มาตรการทางกฎหมายสำหรับผู้ขับขี่รถยนต์ในการคุ้มครองสิทธิด้านความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารที่เป็นเด็ก

จินตนา ราชนิยม

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ปรีดี พนมยงค์
มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์
พ.ศ. 2563

Legal Measures for Motorists to Protect the Safety Rights of Young Passengers

Jintana Ratniyom

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements

for the Degree of Master of Laws

Department of Law

Pridi Banomyong Faculty of Law, Dhurakij Pundit University

2020

หัวข้อวิทยานิพนธ์	มาตรการทางกฎหมายสำหรับผู้ขับขี่รถยนต์ในการคุ้มครองสิทธิด้านความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารที่เป็นเด็ก
ชื่อผู้เขียน	จินตนา ราชนิยม
อาจารย์ที่ปรึกษา	รองศาสตราจารย์ ดร.อภิญญา เลื่อนฉวี
สาขาวิชา	นิติศาสตร์
ปีการศึกษา	2562

บทคัดย่อ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการคุ้มครองสิทธิด้านความปลอดภัยของผู้โดยสารที่เป็นเด็ก ตลอดจนมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องของประเทศไทยและต่างประเทศ เพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหาที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพสำหรับประเทศไทย

จากการศึกษาพบว่า พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มีเพียงมาตรการด้านความปลอดภัยสำหรับผู้ขับขี่และผู้โดยสารโดยทั่วไป ไม่สามารถนำมาใช้กับผู้โดยสารที่เป็นเด็กได้อย่างเหมาะสม ทำให้เกิดผลกระทบโดยตรงต่อผู้โดยสารที่เป็นเด็กอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ทั้งการบาดเจ็บ พิการ หรือเสียชีวิต

ดังนั้น ผู้เขียนจึงเสนอมาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสมเพื่อคุ้มครองผู้โดยสารที่เป็นเด็กโดยเฉพาะให้ครอบคลุมถึงอุปกรณ์นิรภัยสำหรับเด็ก การห้ามไม่ให้ปล่อยทิ้งเด็กตามลำพังในรถยนต์โดยไม่มีผู้ดูแล และการห้ามไม่ให้เด็กนั่งที่นั่งด้านหน้าของรถยนต์ ตลอดจนบทลงโทษและเรื่องอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

Thesis Title	Legal Measures for Motorists to Protect the Safety Rights of Young Passengers.
Author	Jintana Ratniyom
Thesis Advisor	Associate Professor Dr.Apinya Luernshavee
Department	Law
Academic Year	2019

ABSTRACT

The purpose of this thesis is to study concepts and theories regarding the protection of the safety rights of young passengers as well as the legal measures concerned of Thailand and foreign countries in order to find the appropriate and effective solution for Thailand.

From the study we found that the Road Traffic Act B.E. 2522 and the Car Act B.E. 2522 of Thailand contain only the car equipment and devices regulations and the safety measures for passengers and drivers in general, not specifically to young passengers. This causes a direct impact to young passengers unavoidably, injury, disability or death.

Therefore, the researcher proposes the appropriate legal measures to protect the young passengers covering safety equipment, prohibition of child abandonment in a car and front seating, penalties, etc.

กิตติกรรมประกาศ

ความสำเร็จของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เกิดขึ้นจากความเมตตาและความอนุเคราะห์จากบุคคลหลายท่าน โดยได้รับความกรุณาจาก รองศาสตราจารย์ ดร.อภิญญา เลื่อนฉวี ซึ่งได้กรุณาสละเวลาอันมีค่าในการเป็นที่ปรึกษาพิเศษ และรับเป็นกรรมการและอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ให้แก่ผู้เขียน โดยการผลักดัน ให้กำลังใจ ตลอดจนติดตามและชี้แนะแนวทางในการจัดทำวิทยานิพนธ์ รวมทั้งการปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ เพื่อให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีความถูกต้องและสมบูรณ์ จึงขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

ขอขอบพระคุณ ศาสตราจารย์ ดร.ไพศิษฐ์ พิพัฒนกุล ที่กรุณารับเป็นประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ รองศาสตราจารย์ประเสริฐ ตัณศิริ ที่กรุณารับเป็นกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ จนทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จอย่างสมบูรณ์

ขอขอบพระคุณ อาจารย์พสธร พันธุ์สุวรรณ และอาจารย์วรวุฒิ เหล่าบ้านค้อ ที่ให้ข้อคิดเห็นและคำแนะนำวิธีการในการเขียนวิทยานิพนธ์ที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่ง ซึ่งมีส่วนสำคัญทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น ขอขอบคุณ คุณพิทักษ์สิน สิวรุจน์ และคุณไปรยา ทัศนสกุล สำหรับการแปลกฎหมายภาษาต่างประเทศ รวมถึงขอขอบคุณผู้ที่เป็นกำลังใจและสนับสนุนในการจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ที่ไม่สามารถเอ่ยนามได้ครบ ซึ่งทำให้ผู้เขียนมีกำลังใจและมีความมุ่งมั่นจนสามารถจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จนสำเร็จ

อนึ่ง หากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้สามารถก่อให้เกิดความรู้และข้อคิดที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษาหรือต่อผู้ที่มีความสนใจในประเด็นปัญหาตามวิทยานิพนธ์นี้ ผู้เขียนขอมอบความดีทั้งหมดแก่ครู อาจารย์ ผู้มีพระคุณทุกท่าน ตลอดจนผู้แต่งหนังสือ ตำรา บทความทั้งหลายที่ผู้เขียนได้ใช้ศึกษาและค้นคว้าตลอดจนนำมาอ้างอิงในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

จินตนา ราชนิยม

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ฆ
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ง
กิตติกรรมประกาศ	จ
บทที่	
1. บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา	11
1.3 สมมติฐาน	12
1.4 ขอบเขตของการศึกษา	12
1.5 วิธีการศึกษา	12
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	12
2. แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับมาตรการทางกฎหมายแก่ผู้ขับขี่รถยนต์ ในการคุ้มครองสิทธิ ด้านความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารที่เป็นเด็ก	14
2.1 ความเป็นมาและแนวคิดเกี่ยวกับการคุ้มครองเด็ก และหลักการพื้นฐาน ในการคุ้มครองสิทธิเด็กตามรัฐธรรมนูญ	14
2.1.1 แนวคิดพื้นฐานในการคุ้มครองเด็กและเยาวชน	15
2.1.2 หลักการพื้นฐานในการคุ้มครองสิทธิของเด็กตามรัฐธรรมนูญ	17
2.1.3 แผนแม่ในการกำหนดระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน	20
2.1.4 แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560-2564	25
2.2 แนวคิดเกี่ยวกับสิทธิเสรีภาพ	26
2.2.1 ความหมายของสิทธิและเสรีภาพ	27
2.2.2 ความหมายของสิทธิตามรัฐธรรมนูญ	30
2.2.3 ประเภทของสิทธิและเสรีภาพ	32
2.2.4 การจำกัดสิทธิและเสรีภาพ	35
2.2.5 ภารกิจของสิทธิและเสรีภาพ	37
2.3 หลักการใช้อำนาจของรัฐ	39
2.3.1 ความหมายของรัฐ	40

สารบัญ (ต่อ)

บทที่		หน้า
	2.3.2 หน้าที่ของรัฐ	41
	2.3.3 ภารกิจของรัฐ	43
	2.3.4 หลักการสำคัญในการใช้อำนาจของรัฐ	49
3.	มาตรการทางกฎหมายแก่ผู้ขับขี่รถยนต์ในการคุ้มครองสิทธิด้านความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารที่เป็นเด็กของต่างประเทศและของประเทศไทย	55
	3.1 กฎหมายระหว่างประเทศ	55
	3.1.1 อนุสัญญาว่าด้วยสิทธิเด็ก (Convention on the Rights of the Child 1989)	56
	3.1.2 ข้อบังคับหมายเลข 44 ของคณะกรรมาธิการเศรษฐกิจยุโรปแห่งสหประชาชาติ (UN / ECE) (United Nations Economic Commission for Europe)	64
	3.2 กฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองสิทธิด้านความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสารที่เป็นเด็กในต่างประเทศ	67
	3.2.1 ราชอาณาจักรกัมพูชา	68
	3.2.2 สาธารณรัฐฟิลิปปินส์	81
	3.2.3 สาธารณรัฐสิงคโปร์	93
	3.2.4 สหรัฐอเมริกา	99
	3.3 กฎหมายเกี่ยวข้องกับการคุ้มครองสิทธิด้านความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารที่เป็นเด็กของประเทศไทย	109
	3.3.1 พระราชบัญญัติคุ้มครองเด็ก พ.ศ. 2546	110
	3.3.3 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522	114
	3.3.4 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522	128
4.	วิเคราะห์มาตรการทางกฎหมายสำหรับผู้ขับขี่รถยนต์ในการคุ้มครองสิทธิด้านความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารที่เป็นเด็ก	135
	4.1 ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการไม่มีบทบัญญัติคุ้มครองสิทธิด้านความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารที่เป็นเด็ก	135

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
4.2 ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับอำนาจเจ้าหน้าที่ของรัฐในการคุ้มครองสิทธิด้านความปลอดภัยแก่ผู้โดยสาร ที่เป็นเด็ก	144
4.3 มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดโทษแก่ผู้ขับขี่ในการคุ้มครองสิทธิด้านความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารที่เป็นเด็ก	151
4.4 แนวทางแก้ไขปัญหา	158
5. บทสรุปและข้อเสนอแนะ	170
5.1 บทสรุป	170
5.2 ข้อเสนอแนะ	176
บรรณานุกรม	178
ภาคผนวก ร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองเด็กในการโดยสารพาหนะรถยนต์ส่วนบุคคล พ.ศ. (นำเสนอโดยผู้เขียน)	184
ประวัติผู้เขียน	189

บทที่ 1
บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

อุบัติเหตุเป็นสาเหตุของการบาดเจ็บและเสียชีวิตที่พบบ่อยในเด็กทั่วโลก การเกิดอุบัติเหตุในเด็กเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดความสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน อุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกทำให้มีผู้เสียชีวิตถึงปีละ 1.2 ล้านคน และก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจมากกว่าหนึ่งพันล้านเหรียญสหรัฐ นอกจากนี้อุบัติเหตุทางถนนยังเป็นสาเหตุให้เด็กเสียชีวิตในอัตรา 7.4 ต่อประชากรแสนคนในกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และพบว่ามากกว่าร้อยละ 50 เด็กเสียชีวิตเกิดจากการโดยสารในรถยนต์[1] จากรายงานของ World Health Organization (WHO) และ The United Nations Children's Fund (UNICEF) ปี ค.ศ. 2008[2] พบว่าจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นต่อเด็กแม้ทำให้เด็กไม่เสียชีวิตแต่อาจพิการตลอดชีวิต รายงานความปลอดภัยทางถนนขององค์การอนามัยโลก ปี พ.ศ. 2556 พบว่า อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของไทยพุ่งสูงขึ้นเป็นอันดับที่ 3 ของโลก รองจากประเทศนีอูเอและสาธารณรัฐโดมินิกัน และเป็นอันดับ 1 ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยอุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุให้เด็กเสียชีวิตเป็นอันดับ 2 ของเด็กไทย รองจากการจมน้ำ[3] และมีอัตราการตาย 36.2 ราย ต่อประชากรแสนคน (ประมาณ 24,237 คน) รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่มีจำนวนการเสียชีวิตมากที่สุดในทุกกลุ่มอายุ รองลงมาคือ รถยนต์ เมื่อพิจารณาตามกลุ่มอายุพบว่ากลุ่มอายุ 15-19 ปีมีอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนสูงที่สุด คือร้อยละ 16.8 ในขณะที่เด็กเล็กอายุ 0-5 ปี มีอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตร้อยละ 2.7[4] นอกจากนั้น รายงานของ

---

[1] วิทยา ชาติบัญชาชัย และคณะ, "เบาะนิรภัยเด็กในรถยนต์ : กรณีศึกษาของประเทศไทย," สืบค้นเมื่อวันที่ 12 มีนาคม 2562, จาก https://kb.hsri.or.th/dspace/handle/ 11228/4326?locale-attribute=th

[2] ณัชนันท์ ชีวานนท์, "อุบัติเหตุในเด็ก : สถานการณ์ และแนวทางการป้องกัน," เล่ม 3 ปีที่ 24, วารสารคณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา, น. 2 (กรกฎาคม – กันยายน 2559).

[3] จริยา อินทรรัศมี, "รูปแบบการบริหารจัดการเพื่อลดอุบัติการณ์การเกิดอุบัติเหตุในเด็กของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น," (วิทยานิพนธ์ปริญญาปรัชญาดุษฎีบัณฑิต มหาวิทยาลัยขอนแก่น, 2557), น. 15.

[4] รัชดา เกษมทรัพย์ และนัยนา ณีศะนันท์ , "การส่งเสริมการใช้เบาะนิรภัยเด็กในรถยนต์" , วารสารกุมารเวชศาสตร์, น. 11 , (มกราคม – มีนาคม 2561).

สำนักระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณะสุข ซึ่งเก็บข้อมูลจากโรงพยาบาลเครือข่ายเฝ้าระวังการบาดเจ็บ จำนวน 33 แห่งในปี พ.ศ. 2553 - 2556 พบว่าเด็กอายุน้อยกว่า 15 ปี มีสถานะเป็นผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บรุนแรงจากการโดยสารรถปิคอัพ 1,948 ราย คิดเป็นร้อยละ 12.30 ของเด็กที่บาดเจ็บรุนแรง และจากการโดยสารรถเก๋ง 433 ราย หรือร้อยละ 2.73 ของเด็กที่บาดเจ็บรุนแรง และร้อยละ 3.31 ของเด็กที่ได้รับบาดเจ็บรุนแรง เสียชีวิต 524 ราย ทั้งนี้ เด็กที่เสียชีวิตโดยการโดยสารรถปิคอัพร้อยละ 23.85 และเด็กที่โดยสารรถเก๋งร้อยละ 6.68[5]

จากข้อมูลดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงการบาดเจ็บ พิการ และเสียชีวิตซึ่งเกิดจากการจราจรทางบกของเด็กที่มีแนวโน้มสูงขึ้น โดยที่เด็กได้รับผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อม กล่าวคือ ผลกระทบด้านร่างกายต่อตัวเด็กโดยตรงที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บ พิการ หรือเสียชีวิต ส่วนผลกระทบต่อสภาวะจิตใจของเด็ก ผู้ปกครอง หรือคนในครอบครัวซึ่งเกิดจากการได้รับบาดเจ็บหรือพิการที่ต้องเป็นผู้เยียวยาทั้งทางจิตใจและทางทรัพย์สิน นอกจากนี้ยังส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมเนื่องจากรัฐ เอกชน และสังคมโดยรวมต้องรับภาระเพิ่มขึ้น สำหรับบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 ได้กำหนดให้รัฐมีหน้าที่ในการคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของชนชาวไทย โดยกำหนดไว้ในหมวด 3 ว่าด้วยสิทธิและเสรีภาพของปวงชนชาวไทย อันเป็นหลักการสำคัญในการคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของบุคคล โดยที่บุคคลย่อมมีสิทธิและเสรีภาพที่จะทำการใดและได้รับความคุ้มครองตามรัฐธรรมนูญตราบเท่าที่การใช้สิทธิหรือเสรีภาพนั้นไม่กระทบกระเทือนหรือเป็นอันตรายต่อความมั่นคงของรัฐ ความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน และไม่ละเมิดสิทธิหรือเสรีภาพของบุคคลอื่น[6] ในส่วนของสิทธิและเสรีภาพในชีวิตร่างกายได้มีการรับรองไว้ในรัฐธรรมนูญ มาตรา 28 ครอบคลุมรวมไปถึงกลุ่มบุคคลที่เป็นเด็กด้วยเช่นเดียวกัน โดยรัฐธรรมนูญบัญญัติให้รัฐพึงให้ความช่วยเหลือเด็ก เยาวชนให้สามารถดำรงชีวิตอยู่ได้อย่างมีคุณภาพ และคุ้มครองป้องกันมิให้เด็กเป็นเหยื่อของความรุนแรงหรือได้รับการปฏิบัติอย่างไม่เป็นธรรม รวมทั้งการบำบัด ฟื้นฟู และเยียวยาผู้ถูกกระทำดังกล่าว นอกจากนั้นคำว่า “สิทธิเด็ก” เป็นสิทธิอันเป็นสากล (Universal Rights) และเป็นสิทธิเด็ดขาด (Absolute Rights) ที่จะต้องได้รับการรับรองและคุ้มครองตามพันธกรณีระหว่างประเทศ[7] ซึ่งเป็นสิทธิที่ติดตัวมาตั้งแต่เกิดและเป็นผู้มีสิทธิที่ไม่มีผู้ใดสามารถตัดทอนหรือจำกัดการใช้สิทธิอันชอบธรรมหรือละเมิดสิทธิของเด็กได้ แต่อย่างไรก็ตามเด็กก็ไม่สามารถเรียกร้องสิทธิของตนในด้านต่าง ๆ ได้ด้วยตนเองแม้

---

[5] วิทยา ชาติบัญชาชัย และคณะ, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 1* ,น. 1.

[6] รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560, มาตรา 25.

[7] อวิการัตน์ นิยมไทย, “อนุสัญญาว่าด้วยสิทธิเด็ก (Convention on the Rights of the Child) สนธิสัญญาด้านสิทธิมนุษยชนที่คนไทยควรรู้,” จุลนิติ, น. 139, (ก.ค.-ส.ค. 2552)

จะมีสิทธิตามที่รัฐธรรมนูญรับรองไว้เนื่องจากในการกำหนดสถานะของบุคคลกฎหมายได้กำหนดให้มีการพิจารณาจากความสามารถของบุคคลโดยนำอายุของบุคคลมาเป็นเกณฑ์กำหนดให้เกิดสิทธิหรือจำกัดสิทธิของบุคคล[8] ดังนั้นสิทธิของเด็กในการเรียกร้องให้มีการคุ้มครองเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในชีวิตจึงไม่สามารถกระทำได้ด้วยตัวของเด็กเอง แต่เป็นหน้าที่ของรัฐที่จะต้องดำเนินการโดยใช้มาตรการที่เหมาะสมในการให้ความคุ้มครองมาตรการดังกล่าวคือมาตรการทางกฎหมาย เพื่อให้เด็กได้รับสิทธิตามที่รัฐธรรมนูญบัญญัติไว้

เมื่อรัฐธรรมนูญให้การรับรองสิทธิและเสรีภาพของชนชาวไทยไว้ เพื่อให้สิทธิเสรีภาพที่ได้รับการรับรองไว้นั้นมีความบริบูรณ์ จึงต้องมีการตรากฎหมายมาขยายรายละเอียดของสิทธิเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญ โดยกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อขยายรายละเอียดของสิทธิเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญนี้อาจเป็นการกำหนดความหมาย เงื่อนไข ขอบเขต มาตรการคุ้มครอง หน้าที่ที่บุคคลทั่วไปจะต้องปฏิบัติเพื่อเป็นการเคารพต่อสิทธินั้น ๆ รวมทั้งบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืน การออกกฎหมายมาขยายรายละเอียดดังกล่าวจำต้องคำนึงถึงเจตนารมณ์ของรัฐธรรมนูญเป็นสำคัญ[9] ทั้งนี้เพื่อให้หลักประกันสิทธิและเสรีภาพของประชาชนบรรลุผลในทางปฏิบัติตามที่รัฐธรรมนูญได้บัญญัติรับรองไว้ นอกจากรัฐธรรมนูญแล้วยังมีประมวลกฎหมายอาญาซึ่งเป็นกฎหมายที่ให้ความคุ้มครองแก่ชีวิตร่างกายและทรัพย์สินของประชาชนซึ่งรวมถึงกลุ่มบุคคลที่เป็นเด็กด้วยเช่นกัน นอกจากนั้น สิทธิในการมีชีวิตอยู่อย่างปลอดภัยเป็นสิทธิมนุษยชนขั้นพื้นฐานที่ได้รับการรับรองในปฏิญญาสากลว่าด้วยสิทธิมนุษยชน และในกติการะหว่างประเทศว่าด้วยสิทธิพลเมืองและสิทธิทางการเมือง (International Covenant on Civil and Political Rights : ICCPR) รวมถึงในอนุสัญญาว่าด้วยสิทธิเด็กก็ให้การรับรองไว้ด้วยเช่นเดียวกัน ประเทศไทยในฐานะรัฐภาคีมีพันธกรณีที่จะต้องคุ้มครองสิทธิในชีวิตของประชาชนจากการเสียชีวิตด้วยเหตุต่าง ๆ โดยมีมาตรการในการสร้างความปลอดภัยที่เหมาะสมเพื่อให้ประชาชนได้ใช้สิทธิดังกล่าวอย่างแท้จริง[10]

จากการศึกษาข้อมูลการใช้รถใช้ถนนที่แสดงถึงผลกระทบและความเสียหายที่เกิดแก่เด็กดังกล่าวข้างต้น แสดงให้เห็นถึงการบาดเจ็บ พิการ และเสียชีวิตที่เกิดจากการจราจรทางบก

---

[8] ชำนาญวิทย์ เตรัตน์, “สถานะของบุคคล,” สืบค้นเมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2562, จาก law.www.moi.go.th

[9] วิษณุ เครืองาม, “สิทธิเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญ” ใน สู่สิทธิมนุษยชน สิทธิหรือหน้าที่ในประเทศไทยปัจจุบัน, (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2535), น. 41.

[10] “ข้อเสนอแนะนโยบายการคุ้มครองสิทธิที่จะมีชีวิตอย่างปลอดภัยบนท้องถนน”, รายงานผลการพิจารณาเพื่อเสนอแนะนโยบายหรือข้อเสนอในการปรับปรุงกฎหมาย, คณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติ,” ลงวันที่ 2 พฤศจิกายน 2558, สืบค้นเมื่อวันที่ 20 มีนาคม 2562, จาก http://www.nhrc.or.th/getattachment/a3f016be-842a-4c3e-ac33-ac735c700ef8/.aspx

โดยมีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปีและเป็นปัญหาที่ควรได้รับการแก้ไข และแม้บทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 จะให้การรับรองสิทธิขั้นพื้นฐานของประชาชนทุกคน ซึ่งรวมถึงกลุ่มบุคคลที่เป็นเด็ก ประกอบกับสิทธิของเด็กมีการรับรองไว้ในอนุสัญญาว่าด้วยสิทธิเด็ก ค.ศ. 1989 ก็ตาม แต่เด็กก็ไม่สามารถเข้าถึงสิทธิดังกล่าวได้อย่างสมบูรณ์ เนื่องจากเด็กเป็นผู้อ่อนด้อยในเรื่องความสามารถไม่อาจตัดสินใจหรือเรียกร้องสิทธิของตนเองได้ อีกทั้งรัฐและหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องไม่ได้ให้ความสำคัญในการคุ้มครองความปลอดภัยในชีวิตร่างกายของเด็กในการโดยสารในรถยนต์เท่าที่ควร ดังนั้น เพื่อเป็นการป้องกันและลดความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุที่จะส่งผลกระทบต่อตัวเด็กโดยตรง รัฐหรือหน่วยงานของรัฐจำเป็นต้องดำเนินการเพื่อให้เป็นไปตามสิทธิที่ได้รับการรับรองและคุ้มครองโดยรัฐธรรมนูญและอนุสัญญาว่าด้วยสิทธิเด็ก โดยการกำหนดให้มีกฎหมายสำหรับคุ้มครองเด็กในรถยนต์ซึ่งเป็นข้อปฏิบัติพื้นฐานเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนสำหรับเด็ก

ดังนั้น ผู้เขียนจึงพบปัญหาเกี่ยวกับการคุ้มครองสิทธิของเด็กที่จะได้รับความปลอดภัยในการเป็นผู้โดยสารรถยนต์ จึงขอกล่าวถึงปัญหาในสามประเด็นดังนี้

ประเด็นที่หนึ่ง ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการไม่มีบทบัญญัติคุ้มครองสิทธิด้านความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารที่เป็นเด็ก

สิทธิของเด็กในการที่จะได้รับการคุ้มครองความปลอดภัยในชีวิตนั้น รัฐธรรมนูญและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมถึงหลักการสากลได้บัญญัติรับรองไว้โดยกำหนดให้รัฐมีหน้าที่ในการดำเนินการเพื่อให้เด็กได้รับสิทธิต่าง ๆ ได้อย่างสมบูรณ์ สิทธิของเด็กเป็นสิทธิที่มีติดตัวมาตั้งแต่เกิดและไม่มีผู้ใดสามารถไปตัดทอนหรือจำกัดการใช้สิทธิอันชอบธรรมของเด็กหรือละเมิดสิทธิของเด็กได้ สิทธิในชีวิตร่างกาย สิทธิในการอยู่รอด และสิทธิได้รับการคุ้มครองรวมไปถึงสิทธิที่จะได้รับการเลี้ยงดูทั้งทางร่างกายสภาพจิตใจ มีที่อยู่อาศัยที่ต้องให้ความปลอดภัย ความปลอดภัยโภชนาการและการบริการทางการแพทย์ สิทธิที่ได้รับการคุ้มครองเป็นสิทธิที่เด็กจะได้รับการปกป้องคุ้มครองให้รอดพ้นจากการทารุณทุกรูปแบบ ดังนั้น เด็กจึงมีสิทธิได้รับการคุ้มครองความปลอดภัยในทุกด้านรวมถึงความปลอดภัยในการเดินทางบนท้องถนน

จากการศึกษาพบว่าประเทศไทยไม่มีกฎหมายในการคุ้มครองความปลอดภัยของเด็กในขณะโดยสารรถยนต์ แม้จะมีกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยในการจราจรทางบก คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ที่กำหนดให้มีการคุ้มครองความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นการทั่วไป โดยกำหนดให้มีมาตรการป้องกันและคุ้มครองความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถยนต์และผู้โดยสารรถยนต์ด้วยการใช้เข็มขัดนิรภัย แต่เข็มขัดนิรภัยก็ไม่สามารถนำมาใช้ได้อย่างเหมาะสมกับเด็ก เนื่องจากสรีระร่างกายของเด็กยังไม่เท่าเทียม

กับผู้ใหญ่จึงไม่สามารถใช้เข็มขัดนิรภัยได้ ซึ่งการไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายที่ชัดเจนในการคุ้มครองสิทธิของเด็กในขณะโดยสารรถยนต์ส่งผลให้เด็กได้รับผลกระทบโดยตรงต่อชีวิตและร่างกาย เมื่อใดก็ตามที่เด็กโดยสารในรถยนต์เท่ากับว่าเด็กเป็นผู้เสี่ยงภัยต่อการเกิดอันตราย และเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางถนนจะได้รับผลกระทบโดยตรงต่อร่างกายทั้งการบาดเจ็บ พิการ และเสียชีวิต ทำให้สิทธิเสรีภาพของเด็กได้รับผลกระทบ การที่รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 ได้บัญญัติรับรองศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ สิทธิ เสรีภาพ และความเสมอภาคของบุคคลย่อมได้รับความคุ้มครองตามรัฐธรรมนูญเสมอกัน[11] การรับรองสิทธิและเสรีภาพในชีวิตและร่างกายของบุคคลจึงรวมถึงเด็กด้วย เมื่อกฎหมายกำหนดสถานะหรือสถานภาพของบุคคลเพื่อให้การรับรองและคุ้มครอง ส่งผลให้สถานะของบุคคลเป็นบ่อเกิดแห่งสิทธิและหน้าที่ของบุคคล เมื่อมีสภาพบุคคลเกิดขึ้นก็มีผลทำให้ทารกนั้นมีสิทธิและหน้าที่ตามกฎหมายได้ เช่น มีสิทธิรับมรดก มีสิทธิที่จะได้รับการอุปการะเลี้ยงดูจากบิดามารดา รวมไปถึงได้รับความคุ้มครองในด้านร่างกายหรือเสรีภาพ[12] มีสิทธิติดตัวที่จะมีชีวิตและได้รับหลักประกันในการที่จะมีชีวิตให้อยู่รอดและมีสิทธิในชีวิตและร่างกาย ต้องการการดูแลทุกด้านรวมถึงความปลอดภัย [13] แต่อย่างไรก็ตามแม้เด็กจะมีสิทธิตามรัฐธรรมนูญ แต่สิทธิดังกล่าวเด็กก็ไม่สามารถเรียกร้องให้รัฐคุ้มครองได้ด้วยตัวเอง เนื่องจากเด็กถือเป็นผู้บกพร่องในความสามารถไม่สามารถตัดสินใจ รับรู้ และดำเนินการใดได้ด้วยตนเอง

ดังนั้นจะเห็นได้ว่า การที่เด็กซึ่งเป็นกลุ่มบุคคลที่เปราะบางและอ่อนด้อยในทุกด้าน ไม่สามารถที่จะเรียกร้องสิทธิที่ตนเองได้รับ ทำให้สิทธิในการจะได้รับการคุ้มครองความปลอดภัยในการโดยสารในรถยนต์นั้น ไม่สามารถที่จะเกิดขึ้นได้เลย รัฐให้ความสำคัญกับผู้ขับขี่ยานพาหนะและผู้โดยสารในรถยนต์เป็นการทั่วไปโดยไม่ได้คำนึงถึงกลุ่มบุคคลที่เป็นเด็กโดยเฉพาะทารกและเด็กเล็กถือเป็นกลุ่มที่เปราะบางมากที่สุดเนื่องจากไม่สามารถที่จะป้องกันตนเองได้ทั้งทางด้านสภาพภาวะร่างกายและสติปัญญา ซึ่งยังไม่เท่าเทียมกับผู้ใหญ่ ไม่สามารถที่จะตัดสินใจได้ด้วยตนเอง หรือร้องขอให้บุคคลอื่นปกป้องคุ้มครองตนเองได้ เมื่อกลุ่มบุคคลที่เป็นเด็กเหล่านี้ไม่สามารถใช้สิทธิที่ตนเองมีอยู่และไม่สามารถเรียกร้องให้รัฐหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ความคุ้มครองสิทธิของตนในด้านต่าง ๆ รวมทั้งด้านความปลอดภัยแก่ชีวิตและร่างกาย ทำให้หน่วยงานของรัฐหรือผู้ที่เกี่ยวข้องไม่ให้ความสำคัญในการคุ้มครองเด็กในขณะโดยสารในรถยนต์

---

[11] รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560, มาตรา 4 .

[12] “บุคคลธรรมดา,” สืบค้นเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2562, จาก https://th.wikipedia.org/wiki

[13] วิจิตรา วิเชียรชม, กฎหมายสวัสดิการสังคม, พิมพ์ครั้งที่ 2 (แก้ไขเพิ่มเติม) โครงการตำราและเอกสารการสอน (คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2561), น. 25.

ซึ่งแม้จะมีกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยในการจราจรหลายฉบับ กล่าวคือพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 แต่ก็เป็นเพียงกฎหมายที่มุ่งคุ้มครองความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนโดยทั่วไปที่ไม่ครอบคลุมถึงกลุ่มบุคคลที่เป็นเด็ก โดยไม่มีบทบัญญัติใดที่บัญญัติถึงความปลอดภัยของเด็กในการโดยสารรถยนต์ และไม่มีบทบัญญัติที่กำหนดให้ผู้ขับขี่รถยนต์ใช้อุปกรณ์นิรภัยสำหรับเด็ก การห้ามมิให้ปล่อยทิ้งเด็กไว้ตามลำพังในรถยนต์โดยไม่มีผู้ดูแล และการห้ามมิให้เด็กนั่งที่นั่งด้านหน้ารถยนต์โดยไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัย ดังนั้น การที่เด็กไม่สามารถเรียกร้องให้ผู้ขับขี่รถยนต์ ผู้ปกครอง ดำเนินการเพื่อให้เกิดการป้องกันและคุ้มครองสิทธิของตน เมื่อเกิดอุบัติเหตุจึงไม่สามารถที่จะป้องกันอันตรายที่จะเกิดแก่ตัวเด็กได้ เด็กจึงถือเป็นผู้ถูกกระทำที่ได้รับผลกระทบโดยตรงทั้งทางจิตใจและร่างกายโดยไม่สามารถที่จะหลีกเลี่ยงได้ ทำให้อัตราการบาดเจ็บ พิการ และเสียชีวิตยังไม่ลดจำนวนลงแต่มีแนวโน้มที่จะเพิ่มจำนวนมากขึ้น นอกจากนั้น การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทำให้รัฐ เอกชน และสังคมต้องรับภาระเพิ่มขึ้นจนกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมโดยรวม

ประเด็นที่สอง ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับอำนาจเจ้าหน้าที่ของรัฐในการคุ้มครองสิทธิด้านความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารที่เป็นเด็ก

เจ้าหน้าที่ของรัฐมีอำนาจหน้าที่ตามภารกิจที่รัฐมอบหมายให้กระทำการโดยมีกฎหมายบัญญัติไว้ให้กระทำการได้ตามขอบเขตอำนาจหน้าที่และจะต้องอยู่ภายใต้กฎเกณฑ์ ระเบียบ วินัย และขั้นตอนการทำงานตามที่กฎหมายกำหนดไว้เท่านั้น โดยการกระทำตามกฎหมายของเจ้าหน้าที่ของรัฐจะมีผลกระทบโดยตรงต่อประชาชน ซึ่งหากผู้มีอำนาจและหน้าที่มากกว่าและพิเศษกว่าประชาชนโดยทั่วและได้ใช้อำนาจและหน้าที่ที่ตนมีนอกเหนือจากกรอบอำนาจจะทำให้เกิดผลเสียหายต่อประชาชน ดังนั้นการใช้อำนาจและหน้าที่ดังกล่าวต้องตั้งอยู่บนพื้นฐานและหลักการที่เหมาะสมซึ่งเป็นที่มาของ "หลักการใช้อำนาจหน้าที่ตามหลักกฎหมายมหาชนในการบริหารประเทศ และการบริการสาธารณะของรัฐ หน่วยงานของรัฐ และเจ้าหน้าที่ของรัฐ"[14] รัฐมีหน้าที่หลักในการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ทั้งกิจกรรมที่เป็นภารกิจหลักและกิจกรรมที่เป็นภารกิจลำดับรองเพื่อดำเนินการให้ความปลอดภัยและคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของประชาชนในรัฐ ตลอดจนคุ้มครองสิทธิหรือประโยชน์อันพึงมีพึงได้ของประชาชนและทำให้ชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนดีขึ้นโดยมีกฎหมายเป็นกลไกของรัฐในการทำหน้าที่ดังกล่าว นอกจากนั้นการปฏิบัติหน้าที่จะต้องเป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายและเพื่อประโยชน์และเป็นไปตามความต้องการของประชาชนส่วนใหญ่เป็นสำคัญ

---

[14] "การใช้อำนาจหน้าที่ตามหลักกฎหมายมหาชน," โดย Thethailaw.com, สืบค้นเมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2562, จาก http://www.thethailaw.com/law/law5/more5-5.html#B1

จากการศึกษาพบว่า เจ้าหน้าที่ของรัฐที่ทำหน้าที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับความปลอดภัยทางถนน ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 คือ เจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ ซึ่งมีอำนาจและหน้าที่ตามที่กฎหมายบัญญัติในหลายประการ กล่าวคือ มีอำนาจกำหนดให้บริเวณหรือพื้นที่ใดที่เจ้าของที่ดินได้เปิดให้ประชาชนใช้ในการจราจรเป็นทาง[15] อำนาจดำเนินการได้ตามที่เห็นสมควรและจำเป็นเกี่ยวกับการจราจรในอาณาบริเวณนั้นเพื่อให้เกิดความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจราจร ห้ามรถทุกชนิดหรือบางชนิดหรือคนเดินเท้าเดินในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด ห้ามหยุดหรือจอดรถในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด ห้ามเลี้ยวรถ กลับรถ หรือถอยหลังรถ ในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด กำหนดทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใดให้รถเดินได้ทางเดียว[16] อำนาจว่ากล่าวตักเตือนหรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ผู้นั้นชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ[17] มีอำนาจยึดใบอนุญาตขับขี่[18] อำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถในเมื่อรถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องกฎหมายและเห็นว่าผู้ขับขี่หรือบุคคลใดในรถนั้นได้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย[19] เป็นต้น ซึ่งเมื่อพิจารณาอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรดังกล่าวแล้ว จะเห็นได้ว่า กฎหมายให้อำนาจเจ้าพนักงานจราจรไว้เพื่อให้ครอบคลุมเกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ซึ่งเป็นการกำหนดขอบเขตการใช้อำนาจของเจ้าหน้าที่ของรัฐไว้ แต่ก็เป็นเพียงอำนาจหน้าที่โดยทั่วไปที่มุ่งบังคับให้ผู้ขับขี่หรือผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติเพื่อให้เกิดความปลอดภัยเท่านั้น โดยไม่ได้มีการกำหนดเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ในการคุ้มครองความปลอดภัยของผู้โดยสารที่เป็นเด็กไว้แต่อย่างใด ส่งผลให้เจ้าหน้าที่ของรัฐไม่สามารถดำเนินการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่เด็กในขณะโดยสารในรถยนต์ได้ แม้จะตระหนักถึงการป้องกันและคุ้มครองความปลอดภัยของเด็กก็ตาม

ดังนั้น การที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่มีบทบัญญัติมาตราใดที่ให้อำนาจเจ้าหน้าที่รัฐในการดำเนินการเพื่อให้ผู้ขับขี่รถยนต์กระทำการเพื่อป้องกันและคุ้มครองความปลอดภัยของเด็กในขณะที่โดยสารในรถยนต์ จึงส่งผลให้เจ้าหน้าที่ของรัฐไม่สามารถควบคุมหรือบังคับให้ผู้ขับขี่ดำเนินการเพื่อให้เกิดการป้องกันและคุ้มครองความปลอดภัยผู้โดยสารที่เป็นเด็กได้ ด้วยเหตุนี้เมื่อเจ้าพนักงานจราจรใช้อำนาจหรือดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่งเพื่อให้ผู้ขับขี่รถยนต์ใช้อุปกรณ์นิรภัยสำหรับเด็กหรือบังคับผู้ขับขี่ให้ปฏิบัติด้วยวิธีการใด ๆ เพื่อความปลอดภัยแก่เด็กในขณะโดยสารรถยนต์ โดยที่ไม่มีกฎหมายเป็นฐานรองรับในการใช้อำนาจ

---

[15] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 135.

[16] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 138.

[17] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 140.

[18] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 140/2.

[19] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 142.

การกระทำดังกล่าวจึงอาจเป็นการกระทำอันเป็นการละเมิดสิทธิของผู้ขับขี่รถยนต์ ซึ่งอาจนำไปสู่การฟ้องร้องว่าปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบ หรือมีการร้องเรียนต่อผู้บังคับบัญชาของเจ้าหน้าที่ผู้นั้น อันส่งผลกระทบและเกิดผลเสียหายต่อการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว จึงเห็นได้ว่า เมื่อรัฐไม่ได้ตรากฎหมายเพื่อให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีอำนาจในการคุ้มครองความปลอดภัยของเด็ก เจ้าหน้าที่ของรัฐจึงไม่สามารถดำเนินการใดได้แม้แต่การว่ากล่าวตักเตือน ซึ่งอาจมีผลทำให้เจ้าหน้าที่เพิกเฉย ละเลย และไม่สนใจในการปฏิบัติเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่เด็ก โดยเจ้าหน้าที่ของรัฐและหน่วยงานของรัฐหลายหน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจึงทำได้เพียงการรณรงค์ ส่งเสริม หรือสร้างความตระหนักให้แก่ผู้ขับขี่รถยนต์เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่เด็กเท่านั้น ดังนั้น เมื่อเจ้าหน้าที่ของรัฐไม่มีเครื่องมือในการดำเนินการเพื่อให้เกิดการคุ้มครองสิทธิของเด็กในการโดยสารในรถยนต์ได้อย่างสมบูรณ์ ส่งผลให้รัฐในฐานะผู้กำหนดกฎเกณฑ์หรือมาตรการเพื่อให้เกิดการคุ้มครองสิทธิของประชาชนซึ่งเป็นภารกิจที่สำคัญอย่างหนึ่งไม่สามารถดำเนินการเพื่อให้เกิดการคุ้มครองสิทธิดังกล่าวได้ ทำให้รัฐขาดกลไกทางกฎหมายเพื่อให้เจ้าหน้าที่ของรัฐดำเนินการเพื่อป้องกันมิให้เกิดความเสียหายต่อสิทธิของเด็ก ซึ่งเป็นสิทธิพื้นฐานในการดำรงชีวิตอยู่อย่างปลอดภัย

ประเด็นที่สาม มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดโทษแก่ผู้ขับขี่ในการคุ้มครองสิทธิด้านความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารที่เป็นเด็ก

กฎหมายจราจรเป็นกฎหมายที่บัญญัติเพื่อความปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของผู้ขับขี่ ผู้ใช้รถใช้ถนน และมีความประสงค์ที่จะให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยเพื่อไม่ให้เกิดปัญหาการจราจร ความผิดตามกฎหมายจราจรจึงเป็นความผิดประเภทข้อห้าม (Mala Prohibita) อย่างหนึ่ง[20] เป็นกฎหมายเทคนิคที่บัญญัติความผิดและโทษเอาไว้ชัดเจนเป็นความผิดอยู่ในประเภทธรรมชาติของการกระทำไม่ถือว่าเป็นความผิดอาญาโดยแท้ แต่มีลักษณะเป็นกฎระเบียบที่ต้องปฏิบัติตามมิฉะนั้นจะต้องรับผิด ซึ่งเรียกลักษณะของความผิดนี้ว่า ความผิดมีกฎระเบียบ (Regulatory Offence) ส่วนความผิดที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อความปลอดภัยในการจราจรจะมีลักษณะของการกระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหายและอันตราย จึงต้องบัญญัติให้เป็นความผิดเพื่อปกป้องอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้นต่อสังคมได้ เรียกลักษณะความผิดนี้ว่า ความผิดที่เป็นการก่ออันตราย[21]

---

[20] เอกรัตน์ โลหะ, “ปัญหาทางกฎหมายในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ศึกษากรณีการขดตรวจใบอนุญาตขับขี่,” (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีปทุม วิทยาเขตชลบุรี, 2553), น. 10.

[21] สราวุธ บุษดางาม, “ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับสิทธิในการครอบครองสังหาริมทรัพย์ของเด็กและเยาวชน : ศึกษากรณีครอบครองรถยนต์และรถจักรยานยนต์,” (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ ปรีดีพนมยงค์

การกระทำที่ถือว่าเป็นความผิดโดยการฝ่าฝืนกฎ ระเบียบ และข้อบังคับดังกล่าวคนในสังคมเห็นว่าเป็นเรื่องเล็กน้อยหากมีการกำหนดโทษที่รุนแรงจะเกิดความไม่ยุติธรรม เนื่องจากโทษตามกฎหมายจราจรเมื่อเปรียบเทียบกับโทษตามประมวลกฎหมายอาญา จะมีความแตกต่างกันในมุมมองของกฎหมายและมุมมองทางสังคม มุมมองทางกฎหมายจะมองว่าการกระทำที่เป็นการฝ่าฝืนกฎหมายซึ่งบัญญัติเพื่อคุ้มครองประโยชน์สาธารณะเป็นการก่ออาชญากรรม ดังนั้นผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรจึงมีลักษณะเป็นการก่ออาชญากรรมที่เป็นการกระทำหรือละเว้นการกระทำใด ๆ ที่กฎหมายมหาชนได้บัญญัติห้ามไว้ เพื่อคุ้มครองประโยชน์สาธารณะ ผู้ใดฝ่าฝืนจะถูกลงโทษ แต่ในทางความรู้สึกของคนส่วนใหญ่ในสังคมกลับไม่เห็นว่าการฝ่าฝืนกฎจราจรเป็นการก่ออาชญากรรม ด้วยเหตุที่คนในสังคมไม่มองว่าผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรเป็นอาชญากร คงเป็นเพราะหากการกระทำผิดเล็กน้อยต้องเป็นอาชญากรอาจก่อให้เกิดความไม่ยุติธรรมในสังคม และจะเกิดความเสียหายในทางความรู้สึกและผลเสียหายด้านอื่น ดังนั้นผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรจึงเป็นแต่เพียงผู้กระทำผิดที่ละเมิดกฎเกณฑ์ของสังคม ซึ่งการตอบโต้ของสังคมจะเป็นเพียงการตำหนิเล็กน้อยเท่านั้น[22]

จากการศึกษาบทกำหนดโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พบว่าบทกำหนดโทษในเรื่องเกี่ยวกับการกระทำผิดกฎหมายจราจรเป็นการกำหนดโทษในทางอาญา แต่มิใช่เป็นการกระทำผิดที่เป็นอันตรายร้ายแรงเป็นเพียงการกระทำผิดเล็กน้อยหรือลหุโทษ เช่น การว่ากล่าวตักเตือน โทษปรับสถานเบา ส่วนโทษจำคุกก็เป็นเพียงโทษจำคุกระยะสั้น โดยมาตรการลงโทษส่วนใหญ่จะอยู่ที่การเปรียบเทียบปรับของเจ้าพนักงานจราจร แต่ก็ไม่มีบทเพิ่มโทษสำหรับการเปรียบเทียบปรับในทุกฐานความผิดที่กระทำผิดซ้ำ และในแต่ละฐานความผิดมักจะพบว่ามีพฤติกรรมการกระทำผิดที่รุนแรงหรือเป็นอันตรายแตกต่างกัน สำหรับบทกำหนดโทษในเรื่องเกี่ยวกับความปลอดภัยของเด็กในการโดยสารรถยนต์นั้น ไม่พบว่ามีการกำหนดไว้แต่อย่างใด เมื่อเปรียบเทียบกับบทกำหนดโทษในกรณีที่ผู้ขับขี่รถยนต์ไม่จัดให้ผู้โดยสารรถยนต์คาดเข็มขัดนิรภัย ซึ่งเป็นบทบัญญัติที่เทียบเคียงได้มากที่สุดกับกรณีของการที่เด็กเป็นผู้โดยสารในรถยนต์ โดยบทกำหนดโทษหากฝ่าฝืนในกรณีไม่คาดเข็มขัดนิรภัยจะต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท[23] จะเห็นได้ว่า การกำหนดโทษดังกล่าวก็ยังคงเป็นโทษปรับซึ่งถือเป็นโทษที่ไม่รุนแรง แม้จะเป็นการกำหนดไว้เพื่อป้องกันมิให้เกิดอันตรายแก่ชีวิต ทรัพย์สินของผู้ขับขี่และผู้โดยสาร

มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์), ธันวาคม 2559 - มีนาคม 2560, น. 517, สืบค้นเมื่อวันที่ 2 พฤศจิกายน 2562, จาก https://grad.dpu.ac.th/upload/content/files/ /vol5-2-48.pdf .

[22] เอกรัฐ โลหะ, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 20*, น. 15.

[23] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 148.

รถยนต์ก็ตาม การที่จะกำหนดโทษสำหรับกรณีผู้ขับขี่ที่ไม่ป้องกันหรือไม่คุ้มครองความปลอดภัยของเด็กซึ่งเป็นการคุ้มครองสิทธิของเด็กในการมีชีวิตอยู่รอด จึงควรกำหนดโทษที่สูงกว่า เนื่องจากการที่ผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารรถยนต์ที่เป็นผู้ใหญ่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยนั้น เป็นการตัดสินใจด้วยตัวของผู้โดยสารเอง ซึ่งต้องยอมรับในสิ่งตนเองเป็นผู้ตัดสินใจไม่ว่าผลของการกระทำนั้นจะกระทบต่อตนอย่างไร ส่วนในกรณีของเด็กไม่สามารถที่จะตัดสินใจหรือเรียกร้องให้ผู้ขับขี่หรือผู้ปกครองให้ความคุ้มครองแก่ตนโดยใช้อุปกรณ์นิรภัย หรือโดยวิธีการอื่น เมื่อผลที่เกิดจากการกระทำของผู้ขับขี่ส่งผลโดยตรงต่อเด็ก โดยที่เด็กไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้และผลจากการกระทำนั้นเป็นอันตรายต่อชีวิตและร่างกายของเด็กโดยตรง ดังนั้นในการกำหนดโทษจึงจำเป็นต้องกำหนดให้สูงกว่ากรณีการไม่คาดเข็มขัดนิรภัยในผู้ใหญ่ ทั้งนี้ การกำหนดโทษต้องเหมาะสม เพื่อเป็นการยับยั้งเหตุที่จะเกิดเป็นผลร้ายต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ซึ่งเป็นการคุ้มครองสิทธิพื้นฐานในชีวิตและความปลอดภัยในชีวิตของบุคคลที่ถือเป็นคุณค่าสูงสุดในการที่รัฐหรือในการที่กฎหมายมุ่งประสงค์จะคุ้มครอง

ดังนั้น การที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่ได้มีการกำหนดโทษเกี่ยวกับการไม่คุ้มครองความปลอดภัยของผู้โดยสารที่เป็นเด็กในขณะโดยสารในรถยนต์ จึงส่งผลให้เจ้าหน้าที่ของรัฐที่เป็นผู้บังคับใช้กฎหมายไม่สามารถที่จะลงโทษผู้ขับขี่รถยนต์ที่ไม่คุ้มครองเด็กและไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์ สำหรับผู้ปกครองหรือผู้ขับขี่รถยนต์เมื่อไม่มีกฎหมายกำหนดโทษจึงส่งผลให้ละเลย ไม่ตระหนัก ไม่คำนึงถึงความปลอดภัย และไม่มีความเกรงกลัวหากเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงต่อชีวิตของเด็ก เนื่องจากบทกำหนดโทษโดยทั่วไปในกฎหมายจราจรเป็นเพียงโทษสถานเบา มาตรการกำหนดโทษตามกฎหมายจราจรจึงส่งผลโดยตรงต่อพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ซึ่งหากมีการกำหนดโทษที่เหมาะสม จะส่งผลให้ผู้บังคับใช้กฎหมายและผู้ปฏิบัติตามกฎหมายใช้เป็นเครื่องมือในการสร้างความคุ้มครองความปลอดภัยของเด็กขณะที่โดยสารในรถยนต์ การที่รัฐซึ่งถือเป็นผู้มีอำนาจในการกำหนดขอบเขตและวิธีปฏิบัติเพื่อให้เกิดการคุ้มครองสิทธิของประชาชนโดยการกำหนดมาตรการให้ผู้ขับขี่ดำเนินการเพื่อป้องกันและให้ความคุ้มครองแก่เด็กและการใช้อุปกรณ์นิรภัยสำหรับเด็ก อาจเป็นการกระทบต่อสิทธิของผู้ขับขี่หรือผู้ใช้รถอยู่บ้าง แต่ก็เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในชีวิตซึ่งถือเป็นสิทธิขั้นพื้นฐานโดยเป็นการป้องกันหรือคุ้มครองสิทธิของเด็กที่รัฐธรรมนูญให้การรับรองไว้ ส่วนสิทธิของเอกชนหรือผู้ขับขี่ซึ่งถือเป็นสิทธิเสรีภาพที่สามารถกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดภายใต้กฎหมายโดยที่ไม่กระทบกระเทือนต่อสิทธิเสรีภาพของบุคคลอื่นก็สามารถทำได้ แต่อย่างไรก็ตามการใช้สิทธิเสรีภาพดังกล่าวก็สามารถถูกจำกัดได้ภายใต้เงื่อนไขตามที่รัฐธรรมนูญและกฎหมายได้บัญญัติไว้ ฉะนั้นการกำหนดโทษสำหรับผู้ขับขี่หากไม่ให้การคุ้มครองแก่เด็ก จึงเป็นมาตรการป้องกันและ

คุ้มครองสิทธิของเด็กไม่ให้ถูกกระทบจากการกระทำของผู้ขับขี่รถยนต์ และเป็นการควบคุมพฤติกรรมผู้ขับขี่และผู้ปกครองเพื่อให้มีสภาพบังคับ ซึ่งก่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมได้ในเบื้องต้น ดังนั้น การไม่มีบทกำหนดโทษที่เกี่ยวกับการไม่ให้ความคุ้มครองแก่เด็กไม่ว่าจะเป็นการใช้อุปกรณ์นิรภัยสำหรับเด็ก การปล่อยทิ้งเด็กไว้ในรถตามลำพังโดยไม่มีผู้ดูแล การห้ามมิให้นำเด็กนั่งที่นั่งด้านหน้ารถยนต์ จึงทำให้เจ้าหน้าที่ของรัฐไม่สามารถให้การคุ้มครองความปลอดภัยของเด็กในขณะโดยสารรถยนต์ และผู้ขับขี่รถยนต์ก็ไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของเด็ก จึงส่งผลให้สิทธิของเด็กในการมีชีวิตอยู่อย่างปลอดภัยไม่ได้รับการปฏิบัติให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม และแสดงให้เห็นว่ารัฐยังไม่ให้ความสำคัญกับการคุ้มครองสิทธิเสรีภาพในชีวิตของประชาชนโดยเท่าเทียมกัน

บทสรุป ผู้เขียนจึงเห็นควรตรากฎหมายเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของผู้โดยสารที่เป็นเด็กในขณะโดยสารรถยนต์ โดยกำหนดกระบวนการคุ้มครองสิทธิดังกล่าวให้ครอบคลุมถึงการกำหนดให้ใช้อุปกรณ์นิรภัยที่เหมาะสมกับสรีระของเด็กในแต่ละช่วงอายุ การห้ามมิให้ปล่อยทิ้งเด็กไว้ตามลำพังในรถยนต์ การห้ามมิให้เด็กนั่งที่นั่งส่วนหน้าของรถยนต์ รวมถึงการกำหนดให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีอำนาจหน้าที่ในการคุ้มครองความปลอดภัยแก่เด็กในขณะโดยสารในรถยนต์ และการกำหนดโทษที่เหมาะสมหากมีการฝ่าฝืนบทบัญญัติดังกล่าว

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1.2.1 เพื่อศึกษาถึงแนวคิดทฤษฎีการคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพ โดยเฉพาะสิทธิเด็กในด้านความปลอดภัยทางถนน

1.2.2 เพื่อศึกษากฎหมายเกี่ยวกับการจราจรทางบกที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันเด็กในการโดยสารรถยนต์ของต่างประเทศ และประเทศไทย

1.2.3 เพื่อศึกษาปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองความปลอดภัยของเด็กในรถยนต์และบทกำหนดโทษที่เหมาะสม

1.2.4 เพื่อศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับการคุ้มครองความปลอดภัยของเด็กในรถยนต์

1.3 สมมติฐานของการศึกษา

ปัจจุบันกฎหมายของประเทศไทยที่เกี่ยวกับความปลอดภัยในการจราจรทางบกและการขนส่งมีหลายฉบับ คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 แต่กฎหมายทั้งสองฉบับดังกล่าวไม่มีระบบป้องกันหรือคุ้มครองความปลอดภัยให้ครอบคลุมถึงผู้โดยสารที่เป็นเด็กในขณะที่โดยสารในรถยนต์ โดยไม่มีบทบัญญัติที่กำหนดให้

ติดตั้งอุปกรณ์นิรภัยสำหรับเด็ก การห้ามปล่อยทิ้งเด็กไว้ตามลำพังในรถยนต์โดยไม่มีผู้ดูแล การห้ามมิให้เด็กนั่งที่นั่งด้านหน้าของรถยนต์ ตลอดจนข้อห้ามหรือข้อปฏิบัติแก่ผู้ขับขี่และผู้โดยสารที่เป็นเด็กในขณะโดยสารรถยนต์ ผู้เขียนจึงเห็นควรให้มีการตรากฎหมายที่กำหนดเกี่ยวกับความปลอดภัยของเด็กในการโดยสารรถยนต์ไว้เป็นการเฉพาะ เพื่อให้เด็กได้รับการคุ้มครองสิทธิในด้านความปลอดภัยในการโดยสารรถยนต์ และเป็นกลไกให้ผู้ขับขี่รถยนต์รวมถึงเจ้าหน้าที่ของรัฐที่เกี่ยวข้องปฏิบัติเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่เด็ก เพื่อเป็นการลดอัตราการบาดเจ็บ พิการ และเสียชีวิตของเด็กในการเดินทางบนท้องถนน

1.4 ขอบเขตการศึกษา

การศึกษาวิจัยฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัญหามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยของเด็กในการโดยสารในรถยนต์ โดยศึกษากฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวกับการจราจรทางถนน ได้แก่ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมถึงกฎหมายของต่างประเทศเกี่ยวกับความปลอดภัยของเด็กในการโดยสารในรถยนต์

1.5 วิธีการศึกษา

เป็นการศึกษาวิจัยจากเอกสาร (Documentary Research) โดยศึกจากตำราทางกฎหมายและบทความ วิทยานิพนธ์ สาระนิพนธ์ รายงานวิจัย เอกสารทางอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อนำมาวิเคราะห์และเป็นแนวทางในการศึกษาค้นคว้าหาข้อมูลต่อไป โดยการศึกษานี้มุ่งศึกษาถึงการคุ้มครองสิทธิในด้านความปลอดภัยทางถนนโดยเฉพาะการคุ้มครองสิทธิของเด็กที่เป็นผู้โดยสาร ในรถยนต์ ศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายต่างประเทศ คือ ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ และสาธารณรัฐสิงคโปร์ รวมถึงกฎหมายของมลรัฐแคลิฟอร์เนียและรัฐอิลลินอยส์ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงกฎหมายของประเทศไทย

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.6.1 ทำให้ทราบถึงแนวคิดความเป็นมาในเรื่องเกี่ยวกับการคุ้มครองสิทธิเด็กตามรัฐธรรมนูญและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

1.6.2 ทำให้ทราบถึงปัญหาการจราจรทางบกที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันเด็กในการโดยสารรถยนต์ของต่างประเทศ และประเทศไทย

1.6.3 ทำให้ทราบถึงปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองความปลอดภัยของเด็กในรถยนต์และบทกำหนดโทษที่เหมาะสม

1.6.4 ทำให้ทราบถึงแนวทางแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับการคุ้มครองความปลอดภัยของเด็กในรถยนต์

บทที่ 2
แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับมาตรการทางกฎหมายสำหรับผู้ขับขี่รถยนต์ในการคุ้มครองสิทธิด้านความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารที่เป็นเด็ก

ในบทนี้จะศึกษาเกี่ยวกับสิทธิเด็กที่ได้รับการรับรองในระดับภายในประเทศ คือ รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 และในระดับสากล คือ องค์การสหประชาชาติมีการพัฒนาโดยนำหลักการต่าง ๆ มารวบรวมไว้เป็นกฎหมายระหว่างประเทศในรูปของอนุสัญญาต่าง ๆ ซึ่งเป็นแนวคิดพื้นฐานในการคุ้มครองเด็กและเยาวชนที่เกี่ยวข้องกับหลักสิทธิมนุษยชนรวมถึงแนวคิดตามอนุสัญญาว่าด้วยสิทธิเด็ก ค.ศ. 1989 ที่ได้รับรองหลักประกันความปลอดภัยต่อชีวิตร่างกายซึ่งถือเป็นหลักทั่วไป โดยกำหนดให้รัฐมีหน้าที่ในการคุ้มครองสิทธิดังกล่าว[1] รวมถึงแนวคิดเกี่ยวกับสิทธิและเสรีภาพ หลักการใช้อำนาจรัฐ ภารกิจของรัฐ ตลอดจนระบบจัดการของรัฐเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยในชีวิตร่างกายของประชาชนรวมถึงสิทธิของเด็กที่ต้องได้รับความคุ้มครองตามรัฐธรรมนูญจึงจำเป็นต้องทราบถึงความเป็นมาและหลักการหรือทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

2.1 ความเป็นมาและแนวคิดเกี่ยวกับการคุ้มครองเด็ก และหลักการพื้นฐานในการคุ้มครองสิทธิเด็กตามรัฐธรรมนูญ

เด็กและเยาวชนเป็นทรัพยากรที่มีคุณค่า แต่ด้วยปัจจัยหลายประการ เช่น ความอ่อนวัย ความอ่อนประสบการณ์ และความอ่อนแอทางกายภาพ ทำให้เด็กและเยาวชนไม่สามารถเรียกร้องสิทธิหรือเข้าถึงสิทธิของตนที่พึงได้รับความคุ้มครองจากกฎหมาย แนวคิดในการคุ้มครองสิทธิเด็กมีการรับรองไว้ในกฎหมายระหว่างประเทศหลายฉบับรวมถึงกฎหมายภายในของประเทศไทยจึงขอกล่าวถึงแนวคิดที่เกี่ยวข้องดังนี้

---

[1]วัฒกานต์ ลาภสาร, “กฎหมายด้านสาธารณภัย,” สืบค้นเมื่อวันที่ 5 ตุลาคม 2562, จาก http://www.msjo.net/categoryblog/127-lawss.html?tmpl=co

2.1.1 แนวคิดพื้นฐานในการคุ้มครองเด็กและเยาวชน[2]

สิทธิของเด็กและเยาวชนซึ่งได้รับการรับรองตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศทั่วไป เกี่ยวกับสนธิสัญญาด้านสิทธิมนุษยชน สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ลักษณะ ได้แก่ สิทธิมนุษยชนพื้นฐานทั่วไป (fundamental general human rights) ที่จะได้รับความคุ้มครองเช่นเดียวกันกับผู้ใหญ่ และสิทธิมนุษยชนพิเศษ (special human rights) ที่จำเป็นจะต้องได้รับความคุ้มครองในระหว่างที่เป็นเด็ก โดยมีหลักการสำคัญอันเป็นหลักการพื้นฐานซึ่งเกี่ยวข้องกับการคุ้มครองสิทธิเด็กและเยาวชน ดังนี้

2.1.1.1 หลักสิทธิมนุษยชน (Human Rights)

"มนุษย์ทั้งปวงเกิดมามีอิสระและเสมอภาคกันศักดิ์และสิทธิ..." จากการยอมรับศักดิ์ศรีโดยกำเนิด และสิทธิที่เท่าเทียมกันและที่ไม่อาจเพิกถอนได้ของสมาชิกทั้งมวลแห่งครอบครัวมนุษยชาติ เป็นพื้นฐานแห่งอิสรภาพ ความยุติธรรม และสันติภาพในโลก จึงมีความจำเป็นที่สิทธิมนุษยชนควรได้รับความคุ้มครองโดยหลักนิติธรรม ซึ่งสิทธิมนุษยชนขั้นพื้นฐาน ศักดิ์ศรีและค่าของมนุษย์ สิทธิที่เท่าเทียมกันของบรรดาชายและหญิงได้รับการยืนยันไว้ในปฏิญญาสากลว่าด้วยสิทธิมนุษยชน พ.ศ. 2491[3]

สิทธิมนุษยชน (Human rights) หมายถึง สิทธิที่มนุษย์ทุกคนมีอย่างเท่าเทียมกัน ได้แก่ ศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ สิทธิ เสรีภาพ และความเสมอภาคโดยปราศจากการแบ่งแยก อาทิ เชื้อชาติ ผิว เพศ ภาษา ศาสนา ความคิดเห็นทางการเมืองหรือทางอื่น พื้นเพทางชาติหรือสังคม ทรัพย์สิน การเกิดหรือสถานะอื่น เป็นต้น อีกทั้งทุกคนมีความเสมอภาคกันตามกฎหมายและมีสิทธิที่จะได้รับความคุ้มครองเท่าเทียมกัน โดยปราศจากการเลือกปฏิบัติและได้รับความคุ้มครองจากการเลือกปฏิบัติ ซึ่งสิทธิมนุษยชนได้รับการรับรองและคุ้มครองตามกฎหมายระหว่างประเทศและตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย โดยสามารถจำแนกออกได้เป็น 4 ประเภท คือ สิทธิพลเมือง (civil rights) สิทธิทางการเมือง (political rights) สิทธิทางเศรษฐกิจและสังคม (economic and social rights) และสิทธิทางวัฒนธรรม (cultural rights)[4]

---

[2] ดาริกา ศรีพงษ์พันธุ์กุล , "แนวคิดใหม่ในการลงโทษผู้ใช้ให้เด็กกระทำผิดทางอาญา," (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขากฎหมายอาญา คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2558), น. 7.

[3] Universal Declaration of Human Rights, adopted and proclaimed by General Assembly resolution 217 (III) of 10 December 1948, Article 1. อ้างใน ดาริกา ศรีพงษ์พันธุ์กุล, "แนวคิดใหม่ในการลงโทษผู้ใช้ให้เด็กกระทำผิดทางอาญา". (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขากฎหมายอาญา คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2558), น. 8.

[4] *เพิ่งอ้าง.*

หลักการสำคัญที่สุดของสิทธิมนุษยชน คือ มนุษย์ทุกคนมีศักดิ์ศรีของความเป็นมนุษย์เท่าเทียมกัน จึงเป็นเหตุผลสำคัญที่มนุษย์ต้องได้รับความคุ้มครองสิทธิมนุษยชนเพราะมนุษย์มีเกียรติภูมิและศักดิ์ศรีที่เกิดมาเป็นมนุษย์ มนุษย์ทุกคนเกิดมาแล้วย่อมมีสิทธิในตัวเองแต่เพราะมนุษย์แต่ละคนเกิดมามีฐานะไม่เท่ากัน และเนื่องจากมนุษย์เป็นสัตว์สังคมจึงต้องมาอยู่ร่วมกัน ทำให้เกิดการละเมิดสิทธิของผู้อื่นได้ ดังนั้น เพื่อมิให้มีการละเมิดสิทธิซึ่งกันและกัน และตระหนักถึงสิทธิของตนเองและผู้อื่น กฎหมายจึงต้องเข้ามารับรองและคุ้มครองสิทธิดังกล่าว

สิทธิเด็ก (children's rights) ถือเป็นส่วนสำคัญหนึ่งของหลักสิทธิมนุษยชน (human rights) ภายใต้ปฏิญญาสากลว่าด้วยสิทธิมนุษยชน พ.ศ. 2491 แม้ในปฏิญญาสากลว่าด้วยสิทธิมนุษยชนจะมิได้ให้คำนิยามของคำว่า "เด็ก" ไว้ก็ตาม แต่ตามอนุสัญญาว่าด้วยสิทธิเด็กได้ให้ความหมายของคำว่าเด็กไว้ว่า เด็กหมายถึงมนุษย์ทุกตนที่อายุต่ำกว่าสิบแปดปี เว้นแต่จะบรรลุนิติภาวะก่อนหน้านั้นตามกฎหมายที่ใช้บังคับแก่เด็กนั้น ซึ่งเด็กทุกคนมีสิทธิจะได้รับการปกป้องคุ้มครองในฐานะมนุษย์คนหนึ่ง ดังนั้น เด็กทุกคนไม่ว่าจะเกิดมามีร่างกายที่สมบูรณ์หรือไม่ก็ตาม หรือเป็นเด็กที่ด้อยโอกาสในลักษณะใดก็ตาม เช่น เด็กที่ถูกทอดทิ้ง เด็กเร่ร่อน เด็กที่ถูกทารุณกรรม เด็กที่ถูกใช้แรงงานอย่างผิดกฎหมาย เป็นต้น ย่อมได้รับความคุ้มครองเช่นเดียวกัน ซึ่งสิทธิขั้นพื้นฐาน อันมนุษย์ทุกคนมีและกฎหมายให้การรับรองให้นี้ยังได้รับการยืนยันไว้ในกติการะหว่างประเทศว่าด้วยสิทธิพลเมืองและสิทธิทางการเมือง พ.ศ. 2509 ที่รับรองว่าเด็กทุกคนมีสิทธิได้รับความคุ้มครองที่จำเป็นตามสถานะของผู้เยาว์ จากครอบครัว สังคม และรัฐ โดยปราศจากการเลือกปฏิบัติ เด็กทุกคนต้องได้รับการจดทะเบียนการเกิด และเด็กทุกคนมีสิทธิได้มาซึ่งสัญชาติ[5] และโดยเฉพาะอย่างยิ่งสิทธิขั้นพื้นฐานของเด็กและเยาวชนนี้ได้รับการรับรองไว้ในอนุสัญญาว่าด้วยสิทธิเด็ก (the convention on the rights of the child) ซึ่งเป็นอนุสัญญาที่ให้ความสนใจเป็นอย่างยิ่งกับการให้ความคุ้มครองเป็นพิเศษและการดูแลผู้เยาว์[6]

2.1.1.2 หลักผลประโยชน์สูงสุดของเด็ก (The Best Interest of the Child)

หลักการว่าด้วย "ผลประโยชน์สูงสุดของเด็ก (the best interest of the child)" เป็นแนวทางปฏิบัติต่อเด็กและเป็นฐานคุณค่าสำคัญที่นักวิชาชีพตลอดจนผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการดูแลคุ้มครองเด็กต้องให้ความสำคัญและยึดถือปฏิบัติ ซึ่งมีการบัญญัติรับรองหลักการนี้ไว้ในอนุสัญญาว่าด้วยสิทธิเด็กในมาตรา 3(1) อันมีหลักการว่า การกระทำทั้งปวงที่เกี่ยวกับเด็ก ไม่ว่าจะกระทำโดยรัฐหรือเอกชน

---

[5] กติการะหว่างประเทศว่าด้วยสิทธิพลเมืองและสิทธิทางการเมือง พ.ศ. 2509 The International Covenant on Civil and Political Rights 1966 (ICCPR), Article 24.

[6] ดาริกา ศรีพงษ์พันธุ์กุล, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 2*, น.9.

จะต้องคำนึงถึงผลประโยชน์สูงสุดของเด็กเป็นลำดับแรก[7] (primary consideration) โดยการพิจารณาผลประโยชน์สูงสุดของเด็กนี้ถูกนำมาใช้ในการให้ความคุ้มครองสิทธิเด็ก ไม่สามารถนำมาใช้ได้โดยลำพังแต่จะต้องมีปัจจัยต่าง ๆ มาประกอบการพิจารณา เช่น กรณีเกิดความขัดแย้งระหว่างสิทธิของบิดามารดาและสิทธิเด็ก หรือกรณีเกิดความขัดแย้งระหว่างผลประโยชน์ของรัฐกับผลประโยชน์ของเด็ก เป็นต้น[8] ซึ่งหลักการดังกล่าวนี้ต้องนำมาพิจารณาในทุกการกระทำที่เกี่ยวกับเด็กไม่ว่าในทางตรงหรือทางอ้อม อีกทั้งเด็กทุกคนมีสิทธิได้รับความคุ้มครองตามหลักนี้โดยไม่มีการแบ่งแยก เพื่อให้เด็กและเยาวชนสามารถเจริญเติบโตและมีพัฒนาการที่สมบูรณ์[9]

ประโยชน์สูงสุดของเด็กนั้นมีความเป็นพลวัตรที่สามารถเปลี่ยนแปลงได้ตลอดเวลาเมื่อเวลาผ่านไป ขึ้นอยู่กับองค์ประกอบและปัจจัยต่าง ๆ โดยเฉพาะเจาะจงสำหรับเด็กแต่ละบุคคล เช่น เด็กเติบโตขึ้น เด็กมีพัฒนาการและความสามารถมากขึ้น หรือสถานการณ์บางอย่างเปลี่ยนแปลงไป เป็นต้น ดังนั้น ในกรณีที่สถานการณ์บางอย่างเปลี่ยนแปลงไปอาจส่งผลให้ประโยชน์สูงสุดของเด็กอาจเปลี่ยนแปลงไปด้วย จึงจำเป็นต้องทำการประเมินสถานการณ์ใหม่อีกครั้ง ส่วนกระบวนการตัดสินใจจะต้องอยู่บนพื้นฐานของกฎหมายระหว่างประเทศที่ให้ความคุ้มครองและรับรองสิทธิของเด็กในการมีชีวิตรอด ในความปลอดภัย และสิทธิในการได้รับการพัฒนาอย่างสมบูรณ์ ซึ่งเรียกร้องให้ในการตัดสินใจทุกครั้ง ผู้มีอำนาจหน้าที่จะต้องชั่งน้ำหนักความเหมาะสมของการกระทำต่าง ๆ อันเกี่ยวข้องกับเด็ก โดยพิจารณาจากปัจจัยที่เกี่ยวข้องทุกประการ โดยจะต้องพิจารณาถึงสิทธิของเด็กและหน้าที่ของบุคคลทั้งหลายที่มีต่อเด็กไม่ว่าจะเป็นรัฐหรือเอกชนประกอบด้วย ซึ่งกระบวนการตัดสินใจนี้มีเป้าหมายสำคัญในการแก้ปัญหาที่ยั่งยืนสำหรับเด็ก และจะถูกนำมาใช้ในกรณีที่เรื่องนั้นถือเป็นเรื่องสำคัญต่อชีวิตของเด็กในปัจจุบันและในอนาคต[10]

2.1.2 หลักการพื้นฐานในการคุ้มครองสิทธิของเด็กตามรัฐธรรมนูญ

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 ได้บัญญัติหลักการเกี่ยวกับการรับรองสิทธิเด็กไว้หลายประการ โดยมีบทบัญญัติทั่วไปในเรื่องศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ สิทธิเสรีภาพและความเสมอภาคของบุคคลย่อมได้รับความคุ้มครอง ปวงชนชาวไทยย่อมได้รับความ

---

[7] *เพิ่งอ้าง.*

[8] จิราวัฒน์ แช่มชัยพร, "การคุ้มครองสิทธิเด็กโดยหลักผลประโยชน์สูงสุดของเด็กตามมาตรา 3(1) แห่งอนุสัญญาว่าด้วยสิทธิเด็ก ค.ศ. 1989," (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิตย์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2551), น 30. อ้างใน ดาริกา ศรีพงษ์พันธุ์กุล, *เพิ่งอ้าง*, น. 14.

[9] *เพิ่งอ้าง* .

[10] Daja Wenke, Guidelines Promoting the Human Rights and the Best Interests of Child in Transnational Child Protection Cases, (Printing House KOPA 2015), pp 20. อ้างใน ดาริกา ศรีพงษ์พันธุ์กุล, *เพิ่งอ้าง*, น. 15-16.

คุ้มครองตามรัฐธรรมนูญเสมอกัน[11] ซึ่งเด็กถือเป็นบุคคลกลุ่มหนึ่งและในฐานะปวงชนชาวไทย จึงต้องได้รับการคุ้มครองภายใต้รัฐธรรมนูญเช่นเดียวกัน สำหรับสิทธิของเด็กตามที่รัฐธรรมนูญให้การรับรองไว้นี้ สามารถแบ่งตามด้านต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

1. ความเสมอภาค รัฐธรรมนูญได้บัญญัติรับรองบุคคลให้ย่อมเสมอกันในกฎหมาย มีสิทธิ เสรีภาพ และได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายเท่าเทียมกัน[12] ชายและหญิงมีสิทธิเท่าเทียมกัน โดยต้องไม่เลือกปฏิบัติโดยไม่เป็นธรรมต่อบุคคล ไม่ว่าจะด้วยเหตุความแตกต่างในเรื่องถิ่นกำเนิด เชื้อชาติ ภาษา เพศ อายุ ความพิการ สภาพทางกายหรือสุขภาพ สถานะของบุคคล ฐานะทางเศรษฐกิจหรือสังคม ความเชื่อทางศาสนา การศึกษาอบรม หรือความคิดเห็นทางการเมือง สำหรับมาตรการที่รัฐกำหนดขึ้นเพื่อขจัดอุปสรรคหรือส่งเสริมให้บุคคลสามารถใช้สิทธิหรือเสรีภาพได้เช่นเดียวกับบุคคลอื่น หรือเพื่อคุ้มครองหรืออำนวยความสะดวกให้แก่เด็ก สตรี ผู้สูงอายุ คนพิการหรือผู้ด้อยโอกาส ย่อมไม่ถือว่าเป็นการเลือกปฏิบัติโดยไม่เป็นธรรม โดยบทบัญญัติดังกล่าวข้างต้นครอบคลุมถึงเด็ก ซึ่งถือเป็นประชาชนชาวไทยคนหนึ่งด้วยเช่นเดียวกัน

2. สิทธิในชีวิตและร่างกาย[13] รัฐธรรมนูญได้บัญญัติรับรองให้บุคคลย่อมมีสิทธิและเสรีภาพในชีวิตและร่างกาย การจับและการคุมขังบุคคลจะกระทำมิได้ เว้นแต่มีคำสั่งหรือหมายของศาล หรือมีเหตุอย่างอื่นตามที่กฎหมายบัญญัติ และการค้นตัวบุคคลหรือการกระทำใดอันกระทบกระเทือนต่อสิทธิหรือเสรีภาพในชีวิตหรือร่างกายจะกระทำมิได้ เว้นแต่มีเหตุตามที่กฎหมายบัญญัติ

3. สิทธิด้านการศึกษา นอกจากรัฐธรรมนูญจะรับรองและคุ้มครองสิทธิเด็ก โดยบัญญัติไว้ในหมวด 3 ว่าด้วยสิทธิและเสรีภาพแล้ว ในหมวด 5 ว่าด้วยหน้าที่รัฐ ยังได้บัญญัติให้รัฐต้องดำเนินการในด้านการศึกษา[14] ให้เด็กทุกคนได้รับการศึกษาเป็นเวลาสิบสองปี ตั้งแต่ก่อนวัยเรียนจนจบการศึกษาภาคบังคับอย่างมีคุณภาพโดยไม่เก็บค่าใช้จ่าย และรัฐต้องดำเนินการให้เด็กเล็กได้รับการดูแลและพัฒนาก่อนเข้ารับการศึกษา เพื่อพัฒนาร่างกาย จิตใจ วินัย อารมณ์ สังคม และสติปัญญาให้สมกับวัย

4. สิทธิในการได้รับความคุ้มครองจากการใช้ความรุนแรง โดยกำหนดให้เป็นหน้าที่ของรัฐในการให้ความช่วยเหลือเด็ก[15] เยาวชน สตรี ผู้สูงอายุ คนพิการ ผู้ยากไร้ และผู้ด้อยโอกาส

---

[11] รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560, มาตรา 4.

[12] รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560, มาตรา 27.

[13] รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560, มาตรา 28.

[14] รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560, มาตรา 54.

[15] รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560, มาตรา 71.

ให้สามารถดำรงชีวิตได้อย่างมีคุณภาพ และคุ้มครองป้องกันมิให้บุคคลดังกล่าวถูกใช้ความรุนแรงหรือปฏิบัติอย่างไม่เป็นธรรม รวมตลอดทั้งให้การบำบัด ฟื้นฟู และเยียวยาผู้ถูกกระทำการดังกล่าว และได้รับการจัดสรรงบประมาณโดยรัฐต้องคำนึงถึงความต้องการที่แตกต่างกันของเพศ วัย และสภาพของบุคคล ทั้งนี้ เพื่อความเป็นธรรม

5. สิทธิในการได้รับการคุ้มครองโดยการตรากฎหมายของฝ่ายนิติบัญญัติ สำหรับสิทธิประเภทนี้ รัฐธรรมนูญได้กำหนดให้มีการตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญ[16] เพื่อพิจารณาร่างพระราชบัญญัติที่ประธานสภาผู้แทนราษฎรวินิจฉัยว่ามีสาระสำคัญเกี่ยวกับเด็ก เยาวชน สตรี ผู้สูงอายุ หรือคนพิการหรือทุพพลภาพ ต้องกำหนดให้บุคคลประเภทดังกล่าวหรือผู้แทนองค์กรเอกชนที่ทำงานเกี่ยวกับบุคคลประเภทนั้นโดยตรง ร่วมเป็นกรรมาธิการวิสามัญด้วยไม่น้อยกว่าหนึ่งในสามของจำนวนกรรมาธิการวิสามัญทั้งหมด สำหรับในส่วนที่เกี่ยวกับการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติที่ผู้มีสิทธิเลือกตั้งเข้าชื่อเสนอต้องกำหนดให้ผู้แทนของผู้มีสิทธิเลือกตั้งซึ่งเข้าชื่อเสนอร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวร่วมเป็นกรรมาธิการวิสามัญด้วยไม่น้อยกว่าหนึ่งในสามของจำนวนกรรมาธิการวิสามัญทั้งหมด

6. สิทธิในการได้รับการคุ้มครองในฐานะผู้บริโภคด้านต่าง ๆ สำหรับสิทธิในด้านนี้ได้มีการกำหนดไว้ในรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 มาตรา 61 ที่ว่ารัฐต้องจัดให้มีมาตรการหรือกลไกที่มีประสิทธิภาพในการคุ้มครองและพิทักษ์สิทธิของผู้บริโภคด้านต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นด้านการรู้ข้อมูลที่เป็นจริง ด้านความปลอดภัย ด้านความเป็นธรรมในการทำสัญญา หรือด้านอื่นใดอันเป็นประโยชน์ต่อผู้บริโภค ซึ่งจะสามารถยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในชีวิตของประชาชน โดยที่เด็กถือเป็นประชาชนชาวไทยคนหนึ่งจึงต้องได้รับความคุ้มครองในฐานะที่เป็นผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงในด้านความปลอดภัยในชีวิต

จากบทบัญญัติรัฐธรรมนูญที่กล่าวมาข้างต้นนี้จะเห็นได้ว่ารัฐมีเจตนารมณ์ที่จะเข้ามาดูแลและคุ้มครองสิทธิเสรีภาพของประชาชนชาวไทยทั้งประเทศโดยรวมให้ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายเท่าเทียมกันทั้งชายและหญิงและไม่มีการเลือกปฏิบัติต่อบุคคลเพราะเหตุแห่งความแตกต่างในเรื่อง เพศ อายุ สภาพทางกายหรือสุขภาพ สถานะของบุคคล ฐานะทางเศรษฐกิจหรือสังคม ความเชื่อทางศาสนา การศึกษาอบรม ซึ่งรวมไปถึงการให้ความคุ้มครองแก่เด็กและผู้เยาว์โดยไม่มีการเลือกปฏิบัติใด ๆ สิทธิตามรัฐธรรมนูญดังกล่าวกำหนดให้รัฐมีหน้าที่ต้องคุ้มครองและออกกฎหมายให้ความช่วยเหลือเด็กที่ไม่มีผู้เลี้ยงดูแต่ไม่ได้ตัดโอกาสองค์กรเอกชนเด็กอาจไม่ได้รับความเป็นธรรมจากพ่อแม่ ครอบครัว หรือจากในโรงงานต่าง ๆ เพราะฉะนั้น รัฐมีอำนาจและมีหน้าที่ต้องออกกฎหมายเพื่อแก้ไขการเลือกปฏิบัติเหล่านั้น สำหรับกลุ่มบุคคลที่เป็น

[16] รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560, มาตรา 128.

เด็ก แม้รัฐธรรมนูญจะได้บัญญัติรับรองสิทธิเสรีภาพในด้านต่าง ๆ แล้วก็ตาม แต่สิทธิในด้านความปลอดภัยในชีวิตในกรณีการโดยสารในรถยนต์ยังไม่มีการปฏิบัติให้เกิดผลที่เป็นรูปธรรม เนื่องจากยังไม่มีกฎหมายในด้านความปลอดภัยแก่เด็กที่โดยสารในรถยนต์ เพื่อคุ้มครองให้สิทธิของเด็กในการเดินทางให้ได้รับความสะดวก ปลอดภัย และสามารถดำรงชีวิตอยู่รอดอย่างปลอดภัย ซึ่งถือเป็นสิทธิพื้นฐานที่เด็กและเยาวชนทุกคนพึงที่จะได้รับการดูแลจากภาครัฐ โดยการตรากฎหมายที่เป็นมาตรการในการคุ้มครองสิทธิเด็กด้านความปลอดภัยในการโดยสารรถยนต์

2.1.3 แผนแม่บทในการกำหนดระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน

ประเทศไทยมีระบบการบริหารความปลอดภัยทางถนน และมีกฎหมายส่วนใหญ่ซึ่งจำเป็นต่อการสร้างความปลอดภัยทางถนนอยู่แล้ว นอกจากนี้ รัฐบาลไทยได้ออกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและการลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 เพื่อสร้างระบบบริหารจัดการในการบูรณาการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และในการดำเนินการต่าง ๆ อันจะนำไปสู่การบรรลุเป้าหมายของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน รวมทั้งได้ให้อำนาจทางกฎหมายแก่ทุกองค์กรในการแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนน นอกจากนี้ประเทศไทยมีกฎหมายที่เน้นการแก้ไขปัจจัยเสี่ยงต่อความปลอดภัยทางถนน ยกเว้น กฎหมายว่าด้วยเบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์ อย่างไรก็ตามแม้ว่ามีระบบบริหารจัดการและกฎหมายที่จำเป็นหลายฉบับ แต่ปรากฏว่าจำนวนการเสียชีวิตจากการจราจรทางบกยังคงสูงมาก การวิเคราะห์เชิงลึกได้ตั้งสมมุติฐาน 2 ประการ เกี่ยวกับประเทศไทย คือ 1) ระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนมีข้อบกพร่อง และ 2) การบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนขาดประสิทธิภาพและไม่ดีพอ[17] ดังนั้นจึงขอกล่าวถึงระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยดังนี้

2.1.3.1 ระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554

เพื่อให้องค์กรด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทยประสานงานกันโดยใกล้ชิดและบรรลุเป้าหมายของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ นายกรัฐมนตรี (ปีพ.ศ. 2554) ได้ออกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและการลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554[18] โดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2534 มาตรา 11 (8) จึงวางระเบียบไว้ และประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 14 มกราคม

---

[17] "การประเมินความปลอดภัยทางถนนในเชิงกฎหมายและเชิงสถาบัน-ประเทศไทย," สำนักงานองค์การอนามัยโลกประจำประเทศไทย , องค์การอนามัยโลก 2559, (พิมพ์ในประเทศไทย : 2559), น. 44. สืบค้นเมื่อวันที่ 15 มีนาคม 2562, จาก http://trsl.thairoads.org/ FileUpLoad/1641/170201001641.pdf .

[18] ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 14 มกราคม 2554 มีผลบังคับใช้วันที่ 15 มกราคม 2554.

2554 เนื่องจากสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนมีแนวโน้มเพิ่มความรุนแรงก่อให้เกิดความสูญเสียแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน และมีผลกระทบต่อการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ รวมทั้งเศรษฐกิจและสังคมของประเทศอย่างมีนัยสำคัญ ดังนั้น เพื่อให้การกำหนดนโยบาย แผนงาน ยุทธศาสตร์ มาตรการ และการดำเนินการในการป้องกันและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ครอบคลุมทุกพื้นที่ และมีความต่อเนื่อง โดยคำนึงถึงการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน ทั้งนี้ ระบบบริหารจัดการตามระเบียบดังกล่าวมีความรับผิดชอบหลัก 4 ด้าน ดังนี้[19]

1) จัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนเพื่อกำหนดเป้าหมายและมาตรการเสนอคณะรัฐมนตรี อนุมัติและให้ทุกฝ่ายรับไปปฏิบัติ

2) กำหนดมาตรการแบบบูรณาการผ่านทางระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน

3) ส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยเกี่ยวกับการจราจรทางถนน เช่น มาตรฐานสำหรับการจัดการจราจร ถนน รถยนต์ และการดูแลรักษาหลังเกิดอุบัติเหตุ

4) ส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยในประเทศไทย

โดยระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฉบับดังกล่าวมีระบบบริหารจัดการ 3 ระดับ[20] คือ 1) ระดับนโยบาย อยู่ในความรับผิดชอบของคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ 2) ระดับอำนวยการ อยู่ในความรับผิดชอบของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด และศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร และ 3) ระดับการปฏิบัติการ อยู่ในความรับผิดชอบของศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน

แม้การสร้างระบบบริหารจัดการเป็นขั้นตอนในการแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนน แต่ก็มีข้อจำกัดของระบบบริหารจัดการ โดยระบบดังกล่าวมีจุดอ่อนมากมาย ซึ่งมีการวิจัยของนายวรเดช จันทรศร เรื่อง “การขยายตัวของหน่วยงานในระบบราชการไทย” ระบุไว้ดังนี้ [21] 1) การประชุมขาดความต่อเนื่อง 2) หน่วยงานหลักมีบทบาทในคณะกรรมการทุกชุด 3) นายกรัฐมนตรี

---

[19] *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 17*, น. 16.

[20] ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 ข้อ 6.

[21] *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 17*, น. 17.

เป็นประธานคณะกรรมการหลายชุด[22] และ 4) องค์กรที่มีตำแหน่งในคณะกรรมการไม่มีหน้าที่หรือบทบาทจริง ๆ

เมื่อพิจารณาอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ แล้วจะเห็นได้ว่ามีอำนาจหน้าที่หลักในด้านมุ่งเน้นผลลัพธ์สุดท้ายหรือผลลัพธ์ระยะกลาง ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน มุ่งเน้นการจัดการเชิงสถาบัน ส่วนศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน ให้ความสำคัญกับมาตรการต่าง ๆ ซึ่งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนมีความรับผิดชอบด้านการปฏิบัติการระดับอำเภอและระดับท้องถิ่น โดยไม่ได้เกี่ยวข้องโดยตรงกับการตรากฎหมายและกฎระเบียบ แต่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายและกฎระเบียบ นอกจากนั้น โครงสร้างของศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอาจแตกต่างกันขึ้นอยู่กับประเด็นหรือความสนใจของจังหวัด อำเภอ และ/หน่วยงานปกครองส่วนท้องถิ่นนั้น ๆ

2.1.3.2 ระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2556- 2559

ภายใต้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2556 - 2559 โดยมีเป้าหมายให้อัตราผู้เสียชีวิตลดลงต่อจำนวนประชากร 100,000 คน โดยมีเป้าหมาย คือ พ.ศ. 2556 เป้าหมายผู้เสียชีวิต 14.43 คน ต่อ 100,000 ประชากร - พ.ศ. 2557 เป้าหมายผู้เสียชีวิต 13.68 คน ต่อ 100,000 ประชากร - พ.ศ. 2558 เป้าหมายผู้เสียชีวิต 12.93 คน ต่อ 100,000 ประชากร - พ.ศ. 2559 เป้าหมายผู้เสียชีวิต 12.18 คน ต่อ 100,000 ประชากรโดยแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2556 - 2559 ดังกล่าวมีเป้าหมายที่จะมุ่งสู่แผนความปลอดภัยสู่ระดับสากล เสริมสร้างความปลอดภัย ลดความสูญเสียแบบยั่งยืน และเสริมสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนอย่างมีส่วนร่วม แต่กลับทำให้มีอัตราผู้เสียชีวิตที่เพิ่มขึ้น สูงกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ และจากช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี พ.ศ. 2559 มีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ 442 คน ซึ่งสูงขึ้นจากปี พ.ศ. 2558 ร้อยละ 21 จึงจำต้องเร่งหาแนวทางในการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนนเพื่อปกป้องชีวิตและทรัพย์สินอย่างเร่งด่วน[23]

รัฐบาลพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ได้แถลงนโยบายรัฐบาลต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อวันที่ 12 กันยายน 2557 โดยกล่าวไว้ในนโยบายข้อ 5.4 ว่า รัฐบาลจะกำหนดให้

---

[22] ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 ข้อ 7 นายกรัฐมนตรีหรือรองนายกรัฐมนตรีที่นายกรัฐมนตรีมอบหมายเป็นประธานกรรมการ ในคณะกรรมการ นโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ .

[23] สรุปผลการดำเนินงาน “คณะกรรมาธิการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน,” สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ. กลุ่มงานคณะกรรมาธิการการคมนาคม สำนักกรรมาธิการ 1 สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, น. 1. สืบค้นเมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม 2562, จาก https://www.parliament.go.th /ewtcommittee/ewt/driveext_streetsystem/ download/article/article_20170724100344.pdf

มี “การป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุในการจราจรอันนำไปสู่การบาดเจ็บและเสียชีวิต โดยการร่วมมือระหว่างฝ่ายต่าง ๆ ในการตรวจจับเพื่อป้องกัน การรายงาน และการดูแลผู้บาดเจ็บ” อย่างไรก็ตาม ยังไม่มีความชัดเจนว่ารัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะมีมาตรการใดที่จะทำให้อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลงได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้[24]

ทั้งนี้ ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยอาจจำแนกตาม 5 เสาหลัก ของ “ทศวรรษแห่งการปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยทางถนน” ที่องค์การสหประชาชาติได้ประกาศให้ปี พ.ศ. 2554 - 2563 เป็น “ทศวรรษแห่งการปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยทางถนน” โดยมีเป้าหมายเพื่อลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของทั้งโลกให้ได้ถึงร้อยละ 50 ในปี พ.ศ. 2563 โดยปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยอาจจำแนกตาม 5 เสาหลัก ได้แก่ 1) ปัญหาการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน 2) ปัญหาด้านถนนและการสัญจรที่ปลอดภัย 3) ปัญหาด้านยานพาหนะที่ปลอดภัย 4) ปัญหาด้านผู้ใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย และ 5) ปัญหาด้านการตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ[25]

ต่อมาสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ได้มีมติในการประชุมครั้งที่ 21/2559 เมื่อวันจันทร์ที่ 2 พฤษภาคม 2559 ตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ตามข้อบังคับการประชุมสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ พ.ศ. 2558 ข้อ 72 ประกอบกับข้อ 79 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเสนอแนวทางป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน มีอำนาจหน้าที่พิจารณาเสนอการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนนให้สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศพิจารณา เพื่อนำเสนอรัฐบาลต่อไปโดยให้คณะกรรมาธิการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ มีอำนาจหน้าที่ดำเนินการศึกษา วิเคราะห์ จัดทำแนวทางและข้อเสนอแนะเพื่อขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน ซึ่งคณะกรรมาธิการฯ มีวัตถุประสงค์ในการจัดทำข้อเสนอแนะในการลดจำนวนอุบัติเหตุ จำนวนผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บหรือทุพพลภาพเพื่อลดอัตราการสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สิน

---

[24] *เพิ่งอ้าง, น 2.*

[25] สรุปผลการดำเนินการตามข้อเสนอแนะนโยบาย ของคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติ “เรื่อง ข้อเสนอแนะนโยบายการคุ้มครองสิทธิที่จะมีชีวิตอย่างปลอดภัยบนท้องถนน,” สำนักวิจัยและวิชาการ, น. 2. สืบค้นเมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม 2562, จาก www.nhrc.or.th/getattachment/a3f016be-842a-ac3e-ac33-ac735c700ef8/aspx.

ของประชาชนให้เหลือน้อยที่สุด[26] เพื่อนำเสนอรัฐบาลต่อไป โดยคณะกรรมาธิการฯ ได้รวบรวมข้อมูลและจัดทำแผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน แบ่งออกเป็น 3 แผน ดังนี้[27]

1) แผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนนระยะสั้น : แผนการรองรับเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2560 คือ แผนงานแก้ปัญหาการอุบัติเหตุจากการเดินทางของประชาชนในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2560 ให้สามารถเดินทางกลับภูมิลำเนาและการท่องเที่ยวได้อย่างปลอดภัย โดยมุ่งลดจำนวนผู้เสียชีวิตลงอย่างน้อยร้อยละ 5 เทียบจากสถิติในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2559 (คิดเป็นจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนไม่สูงกว่า 361 คน ในปี พ.ศ. 2560)

2) แผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนนระยะกลาง : ร่างแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2560 - 2564 เป็นการนำร่างแผนแม่บทที่ประกอบด้วย 6 ยุทธศาสตร์พร้อมมาตรการที่ระบุในร่างแผนแม่บทไปจัดทำเป็นแผนแม่บทของประเทศ เน้นการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนทั้งระบบมุ่งพัฒนาและปรับปรุงกลไกให้เกิดความปลอดภัยอย่างแท้จริง ทั้งด้านกฎหมายและการบังคับใช้ การบริหารจัดการ ถนน พาหนะ การศึกษา พฤติกรรม และการบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน โดยมีวิสัยทัศน์ว่า “คน รถ ถนน ปลอดภัย สร้างวินัยและพฤติกรรมที่ดีในการใช้รถใช้ถนน”

3) แผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนนระยะยาว : คาดว่าจะใช้ในระยะเวลา 20 ปี เป็นการสร้างภูมิคุ้มกันความปลอดภัยในชีวิตและเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยพัฒนาบทบาทสถาบันทางสังคมให้เข้มแข็ง มีการจัดตั้งศาลจราจรเพื่อชำระคดีเกี่ยวกับกฎหมายจราจรเป็นการเฉพาะ พร้อมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทางถนน (จปถ.) การให้สถานศึกษามีส่วนร่วมในการปลูกฝังจิตสำนึกและสร้างวัฒนธรรม ตลอดจนการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

อย่างไรก็ตาม มาตรการในการลดอุบัติเหตุของรัฐบาลและแผนการปฏิรูปต่าง ๆ ที่คณะกรรมาธิการเสนอนั้นไม่อาจสัมฤทธิผลได้เลย หากไม่ได้รับความร่วมมือจากภาคประชาสังคม สิ่งสำคัญที่สุดประการหนึ่ง คือ การเคารพกฎจราจร หากแม้ภาครัฐจะพยายามศึกษากฎหมายจราจรจากต่างประเทศที่ประสบความสำเร็จในการลดอุบัติเหตุเป็นต้นแบบเพื่อออกกฎหมายที่ดีมีประสิทธิภาพและเข้มงวดเพียงไร หากคนซึ่งเป็นผู้ควบคุมยานพาหนะไม่เคารพปฏิบัติตามกฎหมาย สิ่งเหล่านั้นก็คงไร้ค่าเป็นเพียงตัวหนังสือในกระดาษที่ใช้ศึกษาในห้องเรียนเท่านั้น การมุ่งลงโทษอย่างรุนแรงก็เป็นเพียงการแก้ปัญหาที่ปลายเหตุ ตราบใดที่ผู้คนในสังคมยังมีพฤติกรรมมักง่ายเห็นแก่ตัวคิดว่าการทำผิดกฎจราจรเป็นเพียงความผิดเล็กน้อย ละเลยความปลอดภัยใช้รถใช้ถนน

---

[26] *เพิ่งอ้าง, น. 20.*

[27] *เพิ่งอ้าง, น. ข – ค.*

อย่างประมาทไม่คำนึงถึงเพื่อนร่วมทาง อุบัติเหตุร้ายแรงหรืออุบัติเหตุรายวันก็จะเพิ่มขึ้น อย่างไม่มีที่สิ้นสุดจนอาจทำให้ประเทศไทยมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุอันดับ 1 ของโลกได้ในไม่ช้า ดังนั้น สิ่งที่ควรกระทำ คือ การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนจึงเป็นสิ่งสำคัญที่ไม่อาจละเลยได้ รัฐต้องแสวงหาความร่วมมือจากภาคประชาสังคมอย่างจริงจัง เพื่อกระตุ้นให้ผู้คนในสังคมตระหนักรู้ถึงสภาพความรุนแรงของปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของไทยที่ผู้คนในสังคมอาจคาดไม่ถึง และต้องพยายามปลูกฝังค่านิยมความปลอดภัยทางถนนให้เยาวชนคนรุ่นใหม่ได้เรียนรู้ในสถานศึกษาเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้คนในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย จนเกิดวงจรการเรียนรู้และถ่ายทอดค่านิยมความปลอดภัยทางถนนสู่คนไทยรุ่นต่อรุ่น เพื่อให้ถนนของไทยมีความปลอดภัยสูงสุดประเทศหนึ่งและเป็นธงนำให้เห็นว่า “นโยบายลดการสูญเสียมุ่งสู่ศูนย์” หรือ Towards Zero Policy นั้นสามารถทำได้จริงอย่างเป็นรูปธรรมโดยร่วมกันรณรงค์เรื่องลดความเร็ว ใช้อุปกรณ์นิรภัย ดื่มไม่ขับ หลับพอเพียง ไม่เสี่ยงผิดกฎจราจรอันจะทำให้ประชาชนชาวไทยใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยต่อไป[28]

2.1.4 แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560-2564[29]

ปัญหาอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนนของประเทศไทย เป็นสาเหตุของการเสียชีวิตลำดับต้น ๆ ซึ่งก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจคิดเป็นมูลค่าปีละหลายหมื่นล้านบาท โดยอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ส่วนใหญ่มักเกิดจากพฤติกรรมในการขับขี่ยานพาหนะ ความไม่เข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมาย และปัญหาทางกายภาพของโครงสร้างพื้นฐาน เป็นต้น อุบัติเหตุทางถนนถือเป็นสาเหตุสำคัญอันดับหนึ่งที่ทำให้ผู้มีอายุระหว่าง 15 -19 ปีเสียชีวิต และมีแนวโน้มจำนวนตัวเลขเพิ่มขึ้นทุกปี ด้วยเหตุนี้ องค์การสหประชาชาติจึงได้กำหนดให้เป้าหมายด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นส่วนหนึ่งของเป้าหมายเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน (SDGs) ภายในปี พ.ศ. 2573 โดยตั้งเป้าหมายที่จะลดจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนลงครึ่งหนึ่งภายในปี พ.ศ. 2573 ดังนั้น การรณรงค์เรื่องความปลอดภัยทางถนนจึงเป็นวาระที่ทุกประเทศทั่วโลกให้ความสำคัญในปี พ.ศ. 2558 องค์การอนามัยโลก (World Health Organization: WHO) ประมาณการว่าประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงถึง 21,897 ราย หรือคิดเป็นประมาณ 60 รายต่อวัน ซึ่งจัดเป็นประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับที่สองของโลก แม้ว่าจะมีการดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวมาอย่างต่อเนื่อง แต่ยังไม่สามารถลดระดับความรุนแรงของ

---

[28] *เพิ่งอ้าง,น. ค.*

[29] แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560-2564, โครงการจัดทำแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560 -2564, สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม กระทรวงคมนาคม (สิงหาคม 2559), น. 3.

ปัญหาดังกล่าวได้อย่างมีนัยสำคัญ จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องกำหนดให้เรื่องความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระแห่งชาติ โดยมีหน่วยงานหลักในการแก้ปัญหา คือ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และมีหน่วยงานต่าง ๆ ในสังกัดกระทรวงคมนาคม ประกอบด้วย กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรร่วมดำเนินการ

กล่าวโดยสรุป ในระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทยรัฐบาลไทยได้ออกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและการลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 เพื่อสร้างระบบบริหารจัดการในการบูรณาการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและในการดำเนินการต่าง ๆ อันจะนำไปสู่การบรรลุเป้าหมายของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน รวมทั้งได้ให้อำนาจทางกฎหมายแก่ทุกองค์กรในการแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนน นอกจากนี้ประเทศไทยมีกฎหมายเน้นการแก้ไขปัจจัยเสี่ยงความปลอดภัยทางถนน ยกเว้น กฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองความปลอดภัยแก่เด็กในขณะโดยสารรถยนต์ เช่น กฎหมายว่าด้วยเบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์ อย่างไรก็ตาม แม้ว่ามีระบบบริหารจัดการและกฎหมายที่จำเป็นหลายฉบับ แต่ปรากฏว่าจำนวนการเสียชีวิตจากการจราจรทางบกยังคงสูงมาก และจำนวนเด็กที่ได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุทางถนนยังคงมีจำนวนมากขึ้นเช่นเดียวกัน และแม้จะมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนแต่ก็ไม่คลอบคลุมถึงกลุ่มบุคคลที่เป็นเด็กที่โดยสารในรถยนต์

2.2 แนวคิดเกี่ยวกับสิทธิเสรีภาพ

การรับรองหลักการสิทธิและเสรีภาพไว้ในรัฐธรรมนูญของรัฐเสรีประชาธิปไตยนั้นได้รับอิทธิพลมาจากแนวคิดของ John Locke ที่เห็นว่า ชีวิต เสรีภาพ และกรรมสิทธิ์ เป็นสิทธิที่ติดตัวปัจเจกบุคคลมาตั้งแต่เกิด โดยเป็นสิทธิที่มีอยู่อย่างเท่าเทียมกันอย่างอิสระ สิทธิดังกล่าวไม่อาจถูกยกเลิกได้ โดยสัญญาประชาคม (กฎหมาย) แต่อาจทำให้มั่นคงได้โดยสัญญาประชาคม[30] ในหลายประเทศการบัญญัติรับรองสิทธิและเสรีภาพขั้นพื้นฐานต่าง ๆ ไว้ในรัฐธรรมนูญ เป็นไปตามความคิดของรัฐที่ปกครองในระบอบประชาธิปไตยที่มีรัฐธรรมนูญเป็นเครื่องมือเพื่อการจำกัดอำนาจรัฐต่อการละเมิดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลในการตรากฎหมายขึ้นใช้บังคับ[31] หลักประกัน

---

[30] บรรเจิด สิงคะเนติ, หลักการพื้นฐานของสิทธิ เสรีภาพ และศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ตามรัฐธรรมนูญใหม่, (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน), 2543, น. 38-39.

[31] วุฒิชัย จิตตานุ, สิทธิที่รัฐธรรมนูญรับรองไว้ในประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก. ใน รวมบทความทางวิชาการของสำนักงานศาลรัฐธรรมนูญ ชุดที่ 5 ศาลรัฐธรรมนูญกับหลักประกันการคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพตาม

ในการคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพ (Die Gewährleistung Persönlicher Grundrechte) จึงเป็นหลักพื้นฐานที่สำคัญของหลักนิติรัฐ ทั้งนี้เพราะถือว่าศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์เป็นหลักสูงสุดของรัฐธรรมนูญ ดังนั้น การกระทำของรัฐทั้งหลายจึงต้องดำเนินการให้สอดคล้องกับคุณค่าอันสูงสุดของรัฐธรรมนูญเพราะมนุษย์เป็นเป้าหมายของการดำเนินการของรัฐ มนุษย์มิใช่เป็นเพียงเครื่องมือในการดำเนินการของรัฐการดำรงอยู่ของรัฐย่อมดำรงอยู่เพื่อมนุษย์ มิใช่มนุษย์ดำรงอยู่เพื่อรัฐ ด้วยเหตุนี้สิทธิและเสรีภาพจึงเป็นรากฐานที่สำคัญของรัฐเสรีประชาธิปไตยที่ยึดถือระบบนิติรัฐ[32] ในการรับรองสิทธิและเสรีภาพโดยรัฐธรรมนูญนั้น เกิดความสัมพันธ์ระหว่างอำนาจการเมืองกับกฎหมายในฐานะองค์กรหนึ่งของรัฐโดยเฉพาะรัฐสภา สามารถตรากฎหมายได้โดยผ่านบุคคลที่ประกอบขึ้นเป็นองค์กรนั้น การมองในมิตินี้จะเห็นได้ว่า การเมืองเป็นที่มาของกฎหมาย แต่ในอีกมิติหนึ่งเมื่อได้ตรากฎหมายขึ้นแล้ว อำนาจการเมืองซึ่งแฝงอยู่ในองค์กรทั้งหลายของรัฐ รวมทั้งบุคคลทั้งหลายต้องอยู่ภายใต้กฎหมายนั้น จึงเรียกหลักการนี้ว่า “หลักนิติรัฐ” ที่อาศัยกฎหมายเป็นเครื่องมือในการปกครอง โดยมีรัฐธรรมนูญเป็นกฎหมายสูงสุดคอยควบคุมมิให้กฎหมายและการกระทำขัดต่อรัฐธรรมนูญ อีกทั้งรัฐธรรมนูญยังเป็นกฎหมายพื้นฐานทางการเมืองการปกครองคอยควบคุมเขตอำนาจและความสัมพันธ์ทางอำนาจระหว่างองค์กรทางการเมืองการปกครอง[33]

2.2.1 ความหมายของสิทธิและเสรีภาพ

สำหรับความหมายของสิทธิและเสรีภาพนั้น คำว่า “สิทธิและเสรีภาพ” ประกอบด้วยคำสองคำ คือ คำว่า “สิทธิ” และคำว่า “เสรีภาพ” ซึ่งแต่ละคำมีความหมายเฉพาะในตัวของมันเอง ในทางวิชาการกฎหมายไทยได้มีผู้ให้ความหมายของคำว่า สิทธิ ไว้อย่างน่าสนใจหลายท่าน ดังต่อไปนี้

ศาสตราจารย์ สมคิด เลิศไพฑูรย์ ให้ความเห็นว่า “สิทธิ” ในความหมายอันเป็นที่เข้าใจกันในระบบกฎหมายทั่วไป หมายถึง “ประโยชน์ที่กฎหมายรับรองและคุ้มครองให้”[34]

ขุนประเสริฐศุภมาตรา ได้อธิบายว่า สิทธิ หมายถึงอำนาจหรือความสามารถซึ่งกฎหมายรับรองป้องกันให้บุคคลผู้หนึ่งมีอำนาจร้องขอให้ผู้อื่นมีหน้าที่ต้องเคารพ[35]

รัฐธรรมนูญของประชาชน. อ้างใน ภาคภูมิ ศิลารัตน์ .ปัญหาในการรับรองและคุ้มครองสิทธิชุมชน .ในรวมบทความทางวิชาการของสำนักงานศาลรัฐธรรมนูญ ชุดที่ 14 . น. 324.

[32] บรรเจิด สิงคะเนติ, หลักการพื้นฐานเกี่ยวกับสิทธิเสรีภาพและศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์, 2558, น. 24-25.

[33] ภาคภูมิ ศิลารัตน์, *อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 31*, น. 324.

[34] สมคิด เลิศไพฑูรย์, กฎหมายรัฐธรรมนูญ หลักการใหม่ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2540. (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548), น. 45.

[35] ขุนประเสริฐศุภมาตรา, หนังสือว่าด้วยกฎหมายภาคสิทธิ (ม.ป.ท., 2477), น. 1. อ้างใน สมคิด เลิศไพฑูรย์, กฎหมายรัฐธรรมนูญ หลักการใหม่ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2540.

ศาสตราจารย์ หยุด แสงอุทัย ให้ความหมายของคำว่า “สิทธิ” ซึ่งเป็นความหมายของคำว่าสิทธิในหลักกฎหมายทั่วไป ซึ่งสามารถปรับใช้ได้ทั้งกับกฎหมายเอกชน และกฎหมายมหาชน ไว้ว่ามีสองความหมาย ได้แก่ การมองจากอำนาจของผู้ทรงสิทธิ คือ “อำนาจที่กฎหมายให้แก่บุคคลใดอันที่จะมีเจตจำนง” อันเป็นแนวความคิดของ Willensmacht และการมองจากวัตถุประสงค์ของสิทธิ คือ “ประโยชน์ที่กฎหมายคุ้มครองให้” อันเป็นแนวความคิดของ Jhering[36]

ศาสตราจารย์ ดร. วรพจน์ วิศรุตพิชญ์ มีความเห็นในเรื่อง “สิทธิ” นี้ว่า หมายถึง “ประโยชน์ที่กฎหมายรับรองและคุ้มครองให้แก่บุคคลใดอันที่จะกระทำการเกี่ยวข้องกับทรัพย์หรือบุคคลอื่น เช่นสิทธิในทรัพย์สิน สิทธิในชีวิตร่างกาย[37]

ศาสตราจารย์ ดร.อุดม รัฐอมฤต และคณะ มีความเห็นเรื่อง “สิทธิ” นี้ว่า หมายถึง “อำนาจที่กฎหมายรับรองให้แก่บุคคลในอันที่จะกระทำการเกี่ยวข้องกับทรัพย์สินและบุคคลอื่น... หรือเรียกร้องให้บุคคลอื่น หรือหลายคนกระทำการ หรืองดเว้นกระทำการบางอย่างเพื่อให้เกิดประโยชน์แก่ตน”[38]

ศาสตราจารย์ ดร. บรรเจิด สิงคะเนติ ได้แบ่งแยกสิทธิโดยทั่วไป และสิทธิตามรัฐธรรมนูญโดยเห็นว่า “สิทธิ” ตามความหมายทั่วไป หมายถึง อำนาจที่กฎหมายรับรองคุ้มครองให้แก่บุคคลในอันที่จะเรียกร้องให้บุคคลอื่นกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง สิทธิจึงก่อให้เกิดหน้าที่แก่บุคคลอื่นด้วย[39]

เมื่อนำหลักการและแนวความคิดเกี่ยวกับสิทธิมาประมวลแล้ว จะเห็นได้ว่า “สิทธิ” มีลักษณะสำคัญที่ตรงกันหลายประการได้แก่[40]

1) สิทธินั้นจะเป็นประโยชน์ต่อเจ้าของสิทธิที่จะเลือกใช้สิทธิ สิทธิจะเป็นการรับรองให้เจ้าของสิทธิมี “อำนาจ” สามารถ “ใช้” สิทธินั้นได้ หรืออาจจะไม่ใช้สิทธินั้นได้ ตามเจตจำนง

---

[36] หยุด แสงอุทัย, ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทั่วไป , (กรุงเทพมหานคร : ประกายพรึก. 2545). น. 225-226 . อ้างใน สมคิด เลิศไพฑูรย์, กฎหมายรัฐธรรมนูญ หลักการใหม่ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2540. (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2548), น. 45.

[37] วรพจน์ วิศรุตพิชญ์, สิทธิและเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญ, (กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2543), น. 22 . อ้างใน สมคิด เลิศไพฑูรย์, กฎหมายรัฐธรรมนูญ หลักการใหม่ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2540. (สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ , 2548), น. 45.

[38] อุดม รัฐอมฤต และคณะ, การอ้างศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์หรือใช้สิทธิเสรีภาพของบุคคลตามมาตรา 28.น 86. อ้างใน สมคิด เลิศไพฑูรย์, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 34*, น. 46.

[39] บรรเจิด สิงคะเนติ, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 32*, น. 50-51.

[40] สมคิด เลิศไพฑูรย์, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 34*, น. 46-47.

ของเจ้าของสิทธิ ในบางกรณีก็อาจจะให้ผู้อื่นใช้สิทธิของตนแทนได้ ซึ่งการให้ผู้อื่นใช้สิทธิแทนนี้มักพบในกฎหมายแพ่ง

2) สิทธินั้นเรียกร้องให้ผู้อื่นมีหน้าที่ต้องเคารพสิทธิของตนนั้น กล่าวคือ ถ้าเป็นสิทธิในทางแพ่งจะสามารถเรียกร้องต่อทรัพย์ (ทรัพยสิทธิ) บุคคลอื่นมีหน้าที่ต้องยอมรับและไม่ละเมิดสิทธิในทรัพย์อันผู้อื่นมีสิทธิอยู่นั้น หรือเรียกร้องให้บุคคลดำเนินการหรือไม่ดำเนินการใด ๆ (บุคคลสิทธิ) หรือในทางกฎหมายมหาชน สิทธินั้นจะเรียกร้องให้รัฐโดยหน่วยงานของรัฐ กระทำการหรือไม่กระทำการใด ๆ เพื่อตนได้ ทุกกรณีนั้นแสดงถึง “หน้าที่” ที่ผู้อื่นจะกระทำต่อสิทธินั้น กล่าวคือในทุกสิทธิจะมีหน้าที่ต่อผู้อื่นเสมอ

3) สิทธิจะเกิดขึ้นก็แต่โดยกฎหมายเท่านั้น เนื่องจากสิทธิเป็นเรื่องของอำนาจและหน้าที่ที่จะบังคับต่อบุคคลอื่นหรือรัฐ ปัจเจกชนทั่วไปจะบังคับต่อบุคคลอื่นหรือรัฐได้ ก็ต่อเมื่อมีกฎหมายรับรองสิทธิของตน และกำหนดหน้าที่ต่อบุคคลอื่นเท่านั้น จริงอยู่แม้ในทางแพ่งบุคคลมีสิทธิจะทำนิติกรรมผูกพันได้โดยเสรี และนิติกรรมนั้นอาจจะเกิดสิทธิทางแพ่งขึ้นก็ได้ แต่การที่บุคคลสามารถทำนิติกรรมกันได้นั้น ก็ต้องชอบด้วยเงื่อนไขที่กฎหมายได้แก่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้กำหนดไว้ด้วย ดังนั้นจึงสามารถกล่าวได้ว่า สิทธิจะเกิดขึ้นได้ก็แต่โดยกฎหมายเท่านั้น โดยกฎหมายอาจจะกำหนดสิทธิไว้โดยชัดเจน หรือให้อำนาจแก่ปัจเจกชนไปกำหนดก่อตั้งสิทธิระหว่างกันและกันได้โดยเสรี ตราบใดที่ไม่ขัดต่อกฎหมายและศีลธรรมอันดีของประชาชน ส่วนสิทธิต่อรัฐนั้นก็ชัดเจนว่าจะต้องเป็นไปตามที่รัฐธรรมนูญและกฎหมายบัญญัติเท่านั้น

ส่วนคำว่า “เสรีภาพ” นั้น หมายถึง อิสระในการกระทำการตามเจตจำนงแห่งตนได้โดยไม่มีผู้ใดมาขัดขวาง[41]

นักวิชาการทางกฎหมายให้ความหมายคำว่า “เสรีภาพ” ดังต่อไปนี้

ศาสตราจารย์ ดร.วรพจน์ วิศรุตพิชญ์ มีความเห็นเรื่อง “เสรีภาพ” ว่าหมายถึง “ภาวะของมนุษย์ที่ไม่อยู่ภายใต้การครอบงำของผู้อื่น มีอิสระที่จะกระทำการหรืองดเว้นกระทำการ”[42]

ศาสตราจารย์ ดร. อุดม รัฐอมฤต และคณะ มีความเห็นเรื่อง “เสรีภาพ” ว่าหมายถึง “สภาวการณ์ของมนุษย์ที่ไม่อยู่ภายใต้การครอบงำของบุคคลอื่น หรือปราศจากการหน่วงเหนี่ยวขัดขวาง บุคคลใดบุคคลหนึ่งย่อมมีเสรีภาพอยู่เท่าที่บุคคลนั้นไม่ถูกบังคับให้ต้องกระทำในสิ่งที่ไม่ประสงค์จะกระทำ หรือไม่ถูกหน่วงเหนี่ยวขัดขวางไม่ให้กระทำในสิ่งที่บุคคลนั้นประสงค์ที่จะ

---

[41] *เพิ่งอ้าง.*

[42] วรพจน์ วิศรุตพิชญ์, สิทธิและเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2540, พิมพ์ครั้งที่ 2, 2543, น. 22.

กระทำ[43] นอกจากนั้น แซลมอนด์ (Salmond) ได้ให้คำนิยามว่า หมายถึง ประโยชน์ซึ่งบุคคลได้มาโดยปราศจากหน้าที่ในทางกฎหมายใดๆ ต่อตนเอง เป็นสิ่งที่บุคคลอาจทำได้โดยจะไม่ถูกป้องกันขัดขวางโดยกฎหมาย และเป็นประโยชน์ที่บุคคลจะกระทำการใดๆ ได้ตามชอบใจโดยข่ายแห่งเสรีภาพตามกฎหมายที่ได้แก่ข่ายแห่งกิจกรรมซึ่งภายในข่ายกฎหมายนี้ปล่อยให้บุคคลใด ๆ กระทำการไปโดยลำพัง[44]

กล่าวโดยสรุป เสรีภาพหมายถึง การที่บุคคลจะกระทำการใด หรือไม่กระทำการใดโดยสมัครใจอันปราศจากการบังคับหรืออยู่ภายใต้อาณัติของบุคคลอื่นหรือรัฐ ดังนั้น เมื่อพิจารณาถึงความหมายของสิทธิเสรีภาพจึงมีความแตกต่างกันอยู่ที่ สิทธิเป็นประโยชน์ในเรื่องที่บุคคลชอบที่จะเรียกร้องเอาจากบุคคลอื่น หากการเรียกร้องนั้นเป็นการเรียกร้องเอาแก่บุคคลทั่วไปหรือปัจเจกชนก็เป็นสิทธิในทางเอกชน เช่น สิทธิทางแพ่ง ถ้าการเรียกร้องประโยชน์นั้นเป็นการเรียกร้องจากรัฐสิทธินั้นก็เป็นสิทธิตามกฎหมายมหาชน หรือสิทธิตามรัฐธรรมนูญ หรือหากพิจารณาถึงวิธีการสิทธินั้นเป็นสิ่งที่ต้อง “ใช้” เช่น การใช้สิทธิเรียกร้องให้ผู้อื่นชำระหนี้ทางแพ่ง หรือสิทธิในการเลือกตั้ง แสดงเจตนารมณ์ทางการเมืองเป็นเรื่องที่จะเห็นว่า ผู้ทรงสิทธินั้นจะต้องดำเนินการบางประการเพื่อใช้สิทธินั้น[45] ส่วนเสรีภาพ คือ ประโยชน์ในลักษณะที่บุคคลจะกระทำการใด ๆ โดยไม่ถูกบังคับหรืออยู่ภายใต้อาณัติ อันเป็นสิ่งที่ไม่ต้องเรียกร้อง หรือดำเนินการเพื่อใช้แต่เสรีภาพนั้นจะส่งผลให้บุคคลผู้ทรงเสรีภาพนั้นปลอดจากการถูกบังคับให้กระทำหรือไม่กระทำการอยู่แล้วตลอดเวลาที่ยังมีเสรีภาพนั้นคุ้มครองอยู่ อย่างไรก็ตาม เสรีภาพก็ก่อให้เกิดสิทธิเช่นกันซึ่งบางครั้งอาจกจะเรียกว่า “สิทธิในเสรีภาพ” กล่าวคือ เสรีภาพนั้นก่อให้เกิดสิทธิในการที่จะ “เรียกร้อง” มิให้บุคคลอื่นหรือรัฐกระทำการอันเป็นการลิดรอนเสรีภาพนั้นได้ และหากมีการลิดรอนเสรีภาพ ผู้ทรงเสรีภาพย่อมมีสิทธิในการร้องขอหรือเยียวยาเพื่อให้ยุติการลิดรอนเสรีภาพนั้น[46]

2.2.2 ความหมายของสิทธิตามรัฐธรรมนูญ

สิทธิตามรัฐธรรมนูญ ถือเป็น “สิทธิตามกฎหมายมหาชน” (das Subjective öffentliche Recht) หมายถึง อำนาจตามรัฐธรรมนูญหรือกฎหมายสูงสุดได้บัญญัติให้การรับรองคุ้มครองแก่

---

[43] อุดม รัฐอมฤต และคณะ, การอ้างศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์หรือใช้สิทธิเสรีภาพของบุคคลตามมาตรา 28, น 87, อ้างใน สมคิด เลิศไพฑูรย์, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 34*, น. 47.

[44] หยุด แสงอุทัย, อ้างใน นันทวัฒน์ บรมานันท์, การให้สิทธิประชาชนฟ้องศาลรัฐธรรมนูญกรณีละเมิดสิทธิเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญ . รายงานการวิจัย เสนอสำนักงานศาลรัฐธรรมนูญ, 2546, น. 6.

[45] สมคิด เลิศไพฑูรย์, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 34*, น. 47.

[46] *เพิ่งอ้าง, น. 48.*

ปัจเจกชนบุคคลในอันที่จะกระทำการใดหรือไม่กระทำการใด การให้อำนาจแก่ปัจเจกบุคคลดังกล่าวได้ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องที่จะไม่ให้บุคคลใดแทรกแซงในสิทธิตามรัฐธรรมนูญของตน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เรียกร้องต่อองค์กรของรัฐมิให้แทรกแซงในขอบเขตสิทธิของตน โดยบางกรณีการรับรองดังกล่าวได้ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องให้รัฐดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่ง สิทธิตามรัฐธรรมนูญยังหมายรวมถึง การให้หลักประกันในทางหลักการ (die Institutionellen Garantien) ซึ่งหมายถึงการมุ่งคุ้มครองต่อสถาบันในทางกฎหมายในเรื่องใดเรื่องหนึ่ง สิทธิตามรัฐธรรมนูญจึงเป็นความสัมพันธ์ระหว่างปัจเจกบุคคลกับรัฐ และสิทธิตามรัฐธรรมนูญเป็นสิทธิที่ผูกพันองค์กรผู้ใช้อำนาจรัฐที่จะต้องให้ความเคารพ ปกป้อง และคุ้มครองสิทธิตามรัฐธรรมนูญดังกล่าว เพื่อให้สิทธิตามรัฐธรรมนูญมีผลในทางปฏิบัติ[47]

ศาสตราจารย์ ดร.หยุด แสงอุทัย ได้กล่าวว่า[48] “สิทธิ” ถ้าพิจารณาในแง่ของสิทธิแล้วหมายถึง ประโยชน์ที่กฎหมายคุ้มครองและป้องกันให้ แต่ถ้าพิจารณาถึงผู้มีหน้าที่ ก็หมายถึงอำนาจที่กฎหมายให้ไว้แก่เจ้าของสิทธิ ทำให้บุคคลอื่นมีหน้าที่ไม่รบกวนหรือขัดขวางการถือสิทธิและการใช้สิทธิของเขา

ศาสตราจารย์ ดร.วิษณุ เครืองาม ได้อธิบายความหมายของ “สิทธิ” (right) ว่า[49] หมายถึงประโยชน์ที่กฎหมายรับรองและคุ้มครองให้ กฎหมายในที่นี้คือ รัฐธรรมนูญ เมื่อกล่าวถึงสิทธิในรัฐธรรมนูญจึงหมายถึงสิทธิในทางมหาชน (Public Rights) ซึ่งมีหลักเกณฑ์ที่คลุมถึงสิทธิในทางเอกชน (Private Rights) เช่น สิทธิในครอบครัว สิทธิในทรัพย์สิน สิทธิในการรับมรดกด้วย แต่กว้างออกไปมากกว่านั้น เช่น คลุมถึงสิทธิเลือกตั้ง สิทธิในชีวิตร่างกาย เป็นต้น

ส่วน “เสรีภาพตามรัฐธรรมนูญ” นั้นหมายถึง สภาพการณ์ที่บุคคลมีอิสระในการที่จะกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งตามความประสงค์ของตน [50] เสรีภาพจึงเป็นอำนาจในการกำหนดตนเองโดยอิสระของบุคคลที่จะกระทำการใดหรือไม่กระทำการใดอันเป็นอำนาจที่มีเหนือตนเอง ความแตกต่างระหว่าง “สิทธิ” และ “เสรีภาพ” คือ สิทธินั้นเป็นอำนาจที่บุคคลมีเพื่อเรียกร้องให้ผู้อื่นกระทำการหรือละเว้นกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง ในขณะที่เสรีภาพนั้นเป็นอำนาจที่บุคคลนั้นมีอยู่เหนือตนเองในการตัดสินใจกระทำการหรือละเว้นกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง เสรีภาพจึงไม่

---

[47] บรรเจิด สิงคะเนติ , *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 32*, น. 50-51.

[48] หยุด แสงอุทัย, (ม.ป.ป.). คำอธิบายรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2511, น. 41.

[49] วิษณุ เครืองาม, สิทธิเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญ ใน สู่สิทธิมนุษยชน สิทธิหรือน. ที่ในประเทศไทยปัจจุบัน, (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2535), น. 640 - 641.

[50] วรพจน์ วิศรุตพิชญ์, สิทธิและเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญ, (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2538), น. 22. อ้างใน บรรเจิด สิงคะเนติ และคณะ. การตรวจสอบความชอบด้วยรัฐธรรมนูญของบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่กระทบต่อสิทธิมนุษยชน, รายงานการวิจัย เสนอสำนักงานศาลรัฐธรรมนูญ, 2553, น. 4.

ก่อให้เกิดหน้าที่ต่อบุคคลอื่นแต่อย่างใด เช่น เสรีภาพในการนับถือศาสนา นอกจากนี้ยังมีคำว่า “สิทธิในเสรีภาพ” ซึ่งมีความหมายว่า บุคคลนั้นย่อมมีสิทธิที่ใช้เสรีภาพตามที่รัฐธรรมนูญรับรองไว้ โดยการใช้เสรีภาพของบุคคลดังกล่าวนั้นย่อมก่อให้เกิดหน้าที่แก่ผู้อื่นที่จะไม่เข้ามารบกวนการใช้อำนาจในการกระทำการหรือไม่กระทำการของบุคคลนั้น

เมื่อประมวลนิยามคำว่า “สิทธิ” และ “เสรีภาพ” ที่กล่าวข้างต้นแล้ว อาจกล่าวได้ว่า สิทธิและเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญ หมายถึง อำนาจที่รัฐธรรมนูญซึ่งเป็นกฎหมายสูงสุดบัญญัติรับรองคุ้มครองให้แก่บุคคลในอันที่จะกระทำการใดหรือไม่กระทำการใด รวมทั้งก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องที่จะไม่ให้องค์กรของรัฐรบกวนหรือแทรกแซงการใช้สิทธิของบุคคลนั้น โดยบุคคลผู้เป็นเจ้าของสิทธิหรือผู้ทรงสิทธินั้น ย่อมมีอิสระในอันที่จะตัดสินใจกระทำการหรือไม่กระทำการใดภายในขอบเขตแห่งสิทธิที่รัฐธรรมนูญบัญญัติรับรองคุ้มครองไว้ สิทธิและเสรีภาพจึงเป็นสิ่งคู่กัน และเพื่อให้สิทธิเสรีภาพของบุคคลตามที่รัฐธรรมนูญบัญญัติรับรองคุ้มครองไว้มีความบริบูรณ์ จึงต้องมีการตรากฎหมายมาขยายรายละเอียดของสิทธิเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญซึ่งเป็นเพียงกฎหมายแม่บทอีกทีหนึ่ง โดยกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อขยายรายละเอียดของสิทธิเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญนี้อาจเป็นการกำหนดความหมาย เงื่อนไข ขอบเขต มาตรการคุ้มครอง หน้าที่ที่บุคคลทั่วไปจะต้องปฏิบัติเพื่อเป็นการเคารพต่อสิทธินั้น ๆ รวมทั้งบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืน ซึ่งการออกกฎหมายมาขยายรายละเอียดดังกล่าวจำต้องคำนึงถึงเจตนารมณ์ของรัฐธรรมนูญเป็นสำคัญ[51] ทั้งนี้เพื่อให้หลักประกันสิทธิและเสรีภาพของประชาชนบรรลุผลในทางปฏิบัติตามที่รัฐธรรมนูญได้บัญญัติรับรองคุ้มครองไว้[52]

2.2.3 ประเภทของสิทธิและเสรีภาพ

ประเภทของสิทธิและเสรีภาพมีการแบ่งประเภทไว้หลายวิธี เช่น การแบ่งโดยวิธีการใช้สิทธิเสรีภาพ ซึ่งเป็นการแบ่งตามแนวคลาสสิกของเยอรมัน โดยแบ่งเป็นสิทธิเสรีภาพที่ปลอดจากการแทรกแซงของรัฐ สิทธิเสรีภาพในการแสดงเจตจำนงทางการเมือง การแบ่งจากการพิจารณาตัวผู้ทรงสิทธิ คือ แบ่งเป็นสิทธิมนุษยชนกับสิทธิพลเมือง และการแบ่งประเภทของสิทธิเสรีภาพโดยพิจารณาจากการจำกัดสิทธิ โดยมีรายละเอียดดังนี้

2.2.3.1 การแบ่งประเภทของสิทธิเสรีภาพตามแนวคลาสสิคของเยอรมัน

แบ่งตามข้อเสนอแนะของ Georg Jellinek (เรียกว่าการแบ่งตามแนวคลาสสิคของเยอรมัน)[53]

---

[51] วิษณุ เครืองาม, อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 49, น. 41.

[52] บรรเจิด สิงคะเนติ , อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 32, น. 50-51.

[53] วิษณุ เครืองาม , อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 49, น. 645.

1) สิทธิเสรีภาพที่ปลอดจากการแทรกแซงโดยรัฐ (Status Negativus)

สิทธิเสรีภาพที่ปลอดจากการแทรกแซงโดยรัฐ หมายถึง สิทธิเสรีภาพซึ่งรัฐให้การรับรองว่ารัฐจะไม่เข้ามายุ่งเกี่ยวหรือบังคับแก่ประชาชน ดังนั้นประชาชนจึงสามารถใช้สิทธิเสรีภาพเหล่านี้ได้ตามความประสงค์ ยกเว้นแต่ว่าจะไปขัดต่อรัฐธรรมนูญหรือกฎหมาย สิทธิเสรีภาพในกลุ่มนี้จะปรากฏออกมาในรูปแบบของสิทธิในเชิงป้องกัน อันเป็นการคุ้มครองอย่างเด็ดขาด ดังนั้นรัฐจึงไม่อาจใช้อำนาจใด ๆ มาบังคับหรือมาจำกัดสิทธิเสรีภาพของประชาชนได้เลย กรณีที่รัฐมีการใช้อำนาจก้าวล่วงมากระทบกระเทือนต่อสิทธิเสรีภาพในกลุ่มนี้ ประชาชนย่อมสามารถฟ้องร้องเพื่อให้รัฐเยียวยาแก้ไขความเดือดร้อนเสียหายที่เกิดขึ้น ทั้งการกระทำการหรืองดเว้นการกระทำการต่อสิทธิเสรีภาพในกลุ่มนี้ได้ สิทธิเสรีภาพในกลุ่มนี้ เช่น สิทธิในการที่จะไม่ถูกรัฐเลือกปฏิบัติเพราะเหตุความแตกต่างในเรื่องถิ่นกำเนิด เชื้อชาติ ภาษา เพศ อายุ เป็นต้น

2. สิทธิเสรีภาพที่ประชาชนสามารถเรียกร้องเอาจากรัฐ (Status Positivus)

สิทธิเสรีภาพที่ประชาชนสามารถเรียกร้องเอาจากรัฐ หมายถึง สิทธิเสรีภาพที่ประชาชนมีสิทธิเรียกร้องเอาจากรัฐได้ หรือรัฐมีหน้าที่ที่จะต้องเข้ามาดำเนินการอย่างใด ๆ เพื่อให้ประชาชนมีสิทธิเสรีภาพนั้น ๆ สิทธิเสรีภาพประเภทนี้มิได้เป็นเรื่องของการจำกัดอำนาจรัฐ หากแต่เป็นสิทธิเสรีภาพในเชิงเรียกร้องให้รัฐเข้ามาทำหน้าที่ด้วย ทั้งนี้เพื่อให้ประชาชนได้รับความสมแก่สิทธิหรือให้การคุ้มครองสิทธิเสรีภาพตามกฎหมายด้วย สิทธิเสรีภาพในกลุ่มนี้ เช่น สิทธิในการที่จะใช้สิทธิทางศาล สิทธิในคลื่นความถี่ สำหรับใช้ในการส่งวิทยุกระจายเสียง วิทยุโทรทัศน์และวิทยุโทรคมนาคม อันเป็นทรัพยากรการสื่อสารสาธารณะของประเทศที่ใช้เพื่อประโยชน์สาธารณะ ซึ่งหมายถึงสิทธิที่ประชาชนทุกคนสามารถได้รับประโยชน์จากคลื่นความถี่ ตามที่รัฐธรรมนูญกำหนดให้มีองค์กรของรัฐที่เป็นอิสระทำหน้าที่องค์กรในการจัดสรรคลื่นความถี่และกำกับดูแลการประกอบกิจการวิทยุกระจายเสียงวิทยุโทรทัศน์และกิจการโทรคมนาคม

3. สิทธิเสรีภาพในการแสดงเจตจำนงทางการเมือง (Status Activus)

สิทธิเสรีภาพในการแสดงเจตจำนงทางการเมือง หมายถึง สิทธิเสรีภาพที่ประชาชนสามารถใช้สิทธิของตนเข้าไปมีส่วนร่วมในทางการเมืองได้อย่างอิสระ โดยปราศจากการขู่เข็ญบังคับกดดันจากองค์กรใดหรือกลุ่มบุคคลใดหรือบุคคลใด สิทธิเสรีภาพในกลุ่มนี้จะปรากฏออกมาในรูปแบบของสิทธิพลเมือง เช่น สิทธิในการมีส่วนร่วมในทางการเมือง เช่น สิทธิในการเลือกตั้งสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร สมาชิกวุฒิสภา หรือสิทธิในการเลือกตั้งในระดับท้องถิ่น แต่สิทธิเสรีภาพประเภทนี้เป็นสิทธิเสรีภาพที่จำกัดให้มีได้แต่เฉพาะบุคคลภายในชาติของตนเท่านั้น

2.2.3.2 การแบ่งประเภทสิทธิเสรีภาพโดยพิจารณาจากการจำกัดสิทธิเสรีภาพ

การแบ่งประเภทสิทธิเสรีภาพโดยพิจารณาว่าสิทธิเสรีภาพนั้นเป็นสิทธิเสรีภาพที่ถูกจำกัดได้โดยกฎหมายในระดับใดบ้าง มีการแบ่งเป็น 3 ประเภท กล่าวคือ[54]

1) สิทธิเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญที่จำกัดไม่ได้เลย หรือสิทธิเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญที่ปราศจากเงื่อนไขของกฎหมายหรือรัฐธรรมนูญ ได้แก่ สิทธิเสรีภาพที่ไม่อยู่ภายใต้การจำกัดของกฎหมายใด ๆ ได้แก่ เสรีภาพในการนับถือศาสนา โดยรัฐธรรมนูญให้ใช้คำว่า “เสรีภาพบริบูรณ์” ด้วย อนึ่งการนับถือศาสนานั้นเป็นสิทธิเสรีภาพที่ไม่มีการจำกัดใด ๆ เลย แต่ “เสรีภาพในการปฏิบัติตามศาสนบัญญัติหรือปฏิบัติพิธีกรรมทางศาสนา” นั้นเป็นสิทธิเสรีภาพที่จำกัดได้โดยเงื่อนไขของรัฐธรรมนูญ กล่าวคือ จะกระทำได้เท่าที่ไม่เป็นปฏิปักษ์ต่อหน้าที่ของพลเมือง และไม่เป็นการขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนเท่านั้น

2) สิทธิเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญที่จำกัดได้โดยผลของเงื่อนไขกฎหมายพิเศษ โดยสิทธิเสรีภาพประเภทนี้ถูกจำกัดโดยผลของกฎหมาย แต่มิใช่ว่ากฎหมายใด ๆ ก็สามารถตราขึ้นเพื่อจำกัดสิทธิเสรีภาพในกลุ่มนี้ได้ เนื่องจากรัฐธรรมนูญกำหนดเงื่อนไขว่าสิทธิเสรีภาพในกลุ่มนี้ จะสามารถถูกจำกัดได้ในกรณีใด หรือด้วยกฎหมายที่มีวัตถุประสงค์ประการใดบ้าง การจำกัดสิทธิเสรีภาพในกลุ่มนี้ สังเกตได้ว่า รัฐธรรมนูญจะใช้ถ้อยคำว่า “...โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายเฉพาะเพื่อ...” เช่น เสรีภาพในการแสดงความคิดเห็น การพูด การพิมพ์ การเขียน การโฆษณาและการสื่อความหมายโดยวิธีอื่น ตามที่รัฐธรรมนูญบัญญัติการจำกัดสิทธิเสรีภาพในกรณีนี้ไว้ว่า จะกระทำได้ก็แต่โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายเฉพาะเพื่อรักษาความมั่นคงของรัฐ เพื่อคุ้มครองสิทธิเสรีภาพ เกียรติยศ ชื่อเสียง สิทธิในครอบครัวหรือความเป็นอยู่ส่วนตัวของบุคคลอื่น เพื่อรักษาความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน หรือเพื่อป้องกันหรือระงับความเสื่อมทรามทางจิตใจหรือสุขภาพของประชาชนเท่านั้น

3) สิทธิเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญที่จำกัดได้โดยผลของเงื่อนไขกฎหมายทั่วไป โดยสิทธิและเสรีภาพประเภทนี้ถูกจำกัดได้โดยผลของกฎหมาย โดยไม่มีเงื่อนไขประการอื่นใดกำหนดไว้อีก ดังนั้น กฎหมายใด ๆ ก็สามารถตราขึ้นเพื่อจำกัดสิทธิเสรีภาพในกลุ่มนี้ได้ทั้งสิ้น ซึ่งสิทธิเสรีภาพในกลุ่มนี้รัฐธรรมนูญจะใช้ถ้อยคำลงท้ายมาตราที่รับรองสิทธิเสรีภาพดังกล่าวว่า “...ตามที่กฎหมายบัญญัติ...” หรือ “...ตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย...” เช่น สิทธิในทรัพย์สินและการสืบมรดก ซึ่งเป็นสิทธิเสรีภาพที่ถูกจำกัดได้โดยผลของกฎหมายทั่วไป ทั้งนี้ถ้อยคำของรัฐธรรมนูญได้บัญญัติว่า “สิทธิของบุคคลในทรัพย์สินย่อมได้รับความคุ้มครอง ขอบเขตแห่งสิทธิและการจำกัดสิทธิเช่นว่านี้ ย่อมเป็นไปตามที่กฎหมายบัญญัติ... การสืบมรดกย่อมได้รับความคุ้มครองสิทธิของ

---

[54] สมคิด เลิศไพฑูรย์, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 37*, น. 50-51.

บุคคลในการสืบมรดกย่อมเป็นไปตามที่กฎหมายบัญญัติ" ซึ่งรัฐธรรมนูญก็มิได้ระบุว่า กฎหมายใดบ้างที่จะจำกัดสิทธิเสรีภาพในเรื่องนี้ได้ กฎหมายที่รับรองสิทธิและจำกัดสิทธิในทรัพย์สินของบุคคล ได้แก่ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ที่บัญญัติหลักทั่วไปและข้อจำกัดแห่งสิทธิในทรัพย์สินของบุคคลเอาไว้ และยังรวมถึงกฎหมายอื่นที่อาจจำกัดสิทธิในทรัพย์สินของบุคคลได้ด้วย

อย่างไรก็ตามการจำกัดสิทธิเสรีภาพ จะต้องเป็นไปตามหลักความได้สัดส่วนด้วย กล่าวคือ มาตรการที่จำกัดสิทธิเสรีภาพนั้น จะต้องเป็นไปเพื่อให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ของการที่ถือเป็นเหตุในการจำกัดสิทธิและเสรีภาพนั้นด้วย และเป็นวิธีการที่ส่งผลกระทบน้อยที่สุดต่อสิทธิและเสรีภาพที่ถูกจำกัดนั้น โดยจะต้องเป็นทางเลือกที่เป็นผลร้ายน้อยที่สุด หรือหลีกเลี่ยงไม่ได้ที่จะต้องดำเนินการนั้นแล้ว

2.2.4 การจำกัดสิทธิและเสรีภาพ

แม้รัฐธรรมนูญจะรับรองสิทธิเสรีภาพไว้ แต่สิทธิเสรีภาพที่รับรองไว้ในรัฐธรรมนูญบางประการรับรองไว้โดยเด็ดขาดไม่มีการจำกัด บางประการรับรองไว้โดยอาจมีการจำกัดสิทธิเสรีภาพนั้นได้ ซึ่งแยกเป็น 2 ประการ [55]

2.2.4.1 สิทธิเสรีภาพบริบูรณ์

สิทธิเสรีภาพบริบูรณ์ หมายถึง สิทธิเสรีภาพที่รัฐธรรมนูญรับรองไว้ว่าเป็นสิทธิเด็ดขาด (Absolute Right) ไม่อาจมีการจำกัดสิทธิเสรีภาพประเภทนี้ได้ เช่น เสรีภาพในการนับถือศาสนา ซึ่งเป็นนามธรรมไม่อาจมีการจำกัดได้

2.2.4.2 สิทธิเสรีภาพสัมพันธ์

สิทธิเสรีภาพสัมพันธ์ หมายถึ สิทธิที่รัฐธรรมนูญรับรองไว้ แต่ในขณะเดียวกันก็เปิดโอกาสให้มีการจำกัดสิทธิเสรีภาพนั้นได้ โดยกำหนดเงื่อนไขไว้ ตัวอย่างเช่น เสรีภาพในการแสดงความคิดเห็น ในขณะเดียวกันก็กำหนดเปิดช่องให้มีการจำกัดเสรีภาพไว้ในวรรคสอง ดังที่บัญญัติว่า

"บุคคลย่อมมีเสรีภาพในการแสดงความคิดเห็น การพูด การเขียน การพิมพ์ การโฆษณาและการสื่อความหมายโดยวิธีอื่น

การจำกัดเสรีภาพตามวรรคหนึ่งจะกระทำมิได้ เว้นแต่โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายเฉพาะเพื่อรักษาความมั่นคงของรัฐ เพื่อคุ้มครองสิทธิ เสรีภาพ เกียรติยศ ชื่อเสียง สิทธิ

---

[55] วิษณุ เครืองาม, กฎหมายรัฐธรรมนูญ , (กรงเทพมหานคร : นิติบรรณาการ, 2530), น. 26 . อ้างในมานิตย์ จุมปา, คำอธิบายรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (พ.ศ. 2540), (แก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ 7) พ.ศ. 2548, (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2548), น. 52.

ในครอบครัวหรือความเป็นอยู่ส่วนตัวของบุคคลอื่น เพื่อรักษาความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน หรือเพื่อป้องกันหรือระงับความเสื่อมทรามทางจิตใจหรือสุขภาพของประชาชน"[56]

สิทธิและเสรีภาพของบุคคลที่รัฐธรรมนูญรับรองไว้นี้ มีหลักอยู่ว่า จะจำกัดสิทธิไม่ได้ยกเว้นโดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายเฉพาะเพื่อการที่รัฐธรรมนูญนี้กำหนดไว้และเท่าที่จำเป็นเท่านั้น และจะกระทบกระเทือนสาระสำคัญแห่งสิทธิและเสรีภาพนั้นไม่ได้ อนึ่ง กฎหมายที่จำกัดสิทธิและเสรีภาพนี้จะต้องมีผลใช้บังคับเป็นการทั่วไปและไม่มุ่งหมายใช้บังคับแก่กรณีใดกรณีหนึ่งหรือแก่บุคคลใดบุคคลหนึ่งเป็นการเจาะจง อีกทั้งต้องระบุบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญที่ให้อำนาจในการตรากฎหมายนั้นด้วย

ระดับในการจำกัดสิทธิที่รัฐธรรมนูญเปิดช่องทางไว้อาจมีระดับความเข้มงวดแตกต่างกันตามแต่ความสำคัญของสิทธิและเสรีภาพแต่ละประการ ซึ่งอาจจำแนกได้ใน 2 ระดับ[57] คือ

ระดับแรก รัฐธรรมนูญเปิดช่องให้จำกัดสิทธิและเสรีภาพได้ โดยกำหนดเงื่อนไขของกฎหมายที่ตราออกมาจำกัดสิทธิเสรีภาพไว้ด้วย เช่น รัฐธรรมนูญรับรองเสรีภาพในการชุมนุมโดยสงบและปราศจากอาวุธของบุคคลไว้ แต่เปิดช่องให้มีการตรากฎหมายมาจำกัดเสรีภาพดังกล่าวได้ โดยกำหนดเงื่อนไขของกฎหมายไว้ว่า กฎหมายที่จำกัดเสรีภาพในการชุมนุมจะมีได้เฉพาะการชุมนุมสาธารณะและกฎหมายนั้นต้องมีเพื่อคุ้มครองความสะดวกของประชาชนที่จะใช้ที่สาธารณะหรือเพื่อรักษาความสงบเรียบร้อยในระหว่างเวลาที่ประเทศอยู่ในภาวะสงคราม หรือในระหว่างเวลาที่มีการประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินหรือประกาศใช้กฎอัยการศึก ดังนี้ กฎหมายใดที่ออกมาจำกัดเสรีภาพในการชุมนุมของบุคคลโดยมิได้มีวัตถุประสงค์ตามที่รัฐธรรมนูญกำหนด กฎหมายนั้นก็ย่อมขัดต่อรัฐธรรมนูญและใช้บังคับมิได้

ระดับที่สอง รัฐธรรมนูญเปิดช่องให้จำกัดสิทธิและเสรีภาพได้ โดยไม่มีการกำหนดเงื่อนไขของกฎหมายที่จะตราออกมาจำกัดสิทธิเสรีภาพไว้ด้วย เช่น รัฐธรรมนูญรับรองสิทธิของบุคคล ซึ่งพิการหรือทุพพลภาพมีสิทธิได้รับสิ่งอำนวยความสะดวกอันเป็นสาธารณะและความช่วยเหลืออื่นจากรัฐ ทั้งนี้ ตามที่กฎหมายบัญญัติ ดังนั้น กฎหมายจะบัญญัติให้สิทธิเพียงใดก็ได้

การจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลต้องยึดถือหลักที่เคร่งครัดตามที่บัญญัติไว้ในรัฐธรรมนูญกล่าวคือ

1) หลัก การจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลที่รัฐธรรมนูญรับรองไว้จะกระทำมิได้

---

[56] รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2540, มาตรา 39.

[57] มานิตย์ จุมปา, คำอธิบายรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2540, (แก้ไขเพิ่มเติม ครั้งที่ 7) พ.ศ. 2548, (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2548), น. 53.

2) เว้นแต่ โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายเฉพาะเพื่อการที่รัฐธรรมนูญนี้กำหนดไว้ และเท่าที่จำเป็นเท่านั้น และจะกระทบกระเทือนสาระสำคัญแห่งสิทธิและเสรีภาพนั้นมิได้

3) กฎหมายที่จำกัดสิทธิและเสรีภาพนั้น ต้องมีผลเป็นการทั่วไปและไม่มุ่งหมายให้ใช้บังคับแก่กรณีใดกรณีหนึ่ง หรือแก่บุคคลใดบุคคลหนึ่งเป็นการเจาะจงและต้องระบุบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญที่ให้อำนาจในการตรากฎหมายนั้นด้วย

หลักการที่บัญญัติไว้นี้เป็นการวางหลักคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของบุคคล กรณีที่รัฐจะจำกัดสิทธิและเสรีภาพเป็นเพียงข้อยกเว้นที่จำกัดยิ่ง โดยจะต้องเป็นกรณีที่รัฐธรรมนูญกำหนดไว้และทำได้เพียงเท่าที่จำเป็น อันมีลักษณะเป็นการวางขอบเขตการใช้อำนาจรัฐยิ่งกว่าการให้อำนาจรัฐในการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล และการที่รัฐใช้ข้อยกเว้นตามมาตรานี้เกิดความจำเป็น ก็จะเป็นการขัดรัฐธรรมนูญ[58]

2.2.5 ภารกิจของสิทธิและเสรีภาพ[59]

ภารกิจของสิทธิขั้นพื้นฐานเป็นเรื่องที่ซับซ้อน และรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550 มาตรา 26 มาตรา 27 และมาตรา 28 ได้กำหนดไว้อย่างชัดเจนว่าสิทธิขั้นพื้นฐานทั้งหลายนั้นเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับได้และผูกพันรัฐสภา คณะรัฐมนตรี ศาล และองค์กรอื่นของรัฐโดยตรง

หลักการนี้เป็นหลักการเช่นเดียวกับรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 มาตรา 25 และมาตรา 26 กล่าวคือ สิทธิและเสรีภาพของปวงชนชาวไทย นอกจากที่บัญญัติคุ้มครองไว้เป็นการเฉพาะในรัฐธรรมนูญแล้ว การใดที่มิได้ห้ามหรือจำกัดไว้ในรัฐธรรมนูญหรือในกฎหมายอื่น บุคคลย่อมมีสิทธิและเสรีภาพที่จะทำการนั้นได้และได้รับความคุ้มครองตามรัฐธรรมนูญ ตราบเท่าที่การใช้สิทธิหรือเสรีภาพเช่นว่านั้นไม่กระทบกระเทือนหรือเป็นอันตรายต่อความมั่นคงของรัฐ ความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนและไม่ละเมิดสิทธิหรือเสรีภาพของบุคคลอื่น สิทธิหรือเสรีภาพใดที่รัฐธรรมนูญให้เป็นไปตามที่กฎหมายบัญญัติ หรือให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กฎหมายบัญญัติ แม้ยังไม่มีการตรากฎหมายนั้นขึ้นใช้บังคับ บุคคลหรือชุมชนย่อมสามารถใช้สิทธิหรือเสรีภาพนั้นได้ตามเจตนารมณ์ของรัฐธรรมนูญ บุคคลซึ่งถูกละเมิดสิทธิหรือเสรีภาพที่ได้รับความคุ้มครองตามรัฐธรรมนูญ สามารถยกบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญเพื่อใช้สิทธิทางศาลหรือยกขึ้นเป็นข้อต่อสู้คดีในศาลได้ นอกจากนั้น บุคคลซึ่งได้รับ

---

[58] *เพิ่งอ้าง*, น. 55-56.

[59] บุญศรี มีวงศ์อุโฆษ, กฎหมายรัฐธรรมนูญ , พิมพ์ครั้งที่ 7 แก้ไขเพิ่มเติม, (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์เดือนตุลา, 2556), น. 511-512.

ความเสียหายจากการถูกละเมิดสิทธิหรือเสรีภาพหรือจากการกระทำความผิดอาญาของบุคคลอื่น ย่อมมีสิทธิที่จะได้รับการเยียวยาหรือช่วยเหลือจากรัฐตามที่กฎหมายบัญญัติ

สำหรับในการตรากฎหมายที่มีผลเป็นการจำกัดสิทธิหรือเสรีภาพของบุคคลต้องเป็นไปตามเงื่อนไขที่บัญญัติไว้ในรัฐธรรมนูญ ในกรณีที่รัฐธรรมนูญมิได้บัญญัติเงื่อนไขไว้ กฎหมายดังกล่าวต้องไม่ขัดต่อหลักนิติธรรม ไม่เพิ่มภาระหรือจำกัดสิทธิหรือเสรีภาพของบุคคลเกินสมควรแก่เหตุ และจะกระทบต่อศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ของบุคคลมิได้ รวมทั้งต้องระบุเหตุผลความจำเป็นในการจำกัดสิทธิและเสรีภาพไว้ด้วย โดยต้องมีผลใช้บังคับเป็นการทั่วไป ไม่มุ่งหมายให้ใช้บังคับแก่กรณีใดกรณีหนึ่งหรือแก่บุคคลใดบุคคลหนึ่งเป็นการเจาะจง

สิทธิขั้นพื้นฐานเป็นข้อกำหนดฐานะของแต่ละปัจเจกบุคคลที่มีต่อรัฐ และขณะเดียวกันสิทธิขั้นพื้นฐานก็บังคับให้รัฐต้องเคารพสถานะของปัจเจกบุคคลด้วย โดยที่ปัจเจกบุคคลมีสิทธิเรียกร้องได้หากว่ารัฐไม่ยอมปฏิบัติตาม (Subjektives Recht) ฉะนั้น สิทธิขั้นพื้นฐานตามกฎหมายพื้นฐานจึงต่างจากสิทธิขั้นพื้นฐานในรัฐธรรมนูญไวมาร์ ในแง่ที่ว่าไม่เพียงแต่เป็นกฎหมายธรรมดาในแง่ภววิสัย (Objective) แต่หากยังก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องด้วย หรืออาจเรียกได้ว่าสิทธิขั้นพื้นฐานมีลักษณะสองด้าน การแบ่งเช่นนี้ไม่ได้เป็นเรื่องในทางทฤษฎีเท่านั้น หากแต่มีผลในทางปฏิบัติอย่างสำคัญอีกด้วย เช่น สิทธิขั้นพื้นฐานที่ว่ากรรมสิทธิ์ย่อมได้รับความคุ้มครองในแง่ภววิสัย (Objective) ตราบเท่าที่ภายในรัฐนั้นยังมีกรรมสิทธิ์เอกชนอยู่ แม้จะมีเพียงรายเดียวก็ตาม ก็ถือว่ากรรมสิทธิ์ได้รับการคุ้มครองภายในรัฐนั้นแล้ว แต่สำหรับการคุ้มครองในแง่อัตตวิสัย (Subjective) ย่อมหมายถึงว่า ปัจเจกบุคคลแต่ละคนมีสิทธิเรียกร้องให้รัฐเคารพกรรมสิทธิ์ส่วนบุคคลที่แต่ละคนมีอยู่จริง ๆ ได้ด้วย[60]

เกี่ยวกับประเด็นนี้ Professor. Dr.Georg Jillinek[61] ซึ่งเป็นปรมาจารย์ด้านกฎหมายมหาชนของเยอรมัน ในช่วงต้นคริสต์ศตวรรษที่ยี่สิบ ได้อธิบายถึงความสัมพันธ์ระหว่างปัจเจกชนกับรัฐไว้ว่า ความสัมพันธ์ดังกล่าวสะท้อนออกมาเป็นสถานะต่าง ๆ ของประชาชน 3 สถานะ ที่สำคัญ

1) Status Negativus สิทธิปัดป้องการก้าวก่ายของอำนาจรัฐเพื่อปกป้องขอบเขตเสรีภาพของปัจเจกบุคคล

---

[60] *เพิ่งอ้าง.*

[61] G.Jellinek, Allgemeine Staatslehre,3. Aufl; Berlin 1920.S.419f. อ้างใน บุญศรี มีวงศ์อุโฆษ, กฎหมายรัฐธรรมนูญ, พิมพ์ครั้งที่ 7 แก้ไขเพิ่มเติม, (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์เดือนตุลา, 2556), น. 514.

2) Status Positivus สิทธิเรียกร้องตามกฎหมายมหาชนของปัจเจกบุคคลให้รัฐดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดให้เพื่อประโยชน์ของปัจเจกบุคคลเอง เช่น สิทธิเรียกร้องให้รัฐคุ้มครองตนเองในทางกฎหมายโดยผ่านสถาบันศาล เป็นต้น

3) Status Activus สิทธิของปัจเจกบุคคลที่จะเข้ามีส่วนร่วมในการสร้างเจตจำนงแห่งรัฐ เช่น สิทธิเลือกตั้ง หรือเข้ารับราชการ

ปัจจุบันบทบาทของรัฐได้ขยายตัวเข้าไปในส่วนของการสร้างความมั่นคงให้แก่พื้นฐานการดำรงชีวิตของมนุษย์ ที่ให้มีการประกันบำนาญให้แก่คนงาน ประกันการว่างงาน ประกันการเจ็บป่วย โรงเรียน การสาธารณูปโภค เป็นต้น ซึ่งทำให้ฐานะของรัฐในฐานะที่เป็นผู้คุ้มครองตามสิทธิขั้นพื้นฐานยิ่งมีความสำคัญมากขึ้น และในขณะเดียวกันก็ทำให้สิทธิขั้นพื้นฐานไม่ใช่เพียงแต่เป็นเรื่องของสิทธิปัดป้องเท่านั้น แต่ยังรวมถึงสิทธิการมีส่วนแบ่งในหลักประกันต่าง ๆ ที่รัฐหยิบยื่นให้

สำหรับสิทธิขั้นพื้นฐานนั้นไม่ต้องมีการบรรลุนิติภาวะ กล่าวคือ ไม่มีการกำหนดอายุของผู้ที่สามารถจะเรียกร้องตามสิทธิขั้นพื้นฐานได้ แต่อย่างไรก็ดีปัญหาผู้ที่อายุยังไม่ถึงขั้นบรรลุนิติภาวะจะสามารถใช้สิทธิขั้นพื้นฐานได้มากน้อยเพียงใดนั้นจะต้องพิจารณาเป็นเรื่อง ๆไป โดยพิจารณาจากความหมายและวัตถุประสงค์ของสิทธิขั้นพื้นฐานแต่ละอย่างนั้น โดยพิจารณาประกอบกับกฎหมายอื่น ๆ ด้วย และเนื่องจากผู้ที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะยังต้องอยู่ภายใต้อำนาจปกครองของผู้ปกครอง จึงเป็นเรื่องของความสัมพันธ์ระหว่าง ผู้ปกครอง “เด็ก” รัฐ โดยต้องพิจารณาว่า สิทธิในการอบรมดูแลเด็กนั้นมีขอบเขตเพียงใด เช่น รัฐจะเข้าพิทักษ์เด็กโดยไม่ต้องฟังคำของผู้ปกครองได้เพียงใด นอกจากนี้ ยังมีปัญหาว่า ตัวเด็กเองสามารถปกป้องตนเองจากการก้าวก่ายของรัฐได้เพียงใด หากไม่ได้รับความยินยอมจากผู้ปกครองหรือเป็นการฝ่าฝืนต่อความประสงค์ของผู้ปกครอง สำหรับในทางปฏิบัติของเยอรมันนั้น ศาลรัฐธรรมนูญแห่งสหพันธ์วางแนวไว้ว่าเด็กอายุ 14 ปีขึ้นไปสามารถตัดสินใจเองได้แล้วว่าจะนับถือศาสนาใดหรือไม่[62]

2.3 หลักการใช้อำนาจรัฐ

สำหรับหลักการใช้อำนาจรัฐถือเป็นหลักการสำคัญในการกำหนดขึ้นเพื่อให้เป็นฐานในการใช้อำนาจของเจ้าหน้าที่ของรัฐ โดยถือเป็นหลักการสำคัญของหลักนิติรัฐในการดำเนินการของรัฐและเจ้าหน้าที่ของรัฐเพื่อเป็นการประกันสิทธิของประชาชนว่าจะได้รับการปฏิบัติโดยเป็นธรรมภายใต้หลักการดังกล่าว

---

[62] บุญศรี มีวงศ์อุโฆษ, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 59*, น. 516.

2.3.1 ความหมายของรัฐ

ศาสตราจารย์ มั๊กซ์ กูแน็ล อธิบายว่า สถาบันรัฐเป็นองค์ประกอบสำคัญของการศึกษากฎหมายมหาชน ซึ่งสอดคล้องกับความเห็นของศาตราจารย์ ดิดิเยร์ ทรัชเช่ต์ ที่เห็นว่า กฎหมายมหาชนนั้นเกิดจากรัฐและใช้บังคับกับรัฐ รัฐเป็นทั้งผู้ก่อกำเนิดกฎหมายมหาชนและเป็นผู้อยู่ใต้บังคับของกฎหมายมหาชน และศาสตราจารย์ ชาร์ล กาดู (Charles Cadoux) อธิบายว่า ในสังคมทุกรูปแบบต่างก็ประสบปัญหาเดียวกันคือ ทำอย่างไร จึงจะประนีประนอมกันให้ได้ระหว่างอำนาจกับเสรีภาพสังคมที่พัฒนามากที่สุด คือ สังคมรัฐ ซึ่งท่านได้ให้คำอธิบายเกี่ยวกับที่มาและความหมายของรัฐ ไว้ว่า คำว่า “รัฐ” (“Etat” ในภาษาฝรั่งเศส หรือ “State” ในภาษาอังกฤษ) นั้นมาจากคำในภาษาลาตินว่า “Status” ซึ่งหมายถึงสิ่งที่ยืนอยู่หรือตั้งอยู่ คำ ๆ นี้ เพิ่งถูกนำมาใช้ในคริสต์ศตวรรษที่ 17 เพื่อหมายถึงหน่วยที่ใช้เป็นกรอบและฐานรองรับอำนาจทางการเมือง ในสมัยกรีกโบราณให้คำว่า “นคร” (Polis) และในสมัยโรมันใช้คำว่า “สาธารณรัฐ” (Res Publica) ในสมัยนั้นคำเหล่านี้มีความหมายตรงกับคำว่า “รัฐ” ในสมัยใหม่ แต่ในปัจจุบัน คำว่า “สาธารณรัฐ” มีความหมายถึงรูปแบบการปกครองที่ประมุขเป็นสามัญชน มิได้เป็นกษัตริย์หรือจักรพรรดิดังเช่นในรูปแบบการปกครองแบบราชอาณาจักร หรือจักรวรรดิ บุคคลแรกที่ใช้คำว่า “รัฐ” ในความหมายสมัยใหม่ก็คือ มั๊คริยาเวลลี (Machiavelli) หลังจากนั้น ก็ได้มีการนำคำนี้ไปใช้ในภาษาต่าง ๆ เช่น Staat, Stato, State, Estado แต่จะต้องระมัดระวังที่จะไม่นำคำนี้ไปใช้ปะปนกับคำว่า “ชาติ” (Nation) เพราะคำทั้งสองมีความหมายที่แตกต่างกัน อย่างไรก็ตาม ในภาษาอังกฤษมีการใช้คำทั้งสองปะปนกันดังปรากฏในชื่อขององค์การสหประชาชาติ (United Nations Organization) ซึ่งสมาชิกขององค์การระหว่างประเทศนี้จะต้องมีฐานะเป็น “รัฐ” เท่านั้น มิใช่เป็น “ชาติ” ตามความหมายที่แท้จริงของคำ ๆ นี้[63]

คำว่า “รัฐ” ในภาษาฝรั่งเศสใช้คำว่า “État” ในภาษาอังกฤษใช้คำว่า “State” โดยนัยคำดังกล่าวได้แสดงถึงบทบาทในตัวเองไม่ว่าในทางการเมืองหรือในแง่ที่เป็นสัญลักษณ์แห่งความถูกต้อง การทำให้รัฐเปรียบเสมือนเป็นสิ่งศักดิ์สิทธิ์แสดงให้เห็นถึงข้วของความร่วมมือกันระหว่างระบบการเมือง (le systeme politique) และระบบกฎหมาย (le systeme juridique)

“รัฐ” จากภาษาลาตินว่า “status” ที่แปลว่า “สิ่งที่ยืนขึ้น” (Ce qui est debout.) ในความหมายดังกล่าวก็ได้แสดงให้เห็นถึง “ขนาด” “ขอบตำแหน่งที่อยู่เหนือพลเมืองหรือผู้ที่อยู่ใต้ปกครอง” รัฐนั้นไม่ได้เป็นผลที่เกิดจากเหตุการณ์ตามธรรมชาติที่ทำให้เกิดรัฐขึ้น รัฐในแง่คิดดังกล่าวจึงมิใช่ผลิตผลจากธรรมชาติ อย่างไรก็ตามมีข้อโต้แย้งว่ารัฐเป็นผลผลิตจากธรรมชาติ

---

[63] ชาญชัย แสวงศักดิ์, กฎหมายมหาชน วิวัฒนาการของกฎหมายมหาชนในต่างประเทศและในประเทศไทย, พิมพ์ครั้งที่ 5 แก้ไขเพิ่มเติม, (กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2560), น. 191-192.

ธรรมชาติของมนุษย์ก่อให้เกิดรัฐขึ้นได้ มองในแง่ที่ว่า ความจำเป็นของการดำรงอยู่ร่วมกันของมนุษย์ทำให้มนุษย์ต่างต้องการความมั่นคงและความปลอดภัยอันเป็นสัญชาตญาณของความอยู่รอด ซึ่งเป็นกฎธรรมชาติ แต่อีกฝ่ายหนึ่งมองว่ารัฐนั้นเป็นสิ่งที่ถูกสร้างขึ้นหรือถูกผลิตขึ้นจากประวัติศาสตร์ กล่าวอย่างง่าย ๆ คือ รัฐเป็นผลผลิตที่เกิดจากประวัติศาสตร์แห่งชนชาตินั้น ๆ[64]

"รัฐ" คือสังคมที่มีการปกครองโดยแท้คือมีการแยกอย่างชัดเจนระหว่างผู้ปกครองและผู้ใต้ปกครองและมีการบังคับอย่างเคร่งครัดจริงจังเป็นกิจจะลักษณะ คือมีระเบียบแบบแผนในการปกครอง หรือใช้กฎหมายในการจัดระเบียบการปกครอง นอกจากมีลักษณะการปกครองโดยแท้แล้วในรัฐสมัยใหม่จะต้องมีการปกครองที่เป็นอิสระเหนืออาณาเขตแห่งใดแห่งหนึ่งด้วย หมายความว่าจะต้องเป็นสังคมที่ไม่ขึ้นอยู่กับใครหรืออำนาจอื่นใดนั่นเอง ด้วยเหตุนี้สังคมของมนุษย์ที่เรียกว่า "รัฐ" ในสมัยใหม่จึงหมายถึง "หน่วยการปกครองของมนุษย์เหนือดินแดนแห่งใดแห่งหนึ่งที่เป็นอิสระไม่ขึ้นต่ออำนาจอื่นใด" รัฐสมัยใหม่จึงประกอบด้วยชุมชน ซึ่งมีอำนาจการปกครองที่เป็นอิสระหรือที่เรียกว่า "อำนาจอธิปไตย" และมีอาณาเขตซึ่งเป็นดินแดนของตนเองที่แน่นอน[65]

2.3.2 หน้าที่ของรัฐ

การกำหนดหน้าที่ของรัฐเป็นหลักเกณฑ์สำคัญเนื่องจากเป็นหลักประกันสิทธิและเสรีภาพของประชาชนโดยการกำหนดองค์กรผู้ใช้อำนาจให้แตกต่างกันถือได้ว่าเป็นการกำหนดขอบเขตการใช้อำนาจขององค์กรของรัฐมิให้มีอำนาจมากเกินไปจนสามารถใช้อำนาจมากระทบสิทธิเสรีภาพและความเสมอภาคของบุคคลได้ ศาสตราจารย์ ชาร์ล กาดู[66] ให้คำอธิบายเกี่ยวกับหน้าที่ของรัฐไว้ โดยเริ่มต้นด้วยการวิเคราะห์หน้าที่ของรัฐ โดยมีการแบ่งประเภทแบบดังเดิมซึ่งปรากฏในรัฐธรรมนูญของรัฐส่วนใหญ่ในปัจจุบัน หน้าที่อาจแบ่งได้เป็น 3 ประเภท คือ หน้าที่ทางนิติบัญญัติ หน้าที่ทางบริหารหรือทางปกครอง และหน้าที่ทางตุลาการ กล่าวคือ

2.3.2.1 หน้าที่ทางนิติบัญญัติ คือ การออกกฎเกณฑ์ที่มีผลบังคับสำหรับปัจเจกชนและนิติบุคคลทั้งหมดที่อยู่ในรัฐ ตลอดจนคนต่างด้าวที่พำนักอยู่ในดินแดนของรัฐนั้นด้วย หน้าที่ทางนิติบัญญัตินี้ปกติจะถ่ายทอดออกมาในรูปของนิติกรรมที่เรียกว่า "รัฐบัญญัติ" และนิติกรรมอื่นที่รัฐธรรมนูญและแนวคำวินิจฉัยของศาลยอมรับให้มีค่าเท่ารัฐบัญญัติ อันได้แก่ รัฐกำหนดและหลัก

---

[64] เกรียงไกร เจริญธนาวัฒน์, หลักพื้นฐานกฎหมายมหาชน ว่าด้วย รัฐ รัฐธรรมนูญ และกฎหมาย, พิมพ์ครั้งที่ 9, (กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2561), น. 21-22.

[65] สมยศ เชื้อไทย, หลักกฎหมายมหาชนเบื้องต้น, พิมพ์ครั้งที่ 8 แก้ไขเพิ่มเติม 2555, (กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2555), น. 94.

[66] Charles Cadoux. น. 95-114. อ้างใน ชาญชัย แสวงศักดิ์, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 63*, น. 214-215.

กฎหมายทั่วไป ในคำนิยามคลาสสิค รัฐบัญญัติมีลักษณะที่ใช้บังคับเป็นการทั่วไปไม่เจาะจงตัวบุคคลและมีเอกภาพ ดังที่มาตรา 6 แห่งปฏิญญาว่าด้วยสิทธิมนุษยชนและพลเมือง ค.ศ. 1789 ได้กล่าวไว้ว่า “รัฐบัญญัติใช้บังคับกับทุกคน ไม่ว่าจะเป็นการลงโทษหรือคุ้มครองก็ตาม” ผลที่ตามมาคือหลักว่าด้วยความเสมอภาคในการอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมาย ซึ่งเป็นหลักการที่สำคัญของระบอบประชาธิปไตย

2.3.2.2 หน้าที่ทางบริหารหรือทางปกครอง คือ หน้าที่ในการบังคับใช้รัฐบัญญัติและกระทำการทั้งหลายทั้งปวงที่จำเป็นต่อการปกครองและการบริหาร ไม่ว่าจะเป็นการบริหารรัฐกิจโดยทั่วไป การทูต การรักษาความสงบเรียบร้อย การคลัง ฯลฯ โดยการกระทำเหล่านี้อาศัยฐานอำนาจทางกฎหมายจากบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญและรัฐบัญญัตินั่นคือ ทฤษฎีคลาสสิค แต่ในทางปฏิบัติได้มีการขยายหน้าที่ทางปกครองนี้ไปในทางที่ไม่สอดคล้องกับทฤษฎีคลาสสิค การกระทำดังกล่าวข้างต้นอาจจะเป็นนิติกรรมที่มีผลใช้บังคับเฉพาะรายโดยเจาะจงตัวบุคคลหรืออาจเป็นนิติกรรมที่ผลใช้บังคับเป็นการทั่วไปและไม่เจาะจงตัวบุคคลหรือที่เรียกกันว่า “กฎ”

2.3.2.3 หน้าที่ทางตุลาการ คือ หน้าที่ในการพิจารณาพิพากษาคดีพิพาทระหว่างผู้ทรงสิทธิตามกฎหมายสองฝ่าย ซึ่งอาจจะเป็นข้อพิพาทระหว่างเอกชนกับเอกชน หรือระหว่างหน่วยงานกับหน่วยงานหรือระหว่างเอกชนกับหน่วยงานก็ได้ หน้าที่นี้คือการตีความบทบัญญัติของกฎหมายหรือข้อกำหนดของกฎและในบางกรณีก็ต้องอุดช่องโหว่ของกฎหมายด้วย ซึ่งในกรณีนี้แนวคำวินิจฉัยของศาลก็อาจเป็นบ่อเกิดของกฎหมายได้เช่นกัน

หน้าที่ทางตุลาการแตกต่างจากหน้าที่ทางบริหาร การกระทำของผู้พิพากษาเรียกกันว่า “คำพิพากษา” ซึ่งมีสภาพบังคับและมีผลใช้บังคับได้ โดยคำพิพากษาที่ถึงที่สุดแล้วนั้น ไม่อาจได้รับการแก้ไขเปลี่ยนแปลงได้อีกแม้แต่โดยผู้พิพากษาซึ่งเป็นผู้ทำคำพิพากษานั้นเอง

โดยการแบ่งแยกประเภทหน้าที่ของรัฐดังกล่าว มีความสำคัญ คือ

1) การแบ่งประเภทหน้าที่ของรัฐเป็นต้นกำเนิดของทฤษฎีการแบ่งแยกอำนาจ

2) การแบ่งประเภทองค์กรของรัฐเป็นสามฝ่ายเช่นว่านี้เป็นหนึ่งในหลักการพื้นฐานของทฤษฎีรัฐธรรมนูญโดยเฉพาะอย่างยิ่งในระบอบเสรีประชาธิปไตย ดังจะเห็นได้จากระบบรัฐสภาและระบบประธานาธิบดีซึ่งเป็นวิธีการนำเอาการแบ่งประเภทองค์กรของรัฐนี้ไปใช้ หลักการนี้ได้รับการยอมรับว่าเป็นหลักประกันที่ดีที่สุดจากอำเภอใจของ “ผู้ปกครอง” จากการรวมอำนาจและจากระบอบเผด็จการ

3) คำเตือนของมองเตสกิเยอ ที่ว่า “มนุษย์ทุกคนซึ่งมีอำนาจมักจะบิดเบือนอำนาจจึงมีความจำเป็นที่จะต้องให้อำนาจหยุดยั้งอำนาจ” นั้นเป็นจริงเสมอ ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่จะต้อง

รักษาความสมดุลระหว่างอำนาจทางนิติบัญญัติและอำนาจทางบริหารและจัดให้มีการคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพโดยเสริมสร้างหลักประกันด้วยการจัดให้มีอำนาจทางตุลาการที่เข้มแข็งและเป็นอิสระ

สำหรับหน้าที่ของรัฐในการคุ้มครองสิทธิขั้นพื้นฐาน เป้าหมายของการรับรองสิทธิขั้นพื้นฐานโดยรัฐธรรมนูญนั้นไม่ใช่เป็นแต่เพียงความพยายามในการจำกัดอำนาจของรัฐหรือองค์กรของรัฐเท่านั้น หากแต่สิทธิขั้นพื้นฐานนั้นยังก่อให้เกิดหน้าที่แก่รัฐในอีกมิติหนึ่ง ซึ่งได้แก่ การสร้างความตระหนักให้แก่รัฐในการที่จะต้องปกป้องคุ้มครองสิทธิขั้นพื้นฐานที่ได้รับการรับรองโดยรัฐธรรมนูญ หรือการปกป้องคุ้มครองประชาชนจากอันตรายทั้งหลายที่อาจมีผลกระทบต่อสิทธิขั้นพื้นฐานของประชาชนด้วยการดำเนินการบางประการหรือหลายประการของรัฐ หน้าที่เช่นว่านี้ของรัฐเกิดจากการที่รัฐถูกเรียกร้องโดยรัฐธรรมนูญให้ทำหน้าที่อื่นเพิ่มเติมนอกเหนือจากหน้าที่ในการจำกัดอำนาจของตนเองในการดำเนินการที่อาจกระทบสิทธิของประชาชน หน้าที่เพิ่มเติมของรัฐซึ่งเกิดจากความพยายามขยายความคุ้มครองสิทธิขั้นพื้นฐานหรือเพิ่มผลบังคับของสิทธิขั้นพื้นฐาน (Funktionserweiterung) เกิดขึ้นจากการที่รัฐธรรมนูญในฐานะที่เป็น “ระบบแห่งคุณค่าพื้นฐาน” ซึ่งรัฐจะต้องถือเป็นเป้าหมายที่สำคัญที่จะต้องปกป้องคุ้มครองคุณค่าพื้นฐานเหล่านี้ด้วยการใช้อำนาจในเชิงริเริ่มดำเนินการของรัฐ (Aktiv) ในทางวิชาการอาจเรียกหน้าที่นี้ของรัฐว่า “หน้าที่ในการให้ความคุ้มครองสิทธิขั้นพื้นฐานโดยรัฐ” (Staatliche Schutzpflicht) เช่น ในกรณีที่อาจมีภยันตรายที่มีผลคุกคามต่อชีวิตและสุขภาพของประชาชน เช่น ภัยจากการก่อการร้าย ย่อมเป็นหน้าที่ของรัฐที่จะต้องเข้ามาปกป้องคุ้มครองประชาชนจากภยันตรายนี้ โดยถือว่าเป็นการรักษาไว้ซึ่งคุณค่าสูงสุดของสิทธิขั้นพื้นฐาน[67]

2.3.3 หลักภารกิจของรัฐ

ภารกิจของรัฐ คือ ภารกิจที่รัฐอาจจะทำด้วยตนเองหรือไม่ก็ได้ โดยรัฐอาจมอบหมายให้ปัจเจกบุคคลเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดทำ ถึงแม้ว่าภารกิจรองจะมีความสำคัญในทางปฏิบัติก็ตาม แต่ก็ไม่ถือว่าภารกิจรองของรัฐเป็นเงื่อนไขของอำนาจอธิปไตย องค์กรอื่นนอกจากรัฐอาจเป็นผู้จัดทำภารกิจของรัฐเพื่อประโยชน์ส่วนรวมได้เช่นกัน ตัวอย่างของภารกิจของรัฐ คือ การศึกษา การสังคมสงเคราะห์ การจัดองค์กรทางเศรษฐกิจ และการแบ่งปันทรัพย์สิน การขนส่งมวลชน การสื่อสารทางวิทยุโทรทัศน์[68]

การศึกษาเรื่องภารกิจของรัฐจะช่วยให้มีความเข้าใจในลักษณะการกระทำและการจัดระเบียบองค์กรหรือหน่วยงานของรัฐ เพื่อดำเนินการให้บรรลุภารกิจหรือจุดประสงค์ของรัฐ

---

[67] ต่อพงศ์ กิตติยานุพงศ์, <u>ทฤษฎีสิทธิขั้นพื้นฐาน</u>, โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญชน, 2561), น. 62.

[68] ชาญชัย แสวงศักดิ์, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 63*, น. 220.

