



เอกสารประกอบการพิจารณา

ร่างพระราชบัญญัติพิจารณา (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

อ.พ. 19/2564 สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง



อ.พ. 19/2564
สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง



เอกสารเพิ่มเติม

สำนักวิชาการ
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร
โทร. 0 2244 2070-2

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก
(ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

คำนำ

เอกสารประกอบการพิจารณา (อ.พ.) นี้ จัดทำขึ้นเพื่อประโยชน์ในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญ ร่างพระราชบัญญัติ ญัตติขอแก้ไขเพิ่มเติมรัฐธรรมนูญ พระราชกำหนด ญัตติ หรือหนังสือสัญญา ระหว่างประเทศ ที่เข้าสู่การประชุมของสภาผู้แทนราษฎร และที่ประชุมร่วมกันของรัฐสภา โดยศึกษา รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูล สถิติ ข้อเท็จจริง บทความทางวิชาการ และ/หรืองานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้น ให้กับสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร สมาชิกวุฒิสภา กรรมการ และบุคคลในวงงานรัฐสภา ใช้ในการประกอบการพิจารณา ตลอดจนเป็นข้อมูลอ้างอิงสำหรับผู้สนใจทั่วไป

สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ผู้รับผิดชอบ

นายมานิช อินทนิม

ผู้อำนวยการสำนักวิชาการ

นางสุภาวดี ตันตระกูล

ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานบริการวิชาการ 2

ผู้จัดทำและรับผิดชอบ

นางอาริยา สุขโต

วิทยากรชำนาญการพิเศษ

นายณัฐพงศ์ พันธุ์ไชย

วิทยากรชำนาญการพิเศษ

นายณัฐพงศ์ พิมเสน

นิติกรปฏิบัติการ

นางสาวดาวรัตน์ สมจิตร

เจ้าพนักงานธุรการอาวุโส

นางสาวสุนันท์ เจสละ

เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน

นางสาวสุพรรณิศา พรหมบุตร

เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน

กุมภาพันธ์ 2564

บทสรุปสำหรับสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ...) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) เป็นการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้ 1. กำหนดให้รถบรรทุก รถบรรทุกคนโดยสาร และรถจักรยานยนต์ สามารถใช้ช่องเดินรถด้านขวาได้ในกรณีจำเป็นและแก้ไขเพิ่มเติมน้ำหนักของรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลที่ไม่ต้องใช้ช่องเดินรถด้านซ้ายสุดหรือใกล้เคียงกับช่องเดินรถประจำทางจาก 1,600 กิโลกรัม เป็น 2,200 กิโลกรัม 2. ปรับปรุงลักษณะความผิดเกี่ยวกับการขับรถให้เหมาะสมและสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน โดยกำหนดห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถในลักษณะกีดขวางการจราจรหรืออาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ผู้อื่น 3. กำหนดให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจขอให้แพทย์ตรวจพิสูจน์ผู้ขับขี่หรือบุคคลที่อาจเป็นผู้ขับขี่ที่อยู่ในภาวะหมดสติหรือได้รับอันตรายแก่กาย จนไม่อาจให้ความยินยอมในการตรวจสอบการมีสารเสพติดหรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทหรือการทดสอบความเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายในการตรวจพิสูจน์ดังกล่าวให้สิ่งจ่ายจากงบประมาณตามระเบียบที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนด โดยได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงการคลัง 4. ปรับปรุงหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัย เช่น ผู้ขับขี่และคนโดยสารตอนหน้าต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยตลอดเวลาในขณะที่ขับรถยนต์ เว้นแต่คนโดยสารที่นั่งแถวตอนอื่นนอกจากแถวตอนหน้า ไม่จำเป็นต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่ง ในกรณีที่รถยนต์นั้นอยู่ในทางเดินรถที่กำหนดความเร็วสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง กำหนดให้คนโดยสารที่เป็นเด็กอายุไม่เกิน 6 ปีห้ามนั่งแถวตอนหน้า เว้นแต่ได้จัดที่นั่งพิเศษสำหรับเด็กหรือคาร์ซีท สำหรับรถนั่งสองแถว รถบรรทุกคนโดยสารขนาดเล็กที่มีการจัดที่นั่งตามความยาวของรถ รถกระบะ รถกึ่งกระบะ หรือรถยนต์อื่นตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนด หากมีการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด ให้คนโดยสารที่อยู่ในรถนั้น นอกจากคนโดยสารที่นั่งแถวตอนหน้าได้รับยกเว้นไม่ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัย เป็นต้น พร้อมทั้งกำหนดหลักเกณฑ์เพื่อให้รถบางประเภทที่ไม่อาจจัดให้มีเข็มขัดนิรภัยสำหรับรถโดยสาร เช่น รถนั่งสองแถว รถบรรทุก รถกระบะ หากมีการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดโดยต้องไม่มีการยื่นหรือนั่งโดยสารในลักษณะที่เป็นความเสี่ยง และใช้อัตราความเร็วตามที่กำหนดได้รับยกเว้นไม่ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัย เป็นต้น 5. ปรับปรุงมาตรการป้องกันการแข่งรถในทาง โดยกำหนดให้ผู้ใดรวมกลุ่มหรือมั่วสุมกันด้วยรถตั้งแต่ห้าคันขึ้นไป โดยมีการนัดหมายเพื่อแข่งรถในทางหรือรถที่ใช้ในการรวมกลุ่มหรือมั่วสุมกัน มีการปรับแต่งรถให้มีสภาพไม่ถูกต้อง หรือมีพฤติการณ์อย่างหนึ่งอย่างใดอันแสดงให้เห็นว่า จะทำการแข่งรถในทาง ให้ถือว่าผู้นั้นพยายามแข่งรถ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าเป็นการกระทำเพื่อการอื่นหรือตนมิได้ร่วมหรือมีส่วนรู้เห็นว่าจะมีการแข่งรถในทาง และได้ปรับปรุงบทบัญญัติที่กำหนดความผิดฐานเป็นผู้จัด โฆษณา ประกาศ ชักชวน หรือดำเนินการด้วยวิธีการใดเพื่อให้มีการแข่งรถในทางโดยไม่ได้รับอนุญาต และกำหนดโทษสำหรับความผิดดังกล่าว เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าตนมิได้มีส่วนรู้เห็นหรือไม่มีเหตุอันควรรู้ว่า จะนำรถดังกล่าวไปใช้ในการแข่งรถ 6. ปรับปรุงมาตรการควบคุมการใช้รถที่มีสภาพไม่ถูกต้องให้มีความชัดเจนและสอดคล้องกับข้อเท็จจริงยิ่งขึ้น โดยในกรณีที่รถมีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงและหากให้ใช้รถต่อไปอาจเกิดอันตรายได้ ให้เจ้าพนักงานจราจรสั่งห้ามการใช้รถนั้นและผู้ขับขี่ต้องนำรถดังกล่าวให้พ้นทางเดินรถโดยเร็วที่สุด

และในกรณีที่รถมีสภาพไม่ถึงกับไม่ปลอดภัยในการใช้ ให้เจ้าพนักงานจราจรสั่งระงับการใช้รถเป็นการชั่วคราว เพื่อให้เจ้าของรถ ผู้ครอบครองรถ หรือผู้ขับขี่นำรถดังกล่าวไปซ่อมแซมหรือปรับปรุงให้ถูกต้องภายใน ระยะเวลาที่กำหนด โดยในระหว่างระยะเวลาดังกล่าวให้ใช้รถได้ไปพลางก่อน 7. ปรับปรุงบทกำหนดโทษ สำหรับความผิดฐานขับรถก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินและไม่หยุดรถเพื่อให้ความช่วยเหลือ ตามสมควร กรณีผู้ขับขี่ที่ขับรถโดยไม่ได้รับอนุญาต หรือในระหว่างถูกสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ หากขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายหรือได้รับอันตรายสาหัสตามประมวลกฎหมายอาญา ความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น รวมทั้งเพิ่มบทกำหนดโทษสำหรับความผิดฐานขับรถ ในขณะถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามมาตราการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถ 8. กำหนดให้ศาล แจ่งคำสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ อันเนื่องมาจากความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก ให้นายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก แล้วแต่กรณี และ 9. กำหนด บทเฉพาะกาลเพื่อรองรับกฎหมายลำดับรองที่ออกตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่ใช้บังคับอยู่ ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ โดยให้ใช้บังคับได้ต่อไปเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้ง นอกจากนี้ ได้กำหนด บทเฉพาะกาลเพื่อเร่งรัดการออกกฎหมายลำดับรองตามหลักการใหม่ โดยให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จ ภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

เอกสารประกอบการพิจารณา

สารบัญ

	หน้า
บทสรุปสำหรับผู้แทนราษฎร	ก
ส่วนที่ 1	
- หลักการและเหตุผลร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	1-1
- สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	1-3
- ตารางเปรียบเทียบพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กับ ร่างพระราชบัญญัติ จราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	1-20
ส่วนที่ 2 บทวิเคราะห์	2-1
ส่วนที่ 3 ข้อมูลประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ	3-1
- รายงานการศึกษา บทความ ที่เกี่ยวข้อง	3-1
- กฎหมายและข้อปฏิบัติที่ควรรู้	3-16
- คดีอุบัติเหตุจราจรทางบกและรายงานเสียชีวิตในระบบ CRIMES	3-23
- ปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดความเสียหายต่อการเกิดอุบัติเหตุบนถนน	3-25

ส่วนที่ 1

หลักการและเหตุผล

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

หลักการ

แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ดังต่อไปนี้

(1) แก้ไขเพิ่มเติมหลักเกณฑ์การใช้ช่องเดินรถและน้ำหนักของรถที่ไม่ต้องใช้ช่องเดินรถด้านซ้ายสุดหรือใกล้เคียงกับช่องเดินรถประจำทาง (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 35)

(2) ปรับปรุงข้อห้ามในการขับรถและบทกำหนดโทษสำหรับความผิดดังกล่าว (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 43 และเพิ่มมาตรา 158/1)

(3) กำหนดการตรวจพิสูจน์ผู้ขับขี่หรือบุคคลที่อาจเป็นผู้ขับขี่ซึ่งอยู่ในภาวะหมดสติหรือได้รับอันตรายแก่กายจนไม่อาจให้ความยินยอมในการตรวจสอบการมีสารเสพติดหรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอยู่ในร่างกาย หรือทดสอบการเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น (เพิ่มมาตรา 43 ทวิ/1 และมาตรา 142 วรรคหก และแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 142 วรรคห้า)

(4) ปรับปรุงหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการรื้อร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยและบทกำหนดโทษสำหรับความผิดดังกล่าว (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 123 และเพิ่มมาตรา 123/1 มาตรา 123/2 มาตรา 123/3 และมาตรา 153/1)

(5) ปรับปรุงมาตรการป้องกันการแข่งรถในทางโดยไม่ได้รับอนุญาต (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 134 และมาตรา 160 ทวิ และเพิ่มมาตรา 134/1 มาตรา 134/2 และมาตรา 160 เบญจ)

(6) ปรับปรุงมาตรการควบคุมการใช้รถที่มีสภาพไม่ถูกต้อง (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 143 และมาตรา 143/1 เพิ่มมาตรา 143/2 และมาตรา 156/1 และยกเลิกมาตรา 144)

(7) ปรับปรุงบทกำหนดโทษและมาตรการลงโทษ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 145 วรรคหนึ่ง มาตรา 147 มาตรา 148 วรรคหนึ่ง มาตรา 149 มาตรา 150 มาตรา 151 มาตรา 152 มาตรา 153 มาตรา 154 มาตรา 155 มาตรา 156 มาตรา 157 มาตรา 157/1 วรรคหนึ่ง มาตรา 158 มาตรา 160 และเพิ่มมาตรา 160 ทวิ/1 มาตรา 160 ตี วรรคห้า มาตรา 160 ตี/1 มาตรา 160 ตี/2 และมาตรา 160 ตี/3)

(8) กำหนดให้ศาลแจ้งคำสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ อันเนื่องมาจากความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก แก่นายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก (เพิ่มมาตรา 162/1)

เหตุผล

โดยที่ในปัจจุบันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยมีส่วนหนึ่งมาจากการที่ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความปลอดภัยในการจราจรทางบก ประกอบกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานแล้ว บทบัญญัติบางประการแห่งพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวไม่เหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน สมควรปรับปรุงมาตรการกฎหมายเพื่อให้สอดคล้องกับสภาพข้อเท็จจริงในการใช้รถใช้ถนนได้อย่างปลอดภัยและให้การป้องกันการกระทำความผิดมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ทั้งในเรื่องการใช้ช่องเดินรถ ลักษณะความผิดในการขับรถ การตรวจสอบหรือทดสอบผู้ขับขี่ หน้าที่การใช้เข็มขัดนิรภัย การป้องกันการแข่งรถ ในทางโดยไม่ได้รับอนุญาต และการควบคุมการใช้รถที่มีสภาพไม่ถูกต้อง รวมทั้งปรับปรุงบทกำหนดโทษ ให้มีความเหมาะสม ซึ่งจะเป็นการลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและส่งเสริมให้เกิดความสะดวกรวดและความปลอดภัยในการจราจรทางบก จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

สรุปสาระสำคัญ
ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

1. ชื่อร่างพระราชบัญญัติ

พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.” (ร่างมาตรา 1)

2. วันที่มีผลใช้บังคับ

พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป (ร่างมาตรา 2)

3. ให้ยกเลิกคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ในส่วนที่เกี่ยวกับกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก โดยได้มีการนำหลักการมาปรับปรุงและเพิ่มเติมในร่างพระราชบัญญัตินี้

(1) ให้ยกเลิกคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 22/2558 เรื่อง มาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการแข่งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในทางและการควบคุมสถานบริการ หรือสถานประกอบการที่เปิดให้บริการในลักษณะที่คล้ายกับสถานบริการ ลงวันที่ 22 กรกฎาคม พุทธศักราช 2558 เฉพาะในข้อ 1 ข้อ 2 และข้อ 3 ซึ่งเป็นส่วนที่แก้ไขหรือเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก

(2) ให้ยกเลิกคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 46/2558 เรื่อง มาตรการแก้ไขปัญหอันเกิดจากการขับชี่ยานพาหนะ ลงวันที่ 30 ธันวาคม พุทธศักราช 2558 (ร่างมาตรา 3)

4. แก้ไขเพิ่มเติมหลักเกณฑ์การใช้ช่องเดินรถและน้ำหนักรถที่ไม่ต้องใช้ช่องเดินรถด้านซ้ายสุดหรือใกล้เคียงกับช่องเดินรถประจำทาง

ให้ยกเลิกความในมาตรา 35 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2529 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 35 รถที่มีความเร็วช้าหรือรถที่มีความเร็วต่ำกว่าความเร็วของรถคันอื่นที่ขับในทิศทางเดียวกัน ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ใกล้ขอบทางเดินรถด้านซ้ายเท่าที่จะกระทำได้

การขับรถบรรทุก รถบรรทุกคนโดยสาร หรือรถจักรยานยนต์ในทางเดินรถ ซึ่งได้แบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไปหรือซึ่งได้จัดช่องเดินรถประจำทางด้านซ้ายไว้โดยเฉพาะ ผู้ขับขี่ต้องขับรถในช่องเดินรถด้านซ้ายสุดหรือใกล้เคียงกับช่องเดินรถประจำทาง และต้องขับรถให้ใกล้ขอบทางเดินรถด้านซ้ายเท่าที่จะกระทำได้ เว้นแต่ในกรณีตามมาตรา 34 (1) (3) หรือ (4) ให้เดินรถทางขวาของทางเดินรถได้ตามที่จำเป็นแก่กรณี

ความในวรรคสองมิให้ใช้บังคับแก่รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกินสองพันสองร้อยกิโลกรัม และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคน ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์” (ร่างมาตรา 4)

5. ปรับปรุงลักษณะความผิดเกี่ยวกับการขับรถให้เหมาะสมและสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน

ให้ยกเลิกความในมาตรา 43 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 43 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ

- (1) ในขณะหย่อนความสามารถในอันที่จะขับ
- (2) ในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น
- (3) ในลักษณะกีดขวางการจราจรหรืออาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ผู้อื่น
- (4) โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน
- (5) ในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา หรือไม่อาจแลเห็นทางด้านหน้าหรือด้านหลัง ด้านใดด้านหนึ่งหรือทั้งสองด้านได้พอแก่ความปลอดภัย
- (6) คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ เว้นแต่เมื่อเปลี่ยนช่องเดินรถ เลี้ยวรถ หรือกลับรถ
- (7) บนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควร เว้นแต่รถลากเข็นสำหรับทารก คนป่วย หรือคนพิการ
- (8) ในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น
- (9) ในขณะใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ เว้นแต่การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนา โดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น” (ร่างมาตรา 5)

6. กำหนดการตรวจพิสูจน์ผู้ขับขี่หรือบุคคลที่อาจเป็นผู้ขับขี่ซึ่งอยู่ในภาวะหมดสติหรือได้รับอันตรายแก่กายจนไม่อาจให้ความยินยอมในการตรวจสอบการมีสารเสพติดหรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอยู่ในร่างกาย หรือทดสอบการเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น

ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา 43 ทวิ/1 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

“มาตรา 43 ทวิ/1 ในกรณีที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นและมีเหตุอันเชื่อได้ว่า ผู้ขับขี่หรือบุคคลที่อาจเป็นผู้ขับขี่ได้กระทำการฝ่าฝืนมาตรา 43 ทวิ วรรคหนึ่ง หากบุคคลดังกล่าวอยู่ในภาวะหมดสติหรือได้รับอันตรายแก่กายจนไม่อาจให้ความยินยอมในการตรวจสอบการมีสารอยู่ในร่างกายตามมาตรา 43 ทวิ วรรคสอง ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจขอให้แพทย์ที่เกี่ยวข้องทำการตรวจพิสูจน์บุคคลดังกล่าว ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด

การตรวจพิสูจน์ของแพทย์ตามวรรคหนึ่ง ให้ทำได้เท่าที่จำเป็นและสมควร โดยเก็บตัวอย่างเลือด ปัสสาวะ หรือของเสียอย่างอื่นจากร่างกายของบุคคลดังกล่าวด้วยวิธีการทางการแพทย์และใช้วิธีการที่ก่อให้เกิดความเจ็บปวดน้อยที่สุดเท่าที่จะกระทำได้ ทั้งจะต้องไม่เป็นอันตรายอย่างอื่นต่อร่างกายหรือนามัยของบุคคลนั้น

ค่าใช้จ่ายในการตรวจพิสูจน์ตามวรรคหนึ่ง ให้สั่งจ่ายจากงบประมาณตามระเบียบ ที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงการคลัง” (ร่างมาตรา 6)

7. กำหนดหน้าที่ของผู้ขับขี่และคนโดยสารให้ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยตลอดเวลาในขณะขับรถโดยมีข้อยกเว้นให้ไม่ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยได้ในบางกรณี

ให้ยกเลิกความในมาตรา 123 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 14/2560 เรื่อง มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก ลงวันที่ 21 มิถุนายน พุทธศักราช 2560 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 123 ภายใต้บังคับมาตรา 123/1 ในขณะขับรถ ผู้ที่อยู่ในรถยนต์ต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไข ดังต่อไปนี้

(1) ผู้ขับขี่ ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งตลอดเวลาในขณะขับรถ

(2) คนโดยสาร

(ก) คนโดยสารที่นั่งแถวตอนหน้าและที่นั่งแถวตอนอื่น ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งตลอดเวลาในขณะโดยสารรถยนต์ เว้นแต่คนโดยสารที่นั่งแถวตอนอื่นนอกจากแถวตอนหน้า ไม่จำเป็นต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในกรณีที่ยานยนต์นั้นอยู่ในทางเดินรถที่กำหนดความเร็วสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินแปดสิบลีโเมตรต่อชั่วโมง

(ข) คนโดยสารที่เป็นเด็กอายุไม่เกินหกปี ห้ามนั่งแถวตอนหน้า เว้นแต่ได้จัดที่นั่งที่นั่งพิเศษสำหรับเด็ก หรือมีวิธีการป้องกันอันตรายในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ ส่วนในกรณีที่นั่งแถวตอนอื่นนอกจากแถวตอนหน้า ต้องจัดที่นั่งที่นั่งพิเศษสำหรับเด็ก หรือมีผู้โดยสารอื่นที่นั่งแถวตอนเดียวกันเป็นผู้ดูแลโดยผู้ดูแลนั้นต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งตลอดเวลาในขณะโดยสารรถยนต์ด้วย

(ค) คนโดยสารที่มีความสูงไม่เกินหนึ่งร้อยสามสิบห้าเซนติเมตร ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยแบบรัดหน้าคอก หรือมีวิธีการป้องกันอันตรายในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ ไม่ว่าจะนั่งแถวตอนใด

ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือคนโดยสารมีเหตุผลทางสุขภาพอันไม่สามารถรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งได้ ให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามวรรคหนึ่ง แต่บุคคลนั้นต้องมีวิธีการป้องกันอันตรายในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ

วิธีการป้องกันอันตรายในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุตามที่บัญญัติไว้ในมาตรานี้ ให้เป็นไปตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนด

บทบัญญัติตามมาตรานี้มิให้ใช้บังคับกับผู้ที่อยู่ในรถสามล้อ รถบดถนน รถแทรกเตอร์ และรถใช้งานเกษตรกรรมตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และรถยนต์อื่นที่ไม่ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยตามที่อธิบดีกรมการขนส่งทางบกประกาศกำหนด” (ร่างมาตรา 7)

8. กำหนดหลักเกณฑ์เพื่อควบคุมการโดยสารบางประเภทที่ไม่อาจจัดให้มีเข็มขัดนิรภัยสำหรับคนโดยสารทุกคนได้ ได้แก่ รถนั่งสองแถว รถบรรทุกคนโดยสารขนาดเล็กที่มีการจัดที่นั่งตามความยาวของรถ รถกระบะ รถกึ่งกระบะ หรือรถยนต์อื่นตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนด เพื่อให้มีความปลอดภัยยิ่งขึ้น

ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา 123/1 มาตรา 123/2 และมาตรา 123/3 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

“มาตรา 123/1 ในการใช้รถนั่งสองแถว รถบรรทุกคนโดยสารขนาดเล็กที่มีการจัดที่นั่งตามความยาวของรถ รถกระบะ รถกึ่งกระบะ หรือรถยนต์อื่นตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนด หากได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้ ให้คนโดยสารที่อยู่ในรถยนต์นั้นนอกจากคนโดยสารที่นั่งแถวตอนหน้า ได้รับยกเว้นไม่ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยตามมาตรา 123

(1) การบรรทุกคนโดยสาร ต้องไม่เกินจำนวนตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนดสำหรับรถยนต์แต่ละประเภท และการโดยสารนั้นต้องไม่มีการยืนหรือนั่งโดยสาร ในลักษณะที่เป็นการเสี่ยงภัยตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนดสำหรับรถยนต์แต่ละประเภท และ

(2) การขับรถยนต์ต้องใช้อัตราความเร็วตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนดซึ่งอาจกำหนดแยกตามประเภทรถยนต์ก็ได้ แต่ต้องไม่เกินแปดสิบกิโลเมตรต่อชั่วโมง

ให้นำความในวรรคหนึ่งมาใช้บังคับกับการใช้รถบรรทุกคนโดยสารที่เป็นรถประจำทางที่ไม่ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยตามที่อธิบดีกรมการขนส่งทางบกประกาศกำหนด ในขณะที่ขนส่งคนโดยสารในเส้นทางที่ได้รับอนุญาตประกอบการขนส่ง

มาตรา 123/2 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ ขับรถยนต์ในขณะที่มีคนโดยสารนั่งแถวตอนหน้าเกินสองคนหรือคนโดยสารที่นั่งแถวตอนหน้านั้นมิได้ปฏิบัติตามมาตรา 123

มาตรา 123/3 ผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อสินจ้างตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ต้องแจ้งเตือนหรือจัดให้มีการแจ้งเตือนด้วยวิธีการอื่นเพื่อให้คนโดยสารในรถนั้นปฏิบัติตามมาตรา 123 และมาตรา 123/1 วรรคหนึ่ง (1) ทุกครั้งก่อนการออกรถหรือก่อนการใช้เส้นทางตามสภาพของทาง ทั้งนี้ ตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนด” (ร่างมาตรา 8)

9. กำหนดมาตรการควบคุมการแข่งขันรถในทางให้รวมถึงฐานความผิดสำหรับผู้เข้าร่วมกลุ่มหรือม้าสูมเพื่อการแข่งรถในทาง โดยให้ถือว่าผู้นั้นพยายามแข่งรถในทาง

ให้ยกเลิกความในมาตรา 134 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 134 ห้ามมิให้ผู้ใดแข่งรถในทางเว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร ผู้ใดรวมกลุ่มหรือม้าสูมกันในทาง พร้อมด้วยรถตั้งแต่ห้าคันขึ้นไป โดยมีการนัดหมายเพื่อแข่งรถในทางหรือรถที่ใช้ในการรวมกลุ่มหรือม้าสูมกันมีการปรับแต่งรถให้มีสภาพไม่ถูกต้องตามมาตรา 6 หรือมีพฤติกรรมอย่างหนึ่งอย่างใดอันแสดงให้เห็นว่าจะทำการแข่งรถในทาง ให้ถือว่าผู้นั้นพยายามแข่งรถในทาง เว้นแต่

จะพิสูจน์ได้ว่า เป็นการกระทำเพื่อการอื่น หรือตนมิได้ร่วมหรือมีส่วนรู้เห็นว่าจะมีการแข่งรถในทางนั้น” (ร่างมาตรา 9)

10. เพิ่มมาตรการในการควบคุมการแข่งรถในทาง โดยกำหนดความผิดฐานเป็นผู้จัด โฆษณา ประกาศ ชักชวน หรือดำเนินการด้วยวิธีการใดเพื่อให้มีการแข่งรถในทางโดยไม่ได้รับอนุญาต และฐานความผิดสำหรับผู้ที่รับดำเนินการปรับแต่งรถเพื่อนำไปสู่การแข่งรถในทาง โดยให้ถือว่าผู้นั้นเป็นผู้สนับสนุนการแข่งรถในทาง

ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา 134/1 และมาตรา 134/2 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

“มาตรา 134/1 ห้ามมิให้ผู้ใดจัด โฆษณา ประกาศ ชักชวน หรือดำเนินการด้วยวิธีการใดเพื่อให้มีการแข่งรถในทางโดยไม่ได้รับอนุญาต

มาตรา 134/2 ผู้ใดรับดำเนินการปรับแต่งรถให้มีสภาพไม่ถูกต้องตามมาตรา 6 ไม่ว่าจะมิสนใจหรือไม่ก็ตาม และรถนั้นได้ถูกนำไปใช้ในการแข่งรถในทางอันเป็นการฝ่าฝืนมาตรา 134 ให้ถือว่า ผู้นั้นเป็นผู้สนับสนุนการแข่งรถในทาง เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่า ตนมิได้มีส่วนรู้เห็นหรือไม่มีเหตุอันควรรู้ว่าจะนำรถดังกล่าวไปใช้ในการแข่งรถในทาง” (ร่างมาตรา 10)

11. แก้ไขถ้อยคำให้เกิดความชัดเจนกรณี การออกกฎกระทรวงเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการทดสอบในวรรคห้าของมาตรา 142 เฉพาะกรณีที่ผู้ขับขี่อยู่ในสภาพที่สามารถให้ความยินยอมในการทดสอบได้

ให้ยกเลิกความในวรรคห้าของมาตรา 142 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“การทดสอบตามวรรคสองให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง” (ร่างมาตรา 11)

12. กำหนดให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจขอให้แพทย์ตรวจพิสูจน์ผู้ขับขี่หรือบุคคลที่อาจเป็นผู้ขับขี่ที่ได้อยู่ในภาวะหมดสติหรือได้รับอันตรายแก่กายจนไม่อาจให้ความยินยอมในการทดสอบความเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น โดยให้นำเรื่องการตรวจพิสูจน์การมีสารเสพติดหรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทมาใช้บังคับโดยอนุโลม

ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นวรรคหกของมาตรา 142 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557

“ในกรณีที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นและมีเหตุอันเชื่อได้ว่า ผู้ขับขี่หรือบุคคลที่อาจเป็นผู้ขับขี่ ได้กระทำการฝ่าฝืนมาตรา 43 (2) และบุคคลดังกล่าวอยู่ในภาวะหมดสติหรือได้รับอันตรายแก่กาย จนไม่อาจให้ความยินยอมในการทดสอบการมีสารอยู่ในร่างกายตามวรรคสอง ให้นำความในมาตรา 43 ทวิ/1 มาใช้บังคับโดยอนุโลม” (ร่างมาตรา 12)

13. ปรับปรุงมาตรการควบคุมการใช้รถที่มีสภาพไม่ถูกต้อง ให้มีความชัดเจนและสอดคล้องกับข้อเท็จจริงยิ่งขึ้น

ให้ยกเลิกความในมาตรา 143 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน
 “มาตรา 143 ถ้าปรากฏว่าผู้ขับขี่ผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่เป็นไปตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 6 วรรคหนึ่ง หรือมาตรา 10 ทวิ ไปใช้ในทาง ให้เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่ผู้นั้น หยุดรถเพื่อทำการตรวจสอบ หากปรากฏว่ารถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้อง ให้เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจดำเนินการ ดังต่อไปนี้

(1) ในกรณีที่รถมีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงและหากให้ใช้รถต่อไปอาจเกิดอันตรายได้โดยชัดแจ้ง ให้เจ้าพนักงานจราจรสั่งห้ามการใช้รถ ในกรณีนี้ ผู้ขับขี่ต้องนำรถดังกล่าวให้พ้นทางเดินรถโดยเร็วที่สุด หากผู้ขับขี่ไม่ดำเนินการ ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากเจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจเคลื่อนย้ายรถนั้น โดยให้นำความในมาตรา 59 วรรคสอง วรรคสาม วรรคสี่ วรรคห้า และวรรคหก มาใช้บังคับโดยอนุโลม

