

วิเคราะห์กฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ใช้รถยนต์

จากสภาพปัญหาและจำนวนของอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกซึ่งอยู่ในอันดับที่สูงและรัฐบาลต้องสูญเสียเงินงบประมาณปีละนับหมื่นล้านบาท¹ ในการดูแลบำบัดรักษาผู้บาดเจ็บแทนที่จะนำเงินงบประมาณดังกล่าวไปพัฒนาประเทศในด้านอื่น ๆ จากการศึกษาค้นคว้าสาเหตุของอุบัติเหตุจากการจราจรนั้น เกิดจากสาเหตุหลัก ๆ คือ ตัวผู้ขับขี่เอง เช่น ขับรถในขณะที่ใช้โทรศัพท์มือถือ ขับรถในขณะที่มีเมฆาสุรา ขับรถเร็วเกินกว่าสมควร หรือเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด ขับรถในขณะที่สภาพของร่างกายอ่อนเพลีย ฯลฯ เกิดจากสภาพแวดล้อม เช่น สภาพดินฟ้าอากาศ การวางผังเมือง ผู้โดยสารรบกวนสมาธิของผู้ขับขี่ การข้ามถนนคนเดินเท้า และสัตว์เลี้ยงที่เกิดจากสภาพของทางหรือถนนที่ไม่ได้มาตรฐาน ถนนขรุขระ เป็นหลุมเป็นบ่อ กำลังซ่อมแซมเกิดจากสภาพของเครื่องยนต์กลไกของยานพาหนะชำรุด บกพร่อง เช่น ใช้รถที่หมดสภาพขาดการดูแลรักษา ยางไม่มีดอกยางซึ่งเป็นต้นเหตุของยางแตกและระเบิดในที่สุด ซึ่งสิ่งเหล่านี้กล่าวข้างต้นนี้ล้วนเป็นต้นเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรแทบทั้งสิ้น

จากสาเหตุและปัญหาของอุบัติเหตุจราจรทางบกที่เกิดขึ้นในอัตราที่สูงจึงเป็นแรงบันดาลใจให้ผู้เขียนได้ศึกษาปัญหากฎหมายที่เกี่ยวกับการคุ้มครองความปลอดภัยของผู้ใช้รถยนต์ประเทศไทย และทำการศึกษากฎหมายของต่างประเทศต่าง ๆ เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศอังกฤษ และประเทศสิงคโปร์ ซึ่งเป็นประเทศที่เคยประสบปัญหาดังกล่าวมาก่อน และสามารถแก้ไขและลดปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกได้อย่างได้ผลมาแล้ว

4.1 การใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับขี่รถยนต์

ในปัจจุบันกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรของประเทศไทย คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ยังไม่มีบทบัญญัติใดที่ห้ามผู้ขับขี่รถยนต์ใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับขี่รถยนต์แต่อย่างใด คงมีเฉพาะบทบัญญัติที่ใกล้เคียง เช่น พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 103 (1) ห้ามไม่ให้ผู้ขับขี่ขับรถในเวลา

¹ สมาคมป้องกันปัญหาจากสุราแห่งประเทศไทย, กรมสุขภาพจิต กระทรวงสาธารณสุข, รายงานการสัมมนาเรื่องทศวรรษใหม่ของการรณรงค์ลดผลกระทบจากการดื่มสุรากลุ่มวัยรุ่น, 12 มิถุนายน 2543, หน้า 19.

ร่างกาย หรือจิตใจหย่อนความสามารถ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 43 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถ (4) โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน (5) ในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา หรือไม่อาจแลเห็นทางด้านหน้าหรือด้านหลัง ด้านใดด้านหนึ่งหรือทั้งสองด้านได้พอแก่ความปลอดภัย

ผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 ดังกล่าว จะต้องรับโทษทางอาญา ซึ่งมีโทษถึงจำคุก โทษจำคุกนั้นเป็นการจำกัดเสรีภาพของประชาชน ซึ่งตามหลักรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.2540 มาตรา 36 ได้บัญญัติไว้ว่าการจะจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลนั้นจะทำได้ต่อเมื่อมีกฎหมายให้อำนาจไว้โดยเฉพาะ ๔ มาตรา 32 บัญญัติว่า "บุคคลจะไม่ต้องรับโทษทางอาญา เว้นแต่จะได้กระทำการอันกฎหมายที่ใช้อยู่ในเวลาที่กระทำนั้นบัญญัติเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ และโทษที่จะลงแก่บุคคลนั้นจะหนักกว่าโทษที่กำหนดไว้ในกฎหมายที่ใช้อยู่ในเวลาที่กระทำความผิดมิได้ " และประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 2 วรรคแรกบัญญัติไว้ว่า "บุคคลจักต้องรับโทษทางอาญาต่อเมื่อได้กระทำการอันกฎหมายที่ใช้อยู่ในขณะกระทำนั้นบัญญัติเป็นความผิด และกำหนดโทษไว้ และโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดนั้นต้องเป็นโทษที่บัญญัติไว้ในกฎหมาย "

กรณีบทบัญญัติแห่งมาตรา 103 (1) พิจารณาแล้วเห็นว่าการใช้โทรศัพท์มิได้ทำให้อวัยวะหรือจิตใจหย่อนความสามารถลงแต่อย่างใด เพราะเหตุเรื่องดังกล่าวเป็นเรื่องภายในเป็นเรื่องจิตสำนึก และสภาพร่างกายของผู้ขับขี่เอง เพียงแต่การใช้โทรศัพท์มือถือของผู้ขับขี่ในขณะที่ขับขี่นั้นทำให้ผู้ขับขี่ต้องละความเอาใจใส่ต่อการควบคุมรถ เนื่องจากจะต้องใจจดจ่ออยู่กับการใช้โทรศัพท์มือถือในการสนทนาต้องละมือข้างใดข้างหนึ่งถือโทรศัพท์แทนที่จะใช้มือทั้งสองข้างบังคับพวงมาลัย หรือต้องเอียงศีรษะเพื่อใช้คอหนีบโทรศัพท์ขณะเดียวกันก็ทำหน้าที่อื่นๆในการขับขี่ด้วย เช่น เข้าเกียร์ ถือพวงมาลัย นอกจากนี้ในขณะที่ทำการสนทนานั้นผู้ขับขี่จะต้องเบี่ยงเบนความสนใจไปกับการฟังและพูดโทรศัพท์ตลอดจนรองรับอารมณ์กับคู่สนทนาในสถานการณ์ต่าง ๆ บางครั้งคู่สนทนาไม่ทราบสถานการณ์ว่าผู้ขับขี่กำลังใช้โทรศัพท์มือถืออยู่อาจจะระบายอารมณ์และความรู้สึกใส่ผู้ขับขี่ ผู้ขับขี่อาจควบคุมอารมณ์ไม่อยู่ และเสียสมาธิในการขับขี่ ทำให้ความสามารถในการบังคับและควบคุมรถลดน้อยลง และหากมีเหตุฉุกเฉินก็ไม่สามารถควบคุมรถ หรือหยุดรถได้ทันอันเป็นสาเหตุหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน

การใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับขี่รถเมื่อพิจารณาแล้วเห็นว่าบทบัญญัติแห่ง มาตรา 43 (4) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ดังกล่าวนั้น ห้ามมิให้ผู้ขับรถโดยประมาทหรือ

นำหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินแล้ว การขับชี่รถกรณีใดจะถือได้ว่าเป็น การฝ่าฝืนข้อห้ามดังกล่าวหรือไม่ขึ้นอยู่กับข้อเท็จจริงและพยานหลักฐานเป็นกรณี ๆ ไป เช่น การใช้ โทรศัพท์มือถือขณะขับชี่นั้นนั้น ผู้ขับชี่มีความชำนาญเพียงพอหรือไม่ มาตรา 43(4) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มิใช่กำหนดกว้างๆ ที่ครอบคลุมพฤติการณ์ในการขับรถที่มีปัญหาได้ในทุกกรณีไปแต่จะต้องเป็นกรณีที่มีลักษณะเป็นการขับรถโดยปราศจากความระมัดระวังซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์และผู้ขับชี่อาจใช้ความระมัดระวังเช่นว่านั้นได้แต่หาได้ใช้เพียงพอไม่หรือการขับรถในลักษณะที่ทำให้ผู้อื่นหวาดเสียวน่าจะเกิดอุบัติเหตุ หรืออันตรายอื่น สำหรับมาตรา 43 (4) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 นั้นมีที่มาจากมาตรา 29 (4) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2477 ซึ่งบัญญัติไว้ช้านานแล้ว แต่ไม่ทันสมัยพอที่จะครอบคลุมพฤติการณ์ ในการขับรถที่สมควรห้ามได้ทั้งหมดในเวลาต่อมา ในที่สุดพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 จึงได้เพิ่มข้อห้ามในการขับรถขึ้นจากเดิมอีก 4 ประการ คือข้อห้าม ตาม (5) ถึง (8) ของ มาตรา 43 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 การใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับรถโดยไม่มีข้อเท็จจริงอันยังถือไม่ได้ว่า ผู้ขับชี่ฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตาม มาตรา 43 (4) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522

อนึ่งสำหรับบทบัญญัติในมาตรา 43 (5) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 จะครอบคลุมถึงการใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับรถหรือไม่นั้น เมื่อได้พิจารณาบทบัญญัติดังกล่าวแล้วเห็นว่าการใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับรถยังไม่ถึงขั้นเป็นการขับรถที่ผิดกฎระเบียบเกี่ยวกับการจราจร หรือวิธีปฏิบัติทั่วไปในการขับรถ จึงยังไม่ถือได้ว่าเป็นการขับรถที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดาตามนัยแห่ง มาตรา 43 (5) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และโดยที่มาตรา 43 (5) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 เป็นข้อห้าม (mala prohibita) เกี่ยวกับความปลอดภัยในการจราจรที่มีบทลงโทษผู้ฝ่าฝืนถึงขั้นจำคุกจึงต้องตีความอนุมาตรานี้อย่างเคร่งครัด โดยไม่อาจขยายความให้ครอบคลุมถึงการใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับรถได้ นอกจากนี้ มาตรา 43 (5) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 เป็นบทบัญญัติที่ตราขึ้นก่อนที่จะมีการผลิตโทรศัพท์เคลื่อนที่ที่เป็นสินค้าออกสู่แพร่หลาย จึงใช้ถ้อยคำที่มีได้มีความมุ่งหมายที่จะใช้บังคับแก่ผู้ขับชี่รถที่ใช้โทรศัพท์มือถือที่ในขณะที่ขับรถ ดังนั้นบทบัญญัติใน มาตรา 43 (5) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ดังกล่าวจึงไม่ครอบคลุมถึงการใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับรถ

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติตาม พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 มาตรา103 (1) และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 43 (4) , (5) ประกอบกับบทบัญญัติของ

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.2540 มาตรา 32,36 และประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 2 วรรคแรก แล้วเห็นว่าบุคคลจะรับโทษในทางอาญานั้นต้องมีกฎหมายบัญญัติไว้ว่า การกระทำเช่นใดเป็นความผิด และมีบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนไว้ ปัจจุบันการขับชီးรถยนต์ยังไม่มีกฎหมายกำหนดไว้โดยเฉพาะ ดังนั้นผู้ใช้โทรศัพท์ในขณะที่ขับรถจึงไม่มีความผิดตามกฎหมาย

ในต่างประเทศได้มีการศึกษาวิจัยถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบกและจากการวิจัยทำให้ทราบว่า การใช้โทรศัพท์มือถือทำให้ผู้ขับชီးที่ต้องละสายตาและความสนใจจากถนนมามองที่โทรศัพท์เมื่อมีเสียงเรียกเข้า หรือต้องใช้มือถือหรือจับโทรศัพท์เพื่อรับสายหรือโทรออก ซึ่งอาจจะต้องใช้มือข้างใดข้างหนึ่ง หรือทั้งสองข้าง ในการจับโทรศัพท์ บางครั้งต้องใช้มือข้างเดียวขับรถ ซึ่งพฤติกรรมในการขับชီးรถยนต์ดังกล่าวมาแล้วในต่างประเทศ เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา อังกฤษ และสิงคโปร์ ถือว่าเป็นความผิด เพราะพฤติกรรมดังกล่าวทำให้ความสามารถในการควบคุมยานพาหนะลดลง และมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก และจากการศึกษาทราบว่า การขับชီးยานพาหนะในขณะที่ใช้โทรศัพท์มือถือมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรมากกว่าการไม่ใช้โทรศัพท์มือถือถึงสี่เท่า² ในหลาย ๆ ประเทศ เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกามลรัฐแคลิฟอร์เนีย มีบทบัญญัติห้ามผู้ขับชီးยานพาหนะบนทางหลวงใช้โทรศัพท์มือถือหากการใช้โทรศัพท์มือถือจะต้องใช้มือจับโทรศัพท์นั้น³ มลรัฐอิลลินอยส์ ห้ามผู้ขับชီးยานพาหนะใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับชီးยานพาหนะเช่นเดียวกัน แต่มีข้อยกเว้นในกรณีมีอุปกรณ์ช่วยฟัง โดยห้ามผู้ขับชီးถือ หรือจับโทรศัพท์หรืออุปกรณ์ช่วยฟัง (hand free) เว้นแต่ทำให้สามารถใช้เครื่องมือช่วยเหลือนั้นได้⁴ มลรัฐวอชิงตัน มีบทบัญญัติห้ามไว้เช่นกัน โดยครอบคลุมถึงการติดตั้งอุปกรณ์เครื่องรับโทรศัพท์ หรือรับสัญญาณภาพไม่ว่าในตำแหน่งใดของยานพาหนะ⁵ สำหรับประเทศอังกฤษ มีบทบัญญัติห้ามใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับชီးยานพาหนะเช่นกัน แม้จะมีอุปกรณ์ช่วยฟัง (hand free) หากมีความจำเป็นต้องใช้โทรศัพท์ ต้องจอดยานพาหนะบนไหล่ทาง เว้นแต่กรณีฉุกเฉิน⁶ และในประเทศสิงคโปร์ มีบทบัญญัติห้าม

² แท้จริง ศิริพานิช, "โปรดอย่าใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับรถ" ฐานเศรษฐกิจ (วันที่ 31 สิงหาคม - 2 กันยายน 2543): 30.

