

**แนวทางการแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522
ให้เหมาะสมกับสังคมผู้สูงอายุ
The Guideline on Land Traffic Act B.E. 2522
Revision to Be Appropriate for Elderly Persons**

ชาคริต ชันนาโพธิ์

คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม ตำบลขามเรียง อำเภอกันทรวิชัย จังหวัดมหาสารคาม 44150

Chakrit Khunnapo

Faculty of Law at Maha Sarakham University Kham Riang, Kantharawichai District

Maha Sarakham 44150

E-mail : khunnapo1@hotmail.com

บทคัดย่อ

ผู้สูงอายุ หมายถึง บุคคลที่มีอายุตั้งแต่หกสิบปีขึ้นไป และเนื่องจากสังคมกำลังจะเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ ทำให้กฎหมายจราจรทางบกของไทย เมื่อเปรียบเทียบกับของต่างประเทศ และเมื่อวิเคราะห์จากข้อมูลของประชาชน เห็นว่ายังไม่มีการปรับเปลี่ยนให้เหมาะสมกับสังคมผู้สูงอายุ

ผู้วิจัยใคร่ขอเสนอแนะในเรื่องต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

1) ควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยเพิ่มวรรคสองของ มาตรา 32 ให้มีข้อความว่า “ความระมัดระวังเป็นพิเศษตามวรรคหนึ่ง หมายถึง ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วลง และพร้อมที่จะหยุดรถ หากเห็นเด็ก คนพิการ หรือคนชรากำลังใช้การจราจร” และ

2) ควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎกระทรวง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและการ ออกใบอนุญาตขับรถและการขอต่ออายุและการอนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2548 โดยให้เพิ่ม (9) ในข้อ 2 มีข้อความว่า “ผู้สูงอายุต้องถูกตรวจสอบผลการเรียนรู้เรื่องความสามารถในการใช้การจราจรทางบก โดยแพทย์ และต้องตรวจสอบซ้ำทุก ๆ สามปี”

คำสำคัญ : จราจร กฎหมาย ผู้สูงอายุ

¹ บทความวิจัยนี้เป็นส่วนหนึ่งของการวิจัยเรื่อง “แนวทางการแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ให้เหมาะสมกับสังคมผู้สูงอายุ : ศึกษาทัศนคติของผู้บังคับใช้กฎหมายและประชาชนในเขตพื้นที่จังหวัดมหาสารคาม ได้รับการสนับสนุนการวิจัยจากงบประมาณคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม



Abstract

Elderly Persons means Individuals over 60 year old and Social going to Elderly Society bring on Traffic Law Compare the law on foreign and analyze data in target group, deem unsuitable in Elderly Society.

The researcher therefore would like to recommend the following issues:

1) There should be the amendments of the Land Traffic Act B.E. 2522 by Adding Paragraph 2 in Article 32 Have the opinion that “Special Precaution in Paragraph 1 It Means These Road Users, by reducing their speed and being ready to brake See If There’s children, persons in need of help and elderly persons” and

2) There should be the amendments of the Ministerial Regulations Rule, Proceeding and Condition About asking for approval or Import Driver’s License and approval or Renew Driver’s License B.E. 2548 by Adding (9) in Article 2 Have the opinion that “Elderly Persons bring Assessment of Learning Outcome about Ability in Land Traffic by Physician and Assessment it again Every three years”.

Keywords : Traffic, Law, Elderly persons

บทนำ

โครงสร้างอายุของประชากรที่เปลี่ยนไปอย่างมากทั้งสังคมโลกและสังคมไทย กล่าวคือในปัจจุบันประชากรที่มีอายุ 60 ปีขึ้นไป หรืออาจใช้คำว่า “ผู้สูงอายุ” นั้น มีจำนวนที่มากขึ้นอย่างเห็นได้ชัดเจน โดยเฉพาะในประเทศไทย ปี พ.ศ. 2559 ประเทศไทยมีประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป เมื่อคิดเป็นสัดส่วนร้อยละของประชากรทั้งหมด จะถูกจัดอยู่ในเกณฑ์ “สังคมสูงอายุ” (Aging Society) ตามนิยามขององค์การสหประชาชาติ (United Nations: UN)

ปัจจุบันสัดส่วนผู้สูงอายุของไทยอยู่ที่ร้อยละสิบหกจุดเจ็ดของจำนวนประชากรทั้งหมด และมีคาดการณ์จากคณะทำงานฉายภาพประชากรของสถาบันวิจัยประชากรและสังคม มหาวิทยาลัยมหิดลว่า ภายในปี พ.ศ. 2564 ประชากรผู้สูงอายุจะเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละสิบ และจะเข้าเกณฑ์ “สังคมสูงอายุโดยสมบูรณ์” (Aged Society) และภายในปี พ.ศ. 2574 ประชากรผู้สูงอายุจะเพิ่มเป็นร้อยละสิบแปด เรียกได้ว่าเตรียมก้าวสู่การเป็น “สังคมสูงอายุนับสุดยอด” (Super Aged Society)

