ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับรถฉุกเฉิน[1]

เอื้ออารีย์ พลศรีษะ[2]

ปัจจุบันประเทศไทยมีการใช้รถฉุกเฉินเพื่อบริการทางการแพทย์หรือเพื่อป้องกันบรรเทาสารธารณะภัยแก่ประชาชนในประเทศ ในการใช้เพื่อบริการทางการแพทย์ที่สามารถพบเห็นได้ เช่น รถพยาบาล รถกู้ภัยของหน่วยงานรัฐ เอกชน หรือมูลนิธิต่างๆ ส่วนการใช้เพื่อป้องกันบรรเทาสารธารณะภัยแก่ประชาชนในประเทศ เช่น รถดับเพลิง รถตำรวจ รถทหาร คำว่า รถฉุกเฉินจัดเป็นคำเรียกรวมรถประเภทต่าง ๆ ข้างต้น ในช่วงระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมามักจะปรากฏภาพข่าวให้เห็นอยู่บ่อย ๆ เกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนของรถฉุกเฉินที่เป็นรถพยาบาลหรือรถกู้ภัยของมูลนิธิต่างๆ รวมไปถึงการนำรถฉุกเฉินมาใช้อย่างผิดวัตถุประสงค์ ประกอบกับสังคมในปัจจุบันมีการพัฒนาและเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็วจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องปรับปรุงแก้ไขกฎหมายเพื่อให้เกิดความสอดคล้องกันกับสังคม

รถพยาบาลถูกนำมาใช้ครั้งแรกในสมัยโบราณด้วยการใช้เกวียนในการขนส่งผู้ป่วย และมีบันทึกว่ารถพยาบาลถูกนำมาใช้ในการขนส่งฉุกเฉินครั้งแรก ในปี ค.ศ. 1487 ในกองทัพสเปน ถือเป็นจุดเริ่มต้นในการใช้รถพยาบาลขนส่งผู้ป่วยฉุกเฉินครั้งแรกหลังจากนั้นได้มีการพัฒนารถพยาบาลในรูปแบบต่างๆเพื่อใช้ในการสงคราม ต่อมาปี 1832 มีความก้าวหน้าครั้งสำคัญด้วยการเปิดตัวรถขนส่งสำหรับผู้ป่วยอหิวาตกโรคในลอนดอน ถือเป็นการนำรถพยาบาลมาใช้ในพลเรือนเป็นครั้งแรก และในปี 1865 มีการใช้รถพยาบาลในโรงพยาบาลแห่งแรก คือ Commercial Hospital, Cincinnati, Ohio และตามมาด้วยบริการอื่น ๆ ในโรงพยาบาลที่นิวยอร์กมีอดีตศัลยแพทย์ได้สร้างโรงพยาบาลในตอนล่างของนิวยอร์ก และเริ่มให้บริการรถพยาบาลเพื่อนำผู้ป่วยไปโรงพยาบาลเร็วขึ้นและสะดวกยิ่งขึ้น ซึ่งเป็นบริการที่เริ่มในปี 1969 รถพยาบาลเหล่านี้บรรทุกอุปกรณ์ทางการแพทย์ เช่น เฝือก เครื่องปั๊ม มอร์ฟีน โดยการใช้รถพยาบาลขนส่งผู้ป่วยเพราะมีความเชื่อว่าความเร็วเป็นสิ่งสำคัญในการช่วยเหลือผู้ป่วย หลังจากนั้นก็ได้มีการให้ความสำคัญกับบริการการแพทย์ฉุกเฉิน หรือ Emergency medical services (EMS) มากยิ่งขึ้น ในปี 1972 กรมบริการสุขภาพและสุขภาพจิต สังกัดกรมอนามัย การศึกษาและสวัสดิการ ได้กลายมาเป็นหน่วยงานหลักสำหรับบริการฉุกเฉินทางการแพทย์[3]

---

[1] บทความนี้เรียบเรียงจากการศึกษาอิสระ เรื่อง ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับรถฉุกเฉิน โดยมีอาจารย์ที่ปรึกษา คือ รองศาสตราจารย์เรืองยศ แสนภักดี และคณะกรรมการสอบ คือ รองศาสตร์สุเมธ จานประดับ และรองศาสตราจารย์จุฑามาศ นิศารัตน์

[2] นักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต (วิทยาเขตบางนา) คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

[3] Graham Jed, History of Yesterday, (May 9), **The History of the Ambulance** [Online]. Available URL: https://historyofyesterday.com/the-history-of-the-ambulance-ecc2d63fb1a6, 2020.

