# บทที่ 3

## กฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ใช้รถยนต์ตามกฎหมายไทยเปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศ

**1.ความไม่ชัดเจนและครอบคลุมของกฎหมายที่บังคับใช้กับผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถยนต์**

**1.1 การใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่รถยนต์**

ขณะนี้ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายห้ามผู้ขับขี่รถยนต์ใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับรถ ซึ่งยังคงเป็นปัญหาในทางปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้บังคับใช้กฎหมาย เนื่องจากตามพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 103 (1) และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 43 ยังบัญญัติกฎหมายไว้ไม่ชัดเจนและครอบคลุมที่จะลงโทษผู้ใช้โทรศัพท์ในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะได้ เนื่องจากขณะที่ออกพระราชบัญญัติฉบับนี้ใช้บังคับยังไม่มีการผลิตโทรศัพท์มือถือออกมาใช้ และการลงโทษบุคคลตามกฎหมายที่มีโทษทางอาญานั้นจะต้องตีความกฎหมายอย่างเคร่งครัด แม้จะมีกฎหมายใกล้เคียงดังกล่าวก็ไม่สามารถนำไปปรับลงโทษได้ ซึ่งจะได้นำเสนอประกอบการพิจารณาในลำดับต่อไป

**1.1.1 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522**

มาตรา 103 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกบัญญัติว่า ผู้ได้รับอนุญาตเป็นผู้ขับรถ นอกจากจะต้องปฏิบัติตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 102 แล้ว จะต้อง

(1) ไม่ขับรถในเวลาที่ร่างกาย หรือจิตใจหย่อนความสามารถ

(2) ไม่รับบรรทุกบุคคลที่เป็นโรคเรื้อน หรือโรคติดต่อที่น่ารังเกียจไปกับผู้โดยสารอื่น

(3) ไม่รับบรรทุกศพ สัตว์ หรือสิ่งของที่อาจเกิดอันตราย หรือเป็นสิ่งที่พึงรังเกียจไปกับผู้โดยสาร

(4) ไม่รับบรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิงระเบิดหรือวัตถุอันตรายโดยฝ่าฝืนข้อห้ามตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

(5) ต้องหยุดหรือจอดรถ ณ สถานีขนส่งและปฏิบัติตามระเบียบเกี่ยวกับสถานีขนส่งตามมาตรา 19 (8) และ (10)

มาตรานี้ได้บัญญัติขึ้นเพื่อกำหนดให้ผู้ขับขี่รถสำนึกถึงความรับผิดชอบต่อผู้โดยสารและผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่น ๆ ดังนั้นหากสภาพของร่างกายหรือจิตใจไม่สมบูรณ์แล้วก็ไม่ควรขับรถเพราะเป็นการเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ อีกทั้งยังกำหนดข้อห้ามกระทำการใด ๆ อันไม่เหมาะสมในการบรรทุก หรือการขนส่งเพื่อความปลอดภัย และความเป็นระเบียบต่อสาธารณชนโดยรวม ดังนั้นโดยเฉพาะบทบัญญัติแห่งมาตรา 103 (1) จึงเป็นเรื่องที่อยู่ภายใต้อำนาจจิตใจ และการรับรู้ของการกระทำของผู้กระทำนั้น ๆ หากมีการฝ่าฝืนก็มิอาจที่จะหยั่งทราบได้ว่าร่างกายหรือจิตใจหย่อนความสามารถหรือไม่ เห็นได้ว่าบทบัญญัตินี้มีสภาพบังคับก็จริงอยู่แต่ในทางปฏิบัติไม่สามารถที่บังคับให้เป็นไปตามกฎหมายได้ และการใช้โทรศัพท์มือถือก็ไม่ได้อยู่ในความหมายของมาตรา 103 (1) เนื่องจาก การใช้โทรศัพท์มิได้ทำให้ร่างกายหรือจิตใจหย่อนความสามารถลงแต่อย่างใด เพราะเหตุเรื่องดังกล่าวเป็นเรื่องภายใน เป็นเรื่องจิตสำนึกและสภาพร่างกายของผู้ขับขี่เอง เพียงแต่การใช้โทรศัพท์มือถือของผู้ขับขี่ในขณะที่ขับขี่รถนั้นทำให้ผู้ขับขี่ต้องละความเอาใจใส่ต่อการควบคุมรถ เนื่องจากจะต้องใจจดจ่ออยู่กับการใช้โทรศัพท์มือถือ และในการสนทนาจะต้องละมือข้างใดข้างหนึ่งเพื่อถือโทรศัพท์แทนที่จะใช้มือทั้งสองข้างบังคับพวงมาลัย หรือต้องเอียงศีรษะเพื่อใช้คอหนีบโทรศัพท์ขณะเดียวกันก็ทำหน้าที่อื่น ๆ ในการขับขี่ด้วย เช่นเข้าเกียร์ถือพวงมาลัย ทำให้ความสามารถในการบังคับและควบคุมรถลดน้อยลง และหากมีเหตุฉุกเฉินก็ไม่สามารถควบคุมรถ หรือหยุดรถได้ทัน อันเป็นสาเหตุหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนซึ่งนำมาสู่การสูญเสียชีวิตร่างกาย และทรัพย์สิน

### 1.1.2 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กล่าวได้ว่าเป็นกฎหมายหลักเกี่ยวกับเรื่องของการจราจร กฎหมายฉบับนี้ได้บัญญัติขึ้นเพื่อให้บังคับให้เจ้าของและผู้ขับขี่ปฏิบัติตาม เช่น บทบัญญัติเกี่ยวกับการใช้รถ ลักษณะของรถที่ใช้ในทาง ฯลฯ ซึ่งประเด็นสำคัญก็เพื่อวัตถุประสงค์ให้การจราจรเป็นไปอย่าง สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย เมื่อพิจารณาตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกนี้แล้ว จะเห็นได้ว่าไม่มีบทบัญญัติใดกำหนดไว้ว่าห้ามผู้ขับขี่รถยนต์หรือยานพาหนะใดใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ทำการขับขี่ เมื่อพิจารณาแล้วมีเพียงบทบัญญัติของมาตรา 43 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ที่ถือว่าเป็นบทบัญญัติใกล้เคียงซึ่งกรณียังเป็นปัญหาที่จะได้หยิบยกขึ้นมาพิจารณาในลำดับต่อไป โดยความในมาตรา 43 ได้บัญญัติไว้ดังนี้

มาตรา 43 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถ

(1) ในขณะที่หย่อนความสามารถในอันที่จะขับ

(2) ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น

(3) ในลักษณะกีดขวางการจราจร

(4)โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน

(5)ในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา หรือไม่อาจแลเห็นทางด้านหน้าหรือด้านหลัง ด้านใดด้านหนึ่งหรือทั้งสองด้านได้พอแก่ความปลอดภัย

(6) คร่อมหรือทับเส้น หรือแนวแบ่งช่องเดินรถ เว้นแต่เมื่อเปลี่ยนช่องเดินรถเลี้ยวขวา หรือกลับรถ

(7)บนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควร เว้นแต่รถลากเข็นสำหรับทารก คนป่วยหรือคนพิการ

(8) โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น

เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติดังกล่าวข้างต้นแล้วก็ไม่มีบทบัญญัติใดกำหนดไว้ชัดเจนว่าห้ามผู้ขับขี่รถใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับรถ แต่มีความบางตอนที่มีความหมายใกล้เคียงสมควรหยิบยกมาประกอบการพิจารณาคือ ความตาม มาตรา 43 (4) และ (5) นั้น จะครอบคลุมถึงการใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับรถด้วยหรือไม่ ก็ยังคงเป็นปัญหาข้อกฎหมายที่จะต้องทำการศึกษา สำหรับในเรื่องนี้นั้นกรมตำรวจได้มีหนังสือหารือปัญหาข้อกฎหมายเกี่ยวกับการห้ามผู้ขับขี่รถใช้โทรศัพท์มือถือในขณะขับรถไปยังคณะกรรมการกฤษฎีกาและสำนักงานกฤษฎีกาได้ตอบข้อหารือ ซึ่งแยกพิจารณาเป็น 3 ประเด็น คือ

1. มาตรา 43 (4) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 จะครอบคลุมถึงการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะขับขี่รถหรือไม่นั้น เมื่อพิจารณาแล้วเห็นว่าบทบัญญัติดังกล่าวห้ามมิให้ผู้ขับรถโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินแล้ว จะเห็นได้ว่าการขับขี่รถกรณีใดจะถือได้ว่าเป็นการฝ่าฝืนข้อห้ามดังกล่าวหรือไม่ขึ้นอยู่กับข้อเท็จจริง และพยานหลักฐานเป็นกรณีๆไป เช่นการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่นั้น ผู้ขับขี่มีความชำนาญเพียงพอหรือไม่เป็นต้น มาตรา 43 (4) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มิใช่กำหนดกว้าง ๆ ที่ครอบคลุมพฤติการณ์ในการขับรถที่มีปัญหาได้ในทุกกรณีไป แต่จะต้องเป็นกรณีที่มีลักษณะเป็นการขับรถโดยปราศจากความระมัดระวังซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์ และผู้ขับขี่อาจใช้ความระมัดระวังเช่นว่านั้นได้แต่หาได้ใช้เพียงพอไม่

หรือการขับรถในลักษณะที่ทำให้ผู้อื่นหวาดเสียวน่าจะเกิดอุบัติเหตุ หรือภยันตรายอื่น สำหรับมาตรา 43 (4) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 นั้นมีที่มาจากมาตรา 29 (4) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2477 ซึ่งบัญญัติไว้ช้านานแล้ว แต่ไม่ทันสมัยพอที่จะครอบคลุมพฤติการณ์ในการขับรถที่สมควรห้ามได้ทั้งหมดในเวลาต่อมา ในที่สุดพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จึงได้เพิ่มข้อห้ามในการขับรถขึ้นจากเดิมอีก 4 ประการ คือข้อห้ามตาม (5) ถึง (8) ของ มาตรา 43 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อให้สอดคล้องกับสภาวะการณ์ ในสมัยนั้น ดังนั้น คณะกรรมการกฤษฎีกา (กรรมการร่างกฎหมายคณะที่ 9) จึงมีความเห็นว่า การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะที่ขับรถโดยไม่มีข้อเท็จจริงอื่นยังถือไม่ได้ว่าผู้ขับขี่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม มาตรา 43 (4) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

2. มาตรา 43 (5) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จะครอบคลุมถึงการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะที่ขับรถหรือไม่นั้น เมื่อได้พิจารณาบทบัญญัติดังกล่าวแล้ว เห็นว่าการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะขับรถยังไม่ถึงขั้นเป็นการขับรถที่ผิดกฎระเบียบเกี่ยวกับการจราจร หรือวิธีปฏิบัติทั่วไปในการขับรถ จึงยังไม่ถือว่าเป็นการขับรถที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดาตามนัยแห่ง มาตรา 43 (5) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และโดยที่มาตรา 43 (5) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 เป็นข้อห้าม (mala prohibita) เกี่ยวกับความปลอดภัยในการจราจรที่มีบทลงโทษผู้ฝ่าฝืนถึงขั้นจำคุกจึงต้องตีความอนุมาตรานี้อย่างเคร่งครัด โดยไม่อาจขยายความให้ครอบคลุมถึงการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะขับรถได้ นอกจากนี้ มาตรา 43 (5) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 เป็นบทบัญญัติที่ตราขึ้นก่อนที่จะมีการผลิตโทรศัพท์เคลื่อนที่เป็นสินค้าออกสู่แพร่หลาย จึงใช้ถ้อยคำที่มิได้มีความมุ่งหมายที่จะใช้บังคับแก่ผู้ขับขี่รถที่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะที่ขับรถด้วย ดังนั้น คณะกรรมการกฤษฎีกา (กรรมการร่างกฎหมายคณะที่ 9) จึงมีความเห็นว่า มาตรา 43 (5) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ดังกล่าวไม่ครอบคลุมถึงการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะที่ขับรถ

3. เพื่อให้ครอบคลุมถึงเรื่องดังกล่าว คณะกรรมการกฤษฎีกา (กรรมการร่างกฎหมายคณะที่ 9) เห็นว่าควรแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อให้มีข้อห้ามดังกล่าว

จากความเห็นของคณะกรรมการกฤษฎีกาที่นำมากล่าวข้างต้น จะเห็นได้ว่ากฎหมายจราจรของประเทศไทยที่ใช้บังคับอยู่ในขณะนี้นั้นยังไม่สามารถที่จะใช้บังคับกับผู้ใช้

โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับรถได้ ทั้งนี้จะต้องบัญญัติกฎหมายขึ้นมาใหม่ให้สามารถนำมาบังคับใช้แก่ผู้ใช้โทรศัพท์มือถือในขณะขับรถได้ ซึ่งก็น่าจะเป็นแนวทางเดียวกันกับกฎหมายจราจรของ ต่างประเทศ เช่น กฎหมายจราจรของประเทศสหรัฐอเมริกา และอังกฤษ เป็นต้น ซึ่งมีกฎหมายกำหนดความผิดของผู้ใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับรถไว้โดยเฉพาะ

จากที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น แสดงให้เห็นว่ากฎหมายจราจรของไทยในบางกรณีนั้นยังไม่ชัดเจน และไม่ครอบคลุม โดยเฉพาะบทบัญญัติในส่วนที่เกี่ยวกับการคุ้มครองความปลอดภัยสำหรับผู้ขับขี่และโดยสารรถยนต์ อันเป็นสาเหตุหนึ่งในจำนวนหลาย ๆ สาเหตุที่นำไปสู่อุบัติเหตุจากการจราจร ซึ่งเป็นปัญหาที่รัฐบาลให้ความสนใจ และพยายามหาหนทางที่จะลดอุบัติเหตุจากการจราจร สำหรับประเด็นที่คณะกรรมการกฤษฎีกาได้หยิบยกขึ้นมาพิจารณานั้นเป็นเพียงส่วนหนึ่งของการคุ้มครองความปลอดภัยในการจราจรเท่านั้น จากการศึกษาและจากประสบการณ์ในการปฏิบัติหน้าที่รวมทั้งเหตุการณ์จากข่าวสารและสื่อมวลชน จะเห็นได้ว่าเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น จะมีการบาดเจ็บ และสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนอยู่ในอัตราที่สูงทุกปี ประเทศไทยจึงได้ตระหนักถึงภยันตรายดังกล่าวตลอดมา เพราะถือว่าการสูญเสียทรัพย์สินและทรัพยากรบุคคลเป็นการบั่นทอนการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจ การเมือง และสังคมเป็นอย่างมาก อาทิเช่น ได้ออกกฎหมายให้มีการบังคับใช้เข็มขัดนิรภัย มีการตรวจจับบุคคลที่เสพยาเสพติดและสุราขณะที่ขับขี่ยานพาหนะ ดังนั้น หากต้องการให้มีการคุ้มครองความปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถยนต์ ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น รัฐควรที่จะกำหนดมาตรการเพิ่มเติมเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยดังกล่าว

สำหรับในต่างประเทศ เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา อังกฤษ และสิงคโปร์ ได้มีกฎหมายบัญญัติไว้ชัดเจนในเรื่องที่ห้ามผู้ขับขี่ใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับขี่รถ และกำหนดโทษค่อนข้างรุนแรงไว้ โดยเฉพาะประเทศสหรัฐอเมริกาถือว่าโครงการรณรงค์เพื่อการขับขี่ที่ปลอดภัยนั้นเป็นนโยบายระดับชาติ (State) มีการใช้งบประมาณจำนวนมากเพื่อสนับสนุนโครงการดังกล่าว มีการจัดตั้งสำนักงานบริหารความปลอดภัยการจราจรบนถนนหลวงแห่งชาติ (National Highway Traffic Safety Administration) ขึ้น เพื่อรับผิดชอบเกี่ยวกับความปลอดภัยในด้านการจราจรโดยเฉพาะ ซึ่งจะได้นำเสนอในลำดับต่อไป

### 1.1.3 ประเทศสหรัฐอเมริกา

ประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นประเทศที่ให้ความสนใจในเชิงป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรสูงมากที่สุดประเทศหนึ่งของโลก ทั้งนี้ เนื่องจากประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นประเทศที่มีความเจริญทางด้านเศรษฐกิจนำหน้าประเทศต่าง ๆ ในโลก ในอดีตประเทศสหรัฐอเมริกาต้องประสบกับปัญหาด้านสาธารณสุขของประชาชน และพบว่าประชาชนชาวสหรัฐอเมริกาโดยเฉพาะในช่วงวัยหนุ่มสาว ได้รับบาดเจ็บ และถึงแก่ความตายเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการจราจรสูงมาก ดังนั้น จึงได้มีการศึกษาสาเหตุของอุบัติเหตุและการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรอย่างจริงจัง โดยมีหน่วยงานที่รับผิดชอบเกี่ยวกับเรื่องนี้โดยเฉพาะคือ National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) โดยมลรัฐต่าง ๆ ในประเทศสหรัฐอเมริกาส่วนใหญ่จะมีกฎหมายห้ามการใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับรถ และมีบทลงโทษที่ชัดเจน ซึ่งได้มีการทำการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะที่ขับรถไว้ค่อนข้างละเอียด โดยในเบื้องต้นได้ศึกษาถึงรูปแบบทั่วๆไปของโทรศัพท์มือถือ ลักษณะการใช้งาน การโทรเข้า-ออก การเก็บวางโทรศัพท์ ตลอดจนเสียงของโทรศัพท์มือถือที่ผู้ขับขี่นำมาไว้ในขณะที่ทำหน้าที่ขับขี่รถไว้ค่อนข้างละเอียดและชัดเจน ซึ่งล้วนแต่เป็นการทำลายสมาธิในการขับขี่รถทั้งสิ้น ดังที่ผู้เขียนได้กล่าวไว้แล้วในบทที่ 2 และในลำดับต่อไปผู้เขียนจะได้ศึกษากฎหมายของมลรัฐแคลิฟอร์เนีย มลรัฐอิลลินอยส์ และมลรัฐวอชิงตัน ของประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งมีบทกฎหมายห้ามใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับรถ และเป็นมลรัฐที่มีปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการจราจรเช่นเดียวกับเมืองใหญ่ ๆ หลาย ๆ เมืองทั่วโลกที่มีการจราจรหนาแน่น

#### 1.1.3.1 มลรัฐแคลิฟอร์เนีย

ประมวลกฎหมายจราจรแห่งมลรัฐแคลิฟอร์เนีย ตอนที่ 1 มาตรา 21700.3 (SECTION 1. Section 21700.3 Vehicle Code) ได้บัญญัติไว้ดังนี้

มาตรา 21700.3 ห้ามผู้ใดขับขี่ยานพาหนะบนทางหลวงในขณะที่ใช้โทรศัพท์มือถือถ้าการใช้โทรศัพท์ นั้นทำให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะต้องใช้มือในการถือโทรศัพท์[1]

---

[1] http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/reasearch/wireless/appena.htm , p.13 (05/08/2542)

1.1.3.2 **มลรัฐอิลลินอยส์**

ประมวลกฎหมายจราจรแห่งมลรัฐอิลลินอยส์ มาตรา 5 แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 12-612 [ Section 5 The Illinois Vehicle Code is amended by adding Section 12-612(625 ILCS 5/12-612)] [2]

มาตรา 12-612 การใช้อุปกรณ์ hands-free ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะใช้โทรศัพท์ในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะ เว้นแต่โทรศัพท์นั้นมีอุปกรณ์ที่ช่วยในการสนทนาทางโทรศัพท์โดยไม่ต้องใช้มือในการถือโทรศัพท์ และผู้ขับขี่ได้ใช้อุปกรณ์เช่นว่านั้นในการสนทนาขณะที่ขับขี่ยานพาหนะ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะถือหรือจับโทรศัพท์หรืออุปกรณ์ hands-free ในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะ เว้นแต่เพื่อที่จะทำให้สามารถใช้เครื่องมือช่วยเหลือนั้นเพื่อกดหมายเลขโทรศัพท์ หรือวางสายโทรศัพท์หรือปิดโทรศัพท์ คำว่า "โทรศัพท์" ที่ใช้ในมาตรานี้หมายถึง โทรศัพท์มือถือ โทรศัพท์พกพา หรือโทรศัพท์อื่นๆ ซึ่งอาจนำไปใช้ในยานพาหนะที่เคลื่อนที่ได้

1.1.3.3 **มลรัฐวอชิงตัน**

ประมวลกฎหมายจราจรแห่งมลรัฐวอชิงตันบรรพที่ 46 เรื่อง ยานพาหนะ ตอนที่ 46.37 ยานพาหนะขนาดเบาและอุปกรณ์อื่นๆ [3]

มาตรา 46.37.480 เครื่องรับภาพสัญญาณโทรทัศน์ -- อุปกรณ์หูฟังวิทยุหรือโทรศัพท์

(1) ห้ามมิให้ผู้ใดขับขี่ยานพาหนะที่ติดตั้งอุปกรณ์เครื่องรับโทรทัศน์จอภาพ หรืออุปกรณ์อื่นใดที่สามารถรับสัญญาณการถ่ายทอดภาพ โดยห้ามติดตั้งอุปกรณ์เช่นว่านั้น ภายในยานพาหนะในตำแหน่งใดก็ตามทั้งทางด้านหน้าและด้านหลังของที่นั่งผู้ขับหรือในตำแหน่งซึ่งผู้ขับอาจมองเห็นได้ในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะ อนุมาตรานี้ไม่ใช้บังคับกับยานพาหนะของเจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมายซึ่งได้ติดตั้งเครื่องเครือข่ายคอมพิวเตอร์เพื่อใช้ในการปฏิบัติหน้าที่

(2) ห้ามมิให้ผู้ใดขับขี่ยานพาหนะบนทางหลวงในขณะที่สวมใส่อุปกรณ์ชุดหูฟัง (headset) หรือหูฟังโทรศัพท์ ที่เชื่อมต่อกับอุปกรณ์อิเลคทรอนิคส์ใด ๆ ที่สามารถ

---

[2] Ibid., p.20.

[3] Ibid., p.38.

รับสัญญาณการกระจายคลื่นวิทยุ หรือสามารถเล่นเทปบันทึกเสียงใดๆ เพื่อวัตถุประสงค์ในการกระจายเสียงต่อประสาทสัมผัสในการรับฟังของมนุษย์ และอุปกรณ์ชุดหูฟัง (headset) หรือหูฟังโทรศัพท์ที่ป้องกันเสียงอื่นๆ อนุมาตรานี้ไม่ใช้บังคับกับนักเรียน และอาจารย์ที่เข้าร่วมในโครงการด้านความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ในมลรัฐวอชิงตัน

(3) มาตรานี้ไม่ใช้กับยานพาหนะฉุกเฉินที่ได้รับอนุญาต หรือผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่สวมหมวกนิรภัยซึ่งติดตั้งอุปกรณ์ชุดหูฟัง (headset) หรือหูฟังโทรศัพท์ไว้ภายในโดยได้รับอนุมัติจาก Washington State Patrol หรือผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ใช้อุปกรณ์ hands-free หรือระบบการสื่อสารแบบไร้สาย โดยได้รับอนุญาตจาก Washington State Patrol

### 1.1.4 ประเทศอังกฤษ

ประเทศอังกฤษได้บัญญัติไว้ใน The Highway Code,No.(1992) ดังนี้ บุคคลต้องควบคุมยานพาหนะของตนอย่างมีความเหมาะสมตลอดเวลา ห้ามใช้มือถือโทรศัพท์หรือใช้ไมโครโฟน (เครื่องขยายเสียง) ในขณะที่กำลังขับขี่ยานพาหนะ ต้องหาสถานที่ที่มีความปลอดภัยเพื่อหยุดยานพาหนะ ห้ามสนทนาโดยใช้อุปกรณ์ hands-free หากการกระทำเช่นนี้เป็นเหตุให้บุคคลนั้นละความสนใจจากท้องถนนและการควบคุมยานพาหนะ ต้องหยุดจอดยานพาหนะบนไหล่ทางของถนนเพื่อตอบรับโทรศัพท์หรือเพื่อโทรศัพท์ เว้นแต่เป็นกรณีเหตุฉุกเฉิน [4]

### 1.1.5 ประเทศสิงคโปร์

ประเทศสิงคโปร์เป็นประเทศหนึ่งที่ได้ชื่อว่ามีการจัดการด้านการจราจรและมีการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรที่มีประสิทธิภาพ ประชาชนมีวินัยให้ความเคารพและปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด หากมีการฝ่าฝืนกฎจราจรก็จะมีโทษที่ค่อนข้างรุนแรง และมีบทบัญญัติห้ามผู้ขับขี่ใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับรถ โดยได้บัญญัติไว้ใน มาตราที่ 65 บรรพที่ 276 แห่งพระราชบัญญัติจราจร (The Road Traffic Act , Section 65 ) ดังนี้ [5]

ผู้ใดขับขี่ยานพาหนะบนถนนโดยปราศจากความระมัดระวังและการเอาใจใส่หรือปราศจากการไตร่ตรองอย่างรอบคอบต่อผู้ใช้ถนนคนอื่น ๆ มีความผิดซึ่งมีโทษปรับไม่เกิน

---

[4] Ibid., p.11.

