



ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับรถฉุกเฉินรับส่งผู้ป่วยตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก

พ.ศ. 2522 : ศึกษากรณีช่องทางรถฉุกเฉิน

Legal problems regarding emergency vehicles transporting patients under the Land Traffic Act of 1979: A study of the emergency lane case

ภาศินัย สุขสมพงษ์

Pakeenai Suksompong

*, **คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรังสิต

Faculty of Law, Rangsit University, Thailand

Email: Volt_4583@hotmail.co.th

Received June 30, 2025; Revised December 25, 2025; Accepted December 31, 2025

บทคัดย่อ

บทความวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ศึกษาปัญหากฎหมายเกี่ยวกับรถฉุกเฉินรับส่งผู้ป่วยตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522 ศึกษากรณีช่องทางรถฉุกเฉินและหาแนวทางแก้ไขปัญหาและเพิ่มมาตรการเพื่อให้รถฉุกเฉินรับส่งผู้ป่วยนั้นปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพรวดเร็วและมีความปลอดภัย และเพิ่มบทลงโทษผู้ที่ฝ่าฝืนต่อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติหน้าที่ของรถฉุกเฉินรับส่งผู้ป่วย มีวัตถุประสงค์ (1) ปัญหาเมื่อพบเจอเหตุที่รถฉุกเฉินรับส่งผู้ป่วยกำลังปฏิบัติหน้าที่ ซึ่งพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 76 และ บทบัญญัติให้มาตรา 127 ในท้องถนนก็ยังมีผู้ที่ไม่ให้ทางหรือกีดขวางไม่ให้รถฉุกเฉินรับส่งผู้ป่วยขับผ่านไปได้อย่างสะดวกกรณีนี้จะพบเห็นอยู่บ้างในปัจจุบัน (2) คือการกำหนดโทษตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 152 แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 13 พ.ศ. 2565 ในมาตรา 21 เมื่อเปรียบเทียบกับต่างประเทศพบว่าบทลงโทษที่เป็นโทษปรับของประเทศไทยนั้นเป็นบทลงโทษที่น้อยกว่าอย่างมาก (3) ปัญหาของคำนิยามของคำว่า “รถฉุกเฉิน” ตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4 ให้ความได้ว่าในเฉพาะรถส่วนราชการเท่านั้น ไม่ได้บัญญัติไว้โดยชัดแจ้งของรถฉุกเฉินของภาคเอกชน (4) ปัญหาของคำว่า “ช่องทางเดินรถฉุกเฉิน” ตามราชกิจจานุเบกษา เรื่องระเบียบเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร เกี่ยวกับการจัดช่องเดินรถสำหรับรถฉุกเฉิน พ.ศ. 2559 เป็นการจำกัดแค่พื้นที่กรุงเทพมหานครเท่านั้น รวมถึงการหลบหรือหลีกเลี่ยงให้รถฉุกเฉินนั้นจะต้องรอให้พบเห็นหรือได้ยินเสียงไซเรนก่อนนั้น

ผลการศึกษา 4 ประการนี้พบว่า มีข้อเสนอให้ปรับปรุงและแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522 คือ การเพิ่มอัตราโทษปรับ มาตรา 148 และ มาตรา 152 ให้สูงขึ้นและให้ผู้กระทำความผิดเข้ารับการอบรมเกี่ยวกับการขับขี่ และเพิ่มบทบัญญัติเกี่ยวกับ “ช่องทางเดินรถฉุกเฉิน” เพื่อให้บังคับใช้ได้ทั่วประเทศ รวมถึงการสร้างช่องทางรถฉุกเฉินโดยไม่ต้องรอให้พบเห็นรถฉุกเฉินในอาณาเขตที่มีช่องทางเดิน



รถฉุกเฉิน

คำสำคัญ : รถฉุกเฉินรับส่งผู้ป่วย, ผู้ใช้รถใช้ถนน, ช่องทางเดินรถฉุกเฉิน

Abstract

This Research Article aims to study the legal issues related to emergency patient transport vehicles under the Land Traffic Act B.E. 2522 (1979). It specifically examines the issue of emergency lanes and seeks to propose solutions and additional measures to enhance the efficiency, speed, and safety of emergency patient transport operations. Furthermore, it proposes increasing penalties for those who violate laws related to the operations of such emergency vehicles. The study focuses on four key issues (1) Issues encountered when emergency patient transport vehicles are performing their duties Despite the provisions in Section 76 and the prescribed authority under Section 127 of the Land Traffic Act B.E. 2522, some drivers still fail to yield or obstruct emergency vehicles on the road, which remains a prevalent issue today. (2) Penalties stipulated in the Land Traffic Act B.E. 2522 (amended by the 13th version B.E. 2565): Section 152, in conjunction with Section 21, provides for fines. However, when compared with international standards, Thailand's penalties are significantly lower. (3) Definition issues of the term “emergency vehicle”: According to Section 4 of the Land Traffic Act B.E. 2522, the definition is interpreted as referring solely to government vehicles. It does not clearly include private-sector emergency vehicles. (4) Issues related to the term “emergency vehicle lane”: As defined in the Royal Gazette regulation concerning traffic officer rules in the Bangkok Metropolitan Area for organizing lanes for emergency vehicles B.E. 2559 (2016), this is currently limited only to Bangkok. Additionally, drivers are required to wait until they see or hear sirens before yielding, which delays the response.