การเปลี่ยนแปลงของประชากรในประเทศไทยที่จะพัฒนาไปสู่สังคมผู้สูงอายุดังกล่าว ย่อมมีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายที่มีอยู่แล้วในประเทศไทยทั้งในด้านความเหมาะสม และปัญหาอุปสรรคการบังคับใช้ ทั้งนี้ ในด้านการจราจร ประเทศไทยมีการบัญญัติกฎหมายจราจรทางบกขึ้นมาใช้บังคับ โดยมีวัตถุประสงค์ 2 ประการ กล่าวคือ

- 1) เพื่อให้ผู้ใช้ทางจราจรได้รับความปลอดภัย และ
- 2) เพื่อให้การจราจรเป็นไปอย่างรวดเร็ว ไม่ติดขัด

ในพระราชบัญญัติดังกล่าวมีการกำหนดกฎเกณฑ์ขึ้นมาหลายประการ อาทิ สัญญาณจราจร คุณสมบัติของผู้ขับขี่ วิธีการขับขี่ ตลอดจนอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานที่สามารถลงโทษผู้กระทำการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรได้ แต่เนื่องจากกฎหมายดังกล่าวเป็นการบัญญัติขึ้นมาตั้งแต่ พ.ศ. 2522 และปรับปรุงแก้ไขล่าสุดเมื่อ พ.ศ. 2538 โดยมีได้หึ่งทราบว่ สังคมไทยในปัจจุบันได้เข้าสู่การเป็นสังคมผู้สูงอายุ ซึ่งย่อมมีกฎเกณฑ์ทางกฎหมายหลายประการที่ไม่เหมาะสมกับการจราจรของผู้สูงอายุ โดยหากเปรียบเทียบกับกฎหมายจราจรของต่างประเทศแล้ว ในหลาย ๆ ประเทศมีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงกฎหมายจราจรของตนให้เหมาะสมแก่ผู้สูงอายุเพื่อลดอุบัติเหตุ และสร้างการจราจรที่ดี เช่น ในประเทศญี่ปุ่นมีการทดสอบการขับขี่ของผู้สูงอายุและเวนคืนใบอนุญาตขับขี่ได้หากนำเชื่อว่าจักเป็นอันตรายต่อผู้ใช้การจราจร หรือการกำหนดให้ผู้สูงอายุหากจะขับขี่ต้องคิดป้ายรูปตัว V ที่มีสีเดียวกับสีเหลือง หรือแม้กระทั่งในบางประเทศถึงกับแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการข้ามสะพานลอย เป็นอนุญาตให้ผู้สูงอายุข้ามทางที่มีสัญลักษณ์ให้ผู้สูงอายุข้ามได้ เป็นต้น

การศึกษาวิจัยเรื่องแนวทางการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายจราจรทางบก ให้เหมาะสมกับสังคมผู้สูงอายุ จะเป็นการสร้างองค์ความรู้ที่จะสามารถนำมาประยุกต์ใช้ในประเทศไทย และจะเป็นการพัฒนารูปแบบของกฎหมายที่จะเกิดมีขึ้นในอนาคตต่อไปได้ โดยผู้วิจัยจะมีการศึกษากฎหมายต่างประเทศ และกฎหมายไทย รวมถึงเอกสารทางวิชาการทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ อันได้แก่ กฎหมาย หนังสือ งานวิจัย คุชฎินิพนธ์ สารานิพนธ์ และบทความที่เกี่ยวข้อง อีกทั้งมีการวิจัยแบบลงพื้นที่ เพื่อสัมภาษณ์เชิงลึก (Interview) บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับเรื่องดังกล่าวต่อไป

สมมติฐานการศึกษา

กฎหมายจราจรทางบก จะต้องมีการปรับปรุงให้เหมาะสมกับสังคมผู้สูงอายุ

การทบทวนเอกสารที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับเรื่อง “แนวทางการแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ให้เหมาะสมกับสังคมผู้สูงอายุ



1) แนวทางและมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับสวัสดิการผู้สูงอายุในประเทศไทย โดย ชยินทร์ เพ็ชฌุไพศิษฏ์ สนับสนุนทุนวิจัยโดย สถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข กระทรวงสาธารณสุข พ.ศ. 2544 โดยมีการสรุปข้อมูลวิจัยว่า