ประเทศไทยได้มีการรับเอาบริการทางการแพทย์ฉุกเฉินมาใช้ในประเทศตั้งแต่ก่อนปี พ.ศ. 2537 เริ่มต้นจากการให้บริการของมูลนิธิต่างๆ ต่อมาเป็นหน่วยกู้ชีพของรัฐและโรงพยาบาลเอกชนก็เริ่มมีการนำบริการทางการแพทย์ฉุกเฉินมาใช้ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและบางจังหวัดก่อน โดยได้ทำการเชื่อมโยงบริการทางแพทย์ฉุกเฉินเข้ากับห้องฉุกเฉิน ปี พ.ศ. 2537 มีการเอาระบบ Trauma Center (การจัดตั้งศูนย์อุบัติเหตุ) มาใช้และพัฒนาอย่างต่อเนื่อง จนในปี พ.ศ. 2551 หลังจากที่ได้ประกาศใช้พระราชบัญญัติการแพทย์ฉุกเฉิน พ.ศ. 2551 เพื่อรองรับการพัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉินก็ได้มีการจัดตั้งสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ หรือ สพฉ. ขึ้น หลังจากที่ได้จัดตั้งสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ (สพฉ.) ระบบการแพทย์ฉุกเฉินก็ได้มีการพัฒนามาอย่างต่อเนื่องจนปัจจุบันการแพทย์ฉุกเฉินก็ได้มีการเติบโตเป็นอย่างมาก มีการให้บริการจากทั้งมูลนิธิต่างๆ หน่วยกู้ชีพของรัฐหรือเอกชน และโรงพยาบาลของรัฐและเอกชน ทำให้มียานพาหนะสำหรับปฏิบัติหน้าที่ด้านการฉุกเฉินจำนวนเพิ่มมากขึ้นและมีแนวโน้มว่าการออกปฏิบัติการด้านฉุกเฉินก็จะมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นตามกันไปด้วย[4]

จากข้อมูลสถิติในปี พ.ศ. 2559 – 2562 ของกระทรวงสาธารณะสุข พบว่า รถพยาบาลของกระทรวงสาธารณสุข หรือรถฉุกเฉินเกิดอุบัติเหตุ 110 ครั้ง มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิต 318 ราย แบ่งออกเป็น 1) พยาบาลและบุคลากรในระบบการแพทย์ฉุกเฉิน 129 ราย เสียชีวิต 4 ราย พิการ 2 ราย 2) ผู้ป่วยบาดเจ็บ 58 ราย เสียชีวิต 3 ราย 3) คู่กรณีเสียชีวิต 14 ราย ส่วนใหญ่เกิดขณะส่งต่อผู้ป่วยระหว่างสถานพยาบาลถึงร้อยละ 80 สาเหตุส่วนใหญ่มาจากการขับรถในความเร็วที่เกินกว่ากำหนดไว้ในกฎหมาย การขับรถฝ่าสัญญาณไฟจราจรและไม่คาดเข็มขัดนิรภัย นอกจากนี้ผลการวิจัยของสถานบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ (สพฉ.) พบสถิติรถฉุกเฉินเกิดอุบัติเหตุจากการชนกับรถคันอื่น ร้อยละ 67.8 และมักจะเกิดในระหว่างช่วงเวลา 20.01 – 24.00 น. มากถึงร้อยละ 67.8 และระหว่างช่วงเวลา 20.01-24.00 น. ร้อยละ 33.9 ด้วยความเร็วในการขับขี่ 81-100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งอุบัติเหตุเหล่านี้เรามักจะเห็นอยู่บ่อยครั้งในหน้าข่าวหนังสือพิมพ์[5]

รถฉุกเฉินจึงถือว่ามีความสำคัญอย่างยิ่งในการนำส่งผู้ป่วยสู่โรงพยาบาลเพื่อช่วยเพิ่มอัตราการรอดชีวิตของผู้ป่วยได้ รวมถึงช่วยลดภาวะบาดเจ็บรุนแรงที่อาจเกิดกับคนไข้ให้น้อยลง ซึ่งการจะปฏิบัติให้รวดเร็วก็มีองค์ประกอบสำคัญก็คือการที่รถฉุกเฉินสามารถอยู่บนท้องถนนโดยการได้สิทธิพิเศษไม่ว่าจะเป็นการขับรถด้วยความเร็วที่เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด การไม่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจร และการที่รถคันอื่นจะต้องขับรถหลีกทางให้รถฉุกเฉิน โดยกฎหมายของไทยที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับรถฉุกเฉินจะมี

---

[4] จารุวรรณ ธาดาเดช และคณะ, “วิวัฒนาการระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินในประเทศไทย: การทบทวนวรรณกรรมอย่างเป็นระบบ,” **วารสารวิชาการสาธารณสุข** 23, 3 (พฤษภาคม-มิถุนายน 2557): 513-514.

