

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

รถยนต์ถือได้ว่าเป็นยานพาหนะที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน เพราะมีกำลังในการขับเคลื่อนที่รวดเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาล ไม่ว่าจะเป็นเทศกาลวันปีใหม่ หรือเทศกาลวันสงกรานต์ แม้ว่าทุกรัฐบาลจะมีโครงการรณรงค์ในหลาย ๆ เรื่องก็ตาม ตัวอย่างเช่น โครงการเมาไม่ขับ เปิดไฟใส่หมวก การรัดเข็มขัดนิรภัยในการขับขี่รถยนต์ การกวาดขันวินัยจราจรมีสาระสำคัญ เพื่อป้องกันไม่ให้ประชาชนฝ่าฝืน ก่อให้เกิดภัยอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน อย่างไรก็ตาม ประชาชนยังขาดความรู้ความเข้าใจ และยังคงไม่ตระหนักถึงความสำคัญของการปฏิบัติตามกฎจราจร (Traffic Regulations) ซึ่งในการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวนั้น บางครอบครัวมีเด็กที่เป็นสมาชิกของครอบครัวที่ต้องร่วมเดินทางไปด้วย ซึ่งความปลอดภัยสำหรับเด็กนั้นเป็นสิ่งที่บิดา มารดา หรือผู้ปกครองทุกคนให้ความสำคัญ ในการป้องกัน หรือการแก้ไขปัญหาค่าความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนที่เกิดจากอุบัติเหตุทางการจราจรที่มีประสิทธิภาพนั้น จำเป็นต้องมีการดำเนินการหลาย ๆ มาตรการควบคู่กันอย่างเป็นระบบ ในประเทศที่พัฒนาแล้วหลายแห่ง ได้แสดงให้เห็นว่า สามารถลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ และอัตราการเสียชีวิตของคนเดินเท้าได้อย่างรวดเร็ว ทั้งนี้เป็นผลจากการพิจารณาปัญหาอย่างเป็นระบบ (System Approach) และเน้นมาตรการทั้งปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ยานพาหนะ และผู้ใช้ถนน มากกว่าการเน้นที่การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้ใช้ถนนแต่เพียงอย่างเดียว เช่น ในเครือรัฐออสเตรเลียพบว่า การใช้กล้องตรวจจับความเร็ว สามารถลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ และสามารถลดอัตราการเสียชีวิตได้ถึงร้อยละ 41 ในขณะที่การให้การรณรงค์และประชาสัมพันธ์ สามารถลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุได้ ร้อยละ 12 แต่ไม่สามารถลดความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุได้ และเมื่อได้วิเคราะห์ร่วมกันพบว่า หากใช้ทั้งสองวิธีร่วมกันจะทำให้เกิดประสิทธิภาพในการป้องกันอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น สำหรับประเทศที่กำลังพัฒนาหลายประเทศ ได้มีการดำเนินการด้วยวิธีการง่าย ๆ ที่ได้ผล เช่น การติดตั้ง Rumble Strips ในสาธารณรัฐกานา สามารถลดการเกิดอุบัติเหตุได้ร้อยละ 35 และลดการเสียชีวิตได้ถึงร้อยละ 55 โดยมีต้นทุนในการดำเนินงานที่ไม่สูงมากเมื่อเปรียบเทียบกับการใช้บังคับกฎหมายด้วยวิธีอื่น สำหรับแนวทางการแก้ไขปัญหาค่าอุบัติเหตุจราจรของ European Union Road

Federation ก็ให้น้ำหนักของการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรด้วยวิศวกรรมจราจรทางถนนค่อนข้างสูง เนื่องจากได้ผลที่รวดเร็วกว่าเมื่อเทียบกับการแก้ไขปัญหาด้วยวิธีอื่น¹

ในการจราจรทางถนนนั้นปฏิเสธไม่ได้ว่าผู้ใช้รถใช้ถนนบางคนยังคงขาดวินัยและขาดจิตสำนึกในการปฏิบัติตามข้อปฏิบัติ ข้อห้ามตามกฎหมายจราจร หรือที่เรียกกันทั่วไปว่า กฎจราจร (Traffic Regulations) และผลกระทบหรือความเสียหายที่เกิดตามมาต่อผู้ใช้รถใช้ถนนเอง ต่อสังคม และประเทศชาติ จึงมักจะทำให้เกิดความไร้ระเบียบ ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางการจราจรทางถนน จนเกิดความสูญเสีย และความเสียหายมหาศาล โดยเฉพาะที่มาจากผู้ขับขี่เป็นส่วนใหญ่ การขาดวินัย และขาดจิตสำนึกจึงมีโอกาสมากที่จะทำให้มีการกระทำความผิดบ่อยครั้งมากขึ้นจนเกิดความเคยชิน คิดเป็นนิสัย และทำให้ไม่ใส่ใจต่อข้อปฏิบัติ ข้อห้ามตามกฎหมายจราจร การใช้บังคับ และโทษที่จะได้รับ และเมื่อมีการกลับมาบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด ผู้ใช้รถใช้ถนนมักจะกลับมาปฏิบัติให้ถูกต้องได้ไม่นาน เพราะสิ่งที่กระทำไม่ได้มาจากข้างในที่เป็นวินัยและจิตสำนึก จาก การที่ได้ศึกษาและวิเคราะห์ในเรื่องปัญหาเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถที่เป็นเด็ก โดยการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก ซึ่งเป็นกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีความเปราะบางมากที่สุด กลับถูกละเลยและไม่ได้ถูกคำนึงถึง เรื่องของมาตรการความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนนั้น ภาครัฐได้กำหนดให้ความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระแห่งชาติ ยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการ ด้านความปลอดภัยทางถนนที่ชัดเจน มากขึ้นกว่าในอดีต ถูกนำมาใช้ใน ช่วงทศวรรษเพื่อ ความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 โดยมีกฎหมายเป็นเครื่องมือที่สำคัญ คือ กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนทั้งในระดับสากล² และประเทศไทย ได้มุ่งยกระดับความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนให้มากยิ่งขึ้น โดยลดอุบัติเหตุ ป้องกันและแก้ไข ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุในการจราจรอันนำไปสู่การบาดเจ็บและเสียชีวิต

