

# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2553 ให้ดำเนินการตามกรอบปฏิญญามอสโกและกำหนดให้ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (decade of action for road safety) ของประเทศไทย โดยมอบหมายให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (สปถ.) กระทรวงมหาดไทย เป็นเจ้าภาพหลักในการจัดทำแผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ซึ่งกำหนดเป้าหมายดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนให้บรรลุเป้าประสงค์ตามพันธสัญญาที่ให้ไว้ต่อประชาคมโลก คือ การลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ ทางถนนต่ำกว่า 10 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคน ในปี พ.ศ. 2563 โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนน (road users) ให้มีความปลอดภัยและตระหนักรู้เกี่ยวกับวินัยและกฎระเบียบจราจรมากขึ้นเพราะพฤติกรรมของผู้ขับขี่ คือ ตัวแปรสำคัญที่สุดในการที่จะเพิ่มหรือลดปัญหาการจราจรตลอดหลายปีที่ผ่านมาอุบัติเหตุจราจรยังเป็นสาเหตุหลักแห่งการเสียชีวิตของคนทั่วโลกปีละ 1 ล้านคน และบาดเจ็บพิการอีกกว่า 10 ล้านคน สำหรับประเทศไทยเองนับว่าเป็นประเทศที่เกิดการสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรมากที่สุดในโลก ตามสถิติขององค์การอนามัยโลก โดยอัตราการเสียชีวิตสูงถึงปี ละ 25,000 คน ซึ่งหมายความว่าในแต่ละวันจะมีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยวันละ 36-50 คน หรือชั่วโมงละ 2 คน<sup>1</sup> สาเหตุมาจากการเมาสุรา ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด หลับใน โรคประจำตัว ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเรื่องของพฤติกรรม การสร้างจิตสำนึกของผู้ขับขี่จึงเป็นประการสำคัญเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนที่มีสาเหตุหลักจาก พฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่โดยจุดเริ่มต้นของการสร้างจิตสำนึกการขับขี่ปลอดภัยให้กับผู้ขับขี่ ได้แก่ กระบวนการในการออกแบบอนุญาตขับขี่ที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งจากข้อมูลสถิติสะสมที่กลุ่มงานสถิติการขนส่งกองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก

---

<sup>1</sup> สถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนขององค์การอนามัยโลก(2561). สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร.กลุ่มพัฒนาความปลอดภัย สำนักแผนความปลอดภัย . [Online]. Available: <https://bit.ly/2kbvTty>.

ปี พ.ศ. 2561 พบว่า ประเทศไทยมีการออกใบอนุญาตขับรถไปแล้ว 5 ล้านใบ<sup>2</sup> และยังคงมีการออกใบอนุญาตขับรถในอัตราที่เพิ่มมากขึ้นทุกวัน

“การขับรถ” ถือเป็นภาระกระทำทางกายภาพอย่างหนึ่ง ซึ่งบุคคลที่ประสงค์จะขับรถ จะต้องได้รับการรับรองหรือได้รับอนุญาตจากฝ่ายปกครอง (ราชการ) เพื่อความมั่นคงปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน เหตุเพราะการขับรถนั้น เป็นกิจกรรมที่อาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตของผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างมีอาจหลีกเลี่ยงได้ โดยเฉพาะประเด็นการเกิดอุบัติเหตุ อันนำมาซึ่งความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลอื่นที่กำลังขับขี่หรือเดินทางอยู่บนท้องถนน ซึ่งจากสถิติจำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก ตั้งแต่วันที่ 1 ม.ค.61 ถึง 31 ธ.ค.61 มีคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกทั้งหมดที่ได้รับแจ้งจำนวน 103,881 คดี โดยมีสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุหลายสาเหตุด้วยกัน คือ สาเหตุจากบุคคล เช่น ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด ขับรถหลับใน เมาสุรา ขับรถตัดหน้า กระชั้นชิด โรคประจำตัว อื่นๆ จำนวน 62,995 คดี สาเหตุจากอุปกรณ์ เช่น ระบบห้ามล้อขัดข้อง ระบบไฟขัดข้อง ยางแตก อื่นๆ จำนวน 5,718 คดี และเกิดจากสาเหตุอื่นๆ อีกเป็นจำนวนมาก ซึ่งส่งผลให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินเป็นจำนวนมาก โดยมีจำนวนผู้เสียชีวิต 8,384 คน บาดเจ็บสาหัส 5,381 คน บาดเจ็บเล็กน้อย 55,882 คน และมูลค่าทรัพย์สินที่เสียหายสูงถึงหมื่นล้านบาท และในปี 2562 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนและความสูญเสียที่เกิดขึ้นมีแนวโน้มที่สูงขึ้น<sup>3</sup>

ดังนั้น แม้ว่าประเทศไทยจะมีการนำมาตราการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนรูปแบบต่างๆ โดยเฉพาะในส่วนของผู้ขับรถที่มีการกำหนดให้ต้องมีใบอนุญาตขับรถ และกระบวนการอันได้มาซึ่งใบอนุญาตในการขับรถนั้น ได้กำหนดให้มีการตรวจคัดกรองด้านสุขภาพและสมรรถภาพของร่างกาย การทดสอบทั้งในภาคปฏิบัติและภาคทฤษฎี เพื่อให้มั่นใจว่าผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับรถจะสามารถขับรถได้ดีเพียงพอโดยไม่ก่อให้เกิดอันตรายแก่ทั้งตนเองและผู้อื่น ใบอนุญาตขับรถจึงเป็นเอกสารสำคัญที่เป็นหลักฐานยืนยันว่า บุคคลที่เป็นเจ้าของใบอนุญาตขับรถนั้นเป็นผู้มีความสามารถในการขับรถ โดยผ่านการทดสอบจาก กรมการขนส่งทางบกมาแล้ว และการขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับรถถือเป็นความผิดตามกฎหมาย แต่ก็ยังไม่สามารถลดอุบัติเหตุบนท้องถนนหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นลงได้ ซึ่งสาเหตุหนึ่งมาจากมาตรการในการขอใบอนุญาตในการขับรถ

<sup>2</sup> สถิติจำนวนใบอนุญาตขับรถ. กลุ่มงานสถิติการขนส่งกองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2561

<sup>3</sup> สถิติคดีจราจร ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศกลาง. สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. [Online]. Available: <http://pitc.police.go.th/dirlist/dirlist.php>

เมื่อพิจารณาพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 กำหนดให้ใช้ใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว 2 ปี<sup>4</sup> และการขอต่อใบอนุญาตขับรถครั้งต่อไปจะมีอายุ 5 ปี และหลังจากนั้น มีกำหนดให้ต้องต่ออายุใบอนุญาตขับรถทุกๆ 5 ปี ซึ่งในการขอต่อใบอนุญาตขับขี่จะต้องเข้ารับการทดสอบสมรรถภาพด้วยการทดสอบสายตาและปฏิกิริยาการตัดสินใจ (การเหยียบเบรก) รวมถึงการเข้าอบรมเกี่ยวกับกฎหมายและมารยาทในการขับรถด้วย หากเป็นกรณีที่ใบอนุญาตนั้นสิ้นอายุไปแล้วเกิน 3 ปี ผู้ขอต่อใบอนุญาตจะต้องมีใบรับรองแพทย์มาเป็นหลักฐานเพิ่มเติมในการยื่นขอต่อใบอนุญาตขับรถด้วย ที่กล่าวมานี้เป็นกลไกที่จะต้องทำให้ผู้ที่ขอต่อใบอนุญาตจะต้องเข้ารับการประเมินสมรรถภาพร่างกายว่ามีความพร้อมที่จะขับรถหรือไม่ ได้แก่ การทดสอบตาบอดสี การทดสอบปฏิกิริยาของการตัดสินใจ การทดสอบสายตาทางลึก การทดสอบสายตาทางกว้าง รวมถึงผู้ขอใบอนุญาตต้องยื่นใบรับรองแพทย์เป็นเอกสารประกอบการขอใบอนุญาตด้วย

อย่างไรก็ตาม ในส่วนของใบรับรองแพทย์เพื่อใช้ในการเป็นหลักฐานเพื่อขอรับใบอนุญาตขับรถหรือขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ ในปัจจุบันเน้นการตรวจเกี่ยวกับโรคติดต่อหรือโรคที่สังคมรังเกียจเท่านั้น แต่ยังมีได้มีประสิทธิภาพเพียงพอที่จะทำการตรวจคัดกรองโรคที่อาจมีผลต่อการขับขี่รถยนต์ด้วยแต่ประการใด เช่น บุคคลที่เป็นโรคลมชัก ในปัจจุบันยังสามารถขับขี่รถยนต์ และมีใบอนุญาตขับรถได้ตามกฎหมาย ทั้งที่มีรายงานการเกิดอุบัติเหตุจากผู้มีอาการลมชักขณะขับขี่รถยนต์จนเป็นเหตุให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตหลายครั้ง ซึ่งในขณะที่ประเทศไทยมีมาตรการการขอออกใบอนุญาตขับรถเพื่อคัดกรองบุคคลในการขับรถ แต่ยังไม่พบปัญหาต่าง ๆ ในด้านกฎหมายซึ่งเป็นตัวกำหนดมาตรการในการขอออกใบอนุญาตขับรถ ดังนี้

**ประการแรก ปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดโรคในใบรับรองแพทย์เพื่อรับรองถึงสุขภาพหรือสมรรถภาพของผู้ขับรถในการขอออกใบอนุญาตขับรถตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522**

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และ กฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและการออกใบอนุญาตขับรถ และการต่ออายุและการอนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาตขับรถ ได้วางหลักการว่า การขอใบอนุญาตขับรถต้องมีใบรับรองแพทย์โดยไม่เป็นโรคที่น่าจะส่งผลกระทบต่อการใช้รถ<sup>5</sup> ซึ่งตามแบบฟอร์มใบรับรองแพทย์ที่ใช้มีการระบุโรคไว้อย่างชัดเจนเพียง

<sup>4</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 44 วรรคหนึ่ง แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 17) พ.ศ. 2557.

<sup>5</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ตามมาตรา 46(5)

5 โรค คือ โรคจิต ตีดยาเสพติดหรือพิษสุราเรื้อรัง โรคเรื้อน วัณโรค และโรคเท้าช้าง<sup>6</sup> เท่านั้น ซึ่งโรคอื่น ๆ ที่มีความสำคัญที่อาจจะส่งผลกระทบต่อการใช้ชีวิตได้มีภาระบุญไว้อย่างชัดเจน ส่งผลให้แพทย์มิได้มีการตรวจโรคดังกล่าวอย่างรอบครอบ เช่น โรคลมชัก โรคกล้ามเนื้อหัวใจตาย โรคที่ต้องการอินซูลิน เป็นต้น จะพบได้จากข่าวการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนตามสื่อต่างๆ ว่าเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น ผู้ขับรถมักจะอ้างปัญหาทางด้านสุขภาพในขณะที่ขับรถว่าเป็นสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุขึ้น เช่น เกิดอาการโรคลมชักในขณะที่ขับรถ หรืออูบในขณะที่ขับรถ เป็นต้น ซึ่งการกระทำดังกล่าวตามกฎหมายถือว่ากระทำในขณะที่ไม่รู้สำนึก จึงอาจอ้างเพื่อยกเว้นความผิดของตนได้ แต่เมื่อเกิดอุบัติเหตุแล้วความเสียหายย่อมเกิดขึ้นตามมาและส่งผลกระทบต่อบุคคลอื่นเป็นวงกว้าง ทั้งความเสียหายในด้านชีวิต ร่างกายและทรัพย์สิน อย่างนี้จึงเป็นการยากที่จะชดเชยความสูญเสียที่เกิดขึ้นแก่บุคคลเหล่านั้นได้เพียงพอกับสิ่งที่ต้องสูญเสียไป จึงควรมีมาตรการที่เข้มงวดมากขึ้นเพื่อป้องกันการสูญเสียต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้น

ดังนั้นจึงถือว่าใบรับรองแพทย์ยังไม่สามารถคัดกรองบุคคลในการขับรถ ไม่ช่วยลดอุบัติเหตุหรือสร้างความปลอดภัยให้ผู้ขับขี่ และผู้ใช้รถบนถนนได้ อีกทั้งโรคที่เป็นสาเหตุก่อให้เกิดอุบัติเหตุไม่ได้ถูกนำมาอยู่ในรายการตรวจสุขภาพ ผู้วิจัยเห็นว่าตรงนี้เป็นปัญหาประเทศไทยจึงควรมีการระบุโรคที่สำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพหรือสมรรถภาพในการขับรถของผู้ขับเพิ่มเติม โดยเฉพาะเจาะจงทั้งในกฎหมายที่เกี่ยวข้องและแบบฟอร์มใบรับรองแพทย์ เพื่อเป็นมาตรการทางกฎหมายในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ และหากมีการฝ่าฝืนมิได้มีการตรวจขึ้นจริงอาจมีการกำหนดบทลงโทษที่เหมาะสม เพื่อมิให้มีการฝ่าฝืนหรืออ้างเหตุปัญหาสุขภาพของผู้ขับในการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนนั้น และเป็นมาตรการป้องกันที่สำคัญอย่างหนึ่งในการเกิดอุบัติเหตุ ทั้งยังสามารถลดความสูญเสียที่อาจเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุขึ้นได้

#### **ประการที่สอง ปัญหาเกี่ยวกับการทดสอบในภาคปฏิบัติและสภาพรถยนต์ที่ใช้ทดสอบภาคปฏิบัติของผู้ขอใบอนุญาตขับรถ**

กฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและการออกใบอนุญาตขับรถ และการต่ออายุและการอนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาตขับรถ ได้กำหนดหลักเกณฑ์การขอออกใบอนุญาตขับรถว่าต้องมีการทดสอบภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ รวมถึงปฏิกิริยาตอบสนองของผู้ขับ

<sup>6</sup> กฎกระทรวง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและการออกใบอนุญาตขับรถและการขอต่ออายุและการอนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2548, ราชกิจจานุเบกษา, 2548/98 ก/7/19 ตุลาคม 2548 ข้อ 8 ประกอบข้อ 4(2)

ในการขับรถด้วย<sup>7</sup> ดังนั้นการทดสอบของประชาชนเพื่อขอออกใบอนุญาตขับขี่ประเภทต่าง ๆ ในปัจจุบันของประเทศไทยนั้น มีลักษณะแบ่งเป็นการทดสอบต่าง ๆ โดยแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ส่วนแรกคือการทดสอบข้อเขียน ส่วนที่สอง คือการทดสอบปฏิบัติการตอบสนองในการขับรถ และสุดท้ายการขับรถทดสอบใน 5 สถานี ซึ่งในส่วนที่ 3 เป็นเพียงการทดสอบ เดินหน้า-ถอยหลัง ถอยเข้าช่องได้ไม่เกิน 7 เกียร์ ขับรถเลียบเส้นข้างทาง จอครด ณ จุดสัญญาณไฟจราจร หลังจากจบการทดสอบ จะเห็นว่าหลายคนขับรถบนท้องถนนในลักษณะที่ยังเป็นอันตรายต่อรถคันอื่น ๆ อาทิเช่น การเปลี่ยนแปลงโดยไม่เปิดสัญญาณไฟเลี้ยวหรือขอทาง การกระะยะการเบรกระยะของรถไม่ถูกต้อง หรือเปลี่ยนแปลงกะทันหันโดยไม่มองกระจกข้างก่อนว่ามีรถหรือไม่ เป็นต้น เนื่องจากการทดสอบในภาคปฏิบัตินั้นยังไม่เพียงพอที่จะสามารถถือได้ว่าผู้ขับสามารถขับรถได้ในท้องถนนจริง เพราะในท้องถนนจริงผู้ขับจะต้องมีขั้นตอนหรือวิธีการที่สำคัญมากกว่าที่กำหนดในภาคปฏิบัติ รวมถึงการตัดสินใจในช่วงเวลาที่ขับรถในท้องถนนจริงนั้นมีความสำคัญเป็นอย่างมาก ซึ่งจากปัญหาดังกล่าว อาจจะเป็นเรื่องเล็กน้อยไม่ได้สำคัญแต่หากเกิดอุบัติเหตุขึ้น ผลกระทบที่จะตามมาอาจไม่ได้เกิดแค่ที่ตัวทรัพย์สินแต่อาจจะหมายถึงชีวิตของทั้งตัวผู้ขับเองและชีวิตของคนอื่น

ผู้วิจัยเห็นว่าตรงนี้เป็นปัญหา จึงควรให้มีการแก้ไข โดยการเพิ่มการทดสอบในท้องถนนอย่างจริงจังจะสามารถลดการเกิดอุบัติเหตุลงได้เนื่องจากผู้ขับขี่รถยนต์ทุกคนมีความรู้ที่ถูกต้องในการขับรถในสภาวะต่าง ๆ และในการทดสอบการขับรถในถนนจริงจะทำให้ผู้ขับคุ้นเคยกับสถานการณ์จริงการตัดสินใจที่ดีจะส่งผลทำให้การเกิดอุบัติเหตุลดลง จึงควรมีการเพิ่มมาตรการดังกล่าวให้ชัดเจนขึ้นในกฎกระทรวงที่เกี่ยวข้องกับการทดสอบการขับรถในภาคปฏิบัติของผู้ขับ เพื่อให้การขอออกใบอนุญาตขับรถมีมาตรฐานมากขึ้น เพื่อป้องกันและลดการเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงความสูญเสียต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้น

ส่วนการตรวจสอบสภาพรถยนต์ที่ใช้ทดสอบภาคปฏิบัติในขอออกใบอนุญาตขับรถ เนื่องจากในอดีตที่ผ่านมาประเทศไทยไม่มีกฎหมายที่กำหนดเกี่ยวกับมาตรฐานของรถยนต์ที่นำมาใช้ในการทดสอบภาคปฏิบัติ ซึ่งคุณภาพของรถยนต์ที่นำมาใช้ในการเข้ารับการทดสอบนั้นมีความสำคัญอย่างยิ่งในการทดสอบภาคปฏิบัติ เพื่อขอออกใบอนุญาตขับขี่ หากรถยนต์ที่นำมาใช้ในการเข้ารับการทดสอบไม่ได้มาตรฐานเพียงพอ่อมส่งผลกระทบต่อผลการทดสอบ ซึ่งอาจทำให้ผลการทดสอบนั้นไม่ได้มาตรฐาน ปัจจุบันรถยนต์ที่นำมาใช้เข้ารับการทดสอบภาคปฏิบัติเพื่อขอออกใบอนุญาตขับรถนั้นมีทั้งรถยนต์ที่สำนักงานขนส่งแต่ละพื้นที่จัดเตรียมไว้ให้ หรือที่โรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกจัดเตรียมไว้ให้ หรือที่ผู้เข้ารับการทดสอบนำรถยนต์มาเอง

<sup>7</sup> กฎกระทรวง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและการออกใบอนุญาตขับรถและการขอต่ออายุและการอนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2547. ข้อ 6

จึงทำให้เกิดความได้เปรียบเสียเปรียบ ระหว่างผู้เข้ารับการทดสอบด้วยกัน และไม่สามารถทดสอบผู้เข้ารับการทดสอบได้อย่างแท้จริง เช่น หากผู้เข้ารับการทดสอบใช้รถยนต์ที่มีสัญญาณเตือนถอยหลังหรือกล้องมองหลังติดรถยนต์ย่อมสามารถสอบผ่านได้ง่ายกว่า ผู้เข้ารับการทดสอบที่ใช้รถยนต์ที่ไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกเหล่านี้ และในกรณีรถยนต์ที่นำมาใช้ในการเข้ารับการทดสอบภาคปฏิบัติไม่ได้มาตรฐานย่อมทำให้ไม่สามารถแสดงถึงศักยภาพที่แท้จริงในการขับรถยนต์ของผู้เข้ารับการทดสอบได้อีกด้วย

จากกรณีดังกล่าวในข้างต้นจะเห็นได้ว่าการที่ประเทศไทยไม่ได้มีการกำหนดมาตรฐานของรถยนต์ที่นำมาใช้เข้ารับการทดสอบภาคปฏิบัติเอาไว้ ทำให้ผลของการทดสอบภาคปฏิบัติเพื่อขอออกใบอนุญาตขับขี่ไม่ได้มาตรฐานเพียงพอ ผู้วิจัยเห็นว่าตรงนี้เป็นปัญหาจึงควรให้มีการแก้ไข โดยการเพิ่มข้อกำหนดในกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานของรถยนต์ที่นำมาใช้ในการทดสอบภาคปฏิบัติให้มีมาตรฐานเดียวกันเพื่อความเท่าเทียมกันในการทดสอบ

**ประการที่สาม ปัญหาเกี่ยวกับมาตรการการกำหนดโทษกรณีไม่มีใบอนุญาตขับรถตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522**

ประเทศไทยได้กำหนดมาตรการต่างๆ ขึ้นมาเพื่อช่วยป้องกันและลดอุบัติเหตุบนท้องถนน แต่จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุนั้นมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี ย่อมแสดงว่ามาตรการเหล่านั้นอาจบังคับใช้ไม่ได้ผล และกรณีการขับรถโดยไม่ได้รับใบอนุญาตขับรถนั้น เป็นการขับรถโดยผู้ขับรถมิได้ผ่านหลักเกณฑ์และการทดสอบต่างๆ ตามที่กฎหมายกำหนด ย่อมอาจก่อเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายกว่าผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับรถ และก่อให้เกิดความสูญเสียต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน ตามมาโดยปรากฏให้เห็นตามสื่อต่างๆ มากมาย ซึ่งสาเหตุส่วนหนึ่งมาจากจากผู้ขับรถที่ไม่มีใบอนุญาตขับรถ ซึ่งตาม พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 64 วางหลักไว้ว่า การขับรถโดยไม่ได้รับใบอนุญาตขับรถ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน หนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ<sup>8</sup> ซึ่งบทลงโทษดังกล่าวอาจจะไม่เพียงพอต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น ผู้ขับรถจึงไม่มีความเกรงกลัวในตัวบทกฎหมายในเรื่องการลงโทษ และกลัวที่จะทำการฝ่าฝืน หากเปรียบเทียบกับต่างประเทศแล้ว กรณีการฝ่าฝืนขับรถโดยไม่ได้รับใบอนุญาตขับรถนั้น มีการกำหนดบทลงโทษที่รุนแรงกว่าประเทศไทยอยู่มาก เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศญี่ปุ่น เป็นต้น และจากแนวความคิดเรื่องการลงโทษนั้น หากมีการกำหนดโทษที่รุนแรงขึ้น อาจจะสามารถยับยั้งการกระทำความผิดลงได้ ดังนั้นจึงควรมีการเพิ่มบทลงโทษในกรณีการฝ่าฝืนขับรถโดยไม่ได้รับใบอนุญาต เพื่อให้ผู้ขับรถที่คิดจะทำการฝ่าฝืนเกรงกลัวและไม่กล้ากระทำความผิดกฎหมาย ถือว่าเป็นการยับยั้งการกระทำความผิดและป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุได้อีกทางหนึ่ง

<sup>8</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ตามมาตรา 64

จากที่กล่าวมานี้ใบอนุญาตขับรถจึงมีความสำคัญเป็นอย่างมากในการคัดกรองบุคคลในการขับรถ เพื่อลดอุบัติเหตุและความสูญเสียที่เกิดขึ้นเป็นจำนวนมากทั้งต่อตัวผู้ขับรถเองและบุคคลอื่น ทำให้ผู้วิจัยสนใจที่จะทำการศึกษาเกี่ยวกับปัญหาในทางกฎหมายและมาตรการต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการขอออกใบอนุญาตขับรถ โดยทำการศึกษาเปรียบเทียบกับมาตรการทางกฎหมายของต่างประเทศ อันนำมาซึ่งแนวทางหรือวิธีแก้ไขปัญหาลักษณะเกี่ยวกับการขอออกใบอนุญาตขับรถ ทั้งการตรวจสอบสภาพหรือสมรรถภาพของผู้ขับรถ การทดสอบในภาคปฏิบัติของผู้ขับรถ และการตรวจสอบสภาพของรถที่นำมาใช้ในการทดสอบในภาคปฏิบัติ เพื่อปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย และเพื่อให้กฎหมายฉบับนี้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

## 1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาถึงปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการขอใบอนุญาตขับรถตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522
2. เพื่อศึกษาแนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับการขอใบอนุญาตขับรถตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522
3. เพื่อศึกษาหลักกฎหมายต่างประเทศที่เกี่ยวกับการขอใบอนุญาตขับรถตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522
4. เพื่อวิเคราะห์และเปรียบเทียบหลักกฎหมายต่างประเทศและประเทศไทยในประเด็นปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการขอใบอนุญาตขับรถตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522
5. เพื่อเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาลักษณะเกี่ยวกับการขอใบอนุญาตขับรถตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

## 1.3 สมมติฐานของการศึกษา

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายสำคัญในการออกใบอนุญาตขับรถเป็นวิธีการและขั้นตอนการสร้างมาตรฐานความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และเป็นเงื่อนไขทางกฎหมายในการคัดกรองคุณภาพของผู้ขับรถก่อนที่จะให้นำรถออกขับขึ้นท้องถนน แต่กฎหมายฉบับดังกล่าวยังมีข้อขัดข้องในเรื่องที่เกี่ยวกับการออกใบอนุญาตขับรถทำให้เกิดปัญหาขึ้นได้แก่ ปัญหาเกี่ยวกับใบรับรองแพทย์ประกอบการขอใบอนุญาตขับรถ ปัญหาการทดสอบภาคปฏิบัติและการตรวจสอบสภาพของรถยนต์ที่ใช้ในการทดสอบภาคปฏิบัติของผู้ขอใบอนุญาตขับรถ และปัญหาการกำหนดบทลงโทษกรณีไม่มีใบอนุญาตขับรถ จึงเห็นควรมีการปรับปรุงแก้ไข

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 เพื่อสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้นอันนำไปสู่การลดจำนวนผู้เสียชีวิตบนท้องถนนอย่างมีประสิทธิภาพ

#### 1.4 ขอบเขตของการศึกษา

การศึกษานี้ ผู้วิจัยมุ่งศึกษาในประเด็นปัญหาข้อกฎหมายที่เกี่ยวกับการขอใบอนุญาตขับรถ โดยศึกษารัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 กฎหมายภายในประเทศ ได้แก่ ประมวลกฎหมายอาญา ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ส่วนกฎหมายของต่างประเทศศึกษาจากกฎหมายเกี่ยวกับการขอใบอนุญาตขับรถ

#### 1.5 วิธีการดำเนินการศึกษา

การศึกษาวิจัยนี้ เป็นการศึกษาวิจัยเชิงเอกสาร (Documentary Research) โดยศึกษาค้นคว้าจาก ตำรากฎหมาย บทความวิชาการ งานวิจัย ตลอดจนข้อมูลจากฐานข้อมูลออนไลน์ที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการออกใบอนุญาตขับรถ โดยทำการศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายต่างประเทศกับกฎหมายไทย แล้วนำมาวิเคราะห์ สรุปผล และเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการออกใบอนุญาตขับรถ ให้มีประสิทธิภาพในการสร้างจิตสำนึกการขับขี่ปลอดภัยและสร้างความเคร่งครัดแก่ผู้ยื่นขอใบอนุญาตขับรถอย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

#### 1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการขอใบอนุญาตขับรถตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522
2. ทำให้ทราบถึงแนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับการขอใบอนุญาตขับรถตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522
3. ทำให้ทราบถึงหลักกฎหมายต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขอใบอนุญาตขับรถตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522
4. ทำให้ทราบถึงผลการวิเคราะห์และเปรียบเทียบหลักกฎหมายต่างประเทศกับประเทศไทยในประเด็นปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการขอใบอนุญาตขับรถตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522



5. ทำให้ทราบถึงแนวทางแก้ไขปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการขอใบอนุญาตขับรถตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

## บทที่ 2

### ประวัติความเป็นมา แนวคิด และทฤษฎีทางกฎหมายในการขอใบอนุญาตขับรถ

เพื่อเป็นการทำความเข้าใจพื้นฐาน อันนำมาซึ่งประโยชน์ในการศึกษาปัญหากฎหมายเกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมายในการขอใบอนุญาตขับรถ ในบทนี้ ผู้ศึกษาจะทำการศึกษาเกี่ยวกับประวัติความเป็นมา แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับมาตรการการขอใบอนุญาตขับรถของบุคคลที่จะขอรับใบอนุญาตขับรถ โดยมีรายละเอียดของการศึกษาดังต่อไปนี้

#### 2.1 ประวัติความเป็นมาของกฎหมายที่เกี่ยวกับการขอใบอนุญาตขับรถและการจราจร

เมื่อศึกษาเกี่ยวกับแนวความคิดเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถนั้น พบว่าใบอนุญาตขับรถคันแรกของโลกนั้นออกให้แก่ Karl Benz (Karl Friedrich Benz) ซึ่งเป็นผู้ผลิตรถยนต์สมัยใหม่ (Modern Automobile) ในปี ค.ศ.1888 เนื่องจากประชาชนในเมือง Mannheim (เมืองหนึ่งในประเทศเยอรมัน รื่องเรียนเกี่ยวกับเสียงและกลิ่นไอเสียของ Motorwagen (Motorcar ซึ่งเป็นต้นแบบของรถยนต์ในปัจจุบัน) ที่ Benz ผลิตขึ้น Benz จึงได้ขออนุญาตจากทางการของประเทศเยอรมันในสมัยนั้น เพื่อที่จะทำการวิ่งรถของเขาในทางสาธารณะได้<sup>9</sup> จนกระทั่งเริ่มต้นศตวรรษที่ 20 เจ้าหน้าที่ทางการของยุโรปเริ่มมีการออกใบอนุญาตขับรถ โดยจุดที่มีการบังคับใช้ข้อกำหนดเกี่ยวกับใบอนุญาต Prussia (อาณาจักรเยอรมันเดิม) ในวันที่ 29 กันยายน ค.ศ.1903 Dampfesselüberwachungsverein ซึ่งเป็นสมาคมที่ควบคุมยานพาหนะที่เคลื่อนด้วยรถจักรไอน้ำ (Steam Boiler Supervision Association) ได้จัดให้มีการทดสอบความสามารถในการควบคุมเครื่องยนต์ของผู้ขับขี่ (Drivers' Mechanical Aptitude) จนกระทั่งในปี ค.ศ. 1910 อาณาจักรเยอรมันจึงได้ประกาศบังคับใช้การจดทะเบียนใบอนุญาตขับรถขึ้นบังคับใช้ในระดับประเทศ และได้มีการจัดตั้งระบบในการให้ความรู้แก่ผู้ขับขี่ และระบบทดสอบผู้ขับขี่ ซึ่งเปรียบเสมือนแม่แบบกฎหมายใบอนุญาตขับรถของประเทศอื่นในประเทศอเมริกาเหนือ (North America) หลังจากเกิดเหตุการณ์ที่รถยนต์ได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิตของผู้คนเป็นจำนวนมาก ประชาชนจึงมีเสียงเรียกร้องอย่างมากที่จะให้ฝ่ายนิติบัญญัติเริ่มศึกษากฎหมายลายลักษณ์อักษร (Statute) ของประเทศฝรั่งเศสและประเทศเยอรมันในฐานะที่เป็นกฎหมายแม่แบบของกฎหมายใบอนุญาตขับรถ วันที่ 1 สิงหาคม ค.ศ. 1910 กฎหมายเกี่ยวกับการขอจดทะเบียนใบอนุญาตขับรถฉบับแรกของอเมริกาได้มีผลบังคับใช้เป็นฉบับแรกในรัฐ

<sup>9</sup>ใบอนุญาตขับรถคันแรกของโลก [Online]. Available:<http://www.zeno.org/nid/20007927983>

นิวยอร์ก แต่อย่างไรก็ตามกฎหมายฉบับนี้บังคับใช้เฉพาะกับผู้ที่มีวิชาชีพขับรถเท่านั้น (Professional Chauffeurs) ต่อมา เดือนกรกฎาคม ค.ศ. 1913 รัฐนิวยอร์ก เป็นรัฐแรกที่บังคับใช้ผู้ขับขี่ทุกคนต้องผ่านการทดสอบการขับขี่ตามที่กฎหมายกำหนดเสียก่อน จึงจะได้รับใบอนุญาตขับขี่ เมื่อพิจารณาจากเหตุผลทางประวัติศาสตร์ข้างต้นแล้วพบว่าใบอนุญาตขับขี่ยานพาหนะที่รัฐใช้อำนาจทางมหาชนกำหนดให้ผู้ที่จะขับขี่ยานพาหนะจะต้องผ่านการทดสอบการขับขี่ และขอใบอนุญาตขับขี่เสียก่อน ทั้งนี้เนื่องจากรัฐต้องการควบคุมการใช้ยานพาหนะในถนนสาธารณะ และต้องการควบคุมปริมาณการเกิดอุบัติเหตุในท้องถนน โดยหลักเกณฑ์ที่แต่ละรัฐนิยมนำมาเป็นหลักเกณฑ์ในการมอบใบอนุญาตขับขี่ให้แก่ประชาชนนั้น มักจะนิยมนำหลักเกณฑ์ด้านอายุ และการมีความรู้ความสามารถในการขับขี่ รวมถึงสภาพความพร้อมทางร่างกายมาเป็นเกณฑ์ตัดสินหลัก เช่น รัฐออนแทรีโอ ประเทศแคนาดา ผู้ขอใบอนุญาตขับขี่จะต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 16 ปีบริบูรณ์ ในประเทศออสเตรเลีย เกณฑ์อายุของผู้ที่สามารถขอใบอนุญาตขับขี่ได้นั้นมีหลากหลาย ตั้งแต่อายุ 16-18 ปีบริบูรณ์ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับกฎหมายของแต่ละรัฐ เหตุผลที่นำมาอายุมาเป็นเกณฑ์สำคัญที่นำมาจำกัดการให้ใบอนุญาตขับขี่ยานพาหนะ รัฐแต่ละรัฐย่อมเห็นว่าประชากรของตนนั้นมีวุฒิภาวะมากพอที่จะสามารถควบคุมยานพาหนะได้อย่างปลอดภัย และตัดสินใจแก้ไขสถานการณ์ฉุกเฉินที่อาจเกิดขึ้นได้แล้ว และมีอายุมากพอที่จะเรียนรู้ เข้าใจ และปฏิบัติ กฎหมายจราจรได้อย่างถูกต้อง

นอกจากหลักเกณฑ์ด้านอายุแล้ว หลักเกณฑ์อื่นที่นำมาพิจารณาในการออกใบอนุญาตขับขี่ยานพาหนะนั้นยังมีหลักเกณฑ์ด้านสภาพร่างกาย หากร่างกายพิการจนเป็นอุปสรรคต่อการขับขี่ รัฐย่อมจะไม่ออกใบอนุญาตขับขี่ให้แก่บุคคลนั้นได้ หรือหากบุคคลนั้นเป็นบุคคลวิกลจริต ย่อมเห็นได้ชัดว่าหากออกใบอนุญาตขับขี่ให้แก่บุคคลวิกลจริตย่อมก่อให้เกิดความวุ่นวาย อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุแก่บุคคลอื่นได้ เพราะบุคคลวิกลจริตไม่อาจควบคุมอารมณ์ของตนเองได้ รัฐจึงไม่อาจออกใบอนุญาตขับขี่ให้แก่บุคคลวิกลจริตได้เช่นกัน ใบอนุญาตขับขี่จึงเป็นหลักประกันความสามารถในการขับขี่รถ ซึ่งเป็นการคุ้มครองผู้ขับขี่โดยกฎหมายที่รัฐตั้งขึ้นว่า ได้มีการตรวจสอบความสามารถทั้งในด้านการขับขี่และความรู้เรื่องกฎหมายจราจรมาแล้วอย่างดี ด้วยเหตุผลดังกล่าวจึงเป็นที่มาของกฎหมายจราจรว่าผู้ที่จะขับรถจะต้องได้รับใบอนุญาตขับขี่ตามประเภทที่ขับขี่ เพื่อเป็นการคุ้มครองป้องกันบุคคลที่มีอายุที่ยังไม่ถึงเกณฑ์ อายุเกินเกณฑ์ บุคคลไม่มีความพร้อมด้านร่างกาย เช่น ร่างกายพิการ หรืออยู่ในสภาวะเจ็บป่วยต่างๆ บุคคลที่ไม่ได้ผ่านการทดสอบความรู้ด้านกฎหมายจราจร ไม่ให้สามารถขับยานพาหนะได้ เพราะหากปล่อยให้บุคคลเหล่านี้สามารถขับยานพาหนะได้แล้วย่อมจะก่อให้เกิด

ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจำนวนมาก รัฐจึงต้องกันบุคคลเหล่านี้ไม่ให้สามารถขับขี่ยานพาหนะจนอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้อื่นได้<sup>10</sup>

สำหรับกฎหมายไทย จากการศึกษาไม่พบหลักฐานว่า การกำหนดให้การขับขี่รถยนต์ต้องมีใบอนุญาตขับรถด้วยนั้น เริ่มต้นมีมาตั้งแต่สมัยใด แต่สันนิษฐานว่า คงมีการกำหนดพร้อมกันที่เริ่มมีการใช้รถยนต์ เนื่องจากปริมาณรถที่มีมากขึ้น ได้ส่งผลทำให้มีอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น จึงจำเป็นต้องมีมาตรการทางกฎหมายขึ้นมาบังคับใช้เพื่อการจัดระเบียบการใช้รถยนต์ รวมถึงมาตรการป้องกันมิให้มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นด้วย โดยมีการกำหนดให้ผู้ขับขี่รถยนต์ทุกคนต้องมีใบอนุญาตขับรถ โดยการกำหนดหลักเกณฑ์ต่างๆเกี่ยวกับการขอรับใบอนุญาต เพื่อให้มั่นใจได้ว่าผู้ขับรถทุกคนจะมีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่จำเป็น และเพื่อให้การใช้รถใช้ถนนเป็นไปด้วยความเรียบร้อย และปลอดภัยจากการใช้รถมากขึ้น

เมื่อทำการศึกษาเกี่ยวกับความเป็นมาของรถยนต์ในประเทศไทยแล้วพบว่ารถยนต์ที่เข้ามาวิ่งในประเทศไทยคันแรกนำเข้ามาโดยชาวต่างชาติ ซึ่งมีลักษณะคล้ายรถคนในในปัจจุบัน มีล้อเป็นยางตัน หลังคาคล้ายปะรำ ที่นั่งสองแถว ใช้น้ำมันปิโตรเลียมเป็นเชื้อเพลิง ต่อมารถยนต์คันดังกล่าวได้ขายต่อให้แก่จอมพลเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี (เจิม แสงชูโต) ซึ่งถือเป็นคนไทยคนแรกที่เป็นเจ้าของรถยนต์ในประเทศไทย แต่จอมพลเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี ขับรถไม่เป็นจึงได้ให้ท่านพระยาอนุทูตวาที (เจิม แสงชูโต) น้องชายเป็นผู้ขับแทน เนื่องจากเคยทำงานที่ประเทศอังกฤษและมีโอกาสได้ขับรถคันนั้น ท่านพระยาอนุทูตวาทีก็รับหน้าที่ในการสอนผู้อื่นให้เรียนรู้การขับรถคันดังกล่าวได้ทั้งหมดทั้งสามารถขับรถกันได้อย่างแพร่หลาย ขณะเดียวกัน เมื่อรถยนต์มีจำนวนมากขึ้นย่อมมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น เห็นได้จากอุบัติเหตุที่สำคัญซึ่งเกิดขึ้นเมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม พ.ศ. 2448 หนังสือพิมพ์บางกอกไทม์ได้ลงข่าวอุบัติเหตุรถยนต์ชนกับบรรดาไฟฟ้าแต่ก็มิได้ทำให้ความนิยมในการขับรถในสมัยนั้นลดลงแต่ประการใด นอกจากอุบัติเหตุดังกล่าวแล้ว ยังมีอุบัติเหตุอื่นๆเกิดขึ้นไม่เว้นแต่ละวัน โดยคู่กรณีมีทั้งสองล้อ สามล้อ และสี่ล้อ แม้กระทั่งรถยนต์ชนกับรถม้าหรือคนเดินเท้า จึงเป็นที่มาที่ต้องมีการตรากฎหมายเกี่ยวกับรถยนต์ขึ้นในเวลาต่อมา

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ฉบับแรก บัญญัติขึ้นขณะที่รถยนต์ในประเทศไทย มีจำนวนไม่มากนัก เรียกว่าพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2448 (ร.ศ. 128) หรือที่เรียกกันโดยทั่วไปว่าพระราชบัญญัติรถยนต์ รัตน โกสินทร์ ศก 128 กฎหมายฉบับนี้มีทั้งสิ้น 21 มาตรา แบ่งเป็น 7

<sup>10</sup> วัฒนพร เหมือนสาวท. (2558). ปัญหาและอุปสรรคทางกฎหมายในการควบคุมรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่. นิติศาสตร์มหาบัณฑิต. มหาวิทยาลัยศรีปทุม วิทยาเขตชลบุรี. หน้า 75

หมวด<sup>11</sup> หลักการสำคัญของพระราชบัญญัติฉบับนี้คือ การจดทะเบียนรถเพื่อต้องการทราบว่าผู้ใดเป็นเจ้าของรถ และจดทะเบียนคนขับ พร้อมทั้งมีบทกำหนดโทษไว้ด้วยกล่าวได้ว่า เจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติฉบับนี้ เพื่อควบคุมเจ้าของรถ ตัวรถ และคนขับรถเป็นประการสำคัญ มีผลตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2453 (ร.ศ. 129) แต่ใช้บังคับเฉพาะในมณฑลกรุงเทพเท่านั้น ส่วนจะใช้ในมณฑลอื่นให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นคราวๆ ไป<sup>12</sup> อย่างไรก็ตามกฎหมายฉบับนี้ก็ได้มีการกำหนดให้ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องมีการขอรับใบอนุญาตขับรถ

ต่อมาเมื่อจำนวนรถยนต์เพิ่มมากขึ้น ประเภทของยานพาหนะก็เพิ่มขึ้น มีรถยนต์ประเภทต่างๆ เกิดขึ้น เช่น รถแท็กซี่ รถบรรทุก รถโดยสาร พระราชบัญญัติรถยนต์ รัตนโกสินทร์ ศก 128 จึงล้าสมัย จึงต้องมีการปรับปรุงกฎหมายให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ โดยยกเลิกพระราชบัญญัติรถยนต์รัตนโกสินทร์ ศก 128 และทำการตราพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2473 ขึ้นบังคับใช้แทนสำหรับหลักเกณฑ์การขอใบอนุญาตขับรถพบว่ามีระเบียบอยู่ในหมวด 2 ใบอนุญาตขับรถยนต์ มาตรา 16 กำหนดให้ผู้ขับขี่รถยนต์จะต้องรับใบอนุญาตขับรถจากนายทะเบียน และมาตรา 17 กำหนดให้ใบอนุญาตขับรถยนต์มีด้วยกัน 3 ชนิดตามประเภทของรถหรือการใช้รถ คือ (1) ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล นอกจากรถจักรยานยนต์ (2) ใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ นอกจากรถจักรยานยนต์ และ (3) ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ นอกจากนี้ยังกำหนดไว้ด้วยว่า ใบอนุญาตชนิดที่ 1 จะใช้เป็นใบอนุญาตชนิดที่ 2 และ 3 ไม่ได้ ใบอนุญาตชนิดที่ 2 ใช้เป็นใบอนุญาตชนิดที่ 1 ได้แต่ใช้เป็นใบอนุญาตชนิดที่ 3 ไม่ได้ และใบอนุญาตชนิดที่ 3 ใช้เป็นใบอนุญาตชนิดที่ 1 ที่ 2 ไม่ได้ และใบอนุญาตขับรถยนต์ทุกชนิดสิ้นอายุเพียงวันที่ 31 มีนาคมทุกปี นั้นหมายความว่า ใบอนุญาตขับรถยนต์ทุกชนิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2473 มีอายุเพียงหนึ่งปีเท่านั้น หลังจากมีการประกาศใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2473 มาได้ระยะเวลาหนึ่ง ประกอบกับมีแนวคิดที่จะให้กฎหมายว่าด้วยรถยนต์กับกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกสอดคล้องไปในทิศทางเดียวกัน ในปี พ.ศ. 2522 ได้มีการตราพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ขึ้นใช้บังคับ จึงได้ตราพระราชบัญญัติรถยนต์ฉบับใหม่ขึ้นมาบังคับใช้ด้วย นั่นคือ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และกฎหมายฉบับนี้ยังมีผลใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน อย่างไรก็ตามสาระสำคัญของกฎหมาย ฉบับนี้ก็มีเนื้อหาที่คล้ายคลึงกับพระราชบัญญัติรถยนต์ฉบับก่อนหน้า คือ มุ่งเน้นไปที่การจดทะเบียนรถยนต์ การขอใบอนุญาต และการเสียภาษี<sup>13</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 เริ่มมีผลใช้บังคับ

<sup>11</sup> วิโรจน์ รุโจปการและคณะ. การแก้ไขปัญหาจราจรเขตกรุงเทพมหานครภายใต้กฎหมายจราจร-ขนส่งปัจจุบัน, งานวิจัยภาควิชาวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

<sup>12</sup> กระทรวงคมนาคม. (2543). วารสาร 50 ปี กรมการขนส่งทางบก, กรุงเทพฯ : กรมการขนส่งทางบก.

<sup>13</sup> วิโรจน์ รุโจปการและคณะ. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 11. หน้า 2

ตั้งแต่วันที่ 17 กันยายน พ.ศ.2522 เป็นต้นมา โดยกำหนดหลักเกณฑ์ เกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถไว้ใน หมวด 3 มาตรา 42 ถึงมาตรา 57 กล่าวคือผู้ขับรถจะต้องได้รับใบอนุญาตขับรถและต้องมีใบอนุญาตขับรถ ใบอนุญาตขับรถมี 9 ชนิด<sup>14</sup> ได้แก่

1. ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล หรือ รถจักรยานยนต์ชั่วคราว ใบอนุญาตประเภทนี้ใช้สำหรับขับรถบริการให้เช่าเฉพาะในกรณีที่ผู้ขับเป็นผู้เช่าได้ด้วย
2. ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล ใช้สำหรับขับรถบริการให้เช่าได้ด้วย
3. ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคล
4. ใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ ใช้สำหรับขับรถบริการและใช้แทนใบอนุญาตขับรถประเภท (2) ได้ด้วย
5. ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อสาธารณะ ใช้แทนใบอนุญาตขับรถประเภท (3) ได้
6. ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์
7. ใบอนุญาตขับรถบดถนน
8. ใบอนุญาตขับรถแทรกเตอร์
9. ใบอนุญาตขับรถชนิดอื่นนอกจาก (1) ถึง (8)

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2528 มีการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขเกี่ยวกับอายุของผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ กล่าวคือ หากเป็นผู้ขอใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ชั่วคราว สำหรับรถจักรยานยนต์มีความจุของกระบอกสูบขนาดไม่เกินเก้าสิบลูกบาศก์เซนติเมตร จากเดิมผู้ขอใบอนุญาตต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี บริบูรณ์ แก้ไขเป็นอายุไม่ต่ำกว่า 15 ปี บริบูรณ์ โดยให้เหตุผลของการแก้ไขคุณสมบัติของผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ เรื่องอายุเอาไว้ว่า เด็กที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปีบริบูรณ์ที่มีภูมิลำเนาอยู่ต่างจังหวัดนั้น ส่วนมากมีรถจักรยานยนต์เป็นพาหนะทั้งสิ้น เพราะมีความจำเป็นต้องขับรถจักรยานยนต์ไปโรงเรียน หรือไปใช้กิจการด้านอื่น ๆ เนื่องจากสถานศึกษาอยู่ห่างไกลจากบ้านมาก ซึ่งการกระทำดังกล่าวถือเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย ดังนั้นเพื่อให้บุคคลที่มีอายุไม่ต่ำกว่า 15 ปี บริบูรณ์ มีใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ได้โดยไม่ผิดกฎหมาย จึงสมควรแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติดังกล่าว ทั้งนี้เพื่อให้สอดคล้องกับการที่บุคคลที่มีอายุสิบห้าปีบริบูรณ์ต้องไปทำบัตรประชาชนทุกคนด้วย<sup>15</sup> หลังจากที่มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 เป็นต้นมา ได้มีการแก้ไข เพิ่มเติมกฎหมายฉบับนี้ อีก 17 ครั้ง โดยจำนวนนี้ได้มีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงหลักเกณฑ์ เงื่อนไขเกี่ยวกับการขอรับใบอนุญาตขับรถด้วย เช่น

<sup>14</sup> ราชกิจจานุเบกษา, เล่ม 96, ตอนที่ 77 ฉบับพิเศษ หน้า 22, 12 พฤษภาคม พ.ศ. 2522.

<sup>15</sup> ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 102/ตอนที่ 1564 /ฉบับพิเศษ หน้า 1/24 ตุลาคม 2528.

