

## บทสรุปและเสนอแนะ

### 1. บทสรุป

จากสถิติข้อมูลผู้เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บของสถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุ และ สาธารณภัย กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข และสถิติอุบัติเหตุจราจรทางบกทั่วประเทศ ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ สะท้อนให้เห็นว่า อุบัติเหตุจราจรทางบกเกิดขึ้นในอัตราที่สูง บุคลากรของประเทศชาติต้องประสบปัญหาการทุพพลภาพ บาด และสูญเสียชีวิตก่อนวัยอันควร ส่งผลกระทบต่อการพัฒนาประเทศโดยตรง กฎหมายที่บังคับใช้เกี่ยวกับการควบคุมและคุ้มครอง ความปลอดภัยของผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร และผู้ใช้รถใช้ถนน ที่ใช้บังคับสำหรับประเทศไทย โดยหลักคือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 และ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ซึ่งได้ประกาศใช้มานานกว่า 20 ปี ก็ยังไม่สามารถที่คุ้มครอง ความปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนได้อย่างทั่วถึงและมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้เนื่องจากกฎหมายดังกล่าว ได้ตราขึ้นใช้บังคับมานานแล้ว สถานการณ์ในปัจจุบันได้มีวิวัฒนาการทางด้านวิทยาศาสตร์ และ เทคโนโลยี ทำให้กฎหมายที่บังคับใช้ดังกล่าวไม่ครอบคลุมถึงพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร ผู้ใช้ยานพาหนะโดยเฉพาะในส่วนของการคุ้มครองความปลอดภัยให้แก่ผู้ขับขี่ ผู้โดยสารและ ผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่น ๆ ซึ่งพอสรุปสาระสำคัญของปัญหาได้ดังนี้

#### 1.1 การใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่รถยนต์

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 103 (1) ผู้ขับรถจะต้องไม่ขับ รถในเวลาที่ย่ำแย่ หรือจิตใจอ่อนความสามารถ และ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 ( 4) ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถ โดยประมาทหรือนำพหาวาดเสียวอันอาจเกิดอันตราย แก่บุคคลหรือทรัพย์สิน และ ( 5) ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถ ในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถ ตามธรรมดา หรือไม่อาจแลเห็นทางด้านหน้าหรือด้านหลังด้านใดด้านหนึ่งหรือทั้งสองด้าน ได้พอแก่ความปลอดภัย ซึ่งบทบัญญัติดังกล่าวนี้ไม่อาจครอบคลุมถึงการใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ ขับรถได้ ทั้งนี้เนื่องจากขณะที่มีการร่างกฎหมายนั้นยังไม่มีโทรศัพท์มือถือออกใช้ในท้องตลาด ดังนั้นการตีความกฎหมายจึงไม่อาจตีความไปในทางที่เป็นโทษแก่ผู้ใช้ได้เนื่องจากบทบัญญัติตาม

พระราชบัญญัติดังกล่าวนี้มีโทษในทางอาญาถึงจำคุก จึงต้องตีความโดยเคร่งครัด ไม่อาจตีความไปทางหรือขยายความครอบคลุมถึงการใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับรถ และเมื่อพิจารณาประกอบกับบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.2540 มาตรา 32,36 และประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 2 วรรคแรก เห็นว่าบุคคลจะรับโทษในทางอาญานั้นต้องมีกฎหมายบัญญัติไว้ว่าการกระทำเช่นใดเป็นความผิด และมีบทลงโทษสำหรับผู้ที่ฝ่าฝืนไว้ ปัจจุบันการใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับรถยังคงไม่มีกฎหมายกำหนดไว้โดยเฉพาะ ดังนั้นผู้ใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับรถจึงไม่มีความผิดตามกฎหมาย ในหลาย ๆ ประเทศ เช่นประเทศอังกฤษ สหรัฐอเมริกา และประเทศสิงคโปร์ จึงได้บัญญัติให้มีกฎหมายที่สามารถบังคับใช้กับผู้ที่ใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับรถไว้โดยเฉพาะ โดยบางประเทศห้ามผู้ขับรถใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับรถโดยเด็ดขาด บางประเทศอนุญาตให้ใช้ได้หากมีอุปกรณ์ช่วยฟัง (hand free )