ในปัจจุบันรถยนต์มุ่งเน้นในความปลอดภัยมากยิ่งขึ้นกว่าสมัยก่อน ดังที่เห็นได้ชัดเจน คือ รถยนต์ทุกคันต้องมีเข็มขัดนิรภัย รวมไปถึงการออกกฎหมายให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารทุกคนต้อง คาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้งที่เดินทางด้วย นอกจากเข็มขัดนิรภัยแล้ว ภายในรถยนต์ยังมีสิ่งที่เรียกว่า ถุงลมนิรภัยด้วย ซึ่งช่วยเพิ่มความปลอดภัยจากอุบัติเหตุให้กับผู้โดยสารรถยนต์มากขึ้นไปอีก โดย จะมีแทบทุกคันในรถยนต์รุ่นใหม่ แต่สำหรับรถยนต์เก่าอาจจะไม่มีถุงลมนิรภัย จึงเป็นเรื่องที่เสี่ยง มากที่จะขับรถยนต์เก่าออกสู่ท้องถนน และเพื่อให้เข็มขัดนิรภัยทำหน้าที่อย่างดีที่สุด ผู้ขับขี่และผู้โดยสารจึงต้องใช้งานอย่างถูกวิธีด้วย เช่น เส้นเข็มขัดนิรภัยที่คาดทแยงร่างกายส่วนบน ต้องพาด

¹ กิตติรัช ขุนเจริญ. (2560). *มาตรการทางกฎหมายเพื่อเพิ่มความปลอดภัยทางถนน: ศึกษากรณีคนเดินเท้าใช้ทางข้าม*. สารนิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขากฎหมายมหาชน, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม. หน้า 13.

² เรื่องเดียวกิตติรัช ขุนเจริญ. อ่างแล้ว เจริญรถที่ 1. หน้า 71.

ผ่านหน้าอกและหัวไหล่ ซึ่งเป็นบริเวณที่ร่างกายสามารถดูดซับแรงกระแทกได้มาก ส่วนเส้นทึบคาดขวาง ต้องพาดผ่านกระดูกเชิงกราน ซึ่งมีความแข็งแรง ไม่ใช่คาดผ่านหน้าท้อง และต้องแน่ใจว่าสายของเข็มขัดนิรภัยอยู่ในสภาพดี และไม่บิดม้วน สำหรับผู้ที่ตั้งครรภ์ก็ควรคาดเข็มขัดนิรภัย โดยจัดให้สายพาดผ่านหัวไหล่ไปยังบริเวณกลางหน้าอก และอ้อมด้านข้างของหน้าท้อง ส่วนเส้นที่คาดขวางก็จัดให้อยู่ใต้ส่วนท้อง ซึ่งก็คือบริเวณกระดูกเชิงกรานนั่นเอง

นอกจากนั้น ในรถยนต์ที่มีการติดตั้งถุงลมนิรภัย (Airbags) คู่หน้า การที่ผู้ขับขี่และคนนั่งด้านหน้าไม่คาดเข็มขัดนิรภัย จะกลายเป็นโทษมากกว่า เพราะถุงลมนิรภัยจะทำงานควบคู่กับเข็มขัดนิรภัย ในการปกป้องผู้ขับขี่ในการชนทางด้านหน้า การมีถุงลมนิรภัยด้านหน้าเพิ่มเข้ามาจะช่วยทำให้เข็มขัดนิรภัยมีประสิทธิภาพในการลดโอกาสการเสียชีวิตได้ถึงร้อยละ 40 ในทางกลับกัน ถ้ามีถุงลมนิรภัยแล้วไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ความเสี่ยงในการที่จะเสียชีวิตหรือได้รับการบาดเจ็บอย่างรุนแรงมีสูงมาก ในกรณีของเด็กเล็กที่นั่งเบาะด้านหน้าจะมีค่าเตือนอยู่เสมอว่าเด็กเล็กซึ่งนั่งเบาะด้านหน้าจะอันตรายสูงกว่านั่งเบาะด้านหลัง เข็มขัดนิรภัยก็คาดได้ในตำแหน่งที่ไม่เหมาะสม ทำให้การรัดตัว ไม่เกิดผลดี อีกอย่างหนึ่งคือ ใต้เบาะนั่งหน้าฝั่งคนนั่ง จะมีระบบ “เซนเซอร์วัดน้ำหนัก” ดังนั้น เมื่อไม่มีน้ำหนักคนนั่ง หรือมีน้ำหนักไม่ถึงประมาณ 20 กิโลกรัม ถุงลมนิรภัยจะไม่ทำงานด้วย