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2530 เพิ่มเติมเงื่อนไขเกี่ยวกับผู้ขับรถเป็นคนต่างด้าว  
เงื่อนไขเกี่ยวกับการมีใบอนุญาตขับขี่ระหว่างประเทศ การเพิ่มเติมให้ใบอนุญาตขับขี่มี 10 ประเภท

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2537 เพิ่มเติมเงื่อนไขให้ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถในประเภท  
การขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง หรือการขนส่งโดยขนาดเล็กตามกฎหมายว่าด้วยการ  
ขนส่งทางบกให้ใช้แทนใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลตามมาตรา 43 (2) และใบอนุญาตขับ  
รถยนต์สาธารณะประเภท 4 ได้

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2542 แก้ไขเพิ่มเติมมิให้นายทะเบียนต่ออายุใบอนุญาตขับ  
รถของผู้ที่ต้องหากคืออายุตามที่ระบุไว้ในมาตรา 49 (8) นับแต่วันยื่นฟ้องต่อศาลจนถึงวันที่ศาล  
มีคำพิพากษาถึงที่สุด

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2546 กำหนดให้ใบอนุญาตขับรถประเภท 1 มีอายุ 1 ปี ส่วน  
ใบอนุญาตประเภท (2) (3) (6) (7) (8) (9) มีอายุ 5 ปี ใบอนุญาตขับรถประเภทที่ (4) (5) มีอายุ 3 ปี  
และอาจขอต่ออายุได้อีกคราวละ 5 ปี หรือ 3 ปี แล้วแต่กรณี และยกเลิกใบอนุญาตขับรถประเภท  
ตลอดชีพ นอกจากนี้ยังมีการกำหนดการนับอายุของใบอนุญาตสำหรับผู้ที่เกิดในวันที่ 29  
กุมภาพันธ์ แก้ไขคุณสมบัติของผู้ที่ขอรับใบอนุญาตประเภท 4 หรือ 5

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2547 กำหนดให้ผู้ที่ถูกสั่งเพิกถอนใบอนุญาตต้องส่งคืน  
ใบอนุญาตแก่นายทะเบียน และแก้ไขเกี่ยวกับประเภทของใบอนุญาตใหม่ โดยเพิ่มใบอนุญาตขับ  
รถจักรยานยนต์สาธารณะขึ้นมาอีกประเภทหนึ่ง รวมถึงหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการใช้ใบอนุญาตแต่ละ  
ประเภทแทนกัน การกำหนดให้ผู้ขอต่อใบอนุญาตต้องผ่านการทดสอบสมรรถภาพของร่างกายตาม  
หลักเกณฑ์และวิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง แก้ไขหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการขอ  
ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์เรื่องความจุของกระบอกสูบ

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2557 แก้ไขอายุของใบอนุญาตประเภท (1) แก้ไข  
หลักเกณฑ์เกี่ยวกับคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของผู้ขอใบอนุญาตขับรถ เห็นได้ว่า หลักเกณฑ์  
และเงื่อนไขเกี่ยวกับการขอรับใบอนุญาตถูกแก้ไขเพิ่มเติมมาโดยลำดับ เพื่อให้สอดคล้องกับกาล  
สมัยที่เปลี่ยนแปลงไป อย่างไรก็ตาม บทบัญญัติของกฎหมายไทยมิได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์  
เกี่ยวกับการออกใบอนุญาตขับรถให้แก่ผู้สูงอายุแต่ประการใด จึงอาจกล่าวได้ว่า ผู้สูงอายุที่มี  
ใบอนุญาตขับรถประเภทตลอดชีพ หรือกรณีใบอนุญาตชนิดมีอายุ 5 ปี หากยังสามารถดำเนินการ  
ตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎหมายได้ ก็มิได้มีข้อห้ามใดๆ มิให้ผู้สูงอายุขับรถ

#### ประวัติความเป็นมาของการจราจร

การจราจร ถูกจัดให้เป็นปัญหาสังคมโดยเฉพาะเมืองใหญ่ๆ ไม่ว่าในประเทศไทยหรือต่างประเทศ ต่างก็ประสบปัญหานี้ด้วยกันทั้งนั้น จึงกล่าวได้ว่าปัญหาการจราจรเป็นผลอันเนื่องมาจากความเจริญก้าวหน้าทางวัตถุ และวิทยาการสมัยใหม่

ผลจากความเจริญทางด้านวัตถุนี้เริ่มมีมาแต่ปี ค.ศ.1769(พ.ศ. 2321) แม่ทัพชาวฝรั่งเศส ชื่อ นิโกลัสกูโน (Nicolas Gog not ได้ประดิษฐ์รถจักรไอน้ำซึ่งเป็นสิ่งประดิษฐ์แบบเครื่องจักรที่ทันสมัยต่อมาในปี ค.ศ.1864 นักประดิษฐ์ได้คิดค้นรถยนต์โดยอาศัยถ่านหินเป็นเชื้อเพลิงแทนรถจักรไอน้ำ ต่อมาในปี ค.ศ.1867 ได้พัฒนาออกมาในเครื่องจักรขับเคลื่อนสี่ล้อ และในปี ค.ศ.1885 ก็ได้ปรับปรุงเป็นเครื่องจักรแบบอาศัยน้ำมันเชื้อเพลิงในปี ค.ศ. 1893 Duryea ได้ประสบความสำเร็จในการใช้แก๊สโซลีนในการขับเคลื่อนรถจนกระทั่งมีบริษัทรถยนต์ของเยอรมันเกิดขึ้น<sup>16</sup> เช่น บริษัทเบนซ์ (Benz)

ในปี ค.ศ. 1900 มีองค์การบางองค์การที่เกิดความสับสนเกี่ยวกับการให้ความปลอดภัยโดยอาศัยวัสดุต่างๆ เพื่อควบคุมการจราจรในเมืองคอนเนตทิคัต(Connecticut) มีการออกกฎอัตราความเร็วในการขับขี่และจดทะเบียนรถ(Registration) นอกจากนี้ก็มีเมืองมินิโซต้า(Minnesota)ได้ออกกฎหมายตามมามีโทษปรับ 10 ดอลลาร์ แก่ผู้กระทำความผิด

ในปี ค.ศ. 1905 มีรถยนต์มากกว่า 78,000 คัน ที่วิ่งระหว่างนิวยอร์ก ถึงซานฟรานซิสโก โดยใช้เวลา 52 วัน ในปี ค.ศ. 1908 เฮนรี ฟอร์ด(Heny Ford) ได้ประดิษฐ์รถยนต์ฟอร์ดแบบ T จนกระทั่งปี ค.ศ.1927 ฟอร์ดได้ผลิตรถยนต์แบบนี้ถึง 1,500,703 คัน การผลิตแบบรถยนต์และรถยนต์จึงปรากฏขึ้นมากมาย ผู้ขับขี่ก็เพิ่มมากขึ้น จำนวนอุบัติเหตุก็เพิ่มขึ้นตามเช่นกัน

ในปี ค.ศ. 1914 สัญญาณไฟจราจร ได้จัดตั้งขึ้นที่เมืองดีทรอยต์ (Detroit) ซึ่งเป็นสัญญาณไฟที่ผลิตที่เมืองคลิฟแลนด์(Cleveland) และการใช้ไฟ 3 สี ก็ปรากฏใช้ที่เมืองดีทรอยต์ในปีค.ศ. 1919 ถึงแม้ว่าจะเป็น การควบคุมการจราจรเป็นครั้งแรก แต่ปรากฏว่าจำนวนผู้ขับขี่รถยนต์ก็ได้รับบาดเจ็บมากมายเกี่ยวกับการใช้ทาง องค์การเกี่ยวกับรถยนต์ (The American Automobile Association) จึงได้เริ่มต้นเพิ่มสัญญาณต่างๆตามข้างถนน โดยเริ่มตั้งแต่ถนนในกรุงบอสตัน (Boston) ถึงนิวยอร์ก(New York)

สำหรับประเทศไทยรถรุ่นแรกที่เข้ามามีบทบาทก็คือรถลาก ซึ่งเริ่มมีมาตั้งแต่สมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ผู้นำเข้ามาคือ พระยาโชฎีกะราชเศรษฐีข้าราชการ กรมท่าชัย<sup>17</sup> ได้แต่งสำเภาไปขายเมืองจีนบ่อยๆ ได้ไปเห็นเสนาบดี ขุนนาง และพวกผู้ดีจีนนั่งรถลาก ให้คนลาก

<sup>16</sup> สมมานชัย หงส์ทอง.(2555). ปัญหาการจราจรเอกสารเผยแพร่ทางเอกสารวิชาการของกองบังคับการตำรวจจราจร.หน้า 7 – 9

<sup>17</sup> ประวัติศาสตร์รถยนต์ในประเทศไทย. [Online]. Available: <https://www.easycompare.co.th/articles>



อย่างสง่าผ่าเผย จึงติดต่อซื้อที่ดินเก่ากลับมาใช้เมืองไทยหลายครั้งเมื่อถึงกรุงเทพฯ ก็ได้นำรถลากขึ้นทูลเกล้าฯ ถวายราชการที่ 4

รถลากจึงมีในเมืองไทยครั้งแรกเมื่อ พ.ศ. 2414 ในสมัยเดียวกันนี้มีชาวต่างประเทศเดินทางเข้ามาติดต่อขายกับไทยมากขึ้น ชาวต่างชาติเริ่มตัดถนนขึ้นตามแบบอย่างเมืองนอก เพื่อใช้ขุดขานเดินทางติดต่อธุรกิจต่อกัน ถนนที่สร้างขึ้นครั้งแรกเป็นถนนดิน บางแห่งโรยหิน ยานพาหนะคือ รถม้าลาก และรถคนลากหรือรถเจ๊ก<sup>18</sup>

ต่อมาก็เริ่มมีรถยนต์เข้ามาวิ่ง รถยนต์คันแรกของประเทศไทย สั่งมาโดยเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี การรับจ้างขนส่งอยู่ในลักษณะต่างคนต่างทำ หลังจากมี พระราชบัญญัติรถลากปี พ.ศ.2444 พระราชบัญญัติรถจ้าง พ.ศ.2448 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2448 เพื่อจัดระเบียบการจดทะเบียนเจ้าของรถ จดทะเบียนคนขับรถ กำหนดค่าทะเบียนใบอนุญาต ตลอดจนข้อบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัย เช่น การบรรทุก คนโดยสาร การตรวจสภาพรถ ฯลฯ รถรับจ้างได้ขยายตัวขึ้นเป็นลำดับ เมื่อรถยนต์เข้ามามีบทบาทในการขับขีและรับจ้างทำให้รถลากมีรายได้ตกต่ำลงไปเพราะคนนิยมรถยนต์ ต่อมาก็มีรถจักรยานยนต์สามล้อ รถลากจึงบางตาไปมาก พอสิ้นสงครามโลกครั้งที่ 2 รถลากก็ค่อยหายไปตั้งแต่บัดนั้น

ต่อมาถึง พ.ศ. 2475 จำนวนรถชนิดต่างๆ ได้เพิ่มมากขึ้น ประกอบกับสะพานพุทธยอดฟ้าก็ได้สร้างเสร็จเปิดใช้แล้ว ถนนสำหรับการจราจรจึงเพิ่มขึ้นพร้อมจำนวนรถและใน พ.ศ. 2477 กรมตำรวจได้จัดตั้ง "กองจัดขุดขาน" เป็นหน่วยขึ้นตรงต่อกรมตำรวจออกตรวจตราและควบคุมการจราจร<sup>19</sup> โดยเฉพาะถนนเจริญกรุงและถนนยาวราช มีความยุ่งยากในการจราจรมากที่สุด เพราะเป็นสถานธุรกิจและโรงมหรสพมากมายทั้งกลางวันและกลางคืนยานพาหนะของตำรวจก็มีเพียงจักรยานสองล้อตระเวนไปตามจุดต่างๆ ที่วางไว้เท่านั้น

พ.ศ. 2477 เป็นปีที่เกิดคำว่า "จราจร" ขึ้นในประเทศไทย โดยกรมตำรวจได้เสนอร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก ต่อกระทรวงมหาดไทย เพื่อให้ออกเป็นกฎหมายร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก โดยมี พันตำรวจเอก ซี.บี. ฟอลเล็ต เป็นผู้ร่างขึ้นเป็นภาษาอังกฤษได้อาศัยหลักจากกฎหมายจราจรของประเทศอังกฤษมาดัดแปลงให้เหมาะสมกับบ้านเมืองเรา<sup>20</sup> และได้ออกเป็นกฎหมายเมื่อ พ.ศ. 2477 จากนั้นคำว่า จราจรก็แพร่กระจายไปถึงประชาชน และกฎหมายนี้ก็

<sup>18</sup> เรื่องเดียวกัน.

<sup>19</sup> ประวัติความเป็นมาของกองบังคับการตำรวจจราจร. กองบังคับการตำรวจจราจร (บก.02).

[Online]. Available: <http://www.trafficpolice.go.th>

<sup>20</sup> เรื่องเดียวกัน.

ฉบับเดียวที่ใช้มาจนทุกวันนี้และได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมตลอดเวลา และใช้จนถึงปัจจุบัน และได้มีการแก้ไขปรับปรุงใหม่เมื่อปี พ.ศ. 2522 และมีการแก้ไขเพิ่มเติมเพิ่มให้เข้ากับสภาพการณ์ปัจจุบัน

## 2.2 แนวคิดความรับผิดชอบทางอาญา

โดยเป็นการแบ่งประเภทความรับผิดชอบทางอาญาตามหลักศีลธรรม เป็นการแบ่งประเภทที่เป็นสากลและมีมานาน เนื่องจากสอดคล้องต่อสามัญสำนึกของคนในทุกยุคทุกสมัย ซึ่งคือ ความผิด Mala In Se และความผิด Mala Prohibita

Mala In Se คือ การกระทำที่เป็นความผิดในตัวของมันเอง<sup>21</sup> ไม่ว่าจะกระทำลงในสถานที่ใด ยุคสมัยใด เวลาใด และโดยผู้กระทำผู้ใดก็ตาม โดยที่ในเบื้องต้นเมื่อมนุษย์มาอยู่รวมกันเป็นสังคมและค่อยๆ พัฒนากฎเกณฑ์ในการอยู่ร่วมกันในหลายรูปแบบ ตั้งแต่ศาสนา ศีลธรรม จารีตประเพณี จนกระทั่งปรากฏอยู่ในรูปแบบของกฎหมาย ดังนั้นกฎเกณฑ์ต่างๆ เหล่านี้จึงมีส่วนที่เกี่ยวข้องหรือเหมือนกันอยู่

สังเกตได้ว่า ความผิดประเภทที่เป็น Mala In Se มักจะเป็นการกระทำที่เป็นข้อห้ามในทางศาสนา หรือทางศีลธรรมหรือเป็นสิ่งที่ไม่พึงปฏิบัติในทางจารีตประเพณีอยู่ด้วย เช่น ความผิดฐานฆ่าผู้อื่น ทำร้ายร่างกาย ลักทรัพย์ หรือหมิ่นประมาท เป็นต้น และในบางกรณีอาจนำเอาข้อห้ามในทางจารีตประเพณีมากำหนดเป็นบทบัญญัติอันเป็นเงื่อนไขในการที่ผู้กระทำจะต้องรับโทษสูงขึ้น เช่น กรณีบุตรฆ่าบิดาหรือมารดา หรืออาจนำมาเป็นเหตุบรรเทาโทษ เช่น กรณีบุตรที่ให้ที่พักพิงแก่บิดามารดาที่เป็นผู้กระทำความผิดและหลบหนีการจับกุม กฎหมายกำหนดให้ศาลจะลงโทษน้อยกว่าที่กฎหมายกำหนดเพียงใดก็ได้ หรือจะไม่ลงโทษเลยก็ได้

Mala Prohibita คือ การกระทำที่กฎหมายกำหนดให้เป็นความผิด ซึ่งอาจจะแตกต่างกันออกไปตามเงื่อนไขต่างๆ<sup>22</sup> กล่าวคือ การกระทำหนึ่งอาจเป็นความผิดในประเทศหนึ่งหรือช่วงระยะเวลาหนึ่ง แต่อาจไม่เป็นความผิดในอีกประเทศหรือในระยะเวลาอื่น เช่น ในช่วงเวลาหนึ่ง ศาลฎีกาของไทยเคยมีคำพิพากษาว่าการกระทำที่เรียกว่า "ฮั่วประมุข" เป็นความผิดตามกฎหมายอาญาต่อมามีคำพิพากษาศาลฎีกาในอีกสมัยหนึ่งกลับหลักเดิม ว่าการกระทำความผิดดังกล่าวเป็นวิธีที่พึงกระทำได้ในทางการค้าพาณิชย์ ดังนั้นจึงไม่ผิดกฎหมายและในปัจจุบันศาลฎีกาก็ได้กลับไปใช้หลักเดิมแต่แรกเริ่มที่ถือว่ากระทำความผิดดังกล่าวเป็นความผิด โดยลักษณะของ Mala Prohibita จะตรงข้ามกับ Mala In Se ที่ได้กล่าวไปก่อนหน้านี้ ความผิดที่เป็น Mala Prohibita มักจะเป็นความผิดที่ไม่ผิดต่อ

<sup>21</sup> เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์. (2549). คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1 .ห้างหุ้นส่วนจำกัด. จีระชัยการพิมพ์, หน้า 75.

<sup>22</sup> เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 21.

กฎเกณฑ์อื่นของสังคมแต่รัฐกำหนดเอาว่าเป็นความผิดอาญาเพื่อประโยชน์ของรัฐเอง เช่น รัฐออกกฎหมายกำหนดราคาสูงสุดที่บุคคลจะขายทรัพย์สินของเขาได้ เป็นต้น และเอาโทษทางอาญาแก่ผู้ขายของเกินราคาสูงสุดที่รัฐกำหนดไว้นั้น ซึ่งการขายของนี้ความจริงไม่ผิดศีลธรรม หรือมีข้อห้ามทางศาสนาหรือจารีตประเพณีเลย

นอกจากนี้ ยังมีความเห็นในลักษณะนี้อีกมากมาย เช่น ความผิดเกี่ยวกับลิขสิทธิ์ความผิดประเภทนี้ที่ไม่ใช่ความผิดชั่วร้ายในตัวของมันเองอย่าง Mala In Se แต่เป็นความผิดเพราะกฎหมายห้าม ซึ่งเรียกกันว่า เป็น "ความผิดในทางเทคนิค" หรือ Technical Offence

เป้าหมายของการบัญญัติความผิดต่อกฎระเบียบ(regulatory legislation) คือ การป้องกันสังคมในวงกว้างจากผลกระทบที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายที่เกิดจากการฝ่าฝืนการกระทำผิดกฎหมาย(unlawful activity) และรวมถึงการเปลี่ยนแปลงจากการที่ให้ความคุ้มครองผลประโยชน์ส่วนบุคคล และการลงโทษการกระทำที่มีลักษณะผิดศีลธรรมมาเป็นการปกป้องคุ้มครองผลประโยชน์ของสาธารณชนและลงโทษการกระทำที่ไม่จำเป็นต้องมีลักษณะผิดศีลธรรมเข้ามาเกี่ยวข้อง และมาตรการที่เป็นกฎระเบียบ (regulatory measure) โดยทั่วไปแล้วจะควบคุมดูแลเพื่อป้องกันอันตรายที่จะเกิดในอนาคตและเป็นอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมายโดยผ่านการบังคับใช้ให้มีความระมัดระวังและความประพฤติตามข้อกำหนดขั้นต่ำ(enforcement of minimum standard of conduct and care)

ดังนั้นแนวความคิดต่อกฎระเบียบของความผิดต่อกฎหมาย(regulatory offences)มีรากฐานมาจากการระมัดระวังอย่างมีเหตุผล (reasonable care standard) และเรื่องดังกล่าวไม่สมควรจะได้รับการดำเนินทางจิตใจในลักษณะเช่นเดียวกับความผิดอาญา ความผิดต่อกฎระเบียบเหล่านี้โดยทั่วไปจะไม่ถูกพิจารณาว่าเป็นการทำผิดศีลธรรม ดังนั้น ผู้กระทำความผิดจะถูกดำเนินเพียงเล็กน้อยเท่านั้น และเป็นความผิดที่มุ่งคุ้มครองประโยชน์ในด้านต่างๆ ในการจัดความเป็นระเบียบเรียบร้อยของสังคม ความผิดเหล่านี้มุ่งหมายจะเพิ่มความปลอดภัยและระงับความรุนแรงที่อาจเกิดขึ้นระหว่างการดำเนินชีวิตสังคม เช่น ความผิดอาญาว่าด้วยจรรยาบรรณกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง เป็นต้น และเนื่องจากเป็นความผิดโดยธรรมชาติไม่ใช่อาญา จึงมีลักษณะการลงโทษที่ไม่รุนแรง ดังนั้น บทลงโทษจึงเป็นเพียงการลงโทษปรับเพียงเล็กน้อยเนื่องจากความไม่ร้ายแรงของความผิดต่อกฎระเบียบจึงไม่ต้องบังคับด้วยโทษจำคุก และจากการที่มีผลเป็นความผิดเพียงเล็กน้อยนั้นทำให้การพิจารณาความผิดและการตัดสินลงโทษ จะมีลักษณะที่รวดเร็ว ประหยัดค่าใช้จ่ายและให้ความสะดวกต่อผู้กระทำผิดเหล่านั้น โดยลดขั้นตอนตามกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาทั่วไปลง ซึ่งแตกต่างจากความคิดที่เป็นความผิดทางอาญาโดยแท้ เนื่องจากสังคมไม่ได้พิจารณาผู้กระทำผิด

เหล่านั้นเป็นอาชญากร จึงไม่สมควรเข้าสู่กระบวนการทางอาญา ที่อาจทำให้ฐานะทางสังคมต่ำลง เพราะมีมลทินหรือตราบาป

จากความหมายเบื้องต้น ความผิด Mala In Se ยังอาจแบ่งย่อยได้เป็นความผิดร้ายแรงและความผิดไม่ร้ายแรง ซึ่งถือว่าเป็นการแบ่งประเภทของอาชญากรรมตามนัยของกฎหมายอีกทางหนึ่ง กล่าวคือ ความผิดร้ายแรง เช่นความผิดฆ่าผู้อื่น ความผิดลักทรัพย์ ความผิดไม่ร้ายแรง เช่น ความผิดลหุโทษ

### 2.2.1 แนวคิดความรับผิดชอบทางอาญา

แนวคิดและทฤษฎีการลงโทษทางอาญาเป็นสิ่งที่มีความมาแต่เดิมและได้มีการพัฒนาขึ้นเป็นลำดับ จากเดิมที่มุ่งเน้นการลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทนให้เกิดความหลาบจำเพียงอย่างเดียว ก็ได้มีการนำเอาแนวคิดใหม่ในการมุ่งแก้ไขพฤติกรรมของผู้กระทำความผิดเข้ามาใช้ด้วย ซึ่งก่อให้เกิดวิธีการและมาตรการต่างๆ ที่นำมาใช้เพื่อให้เกิดความเหมาะสมกับผู้กระทำความผิดแต่ละราย โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้กระทำความผิดที่สามารถฟื้นฟูแก้ไขพฤติกรรมให้กลับตัวเป็นคนดีคืนสู่สังคมได้ และผู้ที่กระทำความผิดเล็กน้อยหรือกระทำความผิดโดยปราศจากความชั่ว

ในการลงโทษผู้กระทำความผิดอาญาจึงจำเป็นต้องพิจารณาทฤษฎีการลงโทษทางอาญาประกอบด้วยซึ่งแต่ละทฤษฎีมีรูปแบบและสนองตอบวัตถุประสงค์ในการลงโทษทางอาญาแตกต่างกัน โดยทฤษฎีการลงโทษทางอาญาที่ปรากฏอยู่ มีดังนี้

#### 1. การลงโทษเพื่อการแก้แค้นทดแทน(Retribution)

ทฤษฎีการลงโทษที่เก่าแก่ที่สุดอย่างหนึ่ง ตามแนวความคิดในการลงโทษเพื่อแก้แค้นผู้กระทำความผิดโดยมีพื้นฐานความคิดมาจากลัทธิเจตจำนงเสรีที่เรียกว่า free will ลัทธินี้มีความเชื่อพื้นฐานว่ามนุษย์มีเหตุผล มีอิสระเสรีภาพที่จะคิด มีเสรีภาพที่จะกระทำการใดๆภายใต้ความคิด ความเชื่อ และการตัดสินใจของตนเอง รวมทั้งความสามารถของบุคคลในการใช้เหตุผล การกระทำสิ่งใด มนุษย์ย่อมมีเหตุผลเป็นของตนเอง ดังนั้นมนุษย์จึงต้องรับผิดชอบต่อการกระทำของตนเองที่ได้กระทำลงไป หากการกระทำนั้นเป็นการกระทำที่ดีเขาย่อมได้รับผลตอบแทนที่ดี แต่หากการกระทำนั้นเป็นการกระทำที่ไม่ดีหรือเป็นการกระทำที่ฝ่าฝืนต่อกฎเกณฑ์ของสังคม เขาสมควรได้รับการตำหนิหรือได้รับการลงโทษจากสังคมอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้การที่สังคมลงโทษเขาเพราะเหตุผลที่มาจากกระทำของเขาเองหาใช้สิ่งอื่นใดไม่ เมื่อเขากระทำผิดเขาสมควรถูกลงโทษ การลงโทษจึงเป็นการทดแทนการกระทำผิดของเขานั้นเอง<sup>23</sup>

<sup>23</sup> ณรงค์ ใจหาญ,(2551) รายงานการวิจัยเรื่องการศึกษาการกำหนดชั้นโทษการนำไปปรับใช้ในประมวลกฎหมายอาญา.

ทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้แค้นหรือเพื่อทดแทนนั้นมีวัตถุประสงค์ในการลงโทษเพื่อให้เกิดความยุติธรรมต่อผู้เสียหายและสังคม โดยโทษที่ลงแก่ผู้กระทำผิดนั้นจะต้องเป็นสัดส่วนกับความผิดที่เกิดขึ้นเพื่อความยุติธรรม และผู้ซึ่งจงใจกระทำการอันไม่เป็นธรรมจะต้องถูกลงโทษด้วยโทษที่ได้สัดส่วนพอดีทั้งในสภาพและความหนักเบากับความผิดของเขา

วิธีการลงโทษตามทฤษฎีนี้เป็นการลงโทษโดยใช้วิธีลงโทษตามความหนักเบาของความผิดต้องได้สัดส่วนกับโทษ ส่วนเหตุผลของการลงโทษยังยึดหลักว่าผู้กระทำความผิดสมควรได้รับโทษเพราะทุกคนมีเจตจำนงอิสระวิธีการลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทนมีวิธีการลงโทษหลายทางคือ (1) สำหรับในความผิดที่ร้ายแรงนั้นควรต้องลงโทษให้สาสมกับความผิดที่ได้กระทำขึ้น (2) โดยการใช้ค่าเสียหายหรือค่าทดแทนความเสียหายจากการถูกลงโทษหรือ (3) โดยการลงโทษให้สาสมกับความผิดและให้ใช้ค่าเสียหายหรือค่าทดแทนเพื่อชดเชยความผิดที่เกิดขึ้นด้วย เช่น การลงโทษจำคุกหรือปรับหรือทั้งจำคุกและปรับและให้คืนทรัพย์สินหรือใช้ราคาทรัพย์สินแทน

## 2. การลงโทษเพื่อเป็นการข่มขู่หรือยับยั้ง (Deterrence)

ทฤษฎีนี้ตั้งอยู่บนความเชื่อพื้นฐานว่าคนเรากระทำผิดโดยเจตนา และก่อนจะลงมือกระทำนั้นก็ได้พิจารณาใคร่ครวญถึงผลดีผลเสียแล้วจึงจะลงมือทำ หากเขาพิจารณาเห็นแล้วว่าการกระทำผิดจะเกิดผลดีมากกว่าก็ตัดสินใจกระทำผิด ถ้าเห็นว่าจะเกิดผลเสียมากกว่าก็จะไม่กระทำผิด เพราะฉะนั้นเพื่อป้องกันมิให้คนกระทำผิด รัฐจึงต้องออกกฎหมายกำหนดความผิดและโทษสำหรับความผิดนั้นไว้ให้ชัดเจนและเปิดเผยต่อสาธารณชน เพื่อป้องกันความผิดที่จะเกิดขึ้นโดยคำนึงถึงหลักเกณฑ์ของความสุจริตซมยินดีและความเจ็บปวดทุกข์ทรมานมาใช้ประกอบการพิจารณาเพื่อควบคุมพฤติกรรมของมนุษย์ด้วย เมื่อมีผู้กระทำความผิดหรือฝ่าฝืนกฎหมายก็ต้องได้รับโทษตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ ทั้งนี้การลงโทษจะต้องกระทำอย่างรวดเร็วแน่นอน เสมอภาคกัน และรุนแรงตามความเหมาะสมของโทษที่กำหนดไว้การลงโทษดังกล่าวย่อมมีประโยชน์ต่อสังคมในด้านการลดอาชญากรรมและการกระทำความผิดอาญาอื่นๆ ตลอดจนเป็นการส่งเสริมให้คนทั่วไปเคารพและปฏิบัติตามกฎหมาย<sup>24</sup> การกระทำผิดที่เกิดขึ้นในสังคมเมื่อเกิดขึ้นแล้วไม่สามารถที่จะย้อนเวลากลับไปไม่ให้เกิดการกระทำนั้นเกิดขึ้นอีกได้ ดังนั้นเมื่อเกิดการกระทำความผิดขึ้นจึงต้องให้ความสำคัญกับการหาทางป้องกันมิให้การกระทำความผิดลักษณะนั้นเกิดขึ้นมาอีกมากกว่าที่จะมุ่งเน้นแก้แค้นทดแทนผู้กระทำผิด

<sup>24</sup>ณรงค์ ใจหาญ หน้า 7.อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 21.

ทฤษฎีนี้จึงมุ่งใช้วิธีการลงโทษอย่างหนักแน่นแก่ผู้กระทำความผิดเพื่อให้ผู้กระทำความผิดเจ็บปวดไม่กล้ากระทำความผิดซ้ำอีก และเพื่อเป็นเยี่ยงอย่างให้บุคคลอื่นเห็นว่าถ้ากระทำความผิดฐานนั้นแล้วจะต้องได้รับโทษอย่างเดียวกันเมื่อคนทั่วไปเห็นตัวอย่างแล้วก็จะเกิดความกลัวไม่กล้ากระทำความผิดซึ่งตามทฤษฎีนี้ถือเป็นการปลูกฝังศีลธรรมให้แก่บุคคลในสังคมไปด้วยหรืออาจกล่าวได้อีกนัยหนึ่งว่าเป็นการป้องกันสังคมให้ปลอดภัยจากอาชญากรรมโดยลงโทษผู้กระทำความผิดซึ่งมุ่งเน้นไปเพื่อประโยชน์ 3 ประการ คือ

1. เพื่อป้องกันอาชญากรรมอย่างถาวรหรือชั่วคราวซึ่งได้แก่การลงโทษประหารชีวิตจำคุกตลอดชีวิตหรือจำคุกหรือกักขังตามระยะเวลาที่ศาลกำหนดไว้
2. เพื่อข่มขู่ยับยั้งได้แก่การลงโทษเพื่อให้มีผลป้องกันแก่ตัวของผู้กระทำความผิดเองคือทำให้ผู้กระทำความผิดที่ถูกลงโทษมีความเกรงกลัวเจ็บปวดไม่กล้ากระทำความผิดซ้ำขึ้นอีกตลอดจนการลงโทษเพื่อเป็นตัวอย่างแก่บุคคลทั่วไปคือทำให้บุคคลทั่วไปเห็นว่าเมื่อผู้ใดกระทำความผิดแล้วต้องได้รับโทษเพื่อทำให้เกิดความเกรงกลัวไม่กล้าทำความผิด
3. เพื่อปรับปรุงแก้ไขผู้กระทำความผิดได้แก่การแก้ไขปรับปรุงที่เกิดจากการลงโทษโดยตรงและการแก้ไขปรับปรุงอันเป็นส่วนที่เกิดสืบเนื่องมาจากการลงโทษ

ทั้งนี้ การลงโทษจะต้องมีปริมาณโทษมากพอที่จะบรรลุผลเป็นการป้องกันการกระทำผิดแต่ต้องไม่มากเกินไปจนจำเป็นในการที่จะบรรเทาเหตุนี้การลงโทษที่มีประสิทธิภาพจะต้องมีความแน่นอน เสมอภาค รวดเร็ว เพื่อให้ผู้กระทำความผิดและบุคคลอื่นเห็นผลเสียที่จะได้รับจากการกระทำผิดนั้น<sup>25</sup>

กล่าวโดยสรุปว่า แนวความคิดนี้เป็นการการใช้หลักการลงโทษเป็นการข่มขู่ยับยั้งและป้องกันสังคม ด้วยการลงโทษผู้กระทำความผิดรายบุคคลเพื่อยับยั้งมิให้เขากระทำผิดซ้ำ และเป็นตัวอย่างแก่บุคคลอื่น และบุคคลในสังคมจะได้เกรงกลัว ยับยั้งไม่กระทำผิดอีก การบังคับใช้กฎหมายและการลงโทษต่อผู้กระทำความผิด จะต้องมีความเข้มข้นเพื่อให้ผู้ขบขี้มีวินัยและสามัญญสำนึกผู้ผิดถูก มีพฤติกรรม กระทำผิดลดลง ไม่ฝ่าฝืนและไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย หลีกเลียงและเพิกเฉยต่อการกระทำผิดซ้ำอันเป็นสาเหตุต่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ความสงบเรียบร้อยของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน

### 2.2.2 แนวความคิดเกี่ยวกับโทษปรับ

#### 1. ความเป็นมาของโทษปรับ

การลงโทษปรับเริ่มมีมาตั้งแต่สมัยโบราณและมีมาก่อนโทษจำคุกเมื่อพิจารณาจากหลักฐานทางประวัติศาสตร์ของกฎหมายลายลักษณ์อักษรที่เก่าแก่ที่สุดที่ค้นพบ คือประมวล

<sup>25</sup> คณิศ ฌ นคร. (2554). กฎหมายอาญาภาคทั่วไป. กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน

กฎหมายสมัยพระเจ้าฮัมมูราบี (The Code of Hammurabi) ของชาวบาบิโลเนียน เมื่อประมาณ 1750 ปีก่อนคริสตกาล ซึ่งได้กล่าวถึงหลักของการแก้แค้นทดแทน (Lex Talionis or an eye for an eye and tooth for a tooth) คือ "ตาต่อตาฟันต่อฟัน" ซึ่งมีวิธีการลงโทษที่รุนแรงตั้งแต่การประหารชีวิต การเนรเทศ การทรมานผู้กระทำความผิดไปจนถึงการลงโทษในระดับต่ำคือ การชำระค่าปรับ ดังเช่นกรณีของการเอาทรัพย์สินของบุคคลอื่นมาใช้โดยไม่ชอบ ผู้กระทำความผิดอาจจะต้องถูกปรับถึง 5 เท่าของมูลค่าทรัพย์สินนั้น หรือในกรณีการลักสัตว์เลี้ยง ก็จะถูกปรับถึง 10 เท่า ถ้าเป็นการประทุษร้ายต่อทรัพย์สินของแผ่นดินหรือทรัพย์สินของหลวงโดยปรับอาจจะสูงถึง 30 เท่าของราคาทรัพย์สิน" ภายใต้หลักดังกล่าว ผู้ที่กระทำความผิดหรือฝ่าฝืนกฎเกณฑ์ของสังคมจะต้องได้รับการปฏิบัติในทำนองเดียวกันกับที่บุคคลนั้นได้กระทำต่อผู้เคราะห์ร้าย<sup>26</sup>

ต่อมาหลักของการแก้แค้นทดแทนได้มีการพัฒนาขึ้นในสมัยโรมันโบราณ โดยแทนที่จะเป็นการลงโทษต่อผู้กระทำความผิดโดยตรง เพื่อให้สาสมกับความผิดที่ตนได้กระทำขึ้น แต่ยังมีการลงโทษโดยการบังคับเอาจากทรัพย์สินของผู้กระทำความผิดอีกด้วย ในระยะแรกจะมีการชำระค่าทรัพย์สินเป็นลักษณะของการไถ่โทษ (composition) กล่าวคือ เมื่อผู้กระทำความผิดชำระค่าไถ่โทษแก่รัฐและผู้เสียหายแล้วก็จะไม่มีการแก้แค้นทดแทนกันต่อไป ระบบเช่นนี้นักทฤษฎีทฤษฎีเรียกว่า ความยุติธรรมโดยเอกชน (private settlement) ต่อมารัฐได้เริ่มมีอำนาจปกครองจริงจังขึ้นมาก็ได้ค่อยๆ พยายามกำจัดอำนาจความยุติธรรมโดยเอกชนลงไป ในขั้นแรกการตกลงกันในเรื่องค่าเสียหายเป็นเรื่องค่าไถ่โทษนั้นเป็นไปตามความสมัครใจของกลุ่มพิพาท ต่อมาจึงเป็นการบังคับผู้กระทำความผิดให้ชำระทรัพย์สินเป็นค่าไถ่โทษแก่ผู้เสียหายและผู้เสียหายก็ถูกบังคับให้ต้องยอมรับค่าไถ่โทษและสละสิทธิในการแก้แค้น ทั้งนี้ โดยรัฐได้กำหนดอัตราค่าไถ่โทษอื่นเป็นกฎหมาย ดังเช่นที่ปรากฏอยู่ในกฎหมาย 12 โต๊ะ เป็นต้น ในที่สุดอำนาจของรัฐในด้านจัดการยุติธรรมโดยมหาชนเข้ามาแทนที่ได้ (public settlement) รัฐได้บัญญัติให้ความผิดที่เสียหายแก่ผลประโยชน์ของสังคมเป็นความผิดต่อมหาชน เช่น การทรยศต่อชาติ และความผิดร้ายแรงอื่นๆ ส่วนระบบไถ่โทษนั้นยังคงมีอยู่แต่รัฐได้บังคับให้พิพาทชำระส่วนหนึ่งของค่าไถ่โทษแก่รัฐ เป็นการตอบแทนการที่รัฐเข้ามาจัดการความยุติธรรมให้มีลักษณะเป็นค่าขึ้นศาลเป็นภายในตัว ส่วนที่เป็นค่าตอบแทนของรัฐนี้มีอัตราเพิ่มสูงขึ้นทุกที แต่ส่วนที่ผู้เสียหายได้รับลดน้อยลงไปเรื่อยๆ จนในที่สุดผู้เสียหายคงได้แต่เพียงค่าชดเชยความเสียหายเท่านั้น ส่วนที่รัฐบังคับเอานั้นต่อมาได้แยก

<sup>26</sup> Sue Titus Reid, Crime and Criminology ( Boston : McGraw-Hill,2006). P.479 อ้างถึงใน “ อำนาจในการบังคับโทษปรับและมาตรการทดแทนโทษปรับของพนักงานสอบสวน : กรณี ศึกษาตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522.” วิทยานพนธ์ปริญญาโท สาขาวิชานิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ออกเป็นสองส่วน ส่วนหนึ่งกลายเป็นค่าธรรมเนียมศาล และอีกส่วนหนึ่งได้กลายมาเป็น "ค่าปรับ"<sup>27</sup>

มีการนำไปใช้โดยออกมาในรูปการชำระค่าทดแทนเป็นตัวเงินให้แก่รัฐ ทำให้มีการนำโทษปรับมาใช้ในความผิดต่างๆ ทั้งที่กระทำโดยเจตนาหรือกระทำโดยประมาททำให้โทษปรับมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องในยุโรปสมัยกลาง การลงโทษโดยวิธีปรับและชำระค่าทดแทนกลับกลายเป็นรูปแบบการลงโทษสำหรับผู้มีอำนาจที่ต้องการเพิ่มความร้ายวัย แต่จะเกิดความไม่เท่าเทียมกันของโทษที่ลงต่อผู้กระทำความผิด กล่าวคือ ผู้กระทำความผิดที่มีฐานะดีและมีอิทธิพลมักจะถูกลงโทษเพียงเล็กน้อย หรือไม่ต้องรับโทษในการกระทำความผิด เนื่องจากมีเงินที่สามารถชำระค่าปรับและชำระค่าทดแทนได้ แต่ผู้กระทำความผิดที่ไม่สามารถชำระค่าปรับหรือค่าทดแทนได้ ก็จะได้รับกรรมทรมานต่อร่างกายโดยวิธีการทรมานกรรมต่างๆ ก่อนศตวรรษที่ 19 โทษปรับตามกฎหมายโรมานอ - เยอรมานิคได้พัฒนาไปอีกขั้นหนึ่งคือ ใช้เป็นการลงโทษสถานเบาสำหรับความผิดเล็กน้อยอย่างที่เราเรียกว่า ความผิดลหุโทษ (petty crimes) ซึ่งผู้กระทำความผิดไม่ควรต้องรับโทษสถานอื่น เพราะอาจเป็นการทรมานโหดร้ายเกินไป เช่น การกระทำความผิดเล็กน้อยๆ ที่กระทำต่อความสงบเรียบร้อยของสังคม แต่ไม่เกิดอันตรายโดยตรงต่อผู้ใด ดังนั้น นับแต่ศตวรรษที่ 19 เป็นต้นมา อาจกล่าวได้ว่ากฎหมายโรมานอ - เยอรมานิคได้สร้างโทษให้เป็นระบบโทษทางอาญาชนิดหนึ่งที่สมบูรณ์<sup>28</sup>

เป็นที่ยอมรับว่าโทษปรับเป็นโทษที่มีมาตั้งแต่สมัยโบราณ และมีมาก่อนโทษจำคุกแต่ในระบบการลงโทษแบบดั้งเดิมยังขาดระเบียบแบบแผนในการลงโทษ เพราะไม่มีรัฐทำหน้าที่ลงโทษผู้กระทำความผิด รูปแบบการลงโทษจึงมุ่งเน้นที่เอกชนแก้แค้นกันเอง หรือเรียกว่าเป็นระบบความยุติธรรมโดยเอกชน กระทั่งเมื่อรัฐถือกำเนิดขึ้น จึงมีความพยายามกำจัดความยุติธรรมโดยเอกชนและเริ่มนำวิธีจ่ายทรัพย์สินเป็นค่าไถ่โทษ (Composition) เข้ามาใช้ โดยกำหนดอัตราไถ่โทษขึ้นเป็นกฎหมาย ดังเช่นปรากฏอยู่ในกฎหมายสิบสองโต๊ะ<sup>29</sup>

<sup>27</sup> พิณธิรา ทวีปัญญาศ. อำนาจในการบังคับโทษปรับและมาตรการทดแทนโทษปรับของพนักงานสอบสวน : กรณีศึกษาตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522. วิทยานพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

<sup>28</sup> Gerhardt Grebing, *The Fine in Comparative Law : A Survey of 21 Countries* (Cambridge : Institute of Criminology, 1982),p.4.(2555). อ้างถึงใน "อำนาจในการบังคับโทษปรับและมาตรการทดแทนโทษปรับของพนักงานสอบสวน : กรณีศึกษาตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522." วิทยานพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

<sup>29</sup> โกอเมน ภัทรภิมย์.(2541).โทษปรับ,วารสารอัยการ หน้า 163.



เมื่อรัฐมีความมั่นคงสามารถยกเลิกระบบความยุติธรรมโดยเอกชนและเริ่มนำระบบยุติธรรมโดยมหาชนเข้ามาใช้ รัฐจึงเริ่มบัญญัติลักษณะความผิดที่ก่อความเสียหายแก่ประชาชนส่วนรวมเป็นความผิดตามมหาชน อย่างไรก็ตามก็ยังมีระบบได้โทษก็ยังคงมีอยู่เพียงแต่รัฐได้ให้คู่กรณีจ่ายส่วนหนึ่งให้แก่รัฐ โดยนัยยะที่เป็นการตอบแทนที่รัฐเข้ามาจัดการความยุติธรรมให้ กล่าวโดยเฉพาะก็คือเป็นค่าขึ้นศาลและภาษี เมื่อเวลาผ่านไปค่าตอบแทนที่มอบให้แก่รัฐนี้มีอัตราเพิ่มสูงขึ้นเรื่อยๆ ขณะที่เงินส่วนที่ผู้เสียหายได้รับมีจำนวนน้อยลงเรื่อยๆ ท้ายที่สุด ผู้เสียหายคงได้รับเพียงค่าชดเชยความเสียหายเท่านั้น ส่วนที่รัฐบังคับเอานั้นได้รับการพัฒนามาเรื่อยๆ จนกระทั่งในปัจจุบันที่กล่าวได้ว่า เงินส่วนดังกล่าวแยกออกเป็น 2 ส่วนคือ ค่าธรรมเนียมศาลและค่าปรับ

## 2. มาตรการเกี่ยวกับโทษปรับ

เป็นที่ทราบกันว่าโทษอาญาแบ่งตามประมวลกฎหมายอาญาซึ่งได้บัญญัติไว้ในมาตรา 18 มี 5 ประเภท "โทษสำหรับลงแก่ผู้กระทำความผิดมีดังนี้ (1) ประหารชีวิต (2) จำคุก (3) กักขัง (4) ปรับ (5) ริบทรัพย์สิน" โทษยังแบ่งออกเป็น 3 ประเภทคือ 1. โทษที่บังคับต่อทรัพย์สิน คือโทษปรับและริบทรัพย์สิน 2. โทษปรับถือเป็นโทษจำคุกและกักขัง 3. โทษที่บังคับต่อทรัพย์สิน คือโทษปรับและริบทรัพย์สิน โทษปรับถือเป็นโทษที่บังคับเอาแก่ทรัพย์สิน โดยในมาตรา 28 แห่งประมวลกฎหมายอาญา บัญญัติว่า "ผู้ใดต้องโทษปรับ ผู้นั้นจะต้องชำระเงินตามจำนวนที่กำหนดไว้ในคำพิพากษาของศาล" โทษปรับจึงได้แก่ โทษซึ่งผู้ต้องคำพิพากษาจะต้องนำเงินตามจำนวนที่กำหนดไว้ในคำพิพากษาชำระต่อศาล<sup>30</sup>

ลักษณะของโทษปรับพิจารณาจากบทลงโทษตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่มีโทษทางอาญา โดยกฎหมายจะบัญญัติโทษปรับตามลักษณะใดลักษณะหนึ่งดังต่อไปนี้

1. โทษปรับเพียงอย่างเดียว
2. โทษจำคุกและโทษปรับทั้งสองอย่าง
3. โทษจำคุก หรือปรับ หรือทั้งจำคุกและปรับ

โทษปรับใช้เป็นโทษหลักโดยเฉพาะความผิดเล็กน้อยอีกมากมาย ทั้งนี้มาจากแนวความคิดที่ว่ากระทำความผิดทางอาญาในคดีเล็กน้อยที่จำเลยหรือผู้ต้องหาไม่ควรจะต้องรับโทษจำคุก โดยเฉพาะอย่างยิ่งการลงโทษจำคุกระยะสั้น

การลงโทษจำคุกระยะสั้นนั้น ไม่สามารถทำให้ผู้กระทำความผิดปรับปรุงแก้ไขตนเองและกลับสู่สังคมได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพราะระยะเวลาจำคุกนั้นสั้นเกินกว่าที่จะสามารถบำบัดผู้กระทำความผิดให้กลับมาเป็นคนดีของสังคมได้ แต่การจำคุกระยะสั้นกลับทำให้ผู้กระทำความผิดในคดีที่ไม่ร้ายแรงเท่าใดนักถูกตัดออกจากสังคมและต้องไปอยู่กับบรรดาผู้ต้องขังในคดีอาญา

<sup>30</sup> หยุด แสงอุทัย, กฎหมายอาญาภาค 1. (2544).กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, หน้า 191.

ร้ายแรงส่งผลให้บุคคลเหล่านั้นได้เรียนรู้วิธีประกอบอาชญากรรมจากนักโทษที่มีความผิดร้ายแรงมาก ทำให้เขาเหล่านั้นได้รับการถ่ายทอดพฤติกรรมความเป็นอาชญากรและเข้าสู่การเป็นอาชญากรที่จะกระทำความผิดร้ายแรงต่อไปในอนาคต และการถูกลงโทษเป็นการเชื่อมโยงชื่อเสียงเพราะจะต้องถูกสังคมนำว่าเป็นคนชั่วร้าย ส่งผลให้ผู้ต้องโทษจำคุกกลับมากระทำความผิดซ้ำได้ง่ายด้วยเหตุนี้ จึงได้มีการกำหนดโทษปรับ ซึ่งเป็นวิธีการหนึ่งที่ว่าสามารถนำมาแทนโทษจำคุกได้

### 3. หลักเกณฑ์ในการกำหนดโทษปรับ

โทษปรับเป็นโทษที่ลงแก่สถานภาพทางเศรษฐกิจของผู้กระทำความผิด การกำหนดโทษปรับในทางกฎหมายจึงถือเป็นเรื่องนโยบายทางอาญา (Criminal Policy) ซึ่งฝ่ายนิติบัญญัติหรือผู้ออกกฎหมายต้องคำนึงถึงสภาพเศรษฐกิจโดยรวมด้วย ตัวอย่าง เช่น การกำหนดเพดานขั้นสูงสุดของจำนวนค่าปรับ ต้องสัมพันธ์กับสภาพทางเศรษฐกิจ ค่าของเงินในประเทศ รวมทั้งมีความยืดหยุ่นพอที่จะให้ศาลใช้กฎหมายนั้น กำหนดค่าปรับมากน้อยเพื่อให้เหมาะสมกับผู้กระทำความผิดได้"การกำหนดโทษปรับมี 3 ลักษณะคือ

1. การกำหนดโทษปรับไว้อย่างเด็ดขาดตายตัว ไม่เปิดโอกาสให้ใช้ดุลพินิจในการกำหนดค่าปรับ

2. การกำหนดโทษปรับไว้อย่างสัมพันธ์ (Relative) การกำหนดโทษปรับไว้อย่างสัมพันธ์หมายถึง การกำหนดกรอบของโทษปรับไว้ เพื่อให้ศาลใช้ดุลพินิจในการกำหนดอัตราค่าปรับภายในกรอบที่กฎหมายกำหนดไว้เช่น การกำหนดขั้นสูงสุดแต่ไม่กำหนดขั้นต่ำ หรือการกำหนดขั้นต่ำแต่ไม่กำหนดขั้นสูง ตลอดจนกำหนดทั้งขั้นสูงขั้นต่ำก็ได้

3. การกำหนดโทษปรับแต่ไม่ระบุอัตราโทษที่แน่นอน เช่น การกำหนดโทษปรับแต่ไม่ระบุอัตราโทษไว้ว่าปรับเท่าใด<sup>31</sup>

กล่าวโดยสรุปว่าการลงโทษปรับนั้นถือได้ว่าเป็นการลงโทษเพื่อเป็นการแก้ไขปรับปรุงเนื่องจากโทษปรับเป็นโทษที่บังคับเอากับทรัพย์สินของผู้กระทำความผิดและถือได้ว่าเป็นการหลีกเลี่ยงการลงโทษจำคุกกระยะสั้นซึ่งไม่มีผลดีแก่ตัวผู้กระทำความผิดและครอบครัวของบุคคลดังกล่าวด้วย

## 2.3 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรและการควบคุมการขับรถ

### 2.3.1 แนวความคิดในการกำหนดความผิดจราจร

<sup>31</sup> จิตติมา เทพอารักษ์กุล .(2543) .มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการลงโทษผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร.

วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารคดี,สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง ,

ความผิดจรรยาบรรณเป็นการกำหนดความผิดที่หลักสากลเรียกว่า Mala Prohibita คือ การกระทำที่กฎหมายกำหนดให้เป็นความผิดหรือความผิดที่เกิดจากข้อห้าม อาจแตกต่างกันออกไปตามเงื่อนไขต่างๆ กล่าวคือ การกระทำหนึ่งอาจเป็นความผิดในประเทศหนึ่งหรือช่วงระยะเวลาหนึ่ง แต่อาจไม่เป็นความผิดในอีกประเทศหรือในระยะเวลาอื่น จะตรงกันข้ามกับ Mala In Se ซึ่งเป็นการกระทำที่เป็นความผิดในตัวเอง ความผิดที่เป็น Mala Prohibita หรือ Mala Cum Prohibita มักจะเป็นความผิดที่ไม่ผิดต่อกฎเกณฑ์อื่นของสังคม แต่รัฐกำหนดเอาว่าเป็นความผิดอาญาเพื่อประโยชน์ของรัฐเอง ความผิดประเภทนี้ที่ไม่ใช่ความผิดชั่วร้ายในตัวของมันเอง แต่เป็นความผิดเพราะกฎหมายห้าม เรียกกันว่า "ความผิดในทางเทคนิค" ภาษาอังกฤษเรียกว่า Technical Offence โดยการกำหนดโทษในความผิดที่เป็น Mala Prohibita จะเป็นไปตามนโยบายของรัฐ จึงอาจมีการใช้มาตรการอื่นแทนการลงโทษ เพื่อลดการใช้โทษทางอาญาโดยไม่จำเป็น ยกตัวอย่างเช่น กฎหมายเกี่ยวกับการพนันของไทยมีกฎหมายบัญญัติความผิดทางอาญาไว้ตามพระราชบัญญัติการพนัน พ.ศ.2478 ที่ตราออกมาเพื่อใช้ในการปราบปรามการเล่นการพนัน แต่ไม่ได้มองว่าผู้กระทำความผิด หรือผู้เล่นการพนันเป็นผู้กระทำความผิดในตัวเอง หรือมีความชั่วร้ายในตัวเองแบบ Mala In Se และลักษณะเด่นของความผิดที่เป็นข้อห้ามหรือ Mala Prohibita นั้น คือจะมีความแตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ แต่ละยุคสมัย ข้อห้ามในยุคสมัยหนึ่งอาจไม่เป็นข้อห้ามในอีกยุคสมัยก็ได้เช่นเดียวกับความผิดเกี่ยวกับการพนันที่ในหลายประเทศอาจไม่มีกฎหมายกำหนดให้เป็นความผิดและอาจมีการอนุญาตให้มีการเล่นการพนันอย่างเสรี

กฎหมายจรรยาบรรณถือเป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นเพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เป็นกฎเกณฑ์ที่ตั้งขึ้นเพื่อใช้บังคับเพื่อการจัดระเบียบการจราจรให้ทันกับการพัฒนาทางเทคโนโลยียานยนต์และสภาพการใช้รถใช้ถนน ดังนั้น กฎหมายจรรยาบรรณจึงมีลักษณะเป็นกฎหมายเทคนิค คือบัญญัติขึ้นด้วยเหตุผลทางเทคนิค เพื่อการจัดระเบียบทางสังคม ไม่ได้บัญญัติตามเหตุผลทางด้านศีลธรรม เช่น การเดินรถทางซ้ายขวาไม่มีความถูกผิดในตัวของมันเอง ความถูกผิดเกิดขึ้นจากการตั้งกฎเกณฑ์ เป็นต้น โดยพื้นฐานของกฎหมายจรรยาบรรณจึงบัญญัติขึ้นเพื่อประโยชน์ในทางปกครองบริหาร โดยกำหนดกฎเกณฑ์และมาตรการต่างๆ เพื่อบังคับให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ฉะนั้น การกระทำที่ฝ่าฝืนกฎเกณฑ์ จึงอยู่นอกเหนือความรู้สึกมนุษยธรรมในเรื่องความถูกผิดทางศีลธรรม ซึ่งหลายๆ ประเทศ เช่น ประเทศเยอรมัน ได้แยกความผิดจรรยาบรรณให้สิ้นสภาพการเป็นความผิดอาญา โดยพิจารณาจัดให้การกระทำความผิดดังกล่าวเป็นลักษณะของการฝ่าฝืนระเบียบเท่านั้น เป็นผลให้การกำหนดนโยบายทางอาญาต่อผู้กระทำความผิดกฎหมายจรรยาบรรณไม่จำเป็นต้องใช้โทษและกระบวนการทางอาญามาบังคับ เช่นเดียวกับความผิดอาญาทั่วไป ทั้งนี้เพื่อหลีกเลี่ยงผลเสียในการเข้ามาสู่กระบวนการทางอาญา และภาระการพิจารณาของศาล แต่สำหรับ

กฎหมายไทยไม่ได้แยกความผิดจรรยาออกปจากกฎหมายอาญา ทั้งนี้ เป็นเพราะแนวคิดในการร่างกฎหมายที่นำแนวคิดของประเทศอังกฤษมาใช้ ประกอบกับการที่สังคมไทย ประชาชนยังขาดจิตสำนึกในการปฏิบัติตามกฎหมายด้วยตนเอง หรือขาดหลักความเชื่อฟังกฎหมาย ดังนั้น เพื่อให้กฎหมายที่บัญญัติขึ้นมีผลบังคับใช้จึงต้องอาศัยบทลงโทษทางอาญามาใช้บังคับ

### ลักษณะของความผิดจรรยา

กฎหมายจรรยา นั้น เป็นกฎหมายที่ไม่ได้ถูกบัญญัติขึ้นตามเหตุผลทางด้านศีลธรรม กล่าวคือโดยหลักมิใช่เป็นความผิดในตัวเองตามหลัก Mala Prohibita โดยกฎหมายจรรยาได้ถูกบัญญัติขึ้นโดยเหตุผลทางเทคนิค จึงเรียกว่ากฎหมายเทคนิค (Technical law) ซึ่งเป็นกฎหมายที่เกิดจากการบัญญัติขึ้นเพื่อปัญหาเฉพาะเจาะจงในบางเรื่อง เป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นด้วยเหตุผลทางเทคนิค (Technical reason) คือมิได้เกิดจากศีลธรรม ธรรมเนียมประเพณี โดยตรง แต่เป็นเหตุผลทางเทคนิคสำหรับเรื่องนั้นๆ ตัวอย่างที่เห็นได้ชัดเจนก็เช่น กฎหมายจรรยาที่กำหนดให้ขับรถทางซ้ายของถนน เป็นต้น<sup>32</sup> การกระทำผิดตามกฎหมายจรรยาจึงเป็นการกระทำผิดตามที่กฎหมายบัญญัติว่าเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งได้ว่าความผิดตามกฎหมายจรรยา เป็นความผิดที่ถูกจัดอยู่ในประเภทที่โดยธรรมชาติของการกระทำไม่ถือว่าเป็นความผิดอาญาโดยแท้ (True Cime) และมีลักษณะเป็นความผิดเล็กน้อยเกินกว่าที่จะเป็นความผิดอาญา เหตุผลในการบัญญัติกฎหมายว่าด้วยการจรรยาขึ้นมาเพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการจรรยา ดังนั้น ความผิดตามกฎหมายจรรยาที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อความสะดวกในการจรรยาจึงมีลักษณะความผิดของการกระทำที่ไม่เป็นความผิดในตัวเอง แต่มีลักษณะเป็นกฎระเบียบที่ต้องปฏิบัติตาม มิฉะนั้น จะต้องรับผิดซึ่งเรียกลักษณะของความผิดนี้ว่า ความผิดต่อกฎระเบียบ (regulatory offences)<sup>33</sup> ส่วนความผิดที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อความปลอดภัยในการจรรยาจะมีลักษณะของการกระทำที่อาจจะเกิดขึ้นต่อสังคมได้ ซึ่งเราเรียกลักษณะของความผิดนี้ว่าความผิดที่เป็นการก่ออันตราย นอกจากนี้ การกระทำ ความผิดตามกฎหมายจรรยายังมีลักษณะของความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาทอยู่ด้วย<sup>34</sup> โดยมีลักษณะของความผิดแบ่งออกเป็นความผิดต่อกฎระเบียบ (regulatory offences) ความผิดที่เป็นการก่ออันตรายและความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท

<sup>32</sup> แสวง บุญเฉลิมวิภาส.,(2531).ทฤษฎีกฎหมายสามชั้น มองในแง่กฎหมายอาญา. รวมบทความใน โอกาสครบรอบ 60 ปี ดร.ปรีดี เกษมทรัพย์ ,กรุงเทพมหานคร : พี.เค.พรินต์ติ้งเฮาส์, หน้า 143-144

<sup>33</sup> จินดา กลัปกถาย ,(2556). การบังคับใช้กฎหมายเพื่อความปลอดภัยบนท้องถนน .กองบัญชาการศึกษาดานน วิชาการวังสิต กรุงเทพมหานคร

<sup>34</sup> สาโรจน์ คุ่มทรัพย์,(2549). การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจรรยาในเขตกรุงเทพมหานคร, วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต สาขานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.หน้า30.