สิทธิผู้สูงอายุ ได้รับการรับรองปรากฏอยู่ในกฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยสิทธิมนุษยชน ในฐานะที่เป็นสิทธิขั้นพื้นฐานของมนุษย์โดยบัญญัติไว้ชัดเจนในปฏิญญาสากลว่าด้วยสิทธิมนุษยชน ซึ่งเป็นแนวทางให้ทุกรัฐต้องยึดถือและปฏิบัติตามแนวนโยบายขององค์การสหประชาชาติ ในแผนปฏิบัติการระหว่างประเทศเกี่ยวกับผู้สูงอายุ เพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตของผู้สูงอายุส่งเสริมให้มีการร่วมมือกันในระดับภูมิภาคและระหว่างประเทศ ในการรับรองสิทธิของผู้สูงอายุ เริ่มปรากฏชัดเจนยิ่งขึ้น เมื่อองค์การสหประชาชาติได้ประกาศให้ปี ค.ศ. 1999 เป็นปีผู้สูงอายุสากล และกำหนดสิทธิและแนวทางในการรับรองสิทธิผู้สูงอายุ โดยยึดหลักความเท่าเทียมกันแนวคิดและความเป็นมาเกี่ยวกับสิทธิผู้สูงอายุในประเทศไทย อิงอยู่กับวัฒนธรรมและจารีตประเพณีเป็นสำคัญ และบัญญัติอยู่ในกฎหมายบางส่วน และเริ่มชัดเจนในแนวนโยบายของรัฐ รัฐธรรมนูญตลอดจนระเบียบและกฎเกณฑ์ต่าง ๆ แต่ยังไม่มีความหมายผู้สูงอายุซึ่งบัญญัติรับรองสิทธิโดยเฉพาะรูปแบบของกฎหมายผู้สูงอายุในนานาประเทศมีทั้งรูปแบบที่กำหนดรับรองสิทธิของผู้สูงอายุโดยเฉพาะ และรูปแบบการออกกฎหมายประกันสังคมโดยมีส่วนที่ให้สวัสดิการแก่ผู้สูงอายุ แต่อย่างไรก็ตาม รัฐต่าง ๆ ก็อาจมีกฎหมายเสริมในบางเรื่องที่ต้องการให้สิทธิแก่ผู้สูงอายุเป็นพิเศษ หรือปรากฏอยู่ในกฎหมายส่วนอื่น ๆ เช่น กฎหมายแรงงาน กฎหมายคนพิการ กฎหมายภาษีอากร เป็นต้น ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับนโยบาย สถานการณ์ทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของแต่ละรัฐรูปแบบและการจัดองค์กรในการบังคับใช้กฎหมายในประเทศไทย รัฐควรเน้นถึงการแก้ไขปัญหาการจัดสรร และการใช้งบประมาณให้เพียงพอ กำหนดนโยบายในการจัดสวัสดิการแก่ผู้สูงอายุในทิศทางที่ชัดเจน ให้เกิดความหลากหลายและเหมาะสมแก่ผู้สูงอายุที่มีพื้นฐานที่แตกต่างกันในแต่ละกลุ่มควรจัดแบ่งกลุ่มผู้สูงอายุออกเป็น 2 ประเภท คือ ประเภทที่ไม่มีรายได้เพียงพอแก่การยังชีพหรือยากไร้ และประเภทที่มีรายได้เพียงพอแก่การยังชีพ โดยมีรูปแบบการจัดสวัสดิการที่แตกต่างกัน กำหนดนโยบายแห่งชาติจัดตั้งองค์กรที่มีหน้าที่กำกับดูแลในระดับประเทศและท้องถิ่น ยกย่องความสำคัญของสภาผู้สูงอายุและชมรมผู้สูงอายุ สนับสนุนให้องค์กรเอกชนมีส่วนร่วมในการจัดสวัสดิการผู้สูงอายุ และกำหนดให้ชุมชนท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการดูแลผู้สูงอายุ มาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสม รัฐควรบัญญัติกฎหมายให้สอดคล้องกับบทบัญญัติในรัฐธรรมนูญโดยตั้งอยู่บนพื้นฐานแห่งความเท่าเทียมกัน กำหนดสิทธิประโยชน์ที่จะให้แก่ผู้สูงอายุอย่างชัดเจน และไม่ก่อให้เกิดปัญหาในด้านการศึกษาอันจะเป็นผลเสียต่อผู้สูงอายุได้ โดยกำหนดสิทธิพื้นฐานของผู้สูงอายุในรูปของพระราชบัญญัติผู้สูงอายุ ซึ่งควรมีการจัดตั้งองค์กรดำเนินงานเกี่ยวกับผู้สูงอายุโดยเฉพาะทั้งในระดับประเทศและท้องถิ่น