Study results Based on these four findings, this thesis proposes the following amendments to the Land Traffic Act B.E. 2522 Increase the penalty fines under Sections 148 and 152, and require offenders to undergo driver training Add new legal provisions regarding “emergency vehicle lanes” to ensure nationwide applicability Develop emergency lanes in a way that does not depend on the immediate presence or siren of an emergency vehicle within designated emergency lane zones.

Keywords: Ambulance patient transport, road users, emergency lane

บทนำ

ในปัจจุบันรถฉุกเฉินรับส่งผู้ป่วยมีบทบาทและหน้าที่อย่างมากในการช่วยเหลือชีวิตของผู้ป่วยหรือผู้ประสบอุบัติเหตุจากสถานการณ์ฉุกเฉินที่เกิดขึ้นในสังคมไทย เช่น สถานการณ์โรคระบาดโควิด-19 เหตุการณ์แผ่นดินไหว เหตุการณ์ช่วยเหลือผู้ป่วยทางด้านสุขภาพที่อยู่ในสภาวะฉุกเฉิน เป็นต้น ซึ่งผู้ป่วยหรือผู้ประสบอุบัติเหตุเหล่านี้ หากมีการติดต่อเพื่อใช้บริการช่วยเหลือทางการแพทย์หรือติดต่อขอความช่วยเหลือจากรถฉุกเฉินรับส่งผู้ป่วย โดยส่วนมากจะอยู่ในสถานการณ์ที่ต้องการความช่วยเหลืออย่างเร่งด่วน ซึ่งระยะเวลาในการนำส่งผู้ป่วยนั้นเป็นอะไรที่สำคัญมาก อีกทั้งจะต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของการปฏิบัติการในแต่ละครั้งด้วยเพื่อที่จะไม่ให้เกิดอุบัติเหตุซ้ำซ้อนในระหว่างปฏิบัติหน้าที่ สังคมไทยในปัจจุบันนั้นยังมีผู้ใช้รถใช้ถนนบางรายหรือเรียกว่าเป็นส่วนน้อยที่จะไม่ให้ความร่วมมือเมื่อพบเห็นรถฉุกเฉินรับส่งผู้ป่วยกำลังปฏิบัติหน้าที่ เช่น ไม่ยอมหลบหรือหลีกเลี่ยงทางให้แก่รถฉุกเฉิน ขับขี่ยานพาหนะตามหลังรถฉุกเฉินในระยะที่ใกล้เกินไป เป็นต้น ในขณะที่รถฉุกเฉินรับส่งผู้ป่วยกำลังปฏิบัติหน้าที่หรือเปิดสัญญาณไฟวับวามนั้นผู้ใช้รถใช้ถนนจะต้องให้ทางหรือหลบหลีกหรือจอดหรือกระทำการอย่างใดเพื่อเป็นการให้ทางรถฉุกเฉินรับส่งผู้ป่วยได้ปฏิบัติหน้าที่อย่างสะดวก แต่ที่ยังคงพบเห็นกันอยู่ในการที่ขัดขวางหรือไม่ให้ทางกับรถฉุกเฉินรับส่งผู้ป่วยก็ยังคงพบเห็นอยู่บ้าง และที่ยังคงพบเห็นเป็นส่วนมากนั้นคือการรถจักรยานยนต์ขับขี่ตามหลังของรถฉุกเฉินรับส่งผู้ป่วยอย่างกระชั้นชิดเพื่อฉวยโอกาสในขณะผู้อื่นให้ทางรถฉุกเฉินรับส่งผู้ป่วยในขณะที่จราจรแออัดหรือคับคั่งอย่างมากเพียงเพื่อให้ตนนั้นสามารถที่จะไปได้อย่างรวดเร็ว ซึ่งบทลงโทษของพฤติกรรมทั้งหมดที่ได้กล่าวมานี้หากรถฉุกเฉินรับส่งผู้ป่วยไม่เกิดอุบัติเหตุหรือนำส่งผู้ประสบภัยหรือผู้ป่วยที่อยู่ในรถจะเป็นเพียงโทษปรับเท่านั้น ซึ่งโทษปรับนั้นปรับสูงสุดคือไม่เกิน 4,000 บาท จึงเป็นสาเหตุทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนนั้นมองว่าเป็นเงินเพียงเล็กน้อยคุ้มค่าที่จะเสี่ยงในการกระทำความผิดนั้น และอีกสาเหตุหนึ่งคือการที่เจ้าหน้าที่บังคับใช้กฎหมายไม่เข้มงวดเพิกเฉยต่อการใช้บทลงโทษให้แก่ผู้ที่กระทำความผิด เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นไม่ว่าจะด้วยกรณีใดๆ ปัจจุบันรถฉุกเฉินรับส่งผู้ป่วยมีหน้าที่รีบไปถึงจุดเกิดเหตุให้ได้อย่างรวดเร็วที่สุด แต่หากว่ามีกรณีที่ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนไม่ให้ความร่วมมืออาจเป็นสาเหตุให้ผู้ที่มีความช่วยเหลือ ได้รับการช่วยเหลือไม่ทันการ และอีกทั้งการกระทำนั้นยังเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎหมายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 อีกด้วย อีกหนึ่งสาเหตุในขณะที่รถฉุกเฉินรับส่งผู้ป่วยกำลังปฏิบัติหน้าที่หรือเปิดไฟวับวามได้เกิดอุบัติเหตุกับประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนก็ดี ซึ่งการกระทำเหล่านี้ล้วนเป็นการกระทำที่ฝ่าฝืนต่อกฎหมายตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งหากผู้ใดฝ่าฝืนนั้นจะถูกลงโทษคือการปรับเงินผู้ที่กระทำความผิดและการปรับเงินนั้นบทลงโทษในราชอาณาจักรไทยมีอัตราโทษปรับที่น้อยเมื่อได้ลองเทียบกับหลายๆประเทศที่ผู้ศึกษานั้นได้ค้นคว้ามา