### 2.3.2 ปฏิญญามอสโกเพื่อความปลอดภัยทางถนน<sup>35</sup>

#### ปฏิญญามอสโก

สหประชาชาติ ได้มอบให้สหพันธรัฐรัสเซียเป็นเจ้าภาพจัดการประชุมผู้บริหารระดับสูงเรื่อง "ความปลอดภัยทาง ถนน" (First Global Ministerial Conference on Road Safety : Time for action) ณ กรุงมอสโก ประเทศสหพันธรัฐรัสเซีย เมื่อวันที่ 19 – 20 พฤศจิกายน 2552 โดยเชิญผู้แทนระดับสูงของ ประเทศต่างๆ มาเข้า ประชุม และได้ประกาศรับรองเจตนารมณ์ปฏิญญามอสโก กำหนดให้ปี 2554-2563 (2011 – 2020) เป็น ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน เมื่อวันที่ 2 มีนาคม 2553 และเรียกร้องให้ประเทศ สมาชิกมีการจัดทำแผน ปฏิบัติการ พร้อมทั้งให้กำหนดเป้าหมายลดการ สูญเสียชีวิตในระดับที่ทำให้เหมาะสมกับปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของแต่ละประเทศเมื่อสิ้นสุดทศวรรษ

ในส่วนของประเทศไทยซึ่งเป็นสมาชิกขององค์การสหประชาชาติ โดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้ดำเนินงาน ความปลอดภัยทางถนนตามปฏิญญามอสโก ด้วยการ 1. กำหนดเป้าหมายตามมาตรฐานสากลคือ อัตราการสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของคนไทยลดลงครึ่งหนึ่ง หรือในอัตราที่ต่ำกว่า 10 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน 2. กำหนดแนวทางการดำเนินงานในทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน 8 ประการได้แก่

- 2.1 ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อน
- 2.2 ลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่ยานพาหนะให้ลดลง
- 2.3 แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง จุดอันตราย ในระยะเวลาที่กำหนด
- 2.4 ปรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด
- 2.5 ยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัยโดยเฉพาะรถจักรยานยนต์รถโดยสารรถบรรทุก
- 2.6 พัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนนให้มีความปลอดภัย
- 2.7 พัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉินการรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บให้ทั่วถึงและรวดเร็ว
- 2.8 พัฒนาระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนให้มีความแข็งแรง

### 2.3.3 แนวคิดเกี่ยวกับการกระทำผิดกฎหมายจราจรทางบก<sup>36</sup>

แนวคิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจรทางบก กฎหมายเป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมในสังคมที่มีอิทธิพลต่อการควบคุม พฤติกรรม ของบุคคลในสังคมนั้น ๆ กฎหมายจึงนับว่าเป็นเครื่องมือ

<sup>35</sup>ปฏิญญามอสโก เพื่อความปลอดภัยทางถนน [Online]. Available:<http://122.155.1.141/site2/download-src.php?did=16948>

<sup>36</sup>พ.ต.ท.วรเชษฐ์ สกจกัน.วิชาการศึกษายิสระ หลักสูตรนิติศาสตร์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง

อย่างหนึ่งที่ควบคุมพฤติกรรมของสังคมด้วย เมื่อมนุษย์อยู่ร่วมกันในสังคมการติดต่อเพื่อแลกเปลี่ยนปัจจัยในการดำรงชีพย่อมต้องมีขึ้น สังคมจึงจำเป็นต้องสร้างกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ขึ้นเพื่อควบคุมความประพฤติของสมาชิกในสังคมให้เป็นไปในทำนองเดียวกัน เพื่อรักษาความเป็นระเบียบของสังคม หากสังคมใดปล่อยให้สังคมมีความวุ่นวาย ความเสียหายก็จะเกิดขึ้นในสังคมนั้นด้วยเหตุที่กฎหมายจารจรทางบกบัญญัติขึ้นมาเพื่อให้เกิดความสะดวก และปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และเป็นกฎเกณฑ์ที่ตั้งขึ้นเพื่อใช้บังคับกับการจัดระเบียบการจราจรให้ทันต่อการพัฒนาอย่างต่อเนื่องของสังคม ดังนั้นกฎหมายจารจรทางบกจึงไม่ใช่กฎหมายที่ถูกบัญญัติขึ้นด้วยเหตุผลทางศีลธรรม (Mala Inse) แต่ถูกบัญญัติขึ้นด้วยเหตุผลทางเทคนิค (Mala Prohibita) การกระทำความผิดจึงเป็นการกระทำตามที่กฎหมายบัญญัติเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือ ความผิดตามกฎหมายจารจรทางบกเป็นความผิดที่มีใช้ความผิดอาญาโดยแท้ (True Crime) และมีลักษณะเป็นความผิดเล็กน้อยเกินกว่าที่จะเป็นความผิดอาญา ดังนั้นความผิดตามกฎหมายจารจรทางบกทั้งหลายที่บัญญัติขึ้นเพื่อความสะดวกในการจราจร จึงมีลักษณะเป็นความผิดของการกระทำที่ไม่เป็นความผิดในตัวเอง แต่มีลักษณะเป็นกฎระเบียบที่ต้องปฏิบัติตาม มิฉะนั้นต้องรับผิด ซึ่งเรียกลักษณะความผิดนี้ว่า “ความผิดต่อกฎระเบียบ” (Regulatory Offence) ส่วนความผิดที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อความปลอดภัยในการจราจร จะมีลักษณะของการกระทำที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายและอันตราย กฎหมายจึงต้องบัญญัติให้เป็นความผิดเพื่อป้องกันอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้นต่อสังคมได้ ซึ่งอาจเรียกลักษณะความผิดนี้ว่า “ความผิดที่เป็นการก่ออันตราย” (A Crime Causing Danger or A Crime of Danger) นอกจากนี้การกระทำความผิดกฎหมายจารจรทางบก<sup>37</sup> เช่น กรณีอุบัติเหตุรถเฉี่ยวชนกันหรือชนคนเดินเท้า ก็ยังมีลักษณะของความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาทอยู่ด้วย ดังนั้นลักษณะความผิดตามกฎหมายจารจรทางบกจึงแบ่งออกเป็น 3 กรณี กล่าวคือ 1) ความผิดต่อกฎระเบียบ 2) ความผิดที่เป็นการก่ออันตราย 3) ความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท

1) ความผิดต่อกฎระเบียบ ความผิดที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบจะมีความแตกต่างจากความผิดที่เป็นความผิดอาญาโดยแท้ โดยสามารถที่จะจัดการดำเนินการด้วยกฎหมายที่แตกต่างกันตามกฎหมายคอมมอนลอว์ถือว่า “หลักเจตนาร้าย” (Mens Res or Guilty Intention) เป็นปัจจัยในการแสดงความแตกต่างระหว่างความผิดต่อกฎระเบียบ และความผิดอาญาโดยแท้ โดยถือว่าเจตนาร้ายเป็นส่วนสำคัญส่วนหนึ่งขององค์ประกอบความผิดที่เป็นความผิดอาญาโดยแท้ ในขณะที่ความผิดต่อกฎระเบียบนั้นไม่ถือว่าผู้กระทำผิดมีเจตนาร้าย ศาลสูงของประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ได้อธิบายถึงความผิดต่อกฎระเบียบ ซึ่งศาลตัดสินว่าผู้กระทำไม่มีเจตนาร้ายว่ามีความแตกต่างจากความผิดอาญาโดยแท้ สรุปได้ดังนี้

<sup>37</sup> พ.ต.ท.วรเชษฐ์ สกิกกัน. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 36

- 1) ความผิดต่อกฎระเบียบมีลักษณะยากในการพิสูจน์เจตนาร้าย
- 2) ความผิดต่อกฎระเบียบไม่มีลักษณะเป็นอาชญากรรมตามกฎหมายคอมมอนลอว์ แต่เป็นความผิดที่ถูกบัญญัติขึ้น
- 3) ความผิดต่อกฎระเบียบที่ถูกสร้างขึ้นโดย Modern Regulatory Statute ทำให้เจตนาร้ายไม่ใช่องค์ประกอบที่มีความจำเป็นของความผิด (Element of Offence)

4) ความผิดต่อกฎระเบียบนั้นเป็นความผิด เพราะมีกฎหมายห้าม (Mala Prohibita) มากกว่าเป็นความผิดในตัวเอง (Mala Inse) ความผิดต่อกฎระเบียบโดยทั่วไปจะไม่ถูกพิจารณาว่าเป็นการกระทำผิดศีลธรรม ดังนั้นผู้กระทำผิดจะถูกตำหนิเพียงเล็กน้อยเท่านั้น และเป็นความผิดที่มุ่งคุ้มครองผลประโยชน์ในด้านต่าง ๆ ในการจัดความเป็นระเบียบเรียบร้อยในสังคมเพื่อประโยชน์ในทางปกครองของฝ่ายบริหาร โดยมีจุดมุ่งหมายที่จะยกระดับมาตรฐานของความปลอดภัย และเป็นการระงับความรุนแรงที่อาจเกิดขึ้นจากการอยู่ร่วมกัน และเนื่องจากความผิดต่อกฎระเบียบเป็นความผิดซึ่งโดยธรรมชาติไม่ใช่ความผิดอาญาโดยแท้ จึงมีลักษณะโทษที่ไม่รุนแรง โทษจำคุกจึงไม่มีความจำเป็น ดังนั้นบทลงโทษจึงเป็นเพียงการลงโทษปรับเพียงเล็กน้อย หรือโทษอย่างอื่นซึ่งโดยธรรมชาติอาจนำมาเทียบเคียงได้กับโทษปรับ และจากการที่มีผลเป็นความผิดเล็กน้อยทำให้วิธีพิจารณาความผิด และการตัดสินลงโทษ จึงแตกต่างจากความผิดที่เป็นความผิดอาญาโดยแท้

2) ความผิดที่เป็นการก่ออันตราย กฎหมายจรรยาจรมิได้มีวัตถุประสงค์ในการบัญญัติขึ้นเพื่อความสะดวกในการจราจรเท่านั้น แต่ยังมีวัตถุประสงค์เพื่อความปลอดภัยในการจราจรอีกด้วย ซึ่งความผิดที่เป็นการก่ออันตรายนั้นเป็นการกระทำที่ใกล้จะก่อให้เกิดผลที่เป็นการทำอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมายที่บุคคลอื่นได้รับความคุ้มครอง แม้ผลที่เป็นความเสียหายจะยังไม่เกิดขึ้นก็สามารถลงโทษผู้กระทำได้แล้ว เหตุผลในการบัญญัติความผิดที่เป็นการก่ออันตรายนั้น มีข้อจำกัดในแนวความคิดอยู่ 2 ประการใหญ่ ๆ คือ

- 1) ข้อจำกัดของแนวความคิดเรื่องความรับผิดชอบ กล่าวคือ ความรับผิดชอบในผลนั้นบุคคลจะต้องรับผิดชอบในทางอาญาต่อเมื่อความเสียหายเกิดขึ้นมีความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผล โดยไม่คำนึงถึงความชั่วร้าย (Guilt) ต่อมาเมื่อสังคมได้มีการพัฒนาขึ้นโดยมีความก้าวหน้าทางวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และอุตสาหกรรม เช่น มีการใช้รถยนต์ รถไฟ หรือเครื่องบินในการเดินทาง การยึดถือและนำเอาความคิดเรื่องความรับผิดชอบอาจก่อให้เกิดปัญหาได้ เช่น การขับขี่ยานยนต์ด้วยความเร็วสูงในเขตชุมชน แต่ไม่เกิดเหตุเสียหายบุคคลหรือทรัพย์สินเสียหาย เมื่อความเสียหายไม่เกิดขึ้นก็ไม่อาจลงโทษผู้กระทำได้ แม้ว่าการกระทำนั้นจะเป็นการกระทำที่อาจก่อให้เกิดอันตรายได้โดยง่าย และเป็นการกระทำที่สมควรถูกตำหนิ (Blameworthy) ก็ตาม

2) ข้อจำกัดของแนวความคิดเรื่องการพยายามกระทำความผิด กล่าวคือ หลักกฎหมายในเรื่องการพยายามกระทำความผิดโดยเจตนา นั้น ผู้กระทำอาจรับผิดชอบฐานพยายามได้หากการกระทำไม่สำเร็จ แต่หลักกฎหมายเรื่องการพยายามกระทำความผิดไม่อาจแก้ปัญหาสำหรับการกระทำบางอย่างที่มีลักษณะเป็นการก่ออันตรายได้ เช่น กรณีการนำรถมีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงหรืออาจเกิดอันตรายมาใช้ในทางเดินรถ เมื่อผู้ขับขี่ขับรถไปในทาง แต่ไม่มีผู้โดยสารคนใดบนรถได้รับอันตรายจากรถที่ไม่มั่นคงแข็งแรงนั้นเลย เมื่อการกระทำนั้นไม่ก่อความเสียหายแก่ผู้ใด ผู้กระทำก็ไม่ต้องรับผิดชอบแม้แต่ฐานพยายามทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ เพราะกรณีผู้กระทำจะต้องรับผิดชอบฐานพยายามนั้น ผู้กระทำต้องมีเจตนาในการกระทำความผิดด้วย ด้วยเหตุผลและข้อจำกัดที่กล่าวถึงข้างต้น ทำให้มีการบัญญัติความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตรายขึ้น โดยอยู่บนพื้นฐานแนวคิดว่าการกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งของผู้กระทำความผิดที่เป็นอันตรายโดยทั่วไปต่อคุณธรรมทางกฎหมายที่บุคคลอื่นได้รับการคุ้มครอง โดยการที่กระทำดังกล่าวของผู้กระทำความผิดไม่จำเป็นต้องปรากฏผลของอันตรายในองค์ประกอบความผิดแต่อย่างใด ผลของความผิดที่เป็นการก่ออันตรายนั้นเพียงแต่วินิจฉัยว่า น่าจะมีผลของอันตรายเกิดขึ้นจริง หรืออยู่ในฐานะความเป็นไปได้ว่าอันตรายอาจเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อรับผิดชอบแล้ว โดยไม่ต้องวินิจฉัยถึงความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลอย่างแท้จริง

3) ความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท แม้ว่าหลักในเรื่องความรับผิดชอบในทางอาญาดังกล่าวแล้วจะเห็นว่ามีการกระทำโดยประมาทแฝงอยู่ในตัวด้วย ทั้งนี้เพราะบางกรณีแม้ผลของการกระทำจะมีอย่างเดียวกัน แต่ผลนั้นอาจเป็นผลมาจากการกระทำโดยเจตนาและประมาทไปพร้อม ๆ กันก็ได้ เช่น การขับรถด้วยความเร็วสูงเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ผู้ขับขี่ย่อมสังเกตเห็นได้ว่าอาจก่อให้เกิดอันตรายได้ แม้ผู้ขับขี่ไม่มีเจตนาต้องการที่จะให้ผลนั้นเกิดขึ้นก็ตาม หรือการขับขี่รถในขณะที่มึนเมาสุรา แม้ในขณะที่มึนเมาผู้ขับขี่จะรู้สึกตัว ซึ่งอาจถือว่าไม่มีการกระทำ แต่ก่อนที่ตนจะดื่มสุราผู้ขับขี่รู้อยู่แล้วว่าอาจก่อให้เกิดอันตรายจากการกระทำประมาทโดยจงใจมาตั้งแต่แรกแล้ว ดังนั้นเมื่อผู้ขับขี่ขับรถไปชนผู้อื่นถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ ผู้ขับขี่ก็ต้องรับผิดชอบในผลแห่งความตายหรืออาการบาดเจ็บนั้น ซึ่งเป็นผลที่เกิดขึ้นโดยตรงจากการกระทำโดยประมาทของตน

## 2.4 แนวคิดเกี่ยวกับการประเมินสมรรถภาพของผู้ขอใบอนุญาตขับรถ

รถยนต์เป็นเครื่องจักรที่สามารถนำผู้คนเดินทางจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งได้อย่างรวดเร็ว ดังนั้น เมื่อรถยนต์แล่นด้วยความเร็วสูง หรือผู้ขับขี่ขับขี่ด้วยความประมาทไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือเกิดเหตุที่ไม่คาดคิดจนทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น อาจมีผลทำให้ผู้ขับขี่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตได้ ดังนั้น การนำหลักเกณฑ์การขอใบอนุญาตขับขี่มาใช้ โดยการให้ผู้ขับขี่ต้องเข้ารับการอบรมด้าน



กฎหมายจราจร ด้านความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน ตรวจสอบสุขภาพ และทดสอบสมรรถภาพ ก่อนที่จะมีการออกใบอนุญาตขับรถให้ หลักเกณฑ์ดังกล่าวดำเนินการเพื่อให้มั่นใจว่า ผู้ขอรับ ใบอนุญาตขับรถจะสามารถควบคุมรถซึ่งแล่นด้วยความเร็วสูงให้ไปถึงที่หมายได้อย่างปลอดภัย มากขึ้น

#### 2.4.1 แนวคิดเกี่ยวกับสมรรถภาพร่างกายของผู้ขับขี่รถ

คำว่า “ สมรรถภาพทางกาย ” มีผู้เชี่ยวชาญได้ให้ความหมายกันอย่างกว้างขวาง ซึ่ง อาจจะกล่าวโดยสรุปได้ว่า สมรรถภาพทางกาย หมายถึงความสามารถของบุคคล ในอันที่จะใช้ ระบบต่าง ๆ ของร่างกายประกอบกิจกรรมใด ๆ อันเกี่ยวกับการแสดงออก ซึ่งความสามารถทาง ร่างกายได้อย่างมีประสิทธิภาพ หรือ ได้อย่างหนักติดต่อกัน โดยไม่แสดงอาการเหน็ดเหนื่อยให้ ปรากฏและร่างกายสามารถฟื้นตัวสู่สภาพปกติได้ ในเวลาอันรวดเร็ว<sup>38</sup>

แฮริสัน คล๊าค ให้ความหมายของสมรรถภาพทางกาย หมายถึง ความสามารถของร่างกาย (Physical Ability) ที่จะประกอบกิจกรรมหนัก (Intensive Activity) ได้เป็นระยะเวลาานาน (Long Period) โดยไม่มีการพักและได้ผลดี (High Quality)

โดนัล เค แมทธิวส์ ให้ความหมายว่า ความสามารถของแต่ละบุคคลที่จะประกอบ กิจกรรมใดก็ตามที่ต้องอาศัยการทำงานของกล้ามเนื้อ

รอรเรนซ์ และ โรเนลด์ ให้ความหมายว่า ส่วนหนึ่งของผลรวมของความสมบูรณ์ทางกาย คือ สมรรถภาพทางจิต อารมณ์และสมรรถภาพทางสังคม สมรรถภาพทางกายเป็นเพียง ความสามารถทางด้านร่างกาย ซึ่งหมายถึงการมีกายภาพที่สมบูรณ์หรือรูปทรงที่สมควรเท่านั้น<sup>39</sup> วิชัย วนดุรงค์วรรณ สรุปว่า สมรรถภาพทางกายเป็นเพียงส่วนหนึ่งของความสมบูรณ์ของร่างกาย

พลตำรวจตรี ปิยะ ต๊ะวิชัย อธิบายเกี่ยวกับสมรรถนะในการขับรถ มีปัจจัยที่เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้

- 1) ปัจจัยทางกายภาพ ได้แก่ ความสามารถในการมองเห็น การได้ยิน การมีปฏิกริยา ได้ตอบ
- 2) ปัจจัยทางด้านจิตใจ ได้แก่ อารมณ์ ความสนใจของคนขับ อายุ เพศ ตลอดจนการ ตอบสนองต่อสิ่งเร้าต่าง ๆ และ

<sup>38</sup> จักรวัฒน์ เครือคำอ้าย, (2556) การเสริมสร้างสุขภาพ สมรรถภาพและการป้องกันโรค. วารสารวิจัยระบบ สาธารณสุข.กระทรวงสาธารณสุข

<sup>39</sup> วิชัย วนดุรงค์วรรณ, (2535). กีฬาเวชศาสตร์พื้นฐาน, กรุงเทพมหานคร : คณะแพทยศาสตร์ศิริราชพยาบาล มหาวิทยาลัยมหิดล.

3) ปัจจัยด้านสภาวะแวดล้อม ได้แก่ สภาพ ภูมิอากาศ ภูมิประเทศ ลักษณะการใช้ที่ดิน สภาพการจราจร สภาพเส้นทางที่ใช้ในการเดินทาง เป็นต้น

การตัดสินใจ (Decision Making) จะเกี่ยวข้องกับระยะเวลาในการตัดสินใจ (Perception – Reaction Time, PIEV) คือ ระยะเวลาที่ร่างกายรับรู้ทางประสาทสัมผัสต่าง ๆ เช่น ตา หู การสัมผัส และส่งการรับรู้ไปยังสมอง เพื่อสั่งการอย่างใดอย่างหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับการขับจี้รถยนต์ เช่น ให้อมือ และเท้าเหยียบเบรก การเลี้ยวซ้ายหรือขวา หรือหยุดรถ เป็นต้น ระยะเวลาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องนี้ คือ ระยะเวลาในการตัดสินใจนั่นเอง

ระยะเวลาในการตัดสินใจ (PIEV) ประกอบไปด้วยองค์ประกอบ 4 ประการคือ Perception Time คือ ระยะเวลาที่มองเห็นวัตถุชัดเจนและรับทราบสถานการณ์ Intellection Time คือ ระยะเวลาใช้ในการพิจารณา วิเคราะห์ให้ทราบว่าสิ่งที่เห็นคืออะไร Emotion Time คือ ระยะเวลาใช้ในการตัดสินใจว่าจะทำอย่างไรต่อไปกับสถานการณ์ หรือ สิ่งที่เห็นนั้น และ Volition Time คือ ระยะเวลาซึ่งใช้ในการปฏิบัติกรตามทีสมองสั่งการ

การมองเห็น (Vision) ความสามารถของตาคนปกติขณะอยู่กับที่จะมองเห็นภาพใน ลักษณะกรวย จอกว้าง (Peripheral Vision) มีขอบเขตทำมุม 120-160 องศา เมื่อมีการเคลื่อนที่ ขอบเขตของการมองเห็น ชัดเจนจะลดลง เช่น ที่ความเร็ว 40 ก.ม./ชม. มีมุมมองเห็นได้ชัด 100 องศา ที่ความเร็ว 75 ก.ม./ชม. มีมุมมองเห็นได้ชัด 60 องศา ที่ความเร็ว 100 ก.ม./ชม. มีมุมมองเห็นได้ชัด 40 องศา ความคมชัดของภาพที่ตาของคนปกติมองเห็นได้ชัดที่สุด (Clearest Vision) จะอยู่ในพื้นที่ รูปกรวย 3 -5 องศา และความคมชัดที่มองเห็นได้รองลงมา (Clear Vision) จะอยู่ในพื้นที่รูปกรวย 10-12 องศา ในช่วงที่เลยพิคตินั้นออกไป ความชัดของภาพจะลดน้อยลงไป

สภาพการมองเห็นในเวลากลางคืนของคนขับรถถ้ามีแสงสว่างเข้าตาจากรถที่เล่นสวนมา หรือจากการสะท้อนของกระจกเข้าตา จะทำให้เกิดการพร่ามัวชั่วขณะหนึ่ง ซึ่งตาของมนุษย์จะต้อง ใช้เวลาในการปรับขยายหรือหดม่านตา โดยถ้าเป็นกรณีผ่านจากที่มีดออกสู่ที่สว่างจะใช้เวลา ปรับตัวประมาณ 3 วินาที และถ้าผ่านจากที่สว่างเข้าสู่ที่มีดใช้เวลาปรับตัวประมาณ 6 วินาที

ดังนั้น อาจกล่าวโดยสรุปได้ว่า การจะควบคุมรถยนต์ซึ่งแล่นด้วยความเร็วสูงให้มีความปลอดภัยนั้น ผู้ควบคุมหรือผู้ขับจี้จะต้องมีสมรรถภาพทางกาย ซึ่งหมายถึงความพร้อมทั้ง สภาพร่างกาย สภาพจิตใจ รวมถึงการตัดสินใจที่ดีจึงจะสามารถอยู่รอดปลอดภัยบนท้องถนนที่เต็มไปด้วยอันตรายและอาจเกิดเหตุที่ไม่คาดคิดได้ตลอดเวลา ดังนั้น ก่อนที่จะออกใบอนุญาตขับรถ ให้แก่ผู้ขับจี้ จำเป็นอย่างยิ่งที่ผู้ขับจี้ทุกคนต้องได้รับการตรวจสอบสมรรถภาพทางร่างกายก่อน เช่น การทดสอบปฏิกิริยา (ความเร็วในการยกเท้าจากคันเร่งมาเหยียบเบรก) ทดสอบสายตาบอดสี ทดสอบสายตาทางลึกและสายตาทางกว้าง

#### 2.4.2 แนวคิดเกี่ยวกับโรคที่เป็นอุปสรรคต่อการขับรถ

นอกจากการทดสอบสมรรถภาพร่างกายแล้ว ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถจะต้องมีสุขภาพแข็งแรงไม่เป็นอุปสรรคต่อการขับรถ ดังนั้น ในการขอรับใบอนุญาตขับรถ หลักฐานอย่างหนึ่งที่ต้องไปแสดงด้วยคือใบรับรองแพทย์ เพื่อแสดงว่าผู้นั้นไม่เป็นโรคที่อาจเป็นอุปสรรคต่อการขับรถยนต์ด้วยความปลอดภัย ใบรับรองแพทย์ คือ รายงานสภาวะสุขภาพอนามัยของผู้หนึ่งผู้ใด ซึ่งออกโดย แพทย์ที่มีใบอนุญาตประกอบวิชาชีพเวชกรรม ของ แพทย์สภา ใบรับรองแพทย์ จะบอกถึงสภาวะสุขภาพอนามัย การตรวจรักษา ความเห็นในด้านการแพทย์ นอกจากนี้ยังรวมถึงการรับรองการเกิดและการตายด้วย ใบรับรองแพทย์ อาจแบ่งได้ 3 ประเภท ได้แก่

1) ใบรับรองแพทย์ที่แสดงความปกติของ สุขภาพอนามัยและร่างกาย (ใบรับรองสุขภาพ) จะรายงานถึงความสมบูรณ์ของร่างกายทั่วไป และการไม่เป็นโรคบางชนิด ซึ่งอาจมีรายละเอียดที่แตกต่างกัน ตามความต้องการของแต่ละ บริษัท / หน่วยงาน ที่ต้องการใช้ บางกรณีอาจให้แพทย์ออกความเห็นด้วย เช่น ให้ออกความเห็นว่ายอมรับกับงานที่ต้องทำหรือไม่ ซึ่งแพทย์ต้องพิจารณาให้เหมาะสม ถูกต้องมากที่สุด

ใบรับรองแพทย์ตรวจสุขภาพดี เป็นใบที่มีประชาชนมาขอให้แพทย์ออกให้มากที่สุด เนื่องจากต้องนำไปเป็นหลักฐานในการสมัครต่าง ๆ เช่น ขอรับใบอนุญาตขับรถ สมัครเข้าเรียนในสถาบันการศึกษา สมัครบรรจุเป็นข้าราชการ สมัครเข้าทำงานใหม่ สมัครเข้าชมรม สมัครกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน เป็นต้น เนื้อหาในใบรับรองแพทย์คือให้คำรับรองว่าบุคคลมีสุขภาพที่แข็งแรงดี ปราศจากโรคร้ายแรงใด ๆ ข้อความในใบรับรองแพทย์ส่วนใหญ่จะมีเนื้อหาดังกล่าวคือจะระบุว่า

ข้าพเจ้า นายแพทย์/แพทย์หญิง ชื่อ.....นามสกุล .....ใบประกอบวิชาชีพเวชกรรม เลขที่.....ทำงานอยู่ที่... ได้ทำการตรวจบุคคลชื่อ.....นามสกุล.....ที่อยู่ และบัตรประชาชนเลขที่..... ได้ตรวจในวันที่ ..... ณ. .... ตรวจแล้วพบว่าบุคคลดังกล่าวมีสุขภาพกายและจิตสมบูรณ์ ไม่มีผู้พบผลพลาพจนไม่สามารถประกอบหน้าที่ได้ และปราศจากอาการและอาการแสดงของโรคต่อไปนี้เป็น โรคเรื้อนในระยะติดต่อหรือระยะที่ปรากฏอาการเป็นที่รังเกียจของสังคม วัณโรคในระยะอันตราย โรคเท้าช้างในระยะที่ปรากฏอาการเป็นที่รังเกียจของสังคม โรคจิตยาเสพติดให้โทษ โรคพิษสุราเรื้อรัง ในตอนท้ายของใบรับรองแพทย์จะมีสรุปความเห็นแพทย์..... ลงชื่อแพทย์ผู้ตรวจ และลงชื่อผู้รับการตรวจ เห็นได้ว่าใบรับรองแพทย์แบบนี้มักจะมีมาตรฐานเดียวกัน เพราะเป็นแบบฟอร์มที่ได้รับการรับรองจาก แพทย์สภา การที่ระบุโรคดังกล่าว 5 โรคไว้ว่าแพทย์ต้องรับรองว่าไม่ได้เป็นเนื่องจากเป็นโรคที่ถูกระบุไว้ว่าเป็นข้อห้ามในการเข้ารับราชการ<sup>40</sup>

<sup>40</sup> จักรวัฒน์ เครือคำอ้าย, อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 38.

2) ใบรับรองแพทย์ที่แสดงความผิดปกติของสุขภาพอนามัยและร่างกายจะรายงานถึงสภาพความเจ็บป่วยที่เป็น ระยะเวลาของการเจ็บป่วย ระยะเวลาในการรักษา วิธีรักษาพยาบาล และการพยากรณ์โรคหลังจากสิ้นสุดการรักษา ซึ่งจะมีผู้ที่นำไปรับรองแพทย์นี้ไปใช้ต่อ เช่น ผู้ป่วยอาจนำไปรับรองแพทย์นี้เพื่อประกอบการลาพักงาน การลาออกจากงาน การเบิกเงินค่ารักษาพยาบาล หรือ เรียกร้องการชดใช้เนื่องจากการบาดเจ็บ หรือ สูญเสียอวัยวะต่าง ๆ เจ้าหน้าที่พนักงานสอบสวน อาจนำไปใช้เพื่อประกอบในการพิจารณาคดี เป็นต้น

ใบรับรองแพทย์ประเภทนี้ ยังแยกเป็น

(1) ใบรับรองแพทย์ตรวจโรค เป็นใบรับรองแพทย์อีกประเภทหนึ่ง ซึ่งจะมีแบบฟอร์มของแต่ละโรงพยาบาลเป็นการเฉพาะ ซึ่งจะไม่ใช้เหมือนกับแบบฟอร์มแรก แต่มีรายละเอียดเบื้องต้นคล้ายกันกล่าวคือ ชื่อแพทย์ผู้ตรวจ เลขที่ใบประกอบวิชาชีพเวชกรรม สถานที่ตรวจ ตรวจบุคคลชื่ออะไร วันที่ตรวจ ตรวจแล้วพบว่า(วินิจฉัยโรค) และความเห็นของแพทย์ และลงชื่อแพทย์โดยทั่วไปผู้ป่วยมักจะขอใบรับรองแพทย์ชนิดนี้ไปลางาน ลาโรงเรียน ใบรับรองแพทย์ประเภทนี้แพทย์มักจะต้องระบุว่า สมควรพักรักษาตัวกี่วัน

(2) ใบรับรองแพทย์ซึ่งใช้แบบฟอร์มของบริษัทประกัน ผู้เอาประกันมักจะนำไปรับรองแพทย์มาให้แพทย์เขียนใน 2 กรณีหลักคือ ในกรณีที่สมัครทำประกันใหม่ และใบกรณีที่จะเรียกร้องค่าสินไหมจากบริษัทประกัน หรือกรณีที่เกิดจากเจ็บป่วยหรืออุบัติเหตุ โดยทั่วไปใบรับรองแพทย์จากบริษัทประกันจะมีรายละเอียดค่อนข้างมากและไม่เหมือนกันในแต่ละบริษัท บางบริษัทใบ Claim ประกัน เรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ยังแยกเป็นในกรณีเป็น OPD case ในกรณีเป็นผู้ป่วยใน และในกรณีที่เกิดจากอุบัติเหตุอีก ซึ่งแพทย์จะต้องอ่านและทำความเข้าใจดี ๆ ในเนื้อหาก่อนจะเขียนรับรองให้แก่ผู้ป่วย

(3) ใบรับรองความพิการ จะมีแบบฟอร์มมาตรฐานเขียนว่าเอกสารรับรองความพิการ โดยทั่วไปคนพิการหรือญาติจะมาขอให้หมอออกใบรับรองแพทย์ให้ เพื่อไปขึ้นทะเบียนคนพิการ อาจจะได้รับเงินช่วยเหลือหรือสวัสดิการต่าง ๆ จากรัฐ ใบรับรองแพทย์ประเภทนี้มีเนื้อหาและรายละเอียดค่อนข้างมาก ซึ่งต้องระบุว่า พิการหมายถึงอะไร แบบไหนที่เรียกว่าพิการ แบบไหนที่เรียกว่าไม่พิการ และพิการระดับใด มีความสามารถอยู่ระดับใด ซึ่งแพทย์ต้องศึกษาวิธีการออกใบรับรองแพทย์ประเภทนี้จากคู่มือการออกใบรับรองแพทย์ของโรงพยาบาลที่สังกัด โดยแพทย์มีหน้าที่ตรวจและแยกแยะว่าคนใช้นั้นเป็นคนพิการตามกฎหมายหรือไม่ เช่น คนตาบอด 1 ข้าง ไม่ถือว่าเป็นคนพิการตามกฎหมาย แต่ชาวบ้านมักไม่เข้าใจและเรียกว่าพิการเช่นเดียวกัน นอกจากนี้การตรวจความพิการบางอย่างไม่สามารถตรวจได้ที่โรงพยาบาลชุมชน<sup>41</sup> เช่นการตรวจสายตา เนื่องจากต้องวัด

<sup>41</sup> วิชัย วนคุณจักรวรรณ , อ่างแล้วเชิงอรรดที่ 39.

Visual field การตรวจการได้ยิน เนื่องจากต้องใช้ audiometry การตรวจสติปัญญา เนื่องจากต้องใช้แบบทดสอบ IQ วัดออกมาเป็นตัวเลข ส่วนใหญ่ใบรับรองแพทย์ที่แพทย์ตามโรงพยาบาลชุมชนต่าง ๆ สามารถออกได้คือ ความพิการทางกาย และความพิการอื่น ๆ ที่เห็นได้จากทางกายภาพและตรวจได้ชัด

3) การรับรองการเกิดและการตาย ตามกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 15 แพทย์ผู้ทำคลอดต้องทำใบรับรองการเกิด เพื่อให้บิดามารดาของทารกไปแจ้งให้พนักงานท้องถิ่นทราบ รวมถึงการรับรองการตายด้วย สำหรับการตายผิดธรรมชาติ ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ต้องมีการชันสูตรพลิกศพ และแพทย์ต้องทำรายงานความเห็นแสดงเหตุและพฤติการณ์ที่ตายด้วยเมื่อได้ใบรับรองแพทย์ไปแล้ว ส่วนว่าผู้ที่เกี่ยวข้อง จะนำไปใช้อย่างไร นำไปใช้ได้หรือไม่ ... ก็ขึ้นอยู่กับระเบียบ วิธีปฏิบัติของบริษัท หรือ หน่วยงานนั้น ๆ แพทย์มีหน้าที่ให้ข้อมูลตามความเป็นจริงเท่านั้น โดยเป็นการแสดงความเห็นทางการแพทย์ แต่ไม่มีผลบังคับตามกฎหมาย ที่จะไปบังคับให้ผู้เกี่ยวข้อง (ผู้ป่วย พนักงาน เจ้าของกิจการ บริษัทประกัน ฯลฯ) ต้องทำตามความเห็นของแพทย์.

อย่างไรก็ตาม ใบรับรองแพทย์ที่ใช้เพื่อประกอบการขออนุญาตขับรถ สอดคล้องกับใบอนุญาตประเภทแรก กล่าวคือ เป็นใบรับรองแพทย์ที่แสดงความปกติ ซึ่งกำหนดโรคที่แพทย์เวชกรรมต้องทำการตรวจแก่ผู้ที่มาขอใบรับรองแพทย์ ได้แก่ (1) ไม่เป็นโรคติดต่อเป็นที่รังเกียจ เช่น โรคเรื้อนในระยะติดต่อหรือในระยะที่ปรากฏอาการเป็นที่รังเกียจของสังคม วัณโรคในระยะอันตราย โรคเท้าช้างในระยะที่ปรากฏอาการเป็นที่รังเกียจต่อสังคม (2) ไม่เป็นบุคคลวิกลจริต และ (3) ไม่คิดสุราเรื้อรัง ยาเมาหรือยาเสพติดให้โทษ ส่วนโรคอื่น ๆ ไม่มีการตรวจหรือระบุไว้ในใบรับรองแพทย์แต่ประการใด

นายชัยรัตน์ สงวนชื่อ รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก กล่าวเกี่ยวกับปัญหาใบรับรองแพทย์ว่า ใบรับรองแพทย์ที่ปัจจุบันจะระบุเพียงว่า ร่างกายปกติไม่เป็นอุปสรรคปัญหาในการขับขี่รถเท่านั้น แต่เมื่อผู้ขอรับใบอนุญาตเข้าทำการทดสอบร่างกายเบื้องต้นกับเจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งฯ กลับไม่ผ่านการตรวจสอบ โดยเฉพาะโรคทางตา<sup>42</sup> เช่น ตาบอดสี ตามองเห็นแต่มมกกว้างหรือเบลอ เห็นภาพไม่ชัด ซึ่งเจ้าหน้าที่ไม่ได้เป็นแพทย์จึงไม่สามารถวินิจฉัยโรคได้ ผู้ทดสอบต้องเสียเวลาไปพบแพทย์เพื่อยืนยันโรคอีกครั้ง นอกจากนี้ ในจำนวนผู้ขอทดสอบเพื่อออกใบอนุญาตขับรถเป็นกลุ่มเด็กวัยรุ่นค่อนข้างมาก และส่วนใหญ่มักจะไม่ผ่านการทดสอบด้านสายตา เพราะตาบอดสี มองมมกกว้างไม่เห็น สาเหตุส่วนหนึ่งมาจากการจ้องหน้าจอคอมพิวเตอร์เป็นเวลานาน ขณะที่กลุ่มผู้ใหญ่ที่มีอาชีพเชื่อมเหล็ก อ็อกเหล็ก ที่ต้องอยู่กับแสง ประกายไฟ เป็นเวลานานก็มี

<sup>42</sup> รื้อสอบขอใบขับขี่ใหม่-ออกกฎคุมโรคต้องห้าม.(24 มี.ค. 2561).ผู้จัดการรายวัน. หน้า 21

ปัญหาเช่นกัน นอกจากนี้ ยังพบว่ามียากลุ่มโรคบางโรคที่อาจเป็น ปัญหาต่อการขับขีรยนต์ด้วย เช่น โรคเบาหวาน โรคลมชัก หรือบ้าหมู มือเท้ากระตุก เพราะโรคเหล่านี้อาจเกิดอาการเมื่อใดก็ได้ ทำให้ช็อกหรือวูบกะทันหันขณะขับรถหรืออาจควบคุมอารมณ์ไม่อยู่

นาวาอากาศเอก (พิเศษ) นพ.อิทธิพร คณะเจริญ ผู้ช่วยเลขาธิการแพทยสภาด้านบริหาร และเทคโนโลยีสารสนเทศ ในฐานะเลขาธิการคณะกรรมการคณะกรรมการร่างแก้ไขข้อบังคับใบรับรองมาตรฐานสุขภาพยังกล่าวด้วยว่ากรมการขนส่งทางบกได้ขอความร่วมมือแพทยสภาให้เป็นผู้กร่างแก้ไขข้อบังคับใบรับรองมาตรฐานสุขภาพ (ใบรับรองแพทย์) ขึ้น เพื่อใช้ประกอบการทดสอบเพื่อออกใบอนุญาตขับรถโดยเฉพาะ<sup>43</sup> โดยแพทยสภาได้ยกร่างแก้ไขข้อบังคับใบรับรองมาตรฐานสุขภาพขึ้นมาใหม่ โดยใช้มาตรฐานประเทศสหรัฐอเมริกาและยุโรปเป็นต้นแบบและมีการปรับปรุงให้มีความเหมาะสมกับประเทศไทย นอกจากนี้ ยังได้ส่งร่างข้อบังคับดังกล่าวไปยังราชวิทยาลัยแพทย์ทั้งหมดในประเทศไทย 13 แห่ง และโรงเรียนแพทย์ 1 แห่ง พิจารณาข้อมูลความถูกต้อง ความเหมาะสม และมีโรคอื่น ๆ ที่จะเพิ่มเติมในข้อบังคับหรือไม่ ทั้งนี้ เมื่อร่างข้อบังคับดังกล่าว เสร็จสมบูรณ์แล้ว จะมีการทำประชาพิจารณ์รับฟังความคิดเห็นประชาชนด้วย นาวาอากาศเอก (พิเศษ) นพ.อิทธิพรกล่าวว่า เนื้อหาสาระสำคัญของร่างแก้ไขข้อบังคับนี้ แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ

1. ส่วนที่ผู้จะขอทดสอบเพื่อขอใบอนุญาตขับรถจะต้องร่วมให้ประวัติทางการแพทย์ว่าเคยเป็นโรคที่สำคัญๆ อะไรบ้าง เช่น เคยผ่าตัดหัวใจ เป็นโรคเกี่ยวกับ สมอง โรคลมชัก มีประวัติเคยใช้ยาเสพติด เป็นโรคเกี่ยวกับตา จอประสาทตา การได้ยิน ในใบรับรองแพทย์ด้วย เนื่องจากแพทย์ไม่สามารถซักถามได้ทั้งหมด

2. เป็นหน้าที่ของแพทย์ที่ตรวจให้ความเห็นว่ามีโรคต่าง ๆ หรือไม่ มีสุขภาพที่เหมาะสมในการขับรถหรือไม่ ทั้งนี้ ยังไม่มีการจำกัดจำนวนโรคว่ามีกี่โรคที่ต้องแจ้ง แต่จะออกแบบให้การกรอกแบบฟอร์มนี้สั้น กระชับ สะดวกและใช้เวลาน้อยที่สุด.<sup>44</sup>

กล่าวโดยสรุป แต่เดิมกฎหมายระบุไว้ว่าใบรับรองแพทย์ให้แสดงเพียง 5 โรค ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับการขับรถหรือป้องกันภัยในการขับรถ คือ ไม่เป็นโรคติดต่อเป็นที่รังเกียจ ไม่เป็นบุคคลวิกลจริต ไม่ติดสุรา ยาเสพติดหรือวัตถุออกฤทธิ์ ต่อจิตประสาท แต่ในข้อบังคับฉบับใหม่ตามร่างฯ จะเน้นโรคที่เกี่ยวข้องกับการขับรถจริง ๆ โดยแบ่งเป็นโรกระบบประสาท เช่น โรคลมชัก โรคกล้ามเนื้ออ่อนแรง ทั้งมือ เท้า ความพิการ โรกระบบการมองเห็น โรคตาบอดสี มองเห็นด้วยตาเพียงข้างเดียว โรกระบบการได้ยิน โรคเรื้อรังและอื่น ๆ โดยมีแบบฟอร์มใบรับรองแพทย์สำเร็จรูป

<sup>43</sup> เรื่องเดียวกัน

<sup>44</sup> สมาคมโรคจากการประกอบอาชีพและสิ่งแวดล้อมแห่งประเทศไทย, โครงการจัดทำแนวทางการตรวจร่างกายผู้ขับขี่ยานยนต์, [Online]. Available: <http://www.anamai.moph.go.th>.

แพทย์เพียงแต่ตรวจสุขภาพตามนั้นแล้วบอกว่าผู้เข้ารับการตรวจอยู่ในสถานะของโรคนั้นหรือไม่ โดยจะไม่บอกเพียงว่าร่างกายสมบูรณ์หรือไม่เหมือนเช่นปัจจุบัน

ผู้ช่วยเลขาธิการแพทย์สภากล่าวด้วยว่า โรคที่เป็นอุปสรรคต่อการขับขี่รถ แต่สามารถขับขี่ด้วยกรณีพิเศษ เช่น มีแขนข้างเดียว โดยได้รับอนุญาตให้ขับขี่รถที่มีลักษณะพิเศษที่ออกแบบมาเพื่อผู้พิการ โดยเฉพาะ โดยกฎหมายไม่ได้ปิดกั้นผู้พิการ เช่นเดียวกันกับโรคอื่น ๆ ที่ได้รับการรับรองจากแพทย์ประจำตัวว่ามีการตรวจเช็คร่างกายเป็นประจำ สามารถขับขี่พาหนะได้ แต่หากกรณีผู้ที่เป็นโรคลมชัก และไม่สามารถควบคุมตัวเองได้ ผู้ที่เป็นโรคที่ขาดยาไม่ได้ โดยยามีฤทธิ์ทำให้ง่วงซึม อาจมีปัญหาในการขับขี่ ซึ่งกลุ่มนี้จะได้รับอนุญาตให้ขับขี่ในระยะสั้นๆ เพราะมีความเสี่ยงสูงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ส่วนผู้ที่ได้รับอนุญาตขับรถตลอดชีพ จะต้องมีการตรวจรับรองโรคหรือไม่ยังต้องมีการพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง นอกจากนี้ มีการหารือกรณีผู้ขับขี่ที่อยู่ในวัยทอง ซึ่งเป็นวัยที่มีการขับขี่รถมากเป็นพิเศษ อาจมีปัญหาการควบคุมอารมณ์ ประสิทธิภาพการได้ยินลดลง คิดช้า ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาว่าจะดูแลอย่างไร และยังไม่มีการพิจารณาอายุว่าจะใช้ช่วงเกณฑ์ใด ขณะเดียวกันขณะที่ทำการศึกษาการศึกษาอิสระฉบับนี้ยังไม่มีความคืบหน้าในเรื่องนี้แต่ประการใด ในส่วนของการเกิดอุบัติเหตุอันเกิดจากความบกพร่องของสมรรถภาพทางกาย ที่ผ่านมามีปรากฏบุคคลที่เกิดอุบัติเหตุอันมีสาเหตุมาจากโรคประจำตัวอื่น โดยมีใช้โรคติดต่อกันที่กำหนดไว้ในใบรับรองแพทย์ โดยเฉพาะ โรคลมชักมีรายงานอุบัติเหตุขณะที่ผู้ขับขี่มีอาการของโรคหลายครั้ง เช่น กรณีผู้อำนวยการโรงเรียนเกิดอาการชักจนขับรถจนพุ่งชนนักเรียนเสียชีวิต 4 ราย บาดเจ็บ 7 ราย กรณีชายพิการขายลอตเตอรี่ ขับรถชนดักลับบ้านมีอกคั่นแรงที่ตัดแปลงพิเศษจนล้อหมุนพุ่งชนกระบะยูเทิร์นกลางถนนเชียงใหม่หางดง ไฟลุกทั้งคัน อีกกรณีหนึ่งคือ ชายขับขี่รถจักรยานยนต์มาตามลำพัง แล้วเกิดอาการลมชักกะทันหันทำให้จักรยานยนต์เสียหลักล้มและเสียชีวิตที่บริเวณซอยลาดพร้าว 112 กรุงเทพฯ

ในต่างประเทศ มีรายงานการศึกษาเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางการจราจรที่เกิดจากโรคลมชักของ Thalwitzer ในปี พ.ศ. 2499 ซึ่งเป็นผลให้ผู้ป่วยโรคลมชักถูกห้ามขับรถและไม่อนุญาตให้มีใบอนุญาตขับขี่เหมือนคนทั่วไปได้ ต่อมาในปี พ.ศ. 2491 Symonds ได้เสนอแนวคิดว่าการห้ามขับรถในผู้ป่วยโรคลมชักควรพิจารณาเป็นแต่ละบุคคลและควรมีระยะเวลาที่จำกัด หากทำการรักษาจนหายดีแล้ว และไม่มีการชักในช่วงระยะเวลานานก็ควรอนุญาตให้ขับรถได้ ในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมามีประมาณ 50 ปี มีการศึกษาเกี่ยวกับ เรื่องดังกล่าวมาโดยตลอดแต่ก็ยังไม่สามารถหาข้อตกลงที่เป็นมาตรฐานเดียวกันได้ แม้แต่กระทั่งในประเทศสหรัฐอเมริกาที่มีความแตกต่างกันในแต่ละรัฐ โดย 22 รัฐห้ามขับรถเป็นระยะเวลานาน 1 ปี หลังจากควบคุมการชักได้ 16 รัฐห้ามขับรถเป็นเวลานาน 6 เดือน 3 รัฐห้ามขับรถนาน 3 เดือน 1 รัฐห้ามเป็นระยะเวลานาน 18 เดือน 1 รัฐห้ามเป็น

ระยะเวลา 24 เดือน และมีถึง 7 รัฐ ไม่กำหนดระยะเวลา ในประเทศอังกฤษห้ามเป็นระยะเวลา 1 ปี สำหรับรถส่วนบุคคลและเป็นเวลานาน 5 ปีสำหรับรถบรรทุกและรถโดยสาร<sup>45</sup>

สำหรับประเทศไทยในปัจจุบันตามกฎหมายยังไม่มีข้อห้ามมิให้บุคคลที่ป่วยเป็นโรคลมชักขับรถ แต่มีแนวคิดที่จะเสนอให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมาย ห้ามมิให้ผู้ป่วยเป็นโรคลมชักขับรถ ซึ่งขณะนี้ อยู่ระหว่างรอการเสนอกฎหมายเข้าสู่การพิจารณาของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ อย่างไรก็ตามกรณีของโรคลมชักยังไม่เป็นข้อห้ามในการขับรถตามกฎหมายไทยแต่ประการใด

สมาคมโรคจากการประกอบอาชีพและสิ่งแวดล้อมแห่งประเทศไทย ได้ทำการรวบรวมแบบการตรวจร่างกายจากประเทศอังกฤษ สหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์ เกี่ยวกับใบตรวจสุขภาพเพื่อประกอบการยื่นขอใบอนุญาตขับรถ<sup>46</sup> สรุปได้ดังต่อไปนี้

1) บุคคลใดจะขับรถสาธารณะไม่ได้ หากสมรรถภาพร่างกายไม่เหมาะสมยกเว้นมีผลการตรวจร่างกายซึ่งยืนยันว่าสามารถทำได้

2) บุคคลใดสามารถขับรถยนต์ได้ถ้า

(1) ไม่พิการ ไม่มีการสูญเสียเท้า ขา แขน และ มือ หรือ ได้รับการรับรองว่าสามารถขับรถได้

(2) ไม่มีการสูญเสียความสามารถของ (ก) มือหรือนิ้วที่ทำให้กำลังของการจับยึดเสียไป หรือ (ข) แขน เท้าหรือขา ซึ่งไม่สามารถใช้กำลังในการขับรถได้

3) ไม่มีประวัติโรคหรืออาการของเบาหวานซึ่งต้องใช้ insulin ชนิดฉีดเพื่อควบคุม

4) ไม่มีประวัติกล้ามเนื้อหัวใจตาย กล้ามเนื้อหัวใจขาดเลือด หรือ เส้นเลือดหัวใจอุดตันหรือโรคหัวใจอื่นที่ทำให้เป็นลม หายใจลำบาก หมดสติ หรือหัวใจวาย หมายถึงไม่มีอาการหรืออาการไม่ได้อยู่ในขณะที่กำลังเป็นอยู่ในขณะนั้น และอาการนั้นไม่ควรมีอาการเป็นลม หายใจลำบาก ไม่รู้สึกตัว หรือ หัวใจวาย ซึ่งขึ้นกับการวินิจฉัยของแพทย์ และอาการและอาการแสดงของผู้ขับขี่ในขณะนั้น ในกรณีที่มีอาการของ cardiovascular insufficiency เช่น กล้ามเนื้อหัวใจตาย หรือเส้นเลือดตีบ ควรมีการตรวจคลื่นหัวใจ ทำ exercise stress test หรือสามารถขับขี่ยานพาหนะได้ โดยโรคของผู้ขับขี่จะไม่รบกวนการขับ ไม่มีข้อห้ามสำหรับผู้ที่ทำกรผ่าตัด bypass เส้นเลือดหัวใจ หรือ ใส่ Pace maker หรือ กินยาที่ห้ามการแข็งตัวของเลือด

<sup>45</sup> สมศักดิ์ เทียมเก่า, โรคลมชักและอุบัติเหตุการจราจร, [Online]. Available: [http://www.smj.ejnal.com/e-journal/showdetail/?show\\_detail=T&art\\_id=322](http://www.smj.ejnal.com/e-journal/showdetail/?show_detail=T&art_id=322)

<sup>46</sup> แบบการตรวจร่างกาย. สมาคมโรคจากการประกอบอาชีพและสิ่งแวดล้อมแห่งประเทศไทย. [Online]. Available: <https://www.aoed.org/>



5) ไม่มีประวัติหรืออาการของการหายใจลำบากซึ่งจะรบกวนการขับซึ่รยนต์ เนื่องจากผู้ขับซึ่จะต้องมีการตื่นตัวอยู่ตลอดเวลา ดังนั้นการรบกวนระบบทางเดินหายใจจะทำให้การขับซึ่มีอันตราย มีการรบกวนการเปลี่ยนแปลงของออกซิเจนหลายแบบ เช่น โรคถุงลมโป่งพอง หอบหืด เรื้อรัง มะเร็ง วัณ โรคลมชัก หลอดลมอักเสบเรื้อรัง และ โรค sleep apnea ถ้าจากการตรวจร่างกายพบว่าอาการเหล่านี้รบกวนการขับซึ่ คนขับจะต้องไปพบแพทย์เฉพาะทางเพื่อประเมินและรักษา ก่อนที่จะขับซึ่รถ การกินยาต้านการแข็งตัวของเลือดไม่เป็นข้อห้ามในการขับซึ่ トラบดที่โรคของหลอดเลือดส่วนปลายเป็นปกติ และขาสสามารถใช้งานได้ตามปกติ

