

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย

ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องในงานวิจัย ได้แก่ 1) แนวคิดการร่วมโดยสารกันไปบนเส้นทางเดียวกัน 2) แนวคิดเกี่ยวกับการขนส่ง 3) แนวคิดเกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ 4) แนวคิดเกี่ยวกับเสรีภาพในการเดินทาง 5) แนวคิดเกี่ยวกับการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสาร 6) แนวคิดเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้โดยสารที่เป็นเด็ก และ 7) แนวคิดเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ขับขี่ประเภทต่างๆ

2.1 แนวคิดการร่วมโดยสารกันไปบนเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing)

Niels Agatz (2011) ได้ให้ความหมายของ “Ride Sharing” คือระบบการเดินทางที่ทำให้ผู้โดยสารที่มีแผนการเดินทางเดียวกันและเวลาเดียวกันร่วมเดินทางไปบนเส้นทางเดียวกันในระยะเวลาสั้นๆ¹

กฎหมายมลรัฐเวอร์จิเนีย (Code of Virginia 2017) มาตรา 46.2-1400 ได้ให้คำนิยาม “Ride sharing arrangement” ว่าหมายถึงการเดินทางของบุคคลในยานพาหนะที่เสนอโดยผู้ขับขี่ไปถึงจุดหมายโดยมิใช่การขนส่งผู้โดยสารสำหรับผลกำไร²

“Ride Sharing” หมายถึงการร่วมเดินทางด้วยกัน ครั้งเดียว หรือการร่วมโดยสารกันไปบนเส้นทางเดียวกันหรือเส้นทางใกล้เคียงกันในวันเดียวกัน³

Keivan Ghoseiri (2010) ได้ให้ความหมายของ “Ride Sharing” หมายถึงข้อสรุปของการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางทางรถยนต์โดยมีวัตถุประสงค์นำผู้เดินทางร่วมกัน โดยมีแผนการเดินทางใกล้เคียงกันและในตารางเวลาเดียวกัน⁴

¹ Niels Agatz, Alan L. Erera, Martin W.P. Savelsbergh and Xing Wang, “Dynamic Ride-Sharing: a Simulation Study in Metro Atlanta”, 19th International Symposium on Transportation and Traffic Theory, Procedia Social and Behavioral Sciences 17 (2011): 532.

² Code of Virginia 2017 Title 46.2 Chapter 14 retrieved from <http://law.lis.virginia.gov>

³ Amey, A., J. Attanucci, and R. Mishalani, “Real-Time Ridesharing – The Opportunities and Challenges of Utilizing Mobile Phone Technology to Improve Rideshare Services”, TRB Annual Meeting, (2011), p.3.

⁴ Keivan Ghoseiri, Ali Haghani, Masoud Hamed, “Real-time Rideshare Matching Problem”, U.S. Department of Transportation, University of Maryland (2010), p.6.

Susan Heinrich (2010) ได้นิยาม “Ridesharing” ว่าหมายถึงวิธีการเข้าถึงการจอดรับผู้เดินทางร่วมกัน (Car Pooling) วิธีหนึ่งซึ่งผู้ขับขี่จะหาผู้ร่วมเดินทางโดยแบ่งปันการเดินทางร่วมกันภายในเวลาสั้นๆและการออกเดินทางที่เกี่ยวข้องกัน⁵

Amber Levofsky and Allen Greenberg (2001) กล่าวว่า Ridesharing แบ่งเป็น 2 ประเภท⁶

1) Traditional ridesharing คือการเดินทางที่ผู้ขับขี่สามารถบริหารตารางเวลาจอดรับและที่หมายได้อย่างชัดเจน

2) Dynamic ridesharing หมายถึงการเดินทางที่ผู้ขับขี่สามารถพิจารณาแผนการเดินทางได้ด้วยตนเองและออกแบบเส้นทางไปยังจุดหมายให้เหมาะสมกับเส้นทางขับขี่โดยเลือกจอดรับส่งและเวลาแบบสุ่มโดยไม่คำนึงถึงจุดประสงค์ของผู้ขับขี่

Dynamic ridesharing คือรูปแบบหนึ่งของการร่วมโดยสารกันไปบนเส้นทางเดียวกันที่เป็นการเดินทางครั้งเดียว หรือรอบเดียวซึ่งต่างจากการจอดรับผู้เดินทางร่วมกัน (Car Pooling) แบบทั่วไปโดย Dynamic ridesharing จะมีการจัดแผนการเดินทางต่อเนื่องเท่านั้น ขณะที่ Car Pooling มีการจัดแผนการเดินทางหลายเที่ยว⁷

ขณะที่ Nelson D. Chan and Susan A. Shaheen (2012) ได้จำแนก Ridesharing แบ่งเป็น 3 ประเภท⁸