แต่ในทางทฤษฎีมีแนวความคิดที่แตกต่างกันในการพิจารณาภารกิจของรัฐ กล่าวคือแนวความคิดหนึ่งเห็นว่ารัฐนั้นเกิดขึ้นและมีชีวิตดำรงอยู่ในตัวเอง ไม่มีจุดประสงค์หรือภารกิจอะไรเป็นพิเศษ แต่มีแนวความคิดอีกมุมหนึ่งเห็นว่ารัฐนั้นเป็นสิ่งที่มีจุดประสงค์ เพราะรัฐเกิดขึ้นจากการรวมตัวของกลุ่มมนุษย์เพื่อตอบสนองความต้องการร่วมกันของสังคมมนุษย์ที่เรียกว่า “Common Good” หรือประโยชน์สุขของมหาชน (Public Interest) หรือบางทฤษฎีเรียกว่า “General Will” สำหรับแนวความคิดที่เสนอว่ารัฐมีจุดประสงค์บางอย่างนั้น อาจศึกษาได้จากข้อเท็จจริงในทางประวัติศาสตร์หรือศึกษาวิเคราะห์ในทางทฤษฎี[69] การศึกษาภารกิจของรัฐในทางทฤษฎีนั้น อาจแบ่งได้เป็น 2 แนว คือ ทฤษฎีสัมบูรณ์ (Absolute Theory) และทฤษฎีสัมพัทธ์ (Relative Theory)

สำหรับทฤษฎีสัมบูรณ์เห็นว่า ภารกิจของรัฐมีอยู่ประการเดียวและไม่เปลี่ยนแปลงด้วย เช่นทฤษฎีแนวเสรีนิยมจะเน้นภารกิจในการให้ความปลอดภัยและคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของปัจเจกชน ซึ่งนำไปสู่รูปแบบของรัฐที่เรียกว่า “นิติรัฐ (Rechtsstaat)” หรือ “รัฐคนเฝ้ายาม” แต่ถ้าเป็นทฤษฎีเผด็จการจะเน้นภารกิจการใช้อำนาจเพื่อคุ้มครองประโยชน์ส่วนรวม โดยไม่สนใจสิทธิเสรีภาพของปัจเจกชน รัฐตามแนวความคิดนี้เน้นการขยายอำนาจรัฐ มิใช่จำกัดอำนาจรัฐทั้งนี้เพื่อประสิทธิภาพในการรักษาประโยชน์ส่วนรวมซึ่งนำไปสู่รูปแบบของรัฐที่เรียกว่า “รัฐตำรวจ (Police State)” ส่วนทฤษฎีสัมพัทธ์เห็นว่ารัฐมีภารกิจได้หลายอย่างและเปลี่ยนไปตามยุคสมัย จำเป็นต้องกระทำเพื่อการดำรงอยู่ของรัฐ ภารกิจนี้จึงเป็นภารกิจที่เน้นสาระสำคัญของความเป็นรัฐที่เรียกว่า “ภารกิจพื้นฐาน” และภารกิจที่รัฐอาจจะทำก็ได้ไม่กระทำก็ได้ที่เรียกว่า “ภารกิจลำดับรอง”[70]

2.3.3.1 ภารกิจพื้นฐานของรัฐ (Basic Function)

ภารกิจพื้นฐานของรัฐ หมายถึง ภารกิจที่จะทำให้รัฐดำรงชีวิตอยู่ได้ไม่ถูกทำลายหรือสูญสลายไปที่เรียกว่าความมั่นคงของรัฐหรือความปลอดภัยของประเทศ ภัยที่จะคุกคามต่อการดำรงอยู่ของรัฐอาจเกิดจากศัตรูภายนอกหรือภายในก็ได้ โดยหากพิจารณาในแง่นี้รัฐจึงมีภารกิจใน 2 ด้าน คือ ภารกิจต่อภายนอก ได้แก่ กิจการทหาร และกิจการต่างประเทศ สำหรับกิจการทหารรัฐต้องจัดตั้งหน่วยงาน คือ กระทรวงกลาโหมและกองทัพ ขึ้นมารับผิดชอบเพื่อปฏิบัติภารกิจดังกล่าว และกิจการต่างประเทศ เป็นภารกิจที่เกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์ทางการทูตที่ดีกับนานาประเทศ หน่วยงานที่รับผิดชอบก็คือ กระทรวงการต่างประเทศ ส่วนภารกิจภายในประเทศ คือ การดำเนินการเพื่อทำให้เกิดความสงบเรียบร้อยและมีสันติสุขภายในชุมชนต่าง ๆ ที่ตั้งอยู่ภายในอาณาเขตของรัฐ รัฐจึงมีหน้าที่คุ้มครองสิทธิหรือประโยชน์อันพึงมีพึงได้ของประชาชนแต่ละคน โดยมีกฎหมายเป็นกลไกของรัฐในการทำหน้าที่ดังกล่าว หน่วยงานที่ต้องจัดตั้งขึ้นมาเพื่อรักษา

---

[69] สมยศ เชื้อไทย, *อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 65*, น. 137.

[70] *เพิ่งอ้าง*, น. 138.

กฎหมาย คุ้มครองชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สินและเสรีภาพของประชาชน คือ ศาล เจ้าหน้าที่ตำรวจ และเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครอง ซึ่งอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของกระทรวงยุติธรรมและกระทรวงกิจการภายในหรือกระทรวงมหาดไทย[71] ภารกิจเช่นว่านี้เป็นอำนาจผูกขาดของรัฐที่ผู้ปกครองใช้โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อประโยชน์ส่วนรวม ภารกิจขั้นพื้นฐานของรัฐแบ่งเป็น 4 ประการ โดยมีสาระสำคัญดังนี้ [72]

1) อำนาจผูกขาดในการใช้กำลังบังคับ (หรือหน้าที่ในการรักษาความสงบเรียบร้อยภายในและภายนอกประเทศ)

การรักษาความสงบเรียบร้อยภายในและความปลอดภัยของรัฐ ภารกิจนี้เป็นภารกิจดั้งเดิม เพื่อให้ภารกิจดังกล่าวบรรลุผลจึงจำเป็นที่ระบบกฎหมายจะต้องกำหนดให้รัฐเป็นผู้ผูกขาดการใช้กำลังทางกายภาพ การผูกขาดการใช้กำลังทางกายภาพเพื่อรักษาไว้ซึ่งความสงบเรียบร้อยภายในนั้นในอีกด้านหนึ่งก็ก่อให้เกิดหน้าที่แก่ปัจเจกบุคคลในการที่จะไม่ใช้กำลังทางกายภาพในการบังคับการตามสิทธิของตนด้วยตนเอง เพราะหากปัจเจกบุคคลบังคับการตามสิ่งที่บุคคลเห็นว่าถูกต้องแล้ว นอกจากนี้ รัฐยังผูกขาดการใช้กำลังทหารในการป้องกันบูรณภาพแห่งดินแดนอีกด้วย[73] หน้าที่ในการป้องกันประเทศจากการรุกรานภายนอกเป็นของกองทัพและทหาร ซึ่งจะต้องอยู่ภายใต้อำนาจบังคับบัญชาของรัฐบาลและนักการเมืองที่เป็นพลเมือง

ในประเทศที่อยู่ภายใต้หลักนิติรัฐ หน้าที่ในการรักษาความสงบเรียบร้อยของประเทศเป็นของตำรวจ นั้นรวมทั้งการป้องกันและปราบปรามการใช้กำลังบังคับเช่นว่านี้เป็นอำนาจของ “ผู้ปกครอง” ซึ่งต้องอยู่ภายใต้กฎเกณฑ์ที่ชัดเจนของกฎหมาย

2) อำนาจผูกขาดในการอำนวยความยุติธรรม (หรือหน้าที่ในการพิจารณาพิพากษาคดี)

การธำรงไว้ซึ่งระบบกฎหมายนั้นเป็นเงื่อนไขประการหนึ่งของหลักนิติรัฐ ศาลมีหน้าที่บอกไว้ว่ากฎหมายกำหนดไว้อย่างไรในการพิจารณาพิพากษาคดี ดังนั้นการอำนวยความยุติธรรมจึงเป็นภารกิจพื้นฐานของรัฐสมัยใหม่ ซึ่งรัฐไม่อาจปล่อยให้เอกชนตัดสินปัญหาข้อพิพาทกันเอง แต่จะต้องอาศัยวิถีทางตามกฎหมายในการระงับหรือตัดสินข้อพิพาทโดยการนำคดีขึ้นสู่ศาล[74]

3) อำนาจผูกขาดในด้านความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ (หรือหน้าที่ทางการทูต)

---

[71] *เพิ่งอ้าง*, น. 138.

[72] ชาญชัย แสวงศักดิ์, กฎหมายมหาชน ความเป็นมา ทฤษฎี และหลักการที่สำคัญ (พิมพ์ครั้งที่ 2). (กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2555).น 212.

[73] วรเจตน์ ภาคีรัตน์, คำสอนว่าด้วยรัฐและหลักกฎหมายมหาชน, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพมหานคร: โครงการตำราและเอกสารการประกอบสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2557).น. 75.

[74] ชาญชัย แสวงศักดิ์, *อ้างแล้ว*. น. 212-213.

กิจการด้านการต่างประเทศนั้น ก็เป็นภารกิจที่เกี่ยวข้องกับการดำรงอยู่ของรัฐเช่นเดียวกัน เพราะหากรัฐใดมีความสัมพันธ์ทางการทูตที่ดีกับนานาประเทศ รัฐนั้นย่อมมีความมั่นคงและปลอดภัย เพราะหากศัตรูมารุกราน ภารกิจด้านนี้หน่วยงานที่รับผิดชอบก็คือกระทรวงการต่างประเทศ โดยต้องดำเนินงานด้านการทูตเพื่อเจริญสัมพันธไมตรีกับประเทศต่างๆ รวมทั้งการสมัครเข้าเป็นสมาชิกองค์การระหว่างประเทศ หรือรวมกลุ่มระดับภูมิภาค หรือสร้างความเข้มแข็งหรือความเจริญมั่นคงทางด้านเศรษฐกิจ[75] รัฐแต่เพียงผู้เดียวเท่านั้นที่มีอำนาจออกกฎหมายอย่างเต็มที่ที่จะผูกพันตนโดยการทำสนธิสัญญาข้อตกลงระหว่างประเทศกับรัฐอื่น[76]

ดังนั้น รัฐจึงทรงไว้ซึ่งอำนาจในทางการทูต ตลอดจนความสามารถในการทำสนธิสัญญากับรัฐต่างประเทศหรือองค์การระหว่างประเทศหรือยิ่งไปกว่านั้นก็คือเป็นองค์การเหนือรัฐเพื่อสร้างสันติสุขในระดับภูมิภาคอันเป็นการรักษาไว้ซึ่งความมั่นคงปลอดภัยของรัฐอีกทางหนึ่งด้วย[77]

4) อำนาจผูกขาดในด้านเงินตราและการคลัง (หรือหน้าที่ทางงบประมาณ)

ความสำคัญของเงินตราในฐานะที่เป็นสัญลักษณ์ของอำนาจอธิปไตยนั้นเป็นที่ประจักษ์กันอยู่แล้ว โดยสิทธิในการกำหนดเงินตราในการพิมพ์ธนบัตรขึ้นใช้ในประเทศนั้นเป็นสิทธิของรัฐมาแต่ไหนแต่ไร การแสดงออกถึงอำนาจถูกขาดของการคลังสาธารณะ ก็คือ การจัดทำงบประมาณรายจ่ายประจำปีของรัฐ ซึ่งจะต้องมีการจัดทำประมาณการรายจ่ายและรายรับที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงานของรัฐและมีการอนุมัติโดยการลงมติของรัฐสภา

หน้าที่ทางงบประมาณนี้มีความสำคัญทางการเมือง โดยรัฐสภาได้ต่อรองและได้รับอำนาจนี้มาจากพระมหากษัตริย์ในระบอบสมบูรณาญาสิทธิราชย์ ซึ่งต้องยอมรับว่าจะจัดเก็บภาษีจากประชาชนได้ ก็ต่อเมื่อได้รับความยินยอมจากผู้แทนราษฎรก่อน

2.3.3.2 ภารกิจลำดับรองของรัฐ (Secondary Function)

ภารกิจลำดับรองของรัฐ หมายถึง ภารกิจที่จะทำให้ชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนดีขึ้นหรือได้มาตรฐานขั้นต่ำในฐานะเป็นมนุษย์ เป็นภารกิจด้านทำนุบำรุงชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนให้กินดีอยู่ดีจึงเป็นงานด้านการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของรัฐ[78] โดยรัฐอาจทำด้วยตนเองหรือไม่ก็ได้ รัฐอาจมอบหมายให้ปัจเจกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดทำ ถึงแม้ภารกิจลำดับรองจะมีความสำคัญในทางปฏิบัติก็ตาม แต่ก็ไม่ถือว่าภารกิจรองของรัฐเป็นเงื่อนไขของ

---

[75] สมยศ เชื้อไทย, *อ้างแล้ว*. น. 138.

[76] ชาญชัย แสวงศักดิ์, *อ้างแล้ว*. น. 213.

[77] วรเจตน์ ภาคีรัตน์, *อ้างแล้ว*, น. 75.

[78] สมยศ เชื้อไทย, *อ้างแล้ว*, น. 138.

อำนาจอธิปไตย องค์กรอื่นนอกจากรัฐอาจเป็นผู้จัดทำภารกิจของรัฐเพื่อประโยชน์ส่วนรวมได้เช่นกัน[79]

ภารกิจลำดับรองของรัฐแบ่งได้เป็น 2 ประเภทคือ[80]

ประเภทที่ 1 ภารกิจทางสังคมวัฒนธรรม หมายถึง ภารกิจด้านการศึกษา ได้แก่ จัดตั้งสถานศึกษาในระดับต่าง ๆ ด้านสาธารณสุข ได้แก่ การดูแลสุขภาพอนามัยของประชาชน ตั้งแต่เรื่องอาหาร การรักษาพยาบาล โดยจัดให้มีสถานพยาบาลรูปแบบต่าง ๆ ตลอดจนการส่งเสริมการศึกษา การพักผ่อนหย่อนใจโดยการจัดตั้งสวนสาธารณะ เป็นต้น ภารกิจด้านศิลปวัฒนธรรมของชาติ ได้แก่ การส่งเสริมและอนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรมของชาติ รวมทั้งการสนับสนุนส่งเสริมศิลปะการแสดงต่างๆ อันเป็นสมบัติของชาติ นอกจากนั้นยังมีภารกิจด้านสังคมสงเคราะห์ด้านแรงงานและสวัสดิการสังคม เป็นต้น

ประเภทที่ 2 ภารกิจด้านเศรษฐกิจ หมายถึง ภารกิจด้านอุตสาหกรรมและพาณิชยกรรม ได้แก่ การผลิตสินค้าอุปโภคบริโภคต่าง ๆ การค้าขาย งานบริการ การคมนาคม รวมทั้งการสื่อสารในรูปแบบต่าง ๆ การทำภารกิจของรัฐในด้านนี้มีรูปแบบและวิธีการแตกต่างกันในแต่ละรัฐตามแนวความคิดลัทธิเศรษฐกิจการเมืองที่แตกต่างกัน บางรัฐเน้นการควบคุมโดยทำหน้าที่ออกกฎเกณฑ์ให้เอกชนปฏิบัติและควบคุมตรวจสอบให้เอกชนดำเนินการไปตามกฎเกณฑ์กติกาที่วางไว้ แต่บางรัฐก็นิยมเข้าไปประกอบการเองแบบผูกขาดหรือแบบแข่งขันกับเอกชนแล้วแต่รัฐประศาสโนบายของรัฐนั้น

ภารกิจของรัฐสมัยใหม่ที่เกี่ยวกับเศรษฐกิจนั้นก็อาจแยกได้ 2 ประเภทคือ ภารกิจของรัฐในฐานะ “ผู้ควบคุมเศรษฐกิจ” และภารกิจในฐานะเป็น “ผู้ประกอบการ” หรือเป็นผู้ดำเนินการทางอุตสาหกรรมและพาณิชยกรรม โดยภารกิจแต่ละประเภทนั้น รัฐย่อมมอบหมายให้หน่วยงานหรือองค์การในกฎหมายมหาชนเป็นผู้จัดทำตามความเหมาะสม ถ้าเป็นภารกิจในฐานะผู้ควบคุมเศรษฐกิจซึ่งเป็นภารกิจที่ต้องอาศัยอำนาจสาธารณะหรืออำนาจมหาชนสั่งการและบังคับให้เกิดผลโดยไม่ต้องมีการยินยอมของเอกชน เครื่องมือหรือองค์การที่เหมาะสมที่จะใช้ทำภารกิจนี้คือส่วนราชการอันได้แก่ กระทรวง ทบวง กรม ตลอดจนองค์การปกครองตนเองส่วนท้องถิ่นต่าง ๆ ด้วย ส่วนภารกิจของรัฐในฐานะผู้ประกอบการทางเศรษฐกิจ รัฐอาจเลือกใช้เครื่องมือของรัฐได้ถึง 2 ลักษณะคือ ให้ส่วนราชการเป็นผู้จัดทำ เช่นเดียวกับภารกิจพื้นฐานของรัฐ หรืออาจจัดตั้งองค์การประเภทใหม่ ซึ่งเป็นนิติบุคคล ขึ้นดำเนินการทางอุตสาหกรรมและพาณิชยกรรมโดยเฉพาะ

---

[79] ชาญชัย แสวงศักดิ์, คำอธิบายกฎหมายปกครอง พิมพ์ครั้งที่ 17 (กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2554), น. 212-213.

[80] สมยศ เชื้อไทย, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 65*, น. 140.

นอกจากนี้ส่วนราชการซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐที่จัดตั้งขึ้นเพื่อปฏิบัติหน้าที่ทางด้านการปกครองย่อมมีการดำเนินการที่มีผลกระทบกระเทือนต่อสิทธิของบุคคล โดยเหตุนี้ตามหลักนิติรัฐจึงกำหนดให้ข้าราชการต้องกระทำการภายใต้ขอบเขตอำนาจหน้าที่ที่กฎหมายกำหนดไว้และจะต้องอยู่ภายใต้กฎเกณฑ์ระเบียบวินัย[81]

ในประเทศต่าง ๆ จึงได้พัฒนาหน่วยงานทางเทคนิคของรัฐขึ้นเพื่อรับผิดชอบดำเนินการด้านอุตสาหกรรมและพาณิชยกรรม โดยแยกต่างหากจากส่วนราชการ หน่วยงานของรัฐลักษณะนี้คือ “รัฐวิสาหกิจ” หรืออาจเรียกว่า “วิสาหกิจมหาชน (Public Enterprise)” เพราะองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นก็อาจดำเนินการในลักษณะดังกล่าวได้เช่นกัน ภารกิจของรัฐทั้งหลายดังกล่าวมาข้างต้นนี้ ศาสตราจารย์ W. Fried-mann ได้จำแนกไว้เป็น 5 ประเภทด้วยกันคือ[82]

1) ภารกิจของรัฐในฐานะผู้พิทักษ์ (The State as Protector) คือ ภารกิจในการป้องกันความมั่นคงของประเทศและรักษาความสงบเรียบร้อยภายในประเทศ

2) ภารกิจของรัฐในฐานะผู้สนับสนุนหรือผู้บริการ (The State as Provider) คือ ภารกิจในการจัดทำบริการและสวัสดิการขั้นต่ำให้แก่ประชาชนเพื่อรักษามาตรฐานการดำรงชีวิตของประชาชนส่วนใหญ่ โดยการให้บำนาญแก่คนชรา ความช่วยเหลือทางการแพทย์ ฯลฯ ซึ่งแสดงออกถึงข้อความว่าด้วยรัฐสวัสดิการ

3) ภารกิจของรัฐในฐานะผู้ควบคุมเศรษฐกิจ (The State as Regulator) คือ ภารกิจในการควบคุมกิจกรรมต่างๆ ของประชาชน รวมทั้งควบคุมกิจกรรมทางเศรษฐกิจของประชาชนโดยวิธีการดังนี้

(1) ควบคุมให้วิสาหกิจเอกชนปฏิบัติตามบทบัญญัติหรือระเบียบที่รัฐวางไว้ เช่น กำหนดราคาสินค้า กำหนดค่าแรงขั้นต่ำ ควบคุมมาตรฐานการผลิต การแลกเปลี่ยน ควบคุมการค้ากำไร กำหนดอัตราดอกเบี้ย เป็นต้น

(2) ส่งเสริมช่วยเหลือวิสาหกิจเอกชน เช่น ให้เงินอุดหนุนการผลิต ตั้งกำแพงภาษีสินค้าต่างประเทศ ส่งเสริมการลงทุนของเอกชน ตั้งโรงเรียนฝึกอาชีพ เป็นต้น

(3) บังคับให้เอกชนขออนุญาตก่อนที่จะเริ่มดำเนินการบางประเภท เช่น ขออนุญาตส่งออกหรือนำเข้าสินค้าบางอย่างและในปริมาณที่รัฐกำหนด ขออนุญาตตั้งโรงงานอุตสาหกรรม ขออนุญาตประกอบกิจการน้ำมันและก๊าซ เป็นต้น

---

[81] *เพิ่งอ้าง*, น. 141.

[82] *เพิ่งอ้าง*, น. 142 -143.

4) ภารกิจของรัฐในฐานะผู้ประกอบการทางเศรษฐกิจ (The State as Enterpreneur) คือ การที่รัฐลงมือประกอบการในทางเศรษฐกิจเสียเอง โดยจัดตั้งวิสาหกิจมหาชนขึ้นดำเนินการโดยตรงหรือโดยผ่านส่วนราชการเป็นผู้จัดทำแล้วแต่กรณี

5) ภารกิจของรัฐในฐานะอนุญาโตตุลาการ (The State as Umpire Arbitrator) คือ ภารกิจในการคานประโยชน์และตัดสินปัญหาข้อโต้แย้งระหว่างกลุ่มชนต่าง ๆ ในสังคม ภารกิจนี้ที่อยู่ในขอบเขตของกระบวนการยุติธรรมและกฎหมาย

จะเห็นได้ว่าในปัจจุบันเป็นที่ยอมรับว่ารัฐมีภารกิจและเป็นภารกิจที่มีความหลากหลาย ดังจะเห็นได้ในทางปฏิบัติว่ารัฐแต่ละรัฐทำกิจกรรมที่มีความหลากหลายอันเนื่องมาจากภารกิจที่แตกต่างกัน และด้วยความหลากหลายของภารกิจของรัฐดังกล่าวเราจึงเห็นได้ว่าการศึกษาพัฒนาการเกี่ยวกับภารกิจของรัฐที่ผันแปรเปลี่ยนแปลงไปตามเวลาและสถานที่ตามแนวทางที่กล่าวข้างต้น

2.3.4 หลักการสำคัญในการใช้อำนาจของรัฐ

หลักการใช้อำนาจรัฐเป็นหลักการสำคัญในการกำหนดขอบเขตของการใช้อำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ของรัฐเพื่อไม่ให้ใช้อำนาจตามอำเภอใจเนื่องจากหากไม่มีการจำกัดอำนาจอาจส่งผลให้ประชาชนในรัฐไม่ได้รับความเป็นธรรมจากการใช้อำนาจหน้าที่ภายใต้กฎหมายที่เป็นฐานรองรับอำนาจของเจ้าหน้าที่ของรัฐ โดยมีสาระสำคัญดังนี้

2.3.4.1 หลักความชอบด้วยกฎหมาย[83]

หลักความชอบด้วยกฎหมายเกิดขึ้นบนพื้นฐานของแนวคิดที่ว่า นิติรัฐคือรัฐที่ยอมให้ตนนั้นตกอยู่ภายใต้การครอบงำของกฎหมาย ในแง่นี้ย่อมหมายความว่าไม่เพียงแต่ประชาชนภายในรัฐเท่านั้นที่จะต้องยินยอมผูกพันตนเข้ากับกฎหมาย แต่หมายความรวมถึงหน่วยงานต่าง ๆ ของรัฐ ทั้งฝ่ายนิติบัญญัติ บริหาร และตุลาการ จะต้องยอมตนให้อยู่ภายใต้กฎหมายด้วย กฎหมายเป็นตัวการที่ทำให้หน่วยงานต่าง ๆ ของรัฐมีอำนาจกระทำการต่าง ๆ ได้ เช่น รัฐธรรมนูญให้อำนาจแก่ฝ่ายนิติบัญญัติในการตรากฎหมาย กฎหมายลำดับถัดมาให้อำนาจฝ่ายบริหารในการบริหารประเทศ และศาลได้รับอำนาจจากกฎหมายในการพิจารณาพิพากษาคดี ลักษณะเช่นนี้ย่อมอาจกล่าวได้ว่ากฎหมายเป็น “ที่มา” แห่งอำนาจของหน่วยงานรัฐ อย่างไรก็ตามในอีกทางหนึ่ง กฎหมายยังถือเป็นเครื่องมือจำกัดขอบเขตแห่งอำนาจของหน่วยงานของรัฐด้วย เนื่องจากเมื่อเราเข้าใจได้แล้วว่าหน่วยงานของรัฐย่อมมีอำนาจในการกระทำการได้ก็แต่โดยการมอบอำนาจของกฎหมาย ดังนั้นเมื่อกฎหมายกำหนดให้หน่วยงานของรัฐมีอำนาจหน้าที่เพียงใด เท่าใด ใช้ได้ในขอบเขตใดและในห้วงเวลาใดแล้ว หน่วยงานของรัฐย่อมไม่สามารถกระทำการให้เกินขอบเขตเช่นว่านั้นได้

[83] ณัฐดนัย นาจันทร์, หลักกฎหมายมหาชนเบื้องต้น, (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2562), น. 60.

หมายความว่า กฎหมายเป็นเป็นที่มาของอำนาจ ย่อมเป็น “ข้อจำกัด” ของอำนาจอยู่ในตัว คำว่า กฎหมายเป็นทั้งที่มาและเป็นทั้งข้อจำกัดของอำนาจอยู่ในตัวนั้น สามารถเรียกอีกชื่อได้ว่า หลัก “ไม่มีกฎหมายไม่มีอำนาจ”

หลักการดังกล่าวผูกพันให้การใช้อำนาจขององค์กรต่าง ๆ ต้องเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด ดังนี้

1) หลักความชอบด้วยกฎหมายของการกระทำทางนิติบัญญัติ

เมื่อฝ่ายนิติบัญญัติเป็นผู้ตรากฎหมาย เหตุใดจึงต้องถูกควบคุมโดยกฎหมายในเมื่อตนเองตรากฎหมายขึ้น โดยเป็นที่ยอมรับกันทั่วไปว่ารัฐธรรมนูญในฐานะกฎหมายสูงสุดอันเกิดจากการแปรรูปสัญญาประชาคมให้กลายมาเป็นลายลักษณ์อักษร เป็นกฎหมายที่กำหนดหลักเกณฑ์พื้นฐานในการปกครองรัฐ และเป็นเสมือนแม่บทในการให้อำนาจแก่หน่วยงานทั้งปวงภายในรัฐ ย่อมเป็นกฎหมายสูงสุดที่มีสถานะอันละเมิดมิได้ โดยเมื่อหากพิจารณาสืบสายความสัมพันธ์เกี่ยวกับที่มาของอำนาจของฝ่ายนิติบัญญัติแล้วจะพบว่ามาจากรัฐธรรมนูญโดยตรง ดังนั้น ย่อมเป็นสิ่งที่สามารถเข้าใจได้โดยง่ายและชัดเจนว่าการกระทำทั้งหมายทั้งปวงของฝ่ายนิติบัญญัติในการตรากฎหมาย จะต้องกระทำลงให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในรัฐธรรมนูญทุกประการ จะขัดหรือแย้งต่อรัฐธรรมนูญก็หาทำได้ไม่[84]

2) หลักความชอบด้วยกฎหมายของการกระทำทางบริหาร

ฝ่ายบริหารเป็นองค์กรผู้ใช้อำนาจอธิปไตยซึ่งแสดงออกถึงบทบาทหน้าที่ในสองรูปแบบ รูปแบบแรกคือในฐานะของฝ่ายบริหารที่กำหนดนโยบายต่างๆ ในการบริหารประเทศ เพื่อเป็นไปตามรัฐธรรมนูญ โดยการใช้อำนาจของฝ่ายบริหารในลักษณะนี้มักจะไม่ถูกตรวจสอบความชอบด้วยกฎหมายเนื่องจากถือว่าเป็นการกระทำทางการเมือง ซึ่งโดยสภาพแล้วย่อมต้องถูกตรวจสอบทางการเมืองผ่านกระบวนการของรัฐสภา[85]

ในขณะที่อีกทางหนึ่ง ฝ่ายบริหารแสดงออกซึ่งอำนาจอธิปไตยในฐานะของฝ่ายปกครอง คือ เป็นหน่วยงานที่กระทำการบังคับให้เป็นไปตามกฎหมายที่ฝ่ายนิติบัญญัติตราขึ้นโดยตรง ในส่วนนี้เองที่หลักความชอบด้วยกฎหมายเข้ามามีบทบาทมากที่สุด กล่าวคือ การกระทำทางบริหารในฐานะฝ่ายปกครองอันเป็นการกระทบกระเทือนถึงสิทธิและเสรีภาพของประชาชนนั้น ไม่สามารถกระทำได้หากไม่มีกฎหมายให้อำนาจไว้ และในขณะเดียวกันการกระทำทาง

---

[84] บวรศักดิ์ อุวรรณโณ, คำอธิบายกฎหมายรัฐธรรมนูญ, (กรุงเทพมหานคร : เนติบัณฑิตยสภา, 2551), น. 64-76.

[85] บุญศรี มีวงศ์อุโฆษ, กฎหมายรัฐธรรมนูญ, (กรุงเทพมหานคร : โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2555), น. 456-458.

ปกครองก็ไม่สามารถกระทำก้าวล่วงเกินไปกว่าขอบเขตที่กฎหมายให้อำนาจไว้ได้[86] อันสอดคล้องกับหลักการไม่มีกฎหมายไม่มีอำนาจตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น

เหตุผลประการสำคัญที่การกระทำในฐานะฝ่ายปกครองของฝ่ายบริหารไม่สามารถละเมิดต่อกฎหมายได้และต้องถูกควบคุมโดยกฎหมายอย่างเคร่งครัด ก็เนื่องมาจากเหตุผลที่ว่า การกระทำในทางปกครองเป็นการบังคับใช้กฎหมายที่กระทบกระเทือนต่อสิทธิและเสรีภาพของประชาชนโดยตรง ดังนั้น หากไม่มีกฎหมายที่ถูกตราขึ้นภายใต้สัญญาประชาคมให้อำนาจไว้โดยชัดแจ้งแล้วย่อมไม่สามารถกระทำการใด ๆ อันจะละเมิดสิทธิและเสรีภาพของประชาชนได้ ลักษณะเช่นนี้ถือเป็นเงื่อนไขและองค์ประกอบสำคัญของหลักนิติรัฐประการหนึ่งด้วย

3) หลักความชอบด้วยกฎหมายของการกระทำทางตุลาการ

การกระทำทางตุลาการนั้นในมุมหนึ่งถือเป็นหนึ่งในการกระทำที่ถูกควบคุมความชอบด้วยกฎหมายไว้อย่างชัดแจ้งที่สุด กล่าวคือ การกระทำทางตุลาการนั้นเป็นการกระทำเพื่อลงโทษบุคคลที่ละเมิดกฎหมาย และเยียวยาบุคคลผู้ได้รับผลกระทบจากการกระทำอันเป็นการละเมิดกฎหมายนั้น ทำให้โดยสภาพแล้ว การใช้อำนาจของตุลาการคือการปรับใช้ตัวบทกฎหมายโดยตรง นั่นทำให้ลักษณะของการกระทำทางตุลาการต้องชอบด้วยกฎหมายโดยสภาพ คือ ไม่สามารถปรับหลักการแห่งตัวบทกฎหมายให้ขัดหรือแย้งกับตัวบทกฎหมายได้[87]

ทั้งนี้ระบบการตรวจสอบความชอบด้วยกฎหมายของการกระทำทางตุลาการที่เห็นได้ชัดเจนที่สุดคือการวางระบบอุทธรณ์และฎีกาคำพิพากษา เพื่อให้ศาลสูงตรวจสอบความถูกต้องของคำพิพากษาของศาลซึ่งมีลำดับชั้นต่ำกว่า

หลักความชอบด้วยกฎหมายที่กล่าวมาทั้งสามหลักนี้เป็นหลักการพื้นฐานที่สำคัญภายใต้หลักนิติรัฐ เนื่องจากเป็นเสมือนหลักการที่ทำให้นิติรัฐเกิดขึ้นได้จริงในทางปฏิบัติ นั่นคือ การกำหนดให้หน่วยงานของรัฐทุกหน่วยงานจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายอย่างถูกต้องและเคร่งครัดตามหลักความชอบด้วยกฎหมาย[88]

2.3.4.2 หลักความได้สัดส่วน

หลักความได้สัดส่วนเป็นหลักการที่ถูกสร้างขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เช่นเดียวกับหลักการทางกฎหมายมหาชนอื่น ๆ นั่นคือ เพื่อคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของประชาชน เป็นหลักกฎหมายมหาชนทั่วไปที่ไม่ได้มีการบัญญัติไว้เป็นลายลักษณ์อักษร มีความสำคัญในการตรวจสอบการ

---

[86] เกรียงไกร เจริญธนาวัฒน์, หลักพื้นฐานกฎหมายมหาชน, พิมพ์ครั้งที่ 4 (กรุงเทพมหานคร : วิญญชน, 2561), น. 132-133.

[87] *เพิ่งอ้าง*, น. 131.

[88] ณัฐดนัย นาจันทร์, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 76*, น. 63.

กระทำต่าง ๆ ของรัฐ ว่ากระทำการด้วยความชอบด้วยกฎหมายหรือไม่ นอกจากควบคุมความชอบด้วยกฎหมายของการกระทำของรัฐแล้ว ยังเป็นหลักการที่ใช้จำกัดการแทรกแซงของรัฐ ป้องกันไม่ให้รัฐใช้อำนาจตามอำเภอใจ โดยหลักแห่งความได้สัดส่วนนั้นเป็นหลักกฎหมายที่ใช้บังคับกับฝ่ายปกครองโดยตรง ซึ่งสามารถแบ่งแยกออกได้เป็นสามหลักย่อยดังนี้[89]

1) หลักความเหมาะสม

หลักความเหมาะสมเป็นหลักการที่บังคับว่ามาตรการที่รัฐจะนำมาใช้เกี่ยวกับการกระทำต่าง ๆ ของรัฐ ซึ่งจะต้องกระทบต่อสิทธิและเสรีภาพของประชาชนจะต้องเป็นการที่ทำขึ้นแล้วบรรลุวัตถุประสงค์ดังที่รัฐต้องการได้ เช่น รัฐต้องการแก้ปัญหาการจราจรติดขัดในซอยแคบและได้มีการศึกษามาแล้วว่าควรเวนคืนที่ดินของประชาชนเล็กน้อยเพื่อสร้างสะพานลอยผ่านชุมชนหรือเวนคืนที่ดินจำนวนมากเพื่อขยายผิวทางจราจร รัฐต้องเลือกกระทำการโดยสองวิธีนี้ไม่สามารถเลือกใช้วิธีการอื่นซึ่งไม่อาจก่อให้เกิดผลลัพธ์ตามที่คาดหวังได้

2) หลักความจำเป็น

หลักความจำเป็นเป็นหลักการที่บังคับว่าในบรรดามาตรการที่รัฐจะนำมาใช้ซึ่งล้วนแล้วแต่ทำให้บรรลุวัตถุประสงค์ได้ แต่กลับมีผลกระทบต่อประชาชนมากน้อยแตกต่างกันไปตามแต่ละมาตรการ รัฐต้องเลือกนำมาตรการที่ใช้บังคับแล้วบรรลุวัตถุประสงค์ได้ แล้วส่งผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด โดยหากพิจารณาจากตัวอย่างที่กล่าวมาในข้อ 1) จะพบว่ารัฐมีทางเลือกสองทางคือไม่เวนคืนที่ดินเล็กน้อยเพื่อสร้างสะพานลอยก็เวนคืนที่ดินของประชาชนจำนวนมากเพื่อขยายทางจราจร โดยหากประเมินแล้วพบว่าในหนทางที่เป็นไปได้ทั้งสองทางนั้นการสร้างสะพานลอยจะทำให้ต้องเวนคืนที่ดินของประชาชนน้อยกว่าการขยายพื้นผิวการจราจร รัฐก็จำเป็นที่จะต้องเลือกใช้การสร้างสะพานเป็นทางออกของการแก้ไขปัญหาการจราจรแทนการขยายพื้นผิวการจราจร

3) หลักความได้สัดส่วนในความหมายอย่างแคบ

สำหรับหลักความได้สัดส่วนในความหมายอย่างแคบนี้เป็นหลักการตอนท้ายภายหลังจากที่รัฐกำหนดวิธีการที่จะทำให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามต้องการ และพิจารณาแล้วว่าเป็นวิธีการที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อปัจเจกชนน้อยที่สุด ในขั้นสุดท้าย หลักความได้สัดส่วนในความหมายอย่างแคบเรียกร้องให้รัฐพิจารณาอย่างถี่ถ้วนว่า ผลกระทบอันเกิดจากการละเมิดสิทธิและเสรีภาพของปัจเจกชนภายใต้วิธีการดังกล่าวกับประโยชน์สาธารณะที่ได้รับมานั้นคุ้มค่าต่อกันหรือไม่ หรือก็คือประโยชน์สาธารณะที่ได้รับจะต้องมีสูงกว่าผลกระทบอันเกิดจากการละเมิดสิทธิและเสรีภาพของ

---

[89] วรเจตน์ ภาคีรัตน์, คำสอนว่าด้วยรัฐและหลักกฎหมายมหาชน, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพมหานคร : โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์), น. 159-168.

ประชาชนนั่นเอง โดยหากมองย้อนกลับไปยังตัวอย่างในข้อ 1) เราจะพบว่าในท้ายที่สุดแล้ว หากการสร้างสะพานลอยเพื่อให้รถข้ามนั้นเป็นสิ่งที่ก่อประโยชน์เหนือกว่าการเวนคืนที่ดินของประชาชนหรือไม่ โดยหากว่าเหนือกว่า รัฐย่อมสามารถกระทำได้เลย แต่หากการคิดทบทวนนำไปสู่ผลลัพธ์ที่ว่าการสร้างสะพานลอยนั้นแท้จริงแล้วไม่ได้แก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดได้มากนัก เช่นนี้รัฐก็อาจจะตัดสินใจไม่สร้างสะพานลอยเช่นว่านั้นก็ได้

โดยสรุปแล้ว หลักความได้สัดส่วนเป็นหลักการสำคัญที่คอยควบคุมไม่ให้หน่วยงานของรัฐเลือกใช้วิธีการในการดำเนินการตามภารกิจใด ๆ ที่อาจกระทบต่อสิทธิและเสรีภาพของประชาชน ในลักษณะที่ไม่สอดคล้องกับประโยชน์สาธารณะที่จะพึงได้รับ อันเป็นหนึ่งในหลักการทางกฎหมายที่จะรับประกันว่าในท้ายที่สุดแล้ว สิทธิและเสรีภาพของประชาชนจะต้องได้รับความคุ้มครอง แม้กระทั่งภายใต้การดำเนินการใด ๆ ให้เป็นไปตามประโยชน์สาธารณะก็ตาม

2.3.4.3 การใช้อำนาจหน้าที่ตามหลักกฎหมายมหาชน[90]

กฎหมายมหาชน เป็นกฎหมายที่ให้อำนาจและหน้าที่แก่รัฐ หน่วยงานของรัฐ และเจ้าหน้าที่ของรัฐ ในการปกครองบริหารประเทศและการบริการสาธารณะ ฉะนั้นการใช้อำนาจตามกฎหมายของผู้ปกครองไม่ว่าจะเป็นรัฐ หน่วยงานของรัฐ หรือเจ้าหน้าที่ของรัฐนั้น ล้วนแล้วแต่มีผลกระทบโดยตรงต่อประชาชน ซึ่งหากผู้มีอำนาจและหน้าที่มากกว่าและพิเศษกว่าประชาชนโดยทั่วไปตามกฎหมายนั้น ได้เบี่ยงเบนในการใช้อำนาจและหน้าที่ที่ตนมี จะทำให้เกิดผลเสียหายต่อประชาชน ดังนั้นการใช้ อำนาจและหน้าที่ดังกล่าวต้องตั้งอยู่บนพื้นฐานและหลักการที่เหมาะสม ซึ่งเป็นที่มาของ “หลักการใช้อำนาจหน้าที่ตามหลักกฎหมายมหาชนในการบริหารประเทศ และการบริการสาธารณะของรัฐ หน่วยงานของรัฐ และเจ้าหน้าที่ของรัฐ” ซึ่งมีอยู่ 3 ประการสำคัญคือ

1) การใช้อำนาจและหน้าที่ของรัฐ หน่วยงานของรัฐ และเจ้าหน้าที่ของรัฐนั้นจะต้องกระทำเพื่อให้บรรลุผลตามเป้าประสงค์ของกฎหมายเท่านั้น

2) การใช้อำนาจและหน้าที่ของรัฐ หน่วยงานของรัฐ และเจ้าหน้าที่ของรัฐนั้นจะต้องกระทำด้วยความเหมาะสมและตามสมควร

3) การใช้อำนาจและหน้าที่ของรัฐ หน่วยงานของรัฐ และเจ้าหน้าที่ของรัฐนั้นจะต้องไม่เป็นการสร้างภาระให้แก่ประชาชนจนเกินควร

4) การใช้อำนาจและหน้าที่ของรัฐ หน่วยงานของรัฐและเจ้าหน้าที่ของรัฐจะต้องกระทำเพื่อให้บรรลุตามเป้าประสงค์ของกฎหมายเท่านั้น

---

[90] “การใช้อำนาจน. ที่ตามหลักกฎหมายมหาชน” สืบค้นเมื่อวันที่ 25 ธันวาคม 2562 จาก http://www.thethailaw.com/law/law5/more5-5.html

การปกครองในระบอบประชาธิปไตยเป็นการปกครองโดยกฎหมายหรือที่เรียกว่าการปกครองโดยใช้หลักนิติรัฐดังที่กล่าวมาแล้ว ซึ่งผู้ที่จะมีอำนาจและหน้าที่ในการปกครองและบริหารประเทศ จะต้องมีกฎหมายให้อำนาจและหน้าที่ไว้และกฎหมายนั้นจะต้องเป็นกฎหมายที่บัญญัติ โดยประชาชนหรือโดยตัวแทนของประชาชนในการให้อำนาจและหน้าที่ดังกล่าว เพื่อให้ผู้ปกครองใช้อำนาจตามกฎหมายนั้น ในการทำหน้าที่ให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของประชาชนที่บัญญัติไว้ในกฎหมายเท่านั้น

บทสรุป สิทธิและเสรีภาพของบุคคลเป็นสิทธิขั้นพื้นฐานที่รัฐประชาธิปไตยโดยทั่วไปจะบัญญัติรับรองไว้โดยรัฐธรรมนูญซึ่งเป็นกฎหมายสูงสุดในการปกครองประเทศ เพื่อให้สิทธิและเสรีภาพดังกล่าวได้รับการปฏิบัติให้เกิดผลอย่างแท้จริง การรับรองสิทธิเสรีภาพโดยรัฐธรรมนูญนั้นรัฐจะจำกัดสิทธิและเสรีภาพไม่ได้ เว้นแต่โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายเฉพาะเพื่อการที่รัฐธรรมนูญนี้กำหนดไว้และเท่าที่จำเป็นเท่านั้น และจะกระทบกระเทือนสาระสำคัญแห่งสิทธิและเสรีภาพนั้นไม่ได้ และกฎหมายที่จำกัดสิทธิและเสรีภาพนี้จะต้องมีผลใช้บังคับเป็นการทั่วไปและไม่มุ่งหมายใช้บังคับแก่กรณีใดกรณีหนึ่งหรือแก่บุคคลใดบุคคลหนึ่งเป็นการเจาะจง อีกทั้งต้องระบุบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญที่ให้อำนาจในการตรากฎหมายนั้นด้วย สำหรับหลักการใช้อำนาจรัฐและหน่วยงานของรัฐนั้นต้องกระทำไปภายใต้กฎหมายที่ให้อำนาจตามหลักการแบ่งแยกอำนาจซึ่งหน่วยงานของรัฐทั้งฝ่ายนิติบัญญัติ ฝ่ายบริหาร และฝ่ายตุลาการต่างผูกพันต่อหลักการใช้อำนาจดังกล่าวเพื่อเป็นการจำกัดอำนาจและถ่วงดุลซึ่งกันและกัน และหน่วยงานของรัฐและเจ้าหน้าที่ของรัฐจึงต้องกระทำการภายใต้กฎหมายที่ให้อำนาจไว้เท่านั้น ส่วนภารกิจของรัฐนั้นมีความสำคัญต่อการปกครองในระบบนิติรัฐซึ่งต้องยึดถือประชาชนภายในรัฐเป็นสำคัญเพื่อดำเนินการให้เกิดการใช้สิทธิและเสรีภาพเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชนโดยต้องทำตามภารกิจทั้งด้านภารกิจหลักและภารกิจลำดับรอง

บทที่ 3
มาตรการทางกฎหมายสำหรับผู้ขับขี่รถยนต์ในการคุ้มครองสิทธิด้านความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารที่เป็นเด็กของต่างประเทศและของประเทศไทย

สำหรับในบทนี้จะศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองความปลอดภัยของผู้โดยสารที่เป็นเด็กเนื่องจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นสิ่งที่คาดการณ์ไม่ได้และสามารถเกิดขึ้นได้กับทุกคน ทุกสถานที่ ทุกเวลา และมีแนวโน้มทวีความรุนแรงก่อให้เกิดความสูญเสียแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน ปัญหาที่สำคัญประการหนึ่งคือการบาดเจ็บ พิการ และเสียชีวิตของเด็กในฐานะที่เป็นผู้โดยสารรถยนต์ซึ่งมีจำนวนมากขึ้น การศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องในการคุ้มครองสิทธิด้านความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสารที่เป็นเด็กของต่างประเทศจึงมีความจำเป็นเพื่อที่จะนำแนวทางมาปรับใช้กับกฎหมายของประเทศไทยเพื่อให้มีระบบป้องกันและคุ้มครองความปลอดภัยของเด็กในขณะโดยสารรถยนต์ได้อย่างเหมาะสม เนื่องจากกฎหมายของประเทศไทยเกี่ยวกับการคุ้มครองสิทธิของเด็กในการโดยสารรถยนต์ไม่ได้มีการบัญญัติไว้โดยเฉพาะ อีกทั้งกฎหมายที่เกี่ยวข้องก็ไม่ได้มีการบัญญัติให้มีการคุ้มครองสิทธิของเด็กในด้านดังกล่าวแต่อย่างใด จึงจำเป็นต้องศึกษากฎหมายที่เทียบเคียงมากที่สุดเพื่อจะได้วิเคราะห์เปรียบเทียบกับกฎหมายของต่างประเทศดังนี้

3.1 กฎหมายระหว่างประเทศ

เด็กถือเป็นกลุ่มบุคคลที่อ่อนด้อยในเรื่องความสามารถ และมีความเปราะบางทั้งทางร่างกายและจิตใจ เนื่องจากสรีระและสภาวะของจิตใจที่ไม่สามารถตัดสินใจและไม่มีความสามารถที่จะดำเนินการใด ๆ ได้ด้วยตัวของเด็กเอง สิทธิของเด็กเป็นสิทธิที่ติดตัวมาตั้งแต่กำเนิดโดยมีรัฐธรรมนูญซึ่งเป็นกฎหมายสูงสุดในการปกครองประเทศได้บัญญัติรับรองสิทธิของเด็กในด้านต่าง ๆ นอกจากนั้นสิทธิของเด็กยังได้รับการรับรองไว้โดยกฎหมายระหว่างประเทศ คือ อนุสัญญาว่าด้วยสิทธิเด็ก ค.ศ. 1989 (พ.ศ.2532) ซึ่งประเทศไทยเป็นภาคีอนุสัญญาว่าด้วยสิทธิเด็กดังกล่าวด้วยเช่นเดียวกัน ดังนั้น จึงขอกล่าวถึงความสำคัญของสิทธิเด็กที่ต้องได้รับการคุ้มครองในด้านต่าง ๆ ดังนี้

3.1.1 อนุสัญญาว่าด้วยสิทธิเด็ก ค.ศ. 1989 (Convention on the Rights of the Child 1989)

อนุสัญญาว่าด้วยสิทธิเด็ก ค.ศ. 1989 (พ.ศ.2532)ถือเป็นกฎหมายระหว่างประเทศที่มีหลักการสำคัญซึ่งถือเป็นสิทธิขั้นพื้นฐานในการดำรงชีวิตของเด็ก เพื่อให้มีชีวิตอยู่รอดและปลอดภัย ตามอนุสัญญาว่าด้วยสิทธิเด็กนี้ ได้มีประเทศสมาชิกเป็นจำนวนมากเข้ามาเป็นภาคีในอนุสัญญาดังกล่าว เพื่อรับรองสิทธิของเด็กในทุกด้านซึ่งก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่เด็กในการที่จะได้รับการคุ้มครองสิทธิขั้นพื้นฐาน โดยมีแนวคิดและความเป็นมาดังนี้

3.1.1.1 แนวคิดและความเป็นมาของอนุสัญญาว่าด้วยสิทธิเด็ก

แนวคิดเรื่องสิทธิเด็กเริ่มขึ้นในตอนต้นคริสตวรรษที่ 20 เมื่อสตรีนักต่อสู้เพื่อสิทธิเด็กชาวอังกฤษชื่อ Englantyne Jebb ทนดูสภาพความทุกข์ทรมานของเด็ก ๆ ในยุคสงครามโลก ครั้งที่ 1 ไม่ไหว จึงได้เรียกร้องด้วยคำขวัญ “ชุบชีวิตเด็ก ๆ” (Rescue the Children!) และได้มีการตั้งองค์การสหภาพแห่งชาติเพื่อการฟื้นฟูเด็กขึ้น ในปี ค.ศ. 1920 (พ.ศ. 2463) (Union International de Secours aux Infants) ต่อมาจึงมีการประกาศปฏิญญาว่าด้วยสิทธิเด็ก (Declaration of the Rights of the Child) ในปี ค.ศ. 1923 (พ.ศ. 2466) และมีการรับรองปฏิญญากรุงเจนีวา (Geneva Declaration) ในปี ค.ศ. 1924 (พ.ศ. 2467) ในสมัยประชุมที่ 5 ของสันนิบาตชาติ (League of Nations) โดยปฏิญญากรุงเจนีวา ค.ศ. 1924 (พ.ศ. 2467) มีหลักการ 5 ประการ คือ[1]

1) เด็กควรจะได้รับโอกาสพัฒนาทั้งทางกายและทางจิตใจ

2) เด็กควรปลอดจากความอดอยากหิวโหย ความเจ็บปวด ได้รับการดูแลถ้าเป็นผู้ด้อยโอกาสเมื่อกระทำผิด เป็นกำพร้าหรือถูกทอดทิ้ง

3) เด็กควรได้รับความช่วยเหลือเป็นกลุ่มแรกเมื่อเกิดภัยพิบัติ

4) เด็กควรได้รับการศึกษาและการปกป้องคุ้มครองจากการแสวงประโยชน์และเอารัดเอาเปรียบ และ

5) เด็กควรได้รับการอบรมเลี้ยงดูให้มีสำนึกที่จะรับใช้เพื่อนมนุษย์

สงครามโลกครั้งที่ 2 ยิ่งส่งผลต่อเด็กร้ายแรงกว่าเดิมจนสหประชาชาติไม่สามารถละเลยได้ และด้วยความตระหนักว่าเด็กเป็นกลุ่มคนที่อยู่ในสภาวะที่ยังไม่สมบูรณ์ทั้งทางร่างกายและจิตใจ ควรได้รับการปกป้องเป็นพิเศษ รวมถึงการคุ้มครองทางกฎหมายทั้งก่อนและหลังการเกิด สมัชชาใหญ่สหประชาชาติจึงประกาศปฏิญญาสิทธิเด็ก (Declaration of the Rights of

[1] ภัทริดา สุคุณณี , “บทวิเคราะห์รัฐธรรมนูญ เรื่อง สิทธิเด็ก เยาวชน และบุคคลในครอบครัว” , กลุ่มงานพัฒนากฎหมาย สำนักกฎหมาย รัฐสภา,” น. 1-2. สืบค้นเมื่อวันที่ 8 มกราคม 2563, จาก http/: www. parliament.go.th /ewtadmin/ewt/elaw_parcy/ewl_dl_link.php?nid=156.

Child 1959) เมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน ค.ศ. 1959 (พ.ศ. 2502) เพื่อความสุขและตอบสนองสิทธิเด็กโดยสมบูรณ์

ปฏิญญาสิทธิเด็ก ค.ศ. 1959 (พ.ศ. 2502) มีหลักการ 10 เรื่อง ที่พัฒนาและเพิ่มเติมขึ้นจากปฏิญญากรุงเจนีวา ค.ศ. 1924 (พ.ศ. 2467) ในเรื่องการขจัดการเลือกปฏิบัติในเด็ก โดยให้ได้รับโอกาสในการพัฒนาอย่างเสรี มีศักดิ์ศรี มีชื่อและได้สัญชาติเมื่อเกิด ได้รับประโยชน์ด้านความมั่นคงทางสังคม การดูแลและพัฒนาเด็กพิการ ได้รับความรักความเข้าใจ ต้องได้รับการศึกษาและนันทนาการ ได้รับการพิทักษ์ ปกป้องจากการถูกทอดทิ้ง ความโหดร้ายทารุณหรือการเอารัดเอาเปรียบ ได้รับการเลี้ยงดูด้วยความเข้าใจ ปฏิญญานี้ยืนยันหลักการประโยชน์สูงสุดเพื่อเด็ก (Best Interests of the Child) เป็นสำคัญ หากพิจารณาจากเนื้อหาแล้ว ปฏิญญาสิทธิเด็ก ค.ศ. 1959 (พ.ศ.2502) มีสาระสำคัญครบถ้วนเพียงพอที่จะคุ้มครองเด็กได้ อย่างไรก็ตามปฏิญญานี้เป็นเพียงเอกสารการเมืองที่เป็นข้อกำหนดของคุณธรรมเท่านั้น ยังขาดการผูกพันบังคับใช้ จึงได้มีความพยายามที่จะผลักดันให้เรื่องของสิทธิเด็ก ได้มีการยอมรับและนำไปปฏิบัติอย่างจริงจัง เพื่อประโยชน์สุขของเด็กโดยตรง ความพยายามนี้จึงดำเนินต่อไปโดยการร่างอนุสัญญาว่าด้วยสิทธิเด็กขึ้น (Convention on the Rights of the Child)[2]

ต่อมาในปี พ.ศ. 2532 (ค.ศ. 1989) องค์การสหประชาชาติจึงได้พัฒนาการคุ้มครองเด็กให้เป็นกฎหมายระหว่างประเทศด้วยการประกาศ “อนุสัญญาว่าด้วยสิทธิเด็ก” (Convention on the Rights of the Child 1989) เพื่อให้มีการพิทักษ์สิทธิมนุษยชนอย่างแท้จริง การประกาศอนุสัญญาดังกล่าว จึงเป็นจุดเริ่มต้นสำคัญที่ทำให้นานาประเทศได้ตระหนักถึงความสำคัญและไม่อาจมองข้ามปัญหาเกี่ยวกับเด็กได้อีกต่อไป[3] ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 2 กันยายน ค.ศ. 1990 (พ.ศ. 2533) โดยมีหลักการสำคัญว่า เด็กทุกคนมีสิทธิต่าง ๆ ติดตัวมาตั้งแต่เกิดและประเทศสมาชิกอนุสัญญาฉบับนี้ต้องดำเนินมาตรการต่าง ๆ เพื่อให้การปกป้องคุ้มครองและส่งเสริมการใช้สิทธิของเด็กอย่างเต็มที่และอย่างน้อยต้องเป็นไปตามมาตรฐานของอนุสัญญาฯ ซึ่งได้รับการยอมรับทั่วโลกว่าข้อกำหนดต่าง ๆ เป็นมาตรฐานขั้นต่ำในการดูแลคุ้มครองเด็ก ปัจจุบันอนุสัญญาฉบับนี้มีภาคีสมาชิกถึง 196 ประเทศ คงเหลือเพียง 2 ประเทศที่ยังไม่เข้าเป็นภาคีสมาชิกคือ ประเทศโซมาเลียและสหรัฐอเมริกา ในส่วนของประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีสมาชิกเมื่อวันที่ 27 มีนาคม ค.ศ. 1992 (พ.ศ.2535) และมี

---

[2] *เพิ่งอ้าง.*

[3] นครินทร์ เมฆไตรรัตน์ และคณะ, รายงานการศึกษาวิจัย “การปรับเปลี่ยนกลไกเชิงสถาบันเพื่อเสริมสร้างสมรรถนะในการทำงานด้านเด็กขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น” เสนอต่อ กองทุนเพื่อเด็กแห่งสหประชาชาติ (UNICEF) มีนาคม 2553, คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, น. 6, สืบค้นเมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2562, จาก http://www.dla.go.th/ servlet/ EbookServlet?_ mode=detail&ebookId=2012&random=1350601205144

ผลใช้บังคับกับประเทศไทยในฐานะเป็นกฎหมายระหว่างประเทศเมื่อวันที่ 26 เมษายน ค.ศ. 1992 (พ.ศ. 2535)พัฒนาการของการคุ้มครองสิทธิเด็ก ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของสิทธิมนุษยชน แต่เด็กเป็นกลุ่มชนที่ต้องการการปกป้องคุ้มครองมากกว่าคนทั่วไปเนื่องจากความสามารถของสภาวะทางร่างกายและสติปัญญาของเด็กเองที่ไม่เทียบเท่าผู้ใหญ่ที่เป็นทรัพยากรมนุษย์ที่มีคุณค่าต่อสังคม[4]

3.1.1.2 หลักการสำคัญของอนุสัญญาว่าด้วยสิทธิเด็ก ค.ศ. 1989 (พ.ศ.2532)

ความหมายของคำว่า “เด็ก” ตามอนุสัญญา หมายถึง มนุษย์ทุกคนที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปี เว้นแต่จะบรรลุนิติภาวะก่อนหน้านั้นตามกฎหมาย

ส่วนหลักการสำคัญมี 2 ประการคือ[5]

1. สิทธิของเด็กนั้นไม่ใช่เรื่องที่รัฐหรือใครให้กับเด็ก แต่สิทธิของเด็กทุกคนที่มีติดตัวมาตั้งแต่เกิด ซึ่งอนุสัญญาใช้คำว่า “สิทธิติดตัว” Inherent Rights ดังนั้น เด็กจึงเป็นผู้มีสิทธิที่ไม่มีผู้ใดสามารถไปตัดทอนหรือจำกัดการใช้สิทธิอันชอบธรรมของเด็กหรือละเมิดสิทธิของเด็กได้

2. ในการดำเนินการต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับเด็ก จะต้องคำนึงถึงสิทธิเด็กและที่สำคัญที่สุดคือต้องยึดถือหลักประโยชน์สูงสุดของเด็ก The Best Interest of the Child เป็นข้อพิจารณาในการดำเนินการ การเป็นภาคีอนุสัญญาว่าด้วยสิทธิเด็กเป็นประโยชน์โดยตรงต่อประเทศภาคีสมาชิก เพราะเป็นการกำหนดมาตรฐานในการคุ้มครองเด็กขั้นต่ำที่ประเทศเล่านั้นต้องยกมาตรการของตนเองขึ้นมาให้เท่ากับที่กำหนดในอนุสัญญาฯ หรือสูงกว่า ส่วนประเทศมีการคุ้มครองที่สูงกว่าอนุสัญญาฯ กำหนดไว้จะได้รับการยกย่องและกระตุ้นให้พัฒนาการคุ้มครองเด็กให้สูงยิ่งขึ้น เพราะการคุ้มครองเด็กเป็นการรับประกันว่า เด็กทุกคนที่อยู่ในเขตอำนาจรัฐนั้นจะได้มีอัตราการอยู่รอดที่สูง ได้รับการพัฒนาทั้งทางด้านร่างกายและจิตใจในระดับที่เด็กจะเจริญเติบโตเป็นผู้ใหญ่ที่มีความสามารถและมีสุขภาพกายแข็งแรงและมีสุขภาพจิตดี ทั้งนี้เด็กเป็นทรัพยากรมนุษย์ของประเทศในอนาคต การพัฒนาเด็กถือเป็นสิ่งที่มีค่าที่สุดเพื่อให้เติบโตเป็นผู้ใหญ่ที่ดีมีความสามารถเป็นทรัพยากรมนุษย์ที่มีคุณค่าและทำประโยชน์ให้ต่อประเทศชาติทั้งทางเศรษฐกิจและสังคม จึงเป็นสิ่งสำคัญและจำเป็นอย่างยิ่งต่อความเจริญก้าวหน้าของประเทศนั้น ๆ

---

[4] สมพงษ์ จิตระดับ และอัญญมณี บุญซื่อ, หลักสูตรสิทธิเด็กและการวางแผนท้องถิ่นเพื่อเด็กและเยาวชน พุทธศักราช 2551, ศูนย์วิจัยและพัฒนานวัตกรรมการศึกษาเพื่อเด็กและผู้มีความต้องการพิเศษ คณะครุศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์ธรรมดาเพรส จำกัด, 2551), น. 59 .

[5] *เพิ่งอ้าง*, น. 60.

3.1.1.3 สิทธิขั้นพื้นฐานตามอนุสัญญาว่าด้วยสิทธิเด็ก

สำหรับสิทธิขั้นพื้นฐานที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาว่าด้วยสิทธิเด็กได้มีการอ้านดไว้ในข้อ 3 วรรคหนึ่ง โดยกำหนดพันธกรณีให้ประเทศภาคีสมาชิกคุ้มครองสิทธิเด็ก แยกเป็นประเภทใหญ่ ๆ ได้ 4 ประเภท ได้แก่ [6]

1) สิทธิในการอยู่รอด (Right of Survival) เป็นสิทธิในการมีชีวิตและอยู่รอดนับตั้งแต่คลอดและจะต้องมีชีวิตอยู่รอดอย่างปลอดภัย ซึ่งได้รับรองให้เด็กทุกคนมีสิทธิติดตัว (Inherit right) และจะต้องรับรองให้มีการส่งเสริมการพัฒนาเด็ก รวมทั้งมีสิทธิที่จะรู้จักและได้รับการเลี้ยงดูจากบิดามารดา มิให้เด็กถูกแยกจากบิดามารดาโดยขัดกับความต้องการของบิดามารดาของเด็ก ยกเว้นในกรณีที่หน่วยงานที่มีอำนาจอาจใช้วิธีทางกฎหมายในการบังคับว่าการแยกจากพ่อและแม่ของเด็กนั้นจำเป็นต้องทำเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของเด็ก (The Best Interests of the Child) นอกจากนั้นรัฐจะต้องพยายามเพื่อให้หลักประกันว่าบิดาและมารดาหรือผู้ปกครองจะต้องรับผิดชอบร่วมกันในการเลี้ยงดูและพัฒนาเด็ก รวมทั้งรัฐจะต้องจัดให้มีและพัฒนาสถาบันการอำนวยความสะดวกและการบริการต่างๆ สำหรับการดูแลเด็ก ตลอดจนในด้านสาธารณสุข รัฐจะต้องมีมาตรฐานด้านสาธารณสุข มีสถานบำบัดรักษาและฟื้นฟู ส่งเสริมการดูแลสุขภาพขั้นพื้นฐาน รวมไปถึงการจัดหาอาหารที่ถูกหลักโภชนาการและน้ำดื่มที่สะอาดเพียงพอเพื่อให้เด็กได้รับการดูแลอย่างเหมาะสมและได้รับประโยชน์สูงสุด และจะต้องดำเนินการต่างๆ เพื่อมุ่งลดการเสียชีวิตของทารกและเด็ก พร้อมกับช่วยเหลือทางการแพทย์ในการดูแลสุขภาพแก่เด็กทุกคนด้วย นอกจากนั้นในกรณีเด็กพิการรัฐจะต้องช่วยเหลือให้เด็กที่พิการทางร่างกายหรือจิตใจได้มีชีวิตที่สมบูรณ์และปกติสุขอย่างมีศักดิ์ศรี ส่งเสริมการพึ่งพาตนเองและเอื้ออำนวยให้เด็กได้มีส่วนร่วมในชุมชน

2) สิทธิในการได้รับการปกป้องคุ้มครอง (Rights to Protection) กล่าวคือ เด็กจะต้องได้รับความคุ้มครองในทุกรูปแบบที่จะเป็นอันตรายต่อเด็ก ไม่ว่าจะเป็นการคุ้มครองจากการถูกทำร้ายทั้งทางร่างกายจิตใจ และเพศ การถูกทอดทิ้งหรือการปฏิบัติโดยประมาท รวมทั้งการแสวงหาผลประโยชน์ต่าง ๆ ซึ่งรวมไปถึงการกระทำที่จะเป็นการทำร้ายแม้ว่าจะอยู่ในความดูแลของบิดาและมารดา ผู้ปกครอง ตามกฎหมายหรือบุคคลอื่นที่ดูแลเด็กอยู่ในขณะนั้น โดยอนุสัญญาได้ระบุไว้ว่ารัฐจะต้องคุ้มครองเด็กให้ปลอดภัยจากการใช้ประโยชน์ทางเพศและการกระทำทางเพศที่มิชอบทุกรูปแบบ นอกจากนี้รัฐจะต้องมีมาตรการทางกฎหมายและกลไกทางสังคมในการคุ้มครองและป้องกันเด็กจากการถูกใช้เป็นเครื่องมือเพื่อการค้าการผลิตและการเสพยาเสพติด

นอกจากนี้รัฐต้องคำนึงถึงสิทธิของเด็กทุกคนที่ถูกกล่าวหา ตั้งข้อหาหรือได้ฝ่าฝืนกฎหมาย โดยจะต้องคำนึงถึงอายุของเด็กและต้องถือว่าเด็กทุกคนที่ถูกกล่าวหาหรือตั้งข้อหาว่าได้

---

[6] นครินทร์ เมฆไตรรัตน์ และคณะ, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 3*, น. 9-10.

ฝ่าฝืนกฎหมายนั้น อย่างน้อยที่สุดจะต้องได้รับการสันนิษฐานว่าบริสุทธิ์ จนกว่าจะได้รับการพิสูจน์ว่ามีความผิดตามกฎหมาย และหากได้รับแจ้งข้อหา เด็กจะต้องได้รับความช่วยเหลือทางกฎหมายหรือทางอื่นที่เหมาะสม โดยจะไม่ถูกบังคับให้เบิกความหรือสารภาพผิด และให้ดำเนินการสืบสวนสอบสวนตามกฎหมายภายใต้เงื่อนไขของความเท่าเทียมกัน ทั้งนี้ ในกระบวนวิธีพิจารณา จะต้องมีหน่วยงานและสถาบันที่มีภารกิจเฉพาะกับเด็กที่ถูกกล่าวหา ตั้งข้อหาหรือได้ฝ่าฝืนกฎหมาย โดยการใช้มาตรการที่เหมาะสมและไม่ต้องอาศัยกระบวนการทางตุลาการ แต่ให้ดำเนินการต่าง ๆ อาทิ ดูแล แนะแนว ควบคุม ให้คำปรึกษา การภาคทัณฑ์โดยจะต้องเป็นไปอย่างเหมาะสมแก่สภาพการณ์และความผิดของเด็กและมุ่งส่งเสริมให้เด็กที่เคยกระทำความผิดได้กลับคืนสู่สังคม และในกรณีเด็กที่ลี้ภัยที่เข้ามาภายในประเทศ รัฐจะต้องคุ้มครองและให้ความช่วยเหลืออย่างเหมาะสม

3) สิทธิในการพัฒนา (Rights to Development) กล่าวได้ว่า เด็กมีสิทธิที่จะพัฒนาตนเองตามความสามารถและศักยภาพของเด็กเท่าที่จะทำได้ ซึ่งรัฐจะต้องจัดบริการสาธารณะให้เด็กได้รับการศึกษา บนพื้นฐานของโอกาสที่เท่าเทียมกัน โดยจัดให้การศึกษาระดับประถมเป็นการศึกษาภาคบังคับที่เด็กทุกคนสามารถเรียนได้โดยไม่เสียค่าใช้จ่าย นอกจากนั้นยังต้องสนับสนุนการพัฒนาการศึกษาในระดับมัธยมในรูปแบบต่าง ๆ ทั้งสายสามัญและสายอาชีพให้มีความหลากหลายและเปิดกว้าง พร้อมกับดำเนินมาตรการเพื่อสนับสนุนการเข้าเรียนของเด็กและป้องกันการออกจากโรงเรียนก่อนกำหนดด้วย อีกทั้งในระบบการศึกษาจะต้องมีมาตรการในระเบียบวินัยที่เหมาะสมและสอดคล้องกับศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ของเด็ก โดยการศึกษาจะต้องสนับสนุนให้เด็กได้รับการพัฒนาบุคลิกภาพ ความสามารถพิเศษ และความสามารถทางด้านร่างกายและจิตใจอย่างเต็มศักยภาพมีจิตสำนึกที่เคารพต่อสิทธิมนุษยชนและเสรีภาพขั้นพื้นฐาน เพื่อให้เด็กมีความรับผิดชอบต่อสังคมด้วยการรักษาและเคารพเอกลักษณ์ทางวัฒนธรรม ภาษาและค่านิยมของท้องถิ่นและต่ออารยธรรมอื่น ๆ ที่แตกต่างไปจากของเด็กด้วย

สำหรับเด็กพิการ รัฐจะต้องให้ความช่วยเหลือให้เด็กพิการสามารถเข้าถึงและได้รับการศึกษา การฝึกอบรม การดูแลสุขภาพ การบริการด้านฟื้นฟูสภาพ การเตรียมความพร้อมเพื่อการจ้างงานและโอกาส ทางด้านสันทนาการที่จะส่งเสริมให้เด็กสามารถอยู่ร่วมกับสังคมและเพื่อพัฒนาตนเองได้อย่างเต็ม ความสามารถ

4) สิทธิในการมีส่วนร่วม (Rights to Participate) ภายใต้หลักประชาธิปไตยมีหลักการสนับสนุนคุณค่าของมนุษย์เป็นสำคัญ ดังนั้น เด็กในฐานะที่มีศักดิ์ความเป็นมนุษย์จึงควรมีสิทธิเสรีภาพที่จะแสดงออก โดยสิทธินี้จะรวมถึงเสรีภาพที่จะแสวงหา ได้รับหรือถ่ายทอดข้อมูลข่าวสารและความคิดทุกลักษณะโดยไม่ถูกจำกัดเขตแดน พร้อมกันนี้ก็สามารถกระทำได้โดยทั้งทางวาจา ลายลักษณ์อักษร หรือแม้การพิมพ์ในรูปของศิลปะหรือผ่านสื่ออื่น ๆ ตามที่เด็กได้เลือกที่จะ

แสดงออก ด้วยเหตุนี้รัฐจึงต้องเคารพ สิทธิของเด็กที่จะมีเสรีภาพทางความคิด และเคารพสิทธิและหน้าที่ของบิดาและมารดา และผู้ปกครองตาม กฎหมาย เพื่อให้แนวทางการปฏิบัติในลักษณะที่สอดคล้องกับความสามารถที่จะพัฒนาเป็นไปตามวัยของเด็ก นอกจากนั้น อนุสัญญาว่าด้วยสิทธิเด็กยังคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของเด็กในการชุมนุมอย่างสงบ ทั้งนี้ จะต้องดำเนินการให้เป็นไปโดยสอดคล้องกับกฎหมายและเท่าที่จำเป็นในสังคมประชาธิปไตย ไม่ละเมิดสิทธิ และเสรีภาพของบุคคลอื่น ขณะเดียวกันการมีส่วนร่วมในการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร รัฐจะต้องส่งเสริมให้เด็ก สามารถเข้าถึงข้อมูลข่าวสารจากแหล่งต่าง ๆ ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งข้อมูลข่าวสารที่มุ่งส่งเสริมคุณภาพชีวิตของเด็กทั้งทางสังคม จิตใจและศีลธรรม

บทบัญญัติที่มีหลักการและเนื้อหาเกี่ยวกับสิทธิต่าง ๆที่เด็กควรได้รับแบ่งออกเป็น 6 หลักการ คือ[7]

(1) หลักการทั่วไป

คำว่า “เด็ก” ตามอนุสัญญา หมายถึง มนุษย์ทุกคนที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปี เว้นแต่จะบรรลุนิติภาวะก่อนหน้านั้นตามกฎหมาย

รัฐภาคีจะเคารพและประกันสิทธิตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญานี้แก่เด็กที่อยู่ในเขตอำนาจโดยปราศจากการเลือกปฏิบัติ ไม่คำนึงถึงเชื้อชาติ สีผิว ภาษา ศาสนาความคิดเห็นทางการเมือง ต้นกำเนิดทางชาติ ชาติพันธุ์ สังคม ทรัพย์สินความทุพพลภาพ การเกิดหรือสถานะอื่น ๆ

ผลประโยชน์สูงสุดของเด็กเป็นสิ่งที่ต้องคำนึงถึงเป็นลำดับแรก รัฐภาคีจะดำเนินมาตรการที่เหมาะสมทั้งด้านนิติบัญญัติ บริหาร และด้านอื่น ๆ เพื่อปฏิบัติให้เป็นไปตามสิทธิที่อนุสัญญานี้ให้การยอมรับ และเคารพต่อความรับผิดชอบ สิทธิ หน้าที่ของบิดามารดา ในอันที่จะให้แนวทาง การแนะแนวที่เหมาะสมในการใช้สิทธิของเด็กตามที่อนุสัญญานี้ให้การรับรอง นอกจากนั้น เด็กมีสิทธิติดตัวที่จะมีชีวิต และประกันอย่างเต็มที่ให้มีการอยู่รอดและการพัฒนาของเด็ก

(2) หลักการคุ้มครองร่างกาย ชีวิต เสรีภาพ และสวัสดิภาพของเด็ก[8]

รัฐภาคีจะคุ้มครองเด็กจากความรุนแรงทั้งทางร่างกายและจิตใจ การทำร้ายหรือการกระทำอันมิชอบ การทอดทิ้งหรือการปฏิบัติโดยประมาท การปฏิบัติที่ผิดหรือการแสวงประโยชน์

---

[7] อวิการัตน์ นิยมไทย, “อนุสัญญาว่าด้วยสิทธิเด็ก (Convention on the Rights of the Child) สนธิสัญญาด้านสิทธิมนุษยชนที่คนไทยควรรู้,” การปฏิรูปกฎหมาย : LAW REFORM. จุลนิติ ก.ค.-ส.ค. 52 , น. 143 . สืบค้นเมื่อวันที่ 3 ตุลาคม 2562, จาก https://www.senate.go.th/assets/portals/93/fileups/272/files/S%E0%B9%88ub_ Jun/ 10 reform/reform7.pdf

[8] *เพิ่งอ้าง*, น. 144.

รวมถึงการกระทำอันมิชอบทางเพศยอมรับสิทธิของเด็กที่จะได้รับการคุ้มครองจากการแสวงหาประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากการทำงานที่น่าจะเป็นการเสี่ยงอันตราย ขัดขวางการศึกษา เป็นอันตรายต่อสุขภาพ การพัฒนาทางร่างกาย สมอง จิตใจ ศีลธรรม และสังคม คุ้มครองเด็กจากการใช้โดยผิดกฎหมายซึ่งยาเสพติด รวมทั้งสารที่มีพิษต่อจิตประสาทอื่น ๆ ป้องกันการใช้เด็กเพื่อการผลิตและการค้าเช่นว่านั้น คุ้มครองเด็กจากการแสวงหาประโยชน์ทางเพศ และการกระทำทางเพศที่มิชอบทุกรูปแบบ ดำเนินการเพื่อป้องกันการลักพา การขายหรือการลักลอบค้าเด็ก ไม่ว่าด้วยวัตถุประสงค์หรือในรูปแบบใด คุ้มครองเด็กจากการถูกแสวงหาประโยชน์ที่เป็นผลร้ายต่อสวัสดิภาพของเด็กไม่ว่าในด้านใด ส่งเสริมการฟื้นฟูทั้งทางร่างกายและจิตใจและการกลับคืนสู่สังคมของเด็กที่ได้รับเคราะห์จากการละเลย การแสวงประโยชน์การกระทำอันมิชอบ การทรมานหรือการลงโทษ การปฏิบัติที่โหดร้าย ไร้มนุษยธรรมหรือต่ำช้า และการพิพาทกันด้วยอาวุธ

(3) หลักการให้สวัสดิการสังคมแก่เด็ก

รัฐภาคียอมรับในหน้าที่ของสื่อมวลชนและประกันว่าเด็กสามารถเข้าถึงข้อมูลข่าวสารและวัสดุจากแหล่งต่าง ๆ ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ยอมรับในสิทธิของเด็กที่จะได้รับมาตรฐานสาธารณสุขที่สูงที่สุด และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการบำบัดรักษาความเจ็บป่วยและการฟื้นฟูสุขภาพ สิทธิของเด็กที่จะได้รับประโยชน์จากการประกันสังคม รวมถึงการประกันภัยทางสังคม สิทธิที่จะได้รับการศึกษามุ่งไปสู่การพัฒนาบุคลิกภาพและความสามารถ การพัฒนาความเคารพต่อสิทธิมนุษยชน เสรีภาพขั้นพื้นฐานและหลักการในกฎบัตรสหประชาชาติ การพัฒนาความเคารพต่อบิดามารดา เอกลักษณ์ทางวัฒนธรรม ภาษา และค่านิยม การเตรียมเด็กให้มีชีวิตที่มีความรับผิดชอบในสังคมที่เสรีด้วยจิตสำนึกแห่งความเข้าใจกัน สันติภาพ ความอดกลั้น ความเสมอภาคทางเพศ และมิตรภาพ และการพัฒนาความเคารพต่อสิ่งแวดล้อม ยอมรับสิทธิของเด็กที่จะมีการพักและเวลาพักผ่อน การเข้าร่วมกิจกรรม การละเล่น และการมีส่วนร่วมอย่างเสรีในทางวัฒนธรรมและศิลปะ

(4) หลักการคุ้มครองสิทธิทางแพ่ง[9]

เด็กจะได้รับการจดทะเบียนหลังการเกิด และมีสิทธิที่จะมีชื่อ สิทธิที่จะได้รับสัญชาติ สิทธิที่จะรู้จักและได้รับการดูแลเลี้ยงดูจากบิดามารดา รัฐภาคีจะเคารพต่อสิทธิของเด็กในการรักษาเอกลักษณ์ของตน รวมถึงสัญชาติ ชื่อ และความสัมพันธ์ทางครอบครัว โดยปราศจากการแทรกแซงที่มิชอบด้วยกฎหมาย และประกันว่าเด็กจะไม่ถูกแยกจากบิดามารดาโดยขัดกับความประสงค์ของบิดามารดา เว้นแต่ในกรณีที่หน่วยงานที่มีอำนาจซึ่งอาจถูกทบทวนโดยทางศาล คำร้องที่จะเดินทางเข้าหรือออกนอกรัฐภาคี เพื่อวัตถุประสงค์ของการกลับไปอยู่ร่วมกันใหม่เป็นครอบครัว

[9] *เพิ่งอ้าง*, น. 145.

จะได้รับการดำเนินการในลักษณะที่เป็นคุณ มีมนุษยธรรม รวดเร็ว และเด็กที่บิดามารดาอาศัยอยู่ต่างรัฐกันกับเด็กมีสิทธิที่จะรักษาความสัมพันธ์ส่วนตัวและการติดต่อโดยตรงได้อย่างสม่ำเสมอ เว้นแต่ในสภาพการณ์พิเศษ รัฐภาคียอมรับสิทธิของเด็กในอันที่จะได้รับมาตรฐานของการดำรงชีวิตที่เพียงพอสำหรับการพัฒนาด้านร่างกาย สมอง จิตใจ ศีลธรรม และสังคม

(5) หลักการคุ้มครองเด็กที่มีปัญหาความประพฤติหรือการกระทำความผิดอาญา[10]

รัฐภาคีประกันว่าจะไม่มีเด็กได้รับการทรมาน ถูกปฏิบัติหรือลงโทษ ที่โหดร้าย ที่ไร้มนุษยธรรม และไม่มีการลงโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต สำหรับความผิดที่กระทำโดยบุคคลที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปี จะไม่มีเด็กถูกลิดรอนเสรีภาพโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย หรือโดยพลการ และเด็กที่ถูกลิดรอนเสรีภาพจะได้รับการปฏิบัติด้วยมนุษยธรรมด้วยความเคารพในศักดิ์ศรีแต่กำเนิดของมนุษย์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเด็กจะถูกแยกต่างหากจากผู้ใหญ่ ตลอดจนมีสิทธิที่จะขอความช่วยเหลือทางกฎหมาย ค้านความชอบด้วยกฎหมายของการลิดรอนเสรีภาพนั้น ยอมรับสิทธิของเด็กที่ถูกกล่าวหา ตั้งข้อหา หรือถูกถือว่าได้ฝ่าฝืนกฎหมายอาญา ที่จะได้รับการปฏิบัติต่อในลักษณะที่สอดคล้องกับการส่งเสริมความสำนึกในศักดิ์ศรีและคุณค่าของเด็ก และประกันว่าจะไม่มีเด็กถูกกล่าวหา ตั้งข้อหา หรือถูกถือว่าได้ฝ่าฝืนกฎหมายอาญาโดยเหตุแห่งการกระทำหรืองดเว้นการกระทำ ซึ่งไม่ต้องห้ามตามกฎหมายในขณะที่การกระทำหรืองดเว้นการกระทำนั้นเกิดขึ้น และอย่างน้อยที่สุดเด็กจะได้รับหลักประกันดังนี้ ได้รับการสันนิษฐานว่าบริสุทธิ์จนกว่าจะได้พิสูจน์ว่ามีความผิดตามกฎหมาย ได้รับการแจ้งข้อหาทันทีและโดยตรง ได้รับการตัดสินโดยไม่ชักช้า จะไม่ถูกบังคับให้เบิกความหรือสารภาพผิดหากพิจารณาว่าได้มีการฝ่าฝืนกฎหมายอาญาให้ได้รับการทบทวนโดยหน่วยงานหรือองค์กรตุลาการในระดับสูงขึ้นไป ให้มีความช่วยเหลือของล่ามโดยไม่คิดมูลค่า และในทุกขั้นตอนของกระบวนการพิจารณาให้เคารพต่อเรื่องส่วนตัวของเด็กอย่างเต็มที่ นอกจากนี้ จะส่งเสริมให้มีการตรากฎหมาย กำหนดกระบวนวิธีพิจารณา จัดตั้งหน่วยงานและสถาบัน ซึ่งจะใช้เป็นการเฉพาะกับเด็ก และโดยเฉพาะอย่างยิ่งการกำหนดอายุขั้นต่ำซึ่งเด็กที่มีอายุต่ำกว่านั้นจะถูกถือว่าไม่มีความสามารถที่จะฝ่าฝืนกฎหมายอาญาได้

(6) หลักการคุ้มครองเด็กผู้ด้อยโอกาส

เด็กที่ถูกพรากจากครอบครัวจะได้รับการคุ้มครองและความช่วยเหลือพิเศษที่จัดให้โดยรัฐซึ่งยอมรับและ/หรือยอมให้มีการรับเด็กเป็นบุตรบุญธรรมประกันว่าประโยชน์สูงสุดของเด็กเป็นข้อพิจารณาที่สำคัญที่สุด รัฐภาคีประกันว่าเด็กที่ร้องขอสถานะเป็นผู้ลี้ภัย หรือที่ได้รับการพิจารณาเป็นผู้ลี้ภัย จะได้รับการคุ้มครองและความช่วยเหลือทางมนุษยธรรมที่เหมาะสมในการได้รับสิทธิที่มีอยู่ตามที่ระบุไว้ในอนุสัญญา และในตราสารระหว่างประเทศอื่น ๆ อันเกี่ยวกับสิทธิ

---

[10] *เพิ่งอ้าง*, น. 147.

มนุษยชนหรือมนุษยธรรม และยอมรับว่าเด็กที่พิการทางร่างกายหรือจิต ควรมีชีวิตที่สมบูรณ์และปกติสุข ในสภาวะที่ประกันในศักดิ์ศรี ส่งเสริมการพึ่งพาตนเอง และเอื้ออำนวยให้เด็กมีส่วนร่วมอย่างแข็งขันในชุมชน

สรุปได้ว่าอนุสัญญาว่าด้วยสิทธิเด็ก ค.ศ. 1989 (พ.ศ.2532) เป็นกฎหมายระหว่างประเทศที่มีความสำคัญและเล็งเห็นคุณค่าของชีวิตเด็กในด้านต่าง ๆ ซึ่งถือเป็นหลักการพื้นฐานที่สามารถรองรับและคุ้มครองสิทธิของเด็กได้ โดยรัฐภาคีที่เป็นสมาชิกต่างก็นำหลักการตามอนุสัญญาว่าด้วยสิทธิเด็กดังกล่าวนำไปอนุวัติการเพื่อให้เกิดการคุ้มครองสิทธิของเด็กภายในประเทศของตน โดยเฉพาะสิทธิในการมีชีวิตอยู่รอดและสิทธิในการได้รับการปกป้องคุ้มครอง ซึ่งถือได้ว่าครอบคลุมถึงสิทธิด้านความปลอดภัยในการเป็นผู้โดยสารในรถยนต์ที่ต้องได้รับการคุ้มครองเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในชีวิต และเป็นสิทธิขั้นพื้นฐานที่รัฐต้องให้ความคุ้มครองไม่ว่าจะโดยรูปแบบใด ดังนั้น อนุสัญญาว่าด้วยสิทธิเด็กจึงถือเป็นกฎหมายซึ่งเป็นที่มาของสิทธิเด็กที่ทุกฝ่ายต้องดำเนินการเพื่อให้เกิดความคุ้มครองสิทธิแก่เด็กเพื่อให้สิทธิที่ได้รับการรับรองไว้นั้นบรรลุผลตามเจตนารมณ์แห่งอนุสัญญาฉบับนี้

3.1.2 ข้อบังคับหมายเลข 44 ของคณะกรรมาธิการเศรษฐกิจยุโรปแห่งสหประชาชาติ (UN / ECE) (United Nations Economic Commission for Europe)

ข้อกำหนดเกี่ยวกับการอนุมัติอุปกรณ์ควบคุมสำหรับผู้โดยสารที่ใช้รถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยรถยนต์ (ระบบยึดเหนี่ยวเด็ก) หรือมาตรฐานของข้อตกลง UN-ECE Regulation 44/04 และของสหภาพยุโรป Directive 77/541/EEC [11]

สำหรับประเทศในกลุ่มสหภาพยุโรป ได้มีคำแนะนำและมีกฎหมายที่กำหนดให้มีการบังคับใช้ที่นั่งพิเศษสำหรับเด็กเพื่อความปลอดภัยในขณะโดยสารรถยนต์ โดยการใช้ระบบยึดเหนี่ยวเด็กในยานพาหนะ มีการกำหนดมาตรฐานของข้อตกลง UN-ECE Regulation 44/04 และของสหภาพยุโรป Directive 77/541/EEC เพื่อให้ประเทศสมาชิกออกกฎหมายโดยมีมาตรฐานเดียวกันในการใช้แบบของที่นั่งสำหรับเด็ก ขนาดของที่นั่งสำหรับเด็ก โดยจะแบ่งเป็น 4 กลุ่มตามช่วงอายุหรือน้ำหนักของเด็ก ซึ่งในรถยนต์รุ่นใหม่ ๆ จะมีที่นั่งใช้ติดตั้งเพื่อรองรับระบบยึดเหนี่ยวเด็กในรถยนต์ มีผลตั้งแต่เดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2549 เป็นต้นไป นอกจากนั้น ในกลุ่มประเทศสหภาพยุโรปได้ออกกฎหมายใน Directive 2003/20/EC แห่งรัฐสภายุโรป และสภาได้มีมติให้ใช้ระบบยึดเหนี่ยวเด็กในยานพาหนะโดยกำหนดให้เด็กที่สูงน้อยกว่า 150 เซนติเมตร จะต้องใช้ระบบยึดเหนี่ยวเพื่อความปลอดภัยที่ประกอบไปด้วยที่นั่งพิเศษสำหรับเด็ก และเข็มขัดยึดเหนี่ยว

---

[11] บทความ “ภัยเด็กในรถยนต์ รู้ไว้ก่อนจะเสียใจ,” ไทยรัฐออนไลน์ สืบค้นวันที่ 15 มีนาคม 2562, จาก https://www.thairath.co.th/content/541537

เด็กให้ติดกับที่นั่ง รวมทั้งเข็มขัดที่จะยึดให้ที่นั่งให้ติดกับเบาะรถ โดยที่ระบบดังกล่าวต้องติดไว้เบาะหน้า หรือที่นั่งของรถในแถวอื่น ๆ และห้ามไม่ให้ใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กร่วมกับถุงลมนิรภัยที่อยู่ด้านหน้า

สำหรับมาตรฐานความปลอดภัยของเด็กตามฉลาก ECE ได้กำหนดให้ที่นั่งในรถทั้งหมดต้องแสดงฉลากรับรอง ECE R44/04 เพื่อระบุว่าเป็นไปตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัยมาตรฐานของสหภาพยุโรป โดยมีสาระสำคัญกล่าวคือ

3.1.2.1 สาระสำคัญของข้อตกลง UN-ECE Regulation 44/04

ข้อตกลงระเบียบนี้ใช้กับระบบความปลอดภัยสำหรับเด็กที่เหมาะสมสำหรับการติดตั้งในยานพาหนะที่ขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้าที่มีล้อสามล้อขึ้นไป และไม่ได้มีไว้สำหรับใช้กับการพับ (กระดกขึ้น) หรือที่นั่งแบบหันหน้า

โดยมีการกำหนดความหมายของ ระบบรั้งตัวเด็ก (ยึดเหนี่ยว) หมายถึง การจัดเรียงของส่วนประกอบซึ่งอาจประกอบด้วยการรวมกันของสายรัดหรือส่วนประกอบที่ยืดหยุ่นด้วยหัวเข็มขัดที่ปลอดภัยยึดอุปกรณ์ ปรับอุปกรณ์แนบ และในบางกรณีมีอุปกรณ์เสริมเป็นเปลพกอุ้มเด็กทารกเก้าอี้เสริม และ / หรือแผ่นกันกระแทก ซึ่งมีความสามารถในการยึดกับยานพาหนะที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงาน ที่ได้รับการออกแบบมาเพื่อลดความเสี่ยงของการบาดเจ็บต่อผู้สวมใส่ในกรณีที่รถชนหรือชะลอตัวลงอย่างกะทันหันของยานพาหนะโดยจำกัดการเคลื่อนไหวของร่างกายผู้สวมใส่[12]

3.1.2.2 การแบ่งระบบรั้งตัวเด็กตามกลุ่มน้ำหนัก

ระบบรั้งตัวเด็กแบ่งเป็นกลุ่มน้ำหนัก 5 กลุ่ม ดังนี้[13]

---

[12] UN-ECE Regulation 44/04 1.1 This Regulation applies to child restraint systems which are suitable for installation in powerdriven vehicles having three or more wheels, and which are not intended for use with folding (tip-up) or with side-facing seats.