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายที่บัญญัติเกี่ยวกับการจราจร ซึ่งกฎหมายฉบับนี้ตราขึ้นเพื่อบังคับให้เจ้าของและผู้ขับขี่ได้ปฏิบัติตาม โดยได้บัญญัติเกี่ยวกับลักษณะของรถที่ใช้ในทาง การใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณของรถ การบรรทุก สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร การใช้ทางเดินรถ และได้กำหนดรายละเอียดในการขับรถ การขับแซงและผ่านขึ้นหน้า การออกรถ การเลี้ยวรถ และการกลับรถ ฯลฯ ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ใช้รถถือปฏิบัติให้เป็นไปในลักษณะเดียวกัน นอกจากนี้ยังได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ในการควบคุมดูแลและจัดการจราจร ซึ่งนับแต่วันที่ได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติ จราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาจนถึงปัจจุบัน ได้มีการแก้ไขมาหลายครั้ง เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป แต่ก็ยังไม่มีแก้ไข หรือเพิ่มเติมบทบัญญัติของกฎหมายดังกล่าวเพื่อบังคับการให้มีการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กในการโดยสารรถยนต์ และโดยที่เด็กในฐานะเป็นทรัพยากรมนุษย์ที่สำคัญสมควรได้รับการปกป้องคุ้มครองดูแล และได้รับการพัฒนาการให้เจริญเติบโตทั้งทางด้านร่างกาย และจิตใจอย่างมีศักยภาพ ดังนั้น หากมีการปล่อยให้มีการละเมิดสิทธิเด็ก ย่อมนำมาซึ่งการสูญเสียไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อมต่อประเทศชาติ ก่อให้เกิดปัญหาไม่ว่าจะเป็นปัญหาภายในประเทศ หรือในระดับโลก

เนื่องด้วยเด็กและเยาวชนนับเป็นกลุ่มเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด เนื่องจากเด็กและเยาวชน ยังไม่มีความสามารถ ประสบการณ์ และการตัดสินใจอย่างเพียงพอที่จะปกป้องตนเองจากอันตรายรอบตัวได้ดังจะเห็นได้จาก ผลการศึกษาของศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัย และการป้องกันการได้รับบาดเจ็บในเด็ก เมื่อ พ.ศ. 2551 จะพบอัตราการเสียชีวิตในเด็กที่มีอายุระหว่าง 1-14 ปี ประมาณ 3,000 ราย โดยเสียชีวิตจากการจมน้ำเป็นอันดับ 1 ร้อยละ 50 และการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นอันดับ 2 ร้อยละ 25 เมื่อพิจารณาความเสี่ยงจำแนกตามกลุ่มอายุ พบว่าเด็กอายุ 1-9 ปี จะเสียชีวิตจากอุบัติเหตุซึ่งเกิดจากการชนส่งปีละ 250-300 คน ส่วนเด็กอายุ 10-14 ปี จะเสียชีวิตมากกว่าคือปีละ 400-500 คน นอกจากการเสียชีวิตแล้ว อุบัติเหตุจากการชนส่งยังทำให้เด็กได้รับความพิการ หรือบาดเจ็บ ต้องรับการตรวจรักษาในโรงพยาบาลปีละจำนวนมาก นับเป็นการสูญเสียทรัพยากรที่สำคัญในการพัฒนาประเทศในอนาคต โดยเฉพาะในยุคสมัยที่สังคมประเทศไทยกำลังก้าวเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุแบบเต็มตัวในไม่ช้า³

ในประเทศไทยประเมินว่ามีการใช้เบาะนั่งนิรภัยเด็ก (Child Safety Seat) หรือเบาะเสริม (Booster Seat) สำหรับเด็กน้อยมาก สาเหตุมาจากการไม่ตระหนักถึงปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้นกับเด็กที่อยู่บนรถยนต์ และเห็นว่าหากเป็นเด็กเล็ก บิดา มารดา หรือผู้ปกครอง จะอุ้มให้เด็กอยู่ระหว่างตรงกลางระหว่างรถกับผู้อุ้ม เมื่อเกิดแรงกระแทก มีโอกาสที่เด็กจะกระเด็นหลุดออกจากอ้อมกอดได้เพราะตัวผู้อุ้มมีเข็มขัดนิรภัย (Safety Belt) รัดไม่ให้ร่างกายกระเด็นออกจากเบาะ ในขณะที่เด็กมีเพียงอ้อมกอดคอยประคองไว้เพียงอย่างเดียว ดังนั้น ความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บของผู้โดยสารรถยนต์ที่เป็นเด็ก จึงเกิดจากการที่ผู้โดยสารที่เป็นเด็กเคลื่อนที่ด้วยความเร็วเท่ากับความเร็วของรถยนต์ เมื่อเกิดการชนกระแทกความเร็วของรถยนต์ลดลงอย่างกะทันหัน หากผู้โดยสารที่เป็นเด็กไม่ได้รับการยึดเหนี่ยวที่ถูกต้อง จึงยังคงเคลื่อนที่ต่อภายในรถยนต์ ทำให้ชนกระแทกถูก โครงสร้างภายในรถยนต์ หรือกระเด็นออกนอกรถ ซึ่งจะสังเกตเห็นได้ว่าเวลาที่มีข่าวการเกิดอุบัติเหตุ และมีเด็กที่อยู่บนรถส่วนใหญ่แล้วเด็กจะกระเด็นออกมานอกรถแล้วเสียชีวิต บางรายก็บาดเจ็บสาหัส ดังนั้น เบาะนั่งนิรภัยเด็ก จึงเป็นสิ่งสำคัญที่ไม่ควรละเลยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้แก่เด็ก

สำหรับเด็กนั้นจะสามารถใช้เข็มขัดนิรภัยที่ติดมากับรถยนต์ได้เหมาะสมปลอดภัยก็ต่อเมื่อมีอายุ 9 ปีขึ้นไป หรือมีน้ำหนักมากกว่า 30 กิโลกรัม หรือความสูงตั้งแต่ 140 เซนติเมตร ขึ้นไปเท่านั้น โดยเด็กพร้อมที่จะใช้เข็มขัดนิรภัยของรถได้ตามปกติเมื่อเด็กมีความสูงเพียงพอที่ขาและเข่าของเด็กสามารถนั่งห้อยขาได้ในเบาะนั่งรถได้พอดี และ โຕพอที่จะสามารถนั่งตัวตรง หลังพิงพนักพิงได้ตรงโดยเข็มขัดนิรภัยของรถส่วนล่างจะต้องรัดได้ตรงส่วนกระดูกเชิงกราน (Pelvis) ไม่ใช่รัด

³ ฐิติพันธุ์ เพ็ญศิริ. (2554). *การคุ้มครองแรงงานเด็กในการชกมวยไทยอาชีพ*. สารนิพนธ์นิสิตสาตรมหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม. หน้า 27.