## 1.2 เครื่องหมายจราจร

ตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 21 วรรคสอง ให้อำนาจอธิบดีกรมตำรวจเป็นผู้กำหนดเครื่องหมาย สัญลักษณ์ และสัญญาณจราจร โดยอธิบดีกรมตำรวจได้ประกาศข้อกำหนดกรมตำรวจในเรื่องสัญญาณจราจร และเครื่องหมายจราจร และความหมายของเครื่องหมายและสัญญาณจราจร โดยกำหนดเครื่องหมายจราจรชุดป้ายบังคับออกเป็น 48 แบบ ( บ.1-บ.48) ประกาศให้ทั่วราชอาณาจักร และในส่วนของกรมทางหลวงได้ออกกฎกระทรวง ฉบับ 2( พ.ศ.2524) โดยอาศัยอำนาจตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 295 กำหนดสัญลักษณ์และความหมายของเครื่องหมายจราจรชุดป้ายบังคับ ตามแบบ ทล. 1 ขึ้นใช้บังคับอีกส่วนหนึ่ง มี 36 แบบ

กรมทางหลวง และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ แต่ละฝ่ายได้ออกเครื่องหมายบังคับในส่วนของตนเอง โดยในส่วนของสำนักงานตำรวจแห่งชาติใช้บังคับในเขตที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงมหาดไทย เช่น กรุงเทพมหานคร เขตเทศบาลทั่วประเทศ และในส่วนของกรมทางหลวงได้จัดทำเครื่องหมายติดตั้งตามทางหลวงต่าง ๆ แต่ปรากฏว่าเครื่องหมายของทั้งสองหน่วยงานนั้นยังไม่เหมือนหรือสอดคล้องเป็นไปในแนวทางเดียวกัน ทำให้การเข้าใจคลาดเคลื่อน ไขว้เขว อันมีผลต่อการตัดสินใจในขณะที่ขับรถ และอาจนำไปสู่อุบัติเหตุจากการจราจรได้ ซึ่งจากความแตกต่างดังกล่าวนี้ก่อให้เกิดความสับสนในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ใช้ถนนหนทางเกิดความลังเล เกิดการฝ่าฝืนเครื่องหมายดังกล่าว เนื่องจากความไม่เข้าใจ การตัดสินใจอาจผิดพลาด ทำให้เสีย และนำไปสู่สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุได้ ซึ่งในเรื่องนี้ได้มีมติ

คณะรัฐมนตรี เมื่อปี พ.ศ.2524 ให้ถือตามเครื่องหมายของกรมทางหลวง โดยให้ค่อยปรับเปลี่ยนไป แต่ปรากฏว่านับแต่ปี พ.ศ. 2524 จนถึงบัดนี้ พ.ศ.2544 เป็นเวลา 20 ปี ก็ยังไม่มีแก้ไขหรือเปลี่ยนแปลงแต่อย่างใด ดังนั้นสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ( กรมตำรวจ ) และกรมทางหลวง ซึ่งเป็นผู้มีอำนาจตามกฎหมายทั้งสองฉบับคือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 ควรที่จะได้ร่วมกันกำหนดลักษณะและรูปแบบของเครื่องหมายดังกล่าวให้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ และให้สอดคล้องกับนานาประเทศ และในภายหน้าจะออกกฎหมาย กฎกระทรวง ประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบใด ๆ เกี่ยวกับการจราจร ก็ควรได้มีการประชุมปรึกษาหารือกันระหว่างหน่วยงานเพื่อกำหนดรูปแบบและทิศทางในการออกกฎหมาย บังคับให้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ

### 1.3 อัตราความเร็ว

จากสถิติและสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน พบว่าสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุอันเนื่องมากจากการใช้ความเร็วอยู่ในลำดับแรก และความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการใช้ความเร็วนั้นจะมีค่อนข้างสูงกว่าความผิดในลักษณะอื่นๆ ดังนั้นจึงได้ศึกษาถึงอัตราความเร็วที่ปลอดภัยสำหรับรถที่ใช้ความเร็วในระดับต่าง ๆ กัน พบว่าเมื่อรถวิ่งด้วยอัตราความเร็วที่สูงเมื่อต้องการหยุดรถ หรือเห็นวัตถุกีดขวางอยู่ด้านหน้า ผู้ขับจะต้องใช้ระยะทางในการหยุดรถที่ยาวขึ้น ซึ่งขึ้นอยู่กับความเร็วของรถคันนั้น ๆ ระยะหยุดรถได้จริง หรือระยะหยุดรถที่ปลอดภัยนั้น ประกอบด้วยระยะตัดสินใจ คือระยะที่เห็นวัตถุจนกระทั่งเหยียบเบรก บวกกับระยะห้ามล้อ ซึ่งมีสูตรคำนวณที่เป็นที่ยอมรับกับทั่วไปเป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วโลก เช่น เมื่อขับรถด้วยความเร็ว 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เมื่อผู้ขับเห็นวัตถุหรือสิ่งของอยู่ด้านหน้า สมองสั่งการไปตามเส้นประสาทให้เบรกกด ซึ่งระยะตัดสินใจขณะที่รถวิ่งด้วยอัตราความเร็วดังกล่าวคือ 0.75 วินาที ซึ่งคำนวณเป็นระยะทางที่รถวิ่งเท่ากับ 6.3 เมตร บวกระยะห้ามล้อ คือระยะที่ล้อครูดไปบนถนนคำนวณได้ 8.48 เมตร รวมเป็น 14.78 เมตร คือระยะที่รถสามารถหยุดได้อย่างปลอดภัย ดังนั้นหากใช้ความเร็วในอัตรา 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เห็นวัตถุอยู่ด้านหน้า หรือมีคนวิ่งตัดหน้ารถในระยะ 20 เมตร ก็สามารถหยุดรถได้อย่างปลอดภัย แต่หากวิ่งด้วยความเร็วที่สูงกว่า 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ไม่สามารถหยุดรถได้อย่างปลอดภัย และรถจะชนวัตถุ หรือคนที่วิ่งตัดหน้ารถดังกล่าว สำหรับอัตราความเร็วในเขตกรุงเทพมหานคร หรือในเขตเทศบาล เมืองพัทยาของประเทศไทย ตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 นั้น กำหนดให้รถยนต์ส่วนบุคคลวิ่งได้ไม่เกิน 80 กม./ชม.ซึ่งยังไม่เหมาะสมสำหรับความปลอดภัยของผู้ขับและผู้ใช้รถใช้ถนน อีกทั้งการกำหนดความเร็วตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ดังกล่าวมิได้มีการแยก

ความเร็วของยานพาหนะตามประเภทของถนน เช่น ถนนที่รถสามารถวิ่งสวนกันได้ ถนนที่มีลักษณะเป็นทางคู่ขนาน ถนนที่มีเกาะหรือแนวกันเกาะกลางถนน การกำหนดอัตราความเร็วในพื้นที่ในเขตกรุงเทพมหานคร เทศบาล และเมืองพัทยา ที่ถนนตัดผ่าน ยังไม่มีความเหมาะสมและครอบคลุมถึงเขตชุมชนอื่น ๆ ที่มีประชาชนหนาแน่น เช่น ถนนที่ตัดผ่าน ศูนย์การค้า ย่านธุรกิจ โรงเรียน และสถานศึกษา เป็นเหตุให้มีรถชนคนข้ามถนนตามสถานที่ดังกล่าวอยู่เสมอ และการกำหนดอัตราความเร็วของรถยังไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายใดให้นำหลักวิศวกรรมจราจร และการสำรวจทางจราจร มาเป็นส่วนประกอบในการพิจารณากำหนดอัตราความเร็วของรถ ซึ่งบางครั้งจะเห็นได้ว่าถนนดังกล่าวทรุดโทรม เป็นหลุมเป็นบ่อ รถก็ยังคงใช้ความเร็วตามปกติที่กฎหมายบังคับไว้ ดังนั้นหากมีการนำหลักวิศวกรรมจราจรมาบัญญัติเป็นหลักเกณฑ์ในกฎหมายด้วยแล้ว จะช่วยให้การกำหนดอัตราความเร็วเป็นไปด้วยความรอบคอบ มีเหตุผล และประการสำคัญจะเป็นการสร้างมาตรฐานความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนให้สูงขึ้น