วิธีการดำเนินการวิจัย

งานวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงประยุกต์(Applied research) โดยมุ่งแสวงหาความรู้ และประยุกต์ใช้ความรู้หรือวิทยาการต่าง ๆ ให้เป็นประโยชน์ในทางปฏิบัติ และเป็นการวิจัยที่นำผลที่ได้ไปแก้ปัญหาโดยตรง ซึ่งจะมีการศึกษากฎหมายต่างประเทศ และกฎหมายไทย รวมถึงเอกสารทางวิชาการทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศอันได้แก่ กฎหมาย หนังสือ งานวิจัย คุญฉีนิพนธ์ สารานิพนธ์ และบทความที่เกี่ยวข้อง

อีกทั้งมีการวิจัยแบบลงพื้นที่ เพื่อสัมภาษณ์เชิงลึก (Interview) บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับเรื่องดังกล่าว

กลุ่มเป้าหมาย ได้แก่

1. นักวิชาการทางกฎหมายจรรยา จำนวน 2 ท่าน
2. นักวิชาการทางด้านสุขภาพของผู้สูงอายุ จำนวน 2 ท่าน
3. ประชาชนทั่วไป จำนวน 30 คน
4. ผู้สูงอายุ จำนวน 30 คน

โดยหัวข้อที่จะทำการสัมภาษณ์เชิงลึก มีดังนี้

1. ในทัศนะของท่านกฎหมายจรรยาทางบกเป็นอุปสรรคแก่การจราจรของผู้สูงอายุหรือไม่ และมีเรื่องใดบ้าง
2. การปรับเปลี่ยนพระราชบัญญัติจราจรทางบก เพื่อให้สอดคล้องต่อการใช้ชีวิตของผู้สูงอายุนั้น ท่านเห็นด้วยหรือไม่
3. หากควรมีการปรับเปลี่ยน กฎหมายจราจรควรถูกปรับเปลี่ยนในเรื่องใด

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ผลที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัยก็คือ เพื่อให้ทราบถึงกฎหมายจรรยาที่มีรูปแบบเหมาะสมกับสังคมผู้สูงอายุในประเทศไทย

นิยามศัพท์

“ผู้สูงอายุ” หมายถึง บุคคลที่มีอายุมากกว่า 60 ปีบริบูรณ์

วิธีการสร้างและหาคุณภาพเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล มีขั้นตอนการสร้างดังนี้

1. ศึกษาค้นคว้าจากเอกสาร วิทยานิพนธ์ และงานวิจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องให้ครอบคลุมตัวแปรที่จะทำการศึกษาสอดคล้องกับวัตถุประสงค์
2. สร้างแบบสอบถามให้ครอบคลุมเนื้อหาของการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มเป้าหมาย
3. นำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นมาไปให้ผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความรู้ความชำนาญและประสบการณ์ตรวจสอบความถูกต้องของเนื้อหา (Content Validity) ซึ่งประกอบด้วยผู้ทรงคุณวุฒิ 2 ท่าน คือ
 - 1) พ.ต.ต. สมพงษ์ วรรณการ สารวัตรอำนวยการ สถานีตำรวจภูธรราชบุรีเจริญ เป็นผู้ทรงคุณวุฒิด้านเนื้อหา
 - 2) รองศาสตราจารย์ ดร. ดวงเด่น นาคสีหราช อาจารย์ประจำคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม เป็นผู้ทรงคุณวุฒิด้านกฎหมาย

4. ผู้วิจัยได้นำเครื่องมือมาปรับปรุงแก้ไขตามข้อเสนอแนะของผู้ทรงคุณวุฒิ

ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการศึกษาครั้งนี้ ผู้ศึกษาวิจัยได้ทำการรวบรวมข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาดังนี้

1. โดยการให้กลุ่มเป้าหมาย เป็นผู้กรอกแบบสอบถามด้วยตนเอง
2. โดยการสัมภาษณ์ และผู้วิจัยเป็นผู้บันทึก

ผลการวิจัย

ปัจจุบันประเทศไทยมีกฎหมายที่ให้การรับรองสิทธิของผู้สูงอายุเป็นการเฉพาะ ซึ่งมีชื่อว่าพระราชบัญญัติผู้สูงอายุ พ.ศ. 2546 สาระของกฎหมายฉบับนี้ได้กำหนดความหมายของผู้สูงอายุว่า หมายถึงบุคคลซึ่งมีอายุเกินหกสิบปีบริบูรณ์ขึ้นไปและมีสัญชาติไทย โดยกฎหมายดังกล่าวได้กำหนดสิทธิสำคัญประการหนึ่ง คือ