- 1) The “acquaintance-based” คือรูปแบบการเดินทางร่วมกัน ระหว่างคนในครอบครัวหรือเพื่อน รวมถึงเพื่อนที่ทำงาน บางครั้งเรียกว่า “fampools”
- 2) The “organization-based” คือการเดินทางร่วมกันที่กำหนดให้ผู้ใช้บริการเข้าร่วมบริการโดยสมัครสมาชิกที่เป็นทางการ หรือโดยสมัครผ่านทางเว็บไซต์ขององค์กร รูปแบบ

⁵ Susan Heinrich, Implementing Real-time Ridesharing in the San Francisco Bay Area. Mineta Transportation Institute, San Jose State University (2010), p.2.

⁶ Amber Levofsky and Allen Greenberg, “Organized Dynamic Ride Sharing: The Potential Environmental Benefits and the Opportunity for Advancing the Concept”, The U.S. Environmental Protection Agency (USEPA), (2001), pp.2-3.

⁷ Casey, R.F., Labell, L.N., Moniz L., Royal J. W, Advanced Public Transportation Systems: The State of the Art, Update ‘2000. Chapter 5. Report No. FTA-MA-26-7007-00-1. (Washington: USDOT, 2000). Cited in Keivan Ghoseiri, Ali Haghani, “Real-time Rideshare Matching Problem”, Mid-Atlantic Universities Transportation Center, University of Maryland (2010), p.11.

⁸ Nelson D. Chan and Susan A. Shaheen, “Ridesharing in North America: Past, Present, and Future”, Transportation Sustainability Research Center, University of California, Transport Reviews (2012), 32:1.

ดังกล่าวนี้ผู้เข้าร่วมให้บริการไม่จำเป็นต้องใช้รถยนต์บริการหรือรถตู้บริการคันเดียวกันในทุกๆวัน แต่อนุญาตให้ใช้รถยนต์บริการในรูปแบบที่หลากหลาย ยกตัวอย่าง รถตู้บริการยังแบ่งเป็น 4 แบบขึ้นอยู่กับรถตู้ร่วมบริการเป็นของเจ้าของคนเดียวกัน หรือมีการจัดการร่วมกัน

- 3) Ad hoc ridesharing คือการเดินทางร่วมกันที่ผู้ให้บริการ ไม่ต้องเป็นสมาชิกและมีความเกี่ยวข้องกับผู้เดินทางน้อยมาก ส่วนใหญ่แล้วจะใช้รถยนต์ส่วนตัวในการให้บริการ มีการบริหารจัดการด้วยตนเอง เช่น ติดประกาศตามบอร์ด หรือใช้การจับคู่โดยอุปกรณ์คอมพิวเตอร์

2.2 ความแตกต่างระหว่าง Ride-sharing กับ Ride-hailing

Ride-hailing หมายถึงการให้บริการจับคู่การเดินทางโดยผู้ขับขี่ ต้องมีการจดทะเบียนยืนยันตัวตนกับบริษัทผู้ให้บริการ และผู้ให้บริการจะจับคู่คำร้องขอรถบริการกับผู้ขับขี่ โดยใช้อุปกรณ์โทรศัพท์เคลื่อนที่หรือแอปพลิเคชัน⁹ เมื่อเปรียบเทียบกับรถบริการแท็กซี่หรือ รถยนต์ส่วนตัวพบว่าการเปิดเผยข้อมูลส่วนตัวของผู้โดยสาร¹⁰

ความแตกต่างระหว่าง Ride-sharing กับ Ride-hailing ที่สำคัญคือ Ride-sharing เป็นการเดินทางโดยทันทีทันใดตามความต้องการของผู้โดยสาร ขณะที่ Ride-hailing มักเป็นการเดินทางที่ผู้โดยสารต้องมีการวางแผนการเดินทางเล็กน้อย และอัตราค่าโดยสารต่อคนของ Ride-hailing จะถูกกว่า¹¹

2) แนวคิดเกี่ยวกับการขนส่ง

การขนส่ง (Transportation) หมายถึง การเคลื่อนย้ายคน (People) วัตถุ สิ่งของ (Goods) จากสถานที่หนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่ง โดยการขนส่งที่มีประสิทธิภาพจะต้องประกอบด้วย ความเร็ว การประหยัด ความปลอดภัย ความสะดวกสบาย ความแน่นอนเชื่อถือได้และตรงต่อเวลา¹²

การขนส่งทางบก (Land Transportation) แบ่งออกเป็น 2 รูปแบบ

⁹ Anh Pham, Italo Dacosta, "PrivateRide: A Privacy-Enhanced Ride-Hailing Service", Proceedings on Privacy Enhancing Technologies; 2017 (2):38.