6) ไม่มีอาการของความดันโลหิตสูงที่จะรบกวนการขับซึ่รยนต์ โรคความดันโลหิตสูงเองไม่ทำให้เกิดอาการหมดสติหรือเป็นลมทันทีทันใด แต่ก็รบกวนการทำงานของอวัยวะอื่น โดยเฉพาะทำให้เกิดโรคหลอดเลือดสมอง ซึ่งจะก่อให้เกิดอันตรายได้ ความดันโลหิตในขนาด 161-180/91-104 mmHg ถือเป็น mild hypertension ซึ่งสามารถขับรถได้ และคนขับจะได้รับโอกาสให้ลดความดันโลหิตให้เหลือ 160/90 mmHg ภายในเวลาสามเดือน ถ้าทำได้จะให้การรับรองซึ่งจะมีอายุหนึ่งปี และจะต้องมีการตรวจความดันโลหิตซ้ำอีก และควรให้การรับรองเป็นรายปี เพื่อควบคุมความดันโลหิตด้วย

ในกรณีที่ความดันโลหิตมากกว่า 180/104 mmHg ถือว่าค่อนข้างร้ายแรง คนขับรถจะไม่ได้รับการรับรองให้ขับซึ่รถ จนกว่าสามารถลดความดันให้น้อยกว่า 181/105 mmHg ถ้าความดันมากกว่า 180/104 mmHg จะต้องมีการควบคุมทุกหกเดือน และจะต้องมีการต่ออายุทุกหกเดือน ในคนขับรถที่มีความดันปกติแต่รับประทานยาลดความดันอยู่จะต้องใช้มาตรการเดียวกันกับพวก mild hypertension ถ้าการตรวจร่างกายครั้งแรกไม่สามารถวัดความดันโลหิตได้ให้มีการต่ออายุทุกหนึ่งปี ถ้าพบว่าความดันโลหิตสูงควรตรวจซ้ำอย่างน้อยอีกสองครั้งในสองวันต่อมา ควรถามเรื่องการสูบบุหรี่ การดื่มสุรา โรคทางหลอดเลือด ควรมีการตรวจคลื่นหัวใจ ตรวจเลือดระดับน้ำตาล ไขมัน การทำงานของไต และ โปแตสเซียม ในคนที่มีความดันโลหิตค่อนข้างสูงถึงสูงมาก ควรตรวจ Echocardiogram และ ภาพรังสีปอด เนื่องจากการทำลายอวัยวะจากความดันโลหิตที่สูงทำให้เกิดการหมดสติได้ ในคนที่มี retinopathy grade 3 และ 4 มีหัวใจโตหรือมีการลดการทำงานของหัวใจห้องซ้ายล่าง ไม่ควรให้ขับซึ่ยานพาหนะ การกินยาต้องระวังผลข้างเคียงของยา คนขับจะต้องทราบเสมอ คนขับที่มีผลความดันโลหิตปกติหลังการผ่าตัด pheochromocytoma, primary aldosteronism, renovascular disease หรือ unilateral renal parenchymal disease และคนที่ไม่มีการทำลายอวัยวะปลายทาง สามารถขับซึ่ได้<sup>47</sup>

<sup>47</sup> แบบการตรวจร่างกาย. อังแล้วเชิงอรรถที่ 46

7) ไม่มีประวัติหรืออาการของโรคข้อrheumatic ข้ออักเสบ โรคทางกระดูกกล้ามเนื้อ โรคทางระบบประสาทกล้ามเนื้อหรือโรคของหลอดเลือดส่วนปลายที่จะรบกวนการจับจี มีโรคบางชนิดในกลุ่มนี้ที่ทำให้เกิดอาการอ่อนแรงของกล้ามเนื้อ การประสานงานของกล้ามเนื้อผิดปกติ (ataxia) มีความรู้สึกผิดปกติ (paresthesia) มีความตึงตัวของกล้ามเนื้อผิดปกติ (hypotonia) มีการมองเห็นผิดปกติ และมีอาการปวดแบบทันทีทันใด ซึ่งอาการเหล่านี้เมื่อเกิดขึ้นอาจกินเวลานาน ในโรคบางอย่างซึ่งค่อยเป็นค่อยไปอาจมีกล้ามเนื้อริบ บวม หรือปวด แม้ไม่ทำให้เสียสมรรถภาพทันที แต่ทำให้การเคลื่อนไหวถูกจำกัดหรือรบกวนการจับข้ออย่างปลอดภัย ในหลายกรณีโรคเหล่านี้เป็นโรคที่ทำให้เกิดการเสื่อมและมีผลทำให้บริเวณที่เป็นแย่ลงเรื่อยๆ เมื่อผู้ป่วยได้รับการวินิจฉัยว่าเป็นโรคข้อ rheumaticm ข้ออักเสบ โรคทางกระดูกและข้อโรคของระบบประสาทและกล้ามเนื้อ หรือโรคของเส้นเลือดส่วนปลาย แพทย์ควรพิจารณาหัวข้อ ต่อไปนี้ ได้แก่ (1) ธรรมชาติและความรุนแรงของแต่ละบุคคล (เช่นการสูญเสียความรู้สึกหรือแรง) (2) ความรุนแรงของการจำกัดการเคลื่อนไหว (3) ความเป็นไปได้ที่จะเคลื่อนไหวได้น้อยลงในอนาคต (4) ความเป็นไปได้ที่จะไม่สามารถทำงานได้แบบทันทีทันใด ถ้ามีการทำงานด้อยลง ก็ไม่ควรผ่านการตรวจร่างกาย ถ้าต้องมีการตรวจบ่อยครั้ง ระยะเวลาของอายุไขข้อควรสั้นลง

8) ไม่มีประวัติหรืออาการของโรคลมชักหรืออาการอื่นๆที่ทำให้มีการหมดสติหรือไม่สามารถจับจีรถได้ คนขับรถจะไม่ผ่านการตรวจร่างกายถ้ามีประวัติการชัก เคยได้รับการวินิจฉัยว่าเป็นโรคลมชัก หรือกินยากันชักอยู่ ถ้ามีอาการวูบหรือไม่รู้สติโดยไม่ทราบสาเหตุและไม่ได้กินยากันชัก การตัดสินใจขึ้นกับการตรวจร่างกายและการรักษาโดยแพทย์ ก่อนที่จะให้ใบอนุญาตควรรอประมาณหกเดือนเพื่อสังเกตอาการและตรวจร่างกายทางระบบประสาทอย่างละเอียด ถ้าผลการตรวจไม่พบความผิดปกติ และไม่จำเป็นต้องกินยากันชัก ถือว่าผ่านการตรวจร่างกายถ้าการชักหรือการไม่รู้สติเกิดจากยา ไข้ การติดเชื้อ การขาดน้ำ หรือ ความผิดปกติทางเมตาโบลิซึม ควรรองกว่าจะหายและไม่มีผลแทรกซ้อนและไม่ได้กินยากันชัก

9) ไม่มีประวัติโรคทางจิต ประสาท ทั้งที่มีพยาธิสภาพและไม่มี หรือโรคทางจิตเวช ซึ่งจะรบกวนการจับจีรถยนต์ ปัญหาทางอารมณ์และการตัดสินใจซึ่งเกี่ยวข้องกับระดับความจำ การมีเหตุผล ความสนใจ และการตัดสินใจ ซึ่งปัญหาเหล่านี้จะอยู่ภายใต้สิ่งผิดปกติที่ตรวจพบ ได้แก่ อาการมีงง ง่วงซึม สับสน อ่อนแรง หรือเป็นอัมพาต ซึ่งทำให้เกิดอุบัติเหตุ ควรค้นหาอาการ neurotic ความผิดปกติทางบุคลิกภาพ หรือการตัดสินใจทางอารมณ์ที่ผิดพลาด ซึ่งเหล่านี้เป็นอาการเตือนและถ้ารุนแรงไม่ควรผ่านการตรวจร่างกายในการตรวจร่างกายควรระวังไว้ว่าคนขับที่อยู่ภายใต้อารมณ์ที่หงุดหงิดเรื้อรังจะไม่สามารถปรับตัวหรือมีพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสม ความก้าวร้าวต่อต้าน หวาดระแวงไม่สามารถทำให้ขับรถอย่างปลอดภัยได้ คนที่เป็น schizophrenia, affective

psychoses, paranoia, anxiety หรือ depressive neurosis อาจไม่ผ่านการตรวจร่างกาย นอกจากนี้ควรระวังเรื่องผลข้างเคียงของยาทางจิตเวชด้วย

10) มี VA 20/40 (Snellen) ในตาแต่ละข้างโดยไม่ต้องใช้ corrective lenses หรือ VA แต่ละข้างได้ 20/40 (Snellen) โดยใช้ corrective lens มี field of vision อย่างน้อย 70 องศา ในแนว horizontal meridian ในตาแต่ละข้าง และสามารถรู้สีของเครื่องหมายจราจร ได้แก่ สีแดง เขียว และเหลือง ผู้ขับขี่ควรแยกสีและแยกความแตกต่างระหว่างเครื่องหมายควบคุมทางจราจรได้ อย่างน้อยได้แก่สีพื้นฐานคือ สีแดง เขียว และ เหลืองแม้จะมีตาบอดสีอื่นด้วย ในคนที่ใส่แว่นหรือ contact lens จะต้องบันทึกลงไปด้วยว่าผ่านการตรวจสายตาโดยจะต้องใส่ corrective lenses

11) ต้องได้ยินเสียงกระซิบในหูข้างที่ดีในระยะไม่ต่ำกว่า 5 ฟุต โดยจะใช้เครื่องช่วยฟังหรือไม่ก็ได้ ถ้าใช้เครื่องวัดการได้ยินจะต้องไม่มีหูเสียโดยในหูข้างที่ดีจะต้องได้ยินเสียงที่ดังน้อยกว่า 40 เดซิเบล ที่ความถี่ 500, 1,000 และ 2,000 Hz โดยจะมีหรือไม่มีเครื่องช่วยฟังก็ได้ ถ้าผู้ขับขี่ผ่านการทดสอบโดยใช้เครื่องช่วยฟังจะต้องบันทึกลงไปด้วยว่าผ่านการตรวจการได้ยิน โดยจะต้องใส่เครื่องช่วยฟัง

12) ไม่ได้ใช้ยาควบคุมพิเศษ ยาเสพติด amphetamine ยาแก้ลมจิตประสาท ยานอนหลับ ยกเว้นยาที่สั่งโดยแพทย์ซึ่งทราบว่าผู้ป่วยจะต้องขับรถ ในการสั่งยาแพทย์จะต้องอธิบายผลข้างเคียง และจะต้องเขียนใบกำกับให้ผู้ขับขี่ด้วย ถ้าผู้ขับขี่ติดยา จะต้องยึดใบอนุญาต และให้การรักษากว่า จะหายดี<sup>48</sup>

13) ไม่มีอาการของการติดสุราในขณะนั้น

ขณะเดียวกัน นายแพทย์โสภณ เมฆธน ได้ให้ความเห็นเกี่ยวกับโรคที่อาจเป็นอันตราย และส่งผลกระทบต่อความสามารถในการขับขี่<sup>49</sup> ว่ามีดังนี้

1. โรคที่เกี่ยวกับสายตา ต้อหิน ต้อกระจก จอประสาทตาเสื่อม ทำให้ขับรถในเวลา กลางคืนแล้วมองไม่ชัด ส่วนคนเป็นต้อหินทำให้มมสายตาแคบลง มองเห็นภาพส่วนรอบได้ไม่ดี และมองเห็นแสงไฟบอทาง หรือไฟหน้ารถพร่าได้

2. โรคทางสมองที่ยังเป็นไม่มาก มีอาการหลงลืม ขับรถหลงทางในบางครั้ง การตัดสินใจช้าและสมาธิไม่ดี

3. โรคหลอดเลือดสมอง ทำให้แขนขาไม่มีแรงขับรถ เหยียบคันเร่ง เหยียบเบรกหรือ เปลี่ยนเกียร์ บางคนมีอาการเกร็งจนขากระตุกเวลาเหยียบคันเร่งหรือเบรก บางคนประสานงานแขน

<sup>48</sup> แบบการตรวจร่างกาย.อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 46

<sup>49</sup> โรคที่อาจเป็นอันตรายและส่งผลกระทบต่อความสามารถในการขับขี่รถ . 12 เมษายน 2561. เติลนิวัศ .



รถ นั่นคือ ผู้ป่วยวิกฤตจืด จิตฟื้นเพื่อนหรือเพราะเหตุสูงอายุ จึงได้มีคำสั่งแต่งตั้งกรรมการขึ้นมาพิจารณาหลักเกณฑ์การตรวจสอบสุขภาพเพื่อออกไปรับรองแพทย์ดังกล่าว

ขณะเดียวกัน นายแพทย์สมชายโชติ ปิยวัชรเวลา โฆษกกระทรวงสาธารณสุข ได้ออกมาเปิดเผยว่า ขณะนี้กระทรวงสาธารณสุข ร่วมกับแพทย์สภาและกรมการขนส่งทางบก อยู่ระหว่างการเสนอให้มีการแก้ไขกฎหมาย โดยจะทำการเพิ่มเติม โรคที่มีความเสี่ยงที่จะทำให้เกิดอันตรายขณะขับรถเพิ่มขึ้น 4 โรค<sup>52</sup> ได้แก่ ลมชักที่กินยาควบคุมอาการไม่ได้ โรคเบาหวานที่ต้องฉีดอินซูลิน อาจเกิดอาการรูบจากน้ำตาลในเลือดต่ำ ผู้ป่วยโรคหัวใจอาจเกิดอาการกล้ามเนื้อหัวใจขาดเลือดอย่างกะทันหัน และผู้ป่วยหลังผ่าตัดสมองบางรายที่อาจมีปัญหาเรื่องการควบคุมการทรงตัว และการเคลื่อนไหวของกล้ามเนื้อ และมีผลต่อการตัดสินใจในการควบคุมบังคับรถ ซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อทั้งตนเองขณะขับขี่ ผู้ร่วมเดินทาง และผู้อื่นในท้องถนน

นอกจากนี้ ผศ.นพ.ศักดิ์ชัย วงศกิตติรักษ์ ประธานราชวิทยาลัยจักษุแพทย์แห่งประเทศไทย กล่าวว่าจากกรณีที่ว่าราชวิทยาลัยจักษุแพทย์แห่งประเทศไทยได้รับหนังสือจากสำนักงานผู้ตรวจราชการแผ่นดินเกี่ยวกับการร้องเรียนจากประชาชนที่ป่วยตาบอดสี เรื่องความไม่เหมาะสมของระเบียบของกรมการขนส่งทางบกที่ไม่สามารถออกไปอนุญาตขับรถแก่ผู้ที่ตาบอดสีได้ และทางสำนักงานฯ ได้ประสานมายังราชวิทยาลัยฯ เพื่อขอความคิดเห็นในกรณีดังกล่าว ซึ่งทางราชวิทยาลัยฯ ได้ส่งหนังสือเลขที่ รทท.169/2553 ลงวันที่ 22 ธ.ค. 2553 โดยให้ความเห็นว่า ผู้ที่มีตาบอดสีนั้นจะก็สืฝิดไปจากคนปกติก็จริง แต่ยังสามารถในการแยกสีไฟจราจรได้โดยไม่มีปัญหา แม้จะไม่ชัดมากแต่ไฟจราจรก็มีช่องว่างและลำดับชัดเจน คือ แดง เหลือง เขียว และมีความสว่างของไฟที่เหมาะสม รวมทั้งใช้ประสบการณ์ในการเรียนรู้ของผู้อื่นได้ ดังนั้นไม่น่าจะมีปัญหาเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนอย่างแน่นอน โดยทั่วโลก อาทิ ประเทศต่าง ๆ ในยุโรป สหรัฐอเมริกาบางมลรัฐ ก็มีการตรวจผู้ตาบอดสีและอนุญาตให้สามารถขับรถได้เรียบร้อยแล้ว มีเพียงบางประเทศซึ่งส่วนมากในเอเชีย เช่น ญี่ปุ่น เท่านั้นที่ยังไม่อนุญาต

ดังนั้นราชวิทยาลัยจักษุแพทย์แห่งประเทศไทยจึงเสนอให้กรมขนส่งทางบกตรวจวินิจฉัยผู้ตาบอดสีได้แต่ให้ใช้หลักการดูไฟ เขียว เหลืองแดง เหมือนไฟจราจรรวมถึงผู้ตรวจราชการแผ่นดินได้เสนอข้อคิดเห็นไปยังกรมการขนส่งทางบกให้พิจารณาปรับปรุงเกณฑ์และวิธีการทดสอบผู้ตาบอดสีดังกล่าวแล้วเช่นเดียวกัน อนึ่ง สถานการณ์ของผู้ตาบอดสีในประเทศไทยนั้นพบว่า มีเพียงแค่ร้อยละ 7 ของประชากรทั้งหมด ส่วนใหญ่สามารถขับรถได้โดยอาศัยสัญชาตญาณการพึ่งพาตนเองในการแยกลำดับ ซึ่งเรียนรู้จากคนรอบข้าง อย่างไรก็ตามหากจะตรวจวัดก็ควรวัดแค่ศักยภาพในการมองสีสัญญาณไฟจราจรคู่กับการเรียนรู้กฎจราจรด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องเท่านั้น ไม่

<sup>52</sup> เรื่องเดียวกัน

ควรวัดละเอียดแบบการตรวจสายตาทั่วไป เพื่อความเสมอภาค ซึ่งส่วนนี้ ศ.ศรีราชา เจริญพานิช ผู้ตรวจราชการแผ่นดิน ลงนามเห็นชอบกับราชวิทยาลัยแล้ว ส่วน นพ.ฐาปนวงศ์ ตั้งอุไรวรรณ จักษุแพทย์ รพ.พระนั่งเกล้า จ.นนทบุรี ให้ความเห็นว่า ในทางการแพทย์นั้น ตาบอดสีไม่สามารถรักษาหายขาดได้ โดยจากการทบทวนงานการศึกษาของสหรัฐอเมริกาพบว่า ผู้ตาบอดสีส่วนใหญ่เป็นเพศชายพบได้ 1 ใน 12 ขณะที่เพศหญิงพบได้ 1 ใน 200 ราย หรือชายพบได้ร้อยละ 8 หญิงพบได้ร้อยละ 0.5 เท่านั้น ซึ่งผู้ตาบอดสีได้รับการตรวจคัดกรองด้วยวิธีการอ่านเครื่องมือแบบสากลที่เรียกว่า อิชิฮาราทেসต์ (Ishihara's test) และหากจะคัดกรองเพื่อป้องกันปัญหาในการใช้ชีวิตก็ต้องคัดกรองตั้งแต่เด็ก เพื่อที่ครู ผู้ปกครอง จะได้ให้คำแนะนำในการเลือกเรียนและเลือกอาชีพ เนื่องจากบางอาชีพนั้นต้องใช้ความละเอียดในการแยกสีสูง เช่น อาชีพ ช่างอิเล็กทรอนิกส์ นักออกแบบกราฟิกดีไซน์ โดยสาเหตุของตาบอดสีนั้นมีหลายอย่าง บางรายเกิดจากพันธุกรรม เนื่องจากตาเซลล์ประสาทชนิดหนึ่ง ในม่านตาซึ่งมีความไวต่อสีต่าง ๆ มีความบกพร่องหรือพิการ ทำให้ดวงตาไม่สามารถที่จะมองเห็นสีบางสีได้ ตาบอดสีมีหลายชนิด ชนิดที่ทุกคนรู้จักโดยทั่วไป ได้แก่ ตาบอดสีที่มองเห็นสีเขียวกับสีแดงไม่เห็น (Red - Green blindness) ซึ่งจะทำให้ไม่สามารถแยกสีแดงกับสีเขียวจากสีอื่น ๆ ได้

ดังนั้นคนตาบอดสีชนิดนี้จะมองเห็นสิ่งต่าง ๆ ในโลกเป็นสีน้ำเงิน สีเหลือง สีขาว สีดำ สีเทา และส่วนผสมของสีเหล่านั้นทั้งหมด บางรายแยกสีแดงและสีเขียวค่อนข้างลำบากโดยเฉพาะเวลาที่แสงไม่สว่างนักขณะที่บางรายไม่สามารถแยกสีน้ำเงินกับสีเหลือง จะมีบ้างเหมือนกันที่เป็นโรคตาบอดสีทุกสีเลยแต่ เป็นส่วนน้อยมาก คนที่บอดสี แดง-เขียวมักจะบอดสี น้ำเงิน-เหลืองด้วย ทั้งนี้ไม่ว่าจะเป็นตาบอดสี ชนิดใด ล้วนมีสายตาหรือการมองเห็น (vision) ที่เป็นปกติ เพียงแต่ความสามารถในการแยกสี ไม่ปกติเท่านั้น ส่วนอาการร่วมก็เกิดจากภาวะโรคอื่นที่ไปรบกวนเซลล์ประสาทตา หรือจอประสาทตาเส้นประสาทตาถูกทำลาย หรือส่วนรับรู้ในสมอง จากสาเหตุต่าง ๆ เช่น การเกิดโรคพากินสัน การเกิดอัลไซเมอร์ การอักเสบ ภาวะขาดเลือด อุบัติเหตุเนื้องอก หรือผลข้างเคียงจากยาหรือสารเคมี นพ.ฐาปนวงศ์ กล่าวด้วยว่า กรณีการขับรถนั้น ไม่ใช่ทุกรายจะมีปัญหาเหมือนกัน กรณีที่บางรายถ้าอาการหนักถึงขั้นแยกช่องว่างไม่ออกและมีอาการมองเห็นของเป็นสีขาว เทา ดำ แบบนี้ก็ไม่ควรให้ขับ ชีรด แต่อาการจะมากน้อยเพียงใดขึ้นอยู่กับคำวินิจฉัยของแพทย์ จึงอยากให้กรณีของกรมการขนส่งทางบกนั้นมีการแก้ไขหลักเกณฑ์ให้เหมาะสม.

#### 2.4.3 แนวคิดเกี่ยวกับอายุกับความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ

วิเชียร มุริจันท์ ให้ข้อสังเกตถึงปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุได้ว่า ผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นต้นเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุจราจร โดยประมาณร้อยละ 90.00 ของจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมด มีสาเหตุมาจากความบกพร่องของคน<sup>53</sup>

ศาสตราจารย์ ดร.สุทัศน์ ยกส้าน (2558) กล่าวถึงรายงานการวิเคราะห์อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับคนขับรถในวัยชราในวารสาร Geriatrics ของ B.I. Messinger Rapport ว่า รถคือภัยที่มีความสำคัญมากเป็นอันดับสามรองจากมะเร็งและหัวใจสำหรับคนอเมริกันที่มีอายุมากกว่า 65 ปี โดยได้พบว่าอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับรถของคนวัยนี้แตกต่างจากอุบัติเหตุที่เกิดกับคนวัยรุ่น คือผู้สูงอายุมักขับรถช้าและไม่ดื่มแอลกอฮอล์ และอุบัติเหตุมักเกิดตรงบริเวณทางแยกในเวลากลางวัน และใกล้บ้าน<sup>54</sup>

ขณะเดียวกัน รองศาสตราจารย์ นายแพทย์วีรศักดิ์ เมืองไพศาล ผู้เชี่ยวชาญด้านเวชศาสตร์ผู้สูงอายุ กล่าวว่า โดยส่วนใหญ่ผู้สูงอายุมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถน้อยกว่าคนหนุ่มสาวๆ เนื่องจากผู้สูงอายุมักขับรถช้ากว่า ประสบการณ์การขับรถยาวนานกว่า มักคาดเข็มขัดนิรภัย และไม่ดื่มแอลกอฮอล์ก่อนขับรถ อย่างไรก็ตามหากผู้สูงอายุคนไหนขับรถยิ่งเร็วขึ้นๆ โอกาสการเกิดอุบัติเหตุจะเพิ่มมากขึ้นกว่าคนหนุ่มสาว เนื่องจากผู้สูงอายุมีภาวะต่าง ๆ ที่เกิดจากความเสื่อมสภาพของร่างกายคือ กำลังกล้ามเนื้อลดลง ความว่องไวในการตอบสนองต่อเหตุการณ์คับขันช้าลง การทำงานระหว่างอวัยวะต่าง ๆ ให้ประสานกันได้ไม่ดี และสมาธิลดลงด้วย นอกจากนี้ยังอ่อนล้าง่ายถ้าต้องขับรถนาน ๆ อย่างไรก็ตาม ถ้าผู้สูงอายุมีอายุเกิน 70 ปี โอกาสเกิดอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้นและยิ่งเพิ่มขึ้นอย่างมากหากมีอายุเกิน 80 ปี จากปัญหาในการมองเห็นและภาวะสมองเสื่อม และหากเกิดอุบัติเหตุขึ้น ผู้สูงอายุมีแนวโน้มได้รับอันตรายจากอุบัติเหตุมากกว่า และโอกาสถึงแก่ชีวิตสูงกว่าคนหนุ่มสาวถึง 9 เท่า<sup>55</sup>

#### 2.4.4 แนวคิดเกี่ยวกับกฎหมายควบคุมการใช้รถยนต์

กฎหมายจราจร เป็นกฎหมายที่บัญญัติเพื่อความปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สินของผู้ขับขี่ ผู้ใช้รถใช้ถนน ตลอดจนความประสงค์ที่จะให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยของการใช้รถใช้ถนน เพื่อมิให้เกิดปัญหาการจราจรตามที่เป็นอย่างนี้ ความผิดตามกฎหมายจราจร จึงเป็นความผิดประเภทข้อห้าม (Mala Prohibit) อย่างหนึ่ง กฎหมายจราจรเป็นกฎหมายที่ไม่ได้ถูกบัญญัติขึ้นโดยเหตุผลทางด้านศีลธรรมแต่ได้ถูกบัญญัติขึ้นโดยเหตุผลทางเทคนิคจึงเรียกว่า กฎหมายเทคนิค (Technical Law) การกระทำผิดตามกฎหมายจราจร จึงเป็นการกระทำผิดตามที่กฎหมายบัญญัติว่า

<sup>53</sup> วิเชียร มุริจันท์,(2541). พฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรในกรุงเทพมหานคร ,จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

<sup>54</sup> สุทัศน์ ยกส้าน. อุบัติเหตุจราจรจราจร, [Online]. Available:http://www.royin.go.th.

<sup>55</sup> วีรศักดิ์ เมืองไพศาล., ผู้สูงอายุกับการขับรถ, [Online]. Available:http://www.si.mahidol.ac.th.

เป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งได้ว่า ความผิดตามกฎหมายจราจร เป็นความผิดที่จัดอยู่ในประเภทโดยธรรมชาติของการกระทำไม่ถือว่าเป็นความผิดทางอาญาโดยแท้ (True crime) และมีลักษณะเป็นความผิดเล็กๆ น้อยๆ ไม่เป็นความผิดในตัวเองแต่มีลักษณะเป็นกฎระเบียบที่ต้องปฏิบัติตาม มิฉะนั้นจะต้องรับผิด ซึ่งเรียกความผิดประเภทนี้ว่า ความผิดต่อกฎระเบียบ (Regulatory Offence) ส่วนความผิดที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อความปลอดภัยในการจราจร จะมีลักษณะของการกระทำที่อาจเกิดขึ้นในสังคมได้ เรียกความผิดประเภทนี้ว่า ความผิดที่เป็นการก่ออันตราย นอกจากนี้การกระทำความผิดตามกฎหมายจราจร ยังมีลักษณะของความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาทอยู่ด้วยจะเห็นได้ว่า ความผิดตามกฎหมายจราจรแบ่งลักษณะของความผิดเป็น 3 ประเภท คือ

1) ความผิดที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ (Regulatory Offence) ความผิดต่อกฎระเบียบจัดเป็นส่วนหนึ่งของแบบแผนที่เป็นกฎระเบียบ (Regulatory Scheme) คือ รวมถึงพฤติกรรมซึ่งโดยปกติทั่วไปจะไม่ถูกพิจารณาว่าเป็นการผิดศีลธรรมและจะถูกตำหนิเพียงเล็กน้อย (Little Stigma) เท่านั้น และเนื่องจากเป็นความผิดซึ่งโดยธรรมชาติไม่ใช่ความผิดอาญา จึงมีโทษไม่รุนแรง โทษจำคุกจึงไม่มีความจำเป็น ดังนั้นบทลงโทษจึงเป็นเพียงการปรับเท่านั้น หรือโทษอย่างอื่นซึ่งอาจนำมาเทียบเคียงได้กับโทษปรับ และจากการที่มีผลเป็นความผิดเล็กน้อย ทำให้วิธีการพิจารณาความผิดและการตัดสินลงโทษ แตกต่างไปจากที่เป็นความผิดทางอาญา

เป้าหมายของการบัญญัติความผิดต่อกฎระเบียบ (Regulatory Legislation) คือการปกป้องสังคมในวงกว้างจากผลกระทบที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายที่เกิดจากการฝ่าฝืนการกระทำที่ผิดกฎหมาย (Unlawful Activity) และรวมถึงการเปลี่ยนแปลงจากการใช้ความคุ้มครองและผลประโยชน์ส่วนบุคคล และการลงโทษการกระทำที่มีลักษณะผิดศีลธรรมมาเกี่ยวข้องและมาตรการที่เป็นกฎระเบียบ (Regulatory Measure) โดยทั่วไปแล้ว จะควบคุมดูแลเพื่อป้องกันอันตรายที่จะเกิดในอนาคต และเป็นอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมาย โดยผ่านการบังคับใช้ให้มีความระมัดระวัง และความประพฤติตามข้อกำหนดขั้นต่ำ<sup>56</sup> (Enforcement of Minimum Standard of Conduct and Care) ดังนั้น แนวความคิดของความผิดต่อกฎระเบียบ มีรากฐานมาจากการระมัดระวังอย่างมีเหตุผล (Reasonable Care Standard) และเรื่องดังกล่าวไม่ได้แสดงเป็นนัยว่าสมควรจะได้รับการถูกตำหนิทางจิตใจในลักษณะเช่นเดียวกับความผิดทางอาญา ด้วยเหตุผลดังกล่าว ความผิดต่อกฎระเบียบเหล่านี้ โดยปกติทั่วไปจะไม่ถูกพิจารณาว่าเป็นการทำผิดศีลธรรม ดังนั้น ผู้กระทำความผิดอาจจะเพียงถูกตำหนิจากสังคม และเป็นความผิดที่มุ่งคุ้มครองประโยชน์ในด้านต่างๆ ในการจัดความเป็นระเบียบเรียบร้อยในสังคมเพื่อประโยชน์ในทางปกครอง บริหาร

<sup>56</sup> วีรศักดิ์ เมืองไพศาล, อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 54



ความคิดเหล่านี้มีความมุ่งหมายที่จะยกระดับมาตรฐานของความปลอดภัยและระดับความรุนแรงที่อาจเกิดจากการอยู่ร่วมกัน<sup>57</sup> เช่น ความคิดตามกฎหมายว่าด้วยการจราจร กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง เป็นต้น

2) ลักษณะของความคิดที่เป็นการก่ออันตราย วัตถุประสงค์หลักในการบัญญัติกฎหมายจราจรขึ้นมา มิใช่เพียงเพื่อความสะดวกในการจราจรเพียงอย่างเดียว แต่ยังเป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อความปลอดภัยในการจราจรด้วย ฉะนั้นจึงมีการลงโทษการกระทำความคิดที่มีลักษณะเป็นการก่อให้เกิดอันตรายด้วย ความคิดที่มีลักษณะก่อให้เกิดอันตราย เป็นการกระทำที่ใกล้จะก่อให้เกิดผลเป็นอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมาย ที่บุคคลอื่นได้รับความคุ้มครอง แม้ว่าผลเป็นเพียงความเสียหายที่จะยังไม่เกิดขึ้นสามารถลงโทษได้แล้ว ดังนั้น ความคิดที่เป็นการก่ออันตรายจึงมี “ความสมควรการลงโทษ” อยู่ในตัวเองเหมือนความคิดอาญาที่เป็นการทำอันตราย จึงได้มีการบัญญัติความคิดอาญาที่เป็นการก่ออันตรายขึ้น โดยพิจารณาจากความเป็นไปได้ของผลที่จะเกิดขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ได้มีการบัญญัติความคิดดังกล่าวไว้ในกฎหมายลำดับรอง ซึ่งนับวันจะมีเพิ่มมากขึ้น เช่นกฎหมายว่าด้วยการจราจร เป็นต้น ทั้งนี้ เพราะว่าในความสัมพันธ์ของชีวิตปัจจุบัน โดยทั่วไปแล้วได้นำไปสู่ความจำเป็นจะต้องป้องกันความเสียหายที่เกิดขึ้น แม้ว่าจะเป็นผลให้ต้องจำกัด หรือละเลยต่อหลักนิติรัฐเสรีนิยมไปบ้างก็ตาม

ความคิดอาญาที่เป็นการก่ออันตราย เกิดจากแนวความคิดที่ว่า การกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งของผู้กระทำความผิด ที่เป็นอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมายที่บุคคลอื่นได้รับการคุ้มครอง โดยที่การกระทำดังกล่าวไม่จำเป็นต้องปรากฏผลของอันตรายในองค์ประกอบความผิดเท่านั้น ไม่จำเป็นต้องวินิจฉัยว่ามีผลของอันตรายเกิดขึ้นจริงหรือไม่ เช่น การขับรถยนต์ขณะเมาสุราเพียงเล็กน้อยก็ถือว่าเป็นความผิด หรือการขับรถยนต์ฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง แม้ว่าการกระทำนั้นยังไม่ก่อให้เกิดความเสียหายก็ตาม แต่จะเห็นว่าอาจเกิดอันตรายขึ้นจากการกระทำดังกล่าวต่อบุคคลทั่วไปได้ กล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ เป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของการจราจรและคุณธรรมทางกฎหมายของส่วนรวม ด้วยเหตุนี้เองความคิดอาญาที่เป็นการก่ออันตรายจึงไม่ได้ถูกบัญญัติขึ้นมาเพื่อลงโทษการกระทำที่เกิดความเสียหาย แต่ถูกบัญญัติขึ้นมาเพื่อให้เกิดความมั่นคงและความปลอดภัยในสังคม

3) ความคิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท กฎหมายเกี่ยวกับการจราจร ถือว่าเป็นกฎหมายอาญาประเภทหนึ่งเพราะเป็นกฎหมายที่ว่าด้วยความผิดและกำหนดโทษไว้ ด้วยเหตุนี้ ความรับผิดชอบในทางอาญาของผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จึงต้องพิจารณา

<sup>57</sup> เรื่องเดียวกัน

“เจตนา” ตามมาตรา 59 วรรคแรก แห่งประมวลกฎหมายอาญาด้วย<sup>58</sup> แสดงว่าผู้กระทำความผิด จะต้องรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จะต้องเจตนาด้วย แต่มีบางฐาน ความผิด แม้ว่าผู้กระทำความผิดจะกระทำโดยประมาทก็ต้องรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติจราจรทาง บก พ.ศ. 2522 ได้แก่ ความผิดฐานขับรถโดยประมาทตามมาตรา 43(4) ที่บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ขับขี รดโดยประมาทหรือนำหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน” จะเห็นได้ว่า พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43(4) ใช้คำว่า “อันอาจเกิด” แสดงว่าผลของการ กระทำยังไม่เกิดอันตราย ผู้กระทำความผิดก็ต้องรับโทษแล้ว แม้จะเป็นการกระทำโดยประมาทก็ ตาม<sup>59</sup>

#### 2.4.5 แนวความคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมผู้ขับขี่ยานพาหนะ

สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก กองพัฒนาระบบการจราจร ได้ รวบรวมพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะไว้ว่า สมรรถภาพของแต่ละคนมีความแปรปรวนแตกต่างกัน ขึ้นอยู่กับ อายุ ประสบการณ์ ความชำนาญ ความแข็งแรงของร่างกาย เช่น คีมีของมีนเมา กินยา กดประสาท ทำกิจกรรมอื่นร่วมกับการขับรถ หรือขับรถติดต่อกันเป็นเวลานานหลายชั่วโมง และ สภาพแวดล้อมของทางที่ขับรถผ่านไป<sup>60</sup>

##### การมองเห็น (vision)

ความสามารถของตาคนปกติ ในขณะที่อยู่กับที่จะมองเห็นภาพในลักษณะเป็นกรวยจอก กว้าง (peripheral) มีขอบเขตทำมุม 120-160 องศา เมื่อมีการเคลื่อนที่ขอบเขตของการมองเห็น ชัดเจนจะลดลง เช่น ที่ความเร็ว 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง มีมุมการมองเห็นได้ชัด 100 องศา ที่ความเร็ว 75 กิโลเมตร/ชั่วโมง มีมุมการมองเห็นได้ชัด 60 องศา และที่ความเร็ว 75 กิโลเมตร/ชั่วโมง มีมุมการ มองเห็นได้ชัด 40 องศาสภาพการมองเห็นในเวลากลางคืน ถ้ามีแสงสว่างเข้าตาเราจากรถที่แล่น สวนทางมา หรือจากการสะท้อนของกระจกมาเข้าตาเรา จะทำให้ตาเกิดการพร่ามัวชั่วขณะ ตาของ มนุษย์จะต้องใช้เวลาปรับตัวขยายหรือหดม่านตา ถ้าผ่านจากที่มีดออกสู่ที่สว่างใช้เวลาประมาณ 3 วิ นาที และถ้าผ่านจากที่สว่างเข้าที่มีมืด ใช้เวลาประมาณ 6 วินาที

##### การได้ยิน (hearing)

ผู้ขับขี่ใช้หูฟังร่วมกับตามอง เพื่อบอกทิศทางของยาพาหนะคันอื่น ในขณะที่เปลี่ยน ทิศทางหรือในขณะที่แซง แต่คนหูหนวกก็สามารถขับรถได้อย่างปลอดภัยและมีอุบัติเหตุค่อนข้างต่ำ

<sup>58</sup> ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 59

<sup>59</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43(4)

<sup>60</sup> พฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะ. สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก กองพัฒนาระบบ การจราจร[Online]. Available: <http://www.mot.go.th/about.html?id=12>

เพราะจะเพิ่มควบคุมระมัดระวังตัวสูงขึ้นกว่าคนปกติ ประเทศไทยอยู่ในเขตร้อน รยยนต์ส่วนใหญ่จะต้องติดเครื่องปรับอากาศ ทำให้ต้องปิดกระจกรยยนต์ ซึ่งทำให้การไต่ยีนของผู้ขับขี่ลดลงได้ และหากมีการทำกิจกรรมอื่นๆ ในขณะที่ขับรถทำให้ประสิทธิภาพการไต่ยีนลดลง ซึ่งมีผลต่อความปลอดภัยในขณะที่ขับรถ

### เวลาในการรับรู้ และการตอบสนอง (perception and reaction time)

ร่างกายสามารถรับรู้ได้จากทางตาหู และการสัมผัส สภาพการรับรู้จะถูกส่งไปยังสมองและสมองก็จะสั่งการให้มือ และเท้าทำหน้าที่ตามที่สมองกำหนดอีกทอดหนึ่ง ระยะเวลาที่ตาเริ่มมองเห็นวัตถุและสมองสั่งการให้เท้าเหยียบที่เบรก และยกเท้าไปเหยียบที่เบรก ประกอบด้วยระยะเวลาต่าง ๆ ตามทฤษฎีของ PIEW ดังนี้ Perception time ระยะเวลาที่มองเห็นวัตถุชัดเจนและรับทราบสถานการณ์ Intellection time ระยะเวลาที่ใช้ในการพิจารณา วิเคราะห์ให้ทราบว่าสิ่งที่มองเห็นคืออะไร Emotion time ระยะเวลาที่ใช้ในการตัดสินใจว่าจะทำอะไรต่อไปกับสถานการณ์ หรือสิ่งที่เห็นนั้น Violation time ระยะเวลาที่ใช้ในการปฏิบัติตามที่สมองสั่งการในสภาพร่างกายของคนปกติ จะไม่มีอาการเมื่อยล้าจากการขับรถนาน ไม่มีคัมของมีนเมาหรือเสพยาเสพติด การตอบสนองของผู้ขับขี่ที่ถูกกระตุ้น โดยสภาพการจราจรนั้น ตามมาตรฐานของประเทศสหรัฐอเมริกา (AASHTO) แนะนำให้ใช้เวลาประมาณ 2.5 วินาที แต่ถ้าสภาพร่างกายของเราเกิดเหนื่อยล้าจากการเดินทางไกล หรือพบปัญหาที่ยากต่อการตัดสินใจ ระยะเวลาในการตอบสนองอาจเพิ่มเป็น 4 วินาที องค์ประกอบที่มีผลต่อการตอบสนองในการจราจรมีดังนี้

1. สถานะของผู้ขับขี่ เช่น อายุ ประสบการณ์ และความชำนาญ iveau ุริบ เพศ
2. สภาพของร่างกาย เช่น ความเมื่อยล้า ความแข็งแรง คัมของมีนเมา กินยากระตุ้นประสาท ขาดความรับผิดชอบในการควบคุมตนเอง
3. สภาพแวดล้อม เช่น ความร้อน ฝนตก ทัศนวิสัย สภาพการจราจร ทิวทัศน์ข้างทาง
4. ความรีบเร่ง ทำให้เกิดความประมาท ขาดความรอบคอบ ขับรถเร็ว
5. อารมณ์ เกิดจากสภาพการจราจรที่ไม่เป็นระเบียบ ความร้อนจัด หรือจากคนข้างเคียงทำให้เกิดโมโห ขาดสติยังคิด หรือคึกคะนอง
6. ความกลัวต่อการถูกจับ และต่ออุบัติเหตุที่เกิดขึ้น มีผลให้ขับรถช้าลงเมื่อผ่านตำรวจทางหลวง หรือในถนนที่มีรถบรรทุกแล่นสวนทางมามาก ทำให้เพิ่มความระมัดระวัง

สรุปได้ว่า พฤติกรรมในการขับขี่ยานพาหนะนั้น ในแต่ละคนจะมีสมรรถภาพในการขับขี่แตกต่างกัน มีความแปรปรวนแตกต่างกัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับอายุ ประสบการณ์ ความชำนาญ ความแข็งแรงของร่างกาย สภาพแวดล้อมของทางที่ขับขี่ ซึ่งตัวแปรดังกล่าวมีผลต่อความปลอดภัยในขณะที่ขับรถ

## 2.5 ทฤษฎีเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากสมรรถภาพที่บกพร่องของผู้ขอใบอนุญาตขับรถ

ในส่วนที่ เกี่ยวข้องกับทฤษฎีที่เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากสมรรถภาพของผู้ขอใบอนุญาตขับรถ ผู้ศึกษาจะทำการกล่าวถึง 2 ทฤษฎีสำคัญคือ ทฤษฎีโดมิโนในการป้องกันอุบัติเหตุ และทฤษฎีปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุ ดังมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

### 2.5.1 ทฤษฎีโดมิโนในการป้องกันอุบัติเหตุ

H.W. Heinrich นักวิทยาศาสตร์ชาวอเมริกัน ซึ่งต่อมาได้ถูกยกย่องให้เป็น “บิดาแห่งการป้องกันอุบัติเหตุทางการอุตสาหกรรม” ได้กล่าวถึงลำดับในการเกิดอุบัติเหตุ (Accident Sequence) ว่า “การบาดเจ็บในวงการอุตสาหกรรม เป็นผลที่เกิดจากองค์ประกอบต่าง ๆ ซึ่งมีช่วงลำดับที่แน่นอน และองค์ประกอบสุดท้ายก็คือ อุบัติเหตุหรือการบาดเจ็บนั่นเอง ส่วนอุบัติเหตุก็มีสาเหตุโดยตรงจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัยของบุคคล (Unsafe Act) และ/หรือการขัดข้องของอุปกรณ์<sup>61</sup> (Unsafe Condition)” สรุปองค์ประกอบของอุบัติเหตุของ Heinrich มี 5 องค์ประกอบ ซึ่งเกิดขึ้นเป็นช่วงลำดับต่อเนื่องดังนี้

1) ลักษณะตกทอดจากบรรพบุรุษ และสภาพแวดล้อมทางสังคม เป็นลักษณะอันไม่พึงปรารถนาซึ่งอยู่ในจิตใต้สำนึกของบุคคล เช่น ความดีใจ มุทะลุ ความเลินเล่อ ความโลภ อารมณ์รุนแรง ความตื่นเต้น ตกใจง่าย อาการทางประสาท เป็นต้น ส่วนสภาพแวดล้อมทางสังคม ย่อมมีส่วนทำให้บุคคลนั้นถูกเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม สะสมนิสัยในลักษณะที่ไม่พึงปรารถนา แม้ว่าบุคคลนั้นจะได้รับการฝึกอบรม มาเป็นอย่างดีก็ตาม

2) ความบกพร่องส่วนบุคคล พฤติกรรมดังกล่าวย่อมส่งผลให้เกิดผลเสียกับภารกิจ เช่น การใช้พาหนะด้วยความประมาท การที่มีอารมณ์รุนแรง ตื่นตระหนกง่าย ขาดความขี้ใจคิด ทำให้การกระทำบางอย่างลงไปโดยไม่คำนึงถึงหนทางปฏิบัติที่ปลอดภัย ซึ่งเป็นผลต่อเนื่องไปจนอาจทำให้เครื่องมือ อุปกรณ์เกิดขัดข้องได้

3) การกระทำที่ไม่ปลอดภัยและสภาพที่ไม่ปลอดภัย การกระทำที่ไม่ปลอดภัยของบุคคล เช่น เสี่ยงบินเข้าไปในสภาพอากาศที่ตนไม่ทราบ ละเมิดข้อควรระวังเพื่อความปลอดภัย ขาดการวางแผนการกระทำต่าง ๆ ที่รอบคอบ สภาพที่ไม่ปลอดภัย ยานพาหนะไม่ได้รับการตรวจสภาพ หรือซ่อมตามเกณฑ์ที่กำหนด มีวัสดุแปลกปลอม (FOD) เครื่องหมายไม่ชัดเจน เป็นต้น

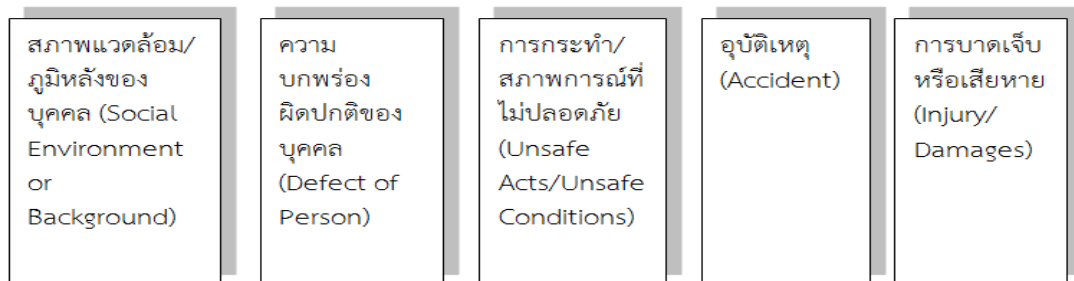
<sup>61</sup> กองบังคับการตำรวจจราจร. (2558). อุบัติเหตุจราจร [Online]. Available:

<http://www.trafficpolice.co.th/report.php>

4) อุบัติเหตุ เหตุการณ์หรือลำดับเหตุการณ์ เช่น นักบินหลงสภาพการบิน เครื่องบินชน ภูมิประเทศ เครื่องบินตกทางวิ่งทางขับ เป็นต้น

5) การบาดเจ็บหรือเสียชีวิต เช่น บาดเจ็บจากการถูกเพลิงไหม้จากการกระแทกกับ สิ่งกีดขวางเมื่อ เครื่องบินตกกระทบบนพื้น ซึ่งองค์ประกอบแต่ละองค์ประกอบเหล่านี้เปรียบเสมือนตัวโดมิโนแต่ละตัว ที่ตั้งเรียงกันไว้ตามลำดับจาก ลำดับที่ 1 ถึงลำดับที่ 5 และอยู่ในระยะที่กระทบสัมพันธ์ถึงกันได้ ตามภาพที่ 2

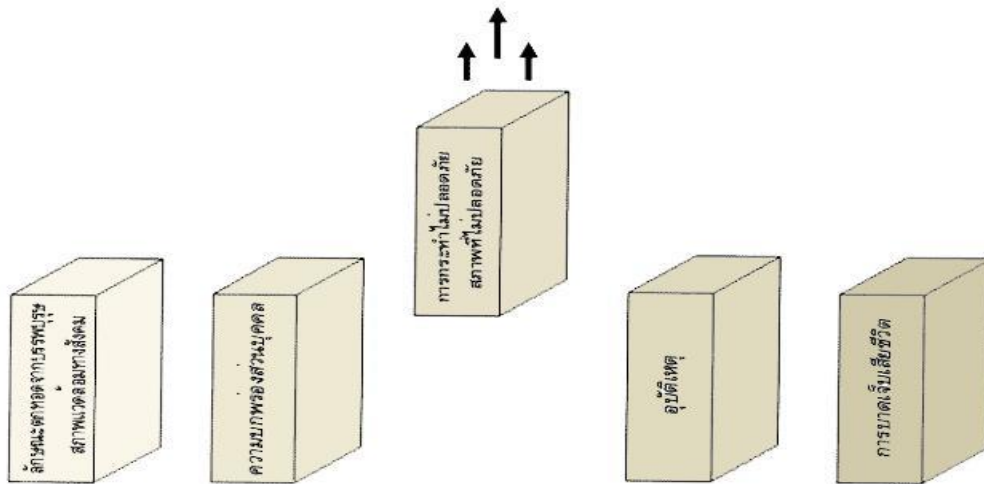
## ภาพที่ 2 แสดงปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุ



ที่มา: H.W. Heinrich (1993)

ทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory) ของการเกิดอุบัติเหตุ สามารถเชื่อมโยงได้กับปรัชญาความปลอดภัยของ H.W. Heinrich เกี่ยวกับสาเหตุของอุบัติเหตุได้ ทฤษฎีโดมิโนนี้ บางครั้งมีผู้เรียกชื่อใหม่เป็น “ลูกโซ่ของอุบัติเหตุ (Accident Chain)” ทฤษฎีโดมิโน กล่าวว่า การบาดเจ็บและความเสียหายต่าง ๆ เป็นผลที่สืบเนื่องโดยตรงมาจากอุบัติเหตุและอุบัติเหตุเป็นมาจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย (หรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย) ซึ่งเปรียบได้เหมือนตัวโดมิโนที่เรียงกันอยู่ 5 ตัวใกล้กัน เมื่อตัวที่หนึ่งล้มย่อมมีผลทำให้ตัวโดมิโนถัดไปล้มตามกันไปด้วย การป้องกันอุบัติเหตุตามทฤษฎีโดมิโนหรือลูกโซ่ของอุบัติเหตุ มีแนวคิดว่า เมื่อโดมิโนตัวที่ 1 ล้ม ตัวถัดไปก็ล้มตาม ดังนั้นหากไม่ให้โดมิโนตัวที่ 4 ล้ม (ไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ) ก็ต้องเอาโดมิโนตัวที่ 3 ออก (กำจัดการกระทำหรือสถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัย) การบาดเจ็บหรือความเสียหายก็จะไม่เกิดขึ้น

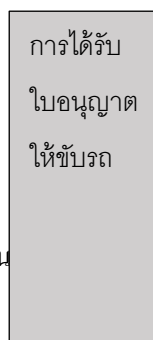
ภาพที่ 3 แสดงการป้องกันอุบัติเหตุ



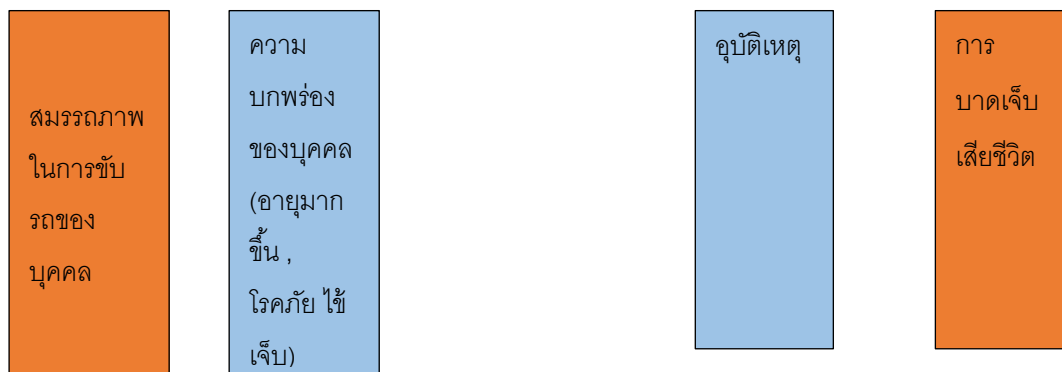
ที่มา: บทวิจัยการเกิดอุบัติเหตุในสถานประกอบการ พ.ศ.2547

การป้องกันอุบัติเหตุตามทฤษฎีโดมิโน หรือลูกโซ่อุบัติเหตุ ก็คือ การตัดลูกโซ่อุบัติเหตุโดย กำจัดการกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัยด้วยวิธีการต่าง ๆ อุบัติเหตุก็ไม่เกิดขึ้น การที่จะแก้ไข ป้องกันที่โดมิโนตัวที่ 1 (สภาพแวดล้อมของสังคม หรือภูมิหลังของบุคคล) หรือตัวที่ 2 (ความ บกพร่องผิดปกติของบุคคล) เป็นเรื่องแก้ไขได้ยากกว่า เพราะเป็นสิ่งที่เกิดขึ้น และปลูกฝังเป็น สมบัติส่วนบุคคล Heinrich ให้แนวความคิดไว้ว่า การที่จะป้องกันบุคคลไม่ให้ประสบกับอุบัติเหตุ จนทำให้เกิดการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตนั้น สามารถทำได้โดยการควบคุม (Control) อย่างมี ประสิทธิภาพโดยคอยจัดการกระทำที่ไม่ปลอดภัย และสภาพที่ไม่ปลอดภัย นั่นคือ การดึงโดมิโน ตัวกลางออกไป ก็จะทำให้ผลขององค์ประกอบเบื้องต้นไม่มีผลกระทบต่อองค์ประกอบหลังๆ ดังนั้น อุบัติเหตุและการบาดเจ็บก็จะไม่เกิดขึ้น<sup>62</sup> จากทฤษฎีโดมิโนดังกล่าว ผู้ศึกษานำมาใช้ในการ ป้องกันอุบัติเหตุจากการใช้รถได้ดังภาพที่ 3

ภาพที่ 4 แสดงการป้องกันอุบัติเหตุจากการเจ็บป่วยและสูงอายุ



<sup>62</sup> วิวรรณกร สวัสดิ์. บทวิจัยการเกิดอุบัติเหตุในสถานประกอบการ, [Online]. Available: <http://www.npc-se.co.th>.