[5] http:www.mha.gov.sg/archive/min/200199.html ( 25/02/2544 )

500 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ และในกรณีเป็นการกระทำความผิดครั้งที่สอง หรือกระทำความผิดซ้ำ มีโทษปรับไม่เกิน 1,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ

การขับขี่ยานพาหนะบนท้องถนนโดยปราศจากความระมัดระวังและการเอาใจใส่หรือปราศจากการไตร่ตรองอย่างรอบคอบต่อผู้ใช้ถนนคนอื่นๆ ถือเป็นความผิดและได้รับการลงโทษตามบทบัญญัติใน มาตรา 65 ของ The Road Traffic Act โดยพฤติกรรมเช่นนี้นำมาใช้กับบุคคลซึ่งใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ยานพาหนะ เช่นเดียวกับผู้ขับขี่อื่นๆ ที่รับประทานอาหาร ดื่ม หรืออ่าน หรือห้อยแขนออกนอกตัวรถ เนื่องจากการกระทำเหล่านี้ทำให้ผู้ขับขี่นั้นมีมือจับพวงมาลัยรถเพียงข้างเดียว ซึ่งทำให้ความสามารถในการควบคุมยานพาหนะลดน้อยลง ในขณะที่การกระทำลักษณะดังกล่าวก็เป็นการลดความตั้งใจในการขับรถด้วย เหมือนกับการที่ผู้ขับขี่เพียงแต่ยกศีรษะของตนเองเพียงเล็กน้อย ก็ทำให้การมองเห็นของผู้ขับขี่นั้นผิดปกติไปจากความเป็นจริง การเอาใจจดจ่อในการสนทนา อาจทำให้ผู้ขับขี่ไม่คำนึงถึงผู้ใช้ถนนคนอื่น ๆ ซึ่งการขับขี่ยานพาหนะเป็นการกระทำที่ต้องให้ความเอาใจใส่อย่างจริงจังตลอดเวลา เพราะการขับขี่ยานพาหนะต้องการให้ผู้ขับขี่ใช้มือทั้งสองข้างจับพวงมาลัยรถในขณะที่ผู้ขับขี่ต้องคาดหมายและโต้ตอบต่อพฤติกรรมของผู้ใช้ถนนคนอื่น ๆ ผู้ขับขี่ที่จำเป็นจะต้องใช้โทรศัพท์มือถือในสถานการณ์พิเศษควรจะนำยานพาหนะจอดไว้บริเวณไหล่ทางของถนน และส่งสัญญาณเตือนแก่ผู้ขับขี่คนอื่นๆ โดยเปิดสัญญาณไฟฉุกเฉิน ในประเทศสิงคโปร์ตำรวจจราจรจะจับกุมผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซึ่งขับรถโดยปราศจากความระมัดระวังและความเอาใจใส่รวมทั้งผู้ที่ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ และผู้ขับขี่ที่กระทำผิดในลักษณะอื่นๆนอกเหนือจากที่กล่าวมาข้างต้น ผู้กระทำผิดจะถูกตัดคะแนน 9 คะแนนภายใต้ระบบการตัดคะแนน Drivers Improvement Points System (DIPS) ซึ่งเป็นมาตรการหนึ่งในการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่มีประสิทธิภาพของประเทศสิงคโปร์ และตำรวจจราจรของประเทศสิงคโปร์จะมีคำแนะนำสำหรับผู้ขับขี่ที่ใช้โทรศัพท์มือถือในรถดังนี้

(a) "ถ้าคุณขับรถ อย่าใช้โทรศัพท์ ถ้าคุณใช้โทรศัพท์ อย่าขับรถ"

(b) "ถ้าคุณจำเป็นต้องรับโทรศัพท์ ให้ผู้ที่โดยสารไปในรถกับคุณเป็นผู้รับแทน"

(c) "ถ้าคุณมีความจำเป็นต้องใช้โทรศัพท์ และไม่มีผู้โดยสารอยู่ด้วย ให้คุณจอดรถอย่างปลอดภัยก่อนที่จะใช้โทรศัพท์"

แต่เนื่องจากอัตราการตายของประชาชนชาวสิงคโปร์จากอุบัติเหตุการจราจรยังอยู่ในอัตราที่สูง กล่าวคือในปี ค.ศ.1996 มีประชาชนได้รับอุบัติเหตุ จำนวน 5,700 คน ปี ค.ศ.1997 จำนวน 5,600 คน และในปี ค.ศ.1998 มีจำนวน 5,200 คน ดังนั้น จึงมีการแก้ไขเพิ่มเติม

อนุมาตรา 12 ของ มาตรา 65 แห่ง Road Traffic Act ซึ่งมีผลใช้บังคับวันที่ 18 เมษายน ค.ศ. 1998 โดยได้บัญญัติให้การใช้โทรศัพท์มือถือในขณะขับรถเป็นความผิดพิเศษ และได้ให้ความหมายของ "การใช้" โทรศัพท์ว่า หมายถึง การถือโทรศัพท์ด้วยมือข้างใดข้างหนึ่งในขณะที่ทำการ ติดต่อสื่อสารกับผู้อื่น และบทแก้ไขเพิ่มเติมนี้ยังให้อำนาจแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรโดยให้สามารถเปลี่ยนแปลงการลงโทษได้หลากหลายรูปแบบสำหรับการกระทำผิดในกรณีการใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ยานพาหนะ เพื่อทำให้เกิดความมั่นใจว่าการลงโทษเหล่านี้สามารถเป็นการยับยั้งการกระทำผิดในกรณีดังกล่าวได้ ซึ่งการลงโทษสำหรับการกระทำผิดในครั้งแรกมีโทษปรับ 1,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกเป็นระยะเวลา 6 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ สำหรับการกระทำผิดในครั้งที่สอง มีโทษปรับเป็นเงินจำนวน 2,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกเป็นระยะเวลา 1 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ โดยจะถูกตัดคะแนน 12 คะแนน และศาลสามารถสั่งริบโทรศัพท์มือถือของผู้กระทำผิดได้ ทั้งนี้เพื่อเป็นการยับยั้งการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ โดยการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถนั้นเป็นสิ่งที่สามารถหลีกเลี่ยงได้หากเป็นกรณีที่ไม่เร่งด่วน ซึ่งผู้ขับขี่สามารถพิจารณาตัดสินใจที่จะใช้โทรศัพท์ได้ภายหลังจากการเดินทางเสร็จสิ้นเรียบร้อยแล้ว แต่ถ้าเป็นกรณีที่ต้องการตอบรับโทรศัพท์ อย่างเร่งด่วน ผู้ขับขี่สามารถขอความช่วยเหลือจากผู้ที่ร่วมเดินทางมาด้วยถ้าไม่ได้ขับรถโดยลำพัง แต่ถ้าขับรถมาเพียงคนเดียวและไม่สามารถหา hands-free มาใช้ได้ ควรขับรถเข้าจอดในที่ ปลอดภัย เช่น ลานจอดรถ ก่อนที่จะทำการตอบรับโทรศัพท์ หรือถ้าเป็นเหตุจำเป็นจริงๆ ควรขับรถจอดเข้าข้างทางและเปิดไฟฉุกเฉิน จากนั้นจึงตอบรับโทรศัพท์ได้ อย่างไรก็ตามผู้ขับขี่ควรจะใช้ hands-free เมื่อผู้ขับขี่คาดหมายได้ว่าต้องใช้โทรศัพท์ตลอดเวลาของการเดินทาง และการสนทนาทางโทรศัพท์ควรสั้นและได้ใจความ

### 1.2 เครื่องหมายจราจร

เครื่องหมายจราจรเป็นเครื่องหมายที่กำหนดให้ผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร และผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่น ๆ ปฏิบัติตาม ทั้งนี้เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อย และปลอดภัย เครื่องหมายจราจรตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4 (34) ได้ให้ความหมายไว้ว่า เครื่องหมายใด ๆ ที่ได้ติดตั้งไว้ หรือทำให้ปรากฏในทางสำหรับให้ผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูงขี่ หรือ ไล่ต้อนสัตว์ปฏิบัติตามเครื่องหมายนั้น และตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 21 วรรคสอง ได้ให้อำนาจอธิบดีกรมตำรวจเป็นผู้กำหนดเครื่องหมายและสัญญาณจราจร และให้มีตัวอย่างแสดงไว้ในประกาศ โดยให้อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ซึ่งอธิบดีกรมตำรวจได้ประกาศข้อกำหนดกรมตำรวจ เรื่อง สัญญาณจราจร เครื่องหมายจราจร

และความหมายของสัญญาณจราจร และเครื่องหมายจราจร ลงวันที่ 24 เมษายน พ.ศ.2522 ได้แบ่งประเภทและชนิดของเครื่องหมายจราจร ออกได้ดังนี้

เครื่องหมายจราจร แบ่งออกเป็น 2 ชนิด

ก. เครื่องหมายจราจรชนิดแผ่นป้ายทำด้วยแผ่นโลหะหรือไม้ หรือวัตถุอื่นที่แทนกันได้

ข. เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง ขอบทาง ขอบวงเวียน เสาหลัก ราวสะพาน กำแพง รั้ว และที่อื่น ๆ โดยใช้สี หมุดโลหะ กระเบื้องเคลือบ หรือวัตถุอื่นที่แทนกันได้ ทา ตอก หรือฝังไว้

เครื่องหมายจราจรดังกล่าวยังแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ

ก. ประเภทบังคับ ได้แก่ เครื่องหมายกำหนด บังคับ ห้าม หรือจำกัดบางประการเพื่อบังคับการจราจรในทาง

เครื่องหมายบังคับนั้น กรมตำรวจได้กำหนดขึ้นเป็น 48 แบบ (ตั้งแต่ บ.1 ถึง บ.48)

ข. ประเภทเตือน ได้แก่ เครื่องหมายเตือนให้ผู้ใช้ทางระวังอันตรายตามความหมายในแผ่นเครื่องหมายนั้น ๆ

(แต่สำหรับพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 ได้เพิ่มประเภทของป้ายขึ้นมาอีกหนึ่งประเภท คือ เครื่องหมายแนะนำ)

**ป้ายจราจร** (Traffic Signs)

ป้ายจราจรเป็นอุปกรณ์ใช้แจ้งกฎหรือระเบียบแก่ผู้ใช้ยานพาหนะบนถนน เพื่อให้การเคลื่อนที่สามารถเป็นไปอย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ป้ายแจ้ง (ซึ่งอาจเป็นตัวอักษร ตัวเลข เครื่องหมาย สัญลักษณ์) อาจจะอยู่ในลักษณะของการควบคุมการบังคับ การเตือนให้ทราบถึงอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้น หรือแนะนำให้ทราบถึงเส้นทางและข้อมูลต่าง ๆ ที่จำเป็น แบบ รูปร่าง ขนาด สี ตัวอักษร ตัวเลข เครื่องหมายและสัญลักษณ์ของป้ายจราจรที่ออกแบบมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้ใช้ยวดยานพาหนะบนถนนสามารถสังเกตได้ง่าย ให้มีเวลาทำความเข้าใจและปฏิบัติตามได้ทัน มองเห็นได้ชัดเจน เข้าใจและจดจำได้ง่าย และสามารถนำไปใช้ได้ ถูกต้องสม่ำเสมอเป็นมาตรฐานเดียวกัน

**ลักษณะของป้ายจราจร** [6]

ป้ายจราจรทุกป้ายซึ่งจะติดตั้งบนถนนทุกแห่ง จะต้องเป็นป้ายที่มีลักษณะเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด สำหรับรูปร่างของป้ายมีดังต่อไปนี้

1. รูปแปดเหลี่ยม (Octagon Shape) ใช้เฉพาะป้ายหยุด
2. รูปกลม (Round Shape) ใช้เฉพาะป้ายบังคับ
3. รูปสี่เหลี่ยมจัตุรัสตั้งมุมขึ้น (Diamond Shape) ใช้เฉพาะป้ายเตือน
4. รูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า (Rectangular Shape) ใช้เฉพาะป้ายแนะนำและป้ายเตือนบางชนิด
5. รูปสี่เหลี่ยมจัตุรัส(Square Shape) ใช้เฉพาะป้ายแนะนำและป้ายเตือนความเร็ว

สำหรับประเด็นที่ผู้เขียนจะได้ศึกษาในส่วนของป้ายจราจรนี้ จะขอมุ่งประเด็นไปที่ป้ายจราจรประเภทบังคับ เนื่องจากเป็นป้ายแสดงสัญลักษณ์บังคับให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตาม เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน ป้ายจราจรประเภทบังคับมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้ขับขี่และผู้ใช้รถใช้ถนนสังเกตเห็นได้ง่าย และเข้าใจความหมายได้ทันทีเพื่อจะได้ปฏิบัติตามกฎจราจรได้อย่างถูกต้อง จะได้ไม่เกิดอุบัติเหตุ โดยในส่วนของเครื่องหมายจราจรประเภทบังคับของประเทศไทยนั้น เมื่อพิจารณาดูแล้ว จะเห็นได้ว่ายังมีความขัดแย้งกันระหว่างเครื่องหมายจราจรของหน่วยงานที่มีอำนาจในการกำหนดคือสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกรมทางหลวง โดยแต่ละหน่วยงานก็มีกฎหมายให้อำนาจไว้แยกต่างหากออกจากกัน

ปัจจุบันในประเทศไทยมีหน่วยงานที่รับผิดชอบในการกำหนดลักษณะของสัญญาณจราจร เครื่องหมายจราจร และความหมาย เพื่อบังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย มีอยู่ 2 หน่วยงาน คือ

1. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (กรมตำรวจ) ได้ออกข้อกำหนดกรมตำรวจเรื่องสัญญาณจราจร เครื่องหมายจราจร และความหมายของสัญญาณจราจร และเครื่องหมายจราจร โดยอาศัยอำนาจตาม พระราชบัญญัติจราจร พ.ศ. 2522 มาตรา 21 ได้กำหนดสัญลักษณ์และความหมายของป้ายบังคับ ไว้จำนวน 48 แบบ (บ.1-บ.48)

---

[6] ยอดพล ธนาบริบูรณ์ วิศวกรรมจราจร:ภาควิชาวิศวกรรมโยธา สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าวิทยาเขตธนบุรี (ม.ป.ท.,2524).หน้า 85.

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

กรมทางหลวง และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งต่างฝ่ายต่างก็ออกเครื่องหมายบังคับในส่วนของตนเอง โดยในส่วนสำนักงานตำรวจแห่งชาติจะใช้บังคับในเขตทางที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงมหาดไทย เช่น กรุงเทพมหานคร เขตเทศบาลทั่วประเทศ และในส่วนของกรมทางหลวงจะจัดทำเครื่องหมายติดตั้งตามเขตทางหลวงต่างๆ แต่ปรากฏว่าเครื่องหมายประเภทบังคับของทั้งสองหน่วยงานนั้นยังไม่เหมือนหรือสอดคล้องเป็นไปในแนวทางเดียวกัน ทำให้การเข้าใจคลาดเคลื่อน ไขว้เขว อันมีผลต่อการตัดสินใจในขณะที่ขับรถ และอาจนำไปสู่อุบัติเหตุจากการจราจรได้ โดยเฉพาะในส่วนของชุดเครื่องหมายประเภทบังคับ ซึ่งโดยทั่วไปมีลักษณะเป็นแผ่นวงกลม มีตัวอักษร ตัวเลข เครื่องหมาย หรือสัญลักษณ์เป็นสีดำ อยู่บนพื้นป้ายสีขาว ขอบป้ายสีแดง ยกเว้นป้ายหยุด ป้ายให้ทาง และป้ายห้ามจอดรถ เช่น เครื่องหมายห้ามเข้าของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (กรมตำรวจ) จะเป็นลักษณะพื้นเครื่องหมายสีแดง ขอบสีขาว และมีแท่งสี่เหลี่ยมผืนผ้าสีขาวทึบอยู่ตรงกลางป้าย แต่เครื่องหมายห้ามเข้าของกรมทางหลวงจะมีลักษณะคล้ายกับของสำนักงานตำรวจแห่งชาติทุกอย่าง เว้นแต่ สัญลักษณ์ที่ปรากฏภายในป้ายนั้นจะเป็นรูปเครื่องหมายขวางทับศรตรงไป ซึ่งจากความแตกต่างดังกล่าวนั้นก่อให้เกิดความสับสนในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ใช้รถใช้ถนน เกิดความลังเล ไม่มั่นใจ เกิดการฝ่าฝืนเครื่องหมายโดยไม่ตั้งใจเนื่องจากความไม่เข้าใจ และการตัดสินใจอาจผิดพลาดทำให้เสียเวลา และนำไปสู่สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุได้ ซึ่งในเรื่องนี้ได้มีมติคณะรัฐมนตรีเมื่อปี พ.ศ. 2524 ให้ถือตามเครื่องหมายของกรมทางหลวง โดยให้ค่อยปรับเปลี่ยนไป แต่ปรากฏว่านับแต่ปี พ.ศ. 2524 จนถึงบัดนี้ พ.ศ.2544 เป็นเวลา 20 ปี ก็ยังไม่มีการแก้ไขหรือเปลี่ยนแปลงเครื่องหมายจราจรดังกล่าวให้เป็นไปในแนวทางเดียวกันแต่อย่างใด

เครื่องหมายจราจร ห้ามเข้า ดังกล่าวข้างต้นนี้ หากจะถือตามของกรมทางหลวงก็ยังไม่เป็นสากล เนื่องจากที่เป็นสากลนั้นมีลักษณะคล้ายกับของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (กรมตำรวจ) คือ เป็นรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัสพื้นสีขาว และมีรูปวงกลมพื้นสีแดงเต็มรูปสี่เหลี่ยมตรงกลางมีแถบทึบสีขาว ไม่มีข้อความว่า "ห้ามเข้า" สำหรับเครื่องหมายจราจรห้ามเข้าของประเทศสหรัฐอเมริกา เช่นในมลรัฐวอชิงตัน เนวาดา แคลิฟอร์เนีย และของประเทศอังกฤษมีลักษณะคล้ายกับของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ แต่มีตัวอักษรภาษาอังกฤษเหนือแถวทึบสีขาว ข้อความว่า "DO NOT" และใต้แถวทึบสีขาวมีข้อความ "ENTER"

อีกประการหนึ่ง ลักษณะของเส้นขวางทับบนเครื่องหมายจราจรอันเป็นเครื่องหมายห้ามของประเทศไทยนั้น ยังมีความแตกต่างกัน คือ บางกรณีเส้นพาดทับเฉียงไปทางด้านซ้าย และบางกรณีเส้นพาดทับเฉียงไปทางด้านขวา เช่น เครื่องหมายห้ามเลี้ยวซ้าย และเครื่องหมายห้ามกลับรถ จะมีเส้นทึบสีแดงคาดเฉียงทับไปทางด้านขวา แต่ในทางตรงกันข้ามเครื่องหมายห้ามเลี้ยวขวาจะมีเส้นทึบสีแดงคาดเฉียงทับไปทางซ้าย ไม่เป็นในทิศทางเดียวกัน ซึ่งจากการศึกษาทราบว่ามีลักษณะคล้ายของประเทศอังกฤษ และเมื่อได้ศึกษาเครื่องหมายจราจรของประเทศสหรัฐอเมริกาแล้ว จะเห็นได้ว่าเส้นทึบสีแดงคาดทึบไปในทิศทางเดียวกัน คือ ขวางทับเฉียงไปทางด้านซ้ายตลอดเหมือนกันทุกเครื่องหมาย

ในที่นี้จะขอยกตัวอย่างเครื่องหมายจราจรชุดเครื่องหมายบังคับของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และของกรมทางหลวง ที่มีสัญลักษณ์แตกต่างกัน แต่ความหมายเดียวกันที่สามารถสังเกตเห็นได้ชัดเจน มากล่าวไว้โดยสังเขป

1. เครื่องหมาย **ห้ามเข้า**

- แบบของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (กรมตำรวจ) มีลักษณะเป็นรูปวงกลมพื้นสีแดงเต็มรูปสี่เหลี่ยม ขอบสีแดง มีแถบสี่เหลี่ยมผืนผ้าพื้นสีขาวทึบอยู่ตรงกลาง
- แบบของกรมทางหลวงมีลักษณะเป็นรูปวงกลมพื้นสีขาวขอบสีแดง มีศรชี้ขึ้นเป็นสีดำ และมีเส้นทึบสีแดงคาดทับเฉียงไปทางด้านซ้าย

2. เครื่องหมาย **ให้รถสวนทางมาก่อน**

- แบบของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (กรมตำรวจ) มีลักษณะเป็นรูปวงกลมพื้นสีขาว ขอบสีแดง มีศรชี้ขึ้นเป็นสีแดง ศรชี้ลงเป็นสีดำ
- แบบของกรมทางหลวงมีรูปลักษณะเดียวกันแต่มีศรชี้ขึ้นเป็นสีดำ ศรชี้ลงเป็นสีแดง

3. เครื่องหมาย**ห้ามเลี้ยวซ้าย-ขวา และห้ามกลับรถ**

- แบบของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (กรมตำรวจ) และกรมทางหลวงเหมือนกัน แต่เส้นทึบสีแดงคาดทับศรที่ชี้ไปทางด้านซ้ายและขวา เฉียงไปคนละด้าน

4. เครื่องหมาย**ให้รถตรงไป**

- แบบของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (กรมตำรวจ) เป็นรูปวงกลมพื้นสีขาวขอบสีแดง ศรสีดำชี้ขึ้น แต่ของกรมทางหลวงเครื่องหมายลักษณะเดียวกันนี้ มีความหมายว่าให้รถเดินทางเดียว

5. **เครื่องหมายให้ชิดซ้าย**

- **แบบของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ** (กรมตำรวจ) เป็นรูปวงกลมพื้นสีขาวขอบสีแดง ศรสีดำชี้ขึ้นเฉียงไปทางขวา แต่ของกรมทางหลวงศรชี้ลงเฉียงไปทางซ้าย

6. **เครื่องหมายให้ชิดขวา**

- **แบบของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ** (กรมตำรวจ) เป็นรูปวงกลมพื้นสีขาวขอบสีแดง ศรสีดำชี้ขึ้นเฉียงไปทางซ้าย แต่ของกรมทางหลวงศรชี้ลงเฉียงไปทางขวา

ข้อสังเกต เครื่องหมายห้ามดังกล่าวของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (กรมตำรวจ) จะมีเส้นทึบสีแดงขีดทับเฉพาะเครื่องหมายที่มีศรชี้เท่านั้น แต่ในส่วนของกรมทางหลวงเส้นทึบสีแดงจะขีดทับทั้งศรและสัญลักษณ์

## 2. มาตรการในเรื่องอัตราความเร็วของรถกับความปลอดภัย

ดังที่ได้ทราบมาแล้วว่า การขับรถด้วยความเร็วสูงเป็นต้นเหตุของการเกิดอุบัติเหตุในลำดับแรกของลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ ดังนั้น ในส่วนนี้จะได้กล่าวถึงกฎหมายในส่วนที่กำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะของประเทศไทย และต่างประเทศ เช่นประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศอังกฤษในลำดับต่อไป

### 2.1 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 5 และมาตรา 67 วรรคหนึ่ง บัญญัติให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยออกกฎกระทรวงในการกำหนดอัตราของความเร็ว ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ได้ออกกฎกระทรวงกำหนดความเร็วสำหรับรถไว้ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 6 (พ.ศ. 2522 ) ลงวันที่ 30 พฤษภาคม 2522 ดังต่อไปนี้

ข้อ 1. ในกรณีปกติ ให้กำหนดความเร็วสำหรับรถ ดังต่อไปนี้

(1) สำหรับรถบรรทุกที่มีน้ำหนัก รวมทั้งน้ำหนักบรรทุกเกิน 1,200 กิโลกรัม หรือรถบรรทุกคนโดยสาร ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกินชั่วโมงละ 60 กิโลเมตร หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับไม่เกินชั่วโมงละ 80 กิโลเมตร

(2) สำหรับรถยนต์อื่นนอกจากที่ระบุไว้ใน (1) ขณะที่ลากจูง รถพ่วง รถยนต์บรรทุกที่มีน้ำหนักรถรวมทั้งน้ำหนักบรรทุกเกิน 1,200 กิโลกรัม หรือรถยนต์สามล้อ ให้ขับในเขต

กรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกินชั่วโมงละ 45 กิโลเมตร หรือนอกเขต ดังกล่าวให้ขับไม่เกินชั่วโมงละ 60 กิโลเมตร

(3) สำหรับรถยนต์อื่นนอกจากที่ระบุไว้ใน (1) หรือ ( 2) หรือรถจักรยานยนต์ ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกินชั่วโมงละ 80 กิโลเมตร หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับไม่เกินชั่วโมงละ 90 กิโลเมตร[7]

ข้อ 2.ในเขตทางที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงว่าเป็นเขตอันตราย หรือเขตให้ขับรถช้า ๆ ให้ลดความเร็วลงและเพิ่มความระมัดระวังขึ้นตามสมควร

ข้อ 3. ในกรณีที่มีเครื่องหมายจราจรกำหนดอัตราความเร็วต่ำกว่าที่กำหนดในข้อ 1 ให้ขับไม่เกินอัตราความเร็วที่กำหนดไว้นั้น

2.2 **พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535**

พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 5 และมาตรา 67 วรรคหนึ่ง บัญญัติให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ในส่วนที่เกี่ยวกับราชการของกระทรวงนั้น และให้มีอำนาจแต่งตั้งเจ้าพนักงานทางหลวงกับออกกฎกระทรวงเพื่อปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ ในเรื่องดังต่อไปนี้

(1) กำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะ

(2) จัดทำปักติดตั้งป้ายจราจร เครื่องหมายจราจร เครื่องหมายสัญญาณ หรือสัญญาณอย่างอื่น ขีดเส้นเขียนข้อความ หรือเครื่องหมายอื่นใด สำหรับการจราจรบนทางหลวง

(3) กำหนดกิจการอื่นเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศใช้ในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

ในปัจจุบันการกำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะในทางหลวงตามมาตรา 5 (1) แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 นั้น ผู้มีอำนาจตามกฎหมายยังไม่ได้มีการกำหนดเป็นกฎกระทรวงเพื่อบังคับใช้ตามที่ได้ให้อำนาจไว้แต่อย่างใด การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับความเร็ว

---

[7] ความเดิมในข้อ 1(3) ถูกยกเลิกโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ 10 ( พ.ศ. 2524)

ของยานพาหนะยังคงถือปฏิบัติตามกฎกระทรวงฉบับที่ 6 (พ.ศ. 2522) และกฎกระทรวงฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2524) ซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ในเรื่องของความเร็วนี้ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดอัตราความเร็วของรถ ซึ่งแบ่งเป็น 2 ลักษณะ คือ

1.ลักษณะของน้ำหนักการบรรทุก โดยกำหนดเป็นรถบรรทุกที่มีน้ำหนักรถรวมทั้งน้ำหนักบรรทุกเกิน 1,200 กิโลกรัม หรือไม่เกิน 1,200 กิโลกรัม หรือรถบรรทุกคนโดยสาร และรถที่ลากจูงรถพ่วง รถยนต์สามล้อ และรถยนต์อื่น ๆ ที่ไม่ได้กำหนดไว้ในกฎกระทรวง

2.ลักษณะของพื้นที่ในเขตชุมชนและนอกเขตชุมชน โดยแบ่งเป็นเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล

รถยนต์ส่วนบุคคลอยู่ในความหมายของรถยนต์อื่นๆนอกจากที่ระบุไว้ในกฎกระทรวง ดังนั้น รถยนต์ส่วนบุคคล จะต้องขับขี่โดยใช้ความเร็วในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาลไม่เกินชั่วโมงละ 80 กิโลเมตร หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับไม่เกินชั่วโมงละ 90 กิโลเมตร จากความเร็วที่กำหนดดังกล่าวนั้น จะเห็นได้ว่าความเร็วที่รถวิ่งในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล เป็นกรณีที่รถวิ่งในเขตเมือง ซึ่งมีการจราจรคับคั่ง มีผู้คนสัญจรเป็นจำนวนมาก เป็นย่านการค้า และธุรกิจ อันตราความเร็วที่กำหนดไว้ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ผู้เขียนเห็นว่ายังไม่เหมาะสมสมควรที่จะได้รับการปรับปรุงแก้ไขในโอกาสต่อไป

ในเรื่องของอัตราความเร็วนี้ในต่างประเทศได้กำหนดไว้แตกต่างจากประเทศไทย เช่นในประเทศอังกฤษ และประเทศสหรัฐอเมริกา ได้จำแนกความเร็วของรถยนต์ โดยแบ่งออกเป็น ตามลักษณะของรถ ประเภทของถนน และพื้นที่ย่านชุมชน ย่านธุรกิจ และกำหนดให้การกำหนดความเร็วขึ้นอยู่กับวิศกรรมจราจรด้วย ซึ่งจะได้ทำการศึกษาต่อไป

### 2.3 อัตราความเร็วในประเทศอังกฤษ

อัตราความเร็วของยานพาหนะในประเทศอังกฤษถือว่าเป็นสิ่งสำคัญมาก เพราะสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ก็มาจากความเร็ว ยิ่งความเร็วสูงก็มีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุสูงและก่อให้เกิดความเสียหายรุนแรงยิ่งขึ้น เกี่ยวกับเรื่องอัตราความเร็วนี้ ประเทศอังกฤษได้แยก