2.1 Child restraint system (restraint) means an arrangement of components which may comprise the combination of straps or flexible components with a securing buckle, adjusting devices, attachments and in some cases a supplementary device as a carry-cot, infant carrier, a supplementary chair and/or an impact shield, capable of being anchored to a power-driven vehicle. It is so designed as to diminish the risk of injury to the wearer, in the event of a collision or of abrupt deceleration of the vehicle, by limiting the mobility of the wearer's body.

[13] 2.1.1. Child restraints fall into five 'mass groups':

2.1.1.1. group 0 for children of a mass less than 10 kg; 2.1.1.2. group 0+ for children of a mass less than 13 kg; 2.1.1.3. group I for children of mass from 9 kg to 18 kg; 2.1.1.4. group II for children of mass from 15 kg to 25 kg; 2.1.1.5. group III for children of mass from 22 kg to 36 kg.

1) กลุ่ม 0 สำหรับเด็กที่มีน้ำหนักน้อยกว่า 10 กิโลกรัม

2) กลุ่ม 0+ สำหรับเด็กที่มีน้ำหนักน้อยกว่า 13 กิโลกรัม

3) กลุ่มที่ 1 สำหรับเด็กที่มีน้ำหนักตั้งแต่ 9 กิโลกรัม ถึง 18 กิโลกรัม

4) กลุ่มที่ 2 สำหรับเด็กที่มีน้ำหนักตั้งแต่ 15 กิโลกรัม ถึง 25 กิโลกรัม

5) กลุ่มที่ 3 สำหรับเด็กที่มีน้ำหนักตั้งแต่ 22 กิโลกรัม ถึง 36 กิโลกรัม

3.1.2.3 การแบ่งประเภทระบบรั้งตัวเด็ก[14]

ระบบรั้งตัวเด็กต้องได้รับการรับรองตามมาตรฐาน ECE R44/04 ว่ามีความปลอดภัยและสามารถปกป้องเด็กในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ โดยกฎข้อบังคับนี้ได้เริ่มต้นใช้เมื่อปี พ.ศ. 2548 ทั้งนี้เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐาน ECE R44/04 โรงงานผู้ผลิตต้องนำผลิตภัณฑ์ของตนเข้ารับการทดสอบความแข็งแรง เพื่อให้มั่นใจได้ว่าตัวถูกออกแบบมาให้มีความปลอดภัยอย่างแท้จริง ระบบรั้งตัวเด็กตามมาตรฐาน ECE R44 / 04 สามารถแบ่งประเภทได้ดังนี้

1) Universal (สากล) หมายถึง เบาะนิรภัยสามารถใช้ได้กับรถยนต์ทุกคันที่ผลิตตามมาตรฐานสากล

2) Semi-Universal (กึ่งสากล) หมายถึง เบาะนิรภัยจะมีเครื่องหมายกึ่งสากลกำกับอยู่ในกรณีที่คุณสมบัติบางประการไม่พอดีกับรถยนต์

3) Vehicle Specific Approval (รถยนต์เฉพาะรุ่นที่ได้รับการอนุมัติ) หมายถึง เบาะนิรภัยสามารถใช้ได้เฉพาะกับรถยนต์บางรุ่นเท่านั้น โดยสามารถดูรายการได้ที่เว็บไซต์ของโรงงานผู้ผลิต

ต่อมาในปี พ.ศ. 2556 ได้มีการประกาศกฎเกณฑ์หรือข้อบังคับของ The i-Size UN Regulation ชื่อว่า “i-SIZE” ซึ่งเป็นระบบความปลอดภัยเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กที่อายุต่ำกว่า 15 เดือน เพื่อคุ้มครองเด็กในช่วงอายุนี้เป็นพิเศษโดยเฉพาะในเรื่องการนั่งหลังให้กับรถในขณะเดินทาง เพื่อเป็นการปกป้องที่ดีกว่าสำหรับศีรษะและคอที่กำลังพัฒนาของทารกและเด็กเล็ก โดยกำหนดให้เด็กหันหน้าไปทางด้านหลังจนกระทั่งถึงอายุ 15 เดือน

3.1.2.4 มาตรฐานเบาะนิรภัย i-SIZE หรือ มาตรฐานใหม่ ECE R129

สำหรับมาตรฐานเบาะนิรภัย i-SIZE หรือ เรียกว่ามาตรฐานใหม่ ECE R129 มีการกำหนดขึ้นเพื่อใช้เป็นมาตรฐานใหม่ ที่กำหนดให้มี 5 จุดสำคัญที่ระบุไว้ในกฎระเบียบด้านความปลอดภัยใหม่ ดังนี้[15]

---

[14] บทความ “มาตรฐานความปลอดภัยของคาร์ซีท,” ความรู้เกี่ยวกับแม่และเด็ก โดย WEB ADMIN เมื่อ 11 กุมภาพันธ์ 2019 , สืบค้นเมื่อวันที่ 25 มกราคม 2563, จาก https://www.tresso.com/%E0%B8 %A1%E0%.

1) กฎหมายบังคับใช้โดยให้ติดตั้ง Car Seat แบบหันหน้าเข้าหาเบาะ (Rearward-Facing) สำหรับการเดินทางของเด็ก จนถึงอายุ 15 เดือน เพื่อปกป้องบริเวณศีรษะและคอของเด็ก เนื่องจากสัดส่วนที่ “ไม่เหมาะสม” กับร่างกายโดยรวมและกล้ามเนื้อคอยังอ่อนแอ

2) ความสูงทำให้เกิดความแตกต่าง ไม่ใช่ที่น้ำหนัก จึงทำการจำแนกประเภทของ Car Seat อยู่ตามความสูง ซึ่งทำให้ง่ายขึ้นสำหรับการเลือก Car Seat ที่เหมาะสมก่อนเวลาอันควร

3) การปกป้องด้านข้าง หรือ SICT ได้ถูกพัฒนาให้ดียิ่งขึ้น (Side Impact Protection) เนื่องจากสถานการณ์การชนจากด้านข้างนั้นพบบ่อยที่สุด ซึ่งการชนด้านข้างมีพื้นที่ดูดซับแรงกระแทกที่น้อย เป็นเหตุทำให้ศีรษะของเด็กมีความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บมาก การพัฒนา SICT ให้ดีขึ้นนั้น จึงเป็นเหตุผลที่ได้กำหนดอยู่ในกฎระเบียบ

4) i-SIZE ระบุว่า Car Seat จะต้องได้รับการติดตั้งด้วยระบบ ISOFIX โดย ISOFIX นั้น จะเป็นตัวเชื่อมระหว่างที่นั่งรถยนต์กับ Car Seat สำหรับเด็ก ซึ่งจะช่วยลดความสี่ยงการติดตั้งที่ “ไม่ถูกต้อง” ในรถยนต์

5) Car Seat ที่มีมาตรฐาน i-SIZE นั้นต้องใช้งานร่วมกับรถยนต์ที่มี ISOFIX ทั้งหมด ซึ่งสามารถตรวจสอบได้ง่ายโดยค้นหาจากทางด้านขวาของที่นั่งภายในรถยนต์ หรือ จากหนังสือคู่มือของผู้ผลิตรถยนต์

กล่าวโดยสรุป มาตรฐานของข้อตกลงสหภาพยุโรป UN-ECE Regulation 44/04 นี้ ในหลายประเทศได้มีการนำไปเป็นฐานในการตรากฎหมายที่เกี่ยวกับการคุ้มครองสิทธิเด็กด้านความปลอดภัยในขณะโดยสารรถยนต์ส่วนใหญ่จะมีการกำหนดให้ใช้อุปกรณ์นิรภัยที่สามารถปกป้องและคุ้มครองเด็กในขณะอยู่ในรถยนต์ คือระบบรั้งตัวเด็ก หรืออุปกรณ์นิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์ เพื่อให้เด็กสามารถเดินทางโดยรถยนต์ได้อย่างปลอดภัย

3.2 กฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองสิทธิด้านความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสารที่เป็นเด็กในต่างประเทศ

สำหรับกฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองความปลอดภัยของเด็กในการโดยสารในรถยนต์ในหลายประเทศได้มีมาตรการป้องกันผู้โดยสารโดยทั่วไปรวมทั้งเด็กไม่ให้เกิดการบาดเจ็บรุนแรงหรือเสียชีวิตเมื่อเกิดอุบัติเหตุ สำหรับการคุ้มครองเด็กจะมีการกำหนดให้ใช้เบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์ ซึ่งองค์การอนามัยโลกได้รายงานว่า เบาะนิรภัยสามารถช่วยลดการเสียชีวิตของเด็กทารกได้ถึงร้อยละ 70 และร้อยละ 54-80 สำหรับเด็กโต ปัจจุบันมีเพียง 96 ประเทศ ในโลกเฉพาะกลุ่ม

---

[15] “มาตรฐานคาร์ซีท i-SIZE คืออะไร,” สืบค้นเมื่อวันที่ 26 มกราคม 2563, จาก https://www.facebook.com/ BritaxTH/posts/2743879665641125/.

ประเทศที่มีรายได้สูง ที่มีการบังคับใช้กฎหมายเบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์ ในขณะที่กลุ่มประเทศที่มีรายได้ต่ำและปานกลางยังมีการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับประเด็นนี้น้อย และแม้หลายประเทศได้มีการดำเนินการใช้เบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์แล้วก็ตาม ประมาณการว่าข้อบังคับการใช้เบาะนิรภัยมีการปฏิบัติตามเพียงร้อยละ 32 ของประชาชนทั่วโลกเท่านั้น[16] นอกจากนั้นในการป้องกันหรือคุ้มครองความปลอดภัยของเด็กในขณะโดยสารรถยนต์ที่นอกเหนือจากการใช้เบาะนิรภัยสำหรับเด็กแล้วนั้น ในหลายประเทศยังมีการกำหนดให้มีการป้องกันและคุ้มครองความปลอดภัยในกรณีอื่นอีกด้วย กล่าวคือ ในบางประเทศได้มีการกำหนดห้ามมิให้เด็กนั่งที่นั่งด้านหน้ารถ และกำหนดห้ามไม่ให้ปล่อยทิ้งเด็กไว้ตามลำพังในรถยนต์โดยไม่มีผู้ดูแล ซึ่งมาตรการคุ้มครองเด็กในการโดยสารรถยนต์ดังกล่าวถือเป็นมาตรการที่มีความสำคัญเป็นอย่างยิ่งในการที่จะนำมาปรับใช้สำหรับประเทศไทย ผู้เขียนจึงขอกล่าวถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองเด็กในการโดยสารรถยนต์และการเดินทางบนท้องถนนของประเทศต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

3.2.1 ราชอาณาจักรกัมพูชา

ราชอาณาจักรกัมพูชาเป็นประเทศในกลุ่มประชาคมอาเซียนมีกฎหมายการจราจรทางบก ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดระเบียบการจราจร สร้างความปลอดภัยในการขนส่ง และป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้ถนน สาระสำคัญในกฎหมายการจราจรทางบกได้ให้อำนาจกระทรวงโยธาธิการและขนส่ง ในการกำหนดป้ายจราจร วิธีการขับขี่และการใช้รถใช้ถนน ความเร็วในการขับขี่ การหยุดและจอดรถบนถนน การใช้แสงไฟและแตรรถ การออกใบอนุญาตขับขี่ การออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งทางถนน การออกใบอนุญาตประกอบการโรงเรียนสอนขับรถ การจัดตั้งคณะกรรมการความปลอดภัยทางถนน กำหนดบทลงโทษผู้กระทำความผิดในการจราจรทางบก[17] กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก (Cambodia Land Traffic Law 2006) ประกาศใช้อย่างเป็นทางการเมื่อ วันที่ 22 ธันวาคม พ.ศ. 2549[18] โดยมีการกำหนดในเรื่องความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสารไว้ สำหรับกฎหมายที่เกี่ยวกับการคุ้มครองความปลอดภัยของเด็กในการโดยสารรถยนต์นั้น สาธารณรัฐกัมพูชาไม่ได้มีการตรากฎหมายเฉพาะไว้สำหรับคุ้มครองเด็กในขณะโดยสารใน

---

[16] วิทยา ชาติบัญชาชัย และคณะ, เบาะนิรภัยเด็กในรถยนต์ : กรณีศึกษาของประเทศไทย , คลังข้อมูลและความรู้ระบบสุขภาพ สถาบันวิจัยสาธารณสุข (สวรส.), 2015, น. 1. สืบค้นเมื่อวันที่ 6 มีนาคม 2562, จาก https://kb.hsri.or.th/dspace/discover

[17] คู่มือ “เตรียมความพร้อมผู้ประกอบการขนส่งไทยสู่อาเซียน (ราชอาณาจักรกัมพูชา)” โครงการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน. กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม, 2555, น. 11.

[18] *เพิ่งอ้าง*, น. 72.

รถยนต์ แต่ก็มีบทบัญญัติในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองความปลอดภัยของเด็กในขณะที่โดยสารในรถยนต์ไว้ในกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก (Cambodia Land Traffic Law 2006) ซึ่งถือเป็นกฎหมายสำหรับใช้บังคับแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน โดยมีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองเด็กไว้ดังนี้

3.2.1.1 บทบัญญัติคุ้มครองความปลอดภัยแก่เด็กในการโดยสารรถยนต์

สำหรับการคุ้มครองความปลอดภัยสำหรับเด็กในกฎหมายฉบับนี้มีการบัญญัติไว้ในหมวดเกี่ยวกับผู้ขับขี่ ซึ่งถือเป็นข้อห้ามและข้อปฏิบัติที่ผู้ขับขี่ต้องดำเนินการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารที่เป็นเด็กในแต่ละช่วงอายุตามมาตรา 9[19] กล่าวคือ ผู้ขับขี่ยานพาหนะทุกประเภทจะต้องปฏิบัติตามข้อบังคับ ดังนี้

1) ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีกระบอกสูบขนาด 49 ลบ.ซม. ขึ้นไปจะต้องได้รับใบอนุญาตตามประเภทของยานพาหนะ

2) ขณะขับขี่ ผู้ขับขี่จะต้องใช้ความระมัดระวังอยู่เสมอ และจะต้องตกอยู่ในภาวะกระตือรือร้นสำหรับการขับขี่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการขับเคลื่อนยานพาหนะ ต้องปราศจากการบดบังจากผู้โดยสาร สินค้าออหรือวัตถุใด ๆ ที่บรรทุกอยู่จะต้องไม่เป็นอุปสรรคต่อวิสัยทัศน์ของผู้ขับขี่

3) ผู้ขับขี่และผู้โดยสารที่อยู่ด้านหน้ารถจะต้องคาดเข็มขัดนิรภัย

4) ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ รถสามล้อเครื่อง และรถจักรยานยนต์ที่มีรถพ่วงจะต้องสวมหมวกนิรภัย

---

[19] Cambodia Land Traffic Law 2006, Chapter III Drivers , Article 9:

The drivers of all kinds of vehicles should implement and follow the following measures:

1. All drivers who drive the vehicles with the cylinder size from 49 cm3 upward must obtain the driving licenses according to the types of vehicles.

2. When driving, the drivers must always be precautious and that they should be in the easy-to-drive situation and fast particularly the possibility to move without any disturbances. Passengers, goods or other things loaded must not block the drivers' sight.

3. The drivers and passengers who sit at the front seats of the vehicles must wear the safety seat belts.

4. The drivers who drive motorcycles, tricycles and the motorcycles with trailers/Remorque must wear safety helmets.

5. No passengers or goods are allowed to load in front of the driver.

6. Children under 10 years are not allowed to sit in the front seats of vehicles without the accompanying adults or without wearing the seat belt.

5) ห้ามมิให้มีผู้โดยสารหรือสินค้าอยู่บนบริเวณด้านหน้าของผู้ขับขี่

6) ห้ามมิให้เด็กอายุต่ำกว่า 10 ปี นั่งข้างหน้ารถโดยไม่มีผู้ใหญ่นั่งด้วยหรือโดยไม่คาดเข็มขัดนิรภัย

7) ทารกอายุต่ำกว่า 10 เดือน จะต้องนั่งอยู่ในที่นั่งสำหรับเด็ก และคาดเข็มขัดนิรภัยที่นั่งสำหรับเด็กให้ติดกับที่นั่งด้านหลังของรถ[20]

8) เด็กอายุ 10 เดือนถึง 4 ปี จะต้องนั่งอยู่ในที่นั่งสำหรับเด็ก และคาดเข็มขัดนิรภัยที่นั่งสำหรับเด็กให้ติดกับที่นั่งด้านหลังของรถ

9) ห้ามมิให้มีสิ่งกีดขวางต่อผู้ใช้ทางเท้าและผู้ใช้ถนน

10) ผู้ขับขี่จะต้องละเว้นการดื่มสุราและเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ที่ส่งผลให้มีระดับของแอลกอฮอล์ในลมหายใจตั้งแต่ 0.50 มิลลิกรัมต่อ 1 ลิตร หรือในเลือดตั้งแต่ 0.25 มิลลิกรัมต่อ 1 ลิตร ในประเทศกัมพูชา

11) ห้ามมิให้ใช้ยานพาหนะชนิดใช้ตีนตะขาบวิ่งชนท้องถนน ยานพาหนะดังกล่าวจะต้องทำการเคลื่อนย้ายโดยการขนส่งบนรถที่ใช้ยางเท่านั้น

12) ห้ามมิให้ใช้โทรศัพท์ระหว่างการขับรถ โทรศัพท์จะใช้ได้ต่อเมื่อใช้ร่วมกับอุปกรณ์สายต่อ หรือผู้ขับต้องหยุดรถเพื่อใช้โทรศัพท์"

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติของมาตรา 9 ดังกล่าวมีการกำหนดข้อห้ามของผู้ขับขี่รถยนต์ไว้หลายประการ สำหรับการกำหนดให้มีการคุ้มครองสิทธิของเด็กในขณะโดยสารในรถยนต์มีการกำหนดข้อห้ามสำหรับผู้ขับขี่รถยนต์ที่มีเด็กโดยสารในรถยนต์ไว้อย่างชัดเจน โดยกำหนดไว้ในแต่ละช่วงอายุของเด็ก ตั้งแต่เด็กแรกเกิดถึงอายุ 10 ปี โดยมีหลักเกณฑ์ดังนี้

---

[20] 7. Babies under 10 months of age must put inside the baby seat and wear with the safety belt tied firmly to this baby seat with the car's backseat.

8. Children in the age of 10 months up to 4 years must sit in the baby seat with the safety belt tied up to this seat to the backseat of the car.

9. No interruption to the road side residents and the road users.

10. The drivers are prohibited from drinking the liquor with the alcoholic rate from 0,5 mg per liter of gas or from 0,25 mg per liter of blood.

11. The vehicles with caterpillar tracks are banned from being driven on the roads. These kinds of vehicles must be transported on the vehicles with rubber tires.

12. Telephones are banned from being operated during driving. The telephones can be operated when they are connected to the communication equipment, or the drivers must stop the vehicles to operate the telephones.

(1) กฎหมายกำหนดห้ามมิให้เด็กอายุต่ำกว่า 10 ปี นั่งข้างหน้ารถโดยไม่มีผู้ใหญ่นั่งด้วย หรือโดยไม่คาดเข็มขัดนิรภัย

บทบัญญัติดังกล่าวให้ความคุ้มครองเด็กในช่วงอายุตั้งแต่เป็นทารกจนถึงอายุ 10 ปี ซึ่งมีความครอบคลุมในแต่ละช่วงอายุของเด็กให้ได้รับการปกป้องและคุ้มครอง โดยมีการห้ามไว้ใน 2 กรณี กล่าวคือ กรณีแรก ห้ามมิให้เด็กนั่งที่นั่งข้างหน้ารถโดยไม่มีผู้ใหญ่นั่งด้วย ซึ่งเป็นการกำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้โดยสารในรถยนต์ที่เป็นผู้ใหญ่ในการให้ความคุ้มครองผู้โดยสารที่เป็นเด็ก การกำหนดดังกล่าวเพื่อให้เกิดความปลอดภัยเนื่องจากเด็กยังไร้เดียงสา ในขณะนั่งอยู่ข้างหน้ารถอาจไม่อยู่นิ่งจนเป็นการรบกวนการขับขี่รถยนต์ทำให้ผู้ขับขี่ไม่มีสมาธิหรืออาจเปิดประตูรถ เล่นเกียร์ หรือกระทำการใด ๆ จนอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ดังนั้นจึงได้มีการกำหนดให้ผู้ใหญ่ที่โดยสารในรถยนต์ต้องนั่งอยู่ด้วยเพื่อดูแลและคุ้มครองความปลอดภัย

ส่วนกรณีที่สอง ห้ามมิให้เด็กนั่งที่นั่งข้างหน้ารถโดยหากไม่มีผู้ใหญ่อยู่ด้วยต้องคาดเข็มขัดนิรภัย สำหรับกรณีนี้มีการห้ามมิให้เด็กนั่งที่นั่งข้างหน้ารถโดยไม่คาดเข็มขัดนิรภัย เนื่องจากการนั่งที่นั่งข้างหน้ารถโดยลำพังไม่มีผู้ใหญ่นั่งอยู่ด้วยนั้นเด็กในช่วงอายุตั้งแต่เป็นทารกจนถึง 10 ปี ยังไม่มีความสามารถในการดูแลตนเองได้จึงจำเป็นต้องใช้เข็มขัดนิรภัยในการปกป้องและคุ้มครองความปลอดภัยขณะโดยสารรถยนต์

(2) เด็กทารกที่มีอายุต่ำกว่า 10 เดือน จะต้องนั่งอยู่ในที่นั่งสำหรับเด็ก และคาดเข็มขัดนิรภัยที่นั่งสำหรับเด็กให้ติดกับที่นั่งด้านหลังของรถ

สำหรับเงื่อนไขในกรณีนี้ได้กำหนดให้เด็กอายุต่ำกว่า 10 เดือน ซึ่งเป็นเด็กทารกที่ยังไม่สามารถที่จะนั่งด้วยตัวเองได้ ซึ่งมีการกำหนดให้ใช้ที่นั่งสำหรับเด็กและต้องคาดเข็มขัดนิรภัยที่นั่งสำหรับเด็กให้ติดกับที่นั่งด้านหลังของรถ จะเห็นได้ว่าสำหรับเด็กเล็กหรือทารกจะไม่อนุญาตให้ใช้ที่นั่งสำหรับเด็กไว้ในตอนหน้าของรถ แต่กำหนดไว้ให้ใช้ที่นั่งสำหรับเด็กให้ติดกับที่นั่งด้านหลังของรถเท่านั้น

(3) เด็กอายุ 10 เดือนถึง 4 ปี จะต้องนั่งอยู่ในที่นั่งสำหรับเด็ก และคาดเข็มขัดนิรภัยที่นั่งสำหรับเด็กให้ติดกับที่นั่งด้านหลังของรถ

สำหรับเงื่อนไขในกรณีนี้ได้กำหนดให้เด็กอายุ 10 เดือน ถึง 4 ปี ซึ่งถือว่าเป็นเด็กเล็กที่เริ่มนั่งด้วยตัวเองได้ซึ่งมีการกำหนดเงื่อนไขเช่นเดียวกับกับเด็กอายุต่ำกว่า 10 เดือน โดยกำหนดให้เด็กจะต้องนั่งอยู่ในที่นั่งสำหรับเด็ก และต้องคาดเข็มขัดนิรภัยที่นั่งสำหรับเด็กให้ติดกับที่นั่งด้านหลังของรถ

3.2.1.2 หลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการคุ้มครองเด็กในการใช้รถใช้ถนน

สำหรับการคุ้มครองเด็กในการเป็นผู้โดยสารรถยนต์นั้น ได้มีการกำหนดไว้ในมาตรา 26 ที่กำหนดให้ผู้ขับขี่เมื่อจะกลับรถต้องมั่นใจว่าการกลับรถนั้นจะไม่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุแก่ผู้ใช้ถนนผู้อื่น และต้องระมัดระวังและสังเกตการณ์เคลื่อนที่ทางการจราจรในทุกขณะ โดยเฉพาะอย่างยิ่งก่อนกลับรถ และระมัดระวังอย่างยิ่งทุกเมื่อต่อเด็กและสัตว์เล็กที่อยู่ด้านหลังยานพาหนะ

นอกจากนั้นใน CHAPTER V คนเดินเท้าและผู้ควบคุมขบวนสัตว์ ได้กำหนดเกี่ยวกับการคุ้มครองเด็กในการเดินถนน ดังนี้

มาตรา 32[21] “ คนเดินเท้าและคนที่ดึงหรือผลักดันรถเข็นต้องสังเกตสัญญาณไฟสัญญาณจราจร หรือป้ายกำกับโดยตำรวจจราจร คนเดินเท้าต้องเคารพต่อไปนี้ :

1) ไม่อนุญาตให้ใช้ถนนตรงกลางถนนมีทางเท้าและทางเท้าอยู่ทั้งสองด้านถนนซึ่งเก็บรักษาไว้สำหรับคนเดินเท้า

2) ถนนอนุญาตให้ใช้เฉพาะในกรณีที่ทางเท้าหรือทางเท้าไม่มีทางเดินเท้าได้ใช้ แต่ต้องเดินบนทางเท้าที่ใกล้ที่สุดตามทิศทางการจราจร

3) คนเดินเท้าทุกคนที่ตั้งใจจะข้ามถนนจะต้องไม่ก้าวเข้าสู่ถนนด้วยความประมาท คนเดินเท้าต้องข้ามถนนไปตามป้ายเดินเท้าหากอยู่ใกล้

---

[21]“กฎหมายจราจรทางบกกัมพูชา ฉบับภาษาอังกฤษ และภาษากัมพูชา,” สืบค้นเมื่อวันที่ 10 ตุลาคม 2562, จาก https://bunbopith.files.wordpress.com/2010/05/cambodian-traffic-law-english-version.pdf

Chapter V Pedestrians and Animal Riders/Herders , Article 32:

Pedestrians and people who pull or push carts have to respect traffic light, traffic signs, or signs directed by traffic police.

Pedestrians have to respect as the followings:

1. The middle of the road is prohibited from using there are sidewalks and roadsides on both sides of the road, which are preserved for the pedestrians.

2. The road is only allowed to use if the sidewalks or roadsides have no possibility for pedestrians to use, but they have to walk at the closest sidewalks in accordance with traffic direction.

3. All pedestrians who intend to pass across the road must not step to the road with carelessness. The pedestrians have to pass across the road in accordance with the walking sign if it exists nearby.

4. At the place where there are walking signs for pedestrians:

- The pedestrians have to respect and follow the order of traffic police or follow traffic light

- At the place where there are no traffic lights or traffic police, before crossing the road, the pedestrians have to make sure that the crossing does not cause any harm to them by thinking of the clarity of the distance and speed of vehicles moving on the road.

4) ในสถานที่ที่มีป้ายเดินสำหรับคนเดินเท้า :

(1) คนเดินเท้าต้องเคารพและทำตามคำสั่งของตำรวจจราจรหรือปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจร

(2) ในบริเวณที่ไม่มีไฟจราจรหรือตำรวจจราจรก่อนจะข้ามถนน คนเดินเท้าต้องตรวจสอบให้แน่ใจว่าการข้ามไม่ก่อให้เกิดอันตรายแก่พวกเขาโดยการคิด ความชัดเจนของระยะทางและความเร็วของยานพาหนะที่เคลื่อนที่อยู่บนท้องถนน

5) ณ ที่ที่ไม่มีสัญลักษณ์ทางเท้าสำหรับผู้เดินเท้า[22]

(1) ก่อนข้ามถนน ผู้เดินทางเท้าจะต้องมั่นใจว่าการกระทำของตนจะไม่ก่อให้เกิดการจราจรติดขัดหรือเกิดอันตรายบนท้องถนน

(2) เมื่อข้ามถนนแล้ว ห้ามมิให้ผู้เดินทางเท้าข้ามถนนตรงทางแยกหรือทางร่วม คนเดินถนนจะต้องผ่านไปตามส่วนโค้งของถนนและห้ามไม่ให้หยุดบนถนนหากไม่จำเป็น

6) ห้ามเด็กอายุต่ำกว่าหกขวบเดินบนถนนสาธารณะ

7) ผู้พิการทางสายตาที่เดินบนทางเท้าสาธารณะจะต้องมีผู้นำทาง

จากบทบัญญัติมาตรา 32 ดังกล่าวได้มีการกำหนดเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้เดินถนน ไว้เป็นการทั่วไป สำหรับการกำหนดเกี่ยวกับความปลอดภัยของเด็กนั้นได้มีการกำหนดไว้ในข้อ 6 กล่าวคือ ห้ามเด็กอายุต่ำกว่า 6 ขวบเดินบนถนนสาธารณะ ซึ่งบทบัญญัติในมาตรานี้กำหนดให้ผู้ปกครองต้องไม่ปล่อยให้บุตรที่มีอายุต่ำกว่า 6 ปี เดินตามลำพังบนถนนสาธารณะ กฎหมายดังกล่าวนอกจากจะกำหนดข้อห้ามเพื่อเป็นการคุ้มครองเด็กในขณะที่โดยสารในรถยนต์แล้ว ยังกำหนดในเรื่องความปลอดภัยของเด็กในการใช้ถนนสาธารณะอีกด้วย โดยกำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ปกครองที่ต้องเป็นผู้ปกป้องและดูแลบุตรของตน ไม่ให้เดินบนถนนสาธารณะ ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทางในถนนสาธารณะ

---

[22] 5. At the place where there is no walking sign for pedestrians:

- Before passing across the road, the pedestrians have to make sure that the act is possible without causing any traffic interruption from vehicle or traffic accidents.

- When passing across the road, the pedestrians are prohibited from crossing the converging place of the road. The pedestrians have to pass along the rectangular arc of the road and are prohibited from stopping on the road if it is unnecessary.

6. Children under six years old are prohibited from walking on public road.

7. Blind people (two eyed blind) walking on the public road have to be guided.

3.2.1.3 อำนาจของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานตามกฎหมายจราจร

สำหรับอำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของราชอาณาจักรกัมพูชา มีการบัญญัติหน้าที่ไว้หลายประการ ดังนี้

เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานภายใต้กฎหมายจราจร แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ เจ้าพนักงานจราจร และเจ้าพนักงานจากหน่วยงานต่าง ๆ[23]

โดยอำนาจของเจ้าพนักงานจราจรผู้มีหน้าที่ในการควบคุมระเบียบจราจรจะต้อง

1) กำกับดูแลเกี่ยวกับคำสั่งจราจร

2) ติดตาม สำรวจ และตรวจสอบการกระทำของผู้ฝ่าฝืนกฎจราจร

3) รายงานสถานะของการบังคับใช้กฎจราจร การฝ่าฝืนกฎหมายจราจรและอุบัติเหตุทางจราจรที่เกิดขึ้น

4) ปรับคดีอาชญากรรมเล็กน้อย ซึ่งจะต้องถูกลงโทษเป็นระยะ ๆ

5) ควบคุมดูแลอุบัติเหตุทางการจราจรที่เกิดขึ้นตามที่ระบุไว้ในมาตรา 64

6) ส่งรายงานกรณีอุบัติเหตุทางจราจรตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 61 มาตรา 65 และมาตรา 66

7) ควบคุมและจัดทำรายงานอุบัติเหตุทางจราจร หากมีความจำเป็นตรวจยึดใบอนุญาตขับขี่เป็นการชั่วคราว และตรวจยึดยานพาหนะไว้ในสถานที่ที่มีความเหมาะสมตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 61 มาตรา 65 และมาตรา 66

8) จัดทำรายงานพร้อมแนบสำนวน เพื่อส่งศาล หากมีการระบุไว้ในกฎหมาย

เจ้าพนักงานจากหน่วยงานต่าง ๆ ประกอบไปด้วยเจ้าหน้าที่จากกระทรวงโยธาธิการและขนส่ง และกระทรวงอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีหน้าที่ตรวจสอบผู้ฝ่าฝืนกฎจราจร

นอกจากนั้นกฎหมายฉบับนี้ยังได้กำหนดอำนาจเจ้าหน้าที่ เจ้าพนักงานจราจรจะต้องยึดรถยานพาหนะไว้เพื่อตรวจสอบ และเพื่อไม่ให้เกิดการจราจรติดขัดและเกิดอุบัติเหตุจราจร[24] และยังมีการกำหนดให้เจ้าพนักงานจราจรยึดใบอนุญาตขับขี่ โดยกำหนดให้เจ้าพนักงานจราจรมีสิทธิ์ที่จะขอยึดใบอนุญาตขับขี่ เพื่อพักการขับขี่ภายในระยะเวลาไม่เกิน 1 เดือน และอาจทำการหักคะแนนตามที่ระบุไว้ในมาตรา 43 ของกฎหมายฉบับนี้ สำหรับลักษณะดังต่อไปนี้[25]

(1) ขับรถตรงข้ามกับทิศทางจราจรหรือขับไปในทิศทางที่มีป้ายห้าม

---

[23] กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก, มาตรา 57.

[24] กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก, มาตรา 59.

[25] กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก, มาตรา 60.

(2) ขับรถด้วยความเร็วเกินกำหนดตั้งแต่ 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จากความเร็วต่าง ๆ ที่จำกัดไว้ในกฎหมายฉบับนี้

(3) ไม่เคารพสิทธิต่อผู้ขับขี่อื่น ๆ ที่มีสิทธิในการเดินรถตามลำดับก่อนหลัง

(4) ไม่ปฏิบัติตามป้ายหยุด หรือไฟสัญญาณแดงกระพริบ

(5) ขับรถที่มีตีนตะขาบโดยตรงบนผิวถนนที่โรยด้วยกรวด

เจ้าพนักงานจราจรต้องไม่ทำการยึดเอกสารคู่มือประวัติรถ หรือเอกสารที่เกี่ยวกับใบอนุญาตขับขี่ ในกรณีที่ไม่มีเงื่อนไขระบุไว้ในกฎหมาย

3.2.1.4 บทกำหนดโทษตามกฎหมายจราจรกัมพูชา

สำหรับโทษและขั้นตอนการดำเนินคดีตามกฎหมายทางถนนและกฎหมายจราจรทางบก กำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายและต้องรับผิดต่อการกระทำผิด โดยกรณีการทำผิดอย่างร้ายแรง เจ้าหน้าที่ภาครัฐจะนำคดีขึ้นสู่การพิจารณาของศาล ส่วนกรณีความผิดเล็กน้อยจะใช้การปรับเงิน[26]

บทลงโทษสำหรับผู้ขับขี่รถที่ไม่ดำเนินการในด้านความปลอดภัยของเด็กในขณะโดยสารรถยนต์ในราชอาณาจักรกัมพูชา ได้มีการกำหนดไว้ในมาตรา 88 ลหุโทษ[27] ให้เจ้าพนักงานจราจรสามารถเปรียบเทียบปรับ โดยกำหนดไว้ 4 ขั้นตอน กล่าวคือ

---

[26] คู่มือ “เตรียมความพร้อมผู้ประกอบการขนส่งไทยสู่อาเซียน (ราชอาณาจักรกัมพูชา),” โครงการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน, น 34.

[27] Article 88:

There are four levels of the minor penalties based on the defining money, including the deduction of scores as stated in the article 43 of this law through the followings:

1. Minor penalty No. 1:

a. Drive by using horn incorrectly to the regulation

b. Drive without wearing seatbelt or safety helmet.

c. Driving by placing children less than 10 years old in front seat of vehicle without accompanying by the old people and without wearing the seatbelt.

d. The offences which are against point 7 and 8 of article 9.

e. Stop or park (vehicles) by violating or interrupting

f. Driving with defunct speedometer.

g. Driving over the limited speed from 1 to 19 kilometers per hour

h. Using phone without connecting device while driving

i. Committing offences against article 15.

The above offences shall be punished and fined in accordance with the types of vehicles as follows:

การลงโทษสถานเบามี 4 ระดับ โดยให้ขึ้นอยู่กับจำนวนค่าปรับที่กำหนด และจำนวนคะแนนที่หักลบตามมาตรา 43 แห่งพระราชบัญญัตินี้

1) การลงโทษสถานเบา 1

(1) ขับขี่โดยใช้แตรอย่างไม่ถูกต้องตามกฎหมาย

(2) ขับขี่โดยไม่รัดเข็มขัดนิรภัยหรือสวมหมวกนิรภัย

(3) ขับขี่โดยให้เด็กที่มีอายุต่ำกว่า 10 ปี นั่งโดยสารด้านหน้าโดยปราศจากผู้ใหญ่ดูแลหรือไม่รัดเข็มขัดนิรภัย

(4) ความผิดตามมาตรา 9 ข้อ 7 และ 8

(5) หยุดหรือจอดพาหนะโดยกะทันหัน

(6) ขับขี่โดยที่มาตรอัตราวัดความเร็วเสีย

(7) ขับขี่โดยเกินจากอัตราความเร็วที่จำกัดไป 1 – 19 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

(8) โทรศัพท์โดยไม่มีอุปกรณ์สนทนาพ่วงในขณะขับขี่

(9) ความผิดตามมาตรา 15

ความผิดข้างต้นต้องระวางโทษปรับตามประเภทยานพาหนะดังนี้

ก. รถจักรยานยนต์หรือรถสามล้อเครื่อง ระวางโทษปรับ 3,000 เรียล

ข. รถยนต์เบา ระวางโทษปรับ 5,000 เรียล

ค. รถยนต์หนัก ระวางโทษปรับ 10,000 เรียล

2) การลงโทษสถานเบา 2[28]

- Motorbikes or motor-tricycles shall be fined 3,000 Riels

- Light vehicles shall be fined 5,000 Riels

- Heavy vehicles shall be fined 10,000 Riels

[28] 2. Minor penalty No. 2:

1. Loading of goods with its length, width, and height longer than limit and against this law

2. Loading of goods incorrectly to the technique

3. Offenses relating to decoration of lights of vehicles which are not technically standardized.

4. Offense relating to machine making noise or expelling smoke

5. Offenses relating arrangement of driving equipment 37

6. Driving over the limited speed from 20 to 29 kilometers per hour

The offense mentioned above shall be punished depending on the type of the following type of vehicles:

- Motorbikes or motor-tricycles shall be fined 4,000 Riels

(1) บรรทุกสิ่งของที่มีความกว้าง ความยาว และความสูง เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

(2) บรรทุกสิ่งของโดยไม่ถูกวิธี

(3) ความผิดเกี่ยวกับการประดับไฟบนยานพาหนะซึ่งไม่ได้มาตรฐาน

(4) ความผิดเกี่ยวกับเครื่องจักรซึ่งส่งเสียงดังหรือปล่อยควัน

(5) ความผิดเกี่ยวกับการติดตั้งอุปกรณ์ขับขี่

(6) ขับขี่โดยเกินจากอัตราความเร็วที่จำกัดไป 20 – 29 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ความผิดข้างต้นต้องระวางโทษปรับตามประเภทยานพาหนะดังนี้

ก. รถจักรยานยนต์หรือรถสามล้อเครื่อง ระวางโทษปรับ 4,000 เรียล

ข. รถยนต์เบา ระวางโทษปรับ 8,000 เรียล

ค. รถยนต์หนักหรือรถบรรทุก ระวางโทษปรับ 15,000 เรียล

3) การลงโทษสถานเบา 3[29]

(1) ขับขี่ย้อนทางจราจรหรือขับขี่กึ่งกลางของสองช่องทางจราจรเป็นระยะยาว

(2) ขับขี่โดยเกินจากอัตราความเร็วที่จำกัดไป 30 – 39 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

- Light vehicles shall be fined 8,000 Riels

- Heavy vehicles or trucks shall be fined 15,000 Riels

[29] 3. Small penalty No. 3:

a. Driving opposing the traffic direction or driving on long line on the middle lane

b. Driving over the limited speed from 30 to 39 kilometers per hour

c. Offenses relating to passing by or overtaking

d. Offenses relating to priority at the junction road

e. Offenses relating to the use of light and signal of the vehicle

f. Driving without respecting red traffic light

g. Driving without respecting prohibiting sign

h. Making repeated mistakes in parking and stopping

i. Using incorrect tires contradicting to the regulation

j. Driving without certificate of vehicle technical checkup

k. Driving without business license.

l. Drivers do not obey the traffic order of the traffic police

The offense mentioned above shall be punished depending on the type of the following type of vehicles:

- Motorbikes or motor-tricycles shall be fined 5,000 Riels

- Light vehicles shall be fined 10,000 Riels

- Heavy vehicles or trucks shall be fined 20,000 Riels

(3) ความผิดเกี่ยวกับการแซง

(4) ความผิดเกี่ยวกับการให้ทางในทางแยก

(5) ความผิดเกี่ยวกับการใช้ไฟสัญญาณหรือสัญญาณอื่นของพาหนะ

(6) ความผิดเกี่ยวกับการไม่เคารพไฟสัญญาณจราจร

(7) ความผิดเกี่ยวกับการไม่เคารพสัญญาณห้ามทางจราจร

(8) กระทำผิดซ้ำเกี่ยวกับการจอดและการหยุดรถ

(9) ใช้ยางรถยนต์ที่ไม่ถูกต้องตามกฎ

(10) ขับขี่โดยไม่มีใบตรวจสภาพรถยนต์

(11) ขับขี่โดยไม่มีใบอนุญาตประกอบธุรกิจ

(12) ผู้ขับขี่ซึ่งไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานตำรวจจราจร

ความผิดข้างต้นต้องระวางโทษปรับตามประเภทยานพาหนะดังนี้

ก. รถจักรยานยนต์หรือรถสามล้อเครื่อง ระวางโทษปรับ 5,000 เรียล

ข. รถยนต์เบา ระวางโทษปรับ 10,000 เรียล

ค. รถยนต์หนักหรือรถบรรทุก ระวางโทษปรับ 20,000 เรียล

4) การลงโทษสถานเบา 4[30]

---

[30] 4. Minor penalty No. 4:

a. Driving by using different driving license to the type of vehicle

b. Driving vehicles with caterpillar tracks directly on the public road

c. Fast driving beyond the defined speed over 40 kilometers per hour

d. Using unclear number plate of the vehicle with its design differs from its original appearance or its numbers were partly omitted or parts of its plate were broken down.

e. Driving by using the expired driving license

f. Driving without respecting the health condition that required to wear spectacles

g. Driving with rate of alcohol from 0.25 to 0.39 mg per liter of air or from 0.5 to 0.79 gram per liter of blood.

h. Turning right or left which is against the general provision of this law

i. Carrying passengers on the vehicle or trailers being towed besides the drivers

j. Overloading the passengers

k. Organizing vehicles racing without permission on the public roads.

The offense mentioned above shall be punished and fined depending on the type of the following vehicles:

- Motorbikes or motor-tricycles shall be fined 6,000 Riels

(1) ขับขี่โดยใช้ใบอนุญาตขับขี่ผิดประเภท

(2) ขับขี่ยานพาหนะล้อตีนตะขาบบนทางสาธารณะ

(3) ขับขี่โดยเกินจากอัตราความเร็วที่จำกัดไปกว่า 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

(4) ใช้แผ่นป้ายทะเบียนยานพาหนะไม่ชัดเจน เลขทะเบียนบางส่วนหรือทั้งหมดลบเลือน แผ่นป้ายออกแบบโดยแตกต่างจากแบบเดิม หรือแผ่นป้ายทะเบียนเสียหาย

(5) ขับขี่โดยใช้ใบอนุญาตขับขี่หมดอายุ

(6) ขับขี่โดยไม่คำนึงถึงเงื่อนไขสุขภาพซึ่งจำเป็นต้องสวมใส่แว่นตา

(7) ขับขี่ในขณะมึนเมา โดยอัตราแอลกอฮอล์ในลมหายใจระหว่าง 0.25 – 0.39 มิลลิกรัมต่อลิตร หรือในเลือดระหว่าง 0.5 – 0.79 กรัมต่อลิตร

(8) เลี้ยวขวาหรือซ้ายซึ่งไม่ถูกต้องตามกฎหมาย

(9) ขนส่งผู้โดยสารบนยานพาหนะหรือส่วนพ่วงซึ่งลากจูงโดยรถของผู้ขับขี่

(10) ขนส่งผู้โดยสารเกินอัตรา

(11) จัดการแข่งขันความเร็วบนถนนสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาต

ความผิดข้างต้นต้องระวางโทษปรับตามประเภทยานพาหนะดังนี้

ก. รถจักรยานยนต์หรือรถสามล้อเครื่อง ระวางโทษปรับ 6,000 เรียล

ข. รถยนต์เบา ระวางโทษปรับ 12,000 เรียล

ค. รถยนต์หนักหรือรถบรรทุก ระวางโทษปรับ 25,000 เรียล

ในกรณีผู้กระทำความผิดไม่ชำระค่าปรับภายใน 30 วัน นับตั้งแต่วันที่ได้รับใบแจ้งค่าปรับ ให้ปรับเพิ่มจากจำนวนที่ถูกปรับอีก 2 เท่า และหากไม่ชำระเกินกว่า 60 วัน ให้ปรับเพิ่มจากจำนวนที่ถูกปรับอีก 3 เท่า และหากไม่ชำระเกินกว่า 90 วัน ให้เจ้าพนักงานตำรวจจราจรยื่นฟ้องต่อศาล

จากบทบัญญัติดังกล่าวได้กำหนดโทษสำหรับผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร โดยกำหนดโทษสถานเบาสำหรับการฝ่าฝืนข้อห้ามตามที่กฎหมายบัญญัติ โดยแบ่งระดับของโทษสถานเบาเป็น

- Light vehicles shall be fined 12,000 Riels

- Heavy vehicles or trucks shall be fined 25,000 Riel.

In the case that the offenders disagree to pay the fined money within 30 days since the day they received the bill, the amount of fined money will be doubled, and if it is over 60 days, the amount of the fined money will be tripled. If it is beyond 90 days, the traffic police have to lodge the complaint to the court.goods on the vehicles.

4 ระดับ ตามการกระทำที่หากมีการฝ่าฝืนจะก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิตและทรัพย์สินซึ่งมีการกำหนดโทษสูงขึ้นตามระดับ และกำหนดค่าปรับตามประเภทของยานพาหนะ

สำหรับโทษในกรณีผู้ขับขี่ฝ่าฝืนไม่ดำเนินการให้ความคุ้มครองความปลอดภัยของเด็กที่โดยสารในรถยนต์ กฎหมายได้กำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ขับขี่ในการทำหน้าที่ดังกล่าว และหากฝ่าฝืนจะต้องได้รับโทษปรับ ที่เป็นโทษสถานเบาระดับ 1 คือในกรณีผู้ขับขี่ ขับขี่โดยให้เด็กที่มีอายุต่ำกว่า 10 ปี นั่งโดยสารด้านหน้าโดยปราศจากผู้ใหญ่ดูแลหรือไม่รัดเข็มขัดนิรภัย และฝ่าฝืนกรณีที่กฎหมายกำหนดให้ทารกอายุต่ำกว่า 10 เดือน จะต้องนั่งอยู่ในที่นั่งสำหรับเด็ก และคาดเข็มขัดนิรภัยที่นั่งสำหรับเด็กให้ติดกับที่นั่งด้านหลังของรถ และเด็กอายุ 10 เดือนถึง 4 ปี จะต้องนั่งอยู่ในที่นั่งสำหรับเด็ก และคาดเข็มขัดนิรภัยที่นั่งสำหรับเด็กให้ติดกับที่นั่งด้านหลังของรถ

โดยมีโทษปรับตามประเภทยานพาหนะคือ ความผิดข้างต้นต้องระวางโทษปรับตามประเภทยานพาหนะดังนี้

1) รถจักรยานยนต์หรือรถสามล้อเครื่อง ระวางโทษปรับ 3,000 เรียล
2) รถยนต์เบา ระวางโทษปรับ 5,000 เรียล
3) รถยนต์หนัก ระวางโทษปรับ 10,000 เรียล

สำหรับในกรณีที่ผู้กระทำความผิดไม่ชำระค่าปรับภายใน 30 วัน นับตั้งแต่วันที่ได้รับใบแจ้งค่าปรับ ให้ปรับเพิ่มจากจำนวนที่ถูกปรับอีก 2 เท่า และหากไม่ชำระเกินกว่า 60 วัน ให้ปรับเพิ่มจากจำนวนที่ถูกปรับอีก 3 เท่า และหากไม่ชำระเกินกว่า 90 วัน ให้เจ้าพนักงานตำรวจจราจรยื่นฟ้องต่อศาล

การหักคะแนนใบอนุญาตขับขี่

สำหรับการหักคะแนนจากใบอนุญาตขับขี่ ได้มีการกำหนดให้ใบอนุญาตขับขี่ให้มี 12 คะแนน และจะถูกหักลดเมื่อผู้ขับขี่ละเมิดกฎจราจร โดยโทษที่ปล่อยให้เด็กที่มีอายุต่ำกว่า 10 ปี โดยสารด้านหน้ายานพาหนะ โดยปราศจากผู้ใหญ่โดยสารข้าง ๆ และกรณีไม่ให้บรรทุกผู้โดยสารที่มีอายุต่ำกว่า 5 ปี ในเก้าอี้พิเศษสำหรับเด็ก ให้หักลด 2 คะแนน จากใบอนุญาตขับขี่

ส่วนในกรณีที่ผู้ปกครองที่ละเลยไม่ดูแลบุตรโดยปล่อยให้เดินบนถนนสาธารณะนั้นมีการกำหนดโทษไว้ในกรณีที่ผู้ปกครองซึ่งละเลยให้บุตรของตนซึ่งมีอายุต่ำกว่า 6 ปี เดินบนถนนสาธารณะ และก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจร ต้องรับผิดตามประมวลกฎหมายแพ่ง[31]

---

[31] *Article 85*:

The parents who are allowing their children with their ages under 6 years old walking freely on the public roads and causing traffic accidents shall be asked to responsible for the civil code.

นอกจากนั้นหากมีการกระทำผิดอื่นนอกเหนือจากที่บัญญัติไว้ในมาตรา 88 ดังกล่าวข้างต้นแล้ว ยังมีการกำหนดให้การกระทำผิดนั้นต้องได้รับการตักเตือน กล่าวคือ ตามมาตรา 89 บัญญัติว่า “สำหรับความผิดอื่นที่ไม่ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 88 การกระทำความผิดนั้นต้องได้รับการตักเตือน” [32] และสำหรับโทษชั่วคราว การกระทำความผิดนั้นอาจได้รับการงดเว้นการดำเนินการทางอาญาได้[33]

สรุปได้ว่า ราชอาณาจักรกัมพูชาไม่ได้มีกฎหมายเฉพาะเพื่อการคุ้มครองความปลอดภัยสำหรับเด็กในการโดยสารรถยนต์ แต่มีการกำหนดให้การคุ้มครองเด็กไว้ในกฎหมายจราจรทางบก โดยกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้โดยสารรถยนต์ที่เป็นเด็กไว้ซึ่งสอดคล้องกับหลักการของต่างประเทศที่ให้ความสำคัญในการคุ้มครองและป้องกันเด็กในขณะที่โดยสารในรถยนต์ โดยกำหนดให้มีการใช้อุปกรณ์นิรภัยสำหรับเด็ก คือ เบาะนิรภัย และเข็มขัดนิรภัย กำหนดห้ามมิให้เด็กนั่งที่นั่งด้านหน้าโดยไม่มีผู้ใหญ่อยู่ด้วยหรือโดยไม่คาดเข็มขัดนิรภัย และกำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ขับขี่รถยนต์ที่ต้องดำเนินการเพื่อความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสารที่เป็นเด็กในช่วงอายุตั้งแต่แรกเกิดจนถึงอายุ 10 ปี นอกจากนั้น กฎหมายดังกล่าวยังบัญญัติให้ผู้ปกครองมีหน้าที่คุ้มครองและดูแลบุตรของตนไม่ให้เดินในถนนสาธารณะโดยลำพังอีกด้วย

3.2.2 สาธารณรัฐฟิลิปปินส์

ภาครัฐของสาธารณรัฐฟิลิปปินส์ได้เล็งเห็นความสำคัญในการป้องกันอันตรายสำหรับเด็กเล็กที่โดยสารในรถยนต์ จึงได้บังคับใช้รัฐบัญญัติความปลอดภัยของเด็กในพาหนะเครื่องยนต์ Child Safety in Motor Vehicles Act หรือ Republic of the Philippines, Republic Act No. 11229, Approved February 22, 2019)[34] โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

---

[32] *Article 89*: For other offenses, which are not provided in the Article 88, warning will be given.

[33] *Article 90*: For the temporary penalty, the offenses can be allowed to avoid penal complaint.

[34] “รัฐบัญญัติความปลอดภัยของเด็กในพาหนะเครื่องยนต์ (Child Safety in Motor Vehicles Act) REPUBLIC ACT No.11229.” สืบค้นจาก https://lawghil.net./statutes/repacts/ra2019/ra_11229_2019. Html. เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2562.

3.2.2.1 ความเป็นมาของรัฐบัญญัติว่าด้วยการคุ้มครองพิเศษสำหรับผู้โดยสารที่เป็นเด็กในพาหนะเครื่องยนต์

วุฒิสมาชิก Joseph Victor G. Ejercito เสนอรัฐบัญญัติว่าด้วยการคุ้มครองพิเศษสำหรับผู้โดยสารที่เป็นเด็กในพาหนะเครื่องยนต์และการจัดสรรงบประมาณที่เกี่ยวข้อง[35] ดังนี้

ความปลอดภัยบนท้องถนนเป็นประเด็นทางสาธารณสุขโดยทั่วไป องค์การอนามัยโลก (World Health Organization หรือ WHO) ได้จัดทำรายงานในปี 2015 ว่ามีการเสียชีวิตจากเหตุจราจรบนท้องถนนประมาณ 1.25 ล้านราย ต่อปี และยังชี้ให้เห็นว่าในการเสียชีวิตจำนวนมากเป็นอันดับต้น ๆ นั้นเกิดในประชากรอายุระหว่าง 15-29 ปี โดยในอันดับที่ 6 คือ เด็กที่เสียชีวิตในช่วงอายุ 5 – 9 ปี นอกจากนี้ การเสียชีวิตจากการจราจรบนท้องถนนจำนวนร้อยละ 90 เกิดขึ้นในประเทศที่มีรายได้ต่ำและประเทศที่มีรายได้ปานกลาง ทั้ง ๆ ที่ในประเทศดังกล่าวมียานพาหนะเพียงแค่ร้อยละ 50 ของยานพาหนะทั้งหมดของโลก และในรายงานขององค์การอนามัยโลก (World Health Organization หรือ WHO) ยังคาดการณ์ว่าในประเทศฟิลิปปินส์ มีอัตราการเสียชีวิตบนท้องถนนถึง 10,379 ราย ในประชากรทุกๆ 100,000 คน ส่งผลต่อการสูญเสียผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Gross Domestic Product หรือ GDP) ประมาณร้อยละ 2.6 และในบันทึกนโยบายสาธารณสุขของกระทรวงสาธารณสุข (Department of Health หรือ DOH) ได้กล่าวว่าสาเหตุลำดับที่สองของการเสียชีวิตในเด็กที่มีอายุระหว่าง 0 – 7 ปี เกิดจากอุบัติเหตุบนท้องถนน (กล่าวคือในอัตราเฉลี่ย 5.85 ราย ต่อ 100,000 คน) รองจากการเสียชีวิตเนื่องจากการจมน้ำ[36]

ทั้ง ๆ ที่มีกฎข้อบังคับเกี่ยวกับการบังคับให้สวมใส่เข็มขัดนิรภัย กฎหมายดังกล่าวก็มักคุ้มครองแต่เฉพาะผู้ใหญ่ในเหตุการณ์อุบัติเหตุเท่านั้น โดยที่ไม่ได้นำไปปรับใช้กับเด็กหรือเยาวชน เนื่องด้วยไม่มีกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนนที่มุ่งคุ้มครองเด็กและเยาวชนเป็นการเฉพาะ เด็กและเยาวชนจำนวนมากจึงเป็นบุคคลกลุ่มเสี่ยงต่ออุบัติเหตุบนท้องถนน สอดคล้องกับจำนวนประชากรวัยเด็กของสาธารณรัฐฟิลิปปินส์ที่เพิ่มมากขึ้น ประกอบกับความต้องการใช้รถที่เพิ่มสูงขึ้นของชาวฟิลิปปินส์ด้วย โดยที่เด็กจำเป็นต้องได้รับการคุ้มครองดูแลพิเศษเพื่อหลีกเลี่ยงภัยคุกคามในชีวิตและการบาดเจ็บ มาตรการทางกฎหมายประการหนึ่งที่จำเป็นโดยเร่งด่วนในการคุ้มครองเด็กและเยาวชน คือ การบังคับใช้ระบบรั้งตัวเด็กเอาไว้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่รั้งผู้โดยสารที่เป็นเด็กหรือเยาวชนจากการชน หรือปะทะ หรือจากการที่ยานพาหนะหยุดโดยฉับพลัน

---

[35] Joseph Victor G. Ejercito , วุฒิสภา S.B. No. 1447, เสนอรัฐบัญญัติว่าด้วยการคุ้มครองพิเศษสำหรับผู้โดยสารที่เป็นเด็กในพาหนะเครื่องยนต์และการจัดสรรงบประมาณที่เกี่ยวข้อง," 2017 สืบค้นจาก http://congress.gov.ph/press/details.php?pressid=10479 เมื่อวันที่ 18 เมษายน 2562.

[36] Joseph Victor G. Ejercito , *เพิ่งอ้าง*.

อันเป็นเหตุให้เกิดแรงปะทะที่รุนแรงต่อร่างกายหรืออาการบาดเจ็บต่อเนื้อเยื่อของร่างกายระบบการเหนี่ยวรั้งเด็กหรือเยาวชนยังมีประสิทธิผลในการลดอัตราการบาดเจ็บที่อาจเกิดขึ้นจากเหตุอื่น ที่มิใช่จากการปะทะ ได้อีกด้วย อาทิ การหยุดรถโดยกะทันหัน การหักหลบอย่างฉับพลัน หรือการเปิดประตูในระหว่างที่พาหนะเคลื่อนที่ เป็นต้น โดยในกรณีนี้หากมีการติดตั้งและการใช้ระบบการเหนี่ยวรั้งเด็กหรือเยาวชนที่ถูกต้องเหมาะสมแล้ว มีการคำนวณได้ว่าอัตราการบาดเจ็บในเด็กจากเหตุดังกล่าวจะลดลงถึงร้อยละ 70 และในกลุ่มเด็กที่มีอายุระหว่าง 7 – 14 ปี จะลดลงถึงร้อยละ 54[37]

สำนักงานสถิติแห่งชาติฟิลิปปินส์ (The Philippine Statistics Authority) รายงานว่า ประชากรเด็กที่มีอายุระหว่าง 0–4 ปี จะมีจำนวนถึง 11.48 ล้านคน ในปี ค.ศ. 2020 และ 11.36 ล้านคน ในปี ค.ศ. 2025 และ 11.04 ล้านคน ในปี ค.ศ. 2030 นอกจากนี้ ประชากรที่มีอายุระหว่าง 0 – 14 ปี คาดว่าจะมีจำนวนถึง 33.31 ล้านคน ในปี ค.ศ. 2020 จำนวน 33.91 ล้านคน ในปี ค.ศ. 2025 และจำนวน 33.63 ล้านคน ในปี ค.ศ. 2030 โดยข้อมูลของกระทรวงคมนาคม (Department of Transportation หรือ DOTr) รายงานว่า จำนวนการใช้รถในประเทศมีเพิ่มมากขึ้น โดยในปี ค.ศ. 2010 มีการใช้รถถึงจำนวน 759,683 คัน ในปี ค.ศ. 2011 จำนวน 788,372 คัน ในปี ค.ศ. 2012 จำนวน 808,968 คัน และในปี ค.ศ. 2013 มีจำนวนถึง 830,131 คัน นอกจากนี้แล้ว บทสำรวจเนลเซ็นเกี่ยวกับความต้องการใช้รถทั่วโลก (Nielsen Survey of Global Automotive Demand) ในปี ค.ศ. 2014 รายงานว่า ครัวเรือนของชาวฟิลิปปินส์ร้อยละ 53 ของครัวเรือนทั้งหมดภายในประเทศมีรถยนต์ของตนเอง ในขณะที่ครัวเรือนจำนวน 7 จาก 10 ครัวเรือน คาดว่าจะซื้อรถในช่วงระหว่างปี ค.ศ. 2014 – 2016 ดังนั้น การประกาศใช้กฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองเด็กในการใช้ยานพาหนะจะสามารถคุ้มครองเด็กได้จำนวนกว่าล้านคนที่โดยสารรถในชีวิตประจำวัน[38]

สภาผู้แทนราษฎร (The House of Representatives) โดยสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร Cesar Sarmiento จึงได้ยื่นมติสภาผู้แทนราษฎร ที่ 651 อีกทั้งยังได้สนับสนุนปฏิญญาเวสต์มินส์เตอร์ (Westminster Declaration) ซึ่งเป็นปฏิญญาที่เรียกร้องให้มีการปฏิบัติเพื่อให้อัตราการเสียชีวิต การบาดเจ็บ และความเสียหายจากอุบัติเหตุบนท้องถนนลดจำนวนลง ดังนั้น จึงเป็นการเร่งด่วนที่จะต้องพิจารณาผ่านร่างรัฐบัญญัติในการคุ้มครองเด็กและเยาวชนจากการเสียชีวิตและการได้รับบาดเจ็บบนท้องถนนผ่านมาตรการบังคับใช้ระบบที่เหนี่ยวรั้งเด็กในพาหนะ และการกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของเด็กในระหว่างการโดยสารพาหนะส่วนบุคคล ตลอดจนเพื่อให้หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องนำไปศึกษาในการกำหนดมาตรการความปลอดภัยบนรถโดยสารสาธารณะอีกด้วย

---

[37] Joseph Victor G. Ejercito, *เพิ่งอ้าง*.

[38] Joseph Victor G. Ejercito, *เพิ่งอ้าง*.

3.2.2.2 สาระสำคัญและบทนิยามศัพท์

รัฐบัญญัตินี้เรียกว่า “รัฐบัญญัติความปลอดภัยของเด็กในพาหนะเครื่องยนต์” ได้รับอนุมัติเมื่อ 22 กุมภาพันธ์ 2562 (ค.ศ. 2019) [39] โดยรัฐบัญญัตินี้เป็นนโยบายของรัฐในการสร้างความปลอดภัยให้แก่เด็กในระหว่างการโดยสารพาหนะเครื่องยนต์ใด ๆ เพราะรัฐตระหนักถึงสิทธิของเด็กในการเข้าถึงความช่วยเหลือ การดูแลอย่างเหมาะสม และการคุ้มครองพิเศษ โดยปราศจากการละเมิดและเพิกเฉย อันเป็นอุปสรรคต่อพัฒนาการและความปลอดภัยในระหว่างโดยสารพาหนะ และเพื่อเป็นการสร้างหลักประกันความปลอดภัยและสวัสดิภาพของเด็กและเยาวชน และป้องกันการเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บอันเกี่ยวกับการจราจร จึงจำเป็นต้องออกกฎระเบียบ ส่งเสริม เรียกร้อง และแจ้งแก่สาธารณะเกี่ยวกับการใช้ระบบรั้งตัวเด็กในพาหนะเครื่องยนต์ข้างต้น ตลอดจนการส่งเสริมให้เข้าถึงการใช้ระบบดังกล่าวได้อย่างปลอดภัย เหมาะสม มีคุณภาพ และราคาสมเหตุสมผล ตามมาตรฐานสากลที่ได้รับการรับรองจากองค์การสหประชาชาติ[40]

นิยามศัพท์ของรัฐบัญญัตินี้ มีดังต่อไปนี้ [41]

1) “ผู้ใหญ่” หมายถึง บุคคลผู้มีอายุตั้งแต่ 18 ปีขึ้นไป

2) “เด็ก” หมายถึง บุคคลผู้มีอายุ 12 ปี หรือต่ำกว่า

3) “ยานพาหนะที่มีหลังคา” หมายถึง พาหนะเครื่องยนต์ที่บุคคลหรือนิติบุคคลเป็นเจ้าของและใช้เพื่อการโดยสารของบุคคล โดยไม่รวมถึงรถจักรยานยนต์และรถสามล้อเครื่อง ในการนี้ กระทรวงคมนาคม (Department of Transportation หรือ DOTr) มีอำนาจในการกำหนดและบัญญัติประเภทพาหนะเครื่องยนต์ โดยรวมถึงพาหนะในการขนส่งระบบราง เพื่อประโยชน์ของวัตถุประสงค์แห่งรัฐบัญญัตินี้

4) “ยานพาหนะที่มีเครื่องยนต์” ให้หมายถึงยานพาหนะที่มีเครื่องยนต์สาธารณะและของบุคคล โดยในความหมายนี้ไม่รวมถึงรถสามล้อเครื่องและรถจักรยานยนต์

5) “ยานพาหนะเครื่องยนต์ของบุคคล” ให้หมายถึงดังต่อไปนี้

(1) ยานพาหนะเครื่องยนต์ที่บุคคลหรือนิติบุคคลเป็นเจ้าของเพื่อกิจการส่วนบุคคล

(2) ยานพาหนะเครื่องยนต์ที่หน่วยงานของรัฐเป็นเจ้าของ แต่ใช้เพื่อกิจการของหน่วยงานนั้น ๆ

(3) ยานพาหนะของทูต

---

[39] รัฐบัญญัติความปลอดภัยของเด็กในพาหนะเครื่องยนต์, มาตรา 1.

[40] รัฐบัญญัติความปลอดภัยของเด็กในพาหนะเครื่องยนต์ มาตรา 2.

[41] รัฐบัญญัติความปลอดภัยของเด็กในพาหนะเครื่องยนต์ มาตรา 3.

6) “ยานพาหนะเครื่องยนต์สาธารณะ” ให้หมายถึงยานพาหนะที่ใช้เพื่อประโยชน์สาธารณชน

7) “ผู้ขับขี่” หมายถึง บุคคลผู้ดำเนินการควบคุมพาหนะเครื่องยนต์

8) “ระบบรั้งตัวเด็ก” หมายถึง อุปกรณ์ที่สามารถบรรทุกเด็กจากการนั่งหรือในตำแหน่งที่นอนหงาย โดยได้รับการออกแบบให้กำจัดการเคลื่อนที่ของร่างกายเด็กและขจัดภาวะเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากการปะทะหรือการลดความเร็วของพาหนะอย่างฉับพลัน

3.2.2.3 การคุ้มครองเด็กในรถยนต์โดยใช้ระบบรั้งตัวเด็ก และการห้ามมิให้ปล่อยทิ้งเด็กตามลำพัง

สำหรับการบังคับใช้ระบบรั้งตัวเด็กในพาหนะเครื่องยนต์ส่วนบุคคล ได้กำหนดไว้ในมาตรา 4[42] กล่าวคือ บุคคลผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีหลังคาที่ไม่ปฏิบัติเพื่อสร้างความปลอดภัยให้แก่เด็กภายใต้ระบบรั้งตัวเด็กในขณะที่เด็กโดยสารบนตรอก ถนน หรือทางหลวง เว้นแต่เด็กจะมีความสูงอย่างน้อย 150 เซนติเมตร หรือ 59 นิ้ว และมีการรักษาความปลอดภัยด้วยเข็มขัดนิรภัยปกติ ผู้ขับขี่ผู้นั้นย่อมมีความผิดตามกฎหมาย และระบบรั้งตัวเด็กจะต้องมีขนาด ความสูง และน้ำหนักที่เหมาะสมกับเด็กตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 6 แห่งรัฐบัญญัตินี้

ข้อบังคับแห่งบทบัญญัติในมาตรานี้มิให้ใช้บังคับกับระบบรั้งตัวเด็กสำหรับเด็กที่มีภาวะความต้องการพิเศษ ได้แก่

(1) อยู่ในภาวะฉุกเฉินทางการแพทย์

(2) เมื่อเด็กผู้โดยสารอยู่ในเงื่อนไขของการรักษาพยาบาลหรือการพัฒนา

---

[42] Section 4. Mandatory Use of Child Restraint System in Motor Vehicles. It shall be unlawful for the driver of a covered vehicle not to properly secure at all times a child, in a child restraint system while the engine is running or transporting such child on any road, street or highway unless the child is at least one hundred fifty (150) centimeters or fifty-nine (59) inches in height and is properly secured using the regular seat belt. The child restraint system shall be appropriate to the child’s age, height and weight, and approved in accordance with Section 6 of this Act. The requirements of this section shall not apply to circumstances where the child restraint system would put such child in a greater danger, such as:

(1) During medical emergencies;

(2) When the child transported has a medical or developmental condition; or

(3) Other analogous circumstances prescribed under the implementing rules and regulations (IRR).

Notwithstanding the child being secured in a child restraint system, at no instance shall such child be left unaccompanied by an adult in a motor vehicle.

(3) ในสถานการณ์อื่น ๆ ที่มีสภาพคล้ายคลึงกันตามที่กำหนดไว้ในกฎและระเบียบการบังคับใช้รัฐบัญญัตินี้

แม้ว่าเด็กผู้โดยสารจะได้รับการปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยภายใต้ระบบรั้งตัวเด็กแล้ว บุคคลดังกล่าวต้องไม่ถูกปล่อยทิ้งไว้ตามลำพังโดยปราศจากความดูแลของผู้ใหญ่ในพาหนะเครื่องยนต์

นอกจากนั้น รัฐบัญญัติฉบับนี้ได้กำหนดห้ามมิให้เด็กนั่งที่นั่งส่วนหน้าของพาหนะ โดยกำหนดไว้ใน มาตรา 5[43] กล่าวคือ เด็กผู้มีอายุ 12 ปี หรือต่ำกว่า ไม่ได้รับอนุญาตให้นั่งที่นั่งส่วนหน้าของพาหนะเครื่องยนต์ในขณะกำลังเดินเครื่องยนต์หรือในขณะที่โดยสารอยู่บนทาง ถนน หรือทางหลวง เว้นแต่เด็กดังกล่าวอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ตามมาตรา 4 แห่งรัฐบัญญัตินี้ และได้รับการดูแลด้านความปลอดภัยอย่างเหมาะสมในการใช้เข็มขัดที่นั่งพิเศษ

3.2.2.4 มาตรฐานความปลอดภัยของระบบรั้งตัวเด็ก

มาตรฐานความปลอดภัยของระบบรั้งตัวเด็กตามรัฐบัญญัตินี้ได้กำหนดให้มีการทดสอบระบบรั้งตัวเด็ก ในมาตรา 6 [44] โดยกำหนดให้กระทรวงพาณิชย์และอุตสาหกรรม (Department of Trade and Industry หรือ DTI) มีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดมาตรฐานตามมติองค์การสหประชาชาติ ฉบับที่ 44 และฉบับที่ 129 รวมถึงมาตรฐานที่ได้รับการพัฒนาของสหประชาชาติและมาตรฐานสากลอื่น

---

[43] Section 5. Children in Rear Seats. - No child twelve (12) years and below of age shall be allowed to sit in a front seat of a motor vehicle with a running engine or while such child is being transported on any road, street or highway, unless the child meets the height requirement set forth in Section 4 of this Act and is properly secured using the regular seat belt in the front seat.

[44] Section 6. Safety Standards for Child Restraint Systems. - The Department of Trade and Industry (DTI) is mandated to use standards set forth in United Nations Regulation 44 and United Nations Regulation 129 including its evolving standards and other acceptable international standards in the approval or disapproval of child restraint systems that will be manufactured, sold, distributed and used in the Philippines. Such standards shall be periodically updated based on current United Nations Regulations concerning Child Restraint Systems.

All manufacturers, importers, distributors and sellers of child restraint systems are required to secure from the Bureau of Product Standards (BPS) a Philippine Standards (PS) mark license or Import Clearance Certificate (ICC) license prior to the marketing, sale and distribution of their products. The BPS shall issue periodically a list of child restraint systems manufacturers, importers and distributors, and the brands which pass its standards to be published in a newspaper of general circulation or in its website.

The use of child restraint system acquired prior to the effectivity of this Act shall be allowed: Provided, That such device is not expired.

ที่ได้รับการยอมรับในการให้ความเห็นชอบและไม่ให้ความเห็นชอบต่อระบบรั้งตัวเด็ก ซึ่งต้องผ่านกระบวนการผลิต จำหน่าย จ่ายแจก และใช้ในประเทศฟิลิปปินส์ มาตรฐานดังกล่าวต้องได้รับการปรับปรุงเป็นระยะภายใต้ระเบียบของสหประชาชาติเกี่ยวกับระบบรั้งตัวเด็ก

ผู้ประกอบการ ผู้นำเข้า ผู้จ่ายแจก และผู้จำหน่ายระบบรั้งตัวเด็กจะต้องได้รับอนุญาตจากสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์ (Bureau of Product Standards หรือ BPS) เครื่องหมายมาตรฐานอุตสาหกรรมฟิลิปปินส์ (Philippine Standards หรือ PS) ใบอนุญาตนำเข้าผลิตภัณฑ์ (Import Clearance Certificate หรือ ICC) ก่อนนำผลิตภัณฑ์เข้าสู่ระบบตลาดเพื่อจำหน่ายและจ่ายแจก สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์ (Bureau of Product Standards หรือ BPS) ต้องดำเนินการประกาศรายชื่อผู้ประกอบการ ผู้นำเข้า และผู้จ่ายแจก รวมถึงยี่ห้อของผลิตภัณฑ์ที่ผ่านระบบประกันมาตรฐานตามรอบที่กำหนด โดยทำการประกาศในหนังสือพิมพ์ที่มีรอบการตีพิมพ์โดยทั่วไปหรือประกาศบนเว็บไซต์ของสำนักงาน

การใช้ระบบรั้งตัวเด็กที่ใช้ก่อนประกาศบังคับใช้รัฐบัญญัตินี้ต้องได้รับอนุญาต และในกรณีที่อุปกรณ์ดังกล่าวยังไม่หมดอายุการใช้งาน

นอกจากนี้ ตามรัฐบัญญัติฉบับนี้ในมาตรา 7[45] ได้มีการห้ามระบบรั้งตัวเด็กที่ไม่ได้มาตรฐานหรือหมดอายุเข้าสู่ระบบตลาดโดยกำหนดให้บุคคล บริษัท หุ้นส่วน ผู้ถือกรรมสิทธิ์ผู้ประกอบการ ผู้จ่ายแจก และ/หรือผู้นำเข้า เพื่อการผลิต การใช้ การนำเข้า การขาย การจ่ายแจก การบริจาค การเช่า การโฆษณา การส่งเสริมการขาย หรือเพื่อการตลาดอื่นใดสำหรับระบบรั้งตัวเด็กที่ไม่ได้มาตรฐานหรือหมดอายุเข้าสู่ระบบตลาด ย่อมมีความผิดตามกฎหมาย

3.2.2.5 บทกำหนดโทษ

การกำหนดโทษตามรัฐบัญญัติฉบับนี้ได้กำหนดไว้ในมาตรา 10 โดยกำหนดบทลงโทษไว้ดังนี้ [46]

---

[45] Section 7. Prohibition on Substandard or Expired Child Restraint System. - It shall be unlawful for any person, company, partnership, sole proprietorship, manufacturer, distributor, and/or importer to manufacture, use, import, sell, distribute, donate, lease, advertise, promote, or otherwise market the use of substandard or expired child restraint system.

[46] Section 10. Penalties. - (a) Any driver in violation of Sections 4 and 5 of this Act shall be fined One thousand pesos (₱1,000.00) for the first offense; Two thousand pesos (₱2,000.00) for the second offense; Five thousand pesos (₱5,000.00) and suspension of the drivers license for a period of one (1) year for the third and succeeding offenses. (b) Any manufacturer, distributor, importer, retailer, and seller who violates Sections 6 and 7 of this Act shall be punished with a fine of not less than Fifty thousand pesos (₱50,000.00) but not more than One hundred thousand pesos (₱100,000.00) for each and every child restraint system product

1) ผู้ขับขี่ที่ละเมิดบทบัญญัติแห่งมาตรา 4 และมาตรา 5 แห่งรัฐบัญญัตินี้ ต้องระวางโทษปรับหนึ่งพันเปโซ (1,000.00 เปโซ) สำหรับการละเมิดครั้งแรกต้องระวางโทษปรับสองพันเปโซ (2,000.00 เปโซ) สำหรับการละเมิดครั้งที่สอง ต้องระวางโทษปรับห้าพันเปโซ (5,000.00 เปโซ) และระงับใบอนุญาตขับขี่เป็นเวลาหนึ่งปี สำหรับการละเมิดครั้งที่สาม และครั้งต่อ ๆ ไป

2) ผู้ประกอบการ ผู้จ่ายแจก ผู้นำเข้า และผู้ขาย ที่ละเมิดบทบัญญัติแห่งมาตรา 6 และมาตรา 7 แห่งรัฐบัญญัตินี้ ต้องระวางโทษปรับไม่ต่ำกว่าห้าหมื่นเปโซ (50,000.00 เปโซ) แต่ไม่เกินหนึ่งแสนเปโซ (100,000 เปโซ) สำหรับผลิตภัณฑ์ระบบรั้งตัวเด็กแต่ละผลิตภัณฑ์ที่ได้ผลิต จ่ายแจก นำเข้า และ/หรือขายไป ทั้งนี้ ไม่กระทบต่อบทลงโทษที่บัญญัติไว้ในรัฐบัญญัติ ที่ 7394 หรือ “รัฐบัญญัติว่าด้วยผู้บริโภคของประเทศฟิลิปปินส์” (Consumer Act of the Philippines)

3) ผู้ขับขี่ผู้ซึ่งใช้ระบบรั้งตัวเด็กที่ไม่ได้มาตรฐานและ/หรือหมดอายุ หรืออนุญาตให้ใช้ระบบรั้งตัวเด็กที่มิได้เครื่องหมายมาตรฐานอุตสาหกรรมฟิลิปปินส์ (Philippine Standards หรือ PS) หรือใบอนุญาตนำเข้าผลิตภัณฑ์ (Import Clearance Certificate หรือ ICC) ต้องระวางโทษปรับหนึ่งพันเปโซ (1,000.00 เปโซ) สำหรับการละเมิดครั้งแรก ต้องระวางโทษปรับสามพันเปโซ (3,000.00 เปโซ) สำหรับการละเมิดครั้งที่สอง และต้องระวางโทษปรับห้าพันเปโซ (5,000.00 เปโซ) และระงับใบอนุญาตขับขี่เป็นเวลาหนึ่งปี สำหรับการละเมิดครั้งที่สาม และครั้งต่อ ๆ ไป[47]

4) การทำลาย เปลี่ยนแปลง แก้ไข ดัดแปลง หรือปลอมแปลงเครื่องหมายมาตรฐานอุตสาหกรรมฟิลิปปินส์ (Philippine Standards หรือ PS) หรือใบอนุญาตนำเข้าผลิตภัณฑ์ (Import Clearance Certificate หรือ ICC) สำหรับระบบรั้งตัวเด็ก ต้องระวางโทษปรับไม่ต่ำกว่าห้าหมื่นเปโซ (50,000.00 เปโซ) แต่ไม่เกินหนึ่งแสนเปโซ (100,000 เปโซ) สำหรับผลิตภัณฑ์ระบบรั้งตัวเด็กแต่ละผลิตภัณฑ์ ทั้งนี้ ไม่กระทบต่อบทลงโทษที่บัญญัติไว้ในรัฐบัญญัติ ที่ 7394 หรือ “รัฐบัญญัติว่าด้วยผู้บริโภคของประเทศฟิลิปปินส์” (Consumer Act of the Philippines) อนึ่ง กระทรวงคมนาคม

---

manufactured, distributed, imported and/or sold, without prejudice to other penalties imposed under Republic Act No. 7394 or the "Consumer Act of the Philippines".

[47] (c) Any driver who allows the use of substandard and/or expired child restraint system or permits the use of child restraint system that does not bear the PS mark or the ICC sticker and certificate, shall be fined One thousand pesos (₱1,000.00) for the first offense; Three thousand pesos (₱3,000.00) for the second offense; and Five thousand pesos (₱5,000.00) and the suspension of the driver’s license for a period of one (1) year for the third and succeeding offenses.1âwphi1

มีอำนาจในการเพิ่มหรือปรับจำนวนค่าปรับซึ่งเป็นโทษระวางตามมาตรานี้ในทุก ๆ ห้าปี แต่ต้องไม่เกินร้อยละ 10 ของอัตราที่กำหนดอยู่[48]

3.2.2.6 หน่วยงานและเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติตามรัฐบัญญัติ

สำหรับหน่วยงานของรัฐที่ต้องปฏิบัติตามรัฐบัญญัติฉบับนี้ในมาตรา 8[49] กำหนดให้มีโครงการฝึกอบรมสำหรับใบประกาศ โดยให้กระทรวงคมนาคม (Department of Transportation หรือ DOTr) และกระทรวงพาณิชย์และอุตสาหกรรม (Department of Trade and Industry หรือ DTI) มีภารกิจในการออกแบบและจัดทำโครงการฝึกอบรมสำหรับใบประกาศให้แก่ผู้ตรวจสอบผลิตภัณฑ์ ผู้บังคับใช้กฎหมาย ผู้ประกอบการ ผู้จ่ายแจก และผู้ขาย เกี่ยวกับกฎ ระเบียบ การติดตั้ง การใช้ การบำรุงรักษา และการตรวจสอบระบบรั้งตัวเด็ก ตามที่กฎและระเบียบการบังคับใช้เกี่ยวกับระบบรั้งตัวเด็กกำหนด

การกำหนดในเรื่องความปลอดภัยของเด็กในยานพาหนะสาธารณะนั้นรัฐบัญญัติฉบับนี้ในมาตรา 9[50] กำหนดให้กระทรวงคมนาคม (Department of Transportation หรือ DOTr) ต้องดำเนินการศึกษาและเสนอแนะต่อรัฐสภาเกี่ยวกับการใช้ระบบรั้งตัวเด็กในยานพาหนะ

---

[48] (d) Tampering, alteration, forgery and imitation of the PS mark or the ICC stickers in the child restraint system shall be punished with a fine of not less than Fifty thousand pesos (₱50,000.00) but not more than One hundred thousand pesos (₱100,000.00), for each and every child restraint system product, without prejudice to other penalties imposed in Republic Act No. 7394 or the "Consumer Act of the Philippines": Provided, That the DOTr is hereby empowered, after publication, to increase or adjust the amounts of the fines prescribed in this section once every five (5) years in the amount not exceeding ten per centum (10%) of existing rates.

[49] Section 8. Certification Training Program. - The DOTr and the DTI are hereby mandated to formulate and implement a certification training program for product inspectors, law enforcers, manufacturers, distributors, and sellers on the regulation, installation, use, maintenance and inspection of child restraint systems, as prescribed by IRR.

[50] Section 9. Child Safety in Public Utility Vehicles. - The DOTr shall conduct a study and recommend to Congress the use of child restraint systems in public utility vehicles such as, jeepneys, buses, including school buses, taxis, vans, coasters, accredited/affiliated service vehicles of transportation network companies, and all other motor vehicles used for public transport.

Should the DOTr determine, after study, that child restraint systems are not applicable in certain public utility vehicles, it shall recommend to Congress other safety measures and/or regulations for the safe and secure transportation of children in such vehicles: *Provided,* That the study shall be conducted within one (1) year from the effectivity of this Act.

สาธารณะ ได้แก่ รถยนต์จี๊ปนีย์ รถโดยสารประจำทาง ตลอดจนรถโรงเรียน รถแท็กซี่ รถยนต์ตู้ เรือโดยสาร รถร่วมบริการของบริษัทเครือข่ายคมนาคม (Transportation Network Companies) และพาหนะเครื่องยนต์อื่น ๆ ที่ใช้สำหรับการโดยสารสาธารณะ เมื่อกระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการแล้วพบว่าระบบรั้งตัวเด็กในยานพาหนะสาธารณะใดไม่เหมาะสม ให้รายงานเกี่ยวกับมาตรการรักษาความปลอดภัยอื่น และ/หรือกฎระเบียบอื่น ต่อรัฐสภา เพื่อความปลอดภัยในการขนส่งผู้โดยสารเด็กในยานพาหนะดังกล่าว การศึกษาข้างต้นต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน 1 ปี นับจากวันที่รัฐบัญญัตินี้มีผลบังคับใช้

ส่วนการกำหนดให้มีการรณรงค์เผยแพร่ข้อมูลต่อสาธารณะระดับประเทศ ได้กำหนดไว้ในมาตรา 11 ดังนี้ [51]

1) กระทรวงคมนาคม (Department of Transportation หรือ DOTr) สำนักงานข้อมูลแห่งชาติฟิลิปปินส์ (The Philippine Information Agency หรือ PIA) กระทรวงศึกษาธิการ (Department of Education หรือ DepEd) และหน่วยงานภาคเอกชน ต้องดำเนินการรณรงค์การให้ข้อมูล การศึกษา และการสื่อสารระดับประเทศภายใน 6 เดือน นับจากวันที่รัฐบัญญัตินี้มีผลบังคับใช้ การรณรงค์การให้ข้อมูล การศึกษา และการสื่อสารดังกล่าวจะต้องประกอบด้วยข้อมูลเกี่ยวกับการติดตั้ง การใช้งาน และการบำรุงรักษาระบบรั้งตัวเด็ก

2) กระทรวงคมนาคม (Department of Transportation หรือ DOTr) อาจขอความอนุเคราะห์จากหน่วยงานของรัฐ สำนักงานตำรวจแห่งชาติฟิลิปปินส์ (The Philippine National Police) หรือองค์การพัฒนาเอกชน เพื่อให้การสนับสนุนและความร่วมมือในการบังคับใช้รัฐบัญญัตินี้

นอกจากนั้น กระทรวงคมนาคมพิจารณาทบทวนการปฏิบัติตามรัฐบัญญัตินี้ในช่วงปลายปีที่สามนับจากวันที่รัฐบัญญัตินี้มีผลบังคับใช้ และเป็นประจำทุกปีที่ปีถัดไป และนำส่งรายงานการพิจารณาทบทวนตามรอบข้างต้นแก่รัฐสภา

---

[51] Section 11. Nationwide Public Information Campaign. -

(a) The DOTr, the Philippine Information Agency (PIA), the Department of Health (DOH), the Department of Education (DepEd), and private agencies and organizations, shall undertake regular nationwide Information, Education and Communication (IEC) campaign within six (6) months from the passage of this Act. The IEC campaign shall include information on the proper installation, use, and maintenance of the child restraint system.

(b) The DOTr, may call upon any government agency, including the Philippine National Police (PNP) and nongovernmental organizations (NGOs) to extend their full support and cooperation for the implementation of this Act.

สำหรับการออกกฎและระเบียบการบังคับใช้ และแนวทางปฏิบัติมีการกำหนดให้กระทรวงคมนาคม (Department of Transportation หรือ DOTr) โดยการหารือร่วมกับกระทรวงพาณิชย์และอุตสาหกรรม (Department of Trade and Industry หรือ DTI) กระทรวงสาธารณสุข (Department of Health หรือ DOH) กระทรวงมหาดไทยและการปกครองส่วนท้องถิ่น (Department of Interior and Local Government หรือ DILG) สำนักงานตำรวจแห่งชาติฟิลิปปินส์ โดยส่วนตำรวจทางหลวง (The Philippine National Police – Highway Patrol Group หรือ PNP-HPG) สำนักงานการพัฒนานครหลวงมะนิลา (Metro Manila Development Authority หรือ MMDA) คณะกรรมการสวัสดิภาพเด็ก (Council for the Welfare of Children หรือ CWC) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกาศกฎและระเบียบการบังคับใช้เกี่ยวกับระบบรั้งตัวเด็ก ภายใน 6 เดือน นับจากวันที่รัฐบัญญัตินี้มีผลบังคับใช้[52]

กฎและระเบียบการบังคับใช้ดังกล่าวต้องประกอบด้วยสาระดังต่อไปนี้

(1) พาหนะเครื่องยนต์ตามรัฐบัญญัตินี้

(2) มาตรฐานและชนิดของระบบรั้งตัวเด็กตามมติองค์การสหประชาชาติ ฉบับที่ 44 และฉบับที่ 129

(3) ระบบรั้งตัวเด็กที่ใช้กับพาหนะเครื่องยนต์แต่ละประเภทในท้องตลาด

(4) การติดตั้งและตำแหน่งของระบบรั้งตัวเด็กในยานพาหนะ

---

[52] Section 13. Implementing Rules and Regulations. - The DOTr, in consultation with the DTI, DOH, Department of the Interior and Local Government (DILG), Philippine National Police-Highway Patrol Group (PNP-HPG), Metro Manila Development Authority (MMDA), Council for the Welfare of Children (CWC) and other concerned agencies and stakeholders, shall promulgate the IRR on child restraint systems within six (6) months from the effectivity of this Act.

The IRR shall cover among others the following:

(a) Motor vehicles covered under this Act;

(b) Standards and kinds of child restraint systems based on UN Regulations 44 and 129;

(c) Compatibility of child restraint systems to motor vehicles available in the market;

(d) Proper installation and positioning of the child restraint system in the vehicle;

(e) Certification training program referred to in Section 8 of this Act for law enforcers, product inspectors, employees and agents of manufacturers, distributors, sellers and importers;

(f) Regulation of the manufacture, importation, and distribution of child restraint systems;

(g) Authorities responsible for the monitoring and evaluation of the implementation and compliance to the provisions of this Act; and

(h) Phases of implementation.