³ <http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/research/wireless/appena.htm> ,p.13 (05/08/2542)

⁴ Ibid.,p.20.

⁵ Ibid.,p.38.

⁶ Ibid.,p.11.

ผู้ขับขี่ใช้โทรศัพท์มือถือเช่นเดียวกับประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศอังกฤษ โดยมีข้อยกเว้นให้ใช้อุปกรณ์ช่วยฟังได้ (hand free) และสำหรับการกระโดดครั้งที่สองนั้นศาลสามารถสั่งริบโทรศัพท์มือถือของผู้กระทำผิดได้⁷

จากการศึกษาดังกล่าวข้างต้นแล้วเห็นว่าปัจจุบันในประเทศไทยยังไม่มีบทกฎหมายใดห้ามผู้ขับขี่รถยนต์ใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับรถ ถึงแม้จะมีพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 43 (4) , (5) และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 103 (1) ก็ไม่สามารถที่จะนำบทบัญญัตินี้ไปใช้บังคับได้ เนื่องจากไม่มีกฎหมายบัญญัติไว้โดยเฉพาะในต่างประเทศ เช่นประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศอังกฤษ และประเทศสิงคโปร์ ได้ตระหนักถึงปัญหาการนำโทรศัพท์มือถือมาใช้ในขณะที่ขับขี่รถยนต์ ทั้งนี้เนื่องจากประเทศดังกล่าวมีความเจริญทางด้านเทคโนโลยีและอิเล็กทรอนิกส์ทางการสื่อสารมาก่อนประเทศไทย และเคยประสบกับปัญหาการบาดเจ็บ การเสียชีวิตของประชาชนพลเมือง เหมือนประเทศกำลังพัฒนาต่าง ๆ ในปัจจุบัน เช่น ประเทศไทย จึงได้มีการบัญญัติกฎหมายเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน จากอุบัติเหตุจราจรทางบก โดยห้ามผู้ขับขี่ยานพาหนะใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะ และมีบทบัญญัติในการเพิ่มโทษสำหรับผู้กระทำความผิดซ้ำ เช่นในประเทศสิงคโปร์ได้มีการแก้ไขกฎหมายเพื่อเป็นการเพิ่มโทษสำหรับผู้กระทำความผิดครั้งที่สอง หรือกระทำความผิดซ้ำ ซึ่งมีโทษจำคุก และโทษปรับเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่า คือจำคุกไม่เกิน 1 ปี ปรับไม่เกิน 2,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือทั้งจำทั้งปรับ และถูกตัดคะแนน 12 คะแนน นอกจากนี้กฎหมายยังให้อำนาจศาลสั่งริบโทรศัพท์อีกด้วย⁸

4.2 เครื่องหมายจราจร

ดังได้กล่าวข้างต้นแล้วว่าเครื่องหมายจราจรนั้น เป็นเครื่องหมายที่กำหนดให้ผู้ขับขี่ผู้โดยสาร ผู้ใช้ทาง ต้องปฏิบัติตาม ทั้งนี้เพื่อความสะดวก รวดเร็ว และประการสำคัญที่สุดคือความปลอดภัยในการจราจรสำหรับผู้ขับขี่ และผู้ใช้ทาง ดังนั้นป้ายจราจรจึงเป็นลักษณะของการควบคุม การบังคับ การเตือน และการแนะนำเส้นทางข้อมูลต่าง ๆ ที่จำเป็นสำหรับผู้ขับขี่และผู้ใช้ทางโดยทั่วไป ดังนั้นป้ายดังกล่าวจึงต้องมีความชัดเจน ดูแล้วเข้าใจง่ายสามารถปฏิบัติตาม

⁷ <http://www.mha.gov.sg/archive/min/200199.html> (25/02/2544)

⁸ Ibid.

ได้ทันที ไม่เกิดความสับสน แต่เครื่องหมายจราจรของประเทศไทยในปัจจุบันยังไม่มีรูปแบบและมาตรฐานเดียวกัน ทั้งที่เป็นป้ายที่สื่อถึงความหมายเดียวกัน ทั้งนี้เพราะหน่วยงานที่มีอำนาจในการกำหนดลักษณะของสัญญาณจราจร เครื่องหมายจราจร และความหมาย เพื่อบังคับให้ ผู้ขับขี่และผู้ใช้ทางปฏิบัติตาม อยู่ 2 หน่วยงาน คือ

1. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (กรมตำรวจ) ได้ออกข้อกำหนดกรมตำรวจโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 21 กำหนดสัญลักษณ์และความหมายของป้ายบังคับไว้จำนวน 48 แบบ (บ.1-บ.48)

2. กรมทางหลวง ได้ออกกฎกระทรวง ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2524) โดยอาศัยอำนาจของประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 295 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2515 กำหนดสัญลักษณ์และความหมายของป้ายบังคับ ตามแบบ ทล.1 ไว้อีกส่วนหนึ่ง ซึ่งมี 36 แบบ

กรมทางหลวง และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (กรมตำรวจ) ต่างฝ่ายต่างก็ออกเครื่องหมายบังคับในส่วนของตนเองโดยมิได้มีการประสานงานหรือร่วมมือกันในการกำหนดลักษณะของเครื่องหมายจราจรแต่อย่างใด ในส่วนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (กรมตำรวจ) จึงออกข้อกำหนดเกี่ยวกับป้ายบังคับขึ้นใช้สำหรับในเขตทางที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงมหาดไทย เช่น กรุงเทพมหานคร เขตเทศบาลทั่วประเทศ และในส่วนของกรมทางหลวงได้พิจารณาออกเครื่องหมายในลักษณะเดียวกัน โดยจัดทำเครื่องหมายติดตั้งตามเขตทางหลวงต่าง ๆ แต่ปรากฏว่าเครื่องหมายประเภทบังคับของทั้งสองหน่วยงานนั้นยังไม่เหมือนหรือสอดคล้องกันไปในแนวทางเดียวกัน ทั้งที่สื่อถึงความหมายเดียวกัน ซึ่งจากความแตกต่างดังกล่าวนี้ ก่อให้เกิดความสับสนในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่และผู้ใช้ทาง เกิดความลังเล ไม่มั่นใจ จึงมีการฝ่าฝืนเครื่องหมายโดยไม่ตั้งใจเนื่องจากความไม่เข้าใจและการตัดสินใจอาจผิดพลาด ทำให้สูญเสียเวลาในการเดินทางและนำไปสู่สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุได้ ซึ่งในเรื่องนี้ได้มีมติคณะรัฐมนตรี เมื่อปี พ.ศ.2524 ให้ถือตามเครื่องหมายของกรมทางหลวง โดยให้ค่อยปรับเปลี่ยนไปแต่ปรากฏว่านับแต่ปี พ.ศ. 2524 จนถึงบัดนี้ พ.ศ.2544 เป็นเวลาประมาณ 20 ปี ก็ยังมิได้มีการแก้ไขหรือเปลี่ยนแปลงเครื่องหมายจราจรดังกล่าวให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน แต่อย่างใด ดังนั้นสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (กรมตำรวจ) และกรมทางหลวง ซึ่งเป็นผู้มีอำนาจตามกฎหมายทั้งสองฉบับคือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 ควรที่จะได้ร่วมกันกำหนดลักษณะและรูปแบบของเครื่องหมายดังกล่าวให้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั้งประเทศ และให้สอดคล้องกับนานาประเทศ ต่อไปในภายหน้าหากจะออกกฎหมาย กฎกระทรวง ข้อบังคับ ประกาศ หรือระเบียบใด ๆ เกี่ยวกับการจราจรก็ควรได้มีการ

ประชุมปรึกษาหารือกันระหว่างหน่วยงานเพื่อกำหนดรูปแบบและทิศทางในการออกกฎหมาย บังคับให้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ

4.3 อัตราความเร็ว

การขับรถด้วยความเร็วสูงเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกในลำดับแรก เนื่องจากเมื่อขับรถด้วยความเร็วสูง ประสาทสัมผัสมีส่วนสัมพันธ์กับการมองเห็นย่อมเปลี่ยนแปลงไปตามอัตราของความเร็วจน เช่นเมื่อรถวิ่งช้าๆ ผู้ขับขี่จะมองเห็นวัตถุ สิ่งของ หรือภาพต่าง ๆ บนท้องถนนได้ชัดเจน และหากขับรถด้วยความเร็วสูงแล้วการมองเห็นของวัตถุ หรือสิ่งของจะไม่ชัดเจนบางครั้งอาจมองไม่เห็น ทั้งนี้เพราะขณะที่มีการเคลื่อนที่ขอบเขตความสามารถในการมองเห็นลดลงด้วย เช่น เมื่อรถวิ่งในอัตราความเร็ว 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จะมีมุมมองที่เห็นได้ชัดเจน 100 องศา และเมื่อเพิ่มความเร็วเป็น 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จะมีมุมมองที่ลดลงเหลือ 40 องศา⁹ เมื่อขอบเขตของการมองเห็นลดลง ความสามารถในการมองเห็นวัตถุก็น้อยลงไปด้วย เช่น อาจไม่เห็นภาพหรือสถานการณ์ที่อยู่ข้างทาง อีกทั้งการกระะยะก็ขึ้นอยู่กับความเร็วเช่นเดียวกัน ดังนั้นขณะขับรถด้วยอัตราความเร็วต่ำเมื่อเห็นวัตถุอยู่ด้านหน้าก็สามารถหยุดรถได้ทันโดยไม่มี การชนกับวัตถุดังกล่าว ในทางตรงข้ามหากขับรถด้วยความเร็วสูงเมื่อเห็นวัตถุอยู่ในตำแหน่ง เดียวกันก็ไม่สามารถหยุดรถได้ เป็นเหตุให้รถชนกับวัตถุ หรือรถคันอื่น ๆ ทั้งนี้เนื่องจากระยะทางในการหยุดรถอย่างปลอดภัยนั้นต้องประกอบไปด้วยระยะตัดสินใจ บวกกับระยะห้ามล้อ กล่าวคือเมื่อผู้ขับขี่เห็นวัตถุที่อยู่ด้านหน้าประสาตตาจะส่งมาที่สมองเพื่อแจ้งให้ทราบว่ามีสิ่ง ที่เห็น นั้นคืออะไร และเมื่อทราบว่าสิ่งของที่อยู่ด้านหน้าคืออะไร สมองจะสั่งการไปตามเส้นประสาทให้ กล้ามเนื้อทำงานอย่างใดอย่างหนึ่ง หรือหลาย ๆ อย่าง พร้อมกัน เช่น สั่งให้ผ่อนคันเร่ง หรือเหยียบเบรกและกดแตรไปพร้อม ๆ กัน

อัตราความเร็วสำหรับยานพาหนะในประเทศไทยนั้น มีหน่วยงานที่มีอำนาจในการ ออกกฎหมายกำหนดอัตราความเร็วอยู่สองหน่วยงานเช่นเดียวกับการออกเครื่องหมายจราจร คือ กระทรวงมหาดไทย และกระทรวงคมนาคม อาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 5 และมาตรา 67 วรรคหนึ่ง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยได้ออก

⁹ จิรพัฒน์ โชติภักดิ์, วิศวกรรมกรรมทาง (HIGHWAY ENGINEERING) . ภาควิชาวิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัย เกษตรศาสตร์, (กรุงเทพฯ : พิสิษฐ์เซ็นเตอร์การพิมพ์, 2531) , หน้า 61.