[5] อนุชา เศรษฐเศถียร และคณะ, “สถานการณ์และสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุรถพยาบาลในประเทศไทย,” **วารสารวิจัยระบบสาธารณสุข** 9, 3 (กรกฎาคม-กันยายน 2558): 281-282.

ทั้งหมด 2 ฉบับ ได้แก่ พระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และกฎหมายต่างประเทศที่นำมาเปรียบเทียบ ได้แก่ กฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกาและกฎหมายของประเทศแคนาดา

จากข้อเท็จจริงและปัญหาข้างต้น ทำให้เกิดปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับรถฉุกเฉิน เนื่องจากรถฉุกเฉินที่เราพบเห็นได้ตามท้องถนนมีรูปแบบและชนิดของรถที่หลากหลายไม่เหมือนกัน เมื่อเกิดอุบัติเหตุหรือเหตุการณ์ต่าง ๆ รวมไปถึงการนำรถฉุกเฉินมาใช้บนท้องถนนโดยผิดวัตถุประสงค์ของรถฉุกเฉินตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งเราพบเห็นกันบ่อยครั้งที่รถพยาบาลฉุกเฉินหรือรถกู้ภัยเปิดสัญญาณไฟหรือเสียงไซเรนและขับขี่ด้วยความรวดเร็วบนท้องถนนจนก่อให้เกิดความเสียหายหรือผลกระทบต่อผู้ใช้รถใช้ถนนปกติ ผู้ศึกษาจึงเห็นว่ามีปัญหาอยู่หลายประการที่จะต้องศึกษาวิเคราะห์สามารถแยกออกเป็นปัญหา ดังต่อไปนี้

ประเด็นปัญหาประการแรก ปัญหาเกี่ยวกับคำนิยามที่เกี่ยวข้องกับรถฉุกเฉิน การให้คำนิยามที่เกี่ยวข้องกับรถฉุกเฉินในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้มีการกำหนดคำนิยามเกี่ยวกับรถฉุกเฉินไว้ในมาตรา 4 (19) เพียงมาตรเดียว ซึ่งมีปัญหาเกี่ยวกับคำนิยาม แบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้ ส่วนแรก การให้คำนิยามกำหนดประเภทรถที่ถือว่าเป็นรถฉุกเฉิน ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้ให้คำนิยามเกี่ยวกับประเภทรถที่ถือว่าเป็นรถฉุกเฉินไว้อย่างกว้าง ซึ่งประกอบไปด้วยรถดับเพลิง รถพยาบาล และรถอื่นที่ได้รับอนุญาตให้ใช้ไฟสัญญาณและเสียงสัญญาณ โดยไม่ได้มีการกำหนดขอบเขตหรือรายละเอียดของรถดังกล่าวประกอบเอาไว้ด้วย เมื่อเปรียบเทียบกับกฎหมายรถยนต์และจราจรของรัฐนิวยอร์กและกฎหมายรถยนต์ของรัฐแคลิฟอร์เนียที่มีการกำหนดประเภทรถอย่างชัดเจน โดยกฎหมายรถยนต์และจราจรของรัฐนิวยอร์กกำหนดเกี่ยวกับคำนิยามรถฉุกเฉินไว้หลายมาตรา โดยกำหนดให้รถพยาบาล รถดับเพลิง รถตำรวจ รถขนขยะ รถส่งเลือด รถเกราะของกองทัพ และอื่นๆ ซึ่งมีประเภทของรถที่หลากหลายกว่าของไทย นอกจากนี้ยังมีการอธิบายขยายความของรถบางประเภทเพิ่มเติมอีกด้วย และในส่วนกฎหมายรถยนต์ของรัฐแคลิฟอร์เนียกำหนดให้รถพยาบาล รถดับเพลิง และอื่นๆ โดยกฎหมายรถยนต์ของรัฐแคลิฟอร์เนียมีมาตราเกี่ยวกับคำนิยามรถฉุกเฉินไว้เพียงมาตราเดียว แต่ได้มีการอธิบายขยายความรถแต่ละประเภทต่อท้ายไว้ด้วย ผู้ศึกษาเห็นว่าการบัญญัติคำนิยามเกี่ยวกับรถฉุกเฉินของประเทศเนื้อความสั้น มีประเภทรถที่ถือเป็นรถฉุกเฉินจำนวนน้อยเกินไป และกำหนดประเภทรถถือเป็นรถฉุกเฉินโดยใช้คำกว้างๆ ไม่มีการอธิบายขยายความประกอบ และมีบัญญัติทิ้งท้ายไว้ว่า รถอื่นที่ได้รับอนุญาต ซึ่งเป็นการเปิดช่องให้รถใดก็ได้ที่อยากเป็นรถฉุกเฉินหากขออนุญาตได้ก็จะสามารถใช้สิทธิตามกฎหมายของรถฉุกเฉินได้ นอกจากนี้ ยังเชื่อมโยงไปถึงเรื่องการได้รับความคุ้มครองของรถฉุกเฉินกรณีไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ซึ่งอาจจะก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ผู้ขับขี่บนท้องถนนในภายภาคหน้าได้ และการให้คำนิยามเกี่ยวกับการปฏิบัติการของรถฉุกเฉิน พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่ได้มีการให้คำนิยามคำว่า ปฏิบัติการฉุกเฉิน และบริการรถพยาบาลฉุกเฉิน แต่ในกฎหมายรถยนต์และจราจรของรัฐนิวยอร์ได้มีการให้คำนิยามเป็นการกำหนดขอบเขตของการปฏิบัติการของรถฉุกเฉินว่าเริ่มต้นเมื่อใด และสิ้นสุดเมื่อใด ซึ่งการกำหนดเช่นนี้ทำ