สิทธิได้รับการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยโดยตรงแก่ผู้สูงอายุในอาคาร สถานที่ ยานพาหนะ หรือการบริการสาธารณะอื่น ผู้สูงอายุจะได้รับการอำนวยความสะดวกจากรัฐในลักษณะของการกำหนดลักษณะอาคารสถานที่ ยานพาหนะ หรือบริการสาธารณะที่ต้องมีอุปกรณ์ที่อำนวยความสะดวกโดยตรงแก่ผู้สูงอายุ เช่น ราวบันได ลิฟต์ ทางเดินเท้า รวมถึงการจัดมุมสุขภาพในสวนสาธารณะ ซึ่งหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบดำเนินการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติผู้สูงอายุ พ.ศ. 2546 ด้านอาคาร สถานที่ ยานพาหนะหรือการบริการสาธารณะอื่น ได้แก่ กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ การเคหะแห่งชาติ และกระทรวงการท่องเที่ยวและการกีฬา โดยมีรายละเอียดที่ผู้สูงอายุจะได้รับจากหน่วยงานต่างๆ ดังกล่าว มีดังนี้



- 1) การจัดสถานที่ โต๊ะ เก้าอี้ เพื่อให้บริการแก่ผู้สูงอายุไว้เป็นส่วนหนึ่งในสำนักงาน
- 2) การให้บริการแก่ผู้สูงอายุเป็นลำดับต้นหรือเป็นกรณีพิเศษ โดยเน้นบริการแบบเบ็ดเสร็จ
- 3) การอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้สูงอายุ เช่น รถเข็นนั่ง ไม้เท้า ราว อุปกรณ์ในห้องน้ำ
- 4) การจัดทำแผนผังช่องทางการให้บริการที่เหมาะสมกับผู้สูงอายุ
- 5) เป็นศูนย์กลางในการประสานความร่วมมือและรณรงค์ประชาสัมพันธ์กับทุกภาคส่วนในจังหวัดให้ตระหนักถึงความสำคัญเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวก และความปลอดภัยในการให้บริการแก่ผู้สูงอายุ
- 6) การจัดทำโครงการหรือกิจกรรมเชิงรุกเพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัยในการให้บริการแก่ผู้สูงอายุที่อยู่ในพื้นที่ เช่น การออกหน่วยเคลื่อนที่

โดยหากพิจารณาจากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ของประเทศไทย จะเห็นได้ว่ามิได้คำนึงถึงการบัญญัติกฎหมายให้เหมาะสมกับสังคมผู้สูงอายุสักเท่าใดนัก โดยในพระราชบัญญัติดังกล่าวมีเพียงมาตรา 32 ที่บัญญัติว่า “ในการใช้ทางเดินรถผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังไม่ให้รถชนหรือ โคนคนเดินเท้าไม่ว่าจะอยู่ ณ ส่วนใดของทาง และต้องให้สัญญาณเตือนคนเดินเท้าให้รู้ตัวเมื่อจำเป็น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เด็กคนชราหรือคนพิการที่กำลังใช้ทาง ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษในการควบคุมรถของตน” เท่านั้น ส่วนการขับขี่ของผู้สูงอายุในประเทศไทย เป็นไปตามกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและการออกใบอนุญาตขับรถและการขอต่ออายุและการอนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2548 ก็มีเพียงการตรวจสอบสมรรถภาพของร่างกาย เช่น การทดสอบตาบอดสี การทดสอบการตัดสินใจ การทดสอบสายตาทางลึก และกว้าง ผู้จะขอใบขับขี่ต้องมีใบรับรองแพทย์² ซึ่งเป็นที่น่าสังเกตว่า ใบรับรองแพทย์ มักเน้นให้รับรองไปที่โรคที่นำรังเกียจ มากกว่า โรคที่มีผลต่อการขับขี่อย่างปลอดภัย ทั้งทั้งที่ กฎหมายจราจรเป็นการกำหนดกฎหมายเพื่อสร้างความปลอดภัยในการขับขี่เป็นวงกว้าง³

เกี่ยวกับผู้สูงอายุและอัตราการเกิดอุบัติเหตุในต่างประเทศ ประเทศญี่ปุ่นมีประชากรที่อายุมากกว่า 65 ปีสูงถึงร้อยละ 25.1 (สำรวจปี 2015) ในขณะที่สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีมีผู้สูงอายุร้อยละ 20.7 สหรัฐอเมริกามีผู้สูงอายुर้อยละ 13.7 ซึ่งน่าสังเกตคืออัตราของผู้สูงอายุที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถญี่ปุ่นสูงถึงร้อยละ 53.8 ในขณะที่สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีมีร้อยละ 29.9 ส่วนสหรัฐอเมริกาเป็นร้อยละ 16.6⁴