กฎกระทรวง ฉบับที่ 6 (พ.ศ.2522) กำหนดอัตราความเร็วของรถไว้ตามประเภทของการใช้งานของรถเช่นรถบรรทุก รถลากจูง รถพ่วง และแบ่งลักษณะของพื้นที่ชุมชนและนอกเขตชุมชน เช่น กรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา และเขตเทศบาล สำหรับรถยนต์ส่วนบุคคลอยู่ในความหมายตาม ข้อ 1. (3) ของกฎกระทรวงฉบับที่ 6 ดังกล่าว ดังนั้นจึงต้องใช้ความเร็วในเขตกรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา และเขตเทศบาล ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และนอกเขตดังกล่าวไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในส่วนของกระทรวงคมนาคมยังไม่มีกรออกกฎหมายกำหนดอัตราความเร็วตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 5 (1) และมาตรา 67 วรรคหนึ่งแต่อย่างใด ดังนั้นจึงต้องถืออัตราความเร็วตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นกฎหมายหลักบังคับใช้โดยอนุโลม

จากการศึกษาในเรื่องอัตราความเร็วของยานพาหนะในประเทศที่เจริญแล้ว เช่นประเทศสหรัฐอเมริกา และประเทศอังกฤษ การกำหนดอัตราความเร็วของรถยนต์จะมีกฎหมายบัญญัติให้ต้องพิจารณาองค์ประกอบอื่น ๆ ประกอบด้วย เช่น วิศวกรรมจราจร และการสำรวจทางด้านการจราจร ประเภทของถนน สภาพพื้นที่ชุมชน โดยมีการแบ่งแยกลักษณะของพื้นที่ชุมชนไว้ และกำหนดอัตราความเร็วที่ใช้สำหรับพื้นที่ในเขตชุมชนนั้น ๆ เช่น

การกำหนดอัตราความเร็วของประเทศอังกฤษ จะพิจารณาถึงลักษณะของรถ เช่นรถบรรทุก รถยนต์ รถจักรยานยนต์ ลักษณะของพื้นที่ที่ประชาชนอาศัยอยู่หนาแน่น โดยแบ่งเป็นเขตในเมือง นอกเมือง และพิจารณาประเภทของถนนประกอบด้วย โดยแบ่งถนนเป็นถนนที่รถสามารถวิ่งสวนกันได้ ถนนแบบคูขนาน และทางด่วน โดยกำหนดอัตราความเร็วในถนนแต่ละประเภทแตกต่างกันเพื่อให้สัมพันธ์กับเขตพื้นที่ในเมือง และนอกเมือง สำหรับรถยนต์นั้นให้วิ่งได้ในเขตพื้นที่ในเมืองไม่เกิน 30 ไมล์ต่อชั่วโมง (ประมาณ 48 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) พื้นที่นอกเมืองบนถนนที่รถวิ่งสวนกันได้ไม่เกิน 60 ไมล์ต่อชั่วโมง (ประมาณ 96 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) ถนนแบบคูขนานและทางด่วนไม่เกิน 70 ไมล์ต่อชั่วโมง (ประมาณ 112 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) จะเห็นได้ว่าประเทศอังกฤษมีการกำหนดความเร็วตามประเภทของถนน และเขตชุมชน สำหรับในเขตเมืองที่เป็นเขตชุมชนกำหนดอัตราความเร็วไม่เกิน 30 ไมล์ต่อชั่วโมง (ประมาณ 48 กิโลเมตรต่อชั่วโมง)¹⁰

¹⁰ <http://www.roads.detr.gov.uk/roadsafety/hc/7.htm> (15/05/2543)

อัตราความเร็วในประเทศสหรัฐอเมริกา สำหรับอัตราความเร็วของประเทศสหรัฐอเมริกา ค่อนข้างที่จะมีรายละเอียดมากกว่าในประเทศอังกฤษ โดยมลรัฐแต่ละมลรัฐสามารถกำหนด อัตราความเร็วภายในมลรัฐได้ การกำหนดอัตราความเร็วจะมีกฎหมายบังคับให้พิจารณาถึง สภาพถนน สิ่งแวดล้อมประกอบด้วย เช่น

มลรัฐอิลลินอยส์ กำหนดอัตราความเร็วบนทางหลวงของมลรัฐ และบนถนนที่มีช่องทาง การเดินรถอย่างน้อย 4 ช่องทางไว้ไม่เกิน 65 ไมล์ต่อชั่วโมง (ประมาณ 94 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) ทางหลวงอื่น ๆ ไม่เกิน 55 ไมล์ต่อชั่วโมง (ประมาณ 88 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) ในเขตเมืองไม่เกิน 30 ไมล์ต่อชั่วโมง (ประมาณ 48 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) ในเขตตรอก-ซอยในเขตเมือง ไม่เกิน 15 ไมล์ ต่อชั่วโมง (ประมาณ 24 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) ในเขตโรงเรียน หรือเขตก่อสร้าง ไม่เกิน 20 ไมล์ ต่อชั่วโมง (ประมาณ 32 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) นอกจากนี้ยังสามารถกำหนดอัตราความเร็วขั้นต่ำ และขั้นสูงโดยกฎหมายกำหนดเงื่อนไขในการพิจารณาคือ ต้องขึ้นอยู่กับวิศวกรรมจราจรและการ สำรวจด้านการจราจร¹¹

มลรัฐเนวาดา โดยหลักจะกำหนดอัตราความเร็วไว้คล้ายๆ กับมลรัฐอิลลินอยส์โดย กำหนดให้ใช้ความเร็วในเขตโรงเรียนไม่เกิน 15 ไมล์ต่อชั่วโมง (ประมาณ 24 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) ในเขตทางข้ามของโรงเรียนไม่เกิน 25 ไมล์ต่อชั่วโมง (ประมาณ 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) รถโรงเรียนไม่เกิน 55 ไมล์ต่อชั่วโมง (ประมาณ 88 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) รถที่ใช้ยางตันไม่เกิน 10 ไมล์ต่อชั่วโมง (ประมาณ 16 กิโลเมตรต่อชั่วโมง)¹²

มลรัฐแคลิฟอร์เนีย กำหนดความเร็วไว้ลักษณะเดียวกันกับมลรัฐอิลลินอยส์ และมลรัฐ เนวาดา โดยกำหนดให้ใช้ความเร็วในเขตถนนหลวงที่มีการแบ่งช่องทางเดินรถเป็น 2 ช่องทางซึ่ง รถวิ่งสวนกันได้ไว้ไม่เกิน 55 ไมล์ต่อชั่วโมง (ประมาณ 88 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) ในเขตที่อยู่อาศัย ในเขตเมืองไม่เกิน 35 ไมล์ต่อชั่วโมง (ประมาณ 44 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) ในเขตธุรกิจและที่อยู่ อาศัยไม่เกิน 25 ไมล์ต่อชั่วโมง (ประมาณ 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) ในตรอกหรือซอยไม่เกิน 15 ไมล์ ต่อชั่วโมง รถที่ใช้ยางตันไม่เกิน 25 ไมล์ต่อชั่วโมง (ประมาณ 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง)¹³

¹¹ <http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/enforce/stspdlaw98/ilspeed.htm> (18/02/2544)

¹² <http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/enforce/stspdlaw98/nvspeed.htm> (18/02/2544)

¹³ <http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/enforce/stspdlaw98/caspeed.htm> (18/02/2544)

จากสถิติของลักษณะการขับซึ่รถที่นำไปสู่อุบัติเหตุ การขับรดด้วยความเร็วสูงยังเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุในลำดับแรก ดังนั้นเพื่อลดการสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุ จึงต้องศึกษากฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดความเร็วของรถที่ปลอดภัย โดยเฉพาะในเขตชุมชนที่มีประชาชนอาศัยอยู่หนาแน่น เช่น เขตสถานศึกษา การค้าและธุรกิจ มีการจราจรหนาแน่น มีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ในอัตราที่สูงโดยจะเห็นได้ว่าทุกวันในเมืองใหญ่ๆ โดยเฉพาะกรุงเทพมหานคร มีรถสัญจรไปมาบนท้องถนนจำนวนมาก ปัจจุบันพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ได้กำหนดอัตราความเร็วของรถยนต์ส่วนบุคคลไว้ให้วิ่งด้วยความเร็วไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งอัตราความเร็วดังกล่าวนั้นในทางปฏิบัติแล้ว โอกาสที่จะใช้ความเร็วถึง 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็นไปได้ยาก ยกเว้นวันหยุด หรือเป็นการวิ่งบนทางด่วน ซึ่งมีกฎหมายบัญญัติไว้โดยเฉพาะ

เกี่ยวกับความเร็วของรถนี้เมื่อพิจารณาในด้านอัตราความเร็วและระยะหยุดรถได้อย่างปลอดภัยแล้ว หากผู้ขับซึ่ได้ขับซึ่รถในความเร็วตามที่กฎหมายกำหนดคือ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในเขตกรุงเทพมหานคร เทศบาลและเมืองพัทยาแล้ว ก็ถือว่าไม่เป็นการฝ่าฝืนกฎหมาย แต่ผู้ขับซึ่จะหยุดรถได้อย่างปลอดภัยหรือไม่นั้น ต้องขึ้นอยู่กับระยะเวลาในการตัดสินใจ และระยะห้ามล้อด้วย สมมติว่าถ้าขับรดด้วยความเร็ว 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมงในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีประชาชนอยู่หนาแน่นซึ่งไม่เกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ผู้ขับซึ่เห็นสิ่งกีดขวาง หรือคนข้ามถนน อยู่ด้านหน้าจึงเหยียบเบรกเพื่อหยุดรถ จะต้องใช้ระยะเวลาในการตัดสินใจเท่ากับ $\frac{3}{4}$ วินาที ในขณะที่ใช้เวลาในการตัดสินใจนั้น รถก็ยังสามารถวิ่งต่อไปได้อีก 16.3 เมตร จึงเหยียบเบรกเพื่อหยุดรถ ซึ่งจะต้องใช้ระยะทางอีก 62.92 เมตร รวมระยะเวลาในการตัดสินใจและระยะในการห้ามล้อ 79.22 เมตร จึงจะสามารถหยุดรถได้¹⁴ ซึ่งหมายความว่าต้องขับรดบนท้องถนนเว้นระยะห่างจากรถคันหน้าประมาณ 79.22 เมตร จึงจะหยุดได้อย่างปลอดภัย ซึ่งในทางปฏิบัติไม่สามารถทำได้ ระยะห้ามล้อและระยะหยุดรถได้อย่างปลอดภัยอาจจะสั้นหรือยาวกว่านี้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับปัจจัยอื่น ๆ อีก เช่น ผิวถนน ความลึกของดอกยางรถยนต์ สภาพดินฟ้าอากาศ ฝนตกถนนลื่น เป็นต้น

จากการศึกษาในเรื่องการกำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะตาม พระราชบัญญัติจราจร พ.ศ. 2522 ของประเทศไทย ยังบัญญัติไว้ไม่เหมาะสม เนื่องจากไม่มีบทบัญญัติใดกำหนด

¹⁴ กรมยุทธศึกษาทหารเรือ , กองวิชาการ , คู่มือการขับรถยนต์ , พิมพ์ครั้งที่ 1 , (ม.ป.ท. : ธันวาคม 2520)

ให้การกำหนดอัตราความเร็วของรถต้องคำนึงถึงองค์ประกอบอื่น ๆ เช่นมาตรฐานการออกแบบถนน ประเภทของถนน ประกอบการพิจารณาเพื่อกำหนดอัตราความเร็วที่เหมาะสมและปลอดภัย อีกทั้งมิได้บัญญัติให้นำหลักวิศวกรรมจราจรและการสำรวจทางจราจรเข้ามาประกอบการพิจารณาในการกำหนดอัตราความเร็วดังกล่าวด้วย ทำให้การกำหนดอัตราความเร็วรถบนท้องถนนขาดหลักเกณฑ์การนำองค์ประกอบอื่น ๆ ที่สำคัญมาทำการพิจารณา การแบ่งเขตพื้นที่กำหนดอัตราความเร็วไว้เป็นเขตกรุงเทพมหานคร เขตเทศบาล และเมืองพัทยา นั้น ได้มีการกำหนดไว้เป็นระยะเวลาอันยาวนานแล้ว ปัจจุบันพื้นที่ที่ประชาชนอาศัยอยู่หนาแน่นได้มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบไปตามวิวัฒนาการของโลก เช่น มีพื้นที่บริเวณศูนย์การค้า สถานศึกษา และธุรกิจ ฯลฯ เพิ่มมากขึ้นทำให้การจราจรบริเวณดังกล่าวมีความหนาแน่น มีคนข้ามถนนจำนวนมาก ดังนั้นจึงต้องนำสภาพแวดล้อมดังกล่าวมาประกอบการพิจารณาในการกำหนดอัตราของความเร็วด้วย