ที่มา: บทวิจัยการเกิดอุบัติเหตุในสถานประกอบการ พ.ศ.2547

### 2.5.2 ทฤษฎีปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุ

ทฤษฎีนี้แบ่งย่อยเป็นทฤษฎีปัจจัยเดียว (Single Factor Theory) ทฤษฎีปัจจัยเดียวนั้นสันนิษฐานว่า มีเพียงสาเหตุเดียวเท่านั้นที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุเมื่อค้นพบว่าอะไรเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุก็ดำเนินการแก้ไขสาเหตุนั้น อุบัติเหตุก็จะไม่เกิดขึ้น และทฤษฎีหลายปัจจัย เป็นทฤษฎีที่กล่าวว่า สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเกิดจากปัจจัยหลายปัจจัยร่วมกัน โดยสาเหตุขณะนั้น (Immediate Causes) อาจเป็นการกระทำที่ไม่ปลอดภัยของพนักงานหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ทฤษฎีหลายสาเหตุหลายปัจจัยนั้นจะมีหลายปัจจัยที่เป็นส่วนสนับสนุนให้เกิดอุบัติเหตุโดย V.L. Gross ได้สร้างรูปแบบของทฤษฎีหลายสาเหตุหลายปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ โดย ปัจจัย 4M คือ

- 1) Man คือคน ซึ่งมีปัจจัยร่วมกันได้แก่ เพศ อายุ ความสูง ทักษะการทำงาน ประวัติการฝึกอบรม แรงจูงใจ เป็นต้น
- 2) Media คือ สภาพแวดล้อมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สภาพอากาศ อุณหภูมิ แสงสว่าง เสียง เป็นต้น
- 3) Management คือ รูปแบบในการบริหารจัดการ การจัดองค์กร นโยบาย ระเบียบ ปฏิบัติ เป็นต้น
- 4) Machine คืออุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องจักร ได้แก่ ขนาดของเครื่องรูปร่างของเครื่องจักร น้ำหนัก แหล่งพลังงาน เป็นต้น

ทฤษฎีหลายสาเหตุหลายปัจจัยจะมีประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุโดยจะทำให้เราระบุถึง ปัจจัยที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการปฏิบัติงาน เพื่อนำมาวิเคราะห์ถึงสาเหตุของอุบัติเหตุหรือผลของการเกิดอุบัติเหตุได้ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทุกครั้งมิใช่เกิดจากโชคราะห์หรือเคราะห์กรรมที่เหนือการควบคุม แต่เกิดจากสาเหตุที่แก้ไขและป้องกันได้ สาเหตุของอุบัติเหตุที่สำคัญได้แก่ การกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Acts) และสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Condition) การอุบัติเหตุอย่างมี

ประสิทธิภาพ ทำได้ด้วยการจัดการกระทำหรือสภาพการณ์ ที่ไม่ปลอดภัยให้เหลือน้อยที่สุดหรือหมดไป สภาพการทำงานที่ปลอดภัยก็จะเกิดขึ้นในที่สุด<sup>63</sup>

## 2.6 แนวความคิดการนำนิติเศรษฐศาสตร์มาใช้เป็นเครื่องมือในการพัฒนากฎหมาย

เศรษฐศาสตร์วิเคราะห์ว่าด้วยกฎหมายศาสตร์ว่า ด้วยการศึกษาระเบียบสำคัญทางกฎหมาย ทฤษฎีทางกฎหมาย การตีความกฎหมาย การออกแบบกฎหมายการประเมินคุณค่าของกฎหมาย และผลกระทบของกฎหมายต่อพฤติกรรมของตัวละครที่เกี่ยวข้องและสังคม ทั้งนี้โดยใช้ระเบียบวิธีทางเศรษฐศาสตร์เป็นกรอบและเครื่องมือในการวิเคราะห์ เพื่อออกแบบกฎหมายให้สามารถใช้กำกับควบคุมพฤติกรรมของคนได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อยกระดับสวัสดิการของสังคม

กฎหมายในมุมมองของนิติเศรษฐศาสตร์คือ เครื่องมือในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของคนในสังคมไปสู่แนวทางที่สังคมพึงปรารถนา เช่น ไม่สร้างความเดือดร้อนแก่สังคม ไม่ทำอันตรายต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้อื่น ออกแบบสัญญาที่ก่อให้เกิดประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจ และป้องปรามยับยั้งพฤติกรรมที่ไม่พึงปรารถนาของสังคม เช่น การก่ออาชญากรรมด้านต่างๆ ผ่านบทลงโทษทางกฎหมาย ทั้งการลงโทษที่เป็นตัวเงิน (Monetary Sanction) ได้แก่ ค่าปรับ และการลงโทษที่ไม่เป็นตัวเงิน (Nonmonetary Sanction) เช่น การจำคุก การภาคทัณฑ์ การกักบริเวณ การประหารชีวิต การประจานต่อสาธารณะ เป็นต้น

การพิจารณาว่า การลงโทษแบบใดที่ทำให้เกิดความเป็นธรรมในสังคม ไม่ใช่ก่อให้เกิดความยุติธรรมเฉพาะคนที่เป็นเหยื่อเท่านั้น แต่ในขณะที่เดียวกันสังคมต้องได้รับความยุติธรรมด้วย ทั้งนี้เราไม่จำเป็นต้องนำคนไปไว้ในคุกทุกกรณี Cesare Baccorua นักปรัชญาชาวอิตาลี ได้อธิบายเกี่ยวกับการลงโทษไว้ว่า การกระทำความผิดและโทษต้องมีความเชื่อมโยงกันต้องเกิดความสมดุลซึ่งกันและกัน ถ้าการกระทำความผิดอย่างหนึ่งต้องการลงโทษที่รุนแรงโทษที่รุนแรงอาจก่อให้เกิดปัญหามากกว่าการแก้ไข ดังนั้นการนำบุคคลเข้าคุกอาจไม่ก่อให้เกิดการปราบปรามบุคคลไม่ให้กระทำความผิด แต่ในทางกลับกันอาจเป็นดาบสองคมได้ ดังนั้นต้องระมัดระวังในการนำคนเข้าไปไว้ในคุก หรือถ้าต้องนำคนไปไว้ในคุกจริงๆ ก็ควรไว้ให้ถูกที่ถูกทาง ซึ่งมีกระบวนการมากมายในราชทัณฑ์เช่น การฝึกอาชีพเพื่อป้องกันการกระทำผิดซ้ำ หรือการนำสายรัดข้อเท้าติดไว้กับนักโทษ จำกัดเขตหรือมีข้อจำกัดในการเดินทาง มีการรายงานตัวต่อเจ้าพนักงานคุมประพฤติ ถ้าทำผิดอีกก็มีการนับโทษเพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นวิธีที่เค้าใช้กันทั่วโลก

<sup>63</sup> เทวินทร์ วารีศรี, (2558).อุบัติเหตุและการบริหารงานด้านอุบัติเหตุ, เอกสารประกอบการบรรยายเรื่องอุบัติเหตุ กรมการขนส่งทางบก., กรุงเทพมหานคร : กรมการขนส่งทางบก.



### 2.6.1 การวิเคราะห์กฎหมายโดยใช้เครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์

เศรษฐศาสตร์เป็นเรื่องการจำกัดของทรัพยากร หรือต้นทุน หรือกำไร หรือการเสียโอกาส การสร้างสมดุลในการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรของรัฐ และการใช้ทรัพยากรให้เกิดประโยชน์สูงสุด ถ้าทรัพยากรมีอยู่อย่างจำกัด ดังนั้นเราต้องใช้ประโยชน์จากทรัพยากรให้มาก เราต้องเลือกสิ่งที่ทำให้ได้ประโยชน์จากตัวมันมากที่สุด ตัวอย่างเช่น เวลาเป็นสิ่งที่มีอยู่อย่างจำกัด ถ้าเวลาเรามีน้อย เราเลือกที่จะนั่งมอเตอร์ไซด์มา โดยตัดข้อจำกัดอย่างอื่นออกไปเช่น ความลำบาก (มีความสำคัญน้อยกว่าเวลา) เมื่อเทียบกับรัฐ รัฐต้องเลือกสิ่งที่จะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด ใช้ทั้งกฎหมายที่เกี่ยวกับภาครัฐและกฎหมายที่เกี่ยวกับภาคธุรกิจ ทางเลือกที่ก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดเราพิจารณาอย่างไร ข้อพิจารณาสำหรับการเลือก มีดังนี้

1. ประเมินผลประโยชน์สุทธิ (ผลประโยชน์ที่ได้ลบต้นทุน) มีนักเศรษฐศาสตร์กล่าวว่ามนุษย์ทุกคนเป็นสัตว์เศรษฐกิจ มีการคิดวิเคราะห์หามีความเป็นนักเศรษฐศาสตร์อยู่ในตัว เวลาเราจะคิดทำอะไร เราคิดได้ตรงเสมอว่า จะทำอะไรที่ก่อให้เกิดประโยชน์สุทธิ (ต้นทุน-ประโยชน์ที่ได้=ผลที่ได้มากกว่าต้นทุนที่ลง)

ดังนั้นมาตรการทางกฎหมายต่างๆ ต้องก่อให้เกิดประโยชน์สุทธิเป็นบวกแก่สังคม มิฉะนั้นทุกคนจะไม่เคารพกฎหมาย เราจะเลือกเคารพกฎหมายก็ต่อเมื่อ ต้นทุนการกระทำความผิดมีมาก มีโทษหนัก โอกาสถูกจับได้ดีมาก ประโยชน์ที่ได้มีน้อยมาก คนจะเลือกที่จะไม่กระทำความผิด แต่ถ้ากฎหมายไม่บอกอะไร กระบวนการทางกฎหมายไม่ชัดเจน ต้นทุนต่ำ ประชาชนไม่มีเหตุผลอะไรที่จะเคารพกฎหมาย และประโยชน์ที่ได้รับมีมากกว่า คนจะเลือกกระทำความผิด ตัวอย่างเช่น ซึ่มอเตอร์ไซด์ขึ้นสะพานลอย ไม่มีกล้องวงจรปิด ไม่มีตำรวจ มีแต่กฎหมาย แต่ไม่มีการบังคับใช้ คนก็เลือกทำผิดเพราะทำให้ไปได้เร็วกว่า ประโยชน์ที่ได้รับมากกว่า

2. เลือกทางเลือกที่มีผลประเมินประโยชน์สุทธิสูงสุด ต้นทุนที่เห็นไม่ได้มีเพียงต้นทุน ต้นทุนมีหลายลักษณะ เช่น ต้นทุนจากการเสียโอกาสที่จะใช้ประโยชน์จากสิ่งสิ่งนั้น (Opportunity Cost) ต้นทุนทางสังคมที่จะได้ผลกระทบจากการกระทำ (Social cost) ตัวอย่างเช่น สิบล้อยกตัวเกี่ยวสะพานลอยพังที่ถนนเพชรบุรีปิดทางเข้าออก ปัญหาคือ สะพานลอยพังใช้งานได้หรือไม่ ผลคือได้รับโทษทางแพ่งทางอาญา หรือพระราชบัญญัติจราจร สร้างสะพานลอยใช้แล้วจบหรือไม่ หากนำหลักเศรษฐศาสตร์มาพิจารณา ข้อจำกัดทางทรัพยากร ต้นทุน กับประโยชน์ที่สังคมจะได้รับเกิดความสมดุลหรือไม่ พบว่า คนข้ามสะพานลอยไม่ได้ต้องข้ามถนนหกเลนเกิดความเสี่ยง ส่งผลกระทบต่อสังคม โอกาสที่จะได้ใช้ทรัพยากรที่สร้างด้วยเงินภาษีของประชาชนถูกทอนลง ซึ่งกรณีดังกล่าวจะไปเทียบกับเหตุการณ์ขับรถชนรั้วบ้านคนไม่ได้เพราะเหตุการณ์ก่อนหน้านี้มีผู้ได้รับ

ผลกระทบมากกว่า แต่เหตุการณ์นี้มีผลกระทบแค่เจ้าของบ้านเท่านั้น ดังนั้นถ้าใช้กฎหมายทางแพ่งมาปรับใช้จะก่อให้เกิดความเป็นธรรมต่อสังคมหรือไม่

ปัญหาดังกล่าว ถ้ามองข้อเท็จจริงเป็นเรื่องของคนละเมิดต่อกฎหมาย ประเด็นทางกฎหมายต้องพิจารณาว่า อะไรที่ทำให้สองเหตุการณ์นี้เกิดขึ้นอาจนำไปสู่การแก้ไขกฎหมายได้ ถ้าหากพบว่า ข้อจำกัดในการจำกัดความสูงของรถในกรุงเทพและปริมณฑลมันไม่เหมือนกัน มาตรการทางกฎหมายในการใช้เส้นทางไม่ชัดเจน ไม่มีการควบคุม ต้นทุนมันน้อย ผลที่ตามมาคือ คนเล็กที่จะทำผิดหรือมีความระมัดระวังน้อย เพราะไม่มีการกำหนดหลักเกณฑ์หรือมีการกำหนด แต่ไม่มีผลกระทบอะไร สะพานร่วงลงมาที่ซ่อมใหม่

### 3. การให้คุณค่าด้านประสิทธิภาพ

หลักเกณฑ์ของความมีประสิทธิภาพแบบพาเรโตคือ การจัดสรรทรัพยากรจะมีประสิทธิภาพแบบ “พาเรโต” (Pareto Efficient) จะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อ ได้มีการนำเอารูปแบบใหม่ในการจัดสรรทรัพยากรที่มีอยู่เดิมผ่านกระบวนการจัดการอีกครั้งหนึ่ง (Reallocate) เพื่อให้ประชากรในรัฐมี “สวัสดิการ” หรือ “มาตรฐานในการดำรงชีวิต” ดีขึ้น<sup>64</sup> โดยไม่ทำให้สวัสดิการหรือมาตรฐานของชีวิตผู้อื่นลดลง ประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นตามทุนที่ลง ตัวอย่างเช่น เราอยากใช้กฎหมายให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดไม่ได้หมายความว่า ต้องไปเพิ่มโทษหรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือ ไปเพิ่มทุน แต่มีเงื่อนไขว่าต้องใช้สิ่งที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดให้เกิดผลมากที่สุด หรือให้เกิดผลมากขึ้น ในขณะที่สิทธิของประชาชนจะไม่ถูกลดทอนไปมากกว่านี้ (ต้นทุนทางสังคมยังคงเท่าเดิม) ตัวอย่างเช่นรถ Ferrari สมมติเหยียบได้ 300 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ประสิทธิภาพของมันคือเหยียบได้ 300 หรือ ไม่ คำตอบคือไม่ใช่ ต้องดูว่าไปขับที่ไหน ถ้าขับบนทางด่วน ประสิทธิภาพคือ ขับได้เท่าที่ความเร็วมีอยู่ (ประสิทธิภาพไม่ได้ไปอย่างเต็มที่ แต่ไปตามข้อจำกัดที่ไม่ก่อให้เกิดต้นทุนสูงขึ้น ต้นทุนสูงขึ้นคืออะไร หากเหยียบ 300 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ถือว่ากระทำ ความผิดกฎหมายที่จะต้องโดนค่าปรับ) ถ้าถามว่าเป็นการเลือกที่มีประสิทธิภาพหรือไม่ คำตอบคือไม่ เพราะลิมิตได้แค่ 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เว้นแต่จะไปขับในสนามแข่งที่ไม่มีข้อจำกัดความเร็ว

การพิจารณาการใช้กฎหมายในเรื่องใดต้องดูหลายหลายปัจจัยประกอบเข้าด้วยกัน ไม่ได้หมายความว่า การลงโทษที่เหมาะสมมีประสิทธิภาพคือ การลงโทษสูงสุดเท่าที่ทำได้ โทษจึงถูกกำหนดออกมาเป็นช่วงๆ ตัวอย่างเช่น การที่ศาลจะลงโทษจำคุกไม่เกินห้าปีปรับไม่เกิน 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ศาลจะไม่ลงเต็มห้าปี เว้นแต่ มีเหตุที่ต้องลงซึ่งต้องพิจารณาพฤติการณ์แห่งการกระทำพิจารณาบุคคลที่เป็นผู้กระทำความผิด เพราะศาลมีหน้าที่ต้องใช้กฎหมายให้เกิด

<sup>64</sup> ผศ.ดร. นิติพงษ์ ส่งศรีโรจน์ . เศรษฐศาสตร์สวัสดิการ. วารสารวิชาการ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม

ประสิทธิภาพสูงสุด โดยพิจารณาว่าบุคคลคนนั้นเพียงจะต้องได้รับโทษเท่าไรเพื่อให้สอดคล้องกับสิ่งที่บุคคลนั้นทำไว้อย่างพอเหมาะพอดี สิ่งเหล่านี้ศาลสามารถทำได้เพื่อให้กฎหมายเกิดประสิทธิภาพสูงสุด

ทางกฎหมายมหาชนในทางภาครัฐมีหลักการคือ “หลักการความได้สัดส่วน” กล่าวคือ การใช้มาตรการอะไรต้องดูว่าเหมาะสม มีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของกฎหมายที่ให้อำนาจหรือไม่ มีความจำเป็นหรือไม่ หรือ ได้สัดส่วนในความหมายอย่างแคบหรือไม่

กล่าวโดยสรุปว่า มาตรการทางกฎหมายต่างๆ ต้องก่อให้เกิดประโยชน์สุทธิเป็นบวกแก่สังคม มิฉะนั้นทุกคนจะไม่เคารพกฎหมาย เราจะเลือกเคารพกฎหมายก็ต่อเมื่อ ต้นทุนการกระทำ ความผิดมีมาก มีโทษหนัก โอกาสถูกจับได้ดีมาก ประโยชน์ที่ได้มีน้อยมาก คนจะเลือกที่จะไม่กระทำความผิด แต่ถ้ากฎหมายไม่บอกอะไร กระบวนการทางกฎหมายไม่ชัดเจน ต้นทุนต่ำ ประชาชนไม่มีเหตุผลอะไรที่จะเคารพกฎหมาย และประโยชน์ที่ได้รับมีมากกว่า คนจะเลือกกระทำความผิด

## 2.6.2 นิติเศรษฐศาสตร์ความยุติธรรมและหลักประสิทธิภาพ

นิติศาสตร์คือ ศาสตร์ที่ว่าด้วยความยุติธรรม กล่าวคือ ความเป็นธรรม เศรษฐศาสตร์คือ ศาสตร์ที่ว่าด้วยการจัดสรรทรัพยากร กล่าวคือ ประสิทธิภาพ เศรษฐศาสตร์ให้คุณค่าสูงยิ่งต่อมิติด้านประสิทธิภาพ(Efficiency) ซึ่งหมายถึง การที่สังคมได้รับประโยชน์สูงสุดจากทรัพยากรที่มี นักเศรษฐศาสตร์มักเปรียบเทียบ “ประสิทธิภาพ” กับ “ขนาดของขนมพาย” สังคมที่มีประสิทธิภาพคือ สังคมที่สามารถใช้ทรัพยากรที่มีในการผลิตขนมพายให้ได้ขนาดใหญ่ที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ หากสังคมมีเป้าหมายของการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรอย่างชัดเจน และมรรควิธีสู่เป้าหมายดังกล่าวมีหลายทาง สังคมควรเลือกทางที่มีประสิทธิภาพที่สุด ตัวอย่างเช่น เลือกทางที่ให้ผลลัพธ์มากที่สุด ใช้ต้นทุนต่ำที่สุด สมาชิกในสังคมพึงพอใจมากที่สุด หรือสังคมได้รับสวัสดิการสูงสุด ตามแต่เป้าหมายที่สังคมต้องการ

ระดับความยุติธรรม แบ่งออกเป็น 4 กรณีดังนี้

1. ความยุติธรรมของสังคม ทุกคนไม่จำเป็นต้องยอมรับ แต่ต้องก่อให้เกิดผลดีต่อสังคมส่วนรวม ดังนั้นปัจเจกชนไม่ต้องตกลงด้วยกันทุกคน ทุกคนไม่จำเป็นต้องเห็นชอบ แต่มันต้องก่อให้เกิดผลดีต่อสังคมส่วนรวม ตัวอย่าง ถ้าเราไม่เห็นด้วยกับคำพิพากษานั้น เป็นความยุติธรรมของปัจเจกชน แต่ถ้าสังคมได้ ประโยชน์อย่างนี้ถือว่ายุติธรรม ดังนั้นสิ่งที่กฎหมายควรจะต้องทำคือ ทำอย่างไรให้ความยุติธรรมทางสังคมมันเกิดขึ้น ฉะนั้นความยุติธรรมทางสังคมอาจไปกระทบต่อ

หรือก่อให้เกิดผลลบต่อคนกลุ่มหนึ่ง ขณะเดียวกันอาจก่อให้เกิดผลบวกต่อคนกลุ่มหนึ่งซึ่งเป็นกลุ่มใหญ่

2. ความยุติธรรมของกลุ่มคนสภาวะที่คนกลุ่มหนึ่งรู้สึกถึงความยุติธรรมเริ่มมองคนที่อยู่ในชนชั้นเดียวกันมากขึ้น เช่น พวกสหภาพแรงงาน เรียกร้องค่าไม่ได้เรียกร้องความยุติธรรมของเค้า แต่เป็นของพวกเขาเพื่อให้เกิดความยุติธรรม เช่นราคาข้าว ราคายาง เป็นระดับความยุติธรรมที่เพิ่งเกิดขึ้นหรือไม่ ไม่มีใครไม่ยอมให้รัฐช่วยเหลือแต่รัฐไม่สามารถช่วยเหลือทั้งหมดได้ แต่การที่รัฐจะช่วยเหลือคนกลุ่มใดรัฐต้องอธิบายได้ ระดับความยุติธรรมของกลุ่มคนจึงไม่ใช่สถานการณ์ความยุติธรรมที่เพิ่งเป็น

3. ความยุติธรรมของปัจเจกชนการที่ปัจเจกชนรู้สึกถึงความหรือทำต่อตนเอง โดยมองประโยชน์ส่วนตนเป็นหลักตัวอย่าง นาย ก ถูกศาลพิพากษา นาย ก มองว่าไม่ยุติธรรมนั่นคือความยุติธรรมของนาย ก ใครโดนลงโทษถูกศาลพิพากษาไม่เป็นธรรมต่อตัวเองแล้วกล่าวว่าศาลไม่เป็นธรรมนั่น คือความยุติธรรมระดับปัจเจกชน ในทางกฎหมายปัจเจกชนแต่ละคนมีการวัดเกณฑ์ความยุติธรรมที่ต่างกันไปและมองด้วยฐานที่เป็นตัวตนของตนเท่านั้น พิจารณาแล้วว่ามั่นใจกับมันหรือไม่ ถ้าดีมันก็ยุติธรรม ความยุติธรรมไม่ใช่สิ่งที่ทุกคนต้องมองหา

4. การสร้างความสมดุลระหว่างประโยชน์สาธารณะและประโยชน์ของเอกชนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพให้กับนโยบายนั้นจะก่อให้เกิดความเป็นธรรมในสังคมตัวอย่าง คดีสะพานข้ามคลองสะพานดังกล่าวถูกสร้างเสร็จแล้วก่อนที่มีการอนุมัติ ซึ่งเป็นกระบวนการที่ไม่ถูกต้องและไม่มีการทำประชาวิจารณ์ ตามหลักคือสร้างไม่ได้ต้องมีการรื้อถอนสะพาน แต่การเพิกถอนไม่ก่อให้เกิดผลใดๆ เพราะท้ายที่สุดก็จะมีการอนุมัติและต้องสร้างสะพานอยู่ดี ไม่มีเหตุจำเป็นใดที่ศาลต้องมีคำสั่งให้ทุบสะพานแล้วสร้างใหม่เพราะมันก่อให้เกิดการสูญเสียงบประมาณโดยไม่มีเหตุผลประกอบกับสะพานดังกล่าวไม่ได้ก่อให้เกิดการะกับใครคนใดคนหนึ่ง ซึ่งเป็นเรื่องปกติธรรมดาทั่วไปที่มีการสร้างสะพานแล้วต้องมีการจราจรที่ติดขัดและอาจก่อให้เกิดผลกระทบของคนที่อยู่แถวนั้นบ้าง แต่หน่วยงานของรัฐก็ต้องไปหาวิธีการเยียวยา หลักการที่ศาลใช้ในการชั่งน้ำหนักคือ “หลักความได้สัดส่วน” สุดท้ายศาลต้องคำนึงถึงประโยชน์สาธารณะก่อน แต่ทั้งนี้ไม่ได้หมายความว่า ประโยชน์สาธารณะมาเหนือประชาชน ในส่วนของประชาชนที่ได้รับผลกระทบหน่วยงานของรัฐก็ต้องดำเนินการเยียวยา ตัวอย่าง คดีการปลูกต้นไม้ทดแทนการตัดต้นไม้เพื่อสร้างถนนเส้นทางไปเขาใหญ่ การสร้างถนนดังกล่าวเป็นการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย เนื่องจากว่าไม่มีการถามความเห็นของประชาชนหรือศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เมื่อการกระทำไม่ชอบด้วยกฎหมายโดยหลักการแล้วศาลต้องสั่งเพิกถอนการกระทำที่ไม่ชอบ แต่เพิกถอนไม่ได้เพราะถนนสร้างไปแล้ว ต้นไม้ตัดไปแล้ว เพราะฉะนั้นต้องเยียวยาสิ่งแวดล้อม แต่การไปหาต้นไม้ประเภทชนิด

เดียวกันนั้นไม่เกิดความคุ้มค่า เพราะต้องเอาต้นไม้มาจากป่าที่อื่นเพื่อมาปลูกทดแทน เมื่อปลูกทดแทนแล้วก็ต้องมีค่าบำรุงรักษาดูแล ศาลพิจารณาเป็นอย่างอื่นได้หรือไม่ แม้ศาลไม่สามารถพิพากษาเกินค่าขอได้ แต่ศาลพิพากษาน้อยกว่าค่าขอได้ ศาลสามารถให้ปลูกต้นไม้ทดแทนได้แต่ไม่จำเป็นต้องระบุรายละเอียดถึง ชนิด ประเภทเดียวกัน<sup>65</sup>

จากกรณีดังกล่าวขัดแย้งกับทฤษฎีของพารโต เพราะทำให้เกิดประสิทธิภาพในที่ที่หนึ่ง แต่ทำให้ทอนหรือลดประสิทธิภาพของอีกที่หนึ่ง ซึ่งไม่ก่อให้เกิดความคุ้มค่าและไม่ใช้ประสิทธิภาพที่แท้จริง

ตัวอย่างการสร้างรถไฟฟ้าจะต้องมีคนกลุ่มหนึ่ง โคนเวนคืนที่ดิน คนที่ถูกเวนคืนจะรู้สึกว่าเป็นกรรม แต่รถไฟฟ้าจะเกิดขึ้นไม่ได้ ถ้าเจ้าของที่ดินเรียกร้องหาความยุติธรรมของปัจเจกชน ผลคือสร้างรถไฟฟ้าไม่ได้ คนกลุ่มใหญ่ก็เสียประโยชน์ ปัญหาคือจะอย่างไรให้คนที่ได้รับผลกระทบได้รับการเยียวยาอย่างเป็นธรรมเนื่องจากสุดท้ายแล้วก็ต้องสร้างรถไฟฟ้าอยู่ดี เพราะว่สิ่งที่ต้องการให้มีคือ สังคมส่วนรวมต้องได้รับประโยชน์มากที่สุด นี่คืสิ่งทีกฎหมายต้องการให้เกิด ถ้าเราอยากให้เกิดสังคมที่เป็นธรรมเราต้องจูงใจให้คนสามารถเข้าไปอยู่ในบริบทนั้นได้ เศรษฐศาสตร์มีผลต่อการตัดสินใจของคนเพราะเป็นตัวคำนวณประโยชน์ที่จะได้รับ ฉะนั้นสิ่งที่คนคำนวณประโยชน์ที่จะได้รับ โดยการที่เขาไม่จำเป็นต้องรับภาระมากขึ้นแต่รัฐได้ประโยชน์แต่จะทำอย่างไรให้คนเหล่านั้นคิดเช่นนั้น อาจต้องสร้างกลไกจูงใจให้เขาได้ประโยชน์ ตัวอย่าง การเปลี่ยนจากการใช้น้ำมันมาเป็นก๊าซ NGV รัฐต้องสร้างกลไกจูงใจให้เขาได้ประโยชน์โดยการมีนโยบายมาช่วยเหลือ (ช่วยเหลือคนละ 50,000 บาท) รัฐเสียหายแค่นั้นแต่รัฐคงคิดแล้วว่ารัฐได้ประโยชน์มากกว่านั้นทุกคนก็ไปติดแก๊สกันมากขึ้นเลิกใช้น้ำมัน

ตัวอย่าง ประเทศไทยต้องการให้มีการลงทุนจากต่างชาติ การลงทุนมันคือเงิน มันทำให้คนมีงานเกิดการหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจ ทำอย่างไรให้ต่างชาติมาลงทุน? คนไทยค่าแรงงาน 300 บาทแพงกว่าประเทศเพื่อนบ้าน ถ้าเข้าไปลงทุนประเทศเพื่อนบ้านต้นทุนที่ต่ำกว่าลงทุนจะน้อยกว่า ไทยต้องพัฒนาให้ตนเองมีประสิทธิภาพ จึงเกิด BOI กฎหมายส่งเสริมการลงทุน เช่นยกเว้นภาษีเข้าออก ยกเว้นภาษีการนำเข้าเครื่องจักร ยกเว้นภาษีรายได้นิติบุคคลสองปี เราต้องยอมเสียส่วนนี้เพื่อแลกกับศักยภาพในทางเศรษฐกิจ เราต้องมีกฎหมายส่งเสริมการลงทุนยกเว้นภาษีต่างๆ เพื่อเป็นการจูงใจให้เขาเข้ามาลงทุนในไทย เมื่อมีสิทธิก็ต้องก่อให้เกิดหน้าที่หมายความว่า เมื่อคุณได้รับการส่งเสริมแล้วคุณจะต้องทำอะไรคุณต้องมีวิธีการปฏิบัติอย่างไรไม่เช่นนั้นจะเกิดการส่งเสริมกฎหมายเป็นได้ทั้งแรงกระตุ้นและแรงปฏิเสธเพื่อให้คนเป็นไปตามกฎหมาย

<sup>65</sup> ปกป้อง จันวิทย์ (2553). ความรู้เบื้องต้นว่าด้วยนิติเศรษฐศาสตร์ . บทความวิชาการประกอบการสัมมนาเรื่อง “การวิเคราะห์กฎหมายและกระบวนการยุติธรรมทางอาญาด้วยเศรษฐศาสตร์” .

### 2.6.3 กฎหมายเป็นเครื่องมือในการกำหนดพฤติกรรมของคนในสังคม (Social engineering)

กฎหมายต้องมีสิ่งจูงใจให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของคน ดังนี้

1. สนับสนุน ให้เกิดการจูงใจในการดำเนินการเช่นลดภาษีหรือมุ่งให้คนใช้พลังงานทดแทน

2. ห้ามปราม โดยใช้โทษเป็นเครื่องมือ

3. ป้องปราม ทั้งป้องกันและปราบปราม

ความผิดอาญาทั่วไป ความผิดที่จะเป็นความผิดอาญาได้สังคมต้องมีต้นทุน(ปัญหาทางสังคม) มากกว่าประโยชน์ เพราะความผิดทางอาญาเป็นการกระทำต่อเนื้อตัวร่างกาย เช่น ฆ่าคนตายโดยเจตนา

ความผิดอื่น เช่นการผิดสัญญาทางแพ่ง การฝ่าฝืนสัญญาฉ้อโกงเพื่อช่วยเหลือผู้ป่วย (ในทางเศรษฐศาสตร์มองว่า ไม่มีความผิดทางอาญา สังคมได้ประโยชน์มากกว่าสังคมเสียประโยชน์ ดังนั้นไม่ควรลงโทษอาญา) การกระทำด้วยการป้องกันจำเป็น (ถ้าเลือกทำพอสมควรแก่เหตุ ผลคือไม่เป็นอันตรายต่อชีวิตทรัพย์สินของเราเองแม้จะเป็นปัจเจกชนก็ตาม สังคมไม่ได้รับผลกระทบ ประโยชน์เกิด ต้นทุนแทบไม่มีเพราะเรามีหน้าที่ยับยั้งการทำความผิด ดังนั้นจึงไม่ควรให้เป็นการทำความผิดทางอาญา) แสดงความคิดเห็นในที่สาธารณะโดยชอบด้วยกฎหมาย

ผลของการเอาเรื่องผิดสัญญาไปเป็นโทษทางอาญา ตัวอย่าง คดีเช็คเป็นการเอาคนทำผิดสัญญาไปติดคุก ผลคือต้นทุนเกิดขึ้นเพราะรัฐต้องเลี้ยงดูผู้ทำความผิดในคุก และสังคมไม่ได้ประโยชน์อะไรเพราะสุดท้ายคนที่เสียประโยชน์คือคู่กรณีไม่ใช่สังคม ดังนั้นถ้าต้นทุนทางสังคมน้อยกว่าประโยชน์ที่สังคมจะได้รับก็ไม่ควรกำหนดไว้ในทางอาญา ควรลงโทษอย่างอื่น ความรับผิดชอบต่อกฎหมายควรจะไปในทิศทางเดียวกัน

กล่าวโดยสรุปว่า การใช้กฎหมายต้องให้สอดคล้องกับความยุติธรรมและประสิทธิภาพ ไม่หมายความว่า ต้องจัดทุกอย่างให้ผิดกฎหมาย หากเรามองแล้วว่า บางกรณีต้นทุนทางสังคมไม่มีไม่เกิดประโยชน์กับสังคม ก็ไม่ควรไปฟ้องดำเนินคดีกับบุคคลดังกล่าว เช่นแม่ลักขโมยไปให้ลูกกินอาหารสิ่งไม่พอง เหตุเพราะไม่เป็นประโยชน์ต่อการพิจารณาคดี ถ้าฟ้องแม่ แม่ติดคุกเด็กก็กำพรว้าอาหารมีอำนาจทำได้แต่ต้องใช้ความระมัดระวัง ต้องไม่ก่อให้เกิดภาระสังคม หรือส่วนรวมจนเกินไปดังนั้นการออกกฎหมายต้องให้สอดคล้องกับต้นทุนการทำความผิดด้วย

### 2.6.4 นิติเศรษฐศาสตร์กับการป้องกันการทำความผิด

ปัจจัยในการทำความผิดมีดังนี้คือ

1. กำหนดบทลงโทษที่เหมาะสม
2. ป้องกันการกระทำความผิดซ้ำ
3. โอกาสในการจับกุมผู้กระทำความผิด
4. การป้องกันเชิงสังคม

มีการปฏิเสธเชิงสังคม ปฏิเสธคนทำผิดอย่างชัดเจน โดยการที่สังคมไม่ยอมรับบุคคลดังกล่าว มันเป็นการเพิ่มต้นทุนของคนที่กระทำความผิด ถ้าต้นทุนน้อยประโยชน์ที่ได้มากคนเลือกทำผิด ต้นทุนน้อยเช่น โทษเบา ความเสี่ยงไม่มี โอกาสโดนจับน้อย ค่าใช้จ่ายในการกระทำความผิดน้อย แต่ประโยชน์ที่ได้รับมากกว่า แบบจำลองของ becker กล่าวคือ ผู้กระทำความผิดล้วนเป็นสัตว์เศรษฐกิจ มีเหตุมีผลทางเศรษฐศาสตร์และตอบสนองต่อสิ่งจูงใจ หรือเป็นนักคิดคำนวณที่มีเหตุผล ซึ่งผู้กระทำจะตัดสินใจที่จะกระทำความผิดต่อเมื่อประเมินว่า ผลประโยชน์ของการกระทำความผิดนั้นสูงกว่าต้นทุนของการกระทำความผิด เมื่อการความผิดนั้นก่อให้เกิดประโยชน์สุทธิแก่ตนเอง

การชั่งน้ำหนักในการกระทำความผิด คนจะเลือกกระทำความผิด ต่อเมื่อต้นทุนการกระทำความผิดน้อย เช่น โทษที่จะได้รับ ความเสี่ยงที่จะถูกจับหรือค่าใช้จ่ายในการกระทำความผิด ประโยชน์ที่ได้จากการกระทำความผิดมาก เช่น เงิน ทรัพย์สินอื่นๆ โอกาสในการไม่ถูกลงโทษ หรือความสุขที่ได้ และคนจะไม่เลือกกระทำความผิด ต่อเมื่อต้นทุนการกระทำความผิดมาก เช่น ต้นทุนทางสังคม โทษที่จะได้รับโอกาสที่จะถูกจับ หรือค่าใช้จ่ายในการกระทำความผิด ประโยชน์ที่ได้จากการกระทำความผิดน้อย เช่น เงิน ทรัพย์สิน หรือความสุขที่ได้<sup>66</sup>

กล่าวโดยสรุป จากการศึกษาพบว่า การเพิ่มความรุนแรงของการลงโทษทำให้คนทำผิดน้อยลงไม่ได้ ตามแนวคิดของนักนิติเศรษฐศาสตร์ (Law and Economics) บทลงโทษที่รุนแรงขึ้น อาจไม่ช่วยให้การทำผิดลดลงเสมอไป เพราะผลในการป้องปรามการกระทำความผิด ขึ้นอยู่กับความน่าจะเป็นในการจับกุมและดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิดด้วย เช่น หากจับรถโดยไม่มีใบขับขี่ มีโทษจำคุกตลอดชีวิต แต่ตำรวจไม่สามารถจับกุมผู้กระทำความผิดได้เลย กฎหมายก็จะไม่มีผลในการป้องปราม ดังนั้น หากต้องการป้องปรามการกระทำความผิด ก็ต้องคำนึงถึงความสามารถในการนำตัวผู้กระทำความผิดมาลงโทษด้วยเสมอ

<sup>66</sup> เมธี ครองแก้ว .(2558).นิติเศรษฐศาสตร์ว่าด้วยการป้องกันการทุจริต.วารสารวิชาการ ป.ป.ช.

### บทที่ 3

## กฎหมายเกี่ยวกับการขอรับใบอนุญาตขับรถเปรียบเทียบกฎหมายไทยกับ กฎหมายต่างประเทศ

ในบทนี้ ผู้ศึกษาจะทำการศึกษามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการขอรับใบอนุญาตขับรถ ในประเด็น ใบรับรองแพทย์ประกอบการขอรับใบอนุญาตขับรถ การทดสอบภาคปฏิบัติของผู้ขอใบอนุญาตขับรถ การตรวจสอบสภาพของรถที่ใช้ในการทดสอบภาคปฏิบัติ และมาตรการการกำหนดคบทลงโทษกรณีไม่มีใบอนุญาตขับรถ โดยทำการเปรียบเทียบกฎหมายของประเทศไทยกับกฎหมายของต่างประเทศ ได้แก่ ประเทศออสเตรเลีย ประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศอังกฤษ ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

### 3.1 การขอใบอนุญาตขับรถตามระบบกฎหมายต่างประเทศ

ในการศึกษาเกี่ยวกับการขอรับใบอนุญาตขับรถตามระบบกฎหมายต่างประเทศ ผู้วิจัยจะทำการศึกษามติบัญญัติของประเทศออสเตรเลีย ประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศอังกฤษ และประเทศญี่ปุ่น ดังมีรายละเอียดผลการศึกษาดังนี้

#### 3.1.1 การขอใบอนุญาตขับรถตามระบบกฎหมายประเทศออสเตรเลีย

การขอใบอนุญาตขับรถในประเทศออสเตรเลียนั้นเป็นไปตามเงื่อนไขของแต่ละรัฐกำหนด โดยทั่วไปเอกสารที่ใช้ยื่นขอทำใบอนุญาตขับรถจะคล้ายๆกันต่อไปนี้ เอกสารที่แสดงว่ามีถิ่นพำนักในรัฐนั้น ๆ บัตรเครดิตหรือเดบิตของประเทศออสเตรเลีย ใบรับรองแพทย์ บัตรประจำตัวประชาชน โดยมีการสอบข้อเขียนประมาณ 30 ข้อ ผิดได้ไม่เกิน 3 ข้อ การสอบภาคปฏิบัติหรือการขับรถ เมื่อสอบผ่านแล้วจะได้เอกสารรับรองว่า ได้มีใบอนุญาตขับรถแล้ว และใบอนุญาตขับรถฉบับจริงจะถูกส่งมาทางไปรษณีย์ภายใน 15 วัน<sup>67</sup> เช่นเดียวกับการขอใบอนุญาตขับรถของมลรัฐวิกตอเรีย ประเทศออสเตรเลีย พบว่ามีขั้นตอนดังต่อไปนี้

1) การสอบเพื่อขอใบอนุญาต Learner Permit มีการสอบข้อเขียน โดยข้อสอบมีทั้งหมด 32 ข้อ (เป็นข้อสอบแบบตัวเลือก) ผิดได้ไม่เกิน 5 ข้อ สำคัญคือเป็นรายละเอียดเกี่ยวกับกฎจราจรของมลรัฐวิกตอเรีย ซึ่งอาจจะแตกต่างจากรัฐอื่น ๆ เล็กน้อยเนื่องจากรัฐวิกตอเรียมีรถรางวิ่งด้วย

<sup>67</sup> การขอใบขับขี่ที่ออสเตรเลีย, [Online]. Available: <http://www.ladyinter.com>.



2) สอบ Hazard Perception คือการสอบขับรถในจอคอมพิวเตอร์ คล้ายๆกับการเล่นเกมส์คอมพิวเตอร์ โดยมีคำถามจะถามเกี่ยวกับการขับรถบนท้องถนน เช่น ขณะขับรถเมื่อเห็นป้ายประเภทต่าง ๆ เมื่อไหร่ควรจะชะลอรถ, ระหว่างรอเลี้ยวรถตามแยกต่าง ๆ ควรจะเลี้ยวขวาเมื่อใด โดยปลอดภัย หรือเมื่อใดควรจะ Take over โดยปลอดภัย เป็นต้น

3) การสอบขับรถจริง ในการสอบจะมีการจับจี้กันจริง ๆบนท้องถนน ไม่ได้มีลักษณะให้ถอยเข้าออกในช่องคังเช่นประเทศไทย การสอบจะมีสองช่วง ช่วงแรก ขับบนท้องถนนที่การจราจรน้อย ตามโซนความเร็วไม่เกิน 60 ช่วงที่สอง ขับบนท้องถนนที่รถเยอะหรือ busy traffic อันนี้อาจจะได้ขับในโซนที่ความเร็วถึง 80 ด้วย ขึ้นอยู่กับพื้นที่ของสำนักงานขนส่งที่ไปติดต่อขอทำใบอนุญาตขับรถ โดยสิ่งที่ทำการตรวจสอบเช่น การมองกระจก การให้สัญญาณไฟเลี้ยว การใช้เบรก ขับรถไม่กระตุก การขับรถผ่านวงเวียน การเข้าโค้ง การเปลี่ยนเลนอย่างถูกวิธี การทำ head check การจอดรถเข้าข้างทาง การถอยจอดหรือการกลับรถบนถนนแบบสามจังหวะ เป็นต้น ช่วงแรกเป็นการสอบประมาณ 10 -15 นาที จากนั้นเจ้าหน้าที่จะให้หยุดรถแจ้งผล หากผ่านพ้นไป ด้วยดีสอบช่วงสองต่อได้ โดยช่วงที่สองใช้เวลาสอบประมาณ 20—30 นาที.<sup>68</sup>

กล่าวโดยสรุปได้ว่า ตามกฎหมายของประเทศออสเตรเลียได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการขอรับใบอนุญาตขับรถโดยได้มีการระบุไว้ว่าต้องมีการตรวจโรคที่สำคัญเพื่อขอรับใบอนุญาตขับรถ เช่น โรคเบาหวานที่ต้องใช้อินซูลิน ประวัติกล้ามเนื้อหัวใจวาย กล้ามเนื้อหัวใจขาดเลือด ประวัติอาการหายใจลำบาก อาการของความดันโลหิตสูง ประวัติของอาการโรคข้ออักเสบ ประวัติโรคลมชัก ประวัติโรคทางจิต เป็นต้น ซึ่งโรคดังกล่าวล้วนเป็นโรคที่อาจส่งผลกระทบต่อการทำงานของผู้ขับและอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้ ซึ่งประเทศไทยมิได้มีการระบุโรคดังกล่าวไว้ในกฎหมายที่เกี่ยวข้อง จึงมิได้มีการตรวจโรคเหล่านั้น ซึ่งอาจเป็นสาเหตุหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ ทั้งการทดสอบในภาคปฏิบัติได้มีการทดสอบโดยนำรถไปขับจริง ๆบนท้องถนน ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กฎหมายกำหนด โดยมีมาตรฐานและวิธีการที่เข้มงวดและสามารถปฏิบัติได้อย่างแท้จริงในการขับรถ ส่งผลให้ผู้ขับรถสามารถขับรถได้อย่างปลอดภัยมากขึ้น

### 3.1.2 มาตรการทางกฎหมายในการขอรับใบอนุญาตขับรถตามระบบกฎหมายประเทศสหรัฐอเมริกา

ในประเทศสหรัฐอเมริกาการออกใบอนุญาตขับรถให้ประชาชนนั้นเป็นอำนาจของแต่ละรัฐ โดยปกติแล้วผู้ขับจี้จำเป็นจะต้องได้รับใบอนุญาตขับรถจากรัฐที่ตนเองอยู่และรัฐทุกรัฐจะยอมรับใบอนุญาตขับรถของคนจากรัฐอื่นที่เข้ามาเป็นการชั่วคราว การสอบใบอนุญาตขับรถในประเทศสหรัฐอเมริกาก็จะประกอบด้วยการสอบข้อเขียน (Written test) และสอบภาคปฏิบัติ (Drive

<sup>68</sup> การขอใบขับขี่ที่ออสเตรเลีย. อังแล้วเชิงอรรถที่ 67

Test) เหมือนประเทศอื่น ๆ ในการสอบข้อเขียน บางรัฐกำหนดไว้ว่า สามารถทำผิดในการสอบข้อเขียนได้ไม่เกิน 3 ข้อ และสอบข้อเขียนได้ไม่เกิน 3 ครั้งติดต่อกัน เมื่อสอบข้อเขียนผ่านจะได้รับ Instruction Permit หรือ Temps บางแห่งเรียก Learner's Permit ซึ่งจะใช้ขับรถได้ก็ต่อเมื่อมีคนที่ได้รับใบขับขี่โดยสมบูรณ์หรือ Driver License นั่งไปด้วยข้างๆ หรือบางแห่งกำหนดว่า ต้องมีคนขับรถได้และมีใบอนุญาตขับรถ และมีอายุตั้งแต่ 25 ปีขึ้นไปนั่งไปด้วยข้างๆ ห้ามคนที่นั่งไปด้วยข้างๆ เป็นบุคคลที่อายุต่ำกว่า 25 ปี เนื่องจากเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย เมื่อผู้ที่มี Instruction Permit แล้ว และสอบภาคปฏิบัติผ่านจึงจะได้รับ Temporary Driver License ก่อน แต่บางรัฐอาจจะได้รับ Driver License เลย เช่นเดียวกับการสอบข้อเขียน บางรัฐกำหนดให้สอบแก้ตัวภาคปฏิบัติที่สอบครั้งแรกไม่ผ่าน โดยให้สอบครั้งที่ 2 ได้ หากการสอบภาคปฏิบัติไม่ผ่านทั้ง 2 ครั้ง ต้องสอบข้อเขียนใหม่ เป็นต้น<sup>69</sup>

ส่วนการห้ามขับรถสำหรับผู้ขับขี่บางประเภท ประเทศสหรัฐอเมริกายังมีความแตกต่างกันในแต่ละรัฐสำหรับผู้ป่วยเป็นโรคลมชัก โดย 22 รัฐห้ามขับรถเป็นระยะเวลานาน 1 ปี หลังจากควบคุมการชักได้ 16 รัฐห้ามขับรถเป็นเวลานาน 6 เดือน รัฐห้ามขับรถนาน 3 เดือน 1 รัฐห้ามเป็นระยะเวลานาน 18 เดือน 1 รัฐห้ามเป็นระยะเวลานาน 24 เดือน และมีถึง 7 รัฐ ไม่กำหนดระยะเวลา (สมศักดิ์ เทียมเก่า, 2544) สำหรับในมลรัฐนอร์ท แคโรไลนา ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถจะต้องไปสอบใบหัดขับ (Learning Permit) ก่อน ซึ่งใบหัดขับดังกล่าวมีอายุ 1 ปี หากต้องขับรถจะต้องมีผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถแล้วนั่งไปด้วยข้าง ๆ ห้ามขับตามลำพังเด็ดขาด หลังจากครบกำหนดแล้วสามารถขอสอบเพื่อขอรับใบอนุญาตขับรถได้ โดยใบอนุญาตขับรถที่ออกให้สำหรับบุคคลที่มีอายุระหว่าง 18-65 ปี จะได้ใบอนุญาตขับรถที่มีอายุ 8 ปี ส่วนผู้ที่มีอายุตั้งแต่ 65 ปี ขึ้นไป ใบอนุญาตขับรถจะมีอายุ 5 ปี (ใบขับขี่อเมริกาเทียบใบขับขี่ไทย, 2558) มลรัฐแคลิฟอร์เนีย ใบอนุญาตขับรถมีอายุ 5 ปี เป็นต้น

กล่าวโดยสรุปได้ว่า ตามกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกาได้มีการระบุโรคต่างๆ ที่สำคัญในการขออนุญาตขับขี่ เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุบนท้องถนนเนื่องจากโรคเหล่านี้ อาจส่งผลต่อการขับรถของผู้ขับได้ เช่น โรคเบาหวานที่ต้องใช้อินซูลิน ประวัติกล้ามเนื้อหัวใจวาย กล้ามเนื้อหัวใจขาดเลือด ประวัติอาการหายใจลำบาก อาการของความดันโลหิตสูง ประวัติของอาการโรคข้ออักเสบ ประวัติโรคลมชัก ประวัติโรคทางจิต เป็นต้น ซึ่งคล้ายกับกฎหมายของประเทศออสเตรเลีย แต่สำหรับประเทศไทยมิได้มีการกำหนดถึงการตรวจโรคดังกล่าวไว้ในกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ซึ่งโรคเหล่านั้นอาจส่งผลกระทบต่อการทำงานของผู้ขับได้

<sup>69</sup> Govisa.การมีใบขับขี่ในสหรัฐอเมริกา. [Online]. Available: <https://govisa.wordpress.com>

สำหรับการดำเนินคดีจราจรและการบังคับใช้กฎหมายจราจรของประเทศสหรัฐอเมริกา นั้นในแต่ละรัฐจะมีการบัญญัติกฎหมายจราจรของมลรัฐ ให้เป็นไปตามกฎหมายต้นแบบเรียกว่า Model Traffic Ordinance ตามที่คณะกรรมการจัดวางแนวทางกฎหมายจราจรแห่งชาติ (The National Committee on Uniform Traffic Law and Ordinance) ซึ่งเป็นหน่วยงานเอกชนที่ไม่แสวงหากำไร และมีหน้าที่ในการวางแนวทางกฎหมายจราจรในประเทศสหรัฐอเมริกากำหนดไว้ เพื่อให้กฎหมายจราจรในแต่ละมลรัฐมีความเป็นเอกภาพและเป็นไปในแนวทางเดียวกัน กฎหมายต้นแบบดังกล่าว ได้กำหนดประเภทความผิดเกี่ยวกับการจราจรเป็น 2 ประเภทคือ

(1) ความผิดที่ไม่เกี่ยวข้องกับการขับเคลื่อนรถ ส่วนใหญ่ความผิดเกี่ยวกับการจอดรถ (Parking Violations) เช่น จอดรถในที่ห้ามจอด จอดรถเกินเวลาที่ชำระค่าจอดหรือจอดไม่ชอบด้วยกฎหมาย หรือฝ่าฝืนคำสั่งของเจ้าพนักงาน เป็นต้น ความผิดประเภทนี้เป็นความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียว หากผู้กระทำความผิดรับสารภาพว่ากระทำความผิดและไม่ประสงค์ที่จะสู้คดีก็สามารถนำเงินไปชำระค่าปรับได้ที่ศาลที่มีเขตอำนาจ หรือนำไปชำระที่ Traffic violations bureau ซึ่งโดยทั่วไปจะมีสำนักงานตั้งอยู่ที่บริเวณสถานีตำรวจ หรือจะส่งเงินค่าปรับทางไปรษณีย์ก็ได้ โดยด้านหลังใบสั่งจะมีจำนวนค่าปรับซึ่งกฎหมายกำหนดไว้อยู่ด้านหลังว่าทำผิดมาตราใด และมีโทษเท่าใดกรณีผู้กระทำความผิดประสงค์จะสู้คดี หรือไม่ประสงค์ที่จะชำระเงินตามจำนวนที่กฎหมายกำหนดก็ต้องไปศาลเพื่อสู้คดี หรือให้ศาลกำหนดค่าปรับให้