#### 1.4 มาตรการในการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์อุปกรณ์ และยางรถยนต์

ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 6 กำหนดห้ามมิให้นำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงหรืออาจเกิดอันตราย หรืออาจทำให้เสื่อมเสียแก่สุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้คนโดยสาร หรือประชาชน มาใช้ในทางเดินรถ และรถที่นำมาใช้จะต้องมีเครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์ และส่วนควบที่ถูกต้องตามกฎหมาย ฯลฯ โดยให้อำนาจในการออกกฎกระทรวงเกี่ยวกับวิธีการทดสอบสภาพของรถ แต่ในปัจจุบันยังไม่มีกฎกระทรวงมาเพื่ออนุวัติให้เป็นไปตามบทบัญญัตินี้ ดังนั้นจึงต้องอาศัยบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 7(1), (2) ซึ่งกำหนดให้รถที่จดทะเบียนต้องมีส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ครบถ้วน และต้องผ่านการตรวจสอบสภาพรถจากนายทะเบียน หรือสถานตรวจสอบสภาพที่ได้รับอนุญาต โดยมีกฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พ.ศ.2531) กำหนดรายการที่ต้องตรวจสอบสภาพ และนายทะเบียนทั่วราชอาณาจักรได้ออกประกาศนายทะเบียนทั่วราชอาณาจักร กำหนดให้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์ส่วนบุคคลเกินเจ็ดคน ฯลฯ ที่มีอายุการใช้งานของรถครบเจ็ดปี ( ย่างเข้าปีที่ 8) ก่อนการเสียภาษีประจำปีต้องผ่านการตรวจสอบสภาพจากสถานตรวจสอบสภาพของทางราชการ หรือสถานตรวจสอบสภาพที่ได้รับอนุญาตจากทางราชการ

ตามกฎหมายดังกล่าวที่กำหนดให้รถยนต์ที่มีอายุการใช้งานย่างเข้าปีที่ 8 ซึ่งเป็นรถที่เก่าซึ่งหากการดูแลรักษาไม่แล้ว อาจมีสภาพทรุดโทรม มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง ไปทำการตรวจสอบสภาพเพียงปีละหนึ่งครั้งหลังจากที่มีอายุย่างเข้าปีที่ 8 นั้น เป็นระยะเวลาที่นานเกินไป และ

ไม่อาจประกันได้ว่ารถที่ผ่านการใช้งานมาแล้วจะมีสภาพความมั่นคงแข็งแรง ปลอดภัย อุปกรณ์ต่าง ๆ จะไม่เสื่อมสภาพ ปัจจุบัน ยังไม่มีการกำหนดอายุการใช้งานของรถให้แน่ชัดลงไปได้ว่ารถแต่ละคันจะต้องมีอายุการใช้งานนานเท่าใด ดังนั้นรถที่มีอายุ ตั้งแต่ 8 ปี ถึง 30 ปี หรือมากกว่านี้ ก็ต้องอยู่ภายใต้บทบัญญัติของกฎหมายดังกล่าวด้วย กล่าวคือ ต้องนำรถมาตรวจสภาพปีละครั้งเท่านั้น และการตรวจสภาพของเครื่องยนต์ ตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ.2531) ข้อ 2.(1) ถึง (9) ยังไม่ครอบคลุมถึงอุปกรณ์ที่สำคัญ และระบบการตรวจสอบยังไม่ชัดเจนว่าจะต้องตรวจสอบอย่างไร และอุปกรณ์ชิ้นใด คงมีความหมายโดยรวมที่นำมาปรับใช้ ตามความใน ข้อ 2.(3) ซึ่งกำหนดให้ต้องตรวจความมั่นคงแข็งแรงของรถและความปลอดภัยสำหรับการใช้รถ ซึ่งจะมีความปลอดภัยหรือไม่เป็นการเปิดโอกาสในการใช้ดุลพินิจให้กับเจ้าหน้าที่แต่ละคนเท่านั้น