ให้การบังคับใชกฎหมายในเรื่องการฝ่าฝืนเปิดใช้ไฟสัญญาณหรือเสียงสัญญาณ หรือการให้ความคุ้มครองรถฉุกเฉินกรณีที่เกิดความเสียหายเป็นไปอย่างถูกต้องและมีประสิทธิภาพ ดังนั้น เพื่อเป็นการปิดช่องว่าง เพื่อความครอบคลุมของการอธิบายและให้ความหมายของคำนิยาม เพื่อความปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่อื่นบนท้องถนน และเพื่อระบุให้เกิดความชัดเจนเกี่ยวกับขอบเขตการทำงานของรถฉุกเฉินที่ซึ่งเชื่อมโยงไปถึงการให้ความคุ้มครองผู้รถฉุกเฉิน ควรแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในเรื่องการให้คำนิยามคำว่ารถฉุกเฉินโดยระบุประเภทของรถให้มีความชัดเจนว่ารถประเทภใดบ้างถือว่าเป็นรถฉุกเฉินตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยอิงตามสภาพของประเทศไทยให้เกิดความสอดคล้องกับสังคมและปรับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพเพิ่มเติมในส่วนของทีมกู้ภัยเข้ามาเพื่อรองรับและให้สิทธิแก่หน่วยกู้ภัย และนำคำนิยามของคำว่า ปฏิบัติการฉุกเฉินและบริการรถพยาบาลฉุกเฉิน มาบัญญัติเพิ่มเติมในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อประโยชน์ในการให้ความคุ้มครองรถฉุกเฉิน และการให้สิทธิพิเศษต่าง ๆ ตามกฎหมายจราจรที่รถฉุกเฉินมีมากกว่ารถประเภทอื่น ๆ

ประเด็นปัญหาประการที่สอง ปัญหาเกี่ยวกับการคุ้มครองรถฉุกเฉิน ในส่วนของการให้ความคุ้มครองแก่รถฉุกเฉินถือเป็นเรื่องที่มีความสำคัญอย่างยิ่งแก่ผู้ขับขี่รถฉุกเฉิน เนื่องจากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้มีการบัญญัติให้สิทธิแก่รถฉุกเฉินและผู้ขับขี่รถฉุกเฉินเอาไว้ในมาตรา 75 เช่น การให้จอดหรือหยุดรถในพื้นที่ห้ามจอด การให้ขับรถด้วยอัตราความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดได้ หรือการให้สามารถผ่านสัญญาณไฟจราจรสีแดงได้ เป็นต้น แต่เมื่อมาดูกฎหมายดี ๆ จะพบว่า ไม่มีการบัญญัติในเรื่องการให้ความคุ้มครองจากการปฏิบัติตามสิทธิที่กฎหมายได้ให้เอาไว้ ซึ่งในกฎหมายรถยนต์ของรัฐแคลิฟอร์เนียมีบทบัญญัติให้ความคุ้มครองไว้ 3 มาตราด้วยกัน ได้แก่ 1) การให้ความคุ้มครองลูกจ้างพนักงานของรัฐที่ไม่ต้องรับผิดในความเสียหายทางแพ่งในการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตหรือความเสียหายต่อทรัพย์ที่เป็นผลมาจากการปฏิบัติหน้าที่ของรถฉุกเฉิน 2) การให้ความคุ้มครองบริษัทหรือลูกจ้างที่เกี่ยวกับการดับเพลิงที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายทางแพ่งในการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตหรือความเสียหายต่อทรัพย์ที่เป็นผลมาจากการปฏิบัติหน้าที่ของรถฉุกเฉินที่ตอบสนองต่อเหตุไฟไหม้ 3) การให้ความคุ้มครองทีมกู้ภัยหรือผู้ขับขี่รถฉุกเฉินที่สุจริตไม่ต้องรับผิดในการพยายามช่วยชีวิตบุคคลใดๆ ที่อยู่ในอันตรายถึงชีวิตในทันทีร่วมกับรถฉุกเฉินที่ได้รับอนุญาต จะเห็นได้ว่า กฎหมายของสหรัฐอเมริการให้ความสำคัญต่อการปฏิบัติหน้าที่ของรถฉุกเฉิน รถดับเพลิง และทีมกู้ภัย จึงได้มีการบัญญัติให้ความคุ้มครองในระหว่างปฏิบัติหน้าที่ ซึ่งการให้ความคุ้มครองนี้จะส่งผลให้การปฏิบัติหน้าที่เป็นไปอย่างเต็มที่และมีประสิทธิภาพ จึงควรแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยเพิ่มเติมในเรื่องการให้ความคุ้มครองรถฉุกเฉินเข้ามา โดยกำหนดขอบเขตความคุ้มครองและกลุ่มบุคคลหรือประเภทการปฏิบัติที่จะให้ความคุ้มครองไว้อย่างชัดเจน และเพิ่มเติมในส่วนของทีมกู้ภัยเข้ามาเพื่อให้ความคุ้มครองแก่ทีมกู้ภัย มาบัญญัติใน