อัตราความเร็ว มีลักษณะคล้ายกับประเทศไทยแต่มีการกำหนดที่ชัดเจนกว่า โดยบัญญัติไว้ใน Law RTRA sec 81,86,89 โดยคำนึงถึงประเภทรถ น้ำหนักการบรรทุก เขตพื้นที่ในการใช้รถและประเภทของถนน ดังนี้ [8]

1. ลักษณะของน้ำหนักการบรรทุก โดยกำหนดเป็นรถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถตู้ รถบรรทุกคนโดยสาร รถบรรทุกสินค้า ซึ่งมีการจำกัดน้ำหนักบรรทุกตั้งแต่ 2 ตันถึงน้ำหนักที่มากกว่า 7.5 ตัน

2. ลักษณะของพื้นที่แบ่งออกเป็น พื้นที่ในเขตเมือง นอกเขตเมือง (ซึ่งแบ่งเป็นทางเดินรถที่เป็นทางคู่ขนาน และทางเดินรถที่รถวิ่งสวนกันได้) และทางด่วน ซึ่งได้กำหนดความเร็วที่มีความสัมพันธ์กับการบรรทุกและพื้นที่ในเขตเมืองและนอกเมืองไว้ตามตาราง ดังนี้

---

[8] http://www.roads.detr.gov.uk/roadsafety/hc/7.htm (15/05/2543)

ตารางที่ 12 : กำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะในประเทศอังกฤษ

| | พื้นที่ในเขตเมือง Built - up areas | ที่อื่นๆ Elsewhere | | ทางด่วน Motorways |
|---|---|---|---|---|
| | | ทางเดินรถที่รถวิ่งสวนกันได้ Single Carriage-way | ทางเดินรถที่เป็นทางคู่ขนาน Dual Carriage-way | |
| ประเภทของยานพาหนะ Type of Vehicle | ไมล์ ต่อ ชั่วโมง MPH | ไมล์ ต่อ ชั่วโมง MPH | ไมล์ ต่อ ชั่วโมง MPH | ไมล์ ต่อ ชั่วโมง MPH |
| รถยนต์ และรถจักรยานยนต์ (รวมทั้งรถตู้ ที่มีน้ำหนักบรรทุกสูงสุด 2 ตัน) | 30 | 60 | 70 | 70 |
| รถยนต์ที่มีรถพ่วงท้าย (caravan) หรือรถพ่วงรถยนต์ที่มีที่นอนข้างใน (trailer)(รวมทั้งรถตู้ และรถจักรยานยนต์) | 30 | 50 | 60 | 60 |
| รถประจำทาง และรถโดยสารขนาดใหญ่ (ความยาวตลอดคันไม่เกิน 12 เมตร) | 30 | 50 | 60 | 70 |
| รถขนส่งสินค้า (น้ำหนักบรรทุกสูงสุดไม่เกิน 7.5 ตัน) | 30 | 50 | 60 | 70[9] |
| รถขนส่งสินค้า (น้ำหนักบรรทุกเกิน 7.5 ตัน) | 30 | 40 | 50 | 60 |

อัตราความเร็วดังกล่าวเป็นกำหนดความเร็วระดับชาติที่อนุญาตให้รถแล่นได้ และใช้กับถนนทั้งหมด เว้นแต่จะมีเครื่องหมายกำหนดอัตราความเร็วไว้เป็นอย่างอื่น

---

[9] กำหนดอัตราความเร็วไว้ที่ 60 ไมล์ต่อชั่วโมง หากรถขนส่งสินค้านั้นมีรถลากจูงด้วย

อัตราความเร็วที่ 30 ไมล์ต่อชั่วโมง ใช้กับถนนทุกประเภทในประเทศอังกฤษและถนนประเภท C ในแคว้นเวลส์ และถนนที่ไม่ได้แบ่งประเภทไว้ในประเทศสกอตแลนด์ เว้นแต่จะมีเครื่องหมายกำหนดอัตราความเร็วไว้เป็นอย่างอื่น

จะเห็นได้ว่านอกจากประเทศอังกฤษจะกำหนดอัตราความเร็ว โดยถือเอาชนิดของรถน้ำหนักบรรทุก และเขตพื้นที่ไว้แล้ว ยังกำหนดอัตราความเร็วตามตามลักษณะและประเภทของถนนไว้ด้วย สำหรับรถยนต์ได้กำหนดให้ถนนที่รถวิ่งสวนกันได้ (Single carriage-ways) ซึ่งมีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุสูงวิ่งได้ไม่เกิน 60 ไมล์ต่อชั่วโมง และในถนนที่เป็นทางคู่ขนาน (Dual carriage-ways) วิ่งได้ไม่เกิน 70 ไมล์ต่อชั่วโมง ซึ่งมีความเร็วสูงกว่าในถนนแบบ Single carriage-ways และได้กำหนดความเร็วในเขต เมือง (Built - up areas) สำหรับรถยนต์ไว้ไม่เกิน 30 ไมล์ต่อชั่วโมง หรือประมาณ 48 กิโลเมตรต่อชั่วโมงเท่านั้น

## 2.4 อัตราความเร็วในประเทศสหรัฐอเมริกา

สำหรับประเทศสหรัฐอเมริกานั้นแต่ละมลรัฐสามารถกำหนดอัตราความเร็วเพื่อใช้บังคับภายในแต่ละมลรัฐ ซึ่งก็มีความแตกต่างกันออกไป ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ เช่น วิศวกรรมจราจรและการสำรวจทางการจราจร ในเขตชุมชน นอกเขตชุมชน บนทางหลวง เขตโรงเรียน ฯลฯ ซึ่งในที่นี้จะได้ทำการศึกษาอัตราความเร็วของมลรัฐอิลลินอยส์ มลรัฐเนวาดา มลรัฐวอชิงตัน และมลรัฐแคลิฟอร์เนีย ดังต่อไปนี้

### 2.4.1 มลรัฐอิลลินอยส์ (Illinois State Statute related to speed)[10]

**กฎของความเร็วขั้นพื้นฐาน**

มาตรา 625 ILCS 5/11-601(a) ห้ามมิให้ผู้ใดขับขี่ยานพาหนะบนทางหลวงด้วยความเร็วเกินกว่าที่เหมาะสมโดยจะต้องคำนึงถึงสภาพการจราจรและการใช้ทางหลวงหรือคำนึงถึงอันตรายต่อความปลอดภัยที่อาจเกิดขึ้นแก่ชีวิตและทรัพย์สิน

---

[10] http:// www.nhtsa.dot.gov/people/injury/enforce/stspdlaw98/ilspeed.htm (18/02/2544)

**อัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนด** (Statutory Speed Limit)

มาตรา 625 ILCS 5/11-601(b) & (d) ไม่เกิน 65 ไมล์ต่อชั่วโมง[11]

(1) บนทางหลวงมลรัฐอิลลินอยส์และ

(2) บนทางหลวงซึ่งที่แบ่งเป็นช่องทางเดินรถและมีอย่างน้อย 4 ช่องทาง

**กำหนดอัตราความเร็วอื่น ๆ**

มาตรา 625 ILCS 5/11-601(b)&(d) ไม่เกิน 55 ไมล์ต่อชั่วโมงบนทางหลวงอื่นๆ และบนถนนนอกเขตเมือง

มาตรา 625 ILCS 5/11-601 (e) ไม่เกิน 55 ไมล์ต่อชั่วโมงสำหรับยานพาหนะประเภทที่สองซึ่งมีน้ำหนักรวมมากกว่า 8,001 ปอนด์

มาตรา 625 ILCS 5/11-601(b) & (c)(1) ไม่เกิน 30 ไมล์ต่อชั่วโมง ในเขตเมือง

มาตรา 625 ILCS 5/11-601(b) & (c)(2) ไม่เกิน 15 ไมล์ต่อชั่วโมง ในตรอก หรือซอยในเขตเมือง

**ประกาศกำหนดอัตราความเร็วขั้นสูง**

1. เป็นอำนาจของ State Toll Highway Authority ในการกำหนดอัตราความเร็ว โดยขึ้นอยู่กับการวิศวกรรมจราจรและการสำรวจทางการจราจร ซึ่งอาจกำหนดอัตราความเร็วขั้นสูงสุดบนทางหลวงที่อยู่ในเขตอำนาจได้น้อยกว่า 65 ไมล์ต่อชั่วโมง (มาตรา 625 ILCS 5/11-603)

---

[11] กำหนดอัตราความเร็วที่ 65 ไมล์ต่อชั่วโมงใช้บังคับกับ (1) ยานพาหนะซึ่งออกแบบมาเพื่อบรรทุกผู้โดยสารไม่เกิน 10 คน (ยานพาหนะประเภทที่หนึ่ง) หรือ (2) ยานพาหนะประเภทที่สองซึ่งมีน้ำหนักรวมไม่เกิน 8,000 ปอนด์ ซึ่งยานพาหนะประเภทที่สอง หมายถึง (1) ยานพาหนะที่ออกแบบมาเพื่อบรรทุกผู้โดยสาร 10 คนหรือมากกว่า (2) ยานพาหนะที่ใช้ส่วนหนึ่งเป็นที่พักอาศัย (3) ยานพาหนะที่ออกแบบมาเพื่อบรรทุกหรือลากสินค้า และ (4) รถโรงเรียนที่จดทะเบียนโดย ไม่คำนึงถึงว่าเป็นรถโรงเรียนที่ออกแบบมาเพื่อบรรทุกนักเรียนจำนวนเท่าใด (มาตรา 625 ILCS 5/1-217 & 5/11-601(d))

2. ด้วยข้อจำกัดบางประการ และขึ้นอยู่กับการวิศวกรรมจราจรและการสำรวจทางการจราจร มลรัฐสามารถเพิ่มหรือลดกำหนดอัตราความเร็วดังกล่าวข้างต้นได้ [12] (มาตรา 625 ILCS 5/11-602)

3. ขึ้นอยู่กับการวิศวกรรมจราจรและการสำรวจทางการจราจร รัฐบาลท้องถิ่นอาจเพิ่มหรือลดกำหนดอัตราความเร็วขั้นสูงบนทางหลวง หรือบนถนนที่อยู่ภายในเขตอำนาจ อย่างไรก็ตามข้อจำกัดต่อไปนี้ใช้กับ

(1) กำหนดอัตราความเร็วในเขตเมืองไม่สามารถกำหนดต่ำกว่า 20 ไมล์ต่อชั่วโมง

(2) กำหนดอัตราความเร็วไม่สามารถกำหนดเกินกว่า 55 ไมล์ต่อชั่วโมง

(3) กำหนดอัตราความเร็วนอกเขตเมืองไม่สามารถกำหนดให้ต่ำกว่า 35 ไมล์ต่อชั่วโมง

(4) และนอกเหนือจากที่กำหนดไว้ในข้อ (1) กำหนดอัตราความเร็วในเขตพื้นที่ที่อยู่อาศัยไม่สามารถกำหนดให้ต่ำกว่า 25 ไมล์ต่อชั่วโมง (มาตรา 65 ILCS 5/11-40-1 และมาตรา 625 ILCS 5/11-208 & 5/11-604)

**กำหนดอัตราความเร็วขั้นต่ำ** (Minimum Speed Limit)

1.ห้ามมิให้ผู้ใดขับขี่ยานพาหนะในระดับอัตราความเร็วที่ต่ำจนเป็นเหตุให้เกิดการกีดขวางหรือปิดกั้นการจราจรในสภาพการจราจรที่ปกติ (มาตรา 625 ILCS 5/11-606(a))

2.ผู้ใดขับขี่ยานพาหนะในอัตราความเร็วที่น้อยกว่าอัตราความเร็วตามปกติของการจราจร จะต้องขับขี่ในช่องทางขวามือของการจราจร หรือขับขี่ให้ชิดกับริมหรือขอบทางขวามือให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ (มาตรา 625 ILCS 5/11-701(b))

**ประกาศกำหนดอัตราความเร็วขั้นต่ำ**

มลรัฐอาจกำหนดอัตราความเร็วขั้นต่ำบนบริเวณใดของทางหลวงหรือถนนได้ โดยขึ้นอยู่กับวิศวกรรมการจราจรและการสำรวจทางการจราจร (มาตรา 625 ILCS 5/1-606(b))

---

[12] ข้อจำกัดต่อไปนี้ใช้กับ (1) มลรัฐไม่สามารถกำหนดอัตราความเร็วได้มากกว่า 65 ไมล์ต่อชั่วโมงบนทางหลวงใดๆ ก็ตาม (2) อัตราความเร็วขั้นสูงสุดที่ 55 ไมล์ต่อชั่วโมงใช้บังคับกับยานพาหนะประเภทที่สองที่มีน้ำหนักรวมมากกว่า 8,001 ปอนด์ และบนทางหลวงที่ใกล้กับสถานที่ที่สงวนสิทธิ์ในการเข้า การผ่าน (มาตรา 625 ILCS 5/11-602)

**กำหนดอัตราความเร็วอื่น ๆ**

1. กำหนดอัตราความเร็วขั้นสูงคือ 55 ไมล์ต่อชั่วโมง สำหรับยานพาหนะประเภทที่สองที่มีน้ำหนัก 8,000 ปอนด์ บนทางหลวงใด ๆ นอกเขตเมือง (มาตรา 625 ILCS 5/11-606(b) & (e))

2. กำหนดอัตราความเร็วขั้นสูงสุดสำหรับรถประจำทางคือ

(1) ไม่เกิน 65 ไมล์ต่อชั่วโมงบนทางหลวงที่มีช่องทางเดินรถ 4 ช่องทางภายใต้เขตอำนาจของ State Toll Highway Authority

(2) ไม่เกิน 60 ไมล์ต่อชั่วโมง บนทางหลวงอื่นๆ ภายใต้เขตอำนาจของ State Toll Highway Authority และ

(3) ไม่เกิน 55 ไมล์ต่อชั่วโมง บนทางหลวงหรือถนนอื่นๆ (มาตรา 625 ILCS 5/11-601(b) & (f))

3. กำหนดอัตราความเร็วขั้นสูงไม่เกิน 55 ไมล์ต่อชั่วโมงในบริเวณนอกเขตเมือง สำหรับรถบ้าน รถที่ใช้เป็นที่พักอาศัย และยานพาหนะใดก็ตามที่ลากหรือพ่วงยานพาหนะอื่น (มาตรา 625 ILCS 5/11-601(b) & (g))

4. กำหนดอัตราความเร็วขั้นสูงไม่เกิน 20 ไมล์ต่อชั่วโมง ขณะที่ขับผ่านเขตโรงเรียนหรือขณะที่ขับผ่านบริเวณที่ใช้เป็นทางผ่านสาธารณะซึ่งเป็นที่เด็กนักเรียนใช้สำหรับเดินทางไปและกลับ จากโรงเรียน (มาตรา 625 ILCS 5/11-605(a))

5. อัตราความเร็วแบบพิเศษอาจกำหนดสำหรับบริเวณที่เป็นเขตก่อสร้าง หรือเขตซ่อมบำรุง (มาตรา 625 ILCS 5/11-605(b))

6. มลรัฐอาจกำหนดอัตราความเร็วขั้นสูงสำหรับบริเวณสะพาน สิ่งก่อสร้างหรือโครงสร้างที่มีลักษณะสูงหรือยกขึ้น โดยขึ้นอยู่กับการวิศวกรรมจราจรและการสำรวจทางการจราจร (มาตรา 625 ILCS 5/11-608)

7. ห้ามมิให้บุคคลใดขับขี่ยานพาหนะในระดับความเร็วที่เกินกว่า "อัตราความเร็วของแต่ละยานพาหนะ" ซึ่งกำหนดโดยโรงงานผู้ผลิตยานพาหนะนั้นๆ (มาตรา 625 ILCS 5/11-611)

2.4.2 **มลรัฐเนวาดา** Nevada (Nevada State Statues related to speed)[13]

**กฎความเร็วขั้นพื้นฐาน**

มาตรา 484.361 (1) **ห้ามมิให้ผู้ใดขับขี่ยานพาหนะด้วยความเร็วเกินกว่าที่เหมาะสม** โดยจะต้องคำนึงถึงสภาพการจราจร สภาพพื้นผิวของถนนและความกว้างของทางหลวง สภาพอากาศ และสภาพอื่นๆของทางหลวง

**อัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนด** (Statutory Speed Limit)

มาตรา 484.368 อัตราความเร็วของยานพาหนะจำกัดไว้ไม่เกิน 75 ไมล์ต่อชั่วโมงบนทางหลวง ที่ดำเนินการสร้างและบำรุงรักษาโดยมลรัฐ

**กำหนดอัตราความเร็วอื่น ๆ**

ไม่เกิน 15 ไมล์ต่อชั่วโมง[14] ในเขตโรงเรียน หรือไม่เกิน 25 ไมล์ต่อชั่วโมง[15] ในเขตทางข้ามของโรงเรียน มาตรา 484.366(1) & (2)

**ประกาศกำหนดอัตราความเร็วขั้นสูงสุด**

1. มลรัฐอาจกำหนดอัตราความเร็วใก้ต่ำลงบนทางหลวงที่ดำเนินการสร้างและบำรุงรักษาโดยมลรัฐ รวมถึงทางหลวงเช่นนี้ในเมืองที่แยกจากมลรัฐ (unincorporated towns) อำนาจนี้รวมถึงการกำหนดอัตราความเร็วที่ลดลง ดังนี้ (1) เมื่อจำเป็นเพื่อเป็นการป้องกันสุขภาพอนามัยและความปลอดภัยของประชาชน หรือ (2) สำหรับรถบรรทุก ยานพาหนะที่น้ำหนักเกินหรือมีขนาดใหญ่ รถพ่วงและรถประจำทาง มาตรา 484.367(2) & 484.368

---

[13] http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/enforce/stspdlaw98/nvspeed.htm (18/2/2544)

[14] กำหนดอัตราความเร็ว 15 ไมล์ต่อชั่วโมงนี้จะไม่ใช้บังคับ ถ้าหากอาจเกิดความไม่ปลอดภัย เนื่องจากถนนที่อยู่ติดต่อกันกับเขตโรงเรียนมีกำหนดอัตราความเร็วที่สูงกว่า (มาตรา 484.366(3))

[15] กำหนดอัตราความเร็วในเขตนี้ใช้เฉพาะ (1) ในวันที่โรงเรียนอยู่ระหว่างเปิดภาคเรียน และ (2) หนึ่งชั่วโมงครึ่งก่อนและหลังโรงเรียนทำการ (มาตรา 484.366 (1)&(2))

2. หลังจากทำการศึกษาแล้ว มลรัฐอาจกำหนดเขตที่ใช้อัตราความเร็วพิเศษบนทางหลวงในบริเวณที่มีอันตราย (มาตรา 484.369(1))

3. หลังจากได้ทำการสำรวจแล้ว มลรัฐอาจกำหนดอัตราความเร็วสูงสุดที่มีความปลอดภัยสำหรับบริเวณสะพานและสิ่งก่อสร้าง หรือโครงสร้างที่มีลักษณะสูงหรือยกขึ้น (มาตรา 484.375 (2))

4. นอกเหนือจากทางหลวงที่ดำเนินการก่อสร้างและบำรุงรักษาโดยมลรัฐ รัฐบาลท้องถิ่นและเมืองที่แยกจากมลรัฐ (unincorporated towns) อาจกำหนดอัตราความเร็วภายในเขตอำนาจของตนได้ (มาตรา 269.185 & 484.367(1))

**กำหนดอัตราความเร็วขั้นต่ำ (Minimum Speed Limit)**

1. บุคคลจะต้องไม่ขับขี่ยานพาหนะในระดับอัตราความเร็วที่ต่ำจนเป็นเหตุให้เกิดการกีดขวางหรือปิดกั้นการจราจรในสภาพการจราจรที่ปกติ (มาตรา 484.371(1))

2. ถ้าบุคคลใดขับขี่ยานพาหนะในอัตราความเร็วที่ต่ำซึ่งกีดขวางการจราจร บุคคลนั้นจะต้องขับขี่ยานพาหนะให้ชิดทางขวามือของช่องทางเดินรถ และบนทางหลวงที่ควบคุมให้ใช้เส้นทางอื่นถ้าเป็นไปได้ (มาตรา 484.373)

**ประกาศกำหนดอัตราความเร็วขั้นต่ำ**

ขึ้นอยู่กับการวิศวกรรมจราจรและการสำรวจทางการจราจร มลรัฐหรือรัฐบาลท้องถิ่นอาจเพิ่มหรือลดกำหนดอัตราความเร็วขั้นต่ำสำหรับทางหลวง หรือในบางบริเวณของทางหลวงนั้น (มาตรา 484.371(2))

**กำหนดอัตราความเร็วอื่น ๆ**

1. บุคคลจะต้องไม่ขับขี่ยานพาหนะในอัตราความเร็วที่เป็นอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินของบุคคลอื่น (มาตรา 484.361(2))

2. บุคคลจะต้องไม่ขับขี่รถโรงเรียนในอัตราความเร็วที่มากกว่า 55 ไมล์ต่อชั่วโมง ในขณะที่ขนส่งเด็กนักเรียนไปและกลับจากโรงเรียนหรือในขณะที่กระทำกิจกรรมของโรงเรียน (มาตรา 484.365)

3. บุคคลจะต้องไม่ขับขี่ยานพาหนะที่มียางรถยนต์แบบแข็ง หรือยางกันกระเทือน ในอัตราความเร็วที่มากเกินกว่า 10 ไมล์ต่อชั่วโมง (มาตรา 484.375(1))

2.4.3 **มลรัฐวอชิงตัน** (Washington State Statute related to speed) [16]

**กฎความเร็วขั้นพื้นฐาน**

มาตรา 46.61.4001(1) & (3) ห้ามมิให้ผู้ใดขับขี่ยานพาหนะด้วยความเร็วเกินกว่าที่เหมาะสม และต้องมีความรอบคอบภายใต้สภาพการณ์นั้นๆโดยต้องคำนึงถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้น

**อัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนด** (Statutory Speed Limit)

มาตรา 46.61.400(2)(c) ไม่เกิน 60 ไมล์ต่อชั่วโมง บนทางหลวงมลรัฐ

**กำหนดอัตราความเร็วอื่นๆ**

มาตรา 46.61.400(2)(b) ไม่เกิน 50 ไมล์ต่อชั่วโมง บนถนนในเขตชุมชน
มาตรา 46.61.400(2)(a) ไม่เกิน 25 ไมล์ต่อชั่วโมง บนถนนในเขตเมือง

**ประกาศกำหนดอัตราความเร็วขั้นสูงสุด**

1. ขึ้นอยู่กับการวิศวกรรมจราจรและการสำรวจทางการจราจร State Secretary of Transportation สามารถลดกำหนดอัตราความเร็วบนทางหลวงของมลรัฐ (มาตรา 46.61.405)

2. ขึ้นอยู่กับการวิศวกรรมจราจรและการสำรวจทางการจราจร State Secretary of Transportation สามารถเพิ่มกำหนดอัตราความเร็วบนทางหลวงของมลรัฐ อย่างไรก็ตามประกาศกำหนดอัตราความเร็วขั้นสูงสุดนั้นต้องไม่เกินกว่า 70 ไมล์ต่อชั่วโมง (มาตรา 46.61.410(1)(a))

3. ขึ้นอยู่กับการวิศวกรรมจราจรและการสำรวจทางการจราจร รัฐบาลท้องถิ่นอาจเพิ่มหรือลดกำหนดอัตราความเร็วในการขับขี่บนถนนภายในเขตอำนาจของตน อย่างไรก็ตามประกาศ

---

[16] http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/enforce/stspdlaw98/waspeed.htm (18/02/2544)

กำหนดอัตราความเร็วขั้นสูงสุดนั้นต้องไม่เกินกว่า 60 ไมล์ต่อชั่วโมง หรือไม่น้อยกว่า 20 ไมล์ต่อชั่วโมง (มาตรา 46.61.41(1) & (2))

4. The state State Secretary of State of Transportation หรือรัฐบาลท้องถิ่นอาจกำหนดอัตราความเร็วขั้นสูงของรถที่วิ่งบนสะพาน สิ่งก่อสร้างที่ยกระดับ อุโมงค์ หรือถนนใต้ดิน (มาตรา 46.61.450)

5. ให้ใช้ความเร็ว 15 ไมล์ต่อชั่วโมงในสถานที่จอดรถเพื่อตั้งแคมป์ สถานที่สำหรับรับประทานอาหารกลางแจ้ง (picnic) ในเขตสำนักงาน หรือสถานที่ชุมนุมสาธารณะ หรือความเร็วไม่เกิน 25 ไมล์ต่อชั่วโมงในเขตสวนสาธารณะอื่น ๆ (มาตรา 352-20-030)

**กำหนดอัตราความเร็วขั้นต่ำ (Minimum Speed Limit)**

1. ห้ามผู้ขับขี่ขับขี่ยานพาหนะช้ากว่าการจราจรที่ปกติ (มาตรา 46.61425(1))

2.ห้ามมิให้ขับขี่ยานพาหนะในช่องทางเดินรถทางซ้ายมือของถนนที่มีช่องทางเดินรถหลายช่องทางในอัตราความเร็วที่ต่ำทำให้กีดขวางการจราจร (มาตรา 46.61.100(4))

3.เมื่อขับขี่ยานพาหนะบนทางหลวงที่มีช่องทางเดินรถสองช่องทางหรือมากกว่าในทิศทางเดียวกัน ผู้ขับขี่จะต้องขับรถให้ชิดช่องทางเดินรถทางขวา ยกเว้น เมื่อขับขี่ในอัตราความเร็วกว่ารถคันอื่น (มาตรา 46.61.100(2))

**ประกาศกำหนดอัตราความเร็วขั้นต่ำ**

ขึ้นอยู่กับการวิศวกรรมจราจรและการสำรวจทางการจราจร State Secretary of Transportation หรือรัฐบาลท้องถิ่นอาจกำหนดอัตราความเร็วขั้นต่ำสำหรับทางหลวง หรือถนนต่างๆ ที่อยู่ภายในเขตอำนาจของตน (มาตรา 46.61.425(2))

**กำหนดอัตราความเร็วอื่น ๆ**

1. 60 ไมล์ต่อชั่วโมง เป็นอัตราความเร็วขั้นสูงที่กำหนดสำหรับยานพาหนะที่มีน้ำหนักมากกว่า 10,000 ปอนด์

2. ยกเว้นเมื่ออนุญาตให้ขับขี่ในอัตราความเร็วที่ต่ำกว่ากำหนด กำหนดความเร็วขั้นสูงในเขตโรงเรียนหรือบริเวณสนามเด็กเล่นซึ่งเป็นบริเวณทางข้าม คือ 20 ไมล์ต่อชั่วโมง ซึ่งบริเวณ

อัตราความเร็วในระดับนี้กำหนดไว้เป็นระยะทาง 300 ฟุต ในทั้งสองทิศทางของเขตทางข้าม (มาตรา 46.61.440(1))

3. ห้ามมิให้ขับขี่ยานพาหนะซึ่งติดตั้งยางรถยนต์แบบแข็ง หรือ ยางประเภท hollow center cushion tires ในอัตราความเร็วที่มากกว่า 10 ไมล์ต่อชั่วโมง (มาตรา 46.61.455)

4. State Secretary of Transportation อาจกำหนดอัตราความเร็วสำหรับถนนที่อยู่ในระหว่างก่อสร้างโดยผ่านทางอุปกรณ์ควบคุมการจราจร (มาตรา 46.61527(2))