ตรงบริเวณท้อง และเข็มขัดที่คาดส่วนบ่าจะต้องคาดผ่านมาตรงส่วนหน้าอก ไม่ใช่ผ่านมาตรงแขน หรือคอ มิฉะนั้น เข็มขัดนิรภัยอาจกลายเป็นตัวการก่อให้เกิดอันตรายต่อเด็กอย่างรุนแรงได้

กรณีที่ยานพาหนะมีถุงลมนิรภัย ผู้โดยสารควรนั่งห่างจากถุงลมนิรภัยฝั่งผู้โดยสารอย่างน้อย 10 นิ้ว โดยเฉพาะผู้โดยสารที่เป็นเด็กจะไม่สามารถนั่งในที่นั่งด้านหน้าของยานพาหนะที่ติดตั้งด้วยถุงลมนิรภัยได้ ถ้าเด็กอยู่ในระบบยึดเหนี่ยวผู้โดยสารเด็กแบบหันหลัง เนื่องจากความเสี่ยงที่สำคัญที่สุดในการได้รับบาดเจ็บ หรือเสียชีวิต คือ การอยู่ใกล้กับถุงลมนิรภัยมากเกินไป เพราะถุงลมนิรภัยต้องการพื้นที่ประมาณ 10 นิ้วในการพองลม ในกรณีที่ยานพาหนะมีถุงลมนิรภัยด้านข้าง ซึ่งถุงลมนิรภัยที่ป้องกันแรงกระแทกจากด้านข้างสามารถเพิ่มประโยชน์ความปลอดภัยเพิ่มเติมให้แก่ผู้ใหญ่เมื่อเกิดการชนจากด้านข้างได้ อย่างไรก็ตาม สำหรับผู้โดยสารที่เป็นเด็กที่นั่งอยู่ข้างถุงลมนิรภัยด้านข้างอาจมีความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บร้ายแรง หรือถึงแก่ชีวิตได้ เนื่องจากถุงลมนิรภัยข้างมีรูปแบบและประสิทธิภาพที่แตกต่าง โดยที่เมื่อผู้โดยสารที่เป็นเด็กนั่งฝั่งถุงลมนิรภัยข้างเมื่อถุงลมพองขึ้นมามีความเสี่ยงที่จะบาดเจ็บร้ายแรงได้ ผู้โดยสารเด็กที่เดินทางในระบบยึดเหนี่ยวที่ติดตั้งอย่างถูกต้องเหมาะสมกับอายุและน้ำหนักไม่มีความเสี่ยงของการบาดเจ็บร้ายแรง ผู้โดยสารซึ่งเป็นเด็กเหล่านี้จึงไม่อยู่ในทางของถุงลมนิรภัยข้างเมื่อตอนที่พองลม

5.1 บทสรุป

เมื่อการคมนาคมและการขนส่งทางบกได้เจริญก้าวหน้าขยายตัวไปทั่วประเทศ จำนวนยานพาหนะในท้องถนนได้ทวีจำนวนเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะรถยนต์ซึ่งเพิ่มจำนวนมากขึ้น เนื่องจากการเดินทางโดยรถยนต์นั้นมีความสะดวก ไม่ว่าจะเป็นการเดินทางเพื่อติดต่อธุรกิจ ในชีวิตประจำวัน ทางด้านการท่องเที่ยว หรือทางด้านการขนส่ง แต่ในบางครั้ง การเดินทางโดยรถยนต์อาจมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นได้ ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นทั้งแก่ร่างกาย ชีวิต และทรัพย์สินของผู้ประสบอุบัติเหตุเอง และผู้ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งเกิดผลกระทบต่อสังคมที่ต้องเข้ามารับผลของการเกิดอุบัติเหตุจากการที่มีผู้ใช้ยานพาหนะ โดยเฉพาะรถยนต์ในการเดินทางเป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดปัญหาการจราจรต่าง ๆ และส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุทางการจราจรมีจำนวนมากขึ้น โดยเฉพาะรถยนต์นับได้ว่าเป็นยานพาหนะที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน เพราะมีกำลังในการขับเคลื่อนที่รวดเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาล ไม่ว่าจะเป็นเทศกาลในวันปีใหม่ หรือเทศกาลวันสงกรานต์ แม้ว่าทุกรัฐบาลจะมีโครงการณรงค์ในหลาย ๆ เรื่องก็ตาม ตัวอย่างเช่น โครงการเมาไม่ขับ เปิดไฟใส่หมวก การรัดเข็มขัดนิรภัยในการขับขี่รถยนต์ ซึ่งการกวดขันวินัยจราจรมีสาระสำคัญ เพื่อป้องกันไม่ให้ประชาชนฝ่าฝืน ก่อให้เกิดภัยอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน ซึ่งในการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวนั้น บางครอบครัวมีเด็กที่เป็น