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อประโยชน์ในการให้ความคุ้มครองรถฉุกเฉิน ผู้ปฏิบัติงาน และผู้ปฏิบัติส่วนอื่นๆที่เกี่ยวข้องแต่ยังไม่ถูกรับรองหรือคุ้มครองตามกฎหมาย

ประเด็นปัญหาประการที่สาม ปัญหาเกี่ยวกับรถฉุกเฉินที่ฝ่าฝืนกฎหมาย เมื่อรถฉุกเฉินได้รับความคุ้มครองแล้วเพื่อเป็นการไม่ให้รถฉุกเฉินกระทำการใด ๆ อันเป็นใช้ความคุ้มครองไปในทางที่ไม่เกิดประโยชน์ กฎหมายควรมีการกำหนดการลงโทษแก่รถฉุกเฉินที่ฝ่าฝืนกฎหมาย ในปัจจุบันเราสามารถพบเจอการเกิดอุบัติเหตุได้บ่อยครั้งตามท้องถนนของรถฉุกเฉินมักเกิดจากการขับขี่ด้วยความเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด หรือการขับฝ่าสัญญาณไฟจราจรสีแดง ในขณะเปิดไฟสัญญาณหรือเสียงสัญญาณไปปฏิบัติหน้าที่ โดยการกระทำเหล่านี้ล้วนเป็นสิทธิที่รถฉุกเฉินได้รับตามกฎหมาย แต่ก็มีส่วนนึงที่เปิดไฟสัญญาณหรือเสียงสัญญาณในช่วงระยะเวลานอกเหนือจากการปฏิบัติหน้าที่ เพื่อให้ได้สิทธิในการขับรถเร็วหรือฝ่าไฟแดง พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้มีบทบัญญัติกำหนดโทษสำหรับรถฉุกเฉินที่เปิดไฟสัญญาณหรือเสียงสัญญาณโดยฝ่าฝืนกฎหมายในมาตรา 150 ระวางโทษปรับไม่เกิน 500 บาท และมาตรา 152 ระวางโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท ในส่วนของพระราชบัญญัติรถยนต์ของรัฐแคลิฟอร์เนีย กำหนดโทษแบ่งออกเป็น 2 กรณี คือ การละเมิดทำให้เกิดการบาดเจ็บหรือเสียชีวิต ระวางโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน และปรับไม่น้อยกว่า $5000 (ประมาณ 184,855 บาท) ไม่เกิน $10,000 (ประมาณ 369,710 บาท) และการละเมิดไม่ทำให้เกิดการบาดเจ็บหรือเสียชีวิต ระวางโทษปรับไม่เกิน $5000 (ประมาณ 184,855 บาท) จะเห็นได้ว่าอัตราการลงโทษปรับของประเทศไทยกับสหรัฐอเมริกาแตกต่างกันเป็นอย่างมากหลายเท่าตัว ซึ่งมีผลทำให้การบังคับใช้กฎหมายไม่เกิดประสิทธิภาพ ประเทศไทยจึงไม่ค่อยมีใครเกรงกลัวการโดนลงโทษตามกฎหมาย ดังนั้น เพื่อให้ผู้กระทำความผิดมีความเกรงกลัวในการกระทำความผิดและให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น จึงควรแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในส่วนของการกำหนดโทษสำหรับการฝ่าฝืนมาตรา 13 การใช้ไฟสัญญาณวับวาบหรือเสียงไซเรนโดยฝ่าฝืนกฎหมาย ในมาตรา 150 และมาตรา 152 โดยเพิ่มเติมจำนวนเงินโทษปรับขึ้นจากเดิมที่ปรับ 500 บาท - 1,000 บาท ควรเพิ่มจำนวนขึ้นในอัตราที่สูงขึ้น เพื่อให้ผู้กระทำผิดเกิดความเกรงกลัวต่อการกระทำผิดและเพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพเกิดประโยชน์และความปลอดภัยบนท้องถนนต่อประชาชน

ประเด็นปัญหาประการสุดท้าย ปัญหาเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถฉุกเฉิน สิ่งที่มีความสำคัญอย่างยิ่งกับรถฉุกเฉินอีกประการที่เราจะต้องคำนึงถึงคือการมีใบอนุญาตขับรถสำหรับรถฉุกเฉินโดยเฉพาะ เนื่องจากในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 กำหนดประเภทใบอนุญาตขับรถทั้งหมด 11 ประเภท แต่ไม่มีประเภทใบอนุญาตขับรถฉุกเฉิน ระบบการใช้ใบอนุญาตขับรถของประเทศไทยจะยึดตามประเภทรถที่กฎหมายกำหนดเอาไว้ รถฉุกเฉินจัดอยู่ในประเภทรถยนต์นั่งส่วนบุคคลหรือรถบรรทุกส่วนบุคคล ดังนั้น บุคคลใดที่มีใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลก็สามารถขับรถฉุกเฉินได้ แต่กฎหมายรถยนต์ของรัฐแคลิฟอร์เนียมีการกำหนดใบรับรอง

ขับรถพยาบาลซึ่งเป็นเหมือนใบรับรองเสริมที่สามารถขอเพื่อนำมาใช้ประกอบกับใบอนุญาตขับรถ หากได้รับใบรับรองแล้วก็สามารถขับขี่รถพยาบาลได้ โดยเงื่อนไขการขอใบรองก็ได้มีการกำหนดไว้อย่างละเอียดเพื่อเป็นการคัดกรองผู้ขับขี่ที่มีความรู้ ความสามารถและความพร้อมในการขับขี่รถพยาบาล และในกฎหมายความปลอดภัยทางของควิเบกมีการกำหนดประเภทใบอนุญาตขับขี่รถฉุกเฉินไว้โดยเฉพาะ โดยกำหนดเป็นใบอนุญาตประเภท 4A (ยานพาหนะฉุกเฉิน) มีรายละเอียดในการกำหนดคุณสมบัติของผู้ขออนุญาตที่ต้องผ่านหลักสูตรการขับขี่ยานพาหนะฉุกเฉิน การตรวจสุขภาพและการทดสอบสายตา และต้องทำแบบทดสอบความรู้ที่มีคำถามครอบคลุมเทคนิคการขับขี่เฉพาะทาง เพื่อเป็นการคัดกรองผู้ขับขี่ให้เหมาะสมกับรถที่ต้องขับขี่ ซึ่งการกำหนดใบขับขี่เฉพาะสำหรับรถฉุกเฉินถือว่ามีความสำคัญเป็นอย่างมากเป็นการคัดเลือกบุคคลที่มีความรู้และความสามารถอย่างแท้จริงเพื่อมาขับขี่รถฉุกเฉินที่ต้องอาศัยความชำนาญและความปลอดภัยอย่างสูง จึงควรแก้ไขกฎหมายในส่วนของใบอนุญาตขับรถ โดยเพิ่มเติมใบอนุญาตขับขี่รถฉุกเฉินหรือใบรับรองการขับรถฉุกเฉิน โดยนำบทบัญญัติของพระราชบัญญัติรถยนต์แห่งแคลิฟอร์เนียและกฎหมายความปลอดภัยทางหลวงของนครควิเบกมาปรับใช้ให้เข้ากับลักษณะของการปฏิบัติงานและสภาพสังคมของประเทศไทยได้ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ประชาชนในประเทศและผู้ป่วยหรือผู้บาดเจ็บที่โดยสารมาในรถ อีกทั้งยังเป็นการเพิ่มความมั่นใจให้ประประชาชนทุกคนว่าการขับขี่รถฉุกเฉินมีมาตรฐานและความปลอดภัย