(5) โครงการฝึกอบรมสำหรับใบประกาศตามมาตรา 8 สำหรับผู้ตรวจสอบผลิตภัณฑ์ ผู้บังคับใช้กฎหมาย ลูกจ้างและนายหน้าของผู้ประกอบการ ผู้จ่ายแจก ผู้ขาย และผู้นำเข้า

(6) ระเบียบเกี่ยวกับการผลิต การนำเข้า และการจ่ายแจกระบบรั้งตัวเด็ก

(7) หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการตรวจตราและประเมินการปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งรัฐบัญญัตินี้ และ

(8) ระยะเวลาการนำไปปฏิบัติ

สำหรับสาระสำคัญอีกประการหนึ่งของรัฐบัญญัติฉบับนี้คือในเรื่องการจัดสรรงบประมาณในมาตรา 14 โดยมีงบประมาณเริ่มแรกที่จำเป็นสำหรับการนำรัฐบัญญัตินี้ไปสู่การปฏิบัติให้จัดสรรจากงบประมาณของกระทรวงคมนาคม (Department of Transportation หรือ DOTr) อนึ่ง ค่าปรับและค่าธรรมเนียมที่ได้จากผลการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยเข็มขัดนิรภัย (Seatbelt Law) อาจนำไปจัดสรรเพื่อเพิ่มทุนเริ่มแรกภายใต้รัฐบัญญัตินี้ แต่ค่าปรับและค่าธรรมเนียมที่ได้จากผลการบังคับใช้รัฐบัญญัตินี้ให้สงวนไว้เฉพาะเพื่อการนำรัฐบัญญัตินี้ไปปฏิบัติเท่านั้น โดยให้กระบวนการงบประมาณทั้งหมดข้างต้นอยู่ภายใต้รัฐบัญญัติงบประมาณประจำปี

ในบทเฉพาะกาลของรัฐบัญญัติฉบับนี้ได้กำหนดในมาตรา 15 โดยกำหนดให้ปฏิบัติตามรัฐบัญญัตินี้ใน 1 ปี นับจากกฎและระเบียบการบังคับใช้เกี่ยวกับระบบรั้งตัวเด็กตามรัฐบัญญัตินี้มีผลบังคับใช้ และหากบทบัญญัติใดแห่งรัฐบัญญัตินี้ขัดหรือแย้งกับรัฐธรรมนูญ ให้บทบัญญัติที่เหลือที่มิได้มีผลกระทบยังมีผลบังคับใช้ต่อไป

สำหรับการบังคับใช้รัฐบัญญัตินี้ได้กำหนดไว้ใน มาตรา 18 โดยให้รัฐบัญญัตินี้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนด 15 วัน นับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาหรือหนังสือพิมพ์ระดับประเทศที่มีรอบการตีพิมพ์ปกติจำนวน 2 ฉบับ[53]

สรุปได้ว่า สาธารณรัฐฟิลิปปินส์มีกฎหมายรับรองความปลอดภัยของเด็กในขณะที่โดยสารในยานยนต์เป็นการเฉพาะ เพื่อรับประกันความปลอดภัยและสวัสดิการของทารกและเด็กและป้องกันการเสียชีวิตและการบาดเจ็บ เพื่อให้เด็กเข้าถึงระบบความปลอดภัยที่เหมาะสม ระบบยึดเหนี่ยวเด็กต้องเหมาะสมกับขนาดความสูงและน้ำหนักของเด็กตามที่กำหนดไว้ในระเบียบสหประชาชาติ 44 และระเบียบ 129 รวมถึงมาตรฐานของอุปกรณ์โดยเด็กอาจใช้ที่นั่งปกติ และใช้เข็มขัดแทนระบบยึดเหนี่ยวเด็กเมื่อเด็กมีร่างกายที่สูงขึ้น นอกจากนั้นมีการห้ามมิให้เด็กอายุต่ำกว่า 12 ปี นั่งในที่นั่งด้านหน้าของยานพาหนะ เว้นแต่เด็กจะมีความสูงอย่างน้อย 150 เซนติเมตร

[53] Section 18. Effectivity. - This Act shall take effect fifteen (15) days after its publication in the Official Gazette or in two (2) national newspapers of general circulation.

หรือ 59 นิ้วและสามารถใส่เข็มขัดนิรภัยปกติในที่นั่งด้านหน้าได้ และยังห้ามมิให้ปล่อยทิ้งเด็กไว้ในรถตามลำพังโดยไม่มีผู้ดูแล

นอกจากนั้น กรมการขนส่ง (DOTr) และกรมการค้าและอุตสาหกรรม (DTI) ต้องดำเนินโครงการฝึกอบรมการรับรองสำหรับผู้ตรวจสอบผลิตภัณฑ์ผู้บังคับใช้กฎหมาย ผู้ผลิตผู้จัดจำหน่ายและผู้ขายเกี่ยวกับกฎระเบียบการบำรุงรักษา การใช้งาน การบำรุงรักษาและการตรวจสอบระบบ ใน IRR DOTr จะทำการศึกษาและแนะนำให้รัฐสภาใช้ระบบยึดเหนี่ยวเด็กในยานพาหนะสาธารณูปโภค เช่น รถเมล์ รถโรงเรียน รถแท็กซี่ รถตู้ ยานพาหนะบริการที่ได้รับการรับรองมีเครือข่ายของบริษัท เครือข่ายการขนส่ง และยานยนต์อื่น ๆ ที่ใช้ในการขนส่งสาธารณะ อีกทั้งยังมีการกำหนดบทลงโทษที่แตกต่างกันสำหรับผู้ขับขี่รถยนต์ ผู้ผลิต ผู้จัดจำหน่าย ร้านค้าปลีกและผู้ขายที่จะละเมิดรัฐบัญญัตินี้ และมีการกำหนดให้กรมการขนส่ง (DOTr) สำนักงานข้อมูลฟิลิปปินส์ (PIA) กรมสามัญศึกษา (DepEd) และหน่วยงานและองค์กรเอกชนที่เกี่ยวข้องจะดำเนินการรณรงค์ด้านข้อมูลการศึกษาและการสื่อสาร (IEC) ภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ในรัฐบัญญัตินี้

3.2.3 สาธารณรัฐสิงคโปร์

สำหรับสาธารณรัฐสิงคโปร์มีกฎหมายในการคุ้มครองเด็กในขณะโดยสารในรถยนต์ โดยกำหนดให้มีการใช้เบาะนิรภัยสำหรับเด็กอยู่บนพื้นฐานของน้ำหนักและส่วนสูงของเด็ก และกำหนดให้ใช้เข็มขัดนิรภัยร่วมด้วย ดังปรากฏอยู่ในรัฐบัญญัติการจราจรทางบก (หมวด 276) กฎจราจรทางบก 2011 (พาหนะเครื่องยนต์ และการสวมใส่เข็มขัดนิรภัย) โดยมีรายละเอียดดังนี้

3.2.3.1 ชื่อรัฐบัญญัติและเวลาเริ่มบังคับใช้

ข้อ 1. กฎนี้เรียกว่า “กฎจราจรทางบก 2011 (พาหนะเครื่องยนต์ และการสวมใส่เข็มขัดนิรภัย)” และมีผลบังคับใช้นับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2012[54]

ข้อ 2. ในกฎนี้ เว้นแต่ในกฎหมายอื่นที่บัญญัติไว้เป็นการเฉพาะ[55]

---

[54] 1. These Rules may be cited as the Road Traffic (Motor Vehicles, Wearing of Seat Belts) Rules 2011 and shall come into operation on 1st January 2012.

[55] 2. In these Rules, unless the context otherwise requires —

“approved child restraint” means any child restraint of a type approved by the Deputy Commissioner of Police under section 76(1) of the Act;

“body-restraining seat belt” means a seat belt designed to provide restraint for both the upper and lower parts of the trunk of the wearer in the event of an accident to the vehicle;

“booster seat cushion” means a device designed for a child to sit on in order to raise the height of such child to a level suitable for the proper fit of a seat belt;

“การรั้งตัวเด็กที่ได้รับการรับรอง” หมายถึง การรั้งตัวเด็กด้วยระบบใด ๆ ที่ได้รับการรับรองจากรองกรรมาธิการตำรวจ (Deputy Commissioner of Police) ภายใต้มาตรา 76(1) ของรัฐบัญญัตินี้

“เข็มขัดนิรภัยรั้งร่างกาย” หมายถึง เข็มขัดนิรภัยที่ได้รับการออกแบบสำหรับรั้งร่างกายทั้งส่วนบนและส่วนล่างของผู้สวมใส่ในกรณีพาหนะประสบอุบัติเหตุ

“เบาะที่นั่งเสริม” หมายถึง อุปกรณ์ที่ได้รับการออกแบบสำหรับให้เด็กนั่งเพื่อให้ได้ความสูงในระดับที่เหมาะสมกับเข็มขัดนิรภัย

“การรั้งตัวเด็ก”[56] หมายถึง อุปกรณ์ที่ได้รับการออกแบบสำหรับเสริมสร้างความมั่นคงปลอดภัยให้แก่เด็กในพาหนะ และป้องกันหรือบรรเทาการได้รับการบาดเจ็บแก่ผู้สวมใส่ในกรณีพาหนะประสบอุบัติเหตุ โดยอุปกรณ์ดังกล่าวมีขนาดพอเหมาะสำหรับการยึดเหนี่ยว และเหมาะสมต่อการเชื่อมต่อเข็มขัดนิรภัยของผู้ใหญ่

“เข็มขัดนิรภัยรัดหน้าตัก” [57] หมายถึง เข็มขัดนิรภัยที่มีระบบเหนี่ยวรั้งไม่ต่ำกว่า 2 จุด ซึ่งรัดผ่านช่วงเชิงกรานด้านหน้าของผู้สวมใส่และเหนี่ยวรั้งลำตัวช่วงล่างของผู้สวมใส่

“เข็มขัดนิรภัย”[58] หมายถึง เข็มขัดที่ติดตั้งในพาหนะเครื่องยนต์ตามกฎจราจรทางบก (กฎที่ 15) (พาหนะเครื่องยนต์ และเข็มขัดนิรภัย) ซึ่งผู้โดยสารพาหนะต้องสวมใส่ โดยได้รับการออกแบบสำหรับป้องกันและบรรเทาการได้รับการบาดเจ็บแก่ผู้สวมใส่ในกรณีพาหนะประสบอุบัติเหตุ และให้หมายรวมถึงอุปกรณ์เหนี่ยวรั้งร่างกายของผู้เยาว์ เช่น ระบบรั้งตัวเด็ก ตลอดจนรวมถึงเก้าอี้เฉพาะที่ได้รับการติดตั้งเข็มขัดนิรภัยไว้ด้วย

ข้อ 3. [59]ให้รัฐบัญญัตินี้บังคับใช้กับกรณีดังต่อไปนี้ เว้นแต่มีการบัญญัติไว้เป็นอย่างอื่น

---

[56] “child restraint” means a device which is designed to secure a child in a vehicle and to thereby prevent or lessen injury to its user in the event of an accident to the vehicle, and which may either be fitted directly to a suitable anchorage or used in conjunction with an adult seat belt and held in place by the restraining action of that belt;

[57] “lap belt” means a seat belt, anchored at not less than 2 points, which passes across the front of the wearer’s pelvic region and which restrains the lower part of the wearer’s torso;

[58] “seat belt” means a belt installed in a motor vehicle pursuant to the Road Traffic (Motor Vehicles, Seat Belts) Rules (R 15), which belt is intended to be worn by a person in the vehicle and designed to prevent or lessen injury to its wearer in the event of an accident to the vehicle and includes, in the case of a restraining device for a young person such as a child restraint, any special chair to which the belt is attached;

[59] 3. Unless otherwise expressly provided, these Rules shall apply —

(1) รถยนต์ทุกชนิด (รวมถึงรถยนต์ที่ใช้สำหรับสอนขับขี่) ที่ได้รับการจดทะเบียนในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 1973

(2) พาหนะที่ใช้ประกอบธุรกิจขนส่งผู้โดยสารทุกชนิดที่ได้รับการจดทะเบียนในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 1973

(3) พาหนะขนส่งสินค้าเบาทุกชนิดที่ได้รับการจดทะเบียนในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 1973

(4) รถยนต์รับจ้างส่วนบุคคลทุกชนิดที่ได้รับการจดทะเบียนในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 1973

(5) พาหนะขนส่งผู้โดยสารที่สามารถบรรทุกสินค้าได้ทุกชนิดที่ได้รับการจดทะเบียนในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 1973

(6) รถแท็กซี่ทุกชนิด

(7) รถพยาบาล รถดับเพลิง และรถบรรจุศพทุกชนิด

(8) พาหนะขนส่งสินค้าหนักทุกชนิด

(9) รถโดยสารประจำทางทุกชนิด รวมถึงรถโดยสารประจำทางขนาดเล็ก

3.2.3.2 การกำหนดให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารสวมใส่เข็มขัดนิรภัย

ข้อ 4. [60](1) ผู้ขับขี่และผู้โดยสารพาหนะเครื่องยนต์ทุกคนต้องสวมใส่เข็มขัดนิรภัยเหนี่ยวรั้งตัวเองหรือเข็มขัดนิรภัยรัดหน้าตัก ในกรณีที่เข็มขัดนิรภัยหรือเข็มขัดนิรภัยรัดหน้าตักอยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ เว้นแต่กรณียกเว้นตามกฎข้อที่ 6

(a) to every motor car (including a motor car used for instructional purposes) registered on or after 1st January 1973;

(b) to every business service passenger vehicle registered on or after 1st January 1973;

(c) to every light goods vehicle registered on or after 1st January 1973;

(d) to every private hire car registered on or after 1st January 1973;

(e) to every goods-cum-passengers vehicle registered on or after 1st January 1973;

(f) to every taxi;

(g) to every ambulance, fire engine and hearse;

(h) to every heavy goods vehicle; and

(i) to every bus, including a small bus.

Driver and passengers to wear seat belt

[60] 4.- (1) Except as provided by rule 6, the driver and every passenger of a motor vehicle to which these Rules apply shall wear a body-restraining seat belt or a lap belt where such a seat belt or lap belt is

(2) ผู้ขับขี่และผู้โดยสารพาหนะเครื่องยนต์ทุกคนต้องสวมใส่เข็มขัดนิรภัยเหนี่ยวรั้งทั้งส่วนบนและส่วนล่างของลำตัวผู้สวมใส่

ผู้ขับขี่ต้องมั่นใจว่าผู้โดยสารได้ปฏิบัติตามกฎข้อที่ 4

ข้อ 5. [61] ผู้ขับขี่พาหนะเครื่องยนต์ต้องมั่นใจว่าผู้โดยสารในพาหนะเครื่องยนต์ทุกคนปฏิบัติตามกฎข้อที่ 4 เว้นแต่กรณียกเว้นตามกฎข้อที่ 6

ข้อยกเว้น

ข้อ 6. กฎข้อที่ 4 ไม่อาจใช้บังคับได้กับบุคคลดังต่อไปนี้

(1) ผู้มีความสูงต่ำกว่า 1.35 เมตร หรือ

(2) ผู้ที่ได้รับการยกเว้นเนื่องด้วยสาเหตุทางการแพทย์ตามกฎข้อที่ 7

ข้อยกเว้นเนื่องด้วยสาเหตุทางการแพทย์

ข้อ 7. (1) คำร้องขอยกเว้นการปฏิบัติตามกฎข้อที่ 4 ต้องยื่นผ่านผู้ปฏิบัติงานทางการแพทย์ที่ได้รับการจดทะเบียน พร้อมด้วยสาเหตุทางการแพทย์และหลักฐานประกอบ โดยยื่นต่อรองกรรมาธิการตำรวจ (Deputy Commissioner of Police)

(2) รองกรรมาธิการตำรวจ (Deputy Commissioner of Police) สามารถร้องขอให้ผู้ปฏิบัติงานทางการแพทย์ผู้ซึ่งได้รับคำร้องขอยกเว้นการปฏิบัติตามกฎข้อที่ 4 ยื่นผ่าน เพื่อให้หลักฐานประกอบเพิ่มเติม

(3) รองกรรมาธิการตำรวจ (Deputy Commissioner of Police) สามารถพิจารณาได้ดังต่อไปนี้

(ก) อนุญาตให้ผู้ยื่นคำร้องขอยกเว้นการปฏิบัติตามกฎข้อที่ 4 โดยทำเป็นหนังสืออนุญาตส่งไปยังที่อยู่ของผู้ยื่นคำร้อง หรือ

(ข) ไม่อนุญาตให้ตามคำร้องขอยกเว้นดังกล่าว

(4) ผู้ที่ได้รับการยกเว้นการปฏิบัติตามกฎข้อที่ 4 ต้องถือหนังสืออนุญาตดังกล่าวตลอดเวลาที่โดยสารในพาหนะเครื่องยนต์ และต้องแสดงหนังสืออนุญาตดังกล่าวแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อดำเนินการตรวจสอบเมื่อได้รับการร้องขอ

---

available for his use. (2) The body-restraining seat belt shall be worn by the driver and every passenger of a motor vehicle to which these Rules apply in such a manner as to provide restraint for both the upper and lower parts of the trunk of the wearer in the event of an accident to the vehicle.

[61] 5. Subject to rule 6, the driver of a motor vehicle to which these Rules apply shall ensure that every passenger on that motor vehicle complies with rule 4.

3.2.3.3 หลักเกณฑ์ในการใช้อุปกรณ์นิรภัยสำหรับเด็ก

สำหรับหลักเกณฑ์ในการใช้อุปกรณ์นิรภัยสำหรับเด็กนั้น ตามกฎฉบับนี้กำหนดให้ใช้เกณฑ์ในด้านความสูง และมีระบบรั้งตัวเด็กที่ให้ความมั่นคงปลอดภัยที่เหมาะสม โดยกำหนดไว้ในข้อ 8 กล่าวคือ

ข้อ 8. [62](1) ในกรณีที่ผู้โดยสารพาหนะเครื่องยนต์มีความสูงต่ำกว่า 1.35 เมตรห้ามมิให้บุคคลใดขับขี่เพื่อขับเคลื่อนพาหนะเครื่องยนต์ดังกล่าวไป เว้นแต่ผู้โดยสารดังกล่าวได้รับความมั่นคงปลอดภัยที่เหมาะสมแล้วโดยกรณีดังต่อไปนี้

(ก) มีระบบการเหนี่ยวรั้งตัวเด็กที่เหมาะสมสำหรับสภาพความสูงและน้ำหนักของบุคคล

(ข) มีเข็มขัดนิรภัยสำหรับรั้งลำตัวซึ่งติดตั้งตามกฎข้อที่ 4 (2) เมื่อนั่งบนเบาะที่นั่งเสริมหรือใช้ที่นั่งที่ติดตั้งเข็มขัดนิรภัยปรับเคลื่อนได้ที่ได้รับการรับรองโดยนายทะเบียน

(2) กฎข้อนี้ไม่จำเป็นในการใช้บังคับแก่กรณีดังต่อไปนี้[63]

(ก) ผู้โดยสารรถแท็กซี่ที่มีความสูงต่ำกว่า 1.35 เมตร โดยนั่งโดยสารอยู่ ณ เบาะหลังผู้ขับขี่ หรือ

(ข) รถโดยสารประจำทาง ยกเว้นในกรณีรถโดยสารประจำทางขนาดเล็กที่ใช้สำหรับรับส่งเด็กระหว่างโรงเรียน

ผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางขนาดเล็กต้องมั่นใจว่าผู้โดยสารได้ปฏิบัติตามกฎข้อที่ 4 และข้อที่ 8

ข้อ 9. [64] ผู้ซึ่งได้รับการว่าจ้างจากเจ้าของหรือผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทางขนาดเล็กให้เป็นผู้ขับขี่ หรือบุคคลที่ทำหน้าที่ให้บริการบนรถโดยสารประจำทางขนาดเล็ก ต้องมั่นใจว่า

---

[62] Passenger below 1.35 metres in height to be properly secured by approved child restraint, etc.

8.- (1) Where a person below 1.35 metres in height is a passenger of a motor vehicle to which these Rules apply, no person shall use the motor vehicle unless the passenger is properly secured by - (a) an approved child restraint appropriate for a person of that height and weight; or (b) a body-restraining seat belt in the manner set out in rule 4(2) when seated on a booster seat cushion or when using a seat with an adjustable seat belt approved by the Registrar.

[63] (2) This rule shall not apply in relation to - (a) any taxi, if the person below 1.35 metres in height is a rear seat passenger of the taxi; or (b) any bus, other than a small bus that is used for the conveyance of any child to or from his school. Conductor of small bus to ensure passengers comply with rules 4 and 8

[64] 9. If a person who is employed by the owner or operator of a small bus as a conductor or an attendant on that small bus is present and on duty on board the small bus, the person shall ensure that every passenger on

ผู้โดยสารทุกคนบนรถโดยสารประจำทางขนาดเล็กได้ปฏิบัติตามกฎข้อที่ 4 หรือได้รับความมั่นคงปลอดภัยตามบทบัญญัติแห่งกฎข้อที่ 8 แล้วแต่กรณี (เว้นแต่ได้รับการยกเว้นตามกฎข้อที่ 6)

3.2.3.4 การกระทำผิดและบทกำหนดโทษ

สำรับบทกำหนดโทษในการกระทำผิดตามรัฐบัญญัติดังกล่าวในกรณีฝ่าฝืนบทบัญญัติเกี่ยวกับกฎจราจรทางบก 2011 (พาหนะเครื่องยนต์ และการสวมใส่เข็มขัดนิรภัย) มีการกำหนดไว้ในกฎข้อ 10 [65]ดังนี้

ข้อ 10. บุคคลผู้ฝ่าฝืนกฎข้อที่ 4 (1) หรือ (2) กฎข้อที่ 5 กฎข้อที่ 8 (1) หรือกฎข้อที่ 9 ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 1,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 3 เดือน ในกรณีการฝ่าฝืนครั้งแรก และต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 2,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 6 เดือน ในกรณีการฝ่าฝืนครั้งที่สองหรือครั้งถัดไป

สรุปได้ว่า จากบทบัญญัติของจราจรประเทศสิงคโปร์ดังกล่าวข้างต้นจะเห็นได้ว่ามีการกำหนดเกี่ยวมีกฎหมายว่าด้วยเบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์ โดยบัญญัติไว้ในรัฐบัญญัติการจราจรทางบก (หมวด 276) กฎจราจรทางบก 2011 (พาหนะเครื่องยนต์ และการสวมใส่เข็มขัดนิรภัย) โดยแยกหมวดออกมาเฉพาะเพื่อกำหนดเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้โดยสารรถยนต์ซึ่งรวมถึงผู้โดยสารที่เป็นเด็ก โดยกำหนดระบบการรั้งตัวเด็กเพื่อให้เกิดความปลอดภัย การกำหนดให้ผู้โดยสารที่มีความสูงต่ำกว่า 1.35 เมตร จะต้องมีระบบรั้งตัวเด็กที่ให้ความมั่นคงปลอดภัยที่เหมาะสม โดยห้ามมิให้บุคคลใดขับขี่เพื่อขับเคลื่อนพาหนะเครื่องยนต์ดังกล่าวไป เว้นแต่ผู้โดยสารดังกล่าวได้รับความมั่นคงปลอดภัยที่เหมาะสมแล้ว นอกจากนั้นยังมีการกำหนดให้ใช้บังคับกับผู้โดยสารในรถประเภทต่าง ๆ คือ รถโดยสารประจำทางขนาดเล็กที่ใช้สำหรับรับส่งเด็กระหว่างโรงเรียนด้วย โดยมีหลักเกณฑ์ คือ 1) กำหนดเกณฑ์การบังคับใช้อุปกรณ์นิรภัยสำหรับเด็กโดยกำหนดตามความสูงของเด็ก และน้ำหนักของเด็ก 2) กำหนดให้มีเข็มขัดนิรภัยสำหรับรั้งลำตัวทั้งส่วนบนและส่วนล่างของลำตัวผู้สวมใส่ และ 3) กำหนดให้เบาะที่นั่งเสริมหรือใช้ที่นั่งที่ติดตั้งเข็มขัดนิรภัยปรับเคลื่อนได้ที่ได้รับการรับรองโดยนายทะเบียน

---

the small bus (unless exempted under rule 6) complies with rule 4 or is properly secured in accordance with rule 8, as the case may be.

[65] 10. Any person who contravenes rule 4(1) or (2), 5, 8(1) or 9 shall be guilty of an offence and shall be liable on conviction to a fine not exceeding $1,000 or to imprisonment for a term not exceeding 3 months and, in the case of a second or subsequent offence, to a fine not exceeding $2,000 or to imprisonment for a term not exceeding 6 months.

3.2.4 สหรัฐอเมริกา

สำนักงานความปลอดภัยการจราจรบนทางหลวงแห่งชาติ (NHTSA)ของสหรัฐอเมริกา มีการศึกษาข้อมูลและพบว่ามีผู้เสียชีวิตกว่า 37,000 คนบนถนนในสหรัฐอเมริกาในปีพ.ศ. 2560 เนื่องจากอุบัติเหตุที่เกิดจากรการชนของรถยนต์ โดย NHTSA ระบุว่าอัตราการใช้ เข็มขัดนิรภัยอยู่ที่ร้อยละ 89.6 ในปี พ.ศ. 2561 ลดลงเล็กน้อย จากสถิติ 89.7 ในปี พ.ศ. 2560 อย่างไรก็ตามในหมู่ผู้โดยสารรถยนต์โดยสารที่เสียชีวิตในปี พ.ศ. 2560 ซึ่งเป็นที่รู้กันว่าพวกเขาคาดเข็มขัดนิรภัยหรือไม่ โดย 47 % ไม่ได้ใช้เพื่อป้องกันและควบคุมความปลอดภัย จากสถิติเหล่านี้ฝ่ายนิติบัญญัติกำลังพิจารณาข้อเสนอเพื่อเพิ่มความปลอดภัยของผู้โดยสารในเหตุการณ์ความผิดพลาด ตั้งแต่ปี ค.ศ. 2015 สภานิติบัญญัติของรัฐได้ออกกฎหมายมากกว่า 40 ฉบับ ที่เกี่ยวข้องกับเข็มขัดนิรภัย[66]

สำหรับกฎหมายคุ้มครองผู้โดยสารที่เป็นเด็กของรัฐ ทุกรัฐมีกฎหมายที่บังคับใช้กฎหมายควบคุมเด็กทุกวัยและทุกขนาด ในระบบความปลอดภัยสำหรับเด็กที่ได้รับการอนุมัติจากรัฐบาล แม้ว่าแต่ละรัฐมีกฎหมายบางกฎหมายครอบคลุมเฉพาะเด็กที่มีขนาดหรืออายุที่แน่นอนตาม CDC

การใช้เบาะรองนั่งช่วยลดความเสี่ยงของการบาดเจ็บสาหัส 45 % สำหรับเด็กอายุ 4 ถึง 8 ปี เมื่อเทียบกับการใช้เข็มขัดนิรภัยอย่างเดียว ซึ่งจากข้อมูลของ NHTSA ในปี ค.ศ. 2016 สหรัฐอเมริกามีรถยนต์ที่เสียหายจากอุบัติเหตุ 37,461 คัน และผู้เสียชีวิต 1,233 (3 %) เป็นเด็กที่อายุต่ำกว่า 14 ปี แม้จำนวนผู้เสียชีวิตที่เป็นเด็กจะลดลง 27 % ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2550 แต่เพิ่มขึ้น 8 % จาก 1,144 เป็น 1,233 ระหว่างปี ค.ศ. 2015 และ ค.ศ. 2016 ดังนั้น จึงมีการกำหนดวิธีที่มีประสิทธิภาพที่สุดในการปกป้องเด็กในรถยนต์ คือการควบคุมเด็กให้เหมาะสม

โดยมีการกำหนดให้ใช้ระบบรั้งตัวเด็กในเบาะหลัง ซึ่ง NHTSA ประมาณการว่ามีการใช้ที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็กเพื่อลดอันตรายถึงชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บ 71 % ในรถยนต์นั่งส่วนบุคคลสำหรับทารกอายุต่ำกว่า 1 ปี และอีก 54% สำหรับเด็กวัยหัดเดิน 1 ถึง 4 ปี จากปี พ.ศ. 2518-2559 NHTSA ประมาณการว่ามีผู้รอดชีวิต 11,274 คน (ที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็กหรือเข็มขัดนิรภัยสำหรับผู้ใหญ่) สำหรับเด็กอายุต่ำกว่า 5 ปี ในรถยนต์นั่งส่วนบุคคล คำแนะนำของ NHTSA และแนวทางในการควบคุมเด็ก[67] กล่าวคือ

---

[66]Traffic Safety Review: Seat Belts and Child Passenger Safety , NATIONAL CONFERENCE OF STATE LEGISLATURES © 2019, BY ANNIE KITCH," สืบค้นเมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2563, จาก ttps://www.ncsl.org/research/transportation/htraffic-safety-review-seat-belts-and-child-passenge r-safety.aspx .

[67] *เพิ่งอ้าง*, น. 8.

1) เพื่อการป้องกันที่ดีที่สุดควรให้ทารกอยู่ในเบาะหลังเพื่อความปลอดภัยของเด็ก ให้นั่งนานที่สุดเท่าที่จะทำได้จนกว่าเด็กจะสูงถึงขีดจำกัดความสูงหรือน้ำหนักสูงสุดที่อนุญาตโดยผู้ผลิตรถยนต์ ที่นั่งเมื่อเด็กโตเกินเบาะรถที่หันหน้าไปทางด้านหลัง เด็กมีความพร้อมที่จะเดินทางไปในเบาะรถยนต์ที่หันหน้าไปทางด้านหน้าโดยมีสายรัดและเชือกผูก

2) เมื่อเด็กโตเกินที่นั่งหันหน้าไปทางด้านหลังควรนั่งในเบาะนิรภัยสำหรับเด็กที่หันไปทางด้านหน้าเบาะหลังจนกระทั่งถึงน้ำหนักสูงสุดหรือจำกัดความสูงของเบาะเฉพาะ

3) เมื่อเด็กโตเกินที่นั่งหันหน้าไปข้างหน้าควรนั่งในเบาะรองนั่งด้านหลังจนกระทั่งคาดเข็มขัดนิรภัยของรถยนต์เพื่อให้เข็มขัดนิรภัยพอดีอย่างถูกต้อง เข็มขัดรอบตัวจะต้องแนบสนิทต้นขาส่วนบนไม่ใช่ท้อง สายสะพายไหล่ควรแนบอย่างสบายๆ ข้ามไหล่และหน้าอกและอย่าข้ามคอหรือใบหน้า

โดยคำแนะนำแนวทางการควบคุมเด็กของ NHTSA ดังกล่าว มีหลายรัฐนำไปปรับปรุงกฎหมายเพื่อเป็นการคุ้มครองเด็กในขณะโดยสารรถยนต์ ที่กำหนดให้เด็กใช้อุปกรณ์นิรภัยสำหรับเด็กโดยการหันหน้าไปด้านหลังของรถจนกระทั่งเด็กอายุ 1 ปี และหนัก 20 ปอนด์ รวม 13 รัฐ และต่อมา The American Academy (AAP) (สถาบันศึกษาอเมริกัน) เปิดเผยว่า แม้การหันหน้าไปด้านหลังจะปลอดภัยยิ่งกว่าการหันหน้าไปทางด้านหน้าสำหรับเด็กที่อายุน้อยกว่า 2 ปี แต่ตัวเลขการบาดเจ็บก็ยังไม่ชัดเจน เนื่องจากยังไม่มีข้อมูลเพียงพอที่จะกำหนดเพื่อให้เกิดความมั่นใจได้ว่าอายุที่เหมาะสมที่สุดที่จะทำให้เด็กหันไปข้างหน้าแล้วปลอดภัย ดังนั้น จึงควรให้เด็กหันหน้าไปด้านหลังให้นานที่สุด ซึ่งเป็นวิธีที่ดีที่สุดในการรักษาความปลอดภัย[68]

จากข้อมูลดังกล่าวข้างต้นจะเห็นได้ว่า สหรัฐอเมริกามีกฎหมายในการคุ้มครองผู้โดยสารที่เป็นเด็กในขณะโดยสารรถยนต์ในหลายรัฐ โดยการนำคำแนะนำของสำนักงานความปลอดภัยการจราจรบนทางหลวงแห่งชาติ (NHTSA) มาปรับใช้เพื่อตรากฎหมายในการคุ้มครองเด็ก ดังนั้น ผู้เขียนจึงขอสำเสนอกฎหมายคุ้มครองความปลอดภัยเด็กในการโดยสารรถยนต์ในบางมลรัฐและบางรัฐ ดังต่อไปนี้

3.2.4.1 มลรัฐแคลิฟอร์เนีย[69]

สำหรับสหรัฐอเมริกาใน ค.ศ. 1995 คณะกรรมการปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวเนื่องด้วยกฎจราจรแห่งชาติ (The National Committee on Uniform Traffic Laws and Ordinances) ได้พิจารณาปรับปรุงกฎหมายจราจร หรือที่เรียกว่า Millennium Edition of The Uniform Vehicle Code ค.ศ. 1992 เพื่อ

---

[68] *เพิ่งอ้าง*,น. 9-10.

[69] "คู่มือขับขี่ รัฐแคลิฟอร์เนีย (California Driver Handbook)," สืบค้นเมื่อวันที่ 5 พฤศจิกายน 2562. จาก https://www.dmv.ca.gov/portal/wcm/connect/6128c7c6-da4e-4f1e-a1e5 6ef3a7a160ce/dl600TH.pdf?MOD=AJPERES&CVID=

นำมาเป็นกฎหมายต้นแบบ (Model Law) ให้แก่มลรัฐต่าง ๆ นำไปปรับปรุงกฎหมายท้องถิ่นและใช้บังคับภายใต้การอนุวัติกฎหมายระดับมลรัฐให้เป็นไปตามกฎหมายต้นแบบ กฎหมายจราจรของมลรัฐแคลิฟอร์เนีย (California Vehicle Code (CVC))[70] ซึ่งกฎหมายดังกล่าวให้ความสำคัญกับสวัสดิภาพของผู้เยาว์ (Child Welfare)[71] โดยถือว่าสวัสดิภาพของผู้เยาว์เป็นประเด็นปัญหาทางสังคมที่สำคัญประการหนึ่งที่กฎหมายจราจรของประเทศที่พัฒนาแล้ว เช่น สหรัฐอเมริกา ได้วางหลักเกณฑ์ไว้เพื่อให้ประชาชนได้ปฏิบัติเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้เยาว์

สวัสดิภาพของผู้เยาว์ หมายถึง สิทธิต่าง ๆ ที่จำเป็นและเหมาะสมที่ผู้เยาว์พึงจะได้รับการคุ้มครองทั้งทางด้านศีลธรรม ร่างกายและจิตใจ

กฎหมายจราจรของมลรัฐแคลิฟอร์เนียมีมาตรการทางกฎหมายที่ป้องกันการสูญเสียชีวิตหรือทุพพลภาพของผู้เยาว์โดยชัดแจ้ง กล่าวคือ

1) ระบบยึดเหนี่ยวร่างกายเด็กและที่นั่งนิรภัย

เด็กที่เป็นผู้โดยสารพาหนะต้องถูกรัดตรึงไว้กับระบบยึดเหนี่ยวผู้โดยสารเด็กหรือเข็มขัดนิรภัยที่มีการรับรองโดยส่วนกลาง โดยขึ้นอยู่กับความสูงของเด็กและอายุ กล่าวคือ

เด็กอายุไม่ถึง 2 ปี ต้องได้รับการรัดตรึงไว้ในระบบยึดเหนี่ยวผู้โดยสารเด็กแบบหันหลัง ยกเว้นเด็กมีน้ำหนัก 40 ปอนด์ ขึ้นไป หรือสูง 3 ฟุต 4 นิ้วขึ้นไป

เด็กที่อายุไม่ถึง 8 ปี ต้องได้รับการรัดตรึงไว้ ในระบบยึดเหนี่ยวผู้โดยสารเด็กที่ได้รับการรับรองโดยส่วนกลาง

เด็กที่อายุไม่ถึง 8 ปี อาจนั่งในที่นั่งด้านหน้าของยานพาหนะในระบบยึดเหนี่ยวผู้โดยสารเด็กที่ได้รับการรับรองโดยส่วนกลางภายใต้กรณีต่อไปนี้ :

(1) กรณีไม่มีที่นั่งด้านหลัง

(2) ที่นั่งด้านหลังเป็นที่นั่งพับได้หันข้าง

(3) ที่นั่งด้านหลังเป็นที่นั่งหันไปข้างหลัง

(4) ระบบยึดเหนี่ยวผู้โดยสารเด็กไม่สามารถติดตั้งได้อย่างถูกต้องในที่นั่งด้านหลัง

(5) ที่นั่งด้านหลังทั้งหมดมีเด็ก ๆ อายุไม่เกิน 7 ปี นั่งอยู่เต็มแล้ว

(6) เหตุผลทางการแพทย์ เด็กจำเป็นต้องไม่นั่งในที่นั่งด้านหลัง

เด็กไม่อาจนั่งในที่นั่งด้านหน้าของยานพาหนะที่ติดตั้งด้วยถุงลมนิรภัย ถ้าเด็กอยู่ในระบบยึดเหนี่ยวผู้โดยสารเด็กแบบหันหลัง

---

[70] ชนะ รุ่งโรจน์ธนกุล, "ความสำคัญของการจัดตั้งศาลจราจรในประเทศไทย," วารสารรามคำแหง ฉบับนิติศาสตร์, เล่ม 2 ปีที่ 5, น. 89 (วันที่ 1 กรกฎาคม -31 ธันวาคม 2559).

[71] *เพิ่งอ้าง*, น. 93.

เด็กที่อายุมากกว่า 8 ปี ขึ้นไป หรือผู้ที่สูงถึงอย่างน้อย 4 ฟุต 9 นิ้ว สามารถใช้เข็มขัดนิรภัยที่คาดอย่างเหมาะสมได้ตรงตามมาตรฐานของส่วนกลาง

สำหรับการติดตั้งระบบยึดเหนี่ยวผู้โดยสารเด็กสามารถรับการตรวจสอบโดยติดต่อหน่วยงานบังคับใช้กฎหมายและหน่วยดับเพลิงได้ เมื่อเด็กมีขนาดร่างกายที่เติบโตขึ้น ให้ตรวจสอบว่าระบบยึดเหนี่ยวผู้โดยสารเด็กยังคงมีขนาดเหมาะสมสำหรับเด็กหรือไม่

2) การห้ามไม่ให้ทิ้งเด็กอยู่คนเดียวในรถยนต์ และบทกำหนดโทษ

มาตรา 15603 มีวัตถุประสงค์เพื่อปกป้องการสูญเสียชีวิตและทุพพลภาพของผู้เยาว์ที่ถูกทิ้งไว้ในยานพาหนะ เพื่อให้ความรู้แก่ผู้ปกครองของบุตรหรือผู้ดูแลผู้เยาว์ให้ทราบถึงอันตรายที่เกิดจากการทิ้งผู้เยาว์ให้อยู่ในยานพาหนะเพียงลำพัง และเพื่อให้ปรับหรือเรียกผู้ปกครองหรือผู้ดูแลเหล่านั้นชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดจากการทิ้งผู้เยาว์ไว้ในยานพาหนะเพียงลำพัง เป็นเหตุให้เสี่ยงต่ออันตราย[72]

นอกจากนี้มาตรา 15620[73] ได้วางหลักเกณฑ์ในการป้องกันอันตรายที่จะเกิดกับผู้เยาว์หากผู้เยาว์ถูกละทิ้งไว้ในยานพาหนะเพียงลำพัง และยังกำหนดโทษเบื้องต้น โดยชัดเจนอีกด้วย การทิ้งเด็กอายุไม่เกิน 6 ปี ไว้ในยานพาหนะคนเดียว ยกเว้นอยู่ในความดูแลของผู้เยาว์ที่มีอายุมากกว่า 12 ปี โดยหากไม่มีการดูแลเป็นสิ่งผิดกฎหมาย โดยมีหลักเกณฑ์ดังนี้

(a) พ่อแม่ผู้ปกครองตามกฎหมายหรือบุคคลอื่นที่รับผิดชอบเด็กที่อายุ 6 ปีขึ้นไป ไม่สามารถฝากเด็กไว้ในยานยนต์ได้โดยไม่ต้องอยู่ภายใต้การดูแลของบุคคลที่อายุ 12 ปีขึ้นไป ภายใต้สถานการณ์อย่างใดอย่างหนึ่งต่อไปนี้

(1) ในกรณีที่มีเงื่อนไขที่แสดงความเสี่ยงที่สำคัญต่อสุขภาพหรือความปลอดภัยของเด็ก

(2) เมื่อเครื่องยนต์ของยานพาหนะกำลังทำงานหรือกุญแจของยานพาหนะอยู่ในจุดเผาไหม้หรือทั้งสองอย่าง

---

[72] CVC § 15603 “The purpose of this division is to help prevent injuries to, and the death of, young children from the effects of being left alone in a motor vehicle, to help educate parents and caretakers about the dangers of leaving children alone in a motor vehicle, and to authorize a monetary fine to be imposed on a person for leaving a young child alone in a motor vehicle in circumstances that pose a life safety risk.”

[73] VEHICLE CODE – VEH DIVISION 6.7. UNATTENDED CHILD IN MOTOR VEHICLE SAFETY ACT 15620. (a) A parent, legal guardian, or other person responsible for a child who is 6 years of age or younger may not leave that child inside a motor vehicle without being subject to the supervision of a person who is 12 years of age or older, under either of the following circumstances:

(1) Where there are conditions that present a significant risk to the child’s health or safety.

(2) When the vehicle’s engine is running or the vehicle’s keys are in the ignition, or both.

(b) การฝ่าฝืนการแบ่ง [74] (ก) เป็นการฝ่าฝืนมีโทษปรับหนึ่งร้อยดอลลาร์ ($ 100) ยกเว้นว่าศาลอาจลดหรือยกเว้นค่าปรับหากศาลเห็นว่าเป็นผู้ด้อยโอกาสทางเศรษฐกิจ และศาลให้จำเลยเข้าโปรแกรมการศึกษาชุมชนที่รวมถึงการศึกษาเกี่ยวกับอันตรายขอการปล่อยทิ้งเด็กไว้ในยานพาหนะและให้การรับรองของโปรแกรมที่เสร็จสมบูรณ์ เมื่อเสร็จสิ้นโครงการดังกล่าวจำเลยจะต้องให้การรับรองดังกล่าวต่อศาล ศาลอาจกำหนดให้จำเลยที่กำหนดไว้ในส่วนนี้เข้าร่วมโปรแกรมการศึกษาเกี่ยวกับอันตรายของการปล่อยทิ้งเด็กเล็กไว้ในยานพาหนะ

(c) ไม่มีสิ่งใดในมาตรานี้ที่จะห้ามการดำเนินคดีตามมาตรานี้และมาตรา 192 แห่งประมวลกฎหมายอาญาหรือมาตรา 273a ของประมวลกฎหมายนั้นหรือบทบัญญัติอื่นใดของกฎหมาย [75]

(d) (1) แผนก (b) และมาตรา 40000.1 ไม่สามารถนำมาใช้ได้หากเด็กที่ไม่มีผู้ดูแลได้รับบาดเจ็บหรือมีการให้บริการทางการแพทย์กับเด็กคนนั้นเนื่องจากมีการละเมิดตามที่กำหนดไว้ในแผนก (a)

(2) ไม่มีส่วนใดในแผนกนี้ที่จะดำเนินคดีภายใต้บทบัญญัติของกฎหมายอื่นใด [76]

นอกจากนั้น กฎหมายจราจรของมลรัฐแคลิฟอร์เนียยังได้วางหลักเกณฑ์สำหรับผู้ปกครองที่ละทิ้งผู้เยาว์ไว้ในยานพาหนะ จนเป็นสาเหตุให้ผู้เยาว์สูญเสียชีวิตหรือทุพพลภาพโดยกำหนดให้เป็นการฝึกอบรมอีกด้วย ดังใน 15632[77]

---

[74] (b) A violation of subdivision (a) is an infraction punishable by a fine of one hundred dollars ($100), except that the court may reduce or waive the fine if the defendant establishes to the satisfaction of the court that he or she is economically disadvantaged and the court, instead, refers the defendant to a community education program that includes education on the dangers of leaving young children unattended in motor vehicles, and provides certification of completion of that program. Upon completion of that program, the defendant shall provide that certification to the court. The court may, at its discretion, require any defendant described in this section to attend an education program on the dangers of leaving young children unattended in motor vehicles.

[75] (c) Nothing in this section shall preclude prosecution under both this section and Section 192 of the Penal Code, or Section 273a of that code, or any other provision of law.

[76] (d) (1) Subdivision (b) and Section 40000.1 do not apply if an unattended child is injured or medical services are rendered on that child because of a violation described in subdivision (a).

(2) Nothing in this subdivision precludes prosecution under any other provision of law. (Amended by Stats. 2002, Ch. 664, Sec. 222. Effective January 1, 2003.) สืบค้นเมื่อวันที่ 5 มกราคม 2563.จาก https://leginfo.legislature.ca.gov/faces/codes_displaySection.xhtml?lawCode=VEH&sectionNum=15620

กล่าวโดยสรุป มลรัฐแคลิฟอร์เนียมีกฎหมายที่กำหนดให้มีการใช้อุปกรณ์นิภัยสำหรับเด็ก โดยเฉพาะการใช้ระบบยึดเหนี่ยวเด็กร่วมกับเข็มขัดนิรภัยตามช่วงความสูงและอายุของเด็ก ซึ่งครอบคลุมตั้งแต่เด็กทารกจนกระทั่งอายุ 8 ปี สำหรับเด็กที่อายุมากกว่า 8 ปีขึ้นไปก็ให้ใช้เข็มขัดนิรภัยในขณะที่โดยสารในรถยนต์ นอกจากนั้นยังกำหนดห้ามมิให้ปล่อยทิ้งเด็กที่มีอายุไม่เกิน 6 ปี ไว้ตามลำพังในยานพาหนะโดยไม่มีผู้ดูแล ยกเว้นอยู่ภายใต้การดูแลของเด็กที่อายุ 12 ขึ้นไป โดยกำหนดให้ผู้ปกครองและผู้ขับขี่เป็นผู้ควบคุมและดูแลผู้โดยสารที่เป็นเด็ก

3.2.4.2 รัฐอิลลินอยส์

รัฐอิลลินอยส์ มีกฎหมายคุ้มครองผู้โดยสารที่เป็นเด็กชื่อว่า รัฐบัญญัติคุ้มครองผู้โดยสารเด็ก (Child Passenger Protection Act.)[78] มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2526 โดยได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมเพื่อให้ทันต่อสภาวการณ์ตลอดมา รัฐบัญญัติฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครองสุขภาพความปลอดภัยและสวัสดิภาพของผู้โดยสารยานยนต์ที่มีอายุต่ำกว่า 8 ปีและประชาชนผู้ขับขี่ยานยนต์โดยใช้ประโยชน์จากระบบความปลอดภัยสำหรับเด็กที่ได้รับอนุมัติ ในปี

---

[77] CVC § 15632 (a) The department shall include information concerning the dangers of leaving children unattended in motor vehicles, including, but not limited to, the effect of solar heat on the temperature of vehicle interiors and the penalties for noncompliance with Chapter 2 (commencing with Section 15620), in the following materials distributed by the department:

(1) The California Driver's Handbook published under subdivision (b) of Section 1656.

(2) The driver's license examination administered under Section 12804.9, by including, on a rotating basis, at least one question in one version of the driver's license examination that is periodically administered to applicants.

(3) Any driver's education materials certified by the department.

(4) Courses and examinations for traffic violator schools.

(5) Materials provided to secondary and post-secondary schools and educational institutions.

(6) Any materials provided to community education campaigns undertaken by the department and other state agencies, including, but not limited to, the Department of the California Highway Patrol and the Department of Transportation.

(b) The department shall not republish materials before existing supplies are exhausted, but shall arrange for compliance with this section in the next edition or publication of those materials in the normal course of business.

[78] Child Passenger Protection Act , 1983, สืบค้นเมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2563, จาก http://www.ilga.gov/ legislation/ilcs/ilcs3.asp?ActID=1819&ChapterID=49

2019 (พ.ศ. 2562) ได้มีการปรับปรุงกฎหมายฉบับนี้โดยกำหนดอายุของเด็กให้ครอบคลุมถึงเด็กอายุต่ำกว่า 2 ปี อีกด้วย

สำหรับสาระสำคัญของรัฐบัญญัติฉบับนี้ได้มีการกำหนดให้ผู้ขับขี่ยานยนต์ต้องทำการคุ้มครองเด็กในขณะโดยสารรถยนต์ดังนี้

1) การบังคับใช้อุปกรณ์นิรภัยสำหรับเด็ก

รัฐบัญญัติฉบับนี้ได้กำหนดให้มีการใช้อุปกรณ์นิรภัยสำหรับผู้โดยสารที่เป็นเด็กไว้ในมาตรา 4[79] กล่าวคือ เมื่อบุคคลใดกำลังขนส่งเด็กในรัฐนี้ที่มีอายุต่ำกว่า 8 ปี ในยานยนต์ที่ไม่ใช่เชิงพาณิชย์ที่ติดตั้งเข็มขัดนิรภัยและยานพาหนะอื่นที่มีน้ำหนักรวมของยานพาหนะ 9,000 ปอนด์หรือน้อยกว่า หรือยานพาหนะเพื่อการสันทนาการบนถนน หรือทางหลวง บุคคลดังกล่าวจะต้องรับผิดชอบในการจัดหาการคุ้มครองเด็กโดยใช้ระบบรั้งตัวเด็ก บิดามารดาหรือผู้ปกครองตามกฎหมายของเด็กอายุต่ำกว่า 8 ปี จะต้องจัดให้มีระบบรั้งตัวเด็กแก่บุคคลใดก็ตามที่ขนส่งบุตรของตน

เมื่อบุคคลใดกำลังขนส่งเด็กในรัฐนี้ที่มีอายุต่ำกว่า 2 ปี ในยานยนต์ของวรรคแรกหรือยานยนต์ที่มีน้ำหนัก 9,0000 ปอนด์ หรือน้อยกว่า ต้องรับผิดชอบในการคุ้มครองเด็กให้เหมาะสม

---

[79] Sec. 4. When any person is transporting a child in this State under the age of 8 years in a non-commercial motor vehicle of the first division, any truck or truck tractor that is equipped with seat safety belts, any other motor vehicle of the second division with a gross vehicle weight rating of 9,000 pounds or less, or a recreational vehicle on the roadways, streets or highways of this State, such person shall be responsible for providing for the protection of such child by properly securing him or her in an appropriate child restraint system. The parent or legal guardian of a child under the age of 8 years shall provide a child restraint system to any person who transports his or her child.

When any person is transporting a child in this State who is under the age of 2 years in a motor vehicle of the first division or motor vehicle of the second division weighing 9,000 pounds or less, he or she shall be responsible for properly securing the child in a rear-facing child restraint system, unless the child weighs 40 or more pounds or is 40 or more inches tall.

For purposes of this Section and Section 4b, "child restraint system" means any device which meets the standards of the United States Department of Transportation designed to restrain, seat or position children, which also includes a booster seat.

A child weighing more than 40 pounds may be transported in the back seat of a motor vehicle while wearing only a lap belt if the back seat of the motor vehicle is not equipped with a combination lap and shoulder belt.

ในระบบรั้งตัวเด็กแบบหันหน้าไปทางด้านหลัง เว้นแต่เด็กจะมีน้ำหนัก 40 ปอนด์ หรือมากกว่า หรือสูงกว่า 40 นิ้ว ขึ้นไป

สำหรับจุดประสงค์ของมาตรานี้และมาตรา 4b “ระบบยึดนิรภัยสำหรับเด็ก” หมายถึงอุปกรณ์ใด ๆ ที่เป็นไปตามมาตรฐานของกระทรวงคมนาคมของสหรัฐอเมริกาที่ออกแบบมาเพื่อควบคุมเด็กให้นั่ง หรือตำแหน่งซึ่งร่วมถึงที่นั่งสำหรับเด็กด้วย เด็กที่มีน้ำหนักมากกว่า 40 ปอนด์ อาจถูกขนย้ายไปที่เบาะหลังของยานพาหนะขณะที่สวมเข็มขัดเฉพาะ หากเบาะหลังของยานพาหนะไม่ได้ติดตั้งเข็มขัดรัดตักและไหล่

เด็กอายุ 8 ปี ขึ้นไป แต่อายุต่ำกว่า 19 ปี ให้ใช้เข็มขัดนิรภัย ส่วนผู้ที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปี เมื่อมีการขนส่งเด็กอายุ 8 ปี ขึ้นไป แต่อายุต่ำกว่า 19 ปี จะต้องรับผิดชอบในการป้องกันเด็กที่อยู่ในที่นั่งที่ปรับและยึดไว้อย่างเหมาะสม ในมาตรานี้จะใช้บังคับกับผู้ขับขี่ที่อายุเกิน 18 ปี ซึ่งกระทำความผิดกฎจราจรที่ควบคุมการขับเคลื่อนยานพาหนะหรือการฝ่าฝืนมาตรา 6-107 หรือมาตรา 12-603.1 ของประมวลกฎหมายยานพาหนะรัฐอิลลินอยส์

นอกจากนั้นมีการกำหนดให้ผู้ใดขนส่งเด็กที่อายุ 8 ปีขึ้นไป แต่อายุต่ำกว่า 16 ปี จะต้องรับผิดชอบในการรักษาความปลอดภัยให้กับเด็กโดยใช้เข็มขัดนิรภัย[80] และไม่ว่ากรณีใด ๆ บุคคลที่มิได้จัดให้มีอุปกรณ์นิรภัยสำหรับเด็กอายุต่ำกว่า 8 ปี โดยประมาทเลินเล่อ หรือมีพยานหลักฐานที่ยอมรับได้สามารถพิสูจน์การกระทำในทางแพ่งได้[81]

2) บทลงโทษ

สำหรับบทลงโทษในการฝ่าฝืนบทบัญญัติข้างต้นได้มีการกำหนดไว้ในมาตรา 6 ของรัฐบัญญัติฉบับนี้ ดังนี้[82]

---

[80] 4a. Every person, when transporting a child 8 years of age or older but under the age of 16, as provided in Section 4 of this Act, shall be responsible for properly securing that child in seat belts.

[81] Sec. 5. In no event shall a person's failure to secure a child under 8 years of age in an approved child restraint system constitute contributory negligence or be admissible as evidence in the trial of any civil action.

[82] Sec.6. Penalty. (a) A first violation of this Act is a petty offense punishable by a fine of $75.

(b) Except as provided in subsection (d) of this Section, a person charged with a violation of Section 4 of this Act shall not be convicted if the person produces in court satisfactory evidence of possession of an approved child restraint system, as defined under this Act, and proof of completion of an instructional course on the installation of a child restraint system pursuant to Section 6a of this Act. The chief judge of each circuit may designate an officer of the court to review the documentation demonstrating that a person charged with a

(a) การละเมิดครั้งแรกของรัฐบัญญัตินี้เป็นความผิดเล็กน้อยที่มีโทษปรับ 75 ดอลลาร์

(b) ยกเว้นตามที่บัญญัติไว้ในหมวดย่อย (d) ของมาตรานี้ บุคคลที่ถูกกล่าวหาว่าฝ่าฝืนมาตรา 4 ของรัฐบัญญัตินี้จะไม่ถูกตัดสินลงโทษหากบุคคลนั้น มีพยานหลักฐานโดยพิสูจน์ได้ว่าได้มีการติดตั้งระบบอุปกรณ์นิรภัยตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 6 a หัวหน้าผู้พิพากษาของแต่ละองค์คณะอาจกำหนดให้เจ้าหน้าที่ศาลแสดงเอกสารหลักฐานค่าใช้จ่ายที่บุคคลได้รับความเสียหายจากการละเมิดมาตรา 4 ของรัฐบัญญัตินี้ แล้วให้ชำระค่าปรับ และยุติเรื่อง

(c) การละเมิดรัฐบัญญัตินี้ครั้งที่สองหรือกว่านั้นเป็นความผิดลหุโทษ มีโทษปรับ 200 ดอลลาร์

(d) ภายใต้หมวดย่อย (b) ของมาตรานี้ ใช้บังคับกับกรณีการละเมิดในครั้งที่สอง และครั้งอื่น ๆ ด้วย

นอกจากนี้แล้วบทบัญญัติในมาตรา 7 ได้กำหนดในกรณีที่มีการจับกุม การฟ้องร้อง โดยกำหนดให้ตำรวจจะตรวจตราทางหลวงสาธารณะและจับกุมผู้ละเมิดรัฐบัญญัตินี้ ตำรวจจะจับกุมผู้ละเมิดรัฐบัญญัตินี้ในกรณีที่เหตุเกิดบนทางหลวงภายใต้ข้อจำกัดของเมืองใหญ่ เมืองเล็ก หมู่บ้าน จังหวัดทางผ่าน

อัยการจังหวัดพื้นที่ที่มีการละเมิดรัฐบัญญัติฉบับนี้จะเป็นผู้ฟ้อง เว้นแต่จะเป็นกรณีที่เหตุเกิดในเขตเทศบาล อัยการเทศบาลอาจเป็นผู้ฟ้องหากได้รับอนุญาตจากอัยการรัฐ

บทบัญญัติตามพระราชบัญญัติฉบับนี้จะไม่ใช้บังคับหากเป็นกรณีผู้พิการซึ่งจะต้องใช้ที่นั่งที่ปกป้องอย่างเหมาะสมและได้รับการรับรองจากแพทย์ผู้เชี่ยวชาญและเหตุผลในการที่มีข้อจำกัดนั้น แพทย์ผู้เชี่ยวชาญไม่ต้องรับผิดหากเกิดการบาดเจ็บอันเกิดจากการรับรองภายใต้บทบัญญัตินี้

3) การห้ามมิให้ปล่อยทิ้งเด็กไว้ตามลำพังในรถยนต์

สำหรับการห้ามมิให้ปล่อยทิ้งเด็กไว้ตามลำพังในรถยนต์นั้น กฎหมายของรัฐอิลลินอยส์ได้มีการกำหนดโดยชัดเจนภายใต้กฎเกณฑ์ของรัฐอิลลินอยส์บทที่ 720 ความผิดทาง

---

violation of Section 4 of this Act is in possession of an approved child restraint system and has completed an instructional course.

(c) A second or subsequent violation of this Act is a petty offense punishable by a fine of $200.

(d) Subsection (b) of this Section shall not apply in the case of a second or subsequent violation of this Act.

อาญา § -5 การเสียชีวิตหรือสุขภาพของเด็ก ในมาตรา 12C-5 อันตรายต่อชีวิตและสุขภาพของเด็กได้กำหนดไว้ดังนี้[83]

(a) บุคคลที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิตหรือสุขภาพของเด็กเมื่อเขาและเธอรับรู้ ดังนี้

(1) เป็นต้นเหตุหรือยินยอมอันทำให้เกิดอันตรายต่อชีวิตหรือสุขภาพของเด็กอายุต่ำกว่า 18 ปี หรือ

(2) เป็นต้นเหตุหรือยินยอมที่ทำให้เด็กตกอยู่ในสภาพแวดล้อมที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิตหรือสุขภาพของเด็ก กรณีจะไม่เป็นการละเมิดตามมาตรานี้หากเป็นการละทิ้งเด็กสอดคล้องตามรัฐบัญญัติเพื่อการคุ้มครองเด็กแรกเกิด

(b) ข้อเท็จจริงพิสูจน์ได้ว่าเด็กอายุ 6 ปี หรือเด็กกว่านั้นจะไม่มีใครช่วยเหลือหากเด็กถูกนำออกจากยานยนต์นั้นเกินกว่า 10 นาที

(c) "ไม่มีใครช่วยเหลือ" หมายความรวมถึง

(i) ไม่รวมถึงบุคคลอายุ 14 ปี หรือเกินกว่านั้น หรือ

(ii) ถ้ารวมถึงบุคคลอายุ 14 ปี หรือเกินกว่านั้น หากอยู่ห่างไกลจากบุคคลนั้น

(d) หลักสำคัญ การละเมิดมาตรานี้ครั้งแรกถือเป็นระดับ เอ ความผิดทางอาญา การละเมิดมาตรานี้ครั้งที่สองหรือมากกว่านั้น ถือเป็นระดับ 3 ความผิดอาญาร้ายแรง การละเมิดบทบัญญัติมาตรานี้ซึ่งเป็นเหตุสาเหตุใกล้ชิดกับความตายของเด็กจากประเภท 3 ความผิดอาญาร้ายแรง จะต้องถูกลงโทษจำคุกไม่น้อยกว่า 2 ปี หรือไม่เกิน 10 ปี หากผู้กระทำละเมิดเป็นพ่อแม่ของเด็กอาจถูกคุมประพฤติจากการกระทำความผิดตามมาตรานี้

กล่าวโดยสรุป กฎหมายของสหรัฐอเมริกาในการคุ้มครองสิทธิด้านความปลอดภัยของเด็กในขณะโดยสารรถยนต์ได้มีกฎหมายกำหนดไว้ในแต่ละมลรัฐและในแต่ละรัฐ ซึ่งมีลักษณะการคุ้มครองโดยการบังคับใช้อุปกรณ์นิรภัยสำหรับเด็ก หรือระบบรั้งตัวเด็ก โดยกำหนดให้ใช้อุปกรณ์

---

[83] Illinois Statutes Chapter 720. Criminal Offenses §-5. Sec.12C-5 Endangering the life or health of a child . Sec. 12C-5. Endangering the life or health of a child.

(a) A person commits endangering the life or health of a child when he or she knowingly: (1) causes or permits the life or health of a child under the age of 18 to be endangered; or (2) causes or permits a child to be placed in circumstances that endanger the child's life or health. It is not a violation of this Section for a person to relinquish a child in accordance with the Abandoned Newborn Infant Protection Act.

(b) A trier of fact may infer that a child 6 years of age or younger is unattended if that child is left in a motor vehicle for more than 10 minutes.

(c) "Unattended" means either: (i) not accompanied by a person 14 years of age or older; or (ii) if accompanied by a person 14 years of age or older, out of sight of that person.

นิรภัยตามประเภทให้เหมาะสมกับเด็กในแต่ละช่วงอายุ รวมถึงการกำหนดห้ามมิให้ปล่อยทิ้งเด็กไว้ตามลำพังในรถยนต์โดยไม่มีผู้ดูแล และการกำหนดให้เด็กควรที่จะนั่งเบาะหลังรถยนต์ภายใต้ระบบรั้งตัวเด็กที่เหมาะสม นอกจากนั้นมีการกำหนดโทษปรับรวมถึงโทษในทางอาญาในความผิดบางกรณีอีกด้วย

3.3 กฎหมายเกี่ยวข้องกับการคุ้มครองสิทธิด้านความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารที่เป็นเด็กของประเทศไทย

อุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยก่อให้เกิดการบาดเจ็บ พิการ และเสียชีวิตของประชาชนเป็นจำนวนมาก สาเหตุหลักมาจากปัจจัยหลายประการ กล่าวคือ ปัจจัยด้านผู้ขับขี่ กรณีเมาแล้วขับ หรือใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ ปัจจัยด้านถนน ที่ไม่ได้มาตรฐานหรือชำรุด ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมไม่เอื้อต่อการขับขี่ เช่น ฝนตก หมอกหนา และปัจจัยด้านยานพาหนะที่ไม่สมบูรณ์พร้อมที่จะใช้งาน ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ทำให้เกิดอุบัติเหตุและเกิดความเสียหายต่อชีวิตร่างกายและทรัพย์สิน นอกจากนั้นยังส่งผลเสียต่อเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ รัฐบาลไทยจึงมีการกำหนดมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายเป็นการเร่งด่วนในการที่จะแก้ไขปัญหาดังกล่าวเพื่อลดอัตราการบาดเจ็บ พิการ และเสียชีวิตของผู้ขับขี่และผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นการทั่วไป โดยการกำหนดให้มีมาตรการเร่งด่วนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลสำคัญ เช่น ปีใหม่ สงกรานต์ เป็นต้น เนื่องจากเป็นช่วงที่ประชาชนใช้รถใช้ถนนเพื่อเดินทางกลับภูมิลำเนาเนื่องจากเป็นวันหยุดราชการที่มีระยะเวลาติดต่อกันหลายวัน ดังนั้น รัฐบาลจึงมุ่งให้ความสำคัญกับการลดการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินในกรณีดังกล่าวมากที่สุด

สำหรับเด็กที่เป็นผู้โดยสารในรถยนต์นั้นรัฐยังไม่ได้ให้ความสำคัญเท่าที่ควร เนื่องจากมีการตรากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรทางบกและการขนส่งไว้หลายฉบับ กล่าวคือพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 แต่กฎหมายทั้งสองฉบับดังกล่าวก็ไม่ได้มีบทบัญญัติที่กำหนดให้มีการคุ้มครองสิทธิของเด็กในการโดยสารในรถยนต์ด้วยความปลอดภัยแต่อย่างใด ดังนั้น ผู้เขียนจึงขอกล่าวถึงกฎหมายทั้ง 2 ฉบับดังกล่าว ว่ามีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องหรือเทียบเคียงกับบทบัญญัติที่จำเป็นจะต้องนำมาบังคับใช้กับผู้โดยสารที่เป็นเด็กได้หรือไม่อย่างไร

โดยในเบื้องต้นผู้เขียนขอกล่าวถึงพระราชบัญญัติคุ้มครองเด็ก พ.ศ. 2546 ซึ่งเป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อให้สอดคล้องกับรัฐธรรมนูญและอนุสัญญาว่าด้วยสิทธิเด็ก ค.ศ. 1989 ที่ได้กล่าวไว้แล้วในบทที่ 2 ซึ่งพระราชบัญญัติคุ้มครองเด็ก พ.ศ. 2546 นี้ มีบทบัญญัติที่รับรองและคุ้มครองสิทธิของเด็กในหลายด้าน โดยเฉพาะการปฏิบัติต่อเด็กต้องคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของ

เด็กเป็นสำคัญ และเด็กมีสิทธิได้รับการปกป้องคุ้มครองมิให้ตกอยู่ในภาวะอันน่าจะเป็นอันตรายต่อร่างกาย จิตใจ จึงอาจกล่าวได้ว่าพระราชบัญญัติฉบับนี้ถือเป็นกฎหมายที่เป็นฐานในการที่จะดำเนินการเพื่อให้เกิดการคุ้มครองสิทธิของเด็กในการโดยสารรถยนต์เช่นเดียวกัน

3.3.1 พระราชบัญญัติคุ้มครองเด็ก พ.ศ. 2546

พระราชบัญญัติคุ้มครองเด็ก พ.ศ. 2546 เป็นกฎหมายที่กำหนดหลักการปฏิบัติต่อเด็กไม่ว่ากรณีใดให้คำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของเด็กเป็นสำคัญและไม่ให้มีการเลือกปฏิบัติโดยไม่เป็นธรรมต่อเด็กและกำหนดบทบาทหน้าที่ผู้ปกครองต้องให้การอุปการะเลี้ยงดูอบรมสั่งสอนและพัฒนาเด็ก กล่าวคือ[84] พระราชบัญญัติดังกล่าวได้กำหนดหลักปฏิบัติต่อเด็กไม่ว่ากรณีใด ให้คำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของเด็กเป็นสำคัญและไม่ให้มีการเลือกปฏิบัติโดยไม่เป็นธรรมต่อเด็ก[85] สำหรับในการคุ้มครองเด็กในเบื้องต้นนั้นได้กำหนดให้ผู้ปกครองต้องให้การอุปการะเลี้ยงดู อบรมสั่งสอน และพัฒนาเด็กที่อยู่ในความปกครองดูแลของตนตามความเหมาะสมต่อวัฒนธรรมท้องถิ่น แต่ต้องไม่ต่ำกว่ามาตรฐานขั้นต่ำตามที่กฎหมายกำหนดและจะต้องคุ้มครองสวัสดิภาพเด็กที่อยู่ในความปกครองไม่ให้ตกอยู่ในภาวะเสี่ยงภัยอันตราย[86] นอกจากนั้นกฎหมายฉบับนี้ยังกำหนดข้อห้ามมิให้ผู้ปกครองกระทำการใด ๆ ที่เป็นการละเมิดสิทธิเด็กไม่ว่าจะเป็นการทอดทิ้งเด็กไว้ในสถานเลี้ยงเด็ก การบังคับ ขู่เข็ญ ชักจูง ส่งเสริม หรือยินยอมให้เด็กประพฤติตนไม่สมควรหรือน่าจะทำให้เด็กมีความประพฤติเสี่ยงต่อการกระทำผิด

สำหรับหลักการและเหตุผล[87] ของพระราชบัญญัตินี้ เป็นกฎหมายที่มุ่งให้ความคุ้มครองแก่เด็กทั้งทางด้านร่างกายและจิตใจรวมถึงการสงเคราะห์ การคุ้มครองสวัสดิภาพ การพัฒนาและฟื้นฟู ทั้งนี้โดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของเด็กเป็นสำคัญ เพื่อให้เด็กได้รับการอุปการะเลี้ยงดู อบรมสั่งสอน และมีพัฒนาการที่เหมาะสม อันเป็นการส่งเสริมความมั่นคงของสถาบันครอบครัว รวมทั้งป้องกันมิให้เด็กถูกทารุณกรรม ตกเป็นเครื่องมือในการแสวงหาประโยชน์โดยมิชอบ หรือถูกเลือกปฏิบัติโดยไม่เป็นธรรม

---

[84] นครินทร์ เมฆไตรรัตน์ และคณะ, “สิทธิเด็กตามรัฐธรรมนูญ,” โครงการวิจัยเรื่อง การปรับเปลี่ยนกลไกเชิงสถาบันเพื่อเสริมสร้างสมรรถนะในการทำงานด้านเด็กขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น, 2553 : น. 20.

[85] พระราชบัญญัติคุ้มครองเด็ก พ.ศ. 2546, มาตรา 22

การกระทำใดเป็นไปเพื่อประโยชน์สูงสุดของเด็ก หรือเป็นการเลือกปฏิบัติโดยไม่เป็นธรรมต่อเด็กหรือไม่ ให้พิจารณาตามแนวทางที่กำหนดในกฎกระทรวง

[86] พระราชบัญญัติคุ้มครองเด็ก พ.ศ. 2546, มาตรา 23

[87] ดวงพร เพชรคง, “ปัญหาและอุปสรรคจากการบังคับใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองเด็ก พ.ศ. 2546,” สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, น. 16.

ในส่วนของบทนิยามได้กำหนดความหมายของ “เด็ก” ว่าหมายถึง บุคคลซึ่งมีอายุต่ำกว่า 18 ปีบริบูรณ์ แต่ไม่รวมถึงผู้ที่บรรลุนิติภาวะด้วยการสมรส นอกจากนี้ยังได้จำแนกประเภทของเด็กออกเป็น เด็กเร่ร่อน เด็กกำพร้า เด็กที่อยู่ในสภาพยากลำบาก เด็กพิการ เด็กที่เสี่ยงต่อการกระทำผิด นักศึกษาและนักเรียน

3.3.1.1 สาระสำคัญของพระราชบัญญัติคุ้มครองเด็ก พ.ศ. 2546[88]

พระราชบัญญัติคุ้มครองเด็กฯ ฉบับนี้ กำหนดให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการคุ้มครองเด็กแห่งชาติขึ้น[89] มีอำนาจหน้าที่ที่สำคัญคือ การเสนอความเห็นต่อรัฐมนตรีเกี่ยวกับนโยบาย แผนงาน งบประมาณและมาตรการในการสงเคราะห์คุ้มครองสวัสดิภาพ และส่งเสริมความประพฤติเด็ก รวมถึงการให้คำปรึกษา แนะนำ และประสานงานแก่หน่วยงานของรัฐและเอกชนที่ปฏิบัติงานด้านการศึกษา การสงเคราะห์ คุ้มครองสวัสดิภาพ และส่งเสริมความประพฤติเด็ก นอกนี้ยังมีอำนาจตรวจสอบสถานรับเลี้ยงเด็ก สถานแรกรับ สถานสงเคราะห์ สถานคุ้มครองสวัสดิภาพ สถานพัฒนาและฟื้นฟู สถานพินิจ หรือสถานที่ที่เกี่ยวข้องกับการสงเคราะห์คุ้มครองสวัสดิภาพ และส่งเสริมความประพฤติเด็กทั้งของรัฐและเอกชน อีกทั้งยังได้กำหนดให้มีคณะกรรมการคุ้มครองเด็กกรุงเทพมหานครและคณะกรรมการคุ้มครองเด็กจังหวัด เพื่อกระจายการดูแลให้เป็นไปอย่างทั่วถึง โดยมีอำนาจและหน้าที่ที่สำคัญ คือ เสนอความเห็นต่อคณะกรรมการเกี่ยวกับนโยบาย แผนงาน งบประมาณและมาตรการในการสงเคราะห์คุ้มครองสวัสดิภาพ และส่งเสริมความประพฤติเด็ก การให้คำปรึกษา แนะนำและประสานงานกับหน่วยงานของรัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง การติดตาม ประเมินผล และตรวจสอบการดำเนินงานเกี่ยวกับการสงเคราะห์และส่งเสริมความประพฤติเด็กแล้วรายงานผลต่อคณะกรรมการ

สำหรับในการปฏิบัติต่อเด็ก[90] พระราชบัญญัตินี้กำหนดให้คำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของเด็กเป็นสำคัญและไม่ให้มีการเลือกปฏิบัติโดยไม่เป็นธรรม และมีการกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการปฏิบัติต่อเด็ก โดยสรุปสาระสำคัญดังนี้

ผู้ปกครองต้องให้การอุปการะเลี้ยงดู อบรมสั่งสอนและพัฒนาเด็กที่อยู่ในความปกครองตามสมควรแก่ขนบธรรมเนียมประเพณีและวัฒนธรรมแห่งท้องถิ่นรวมถึงการคุ้มครองสวัสดิภาพของเด็กมิให้เกิดอันตรายแก่กายหรือจิตใจ และผู้ปกครองต้องไม่ทอดทิ้งหรือละทิ้งเด็กไว้หรือละเลยไม่ดูแลเด็ก[91] ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ที่พระราชบัญญัติฉบับนี้กำหนด มีหน้าที่คุ้มครอง

---

[88] *เพิ่งอ้าง*, น. 16-18.

[89] พระราชบัญญัติคุ้มครองเด็ก พ.ศ. 2546 , มาตรา 7 - มาตรา 21

[90] พระราชบัญญัติคุ้มครองเด็ก พ.ศ. 2546, มาตรา 22- มาตรา 31

[91] พระราชบัญญัติคุ้มครองเด็ก พ.ศ. 2546 , มาตรา 23.

สวัสดิภาพเด็กที่อยู่ในเขตพื้นที่รับผิดชอบ รวมถึงดูแลตรวจสอบสอบสถานที่ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องตามที่กฎหมายกำหนด

นอกจากนี้ยังกำหนดมาตรการต่าง ๆ ที่สำคัญเพื่อคุ้มครองเด็กทั้งทางด้านร่างกาย จิตใจ ชื่อเสียงหรือสิทธิประโยชน์อื่นของเด็ก เช่น ห้ามบุคคลใดกระทำการอันเป็นการทารุณกรรมเด็ก ห้ามบุคคลใดบังคับ ขู่เข็ญ ส่งเสริมหรือยินยอมให้เด็กประพฤติตนไม่สมควรหรือเสี่ยงต่อการกระทำผิดในด้านต่าง ๆ เป็นต้น

สำหรับการสงเคราะห์เด็ก[92] ได้มีการกำหนดลักษณะของเด็กที่พึงได้รับการสงเคราะห์ไว้และกำหนดหลักเกณฑ์วิการสงเคราะห์เด็ก โดยการสงเคราะห์ในเบื้องต้นเป็นการกำหนดสถานที่อยู่ของเด็กซึ่งต้องพิจารณาตามความเหมาะสมเพื่อให้การช่วยเหลือ สงเคราะห์ พัฒนาและฟื้นฟูต่อไป โดยต้องมีการสืบเสาะและพินิจเกี่ยวกับตัวเด็กและครอบครัวเพื่อหาวิธีการสงเคราะห์หรือคุ้มครองสวัสดิภาพเด็กที่เหมาะสมโดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของเด็กเป็นสำคัญ

ส่วนการคุ้มครองสวัสดิภาพเด็ก[93] มีการกำหนดลักษณะของเด็กที่พึงได้รับการคุ้มครองสวัสดิภาพ ดังนี้

1) ในกรณีมีการกระทำทารุณกรรมต่อเด็ก ให้เจ้าหน้าที่มีอำนาจแยกตัวเด็กจากครอบครัวและต้องรีบจัดให้มีการตรวจรักษาทางร่างกายและจิตใจ หลังจากนั้นต้องจัดให้เด็กอยู่ในสถานที่ที่เหมาะสมเพื่อหาวิธีการคุ้มครองสวัสดิภาพเด็กต่อไป

2) ในกรณีที่พบเห็นเด็กที่เสี่ยงต่อการกระทำผิด เจ้าหน้าที่ต้องดำเนินการหาข้อเท็จจริงเกี่ยวกับตัวเด็กและครอบครัว ถ้าเห็นว่าเด็กจำเป็นต้องได้รับการคุ้มครองสวัสดิภาพหรือเห็นว่าจำเป็นต้องได้รับการสงเคราะห์ เจ้าหน้าที่ก็ต้องดำเนินการต่อไป ในกรณีที่มอบตัวเด็กให้แก่ผู้ปกครองหรือบุคคลที่ยินยอมรับเด็กไปปกครองดูแล อาจมีการแต่งตั้งผู้คุ้มครองสวัสดิภาพแก่เด็กและอาจมีการวางข้อกำหนดเพื่อป้องกันมิให้เด็กมีความประพฤติเสียหายหรือเสี่ยงต่อการกระทำผิด

นอกจากนั้นได้มีการแต่งตั้งผู้คุ้มครองสวัสดิภาพเด็ก ตามหลักเกณฑ์และวิธีการเพื่อกำกับดูแลเด็ก โดยอาจแต่งตั้งจากพนักงานเจ้าหน้าที่ นักสังคมสงเคราะห์ หรือบุคคลที่สมัครใจและมีความเหมาะสม นอกจากนี้ยังได้มีการกำหนดห้ามมิให้บุคคลที่เกี่ยวข้องเปิดเผยภาพหรือข้อมูลใด ๆ เกี่ยวกับเด็กหรือผู้ปกครองในลักษณะที่น่าจะเกิดความเสียหายแก่เด็กหรือผู้ปกครอง และยังมีการกำหนดโทษทางอาญาแก่บุคคลผู้กระทำการฝ่าฝืนบทบัญญัติต่าง ๆ ตามที่พระราชบัญญัติฉบับนี้ได้กำหนดไว้

---

[92] พระราชบัญญัติคุ้มครองเด็ก พ.ศ. 2546 , มาตรา 32 - มาตรา 39.

[93] พระราชบัญญัติคุ้มครองเด็ก พ.ศ. 2546 , มาตรา 40 - มาตรา 47.

3.3.1.2 สิทธิประโยชน์ของเด็กตามพระราชบัญญัติคุ้มครองเด็ก พ.ศ. 2546[94]

1) การปฏิบัติต่อเด็กต้องคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของเด็ก และไม่ให้เลือกปฏิบัติ

2) เด็กต้องได้รับการอุปการะเลี้ยงดู อบรมสั่งสอน พัฒนาจากบิดามารดา หรือผู้ปกครอง

3) เด็กมีสิทธิได้รับการปกป้องคุ้มครองมิให้ตกอยู่ในภาวะอันน่าจะเป็นอันตรายต่อร่างกาย จิตใจ หรือขัดขวางการเจริญเติบโตและพัฒนาการของเด็กรวมทั้งได้รับการสงเคราะห์และส่งเสริมความประพฤติ

4) กำหนดหน้าที่ผู้ปกครองมิให้ทอดทิ้งเด็ก หรือเลี้ยงเด็กโดยมิชอบ หรือไม่ให้สิ่งที่จำเป็นแก่การดำรงชีพจนน่าจะเกิดอันตรายแก่ร่างกาย จิตใจของเด็ก หรือขัดขวางความเจริญเติบโตและพัฒนาการของเด็ก

5) เด็กต้องได้รับการคุ้มครองจากการโฆษณาผ่านสื่อต่าง ๆ หรือสารสนเทศ ในทางที่เป็นภัยต่ออนาคตของเด็กหรือ น่าจะทำให้เด็กเกิดความเสียหายแก่ชื่อเสียงเกียรติคุณ

6) เด็กมีสิทธิได้รับการดูแลสุขภาพ การศึกษา นันทนาการ การฝึกอาชีพ การแนะแนว ให้คำปรึกษา การฝึกอบรม การบำบัดรักษา การฟื้นฟูสภาพร่างกายและจิตใจ การส่งเสริมความประพฤติที่เหมาะสม

7) กำหนดห้ามมิให้ผู้ใดปฏิบัติตนบางอย่างที่เป็นผลร้ายต่อเด็ก เช่น การกระทำหรือละเว้นการกระทำอันเป็นการทารุณกรรมต่อร่างกายหรือจิตใจของเด็ก บังคับ ขู่เข็ญ ชักจูงส่งเสริมหรือยินยอมให้เด็กประพฤติตน ไม่สมควรแก่วัยหรือกระทำการใดอันเป็นการแสวงหาผลประโยชน์ โดยมิชอบจากเด็ก

8) กำหนดให้มีกลไกในรูปคณะกรรมการคุ้มครองเด็กแห่งชาติ กรุงเทพมหานครและคณะกรรมการคุ้มครองเด็กจังหวัด ทำหน้าที่เสนอนโยบาย แผน และกำหนดมาตรการในเรื่องการสงเคราะห์ การคุ้มครองสวัสดิภาพ และการส่งเสริมความประพฤติเด็ก รวมทั้งให้คำแนะนำแก่หน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชนในเรื่องการคุ้มครองเด็ก

9) กำหนดให้หัวหน้าส่วนราชการทั้งส่วนกลางส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่นมีหน้าที่ดูแลและคุ้มครองสวัสดิภาพเด็กที่อยู่ในเขตอำนาจ รวมทั้งดูแลและตรวจสอบ สถานรับเลี้ยงเด็ก สถานแรกรับ สถานสงเคราะห์ สถานคุ้มครองสวัสดิภาพ และสถานพัฒนา และฟื้นฟูในเขตอำนาจ

จากที่กล่าวมาข้างต้นจะเห็นได้ว่าพระราชบัญญัติฉบับนี้เป็นเครื่องมือสำคัญสำหรับการคุ้มครองสิทธิมนุษยชนของเด็กโดยหลักสำคัญคือการคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของเด็กเป็นสำคัญ

---

[94] ฟ้าดาว คงนคร, เอกสารเรื่อง “สิทธิเด็กตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญ” ข้อมูลโดย กลุ่มงานผลิตเอกสาร สำนักประชาสัมพันธ์,” (สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร), น. 25-26.

เหตุที่ต้องคำนึงเช่นนี้ก็เพราะเด็กเป็นผู้ใหญ่ที่ดีในวันข้างหน้า เมื่อเด็กมีคุณภาพ ผู้ใหญ่ในอนาคตย่อมสามารถนำพาประเทศชาติได้ ดังนั้น การบังคับใช้กฎหมายโดยผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทุกฝ่ายจึงเป็นเรื่องสำคัญ แต่เหนือสิ่งอื่นใด การเลี้ยงดูของพ่อแม่ก็เป็นสิ่งที่สำคัญเช่นกัน หากความประพฤติของพ่อแม่และสิ่งแวดล้อมรอบข้างเป็นเช่นไร โอกาสที่เด็กจะเลียนแบบย่อมมีสูงขึ้นเท่านั้น การให้ความสำคัญกับการพัฒนาและคุ้มครองเด็กของทุกสถาบันสังคมโดยเฉพาะอย่างยิ่งสถาบันครอบครัวและสถาบันการศึกษา เพราะเป็นสถาบันที่ใกล้ชิดกับตัวเด็กมากที่สุด กฎหมายฉบับนี้จึงเป็นเพียงมาตรฐานขั้นต่ำและเครื่องมือแก้ปัญหาเบื้องปลายสำหรับปัญหาใด ๆ เกี่ยวกับการคุ้มครองเด็กเท่านั้น[95]

เมื่อได้กล่าวถึงกฎหมายที่เป็นฐานในการที่จะสามารถนำมาปรับใช้สำหรับการคุ้มครองสิทธิของเด็กในการโดยสารรถยนต์เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ชีวิตและร่างกายของเด็กแล้ว จึงขอกล่าวถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการจราจรทางบกหรือการใช้รถใช้ถนน ซึ่งกฎหมายทั้ง 2 ฉบับ ดังที่จะกล่าวต่อไปนี้ ไม่ได้มีบทบัญญัติที่กำหนดให้มีการป้องกันหรือคุ้มครองความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารที่เป็นเด็กไว้แต่อย่างใด มีเพียงบทบัญญัติที่กำหนดให้ใช้แก่ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถยนต์เป็นการทั่วไปเท่านั้น ดังนั้น ผู้เขียนจึงนำบทบัญญัติที่กำหนดไว้สำหรับผู้ขับขี่และผู้โดยสารเป็นการทั่วไปที่อาจจะนำมาเทียบเคียงได้กับกรณีของผู้โดยสารที่เป็นเด็กดังต่อไปนี้

3.3.2 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้มีการกำหนดมาตรการต่าง ๆ เพื่อสร้างความปลอดภัยและลดความรุนแรงของอันตรายที่จะเกิดแก่ผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารในการจราจรทางถนน โดยมีมาตรการที่ใช้บังคับแก่ผู้ขับขี่รถจักรยาน รถจักรยานยนต์ และรถยนต์ เพื่อความปลอดภัยทั้งต่อตัวผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร และผู้ใช้ถนนเพื่อให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติเพื่อความปลอดภัย แต่อย่างไรก็ตาม กฎหมายฉบับนี้ไม่ได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการคุ้มครองด้านความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสารที่เป็นเด็กแต่อย่างใด ดังนั้น ผู้เขียนจึงขอกล่าวถึงกฎหมายฉบับนี้ในฐานะที่เป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของผู้ขับขี่และผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นการทั่วไป เพื่อให้ทราบว่ามีบทบัญญัติใดที่เกี่ยวข้องหรือเทียบเคียงได้กับการคุ้มครองหรือป้องกันผู้โดยสารที่เป็นเด็ก โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

เหตุผลในการประกาศใช้เนื่องจากการคมนาคมและขนส่งทางบกได้เจริญก้าวหน้าขยายตัวไปทั่วประเทศและเชื่อมโยงไปยังประเทศใกล้เคียง และจำนวนยานพาหนะในท้องถนนและทางหลวงมีจำนวนมากขึ้น และมีการปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรและจำนวนพาหนะที่เพิ่มขึ้น เพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของ

---

[95] ดวงพร เพชรคง, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 85*, น. 18 -19.

ประชาชน ซึ่งพระราชบัญญัติดังกล่าวถือเป็นกฎหมายทั่วไปที่มุ่งคุ้มครองสังคม และควบคุมพฤติกรรมของผู้ขับขี่

ในส่วนของบทนิยามเกี่ยวกับรถนั้น มาตรา 4 (15) บัญญัติไว้ว่า "รถ หมายความว่า ยานพาหนะ ทางบกทุกชนิด เว้นแต่รถไฟและรถราง" จากคำนิยามดังกล่าวเห็นได้ว่า นอกเหนือจากรถไฟและ รถรางแล้ว รถทุกชนิด อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายนี้ ส่วนบทนิยามของรถยนต์ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 4 (16) "รถยนต์" หมายความว่า รถที่มีล้อตั้งแต่สามล้อและเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้าหรือพลังงานอื่น ยกเว้นรถที่เดินบนราง" ส่วนนิยามคำว่า ผู้ขับขี่ ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 4 (28) "ผู้ขับขี่ หมายความว่า ผู้ขับรถ ผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง ผู้ลากเข็นยานพาหนะ"

3.3.3.1 บทบัญญัติเกี่ยวกับความปลอดภัยของเด็กในการใช้ถนน

บทบัญญัติของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองความปลอดภัยของเด็กในการใช้รถใช้ถนนปรากฏในบทบัญญัติ ลักษณะ 3 การใช้ทางเดินรถ หมวด 1 การขับรถ[96]

โดยมีการกำหนดให้ในขณะขับรถผู้ขับขี่ต้องมีใบอนุญาตขับขี่อยู่กับตัวและต้องแสดงต่อเจ้าพนักงานจราจรเมื่อขอตรวจ ในการใช้ทางเดินรถผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังไม่ให้รถชนหรือโดนคนเดินเท้าไม่ว่าจะอยู่ ณ ส่วนใดของทาง และต้องให้สัญญาณเตือนคนเดินเท้าให้รู้ตัวเมื่อจำเป็น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เด็ก คนชราหรือคนพิการที่กำลังใช้ทาง ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษในการควบคุมรถของตน[97]

นอกจากนั้นได้กำหนดห้ามมิให้ขับขี่รถในขณะที่มีพฤติกรรมดังนี้[98]

(1) ในขณะหย่อนความสามารถในอันที่จะขับ

(2) ในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น

(3) ในลักษณะกีดขวางการจราจร

(4) โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน

(5) ในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา หรือไม่อาจแลเห็นทางด้านหน้าหรือด้านหลัง ด้านใดด้านหนึ่งหรือทั้งสองด้านได้พอแก่ความปลอดภัย

---

[96] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 31 – มาตรา 43 เบญจ.

[97] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 32 เป็นบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันความปลอดภัยที่อาจเกิดแก่คนเดินทางเท้า คือ เด็ก คนพิการ คนชรา.

[98] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 43.