ประการสำคัญอีกประการหนึ่ง คือ ยางรถยนต์ที่ถือว่าเป็นปัจจัยเบื้องต้นที่สำคัญสำหรับรถยนต์ เพราะทำให้รถยนต์เคลื่อนที่ได้แม้ไม่มี เครื่องยนต์ และก็เป็นสิ่งเดียวที่ยึดเกาะกับถนน ทำให้รถมีการทรงตัวอยู่ได้ แต่ไม่มีบทบัญญัติแห่งกฎหมาย ระเบียบ หรือข้อบังคับใด ๆ กำหนดมาตรฐานความปลอดภัยสำหรับยางรถยนต์ไว้ ในหลาย ๆ ประเทศ เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา และประเทศอังกฤษ ให้ความสำคัญเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยของยางรถยนต์ ที่นำมาใช้บนท้องถนน โดยได้ออกกฎหมายบังคับสำหรับผู้จำหน่าย ผู้ใช้ ผู้ให้เช่า และผู้ใช้อยางรถยนต์ที่ไม่ได้มาตรฐานที่กำหนดไว้ในกฎหมาย และหากมีการฝ่าฝืนก็จะถูกลงโทษปรับในอัตราที่สูง

### 1.5 มาตรการคุ้มครองความปลอดภัยของผู้โดยสารรถยนต์

สำหรับการคุ้มครองผู้โดยสารรถยนต์ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ยังไม่ได้แยกประเภทของผู้โดยสารที่เป็นเด็กและผู้ใหญ่ออกจากกัน ในส่วนของการคุ้มครองผู้โดยสารที่โดยสารภายในรถยนต์ตาม มาตรา 123 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ที่กำหนดให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถยนต์ ซึ่งโดยสารด้านหน้าแถวเดียวกับผู้ขับขี่ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัย ในขณะที่โดยสารรถยนต์ โดยไม่ได้บัญญัติครอบคลุมถึงผู้โดยสารที่อยู่ด้านหลัง และสำหรับผู้โดยสารที่เป็นเด็กนั้น ที่ไม่สามารถที่จะใช้เข็มขัดนิรภัยสำหรับผู้ใหญ่ที่ติดตั้งมากับรถยนต์ได้ ทั้งนี้เนื่องจากเด็กมีสภาพทางสรีระแตกต่างจากผู้ใหญ่ ไม่อาจช่วยเหลือตนเองได้ในขณะที่เกิดอุบัติเหตุ แต่ขณะนี้ยังไม่มีกฎหมายคุ้มครองผู้โดยสารที่เป็นเด็กไว้โดยเฉพาะ สำหรับในประเทศที่เจริญแล้วโดยเฉพาะประเทศในแถบยุโรป และสหรัฐอเมริกา ได้มีกฎหมายคุ้มครองความปลอดภัยของผู้โดยสารที่เป็นเด็กไว้โดยเฉพาะ เช่น ห้ามมิให้เด็กที่มีอายุต่ำกว่า 12 ปี โดยสารในยานพาหนะด้านหน้าแถวเดียวกับผู้ขับขี่รถยนต์ และหากเป็นเด็กแรกเกิดจนถึงเด็กอายุ 12 ปี จะต้อง

โดยสารในที่นั่งด้านหลัง และต้องใช้เครื่องเหนี่ยวรั้งร่างกายสำหรับเด็กตามขนาดลำตัว น้ำหนัก และอายุของเด็ก

#### 1.6 การดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ การครอบครองเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ใน ที่สาธารณะ และการครอบครองเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ในขณะที่ขับขี่หรือโดยสาร รถยนต์

ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 43 (2) กำหนดห้ามมิให้ผู้ขับขี่ ขับรถขณะมีเมานเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น โดยกฎกระทรวงฉบับที่ 16 (พ.ศ.2537) ข้อ 3 ได้กำหนดปริมาณของแอลกอฮอล์ในเลือดโดยถือเกณฑ์ว่าหากมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ให้ถือว่าผู้ขับขี่นั้นเมาสุรา โดยไม่ได้ถือเกณฑ์อายุเป็นตัวแบ่งระดับปริมาณ ของแอลกอฮอล์ในร่างกาย ซึ่งจากการศึกษาพบว่า กลุ่มบุคคลที่มีอายุน้อย (กลุ่มวัยรุ่น) โดยเฉพาะบุคคลที่ขาดประสบการณ์ในการดื่มสุรา หากมีปริมาณแอลกอฮอล์เข้าไปในร่างกายไม่ถึง 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ก็อาจทำให้ความสามารถในการควบคุมรถยนต์ลดลงได้

อีกทั้งตามกฎหมายของไทยและตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ยังไม่มี บทบัญญัติของกฎหมายที่จะครอบคลุมถึง การซื้อขาย การครอบครอง และการดื่มเครื่องดื่ม ที่มีแอลกอฮอล์ ในกลุ่มบุคคลที่มีอายุน้อย บุคคลที่มีอายุน้อย หรือกลุ่มวัยรุ่น ซึ่งสามารถขอ ใบอนุญาตขับรถรถยนต์ได้ ต้องอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ของกฎหมายเดียวกันกับบุคคลที่มีอายุมากกว่า คือ สามารถมีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายได้ไม่เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ดังนั้นกลุ่มวัยรุ่นซึ่งเป็นกลุ่มที่ชอบความสนุกสนาน มีความคิดคะนอง จึงดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์และขับขี่ รถยนต์ และอยู่ภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์ ซึ่งมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจราจรสูง ทั้งนี้ เนื่องจากกลุ่มบุคคลดังกล่าวสามารถขอใบอนุญาตขับรถรถยนต์ได้ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 เมื่อมีอายุครบ 18 ปีบริบูรณ์ และถือว่ากลุ่มบุคคลดังกล่าวยังเป็นผู้ที่ขาดประสบการณ์ในการขับขี่

ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 อนุญาตให้ผู้ขับขี่นั้นสามารถมีปริมาณ แอลกอฮอล์ในปริมาณที่ไม่เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ซึ่งบางครั้งอาจมีปัญหาในทางปฏิบัติ เนื่องจาก คนดื่มสุราขณะขับรถอาจมีปริมาณแอลกอฮอล์ไม่เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ อันจะเข้า ข้อสันนิษฐานว่าเป็นบุคคลที่เมานเมาสุราและขับรถ ดังนั้น จึงมีการดื่มสุราในขณะที่ขับขี่หรือโดยสาร ในรถ หรือมีการนำสุราติดตัวมาไว้ในรถหรือห้องโดยสาร ซึ่งเป็นการล่อแหลมต่อพฤติกรรม

อันจะนำไปสู่การดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ในขณะที่ขับขี่หรือโดยสารในรถยนต์ หลายๆประเทศ โดยเฉพาะ ในประเทศสหรัฐอเมริกา ได้ตระหนักถึงภัยอันตรายอันเกิดมาจากการดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์แล้วขับขี่รถยนต์ จึงได้บัญญัติกฎหมายห้ามให้บุคคลที่มีอายุต่ำกว่า 21 ปี ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ผสมอยู่ ตลอดจนการครอบครองเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ในที่สาธารณะ สำหรับผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถยนต์ ห้ามผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารครอบครองเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ที่ภาชนะนั้นถูกเปิดออก หรือถูกทำลาย ในบริเวณพื้นที่โดยสาร หรือบริเวณพื้นที่ที่ผู้โดยสารหรือผู้ขับขี่สามารถเข้าถึงได้โดยง่าย อีกทั้งยังห้ามมิให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารดื่มเครื่องดื่มดังกล่าวในบริเวณพื้นที่โดยสารอีกด้วย ทั้งนี้เพื่อเป็นการลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุบนถนนหลวง ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าเป็นการแก้ปัญหาที่ต้นเหตุ และเป็นการแก้ปัญหาที่ตรงจุด