สมาชิกของครอบครัวที่ต้องร่วมเดินทางไปด้วย ซึ่งความปลอดภัยสำหรับเด็กนั้นเป็นสิ่งที่บิดามารดา หรือผู้ปกครองทุกคนให้ความสำคัญ โดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 123 วรรคสอง กำหนดว่า ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่ขับขี่รถยนต์ และต้องจัดให้คนโดยสารรถยนต์รัดร่างกายไว้กับที่นั่งด้วยเข็มขัดนิรภัยขณะโดยสารรถยนต์ และคนโดยสารรถยนต์ดังกล่าวต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่โดยสารรถยนต์ด้วย และวรรคสามกำหนดว่า ประเภทหรือชนิดของรถยนต์ ลักษณะและวิธีการใช้เข็มขัดนิรภัยตามวรรคสองให้เป็นไปตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ปัญหาการบังคับให้ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่ขับขี่รถยนต์ และต้องจัดให้คนโดยสารรถยนต์รัดร่างกายไว้กับที่นั่งด้วยเข็มขัดนิรภัยขณะโดยสารรถยนต์ และคนโดยสารรถยนต์ดังกล่าว ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งโดยสารรถยนต์ด้วย ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แต่กฎหมายดังกล่าวใช้ไม่ได้ผลกับเด็ก เพราะเข็มขัดนิรภัยในรถเหมาะกับเด็กอายุ 9 ขวบขึ้นไป ทำให้เด็กที่มีอายุต่ำกว่านี้ไม่สามารถใช้งานเบาะนั่งและเข็มขัดนิรภัยในรถได้ เพราะเมื่อคาดแล้วเข็มขัดนิรภัยจะไม่พาดที่หัวไหล่ แต่จะพาดผ่านใบหน้าหรือคอ ดังนั้น หากต้องการลดการเสียชีวิต หรือการบาดเจ็บที่รุนแรงของเด็กจากการโดยสารรถยนต์ จะต้องมีการณรงค์และบังคับให้ใช้ระบบยึดเหนี่ยวที่เหมาะสมกับช่วงอายุ โดยเด็กแรกเกิดถึง 2 ขวบ จะต้องมีการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กทารก (Child Safety Seat) ที่มีลักษณะเป็นเปลือกออกนอกรถได้ วิธีใช้คือ ต้องให้นั่งที่เบาะหลังแล้วหันหน้าออกทางด้านหลังรถ เพื่อลดความเสี่ยงการบาดเจ็บจากกระดูกต้นคอ โดยเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กนี้จะมีเข็มขัดนิรภัยในตัวเพื่อยึดตัวเด็ก และใช้เข็มขัดนิรภัยที่รัดยึดเบาะนั่งนิรภัยเด็กเอาไว้เช่นเดียวกับเด็กอายุ 2-5 ขวบ จะมีลักษณะการใช้งานที่เหมือนกัน แต่มีขนาดที่ใหญ่กว่า ส่วนเด็กอายุ 5-9 ขวบ จะเป็นที่นั่งเสริม (Booster Seat) ซึ่งไม่มีเข็มขัดนิรภัยในตัว แต่จะเป็นการเสริมที่นั่งให้สูงขึ้น เพื่อให้เด็กสามารถใช้เข็มขัดนิรภัยในรถได้ โดยการใช้เบาะนั่งนิรภัย หรือระบบยึดเหนี่ยวสำหรับเด็กที่เหมาะสม สามารถช่วยลดอัตราการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บที่รุนแรงในเด็กได้

แม้สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้ออกข้อกำหนด เรื่อง กำหนดประเภทและชนิดของรถยนต์ ลักษณะและวิธีการใช้เข็มขัดนิรภัย โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 123 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ก็ตาม แต่ข้อกำหนดของสำนักงานตำรวจแห่งชาติดังกล่าวก็ไม่ได้มีข้อกำหนดให้บิดามารดา หรือผู้ปกครอง ต้องปฏิบัติต่อเด็กอย่างไรในขณะที่เด็กเป็นผู้โดยสารในรถยนต์ และไม่มีข้อกำหนด และบังคับถึงการติดตั้งอุปกรณ์ที่เหมาะสมสำหรับเด็กเพื่อการเดินทาง

ที่ปลอดภัย และสำนักงานตำรวจแห่งชาติก็ไม่ได้ออกข้อกำหนดใด เพื่อคุ้มครองเด็กให้เกิดความปลอดภัยในขณะที่เดินทาง หรือมีการบังคับใช้เบาะนั่งนิรภัยเด็ก

สำหรับการใช้เบาะนั่งนิรภัยเด็ก และการใช้ระบบยึดเหนี่ยวเหล่านี้ต้องใช้ที่เบาะหลังเท่านั้น เพราะสามารถลดความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บรุนแรงเมื่อเกิดอุบัติเหตุได้ถึง 5 เท่า เว้นแต่รถปิกอัพ หรือรถกระบะ ที่จำเป็นต้องไว้เบาะหน้าข้างคนขับ แต่สิ่งที่สำคัญก็คือ จะต้องไม่มีถุงลมข้างคนขับ หรือมีแต่ต้องสามารถปิดการทำงานได้ เพราะหากใช้ถุงลมนิรภัยข้างคนขับอาจเป็นอันตรายต่อเด็กได้ หากเกิดการทำงานของถุงลมนิรภัย โดยในปัจจุบันการใช้เบาะนั่งนิรภัยเด็ก และระบบยึดเหนี่ยวในรถยนต์สำหรับเด็กยังมีการใช้น้อยมาก จึงต้องเร่งรณรงค์ในเรื่องนี้ โดยผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติอาจออกข้อกำหนดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 123 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในเด็กที่โดยสารรถยนต์ และบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง

เนื่องจากเด็กยังมีการเจริญเติบโตของร่างกายไม่เต็มที่ เมื่อเด็กต้องโดยสารรถยนต์ และใช้ผลิตภัณฑ์ในรถยนต์ที่ถูกออกแบบอุปกรณ์สำหรับผู้ใหญ่ หากเกิดอุบัติเหตุ โอกาสที่เด็กจะได้รับบาดเจ็บมีสูงขึ้น เนื่องจากผลิตภัณฑ์ในรถยนต์เป็นการออกแบบสำหรับผู้โดยสารที่เป็นผู้ใหญ่ การที่เด็กมีรูปร่าง ต่างจากผู้ใหญ่ไปนั่งผลิตภัณฑ์ที่ออกแบบมาสำหรับผู้ใหญ่จะทำให้เกิดอันตรายได้ ดังนั้น การใช้ระบบยึดเหนี่ยวตัวเด็กบนยานพาหนะ ซึ่งประกอบไปด้วยเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก หรือเบาะเสริม ร่วมกับการใช้เข็มขัดนิรภัย มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อชีวิตเด็ก โดยการเลือกใช้เบาะนั่งนิรภัยเด็ก (Child Safety Seat) ถือเป็นวิธีที่ดีที่สุดเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางของเด็ก โดยเฉพาะเด็กเล็กและทารก เพราะเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก ช่วยลดความเสี่ยงการเสียชีวิตและการบาดเจ็บร้ายแรงอื่น ๆ จากอุบัติเหตุทางรถยนต์ได้ สำหรับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก หรือเบาะเสริมนี้มีหลายแบบ ต้องใช้ให้เหมาะสมกับอายุ และขนาดของเด็ก เช่น เด็กอายุน้อยกว่า 1 ปี และเด็กเล็กที่ใช้กับเด็กอายุ 1-5 ปีได้ด้วย แต่ต้องใช้นั่งด้านหลัง และหันหน้าไปทางด้านหลังเท่านั้น ซึ่งการนั่งหันหน้าไปทางด้านหลังรถนี้จะช่วยลดการบาดเจ็บจากการหยุดกะทันหันและชนสิ่งกีดขวางด้านหน้า กลไกการชนดังกล่าวจะทำให้ศีรษะเด็กทารกที่มีขนาดใหญ่ เมื่อเทียบกับลำตัว สะบัดไปทางด้านหน้าเท่ากับความเร็วของรถในขณะที่รถหยุด และสะบัดไปทางด้านหลังเมื่อรถมีการชนกระแทก ซึ่งการสะบัดนี้เองจะทำให้เกิดการหักของกระดูกต้นคอ (Neck) และกดทับไขสันหลัง (Pitb) ได้ และห้ามใช้เบาะนั่งนิรภัยเด็กในเบาะหน้าร่วมกับถุงลมนิรภัย (Airbags) เพราะการใช้ถุงลมนิรภัยอาจก่ออันตรายแก่เด็กที่นั่งด้านหน้าข้างคนขับได้ ดังนั้นเด็กที่มีอายุน้อยกว่า 10 ปี จึงไม่ควรให้นั่งด้านหน้าข้างคนขับ และทารกที่ใช้เบาะนั่งนิรภัย โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อมีถุงลมนิรภัย

สำหรับเด็กนั้นจะสามารถใช้เข็มขัดนิรภัยที่ติดมากับรถยนต์ได้เหมาะสมปลอดภัยก็ต่อเมื่อมีอายุ 9 ปีขึ้นไป หรือมีน้ำหนักตัวมากกว่า 30 กิโลกรัม หรือมีความสูงตั้งแต่ 140 เซนติเมตร ขึ้นไปเท่านั้น โดยเด็กพร้อมที่จะใช้เข็มขัดนิรภัยของรถได้ตามปกติเมื่อเด็กมีความสูงเพียงพอที่จะเข้าและเข้าของเด็กสามารถนั่งห้อยขาได้ในเบาะนั่งรถได้พอดี และโตพอที่จะสามารถนั่งตัวตรงหลังพิงพนักพิงได้ตรง โดยเข็มขัดนิรภัยของรถส่วนล่างจะต้องรัดได้ตรงส่วนกระดูกเชิงกราน (Pelvis) ไม่ใช่รัดตรงบริเวณท้อง และเข็มขัดที่พาดส่วนบ่าจะต้องพาดผ่านมาตรงส่วนหน้าอก ไม่ใช่ผ่านมาตรงแขนหรือคอ

5.2 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาเรื่องปัญหาเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถที่เป็นเด็กโดยการใช้เบาะนั่งนิรภัย ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้น ผู้วิจัยขอเสนอข้อเสนอแนะเพื่อจะเป็นแนวทางในการปรับปรุงมาตรการทางกฎหมายและข้อเสนอแนะอื่นเพื่อป้องกัน และแก้ไขปัญหาค่าการได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุในการจราจร ทั้งนี้เพื่อให้มีประสิทธิภาพในการคุ้มครองเด็กในการโดยสารรถยนต์มากยิ่งขึ้น แบ่งออกเป็น 2 แนวทางดังต่อไปนี้

1) ข้อเสนอแนะทางนิติวิธี

1.1) โดยภาครัฐต้องแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 123 ซึ่งกำหนด ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถยนต์ยอมให้ผู้อื่นนั่งที่นั่งตอนหน้าแถวเดียวกับที่นั่งผู้ขับขี่รถยนต์เกินสองคน และวรรคสองกำหนดให้ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่ขับขี่รถยนต์ และต้องจัดให้คนโดยสารรถยนต์รัดร่างกายไว้กับที่นั่งด้วยเข็มขัดนิรภัยขณะโดยสารรถยนต์ และคนโดยสารรถยนต์ดังกล่าวต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่โดยสารรถยนต์ด้วย และวรรคสามกำหนดว่า ประเภทหรือชนิดของรถยนต์ ลักษณะและวิธีการใช้เข็มขัดนิรภัยตามวรรคสอง ให้เป็นไปตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ดังนี้ ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ จึงอาจออกข้อกำหนดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 123 ออกข้อกำหนดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อใช้บังคับถึงอุปกรณ์เสริมสำหรับเด็กที่ไม่สามารถใช้เข็มขัดนิรภัย แบบผู้ใหญ่ได้ โดยให้บังคับใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับเด็กในแต่ละช่วงวัยของเด็ก ไม่ว่าจะเป็นเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก (Child Safety Seat) หรือจะเป็นเบาะนั่งเสริม (Booster Seat) จนกว่าร่างกายของเด็กจะโตพอที่จะใช้เข็มขัดนิรภัยอย่างผู้ใหญ่ได้ และให้รวมถึงกำหนดนโยบายถึงรถโดยสารสาธารณะทุกชนิดด้วย