(6) คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ เว้นแต่เมื่อเปลี่ยนช่องเดินรถ เลี้ยวรถ หรือกลับรถ

(7) บนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควร เว้นแต่รถลากเข็นสำหรับทารก คนป่วยหรือคนพิการ

(8) โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น

(9) ในขณะใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ เว้นแต่การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนาโดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น

อีกทั้ง กำหนดห้ามมิให้ผู้ขับขี่เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ หรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ในกรณีมีเหตุอันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (2) ผู้ตรวจการมีอำนาจสั่งให้ผู้นั้นหยุดรถและสั่งให้มีการทดสอบได้ด้วย ในกรณีที่ผู้ตรวจการพบว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (2) หรือมาตรา 43 ทวิ วรรคหนึ่ง ให้ผู้ตรวจการส่งตัวผู้นั้นพร้อมพยานหลักฐานในเบื้องต้นแก่พนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจโดยเร็ว แต่ต้องไม่เกินหกชั่วโมงนับแต่เวลาที่พบการกระทำความผิดดังกล่าว เพื่อดำเนินคดีต่อไป

3.3.3.2 บทบัญญัติเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้โดยสารในรถยนต์

สำหรับการกำหนดในเรื่องเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้โดยสารในรถยนต์นั้น พระราชบัญญัติฉบับนี้ได้กำหนดให้มีการใช้อุปกรณ์นิรภัยสำหรับคุ้มครองผู้โดยสารในขณะที่โดยสารในรถยนต์ โดยมีการบัญญัติไว้ใน ลักษณะ 17 เบ็ดเตล็ด ในมาตรา 123 กล่าวคือ “ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถยนต์ยอมให้ผู้อื่นนั่งที่นั่งตอนหน้าแถวเดียวกับที่นั่งผู้ขับขี่รถยนต์เกินสองคน

ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะขับขี่รถยนต์ และต้องจัดให้คนโดยสารรถยนต์รัดร่างกายไว้กับที่นั่งด้วยเข็มขัดนิรภัยขณะโดยสารรถยนต์ และคนโดยสารรถยนต์ดังกล่าวต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะโดยสารรถยนต์ด้วย

ประเภทหรือชนิดของรถยนต์ลักษณะและวิธีการใช้เข็มขัดนิรภัยตามวรรคสองให้เป็นไปตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา”

จากบทบัญญัติดังกล่าวข้างต้น สามารถกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการโดยสารรถยนต์ได้ดังนี้

1) การห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถยนต์ยอมให้ผู้อื่นนั่งที่นั่งตอนหน้าแถวเดียวกับที่นั่งผู้ขับขี่เกินสองคน

2) การกำหนดให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารในรถยนต์ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะโดยสารรถยนต์

ในส่วนของการกำหนดให้ใช้เข็มขัดนิรภัยสำหรับผู้โดยสารในรถยนต์ แม้จะมีการบัญญัติไว้โดยชัดเจนให้ผู้ขับขี่รถยนต์ดำเนินการเพื่อให้ผู้โดยสารใช้เข็มขัดนิรภัยก็ตาม แต่เข็มขัดนิรภัยที่ติดตั้งในรถยนต์ก็ไม่สามารถใช้ได้กับทารกและเด็กเล็ก สำหรับเด็กที่อายุ 8-12 ปี ยังควรให้นั่งเบาะนิรภัยเสริม (Booster Car Seat) จนกระทั่งขนาดของร่างกายจะสามารถใช้เข็มขัดนิรภัยที่พอดีกับร่างกาย ตำแหน่งของเข็มขัดจะรัดอยู่บริเวณสะโพก สายที่ไหล่จะพาดผ่านกลางหน้าอกและอยู่ระหว่างไหล่กับคอ โดยทั่วไปเด็กที่สามารถใช้เข็มขัดนิรภัยได้พอดี โดยไม่ต้องใช้เบาะนั่งนิรภัยควรมีอายุมากกว่า 9 ปีขึ้นไป[99]

นอกจากนั้นบทบัญญัติมาตรา 132 ได้มีการกำหนดเกี่ยวกับความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน โดยกำหนดไว้ว่าในขณะที่ใช้รถโรงเรียนรับส่งนักเรียนเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่รถโรงเรียนต้องจัดให้มีข้อความ “รถโรงเรียน” ขนาดสูงของตัวอักษรไม่น้อยกว่าสิบห้าเซนติเมตรติดอยู่ด้านหน้าและด้านหลังของรถ

ถ้ารถโรงเรียนมีไฟสัญญาณสีแดงปิดเปิดเป็นระยะติดไว้ด้านหน้าและด้านหลังของรถเพื่อให้รถที่สวนมาหรือตามหลังเห็นได้โดยชัดเจน เมื่อนำรถนั้นไปใช้ในทางโดยไม่ได้ใช้รับส่งนักเรียน ให้งดใช้ไฟสัญญาณสีแดงและต้องปิดคลุมข้อความว่า “รถโรงเรียน”

จากบทบัญญัติดังกล่าวมีการกำหนดเกี่ยวกับความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของเด็กในขณะโดยสารในรถโรงเรียน แต่ก็เป็นการกำหนดให้มีการระบุข้อความว่าเป็นรถโรงเรียน และมีการกำหนดให้มีสัญญาณไฟสีแดงปิดเปิดเป็นระยะติดไว้ด้านหน้าและด้านหลังของรถเพื่อให้เห็นได้โดยชัดเจนเท่านั้น โดยไม่มีการกำหนดเกี่ยวกับอุปกรณ์นิรภัยเพื่อความปลอดภัยแก่เด็ก เช่น การกำหนดให้ใช้เข็มขัดนิรภัย หรือเบาะนิรภัยให้เหมาะสมกับร่างกายของเด็ก อีกทั้งไม่มีการกำหนดให้ผู้ขับขี่ดำเนินการอย่างไรเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่เด็กนักเรียนแต่อย่างใด

นอกจากนั้น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่ได้มีบทบัญญัติที่เกี่ยวกับการคุ้มครองความปลอดภัยของเด็กขณะที่โดยสารในรถยนต์ โดยไม่ปรากฏว่ามีการกำหนดหลักเกณฑ์เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่เด็ก ดังนั้น ภาพที่คุ้นตาตามที่ปรากฏในสังคมไทยในปัจจุบันคือ ภาพที่ผู้ปกครองนำบุตรหรือเด็กเล็กนั่งตักขณะโดยสารในรถยนต์ หรือให้นั่งเพียงลำพังในเบาะโดยสารด้านหลังรถ นอกจากนั้นยังมีกรณีที่ผู้ปกครองไปทำธุระและปล่อยทิ้งให้บุตรอยู่ในรถยนต์

---

[99] วิทยา ชาติบัญชาชัย และคณะ, “คู่มือส่งเสริมการใช้เบาะนิรภัยเด็กในรถยนต์ สำหรับบุคลากรในโรงพยาบาล , พิมพ์ครั้งที่ 1 กรกฎาคม 2558,” โครงการพัฒนาศักยภาพและเสริมพลังเครือข่ายแผน สอจร. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.), (ขอนแก่น : หจก.ขอนแก่นการพิมพ์, 2558), น. 12.

เพียงลำพัง โดยที่คิดเพียงว่าใช้เวลาทำธุระเพียงไม่นาน ซึ่งเป็นข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นอยู่บ่อยครั้ง และก่อให้เกิดเหตุการณ์ที่ทำให้เด็กได้รับผลกระทบและได้รับอันตรายแทบทั้งสิ้น

3.3.3.3 อำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้บัญญัติเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ไว้ในลักษณะ 18 อำนาจของเจ้าพนักงานจราจร โดยมีความมุ่งหมายให้การจราจรเป็นไปโดยความเรียบร้อย เกิดความปลอดภัยต่อทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องโดยต้องอาศัยการบังคับใช้กฎหมายที่ถูกต้องและเป็นธรรม ผู้ที่มีบทบาทสำคัญคือ เจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ กฎหมายจึงบัญญัติเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ไว้เพื่อให้สามารถปฏิบัติหน้าที่และบังคับใช้กฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยกำหนดไว้ตั้งแต่มาตรา 135 ถึง มาตรา 146 ซึ่งเป็นบทบัญญัติที่สำคัญโดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้[100]

ความหมายของ “เจ้าพนักงานจราจร” และ “พนักงานเจ้าหน้าที่” ได้มีการให้นิยามไว้ว่า “เจ้าพนักงานจราจร” หมายความว่า ข้าราชการตำรวจชั้นสัญญาบัตร ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้เป็นเจ้าพนักงานจราจร ส่วน “พนักงานเจ้าหน้าที่” หมายความว่า ตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร

1) อำนาจในการกำหนดทาง

สำหรับอำนาจหน้าที่ในการกำหนดทางนั้น เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจกำหนดให้บริเวณหรือพื้นที่ใดที่เจ้าของที่ดินได้เปิดให้ประชาชนใช้ในการจราจรเป็นทาง เพื่อความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจราจร[101] นอกจากเจ้าพนักงานจราจรแล้วผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติมีอำนาจแต่งตั้งผู้ซึ่งมีคุณสมบัติตามที่จะกำหนดและผ่านการอบรมตามหลักสูตรอาสาจราจร เพื่อให้ทำหน้าที่ช่วยเหลือการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจร[102] ในการปฏิบัติหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายของอาสาจราจรตามพระราชบัญญัตินี้ ให้อาสาจราจรเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา[103]

นอกจากนั้น ได้กำหนดให้ในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุเกิดขึ้นทำให้ไม่ปลอดภัยหรือไม่สะดวกในการจราจรในอาณาบริเวณใด หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร หรือเจ้าพนักงานจราจรมี

---

[100] สุพิศ ปราณีตพลกรัง, ครบเรื่องเรื่องคดีจราจร ความผิดต่อพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ฉบับปัจจุบัน, (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์บัณฑิตอักษร, 2561), น. 329.

[101] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 135 .

[102] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 136.

[103] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 137.

อำนาจดำเนินการได้ตามที่เห็นสมควรและจำเป็นเกี่ยวกับการจราจรในอาณาบริเวณนั้นเพื่อให้เกิดความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจราจร[104]

2) อำนาจในการว่ากล่าวตักเตือนหรือออกใบสั่งและยึดใบอนุญาตขับขี่

สำหรับผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือตามกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับรถหรือการใช้ทาง ที่เป็นความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียว หรือมีโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือนและมีโทษปรับ เจ้าพนักงานจราจรจะว่ากล่าวตักเตือนหรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ผู้นั้นชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้[105]

ในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรได้ว่ากล่าวตักเตือนหรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ผู้ใดและเห็นว่าผู้ขับขี่ผู้นั้นอยู่ในสภาพที่หากให้ขับรถต่อไปอาจเป็นอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินของตนเองหรือผู้อื่น ให้เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจยึดใบอนุญาตขับขี่ของผู้ขับขี่ดังกล่าวหรือบันทึกการยึดใบอนุญาตขับขี่ด้วยวิธีการทางข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ หรือระงับการใช้รถเป็นการชั่วคราวเพื่อมิให้ผู้นั้นขับรถ และให้เจ้าพนักงานจราจรคืนใบอนุญาตขับขี่ หรือยกเลิกการบันทึกการยึดใบอนุญาตขับขี่ด้วยวิธีการทางข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ หรือยอมให้ผู้ขับขี่ขับรถได้เมื่อผู้ขับขี่นั้นอยู่ในสภาพที่สามารถขับรถต่อไปได้หรือเมื่อเจ้าพนักงานจราจรแน่ใจว่าผู้ขับขี่จะไม่ขับรถในขณะที่อยู่ในสภาพดังกล่าว ทั้งนี้ ตามระเบียบที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติและอธิบดีกรมการขนส่งทางบกร่วมกันกำหนด[106]

ส่วนกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรพบว่าผู้ขับขี่ผู้ใดเป็นผู้ขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะต้องห้ามในการได้รับใบอนุญาตขับขี่ ให้เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจยึดใบอนุญาตขับขี่ หรือบันทึกการยึดใบอนุญาตขับขี่ด้วยวิธีการทางข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ของผู้ขับขี่ผู้นั้น โดยแจ้งการสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่พร้อมด้วยเหตุผลในการสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ให้ผู้ขับขี่ดังกล่าวทราบ พร้อมทั้งมอบหลักฐานการสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่นั้นให้แก่ผู้ขับขี่ไว้เป็นหลักฐาน

ในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรยึดใบอนุญาตขับขี่ให้จัดทำบันทึกการยึดใบอนุญาตขับขี่และให้ส่งบันทึกนั้นพร้อมด้วยใบอนุญาตขับขี่ไปยังนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก เพื่อให้นายทะเบียนดำเนินการตามกฎหมายต่อไป[107]

เมื่อผู้ขับขี่ เจ้าของรถ หรือผู้ครอบครองรถได้รับใบสั่ง ให้ชำระค่าปรับภายในเวลาที่กำหนดไว้ในใบสั่ง ด้วยวิธีการอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้[108]

---

[104] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 138 .

[105] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 140.

[106] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 140/2.

[107] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 140/3.

(1) ชำระค่าปรับโดยการส่งธนาณัติหรือการส่งตั๋วแลกเงินของธนาคารโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนสั่งจ่ายให้แก่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ พร้อมด้วยสำเนาใบสั่งไปยังสถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่ง หรือโดยวิธีการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ บัตรเครดิต หรือวิธีการอื่น โดยผ่านธนาคารหรือหน่วยบริการรับชำระเงิน ตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่ง ทั้งนี้ ตามระเบียบที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด

(2) ชำระค่าปรับที่สถานีตำรวจ โดยชำระตามจำนวนที่กำหนดไว้ในใบสั่งหรือตามจำนวนที่พนักงานสอบสวนเปรียบเทียบ และในกรณีนี้ ให้พนักงานสอบสวนทุกท้องที่มีเขตอำนาจในการเปรียบเทียบปรับได้ทั่วราชอาณาจักร

เมื่อผู้ได้รับใบสั่งได้ชำระค่าปรับครบถ้วนถูกต้องแล้ว ให้คดีเป็นอันเลิกกัน

ส่วนกรณีที่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่งไม่ปฏิบัติตาม ให้เจ้าพนักงานจราจร และนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกมีหน้าที่และอำนาจดังต่อไปนี้[109]

(1) ให้เจ้าพนักงานจราจรตำแหน่งตั้งแต่สารวัตรขึ้นไปมีหนังสือแจ้งการไม่ปฏิบัติตามใบสั่งและจำนวนค่าปรับที่ค้างชำระให้ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถทราบภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ครบกำหนดชำระค่าปรับตามที่ระบุในใบสั่ง และให้ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถทำการชำระค่าปรับที่ค้างชำระด้วยวิธีการอย่างใดอย่างหนึ่ง ภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้ง

การแจ้งให้ทำเป็นหนังสือส่งทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับให้ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถแล้วแต่กรณี ณ ภูมิลำเนาของผู้นั้น และให้ถือว่าผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถได้รับแจ้งเมื่อพ้นกำหนดสิบห้าวันนับแต่วันที่ส่ง

(2) ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถคันใดไม่ชำระค่าปรับตาม (1) ให้ดำเนินการดังต่อไปนี้

(ก) ให้เจ้าพนักงานจราจรแจ้งจำนวนค่าปรับที่ค้างชำระพร้อมหลักฐานตาม (1) ไปยังนายทะเบียน และให้นายทะเบียนตรวจสอบข้อมูลและแจ้งให้ผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นทราบ เพื่อไปชำระค่าปรับที่ค้างชำระภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้ง ถ้าผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีเป็นเพียงตัวแทนเจ้าของรถ ให้ผู้มาติดต่อแจ้งให้เจ้าของรถทราบเพื่อไปชำระค่าปรับภายในระยะเวลาดังกล่าว ให้นายทะเบียนรับชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นไว้โดยออกหลักฐานชั่วคราวแทนการออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีให้เจ้าของรถหรือตัวแทนเจ้าของรถแทน

---

[108] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 141.

[109] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 141/1.

(ข) ในกรณีที่เจ้าของรถได้ชำระค่าปรับที่ค้างชำระครบถ้วนภายในระยะเวลาตามที่กำหนดใน (ก) ให้เจ้าของรถหรือตัวแทนเจ้าของรถนำหลักฐานแสดงการชำระค่าปรับที่ได้รับจากเจ้าพนักงานจราจร มาแสดงต่อนายทะเบียนเพื่อให้ออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้น

(ค) ในกรณีที่เจ้าของรถหรือตัวแทนเจ้าของรถที่ได้รับหนังสือแจ้งตาม (ก) ประสงค์จะชำระค่าปรับในวันที่มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปี ให้นายทะเบียนมีอำนาจรับชำระค่าปรับตามจำนวนที่ค้างชำระแทนได้ โดยให้นายทะเบียนรับชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นและออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีให้เจ้าของรถหรือตัวแทนเจ้าของรถ

(ง) ในกรณีที่เจ้าของรถไม่ชำระค่าปรับที่ค้างชำระหรือชำระไม่ครบถ้วนภายในระยะเวลาที่กำหนดใน (ก) ให้เจ้าพนักงานจราจร แจ้งนายทะเบียนให้งดการออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้น และแจ้งให้พนักงานสอบสวนดำเนินการตามหน้าที่และอำนาจต่อไป

ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถผู้ใดเห็นว่า ตนมิได้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับรถนั้น ให้ทำหนังสือโต้แย้งข้อกล่าวหานั้นภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้งจากนายทะเบียนตาม (ก) ส่งไปยังสถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือสถานที่ที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ทั้งนี้ การทำหนังสือโต้แย้งให้ใช้วิธีส่งทางไปรษณีย์ตอบรับหรือสำนักงานตำรวจแห่งชาติจะกำหนดวิธีการอื่นใดด้วยก็ได้

เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรได้รับหนังสือโต้แย้ง หากเจ้าพนักงานจราจร หรือหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร ยังคงยืนยันและเห็นสมควรดำเนินคดีต่อผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถผู้นั้นให้ส่งเรื่องไปยังพนักงานสอบสวนเพื่อดำเนินการฟ้องต่อศาลต่อไป แล้วแจ้งผลให้ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถทราบ

เมื่อได้มีการชำระค่าปรับครบถ้วนถูกต้องแล้ว ให้คดีเป็นอันเลิกกัน และในกรณีที่มีการเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้ ให้ผู้ขับขี่นำหลักฐานการชำระค่าปรับไปขอรับใบอนุญาตขับขี่คืนจากเจ้าพนักงานจราจรผู้เรียกเก็บ ในระหว่างที่ยังไม่ได้รับใบอนุญาตขับขี่คืน ให้ถือว่าหลักฐานแสดงการชำระค่าปรับเป็นใบแทนใบอนุญาตขับขี่มีกำหนดสิบวันนับแต่วันที่ชำระค่าปรับ

3) อำนาจสั่งให้หยุดรถ

สำหรับอำนาจสั่งให้หยุดรถนั้นได้มีการกำหนด มีเงื่อนไขในการใช้อำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถเมื่อมีกรณีดังนี้[110]

(1) รถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 6

---

[110] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 142.

(2) เห็นว่าผู้ขับขี่หรือบุคคลใดในรถนั้นได้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ

ในกรณีที่มีพฤติการณ์อันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (2) ให้หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือเจ้าพนักงานจราจร สั่งให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ดังกล่าวว่าหย่อนความสามารถในอันที่จะขับหรือเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือไม่

ในกรณีที่ผู้ขับขี่ไม่ยอมให้ทดสอบ ให้หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือเจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจกักตัวผู้นั้นไว้ดำเนินการทดสอบได้ภายในระยะเวลาเท่าที่จำเป็นแห่งกรณีเพื่อให้การทดสอบเสร็จสิ้นไปโดยเร็ว หากผู้นั้นยอมให้ทดสอบและผลการทดสอบปรากฏว่าไม่ได้ฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (2) ก็ให้ปล่อยตัวไปทันที

ในกรณีที่มีพฤติการณ์อันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น หากผู้นั้นยังไม่ยอมให้ทดสอบตามวรรคสามโดยไม่มีเหตุอันสมควร ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้นั้นฝ่าฝืนมาตรา 43 (2)

4) อำนาจบันทึกคะแนนความประพฤติ และอำนาจสั่งพักใบอนุญาต

สำหรับในการควบคุมความประพฤตินั้น เพื่อประโยชน์ในการควบคุมความประพฤติของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ให้เกิดความปลอดภัยในการจราจร ในกรณีที่ผู้ขับขี่ผู้ใดกระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้หรือตามกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับรถหรือการใช้ทาง ให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติจัดให้มีระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่[111]

ระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถ อย่างน้อยต้องประกอบด้วยการกำหนดคะแนน การตัดคะแนน และการคืนคะแนน โดยวิธีดำเนินการดังกล่าวให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติและอธิบดีกรมการขนส่งทางบกร่วมกันกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ทั้งนี้ ในการกำหนดคะแนนความประพฤติในการขับรถให้คำนึงถึงประเภทของใบอนุญาตขับขี่ และเหตุแห่งการกระทำความผิดด้วย

ในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ผู้ใดถูกตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถจนหมดคะแนนตามที่กำหนดไว้ ให้ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติในแต่ละท้องที่สั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ผู้นั้นคราวละเก้าสิบวัน ตามระเบียบที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด

สำหรับคำสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ให้ทำเป็นหนังสือและให้แจ้งคำสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่แก่ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ทราบ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ

---

[111] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 142/1.

ประกาศกำหนดในราชกิจจานุเบกษา[112] เมื่อได้แจ้งคำสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่แล้ว ให้แจ้งนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกทราบโดยเร็ว พร้อมทั้งบันทึกข้อมูลตามระเบียบที่กำหนด ส่วนผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ซึ่งถูกตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถหรือถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่อาจเข้ารับการอบรมความรู้เกี่ยวกับการขับรถและวินัยจราจรตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดได้[113]

ส่วนผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ซึ่งผ่านการอบรม มีสิทธิได้รับคืนคะแนนความประพฤติในการขับรถที่ถูกตัดไปอันเนื่องมาจากการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้โดยยื่นคำขอต่อหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่ประกาศกำหนด[114] ในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ผู้ใดกระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้หรือตามกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับรถหรือการใช้ทาง หากการกระทำความผิดดังกล่าวมีเหตุหรือก่อให้เกิดหรือน่าจะก่อให้เกิดอันตรายอย่างร้ายแรงต่อสาธารณะ หรือมีลักษณะเป็นภัยแก่ประชาชนอย่างร้ายแรง หรือมีพฤติการณ์หลบหนีเมื่อตนเองก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น ให้ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติหรือผู้ซึ่งดำรงตำแหน่งไม่ต่ำกว่าผู้บัญชาการหรือเทียบเท่าที่ได้รับมอบหมายจากผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติมีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ผู้นั้นได้ไม่เกินเก้าสิบวัน

คำสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ให้ทำเป็นหนังสือ และให้แจ้งคำสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่แก่ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ทราบ พร้อมทั้งข้อหาในการกระทำความผิด กำหนดเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ โดยแนบพยานหลักฐานที่เกี่ยวข้องไปด้วย พร้อมทั้งบันทึกข้อมูลตามระเบียบที่กำหนด[115] ในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ผู้ใดถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามพระราชบัญญัตินี้เกินสองครั้งภายในระยะเวลาสามปีนับแต่วันที่ถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ครั้งแรก หากผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติหรือผู้ซึ่งดำรงตำแหน่งไม่ต่ำกว่าผู้บัญชาการหรือเทียบเท่าที่ได้รับมอบหมายจากผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติเห็นว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ผู้นั้นสมควรถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่เกินเก้าสิบวัน ให้แจ้งนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกพร้อมด้วยข้อหาในการกระทำความผิดและพยานหลักฐานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้

---

[112] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 142/2 .

[113] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 142/3.

[114] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 142/4.

[115] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 142/5 .

นายทะเบียนดำเนินการพิจารณาสั่งยึดหรือพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พร้อมทั้งบันทึกข้อมูลตามระเบียบที่กำหนดไว้[116]

3.3.3.4 บทกำหนดโทษกรณีฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติของกฎหมายที่เทียบเคียงกับกรณีของผู้โดยสารที่เป็นเด็ก

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้บัญญัติข้อห้ามหรือการกระทำความผิดไว้ในหลายกรณีตั้งแต่กรณีที่เป็นเรื่องเล็ก ๆน้อย ๆ จนไปถึงกรณีที่เป็นเรื่องใหญ่หรือเรื่องที่สำคัญ และในหลายความผิดก็เป็นความผิดที่มีโทษเท่ากัน หรืออยู่ในกลุ่มหนักเบาด้วยกัน กฎหมายในส่วนของการกำหนดโทษจึงมีการจัดกลุ่มความผิดและโทษไว้ โดยกำหนดตั้งแต่โทษเบาไปจนถึงโทษหนัก ตามมาตรา 147 ถึง มาตรา 163 และมีมาตรการในลักษณะโทษทางปกครองอยู่ในส่วนท้ายด้วย เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และเรื่องของบทกำหนดโทษนั้นก็มีความสัมพันธ์กับอายุความการฟ้องร้องดำเนินคดี ซึ่งแปรผันตามบทระวางอัตราโทษที่กฎหมายบัญญัติไว้[117]

บทกำหนดโทษตามพระราชบัญญัตินี้ส่วนมากเป็นการกำหนดโทษในทางอาญาและส่วนมากเป็นการเปรียบเทียบปรับโดยมีการกำหนดโทษตามกลุ่มความผิดโดยการกำหนดโทษสำหรับบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดโทษในกรณีที่ผู้ขับขี่ไม่ดำเนินการในการคุ้มครองสิทธิด้านความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารที่เป็นเด็กนั้น ไม่ปรากฏว่าได้มีการบัญญัติบทกำหนดโทษไว้แต่อย่างใด ดังนั้น จึงจะขอกล่าวถึงรายละเอียดของบทกำหนดโทษที่อาจเทียบเคียงได้กับการคุ้มครองสิทธิของเด็กตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ กล่าวคือ

การกำหนดโทษเมื่อมีการฝ่าฝืนบทบัญญัติที่กำหนดให้รถโรงเรียนต้องจัดให้มีข้อความ “รถโรงเรียน” และมีไฟสัญญาณสีแดงปิดเปิดเป็นระยะติดไว้ด้านหน้าและด้านหลังของรถเพื่อให้รถที่สวนมาหรือตามหลังเห็นได้โดยชัดเจน เมื่อนำรถนั้นไปใช้ในทางโดยไม่ได้ใช้รับส่งนักเรียน ให้งดใช้ไฟสัญญาณสีแดงและต้องปิดคลุมข้อความว่า “รถโรงเรียน” ซึ่งเป็นโทษขั้นต่ำที่ระวางโทษปรับไม่เกิน 200 บาท[118]

ในส่วนการกำหนดโทษที่สามารถนำมาเปรียบเทียบกับกรณีที่ผู้ขับขี่ไม่ดำเนินการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารที่เป็นเด็ก สามารถเทียบเคียงได้มากที่สุดกับกรณีการคุ้มครองความปลอดภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถยนต์ กล่าวคือ การกำหนดโทษตามความผิดที่

---

[116] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 , มาตรา 142/6 .

[117] สุพิศ ประณีตพลกรัง, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 98*, น. 374.

[118] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 147.

ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 500 บาท[119] ที่กำหนดให้ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 123 ที่กำหนดให้ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องไม่ยอมให้ผู้อื่นนั่งที่นั่งตอนหน้าแถวเดียวกับที่นั่งผู้ขับขี่รถยนต์เกินสองคน และผู้ขับขี่รถยนต์ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะขับขี่รถยนต์ และต้องจัดให้คนโดยสารรถยนต์รัดร่างกายไว้กับที่นั่งด้วยเข็มขัดนิรภัยขณะโดยสารรถยนต์ และคนโดยสารรถยนต์ดังกล่าวต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะโดยสารรถยนต์ด้วย ซึ่งเป็นการกำหนดในเรื่องความปลอดภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสารในรถยนต์เป็นการทั่วไป โดยหากมีการฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามผู้ขับขี่จะได้รับโทษปรับไม่เกิน 500 บาท อีกทั้งในส่วนของการที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์กระทำความผิดโดยไม่จัดให้ผู้โดยสารสวมหมวกนิรภัย ผู้กระทำต้องระวางโทษเป็นสองเท่าของโทษที่กำหนดไว้ดังกล่าวด้วย

นอกจากนั้นยังมีการกำหนดโทษสำหรับกรณีที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองคนเดินเท้า ซึ่งรวมถึงเด็กด้วย โดยมีการกำหนดให้ ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังไม่ให้รถชนหรือโดนคนเดินเท้าไม่ว่าจะอยู่ ณ ส่วนใดของทาง และต้องให้สัญญาณเตือนคนเดินเท้าให้รู้ตัวเมื่อจำเป็น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เด็ก คนชราหรือคนพิการที่กำลังใช้ทาง ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษในการควบคุมรถของตน[120] ซึ่งหากมีการฝ่าฝืนกรณีดังกล่าวต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 400 บาท ถึง 1,000 บาท[121]

สำหรับในการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิด การพักใช้ใบอนุญาตตามมาตรา 161 วรรคสาม นั้น ได้มีการออกข้อกำหนดของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง การดำเนินการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่[122] กำหนด ณ วันที่ 20 เมษายน 2542 ซึ่งตามข้อกำหนดดังกล่าวในฉบับที่ 2 ได้กำหนดให้ข้อกำหนดฉบับแรก มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2545 เป็นต้นไป โดยได้กำหนดเกี่ยวกับการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตไว้ดังนี้[123]

1) บันทึกคะแนน ครั้งละ 10 คะแนน โดยใช้อักษร A เป็นสัญลักษณ์
2) บันทึกคะแนน ครั้งละ 20 คะแนน โดยใช้อักษร B เป็นสัญลักษณ์

---

[119] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 148.

[120] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 35.

[121] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 157.

[122] ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 161 ตอนที่ 57 ง วันที่ 20 กรกฎาคม 2542. ปัจจุบันมีการแก้ไขเพิ่มเติม "ข้อกำหนดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง การดำเนินการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ (ฉบับที่ 4)" โดยเพิ่มข้อ (6) ในข้อ 1 ของข้อกำหนดฉบับที่ 2 วันที่ 20 กรกฎาคม. 2542 .

[123] สุพิศ ประณีตพลกรัง, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 98*, น. 391-392. -

3) บันทึกคะแนน ครั้งละ 30 คะแนน โดยใช้อักษร C เป็นสัญลักษณ์

ซึ่งในการบันทึกคะแนนจะกำหนดสัญลักษณ์ตามระดับของข้อหาที่กำหนดในกฎหมาย

ในส่วนของการสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่และการบันทึกคะแนนที่เกี่ยวข้องกับกรณีผู้ขับขี่ไม่ให้ความคุ้มครองผู้โดยสารรถยนต์ โดยกำหนดไว้ใน ข้อ 1 ให้ผู้มีอำนาจสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่หรือผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจดังกล่าว บันทึกคะแนนไว้ด้านหลังใบอนุญาตขับขี่และในเครื่องบันทึกข้อมูล เมื่อผู้ขับขี่กระทำความผิด กล่าวคือ

1) บันทึกคะแนน ครั้งละ 10 คะแนนโดยใช้อักษร A เป็นสัญลักษณ์ในข้อหา

(1) ขับรถในลักษณะกีดขวางการจราจร

(2) ขับรถบนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันควร

(3) ขับรถที่มีความเร็วช้าหรือต่ำกว่าความเร็วของรถคันอื่นโดยไม่ขับใกล้ขอบทางเดินรถด้านซ้าย หรือขับรถบรรทุก รถบรรทุกคนโดยสาร รถจักรยานยนต์ในทางเดินรถ ซึ่งได้แบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไป หรือได้จัดช่องเดินรถประจำทางด้านซ้ายไว้โดยเฉพาะโดยไม่ขับในช่องเดินรถด้านซ้ายสุดหรือใกล้เคียงกับช่องเดินรถประจำทาง แล้วแต่กรณี

(4) ขับรถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัย

(5) ขับรถยนต์โดยไม่รัดเข็มขัดนิรภัย หรือขับรถยนต์โดยไม่จัดให้คนโดยสารซึ่งนั่งที่นั่งตอนหน้าแถวเดียวกับที่นั่งผู้ขับรถยนต์รัดเข็มขัดนิรภัย

ฯลฯ

ในส่วนของการกระทำความผิดตามที่กล่าวข้างต้น หากมีการกระทำความผิดตั้งแต่สองครั้งเป็นต้นไปภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่กระทำความผิดครั้งแรก นั้นได้มีการกำหนดโทษไว้ในข้อ 2 กล่าวคือ เมื่อผู้ขับขี่กระทำความผิดตามที่ระบุไว้ในข้อ 1 ซ้ำ ตั้งแต่สองครั้งเป็นต้นไปภายในหนึ่งปีนับแต่กระทำความผิดครั้งแรก ให้ผู้มีอำนาจสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่หรือผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจดังกล่าว ดำเนินการอบรม ทดสอบผู้ขับขี่นั้น ตามที่กำหนดก่อนคืนใบอนุญาตขับขี่

นอกจากนั้นหากผู้ขับขี่กระทำความผิดตาม ข้อ 1 และถูกบันทึกคะแนนไว้แล้วและมีการยึดใบอนุญาตขับขี่ไว้โดยมีการบันทึกคะแนนรวมกันเกิน 60 คะแนน ภายในหนึ่งปี นั้น ข้อกำหนดข้อ 5 ได้กำหนดไว้ดังนี้

เมื่อผู้ขับขี่กระทำความผิดตามที่ระบุไว้ในข้อ 1 และถูกบันทึกคะแนนไว้ด้านหลังใบอนุญาตขับขี่และหรือบนหน่วยความจำของใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกยึดมีคะแนนรวมกันเกินกว่า 60 คะแนน ภายในหนึ่งปี นับแต่กระทำผิดครั้งแรก ให้ผู้มีอำนาจสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่หรือผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจดังกล่าว สั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้ขับขี่นั้น มีกำหนดครั้งละไม่เกิน 90 วัน

ในระหว่างที่ผู้ขับขี่ถูกบันทึกคะแนนและถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่ง ให้ผู้มีอำนาจสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ หรือผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจ ออกหนังสือรับรองการถูกบันทึกคะแนนและถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ให้ผู้ขับขี่ ให้ผู้ขับขี่เก็บไว้เป็นหลักฐานโดยมิให้ถือว่าเป็นใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่

สำหรับการเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่หรือสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่[124] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นอกจากจะมีโทษทางอาญาแล้ว ยังได้บัญญัติเกี่ยวกับมาตรการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยหรือคุ้มครองป้องกันสังคมไม่ให้เกิดปัญหาอีก โดยวิธีการขอให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่หรือสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งอาจพิจารณาดังนี้[125]

1) เงื่อนไขในการสั่งให้เพิกถอน

กรณีผู้ขับขี่ต้องคำพิพากษาว่าได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ นอกจากจะได้รับโทษสำหรับการกระทำดังกล่าวแล้ว ถ้าศาลเห็นว่าหากให้ผู้นั้นขับรถต่อไปอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น ให้ศาลมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นได้[126]

2) การสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่

กรณีที่ศาลเห็นว่าพฤติกรรมของผู้กระทำผิดตามวรรคหนึ่งยังอยู่ในวิสัยที่จะแก้ไขฟื้นฟูได้ ศาลอาจมีคำสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นและให้ผู้นั้นทำงานบริการสังคมหรือทำงานสาธารณประโยชน์ภายใต้เงื่อนไขและระยะเวลาที่ศาลกำหนด โดยให้อยู่ในความดูแลของพนักงานคุมประพฤติ เจ้าหน้าที่ของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หรือองค์การซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อการบริการสังคมการกุศลสาธารณะ หรือสาธารณประโยชน์ที่ยินยอมรับดูแลด้วยก็ได้ และถ้าความปรากฏในภายหลังว่าผู้กระทำผิดดังกล่าวไม่ปฏิบัติตามคำสั่งหรือเงื่อนไขที่กำหนดไว้ให้ศาลมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้น

ในกรณีที่ศาลสั่งให้เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ หากผู้ใดขับขี่รถในระหว่างที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ตามคำสั่งของศาล ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปีและปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท

กล่าวโดยสรุป พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นการทั่วไป โดยในส่วนของการให้ความคุ้มครองผู้ขับขี่และผู้โดยสารในรถยนต์นั้น ได้มีการกำหนดไว้ใน มาตรา 123 โดยมีการกำหนดให้ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องไม่ยอมให้ผู้อื่นนั่งที่นั่งตอนหน้าแถวเดียวกับที่นั่งผู้ขับขี่รถยนต์เกินสองคน และผู้ขับขี่รถยนต์ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะขับขี่รถยนต์ และต้องจัดให้คนโดยสารรถยนต์

---

[124] สุพิศ ประณีตพลกรัง, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 98*, น. 397-398.

[125] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 162.

รัดร่างกายไว้กับที่นั่งด้วยเข็มขัดนิรภัยขณะโดยสารรถยนต์ และคนโดยสารรถยนต์ดังกล่าวต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะโดยสารรถยนต์ด้วย ซึ่งเป็นการกำหนดในเรื่องความปลอดภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสารในรถยนต์ซึ่งเข็มขัดนิรภัยไม่เหมาะสมที่จะนำมาใช้สำหรับทารกและเด็กในขณะโดยสารในรถยนต์ สำหรับบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของเด็กในเรื่องอื่นมีเพียงการกำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องระมัดระวังในการขับขี่โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เด็ก คนชรา หรือคนพิการที่กำลังใช้ทาง ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษในการควบคุมรถของตน โดยบทบัญญัติดังกล่าวได้คุ้มครองเด็กในขณะที่เป็นผู้ใช้ถนนเท่านั้น

3.3.4 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ตราขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อควบคุมและกำกับดูแลการปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก โดยมีบทบัญญัติเพื่อให้สามารถควบคุมบังคับ ผู้ขับขี่ ผู้ประกอบการ และตัวรถ ให้เกิดความปลอดภัยและสะดวกในการสัญจร ข้อปฏิบัติและข้อห้ามต่าง ๆ ในด้านการจดทะเบียน เครื่องหมายและการใช้รถ ด้านภาษีประจำปี ด้านใบอนุญาตขับรถ และบทกำหนดโทษ และยังมีการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียม อัตราภาษีประจำปีสำหรับรถทุกประเภท รวมตลอดถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถยนต์ ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่และผู้ใช้ถนนร่วมกัน ซึ่งถือเป็นกฎหมายทั่วไปที่มีมาตรการบังคับสำหรับผู้ขับขี่รถในแต่ละประเภทโดยการกำหนดขั้นตอน หลักเกณฑ์ และวิธีการในการดำเนินการเพื่อให้ผู้ที่จะใช้รถในแต่ละประเภทดำเนินการให้ถูกต้องตามกฎหมายจึงจะสามารถขับขี่หรือใช้รถในประเภทต่าง ๆ ได้

3.3.4.1 บทบัญญัติกำหนดมาตรฐานของอุปกรณ์รถยนต์

พระราชบัญญัติรถยนต์ฉบับนี้มีการกำหนดนิยามเกี่ยวกับรถไว้ตามมาตรา 4 กล่าวคือ

“รถ” หมายความว่า รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์ และรถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

“รถยนต์” หมายความว่า รถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการ และรถยนต์ส่วนบุคคล

สำหรับบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดให้รถยนต์ต้องมีมาตรฐานในการคุ้มครองความปลอดภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสารในรถยนต์นั้นได้มีการกำหนดไว้ในมาตรา 5 โดยกำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจแต่งตั้งนายทะเบียนและผู้ตรวจการ กับออกกฎกระทรวงกำหนดในเรื่องดังต่อไปนี้[127]

(1) ลักษณะ ขนาด หรือกำลังของเครื่องยนต์และของรถที่จะรับจดทะเบียนเป็นรถประเภทต่าง ๆ เงื่อนไขการเปลี่ยนแปลง ลักษณะ ขนาด หรือกำลังของเครื่องยนต์ และของรถ

[127] พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522, มาตรา 5.

สำหรับรถประเภทดังกล่าว และการแก้ไขเพิ่มเติมทะเบียนรถและใบคู่มือจดทะเบียนรถที่ได้เปลี่ยนแปลงแล้ว

(2) เครื่องอุปกรณ์สำหรับรถและการใช้เครื่องอุปกรณ์ดังกล่าว เช่น โคม เครื่องมองหลัง แตร เครื่องระงับเสียง ท่อไอเสีย เครื่องสัญญาณไฟ เครื่องปัดน้ำฝนและเครื่องอุปกรณ์อื่นที่จำเป็น

(3) เครื่องสื่อสาร และการใช้เครื่องสื่อสารระหว่างรถกับศูนย์บริการหรือสถานที่อื่น

(4) แผ่นป้ายทะเบียนรถ เครื่องหมายประเภทรถและเครื่องหมายอื่น รวมทั้งวิธีแสดงแผ่นป้ายและเครื่องหมายดังกล่าว

(5) สีและเครื่องหมายสำหรับรถยนต์สาธารณะ

(6) น้ำหนักบรรทุกอย่างมาก และจำนวนคนโดยสารอย่างมาก สำหรับรถยนต์ส่วนบุคคลและรถยนต์สาธารณะ

(7) เงื่อนไขในการใช้ล้อยางตัน

(8) ประเภท ขนาด และน้ำหนักของรถที่จะไม่ให้เดินบนทางที่มิใช่ทางหลวง

(9) เงื่อนไขในการใช้รถที่มีล้ออย่างอื่น นอกจากล้อยางเดินบนทางที่มิใช่ทางหลวง

(10) ประเภทรถที่ต้องกำหนดอายุการใช้ในเขตที่กำหนด

(11) ประเภทรถที่ห้ามใช้เดินในเขตที่กำหนด

(12) การงดรับจดทะเบียนรถประเภทใดประเภทหนึ่งในเขตที่กำหนด

(13) จำนวนรถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด จังหวัดต้นทางและจังหวัดปลายทางสำหรับรถยนต์ดังกล่าว

(14) อัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารหรือค่าบริการอื่น สำหรับรถยนต์สาธารณะและรถจักรยานยนต์สาธารณะ

(15) เครื่องแต่งกาย เครื่องหมาย ประวัติคนขับรถ บัตรประจำตัวคนขับรถ และการแสดงบัตรประจำตัวคนขับรถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการธุรกิจ รถยนต์บริการทัศนาจร และรถจักรยานยนต์สาธารณะ

(15/1) ข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร

(16) หลักสูตรและอุปกรณ์การสอนและการฝึกหัดขับรถของโรงเรียนฝึกหัดขับรถ

(16) ค่าธรรมเนียมไม่เกินอัตราท้ายพระราชบัญญัตินี้

(17) กิจการอื่นเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

จากบทบัญญัติมาตรา 5 ดังกล่าวได้มีการตรากฎกระทรวงสำหรับในส่วนของการกำหนดเกี่ยวกับส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ โดยกฎกระทรวงที่ออกตามความของ

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 5 เพื่อกำหนดในเรื่องส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ

3.3.4.2 กฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ พ.ศ. 2551

กฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ พ.ศ. 2551 ซึ่งออกตามความของพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 5 เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับคุณสมบัติ ลักษณะ สมรรถนะ และระบบการทำงานของส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ให้มีมาตรฐานมากยิ่งขึ้น โดยมีการกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ที่ครอบคลุมสำหรับให้รถทุกชนิดดำเนินการติดตั้งและมีไว้เพื่อความปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร และผู้ใช้ถนน

โดยกฎกระทรวง ข้อ 1 มีการกำหนดให้รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด รถยนต์รับจ้าง รถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง รถยนต์บริการ และรถยนต์ส่วนบุคคล ต้องมีและใช้ส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถอย่างน้อยต้องมีลักษณะดังนี้[128]

(1) โครงสร้างและตัวถัง ที่มีความมั่นคงแข็งแรง ปลอดภัย และสามารถรองรับการทำงานของรถขณะที่มีน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้ในทุกสภาพการใช้งาน

(2) เครื่องกำเนิดพลังงาน สามารถขับเคลื่อนรถขณะที่มีน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกด้วยความเร็วที่เหมาะสมในสภาพการใช้งานตามปกติ

(3) ระบบส่งกำลัง สามารถส่งกำลังรถขณะที่มีน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้อย่างเหมาะสมและปลอดภัย

(4) ระบบบังคับเลี้ยว สามารถบังคับรถได้อย่างคล่องตัว สะดวก และปลอดภัย

(5) ระบบห้ามล้อ

(ก) ระบบห้ามล้อหลัก สามารถลดความเร็วหรือหยุดรถที่วิ่งอยู่ให้หยุดนิ่งได้อย่างปลอดภัย ติดตั้งในตำแหน่งที่ผู้ขับรถสามารถใช้การได้สะดวก

(ข) ระบบห้ามล้อขณะจอด สามารถทำให้รถหยุดนิ่งในขณะจอดได้

(6) คันเร่ง สามารถเร่งเครื่องกำเนิดพลังงานได้อย่างสมบูรณ์และปลอดภัย และมีกลไกหรือระบบควบคุมคันเร่งที่สามารถควบคุมคันเร่งให้กลับคืนสู่ตำแหน่งปกติ

(7) ระบบรองรับน้ำหนัก ที่สามารถลดแรงสั่นสะเทือน และรองรับน้ำหนักขณะที่มีน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้อย่างเหมาะสมและปลอดภัย

(8) ระบบเชื้อเพลิงหรือระบบพลังงานอื่น สามารถเก็บและส่งเชื้อเพลิงหรือพลังงานอื่นไปยังเครื่องกำเนิดพลังงานให้สามารถขับเคลื่อนรถได้อย่างปลอดภัย

---

[128] กฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ พ.ศ. 2551, ข้อ 3.

(9) ระบบไฟฟ้า สามารถส่งกระแสไฟฟ้าไปยังส่วนควบเครื่องอุปกรณ์ที่ต้องใช้กระแสไฟฟ้าได้อย่างปลอดภัย

(10) ระบบไอเสีย สำหรับรถที่ปล่อยไอเสีย

(11) กันชน ติดตั้งที่ด้านหน้าและด้านท้าย ไม่มีส่วนแหลมคมและสามารถลดผลกระทบต่อรถเมื่อเกิดการชนด้วยความเร็วต่ำ

ในกรณีที่เป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคน ลักษณะรถนั่งสองตอนท้ายบรรทุก รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคน ลักษณะนั่งสองแถว หรือรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล อาจติดตั้งกันชนที่ด้านหน้าเพียงอย่างเดียวก็ได้

(12) ยาง สามารถรองรับน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้อย่างเหมาะสมและปลอดภัย

(13) กงล้อ ทำด้วยโลหะหรือวัสดุอื่นที่มีความแข็งแรงที่สามารถรองรับรถขณะที่มีน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้อย่างเหมาะสมและปลอดภัย

(14) บังโคลนที่ล้อทุกล้อมีความกว้างไม่น้อยกว่าขนาดของยางรถ อาจใช้ส่วนของตัวถังเป็นบังโคลนก็ได้

ในกรณีที่บังโคลนไม่เป็นไปตามที่กำหนดต้องติดตั้งแผ่นบังโคลน

(15) ประตู ที่มีความมั่นคงแข็งแรง ขณะปิดต้องป้องกันผู้ขับรถและคนโดยสารไม่ให้พลัดตกจากรถ มีอุปกรณ์ยึดและล็อคประตูที่ใช้การได้ดี

(16) กระจกกันลมหน้าและส่วนประกอบของตัวถังที่เป็นกระจกต้องเป็นกระจกนิรภัย

(17) อุปกรณ์ลากจูง ติดตั้งอยู่ด้านหน้าของรถ เมื่อใช้งานสามารถรองรับแรงดึงหรือแรงดันได้อย่างน้อยครึ่งหนึ่งของน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุก

ในกรณีรถที่ใช้ลากจูงรถอื่น ต้องติดตั้งอุปกรณ์ลากจูงที่ด้านท้ายของรถ

(18) อุปกรณ์ต่อพ่วง เฉพาะรถที่ใช้ลากจูงรถพ่วง ต้องมีอุปกรณ์ต่อพ่วงที่มีความมั่นคงแข็งแรง สามารถลากจูงรถพ่วงขณะที่มีน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้อย่างปลอดภัย

(19) อุปกรณ์ปัดและฉีดทำความสะอาดกระจกกันลมหน้าที่ใช้การได้ดี สามารถปัดและฉีดทำความสะอาดพื้นที่กว้างพอที่ผู้ขับรถสามารถมองเห็นสภาพการจราจรด้านหน้ารถได้อย่างชัดเจน

(20) อุปกรณ์มองภาพ สามารถให้ผู้ขับรถมองเห็นสภาพการจราจรด้านหลังและด้านข้างได้อย่างชัดเจน

(21) ที่บังแดดสำหรับผู้ขับรถ ไม่มีส่วนแหลมคม และไม่เป็นเหตุที่ก่ออันตรายเมื่อเกิดการชนขึ้น

(22) แตรสัญญาณชนิดเสียงเดียว ที่ดังพอสมควร

(23) มาตรวัดความเร็ว ติดตั้งในตำแหน่งที่ผู้ขับรถสามารถอ่านค่าความเร็วรถได้อย่างชัดเจนและถูกต้องในเวลากลางวันและกลางคืน

(24) เข็มขัดนิรภัยและจุดยึดเข็มขัดนิรภัย สามารถรั้งผู้ขับรถหรือคนโดยสารให้อยู่บนที่นั่ง เพื่อป้องกันการบาดเจ็บหรือลดอันตรายแก่ร่างกายของผู้ขับรถหรือคนโดยสารกรณีที่เกิดการชน

(25) เครื่องหมายหรือสัญญาณแสดงการทำงานของส่วนควบ เครื่องอุปกรณ์ หรือระบบการทำงานของรถ

(26) ที่นั่งผู้ขับรถและคนโดยสาร ติดตั้งอย่างมั่นคงแข็งแรง

(27) พนักพิงศีรษะ ที่สามารถจำกัดการเคลื่อนที่ของศีรษะไปด้านหลังเมื่อเกิดการชน เพื่อป้องกันการบาดเจ็บหรือลดอันตรายแก่ร่างกาย

(28) อุปกรณ์ส่องสว่างและอุปกรณ์แสงสัญญาณ

เมื่อพิจารณากฎกระทรวงฉบับดังกล่าวแล้วจะเห็นได้ว่า มีการกำหนดในส่วนของอุปกรณ์ที่เกี่ยวกับความปลอดภัยภายในรถยนต์โดยมีการกำหนดไว้เพื่อป้องกันและคุ้มครองความปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่และผู้โดยสารในรถยนต์ไว้ในข้อ 1 (24) กล่าวคือ กำหนดให้มีเข็มขัดนิรภัยและจุดยึดเข็มขัดนิรภัยที่สามารถรั้งผู้ขับขี่หรือคนโดยสารให้อยู่บนที่นั่ง เพื่อป้องกันการบาดเจ็บหรือลดอันตรายแก่ร่างกายของผู้ขับขี่หรือคนโดยสารกรณีที่เกิดการชน ซึ่งเป็นการกำหนดในเรื่องความปลอดภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถยนต์ไว้โดยเฉพาะ

สำหรับมาตรฐานของส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์นั้นได้มีการกำหนดไว้ในกฎกระทรวงข้อ 12 กล่าวคือ เพื่อให้ส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์เกิดความปลอดภัยสำหรับการใช้งานและสอดคล้องกับมาตรฐานสากล ให้อธิบดีมีอำนาจออกประกาศให้ส่วนควบหรือเครื่องอุปกรณ์ใด ๆ ต้องผ่านการรับรองหรือให้ความเห็นชอบตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนดได้ นอกจากนั้นในข้อ 13 ได้กำหนดให้ส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถต้องไม่ปล่อยมลพิษทางอากาศ มลพิษทางเสียง หรือคลื่นแม่เหล็กไฟฟ้าเกินหลักเกณฑ์ที่อธิบดีประกาศกำหนด

เมื่อมีการกำหนดกฎกระทรวงกำหนดให้รถที่มีส่วนควบและมีเครื่องอุปกรณ์ที่ได้มาตรฐานแล้ว บทบัญญัติในมาตรา 7 ยังกำหนดให้รถที่จะขอจดทะเบียนได้ ต้องมีลักษณะดังต่อไปนี้

(1) เป็นรถที่มีส่วนควบและมีเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถครบถ้วนถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง และ

(2) ผ่านการตรวจสภาพรถจากนายทะเบียน หรือจากสถานตรวจสภาพที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ในเวลาที่ขอจดทะเบียนแล้ว

ในกรณีที่ขอจดทะเบียนเป็นรถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการธุรกิจ หรือรถยนต์บริการทัศนาจร รถนั้นต้องมีลักษณะ ขนาด หรือกำลังของเครื่องยนต์และของรถตามที่กำหนดในกฎกระทรวง และผู้ขอจดทะเบียนต้องแจ้งสถานที่เก็บรถยนต์สาธารณะ หรือรถยนต์บริการซึ่งมีลักษณะตามที่กำหนดในกฎกระทรวงด้วย

สรุปได้ว่า พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายเพื่อควบคุมและกำกับดูแลการปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก โดยมีบทบัญญัติเพื่อให้สามารถควบคุม บังคับ ผู้ขับขี่ ผู้ประกอบการ และตัวรถ ให้เกิดความปลอดภัยและสะดวกในการสัญจร ข้อปฏิบัติและข้อห้ามต่าง ๆ ในด้านการจดทะเบียน เครื่องหมายและการใช้รถ ด้านภาษีประจำปี ด้านใบอนุญาตขับรถ และบทกำหนดโทษ และยังมีการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียม อัตราภาษีประจำปีสำหรับรถทุกประเภท รวมตลอดถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถยนต์ ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่และผู้ใช้ถนนร่วมกัน แม้จะมีการกำหนดกฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ พ.ศ. 2551 ขึ้นเพื่อใช้กำหนดมาตรฐานของส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ แต่ไม่ได้มีการกำหนดอุปกรณ์นิรภัยสำหรับเด็ก มีเพียงการกำหนดเข็มขัดนิรภัยสำหรับผู้โดยสารรถยนต์ที่เป็นผู้ใหญ่เท่านั้น จึงเป็นกฎหมายที่ไม่สามารถคุ้มครองหรือป้องกันสิทธิของเด็กในการโดยสารรถยนต์ได้แต่อย่างใด

บทสรุป สิทธิเด็กเป็นสิทธิที่ได้รับการคุ้มครองทั้งตามกฎหมายระหว่างประเทศและกฎหมายภายในประเทศ กล่าวคือ อนุสัญญาว่าด้วยสิทธิเด็ก ค.ศ. 1989 ที่กำหนดให้รัฐมีหน้าที่ในการดำเนินการเพื่อให้เกิดการคุ้มครองสิทธิของเด็กในทุกด้าน ส่วนกฎหมายภายในคือ พระราชบัญญัติคุ้มครองเด็ก พ.ศ. 2546 ที่บัญญัติให้มีการคุ้มครองเด็กในทุกรูปแบบครอบคลุมเด็กทุกกลุ่ม โดยมีการกำหนดให้ผู้ปกครองมีหน้าที่ให้ความคุ้มครองชีวิตร่างกายของเด็กในเบื้องต้นเพื่อให้เด็กได้มีชีวิตอยู่รอดอย่างปลอดภัย ส่วนสิทธิที่จะได้รับการคุ้มครองในขณะโดยสารในรถยนต์นั้น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่ได้มีบทบัญญัติที่คุ้มครองสิทธิของเด็กในด้านดังกล่าว มีเพียงบทบัญญัติที่ให้ความคุ้มครองผู้ขับขี่และผู้โดยสารโดยการใช้เข็มขัดนิรภัยเท่านั้นซึ่งก็ไม่สามารถนำมาใช้กับเด็กได้อย่างเหมาะสม นอกจากนั้น พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นกฎหมายที่กำหนดเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ วิธีการ และส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์เกี่ยวกับรถ ก็ไม่มีการกำหนดให้มีการใช้อุปกรณ์ที่สามารถป้องกันเด็กในขณะโดยสารในรถยนต์แต่อย่างใด

สำหรับสิทธิในการได้รับการคุ้มครองในขณะโดยสารในรถยนต์ในต่างประเทศนั้นมีการกำหนดหลักเกณฑ์ในการคุ้มครองเด็กไว้ใกล้เคียงกัน กล่าวคือ สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ได้ตรากฎหมายเฉพาะเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของเด็กไว้โดยเฉพาะ โดยกำหนดให้ใช้เบาะนิรภัย

สำหรับเด็กที่มีอายุต่ำกว่า 12 ปี และห้ามมิให้ปล่อยทิ้งเด็กไว้ตามลำพังโดยปราศจากการดูแลของผู้ใหญ่ อีกทั้งยังห้ามมิให้เด็กอายุต่ำกว่า 12 ปีนั่งด้านหน้าของรถ สำหรับราชอาณาจักรกัมพูชา มิได้มีการตรากฎหมายเฉพาะเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของเด็กไว้โดยเฉพาะ แต่ได้มีกำหนดให้มีการคุ้มครองเด็กในขณะโดยสารถยนต์ไว้กฎหมายจราจรทางบก ในหมวดผู้ขับขี่ โดยห้ามมิให้เด็กอายุต่ำกว่า 10 ปี นั่งข้างหน้ารถโดยไม่มีผู้ใหญ่นั่งด้วยหรือโดยไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ส่วนทารกอายุต่ำกว่า 10 เดือน จะต้องนั่งอยู่ในที่นั่งสำหรับเด็ก และคาดเข็มขัดนิรภัยที่นั่งสำหรับเด็กให้ติดกับที่นั่งด้านหลังของรถ และเด็กอายุ 10 เดือนถึง 4 ปี จะต้องนั่งอยู่ในที่นั่งสำหรับเด็ก และคาดเข็มขัดนิรภัยที่นั่งสำหรับเด็กให้ติดกับที่นั่งด้านหลังของรถ สำหรับสาธารณรัฐสิงคโปร์มิได้มีการตรากฎหมายเฉพาะเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของเด็ก แต่ได้กำหนดด้านความปลอดภัยของเด็กไว้ในรัฐบัญญัติการจราจรทางบก (หมวด 276) กฎจราจรทางบก 2011 (พาหนะเครื่องยนต์ และการสวมใส่เข็มขัดนิรภัย) โดยกำหนดให้ผู้ที่มีความสูงต่ำกว่า 1.35 เมตร ต้องใช้ระบบรั้งตัวเด็กที่ให้ความมั่นคงปลอดภัยที่เหมาะสมกับความสูงและน้ำหนักของเด็ก โดยมีเข็มขัดนิรภัยสำหรับรั้งลำตัวเมื่อนั่งบนเบาะที่นั่งเสริมหรือใช้ที่นั่งที่ติดตั้งเข็มขัดนิรภัยปรับเคลื่อนได้ นอกจากนั้นกฎหมายจราจรทางบกของมลรัฐแคลิฟอร์เนีย และรัฐอิลลินอยส์ ได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์การคุ้มครองเด็กไว้สอดคล้องกันโดยเด็กอายุไม่ถึง 2 ปี ต้องได้รับการรัดตรึงไว้ในระบบยึดเหนี่ยวผู้โดยสารเด็กแบบหันหลัง ยกเว้นเด็กมีน้ำหนัก 40 ปอนด์ ขึ้นไป หรือสูง 3 ฟุต 4 นิ้วขึ้นไป ส่วนเด็กที่อายุไม่ถึง 8 ปี ต้องได้รับการรัดตรึงไว้ในระบบยึดเหนี่ยวผู้โดยสารเด็กที่ได้รับการรับรองโดยส่วนกลาง และได้มีการกำหนดห้ามมิให้ทิ้งเด็กอายุไม่เกิน 6 ปี ไว้ในยานพาหนะคนเดียวโดยไม่มีผู้ดูแล ส่วนสหภาพยุโรปได้มีการตรากฎหมายเกี่ยวกับการใช้ระบบยึดเหนี่ยวเด็กในยานพาหนะหรือที่นั่งพิเศษสำหรับเด็กเพื่อความปลอดภัยโดยกำหนดให้ใช้มาตรฐานของข้อตกลง UN-ECE Regulation 44/04 และของสหภาพยุโรป Directive 77/541/EEC เพื่อให้ประเทศสมาชิกออกกฎหมายโดยมีมาตรฐานเดียวกัน

บทที่ 4
วิเคราะห์มาตรการทางกฎหมายสำหรับผู้ขับขี่รถยนต์ในการคุ้มครองสิทธิด้านความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารที่เป็นเด็ก และแนวทางการแก้ไขปัญหา

ในบทนี้จะกล่าวถึงปัญหาในการคุ้มครองความปลอดภัยของเด็กในขณะโดยสารในรถยนต์ ซึ่งมีประเด็นปัญหาเกี่ยวกับมาตรการตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งถือเป็นกฎหมายทั่วไปที่มีวัตถุประสงค์ในการคุ้มครองความปลอดภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสารในการจราจรทางถนน โดยการกำหนดมาตรการเพื่อความปลอดภัยตามพระราชบัญญัติดังกล่าวไม่มีความเหมาะสมหรือครอบคลุมถึงการคุ้มครองความปลอดภัยของเด็กซึ่งเป็นผู้โดยสารในรถยนต์ นอกจากนั้นพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ที่เป็นกฎหมายที่กำหนดมาตรฐานของรถในประเภทต่าง ๆ ก็ไม่มีการกำหนดในเรื่องของอุปกรณ์ที่เกี่ยวกับความปลอดภัยในการโดยสารในรถยนต์สำหรับเด็ก จึงส่งผลให้เกิดปัญหาดังนี้ 4.1 ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการไม่มีบทบัญญัติคุ้มครองสิทธิด้านความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารที่เป็นเด็ก4.2 ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับอำนาจเจ้าหน้าที่ของรัฐในการคุ้มครองสิทธิด้านความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารที่เป็นเด็ก 4.3 มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดโทษแก่ผู้ขับขี่ในการคุ้มครองสิทธิด้านความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารที่เป็นเด็ก และ 4.4 แนวทางแก้ไขปัญหา โดยผู้เขียนจะวิเคราะห์ตามลำดับดังต่อไปนี้

4.1 ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการไม่มีบทบัญญัติคุ้มครองสิทธิด้านความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารที่เป็นเด็ก

ความปลอดภัยบนท้องถนนเป็นสิ่งที่ควรคำนึงถึงเนื่องจากเสาเหตุหลักคือการเกิดอุบัติเหตุจนก่อให้เกิดความเสียหายทั้งทางร่างกายและทรัพย์สิน เช่น การบาดเจ็บ พิการ และเสียชีวิต ผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงคือผู้ขับขี่รถยนต์ ผู้โดยสาร ตลอดจนผู้ใช้รถใช้ถนนโดยทั่วไป ส่วนสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมีปัจจัยหลายด้านกล่าวคือ[1] 1) คน (ผู้ขับขี่) ซึ่งเกิดจากพฤติกรรมการขับขี่และการโดยสารที่ประมาท ไม่เหมาะสมและไม่ตระหนักถึงความปลอดภัย 2) ยานพาหนะ ไม่มีความพร้อมในการเดินทาง เช่นสภาพของรถยนต์ อายุการใช้งานเป็นเวลานาน

[1] แผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2559-2560, สำนักแผนความปลอดภัย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2559, น. 13.

การดัดแปลง การตั้งตั้งระบบแก๊สที่ไม่ได้มาตรฐาน อุปกรณ์ที่ติดตั้งไม่สามารถใช้งานได้จริงตามมาตรฐาน 3) ถนนและสิ่งแวดล้อม คือลักษณะของถนนไม่สมบูรณ์ พื้นผิวถนนเสื่อม ไม่มีป้ายเตือนและสภาพแวดล้อมในกรณีที่ฝนตก มีหมอกควันลงจัด ถนนลื่น เป็นต้น ซึ่งได้มีมาตรการทางกฎหมายในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเพื่อลดความสูญเสียที่เกิดขึ้น แต่มาตรการทางกฎหมายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ก็ไม่สามารถบังคับใช้ได้เท่าที่ควรเนื่องจากอัตราการบาดเจ็บ พิการ และเสียชีวิตของผู้ใช้รถใช้ถนนยังคงมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในผู้โดยสารที่เป็นเด็กยังคงได้รับผลกระทบจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเป็นจำนวนมาก เพราะเด็กเป็นกลุ่มบุคคลที่เปราะบางทั้งทางด้านร่างกายและจิตใจ การป้องกันความปลอดภัยในขณะโดยสารรถยนต์เป็นสิ่งที่ควรคำนึงและพึงระลึกเสมอเพราะไม่เช่นนั้นแล้วอาจเกิดเหตุที่ไม่คาดคิดโดยเฉพาะการเกิดอุบัติเหตุซึ่งสามารถเกิดขึ้นได้ทันทีทันใดโดยไม่ได้ตั้งใจ หรืออาจเกิดจากความประมาทอันก่อให้เกิดการสูญเสียที่ตามมา การเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางถนนจึงส่งผลโดยตรงต่อเด็กโดยที่เด็กไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้

นอกจากนี้ การคุ้มครองความปลอดภัยของเด็กในการโดยสารรถยนต์มีความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง เนื่องจากเด็กมีสิทธิติดตัวในการที่จะมีชีวิตและได้รับหลักประกันในการที่จะมีชีวิตให้อยู่รอด และมีสิทธิในชีวิตและร่างกาย ต้องการการดูแลเพื่อให้ชีวิตสามารถดำเนินไปด้วยความพึงพอใจ ไม่ว่าจะเป็นความต้องการในด้านอาหาร เครื่องนุ่งห่ม ที่อยู่อาศัย การดูแลสุขภาพ และความปลอดภัย [2] เด็กเป็นกลุ่มประชากรที่จะเจริญเติบโตและเป็นกำลังสำคัญของชาติ และเป็นกลุ่มบุคคลที่มีลักษณะเฉพาะเนื่องจากยังไม่มีความสามารถที่จะปกป้องหรือป้องกันตนเองจากการเกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติภัยต่าง ๆ เมื่อเกิดอุบัติเหตุทางถนนหรือเมื่อรถยนต์มีการเบรกอย่างกะทันหันหักเลี้ยวอย่างฉับพลัน หรือเกิดการชนอย่างรุนแรง สิ่งที่จะเกิดขึ้นในทันทีคือ ร่างของเด็กอาจจะหลุดลอยจากที่นั่งไปอัดกับแผงคอนโซลหน้ารถไปปะทะกับกระจกหน้ารถ และอาจทะลุลอยออกนอกรถ หรือหากประตูรถเปิดออกเด็กอาจกระเด็นออกไปนอกรถได้ นอกจากนั้นหากปล่อยทิ้งเด็กไว้ในรถตามลำพังอาจทำให้ขาดอากาศหายใจ และความร้อนภายในรถจะทำให้เด็กเสียชีวิตได้ อีกทั้งการให้เด็กนั่งที่นั่งด้านหน้ารถจะทำให้เด็กได้รับอันตรายจากการทำงานของถุงลมนิรภัย ซึ่งเหตุดังกล่าวข้างต้นได้ส่งผลกระทบทั้งทางร่างกายต่อตัวเด็กโดยตรงที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บ พิการ และเสียชีวิต ผลกระทบต่อสภาวะจิตใจของเด็กและผู้ปกครองหรือคนในครอบครัว เนื่องจากอุบัติเหตุจะทำให้เด็กได้รับความเจ็บปวดทุกข์ทรมานจากบาดแผล ทำให้เกิดความวิตกกังวลใจต่อเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น นอกจากนั้นยังเป็นเหตุที่สร้างความเสียหายทางสังคม เศรษฐกิจ และการเงินที่ไม่

---

[2] วิจิตรา วิเชียรชม, กฎหมายสวัสดิการสังคม, พิมพ์ครั้งที่ 2 (แก้ไขเพิ่มเติม), โครงการตำราและเอกสารการสอน (กรุงเทพมหานคร : คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2561), น. 25.

สามารถประเมินค่าได้ทำให้รัฐ เอกชน และสังคมโดยรวมต้องรับภาระเพิ่มขึ้น จึงมีความจำเป็นที่จะต้องดำเนินการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่เด็กในขณะโดยสารรถยนต์เพื่อลดการบาดเจ็บ พิการ เสียชีวิต และลดความเสียหายทางสังคมและเศรษฐกิจโดยรวม

จากการศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในประเทศไทย จะเห็นได้ว่า พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่พาหนะพบว่าได้มีการกำหนดมาตรการที่ใช้บังคับแก่ผู้ขับขี่รถจักรยาน รถจักรยานยนต์ และรถยนต์ เพื่อความปลอดภัยทั้งต่อตัวผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร และผู้ใช้ถนน และมีการกำหนดครอบคลุมในเรื่องความปลอดภัยในการใช้รถและลักษณะของรถที่ใช้ในทาง การกำหนดห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงมาใช้ในทางเดินรถ และกำหนดให้ผู้ขับขี่จัดให้มีเครื่องยนต์และเครื่องอุปกรณ์หรือส่วนควบที่ครบถ้วนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ การกำหนดให้มีสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจรเพื่อให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติให้ถูกต้องตามสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจรที่เจ้าหน้าที่ได้ติดตั้งไว้ การกำหนดให้มีการใช้ทางเดินรถเพื่อให้ผู้ขับขี่ใช้ความระมัดระวังไม่ให้รถชนหรือโดนคนเดินเท้าโดยเฉพาะเด็ก คนชราหรือคนพิการที่กำลังใช้ทาง ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษในการควบคุมรถ การกำหนดเกี่ยวกับการหยุดรถและจอดรถเพื่อให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติเพื่อความปลอดภัย การกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถ การกำหนดเกี่ยวกับสัตว์และสิ่งของในทางเพื่อมิให้เป็นการกีดขวางการจราจรหรือจะก่อให้เกิดความสกปรกบนทางนั้น นอกจากนั้น พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายที่กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขให้ผู้ที่สามารถจะขับขี่รถได้ต้องมีใบอนุญาตจึงจะสามารถขับขี่รถในประเภทต่าง ๆ ได้ไม่ว่าจะเป็นรถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์ และรถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง โดยมุ่งเน้นเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้ทางร่วมกัน โดยมีกฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ พ.ศ. 2551 ออกตามความของพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 5 ที่กำหนดให้มีส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถยนต์เพื่อกำหนดมาตรฐานของส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ของรถเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่และผู้โดยสาร โดยจะเห็นได้ว่า เป็นการกำหนดมาตรฐานของรถประเภทต่าง ๆ ซึ่งรวมถึงส่วนควบและอุปกรณ์สำหรับรถยนต์โดยการกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับคุณสมบัติ ลักษณะ สมรรถนะ และระบบการทำงานของส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์เพื่อให้มีมาตรฐานมากยิ่งขึ้น ในการกำหนดหลักเกณฑ์ คุณสมบัติและระบบการทำงานของส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ของรถยนต์ดังกล่าว เป็นการกำหนดไว้เป็นมาตรฐานทั่วไปของรถยนต์ เช่น โครงสร้างตัวถัง เครื่องกำเนิดพลังงาน ระบบส่งกำลัง ระบบบังคับเลี้ยว ระบบห้ามล้อ คันเร่ง ระบบรองรับน้ำหนัก ระบบไฟฟ้า กันชน ยาง กงล้อ เป็นต้น ส่วนอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยสำหรับผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถยนต์นั้นได้มีการกำหนดให้มีเข็มขัดนิรภัยและจุดยึด

เข็มขัดนิรภัยที่สามารถรั้งผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารให้อยู่บนที่นั่งเพื่อป้องกันการบาดเจ็บหรือลดอันตรายแก่ร่างกายของผู้ขับขี่และผู้โดยสารในกรณีที่เกิดการชน

ดังนั้น พระบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนที่ครอบคลุมทั้งผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร และผู้ใช้ถนนซึ่งถือเป็นกฎหมายทั่วไปที่กำหนดมาตรการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน แม้จะมีการกำหนดให้มีอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่และผู้โดยสารในรถยนต์ รวมทั้งการกำหนดมาตรการต่าง ๆ ให้ครอบคลุมถึงพฤติกรรมของผู้ขับขี่เพื่อให้ผู้ขับขี่ระมัดระวังในการใช้รถใช้ถนนก็ตาม แต่อุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยและมาตรการบังคับผู้ขับขี่ดังกล่าวก็เป็นเพียงมาตรการบังคับเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่และผู้โดยสารเป็นการทั่วไปเท่านั้น ไม่สามารถที่จะนำมาปรับใช้กับผู้โดยสารที่เป็นเด็กได้แต่อย่างใด ส่วนการกำหนดเรื่องที่เกี่ยวกับความปลอดภัยของเด็กในการโดยสารในรถยนต์นั้นมิได้มีการกำหนดไว้แต่อย่างใด เพียงการกำหนดให้ผู้ขับขี่รถใช้ความระมัดระวังไม่ให้รถชนหรือโดนคนเดินเท้าที่เป็นเด็ก[3] เพื่อให้ปลอดภัยในการเดินถนนเท่านั้น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จึงเป็นเพียงกฎหมายที่กำหนดมาตรการเพื่อความปลอดภัยโดยทั่วไปที่ครอบคลุมผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร คนเดินถนนเพื่อให้เกิดความปลอดภัยเท่านั้น แต่ไม่มีการกำหนดเกี่ยวกับความปลอดภัยของเด็กในการโดยสารรถยนต์ หรือไม่มีการกำหนดเกี่ยวกับข้อปฏิบัติที่เหมาะสมสำหรับเด็ก ไม่มีระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยของเด็กขณะโดยสารรถยนต์ อีกทั้ง การที่พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ซึ่งควรจะเป็นกฎหมายที่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับส่วนควบและอุปกรณ์ในรถยนต์เพื่อรองรับในเรื่องความปลอดภัยให้ครอบคลุมถึงผู้โดยสารที่เป็นเด็กด้วย โดยเฉพาะอุปกรณ์นิรภัยที่ออกแบบให้เหมาะสมสำหรับเด็ก คือ เบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์ รวมถึงเข็มขัดนิรภัยที่สามารถนำมาใช้ได้กับเด็กที่มีน้ำหนักและส่วนสูงเพียงพอที่จะสามารถใช้เข็มขัดนิรภัยได้ แต่กฎหมายดังกล่าวไม่ปรากฏบทบัญญัติให้ใช้อุปกรณ์นิรภัยสำหรับเด็กและการคุ้มครองเด็กในกรณีอื่นแต่อย่างใด ดังนั้นกฎหมายทั้งสองฉบับดังกล่าวจึงไม่สามารถคุ้มครองผู้โดยสารที่เป็นเด็กในขณะโดยสารรถยนต์ให้ได้รับความปลอดภัยในการเดินทาง เมื่อเกิดอุบัติเหตุจึงไม่สามารถลดอัตราการบาดเจ็บ พิการ และเสียชีวิตของเด็กลงได้

นอกจากนี้ จากการศึกษาทฤษฎีทางกฎหมายมหาชนที่เกี่ยวข้องได้แก่ หลักการคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพ โดยมีรายละเอียดสำคัญดังนี้

---

[3] มาตรา 23 “ในการใช้ทางเดินรถผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังไม่ให้รถชนหรือโดนคนเดินเท้าไม่ว่าจะอยู่ ณ ส่วนใดของทาง และต้องให้สัญญาเตือนคนเดินเท้าให้รู้ตัวเมื่อจำเป็นโดยเฉพาะอย่างยิ่ง เด็ก คนชรา หรือคนพิการที่กำลังใช้ทาง ผู้ขับขี่ต้องใช้ความรัดระวังเป็นพิเศษในการควบคุมรถของตน”.

หลักการคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพถือเป็นหลักการพื้นฐานที่สำคัญของหลักนิติรัฐที่เป็นหลักที่มีความมุ่งหมายในการคุ้มครองสิทธิของปัจเจกบุคคล โดยมนุษย์มีสิทธิที่จะมีชีวิตมีสิทธิที่จะมีเสรีภาพ อันเป็นสิทธิพื้นฐานที่ติดตัวมาตั้งแต่เกิด แนวคิดดังกล่าวจึงต้องมีการรับรองไว้เพื่อให้เกิดผลปฏิบัติได้จริง โดยรัฐประชาธิปไตยจะถูกกำหนดไว้ในรัฐธรรมนูญซึ่งเป็นกฎหมายสูงสุดในการปกครองประเทศ สิทธิตามรัฐธรรมนูญ ถือเป็น “สิทธิตามกฎหมายมหาชน” ที่ให้การรับรองคุ้มครองปัจเจกบุคคลที่จะกระทำการใดหรือไม่กระทำการใดจึงก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องที่จะไม่ให้บุคคลใดแทรกแซงในสิทธิตามรัฐธรรมนูญของตนโดยเฉพาะอย่างยิ่งเรียกร้องต่อองค์กรของรัฐมิให้แทรกแซงในขอบเขตสิทธิของตน และยังก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องให้รัฐดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่ง เมื่อพิจารณาจากทฤษฎีการคุ้มครองสิทธิเสรีภาพแล้วจะเห็นได้ว่า รัฐธรรมนูญได้กำหนดให้การรับรองและคุ้มครองสิทธิของประชาชนโดยการบัญญัติไว้เพื่อเป็นหลักประกันว่าสิทธิตามรัฐธรรมนูญจะได้รับการคุ้มครองในทางปฏิบัติได้อย่างแท้จริง ซึ่งสิทธิตามรัฐธรรมนูญดังกล่าวผูกพันองค์กรของรัฐ[4] กล่าวคือ องค์กรผู้ใช้อำนาจนิติบัญญัติ องค์กรผู้ใช้อำนาจบริหารและองค์กรผู้ใช้อำนาจตุลาการ จะต้องเคารพและให้ความคุ้มครอง โดยถือเป็นบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่มีผลบังคับโดยตรงแก่องค์กรของรัฐ[5] ดังนั้น เมื่อพิจารณาสิทธิเด็กที่ต้องได้รับความคุ้มครองตามหลักการคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพ จึงอาจกล่าวได้ว่าเมื่อเด็กมีสิทธิติดตัวมาแต่กำเนิด เด็กจึงมีศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ที่รัฐต้องรับรองคุ้มครองให้แก่บุคคล เพื่อมิให้บุคคลได้รับการปฏิบัติที่ไม่เหมาะสมกับความเป็นมนุษย์ และต้องได้รับความคุ้มครองตามรัฐธรรมนูญอย่างเท่าเทียมกันในฐานะประชาชนชาวไทย ถือเป็นหลักประกันสิทธิเด็กที่สามารถจะนำมาเป็นฐานในการตรากฎหมายโดยเฉพาะในด้านความปลอดภัยในการเดินทางบนท้องถนน ซึ่งการออกกฎหมายที่จะบังคับใช้เพื่อเป็นการคุ้มครองเด็กในขณะโดยสารในรถยนต์เป็นสิ่งที่แสดงให้เห็นถึงการให้ความสำคัญกับปัญหาที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของเด็ก สมควรอย่างยิ่งที่รัฐจะต้องดำเนินการเพื่อให้เกิดผลได้อย่างแท้จริง

จากที่กล่าวมาข้างต้นจะเห็นได้ว่า กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรทางบกเป็นกฎหมายทั่วไปที่กำหนดมาตรการสำหรับผู้ขับขี่รถทุกประเภทให้ปฏิบัติตามเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนร่วมกันเท่านั้น สำหรับบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับขี่รถยนต์และผู้โดยสารในรถยนต์ที่เกี่ยวกับการคุ้มครองความปลอดภัยโดยการใช้อุปกรณ์นิรภัย ได้มีการบัญญัติในเรื่อง

---

[4]วรพจน์ วิศรุตพิชญ์, สิทธิและเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2540, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพมหานคร : วิญญชน, 2543), น. 27.

[5] รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2540, มาตรา 26 “การใช้อำนาจโดยองค์กรของรัฐทุกองค์กร ต้องคำนึงถึงศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ สิทธิและเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญนี้”.

เกี่ยวกับข้อห้ามของผู้ขับขี่รถยนต์ไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ลักษณะ 17 เบ็ดเตล็ด กล่าวคือ ตามมาตรา 123 ที่บัญญัติว่า ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถยนต์ยอมให้ผู้อื่นนั่งที่นั่งตอนหน้าแถวเดียวกับที่นั่งผู้ขับขี่รถยนต์เกินสองคน ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะขับขี่รถยนต์ และต้องจัดให้คนโดยสารรถยนต์ ซึ่งนั่งที่นั่งตอนหน้าแถวเดียวกับที่นั่งผู้ขับขี่รถยนต์รัดร่างกายไว้กับที่นั่งด้วยเข็มขัดนิรภัยขณะโดยสารรถยนต์ และคนโดยสารรถยนต์ดังกล่าวต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะโดยสารรถยนต์ด้วย[6] ซึ่งถือเป็นมาตรการที่บัญญัติขึ้นเพื่อให้เกิดความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถยนต์และผู้โดยสารรถยนต์ที่สามารถคุ้มครองความปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถยนต์เป็นการทั่วไป และเป็นอุปกรณ์ที่สามารถป้องกันผู้ขับขี่และผู้โดยสารในรถยนต์มากที่สุด โดยเข็มขัดนิรภัยมีความหมายตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (มอก.) สำหรับรถยนต์ หมายถึง ชุดอุปกรณ์ที่ใช้เพื่อลดความรุนแรงจากอันตราย เนื่องจากอุบัติเหตุที่มีต่อผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารรถยนต์[7] เมื่อเกิดอุบัติเหตุจะช่วยลดความรุนแรงลงได้ ส่งผลให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารในรถยนต์ได้รับความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น แต่อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาถึงลักษณะและวิธีการใช้เข็มขัดนิรภัยแล้ว เข็มขัดนิรภัยไม่สามารถใช้ได้กับผู้โดยสารที่เป็นเด็ก เนื่องจากอุปกรณ์ได้ถูกออกแบบเพื่อนำมาใช้สำหรับผู้ใหญ่ จึงไม่มีความเหมาะสมสำหรับผู้โดยสารที่เป็นเด็ก ทั้งนี้ เด็กสามารถที่จะใช้เข็มขัดนิรภัยได้อย่างปลอดภัยเมื่อมีอายุประมาณ 9 ปีขึ้นไป โดยต้องมีน้ำหนักมากกว่า 30 กิโลกรัม หรือมีความสูงตั้งแต่ 140 เซนติเมตร โดยเด็กต้องสามารถนั่งตัวตรงได้ ห้อยขากับเบาะรถ และหลังพิงพนักได้ถนัดเท่านั้น[8] จึงจะสามารถใช้เข็มขัดนิรภัยให้อย่างเหมาะสม นอกจากนั้น หากเด็กเล่นสายเข็มขัดนิรภัยอาจบิดพันอยู่รอบ ๆ คอของเด็กจะทำให้เด็กหายใจไม่ออกจนทำให้ได้รับบาดเจ็บได้ ดังนั้น มาตรการที่บังคับให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารในรถยนต์ต้องคาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้ง เพื่อป้องกันความปลอดภัยในการโดยสารในรถยนต์จึงไม่สามารถนำมาใช้ได้สำหรับทารกและเด็กที่มีอายุน้อยกว่า 9 ปี

การที่ประเทศไทยแม้มีกฎหมายหลายฉบับที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการจราจรทางถนน คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 แต่

---

[6] มาตรา 123 วรรคสอง แก้ไขเพิ่มเติมโดยคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ 14/2560 เรื่อง มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก.

[7] ขจรศักดิ์ จันทร์พาณิชย์ และคณะ, รายงานการวิจัย “การประเมินความตระหนักในความปลอดภัยในการเดินทางและการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะ,” เสนอ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข, น. 20.

[8] จุมพฏ วรรณฉัตรสิริ และคณะ, “ข้อควรระวัง” กฎหมายที่ควรรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน, กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย, (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์ชุมนุมสหกรณ์การเกษตรแห่งประเทศไทย, 2560), น. 26 .