### 2.4.4 มลรัฐแคลิฟอร์เนีย California[17]

#### กฎความเร็วขั้นพื้นฐาน

มาตรา 22350 บุคคลต้องไม่ขับรถด้วยความเร็วมากกว่าความเหมาะสม หรือจะต้องระวังโดยคำนึงถึงสภาพอากาศ ทัศนะวิสัย สภาพการจราจร และสภาพพื้นผิวและความกว้างของทางหลวง[18] หากไม่มีเหตุจำเป็นความเร็วเช่นว่านั้นจะเป็นอันตรายต่อบุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น (vehicle code 22350 )

#### อัตราความเร็วที่กำหนดไว้ตามกฎหมาย (Statutory Speed Limit)

มาตรา 22349 & 22356 ไม่เกิน 65 ไมล์ ต่อชั่วโมง[19](ยกเว้นที่กำหนดไว้ในเชิงอรรถ) (vehicle code 22349 & 22356 )

---

[17] http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/enforce/stspdlaw98/caspeed.htm (18/02/2544)

[18] มันเป็นการละเมิดหรือการฝ่าฝืนกฎพื้นฐานในเรื่องของความเร็วโดยใช้ความเร็วในเขตจำกัดความเร็วเกินกว่าที่กำหนด ซึ่งกำหนดความเร็วในเขตดังกล่าว ไม่น้อยกว่า 25 ไมล์ต่อชั่วโมง (vehicle code 22362 )

[19] ขึ้นอยู่กับวิศวกรรมจราจรและการสำรวจทางการจราจร State Department of Transportation อาจจะเพิ่มกำหนดความเร็วขั้นสูงสุดไปจนถึงกำหนดที่ไม่เกิน 70 ไมล์ต่อชั่วโมง (vehicle code 22356) ไม่ว่าจะเป็นกำหนดอัตราความเร็วขั้นสูงสุดที่ไม่เกิน 65 ไมล์ต่อชั่วโมง หรือไม่เกิน 70 ไมล์ต่อชั่วโมง นำมาใช้กับบางประเภทของยานพาหนะด้วย (vehicle code 22406)

**กำหนดอัตราความเร็วอื่นๆ**

มาตรา 22349(b) ไม่เกิน 55 ไมล์ต่อชั่วโมง เมื่อถนน 2 เลน ที่ไม่ได้แบ่งแยกในถนนหลวง (vehicle code 22349(b))

มาตรา 22352 (a) (3) และ 22352.1 (a) & (b) ไม่เกิน 35 ไมล์ต่อชั่วโมง (เป็นการกำหนดความเร็วขั้นต่ำ) บนถนนที่ไม่ใช่ทางหลวงของมลรัฐซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณพื้นที่ที่อยู่อาศัยที่มีความหนาแน่นปานกลางภายในเขตเมือง APPLE VALLEY (vehicle code 22352(a) (3) และ 22352.1 (a)&(b))

มาตรา 22352 (a) (2) ไม่เกิน 25 ไมล์ต่อชั่วโมง[20] (เป็นการกำหนดความเร็วขั้นต่ำ) ในเขตธุรกิจและที่อยู่อาศัย (vehicle code 22352 (a) (2))

มาตรา 22357.1 ไม่เกิน 25 ไมล์ต่อชั่วโมง[21] ในบริเวณใกล้กับสนามเด็กเล่น (vehicle code 22357.1)

มาตรา 22352 (a)(1)(c) ไม่เกิน 15 ไมล์ต่อชั่วโมง[22] (เป็นกำหนดความเร็วขั้นต่ำ) ในตรอกหรือซอยใดๆ (vehicle code 22352 (a)(1)(c))

---

[20] หรือ (1) เมื่อผ่านโรงเรียน ซึ่งไม่ได้แยกออกมาจากทางหลวงโดยมีเครื่องกีดขวาง หรือมีเครื่องหมายเตือนที่แสดงถึง "โรงเรียน" ที่เป็นเครื่องหมายมาตรฐาน ในขณะที่เด็กๆ กำลังไปโรงเรียนหรือเลิกเรียน หรือในระหว่างช่วงเวลาเรียน หรือ (2) เมื่อผ่านสิ่งอำนวยความสะดวกที่ใช้โดยผู้สูงอายุ โดยมีเครื่องหมายเตือนที่แสดงถึง "ผู้สูงอายุ" ที่เป็นเครื่องหมายมาตรฐาน (vehicle code 22352 (b)(2)&(3))

[21] กำหนดอัตราความเร็วนี้กำหนดโดยเทศบาลท้องถิ่น (local authorities)

[22] หรือเมื่อผ่านทั้งในบริเวณทางตัดผ่านทางรถไฟที่ไม่ได้มีการควบคุม หรือบริเวณสี่แยกของทางหลวงที่ไม่มีการควบคุม ซึ่งผู้ขับขี่ไม่ได้มีทัศวิสัยที่ชัดเจนและไม่มีอะไรขัดขวาง (vehicle code 22352(a)(1)(A)&(B))

## ประกาศกำหนดอัตราความเร็วขั้นสูงสุด

1. ขึ้นอยู่กับการวิศวกรรมจราจรและการสำรวจทางการจราจร State Department of Transportation อาจกำหนดกำหนดอัตราความเร็วขั้นต้นคือ 60 ,55,50,45,40,35,30 หรือ 25 ไมล์ต่อชั่วโมงบนระบบทางหลวงของมลรัฐ [23] (vehicle code 22354)

2. ขึ้นอยู่กับการวิศวกรรมจราจรและการสำรวจทางการจราจร รัฐบาลท้องถิ่นอาจเพิ่มกำหนดความเร็วขั้นต่ำ ข้างต้นคือ 25 ไมล์ต่อชั่วโมง โดยรัฐบาลอาจกำหนดความเร็วขั้นต่ำเป็น 30,35,40,45,50,55,60 หรือ 65 ไมล์ต่อชั่วโมง บนทางหลวงที่อยู่ภายใต้เขตอำนาจของรัฐบาลท้องถิ่นนั้นๆ [24] (vehicle code 22357)

3. กระนั้นก็ตามบทบัญญัติอื่นๆ ของกฎหมาย ชุมชนหรือเมืองที่ตั้งอยู่ภายในเขตการจัดการคุณภาพทางอากาศริมชายฝั่ง (South Coast Air Quality Management District) ซึ่งอาจกำหนดอัตราความเร็วบนถนนที่ไม่ได้ลาดยางโดยกำหนดอัตราความเร็วขั้นต้นต่ำกว่าที่อนุญาตเพื่อที่จะเป็นการปฏิบัติตามในเรื่องมาตรฐานคุณภาพของอากาศ (Vehicle Code 22365)

4. ขึ้นอยู่กับวิศวกรรมการจราจร และการสำรวจทางการจราจร รัฐบาลท้องถิ่นอาจลดกำหนดอัตราความเร็วที่ 65 ไมล์ต่อชั่วโมงบนทางหลวงภายในเขตอำนาจของตนเองโดยรัฐบาลท้องถิ่นนี้อาจกำหนดอัตราความเร็วขั้นต้นที่ 60,55,45,40,35,30 หรือ 25 ไมล์ต่อชั่วโมงบนทางหลวงภายในเขตอำนาจของตน (Vehicle Code 22358 (a) & 22360)

5. ขึ้นอยู่กับวิศวกรรมการจราจรและการสำรวจทางการจราจร รัฐบาลท้องถิ่นอาจลดกำหนดอัตราความเร็วขั้นต้นที่ 25 ไมล์ต่อชั่วโมง เป็นกำหนดอัตราความเร็วที่ 15 หรือ 20 ไมล์ต่อชั่วโมง บนถนนที่อยู่ภายในเขตอำนาจของตนที่มีความกว้างไม่เกิน 25 ฟุต (Vehicle Code 22358.3)

---

[23] และยังขึ้นอยู่กับการวิศวกรรมการจราจรและการสำรวจทางการจราจร State Department of Transportation อาจกำหนดอัตราความเร็วที่มีความแตกต่างกันสำหรับในช่วงเวลาที่หลากหลายของช่วงเวลาตอนกลางวันและกลางคืน

[24] รัฐบาลอาจกำหนดความเร็วขั้นต่ำคือ 25 ไมล์ต่อชั่วโมง บนทางหลวงที่อยู่ภายใต้เขตอำนาจของรัฐบาลท้องถิ่นนั้นๆ ที่ซึ่งมีพื้นที่ติดต่อกันกับสนามเด็กเล่นในสวนสาธารณะ อย่างไรก็ตาม กำหนดอัตราความเร็วเช่นว่านี้จะมีผลใช้บังคับแต่เพียงในช่วงระหว่างเวลาที่คาดหมายได้ว่าเด็กๆ จะมาใช้สนามเด็กเล่นนั้น (vehicle code 22357.1)

6. ขึ้นอยู่กับวิศวกรรมการจราจรและการสำรวจทางการจราจร รัฐบาลท้องถิ่นอาจลดกำหนดอัตราความเร็วขั้นต้นที่ 25 ไมล์ต่อชั่วโมง เป็นกำหนดอัตราความเร็วที่ 15 หรือ 20 ไมล์ต่อชั่วโมง สำหรับในเขตธุรกิจและเขตที่พักอาศัย หรือในเขตบริเวณโรงเรียน (Vehicle Code 22358.4)

7. ขึ้นอยู่กับวิศวกรรมการจราจรและการสำรวจทางการจราจร มลรัฐหรือรัฐบาลท้องถิ่นบนทางหลวงที่ตนมีเขตอำนาจตามลำดับนั้น อาจกำหนดอัตราความเร็วแตกต่างไปจากความเร็วขั้นต้นสำหรับถนนที่มีความแตกต่าง (Vehicle Code 22361.)

8. เมื่อเกิดสภาพน้ำแข็งและหิมะขึ้น State Department of Transportation หรือรัฐบาลท้องถิ่นของทางหลวงภายใต้เขตอำนาจของตนตามลำดับ อาจกำหนดอัตราความเร็วขั้นต่ำเป็น 40,35,30 หรือ 25 ไมล์ต่อชั่วโมง (Vehicle Code 22363.)

9. ขึ้นอยู่กับวิศวกรรมการจราจรและการสำรวจทางการจราจร State Department of Transportation อาจกำหนดอัตราความเร็วสำหรับช่องทางบนถนนหลวงบนระบบทางหลวงของมลรัฐ (Vehicle Code 22364.)

10. State Department of Transportation หรือรัฐบาลท้องถิ่นอาจกำหนดอัตราความเร็วขั้นสูงสุดที่มีความปลอดภัย (แต่ไม่ต่ำกว่า 5 ไมล์ต่อชั่วโมง) สำหรับสะพาน สิ่งก่อสร้างหรือโครงสร้างที่มีลักษณะสูงหรือยกขึ้น อุโมงค์ หรือ ทางใต้ดิน บนถนนที่อยู่ภายในเขตอำนาจของท้องถิ่นตามลำดับ (Vehicle Code 22402,22403,22404 & 22405)

**กำหนดอัตราความเร็วขั้นต่ำ** (Minimum speed Limit)

1. บุคคลจะต้องไม่ขับขี่ยานพาหนะในระดับอัตราความเร็วที่ต่ำเนื่องจากเป็นการกีดขวางหรือปิดการจราจรในสภาพการจราจรที่ปกติ (Vehicle Code 22400 (a))

2. บุคคลที่ขับขี่ยานพาหนะในอัตราความเร็วที่น้อยกว่าอัตราความเร็วตามปกติของการจราจรจะต้องขับขี่ในช่องทางขวามือของการจราจร หรือขับขี่ให้ชิดกับริมหรือขอบทางขวามือให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ (Vehicle Code 21654 (a))

**ประกาศกำหนดอัตราความเร็วขั้นต่ำ**

ขึ้นอยู่กับวิศวกรรมการจราจรและการสำรวจทางการจราจร State Department of Transportation อาจกำหนดอัตราความเร็วขั้นต่ำบนบริเวณใดก็ตามของระบบทางหลวงแห่งมลรัฐได้ (Vehicle Code 224005 (b))

**กำหนดอัตราความเร็วอื่น ๆ**

1. กำหนดอัตราความเร็วไม่เกิน 55 ไมล์ต่อชั่วโมง [25] เป็นกำหนดอัตราความเร็วขั้นสูงสำหรับ (1) รถบรรทุก (2) รถบรรทุกพ่วงที่มีเพลา 3 เพลา หรือมากกว่า (3) รถบรรทุก หรือรถบรรทุกพ่วงที่ถูกลากจูงโดยยานพาหนะอื่น (5) รถโรงเรียนในขณะที่ขนส่งนักเรียน (6) ยานพาหนะที่ใช้ในฟาร์มในขณะที่ขนส่งผู้โดยสาร (7) ยานพาหนะที่ขนส่งวัตถุระเบิด หรือ (8) รถบัสพ่วง (Vehicle Code 22406)

2. กำหนดอัตราความเร็วไม่เกิน 25 ไมล์ต่อชั่วโมงเป็นกำหนดอัตราความเร็วขั้นสูงสำหรับยานพาหนะที่มียางรถยนต์แบบแข็ง และมีน้ำหนักรวมของยานพาหนะตั้งแต่ 10,000 ถึง 16,000 ปอนด์ (Vehicle Code 22409)

3. กำหนดอัตราความเร็วไม่เกิน 15 ไมล์ต่อชั่วโมงเป็นกำหนดอัตราความเร็วขั้นสูงสำหรับยานพาหนะที่ติดตั้งยางรถยนต์แบบแข็ง และมีน้ำหนักรวมของยานพาหนะตั้งแต่ 16,000 ถึง 22,000 ปอนด์ (Vehicle Code 22409)

4. กำหนดอัตราความเร็วไม่เกิน 6 ไมล์ต่อชั่วโมงเป็นกำหนดอัตราความเร็วขั้นสูงสำหรับยานพาหนะที่ติดตั้งยางรถยนต์แบบมีโลหะผสม (Vehicle Code 22410)

## 3. มาตรการความปลอดภัยในเรื่องสภาพของรถยนต์และเครื่องยนต์อุปกรณ์

### 3.1 การตรวจสภาพรถยนต์

ปัญหาความไม่ปลอดภัยเกี่ยวกับสภาพความชำรุดบกพร่องของเครื่องยนต์และอุปกรณ์นั้นเป็นปัญหาที่จะต้องได้รับการแก้ไข เนื่องจากรถยนต์ย่อมเสื่อมสภาพไปตามอายุการใช้งาน เปรียบเสมือนร่างกายของมนุษย์ เมื่อใช้งานไปนาน ๆ หรือมีอายุมากขึ้นก็ย่อมเสื่อมสภาพไปตามธรรมดา การซ่อมแซมนั้นถึงแม้จะสามารถทำได้ แต่อุปกรณ์ที่ผลิตมา เช่น ตัวถัง เครื่องยนต์ก็มีอายุการใช้งาน ดังนั้น ต่อไปนี้จะได้ศึกษาถึงมาตรการเกี่ยวกับความปลอดภัยสำหรับรถที่ใช้งานแล้วของประเทศไทย และต่างประเทศ ซึ่งจะได้นำเสนอในลำดับต่อไป

---

[25] ขึ้นอยู่กับวิศวกรรมการจราจรและการสำรวจทางการจราจร State Department of Transportation อาจลดกำหนดอัตราความเร็วไม่เกิน 55 ไมล์ต่อชั่วโมง ซึ่งเป็นอัตราความเร็วขั้นสูงสำหรับรถบรรทุก หรือรถบรรทุกพ่วงที่มีน้ำหนักรวมของยานพาหนะ 10,000 ปอนด์ กำหนดอัตราความเร็วสำหรับยานพาหนะประเภทนี้อาจกำหนดที่ 50,45,40,35,30,25 หรือ 20 ไมล์ต่อชั่วโมง (Vehicle Code 22407)

### 3.1.1 การตรวจสอบสภาพของรถยนต์ตามกฎหมายของประเทศไทย

การตรวจสอบสภาพและอายุการใช้งานของรถยนต์ตามกฎหมายของประเทศไทยได้กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 ซึ่งได้กำหนดให้รถที่นำมาใช้ในทางเดินรถต้องมีสภาพมั่นคงแข็งแรง และต้องผ่านการตรวจสภาพจากนายทะเบียน โดยได้กำหนดหลักเกณฑ์การตรวจสภาพของรถยนต์ไว้ทั้งนี้ก็เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งจะได้นำเสนอดังนี้

#### 1. พระราชบัญญัติจราจร พ.ศ. 2522

มาตรา 6 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตราย หรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสาร หรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ

รถที่ใช้ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องจัดให้มีเครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์และหรือส่วนควบที่ครบถ้วนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน กฎหมายว่าด้วยรถลาก หรือกฎหมายว่าด้วยรถจ้าง และใช้การได้ดี

สภาพของรถที่อาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยตามวรรคหนึ่ง และวิธีการทดสอบให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

ถึงแม้ว่าบทบัญญัติในมาตรานี้จะให้อำนาจในการออกกฎกระทรวง เพื่อรองรับในทางปฏิบัติแต่ในปัจจุบันยังก็ไม่มีการออกกฎกระทรวงเพื่ออนุวรรตตามความในมาตรานี้แต่อย่างใด

#### 2. พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

มาตรา 7 รถที่จดทะเบียนได้ต้อง

(1) เป็นรถที่มีส่วนควบและมีเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถครบถ้วนถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง และ

(2) ผ่านการตรวจสภาพรถจากนายทะเบียน หรือจากสถานตรวจสภาพที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ในเวลาที่ขอจดทะเบียน

กฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ.2531) ซึ่งออกโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 5 และมาตรา 15 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2530 ประกาศ ณ วันที่ 22 กรกฎาคม พ.ศ. 2531 มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 23 กรกฎาคม พ.ศ. 2531 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1. ให้ยกเลิกกฎกระทรวงฉบับที่ 20 (พ.ศ.2526) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนตร์ พ.ศ.2522

ข้อ 2. การตรวจสภาพรถที่จะขอจดทะเบียนตามมาตรา 7 (2) ให้ตรวจตามรายการดังต่อไปนี้

(1) ความถูกต้องของหมายเลขเครื่องยนต์และหมายเลขตัวรถ

(2) ความถูกต้องของส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ

(3) ความมั่นคงแข็งแรงของรถและความปลอดภัยสำหรับการใช้รถ

(4) สภาพตัวถังและโครงรถ

(5) ระบบการบังคับเลี้ยว พวงมาลัย และเครื่องล่าง

(6) ระบบการห้ามล้อ

(7) ระบบไอเสีย

(8) ระบบเครื่องระงับเสียง

(9) ระบบแสงไฟ

มาตรา 36 นายทะเบียนมีอำนาจออกประกาศหรือสั่งเป็นหนังสือให้เจ้าของรถนำรถไปตรวจ ณ ที่ทำการของนายทะเบียน หรือสถานที่ตรวจสภาพที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

บทบัญญัติในมาตรานี้ได้ให้อำนาจแก่นายทะเบียนในการออกประกาศหรือให้เจ้าของรถนำรถไปตรวจสภาพ ต่อมานายทะเบียนได้ออกประกาศนายทะเบียนทั่วราชอาณาจักรกำหนดหลักเกณฑ์ไว้ดังต่อไปนี้

ประกาศนายทะเบียนทั่วราชอาณาจักร เรื่อง ให้เจ้าของรถที่จะเสียภาษีประจำปีนำรถไปตรวจสภาพ (ฉบับที่ 4) ลงวันที่ 13 พฤษภาคม พ.ศ. 2539 โดยมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2539

ตามที่ได้มีประกาศนายทะเบียนทั่วราชอาณาจักร ลงวันที่ 1 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2538 เรื่อง ให้เจ้าของรถที่จะเสียภาษีประจำปีนำรถไปตรวจสภาพ (ฉบับที่ 3) โดยกำหนดให้เจ้าของรถที่จด

ทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร ได้แก่ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคน และรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล ทีมีอายุการใช้งานครบสิบปี และรถจักรยานยนต์ที่มีอายุใช้งานครบเจ็ดปี ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2537 เป็นต้นไป นับแต่วันที่จดทะเบียนครั้งแรก ให้นำรถไปตรวจสภาพก่อนเสียภาษีประจำปี โดยให้นำไปตรวจสภาพ ณ สถานที่ได้รับใบอนุญาตในเขตกรุงเทพมหานคร จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี จังหวัดสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรสาคร และจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ได้ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2537 เป็นต้นไป นั้น

โดยที่ปัจจุบันภาคเอกชนที่ได้รับอนุญาตให้จัดตั้งสถานตรวจสภาพรถได้ดำเนินการในด้านสถานที่ เครื่องมือ และบุคลากร และพร้อมเปิดให้บริการตรวจสภาพเพิ่มมากขึ้น กรมการขนส่งทางบกจึงเห็นสมควรขยายผลการดำเนินการตรวจสภาพก่อนเสียภาษีประจำปี โดยเห็นควรกำหนดให้เจ้าของรถที่จดทะเบียนในเขตจังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี จังหวัดสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรสาคร และจังหวัดพระนครศรีอยุธยา นำรถไปตรวจสภาพก่อนเสียภาษีประจำปี เช่นเดียวกับรถที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร พร้อมทั้งลดอายุรถที่จะทำการตรวจสภาพด้วย ดังนั้น อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 36 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2530 นายทะเบียนทั่วราชอาณาจักรออกประกาศไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1. ให้ยกเลิกประกาศนายทะเบียนทั่วราชอาณาจักร เรื่อง ให้เจ้าของรถที่จะเสียภาษีประจำปีนำรถไปตรวจสภาพ (ฉบับที่ 3) ประกาศ ณ วันที่ 1 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2538 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2540 และให้ลดอายุรถที่จะทำการตรวจสภาพให้เป็นไปตามที่กำหนดในข้อ 2 ใช้บังคับแทน

ข้อ 2. ให้เจ้าของรถที่จดทะเบียนไว้ในท้องที่กรุงเทพมหานคร จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี จังหวัดสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรสาคร และจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ในประเภทดังต่อไปนี้ นำรถไปตรวจสภาพก่อนเสียภาษีประจำปี

(1) รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคน และรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล ที่มีอายุการใช้งานครบเจ็ดปีตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2540 เป็นต้นไป นับแต่วันที่จดทะเบียนครั้งแรก

(2) รถจักรยานยนต์ที่มีอายุการใช้งานครบห้าปีตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2540 เป็นต้นไป นับแต่วันที่จดทะเบียนครั้งแรก

การนำรถไปตรวจสภาพตามวรรคหนึ่ง ให้นำไปตรวจสภาพล่วงหน้าก่อนถึงวันครบกำหนดเสียภาษีประจำปีได้ไม่เกินสามเดือน

เกี่ยวกับมาตรการในการตรวจสอบความปลอดภัยของรถยนต์ ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 7 กำหนดให้รถที่จดทะเบียนต้องผ่านการตรวจสภาพและอุปกรณ์ก่อน และสำหรับรถเก่าต้องนำมาตรวจสภาพ สำหรับรถยนต์ส่วนบุคคลในปีที่ 8 ให้ตรวจสภาพทุกปี จะเห็นได้ว่าการตรวจสภาพเพียงปีละครั้งนั้นสำหรับรถที่เก่าแล้ว ไม่อาจประกันได้ว่าเมื่อตรวจสภาพรถยนต์แล้ว รถยนต์นั้นจะอยู่ในสภาพที่แข็งแรงมั่นคงตลอดไปอีก 12 เดือน เนื่องจากอุปกรณ์เครื่องยนต์กลไกที่ผู้ผลิตได้ผลิตมานั้นจะมีอายุการใช้งาน เพียงแต่อายุการใช้งานนั้นอาจจะสั้นยาวไม่เท่ากัน ทั้งนี้อาจขึ้นอยู่กับสภาพดินฟ้าอากาศ สภาพการใช้งาน ตลอดจนการดูแลบำรุงรักษา ดังนั้นในช่วงระยะเวลา 1 ปี อุปกรณ์ชิ้นหนึ่งขณะทำการตรวจสภาพได้รับการเปลี่ยน หรือซ่อมแซม อุปกรณ์นั้นอาจจะมีอายุการใช้งานอีก 1 - 2 ปี แต่สำหรับอุปกรณ์อีกชิ้นหนึ่งที่อยู่ในรถคันเดียวกันอาจหมดอายุหลังจากการตรวจสภาพรถ หากกำหนดเวลาให้ตรวจสภาพในระยะเวลา 12 เดือน หรือ 1 ปี ครั้งก็เท่ากับว่าต้องเพิ่มความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุไปอีก 12 เดือน หรือ 1 ปี ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าระยะเวลาตามที่กฎหมายกำหนดให้มีการตรวจสภาพรถทุก 1 ปี สำหรับรถเก่าที่จดทะเบียนมาแล้วในปีที่ 8 นั้น ยังไม่เหมาะสมเพราะเป็นระยะเวลาที่นานเกินไปในการตรวจความชำรุดบกพร่องของรถเก่าเพียงปีละครั้ง

เมื่อได้ทราบกฎระเบียบและหลักเกณฑ์ของการตรวจสภาพของรถยนต์ในประเทศไทยแล้ว ลำดับต่อไปจะได้ทำการศึกษาการตรวจสภาพของรถยนต์ในประเทศต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

### 3.1.2 การตรวจสอบสภาพของรถยนต์ตามกฎหมายของประเทศอังกฤษ

รถยนต์ในประเทศอังกฤษจะต้องเข้าทดสอบประจำปีดังต่อไปนี้

- สำหรับรถบรรทุกการทดสอบจะจัดขึ้นเป็นประจำทุกปีหลังจากการจดทะเบียนปีแรก
- สำหรับยานยนต์อื่น ๆ ที่อยู่ในแผนงานการทดสอบของ MOT จะต้องทดสอบทุกปีเมื่อยานยนต์มีอายุ 3 ปีขึ้นไป

**การทดสอบ MOT**

การทดสอบยานยนต์ตามข้อบังคับของกฎหมายประเทศอังกฤษอันประกอบด้วย รถยนต์รถตู้ รถ 3 ล้อ และรถบรรทุกผู้โดยสาร ขบวนรถยนต์ ยานพาหนะที่ใช้ประโยชน์ 2 ทาง รถแท็กซี่ และ รถพยาบาล

**การทดสอบ** HGV

การทดสอบยานพาหนะบรรทุกสินค้าหนักตามข้อบังคับทางกฎหมาย ซึ่งเกี่ยวข้องกับการรับรองมาตรฐานและการบริการ

**การทดสอบ** PSV

การทดสอบยานพาหนะบริการสาธารณะตามข้อบังคับทางกฎหมาย ซึ่งเกี่ยวข้องกับการรับรองมาตรฐานและการบริการ

**การทดสอบ** SVA

แผนงานการอนุญาตการใช้รถ (SVA) เป็นการตรวจสอบรถก่อนการจดทะเบียนรถยนต์และรถบรรทุกสินค้าน้ำหนักเบาซึ่งยังไม่ได้รับการรับรองมาตรฐานของอังกฤษและยุโรป รวมถึงรถที่ประกอบขึ้นเองและรถที่ใช้ส่วนประกอบเก่า ๆ ของรถที่จดทะเบียนมาก่อน

**การทดสอบยานพาหนะ**( MOT)

แผนงานการทดสอบยานพาหนะ MOT เป็นมาตรการที่ให้ความสำคัญกับความปลอดภัยบนท้องถนนเป็นหลักใหญ่โดยถูกจัดตั้งขึ้นเพื่อให้มั่นใจได้ว่ารถยนต์, มอเตอร์ไซค์ และยานพาหนะบรรทุกสินค้าน้ำหนักเบาทุกคันที่มีอายุมากกว่า 3 ปีขึ้นไปจะต้อง