## 2. ข้อเสนอแนะ

จากสภาพของการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก และสถิติของของอุบัติเหตุจากรถทางบกที่เกิดขึ้นในลำดับสูงสุดของการเกิดอุบัติเหตุ ก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน อันมีผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจ สังคม และสาธารณสุขของประชาชนในชาติ เป็นการบั่นทอนเศรษฐกิจการพัฒนาและการเจริญเติบโตของประเทศชาติ ทั้งนี้เมื่อเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้งจะเกิดความสูญเสีย ซึ่งมีทั้งที่สามารถคำนวณและไม่สามารถคำนวณเป็นตัวเงินได้ เช่น ผลเสียทางด้านจิตใจ รัฐบาลต้องสูญเสียงบประมาณจำนวนมากในการรักษาพยาบาลผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิต แทนที่จะนำเงินดังกล่าวไปพัฒนาประเทศในด้านอื่น ๆ อีกทั้งยังขาดรายได้จากจำนวนประชาชนที่ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตดังกล่าว ประเทศชาติจำเป็นต้องคุ้มครองความปลอดภัยให้กับประชาชนของประเทศให้มีสุขภาพพลานามัยที่แข็งแรงสมบูรณ์ ดังนั้นจึงควรมีการบัญญัติกฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจรเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของผู้ขับขี่ ผู้โดยสารและผู้ใช้ทาง เพื่อเป็นการป้องกันสาเหตุของพฤติกรรมที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุจากรถ อันเป็นการแก้ไขปัญหที่ต้น ทั้งนี้เพื่อเป็นการลดหรือบรรเทาความร้ายแรงของอุบัติเหตุจากการจราจรที่เกิดขึ้น

### 2.1 การใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับขี่รถยนต์

ออกกฎหมายกำหนดห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถยนต์ใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับรถยนต์ เว้นแต่มีเหตุฉุกเฉิน หรือมีอุปกรณ์ช่วยฟัง ( Hand-free ) และได้สนทนาโดยผ่านอุปกรณ์ช่วยฟังนั้น หากมีความจำเป็นจะต้องใช้โทรศัพท์มือถือให้จอดหรือหยุดรถบนไหล่ทาง หรือสถานที่

ที่ปลอดภัย ซึ่งต้องไม่เป็นการกีดขวางการจราจร โดยเห็นควรเพิ่มเติมลงให้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 เป็นอนุมาตราที่ 9

## 2.2 เครื่องหมายจราจร

ออกกฎกระทรวงกำหนดลักษณะของเครื่องหมายจราจร สัญญาณจราจร และความหมายให้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 21 และพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มาตรา 5 การกำหนดเครื่องหมายจราจร สัญญาณจราจร และความหมาย จะต้องผ่านความเห็นชอบของกรมทางหลวง และสำนักงานแห่งชาติก่อน ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบก่อน จึงประกาศใช้บังคับ

## 2.3 อัตราความเร็ว

ออกกฎกระทรวงเพื่อกำหนดอัตราความเร็วที่เหมาะสม โดยวางหลักเกณฑ์ในการกำหนดอัตราของความเร็ว ให้ขึ้นอยู่กับประเภทของถนน วิศวกรรมจราจร การสำรวจด้านการจราจร และบริเวณที่มีประชาชนหนาแน่น เช่น ศูนย์การค้า สถาบันการศึกษา และโรงเรียน ให้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ โดยเฉพาะอัตราความเร็วในเขตชุมชนนั้น ควรกำหนดให้ใช้ความเร็วต่ำกว่าที่กำหนดไว้ในเขตอื่น ๆ ทั้งนี้โดยอาศัย อำนาจตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 5 ,67 และพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มาตรา 5 ภายใต้ความเห็นชอบของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกรมทางหลวง ซึ่งเป็นผู้มีอำนาจตาม พระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว

## 2.4. มาตรการในการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์อุปกรณ์และยางรถยนต์

ออกประกาศนายทะเบียนทั่วราชอาณาจักร ลดอายุรถยนต์ที่จะต้องทำการตรวจสภาพประจำปีจากสถานตรวจสภาพของทางราชการ หรือสถานตรวจสภาพของเอกชนที่ได้รับอนุญาตจากรัฐบาลให้น้อยลง และสำหรับรถยนต์ที่มีอายุการใช้งานสูง กำหนดให้ต้องตรวจสภาพประจำปี ปีละสองครั้ง ทั้งนี้โดยอาศัยอำนาจตาม มาตรา 36 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522

สำหรับการตรวจสภาพเครื่องยนต์อุปกรณ์ของรถยนต์นั้นเห็นควรออกกฎกระทรวงกำหนดรายการเกี่ยวกับการตรวจสอบเครื่องยนต์อุปกรณ์ของรถยนต์ที่นำมาตรวจสภาพให้มากขึ้น



เช่น ให้มีการตรวจสอบระบบเข็มขัดนิรภัย , ยางรถยนต์ และกำหนดรายละเอียดของการตรวจสอบกลไกการทำงานของระบบความปลอดภัยต่าง ๆ ให้ชัดเจนขึ้น ทั้งนี้โดยอาศัย อำนาจตามบทบัญญัติตาม มาตรา 5 และ 15 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์(ฉบับที่ 7) พ.ศ.2530

สำหรับยางรถยนต์นั้น เห็นควรบัญญัติให้ยางรถยนต์ที่นำมาใช้สำหรับรถยนต์นั้น เป็นไปตามเงื่อนไขไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง จากนั้นออกกฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานของตามตามประเภท และชนิดการใช้งานของรถยนต์ และกำหนดความลึกของดอกยางไว้ด้วย

## 2.5 มาตรการคุ้มครองความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสารรถยนต์

ออกกฎหมายกำหนดให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารที่โดยสารอยู่ในที่นั่งตอนหลังต้องคาดหรือรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัย กำหนดอายุของเด็กที่ให้โดยสารไปในที่นั่งตอนหลัง และต้องใช้เครื่องเหนี่ยวรั้งร่างกายอย่างเหมาะสมในขณะที่โดยสารรถยนต์ โดยแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติของ มาตรา 123 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522

## 2.6 มาตรการเกี่ยวกับการตีเครื่องตีมีแอลกอฮอล์ การครอบครองเครื่องตีมีแอลกอฮอล์ในที่สาธารณะ และการครอบครองเครื่องตีมีแอลกอฮอล์ในขณะที่ขับขี่หรือโดยสารรถยนต์

ปัจจุบันอุบัติเหตุที่เกิดจากการตีมีสุราแล้วขับรถเป็นสาเหตุสูงสุดของอุบัติเหตุจราจรทางบก ดังนี้เห็นควรออกมาตรการทางกฎหมายในเชิงป้องกันผู้ขับขี่ที่ตีมีสุราแล้วขับขี่รถยนต์ดังนี้

- ลดปริมาณแอลกอฮอล์ที่อนุญาตให้มีได้ในกลุ่มบุคคลผู้มีอายุน้อย และขาดประสบการณ์ในการขับขี่
- ห้ามบุคคลที่มีอายุน้อยตีมีเครื่องตีมีแอลกอฮอล์ และครอบครองเครื่องตีมีแอลกอฮอล์ในที่สาธารณะ
- ห้ามมิให้ผู้ขับขี่มีไว้ในความครอบครองซึ่งเครื่องตีมีแอลกอฮอล์ที่ภาชนะถูกเปิดออก หรือถูกทำลาย และตีมีเครื่องตีมีแอลกอฮอล์ในพื้นที่โดยสารรถยนต์ ในขณะที่ขับขี่รถยนต์ในทางสาธารณะ ทั้งนี้โดยบัญญัติกฎหมายเพิ่มเติมในมาตรา 43 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522