กฎหมายดังกล่าวใช้บังคับกับผู้ขับขี่และผู้โดยสารสำหรับรถประเภทต่าง ๆ โดยทั่วไปเท่านั้น โดยไม่มีระบบป้องกันหรือคุ้มครองความปลอดภัยให้ครอบคลุมถึงผู้โดยสารที่เป็นเด็กในการโดยสารรถยนต์ กล่าวคือ ไม่มีบทบัญญัติที่กำหนดให้ผู้ขับขี่รถยนต์ปฏิบัติเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่เด็ก และไม่มีบทบัญญัติที่กำหนดให้มีการติดตั้งอุปกรณ์นิรภัยสำหรับเด็ก จึงเห็นได้ว่ากฎหมายดังกล่าวไม่ได้มุ่งคุ้มครองผู้โดยสารที่เป็นเด็กแต่อย่างใด เด็กจำนวนมาก จึงเป็นบุคคลกลุ่มเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ดังนั้น เพื่อให้เด็กได้รับการคุ้มครองดูแลเป็นพิเศษเพื่อหลีกเลี่ยงภัยคุกคามในชีวิตและการบาดเจ็บ มาตรการทางกฎหมายจึงจำเป็นในการคุ้มครองเด็กที่เหมาะสมมากที่สุด คือ การบังคับใช้ระบบรั้งตัวเด็กหรืออุปกรณ์นิรภัยอื่น สำหรับเด็กการห้ามปล่อยทิ้งเด็กไว้ตามลำพังในรถยนต์โดยไม่มีผู้ดูแล การห้ามมิให้เด็กนั่งในที่นั่งด้านหน้าของรถ ตลอดจนมาตรการให้ผู้ขับขี่เพื่อให้ความคุ้มครองและป้องกันความปลอดภัยในการโดยสารในรถยนต์ ซึ่งมาตรการต่าง ๆ เหล่านี้จะช่วยลดอัตราการบาดเจ็บ พิการ และเสียชีวิตที่อาจเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุหรือจากการโดยสารรถยนต์ของเด็กลงได้

อนึ่ง การไม่มีกฎหมายใช้บังคับเพื่อให้เกิดการคุ้มครองสิทธิด้านความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารที่เป็นเด็ก ทำให้เกิดผลกระทบต่อเด็กซึ่งถือเป็นผู้ถูกระทำที่ได้รับผลกระทบโดยตรงทั้งทางจิตใจและร่างกายโดยไม่สามารถที่จะหลีกเลี่ยงได้ เนื่องจากผู้โดยสารที่เป็นเด็กยังคงได้รับความเสี่ยงต่ออันตรายในชีวิตและร่างกาย และเด็กเป็นผู้เปราะบางอ่อนด้อยในเรื่องความสามารถที่ไม่สามารถเรียกร้องหรือร้องขอให้ผู้ใดคุ้มครองความปลอดภัยของตนเองได้ นอกจากนั้นผลกระทบที่เกิดขึ้นกับเด็กไม่ว่าจะเป็นสภาวะจิตใจที่ตื่นตระหนกเมื่อเกิดอุบัติเหตุ หรือเมื่อเกิดการบาดเจ็บหรือพิการ จะส่งผลให้เด็กเกิดสภาวะจิตใจที่ไม่ปกติ หวาดกลัวต่อเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น และการรักษาพยาบาลในกรณีบาดเจ็บและพิการ ก็จะทำให้ครอบครัวรับภาระค่าใช้จ่ายในกรณีดังกล่าวซึ่งถือเป็นผลกระทบในวงกว้าง ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ และสังคมโดยรวมเนื่องจากรัฐต้องรับภาระในการเยียวยากรณีดังกล่าวเช่นเดียวกัน

อย่างไรก็ตาม เมื่อประเทศไทยไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายที่ให้ความคุ้มครองสิทธิของเด็กในการโดยสารรถยนต์ จึงส่งผลให้สิทธิของเด็กที่รัฐธรรมนูญซึ่งเป็นกฎหมายสูงสุดได้ให้การรับรองและคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของบุคคลไว้ ซึ่งเด็กถือเป็นบุคคลกลุ่มหนึ่งที่ได้รับการรับรองในฐานะประชาชนชาวไทยคนหนึ่ง โดยการบัญญัติรับรองสิทธิของเด็กภายใต้รัฐธรรมนูญนี้ถือเป็นหลักการพื้นฐานในการคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพในชีวิตร่างกายของบุคคล รวมถึงสิทธิในการที่จะมีชีวิตอยู่รอดอย่างปลอดภัยและได้รับการคุ้มครองตามรัฐธรรมนูญอย่างเท่าเทียมกัน อีกทั้งสิทธิของเด็กที่ต้องได้รับการคุ้มครองตามหลักสากลตามอนุสัญญาว่าด้วยสิทธิเด็ก ฯ ก็ถือเป็นฐานในการคุ้มครองสิทธิของเด็กด้วยเช่นเดียวกัน เมื่อไม่มีกฎหมายคุ้มครองสิทธิของเด็ก

ในด้านความปลอดภัยในการโดยสารรถยนต์ ส่งผลให้เด็กไม่ได้รับการคุ้มครองสิทธิตามรัฐธรรมนูญรับรองและคุ้มครองไว้ให้เกิดขึ้นได้อย่างแท้จริง จึงไม่สอดคล้องกับหลักการคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ที่รัฐธรรมนูญและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมถึงหลักการสากลได้บัญญัติรับรองไว้โดยกำหนดให้รัฐมีหน้าที่ในการดำเนินการเพื่อให้เด็กได้รับสิทธิต่าง ๆ ได้อย่างสมบูรณ์

จากที่กล่าวมาข้างต้นจะเห็นได้ว่า ประเทศไทยเกิดปัญหาข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการคุ้มครองเด็กในการโดยสารรถยนต์ กล่าวคือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการทางกฎหมายที่ให้ความคุ้มครองผู้โดยสารที่เป็นเด็กทำให้เกิดเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดเกิดขึ้น ดังเช่นในกรณีข่าวทางสื่อมวลชนที่นำเสนอกรณีเด็กได้รับอันตรายและเสียชีวิตในกรณีดังนี้

1) กรณีเด็กอายุ 3 ขวบ เปิดประตูรถกระบะและวิ่งลงจากรถทำให้รถยนต์อีกคันหนึ่งขับมาชนและทับเด็กเสียชีวิต[9] กรณีนี้ผู้ปกครองไม่ได้ดูแลเด็กในขณะที่รถจอดทำให้เด็กสามารถเปิดประตูรถและวิ่งลงจากรถ ซึ่งอาจคาดหมายได้ว่าพ่อแม่เด็กคงปล่อยให้เด็กนั่งที่เบาะหลังเมื่อเด็กเปิดประตูรถจึงไม่สามารถมองเห็นได้ว่าเด็กลงจากรถแล้ววิ่งไปบนถนน ในกรณีนี้พ่อแม่หรือผู้ขับขี่ไม่ให้ความสำคัญในการคุ้มครองเด็กจึงทำให้เด็กเสียชีวิตจากการถูกรถชน

2) กรณีเด็กอายุ 2 ขวบ ติดภายในรถยนต์โดยผู้ปกครองจอดรถยนต์แล้วออกจากรถเพื่อซื้อของเพราะคิดว่าใช้เวลาไม่นาน จึงปล่อยลูกไว้ในรถ ใช้เวลาไม่ถึง 10 นาที เมื่อกลับมาที่รถพบว่ารถล็อกอัตโนมัติไม่สมารถเปิดประตูได้ จึงแจ้งเจ้าหน้าที่ตำรวจช่วยเหลืออย่างเร่งด่วนโดยช่วยเด็กออกจากรถมาได้และเด็กมีอาการตกใจและร้องไห้ตลอดเวลา[10] ในกรณีนี้ผู้ปกครองซึ่งเป็นผู้ขับขี่รถยนต์ปล่อยเด็กไว้ในรถยนต์ตามลำพัง ทำให้เกิดเหตุการณ์ดังกล่าวขึ้น โดยเด็กกดระบบล็อกอัตโนมัติทำให้เปิดประตูรถยนต์ไม่ได้ แต่ในกรณีนี้สามารถช่วยเหลือเด็กออกมาได้อย่างปลอดภัย ซึ่งหากมีการปล่อยเด็กไว้เป็นระยะเวลานานกว่านี้เด็กอาจขาดอากาศหายใจและความร้อนภายในรถอาจทำให้เด็กเสียชีวิตได้

เมื่อพิจารณามาตรการทางกฎหมายประกอบข้อเท็จจริงของประเทศไทยดังกล่าวจะเห็นได้ว่า การที่ไม่มีมาตรการในการคุ้มครองเด็กในขณะที่โดยสารในรถยนต์ทำให้เด็กยังคงเป็นผู้เสี่ยง

---

[9] ข่าว “พ่อแม่สุดช็อก เด็กวัย 3 ขวบ วิ่งลงจากรถไม่ทันมอง โดยกระบะทับเสียชีวิต,” รายการข่าวเรื่องเล่าเช้านี้, ออกอากาศเมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2562 ทางสถานีโทรทัศน์ ช่อง 3 อ.ส.ม.ท., สืบค้นเมื่อวันที่ 2 มกราคม 2563, จาก https://www.youtube.com/watch?v=YGVZDCPrPvc

[10] ข่าว “อุทาหรณ์ระทึก แม่วัย 24 ปล่อยลูก 2 ขวบ ไว้ในรถเกิดล็อคอัตโนมัติ,” โดย สุทธิพงศ์ เสฏฐรังสี, รายการข่าว 77 ข่าวเด็ด เมื่อวันที่ 29 ส.ค. 2019, สืบค้นเมื่อวันที่ 2 มกราคม 2563, จาก https://www.77kaoded.com/content/author/mr-suttipongsettarangsri

ภัยต่อการบาดเจ็บ พิการ และเสียชีวิต นอกจากนั้นยังทำให้ผู้ขับขี่และผู้ใช้รถใช้ถนนละเลยและไม่ตระหนักถึงความปลอดภัยของเด็กในการโดยสารรถยนต์ อีกทั้ง การนำอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยที่ออกแบบมาเพื่อใช้กับผู้ขับขี่และผู้โดยสารที่เป็นผู้ใหญ่ก็ไม่สามารถที่จะนำมาใช้แก่เด็กได้เช่นเดียวกัน เนื่องจากไม่เหมาะสมกับสภาพร่างกายของเด็ก ดังนั้น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 จึงไม่ได้มุ่งให้ความสำคัญแก่เด็กที่ถือเป็นบุคคลกลุ่มเสี่ยงอันตรายมากที่สุดหากเกิดอุบัติเหตุทางถนน ทำให้ไม่สามารถคุ้มครองความปลอดภัยให้เด็กที่โดยสารในรถยนต์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงอาจกล่าวได้ว่า กฎหมายเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนในประเทศไทยยังไม่ได้ให้ความสำคัญกับผู้โดยสารที่เป็นเด็ก จึงถือเป็นการละเลยกลุ่มบุคคลที่มีสิทธิที่จะได้รับความคุ้มครองตามกฎหมาย ซึ่งแม้กลุ่มบุคคลที่เป็นเด็กจะไม่สามารถเรียกร้องให้ผู้ปกครองหรือผู้ขับขี่รถยนต์ให้ความคุ้มครองและป้องกันอันตรายที่จะเกิดกับตัวเด็กเองได้ แต่ผู้ปกครองหรือผู้ขับขี่รถยนต์มีหน้าที่ต้องดำเนินการเพื่อให้เด็กได้รับความปลอดภัยซึ่งถือเป็นสิทธิที่รัฐธรรมนูญให้การรับรองไว้ในการที่จะมีชีวิตอยู่รอดโดยปราศจากภยันตรายใด ๆ ที่จะเกิดขึ้นจนอาจทำให้เด็กได้รับอันตรายแก่ชีวิตและร่างกาย เมื่อพระราชบัญญัติทั้งสองฉบับดังกล่าวข้างต้นไม่ได้มีบทบัญญัติในการคุ้มครองความปลอดภัยของเด็กในขณะโดยสารในรถยนต์ จึงส่งผลให้เกิดปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับปัญหาการไม่มีกฎหมายในการคุ้มครองความปลอดภัยของเด็กขณะโดยสารรถยนต์

ดังนั้น การที่ประเทศไทยไม่มีการตรากฎหมายเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของเด็กในการโดยสารรถยนต์ไว้เป็นการเฉพาะ โดยไม่มีมาตรการสำหรับบังคับใช้อุปกรณ์นิรภัยสำหรับเด็กที่ถูกออกแบบมาเพื่อให้สอดคล้องและเหมาะสมกับน้ำหนักและส่วนสูงของเด็กในแต่ละช่วงอายุ และไม่มีบทบัญญัติที่เกี่ยวกับการให้ความคุ้มครองความปลอดภัยของเด็กในขณะโดยสารในรถยนต์ ไม่ว่าจะเป็นการห้ามไม่ให้เด็กนั่งที่นั่งด้านหน้ารถ การห้ามมิให้ปล่อยทิ้งเด็กไว้ในรถยนต์ตามลำพัง โดยไม่มีผู้ดูแล เนื่องจากเด็กเล็กยังคงมีวุฒิภาวะที่ไม่เพียงพอและไม่สามารถที่จะแก้ไขสถานการณ์เฉพาะหน้าได้ หากเครื่องยนต์ดับและไม่เปิดกระจกเอาไว้ก็ย่อมส่งผลให้เด็กได้รับอันตรายจนถึงแก่ชีวิต ซึ่งมาตรการดังกล่าวข้างต้นเป็นมาตรการที่เกี่ยวกับการคุ้มครองความปลอดภัยสำหรับเด็กในการโดยสารรถยนต์ที่เป็นสากล จึงส่งผลให้ผู้ขับขี่ละเลยหรือเพิกเฉยและไม่ให้ความสำคัญต่อผู้โดยสารที่เป็นเด็กในการได้รับความช่วยเหลือ การคุ้มครองความปลอดภัยหรือการอื่นที่อาจเป็นอันตรายต่อเด็ก เมื่อเด็กเป็นผู้โดยสารในรถยนต์จึงเป็นผู้ได้รับความเสี่ยงต่ออันตรายที่จะเกิดจากอุบัติเหตุทางถนน และหากเกิดอุบัติเหตุทางถนนเด็กจึงได้รับผลกระทบโดยตรงโดยไม่สามารถที่จะหลีกเลี่ยงได้ และเป็นผู้รับผลจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเสมอไปโดยไม่สามารถที่จะเรียกร้องหรือร้องขอให้ผู้ขับขี่หรือผู้ปกครองให้ทำการคุ้มครองได้ เนื่องจาก

เป็นผู้อ่อนด้อยในเรื่องความสามารถจึงไม่สามารถเข้าถึงสิทธิในการได้รับความคุ้มครองความปลอดภัยแก่ชีวิตและร่างกายของตนได้ จึงเป็นผู้ได้รับผลกระทบโดยได้รับอันตรายแก่ร่างกาย การบาดเจ็บ พิการ และเสียชีวิต ส่งผลให้อัตราการเสียชีวิตของเด็กจากอุบัติทางรถยนต์มีอัตราเพิ่มขึ้น และยังก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจของครอบครัวเพราะต้องรับภาระค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษาการบาดเจ็บและพิการ ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้รัฐต้องสูญเสียงบประมาณในการดำเนินการเพื่อเยียวยาก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมโดยรวม

4.2 ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับอำนาจเจ้าหน้าที่ของรัฐในการคุ้มครองสิทธิด้านความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารที่เป็นเด็ก

ปัจจุบันรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 ได้บัญญัติเกี่ยวกับหน้าที่ของรัฐไว้ในหมวด 5 แต่ไม่มีการกำหนดให้รัฐดำเนินการในเรื่องเกี่ยวกับการคุ้มครองสิทธิในด้านความปลอดภัยแก่ประชาชนชาวไทยไว้เป็นการเฉพาะ โดยเฉพาะเกี่ยวกับการคุ้มครองสิทธิของเด็กในด้านความปลอดภัยมีเพียงบทบัญญัติในหมวด 6 แนวนโยบายแห่งรัฐ มาตรา 71 วรรคสี่ ที่บัญญัติว่า “รัฐพึงให้ความช่วยเหลือเด็ก เยาวชน สตรี ผู้สูงอายุ คนพิการ ผู้ยากไร้ และผู้ด้อยโอกาสให้สามารถดำรงชีวิตได้อย่างมีคุณภาพ และคุ้มครองป้องกันมิให้บุคคลดังกล่าวถูกใช้ความรุนแรงหรือปฏิบัติอย่างไม่เป็นธรรม รวมตลอดทั้งให้การบำบัด ฟื้นฟูและเยียวยาผู้ถูกกระทำการดังกล่าว” โดยบทบัญญัติในหมวด 6 ว่าด้วยแนวนโยบายแห่งรัฐนั้นเป็นบทบัญญัติที่มีวัตถุประสงค์จะให้รัฐดำเนินการตรากฎหมายและกำหนดนโยบายในการบริหารราชการแผ่นดิน โดยมีการตรากฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองกลุ่มบุคคลดังกล่าว อาทิ กฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองเด็ก กฎหมายเกี่ยวกับสวัสดิการสังคม การสงเคราะห์กลุ่มบุคคลที่เป็นเด็ก ผู้สูงอายุ และคนพิการ ซึ่งถือเป็นกฎหมายพื้นฐานในการให้ความช่วยเหลือกลุ่มบุคคลดังกล่าว สำหรับนโยบายของรัฐบาลด้านความปลอดภัยทางถนนได้มีการดำเนินการอย่างต่อเนื่องในรัฐบาลหลายสมัยด้วยกัน โดยเริ่มตั้งแต่มีการออกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและการลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 เพื่อสร้างระบบบริหารจัดการในการบูรณาการและดำเนินการต่าง ๆ อันจะนำไปสู่การบรรลุเป้าหมายของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน รวมทั้งได้ให้อำนาจทางกฎหมายแก่ทุกองค์กรในการแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนน และได้มีการดำเนินการตามนโยบายในด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนมาจนกระทั่งรัฐบาลปัจจุบัน

นอกจากนี้ในการกำหนดอำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ของรัฐเพื่อดำเนินการให้ความคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของประชาชนอาจเป็นการดำเนินการที่เข้าไปกระทบต่อสิทธิและเสรีภาพ

ของประชาชนได้เช่นเดียวกัน การที่กฎหมายกำหนดอำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ของรัฐเพื่อให้ดำเนินภารกิจใด ๆ จึงเป็นการกำหนดขอบเขตอำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ของรัฐ เพื่อเป็นการควบคุมการใช้อำนาจไม่ให้เป็นการกระทบต่อสิทธิของประชาชนมากจนเกินสมควรแก่เหตุ ดังนั้นรัฐจำเป็นต้องกำหนดมาตรการที่ใช้บังคับประชาชนหรือเอกชนเพื่อให้ปฏิบัติตาม โดยต้องเคารพสิทธิและเสรีภาพของเอกชนด้วย เนื่องจากรัฐธรรมนูญเป็นกฎหมายที่กำหนดความสัมพันธ์ระหว่างองค์กรต่าง ๆ ของรัฐด้วยกันเองและระหว่างองค์ต่าง ๆ ของรัฐกับราษฎร ไม่ใช่กำหนดความสัมพันธ์ระหว่างราษฎรกับราษฎร[11] เมื่อรัฐจะตรากฎหมายมาใช้บังคับแก่ราษฎรจึงต้องคำนึงถึงศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ สิทธิและเสรีภาพของราษฎรเช่นกัน[12] สำหรับสิทธิและเสรีภาพในการกระทำ อาจมีผลกระทบกระเทือนต่อประโยชน์ของผู้อื่นหรือของสังคมได้ และรัฐธรรมนูญไม่ได้บัญญัติรับรองไว้อย่างบริบูรณ์ ทั้งนี้เนื่องจากการดำรงชีวิตอยู่ร่วมกันในสังคมนั้นจำเป็นต้องมีระเบียบวินัย แต่ละคนจะใช้สิทธิหรือเสรีภาพกระทำการใด ๆ ที่มีผลกระทบกระเทือนต่อสิทธิหรือเสรีภาพอย่างใดอย่างหนึ่งของผู้อื่นหรือต่อประโยชน์ส่วนรวมไม่ได้[13] ดังนั้นองค์กรต่าง ๆ ของรัฐมีอำนาจที่จะจำกัดสิทธิและเสรีภาพของราษฎรแต่ละคนภายใต้อำนาจตามกฎหมาย โดยการบังคับให้แต่ละคนกระทำการบางอย่าง หรือห้ามมิให้กระทำการบางอย่างได้ ทั้งนี้เพื่อคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของผู้อื่นหรือเพื่อรักษาไว้ซึ่งประโยชน์สาธารณะ ซึ่งถือเป็นภารกิจของรัฐในการที่จะดำเนินการเพื่อให้ประชาชนได้รับสิทธิและเสรีภาพตามที่รัฐธรรมนูญคุ้มครองไว้อย่างเป็นรูปธรรม

จากการศึกษาพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ลักษณะ 18 อำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ โดยกำหนดนิยามศัพท์ไว้ในมาตรา 4 โดยคำว่า “เจ้าพนักงานจราจร” หมายความว่า ข้าราชการตำรวจชั้นสัญญาบัตร ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้เป็นเจ้าพนักงานจราจร คำว่า “พนักงานเจ้าหน้าที่” หมายความว่า ตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร และคำว่า “อาสาจราจร” หมายความว่า ผู้ซึ่งผ่านการอบรมตามหลักสูตรอาสาจราจรและได้รับแต่งตั้งจากผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติให้ช่วยเหลือการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ นอกจากนั้นบทบัญญัติในพระราชบัญญัติดังกล่าวได้มีการกำหนดให้เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจตามกฎหมายเกี่ยวกับการบังคับการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนโดยทั่วไปเพื่อความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจราจร เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจกำหนดให้บริเวณหรือพื้นที่ใดที่เจ้าของที่ดินได้เปิดให้ประชาชนใช้

---

[11] วรพจน์ วิศรุตพิชญ์, สิทธิและเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญ. น. 52.

[12] หลักการรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560, มาตรา 26.

[13] วรพจน์ วิศรุตพิชญ์, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 11*, น. 64.

ในการจราจรเป็นทางตามพระราชบัญญัตินี้[14] บัญญัติให้ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติมีอำนาจแต่งตั้งผู้ซึ่งมีคุณสมบัติตามที่จะกำหนดและผ่านการอบรมตามหลักสูตรอาสาจราจร เพื่อให้ทำหน้าที่ช่วยเหลือการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่[15]

นอกจากนี้จากการศึกษาแนวคิดทางกฎหมายมหาชนตามหลักการใช้อำนาจรัฐ และภารกิจของรัฐ โดยมีสาระสำคัญ กล่าวคือ หลักการใช้อำนาจรัฐ มีหลักการสำคัญ คือหลักความชอบด้วยกฎหมาย โดยกฎหมายกำหนดให้หน่วยงานของรัฐมีอำนาจหน้าที่เพียงใด เท่าใด ใช้ได้ในขอบเขตใดและในห้วงเวลาใดแล้ว หน่วยงานของรัฐย่อมไม่สามารถกระทำการให้เกินขอบเขตเช่นว่านั้นได้ หมายความว่า กฎหมายเป็นที่มาของอำนาจ ย่อมเป็น “ข้อจำกัด” ของอำนาจอยู่ในตัว ในแง่หนึ่งคำว่า กฎหมายเป็นทั้งที่มาและเป็นทั้งข้อจำกัดของอำนาจอยู่ในตัวนั้น สามารถเรียกอีกชื่อได้ว่า หลัก “ไม่มีกฎหมายไม่มีอำนาจ” ส่งผลให้รัฐและเจ้าหน้าที่ของรัฐมีอำนาจและต้องใช้อำนาจตามขอบเขตของกฎหมายที่ให้อำนาจไว้ องค์กรของรัฐไม่ว่าฝ่ายนิติบัญญัติ ฝ่ายบริหารและฝ่ายตุลาการ มีอำนาจก็เพราะกฎหมายมอบอำนาจให้ตามหลักการแบ่งแยกอำนาจจะใช้อำนาจเกินขอบเขตที่กฎหมายกำหนดไว้ไม่ได้[16] สำหรับหลักการของภารกิจของรัฐ มีสาระสำคัญกล่าวคือ ภารกิจพื้นฐานของรัฐ ถือเป็นภารกิจอันจำเป็นต่อความเป็นรัฐ หรือการดำรงอยู่ของรัฐ ซึ่งมีผลต่อการมีชีวิตอยู่รอดปลอดภัยอันเป็นสิทธิขั้นพื้นฐานของประชาชนภายใน รัฐจึงมีหน้าที่คุ้มครองสิทธิหรือประโยชน์อันพึงมีพึงได้ของประชาชนแต่ละคนโดยมีกฎหมายเป็นกลไกของรัฐในการทำหน้าที่ดังกล่าว หน่วยงานที่ต้องจัดตั้งขึ้นมาเพื่อรักษากฎหมาย คุ้มครองชีวิตร่างกาย ทรัพย์สินและเสรีภาพของประชาชน คือ ศาล เจ้าหน้าที่ตำรวจ และเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครอง ดังนั้น จึงเป็นหน้าที่ของรัฐที่จะต้องตรากฎหมายเพื่อใช้เป็นกลไกให้เจ้าหน้าที่ของรัฐดำเนินการเพื่อให้เกิดการคุ้มครองความปลอดภัยในชีวิตร่างกายและทรัพย์สินของประชาชน

นอกจากนี้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีอำนาจหน้าที่ตามภารกิจที่รัฐมอบหมายให้กระทำการโดยมีกฎหมายบัญญัติไว้ให้กระทำการได้ตามขอบเขตอำนาจหน้าที่และจะต้องอยู่ภายใต้กฎเกณฑ์ระเบียบ วินัย และขั้นตอนการทำงานตามที่กฎหมายกำหนดไว้เท่านั้น โดยการกระทำตามกฎหมายของเจ้าหน้าที่ของรัฐจะมีผลกระทบโดยตรงต่อประชาชน ซึ่งหากผู้มีอำนาจและหน้าที่มากกว่าและพิเศษกว่าประชาชนโดยทั่วและได้ใช้อำนาจและหน้าที่ที่ตนมีนอกเหนือจากกรอบอำนาจจะทำให้เกิดผลเสียหายต่อประชาชน ดังนั้นการใช้อำนาจและหน้าที่ดังกล่าวต้องตั้งอยู่บน

---

[14] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 135.

[15] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 140.

[16] สุรพล ศรีวิทยา และคณะ, รายงานการวิจัย, “การปฏิบัติหน้าที่ขององค์กรของภาครัฐตามหลักนิติธรรม ภายใต้รัฐธรรมนูญ 2550,” สำนักงานศาลรัฐธรรมนูญ, 2558, น. 24.

พื้นฐานและหลักการที่เหมาะสมซึ่งเป็นที่มาของ "หลักการใช้อำนาจหน้าที่ตามหลักกฎหมายมหาชนในการบริหารประเทศ และการบริการสาธารณะของรัฐ หน่วยงานของรัฐ และเจ้าหน้าที่ของรัฐ"[17] นอกจากนั้น รัฐมีหน้าที่หลักในการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ทั้งกิจกรรมที่เป็นภารกิจหลักและกิจกรรมที่เป็นภารกิจลำดับรองเพื่อดำเนินการให้ความปลอดภัยและคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของประชาชนในรัฐ ตลอดจนคุ้มครองสิทธิหรือประโยชน์อันพึงมีพึงได้ของประชาชนและทำให้ชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนดีขึ้นโดยมีกฎหมายเป็นกลไกของรัฐในการทำหน้าที่ดังกล่าว นอกจากนั้นการปฏิบัติหน้าที่จะต้องเป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายและเพื่อประโยชน์และเป็นไปตามความต้องการของประชาชนส่วนใหญ่เป็นสำคัญ

จากที่กล่าวมาข้างต้นจะเห็นได้ว่า อำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรเป็นอำนาจทั่วไปในการบังคับใช้กฎหมายโดยมีการกำหนดไว้เฉพาะ และไม่ปรากฏว่ามีบทบัญญัติเกี่ยวกับการให้อำนาจในการบังคับให้ผู้ขับขี่รถยนต์ในการใช้อุปกรณ์นิรภัยสำหรับผู้โดยสารที่เป็นเด็กและไม่มีบทบัญญัติให้ดำเนินการเพื่อให้เกิดการคุ้มครองความปลอดภัยแก่เด็กในขณะโดยสารรถยนต์ รวมถึงไม่มีการกำหนดให้ผู้ขับขี่ป้องกันและคุ้มครองความปลอดภัยของเด็กในขณะโดยสารรถยนต์เช่นเดียวกัน การไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายให้อำนาจหน้าที่ไว้โดยชัดเจนและเฉพาะเจาะจงซึ่งถือเป็นฐานรองรับในการใช้อำนาจส่งผลให้เจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งเป็นผู้บังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่สามารถที่จะดำเนินการอย่างใดเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารที่เป็นเด็กในขณะที่โดยสารรถยนต์ได้ เพราะหากดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่งต่อผู้ขับขี่รถยนต์อาจจะเป็นการละเมิดต่อสิทธิของผู้ขับขี่รถยนต์ได้ อีกทั้งยังอาจส่งผลให้เจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ไม่เล็งเห็นความสำคัญต่อการป้องกันและคุ้มครองผู้โดยสารที่เป็นเด็กจนปล่อยปละละเลยและไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของเด็กขณะโดยสารรถยนต์

เมื่อเจ้าหน้าที่ของรัฐไม่มีอำนาจในการดำเนินการเพื่อให้ความคุ้มครองสิทธิของเด็กในด้านความปลอดภัยในการโดยสารรถยนต์ จึงทำให้เจ้าหน้าที่ของรัฐละเลย และไม่ตระหนักอีกทั้งไม่ให้ความสำคัญในการคุ้มครองความปลอดภัยแก่เด็ก การดำเนินการตามนโยบายด้านความปลอดภัยจึงยังไม่สามารถบรรลุตามเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์เท่าที่ควรเนื่องจากไม่สามารถลดปัญหาการบาดเจ็บ พิการ และเสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งนโยบายของรัฐบาลในหลายสมัยในด้านความปลอดภัยบนท้องถนนยังไม่ครอบคลุมถึงกลุ่มบุคคลที่เป็นเด็กเท่าที่ควร โดยเฉพาะในกรณีที่เด็กเป็นผู้โดยสารรถยนต์ เพราะนโยบายดังกล่าวมุ่งคุ้มครองเฉพาะผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นการทั่วไปไม่ได้เจาะจงถึงผู้โดยสารที่เป็นเด็ก นอกจากนี้การที่นโยบายของรัฐบาลไทย

---

[17] “หลักการใช้อำนาจรัฐ” สืบค้นเมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2562, จาก http://www.thethailaw.com/law/law5/more5-5.html#B1.

ในการดำเนินการเพื่อความปลอดภัยของเด็กในการโดยสารรถยนต์นั้นยังไม่สามารถดำเนินการเพื่อให้เกิดผลเป็นรูปธรรม เนื่องจากยังไม่มีการตรากฎหมายที่ถือเป็นกลไกสำคัญในการดำเนินการและเป็นกลไกให้อำนาจแก่เจ้าหน้าที่ของรัฐและหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการในด้านความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารที่เป็นเด็ก

ดังนั้น การที่เจ้าหน้าที่ของรัฐไม่มีกฎหมายที่เป็นเครื่องมือในการดำเนินการเพื่อให้เกิดการคุ้มครองสิทธิของเด็กในการโดยสารในรถยนต์ จึงไม่สอดคล้องกับหลักการใช้อำนาจหน้าที่ของรัฐ ที่ต้องดำเนินการให้เป็นไปตามภารกิจและหน้าที่ตามที่รัฐธรรมนูญหรือกฎหมายกำหนดไว้ โดยการที่ภาครัฐไม่ได้ดำเนินการตรากฎหมายเพื่อกำหนดให้เจ้าหน้าที่ดำเนินการป้องกันและคุ้มครองสิทธิของเด็กในการโดยสารรถยนต์นั้น เจ้าหน้าที่ของรัฐจึงไม่สามารถดำเนินการใดได้ แม้จะรู้เห็นต่อการกระทำที่ส่งผลกระทบต่อเด็กหรืออาจเป็นอันตรายต่อชีวิตและร่างกายของเด็กก็ตาม เพราะเจ้าหน้าที่จำเป็นต้องกระทำการตามที่กฎหมายให้อำนาจไว้เท่านั้น ดังนั้น การที่รัฐไม่ได้ตรากฎหมายให้อำนาจแก่เจ้าหน้าที่ของรัฐในการดำเนินการดังกล่าว จึงส่งผลให้เจ้าหน้าที่ของรัฐ อาจจะละเลย หรือไม่ให้ความสำคัญในการคุ้มครองสิทธิด้านความปลอดภัยของเด็ก ซึ่งหากดำเนินการใดไปจะทำให้กระทบต่อสิทธิของผู้ขับขี่ซึ่งอาจถูกฟ้องร้อง หรือร้องเรียนต่อการกระทำที่ไม่มีอำนาจนั้นได้

จากการศึกษาข้างต้นพบว่า ประเทศไทยเกิดปัญหาข้อเท็จจริงเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ของรัฐที่ทำหน้าที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับความปลอดภัยทางถนน เนื่องจากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่มีบทบัญญัติให้อำนาจแก่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ในการป้องกันและให้ความคุ้มครองความปลอดภัยแก่เด็กที่เป็นผู้โดยสารในรถยนต์ ดังเช่นในกรณีข่าวทางสื่อมวลชนที่นำเสนอกรณีเด็กไม่ได้รับความคุ้มครองในการโดยสารในรถยนต์ ดังนี้

1) กรณีเด็กวัย 1 ขวบติดอยู่ในรถ พลเมืองดีพยายามช่วยก่อนจะถูกแม่ของเด็กซึ่งเป็นเจ้าของรถเรียกร้องค่าเสียหายหลังทำรถเป็นรอย[18] เจ้าหน้าที่พบเด็กวัย 1 ขวบ นั่งบนคาร์ซีทที่เบาะด้านหลังภายในรถเนื่องจากแม่ของเด็กซึ่งเป็นผู้ขับขี่ดับเครื่องยนต์และวางกุญแจแบบรีโมทไว้ในรถ เมื่อปิดประตูรถจึงล็อกทันที โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจและเจ้าหน้าที่กู้ภัยได้พยายามเข้าช่วยเหลือ ระหว่างนั้นมีช่างกุญแจที่มีประสบการณ์ในการปลดล็อกประตูพยายามใช้ลวดสอดเข้าไปทางช่องกระจกแต่ไม่สำเร็จ และมีการใช้มีดปลดล็อกประตูแต่ก็ไม่สำเร็จ เป็นเวลากว่าครึ่งชั่วโมง และให้ผู้เป็นแม่ทุบกระจกรถ แต่แม่ของเด็กไม่ยินยอมและได้ประสานไปยังบริษัทเจ้าของรถเพื่อให้ช่วยปลดล็อกทางรีโมทแบบทางไกล ประตูรถจึงเปิดออก และนำตัวเด็กออกมาได้

[18]ข่าว “เด็ก 1 ขวบติดอยู่ในรถ แม่เด็กโวยพลเมืองดีทำรถเป็นรอย-เรียกค่าเสียหาย,” 14 พฤษภาคม 2562. โดย S –reporter . สืบค้นจาก https://www.sanook.com/news/7770374/ สืบค้นเมื่อ 1 มกราคม 2563.

อย่างปลอดภัย อย่างไรก็ตาม แม่ของเด็กที่เป็นเจ้าของรถไม่พอใจที่ประตูมีรอยขูดขีดและเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้ที่พยายามช่วยปลดล็อก ทั้งนี้ การเรียกร้องค่าเสียหายดังกล่าวทำให้ผู้ที่อยู่ในเหตุการณ์แสดงความไม่พอใจและแสดงความกังวลว่า หากเกิดเหตุเด็กติดอยู่ในรถยนต์อีก อาจไม่มีคนกล้าช่วยเหลือเพราะกลัวถูกเรียกร้องค่าเสียหายเหมือนกรณีนี้

2) กรณีเจ้าหน้าที่กู้ภัยช่วยเหลือเด็กอายุ 2 ขวบ ที่ติดในรถยนต์ต่อมาพ่อเด็กกลับมาจากซื้อของจึงโวยวายด่าทอเจ้าหน้าที่กู้ภัยเนื่องจากทำให้รถยนต์ของตนเป็นรอย[19] จากกรณีนี้ผู้ขับขี่รถซึ่งเป็นพ่อของเด็กได้จอดรถเพื่อไปซื้อของโดยรถยนต์ไม่ได้ติดเครื่องไว้ ซึ่งหากเจ้าหน้าที่กู้ภัยไม่ให้ความช่วยเหลือเด็กอาจเสียชีวิตเนื่องจากขาดอากาศหายใจ จะเห็นได้ว่าเด็กจะได้รับความเสี่ยงต่ออันตรายที่เกิดจากความประมาทของผู้ขับขี่หรือผู้ปกครอง โดยที่เจ้าพนักงานจราจรไม่สามารถป้องกันเหตุที่อาจเกิดขึ้นจากความประมาทดังกล่าวได้

จากข้อเท็จจริงดังกล่าวเมื่อนำมาเทียบเคียงกับกรณีเจ้าพนักงานจราจรตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่ไม่มีบทบัญญัติให้อำนาจในการดำเนินการให้ความช่วยเหลือแก่เด็กที่โดยสารในรถยนต์ ซึ่งหากเกิดเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดอันตรายแก่เด็กดังเช่นในกรณีเด็กติดในรถยนต์ดังกล่าว แล้วเจ้าพนักงานจราจรทำการช่วยเหลือเด็กโดยทำให้รถยนต์เสียหาย เจ้าของรถยนต์หรือผู้ขับขี่รถอาจมีการตำหนิ ด่าทอ หรือร้องเรียนว่าเจ้าพนักงานจราจรทำการละเมิดแก่ตน ทำให้เสียหาย หรืออาจถูกกล่าวหาว่ากระทำการเกินกว่าเหตุจนทำให้ทรัพย์สินของตนเสียหาย ซึ่งเกิดผลกระทบต่อการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรผู้นั้น แม้การดำเนินการดังกล่าวของเจ้าพนักงานจราจรจะเป็นการคุ้มครองและช่วยเหลือเด็กก็ตาม

จากที่กล่าวมาข้างต้นจะเห็นได้ว่า พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้บัญญัติเกี่ยวกับกฎเกณฑ์ต่าง ๆ โดยมุ่งหวังจะให้การจราจรเป็นไปด้วยความเรียบร้อย เกิดความปลอดภัยต่อทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ซึ่งการจะเป็นไปดังที่กล่าวไว้ ต้องอาศัยการบังคับใช้กฎหมายที่ถูกต้องและเป็นธรรม ผู้ที่มีบทบาทสำคัญคือเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ กฎหมายจึงบัญญัติเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ไว้เพื่อให้สามารถปฏิบัติหน้าที่และบังคับใช้กฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยบัญญัติไว้ตั้งแต่มาตรา 135 ถึงมาตรา 136[20] ซึ่งมีอำนาจและหน้าที่ตามที่กฎหมายบัญญัติในหลายประการ กล่าวคือ มีอำนาจกำหนดให้บริเวณหรือ

---

[19] ข่าว “กู้ภัยเป็นงง! ช่วยเด็ก 2 ขวบ ติดในรถ สุดท้ายพ่อเด็กด่าทำรถเป็นรอย,” โดย admin. I am Robot. 5 เมษายน 2017 . M Thai. สืบค้นเมื่อวันที่ 1 มกราคม 2563, จาก https://news.mthai.com/general-news/668242.html

[20] สุพิศ ประณีตพลกรัง, ครบเครื่องคดีจราจรความผิดต่อพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (แก้ไขล่าสุด), (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์บัณฑิตอักษร, 2561), น. 129.

พื้นที่ใดที่เจ้าของที่ดินได้เปิดให้ประชาชนใช้ในการจราจรเป็นทาง[21] อำนาจดำเนินการได้ตามที่เห็นสมควรและจำเป็นเกี่ยวกับการจราจรในอาณาบริเวณนั้นเพื่อให้เกิดความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจราจร กล่าวคือ ห้ามรถทุกชนิดหรือบางชนิดหรือคนเดินเท้าเดินในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด ห้ามหยุดหรือจอดรถในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด ห้ามเลี้ยวรถ กลับรถหรือถอยหลังรถ ในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด กำหนดทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใดให้รถเดินได้ทางเดียว[22] อำนาจว่ากล่าวตักเตือนหรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ[23] มีอำนาจยึดใบอนุญาตขับขี่[24] อำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถในเมื่อรถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องกฎหมายและเห็นว่าผู้ขับขี่หรือบุคคลใดในรถนั้นได้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย[25] เป็นต้น ซึ่งเมื่อพิจารณาอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรดังกล่าวแล้ว จะเห็นได้ว่า กฎหมายให้อำนาจเจ้าพนักงานจราจรไว้เป็นการเฉพาะเรื่องเพื่อให้ครอบคลุมเกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ซึ่งเป็นการกำหนดขอบเขตการใช้อำนาจของเจ้าหน้าที่ของรัฐไว้โดยมุ่งบังคับให้ผู้ขับขี่หรือผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิดความปลอดภัย ซึ่งแม้จะมีการกำหนดให้อำนาจแก่เจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ ในการว่ากล่าวตักเตือนหรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ หรือมีอำนาจยึดใบอนุญาตขับขี่ได้ก็ตาม แต่อำนาจดังกล่าวก็ไม่ครอบคลุมถึงกรณีการที่ผู้ขับขี่ไม่ให้การคุ้มครองความปลอดภัยของเด็กในขณะโดยสารในรถยนต์ เนื่องจากการกำหนดอำนาจหน้าที่เจาะจงเฉพาะกรณีผู้ขับขี่ฝ่าฝืนบทบัญญัติของกฎหมายเท่านั้น ดังนั้น เมื่อพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่มีบทบัญญัติที่กำหนดให้ผู้ขับขี่มีหน้าที่ป้องกันและคุ้มครองความปลอดภัยของเด็กในขณะโดยสารในรถยนต์ และไม่ได้มีการกำหนดเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ในการคุ้มครองความปลอดภัยของผู้โดยสารที่เป็นเด็กไว้ ทำให้การปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ของรัฐไม่สามารถดำเนินการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่เด็กในขณะโดยสารในรถยนต์ได้ แม้เจ้าหน้าที่ของรัฐจะตระหนักถึงการป้องกันและคุ้มครองความปลอดภัยของเด็กก็ตาม ส่งผลให้เกิดปัญหาการไม่มีกฎหมายให้อำนาจรัฐแก่เจ้าหน้าที่ของรัฐในการคุ้มครองเด็กในขณะโดยสารรถยนต์ ทำให้เด็กเป็นบุคคลกลุ่มเสี่ยงต่ออันตรายในชีวิตโดยไม่สามารถหลีกเลี่ยงต่อการได้รับอันตรายจากการโดยสารรถยนต์

---

[21] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 135.

[22] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 138.

[23] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 140.

[24] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 140/2.

[25] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 142.

ดังนั้น การที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่มีบทบัญญัติที่ให้อำนาจเจ้าหน้าที่ของรัฐในการบังคับการให้ผู้ขับขี่รถยนต์กระทำการเพื่อป้องกันและคุ้มครองความปลอดภัยของเด็กในขณะที่โดยสารในรถยนต์ จึงส่งผลให้รัฐและเจ้าหน้าที่ของรัฐไม่สามารถควบคุมหรือบังคับให้ผู้ขับขี่ดำเนินการเพื่อให้เกิดการคุ้มครองหรือป้องกันและรักษาความปลอดภัยผู้โดยสารที่เป็นเด็กได้ ด้วยเหตุนี้เมื่อเจ้าพนักงานจราจรใช้อำนาจหรือดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่งเพื่อบังคับให้ผู้ขับขี่รถยนต์ใช้อุปกรณ์นิรภัยสำหรับเด็กหรือบังคับผู้ขับขี่ให้ปฏิบัติด้วยวิธีการใด ๆ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่เด็กในขณะโดยสารรถยนต์ โดยที่ไม่มีกฎหมายเป็นฐานรองรับในการใช้อำนาจ การกระทำของเจ้าหน้าที่ของรัฐดังกล่าวจึงอาจเป็นการกระทำอันเป็นการละเมิดสิทธิของผู้ขับขี่รถยนต์ ซึ่งอาจนำไปสู่การฟ้องร้องว่าปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบ หรือมีการร้องเรียนต่อผู้บังคับบัญชาของเจ้าหน้าที่ผู้นั้นอันส่งผลกระทบและเกิดผลเสียหายต่อการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว จึงเห็นได้ว่า เมื่อรัฐไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายให้เจ้าหน้าที่ของรัฐใช้อำนาจในการคุ้มครองความปลอดภัยของเด็ก เจ้าหน้าที่ของรัฐจึงไม่สามารถดำเนินการใดได้แม้แต่การว่ากล่าวตักเตือนซึ่งอาจมีผลทำให้เจ้าหน้าที่เพิกเฉย และละเลยในการปฏิบัติเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่เด็ก โดยเจ้าหน้าที่ของรัฐและหน่วยงานของรัฐหลายหน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจึงทำได้เพียงการรณรงค์ ส่งเสริม หรือสร้างความตระหนักให้แก่ผู้ขับขี่ในการดำเนินการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่เด็กเท่านั้น ซึ่งไม่สามารถป้องกันหรือลดความสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินได้ เนื่องจากการรณรงค์ ส่งเสริมหรือสร้างความตระหนักดังกล่าวไม่มีสภาพบังคับ ดังนั้น เมื่อเจ้าหน้าที่ของรัฐไม่มีเครื่องมือในการดำเนินการหรือในการบังคับการเพื่อให้เกิดการคุ้มครองสิทธิของเด็กในการโดยสารในรถยนต์ได้อย่างสมบูรณ์ รัฐจึงจำเป็นต้องกำหนดกฎเกณฑ์หรือมาตรการบังคับเพื่อให้เกิดการคุ้มครองสิทธิของประชาชนซึ่งเป็นภารกิจที่สำคัญที่ต้องได้รับการกำหนดไว้ในกฎหมายเพื่อให้อำนาจแก่เจ้าหน้าที่ของรัฐในการดำเนินการเพื่อให้เกิดการคุ้มครองสิทธิดังกล่าว อันเป็นกลไกทางกฎหมายให้เจ้าหน้าที่ของรัฐดำเนินการเพื่อป้องกันมิให้เกิดความเสียหายต่อสิทธิของเด็กซึ่งเป็นสิทธิพื้นฐานในการดำรงชีวิตอยู่อย่างปลอดภัย

4.3 มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดโทษแก่ผู้ขับขี่ในการคุ้มครองสิทธิด้านความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารที่เป็นเด็ก

ปัจจุบันอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนท้องถนนเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนโดยสถิติที่ผ่านมาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเกิดขึ้นเพราะความประมาทของผู้ขับขี่ แต่ในขณะเดียวกันผู้โดยสารรถยนต์ต่างก็ได้รับผลกระทบต่ออุบัติเหตุนั้น หากไม่มีเครื่องป้องกัน

อันตรายอันเกิดจากแรงเหวี่ยงของรถหรือการกระแทกเมื่อรถเสียหลัก พลิกคว่ำ หรือชนกันและทำให้ผู้โดยสารกระเด็นออกจากรถ เพราะไม่ได้คาดเข็มขัดนิรภัย หรือแม้กระทั่งเมื่อรถเสียหลักร่างกายของผู้โดยสารหรือผู้ขับขี่จะไปกระแทกกับส่วนใดส่วนหนึ่งของรถ และได้รับบาดเจ็บหรือหากเป็นอุบัติเหตุร้ายแรงจนทำให้เกิดความพิการหรือกระทั่งเสียชีวิต ด้วยเหตุนี้ การกำหนดมาตรการป้องกันอันตรายที่เหมาะสมและปลอดภัยในการป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นในการใช้รถใช้ถนนจึงมีความจำเป็น โดยมาตรการกำหนดโทษแก่ผู้ขับขี่รถยนต์เป็นมาตรการหนึ่งที่ก่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์ซึ่งจะช่วยสร้างความปลอดภัยในการจราจรทางบกมากยิ่งขึ้น

นอกจากนี้ การกำหนดโทษตามกฎหมายจราจรนอกจากจะมีวัตถุประสงค์เพื่อความปลอดภัยในการจราจรเป็นหลักแล้ว ลักษณะของความผิดตามกฎหมายจราจรเป็นความผิดที่เป็นการก่ออันตราย ซึ่งเป็นการกระทำที่ใกล้จะก่อให้เกิดผลที่เป็นการทำอันตรายต่อชีวิตและร่างกายของบุคคล แม้ความเสียหายจะยังไม่เกิดขึ้นก็สามารถลงโทษได้แล้ว การกำหนดโทษที่ถือเป็นมาตรการที่สำคัญในการที่จะบังคับแก่บุคคลให้ปฏิบัติตามกฎหมาย ทำให้เจ้าหน้าที่ของรัฐผู้นำกฎหมายมาบังคับใช้มีฐานในการรองรับการปฏิบัติหน้าที่ อีกทั้ง การกำหนดบทลงโทษที่เหมาะสมจะทำให้ผู้ขับขี่เกิดการเกรงกลัวต่อโทษที่จะได้รับเกิดความตระหนัก ไม่ละเลยต่อเหตุการณ์ที่จะก่อให้เกิดอันตราย อีกทั้งยังทำให้ผู้ขับขี่ต้องคำนึงถึงความปลอดภัยและไม่ประมาท การกำหนดบทลงโทษที่เหมาะสมแก่การกระทำความผิดจึงเป็นการบัญญัติขึ้นเพื่อเป็นการป้องกันอันตรายที่อาจเกิดจากการฝ่าฝืน การละเลย หรือการประมาทของผู้ขับขี่รถยนต์

จากการศึกษาพบว่า พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายที่บัญญัติเพื่อความปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สินของผู้ขับขี่ ผู้ใช้รถใช้ถนนตลอดจนความประสงค์ที่จะให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยของการใช้รถใช้ถนนเพื่อมิให้เกิดปัญหาการจราจร ความผิดตามกฎหมายจราจรเป็นความผิดประเภทข้อห้าม (Mala Prohibit) อย่างหนึ่ง และเป็นกฎหมายที่ไม่ได้ถูกบัญญัติขึ้นโดยเหตุผลทางด้านศีลธรรมแต่ได้ถูกบัญญัติขึ้นโดยเหตุผลทางเทคนิคจึงเรียกว่ากฎหมายเทคนิค (Technical Law) การกระทำผิดตามกฎหมายจราจร จึงเป็นการกระทำผิดตามที่กฎหมายบัญญัติว่าเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งได้ว่าความผิดตามกฎหมายจราจร เป็นความผิดที่จัดอยู่ในประเภทโดยธรรมชาติของการกระทำไม่ถือว่าเป็นความผิดทางอาญาโดยแท้ (Truecrime) และมีลักษณะเป็นความผิด เล็ก ๆ น้อย ๆ มีลักษณะที่ไม่เป็นความผิดในตัวมันเองแต่มีลักษณะเป็นกฎระเบียบที่ต้องปฏิบัติตาม มิฉะนั้นจะต้องรับผิด ซึ่งเรียกความผิดประเภทนี้ว่า ความผิดต่อกฎระเบียบ (Regulatory Offence) ส่วนความผิดที่บัญญัติขึ้นมา

เพื่อความปลอดภัยในการจราจรจะมีลักษณะของการกระทำที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายและอันตรายที่อาจเกิดขึ้นในสังคมได้ เรียกความผิดประเภทนี้ว่าความผิดที่เป็นการก่ออันตราย[26]

สำหรับลักษณะโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นี้ มีการกำหนดโทษทางอาญาโดยมักจะกำหนดโทษไว้เป็นโทษปรับ หรือจำคุก หรือทั้งจำทั้งปรับ สำหรับโทษปรับนั้น การกำหนดให้เปรียบเทียบปรับได้ ย่อมเป็นกรอบที่ผู้ตรากฎหมายเห็นว่าการกระทำในกรณีนั้นยังสมควรกำหนดให้มีความผิดทางอาญาอยู่เพียงแต่ว่าเป็นความผิดลหุโทษหรือมีอัตราโทษเล็กน้อย ซึ่งกำหนดให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองเปรียบเทียบปรับได้เอง เพื่อที่จะได้ไม่ต้องฟ้องคดีให้เป็นภาระแก่ศาล[27] แต่อย่างไรก็ตามในการกำหนดโทษก็ยังมีความจำเป็นแม้การกำหนดโทษปรับซึ่งเป็นโทษทางอาญาจะก่อให้เกิดกระทบต่อสิทธิเสรีภาพของบุคคล โดยกระทบต่อสิทธิในทรัพย์สินของผู้กระทำความผิดที่ถูกลงโทษเท่านั้น[28] ซึ่งเป็นกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรพบการกระทำความผิด และจับกุมผู้กระทำความผิดไว้ และได้มีการออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจรให้แก่ผู้กระทำความผิดหรือผู้ที่ถูกจับกุม ผู้กระทำความผิดหรือผู้ที่ถูกจับกุมจะต้องชำระค่าปรับตามที่กฎหมายกำหนด ส่วนการกำหนดโทษจำคุกเป็นโทษที่กระทบกระเทือนจิตใจของผู้กระทำความผิดเป็นอย่างมาก และยิ่งถ้าได้ไปมีการติดต่อสมาคมหรือรับอิทธิพลอันเลวร้ายจากคนที่ต้องโทษจำคุกอยู่ในเรือนจำด้วยกัน ก็อาจจะทำให้คนที่เพิ่งเคยผิดพลาดครั้งแรก กลายเป็นคนที่มีจิตใจชั่วร้ายและกระทำผิดต่อไปได้ นอกจากนี้ การต้องโทษจำคุกเมื่อพ้นโทษออกมาแล้วทำให้สังคมรังเกียจส่งผลให้ผู้ที่เคยติดคุกมาก่อนไม่อาจจะทำงานร่วมกับคนในสังคมได้[29]

จากการศึกษาทฤษฎีทางกฎหมายมหาชนเกี่ยวกับการคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพมีสาระสำคัญ กล่าวคือแม้รัฐธรรมนูญจะรับรองสิทธิเสรีภาพไว้ แต่สิทธิเสรีภาพที่รับรองไว้ในรัฐธรรมนูญบางประการรับรองไว้โดยเด็ดขาดไม่มีการจำกัด บางประการรับรองไว้โดยอาจมีการจำกัดสิทธิเสรีภาพนั้นได้ ซึ่งแยกเป็น 2 ประการ 1) คือสิทธิเสรีภาพบริบูรณ์ หมายถึง สิทธิเสรีภาพที่รัฐธรรมนูญรับรองไว้ว่าเป็นสิทธิเด็ดขาด (Absolute Right) ไม่อาจมีการจำกัดสิทธิเสรีภาพประเภทนี้ได้ เช่น เสรีภาพในการนับถือศาสนา ซึ่งเป็นนามธรรมไม่อาจมีการจำกัดได้ 2) สิทธิเสรีภาพสัมพันธ์หมายถึง สิทธิที่รัฐธรรมนูญรับรองไว้ แต่ในขณะเดียวกันก็เปิดโอกาสให้

---

[26] เอกรัตน์ โลหะ, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 21* บทที่ 1, น. 8.

[27] ศุภวัฒน์ สิงห์สุวงษ์, "เกณฑ์พิจารณาในการเลือกกำหนดโทษทางปกครองแทนโทษอาญา" เอกสารประกอบการสัมมนาเรื่อง "หลักเกณฑ์การกำหนดโทษทางปกครองในการตรากฎหมาย" เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2560, สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, น. 31.

[28] *เพิ่งอ้าง, น. 44.*

[29] เอกรัฐ โลหะ, อ้าง*แล้ว เชิงอรรถที่ 21* บทที่ 1, น. 18.

มีการจำกัดสิทธิเสรีภาพนั้นได้โดยกำหนดเงื่อนไขไว้ ซึ่งเป็นข้อยกเว้น โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายเฉพาะเพื่อการที่รัฐธรรมนูญนี้กำหนดไว้และเท่าที่จำเป็นเท่านั้น และจะกระทบกระเทือนสาระสำคัญแห่งสิทธิและเสรีภาพนั้นไม่ได้ อนึ่ง กฎหมายที่จำกัดสิทธิและเสรีภาพนี้จะต้องมีผลใช้บังคับเป็นการทั่วไปและไม่มุ่งหมายใช้บังคับแก่กรณีใดกรณีหนึ่งหรือแก่บุคคลใดบุคคลหนึ่งเป็นการเจาะจง อีกทั้งต้องระบุบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญที่ให้อำนาจในการตรากฎหมายนั้นด้วย

จากที่กล่าวมาข้างต้นจะเห็นได้ว่าพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีบทกำหนดโทษสำหรับการกระทำที่ถือว่าเป็นความผิดโดยการฝ่าฝืนกฎ ระเบียบ และข้อบังคับดังกล่าวคนในสังคมเห็นว่าเป็นเรื่องเล็กน้อยหากมีการกำหนดโทษที่รุนแรงจะเกิดความไม่ยุติธรรม เนื่องจากโทษตามกฎหมายจราจรเมื่อเปรียบเทียบกับโทษตามประมวลกฎหมายอาญา จะมีความแตกต่างกันในมุมมองของกฎหมายและมุมมองทางสังคม มุมมองทางกฎหมายจะมองว่าการกระทำที่เป็นการฝ่าฝืนกฎหมายซึ่งบัญญัติเพื่อคุ้มครองประโยชน์สาธารณะเป็นการก่ออาชญากรรม ดังนั้นผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรจึงมีลักษณะเป็นการก่ออาชญากรรมที่เป็นการกระทำหรือละเว้นการกระทำใด ๆ ที่กฎหมายมหาชนได้บัญญัติห้ามไว้ เพื่อคุ้มครองประโยชน์สาธารณะ ผู้ใดฝ่าฝืนจะถูกลงโทษ แต่ในทางความรู้สึกของคนส่วนใหญ่ในสังคมกลับไม่เห็นว่าการฝ่าฝืนกฎจราจรเป็นการก่ออาชญากรรม ด้วยเหตุที่คนในสังคมไม่มองว่าผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรเป็นอาชญากรคงเป็นเพราะหากการกระทำผิดเล็กน้อยต้องเป็นอาชญากรอาจก่อให้เกิดความไม่ยุติธรรมในสังคมและจะเกิดความเสียหายในทางความรู้สึกและผลเสียหายด้านอื่น ดังนั้นผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรจึงเป็นแต่เพียงผู้กระทำผิดที่ละเมิดกฎเกณฑ์ของสังคม ซึ่งการตอบโต้ของสังคมจะเป็นเพียงการตำหนิเล็กน้อยเท่านั้น[30]

บทกำหนดโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในเรื่องเกี่ยวกับการกระทำผิดกฎหมายจราจรเป็นการกำหนดโทษในทางอาญา แต่มิใช่เป็นการกระทำผิดที่เป็นอันตรายร้ายแรงเป็นเพียงการกระทำผิดเล็กน้อยหรือลหุโทษ เช่น การว่ากล่าวตักเตือน โทษปรับสถานเบา ส่วนโทษจำคุกก็เป็นเพียงโทษจำคุกระยะสั้น โดยมาตรการลงโทษส่วนใหญ่จะอยู่ที่การเปรียบเทียบปรับของเจ้าพนักงานจราจร แต่ก็ไม่มีบทเพิ่มโทษสำหรับการเปรียบเทียบปรับในทุกฐานความผิดที่กระทำผิดซ้ำ และในแต่ละฐานความผิดมักจะพบว่ามีพฤติกรรมการกระทำผิดที่รุนแรงหรือเป็นอันตรายแตกต่างกันแต่บทกำหนดโทษอยู่ในกลุ่มเดียวกัน สำหรับบทกำหนดโทษในเรื่องเกี่ยวกับความปลอดภัยของเด็กในการโดยสารรถยนต์นั้น ไม่พบว่ามีการกำหนดไว้แต่อย่างใด เมื่อเทียบเคียงกับบทกำหนดโทษในกรณีที่ผู้ขับขี่รถยนต์ไม่จัดให้ผู้โดยสารรถยนต์คาดเข็มขัดนิรภัยตามมาตรา 123

[30] เอกรัฐ โลหะ, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 21* บทที่ 1, น. 15.

ซึ่งเป็นบทบัญญัติที่เทียบเคียงได้มากที่สุดกับกรณีของการที่เด็กเป็นผู้โดยสารในรถยนต์ โดยได้กำหนดโทษไว้ตามมาตรา 148 วรรคหนึ่ง ว่า “ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 123 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท” จะเห็นได้ว่า การกำหนดโทษดังกล่าวก็ยังคงเป็นโทษปรับ ซึ่งถือเป็นโทษที่ไม่รุนแรง และมิได้มีการกำหนดโทษเพิ่มขึ้นหากมีกรณีการกระทำความผิดซ้ำ หรือไม่ได้มีการกำหนดอัตราโทษที่สูงขึ้น เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับกรณีการไม่สวมหมวกนิรภัย สำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ตามมาตรา 122 วรรคสอง ที่บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขับขี่โดยรถจักรยานยนต์ในขณะที่คนโดยสารรถจักรยานยนต์มิได้สวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตราย” โดยมีการกำหนดโทษไว้ตามมาตรา 148 วรรคสอง ว่า “ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์กระทำความผิดตามมาตรา 122 วรรคสอง ผู้กระทำผิดต้องระวางโทษเป็นสองเท่าของโทษที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่ง” จะเห็นได้ว่า การกำหนดโทษในเรื่องความปลอดภัยของผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ มีอัตราโทษที่สูงกว่ากรณีการไม่ใช้เข็มขัดนิรภัยแก่ผู้โดยสารในรถยนต์

ดังนั้น การที่จะกำหนดโทษสำหรับกรณีผู้ขับขี่ที่ไม่ป้องกันหรือไม่คุ้มครองความปลอดภัยของเด็กโดยการใช้อุปกรณ์นิรภัย ซึ่งเป็นการคุ้มครองสิทธิของเด็กในการมีชีวิตอยู่รอด จึงควรกำหนดโทษที่สูงกว่า เนื่องจากการที่ผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารรถยนต์ที่เป็นผู้ใหญ่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยนั้น เป็นการตัดสินใจด้วยตัวเองของผู้โดยสารเอง ซึ่งต้องยอมรับในสิ่งที่ตนเองเป็นผู้ตัดสินใจไม่ว่าผลของการกระทำนั้นจะกระทบต่อตนเองอย่างไร ส่วนในกรณีของเด็กไม่สามารถที่จะตัดสินใจหรือเรียกร้องให้ผู้ขับขี่หรือผู้ปกครองให้ความคุ้มครองแก่ตนโดยใช้อุปกรณ์นิรภัยหรือโดยวิธีการอื่นได้เมื่อผลที่เกิดจากการกระทำของขับขี่ส่งผลต่อเด็ก โดยที่เด็กไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้และผลจากการกระทำนั้นเป็นอันตรายต่อชีวิตและร่างกายของเด็กโดยตรง การกำหนดโทษในกรณีนี้จึงจำเป็นต้องกำหนดให้สูงกว่ากรณีการไม่คาดเข็มขัดนิรภัยในผู้ใหญ่ ทั้งนี้ การกำหนดโทษที่เหมาะสมจะเป็นการยับยั้งเหตุที่จะเกิดเป็นผลร้ายต่อชีวิตร่างกายของเด็ก ตลอดจนทรัพย์สินของประชาชน ซึ่งสอดคล้องกับหลักการคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของบุคคล และเป็นการคุ้มครองสิทธิพื้นฐานในชีวิตและความปลอดภัยในชีวิตของบุคคลที่ถือเป็นคุณค่าสูงสุดในการที่รัฐหรือในการที่กฎหมายมุ่งประสงค์จะคุ้มครอง

จากการศึกษาข้างต้นพบว่า ประเทศไทยเกิดปัญหาข้อเท็จจริงเนื่องจากไม่มีบทกำหนดโทษในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารรถยนต์ไม่ให้ความคุ้มครองความปลอดภัยแก่เด็กขณะโดยสารรถยนต์ โดยมีกรณีข้อเท็จจริงตามที่สื่อมวลชนได้นำเสนอ กล่าวคือ

กรณีเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรกลาง จังหวัดอ่างทอง ได้ทำการตั้งด่านกวดขันวินัยจราจร พบรถยนต์กระบะติดไฟบริเวณหน้ารถยนต์ผิดกฎจราจร จึงเรียกให้หยุดพร้อมทำการเปรียบเทียบปรับ ซึ่งในขณะที่ผู้ขับขี่ลงจากรถยนต์ได้เรียกภรรยาที่นั่งอยู่เบาะด้านหลัง ให้มานั่งเป็นเพื่อนลูกวัย

2 ขวบ ที่ด้านหน้ารถยนต์ ซึ่งขณะที่ผู้ปกครองได้ออกจากรถยนต์ และเด็กได้กดล็อกประตูด้านใน จนกระทั่งเจ้าพนักงานตำรวจและเจ้าหน้าที่กู้ภัยต้องทำการเปิดล็อกประตูรถยนต์ โดยใช้เวลาในการช่วยเหลือประมาณ 30 นาที และเด็กปลอดภัย[31] จากเหตุการณ์นี้ผู้ขับขี่รถยนต์ให้เด็กนั่งที่เบาะหน้าด้านข้างคนขับ โดยไม่ได้ใช้อุปกรณ์นิรภัยสำหรับเด็ก และเมื่อเกิดเหตุการณ์ที่เป็นอันตรายต่อเด็ก เจ้าพนักงานจราจรก็ไม่สามารถบังคับให้ผู้ขับขี่หรือผู้ปกครองดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่งเพื่อให้เด็กได้รับการคุ้มครอง และไม่สามารถว่ากล่าวตักเตือนหรือทำการเปรียบเทียบปรับในกรณีดังกล่าวได้ทั้ง ๆ ที่เป็นเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดอันตรายและเป็นผลกระทบต่อชีวิตเด็กโดยตรง เจ้าพนักงานจราจรคงมีหน้าที่เพียงเปรียบเทียบปรับในกรณีที่รถยนต์ติดไฟผิดกฎจราจรเท่านั้น สำหรับข้อหาในเรื่องที่ผู้ขับขี่หรือผู้ปกครองไม่คุ้มครองเด็กขณะอยู่ในรถยนต์เจ้าพนักงานจราจรไม่สามารถที่จะดำเนินการใด ๆ ได้ เนื่องจากไม่มีกฎหมายให้อำนาจในการลงโทษผู้ขับขี่ที่ไม่ดำเนินการเพื่อความปลอดภัยแก่เด็กในขณะโดยสารรถยนต์

จากที่กล่าวมาข้างต้นจะเห็นได้ว่าการกำหนดโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นโทษในทางอาญาสำหรับผู้ที่ฝ่าฝืนหรือกระทำผิดต่อกฎหมายดังกล่าว โดยมีการกำหนดโทษปรับเป็นส่วนใหญ่ และจากการเปรียบเทียบปรับโดยให้อำนาจเจ้าพนักงานจราจรในการดำเนินการเปรียบเทียบปรับ ซึ่งเป็นการใช้อำนาจในกระบวนการยุติธรรมทางอาญาโดยเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองตามหลักเกณฑ์ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ซึ่งหากผู้กระทำผิดไม่ชำระค่าปรับก็ต้องดำเนินคดีกับผู้กระทำผิดต่อไป[32] การกำหนดโทษทางอาญาตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นี้มุ่งคุ้มครองบุคคลผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นการทั่วไป โดยมีผลกระทบต่อสิทธิเสรีภาพขั้นพื้นฐานของบุคคลผู้กระทำผิด แต่อย่างไรก็ตามรัฐจำเป็นต้องกำหนดมาตรการบังคับหรือโทษสำหรับความผิดที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลเป็นการทั่วไป เนื่องจากเป็นหน้าที่ของรัฐในการให้การรับรองคุ้มครองชีวิตของบุคคลผู้ใช้รถใช้ถนนโดยจะคุ้มครองเฉพาะผู้ทรงสิทธิที่รู้ถึงสิทธิของตนแล้วเท่านั้นมิได้ แม้เด็กจะไม่มีความสามารถที่จะเรียกร้องให้คุ้มครองตนเองได้ก็ตาม แต่รัฐต้องคุ้มครองและป้องกันมิให้ผู้อื่นล่วงล้ำสิทธิเสรีภาพของเด็กด้วยเช่นเดียวกัน จึงเป็นหน้าที่ของรัฐในการคุ้มครองความปลอดภัยของเด็กเพื่อให้รอดพ้นจากอันตรายในขณะโดยสารรถยนต์ เมื่อรัฐต้องสร้างหลักประกันความคุ้มครองให้แก่ประชาชนในสังคมว่ารัฐจะต้องป้องกันภัยอันตรายที่จะเกิดแก่ชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน ตลอดจนเสรีภาพของบุคคลแล้ว รัฐจึงต้องกำหนดกลไกทางกฎหมายเพื่อให้เจ้าหน้าที่ของรัฐสามารถดำเนินการเพื่อ

---

[31] ข่าว “ช่วยกันวุ่น!! หนูน้อยวัย 2 ขวบ ติดอยู่ในรถยนต์ขณะพ่อลงไปเสียค่าปรับ,” โดย ธเนตร 30 สิงหาคม 2018. M Thai . สืบค้นเมื่อวันที่ 1 มกราคม 2563, จาก https://news.mthai.com/general-news/668242.html

[32] ศุภวัฒน์ สิงห์สุวงษ์, *อ้างแล้ว*, น. 69.

ป้องกันมิให้มีการกระทำที่ฝ่าฝืนกฎหมายตลอดจนกำหนดสภาพบังคับเพื่อให้มาตรการป้องกันนั้นบรรลุผล ซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีการคุ้มครองสิทธิเสรีภาพที่กำหนดให้รัฐมีหน้าที่ดำเนินการเพื่อให้สิทธิที่ได้รับรองไว้สามารถบรรลุผลได้อย่างแท้จริง แม้ว่าการกำหนดโทษจะเป็นการจำกัดสิทธิเสรีภาพของบุคคล กระทบกระเทือนต่อสิทธิเสรีภาพของผู้ที่ฝ่าฝืนต่อกฎหมายก็ตาม แต่การจำกัดสิทธิเสรีภาพดังกล่าวสามารถทำได้หากกฎหมายนั้นไม่ขัดต่อหลักนิติธรรม ไม่เพิ่มภาระหรือจำกัดสิทธิเสรีภาพเกินสมควรแก่เหตุ ไม่กระทบต่อศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ และต้องระบุเหตุผลความจำเป็นในการจำกัดสิทธิเสรีภาพไว้ด้วย อีกทั้งกฎหมายต้องมีผลใช้บังคับเป็นการทั่วไปไม่มุ่งหมายให้ใช้บังคับแก่กรณีใดกรณีหนึ่งหรือแก่บุคคลใดบุคคลหนึ่งเป็นการเจาะจง[33] การไม่มีกฎหมายกำหนดโทษแก่ผู้ขับขี่ดังกล่าวจึงส่งผลให้เกิดปัญหามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดโทษแก่ผู้ขับขี่ในการคุ้มครองสิทธิด้านความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารที่เป็นเด็ก

ดังนั้น การที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่ได้มีการกำหนดโทษเกี่ยวกับการไม่คุ้มครองความปลอดภัยของผู้โดยสารที่เป็นเด็กในขณะโดยสารรถยนต์ จึงส่งผลให้เจ้าหน้าที่ของรัฐที่เป็นผู้ใช้บังคับกฎหมายไม่สามารถที่จะลงโทษผู้ขับขี่รถยนต์ที่ไม่คุ้มครองเด็กและไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัยสำหรับเด็ก สำหรับผู้ขับขี่รถยนต์หรือผู้ปกครองเมื่อไม่มีกฎหมายกำหนดโทษ จึงส่งผลให้ละเลย ไม่ตระหนัก ไม่คำนึงถึงความปลอดภัย และไม่มีความเกรงกลัวหากเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงต่อชีวิตของเด็ก เนื่องจากบทกำหนดโทษโดยทั่วไปในกฎหมายจราจรเป็นเพียงโทษสถานเบา มาตรการกำหนดโทษตามกฎหมายจราจรจึงส่งผลโดยตรงต่อพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ซึ่งหากมีการกำหนดโทษที่เหมาะสมจะส่งผลให้ผู้บังคับใช้กฎหมายและผู้ปฏิบัติตามกฎหมายใช้เป็นเครื่องมือในการสร้างความคุ้มครองความปลอดภัยของเด็กขณะที่โดยสารในรถยนต์ การที่รัฐซึ่งถือเป็นผู้มีอำนาจในการกำหนดขอบเขตและวิธีปฏิบัติเพื่อให้เกิดการคุ้มครองสิทธิของประชาชนโดยการกำหนดมาตรการเพื่อบังคับให้ผู้ขับขี่ดำเนินการเพื่อป้องกันและให้ความคุ้มครองแก่เด็กและการใช้อุปกรณ์นิรภัยสำหรับเด็ก อาจเป็นการกระทบต่อสิทธิของผู้ขับขี่หรือผู้ใช้รถอยู่บ้าง แต่ก็เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในชีวิตซึ่งถือเป็นสิทธิขั้นพื้นฐานโดยเป็นการป้องกันหรือคุ้มครองสิทธิของเด็กที่รัฐธรรมนูญให้การรับรองไว้ ส่วนสิทธิของเอกชนหรือผู้ขับขี่ซึ่งก็ถือเป็นสิทธิเสรีภาพที่จะสามารถกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดหากการกระทำนั้นอยู่ภายใต้กฎหมายโดยที่ไม่กระทบกระเทือนต่อสิทธิเสรีภาพของบุคคลอื่นก็สามารถทำได้ แต่อย่างไรก็ตามการใช้สิทธิเสรีภาพดังกล่าวก็สามารถถูกจำกัดได้ภายใต้เงื่อนไขตามที่รัฐธรรมนูญและกฎหมายได้บัญญัติไว้ การกำหนดโทษสำหรับผู้ขับขี่หากไม่ให้การคุ้มครองแก่เด็กจึงเป็นมาตรการป้องกันและคุ้มครองสิทธิของเด็กไม่ให้ถูกกระทบจากการกระทำของผู้ขับขี่รถยนต์

---

[33]รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560, มาตรา 26.

และเป็นการควบคุมพฤติกรรมผู้ขับขี่และผู้ปกครองเพื่อให้มีสภาพบังคับ ซึ่งก่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมได้ในเบื้องต้น อีกทั้งการกระทำของผู้ขับขี่รถยนต์ที่ไม่ให้ความคุ้มครองแก่เด็กในขณะโดยสารรถยนต์และหากเกิดอุบัติเหตุขึ้น ผลของการไม่ทำการป้องกันหรือคุ้มครองเด็กดังกล่าวจึงเป็นการกระทำที่มีผลกระทบโดยตรงต่อชีวิตและร่างกายของเด็กไม่ว่าจะเป็นแค่เพียงอาการตกใจ บาดเจ็บ พิการ จนกระทั่งเสียชีวิต ล้วนแล้วแต่เป็นการกระทำที่เป็นการละเมิดสิทธิในชีวิตของเด็กทั้งสิ้น ทั้งนี้ การไม่มีบทกำหนดโทษที่เกี่ยวกับการไม่ให้ความคุ้มครองแก่เด็กไม่ว่าจะเป็นการใช้อุปกรณ์นิรภัย การปล่อยทิ้งเด็กไว้ในรถตามลำพังโดยไม่มีผู้ดูแล และการนำเด็กนั่งที่นั่งด้านหน้ารถยนต์ จึงทำให้เจ้าหน้าที่ของรัฐไม่สามารถดำเนินการลงโทษ หรือดำเนินการใดเพื่อให้ผู้ขับขี่ให้ความคุ้มครองความปลอดภัยของเด็กในขณะโดยสารรถยนต์ และทำให้ผู้ขับขี่รถยนต์ไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของเด็ก จึงส่งผลให้สิทธิของเด็กในการมีชีวิตอยู่อย่างปลอดภัยไม่ได้รับการปฏิบัติให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม และแสดงให้เห็นว่ารัฐยังไม่ให้ความสำคัญกับการคุ้มครองสิทธิเสรีภาพในชีวิตของประชาชนโดยเท่าเทียมกัน

4.4 แนวทางการแก้ไขปัญหา

ผู้เขียนเห็นควรให้มีการตรากฎหมายสำหรับคุ้มครองเด็กในการโดยสารรถยนต์ไว้เป็นการเฉพาะ เนื่องจากมีความเหมาะสมและเพื่อให้สอดคล้องกับรัฐธรรมนูญ กฎหมาย และหลักการคุ้มครองสิทธิเด็กที่เป็นสากล ที่ให้ความสำคัญในการคุ้มครองสิทธิเด็กเป็นอันดับแรกรัฐจึงควรมีมาตรการหรือกฎหมายที่สามารถบังคับให้ผู้ขับขี่รถยนต์ รวมถึงเจ้าหน้าที่ของรัฐเพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการปฏิบัติเพื่อให้เกิดความคุ้มครองแก่เด็ก และเพื่อลดการบาดเจ็บ พิการ และเสียชีวิต

จากการศึกษาพบว่าในต่างประเทศซึ่งมีการบัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองสิทธิเด็กในการโดยสารรถยนต์ไว้ ดังนี้

ราชอาณาจักรกัมพูชา มีบทบัญญัติในการคุ้มครองเด็กในการโดยสารในรถยนต์โดยกำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการจราจรกัมพูชา[34] โดยได้บัญญัติไว้ในส่วนของผู้ขับขี่ในมาตรา 9 ที่กำหนดห้ามมิให้เด็กอายุต่ำกว่า 10 ปี นั่งข้างหน้ารถโดยไม่มีผู้ใหญ่นั่งด้วยหรือโดยไม่คาดเข็มขัดนิรภัย สำหรับทารกอายุต่ำกว่า 10 เดือน จะต้องนั่งอยู่ในที่นั่งสำหรับเด็ก และคาดเข็มขัดนิรภัยที่นั่งสำหรับเด็กให้ติดกับที่นั่งด้านหลังของรถ ส่วนเด็กอายุ 10 เดือน ถึง 4 ปี จะต้องนั่งอยู่ในที่นั่งสำหรับเด็ก และคาดเข็มขัดนิรภัยที่นั่งสำหรับเด็กให้ติดกับที่นั่งด้านหลังของรถ จะเห็นได้ว่าตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรของราชอาณาจักรกัมพูชา ได้กำหนดข้อห้ามหรือข้อปฏิบัติในการ

---

[34] *อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 17* ในบทที่ 3, น. 70.

คุ้มครองเด็กที่โดยสารรถยนต์ โดยกำหนดให้มีการใช้อุปกรณ์ช่วยป้องกันเด็กในขณะโดยสารรถยนต์ตามช่วงอายุของเด็กเพื่อให้เหมาะสมกับสรีระของเด็กในแต่ละวัย และมีการห้ามไม่ให้เด็กเล็กซึ่งมีอายุต่ำกว่า 10 ปี นั่งข้างหน้ารถ โดยที่ไม่มีผู้ใหญ่นั่งอยู่ด้วยและต้องคาดเข็มขัดนิรภัยด้วย ซึ่งเป็นการกำหนดให้ผู้ใหญ่ซึ่งเป็นผู้โดยสารในรถยนต์ทำหน้าที่ดูแลเด็กโดยการนั่งหน้ารถกับเด็กและกำหนดให้เด็กคาดเข็มขัดนิรภัย

นอกจากนั้นยังมีบทบัญญัติที่ให้ผู้ปกครองให้ความคุ้มครองบุตรที่มีอายุต่ำกว่า 6 ขวบไม่ให้เดินบนทางสาธารณะ จึงเป็นการแสดงให้เห็นว่ารัฐบาลของกัมพูชาให้ความสำคัญในด้านความปลอดภัยของเด็กขณะใช้รถใช้ถนน แม้จะไม่มีกฎหมายในการคุ้มครองความปลอดภัยของเด็กในขณะโดยสารในรถยนต์ไว้เป็นการเฉพาะ แต่ก็มีการบัญญัติไว้ในกฎหมายจราจรโดยมีการกำหนดไว้ในส่วนของผู้ขับขี่ที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายดังกล่าว ซึ่งสอดคล้องกับกฎหมายในหลายประเทศที่มีบทบัญญัติในการคุ้มครองสิทธิของเด็กในการจราจรทางถนนและในการโดยสารในรถยนต์

ในส่วนของการกำหนดอำนาจหน้าที่ภายใต้กฎหมายดังกล่าวนั้นมีการกำหนดไว้ 2 กลุ่ม คือ เจ้าพนักงานจราจร และเจ้าพนักงานจากหน่วยงานต่าง ๆ กฎหมายจราจรทางบกราชอาณาจักรกัมพูชาได้กำหนดให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเป็นผู้ดำเนินการในการบังคับใช้กฎหมายดังกล่าวเพื่อให้เกิดความปลอดภัยโดยมีอำนาจยื่นคำร้องต่อศาลเพื่อให้ดำเนินการต่อผู้ขับขี่รถยนต์ที่กระทำการฝ่าฝืนกฎจราจรหรือระเบียบของตำรวจจราจร นอกจากนั้นยังกำหนดให้หัวหน้าหน่วยงานตำรวจระดับจังหวัดหรือเทศบาลมีสิทธิระงับการขับขี่ได้ไม่เกินหนึ่งปีจนกว่าศาลจะตัดสินคดี นอกจากนั้นเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรต้องหยุดรถและจัดเตรียมเอกสารเพื่อส่งให้ศาลพิจารณาพิพากษากรณีผู้ขับขี่กระทำผิดกฎจราจร ส่วนเจ้าพนักงานจากหน่วยงานต่าง ๆ ประกอบไปด้วยเจ้าหน้าที่จากกระทรวงโยธาธิการและขนส่ง และกระทรวงอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีหน้าที่ตรวจสอบผู้ฝ่าฝืนกฎจราจร

สำหรับบทกำหนดโทษเมื่อผู้ขับขี่รถยนต์ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายดังกล่าว ได้กำหนดโทษและขั้นตอนการดำเนินคดีความกฎหมายทางถนนและกฎหมายการจราจรทางบก โดยกำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายและต้องรับผิดต่อการกระทำผิด โดยกรณีการทำผิดอย่างร้ายแรง เจ้าหน้าที่ภาครัฐจะนำคดีขึ้นสู่การพิจารณาของศาล ส่วนกรณีความผิดเล็กน้อยจะใช้การปรับเงิน ซึ่งบทกำหนดโทษหากฝ่าฝืนบัญญัติของมาตรา 9 ที่เกี่ยวกับการคุ้มครองเด็กที่โดยสารในรถยนต์ โดยหากผู้ขับขี่ไม่ดำเนินการให้เด็กได้รับความปลอดภัยโดยการใช้เข็มขัดนิรภัย เบาะรองนั่งสำหรับเด็กมีการกำหนดโทษปรับ โดยให้อำนาจเจ้าพนักงานจราจรสามารถเปรียบเทียบปรับได้ ในกรณีผู้ขับขี่ปล่อยให้เด็กอายุต่ำกว่า 10 ปี นั่งข้างหน้าโดยไม่มีผู้ใหญ่อยู่ด้วย และไม่คาดเข็มขัด

นิรภัย รวมถึงการฝ่าฝืนรายละเอียดในข้อที่ระบุให้ทารกอายุต่ำกว่า 10 เดือน จะต้องนั่งอยู่ในที่นั่งสำหรับเด็ก และคาดเข็มขัดนิรภัยที่นั่งสำหรับเด็กให้ติดกับที่นั่งด้านหลังของรถ และเด็กอายุ 10 เดือน ถึง 4 ปี จะต้องนั่งอยู่ในที่นั่งสำหรับเด็ก และคาดเข็มขัดนิรภัยที่นั่งสำหรับเด็กให้ติดกับที่นั่งด้านหลังของรถ ซึ่งเป็นลหุโทษขั้น 1 การฝ่าฝืนดังกล่าวข้างต้นจะถูกกำหนดโทษและถูกปรับตามประเภทของรถ ดังนี้ กรณีรถจักรยานยนต์และรถสามล้อเครื่องถูกปรับ 3,000 เรียล กรณีรถเล็กถูกปรับ 8,000 เรียล และกรณีรถใหญ่ถูกปรับ 10,000 เรียล

สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ มีกฎหมายกำหนดมาตรการด้านความปลอดภัยสำหรับเด็กในการโดยสารรถยนต์ไว้เป็นการเฉพาะ และกำหนดให้มีการใช้เบาะนิรภัยสำหรับเด็ก กล่าวคือ รัฐบัญญัติความปลอดภัยของเด็กในพาหนะเครื่องยนต์ (Child Safety in Motor Vehicles Act หรือ Republic of the Philippines, Republic Act No. 11229, Approved February 22, 2019)[35] โดยมีสาระสำคัญในมาตรา 4 กำหนดให้ผู้ปกครองต้องใช้ระบบยึดเหนี่ยวเด็กในรถยนต์กับผู้โดยสารเด็กเล็กทุกครั้งที่ใช้รถยนต์ส่วนตัว และกำหนดระบบยึดเหนี่ยวเด็กโดยนำมาใช้ให้เหมาะสมกับขนาดของเด็ก คือ ส่วนสูงและน้ำหนักที่เหมาะสมกับเด็กไว้ด้วย อีกทั้งมีการกำหนดไว้ว่านอกจากที่จะให้เด็กใช้ระบบรั้งเด็กเพื่อความปลอดภัยแล้ว มีการกำหนดไม่ให้ปล่อยทิ้งเด็กไว้ตามลำพังโดยปราศจากความดูแลของผู้ใหญ่ในขณะอยู่ในพาหนะเครื่องยนต์อีกด้วย

นอกจากนั้นในมาตรา 5 แห่งรัฐบัญญัติดังกล่าว กำหนดห้ามไม่ให้เด็กที่มีอายุ 12 ปี หรือต่ำกว่า นั่งที่นั่งส่วนหน้าของรถยนต์ด้วย และมีการกำหนดมาตรฐานของเบาะนิรภัยให้เป็นไปตามระบบสากล มีการกำหนดห้ามไม่ให้ทิ้งเด็กไว้ในรถยนต์ตามลำพัง อีกทั้ง ยังกำหนดหน่วยงานที่รับผิดชอบในการประกาศใช้กฎและระเบียบเกี่ยวกับการใช้เบาะนิรภัยในรถเกือบทุกประเภททั้งรถสาธารณะ คือ รถจี๊ปนีย์ รถประจำทาง รถโรงเรียน รถแท็กซี่ รถยนต์ตู้ เรือโดยสาร รถร่วมบริการของบริษัทเครือข่ายคมนาคม และพาหนะเครื่องยนต์อื่น ๆ ที่ใช้สำหรับการโดยสารสาธารณะ โดยกำหนดให้มีการศึกษาว่าระบบรั้งตัวเด็กใช้ได้กับพาหนะใดได้บ้างโดยต้องมีการศึกษาภายใน 1 ปี นับจากวันที่รัฐบัญญัติมีผลบังคับใช้

ในส่วนของการกำหนดให้มีหน่วยงานของรัฐในการดำเนินการในด้านต่าง ๆ เพื่อให้บรรลุผลตามเจตนารมณ์ของรัฐบัญญัตินี้ โดยกำหนดให้กระทรวงคมนาคมมีอำนาจกำหนดและบัญญัติประเภทพาหนะเครื่องยนต์ รวมถึงพาหนะในการขนส่งระบบราง และกำหนดให้กระทรวงพาณิชย์และอุตสาหกรรมมีอำนาจกำหนดมาตรฐานของระบบรั้งตัวเด็ก อีกทั้งกำหนดให้มีการรณรงค์และเผยแพร่ข้อมูลต่อสาธารณะระดับประเทศ โดยกระทรวงคมนาคม สำนักงานข้อมูล

---

[35] *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 34* ,ในบทที่ 3 ,น. 83.

แห่งชาติฟิลิปปินส์ กระทรวงศึกษาธิการ และหน่วยงานภาคเอกชน ในการให้ข้อมูล การศึกษา และการสื่อสาร นอกจากนั้นยังกำหนดให้กระทรวงคมนาคมอาจขอความอนุเคราะห์จากหน่วยงานของรัฐ สำนักงานตำรวจแห่งชาติฟิลิปปินส์ หรือองค์การพัฒนาเอกชน ในการดำเนินการเพื่อให้การบังคับใช้รัฐบัญญัตินี้บรรลุผล

สำหรับบทกำหนดโทษเมื่อไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติดังกล่าวข้างต้นนั้น มีการกำหนดโทษปรับในการละเมิดครั้งแรก 1000 เปโซ โทษปรับ 2000 เปโซ ในการละเมิดครั้งที่สอง และโทษปรับ 5000 เปโซ และระงับใบอนุญาตขับขี่ 1 ปี สำหรับการละเมิดครั้งที่สาม และครั้งต่อ ๆ ไป ซึ่งนอกจากบทลงโทษแก่ผู้ขับขี่แล้วยังมีการกำหนดโทษผู้ประกอบการที่นำเบาะนิรภัยที่ไม่ได้มาตรฐานมาจำหน่าย นอกจากนั้น ยังมีบทกำหนดโทษในกรณีที่ผู้ขับขี่ใช้ระบบรั้งเด็กที่ไม่ได้มาตรฐานและ/หมดอายุ หรืออนุญาตให้ใช้ระบบรั้งเด็กที่มิได้มีเครื่องหมายมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมฟิลิปปินส์มาใช้อีกด้วย

สาธารณรัฐสิงคโปร์ ไม่ได้มีกฎหมายคุ้มครองเด็กในการโดยสารรถยนต์ไว้โดยเฉพาะ แต่ได้กำหนดใช้เบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์ ตามรัฐบัญญัติการจราจรทางบก (หมวด 276) การจราจรทางบก 2011 (พาหนะเครื่องยนต์ และการสวมใส่เข็มขัดนิรภัย) กฎ 2011 S 688/2011)[36] โดยมีการกำหนดนิยาม “เบาะที่นั่งเสริม” หมายถึง อุปกรณ์ที่ได้รับการออกแบบสำหรับให้เด็กนั่งเพื่อให้ได้ความสูงในระดับที่เหมาะสมกับเข็มขัดนิรภัย และกำหนดนิยาม “การรั้งตัวเด็ก” หมายถึง อุปกรณ์ที่ได้รับการออกแบบสำหรับเสริมสร้างความมั่นคงปลอดภัยให้แก่เด็กในพาหนะ และป้องกันหรือบรรเทาการได้รับการบาดเจ็บแก่ผู้สวมใส่ในกรณีพาหนะประสบอุบัติเหตุ โดยอุปกรณ์ดังกล่าวมีขนาดพอเหมาะสำหรับการยึดเหนี่ยว และเหมาะสมต่อการเชื่อมต่อเข็มขัดนิรภัยของผู้ใหญ่ และมีการกำหนดให้ “เข็มขัดนิรภัย” หมายถึง เข็มขัดที่ติดตั้งในพาหนะเครื่องยนต์ตามกฎจราจรทางบก (กฎที่ 15) (พาหนะเครื่องยนต์ และเข็มขัดนิรภัย) ซึ่งผู้โดยสารพาหนะต้องสวมใส่โดยได้รับการออกแบบสำหรับป้องกันและบรรเทาการได้รับการบาดเจ็บแก่ผู้สวมใส่ในกรณีพาหนะประสบอุบัติเหตุ และให้หมายรวมถึงอุปกรณ์เหนี่ยวรั้งร่างกายของผู้เยาว์ เช่น ระบบรั้งตัวเด็ก ตลอดจนรวมถึงเก้าอี้เฉพาะที่ได้รับการติดตั้งเข็มขัดนิรภัยไว้ด้วย

สำหรับหลักเกณฑ์ในการใช้เข็มขัดนิรภัย รัฐบัญญัตินี้กำหนดให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารทุกคนต้องสวมใส่เข็มขัดนิรภัยเหนี่ยวรั้งตัวเองหรือเข็มขัดนิรภัยรัดหน้าตัก แต่มีข้อยกเว้นไว้สำหรับผู้มีความสูงต่ำกว่า 1.35 เมตร ซึ่งมีการกำหนดให้ผู้โดยสารที่มีความสูงต่ำกว่า 1.35 เมตร ต้องมีระบบรั้งตัวเด็กที่ให้ความมั่นคงปลอดภัยที่เหมาะสม กล่าวคือ ห้ามมิให้ผู้ใดขับขี่เพื่อขับเคลื่อนพาหนะเครื่องยนต์ไป เว้นแต่ผู้โดยสารที่มีความสูงต่ำกว่า 1.35 เมตร ได้รับความมั่นคง

---

[36] *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 54* ในบทที่ 3, น. 95.