¹⁰ Ibid.

¹¹ Julia Eddington, Ride-Hailing VS Ride-Sharing – What's the Difference? (2016) Retrieved from: <https://www.thezebra.com/insurance-news/2811/ride-sharing-vs-ride-hailing/>

¹² Phimpheo Zamouty, การประเมินขีดความสามารถผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนในนครหลวงเวียงจันทน์ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว, วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยบูรพา, (2556), หน้า 20.

1) การขนส่งทางถนน (Road Transportation) หมายถึง การขนส่งที่ใช้ยานพาหนะในการเคลื่อนย้ายสินค้าทางถนน หรือเรียกว่าบริการถึงที่ (Door-to-door Service) บริการเช่นนี้อาจใช้รถบรรทุก 4 ล้อ 6 ล้อ 10 ล้อ หรือมากกว่า 10 ล้อ เป็นยานพาหนะ¹³

2) การขนส่งทางน้ำ (Water Transportation) หมายถึง การขนส่งที่ใช้เส้นทางตามธรรมชาติ เช่น คลอง แม่น้ำ ทะเล และมหาสมุทรในการขนส่งสินค้า การขนส่งประเภทนี้นิยมใช้กับสินค้าที่มีมูลค่าต่อหน่วยต่ำ และขนส่งในปริมาณมากๆ เช่น วัสดุก่อสร้าง อิฐ หิน ปูน ทราย¹⁴ เป็นต้น

3) แนวคิดเกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

องค์ประกอบของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

1.เป็นรูปแบบการขนส่งสินค้าหรือเคลื่อนย้ายสินค้าที่มีลักษณะการขนส่งหลายรูปแบบมาผสมผสานกัน ภายใต้ผู้ให้บริการขนส่งรายเดียวซึ่งจะต้องรับผิดชอบตั้งแต่สินค้าต้นทางไปถึงผู้รับปลายทาง

2.การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมุ่งเน้นให้เกิดประสิทธิภาพด้านต้นทุน เมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งทางถนน โดยการขนส่งประเภทนี้จะให้ความสำคัญต่อประเภทการขนส่งหลัก ได้แก่ การขนส่งทางรถไฟ หรือการขนส่งทางน้ำโดยจำกัดระยะทางในการขนส่งทางถนนให้น้อยที่สุด

3.เป็นลักษณะของการขนส่งที่เรียกว่า “Door to Door Delivery” หมายถึงการขนส่งจากประตูจนถึงประตู หรือการขนส่งจากต้นทางไปถึงผู้รับปลายทาง¹⁵

ประเภทของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ อาจแบ่งได้เป็น 2 ประเภทดังนี้

1) ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีเรือเป็นของตน (Vessel operating multimodal transport operator) หรือ VO-MTO หมายถึง บริษัทเรือ หรือเจ้าของเรือที่เป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยใช้การขนส่งสินค้าโดยทางถนน รถไฟ ทางอากาศ

¹³ วิทยา สุหฤตดำรง, เอกสารประกอบการสอนวิชาโลจิสติกส์และการจัดการโซ่อุปทาน, (กรุงเทพมหานคร:หลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต), สาขาการจัดการเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา, (2549), หน้า 3-4.

¹⁴ เรืองเดียวกัน, หน้า 4.

¹⁵ นพนันต์เมืองเหนือ, ประเทศไทยกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ, วารสารการอาชีวและเทคนิคศึกษา, ปีที่ 3 ฉบับที่ 5 (มิถุนายน 2556): 60-61.

และจัดหาผู้ขนส่งอื่นที่จะมารับสินค้าจากผู้ประกอบการขนส่งอีกทอดหนึ่ง โดยไม่ได้ทำการขนส่งสินค้านั้นเพียงผู้เดียวตลอดการขนส่ง¹⁶

2) ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ไม่ใช่เจ้าของเรือ (Non-Vessel Operating Common Carrier) หรือ (NVOCC.) คือผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีผู้ขนส่งของทางทะเล ที่ไม่มีเรือเป็นของตนเอง แต่ให้บริการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ¹⁷

4) แนวคิดเกี่ยวกับเสรีภาพในการเดินทาง

อนุสัญญายุโรปว่าด้วยการปกป้องสิทธิมนุษยชน ค.ศ.1950 และพันธสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยสิทธิของพลเมืองและสิทธิทางการเมือง ค.ศ.1966 รับรองว่าคนทุกคนมีอิสระที่จะออกจากประเทศใดประเทศหนึ่งและรวมถึงประเทศของบุคคลนั้นด้วย¹⁸