(2) ในกรณีที่รถมีสภาพไม่ถึงกับไม่ปลอดภัยในการใช้ ให้เจ้าพนักงานจราจรสั่งระงับการใช้รถ เป็นการชั่วคราว เพื่อให้เจ้าของรถ ผู้ครอบครองรถ หรือผู้ขับขี่นำรถดังกล่าวไปซ่อมแซมหรือปรับปรุงให้ถูกต้อง ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก แล้วแต่กรณี ทั้งนี้ ภายในระยะเวลาที่กำหนด แต่ต้องไม่น้อยกว่าสิบห้าวันและไม่เกินหกสิบวัน ตามสภาพความปลอดภัยของรถนั้น โดยในระหว่าง ระยะเวลาดังกล่าวให้ใช้รถได้ไปพลางก่อน

สภาพของรถที่ไม่มั่นคงแข็งแรงหรืออาจเกิดอันตราย ตามวรรคหนึ่ง (1) ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติและอธิบดีกรมการขนส่งทางบกร่วมกันกำหนด

คำสั่งตามวรรคหนึ่ง (1) และ (2) ให้ถือว่าเป็นคำสั่งของนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก แล้วแต่กรณี และให้นำบทกำหนดโทษที่เกี่ยวข้องกับการฝ่าฝืนคำสั่ง ของนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก มาใช้บังคับกับผู้ฝ่าฝืนคำสั่ง ตามวรรคหนึ่ง (1) และ (2) ด้วย” (ร่างมาตรา 13)

14. กำหนดรูปแบบการออกคำสั่งห้ามใช้รถและคำสั่งระงับการใช้รถเป็นการชั่วคราว โดยให้พนักงานจราจร ติดแผ่นป้ายคำสั่งไว้ที่ตัวรถในลักษณะที่เห็นได้อย่างชัดเจน

ให้ยกเลิกความในมาตรา 143 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 143/1 ในการออกคำสั่งตามมาตรา 143 วรรคหนึ่ง

(1) คำสั่งห้ามใช้รถ ตามมาตรา 143 วรรคหนึ่ง (1) ให้เจ้าพนักงานจราจรติดแผ่นป้ายคำสั่งห้าม การใช้รถนั้นไว้ที่ตัวรถในลักษณะที่เห็นได้อย่างชัดเจน

(2) คำสั่งระงับการใช้รถเป็นการชั่วคราว ตามมาตรา 143 วรรคหนึ่ง (2) ให้เจ้าพนักงานจราจร ติดแผ่นป้ายคำสั่งระงับการใช้รถนั้นไว้ที่ตัวรถในลักษณะที่เห็นได้อย่างชัดเจน โดยแผ่นป้ายคำสั่งดังกล่าว ต้องแสดงระยะเวลาสิ้นสุดของการอนุญาตให้ใช้รถเป็นการชั่วคราวไว้ด้วย

แบบคำสั่งและตำแหน่งที่ติดแผ่นป้ายคำสั่งตามมาตรา 143 วรรคหนึ่ง (1) หรือ (2) ให้เป็นไปตามที่ ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนด” (ร่างมาตรา 14)

15. กำหนดให้เจ้าพนักงานจรรยาจรมีหน้าที่แจ้งคำสั่งห้ามใช้รถหรือระงับการใช้รถเป็นการชั่วคราวไปยังนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และเมื่อมีการซ่อมแซมหรือปรับปรุงแก้ไขรถและผ่านการตรวจสภาพแล้ว ให้นายทะเบียนมีคำสั่งอนุญาตให้ใช้รถนั้นต่อไปได้

ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา 143/2 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

“มาตรา 143/2 เมื่อเจ้าพนักงานจรรยาจรได้ออกคำสั่งห้ามใช้รถ ตามมาตรา 143 วรรคหนึ่ง (1) หรือคำสั่งระงับการใช้รถเป็นการชั่วคราว ตามมาตรา 143 วรรคหนึ่ง (2) แล้ว ให้แจ้งไปยังนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก แล้วแต่กรณีโดยเร็ว พร้อมด้วยเหตุผล ข้อเท็จจริง และพยานหลักฐานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้นายทะเบียนดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ต่อไป

เมื่อรถที่ถูกสั่งห้ามใช้รถ ตามมาตรา 143 วรรคหนึ่ง (1) หรือถูกสั่งระงับการใช้รถเป็นการชั่วคราว ตามมาตรา 143 วรรคหนึ่ง (2) ได้มีการซ่อมแซมหรือปรับปรุงแก้ไขและผ่านการตรวจสภาพตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกแล้ว ให้นายทะเบียนมีคำสั่งอนุญาตให้ใช้รถนั้นต่อไปได้ และให้ปลดป้ายคำสั่งห้ามใช้รถหรือคำสั่งระงับการใช้รถเป็นการชั่วคราวนั้น” (ร่างมาตรา 15)

16. ยกเลิกมาตรา 144 เนื่องจากได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมหลักการในเรื่องนี้โดยไปกำหนดไว้ในมาตรา 143/2 แล้ว

ให้ยกเลิกมาตรา 144 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 (ร่างมาตรา 16)

(มาตรา 144 เมื่อเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ได้ซ่อมหรือแก้ไขรถถูกต้องตามคำสั่งหัวหน้าเจ้าพนักงานจรรยาจร เจ้าพนักงานจรรยาจร หรือผู้ตรวจการ ซึ่งสั่งตามมาตรา 143 หรือมาตรา 143 ทวิ แล้ว ให้นำรถไปให้หัวหน้าเจ้าพนักงานจรรยาจร หรือผู้ที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติแต่งตั้งให้มีอำนาจตรวจรถตรวจรับรอง เจ้าของรถ หรือผู้ขับขี่จะนำรถออกใช้ในทางได้เมื่อได้รับใบตรวจรับรอง

การตรวจรับรองรถตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง)

17. เพิ่มเติมให้ความผิดฐานขับรถในขณะถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามมาตราการบันทึกคะแนนการขับรถเป็นความผิดที่พนักงานสอบสวนไม่มีอำนาจเปรียบเทียบหรือว่ากล่าวตักเตือนได้

ให้ยกเลิกความในวรรคหนึ่งของมาตรา 145 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2550 และให้ใช้ความต่อไปนี้เป็น

“มาตรา 145 บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ นอกจากความผิดที่กำหนดโทษไว้ในมาตรา 156 มาตรา 157/1 มาตรา 159 มาตรา 160 มาตรา 160 ทวิ และมาตรา 160 ตริ ให้พนักงานสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มีอำนาจเปรียบเทียบหรือว่ากล่าวตักเตือนได้ ” (ร่างมาตรา 17)

18. ปรับปรุงอัตราโทษปรับให้เหมาะสมกับสถานการณ์ในปัจจุบัน

ให้ยกเลิกอัตราโทษในมาตรา 147 มาตรา 149 มาตรา 151 มาตรา 153 มาตรา 155 และมาตรา 158 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และให้ใช้อัตราโทษต่อไปนี้เป็น

มาตรา 147 ... “ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท”

มาตรา 149 ... “ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท”

มาตรา 151 ... “ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าร้อยบาทถึงสองพันบาท”

มาตรา 153 ... “ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่พันบาท”

มาตรา 155 ... “ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่พันบาท”

มาตรา 158 ... “ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินห้าพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

(ร่างมาตรา 18)

19. ปรับปรุงบทกำหนดโทษเพื่อให้สอดคล้องกับการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และปรับปรุงอัตราโทษปรับให้เหมาะสมกับสถานการณ์ในปัจจุบัน

ให้ยกเลิกความในวรรคหนึ่งของมาตรา 148 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2550 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 148 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 6 วรรคหนึ่งหรือวรรคสอง มาตรา 8 วรรคหนึ่ง มาตรา 9 มาตรา 10 มาตรา 11 มาตรา 14 วรรคหนึ่ง มาตรา 20 มาตรา 36 มาตรา 37 มาตรา 38 มาตรา 41 มาตรา 42 มาตรา 44 มาตรา 51 มาตรา 54 มาตรา 55 วรรคหนึ่ง มาตรา 57 มาตรา 58 มาตรา 60 มาตรา 62 มาตรา 63 มาตรา 68 มาตรา 69 มาตรา 70 มาตรา 71 มาตรา 73 วรรคสอง มาตรา 74 มาตรา 76 มาตรา 83 มาตรา 84 มาตรา 87 มาตรา 88 มาตรา 96 วรรคหนึ่ง มาตรา 97 มาตรา 101 มาตรา 107 มาตรา 108 มาตรา 109 มาตรา 110 มาตรา 111 มาตรา 112 มาตรา 114 วรรคหนึ่ง มาตรา 118 มาตรา 119 มาตรา 120 มาตรา 121 มาตรา 122 วรรคหนึ่งหรือวรรคสาม มาตรา 123 วรรคหนึ่ง มาตรา 123/2 มาตรา 124 มาตรา 126 มาตรา 129 หรือมาตรา 133 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท” (ร่างมาตรา 19)

20. ปรับปรุงถ้อยคำและอัตราโทษปรับเพื่อให้สอดคล้องกับการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และเพื่อให้เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน

ให้ยกเลิกความในมาตรา 150 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 150 ผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

(1) ไม่ปฏิบัติตามระเบียบหรือประกาศที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด ตามมาตรา 8 วรรคสอง หรือมาตรา 14 วรรคสอง

(2) ไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดตามมาตรา 13 วรรคสอง

(3) ไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 18

(4) ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรตามมาตรา 113 หรือ

(5) ชัดคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรซึ่งสั่งตามมาตรา 140/2 หรือมาตรา 140/3 วรรคหนึ่ง

ผู้กระทำความต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท” (ร่างมาตรา 20)

21. ปรับปรุงอัตราโทษปรับให้เหมาะสมกับสถานการณ์ในปัจจุบัน

ให้ยกเลิกความในมาตรา 152 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 152 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 7 มาตรา 10 ทวิ มาตรา 13 วรรคหนึ่ง มาตรา 15 วรรคหนึ่ง มาตรา 16 มาตรา 21 วรรคหนึ่ง มาตรา 22 มาตรา 23 (1) มาตรา 24 มาตรา 25 มาตรา 26 มาตรา 29 มาตรา 31/1 มาตรา 49 มาตรา 50 มาตรา 56 มาตรา 64 มาตรา 67 วรรคหนึ่ง มาตรา 73 วรรคหนึ่งหรือวรรคสาม มาตรา 77 วรรคหนึ่ง มาตรา 85 มาตรา 86 มาตรา 89 วรรคหนึ่ง มาตรา 90 มาตรา 91 มาตรา 92 มาตรา 93 มาตรา 94 วรรคหนึ่ง มาตรา 95 มาตรา 99 มาตรา 127 มาตรา 128 มาตรา 130 หรือไม่ปฏิบัติตามประกาศที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดตามมาตรา 15 วรรคสอง หรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 77 วรรคสอง หรือมาตรา 96 วรรคสอง หรือไม่เคลื่อนย้ายรถตามมาตรา 143 วรรคหนึ่ง (1) ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่พันบาท” (ร่างมาตรา 21)

22. กำหนดโทษสำหรับความผิดกรณีผู้ขับขี่รถสาธารณะหรือรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อสินค้า ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดในการห้ามนั่งแถวตอนหน้าเกินสองคน หรือคนนั่งแถวตอนหน้ามิได้รัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัย หรือไม่มีการแจ้งเตือนหรือจัดให้มีการแจ้งเตือนเกี่ยวกับการรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัย เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น จนเป็นเหตุให้คนโดยสารในรถนั้นได้รับอันตรายสาหัส หรือถึงแก่ความตาย

ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา 153/1 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

“มาตรา 153/1 ผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อสินค้าตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 123/2 หรือไม่มีการแจ้งเตือนหรือจัดให้มีการแจ้งเตือนตามมาตรา 123/3 ตามสมควร เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น จนเป็นเหตุให้คนโดยสารในรถนั้นได้รับอันตรายสาหัส ผู้ขับขี่ผู้นั้นต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้คนโดยสารในรถถึงแก่ความตาย ผู้ขับขี่ผู้นั้นต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ” (ร่างมาตรา 22)

23. ปรับปรุงบทกำหนดโทษเกี่ยวกับการฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานสอบสวนเพื่อให้สอดคล้องกับการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และปรับปรุงอัตราโทษปรับให้เหมาะสมกับสถานการณ์ในปัจจุบัน

ให้ยกเลิกความในมาตรา 154 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2542 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 154 ผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

(1) ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรตามมาตรา 138 วรรคหนึ่ง

(2) ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบที่หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรกำหนดตามมาตรา 139

(3) ฝ่าฝืนคำสั่งให้หยุดรถของเจ้าพนักงานจราจรตามมาตรา 142 วรรคหนึ่ง หรือมาตรา 143 วรรคหนึ่ง

(4) ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานสอบสวนตามมาตรา 142 วรรคสอง

ถ้าไม่เป็นความผิดที่กำหนดโทษไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้ ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่พันบาท” (ร่างมาตรา 23)

24. เพิ่มเติมบทกำหนดโทษสำหรับความผิดฐานขับรถในขณะถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามมาตราการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถ

ให้ยกเลิกความในมาตรา 156 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 156 ผู้ขับขี่ผู้ใดขับรถในระหว่างถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามมาตรา 142/1 วรรคสามหรือมาตรา 142/5 วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ” (ร่างมาตรา 24)

25. กำหนดโทษสำหรับฐานความผิดการเปลี่ยนแปลง ย้าย ทำลาย ปิดบัง หรือกระทำให้เสียหายแก่แผ่นป้ายคำสั่งห้ามการใช้รถหรือแผ่นป้ายคำสั่งระงับการใช้รถชั่วคราว

ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา 156/1 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

“มาตรา 156/1 ผู้ใดเปลี่ยนแปลง ย้าย ทำลาย ปิดบัง หรือกระทำให้เสียหายด้วยประการใด ๆ แก่แผ่นป้ายคำสั่งห้ามการใช้รถตามมาตรา 143/1 วรรคหนึ่ง (1) หรือแผ่นป้ายคำสั่งระงับการใช้รถชั่วคราวตามมาตรา 143/1 วรรคหนึ่ง (2) ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่พันบาท” (ร่างมาตรา 25)

26. ปรับปรุงอัตราโทษปรับให้เหมาะสมการสถานการณ์ในปัจจุบัน

ให้ยกเลิกอัตราโทษในมาตรา 157 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 และให้ใช้อัตราโทษต่อไปนี้แทน

มาตรา 157 ... “ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงสี่พันบาท” (ร่างมาตรา 26)

ให้ยกเลิกอัตราโทษในมาตรา 157/1 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2550 และให้ใช้อัตราโทษต่อไปนี้แทน

มาตรา 157/1 วรรคหนึ่ง ... “ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่พันบาท” (ร่างมาตรา 27)

27. ปรับปรุงบทกำหนดโทษสำหรับความผิดฐานฝ่าฝืนข้อห้าม เพื่อให้สอดคล้องกับการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา 158/1 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

“มาตรา 158/1 ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (5) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ผู้ใดขับรถในลักษณะที่ไม่คำนึงถึงความปลอดภัยตามมาตรา 43 (8) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ” (ร่างมาตรา 28)

28. ปรับปรุงบทกำหนดโทษสำหรับความผิดฐานขับรถก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน และไม่หยุดรถเพื่อให้ความช่วยเหลือตามสมควร โดยเป็นเหตุเพิ่มโทษแก่ผู้กระทำผิด ในกรณีที่บุคคลอื่นนั้นถึงแก่ความตายหรือได้รับอันตรายสาหัส และศาลจะมีคำพิพากษาลงโทษผู้ขับขี่ในความผิดฐานขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้บุคคลอื่นถึงแก่ความตายหรือได้รับอันตรายสาหัสตามประมวลกฎหมายอาญา

ให้ยกเลิกความในมาตรา 160 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2550 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 160 ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 78 วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ในกรณีที่ศาลจะมีคำพิพากษาลงโทษผู้ขับขี่ในความผิดฐานขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้บุคคลอื่นถึงแก่ความตายหรือได้รับอันตรายสาหัสตามมาตรา 291 หรือมาตรา 300 แห่งประมวลกฎหมายอาญา หากปรากฏว่าผู้ขับขี่ไม่ให้การช่วยเหลือตามสมควรหรือไม่แสดงตัวต่อตำรวจ ณ สถานที่เกิดเหตุตามมาตรา 78 วรรคหนึ่ง ให้ศาลพิพากษาเพิ่มโทษที่จะลงแก่ผู้นั้นอีกกึ่งหนึ่งของโทษที่ศาลกำหนดสำหรับความผิดนั้น” (ร่างมาตรา 29)

29. ปรับปรุงบทกำหนดโทษสำหรับความผิดเกี่ยวกับการแข่งรถในทาง เพื่อให้สอดคล้องกับการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ให้ยกเลิกความในมาตรา 160 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 160 ทวิ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 134 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสามสัปดาห์ แต่ไม่เกินหนึ่งร้อยแปดสิบวัน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 134/1 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ” (ร่างมาตรา 30)

30. เพิ่มโทษกรณีผู้ขับขี่ที่ขับรถโดยไม่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ หรือในระหว่างถูกสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ หรือถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ หากฝ่าฝืนขับรถและได้กระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้บุคคลอื่นถึงแก่ความตายหรือได้รับอันตรายสาหัส

ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา 160 ทวิ/1 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

“มาตรา 160 ทวิ/1 ในกรณีที่ศาลจะมีคำพิพากษาลงโทษผู้ขับขี่ในความผิดฐานขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้บุคคลอื่นถึงแก่ความตายหรือได้รับอันตรายสาหัสตามมาตรา 291 หรือมาตรา 300 แห่งประมวลกฎหมายอาญา และผู้ขับขี่ได้ขับรถโดยไม่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ หรือขับรถในระหว่างถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ หรือถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ ให้ศาลพิพากษาเพิ่มโทษที่จะลงแก่ผู้นั้นอีกกึ่งหนึ่งของโทษที่ศาลกำหนดสำหรับความผิดนั้น” (ร่างมาตรา 31)

31. เพิ่มโทษสำหรับความผิดฐานขั้บรณณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดเป็นผู้ขั้บซีรดสารณะหรือรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อสินจ้าง

ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นวรรคห้าของมาตรา 160 ตรี แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

“ถ้าผู้กระทำความผิดตามวรรคหนึ่ง วรรคสอง วรรคสาม หรือวรรคสี่ เป็นการขั้บซีรยนต์สารณะหรือรถจักรยานยนต์สารณะตามกฎหมายว่าด้วยรยนต์ หรือเป็นการขั้บซีรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อสินจ้างตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษสูงกว่าที่กำหนดอีกหนึ่งในสาม” (ร่างมาตรา 32)

32. กำหนดโทษสำหรับความผิดฐานขั้บรณณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดได้กระทำความผิดซ้ำอีกภายในสองปีนับแต่วันที่กระทำความผิดครั้งแรก

ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา 160 ตรี/1 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

“มาตรา 160 ตรี/1 ผู้ใดกระทำความผิดตามมาตรา 160 ตรี วรรคหนึ่ง และได้กระทำความผิดซ้ำอีกภายในสองปีนับแต่วันที่กระทำความผิดครั้งแรก ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี และปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทถึงสี่หมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขั้บซีของผู้ผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปีหรือเพิกถอนใบอนุญาตขั้บซี” (ร่างมาตรา 33)

33. เพิ่มโทษสำหรับความผิดฐานขั้บรณณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดขั้บรณโดยไม่ได้รับใบอนุญาตขั้บซี หรือถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขั้บซีต้องระวางโทษสูงขึ้นไปอีกหนึ่งในสามของโทษที่กำหนดไว้ ทั้งนี้ หากกรณีดังกล่าวเป็นเหตุให้ผู้ผู้นั้นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจอันตรายสาหัสหรือถึงแก่ความตาย ให้ศาลพิพากษาเพิ่มโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดอีกกึ่งหนึ่งของโทษที่ศาลกำหนดสำหรับความผิดนั้น

ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา 160 ตรี/2 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

“มาตรา 160 ตรี/2 ผู้ใดกระทำความผิดตามมาตรา 160 ตรี วรรคหนึ่ง ถ้าผู้กระทำความผิดนั้นขั้บรณโดยไม่ได้รับใบอนุญาตขั้บซี หรือถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขั้บซี ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษสูงกว่าที่กฎหมายกำหนดสำหรับความผิดนั้นอีกหนึ่งในสาม

หากกรณีการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่ง เป็นเหตุให้ผู้ผู้นั้นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ อันตรายสาหัสหรือถึงแก่ความตาย ตามมาตรา 160 ตรี วรรคสอง วรรคสาม หรือวรรคสี่ ให้ศาลพิพากษาเพิ่มโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดอีกกึ่งหนึ่งของโทษที่ศาลกำหนดสำหรับความผิดนั้น” (ร่างมาตรา 33)

34. กำหนดให้ศาลมิให้รอกการกำหนดโทษหรือรอกการลงโทษ หากผู้กระทำความผิดฐานขับรถขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นได้กระทำความผิดซ้ำอีกภายในสองปีนับแต่วันที่กระทำความผิดครั้งแรก

ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา 160 ตรี/3 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

“มาตรา 160 ตรี/3 ผู้ใดกระทำความผิดตามมาตรา 160 ตรี และได้กระทำความผิดซ้ำอีกภายในสองปีนับแต่วันที่กระทำความผิดครั้งแรก มิให้ศาลรอกการกำหนดโทษหรือรอกการลงโทษ

ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับกับผู้กระทำความผิดที่มีอายุไม่เกินสิบแปดปีในวันที่กระทำความผิดครั้งหลัง” (ร่างมาตรา 33)

35. กำหนดมาตรการป้องกันการกระทำความผิดฐานแข่งรถในทาง เพื่อมิให้กระทำความผิดซ้ำอีก โดยนำหลักการมาจากคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ 22/2558 เรื่อง มาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการแข่งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในทางและการควบคุมสถานบริการหรือสถานประกอบการที่เปิดให้บริการในลักษณะที่คล้ายกับสถานบริการ ลงวันที่ 22 กรกฎาคม พุทธศักราช 2558

ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา 160 เบญจ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

“มาตรา 160 เบญจ ในกรณีที่มีการกระทำความผิดตามมาตรา 134

(1) หากผู้กระทำความผิดมีอายุไม่เกินยี่สิบปี เจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ฟ้องผู้ต้องหาอาจมีคำร้องขอต่อศาลเพื่อให้ศาลพิจารณาวางข้อกำหนดให้บิดา มารดา หรือผู้ปกครอง ระวังผู้ผู้นั้นมิให้กระทำความผิดฐานแข่งรถในทางซ้ำอีก หากศาลเห็นสมควร ให้มีอำนาจวางข้อกำหนดให้บิดา มารดา หรือผู้ปกครองระวังผู้ผู้นั้นมิให้กระทำความผิดฐานแข่งรถในทางซ้ำอีก ตลอดเวลาที่ศาลกำหนดซึ่งต้องไม่เกินสามปีและกำหนดจำนวนเงินตามที่เห็นสมควรซึ่งบิดา มารดา หรือผู้ปกครองจะต้องชำระต่อศาลไม่เกินครั้งละห้าหมื่นบาท ในเมื่อผู้นั้นกระทำความผิดฐานแข่งรถในทางซ้ำอีก

ถ้าผู้นั้นอาศัยอยู่กับบุคคลอื่นนอกจากบิดา มารดา หรือผู้ปกครอง และศาลเห็นว่าไม่สมควรจะเรียกบิดา มารดา หรือผู้ปกครองมาวางข้อกำหนดตามวรรคหนึ่ง ศาลจะเรียกตัวบุคคลที่ผู้นั้นอาศัยอยู่มาสอบถามว่าจะยอมรับข้อกำหนดทำนองที่บัญญัติไว้สำหรับบิดา มารดา หรือผู้ปกครองดังกล่าวหรือไม่ก็ได้ ถ้าบุคคลที่ผู้นั้นอาศัยอยู่ยอมรับข้อกำหนดเช่นว่านั้น ก็ให้ศาลมีอำนาจวางข้อกำหนดดังกล่าว

ในกรณีที่ศาลวางข้อกำหนดตามวรรคหนึ่งหรือวรรคสอง ถ้าผู้นั้นกระทำความผิดฐานแข่งรถในทางซ้ำอีกภายในระยะเวลาในข้อกำหนด ให้นำมาตรา 77 แห่งประมวลกฎหมายอาญามาใช้บังคับโดยอนุโลม

(2) หากผู้กระทำความผิดมีอายุตั้งแต่สิบแปดปีขึ้นไป เจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ฟ้องผู้ต้องหา อาจมีคำร้องขอต่อศาลเพื่อให้ศาลพิจารณาสั่งผู้กระทำความผิดดังกล่าวให้ทำทัณฑ์บน หากศาลเห็นสมควรจะสั่งให้ผู้กระทำความผิดทำทัณฑ์บน โดยกำหนดจำนวนเงินไม่เกินห้าหมื่นบาท ว่าผู้นั้นจะไม่กระทำความผิดฐานแข่งรถในทางซ้ำอีก ตลอดเวลาที่ศาลกำหนดซึ่งต้องไม่เกินสองปี และจะสั่งให้มีประกันด้วยหรือไม่ก็ได้ ทั้งนี้ ถ้าผู้ทำทัณฑ์บนกระทำความผิดทัณฑ์บน ให้นำมาตรา 47 แห่งประมวลกฎหมายอาญามาใช้บังคับโดยอนุโลม” (ร่างมาตรา 34)

36. กำหนดให้ศาลมีหน้าที่แจ้งคำสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่แก่นายทะเบียน ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกเพื่อทราบ

ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา 162/1 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

“มาตรา 162/1 ในกรณีที่ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้ศาลแจ้งคำสั่งดังกล่าวให้นายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก แล้วแต่กรณี” (ร่างมาตรา 35)

37. กำหนดบทเฉพาะกาลเพื่อรองรับรถที่กฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ไม่ได้บังคับให้ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัย

มิให้นำบทบัญญัติตามมาตรา 123 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัตินี้ มาใช้บังคับกับการใช้รถยนต์ที่ไม่ต้องมีเข็มขัดนิรภัยเป็นเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบ ตามประกาศซึ่งออกตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 5 (2) แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และตามประกาศซึ่งออกตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 71 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เป็นเวลาสองปีนับตั้งแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

เพื่อประโยชน์ในการบังคับใช้กฎหมายตามมาตรา 123 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัตินี้ มาใช้บังคับ ไว้ที่รถยนต์ตามวรรคหนึ่ง ทั้งนี้ แบบเครื่องหมายและวิธีการแสดงเครื่องหมาย ดังกล่าว ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวงโดยให้นายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก แล้วแต่กรณี ดำเนินการให้มีการออกและติดเครื่องหมายแสดงการผ่อนผันพร้อมกับการออกเครื่องหมายแสดงการชำระภาษีประจำปีในปีที่ถัดจากปีที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ตามระเบียบที่อธิบดีกรมการขนส่งทางบกกำหนด (ร่างมาตรา 36)

38. กำหนดบทเฉพาะกาลเพื่อรองรับรถที่กฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ไม่ได้บังคับให้ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัย โดยให้เจ้าของรถต้องนำรถไปติดตั้งเข็มขัดนิรภัยให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาสองปี ทั้งนี้ หากโครงสร้างของรถไม่ได้ออกแบบทางวิศวกรรมเพื่อรองรับการติดตั้งเข็มขัดนิรภัย เจ้าของรถสามารถขอรบายกเว้นจากนายทะเบียนได้ แต่ต้องใช้รถภายในเงื่อนไขตามที่กฎหมายกำหนดด้วย

ให้เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถตามมาตรา 36 ติดตั้งเข็มขัดนิรภัยสำหรับรถยนต์ดังกล่าวให้แล้วเสร็จภายในสองปีนับตั้งแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

ในกรณีที่รถยนต์ตามวรรคหนึ่ง มีลักษณะหรือสภาพด้านโครงสร้างทางวิศวกรรมที่ไม่สามารถติดตั้งเข็มขัดนิรภัยได้ และเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถนั้นประสงค์จะใช้รถยนต์ดังกล่าวต่อไปภายหลังจากพ้นกำหนดสองปีตามวรรคหนึ่ง ให้เจ้าของรถ หรือผู้ครอบครองรถมีสิทธิขออนุญาตต่อนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก แล้วแต่กรณี เพื่อขอรับการยกเว้นมิให้นำบทบัญญัติ

ตามมาตรา 123 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ มาใช้บังคับ ทั้งนี้ หลักเกณฑ์และวิธีการขออนุญาต ให้เป็นไปตามระเบียบที่อธิบดีกรมการขนส่งทางบกกำหนด

การขออนุญาตตามวรรคสองต้องขอล่วงหน้าไม่น้อยกว่าเก้าสิบวันก่อนพ้นระยะเวลาสองปีตามวรรคหนึ่ง ถ้านายทะเบียนได้ตรวจสอบแล้วเห็นว่า รถยนต์ที่ขอรับการยกเว้นนั้นมีลักษณะหรือสภาพที่ไม่สามารถติดตั้งเข็มขัดนิรภัยได้ ให้นายทะเบียนมีอำนาจอนุญาตให้รถยนต์นั้นเป็นรถยนต์ที่ได้รับการยกเว้น มิให้นำบทบัญญัติตามมาตรา 123 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้มาใช้บังคับ

เพื่อประโยชน์ในการบังคับใช้กฎหมายตามมาตรา นี้ ให้อธิบดีกรมการขนส่งทางบกจัดให้มีเครื่องหมายสำหรับรถยนต์เพื่อแสดงว่ารถยนต์ดังกล่าวได้รับยกเว้นมิให้นำบทบัญญัติตามมาตรา 123 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ มาใช้บังคับ ทั้งนี้ แบบเครื่องหมายและวิธีการแสดงเครื่องหมายดังกล่าว ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