ดังกล่าวข้างต้นแล้วว่าอัตราความเร็วเป็นสาเหตุและปัจจัยเบื้องต้นของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก ดังนั้นปัจจัยเกี่ยวกับอัตราของความเร็วที่ก่อให้เกิดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกนั้น ส่วนใหญ่จะมีความสัมพันธ์กันกับปัจจัยอื่น ๆ ประกอบกัน ไม่เพียงแต่จะพิจารณาในแง่ของการหยุดรถได้อย่างปลอดภัยแต่เพียงอย่างเดียวเท่านั้นสภาพและมาตรฐานการออกแบบของถนนก็ถือเป็นส่วนประกอบที่สำคัญเช่นกัน

ถนน การออกแบบและการสร้างถนนให้ดี มีมาตรฐานเป็นปัจจัยสำคัญ หากถนนมีสภาพพื้นผิวที่ดีไม่เป็นหลุมเป็นบ่อ มีจำนวนช่องจราจรที่เพียงพอกับอัตราความหนาแน่นของการจราจร ก็จะทำให้การเกิดอุบัติเหตุจากรถลดลงได้ ถนนที่มี 2 ช่องทาง และรถสามารถวิ่งสวนกันได้โดยไม่มีเกาะกลางถนน หรือแนวกั้นกลางถนน ถึงแม้ผิวถนนจะมีสภาพที่เรียบ รถสามารถใช้ความเร็วได้สูง แต่มีโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุสูง และลักษณะของอุบัติเหตุที่ร้ายแรงคือรถจะชนกันในลักษณะประสานงา (impact) และสำหรับถนนที่มีเกาะกลางถนน หรือแนวกั้นกลางถนน จะไม่มีอุบัติเหตุในลักษณะดังกล่าว สำหรับถนนที่มีการออกแบบให้วิ่งขนานกัน (ถนนคู่ขนาน) จะช่วยในการลดอุบัติเหตุจากการจราจรได้มากขึ้น เมื่อพิจารณาถึงลักษณะของถนนดังกล่าวแล้ว จะเห็นว่าถนนที่มีความแตกต่างกัน การกำหนดอัตราความเร็วก็ควรที่จะมีความแตกต่างกันด้วย เช่น รถยนต์ที่วิ่งบนถนนที่รถวิ่งสวนกันได้ ถนนที่มีเกาะกลางถนน หรือถนนคู่ขนาน ปัจจุบันกฎกระทรวง ฉบับที่ 6 (พ.ศ.2522) ซึ่งออกโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 5 และ 67 วรรคหนึ่ง ยังไม่มีการกำหนดอัตราความเร็วตามประเภทของถนน ดังนั้นหากขับรถยนต์นอกเขตกรุงเทพมหานคร เทศบาล และเมืองพัทยาแล้ว ก็ต้องใช้อัตราความเร็วเดียวกันหมด คือ ไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (ยกเว้นทางพิเศษที่มีกฎหมายบัญญัติไว้

เฉพาะ) ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าการกำหนดอัตราความเร็วเดียวกันโดยไม่คำนึงถึงประเภทถนนที่ออกแบบมาเพื่อการจราจร ก็เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจรด้วย เช่นถนนที่รถวิ่งสวนกันได้หากกำหนดให้วิ่งได้ในอัตราความเร็วที่สูงก็มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุสูงโดยเฉพาะความเสี่ยงในลักษณะการชนแบบประสานงา เขตชุมชนเป็นเขตที่ประชาชนอยู่อาศัยหนาแน่น ดังนั้นการกำหนดอัตราความเร็วในเขตดังกล่าว จึงควรได้รับการพิจารณาทบทวนอีกครั้ง เนื่องจากตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ดังกล่าวนั้นได้แบ่งพื้นที่ของการกำหนดอัตราความเร็วเป็นเขตกรุงเทพมหานคร เทศบาล และเมืองพัทยา โดยให้ใช้อัตราความเร็วไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่สภาพการณ์ในปัจจุบันมีการพัฒนาทางเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง มากขึ้น ทำให้ปรากฏแหล่งชุมชนต่าง ๆ เพิ่มขึ้นด้วย เช่น มีการแบ่งพื้นที่เป็นแหล่งธุรกิจ ส่วนสาธารณะ ศูนย์การค้า โรงเรียนและสถานศึกษา ซึ่งรถที่วิ่งผ่านเข้ามาในเขตพื้นที่ ดังกล่าวก็ต้องใช้อัตราความเร็ว ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ดังกล่าว

จากการศึกษาการกำหนดอัตราความเร็วยานพาหนะของประเทศสหรัฐอเมริกา และประเทศอังกฤษแล้ว จะเห็นได้ว่าการกำหนดเงื่อนไขและรายละเอียดของการกำหนดอัตราความเร็วไว้ในกฎหมายค่อนข้างชัดเจน โดยคำนึงถึงอัตราความเร็วที่ปลอดภัยสำหรับผู้ขับขี่และผู้ใช้ถนนอื่น ๆ เช่นในการออกกฎหมายกำหนดความเร็วจะต้องขึ้นอยู่กับการพิจารณาและการสำรวจทางการจราจรด้วย มิใช่กำหนดความเร็วได้โดยไม่มีหลักเกณฑ์ และมีการแบ่งประเภทของถนนเป็นหลายประเภท และแต่ละประเภทของถนนรถจะใช้ความเร็วที่ต่างกัน โดยเฉพาะถนนที่รถสามารถวิ่งสวนกันได้จะกำหนดอัตราความเร็วไว้ต่ำกว่าประเภทของถนนที่เป็นทางคู่ขนานหรือทางด่วน อีกทั้งได้แบ่งเขตพื้นที่ที่มีประชาชนหนาแน่นออกจากกัน เช่นบริเวณที่พักอาศัย ศูนย์การค้า โรงเรียน สนามเด็กเล่น บริเวณก่อสร้าง ตรอกและซอย จากนั้นกำหนดอัตราความเร็วตามลักษณะของเขตพื้นที่ดังกล่าว เพื่อจำกัดความเร็วของยานพาหนะ ทั้งนี้เพื่อความปลอดภัยของผู้ขับขี่ และผู้ใช้เส้นทางในการจราจรดังกล่าว โดยเฉพาะในเขตเมืองที่มีประชาชนหนาแน่น ในประเทศอังกฤษกำหนดความเร็วไว้ไม่เกิน 30 ไมล์ต่อชั่วโมง (ประมาณ 48 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) ประเทศสหรัฐอเมริกา ในมลรัฐอิลลินอยส์กำหนดความเร็วไว้ไม่เกิน 30 ไมล์ต่อชั่วโมง (ประมาณ 48 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) มลรัฐเนวาดากำหนดความเร็วในเขตโรงเรียนไม่เกิน 15 ไมล์ต่อชั่วโมง (ประมาณ 24 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) มลรัฐแคลิฟอร์เนีย กำหนดอัตราความเร็วในเขตที่อยู่อาศัยในเมืองไม่เกิน 35 ไมล์ต่อชั่วโมง(ประมาณ 44 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) และในย่านธุรกิจไม่เกิน 25 ไมล์ต่อชั่วโมง (ประมาณ 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง)

เมื่อได้ทำการศึกษาอัตราความเร็วของประเทศไทย ประเทศสหรัฐอเมริกา และประเทศอังกฤษแล้ว ผู้เขียนเห็นว่าอัตราความเร็วที่กำหนดขึ้นนั้นวัตถุประสงค์หลักก็เพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของผู้ขับขี่ ผู้ใช้รถใช้ถนน คนเดินเท้า ตลอดจนสัตว์เลี้ยง ดังนั้นอัตราความเร็วของยานพาหนะจึงมีความสำคัญต่อความปลอดภัย และเมื่อได้พิจารณาอัตราความเร็วของรถยนต์ในประเทศไทยแล้วเห็นว่ายังไม่เหมาะสม ทั้งนี้บทบัญญัติในกฎหมายยังไม่มีกำหนดประเภทของทางและความหนาแน่นของชุมชนให้มีความสัมพันธ์กับความเร็ว โดยเฉพาะในเขตที่มีประชาชนหนาแน่น เช่น ในเขตชุมชน เขตที่อยู่อาศัย เขตศูนย์การค้า เขตโรงเรียน และเขตสถานศึกษา ไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายกำหนดอัตราความเร็วไว้ ดังนั้นจึงใช้อัตราความเร็วตามปกติคือไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในเขตกรุงเทพมหานคร เทศบาล และเมืองพัทยา โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเขตโรงเรียนและสถานการศึกษาซึ่งมีเด็กนักเรียน นิสิต นักศึกษา จะต้องกำหนดความเร็วให้ต่ำกว่าความเร็วปกติ เนื่องจากบริเวณดังกล่าวจะมีนักเรียน นิสิต นักศึกษา สัญจรไปมาเป็นจำนวนมาก การกำหนดอัตราความเร็วให้ต่ำลงโดยเฉพาะในเขตชุมชนดังกล่าวจะช่วยให้ผู้ขับขี่สามารถมองเห็นสิ่งต่าง ๆ บนถนนได้ดียิ่งขึ้นและเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินก็สามารถหยุดรถได้อย่างปลอดภัยโดยไม่เสียการทรงตัว ระยะทางที่รถหยุดได้อย่างปลอดภัยก็เพิ่มมากขึ้น ทำให้ไม่เกิดการเฉี่ยวชน เช่น กำหนดอัตราความเร็วของรถยนต์ในเขตโรงเรียน หรือสถานศึกษาให้ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ผู้ขับขี่เมื่อเห็นวัตถุอยู่ด้านหน้า มองสั่งการไปตามเส้นประสาทให้เบรกรถ ซึ่งระยะหยุดรถได้อย่างปลอดภัยนั้น เท่ากับระยะตัดสินใจบวกกับระยะห้ามล้อ คือระยะที่เห็นวัตถุจนกระทั่งเหยียบเบรกเสียเวลาไป 0.75 วินาที ซึ่งคำนวณเป็นระยะทางที่รถวิ่งเท่ากับ 6.3 เมตร บวกระยะห้ามล้อ คือระยะที่ล้อครูดไปบนถนน คำนวณได้ 8.48 เมตร รวมเป็น 14.78 เมตร¹⁵ คือระยะที่รถสามารถหยุดได้อย่างปลอดภัย และเป็นระยะที่ผู้ขับขี่สามารถมองเห็นภาพขณะเคลื่อนไหวได้ชัดเจน ดังนั้นเมื่อผู้ขับขี่เห็นคนข้ามถนน หรือวัตถุในระยะประมาณ 20 เมตร แล้วเหยียบเบรกอย่างรวดเร็วก็สามารถหลีกเลี่ยงการชนได้ แต่ถ้าใช้ความเร็ว 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมงจะชนคนข้ามถนนทันที

4.4 สภาพและเครื่องยนต์อุปกรณ์ของรถ

รถที่ใช้งานอยู่บนถนนหนทางต่าง ๆ ย่อมมีการสึกหรอและเสื่อมสภาพไปตามอายุและสภาพของการใช้รถ เช่น เบรกแตก คันส่งหลุด ปีกรนหัก ยางแตก ดังนั้นการตรวจดูแลรักษา

¹⁵ กรมยุทธศึกษาทหารเรือ , กองวิชาการ , คู่มือการขับรถยนต์ , หน้า 4.