จากการศึกษาค้นคว้าปัญหาเกี่ยวกับรถฉุกเฉิน ผู้ศึกษาพบว่ามีข้อเสนอแนะ คือ

1) ปัญหาเกี่ยวกับคำนิยามที่เกี่ยวข้องกับรถฉุกเฉิน ผู้ศึกษามีข้อเสนอแนะ ดังนี้ แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4 โดยบัญญัติคำนิยามเพิ่มเติมเป็นดังนี้

(35) “รถพยาบาล” หมายความถึง ยานยนต์ทุกคันที่ออกแบบ ติดตั้งอย่างเหมาะสม และใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการขนส่งผู้ป่วยหรือผู้บาดเจ็บโดยบุคคลหรือนิติบุคคลที่ลงทะเบียนหรือได้รับการรับรองเป็นบริการรถพยาบาลจากหน่วยงานด้านการแพทย์

(36) “ทีมกู้ภัย” หมายความถึง กลุ่มแพทย์และศัลยแพทย์ พยาบาล อาสาสมัคร หรือลูกจ้างของเจ้าของหรือผู้ปฏิบัติงานของรถฉุกเฉินที่ได้รับอนุญาตซึ่งได้รับการฝึกอบรมเกี่ยวกับการช่วยฟื้นคืนชีพและได้รับการกำหนดโดยเจ้าของรถ หรือผู้ดำเนินการรถฉุกเฉินเพื่อพยายามช่วยชีวิตบุคคลที่ตกอยู่ในอันตรายถึงชีวิตในกรณีฉุกเฉิน

(37) “การปฏิบัติการฉุกเฉิน” หมายความถึง การดำเนินการหรือการจอดรถของยานพาหนะฉุกเฉินที่ได้รับอนุญาต เมื่อยานพาหนะดังกล่าวเกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้ป่วยหรือผู้บาดเจ็บ การขนส่งนักโทษ การส่งเลือดหรือผลิตภัณฑ์เลือดในสถานการณ์ที่เกี่ยวข้องกับความเสี่ยงด้านสุขภาพที่ใกล้จะเกิดขึ้น การไล่จับผู้กระทำความผิดหรือต้องสงสัยว่าละเมิดกฎหมาย การตอบสนองหรือทำงานหรือช่วยเหลือในที่เกิดเหตุ ภัยพิบัติ โทร

แจ้งตำรวจ สัญญาณเตือนไฟไหม้ การปล่อยสารอันตรายที่เกิดขึ้นจริงหรือที่อาจเกิดขึ้น หรือเหตุฉุกเฉินอื่นๆ การดำเนินการฉุกเฉินจะไม่รวมถึงการกลับมาจากบริการดังกล่าว”

2) ปัญหาเกี่ยวกับการคุ้มครองรถฉุกเฉิน ผู้ศึกษามีข้อเสนอแนะ ดังนี้ ให้เพิ่มเติมความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นดังนี้

มาตรา 75/1 “ความรับผิดของลูกจ้างพนักงานของรัฐไม่ต้องรับผิดในความเสียหายทางแพ่งอันเนื่องมาจากการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตของบุคคลใด ๆ หรือความเสียหายต่อทรัพย์สินอันเป็นผลมาจากการปฏิบัติงานในหน้าที่ของยานพาหนะฉุกเฉินที่ได้รับอนุญาตในขณะที่ตอบสนองต่อการโทรฉุกเฉินหรือเมื่ออยู่ในการตามล่าหาผู้ฝ่าฝืนกฎหมายที่แท้จริงหรือต้องสงสัยในทันที หรือเมื่อตอบสนองแต่ไม่กลับมาจากสัญญาณแจ้งเหตุเพลิงไหม้หรือการโทรฉุกเฉินอื่นๆ”

มาตรา 75/2 “ความคุ้มกันของบริษัทหรือบริษัทเอกชนหรือลูกจ้างซึ่งดูแลแผนกดับเพลิง บริษัทหรือบริษัทเอกชนใดๆ หรือลูกจ้างของบริษัทดังกล่าว ซึ่งดูแลแผนกดับเพลิงและได้ทำสัญญาช่วยเหลือซึ่งกันและกันประมวลกฎหมายสุขภาพและความปลอดภัย จะต้องมีภูมิคุ้มกันจากความรับผิดต่อความเสียหายทางแพ่งในบัญชีเช่นเดียวกัน การบาดเจ็บหรือเสียชีวิตของบุคคลใด ๆ หรือความเสียหายต่อทรัพย์สินที่เกิดจากการทำงานของยานพาหนะฉุกเฉินที่ได้รับอนุญาตในขณะที่ตอบสนอง แต่ไม่ใช่เมื่อกลับมาจากสัญญาณเตือนไฟไหม้หรือการโทรฉุกเฉินอื่น ๆ ตามที่กฎหมายกำหนดสำหรับอำเภอและพนักงาน ซึ่งบริษัทหรือบริษัทได้ทำข้อตกลงช่วยเหลือซึ่งกันและกัน เว้นแต่การกระทำหรือการละเว้นที่ทำให้บุคคลใดได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตหรือความเสียหายต่อทรัพย์สินเกิดขึ้นกับทรัพย์สินภายใต้การควบคุมของบริษัทหรือองค์กรดังกล่าว”