- 1) เสรีภาพในการเดินทางภายในรัฐ
- 2) เสรีภาพในการเดินทางออกนอกรัฐ

เสรีภาพในการเดินทางภายในรัฐ

หมายถึงการที่บุคคลแต่ละคนสามารถเดินทางภายในดินแดนของรัฐโดยปราศจากการควบคุมจากฝ่ายปกครองทุกรูปแบบ ถ้ามองเสรีภาพดังกล่าวในรัฐย่อมทำให้เห็นได้ว่าบุคคลในรัฐนั้นย่อมมีสิทธิเสรีภาพพื้นฐานในการเคลื่อนไหวในอย่างอิสระภายในรัฐของตนเอง การเลือกที่อยู่อาศัยก็สามารถทำได้โดยอิสระ สามารถเดินทางได้อย่างเสรีภายในรัฐที่ตนเองเป็นพลเมืองอยู่

ข้อยกเว้นของเสรีภาพในการเดินทางภายในรัฐ

กรณีแรก เสรีภาพในการเดินทางของบุคคลนั้น ได้รับการจำกัดและถูกควบคุมโดยคำพิพากษาของศาล เช่น ถูกลงโทษจำคุก กักขัง หรือการถูกกำหนดให้อยู่แต่ในเขตหวงห้าม ถูกกักกันในบริเวณที่กำหนด

กรณีที่สอง กรณีของผู้ประกอบอาชีพที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นผู้ขับรถบรรทุก ขั้รถประจำทาง ขั้รถส่งผู้โดยสารทุกรูปแบบซึ่งเป็นอาชีพที่ใช้ทางสาธารณะต้องอยู่ภายใต้แบบฟอร์มที่ฝ่ายปกครองได้กำหนดขึ้น

¹⁶ อติพร เฟ่งฉ่ำ, ปัญหากฎหมายจากกรณีการขออนุญาตเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548, วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (2548), หน้า 15.

¹⁷ เรื่องเดียวกัน.

¹⁸ Free Movement of Persons within the European Union, จาก <http://www.Europa.EU.Int>.

กรณีที่สาม ระบบของผู้ที่ไม่มีที่อยู่เป็นหลักแหล่ง อาจเป็นบุคคลที่มีอาชีพ ไม่เป็น หลักแหล่ง ขึ้นอยู่กับการงาน ตารางเวลางานและรวมไปถึงบุคคลที่ไม่มีอาชีพเป็นหลักแหล่ง ไม่มีที่อยู่แน่นอน ร่อนเร่พเนจร¹⁹

2) เสรีภาพในการเดินทางออกนอกรัฐ

หมายถึงการที่บุคคลทุกคนมีเสรีภาพในการเดินทางออกนอกประเทศ ภายใต้กฎเกณฑ์ต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกฎระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวกับการแสดงเอกสารสำคัญต่างๆ และข้อจำกัดต่างๆ ที่รัฐสร้างขึ้น ดังนั้นการเดินทางออกจากรัฐหนึ่งไปสู่อีกรัฐหนึ่งนั้น ผู้เดินทางจึงต้องมีเอกสารในการเดินทางผ่านเข้าและออกแดนอย่างครบถ้วน มิเช่นนั้นแล้วบุคคลนั้นก็จะไม่มีเสรีภาพในการเดินทาง เสรีภาพในการเดินทางดังกล่าวจึงถูกจำกัดได้ด้วยข้อกำหนดของรัฐ เช่น หนังสือเดินทาง (passport) การอนุญาตให้เข้าประเทศ (visa) เป็นต้น

5) แนวคิดเกี่ยวกับการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสาร (Protection of Passenger Rights)

รัฐสภายุโรปได้ออกระเบียบเกี่ยวกับการชดเชยค่าเสียหายและการช่วยเหลือผู้โดยสารในเหตุการณ์ที่มีการยกเลิกเที่ยวบิน หรือความล่าช้าของเที่ยวบิน (Regulation (EC) No. 261 ปี คศ.2004)

มาตรา 1 กำหนดให้ผู้โดยสารมีสิทธิขั้นพื้นฐาน แบ่งเป็น 3 กรณี 1) มีสิทธิปฏิเสธการเดินทางตามความประสงค์ของตน 2) เที่ยวบินถูกยกเลิกและ 3) เที่ยวบินมีความล่าช้า²⁰

นอกจากนี้ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization หรือ ICAO) ยังได้ออกกฎในการคุ้มครองผู้บริโภคและสิทธิของผู้โดยสาร ในการประชุมการขนส่งทางอากาศโลก (Worldwide Air Transport Conference หรือ ATCOF) ครั้งที่ 6 ณ กรุงมอนทรีออล ประเทศแคนาดา ปี คศ.2013 โดยมีการคุ้มครองสิทธิ ของผู้โดยสารแบ่งเป็น 3 ช่วงเวลาคือสิทธิก่อนเดินทาง สิทธิในระหว่างเดินทางและ สิทธิหลังจากเดินทาง²¹