- อยู่ในสภาพที่ได้รับการดูแลรักษาอย่างเหมาะสม และ
- ได้รับการตรวจสอบที่สถานีตรวจสอบซึ่งได้รับอำนาจจาก MOT อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง

เพื่อให้มั่นใจได้ว่ารถยนต์เหล่านี้ทำตามกฎข้อบังคับหลัก ๆ ของกฎหมาย

- พึงระลึกว่า การรับรองการผ่านการทดสอบนั้นรับรองเฉพาะส่วนที่สามารถทดสอบได้ในเวลาที่ทำการทดสอบเท่านั้น และไม่สามารถถือเป็นหลักฐานอ้างเกี่ยวกับสภาพรถในเวลาอื่นได้ และไม่ควรนำมาเป็นหลักฐานรับรองสภาพเครื่องยนต์โดยทั่วไปของยานยนต์นั้นด้วย

### 3.2 มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับยางรถยนต์

ดังได้กล่าวมาแล้วว่ายางรถยนต์มีหน้าที่พื้นฐานเกี่ยวกับความปลอดภัยอยู่สองประการคือ เป็นตัวกลางดูดกลืนแรงกระแทกซึ่งส่งมาจากผิวถนน และยึดเกาะถนนซึ่งจะเกิดแรงขับเคลื่อนที่บริเวณผิวสัมผัสระหว่างยางกับผิวถนน นอกจากนี้ยางยังมีผลกระทบต่อการบังคับเลี้ยวและการเบรกอีกด้วย ดังนั้นการขับขี่ หรือการหยุดรถจะปลอดภัยหรือไม่ ย่อมขึ้นอยู่กับยาง

รถยนต์ซึ่งยึดเกาะกับผิวถนน หากยางมีสมรรถภาพที่ดีก็จะช่วยให้การขับขี่ และการหยุดรถมีความปลอดภัย ในส่วนที่เกี่ยวกับความปลอดภัยของยางรถยนต์นี้ สำหรับประเทศไทย ยังไม่มีกฎหมาย หรือข้อบังคับใดที่จะกำหนดข้อห้ามหรือข้อบังคับเกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัยในการใช้ยางรถยนต์ มีเพียงบทบัญญัติแห่งมาตรา 10 ของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 กำหนดให้รถที่นำมาใช้ในทางเดินรถนั้น ล้อหรือส่วนที่สัมผัสกับผิวทางต้องเป็นยาง โดยมีกฎกระทรวง ฉบับที่ 1 (พ.ศ.2522) กำหนดข้อยกเว้นสำหรับรถใช้ในราชการสงคราม และรถสำหรับใช้ในราชการตำรวจ เท่านั้น ไม่มีบทบัญญัติใดกำหนดเกี่ยวกับลักษณะและความปลอดภัยของยางรถยนต์ที่จะนำมาใช้ในทางเดินรถแต่อย่างใด สำหรับในต่างประเทศบางประเทศได้ตระหนักถึงความปลอดภัยของการนำยางรถยนต์มาใช้ในทาง จึงได้ออกกฎเกณฑ์ ข้อบังคับ และกำหนดมาตรฐานของยางรถยนต์ที่จะนำมาใช้กับรถยนต์ ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความปลอดภัยสำหรับผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถยนต์อย่างแท้จริง ซึ่งผู้เขียนจะได้นำเสนอดังนี้

### 3.2.1 มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับยางรถยนต์ในประเทศอังกฤษ

ประเทศอังกฤษเป็นประเทศหนึ่งซึ่งมีวิวัฒนาการเกี่ยวกับการจราจรและพัฒนากฎหมายจราจรมาอย่างต่อเนื่อง ได้ตระหนักถึงปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร โดยได้ศึกษาสาเหตุของอุบัติเหตุจราจรอย่างละเอียดถี่ถ้วน และพบว่าปัญหาหนึ่งซึ่งเป็นปัญหาที่สำคัญอันเป็นต้นเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจรมาจากการใช้ยางรถยนต์ที่เสื่อมหรือหมดสภาพ ดังนั้น เพื่อเป็นการป้องกันและลดอุบัติเหตุ จึงได้มีการบัญญัติกฎหมายในเรื่องของความปลอดภัยเกี่ยวกับยางรถยนต์โดยสอดรับกับมาตรฐานของยุโรป โดยควบคุมผู้ผลิตและผู้ใช้ (ผู้ขับขี่รถยนต์) จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายเกี่ยวกับเรื่องนี้อย่างเคร่งครัด หากฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามข้อบังคับก็จะมีโทษปรับในอัตราสูง ซึ่งบทบัญญัติดังกล่าวครอบคลุมถึงกรณีดังต่อไปนี้ [26]

1. กำหนดความลึกของดอกยางที่นำมาใช้สำหรับรถยนต์ โดยกำหนดให้มีความลึกของพื้นหน้ายางที่สัมผัสกับพื้นถนน อย่างน้อยต้องมีความลึก 1.6 มิลลิเมตร และสัมผัสกับถนนสม่ำเสมอตลอดทั้งเส้นยาง คือ พื้นที่ 3 ใน 4 ที่อยู่ตรงกลางของความกว้างของพื้นหน้ายางทั้งหมดรอบวงยางนั้น สำหรับความลึกหรอของดอกยางรถยนต์ส่วนใหญ่นั้นจะมีสิ่งที่เป็นตัวชี้วัดว่าหน้ายางสึกหรอแล้วหรือไม่ โดยทั่วไปจะเป็นแนวหรือศรริ้วเล็กๆ หากแนวเป็นอย่างน้อยอยู่ในแนวขวาง

---

[26] http://www.roads.detr.gov.uk/roads/vehicle/standards/ts/index.htm (21/03/2543)

ตรงก้นของร่องยาง และเมื่อพื้นผิวของหน้ายางสึกมาถึงระดับแนวนี้ ยางรถยนต์นั้นจะต้องเปลี่ยนใหม่ โดยระดับความลึกดังกล่าวนั้นใช้กับรถยนต์และยานพาหนะที่ใช้โดยสารที่มีที่นั่งถึง 8 ที่นั่ง โดยไม่รวมที่นั่งของคนขับ และรถยนต์และรถบรรทุกขนาดเล็ก รวมถึงรถพ่วง (caravan) ที่มีน้ำหนักรวมถึง 3,500 กิโลกรัม

2. ยางรถยนต์ที่หล่อดอกยางใหม่ ยางรถยนต์เมื่อผลิตออกมาและใช้ไประยะเวลาหนึ่งจนดอกยางเกิดความสึกหรอ หมดสภาพ แต่โครงสร้างยังมีความแข็งแรง สามารถนำมาหล่อดอกยางใหม่ได้ แต่ต้องได้มาตรฐานตามข้อกำหนดในเรื่องยางรถยนต์ที่หล่อดอกยางใหม่ของ British Standard (มาตรฐานผลิตภัณฑ์สินค้าของประเทศอังกฤษ) และต้องทำเครื่องหมายตัวเลขที่กำหนดมาตรฐานไว้ เพื่อให้ทราบว่าเป็นยางที่นำมาหล่อดอก โดยต้องทำเครื่องหมาย BS AU 144e ที่ด้านข้างของยาง

3. ยางรถยนต์ประเภท Part - worn tyres หรือ ยางรถยนต์มือสอง การซื้อยางรถยนต์ประเภทนี้มีอันตรายสูงเนื่องจากไม่ทราบประวัติของยางเส้นนั้น เพราะอาจเป็นยางที่ถอดมาจากยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ หรือยางได้รับความเสียหาย ดังนั้น เมื่อมีการนำยางดังกล่าวมาใช้ หรือมีการซ่อมแซมจะต้องเป็นไปตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์สินค้าของประเทศอังกฤษ และต้องทำเครื่องหมาย BS AU 159e ที่ด้านข้างของยาง และกำหนดความลึกของดอกยางที่สัมผัสกับพื้นถนน 2 มิลลิเมตร ขณะสัมผัสกับผิวถนน โดยต้องให้สัมผัสอย่างสม่ำเสมอตลอดทั้งเส้นยาง คือ พื้นที่ 3 ใน 4 ที่อยู่ตรงกลางของความกว้างทั้งหมดของพื้นที่หน้ายางรอบวงยางนั้น และต้องทำเครื่องหมาย "PART - WORN" บนยางเส้นนั้นติดกับเครื่องหมาย E , e หรือ BS

4. การใช้ยางรถยนต์ต่างประเภทร่วมกัน การใช้ยางรถยนต์ต่างประเภทร่วมกันทำให้เกิดอันตรายได้ง่าย และการใช้ยางผสมร่วมกันระหว่างยางเรเดียลและยางธรรมดาบนเพลารถเดียวกัน หรือคนละเพลากัน ดังนั้น ในประเทศอังกฤษจึงออกกฎหมายห้ามการใช้ยางรถยนต์ต่างประเภทร่วมกัน

**บทลงโทษ** บทลงโทษสำหรับการกระทำความผิดเกี่ยวกับยางรถยนต์นั้นค่อนข้างรุนแรง ในกรณียานพาหนะใดก็ตาม ยกเว้นยานพาหนะที่ใช้ขนส่งสินค้า และยานพาหนะที่ดัดแปลงเพื่อบรรทุกผู้โดยสารมากกว่า 8 คน สำหรับทุกๆ ความผิดจะมีโทษปรับที่ระดับ 4 ของอัตราโทษมาตรฐาน โดยจะถูกบันทึกความผิดด้านหลังใบอนุญาตขับขี่ และตัดคะแนน 3 คะแนน

โทษปรับในลำดับ 4 นั้นคือ ค่าปรับเป็นเงินจำนวน 2,500 ปอนด์ และแต่ละฐานความผิดเกี่ยวกับยางรถยนต์ สามารถพิจารณาแบ่งแยกความผิดได้ หากผิดสองฐานความผิดจะถูกปรับเป็นเงินจำนวน 5,000 ปอนด์

### 3.2.2 มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับยางรถยนต์ในประเทศสหรัฐอเมริกา

ประเทศสหรัฐอเมริกาทุกมลรัฐมีกฎหมายกำหนดมาตรฐานของยางรถยนต์ไว้ค่อนข้างเคร่งครัด และมีรายละเอียดค่อนข้างมาก ซึ่งในที่นี้ผู้เขียนได้ทำการศึกษากฎหมายเกี่ยวกับยางรถยนต์ของมลรัฐแคลิฟอร์เนียโดยได้มีการบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายลักษณะจราจร แห่งมลรัฐแคริฟอร์เนีย มาตรา 27450-27503 (Vehicle Code Section 24450-27503 ) ดังนี้คือ[27]

มาตรา 27450 ยานพาหนะใดก็ตามที่ติดตั้งยางรถยนต์แบบยางตันมจะต้องมีความหนาของยางที่ยืดหยุ่นได้ ดังนี้

(a) ถ้าความกว้างของยางรถยนต์คือ 3 นิ้ว แต่น้อยกว่า 6 นิ้ว จะต้องมีความหนาของยางที่ยืดหยุ่นได้ 1 นิ้ว

(b) ถ้าความกว้างของยางรถยนต์คือ 6 นิ้ว แต่ไม่เกิน 9 นิ้ว จะต้องมีความหนาของยางที่ยืดหยุ่นได้ 1 1/4 นิ้ว

(c) ถ้าความกว้างของยางรถยนต์มากกว่า 9 นิ้ว จะต้องมีความหนาของยางที่ยืดหยุ่นได้ 1 1/2 นิ้ว

มาตรา 27451 ยางรถยนต์แบบยางตัน จะต้องวัดจากระหว่างพื้นผิวของถนนและส่วนที่เป็นโลหะของครีบล้อรถที่อยู่ใกล้ที่สุด ซึ่งยางรถยนต์อยู่ในจุดที่เป็นศูนย์รวมของน้ำหนักของยานพาหนะที่รับไว้เหนือพื้นผิวของถนน

มาตรา 27452 ข้อกำหนดเรื่องความหนาของยาง จะต้องมีความหนาของยางที่ขยายเพิ่มขึ้นได้อย่างสม่ำเสมอตลอดรอบวงของยางรถยนต์ ซึ่งยางรถยนต์แบบยางตันทั้งเส้นนั้นจะต้องวางอยู่ในหรือแนบกับ ร่องฐาน และยางนั้นต้องปราศจาก จุดที่แบนราบหรือยางที่นูนออกมา

---

[27] http://caselaw.lp.findlaw.com/cacodes/veh/27450%2D27503.html (10/3/2544)

มาตรา 27453 ต้องไม่มีความแตกต่างของค่าเฉลี่ยมากกว่า 1/8 นิ้ว ระหว่างเส้นผ่านศูนย์กลางภายนอกของยางรถยนต์แต่ละเส้น

มาตรา 27454 ห้ามใช้ยางรถยนต์ของยานพาหนะใดบนทางหลวง ที่มีแท่ง , ปุ่ม , ครีบล้อรถ , หลัก , ร่อง, แนวลายนูน หรือส่วนที่ยื่นออกมาที่เป็นโลหะหรือไม้ บนขอบนอกของยางรถยนต์ ซึ่งยื่นออกมาจากพื้นหน้าของรถที่สัมผัสกับถนน

มาตรานี้ไม่ใช้กับสิ่งต่อไปนี้

(a) อุปกรณ์ลากล้อรถที่มีขนาดพอสมควรเพื่อที่จะใช้ป้องกันการลื่นไถลเมื่อวิ่งอยู่บนพื้นผิวถนนที่เปียก หรือเมื่อวิ่งอยู่บนพื้นผิวถนนที่เป็นหิมะหรือน้ำแข็ง

(b) ยางรถยนต์ชนิดใช้ลมซึ่งมีเส้นลวดขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางไม่เกิน 0.075 นิ้ว ฝังอยู่ภายใน จะมีจำนวนเปอร์เซ็นต์ของโลหะที่สัมผัสกับถนนไม่เกิน 5 เปอร์เซ็นต์ ของพื้นที่ทั้งหมดของยางที่สัมผัสกับพื้นถนน ยกเว้น ในระหว่างระยะทาง 1,000 ไมล์แรกของการใช้ยางรถยนต์นั้น โลหะที่สัมผัสกับถนนอาจเกิน 5 เปอร์เซ็นต์ แต่ไม่เกิน 20 เปอร์เซ็นต์ ของพื้นที่ทั้งหมดของยางที่สัมผัสกับพื้นถนน

(c) ยานพาหนะเมื่อมีความจำเป็นที่ต้องขับขี่อยู่บนถนนที่ยังไม่ได้มีการปรับปรุงโครงสร้างหรือยังไม่ได้รับการซ่อมแซม

(d) เครื่องยนต์ที่ใช้ในการลาก หรือเครื่องลากเมื่อใช้งานภายในเงื่อนไขที่ได้รับอนุญาตจาก Department of Transportation

(e) ยางรถยนต์ชนิดใช้ลมที่มีปุ่มประเภทโลหะแบบทังสเตนคาร์ไบด์ หรือส่วนประกอบอื่นๆ ที่มีความเหมาะสมแทรกอยู่ จำนวนของปุ่ม หรือจำนวนเปอร์เซ็นต์ของโลหะที่สัมผัสกับถนนไม่เกิน 3 เปอร์เซ็นต์ ของพื้นที่ทั้งหมดของยางที่สัมผัสกับพื้นถนนนั้น ช่วงระหว่าง 1 พฤศจิกายน และ 30 เมษายน ของแต่ละปีภายหลังจากการปรึกษาขอความเห็นกับ Department of Transportation คณะกรรมาธิการอาจขยายระยะเวลาการใช้ยางรถยนต์ชนิดใช้ลมที่มีปุ่มโลหะนี้ในพื้นที่ใดของมลรัฐเพื่อการป้องกันสาธารณและอันเนื่องมาจากสภาพของอากาศที่เลวร้ายได้

(f) ยางรถยนต์ชนิดใช้ลมที่ใช้กับยานพาหนะฉุกเฉินที่ได้รับอนุญาต ตามที่กำหนดในมาตรา 165 ซึ่งยางรถยนต์นั้นประกอบด้วยปุ่มประเภทโลหะแบบทังสเตนคาร์ไบด์ หรือส่วนประกอบอื่นๆ ที่มีเหมาะสม ถ้าปุ่มของยางรถยนต์นั้น จำนวนของปุ่ม หรือจำนวนเปอร์เซ็นต์ของโลหะที่สัมผัสกับถนนไม่เกิน 3 เปอร์เซ็นต์ ของพื้นที่ทั้งหมดของยางที่สัมผัสกับพื้นถนน แม้จะมีข้อย่อย (e) แต่ยานพาหนะฉุกเฉินที่ได้รับอนุญาตแล้ว จะได้รับอนุญาตให้ใช้ปุ่มของยางรถยนต์ชนิดใช้ลมโดยไม่มีข้อจำกัดตลอดทั้งปี

มาตรา 27455

(a) ในวันที่ 1 มกราคม 1974 และหลังจากนี้ ห้ามผู้ใดขาย หรือเสนอขายยางในของยางรถยนต์สำหรับใช้กับยางเรเดียล เว้นแต่ ในช่วงเวลาของการผลิต ซึ่งขดลวดสวมก้านลิ้นจะมีสีแดง หรือทำเครื่องหมายให้เห็นความแตกต่างเพื่อที่จะเป็นไปตามกฎและข้อบังคับที่ได้รับมาใช้บังคับจาก Department โดยพิจารณาคำแนะนำของผู้ผลิตยางใน

(b) ห้ามผู้ใดติดตั้งยางในในยางเรเดียล เว้นแต่ยางในนั้นได้ออกแบบเพื่อใช้กับยางเรเดียล

มาตรา 27460. ห้ามมิให้ผู้ใดขาย เสนอขาย หรือนำออกแสดงเพื่อขายซึ่งยางรถของยานพาหนะใด โดยยางรถนั้นเป็นยางที่นำมาตัดใหม่หรือยางที่ทำร่องยางใหม่ เว้นแต่ยางรถของยานพาหนะที่ใช้เพื่อการพาณิชย์ เพื่อให้เป็นไปตามความมุ่งหมายของมาตรานี้ ยางรถยนต์ที่เป็นยางที่นำมาตัดหรือทำร่องยางใหม่ คือยางที่ไม่ได้หล่อดอกยางหรือยางรถที่ไม่ได้ปะยางใหม่จากร่องยางเดิมที่เคยถูกตัดออกหรือเคยถูกไฟไหม้มาก่อน

มาตรา 27461 ห้ามมิให้ผู้ใดขับขี่ยานพาหนะหรือยอมให้มีการขับขี่ยานพาหนะ และห้ามผู้ขับขี่ขับขี่ยานพาหนะใดซึ่งมียางรถที่เป็นยางนำมาตัดใหม่หรือยางที่ทำร่องยางใหม่ เว้นแต่เป็นยานพาหนะที่ใช้เพื่อการพาณิชย์ เพื่อให้เป็นไปตามความมุ่งหมายของมาตรานี้ ยางรถยนต์ที่เป็นยางที่นำมาตัดใหม่หรือยางที่ทำร่องยางใหม่ คือยางที่ไม่ได้หล่อดอกยางขึ้นใหม่หรือยางรถที่ไม่ได้ปะยางใหม่ซึ่งร่องยางที่ทำขึ้นใหม่นั้นเคยถูกตัดออกหรือเคยถูกไฟไหม้มาก่อน

มาตรา 27465

(a) ห้ามมิให้ผู้จำหน่ายหรือผู้ใดที่ได้รับความยินยอมจากผู้ค้าปลีก ขาย เสนอขาย นำออกแสดงเพื่อขาย หรือติดตั้งเพลารถยางรถชนิดใช้ลมโดยยางรถนั้นมีความลึกของร่องยางน้อยกว่าที่กำหนดไว้ในข้อย่อย (b) โดยใช้ยางรถนี้กับยานพาหนะเพื่อใช้บนทางหลวง ข้อย่อยในมาตรานี้ไม่ใช้กับผู้ใดก็ตามที่ติดตั้งยางรถดังกล่าวบนยานพาหนะ เป็นส่วนหนึ่งของบริการให้เช่ายางฉุกเฉินแก่ยานพาหนะที่ไม่สามารถแล่นได้ที่อยู่บนทางหลวง ยางรถสำรองที่ติดตั้งไว้กับยานพาหนะที่ไม่สามารถแล่นได้

(b) ห้ามมิให้ผู้ใดใช้ยางรถชนิดใช้ลมบนเพลารถโดยยางรถนั้นมีความลึกของร่องยางน้อยกว่าที่ได้กำหนดไว้ต่อไปนี้ เว้นแต่เป็นการติดตั้งชั่วคราวบนยานพาหนะที่ไม่สามารถแล่นได้ดังที่ระบุไว้ในข้อย่อย (a)

(1) 1/32 นิ้วของความลึก ของร่องดอกยางในตำแหน่งของดอกยางตำแหน่งใดก็ตามที่อยู่ติดต่อกันบนบริเวณใดก็ตามของยางรถ ยกเว้นที่กำหนดไว้ในวรรค (2) และ ( 3 )

(2) 4/32 นิ้วของความลึกของดอกยางในทุกจุดของดอกยาง ในช่องหลักบนยางที่อยู่บนเพลาทำหน้าที่ขับเคลื่อนที่กำหนดไว้ใน และ 2/32 นิ้ว ของความลึกของดอกยางทุกตำแหน่งในร่องยางหลักของยางรถเส้นอื่นที่อยู่บนเพลาของยานพาหนะนั้น

(3) 6/32 นิ้วของความลึกของดอกยางทุกจุด ในร่องยางหลักของยางรถที่ใช้เมื่อสภาพถนนมีหิมะแทนอุปกรณ์ลากล้อในตำแหน่งควบคุมอุปกรณ์ลากล้อ

(c) การวัดความลึกของดอกยางจะต้องไม่วัดในบริเวณที่เป็นคันต่อล้อรถยนต์ บริเวณที่เป็นปุ่ม หรือบริเวณที่เป็น แถบยาง

(d) ข้อบังคับของมาตรานี้ไม่ใช้กับเครื่องมือเครื่องใช้

(e) หากได้มีการกำหนดว่าการดำเนินการเช่นนั้นมีความเหมาะสม และได้ดำเนินการด้วยข้อบังคับทางด้านความปลอดภัยที่สมควร Department อาจจะรับเอาข้อบังคับโดยกำหนดให้มีข้อบังคับเรื่องความลึกของดอกยางที่เข้มงวดมากกว่าที่ได้กำหนดไว้ในมาตรานี้สำหรับยานพาหนะที่ได้อธิบายไว้ในบทบัญญัติอื่น และอาจจะรับเอาข้อบังคับโดยกำหนดให้มีข้อบังคับเรื่องความลึกของดอกยางให้แตกต่างไปจากที่ได้กำหนดไว้ในมาตรานี้สำหรับยานพาหนะที่ได้อธิบายไว้ในบทบัญญัติอื่น

## 4. มาตรการทางกฎหมายในการคุ้มครองความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสารรถยนต์

อุบัติเหตุจากการจราจรนั้นนำมาซึ่งความสูญเสียชีวิต และทรัพย์สิน ของประชาชนพลเมืองเป็นจำนวนมากในแต่ละปี รัฐบาลทุกยุคทุกสมัยได้พยายามที่จะทำการป้องกันและแก้ไขปัญหาและสาเหตุของอุบัติเหตุจราจรมาโดยตลอด ซึ่งจะเห็นได้จากมีการรณรงค์ให้ความรู้แก่ประชาชนในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางหน้าหนังสือพิมพ์ โทรทัศน์ และสิ่งพิมพ์ต่าง ๆ เช่น แผ่นพับ แผ่นป้ายโฆษณา ทั้งนี้เพื่อเป็นการลดอุบัติเหตุจากการจราจร การป้องกันความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสารนั้น เป็นอีกทางเลือกหนึ่งที่สำคัญและจะต้องหยิบยกขึ้นมาพิจารณาสำหรับบทบัญญัติเกี่ยวกับการคุ้มครองความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสารของประเทศไทยเมื่อได้ศึกษาแล้วจะเห็นได้ว่ากฎหมายยังไม่ครอบคลุมและขาดความชัดเจนในการคุ้มครองผู้โดยสารจากอุบัติเหตุการจราจร ซึ่งผู้เขียนจะได้นำเสนอในลำดับต่อไป

## 4.1 การคุ้มครองผู้โดยสารรถยนต์ซึ่งเป็นผู้ใหญ่

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ลักษณะที่ 11 รถบรรทุกคนโดยสาร มาตรา 85

มาตรา 85 ห้ามมิให้เจ้าของรถบรรทุกคนโดยสาร หรือผู้ขับขี่รถบรรทุกคนโดยสาร รับบรรทุกศพหรือคนที่เป็นโรคเรื้อน หรือโรคติดต่อที่ต้องแจ้งความตามกฎหมายว่าด้วยโรคติดต่อร่วมไปกับคนโดยสารอื่น เว้นแต่

( 1) ในกรณีที่รถบรรทุกคนโดยสารนั้นไม่ใช้บรรทุกคนโดยสารอื่น จะบรรทุกคนที่เป็นโรคเรื้อน หรือโรคติดต่อที่ต้องแจ้งความตามกฎหมายว่าด้วยโรคติดต่อก็ได้

(2) ในกรณีที่มีรถบรรทุกคนโดยสารนั้นไม่ใช้บรรทุกคนโดยสารอื่น จะบรรทุกศพร่วมไปกับญาติ หรือผู้มีหน้าที่เกี่ยวกับศพนั้นก็ได้

มาตรา 123 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถยนต์ยอมให้ผู้อื่นนั่งที่นั่งตอนหน้าแถวเดียวกับที่นั่งผู้ขับขี่รถยนต์เกินสองคน

ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะขับขี่รถยนต์ และต้องจัดให้คนโดยสารรถยนต์ ซึ่งนั่งตอนหน้าแถวเดียวกับที่นั่งผู้ขับขี่รถยนต์รัดร่างกายไว้กับที่นั่งด้วยเข็มขัดนิรภัยในขณะโดยสารรถยนต์ และคนโดยสารรถยนต์ดังกล่าวต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะโดยสารรถยนต์ด้วย

จากบทบัญญัติดังกล่าวของ มาตรา 85 ของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นั้นเป็นบทบัญญัติที่คุ้มครองผู้โดยสารไม่ให้โดยสารร่วมไปกับศพ หรือคนที่เป็นโรคเรื้อน หรือโรคติดต่อ เพื่อเป็นการป้องกันอนามัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสารเท่านั้น มิได้มุ่งหมายที่จะคุ้มครองความปลอดภัยในเรื่องเกี่ยวกับอุบัติจากการจราจร ส่วนบทบัญญัติตามความในมาตรา 123 ของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 บัญญัติให้ผู้ขับขี่ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่ขับขี่รถยนต์ และต้องจัดให้คนโดยสารรถยนต์ ซึ่งนั่งตอนหน้าแถวเดียวกับที่นั่งผู้ขับขี่รถยนต์รัดร่างกายไว้กับที่นั่งด้วยเข็มขัดนิรภัยในขณะโดยสารรถยนต์ และคนโดยสารรถยนต์ดังกล่าวต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่โดยสารรถยนต์ ซึ่งมาตรการตามกฎหมายดังกล่าวใช้บังคับเฉพาะผู้โดยสารที่โดยสารด้านหน้าเท่านั้น ยังไม่มีบทกฎหมายใดบังคับให้ผู้โดยสารที่โดยสารอยู่ด้านหลังจะต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยด้วย ทำให้ไม่สามารถคุ้มครองผู้โดยสารที่อยู่ด้านหลังของรถยนต์ได้ และบทบัญญัติดังกล่าวของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 123 นั้น จุดประสงค์หลักคือมุ่งคุ้มครองความปลอดภัยให้กับผู้ขับขี่