(2) ความผิดเกี่ยวกับการขับเคลื่อนรถ (Moving Violations) เช่น ขับรถด้วยความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณ ขับรถโดยไม่มีใบขับขี่ หรือขับรถในขณะที่เมาสุรา เป็นต้น ความผิดประเภทนี้ นอกจากจะเป็นความผิดที่มีโทษปรับที่อาจจะสูงที่สุดถึง 25,000 บาทแล้ว ยังความผิดที่มีโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือนอีกด้วย ซึ่งจัดว่าเป็นความผิดประเภท misdemeanor สำหรับความผิดประเภทนี้ เมื่อเจ้าพนักงานจราจรพบการกระทำความผิดก็จะดำเนินการจับกุมผู้กระทำความผิด และออกไปสั่ง Traffic citation บันทึกหมายเลขใบขับขี่และลักษณะการกระทำความผิด รวมถึงวันและเวลาที่กำหนดให้ผู้ต้องหาไปศาล เมื่อถึงวันนัดพิจารณาครั้งแรก ศาลจะอ่านและอธิบายฟ้องให้จำเลยฟัง ถ้าจำเลยให้การรับสารภาพศาลก็จะตัดสินคดีไปเลยโดยไม่ต้องสืบพยาน ซึ่งศาลอาจเพียงแต่ลงโทษปรับหรือให้รอการลงโทษจำคุกไว้ หรืออาจจะลงโทษจำคุกแล้วแต่ความหนักเบาของการกระทำความผิดกฎหมายจราจรของจำเลย ความผิดเกี่ยวกับการขับเคลื่อนรถ (Moving violations) ที่ผู้กระทำความผิดต้องไปแสดงตัวที่ศาล ได้แก่ ความผิดฐานขับขี่ยานพาหนะระหว่างมีเมามา หรือเสพยาเสพติดขณะขับรถ ความผิดฐานขับขี่ยานพาหนะขณะเกิดอุบัติเหตุ ความผิดฐานหลบหนีหลังจากเกิดอุบัติเหตุ ความผิดฐานขับขี่ยานพาหนะขณะถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ ความผิดฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด เป็นต้น

เนื่องจากประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นประเทศที่ใหญ่ประกอบไปด้วยมลรัฐต่างๆ 50 รัฐ วิธีพิจารณาคดีอาจแตกต่างกันออกไป เช่น การพิจารณาคดีของศาลในมลรัฐทางตะวันตกตำรวจไม่ต้องมาศาลเว้นแต่จะถูกเรียกมาเป็นพยาน ส่วนทางมลรัฐตะวันออก ตำรวจต้องมาในการพิจารณาคดีโดยทั่วไปในการกระทำผิดกฎหมายจราจรหากเป็นความผิดเพียงเล็กน้อยผู้กระทำผิดไม่จำเป็นต้องไปแสดงตัวที่ศาล เว้นแต่เป็นความผิดบางประเภทที่ผู้กระทำความผิดต้องมาปรากฏตัวที่ศาลในการพิจารณาคดี คือ

1. ขับขี่ยานพาหนะระหว่างมีนเมาหรือมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดมากกว่า 0.01% หรือเสพยาเสพติดขณะขับรถ

2. ขับขี่ยานพาหนะจนเกิดอุบัติเหตุ หลบหนีหลังจากเกิดอุบัติเหตุ

3. ขับขี่ยานพาหนะขณะถูกยึดใบอนุญาตขับขี่, ขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด

ในกรณีโทษปรับผู้กระทำผิดสามารถชำระค่าปรับด้วยเงินสดหรือเช็คและในกรณีที่ไม่สามารถชำระค่าปรับได้ในคราวเดียว ศาลอาจอนุญาตให้ผ่อนชำระค่าปรับได้ หรืออาจให้ทำกิจกรรมบริการสังคมได้ (Community Services) เพื่อหักใช้หนี้ค่าปรับในอัตราชั่วโมงละ 5 เหรียญสหรัฐก็ได้ และการลงโทษการกระทำความผิดครั้งแรก สำหรับความผิดที่มีอัตราโทษอย่างสูงให้จำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือปรับไม่เกิน 600 เหรียญสหรัฐ หรือทั้งจำทั้งปรับ ศาลมักจะใช้วิธีการคุมประพฤติแทนการลงโทษจำคุกโดยมีระยะเวลาคุมประพฤติประมาณ 5 ปี และให้เข้าโรงเรียนฝึกสอนกฎจราจรหรือวางข้อจำกัดในการขับขี่ เช่น ให้ขับรถได้เฉพาะไปที่ทำงาน และขับรถกลับบ้านเท่านั้นเป็นระยะเวลา 1 ปี

กล่าวโดยสรุปได้ว่า มาตรการทางกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกากรณีการขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับรถว่า นอกจากจะเป็นความผิดที่มีโทษปรับที่อาจจะสูงสุดถึง 25,000 บาทแล้ว ยังความผิดที่มีโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือนอีกด้วย ซึ่งจัดว่าเป็นความผิดประเภท misdemeanor สำหรับความผิดประเภทนี้ เมื่อเจ้าพนักงานจราจรพบการกระทำความผิดก็จะดำเนินการจับกุมผู้กระทำความผิด และออกไปสั่ง Traffic citation บันทึกหมายเลขใบขับขี่และลักษณะการกระทำความผิดรวมถึงวันและเวลาที่กำหนดให้ผู้ต้องหาไปศาล ซึ่งศาลอาจเพียงแต่ลงโทษปรับหรือให้รอการลงโทษจำคุกไว้ หรืออาจจะลงโทษจำคุกแล้วแต่ความหนักเบาของการกระทำความผิดกฎหมายจราจรของจำเลย

### 3.1.3 ปัญหาทางกฎหมายในการขอรับใบอนุญาตขับรถตามระบบกฎหมายประเทศอังกฤษ

ประเทศอังกฤษถือเป็นประเทศที่มีกฎระเบียบการจราจรค่อนข้างเข้มงวดมากที่สุดประเทศหนึ่ง โดยเฉพาะการใช้รถจักรยานยนต์บนถนน ซึ่งใช้อายุเป็นตัวจำกัดการขับขี่

รถจักรยานยนต์ โดยผู้ที่มีอายุ 16 ปี<sup>70</sup> จะสามารถขับขี่ได้เฉพาะรถเล็กที่มีขนาดไม่เกิน 50 ซีซี เท่านั้น เมื่ออายุ 17 ปี สามารถขับรถขนาดไม่เกิน 125 ซีซี และอายุ 19 ปี สามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ ขนาดไม่เกิน 47 แรงม้า หรือประมาณ 250 ซีซี แต่ไม่เกิน 500 ซีซี ส่วนผู้ที่ต้องการขับขี่รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่หรือบิ๊กไบค์ ต้องมีอายุ 21 ปี ขึ้นไปและต้องได้ใบอนุญาตขับรถมาอย่างน้อย 2 ปี หรืออายุ 24 ปี ขึ้นไปเท่านั้น<sup>71</sup>

สำหรับกรณี รถยนต์ บุคคลที่จะขอรับใบอนุญาตขับรถได้ต้องมีอายุตั้งแต่ 17 ปี ขึ้นไป โดยรถที่ใช้ต้องจดทะเบียนเป็นชื่อของตนเอง ญาติหรือเพื่อนจะไม่สามารถยืมรถไปขับได้ นอกจากนี้ รถทุกคันต้องมีประกันภัย หากมีใบอนุญาตขับรถแต่รถไม่มีประกันภัย ก็ไม่สามารถขับรถคันดังกล่าวบนท้องถนนด้วยเช่นเดียวกัน

ในการขออนุญาตขับรถในประเทศอังกฤษ มีด้วยกัน 4 ขั้นตอนได้แก่ (1) ขั้นตอนของการยื่นขอใบอนุญาตขับรถชั่วคราว (2) ขั้นตอนเตรียมตัว (3) ทดสอบทฤษฎี และ (4) ทดสอบภาคปฏิบัติ

ในการสมัครขอรับใบอนุญาตขับรถชั่วคราว (Provisional Driving License) เป็นใบอนุญาตที่ใช้ชั่วคราวสำหรับการขับรถระหว่างการหัดขับรถ และต้องใช้เป็นหลักฐานในการสมัครขอรับใบอนุญาตขับรถฉบับจริงด้วย การขอรับใบอนุญาตขับรถชั่วคราว สามารถไปขอแบบฟอร์มได้ที่ทำการไปรษณีย์ จากนั้นนำมากรอกรายละเอียดประวัติส่วนบุคคล เช่น วันเดือนปีเกิด และรูปถ่าย 1 ใบ ผู้ที่จะขอใบอนุญาตขับรถชั่วคราวของประเทศไทยต้องมีถิ่นพำนักเป็นหลักแหล่งในประเทศอังกฤษ ส่วนเอกสารประกอบเพิ่มเติมคือ บัตรประจำตัวประชาชนหรือพาสปอร์ต สำหรับชาวต่างประเทศ (ฉบับจริง) และค่าสมัคร ประมาณ 50 ปอนด์ ซึ่งแลกเปลี่ยนตามอัตราที่ Driver and Vehicle Licensing Agency's (DVLA) หลังจากนั้นประมาณ 2 สัปดาห์หรือน้อยกว่า จะได้รับเอกสารส่งกลับมาทางไปรษณีย์ตามที่อยู่ที่ได้ให้ไว้ ได้แก่ บัตรประจำตัวประชาชนหรือ Passport ฉบับจริง และใบอนุญาตขับรถชั่วคราว<sup>72</sup>

หลังจากได้รับใบอนุญาตขับรถชั่วคราว (Provisional Driving License) แล้ว ผู้ขับขี่สามารถขับรถในประเทศอังกฤษได้ แต่ไม่มีสิทธิขับขึ้นไปบนมอเตอร์เวย์ นอกจากนี้ ต้องติด L Plate ไว้ที่ฝากระโปรงรถและท้ายรถ เพื่อเตือนให้ผู้ขับขี่อื่น ๆ ทราบว่า เป็นผู้หัดขับรถ ในการหัด

<sup>70</sup> ศ.พล.ต.ต. พงษ์สันต์ คงศรีแก้ว . การจัดการใบอนุญาตขับขี่ในประเทศไทย . [Online]. Available:

<https://ldpthailand.org/th/2018/09>

<sup>71</sup> เรื่องเดียวกัน

<sup>72</sup> เรื่องเดียวกัน

ขับรถ สามารถว่าจ้างจาก โรงเรียนสอนขับรถก็ได้ หรือให้บุคคลที่รู้จักสอนก็ได้ แต่กฎหมายกำหนดให้ผู้สอนต้องมีใบอนุญาตขับรถชนิด Full UK มาแล้วไม่ต่ำกว่า 3 ปี

สำหรับการสอบภาคปฏิบัติ ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ สามารถไปสอบที่ศูนย์สอบต่าง ๆ ตามความสะดวกของผู้สอบ การสอบภาคทฤษฎีจะแบ่งเป็น 2 Part โดย Part แรก ข้อสอบเป็นลักษณะ Multiple Choices จำนวน 50 ข้อ ใช้เวลาสอบประมาณ 50 นาที ซึ่งผู้เข้าสอบต้องทำคะแนนให้ได้อย่างน้อย 43 คะแนน จากนั้น ทำการสอบส่วนที่สอง เรียกว่า Hazard Perception เป็นการทดสอบการตัดสินใจบนถนน เช่น พบป้ายต่าง ๆ คนเดินข้ามถนน คนเดินถนน หรือรถเลี้ยวออกมา ซึ่งต้องคลิกเมาส์ทุกครั้งที่พบสิ่งที่จะต้องระวัง แต่หากคลิกโดยไม่มีสิ่งต้องให้ระวังอาจสอบตกได้ ซึ่งในส่วนนี้ต้องทำคะแนนให้ได้อย่างน้อย 44 คะแนนจาก 75 คะแนน หากทดสอบผ่านในขั้นตอนนี้จะได้รับใบ Certificate พร้อม code ที่เราต้องใช้ในการสอบขั้นต่อไป ผลของการสอบภาคทฤษฎี มีอายุ 2 ปี ซึ่งผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถต้องไปสอบภาคปฏิบัติให้ผ่านภายใน 2 ปีดังกล่าว หากล่วงเลยกว่านั้น ต้องเข้าสอบภาคทฤษฎีใหม่

การสอบภาคปฏิบัติ ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถต้องจองคิวสอบผ่านทางเว็บไซต์ โดยใช้ใบอนุญาตขับรถชั่วคราวและ Code ซึ่งได้มาพร้อมกับ Certificate ขณะที่สอบภาคทฤษฎี และเลือกศูนย์การสอบที่สะดวกที่สุด โดยการสอบจะเป็นการทดสอบบนถนนจริงซึ่งผู้เข้าสอบต้องขับรถไป โดยมีกรรมการนั่งไปด้วย รถที่นำไปใช้ในการสอบจะต้องเป็นรถที่มีประกันและเสียภาษีอย่างถูกต้อง ซึ่งจะเป็นรถที่นำไปเองหรือเป็นรถของโรงเรียนสอนขับรถก็ได้ ในการสอบจะมีการทดสอบสายตา โดยกรรมการอาจลองให้อ่านหมายเลขป้ายทะเบียนของรถคันใดคันหนึ่ง ซึ่งอยู่ห่างออกไปประมาณ 20 เมตร หากอ่านไม่ได้ ถือว่าทดสอบสายตาไม่ผ่าน ต้องไปแก้ไขปัญหาเรื่องสายตา เช่น ไปตัดแว่น และสมัครสอบใหม่ หากการทดสอบสายตาผ่าน กรรมการจะเดินสำรวจรอบรถ โดยรถที่นำไปสอบต้องมีป้าย L Plate ติดไว้ กรรมการจึงจะลงลายมือชื่อรับรอง จากนั้นกรรมการสอบจะให้ผู้เข้าสอบเปิดฝากระโปรง แล้วถามถึงวิธีการตรวจสอบซ่อมบำรุงเบื้องต้น เช่น การตรวจระดับน้ำมันเครื่อง น้ำมันเบรก หม้อน้ำ น้ำฉีดกระจก หรืออาจเข้าไปนั่งในรถเพื่อสอบถามเรื่องอื่น เช่น การตรวจสอบไฟเบรกทำอย่างไร หรือรู้ได้อย่างไรว่า เบรกไม่มีปัญหา หรือควรตรวจสอบลมยางเมื่อใด เป็นต้น

ในการสอบบนถนนจริง กรรมการจะบอกให้เราว่า ต้องการให้เราขับไปทางไหน โดยการสอบ สิ่งที่ผู้เข้าสอบต้องปฏิบัติเป็นพื้นฐานคือ เกียร์รถต้องอยู่ในตำแหน่งเกียร์ว่าง ต้องติดเบรกมือไว้เสมอ เมื่อรถจอดในช่องจอด และคาดเข็มขัดนิรภัยก่อนสตาร์ทเครื่อง เป็นต้น

ในการทดสอบภาคปฏิบัติจะมีระดับความผิดพลาดแบ่งเป็น 3 ระดับ กล่าวคือ

1) Dangerous Fault ขับอันตราย เช่น กรณีผู้ขับขี่ ขับรถตัดหรือปาดหน้าผู้อื่น หรือกรรมการเห็นว่าการขับของผู้ขับขี่อันตราย หากเป็นลักษณะดังกล่าวกรรมการจะให้หยุดแล้วถือว่าสอบตก

2) Serious Fault เป็นความผิดพลาดที่รองจาก Dangerous Fault เช่น การกลับรถหรือถอยหลังโดยไม่มีการเช็จุดบอดหรือ Blind spot ก่อน ใช้แต่กระจกมองข้างหรือมองหลัง ซึ่งถือว่าเป็นการขับรถที่ไม่ระมัดระวังอย่างเพียงพอ หรือกรณีถอยหรือกลับรถ อาจชนขอบถนนกรณีที่เกิดความผิดพลาดลักษณะนี้ จะถือว่าเป็นการสอบตกเช่นเดียวกับกรณีแรก แต่กรรมการจะให้เราขับต่อไปจนสอบเสร็จ

3) Driving Fault เช่นการเข้าเลนผิด ลืมเช็กระจกก่อนให้สัญญาณ จอครดติดไฟแดงล้ำเส้นหยุด ฯลฯ ความผิดพลาดในลักษณะดังกล่าวผิดได้ไม่เกิน 15 ครั้ง

หลังการสอบกรรมการจะแจ้งผลการสอบ หากสอบตกจะให้เหตุผลว่าตกเพราะเหตุใด ซึ่งในกรณีนี้ ผู้ขอรับใบอนุญาตสามารถเข้าสอบใหม่ได้หลังจากนั้น 10 วัน โดยต้องเสียค่าสมัครใหม่ แต่หากผลการสอบผ่าน กรรมการจะขอใบอนุญาตขับรถชั่วคราวกลับคืน และให้ใบรับรองมาให้ 1 ใบ เป็นหลักฐานแสดงว่า สอบผ่านแล้ว ระหว่างที่ใบอนุญาตขับรถฉบับจริงจะส่งมาให้ทางไปรษณีย์.<sup>73</sup>

กล่าวโดยสรุปได้ว่า ตามกฎหมายอังกฤษได้กำหนดหลักเกณฑ์การทดสอบการขับรถในภาคปฏิบัติโดยมีการทดสอบบนถนนจริงและมีการทดสอบขึ้นพื้นฐานด้วยคือ การคาดเข็มขัด การใส่เกียร์รถ การจอดรถ เป็นต้น ซึ่งเป็นการทดสอบที่จะช่วยให้ผู้ขับรถสามารถขับรถบนท้องถนนได้อย่างแท้จริงและปลอดภัยมากยิ่งขึ้น ทั้งก่อนการทดสอบภาคปฏิบัติยังมีการตรวจสอบรถที่ทำมาทดสอบว่ามีประสิทธิภาพได้มาตรฐานเหมาะที่จะนำมาทดสอบหรือไม่ ซึ่งหากผ่านการตรวจจะมีการนำป้าย L Plate มาติดไว้เพื่อแสดงว่ารถคันดังกล่าวผ่านเกณฑ์สามารถนำมาใช้ในการทดสอบภาคปฏิบัติได้ ซึ่งแตกต่างกับประเทศไทยที่ได้มีการกำหนดให้ภาคปฏิบัติมีการทดสอบในท้องถนนจริง จึงส่งผลให้ ผู้ขับรถไม่มีความระมัดระวังในการขับรถและขับรถไม่ปลอดภัย ทั้งรถที่นำมาทดสอบประเทศไทยก็ได้มีการตรวจประสิทธิภาพก่อน ส่งผลให้บางครั้งรถที่นำมาทดสอบไม่มีประสิทธิภาพและไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน

<sup>73</sup> โรงเรียนสอนขับรถ BKK Driving, ขั้นตอนการสอบขั้รถยนต์แบบใหม่ ปี พ.ศ. 2557,

[Online]. Available: <http://www.bkkdriving.com/index.php?mo=59&action=page&id=263574>

### 3.2 ปัญหาทางกฎหมายในการขอรับใบอนุญาตขับรถตามระบบกฎหมายไทย

กฎหมายที่มีบทบัญญัติเกี่ยวข้องกับเรื่องการขอรับใบอนุญาตขับรถนั้นมี 2 ฉบับ คือ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 และ กฎกระทรวงกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และ เงื่อนไขในการขอและการออกใบอนุญาตขับรถ และการขอต่ออายุและการอนุญาตให้ต่ออายุ ใบอนุญาตขับรถ พ.ศ.2548 ซึ่งผู้ศึกษาจะได้อธิบายเนื้อหาของพระราชบัญญัติทั้ง 2 ฉบับ โดยจะ ทำการศึกษาเฉพาะประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาวิจัยครั้งนี้เท่านั้น

#### 3.2.1 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ได้บัญญัติเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถไว้ในหมวด 3 ตั้งแต่ มาตรา 42 ถึงมาตรา 57 โดยมีประเด็นที่สำคัญดังต่อไปนี้

##### 1.ประเภทของใบอนุญาตขับรถ

ปัจจุบัน พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ได้กำหนดประเภทของใบอนุญาตขับรถเอาไว้ รวมทั้งสิ้น 11 ชนิด ได้แก่<sup>74</sup>

1) ใบอนุญาตขับรถชนิดส่วนบุคคล รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล หรือรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว มีอายุ 2 ปี<sup>75</sup> นับแต่วันออกใบอนุญาตขับรถ<sup>76</sup> และจะขอต่อใบอนุญาตเพื่อเปลี่ยนเป็น ใบอนุญาตขับรถชนิดส่วนบุคคล รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล หรือรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลตาม ประเภท (2) (3) หรือ (4) ได้ ต้องได้รับใบอนุญาตชั่วคราวมาแล้วไม่น้อยกว่า 1 ปี<sup>77</sup>

<sup>74</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 43.

<sup>75</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 44 วรรคแรก.

<sup>76</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 46 (1) แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2547 แก้ไขอายุของใบอนุญาตขับรถชั่วคราวจากเดิมมีอายุ 1 ปี เป็น 2 ปี มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 23 มีนาคม พ.ศ. 2558 เป็นต้นไป

<sup>77</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 47 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2547 กล่าวคือ ก่อนวันที่ 23 มีนาคม 2558 ใบอนุญาตขับรถชั่วคราวมีอายุ 1 ปี และต้องทำการขอต่ออายุทันทีเมื่อครบ กำหนด 1 ปี แต่ภายหลังจากการแก้ไขกฎหมายตามพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2547 หากผู้ใดได้รับ ใบอนุญาตขับรถชั่วคราวครบ 1 ปีแล้ว แต่ยังไม่มีความไปขอต่ออายุเพื่อเป็นใบอนุญาตขับรถให้เป็นแบบอายุ 5 ปี ยังคงสามารถใช้ใบอนุญาตขับรถชั่วคราวนั้นต่อไปได้โดยได้ โดยใบอนุญาตขับรถชั่วคราวดังกล่าวมีอายุ 2 ปี





9) ใบอนุญาตขับรถชนิดอื่นนอกจาก (1) ถึง (8) เช่นรถใช้งานเกษตรกรรม มีอายุ 5 ปี นับแต่วันออกใบอนุญาตขับรถ และขอต่อใบอนุญาตได้อีกคราวละ 5 ปี โดยผู้ขอต่อใบอนุญาตต้องผ่านการทดสอบสมรรถภาพของร่างกายตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง

10) ใบอนุญาตขับรถตามความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคี<sup>79</sup>

ทั้งนี้ ใบอนุญาตขับรถตาม (1) ใช้สำหรับขับรถยนต์บริการให้เช่า เฉพาะในกรณีและผู้ขับรถเป็นผู้เช่าได้ด้วย ใบอนุญาตขับรถตาม (2) ใช้สำหรับขับรถยนต์บริการให้เช่าได้ด้วย ใบอนุญาตขับรถตาม (4) ใช้สำหรับขับรถยนต์บริการและใช้แทนใบอนุญาตขับรถตาม (2) ได้ด้วย ใบอนุญาตขับรถตาม (5) ใช้แทนใบอนุญาตขับรถตาม (3) ได้ด้วย และใบอนุญาตขับรถตาม (6/1) ใช้แทนใบอนุญาตขับรถตาม (6) ได้ด้วย นอกนั้นใช้แทนกันไม่ได้<sup>80</sup>

อย่างไรก็ตาม ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถในประเภทการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง หรือการขนส่งโดยรถขนาดเล็กตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ให้ใช้แทนใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ตาม (2) และใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะตาม (4) ได้ และใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถในประเภทการขนส่งส่วนบุคคลตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ให้ใช้แทนใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลตาม (2) ได้<sup>81</sup>

กล่าวโดยสรุป ในปัจจุบัน อายุของใบอนุญาตจะแบ่งกว้างๆ ได้เป็น 3 ประเภท ได้แก่ ประเภท 2 ปี หรือที่เรียกกันว่า ใบขับขี่ชั่วคราวซึ่งเป็นใบอนุญาตที่กรมการขนส่งทางบกออกให้แก่ผู้ขอรับใบอนุญาตครั้งแรก ก่อนที่การต่ออายุใบอนุญาตครั้งต่อไปจะเปลี่ยนเป็น ใบอนุญาตประเภท 5 ปี ซึ่งหลักเกณฑ์การต่อใบอนุญาตไม่ว่าจาก 2 ปี เป็น 5 ปี หรือการขอต่ออายุจากใบอนุญาต 5 ปี เป็น 5 ปี ก็ตาม มีข้อกำหนดให้ผู้ขอต่อใบอนุญาตต้องเข้าทดสอบสมรรถภาพร่างกายด้วย รวมถึงการขอรับใบอนุญาตขับรถสาธารณะ อายุของใบอนุญาตจะมีกำหนด 3 ปี โดยการขอต่ออายุใบอนุญาตมีกำหนดให้ต้องเข้าทดสอบสมรรถภาพร่างกายด้วยเช่นเดียวกัน

## 2. คุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ

มาตรา 46 พระราชบัญญัติรถยนต์ (2522) บัญญัติว่า ผู้ขอใบอนุญาตขับรถตามมาตรา 43 (1) ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล หรือรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว ต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้าม ดังต่อไปนี้

<sup>79</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 43 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2547.

<sup>80</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 43 วรรคสอง

<sup>81</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 43 ทวิ

1) มีอายุไม่ต่ำกว่าสิบแปดปีบริบูรณ์แต่ถ้าเป็นผู้ขอใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ชั่วคราวสำหรับรถจักรยานยนต์ความจุกระบอกสูบขนาดไม่เกินเก้าสิบลูกบาศก์เซนติเมตรต้องมีอายุไม่ต่ำกว่าสิบห้าปีบริบูรณ์

2) มีความรู้และความสามารถในการขับรถ

3) มีความรู้ในข้อบังคับการเดินรถตามพระราชบัญญัตินี้และตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก

4) ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการจนเป็นที่เห็นได้ว่าไม่สามารถขับรถได้ ซึ่งต้องขอความเห็นจากกรมการขนส่งทางบกเป็นกรณีไป

5) ไม่มีโรคประจำตัวที่ผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมเห็นว่าอาจเป็นอันตรายขณะขับรถ

6) ไม่เป็นบุคคลวิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือน

7) ไม่มีใบอนุญาตขับรถชนิดเดียวกันอยู่แล้ว

8) ไม่เป็นผู้อยู่ในระหว่างถูกยึดหรือพักใช้ใบอนุญาตขับรถ<sup>82</sup>

9) ไม่เคยถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ ซึ่งมีสาเหตุจากคุณสมบัติเรื่องอายุของผู้ขอใบอนุญาตขับรถ เว้นแต่ได้พ้นกำหนดสามปีไปแล้วนับแต่วันที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ โดยให้อธิบดีกำหนดเงื่อนไขในการพิจารณาการออกใบอนุญาตขับรถไว้ด้วย<sup>83</sup>

มาตรา 46 นี้เป็นการกำหนดคุณสมบัติของผู้ที่จะขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล หรือรถจักรยานยนต์ชั่วคราว (ประเภท 1) โดยกำหนดอายุว่าจะต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปีบริบูรณ์นั้น แสดงว่ารัฐยอมเห็นว่าบุคคลที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปีบริบูรณ์นั้นยังไม่มีวุฒิภาวะมากพอที่จะควบคุมยานพาหนะและขับขี่ยานพาหนะอย่างปลอดภัยได้ และยังคงกำหนดให้บุคคลผู้ที่จะขอใบอนุญาตขับขี่จะต้องมีความรู้ความสามารถในการขับรถ และมีความรู้ในข้อบังคับการเดินรถ โดยผู้ขอใบอนุญาตขับขี่จะต้องผ่านการอบรมกฎหมายจราจร และผ่านการทดสอบความรู้ในการขับขี่และกฎหมายจราจรที่เกี่ยวข้องด้วย

ส่วนผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล(ประเภท 2) ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคล (ประเภท 3) ใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ (ประเภท 4) ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อ

<sup>82</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 46 (8) แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 17) พ.ศ. 2557.

<sup>83</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 46 (9) แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 17) พ.ศ. 2557

สาธารณะ (ประเภท 5) ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล (ประเภท 6) และใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ (ประเภท 6/1) ต้องมีคุณสมบัติและต้องไม่มีลักษณะข้อห้ามดังต่อไปนี้<sup>84</sup>

- 1) ได้รับใบอนุญาตขับรถชั่วคราวมาแล้วไม่น้อยกว่าหนึ่งปี
- 2) มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา 46 (คุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของบุคคลที่ขอรับใบอนุญาตขับรถชั่วคราว) และ
- 3) ไม่เคยต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้ลงโทษหรือถูกเจ้าพนักงานเปรียบเทียบปรับตั้งแต่สองครั้งขึ้นไป สำหรับความผิดเกี่ยวกับการขับรถอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ เว้นแต่จะพ้นโทษครั้งสุดท้ายไม่น้อยกว่าหกเดือนแล้ว

- (ก) ฝ่าฝืนสัญญาจราจรหรือเครื่องหมายจราจร
- (ข) ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น
- (ค) ในลักษณะกีดขวางการจราจร
- (ง) ใช้ความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด
- (จ) โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน
- (ฉ) โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น

ในกรณีใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อสาธารณะและใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ ต้องมีคุณสมบัติดังต่อไปนี้เพิ่มเติม ได้แก่

- 1) ได้รับใบอนุญาตขับรถชั่วคราวมาแล้วไม่น้อยกว่าหนึ่งปี
- 2) มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามในการขอรับใบอนุญาตขับรถชั่วคราวแต่ต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า ยี่สิบสองปีบริบูรณ์ สำหรับผู้ขอใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ หรือ ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อสาธารณะและยี่สิบปีบริบูรณ์สำหรับผู้ขอใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ
- 3) ไม่เคยต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้ลงโทษหรือถูกเจ้าพนักงานเปรียบเทียบปรับตั้งแต่สองครั้งขึ้นไป สำหรับความผิดเกี่ยวกับการขับรถอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ เว้นแต่จะพ้นโทษครั้งสุดท้ายไม่น้อยกว่าหกเดือนแล้ว

- (ก) ฝ่าฝืนสัญญาจราจรหรือเครื่องหมายจราจร
- (ข) ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น
- (ค) ในลักษณะกีดขวางการจราจร
- (ง) ใช้ความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด
- (จ) โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน
- (ฉ) โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น

<sup>84</sup>พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 47 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2547

- 4) มีสัญชาติไทย
- 5) รู้จักถนนและทางหลวงในจังหวัดที่ขอรับใบอนุญาตขับรถพอสมควร
- 6) ไม่เป็นผู้มีโรคติดต่ออันตรายตามที่กำหนดในกฎกระทรวง
- 7) ไม่เป็นผู้ติดสุราเมาหรือยาเสพติดให้โทษ
- 8) ไม่เคยเป็นผู้ได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุกในความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ หรือความผิดเกี่ยวกับความสงบสุขของประชาชน ความผิดเกี่ยวกับการก่อให้เกิดอันตรายต่อประชาชน ความผิดเกี่ยวกับเงินตรา ความผิดเกี่ยวกับเพศ ความผิดต่อชีวิต ความผิดต่อร่างกาย ความผิดต่อเสรีภาพ ความผิดฐานลักทรัพย์และวิ่งราวทรัพย์ ความผิดฐานกรรโชก ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์และปล้นทรัพย์ ความผิดฐานข่มขืน ความผิดฐานรับของโจร และความผิดฐานทำให้เสียทรัพย์ตามประมวลกฎหมายอาญา หรือความผิดเกี่ยวกับยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษหรือโดยคำสั่งที่ชอบด้วยกฎหมายให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ หรือพ้นโทษมาแล้วไม่น้อยกว่าสามปี<sup>85</sup>

จากข้อกำหนดดังกล่าว เห็นได้ว่าในส่วนของคุณสมบัติตามข้อ (6) และ (7) หลักฐานที่นำมาแสดงคือใบรับรองแพทย์ที่ออกโดยแพทย์เวชกรรม ซึ่งในใบรับรองแพทย์ได้กำหนดโรคที่ทำการตรวจเพื่อรับรองว่า บุคคลดังกล่าวมิได้เป็น โรคดังกล่าวมีคุณสมบัติเหมาะสมที่จะได้รับใบอนุญาตขับรถได้แก่ (1) วัณโรคในระยะติดต่ออันตราย (2) โรคเรื้อน (3) โรคเท้าช้าง (4) โรคติดยาเสพติดให้โทษ (5) โรคพิษสุราเรื้อรัง นอกจากต้องใช้ใบรับรองแพทย์เป็นหลักฐานอย่างหนึ่งในการยื่นขอรับใบอนุญาตขับรถเป็นครั้งแรกแล้ว การต่ออายุใบอนุญาตจาก 2 ปี เป็น 5 ปี และการขอต่อใบอนุญาตขับรถสาธารณะไม่ว่าจะเป็นการขอครั้งแรกหรือการต่ออายุก็ตาม ต้องใช้ใบรับรองแพทย์เป็นหลักฐานด้วยทุกครั้ง เว้นแต่การขอต่ออายุใบอนุญาตจาก 5 ปี เป็น 5 ปี กรมการขนส่งทางบก กำหนดให้ใช้หลักฐานคือ ใบอนุญาตขับรถใบเดิม และบัตรประชาชนตัวจริงเท่านั้น

### 3. หลักฐานการยื่นขอใบอนุญาตขับรถ

การยื่นคำขอรับใบอนุญาตขับรถนั้น เป็นไปตามกฎกระทรวง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและการออกใบอนุญาตขับรถและการขอต่ออายุและการอนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาตขับรถ (กฎกระทรวง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและการออกใบอนุญาตขับรถและการขอต่ออายุและการอนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาตขับรถ, 2548) ข้อ 2 ซึ่งกำหนดไว้ดังต่อไปนี้

บุคคลซึ่งจะขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคลชั่วคราว ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว หรือใบอนุญาตขับรถชนิดอื่น

<sup>85</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 49 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2549

ตามมาตรา 43 (9) ใบอนุญาตขับรถชนิดอื่นนอกจากที่กำหนดไว้ในมาตรา 43 (1) ถึง (8) ให้ยื่นคำขอตามแบบที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดพร้อมด้วยหลักฐาน ดังต่อไปนี้

1) บัตรประจำตัวประชาชนหรือบัตรอื่นที่ใช้แทนบัตรประจำตัวประชาชนพร้อมด้วยภาพถ่ายในกรณีผู้ขอเป็นคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมืองให้ยื่นใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าวหรือหนังสือเดินทางหรือเอกสารที่ใช้แทนหนังสือเดินทาง พร้อมด้วยภาพถ่าย

2) ภาพถ่ายหรือสำเนาทะเบียนบ้าน ในกรณีที่ผู้ขอเป็นคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมืองให้ยื่นใบสำคัญถิ่นที่อยู่ตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมือง หรือหลักฐานแสดงที่พักอาศัยในราชอาณาจักรที่ทางราชการหรือหน่วยงานของรัฐบาลต่างประเทศหรือองค์การระหว่างประเทศออกให้หรือใบอนุญาตทำงานตามกฎหมายว่าด้วยการทำงานของคนต่างด้าวพร้อมด้วยภาพถ่าย

3) ใบรับรองแพทย์แสดงว่าไม่มีโรคประจำตัวอันอาจเป็นอันตรายขณะขับรถ และไม่เป็นบุคคลวิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือน ซึ่งมีอายุใช้ได้ตามที่แพทย์ผู้รับรองกำหนดแต่ต้องออกก่อนวันยื่นคำขอไม่เกินหนึ่งเดือน

4) หลักฐานการรับรองซึ่งแสดงว่าผ่านการอบรมและจบหลักสูตรการอบรมจากกรมการขนส่งทางบกหรือโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกรับรองตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก สำหรับผู้ที่ขอใบอนุญาตขับรถประเภทชั่วคราว ต้องมีหลักฐานการรับรองว่าผ่านการอบรมมาแล้ว 4 ชม.<sup>86</sup> (โรงเรียนสอนขับรถ BKK Driving, 2557) กรณีต่ออายุจาก 1 ปี เป็น 5 ปี ไม่ต้องใช้หลักฐานการอบรม ส่วนกรณีต่ออายุจาก 5 ปี เป็น 5 ปี ต้องผ่านการอบรม 1 ชั่วโมง

5) รูปถ่าย ขนาด 3 x 4 เซนติเมตร จำนวน 2 รูป ซึ่งเป็นรูปถ่ายครึ่งตัวหน้าตรงไม่สวมหมวกหรือแว่นตาสีเข้ม และไม่ใส่ผ้าคลุมใบหน้าหรือผ้าโพกศีรษะเว้นแต่ผู้ซึ่งมีความจำเป็นตามศานานิกายของศาสนา หรือลัทธินิยมของศาสนาของตน และถ่ายก่อนวันยื่นคำขอไม่เกินหกเดือน

6) ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกหรือใบอนุญาตพิเศษให้ขับรถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร (ถ้ามี) พร้อมด้วยภาพถ่าย

7) ใบอนุญาตขับรถของรถประเภทเดียวกันกับที่ขอรับใบอนุญาตซึ่งรัฐบาลของประเทศอื่นออกให้ (ถ้ามี) พร้อมด้วยภาพถ่าย

8) ใบอนุญาตขับรถตามความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคี(ถ้ามี) พร้อมด้วยภาพถ่าย

สำหรับ “หลักฐานการยื่นขอรับใบอนุญาตขับรถ” เห็นได้ว่า ในส่วนของใบรับรองแพทย์ที่แสดงว่าไม่มีโรคประจำตัวอันอาจเป็นอันตรายขณะขับรถและไม่เป็นบุคคลวิกลจริตหรือจิตฟั่น

<sup>86</sup> โรงเรียนสอนขับรถ BKK Driving, ขั้นตอนการสอบขับรถยนต์แบบใหม่ ปี พ.ศ. 2557,

[Online]. Available: <http://www.bkkdriving.com/index.php?mo=59&action=page&id=263574>

เพื่อนั้น มิได้มีข้อกำหนดเกี่ยวกับใบรับรองแพทย์ว่าจะต้องออกให้โดยสถานพยาบาลประเภทใด ดังนั้นในข้อเท็จจริงปัจจุบันพบว่า ใบรับรองแพทย์ส่วนใหญ่เป็นใบรับรองแพทย์ที่ออกโดยคลินิกเวชกรรมซึ่งมิได้มีเครื่องมืออุปกรณ์การตรวจที่ซับซ้อนใด ๆ ดังนั้นใบรับรองแพทย์ดังกล่าวนั้นเป็นการออกโดยมิได้มีการตรวจสอบสุขภาพที่ลึกถึงสุขภาพจริงเป็นการตรวจแค่เบื้องต้นทางกายภาพเท่านั้น ย่อม ไม่สามารถบ่งชี้ได้อย่างแน่ชัดว่าผู้ที่ขอใบอนุญาตขับรถไม่มีโรคประจำตัวอาจเป็นอันตรายขณะขับรถและไม่เป็นบุคคลวิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือนจริงหรือไม่

#### 4. หลักเกณฑ์ในทดสอบสมรรถภาพร่างกายเพื่อขอรับใบอนุญาตขับรถ

การขอมีใบอนุญาตขับรถนั้นนอกจากจะต้องยื่นคำขอต่อนายทะเบียนแล้ว ผู้ยื่นคำขอจะต้องมีคุณสมบัติครบถ้วน และ ไม่มีลักษณะต้องห้ามตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 อีกทั้งยังต้องมีการทดสอบความรู้ความสามารถในการขับรถตามกฎหมายจราจร นายทะเบียนจึงจะสามารถออกใบอนุญาตขับรถให้แก่ผู้ขอได้

กรมการขนส่งทางบก ได้แบ่งการทดสอบการขับรถยนต์และรถจักรยานยนต์เป็น 3 ขั้นตอน คือ (1) การทดสอบสมรรถภาพของร่างกาย (2) การทดสอบข้อเขียน และ (3) การทดสอบขับรถ

1) การทดสอบสมรรถภาพของร่างกาย มี 4 การทดสอบได้แก่ ทดสอบสายตาทางกว้าง ถ้าสามารถมองเห็นทั้งด้านซ้ายและด้านขวา เป็นมุมกว้างข้างละ 75 องศา 2 ใน 3 ครั้ง ให้ถือว่าผ่านการทดสอบ ทดสอบสายตาทางลึก ให้ทดสอบการมองเห็นในระยะ 2.50 - 3.50 เมตร รวม 3 ครั้ง หากผลการทดสอบห่างจากจุดที่กำหนดไม่เกินกว่า 1 นิ้ว 2 ใน 3 ครั้ง ให้ถือว่าผ่านการทดสอบทำการทดสอบจะให้นั่งใช้ปุ่มบังคับให้เสาเล็ก ๆ ให้มาอยู่ในแนวตรงกัน หรือใกล้เคียง และการทดสอบสายตาบอดสี ให้ดูสีเขียว สีแดง และสีเหลืองจากเครื่องทดสอบหรือแผ่นภาพทดสอบที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดหรือเห็นชอบ โดยอยู่ห่างจากแผ่นภาพทดสอบในระดับสายตา ระยะไม่น้อยกว่า 3 เมตร แล้วอ่านสีตามที่เจ้าหน้าที่กำหนดสีละ 3 ครั้ง หากอ่านได้ถูกต้อง 2 ใน 3 ครั้ง ให้ถือว่าผ่านการทดสอบ และการทดสอบปฏิกิริยา ให้ทดสอบความสามารถในการใช้เบรกเท้ารวม 3 ครั้ง หากสามารถเหยียบเบรกได้ในระยะเวลาไม่น้อยกว่า หรือเท่ากับ 0.75 วินาที 2 ใน 3 ครั้ง ให้ถือว่าผ่านการทดสอบ

2) การทดสอบข้อเขียน ผู้ประสงค์ขอใบอนุญาตขับรถจะต้องเข้าห้องอบรม 2 ชั่วโมง อบรมความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร กฎหมายว่าด้วยรถยนต์, กฎหมายทางหลวง และการขับรถที่ถูกต้องปลอดภัย จากนั้น ผู้เข้ารับการทดสอบข้อเขียนต้องทดสอบความรู้ในข้อควรปฏิบัติ หรือข้อบังคับการเดินรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก ตามชนิดของ

ใบอนุญาต กรณีเป็นการทดสอบสำหรับการขอรับใบอนุญาตขับรถสาธารณะ ต้องทดสอบความรู้เกี่ยวกับถนนและทางหลวงในเขตจังหวัดที่ขอรับใบอนุญาตขั้รถนั้นด้วย

กรณีทดสอบข้อเขียนใน เขตกรุงเทพมหานคร จะใช้วิธีการทดสอบด้วยระบบ E-exam จำนวน 50 ข้อ ข้อละ 1 คะแนน และต้องได้ 45 คะแนนขึ้นไปจึงจะถือว่าผ่านการทดสอบ (90 เปอร์เซ็นต์) แต่หากเป็นสำนักงานขนส่งจังหวัดอื่น ๆ ใช้วิธีการทดสอบโดยแบบทดสอบ ซึ่งแบบทดสอบข้อเขียนเป็นแบบปรนัย มีจำนวนไม่น้อยกว่า 5 ชุด แต่ละชุดมี 50 ข้อ ข้อละ 1 คะแนน โดยใช้หลักเกณฑ์การผ่านการทดสอบเดียวกัน กรณีผู้เข้ารับการทดสอบอ่าน และ เขียนหนังสือไม่ได้ ให้เจ้าหน้าที่ผู้ดำเนินการทดสอบอ่านคำถามให้ฟังแล้วให้ผู้เข้ารับการทดสอบ ตอบด้วยปากเปล่า และทำเครื่องหมายด้วยตนเอง และให้เจ้าหน้าที่ดำเนินการทดสอบบันทึกในกระดาษคำตอบว่า “สอบปากเปล่า” พร้อมทั้งลงนามกำกับไว้เป็นหลักฐานเมื่อเสร็จสิ้นการสอบ และแจ้งผลการทดสอบให้ทราบโดยเร็ว

3) การทดสอบขับรถยนต์ ทำการทดสอบขับรถ จำนวน 3 ท่า คือ ท่าที่ 1 และท่าที่ 2 เป็นท่าบังคับ และเลือกทดสอบอีก 1 ท่าตามความเหมาะสมของสนามทดสอบ

ท่าที่ 1 การขับรถเดิน หน้าและหยุดรถเทียบทางเท้า ผู้เข้ารับการทดสอบต้องขับรถเดินหน้า ตั้งแต่เริ่มขับรตอย่างต่อเนื่องไปจนถึงจุดทดสอบที่กำหนดให้หยุดรถ โดยให้หยุดรถได้เพียงครั้งเดียว ณ จุดที่กำหนดให้หยุดเท่านั้น ด้านซ้ายของรถต้องขนานขอบทางและห่างจากขอบทางไม่เกิน 25 เซนติเมตร กันชนหน้าหรือล้อหน้าสุดหรือขอบล้อสำหรับที่ไม่มีกันชนหน้าต้องไม่ล้ำเกินจุดหยุดรถข้างทาง และต้องอยู่ห่างจากจุดหยุดรถนั้น ไม่เกิน 1 เมตร และต้องไม่ขับรถปีนทางเท้าหรือขอบทาง

ท่าที่ 2 การขับรถเดินหน้าและถอยหลังในทางตรง ให้เลือกทดสอบแบบใดแบบหนึ่ง ดังนี้ แบบที่ 1 ให้ขับรถเดินหน้าและถอยหลังออกโดยตลอดช่องเดินรถ ซึ่งประกอบด้วยหลักที่ตั้งไว้ในแนวตรงขนานกัน 2 แถว มีความยาวประมาณ 10 - 12 เมตร หลักแต่ละหลักในแถวเดียวกัน มีระยะห่าง 1.5 เมตร ส่วนความกว้างของช่องเดินรถเท่ากับความกว้างสุดของตัวรถรวมกระจกมองข้างบวก เพิ่มอีก 0.5 เมตร ต้องไม่ขับรถชนหรือเบียดหลัก ให้ขับรถเดินหน้าหรือถอยหลังได้เพียงครั้งเดียว และเครื่องยนต์ต้องไม่ดับ แบบที่ 2 ให้ขับรถเดินหน้าและถอยหลังออกโดยตลอดช่องเดินรถ ซึ่งมีขนาดความกว้าง 2.50 เมตร ยาว 10 - 12 เมตร เป็นระยะคงที่ ใช้กับรถทุกขนาด ล้อรถต้องไม่ทับเส้น หรือไม่ชนหรือเบียดหลัก ให้ขับรถเดินหน้าและถอยหลังได้เพียงครั้งเดียวและเครื่องยนต์ต้องไม่ดับ

ท่าที่ 3 เป็นการทดสอบตามความเหมาะสมของสนามทดสอบ ได้แก่



(1) การขับรถถอยหลังเข้าจอดและออกจากช่องว่างด้านซ้ายให้ขับรถถอยหลังเข้าจอดในช่องว่างด้านซ้ายซึ่งประกอบด้วยหลักไม่น้อยกว่า 9 หลัก เป็นช่องกว้างเท่ากับความกว้างของรถรวมกระจกมองข้างบวกเพิ่มข้างละ 0.5 เมตร ความยาวของช่องจอดเท่ากับความยาวของตัวรถบวกเพิ่มอีก 2.5 เมตร ตั้งแต่เริ่มเข้าเกียร์ขับรถถอยหลังเข้าจอดจนกระทั่งขับออกจากช่องว่างด้านซ้ายต้องเข้าเกียร์หรือเปลี่ยนเกียร์ไม่เกิน 7 ครั้ง ต้องไม่ชนหรือเบียดหลัก และตัวรถต้องขนานกับขอบทางหรือหลักด้านซ้าย ล้อรถต้องไม่ทับเส้นแบ่งช่องทาง

(2) การหยุดรถและออกรถบนถนนลาด (สำหรับรถเกียร์ธรรมดา) ให้ขับรถขึ้นเนินหรือสะพานโค้งแล้วหยุดรถบนเชิงลาดของเนินหรือสะพานโค้งนั้น โดยให้กันชนหน้าอยู่ที่จุดหยุดรถแล้วออกรถข้ามเนินหรือสะพานโค้งนั้นไปโดยปลอดภัย ต้องไม่ขับรถในลักษณะที่อาจเกิดอันตรายหรือเป็นเหตุให้ตัวรถเคลื่อนถอยจากจุดที่หยุดเกินกว่า 1 เมตร และเครื่องดับไม่เกิน 2 ครั้ง

(3) การกลับรถ ให้กลับรถในช่องเดินรถ ซึ่งประกอบด้วยหลักที่ตั้งไว้ขนานกัน 2 แถว มีความยาวประมาณ 10 - 12 เมตร หลักในแต่ละแถวห่างกัน 1.5 เมตร ส่วนความกว้างของช่องเดินรถเท่ากับความยาวของรถบวกเพิ่มอีก 2 เมตร ต้องไม่ขับรถชน หรือเบียดหลัก และตั้งแต่เริ่มขับรถเพื่อกลับรถ จนกระทั่งกลับรถแล้วเสร็จต้องเปลี่ยนเกียร์ไม่เกินกว่า 7 ครั้ง

(4) การขับรถเดินหน้าเข้าจอดในช่องที่เป็นมุมฉาก ให้ผู้เข้ารับการทดสอบขับรถจากจุดเริ่มต้นให้ขับเดินหน้าเข้าไปในช่องจอดที่เป็นมุมฉาก ซึ่งประกอบด้วยหลักที่ตั้งเป็นแนวทดสอบ 2 แถว ขนานกันเป็นช่องเดินรถกว้าง 8 เมตร ยาวประมาณ 10 - 20 เมตร และหลักอีก 2 แถวที่ตั้งเป็นแนวช่องจอดที่เป็นมุมฉากกับช่องเดินรถที่มีความกว้างเท่ากับ ความกว้างของตัวรถรวมกับกระจกมองข้างบวกเพิ่มอีกข้างละ 1 เมตร ความยาวเท่ากับความยาวของตัวรถบวกเพิ่มอีก 1 เมตร

(5) การขับรถโดยปฏิบัติ ตามเครื่องหมายจราจร ให้ขับรถโดยปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจร ไม่น้อยกว่า 8 เครื่องหมาย คือ ป้ายหยุด ห้ามเลี้ยวซ้ายหรือห้ามเลี้ยวขวา ให้เลี้ยวซ้ายหรือให้เลี้ยวขวา ห้ามหยุดรถ ห้ามเข้า และเครื่องหมายอื่น ๆ อีก 3 เครื่องหมาย และต้องให้สัญญาณไฟตามจุดต่าง ๆ ได้ถูกต้องทุกแห่ง

เมื่อผ่านการทดสอบแล้วจะได้รับใบอนุญาตขับรถชนิดชั่วคราว มีกำหนด 2 ปี จากนั้นจึงขอเปลี่ยนเป็นใบอนุญาตขับรถชนิดส่วนบุคคลมีกำหนด 5 ปี เมื่อใบอนุญาตขับรถชนิดชั่วคราวมีอายุครบ 2 ปี แล้ว และมีได้นำมาเปลี่ยนประเภทหากขาดอายุเกิน 1 ปีแต่ไม่เกิน 3 ปี จะต้องทดสอบข้อเขียนใหม่ หากขาดอายุเกิน 3 ปี จะต้องทำการทดสอบใหม่ทั้งหมด

อนึ่ง หลักเกณฑ์ในการทดสอบสมรรถภาพร่างกายดังกล่าว พึงมีการกำหนดให้ผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถทุกกรณีต้องเข้ารับการทดสอบสมรรถภาพร่างกายด้วย ซึ่งจะมีผลทำให้ตรวจพบว่าบุคคลใดที่มีสมรรถภาพร่างกายลดลงและไม่เหมาะสมที่จะได้รับใบอนุญาตขับรถ แต่ในกรณี

ใบอนุญาตขับรถประเภทตลอดชีพ กลับไม่มีมาตรการทางกฎหมายใดกำหนดให้ผู้ขับรถกลุ่มนี้ต้องกลับมาทดสอบสมรรถภาพร่างกายอีก

กล่าวโดยสรุปได้ว่า ตาม พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 46 นี้เป็นการกำหนดคุณสมบัติของผู้ที่จะขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล รถสามล้อส่วนบุคคล หรือรถจักรยานยนต์ชั่วคราว โดยมาตรา 46(5) กำหนดให้ผู้ขอรับใบอนุญาตต้องไม่มีโรคประจำตัวที่ผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมเห็นว่าอาจเป็นอันตรายขณะขับรถ โดยไม่ได้ระบุเอาไว้ว่ามีโรคใดบ้างที่อาจเป็นอันตรายขณะขับรถ อันจะเป็นลักษณะต้องห้ามมิให้ขอรับใบอนุญาตขับรถ ได้ดังกล่าว ซึ่งตามแบบฟอร์มใบรับรองแพทย์ที่ใช้ในปัจจุบันก็ได้มีการกำหนดโรคที่สำคัญไว้ และ มาตรา 47 (6) กำหนดให้ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถต้องไม่เป็นผู้มีโรคติดต่ออันตรายที่กำหนดในกฎกระทรวง ได้แก่ (1) วัณโรคในระยะติดต่ออันตราย (2) โรคเรื้อน (3) โรคเท้าช้าง (4) โรคต่อเยื่อหุ้มสมองให้โทษ และ (5) โรคพิษสุราเรื้อรังซึ่งไม่สอดคล้องกับแนวคิดเกี่ยวกับการประเมินสมรรถภาพทางร่างกายของผู้ขับรถยนต์ รวมไปถึงโรคที่ต้องห้ามที่เป็นอุปสรรคต่อการขับรถยนต์ ดังนั้น กฎหมายดังกล่าวจึงยังไม่ครอบคลุมถึงโรคที่สำคัญที่ควรตรวจเพื่อขอใบอนุญาตขับรถเพื่อช่วยคัดกรองบุคคลที่สามารถขับรถได้ ซึ่งเป็นการป้องกันและช่วยลดอุบัติเหตุบนท้องถนน จึงควรมีการเพิ่มเติมโดยกำหนดโรคที่สำคัญไว้ในกฎหมายดังกล่าว<sup>87</sup>

##### 5. หลักเกณฑ์มาตรการการกำหนดบทลงโทษกรณีไม่มีใบอนุญาตขับรถ

ตาม พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 46 วางหลักไว้ว่า

“การขับรถโดยไม่ได้รับใบอนุญาตขับรถ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน หนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

การการศึกษาพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 46 เห็นได้ว่าเป็นมาตราที่กำหนดบทลงโทษกรณีผู้ขับรถกระทำการฝ่าฝืนด้วยการขับรถโดยไม่ได้รับใบอนุญาตขับรถ ซึ่งถือเป็นมาตราที่สำคัญเพื่อยับยั้งมิให้มีการฝ่าฝืนกระทำความผิดเกิดขึ้น แต่ทั้งนี้บทลงโทษดังกล่าวอาจไม่เพียงพอที่จะยับยั้งการฝ่าฝืนดังกล่าวได้ โดยเมื่อเปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศที่มีบทลงโทษในอัตราที่สูงกว่าประเทศไทย ผู้ขับรถในต่างประเทศจึงมีความเกรงกลัวและเคารพกฎหมายมากกว่าประเทศไทย ดังนั้นผู้วิจัยจึงควรมีการแก้ไขบทลงโทษดังกล่าวให้มีมาตรฐานมากยิ่งขึ้นเพื่อเป็นการสร้างจิตสำนึกในการเคารพกฎหมายและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนเพื่อให้สอดคล้องกับทฤษฎีการข่มขู่หรือยับยั้งซึ่งมีแนวคิดในการกำหนดโทษที่สูงขึ้นเพื่อทำให้ผู้กระทำความผิดเกรงกลัวต่อโทษที่จะได้รับ

<sup>87</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 .