สิทธิก่อนเดินทาง ได้แก่ผู้โดยสารมีสิทธิได้รับราคาโดยสารที่โปร่งใส (Ensure Pricing Transparency) ได้รับการเสนอค่าโดยสารที่ถูกที่สุด ได้รับการแจ้งตัวตนในการขนส่ง เป็นต้น

¹⁹ เกรียงไกร เจริญธนาวัฒน์, เสรีภาพทางกายภาพตามแนวคิดทางกฎหมายของฝรั่งเศส, public-law.net (2548)

[ออนไลน์] สืบค้นวันที่ 14 พ.ย.2560 แหล่งที่มา: <http://public-law.net/publaw/view.aspx?id=670&Page=1>

²⁰ Regulation (EC) No 261/2004 of the European Parliament and of the Council 2004, Retrieved from <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32004R0261&from=EN>.

²¹ Consumer Protection and Definition of passenger rights in different contexts, International Civil Aviation Organization, Worldwide Air Transport Conference 6th, (2013) Retrieved from http://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/WorkingPapers/ATConf6-wp005_en.pdf.

สิทธิในระหว่างเดินทาง ได้แก่ผู้โดยสารมีสิทธิได้รับการแจ้งเตือนความล่าช้าของเที่ยวบิน การยกเลิกเที่ยวบิน รวมถึงการเปลี่ยนเส้นทางการบิน ได้รับการแจ้งเตือนเมื่อมีความ ต้องการลงจากเครื่องบิน ได้รับการช่วยเหลือเมื่อผู้โดยสารต้องการเปลี่ยน เที่ยวบินด้วยความยุติธรรม และแน่นอน และผู้โดยสารมีสิทธิได้รับกระเป๋าเดินทางตรงเวลา เป็นต้น

สิทธิหลังจากเดินทาง ได้แก่ผู้โดยสารมีสิทธิได้รับข้อมูลรายงานการเดินทาง มีสิทธิ ร้องเรียน²² เป็นต้น

6) แนวคิดเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้โดยสารที่เป็นเด็ก

ในประเทศสหรัฐอเมริกาเมืองค์กรบริหารความปลอดภัยในการจราจรแห่งชาติ (National Highway Traffic Safety Administration หรือ HTSA) ซึ่งสังกัดกรมการขนส่ง ได้ออกกฎหมายแห่ง สหพันธรัฐว่าด้วย มาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะในส่วนที่เกี่ยวกับที่นั่งผู้โดยสารรถ โรงเรียนและการป้องกันการชนกัน (School Bus Passenger Seating and Crash Protection) กำหนด ให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารต้องคาดเข็มขัดนิรภัยในขณะที่เดินทางในยานพาหนะสาธารณะหรือ ยานพาหนะส่วนบุคคล สำหรับยานพาหนะส่วนบุคคลนั้น รัฐส่วนใหญ่กำหนดให้เฉพาะผู้ขับขี่และ ผู้โดยสารด้านหน้าต้องคาดเข็มขัดนิรภัย ขณะที่บางรัฐมีข้อกำหนดสำหรับผู้โดยสารที่ต้องการ ความช่วยเหลือทางการแพทย์หรือทางร่างกาย นอกจากนี้ในบางรัฐ มีข้อกำหนดสำหรับยานพาหนะ ขนส่งสาธารณะ เช่น รถบัส รถขนส่งพัสดุไปรษณีย์

7) แนวคิดเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ขับขี่ประเภทต่างๆ

ประเทศสหรัฐอเมริกาใช้การแยกประเภทผู้ขับขี่เพื่อควบคุมพฤติกรรมกำขับขี่และลดอุบัติเหตุ โดยกระทรวงคมนาคมแห่งสหรัฐ (Department of Transportation หรือ DOT) แบ่งผู้ขับขี่เป็น 5 ประเภท คือ

1) ผู้ขับขี่ที่ทุพพลภาพ (Disabled Drivers)

การขับขี่เป็นเสรีภาพประการหนึ่งของพลเมือง แม้ว่าจะเป็นผู้ทุพพลภาพก็ตาม ดังนั้นจึงเป็นหน้าที่ของหน่วยงานของรัฐในการจัดหาอุปกรณ์ช่วยเหลือในการขับขี่แก่บุคคลเหล่านี้ เพื่อให้ขับขี่อย่างปลอดภัยและไม่ไปก่อเหตุอันตรายแก่บุคคลอื่น อุปกรณ์ช่วยเหลือเหล่านี้ เช่น แก้อีหุมน อุปกรณ์บังคับมือ เป็นต้น ในบางรัฐใน สหรัฐอเมริกา ผู้ทุพพลภาพสามารถขอ ใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ได้โดยผ่านเงื่อนไขตามที่กฎหมายของมลรัฐนั้นกำหนดไว้ เช่น

²² Ibid.