² ข้อ 2 ผู้ใดประสงค์จะขอรับใบอนุญาตขับรถชนิดส่วนบุคคลชั่วคราว ใบอนุญาตขับรถชนิดสามล้อส่วนบุคคลชั่วคราว ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว หรือใบอนุญาตขับรถชนิดอื่นตามมาตรา 43 (9) ให้ยื่นคำขอตามแบบที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดพร้อมด้วยหลักฐาน ดังต่อไปนี้ (3) ใบรับรองแพทย์แสดงว่าไม่มีโรคประจำตัวอันอาจเป็นอันตรายขณะขับรถและไม่มีเป็นบุคคลวิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือน ซึ่งมีอายุใช้ได้ตามที่แพทย์ผู้รับรองกำหนดแต่ต้องออกก่อนวันยื่นคำขอไม่เกินหนึ่งเดือน

³ เกร็ดมัน โลหะ, ปัญหาทางกฎหมายในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ศึกษากรณีการขอตรวจใบอนุญาตขับขี่ (กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยศรีปทุม, 2558) 70.

⁴ Nutthapong Chaiwanitphon, ปัญหาจราจรในสังคมผู้สูงอายุ และการแก้ปัญหาของประเทศญี่ปุ่น (13 April 2020) The Matter <<https://thematter.co/thinkers/transportation-problem-in-aging-society/26343>>.

ในกฎหมายของต่างประเทศ เช่น ในกฎหมายจราจรทางบกของประเทศญี่ปุ่นมีการแยกการใช้กฎหมายแก่ผู้สูงอายุค่อนข้างมาก ทั้งนี้ เพราะในเดือนเมษายน พ.ศ. 2562 มีคดีชายวัย 87 ปี ขับรถยนต์ชนหญิงและเด็กวัยสามขวบ ซึ่งเป็นบุตร เสียชีวิตทั้งสองคน และอีกไม่นาน ในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2562 มีรถยนต์สองคันที่ขับโดยหญิงสูงอายุ ชนกันและเสียหลักไปชนกลุ่มเด็กอนุบาล เสียชีวิตสองคน และบาดเจ็บสาหัสอีกสามคน ทำให้ญี่ปุ่นมีการแก้ไขและมีการเพิ่มบทบัญญัติเกี่ยวกับคนเดินเท้า ประเภทผู้พิการทางสายตา เด็กและผู้สูงอายุ ขึ้นมามากมาย⁵ เช่น กฎหมายเกี่ยวกับคนเดินเท้า ผู้พิการทางสายตา เด็ก และผู้สูงอายุ (Protection of the Visually Impaired, Children Not Yet of School Age, the Elderly, and Others) เป็นต้น โดยในกฎหมายดังกล่าวมีข้อความเกี่ยวกับผู้สูงอายุว่า การใช้ทางเดินเท้าในญี่ปุ่นต้องคำนึงถึงผู้สูงอายุ รวมถึงเครื่องหมายสัญญาณต่าง ๆ ต้องมีความเหมาะสมและมีความปลอดภัย

อีกทั้ง การอำนวยความสะดวกแก่ผู้สูงอายุนั้น บทบัญญัติดังกล่าวใน (2) มีข้อความเกี่ยวกับผู้สูงอายุว่า การจราจรเพื่อความสะดวกในญี่ปุ่นต้องคำนึงถึงผู้สูงอายุ ต้องมีการทำความเข้าใจแก่ผู้สูงอายุ ให้มีความเหมาะสม และมีความปลอดภัย⁶ อีกทั้งในญี่ปุ่นมีการแบ่งอายุเกี่ยวกับการวัดผลเกี่ยวกับการใช้เครื่องหมายผู้สูงอายุอย่างชัดเจน⁷

ในสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี(Federal Republic of Germany)มีการทดสอบประเมินผลเกี่ยวกับผู้สูงอายุในการจราจร ในข้อ 2a ของพระราชบัญญัติจราจร โดยมีการกำหนดให้ผู้ขับขี่ใช้ความเร็วลดลง และพร้อมจะเบรกเพื่อความปลอดภัยแก่ผู้สูงอายุ หากเห็นผู้สูงอายุกำลังใช้การจราจร⁸

⁵ Ben Hooper, *Japanese town offering discount funerals for seniors who give up driving* (22 June 2019) UPI <https://www.upi.com/Odd_News/2017/03/22/Japanese-town-offering-discount-funerals-for-seniors-who-give-up-driving/9751490209125/>.

⁶ Article 108-29 (2) A facilitator of regional traffic safety activities engages in the following activities:
(i) educating residents in traffic safety to deepen their understanding of correct traffic rules and traffic accident prevention;
(ii) facilitating action to deepen residents' understanding of how to ensure safe road use by elderly persons, persons with disabilities, and other persons with difficulty using the road;
(iii) facilitating action to deepen residents' understanding of proper on-road vehicle parking and road usage;
(iv) facilitating action to deepen residents' understanding of proper road use by bicycles; and
(v) activities that Rules of the National Public Safety Commission prescribe which contribute to the safety and order of regional traffic, beyond what is set forth in the preceding items.