สภาพเครื่องยนต์อุปกรณ์ของรถจึงเป็นวิธีหนึ่งที่จะช่วยให้รถนั้นอยู่ในสภาพที่มั่นคงแข็งแรง ทำให้เกิดความมั่นใจในความปลอดภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสารที่โดยสารคนอื่น ๆ

รถที่ใช้งานไปแล้วย่อมมีสภาพแก่ระบบเครื่องยนต์อุปกรณ์ต่าง ๆ และระบบความปลอดภัยก็เสื่อมไปด้วย ซึ่งจำเป็นจะต้องหมั่นทำการตรวจสอบดูแลรักษา เพราะหากปล่อยให้รถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงมาวิ่งบนท้องถนนย่อมมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย เกี่ยวกับสภาพของรถที่นำมาใช้ในทางเดินรถนั้นยังไม่สามารถกำหนดให้ชัดเจนลงไปได้ว่ารถดังกล่าวควรจะมีอายุการใช้งานนานเท่าใด ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับสภาพการใช้งาน และการดูแลรักษาเป็นราย ๆ ไป แต่สิ่งที่สำคัญ คือรถนั้น ๆ จะต้องมีความมั่นคงแข็งแรงขณะที่ใช้ในทางเดินรถ ดังนั้นในประเทศต่าง ๆ รวมทั้งประเทศไทย จึงได้กำหนดให้รถที่จะนำมาใช้ในทางเดินรถนั้น จะต้องผ่านการตรวจสอบสภาพความมั่นคงแข็งแรงของเครื่องยนต์อุปกรณ์ จากหน่วยงานของรัฐเพื่อเป็นการประกันความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่น ๆ ด้วย สำหรับประเทศไทย มีกฎหมายที่กำหนดให้รถที่นำมาใช้ในทางเดินรถต้องมีความมั่นคงแข็งแรง โดยบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ดังนี้

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 6 บัญญัติให้รถที่นำมาใช้ในทางเดินรถต้องมีความมั่นคงแข็งแรง ไม่ก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้ใช้ ผู้โดยสาร หรือประชาชน ต้องมีเครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์ หรือส่วนควบ ครบถ้วนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 7 (1) กำหนดให้รถที่นำมาจดทะเบียนต้องมีส่วนควบและอุปกรณ์ครบถ้วน ฯลฯ และ (2) ผ่านการตรวจสอบสภาพ จากนายทะเบียน ฯลฯ ตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง

กฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พ.ศ.2531) ซึ่งอาศัยอำนาจ มาตรา 7(2) พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการตรวจสอบสภาพของรถไว้ตามความในข้อ 2. (1) ถึง (9) คือ ตรวจหมายเลขตัวถังหมายเลขตัวรถ ส่วนควบของเครื่องยนต์อุปกรณ์ ความมั่นคง ความแข็งแรงและความปลอดภัย สภาพตัวถังและโครงรถ ระบบพวงมาลัย ระบบห้ามล้อ ระบบไอเสีย ระบบเครื่องระงับเสียง และระบบแสงไฟ และสำหรับรถเก่าซึ่งหมายถึงรถที่ใช้งานแล้ว นายทะเบียนทั่วราชอาณาจักรได้ออกประกาศนายทะเบียนทั่วราชอาณาจักร กำหนดให้เจ้าของรถนำรถไปตรวจสอบสภาพจากสถานตรวจสอบสภาพก่อนที่จะเสียภาษีประจำปี สำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคน รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล ที่มีอายุการใช้งานของรถ

ครบเจ็ดปี (อย่างเข้าปีที่ 8) จากการศึกษาถึงมาตรการในการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์อุปกรณ์สำหรับรถยนต์ที่ใช้งานแล้ว แยกพิจารณาได้สองช่วง คือ ช่วงแรกรถใหม่จะนำมาใช้ในทางเดินรถได้ต้องมีการตรวจสอบสภาพทุกครั้งก่อนจดทะเบียน และช่วงที่สอง คือเมื่อใช้งานไปแล้วครบเจ็ดปี (อย่างเข้าปีที่ 8) และในปี ต่อ ๆ ไป จะต้องตรวจสอบสภาพก่อนเสียภาษีประจำปีทุกครั้ง โดยในช่วงการจดทะเบียนครั้งแรกจนถึงปีที่ 7 ไม่ต้องนำรถไปให้นายทะเบียนตรวจสอบสภาพแต่อย่างใด

การตรวจสอบสภาพและเครื่องยนต์อุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทางตามกฎหมายไทยแบ่งออกเป็นสองระยะดังกล่าว คือก่อนจดทะเบียนสำหรับรถใหม่ และหลังจดทะเบียนคือในปีที่ 8 สำหรับระยะเวลาในการตรวจสอบสภาพในช่วงแรกและช่วงที่สองมีระยะเวลาห่างกันเจ็ดปีนั้น ผู้เขียนเห็นว่าระยะเวลาดังกล่าวนานเกินไป เพราะรถที่นำมาใช้ในทางเดินรถนั้นย่อมเสื่อมสภาพไปตามอายุการใช้งาน และตามลักษณะและสภาพของการทำงาน การตรวจสอบสภาพรถยนต์ในปีที่ 8 หลังจากที่ได้รับอนุญาตให้ใช้งานในท้องถนน ไม่อาจประกันได้ว่าในช่วงระยะเวลาดังกล่าวเครื่องยนต์หรืออุปกรณ์จะคงอยู่ในสภาพที่ปลอดภัยได้ อีกประการหนึ่งรถยนต์ที่ใช้แล้วหลังจากปีที่ 7 (อย่างเข้าปีที่ 8) ได้กำหนดให้นำมาตรวจสอบสภาพเพียงปีละครั้งก่อนที่จะเสียภาษีประจำปี ดังได้กล่าวแล้วว่ารถเก่าที่มีอายุการใช้งานมานานย่อมมีอัตราความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่ารถที่มีอายุการใช้งานน้อยปีกว่า การกำหนดให้นำรถที่มีอายุการใช้งานตั้งแต่ปีที่ 8 ขึ้นไปต้องนำรถมาตรวจสอบสภาพเพียงปีละครั้ง ก็ไม่อาจประกันได้ว่าเมื่อตรวจสอบสภาพรถยนต์แล้ว รถยนต์นั้นจะอยู่ในสภาพที่แข็งแรงมั่นคงตลอดไปอีก 12 เดือน เนื่องจากอุปกรณ์เครื่องยนต์กลไกที่ผู้ผลิตได้ผลิตมานั้นจะมีอายุการใช้งาน เพียงแต่อายุการใช้งานอาจจะสั้นยาวไม่เท่ากัน ทั้งนี้อาจขึ้นอยู่กับสภาพดินฟ้าอากาศ สภาพการใช้งาน ตลอดจนการดูแลบำรุงรักษา ดังนั้นในช่วงระยะเวลา 12 เดือนสำหรับรถยนต์ที่มีอายุอย่างเข้าปีที่ 8 ก็มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้นอีกระดับหนึ่ง ดังนั้นหากกำหนดเวลาให้ตรวจสอบสภาพในระยะเวลา 12 เดือน หรือ 1 ปี ครึ่งก็เท่ากับว่าต้องเพิ่มความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุไปอีก 12 เดือน หรือ 1 ปี ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าระยะเวลาตามที่กฎหมายกำหนดให้มีการตรวจสอบสภาพรถทุก 1 ปี สำหรับรถเก่าที่จดทะเบียนมาแล้วในปีที่ 8 นั้นยังไม่เหมาะสมเพราะเป็นระยะเวลาที่นานเกินไปในการตรวจสอบความชำรุดบกพร่องของรถเก่าเพียงปีละครั้ง

พิจารณาในรายการที่กฎหมายกำหนดไว้ให้ทำการตรวจสอบสภาพรถยนต์ก่อนเสียภาษีประจำปี ตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ.2531) ข้อ 2. (1) ถึง (9) แล้ว ก็ยังกำหนดรายละเอียดไว้เพียง 9 ประการเท่านั้น และโดยเฉพาะอย่างยิ่งยางรถยนต์ที่เป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปว่าเป็นสิ่งสำคัญอันดับแรกที่สามารถทำให้รถเคลื่อนที่ได้แม้ไม่มีเครื่องยนต์ กลับไม่ได้รับการพิจารณา

กำหนดไว้ในข้อ 2. ของกฎกระทรวง ฉบับที่ 4 ดังกล่าว ดังนั้น จึงพบอยู่เสมอว่าแม้รถที่ผ่านการตรวจสภาพจากนายทะเบียนก่อนที่จะเสียภาษีประจำปีแล้วสภาพของยางยังอยู่ในสภาพที่ไม่ปลอดภัย เช่น ดอกยางสึก ร่องยางตื้น ทำให้ไม่สามารถรีดน้ำได้ดีขณะที่ฝนตกอาจทำให้ยางไม่สามารถเกาะถนนได้ เกิดการลื่นไถล และเสียการทรงตัว ยางฉีกขาด มีร่องรอยของความเสียหายซึ่งอาจเป็นสาเหตุของยางระเบิดในขณะที่รถวิ่ง สำหรับกฎหมายเกี่ยวกับยางรถยนต์ของประเทศไทยได้กล่าวไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 10 และกฎกระทรวง (พ.ศ.2522) โดยกำหนดให้รถที่นำมาใช้ในทางเดินรถล้อหรือส่วนที่สัมผัสกับผิวทางต้องเป็นยาง ยกเว้น รถสำหรับใช้ในราชการสงคราม และรถใช้สำหรับในราชการตำรวจ เท่านั้น โดยมีได้มีการกำหนดรายละเอียด ชนิดของยางรถ ประเภทของยางรถยนต์ไว้แต่อย่างใด

การตรวจสภาพของรถยนต์ที่ใช้แล้วในประเทศอังกฤษ ประเทศอังกฤษได้กำหนดให้รถที่หลังจากจดทะเบียนรถใหม่ในปีแรกแล้ว สำหรับรถยนต์ที่จะต้องนำมาตรวจสอบสภาพนั้น กำหนดให้มีอายุการใช้งานมากกว่า 3 ปีขึ้นไป จะต้องทำการทดสอบตามแผนงานการตรวจสอบสภาพรถของประเทศอังกฤษ (MOT) ปีละครั้ง¹⁶ โดยแผนการตรวจสอบสภาพประจำปีของประเทศอังกฤษ (MOT) ได้กำหนดรายละเอียดในการตรวจสอบสภาพอุปกรณ์ของรถยนต์ไว้ค่อนข้างละเอียดถี่ถ้วน เช่น ระบบห้ามล้อ แต่ตามกฎหมายกระทรวงของไทยระบุแต่เพียงว่าให้ตรวจสภาพของห้ามล้อ โดยมีได้กำหนดรายละเอียดลงไปว่าให้ตรวจระบบการทำงานของห้ามล้อนั้นอย่างไรบ้าง ทั้งนี้เนื่องจากการที่จะหยุดรถได้มีได้หมายความว่าห้ามล้อเท่านั้น แต่ยังมีชิ้นส่วนต่าง ๆ หรือระบบที่เกี่ยวข้องกับห้ามล้ออีกหลายอย่าง ในเรื่องเกี่ยวกับการหยุดรถได้อย่างปลอดภัยนี้ กฎหมายของประเทศอังกฤษกำหนดในรายละเอียดไว้ให้ผู้ตรวจต้องทำการตรวจสอบเกี่ยวกับความปลอดภัยของระบบห้ามล้อในขณะที่จอดรถ ห้ามล้อมือ ระบบควบคุมห้ามล้อ ระบบห้ามล้อกันล้อลื่นคตาย (ABS) ส่วนประกอบของระบบห้ามล้อ ระบบการขับเคลื่อน ระบบอากาศ และระบบสัญญาณไฟจราจรในการห้ามล้อ ซึ่งมีรายละเอียดในการตรวจสอบมากกว่ากฎหมายของประเทศไทยมาก ทั้งที่รถนั้นเพิ่งผ่านการใช้งานมาเพียง 3 ปีเท่านั้น เมื่อเปรียบเทียบกับรถยนต์ในประเทศไทยที่จะต้องนำรถไปตรวจสภาพเมื่อรถมีอายุการใช้งานในปีที่ 8 ซึ่งมีอายุการใช้งานที่นานและรถมีสภาพค่อนข้างเก่า และหากเจ้าของขาดการบำรุงรักษาด้วยแล้ว รถคันดังกล่าวก็ยิ่งเสื่อมสภาพทรุดโทรมกว่ารถที่ใช้งานและบำรุงรักษาตามปกติ แต่รายละเอียดในการ

¹⁶ http://www.via.gov.uk/vehicle_testing/mot/mot_intro/fees_classes/mot_fees.htm (01/05/2544)

ตรวจสอบสภาพความปลอดภัยของรถกลับไม่มีความละเอียดรอบคอบ โดยกำหนดแต่เพียงว่า ตรวจสอบระบบห้ามล้อ โดยไม่กำหนดในรายละเอียดไว้ เจ้าหน้าที่ที่ทำการตรวจสอบมักละเลย ไม่ตรวจสอบให้ละเอียด และเท่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ก็ตรวจเพียงการใช้งานของระบบห้ามล้อ เท่านั้น ว่าสามารถใช้งานได้หรือไม่ โดยไม่มีการตรวจชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ของระบบห้ามล้อแต่อย่างใด บางครั้งพบว่ารถที่ผ่านการตรวจสอบมาใหม่ ๆ คือเพิ่งเสียบภาษีประจำปีมาเกิดอุบัติเหตุ อันมีสาเหตุมาจากระบบห้ามล้อชำรุดบกพร่อง เช่น เบรกแตก และหลุดเป็นต้น