มลรัฐวิสคอนซินกำหนดให้ผู้ทุพพลภาพมีสิทธิขอใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ได้ต่อเมื่อ 1) มีรายงานทางการแพทย์และ 2) ผ่านการทดสอบในการขับขี่ซึ่งจะทดสอบ 3 อย่าง ได้แก่ ทดสอบความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ทดสอบความรู้เกี่ยวกับสัญญาณต่างๆ และทดสอบความสามารถ ในการขับขี่ ทั้งนี้ ในใบอนุญาตอาจกำหนดให้ผู้ทุพพลภาพต้องมีอุปกรณ์ช่วยเหลือในการขับขี่ เช่น ปุ่มควบคุมการขับขี่ หรือพวงมาลัยบังคับมือ²³ เป็นต้น

2) ผู้ขับขี่ที่บกพร่องทางความสามารถ (Impaired Drivers)

“Impaired Drivers” หมายถึงการขับขี่ยานพาหนะ เช่น รถยนต์ รถบรรทุก เรือ รถสำหรับเคลื่อนบนหิมะ รวมถึงยานพาหนะทุกชนิดบนท้องถนน ภายใต้การใช้แอลกอฮอล์หรือยาเสพติด²⁴ โดยในประเทศแคนาดาถือเป็นความผิดอาญา²⁵ ซึ่งจะถูกลงโทษตามความร้ายแรงของความเสียหาย ที่เกิดจากผู้กระทำผิดรวมถึงการพักใบอนุญาตขับขี่²⁶

กฎหมายของมลรัฐจอร์เจียกำหนดว่าจะไม่มีการดำเนินการทางแพ่งหรือทางอาญากับบุคคลหรือหน่วยงานสำหรับการรายงานคนขับที่มีความบกพร่อง (Impaired Drivers) ให้กับสำนักงานขนส่งมลรัฐจอร์เจีย กฎหมายของรัฐจอร์เจียอนุญาตให้แพทย์ แต่ไม่ได้กำหนดเด็ดขาด โดยแพทย์สามารถรายงาน ชื่อวันเดือนปีเกิดและ ที่อยู่ของคนขับที่มีความบกพร่อง ให้กับสำนักงานขนส่งมลรัฐจอร์เจียได้²⁷

นอกจากนี้ตามกฎหมายของมลรัฐนิวยอร์กกำหนดให้ผู้ขับขี่ขณะ ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หรือเกี่ยวกับการใช้ยาบางอย่าง จะต้องถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ หรือพักใบอนุญาตใช้รถยนต์ อย่างไม่รู้ตัวตามหลักสาธิตพิพากษาให้พักใบอนุญาตขับขี่แบบมีเงื่อนไข (Continuation of

²³ Wisconsin Department of transportation, driving with a disability, (11 Dec 2016), [Online]: Retrieved from <http://wisconsin.gov/Pages/dmv/license-drivers/mdcl-cncrns/drivingwithadisability.aspx>.

²⁴ The Ontario Ministry of Transportation, Impaired Driving, (18 Dec 2016), [Online]: Retrieved from <http://www.mto.gov.on.ca/english/safety/impaired-driving.shtml>

²⁵ Kenkel, Joseph F, Impaired Driving in Canada, 2009 Edition. Markham, Ontario: LexisNexis Canada (2008). p. 1 [Online]: Retrieved from https://en.wikipedia.org/wiki/Impaired_driving_in_Canada

²⁶ Ibid.

²⁷ Augusta University, Reporting Impaired Drivers (11 Dec 2016), [Online]: Retrieved from <http://www.augusta.edu/services/legal/guidelines/impaireddrivers.php>

Driving Privileges) หากได้เข้าร่วมโปรแกรมขับขี สำหรับคน ที่มีการขับขีบกพร่อง ของสำนักงานขนส่งมลรัฐนิวยอร์ก (Impaired Driver Program) หรือ (IDP)²⁸

3) ผู้ขับขีที่มีอาการง่วงนอน (Drowsy Drivers)

มีรายงานกล่าวว่าในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา มีผู้เคราะห์ร้ายที่เสียชีวิตมีสาเหตุที่มีความเกี่ยวข้อง จากผู้ขับขีที่มีอาการง่วงนอน โดยแอลกอฮอล์เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดอาการง่วงนอน รายงาน ศึกษาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุพบว่าการเกิดอุบัติเหตุจากผู้ขับขีที่มีอาการง่วงนอน แบ่งเป็น 4 กลุ่มดังนี้