1.2) เห็นควรให้มีการกำหนดบทลงโทษผู้ขับขี่สำหรับการกระทำความผิด เพื่อให้เจ้าพนักงานจราจรสามารถเอาผิดกับผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนหรือไม่ใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับเด็กที่ไม่สามารถใช้เข็มขัดนิรภัย แบบผู้ใหญ่ได้ ไม่ว่าจะเป็นเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กหรือเบาะนั่งเสริม หรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด โดยอาจเป็นการเปรียบเทียบปรับและมีการจัดทำฐานข้อมูลประวัติของผู้ฝ่าฝืนหรือผู้กระทำความผิดซ้ำเกี่ยวกับกฎหมายจราจรเชื่อมโยงไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมการขนส่งทางบก และศาลยุติธรรม ทั้งนี้เพื่อสามารถใช้เป็นหลักฐานในการพิจารณาเพิ่มโทษทางอาญาในคดีแก่ผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดซ้ำ

1.3) เห็นควรที่จะนำมาตรการบันทึกการกระทำความผิดจราจร หรือมาตรการตัดแต้มของผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนหรือไม่ใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับเด็กมาใช้อย่างจริงจัง ซึ่งนำไปสู่การใช้มาตรการลงโทษโดยการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ทั้งนี้ อาจจำเป็นต้องมีการสนับสนุนงบประมาณ อุปกรณ์ และเครื่องมือแก่ตำรวจทั้งระบบ และเชื่อมต่อกับกรมขนส่งทางบกและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง⁴

ก่อนมีการกำหนดเป็นกฎหมาย ควรมีการรวบรวมการสร้างความรู้ความเข้าใจ และสร้างความตระหนักให้กับประชาชน เพื่อให้เห็นถึงความสำคัญของการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก (Child Safety Seat) โดยเน้นทางสื่อหลายรูปแบบ เช่น ทางแอปพลิเคชันไลน์ (Application Line) แอปพลิเคชันเฟสบุ๊ก (Application Facebook) วิดีโอแนะนำที่คลินิกฝากครรภ์ และโรงพยาบาลควรให้คำแนะนำมารดาหลังคลอดก่อนกลับบ้าน และควรจัดให้มีหน่วยงานที่ให้ความรู้ประชาสัมพันธ์กับผู้ปกครองถึงความสำคัญของการใช้เบาะนั่งนิรภัย และส่งเสริมความตระหนักให้กับประชาชนเพื่อให้เห็นถึงความสำคัญของการใช้อุปกรณ์ด้วย ไม่ว่าจะเป็นหน่วยงานทางการศึกษา โรงพยาบาล โรงเรียน ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ไม่ว่าจะเป็นทำให้ความรู้ผ่านสื่อโทรทัศน์ ผลิตโฆษณา วิดีทัศน์ เอกสารแผ่นพับ โปสเตอร์ต่าง ๆ ที่ประชาชนเข้าใจง่าย สะดุดตา เกิดความจำที่ดีและเกิดความต้องการ หรือเห็นความสำคัญของการใช้เบาะนิรภัยในเด็กซึ่งอาจนำไปสู่การปรับเปลี่ยนทัศนคติ และพฤติกรรมของทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร ส่งผลให้ผู้ขับขี่ใช้ถนนมีวินัยและจิตสำนึกมากขึ้น

2) ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

2.1) ภาครัฐควรส่งเสริมให้บิดา มารดา และผู้ปกครองตระหนักถึงความปลอดภัยในการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กว่ามีความปลอดภัยเพียงใด หากพ่อแม่ผู้ปกครองมีความจำเป็นที่จะต้องพาเด็กนั่งรถยนต์ และควรมีการจำกัดความเร็วรถยนต์ในการเดินทาง ในกรณีที่มีเด็กร่วมเดินทางไปด้วย

2.2) ให้ภาครัฐมีมาตรการลดภาษีนำเข้าอุปกรณ์ความปลอดภัยในรถยนต์ และควรให้การสนับสนุนเรื่องของราคาเบาะนั่งนิรภัยให้ถูกลงโดยปรับ ลดภาษีนำเข้า ซึ่งราคาที่เหมาะสมใน

⁴ กิตติธัช ขุนเจริญ. อ่างแล้ว เจริญรอดที่ 1. หน้า 76.

การที่จะสามารถซื้อได้ประมาณ 3,000-5,000 บาท แต่ต้องได้คุณภาพและได้มาตรฐาน และร้านค้าที่จำหน่ายเบาะนั่งนิรภัยเด็กควรมีส่วนให้ความรู้เกี่ยวกับเบาะนิรภัยพร้อมการติดตั้งโดยโครงสร้างตัวเบาะนั่งนิรภัยเด็กควรมีระบบการปรับระดับเพื่อให้เหมาะกับ อายุ น้ำหนัก ส่วนสูงของเด็ก หรือควรมีหน่วยงานที่รับผิดชอบในการจัดหา เบาะนั่งนิรภัยเด็กที่ได้มาตรฐานมีแหล่งซื้อราคาถูก หรือจัดตั้งเป็นกองทุนจัดหา ให้เช่า รับผิดชอบ ระบบผ่อนส่ง