ในส่วนอุปกรณ์ที่ช่วยเสริมความปลอดภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถยนต์ เช่น เข็มขัดนิรภัย ตามกฎหมายของอังกฤษกำหนดไว้ชัดเจนว่าเจ้าหน้าที่จะต้องตรวจความปลอดภัยของเข็มขัดนิรภัยว่าอยู่ในสภาพที่ใช้งานได้หรือไม่ ซึ่งต่างจากกฎหมายของประเทศไทย ซึ่งตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 123 กำหนดให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารที่โดยสารด้านหน้าต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัย แต่การตรวจสอบสภาพรถยนต์กลับไม่มีการกำหนดให้ต้องตรวจสอบความปลอดภัยของเข็มขัดนิรภัย ในปัจจุบันยังคงปล่อยให้เป็นดุลพินิจของผู้ตรวจสอบ ดังจะเห็นได้จากข้อความในกฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ.2531) ซึ่งออกโดยอาศัยอำนาจของ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ข้อ.2 (3) กำหนดให้ตรวจความมั่นคงแข็งแรงของรถและความปลอดภัยสำหรับรถ จึงเป็นคำที่มีความหมายกลาง ๆ เท่านั้น ซึ่งคำว่าสภาพความปลอดภัยเป็นคำที่มีความหมายกว้าง ขึ้นอยู่กับดุลพินิจของผู้ตรวจสอบแต่ละคนไป ไม่มีกฎเกณฑ์บัญญัติไว้ให้เป็นแนวทางในการตรวจสอบ

ประเด็นสำคัญคือความปลอดภัยเกี่ยวกับยางรถยนต์ที่เป็นปัจจัยสำคัญอันดับแรกที่สามารถทำให้รถยนต์เคลื่อนที่ได้ แม้ไม่มีเครื่องยนต์ ยางรถยนต์ยังทำหน้าที่ที่สำคัญอีกหลายประการ เช่น ทำหน้าที่ในการทรงตัว และยึดเกาะถนน รับน้ำหนัก รับแรงสะท้อน และขณะฝนตก ยางรถยนต์ก็ทำหน้าที่รีดน้ำออกจากหน้ายางรถยนต์ เพื่อป้องกันการวิ่งเหินือผิวน้ำ (hydroplaning) ของรถยนต์ อันเป็นสาเหตุของการสิ้นเปลืองทำให้รถยนต์เสียการทรงตัว เกี่ยวกับหน้าที่และความสำคัญของยางรถยนต์ดังกล่าวถือว่าเป็นสิ่งสำคัญที่จะทำให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถยนต์โดยสารรถยนต์ได้อย่างปลอดภัย แต่ในประเทศไทยไม่ได้ให้ความสำคัญในเรื่องของยางรถยนต์แต่ประการใด ดังจะเห็นได้ว่าไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายใด กำหนดลักษณะ ประเภทของยางรถยนต์ เพื่อให้ใช้กับรถยนต์ได้อย่างปลอดภัย และไม่มีการกำหนดมาตรฐาน หรืออายุการใช้งานของยางรถยนต์ไว้ ทั้งนี้เนื่องจากยางรถยนต์เป็นสิ่งสำคัญสิ่งเดียวที่ต้องทำหน้าที่โดยตลอดแม้กระทั่งรถจอดอยู่กับที่ ยางก็ยังคงทำหน้าที่รับน้ำหนักของรถยนต์อยู่ตลอดเวลา บ่อยครั้งจะเห็นรถยนต์ที่วิ่งอยู่ตามท้องถนนนั้น ดอกยางสึก (ไล่น) มีร่องรอยฉีกขาด ซึ่งมีความ

เสี่ยงต่ออุบัติเหตุมาก เพราะหากดอกยางสึก เมื่ออยู่ในสภาพที่ฝนตกยางก็ไม่สามารถทำหน้าที่รีดน้ำออกจากหน้ายางได้ ทำให้รถลื่นไถลและเสียหลัก ยางมีร่องรอยฉีกขาดก็มีความเสี่ยงที่จะเกิดการระเบิดได้ ดังนั้นในต่างประเทศ เช่น ประเทศอังกฤษ และประเทศสหรัฐอเมริกาจึงได้มีการกฏหมายบัญญัติไว้เกี่ยวกับเรื่องยางไว้โดยเฉพาะ

ประเทศอังกฤษ ได้กำหนดความลึกของดอกยางไว้สำหรับยางรถยนต์ที่ใช้กับรถยนต์และยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 8 คน (ไม่รวมผู้ขับขี่) รถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก และรถพ่วงที่มีน้ำหนักกรวมถึง 35,000 กิโลกรัม โดยกำหนดความลึกของดอกยางต้องไม่น้อยกว่า 1.6 มิลลิเมตร ตลอดรอบวงยาง การนำยางรถยนต์เก่าที่นำมาหล่อดอกยางใหม่จะต้องได้รับการรับรองมาตรฐานผลิตภัณฑ์สินค้าอุตสาหกรรมจากประเทศอังกฤษ และทำเครื่องหมายให้ทราบว่า เป็นยางหล่อดอก สำหรับยางมือสอง (ยางใช้แล้ว) ที่นำมาซ่อมแซมนั้น กำหนดความลึกของดอกยางต้องไม่น้อยกว่า 2 มิลลิเมตร และต้องทำเครื่องหมายบนเส้นยางว่าเป็นยางใช้แล้ว โดยเฉพาะการนำยางต่างประเภทมาใช้ร่วมกัน ระหว่างยางเรเดียลและยางธรรมดา ไม่ว่าจะเป็นเพลลาเดียวกันหรือต่างเพลลา ก็มีความผิดตามกฎหมาย และความผิดเกี่ยวกับยางนี้เป็นความผิดแต่ละฐานความผิดแยกออกจากกัน ดังนั้น ยางเส้นเดียวกันนั้นอาจมีความผิดมากกว่าหนึ่งฐานความผิดได้ เช่นยางเส้นเดียวกันนั้นมีความลึกของดอกยางไม่ถึง 1.6 มิลลิเมตร และปรากฏว่าเป็นยางใช้แล้วแต่ไม่ทำเครื่องหมายบนยางไว้ ก็ต้องถูกดำเนินคดีสองฐานความผิด¹⁷

สำหรับประเทศสหรัฐอเมริกาได้มีการบัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับยางรถยนต์ไว้เช่นกัน ในที่นี้ผู้เขียนขอนำกฎหมายของมลรัฐแคลิฟอร์เนียมาประกอบการศึกษา ซึ่งกฎหมายเกี่ยวกับยางรถยนต์นั้นบัญญัติไว้ใน Vehicle Code Section 24450 - 27503¹⁸ โดยบทบัญญัติดังกล่าวได้กำหนดมาตรฐานของยางรถยนต์ที่จะนำมาใช้บนถนนคล้ายกับประเทศอังกฤษ โดยห้ามขายเสนอขาย ยางที่นำมาตัดหรือทำร่องยางใหม่ ยกเว้นยางรถของยานพาหนะที่ใช้เพื่อการพาณิชย์ ห้ามผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ใช้ยางดังกล่าวข้างต้น และห้ามใช้ยางที่มีความลึกของดอกยางน้อยกว่า 1/32 นิ้ว ในทุกตำแหน่งของยาง 4/32 นิ้ว ของความลึกของดอกยางในทุกตำแหน่งในช่องหลักบนยางที่อยู่บนเพลลาที่ทำหน้าที่ขับเคลื่อนล้อ และ 2/32 นิ้ว ของความลึกดอกยางทุกตำแหน่งในร่องยางหลักของยางรถที่ใช้กับล้ออื่น ๆ ของยานพาหนะนั้น นอกจากนี้ยังอนุญาตให้ใช้ยางที่มี

¹⁷ <http://www.roads.detr.gov.uk/roads/vehicle/standards/ts/index.htm> (21/03/2543)

¹⁸ <http://caselaw.lp.findlaw.com/cacodes/veh/27450%2D27503.html> (10/3/2544)

ปุ่มที่ผสมโลหะได้หากมีโลหะทั้งสแตนคาร์ไบด์ไม่เกิน 3 % กรณีเป็นยางต้นจะต้องมีความยืดหยุ่นตามที่กำหนดไว้ด้วย

เมื่อพิจารณาถึงมาตรการตรวจสอบสภาพของรถยนต์ของประเทศไทย และประเทศอังกฤษ เห็นว่าการตรวจสอบสภาพของรถยนต์ที่ใช้งานแล้ว ของประเทศไทยยังไม่มีรายละเอียดมากนัก เพียงกำหนดไว้ให้ตรวจในจุดหลัก ๆ เท่านั้น และบางจุดที่เกี่ยวกับความปลอดภัยอย่างมากของผู้ขับขี่ และผู้โดยสาร ก็ไม่ได้กำหนดเอาไว้ เช่น การตรวจสอบเข็มขัดนิรภัย การตรวจสอบยางรถยนต์

กรณียางรถยนต์นี้ ทั้งของประเทศไทยและประเทศสหรัฐอเมริกาต่างมีกฎหมายกำหนดอายุการใช้งานของยางรถยนต์ไว้ เพราะทราบดีว่ายางรถยนต์ที่ใช้แล้วย่อมเสื่อมสภาพไปตามกาลเวลา และหากอนุญาตให้ใช้ยางเก่า หรือยางที่หมดสภาพ ย่อมมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ จึงได้มีการออกกฎหมายเกี่ยวกับมาตรฐานของยางที่อนุญาตให้นำมาใช้ในทางเดินรถได้ โดยกำหนดให้ยางรถยนต์ที่นำมาใช้บนถนนดอกยางจะต้องลึกไม่น้อยที่กำหนดเอาไว้ โดยกฎหมายของประเทศไทยได้แบ่งดอกยางออกเป็นส่วน ๆ แต่แต่ละส่วนจะต้องมีความลึกของดอกยางไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้

ปัจจุบันประเทศไทยประสบกับปัญหาอุบัติเหตุจราจรอยู่ในลำดับที่สูงและมีความรุนแรงมากขึ้นเป็นลำดับ ยางรถยนต์ที่เป็นปัจจัยหลักของการทรงตัวและการขับเคลื่อนของรถยนต์ ควรได้รับการพิจารณากำหนดมาตรฐานให้เหมือนกับในต่างประเทศ ทั้งนี้เพื่อเป็นการคุ้มครองความปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนอันเป็นพลเมืองที่สำคัญของประเทศชาติ

4.5 มาตรการคุ้มครองความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสารรถยนต์

บ่อยครั้งเมื่อประสบอุบัติเหตุแล้ว ผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารในรถยนต์ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย สบตัส หรือบางครั้งอาจเสียชีวิตแม้ว่าจะเกิดอุบัติเหตุในลักษณะเดียวกัน ทั้งนี้เนื่องจากมาตรฐานและอุปกรณ์สำหรับคุ้มครองความปลอดภัยของผู้โดยสารที่ติดตั้งในรถคันนั้น ๆ แตกต่างกันหรือรถบางคันอาจไม่มีอุปกรณ์สำหรับคุ้มครองความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสารเลย และเมื่อเกิดการเฉี่ยวชนผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารภายในรถยนต์อาจหลุดหรือกระเด็นออกนอกรถ กระแทกกับพวงมาลัย หรืออุปกรณ์ภายในรถ หลายประเทศได้ตระหนักถึงความปลอดภัยของผู้ขับขี่ และ

ผู้โดยสารภายในรถยนต์ จึงได้มีการคิดค้นเครื่องยึดเหนี่ยวร่างกาย (เข็มขัดนิรภัย) ไว้กับที่นั่งเพื่อลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุจากรถ ซึ่งก็ประสบผลสำเร็จเป็นที่น่าพอใจ เนื่องจากสามารถลดความรุนแรงให้กับผู้ขับขี่และผู้โดยสารเมื่อเกิดอุบัติเหตุได้ร้อยละ 40 - 50¹⁹ หลาย ๆ ประเทศรวมทั้งประเทศไทยได้ตระหนักถึงความสำคัญของความปลอดภัยดังกล่าว จึงได้มีการบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 123 โดยกำหนดให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารที่นั่งตอนหน้าแถวเดียวกับผู้ขับขี่ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยในขณะที่ขับขี่รถยนต์ โดยมีได้กล่าวถึงผู้โดยสารที่อยู่ด้านหลัง และผู้โดยสารที่เป็นเด็กที่มีสภาพสรีระทางร่างกายต่างจากผู้ใหญ่ไม่สามารถใช้เข็มขัดนิรภัยสำหรับผู้ใหญ่และไม่สามารถช่วยเหลือตัวเองได้ บ่อยครั้งเมื่อเกิดอุบัติเหตุผู้โดยสารที่โดยสารอยู่ที่นั่งด้านหลังต้องถูกเหวี่ยงไปกระแทกกับเก้าอี้ด้านหน้าและตัวถังรถเนื่องจากไม่มีอุปกรณ์เหนี่ยวรั้งร่างกาย และโดยเฉพาะผู้โดยสารที่เป็นเด็กที่ไม่สามารถช่วยเหลือตัวเองได้จะได้รับบาดเจ็บมากกว่าผู้ใหญ่ในขณะที่โดยสารในรถยนต์โดยไม่มีเครื่องเหนี่ยวรั้งร่างกายด้วยเช่นกัน สำหรับผู้โดยสารที่เป็นเด็กนั้นแม้ไม่เกิดอุบัติเหตุก็อาจได้รับบาดเจ็บได้ เช่นตกจากเบาะนั่งขณะที่รถเบรก เลี้ยวและกลับรถอย่างกะทันหัน