และผู้โดยสารที่อยู่ด้านหน้าซึ่งเป็นผู้ใหญ่เท่านั้น ไม่มีบทบัญญัติใดแยกประเภทของผู้โดยสารที่เป็นผู้ใหญ่และเด็กออกจากกัน ทำให้บทบัญญัติดังกล่าวไม่สามารถครอบคลุมถึงการคุ้มครองความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสารที่เป็นเด็ก เนื่องจากผู้โดยสารที่เป็นเด็กนั้นไม่สามารถใช้เข็มขัดนิรภัยที่ติดตั้งอยู่ในรถสำหรับผู้โดยสารที่เป็นผู้ใหญ่ได้ เพราะเด็กมีสรีระทางร่างกายแตกต่างจากผู้ใหญ่อย่างมาก จึงไม่สามารถใช้เข็มขัดนิรภัยที่ติดตั้งในรถสำหรับผู้ใหญ่ได้ดังนั้น จึงปรากฏอยู่เสมอว่าผู้โดยสารที่เป็นเด็กมักได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ หรือการหยุดรถอย่างกระทันหัน เนื่องจากเด็ก ไม่สามารถช่วยเหลือหรือควบคุมตัวเองได้ในขณะที่โดยสารอยู่ในรถ และไม่มีเครื่องเหนี่ยวรั้งร่างกาย จึงลื่นไถลจากเบาะนั่งลงมายังพื้นรถ หรือกระเด็นไปกระแทกกับเบาะด้านหน้าของรถ ตัวรถ หรืออุปกรณ์ภายในรถ ดังนั้นเพื่อเป็นการป้องกันการบาดเจ็บของผู้โดยสารที่เป็นเด็ก ในต่างประเทศ เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกาได้มีบทบัญญัติคุ้มครองผู้โดยสารที่เป็นเด็กไว้โดยเฉพาะ โดยได้แยกประเภทของผู้โดยสารออกจากกัน คือผู้โดยสารที่เป็นเด็ก กับผู้โดยสารที่เป็นผู้ใหญ่ และได้คิดค้นเครื่องเหนี่ยวรั้งสำหรับเด็กเพื่อติดตั้งภายในรถยนต์เพื่อใช้สำหรับยึดร่างกายของเด็กในขณะที่โดยสารในรถยนต์ โดยได้ออกเป็นกฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่รถที่นำเด็กโดยสารไปในรถจะต้องจัดให้มีเครื่องเหนี่ยวรั้งสำหรับเด็ก หรือเก้าอี้สำหรับเด็กด้วย อีกทั้งยังกำหนดกฎหมายคุ้มครองความปลอดภัยของผู้โดยสารที่เป็นเด็กในส่วนที่เกี่ยวกับการโดยสารในพื้นที่บรรทุกสินค้าขึ้นใช้บังคับ ซึ่งผู้เขียนจะได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับการคุ้มครองความปลอดภัยของผู้โดยสารที่เป็นเด็กของประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งได้กำหนดให้ผู้โดยสารที่เป็นเด็กจะต้องใช้เครื่องเหนี่ยวรั้งสำหรับเด็กในขณะที่โดยสารไปในรถยนต์ ดังต่อไปนี้

## 4.2 การคุ้มครองผู้โดยสารรถยนต์ซึ่งเป็นเด็กในประเทศสหรัฐอเมริกา

ในจำนวนผู้โดยสารที่โดยสารอยู่ในรถยนต์นั้นอาจจะมีผู้โดยสารหลายประเภท เช่น ผู้โดยสารที่เป็นเด็ก ผู้ใหญ่ คนชรา เพศหญิง และเพศชาย ซึ่งผู้โดยสารทุกเพศทุกวัยนั้นสามารถใช้อุปกรณ์เสริมความปลอดภัยที่ติดตั้งมาในรถ เช่น เข็มขัดนิรภัยสำหรับรัดร่างกายเพื่อเป็นการลดและป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรได้ แต่ยังมีผู้โดยสารอีกจำพวกหนึ่งที่มักจะได้รับบาดเจ็บเสมอแม้ไม่เกิดอุบัติเหตุจากการจราจร หรือการเฉี่ยวชน ผู้โดยสารที่จะกล่าวถึงในที่นี้คือผู้โดยสารที่เป็นเด็ก บ่อยครั้งที่เด็กต้องได้รับบาดเจ็บเนื่องจากตกจากเบาะนั่งในรถจากการที่รถเบรก หรือหยุดรถอย่างกระทันหัน รถวิ่งในถนนที่ขรุขระ หรือเลี้ยวอย่างกระทันหัน ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายใดที่บัญญัติไว้สำหรับคุ้มครองความปลอดภัยของผู้โดยสารที่เป็นเด็กไว้โดยเฉพาะ สำหรับในต่างประเทศ เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกาได้บัญญัติกฎหมายสำหรับคุ้มครอง

ผู้โดยสารที่เป็นเด็กไว้โดยเฉพาะได้แยกประเภทของผู้โดยสารออกเป็นผู้โดยสารที่เป็นเด็กและผู้โดยสารที่เป็นผู้ใหญ่ และกำหนดให้ผู้โดยสารที่เป็นเด็กนั้นได้รับความคุ้มครองไว้โดยเฉพาะ โดยกำหนดให้ต้องมีเครื่องเหนี่ยวรั้งร่างกายสำหรับเด็ก (Child Restraint )ตลอดเวลาในขณะที่โดยสารในรถยนต์ อีกทั้งมีมาตรการต่าง ๆ ในการกระตุ้นและส่งเสริมให้มลรัฐทั้งหลายในประเทศออกกฎหมายเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวบังคับใช้ในมลรัฐนั้น ๆ

## เครื่องเหนี่ยวรั้งร่างกายสำหรับเด็ก (Child Restraint )

เครื่องเหนี่ยวรั้งร่างกายสำหรับเด็กเป็นอุปกรณ์ที่คุ้มครองและเสริมความปลอดภัยของผู้โดยสารที่เป็นเด็ก เนื่องจากในประเทศสหรัฐอเมริกาได้ทำการศึกษารวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับเด็ก พบว่าเด็กได้รับอุบัติเหตุในอัตราที่สูง ดังนั้น จึงได้มีการบัญญัติกฎหมายสำหรับคุ้มครองความปลอดภัยของผู้โดยสารที่เป็นเด็ก Chiid Passenger Protection Act โดยห้ามผู้โดยสารที่เป็นเด็กที่มีอายุต่ำกว่า 12 ปี โดยสารไปในที่นั่งด้านหน้าของรถ และให้โดยสารที่เบาะนั่งทางด้านหลังของรถ และยังมีบทกำหนดสำหรับการคุ้มครองความปลอดภัยของผู้โดยสารที่เป็นเด็กที่นั่งอยู่ทางด้านหลังว่าจะต้องจัดให้มีเครื่องเหนี่ยวรั้งร่างกายสำหรับเด็ก ( Child Restraint ) รัดร่างกายของเด็กขณะที่เด็กโดยสารไปในรถ หากฝ่าฝืนมีโทษปรับเป็นจำนวนเงิน 25 ดอลลาร์สหรัฐ สำหรับที่นั่งสำหรับเด็กนั้นกำหนดให้มีความเหมาะสมกับอายุและขนาดลำตัวของเด็ก ซึ่งได้กำหนดที่นั่งสำหรับเด็กแบ่งเป็น 4 ประเภท คือ Infant car bed (เปลเด็กอ่อนสำหรับรถยนต์) Rear-facing child seat (ที่นั่งประเภทนั่งหันไปทางท้ายรถ) Forward-facing child seat (ที่นั่งประเภทหันไปทางหน้ารถสำหรับเด็กเล็ก) และ Booster seat (เก้าอี้เสริมสำหรับเด็ก) โดยเครื่องเหนี่ยวรั้งสำหรับเด็กนี้ได้ใช้บังคับในประเทศสหรัฐอเมริกาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2476 ต่อมาปลายปี พ.ศ. 2513 คณะกรรมการเศรษฐกิจร่วมยุโรปได้กำหนดมาตรฐานเครื่องเหนี่ยวรั้งสำหรับเด็ก และได้นำมาใช้ในปี พ.ศ. 2524 ในประเทศแถบยุโรป และประเทศสหรัฐอเมริกากำหนดให้เครื่องเหนี่ยวรั้งร่างกายสำหรับเด็กต้องได้มาตรฐานความปลอดภัยของประเทศสหรัฐอเมริกา ( Federal Motor Vehicle Safety Standards )FMVSS [28]

---

[28] สำนักนายกรัฐมนตรี สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ , ชุดวิทยาศาสตร์ป้องกันอุบัติภัย : อุบัติภัยจากการจราจร , หน้า 119.

ประเทศสหรัฐอเมริกานั้นมีกฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองความปลอดภัยของผู้โดยสารที่เป็นผู้ใหญ่ และผู้โดยสารที่เป็นเด็ก โดยกำหนดให้ผู้โดยสารที่เป็นเด็กต้องมีเครื่องเหนี่ยวรั้งร่างกายสำหรับเด็กและเข็มขัดนิรภัย ที่ได้ผ่านการรับรอง ดังต่อไปนี้ [29]

มลรัฐในประเทศสหรัฐอเมริกาที่มีกฎหมายในเรื่อง การใช้เครื่องเหนี่ยวรั้งสำหรับเด็กและเข็มขัดนิรภัยสำหรับผู้ใหญ่ ( CHILD RESTRAIN & ADULT SAFETY BELT PERMISSIBLE ) ดังจะได้นำมาเสนอดังนี้

---

[29] http://www.hwysafety org/safety facts/state laws/restrain2.htm ( 22/05/2543 )

ตารางที่ 13 : การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับเครื่องเหนี่ยวรั้งร่างกายสำหรับเด็กและเข็มขัดนิรภัย สำหรับผู้ใหญ่ในประเทศสหรัฐอเมริกา

| มลรัฐ | กฎหมายครอบคลุมถึง | | ค่าปรับขั้นสูงในการกระทำความผิดครั้งแรก |
|---|---|---|---|
| | **กรณีที่ต้องอยู่ในเครื่องเหนี่ยวรั้ง** [child restrain] | **กรณีการยอมให้ใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ใหญ่** Adult safety belt permissible | |
| Alabama | เด็กที่มีอายุ 3 ปี และเด็กที่มีอายุต่ำกว่านี้ | เด็กที่มีอายุตั้งแต่ 4 ปี ถึง 5 ปี | $10 |
| Alaska | เด็กที่มีอายุ 3 ปี และเด็กที่มีอายุต่ำกว่านี้ | เด็กที่มีอายุตั้งแต่ 4 ปี ถึง 15 ปี | $50[1] |
| Arizona | เด็กที่มีอายุ 4 ปี และเด็กที่มีอายุต่ำกว่านี้ | ไม่อนุญาต | $50 |
| Arkansas | เด็กที่มีอายุ 3 ปี และเด็กที่มีอายุต่ำกว่านี้ และเด็กที่มีน้ำหนักน้อยกว่า 40 ปอนด์ | เด็กที่มีอายุตั้งแต่ 4 ปีขึ้นไป หรือเด็กที่มีน้ำหนักตั้งแต่ 40 ปอนด์ขึ้นไป | $100 |
| California | เด็กที่มีอายุ 3 ปี และเด็กที่มีอายุต่ำกว่านี้ และเด็กที่มีน้ำหนักน้อยกว่า 40 ปอนด์ | เด็กที่มีอายุตั้งแต่ 4 ปี ถึง 15 ปี และเด็กที่มีน้ำหนักตั้งแต่ 40 ปอนด์ขึ้นไป | $100[1,3] |
| Colorado | เด็กที่มีอายุ 3 ปี และเด็กที่มีอายุต่ำกว่านี้ และเด็กที่มีน้ำหนักน้อยกว่า 40 ปอนด์ | เด็กที่มีอายุตั้งแต่ 4 ปี ถึง 15 ปี หรือเด็กที่มีน้ำหนักตั้งแต่ 40 ปอนด์ขึ้นไป | $56 |
| Connecticut | เด็กที่มีอายุ 3 ปี และเด็กที่มีอายุต่ำกว่านี้ และเด็กที่มีน้ำหนักน้อยกว่า 40 ปอนด์ | เด็กที่มีอายุตั้งแต่ 4 ปี ถึง 15 ปี หรือเด็กที่มีน้ำหนักตั้งแต่ 40 ปอนด์ขึ้นไป | $100[3] |
| Delaware | เด็กที่มีอายุ 3 ปี และเด็กที่มีอายุต่ำกว่านี้ | เด็กที่มีอายุตั้งแต่ 4 ปี ถึง 15 ปี | $29 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| District of Columbia | เด็กที่มีอายุ 3 ปี และเด็กที่มีอายุต่ำกว่านี้ | เด็กที่มีอายุตั้งแต่ 4 ปี ถึง 16 ปี | $55[1] |
| Florida | เด็กที่มีอายุ 3 ปี และเด็กที่มีอายุต่ำกว่านี้ | เด็กที่มีอายุตั้งแต่ 4 ปี ถึง 5 ปี | $70[1] |
| Georgia | เด็กที่มีอายุ 2 ปี และเด็กที่มีอายุต่ำกว่านี้ | เด็กที่มีอายุตั้งแต่ 3 ปี ถึง 4ปี | $50[1] |
| Hawaii | เด็กที่มีอายุ 3 ปี และเด็กที่มีอายุต่ำกว่านี้ | ไม่อนุญาต ( มีผลบังคับใช้เมื่อ 07/01/99 ) | $100[3] |
| Idaho | เด็กที่มีอายุ 3 ปี และเด็กที่มีอายุต่ำกว่านี้ และเด็กที่มีน้ำหนักน้อยกว่า 40 ปอนด์ | ไม่อนุญาต | $100 |
| Illinois | เด็กที่มีอายุ 3 ปี และเด็กที่มีอายุต่ำกว่านี้ | เด็กที่มีอายุตั้งแต่ 4 ปี ถึง 5 ปี | $25 |
| Indiana | เด็กที่มีอายุ 3 ปี และเด็กที่มีอายุต่ำกว่านี้ | ไม่อนุญาต | $25[1] |
| Iowa | เด็กที่มีอายุ 2 ปี และเด็กที่มีอายุต่ำกว่านี้ | เด็กที่มีอายุตั้งแต่ 3 ปี ถึง 5 ปี | $10 |
| Kansas | เด็กที่มีอายุ 3 ปี และเด็กที่มีอายุต่ำกว่านี้ | เด็กที่มีอายุตั้งแต่ 4 ปี ถึง 13 ปี | $20 |
| Kentucky | เด็กที่มีความสูง 40 นิ้วฟุต หรือน้อยกว่านั้น | ไม่อนุญาต | $50 |
| Louisiana | เด็กที่มีอายุ 2 ปี และเด็กที่มีอายุต่ำกว่านี้ | เด็กที่มีอายุตั้งแต่ 3 ปีถึง 12 ปี (เด็กที่มีอายุตั้งแต่ 3 ปีขึ้นไปต้องอยู่ในที่นั่งด้านหลังถ้าสามารถจัดหาได้ | $50 |
| Maine | เด็กที่มีอายุ 3 ปี และเด็กที่มีอายุต่ำกว่านี้ | ไม่อนุญาต | $500 |
| Maryland | เด็กที่มีอายุ 3 ปี และเด็กที่มีอายุต่ำกว่านี้ และเด็กที่มีน้ำหนัก 40 ปอนด์หรือน้อยกว่า | เด็กที่มีน้ำหนักมากกว่า 40 ปอนด์ ถึงเด็กที่มีอายุ 15 ปี | $25 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Massachusetts | เด็กที่มีอายุ 4 ปี และเด็กที่มีอายุต่ำกว่านี้ หรือเด็กที่มีน้ำหนัก 40 ปอนด์หรือน้อยกว่า | เด็กที่มีอายุตั้งแต่ 5 ปีถึง 11 ปี | $25 |
| Michigan | เด็กที่มีอายุต่ำกว่า 1 ปี ; 3 ปี และเด็กที่มีอายุต่ำกว่านี้ ในที่นั่งด้านหน้า | เด็กที่มีอายุ 1 ปีถึง 3 ปี ในที่นั่งด้านหลัง | $15 |
| Minnesota | เด็กที่มีอายุ 3 ปี และเด็กที่มีอายุน้อยกว่า | ไม่อนุญาต | $50 |
| Mississippi | เด็กที่มีอายุ 3 ปี และเด็กที่มีอายุน้อยกว่า | ไม่อนุญาต | $25 |
| Missouri | เด็กที่มีอายุ 3 ปี และเด็กที่มีอายุน้อยกว่า | ไม่อนุญาต | $25 |
| Montana | เด็กที่มีอายุน้อยกว่า 2 ปี | เด็กที่มีอายุ 2 ปี ถึง 3 ปี หรือมีน้ำหนักน้อยกว่า 40 ปอนด์ | $100 |
| Nebraska | เด็กที่มีอายุ 4 ปี และเด็กที่มีอายุน้อยกว่า และเด็กที่มีน้ำหนักน้อยกว่า 40 ปอนด์ | เด็กที่มีอายุ 5 ปี ถึง 15 ปี และเด็กที่มีน้ำหนักตั้งแต่ 40 ปอนด์ขึ้นไป | $25 |
| Nevada | เด็กที่มีอายุ 4 ปี และเด็กที่มีอายุน้อยกว่านี้ และเด็กที่มีน้ำหนักน้อยกว่า 40 ปอนด์ | ไม่อนุญาต | $100 |
| New Hampshire | เด็กที่มีอายุ 3 ปี และเด็กที่มีอายุน้อยกว่า | เด็กที่มีอายุ 4 ปี ถึง 17 ปี | $29 |
| New Jersey | เด็กที่มีอายุ 17 เดือน และเด็กที่มีอายุน้อยกว่านั้นในทุกที่นั่ง ; เด็กที่มีอายุ 4 ปี และเด็กที่มีอายุน้อยกว่าในที่นั่งด้านหน้า | เด็กที่มีอายุ 18 เดือน ถึง 4 ปี ในที่นั่งด้านหลัง | $25 |
| New Mexico | | เด็กที่มีอายุ 1 ปี ถึง 4 ปี ในที่นั่งด้านหลัง ; เด็กที่มีอายุ 5 ปี ถึง 10 ปี ในทุกที่นั่ง | $25 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| New York | เด็กที่มีอายุ 3 ปี และเด็กที่มีอายุน้อยกว่านี้ในทุกที่นั่ง | เด็กที่มีอายุ 4 ปี ถึง 9 ปี ในที่นั่งด้านหลัง ; เด็กที่มีอายุ 4 ปี ถึง 15 ปี ในที่นั่งด้านหน้า | $100[1] |
| North Carolina | เด็กที่มีอายุ 4 ปี และเด็กที่มีอายุน้อยกว่า และเด็กที่มีน้ำหนักน้อยกว่า 40 ปอนด์ (มีผลบังคับใช้ 10 / 01 / 99) | เด็กที่มีอายุ 5 ปี ถึง 15 ปี (มีผลบังคับใช้ 10 / 01 / 99) | $25 |
| North Dakota | เด็กที่มีอายุ 3 ปี และเด็กที่มีอายุน้อยกว่า | เด็กที่มีอายุ 4 ปี ถึง 17 ปี | ไม่มี |
| Ohio | เด็กที่มีอายุ 3 ปี และเด็กที่มีอายุน้อยกว่า หรือเด็กที่มีน้ำหนักน้อยกว่า 40 ปอนด์ | ไม่อนุญาต | $100 |
| Oklahoma | เด็กที่มีอายุ 3 ปี และเด็กที่มีอายุน้อยกว่า และเด็กที่มีน้ำหนัก 60 ปอนด์ หรือน้อยกว่า | เด็กที่มีอายุ 4 ปี ถึง 12 ปี (มีผลบังคับใช้ 11 / 01 / 00) | $25 |
| Oregon | เด็กที่มีอายุ 3 ปี และเด็กที่มีอายุน้อยกว่า และเด็กที่มีน้ำหนัก 40 ปอนด์ หรือน้อยกว่า | เด็กที่มีอายุ 4 ปี ถึง 15 ปี หรือเด็กที่มีน้ำหนักมากกว่า 40 ปอนด์ | $75 |
| Pennsylvania | เด็กที่มีอายุ 3 ปี และเด็กที่มีอายุน้อยกว่า | ไม่อนุญาต | $25 |
| Rhode Island | เด็กที่มีอายุ 3 ปี และเด็กที่มีอายุน้อยกว่า | เด็กที่มีอายุ 4 ปี ถึง 5 ปี (เด็กที่มีอายุ 5 ปี และเด็กที่มีอายุน้อยกว่าต้องอยู่ในที่นั่งด้านหลังถ้าสามารถจัดหาได้) | $150[3] |
| South Carolina | เด็กที่มีอายุน้อยกว่า 1 ปี ; เด็กที่มีอายุ 3 ปี และเด็กที่มีอายุน้อยกว่า ในที่นั่งด้านหน้า | เด็กที่มีอายุ 4 ปี ถึง 5 ปี ในที่นั่งด้านหน้า ; เด็กที่มีอายุ 1 ปี ถึง 5 ปี ในที่นั่งด้านหลัง | $25 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| South Dakota | เด็กที่มีอายุ 4 ปี และเด็กที่มีอายุน้อยกว่า และเด็กที่มีน้ำหนักน้อยกว่า 40 ปอนด์ | เด็กที่มีน้ำหนัก 40 ปอนด์ขึ้นไป และเด็กที่มีอายุ 4 ปี เด็กที่มีอายุน้อยกว่า | $20 |
| Tennessee | เด็กที่มีอายุ 3 ปี และเด็กที่มีอายุน้อยกว่า | เด็กที่มีอายุ 4 ปี ถึง 12 ปี | $50 |
| Texas | เด็กที่มีอายุ 1 ปี และเด็กที่มีอายุน้อยกว่า | เด็กที่มีอายุ 2 ปี ถึง 3 ปี | $50 |
| Utah | เด็กที่มีอายุ 4 ปี และเด็กที่มีอายุน้อยกว่า | เด็กที่มีอายุ 5 ปี ถึง 15 ปี | $45 |
| Vermont | เด็กที่มีอายุ 4 ปี และเด็กที่มีอายุน้อยกว่า | เด็กที่มีอายุ 5 ปี ถึง 12 ปี | $25 |
| Virginia | เด็กที่มีอายุ 3 ปี และเด็กที่มีอายุน้อยกว่า | เด็กที่มีอายุ 4 ปี ถึง 15 ปี | $50[1] |
| Washington | เด็กที่มีอายุน้อยกว่า 1 ปี หรือ เด็กที่มีน้ำหนักน้อยกว่า 20 ปอนด์ ในที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็กทารก [rear-facing infant seat] เด็กที่มีอายุ 1 ปี ถึง 3 ปี หรือ เด็กที่มีน้ำหนัก 20-40 ปอนด์ ในที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็ก [forward-facing child safety seat] เด็กที่มีอายุ 4 ปี ถึง 5 ปี หรือ เด็กที่มีน้ำหนัก 40-60 ปอนด์ ในที่นั่งนิรภัยที่เสริมขึ้นมา [booster seat] | เด็กที่มีอายุ 6 ปี ถึง 15 ปี หรือ เด็กที่มีน้ำหนัก 60 ปอนด์ขึ้นไป | $35 |
| West Virginia | เด็กที่มีอายุ 2 ปี และเด็กที่มีอายุน้อยกว่า | เด็กที่มีอายุ 3 ปี ถึง 8 ปี | $20 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Wisconsin | เด็กที่มีอายุ 3 ปี และเด็กที่มีอายุน้อยกว่า | เด็กที่มีอายุ 4 ปี ถึง 7 ปี | $75 |
| Wyoming | เด็กที่มีอายุ 4 ปี และเด็กที่มีอายุน้อยกว่า และเด็กที่มีน้ำหนัก 40 ปอนด์ หรือน้อยกว่า | ไม่อนุญาต | $50 |

หมายเหตุ

[1] มลรัฐเหล่านี้ได้กำหนดจุดไว้สำหรับการฝ่าฝืน หรือการละเมิดกฎหมาย

[2] ค่าปรับในมลรัฐ California เป็นเงินจำนวน 50 USD

ถ้าเป็นกรณีเด็กที่มีอายุ 4 ปี ถึง 15 ปี และเด็กที่มีน้ำหนัก 40 ปอนด์ หรือมากกว่านั้น

ใน Georgia ค่าปรับขั้นสูง คือ 25 USD ในกรณีเด็กอายุตั้งแต่ 5-17 ปี

ค่าปรับในมลรัฐ Connecticut เป็นเงินจำนวน 15 USD นอกจากนี้ ยังมีข้อกำหนดให้มีโปรแกรมการให้ความรู้ในเรื่อง Child Restrain (การใช้เครื่องเหนี่ยวรั้งกับเด็ก) สำหรับการกระทำละเมิดกฎหมายหรือการฝ่าฝืนในครั้งแรก หรือในครั้งที่สอง

ในมลรัฐ Hawaii ผู้ขับรถจะต้องจ่ายค่าธรรมเนียมเป็นเงินจำนวน 50 USD เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับโปรแกรมการให้ความรู้ในเรื่อง Child Restrain (การใช้เครื่องเหนี่ยวรั้งกับเด็ก) ค่าปรับในมลรัฐ Rhode Island เป็นเงินจำนวน 30 USD ในกรณีที่เด็กอยู่ในที่นั่งด้านหน้าของรถขณะที่ที่นั่งด้านหลังรถสามารถนั่งได้

ผู้ขับรถในมลรัฐ Massachusettes อาจถูกปรับเป็นเงินจำนวน 25 USD สำหรับการฝ่าฝืนกฎหมายเข็มขัดนิรภัยและค่าปรับอีก 25 USD สำหรับผู้โดยสารแต่ละคนที่มีอายุ 13-15 ปี ที่มิได้ใช้เครื่องช่วยในการเหนี่ยวรั้งตัว

[3] ในมลรัฐ Delaware เด็กที่มีอายุน้อยกว่า 12 ปี หรือเด็กที่มีความสูง 65 นิ้วหรือน้อยกว่าต้องใช้เครื่องช่วยเหนี่ยวรั้งในที่นั่งด้านหลัง ถ้ายานพาหนะนั้นมีถุงลมนิรภัยสำหรับผู้โดยสารติดตั้งอยู่ภายใน เว้นแต่ถุงลมนิรภัยนั้นได้ถูกทำให้การใช้งานเสียไป หรือถุงลมนิรภัยนั้นได้ออกแบบมาเพื่อที่จะทำให้เหมาะกับคนที่มีรูปร่างเล็ก ยกเว้น ยานพาหนะนั้นไม่มีที่นั่งด้านหลัง หรือมีที่นั่งด้านหลังแต่ในที่นั่งนั้นมีเด็กอื่นที่มีอายุน้อยกว่า 12 ปี หรือมีเด็กที่มีความสูง 65 นิ้วหรือน้อยกว่า