บางกรณีในเมืองหลวงของราชอาณาจักรไทยมีหลายพื้นที่ที่มีการจราจรติดขัดเป็นสาเหตุที่ทำให้การปฏิบัติหน้าที่ของรถฉุกเฉินเป็นไปอย่างล่าช้า ซึ่งปัญหานี้อาจเป็นสาเหตุที่ทำให้การช่วยเหลือผู้ป่วยหรือผู้ประสบอุบัติเหตุที่ตกอยู่ในสภาวะฉุกเฉินและต้องการได้รับความช่วยเหลืออย่างเร่งด่วนเสียชีวิตก่อนที่จะถึงโรงพยาบาลได้ แม้ว่าในปีพุทธศักราช 2559 ในราชอาณาจักรไทยจะมีการประกาศในราชกิจจานุเบกษา เรื่อง

“ระเบียบเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร” เกี่ยวกับการจัดช่องเดินรถสำหรับรถฉุกเฉินไว้ในมาตรา 4 ซึ่งประกาศนี้เป็นการสร้างเลนจราจรไว้สำหรับรถฉุกเฉินเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานครที่อยู่ใกล้เคียงกับโรงพยาบาล จะมีลักษณะเป็นเลนจราจรที่มีเส้นสีแดง โดยเลนช่องทางเดินรถฉุกเฉินนี้จะอยู่บริเวณใกล้เคียงโรงพยาบาลในปัจจุบันนี้มีอยู่ 9 แห่งด้วยกัน ดังนี้

1. ถนนสีลม ตั้งแต่แยกนารายณ์ไปจนถึงโรงพยาบาลเลิดสิน
2. ถนนเสือป่า ตั้งแต่แยกเสือป่าไปจนถึงโรงพยาบาลกลาง
3. ถนนยุคล ตั้งแต่ถนนบำรุงเมืองไปจนถึงโรงพยาบาลกลาง
4. ถนนตก ตั้งแต่แยกถนนตกไปจนถึงโรงพยาบาลเจริญกรุงประชารักษ์
5. ถนนดินแดง ตั้งแต่บริเวณใต้ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ถึงทางขึ้นสะพานข้ามแยกสามเหลี่ยมดินแดง

6. สะพานข้ามแยกสามเหลี่ยมดินแดง
7. ถนนราชวิถี ตั้งแต่ทางลงสะพานข้ามแยกสามเหลี่ยมดินแดง ถึงปากซอยราชวิถี 11
8. ถนนราชวิถี ตั้งแต่ซอยราชวิถี 11 ผ่านอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิถึง ซอยราชวิถี 13
9. ซอยราชวิถี 13 ตั้งแต่ถนนราชวิถี ถึงถนนพญาไท

แม้เลนสำหรับรถฉุกเฉิน 9 แห่งนี้จะเปิดใช้สำหรับรถฉุกเฉินโดยเฉพาะก็ตาม แต่หากการจราจรในขณะนั้นไม่มีสถานการณ์ฉุกเฉินหรือมีรถฉุกเฉินกำลังปฏิบัติหน้าที่หรือเปิดสัญญาณไฟวับวาบอยู่ ยานพาหนะทั่วไปก็สามารถที่จะใช้เลนดังกล่าวได้ตามปกติ ดังนั้นหากมีสถานการณ์ฉุกเฉินเกิดขึ้นจริงในระหว่างที่การจราจรมีการหยุดนิ่งเนื่องจากสัญญาณไฟจราจรจะทำให้การหลบหรือหลีกเลี่ยงให้รถฉุกเฉินใช้เส้นทางเดินรถฉุกเฉินนั้นล่าช้าเกินควร

ดังนั้น จากที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นได้ว่าบทลงโทษทางกฎหมายของราชอาณาจักรไทยมีอัตราโทษที่น้อยอาจเป็นสาเหตุที่ทำให้ประชาชนไม่เกรงกลัวต่อโทษที่ตนจะได้รับ รวมไปถึงมาตรการทางกฎหมายที่อำนวยความสะดวกนั้นไม่เพียงพอและไม่ทั่วถึงทั้งประเทศ ดังนั้นจึงต้องมีการศึกษาและค้นคว้าเกี่ยวกับบทลงโทษของต่างประเทศ ซึ่งมีอัตราโทษที่สูงกว่าและมาตรการที่มีกฎหมายบังคับในการอำนวยความสะดวกให้แก่อรถฉุกเฉินรับส่งผู้ป่วย เพื่อนำมาปรับปรุงแก้ไขกฎหมายของราชอาณาจักรไทยต่อไปในอนาคต

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อวิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถฉุกเฉินรับส่งผู้ป่วยรวมถึงกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร และกฎหมายหรือข้อบังคับอื่นๆที่เกี่ยวข้อง
2. เพื่อวิเคราะห์แนวทางแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับโทษปรับทางการจราจรในการหลบเลี่ยงหรือให้ทางรถฉุกเฉินรับส่งผู้ป่วยหรือผู้ที่ฝ่าฝืนใช้ช่องทางฉุกเฉินของรถฉุกเฉิน เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนมีระเบียบวินัยมากยิ่งขึ้นและเพื่อช่วยลดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นบนท้องถนนได้เช่นเดียวกับในต่างประเทศที่มีอัตราโทษที่สูง