การใช้รถยนต์ที่ได้รับการยกเว้นตามวรรคสาม ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์การใช้รถตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด โดยให้นำความในมาตรา 123/1 มาใช้บังคับโดยอนุโลม (ร่างมาตรา 37)

39. กำหนดฐานความผิดเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลง ย้าย ทำลาย ปิดบัง หรือกระทำให้เสียหายด้วยประการใด ๆ แก่เครื่องหมายตามมาตรา 36 วรรคสอง หรือมาตรา 37 วรรคสี่

ผู้ใดเปลี่ยนแปลง ย้าย ทำลาย ปิดบัง หรือกระทำให้เสียหายด้วยประการใด ๆ แก่เครื่องหมายตามมาตรา 36 วรรคสอง หรือมาตรา 37 วรรคสี่ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่พันบาท (ร่างมาตรา 38)

40. กำหนดบทเฉพาะกาลรองรับคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรเกี่ยวกับการสั่งแก้ไขรถที่มีสภาพไม่ถูกต้องที่ออกตามมาตรา 143 เดิม หรือมาตรา 143 ทวิ เดิม ให้คำสั่งดังกล่าวใช้บังคับต่อไปได้จนกว่าจะสิ้นระยะเวลาตามคำสั่งแต่ต้องไม่เกิน 6 เดือน

บรรดาคำสั่งให้ซ่อมหรือแก้ไขรถตามมาตรา 143 หรือคำสั่งระงับการใช้รถนั้นเป็นการชั่วคราวตามมาตรา 143 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่ออกไว้ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้คงมีผลใช้บังคับต่อไปจนสิ้นระยะเวลาตามคำสั่งนั้น แต่ต้องไม่เกินหกเดือนนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ (ร่างมาตรา 39)

41. กำหนดบทเฉพาะกาลเพื่อรองรับบรรดาคำสั่งของเจ้าหน้าที่ที่ออกตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 22/2558 เรื่อง มาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการแข่งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในทางและการควบคุมสถานบริการหรือสถานประกอบการที่เปิดให้บริการในลักษณะที่คล้ายกับสถานบริการ ลงวันที่ 22 กรกฎาคม พุทธศักราช 2558 และคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 46/2558 เรื่อง มาตรการแก้ไขปัญหอันเกิดจากการขับชี่ยานพาหนะ ลงวันที่ 30 ธันวาคม พุทธศักราช 2558 โดยคำสั่งดังกล่าวใช้บังคับได้ต่อไปตามระยะเวลาที่ระบุในคำสั่ง แต่ต้องไม่เกินระยะเวลาที่ระบุไว้ในบทเฉพาะกาล

บรรดาคำสั่งของเจ้าหน้าที่ที่ได้ออกตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่มีผลใช้บังคับอยู่ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้มีผลดังต่อไปนี้

(1) คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 22/2558 เรื่อง มาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการแข่งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในทางและการควบคุมสถานบริการหรือสถานประกอบการที่เปิดให้บริการในลักษณะที่คล้ายกับสถานบริการ ลงวันที่ 22 กรกฎาคม พุทธศักราช 2558

(ก) คำสั่งเกี่ยวกับการเก็บรักษารถเป็นการชั่วคราว ตามข้อ 1 วรรคสอง ให้มีผลบังคับได้ต่อไปตามคำสั่งดังกล่าว แต่ต้องไม่เกินสามสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

(ข) คำสั่งเกี่ยวกับการทำทัณฑ์บนหรือวางข้อกำหนด ไม่ว่าจะเป็กรณีที่มีการวางเงินประกันหรือไม่ ตามข้อ 2 วรรคสอง ให้มีผลบังคับได้ต่อไปตามคำสั่งดังกล่าว แต่ต้องไม่เกินสองปีนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

(2) คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 46/2558 เรื่อง มาตรการแก้ไขปัญหอันเกิดจากการขับขี่ยานพาหนะ ลงวันที่ 30 ธันวาคม พุทธศักราช 2558

(ก) คำสั่งเกี่ยวกับการเก็บรักษารถเป็นการชั่วคราว ตามข้อ 1 วรรคสอง (2) ให้มีผลบังคับได้ต่อไปตามคำสั่งดังกล่าว แต่ต้องไม่เกินสามสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

(ข) คำสั่งเกี่ยวกับการยึดใบอนุญาตขับขี่ ตามข้อ 1 วรรคสอง (1) ให้มีผลบังคับได้ต่อไปตามคำสั่งดังกล่าว แต่ต้องไม่เกินสามสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

(ค) คำสั่งเกี่ยวกับการอบรมความประพฤติของผู้ขับขี่ ตามข้อ 1 วรรคสอง (3) ให้มีผลบังคับได้ต่อไปตามคำสั่งดังกล่าว แต่ต้องไม่เกินสิบห้าวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

(ง) คำสั่งพักใช้ใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางบกหรือคำสั่งปิดกิจการขนส่งทางบกเป็นการชั่วคราว ตามข้อ 3 ให้มีผลบังคับได้ต่อไปตามคำสั่งดังกล่าว แต่ต้องไม่เกินสิบห้าวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ (ร่างมาตรา 40)

42. กำหนดบทเฉพาะกาลเพื่อรับรองกฎหมายลำดับรองที่ออกตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่ใช้บังคับอยู่ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ใช้บังคับได้ต่อไปเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยร่างพระราชบัญญัติฯ นี้

บรรดาข้อบังคับ ข้อกำหนด ระเบียบ ประกาศ กฎ หรือคำสั่งใดที่ออกตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่ใช้บังคับอยู่ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ยังคงใช้บังคับได้ต่อไปเพียงเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ จนกว่าจะมีข้อบังคับ ข้อกำหนด ระเบียบ ประกาศ กฎ หรือคำสั่งที่ออกตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ (ร่างมาตรา 41)

43. กำหนดบทเฉพาะกาลเพื่อเร่งรัดการออกกฎหมายลำดับรองตามหลักการใหม่

การออกข้อบังคับ ข้อกำหนด ระเบียบ ประกาศ กฎ หรือคำสั่ง ตามมาตรา 43 ทวิ/1 มาตรา 123 มาตรา 123/1 มาตรา 123/3 มาตรา 143 และมาตรา 143/1 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ ให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ (ร่างมาตรา 42)

44. กำหนดผู้รักษาการตามกฎหมาย

ให้นายกรัฐมนตรีรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา 43)

<p>พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)</p>
<p>จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้ โดยคำแนะนำและยินยอมของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ดังต่อไปนี้</p> <p>มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522”</p> <p>มาตรา 2 พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป</p> <p>ฯลฯ</p>	<p>เหตุผล และความจำเป็นในการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลตามพระราชบัญญัตินี้ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายและการจัดระเบียบการจรรยาบรรณเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ อันจะเป็นประโยชน์แก่ความปลอดภัยสาธารณะ ความสงบเรียบร้อยและสวัสดิภาพของประชาชน ซึ่งการตราพระราชบัญญัตินี้สอดคล้องกับเจตนารมณ์ที่บัญญัติไว้ในมาตรา 26 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยแล้ว</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.”</p> <p>มาตรา 2 พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป</p>

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..)

พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

มาตรา 3 ให้ยกเลิก

(1) คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 22/2558 เรื่อง มาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการแข่งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในทางและการควบคุมสถานบริการหรือสถานประกอบการที่เปิดให้บริการในลักษณะที่คล้ายกับสถานบริการ ลงวันที่ 22 กรกฎาคม พุทธศักราช 2558 เฉพาะในข้อ 1 ข้อ 2 และ ข้อ 3 ซึ่งเป็นส่วนที่แก้ไขหรือเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก

(2) คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ 46/2558 เรื่อง มาตรการแก้ไขปัญหาคอนกรีตจากการขับขี่ยานพาหนะ ลงวันที่ 30 ธันวาคม พุทธศักราช 2558

มาตรา 4 ให้ยกเลิกความในมาตรา 35 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2529 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 35 รถที่มีความเร็วช้าหรือรถที่มีความเร็วต่ำกว่าความเร็วของรถคันอื่นที่ขับในทิศทางเดียวกัน ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ใกล้ขอบทางเดินรถด้านซ้ายเท่าที่จะกระทำได้ การขับรถบรรทุก รถบรรทุกคนโดยสาร หรือรถจักรยานยนต์ในทางเดินรถซึ่งได้แบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไปหรือซึ่งได้จัดช่องเดินรถประจำทางด้านซ้ายไว้โดยเฉพาะ ผู้ขับขี่ต้องขับรถในช่องเดินรถด้านซ้ายสุดหรือใกล้เคียงกับช่องเดินรถประจำทาง และต้องขับรถให้ใกล้ขอบทางเดินรถด้านซ้ายเท่าที่จะกระทำได้ เว้นแต่ในกรณีตามมาตรา 34 (1) (3) หรือ (4) ให้เดินรถทางขวาของทางเดินรถได้ตามที่จำเป็นแก่กรณี

มาตรา 35 รถที่มีความเร็วช้าหรือรถที่มีความเร็วต่ำกว่าความเร็วของรถคันอื่นที่ขับในทิศทางเดียวกัน ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ใกล้ขอบทางเดินรถด้านซ้ายเท่าที่จะกระทำได้ ผู้ขับขี่รถบรรทุก รถบรรทุกคนโดยสาร รถจักรยานยนต์ในทางเดินรถซึ่งได้แบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไป หรือได้จัดช่องเดินรถประจำทางด้านซ้ายไว้โดยเฉพาะ ต้องขับรถในช่องเดินรถด้านซ้ายสุดหรือใกล้เคียงกับช่องเดินรถประจำทาง แล้วแต่กรณี

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ความในวรรคสองมิให้ใช้บังคับแก่รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกิน
หนึ่งพันหกร้อยกิโลกรัม และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคน ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

มาตรา 43 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ

- (1) ในขณะหย่อนความสามารถในอันที่จะขับ
- (2) ในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น
- (3) ในลักษณะกีดขวางการจราจร
- (4) โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน
- (5) ในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา หรือไม่อาจแลเห็นทางด้านหน้าหรือด้านหลัง ด้านใดด้านหนึ่งหรือทั้งสองด้านได้พอแก่ความปลอดภัย

(6) ครอบหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ เว้นแต่เมื่อเปลี่ยนช่องเดินรถ
เลี้ยวรถ หรือกลับรถ

(7) บนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควร เว้นแต่รถลากเข็นสำหรับทารก คนป่วย
หรือคนพิการ

(8) โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น

(9) ในขณะใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ เว้นแต่การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยใช้

อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนาโดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..)

พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

ความในวรรคสองมิให้ใช้บังคับแก่รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกิน
สองพันสองร้อยกิโลกรัม และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคน ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์”

มาตรา 5 ให้ยกเลิกความในมาตรา 43 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก
พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551
และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 43 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ

- (1) ในขณะหย่อนความสามารถในอันที่จะขับ
- (2) ในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น
- (3) ในลักษณะกีดขวางการจราจรหรืออาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ผู้อื่น
- (4) โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน
- (5) ในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา หรือไม่อาจแลเห็นทางด้านหน้าหรือด้านหลัง ด้านใดด้านหนึ่งหรือทั้งสองด้านได้พอแก่ความปลอดภัย

(6) ครอบหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ เว้นแต่เมื่อเปลี่ยนช่องเดินรถ
เลี้ยวรถ หรือกลับรถ

(7) บนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควร เว้นแต่รถลากเข็นสำหรับทารก คนป่วย
หรือคนพิการ

(8) ในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น

(9) ในขณะใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ เว้นแต่การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยใช้

อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนาโดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น”

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..)

พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

มาตรา 6 ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา 43 ทวิ/1 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

“มาตรา 43 ทวิ/1 ในกรณีที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นและมีเหตุอันเชื่อได้ว่า ผู้ขับขี่หรือบุคคลที่อาจเป็นผู้ขับขี่ ได้กระทำการฝ่าฝืนมาตรา 43 ทวิ วรรคหนึ่ง หากบุคคลดังกล่าวอยู่ในภาวะหมดสติหรือได้รับอันตรายแก่กายจนไม่อาจให้ความยินยอมในการตรวจสอบการมีสารอยู่ในร่างกายตามมาตรา 43 ทวิ วรรคสอง ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจขอให้แพทย์ที่เกี่ยวข้องทำการตรวจพิสูจน์บุคคลดังกล่าว ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด

การตรวจพิสูจน์ของแพทย์ตามวรรคหนึ่ง ให้ทำได้เท่าที่จำเป็นและสมควร โดยเก็บตัวอย่างเลือด ปัสสาวะ หรือของเสียอย่างอื่นจากร่างกายของบุคคลดังกล่าวด้วยวิธีการทางแพทย์และใช้วิธีการที่ก่อให้เกิดความเจ็บปวดน้อยที่สุดเท่าที่จะกระทำได้ ทั้งจะต้องไม่เป็นอันตรายอย่างอื่นต่อร่างกายหรืออนามัยของบุคคลนั้น

ค่าใช้จ่ายในการตรวจพิสูจน์ตามวรรคหนึ่ง ให้สั่งจ่ายจากงบประมาณตามระเบียบที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงการคลัง”

<p>พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)</p>
<p>มาตรา 123 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถยนต์ยอมให้ผู้อื่นนั่งที่นั่งตอนหน้าแถวเดียวกับที่นั่งผู้ขับขี่รถยนต์เกินสองคน</p> <p>ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่ขับขี่รถยนต์ และต้องจัดให้คนโดยสารรถยนต์รัดร่างกายไว้กับที่นั่งด้วยเข็มขัดนิรภัยขณะโดยสารรถยนต์ และคนโดยสารรถยนต์ดังกล่าวต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่โดยสารรถยนต์ด้วย</p> <p>ประเภทหรือชนิดของรถยนต์ ลักษณะและวิธีการใช้เข็มขัดนิรภัยตามวรรคสอง ให้เป็นไปตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา</p>	<p>มาตรา 7 ให้ยกเลิกความในมาตรา 123 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 14/2560 เรื่อง มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก ลงวันที่ 21 มิถุนายน พุทธศักราช 2560 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“มาตรา 123 ภายใต้บังคับมาตรา 123/1 ในขณะที่ขับรถ ผู้ที่อยู่ในรถยนต์ต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไข ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ผู้ขับขี่ ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งตลอดเวลาในขณะที่ขับรถ</p> <p>(2) คนโดยสาร</p> <p>(ก) คนโดยสารที่นั่งแถวตอนหน้าและที่นั่งแถวตอนอื่นต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งตลอดเวลาในขณะที่โดยสารรถยนต์ เว้นแต่คนโดยสารที่นั่งแถวตอนอื่นนอกจากแถวตอนหน้า ไม่จำเป็นต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในกรณีที่รถยนต์นั้นอยู่ในทางเดินรถที่กำหนดความเร็วสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินแปดสิบลิตรต่อชั่วโมง</p> <p>(ข) คนโดยสารที่เป็นเด็กอายุไม่เกินหกปี ห้ามนั่งแถวตอนหน้า เว้นแต่ได้จัดให้ที่นั่งที่นั่งพิเศษสำหรับเด็ก หรือมีวิธีการป้องกันอันตรายในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ ส่วนในกรณีที่นั่งแถวตอนอื่นนอกจากแถวตอนหน้า ต้องจัดให้ที่นั่งที่นั่งพิเศษสำหรับเด็ก หรือมีผู้โดยสารอื่นที่นั่งแถวตอนเดียวกันเป็นผู้ดูแล โดยผู้ดูแลนั้นต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งตลอดเวลาในขณะที่โดยสารรถยนต์ด้วย</p> ”

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..)

พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

(ค) คนโดยสารที่มีความสูงไม่เกินหนึ่งร้อยสามสิบห้าเซนติเมตร ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยแบบรัดหน้าตัก หรือมีวิธีการป้องกันอันตรายในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุไม่ว่าจะนั่งแถวตอนใด

ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือคนโดยสารมีเหตุผลทางสุขภาพอันไม่สามารถรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งได้ ให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามวรรคหนึ่ง แต่บุคคลนั้นต้องมีวิธีการป้องกันอันตรายในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ

วิธีการป้องกันอันตรายในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุตามที่บัญญัติไว้ในมาตรานี้ให้เป็นไปตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนด

บทบัญญัติตามมาตรานี้มิให้ใช้บังคับกับผู้ที่อยู่ในรถสามล้อ รถคนนอน รถแทรกเตอร์ และรถใช้งานเกษตรกรรมตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และรถยนต์อื่นที่ไม่ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยตามที่อธิบดีกรมการขนส่งทางบกประกาศกำหนด”

มาตรา 8 ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา 123/1 มาตรา 123/2 และมาตรา 123/3 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

“มาตรา 123/1 ในการใช้รถนั่งสองแถว รถบรรทุกคนโดยสารขนาดเล็กที่มีการจัดที่นั่งตามความยาวของรถ รถกระบะ รถกึ่งกระบะ หรือรถยนต์อื่นตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนด หากได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้ ให้คนโดยสารที่อยู่ในรถยนต์นั้น นอกจากคนโดยสารที่นั่งแถวตอนหน้า ได้รับยกเว้นไม่ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัย ตามมาตรา 123

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..)

พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

(1) การบรรทุกคนโดยสาร ต้องไม่เกินจำนวนตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนดสำหรับรถยนต์แต่ละประเภท และการโดยสารนั้นต้องไม่มีการยืนหรือนั่งโดยสาร ในลักษณะที่เป็นการเสี่ยงภัยตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนดสำหรับรถยนต์แต่ละประเภท และ

(2) การขับรถยนต์ต้องใช้อัตราความเร็วตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนดซึ่งอาจกำหนดแยกตามประเภทรถยนต์ก็ได้ แต่ต้องไม่เกินแปดสิบกิโลเมตรต่อชั่วโมง

ให้นำความในวรรคหนึ่งมาใช้บังคับกับการใช้รถบรรทุกคนโดยสารที่เป็นรถประจำทางที่ไม่ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยตามที่อธิบดีกรมการขนส่งทางบกประกาศกำหนด ในขณะที่ขนส่งคนโดยสารในเส้นทางที่ได้รับอนุญาตประกอบการขนส่ง

มาตรา 123/2 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ ขับรถยนต์ในขณะที่มีคนโดยสารนั่งแถวตอนหน้าเกินสองคน หรือคนโดยสารที่นั่งแถวตอนหน้านั้นมิได้ปฏิบัติตามมาตรา 123

มาตรา 123/3 ผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อสินจ้างตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ต้องแจ้งเตือนหรือจัดให้มีการแจ้งเตือนด้วยวิธีการอื่น เพื่อให้คนโดยสารในรถนั้นปฏิบัติ ตามมาตรา 123 และมาตรา 123/1 วรรคหนึ่ง (1) ทุกครั้งก่อนการออกรถหรือก่อนการใช้เส้นทางตามสภาพของทาง ทั้งนี้ ตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนด”

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..)

พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

มาตรา 134 ห้ามมิให้ผู้ใดแข่งรถในทาง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร
ห้ามมิให้ผู้ใดจัด สนับสนุน หรือส่งเสริมให้มีการแข่งรถในทาง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร

มาตรา 9 ให้ยกเลิกความในมาตรา 134 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 134 ห้ามมิให้ผู้ใดแข่งรถในทางเว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร

ผู้ใดรวมกลุ่มหรือมีผู้สมกันเินทาง พร้อมด้วยรถตั้งแต่ห้าคันขึ้นไป โดยมีการนัดหมายเพื่อแข่งรถในทาง หรือรถที่ใช้ในการรวมกลุ่มหรือมีผู้สมกันมีการปรับแต่งรถให้มีสภาพไม่ถูกต้องตามมาตรา 6 หรือมีพฤติกรรมอย่างหนึ่งอย่างใดอันแสดงให้เห็นว่าจะทำการแข่งรถในทาง ให้ถือว่า ผู้นั้นพยายามแข่งรถในทางเว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่า เป็นการกระทำเพื่อการอื่น หรือตนมิได้ร่วมหรือมีส่วนรู้เห็นว่าจะมีการแข่งรถในทางนั้น”

มาตรา 10 ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา 134/1 และมาตรา 134/2 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

“มาตรา 134/1 ห้ามมิให้ผู้ใดจัด โฆษณา ประกาศ ชักชวน หรือดำเนินการด้วยวิธีการใดเพื่อให้มีการแข่งรถในทางโดยไม่ได้รับอนุญาต

มาตรา 134/2 ผู้ใดรับดำเนินการปรับแต่งรถให้มีสภาพไม่ถูกต้องตามมาตรา 6 ไม่ว่าจะมิสินจ้างหรือไม่ก็ตาม และรถนั้นได้ถูกนำไปใช้ในการแข่งรถในทางอันเป็นการฝ่าฝืนมาตรา 134 ให้ถือว่า ผู้นั้นเป็นผู้สนับสนุนการแข่งรถในทาง เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าตนมิได้มีส่วนรู้เห็นหรือไม่เห็นเหตุอันควรรู้ว่าจะนำรถดังกล่าวไปใช้ในการแข่งรถในทาง”

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..)

พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

มาตรา 142 หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรหรือเจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจสั่งให้
ผู้ขับขี่หยุดรถในเมื่อ

(1) รถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 6

(2) เห็นว่าผู้ขับขี่หรือบุคคลใดในรถนั้นได้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติ
แห่งพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นเกี่ยวกับรถนั้น ๆ

ในกรณีที่มีพฤติการณ์อันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (2)
ให้หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือเจ้าพนักงานจราจร สั่งให้มีการ
ทดสอบผู้ขับขี่ดังกล่าวว่าหย่อนความสามารถในอันที่จะขับหรือเมาสุราหรือ
ของเมาอย่างอื่นหรือไม่

ในกรณีที่ผู้ขับขี่ตามวรรคสองไม่ยอมให้ทดสอบ ให้หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร
พนักงานสอบสวน หรือเจ้าพนักงานจราจร มีอำนาจกักตัวผู้นั้นไว้ดำเนินการทดสอบได้
ภายในระยะเวลาเท่าที่จำเป็นแห่งกรณีเพื่อให้การทดสอบเสร็จสิ้นไปโดยเร็ว หากผู้นั้น
ยอมให้ทดสอบและผลการทดสอบปรากฏว่าไม่ได้ฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (2)
ก็ให้ปล่อยตัวไปทันที

ในกรณีที่มีพฤติการณ์อันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น
หากผู้นั้นยังไม่ยอมให้ทดสอบตามวรรคสามโดยไม่มีเหตุอันสมควร ให้สันนิษฐานไว้ก่อน
ว่าผู้นั้นฝ่าฝืนมาตรา 43 (2)

มาตรา 11 ให้ยกเลิกความในวรรคห้าของมาตรา 142 แห่งพระราชบัญญัติ
จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก
(ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..)

พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

การทดสอบตามมาตรานี้ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนด
ในกฎกระทรวง

“การทดสอบตามวรรคสองให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนด
ในกฎกระทรวง”

มาตรา 12 ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นวรรคหกของมาตรา 142
แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติ
จราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557

“ในกรณีที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นและมีเหตุอันเชื่อได้ว่าผู้ขับขี่หรือบุคคลที่อาจเป็น
ผู้ขับขี่ ได้กระทำการฝ่าฝืนมาตรา 43 (2) และบุคคลดังกล่าวอยู่ในภาวะหมดสติหรือ
ได้รับอันตรายแก่กายจนไม่อาจให้ความยินยอมในการทดสอบการมีสารอยู่ในร่างกาย
ตามวรรคสองให้นำความในมาตรา 43 ทวิ/1 มาใช้บังคับ โดยอนุโลม”

มาตรา 13 ให้ยกเลิกความในมาตรา 143 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก
พ.ศ. 2522 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 143 ถ้าปรากฏว่าผู้ขับขี่ผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่เป็นไปตามที่บัญญัติไว้
ในมาตรา 6 วรรคหนึ่ง หรือมาตรา 10 ทวิ ไปใช้ในทาง ให้เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจ
สั่งให้ผู้ขับขี่ผู้นั้นหยุดรถเพื่อทำการตรวจสอบ หากปรากฏว่ารถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้อง
ให้เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจดำเนินการ ดังต่อไปนี้

(1) ในกรณีที่รถมีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงและหากให้ใช้รถต่อไปอาจเกิดอันตรายได้
โดยชัดแจ้ง ให้เจ้าพนักงานจราจรสั่งห้ามการใช้รถ ในกรณีนี้ ผู้ขับขี่ต้องนำรถดังกล่าว
ให้พ้นทางเดินรถโดยเร็วที่สุด หากผู้ขับขี่ไม่ดำเนินการ ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือผู้ที่ได้รับ

มาตรา 143 ถ้าปรากฏว่าผู้ขับขี่นำรถที่มีสภาพไม่ถูกต้องตามมาตรา 6 ไปใช้ในทาง
นอกจากจะต้องรับโทษตามบทบัญญัตินั้น ๆ แล้ว หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรหรือ
เจ้าพนักงานจราจร มีอำนาจสั่งเป็นหนังสือให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไขรถ
ให้ถูกต้อง

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..)

พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

มอบหมายจากเจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจเคลื่อนย้ายรถนั้น โดยให้นำความใน มาตรา 59 วรรคสอง วรรคสาม วรรคสี่ วรรคห้า และวรรคหก มาใช้บังคับโดยอนุโลม

(2) ในกรณีที่มีสภาพไม่ถึงกับไม่ปลอดภัยในการใช้ ให้เจ้าพนักงานจราจร สั่งระงับการใช้รถเป็นการชั่วคราว เพื่อให้เจ้าของรถ ผู้ครอบครองรถ หรือผู้ขับขี่ นำรถดังกล่าวไปซ่อมแซมหรือปรับปรุงให้ถูกต้องตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือ กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก แล้วแต่กรณี ทั้งนี้ ภายในระยะเวลาที่กำหนด แต่ต้องไม่น้อยกว่าสิบห้าวันและไม่เกินหกสิบวันตามสภาพความปลอดภัยของรถนั้น โดยในระหว่างระยะเวลาดังกล่าวให้ใช้รถได้ไปพลางก่อน

สภาพของรถที่ไม่มั่นคงแข็งแรงหรืออาจเกิดอันตราย ตามวรรคหนึ่ง (1) ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติและอธิบดีกรมการขนส่งทางบก ร่วมกันกำหนด

คำสั่งตามวรรคหนึ่ง (1) และ (2) ให้ถือว่าเป็นคำสั่งของนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก แล้วแต่กรณี และให้นับวันกำหนดโทษที่เกี่ยวข้องกับการฝ่าฝืนคำสั่งของนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก มาใช้บังคับกับผู้ฝ่าฝืนคำสั่งตามวรรคหนึ่ง (1) และ (2) ด้วย”

<p>พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)</p>
<p>มาตรา 143 ทวิ หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร เจ้าพนักงานจราจร หรือผู้ตรวจการ มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถเพื่อทำการตรวจสอบในเมื่อรถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 10 ทวิ และมีอำนาจสั่งเป็นหนังสือให้ระงับการใช้รถนั้นเป็นการชั่วคราว และให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไขรถให้ถูกต้อง</p>	<p>มาตรา 14 ให้ยกเลิกความในมาตรา 143 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“มาตรา 143/1 ในการออกคำสั่งตามมาตรา 143 วรรคหนึ่ง</p> <p>(1) คำสั่งห้ามใช้รถ ตามมาตรา 143 วรรคหนึ่ง (1) ให้เจ้าพนักงานจราจร <u>ติดแผ่นป้ายคำสั่งห้ามการใช้รถนั้นไว้ที่ตัวรถในลักษณะที่เห็นได้อย่างชัดเจน</u></p> <p>(2) คำสั่งระงับการใช้รถเป็นการชั่วคราว ตามมาตรา 143 วรรคหนึ่ง (2) ให้เจ้าพนักงานจราจร <u>ติดแผ่นป้ายคำสั่งระงับการใช้รถนั้นไว้ที่ตัวรถในลักษณะที่เห็นได้อย่างชัดเจน โดยแผ่นป้ายคำสั่งดังกล่าวต้องแสดงระยะเวลาสิ้นสุดของการอนุญาตให้ใช้รถเป็นการชั่วคราวไว้ด้วย</u></p> <p>แบบคำสั่งและตำแหน่งที่ติดแผ่นป้ายคำสั่งตามมาตรา 143 วรรคหนึ่ง (1) หรือ (2) ให้เป็นไปตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนด”</p> <p>มาตรา 15 ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา 143/2 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522</p> <p>“มาตรา 143/2 เมื่อเจ้าพนักงานจราจรได้ออกคำสั่งห้ามใช้รถ ตามมาตรา 143 วรรคหนึ่ง (1) หรือคำสั่งระงับการใช้รถเป็นการชั่วคราว ตามมาตรา 143 วรรคหนึ่ง (2) แล้ว ให้แจ้งไปยังนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก แล้วแต่กรณี โดยเร็ว พร้อมด้วยเหตุผล ข้อเท็จจริง และพยานหลักฐาน</p>

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..)

พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้นายทะเบียนดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ต่อไป

เมื่อรถที่ถูกสั่งห้ามใช้รถ ตามมาตรา 143 วรรคหนึ่ง (1) หรือถูกสั่งระงับการใช้รถเป็นการชั่วคราว ตามมาตรา 143 วรรคหนึ่ง (2) ได้มีการซ่อมแซมหรือปรับปรุงแก้ไขและผ่านการตรวจสอบสภาพตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกแล้ว ให้นายทะเบียนมีคำสั่งอนุญาตให้ใช้รถนั้นต่อไปได้ และให้ปลดป้ายคำสั่งห้ามใช้รถหรือคำสั่งระงับการใช้รถเป็นการชั่วคราวนั้น”

มาตรา 16 ให้ยกเลิกมาตรา 144 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535

มาตรา 144 เมื่อเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ได้ซ่อมหรือแก้ไขรถถูกต้องตามคำสั่งหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร เจ้าพนักงานจราจร หรือผู้ตรวจการ ซึ่งสั่งตามมาตรา 143 หรือมาตรา 143 ทวิ แล้วให้นำรถไปให้หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรหรือผู้ที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติแต่งตั้งให้มีอำนาจตรวจรถตรวจรับรอง เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่จะนำรถออกใช้ในทางได้เมื่อได้รับใบตรวจรับรอง

การตรวจรับรองรถตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..)

พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

มาตรา 145 บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ นอกจากความผิดที่กำหนดโทษไว้ในมาตรา 157/1 มาตรา 159 มาตรา 160 มาตรา 160 ทวิ และมาตรา 160 ตริ ให้พนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจทำการสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามีอำนาจเปรียบเทียบหรือว่ากล่าวตักเตือนได้

ฯลฯ

ฯลฯ

มาตรา 147 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 12 มาตรา 79 มาตรา 80 มาตรา 81 มาตรา 82 มาตรา 103 มาตรา 104 มาตรา 105 มาตรา 106 มาตรา 115 มาตรา 116 มาตรา 117 มาตรา 131 หรือมาตรา 132 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองร้อยบาท

มาตรา 149 ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 98 วรรคสองหรือวรรคสาม ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท

มาตรา 17 ให้ยกเลิกความในวรรคหนึ่งของมาตรา 145 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2550 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 145 บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ นอกจากความผิดที่กำหนดโทษไว้ในมาตรา 156 มาตรา 157/1 มาตรา 159 มาตรา 160 มาตรา 160 ทวิ และมาตรา 160 ตริ ให้พนักงานสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามีอำนาจเปรียบเทียบหรือว่ากล่าวตักเตือนได้”

มาตรา 18 ให้ยกเลิกอัตราโทษในมาตรา 147 มาตรา 149 มาตรา 151 มาตรา 153 มาตรา 155 และมาตรา 158 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และให้ใช้อัตราโทษต่อไปนี้แทน

มาตรา 147 ... “ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท”

มาตรา 149 ... “ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท”

พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522	ร่างพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)
<p>มาตรา 151 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 33 มาตรา 34 มาตรา 39 มาตรา 52 มาตรา 61 หรือมาตรา 66 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สองร้อยบาท ถึงห้าร้อยบาท</p> <p>มาตรา 153 ผู้ประกอบการรับจ้างบรรทุกคนโดยสารโดยใช้รถแท็กซี่ผู้ใดไม่จอดรถ ณ สถานที่ที่กำหนดตามพระราชกฤษฎีกาซึ่งออกตามมาตรา 102 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท</p> <p>มาตรา 155 ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 141 โดยไม่มีเหตุอันสมควร ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท</p> <p>มาตรา 158 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 17 วรรคหนึ่ง มาตรา 28 หรือมาตรา 100 วรรคหนึ่งหรือวรรคสอง หรือไม่ปฏิบัติ ตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 17 วรรคสอง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินสองพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p>	<p>มาตรา 151 ... “ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่<u>ห้าร้อยบาทถึงสองพันบาท</u>”</p> <p>มาตรา 153 ... “ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน<u>สี่พันบาท</u>”</p> <p>มาตรา 155 ... “ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน<u>สี่พันบาท</u>”</p> <p>มาตรา 158 ... “ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือนหรือปรับไม่เกิน<u>ห้าพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</u>”</p>

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522	ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)
<p>มาตรา 148 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 6 วรรคหนึ่งหรือวรรคสอง มาตรา 8 วรรคหนึ่ง มาตรา 9 มาตรา 10 มาตรา 11 มาตรา 14 วรรคหนึ่ง มาตรา 20 มาตรา 36 มาตรา 37 มาตรา 38 มาตรา 41 มาตรา 42 มาตรา 44 มาตรา 51 มาตรา 54 มาตรา 55 วรรคหนึ่ง มาตรา 57 มาตรา 58 มาตรา 60 มาตรา 62 มาตรา 63 มาตรา 68 มาตรา 69 มาตรา 70 มาตรา 71 มาตรา 73 วรรคสอง มาตรา 74 มาตรา 76 มาตรา 83 มาตรา 84 มาตรา 87 มาตรา 88 มาตรา 96 วรรคหนึ่ง มาตรา 97 มาตรา 101 มาตรา 107 มาตรา 108 มาตรา 109 มาตรา 110 มาตรา 111 มาตรา 112 มาตรา 114 วรรคหนึ่ง มาตรา 118 มาตรา 119 มาตรา 120 มาตรา 121 มาตรา 122 วรรคหนึ่งหรือวรรคสาม มาตรา 123 มาตรา 124 มาตรา 126 มาตรา 129 หรือมาตรา 133 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท</p> <p style="text-align: center;">ฯลฯ</p>	<p>มาตรา 19 ให้ยกเลิกความในวรรคหนึ่งของมาตรา 148 แห่งพระราชบัญญัติ จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2550 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“มาตรา 148 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 6 วรรคหนึ่งหรือวรรคสอง มาตรา 8 วรรคหนึ่ง มาตรา 9 มาตรา 10 มาตรา 11 มาตรา 14 วรรคหนึ่ง มาตรา 20 มาตรา 36 มาตรา 37 มาตรา 38 มาตรา 41 มาตรา 42 มาตรา 44 มาตรา 51 มาตรา 54 มาตรา 55 วรรคหนึ่ง มาตรา 57 มาตรา 58 มาตรา 60 มาตรา 62 มาตรา 63 มาตรา 68 มาตรา 69 มาตรา 70 มาตรา 71 มาตรา 73 วรรคสอง มาตรา 74 มาตรา 76 มาตรา 83 มาตรา 84 มาตรา 87 มาตรา 88 มาตรา 96 วรรคหนึ่ง มาตรา 97 มาตรา 101 มาตรา 107 มาตรา 108 มาตรา 109 มาตรา 110 มาตรา 111 มาตรา 112 มาตรา 114 วรรคหนึ่ง มาตรา 118 มาตรา 119 มาตรา 120 มาตรา 121 มาตรา 122 วรรคหนึ่งหรือวรรคสาม มาตรา 123 วรรคหนึ่ง มาตรา 123/2 มาตรา 124 มาตรา 126 มาตรา 129 หรือมาตรา 133 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท”</p>

พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522	ร่างพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)
<p>มาตรา 150 ผู้ใด</p> <p>(1) ไม่ปฏิบัติตามระเบียบหรือประกาศที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดตามมาตรา 8 วรรคสอง หรือมาตรา 14 วรรคสอง</p> <p>(2) ไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดตามมาตรา 13 วรรคสอง</p> <p>(3) ไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 18</p> <p>(4) ชัดคำสั่งหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร ซึ่งสั่งตามมาตรา 113 หรือ</p> <p>(5) ชัดคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรซึ่งสั่งตามมาตรา 140/2 หรือมาตรา 140/3 วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท</p> <p>มาตรา 152 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 7 มาตรา 10 ทวิ มาตรา 13 วรรคหนึ่ง มาตรา 15 วรรคหนึ่ง มาตรา 16 มาตรา 21 วรรคหนึ่ง มาตรา 22 มาตรา 23 (1) มาตรา 24 มาตรา 25 มาตรา 26 มาตรา 29 มาตรา 31/1 มาตรา 49 มาตรา 50</p>	<p>มาตรา 20 ให้ยกเลิกความในมาตรา 150 แห่งพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“มาตรา 150 ผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ไม่ปฏิบัติตามระเบียบหรือประกาศที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดตามมาตรา 8 วรรคสอง หรือมาตรา 14 วรรคสอง</p> <p>(2) ไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดตามมาตรา 13 วรรคสอง</p> <p>(3) ไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 18</p> <p>(4) ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรตามมาตรา 113 หรือ</p> <p>(5) ชัดคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรซึ่งสั่งตามมาตรา 140/2 หรือมาตรา 140/3 วรรคหนึ่ง</p> <p><u>ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท</u>”</p> <p>มาตรา 21 ให้ยกเลิกความในมาตรา 152 แห่งพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“มาตรา 152 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 7 มาตรา 10 ทวิ มาตรา 13 วรรคหนึ่ง มาตรา 15 วรรคหนึ่ง มาตรา 16 มาตรา 21 วรรคหนึ่ง มาตรา 22 มาตรา 23 (1) มาตรา 24 มาตรา 25 มาตรา 26 มาตรา 29 มาตรา 31/1 มาตรา 49 มาตรา 50</p>

<p style="text-align: center;">พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522</p>	<p style="text-align: center;">ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)</p>
<p>มาตรา 56 มาตรา 64 มาตรา 67 วรรคหนึ่ง มาตรา 73 วรรคหนึ่งหรือวรรคสาม มาตรา 77 วรรคหนึ่ง มาตรา 85 มาตรา 86 มาตรา 89 วรรคหนึ่ง มาตรา 90 มาตรา 91 มาตรา 92 มาตรา 93 มาตรา 94 วรรคหนึ่ง มาตรา 95 มาตรา 99 มาตรา 127 มาตรา 128 หรือมาตรา 130 หรือไม่ปฏิบัติตามประกาศที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ กำหนดตามมาตรา 15 วรรคสอง หรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 77 วรรคสอง หรือมาตรา 96 วรรคสอง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท</p>	<p>มาตรา 56 มาตรา 64 มาตรา 67 วรรคหนึ่ง มาตรา 73 วรรคหนึ่งหรือวรรคสาม มาตรา 77 วรรคหนึ่ง มาตรา 85 มาตรา 86 มาตรา 89 วรรคหนึ่ง มาตรา 90 มาตรา 91 มาตรา 92 มาตรา 93 มาตรา 94 วรรคหนึ่ง มาตรา 95 มาตรา 99 มาตรา 127 มาตรา 128 มาตรา 130 หรือไม่ปฏิบัติตามประกาศที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ กำหนดตามมาตรา 15 วรรคสอง หรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 77 วรรคสอง หรือมาตรา 96 วรรคสอง <u>หรือไม่เคลื่อนย้ายรถตามมาตรา 143 วรรคหนึ่ง (1) ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่พันบาท</u></p> <p style="text-align: center;">มาตรา 22 ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา 153/1 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522</p> <p style="text-align: center;"><u>“มาตรา 153/1 ผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อสินค้าตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 123/2 หรือไม่มีการแจ้งเตือนหรือจัดให้มีการแจ้งเตือนตามมาตรา 123/3 ตามสมควร เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น จนเป็นเหตุให้คนโดยสารในรถนั้นได้รับอันตรายสาหัส ผู้ขับขี่ผู้นั้นต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</u></p> <p style="text-align: center;"><u>ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้คนโดยสารในรถถึงแก่ความตาย ผู้ขับขี่ผู้นั้นต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”</u></p>

พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522

ร่างพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ (ฉบับที่ ..)

พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

มาตรา 154 ผู้ใด

- (1) ผ่าฝืนคำสั่งหัวหน้าเจ้าพนักงานจรรยาบรรณหรือเจ้าพนักงานจรรยาบรรณตาม มาตรา 138 วรรคหนึ่ง หรือมาตรา 142 วรรคหนึ่ง
 - (2) ผ่าฝืนคำสั่ง ข้อบังคับ หรือระเบียบของหัวหน้าเจ้าพนักงานจรรยาบรรณตาม มาตรา 139
 - (3) ผ่าฝืนคำสั่งหัวหน้าเจ้าพนักงานจรรยาบรรณ พนักงานสอบสวนหรือเจ้าพนักงานจรรยาบรรณตาม มาตรา 142 วรรคสอง หรือ
 - (4) ผ่าฝืนคำสั่งหัวหน้าเจ้าพนักงานจรรยาบรรณ เจ้าพนักงานจรรยาบรรณหรือผู้ตรวจการตาม มาตรา 143 ทวิ
- ถ้าไม่เป็นความผิดที่กำหนดโทษไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้ ต้องระวางโทษปรับครั้งละไม่เกินหนึ่งพันบาท”

มาตรา 23 ให้ยกเลิกความในมาตรา 154 แห่งพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2542 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 154 ผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

- (1) ผ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจรรยาบรรณตาม มาตรา 138 วรรคหนึ่ง
 - (2) ผ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบที่หัวหน้าเจ้าพนักงานจรรยาบรรณกำหนดตาม มาตรา 139
 - (3) ผ่าฝืนคำสั่งให้หยุดรอลงตัวของเจ้าพนักงานจรรยาบรรณตาม มาตรา 142 วรรคหนึ่ง หรือ มาตรา 143 วรรคหนึ่ง
 - (4) ผ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจรรยาบรรณหรือพนักงานสอบสวนตาม มาตรา 142 วรรคสอง
- ถ้าไม่เป็นความผิดที่กำหนดโทษไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้ ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่พันบาท”

<p>พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)</p>
<p>มาตรา 156 ผู้ได้นำรถที่หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรเจ้าพนักงานจราจร หรือผู้ตรวจการได้สั่งให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไขตามมาตรา 143 หรือ มาตรา 143 ทวิ ไปใช้ในทางโดยยังมิได้รับใบตรวจรับรองตามมาตรา 144 ต้องระวางโทษ ปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท และปรับรายวันอีกวันละห้าร้อยบาทจนกว่าจะปฏิบัติให้ถูกต้อง</p>	<p>มาตรา 24 ให้ยกเลิกความในมาตรา 156 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“มาตรา 156 ผู้ขับขี่ผู้ใดขับรถในระหว่างถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตาม มาตรา 142/1 วรรคสาม หรือมาตรา 142/5 วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน สามเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”</p> <p>มาตรา 25 ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา 156/1 แห่งพระราชบัญญัติ จราจรทางบก พ.ศ. 2522</p> <p>“มาตรา 156/1 ผู้ใดเปลี่ยนแปลง ย้าย ทำลาย ปิดบัง หรือกระทำให้เสียหาย ด้วยประการใด ๆ แก่แผ่นป้ายคำสั่งห้ามการใช้รถตามมาตรา 143/1 วรรคหนึ่ง (1) หรือแผ่นป้ายคำสั่งระงับการใช้รถชั่วคราวตามมาตรา 143/1 วรรคหนึ่ง (2) ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่พันบาท”</p>

<p>พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)</p>
<p>มาตรา 157 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 35 มาตรา 43 (3) (4) (6) (7) หรือ (9) มาตรา 45 มาตรา 46 มาตรา 47 มาตรา 48 มาตรา 53 มาตรา 65 วรรคหนึ่ง หรือมาตรา 125 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สี่ร้อยบาทถึงหนึ่งพันบาท</p> <p>มาตรา 157/1 ผู้ขับขีผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของหัวหน้าเจ้าพนักงานจรรยาบรรณงานสอบสวน เจ้าพนักงานจรรยาบรรณ หรือผู้ตรวจการที่ให้มีการตรวจสอบผู้ขับขีตามมาตรา 43 ทวิ หรือฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตรวจการที่ให้มีการทดสอบผู้ขับขีตามมาตรา 43 ตริ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท</p> <p>ฯลฯ</p>	<p>มาตรา 26 ให้ยกเลิกอัตราโทษในมาตรา 157 แห่งพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 และให้ใช้อัตราโทษต่อไปนี้แทน</p> <p>มาตรา 157 ... “ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงสี่พันบาท”</p> <p>มาตรา 27 ให้ยกเลิกอัตราโทษในมาตรา 157/1 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2550 และให้ใช้อัตราโทษต่อไปนี้แทน</p> <p>มาตรา 157/1 วรรคหนึ่ง ... “ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่พันบาท”</p>

<p>พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)</p>
<p>มาตรา 160 ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 78 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p> <p>ถ้าการไม่ปฏิบัติตามมาตรา 78 เป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับอันตรายสาหัส หรือตาย ผู้ไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ</p> <p>ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) (5) หรือ (8) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p>	<p>มาตรา 28 ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา 158/1 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522</p> <p>“มาตรา 158/1 ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (5) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p> <p>ผู้ใดขับรถในลักษณะที่ไม่คำนึงถึงความปลอดภัยตามมาตรา 43 (8) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”</p> <p>มาตรา 29 ให้ยกเลิกความในมาตรา 160 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2550 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“มาตรา 160 ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 78 วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p> <p><u>ในกรณีที่ศาลจะมีคำพิพากษาลงโทษผู้ขับขี่ในความผิดฐานขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้บุคคลอื่นถึงแก่ความตายหรือได้รับอันตรายสาหัสตามมาตรา 291 หรือมาตรา 300 แห่งประมวลกฎหมายอาญา หากปรากฏว่าผู้ขับขี่ไม่ให้การช่วยเหลือตามสมควรหรือไม่แสดงตัวต่อตำรวจ ณ สถานที่เกิดเหตุตามมาตรา 78 วรรคหนึ่งให้ศาลพิพากษาเพิ่มโทษที่จะลงแก่ผู้นั้นอีกกึ่งหนึ่งของโทษที่ศาลกำหนดสำหรับความผิดนั้น”</u></p>

<p>พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)</p>
<p>มาตรา 160 ทวิ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 134 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่</p>	<p>มาตรา 30 ให้ยกเลิกความในมาตรา 160 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“มาตรา 160 ทวิ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 134 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสามสิบวัน แต่ไม่เกินหนึ่งร้อยแปดสิบวัน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่</p> <p>ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 134/1 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทถึงสองหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ”</p> <p>มาตรา 31 ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา 160 ทวิ/1 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522</p> <p>“มาตรา 160 ทวิ/1 ในกรณีที่ศาลจะมีคำพิพากษาลงโทษผู้ขับขี่ในความผิดฐานขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้บุคคลอื่นถึงแก่ความตายหรือได้รับอันตรายสาหัส ตามมาตรา 291 หรือมาตรา 300 แห่งประมวลกฎหมายอาญา และผู้ขับขี่ได้ขับรถโดยไม่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ หรือขับรถในระหว่างถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ หรือถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ให้ศาลพิพากษาเพิ่มโทษที่จะลงแก่ผู้นั้น อีกกึ่งหนึ่งของโทษที่ศาลกำหนดสำหรับความผิดนั้น”</p>

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..)

พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

มาตรา 160 ตรี ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (2) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กาย หรือจิตใจ ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปี และปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สองปีถึงหกปี และปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทถึงหนึ่งแสนสองหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สามปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่หกหมื่นบาทถึงสองแสนบาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

มาตรา 32 ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นวรรคห้าของมาตรา 160 ตรี แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

“ถ้าผู้กระทำความผิดตามวรรคหนึ่ง วรรคสอง วรรคสาม หรือวรรคสี่ เป็นการขับขี่รถยนต์สาธารณะหรือรถจักรยานยนต์สาธารณะตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ หรือเป็นการขับขี่รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อลีสินจ้วงตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ผู้กระทำต้องระวางโทษสูงกว่าที่กำหนดอีกหนึ่งในสาม”

พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522

ร่างพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ (ฉบับที่ ..)

พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

มาตรา 33 ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา 160 ตี/1 มาตรา 160 ตี/2 และมาตรา 160 ตี/3 แห่งพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522

“มาตรา 160 ตี/1 ผู้ใดกระทำความผิดตามมาตรา 160 ตี/1 วรรคหนึ่ง และได้กระทำความผิดซ้ำอีกภายในสองปีนับแต่วันที่กระทำความผิดครั้งแรก ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี และปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทถึงสี่หมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้ผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปีหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

มาตรา 160 ตี/2 ผู้ใดกระทำความผิดตามมาตรา 160 ตี/1 วรรคหนึ่ง ถ้าผู้กระทำความผิดนั้นขับรถโดยไม่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ หรือถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษสูงกว่าที่กฎหมายกำหนดสำหรับความผิดนั้นอีกหนึ่งในสามหากกรณีการกระทำผิดตามวรรคหนึ่ง เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ อันตรายสาหัส หรือถึงแก่ความตาย ตามมาตรา 160 ตี/1 วรรคสอง วรรคสาม หรือวรรคสี่ ให้ศาลพิพากษาเพิ่มโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดอีกกึ่งหนึ่งของโทษที่ศาลกำหนดสำหรับความผิดนั้น

มาตรา 160 ตี/3 ผู้ใดกระทำความผิดตามมาตรา 160 ตี/1 และได้กระทำความผิดซ้ำอีกภายในสองปีนับแต่วันที่กระทำความผิดครั้งแรก มิให้ศาลออกกำหนดโทษหรือรอการลงโทษ ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับกับผู้กระทำความผิดที่มีอายุไม่เกินสิบแปดปีในวันที่กระทำความผิดครั้งหลัง”

พระราชบัญญัติจรรยาทางบก พ.ศ. 2522

ร่างพระราชบัญญัติจรรยาทางบก (ฉบับที่ ..)

พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

มาตรา 34 ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา 160 เบญจ แห่งพระราชบัญญัติจรรยาทางบก พ.ศ. 2522

“มาตรา 160 เบญจ ในกรณีที่มีการกระทำความผิดตามมาตรา 134

(1) หากผู้กระทำความผิดมีอายุไม่เกินยี่สิบปี เจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ฟ้องผู้ต้องหา อาจมีคำร้องขอต่อศาลเพื่อให้ศาลพิจารณาวางข้อกำหนดให้บิดา มารดา หรือผู้ปกครอง ระวังผู้นั้นไม่ให้กระทำความผิดฐานแข่งรถในทางซ้ำอีก หากศาลเห็นสมควร ให้มีอำนาจวางข้อกำหนดให้บิดา มารดา หรือผู้ปกครองระวังผู้นั้นไม่ให้กระทำความผิดฐานแข่งรถในทางซ้ำอีก ตลอดเวลาที่ศาลกำหนด ซึ่งต้องไม่เกินสามปีและกำหนดจำนวนเงินตามที่เห็นสมควรซึ่งบิดา มารดา หรือผู้ปกครองจะต้องชำระต่อศาลไม่เกินครั้งละห้าหมื่นบาท ในเมื่อผู้นั้นกระทำความผิดฐานแข่งรถในทางซ้ำอีก

ถ้าผู้นั้นอาศัยอยู่กับบุคคลอื่นนอกจากบิดา มารดา หรือผู้ปกครอง และศาลเห็นว่าไม่สมควรจะเรียกบิดา มารดา หรือผู้ปกครองมาวางข้อกำหนดตามวรรคหนึ่ง ศาลจะเรียกตัวบุคคลที่ผู้นั้นอาศัยอยู่มาสอบถามว่า จะยอมรับข้อกำหนดที่บัญญัติไว้สำหรับบิดา มารดา หรือผู้ปกครองดังกล่าวหรือไม่ก็ได้ถ้าบุคคลที่ผู้นั้นอาศัยอยู่ยอมรับข้อกำหนดเช่นนั้น ก็ให้ศาลมีอำนาจวางข้อกำหนดดังกล่าว

ในกรณีที่ศาลวางข้อกำหนดตามวรรคหนึ่งหรือวรรคสอง ถ้าผู้นั้นกระทำความผิดฐานแข่งรถในทางซ้ำอีกภายในระยะเวลาในข้อกำหนดให้นำมาตรา 77 แห่งประมวลกฎหมายอาญามาใช้บังคับโดยอนุโลม

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..)

พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

(2) หากผู้กระทำความผิดมีอายุตั้งแต่สิบแปดปีขึ้นไป เจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่
ฟ้องผู้ต้องหา อาจมีคำร้องขอต่อศาลเพื่อให้ศาลพิจารณาสั่งผู้กระทำความผิดดังกล่าว
ให้ทำทัณฑ์บน หากศาลเห็นสมควรจะสั่งให้ผู้กระทำความผิดทำทัณฑ์บน โดยกำหนด
จำนวนเงินไม่เกินห้าหมื่นบาทว่าผู้นั้นจะไม่กระทำความผิดฐานแข่งรถในทางซ้ำอีก
ตลอดเวลาที่ศาลกำหนดซึ่งต้องไม่เกินสองปี และจะสั่งให้มีประกันด้วยหรือไม่ก็ได้
ทั้งนี้ ถ้าผู้ทำทัณฑ์บนกระทำความผิดทัณฑ์บนให้นำมาตรา 47 แห่งประมวลกฎหมายอาญา
มาใช้บังคับโดยอนุโลม”

มาตรา 35 ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา 162/1 แห่งพระราชบัญญัติจราจร
ทางบก พ.ศ. 2522

“มาตรา 162/1 ในกรณีที่ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่
ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้ศาลแจ้งคำสั่งดังกล่าวให้นายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์
หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก แล้วแต่กรณี”

มาตรา 36 มิให้นำบทบัญญัติตามมาตรา 123 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทาง
บก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ มาใช้บังคับกับการใช้รถยนต์ที่ไม่ต้อง
มีเข็มขัดนิรภัยเป็นเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบ ตามประกาศซึ่งออกตามกฎกระทรวง
ที่ออกตามมาตรา 5 (2) แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และตามประกาศซึ่งออก
ตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 71 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทาง
บก พ.ศ. 2522 เป็นเวลาสองปีนับตั้งแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..)

พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

เพื่อประโยชน์ในการบังคับใช้กฎหมายตามมาตรา ๓๖ ให้อธิบดีกรมการขนส่งทางบก จัดให้มีเครื่องหมายแสดงการผ่อนผันการนำบทบัญญัติตามมาตรา 123 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ มาใช้บังคับ ไว้ที่รถยนต์ตามวรรคหนึ่ง ทั้งนี้ แบบเครื่องหมายและวิธีการแสดงเครื่องหมายดังกล่าว ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง โดยให้นายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก แล้วแต่กรณี ดำเนินการให้มีการออกและติดเครื่องหมายแสดงการผ่อนผันพร้อมกับการออกเครื่องหมายแสดงการชำระภาษีประจำปีในปีที่ถัดจากปีที่พระราชบัญญัตินี้ ใช้บังคับ ตามระเบียบที่อธิบดีกรมการขนส่งทางบกกำหนด

มาตรา 37 ให้เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถตามมาตรา 36 ติดตั้งเข็มขัดนิรภัยสำหรับรถยนต์ดังกล่าว ให้แล้วเสร็จภายในสองปีนับตั้งแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

ในกรณีที่รถยนต์ตามวรรคหนึ่ง มีลักษณะหรือสภาพด้านโครงสร้างทางวิศวกรรมที่ไม่สามารถติดตั้งเข็มขัดนิรภัยได้ และเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถนั้นประสงค์จะใช้รถยนต์ดังกล่าวต่อไปภายหลังจากพ้นกำหนดสองปีตามวรรคหนึ่ง ให้เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถมีสิทธิขออนุญาตต่อนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก แล้วแต่กรณี เพื่อขอรับการยกเว้นมิให้นำบทบัญญัติตามมาตรา 123 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ มาใช้บังคับ ทั้งนี้ หลักเกณฑ์และวิธีการขออนุญาต ให้เป็นไปตามระเบียบที่อธิบดีกรมการขนส่งทางบกกำหนด

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..)

พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

การขออนุญาตตามวรรคสองต้องขอล่วงหน้าไม่น้อยกว่าเก้าสิบวันก่อน
พ้นระยะเวลาสองปีตามวรรคหนึ่ง ถ้านายทะเบียนได้ตรวจสอบแล้ว เห็นว่า รถยนต์ที่
ขอรับการยกเว้นนั้นมีลักษณะหรือสภาพที่ไม่สามารถติดตั้งเข็มขัดนิรภัยได้ ให้นายทะเบียน
มีอำนาจอนุญาตให้รถยนต์นั้นเป็นรถยนต์ที่ได้รับการยกเว้นมิให้นำบทบัญญัติ
ตามมาตรา 123 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติม
โดยพระราชบัญญัตินี้ มาใช้บังคับ

เพื่อประโยชน์ในการบังคับใช้กฎหมายตามมาตรา นี้ ให้อธิบดีกรมการขนส่งทางบก
จัดให้มีเครื่องหมายสำหรับรถยนต์เพื่อแสดงว่ารถยนต์ดังกล่าวได้รับยกเว้นมิให้นำ
บทบัญญัติตามมาตรา 123 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติม
โดยพระราชบัญญัตินี้ มาใช้บังคับ ทั้งนี้ แบบเครื่องหมายและวิธีการแสดงเครื่องหมาย
ดังกล่าว ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

การใช้รถยนต์ที่ได้รับการยกเว้นตามวรรคสาม ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์
การใช้รถตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด โดยให้นำความในมาตรา 123/1
มาใช้บังคับโดยอนุโลม

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..)

พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

มาตรา 38 ผู้ใดเปลี่ยนแปลง ย้าย ทำลาย บิดบัง หรือกระทำให้เสียหาย
ด้วยประการใด ๆ แก่เครื่องหมายตามมาตรา 36 วรรคสอง หรือมาตรา 37 วรรคสี่
ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่พันบาท

มาตรา 39 บรรดาคำสั่งให้ซ่อมหรือแก้ไขรถตามมาตรา 143 หรือคำสั่งระงับ
การใช้รถนั้นเป็นการชั่วคราวตามมาตรา 143 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก
พ.ศ. 2522 ที่ออกไว้ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้คงมีผลใช้บังคับต่อไป
จนสิ้นระยะเวลาตามคำสั่งนั้น แต่ต้องไม่เกินหกเดือนนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

มาตรา 40 บรรดาคำสั่งของเจ้าหน้าที่ที่ได้ออกตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบ
แห่งชาติที่มีผลใช้บังคับอยู่ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้มีผลดังต่อไปนี้
(1) คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 22/2558 เรื่อง มาตรการ
ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการแข่งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในทางและการควบคุม
สถานบริการหรือสถานประกอบการที่เปิดให้บริการในลักษณะที่คล้ายกับสถานบริการ
ลงวันที่ 22 กรกฎาคม พุทธศักราช 2558

(ก) คำสั่งเกี่ยวกับการเก็บรักษารถเป็นการชั่วคราว ตามข้อ 1 วรรคสอง
ให้มีผลบังคับได้ต่อไปตามคำสั่งดังกล่าว แต่ต้องไม่เกินสามสิบวันนับแต่วันที่
พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..)

พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

(ข) คำสั่งเกี่ยวกับการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมหรือวางข้อกำหนด ไม่ว่าจะเป็นการมี การวางเงินประกันหรือไม่ ตามข้อ 2 วรรคสอง ให้มีผลบังคับได้ต่อไปตามคำสั่งดังกล่าว แต่ต้องไม่เกินสองปีนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

(2) คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 46/2558 เรื่อง มาตรการแก้ไข ปัญหาอันเกิดจากการขับขี่ยานพาหนะลง วันที่ 30 ธันวาคม พุทธศักราช 2558

(ก) คำสั่งเกี่ยวกับการเก็บรักษารถเป็นการชั่วคราว ตามข้อ 1 วรรคสอง (2) ให้มีผลบังคับได้ต่อไปตามคำสั่งดังกล่าว แต่ต้องไม่เกินสามสิบวันนับแต่วันที่ พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

(ข) คำสั่งเกี่ยวกับการยึดใบอนุญาตขับขี่ ตามข้อ 1 วรรคสอง (1) ให้มีผล บังคับได้ต่อไปตามคำสั่งดังกล่าว แต่ต้องไม่เกินสามสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ ใช้บังคับ

(ค) คำสั่งเกี่ยวกับการอบรมความประพฤติของผู้ขับขี่ ตามข้อ 1 วรรคสอง (3) ให้มีผลบังคับได้ต่อไปตามคำสั่งดังกล่าว แต่ต้องไม่เกินสิบห้าวันนับแต่วันที่ พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

(ง) คำสั่งพักใช้ใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางบกหรือคำสั่งปิดกิจการ ขนส่งทางบกเป็นการชั่วคราว ตามข้อ 3 ให้มีผลบังคับได้ต่อไปตามคำสั่งดังกล่าว แต่ต้องไม่เกินสิบห้าวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..)

พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

มาตรา 41 บรรดาข้อบังคับ ข้อกำหนด ระเบียบ ประกาศ กฎ หรือคำสั่งใด ที่ออกตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่ใช้บังคับอยู่ในวันก่อนวันที่ พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ยังคงใช้บังคับได้ต่อไปเพียงเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ จนกว่าจะมีข้อบังคับ ข้อกำหนด ระเบียบ ประกาศ กฎ หรือคำสั่ง ที่ออกตามพระราชบัญญัติ จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

มาตรา 42 การออกข้อบังคับ ข้อกำหนด ระเบียบ ประกาศ กฎ หรือคำสั่ง ตามมาตรา 43 ทวิ/1 มาตรา 123 มาตรา 123/1 มาตรา 123/3 มาตรา 143 และมาตรา 143/1 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัตินี้ ให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่ พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

มาตรา 43 ให้นายกรัฐมนตรีรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

.....

นายกรัฐมนตรี

ส่วนที่ 2 บทวิเคราะห์

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. มีการแก้ไขกฎหมายในหลายลักษณะ โดยมีประเด็นที่น่าสนใจ¹ ดังนี้

ประเด็นที่ 1 การแก้ไขเพิ่มเติมสารบัญญัติเกี่ยวกับเงื่อนไขการขับขี่มาตรฐานความปลอดภัยต่าง ๆ เช่น การแก้ไขน้ำหนักรถและกำหนดยกเว้นให้รถบางประเภทสามารถวิ่งช่องทางขวาได้ แก้ไขเพิ่มเติมความผิดเกี่ยวกับเข็มขัดนิรภัย กำหนดให้ใช้ที่นั่งสำหรับเด็ก เป็นต้น โดยประเด็นข้างต้นมีข้อดีและข้อเสีย ดังนี้

ข้อดี การแก้ไขเพิ่มเติมสารบัญญัติเกี่ยวกับการขับขี่และมาตรฐานความปลอดภัย ทำให้การขับขี่มีความปลอดภัยมากขึ้นเพราะกฎหมายกำหนดมาตรฐานที่เกี่ยวข้องสูงขึ้น เช่น การกำหนดให้ใช้ที่นั่งสำหรับเด็ก ซึ่งเป็นมาตรฐานของกฎหมายที่หลายประเทศทั่วโลกได้กำหนดไว้ อันจะทำให้กฎหมายสารบัญญัตินี้มีความเป็นสากลและทำให้เด็กมีความปลอดภัยมากขึ้น เป็นต้น

ข้อเสีย การแก้ไขเกี่ยวกับเรื่องเข็มขัดนิรภัยและการยกเว้นรถบางประเภทที่ผู้โดยสารไม่ต้องรัดเข็มขัดนิรภัย อาจมีความจำเป็นที่จะต้องออกกฎหมายลำดับรองในหลายประเด็น เพื่อให้เกิดความชัดเจน ซึ่งส่งผลกระทบต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยอาจจะเป็นการเพิ่มภาระหน้าที่และเพิ่มงบประมาณในการศึกษารายละเอียดต่าง ๆ ในการออกกฎหมายลำดับรอง

ประเด็นที่ 2 การแก้ไขเพิ่มเติมสารบัญญัติอันเป็นการเพิ่มบทกำหนดโทษหรือเพิ่มเติมบทกำหนดโทษใหม่ เช่น เพิ่มอัตราโทษของผู้กระทำความผิดซ้ำในข้อหาขับรถในขณะเมาสุรา เป็นต้น โดยประเด็นดังกล่าวมีข้อดี-ข้อเสีย ดังนี้

ข้อดี การที่มีให้ศาลรอกำหนดโทษหรือรอกำหนดโทษกรณีที่ขับรถในขณะเมาสุรา และได้กระทำความผิดซ้ำอีก ซึ่งเป็นข้อหาที่สร้างความสูญเสียอย่างใหญ่หลวง อาจส่งผลทำให้ผู้ที่ดื่มสุรา มีความเกรงกลัวต่อกฎหมาย เกิดความตระหนักและมีสำนึกรับผิดชอบต่อสังคมมากขึ้น ซึ่งจะมีส่วนช่วยลดอุบัติเหตุเป็นอย่างมาก

ข้อเสีย เป็นบทบังคับของกฎหมายที่ห้ามมิให้ศาลใช้ดุลยพินิจในการรอกำหนดโทษหรือรอกำหนดโทษ ซึ่งอาจไม่สอดคล้องกับหลักความเป็นอิสระของศาล

ประเด็นที่ 3 การแก้ไขเพิ่มเติมสารบัญญัติอันเป็นการเพิ่มอัตราระวางโทษปรับตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทั้งระบบ โดยประเด็นดังกล่าวมีข้อดี-ข้อเสีย ดังนี้

ข้อดี การกระทำผิดจะมีอัตราโทษที่สูงขึ้น ทำให้ประชาชนมีความยับยั้งชั่งใจที่จะกระทำความผิด เนื่องจากเกรงกลัวต่ออัตราโทษค่าปรับตามกฎหมายที่สูงขึ้น ส่งผลให้ผู้ขับขี่กระทำความผิดกฎหมายจราจรน้อยลง ทำให้ภาพรวมของความปลอดภัยบนท้องถนนดีขึ้น

ข้อเสีย ทำให้ประชาชนอาจได้รับผลกระทบจากค่าปรับตามกฎหมายที่มากขึ้น จนอาจส่งผลให้เกิดความรู้สึกด้านลบต่อมาตรการเหล่านี้ได้

¹ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร. (5 กุมภาพันธ์ 2564). ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่..) พ.ศ. สืบค้น 5 กุมภาพันธ์ 2564 จาก <http://edoc.parliament.go.th/Meeting/MeetingViewer.aspx?id=685>

ทั้งนี้ จากการพิจารณาภาพรวมของกฎหมายพบว่า กฎหมายฉบับดังกล่าวเป็นกฎหมายที่มีทั้งโทษจำคุกและปรับ ซึ่งถือว่ามีโทษทางอาญา² จัดเป็นกฎหมายอาญารูปแบบหนึ่ง ดังนั้น การพิจารณาเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายฉบับนี้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องคำนึงถึงเจตนาตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 59 วรรคสอง ที่กำหนดให้กระทำโดยเจตนา ได้แก่ กระทำโดยรู้สำนึกและในขณะที่เดียวกันผู้กระทำเจตนาประสงค์ต่อผลหรือย่อมนิ่งเห็นผลของการกระทำนั้น เป็นหลักพื้นฐานสำคัญก่อนที่จะนำไปใช้บังคับกับประชาชน

ข้อสังเกตและข้อคิดเห็นประเด็นอื่น

1. การกำหนดอัตราความเร็วการใช้รถยนต์ในประเทศไทย สิ่งที่ต้องนำมาพิจารณาเพื่อกำหนดความเร็วที่เหมาะสม คือ ลักษณะทางกายภาพ เนื่องจากประเทศไทยถนนมีทางแยก จุดตัด ตรอก ซอย ที่คู้ขนานกับถนนใหญ่ อันเป็นมูลเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ นอกจากนี้ ยังพบว่าการใช้ความเร็ว (Speeding) นับเป็นสาเหตุหลักที่สำคัญมากของการเกิดอุบัติเหตุ ทั้งนี้ กรณีต่างประเทศที่มีการกำหนดอัตราความเร็วไว้สูงนั้น ก็เพื่อให้มีความสอดคล้องกับพื้นที่ประเทศที่กว้างใหญ่ต้องใช้ระยะเวลาในการเดินทางมาก อีกทั้งต้องใช้ความเร็วเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางและการขนส่ง เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศไทยที่มีความแตกต่างทั้งภูมิศาสตร์กายภาพและลักษณะถนนแล้ว การใช้ความเร็วสูงยิ่งก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิตและทรัพย์สินมากยิ่งขึ้น เนื่องจากเมื่อเกิดอุบัติเหตุจะมีแรงเหวี่ยงแรงปะทะมากตามไปด้วย เช่น ถูกปะทะด้วยความเร็ว 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เท่ากับตกตึก 5 ชั้น ขณะที่ความเร็ว 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เท่ากับตกตึก 19 ชั้น³ เป็นต้น ดังนั้น การจัดการปัญหาเกี่ยวกับการใช้ความเร็วโดยการใช้มาตรการต่าง ๆ ทั้งด้านวิศวกรรม การบังคับใช้กฎหมาย และการณรงค์ให้ความรู้เพื่อควบคุมพฤติกรรมขับขี่ให้เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมทางถนนและใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด จึงเป็นหัวใจสำคัญและเป็นสิ่งจำเป็นลำดับแรกของการขับเคลื่อนนโยบายการลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

2. ปัจจุบันกฎหมายสำคัญ 2 ฉบับที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยและมาตรฐานยานพาหนะ คือ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ยังมีความล่าช้าในการดำเนินการพิจารณาแก้ไขปรับปรุงเพื่อรวมกฎหมายทั้ง 2 ฉบับเข้าเป็นฉบับเดียวกัน ส่งผลให้กฎหมายที่บังคับใช้ยังไม่สอดคล้องกับสภาพสังคมและการใช้รถใช้ถนนในปัจจุบัน เป็นเหตุให้เกิดปัญหาในการบังคับใช้กฎหมาย เช่น กรณีพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ไม่ได้กำหนดบทนิยามคำว่า “รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่” ไว้ เป็นต้น

² เอกรัตน์ โลหะ. (15 มีนาคม 2555). ปัญหาทางกฎหมายในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ศึกษากรณี การขอตรวจใบอนุญาตขับขี่. สืบค้น 5 กุมภาพันธ์ 2564 จาก <http://dspace.spu.ac.th/handle/123456789/3415>

³ 1. สำนักข่าวไทย. (30 กันยายน 2562). เปรียบเทียบความเร็วรถ ยิ่งเร็ว ยิ่งเสี่ยง แรงปะทะเท่าตึกตึกสูง. สืบค้น 3 กุมภาพันธ์ 2564 จาก <https://tna.mcot.net/tna-349491>

2. มูลนิธิไทยโรดส์และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน. (ม.ป.ป.). รายงานผลสำรวจพฤติกรรม การขับรถเร็วบนทางหลวงสายหลักในประเทศไทย. สืบค้น 3 กุมภาพันธ์ 2564 จาก http://tkproject.biz/econ/?page_id=1275

3. ข้อจำกัดทางกฎหมายในการพิจารณาความผิดอาญา ซึ่งกำหนดให้คดีอาญาคดีใดที่อัยการจะฟ้องต่อศาลคดีนั้นต้องผ่านการสอบสวนมาก่อน จึงทำให้การดำเนินคดีที่เกี่ยวกับความผิดจรรยาบรรณมีความล่าช้า ประกอบกับประชาชนซึ่งเป็นผู้ถูกบังคับใช้กฎหมายจรรยาบรรณรู้สึกว่าไม่ได้รับความเป็นธรรม ส่งผลให้เกิดความขัดแย้งกับเจ้าหน้าที่บังคับใช้กฎหมาย คือ ตำรวจ ดังนั้น จึงสมควรมีองค์กรกลางที่ได้รับความเชื่อถือจากประชาชน คือ ศาลยุติธรรม เป็นผู้ทำหน้าที่ชี้ขาดคดีจรรยาบรรณเป็นการเฉพาะ เพื่อให้เกิดการบังคับใช้กฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ

4. เสนอให้ผลักดันร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจรรยาบรรณ พ.ศ. เพื่อเปิดทำการแผนกคดีจรรยาบรรณในศาลแขวงและศาลจังหวัด รวมถึงให้มีวิธีพิจารณาคดีจรรยาบรรณเป็นการเฉพาะเพื่อดำเนินคดีและบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับความผิดจรรยาบรรณ โดยมีกระบวนการพิจารณาที่กระชับ รวดเร็วและมีการให้อำนาจศาลในการวางบทลงโทษ หรือมาตรการในการปรับพฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนนให้ผู้กระทำผิดกฎหมายจรรยาบรรณได้ตระหนักตลอดจนสร้างจิตสำนึกที่ดีในการใช้รถใช้ถนน สร้างวินัยจรรยาบรรณเพื่อให้เกิดความปลอดภัยบนท้องถนนต่อไป และเสนอให้มีการใช้เงินค่าปรับมาจัดตั้งเป็น “กองทุนค่าปรับ” เพื่อเป็นแหล่งเงินทุนในการนำมาใช้ในกิจการสนับสนุนการบังคับกฎหมายของเจ้าหน้าที่ เช่น เบี้ยเลี้ยง ค่าล่วงเวลาในการทำงาน ไม่ใช่เป็นเงินรางวัล เป็นต้น

5. จากการสำรวจเบื้องต้นในประเทศไทย ราคาจำหน่ายรถจักรยานยนต์บางรุ่นที่มีระบบเบรก ABS และไม่มีระบบเบรก ABS มีราคาเริ่มต้นต่างกันประมาณ 3,000-4,000 บาท จนถึงราคา 10,000 บาท หรือประมาณร้อยละ 10 ของราคารถจักรยานยนต์ โดยส่วนใหญ่ผู้บริโภคใช้ระบบสินเชื่อในการซื้อจึงไม่เป็นภาระต่อผู้บริโภคมากนักเมื่อเทียบกับความคุ้มค่าต่อความปลอดภัยที่เพิ่มขึ้น ดังนั้น หากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีแผนมาตรการลดภาษีการนำเข้าระบบเบรก ABS ในรถจักรยานยนต์และสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน BOI (Board of Investment) ได้พิจารณาส่งเสริมให้ระบบเบรก ABS ที่ผลิตเพื่อการส่งออกสามารถนำมาใช้ในประเทศไทยได้ จะทำให้ผู้บริโภคสามารถเลือกซื้อได้ในราคาที่ไม่แพงมากนัก ทั้งยังเป็น การส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วย โดยเฉพาะระบบเบรก ABS สำหรับรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดปริมาตรกระบอกสูบเกิน 50 ซี.ซี. หรือขนาดของต้นกำลังเกิน 4 กิโลวัตต์ และความเร็วเกิน 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ระบบเบรก ABS (Anti-Lock Braking System) เป็นระบบป้องกันการเบรกจนล้อลื่นหรือรถจักรยานยนต์ซึ่งสามารถติดตั้งที่ล้อหน้าหรือ/และล้อหลัง เพื่อป้องกันการลื่นของล้อซึ่งองค์การอนามัยโลก (WHO) เสนอแนะว่าเป็นมาตรการที่พิสูจน์เชิงประจักษ์แล้วว่า สามารถลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ได้ ทั้งนี้ WHO ได้กำหนดไว้ว่ารถจักรยานยนต์จะต้องมีระบบเบรก ABS เป็นหนึ่งในมาตรการสำคัญ ดังนั้น ระบบเบรก ABS จึงสมควรเป็นอุปกรณ์ความปลอดภัยที่ติดตั้งเสริมในรถจักรยานยนต์ทุกคันที่มีขนาดปริมาตรกระบอกสูบเกิน 50 ลูกบาศก์มิลลิเมตร หรือขนาดของต้นกำลังเกิน 4 กิโลวัตต์ และสามารถทำความเร็วเกิน 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ส่วนที่ 3

ข้อมูลประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ

รายงานการศึกษา บทความ ที่เกี่ยวข้อง

1. รายงาน เรื่อง ความปลอดภัยทางถนนและคมนาคม ของคณะกรรมการการคมนาคม
สภาผู้แทนราษฎร¹

ผลการศึกษา พบว่า ปัจจุบันปัญหาอุบัติเหตุทางถนนสร้างความเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สิน
ของประชาชนและเศรษฐกิจของไทยอย่างมหาศาล ข้อมูลจากรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัย
ทางถนนขององค์การอนามัยโลก ค.ศ. 2018 ระบุว่า ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตสูงเป็นอันดับ 1 ของอาเซียน
และเป็นอันดับ 9 ของโลก มีอัตราการคาดประมาณผู้เสียชีวิตปีละ 22,491 คน คิดเป็นร้อยละ 32.7 ต่อประชากร
100,000 คน นอกจากนี้ หากพิจารณาข้อมูลในภาพรวมจากรายงานสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย
(TDRI) ได้ศึกษาและประเมินว่า ประเทศไทยมีความเสียหายจากอุบัติเหตุทางถนนเฉลี่ยประมาณ
500,000 ล้านบาทต่อปี แม้ปัจจุบันรัฐบาลได้พยายามทุ่มงบประมาณแก้ไขด้วยมาตรการต่าง ๆ เช่น
การบังคับใช้กฎหมายที่มีอยู่ การกวดขันวินัยจราจร การรณรงค์ประชาสัมพันธ์ เป็นต้น แต่ผลการปฏิบัติ
เป็นที่ประจักษ์ว่า การแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของรัฐบาลยังไม่สัมฤทธิ์ผล ทั้งนี้ จากรายงานการศึกษา
ดังกล่าว ได้มีการเสนอถึงปัญหาและข้อเสนอแนะเพื่อใช้เป็นแนวทางปฏิบัติในการลดความสูญเสีย
จากอุบัติเหตุทางถนนของไทย โดยสรุปประเด็น ดังนี้

1.1 ปัญหาด้านการบริหารจัดการด้านโครงสร้าง

ที่ผ่านมาประเทศไทยดำเนินการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่อง โดยการดำเนินการ
อย่างเป็นทางการเริ่มปรากฏชัดเจนตามคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ 33/2546 เรื่อง การจัดตั้งศูนย์อำนวยการ
ความปลอดภัยทางถนน ลงวันที่ 31 มกราคม พ.ศ. 2546 เพื่อบริหารจัดการและจัดตั้งศูนย์อำนวยการ
ความปลอดภัยทางถนน โดยมีรองนายกรัฐมนตรีเป็นผู้อำนวยการ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทย
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงสาธารณสุข รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นรองผู้อำนวยการ
และอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเป็นกรรมการและเลขานุการ ซึ่งโครงสร้างองค์การบริหารจัดการ
ให้เป็นแบบสั่งการชัดเจนด้วยระบบบัญชาการเดี่ยว (Single Command) ทำให้รองนายกรัฐมนตรีที่ได้รับ
มอบหมายให้เป็นผู้บัญชาการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน สามารถสั่งการ กำกับ ดูแลหน่วยงาน
ที่เกี่ยวข้องทั้งระดับกระทรวง กรม จนถึงระดับท้องถิ่น ซึ่งเป็นฝ่ายปฏิบัติได้อย่างเป็นเอกภาพ มีการประชุม
อย่างต่อเนื่องทุกไตรมาส อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันได้ปรับเปลี่ยนมาใช้ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกัน
และลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 ได้กำหนดให้มีการดำเนินการ 3 ระดับ คือ

- ระดับนโยบาย ขับเคลื่อนโดยคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน
แห่งชาติ (นปถ.) มีนายกรัฐมนตรีหรือรองนายกรัฐมนตรีที่นายกรัฐมนตรีมอบหมายเป็นประธานกรรมการ

¹ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร. รายงาน เรื่อง ความปลอดภัยทางถนนและคมนาคม ของคณะกรรมการการคมนาคม
สภาผู้แทนราษฎร. สืบค้น 1 กุมภาพันธ์ 2564 จาก <https://dl.parliament.go.th/handle/lirt/564558>

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการเป็นรองประธานกรรมการที่ 1-5 ตามลำดับ ปลัดกระทรวงมหาดไทยเป็นกรรมการและเลขานุการ อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

- ระดับอำนาจการ ขับเคลื่อนโดยศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเป็นผู้บัญชาการศูนย์อำนาจความปลอดภัยทางถนน อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเป็นกรรมการและเลขานุการ ส่วนในระดับจังหวัดมีศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด (ศปถ. จังหวัด) โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นผู้บัญชาการศูนย์ หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเป็นกรรมการและเลขานุการ

- ระดับปฏิบัติการ กำหนดให้มีศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนเขต

ทั้งนี้ เมื่อเปรียบเทียบกับโครงสร้างบริหารจัดการด้านการอำนวยความสะดวกทางถนน ระหว่าง พ.ศ. 2546-2554 พบว่า มีโครงสร้างการสั่งการชัดเจนระบบบัญชาการเดียว (Single Command) ด้วยการใช้คำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ 33/2546 ซึ่งมีรองนายกรัฐมนตรีซึ่งรับมอบอำนาจจากนายกรัฐมนตรี เป็นผู้บัญชาการ ทำให้มีอำนาจสั่งการหน่วยงานเกี่ยวข้องโดยตรง มีการจัดหางบประมาณที่ชัดเจน มีการบูรณาการสั่งการเพื่อให้มีการจัดการกับความเสี่ยงหลักร่วมกันในหลายหน่วยงาน มีระบบข้อมูล และกำกับติดตามที่ต่อเนื่อง ส่งผลให้สถานการณ์เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเวลาดังกล่าวลดลง อย่างเป็นรูปธรรม

การดำเนินงานตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 มีข้อจำกัดและเป็นอุปสรรคด้านการบริหารจัดการที่สำคัญ คือ คณะกรรมการนโยบายความปลอดภัยทางถนน (นปถ.) ซึ่งมีรองนายกรัฐมนตรีเป็นประธานยังขาดประสิทธิภาพในการกำหนดนโยบาย การกำกับ ติดตาม และมีการประชุมไม่ต่อเนื่อง (เฉลี่ย 1-2 ครั้ง/รอบ 2 ปี) การจัดหาเงินทุนจากส่วนกลาง ไม่มีหน่วยงานหลักชัดเจน ระดับท้องถิ่นไม่มีการกำหนดตัวชี้วัดด้านความปลอดภัยและไม่มีแนวปฏิบัติ ด้านการใช้งบประมาณ หน่วยงานในระดับอำนาจการและปฏิบัติการ ทำงานตามหน้าที่ไม่จำเป็นต้องรับภาระงาน การลดอุบัติเหตุทางถนนเป็นงานหลัก รวมถึงกลไกการเชื่อมโยงทั้ง 2 ระดับยังไม่มีประสิทธิภาพทั้งการทำงาน และการแลกเปลี่ยนข้อมูล ประกอบกับการมีศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนนเป็นหน่วยงานนำ (Lead Agency) ในการอำนวยความสะดวกทางถนนของไทย ซึ่งประธานศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนน เป็นระดับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ทำให้การบริหารสั่งการกับหน่วยงานต่างกระทรวงไม่เป็นเอกภาพ ในส่วนฝ่ายเลขานุการโดยกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยยังมีข้อจำกัดจัดการเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Secretarial) ทั้งในด้านการกำหนดเป้าหมาย การนำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับต่าง ๆ มาสู่การปฏิบัติ อย่างเป็นรูปธรรม การพัฒนาเครื่องมือ-คู่มือและการฝึกอบรมให้ระดับพื้นที่ การกำกับ ติดตาม ประเมิน และรายงานผลการดำเนินงานที่ต่อเนื่องทั้งในรายไตรมาสและรายปี รวมทั้งขาดงบประมาณในการบูรณาการ ดำเนินงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจากผลการดำเนินงานปรากฏข้อเท็จจริง คือ จำนวนและอัตราผู้เสียชีวิต

จากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศโดยเฉลี่ยยังอยู่ในเกณฑ์สูง โดยใน พ.ศ. 2559 เฉลี่ยปีละ 31.46 คนต่อประชากร 100,000 คน ซึ่งถือว่าอยู่ในเกณฑ์สูงเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศที่มีรายได้ประชาชาติสูง และประเทศในภูมิภาคเอเชียบางประเทศ เช่น ประเทศสิงคโปร์มีอัตราการเสียชีวิต 4.8 คนต่อประชากร 100,000 คน ประเทศญี่ปุ่นมีอัตราการเสียชีวิต 5 คนต่อประชากร 100,000 คน

ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะ

ควรเสนอให้มีกฎหมายแม่บทด้านความปลอดภัยทางถนน ระดับพระราชบัญญัติ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ ทั้งนี้ แนวทางการจัดทำกฎหมายแม่บทจำเป็นต้องให้ความสำคัญเรื่องศักยภาพในการจัดการขององค์กรนำ เพื่อให้บรรลุผลลัพธ์ด้านความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Management System) ซึ่งประกอบด้วย 3 ส่วนหลัก คือ (1) กรอบภารกิจในการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน (Institutional Management Functions) (2) การดำเนินการ (Interventions) และ (3) ผลลัพธ์ (Results) ซึ่งในการดำเนินงานเรื่องความปลอดภัยทางถนนที่มีประสิทธิภาพนี้ จำเป็นต้องทำให้องค์ประกอบทั้งสามนี้ มีการบูรณาการและสนับสนุนส่งเสริมกัน กล่าวคือ ส่วนที่ 1 เป็นหน้าที่ด้านการจัดการที่กำหนดศักยภาพในการดำเนินการ ส่วนที่ 2 กำหนดสิ่งที่จะดำเนินการ และส่วนที่ 3 กำหนดวิสัยทัศน์และเป้าหมายที่ต้องการ

ทั้งนี้ ระหว่างรอการจัดทำกฎหมายแม่บทด้านความปลอดภัยทางถนน ได้เสนอให้ปรับปรุงโครงสร้างองค์กรบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน โดยแก้ไขระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีใหม่เพื่อกำหนดให้มีโครงสร้างองค์กรบริหารจัดการให้เป็นแบบสั่งการชัดเจนด้วยระบบบัญชาการเดียว (Single Command) ที่พิสูจน์แล้วว่ามีประสิทธิภาพในการดำเนินการ (เพื่อทำหน้าที่แทน นปถ. และ ศปถ.) โดยมีนายกรัฐมนตรีหรือรองนายกรัฐมนตรีที่ได้รับมอบหมายเป็นประธาน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเป็นรองประธาน อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยและรองปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นกรรมการ และเลขานุการร่วมกัน มีอำนาจด้านการสั่งการ จัดสรรงบประมาณ และมีกรอบการดำเนินการกำหนดให้มีการประชุมทุกไตรมาส

1.2 ปัญหาด้านกฎหมายและการบังคับใช้

1) การไม่ปฏิบัติตามกฎหมายของผู้ใช้รถใช้ถนน ปัจจุบันเป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน ประกอบกับรัฐไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับความผิดจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่วนหนึ่งเกิดจากคนไม่เกรงกลัวกฎหมาย การลงโทษยังไม่มีผลกระทบต่อผู้กระทำผิดในระดับที่ทำให้เกิดการเกรงกลัว จึงสมควรแก้ไข ปรับปรุง บทกำหนดโทษของกฎหมายให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับพฤติกรรม การกระทำผิดในปัจจุบัน

2) การบังคับใช้กฎหมายสำคัญ เช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา วันที่ 22 พฤษภาคม 2562 มีผลบังคับใช้วันที่ 20 กันยายน 2562 มีสาระสำคัญประการหนึ่ง คือ การกำหนดให้มีระบบคะแนนความประพฤติในการขับรถ (ผ่านระบบข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์) แต่ยังไม่สามารถบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากระบบข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างสำนักงานตำรวจแห่งชาติและกรมการขนส่งทางบก ยังไม่เชื่อมโยงกันอย่างสมบูรณ์ ทำให้การบังคับใช้กฎหมายขาดประสิทธิภาพ

3) ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนน พบว่า อุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่เกิดบนถนนในความรับผิดชอบขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จึงทำให้มีการแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับท้องถิ่น จำนวน 3 ฉบับ คือ พระราชบัญญัติองค์การบริหารส่วนจังหวัด ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2562) พระราชบัญญัติเทศบาล ฉบับที่ 14 (พ.ศ. 2562) และพระราชบัญญัติสภาตำบลและองค์การบริหารส่วนตำบล ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2562) มาตรา 19 กำหนดให้องค์การบริหารส่วนตำบล/เทศบาล รักษาความเป็นระเบียบเรียบร้อย การดูแลการจราจร และส่งเสริมสนับสนุนหน่วยงานอื่นในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว ซึ่งเป็นการให้อำนาจเพียงการบริหารจัดการจราจรเป็นหลัก ไม่ได้ให้อำนาจองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการอำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน และยังไม่มีความชัดเจนในการจัดสรรงบประมาณหรือแหล่งที่มาของงบประมาณ เพื่อใช้ในการสนับสนุนด้านการบังคับใช้กฎหมาย

4) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ยังมีได้ให้ความสำคัญเกี่ยวกับการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเทียบเท่ากับคดีอาชญากรรม และไม่มีนโยบายเกี่ยวกับการจัดซื้อจัดจ้างอุปกรณ์ที่ใช้ดำเนินการเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนรวมถึงการบำรุงรักษาอุปกรณ์ ทำให้ขาดเครื่องมือในการบังคับใช้กฎหมายที่เหมาะสมเพียงพอ เช่น เครื่องตรวจวัดความเร็ว เครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ กล้องโทรทัศน์วงจรปิด เป็นต้น

5) ในการบังคับใช้กฎหมาย อาจมีการใช้ระบบอุปถัมภ์หรือเส้นสายหรือการให้สินบนแก่เจ้าหน้าที่ เพื่อหลีกเลี่ยงการบังคับใช้กฎหมาย

6) ปัจจุบันมีนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเดินทางเข้าประเทศและมีการเช่ารถมาขับขี่โดยไม่มีใบอนุญาตขับรถ และขาดการอบรมความรู้ในการใช้รถใช้ถนนภายในประเทศไทย ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุกับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติบ่อยครั้ง

ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะ

1) ประเด็นการเชื่อมโยงระบบข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกรมการขนส่งทางบก เช่น ระบบคะแนนความประพฤติในการขับรถเพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนมีความตระหนัก และสามารถปรับพฤติกรรมในการขับขี่เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนต่อไป เป็นต้น ต้องเร่งประชาสัมพันธ์เพื่อให้ประชาชนรับทราบและตระหนักถึงความสำคัญของมาตรการตัดคะแนนความประพฤติ ตลอดจนเพื่อเตรียมความพร้อมในการบังคับใช้และปรับพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนต่อไป พร้อมกันนี้ควรให้มีการจัดทำรายงานประเมินผลเพื่อให้ทราบถึงผลการปฏิบัติในการบังคับใช้กฎหมาย เช่น การตัดคะแนนความประพฤติ เป็นต้น ว่ามีผลสัมฤทธิ์หรือส่งผลต่อการใช้รถใช้ถนนหรือสามารถช่วยลดอุบัติเหตุอย่างไร

2) เสนอให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติจัดทำคำของบประมาณจากรัฐบาลเพื่อจัดหาอุปกรณ์และบำรุงรักษาอุปกรณ์ เพื่อให้มีอุปกรณ์หรือเครื่องมือที่ทันสมัยมาช่วยในการบังคับใช้กฎหมายอย่างเพียงพอ รวมทั้งร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และต้องมีการรายงานผลการปฏิบัติงานเพื่อประเมินผลการปฏิบัติงาน

3) เสนอให้ภาครัฐและบุคคลในภาคเอกชน มีส่วนร่วมในการบังคับใช้กฎหมายจราจร

4) เสนอให้ผลักดันการแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับท้องถิ่น จำนวน 3 ฉบับ คือ พระราชบัญญัติองค์การบริหารส่วนจังหวัด ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2562) พระราชบัญญัติเทศบาล ฉบับที่ 14 (พ.ศ. 2562) และพระราชบัญญัติสภาตำบลและองค์การบริหารส่วนตำบล ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2562) โดยเสนอให้ท้องถิ่นให้ความสำคัญด้านการป้องกันอุบัติเหตุจราจรมากกว่าการอำนวยความสะดวกการจราจรให้ลื่นไหล (Traffic Flow)

และให้มีการกำหนดหน้าที่และอำนาจไว้ในกฎกระทรวง เพื่อให้ท้องถิ่นสามารถนำเงินที่ได้จากภาษีที่เกี่ยวข้อง
รถยนต์หรือภาษีอื่น ๆ มาใช้ในการป้องกันอุบัติเหตุได้

5) การรวมกฎหมายทั้ง 2 ฉบับ คือ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522
และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 เข้าเป็นฉบับเดียวกัน เริ่มดำเนินการตั้งแต่ พ.ศ. 2546 รวมระยะเวลา
การดำเนินการกว่า 17 ปี ซึ่งมีความล่าช้าในการดำเนินการ ส่งผลให้กฎหมายไม่สอดคล้องกับสภาพสังคม
และการใช้รถใช้ถนนในปัจจุบัน เป็นเหตุให้เกิดปัญหาในการบังคับใช้กฎหมาย ดังนั้น รัฐบาลจึงควรเร่งดำเนินการ
พิจารณารวมกฎหมายทั้ง 2 ฉบับให้เสร็จเรียบร้อยโดยเร็ว เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำมาบังคับใช้
เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมและกำกับการใช้รถและประกอบการขนส่งให้เป็นมาตรฐาน

6) เสนอให้กรมการขนส่งทางบกควรออกกฎกระทรวงรองรับการออกใบอนุญาตขับรถ
ประเภทชั่วคราวให้แก่นักท่องเที่ยวต่างชาติ เพื่อให้นักท่องเที่ยวเหล่านั้นได้รับการฝึกอบรมการขับรถ
และการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยในประเทศไทยระหว่างเดินทางภายในประเทศ

7) เนื่องจากกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนมีสภาพบังคับกับประชาชนโดยทั่วไป
ดังนั้น ก่อนดำเนินการออกกฎหมาย ระหว่างการบังคับใช้ และภายหลังการบังคับใช้ ต้องมีการประชาสัมพันธ์
ให้กับประชาชนอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดการยอมรับในกฎหมายและเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนดังกล่าว

8) เสนอให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติมีข้อสั่งการเป็นลายลักษณ์อักษรสั่งการให้ความสำคัญ
กับการดำเนินคดีผู้กระทำความความผิดอาญาที่เกี่ยวข้องกับการจราจรและดำเนินคดีให้ครบถ้วนทุกข้อหา
ที่กระทำความผิด และให้ผู้บังคับบัญชากำกับดูแล สั่งการ และควบคุมการสอบสวนให้เป็นไปตามนโยบาย
ดังกล่าวโดยเคร่งครัด

1.3 ปัญหาด้านยานพาหนะปลอดภัย

1) จากการศึกษา พบว่า สามารถเรียงลำดับยานพาหนะที่มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ
และมีอัตราการสูญเสียชีวิตจากมากไปหาน้อย คือ รถจักรยานยนต์ รถกระบะบรรทุกที่มีผู้โดยสารในกระบะท้าย
รถโรงเรียนและรถรับ-ส่งนักเรียน รถโดยสารสาธารณะ (รถตู้ รถมินิบัส รถโดยสารสองชั้น) รถบรรทุก
รถยนต์ส่วนบุคคล และรถจักรยานยนต์ดัดแปลง

2) การกำหนดมาตรฐานรถและเครื่องอุปกรณ์ส่วนบุคคลของรถ กรมการขนส่งทางบกอ้างอิง
ตามมาตรฐานขององค์การสหประชาชาติ และมาตรฐานของประเทศผู้ผลิตที่เป็นที่ยอมรับทั่วโลก แต่รถที่ผลิต
ในประเทศและนำเข้าจากต่างประเทศยังคงเป็นไปตามมาตรฐานของประเทศผู้ผลิตเพื่อลดต้นทุนการผลิต
ประกอบกับหน่วยงานที่มีหน้าที่ความรับผิดชอบในการตรวจสอบและรับรองมาตรฐานยานยนต์ของประเทศ
ทั้งกรมการขนส่งทางบก สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม และสถาบันยานยนต์ ไม่มีเครื่องมือทดสอบ
และสนามทดสอบที่ได้มาตรฐานสากล ส่งผลให้รถที่ผลิตในประเทศมีมาตรฐานความปลอดภัยไม่ครบถ้วน
สมบูรณ์ตามมาตรฐานสากล

3) เจ้าของรถและผู้ประกอบการขนส่งยังขาดการดูแลบำรุงรักษารถและอุปกรณ์ส่วนบุคคล
ให้อยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

4) การใช้งานรถไม่เหมาะสมกับสมรรถนะของรถ ผู้ขับขี่ขาดความรู้ความเข้าใจและทักษะเกี่ยวกับสมรรถนะรถที่ขับ พฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่เหมาะสม การดัดแปลงตัวรถและเครื่องอุปกรณ์ส่วนควบอย่างผิดกฎหมาย การขาดการควบคุมกำกับดูแลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และ/หรือสภาพถนนบางเส้นทางที่มีความเสี่ยง

5) พฤติกรรมการใช้ยานพาหนะของคนไทยเปลี่ยนไป คนวัยทำงานรวมถึงเด็กและเยาวชนนิยมใช้รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ กำลังเครื่องยนต์แรง สามารถขับขี่ได้ด้วยความเร็วสูง ทำให้สถิติการเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น ทั้งนี้ อาจเนื่องมาจากสรีระคนไทยค่อนข้างเล็กไม่เหมาะสมกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่

6) ปัจจุบันมีการนำเข้ารถจักรยานยนต์ไฟฟ้าและรถจักรยานยนต์ขนาดเล็กจากต่างประเทศจำนวนมาก ทว่ารถจักรยานยนต์ไฟฟ้าและรถจักรยานยนต์ขนาดเล็กส่วนหนึ่งไม่สามารถจอดทะเบียนได้ตามกฎหมาย เนื่องจากไม่ผ่านมาตรฐานคุณภาพรถซึ่งกรมการขนส่งทางบกกำหนดไว้ อย่างไรก็ตามรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าที่ไม่ก่อมลพิษและรถจักรยานยนต์ขนาดเล็กที่ก่อมลพิษค่อนข้างน้อยเป็นกลุ่มรถที่มีความเร็วต่ำควรได้รับการส่งเสริม

ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะ

1) รถจักรยานยนต์

1.1) อุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ที่มีความเร็วต่ำจะเกิดอันตรายและเกิดความเสียหายน้อยกว่ารถจักรยานยนต์ที่มีความเร็วสูง ดังนั้น เพื่อให้เกิดความปลอดภัยกับผู้บริโภค ภาครัฐควรพิจารณาสนับสนุน ดังนี้

(1) เสนอให้กรมสรรพสามิตพิจารณาจัดเก็บภาษีสรรพสามิตในกลุ่มรถจักรยานยนต์ขนาดปริมาตรกระบอกสูบไม่เกิน 90 ซี.ซี. ที่มีความเร็วต่ำในอัตราที่ถูกลง เพื่อให้ราคาจำหน่ายรถจักรยานยนต์ขนาดเล็กถูกลง และสามารถจูงใจให้ผู้บริโภคใช้รถจักรยานยนต์ขนาดเล็กเพิ่มขึ้น

(2) เสนอให้กรมสรรพสามิตพิจารณาจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดปริมาตรกระบอกสูบ 125 ซี.ซี. ขึ้นไปในอัตราที่สูงขึ้น เนื่องจากสามารถทำความเร็วได้สูงและอาจเกิดอันตรายหรือความไม่ปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่ได้มากกว่ารถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก

(3) เสนอให้กรมการขนส่งทางบกพิจารณาลดภาษีประจำปีรถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก ความเร็วต่ำที่มีใช้ในกลุ่มประเทศยุโรป และสอดคล้องกับประเภทของรถจักรยานยนต์ตามมาตรฐานองค์การสหประชาชาติ (UN) หรือ UNECE โดยกำหนดให้รถจักรยานยนต์ที่มีขนาดปริมาตรกระบอกสูบไม่เกิน 50 ซี.ซี. หรือขนาดของต้นกำลังไม่เกิน 4 กิโลวัตต์ และความเร็วไม่เกิน 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สามารถจดทะเบียนได้ตามกฎหมาย เพื่อจูงใจให้ผู้บริโภคใช้รถจักรยานยนต์ขนาดเล็กเพิ่มขึ้น

1.2) เสนอให้กรมการขนส่งทางบกพิจารณากำหนดหลักเกณฑ์ให้ผู้ขับขี่ที่มีใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์เริ่มต้น สามารถขับได้เฉพาะรถจักรยานยนต์ขนาดปริมาตรกระบอกสูบไม่เกิน 90 ซี.ซี. โดยพิจารณาอายุของผู้ขับขี่และประสบการณ์การขับขี่ ควรให้มีความสอดคล้องกับขนาดปริมาตรกระบอกสูบของรถจักรยานยนต์ซึ่งสัมพันธ์กับความเร็วด้วย

1.3) ควรมีการศึกษามาตรฐานของรถจักรยานยนต์ที่เหมาะสมและมีความปลอดภัยในการใช้งานสำหรับประเทศไทย เช่น มาตรฐานการทรงตัว ขนาดวงล้อ ขนาดหน้ากว้างของยาง และขนาดกำลังของเครื่องยนต์ เป็นต้น

1.4) กรมการขนส่งทางบกควรปรับปรุงแก้ไขระเบียบ โดยให้หมวกนิรภัยถือเป็นส่วนควบของรถจักรยานยนต์ นอกจากนี้ ให้ศึกษาองค์ประกอบมาตรฐานความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์และรถยนต์

1.5) ควรจัดให้มีช่องทางเดินรถสำหรับรถจักรยานยนต์แยกจากยานพาหนะอื่นเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ

2) รถยนต์กระบะบรรทุกที่มีผู้โดยสารในกระบะท้าย

2.1) ไม่ควรให้รถยนต์กระบะบรรทุกที่มีผู้โดยสารกระบะท้ายเกิน 6 คน และควรมีการกำหนดให้มีสิ่งจับยึดเพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้แก่ผู้โดยสารในกระบะท้าย

2.2) ควรเข้มงวดบังคับใช้กฎหมายจำกัดความเร็วรถกระบะบรรทุกที่มีผู้โดยสารกระบะท้ายไม่ให้ใช้ความเร็วเกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมงตามที่กฎหมายกำหนด เนื่องจากเกิดปัญหาในการควบคุมรถ

2.3) ควรจำกัดพิกัดน้ำหนักการบรรทุกของรถกระบะและความสูงในการบรรทุกตามมาตรฐานความปลอดภัยของบริษัทผู้ผลิต

3) รถโดยสารสาธารณะต่าง ๆ เช่น รถตู้ รถโดยสารสองชั้น และรถโดยสารทั่วไป เป็นต้น

3.1) เสนอให้ยกเลิกการใช้รถตู้โดยสารสาธารณะในการเดินทางระหว่างจังหวัด เนื่องจากไม่ปลอดภัยต่อผู้โดยสาร โดยสมควรเปลี่ยนไปใช้รถโดยสารประเภทอื่นที่มีความปลอดภัยและเหมาะสมในการเดินทางระหว่างจังหวัด

3.2) กำหนดเส้นทางที่รถโดยสาร 2 ชั้น ควรหลีกเลี่ยงไม่ใช้เส้นทางอันตรายสำหรับรถที่มีความสูง มีการกำหนดเส้นทางกำกับดูแลให้รถ 2 ชั้นเดินรถในเส้นทางที่กำหนด

3.3) ควรเพิ่มมาตรการด้านความปลอดภัยเพื่อควบคุมรถโดยสารไม่ประจำทาง (รถเช่าเหมา) เป็นพิเศษ

3.4) กำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะโดยเคร่งครัด ดังนี้

(1) กำหนดมาตรฐานความมั่นคงแข็งแรงโครงสร้างตัวถัง ที่นั่ง จุดยึดที่นั่ง และจุดยึดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะต่าง ๆ และการกำหนดความสูงและการทรงตัวของรถโดยสารสาธารณะต่าง ๆ

(2) กำหนดมาตรฐานของระบบห้ามล้อของรถโดยสารขนาดใหญ่ รถลากจูง และรถบรรทุกขนาดใหญ่ให้เป็นระบบ ABS โดยรถโดยสารขนาดใหญ่และรถลากจูงจะต้องมีระบบหน่วงความเร็วของรถ (Endurance Brake) เพิ่มเติม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการหยุดรถ กรณีที่ต้องวิ่งลงจากทางที่มีความลาดชันสูง

(3) กำหนดมาตรฐานวัสดุสำหรับติดตั้งภายในรถโดยสารสาธารณะ ต้องไม่เป็นวัสดุที่ลุกไหม้ไฟได้ง่าย

3.5) กำหนดมาตรฐานการซ่อมบำรุง และการตรวจสภาพรถ

3.6) กำหนดมาตรฐานการซ่อมบำรุงรักษารถตามระยะทางและระยะเวลาที่กำหนดเพื่อให้รถมีสภาพความพร้อมที่สมบูรณ์ในการใช้งานตลอดเวลาและต้องสอดคล้องกับมาตรฐานผู้ผลิตรถ

3.7) ยกระดับมาตรฐานในการตรวจสอบสภาพรถให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล มีความเข้มงวดจริงจังและมีประสิทธิภาพตามระยะทาง และระยะเวลาที่สอดคล้องกับมาตรฐานผู้ผลิตรถ

3.8) การกำหนดให้มีคู่มือการปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในรถโดยสาร การแสดงตำแหน่งติดตั้งอุปกรณ์หรือช่องทางออกกรณีฉุกเฉิน และการกำหนดให้มีสื่อบอกช่องทางการร้องเรียน หากพบรถไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดเรื่องบริการและความปลอดภัย

3.9) ควรมีมาตรการส่งเสริมการขับรถที่ปลอดภัยของพนักงานขับรถสาธารณะ โดยใช้ประวัติการขับรถที่ดีพิจารณาประกอบการจ่ายค่าตอบแทน และแก้ปัญหาการขาดแคลนพนักงานขับรถสาธารณะ โดยกรมการขนส่งทางบก ร่วมกับกระทรวงแรงงาน เพื่อเพิ่มพนักงานขับรถที่ปลอดภัยให้มีจำนวนมากขึ้น เป็นการสร้างตัวเลือกได้มากขึ้น

4) รถบรรทุก

4.1) แม้ปัจจุบันได้มีประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณลักษณะ สี ขนาด จำนวน และตำแหน่งการติดตั้ง รวมทั้งประเภทและลักษณะของรถที่ต้องมีอุปกรณ์หรือแผ่นสะท้อนแสง พ.ศ. 2560 ทว่ายังปรากฏว่ามีสถิติอุบัติเหตุที่เกิดจากการชนท้ายรถบรรทุกที่จอดไหล่ทางบ่อยครั้ง หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงต้องพิจารณาบังคับใช้อำนาจตามประกาศดังกล่าวอย่างเคร่งครัด

4.2) เนื่องจากพบว่ามีสถิติผู้เสียชีวิตการชนรถท้ายรถบรรทุกที่จอดไหล่ทางค่อนข้างสูง จึงเสนอให้กรมการขนส่งทางบกประกาศให้รถบรรทุกทุกคันติดตั้งอุปกรณ์ติดตั้ง เพื่อรองรับการชนท้ายรถบรรทุก (UN R 58) เป็นอุปกรณ์มาตรฐาน และอุปกรณ์เสริมอื่น ๆ เพื่อช่วยลดแรงกระแทกจากการชน หากรถขนาดเล็กเกิดอุบัติเหตุชนท้ายรถบรรทุก

5) รถยนต์ส่วนบุคคลและรถจักรยานยนต์ดัดแปลง

5.1) กำหนดให้รถยนต์ส่วนบุคคลทุกคันต้องผ่านการประเมินตามมาตรฐานสหประชาชาติ United Nations หรือ UNECE ว่าด้วยการป้องกันจากการชนด้านหน้า (Frontal collision protection) การป้องกันจากการชนด้านข้าง (Lateral collision protection) และการรักษาเสถียรภาพในขณะที่เข้าโค้ง (Electronic Stability Control) ตามมาตรฐาน UN R 94 UN R 95 และ UN R 140 ตามลำดับ

5.2) เสนอให้กรมการขนส่งทางบกศึกษาและกำหนดมาตรฐานและเครื่องอุปกรณ์ส่วนควบที่สำคัญของรถจักรยานยนต์ดัดแปลงที่มีใช้ในชุมชนหรือบางพื้นที่ โดยยึดหลักความปลอดภัยในเชิงป้องกันการเกิดเหตุตามหลักการทางวิศวกรรมยานยนต์

5.3) ควรกำหนดให้มีที่นั่งสำหรับเด็ก (Car Seat) และจะต้องผ่านมาตรฐานสหประชาชาติ United Nations หรือ UNECE ที่ว่าด้วยเรื่องที่นั่งเด็กในยานพาหนะ หรือมีการศึกษาผ่านเกณฑ์การทดสอบเรื่องความปลอดภัยของที่นั่งเด็กที่สอดคล้องกับมาตรฐานดังกล่าว

6) หน่วยงานกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะ

ตามเป้าหมายที่ 5 จาก 12 เป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ขององค์การอนามัยโลก กำหนดให้ภายใน พ.ศ. 2573 ยานพาหนะใหม่ และยานพาหนะที่ใช้แล้วทุกคัน ต้องผ่านมาตรฐานความปลอดภัยที่มีคุณภาพสูง เช่น UN Regulation เป็นต้น ที่สำคัญข้อบังคับทางเทคนิค

ระดับโลกหรือข้อกำหนดระดับชาติอื่น ๆ ที่ได้รับการยอมรับ ขณะที่ภาครัฐของไทยยังขาดเครื่องมือทดสอบและสนามทดสอบที่ได้มาตรฐานสากล ดังนั้น รัฐบาลต้องส่งเสริมสนับสนุนให้มีสถาบันที่เป็นอิสระและมีเครื่องมือสนามทดสอบยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ (เครื่องอุปกรณ์ส่วนควบของรถ) เพื่อให้เกิดความปลอดภัยตามมาตรฐานสากลอย่างครบถ้วน

1.4 ปัญหาด้านการให้การศึกษา วัฒนธรรม และพฤติกรรมเพื่อความปลอดภัยทางถนน
สามารถสรุปผลการศึกษา ดังนี้

1) สภาพปัญหาด้านการให้การศึกษา

1.1) เนื่องจากปัจจุบันหลักสูตรการเรียนการสอนของนักเรียนนักศึกษาสังกัดกระทรวงศึกษาธิการยังไม่ได้บรรจุหลักสูตรหรือกิจกรรมเสริมหลักสูตรเกี่ยวกับการเดินทางและใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย เมื่อพิจารณาหลักสูตรที่เกี่ยวข้อง เช่น กลุ่มสาระการเรียนรู้สุขศึกษาและพลศึกษา ชั้นประถมศึกษาปีที่ 1-6 สาระที่ 5 ความปลอดภัยในชีวิต เกี่ยวกับมาตรฐาน พ 5.1 การป้องกันและหลีกเลี่ยงปัจจัยเสี่ยง พฤติกรรมเสี่ยงต่อสุขภาพ อุบัติเหตุ การใช้ยา สารเสพติด และความรุนแรง พบว่า หลักสูตรการเรียนการสอนดังกล่าวไม่เป็นไปตามบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding: MOU) ที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการได้ลงนามร่วมกับคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ในขณะที่ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่เป็นกลุ่มเด็กและเยาวชน กระทรวงศึกษาธิการจึงสมควรดำเนินการตามบันทึกความเข้าใจข้างต้น โดยเร่งพิจารณาปรับปรุงและบรรจุหลักสูตรการใช้รถใช้ถนนเพื่อลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นกับนักเรียนนักศึกษาต่อไป

1.2) แม้หน่วยงานต่าง ๆ ของภาครัฐและเอกชน มีโครงการสนับสนุนการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนของเด็กและเยาวชนอย่างมีส่วนร่วม อาทิ กรมการขนส่งทางบกใช้งบกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) จัดทำโครงการนักเรียนรุ่นใหม่มีใบขับขี่ โครงการ Yours Network ซึ่งเป็นโครงการที่รวบรวมกิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัยในกลุ่มเด็กและเยาวชนที่ กปถ. ให้การสนับสนุนงบประมาณดำเนินการภาคเอกชนสนับสนุนขับเคลื่อนปลอดภัย โดยการจัดให้มีชมรมความปลอดภัยในสถานศึกษา แต่ยังคงเป็นการดำเนินงานที่จำกัดไม่สามารถขยายผลสูงกว้าง

1.3) ปัจจุบันภาครัฐยังไม่มีหน่วยงานได้รับผิดชอบโดยตรงในการดูแลความปลอดภัยในการเดินทางไปโรงเรียนของนักเรียน แม้ว่าได้มีการออกระเบียบกระทรวงศึกษาธิการว่าด้วยการควบคุมดูแลการใช้รถโรงเรียน พ.ศ. 2562 ซึ่งกำหนดให้รถโรงเรียนที่จะนำมารับส่งนักเรียนต้องถูกต้องตรงตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ตามที่กรมการขนส่งทางบกประกาศกำหนดแล้วก็ตาม

2) สภาพปัญหาด้านวัฒนธรรม และด้านพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน

2.1) พฤติกรรมเมาแล้วขับ ยังเป็นปัญหาใหญ่ในประเทศไทย การบังคับใช้กฎหมายยังไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ บทลงโทษของการฝ่าฝืนก็ไม่มีน้ำหนักที่จะให้มีการเปลี่ยนพฤติกรรม ในส่วนขององค์กรก็ไม่มีกรอบปฏิบัติเพื่อลดพฤติกรรมด้านนี้ ในขณะที่ประเทศญี่ปุ่นนั้น บทลงโทษของการเมาแล้วขับมีความรุนแรงและในเชิงพฤติกรรมองค์กร หากบุคลากรในหน่วยงานใดกระทำความผิดฐานเมาแล้วขับ หน่วยงานต้นสังกัด

ของผู้นั้นจะพิจารณาลงโทษให้ออกจากงาน ซึ่งประเทศไทยอาจพิจารณาแนวทางดังกล่าวมาปรับใช้เป็นมาตรการความรับผิดชอบต่อสังคม หากมีบุคลากรของหน่วยงานใดกระทำความผิดฐานมาแล้วซ้ำ

2.2) พฤติกรรมการวิ่งแล้วขับ ในอดีตปัญหาผู้ขับขี่หลับในเป็นสาเหตุที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนประมาณร้อยละ 0.8 แต่ปัจจุบันมีข้อมูลรายงานว่าเป็นสาเหตุให้ผู้ขับขี่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 3-4 ซึ่งบางครั้งอุบัติเหตุที่เกิดจากหลับในถูกจัดให้เป็นสาเหตุอื่น เช่น รถเสียหลักตกข้างทาง ห้ามล้อชำรุด ประมาท ขับเร็ว เป็นต้น จากการศึกษาพบว่า คนขับรถคนไทยยอมรับเคยหลับในขณะขับขี่ร้อยละ 28-53 จากการสำรวจกลุ่มตัวอย่างผู้ขับรถโดยสาร (4,331 คน) เคยหลับใน คิดเป็นร้อยละ 28 ผู้ขับรถบรรทุกน้ำมัน (144 คน) เคยหลับใน คิดเป็นร้อยละ 53 รถส่วนบุคคล (126 คน) เคยหลับใน คิดเป็นร้อยละ 36 รถจักรยานยนต์รับจ้าง (370 คน) เคยหลับใน คิดเป็นร้อยละ 38

ในกรณีนี้ หากผู้ขับขี่หลับในเวลาเกิดอุบัติเหตุจะเกิดความเสียหายรุนแรงมาก ถึงขั้นเสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัส เนื่องจากคนขับไม่หักหลบหรือเหยียบเบรก สาเหตุของความง่วงเกิดได้หลายสาเหตุ ได้แก่ อดนอน นอนไม่พอ พบบ่อยที่สุด การใช้จ่ายต่าง ๆ เช่น การรับประทานยาแก้หวัด ภูมิแพ้ การดื่มแอลกอฮอล์ เป็นต้น รวมถึงโรคประจำตัว เช่น โรคนอนกรนหยุดหายใจขณะหลับ โรคลมหลับ เป็นต้น นอกจากนี้ การให้ความรู้ถึงอันตรายของพฤติกรรมง่วงแล้วขับยังมีอยู่น้อย ประกอบกับจุดจอดพักรถบรรทุกขนาดใหญ่ในประเทศไทยมีจำนวนไม่เพียงพอ ทำให้ผู้ขับรถบรรทุกต้องขับรถติดต่อกันเป็นเวลานาน เกิดอาการเมื่อยล้าหลับใน จนเป็นสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุ

2.3) พฤติกรรมการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ ขณะนี้เป็นปัญหาใหม่ในระดับโลกที่เป็นสาเหตุสำคัญทำให้เกิดอุบัติเหตุบนถนน จนถือเป็นฆาตกรที่อยู่ในกระเป๋า (Murderer in your pocket) สำหรับประเทศไทยนั้น แม้มีกฎหมายบัญญัติห้ามไว้แล้ว (พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (9)) แต่ผลการบังคับใช้ยังหละหลวมอยู่มาก และยังไม่มีการสอบสวนหาสาเหตุที่แท้จริงเกี่ยวกับประเด็นนี้แต่อย่างใด การควบคุมจึงไม่มีรูปธรรมในเชิงปฏิบัติ ดังนั้น ปัญหาเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ที่เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ จะกลายเป็นปัญหาใหม่ที่将会ก่อให้เกิดอันตรายในการใช้รถใช้ถนนมากขึ้นในประเทศไทยอย่างแน่นอน

2.4) พฤติกรรมการขับขี่ไม่ปลอดภัย จากรายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2561 ซึ่งจัดทำโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรพบว่า สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่มาจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะ เช่น การขาดความรับผิดชอบต่อสังคม การไม่เคารพกฎหมาย ขาดวินัยจราจร การคำนึงถึงความสะดวกมากกว่าความปลอดภัย เป็นต้น การแก้ไขปัญหาและการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนไม่อาจสัมฤทธิ์ผลได้ หากใช้เพียงมาตรการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งปราศจากความร่วมมือจากผู้ใช้รถใช้ถนน ดังนั้น การปรับพฤติกรรมขับขี่และการใช้รถใช้ถนนอย่างระมัดระวังจึงเป็นปัจจัยสำคัญมากต่อการแก้ไขและลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะ

1) ด้านการให้การศึกษา

1.1) สถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน พบว่า ผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่เป็นกลุ่มเด็กและเยาวชน ดังนั้น เพื่อให้เด็กนักเรียน นักศึกษา มีความรู้ความเข้าใจในการใช้รถใช้ถนนและตระหนักรู้ถึงอันตรายร้ายแรงจากอุบัติเหตุทางถนน กระทรวงศึกษาธิการจึงสมควรพิจารณาปรับปรุงหลักสูตรเพื่อบรรจุหลักสูตรการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยเพื่อใช้ในการเรียนการสอนแก่นักเรียน นักศึกษาทุกระดับชั้น

1.2) เสนอให้กระทรวงศึกษาธิการและโรงเรียนทบทวนระบบดูแลการเดินทางของนักเรียน โดยให้ระบุนความเสี่ยงในการเดินทางมาโรงเรียนและการแก้ไข ส่งเสริมให้เด็กตระหนักรู้ถึงความเสี่ยงอันตรายจากอุบัติเหตุทางถนน การบังคับให้สวมหมวกนิรภัยในการเดินทางมาโรงเรียนโดยรถจักรยานยนต์ และการทำโครงการเส้นทางที่ปลอดภัยสำหรับนักเรียนในการเดินทางมาโรงเรียน และให้กระทรวงศึกษาธิการรวบรวมตรวจสอบจำนวนนักเรียนนักศึกษาที่เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนตลอดปี เพื่อวิเคราะห์หาสาเหตุ ภาวะความเสี่ยงและแนวทางแก้ไข

1.3) เสนอให้กระทรวงศึกษาธิการร่วมกับกรมการขนส่งทางบก เร่งพัฒนาระบบจัดการความปลอดภัยรถรับจ้างรับ-ส่งนักเรียน ตามแนวทางระเบียบกระทรวงศึกษาธิการว่าด้วยการควบคุมดูแลการใช้รถโรงเรียน พ.ศ. 2562

1.4) เสนอให้กรมการขนส่งทางบกเร่งขยายโครงการ “นักเรียนรุ่นใหม่ มีใบขับขี่” ให้ครอบคลุมกลุ่มเด็กและเยาวชน (15-24 ปี) โดยเน้นคุณภาพการเรียนรู้ทั้งด้านความรู้ การตระหนักในสถานการณ์เสี่ยง (Risk Perception) และทักษะขับขี่ที่ปลอดภัย ตลอดจนขยายผลโครงการ Yours Network ที่กรมการขนส่งทางบก ดำเนินการในสถานศึกษานำร่องให้ครอบคลุม เพื่อสร้างการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วมของเด็กและเยาวชน

ทั้งนี้ เสนอให้กรมการขนส่งทางบกแก้ไขระเบียบการใช้จ่ายเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) เพื่อให้สามารถจัดสรรเงินจากกองทุนฯ คืนให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นไม่น้อยกว่า 1 ใน 4 ของรายรับในจังหวัดนั้น ๆ เพื่อใช้อำนวยความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในพื้นที่ ตลอดจนเพื่อให้สามารถใช้เงินจากกองทุนดังกล่าวสนับสนุนการดำเนินโครงการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนแก่เด็กและเยาวชน เช่น การจัดทำโครงการนักเรียนรุ่นใหม่มีใบขับขี่ โครงการ Yours Network เป็นต้น ซึ่งเป็นโครงการที่รวบรวมกิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัยในกลุ่มเด็กและเยาวชนที่ กปถ. ให้การสนับสนุนงบประมาณดำเนินการ

1.5) เสนอให้รัฐคุ้มครองสิทธิในด้านความปลอดภัยทางถนนของเด็ก โดยให้รัฐมีหน้าที่จัดหาหมวกนิรภัยแก่เด็กนักเรียนที่เดินทางโดยรถจักรยานยนต์ เช่นเดียวกับการฉีดวัคซีนป้องกันโรคที่รัฐมีหน้าที่ต้องจัดหาให้

1.6) การให้ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนน อาจแสวงหาความร่วมมือจากอาสาสมัครที่เคยได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุทางถนนมาเป็นผู้ถ่ายทอดประสบการณ์ เพื่อสร้างความตระหนักถึงความสำคัญของการป้องกันแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนให้แก่เด็กและเยาวชน และประชาชนทั่วไป นอกจากนั้น

กระทรวงศึกษาธิการควรแสวงหาความร่วมมือกับหน่วยงาน องค์กรภายนอก เช่น ภาคเอกชน มูลนิธิ ผู้ประกอบการ เป็นต้น เพื่อสร้างกระบวนการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วมแก่นักเรียน

1.7) การปรับพฤติกรรมเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนด้านการให้การศึกษาโดยมุ่งเน้น กลุ่มเยาวชน เพื่อให้เด็กนักเรียนมีส่วนร่วมในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ช่วยคิดสร้างพลังแห่งการเรียนรู้ร่วมกันโดยเฉพาะการเรียนรู้ด้วยการลงมือปฏิบัติ เพื่อให้เด็กนักเรียนสามารถเข้าใจและเรียนรู้หลักสูตรที่ได้รับการอบรมอย่างมีประสิทธิภาพ การเน้นให้เด็กหรือเยาวชนริเริ่มใช้ความคิดสร้างสรรค์และมีส่วนร่วม เช่น การรวมกลุ่มให้ประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) หรือจัดโครงการแข่งขัน เป็นต้น โดยให้เด็กและเยาวชนร่วมกันระดมความคิดเพื่อสร้างวิธีการหรือต้นแบบในการสร้างความตระหนักในการป้องกันแก้ไขอุบัติเหตุทางถนน เพื่อสร้างเครือข่ายในการร่วมกันป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนนและช่วยลดจำนวนอุบัติเหตุจราจร

2) พฤติกรรมเมาไม่ขับ

2.1) เสนอแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 160 ตรี เพิ่มโทษเมาแล้วขับชนคนตาย จากจำคุก 3-10 ปี เป็น 12-15 ปี เพื่อไม่ให้มีการรอการลงโทษ

2.2) แก้กฎหมายให้การเมาแล้วขับไม่ใช่เป็นเพียงความประมาทเท่านั้น หากแต่เป็นการขับขี่ที่มีอันตรายร้ายแรงอาจทำให้ผู้อื่นเสียชีวิต บาดเจ็บหรือพิการได้

2.3) เสนอให้มีบทบัญญัติในกฎหมาย ในหลักการที่ว่า “เมื่อเกิดอุบัติเหตุแล้วมีผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิต ต้องมีการตรวจแอลกอฮอล์จากผู้ขับขี่ทุกราย”

2.4) เสนอให้มีบทบัญญัติในกฎหมายว่าด้วยความรับผิดชอบของผู้สนับสนุนให้มีการกระทำความผิดเมาแล้วขับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (2) เช่น ผู้จำหน่าย เจ้าของรถ และผู้โดยสารในรถคันที่กระทำความผิด เป็นต้น

2.5) หน่วยงานต่าง ๆ ควรพิจารณาลงโทษทางวินัยแก่บุคลากรหากพบการกระทำความผิดฐานขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น

3) พฤติกรรมง่วงไม่ขับ

3.1) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรให้ความรู้แก่ประชาชนทั่วไปหรือผู้ใช้รถใช้ถนนให้ตระหนักรู้ถึงอันตรายร้ายแรงจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากการหลับใน รวมทั้งเสนอให้กระทรวงศึกษาธิการบรรจุหลักสูตรการเรียนการสอนเกี่ยวกับอันตรายจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากการหลับใน การแก้ปัญหาการหลับในควรเริ่มปลูกฝัง โดยให้ความรู้ตั้งแต่เด็กเพื่อให้เด็กหรือบุตรหลานเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับการหลับในแล้วขับให้พ่อแม่ผู้ปกครองตระหนักถึงอันตรายของอุบัติเหตุจากการหลับใน

3.2) กรมการขนส่งทางบกควรเพิ่มการอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับอันตรายจากง่วงหลับในแก่ผู้มาขอใบอนุญาตขับรถยนต์ทั้งรถส่วนบุคคล รถสาธารณะ รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลและสาธารณะ รวมทั้งบรรจุคำถามในการสอบภาคทฤษฎีเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากง่วงหลับใน

3.3) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเร่งสร้างที่พักบรรเทาทุกขนาดใหญ่ (Rest Area) เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยในระยะเร่งด่วนควรพิจารณาสร้างจุดพักรถบรรเทาทุกบริเวณพื้นที่โดยรอบบริเวณชุล เนื่องจากกฎหมายได้กำหนดระยะเวลาในการห้ามรถบรรทุกวิ่งเข้าพื้นที่ในกรุงเทพมหานคร ทำให้มีรถบรรทุก

ต้องจอดพักรอรอบปริมาณพลก่อนเข้ากรุงเทพเป็นจำนวนมาก ประกอบกับปัจจุบันรถบรรทุกขนาดใหญ่ มีจุดจอดพักรถค่อนข้างน้อย ทำให้ผู้ขับรถบรรทุกต้องขับรถติดต่อกันเป็นเวลานาน เมื่อถึงหัวถนนเป็นสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุ โดยในระยะแรกเสนอให้ประสานความร่วมมือระหว่างกระทรวงพลังงานกับสถานีบริการน้ำมัน โดยทำบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding : MOU) อาจกำหนดข้อตกลงว่า หากผู้ใดจะขออนุญาตตั้งสถานีบริการน้ำมันต้องมีพื้นที่รองรับการพักรถ (Rest Area)

3.4) สำนักงานตำรวจแห่งชาติต้องมีแนวทางในการเก็บพยานหลักฐานหรือการสอบสวนเชิงลึกเกี่ยวกับคดีอุบัติเหตุทางถนน การระบุสาเหตุ เช่น หลับในหรือเมาแล้วขับ เป็นต้น เพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว

3.5) ด้านกฎหมาย ควรพิจารณาดำเนินการ ดังต่อไปนี้

(1) พิจารณาแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 103 ที่กำหนดว่า “ห้ามขับรถติดต่อกัน 4 ชั่วโมง หลังจากนั้นต้องหยุดพักไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมงและให้ขับต่ออีกไม่เกิน 4 ชั่วโมงติดกัน” เสนอให้แก้ไขเพิ่มเติมเป็น “ห้ามขับรถติดต่อกัน 2 ชั่วโมง ต้องหยุดพักไม่น้อยกว่า 15 นาที แล้วให้ขับต่อวันหนึ่งขับรถไม่เกิน 10 ชั่วโมง สัปดาห์หนึ่งไม่เกิน 60 ชั่วโมง ต้องมีวันหยุดอย่างน้อย 1 วันต่อสัปดาห์”

(2) เสนอแก้ไขเพิ่มเติมระเบียบบริษัท ขนส่ง จำกัด พ.ศ. 2547 โดยกำหนดให้หากมีคนขับเพียงคนเดียวประจำรถ อนุญาตให้ขับรถไม่เกิน 10 ชั่วโมงในหนึ่งวัน เมื่อถึงเวลา 10 ชั่วโมงจึงเปลี่ยนให้คนขับใหม่ที่นอนหลับพักผ่อนเต็มที่ในจุดพักระหว่างทางขึ้นมาสับเปลี่ยนทำหน้าที่ขับต่อ

(3) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องเข้มงวดติดตามชั่วโมงการทำงานของคนขับรถสาธารณะตามที่กฎหมายกำหนดและกรอบแนวทางขององค์การสหประชาชาติ (United Nations : UN)

3.6) ควรศึกษาแนวทางการใช้เทคโนโลยีที่สามารถป้องกันการหลับในขณะขับขี่ เช่น กล้องวงจรปิดตรวจการละสายตา การร่วงและเตือนก่อนหลับใน (Guardian System) เป็นต้น ซึ่งเป็นนวัตกรรมใหม่คิดค้นและผลิตโดยประเทศออสเตรเลีย สำหรับติดตั้งในรถขนาดใหญ่ รถโดยสารสาธารณะ

4) พฤติกรรมการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่

เสนอให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนดแนวทางการบังคับใช้กฎหมายในกรณีดังกล่าว ที่มีบังคับใช้อยู่แล้วให้เกิดผลเป็นรูปธรรมเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนอันเกิดจากการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่หรือเครื่องมือสื่อสารอื่นใดในขณะขับขี่ (การใช้เครื่องมือสื่อสารขณะขับรถเป็นความผิดตามมาตรา 43 (9) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522)

5) พฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย

ปัจจุบันสื่อสังคมออนไลน์สามารถแพร่กระจายข่าวสารได้อย่างรวดเร็ว คลิปเหตุการณ์การกระทำผิดจากกล้องบันทึกภาพหน้ารถจึงส่งผลต่อการปรับพฤติกรรมและทำให้เกิดความเกรงกลัวมากกว่าบทลงโทษตามกฎหมายจราจร เห็นได้จากกรณีการแชร์คลิปผ่านสังคมออนไลน์การทำผิดกฎหมายจราจรหรือการขับรถที่ทำให้ผู้อื่นเดือดร้อน ในหลายกรณีผู้กระทำผิดอาจรับโทษตามกฎหมาย (Legal Sanction) เพียงการชำระค่าปรับ ในขณะที่มาตรการการลงโทษทางสังคม (Social Sanction) ผู้นั้นอาจได้รับบทลงโทษ

ทางสังคม เช่น การว่ากล่าว ต้าทอ เป็นต้น ซึ่งอาจส่งผลร้ายไปถึงบุคคลอื่นในครอบครัว ตลอดจนส่งผลถึงหน้าที่การงานและฐานะทางสังคม ดังนั้น หากรถทุกคันติดตั้งกล้องบันทึกภาพหน้ารถบันทึกเหตุการณ์ ในขณะที่ขับรถ จะทำให้ผู้ขับขี่เกรงกลัวไม่กล้าทำผิดและระมัดระวังในการใช้รถใช้ถนนมากขึ้น นอกจากนี้ยังสามารถใช้เป็นพยานวัตถุเพื่อใช้ประกอบการพิจารณาคดีและการจ่ายค่าสินไหมทดแทนได้อีกทางหนึ่ง ดังนั้น จึงเสนอให้ปรับลดการจัดเก็บภาษีกล้องโทรทัศน์วงจรปิดสำหรับรถยนต์ เพื่อให้ราคากล้องโทรทัศน์วงจรปิดสำหรับรถยนต์ถูกลง เพื่อจูงใจให้ผู้ขับขี่ติดตั้งกล้องโทรทัศน์วงจรปิดในรถยนต์ของตนมากขึ้น พร้อมทั้งริเริ่มนโยบายผลักดันให้บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ติดตั้งกล้องวงจรปิดสำหรับรถยนต์ เพื่อเป็นอุปกรณ์ทางเลือกเพื่อความปลอดภัย ซึ่งขณะนี้จะได้รับส่วนลดเบี้ยประกันภัยรถยนต์อยู่ด้วยแล้ว

2. ปัญหาการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารรถตู้โดยสารสาธารณะและแนวทางแก้ไขปัญหา

นิรุทธิ์ สมศรี² ได้ทำการศึกษาถึงพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารรถตู้โดยสารสาธารณะพบว่า ผู้โดยสารมีการตระหนักถึงประโยชน์ในการคาดเข็มขัดนิรภัยและตระหนักถึงความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุในระดับมากที่สุด แต่มีผู้โดยสารเพียงบางกลุ่มเท่านั้นที่มีพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัย และได้มีการนำเสนอถึงปัญหาการนำไปใช้ในเชิงปฏิบัติและแนวทางแก้ไขปัญหา โดยสรุปประเด็นดังนี้

2.1 ปัญหาด้านการนำนโยบายไปปฏิบัติ นโยบายส่งเสริมความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะกรณีการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะนี้ มีความเหมาะสมที่จะนำมาบังคับใช้เพื่อลดการสูญเสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุของผู้โดยสารเป็นอย่างมาก มีความเหมาะสมอย่างยิ่งต่อบริบทสังคมไทยที่มีอัตราการสูญเสียชีวิตและบาดเจ็บจากท้องถนนสูงเป็นลำดับต้น ๆ ของโลก อีกทั้งเป็นความพยายามของภาครัฐที่พยายามลดการสูญเสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุของรถตู้โดยสารสาธารณะที่มีแนวโน้มสูงขึ้น อย่างไรก็ตามการดำเนินการตามนโยบายส่งเสริมความปลอดภัยนี้ ส่วนมากมักจะดำเนินการในช่วงเทศกาลเท่านั้น ทั้งนี้ อาจสืบเนื่องมาจากรถโดยสารส่วนมากมักจะเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลหยุดยาว และเจ้าหน้าที่รัฐยังสามารถบังคับใช้กฎหมายและรณรงค์กันได้อย่างเต็มที่ตามนโยบายภาครัฐ สามารถตรวจสอบได้ทั้งพนักงานขับรถและผู้โดยสาร และจากการศึกษา พบว่า นโยบายส่งเสริมความปลอดภัยด้านการคาดเข็มขัดนิรภัยนี้ไม่ได้บังคับกับรถโดยสารทุกประเภท จึงอาจทำให้ผู้โดยสารเกิดความสับสนและละเลยในการคาดเข็มขัดนิรภัยอยู่บ่อยครั้งถึงแม้จะมีโทษปรับก็ตาม แต่ก็มักจะปฏิบัติไปด้วยความเคยชินโดยจะคาดเข็มขัดนิรภัยก็ต่อเมื่อมีเจ้าหน้าที่รัฐเข้ามาตักเตือน

แนวทางแก้ไขปัญหา หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรจะศึกษาวิเคราะห์เปรียบเทียบมาตรการการบังคับใช้นโยบายการคาดเข็มขัดนิรภัยของประเทศไทยกับประเทศที่มีอัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยสูง และกำหนดให้มีการใช้นโยบายเป็นภาพรวม เนื่องจากรถโดยสารประจำทางประเภทอื่น เช่น รถโดยสาร

² นิรุทธิ์ สมศรี. (2561). นโยบายส่งเสริมความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ:กรณีศึกษาการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารรถตู้โดยสารสาธารณะในเขตสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร The Policy to Promote Safety in Public Transport: A Case Study of Passengers Wearing A Seat Belt in Public Van, Bangkok Bus Terminal. สืบค้น 1 กุมภาพันธ์ 2564 จาก <https://www.tcithaijo.org/index.php/pacific/article/download/177313/126312/>

ประจำทางปรับอากาศขนาดเล็กหรือรถโดยสารประจำทางขนาดเล็ก หมวด 1 เป็นต้น ไม่มีการติดตั้งเข็มขัดนิรภัย จึงอาจทำให้ผู้ใช้บริการเกิดความสับสนหรือสงสัยในนโยบายที่ออกมาบังคับใช้ว่าไม่มีมาตรฐาน หรืออาจจะไม่สามารถบังคับใช้ได้จริงในรถโดยสารทุกประเภท และกรมการขนส่งทางบกควรดำเนินการปรับปรุงกฎหมาย 2 ฉบับ คือ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยรวมเข้าเป็นฉบับเดียวกัน เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมและกำกับการใช้รถและการประกอบการขนส่งให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน โดยปรับปรุงรายละเอียดของกฎหมายให้เป็นเครื่องมือในการควบคุมกำกับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ให้มากขึ้น รวมถึงปรับเพิ่มบทลงโทษให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ปัจจุบัน

2.2 ปัญหาด้านการประชาสัมพันธ์ นโยบายส่งเสริมความปลอดภัยกรณีการคาดเข็มขัดนิรภัย ในรถโดยสารสาธารณะนี้ ที่ผ่านมามีการใช้สื่อประชาสัมพันธ์ เช่น ป้ายรณรงค์ ป้ายเตือนที่ติดตั้งในตัวรถ การประชาสัมพันธ์ผ่านโทรทัศน์ เป็นต้น เพื่อให้ประชาชนมีความตระหนักถึงประโยชน์ในการคาดเข็มขัดนิรภัย และตระหนักถึงความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุหากไม่คาดเข็มขัดนิรภัย แต่ประชาชนโดยทั่วไปก็มักจะรับทราบแต่ไม่สนใจที่จะปฏิบัติตามเท่าที่ควร อาจจะเป็นได้ว่าการประชาสัมพันธ์ต่าง ๆ ที่หน่วยงานรัฐจัดทำขึ้นนั้น ส่วนหนึ่งเป็นสิ่งที่ประชาชนทั่วไปทราบอยู่แล้วว่าเข็มขัดนิรภัยมีประโยชน์อย่างไร ถ้าไม่คาดเข็มขัดนิรภัย จะส่งผลอย่างไร

แนวทางแก้ปัญหา ภาครัฐควรมีการประชาสัมพันธ์ให้ตรงกับกลุ่มคน โดยเฉพาะวัยรุ่น หรือเยาวชน ซึ่งในปัจจุบันนี้มีความสามารถในการเข้าถึงสื่อได้หลากหลายและทันสมัย ทั้งสื่อทางโทรทัศน์ วิทยุ และทางระบบอินเทอร์เน็ต โดยการใช้ผู้ทรงอิทธิพลทางความคิด ดารา หรือเยาวชนต้นแบบ (Idol) ที่มีชื่อเสียงเป็นที่รู้จักในหมู่เยาวชนมาช่วยในการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการคาดเข็มขัดนิรภัย เช่น การแฝงเข้าไปในละครที่มีผู้ติดตามมากหรือในสื่อโฆษณา เป็นต้น เพื่อให้เยาวชนได้เกิดภาพจำซึ่งจะช่วยเชื่อมโยง และทำให้เยาวชนเข้าถึงประเด็นได้ง่ายกว่า เนื่องจากวัยรุ่นหรือเยาวชนจะให้ความสนใจมากเป็นพิเศษต่อบุคคลที่ตนเองชื่นชอบและจะเกิดการเลียนแบบ ส่งผลต่อการมีทัศนคติที่ดีและก่อให้เกิดเป็นพฤติกรรมในที่สุด และในส่วนของผู้ประกอบการและพนักงานขับรถต้องช่วยในการประชาสัมพันธ์นโยบายคาดเข็มขัดนิรภัยให้กับผู้โดยสารอย่างจริงจัง มีมาตรการสำหรับกรณีผู้ที่ไม่ปฏิบัติตาม

2.3 ปัญหาด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ผลการศึกษา พบว่า การมีส่วนร่วมของประชาชน เกี่ยวกับการคาดเข็มขัดนิรภัยนั้น มีเพียงเฉพาะบางกลุ่มเท่านั้นที่มีพฤติกรรมคาดเข็มขัดนิรภัย และเมื่อพิจารณาจากสถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถตู้โดยสารเปรียบเทียบกับ พ.ศ. 2559-2560 พบว่า จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ มีจำนวนใกล้เคียงกัน แต่จำนวนยอดผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ หากผู้โดยสารคาดเข็มขัดนิรภัย ในระหว่างโดยสาร จำนวนยอดผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตควรที่จะคงที่หรือลดลง

แนวทางการแก้ปัญหา ภาครัฐและภาคเอกชนจำเป็นต้องส่งเสริมและสร้างความรู้ความเข้าใจอันดี เกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัยให้ประชาชนมีส่วนร่วม ให้ประชาชนเข้าใจว่านโยบายการคาดเข็มขัดนิรภัยนั้น เพื่อช่วยให้ประชาชนลดอัตราการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ และได้มีการนำเสนอแนวทางอื่น ๆ เช่น สถานศึกษา ควรส่งเสริมความรู้ให้กับเยาวชนที่กำลังศึกษาอยู่ในสถานศึกษานั้น ๆ ผ่านการจัดกิจกรรมการเรียนการสอน เชิงปฏิบัติและสอดแทรกคุณประโยชน์ของเข็มขัดนิรภัย หรือผู้ประกอบการควรคาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้ง

เมื่อมีการเดินทางโดยรถส่วนตัวเพื่อเป็นตัวอย่างที่ดีแก่เยาวชน เกิดความเคยชินและมีความเข้าใจในการใช้เข็มขัดนิรภัยที่ถูกต้อง เป็นต้น

2.4 ปัญหาด้านการปฏิบัติงาน จากผลการศึกษา พบว่า ส่วนใหญ่รถตู้โดยสารจะติดฟิล์มกันแดด หรือมีผ้าม่านบังแสงแดด ซึ่งไม่สามารถมองเห็นข้างในรถจากภายนอกได้ เมื่อเจ้าหน้าที่รัฐตั้งจุดตรวจ และต้องการตรวจสอบต้องให้รถตู้โดยสารหยุดอยู่กับที่ จึงจะสามารถตรวจสอบว่าผู้โดยสารได้คาดเข็มขัดนิรภัยหรือไม่ เจ้าหน้าที่ไม่สามารถสังเกตจากภายนอกได้ สิ่งนี้อาจเป็นจุดอ่อนในการตรวจสอบด้วยสายตาจากภายนอกทำให้ผู้โดยสารสามารถหลีกเลี่ยงได้ เพราะคิดว่าเจ้าหน้าที่รัฐไม่สามารถสังเกตเห็นได้ และเกิดเป็นพฤติกรรมที่ไม่ดีในการคาดเข็มขัดนิรภัย หรือกรณีที่รถตู้โดยสารได้เดินทางออกจากสถานีต้นทางแล้ว ผู้โดยสารอาจจะปลดเข็มขัดนิรภัยออกในระหว่างการเดินทาง เพราะรู้สึกอึดอัด รำคาญ ไม่สะดวก ไม่เคยชิน หรือเนื่องจากจิตสำนึกของผู้โดยสารโดยส่วนใหญ่จะคาดเข็มขัดนิรภัยเพียงเพื่อให้รอดจากการถูกตักเตือน หรือการถูกเปรียบเทียบปรับเท่านั้นเอง ไม่ใช่การคาดเข็มขัดนิรภัยเพื่อความปลอดภัยของตนเอง

แนวทางการแก้ปัญหา ควรมีการกำหนดให้รถตู้โดยสารติดฟิล์มกันแดดที่สามารถสังเกตเห็นได้จากภายนอกเพื่อลดเวลาการตรวจของเจ้าหน้าที่ และยังเป็นการกระตุ้นเตือนให้ผู้โดยสารคาดเข็มขัดนิรภัยตลอดระยะเวลาการเดินทาง เพราะเจ้าหน้าที่สามารถสังเกตเห็นได้ง่าย ในส่วนของจุดตรวจนั้นควรมีการหมุนเวียนไม่ควรมีการตรวจโดยใช้สถานที่เดิมเป็นประจำ เพราะผู้โดยสารสามารถจดจำได้ว่าช่วงไหนของการเดินทาง หรือสถานที่ไหนที่เจ้าหน้าที่จะมาตรวจ บางคนก็จะคาดเข็มขัดเพียงแค่นั้นเพื่อหลีกเลี่ยงการถูกตักเตือน หรือถูกปรับ และควรขอความร่วมมือจากนายตรวจซึ่งเป็นเจ้าหน้าที่ของบริษัทผู้ได้รับสัมปทานเส้นทางให้ช่วยสอดส่องดูแลความปลอดภัยของผู้โดยสาร

กฎหมายและข้อปฏิบัติที่ควรรู้³

1. อัตราความเร็วของรถ

ตารางที่ 1 แสดงอัตราความเร็วที่กำหนดในและนอกเขตกรุงเทพมหานคร/เมืองพัทยา/เขตเทศบาล

ประเภทรถ	อัตราความเร็วที่กำหนด	
	เขต กทม./เมืองพัทยา/ เขตเทศบาล	นอกเขต กทม./เมืองพัทยา/ เขตเทศบาล
กฎกระทรวงฉบับที่ 6 และ 10 (ออกตามพระราชบัญญัติ จราจรทางบก พ.ศ. 2522)		
(1) รถบรรทุกที่มีน้ำหนักรถ รวมทั้ง น้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 1,200 กิโลกรัม หรือรถบรรทุกคนโดยสาร	ไม่เกิน 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง	ไม่เกิน 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง
(2) รถยนต์อื่นนอกจากรถที่ระบุไว้ใน (1) ขณะที่ลากจูงรถพ่วงรถยนต์	ไม่เกิน 45 กิโลเมตร/ชั่วโมง	ไม่เกิน 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง

³ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2561). กฎหมายที่ควรรู้ ด้านความปลอดภัยทางถนน. สืบค้น 1 กุมภาพันธ์ 2564 จาก http://roadsafety.disaster.go.th/upload/minisite/file_attach/196/5bb5e0e621c38.pdf

ประเภทรถ กฎกระทรวงฉบับที่ 6 และ 10 (ออกตามพระราชบัญญัติ จราจรทางบก พ.ศ. 2522)	อัตราความเร็วที่กำหนด	
	เขต กทม./เมืองพัทยา/ เขตเทศบาล	นอกเขต กทม./เมืองพัทยา/ เขตเทศบาล
บรรทุกที่มีน้ำหนักรถ รวมทั้ง น้ำหนักบรรทุกเกิน 1,200 กิโลกรัม หรือรถยนต์สามล้อ		
(3) รถยนต์อื่นที่นอกจากระบุไว้ ใน (1) หรือ (2) หรือรถจักรยานยนต์	ไม่เกิน 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง	ไม่เกิน 90 กิโลเมตร/ชั่วโมง

ตารางที่ 2 แสดงอัตราความเร็วของยานพาหนะบนทางหลวงชนบท

ประเภทรถ กฎกระทรวงฉบับที่ 2 พ.ศ. 2542 (ออกตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535)	อัตราความเร็วที่กำหนด
(1) รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์	ไม่เกิน 90 กิโลเมตร/ชั่วโมง
(2) รถยนต์ขณะที่ลากจูงรถพ่วง หรือรถยนต์สามล้อ	ไม่เกิน 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง
(3) รถบรรทุกที่มีน้ำหนักรถรวมทั้งน้ำหนักบรรทุก เกิน 1,200 กิโลกรัม ไม่ว่าจะลากจูงรถพ่วงด้วย หรือไม่ก็ตาม หรือรถบรรทุกคนโดยสาร	ไม่เกิน 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง
*ในเขตทางที่มีเครื่องหมายจราจร แสดงว่าเป็นเขตอันตรายหรือเขตให้ขับรถช้า ๆ ให้ลดความเร็วลง และเพิ่มความระมัดระวังขึ้นตามสมควร	
**ในกรณีที่มีเครื่องหมายจราจร กำหนดอัตราความเร็วต่ำกว่าที่กำหนด ให้ขับไม่เกินอัตราความเร็วที่กำหนดไว้	