ปลอดภัยที่เหมาะสม คือ มีระบบการเหนี่ยวรั้งตัวเด็กที่เหมาะสมสำหรับความสูงและน้ำหนัก และมีเข็มขัดนิรภัยสำหรับรั้งลำตัวซึ่งติดตั้งตามกฎข้อที่ 4 (2) เมื่อนั่งบนเบาะที่นั่งเสริมหรือใช้ที่นั่งที่ติดตั้งเข็มขัดนิรภัยปรับเคลื่อนได้ที่ได้รับการรับรองโดยนายทะเบียน

ส่วนการกระทำผิดและบทกำหนดโทษตามรัฐบัญญัตินี้ กำหนดให้บุคคลผู้ฝ่าฝืนกฎข้อที่ 4 (1) หรือ (2) กฎข้อที่ 5 กฎข้อที่ 8 (1) หรือกฎข้อที่ 9 ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 1,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 3 เดือน ในกรณีการฝ่าฝืนครั้งแรก และต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 2,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 6 เดือน ในกรณีการฝ่าฝืนครั้งที่สองหรือครั้งถัดไป

จากบทบัญญัติกฎจราจรสาธารณรัฐสิงคโปร์ดังกล่าวข้างต้นจะเห็นได้ว่า มีการกำหนดเกี่ยวมีกฎหมายว่าด้วยเบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์ โดยบัญญัติไว้ในรัฐบัญญัติการจราจรทางบก (หมวด 276) กฎจราจรทางบก 2011 (พาหนะเครื่องยนต์ และการสวมใส่เข็มขัดนิรภัย) โดยแยกหมวดออกมาเฉพาะเพื่อกำหนดเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้โดยสารรถยนต์รวมถึงเด็ก และกำหนดระบบรั้งตัวเด็ก โดยกำหนดไว้ว่าผู้โดยสารที่มีความสูงต่ำกว่า 1.35 เมตร จะต้องมีระบบรั้งตัวเด็กที่ให้ความมั่นคงปลอดภัยที่เหมาะสม ปรากฏตาม กฎ ข้อ 8. (1) ในกรณีที่ผู้โดยสารพาหนะเครื่องยนต์มีความสูงต่ำกว่า 1.35 เมตรห้ามมิให้บุคคลใดขับขี่เพื่อขับเคลื่อนพาหนะเครื่องยนต์ดังกล่าวไป เว้นแต่ผู้โดยสารดังกล่าวได้รับความมั่นคงปลอดภัยที่เหมาะสมแล้วโดยกรณีดังกล่าวมีการกำหนดเพื่อให้เกิดความมั่นคงปลอดภัยที่เหมาะสมรถยนต์จึงจะสามารถเคลื่อนตัวออกไปบนท้องถนนได้ นอกจากนั้น ยังมีการกำหนดให้ใช้บังคับกับผู้โดยสารในรถประเภทต่าง ๆ คือ รถโดยสารประจำทางขนาดเล็กที่ใช้สำหรับรับส่งเด็กระหว่างโรงเรียนด้วย โดยมีหลักเกณฑ์ในการคุ้มครองเด็กดังนี้

1) กำหนดเกณฑ์การบังคับใช้อุปกรณ์นิรภัยสำหรับเด็ก โดยกำหนดตามความสูงของเด็ก และน้ำหนักของเด็ก

2) กำหนดให้มีเข็มขัดนิรภัยสำหรับรั้งลำตัวทั้งส่วนบนและส่วนล่างของลำตัวผู้สวมใส่

3) กำหนดให้เบาะที่นั่งเสริมหรือใช้ที่นั่งที่ติดตั้งเข็มขัดนิรภัยปรับเคลื่อนได้ที่ได้รับการรับรองโดยนายทะเบียน

จึงอาจกล่าวได้ว่าทั้งสามประเทศดังกล่าวได้มีการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการป้องกันเด็กที่โดยสารรถยนต์ดังเช่นในหลายประเทศในสหรัฐอเมริกาและสหภาพยุโรป

สหรัฐอเมริกา มลรัฐแคลิฟอร์เนีย ได้มีการกำหนดในเรื่องเกี่ยวกับการคุ้มครองเด็กขณะโดยสารในรถยนต์ไว้ ตามประมวลกฎหมายการจราจรแห่งรัฐแคลิฟอร์เนีย (California

Vehicle Code (CVC))[37] โดยกำหนดให้ผู้โดยสารทั้งหมดที่อายุ 8 ปีขึ้นไป หรือเด็กที่สูง 4 ฟุต 9 นิ้ว ขึ้นไป คาดเข็มขัดนิรภัย สำหรับเงื่อนไขในการให้ความคุ้มครองแก่เด็กกำหนดไว้ว่า เด็กอายุไม่ถึง 2 ปี ต้องได้รับการรัดตรึงไว้ในระบบยึดเหนี่ยวผู้โดยสารเด็กแบบหันหลัง ยกเว้นเด็กมีน้ำหนัก 40 ปอนด์ ขึ้นไป หรือสูง 3 ฟุต 4 นิ้วขึ้นไป ส่วนเด็กที่อายุไม่ถึง 8 ปี ต้องได้รับการรัดตรึงไว้ ในระบบยึดเหนี่ยวผู้โดยสารเด็กที่ได้รับการรับรองโดยส่วนกลาง และเด็กที่อายุไม่ถึง 8 ปี อาจนั่งในที่นั่งด้านหน้าของยานพาหนะในระบบยึดเหนี่ยวผู้โดยสารเด็ก ภายใต้เงื่อนไขว่า กรณีไม่มีที่นั่งด้านหลัง หรือที่นั่งด้านหลังเป็นที่นั่งพับได้หันข้าง ที่นั่งด้านหลังเป็นที่นั่งหันไปข้างหลัง ระบบยึดเหนี่ยวผู้โดยสารเด็กไม่สามารถติดตั้งได้อย่างถูกต้องในที่นั่งด้านหลัง ที่นั่งด้านหลังทั้งหมดมีเด็ก ๆ อายุไม่เกิน 7 ปี นั่งอยู่เต็มแล้ว หรือเหตุผลทางการแพทย์ที่เด็กจำเป็นต้องไม่นั่งในที่นั่งด้านหลัง

นอกจากนั้นยังมีการกำหนดไม่ให้ปล่อยทิ้งเด็กอายุไม่เกิน 6 ปี ไว้ในยานพาหนะคนเดียว โดยไม่มีการดูแล แต่สามารถทิ้งเด็กไว้ได้ภายใต้การดูแลของบุคคลอายุ 12 ปีขึ้นไป และมีการกำหนดให้เด็กไม่อาจนั่งในที่นั่งด้านหน้าของยานพาหนะที่ติดตั้งด้วยถุงลมนิรภัย ถ้าเด็กอยู่ในระบบยึดเหนี่ยวผู้โดยสารเด็กแบบหันหลัง ส่วนเด็กที่อายุมากกว่า 8 ปี ขึ้นไป หรือผู้ที่สูงถึงอย่างน้อย 4 ฟุต 9 นิ้ว สามารถใช้เข็มขัดนิรภัยที่คาดอย่างเหมาะสมได้ตรงตามมาตรฐานของส่วนกลาง ส่วนการกำหนดโทษสำหรับกรณีทิ้งเด็กไว้ในยานพาหนะ กล่าวคือ โทษปรับ 100 ดอลลาร์ และหากผู้เยาว์สูญเสียชีวิตหรือทุพพลภาพ ต้องรับโทษโดยการฝึกอบรม

สำหรับรัฐอิลลินอยส์ มีกฎหมายที่คุ้มครองผู้โดยสารที่เป็นเด็กโดยเฉพาะ ตามรัฐบัญญัติคุ้มครองผู้โดยสารเด็ก (Child Passenger Protection Act , 1983) โดยมีการกำหนดให้ผู้ใดก็ตามที่ขนส่งเด็กในรถยนต์ต้องคุ้มครองเด็กด้วยอุปกรณ์ที่เหมาะสม กล่าวคือ มีการกำหนดให้ใช้ระบบรั้งเด็ก (อุปกรณ์นิรภัยสำหรับเด็ก) อายุต่ำกว่า 8 ปี สำหรับเด็กอายุต่ำกว่า 12 ปี ต้องได้รับการคุ้มครองให้เหมาะสมระบบรั้งตัวเด็กแบบหันหน้าไปทางด้านหลัง เว้นแต่เด็กจะมีน้ำหนัก 40 ปอนด์ หรือมากกว่า หรือสูงกว่า 40 นิ้วขึ้นไป และสำหรับการคุ้มครองเด็กอายุ 8 ปี ขึ้นไป แต่อายุต่ำกว่า 19 ปี มีการกำหนดให้ใช้เข็มขัดนิรภัย สำหรับบทลงโทษการละเมิดครั้งแรกของรัฐบัญญัตินี้เป็นความผิดเล็กน้อย มีโทษปรับ 75 ดอลลาร์ ส่วนการละเมิดครั้งที่สองหรือหลังจากนั้นมีโทษปรับ 200 ดอลลาร์ นอกจากนั้นยังมีการกำหนดไม่ให้ปล่อยทิ้งเด็กไว้ตามลำพังในรถยนต์ตามกฎเกณฑ์ของรัฐอิลลินอยส์ บทที่ 720 ความผิดทางอาญา ในมาตรา 12C-5 อันตรายต่อชีวิตและสุขภาพเด็ก โดยมีการกำหนดไว้ว่า ห้ามมิให้ทิ้งเด็กอายุ 6 ปี หรือต่ำกว่านั้น โดยไม่มีใครดูแล

---

[37] *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 70* ในบทที่ 3, น.102.

และถูกทิ้งไว้ในยานยนต์มากกว่า 10 นาที และกำหนดโทษไว้สำหรับผู้กระทำผิดต้องรับโทษทางอาญา

สหภาพยุโรป ได้มีการกำหนดให้ใช้เบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์ตามระเบียบที่ 2003/20/EC ของรัฐสภาและคณะมนตรียุโรป (Directive 2003/20/EC of the European Parliament and the Council) ซึ่งกำหนดให้เด็กทุกคนที่มีส่วนสูงไม่ถึง 150 เซนติเมตร ต้องนั่งในเบาะนิรภัย ซึ่งได้มาตรฐานระเบียบ "UN ECE Regulation 44/04" และระเบียบที่ 77/541/ECC29 ต่อมาในปี พ.ศ. 2556 สหภาพยุโรปประกาศใช้ระเบียบ "i-side Regulation" กับเด็กอายุต่ำกว่า 15 เดือน ระเบียบฉบับนี้ใช้ระบบจัดประเภทตามความสูงของเด็ก (Height-based Classification System) และกำหนดให้เด็กนั่งหันไปทางด้านหลังเป็นเวลานานขึ้นเพื่อป้องกันเด็กได้มากขึ้น นอกจากนี้เบาะนิรภัยสำหรับเด็กอาจอิงกับน้ำหนักของเด็กได้เช่นกัน ซึ่งถือเป็นมาตรฐานสากลที่ได้ถูกนำมาปรับใช้สำหรับในประเทศที่มีการกำหนดให้ใช้เบาะนิรภัยสำหรับเด็กและในการคุ้มครองความปลอดภัยแก่เด็กที่โดยสารในรถยนต์

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกฎหมายต่างประเทศและประเทศไทยพบว่า ประเทศไทยไม่มีกฎหมายที่กำหนดเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้โดยสารที่เป็นเด็กในขณะที่โดยสารรถยนต์ ไม่ว่าจะเป็นการบังคับใช้อุปกรณ์นิรภัยสำหรับเด็ก การห้ามมิให้เด็กนั่งที่นั่งด้านหน้ารถ การห้ามมิให้ปล่อยทิ้งเด็กไว้ตามลำพังในรถโดยไม่มีผู้ดูแล การกำหนดอายุของเด็กที่โดยสารในรถยนต์ เป็นต้น ทำให้การคุ้มครองความปลอดภัยของเด็กในขณะโดยสารในรถยนต์ไม่สามารถบรรลุผล และไม่สามารถลดการบาดเจ็บ พิการ และเสียชีวิตในเด็กได้ อีกทั้งยังทำให้ผู้ปกครองหรือผู้ที่ขับขี่รถยนต์ไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของเด็ก แม้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในมาตรา 123 วรรคสอง จะมีการบังคับให้ผู้โดยสารในรถยนต์ต้องใช้เข็มขัดนิรภัยซึ่งถือเป็นอุปกรณ์ที่สำคัญในการป้องกันหากเกิดอุบัติเหตุได้ก็ตาม แต่เข็มขัดนิรภัยดังกล่าวไม่สามารถใช้ได้กับผู้โดยสารที่เป็นเด็ก เนื่องจากอุปกรณ์ได้ถูกออกแบบเพื่อนำมาใช้สำหรับผู้ใหญ่ จึงไม่มีความเหมาะสมและไม่สามารถป้องกันและลดการสูญเสียเมื่อเกิดอุบัติเหตุได้ เนื่องจากเด็กมีโครงสร้างของร่างกายที่แตกต่างกับผู้ใหญ่ และมีการเจริญเติบโตไม่เต็มที่ขนาดของร่างกายหรืออวัยวะที่มีขนาดเล็ก เมื่อเกิดอุบัติเหตุเด็กจะได้รับความสูญเสียมากกว่าผู้ใหญ่ ซึ่งเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับการบังคับใช้กฎหมายในต่างประเทศดังกล่าว พบว่า อุปกรณ์ที่สามารถป้องกันเด็กในการโดยสารรถยนต์ที่เหมาะสมที่สุด คือ ใช้อุปกรณ์นิรภัยสำหรับเด็ก เนื่องจากลักษณะเป็นการยึดเหนี่ยวเด็กไว้โดยการช่วยรัดร่างกายไม่ให้เด็กกระเด็นออกจากเบาะ ซึ่งจะมีการกำหนดขนาดให้เหมาะสมกับเด็กในแต่ละช่วงอายุ โดยอิงกับขนาดน้ำหนัก ส่วนสูงของเด็ก รวมถึงลักษะของการติดตั้งอุปกรณ์นิรภัย และมาตรฐานของอุปกรณ์นิรภัยอีกด้วย ทั้งนี้ เพื่อป้องกันมิให้เด็กได้รับอันตรายจาก

การเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ โดยการยึดเหนี่ยวเด็กไว้กับเบาะนิรภัยจะไม่ทำให้เด็กหลุดจากตัวรถเมื่อเกิดอุบัติเหตุจึงสามารถลดการบาดเจ็บ พิการ หรือสูญเสียชีวิตในเด็กได้ ดังนั้น อุปกรณ์นิรภัยสำหรับเด็กในการโดยสารรถยนต์จึงมีความสำคัญอย่างยิ่งในการป้องกันและคุ้มครองความปลอดภัยจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน นอกจากนั้น การไม่มีบทบัญญัติที่กำหนดห้ามมิให้ปล่อยทิ้งเด็กไว้ตามลำพังโดยปราศจากความดูแลของผู้ใหญ่ และการไม่มีบทบัญญัติที่ห้ามมิให้เด็กนั่งที่นั่งด้านหน้ารถทำให้เด็กตกเป็นผู้เสี่ยงภัยต่ออันตรายที่จะเกิดขึ้น รวมถึงเมื่อเกิดเหตุดังกล่าวขึ้นทำให้เด็กได้รับอันตรายแก่ร่างกายและจิตใจ จนอาจนำมาสู่การเสียชีวิตของเด็กได้

โดยที่ประเทศไทยไม่มีการตรากฎหมายในการคุ้มครองสิทธิด้านความปลอดภัยแก่เด็กขณะโดยสารรถยนต์ให้ครอบคลุมถึงผู้ที่เกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็นเจ้าหน้าที่ของรัฐในการบังคับใช้กฎหมายซึ่งยังไม่ปรากฏว่าได้มีการกำหนดมาตรการเพื่อให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีอำนาจตามกฎหมายในการดำเนินการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่เด็ก การกำหนดโทษหากผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารรถยนต์ไม่ทำการป้องกันและคุ้มครองความปลอดภัยของเด็กในขณะที่โดยสารในรถยนต์ ซึ่งในกฎหมายของประเทศไทยไม่ปรากฏบทบัญญัติดังกล่าว จึงส่งผลให้สิทธิของเด็กในการที่จะได้รับการคุ้มครองความปลอดภัยในชีวิตไม่สามารถที่จะบรรลุผล

ดังนั้น หากประเทศไทยมีกฎหมายในการคุ้มครองสิทธิด้านความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารที่เป็นเด็กเป็นการเฉพาะ โดยมีการกำหนดให้ใช้อุปกรณ์นิรภัย การกำหนดให้ผู้ขับขี่คุ้มครองเด็ก การไม่ปล่อยทิ้งเด็กไว้เพียงลำพังในรถยนต์ และการกำหนดบทบาทหรืออำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ของรัฐ ตลอดจนบทกำหนดโทษแก่ผู้ขับขี่ในการไม่ป้องกันเด็กไว้ ดังเช่นที่กำหนดไว้ในกฎหมายของต่างประเทศ จะทำให้เกิดการคุ้มครองสิทธิของเด็กในด้านความปลอดภัยในการโดยสารรถยนต์ ส่งผลให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีกลไกทางกฎหมายในการดำเนินการเพื่อให้เกิดการคุ้มครองสิทธิของเด็กเพื่อให้ได้รับสิทธิในชีวิตร่างกายตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย อีกทั้งการกำหนดโทษที่เหมาะสมจะทำให้ผู้ขับขี่รถยนต์หรือผู้ปกครองที่เป็นผู้ดูแลผู้โดยสารที่เป็นเด็กจะได้เกิดความตระหนัก หรือเกรงกลัวต่อโทษที่จะได้รับทำให้ผู้ขับขี่ไม่ละเลยในการที่จะป้องกันและคุ้มครองความปลอดภัยแก่เด็ก และทำให้เด็กไม่ตกเป็นผู้เสี่ยงภัยต่ออันตรายที่จะเกิดแก่ชีวิตและร่างกายของตน หรือหากเกิดอุบัติเหตุก็จะได้รับผลกระทบที่น้อยที่สุด ซึ่งถือเป็นการหลีกเลี่ยงต่อผลกระทบที่จะเกิดขึ้นโดยตรงต่อผู้โดยสารที่เป็นเด็ก และเป็นการลดอัตราการบาดเจ็บ พิการและเสียชีวิตของเด็กในการโดยสารรถยนต์จะลดจำนวนลง

นอกจากนี้ผู้เขียนเห็นควรให้มีการตรากฎหมายฉบับใหม่โดยเฉพาะเพื่อการคุ้มครองเด็กในขณะโดยสารรถยนต์ โดยมีสาระสำคัญดังนี้

1) กำหนดให้มีการบังคับใช้ระบบรั้งตัวเด็กในรถยนต์ส่วนบุคคล

โดยมีการกำหนดให้มีระบบรั้งตัวเด็กเพื่อให้ผู้ขับขี่หรือผู้ใช้รถดำเนินการติดตั้งระบบหากมีกรณีที่จะต้องนำเด็กโดยสารในรถยนต์ด้วย กล่าวคือ มีเบาะที่นั่งเสริม ซึ่งเป็นอุปกรณ์ที่ได้รับการออกแบบสำหรับเด็กเพื่อให้ได้ความสูงระดับที่เหมาะสมกับเข็มขัดนิรภัย ในการรั้งตัวเด็กต้องเป็นอุปกรณ์ที่ได้รับการออกแบบสำหรับเสริมสร้างความมั่นคงปลอดภัยให้แก่เด็ก และป้องกันหรือบรรเทาการได้รับการบาดเจ็บแก่ผู้สวมใส่ ในกรณีที่พาหนะเกิดอุบัติเหตุ โดยอุปกรณ์ต้องมีขนาดพอเหมาะสำหรับการยึดเหนี่ยว และเหมาะสมต่อการเชื่อมต่อเข็มขัดนิรภัยของผู้ใหญ่ซึ่งต้องกำหนดไว้สำหรับในรถยนต์ส่วนบุคคล หรือยานพาหนะเครื่องยนต์อื่นที่ใช้สำหรับโดยสารบุคคลทั่วไป

2) กำหนดมาตรฐานของอุปกรณ์นิรภัยเพื่อให้เทียบเท่าสากล

สำหรับมาตรฐานของอุปกรณ์นิรภัยหรือเบาะนิรภัยในหลายประเทศยึดถือมาตรฐานสากลตามมติขององค์การสหประชาชาติ ฉบับที่ 44 และฉบับที่ 129[38] ข้อบังคับ i-Size UN จุดประสงค์หลักของกฎระเบียบใหม่นี้คือการสร้าง "Plug and Play" ISOFIX สากล CRS ที่ตรงกับตำแหน่งที่นั่งที่สอดคล้องกันในรถยนต์เพื่อการปรับปรุงการขนส่งเด็กในรถยนต์ กล่าวคือ ระบบความปลอดภัยแบบดึงรั้งสำหรับเด็กที่มี ISOFIX ติดตั้งอยู่ i-Size มีสาระสำคัญที่ระบุไว้ในกฎระเบียบด้านความปลอดภัย[39] คือ

(1) โดยให้ติดตั้ง Car Seat แบบหันหน้าเข้าหาเบาะ (Rearward-Facing) สำหรับการเดินทางของเด็ก จนถึงอายุ 15 เดือน การติดตั้ง Car Seat แบบหันหน้าเข้าหาเบาะจะช่วยปกป้องบริเวณศีรษะและคอของเด็กได้อย่างดีศีรษะของเด็กจะต้องได้รับการป้องกันเป็นอย่างดี โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเดือนแรก เนื่องจากสัดส่วนที่ไม่เหมาะสมกับร่างกายโดยรวม และกล้ามเนื้อคอยังคงอ่อนแอจึงต้องได้รับการปกป้องเป็นพิเศษ

(2) การจำแนกประเภทของ Car Seat ตามความสูง น้ำหนักของเด็กเป็นปัจจัยหลักที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือก Car Seat และมาตรฐาน I-Size จะใช้ความสูงและน้ำหนักที่เหมาะสมและหลีกเลี่ยงการเปลี่ยน Car Seat ก่อนเวลาอันควร

---

[38] ข้อบังคับของสหประชาชาติหมายเลข 129 เพิ่มความปลอดภัยของเด็กในยานพาหนะ สำหรับผู้กำหนดนโยบายและผู้เกี่ยวข้อง สืบค้นเมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2562, จาก https://www.unece.org/ fileadmin/ DAM/trans/publications/WP9/CHI2LD_RESTRAINT_SYSTEMS_brochure.pdf.

[39] บทความ “มาตรฐานคาร์ซีท i-SIZE คืออะไร,” รีวิลจากผู้ใช้คาร์ซีท Britax. สืบค้นเมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2562 จาก https://www.britaxthailand.com/17158366/%

(3) การปกป้องด้านข้างที่ไม่ปลอดภัย มีการพัฒนา Side Impact Protection ดียิ่งขึ้น การกระแทกจากด้านข้างหนึ่งในสถานการณ์การชนกัน เป็นปัญหาหลักที่พบบ่อยที่สุด คือเหตุผลที่ว่าทำไมถึงเป็นกฎระเบียบด้านความปลอดภัย เนื่องจากสามารถปกป้องบริเวณด้านข้างได้ ซึ่งการชนด้านข้างนั้นจะมีบริเวณพื้นที่การชนที่น้อยกว่า เมื่อเปรียบเทียบการชนด้านหน้าหรือด้านหลัง เพราะพื้นที่ในการดูดซับแรงในรถยนต์น้อยกว่า ดังนั้นศีรษะของเด็กจึงมีความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บได้

(4) การบังคับใช้ ISOFIX โดยมีการระบุว่า Car Seat จะต้องได้รับการติดตั้งด้วยระบบ ISOFIX เพื่อจะเป็นตัวเชื่อมระหว่างตัวรถยนต์และ Car Seat ช่วยลดความเสี่ยงของการติดตั้งที่ไม่ถูกต้องในรถยนต์ และ (5) การใช้ร่วมกับรถยนต์ที่มี i-Size ได้เป็นอย่างดี Car Seat i-Size ใช้งานร่วมกันได้กับรถที่มี ISOFIX ทั้งหมด และรถยนต์เกือบทั้งหมดมี ISOFIX ซึ่งสามารถตรวจสอบได้ง่ายโดยค้นหาจากทางด้านขวาของที่นั่งในรถยนต์ว่ามีตำแหน่งในการวาง i-Size หรือไม่ โดยสังเกตจากโลโก้บนที่นั่งหรือจากหนังสือคู่มือของผู้ผลิตรถยนต์ ถ้าหากไม่ได้เป็นเจ้าของรถยนต์ที่ใช้ร่วมกันได้กับ i-Size ต้องตรวจสอบกับผู้ผลิตรถยนต์

3) กำหนดหลักเกณฑ์ในการใช้อุปกรณ์นิรภัยตามช่วงอายุของเด็ก น้ำหนัก และส่วนสูง เพื่อให้เหมาะสมกับเบาะนิรภัยแต่ละประเภท

โดยกำหนดอายุของเด็กที่โดยสารในรถยนต์ที่ต้องใช้อุปกรณ์นิรภัย คือ เบาะนิรภัยและเข็มขัดนิรภัยที่ เช่น กำหนดชนิดของเบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์ โดยการกำหนดไว้ดังนี้[40]

(1) ทารกที่อายุน้อยกว่า 1 ปี ต้องใช้ที่นั่งนิรภัยสำหรับทารก

(2) เด็กอายุ 1 – 3 ปี ยังคงใช้ที่นั่งเด็กนิรภัยสำหรับทารกของบางบริษัทได้ ให้ใช้ที่เบาะหลัง หันหน้าไปทางด้านหลังรถ ตราบเท่าที่ตัวเด็กไม่สูงเกินที่นั่งนิรภัย หรือน้ำหนักไม่เกินตามที่บริษัทกำหนด (หากเกินให้เปลี่ยนเป็นที่นั่งเด็กนิรภัยสำหรับเด็กเล็ก) ซึ่งจะหันหน้าไปทางด้านหน้ารถตามปกติ แต่ยังคงใช้เบาะหลังเท่านั้น

(3) เด็กอายุ 4 – 7 ปี ให้ใช้ที่นั่งเด็กนิรภัยสำหรับเด็กเล็กต่อไปจนตัวสูงหรือน้ำหนักเกินกว่าข้อกำหนดของบริษัทผู้ผลิต จึงเปลี่ยนมาเป็นที่นั่งเสริม (Booster seat) และใช้เข็มขัดนิรภัยรถยนต์เป็นอุปกรณ์ยึดเหนี่ยวและยังต้องนั่งเบาะหลังเท่านั้น

(4) เด็กอายุ 8 – 12 ปี ควรใช้ที่นั่งเสริม (Booster seat) จนกว่าสามารถใช้เข็มขัดนิรภัยได้พอดี โดยทั่วไปควรมีอายุมากกว่า 9 ปีขึ้นไป

4) กำหนดห้ามมิให้ปล่อยทิ้งเด็กไว้ตามลำพังในรถยนต์

---

[40] หนังสือที่ สธ 0424.5/ว 382 ลงวันที่ 10 สิงหาคม 2558 เรื่อง ขอความร่วมมือประชาสัมพันธ์การใช้เบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์. สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข. 2558. สืบค้นเมื่อวันที่ 5 พฤษภาคม 2562, จาก www.thaincd.com.

มีการกำหนดให้ผู้ขับขี่รถยนต์ และผู้ปกครองต้องให้ความคุ้มครองความปลอดภัยของเด็กที่โดยสารในรถยนต์ กล่าวคือ ต้องไม่ปล่อยทิ้งเด็กไว้ตามลำพังในรถยนต์โดยไม่มีผู้ใหญ่อยู่ด้วยหรือโดยไม่มีผู้ดูแล เพื่อเป็นการป้องกันเหตุอันตรายที่อาจเกิดขึ้น เนื่องจากหากมีการล็อกรถเด็กจะขาดอากาศหายใจอีกทั้งความร้อนภายในรถอาจทำให้เด็กเสียชีวิต จึงต้องกำหนดให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารที่เป็นผู้ใหญ่ให้ความคุ้มครองเด็กที่เป็นผู้โดยสารในรถยนต์ดังกล่าว

5) กำหนดห้ามมิให้เด็กนั่งที่นั่งตอนหน้าของรถยนต์

โดยกำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ขับขี่และผู้ปกครองในการคุ้มครองความปลอดภัยแก่เด็กมิให้นำเด็กนั่งที่นั่งตอนหน้าของรถยนต์ ไม่ว่าจะเป็นการนั่งตักผู้ขับขี่รถยนต์ หรือการนั่งเบาะหน้าข้างคนขับขี่ เพื่อป้องกันมิให้เด็กเล่นอุปกรณ์ต่าง ๆ เช่น เกียร์ ปุ่มล็อกประตู ปุ่มเลื่อนกระจก เป็นต้น นอกจากนั้นที่นั่งตอนหน้ายังมีระบบถุงลมนิรภัยในการคุ้มครองผู้โดยสารเบาะหน้า โดยถุงลมนิรภัยเป็นอันตรายต่อเด็กเล็ก เด็กอาจได้รับความเสี่ยงจากการระเบิดเมื่อถุงลมนิรภัยพองตัวอย่างรวดเร็วและกระแทกเข้าที่ศีรษะและลำตัวส่วนบน การระเบิดของถุงลมนิรภัยอาจทำให้เด็กบาดเจ็บสาหัสหรือถึงขั้นเสียชีวิตได้แม้ว่าเด็กที่มีส่วนสูงน้อยกว่า 150 ซม. จะนั่งที่นั่งด้านหน้าของตัวรถโดยนั่งอยู่ในอุปกรณ์นิรภัยก็ตาม[41]

6) กำหนดหน่วยงานกลางเพื่อออกกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องอย่างชัดเจน

กำหนดให้หน่วยงานของรัฐในระดับกระทรวงดำเนินการเพื่อออกระเบียบ ข้อบังคับหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการให้เกิดความปลอดภัยแก่เด็กในการโดยสารในรถยนต์ โดยการบูรณาการร่วมกัน เช่น กระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางบก กระทรวงศึกษาธิการ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เป็นต้น

7) กำหนดบทลงโทษที่เหมาะสมหากมีการฝ่าฝืน

การกำหนดบทลงโทษแก่ผู้ขับขี่รถยนต์ที่ไม่ทำการป้องกันหรือคุ้มครองความปลอดภัยของเด็กในขณะโดยสารในรถยนต์ ถือเป็นมาตรการที่ใช้บังคับที่ส่งผลต่อพฤติกรรมของผู้ขับขี่ เนื่องจากหากมีบทลงโทษที่เหมาะสมจะทำให้ผู้ขับขี่เกรงกลัว และระมัดระวังในการให้ความคุ้มครองเด็ก ซึ่งนอกจากโทษปรับที่มีอยู่เดิมแล้ว อาจจะต้องมีการกำหนดให้มีการเพิ่มโทษในกรณีกระทำความผิดซ้ำ แม้จะเป็นโทษที่รุนแรงขึ้น แต่ก็เพื่อเป็นการคุ้มครองชีวิตของเด็กให้มีความอยู่รอดอย่างปลอดภัย

บทสรุป เด็กจำเป็นต้องได้รับการคุ้มครองดูแลเป็นพิเศษ เพื่อหลีกเลี่ยงภัยคุกคามในชีวิตและการบาดเจ็บ มาตรการทางกฎหมายประการหนึ่งที่จำเป็นโดยเร่งด่วนในการคุ้มครองเด็ก คือ การบังคับใช้ระบบรั้งตัวเด็กเอาไว้โดยเฉพาะการรั้งตัวเด็กจากการชนหรือการปะทะหรือจาก

---

[41] วิทยา ชาติบัญชาชัย และคณะ, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 66*, ในบทที่ 3, น. 17.

การที่ยานพาหนะหยุดโดยฉับพลัน อันเป็นเหตุให้เกิดแรงปะทะที่รุนแรงต่อร่างกายหรืออาการบาดเจ็บต่อร่างกาย แม้จะมีมาตรการที่บังคับใช้เข็มขัดนิรภัยแต่มาตรการดังกล่าวจะคุ้มครองเฉพาะผู้โดยสารที่เป็นผู้ใหญ่ ในเหตุการณ์ที่เกิดอุบัติเหตุเท่านั้น โดยไม่สามารถนำมาปรับใช้กับเด็ก เนื่องจากการไม่มีกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนนที่มุ่งคุ้มครองเด็กเป็นการเฉพาะ เด็กจำนวนมากจึงเป็นบุคคลกลุ่มเสี่ยงต่ออุบัติเหตุบนท้องถนน หากมีการนำระบบรั้งเด็กมาใช้เป็นมาตรการเพื่อคุ้มครองเด็กขณะโดยสารในรถยนต์ ระบบดังกล่าวจะมีประสิทธิผลในการลดอัตราการบาดเจ็บที่อาจเกิดขึ้น จากเหตุอื่นที่ไม่ใช่จากการปะทะได้อีกด้วย เช่น การหยุดรถโดยกะทันหัน การหักหลบอย่างฉับพลัน หรือการเปิดประตูในระหว่างรถยนต์เคลื่อนที่ ซึ่งหากมีการติดตั้งระบบรั้งเด็กที่เหมาะสม อัตราการบาดเจ็บ พิการ และเสียชีวิตในเด็กจะลดลง และหากมีการกำหนดมาตรการห้ามมิให้ทิ้งเด็กไว้ในรถตามลำพังโดยไม่มีผู้ดูแล และการห้ามมิให้นำเด็กนั่งที่นั่งตอนหน้าของรถ ก็จะเป็นการคุ้มครองเด็กให้ปลอดภัยจากเหตุการณ์ที่จะเป็นอันตรายต่อชีวิตของเด็กได้เป็นอย่างดีเช่นเดียวกัน ดังนั้น เมื่อกฎหมายของไทยไม่มีมาตรการในการคุ้มครองความปลอดภัยของเด็กขณะที่โดยสารในรถยนต์ ส่งผลให้เจ้าหน้าที่ไม่สามารถดำเนินการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่เด็กได้ อีกทั้งส่งผลให้ผู้ปกครองหรือผู้ขับขี่ละเลยและไม่เห็นถึงความสำคัญในการปกป้องและคุ้มครองเด็ก การกำหนดให้มีกฎหมายที่เกี่ยวกับการคุ้มครองเด็กในการโดยสารในรถยนต์เป็นการเฉพาะ โดยครอบคลุมถึงหลักเกณฑ์ วิธีการในการป้องกัน อำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง หน่วยงานที่รับผิดชอบ รวมตลอดถึงการกำหนดโทษที่เหมาะสมหากมีการฝ่าฝืนจะทำให้สิทธิของเด็กในการได้รับความคุ้มครองความปลอดภัยในชีวิตร่างกาย ซึ่งถือเป็นสิทธิขั้นพื้นฐานที่รัฐธรรมนูญรับรองไว้และทำให้เด็กได้ใช้สิทธิดังกล่าวได้อย่างสมบูรณ์เป็นการลดการสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินรวมถึงเศรษฐกิจของสังคมโดยรวม

บทที่ 5
บทสรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 บทสรุป

ความปลอดภัยบนท้องถนนเป็นสิ่งที่ควรคำนึงถึงเนื่องจากเป็นสาเหตุหลักในการเกิดอุบัติเหตุจนก่อให้เกิดความเสียหายทั้งทางร่างกายและทรัพย์สิน เช่น การบาดเจ็บ พิการ และเสียชีวิต ผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงคือผู้ขับขี่รถยนต์ ผู้โดยสาร ตลอดจนผู้ใช้รถใช้ถนนโดยทั่วไป รวมถึงผู้โดยสารที่เป็นเด็ก โดยความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บของผู้โดยสารรถยนต์เกิดจากการเคลื่อนที่ด้วยความเร็วเท่ากับความเร็วของรถยนต์ เมื่อเกิดการชนกระแทก ความเร็วของรถยนต์ลดลงอย่างกะทันหันแต่ผู้โดยสารยังเคลื่อนที่ต่อภายในรถยนต์ทำให้ชนกระแทกถูกโครงสร้างภายในรถยนต์ หรือกระเด็นออกมานอกรถ หรือกรณีที่ผู้ปกครองหรือผู้ขับขี่ลืมเด็กไว้ในรถยนต์ทำให้เด็กขาดอากาศหายใจ และการอุ้มเด็กไว้ที่ตักโดยนั่งที่นั่งส่วนหน้ารถยนต์หรือการให้เด็กเล็กนั่งที่นั่งส่วนหน้าของรถยนต์ที่เป็นจุดที่มีถุงลมนิรภัยเมื่อเกิดอุบัติเหตุถุงลมนิรภัยทำงานจะทำให้กระแทกร่างเด็กทำให้บาดเจ็บ ซึ่งล้วนแต่เป็นเหตุให้เด็กไม่ได้รับความปลอดภัยเพราะเด็กมีร่างกายที่มีขนาดเล็กทำให้มีความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บมากกว่าผู้ใหญ่และได้รับผลกระทบโดยตรงโดยที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ ดังนั้น การกำหนดมาตรการในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุเกี่ยวกับรถยนต์จึงมีความจำเป็นเพื่อลดความสูญเสียที่เกิดขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการกำหนดให้ใช้อุปกรณ์นิรภัยสำหรับเด็กอย่างเหมาะสม การกำหนดห้ามมิให้ปล่อยทิ้งเด็กไว้ตามลำพังในรถยนต์โดยไม่มีผู้ดูแล และการห้ามมิให้เด็กนั่งที่นั่งส่วนหน้าของรถยนต์ ซึ่งมาตรการเหล่านี้สามารถปกป้องและคุ้มครองความปลอดภัยของผู้โดยสารที่เป็นเด็กได้เป็นอย่างดี

ในบทนี้ผู้เขียนจะขอสรุปปัญหาเกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมายสำหรับผู้ขับขี่รถยนต์ในการคุ้มครองสิทธิด้านความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารที่เป็นเด็ก ซึ่งสามารถแยกได้เป็น 3 ประเด็นปัญหา ได้แก่ ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการไม่มีบทบัญญัติคุ้มครองสิทธิด้านความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสารที่เป็นเด็ก ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ของรัฐในการคุ้มครองสิทธิด้านความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสารที่เป็นเด็ก และมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดโทษแก่ผู้ขับขี่ในการคุ้มครองสิทธิด้านความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสารที่เป็นเด็ก ดังรายละเอียดต่อไปนี้

5.1.1 ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการไม่มีบทบัญญัติคุ้มครองสิทธิด้านความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารที่เป็นเด็ก

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 โดยมีการรับรองหลักการคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพสำหรับประชาชนชาวไทยไว้ รวมถึงกลุ่มบุคคลที่เป็นเด็กซึ่งถือเป็นกลุ่มประชากรที่จะเจริญเติบโตและเป็นกำลังสำคัญของชาติต่อไป เด็กจึงมีสิทธิติดตัวมาแต่กำเนิดมีศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ที่รัฐต้องรับรองคุ้มครองเพราะเป็นกลุ่มบุคคลที่มีลักษณะเฉพาะเนื่องจากยังไม่มีความสามารถที่จะปกป้องหรือป้องกันตนเองจากการเกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติภัยต่าง ๆ เมื่อเกิดอุบัติเหตุทางถนนหรือเมื่อรถยนต์มีการเบรกอย่างกะทันหัน หักเลี้ยวอย่างฉับพลัน หรือเกิดการชนอย่างรุนแรง สิ่งที่จะเกิดขึ้นในทันทีคือ ร่างของเด็กอาจจะหลุดลอยจากที่นั่งไปอัดกับแผงคอนโซลหน้ารถไปปะทะกับกระจกหน้ารถ และอาจทะลุลอยออกนอกรถ นอกจากนั้นหากปล่อยทิ้งเด็กไว้ในรถตามลำพังอาจทำให้ขาดอากาศหายใจและความร้อนภายในรถจะทำให้เด็กเสียชีวิต เหตุดังกล่าวข้างต้นจึงส่งผลกระทบต่อเด็ก กล่าวคือผลกระทบด้านร่างกายต่อตัวเด็กโดยตรงที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บ พิการ และเสียชีวิต ส่วนผลกระทบต่อจิตใจนั้นเมื่อเด็กเป็นผู้อ่อนด้อยเรื่องความสามารถและเปราะบางด้านจิตใจเมื่อเกิดอุบัติเหตุทำให้บาดเจ็บ หรือพิการจะทำให้เด็กเกิดความหวาดกลัวต่อเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นส่งผลกระทบทางด้านจิตใจด้วยเช่นเดียวกัน

จากการศึกษาพบว่า พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยมีการกำหนดมาตรการต่าง ๆ เพื่อสร้างความปลอดภัยและลดความรุนแรงของอันตรายที่จะเกิดขึ้นซึ่งใช้บังคับแก่ผู้ขับขี่รถจักรยาน รถจักรยานยนต์ และรถยนต์ เพื่อความปลอดภัยทั้งต่อตัวผู้ขับขี่ผู้โดยสารและผู้ใช้ถนน แต่เมื่อพิจารณาบทบัญญัติที่เกี่ยวกับการขับขี่รถยนต์แล้ว พบว่า ไม่มีบทบัญญัติที่กำหนดให้ผู้ขับขี่หรือผู้ควบคุมรถรวมถึงผู้ปกครองในการป้องกันหรือคุ้มครองความปลอดภัยของผู้โดยสารที่เป็นเด็ก ไม่ว่าจะเป็นการกำหนดให้ใช้อุปกรณ์นิรภัยสำหรับเด็กที่เหมาะสม การห้ามมิให้ปล่อยทิ้งเด็กไว้ตามลำพังในรถยนต์โดยไม่มีผู้ดูแล รวมถึงการห้ามมิให้เด็กนั่งที่นั่งด้านหน้ารถยนต์โดยไม่มีอุปกรณ์นิรภัยที่เหมาะสม นอกจากนั้น เมื่อพิจารณาบทบัญญัติของพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 5 ที่กำหนดให้มีการออกกฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ พ.ศ. 2551 ที่กำหนดให้มีส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถยนต์เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่และผู้โดยสาร ก็มีเพียงการกำหนดในส่วนของเข็มขัดนิรภัยที่ใช้สำหรับผู้ขับขี่และผู้โดยสาร ซึ่งถือว่าเป็นอุปกรณ์ที่สามารถป้องกันและลดความรุนแรงเมื่อเกิดอุบัติเหตุในขณะโดยสารรถยนต์ โดยไม่ได้มีการกำหนดให้มีอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสารที่เป็นเด็กไว้แต่อย่างใด จึงส่งผลให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับการคุ้มครองสิทธิด้านความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสารที่เป็นเด็ก

ทำให้ผู้ขับขี่หรือผู้ปกครองละเลยและไม่ให้ความสำคัญในการคุ้มครองเด็กในขณะโดยสารในรถยนต์ เด็กจึงเป็นผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงหากมีการเกิดอุบัติเหตุโดยที่เด็กไม่สามารถที่จะหลีกเลี่ยงได้ ส่งผลกระทบต่อสิทธิในการมีชีวิตให้อยู่รอดอย่างปลอดภัย

ดังนั้น จะเห็นได้ว่า การที่ประเทศไทยไม่มีการตรากฎหมายเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของเด็กในการโดยสารในรถยนต์ไว้เป็นการเฉพาะเด็กจำนวนมากจึงเป็นบุคคลกลุ่มเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน และส่งผลให้ผู้ขับขี่ละเลยหรือเพิกเฉยและไม่ให้ความสำคัญต่อผู้โดยสารที่เป็นเด็กในการได้รับความช่วยเหลือ การคุ้มครองความปลอดภัย หรือการอื่นที่อาจเป็นอันตรายต่อเด็ก และหากเกิดอุบัติเหตุทางถนนเด็กจึงได้รับผลกระทบโดยตรงโดยไม่สามารถที่จะหลีกเลี่ยงได้ และเป็นผู้รับผลจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเสมอไป เพราะเด็กไม่สามารถที่จะเรียกร้องหรือร้องขอให้ผู้ขับขี่หรือผู้ปกครองให้ทำการคุ้มครองความปลอดภัยแต่ตนเองได้ เนื่องจากเป็นผู้อ่อนด้อยในเรื่องความสามารถจึงไม่สามารถเข้าถึงสิทธิในการได้รับความคุ้มครองความปลอดภัยแก่ชีวิตและร่างกาย จึงเป็นผู้ได้รับผลกระทบโดยได้รับอันตรายแก่ร่างกาย การบาดเจ็บ พิการ และเสียชีวิต ส่งผลให้อัตราการเสียชีวิตของเด็กจากอุบัติทางรถยนต์มีอัตราเพิ่มขึ้น และยังก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจของครอบครัวเพราะต้องรับภาระค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษาการบาดเจ็บและพิการ และยังเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้รัฐต้องสูญเสียงบประมาณในการดำเนินการเพื่อเยียวยากรณีเกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนซึ่งทำให้กระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมโดยรวม

5.1.2 ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับอำนาจเจ้าหน้าที่ของรัฐในการคุ้มครองสิทธิด้านความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารที่เป็นเด็ก

เจ้าหน้าที่ของรัฐมีอำนาจหน้าที่ตามภารกิจที่รัฐมอบหมายให้กระทำโดยมีกฎหมายบัญญัติไว้ให้กระทำการได้ตามขอบเขตอำนาจหน้าที่และจะต้องอยู่ภายใต้กฎเกณฑ์ ระเบียบ วินัย และขั้นตอนการทำงานตามที่กฎหมายกำหนดไว้เท่านั้น โดยการกระทำตามกฎหมายของเจ้าหน้าที่ของรัฐจะมีผลกระทบโดยตรงต่อประชาชน ซึ่งหากผู้มีอำนาจและหน้าที่มากกว่าและพิเศษกว่าประชาชนโดยทั่วไปและได้ใช้อำนาจและหน้าที่ที่ตนมีนอกเหนือจากกรอบอำนาจจะทำให้เกิดผลเสียหายต่อประชาชน ดังนั้นการใช้อำนาจและหน้าที่ดังกล่าวต้องตั้งอยู่บนพื้นฐานและหลักการใช้อำนาจหน้าที่ตามหลักกฎหมายมหาชนในการบริหารประเทศ และการบริการสาธารณะของรัฐหน่วยงานของรัฐ และเจ้าหน้าที่ของรัฐ นอกจากนั้น รัฐมีหน้าที่หลักในการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ทั้งกิจกรรมที่เป็นภารกิจหลักและกิจกรรมที่เป็นภารกิจลำดับรองเพื่อดำเนินการให้ความปลอดภัยและคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของประชาชนในรัฐ ตลอดจนคุ้มครองสิทธิหรือประโยชน์อันพึงมีพึงได้ของประชาชนและทำให้ชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนดีขึ้นโดยมีกฎหมายเป็นกลไก ในการ

ทำหน้าที่ดังกล่าว นอกจากนั้นการปฏิบัติหน้าที่จะต้องเป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายและเพื่อประโยชน์และเป็นไปตามความต้องการของประชาชนส่วนใหญ่เป็นสำคัญ

จากการศึกษาพบว่า พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายที่ให้อำนาจเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ไว้เป็นการเฉพาะเรื่องเพื่อให้ครอบคลุมเกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ซึ่งเป็นการกำหนดขอบเขตการใช้อำนาจไว้โดยมุ่งบังคับให้ผู้ขับขี่หรือผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิดความปลอดภัย ซึ่งแม้จะมีการกำหนดให้อำนาจแก่เจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ในการว่ากล่าวตักเตือนหรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ หรือมีอำนาจยึดใบอนุญาตขับขี่ได้ก็ตาม แต่อำนาจดังกล่าวก็ไม่ครอบคลุมถึงกรณีการที่ผู้ขับขี่ไม่ให้การคุ้มครองความปลอดภัยของเด็กในขณะโดยสารในรถยนต์ เนื่องจากการกำหนดอำนาจหน้าที่เจาะจงเฉพาะกรณีผู้ขับขี่ฝ่าฝืนบทบัญญัติของกฎหมายเท่านั้น ดังนั้น เมื่อพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่มีบทบัญญัติที่กำหนดให้ผู้ขับขี่มีหน้าที่ป้องกันและคุ้มครองความปลอดภัยของเด็กในขณะโดยสารในรถยนต์ ทำให้ไม่สามารถดำเนินการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่เด็กในขณะโดยสารในรถยนต์ได้ แม้จะตระหนักถึงการป้องกันและคุ้มครองความปลอดภัยของเด็กก็ตาม เพราะหากดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่งต่อผู้ขับขี่รถยนต์อาจจะเป็นการละเมิดต่อสิทธิของผู้ขับขี่รถยนต์ อีกทั้ง เมื่อไม่มีอำนาจในการดำเนินการเพื่อให้ความคุ้มครองสิทธิของเด็กในด้านความปลอดภัยในการโดยสารรถยนต์ จึงทำให้เจ้าหน้าที่ของรัฐละเลย และไม่ตระหนัก และไม่ให้ความสำคัญในการคุ้มครองความปลอดภัยแก่เด็ก นอกจากนั้น นโยบายของรัฐบาลในหลายสมัยในด้านความปลอดภัยบนท้องถนนยังไม่ครอบคลุมถึงกลุ่มบุคคลที่เป็นเด็กเท่าที่ควร โดยเฉพาะในกรณีที่เด็กเป็นผู้โดยสารในรถยนต์ เพราะนโยบายดังกล่าวมุ่งคุ้มครองเฉพาะผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นการทั่วไปไม่ได้เจาะจงถึงเด็กที่เป็นผู้โดยสารในรถยนต์ การที่นโยบายของรัฐบาลในการดำเนินการเพื่อความปลอดภัยของเด็กยังไม่สามารถดำเนินการเพื่อให้เกิดผลเป็นรูปธรรม เนื่องจากยังไม่มีการตรากฎหมายที่ถือเป็นกลไกสำคัญในการดำเนินการและเป็นกลไกให้อำนาจแก่เจ้าหน้าที่ของรัฐและหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการในด้านความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารที่เป็นเด็ก

ดังนั้น จะเห็นได้ว่า การที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่มีบทบัญญัติที่ให้อำนาจเจ้าหน้าที่ของรัฐในการบังคับให้ผู้ขับขี่รถยนต์กระทำการเพื่อป้องกันและคุ้มครองความปลอดภัยของเด็กในขณะที่โดยสารในรถยนต์ จึงส่งผลให้รัฐและเจ้าหน้าที่ของรัฐไม่สามารถควบคุมหรือบังคับให้ผู้ขับขี่ดำเนินการเพื่อให้เกิดการคุ้มครองหรือป้องกันและรักษาความปลอดภัยผู้โดยสารที่เป็นเด็กได้ ด้วยเหตุนี้เมื่อเจ้าพนักงานจราจรซึ่งเป็นผู้บงคับใช้กฎหมายดังกล่าวและได้ใช้อำนาจบังคับให้ผู้ขับขี่รถยนต์ใช้อุปกรณ์นิรภัยสำหรับเด็กหรือให้ปฏิบัติด้วยวิธีการใด ๆ เพื่อให้

เกิดความปลอดภัยแก่เด็กในขณะโดยสารรถยนต์ โดยที่ไม่มีกฎหมายเป็นฐานรองรับในการใช้อำนาจ การกระทำดังกล่าวจึงอาจเป็นการกระทำอันเป็นการละเมิดสิทธิของผู้ขับขี่รถยนต์ ซึ่งอาจนำไปสู่การฟ้องร้องว่าปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบ หรือมีการร้องเรียนต่อผู้บังคับบัญชาของเจ้าหน้าที่ผู้นั้นอันส่งผลกระทบและเกิดผลเสียหายต่อการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว อีกทั้ง การไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายให้อำนาจในการคุ้มครองความปลอดภัยของเด็ก เจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่จึงไม่สามารถดำเนินการใดได้แม้แต่การว่ากล่าวตักเตือน ซึ่งอาจมีผลทำให้เพิกเฉยและละเลยในการปฏิบัติเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่เด็ก โดยเจ้าหน้าที่ของรัฐและหน่วยงานของรัฐหลายหน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจึงทำได้เพียงการรณรงค์ ส่งเสริม หรือสร้างความตระหนักให้แก่ผู้ขับขี่ในการดำเนินการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่เด็กเท่านั้น ซึ่งไม่สามารถป้องกันหรือลดความสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินได้เนื่องจากการรณรงค์ ส่งเสริมหรือสร้างความตระหนักดังกล่าวไม่มีสภาพบังคับ ดังนั้น รัฐจึงจำเป็นต้องกำหนดกฎเกณฑ์หรือมาตรการบังคับเพื่อให้เกิดการคุ้มครองสิทธิของประชาชนซึ่งเป็นภารกิจที่สำคัญที่ต้องได้รับการกำหนดไว้ในกฎหมายเพื่อให้อำนาจแก่เจ้าหน้าที่ของรัฐในการดำเนินการเพื่อให้เกิดการคุ้มครองสิทธิดังกล่าว อันเป็นกลไกทางกฎหมายให้เจ้าหน้าที่ของรัฐดำเนินการเพื่อป้องกันมิให้เกิดความเสียหายต่อสิทธิของเด็กซึ่งเป็นสิทธิพื้นฐานในการดำรงชีวิตอยู่อย่างปลอดภัย

5.1.3 มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดโทษแก่ผู้ขับขี่ในการคุ้มครองสิทธิด้านความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารที่เป็นเด็ก

การกำหนดโทษในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นอกจากจะมีวัตถุประสงค์เพื่อความปลอดภัยในการจารจรเป็นหลักแล้ว ลักษณะของความผิดตามกฎหมายจราจรเป็นความผิดที่เป็นการก่ออันตราย ซึ่งเป็นการกระทำที่ใกล้จะก่อให้เกิดผลที่เป็นการทำอันตรายต่อชีวิตและร่างกายของบุคคล แม้ความเสียหายจะยังไม่เกิดขึ้นก็สามารถลงโทษได้แล้ว การกำหนดโทษที่ถือเป็นมาตรการที่สำคัญในการที่จะบังคับแก่บุคคลให้ปฏิบัติตามกฎหมาย ทำให้เจ้าหน้าที่ของรัฐผู้นำกฎหมายมาบังคับใช้มีฐานในการรองรับการปฏิบัติหน้าที่ อีกทั้ง การกำหนดบทลงโทษที่เหมาะสมจะทำให้ผู้ขับขี่เกิดความเกรงกลัวต่อโทษที่จะได้รับ เกิดความตระหนักไม่ละเลยต่อเหตุการณ์ที่จะก่อให้เกิดอันตราย และยังทำให้ผู้ขับขี่ต้องคำนึงถึงความปลอดภัยและไม่ประมาท

สำหรับบทกำหนดโทษที่เกี่ยวกับการคุ้มครองสิทธิด้านความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสารที่เป็นเด็กมิได้มีการกำหนดไว้แต่อย่างใด เนื่องจากไม่มีบทบัญญัติที่เกี่ยวกับการคุ้มครองสิทธิของเด็กไว้ ดังนั้น จึงนำบทบัญญัติที่คุ้มครองผู้โดยสารเป็นการทั่วไปในการโดยสารรถยนต์ที่เทียบเคียงได้มากที่สุดกับกรณีการคุ้มครองสิทธิของเด็กในการโดยสารรถยนต์มาวิเคราะห์ในปัญหานี้

จากการศึกษาพบว่า พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายที่บัญญัติเพื่อความปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สินของผู้ ขับขี่ ผู้ใช้รถใช้ถนน ตลอดจนความประสงค์ที่จะให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยของการใช้รถใช้ถนนเพื่อมิให้เกิดปัญหาการจราจร มาตรการกำหนดโทษส่วนใหญ่เป็นการกระทำผิดที่ไม่เป็นอันตรายร้ายแรงเป็นเพียงการกระทำผิดเล็กน้อยหรือลหุโทษ เช่น การว่ากล่าวตักเตือน โทษปรับสถานเบา ส่วนโทษจำคุกก็เป็นเพียงโทษจำคุกระยะสั้น โดยมาตรการลงโทษส่วนใหญ่จะอยู่ที่การเปรียบเทียบปรับของเจ้าพนักงานจราจร เมื่อเทียบเคียงกับบทกำหนดโทษในกรณีที่ผู้ขับขี่รถยนต์ไม่จัดให้ผู้โดยสารรถยนต์คาดเข็มขัดนิรภัยตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 123 โดยมีการกำหนดโทษไว้ในมาตรา 148 วรรคหนึ่ง ว่า “ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 123 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท” จะเห็นได้ว่า การกำหนดเป็นโทษปรับซึ่งถือเป็นโทษที่ไม่รุนแรง และมิได้มีการกำหนดโทษเพิ่มขึ้นหากมีกรณีการกระทำความผิดซ้ำ ซึ่งแตกต่างจากกรณีการไม่สวมหมวกนิรภัย (หมวกกันน็อก) ที่มีการกำหนดอัตราโทษที่สูงกว่า ทั้งนี้ ตามมาตรา 122 วรรคสอง ที่บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขับขี่โดยรถจักรยานยนต์ในขณะที่คนโดยสารรถจักรยานยนต์มิได้สวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตราย” โดยมีการกำหนดโทษไว้ตามมาตรา 148 วรรคสอง ว่า “ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์กระทำความผิดตามมาตรา 122 วรรคสอง ผู้กระทำผิดต้องระวางโทษเป็นสองเท่าของโทษที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่ง” ซึ่งจะเห็นได้ว่า การกำหนดโทษในเรื่องความปลอดภัยของผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ มีอัตราโทษที่สูงกว่ากรณีการไม่ใช้เข็มขัดนิรภัยแก่ผู้โดยสารในรถยนต์ เพราะการไม่สวมหมวกกันน็อกในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์จะก่อให้เกิดอันตรายได้ง่ายกว่าและอัตราความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมีมากกว่ากรณีการไม่คาดเข็มขัดนิรภัยในขณะโดยสารรถยนต์ ดังนั้น หากมีการกำหนดอัตราโทษสำหรับผู้ที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติที่ไม่คุ้มครองเด็กในขณะโดยสารรถยนต์ จึงสมควรที่จะมีการกำหนดโทษที่มีอัตราที่สูงกว่าเนื่องจากผู้โดยสารที่เป็นเด็กไม่สามารถที่จะดำเนินการป้องกันหรือคุ้มครองความปลอดภัยของตนเองได้ จึงเป็นหน้าที่ของผู้ขับขี่หรือผู้ปกครองในการป้องกันและคุ้มครองเด็กในขณะโดยสารรถยนต์

ดังนั้น จะเห็นได้ว่า การที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่ได้มีการกำหนดโทษเกี่ยวกับการไม่คุ้มครองความปลอดภัยของผู้โดยสารที่เป็นเด็กในขณะโดยสารในรถยนต์ อีกทั้งบทกำหนดโทษโดยทั่วไปในกฎหมายจราจรเป็นเพียงโทษสถานเบา มาตรการกำหนดโทษตามกฎหมายจราจรจึงส่งผลโดยตรงต่อพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ซึ่งหากมีการกำหนดโทษที่เหมาะสมจะส่งผลให้ผู้บังคับใช้กฎหมายและผู้ปฏิบัติตามกฎหมายใช้เป็นเครื่องมือในการสร้างความคุ้มครองความปลอดภัยของเด็กขณะที่โดยสารในรถยนต์ ดังนั้น มาตรการป้องกันและคุ้มครองสิทธิของเด็กไม่ให้ถูกกระทบจากการกระทำของผู้ขับขี่รถยนต์รวมถึงบทกำหนดโทษที่เหมาะสม จึงเป็นการ

ควบคุมพฤติกรรมผู้ขับขี่เพื่อให้มีสภาพบังคับ ซึ่งก่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมได้ในเบื้องต้น อีกทั้งผลการกระทำของผู้ขับขี่รถยนต์ที่ไม่ให้ความคุ้มครองแก่เด็กในขณะโดยสารรถยนต์และหากเกิดอุบัติเหตุขึ้น จึงเป็นการกระทำที่มีผลกระทบโดยตรงต่อชีวิตและร่างกายของเด็กไม่ว่าจะเป็นแค่เพียงอาการตกใจ บาดเจ็บ พิการ จนกระทั่งเสียชีวิต ล้วนแล้วแต่เป็นการกระทำที่เป็นการละเมิดสิทธิในชีวิตของเด็กทั้งสิ้น ทั้งนี้ การไม่มีกฎหมายกำหนดโทษที่เกี่ยวกับการไม่ให้ความคุ้มครองแก่ผู้โดยสารที่เป็นเด็ก จึงทำให้เจ้าหน้าที่ของรัฐไม่สามารถดำเนินการลงโทษหรือดำเนินการใดเพื่อให้ผู้ขับขี่ให้ความคุ้มครองความปลอดภัยของเด็ก และทำให้ผู้ขับขี่รถยนต์ไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของเด็ก จึงส่งผลให้สิทธิของเด็กในการมีชีวิตอยู่อย่างปลอดภัยไม่ได้รับการปฏิบัติให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม และแสดงให้เห็นว่ารัฐยังไม่ให้ความสำคัญกับการคุ้มครองสิทธิเสรีภาพในชีวิตของประชาชนโดยเท่าเทียมกัน

5.2 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาและวิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับมาตรการคุ้มครองสิทธิด้านความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสารที่เป็นเด็กในการโดยสารรถยนต์ ผู้เขียนขอนำเสนอข้อเสนอแนะโดยเห็นควรให้มีการตรากฎหมายสำหรับคุ้มครองสิทธิด้านความปลอดภัยของผู้โดยสารที่เป็นเด็กในการโดยสารรถยนต์ไว้เป็นการเฉพาะ โดยนำหลักการของต่างประเทศเป็นแนวทางเพื่อแก้ปัญหาของประเทศไทย เนื่องจากมีความเหมาะสมและเพื่อให้สอดคล้องกับรัฐธรรมนูญ กฎหมาย และหลักการคุ้มครองสิทธิเด็กที่เป็นสากลที่ให้ความสำคัญในการคุ้มครองสิทธิเด็กเป็นอันดับแรก รัฐจึงควรมีมาตรการหรือกฎหมายที่สามารถบังคับให้ผู้ขับขี่รถยนต์รวมถึงเจ้าหน้าที่ของรัฐเพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการปฏิบัติเพื่อให้เกิดความคุ้มครองสิทธิของเด็ก ดังต่อไปนี้

5.2.1 การกำหนดให้มีการป้องกันและคุ้มครองเด็กในการโดยสารรถยนต์

ประการแรก กำหนดให้มีอุปกรณ์นิรภัยสำหรับเด็กหรือระบบรั้งตัวเด็ก ซึ่งเป็นอุปกรณ์ที่ได้รับการออกแบบสำหรับเด็กเพื่อให้ได้ความสูงระดับที่เหมาะสมกับเข็มขัดนิรภัย ในการรั้งตัวเด็ก เพื่อป้องกันหรือบรรเทาการได้รับการบาดเจ็บแก่ผู้สวมใส่โดยกำหนดมาตรฐานของอุปกรณ์นิรภัยเพื่อให้เทียบเท่ามาตรฐานสากลตามมติขององค์การสหประชาชาติ ฉบับที่ 44 และฉบับที่ 129 ข้อบังคับ i-Size UN และกำหนดหลักเกณฑ์ในการใช้อุปกรณ์นิรภัยตามช่วงอายุของเด็ก น้ำหนักและส่วนสูง เพื่อให้เหมาะสมกับเบาะนิรภัยแต่ละประเภท

ประการที่สอง กำหนดห้ามมิให้ปล่อยทิ้งเด็กไว้ตามลำพังในรถยนต์ โดยไม่มีผู้ใหญ่อยู่ด้วยหรือโดยไม่มีผู้ดูแลเนื่องจากหากมีการล็อกรถเด็กจะขาดอากาศหายใจอีกทั้งความร้อนภายใน

รถอาจทำให้เด็กเสียชีวิต จึงต้องกำหนดให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารที่เป็นผู้ใหญ่ให้ความคุ้มครองเพื่อเป็นการป้องกันมิให้มีการปล่อยทิ้งเด็กไว้ตามลำพังในรถยนต์

ประการที่สาม กำหนดห้ามมิให้เด็กนั่งที่นั่งตอนหน้าของรถยนต์ไม่ว่าจะเป็นการนั่งตักผู้ขับขี่รถยนต์หรือการนั่งเบาะหน้าข้างคนขับขี่ เพื่อป้องกันมิให้เด็กเล่นอุปกรณ์ต่าง ๆ เช่น เกียร์ ปุ่มล็อกประตู ปุ่มเลื่อนกระจก เป็นต้น นอกจากนั้นที่นั่งตอนหน้ายังมีระบบถุงลมนิรภัยซึ่งหากเกิดอุบัติเหตุรุนแรงเด็กอาจได้รับความเสี่ยงจากการระเบิดเมื่อถุงลมนิรภัยพองตัวอย่างรวดเร็วและกระแทกเข้าที่ศีรษะและลำตัวส่วนบน การระเบิดของถุงลมนิรภัยอาจทำให้เด็กบาดเจ็บสาหัสหรือถึงขั้นเสียชีวิต

5.2.2 กำหนดหน่วยงานกลางเพื่อออกกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องอย่างชัดเจน

โดยมีการกำหนดให้หน่วยงานของรัฐในระดับกระทรวงดำเนินการเพื่อออกระเบียบข้อบังคับ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการให้เกิดความปลอดภัยแก่เด็กในการโดยสารในรถยนต์โดยการบูรณาการร่วมกัน เช่น กระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางบก กระทรวงศึกษาธิการ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เป็นต้น

5.2.3 กำหนดบทลงโทษที่เหมาะสมหากมีการฝ่าฝืนบทบัญญัติ

การกำหนดบทลงโทษแก่ผู้ขับขี่รถยนต์ที่ไม่ทำการป้องกันหรือคุ้มครองความปลอดภัยของเด็กในขณะโดยสารในรถยนต์ ถือเป็นมาตรการที่ใช้บังคับที่ส่งผลต่อพฤติกรรมของผู้ขับขี่ เนื่องจากหากมีบทลงโทษที่เหมาะสมจะทำให้ผู้ขับขี่เกรงกลัว และระมัดระวังในการให้ความคุ้มครองเด็ก ซึ่งนอกจากโทษปรับที่มีอยู่เดิมแล้ว ได้มีการกำหนดให้มีการเพิ่มโทษในกรณีกระทำความผิดซ้ำ รวมถึงกำหนดโทษทางอาญาที่สูงขึ้นกว่าโทษปรับเดิม ซึ่งแม้จะเป็นโทษที่รุนแรงขึ้น แต่ก็เพื่อเป็นการคุ้มครองชีวิตของเด็กให้มีความอยู่รอดอย่างปลอดภัยจึงมีความจำเป็นต้องกำหนดโทษให้มีอัตราที่สูงขึ้น

บทสรุป จากที่กล่าวมาแล้วจะเห็นได้ว่าปัญหาการบาดเจ็บ พิการ และเสียชีวิตของเด็กในการโดยสารในรถยนต์ซึ่งมีแนวโน้มเพิ่มจำนวนมากขึ้นทุกปี เนื่องจากประเทศไทยไม่มีกฎหมายคุ้มครองสิทธิเด็กด้านความปลอดภัยในการโดยสารรถยนต์เป็นการเฉพาะ อีกทั้งกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนก็ไม่มีบทบัญญัติในการคุ้มครองสิทธิของเด็กในการโดยสารรถยนต์ ส่วนมาตรการคุ้มครองผู้ขับขี่รถยนต์และผู้โดยสารทั่วไปก็ไม่สามารถที่จะนำมาใช้ให้เหมาะสมกับเด็กได้ ดังนั้น จึงควรมีการตรากฎหมายที่คุ้มครองสิทธิเด็กด้านความปลอดภัยในการโดยสารรถยนต์ขึ้นโดยเฉพาะ ทั้งนี้ ผู้เขียนได้นำเสนอร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองเด็กในการโดยสารพาหนะรถยนต์ส่วนบุคคล พ.ศ. .... ไว้ในภาคผนวกท้ายวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

บรรณานุกรม

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

การประเมินความปลอดภัยทางถนนในเชิงกฎหมายและเชิงสถาบัน-ประเทศไทย, สำนักงานองค์การอนามัยโลกประจำประเทศไทย, องค์การอนามัยโลก 2559, (พิมพ์ในประเทศไทย: 2559) สืบค้นวันที่ 15 มีนาคม 2562, จาก http://trsl.thairoads.org/FileUpLoad/1641/170201001641.pdf.

เกรียงไกร เจริญธนาวัฒน์. หลักพื้นฐานกฎหมายมหาชน ว่าด้วย รัฐ รัฐธรรมนูญ และกฎหมาย. พิมพ์ครั้งที่ 9. กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2561.

เกรียงไกร เจริญธนาวัฒน์. หลักพื้นฐานกฎหมายมหาชน . พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2561.

คู่มือขับขี่ รัฐแคลิฟอร์เนีย (California Driver Handbook), สืบค้นวันที่ 15 มีนาคม 2562, จาก https://www.dmv.ca.gov/portal/wcm/connect/6128c7c6-da4e-4f1e-a1e56ef3a7a160ce/dl600TH.pdf?MOD=AJPERES&CVID=

จริยา อินทรรัศมี. “รูปแบบการบริหารจัดการเพื่อลดอุบัติการณ์การเกิดอุบัติเหตุในเด็กของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น.” วิทยานิพนธ์ปริญญาปรัชญาดุษฎีบัณฑิต มหาวิทยาลัยขอนแก่น, 2557.

ชนะ รุ่งโรจน์ธนกุล. “ความสำคัญของการจัดตั้งศาลจราจรในประเทศไทย.” วารสารรามคำแหง ฉบับนิติศาสตร์ ปีที่ 5 ฉบับที่ 2 (วันที่ 1กรกฎาคม - 31 ธันวาคม 2559).

ชาญชัย แสวงศักดิ์. กฎหมายมหาชน วิวัฒนาการของกฎหมายมหาชนในต่างประเทศและในประเทศไทย. พิมพ์ครั้งที่ 5 แก้ไขเพิ่มเติม. กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2560.

ชาญชัย แสวงศักดิ์. กฎหมายมหาชน ความเป็นมา ทฤษฎี และหลักการที่สำคัญ. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2555.

ชำนาญวิทย์ เตรัตน์. บทความ สถานะของบุคคล. สืบค้นวันที่ 12 พฤศจิกายน 2562, จาก law.www.moi.go.th.

ณัชนันท์ ชีวานนท์. “อุบัติเหตุในเด็ก : สถานการณ์ และแนวทางการป้องกัน.” วารสารคณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา ปีที่ 24 ฉบับที่ 3 (กรกฎาคม – กันยายน 2559).

ณัฐดนัย นาจันทร์. หลักกฎหมายมหาชนเบื้องต้น. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2562.

ดวงพร เพชรคง. ปัญหาและอุปสรรคจากการบังคับใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองเด็ก พ.ศ. 2546. สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, 2546.

ดาริกา ศรีพงษ์พันธุ์กุล. “แนวคิดใหม่ในการลงโทษผู้ใช้ให้เด็กกระทำผิดทางอาญา.” วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขากฎหมายอาญา คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2558.

ต่อพงศ์ กิตติยานุพงศ์. ทฤษฎีสิทธิขั้นพื้นฐาน. โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2561.

นครินทร์ เมฆไตรรัตน์ และคณะ, รายงานการศึกษาวิจัย, “การปรับเปลี่ยนกลไกเชิงสถาบันเพื่อเสริมสร้างสมรรถนะในการทำงานด้านเด็กขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น” เสนอต่อกองทุนเพื่อเด็กแห่งสหประชาชาติ (UNICEF) มีนาคม 2553. คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. สืบค้นวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2562, จาก http://www.dla.go.th/servlet/EbookServlet? _mode=detail&ebookId =2012&random =1350601205144.

บทความ “บุคคลธรรมดา”, สืบค้นวันที่ 29 พฤศจิกายน 2562, จาก https://th.wikipedia.org/wiki.

บทความ “การใช้อำนาจหน้าที่ตามหลักกฎหมายมหาชน”, โดย Thethailaw.com , สืบค้นวันที่ 26 พฤศจิกายน 2562, จาก http://www.thethailaw.com/law/law5/more5-5.html#B1.

บทความ ภัยเด็กในรถยนต์ รู้ไว้ก่อนจะเสียใจ” ไทยรัฐออนไลน์ สืบค้นวันที่ 15 มีนาคม 2562, จาก https://www.thairath.co.th/content/541537.

บรรเจิด สิงคะเนติ และคณะ. “การตรวจสอบความชอบด้วยรัฐธรรมนูญของบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่กระทบต่อสิทธิมนุษยชน.” รายงานการวิจัย เสนอสำนักงานศาลรัฐธรรมนูญ, 2553.

บรรเจิด สิงคะเนติ. หลักการพื้นฐานเกี่ยวกับสิทธิเสรีภาพและศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์. 2558.

บรรเจิด สิงคะเนติ. หลักการพื้นฐานของสิทธิ เสรีภาพ และศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ตามรัฐธรรมนูญใหม่. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2543.

บวรศักดิ์ อุวรรณโณ. คำอธิบายกฎหมายรัฐธรรมนูญ. กรุงเทพมหานคร : เนติบัณฑิตยสภา, 2551.

บุญศรี มีวงศ์อุโฆษ. กฎหมายรัฐธรรมนูญ. กรุงเทพมหานคร : โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2555.

ภาคภูมิ ศิลารัตน์. ปัญหาในการรับรองและคุ้มครองสิทธิชุมชน. ในรวมบทความทางวิชาการของสำนักงานศาลรัฐธรรมนูญ ชุดที่ 14, น. 324.

รัชดา เกษมทรัพย์ และนัยนา ณีศะนันท์. “การส่งเสริมการใช้เบาะนิรภัยเด็กในรถยนต์.” วารสารกุมาร เวชศาสตร์. (มกราคม – มีนาคม 2561).

รายงานผลการพิจารณาเพื่อเสนอแนะนโยบายหรือข้อเสนอในการปรบปรุงกฎหมาย, คณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติ เรื่อง ข้อเสนอแนะนโยบายการคุ้มครองสิทธิที่จะมีชีวิตอย่างปลอดภัยบนท้องถนน, ลงวันที่ 2 พฤศจิกายน 2558, สืบค้นวันที่ 20 มีนาคม 2562, จาก http://www.nhrc.or.th/getattachment/a3f016be- 842a-4c3e-ac33-ac735c700ef8/.aspx.

วรเจตน์ ภาคีรัตน์. คำสอนว่าด้วยรัฐและหลักกฎหมายมหาชน พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร: โครงการตำราและเอกสารการประกอบสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2557.

วัฒกานต์ ลาภสาร. กฎหมายด้านสาธารณภัย, สืบค้นวันที่ 5 ตุลาคม 2562, จาก http://www.msjo.net/categoryblog/127- lawss.html?tmpl=co.

วิจิตรา วิเชียรชม. กฎหมายสวัสดิการสังคม. พิมพ์ครั้งที่ 2 (แก้ไขเพิ่มเติม).โครงการตำราและเอกสารการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2561.

วิทยา ชาติบัญชาชัย และคณะ. เบาะนิรภัยเด็กในรถยนต์ : กรณีศึกษาของประเทศไทย. สถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข (2558), สืบค้นวันที่ 12 มีนาคม 2562, จาก https://kb.hsri.or.th/dspace/handle/11228/4326?locale- attribute=th.

วิษณุ เครืองาม. “สิทธิเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญ” ใน สู่สิทธิมนุษยชน สิทธิหรือหน้าที่ในประเทศไทยปัจจุบัน. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2535.

สมคิด เลิศไพฑูรย์. กฎหมายรัฐธรรมนูญ หลักการใหม่ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2540. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548.

สมยศ เชื้อไทย. หลักกฎหมายมหาชนเบื้องต้น. พิมพ์ครั้งที่ 8 (แก้ไขเพิ่มเติม). กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2555.

สราวุธ บุษดางาม. บทความ “ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับสิทธิในการครอบครองสังหาริมทรัพย์ของเด็กและเยาวชน : ศึกษากรณีครอบครองรถยนต์และรถจักรยานยนต์. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ ปรีดี พนมยงค์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์.หน้า 517. สืบค้นวันที่ 2 พฤศจิกายน 2562, จาก https://grad.dpu.ac.th/upload/content/files/ ปีที่%205%20ฉบับที่%202%20ประจำเดือนธันวาคม 2559-มีนาคม 2560/vol5-2-48.pdf .

สรุปผลการดำเนินงาน “คณะกรรมาธิการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน” สภา การปฏิรูปประเทศ. กลุ่มงานคณะกรรมาธิการการคมนาคม สำนักกรรมาธิการ 1 สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, น. 1. สืบค้นวันที่ 25 พฤษภาคม 2562, จาก https://www.parliament.go.th/ewtcommittee/ewt/driveext_streetsystem/download/article/article_20170724100344.pdf.

หนังสือที่ สธ 0424.5/ว 382 ลงวันที่ 10 สิงหาคม 2558 เรื่อง ขอความร่วมมือประชาสัมพันธ์การใช้เบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์. สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข. 2558. สืบค้นวันที่ 5 พฤษภาคม 2562, จาก www.thaincd.com.

หยุด แสงอุทัย. (ม.ป.ป.). คำอธิบายรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2511..

อวิการัตน์ นิยมไทย. “อนุสัญญาว่าด้วยสิทธิเด็ก (Convention on the Rights of the Child) สนธิสัญญาด้านสิทธิ มนุษยชนที่คนไทยควรรู้” จุลนิติ. (ก.ค.-ส.ค. 2552).

อวิการัตน์ นิยมไทย. อนุสัญญาว่าด้วยสิทธิเด็ก (Convention on the Rights of the Child) สนธิสัญญาด้านสิทธิมนุษยชนที่คนไทยควรรู้, การปฏิรูปกฎหมาย : LAW REFORM. จุลนิติ ก.ค.-ส.ค. 52 . สืบค้นวันที่ 3 ตุลาคม 2562, จาก https://www.senate.go.th/ assets/portals/93/fileups/272/ files/S%E0%B9%88ub_Jun/10 reform/reform7.pdf.

เอกรัตน์ โลหะ. “ปัญหาทางกฎหมายในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ศึกษากรณีการขดตรวจใบอนุญาตขับขี่.” วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีปทุม วิทยาเขตชลบุรี, 2553.

เอกสารชุดความรู้ สิทธิมนุษยชน สิทธิ เสรีภาพตามรัฐธรรมนูญ สนธิสัญญาหลักระหว่างประเทศด้าน สิทธิมนุษยชนที่ ประเทศไทยเป็นภาคี, กองส่งเสริมสิทธิและเสรีภาพ กรมคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพ กระทรวงยุติธรรม. ปรับปรุงจาก คู่มือสิทธิมนุษยชนสำหรับผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่ประสบภัย. สืบค้นจาก www.rlpd.go.th, 15 พฤศจิกายน 2562

ภาษาต่างประเทศ

California Vehicle Code (CVC). From https://leginfo.legislature.ca.gov/faces/codes_displaySection.xhtml?lawCode=VEH&sectionNum=15620 , 15603 ,15632.

Cambodia Land Traffic Law (Cambodia Law on Land Traffic) , 22 December 2006 form https://data.opendevelopmentmekong.net/dataset/f27b5103-87d5-4baf-8557-b30212c19e2c/resource/ab3af9ad-c1ee-4cb5-b980-f5c86a42a475/download/455de40f-a787-4855-bbd3-4480ccfaa89f.pdf

Child Passenger Protection Act. 1983 of Illinois general Assembly. From http://www.ilga.gov/legislation/ilcs/ilcs3.asp?ActID=1819&ChapterID=49

Child Safety in Motor Vehicles Act , Republic of the Philippines , Republic Act No. 11229, From https: www.officialgaxette.gov.ph/downloads/2019/02feb/20190222-RA-11229-RRD.pdf.

Road Traffic Act (Singapore) Chapter 276 (Motor Vehicles, Wearing Of Seatbelts) (Mules 2011) From https://sso.agc.gov.sg/SL/RTA1961-S688-2011

ภาคผนวก

ร่างพระราชบัญญัตินำเสนอโดยจินตนา ราชนิยม ผู้เขียน

ร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองเด็กในการโดยสารพาหนะรถยนต์ส่วนบุคคล พ.ศ. ....

หลักการและเหตุผล

หลักการ

ให้มีกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองเด็กในการโดยสารพาหนะรถยนต์ส่วนบุคคล

เหตุผล

โดยที่เด็กจำเป็นต้องได้รับการคุ้มครองดูแลพิเศษเพื่อหลีกเลี่ยงภัยคุกคามในชีวิตและการบาดเจ็บ พิการและเสียชีวิตจากการโดยสารรถยนต์ แต่ในปัจจุบันไม่มีกฎหมายบังคับใช้โดยตรง นอกจากนี้กฎหมายทั่วไปที่มีอยู่ก็ไม่อาจบังคับใช้กับผู้โดยสารที่เป็นเด็กได้อย่างเหมาะสม จึงควรกำหนดให้มีกฎหมายที่ให้ความคุ้มครองผู้โดยสารที่เป็นเด็กขึ้นเป็นการเฉพาะ เพื่อกำหนดมาตรการในการคุ้มครองและการกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของเด็กในระหว่างการโดยสารพาหนะรถยนต์ส่วนบุคคล ตลอดจนเพื่อให้หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องนำไปศึกษาในการกำหนดมาตรการความปลอดภัยบนรถโดยสารสาธารณะ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ร่าง

พระราชบัญญัติคุ้มครองเด็กในการโดยสารพาหนะรถยนต์ส่วนบุคคล พ.ศ. ....

โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองเด็กในการโดยสารพาหนะรถยนต์ส่วนบุคคล

มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติคุ้มครองเด็กในการโดยสารพาหนะรถยนต์ส่วนบุคคล พ.ศ. ....”

มาตรา 2 พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา 3 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจแต่งตั้งเจ้าหน้าที่หรือหน่วยงานสำหรับออกกฎกระทรวงกำหนดกิจการเพื่อปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้

กฎกระทรวงเมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้

มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้

“เด็ก” หมายถึง บุคคลผู้มีอายุ 13 ปี หรือต่ำกว่า

“เยาวชน” หมายถึง บุคคลที่มีอายุไม่ต่ำกว่า 14 ปีบริบูรณ์ แต่ยังไม่ถึง 18 ปีบริบูรณ์ และไม่ใช่ผู้บรรลุนิติภาวะแล้วจากการจดทะเบียนสมรส

“รถยนต์” ให้หมายถึง รถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการ และรถยนต์ส่วนบุคคล

“รถยนต์ส่วนบุคคล” ให้หมายถึง รถยนต์นั่งส่วนบุคคล และรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล ซึ่งมิได้ใช้ประกอบการขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ยกเว้นรถสามล้อ

“รถยนต์สาธารณะ” ให้หมายถึง

(1) รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด ซึ่งได้แก่รถยนต์ที่ใช้บรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนที่ใช้รับจ้างระหว่างจังหวัด โดยรับส่งคนโดยสารได้เฉพาะที่นายทะเบียนกำหนด

(2) รถยนต์รับจ้าง ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน หรือรถยนต์สาธารณะอื่นนอกจากรถยนต์โดยสารประจำทาง

“ผู้ขับขี่” หมายถึง ผู้ขับรถ ผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง “ระบบรั้งตัวเด็ก” หมายถึง อุปกรณ์ที่สามารถบรรทุกเด็กจากการนั่งหรือในตำแหน่งที่นอนหงาย โดยได้รับการออกแบบให้กำจัดการเคลื่อนที่ของร่างกายเด็ก และขจัดภาวะเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากการปะทะหรือการลดความเร็วของพาหนะอย่างฉับพลัน โดยอุปกรณ์ดังกล่าวมีขนาดพอเหมาะสำหรับการยึดเหนี่ยวและเหมาะสมต่อการเชื่อมต่อเข็มขัดนิรภัยของผู้ใหญ่

“เบาะที่นั่งเสริม” หมายถึง อุปกรณ์ที่ได้รับการออกแบบสำหรับให้เด็กนั่งเพื่อให้ได้ความสูงในระดับที่เหมาะสมกับเข็มขัดนิรภัย

“ผู้ผลิต” หมายความว่า ผู้ผลิตส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ ได้แก่ ผู้ทำการผลิต ประกอบหรือนำเข้าชิ้นส่วนของอุปกรณ์นิรภัยสำหรับเด็ก

มาตรา 5 บุคคลผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลที่ไม่ปฏิบัติเพื่อสร้างความปลอดภัยให้แก่เด็กภายใต้ระบบรั้งตัวเด็กในขณะที่เด็กโดยสารบนถนน ผู้ขับขี่ผู้นั้นย่อมมีความผิดตามกฎหมาย และระบบรั้งตัวเด็กจะต้องมีขนาด ความสูง และน้ำหนักที่เหมาะสมกับเด็ก ดังนี้

(1) เด็กทารกแรกเกิด – 12 เดือน ใช้เบาะนิรภัยชนิดหันหน้าไปด้านหลังรถยนต์ (Rear-facing car seat) โดยมีข้อกำหนดดังนี้

(1.1) เบาะนิรภัยสำหรับเด็กอ่อน (Infant Car Seat) ใช้สำหรับเด็กที่มีน้ำหนักตัวไม่เกิน 9 กิโลกรัม หรืออายุไม่เกิด 1ปี

(1.2) เบาะนิรภัยที่เปลี่ยนรูปได้ (Convertible Car Seat) ใช้สำหรับเด็กแรกเกิดจนถึงขณะที่ผู้ผลิตเบาะจะกำหนดไว้ โดยเป็นเบาะแบบหนังหน้าเบาะไปด้านหลังของรถยนต์ ใช้หรับเด็กแรกเกิดจนถึงอายุ 1-3 ปี ที่มีน้ำหนักในเกณฑ์ที่กำหนด และเบาะแบบหนังหน้าเบาะไปทางด้านหน้ารถยนต์เหมาะสำหรับเด็กที่มีอายุ 1 – 4 ปี ขึ้นไป

(2) เด็กอายุ 1 ปี – 3 ปี ใช้เบาะนิรภัยชนิดหันหน้าเบาะนิรภัยไปด้านหลังรถยนต์ (Rear Facing Position) จนกระทั่งเด็กมีขนาดร่างกาย (น้ำหนักและส่วนสูง) เกินเกณฑ์ที่ผู้ผลิตกำหนด จึงให้ใช้เบาะนิรภัยชนิดหันหน้าเบาะนิรภัยไปทางด้านหน้ารถยนต์ (Forward facing position)

(3) เด็กอายุ 4 ปี – 7 ปี ใช้เบาะนิรภัยชนิดหันหน้าเบาะนิรภัยไปด้านหน้ารถยนต์ (Forward Facing Position) จนกระทั่งเด็กมีขนาดร่างกาย (น้ำหนักและส่วนสูง) เกินเกณฑ์ที่ผู้ผลิตกำหนด จึงให้ใช้เบาะนิรภัยชนิดเสริม (Booster Car Seat) ซึ่งเป็นเบาะนิรภัยชนิดที่ไม่มีเข็มขัดนิรภัยในตัว แต่จะใช้เข็มขัดนิรภัยที่ติดมากับรถยนต์แทน และต้องนั่งที่เบาะด้านหลังของรถยนต์เท่านั้น

(4) เด็กอายุ 8 ปี – 12 ปี ใช้เบาะนิรภัยเสริม (Booster Car Seat) จนกระทั่งขนาดของร่างกายสามารถใช้เข็มขัดนิรภัยที่ติดมากับรถยนต์ได้พอดี โดยที่ตำแหน่งของสายเข็มขัดนิรภัยจะรัดอยู่บริเวณสะโพก สายที่ไหล่จะพาดผ่านกลางหน้าอก และอยู่ระหว่างไหล่กับคอ

(5) เด็กอายุ 13 ปี ที่ขนาดของร่างกายสามารถใช้เข็มขัดนิรภัยที่ติดมากับรถยนต์ได้พอดี โดยที่ตำแหน่งของสายเข็มขัดนิรภัยจะรัดอยู่บริเวณสะโพก สายที่ไหล่จะพาดผ่านกลางหน้าอก และอยู่ระหว่างไหล่กับคอ

ข้อบังคับแห่งบทบัญญัติในมาตรานี้มิให้ใช้บังคับกับระบบรั้งตัวเด็กสำหรับเด็ก ในกรณีดังต่อไปนี้

(1) อยู่ในภาวะฉุกเฉินทางการแพทย์

(2) เมื่อเด็กผู้โดยสารอยู่ในเงื่อนไขของการรักษาพยาบาล

(3) ในสถานการณ์อื่น ๆ ที่มีสภาพคล้ายคลึงกันตามที่กำหนดไว้ในกฎและระเบียบการบังคับใช้พระราชบัญญัตินี้

มาตรา 6 เด็กผู้มีอายุ 6 ปี หรือต่ำกว่า ไม่ได้รับอนุญาตให้นั่งที่นั่งส่วนหน้าของพาหนะรถยนต์ส่วนบุคคลในขณะกำลังเดินเครื่องยนต์หรือในขณะที่โดยสารอยู่บนทาง ถนน หรือทางหลวง เว้นแต่จะได้รับการดูแลด้านความปลอดภัยอย่างเหมาะสมในการใช้อุปกรณ์นิรภัย

มาตรา 7 เด็กผู้โดยสารนอกจากจะได้รับการปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยภายใต้ระบบรั้งตัวเด็กแล้วบุคคลดังกล่าวต้องไม่ถูกปล่อยทิ้งไว้ตามลำพังโดยปราศจากความดูแลของผู้ใหญ่ในพาหนะรถยนต์ส่วนบุคคล

มาตรา 8 บุคคล บริษัท หุ้นส่วน ผู้ถือกรรมสิทธิ์ ผู้ประกอบการ หรือผู้นำเข้า เพื่อการผลิต การใช้ การนำเข้า การจำหน่าย การโฆษณา การส่งเสริมการขาย หรือเพื่อการตลาดอื่นใดสำหรับระบบรั้งตัวเด็กที่ไม่ได้มาตรฐานหรือหมดอายุเข้าสู่ระบบตลาด ย่อมมีความผิดตามกฎหมาย

มาตรา 9 ให้กระทรวงคมนาคม กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงมหาดไทย และกรมการปกครองส่วนท้องถิ่น สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกาศกฎและระเบียบการบังคับใช้เกี่ยวกับระบบรั้งตัวเด็ก ภายใน 6 เดือน นับจากวันที่พระราชบัญญัติบัญญัตินี้มีผลบังคับใช้

กฎและระเบียบการบังคับใช้ดังกล่าวต้องประกอบด้วยสาระดังต่อไปนี้

(1) พาหนะรถยนต์ส่วนบุคคลตามพระราชบัญญัตินี้

(2) มาตรฐานและชนิดของระบบรั้งตัวเด็กตามมติองค์การสหประชาชาติ ฉบับที่ 44 และฉบับที่ 129

(3) การติดตั้งและตำแหน่งของระบบรั้งตัวเด็กในยานพาหนะ

(4) ระเบียบเกี่ยวกับการผลิต การนำเข้า และการจำหน่ายระบบรั้งตัวเด็ก

(5) หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการตรวจสอบและประเมินการปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ และ

(6) ระยะเวลาการนำไปปฏิบัติ

มาตรา 10 ผู้ขับขี่หรือผู้ควบคุมยานพาหนะรถยนต์ส่วนบุคคลผู้ใดฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามมาตรา 5 มาตรา 6 และมาตรา 7 มีความผิดดังต่อไปนี้

(1) หากเป็นการกระทำผิดครั้งแรก ระวางโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท

(2) หากเป็นการกระทำผิดครั้งที่สอง ระวางโทษปรับตั้งแต่ 1,000 - 3,000 บาท

(3) หากเป็นการกระทำผิดครั้งที่สามและครั้งต่อไป ระวางโทษปรับตั้งแต่ 3,000 - 5,000 บาท หรือจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ

(4) หากเป็นกรณีที่การฝ่าฝืนเป็นเหตุให้ผู้โดยสารที่เป็นเด็กได้รับบาดเจ็บหรืออันตรายแก่ร่างกายหรือเป็นเหตุให้เสียชีวิตจะต้องถูกฟ้องร้องและดำเนินคดีอาญาต่อไป

มาตรา 11 บุคคล บริษัท หุ้นส่วน ผู้ถือกรรมสิทธิ์ ผู้ประกอบการ หรือผู้นำเข้า เพื่อการผลิต การใช้ การนำเข้า การจำหน่าย การโฆษณา การส่งเสริมการขาย สำหรับระบบรั้งตัวเด็กที่ไม่ได้มาตรฐานหรือหมดอายุเข้าสู่ระบบตลาด ระวางโทษปรับตั้งแต่ 10,000 – 100,000 บาท

มาตรา 12 บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ที่มีโทษปรับสถานเดียวเมื่อเจ้าหน้าที่ได้เปรียบเทียบปรับ และผู้กระทำความผิดชำระค่าปรับตามจำนวนภายในระยะเวลาสามสิบวันแล้ว ให้ถือว่าคดีเลิกกันตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

ถ้าผู้กระทำผิดไม่ยินยอมตามที่เปรียบเทียบหรือเมื่อยินยอมแล้วไม่ชำระค่าปรับภายในกำหนดเวลาตามวรรคหนึ่งให้ดำเนินคดีเพื่อฟ้องร้องต่อไป

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ – นามสกุล	จินตนา ราชนิยม
ประวัติการศึกษา	พ.ศ. 2546 รัฐประศาสนศาตรบัณฑิต
	พ.ศ. 2551 นิติศาสตรบัณฑิต
ตำแหน่งและสถานที่ทำงานปัจจุบัน	นักวิชาการคดีรัฐธรรมนูญชำนาญการ
	สำนักงานศาลรัฐธรรมนูญ

DPU