3. เพื่อเพิ่มมาตรการป้องกัน โดยทำให้ผู้ที่ฝ่าฝืนต่อกฎหมายจราจรหรือผู้กระทำความผิดนั้นมีความตั้งใจที่จะไม่กระทำการใดๆ ที่เป็นการฝ่าฝืนต่อกฎหมายในขณะที่ขับขี่อยู่บนท้องถนน
4. เพื่อให้รถฉุกเฉินรับส่งผู้ป่วยสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีความปลอดภัยได้มากยิ่งขึ้น
5. เพื่อให้การช่วยเหลือผู้ป่วยที่อยู่ในสภาวะขั้นวิกฤตที่ต้องการการรักษาจากแพทย์อย่างเร่งด่วนมีประสิทธิภาพและประสบผลสำเร็จได้มากขึ้น

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษานี้เป็นการวิจัยเชิงเอกสาร (Documentary Research) โดยการค้นคว้า รวบรวม ข้อมูล จากตำรา หนังสือวิชาการ บทความ เอกสารวารสารกฎหมาย และทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์ ที่เกี่ยวกับศึกษา มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับรถฉุกเฉินรับส่งผู้ป่วย บทลงโทษและอัตราโทษตามกฎหมายในราชอาณาจักร ไทย อีกทั้ง มาตรการทางกฎหมายและการลงโทษของต่างประเทศเพื่อนำมาศึกษาเปรียบเทียบและวิเคราะห์ เป็นแนวทางในการพัฒนากฎหมายต่อไป วิเคราะห์และนำเสนอแบบเชิงพรรณนา

ผลการวิจัย

จากการศึกษากฎหมายตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่เกี่ยวข้องกับรถฉุกเฉิน รับส่งผู้ป่วยและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการสร้างเส้นทางเดินรถฉุกเฉินนั้น พบว่ามีปัญหาอยู่หลายประการ ดังต่อไปนี้

1. การวิเคราะห์ปัญหาของการสร้างช่องทางเดินรถฉุกเฉินรับส่งผู้ป่วยเมื่อผู้ใช้รถใช้ถนนพบเจอเหตุที่ รถฉุกเฉินรับส่งผู้ป่วยกำลังปฏิบัติหน้าที่ ในราชอาณาจักรไทยยังมียกเว้นที่ไม่หลบหรือหลีกเลี่ยงให้แก่อรถฉุกเฉิน รับส่งผู้ป่วยที่กำลังปฏิบัติหน้าที่ขนส่งผู้ป่วยหรือผู้ประสบภัยหรือที่ยังคงเห็นเป็นประจำคือการที่ขับ รถจักรยานยนต์ตามหลังรถฉุกเฉินรับส่งผู้ป่วยเพื่อฉวยโอกาสในขณะที่การจราจรติดขัด แม้ราชอาณาจักรไทย จะมีการประกาศในราชกิจจานุเบกษาในการมีช่องทางพิเศษไว้สำหรับรถฉุกเฉินซึ่งตามประกาศราชกิจจา นุเบกษา เรื่อง “ระเบียบเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร” เกี่ยวกับการจัดช่องเดินรถสำหรับรถ ฉุกเฉิน พ.ศ.2559 และ พ.ศ.2561 ได้มีการใช้งานเฉพาะภายในเขตกรุงเทพมหานครเพียง 9 แห่งเท่านั้น แต่ ในราชอาณาจักรไทยยังไม่มีกฎหมายที่เป็นตัวกำหนดให้เตรียมพร้อมรับมือกับสถานการณ์ฉุกเฉินที่กำลังจะ เกิดขึ้นในอนาคต โดยราชอาณาจักรไทยนั้นจะใช้หลักการเดิมกล่าวคือการรอให้ได้รับเสียงไซเรนเสียงก่อน จึง จะหลบหรือหลีกเลี่ยงให้แก่อรถฉุกเฉินแม้บริเวณนั้นจะเป็นบริเวณที่มีช่องทางพิเศษสำหรับรถฉุกเฉินอยู่แล้วก็ ตาม ซึ่งใน 3 ประเทศได้แก่ สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี สาธารณรัฐออสเตรีย สมาพันธรัฐสวิส นั้น ได้มี ข้อกำหนดซึ่งบัญญัติถึงวิธีการและการลงโทษผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามไว้ในพระราชบัญญัติในของแต่ละประเทศ ซึ่งไม่ ว่าจะในกรุงเทพมหานครหรือจังหวัดอื่นๆในประเทศไทยก็มีหลายแห่งที่มีการจราจรที่แออัดบริเวณใกล้เคียง กับโรงพยาบาลเช่นกัน