ในมลรัฐ North Carolina เด็กที่มีอายุน้อยกว่า 5 ปีผู้ที่มีน้ำหนักน้อยกว่า 40 ปอนด์ ต้องใช้เครื่องช่วยเหนี่ยวรั้งโดยนั่งในที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็กในที่นั่งด้านหลังของรถ ถ้ารถคันนั้นได้ติดตั้งอุปกรณ์ถุงลมนิรภัยสำหรับผู้โดยสารไว้ เว้นแต่ระบบเครื่องเหนี่ยวรั้งของเด็กได้ถูกออกแบบมาเพื่อให้ใช้กับถุงลมนิรภัยนั้น

ในมลรัฐ Washington ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 07/01/02 สำหรับเด็กที่มีอายุน้อยกว่า 6 ปี หรือเด็กที่มีน้ำหนักน้อยกว่า 60 ปอนด์ ต้องถูกเหนี่ยวรั้งตัวในระบบที่ช่วยในการเหนี่ยวรั้งตัวเด็กในที่นั่งด้านหลัง ถ้ายานพาหนะคันนั้นได้ติดตั้งถุงลมนิรภัยสำหรับผู้โดยสารไว้ด้วย

ในมลรัฐ Indiana เด็กที่มีอายุน้อยกว่า 4 ปี ต้องถูกเหนี่ยวรั้งตัวในเข็มขัดนิรภัยสำหรับผู้ใหญ่ ถ้าได้พิจารณาอย่างสมควร หรือ สมเหตุสมผลแล้วว่า เด็กนั้นไม่เหมาะกับอุปกรณ์ที่ช่วยในการเหนี่ยวรั้งของเด็ก

**5. มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการขับขี่ยานพาหนะในขณะมึนเมาสุรา**

ดังได้กล่าวมาแล้วว่าอุบัติเหตุจากการจราจรสร้างความสูญเสียต่อชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชนเป็นอย่างมาก และจากการศึกษาสาเหตุของอุบัติเหตุจากการจราจรพบว่าสาเหตุส่วนใหญ่ของอุบัติเหตุจราจรทางบกมาจากผู้ขับขี่ยานพาหนะดื่มสุรามึนเมาแล้วขับขี่ยานพาหนะไปบนท้องถนน ทั้งนี้เนื่องจากเมื่อดื่มแอลกอฮอล์เข้าไปแล้ว แอลกอฮอล์จะไปกระตุ้นหัวใจ และเมื่อปริมาณแอลกอฮอล์เพิ่มมากขึ้นจะไปกดการทำงานของระบบประสาทส่วนกลางซึ่งควบคุมการทำงานของร่างกาย ทำให้การทำงานของร่างกายช้าลง การตัดสินใจการตอบสนองจะใช้เวลามากขึ้น การคาดคะเนผิดพลาด หลาย ๆ ประเทศ รวมทั้งประเทศไทยได้ให้ความสำคัญในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุอันเกิดจากผู้ขับขี่มึนเมาสุรา จึงได้ออกกฎหมายห้ามผู้ขับขี่ยานพาหนะในขณะเมาสุรา และในแถบประเทศยุโรปได้กำหนดโทษไว้ค่อนข้างรุนแรง ซึ่งในส่วนนี้ผู้เขียนจะได้ทำการศึกษาในส่วนกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรของประเทศไทย และประเทศสหรัฐอเมริกา เพื่อนำมาเปรียบเทียบถึงข้อดีข้อเสีย ทั้งนี้เพื่อจะได้นำมาปรับปรุงและพัฒนากฎหมายเกี่ยวกับการจราจรของประเทศไทยต่อไป

**5.1 มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการขับขี่ยานพาหนะในขณะมึนเมาสุราในประเทศไทย**

อุบัติเหตุจากการจราจรทางบกก่อให้เกิดความสูญเสียชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน เป็นการบั่นทอนความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ และสังคม สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกนั้นมีด้วยกันหลายสาเหตุ แต่สาเหตุจากแอลกอฮอล์ ถือว่าเป็นสาเหตุในลำดับต้น ๆ ของการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งเกี่ยวกับเรื่องการดื่มสุราและการขับรถในขณะมึนเมาสุรานั้น ได้มีบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติสุรา พ.ศ.2493 และประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 294 ซึ่งจะได้นำมากล่าวไว้โดยสังเขป ดังนี้

### 5.1.1 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522

มาตรา 43 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถ

(1) ในขณะที่หย่อนความสามารถในอันที่จะขับ

(2) ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น

(3) ในลักษณะกีดขวางการจราจร

(4) โดยประมาท หรือน่าหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคล หรือทรัพย์สิน

(5) ในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา หรือไม่อาจแลเห็นทางด้านหน้าหรือด้านหลัง ด้านในด้านหนึ่งหรือทั้งสองด้านได้พอแก่ความปลอดภัย

(6) คร่อมหรือทับเส้น หรือแนวแบ่งช่องเดินรถ เว้นแต่เมื่อเปลี่ยนช่องเดินรถเลี้ยวขวา หรือกลับรถ

(7) บนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควร เว้นแต่รถลากเข็นสำหรับทารก คนป่วยหรือคนพิการ

(8) โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น

มาตรา 142 เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถในเมื่อ

(1) รถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ใน มาตรา 6

(2) เห็นว่าผู้ขับขี่ หรือ บุคคลใดในรถนั้นได้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับกฎหมายนั้น ๆ

ในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานสอบสวนหรือพนักงานเจ้าหน้าที่เห็นว่าผู้ขับขี่ฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (2) ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานสอบสวนหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ดังกล่าวว่าหย่อนความสามารถในอันที่จะขับหรือเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือไม่

การทดสอบตามวรรคสองให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

กฎกระทรวง ฉบับที่ 16 ( พ.ศ.2537) ซึ่งออกตามความในมาตรา 5 และมาตรา 142 วรรคสาม แห่ง พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ลงวันที่ 15 พฤศจิกายน 2537

ข้อ 1. การทดสอบผู้ขับขี่ว่าเมาสุราหรือไม่ ให้ตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่โดยใช้วิธีการตามลำดับ ดังต่อไปนี้

(1) ตรวจวัดลมหายใจด้วยเครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการตรวจหรือทดสอบให้ใช้เครื่องตรวจระดับแอลกอฮอล์ในเลือด โดยวิธีเป่าลมหายใจ ( BREAT ANALYZER TEST ) และอ่านค่าของแอลกอฮอล์ในเลือดเป็นมิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

วิธีการตรวจหรือทดสอบให้ปฏิบัติตามวิธีการตรวจสอบของเครื่องตรวจแต่ละชนิด

(2) ตรวจวัดจากปัสสาวะ

(3) ตรวจวัดจากเลือด

การตรวจวัดตามข้อ (2) และ (3) ให้ใช้ในกรณีที่ไม่สามารถทดสอบตาม (1) ได้เท่านั้น

ข้อ 2. กรณีที่ต้องทดสอบโดยวิธีตรวจวัดจากเลือดตามข้อ 1 (3) ให้ส่งตัวผู้ขับขี่ไปยังโรงพยาบาลที่ใกล้ที่สุด และทำการเจาะเลือดภายใต้การกำกับดูแลของผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมตามกฎหมายว่าด้วยวิชาชีพเวชกรรม

ข้อ 3 . ถ้ามีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดดังต่อไปนี้ให้ถือว่าเมาสุรา

(1) กรณีตรวจวัดจากเลือด เกิน 50 มิลิกรัมเปอร์เซ็นต์

(2) กรณีตรวจวัดจากลมหายใจหรือปัสสาวะ ให้เทียบปริมาณแอลกอฮอล์โดยใช้ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเป็นเกณฑ์มาตรฐานดังนี้

(ก) กรณีตรวจวัดจากลมหายใจ ให้ใช้ค่าสัมประสิทธิ์ในการแปลงค่าเท่ากับ 2,000

(ข) กรณีตรวจวัดจากปัสสาวะ ให้ใช้ค่าสัมประสิทธิ์ในการแปลงค่าเท่ากับ 1 ส่วน 1.3

**5.1.2 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522**

มาตรา 102 ในขณะปฏิบัติหน้าที่ ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถต้อง

(1).....

(2).....

(3) ไม่เสพหรือเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น

มาตรา 92 ผู้ประจำรถได้แก่ ผู้ขับรถ ผู้เก็บค่าโดยสาร นายตรวจ ผู้บริการ ตามที่กฎกระทรวงกำหนด

ตามความในมาตรา 102 (3) แห่งพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้บัญญัติห้ามผู้ขับขี่รถเสพสุราหรือของเมาอย่างอื่น ซึ่งมีความชัดเจน และเคร่งครัดกว่าพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (2) โดยในขณะปฏิบัติหน้าที่ห้ามไม่ให้ผู้ประจำรถเสพหรือเมาสุรา หรือของเมาอย่างอื่น ซึ่งแตกต่างจาก พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 43 (2) ห้ามผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่เมาสุราฯ แสดงให้เห็นว่าหากขับรถและไม่อยู่ในอาการเมาสุรา ก็ไม่มีความผิด แม้จะดื่มสุราแล้วมาขับรถ หรือดื่มสุราในขณะที่ขับรถ ซึ่งหากตรวจหาปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดแล้วไม่เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ก็ไม่อยู่ในความหมายของคำว่ามึนเมาสุราตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกดังกล่าว

จะเห็นได้ว่าบทบัญญัติในเรื่องการห้ามผู้ขับขี่ดื่มสุราตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 นั้นยังไม่ประสพผลสำเร็จ ตามวัตถุประสงค์ของกฎหมายที่ต้องการป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก ทั้งนี้เนื่องจากยังคงมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นอันมีสาเหตุมาจากการดื่มสุราและขับขี่ยานพาหนะเป็นจำนวนมากและเป็นสาเหตุอันดับต้น ๆ ของการเกิดอุบัติเหตุซึ่งได้แสดงให้เห็นว่า กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรของประเทศไทยนั้นยังไม่ประสพความสำเร็จในเรื่องการควบคุมผู้ขับขี่ที่ดื่มสุราอันเป็นสาเหตุใหญ่ของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก

### 5.1.3 พระราชบัญญัติสุรา พ.ศ. 2493

พระราชบัญญัติสุรา พ.ศ. 2493 ที่ได้บังคับใช้มานานกว่า 50 ปี ซึ่งเนื้อหาโดยรวมแล้วจะพูดถึงในเรื่องการทำสุรา การนำเข้าสุรา การขออนุญาตขายสุรา การเสียภาษีประจำปี โดยไม่มีบทบัญญัติใดที่เกี่ยวกับการดื่มสุรา หรือการซื้อสุราแต่อย่างใด

**5.1.4 ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 294 ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน 2525**

หมวด 1 บททั่วไป

ข้อ 1. ในประกาศของคณะปฏิวัติฉบับนี้

เด็ก หมายความว่า ผู้ซึ่งอายุยังไม่ครบสิบแปดปีบริบูรณ์และยังไม่บรรลุนิติภาวะด้วยการสมรส

ประพฤติตนไม่สมควร หมายความว่า ประพฤติตนไม่สมควรแก่วัยตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง

ข้อ 7. เพื่อประโยชน์ในการสงเคราะห์ หรือคุ้มครองสวัสดิภาพเด็ก ให้พนักงานเจ้าหน้าที่หรือข้าราชการตำรวจตั้งแต่ร้อยตำรวจตรีขึ้นไป ซึ่งรับราชการอยู่ในท้องที่ที่บิดามารดาหรือผู้ปกครอง หรือเด็กมีภูมิลำเนาหรือถิ่นที่อยู่ มีอำนาจดังต่อไปนี้

5) มอบตัวเด็กคืนบิดามารดา หรือผู้ปกครองหรือมอบตัวเด็กคืนบิดามารดาหรือผู้ปกครองพร้อมทั้งว่ากล่าวตักเตือนบิดามารดาหรือผู้ปกครอง ให้ปกครองดูแล และอุปการระเลี้ยงดูมิให้เด็กนั้นประพฤติตนไม่สมควรอีก หรือส่งเด็กไปสถานแรกรับเด็ก

หมวด 3 การคุ้มครองสวัสดิภาพเด็ก

ข้อ 12. เด็กที่พึงได้รับการคุ้มครองสวัสดิภาพตามประกาศคณะปฏิวัติฉบับนี้ ได้แก่ เด็กซึ่งมีปัญหาความประพฤติอันได้แก่เด็กซึ่งบิดามารดาหรือผู้ปกครอง ไม่สามารถควบคุมความประพฤติได้ หรือซึ่งประพฤติตนไม่สมควร

ข้อ 13. วิธีให้การคุ้มครองสวัสดิภาพแก่เด็กตามข้อ 12 มีดังต่อไปนี้

1) ให้บิดามารดา หรือผู้ปกครองของเด็กที่ได้รับการว่ากล่าวตักเตือนตามข้อ 7(5) มาแล้ว ทำทัณฑ์บนโดยกำหนดให้บิดามารดาหรือผู้ปกครองของเด็กระวัง มิให้เด็กนั้นประพฤติตนไม่สมควรอีก ตลอดเวลาไม่เกินหนึ่งปี นับแต่วันที่ทำทัณฑ์บนและกำหนดเบี้ยปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท ซึ่งบิดามารดาหรือผู้ปกครองจะต้องชำระเมื่อผิดทัณฑ์บนและเมื่อได้ปรับฐานผิดทัณฑ์บนแล้ว ให้มีอำนาจส่งเด็กหรือให้พนักงานเจ้าหน้าที่ดำเนินการคุ้มครองสวัสดิภาพอย่างอื่นตามที่เห็นสมควร

หมวด 5 การปฏิบัติต่อเด็ก

ข้อ 20. ห้ามมิให้บุคคลใด

5) ขายหรือให้สุรา หรือบุหรี่ หรือสิ่งเสพติดให้โทษอื่นใดแก่เด็กหรือชักจูงให้เด็กดื่มสุราหรือสูบบุหรี่ หรือสิ่งเสพติดให้โทษอื่นใด เว้นแต่การปฏิบัติทางการแพทย์

หมวด 6 บทกำหนดโทษ

ข้อ 24. ผู้ใดฝ่าฝืน ข้อ 20 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

**กฎกระทรวง ออกตามความในประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 294 ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน 2515**

อาศัยอำนาจตามความในข้อ 1 และข้อ 2 แห่งประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 294 ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน 2515 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยออกกฎกระทรวงไว้ดังนี้

การประพฤติตนไม่สมควรแก่วัยคือ การประพฤติตนดังต่อไปนี้

5 ) เสพสุรา สูบบุหรี่ หรือยาเสพติดให้โทษหรือของมึนเมาอย่างอื่น หรือเข้าไปในสถานที่จำหน่ายสุรา หรือเสพ หรือซื้อสุรา

5.2 **มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มึนเมาสุราในประเทศสหรัฐอเมริกา**

ประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นประเทศหนึ่งที่ประสบกับปัญหาประชาชนโดยเฉพาะกลุ่มคนหนุ่มสาวได้ถึงแก่ความตายด้วยอุบัติเหตุจราจรก่อนวัยสมควรและมีอัตราสูง เนื่องมาจากการดื่มแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่รถที่อยู่ในวัยหนุ่มสาว ดังนั้นรัฐบาลกลางจึงได้ออกกฎหมายควบคุมการดื่มสุราของผู้ขับขี่รถ โดยได้กำหนดอายุขั้นต่ำที่อนุญาตให้ดื่มสุราได้ไว้ในกฎหมาย National Minimum Drinking Age และยังได้ออกกฎหมายควบคุมเกี่ยวกับการครอบครองเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ที่อยู่ในยานพาหนะไว้ในกฎหมาย OPEN CONTAINER LAW ทั้งนี้เพื่อเป็นการป้อง

กันไม่ให้มีการดื่มและครอบครองเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ในขณะที่ขับรถ อันเป็นต้นเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรไว้ ดังนี้ [30]

### 5.2.1 กฎหมายกำหนดอายุขั้นต่ำที่อนุญาตให้ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ (National Minimum Drinking Age)

กฎหมายนี้ได้กำหนดอายุขั้นต่ำในการดื่มเครื่องที่มีแอลกอฮอล์ โดยได้ประกาศใช้บังคับเป็นกฎหมายเมื่อวันที่ 17 กรกฎาคม 1984 ในสมัยประธานาธิบดีโรนัล เรแกน กฎหมายฉบับนี้กระตุ้นให้มลรัฐต่าง ๆ ออกกฎหมายห้ามการซื้อและครอบครอง เครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ในที่สาธารณะ คือ ห้ามบุคคลที่มีอายุต่ำกว่า 21 ปี ซื้อและครอบครองเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ หากมลรัฐใดไม่มีกฎหมายที่บัญญัติในลักษณะเช่นนี้จะถูกระงับเงินส่วนแบ่งจากกองทุนที่เป็นการให้ความช่วยเหลือของหน่วยงาน Federal Aids Highway Funds โดยเริ่มแรกมีเพียง 18 มลรัฐ ที่มีกฎหมายกำหนดอายุขั้นต่ำ 21 ปี ที่เป็นอายุขั้นต่ำที่อนุญาตให้ดื่มสุราได้ แต่ขณะนี้ ทุกมลรัฐรวมทั้ง District of Columbia มีกฎหมายที่กำหนดอายุ 21 ปี เป็นอายุขั้นต่ำที่อนุญาตให้ดื่มสุราได้

ใน Code of Federal Regulations บรรพที่ 23 ส่วนที่ 1208 เรื่อง กำหนดอายุขั้นต่ำที่อนุญาตให้ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ โดยอาศัยอำนาจตามมาตราที่ 158 ของบรรพที่ 23 แห่งประมวลกฎหมายแห่งประเทศสหรัฐอเมริกา (United State Code)ได้กำหนดอายุขั้นต่ำ ที่อนุญาตให้ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ โดยรัฐบาลกลางมีมาตรการจูงใจในการให้มลรัฐต่างๆ ออกกฎหมายในเรื่องนี้บังคับใช้ภายในมลรัฐ โดยวิธีการให้เงินทุนช่วยเหลือสำหรับโครงการด้านความปลอดภัยในการจราจร หากมลรัฐใดไม่ออกกฎหมายในเรื่องดังกล่าว ก็จะถูกระงับเงินทุนช่วยเหลือในส่วนนี้ โดยได้ให้ความหมายของคำว่า "เครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์" "การครอบครองเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ในที่สาธารณะ" และ "การซื้อ" ไว้ในมาตรา 1208.3 ดังนี้ [31]

---

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

[31] http://frwebgate5.access.gpo.gov/cgi-bin/waisgate.cgi?WAISdocID=5340532530+1+0+0&WAISaction=retrieve 27/10/43

**เครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์** หมายถึง เบียร์ สุรากลั่น และ เหล้าองุ่นซึ่งบรรจุแอลกอฮอล์หนึ่งในสองของหนึ่งเปอร์เซนต์หรือมากกว่าต่อปริมาตร ซึ่งรวมถึงเบียร์ด้วย แต่มิได้จำกัดถึง ale (เครื่องดื่มที่ทำจากข้าว มีแอลกอฮอล์ 6 เปอร์เซนต์โดยปริมาตร) lager (เบียร์คาร์บอเนตสีเหลืองอ่อนที่เก็บไว้เวลา 6 อาทิตย์ถึง 6 เดือนก่อนนำออกขาย) porter (เหล้าชนิดหนึ่ง) stout sake (เหล้าสาเก) และเครื่องดื่มประเภทอื่นที่หมักเพื่อทำเป็นสุราหรือเบียร์ หรือเครื่องดื่มที่ผลิตจากข้าวมอลท์ โดยทั้งหมดหรือบางส่วนหรือจากสิ่งที่ใช้แทนเพื่อการทำสุราหรือเบียร์ สุรากลั่นรวมถึงแอลกอฮอล์ เอทธานอล หรือสุราหรือเหล้าองุ่นในรูปแบบใดก็ตาม รวมถึงสิ่งที่ทำให้ละลายหรือเจือจาง และส่วนผสมของสิ่งนั้นไม่ว่าจากขั้นตอนใดของการผลิตก็ตาม

5.2.2 **การครอบครองเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ในที่สาธารณะ** หมายถึง การครอบครองเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ไม่ว่าจะด้วยเหตุผลใดก็ตาม รวมถึง การครอบครองเพื่อการบริโภคไม่ว่าบนถนนหรือทางหลวงใดก็ตาม หรือในสถานที่สาธารณะ หรือในสถานที่ใดก็ตามที่เปิดเป็นที่สาธารณะ (รวมถึง Club - สโมสร ซึ่งตามความเป็นจริงเปิดเป็นสถานที่สาธารณะ) บทบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับในกรณีต่อไปนี้คือ สำหรับผู้ครอบครองแอลกอฮอล์ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการประกอบพิธีกรรมทางศาสนาเมื่อมีบิดาหรือมารดาเดินทางไปด้วย สามีหรือภรรยา หรือ ผู้ปกครองที่มีอายุ 21 ปีหรือมากกว่า สำหรับวัตถุประสงค์ทางการแพทย์เมื่อมีใบสั่งแพทย์ หรือการดำเนินการโดยแพทย์ผู้ได้รับอนุญาต เภสัชกร ทันตแพทย์ นางพยาบาล โรงพยาบาลหรือสถาบันทางการแพทย์ ในสโมสรหรือสถานที่ส่วนบุคคล หรือเพื่อการจำหน่าย การพา การขนส่ง การบริการ ในสถานที่จำหน่ายเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์โดยจ้างงาน ตามกฎหมายต่อลูกจ้างที่มีอายุต่ำกว่า 21 ปีโดย ผู้ผลิตที่ได้รับอนุญาต ผู้ขายส่ง ผู้ขายปลีกเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์

**การซื้อ** หมายถึง การได้มาโดยการจ่ายเป็นเงินหรือการตอบแทนอื่น ๆ

เกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวนี้เพื่อให้เกิดความสอดคล้องกันในเรื่องนโยบายในการป้องกันและลดอุบัติเหตุแห่งชาติ มลรัฐต่าง ๆ จึงได้นำหลักการดังกล่าวไปบัญญัติเป็นกฎหมายใช้บังคับภายในมลรัฐแต่ละมลรัฐ ให้สอดคล้องกับกฎหมายของรัฐบาลกลาง โดยในที่นี้ขอยกตัวอย่างกฎหมายของ มลรัฐ California โดยได้บัญญัติไว้ใน Vehicle Code มาตรา 23136. โดยบทบัญญัติดังกล่าวได้ให้อำนาจเจ้าหน้าที่ตำรวจยึดใบอนุญาตขับขี่ของผู้ขับขี่ที่มีอายุต่ำกว่า 21 ปี ในทันที ถ้าเจ้าหน้าที่ตำรวจนั้นเกิดความสงสัยว่าผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อยคนนั้นได้ดื่มแอลกอฮอล์มาและผู้ขับขี่นั้นปฏิเสธที่จะทำการตรวจสอบ หรือไม่สามารถทำการตรวจสอบวัดระดับแอลกอฮอล์

ให้สำเร็จสมบูรณ์ได้ หรือไม่ผ่านการตรวจสอบการวัดระดับลมหายใจเพื่อหาระดับแอลกอฮอล์ ในร่างกาย กฎหมายได้กำหนดระดับความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในกระแสเลือดสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีอายุต่ำกว่า 21 ปี ที่ระดับ 0.01% ซึ่งก็หมายความว่า ไม่ว่าจะมีระดับแอลกอฮอล์จำนวนเท่าใดในกระแสเลือดของผู้ขับขี่นั้นก็ถือว่าผิดกฎหมายทั้งสิ้น

หากเจ้าหน้าที่ตำรวจได้ส่งคำให้การภายใต้คำสาบานไปยัง Department of Motor Vehicle ในจำพวกข้อเท็จจริงอื่น ๆ และเจ้าหน้าที่ตำรวจมีเหตุผลที่เชื่อได้ว่าผู้ขับขี่ที่อายุต่ำกว่า 21 ปีนั้น ได้ทำการฝ่าฝืนหรือละเมิด Vehicle Code มาตรา 23136 ผู้ขับขี่รายนั้นอาจถูกยึดใบอนุญาต ขับขี่เป็นเวลา 1 ปี ถึง 3 ปี ซึ่งผู้ขับขี่สามารถทำการอุทธรณ์ได้ภายใน 10 วันจากที่ได้รับหนังสือบอกกล่าวถึงคำสั่งในการพักการใช้ชั่วคราวหรือการเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ นั้น[32]

### 5.2.3 กฎหมายเกี่ยวกับการเปิดภาชนะที่บรรจุเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ (Open Container Laws)

กฎหมายเกี่ยวกับการเปิดภาชนะที่บรรจุเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์นี้เป็นกฎหมายห้ามการเปิดภาชนะที่บรรจุเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ และห้ามการครอบครองภาชนะที่บรรจุเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ประเภทใดก็ตามที่เปิดอยู่ และห้ามการบริโภคเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ในบริเวณพื้นที่โดยสารของยานพาหนะ ทุกมลรัฐในประเทศสหรัฐอเมริกา มีกฎหมายที่ป้องกันและลงโทษเรื่องสมรรถภาพในการขับขี่ที่สูญเสียไป (impaired driving) โดยกฎหมายเกี่ยวกับการเปิดภาชนะที่บรรจุเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์สามารถใช้เป็นเครื่องมือที่สำคัญในการต่อสู้กับเรื่องสมรรถภาพการขับขี่ที่เสียไป

โดยที่ภายใต้มาตรา 154 ของ พระราชบัญญัติ Transportation Equity Act for the 21st Century (TEA-21) กำหนดให้มลรัฐต่างๆ มีกฎหมายเกี่ยวกับการเปิดภาชนะที่บรรจุแอลกอฮอล์ใช้บังคับภายในมลรัฐภายในวันที่ 1 ตุลาคม ค.ศ. 2000 มลรัฐใดที่ไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายในเรื่องนี้จะถูกระงับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลกลาง (Federal-aid highway) โดยเงินอุดหนุนในส่วนของมลรัฐที่ไม่มีกฎหมายในเรื่องนี้ก็จะนำไปให้กับมลรัฐอื่นที่มีกิจกรรมที่เสริมสร้างในเรื่อง

---

[32] Lisa Guerin,Patricia Gima and Nolo Editiors,California Law,(California : Nolo.com,2000), p.206-207.