⁷ Nutthapong Chaiwanitphon, above n 3.

⁸ ((2a) The behaviour of persons operating vehicles towards children, persons in need of help and elderly persons must be such as to prevent any endangerment of these road users, especially by reducing their speed and being ready to brake.)



ในสหรัฐอเมริกา (United States of America (USA)) ซึ่งถือเป็นประเทศที่เชื่อเรื่องสิทธิและเสรีภาพ เป็นสำคัญ⁹ มีการกำหนดให้ต้องยื่นไปตรวจสุขภาพที่ตรวจโดยแพทย์ เช่น ในรัฐฟลอริดา มีการตรวจความชัดเจนในการมองเห็นสำหรับผู้มีอายุ 80 ปีขึ้นไป และ ในรัฐแมริแลนด์ เป็น 65 ปีขึ้นไป ซึ่งเป็นการตรวจความชัดเจนในการมองเห็น การวัดลานสายตาและแฟ้มประวัติสุขภาพเพื่อความปลอดภัยในการใช้ยานพาหนะ¹⁰

ในสาธารณรัฐสิงคโปร์ (Republic of Singapore) กฎหมายจราจรไม่ได้บังคับให้มีการตรวจร่างกาย จะมีก็แต่เพียงลงนามยืนยันว่าไม่ป่วยเป็นโรคลมชัก โรคทางจิตเวช หรือมีอาการทางระบบประสาท สามารถอ่านตัวหนังสือออกภายในระยะ 25 เมตร ไม่มีความพิการทางร่างกายที่จะเป็นอันตรายต่อการขับขี่และไม่มีภาวะตาบอดสี ใบขับขี่มีระยะเวลาตลอดชีพ ผู้มีอายุเกิน 65 ปี ต้องตรวจร่างกายโดยแพทย์ทุก 3 ปี โดยจะมีแพทย์จะเป็นผู้พิจารณาว่าสมควรได้รับการต่อใบอนุญาตขับขี่หรือไม่¹¹

ส่วนในเครือรัฐออสเตรเลีย (Commonwealth of Australia) ประชาชนต้องรายงานสุขภาพเพื่อขอหรือต่อใบขับขี่ มีหน่วยงานกลางเป็นผู้ประเมิน แนะนำรายการตรวจสุขภาพและรายงานโรคที่ส่งผลต่อการขับขี่ เช่น ประวัติการหมดสติ โรคเกี่ยวกับการนอน โรคลมชัก โรคเบาหวาน มีการกำหนดระยะเวลาจดขับขี่หลังทำหัตถการต่าง ๆ โดยต้องรายงานเร็วที่สุดหรือภายใน 7 วัน หากฝ่าฝืนแล้วเกิดอุบัติเหตุจะถูกตัดคะแนนวินัยจราจร นำไปสู่บทลงโทษ เช่น ยึดใบขับขี่เป็นเวลา 3 เดือนหรือ 6 เดือน ผู้มีอายุน้อยกว่า 75 ปี ตรวจร่างกายทุก 10 ปี ขณะที่ผู้ที่มีอายุมากกว่า 75 ปี ต้องตรวจร่างกายทุก 3 ปี¹²

จากการลงพื้นที่ เพื่อสัมภาษณ์เชิงลึก (Interview) บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับเรื่องดังกล่าว ได้แก่

1. นักวิชาการทางกฎหมายจราจร จำนวน 2 ท่าน
2. ประชาชนทั่วไป จำนวน 30 คน
3. ผู้สูงอายุ จำนวน 30 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้าในครั้งนี้ เป็นแบบสัมภาษณ์เชิงลึกที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นมาเพื่อใช้ในการศึกษาเรื่องนี้โดยหัวข้อที่จะทำการสัมภาษณ์เชิงลึก คือ

1. ในทัศนะของท่านกฎหมายจราจรทางบกเป็นอุปสรรคแก่การจราจรของผู้สูงอายุหรือไม่ และมีเรื่องใดบ้าง

⁹ ปัญญา อุดชาชน, “สิทธิและเสรีภาพพลเมืองอเมริกันภายใต้หลักประชาธิปไตย” (2558) 5:1 วารสารวิชาการคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ 1, 1-32.

¹⁰ McGwin G and Sarell SA, “The impact of a vision Screening Law on Older Driver Fatality Rates” (2008) 41:2 Arch Ophthalmol 118, 126-127.

¹¹ Ibid.

¹² Ibid, 130.