2.3) ภาครัฐควรส่งเสริมให้ผู้ผลิตจัดทำกรตลาดโดยตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อที่มีต่อสังคม (Corporate Social Responsibility (CSR)) โดยให้ผู้ประกอบและผลิตภัณฑ์จัดกิจกรรมเพื่อรณรงค์ให้ความรู้ประชาชน และผู้ที่ซื้อรถ ในเรื่องความปลอดภัยของเด็กในการโดยสารรถยนต์ และต้องมีอุปกรณ์สำหรับความปลอดภัยอย่างครบถ้วน ไม่ตัดออกเพื่อประหยัดต้นทุนหรือเพิ่มกำไร หรือบริษัทขายรถยนต์ ถ้าซื้อรถยนต์ควรมีให้เลือกแถมเบาะนั่งนิรภัยด้วย และบริษัทขายรถยนต์ ต้องให้ความรู้ในการใช้และการติดตั้งให้กับลูกค้าด้วย

2.4) ควรบรรจุความรู้เรื่องเบาะนั่งนิรภัยเด็กในรถยนต์เข้าไปในการสอบใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ของกรมการขนส่งทางบกด้วย และควรมีการมุ่งเน้นเรื่องวินัยจราจร พฤติกรรมการขับขี่ตามกฎหมายจราจรร่วมด้วย เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยกระทรวงคมนาคม และกระทรวงสาธารณสุขควรมีส่วนรับผิดชอบในการนำข้อเสนอแนะไปขับเคลื่อนเชิงนโยบายต่อไป

ปัญหาการได้รับบาดเจ็บของเด็กในการโดยสารรถยนต์ ควรพิจารณากำหนดมาตรการเพื่อป้องกันการได้รับบาดเจ็บของเด็กในการโดยสารรถยนต์ ซึ่งมีการกระทำได้โดยการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับความเร็วของรถที่มีเด็กโดยสารอยู่ รวมทั้งการบัญญัติกฎหมายเพื่อบังคับการให้ผู้ขับขี่รถยนต์ที่มีเด็กโดยสารมาด้วยต้องมีเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก และต้องรัดร่างกายเด็กด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่โดยสารรถยนต์ด้วย นอกจากนี้ หน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องควรร่วมรณรงค์อย่างจริงจัง เน้นความเข้มงวดและต่อเนื่อง เน้นการป้องกันโดยไม่จำกัดอยู่แต่เฉพาะตามสถานการณ์ ไม่จำกัดเฉพาะพื้นที่ที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง หรือไม่จำกัดอยู่เฉพาะความผิดที่มีอัตราโทษปรับมากกว่า หรือก่อความเสียหายมากกว่า เช่น โรงพยาบาลทั้งของภาครัฐและเอกชน ต้องตรวจสอบการเดินทางครั้งแรกของเด็กทารกหลังคลอด โดยก่อนออกจากโรงพยาบาลต้องตรวจสอบว่าผู้ปกครองมีเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กหรือไม่ และโรงเรียนควรรณรงค์ให้ผู้ปกครองมีการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กในการเดินทางมาโรงเรียนด้วย

เห็นได้ว่าประเด็นปัญหาทั้งหมดข้างต้นมีความเกี่ยวข้องสัมพันธ์และมีผลกระทบซึ่งกันและกันทั้งหมด การบังคับใช้กฎหมายจึงควรเน้นให้มีความเข้มงวดและต่อเนื่อง เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนรู้สึกว่าคุณกระตุ้นเตือน ถูกบังคับให้ต้องปฏิบัติตามอยู่ตลอด มีสภาพบังคับจริง เน้นการป้องปรามไม่จำกัดอยู่แต่เฉพาะนโยบายตามสถานการณ์เฉพาะที่สั่งการลงมาเป็นพิเศษ พื้นที่ที่มีการเกิด

อุบัติเหตุบ่อยครั้ง มิเช่นนั้นจะถูกมองได้ว่าไม่บังคับใช้กฎหมายอย่างทั่วถึงและต่อเนื่อง ทั้งนี้ เพื่อลดความเสียหายและความสูญเสียต่อเด็กในฐานะที่เป็นทรัพยากรมนุษย์ที่สำคัญ จึงสมควรได้รับการปกป้องคุ้มครองดูแล และได้รับการพัฒนาการให้เจริญเติบโตทั้งทางด้านร่างกายและด้านจิตใจอย่างมีศักยภาพ ดังนั้น หากมีการปล่อยให้มีการละเมิดสิทธิเด็ก ย่อมนำมาซึ่งการสูญเสียไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อมต่อประเทศชาติ ซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาไม่ว่าจะเป็นปัญหาภายในประเทศหรือในระดับโลก โดยในปัจจุบันทุกหน่วยงาน องค์กรต่าง ๆ ได้ให้ความสำคัญกับเด็กและเยาวชนในประเทศของตน เนื่องจากเห็นได้ชัดว่าเด็กเป็นกำลังหลักในการพัฒนาประเทศในภายหน้า การกระทำต่อเด็ก การละเลยไม่ให้ความคุ้มครองเด็ก การหาผลประโยชน์จากเด็ก การทำร้ายทารุณกรรมต่อเด็ก หรือการกระทำใด ๆ ที่มีผลกระทบต่อ การเจริญเติบโต และพัฒนาการของร่างกาย และ จิตใจของเด็ก โดยประเทศไทยได้ให้ความสำคัญในปัญหาดังกล่าวที่เด็กได้รับนี้ จึงได้มีการออกกฎหมายเพื่อคุ้มครองเด็ก คือ พระราชบัญญัติคุ้มครองเด็ก พ.ศ. 2546 เพื่อเป็นการยืนยันในการร่วมมือในการแก้ปัญหาเกี่ยวกับเด็ก ในลักษณะที่ไม่เป็นกรรมต่าง ๆ โดยกำหนดให้บิดา มารดา หรือผู้ซึ่งปกครองเด็กต้องให้การคุ้มครองและให้เด็กได้รับการพัฒนาอย่างเต็มที่และเหมาะสม