อีกทั้งในสถานการณ์ปกติผู้ใช้รถใช้ถนนสามารถใช้ช่องทางฉุกเฉินที่มีไว้สำหรับรถฉุกเฉินรับส่งผู้ป่วยได้ แต่หากว่ามีสถานการณ์ฉุกเฉินเกิดขึ้นผู้ใช้รถใช้ถนนที่อยู่ในช่องทางของรถฉุกเฉินนั้นจะต้องหลบหรือหลีกเลี่ยงให้แก่อรถฉุกเฉิน ซึ่งปัญหานี้ก็ไม่ต่างอะไรกับการที่มีหรือไม่มีการใช้งานช่องทางฉุกเฉินอยู่ดี เนื่องจากในสถานการณ์ที่เร่งรีบรถฉุกเฉินรับส่งผู้ป่วยจะต้องชะลอตัวเพื่อให้เวลาผู้ใช้รถใช้ถนนที่กำลังหลบหรือหลีกเลี่ยง โดยผู้ศึกษาได้ค้นคว้าเกี่ยวกับการสร้างช่องทางเดินรถฉุกเฉินในสามประเทศ ได้แก่ สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี สาธารณรัฐออสเตรีย และสมาพันธรัฐสวิส ซึ่งการสร้างช่องทางฉุกเฉินในสามประเทศที่ได้กล่าวมาข้างต้นนั้น จะสร้างช่องทางฉุกเฉินเมื่อการจราจรในขณะนั้นแออัดหรือการเคลื่อนตัวของยานพาหนะมีความเร็วเทียบเท่าคนเดินเท้าผู้ใช้รถใช้ถนนทุกคนจะสร้างช่องทางขึ้นมาเพื่อให้รถฉุกเฉินสามารถเคลื่อนที่ไปได้แม้ว่าจะมีเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้นหรือไม่มีเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้นเลยก็ตาม โดยในสามประเทศนี้ใช้หลักการเดียวกันเรียกว่า “Rettungsgasse” ซึ่งหากมีผู้ใช้รถใช้ถนนคนใดฝ่าฝืนจะถูกลงโทษทางกฎหมายโดยการปรับเป็นเงินจำนวนมาก

นอกจากนี้ยังมีบทบัญญัติในเรื่องของคำนิยามคำว่ารถฉุกเฉินในมาตรา 4 ตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522 ที่ความได้ว่าในเฉพาะรถส่วนราชการเท่านั้น ซึ่งไม่ได้บัญญัติไว้โดยชัดแจ้งของรถฉุกเฉินของภาคเอกชนรวมอยู่ด้วยเพียงแต่ใช้คำว่า “รถอื่นที่ได้รับอนุญาตจาก อธิบดีให้ใช้ไฟสัญญาณแสงวับวาว หรือให้ใช้เสียงสัญญาณไซเรนหรือเสียงสัญญาณอย่างอื่นตามที่ จะ กำหนดให้” ซึ่งตามบทบัญญัติดังกล่าวนี้ความหมายของนั้นรถฉุกเฉินรับส่งผู้ป่วยไม่เกี่ยวข้องกับภาคเอกชนและในปัจจุบันภาคเอกชนมีบทบาทอย่างมากในการให้บริการเกี่ยวกับรถฉุกเฉินรับส่งผู้ป่วย

2. ปัญหาการกำหนดโทษตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522 ในมาตราที่ 148 และมาตราที่ 152 ซึ่งแม้จะมีการแก้ไขแล้วในฉบับที่ 13 พ.ศ.2565 ความในมาตรา 19 มีใจความสำคัญว่า “แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบกและให้ใช้ความต่อไปนี้แทน มาตรา 148 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ... 76 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท”

และในมาตราที่ 21 มีใจความสำคัญว่า “ให้ยกเลิกความในมาตรา 152 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบกและให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “มาตรา 152 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ...127 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่พันบาท”

ตามบทบัญญัติสองมาตราที่ได้กล่าวมาข้างต้น เห็นได้ว่าอัตราโทษปรับนั้นต่ำเกินไป เป็นสาเหตุทำให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนไม่เกรงกลัวต่อโทษทางกฎหมายที่ตนจะได้รับ อีกทั้งยังมองอีกนัยได้ว่าเมื่อประชาชนในสังคมนั้นไม่เกรงกลัวต่อโทษทางกฎหมายบ้านเมืองทำให้กฎหมายที่ใช้บังคับอยู่นั้นลดทอนความศักดิ์สิทธิ์ลงไปด้วย โดยผู้ศึกษานั้นได้ค้นคว้าอัตราค่าปรับในต่างประเทศและได้นำมาเปรียบเทียบกับราชอาณาจักรไทยพบว่าในต่างประเทศได้แก่ สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี สาธารณรัฐออสเตรีย และสมาพันธรัฐสวิส ซึ่งหากเปรียบเทียบกับราชอาณาจักรไทยแล้วความแตกต่างของอัตราค่าปรับนั้นต่างกันมากกว่าสองเท่าตัวเลยทีเดียวดังต่อไปนี้

1.1 สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี

หากมีประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนคนใดกระทำการฝ่าฝืนต่อกฎหมายจราจรในส่วนที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานหรือรถแอมบูแลนซ์นั้นก็ต้องถูกลงโทษตาม ข้อบังคับจราจรทางบก StVO (Straßenverkehrs-Ordnung) ใน มาตรา 49(1) การลงโทษผู้ที่กระทำความผิดนั้นจะมีโทษในทางสถานเบาแล้วคือโทษปรับและหักคะแนนจนไปถึงการลงโทษขั้นรุนแรงอันเนื่องมาจากมีความเสียหายเกิดขึ้นมากประกอบกับพฤติกรรมของผู้ที่กระทำความผิดในขณะที่ได้ลงมือกระทำความผิดอาจจะถึงขั้นยึดใบอนุญาตในการขับขี่ยานพาหนะหรือถูกลงโทษให้คุก ซึ่งในสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีนั้น มีอัตราโทษปรับที่ค่อนข้างสูงมาก โดยโทษปรับนั้นจะมีเรทค่าปรับขั้นต่ำที่สุดคือ 200 ยูโร และโทษปรับที่สูงที่สุดจะไม่เกิน 320 ยูโร ซึ่งในอัตราค่าปรับของสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีนั้น หากเปรียบเทียบกับเป็นค่าเงินของประเทศไทยแล้วในอัตราขั้นต่ำสุดจะอยู่ที่ประมาณ 7,440 บาท และสูงที่สุดคือ 13,390 บาท

1.2 สาธารณรัฐออสเตรีย

การกำหนดอัตราโทษเกี่ยวกับกรณีที่ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนไม่หลบหรือไม่ให้ทางรถจักรยานรับส่งผู้ป่วยที่เปิดสัญญาณไฟวับวาบหรือเปิดเสียงไซเรนหรือขณะกำลังปฏิบัติหน้าที่หรือการที่ไม่สร้างช่องทางจักรยานขึ้นตามที่กฎหมายกำหนดไว้นั้น จะต้องถูกลงโทษตาม พระราชบัญญัติกฎหมายจราจรทางบกสาธารณรัฐออสเตรีย (STVO) พ.ศ.2503 ในมาตรา 99 (2C) การลงโทษผู้ที่กระทำความผิดในสาธารณรัฐออสเตรียนั้นจะมีตั้งแต่โทษปรับไปจนถึงการลงโทษจำคุกซึ่ง การปรับเงินต่อผู้ที่กระทำความผิดในประเทศออสเตรียนั้นจะมีเรทต่ำสุดคือ 72 ยูโร จนไปถึง 2,180 ยูโรเลยทีเดียว โดยการพิจารณาอัตราค่าปรับนั้นจะพิจารณาจากความอันตรายและความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการกระทำความผิด ถ้าหากว่าผู้ที่ได้ลงมือกระทำความผิดนั้นไม่มีเงินพอที่จะนำมาชำระค่าปรับก็ต้องถูกลงโทษให้จำคุก 24 ชั่วโมง จนไปถึง 42 วัน หรือ 6 สัปดาห์เลยทีเดียว หากเปรียบเทียบกับเป็นค่าเงินของประเทศไทยแล้วในอัตราขั้นต่ำสุดจะอยู่ที่ประมาณ 2,678 บาท และสูงที่สุดคือ 81,091 บาท

1.3 สมาพันธรัฐสวิส

เป็นหนึ่งในประเทศที่มีความเข้มงวดในกฎหมายจราจรเกี่ยวกับรถจักรยานอย่างมาก และมีการกำหนดบทลงโทษสำหรับประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่ฝ่าฝืนต่อกฎหมาย โดยการไม่สร้างช่องทางจักรยานขึ้นในขณะที่การจราจรหนาแน่นหรือติดขัดก็ดี หรือการฉวยโอกาสในการใช้ช่องทางจักรยานเพื่อเลี่ยงการจราจรที่ติดขัดก็ดี หรือการที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะไม่หลีกเลี่ยงหรือให้ทางแก่รถจักรยานที่เปิดเสียงสัญญาณไซเรนหรือไฟวับวาบก็ดี ซึ่งการกระทำเหล่านี้เป็นการกระทำที่ผิดต่อกฎหมายจราจรของสมาพันธรัฐสวิส จะต้องถูกลงโทษในทางอาญาตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก ค.ศ.1958 หรือ Strassenverkehrsgesetz (SVG) ใน มาตรา 90 การลงโทษผู้ที่กระทำความผิดต่อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานในสมาพันธรัฐสวิสนั้นค่อนข้างที่จะรุนแรงมากและในบทบัญญัติของกฎหมายจราจรที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานนั้นไม่ได้มีการกำหนดอัตราโทษไว้แบบตายตัวด้วย ซึ่งการพิจารณานั้นจะพิจารณาจากความรุนแรงและความเสียหายที่เกิดขึ้นและพฤติกรรมของผู้กระทำความผิด

3. การวิเคราะห์เปรียบเทียบมาตรฐานในการขึ้นทะเบียนยานพาหนะให้เป็นรถจักรยานรับส่ง ผู้ป่วยและสิทธิพิเศษทางกฎหมาย โดยการขึ้นทะเบียนเป็นรถจักรยานรับส่งผู้ป่วยนั้นจะต้องได้รับการรับรองจาก

หน่วยงานทางภาครัฐซึ่งเป็นหน่วยงานที่ใช้ควบคุมและกำหนดมาตรฐานในการขึ้นทะเบียนและทำใ้ยานพาหนะเหล่านั้นมีสถานะพิเศษโดยจะได้รับสิทธิพิเศษมากกว่ายานพาหนะทั่วไปและจะได้รับการยกเว้นจากกฎหมายในบางประการ เช่น การที่สามารถเปิดแสงสัญญาณไฟวับวาบหรือการใช้เสียงสัญญาณไซเรนในขณะออกปฏิบัติหน้าที่ หรือการที่สามารถฝ่าสัญญาณการจราจรไปได้แม้ว่าในขณะนั้นจะเป็นสัญญาณให้หยุดรถก็ตาม เป็นต้น โดยหากผ่านเกณฑ์ตามที่ได้กล่าวมาข้างต้นแล้ว จะมีการออกเลขรหัสตามมาตรฐานที่ได้ตรวจสอบมาและจะมีสติ๊กเกอร์วงกลมสีน้ำเงินขาวแดง ที่เป็นรูปตราสัญลักษณ์ของสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติติดไว้ที่ด้านซ้ายและขวาของตัวรถ ในราชอาณาจักรไทยนั้นการที่จะสามารถขึ้นทะเบียนเป็นรถฉุกเฉินได้ จะต้องผ่านมาตรฐานของสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ หรือ สพฉ. เสียก่อน โดยมาตรฐานนี้ได้ถูกกำหนดขึ้นโดยสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินเองเพื่อใช้ในเฉพาะราชอาณาจักรไทย ซึ่งอ้างอิงมาจากหลายมาตรฐานด้วยกัน เช่น EN1789 เป็นต้น