### 3.2.2 กฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและการออกใบอนุญาตขับรถ และการขอต่ออายุและการอนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2548

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 5 (18) แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์(ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2542 มาตรา 44 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2547 มาตรา 44 วรรคห้า แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 12) พ.ศ.2546 และมาตรา 45 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 อันเป็นกฎหมายที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา 29 ประกอบกับ มาตรา 31 มาตรา 35 มาตรา 36 มาตรา 48 และมาตรา 50 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ให้ยกเลิกกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์วิธีการและเงื่อนไขในการขอและการออกใบอนุญาตขับรถและการขอต่ออายุและการอนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ.2546<sup>88</sup>

ข้อ 2 ผู้ใดประสงค์จะขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราวใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคลชั่วคราวใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราวหรือใบอนุญาตขับรถชนิดอื่นตามมาตรา 43 (5)<sup>89</sup> ให้ยื่นคำขอตามแบบที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดพร้อมด้วยหลักฐานดังต่อไปนี้

(1) บัตรประจำตัวประชาชนหรือบัตรอื่นที่ใช้แทนบัตรประจำตัวประชาชนพร้อมด้วยภาพถ่ายในกรณีผู้ขอเป็นคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมืองให้ยื่นใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าวหรือหนังสือเดินทางหรือเอกสารที่ใช้แทนหนังสือเดินทางพร้อมด้วยภาพถ่าย

(2) ภาพถ่ายหรือสำเนาทะเบียนบ้านในกรณีที่ผู้ขอเป็นคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมืองให้ยื่นใบสำคัญถิ่นที่อยู่ตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมืองหรือหลักฐานแสดงที่พักอาศัยในราชอาณาจักรที่ทางราชการหรือหน่วยงานของรัฐบาลต่างประเทศหรือองค์การระหว่างประเทศออกให้หรือใบอนุญาตทำงานตามกฎหมายว่าด้วยการทำงานของคนต่างด้าวพร้อมด้วยภาพถ่าย

(3) ใบรับรองแพทย์แสดงว่าไม่มีโรคประจำตัวอันอาจเป็นอันตรายขณะขับรถและไม่เป็นบุคคลวิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือนซึ่งมีอายุใช้ได้ตามที่แพทย์ผู้รับรองกำหนดแต่ต้องออกก่อนวันยื่นคำขอไม่เกินหนึ่งเดือน

<sup>88</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2547

<sup>89</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 45

(4) หลักฐานการรับรองซึ่งแสดงว่าผ่านการอบรมและจบหลักสูตรการอบรมจากกรมการขนส่งทางบกหรือโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกรับรองตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

(5) รูปถ่ายขนาด ๓.๔ เซนติเมตรจำนวน ๒ รูปซึ่งเป็นรูปถ่ายครึ่งตัวหน้าตรงไม่สวมหมวกหรือแว่นตาสีเข้มและไม่ใส่ผ้าคลุมใบหน้าหรือผ้าโพกศีรษะเว้นแต่ผู้ซึ่งมีความจำเป็นตามศานานิกายของศาสนาหรือลัทธินิยมของศาสนาของตนและถ่ายก่อนวันยื่นคำขอไม่เกินหกเดือน

(6) ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกหรือใบอนุญาตพิเศษให้ขับรถยนต์ที่หารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร (ถ้ามี) พร้อมด้วยภาพถ่าย

(7) ใบอนุญาตขับรถของรถประเภทเดียวกันกับที่ขอรับใบอนุญาตซึ่งรัฐบาลของประเทศอื่นออกให้ (ถ้ามี) พร้อมด้วยภาพถ่าย

(8) ใบอนุญาตขับรถตามความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคี (ถ้ามี) พร้อมด้วยภาพถ่าย

ข้อ 3 ผู้ใดประสงค์จะขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคลหรือใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลให้ยื่นคำขอตามแบบที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดพร้อมด้วยหลักฐานตามข้อ 2 (1) (2) (3) และ (5) และใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราวใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคลชั่วคราวใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราวใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อสาธารณะใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะหรือใบแทนใบอนุญาตขับรถดังกล่าวพร้อมด้วยภาพถ่ายแล้วแต่กรณี

ในกรณีผู้ขอเป็นคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมืองต้องมีใบเป็นผู้ได้รับอนุญาตให้เข้ามาเพื่อการท่องเที่ยวการเล่นกีฬาหรือการเดินทางผ่านราชอาณาจักร

ข้อ 4 ผู้ใดประสงค์จะขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อสาธารณะหรือใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะให้ยื่นคำขอตามแบบที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดพร้อมด้วยหลักฐานตามข้อ 2 (1) (2) (4) และ (5) พร้อมด้วยหลักฐานดังต่อไปนี้

(1) ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราวใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคลชั่วคราวใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราวใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคลใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลหรือใบแทนใบอนุญาตขับรถดังกล่าวพร้อมด้วยภาพถ่ายแล้วแต่กรณี

(2) ใบรับรองแพทย์แสดงว่าไม่มีโรคประจำตัวอันอาจเป็นอันตรายขณะขับรถและไม่เป็นผู้มีโรคติดต่อที่น่ารังเกียจตามที่กำหนดในกฎกระทรวงไม่เป็นผู้ติดสุรายาเมาหรือยาเสพติดให้

โทษและไม่เป็นบุคคลวิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือนซึ่งมีอายุใช้ได้ตามที่แพทย์ผู้รับรองกำหนดแต่ต้องออกก่อนวันยื่นคำขอไม่เกินหนึ่งเดือน

ข้อ 5 ผู้ใดประสงค์จะขอรับใบอนุญาตขับรถบกถนนหรือใบอนุญาตขับรถแทรกเตอร์ให้ยื่นคำขอตามแบบที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดพร้อมด้วยหลักฐานตามข้อ 2 (1) (2) (3) (4) และ (5)

ข้อ 6 ผู้ใดประสงค์จะขอรับใบอนุญาตขับรถตามความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคีให้ยื่นคำขอตามแบบที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดพร้อมด้วยหลักฐานตามข้อ 2 (1) และ (2) พร้อมด้วยหลักฐานดังต่อไปนี้

(1) ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อสาธารณะใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกหรือใบแทนใบอนุญาตขับรถดังกล่าวหรือภาพถ่ายแล้วแต่กรณี

(2) รูปถ่ายขนาด 4 x 6 เซนติเมตรจำนวน 2 รูปซึ่งเป็นรูปถ่ายครึ่งตัวหน้าตรงไม่สวมหมวกหรือแว่นตาสีเข้มและไม่ใส่ผ้าคลุมใบหน้าหรือผ้าโพกศีรษะเว้นแต่ผู้ซึ่งมีความจำเป็นตามศานานิกายของศาสนาหรือลัทธินิยมของศาสนาของตนและถ่ายก่อนวันยื่นคำขอไม่เกินหกเดือน<sup>90</sup>

ในกรณีผู้ขอเป็นคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมืองต้องมีไซ้เป็นผู้ได้รับอนุญาตให้เข้ามาเพื่อการท่องเที่ยวการเล่นกีฬาหรือการเดินทางผ่านราชอาณาจักร

ข้อ 7 ผู้ใดประสงค์จะต่ออายุใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคลใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลใบอนุญาตขับรถบกถนนใบอนุญาตขับรถแทรกเตอร์หรือใบอนุญาตขับรถชนิดอื่นตามมาตรา ๔๓ (6) ให้ยื่นคำขอตามแบบที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดพร้อมด้วยหลักฐานดังต่อไปนี้

(1) กรณีใบอนุญาตนั้นยังไม่สิ้นอายุ

(ก) ใบอนุญาตเดิมหรือใบแทน

(ข) รูปถ่ายตามที่กำหนดในข้อ 2 (5)

ในกรณีที่ผู้ขอเป็นคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมืองต้องมีไซ้เป็นผู้ได้รับอนุญาตให้เข้ามาเพื่อการท่องเที่ยวการเล่นกีฬาหรือการเดินทางผ่านราชอาณาจักรและให้ยื่นใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าวหรือหนังสือเดินทางหรือเอกสารที่ใช้แทนหนังสือเดินทางและใบสำคัญถิ่นที่อยู่ตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมืองหรือหลักฐานแสดงที่พักอาศัยในราชอาณาจักรที่ทางราชการหรือ

<sup>90</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2547. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 88

หน่วยงานของรัฐบาลต่างประเทศหรือองค์การระหว่างประเทศออกให้หรือใบอนุญาตทำงานตามกฎหมายว่าด้วยการทำงานของคนต่างด้าวพร้อมด้วยภาพถ่าย

(1) กรณีใบอนุญาตนั้นสิ้นอายุแล้วไม่เกินสามปี

(ก) ใบอนุญาตเดิมหรือใบแทน

(ข) บัตรประจำตัวประชาชนหรือบัตรอื่นที่ใช้แทนบัตรประจำตัวประชาชนพร้อมด้วยภาพถ่าย

(ค) ภาพถ่ายหรือสำเนาทะเบียนบ้าน

(ง) รูปถ่ายตามที่กำหนดในข้อ ๒ (๕)

(2) กรณีใบอนุญาตนั้นสิ้นอายุแล้วเกินกว่าสามปี

(ก) ใบอนุญาตเดิมหรือใบแทน

(ข) บัตรประจำตัวประชาชนหรือบัตรอื่นที่ใช้แทนบัตรประจำตัวประชาชนพร้อมด้วยภาพถ่าย

(ค) ภาพถ่ายหรือสำเนาทะเบียนบ้าน (ง) ใบรับรองแพทย์และรูปถ่ายตามที่กำหนดในข้อ 2 (3) และ (5)

ในกรณีที่ผู้ขอต่อใบอนุญาตตาม (2) และ (3) เป็นคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมืองต้องมีใช้เป็นผู้ได้รับอนุญาตให้เข้ามาเพื่อการท่องเที่ยวการเล่นกีฬาหรือการเดินทางผ่านราชอาณาจักรและให้ยื่นใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าวหรือหนังสือเดินทางหรือเอกสารที่ใช้แทนหนังสือเดินทางแทนบัตรประจำตัวประชาชนและใบสำคัญถิ่นที่อยู่ตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมืองหรือหลักฐานแสดงที่พักอาศัยในราชอาณาจักรที่ทางราชการหรือหน่วยงานของรัฐบาลต่างประเทศหรือองค์การระหว่างประเทศออกให้หรือใบอนุญาตทำงานตามกฎหมายว่าด้วยการทำงานของคนต่างด้าวแทนสำเนาทะเบียนบ้าน

ข้อ 8 ผู้ใดประสงค์จะต่ออายุใบอนุญาตขั้บรณยัต้สาธารณสุขใบอนุญาตขั้บรณยัต้สามลั้สาธารณสุขหรือใบอนุญาตขั้บรณยัต้สามลั้สาธารณสุขให้ยื่นคำขอตามแบบที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดพร้อมด้วยหลักฐานดังต่อไปนี้

(1) ใบอนุญาตเดิมหรือใบแทน

(2) บัตรประจำตัวประชาชนหรือบัตรอื่นที่ใช้แทนบัตรประจำตัวประชาชนพร้อมด้วยภาพถ่าย

(3) ภาพถ่ายหรือสำเนาทะเบียนบ้าน

(4) รูปถ่ายตามที่กำหนดในข้อ 2 (5)

(5) ใบรับรองแพทย์ตามที่กำหนดในข้อ 4 (2)

ข้อ 9 การยื่นคำขอตามกฎกระทรวงนี้ให้ยื่นต่อนายทะเบียนแห่งท้องที่ที่ตนมีภูมิลำเนา หรือมีถิ่นที่อยู่ ณ สถานที่ดังต่อไปนี้

(1) กรมการขนส่งทางบกสำนักงานขนส่งเขตพื้นที่สำนักงานขนส่งจังหวัดหรือสำนักงานขนส่งจังหวัดสาขา

(2) สถานที่อื่นตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

ข้อ 10 ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถหรือผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถต้องผ่านการอบรมและทดสอบตามหลักเกณฑ์วิธีการและเงื่อนไขตามระเบียบที่อธิบดีกำหนดดังต่อไปนี้

(1) การอบรมความรู้เกี่ยวกับการขับรถและมารยาทในการขับรถ

(2) การทดสอบความรู้ความสามารถในการขับรถและความรู้ในข้อบังคับการเดินรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก

(3) การทดสอบสมรรถภาพของร่างกายซึ่งอย่างน้อยต้องทำการทดสอบความสามารถของปฏิกิริยาและสายตา

ข้อ 11 ใบอนุญาตขับรถให้ยื่นไปตามแบบที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

กล่าวโดยสรุปได้ว่า กฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์วิธีการและเงื่อนไขในการขอและการออกใบอนุญาตขับรถและการขอต่ออายุและการอนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาตขับรถพ.ศ.2548<sup>91</sup>

ข้อ 2 กำหนดให้ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ ต้องยื่นใบรับรองแพทย์ซึ่งแสดงว่าไม่มีโรคประจำตัวอันอาจเป็นอันตรายขณะขับรถ และไม่เป็นบุคคลวิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือน เป็นหลักฐานในการยื่นคำขอรับใบอนุญาตขับรถ โดยมีได้มีข้อกำหนดเกี่ยวกับใบรับรองแพทย์ว่าจะต้องตรวจโรคที่สำคัญใดบ้าง มีเพียงห้าโรคที่ระบุไว้ในรับรองแพทย์เท่านั้น แต่ยังไม่ครอบคลุมโรคอื่น ๆ ที่มีความสำคัญด้วย เช่น โรคลมชัก โรคเบาหวานที่ต้องฉีอินซูลิน โรคข้ออักเสบ โรคหัวใจ เป็นต้น จึงควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมระบุไว้เป็นการเฉพาะเพื่อให้มีการตรวจโรคดังกล่าวด้วย

ส่วนข้อ 10 กำหนดให้ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถต้องผ่านการทดสอบตามหลักเกณฑ์วิธีการและเงื่อนไขตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด โดยอธิบดีกรมการขนส่งทางบกได้กำหนดหลักเกณฑ์การทดสอบขับรถยนต์เพื่อขอรับใบอนุญาตขับรถ แบ่งเป็น 3 ขั้นตอน คือ

1. การทดสอบสมรรถภาพของร่างกาย
2. การทดสอบข้อเขียน
3. การทดสอบขับรถ

<sup>91</sup> กฎกระทรวง ฉบับที่ 52 (พ.ศ. 2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522. ราชกิจจานุเบกษา, 2541/85 ก/1/13 พฤศจิกายน 2541.

ซึ่งการทดสอบขับรถยนต์ กำหนดให้ทำการทดสอบขับรถจำนวน 3 ท่า โดยให้ทำการทดสอบในสนามทดสอบของสำนักงานขนส่งผู้ถือใบอนุญาตขับรถเท่านั้น โดยไม่ได้มีการให้ทดสอบขับรถในพื้นที่ถนนจริง ซึ่งจะมีสภาพปัจจัยที่แตกต่างจากสนามทดสอบเป็นอย่างมาก ทั้งรถที่นำมาตรวจสอบมิได้มีกฎหมายใดกำหนดถึงมาตรฐาน ผู้ขอใบอนุญาตขับรถจึงสามารถนำรถคันใดมาทดสอบก็ได้ ซึ่งบางครั้งรถดังกล่าวอาจไม่ได้มาตรฐานหรือมีการทำสัญลักษณ์เพื่อช่วยให้ทดสอบผ่าน แต่ในชีวิตจริงรถที่ขับควรมีมาตรฐานเพียงพอ จึงควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายโดยกำหนดมาตรฐานรถยนต์ที่นำมาทดสอบในภาคปฏิบัติ เพื่อช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้<sup>92</sup>

จากการศึกษากฎหมายไทยเปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศ สามารถสรุปได้ถึงข้อแตกต่าง ได้ดังต่อไปนี้

---

<sup>92</sup> กฎกระทรวง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและการออกใบอนุญาตขับรถและการขอต่ออายุและการอนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2548, ราชกิจจานุเบกษา, 2548/98 ก/7/19 ตุลาคม 2548.



ตารางที่ 3.1 เปรียบเทียบปัญหาทางกฎหมายในการขอรับใบอนุญาตขับรถตามระบบกฎหมายไทยเปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศ

ประเด็น		ประเทศออสเตรเลีย	ประเทศสหรัฐอเมริกา	ประเทศอังกฤษ
โรคที่กำหนดให้มีการตรวจและรับรองในใบรับรองแพทย์ประกอบการขอรับใบอนุญาตขับรถ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- โรคจิตหรือจิตฟั่นเฟือนไม่สมประกอบ</li> <li>- อาการของการติดยาเสพติดให้โทษและอาการของพิษสุราเรื้อรัง</li> <li>- โรคเรื้อนในระยะติดต่อหรือในระยะที่ปรากฏอาการที่เป็นที่รังเกียจแก่สังคม</li> <li>- วัณโรคในระยะอันตราย</li> <li>- โรคเท้าช้างในระยะที่ปรากฏอาการเป็นที่น่ารังเกียจแก่สังคม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- โรคเบาหวานซึ่งต้องใช้ insulin</li> <li>- ประวัติกล้ามเนื้อหัวใจตายกล้ามเนื้อหัวใจขาดเลือด หรือเส้นเลือดหัวใจอุดตัน หรือโรคหัวใจอื่น</li> <li>- ประวัติอาการหายใจลำบาก</li> <li>- อาการของความดันโลหิตสูง</li> <li>- ประวัติหรืออาการของโรคข้อ rheumatic ข้ออักเสบ</li> <li>- โรคทางกระดูกกล้ามเนื้อ</li> <li>- โรคทางระบบประสาทกล้ามเนื้อ หรือโรคของหลอดเลือดส่วนปลาย</li> <li>- ประวัติโรคลมชัก</li> <li>- ประวัติโรคทางจิต ประสาท ทั้งที่มีพยาธิสภาพและไม่มี</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- โรคเบาหวานซึ่งต้องใช้ insulin</li> <li>- ประวัติกล้ามเนื้อหัวใจตายกล้ามเนื้อหัวใจขาดเลือด หรือเส้นเลือดหัวใจอุดตัน หรือโรคหัวใจอื่น</li> <li>- ประวัติอาการหายใจลำบาก</li> <li>- อาการของความดันโลหิตสูง</li> <li>- ประวัติหรืออาการของโรคข้อ Rheumatic ข้ออักเสบ</li> <li>- โรคทางกระดูกกล้ามเนื้อ</li> <li>- โรคทางระบบประสาทกล้ามเนื้อหรือโรคของหลอดเลือดส่วนปลาย</li> <li>- ประวัติโรคลมชัก</li> <li>- ประวัติโรคทางจิต ประสาท ทั้งที่มีพยาธิสภาพและไม่มี</li> </ul>	<p>ประเทศอังกฤษ หลังจากอายุ 70 ปี ขึ้นไป ต้องต่ออายุทุก 3 ปี โดยมีเงื่อนไขคือต้องเข้ารับการตรวจสุขภาพก่อนการต่ออายุใบอนุญาตขับรถ ซึ่งหากแพทย์ผู้ทำการตรวจสอบสมรรถภาพของการขับรถของผู้ขับขี่พบว่า ผู้ขับขี่ได้ป่วยหรืออยู่ในภาวะที่จะส่งผลกระทบต่อการใช้รถยนต์ แพทย์มีหน้าที่เสนอรายงานไปยังหน่วยงานที่ออกใบอนุญาต เพื่อมิให้ออกใบอนุญาตแก่ผู้นั้น</p>
การทดสอบการขับรถ	- ทำการทดสอบขับรถใน	- การสอบขับรถจริง ในการสอบ		เป็นการทดสอบบนถนนจริงซึ่งต้องขับ

<p><b>ภาคปฏิบัติและการตรวจสภาพรถยนต์ที่นำมาทดสอบภาคปฏิบัติ</b></p>	<p>สถานีขนส่ง จำนวน 3 ท่า คือ ท่าที่ 1 และท่าที่ 2 เป็นท่า บังคับ และเลือกทดสอบอีก 1 ท่าตามความเหมาะสมของ สนามทดสอบ</p> <p>-การตรวจสภาพรถยนต์ที่นำมาทดสอบภาคปฏิบัติ</p>	<p>จะมีการจับจี้กันจริง ขอบนท้องถนน ไม่ได้มีลักษณะให้ลอยเข้าออกในช่องดังเช่นประเทศไทย โดยแบ่งการทดสอบเป็นสองช่วง</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ทดสอบบริเวณที่การจราจรเบาบาง</li> <li>2. ทดสอบบริเวณที่จราจรหนาแน่น</li> </ol> <p>-ไม่มีกฎหมายบัญญัติไว้</p>		<p>รถไปโดยมีกรรมการนั่งไปด้วย และต้องเป็นรถที่มีประกันและเสียภาษีอย่างถูกต้อง จะเป็นรถที่นำไปเองหรือเป็นรถของโรงเรียนสอนขับรถก็ได้ และมีการทดสอบสายตา หากทดสอบสายตาไม่ผ่าน ต้องไปแก้ไขปัญหาเรื่องสายตาก่อน</p> <p>-จะมีกรรมการเดินตรวจสอบรถ โดยรถที่นำไปสอบต้องมีป้าย 1 plate ติดไว้ กรรมการจึงจะลงลายมือชื่อรับรอง</p>
<p><b>บทลงโทษผู้ขับรถยนต์โดยไม่มีใบขับขี่</b></p>	<p>จำคุกไม่เกิน 1 เดือน หรือปรับสูงสุดไม่เกิน 1 พัน บาท หรือ ทั้งจำทั้งปรับ</p>		<p>มีโทษปรับไม่เกิน 2500 ดอลลาร์สหรัฐ (8 แสนบาท) หรือจำคุกไม่เกิน 6 เดือน และถูกบันทึกประวัติตลอดชีวิต</p>	

ที่มา: จากการศึกษา

## บทที่ 4

### วิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการขอใบอนุญาตขับรถตาม พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522

อุบัติเหตุทางท้องถนนได้ก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินเป็นลำดับ  
ต้นๆมากกว่าอุบัติเหตุประเภทอื่น โดยความสูญเสียนั้นเกิดขึ้นต่อผู้ขับรถเองและรวมถึงบุคคลอื่น  
ด้วย ดังนั้นประเทศไทยได้เล็งเห็นถึงความสูญเสียดังกล่าวเป็นสิ่งสำคัญ จึงมีการออกมาตรการต่างๆ  
เพื่อป้องกันและลดความสูญเสียชีวิตที่อาจเกิดขึ้นนั้นได้ โดยเฉพาะมีการกำหนดให้ผู้ที่มีความประสงค์  
จะขับรถทุกประเภทต้องมีใบอนุญาตขับรถและมีกระบวนการต่างๆอันได้มาซึ่งใบอนุญาตขับรถ จึง  
ถือได้ว่าใบอนุญาตขับรถเป็นเอกสารพื้นฐานและเป็นมาตรการทางกฎหมายแรกที่คัดกรองบุคคลที่  
จะสามารถทำการขับรถได้ดีเพียงพอที่จะไม่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนขึ้น

ปัจจุบันกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขอรับใบอนุญาตขับรถเป็นไปตามพระราชบัญญัติ  
รถยนต์ พ.ศ.2522 และกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและการออก  
ใบอนุญาตขับรถและการต่ออายุ และการอนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ.2548 ซึ่งแม้ว่า  
ประเทศไทยจะมีมาตรการทางกฎหมายในการขอใบอนุญาตขับรถ ทั้งด้านการตรวจสอบสุขภาพที่ต้องมี  
ใบรับรองแพทย์เพื่อให้มั่นใจว่า ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับรถไปจะมีสุขภาพร่างกายที่ดีเพียงพอต่อการ  
ขับรถโดยปลอดภัย โดยไม่ก่อให้เกิดอันตรายแก่ตนเองและผู้อื่น อีกทั้งยังมีการทดสอบในภาคทฤษฎีและ  
ภาคปฏิบัติ แต่จะเห็นได้ว่ามาตรการเหล่านั้นอาจมีมาตรฐานในระดับหนึ่ง แต่ยังไม่เพียงพอที่จะ  
ช่วยป้องกันหรือช่วยลดอุบัติเหตุบนท้องถนนลงได้ ด้วยเหตุนี้จึงมีความจำเป็นที่จะต้องศึกษา  
มาตรการทางกฎหมายของไทย โดยทำการเปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศเพื่อให้ได้ข้อสรุป  
และมาตรการทางกฎหมายที่จำเป็นหรือเพียงพอเพื่อนำไปใช้คัดกรองบุคคลผู้ที่มีความประสงค์ขอ  
ใบอนุญาตขับรถให้มีความพร้อมและเหมาะสมกับการได้รับอนุญาตให้ขับรถ โดยมีรายละเอียด  
การศึกษาวิเคราะห์ ดังต่อไปนี้

#### 4.1 วิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับใบรับรองแพทย์ประกอบการขอรับใบอนุญาตขับรถ

ด้วยการขอรับใบอนุญาตขับรถจะต้องมีใบรับรองแพทย์เป็นเอกสารประกอบการขอเพื่อเป็นหลักฐานยืนยันว่า ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถมีสุขภาพที่ดีเพียงพอต่อการขับรถ โดยไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อบนท้องถนน ดังนั้นถือได้ว่าใบรับรองแพทย์เป็นเอกสารสำคัญอย่างหนึ่งที่ใช้คัดกรองบุคคลที่จะสามารถขับรถได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ใบรับรองแพทย์ คือ รายงานสภาวะสุขภาพอนามัยของผู้หนึ่งผู้ใดซึ่งออกโดยแพทย์ที่มีใบอนุญาตประกอบวิชาชีพเวชกรรมของแพทย์สภา โดยทั่วไปใบรับรองแพทย์อาจแบ่งได้ 3 ประเภท (1) ใบรับรองแพทย์ที่แสดงความปกติของสุขภาพอนามัยและร่างกายหรือที่เรียกว่าใบรับรองสุขภาพ จะรายงานถึงความสมบูรณ์ของร่างกายทั่วไป และการไม่เป็นโรคบางชนิด (2) ใบรับรองแพทย์ที่แสดงความผิดปกติของสุขภาพอนามัยและร่างกาย จะรายงานถึงสภาพความเจ็บป่วยที่เป็นระยะเวลาของการเจ็บป่วย ระยะเวลาในการรักษา วิธีการพยาบาล และการพยากรณ์โรคหลังจากสิ้นสุดการรักษา ซึ่งจะมีผู้ที่นำใบรับรองแพทย์นี้ไปใช้ต่อ เช่น เพื่อประกอบการลาพักงาน การลาออกจากงาน การเบิกเงินค่ารักษาพยาบาล หรือเรียกร้องการชดเชยหรือค่าสินไหมทดแทนเนื่องจากการบาดเจ็บหรือ สูญเสียอวัยวะต่าง ๆ รวมถึงเจ้าหน้าที่พนักงานสอบสวน อาจนำไปใช้เพื่อประกอบในการพิจารณาคดี และ (3) การรับรองการเกิดและการตาย เช่น แพทย์ผู้ทำคลอดต้องทำใบรับรองการเกิด เพื่อให้บิดามารดาของทารกไปแจ้งให้พนักงานท้องถิ่นทราบ รวมถึงการรับรองการตายเพื่อนำไปออกใบมรณบัตร เป็นต้น<sup>93</sup>

กฎหมายไทยได้กำหนดให้ต้องมีใบรับรองแพทย์มาเป็นเอกสารประกอบการขอรับใบอนุญาตขับรถด้วย ดังที่วางหลักไว้ในมาตรา 46 แห่ง พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ความว่า ผู้ขอใบอนุญาตขับรถตามมาตรา 43 (1) ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล หรือรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว ต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้าม ดังต่อไปนี้ (5) ไม่มีโรคประจำตัวที่ผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมเห็นว่าอาจเป็นอันตรายขณะขับรถ และ (6) ไม่เป็นบุคคลวิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือน<sup>94</sup>

ทั้งนี้ได้มีการออกกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและการออกใบอนุญาตขับรถและการขอต่ออายุและการอนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2548 ข้อ 2

<sup>93</sup>โรงพยาบาลเชียงใหม่ไกล้มอ.(2556).ใบรับรองแพทย์คืออะไร.

[Online].Available:<https://quru.sanook.com/11391>

<sup>94</sup>ฝ่ายวิชาการสุตรไฟศาล.(2561). คำอธิบายพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 , สำนักพิมพ์สุตรไฟศาล กรุงเทพมหานคร.

ผู้ใดประสงค์จะขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคลชั่วคราว ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว หรือใบอนุญาตขับรถชนิดอื่นๆตาม มาตรา 43 (5) ให้ยื่นคำขอตามแบบที่กรมขนส่งทางบกกำหนด พร้อมด้วยหลักฐานดังต่อไปนี้ (3) ใบรับรองแพทย์แสดงว่าตนไม่มีโรคประจำตัวอันอาจเป็นอันตรายในขณะที่ขับรถและไม่มีเป็นบุคคลวิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือนซึ่งมีอายุใช้ได้ตามที่แพทย์ผู้รับรองกำหนด แต่ต้องออกก่อนวันยื่นคำขอไม่เกิน 1 เดือน<sup>95</sup>

ดังนั้น ผู้ที่มีความประสงค์ยื่นคำขอรับ ใบอนุญาตขับรถต้องมีหลักฐานที่นำมาประกอบการยื่นเป็นใบรับรองแพทย์ชนิดแสดงความปกติของสุขภาพ ซึ่งใบรับรองแพทย์ประเภทดังกล่าวโดยทั่วไปที่ใช้กันอยู่ในปัจจุบัน เพื่อนำมาเป็นเอกสารประกอบการยื่นขอรับใบอนุญาตขับรถนั้น มีสาระสำคัญคือ (1) สถานที่ตรวจ (2) วันเดือนปี ที่ออกใบรับรองแพทย์ (3) ชื่อ-สกุลของแพทย์ผู้ทำการตรวจ (4) เลขที่ใบอนุญาตประกอบวิชาชีพเวชกรรม (5) สถานที่ประกอบวิชาชีพเวชกรรมหรือสถานที่ปฏิบัติงานประจำหรืออยู่ที่ (6) ชื่อ-สกุลของบุคคลที่มาตรวจร่างกาย (7) สถานที่ที่สามารถติดต่อได้ของผู้มาตรวจร่างกาย (8) บัตรประจำตัวเลขที่ (9) หน่วยงานที่ออกบัตรและออกเมื่อวันที่ (10) รับรองว่าบุคคลผู้ตรวจร่างกาย มิได้ปรากฏอาการของโรคจิต หรือจิตฟั่นเฟือน ไม่สมประกอบ ไม่ปรากฏอาการของการติดยาเสพติดให้โทษ และอาการของพิษสุราเรื้อรัง และไม่ปรากฏอาการของโรคดังต่อไปนี้ โรคเรื้อนในระยะติดต่อหรือในระยะที่ปรากฏอาการที่เป็นที่รังเกียจแก่สังคม วัณโรคในระยะอันตราย โรคเท้าช้างในระยะที่ปรากฏอาการเป็นที่น่ารังเกียจแก่สังคม ส่วนโรคอื่นๆ ไม่มีการตรวจหรือระบุไว้ในใบรับรองแพทย์แต่ประการใด และ (11) สรุปความเห็นและข้อแนะนำของแพทย์ ซึ่งเป็นความเห็นที่ผู้มาตรวจร่างกายเป็นผู้มีร่างกายสมบูรณ์เพียงใด หรือหายจากโรคที่เป็นเหตุให้ออกจากราชการแล้วหรือไม่ โดยใบรับรองแพทย์นี้ มีอายุได้ 1 เดือน นับแต่วันที่ตรวจร่างกาย

เห็นได้ว่าแบบฟอร์มของใบรับรองแพทย์นั้น ไม่มีปรากฏว่ามีการตรวจโรคอื่น ๆ ซึ่งอาจมีผลต่อการขับรถของผู้ขับรถระบุไว้แต่ประการใด ขณะที่ในข้อเท็จจริงหรือตามข่าวที่ปรากฏในสื่อต่างๆบุคคลที่เกิดอุบัติเหตุอันมีสาเหตุมาจากโรคประจำตัวอื่น โดยมีใช้โรคที่กำหนดไว้ในใบรับรองแพทย์ข้างต้น โดยเฉพาะ โรคลมชักมีรายงานอุบัติเหตุขณะที่ผู้ขับขี่มีอาการของโรคหลายครั้ง เช่น กรณีผู้อำนวยการโรงเรียนเกิดอาการชักจนขับรถชนนักเรียนเสียชีวิต 4 ราย บาดเจ็บ 7 ราย อีกกรณีหนึ่งคือ ชายขับจักรยานยนต์มาตามลำพัง แล้วเกิดอาการลมชักกะทันหันทำให้จักรยานยนต์เสียหลักล้มและเสียชีวิตที่บริเวณ ซอยลาดพร้าว 112 กรุงเทพฯ เป็นต้น โดยแพทย์

<sup>95</sup> กฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและการออกใบอนุญาตขับรถและการขอต่ออายุและการอนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2548

ระบุว่า โรคลมชักไม่ควรขับรถเพราะเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุได้มากกว่าคนทั่วไปถึง 1.8 เท่า ซึ่งถือว่าเป็นโรคที่สำคัญอย่างหนึ่งที่ต้องระมัดระวังไว้ในการขับรถ<sup>96</sup>

ในต่างประเทศ มีรายงานการศึกษาเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางการจราจรที่เกิดจากโรคลมชักของ Thalwitzer ในปี พ.ศ. 2499 ซึ่งเป็นผลให้ผู้ป่วยโรคลมชักถูกห้ามขับรถและไม่อนุญาตให้มีใบอนุญาตขับขี่เหมือนคนทั่วไปได้ ต่อมาในปี พ.ศ. 2491 Symonds ได้เสนอแนวคิดว่าการห้ามขับรถในผู้ป่วยโรคลมชักควรพิจารณาเป็นแต่ละบุคคลและควรมีระยะเวลาที่จำกัด หากทำการรักษาจนหายดีแล้ว และไม่มีอาการชักในช่วงระยะเวลาอันสมควรอนุญาตให้ขับรถได้ ในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมาประมาณ 50 ปี มีการศึกษาเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวมาโดยตลอด แต่ก็ยังไม่สามารถหาข้อตกลงที่เป็นมาตรฐานเดียวกันได้ แม้แต่กระทั่งในประเทศสหรัฐอเมริกาซึ่งมีความแตกต่างกันในแต่ละรัฐ โดย 22 รัฐห้ามขับรถเป็นระยะเวลานาน 1 ปี หลังจากควบคุมการชักได้ 16 รัฐห้ามขับรถเป็นระยะเวลานาน 6 เดือน 3 รัฐห้ามขับรถนาน 3 เดือน 1 รัฐห้ามเป็นระยะเวลานาน 18 เดือน 1 รัฐห้ามเป็นระยะเวลานาน 24 เดือน และมีถึง 7 รัฐ ไม่กำหนดระยะเวลา ในประเทศอังกฤษห้ามเป็นระยะเวลานาน 1 ปี สำหรับรถส่วนบุคคลและเป็นเวลานาน 5 ปีสำหรับรถบรรทุกและรถโดยสาร สำหรับประเทศไทยในปัจจุบันตามกฎหมายยังไม่มีข้อห้ามมิให้บุคคลที่ป่วยเป็นโรคลมชักขับรถ แต่มีแนวคิดที่จะเสนอให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมาย โดยกรมการขนส่งทางบก แต่ยังไม่มีความคืบหน้าอย่างเป็นทางการใด<sup>97</sup>

นอกจากนี้ สมาคมโรคจากการประกอบอาชีพและสิ่งแวดล้อมแห่งประเทศไทย ได้ทำการรวบรวมแบบการตรวจร่างกายจากประเทศอังกฤษ สหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์เกี่ยวกับใบตรวจสุขภาพเพื่อประกอบการยื่นขอใบอนุญาตขับรถพบว่า บุคคลหากมีลักษณะของโรคดังต่อไปนี้ ถือว่าไม่มีความสามารถในการขับรถได้ ได้แก่ โรคหรืออาการของเบาหวานซึ่งต้องใช้ Insulin ชนิดฉีดเพื่อควบคุม บุคคลที่มีประวัติกล้ามเนื้อหัวใจตาย กล้ามเนื้อหัวใจขาดเลือด หรือ เส้นเลือดหัวใจอุดตัน หรือโรคหัวใจอื่นที่ทำให้เป็นลม หายใจลำบาก หมดสติ หรือหัวใจวาย มีประวัติหรืออาการของการหายใจลำบากซึ่งจะรบกวนการขับรถยนต์ มีอาการของความดันโลหิตสูงที่จะรบกวนการขับรถยนต์ ในกรณีที่ความดันโลหิตมากกว่า 180/104 mmHg ซึ่งถือว่าค่อนข้างร้ายแรง โดยบุคคลดังกล่าวจะไม่ได้รับอนุญาตให้ขับรถจนกว่าสามารถลดความดันให้น้อยกว่า 181/105 mmHg ถ้าความดันมากกว่า 180/104 mmHg จะต้องมีการควบคุมทุกหกเดือน ในคนขับรถที่มีความดันปกติแต่รับประทานยาลดความดันอยู่จะต้องใช้มาตรการเดียวกันกับพวก Mild

<sup>96</sup> กรมสุขภาพจิต.(2559).บทความด้านสุขภาพจิต,[Online].

Available:<https://www.dmh.go.th/news.dmh/view.asp>

<sup>97</sup> Govisa.(2559). การมีใบขับขี่ในสหรัฐอเมริกา ,[Online]. Available: <https://govisa.wordpress.com>.

Hypertension ถ้าการตรวจร่างกายครั้งแรกไม่สามารถวัดความดันโลหิตได้ ให้มีการต่ออายุใบอนุญาตขับรถทุกหนึ่งปี นอกจากนี้ ยังมีกรณีที่มีประวัติหรืออาการของโรคข้อ Rheumatic ข้ออักเสบ โรคทางกระดูกกล้ามเนื้อ โรคทางระบบประสาทกล้ามเนื้อหรือโรคของหลอดเลือดส่วนปลายที่จะรบกวนการขับขี่ มีประวัติหรืออาการของโรคลมชักหรืออาการอื่น ๆ ที่ทำให้มีการหมดสติหรือไม่สามารถขับขี่รถได้ และมีประวัติโรคทางจิต ประสาท ทั้งที่มีพยาธิสภาพและไม่มี หรือโรคทางจิตเวช ซึ่งจะรบกวนการขับขี่รถยนต์ ปัญหาทางอารมณ์และการตัดสินใจซึ่งเกี่ยวข้องกับระดับความจำ บุคคลที่เป็นโรคต่าง ๆ เหล่านี้ ล้วนมีข้อกำหนดในใบตรวจสุขภาพเพื่อประกอบยื่นขอใบอนุญาตขับรถทั้งสิ้น<sup>98</sup>

ในส่วนของประเทศไทยมีรายงานการศึกษาเกี่ยวกับโรคที่ไม่สมควรอนุญาตให้ขับรถได้ เช่นเดียวกัน โดยเป็นความเห็นของนายแพทย์ โสภณ เมธชน ให้ความเห็นเกี่ยวกับโรคที่อาจเป็นอันตรายและส่งผลต่อการขับรถได้ ได้แก่ โรคที่เกี่ยวกับสายตา ต้อหิน ต้อกระจก จอประสาทตาเสื่อม โรคทางสมองที่ยังเป็นไม่มาก มีอาการหลงลืม ขับรถหลงทางในบางครั้ง การตัดสินใจช้าและสมาธิไม่ดี โรคหลอดเลือดสมอง ทำให้แขนขาไม่มีแรงขับรถ โรคพาร์กินสัน มีอาการแข็งเกร็ง มือสั่น เท้าสั่น โรคลมชัก โรคหัวใจ โรคเบาหวาน และการกินยาหลายชนิด<sup>99</sup> ขณะเดียวกัน พล.อ. ต.อิทธพร คณะเจริญ รองเลขาธิการแพทยสภา กล่าวว่า ได้เสนอกลุ่มโรคที่ต้องควบคุมก่อนขอใบอนุญาตขับรถคือ หัวใจ เบาหวานขั้นรุนแรง และลมชัก เนื่องจากผลการศึกษาในประเทศสหรัฐอเมริกาและยุโรปพบว่า สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุสูงสุดอันดับแรกมาจากเมาสุรา รองลงมาคือโรคหัวใจ โรคเบาหวานและโรคลมชัก ซึ่งใกล้เคียงกับไทย โดยผู้ป่วยโรคลมชักในไทยซึ่งมีอยู่ประมาณ 2-4 เปอร์เซ็นต์ของประชากร 65 ล้านคนหรือราว 1.2-2.4 ล้านคน ในจำนวนนี้ หลายแสนคนมีใบอนุญาตขับรถ ซึ่งถือว่ามีความเสี่ยงต่อผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่นเป็นอย่างมาก สั า ห รั บ บทบัญญัติตามกฎหมายของต่างประเทศ กรณี ประเทศสหรัฐอเมริกา การออกใบอนุญาตขับรถให้ประชาชนนั้น เป็นอำนาจของแต่ละรัฐซึ่งผู้ขับรถต้องได้รับใบอนุญาตขับรถจากรัฐที่ตนเองอยู่ และรัฐทุกรัฐจะยอมรับใบอนุญาตขับรถของประชาชนจากรัฐอื่นที่เข้ามาเป็นการชั่วคราว ซึ่งประเทศสหรัฐอเมริกา ยังมีความแตกต่างกันในแต่ละรัฐ สำหรับการห้ามขับรถในผู้ขับบางประเทศ ผู้ป่วยเป็นโรคลมชัก โดย 22 รัฐห้ามขับรถเป็นระยะเวลานาน 1 ปี หลังจากควบคุมการชักได้ 16 รัฐห้ามขับรถเป็นเวลานาน 6 เดือน รัฐห้ามขับรถนาน 3 เดือน 1 รัฐห้ามเป็นระยะเวลานาน 18 เดือน 1 รัฐห้ามเป็นระยะเวลานาน 24 เดือน และมีถึง 7 รัฐ ไม่กำหนดระยะเวลา นอกจากนี้ยังมีการตรวจโรค

<sup>98</sup> สมาคมโรคจากการประกอบอาชีพและสิ่งแวดล้อมแห่งประเทศไทย,(2559).เอกสารวิชาการ.โครงการจัดทำแนวทางการตรวจร่างกายผู้ขับขี่ยานยนต์

<sup>99</sup> 9 กลุ่มโรคห้ามขับรถเด็ดขาด. (2557) ,[Online]. Available: <https://mgronline.com>.

บางอย่างที่มีความสำคัญในการขับรถของผู้ขับเพื่อขอใบอนุญาตขับรถ เช่น โรคลมชัก โรคเบาหวานซึ่งต้องใช้อินซูลิน ประวัติการหายใจลำบาก ประวัติกล้ามเนื้อหัวใจตาย กล้ามเนื้อหัวใจขาดเลือด หรือโรคหัวใจอื่น โรคทางกระดูกกล้ามเนื้อ เป็นต้น ส่วนกฎหมายของประเทศออสเตรเลีย การขอใบอนุญาตขับรถนั้นเป็นไปตามเงื่อนไขของแต่ละรัฐเป็นผู้กำหนด โดยทั่วไปเอกสารที่ใช้ยื่นขอรับใบอนุญาตขับรถจะคล้ายๆกันต่อไปนี้ เอกสารที่แสดงว่ามีถิ่นพำนักในรัฐนั้น บัตรเครดิต หรือเช็คของประเทศออสเตรเลีย ใบรับรองแพทย์ บัตรประจำตัวประชาชน ซึ่งก็ได้มีการกำหนดโรคที่มีความสำคัญในการขอรับใบอนุญาตขับรถว่าต้องมีกรตรวจและอาจถูกห้ามมิให้ได้รับใบอนุญาตขับรถได้ เช่น โรคลมชัก โรคเบาหวานซึ่งต้องใช้อินซูลิน ประวัติการหายใจลำบาก ประวัติกล้ามเนื้อหัวใจตาย กล้ามเนื้อหัวใจขาดเลือด หรือโรคหัวใจอื่น โรคทางกระดูกกล้ามเนื้อ เป็นต้น

จากการศึกษาแนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากสมรรถภาพที่บกพร่องของผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ ทฤษฎีโดมิโนในการป้องกันอุบัติเหตุก็คือ การตัดลูกโซ่อุบัติเหตุโดยกำจัด การกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัยด้วยวิธีการต่าง ๆ อุบัติเหตุก็ไม่เกิดการที่จะแก้ไขสมรรถภาพการขับรถของบุคคล (โดมิโนตัวที่ 1) หรือความบกพร่องของบุคคล เช่น มีโรคภัยไข้เจ็บบางชนิด (โดมิโนตัวที่ 2) เป็นเรื่องแก้ไขได้ยากเพราะเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นและเป็นสมบัติส่วนบุคคล ดังนั้น การป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการขับขี่รถได้ดีที่สุด คือ การดึงโดมิโนตัวกลางออกไป หมายถึง การให้บุคคลดังกล่าวได้รับใบอนุญาตขับรถก็จะทำให้ผลขององค์ประกอบเบื้องต้นไม่มีผลกระทบต่อองค์ประกอบหลัง ๆ และอุบัติเหตุและการบาดเจ็บก็จะไม่เกิดขึ้น<sup>100</sup>

เมื่อพิจารณาถึงใบรับรองแพทย์ที่ใช้เพื่อเป็นเอกสารประกอบการยื่นขอรับใบอนุญาตขับรถ ตามกฎหมายไทยเปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศดังที่กล่าวมาแล้ว จากการศึกษาเห็นได้ว่า ในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 กฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอ และการออกใบอนุญาตขับรถและการขอต่ออายุและการอนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2548 และแบบฟอร์มใบรับรองแพทย์ได้กำหนดโรคไว้เป็นการเฉพาะเพียง 5 โรค คือ โรคจิตหรือจิตฟั่นเฟือนไม่สมประกอบ อาการของติดยาเสพติดให้โทษและอาการพิษสุราเรื้อรัง โรคเรื้อนในระยะติดต่อ หรือในระยะที่ปรากฏอาการที่เป็นที่รังเกียจแก่สังคม วัณโรคในระยะอันตราย โรคเท้าช้างในระยะที่ปรากฏอาการเป็นที่รังเกียจแก่สังคม และนอกนั้นเป็นความเห็นของแพทย์ที่ทำการตรวจ ซึ่งมีได้มีความทันสมัยและครอบคลุมโรคที่สำคัญที่จะส่งผลกระทบต่อการใช้รถของผู้ขับ และแม้จะมีช่องแสดงความเห็นของแพทย์แต่ตามความเป็นจริงแล้ว แพทย์มิได้มีการตรวจโรคที่สำคัญนั้นเพิ่มเติม จึงควรมีการกำหนดโรคที่เป็นอันตรายต่อการขับรถและเป็นสาเหตุของการ

<sup>100</sup> ปิยะ ต๊ะวิชัย, (2553). แนวความคิดและทฤษฎีทางด้านการจราจร. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ: กรุงเทพฯ



เกิดอุบัติเหตุเพิ่มเติม เช่น โรคลมชัก โรคเบาหวานซึ่งต้องใช้อินซูลิน โรคความดันโลหิตสูงที่มีภาวะอาจเป็นอันตรายต่อการขับรถ ผู้ที่เคยรับการผ่าตัดสมอง โรคหัวใจและเสี่ยงต่อภาวะกล้ามเนื้อหัวใจล้มเหลวเฉียบพลัน เป็นต้น ตามกฎหมายของต่างประเทศและความเห็นของแพทย์ที่ได้ทำการศึกษาเพื่อป้องกันและลดการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนลง เมื่ออุบัติเหตุบนท้องถนนลดลง ความสูญเสียต่อผู้ขับและบุคคลอื่นในด้านชีวิตร่างกายและทรัพย์สิน ย่อมลดลงตามมาดังนั้นจึงควรมีการแก้พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 กฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและการออกใบอนุญาตขับรถและการขอต่ออายุและการอนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2548 และแบบฟอร์มใบรับรองแพทย์ โดยกำหนดโรคบางอย่างซึ่งเป็นอันตรายต่อการขับรถให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้นเพื่อให้ข้อกำหนดดังกล่าวสอดคล้องกับความเป็นจริงในปัจจุบันมากยิ่งขึ้น และเพื่อให้บุคคลที่ไม่ผ่านการตรวจโรคดังกล่าว ไม่มีคุณสมบัติดังกล่าวที่จะผ่านการขอรับใบอนุญาตขับรถได้ ถือว่าเป็นการคัดกรองผู้ที่มีสุขภาพดีเพียงพอที่จะขับรถ และหากผู้ที่สามารถขอใบอนุญาตขับรถได้มีจำนวนที่น้อยลงในอนาคต อาจสามารถแก้ปัญหาจำนวนรถที่มากเกินไป และการจราจรที่ติดขัดได้อีกด้วย

#### 4.2 วิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับการทดสอบภาคปฏิบัติของผู้ขอใบอนุญาตขับรถและการตรวจสอบสภาพของรถยนต์ที่ใช้ในการทดสอบภาคปฏิบัติ

ในปัจจุบันอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนท้องถนนที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บและความเสียหายต่างๆ เป็นผลสืบเนื่องมาจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย สาเหตุสำคัญในความไม่ปลอดภัยมักเกิดขึ้นจากความประมาทในการขับรถยนต์ หรือการใช้รถใช้ถนนไม่ถูกต้องตามกฎหมายหรือประเพณีปฏิบัติที่ควรจะเป็น

ระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ และผู้ขอรับบัตรประจำตัวคนขับรถ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. 2544 อาศัยอำนาจตามความในข้อ 10 แห่งกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและการออกใบอนุญาตขับรถและการขอต่ออายุและการอนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2548 ซึ่งกฎกระทรวงดังกล่าวอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 44 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2547 และมาตรา 45 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 อันเป็นกฎหมายที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา 29 ประกอบกับมาตรา 31 มาตรา 35 มาตรา 36 มาตรา 48 และมาตรา 50 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย ได้มีการ

ระบุนการทดสอบความสามารถในการขับรถไว้ในระเบียบดังกล่าว ข้อ 29(1) 3 ประการ คือ (1) การทดสอบสมรรถภาพของร่างกาย (2) การทดสอบข้อเขียน (3) การทดสอบขับรถ โดยการทดสอบขับรถตามระเบียบดังกล่าวข้างต้นระบุท่าที่ใช้ในการทดสอบเพียง 7 ท่า กล่าวคือ ท่าที่ 1 การขับรถเดินหน้าและหยุดรถเทียบทางเท้า ท่าที่ 2 การขับรถเดินหน้าและถอยหลังในทางตรง ท่าที่ 3 การขับรถถอยหลังเข้าจอดและออกจากช่องว่างด้านซ้าย ท่าที่ 4 การหยุดรถและออกรถบนทางลาด ท่าที่ 5 การกลับรถ ท่าที่ 6 การขับรถเดินหน้าเข้าจอดในช่องที่เป็นมุมฉาก ท่าที่ 7 การขับรถโดยปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจรนั้น แม้ในกฎกระทรวงและระเบียบดังกล่าวข้างต้นจะมีการระบุท่าที่ใช้ในการทดสอบ 7 ท่า แต่ไม่ได้หมายความว่า ผู้เข้ารับการทดสอบจะถูกทดสอบทั้งหมด 7 ท่า ตามระเบียบดังกล่าวข้างต้น ได้มีการระบุให้ทดสอบรวม ๓ ท่าเท่านั้น คือ ท่าที่ 1 เป็นท่าบังคับและเลือกทดสอบอีก 2 ท่า ตามความเหมาะสมของสนามทดสอบ นั้นหมายความว่าผู้เข้ารับการทดสอบจะทดสอบจริงๆเพียง 3 ท่า จากที่กำหนดไว้ทั้งหมด 7 ท่า ซึ่งในท่าอื่นๆที่ผู้เข้ารับการทดสอบไม่ได้ทดสอบล้วนแต่เป็นท่าที่สำคัญ และในบางท่าถึงแม้มีการทดสอบจริงก็ไม่สามารถประเมินได้ว่า ผู้ทดสอบจะสามารถปฏิบัติได้จริงบนท้องถนน เช่น ท่าที่ 5 การกลับรถ หากมีการทดสอบก็เป็นเพียงการทดสอบภายในสถานีขนส่ง เป็นต้น เท่านั้น แต่ในการขับรถยนต์บนท้องถนนจริงไม่ได้มีเพียงรถยนต์ของผู้ทดสอบเพียงคันเดียวที่ผู้ทดสอบจะสามารถกลับรถยังงี้ก็ได้ ซึ่งผู้ทดสอบต้องใช้ความระมัดระวังและความรอบคอบในการชะลอรถมองรถทางตรงที่กำลังสวนมา และต้องประเมินระยะห่างจากรถทางตรงเพื่อให้กลับรถได้อย่างปลอดภัย ประกอบกับ การเร่งความเร็วและรีบตั้งลำรีบเข้าเลน การปรับความเร็ว เพราะถ้าขับช้าอาจจะทำให้รถทางตรงต้องเบรกกะทันหันและรถที่อยู่เทิร์นกลับรถตามหลังมาอาจจะชนท้ายรถได้ เป็นต้น สิ่งเหล่านี้ไม่สามารถทดสอบผู้เข้ารับการทดสอบเพียงแต่ภายในสถานีขนส่งได้ และหลายครั้งจะพบเห็นข่าวการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดกลับรถ ซึ่งถือเป็นจุดที่เกิดอุบัติเหตุค่อนข้างบ่อย และมักจะเป็นอุบัติเหตุที่รุนแรง

ทั้งนี้การทดสอบการขับรถยนต์ภายในสถานีขนส่งเท่านั้น โดยในขณะที่ทดสอบจะมีรถยนต์ของผู้ทดสอบเพียงคันเดียวในบริเวณที่ทดสอบ ซึ่งแตกต่างจากการขับรถยนต์บนท้องถนนที่มีรถยนต์เป็นจำนวนมากที่ผู้ทดสอบต้องใช้ความระมัดระวังในการขับรถยนต์อันเป็นสถานการณ์ที่ผู้ทดสอบจะได้ประสบจริง การระบุท่าที่ใช้ในการทดสอบ หลักเกณฑ์ วิธีการทดสอบ และวัดผลตามระเบียบดังกล่าวข้างต้น จึงไม่สามารถเป็นเกณฑ์วัดความสามารถในการขับรถยนต์บนท้องถนนได้จริง ดังนี้แล้วอาจนำมาซึ่งอุบัติเหตุบนท้องถนนได้

อย่างไรก็ตามหากมีการเพิ่มการทดสอบในการสอบบนถนนจริง อย่างที่ปรากฏในประเทศอังกฤษและประเทศออสเตรเลีย ซึ่งทั้งสองประเทศจะให้ความสำคัญกับการสอบขับรถยนต์บนท้องถนน และการปฏิบัติของผู้เข้ารับการทดสอบในขณะที่ขับรถนั้นถูกวิธีหรือการขับขี่ของผู้ทดสอบ

เป็นอันตรายหรือไม่ เช่น การมองกระจก การให้สัญญาณไฟเขียว การใช้เบรก การเข้าโค้ง การเปลี่ยนแปลง เป็นต้น โดยอาจมีความแตกต่างกันในส่วนของประเทศออสเตรเลียจะมีการแบ่งโซนความเร็วและสภาพการจราจรออกเป็น 2 ช่วง กล่าวคือ ในช่วงแรก ความเร็วไม่เกิน 60 การจราจรน้อย ช่วงที่สอง ความเร็วไม่ถึง 80 การจราจรมีรถเยอะ ต่างจากประเทศอังกฤษจะไม่มีแบ่งโซนความเร็วและสภาพการจราจร แต่กรรมการจะบอกให้เราไปทางไหน อีกทั้งยังให้ความสำคัญกับสิ่งที่ผู้เข้าสอบต้องปฏิบัติเป็นพื้นฐาน อาทิเช่น เกียร์ต้องอยู่ในตำแหน่งเกียร์ว่าง ดึงเบรกมือเสมอเมื่อจอดรถในช่องจอด และคาดเข็มขัดนิรภัยก่อนสตาร์ทเครื่อง ซึ่งต่างจากประเทศออสเตรเลียที่มุ่งให้ความสำคัญไปที่การปฏิบัติในขณะรถยนต์บนท้องถนนเท่านั้น

จากการศึกษากฎหมายต่างประเทศดังกล่าวข้างต้นทำให้เห็นว่า นอกจากการขับรถยนต์ได้แล้วกฎหมายประเทศอังกฤษและกฎหมายประเทศออสเตรเลียยังให้ความสำคัญกับการปฏิบัติเบื้องต้นก่อนการขับรถ การมีมารยาทในการใช้รถใช้ถนน ประกอบกับการใช้ความระมัดระวังและความรอบคอบในการขับรถ รวมถึงการขับที่ถูกต้องวิธี ทั้งนี้เพื่อเป็นการรับประกันในเบื้องต้นได้ว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่จากหน่วยงานราชการนั้นเป็นผู้ที่ขับรถเป็น มิใช่เป็นเพียงผู้ที่ขับรถได้เท่านั้น

ดังนั้นหากสามารถจัดการกระทำที่ไม่ปลอดภัย โดยการเพิ่มเติมการทดสอบขับรถยนต์บนท้องถนนเพื่อให้ผู้รับการทดสอบปฏิบัติได้จริง และเพื่อเป็นการประเมินชีวิตว่า หากผู้รับการทดสอบผ่านการทดสอบแล้ว จะสามารถขับรถยนต์บนท้องถนนได้อย่างปลอดภัยสำหรับตนเองและผู้อื่น และส่งผลให้ลดการเกิดอุบัติเหตุได้ ตามทฤษฎีโคมิโน หรือลูกโซ่อุบัติเหตุ

ส่วนการทดสอบการขับรถยนต์เป็นการทดสอบในช่วงระยะเวลาสั้นๆ การประเมินผู้เข้ารับการทดสอบให้ได้ผลที่ดีนั้น เครื่องมือที่ใช้ในการทดสอบย่อมมีส่วนสำคัญในการประเมินและชีวิตความสามารถในการขับรถยนต์ได้ เครื่องมือดังกล่าวคือ รถยนต์ที่ใช้ในการทดสอบ ซึ่งควรมีมาตรฐานเพียงพอที่จะทดสอบได้ว่า ผู้เข้ารับการทดสอบผ่านเกณฑ์ตามที่กำหนดไว้กฎหมายหรือไม่

จากการศึกษา พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 กฎกระทรวง และระเบียบ ที่ออกอาศัยอำนาจพระราชบัญญัติดังกล่าวพบว่า กฎหมายดังกล่าวได้ระบุหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการอบรมและการทดสอบความรู้ความสามารถในการขับรถและความรู้ในข้อบังคับการเดินรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก ในส่วนของทำที่ใช้ในการทดสอบ<sup>101</sup> และ

<sup>101</sup> ข้อ 29 ระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการอบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ และผู้ขอรับบัตรประจำตัวคนขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. 2554

ระบุให้ผู้เข้ารับการทดสอบต้องคาดเข็มขัดนิรภัย<sup>102</sup>เท่านั้น โดยไม่ได้ระบุว่า รถยนต์ที่ใช้ในการทดสอบควรมีมาตรฐานอย่างไร จึงเป็นเหตุ ทำให้นำรถยนต์ที่มีมาตรฐานหรือไม่มีมาตรฐานมาใช้ในการทดสอบก็ได้ ซึ่งอาจส่งผลทำให้ไม่สามารถประเมินการทดสอบการขับรถยนต์ของผู้ทดสอบได้จริง จากกรณีดังกล่าวข้างต้นนั้นหมายความว่า เพียงแค่รถยนต์มีเข็มขัดนิรภัยก็สามารถนำมาใช้ในการทดสอบได้แล้ว โดยไม่ต้องคำนึงถึงมาตรฐานรถยนต์ในส่วนอื่นๆ ที่มีผลกระทบต่อ การทดสอบ

จากการเปรียบเทียบกฎหมายอังกฤษพบว่า ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถต้องเข้ารับการสอบภาคปฏิบัติบนถนนจริง โดยรถที่นำไปใช้ในการสอบจะต้องเป็นรถที่มีประกันและเสียภาษีอย่างถูกต้อง ซึ่งจะเป็นรถที่นำไปเองหรือเป็นรถของโรงเรียนสอนขับรถก็ได้ กรรมการจะเดินสำรวจรอบรถ โดยรถที่นำไปสอบต้องมีป้าย L Plate ติดไว้ กรรมการจึงจะลงลายมือชื่อรับรอง ทั้งนี้เพื่อเป็นมาตรฐานทั่วไปที่ผู้เข้ารับการทดสอบจะได้รับอย่างเสมอภาค เป็นธรรม และเพื่อให้เกิดความมั่นใจได้ว่า ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขื่อนั้นจะเป็นผู้ที่ใช้รถใช้ถนนได้อย่างปลอดภัย

ดังนั้นผู้วิจัยเห็นว่าหากกำหนดมาตรฐานของรถยนต์ที่ใช้ในการทดสอบในประเทศไทยขึ้น เพื่อเป็นการพัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนนให้มีความปลอดภัย ตามกำหนดแนวทางการดำเนินงานในทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนตามปฏิญญามอสโก จะสามารถลดการเกิดอุบัติเหตุได้

#### 4.3 วิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับมาตรการการกำหนดโทษกรณีไม่มีใบอนุญาตขับรถ

ในการขับรถบนท้องถนนสิ่งสำคัญที่ต้องมีติดตัวไว้ตลอดเวลาอันก็คือใบอนุญาตขับขี่ เพื่อยืนยันว่า บุคคลนั้นเป็นผู้มีความสามารถในการขับขี่ยานพาหนะ และได้รับอนุญาตให้สามารถขับขี่รถประเภทต่าง ๆ ได้ตามกฎหมาย เช่น ใบขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล ใบขับขี่รถจักรยานยนต์ ใบขับขี่รถจักรยาน เป็นต้น ซึ่งความสำคัญของใบอนุญาตขับขื่อนั้นยังถือว่าเป็นหลักฐานเพื่อยืนยัน แสดงว่าบุคคลที่เป็นเจ้าของใบขับขื่อนั้นสามารถขับขี่รถได้จริง และได้ผ่านการทดสอบจากกรรมการขนส่งทางบกเรียบร้อยแล้ว

กฎหมายไทยได้มีการกำหนดการลงโทษผู้ขับรถโดยไม่มีใบขับขี่ไว้ในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 64 กล่าวคือ ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาต จำคุกไม่เกิน 1 เดือน หรือปรับสูงสุดไม่เกิน 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ซึ่งในส่วนของโทษปรับไม่เกิน 10,000

<sup>102</sup> ข้อ 28 (1) ระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ และผู้ขอรับบัตรประจำตัวคนขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. 2554

บาท ถือเป็นลหุโทษ ปรับในชั้นตำรวจได้ ประชาชนไม่มีความเกรงกลัว เมื่อถูกยึดก็สามารถเอาคืนได้ หรือขับรถต่อไปแม้ไม่มีใบขับขี่ และหากถูกปรับผู้คนส่วนมากไม่ได้ให้ความสนใจในการเสียค่าปรับ

จากการศึกษาจากต่างประเทศที่เป็นที่ยอมรับด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เช่น สหรัฐอเมริกา พบว่า ประเทศสหรัฐอเมริกา มีโทษปรับไม่เกิน 25,000 ดอลลาร์สหรัฐ (800,000บาท) หรือจำคุกไม่เกิน 6 เดือน และถูกบันทึกประวัติตลอดชีวิตด้วยนั้น มาตรการลงโทษของกฎหมายต่างประเทศมีความเข้มงวดและมีบทลงโทษที่หนัก ทำให้ผู้ขับขี่รถในต่างประเทศมีความระมัดระวังและมีระเบียบวินัยในการใช้รถใช้ถนนเป็นเหตุให้ลดการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้

อย่างไรก็ตามสภาพสังคมไทยกับในต่างประเทศดังกล่าวข้างต้นมีบริบททางสังคมที่แตกต่างกัน การกำหนดโทษต้องให้เกิดความสอดคล้องกับสภาพสังคมไทยโดยรวม เพื่อให้กฎหมายมีสภาพบังคับใช้ได้ โดยหากมีการเพิ่มบทลงโทษโดยกำหนดให้อัตราโทษจำคุกมากกว่าความผิดลหุโทษ เพื่อไม่ให้การบังคับใช้กฎหมายจบในชั้นตำรวจ แต่ให้ศาลเป็นผู้พิจารณาปรับบทลงโทษเพื่อให้เกิดมาตรฐานเดียวกัน ส่วนกรณีโทษปรับนั้นหากกำหนดสูงเกินสมควรจะก่อให้เกิดการต่อต้านจากประชาชนได้ เนื่องจากการกำหนดโทษปรับถ้าสูงเกินสมควร จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายมี 2 มาตรฐานกล่าวคือ คนที่มีฐานะร่ำรวยหรือมีเงิน หากถูกปรับจำนวนสูงเท่าไรก็สามารถจ่ายค่าปรับได้ หรือคนที่มีตำแหน่งหน้าที่การงานระดับสูงอาจไม่ถูกบังคับใช้กฎหมายได้จากกรณีดังกล่าวข้างต้นหากศาลเป็นผู้พิจารณาปรับบทลงโทษ ศาลมีอำนาจมีคำสั่งคุมประพฤติ หรือ บำเพ็ญสาธารณประโยชน์ ส่วนโทษปรับให้รอ หรือกักขังแทนค่าปรับได้ ทั้งนี้เพื่อให้บุคคลที่ไม่มีเงินเพียงพอชำระค่าปรับได้มีโอกาสรับโทษในกรณีอื่นที่เหมาะสมได้

ดังนั้น หากมีการปรับเนื้อหาให้มีความทันสมัย และให้เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เพื่อให้ผู้ขับขี่มีส่วนในการสร้างความตระหนักและรับผิดชอบต่อสังคม โดยการเพิ่มบทลงโทษ เพื่อให้มีมาตรการเข้มงวดมากขึ้น เมื่อกระทำผิดตามเงื่อนไขที่กำหนด

## บทที่ 5

### บทสรุปและข้อเสนอแนะ

#### 5.1 บทสรุป

ปัจจุบันกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขอรับใบอนุญาตขับรถเป็นไปตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและการออกใบอนุญาตขับรถและการต่ออายุ และการอนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ.2548 ถึงแม้ว่าในประเทศไทยจะมีมาตรการทางกฎหมายในการขอใบอนุญาตขับขี่ แต่ข้อเท็จจริงยังปรากฏว่าอุบัติเหตุทางรถยนต์ยังเป็นอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดความเสียหายทั้งตัวผู้ขับขี่หรือบุคคลอื่นซึ่งเป็นการเสียหายอันดับต้นๆ มากกว่าอุบัติเหตุอื่น เนื่องมาจากมาตรฐานที่กฎหมายกำหนดในการขอใบอนุญาตรับใบอนุญาตขับรถยังไม่ครอบคลุมทุกคุณสมบัติที่จำเป็นของผู้ที่จะขอรับใบอนุญาตขับรถ รวมถึงเกณฑ์มาตรฐานในการทดสอบเพื่อรับใบขับขี่ก็ยังไม่ได้เป็นไปอย่างเคร่งครัดเท่าที่ควร ด้วยเหตุนี้ คณะผู้วิจัยจึงเห็นว่ามีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องศึกษามาตรการทางกฎหมายของไทย โดยทำการเปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศ เพื่อให้ได้ข้อสรุปและมาตรการทางกฎหมายที่จำเป็นเพื่อนำไปใช้เป็นเกณฑ์ควบคุม และกำหนดมาตรฐานในการขอใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ เพื่อให้มีความพร้อมเหมาะสมกับการที่จะได้รับใบอนุญาตขับรถตลอดจนเป็นประโยชน์ต่อความปลอดภัยจากการใช้รถใช้ถนน

#### 5.1.1 กรณีมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับใบรับรองแพทย์ประกอบการขอรับใบอนุญาตขับรถ

ด้วยกฎหมายได้กำหนดไว้ว่าต้องนำใบรับรองแพทย์มาแสดงในการขอรับใบอนุญาตขับรถ ตาม มาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ข้อ 2 กฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและการออกใบอนุญาตขับรถและการต่ออายุ และการอนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ.2548 และแบบฟอร์มใบรับรองแพทย์ประเภทดังกล่าวที่ใช้เป็นเอกสารประกอบการขออนุญาตรับใบอนุญาตขับรถ โดยทั่วไปที่ใช้กันอยู่ในปัจจุบันนั้นเห็นได้ว่า ไม่มีการระบุให้ตรวจโรคอื่นๆ ซึ่งอาจมีผลต่อการขับรถของผู้ขับขี่ไว้ ขณะที่ในข้อเท็จจริงหรือตามข่าวที่ปรากฏในสื่อต่างๆ บุคคลที่เกิดอุบัติเหตุอันมีสาเหตุมาจากโรคประจำตัวอื่น โดยมิใช่โรคที่กำหนดไว้ในใบรับรองแพทย์ข้างต้น โดยเฉพาะ โรคลมชักมีรายงานอุบัติเหตุขณะที่ผู้ขับขี่มีอาการของโรค

หลายครั้งในต่างประเทศ เช่น ประเทศออสเตรเลีย ประเทศอเมริกา การกำหนดในกฎหมายระบุโรคที่สำคัญที่มีผลต่อการขับรถของผู้ขับรถว่าต้องมีการตรวจและอาจห้ามมิให้มีการขอรับใบอนุญาตมากกว่าประเทศไทย เช่น โรคลมชัก โรคเบาหวานซึ่งต้องใช้อินซูลิน ประวัติการหายใจลำบาก ประวัติกล้ามเนื้อหัวใจตาย กล้ามเนื้อหัวใจขาดเลือด หรือโรคหัวใจอื่น โรคทางกระดูกกล้ามเนื้อ เป็นต้น นอกจากนี้ สมาคมโรคจากการประกอบอาชีพและสิ่งแวดล้อมแห่งประเทศไทย ได้ทำการรวบรวมแบบการตรวจสุขภาพจากประเทศอังกฤษ สหรัฐอเมริกา และออสเตรเลีย เกี่ยวกับใบตรวจสุขภาพเพื่อประกอบการยื่นขอใบอนุญาตขับรถพบว่า บุคคลหากมีลักษณะของโรคดังต่อไปนี้ ถือว่าไม่มีความสามารถในการขับขี่รถได้ ได้แก่ โรคหรืออาการของเบาหวานซึ่งต้องใช้ Insulin ชนิดฉีดเพื่อควบคุม บุคคลที่มีประวัติกล้ามเนื้อหัวใจตาย กล้ามเนื้อหัวใจขาดเลือด หรือ เส้นเลือดหัวใจอุดตัน หรือโรคหัวใจอื่นที่ทำให้เป็นลม หายใจลำบาก หมดสติ หรือหัวใจวายมีประวัติหรืออาการของการหายใจลำบาก และมีอาการของความดันโลหิตสูงที่จะรบกวนการขับขี่รถยนต์ โรคทางกระดูกกล้ามเนื้อ โรคทางระบบประสาท กล้ามเนื้อหรือโรคของหลอดเลือดส่วนปลายที่จะรบกวนการขับขี่ มีประวัติหรืออาการของโรคลมชักหรืออาการอื่น ๆ ที่ทำให้มีการหมดสติหรือไม่สามารถขับขี่รถได้ และมีประวัติโรคทางจิต ประสาท ทั้งที่มีพยาธิสภาพและไม่มี หรือโรคทางจิตเวช ซึ่งจะรบกวนการขับขี่รถยนต์ ปัญหาทางอารมณ์และการตัดสินใจซึ่งเกี่ยวข้องกับระดับความจำบุคคลที่เป็นโรคต่าง ๆ เหล่านี้ ล้วนมีข้อกำหนดในใบตรวจสุขภาพเพื่อประกอบการยื่นขอใบอนุญาตขับรถทั้งสิ้น<sup>103</sup>

สำหรับประเทศไทย ได้มีการศึกษาทางการแพทย์และให้ความเห็นเกี่ยวกับโรคที่อาจเป็นอันตรายและส่งผลต่อการขับรถได้ ได้แก่ โรคที่เกี่ยวกับสายตา ต้อหิน ต้อกระจก จอประสาทตาเสื่อม โรคทางสมองที่ยังเป็นไม่มาก มีอาการหลงลืม ขับรถหลงทางในบางครั้ง การตัดสินใจช้าและสมาธิไม่ดี โรคหลอดเลือดสมอง ทำให้แขนขาไม่มีแรงขับรถ โรคพาร์กินสัน มีอาการแข็งเกร็ง มือสั่น เท้าสั่น โรคลมชัก โรคหัวใจ โรคเบาหวาน และการกินยาหลายชนิด เนื่องจากผลการศึกษาในประเทศสหรัฐอเมริกาและยุโรปพบว่า สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุสูงสุดอันดับแรกมาจากเมาสุรา รองลงมาคือโรคหัวใจ โรคเบาหวานและโรคลมชัก ซึ่งใกล้เคียงกับไทย โดยผู้ป่วยโรคลมชักในไทยซึ่งมีอยู่ประมาณ 2-4 เปอร์เซ็นต์ของประชากร 65 ล้านคนหรือราว 1.2-2.4 ล้านคน ในจำนวนนี้หลายแสนคนมีใบอนุญาตขับรถ ซึ่งถือว่ามีความเสี่ยงต่อผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่นเป็นอย่างมาก

ผู้วิจัยจึงมีความเห็นดังต่อไปนี้ ควรมีการกำหนดโรคบางอย่างซึ่งเป็นอันตรายต่อการขับรถไว้ในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 46 และกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์วิธีการและเงื่อนไขในการขอและการออกใบอนุญาตขับรถและการต่ออายุ และการอนุญาตให้ต่ออายุ

<sup>103</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 46

ใบอนุญาตขับรถ พ.ศ.2548 รวมทั้งแบบฟอร์มใบรับรองแพทย์ให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น ได้แก่ โรคจิตหรือจิตฟั่นเฟือนไม่สมประกอบ อาการติดยาเสพติดให้โทษและอาการพิษสุราเรื้อรัง โรคเรื้อนในระยะติดต่อหรือในระยะที่ปรากฏอาการที่เป็นที่รังเกียจแก่สังคม วัณโรคในระยะอันตราย โรคเท้าช้างในระยะที่ปรากฏอาการเป็นที่รังเกียจแก่สังคม โรคลมชัก โรคเบาหวานซึ่งต้องใช้อินซูลิน โรคความดันโลหิตสูงที่มีภาวะอาจเป็นอันตรายต่อการขับรถ ผู้ที่เคยรับการผ่าตัดสมอง โรคหัวใจและเลี้ยงต่อภาวะกล้ามเนื้อหัวใจล้มเหลวเฉียบพลัน เป็นต้น เพื่อเพิ่มเกณฑ์ในการคัดกรองผู้ที่ขอรับใบอนุญาตขับรถให้มีมาตรฐานยิ่งขึ้น ซึ่งจะช่วยป้องกันและลดอุบัติเหตุบนท้องถนนลงได้

**5.1.2 กรณีปัญหาเกี่ยวกับการทดสอบภาคปฏิบัติของผู้ขอใบอนุญาตขับรถและการตรวจสอบสภาพของรถยนต์ที่ใช้ในการทดสอบภาคปฏิบัติ** กฎหมายเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ โดยการทดสอบขับรถดังกล่าวแม้จะระบุท่าที่ใช้ในการทดสอบไว้ถึง 7 ท่าและเป็นการทดสอบภายในสถานีขนส่ง แต่ไม่ใช่ทุกท่าที่ผู้เข้ารับการทดสอบจะได้ทดสอบ ซึ่งในการทดสอบดังกล่าวอาจสามารถประเมินความสามารถของผู้เข้ารับการทดสอบได้นั้น ก็เป็นเพียงการประเมินขั้นพื้นฐานที่ทำให้ทราบผลในเบื้องต้นว่า ผู้เข้ารับการทดสอบสามารถขับรถขึ้นพื้นฐานได้เท่านั้น

อย่างไรก็ตามการทดสอบดังกล่าวข้างต้นไม่สามารถประเมินความสามารถในการขับรถบนท้องถนนของผู้เข้ารับการทดสอบได้ ซึ่งแตกต่างจากกฎหมายต่างประเทศในส่วนของประเทศอังกฤษและประเทศออสเตรเลีย พบว่า ทั้งสองประเทศจะให้ความสำคัญกับการสอบขับรถบนท้องถนน และการปฏิบัติของผู้เข้ารับการทดสอบในขณะที่ขับรถนั้นถูกวิธีหรือการจับพวงมาลัยของผู้ทดสอบเป็นอันตรายหรือไม่ แต่ในส่วนของประเทศออสเตรเลียจะมีการทดสอบที่แตกต่างจากประเทศอังกฤษ กล่าวคือ จะมีการแบ่งโซนความเร็วและสภาพการจราจร กรณีความเร็วไม่เกิน 60 การจราจรน้อยและความเร็วไม่ถึง 80 การจราจรมีรถเยอะ ต่างจากประเทศอังกฤษจะไม่มีแบ่งโซนความเร็วและสภาพการจราจร แต่จะมีการกำหนดเส้นทางโดยกรมการ

ผู้วิจัยจึงมีความเห็นดังต่อไปนี้ การทดสอบในภาคปฏิบัติของผู้ขอใบอนุญาตรับใบขับขี่ควรเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดไว้อย่างเคร่งครัด เพื่อเป็นมาตรฐานในการขับขี่ที่ปลอดภัย รวมไปถึงการทดสอบภาคปฏิบัตินั้นควรจัดให้มีการทดสอบขับขึ้นบนท้องถนนจริง โดยแบ่งเป็นโซนความเร็วและสภาพการจราจร นอกจากนั้นยังต้องมีผู้ควบคุมการทดสอบนั่งไปด้วยตามแบบต่างประเทศ

ส่วนการตรวจสอบสภาพของรถยนต์ที่ใช้ในการทดสอบภาคปฏิบัติตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 และกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและ การออก



ใบอนุญาตขับรถและการขอต่ออายุและการอนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ.2548 ที่ออกโดยอาศัยอำนาจพระราชบัญญัติดังกล่าวพบว่า กฎหมายดังกล่าวได้ระบุหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการอบรมและการทดสอบความรู้ความสามารถในการขับรถและความรู้ในข้อบังคับการเดินรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก ได้มีการระบุถึงรูปแบบในการทดสอบภาคปฏิบัติและระบุให้ผู้เข้ารับการทดสอบต้องคาดเข็มขัดนิรภัย เท่านั้น โดยไม่ได้ระบุว่า รถยนต์ที่ใช้ในการทดสอบควรมีมาตรฐานอย่างไร จึงเป็นเหตุทำให้มีการนำรถยนต์ที่มีมาตรฐานหรือไม่มีมาตรฐานมาใช้ในการทดสอบ ซึ่งอาจส่งผลทำให้ไม่สามารถประเมินการทดสอบการขับรถยนต์ของผู้ทดสอบได้จริง จากกรณีดังกล่าวข้างต้นนั้นหมายความว่า เพียงแต่รถยนต์มีเข็มขัดนิรภัยก็สามารถนำมาใช้ในการทดสอบได้แล้ว โดยไม่ต้องคำนึงถึงมาตรฐานรถยนต์ในส่วนอื่นๆ ที่มีผลกระทบต่อทดสอบ และบางครั้งรถยนต์ที่นำมาทดสอบอาจมีการทำสัญลักษณ์ไว้เพื่อเป็นเครื่องหมายบอกให้ผู้ขับรถต้องทำอะไรบ้างในการทดสอบภาคปฏิบัติ เช่น รถยนต์ที่ผู้ขับนำมาจากสถานที่สอนขับรถ เป็นต้น ซึ่งในการขับรถจริง ภายในรถมิได้มีการทำสัญลักษณ์ดังกล่าวไว้ ส่งผลให้ผู้ขับไม่สามารถขับรถของตนเองได้จริง และก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนขึ้นได้ ทั้งยังเป็นการทดสอบความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับรถที่ผู้ขับควรจะต้องทราบด้วย เนื่องจากการตรวจสอบสภาพรถอาจให้ผู้ขับมีส่วนร่วมในการอธิบายสภาพรถและร่วมตรวจสอบโดยมีกรรมการคอยกำกับดูแลอยู่ข้างๆ ด้วย

จากการเปรียบเทียบกฎหมายอังกฤษ จะมีมาตรการในการตรวจสอบรถยนต์ที่ใช้ในการทดสอบการขับรถ โดยกรรมการจะเดินสำรวจรอบรถ โดยรถที่นำไปสอบต้องมีป้าย L Plate ติดไว้ กรรมการจึงจะลงลายมือชื่อรับรองนั้น ทั้งนี้เพื่อเป็นมาตรฐานทั่วไปที่ผู้เข้ารับการทดสอบจะได้รับอย่างเสมอภาค เป็นธรรม และเพื่อให้เกิดความมั่นใจ ได้ว่า ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับนั้นจะเป็นผู้ที่ใช้รถใช้ถนนได้อย่างปลอดภัย

ผู้วิจัยจึงมีความคิดเห็นดังต่อไปนี้ ควรกำหนดกฎข้อบังคับในการกำหนดมาตรฐานของสมรรถภาพรถยนต์ที่ผู้ที่จะขออนุญาตรับใบขับขี่นำมาทดสอบ เพื่อให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน โดยทำตามแบบต่างประเทศที่จะต้องนำรถยนต์ไปตรวจสอบจนมาป้าย L Plate จึงจะนำมาทำการทดสอบได้ เพื่อที่จะเพิ่มประสิทธิภาพของกระบวนการขอรับใบอนุญาตขับ ซึ่งจะส่งผลโดยตรงกับความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนนั่นเอง

**5.1.3 กรณีปัญหาเกี่ยวกับมาตรการการกำหนดโทษกรณีไม่มีใบอนุญาตขับรถ** ตามกฎหมายต่างประเทศที่เกี่ยวกับการกำหนดโทษที่จะลงหากผู้ขับรถกระทำการขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับนั้น มีการกำหนดบทลงโทษที่สูงกว่าประเทศไทยเป็นอย่างมาก เช่น ในประเทศญี่ปุ่นมีการกำหนดโทษโดยอาจถูกจำคุก ไม่เกินสองปีหรือปรับไม่เกิน 300,000 เยน ประเทศ

สหรัฐอเมริกามีการกำหนดโทษโดยนอกจากจะเป็นความผิดที่มีโทษปรับที่อาจจะสูงสุดถึง 25,000 ดอลลาร์สหรัฐแล้ว ยังความผิดที่มีโทษจำคุกไม่เกินหกเดือนอีกด้วย เป็นต้น ส่งผลให้ผู้ขับรถเกรงกลัวต่อกฎหมายและปฏิบัติตามกฎหมายมากกว่าประเทศไทย ตามแนวความคิดกำหนดโทษ ที่สูงเพื่อยับยั้งการกระทำความผิด เป็นการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้ทางหนึ่ง ซึ่งตามกฎหมายไทย ได้ถูกกำหนดไว้ใน พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 64 วางหลักว่า “การขับรถโดยไม่ได้รับใบอนุญาตขับรถ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน หนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ” ถือเป็นโทษ ปรับในชั้นตำรวจได้ ประชาชนยอมไม่มีความเกรงกลัวต่อกฎหมาย และหากถูกปรับผู้คนส่วนมากไม่ได้ให้ความสนใจในการเสียค่าปรับ<sup>104</sup>

ดังนั้น โทษตามกฎหมายไทยกรณีไม่มีใบอนุญาตขับรถเมื่อเทียบกับกฎหมายต่างประเทศแล้วเห็นได้ว่า ทั้งโทษปรับและโทษจำคุกมีอัตราโทษที่น้อยกว่ากฎหมายต่างประเทศเป็นอย่างมาก ผู้ขับรถในประเทศไทยไม่มีความเกรงกลัวและฝ่าฝืนต่อดัวยกฎหมายนั้น เมื่อผู้ขับรถทำการขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับรถจึงเป็นการขับรถโดยไม่ผ่านการทดสอบต่างๆตามกฎหมาย ย่อมขาดความระมัดระวังในการขับรถเป็นอย่างมากและไม่เพียงพอที่จะสามารถขับรถบนท้องถนนได้ จึงส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นจำนวนมาก และความสูญเสียในด้านต่างๆ ทั้งชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินย่อมเกิดขึ้นตามมา แต่ทั้งนี้บริบททางสังคมไทยและสังคมต่างประเทศมีความแตกต่างกันเป็นอย่างมาก การแก้ไขกฎหมายจึงควรมีการพิจารณาบริบททางสังคมของไทยด้วย หากมีการแก้ไขโทษปรับที่สูงขึ้น อาจส่งผลให้เกิดการต่อต้านจากประชาชนส่วนใหญ่ได้และการบังคับใช้กฎหมายอาจจะไม่ทั่วถึง มีการบังคับใช้กฎหมายสองมาตรฐานได้ เนื่องจากประชาชนส่วนใหญ่มีฐานะทางเศรษฐกิจไม่สูงนัก การเพิ่มโทษปรับจึงอาจใช้บังคับได้เฉพาะประชาชนที่มีฐานะทางเศรษฐกิจไม่ดี ผู้ที่มีฐานะอาจไม่เกรงกลัวในการกระทำผิด แต่หากเป็นการเพิ่มโทษจำคุกให้มีอัตราสูงขึ้นเกินกว่าความผิดโทษแล้ว คดีความยอมไม่สามารถจับได้ที่ชั้นพนักงานสอบสวน จึงต้องส่งเรื่องดังกล่าวไปให้ศาลเป็นผู้พิจารณา ถือว่าเป็นการเพิ่มมาตรฐานในการบังคับใช้กฎหมายมากขึ้นและสามารถบังคับใช้กฎหมายได้อย่างทั่วถึง ประชาชนทุกคนยอมเกรงกลัวต่อกฎหมายและไม่กล้าที่จะฝ่าฝืนต่อกฎหมาย จึงควรมีการแก้ไขกฎหมายโดยมีการกำหนดโทษจำคุกให้มีอัตราสูงขึ้นและโทษปรับมีจำนวนเท่าเดิมในพ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 64 เพื่อให้ผู้ที่ขับรถเกรงและปฏิบัติตามกฎหมายมากขึ้น ซึ่งเป็นการป้องกันและช่วยลดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้อีกทางหนึ่ง ทั้งยังเป็นการเพิ่มมาตรฐานการบังคับใช้กฎหมายให้เท่าเทียมและเสมอภาคด้วย

<sup>104</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 64

## 5.2 ข้อเสนอแนะ

### 5.2.1. กรณีปัญหาเกี่ยวกับใบรับรองแพทย์ในการขอรับใบอนุญาตขับขี่

เพื่อให้ใบรับรองแพทย์ซึ่งเป็นหลักฐานหนึ่งในการยื่นขอรับใบอนุญาตขับรถในปัจจุบัน สอดคล้องกับข้อเท็จจริงมากยิ่งขึ้น จึงเห็นควรเสนอให้มีการแก้ไข ดังต่อไปนี้

จากเดิม พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 46

“ผู้ขอใบอนุญาตขับรถตามมาตรา 43 (1) ต้องมีคุณสมบัติและไม่มี ลักษณะต้องห้าม ดังต่อไปนี้

(5) ไม่มีโรคประจำตัวที่ผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมเห็นว่าอาจเป็น อันตรายขณะขับรถ”

ใหม่ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 46

“ผู้ขอใบอนุญาตขับรถตามมาตรา 43 (1) ต้องมีคุณสมบัติและไม่มี ลักษณะต้องห้าม ดังต่อไปนี้

5) ไม่มีโรคประจำตัวที่ผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมเห็นว่าอาจเป็น อันตรายขณะขับรถ ได้แก่ โรคจิตหรือจิตฟั่นเฟือนไม่สมประกอบ อาการติดยาเสพติดให้โทษและอาการพิษสุราเรื้อรัง โรคเรื้อนในระยะติดต่อหรือในระยะที่ปรากฏอาการที่เป็นที่รังเกียจแก่สังคม วัณโรคในระยะอันตราย โรคเท้าช้างในระยะที่ปรากฏอาการเป็นที่รังเกียจแก่สังคม โรคลมชัก โรคเบาหวานซึ่งต้องใช้อินซูลิน โรคความดันโลหิตสูงที่มีภาวะอาจเป็นอันตรายต่อการขับรถ ผู้ที่เคยรับการผ่าตัดสมอง โรคหัวใจและเสี่ยงต่อภาวะกล้ามเนื้อหัวใจล้มเหลวเฉียบพลัน เป็นต้น

รวมถึงเพื่อให้มีความสอดคล้องกับ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 จึงควรแก้ไข กฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขในการ ขอและการออกใบอนุญาตขับรถและการขอต่ออายุและการอนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2548 ข้อ 2 จากเดิมกำหนดว่า

“บุคคลซึ่งจะขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว ใบอนุญาตขับ รถยนต์สามล้อส่วนบุคคลชั่วคราว ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว หรือใบอนุญาต ขับรถชนิดอื่นตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (9) ใบอนุญาตขับรถ ชนิดอื่นนอกจากที่กำหนดไว้ในมาตรา 43 (1) ถึง (8) ให้ยื่นคำขอตามแบบที่กรมการขนส่งทางบก กำหนดพร้อมด้วยหลักฐาน ดังต่อไปนี้

(3) ใบรับรองแพทย์แสดงว่าไม่มีโรคประจำตัวอันอาจเป็น อันตรายขณะขับรถ และไม่เป็นบุคคลวิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือน ซึ่งมีอายุใช้ได้ตามที่แพทย์ผู้รับรองกำหนดแต่ต้องออกก่อนวัน ยื่นคำขอไม่เกินหนึ่งเดือน”

## ใหม่ กฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขในการ ขอและการออก ใบอนุญาตขับรถและการขอต่ออายุและการอนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2548 ข้อ 2

“บุคคลซึ่งจะขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว ใบอนุญาตขับรถ ยนต์สามล้อส่วนบุคคลชั่วคราว ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว หรือใบอนุญาต ขี่รถชนิดอื่นตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (9) ใบอนุญาตขับรถ ชนิดอื่นนอกจากที่กำหนดไว้ในมาตรา 43 (1) ถึง (8) ให้ยื่นคำขอตามแบบที่กรมการขนส่งทางบก กำหนดพร้อมด้วยหลักฐาน ดังต่อไปนี้

(3) ใบรับรองแพทย์แสดงว่าไม่มีโรคประจำตัวอันอาจเป็น อันตรายขณะขับรถ ได้แก่ วัณโรคในระยะติดต่ออันตราย โรคเรื้อน โรคเท้าช้าง โรคลมชัก โรคเบาหวานซึ่งต้องใช้อินซูลิน โรคความดันโลหิตสูงที่มีภาวะอาจเป็นอันตรายต่อการขับรถ ผู้ที่เคยรับการผ่าตัดสมอง โรคหัวใจและเสี่ยงต่อภาวะกล้ามเนื้อหัวใจล้มเหลวเฉียบพลัน เป็นต้น และไม่เป็นบุคคลวิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือนซึ่งมีอายุใช้ได้ตามที่แพทย์ผู้รับรองกำหนดแต่ต้องออกก่อนวันยื่นคำขอไม่เกินหนึ่งเดือน”

พร้อมทั้งแก้ไขแบบฟอร์มใบรับรองโดยระบุโรคต่างๆ เช่น โรคลมชัก โรคเบาหวานซึ่งต้องใช้อินซูลิน โรคความดันโลหิตสูงที่มีภาวะอาจเป็นอันตรายต่อการขับรถ ผู้ที่เคยรับการผ่าตัดสมอง โรคหัวใจและเสี่ยงต่อภาวะกล้ามเนื้อหัวใจล้มเหลวเฉียบพลัน เป็นต้น เพื่อให้มีความชัดเจนขึ้นและสอดคล้องกับ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขในการ ขอและการออกใบอนุญาตขับรถและการขอต่ออายุและการอนุญาตให้ต่ออายุ ใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2548

### 5.2.2 กรณีปัญหาเกี่ยวกับการทดสอบภาคปฏิบัติของผู้ขอใบอนุญาตขับรถและการตรวจสอบสภาพของรถยนต์ที่ใช้ในการทดสอบภาคปฏิบัติ

จากการศึกษาการทดสอบความรู้ความสามารถในการขับรถ ตามกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและการออกใบอนุญาตขับรถและการขอต่ออายุและการอนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2548 ประกอบกับระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถผู้ขอต่ออายุ ใบอนุญาตขับรถ และผู้ขอรับบัตรประจำตัวคนขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. 2554 การทดสอบขั้รถนั้นมีเพียง 7 ท่า และเลือกทดสอบเพียง 3 ท่า เท่านั้น แม้ว่าท่าที่ใช้ในการทดสอบจะเป็นการขับรถที่ผู้ทดสอบมีโอกาสที่จะได้ปฏิบัติในสถานการณ์จริง แต่ก็ไม่สามารถเป็นเกณฑ์ชี้วัดความสามารถในการขับรถยนต์บนท้องถนนได้ กลุ่มผู้วิจัยจึงเห็นควรแก้ไขเพิ่มเติม กฎกระทรวง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและการออกใบอนุญาตขับรถและการขอต่ออายุ และการอนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2548 โดยใช้ถ้อยคำต่อไปนี้แทน

“ข้อ 10 ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ หรือผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถต้องผ่านการอบรม และทดสอบตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด ดังต่อไปนี้

(2) การทดสอบความรู้ความสามารถในการขับรถขั้นพื้นฐานและการทดสอบบนท้องถนนที่มีสภาพการจราจรเบาบางและหนาแน่น ตามข้อบังคับการเดินรถและตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก

ส่วนการตรวจสอบสภาพของรถยนต์ที่ใช้ในการทดสอบภาคปฏิบัติจากการศึกษาการทดสอบความรู้ความสามารถในการขับรถ ตามกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและการออกใบอนุญาตขับรถและการขอต่ออายุและการอนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2548 ประกอบกับระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ และผู้ขอรับบัตรประจำตัวคนขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. 2554 การทดสอบขับรถนั้นกฎหมายระบุหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ในการอบรมความรู้เกี่ยวกับการขับรถและมารยาทในการขับรถ การทดสอบความรู้ความสามารถในการขับรถและความรู้ในข้อบังคับการเดินรถ และการทดสอบสมรรถภาพของร่างกาย เท่านั้น โดยมีได้มีการระบุถึงมาตรฐานของรถยนต์ที่ใช้ในการทดสอบ ซึ่งรถยนต์ที่ใช้ในการทดสอบดังกล่าวนี้เป็นส่วนสำคัญในการชี้วัดว่า ผู้ทดสอบสามารถขับรถตามหลักเกณฑ์ และผ่านการวัดผล ตามที่กฎหมายระบุไว้ได้หรือไม่ กลุ่มผู้วิจัยจึงเห็นควรเพิ่มเติมกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและการออกใบอนุญาตขับรถและการขอต่ออายุและการอนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2548 โดยใช้ถ้อยคำต่อไปนี้แทน

“ข้อ 10 ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ หรือผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถต้องผ่านการอบรมและทดสอบตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด ดังต่อไปนี้

(4) การตรวจสอบมาตรฐานรถยนต์ที่ใช้ในการทดสอบ

### 5.2.3 กรณีปัญหาเกี่ยวกับมาตรการการกำหนดโทษกรณีไม่มีใบอนุญาตขับรถ

จากการศึกษาพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ได้บัญญัติลักษณะของผู้ขอใบอนุญาตขับรถ รวมถึงระเบียบ ข้อบังคับ เพื่อกำหนดเกณฑ์มาตรฐานเพื่อใช้วัดผู้ขับขี่ก่อนที่จะขับรถบนถนนจริง รวมถึงบทกำหนดโทษเมื่อมีผู้ฝ่าฝืนกฎหมายพบว่า มาตรการทางกฎหมายยังไม่มี ความเข้มงวดมากพอ ทำให้ระบบและกลไกในการตรวจสอบการกระทำผิดกฎหมายที่ไม่สมบูรณ์ และนำไปสู่การบังคับใช้กฎหมายลดความศักดิ์สิทธิ์ลง ซึ่งเป็นเหตุผลหนึ่งที่ทำให้ผู้ขับขี่จำนวนมาก ไร้ซึ่งจิตสำนึกและมีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎหมาย

ทั้งนี้จากการเสนอแก้ไขปรับเพิ่มโทษกรณีความผิดดังกล่าว จะทำให้การพิจารณาโทษตามฐานความผิดอยู่ในดุลพินิจของชั้นศาล ส่งผลให้การบังคับใช้กฎหมายมีมาตรฐานเพิ่มมากขึ้น

ซึ่งจะทำให้ผู้ขับขี่ตระหนักและปฏิบัติตามกฎจราจรมากขึ้น อย่างไรก็ตามการเพิ่มความเข้มข้นในการบังคับใช้กฎหมายเป็นเครื่องมือหนึ่งเท่านั้น ส่วนสำคัญอยู่ที่ผู้ขับขี่ ซึ่งต้องตระหนักถึงความปลอดภัยและนำไปปฏิบัติอย่างจริงจังจังกุุ่มผู้วิจัยจึงเห็นควรแก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติ รถยนต์ พ.ศ.2522 ดังนี้

“มาตรา 64 ผู้ใดขับรถ โดยไม่ได้รับใบอนุญาตขับรถ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

## บรรณานุกรม

### กฎหมาย

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560

ประมวลกฎหมายอาญา

ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ.2522

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522

### กฎหมายต่างประเทศ

The Road Traffic Act 1988 (UK)

National Traffic and Motor Vehicle Safety Act (USA)

The Road Traffic Act 1961 (Australia)

### หนังสือ

เกียรติจักร วัจนะสวัสดิ์. (2549). คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1 .ห้างหุ้นส่วนจำกัด. จีระจักรพิมพ์  
นัทธี จิตสว่าง. (2539).อาชญวิทยาและทัณฑวิทยา. นนทบุรี : สำนักพิมพ์

มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช.

นัยนา เกิดวิชัย.(2555). คำอธิบายพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. พิมพ์ครั้งที่ 12 นครปฐม  
: นิตินัย.

ปิยะ ต๊ะวิชัย,(2553).แนวความคิดและทฤษฎีทางด้านการจราจร. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ:

กรุงเทพฯ

วิชัย วนดุรงค์วรรณ,(2535).กีฬาวissenschaftพื้นฐาน, กรุงเทพมหานคร : คณะแพทยศาสตร์ศิริราช  
พยาบาล มหาวิทยาลัยมหิดล.

สมมานชัย หงส์ทอง.(2555). ปัญหาการจราจรเอกสารเผยแพร่ทางเอกสารวิชาการของกองบังคับการตำรวจจราจร.หน้า 7 – 9

หยุด แสงอุทัย, (2544). กฎหมายอาญาภาค 1. กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์,หน้า 191.

อฉนพ ชูบำรุง.(2557). ทฤษฎีอาชญาวิทยา. คณะสังคมศาสตร์มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. กรุงเทพมหานคร : ธนพันธ์โอเดียนสโตร์.

### วิทยานิพนธ์ สารนิพนธ์

กัณวีร์ กนิษฐ์พงศ์. วิทยุรุ่น..อุบัติเหตุ..การตายก่อนวัยอันควร. ใน รายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย พ.ศ. 2554. กรุงเทพมหานคร : มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ. 2556  
เกรียงไกร ทองพันธ์. การเมืองเรื่องพระราชบัญญัติผู้ประสภภัยจราจร. วิทยานิพนธ์ปริญญา  
มหาบัณฑิต, สาขารัฐศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรามคำแหง. 2539.

โกเมน ภัทรภิมย์. โทษปรับ. บทบัณฑิตย 30, (2516) : 16. การฟ้องคดีอาญาในประเทศฝรั่งเศส.  
วารสารอัยการนิเทศ 2, (2513) : 178. ข้อกำหนดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ. สัญญาจราจร  
เครื่องหมายจราจร และความหมายของสัญญาจราจร และเครื่องหมายจราจร. ประกาศ 5  
พฤศจิกายน พ.ศ. 2546.

คณะกรรมการปฏิรูปกฎหมาย. รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการ การศึกษากลยุทธ์ในการใช้กฎหมาย  
ให้เกิดผลในทางปฏิบัติ มาตรา 1790-1859. 15 กันยายน 2540.

จิตติมา เทพอารักษ์กุล. มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการลงโทษผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร.  
วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต,สาขานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัย  
รามคำแหง. 2543.

จินดา กลับกลาย. การบังคับใช้กฎหมายเพื่อความปลอดภัยทางถนน. เอกสารประกอบการบรรยาย  
ในการอบรมเจ้าพนักงานจราจร. วันที่ 27-30 กันยายน 2557 ณ กองบัญชาการศึกษา ถนน  
วิภาวดีรังสิต กรุงเทพมหานคร.

จวีร์รัตน์ ประยูรฉัตรพันธ์. การแก้ไขปัญหาการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ในกรุงเทพมหานคร.  
วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต, สาขานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์  
มหาวิทยาลัย. 2539.



พัฒนวิธาน ทวีปัญญาศ.อำนาจในการบังคับโทษปรับและมาตรการทดแทนโทษปรับของพนักงานสอบสวน : กรณี ศึกษาตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 .วิทยานพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,.

## วารสาร บทความ

กฎกระทรวง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและการออกไปอนุญาตขับรถและ การขอต่ออายุและการอนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2548.

กระทรวงคมนาคม,(2543). **วารสาร 50 ปี กรมการขนส่งทางบก**, กรุงเทพฯ : กรมการขนส่งทางบก กัญญาณัฐ เสียงใหญ่. (2558). **แนวคิดการจัดการภาครัฐแนวใหม่** ผู้การแปรรูปรัฐวิสาหกิจไทย.

วารสารมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์.

จักรวัฒน์ เครือคำอ้าย, (2556) การเสริมสร้างสุขภาพ สมรรถภาพและการป้องกันโรค. **วารสารวิจัย ระบบสาธารณสุข.กระทรวงสาธารณสุข**

ชุตินา คำดี และคณะ,(2556). **ประสิทธิผลและความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ของมาตรการคัดกรอง สุขภาพเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนน**, วารสารวิจัยระบบสาธารณสุข, ปีที่ 7 ฉบับที่ 4, หน้า 494.

เทวินทร์ วาริศรี, (2558).อุบัติเหตุและการบริหารงานด้านอุบัติเหตุ, เอกสารประกอบการบรรยาย เรื่องอุบัติเหตุกรมการขนส่งทางบก., กรุงเทพมหานคร : กรมการขนส่งทางบก.

ณรงค์ ใจหาญ,(2551) รายงานการวิจัยเรื่องกำหนดชั้นโทษการนำไปปรับใช้ในประมวล

**กฎหมายอาญา**. กรุงเทพมหานคร : สำนักงานกิจการยุติธรรม, หน้า 13

พงษ์สันต์ คงตรีแก้ว. **โครงการ 365 วันอันตราย รอบ 9 เดือน**. ในเอกสารประกอบการสัมมนา ระดับชาติเรื่องอุบัติเหตุจราจร ครั้งที่ 9 วันที่ 20 -21 สิงหาคม 2552. ข้อมูลจากกองบังคับ การวิชาการ สังกัดโรงเรียนนายตำรวจ.

ธนะพงศ์ จินวงษ์. **ไทยวิกฤต อุบัติเหตุทางถนน ดายสูง-ต้องเร่งปฏิรูปนโยบาย-กฎหมายจราจร** หนังสือพิมพ์ข่าวสด ( 15 มกราคม 2558): 25.

พิทยา กิจติวานนท์. **ปัญหาการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522** ศึกษาเฉพาะเขต กรุงเทพมหานครและปริมณฑล นนทบุรี ปทุมธานี และสมุทรปราการ. งานเอกสาร วิชาการของหลักสูตรผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง.2551.

วัฒน์พร เหมือนสวาท.(2558) **ปัญหาและอุปสรรคทางกฎหมายในการควบคุมรถจักรยานยนต์ ขนาดใหญ่**.นิติศาสตร์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีปทุม วิทยาเขตชลบุรี.

วิโรจน์ ฐโงปการและคณะ, **การแก้ไขปัญหารถจักรยานยนต์กรุงเทพมหานครภายใต้กฎหมายจราจร-  
ขนส่งปัจจุบัน**, งานวิจัยภาควิชาชีพวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์  
วิระพงษ์ บุญโญภาส, (2551).รายการวิจัยฉบับสมบูรณ์เรื่อง โครงการพัฒนามาตรการยึดทรัพย์  
สินใช้ค่าปรับและมาตรการกักขังแทนค่าปรับตามประมวลกฎหมายอาญา.  
กรุงเทพมหานคร : สำนักกิจการยุติธรรม,หน้า 1 – 2.  
แสวง บุญเฉลิมวิภาส.,(2531).ทฤษฎีกฎหมายสามชั้น มองในแง่กฎหมายอาญา. รวมบทความใน  
โอกาสครบรอบ 60 ปี ดร.ปรีดี เกษมทรัพย์ ,กรุงเทพมหานคร : พี.เค.พรินติ้งเฮ้าส์, หน้า  
143-144

### เอกสารต่างประเทศ

Jonah BA, Dawson NE. (1987). Youth and risk: age differences in risky driving, risk perception,  
and risk utility. Alcohol, Drugs and Driving.

Mobility and Transport, Assessing the fitness to drive, [Online]. Available:

[http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/knowledge/old](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/old).

Queensland, Safe driving 75 and over, [Online]. Available:

<http://www.qld.gov.au/seniors/transport/safe-driving>.

Sue Titus Reid, (2006). **Crime and Criminology**. Boston : McGraw-Hill, P.479.

### ฐานข้อมูลออนไลน์

กระทรวงคมนาคม. สถิติคมนาคม ข้อมูลใบอนุญาตขับรถ/ผู้ประจำรถ ข้อมูลสะสมปี พ.ศ.2555. ค้น  
เมื่อ 25 กรกฎาคม 2562, [Online]. Available:

<http://www.news.mot.go.th/motc/portal/graph/np/KP/drvlicencw.asp>

การขอใบขับขี่ที่ออสเตรเลีย, [Online]. Available: <http://www.ladyinter.com>

กลุ่มสถิติการขนส่ง.(2562).สถิติจำนวนรถจดทะเบียนใหม่ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และ

กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ปี พ.ศ. 2562 ทั่วประเทศ. กองแผนงานการขนส่ง,  
กรมการขนส่งทางบก. ค้นเมื่อ 11 กุมภาพันธ์ 2562 [Online]. Available:

<http://web.dlt.go.th/statistics/>

เจตชาติ ดวงสงค์.(มปป).**ทฤษฎีความคาดหวัง (Eepectancy Theory)**.ค้นเมื่อ 28 มีนาคม 2562

[Online].Available:<http://www.repository.rmutt.ac.th>.

ศุภกร ขงพิพัฒน์.(2558).การพัฒนาระบบทดสอบใบขับขี่ภาคปฏิบัติ **Virtual Reality**. การค้นคว้า  
อิสระหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเทคโนโลยีสารสนเทศและการจัดการ,  
มหาวิทยาลัยกรุงเทพ. ค้นเมื่อ 9 กุมภาพันธ์ 2562  
[Online].Available:[http://C:/Users/user/Downloads/supakorn\\_yong.pdf](http://C:/Users/user/Downloads/supakorn_yong.pdf)

สถิตติกิจราจร ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศกลาง. สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร  
สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. [Online]. Available: <http://pitc.police.go.th/dirlist/dirlist.php>  
สมใจ กันทะเสน และ ผศ.ดร.พนมพร จินดาสมุทร. (2556). ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบให้บริการ  
ออกใบอนุญาตขับขี่ยานพาหนะของหน่วยงานคุ้มครองพาหนะและการขับขี่แผนกโยธาธิ  
การและการขนส่งแขวงคำม่วน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว. วารสารมหา  
วิทยาลัยนครพนม. ค้นเมื่อ 10 กุมภาพันธ์ 2562  
[Online]. Available: <http://C:/Users/user/Downloads/44593-Article%20Text-1035547-1-10-20151229.pdf>