2. การปรับเปลี่ยนพระราชบัญญัติจรรยาบรรณทนาย เพื่อให้สอดคล้องต่อการใช้ชีวิตของผู้สูงอายุนั้น ท่านเห็นด้วยหรือไม่

3. หากควรมีการปรับเปลี่ยน กฎหมายจรรยาบรรณทนายปรับเปลี่ยนในเรื่องใด

โดยสามารถสรุปได้ว่า

1) ในคำถามในทัศนะของท่านกฎหมายจรรยาบรรณทนายเป็นอุปสรรคแก่การจรรยาบรรณของผู้สูงอายุหรือไม่ บุคคลทั่วไป รวมถึงนักวิชาการทางกฎหมายและคณาจารย์ถึงจำนวนร้อยละ 90 เห็นว่า มีอุปสรรคแน่นอน โดยได้ระบุถึงอุปสรรคเรื่องเครื่องหมายจรรยาบรรณหลายประเภทที่มีขนาด และรูปแบบที่ไม่เหมาะสมกับการใช้งานของผู้สูงอายุ

2) ในคำถาม การปรับเปลี่ยนพระราชบัญญัติจรรยาบรรณทนาย เพื่อให้สอดคล้องต่อการใช้ชีวิตของผู้สูงอายุนั้น ท่านเห็นด้วยหรือไม่ ความเห็นส่วนใหญ่ร้อยละเก้าสิบเห็นว่า ควรมีการปรับเปลี่ยนพระราชบัญญัติจรรยาบรรณทนาย เพื่อให้สอดคล้องต่อการใช้ชีวิตของผู้สูงอายุแต่ก็มีบางส่วนเห็นว่า ไม่เห็นด้วย

3) ในคำถามว่า หากควรมีการปรับเปลี่ยน กฎหมายจรรยาบรรณทนายปรับเปลี่ยนในเรื่องใด ประมาณ ร้อยละห้าสิบของบุคคลทั่วไปเห็นว่า กฎหมายจรรยาบรรณทนายปรับเปลี่ยนเกี่ยวกับเครื่องหมายจรรยาบรรณให้เหมาะสม ความสามารถในการจับจีบของผู้สูงอายุ ส่วนอีกประมาณร้อยละเก้าสิบ เห็นว่า ควรมีการกำหนดการตรวจสอบประเมินผลเกี่ยวกับการใช้จรรยาบรรณทนายว่า สามารถใช้จรรยาบรรณได้หรือไม่

ข้อเสนอแนะ

จากกฎหมายเกี่ยวกับการจรรยาบรรณทนายของประเทศไทย เมื่อเปรียบเทียบกับของต่างประเทศ และ ประกอบกับผลการสัมภาษณ์เชิงลึกแล้ว ผู้เขียนใคร่ขอเสนอแนะว่าควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจรรยาบรรณทนาย พ.ศ. 2522 และกฎหมายเกี่ยวกับการจรรยาบรรณทนายในประเทศไทย ใน 2 กรณี

1) ควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจรรยาบรรณทนาย พ.ศ. 2522 โดยเพิ่ม วรรคสอง ของมาตรา 32 ให้มีข้อความว่า “ความระมัดระวังเป็นพิเศษตามวรรคหนึ่ง หมายถึง ผู้จับจีบต้องลดความเร็วลง และพร้อมที่จะหยุดรถ หากเห็นเด็ก คนชรา หรือคนพิการกำลังใช้จรรยาบรรณ”

2) ควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎกระทรวง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและการออกใบอนุญาตขับรถและการขอต่ออายุและการอนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2548 โดยให้เพิ่ม (9) ในข้อ 2 มีข้อความว่า “ผู้สูงอายุต้องถูกตรวจสอบวัดผลการเรียนรู้เรื่องความสามารถในการใช้จรรยาบรรณทนายโดยแพทย์ และต้องตรวจสอบซ้ำทุกๆ สามปี”



บรรณานุกรม

ปัญญา อุดชาชน, “สิทธิและเสรีภาพพลเมืองอเมริกันภายใต้หลักประชาธิปไตย” (2558) 5:1 *วารสารวิชาการ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ*.

เอกรัตน์ โลหะ, ปัญหาทางกฎหมายในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ศึกษากรณีการขอตรวจใบอนุญาตขับขี่ (กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยศรีปทุม, 2558).

Ben Hooper, *Japanese town offering discount funerals for seniors who give up driving* (22 June 2019) UPI <https://www.upi.com/Odd_News/2017/03/22/Japanese-town-offering-discount-funerals-for-seniorswho-give-up-driving/9751490209125/>.

McGwin G and Sarell SA, “The impact of a vision Screening Law on Older Driver Fatality Rates” (2008) 41:2 *Arch Ophthalmol*.

Nutthapong Chaiwanitphon, ปัญหาจราจรในสังคมผู้สูงอายุ และการแก้ปัญหาของประเทศไทย (13 April 2020) *The Matter* <<https://thematter.co/thinkers/transportation-problem-in-aging-society/26343>>.