3.1 สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี

จะใช้มาตรฐานของกฎหมายเยอรมนี หรือ DIN 1789 โดยกำหนดให้ต้องติดตั้งอุปกรณ์ช่วยชีวิตขึ้นพื้นฐานและขั้นสูง เช่น เครื่องกระตุ้นหัวใจ เครื่องช่วยหายใจและยาเวชภัณฑ์ เป็นต้น รวมถึงระบบ GPS สัญญาณไฟฉุกเฉิน และเสียงสัญญาณไซเรนที่ได้รับมาตรฐาน อีกทั้งยังต้องมีการลงทะเบียนเป็น “Rettungswagen” หรือ รถกู้ภัย และได้รับใบอนุญาตจากหน่วยงานท้องถิ่น

3.2 สาธารณรัฐออสเตรีย

การที่จะสามารถขึ้นทะเบียนเป็นรถฉุกเฉินได้นั้นจะต้องปฏิบัติตามมาตรฐานของ EN 1789 ซึ่งเป็นข้อกำหนดที่นิยมใช้กันมากสำหรับรถฉุกเฉินในประเทศโซนยุโรป โดยภายในรถฉุกเฉินรับส่งผู้ป่วยจะต้องมีอุปกรณ์สำหรับไว้เพื่อช่วยชีวิต เช่น เครื่องช่วยหายใจ เครื่องกระตุ้นหัวใจ ยาและชุดเวชภัณฑ์ เป็นต้น อีกทั้งยังต้องมีการตรวจสอบและรับรองในประสิทธิภาพของตัวยานพาหนะประจำภูมิภาคว่ามีความแข็งแรงและสามารถนำไปใช้ได้ในการปฏิบัติหน้าที่ในสถานการณ์จริง

3.3 สมาพันธรัฐสวิส

การที่จะสามารถขึ้นทะเบียนเป็นรถฉุกเฉินได้นั้นจะต้องปฏิบัติตามมาตรฐานของ EN 1789 เช่นเดียวกับสาธารณรัฐออสเตรีย ซึ่งใช้มาตรฐานในการกำหนดการขึ้นทะเบียนยานพาหนะให้เป็นรถฉุกเฉินรับส่งผู้ป่วยและอุปกรณ์ที่จะต้องมียกไว้ในตัวรถนั้นจะต้องมีคุณภาพที่พร้อมใช้งาน เช่น เครื่องช่วยชีวิตอัตโนมัติ เครื่องมือแพทย์ที่ครบวงจร และระบบสื่อสารที่เชื่อมโยงกับศูนย์ควบคุม อีกทั้งยังจะต้องผ่านการตรวจสอบจากองค์กรในประเทศที่มีชื่อว่า สมาคมบริการฉุกเฉินและกู้ภัยของสมาพันธรัฐสวิส หรือ Swiss Society Emergency and Rescue Medicine (SGNOR)

ข้อเสนอแนะ

จากปัญหาที่ได้กล่าวมาข้างต้น แสดงให้เห็นว่าในกฎหมายราชอาณาจักรไทยในปัจจุบันนั้นยังมีบทลงโทษและมาตรการรับมือในการอำนวยความสะดวกให้แก่รถฉุกเฉินรับส่งผู้ป่วยไม่เพียงพอและมาตรการ

ในการให้ทางแก่รถฉุกเฉินรับส่งผู้ป่วยหรือการสร้างช่องทางเดินรถฉุกเฉินนั้นยังมีประสิทธิภาพและด้านการอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอ รวมถึงการบังคับใช้ช่องทางเดินรถฉุกเฉินนั้นยังมีการใช้งานไม่ครอบคลุมทั่วราชอาณาจักรไทยในทุกจังหวัด ผู้ศึกษาเห็นควรให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และมีแนวทางแก้ไขดังต่อไปนี้

1. จากปัญหาของการให้ทางแก่รถฉุกเฉินรับส่งผู้ป่วยของผู้ใช้รถใช้ถนน เป็นปัญหาในทางสังคม ซึ่งจะสอดคล้องไปกับปัญหาในการแก้ไขบทลงโทษทางกฎหมายของพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ผู้ศึกษาเห็นควรให้มีการแก้ไขในส่วนบทลงโทษสำหรับผู้กระทำการฝ่าฝืนในของอัตราค่าปรับในมาตราที่ 148 และ มาตราที่ 152 และบังคับให้มีการเข้าอบรมเกี่ยวกับวินัยทางจราจร ดังนี้

“ต้องระวางโทษปรับ 5,000 – 30,000 บาท ทั้งนี้ให้พิจารณาจากความร้ายแรงตามความเสียหายที่เกิดขึ้นดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจหรือศาล พร้อมทั้งให้รายงานตัวและเข้าอบรมมรรยาทการขับขี่ยานพาหนะกับกรมขนส่งทางบกเป็นเวลา 12 – 60 ชั่วโมง โดยพิจารณาจากความร้ายแรงตามดุลยพินิจ”