มาตรา 75/3 “ทีมกู้ภัยไม่มีความรับผิดในการพยายามช่วยชีวิตโดยทีมกู้ภัย หรือการไม่กระทำการหรือการละเลยของทีมกู้ภัยใด ๆ ที่ดำเนินการร่วมกับรถฉุกเฉินที่ได้รับอนุญาตตามที่กำหนดไว้ในกฎหมาย ในขณะที่พยายามช่วยชีวิตบุคคลใด ๆ ที่อยู่ในอันตรายถึงชีวิตในทันที จะกำหนดความรับผิดใด ๆ ต่อทีมกู้ภัยหรือเจ้าของหรือผู้ควบคุมรถฉุกเฉินที่ได้รับอนุญาตหากมีการใช้โดยสุจริต”

3) ปัญหาเกี่ยวกับรถฉุกเฉินที่ฝ่าฝืนกฎหมาย ผู้ศึกษามีข้อเสนอแนะ ดังนี้ ให้แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในส่วนของการกำหนดอัตราโทษปรับ จากเดิม มาตรา 150 กรณีเปิดไฟสัญญาณหรือเสียงสัญญาณโดยไม่ได้รับอนุญาตให้ติดตั้งและใช้ไฟสัญญาณหรือเสียงสัญญาณ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท และมาตรา 152 กรณีรถชนิดอื่นติดตั้งและฝ่าฝืนเปิดไฟสัญญาณหรือเสียงสัญญาณต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท โดยแก้ไขเพิ่มโทษปรับในอัตราที่สูงขึ้น

4) ปัญหาเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถฉุกเฉิน ศึกษามีข้อเสนอแนะ ดังนี้ ให้แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ในส่วนของประเภทใบอนุญาตขับรถ โดยบัญญัติเพิ่มเติมในมาตรา 43 โดยเพิ่มประเภท

ใบอนุญาตขับรถ (11) ใบอนุญาตขับรถฉุกเฉิน และให้เพิ่มเติมคุณสมบัติของผู้ที่จะขอใบอนุญาตขับรถฉุกเฉิน เป็นดังนี้

มาตรา 51/2 “ผู้มีใบอนุญาตขับรถตามมาตรา 43 (11) ต้องมีคุณสมบัติ ดังต่อไปนี้

(1) ได้รับใบอนุญาตขับรถตามมาตรา 43 (1) และมีประสบการณ์การขับขี่รถยนต์มาไม่น้อยกว่า 1 ปี

(2) มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา 46

(3) ไม่มีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา 47 (3)

(4) ผ่านหลักสูตรการขับขี่ยานพาหนะฉุกเฉินที่มีการรับรองโดยสถาบันด้านการแพทย์ฉุกเฉิน

(5) มีความรู้ความสามารถในการขับรถฉุกเฉินเป็นอย่างดี

(6) ผู้ขอใบอนุญาตจะต้องตอบคำถามให้ถูกต้องอย่างน้อยยี่สิบสองข้อจากสามสิบข้อ การผ่านการทดสอบความรู้จะทำให้ผู้ขอใบอนุญาตขับรถฉุกเฉิน หากผู้ขอใบอนุญาตสอบตกผู้ขอใบอนุญาตต้องรอทำการทดสอบอีกครั้ง โดยจะต้องทำการนัดหมายอีกครั้งและชำระค่าธรรมเนียมการทดสอบอีกครั้ง”

เอกสารอ้างอิง

จารุวรรณ ธาดาเดช และคณะ. “วิวัฒนาการระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินในประเทศไทย: การทบทวนวรรณกรรมอย่างเป็นระบบ.” **วารสารวิชาการสาธารณสุข** 23 (2557): 513-514.

อนุชา เศรษฐเศถียร และคณะ. “สถานการณ์และสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุรถพยาบาลในประเทศไทย.” **วารสารวิวิจัยระบบสาธารณสุข** 9 (2558): 281-282.

Graham Jed. **The History of the Ambulance** [Online]. Available URL: https://historyofyesterday.com/the-history-of-the-ambulance-ecc2d63fb1a6, 2020. (สิงหาคม, 12)