จากบทบัญญัติของกฎหมายดังกล่าวนี้มุ่งเฉพาะการคุ้มครองความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสารทั่วไป ซึ่งหมายถึงผู้ใหญ่และสามารถใช้เข็มขัดนิรภัยที่ติดตั้งมากับรถได้ ไม่ได้มุ่งที่จะคุ้มครองความปลอดภัยของผู้โดยสารอีกประเภทหนึ่ง คือ ผู้โดยสารที่เป็นเด็ก ดังนั้นจึงปรากฏเสมอว่าผู้โดยสารที่เป็นเด็กมักได้รับบาดเจ็บขณะโดยสารอยู่ในรถยนต์เสมอแม้ไม่ได้เกิดการเฉี่ยวชนกับรถหรือวัตถุอื่น ๆ หลายประเทศในภาคพื้นยุโรป รวมทั้งประเทศสหรัฐอเมริกาได้ให้ความสำคัญในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจากรถที่เกิดกับเด็กจึงได้ออกกฎหมายเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสารที่เป็นเด็กไว้โดยเฉพาะ (Child Safety Protection Act) โดยกำหนดให้ผู้โดยสารที่เป็นเด็กเมื่อจะโดยสารไปในรถยนต์หากมีอายุต่ำกว่า 12 ปี ให้โดยสารไปในที่นั่งผู้โดยสารด้านหลังของรถและต้องอยู่ในที่นั่งสำหรับเด็ก (Baby seat) หากฝ่าฝืนผู้ขับขี่หรือผู้ปกครองจะถูกลงโทษปรับในอัตราที่สูง สำหรับที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็ก (Child restrain system) นั้นได้กำหนดเป็นอุปกรณ์มาตรฐานอุตสาหกรรมของประเทศสหรัฐอเมริกา โดยมีการจำแนก

¹⁹ หนังสือคู่มือขับขี่ปลอดภัย: หนังสือพิมพ์มอเตอริ่ง, (ม.ป.ป. : ม.ป.ท.), หน้า 97-98.

ประเภทที่หนึ่งสำหรับเด็กออกเป็นประเภท ตามวัยของเด็กซึ่งมีความสัมพันธ์กับน้ำหนักและส่วนสูงของเด็ก²⁰

4.6 การขับซึรยนต์ในขณะที่มีนมเมาสูรา

สาเหตุของอุบัติเหตุจากรถทางบกที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่แล้วมาจากผู้ขับขี่ที่ยานพาหนะในขณะที่มีนมเมาสูรา หรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ผสมอยู่ ซึ่งเป็นปัญหาที่ประสพอยู่ในเกือบทุกประเทศ โดยเฉพาะประเทศไทยพบว่ามีผู้ประสบอุบัติเหตุจากสาเหตุของเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ ร้อยละ 30 ของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก²¹ เนื่องจากเมื่อเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เข้าไปแล้วฤทธิ์ของแอลกอฮอล์จะไปกดประสาทบริเวณสมองส่วนบนทำให้การตัดสินใจ การกะระยะผิดพลาด ความสามารถในการเคลื่อนไหวร่างกายลดลง ทำให้การควบคุมยานพาหนะลดลงด้วย และมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุสูง ในต่างประเทศและประเทศไทยได้ตระหนักถึงภัยจากอุบัติเหตุจากการดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ จึงได้ออกกฎหมายกำหนดความผิดสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มีนมเมาสูรา โดย พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (2) บัญญัติห้ามผู้ขับขี่รถในขณะที่มีนมเมาสูราหรือของเมาอย่างอื่น ซึ่งต่อมาได้ออกกฎกระทรวง ฉบับที่ 16 (พ.ศ.2537) กำหนดหลักเกณฑ์การทดสอบผู้มีนมเมาสูรา และกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดที่ให้อธิบายว่ามีนมเมาสูราต้องไม่เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ หากมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ถือว่ามีนมเมาสูรา มีความผิดทางอาญาซึ่งมีโทษถึงขั้นจำคุก

บทบัญญัติตามมาตรา 43 (2) เป็นบทบัญญัติที่ไม่เคร่งครัด เนื่องจากผู้ขับขี่ที่ดื่มสุรามานานแล้วแต่ไม่มีนมเมาสูรา คือมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดไม่เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ก็ไม่อยู่ในความหมายของคำว่ามีนมเมาสูรา จึงสามารถขับรถได้โดยไม่มีผิด จากการศึกษพบว่า หากในร่างกายของผู้ขับขี่ยานพาหนะปริมาณแอลกอฮอล์ ระหว่าง 40-50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ก็จะมี

²⁰ สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ , สำนักงานนายกรัฐมนตรี .ชุดวิทยาศาสตร์ป้องกันอุบัติเหตุจากอุบัติเหตุจากจราจร, หน้า 119.

²¹ สมาคมป้องกันปัญหาจากสุราแห่งประเทศไทย, กรมสุขภาพจิต กระทรวงสาธารณสุข, รายงานการสัมมนาเรื่องทศวรรษใหม่แห่งการรณรงค์ลดผลกระทบจากเครื่องดื่มสุรากลุ่มวัยรุ่น , 12 มิถุนายน 2543, หน้า 19.

อัตราความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุถึง 15 %²² พิจารณาในส่วนของพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 102 (3) ซึ่งบัญญัติห้ามผู้ได้รับอนุญาตให้ปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถ ซึ่งหมายความรวมถึงผู้ขับขี่สี่ล้อหรือเมอเตอร์ หรือของเมอเตอร์อย่างอื่น ซึ่งเป็นบทบัญญัติที่เคร่งครัดมากกว่าตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เพราะห้ามผู้ขับขี่สี่ล้อไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งนี้เนื่องจากผู้ขับขี่จะต้องรับผิดชอบต่อผู้โดยสารในรถตลอดเวลาที่ทำหน้าที่ควบคุมรถนั้น แต่กฎหมายดังกล่าวบังคับใช้เฉพาะผู้ขับรถตามพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เท่านั้น แม้ประเทศไทยจะมีกฎหมายบังคับไว้เกี่ยวกับการขี่มอเตอร์ หรือเครื่องสี่ล้อที่มีแอลกอฮอล์ในขณะที่ขับขี่รถบังคับใช้มานานแล้ว แต่จำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางบก ซึ่งมีสาเหตุมาจากการขี่มอเตอร์ก็ยังคงอยู่ในอัตราที่สูง แสดงให้เห็นได้ว่าการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับกรณีดังกล่าว นั้นยังไม่ประสบความสำเร็จ จึงจำเป็นที่จะต้องทำการศึกษาค้นคว้าพิจารณาข้อบกพร่องของกฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบันเพื่อนำมาปรับปรุงแก้ไขให้เกิดประสิทธิภาพในการบังคับใช้ต่อไป

ดังได้กล่าวข้างต้นแล้วว่าประเทศไทยมีกฎหมายที่ใช้บังคับกับผู้ขับขี่รถในขณะที่มีเมอเตอร์อยู่สองฉบับคือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 แต่เมื่อได้ทำการศึกษาย้อนไปในสมัยที่จอมพลถนอม กิตติขจร เป็นหัวหน้าคณะปฏิวัติ ได้ออกประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 94 ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ. 2515 กำหนดมาตรการห้ามเด็กที่มีอายุไม่ถึง 18 ปี และไม่บรรลุนิติภาวะด้วยการสมรส ประพฤติตนไม่สมควรแก่วัย โดยได้ให้คำนิยามคำว่าประพฤตินไม่สมควรแก่วัยไว้ในกฎกระทรวงไว้ว่า หมายถึง เสพสุรา สูบบุหรี่ ฯลฯ ซึ่งหากเด็กฝ่าฝืนมีโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือนและปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับซึ่งกฎหมายดังกล่าวไม่ครอบคลุมถึงผู้ที่มีอายุ 18 ปีขึ้นไป ที่สามารถขับขี่รถยนต์ได้ตามกฎหมาย เนื่องจากตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 46 (1) กำหนดให้บุคคลที่มีอายุ 18 ปีบริบูรณ์สามารถขอทำใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราวได้เป็นปีแรก และเมื่อครบกำหนดหนึ่งปีสามารถขอทำใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล (ม.47(1)) หลังจากได้รับอนุญาตให้มีใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลมาแล้วหนึ่งปี ก็มีสิทธิขออนุญาตทำใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลตลอดชีพได้ (ม.48(1)) กล่าวคือเมื่อได้รับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ในปีที่หนึ่งและปีที่สองแล้ว ในปีที่สามก็สามารถขอใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ตลอดชีพได้ จากการศึกษาพบว่าอายุของผู้ขับขี่เป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก บุคคลอายุน้อยมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกในอัตราที่สูง เนื่องจากเป็นวัยที่คึกคะนอง

²² สมาคมป้องกันปัญหาจากสุราแห่งประเทศไทย, กรมสุขภาพจิต กระทรวงสาธารณสุข, รายงานการสัมมนาเรื่องทศวรรษใหม่ของกรมรงค์ผลกระทบบกจากการดื่มสุรากลุ่มวัยรุ่น, 12 มิถุนายน 2543, หน้า 19.

ขอความสนุกสนาน จึงมักขับรถด้วยความเร็วสูง ขาดความระมัดระวัง และขาดประสบการณ์ในการขับขี่ จากสถิติอัตราการตายด้วยอุบัติเหตุจราจรทางบกซึ่งจำแนกตามอายุ ระหว่างปี พ.ศ.2536 - พ.ศ. 2540 ของสถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข พบว่า บุคคลในกลุ่มอายุ 15-24 ปี ซึ่งเป็นคนวัยรุ่นและคนหนุ่มสาวมีอัตราการเสียชีวิตสูงสุด

จากจำนวนอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางบก ของบุคคลในวัยดังกล่าว ทำให้ต้องพิจารณาว่าเหตุใดกลุ่มบุคคลในวัยนี้จึงต้องเสียชีวิตก่อนวัยอันควร ซึ่งจากการศึกษาพบว่าสาเหตุมาจากปัจจัยหลายประการ เช่น ความคึกคะนอง ความรักสนุก และการดื่มสุรานั้น เนื่องจากกลุ่มบุคคลนี้จะมีความเสี่ยงในด้านความคึกคะนอง ชอบสนุก เมื่อดื่มสุรแล้วขับรถก็ยิ่งเพิ่มความเสี่ยงมากขึ้นอีกเป็นเท่าตัว หากพิจารณาในด้านอายุของผู้ดื่มสุรแล้ว ผู้ที่มีอายุน้อยแม้จะได้รับแอลกอฮอล์เข้าไปในร่างกายแม้แต่เพียงเล็กน้อยย่อมตกอยู่ภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์ได้ง่ายเนื่องจากขาดประสบการณ์ในการดื่มสุร ดังนั้น หากผู้ขับขี่ที่มีอายุ 18 ปี บริบูรณ์ถึงอายุ 20 ปี เป็นบุคคลที่เพิ่งได้รับใบอนุญาตมาไม่เกิน 2 ปี และยังไม่ได้รับใบอนุญาตให้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลตลอดชีพ เป็นผู้ขับขี่ที่ขาดประสบการณ์ ประกอบกับความคึกคะนอง ชอบความเร็ว เมื่อดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์เข้าไปแม้มีปริมาณเพียงเล็กน้อยไม่เกินกว่าปริมาณที่กฎหมายกำหนด และได้ขับขี่รถยนต์บนถนน ก็มีโอกาที่จะเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าผู้ขับขี่ที่อยู่ในวัยอื่น ๆ