2. จากปัญหาช่องทางเดินรถฉุกเฉินในราชอาณาจักรไทย ซึ่งในปัจจุบันมีช่องทางเดินรถฉุกเฉินอยู่ทั้งหมด 9 แห่งด้วยกัน แต่ยังคงใช้หลักการเดิมคือการรอให้ได้ยินหรือพบเห็นเสียงไซเรนเสียก่อนถึงจะมีการใช้งานช่องทางดังกล่าวนี้ อีกทั้งในเมืองหลวงอย่างกรุงเทพมหานครมีการจราจรที่ติดขัดอย่างมากเป็นสาเหตุทำให้กว่าจะเปิดช่องทางเหล่านี้ได้อาจจะเกิดการล่าช้าขึ้นได้ จนในบางครั้งเมื่อมีเหตุที่รถฉุกเฉินรับส่งผู้ป่วยกำลังออกปฏิบัติหน้าที่จะต้องมาชะลอความเร็วเพื่อรอให้ผู้ใช้รถใช้ถนนนั้นเคลื่อนยานพาหนะเพื่อหลีกทางที่ละคันๆ ซึ่งอาจทำให้รถฉุกเฉินรับส่งผู้ป่วยนั้นไปยังที่เกิดเหตุหรือไปช่วยเหลือผู้ป่วยหรือนำส่งผู้ป่วยไม่ทันการ จึงมีความเห็นว่าการนำหลักการสร้างช่องทางฉุกเฉินหรือ Rettungsgasse แบบในต่างประเทศมาใช้กับช่องทางสำหรับรถฉุกเฉินที่มีอยู่ในปัจจุบัน กล่าวคือเมื่ออยู่ในบริเวณที่มีช่องทางสำหรับรถฉุกเฉินรับส่งผู้ป่วยและในขณะนั้นมีการจราจรที่แออัดหรือความเร็วในการเคลื่อนที่ของยานพาหนะในขณะนั้นมีความเร็วเทียบเท่าคนเดินเท้าจะต้องสร้างช่องทางไว้สำหรับรถฉุกเฉินโดยไม่จำเป็นต้องรอให้พบเห็นหรือได้ยินเสียงสัญญาณไซเรน และควรเพิ่มช่องทางสำหรับรถฉุกเฉินรับส่งผู้ป่วยให้เยอะขึ้นโดยนำความหมายของคำว่า “ช่องทางเดินรถฉุกเฉิน” ไปไว้ในพระราชบัญญัติการจราจรทางบกเพื่อให้ได้ใช้บังคับได้ทั่วทั้งประเทศไทย โดยช่องทางสำหรับรถฉุกเฉินควรมีอยู่ในระยะ 5 กิโลเมตรนับจากบริเวณที่มีโรงพยาบาลตั้งอยู่และติดแผ่นป้ายเพื่อแจ้งเตือนผู้ใช้รถใช้ถนนให้ทราบว่าอยู่ในเขตของการใช้ช่องทางสำหรับรถฉุกเฉิน ทั้งนี้จะเป็นการสร้างระเบียบในการจราจรและเป็นการปลูกฝังให้ประชาชนมีความเอื้อเฟื้อไม่ฉวยโอกาสตามหลักมนุษยธรรม และในการลงโทษที่หนักขึ้นนั้นเพื่อเป็นสาเหตุนำไปสู่การยับยั้งไม่ให้เกิดการกระทำอันเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎหมายนั้น ถ้าหากโทษที่ผู้กระทำความผิดจะได้รับนั้นมีอัตราที่สูงกล่าวคือเมื่อค่าปรับมีอัตราที่สูงขึ้นเหมือนในต่างประเทศประกอบกับผู้บังคับใช้กฎหมายนั้นก็คือเจ้าหน้าที่จราจรหรือตำรวจมีการเข้มงวดเกี่ยวกับการกระทำความผิด



บรรณานุกรม

- ราชกิจจานุเบกษา เรื่อง ระเบียบเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร เกี่ยวกับการจัดช่องเดินรถ
สำหรับรถฉุกเฉิน พ.ศ.2559
- ราชกิจจานุเบกษา เรื่อง ระเบียบเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร เกี่ยวกับการจัดช่องเดินรถ
สำหรับรถฉุกเฉิน พ.ศ.2561
- สำนักประสานการแพทย์ฉุกเฉินและเครือข่ายสัมพันธ์, (2555), การรับรองมาตรฐานรถ ในระบบบริการ
การแพทย์ฉุกเฉิน ตาม พระราชบัญญัติการแพทย์ฉุกเฉิน พ.ศ. 2551, หน้า 11
- Jan Lukas Kemperdiek, (2024), Rettungsgasse bilden: Gesetzliche Vorschriften und
Bußgelder,จาก<https://www.arag.de/rechtsschutzversicherung/verkehrsrechtsschutz/rettungsgasse/>
- § 49 - Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), 11das Verhalten bei besonderen Verkehrslagen nach
§ 11 Absatz 1 oder 2, จาก https://www.buzer.de/49_StVO.htm
- § 9 9 Straßenverkehrsordnung 1 9 6 0 , https://www.jusline.at/gesetz/stvo/paragraf/9_9
Strassenverkehrsgesetz (SVG), จาก https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1959/679_705_685/de#art_90
- CEN EN 1789:2007, (2550), Medical vehicles and their equipment - Road ambulances, จาก
https://standards.iteh.ai/catalog/standards/cen/5_8_d4_e9_ba-9_a1_0_-4_2_c8_-ab9_5_-a58505d2e551/en-1789-2007?srltid=AfmBOoq_aYkRUDkS37gHanfNTw_LKAvMvyCsS-8ew4SjwzIJKgDvcMKW
- HIRSLANDEN, Pre-hospital emergency medicine (SGNOR), จาก <https://www.hirslanden.ch/en/corporate/specialities/praeklinische-notfallmedizin-notarzt-sgnor.html>