- 1) ผู้ขับขีชาย อายุระหว่าง 17-23 ปี
- 2) ผู้ขับขีที่มีสภาวะการหลับที่ผิดปกติ เช่น ภาวะการหยุดหายใจชั่วขณะ (Apnea) อาการนอนไม่หลับ (Insomnia) อาการขาอยู่ไม่สุข (Restless leg syndrome) โรคลมหลับ (Narcolepsy) เป็นต้น
- 3) ผู้ขับขีที่มีการทำงานเป็นกะ ในตอน กลางคืน หรือทำงานเป็นเวลานาน หรือในช่วงเวลาการทำงานที่ไม่ปกติ
- 4) ผู้ขับขีที่มีการพักผ่อนน้อยกว่า 6 ชั่วโมงต่อคืน²⁹

จากผลการศึกษาดังกล่าว มีมลรัฐต่างๆ ในสหรัฐอเมริกาออกกฎหมายควบคุมผู้ขับขีที่มี อาการง่วงนอน อาทิเช่น มลรัฐฟลอริดา มี “Ronshay Dugans Act” กำหนดให้สัปดาห์แรกของ เดือนกันยายน เป็นสัปดาห์ป้องกันการขับขีขณะง่วงนอน (Drowsy Driving Prevention Week) ตลอดสัปดาห์จะมีเจ้าหน้าที่จากกระทรวงคมนาคมมาให้ความรู้แก่ชุมชนเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมาย และอันตรายจากการขับขีขณะง่วงนอน³⁰ มลรัฐนิวเจอร์ซีย์ กำหนดให้ผู้ขับขีที่ไม่ได้นอนหลับเกิน 24 ชั่วโมงจะถูกพิจารณาเป็น การขับขีด้วยความประมาทประเภทเดียวกับขับขีขณะมีเมเา³¹

²⁸ New York State Department of Motor Vehicles, The Impaired Driver Program - Alcohol & Drug Rehabilitation Program, (17 Dec 2016), [Online]; Retrieved from <https://dmv.ny.gov/tickets/impaired-driver-program-alcohol-drug-rehabilitation-program>

²⁹ U.S. Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration (10 Dec 2016), [Online]; Retrieved from <https://one.nhtsa.gov/Driving-Safety/Drowsy-Driving/did%E2%80%93you%E2%80%93know>.

³⁰ National Conference of State Legislatures, Summaries of Current Drowsy Driving Laws, (11 Dec 2016), [Online]; Retrieved from <http://www.ncsl.org/research/transportation/summaries-of-current-drowsy-driving-laws.aspx>.

³¹ Ibid.

มลรัฐอาคันซอ กำหนดให้การขับขี่ขณะเผลอเผลอนี้เป็นความผิดชั้นกลาง (Misdemeanor) หากผู้ขับขี่ที่ไม่ได้นอนหลับติดต่อกันเกิน 24 ชั่วโมงมีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง ซึ่งอาจจะถูกลงโทษฐานประมาททำให้คนตาย³²

5) ผู้ขับขี่สูงอายุ (Older Drivers)

ตามรายงานของศูนย์ป้องกันและควบคุมการเกิดอุบัติเหตุแห่งชาติของสหรัฐอเมริกา ระบุว่าในปี ค.ศ.2005 ในการเกิดอุบัติเหตุจำนวน 2,626,418 ครั้งพบว่ามีผู้เสียชีวิตจำนวน 6,800 คนเป็นผู้สูงอายุ จำนวน 260,000 คนต้องเข้าห้องฉุกเฉินในโรงพยาบาล โดยเฉลี่ยมีผู้สูงอายุ เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ จำนวน 19 คนต่อวัน³³

ใน 18 มลรัฐในสหรัฐอเมริกา กำหนดให้มีการต่ออายุใบอนุญาตขับขี่สำหรับผู้สูงอายุ แบบปีต่อปีและในบางมลรัฐ เช่น District of Columbia กำหนดให้ผู้สูงอายุเกิน 70 ปีต้องมีใบรับรองจากแพทย์ด้วย สำหรับมลรัฐอิลลินอยส์ผู้ขับขี่อายุเกิน 75 ปีต้องมีการทดสอบการขับขี่ก่อนต่อใบอนุญาต³⁴ หลังจากได้รับอนุญาตขับขี่แล้ว เจ้าหน้าที่อาจจะออกใบอนุญาตขับขี่ภายใต้เงื่อนไขจำกัด เช่น ผู้สูงอายุอาจจะถูกจำกัดการขับขี่ไปในสถานที่เฉพาะ หรือห้ามขับขี่ในเวลากลางคืน หรือในบริเวณที่เป็นระยะห่างจำกัดจากบ้านของผู้ขับขี่ เป็นต้น