ความปลอดภัย ซึ่งหลักการนี้จะเริ่มในปีงบประมาณ 2001 เงินอุดหนุนที่ถูกนำไปให้ มลรัฐอื่นนี้จะเป็นไปตามมาตรา 402 ในเรื่องของโครงการทางหลวงปลอดภัยเพื่อใช้เป็นมาตรการดำเนินการ ในเรื่องสมรรถภาพการขับขี่ที่เสียไปอันเนื่องมาจากแอลกอฮอล์ หรือเป็นการบังคับใช้บทบัญญัติกฎหมายที่ห้ามการดื่มสุราและขับขี่ยานพาหนะ หรือโครงการการกำจัดอันตรายของมลรัฐ เพื่อเป็นการปฏิบัติตามมาตรา 154 กำหนดให้กฎหมายเกี่ยวกับการเปิดภาชนะที่บรรจุแอลกอฮอล์ของมลรัฐต่าง ๆนั้น ต้องเป็นบทบัญญัติที่มีลักษณะดังนี้

-บัญญัติทั้งในเรื่องห้ามการครอบครองภาชนะที่บรรจุแอลกอฮอล์ที่เปิดอยู่และห้ามการบริโภคเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ใด ๆ

-โดยบัญญัติให้การห้ามในเรื่องดังกล่าวครอบคลุมบริเวณพื้นที่โดยสารของยานพาหนะใดก็ตาม รวมทั้งบริเวณช่องเก็บของที่ไม่ได้ปิดล็อคไว้ และห้ามเก็บภาชนะที่บรรจุเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์นั้นไว้ในที่เก็บของใดๆ ซึ่งผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารสามารถเข้าถึงได้ (สามารถหยิบได้)

- ใช้บทบัญญัติของกฎหมายในเรื่องนี้กับภาชนะที่บรรจุแอลกอฮอล์ที่เปิดอยู่ทุกประเภท และใช้กับเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ทุกประเภท รวมทั้งเบียร์, ไวน์, และสุรา (spirit) ซึ่งบรรจุแอลกอฮอล์ 0.5% หรือมากกว่านั้นโดยปริมาตร (รวมทั้งเบียร์ 3.2%)

- ใช้บทบัญญัติของกฎหมายในเรื่องนี้กับทุกคนที่อยู่ในยานพาหนะ ยกเว้นผู้โดยสารในยานพาหนะที่ได้ออกแบบไว้โดยแรกเริ่มใช้สำหรับการขนส่งบุคคลเพื่อค่าตอบแทน เช่น รถประจำทาง รถแท็กซี่หรือรถรับจ้าง และรถยนต์รับส่งคนโดยสารขนาดใหญ่ และรถที่ใช้เป็นที่พักอาศัย

- ใช้บทบัญญัติของกฎหมายในเรื่องนี้กับยานพาหนะทุกประเภทที่อยู่บนถนนหลวงหรือบริเวณบนไหล่ทางของถนนหลวง

- กำหนดให้กฎหมายฉบับนี้ใช้บังคับเป็นลำดับแรก มากกว่าที่จะกำหนดให้พิจารณาข้อเท็จจริงที่น่าจะเป็นไปได้ (probable cause) ว่ามีการกระทำละเมิดกฎหมายอีกการกระทำหนึ่งได้กระทำขึ้นก่อนจึงจะยอมให้มีการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการเปิดภาชนะที่บรรจุเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์

เพื่อเป็นการป้องกันการถูกยกเลิกเงินทุนอุดหนุนจากรัฐบาลกลาง มลรัฐจะต้องรับรองว่ากฎหมายเกี่ยวกับการเปิดภาชนะที่บรรจุเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ของมลรัฐของตนเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดดังกล่าวข้างต้น และกฎหมายนั้นมีผลบังคับใช้และได้มีการบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย

**เครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์** หมายถึง เบียร์ สุรากลั่น และ เหล้าองุ่นซึ่งบรรจุแอลกอฮอล์หนึ่งในสองของหนึ่งเปอร์เซนต์หรือมากกว่าต่อปริมาตร ซึ่งรวมถึงเบียร์ด้วย แต่มิได้จำกัดถึง ale (เครื่องดื่มที่ทำจากข้าว มีแอลกอฮอล์ 6 เปอร์เซนต์โดยปริมาตร) lager (เบียร์คาร์บอเนตสีเหลืองอ่อนที่เก็บไว้เวลา 6 อาทิตย์ถึง 6 เดือนก่อนนำออกขาย) porter (เหล้าชนิดหนึ่ง) stout sake (เหล้าสาเก) และเครื่องดื่มประเภทอื่นที่หมักเพื่อทำเป็นสุราหรือเบียร์ หรือเครื่องดื่มที่ผลิตจากข้าวมอลท์ โดยทั้งหมดหรือบางส่วนหรือจากสิ่งที่ใช้แทนเพื่อการทำสุราหรือเบียร์ สุรากลั่นรวมถึงแอลกอฮอล์ เอทธานอล หรือสุราหรือเหล้าองุ่นในรูปแบบใดก็ตาม รวมถึงสิ่งที่ทำให้ละลายหรือเจือจาง และส่วนผสมของสิ่งนั้นไม่ว่าจากขั้นตอนใดของการผลิตก็ตาม

5.2.2 **การครอบครองเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ในที่สาธารณะ** หมายถึง การครอบครองเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ไม่ว่าจะด้วยเหตุผลใดก็ตาม รวมถึง การครอบครองเพื่อการบริโภคไม่ว่าบนถนนหรือทางหลวงใดก็ตาม หรือในสถานที่สาธารณะ หรือในสถานที่ใดก็ตามที่เปิดเป็นที่สาธารณะ (รวมถึง Club - สโมสร ซึ่งตามความเป็นจริงเปิดเป็นสถานที่สาธารณะ) บทบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับในกรณีต่อไปนี้คือ สำหรับผู้ครอบครองแอลกอฮอล์ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการประกอบพิธีกรรมทางศาสนาเมื่อมีบิดาหรือมารดาเดินทางไปด้วย สามีหรือภรรยา หรือ ผู้ปกครองที่มีอายุ 21 ปีหรือมากกว่า สำหรับวัตถุประสงค์ทางการแพทย์เมื่อมีใบสั่งแพทย์ หรือการดำเนินการโดยแพทย์ผู้ได้รับอนุญาต เภสัชกร ทันตแพทย์ นางพยาบาล โรงพยาบาลหรือสถาบันทางการแพทย์ ในสโมสรหรือสถานที่ส่วนบุคคล หรือเพื่อการจำหน่าย การพา การขนส่ง การบริการ ในสถานที่จำหน่ายเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์โดยจ้างงาน ตามกฎหมายต่อลูกจ้างที่มีอายุต่ำกว่า 21 ปีโดย ผู้ผลิตที่ได้รับอนุญาต ผู้ขายส่ง ผู้ขายปลีกเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์

**การซื้อ** หมายถึง การได้มาโดยการจ่ายเป็นเงินหรือการตอบแทนอื่น ๆ

เกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวนี้เพื่อให้เกิดความสอดคล้องกันในเรื่องนโยบายในการป้องกันและลดอุบัติเหตุแห่งชาติ มลรัฐต่าง ๆ จึงได้นำหลักการดังกล่าวไปบัญญัติเป็นกฎหมายใช้บังคับภายในมลรัฐแต่ละมลรัฐ ให้สอดคล้องกับกฎหมายของรัฐบาลกลาง โดยในที่นี้ขอยกตัวอย่างกฎหมายของ มลรัฐ California โดยได้บัญญัติไว้ใน Vehicle Code มาตรา 23136. โดยบทบัญญัติดังกล่าวได้ให้อำนาจเจ้าหน้าที่ตำรวจยึดใบอนุญาตขับขี่ของผู้ขับขี่ที่มีอายุต่ำกว่า 21 ปี ในทันที ถ้าเจ้าหน้าที่ตำรวจนั้นเกิดความสงสัยว่าผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อยคนนั้นได้ดื่มแอลกอฮอล์มาและผู้ขับขี่นั้นปฏิเสธที่จะทำการตรวจสอบ หรือไม่สามารถทำการตรวจสอบวัดระดับแอลกอฮอล์

ให้สำเร็จสมบูรณ์ได้ หรือไม่ผ่านการตรวจสอบการวัดระดับลมหายใจเพื่อหาระดับแอลกอฮอล์ ในร่างกาย กฎหมายได้กำหนดระดับความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในกระแสเลือดสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีอายุต่ำกว่า 21 ปี ที่ระดับ 0.01% ซึ่งก็หมายความว่า ไม่ว่าจะมีระดับแอลกอฮอล์จำนวนเท่าใดในกระแสเลือดของผู้ขับขี่นั้นก็ถือว่าผิดกฎหมายทั้งสิ้น

หากเจ้าหน้าที่ตำรวจได้ส่งคำให้การภายใต้คำสาบานไปยัง Department of Motor Vehicle ในจำพวกข้อเท็จจริงอื่น ๆ และเจ้าหน้าที่ตำรวจมีเหตุผลที่เชื่อได้ว่าผู้ขับขี่ที่อายุต่ำกว่า 21 ปีนั้น ได้ทำการฝ่าฝืนหรือละเมิด Vehicle Code มาตรา 23136 ผู้ขับขี่รายนั้นอาจถูกยึดใบอนุญาต ขับขี่เป็นเวลา 1 ปี ถึง 3 ปี ซึ่งผู้ขับขี่สามารถทำการอุทธรณ์ได้ภายใน 10 วันจากที่ได้รับหนังสือบอกกล่าวถึงคำสั่งในการพักการใช้ชั่วคราวหรือการเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ นั้น[32]

### 5.2.3 กฎหมายเกี่ยวกับการเปิดภาชนะที่บรรจุเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ (Open Container Laws)

กฎหมายเกี่ยวกับการเปิดภาชนะที่บรรจุเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์นี้เป็นกฎหมายห้ามการเปิดภาชนะที่บรรจุเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ และห้ามการครอบครองภาชนะที่บรรจุเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ประเภทใดก็ตามที่เปิดอยู่ และห้ามการบริโภคเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ในบริเวณพื้นที่โดยสารของยานพาหนะ ทุกมลรัฐในประเทศสหรัฐอเมริกา มีกฎหมายที่ป้องกันและลงโทษเรื่องสมรรถภาพในการขับขี่ที่สูญเสียไป (impaired driving) โดยกฎหมายเกี่ยวกับการเปิดภาชนะที่บรรจุเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์สามารถใช้เป็นเครื่องมือที่สำคัญในการต่อสู้กับเรื่องสมรรถภาพการขับขี่ที่เสียไป

โดยที่ภายใต้มาตรา 154 ของ พระราชบัญญัติ Transportation Equity Act for the 21st Century (TEA-21) กำหนดให้มลรัฐต่างๆ มีกฎหมายเกี่ยวกับการเปิดภาชนะที่บรรจุแอลกอฮอล์ใช้บังคับภายในมลรัฐภายในวันที่ 1 ตุลาคม ค.ศ. 2000 มลรัฐใดที่ไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายในเรื่องนี้จะถูกระงับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลกลาง (Federal-aid highway) โดยเงินอุดหนุนในส่วนของมลรัฐที่ไม่มีกฎหมายในเรื่องนี้ก็จะนำไปให้กับมลรัฐอื่นที่มีกิจกรรมที่เสริมสร้างในเรื่อง

---

[32] Lisa Guerin,Patricia Gima and Nolo Editiors,California Law,(California : Nolo.com,2000), p.206-207.

ความปลอดภัย ซึ่งหลักการนี้จะเริ่มในปีงบประมาณ 2001 เงินอุดหนุนที่ถูกนำไปให้ มลรัฐอื่นนี้จะเป็นไปตามมาตรา 402 ในเรื่องของโครงการทางหลวงปลอดภัยเพื่อใช้เป็นมาตรการดำเนินการ ในเรื่องสมรรถภาพการขับขี่ที่เสียไปอันเนื่องมาจากแอลกอฮอล์ หรือเป็นการบังคับใช้บทบัญญัติกฎหมายที่ห้ามการดื่มสุราและขับขี่ยานพาหนะ หรือโครงการการกำจัดอันตรายของมลรัฐ เพื่อเป็นการปฏิบัติตามมาตรา 154 กำหนดให้กฎหมายเกี่ยวกับการเปิดภาชนะที่บรรจุแอลกอฮอล์ของมลรัฐต่าง ๆนั้น ต้องเป็นบทบัญญัติที่มีลักษณะดังนี้

-บัญญัติทั้งในเรื่องห้ามการครอบครองภาชนะที่บรรจุแอลกอฮอล์ที่เปิดอยู่และห้ามการบริโภคเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ใด ๆ

-โดยบัญญัติให้การห้ามในเรื่องดังกล่าวครอบคลุมบริเวณพื้นที่โดยสารของยานพาหนะใดก็ตาม รวมทั้งบริเวณช่องเก็บของที่ไม่ได้ปิดล็อคไว้ และห้ามเก็บภาชนะที่บรรจุเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์นั้นไว้ในที่เก็บของใดๆ ซึ่งผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารสามารถเข้าถึงได้ (สามารถหยิบได้)

- ใช้บทบัญญัติของกฎหมายในเรื่องนี้กับภาชนะที่บรรจุแอลกอฮอล์ที่เปิดอยู่ทุกประเภท และใช้กับเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ทุกประเภท รวมทั้งเบียร์, ไวน์, และสุรา (spirit) ซึ่งบรรจุแอลกอฮอล์ 0.5% หรือมากกว่านั้นโดยปริมาตร (รวมทั้งเบียร์ 3.2%)

- ใช้บทบัญญัติของกฎหมายในเรื่องนี้กับทุกคนที่อยู่ในยานพาหนะ ยกเว้นผู้โดยสารในยานพาหนะที่ได้ออกแบบไว้โดยแรกเริ่มใช้สำหรับการขนส่งบุคคลเพื่อค่าตอบแทน เช่น รถประจำทาง รถแท็กซี่หรือรถรับจ้าง และรถยนต์รับส่งคนโดยสารขนาดใหญ่ และรถที่ใช้เป็นที่พักอาศัย

- ใช้บทบัญญัติของกฎหมายในเรื่องนี้กับยานพาหนะทุกประเภทที่อยู่บนถนนหลวงหรือบริเวณบนไหล่ทางของถนนหลวง

- กำหนดให้กฎหมายฉบับนี้ใช้บังคับเป็นลำดับแรก มากกว่าที่จะกำหนดให้พิจารณาข้อเท็จจริงที่น่าจะเป็นไปได้ (probable cause) ว่ามีการกระทำละเมิดกฎหมายอีกการกระทำหนึ่งได้กระทำขึ้นก่อนจึงจะยอมให้มีการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการเปิดภาชนะที่บรรจุเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์

เพื่อเป็นการป้องกันการถูกยกเลิกเงินทุนอุดหนุนจากรัฐบาลกลาง มลรัฐจะต้องรับรองว่ากฎหมายเกี่ยวกับการเปิดภาชนะที่บรรจุเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ของมลรัฐของตนเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดดังกล่าวข้างต้น และกฎหมายนั้นมีผลบังคับใช้และได้มีการบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย

การเปลี่ยนแปลงจำนวนเงินทุนที่จะได้รับของมลรัฐที่มิได้ปฏิบัติการให้มีกฎหมายในเรื่องนี้ใช้บังคับภายในมลรัฐของตนภายในปีงบประมาณ ค.ศ. 2001 และปี ค.ศ. 2002 จะเปลี่ยนแปลง ในอัตรา 1.5% ของจำนวนเงินทุนที่แน่นอนที่ได้รับจากรัฐบาลกลาง (Federal-aid highway) และการเปลี่ยนแปลงจำนวนเงินทุนที่จะได้รับของมลรัฐที่มิได้ปฏิบัติการให้มีกฎหมายในเรื่องนี้ภายในปีงบประมาณต่อๆ ไป จะเปลี่ยนแปลงในอัตรา 3%[33]

โดย Code of Federal Regulations บรรพที่ 23 ส่วนที่ 1270 เรื่อง กฎหมายเกี่ยวกับการเปิดภาชนะที่บรรจุเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ โดยอาศัยอำนาจตามมาตราที่ 154 ของบรรพที่ 23 แห่งประมวลกฎหมายแห่งประเทศสหรัฐอเมริกา (United State Code) โดยสนับสนุนให้มลรัฐต่างๆ ออกกฎหมาย และบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายเกี่ยวกับการเปิดภาชนะที่บรรจุเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ โดยรัฐบาลกลางมีมาตรการจูงใจในการให้มลรัฐต่าง ๆ ออกกฎหมายในเรื่องนี้บังคับใช้ภายในมลรัฐ โดยวิธีการให้เงินทุนช่วยเหลือสำหรับโครงการด้านความปลอดภัยในการจราจร หากมลรัฐใดไม่ออกกฎหมายในเรื่องดังกล่าว ก็จะถูกระงับเงินทุนช่วยเหลือในส่วนนี้ โดยมาตราที่ 1270.3 ได้ให้นิยามความหมายเกี่ยวกับกฎหมายในส่วนนี้ไว้ดังนี้ [34]

(a) **เครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์หมายถึง**

(1) เบียร์ เครื่องดื่มประเภท ale (เครื่องดื่มที่ทำจากข้าว มีแอลกอฮอล์ 6 เปอร์เซนต์โดยปริมาตร) porter (เหล้าชนิดหนึ่ง) stout และเครื่องดื่มประเภทอื่นที่เป็นการหมักเพื่อทำเป็นสุราหรือเบียร์ (รวมถึงเหล้าสาเกหรือผลิตภัณฑ์อื่นที่มีลักษณะอย่างเดียวกัน) จะใช้ชื่อใดก็ตามหรืออยู่ในรูปลักษณะใดก็ตาม ซึ่งบรรจุแอลกอฮอล์ 0.5 % หรือมากกว่าโดยปริมาตร การต้มกลั่นเหล้า หรือเบียร์ หรือผลิตจากข้าวมอลท์ โดยทั้งหมดหรือบางส่วน หรือผลิตจากสิ่งที่ใช้แทนเพื่อการทำสุราหรือเบียร์

(2) เหล้าองุ่นซึ่งมีแอลกอฮอล์ไม่น้อยกว่า 0.5 % ของแอลกอฮอล์โดยปริมาตร หรือ

(3) สุรากลั่นซึ่งมีส่วนประกอบจากเอทธิลแอลกอฮอล์ เอธานอล หรือ spirit of wine (เหล้าองุ่น) ในรูปแบบใดก็ตาม (รวมถึงสิ่งที่ทำให้ละลายหรือเจือจาง และส่วนผสมของสิ่งนั้นไม่ว่าจากแหล่งใดหรือขั้นตอนใดของการผลิตก็ตาม)

---

[33] http://www.nhtsa.dot.gov/people/outreach/stateleg/Open_Container.pdf ( 20/1/2543 )

[34] http://frwebgate5.access.gpo.gov/cgi- bin/waisgate.cgi?WAISdocID=5411718559+10+0+0&WAISaction=retrieve ( 27/10/43 )

(b) **การออกพระราชบัญญัติและการบังคับใช้กฎหมาย**หมายถึง กฎหมายของมลรัฐที่มีผลบังคับใช้และมลรัฐได้เริ่มทำให้กฎหมายนั้นเป็นผล

(c) **ยานพาหนะ** หมายถึง ยานพาหนะที่ขับเคลื่อนหรือเคลื่อนตัวโดยกำลังเครื่องจักรกล และโดยแรกเริ่มนั้นผลิตเพื่อใช้บนทางหลวงสาธารณะ แต่ไม่รวมถึงยานพาหนะที่ใช้เฉพาะบนรางรถไฟ

(d) **การเปิดภาชนะที่บรรจุเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์** หมายถึง ภาชนะที่เป็นขวด , กระป๋อง หรือภาชนะรองรับอื่นใดก็ตามซึ่ง

(1) บรรจุเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์อยู่ไม่ว่าจะมีจำนวนเท่าใดก็ตาม และ

(2) (i) ภาชนะนั้นเปิดอยู่หรือสิ่งที่ผนึกภาชนะนั้นถูกทำลาย (broken seal) หรือ

(ii) แอลกอฮอล์ที่บรรจุอยู่ในภาชนะซึ่งบางส่วนได้ถูกนำออกไป

(e) **พื้นที่โดยสาร** หมายถึง พื้นที่หรือบริเวณที่ออกแบบมาสำหรับผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารในขณะที่ยานพาหนะกำลังขับเคลื่อนอยู่ และพื้นที่หรือบริเวณใดก็ตามซึ่งสำหรับผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารสามารถที่จะใช้ในการขับขี่หรือโดยสารในขณะที่นั่งอยู่ในตำแหน่งนั้น ๆ รวมทั้งช่องใส่ของ

(f) **ทางหลวงสาธารณะ หรือไหล่ทางของทางหลวงสาธารณะ** หมายถึง ความกว้างทั้งหมดที่อยู่ระหว่างและที่อยู่ติดกับเส้นแบ่งเขตของทางสาธารณะ เมื่อส่วนใดก็ตามของทางสาธารณะนั้นได้เปิดเพื่อใช้เป็นทางสาธารณะสำหรับการเดินรถ

(g) **มลรัฐ** หมายถึง มลรัฐใดก็ตามใน 50 มลรัฐ รวมถึง District of Columbia หรือ Puerto Rico

โดยในแต่ละมลรัฐจะต้องปฏิบัติตามเกณฑ์หรือบรรทัดฐานที่กำหนดไว้ในมาตรา 1270.4 ของ Code of Federal Regulations ซึ่งมีบทบัญญัติดังนี้ [35]

---

[35] Ibid., http://frwebgate5.access.gpo.gov/cgi-bin/waisgate.cgi?WAISdocID=5411718559+10+0+0&WAIS action=retrieve ( 27/10/43 )

(a) เพื่อเป็นการป้องกันการถูกยกเลิกเงินทุนอุดหนุนตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 1270.6 ของส่วนนี้ มลรัฐจะต้องออกกฎหมายและบังคับใช้กฎหมายซึ่งบัญญัติห้ามการครอบครองภาชนะที่บรรจุเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ และการบริโภคเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ใดก็ตามในบริเวณหรือพื้นที่โดยสารของยานพาหนะใดก็ตาม (รวมถึงการครอบครองหรือการบริโภคเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์โดยผู้ขับขี่ยานพาหนะ) ซึ่งอยู่บนทางหลวงสาธารณะ หรืออยู่บนบริเวณ ไหล่ทางของทางหลวงสาธารณะในมลรัฐ

(b) กฎหมายนี้จะต้องบังคับใช้ต่อ

(1) การครอบครองภาชนะที่บรรจุเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์และการบริโภคเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์

(2) บริเวณหรือพื้นที่โดยสารของยานพาหนะใดก็ตาม

(3) เครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ทุกประเภท

(4) ผู้โดยสารทุกคนในยานพาหนะ และ

(5) ยานพาหนะทุกประเภทซึ่งอยู่บนทางหลวงสาธารณะ หรืออยู่บนบริเวณไหล่ทางของทางหลวงสาธารณะ

(c) กฎหมายจะต้องจัดเตรียมสำหรับการบังคับใช้ในเบื้องต้น

(d) ข้อยกเว้น

(1) ถ้ามลรัฐมีกฎหมายที่มีผลบังคับใช้ซึ่งบัญญัติให้เป็นสิ่งที่ผิดกฎหมายกรณีการครอบครองภาชนะที่บรรจุเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์และการบริโภคเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ในบริเวณหรือพื้นที่โดยสารของยานพาหนะใดก็ตาม แต่อนุญาตให้มีการครอบครองภาชนะที่บรรจุเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ในบริเวณ (ช่องใส่ของ) ที่ปิดล็อคไว้ หรือบริเวณด้านหลังของที่นั่ง หรือในบริเวณหรือพื้นที่ซึ่งโดยปกติมิได้ครอบครองโดยผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารในยานพาหนะซึ่งไม่ได้จัดให้เป็นที่สำหรับเก็บของ มลรัฐเห็นสมควรมีกฎหมายที่มีผลบังคับใช้ซึ่ง ใช้กับบริเวณหรือพื้นที่โดยสารของยานพาหนะใดก็ตาม ดังที่ได้บัญญัติไว้ในวรรค (b) (2) ของมาตรานี้

(2) ถ้ามลรัฐมีกฎหมายที่มีผลบังคับใช้ซึ่งบัญญัติให้เป็นสิ่งที่ผิดกฎหมายกรณีการครอบครองภาชนะที่บรรจุเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์และการบริโภคเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์โดยผู้ขับขี่ (แต่ไม่ใช่ผู้โดยสาร) ในบริเวณหรือพื้นที่โดยสารซึ่งออกแบบสำหรับยานพาหนะ บริเวณที่ใช้เป็นพื้นที่โดยสาร หรือโดยแรกเริ่มใช้เป็นพื้นที่ขนส่งผู้โดยสารโดยมีค่าตอบแทน หรือในบริเวณพื้นที่หนึ่งในสี่ของรถพ่วงที่ใช้เป็นบ้านพักเคลื่อนที่ (house coach or house trailer) ซึ่งมลรัฐ

เห็น สมควรมีกฎหมายที่มีผลบังคับใช้กับผู้โดยสารยานพาหนะ ดังที่ได้บัญญัติไว้ในวรรค (b) (4) ของมาตรานี้

เกี่ยวกับเรื่องนี้ มลรัฐต่าง ๆ ได้นำหลักการดังกล่าวไปบัญญัติเป็นกฎหมายใช้บังคับภายในมลรัฐเพื่อให้สอดคล้องกับกฎหมายของรัฐบาลกลาง **โดยในที่นี้ขอยกตัวอย่างกฎหมายของมลรัฐ** California **โดยได้บัญญัติไว้ใน** Vehicle Code ดังนี้ [36]

มาตรา 23222 (a). ได้กล่าวถึงการมีภาชนะบรรจุแอลกอฮอล์ที่เปิดอยู่ที่ตัวของผู้ขับขี่ ถ้าหากผู้ขับขี่รถยนต์มีภาชนะที่บรรจุแอลกอฮอล์ไม่ว่าจะมีจำนวนแอลกอฮอล์อยู่เท่าใด โดยภาชนะนั้นเปิดอยู่ หรือสิ่งที่ปิดผนึกภาชนะนั้นถูกนำออก และภาชนะนั้นอยู่ที่ตัวผู้ขับขี่ ( ในมือ กระเป๋าเสื้อ กระเป๋ากางเกง หรือ กระเป๋าถือ ) เว้นแต่ภาชนะนั้นไม่ได้อยู่ที่ตัวผู้ขับขี่ แต่อยู่ในรถ หรือที่ตัวผู้โดยสาร

มาตรา 23225 กรณีมีภาชนะที่บรรจุแอลกอฮอล์ที่เปิดอยู่ที่เก็บในยานพาหนะโดยผู้ขับขี่หรือเจ้าของยานพาหนะนั้น ถ้าผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถยนต์ มีภาชนะที่บรรจุแอลกอฮอล์ไม่ว่าจะมีจำนวนแอลกอฮอล์จำนวนเท่าใดก็ตามโดยครอบครองอยู่ในบริเวณใดของรถก็ตาม นอกเหนือจากที่ว่างท้ายรถยนต์ที่ใช้สำหรับบรรจุของ

มาตรา 23152 (a) การขับขี่รถยนต์ขณะที่ตกอยู่ภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์ บทบัญญัตินี้ใช้บังคับแม้ว่า ผู้ขับขี่จะไม่ได้มึนเมาสุรา แต่การดื่มสุรานั้นทำให้ความสามารถในการขับขี่ยานพาหนะอย่างปลอดภัยนั้นลดลง แม้มีแต่เพียงหลักฐานแวดล้อมที่แสดงว่าผู้ขับขี่ได้ขับเคลื่อนยานพาหนะในขณะที่ตกอยู่ภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์

มาตรา 664 การพยายามขับรถในขณะที่มึนเมา หากผู้ขับขี่มีอาการมึนเมาและพยายามที่จะเดินเครื่องยนต์ หรือพยายามที่จะขับขี่ยานพาหนะ ซึ่งต้องรับโทษครึ่งหนึ่งของโทษกรณีขับขี่ยานพาหนะในขณะที่ตกอยู่ภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์

---

[36] Lisa Guerin,Patricia Gima and Nolo Editiors.California Law, p.206.

มาตรา 23152 (b) ขับขี่ยานพาหนะโดยมีระดับความเข้มข้นของแอลกอฮอล์เกินกว่าระดับที่กฎหมายกำหนด หากผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลมีระดับความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในกระแสเลือดระดับ 0.08 หรือมากกว่า