ปัจจุบันผู้ขับขี่รถยนต์ที่มีอายุ 18ปีบริบูรณ์ขึ้นซึ่งเป็นผู้ขับขี่มือใหม่ ขาดประสบการณ์ และยังไม่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีพ คงอยู่ภายใต้บรรทัดฐานของกฎหมายเดียวกันกับผู้ขับขี่ที่มีอายุที่สูงกว่า ดังนั้น จึงประสพอุบัติเหตุมากกว่าผู้ขับขี่ในวัยอื่น ๆ บุคคลดังกล่าวเป็นผู้ที่อยู่ในวัยหนุ่มสาว ซึ่งเป็นอนาคตสำคัญของครอบครัวและประเทศชาติ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องหาแนวทางหรือมาตรการในการคุ้มครองความปลอดภัยของผู้ขับขี่เหล่านั้น ให้พ้นอันตรายจากอุบัติเหตุจราจรทางบกในช่วงอายุดังกล่าว พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่บังคับใช้เกี่ยวกับผู้ขับขี่รถในขณะมีเมานสุรานั้นเป็นบทบัญญัติที่ใช้บังคับกับผู้ขับขี่ทุกคนที่ได้รับอนุญาตให้ขับรถ โดยไม่มีการแบ่งกลุ่มอายุของผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อยและเสี่ยงสูงต่อการเกิดอุบัติเหตุออกจากผู้ขับขี่ที่อยู่ในวัยอื่น ๆ ที่มีอายุมากกว่าและมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุที่น้อยกว่า ประเทศไทยจึงได้ประสพปัญหาบุคคลที่อยู่ในกลุ่มวัยรุ่น หรือวัยหนุ่มสาวซึ่งเป็นอนาคตของครอบครัว และประเทศชาติเสียชีวิตก่อนเวลาอันสมควรในอัตราที่สูง ซึ่งบุคคลในวัยดังกล่าวนี้ คืออนาคตที่สำคัญของประเทศชาติ

ประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นประเทศหนึ่งที่ได้รับผลกระทบจากการเสียชีวิตของประชาชนก่อนวัยอันสมควร โดยอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกนั้นครั้งหนึ่งเกิดจากผู้ขับขี่ที่มีสุราในขณะที่ขับรถ²³ ดังนั้นเพื่อเป็นการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากผู้ประสบอุบัติเหตุจากการจราจร จึงได้มีการออกกฎหมายกำหนดอายุขั้นต่ำที่อนุญาตให้ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ไว้ การครอบครองเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ในที่สาธารณะ และการเปิดภาชนะที่บรรจุเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ โดยห้ามบุคคลที่มีอายุต่ำกว่า 21 ปี ซื้อและครอบครองเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ในที่สาธารณะ ซึ่งความหมายของในที่สาธารณะนี้หมายความรวมถึงถนนหลวงด้วย ดังนั้นเมื่อผู้ขับขี่ที่มีอายุต่ำกว่า 21 ปี ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ แล้วขับขี่ยานพาหนะก็จะต้องถูกจับกุมดำเนินคดี²⁴

ในส่วนของ การครอบครองเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ในยานพาหนะบนถนนหลวงนั้น ห้ามผู้ขับขี่ หรือผู้โดยสารครอบครองเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ซึ่งภาชนะที่บรรจุถูกเปิดออกหรือถูกทำลาย ในบริเวณพื้นที่โดยสาร หรือบริเวณที่ผู้ขับขี่และผู้โดยสารอาจเข้าถึงได้โดยง่าย โดยให้บังคับกับยานพาหนะทุกประเภทบนถนนหลวง และห้ามดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ในพื้นที่โดยสารด้วย²⁵

การดื่มสุรา หรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์และขับขี่ยานพาหนะ เป็นต้นเหตุของการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ หลาย ๆ ประเทศ รวมทั้งประเทศสหรัฐอเมริกา และประเทศไทย ก็ประสบปัญหาดังกล่าว ในแง่ของกฎหมายแล้ว ทุกประเทศพยายามที่จะออกกฎหมายเพื่อเอาผิดกับผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์แล้วทำหน้าที่ควบคุมยานพาหนะ เนื่องจากฤทธิ์ของแอลกอฮอล์นั้นจะไปกดประสาท ทำให้การตัดสินใจผิดพลาด และมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุสูง ดังนั้นเพื่อเป็นการปกป้องภัยอันตรายดังกล่าว จึงจำเป็นต้องออกกฎหมายห้ามมิให้ผู้ขับขี่ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะ แต่เป็นที่ยอมรับของนานาอารยประเทศรวมทั้งประเทศไทยว่าคนในสังคมนิยมดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์โดยถือเป็นส่วนหนึ่งของการเข้าสังคมนาการจัดงานเลี้ยง งานประเพณีต่าง ๆ ได้นำสุราเข้ามาดื่มในงานสังสรรค์ต่างๆ จนได้รับความนิยมอย่างแพร่หลาย ดังนั้นกฎหมายจึงอนุโลมให้มีการดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ในปริมาณ

²³ ศราวุฒิ พันธ์ขจร, "อาชญากรรมพื้นฐาน : การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร," วารสารอาชญาวิทยาและงานยุติธรรม, ปีที่ 1 เล่มที่ 1 (2524), หน้า 11-12.

²⁴ [http://frwebgate5.access.gpo.gov/cgi-](http://frwebgate5.access.gpo.gov/cgi-bin/waisgate.cgi?WAIISdocID=5340532530+1+0+0&WAIISaction=retrieve)

[bin/waisgate.cgi?WAIISdocID=5340532530+1+0+0&WAIISaction=retrieve](http://frwebgate5.access.gpo.gov/cgi-bin/waisgate.cgi?WAIISdocID=5340532530+1+0+0&WAIISaction=retrieve) (27/10/43)

²⁵ Ibid.

ที่กำหนดสำหรับผู้ขับขี่ ซึ่งปริมาณแอลกอฮอล์ที่กำหนดนั้นย่อมแล้วแต่ละประเทศ ทั้งนี้ย่อมขึ้นกับสภาพแวดล้อม เช่น ภูมิอากาศ และร่างกายของบุคคล เช่น ประเทศอังกฤษกำหนดให้มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดไม่เกิน 0.08 % ประเทศสวีเดนกำหนดไว้ที่ปริมาณ 0.02 %²⁶ ประเทศสหรัฐอเมริกาใน 30 มลรัฐ กำหนดไว้ที่ 0.10%²⁷ และของประเทศไทยกำหนดไว้ที่ 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ถึงแม้ประเทศไทยจะมีกฎหมายที่บังคับใช้ในเรื่องดังกล่าวแล้วก็ตาม แต่กฎหมายยังมีช่องว่างทำให้กฎหมายที่บังคับใช้ไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร ดังเช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 43 (2) เป็นบทบัญญัติหลักสามารถนำไปใช้กับผู้ขับขี่รถทุกชนิด ใช้บังคับกับบุคคลทุกเพศทุกวัย ได้บัญญัติไว้ในสาระสำคัญว่าห้ามผู้ขับขี่รถ ขับรถในขณะที่ "มีเมามาสุรา หรือของเมาอย่างอื่น" ประเด็นสำคัญคือความหมายของคำว่ามีเมามาสุรา กฎกระทรวงฉบับที่ 16 (พ.ศ.2537) ได้ให้ความหมายว่า หมายถึง มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดมากกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ อันเป็นการแสดงให้เห็นอยู่ในตัวว่าไม่ห้ามผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ หากว่าดื่มไปแล้ว มีปริมาณแอลกอฮอล์ไม่เกินกว่าที่กำหนดในกฎกระทรวง แต่ผู้ที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด 40 - 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ หากขับขี่รถแล้วจะมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ 10-15 % บทบัญญัติของกฎหมายดังกล่าวจึงยังคงอนุโลมให้ผู้ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ในปริมาณที่กำหนดไว้ขับขี่รถได้ แต่ผู้เขียนเห็นว่าบทบัญญัตินี้ดังกล่าวยังไม่ครอบคลุม และยังคงมีช่องว่างต่อพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เช่น ผู้ขับขี่ขับรถไปงานเลี้ยงสังสรรค์และดื่มสุรานั้นเมื่อกลับจากงานเลี้ยง ได้นำขวดสุราซึ่งยังคงมีสุราอยู่ในขวดดังกล่าวติดตัวไปด้วย และผู้ขับขี่ผู้นั้นมีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายยังไม่เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ก็ยังขับรถได้ไม่ผิดกฎหมาย และวางได้วางขวดสุราไว้ได้ที่นั่งของผู้ขับขี่ ขณะขับรถผ่านด่านตรวจของเจ้าหน้าที่ตำรวจ เจ้าหน้าที่ตำรวจได้ทดสอบแล้วเห็นว่ายังมีปริมาณแอลกอฮอล์ 45 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ถือว่ายังไม่เมา และยังสามารถขับรถได้ จึงได้ตักเตือนและปล่อยไป หลังจากขับรถพ้นด่านตรวจ ผู้ขับขี่ดังกล่าวเกิดความหงุดหงิดและคิดถึงเหตุการณ์ในงานเลี้ยงที่สนุกสนาน และนึกได้ว่าได้นำสุราดังกล่าวติดตัวมาด้วย 1 ขวด จึงได้หยิบขวดสุราขึ้นมาดื่มไปด้วยในขณะที่ขับรถจนหมดขวด และปรากฏว่าด่านหน้าไม่มีด่านตรวจของเจ้าหน้าที่ตำรวจอีก ผู้ขับขี่ดังกล่าวเกิดอาการมีเมามาครองสติไม่ได้ จึงขับรถชนกับเสาไฟฟ้าข้างทาง ภายหลังรับแจ้งเหตุเจ้าหน้าที่ตำรวจได้รีบไปที่เกิดเหตุ พบขวดสุราแตกกระจัดกระจายอยู่ในรถพร้อมกลิ่นของสุรา และเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ตั้งด่านตรวจได้

²⁶ http://www.nhtsa.dot.gov/people/outreach/stateleg/08_BAC.pdf (09 /03/ 2544)

²⁷ <http://www.hwysafety.org/safety facts/state laws/dui.htm> (22/05/2543)

ยืนยันกับพนักงานสอบสวนว่าก่อนเกิดเหตุ ได้เป็นผู้ตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายของผู้ขับขี่รถคันดังกล่าวมาก่อน และพบเห็นขวดสุราที่เหลือสุรารออยู่ครึ่งขวด จึงได้ว่ากล่าวตักเตือนและปล่อยตัวไป การนำเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ติดตัวไปในขณะที่ขับขี่รถยนต์ไม่ว่าขวด หรือภาชนะนั้นจะมีการเปิดแล้วหรือไม่ก็ตาม สำหรับกฎหมายไทยแล้วยังไม่มีความผิด จึงเป็นช่องว่างของผู้ขับขี่ที่ขับขี่รถนำเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ติดตัวไปในรถประกอบกับนิสัยการชอบดื่มสุรา และรักสนุก โดยเฉพาะเมื่อเดินทางไกล ผู้โดยสารด้านหน้าอาจนำสุราติดตัวและนำไปดื่มในรถ และชักชวนผู้ขับขี่ดื่มด้วย โดยบางครั้งอาจสลับเปลี่ยนกันขับรถ ซึ่งก็เพิ่มความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากราชขึ้นอีก ซึ่งพฤติกรรมดังกล่าวก็ไม่มีบทบัญญัติในกฎหมายไทยบัญญัติไว้ว่าการครอบครองเครื่องดื่มดังกล่าวไว้ในรถหรือยานพาหนะใดเป็นความผิด อีกทั้งไม่มีบทบัญญัติห้ามการดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ในรถ หรือในบริเวณพื้นที่โดยสารด้วย

สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรในประเทศไทย ส่วนใหญ่เกิดจากผู้ขับขี่ดื่มสุรา หรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ผสมอยู่แล้วทำหน้าที่ขับขี่ยานพาหนะ ดังนั้นจึงควรมาตรการที่เหมาะสมในทางกฎหมายเพื่อเป็นแนวทางป้องกันและลดอุบัติเหตุ โดยพิจารณาเกี่ยวกับสาเหตุของอุบัติเหตุจราจรทางบกที่เกิดขึ้น แล้วแก้ปัญหาที่ต้นเหตุให้ตรงประเด็น ไม่สมควรปล่อยให้คนดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ และมีความเสี่ยงสูง ขับขี่ยานพาหนะบนท้องถนน เพราะไม่เฉพาะตัวผู้ขับขี่เองเท่านั้นที่จะได้รับผลของความเสียหายจากอุบัติเหตุ แต่บุคคลอื่นซึ่งไม่เกี่ยวข้องด้วยก็อาจได้รับผลกระทบนั้นด้วย