5) ผู้ขับขี่ที่ขับพาหนะมีลักษณะคุกคาม (Aggressive Drivers)

“Aggressive Driver” หมายถึงการขับขี่ที่มีพฤติกรรมเป็นความผิดจราจรที่ก่ออันตราย แก่บุคคลหรือทรัพย์สินของบุคคลอื่น³⁵ โดยพฤติกรรมที่ถือเป็นการคุกคาม เช่น ขับด้วยความเร็ว ขับจี้ท้ายรถของคนอื่น ขับรถฝ่าไฟแดง ขับรถสายไปมา ขับรถตัดเลนเข้ามาโดยไม่สมควร ขับรถโดยไม่ยอมให้คันอื่นไปก่อน ขับรถเข้ามาในเลนสำหรับรถฉุกเฉิน³⁶ เป็นต้น

³² Ibid.

³³ Centers for Disease Control and Prevention, National Center for Injury Prevention and Control. Web-based Injury Statistics Query and Reporting System (WISQARS). Atlanta, GA (18 Dec 2016), [Online]: Retrieved from: <https://www.cdc.gov/injury/wisqars/index.html>.

³⁴ Insurance Institute for Highway Safety, Highway Loss Data Institute, Older drivers (18 Dec 2016), [Online]: Retrieved from: <http://www.iihs.org/iihs/topics/laws/olderdrivers?topicName=older-drivers>.

³⁵ National Highway Traffic Safety Administration, risky-driving (18 Dec 2017), [Online]: Retrieved from: <https://www.nhtsa.gov/risky-driving>.

³⁶ Maryland Highway Safety Office, Aggressive Drivers (18 Dec 2017), [Online]: Retrieved from: <http://www.mva.maryland.gov/safety/mhso/program-aggressive-drivers.htm>.

ในสหรัฐอเมริกา การขับขี่ที่มีลักษณะคุกคามถูกจัดรวมอยู่ในความผิดฐานขับขี่ด้วยความประมาทและเป็นความผิดอาญาที่ไม่ร้ายแรง³⁷ (misdemeanor traffic offense) โดยมี 11 มลรัฐออกกฎหมายเกี่ยวกับการขับขี่ที่มีลักษณะคุกคาม เช่น แคลิฟอร์เนีย ยูทาห์ เพนซิลเวเนีย เป็นต้น โดยความผิดฐานขับขี่ที่มีลักษณะคุกคามมีโทษจำคุกไม่เกิน 90 วัน หรือปรับไม่เกิน 1,000 เหรียญสหรัฐ³⁸

หากต้องเผชิญกับผู้ขับขี่ที่มีลักษณะคุกคาม PennDOT ซึ่งเป็นองค์กรอยู่ในสำนักงานขนส่งแห่งมลรัฐเพนซิลเวเนียให้คำแนะนำดังนี้ 1) ออกห่างโดยเร็วที่สุด หลีกเลี่ยงการเผชิญหน้ากับผู้กระทำผิด 2) ให้ผ่อนคลายเป็นและหลีกเลี่ยงการสบตาหรือแสดงท่าทางหยาบคาย 3) อย่ากีดขวางเส้นทางหากท่านขับช้ากว่าผู้กระทำผิด³⁹ นอกจากนี้ มลรัฐเพนซิลเวเนียยังมีโปรแกรมให้ความรู้และบังคับใช้กับการขับขี่ที่มีลักษณะคุกคาม เรียกว่า The Pennsylvania Aggressive Driving Enforcement and Education Project (PAADEEP) โดยจะระบุพื้นที่ที่พบการกระทำผิด การเตือนภัยให้กับสาธารณะโดยการออกสื่อ การบังคับกับผู้กระทำผิดที่มีการเฝ้าระวัง⁴⁰ เพื่อลดจำนวนผู้กระทำผิดและป้องกันความเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สิน

³⁷ Kourosh Akhbari, What Is Reckless Driving? LegalMatch (24 Dec 2017), [Online]: Retrieved from: <https://www.legalmatch.com/law-library/article/reckless-driving-lawyers.html>

³⁸ Kourosh Akhbari, Aggressive Driving Laws, LegalMatch (24 Dec 2017), [Online]: Retrieved from: <https://www.legalmatch.com/law-library/article/aggressive-driving-laws.html>

³⁹ PennDOT, Pennsylvania Department of Transportation, Aggressive Driving (24 Dec 2017), [Online]: Retrieved from: <http://www.penndot.gov/TravelInPA/Safety/TrafficSafetyAndDriverTopics/Pages/Aggressive-Driving.aspx>

⁴⁰ Pennsylvania Traffic Safety Enforcement Resource Center, Aggressive Driving (24 Dec 2017), [Online]: Retrieved from: <http://www.patrafficsafety.org/PA-Aggressive-Driving/>