ตารางที่ 3 แสดงอัตราความเร็วและการเว้นระยะห่างที่เหมาะสม

อัตราความเร็วรถกับระยะห่างที่ปลอดภัย	
อัตราความเร็วรถ	ระยะห่างที่ปลอดภัย
60 กิโลเมตร/ชั่วโมง	42 เมตร
80 กิโลเมตร/ชั่วโมง	56 เมตร
100 กิโลเมตร/ชั่วโมง	70 เมตร
120 กิโลเมตร/ชั่วโมง	84 เมตร
อัตราความเร็วรถกับระยะทางการหยุดรถที่ปลอดภัย	
อัตราความเร็วรถ	ระยะทางการหยุดรถที่ปลอดภัย
20 กิโลเมตร/ชั่วโมง	7 เมตร
40 กิโลเมตร/ชั่วโมง	18 เมตร

อัตราความเร็วรถกับระยะทางการหยุดรถที่ปลอดภัย	
อัตราความเร็วรถ	ระยะทางการหยุดรถที่ปลอดภัย
60 กิโลเมตร/ชั่วโมง	34 เมตร
80 กิโลเมตร/ชั่วโมง	54 เมตร
*การขับรถที่ใช้ความเร็วสูงต้องใช้ระยะทางในการหยุดรถที่ปลอดภัยเพิ่มขึ้น	

การกำหนดอัตราความเร็วสำหรับการขับซีรยยนต์ในต่างประเทศ⁴

สำหรับการขับซีรยยนต์และรถจักรยานยนต์บนท้องถนนในทุกประเทศทั่วโลก ย่อมมีกฎหมายความเร็วหรือกฎหมายจราจรที่บังคับใช้ในการจำกัดความเร็วเพื่อควบคุมสภาพจราจรและเพื่อให้เกิดความปลอดภัยกับผู้ขับขี่และผู้เดินทาง ในแต่ละประเทศมีแนวทางปฏิบัติแตกต่างกันไป โดยขึ้นอยู่กับปัจจัยหลาย ๆ ด้าน เช่น ภูมิประเทศ ภูมิอากาศ สภาพแวดล้อม คุณภาพถนน และวินัยของผู้ขับขี่ของประเทศนั้น ๆ เป็นต้น ยกตัวอย่างเช่น ประเทศออสเตรเลียที่เป็นประเทศที่มีอาณาเขตกว้างใหญ่ ทำให้การขับรถข้ามเมืองอาจจะต้องใช้เวลานาน จึงเป็นเหตุผลสนับสนุนให้ในเขตภาคตะวันตกของออสเตรเลียเป็นหนึ่งในไม่กี่แห่งในโลกที่มีการจำกัดความเร็วสูงสุดไว้ถึง 130 กิโลเมตร/ชั่วโมง

เยอรมนี เป็นประเทศเดียวในโลกที่มีนโยบายไม่จำกัดความเร็วในการขับรถยนต์ มีถนนที่มีชื่อเสียงคือ ออโต้บาห์น (Autobahn) ซึ่งมีโครงข่ายทั่วประเทศในเยอรมนี (German Autobahn) นับเป็นถนนทางหลวงที่ดีที่สุดของโลกที่สามารถวิ่งได้ความเร็วสูงถึง 180-270 กิโลเมตร/ชั่วโมง โดยปราศจากข้อจำกัดทางกฎหมาย เนื่องจากถนนดังกล่าวถูกออกแบบให้มีพื้นถนนหนาถึง 27 นิ้ว และมีความแข็งแรงเทียบเท่ารันเวย์เครื่องบิน ทั้งยังมีความเรียบและกว้างกว่าถนนปกติจึงได้ชื่อว่าเป็นทางหลวงที่ดีที่สุดของโลก เพราะมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุค่อนข้างต่ำเมื่อเทียบกับประเทศอื่น ๆ ในทวีปยุโรป ถือเป็นต้นแบบถนนความเร็วสูงของหลายประเทศ

อย่างไรก็ตาม เส้นทางที่ทางการเยอรมนีอนุญาตให้ใช้ความเร็วได้แบบไม่จำกัดความเร็วนั้นจะเป็นถนนทางหลวงที่มี 2 เลนขึ้นไป โดยยังมีกระบอกเป็นคำแนะนำให้ใช้ความเร็วสูงสุดอยู่ที่ 130 กิโลเมตร/ชั่วโมง ส่วนความเร็วขั้นต่ำอยู่ที่ 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง

ตารางที่ 4 แสดง 10 ทางหลวงของประเทศที่อนุญาตให้ใช้ความเร็วสูงสุด

ประเทศ	อัตราความเร็วที่กำหนด
เยอรมนี	ไม่จำกัดความเร็ว (ถนน 2 เลนขึ้นไป)
อิรัก	140 กิโลเมตร/ชั่วโมง
ซาอุดีอาระเบีย	140 กิโลเมตร/ชั่วโมง (เส้นทางระหว่างเมือง เมกกะ-เมดีนา, จิดดาห์-ยันบู, Riyadh-ทาอีฟ, Riyadh-อัลกอซิม, Riyadh-อัดดัมمام)

⁴ กฎหมายความเร็ว ประเทศไหนให้ขับรถใช้ความเร็วได้สูงที่สุดในโลก. (22 เมษายน 2563). สืบค้น 1 กุมภาพันธ์ 2564 จาก <https://car.kapook.com/view224741.html>

ประเทศ	อัตราความเร็วที่กำหนด
โปแลนด์	140 กิโลเมตร/ชั่วโมง (มอเตอร์เวย์)
สหรัฐอเมริกา	137 กิโลเมตร/ชั่วโมง (อนุญาตบนทางหลวงหมายเลขหนึ่ง รัฐเท็กซัส)
กรีซ	130 กิโลเมตร/ชั่วโมง
ฝรั่งเศส	130 กิโลเมตร/ชั่วโมง (มอเตอร์เวย์)
อิตาลี	130 กิโลเมตร/ชั่วโมง (มอเตอร์เวย์)
สาธารณรัฐเช็ก	130 กิโลเมตร/ชั่วโมง (มอเตอร์เวย์)
โครเอเชีย	130 กิโลเมตร/ชั่วโมง (มอเตอร์เวย์)

2. พฤติกรรมดื่มแล้วขับ

ตารางที่ 5 แสดงปริมาณแอลกอฮอล์ที่ถือว่าเมาแล้วขับ

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43(2) ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ปริมาณแอลกอฮอล์ที่ถือว่าเมาแล้วขับ (กฎกระทรวงฉบับที่ 16 และ 21 ออกตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522)	
บุคคล	ปริมาณแอลกอฮอล์
บุคคลทั่วไป	เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์
ผู้ขับขี่ที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปีบริบูรณ์	เกิน 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์
ผู้ขับขี่ที่ได้รับใบอนุญาตขับรถชั่วคราว ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์	
ผู้ขับขี่ที่มีใบอนุญาตขับขี่สำหรับรถประเภทอื่น ที่ใช้แทนกันไม่ได้	
ผู้ขับขี่ที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ หรืออยู่ระหว่างถูกพักใช้ หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่	

ตารางที่ 6 แสดงลักษณะความผิดกรณีเมาแล้วขับและอัตราบทลงโทษ

ลักษณะความผิด	อัตราบทลงโทษ
ถูกตรวจพบว่ามีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่า ที่กฎหมายกำหนด	1. มีโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี 2. ปรับตั้งแต่ 5,000-20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ 3. ศาลสามารถสั่งพักใช้ใบขับขี่ไม่น้อยกว่า 6 เดือน หรือเพิกถอนใบขับขี่
เมาแล้วขับจนเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตราย แก่ร่างกายหรือจิตใจ	1. มีโทษจำคุก 1-5 ปี 2. ปรับตั้งแต่ 20,000-100,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ 3. ศาลสามารถสั่งพักใช้ใบขับขี่ไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือเพิกถอนใบขับขี่

ลักษณะความผิด	อัตราบทลงโทษ
เมาแล้วขับจนเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายอย่างสาหัส	1. มีโทษจำคุก 2-6 ปี 2. ปรับตั้งแต่ 40,000-120,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ 3. ศาลสามารถสั่งพักใช้ใบขับขี่ไม่น้อยกว่า 2 ปี หรือเพิกถอนใบขับขี่
เมาแล้วขับจนเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย	1. มีโทษจำคุก 3-10 ปี 2. ปรับตั้งแต่ 60,000-200,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ 3. เพิกถอนใบขับขี่

3. การคาดเข็มขัดนิรภัย

ตารางที่ 7 แสดงประเภทของรถและการติดตั้งเข็มขัดนิรภัย

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522	
ประเภทของรถ	การติดตั้งเข็มขัดนิรภัย
รถบรรทุก ทุกประเภท	จดทะเบียนตั้งแต่ 1 เมษายน 2555 ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยในที่นั่งคนขับและที่นั่งตอนหน้า
รถตู้โดยสาร ทั้งประจำทางและไม่ประจำทาง	ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่ง ทุกคัน ทุกเส้นทาง
รถโดยสารที่วิ่งระหว่างกรุงเทพ-ต่างจังหวัด และวิ่งระหว่างจังหวัด	ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่ง ทุกคัน ทุกเส้นทาง
รถขนส่งขนาดเล็ก เช่น รถสองแถว เป็นต้น	จดทะเบียนตั้งแต่ 1 มกราคม 2537 ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยในที่นั่งคนขับและที่นั่งตอนหน้า ทั้งนี้ ประเภทเข็มขัดนิรภัยที่บังคับใช้ได้แก่ แบบรัดตักและรัดพาดไหล่ (3 จุด) ใช้กับที่นั่งคนขับและที่นั่งตอนหน้า และแบบคาดเอว (2 จุด) ใช้กับที่นั่งตรงกลาง
*ข้อยกเว้นการติดตั้ง ที่นั่งจัดวางตามความยาวของตัวรถ จะติดตั้งเข็มขัดนิรภัยหรือไม่ก็ได้	
พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522	
ประเภทของรถ	การติดตั้งเข็มขัดนิรภัย
รถเก๋ง รถแท็กซี่ รถสิบล้อ รถกระบะ 4 ประตู	1. จดทะเบียนก่อน 1 มกราคม 2531 ไม่บังคับติดตั้งเข็มขัดนิรภัย 2. จดทะเบียนตั้งแต่ 1 มกราคม 2531-31 ธันวาคม 2553 ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยในที่นั่งคนขับและที่นั่งตอนหน้า 3. จดทะเบียนตั้งแต่ 1 มกราคม 2554 ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่ง
รถ 4 ล้อเล็ก รับจ้าง (รถกะบือ)	จดทะเบียนตั้งแต่ 1 เมษายน 2555 ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยในที่นั่งคนขับและที่นั่งตอนหน้า

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522	
ประเภทของรถ	การติดตั้งเข็มขัดนิรภัย
รถส่วนบุคคล	<ol style="list-style-type: none"> จดทะเบียนก่อน 1 มกราคม 2537 ไม่บังคับติดตั้งเข็มขัดนิรภัย จดทะเบียนตั้งแต่ 1 มกราคม 2537 ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยในที่นั่งคนขับและที่นั่งตอนหน้า รถส่วนบุคคลที่ผลิตหรือนำเข้าตั้งแต่ 1 มกราคม 2555 ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่ง
รถปิคอัพ รถสองแถว	<ol style="list-style-type: none"> จดทะเบียนก่อน 1 มกราคม 2537 ไม่บังคับติดตั้งเข็มขัดนิรภัย จดทะเบียนตั้งแต่ 1 มกราคม 2537 ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยในที่นั่งคนขับและที่นั่งตอนหน้า

ตารางที่ 8 แสดงบทลงโทษกรณีไม่คาดเข็มขัดนิรภัย

ประเภทรถ	บทลงโทษ
รถยนต์ส่วนบุคคล - คนขับ - คนนั่ง	- ปรับไม่เกิน 500 บาท - ปรับไม่เกิน 500 บาท/คน
รถกระบะ - คนขับ - คนนั่งข้างคนขับ	- ปรับไม่เกิน 500 บาท - ปรับไม่เกิน 500 บาท
รถแท็กซี่ - คนขับ - คนนั่ง	- ปรับไม่เกิน 500 บาท - ปรับไม่เกิน 500 บาท/คน
*หากผู้ขับขี่ไม่จัดให้ผู้โดยสารรัดเข็มขัดนิรภัยจะถูกปรับเพิ่มอีก 500 บาท	
รถโดยสาร (รถบัส รถทัวร์) - คนขับ - คนนั่ง	- ปรับไม่เกิน 500 บาท - ปรับไม่เกิน 5,000 บาท/คน
รถตู้สาธารณะ - คนขับ - คนนั่ง	- ปรับไม่เกิน 500 บาท - ปรับไม่เกิน 5,000 บาท/คน
รถบรรทุก - คนขับ - คนนั่งข้างคนขับ	- ปรับไม่เกิน 500 บาท - ปรับไม่เกิน 5,000 บาท

4. พฤติกรรมการใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ

ตารางที่ 9 แสดงบทลงโทษกรณีใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43(9)	
ลักษณะความผิด	บทลงโทษ
ห้ามผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ เว้นแต่การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนาโดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น	ปรับตั้งแต่ 400-1,000 บาท

5. พฤติกรรมการแข่งรถในทาง

ตารางที่ 10 แสดงบทลงโทษกรณีการแข่งรถในทาง

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 134	
ลักษณะความผิด	บทลงโทษ
<ul style="list-style-type: none"> - ผู้ขับขี่แข่งรถในทางโดยไม่ได้รับอนุญาต เป็นหนังสือจากหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร - ผู้ใดจัด สนับสนุน หรือส่งเสริมให้มีการแข่งรถในทาง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร 	จำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 2,000-10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่า 1 เดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

6. พฤติกรรมขับรถไม่ชิดขอบด้านซ้าย

ตารางที่ 11 แสดงบทลงโทษกรณีพฤติกรรมขับรถไม่ชิดขอบด้านซ้าย

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 35	
ลักษณะความผิด	บทลงโทษ
<ul style="list-style-type: none"> - ผู้ขับรถที่มีความเร็วต่ำกว่าความเร็วของรถคันอื่นที่ขับในทิศทางเดียวกัน และไม่ชิดขอบทางเดินรถด้านซ้ายเท่าที่จะกระทำได้ - ผู้ขับขี่รถบรรทุก รถบรรทุกคนโดยสาร รถจักรยานยนต์ในทางเดินรถซึ่งได้แบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไป หรือได้จัดช่องเดินรถประจำทางด้านซ้ายไว้โดยเฉพาะ หากผู้ขับขี่ไม่ขับรถในช่องเดินรถด้านซ้ายสุดหรือใกล้เคียงกับช่องเดินรถประจำทาง 	ปรับตั้งแต่ 400-1,000 บาท

คดีอุบัติเหตุจราจรทางบกและรายงานเสียชีวิตในระบบ CRIMES⁵

ภาพรวมสถิติจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางบกที่ได้รับแจ้งข้อมูลจากรายงานคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก พ.ศ. 2562 (ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562-31 ธันวาคม 2562) ได้บันทึกในระบบสารสนเทศสถานีตำรวจ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (CRIMES) พบว่า มีจำนวนอุบัติเหตุทางถนน 74,958 ครั้ง สูงกว่าค่าเฉลี่ย 7 ปี ร้อยละ 1.29 และลดลงจาก พ.ศ. 2561 ร้อยละ 5.26 สถิติจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางบกที่ได้รับแจ้ง พ.ศ. 2562 พบว่า มีผู้เสียชีวิต 8,673 ราย (เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.7 หรือ 307 ราย จาก พ.ศ. 2561) และสถิติผู้เสียชีวิตสูงกว่าค่าเฉลี่ย 7 ปี ร้อยละ 12.01 นอกจากนี้ พ.ศ. 2562 มีผู้เสียชีวิตเพศชาย จำนวน 6,493 คน (ร้อยละ 74.9) ผู้เสียชีวิตเพศหญิง จำนวน 2,180 คน (ร้อยละ 25.1) เสียชีวิตที่จุดเกิดเหตุ จำนวน 4,295 คน (ร้อยละ 49.5) และเสียชีวิตที่โรงพยาบาล จำนวน 4,378 คน (ร้อยละ 50.5) ผู้บาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยใน พ.ศ. 2562 มีจำนวน 5,323 คน แม้ว่าจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสลดลงจาก พ.ศ. 2561 จำนวน 57 คน (ร้อยละ 1.06) แต่เมื่อเทียบค่าเฉลี่ย 7 ปีแล้ว จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสใน พ.ศ. 2562 ลดลงอย่างชัดเจน คิดเป็นร้อยละ 55.9

ตารางที่ 12 สถิติอุบัติเหตุจราจรทางถนนที่ได้รับแจ้ง พ.ศ. 2562

รายการ	พ.ศ.							ค่าเฉลี่ย 7 ปี	เปรียบเทียบ	
	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562		พ.ศ. 2561 / พ.ศ. 2562	ค่าเฉลี่ย 7 ปี / พ.ศ. 2562
จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	61,323	62,769	69,371	84,552	85,949	79,117	74,958	74,006	ลดลงร้อยละ 5.26	เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.29
ผู้เสียชีวิต (คน)	7,364	6,374	6,268	8,409	8,746	8,366	8,673	7,743	เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.67	เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.01
ผู้บาดเจ็บสาหัส (คน)	20,906	23,448	18,160	7,483	3,785	5,380	5,323	12,069	ลดลงร้อยละ 1.06	ลดลงร้อยละ 55.90

ที่มา: ระบบ CRIMES, สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ข้อมูล ณ เดือนเมษายน 2563

10 อันดับ สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน⁶ การเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่ทำให้เกิดความเสียหายและสร้างความสูญเสียเป็นจำนวนมาก มีสาเหตุสำคัญ ดังนี้ (1) เมาสุรา (2) ขับรถเร็วเกินกำหนด (3) ตัดหน้า กระชั้นชิด (4) ทักษะไม่ดี (5) หลับใน (6) ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร (7) แชนจ์ในที่คับขัน (8) โทรศัพท์ขณะขับรถ (9) บรรทุกเกินอัตรา (10) มีสิ่งกีดขวางบนถนน

⁵ กระทรวงคมนาคม. (2562). รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2562. กรุงเทพฯ: ผู้แต่ง.

⁶ 10 อันดับ สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน. (21 พฤษภาคม 2562). สืบค้น 4 กุมภาพันธ์ 2564 จาก <https://dip.ddc.moph.go.th/new/plugin/article/view/4/10>

ตารางที่ 13 มูลเหตุสันนิษฐานหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ พ.ศ. 2562⁷

จำนวนอุบัติเหตุและความรุนแรงของอุบัติเหตุจำแนกตามมูลเหตุที่สันนิษฐาน	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)						ร้อยละ	ลำดับ
	ทล.	พข.	กทพ.	ขสมก.	รฟท.	รวม		
ขับรถเร็วเกินกำหนด	13,071	784	338	-	-	14,193	70.94	1
คนหรือรถตัดหน้ากระชั้นชิด	1,516	135	0	0	0	1,651	8.25	2
หลับใน	1,275	69	60	0	0	1,404	7.02	3
อุปกรณ์รถบกพร่อง	663	0	0	0	0	663	3.31	4
เมาสุรา	285	277	7	0	0	569	2.84	5
อื่นๆ	81	70	173	0	0	324	1.62	6
ไม่ให้สัญญาณจอด / ชะลอ / เลี้ยว	45	19	189	0	0	253	1.26	7
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ/เครื่องหมายจราจร	205	2	22	0	0	229	1.14	8
ขับรถไม่ชำนาญ / ไม่เบี่ยง	157	48	0	0	0	205	1.02	9
แซงรถอย่างผิดกฎหมาย	99	27	0	0	0	126	0.63	10
ขับตามหลังรถอื่นในระยะกระชั้นชิด	0	57	0	0	0	57	0.28	11
ชนสิ่งกีดขวาง	55	0	0	0	0	55	0.27	12
บบโครงข่ายรถไฟ	0	0	0	0	49	49	0.24	13
บรรทุกเกินอัตรา	40	0	7	0	0	47	0.23	14
เปลี่ยนช่องทางกะทันหัน	0	34	0	0	0	34	0.17	15
ไม่ให้สิทธิรถที่มาก่อนผ่านทาง เช่น ทางแยก	25	0	0	0	0	25	0.12	16
ฝ่าฝืนป้ายหยุดรถขณะออกจากทางร่วมแยก	5	11	0	0	0	16	0.08	17
หยุดรถกะทันหัน	0	15	0	0	0	15	0.07	18
ขับล้ำเข้าไปในช่องจราจรฝั่งรถสวน	0	12	0	0	0	12	0.06	19
มีรถอื่นเข้าจอด หรือออกจากที่จอด	11	0	0	0	0	11	0.05	20
รถเลยไม่แสดงเครื่องหมายหรือสัญญาณตามที่กำหนด	11	0	0	0	0	11	0.05	21
โรคประจำตัว	0	10	0	0	0	10	0.05	22
ไม่ยอมให้รถที่มีสิทธิไปก่อน	0	9	0	0	0	9	0.04	23
ไม่ขับรถในช่องทางเดินรถซ้ายสุดในถนนที่มี 4 ช่องจราจร	8	0	0	0	0	8	0.04	24
ขับรถไม่เปิดไฟ / ไม่ใช้แสงสว่างตามที่กำหนด	2	6	0	0	0	8	0.04	25
ขับรถผิดช่องทาง	0	8	0	0	0	8	0.04	26
ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถ	0	7	0	0	0	7	0.03	27
ขับรถย้อนศร	0	5	0	0	0	5	0.02	28
อุปกรณ์ชำรุด	0	0	3	0	0	3	0.01	29
รวม	17,554	1,605	799	0	49	20,007	100	

ที่มา: ระบบ CRIMES, กระทรวงคมนาคม ข้อมูล ณ เดือนเมษายน 2563

⁷ กระทรวงคมนาคม. (2562). รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2562. กรุงเทพฯ: ผู้แต่ง.

ปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดความเสียหายต่อการเกิดอุบัติเหตุบนถนน⁸

1. ผู้ขับขี่ พฤติกรรมการขับรถที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2562 สามารถสรุปพฤติกรรมเสี่ยงหลัก 4 ประการ ดังนี้

1) การขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด โดยเฉพาะบนถนนทางตรง ทั้งบนถนนทางหลวงทางหลวงชนบท และบนทางด่วน

2) การขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด ทั้งในกรณีรถตัดหน้าและคนตัดหน้า ซึ่งเสี่ยงต่อการสูญเสียการควบคุมรถหรือไม่สามารถหยุดรถได้ทัน โดยการขับรถตัดหน้ากระชั้นชิดเป็นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุหลักในรถโดยสารสาธารณะด้วย

3) การหลับในขณะขับรถ โดยเฉพาะบนถนนทางหลวงและถนนที่มีลักษณะเป็นทางตรง

4) เมาสูรา มีการเกิดอุบัติเหตุทางถนนบนสายทางหลวงชนบทในสัดส่วนที่สูงกว่าทางหลวงและทางด่วน รวมถึงเป็นปัจจัยเสี่ยงหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนถนนในช่วงเทศกาลหยุดยาว

2. ยานพาหนะ

1) ประเภทของยานพาหนะในภาพรวมของประเทศไทย รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด ทั้งนี้ ในภาพรวมของถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม รถยนต์นั่งส่วนบุคคลและรถยนต์นั่งสาธารณะมีสัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุสูงบนทางหลวง และรถจักรยานยนต์มีสัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุสูงบนทางหลวงชนบท ข้อมูลดังกล่าวบ่งชี้ว่าความเสี่ยงของอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่เกิดบนถนนท้องถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท และถนนในความรับผิดชอบขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สำหรับทางหลวงมีปริมาณการเดินทางของรถยนต์ส่วนบุคคลโดยสารสาธารณะ และรถบรรทุกสินค้าในปริมาณมาก จึงมีความเสี่ยงของอุบัติเหตุทางถนนจากรถประเภทดังกล่าวในสัดส่วนที่สูงกว่ารถจักรยานยนต์

2) สภาพของรถยนต์ การที่อุปกรณ์ของรถบกพร่องโดยเฉพาะระบบห้ามล้อขัดข้องถือเป็นปัจจัยสำคัญลำดับต้น ๆ ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง นอกจากนี้ยังพบว่าหนึ่งในมูลเหตุสันนิษฐานหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ทางหลวงชนบท และทางด่วน มาจากกรณีที่อุปกรณ์ของรถเสียและทำให้ผู้ขับขี่ไม่สามารถแสดงเครื่องหมายหรือไม่แสดงสัญญาณตามที่กำหนดได้ เช่น การให้สัญญาณไฟ จอด ชะลอหรือเลี้ยว เป็นต้น ดังนั้น การตรวจสอบสภาพรถยนต์อย่างสม่ำเสมอและไม่ดัดแปลงสภาพรถ รวมถึงความพร้อมของอุปกรณ์ภายในรถ อาทิ ถังลมนิรภัย เข็มขัดนิรภัย จะส่งผลโดยตรงต่อความปลอดภัยและช่วยลดความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บรุนแรงและการเสียชีวิต กรณีเกิดอุบัติเหตุจากการชนบนถนน

⁸ กระทรวงคมนาคม. (2562). รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2562. กรุงเทพฯ: ผู้แต่ง.

3. ถนนและสภาพแวดล้อม

1) ลักษณะทางกายภาพของถนน อุบัติเหตุส่วนใหญ่ที่เกิดบนถนนเฉพาะในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม ส่วนใหญ่จะเกิดบริเวณทางตรงมากกว่าบริเวณทางโค้งและถนนบริเวณทางแยก หากพิจารณาปัจจัยด้านการใช้ความเร็วในการขับขี่ร่วมด้วย บริเวณที่ไม่มีความลาดชันหรือเป็นที่ราบ ผู้ขับขี่สามารถทำความเร็วได้มากกว่า มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้มากกว่าบริเวณถนนที่มีความลาดชัน

2) ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมทางถนน ปัจจัยเสี่ยงหลักที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนทั่วประเทศมาจากถนนลื่นจากฝนตก คนข้ามถนนตัดหน้ารถ สัญญาณไฟจราจร และป้ายบอกทางที่ไม่ชัดเจน ขำรดหรือใช้การไม่ได้ สำหรับปัจจัยเสี่ยงอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม ยังมีสาเหตุจากการชนสิ่งกีดขวางเป็นปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญด้วย ดังนั้น การสร้างทัศนวิสัยที่ดีในการขับรถ เช่น ป้ายหรือเครื่องหมายจราจรที่ชัดเจน การตัดแต่งต้นไม้ข้างทาง และการปรับปรุงซ่อมแซมถนน เป็นต้น จะช่วยลดจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ (Black Spot) ให้ถนนเกิดความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

รายงานอุบัติเหตุบนทางหลวงทั่วประเทศ งวดครึ่งปี (1 มกราคม - 30 มิถุนายน 2563)

สำนักอำนวยความปลอดภัย
กรมทางหลวง



จำนวนอุบัติเหตุ

ปี 2563 8,410 ราย
ปี 2562 9,003 ราย

ลดลง 7% ↓



จำนวนผู้เสียชีวิต

ปี 2563 1,309 ราย
ปี 2562 1,287 ราย

ลดลง 2% ↓



จำนวนผู้บาดเจ็บ

ปี 2563 7,042 ราย
ปี 2562 8,333 ราย

ลดลง 15% ↓



จำนวนรถ

ปี 2563 12,857 คัน
ปี 2562 13,704 คัน

ลดลง 6% ↓

บริเวณ

ทางตรง
5,531 ครั้ง (66%)

ทางโค้ง
1,183 ครั้ง (14%)

ทางแยก
524 ครั้ง (6%)

จุดเปิดเกาะกลาง
470 ครั้ง (6%)

อื่นๆ
702 ครั้ง (8%)

มูลเหตุ

ขับเร็ว
6,272 ครั้ง (75%)

ตัดหน้า
768 ครั้ง (9%)

หลับใน
535 ครั้ง (6%)

อุปกรณ์รถบกพร่อง
366 ครั้ง (4%)

อื่นๆ
469 ครั้ง (6%)

ยานพาหนะ

รถปิคอัพบรรทุก 4 ล้อ
4,781 คัน (37%)

รถยนต์นั่ง
3,374 คัน (26%)

รถจักรยานยนต์
2,050 คัน (16%)

รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป
1,873 คัน (15%)

อื่นๆ
779 คัน (6%)

อุบัติเหตุ สูงสุด 3 อันดับ

ทางหลวง	ครั้ง	เสียชีวิต	บาดเจ็บ
7(0101) ถนนศรีนครินทร์ - บางปะกง กม.0+000 - 35+000 (กรุงเทพฯ / สมุทรปราการ)	173	2	65
9 (0402) คลองพระยาสุเรนทร์ - บางพลี กม.36+000 - 64+000 (กรุงเทพมหานคร)	138	1	44
9(0401) บางปะอิน - คลองพระยาสุเรนทร์ กม.0+000 - 36+000 (พระนครศรีอยุธยา / ปทุมธานี / กรุงเทพฯ)	137	2	44

ที่มา : ข้อมูลจากระบบ HAIMS เมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม 2563

เอกสารเพิ่มเติม

เอกสารเพิ่มเติม

เอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

1. ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)
2. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522
3. พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522
4. พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522
5. พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535
6. พระราชบัญญัติเทศบาล ฉบับที่ 14 (พ.ศ. 2562)
7. พระราชบัญญัติองค์การบริหารส่วนจังหวัด ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2562)
8. พระราชบัญญัติสภาตำบลและองค์การบริหารส่วนตำบล ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2562)



สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

โทร. 0 2244 2070-2

Bureau of Academic Services

The Secretariat of the House of Representatives

0 2244 2070-2

พิมพ์ที่ : สำนักการพิมพ์ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร