



ครั้งที่ ๓๙/๒๕๕๙

วันอังคารที่ ๒ สิงหาคม พุทธศักราช ๒๕๕๙

สำนักกรรมการประชุมและชวเลข สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

คณะกรรมการการตรวจแล้ว วันที่.....เดือน.....พ.ศ.

สภารับรองในคราวประชุมสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

ครั้งที่..... วัน.....เดือน..... พ.ศ.

สารบัญ

รายงานการประชุมสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

ครั้งที่ ๓๘/๒๕๕๙

วันอังคารที่ ๒ สิงหาคม พุทธศักราช ๒๕๕๙

ณ ตึกรัฐสภา

หน้า

ระเบียบวาระที่ ๑ เรื่องที่ประธานจะแจ้งต่อที่ประชุม ไม่มี ๑

ระเบียบวาระที่ ๒ รับรองรายงานการประชุม ไม่มี ๑

ระเบียบวาระที่ ๓ เรื่องที่คณะกรรมการพิจารณาเสร็จแล้ว ๑

๓.๑ รายงานของคณะกรรมการขับเคลื่อน ๑

การปฏิรูปประเทศด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรม
และจริยธรรม เรื่อง การส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬา

ผู้อภิปราย

- พลเอก ยุทธศักดิ์ ศศิประภา ๒ ๔ ๓๒

- พลเรือเอก อภิวัฒน์ ศรีวรรธน ๙ ๓๒

- พลเรือเอก ขาญชัย เจริญสุวรรณ ๑๗

- ศาสตราจารย์อิสรา ศานติศาสน์ ๒๖

- นายสถิตย์ ลิ่มพงศ์พันธุ์ ๓๐

ผลการตรวจสอบองค์ประชุม ๓๔

ผลการลงมติ ๓๕

๓.๒ รายงานของคณะกรรมการวิสามัญ ๓๖

ขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ เรื่อง การปฏิรูประบบความปลอดภัย
ทางถนน

ผู้อภิปราย

- นายนิกร จำนง ๓๘ ๓๙ ๔๖ ๖๓

๘๓ ๘๖ ๑๓๖ ๑๕๕

หน้า

- นายธนะพงศ์ จินวงษ์	๔๒ ๑๔๙
- พลตำรวจเอก ไตรรัตน์ อมาตยกุล	๕๒
- นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ	๕๕
- นายสนิท พรหมวงษ์	๕๗ ๑๕๑
- นางกอบกุล อาภากร ณ อยุธยา	๖๒ ๖๔
- นายอนุชา เศรษฐเสถียร	๖๖
- ศาสตราจารย์ดุสิต เครื่องงาม	๖๘ ๗๕ ๑๕๔
- นายสิทธิศักดิ์ วนะชกิจ	๗๐ ๑๔๖ ๑๕๗
- นางถวิลวดี บุรีกุล	๘๐
- นางพรพันธุ์ บุญรัตน์	๘๗
- พลตำรวจเอก เรืองศักดิ์ จริตเอก	๙๑
- นายวันชัย สอนศิริ	๙๘
- นายเพิ่มพงษ์ เชาวลิท	๑๐๔
- พลอากาศตรี เฉลิมชัย เครื่องงาม	๑๐๘ ๑๕๕
- นายกษิต ภิรมย์	๑๑๔
- พลโท กฤษณะ บวรรัตนารักษ์	๑๑๘
- นายชูชัย ศุภวงศ์	๑๒๒
- พลตำรวจเอก ชิตชัย วรรณสถิตย์	๑๒๘
- นายสุรินทร์ จิรวินิช	๑๓๒
- พลตำรวจโท อำนวย นิยมะโน	๑๔๓
ผลการตรวจสอบองค์ประชุม	๑๕๘
ผลการลงมติ	๑๕๙

ระเบียบวาระที่ ๔ เรื่องค้างพิจารณา ไม่มี ๑๖๐

ระเบียบวาระที่ ๕ เรื่องเสนอใหม่ ไม่มี ๑๖๐

ระเบียบวาระที่ ๒ เรื่องอื่น ๆ ไม่มี

ภาคผนวก

รายชื่อสมาชิกสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
ที่มา ลา ขาดในการประชุมสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
ครั้งที่ ๓๙/๒๕๕๙
วันอังคารที่ ๒ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๕๙

เลขประจำตัวสมาชิก	ชื่อ - ชื่อสกุล	มา	ลา	ขาด	หมายเหตุ
๐๐๑	พลโท กมล สุวภาพ	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๐๒	นายกฤษฎา จินะวิจารณ์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๐๓	พลโท กฤษณะ บวรรัตนารักษ์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๐๔	นายกสินธ์ สารสิน	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๐๕	นายกษิต์เดชธนทัต เสกขุนทด	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๐๖	นายกษิตีศ อาชวคุณ	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๐๗	นายกษิต ภิรมย์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๐๘	นางกอบกุล อาภากร ณ อยุธยา	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๐๙	นายกอบศักดิ์ ภูตระกูล		✓		
๐๑๐	นายกิตติ กิตติโชควัฒนา	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๑๑	นายกิตติ พิทักษ์นิตินันท์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๑๒	นายเกรียงยศ สุดลาภา		✓		
๐๑๓	พลเรือเอก ไกรวุธ วัฒนธรรม	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๑๔	นายขวัญชัย ดวงสถาพร	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๑๕	พลอากาศเอก ขวัญชัย เขี่ยมรักษา	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๑๖	นายเข้มชัย ชุตินวงศ์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๑๗	พลโท คณิต แจ่มจันทร์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๑๘	พลอากาศเอก คณิต สุวรรณเนตร		✓		
๐๑๙	พลเอก คณิต อุทิตสาร	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๒๐	นายคณิสสร นาวานุเคราะห์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๒๑	พลอากาศเอก คราฑิพย์ ภูงูชร ณ อยุธยา	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๒๒	นายคำณูณ สิทธิสมาน	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๒๓	นายศุภจิต นาครทรรพ		✓		

เลขประจำตัวสมาชิก	ชื่อ - ชื่อสกุล	มา	ลา	ขาด	หมายเหตุ
๐๒๔	หม่อมราชวงศ์จักรธร จิตรพงศ์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๒๕	พลเอก จารุเกียรติ ชัยวงษ์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๒๖	นายจินดา วงศ์สวัสดิ์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๒๗	พลเอก จิระ โกมทพงศ์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๒๘	พลเรือเอก จีรพัฒน์ ปานสกุณ	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๒๙	นายจุมพล สุขมัน	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๓๐	นางจุไรรัตน์ จุลจักรวัฒน์		✓		
๐๓๑	พลอากาศตรี เฉลิมชัย เครืองาม	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๓๒	นายเฉลิมพล ประทีปะวณิช	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๓๓	นายเฉลิมศักดิ์ อบสุวรรณ	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๓๔	พลเรือเอก ชรินทร์ ชุมทรัพย์พันธุ์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๓๕	นายชัย ชิดชอบ	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๓๖	พลเอก ชัยชาญ ช้างมงคล	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๓๗	นายชาญวิทย์ ผลชีวิน	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๓๘	นายชาลี เอียดสกุล	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๓๙	พลตำรวจเอก ชิตชัย วรรณสถิตย์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๔๐	นายชูชัย ศุภวงศ์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๔๑	นายชูชาติ อินสว่าง	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๔๒	นายชูศักดิ์ เกวี	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๔๓	พลเอก ชูศักดิ์ เมฆสุวรรณ	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๔๔	พลเอก ชูศักดิ์ สันติวรฤทธิ	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๔๕	พลเอก ชูศิลป์ คุณาไทย	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๔๖	นายฐาปบุตร ชมเสวี	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๔๗	พลเอก ฐิตีวัฒน์ กำลังเอก	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๔๘	นายณรงค์ สหเมธาพัฒน์		✓		
๐๔๙	พลเรือเอก ณรงค์พล ณ บางช้าง	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๕๐	พันตำรวจเอก ณรัชต์ เศวตนันทน์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร

เลขประจำตัวสมาชิก	ชื่อ - ชื่อสกุล	มา	ลา	ขาด	หมายเหตุ
๐๕๑	นายณัฏฐ์ ขพานนท์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๕๒	นายดำรงค์ พิเดช	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๕๓	ศาสตราจารย์ดุสิต เครื่องงาม	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๕๔	นายดุสิต ลีลาภัทรพันธุ์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๕๕	พลตำรวจเอก เดชนรงค์ สุทธิชาญบัญชา	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๕๖	นายเดชาภิวัฒน์ ณ สงขลา		✓		
๐๕๗	นายตระกูล วินิจนัยภาค	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๕๘	พลตำรวจโท ตรีนทศ รณฤทธิ์วิชัย	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๕๙	นายต่อพงศ์ เสลานนท์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๖๐	พลตำรวจเอก ไตรรัตน์ อมาตยกุล	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๖๑	นางฉวีลวดี บุรีกุล	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๖๒	พลอากาศเอก ทวีเดช อังศุสิงห์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๖๓	นายทวีศักดิ์ กอนันตกุล	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๖๔	ร้อยเอก ทินพันธุ์ นาคะตะ	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๖๕	นายธงชัย ลีอดุลย์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๖๖	พลโท ธงชัย สาระสุข		✓		
๐๖๗	พันเอก ธนศักดิ์ มิตรภานนท์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๖๘	นายธนศพล ธนบุญวัฒน์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๖๙	ศาสตราจารย์ธรรมศักดิ์ พงศ์พิชญามาตย์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๗๐	พลเอก ธวัช จารุกุลส	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๗๑	นายธวัชชัย เทอดเผ่าไทย	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๗๒	นายธวัชชัย พักอังกร	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๗๓	พลเอก ธวัชชัย สมุทรสาคร	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๗๔	นายธานินทร์ ณะเฒ	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๗๕	พลตำรวจโท ชีรจิตร อุตมะ	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๗๖	พลอากาศเอก ชีระภาพ เสนะวงษ์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๗๗	พลเอก นคร สุขประเสริฐ	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร

เลขประจำตัวสมาชิก	ชื่อ - ชื่อสกุล	มา	ลา	ขาด	หมายเหตุ
๐๗๘	นางนรรัตน์ พิมเสน	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๗๙	นายนิกร จำนง	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๘๐	นางนินนาท ชลิตานนท์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๘๑	พลอากาศเอก นิรันดร์ ยัมสรวล	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๘๒	นายบวรเวท รุ่งรุจี	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๘๓	นายบัญชา ปรมีศนาภรณ์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๘๔	พลโท บัญชา สิทธิวรยศ	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๘๕	นางเบญจวรรณ สร้างนิทร	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๘๖	พลเรือเอก ประดิษฐ์ ศิริคุปต์		✓		
๐๘๗	นางประภา เทตระกุล ศรีนวลนัต	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๘๘	นายประภาศ คงเอียด	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๘๙	นายประมนต์ สุธีวงศ์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๙๐	ร้อยเอก ประยุทธ์ เสาวคนธ์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๙๑	นายประยูร เขียววัฒนา	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๙๒	นายประสิทธิ์ ปทุมารักษ์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๙๓	พลเอก ปราการ ชลยุทธ	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๙๔	นายปรีชา บุตรศรี	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๙๕	พลอากาศเอก ปรีชา ประดับมุข	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๙๖	นางปัทมา เขียววิศิษฐ์สกุล	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๙๗	นายปานเทพ กล้านรงค์ราญ	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๙๘	นางสาวปิยะธิดา ประดิษฐบาฑูกา	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๐๙๙	นายปิติพงศ์ พึ่งบุญ ณ อยุธยา	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๐๐	พลอากาศเอก เผด็จ วงษ์ปิ่นแก้ว	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๐๑	นายพงศ์ศักดิ์ฐ์ เสมสันต์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๐๒	นายพนม ศรีศิลป์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๐๓	นายพรชัย ตระกูลวรานนท์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๐๔	คุณหญิงพรทิพย์ โรจนสุนันท์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร

เลขประจำตัวสมาชิก	ชื่อ - ชื่อสกุล	มา	ลา	ขาด	หมายเหตุ
๑๐๕	นางพรพันธุ์ บุญรัตพันธุ์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๐๖	พลเอก พหล สง่าเนตร	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๐๗	พลเอก พอพล มณีรินทร์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๐๘	พลเรือเอก พระจุนทร ตามประทีป	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๐๙	พลตำรวจตรี พิสิทธิ์ เปาอินทร์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๑๐	นายเพิ่มพงษ์ เชาวลิ	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๑๑	นายไพฑูรย์ หลิมวัฒนา	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๑๒	พลเอก ภิญญ แก้วปลั่ง		✓		
๑๑๓	พลเอก ภูติศ ทัตติยโชติ	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๑๔	พลอากาศเอก มนัส รูปขจร	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๑๕	นายมนู เลียวไพโรจน์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๑๖	นางมิ่งขวัญ วิทยารังสฤษดิ์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๑๗	นางเมธิณี เทพมณี	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๑๘	พันตำรวจตรี ยงยุทธ สารสมบัติ	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๑๙	พลเรือเอก ยุทธนา เกิดด้วยบุญ	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๒๐	พลเอก ยุทธศักดิ์ ศศิประภา	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๒๑	นางรวิวรรณ ภูริเดช	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๒๒	นายรังสรรค์ ศรีวรศาสตร์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๒๓	พลเอก รัชกฤต กาญจนวัฒน์	✓			
๑๒๔	พลตำรวจเอก เรืองศักดิ์ จริตเอก	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๒๕	นายเลิศปัญญา บุณบัณฑิต	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๒๖	พลเอก เลิศรัตน์ รัตนวานิช		✓		
๑๒๗	นายเลิศวิโรจน์ โกวัฒนะ	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๒๘	พลตำรวจเอก วรพงษ์ ชิวปรีชา	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๒๙	นายวรรณธรรม กาญจนสุวรรณ	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๓๐	พลเอก วรวิทย์ พรรณสมัย	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๓๑	นายวรวิทย์ ศรีอนันต์รักษา		✓		

เลขประจำตัวสมาชิก	ชื่อ - ชื่อสกุล	มา	ลา	ขาด	หมายเหตุ
๑๓๒	พลโท วรार्ท บุญญะสิทธิ์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๓๓	นางสาววลัยรัตน์ ศรีอรุณ	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๓๔	พลเอก วัฒนา สรรพานิช	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๓๕	พลอากาศเอก วัธน มณีนัย	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๓๖	นายวันชัย ศักดิ์อุดมไชย	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๓๗	นายวันชัย สอนศิริ	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๓๘	นายวัลลภ พริ้งพงษ์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๓๙	พลเอก วิชิต ยาทิพย์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๔๐	นายวิเชียร ขวาลิต	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๔๑	พลเอก วิเชียร ศิริสุนทร	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๔๒	นายวิทยา แก้ววราดัย	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๔๓	นายวินัย ตะห์ลัน	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๔๔	นายวิบูลย์ สงวนพงศ์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๔๕	นายวิรัช ชินวินิจกุล	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๔๖	นายวิวัฒน์ ศัลยกำธร	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๔๗	นายวิวรรณ แสงสุริยะฉัตร	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๔๘	พลเอก วุฒินันท์ ลีลายุทธ	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๔๙	นายไวกุณฑ์ ทองอร่าม	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๕๐	พลตำรวจเอก ศรีวรार्ท ริงสิพราหมณกุล	✓			
๑๕๑	นายศานิตย์ นาคสุขศรี	✓			
๑๕๒	นายศิริชัย ไม้งาม	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๕๓	นายสถิตย์ ลิ้มพงศ์พันธุ์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๕๔	พลเรือเอก สติรพันธุ์ เกยานนท์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๕๕	นายสนธิรัตน์ สนธิจิรวงศ์	✓			
๑๕๖	นายสมชัย เจริญชัยฤทธิ	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๕๗	นายสมชัย ฤชุพันธุ์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๕๘	นายสมชาย พุฒิกัลป์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร

เลขประจำตัวสมาชิก	ชื่อ - ชื่อสกุล	มา	ลา	ขาด	หมายเหตุ
๑๕๙	พลโท สมชาย ลั่นประเสริฐ	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๖๐	นายสมเดช นิลพันธุ์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๖๑	นายสมพงษ์ สรรกะวี	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๖๒	นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๖๓	พลเอก สราวุธ ชลออยู่	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๖๔	พลโท สลีน ทองภักดี	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๖๕	นายสังคีต พิริยะรังสรรค์	✓			
๑๖๖	นายสันตศักย์ จรุง งามพิเชษฐ์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๖๗	พลตรี สิริวัตร นาคทอง	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๖๘	นายสุชน ชาลีเครือ	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๖๙	พันเอก สุชาติ จันทรโชติกุล	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๗๐	นายสุนชัย คำนูนเศรษฐ์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๗๑	นายสุรชัย ดนัยตั้งตระกูล	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๗๒	พลโท สุรเดช เพ็ญเจริญ	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๗๓	นายสุรินทร์ จิรวินิช	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๗๔	พลเรือเอก สุรินทร์ เรืองอารมณ์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๗๕	นายสุวัฒน์ จิราพันธุ์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๗๖	พลตำรวจโท สุวิระ ทรงเมตตา	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๗๗	นายเสรี สุวรรณภานนท์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๗๘	นายเสรี อดิภัทระ	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๗๙	นายโอนัทย์ ฤทธิปัญญาวงศ์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๘๐	พลอากาศเอก อนาวิน อิมมย์รัตน์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๘๑	พลเรือเอก อนัทย์ รัตตะรังสี	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๘๒	นายอนุสร จิรพงศ์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๘๓	นายอนุสิษฐ คุณากร		✓		
๑๘๔	นายอภิชาติ จงสกุล	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๘๕	พลเอก อภิชาติ เพ็งกิตติ	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร

เลขประจำตัวสมาชิก	ชื่อ - ชื่อสกุล	มา	ลา	ขาด	หมายเหตุ
๑๘๖	นายอภิรักษ์ ชื่อธามวงศ์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๘๗	พลเรือเอก อภิวัฒน์ ศรีวรรณะ	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๘๘	นางอรมน ทรัพย์ทวีธรรม	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๘๙	นายอรุณ จิรชวาลา	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๙๐	นายอลงกรณ์ พลบุตร	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๙๑	ศาสตราจารย์อัครา ศานติศาสน์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๙๒	นายอักรินทร์ เลิศกิจชัยศิริ	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๙๓	นายอัปดุลฮาติม มินฮาร์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๙๔	พลตำรวจเอก อัศวิน ขวัญเมือง	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๙๕	พลตำรวจโท อาจิม โชติวงศ์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๙๖	พันตรี อาณันย์ วัชรไทย์	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๙๗	พลตำรวจโท อำนวย นิยมมะโน	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๑๙๘	นายอำพล จินดาวัฒนะ		✓		
๑๙๙	นายอุทัย เลาหิเชียร	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
๒๐๐	พลเอก เอกชัย จันทร์ศรี	✓			รับข้อมูลด้วยบัตร
รวม ๒๐๐		๑๘๖	๑๔	-	



นางสาววรรณภััสสร รุจิกุลศิริ

ตำแหน่ง นักทรัพยากรบุคคลชำนาญการพิเศษ



นางบุญพา เผ่าสำราญ

ตำแหน่ง ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานทะเบียนประวัติและสถิติ

รายงานการประชุมสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

ครั้งที่ ๓๙/๒๕๕๙

วันอังคารที่ ๒ สิงหาคม พุทธศักราช ๒๕๕๙

ณ ตึกรัฐสภา

เริ่มประชุมเวลา ๐๙.๓๕ นาฬิกา

จำนวนสมาชิกที่มาประชุมทั้งหมดที่ลงชื่อไว้เมื่อเลิกประชุม ๑๘๖ คน

ร้อยเอก ทินพันธุ์ นาคะตะ (ประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ) :
สวัสดีครับ เรียนท่านสมาชิก ขณะนี้มีสมาชิกลงชื่อมาประชุม จำนวน ๑๐๐ ท่าน
ครบองค์ประชุมแล้ว ผมขอเปิดการประชุมสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ เพื่อดำเนินการ
ประชุมตามระเบียบวาระการประชุมนะครับ

ระเบียบวาระที่ ๑ เรื่องที่ประธานจะแจ้งต่อที่ประชุม ไม่มี

ระเบียบวาระที่ ๒ รับรองรายงานการประชุม ไม่มี

ระเบียบวาระที่ ๓ เรื่องที่คณะกรรมการพิจารณาเสร็จแล้ว

๓.๑ รายงานของคณะกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านกีฬา
ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรม และจริยธรรม เรื่อง การส่งเสริมอุตสาหกรรม
การกีฬา



รายงาน

ของ

คณะกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

ด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา

คุณธรรม และจริยธรรม

สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

เรื่อง “การส่งเสริมอุตสาหกรรมกีฬา”

(Sports Industry Promotion)



๐๕	๑๘	สปช.

สำนักกรรมการ ๓

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

ด่วนที่สุด

(สำเนา)

ที่ (สพท) ๒๓๔๑/๒๕๕๔

สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
ถนนอุทองใน ดุสิต กทม. ๑๐๓๐๐

๒๓ กรกฎาคม ๒๕๕๔

เรื่อง รายงานของคณะกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรม และจริยธรรม เรื่อง การส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬา

กราบเรียน ประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานของคณะกรรมการ จำนวน ๑ ชุด

ตามที่ที่ประชุมสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ครั้งที่ ๙/๒๕๕๔ วันอังคารที่ ๑๐ พฤศจิกายน ๒๕๕๔ ได้มีมติตั้งคณะกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรม และจริยธรรมขึ้นนั้น ซึ่งกรรมการคณะนี้ประกอบด้วย

๑. พลเอก ยุทธศักดิ์ ศศิประภา	ประธานกรรมการ
๒. หม่อมราชวงศ์จักรธร จิตรพงศ์	รองประธานกรรมการ คนที่หนึ่ง
๓. พลเรือเอก อภิวัฒน์ ศรีวรรณะ	รองประธานกรรมการ คนที่สอง
๔. นายชาญวิทย์ ผลชีวิน	รองประธานกรรมการ คนที่สาม/ กรรมการ และผู้ช่วยโฆษกกรรมการ คนที่หนึ่ง
๕. พลอากาศเอก ทวีเดช อังสุสิงห์	รองประธานกรรมการ คนที่สอง
๖. พลเอก จิระ โคมทพงศ์	กรรมการ และโฆษกกรรมการ
๗. นายฐาปบุตร ชมเสวี	กรรมการ
๘. นายพนม ศรีศิลป์	กรรมการ
๙. พลเรือเอก อนุทัย รัตระงษ์	กรรมการ
๑๐. พลเรือเอก สติรพันธุ์ เกยานนท์	กรรมการ และเลขานุการกรรมการ
๑๑. นายบวรเวท รุ่งรุจี	กรรมการ และผู้ช่วยเลขานุการกรรมการ และผู้ช่วยโฆษกกรรมการ คนที่สอง

บัดนี้ คณะกรรมการได้พิจารณาศึกษารายงาน เรื่อง “การส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬา (Sports Industry Promotion)” ตามแผนการปฏิรูปของคณะกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรม และจริยธรรม เสร็จแล้ว

จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอที่ประชุมสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศพิจารณา และหากสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศเห็นชอบ ขอให้โปรดส่งรายงานไปยังคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

พลเอก ยุทธศักดิ์ ศศิประภา

(ยุทธศักดิ์ ศศิประภา)

ประธานกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
ด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรม และจริยธรรม

สำนักกรรมการ ๓

กลุ่มงานคณะกรรมการการท่องเที่ยวและกีฬา

โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๒๕๖๖, ๐ ๒๒๔๔ ๒๕๗๒

โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๕๗๓

สำเนาถูกต้อง

(นายสาธิต ประเสริฐศักดิ์)

ผู้อำนวยการสำนักกรรมการ ๓

ชัชฎกร/ร่าง

ศตมณ/พิมพ์

พิมพ์พร/ตรวจ

๒๓

สรุปสาระสำคัญ (Executive Summary)

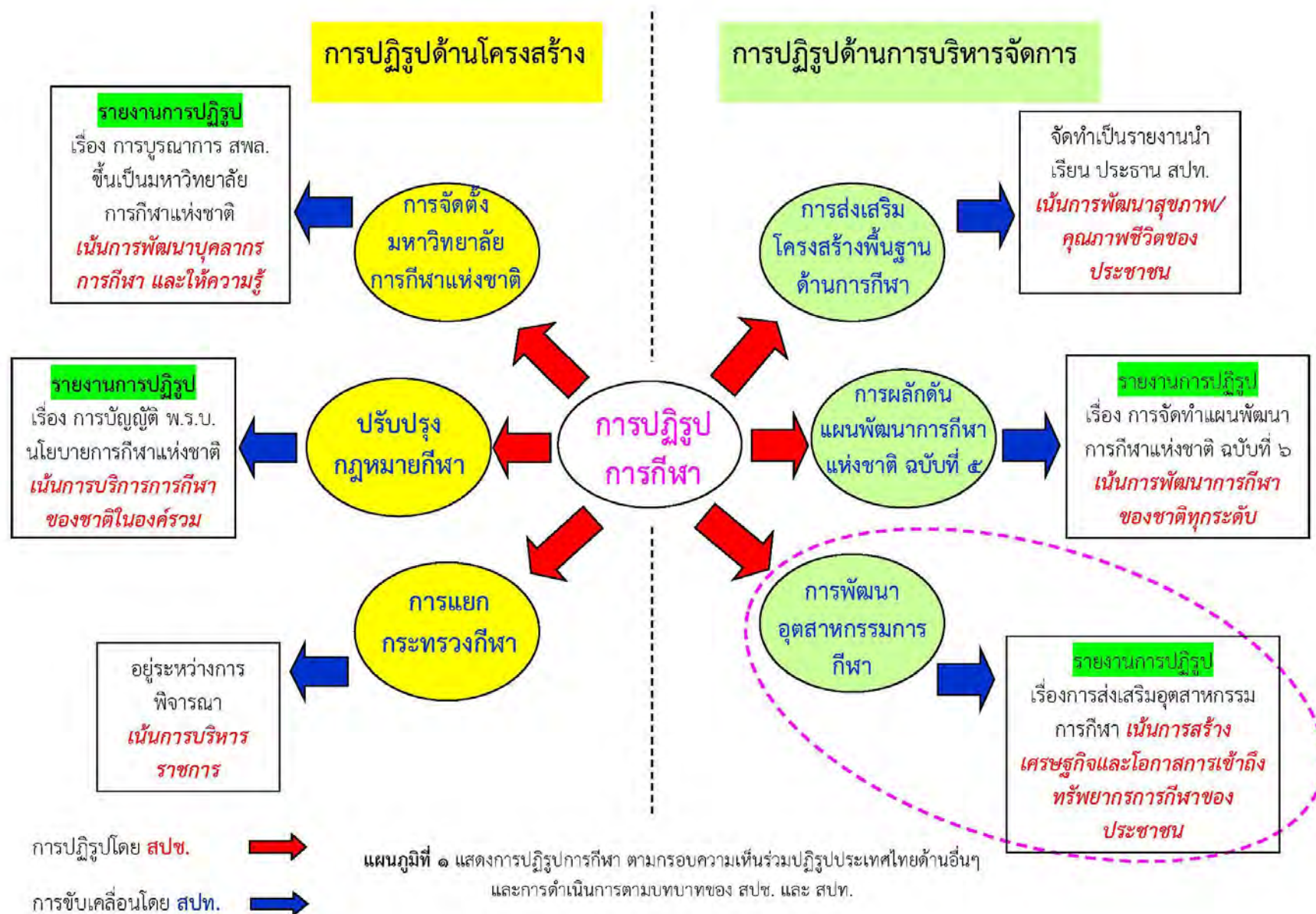
รายงานของคณะกรรมการการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรม และจริยธรรม เรื่อง การส่งเสริมอุตสาหกรรมการศึกษา

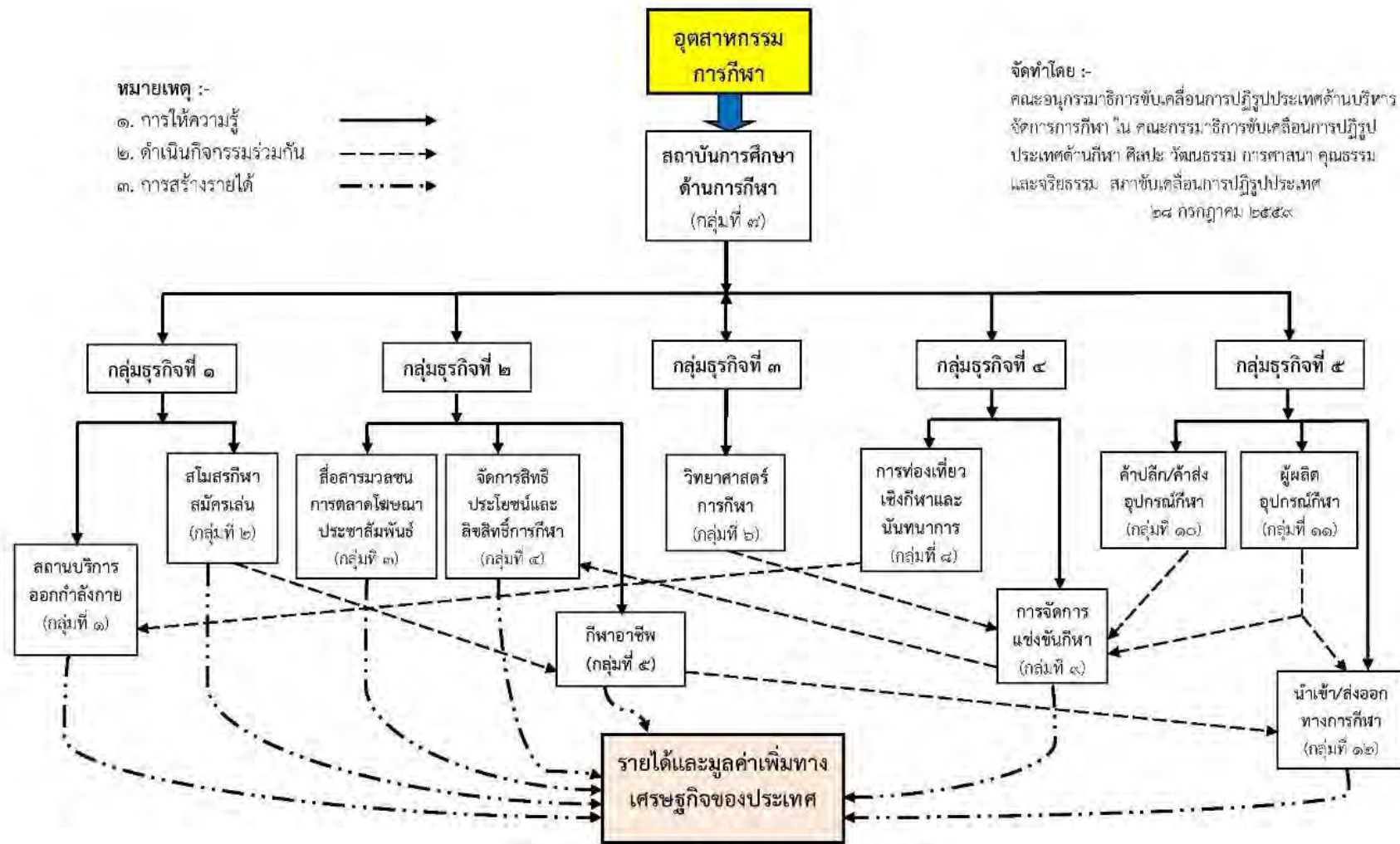
๑. แผนการปฏิรูป แผนการปฏิรูปด้านบริหารจัดการการศึกษา เรื่อง การส่งเสริมอุตสาหกรรมการศึกษา

๑.๑ ความสำคัญของปัญหา

การส่งเสริมอุตสาหกรรมการศึกษาคือ ประเด็นที่สภาปฏิรูปแห่งชาติพิจารณาโดยใช้แนวคิดจากกรอบความเห็นร่วมปฏิรูปประเทศไทยด้านอื่นๆ ของคณะทำงานเตรียมการปฏิรูปเพื่อคืนความสุขให้คนในชาติที่จัดตั้งโดย คณะรักษาความสงบแห่งชาติ และได้ทำการศึกษาวิเคราะห์ และจัดกิจกรรมรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนทั่วประเทศ จนสามารถสรุปได้ว่า ภาครัฐควรมีการส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรมการศึกษาของไทยให้มีขีดความสามารถในการแข่งขันในระดับนานาชาติ และได้บรรจุเรื่องการส่งเสริมอุตสาหกรรมการศึกษาไว้ในวาระปฏิรูปที่ ๑๙ การศึกษา ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ : การส่งเสริมการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากการศึกษา ทั้งนี้ ได้รับความเห็นชอบจากสภาปฏิรูปแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๒๑ กรกฎาคม ๒๕๕๘ ทั้งยังได้บรรจุไว้ในแผนการปฏิรูปโดยบรรจุเรื่องการส่งเสริมอุตสาหกรรมการศึกษาและได้รับความเห็นชอบจากสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ เมื่อวันที่ ๒๒ ธันวาคม ๒๕๕๘ โดยมีรายละเอียดการปฏิรูปการศึกษาดังตาม แผนภูมิที่ ๑ ทั้งนี้ อุตสาหกรรมศึกษามีบทบาทต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศในเรื่องการผลิต การสร้างและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการศึกษา นักกีฬา และภาคธุรกิจต่างๆ อาทิ สโมสรกีฬา ลิขสิทธิ์และสิทธิประโยชน์ ผู้ผลิตจำหน่าย นำเข้าและส่งออก สถานบริการออกกำลังกาย ฟิตเนส และสอนกีฬา สถานศึกษา ซึ่งองค์การทั้งหมดจะมีการเกี่ยวข้องเชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบ และสิ่งที่เป็นผลประโยชน์ในภาพรวมคือ ปริมาณเม็ดเงินจะเข้าสู่ระบบการเงินการคลังของประเทศ นำมาสู่การสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจและพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ โดยมีรายละเอียดการเชื่อมโยงของอุตสาหกรรมศึกษาดังตาม แผนภูมิที่ ๒ โดยในปัจจุบัน สามารถกำหนดกลุ่มผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการศึกษาของไทยได้ ๑๒ กลุ่ม จัดเป็นกลุ่มธุรกิจ (Cluster) รวม ๕ กลุ่ม

อุตสาหกรรมการศึกษา มีพัฒนาการอย่างต่อเนื่องและสามารถสร้างรายได้ให้แก่ประเทศที่พัฒนา ซึ่งมีส่วนแบ่งการตลาดเป็นอันดับของโลก โดยในภาพรวม พบว่า มีมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจากอุตสาหกรรมการกีฬารวมมากกว่า ๔๐๐,๐๐๐ ล้านดอลลาร์สหรัฐ สหรัฐอเมริกาเป็นประเทศที่มีอุตสาหกรรมการศึกษาใหญ่เป็นอันดับหนึ่งของโลก มูลค่าการตลาดมากกว่าปีละ ๒๑๐,๐๐๐ ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือคิดเป็นร้อยละ ๒ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ทั้งนี้ ตัวเลขทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาได้เจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องทุกปี โดยได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ทางเศรษฐกิจค่อนข้างน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับอุตสาหกรรมประเภทอื่น เนื่องจากประชาชนทั่วโลกต่างตระหนักถึงความสำคัญของสุขภาพและการมีกิจกรรมทางกายมากขึ้น ซึ่งจากการศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับการกีฬาในปัจจุบัน พบว่า มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจอันเกิดจากการกีฬา และนั่นหนทางการมีอัตราการเจริญเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง สามารถแบ่งได้ออกเป็น ๒ กลุ่มหลัก กล่าวคือรายได้จากกีฬาเพื่อการอาชีพ (Professional Sports Revenue) และรายได้จากกีฬาเพื่อความบันเทิงและนันทนาการ (Recreational Sports Revenue) จึงแสดงให้เห็นว่า ประชากรในโลกทุกภูมิภาคมีการปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตของตนเอง โดยมีความตระหนักในเรื่องสุขภาพและให้ความสนใจในการดูแลสุขภาพของตนเองมากขึ้น ทั้งนี้ ประเทศที่มีการพัฒนาในระดับต้นของโลก มีความพยายามอย่างมากที่การพัฒนา และสร้างความได้เปรียบในด้านต่าง ๆ ของการกีฬาเพื่อแสวงประโยชน์ในการสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจจากการกีฬาไปในเวลาเดียวกันจึงกล่าวได้ว่า เศรษฐกิจของประเทศสามารถพัฒนาได้จากอุตสาหกรรมและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาหรือการกีฬาสร้างเศรษฐกิจของชาตินั่นเอง





แผนภูมิที่ ๒ แสดงการเชื่อมโยงของอุตสาหกรรมการศึกษา

ภูมิภาคเอเชีย พบว่า สาธารณรัฐประชาชนจีน ถือได้ว่าเป็นประเทศที่มีอุตสาหกรรมการกีฬาที่มีขนาดใหญ่ที่สุด และได้มีการประกาศนโยบายใหม่ในแผนพัฒนาการกีฬาด้วยการกระตุ้นเศรษฐกิจและพัฒนาสังคมไปพร้อมกันด้วยกลยุทธ์ใหม่คือ การใช้แนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมการกีฬาภายในประเทศให้เป็นกลไกทางเศรษฐกิจ และลดความแตกต่างด้านคุณภาพชีวิตระหว่างเมือง และภูมิภาค ในส่วนของ สาธารณรัฐเกาหลี ก็เป็นอีกประเทศที่ประสบความสำเร็จในการใช้การกีฬาผลักดันอัตราเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ โดยเริ่มต้นจากการเป็นเจ้าของกีฬาเอเชียนเกมส์ ในปี ค.ศ.1986 และในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ พบว่า มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจอันเกิดจากการกีฬาและนันทนาการที่มีอัตราการเจริญเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยดุลการค้า (Trade Balance) ของอุปกรณ์กีฬามีอัตราเกินดุลเจริญเติบโตเฉลี่ยต่อปี ประมาณร้อยละ ๑.๒ และได้พัฒนาตัวเป็นผู้ผลิต และส่งออกอุปกรณ์กีฬาที่มีความแข็งแกร่ง และมีความสามารถในการแข่งขันด้านการผลิตในระดับนานาชาติ อันเนื่องมาจากการส่งเสริมการสร้างตราสินค้า (Brand) ให้แพร่หลายสู่ตลาดสากล

อุตสาหกรรมการกีฬาของประเทศไทยมีพัฒนาการที่ต่อเนื่อง สอดคล้องกับแนวโน้มเชิงบวกของการกีฬาในภาพรวมของโลก ซึ่งจากรายงานของสำนักงานทางเศรษฐกิจของต่างประเทศ พบว่า มีอัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ยต่อปี ประมาณร้อยละ ๕.๖ ในขณะที่ อัตราการเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) เฉลี่ยต่อปี ประมาณร้อยละ ๒.๘ จึงเห็นได้ว่า อุตสาหกรรมการกีฬาในประเทศไทยมีอัตราการเติบโตเป็น ๒ เท่าเมื่อเปรียบเทียบกับผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศแต่มีการคาดการณ์ว่า มีแนวโน้มจะมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปีที่ลดลงเหลือประมาณร้อยละ ๓.๔ ภายในระยะ ๕ ปีข้างหน้า ทั้งนี้ ตัวเลขของผลประกอบการด้านอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาของประเทศไทย ในปี พ.ศ. ๒๕๕๗ มียอดผลประกอบการรวมสูงสุด ประมาณ ๗๓,๐๓๓ ล้านบาท

คณะกรรมการการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรม และจริยธรรม สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ (โดย คณะอนุกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านบริหารจัดการการกีฬา) มีความตระหนักเป็นอย่างยิ่งถึงความสำคัญของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬา และธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาว่าเป็นกลไกในการขับเคลื่อนการสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจของประเทศ ให้บังเกิดความยั่งยืน กอปรกับ แนวความคิดของรัฐบาลในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ มุ่งประสงค์ให้เกิดความร่วมมือตาม **ยุทธศาสตร์ประชารัฐ** ซึ่งเป็นการสนับสนุนให้ภาครัฐและภาคธุรกิจทำงานร่วมกันอย่างใกล้ชิด โดยมุ่งจะขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศไปสู่เป้าหมายที่จะลดความเหลื่อมล้ำ พัฒนาคุณภาพคน เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และ**ยุทธศาสตร์ประเทศไทย ๔.๐** ที่มุ่งเน้นการพัฒนาอุตสาหกรรมขนาดใหญ่และขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรม รวมทั้ง (ร่าง)แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ.๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) ที่กำหนดให้มีความสำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรมการกีฬาอย่างครบวงจร โดยมีแนวทางการพัฒนา รวม ๒ แนวทาง กล่าวคือ ส่งเสริมการสร้างรายได้จากการกีฬา และปรับโครงสร้างการบริหารจัดการด้านการกีฬา

จึงกล่าวได้ว่า อุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา คือ ธุรกิจคลื่นลูกใหม่ที่มีแนวโน้มว่าจะพัฒนาไปสู่การเป็นธุรกิจระดับต้นของโลก จึงเป็นโอกาสที่ดีในการพัฒนาอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาของไทยให้เป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ โดยที่ภาครัฐพึงจะต้องส่งเสริมการมีส่วนร่วมเพื่อความมั่งคั่งของประเทศ การสร้างนวัตกรรมที่เป็นแนวทางพื้นฐานในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน

โดยในเบื้องต้น สามารถสรุปปัญหาสำคัญของอุตสาหกรรมการกีฬาว่าการที่ธุรกิจกีฬาไทยไม่สามารถพัฒนาสู่สากลได้อย่างเต็มรูปแบบเพราะขาดการสนับสนุนเท่าที่ควร แม้ว่าจะมีอัตราการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องก็ตาม โดยสามารถสรุปปัญหาได้รวม ๗ ประเด็น ดังนี้

๑) อุปกรณ์กีฬาที่ใช้ในการฝึกซ้อมและแข่งขันส่วนใหญ่จะเป็นการนำเข้าจากต่างประเทศ เนื่องจากผู้ประกอบการการผลิตของไทยจำนวนไม่น้อย ยังไม่สามารถพัฒนาระบบการผลิตให้ก้าวเข้าสู่มาตรฐานสากล

๒) กิจกรรมที่ประกอบธุรกิจของกลุ่มค้าปลีก/ค้าส่ง และผู้นำเข้า/ส่งออกอุปกรณ์กีฬา ยังไม่ได้รับการส่งเสริมให้เจริญเติบโตอย่างเต็มรูปแบบ เพื่อการขยายงานและขยายจุดขายให้สามารถรองรับกลุ่มลูกค้า

๓) ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาส่วนใหญ่เป็น SMEs มีเงินลงทุนและอัตราการจ้างงานต่ำ ไม่อยู่ในหลักเกณฑ์การส่งเสริมการลงทุน/ไม่ได้รับสินเชื่อจาก SMEs Bank

๔) อุตสาหกรรมการกีฬาฯ ในกีฬาบางชนิดขาดการส่งเสริมในเรื่องการวิจัยและพัฒนา (R&D) และกระบวนการรับรองผลิตภัณฑ์จากสหพันธ์กีฬานานาชาติที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ได้ลิขสิทธิ์การผลิตของประเทศไทย อาทิ เสื้อผ้า รองเท้า นวม

๕) อุตสาหกรรมการกีฬาฯ ของไทยยังขาดตราสินค้า (Brand) ในนามของประเทศไทย จึงทำให้การพัฒนาตลาดและอุตสาหกรรมการกีฬาฯ ไม่สามารถก้าวเข้าสู่ตลาดแข่งขันในระดับสากล

๖) อุตสาหกรรมการกีฬาฯ ของไทยยังขาดบุคลากรที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ ที่จะเข้ามาพัฒนาและขับเคลื่อนระบบให้มีคุณภาพ และรองรับการขยายตัวในอนาคต

๗) ในระยะเวลาประมาณ ๔ – ๕ ปีที่ผ่านมา ธุรกิจด้านการกีฬาต่างประเทศขนาดใหญ่ได้เคลื่อนย้ายฐานการผลิตจากประเทศไทยไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ด้วยเหตุผลที่ว่าอัตราค่าแรงงานของไทยอยู่ในเกณฑ์สูงเมื่อเปรียบเทียบกับอัตราค่าแรงงานขั้นต่ำของประเทศเพื่อนบ้าน

คณะกรรมการฯ มีแนวคิดที่จะสนับสนุนยุทธศาสตร์ประชารัฐ และนโยบายของรัฐบาลในการส่งเสริมการมีส่วนร่วมเพื่อความมั่นคงของประเทศ ด้วยการสนับสนุนให้อุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา เป็นส่วนสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศร่วมกับรัฐบาล โดยมุ่งเน้นในการสนับสนุน และส่งเสริมให้อุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจการกีฬาของประเทศมีศักยภาพในการประกอบการ ด้วยการสร้างและพัฒนาบรรยากาศทางการลงทุน การส่งเสริมอุตสาหกรรมกีฬาทั้งปวงให้เอื้ออำนวยต่อการประกอบการของนักลงทุนและภาคเอกชน โดยภาครัฐจะเป็นหน่วยงานหลักในการสนับสนุนและส่งเสริม ซึ่งจะนำมาสู่การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศให้สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ของชาติ คือ มั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน สืบไป

๑.๒ กรอบแนวความคิด

คณะกรรมการฯ พิจารณาว่า สิ่งที่ภาครัฐควรให้การส่งเสริม และสิ่งทีภาคธุรกิจมีความประสงค์จะได้รับการสนับสนุนและส่งเสริม ควรเป็นไปในทิศทางเดียวกัน จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องสำรวจข้อมูลเชิงลึกเพื่อรับทราบความต้องการที่แท้จริงของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา แล้วจึงจะนำข้อมูลที่ได้รับไปสังเคราะห์และประมวลผล เพื่อวางแผนการประสานงานกับส่วนราชการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสำหรับกำหนดมาตรการให้การสนับสนุนและส่งเสริมผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาต่อไป

๑.๓ วัตถุประสงค์

๑) เพื่อศึกษาปัญหา และข้อขัดข้องในการประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา

๒) เพื่อศึกษารับทราบความต้องการในเชิงลึกของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา

๓) เพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลปัญหา ข้อขัดข้อง และความต้องการในเชิงลึกของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาเพื่อประกอบการกำหนดแนวทางส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬา

๔) เพื่อสร้างเครือข่ายของการประสานงานระหว่างหน่วยงานภาครัฐกับผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา

๕) เพื่อประสานงานส่วนราชการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการสนับสนุน และส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาให้สอดคล้องกับสภาพปัญหา และความต้องการที่แท้จริงของผู้ประกอบการ

๑.๔ รูปแบบ และแนวทางการดำเนินงานพิจารณาการส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬา

๑) จัดทำแนวทางการสำรวจความต้องการที่แท้จริงของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาในลักษณะการวิจัย ด้วยวิธีการสนทนากลุ่ม (Focus Group) และสำรวจข้อมูลด้วยแบบสอบถาม (Questionnaire) โดยจะทำงานร่วมกับส่วนราชการ หน่วยงานทางการวิจัย สถาบันการศึกษา และผู้ประกอบการ ประกอบด้วย กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา หน่วยงานของภาครัฐที่มีบทบาทในด้านเศรษฐกิจ สถาบันการศึกษาของภาครัฐที่เปิดการเรียนการสอนด้านการกีฬา หน่วยงาน และองค์กรภาคเอกชนที่เป็นแกนนำของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา

๒) ดำเนินการสังเคราะห์ความต้องการของผู้ประกอบการที่ได้รับจากการสำรวจความต้องการเพื่อกำหนดเป็นกลุ่มงานตามเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการสนับสนุน ส่งเสริม และการสร้างโอกาสให้แก่ผู้ประกอบการภาคธุรกิจและภาคเอกชน

๓) ประสานงานกับกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ส่วนราชการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการกำหนดมาตรการให้ความช่วยเหลือด้านการประกอบการทางการกีฬา อาทิ กระทรวงการคลัง กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงอุตสาหกรรม สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

๔) กำหนดมาตรการที่ภาครัฐให้การส่งเสริมและสนับสนุนผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา

๕) การกำกับดูแลการสนับสนุนและส่งเสริมผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา

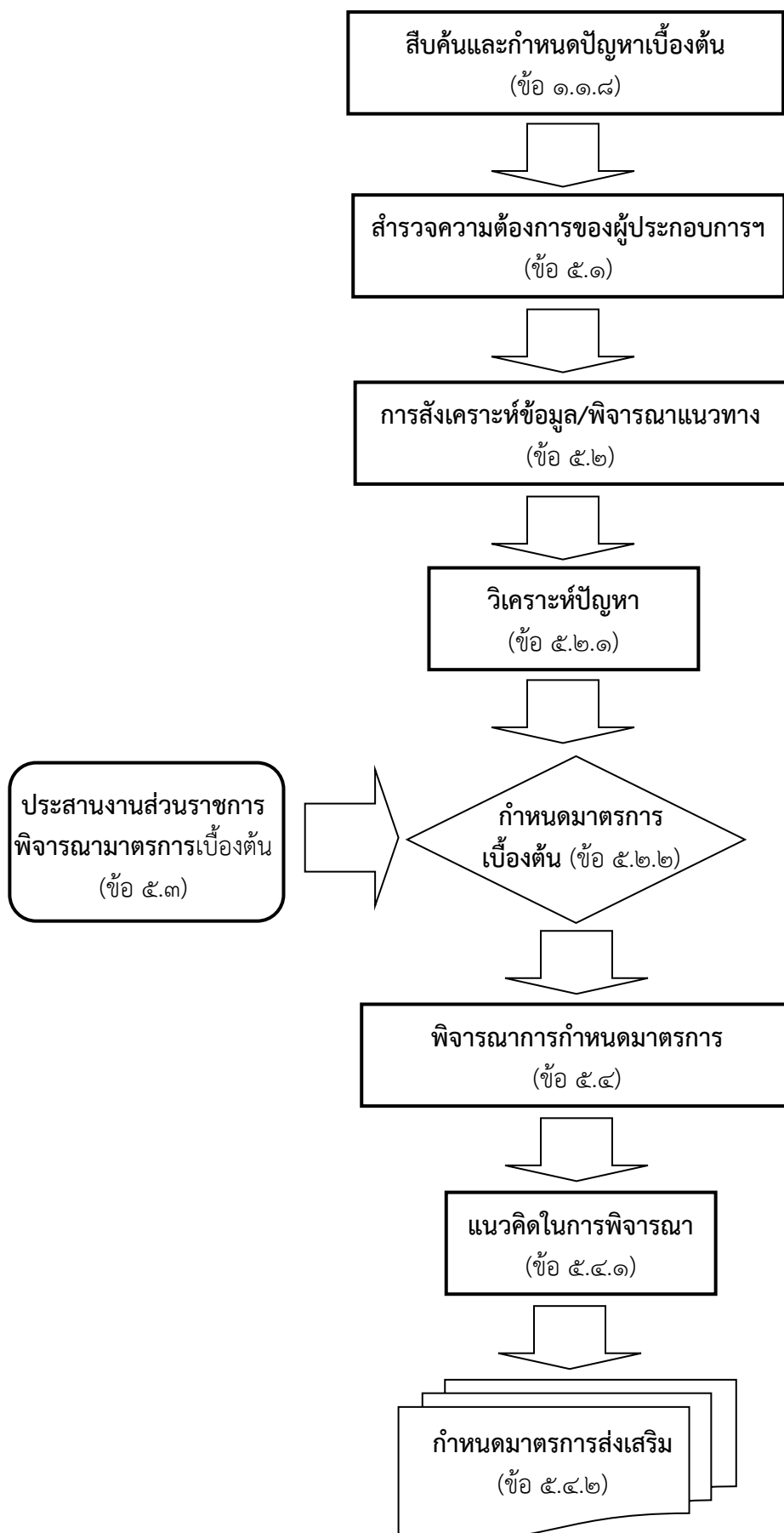
๒. สรุปผลแนวทางการปฏิรูปเรื่องการส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬา

คณะกรรมการฯ ได้ดำเนินกระบวนการตามวิธีการปฏิรูปซึ่งมีรายละเอียดโดยมีการเชื่อมโยงขั้นตอน และรายละเอียดของกระบวนการตามแผนภูมิที่ ๓ ซึ่งมีสาระสำคัญ ดังนี้

๒.๑ สำรวจความต้องการที่แท้จริงของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา โดยจัดการสัมมนารับฟังความคิดเห็นของผู้ประกอบการฯ เรื่อง การกำหนดแนวทางให้การสนับสนุนและส่งเสริมผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา ในวันพฤหัสบดีที่ ๒๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ ณ สำนักงานสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๒.๒ สังเคราะห์ข้อมูล และพิจารณาแนวทางการขอรับการสนับสนุนและส่งเสริม ด้วยการวิเคราะห์ปัญหาที่ค้นพบจากการสัมมนารับฟังความคิดเห็นของผู้ประกอบการฯ ส่วนใหญ่สอดคล้องกับปัญหาที่ศึกษาในเบื้องต้นตามที่แบ่งออกเป็น ๕ ประเด็น คือ การขาดแคลนบุคลากร ขาดการส่งเสริมการลงทุน การพิจารณาภาษีเงินได้ การกำหนดพิกัดศุลกากร และความต้องการให้ภาครัฐให้โอกาส จึงได้พิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหาด้วยการกำหนดเป็น ๒ มาตรการ คือ มาตรการหลัก : การสร้างเศรษฐกิจของประเทศรวม ๑๑ มาตรการย่อย และ มาตรการเสริม : การสร้างปัจจัยสำคัญในการพัฒนาระบบเศรษฐกิจการกีฬารวม ๗ มาตรการย่อย

๒.๓ ประชุมหารือร่วมกับกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ส่วนราชการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการกำหนดมาตรการให้การสนับสนุนและส่งเสริม ในวันจันทร์ที่ ๒๓ พฤษภาคม ๒๕๕๙ ที่ห้องประชุม คณะกรรมการ ๓๗๐๑ ชั้น ๗ อาคารรัฐสภา ๓



แผนภูมิที่ ๓ แสดงกระบวนการพิจารณาส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬา

๒.๔ พิจารณากำหนดมาตรการที่ภาครัฐพึงให้การสนับสนุนและส่งเสริมผู้ประกอบการอุตสาหกรรม การกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา ด้วยการพิจารณารอบแนวคิดในการพิจารณา ดังนี้

- ๑) **ปัญหาการขาดแคลนบุคลากร** ควรใช้ประโยชน์จากสถาบันการศึกษาผลิตบุคลากรที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญด้าน R&D สร้างนวัตกรรมทางการกีฬา สู่ตลาดแรงงานและเสริมสร้างขีดความสามารถด้านกีฬา
- ๒) **ปัญหาการขาดการส่งเสริมการลงทุน** ควรส่งเสริมการลงทุนและให้เงินสินเชื่อ
- ๓) **ปัญหาการพิจารณาภาษีเงินได้** พิจารณาลดหย่อนภาษีให้แก่ นักกีฬาที่มีรายได้จากภายนอกประเทศ และผู้ที่ใช้ทุนส่วนตัวจนสามารถผลักดันนักกีฬาให้ก้าวไปสู่ความเป็นเลิศและเพื่อการอาชีพ
- ๔) **ปัญหาการกำหนดพิทักษ์บุคลากร** ผู้ประกอบการไม่ได้ขอมาตรการทางภาษี จึงควรพิจารณา กำหนดช่องทางการสร้างความชัดเจนในเรื่องการกำหนดพิทักษ์บุคลากรสำหรับการแข่งขันกีฬาและฝึกซ้อม
- ๕) **ปัญหาความต้องการให้ภาครัฐให้โอกาส** พัฒนานวัตกรรมทางการกีฬาเพื่อเสริมสร้างและพัฒนาขีดความสามารถนักกีฬา และสนับสนุนนักกีฬา/สมาคมกีฬา เพื่อเข้าสู่การแข่งขัน และสนับสนุน ภาคอุตสาหกรรมกีฬาให้มีส่วนในการลงทุนสร้างสถานกีฬา รวมถึงเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนร่วมลงทุน ในการจัดการแข่งขันกีฬาระดับนานาชาติและการเสนอตัวเป็นเจ้าภาพในการจัดการแข่งขันกีฬา

หลังจากนั้น ได้กำหนดมาตรการส่งเสริมอุตสาหกรรมกีฬาโดยภาครัฐ รวม ๒ มาตรการสำคัญ ดังนี้

มาตรการที่ ๑ : มาตรการด้านนโยบาย

ซึ่งจะต้องนำเรียนคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาให้การสนับสนุนและส่งเสริม แบ่งเป็น ๒ มาตรการหลัก กล่าวคือ

๑) การสร้างเศรษฐกิจของประเทศ ประกอบด้วย

๑.๑) กำหนดความชัดเจนของนโยบายการส่งเสริมการลงทุนให้แก่อุตสาหกรรมกีฬา ทุกประเภท และทุกระดับ โดยกำหนดให้มีการส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) เนื่องจาก การส่งเสริมการลงทุนมีนโยบายเฉพาะอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ และไม่มีนโยบายส่งเสริมการลงทุนให้แก่ SMEs ภาคอุตสาหกรรมกีฬา กอปรกับ SMEs Bank ไม่ได้สนับสนุนทางการเงินให้แก่ SMEs ภาคอุตสาหกรรมกีฬาและมีข้อจำกัดค่อนข้างมาก

แนวทางการดำเนินงาน นำเรียนคณะรัฐมนตรีเพื่อมีมติให้การส่งเสริมการลงทุนและการพัฒนาองค์ความรู้ในเรื่องแผนธุรกิจ (Business Plan) ทางกีฬาให้แก่ SMEs ภาคอุตสาหกรรมกีฬา ทั้งนี้ มุ่งเน้นให้การส่งเสริมแก่กลุ่มผู้ประกอบการอุตสาหกรรมกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา **ทั้ง ๑๒ กลุ่ม**

๑.๒) ส่งเสริม สนับสนุน และเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนมีการลงทุนในการจัดการแข่งขัน กีฬาระดับนานาชาติ และการเสนอตัวเป็นเจ้าภาพในการจัดการแข่งขันกีฬา โดยการสนับสนุนเงินทุน รวมทั้งจัดหาแหล่งเงินกู้ที่มีอัตราดอกเบี้ยต่ำ (Soft Loan) เนื่องจาก ภาคเอกชน (รวมถึงสมาคมกีฬา) มีความประสงค์ และมีความพร้อมจัดการแข่งขันกีฬาระดับนานาชาติ และการเสนอตัวเป็นเจ้าภาพจัดการแข่งขันกีฬา รวมทั้ง ต้องการเงินลงทุนจากแหล่งเงินกู้ในอัตราพิเศษ

แนวทางการดำเนินงาน คือ นำเรียนคณะรัฐมนตรีเพื่อมีมติกำหนดการให้สินเชื่ออัตราดอกเบี้ยต่ำ (Soft Loan) และการพัฒนาองค์ความรู้ในเรื่องแผนธุรกิจ (Business Plan) ทางกีฬา ให้แก่ผู้ประกอบการกีฬา ทั้งนี้ มุ่งเน้นให้การส่งเสริมแก่กลุ่มผู้ประกอบการอุตสาหกรรมกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา **รวม ๒ กลุ่ม** คือ **กลุ่มที่สี่** กลุ่มการจัดการสิทธิประโยชน์และลิขสิทธิ์ทางการกีฬา และ **กลุ่มที่เก้า** กลุ่มการจัดการแข่งขันกีฬา

๑.๓) กำหนดมาตรการทางภาษีเพื่อสร้างแรงจูงใจให้นักกีฬาที่มีรายได้จากภายนอกประเทศ รวมทั้งสนับสนุนผู้ที่ใช้ทุนส่วนตัวจนสามารถผลักดันให้นักกีฬาก้าวไปสู่ความเป็นเลิศและเพื่อการอาชีพ เพื่อสนับสนุนธุรกิจกีฬาอาชีพซึ่งเป็นปัจจัยในการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมกีฬา จึงต้องการให้ภาครัฐกำหนดมาตรการทางภาษีเพื่อสร้างแรงจูงใจต่อการกีฬา โดยให้สิทธิประโยชน์แก่นักกีฬาที่มีรายได้จากภายนอกประเทศเพื่อไม่ให้เกิดการเรียกเก็บภาษีซ้ำซ้อนและป้องกันการหลีกเลี่ยงที่จะไม่นำเงินเข้าประเทศไทย รวมทั้งสนับสนุนผู้ที่ใช้ทุนส่วนตัวจนสามารถผลักดันให้นักกีฬาก้าวไปสู่ความเป็นเลิศและเพื่อการอาชีพ

แนวทางการดำเนินงาน คือ นำเรียนคณะรัฐมนตรีเพื่อมีมติกำหนดมาตรการทางภาษีเพื่อสร้างแรงจูงใจให้แก่ผู้ประกอบการกีฬาอาชีพ นักกีฬาที่สร้างชื่อเสียงให้ประเทศ และผู้สนับสนุนการสร้างนักกีฬา ทั้งนี้ มุ่งเน้นให้การส่งเสริมแก่กลุ่มผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา จำนวน ๑ กลุ่ม คือ กลุ่มที่ห้า กลุ่มกีฬาอาชีพ

๒) การพัฒนาการกีฬาเพื่อการท่องเที่ยวและนันทนาการ เนื่องจาก การกีฬาของไทยพัฒนาไปสู่การกีฬาเพื่อการท่องเที่ยวและนันทนาการที่ควบคู่ไปกับกิจกรรมเชิงท่องเที่ยว (Sport Tourism) ที่จะนำมาสู่การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศได้อย่างเต็มรูปแบบ จึงต้องการให้ภาครัฐให้ความสำคัญและพัฒนากิจกรรมการกีฬาเพื่อการท่องเที่ยวและนันทนาการ

แนวทางการดำเนินงาน คือ นำเรียนคณะรัฐมนตรีเพื่อมีมติให้การสนับสนุนและส่งเสริมการกีฬาเพื่อการท่องเที่ยวและนันทนาการ (Sport Tourism) อย่างเป็นรูปธรรม และมีความต่อเนื่องทั้งนี้ มุ่งเน้นให้การส่งเสริมแก่กลุ่มผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา รวม ๓ กลุ่ม คือ ๑) กลุ่มที่สาม กลุ่มสื่อสารมวลชน กิจกรรมการตลาดและโฆษณา การประชาสัมพันธ์ทางการกีฬา ๒) กลุ่มที่สี่ กลุ่มการจัดการสิทธิประโยชน์และลิขสิทธิ์ทางการกีฬากลุ่มการจัดการ แข่งขันกีฬา และ ๓) กลุ่มที่แปด กลุ่มการจัดการกีฬาเพื่อการท่องเที่ยวและนันทนาการ

มาตรการที่ ๒ : มาตรการกระตุ้น

ซึ่งจะเป็นการเร่งรัดให้ส่วนราชการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกระตุ้นให้เกิดการเร่งรัดเพื่อให้เกิดการบูรณาการดำเนินงานของผู้มีส่วนร่วมทั้งสองฝ่าย คือ ส่วนราชการ/หน่วยงานผู้ให้บริการ และผู้ประกอบการ ในฐานะผู้รับบริการ แบ่งเป็น ๕ มาตรการ ประกอบด้วย

๑) สนับสนุนภาคเอกชนลงทุนในการสร้างสถานกีฬา (Sports Venues/Sports Facilities) สำหรับการจัดกิจกรรมกีฬาให้ครอบคลุมทุกชนิดกีฬา รวมทั้งสนับสนุนให้สถานศึกษามีการลงทุนเกี่ยวกับสถานกีฬาในลักษณะที่เป็นวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) เนื่องจาก ภาคเอกชนสนใจจะสร้างสถานกีฬาเพื่อจัดกิจกรรมกีฬาให้ครอบคลุมทุกชนิดกีฬา แต่ต้องใช้งบประมาณและเงินทุนจำนวนมาก กอปรกับ สถานศึกษาหลายแห่งมีความพร้อมที่จะดำเนินการในเรื่องสถานกีฬาเพื่อให้บริการแก่เด็ก เยาวชน และประชาชนในพื้นที่ รวมทั้งการจัดกิจกรรมการแข่งขันกีฬา แต่ต้องประสบปัญหาในเรื่องงบประมาณและเงินทุน จึงต้องการให้ภาครัฐกำหนดความชัดเจนในการส่งเสริมสนับสนุนอย่างเป็นรูปธรรมอย่างต่อเนื่อง

แนวทางการดำเนินงาน คือ ประสานกับส่วนราชการที่เกี่ยวข้องเพื่อเร่งรัดการดำเนินการสนับสนุนให้ภาคเอกชน หน่วยงานราชการ และหน่วยงานในท้องถิ่นพัฒนาสถานกีฬาสำหรับการออกกำลังกายและการเล่นกีฬาของประชาชน ทั้งนี้ มุ่งเน้นให้การส่งเสริมแก่กลุ่มผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา รวม ๓ กลุ่ม คือ ๑) กลุ่มที่หนึ่ง กลุ่มสถานที่บริการออกกำลังกาย ๒) กลุ่มที่สอง กลุ่มสโมสรกีฬาสมัครเล่น และ ๓) กลุ่มที่เจ็ด กลุ่มสถาบันการศึกษาผู้ผลิตบุคลากรด้านการกีฬา

๒) ส่งเสริม และสนับสนุนสถาบันการศึกษา ภาครัฐ และภาคเอกชน ให้เกิดการลงทุน ผลิตบุคลากรที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญด้านการวิจัยและพัฒนา (R&D) การสร้างนวัตกรรมทางการศึกษา การพัฒนาอุปกรณ์ และการบริการทางวิทยาศาสตร์การศึกษา สำหรับใช้ในประเทศ และการส่งออก เนื่องจากวงการกีฬาประสบปัญหาด้านบริหารจัดการ ในเรื่องตลาดแรงงาน/ผู้ประกอบการทางการกีฬา ต้องการแรงงานที่มีความรู้ ทักษะ และความสามารถในเรื่องนวัตกรรมของอุปกรณ์และการบริการทางการกีฬา วิทยาศาสตร์การศึกษา จึงต้องการให้ภาครัฐส่งเสริม สนับสนุนสถาบันการศึกษาให้เปิดการเรียนการสอน ในศาสตร์ดังกล่าว เพื่อต้องการให้ภาครัฐส่งเสริมและสนับสนุนการวิจัยและพัฒนา (R&D) การกีฬาอย่างเป็นระบบ และเป็นรูปธรรม

แนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

(๑) ส่งเสริมให้สถานศึกษาพัฒนาบุคลากรในศาสตร์ด้านการกีฬาสาขาซึ่งเป็นที่ต้องการของอุตสาหกรรมการศึกษาในทุกระดับ

(๒) ประสานกับส่วนราชการที่เกี่ยวข้องเพื่อเร่งดำเนินการประชาสัมพันธ์เพื่อให้ข้อมูลข่าวสารในเรื่องสิทธิประโยชน์แก่ผู้ประกอบการอย่างต่อเนื่อง และกำหนดให้มีจุดประสานงานการสื่อสาร ข้อมูลเกี่ยวกับสิทธิประโยชน์ที่ผู้ประกอบการพึงได้รับจากภาครัฐในเรื่องของการวิจัยและพัฒนา

(๓) พิจารณาจัดลำดับมาตรฐานของผลิตภัณฑ์การศึกษาและส่งเสริมการสร้าง ตราผลิตภัณฑ์ (Brand)

ทั้งนี้ มุ่งเน้นให้การส่งเสริมแก่กลุ่มผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการศึกษาและธุรกิจ ที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา รวม ๓ กลุ่ม คือ ๑) กลุ่มที่หก กลุ่มการบริการทางวิทยาศาสตร์การศึกษา ๒) กลุ่มที่เจ็ด กลุ่มสถาบันการศึกษาผลิตบุคลากรด้านการกีฬา และ ๓) กลุ่มที่สิบเอ็ด กลุ่มผู้ผลิตอุปกรณ์กีฬา

๓) แก้ไขปรับปรุงกฎหมาย และรายละเอียดการกำหนดพิกัดอัตราศุลกากรเพื่อการนำเข้า/ส่งออก รวมทั้ง อำนวยความสะดวกในการดำเนินการวิธีการนำเข้า/การส่งออกอุปกรณ์การศึกษาและ อุปกรณ์ออกกำลังกาย สำหรับการแข่งขันกีฬา และการฝึกซ้อมในระดับนานาชาติที่ได้รับการรับรองจาก สมาคมกีฬา การกีฬาแห่งประเทศไทย (กกท.) หรือหน่วยงานของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา เนื่องจากการพิจารณากำหนดพิกัดอัตราศุลกากรเพื่อการนำเข้า/ส่งออกอุปกรณ์การศึกษาและอุปกรณ์ออกกำลังกาย ประสบปัญหาในเรื่องความชัดเจนโดยเฉพาะตัวอุปกรณ์ และส่วนควบหรือชิ้นส่วนที่ใช้ร่วมกันเป็นอัตราพิกัด ที่แตกต่างกัน ทำให้ต้องมีการตีความ โดยกำหนดอัตราที่แตกต่างกัน ทั้งยังมีการใช้วิธีการทางศุลกากรที่แตกต่างกัน จึงต้องการให้ภาครัฐพิจารณาทบทวนแนวทางดังกล่าว

แนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

(๑) เร่งรัดให้สมาคมกีฬาหรือผู้ประกอบการประสานงานในเรื่องข้อมูลและชี้แจง ข้อเท็จจริงพิกัดอัตราศุลกากรสำหรับอุปกรณ์กีฬาต่อสำนักงานเศรษฐกิจการคลังเพื่อพิจารณาต่อไป

(๒) เร่งรัดให้กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ร่วมกับสมาคมกีฬา การกีฬาแห่งประเทศไทย (กกท.) หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พิจารณาทบทวนการกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร ร่วมกับ กระทรวงการคลัง (กรมศุลกากร) เพื่อให้ได้ข้อยุติในแต่ละรายการของอุปกรณ์กีฬา

ทั้งนี้ มุ่งเน้นให้การส่งเสริมแก่กลุ่มผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการศึกษาและธุรกิจ ที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา รวม ๔ กลุ่ม คือ ๑) กลุ่มที่สอง กลุ่มสโมสรกีฬาสมัครเล่น ๒) กลุ่มที่ห้า กลุ่มกีฬาอาชีพ ๓) กลุ่มที่เก้า กลุ่มการจัดการแข่งขันกีฬา และ ๔) กลุ่มที่สิบสอง กลุ่มผู้นำเข้าและส่งออกทางการกีฬา

๔) กำหนดมาตรการป้องกัน การป้องกันการปลอมแปลงผลิตภัณฑ์หรือละเมิดลิขสิทธิ์สินค้าและบริการทางการกีฬา เนื่องจากในปัจจุบันมีการ ละเมิดลิขสิทธิ์สินค้าเป็นจำนวนมากส่งผลกระทบต่อทรัพย์สินทางปัญญาของผู้ประกอบการไทย จึงต้องการ

ให้ภาครัฐโดยกระทรวงพาณิชย์ ให้ความสำคัญต่อการดำเนินการป้องกัน ปรามปราม และจับกุมผู้กระทำความผิด ในการปลอมแปลงผลิตภัณฑ์ หรือละเมิดลิขสิทธิ์สินค้า และบริการทางการกีฬาของผู้ประกอบการไทย เพื่อรักษาความมั่นคงทางเศรษฐกิจของชาติ

แนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

(๑) เร่งรัดให้กระทรวงพาณิชย์เพิ่มมาตรการที่เข้มข้นในการคุ้มครอง ป้องกัน ปรามปราม และจับกุมผู้กระทำความผิดในการปลอมแปลงผลิตภัณฑ์ หรือละเมิดลิขสิทธิ์สินค้า และบริการทางการกีฬาของผู้ประกอบการไทย

(๒) เร่งรัดการกำหนดมาตรการให้ส่วนราชการ และหน่วยงานผู้ใช้อุปกรณ์กีฬา พิจารณาใช้ผลิตภัณฑ์ที่ผลิตและจำหน่ายโดยผู้ประกอบการไทย

ทั้งนี้ มุ่งเน้นให้การส่งเสริมแก่กลุ่มผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจ ที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา **รวม ๒ กลุ่ม** คือ **กลุ่มที่สิบ** กลุ่มผู้ค้าปลีกและค้าส่งอุปกรณ์กีฬา และ **กลุ่มที่สิบเอ็ด** กลุ่มผู้ผลิตอุปกรณ์กีฬา

๕) ปรับปรุงหลักสูตรการเรียนการสอนวิชาพลศึกษาและการกีฬาที่เป็นมาตรฐานและต่อเนื่องในระบบการศึกษาตั้งแต่ระดับประถมศึกษาเป็นต้นไป โดยมุ่งเน้นการสร้างสุขภาวะให้เยาวชนและเป็นการสร้างความต้องการในการบริโภคผลิตภัณฑ์ (Demand-Side) ทางการศึกษา เนื่องจากต้องการให้ ภาครัฐปรับปรุงหลักสูตรการเรียนการสอนวิชาพลศึกษาและวิชาที่เกี่ยวกับการกีฬาในระบบการศึกษาทั้งของ ภาครัฐและเอกชนอย่างเป็นระบบต่อเนื่องและครบวงจร โดยเริ่มต้นตั้งแต่ระดับประถมศึกษาเป็นต้นไป รวมทั้ง มีการสร้างและพัฒนาความรู้และทักษะเพื่อคั่นหานักกีฬาที่พร้อมสร้างชื่อเสียงเกียรติภูมิให้แก่ประเทศและ การกระตุ้น การสร้างความต้องการในการบริโภคผลิตภัณฑ์ (Demand-Side) ทางการศึกษาของประเทศ

แนวทางการดำเนินงาน คือ ส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมกับการพัฒนา หลักสูตร และการกำหนดมาตรฐานอุปกรณ์กีฬาสำหรับกิจกรรมทางกายในชั่วโมงพลศึกษาที่เพิ่มขึ้นตาม บทบาทของกรรมการการศึกษาในสถานศึกษาให้มีระดับคุณภาพที่เหมาะสมกับการใช้งานในแต่ละระดับ ตั้งแต่ ระดับพื้นฐาน ระดับมีคุณภาพปานกลาง ระดับมีอาชีพ และระดับนานาชาติ ทั้งนี้ มุ่งเน้นให้การส่งเสริมแก่ กลุ่มผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา **รวม ๓ กลุ่ม** คือ ๑) **กลุ่มที่เจ็ด** กลุ่มสถาบันการศึกษาผู้ผลิตบุคลากรด้านการกีฬา ๒) **กลุ่มที่สิบ** กลุ่มผู้ค้าปลีกและค้าส่งอุปกรณ์กีฬา และ ๓) **กลุ่มที่สิบเอ็ด** กลุ่มผู้ผลิตอุปกรณ์กีฬา

๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑) ประชาชนชาวไทยได้รับโอกาสการเข้าถึงทรัพยากรการกีฬาและสามารถบริโภคอุปกรณ์การกีฬา ที่ผลิตโดยคนไทยในราคาที่สมเหตุสมผล (ไม่แพงจนเกินควร) และมีมาตรฐานที่เทียบเคียงได้กับสากล

๒) ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในส่งเสริมนโยบายและการกิจการพัฒนาของภาครัฐเพื่อเสริมสร้างสุขภาพ และคุณภาพชีวิตของประชาชน รวมทั้งพัฒนานักกีฬาเพื่อความเป็นเลิศ ด้วยการเป็นผู้สนับสนุนการแข่งขัน และกิจกรรมทางกีฬาต่างๆ

๓) สามารถสร้างเครือข่ายของการประสานงานระหว่างส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง กับผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา

๔) ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา มีโอกาสได้รับการสนับสนุน และส่งเสริมในเรื่องอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาจากภาครัฐได้สอดคล้องกับปัญหา ข้อขัดข้อง และความต้องการที่แท้จริง

๕) สามารถเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจในภาพรวมของประเทศ โดยประมาณการว่า ผลประกอบการ ในภาพรวมทั่วประเทศจะมีการเพิ่มขึ้น จะมีอัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ย ไม่น้อยกว่า ปีละประมาณร้อยละ ๓.๘

๔. แหล่งที่มาของงบประมาณ

งบประมาณของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา งบประมาณของส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๕. หน่วยงานที่รับผิดชอบ

๕.๑ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ กรมพลศึกษา การกีฬาแห่งประเทศไทย สถาบันการพลศึกษา) กระทรวงการคลัง (กรมสรรพากร กรมศุลกากร สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง) กระทรวงพาณิชย์ (กรมทรัพย์สินทางปัญญา) กระทรวงศึกษาธิการ (สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน สำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษา สำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการศึกษาเอกชน) กระทรวงมหาดไทย(กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น) กระทรวงอุตสาหกรรม สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) และธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย (SMEs Bank) และส่วนราชการหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่น

๕.๒ องค์การภาคเอกชน และภาคเอกชน

รายงาน

ของ

คณะกรรมการการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

ด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา

คุณธรรม และจริยธรรม

สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

เรื่อง “การส่งเสริมอุตสาหกรรมกีฬา”

(Sports Industry Promotion)

สารบัญ

รายงานของคณะกรรมการการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรม และจริยธรรม เรื่อง การส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬา

๑. แผนการปฏิรูปเรื่อง การส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬา ของคณะกรรมการการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรม และจริยธรรม	
๑.๑ ความสำคัญของปัญหา	๑
๑.๒ กรอบแนวความคิด	๑๑
๑.๓ วัตถุประสงค์	๑๑
๑.๔ รูปแบบและแนวทางการดำเนินงานการส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬา	๑๑
๑.๕ ประโยชน์ที่คาดว่าจะประชาชนจะได้รับ	๑๒
๒. วิธีการปฏิรูปและกำหนดเวลาการปฏิรูป	๑๓
๓. แหล่งที่มาของงบประมาณ	๑๕
๔. หน่วยงานที่รับผิดชอบ	๑๕
๕. ผลการดำเนินการตามวิธีการปฏิรูป	๑๕
๕.๑ การสำรวจความต้องการที่แท้จริงของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับ การกีฬา	๑๕
๕.๒ การสังเคราะห์ข้อมูลและพิจารณาแนวทางการขอรับการสนับสนุนและส่งเสริม	๑๕
๕.๓ การประสานงานกับกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ส่วนราชการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในการกำหนดมาตรการให้การสนับสนุนและส่งเสริม	๑๖
๕.๔ มาตรการที่ภาครัฐพึงให้การสนับสนุนและส่งเสริมผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและ ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา	๑๗
๖. สรุปผลแนวทางการปฏิรูปเรื่องการส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬา	๒๔
ภาคผนวก	
<u>ผนวก ก</u> แนวโน้มอุตสาหกรรมการกีฬาในภาพรวมของโลก	๒๖
<u>ผนวก ข</u> แนวโน้มอุตสาหกรรมการกีฬาในภูมิภาคเอเชียและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้	๓๔
<u>ผนวก ค</u> แนวโน้มอุตสาหกรรมการกีฬาในประเทศไทย	๓๗
<u>ผนวก ง</u> สรุปผลการสัมมนารับฟังความคิดเห็นของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมและธุรกิจ ที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา	๔๔
<u>ผนวก จ</u> ผลการสังเคราะห์ข้อมูลการขอรับการสนับสนุนและส่งเสริม	๔๖
ตารางรายงานของคณะกรรมการการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรม และจริยธรรม	๔๘
ตารางสรุปผลแนวทางการปฏิรูปเรื่องการส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬา	๔๙
ตารางแสดงกลุ่มผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาฯ ที่ควรได้รับการส่งเสริม	๕๓

สารบัญแผนภาพ

แผนภาพที่ ๑	แสดงประมาณการผลประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้อง กับการกีฬา ปี พ.ศ. ๒๕๕๘ – ๒๕๖๒	๑๓
แผนภาพที่ ๒	แสดงยอดขายรายได้ของตลาดการกีฬาทั่วโลก ระหว่างปี ค.ศ. 2006 – 2015	๒๖
แผนภาพที่ ๓	แสดงยอดขายการซื้อสินค้าที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาของผู้บริโภค ในสหรัฐอเมริกา (ปี ค.ศ. 2002 – 2015)	๒๗
แผนภาพที่ ๔	แสดงอัตราการเจริญเติบโตของการกีฬาและนันทนาการกับผลิตภัณฑ์มวลรวมทั่วโลก	๒๙
แผนภาพที่ ๕	แสดงสัดส่วนของรายได้จากการกีฬาอาชีพและกีฬาเพื่อนันทนาการ	๓๐
แผนภาพที่ ๖	แสดงข้อมูลพัฒนาการของสถานบริการสุขภาพและการออกกำลังกาย (Health Club)	๓๐
แผนภาพที่ ๗	แสดงรายได้อันเกิดจากอุตสาหกรรมการกีฬาประเภทเครื่องอุปโภค	๓๑
แผนภาพที่ ๘	แสดงรายได้ของผู้ประกอบการผลิตและจำหน่ายเครื่องอุปโภคทางการกีฬารายหนึ่งของโลก	๓๑
แผนภาพที่ ๙	แสดงนโยบายภาครัฐของประเทศที่พัฒนาแล้วในเรื่องการกีฬา	๓๓
แผนภาพที่ ๑๐	แสดงอัตราการเจริญเติบโตของการกีฬาและนันทนาการของประเทศ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้	๓๕
แผนภาพที่ ๑๑	แสดงข้อมูลการนำเข้าและส่งออกอุปกรณ์กีฬาในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้	๓๖
แผนภาพที่ ๑๒	แสดงข้อมูลในเรื่องการพัฒนาอุตสาหกรรมการกีฬาของประเทศไทย	๓๗
แผนภาพที่ ๑๓	แสดงข้อมูลการแข่งขันด้านอุตสาหกรรมการกีฬาของประเทศไทย	๓๘
แผนภาพที่ ๑๔	แสดงจำนวนผู้ประกอบการอุตสาหกรรมและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา ปี พ.ศ. ๒๕๕๗	๓๙
แผนภาพที่ ๑๕	แสดงผลประกอบการอุตสาหกรรมและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา ปี พ.ศ. ๒๕๕๓ – ๒๕๕๗	๔๐
แผนภาพที่ ๑๖	แสดงประเภทธุรกิจตามผลประกอบการ ปี พ.ศ. ๒๕๕๗	๔๐
แผนภาพที่ ๑๗	แสดงผลประกอบการของกลุ่มธุรกิจการผลิตชุดและอุปกรณ์กีฬา ปี พ.ศ. ๒๕๕๓ – ๒๕๕๗	๔๑

สารบัญตาราง

ตารางที่ ๑	แสดงสถิติที่น่าสนใจเกี่ยวกับอุตสาหกรรมและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา	๒๘
ตารางที่ ๒	แสดงข้อมูลผู้ประกอบการอุตสาหกรรมและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา ปี พ.ศ. ๒๕๕๗	๓๘
ตารางที่ ๓	แสดงข้อมูลผลประกอบการอุตสาหกรรมและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา ปี พ.ศ. ๒๕๕๓ – ๒๕๕๗	๓๙
ตารางที่ ๔	แสดงข้อมูลผลประกอบการของกลุ่มธุรกิจการผลิตและอุปกรณ์กีฬา ปี พ.ศ. ๒๕๕๓ – ๒๕๕๗	๔๑

สารบัญภาพ

ภาพที่ ๑	ภาพเสื้อฟุตบอลทีมชาติฝรั่งเศสปี ค.ศ.2016	๔๒
ภาพที่ ๒	ภาพจำลอง มงคล ยศไกร นักฟุตบอลทีมอาร์มี ยูไนเต็ต	๔๒
ภาพที่ ๓	ภาพการแข่งขันเปิดทองระดับนานาชาติ	๔๓
ภาพที่ ๔	ภาพการแข่งขันตะกร้อในมหกรรมกีฬาเอเชียนเกมส์ 2014	๔๓

สารบัญแผนภูมิ

แผนภูมิที่ ๑	แสดงการปฏิรูปการกีฬา ตามกรอบความเห็นร่วมปฏิรูปประเทศไทยด้านอื่นๆ และ การดำเนินการตามบทบาทของ สปช. และ สปท.	๒
แผนภูมิที่ ๒	แสดงการเชื่อมโยงของอุตสาหกรรมการกีฬา	๕
แผนภูมิที่ ๒	แสดงกระบวนการพิจารณาส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬา	๑๔

รายงานของคณะกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรม และจริยธรรม เรื่อง การส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬา

๑. แผนการปฏิรูป

แผนการปฏิรูปด้านบริหารจัดการการกีฬา

เรื่อง การส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬา

๑.๑ ความสำคัญของปัญหา

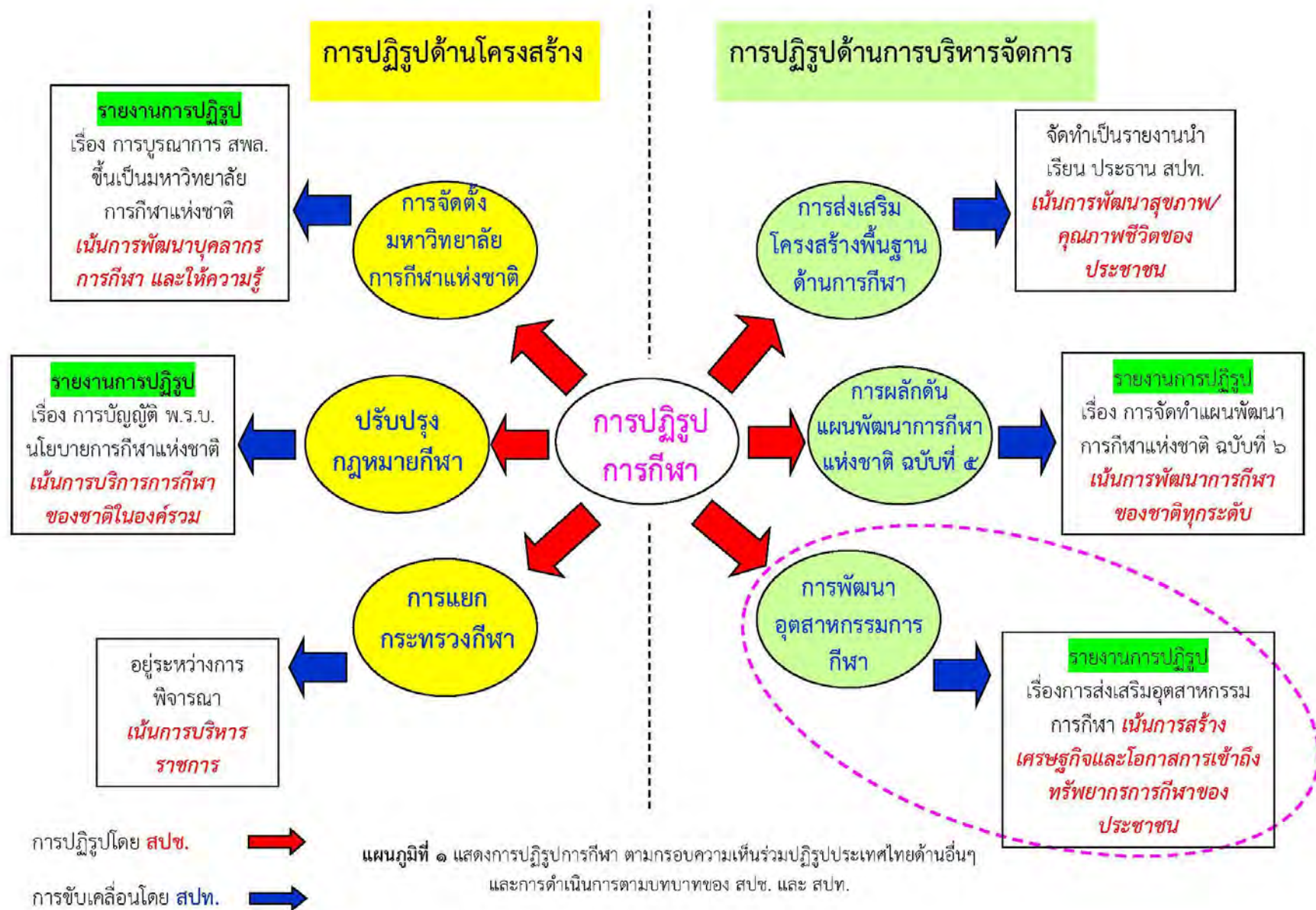
๑.๑.๑ ความเป็นมา

การส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬา คือประเด็นสำคัญ ๑ ใน ๖ ประเด็นที่สภาปฏิรูปแห่งชาตินำมาพิจารณา โดยใช้แนวคิดจากกรอบความเห็นร่วมปฏิรูปประเทศไทยด้านอื่นๆ ของคณะทำงานเตรียมการปฏิรูปเพื่อคืนความสุขให้คนในชาติ ศูนย์ปรองดองสมานฉันท์เพื่อการปฏิรูป (ศปป.) ที่จัดตั้งโดย คณะรักษาความสงบแห่งชาติ ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวควรได้รับการบรรจุไว้ในการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ แต่เนื่องจากเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการกีฬา จึงได้เสนอให้มีการพิจารณาควบคู่ไปกับการปฏิรูปการกีฬาในองครักษ์ของประเทศ

หลังจากนั้น สภาปฏิรูปแห่งชาติโดยคณะกรรมการปฏิรูปการกีฬา จึงได้ทำการศึกษาวิเคราะห์ และจัดกิจกรรมรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนทั่วประเทศ จนสามารถสรุปได้ว่า ภาครัฐควรมีการส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรมการกีฬาของไทย ให้มีขีดความสามารถแข่งขันได้ในระดับนานาชาติ ซึ่งจะนำมาสู่การพัฒนาเพื่อยกระดับความสามารถในการผลิตสินค้าและบริการทางการกีฬาเพื่อตอบสนองความต้องการภายในประเทศและส่งออกไปจำหน่ายยังต่างประเทศ โดยจะเป็นการกระตุ้นให้เกิดการบริโภคภายในประเทศและสร้างมูลค่าการส่งออกเพื่อนำเม็ดเงินเข้าสู่ระบบการเงินการคลังของประเทศ นำมาสู่การสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจและพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศตามลำดับ ควบคู่ไปกับการพัฒนาการกีฬาเพื่อสร้างความเป็นเลิศและการสร้างสุขภาวะของประชาชนในประเทศ จึงได้บรรจุเรื่องการส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬาไว้ใน **วาระปฏิรูปที่ ๑๙ การกีฬา** ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ : การส่งเสริมการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากการกีฬา ทั้งนี้ได้รับความเห็นชอบจากสภาปฏิรูปแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๒๑ กรกฎาคม ๒๕๕๘

กอปรกับ (ร่าง) **แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ.๒๕๖๐ – ๒๕๖๔)** ได้มีการกำหนดให้มีความสำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรมการกีฬาอย่างครบวงจร โดยมีแนวทางการพัฒนา รวม ๒ แนวทาง กล่าวคือ **ส่งเสริมการสร้างรายได้จากการกีฬา** ด้วยการส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรมการกีฬาให้ครอบคลุมทุกมิติและครบวงจรเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม ทั้งธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับอุปกรณ์การกีฬา ธุรกิจเพื่อการบริการ ธุรกิจกิจกรรมการแข่งขันต่างๆ รวมถึง สถาบันพัฒนาการกีฬาอาชีพทุกระดับเพื่อให้อุตสาหกรรมการกีฬาสามารถสร้างโอกาส สร้างงานและรายได้ รวมถึงสร้างอาชีพให้กับประชาชนทุกกลุ่ม และ **ปรับโครงสร้างการบริหารจัดการด้านการกีฬา** เพื่อความเป็นเอกภาพในการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมการกีฬาของประเทศ รวมถึงส่งเสริมการดำเนินการของภาครัฐและเอกชนในการยกระดับอุตสาหกรรมการกีฬา พร้อมกับ กำหนดแผนงานส่งเสริมการพัฒนานวัตกรรมเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่อุตสาหกรรมการกีฬา **บนฐานความรู้ความคิดสร้างสรรค์** เพื่อรองรับการดำเนินงานของอุตสาหกรรมการกีฬา

ต่อมา คณะกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรม และจริยธรรม สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ จึงได้จัดทำแผนการปฏิรูปโดยบรรจุเรื่อง การส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬา และได้รับความเห็นชอบจาก สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ เมื่อวันที่ ๒๒ ธันวาคม ๒๕๕๘ โดยมีรายละเอียดการปฏิรูปการกีฬาตาม แผนภูมิที่ ๑



พร้อมกับ ได้ดำเนินกระบวนการพิจารณาจัดทำรายงานการปฏิรูป ด้วยการรับฟังความคิดเห็นจากภาคอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา วิเคราะห์และสังเคราะห์ข้อมูล จนสามารถกำหนดเป็นมาตรการที่ภาครัฐควรให้การส่งเสริมและสนับสนุนโดยจะนำเสนอในลำดับต่อไป

๑.๑.๒ ความเชื่อมโยงของอุตสาหกรรมการกีฬา

อุตสาหกรรมการกีฬา ถือได้ว่าเป็นกลไกหนึ่งที่มีบทบาทต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ โดยจะดำรงบทบาทในเรื่องการผลิต การสร้างและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการกีฬา นักกีฬา และภาคธุรกิจต่างๆ อาทิ สโมสรกีฬา ลิขสิทธิ์และสิทธิประโยชน์ ผู้ผลิต จำหน่าย นำเข้าและส่งออก สถานบริการ ออกกำลังกาย ฟิตเนส และสอนกีฬา สถานศึกษา ซึ่งองค์ประกอบทั้งหมดจะมีการเกี่ยวข้องเชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบ และสิ่งที่ได้เป็นผลประโยชน์ในภาพรวมคือปริมาณเม็ดเงินจะเข้าสู่ระบบการเงินการคลังของประเทศ นำมาสู่การสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจและพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ อันเป็นผลสืบเนื่องจากการดำเนินการกีฬาในภาพรวมของประเทศ

ทั้งนี้ คณะกรรมการวิชาการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรม และจริยธรรม สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ได้พิจารณาผลการศึกษาร่วมของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา สำนักงานสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สถาบันการศึกษาทางการกีฬา และสมาคมจัดการกีฬาแห่งประเทศไทย สามารถกำหนดกลุ่มผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาได้รวม ๑๒ กลุ่ม กล่าวคือ

- กลุ่มที่หนึ่ง กลุ่มสถานที่บริการออกกำลังกาย
- กลุ่มที่สอง กลุ่มสโมสรกีฬาสมัครเล่น
- กลุ่มที่สาม กลุ่มสื่อสารมวลชน กิจกรรมการตลาดและโฆษณา การประชาสัมพันธ์ทางการกีฬา
- กลุ่มที่สี่ กลุ่มการจัดการสิทธิประโยชน์และลิขสิทธิ์ทางการกีฬากลุ่มการจัดการแข่งขันกีฬา
- กลุ่มที่ห้า กลุ่มกีฬาอาชีพ อาทิ นักกีฬา บุคลากรทางการกีฬาอาชีพ
- กลุ่มที่หก กลุ่มการบริการทางวิทยาศาสตร์การกีฬา
- กลุ่มที่เจ็ด กลุ่มสถาบันการศึกษาผู้ผลิตบุคลากรด้านการกีฬา
- กลุ่มที่แปด กลุ่มการจัดการกีฬาเพื่อการท่องเที่ยวและนันทนาการ
- กลุ่มที่เก้า กลุ่มการจัดการแข่งขันกีฬา
- กลุ่มที่สิบ กลุ่มผู้ค้าปลีกและค้าส่งอุปกรณ์กีฬา อาทิ ชุดกีฬา รองเท้ากีฬา เครื่องกีฬา
- กลุ่มที่สิบเอ็ด กลุ่มผู้ผลิตอุปกรณ์กีฬา อาทิ ชุดกีฬา รองเท้ากีฬา เครื่องกีฬา
- กลุ่มที่สิบสอง กลุ่มผู้นำเข้าและส่งออกทางการกีฬา (เพื่อการฟิตเนสและการแข่งขันกีฬา)

พร้อมกับ ได้จัดหมวดหมู่ของกลุ่มที่มีลักษณะธุรกิจที่มีการประกอบการอย่างใกล้เคียงกันและเชื่อมโยงกันเป็น **กลุ่มธุรกิจ (Cluster)** รวม ๕ กลุ่มธุรกิจ ดังนี้

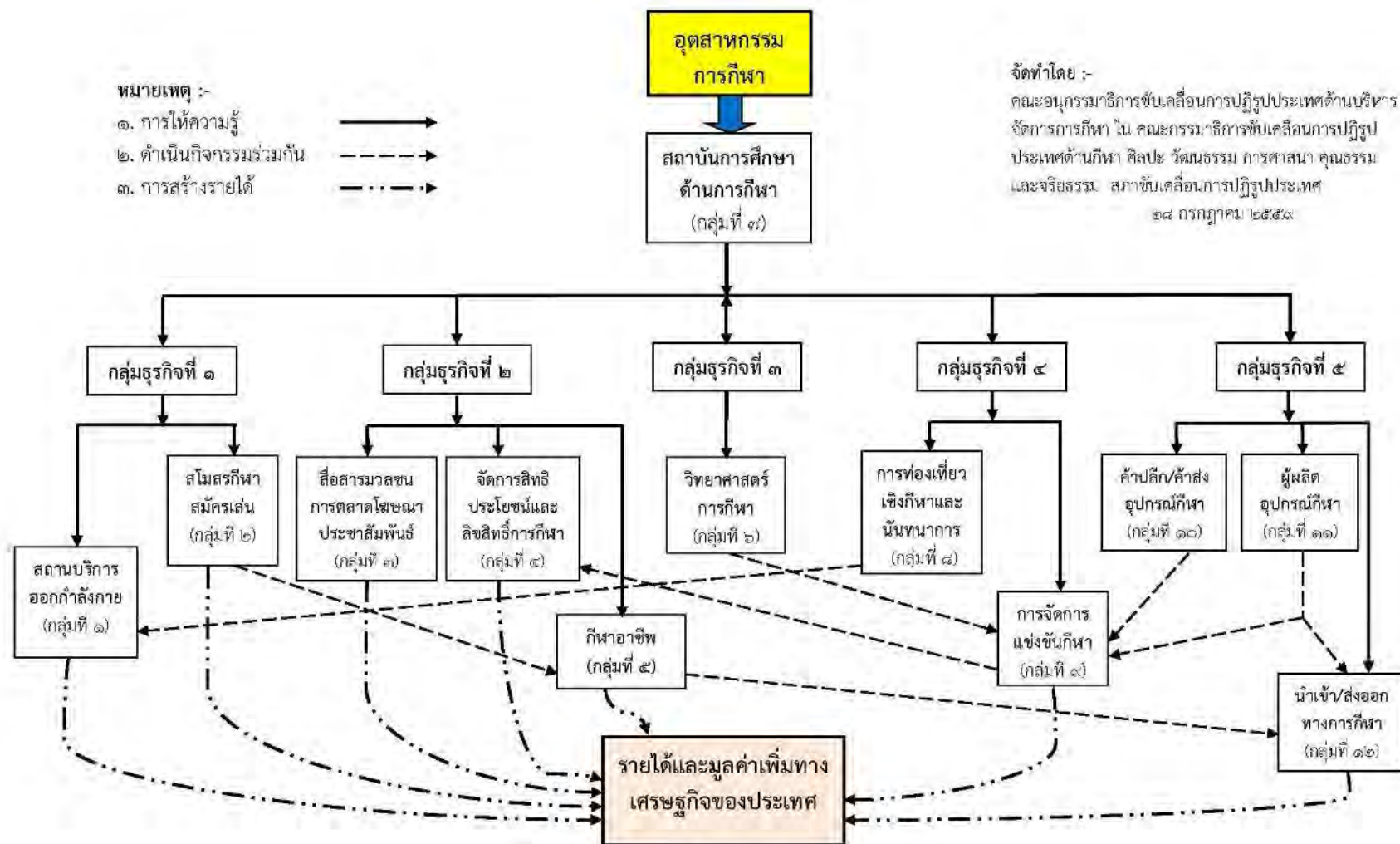
- **กลุ่มธุรกิจที่หนึ่ง : กลุ่มให้บริการสถานบริการออกกำลังกายและสโมสรกีฬาสมัครเล่น**
ประกอบด้วย ๒ กลุ่ม คือ ๑) กลุ่มสถานที่บริการออกกำลังกาย และ ๒) กลุ่มสโมสรกีฬาสมัครเล่น
- **กลุ่มธุรกิจที่สอง : กลุ่มให้บริการสื่อสารมวลชน ลิขสิทธิ์ทางการกีฬาและกีฬาอาชีพ**
ประกอบด้วย ๓ กลุ่ม คือ ๑) กลุ่มสื่อสารมวลชน กิจกรรมการตลาดและโฆษณา การประชาสัมพันธ์ทางการกีฬา ๒) กลุ่มการจัดการสิทธิประโยชน์และลิขสิทธิ์ทางการกีฬา และ ๓) กลุ่มกีฬาอาชีพ

➤ **กลุ่มธุรกิจที่สาม : กลุ่มวิทยาการทางการกีฬาและผู้ผลิตบุคลากรทางการกีฬา**
ประกอบด้วย ๒ กลุ่ม คือ ๑) กลุ่มการบริการทางวิทยาศาสตร์การกีฬา และ ๒) กลุ่มสถาบันการศึกษาผู้ผลิตบุคลากรด้านการกีฬา

➤ **กลุ่มธุรกิจที่สี่ : กลุ่มกีฬาเพื่อการท่องเที่ยว และการจัดการแข่งขัน** ประกอบด้วย ๒ กลุ่ม คือ ๑) กลุ่มการจัดการกีฬาเพื่อการท่องเที่ยวและนันทนาการ และ ๒) กลุ่มการจัดการแข่งขันกีฬา

➤ **กลุ่มธุรกิจที่ห้า : กลุ่มผู้ผลิต ผู้ค้า ผู้นำเข้า และส่งออกทางการกีฬา** ประกอบด้วย ๓ กลุ่ม คือ ๑) กลุ่มผู้ค้าปลีกและค้าส่งอุปกรณ์กีฬา ๒) กลุ่มผู้ผลิตอุปกรณ์กีฬา และ ๓) กลุ่มผู้นำเข้าและส่งออกทางการกีฬา

โดยมีรายละเอียดการเชื่อมโยงของอุตสาหกรรมการกีฬาดังตาม แผนภูมิที่ ๒ ดังต่อไปนี้



แผนภูมิที่ ๒ แสดงการเชื่อมโยงของอุตสาหกรรมการกีฬา

๑.๑.๓ แนวโน้มอุตสาหกรรมกีฬาในภาพรวมของโลก

อุตสาหกรรมกีฬา (Sports Industry) ถือได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมสำคัญประเภทหนึ่งในอุตสาหกรรมชั้นนำของโลก ที่มีพัฒนาการอย่างต่อเนื่อง มีแนวโน้มและทิศทางที่จะพัฒนาต่อไปอย่างไม่หยุดนิ่ง ซึ่งในอดีตที่ผ่านมา อุตสาหกรรมกีฬาสามารถสร้างรายได้ให้กับประเทศที่พัฒนาแล้ว ทั้งนี้เพราะ มีลักษณะเป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ มีส่วนแบ่งการตลาดเป็นอันดับต้น ๆ ของโลก เมื่อเปรียบเทียบกับอุตสาหกรรมสำคัญประเภทอื่น โดยในภาพรวม พบว่า เศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจากอุตสาหกรรมกีฬามูลค่ารวมมากกว่า ๔๐๐,๐๐๐ ล้านดอลลาร์สหรัฐ มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ซึ่งสหรัฐอเมริกาเป็นประเทศที่มีพัฒนาการของอุตสาหกรรมกีฬาใหญ่เป็นอันดับหนึ่งของโลก มีมูลค่าการตลาดมากกว่าปีละ ๒๑๐,๐๐๐ ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือคิดเป็นร้อยละ ๒ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Gross Domestic Product : GDP) ส่วนในภูมิภาคเอเชีย สาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นประเทศที่มีอุตสาหกรรมกีฬาใหญ่ที่สุด มูลค่าทางเศรษฐกิจประมาณ ๘๐๐,๐๐๐ ล้านหยวน หรือคิดเป็นร้อยละ ๐.๒ ของ GDP

ในปัจจุบันบทบาทของการเล่นกีฬาไม่ได้หยุดอยู่ที่เพียงการพัฒนาสุขภาพและคุณภาพชีวิตของประชาชนเพียงเท่านั้น แต่ยังมีความเชื่อมโยงถึงการเป็นสัญลักษณ์แห่งความหวัง เป็นแรงขับเคลื่อนให้ประเทศก้าวเดิน ทั้งยังเป็นการประกาศจุดยืนและท่าทีของประเทศต่อสังคมโลก ดังจะเห็นได้จากการที่ญี่ปุ่นเป็นเจ้าภาพโอลิมปิกฤดูร้อน ในปี ค.ศ. 1964 ซึ่งเป็นเสมือนกับการประกาศให้สังคมโลกรู้ว่าญี่ปุ่นสามารถฟื้นตัวจากประเทศพ่ายแพ้สงคราม สามารถกลับมาสู่ความรุ่งโรจน์และทันสมัย หรือการมุ่งหน้าสู่การเป็นเจ้าภาพโอลิมปิกของสเปน ในปี ค.ศ. 1992 ที่แสดงบทบาทของการเล่นกีฬาเป็นสิ่งสร้างสันติภาพภายหลังสิ้นสุดยุคสงครามเย็นและยังเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวของสเปน สำหรับภาพสะท้อนจุดยืนของประเทศต่อสังคมโลกที่น่าสนใจมากที่สุดคือการเสนอตัวเป็นเจ้าภาพฟุตบอลโลก ในปี ค.ศ. 2022 ของกาตาร์ ที่มีภูมิประเทศเป็นเกาะมีเนื้อที่เพียง ๑๑,๕๗๑ ตารางกิโลเมตร หรือมีเนื้อที่ใกล้เคียงกับจังหวัดเชียงรายของไทย มีประชาชนประมาณ ๒.๑๖ ล้านคน มีนักฟุตบอลที่ขึ้นทะเบียนประมาณ ๖,๐๐๐ คน ที่สำคัญมีภูมิอากาศที่ร้อนเกินกว่าจะเล่นฟุตบอลตลอดปี แต่กาตาร์ก็ยอมทุ่มงบประมาณจำนวน ๒๐๐,๐๐๐ ล้านดอลลาร์สหรัฐ สร้างปัจจัยพื้นฐานเพื่อรองรับการเป็นเจ้าภาพจัดการแข่งขันฟุตบอลโลกในปี ค.ศ. 2022 ด้วยเหตุผลคือการสร้างความเชื่อมั่นทางเศรษฐกิจ และการเข้าไปมีบทบาทในเวทีโลกด้วยกีฬา รวมถึง การเป็นเจ้าภาพจัดการแข่งขันโอลิมปิกครั้งที่ ๒ ของประเทศญี่ปุ่น ในปี ค.ศ. 2020 เพื่อดำรงบทบาทลดความเหลื่อมล้ำในกลุ่มผู้พิการ ผู้ด้อยโอกาส และผู้สูงอายุด้วยแนวคิดการออกแบบสำหรับมวลชน (Universal Design) ที่ใช้การเล่นกีฬาเป็นสื่อกลาง

ทั้งนี้ ข้อมูลทางสถิติในเรื่องของรายได้เฉพาะที่เป็นรายได้ของตลาดการค้ากีฬาทั่วโลก (Global Sports Market Revenue) มีการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยมีอัตราการเจริญเติบโตของมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากการกีฬาเฉลี่ยสูงกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับ GDP รายละเอียดยกตาม **ผนวก ก แนวโน้มอุตสาหกรรมกีฬาในภาพรวมของโลก** ซึ่งข้อมูลที่น่าสนใจคือ ข้อมูลสถิติการซื้อขายสินค้าที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาของผู้บริโภคในสหรัฐอเมริกาในรอบ ๑๔ ปี (ระหว่างปี ค.ศ. 2002 – 2015) พบว่า มีมูลค่าการบริโภคสินค้าที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาที่มีอัตราการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง แม้ว่า ในระหว่างปี ค.ศ. 2007 – 2009 ที่เป็นช่วงเวลาของการเกิดวิกฤตเศรษฐกิจที่เรียกว่า วิกฤตหนี้ด้อยคุณภาพ (Sub - Prime Crisis) แต่ก็ไม่ได้กระทบกระเทือนต่อมูลค่าการค้าการบริโภคสินค้าที่เกี่ยวข้องกับการกีฬามากนัก ซึ่งภายหลังจากที่สถานการณ์คลี่คลายแล้ว ตัวเลขทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาได้เจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องทุกปี จึงอาจสรุปในเบื้องต้นได้ว่า อุตสาหกรรมและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬามีการพัฒนาจนเป็นที่ยอมรับและเป็นที่ต้องการของประชาชน โดยประเทศที่มีการพัฒนาในระดับต้นของโลก มีความพยายามอย่างมากที่จะพัฒนาและสร้างความได้เปรียบในด้านต่าง ๆ ของการเล่นกีฬา อาทิ สรีระของนักกีฬา เทคนิค รูปแบบ วิธีการ อุปกรณ์กีฬา จึงส่งผลให้เกิดพัฒนาการทางอุตสาหกรรมกีฬาอย่างมากมาย และเป็นโอกาสอันสำคัญที่ประเทศกำลังพัฒนาจะร่วมพัฒนาตนเองเพื่อแสวงประโยชน์ในการสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจจากการกีฬาไปในเวลาเดียวกัน

๑.๑.๔ แนวโน้มอุตสาหกรรมการกีฬาในภูมิภาคเอเชียและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

๑) ภูมิภาคเอเชีย

สาธารณรัฐประชาชนจีนถือได้ว่าเป็นประเทศที่มีอุตสาหกรรมการกีฬาที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในภูมิภาคเอเชีย ซึ่งมีความหลากหลายในด้านอุตสาหกรรมการกีฬา และมีจำนวนประชาชนที่เป็นผู้ชมกีฬาและผู้ใช้บริการการกีฬาเป็นจำนวนมากมหาศาล รวมทั้ง ส่งเสริมชนิดกีฬาสากลอีกหลายชนิดให้เป็นที่แพร่หลายและสร้างกระแสความนิยมอย่างต่อเนื่อง อาทิ ฟุตบอล บาสเกตบอล วอลเลย์บอล เทเบิลเทนนิส แบดมินตัน ซึ่งจากการที่สาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นเจ้าภาพจัดการแข่งขันกีฬาโอลิมปิก ในปี ค.ศ. 2008 สิ่งที่ได้รับจากกีฬาโอลิมปิกนอกจากเม็ดเงินแล้ว สิ่งสำคัญที่ได้รับคือการสร้างระเบียบวินัยของคนในชาติที่เป็นผลประโยชน์ที่เป็นนามธรรมซึ่งไม่สามารถวัดค่าได้อีกด้วย รายละเอียดตาม **ผนวก ข แนวโน้มอุตสาหกรรมการกีฬาในภูมิภาคเอเชียและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้** ทั้งนี้ สิ่งที่น่าสนใจอีกประการหนึ่งของสาธารณรัฐประชาชนจีนคือการประกาศนโยบายใหม่ในแผนพัฒนาการกีฬาด้วยการกระตุ้นเศรษฐกิจและพัฒนาสังคมไปพร้อมกัน ด้วยกลยุทธ์ใหม่คือการใช้แนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมการกีฬาภายในประเทศให้เป็นกลไกทางเศรษฐกิจและลดความแตกต่างด้านคุณภาพชีวิตระหว่างเมืองและภูมิภาค

ในส่วนของสาธารณรัฐเกาหลีหรือเกาหลีใต้ นั้น เป็นอีกประเทศที่ประสบความสำเร็จในการใช้การกีฬาผลักดันอัตราเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ โดยเริ่มต้นจากการเป็นเจ้าภาพเอเชียนเกมส์ในปี ค.ศ. 1986 เกาหลีใต้ประสบความสำเร็จในการบริหารธุรกิจการกีฬา โดยใช้กลยุทธ์ด้านการตลาดทั้งในระดับประเทศและนานาชาติ จนสามารถสร้างทีมฟุตบอลและแฟนคลับได้อย่างมากมายสามารถดึงดูดให้ประชาชนมีอารมณ์ร่วมชมและเชียร์ไปกับทีมฟุตบอล

สำหรับประเทศอินเดียก็เป็นอีกประเทศหนึ่งในภูมิภาคเอเชีย ที่มีพัฒนาการจากอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา สามารถสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจของประเทศเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะการผลิตและจำหน่ายอุปกรณ์การกีฬาได้สูงถึง จำนวน ๖๑๐ ล้านเหรียญสหรัฐ ใน ค.ศ. 2014

๒) ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อันเกิดจากการกีฬาและนันทนาการที่มีอัตราการเจริญเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง มีค่าเฉลี่ยของอัตราการเจริญเติบโตของมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากการกีฬาและนันทนาการ ที่สามารถบ่งชี้ให้เห็นถึงพัฒนาการและเสถียรภาพทางการกีฬาที่ยังมีอยู่

โดยภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้พัฒนาตัวเป็นผู้ผลิตและส่งออกอุปกรณ์กีฬาที่มีความแข็งแกร่งและมีความสามารถแข่งขันด้านการผลิตในระดับนานาชาติ อันเนื่องมาจากการส่งเสริมการสร้างตราสินค้า (Branding) ให้แพร่หลายสู่ตลาดสากล อาทิ ลูกเตะกร้อ Marathon หรือนวมขมวอย Twin

๑.๑.๕ แนวโน้มอุตสาหกรรมการกีฬาในประเทศไทย

อุตสาหกรรมการกีฬาของประเทศไทยมีพัฒนาการที่ดีอย่างต่อเนื่อง สอดคล้องกับแนวโน้มเชิงบวกของการกีฬาในภาพรวมของโลก ซึ่งจากรายงานของสำนักงานทางเศรษฐกิจของต่างประเทศ พบว่า ในรอบ ๖ ปี ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๕๓ – ๒๕๕๘ มีอัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ยต่อปี ประมาณร้อยละ ๕.๖ ในขณะที่ อัตราการเจริญเติบโตของ GDP เฉลี่ยต่อปี ประมาณร้อยละ ๒.๘ จึงเห็นได้ว่า อุตสาหกรรมการกีฬาในประเทศไทยมีอัตราการเติบโตเป็น ๒ เท่าเมื่อเปรียบเทียบกับ GDP แต่มีการคาดการณ์ว่า มีแนวโน้มจะมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปีที่ลดลงเหลือประมาณร้อยละ ๓.๔ ภายในระยะ ๕ ปีข้างหน้า ในระยะของแผนพัฒนาการกีฬาแห่งชาติ ฉบับที่ ๖ (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔) แต่ไม่ต่ำกว่าอัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ยต่อปีของ GDP ที่คาดการณ์ว่าจะมีประมาณร้อยละ ๓.๒ โดยผลประกอบการของอุตสาหกรรมและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาในปี พ.ศ. ๒๕๕๗ มียอดผลประกอบการรวมสูงสุด ประมาณ ๗๓,๐๓๓ ล้านบาท รายละเอียดตาม **ผนวก ค แนวโน้มอุตสาหกรรมการกีฬาในประเทศไทย**

อุตสาหกรรมกีฬาประเภทผลิตและจำหน่ายอุปกรณ์กีฬาของไทยมีพัฒนาการอย่างต่อเนื่อง และสามารถผลิตและส่งออกไปจำหน่ายในต่างประเทศ ซึ่งอุปกรณ์กีฬาที่น่าสนใจและสร้างชื่อเสียงให้แก่ประเทศไทยจนเป็นที่รู้จักกันดีในวงการกีฬาสากลคือ ลูกตะกร้อ ลูกเบตอง นวมชกมวย ลูกฟุตบอล เข็มขัดแชมป์เปียนมวยโลก ชูตกีฬา หากได้รับการส่งเสริมและสนับสนุนจากภาครัฐอย่างจริงจังและต่อเนื่องย่อมเป็นการสร้างโอกาสให้อุตสาหกรรมและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาของประเทศไทยได้รับการพัฒนาเพื่อสามารถแข่งขันได้ในระดับนานาชาติและสร้างเศรษฐกิจให้แก่ประเทศอย่างยั่งยืนต่อไปในอนาคต

จึงกล่าวได้ว่า เศรษฐกิจของประเทศไทยสามารถพัฒนาได้จากอุตสาหกรรมและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา หรือการกีฬาสร้างเศรษฐกิจของชาตินั่นเอง

๑.๑.๖ สารสำคัญของอุตสาหกรรมการกีฬา อุตสาหกรรมการกีฬา “Sports Industry : The sport Industry is the market in which the products offered to its buyers are sport, fitness, recreation, or leisure related and may be activities, goods, services, people, places or ideas” (Brenda Pitts : 2008) ความหมาย คือ กลุ่มของตลาดที่ประกอบไปด้วยผลิตภัณฑ์ และบริการด้านการกีฬา การออกกำลังกาย และนันทนาการซึ่งสามารถจะจัดให้อยู่ในรูปแบบของกิจกรรม สินค้า บริการ บุคลากร สถานที่ ตลอดจนทั้งแนวคิด

ในปัจจุบันอุตสาหกรรมการกีฬา ประกอบด้วยภาคการดำเนินงานที่สำคัญ ๒ ภาค คือ ภาคสินค้า และภาคบริการ ซึ่งมีสาระสำคัญโดยสรุป ดังนี้

๑) ภาคสินค้าการกีฬา ได้แก่ อุปกรณ์กีฬา เสื้อผ้าและชุดกีฬา อุปกรณ์วิทยาศาสตร์การกีฬา การก่อสร้างสนามกีฬา เป็นต้น

๒) ภาคบริการการกีฬา ได้แก่ การศึกษาเกี่ยวกับการกีฬา (สถาบันการพลศึกษา : หลักสูตรการบริหารจัดการการกีฬา) สโมสรกีฬาอาชีพ สโมสรกีฬาเพื่อบริการบุคคลทั่วไป นักวิทยาศาสตร์การกีฬานักกายภาพบำบัด ผู้ประกอบการวิทยาศาสตร์การฟื้นฟูสุขภาพ เวชศาสตร์การกีฬา นักกีฬาอาชีพ ผู้บริหารทางการตลาดการกีฬา เอเยนต์ทางการกีฬา ผู้จัดการนักกีฬา ที่ปรึกษากฎหมายด้านการกีฬา การแข่งขันกีฬาอาชีพ การโฆษณาประชาสัมพันธ์ทางการกีฬา การเป็นผู้สนับสนุนการกีฬา ผู้ประกอบการและเจ้าของสนามกีฬา เป็นต้น

๑.๑.๗ แนวนโยบายของภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการกีฬา

คณะกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรม และจริยธรรม สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ (โดย คณะอนุกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านบริหารจัดการการกีฬา) มีความตระหนักเป็นอย่างยิ่งถึงความสำคัญของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาว่าเป็นกลไกในการขับเคลื่อนการสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจของประเทศให้บังเกิดความยั่งยืน จึงได้ทำการศึกษาแนวนโยบายของภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมกีฬา สรุป ดังนี้

๑) ยุทธศาสตร์ประชารัฐ

ซึ่งเป็นแนวความคิดของรัฐบาลในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ ภายใต้การนำของ พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี มุ่งประสงค์ให้เกิดความร่วมมือตาม **ยุทธศาสตร์ประชารัฐ** ซึ่งเป็นการทำงานร่วมของภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชน โดยจะสนับสนุนให้ภาครัฐและภาคธุรกิจทำงานร่วมกันอย่างใกล้ชิด ในอันที่จะขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศไปสู่เป้าหมายที่จะลดความเหลื่อมล้ำ พัฒนาคุณภาพคน เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยการขับเคลื่อนผ่านยุทธศาสตร์ ๔ เสาหลัก ประกอบด้วย ๑) การมีธรรมาภิบาล ๒) การสร้างนวัตกรรมและผลิตภาพ (Productivity) ๓) ยกระดับคุณภาพทุนมนุษย์ และ ๔) ส่งเสริมการมีส่วนร่วมเพื่อความมั่นคงของประเทศ

๒) ยุทธศาสตร์ประเทศไทย ๔.๐

ที่มุ่งเน้นการพัฒนาไปสู่อุตสาหกรรมขนาดใหญ่เพื่อสร้างรายได้สูงให้แก่ประเทศเพื่อบรรลุเป้าหมายการพัฒนาเศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรม ซึ่งการอุตสาหกรรมการกีฬาเป็นการดำเนินกิจกรรมในกลุ่มสาธารณสุข สุขภาพ และเทคโนโลยีทางการแพทย์ (Health, Wellness & Bio-Med)

๓) (ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔)

จากการพิจารณาร่างแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ ได้มีการกำหนดให้มีความสำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรมการกีฬาอย่างครบวงจร โดยมีแนวทางการพัฒนา รวม ๒ แนวทาง กล่าวคือ

แนวทางที่หนึ่ง : ส่งเสริมการสร้างรายได้จากการกีฬา เนื่องจากกีฬาถือเป็นหลักพื้นฐานของการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ มีผลต่อการสร้างวินัย จิตสำนึก ความสามัคคี และน้ำใจนักกีฬา รวมทั้งสร้างคุณค่า และคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน ตลอดจน เสริมสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจให้กับประเทศ จากกิจกรรมและธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมกีฬา ดังนั้น จึงควรส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรม การกีฬาให้ครอบคลุมทุกมิติและครบวงจรเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับอุตสาหกรรมการกีฬา ทั้งการผลิตและธุรกิจ ที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา ธุรกิจเพื่อการค้า ธุรกิจโรงแรม ร้านอาหาร อาหารเสริมและเครื่องดื่ม ธุรกิจกิจกรรมการแข่งขันต่างๆ ธุรกิจประกันภัย การเดินทางและการขนส่ง รวมถึง สถาบันพัฒนาการกีฬา อาชีพทุกระดับเพื่อให้อุตสาหกรรมการกีฬาสามารถสร้างโอกาส สร้างงานและรายได้ รวมถึงสร้างอาชีพให้กับ ประชาชนทุกกลุ่ม โดย

๑. ส่งเสริมกิจกรรมการกีฬาเพื่อสร้างรายได้ รวมทั้ง สนับสนุนการจัดมหกรรมการกีฬานานาชาติ การเป็นเจ้าภาพงานกีฬาระดับโลก และการจัดงานประชุมวิชาการนานาชาติด้านการกีฬา เวชศาสตร์การกีฬา และวิทยาศาสตร์การกีฬา

๒. ส่งเสริมธุรกิจและผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา ทั้งในอุตสาหกรรมกีฬาและ ธุรกิจบริการที่เชื่อมโยงกับการกีฬา อาทิ ธุรกิจอุปกรณ์กีฬา ธุรกิจสถานที่การแข่งขันกีฬา และธุรกิจการฝึกสอน นักกีฬา

๓. ส่งเสริมกิจกรรมด้านการตลาดและการประชาสัมพันธ์เพื่อการสร้างการรับรู้ให้แก่ ประชาชนมีความตระหนักถึงความสำคัญของการกีฬาและกระตุ้นให้เกิดกิจกรรมการกีฬาและนันทนาการ มากขึ้น

แนวทางที่สอง : ปรับโครงสร้างการบริหารจัดการด้านการกีฬา เพื่อให้เกิดความเป็น เอกภาพในการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมการกีฬาของประเทศ จึงควรปรับโครงสร้างการบริหารจัดการด้านการ กีฬาให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ตั้งแต่ระดับนโยบายไปจนถึงระดับปฏิบัติ ดังนี้

๑. จัดตั้งกลไกการบริหารจัดการในรูปแบบคณะกรรมการระดับชาติเพื่อทำหน้าที่จัดทำ และขับเคลื่อนนโยบายด้านการกีฬาของประเทศ

๒. ส่งเสริมการดำเนินการของภาครัฐและเอกชนในการยกระดับอุตสาหกรรมการกีฬา

๓. จัดตั้งสถาบันเฉพาะทางด้านการกีฬาเพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านการกีฬา หรือวิทยาศาสตร์การกีฬาของภูมิภาค

นอกจากนี้ ยังได้กำหนดให้มีแผนงานส่งเสริมการพัฒนานวัตกรรมเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม ให้แก่อุตสาหกรรมการกีฬابนฐานความรู้ความคิดสร้างสรรค์ ที่มุ่งเน้นส่งเสริมผู้ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรม การกีฬาให้ดำเนินการวิจัยและพัฒนา และนำนวัตกรรม มาใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ อันจะเป็นการสร้าง มูลค่าเพิ่มให้กับอุตสาหกรรมการกีฬา ทั้งในรูปแบบของการผลิตสินค้าและการให้บริการด้านการกีฬา

กอบกับ ปัจจุบันอุตสาหกรรมและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา ได้มีการพัฒนาเป็นอย่างมาก นับตั้งแต่การผลิตจำหน่ายอุปกรณ์กีฬาและชุดกีฬา การจัดกิจกรรมการกีฬา การประชาสัมพันธ์ การบริหารจัดการทางการกีฬา สถานที่บริหารร่างกาย โภชนาการทางการกีฬา และอื่น ๆ ในขณะเดียวกันกับที่ประเทศชั้นนำทางการกีฬาของโลกถือว่า อุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาเป็นธุรกิจคลื่นลูกใหม่ที่มีแนวโน้มว่าจะพัฒนาไปสู่การเป็นธุรกิจระดับต้นของโลก นอกจากนี้มีแนวโน้มว่าธุรกิจข้ามชาติหลายธุรกิจที่หันเหความสนใจที่จะเข้ามาลงทุนในธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งรวมถึงประเทศไทย จึงเป็นโอกาสที่ดีในการพัฒนาอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาของไทยให้เป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ โดยที่ภาครัฐพึงจะต้องส่งเสริมการมีส่วนร่วมเพื่อความมั่นคงของประเทศตามยุทธศาสตร์ประชารัฐ ซึ่งจะนำมาสู่การสร้างนวัตกรรมและผลิตภาพ (Productivity) ที่เป็นแนวทางพื้นฐานในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน

๑.๑.๘ การกำหนดปัญหาเบื้องต้นของอุตสาหกรรมการกีฬา

คณะกรรมการฯ จึงได้ศึกษาข้อมูลเรื่องอุตสาหกรรมการกีฬาจากรายงานของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่ได้รวบรวมจากงานวิจัยและรับฟังความคิดเห็นจากการประชุมสัมมนาเวทีสาธารณะของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับกลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาทั้ง ๑๓ กลุ่ม ตามข้อ ๑.๑.๒ ซึ่งสามารถสรุปปัญหาสำคัญของอุตสาหกรรมการกีฬาว่า การที่ธุรกิจกีฬาไทยไม่สามารถพัฒนาสู่สากลได้อย่างเต็มรูปแบบเพราะขาดการสนับสนุนเท่าที่ควร แม้ว่าจะมีอัตราการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องก็ตาม โดยสามารถสรุปปัญหาเบื้องต้นรวม ๗ ประเด็น ดังนี้

๑) อุปกรณ์กีฬาสำหรับการฝึกซ้อมและแข่งขันส่วนใหญ่นำเข้าจากต่างประเทศ เนื่องจากผู้ประกอบการการผลิตของไทยจำนวนไม่น้อย ยังไม่สามารถพัฒนาระบบการผลิตให้ก้าวเข้าสู่มาตรฐานสากล

๒) กิจกรรมที่ประกอบธุรกิจของกลุ่มค้าปลีก/ค้าส่ง และผู้นำเข้า/ส่งออกอุปกรณ์กีฬา ยังไม่ได้รับการส่งเสริมให้เจริญเติบโตอย่างเต็มรูปแบบ เพื่อการขยายงานและขยายจุดขายให้สามารถรองรับกลุ่มลูกค้ามีกระจายอยู่ทั่วประเทศ

๓) ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาฯ ส่วนใหญ่เป็นวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) มีเงินลงทุนและอัตราการจ้างงานในระดับต่ำ จึงไม่อยู่ในหลักเกณฑ์การส่งเสริมการลงทุน และไม่ได้รับโอกาสในเรื่องสินเชื่อจากธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย (SMEs Bank)

๔) อุตสาหกรรมการกีฬาฯ ในกีฬาบางชนิดขาดการส่งเสริมในเรื่องการวิจัยและพัฒนา (R&D) และกระบวนการรับรองผลิตภัณฑ์จากสหพันธ์กีฬานานาชาติ เพื่อให้ได้ลิขสิทธิ์การผลิตของประเทศไทย

๕) อุตสาหกรรมการกีฬาฯ ของไทยยังขาดตราสินค้า (Brand) ในนามของประเทศไทย จึงทำให้การพัฒนาตลาดและอุตสาหกรรมการกีฬาฯ ไม่สามารถก้าวเข้าสู่ตลาดแข่งขันในระดับสากล

๖) อุตสาหกรรมการกีฬาฯ ของไทยขาดบุคลากรที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ ที่มีบทบาทในการพัฒนาและขับเคลื่อนระบบให้มีคุณภาพและรองรับการขยายตัวในอนาคต ทั้งนี้จะต้องคำนึงถึงจำนวนที่เพียงพอ

๗) ในระยะเวลาประมาณ ๔ – ๕ ปีที่ผ่านมา ธุรกิจด้านการกีฬาต่างประเทศขนาดใหญ่ได้เคลื่อนย้ายฐานการผลิตจากประเทศไทยไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ด้วยเหตุผลที่ว่าอัตราค่าแรงงานของไทยอยู่ในเกณฑ์สูงเมื่อเปรียบเทียบกับอัตราค่าแรงงานขั้นต่ำของประเทศเพื่อนบ้าน

อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยยังมีจุดเด่นในเรื่องอุตสาหกรรมการกีฬา อาทิ ปัจจัยพื้นฐานทางอุตสาหกรรม และสภาพแวดล้อมทางการกีฬา ซึ่งหากหน่วยงานเกี่ยวข้องยังไม่เร่งดำเนินการรวมตัวกันสร้างเครือข่ายสนับสนุนและส่งเสริมอุตสาหกรรมและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาแล้ว อาจทำให้อุตสาหกรรมการกีฬาไทยล้าหลังกว่าชาติอื่นและอาจสูญเสียโอกาสที่จะเพิ่มมูลค่าเศรษฐกิจของประเทศ ดังนั้น หนทางปฏิบัติเพื่อแก้ไขปัญหาคือการส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬาด้วยการสร้างโอกาสการแข่งขันในระดับนานาชาติ

เมื่อเป็นเช่นนี้ คณะกรรมการฯ มีแนวคิดที่จะสนับสนุนยุทธศาสตร์ นโยบายและแผนของรัฐบาลในการส่งเสริมการมีส่วนร่วมเพื่อความมั่นคงของประเทศ ด้วยการส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรม การกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา ให้มีศักยภาพและเป็นส่วนสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ร่วมกับรัฐบาล ด้วยการดำเนินการสำคัญ กล่าวคือ

- ๑) การสร้างและพัฒนาบรรยากาศทางการลงทุน
- ๒) การสร้างโอกาสในการดำเนินกิจกรรมทางกีฬาให้แก่ภาคเอกชน

๑.๒ กรอบแนวความคิด

คณะกรรมการฯ พิจารณาว่า สิ่งที่ภาครัฐควรให้การส่งเสริมและสิ่งที่ภาคธุรกิจมีความประสงค์ จะได้รับการสนับสนุนและส่งเสริมควรเป็นไปในทิศทางเดียวกัน จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องสำรวจข้อมูล เชิงลึกเพื่อรับทราบความต้องการที่แท้จริงของผู้ประกอบการอุตสาหกรรม การกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา แล้วจึงจะนำข้อมูลที่ได้รับไปสังเคราะห์และประมวลผล เพื่อวางแผนการประสานงานกับส่วนราชการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสำหรับกำหนดมาตรการให้การสนับสนุนและส่งเสริมผู้ประกอบการอุตสาหกรรม การกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาต่อไป

๑.๓ วัตถุประสงค์

- ๑) เพื่อศึกษาปัญหาและข้อขัดข้องในการประกอบการอุตสาหกรรม การกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา
- ๒) เพื่อศึกษา รับทราบความต้องการในเชิงลึกของผู้ประกอบการอุตสาหกรรม การกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา
- ๓) เพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลปัญหา ข้อขัดข้องและความต้องการในเชิงลึกของผู้ประกอบการอุตสาหกรรม การกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา เพื่อประกอบการกำหนดแนวทางส่งเสริมอุตสาหกรรม การกีฬา
- ๔) เพื่อสร้างเครือข่ายของการประสานงานระหว่างหน่วยงานภาครัฐกับผู้ประกอบการอุตสาหกรรม การกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา
- ๕) เพื่อประสานงานส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการสนับสนุนและส่งเสริมอุตสาหกรรม การกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาให้สอดคล้องกับสภาพปัญหาและความต้องการที่แท้จริงของผู้ประกอบการ

๑.๔ รูปแบบ และแนวทางการดำเนินงานพิจารณาการส่งเสริมอุตสาหกรรม การกีฬา

๑) จัดทำแนวทางการสำรวจความต้องการที่แท้จริงของผู้ประกอบการอุตสาหกรรม การกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาในลักษณะการวิจัย ด้วยวิธีการสนทนากลุ่ม (Focus Group) และสำรวจข้อมูลด้วย แบบสอบถาม (Questionnaire) โดยจะทำงานร่วมกับส่วนราชการ หน่วยงานทางการวิจัย สถาบันการศึกษา และผู้ประกอบการ ดังนี้

๑.๑) กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

๑.๒) หน่วยงานของภาครัฐที่มีบทบาทในด้านเศรษฐกิจ อาทิ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ

๑.๓) สถาบันการศึกษาของภาครัฐที่เปิดการเรียนการสอนด้านการกีฬา อาทิ มหาวิทยาลัย เกษตรศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล

๑.๔) หน่วยงานและองค์กรภาคเอกชน ที่เป็นแกนนำของผู้ประกอบการอุตสาหกรรม การกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา อาทิ สมาคมการจัดการกีฬาแห่งประเทศไทย สมาคมผู้ค้าเครื่องกีฬา

๒) ดำเนินการสังเคราะห์ความต้องการของผู้ประกอบการที่ได้รับจากการสำรวจความต้องการเพื่อกำหนดเป็นกลุ่มงานตามเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการสนับสนุน ส่งเสริม และการสร้างโอกาสให้แก่ผู้ประกอบการ

๓) ประสานงานกับกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ส่วนราชการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการกำหนดมาตรการให้ความช่วยเหลือด้านการประกอบการทางการกีฬา อาทิ กระทรวงการคลัง กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงอุตสาหกรรม สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

๔) กำหนดมาตรการที่ภาครัฐให้การส่งเสริมและสนับสนุนผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา

๕) การกำกับดูแลการสนับสนุนและส่งเสริมผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา

๑.๕ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑) ประชาชนชาวไทยได้รับโอกาสการเข้าถึงทรัพยากรการกีฬาและสามารถบริโภคอุปกรณ์การกีฬาที่ผลิตโดยคนไทยในราคาที่เหมาะสม (ไม่แพงจนเกินไป) และมีมาตรฐานที่เทียบเคียงได้กับสากล

๒) ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในส่งเสริมนโยบายและภารกิจการพัฒนาของภาครัฐเพื่อเสริมสร้างสุขภาพและคุณภาพชีวิตของประชาชน รวมทั้งพัฒนานักกีฬาเพื่อความเป็นเลิศ ด้วยการเป็นผู้สนับสนุนการแข่งขันและกิจกรรมทางกีฬาต่างๆ

๓) สามารถสร้างเครือข่ายของการประสานงานระหว่างส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา

๔) ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา มีโอกาสได้รับการสนับสนุนและส่งเสริมในเรื่องอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาจากภาครัฐได้สอดคล้องกับปัญหาข้อขัดข้อง และความต้องการที่แท้จริง

๕) สามารถเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจในภาพรวมของประเทศ โดยประมาณการว่า ผลประกอบการในภาพรวมทั่วประเทศจะมีการเพิ่มขึ้น จะมีอัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ยไม่น้อยกว่าปีละประมาณร้อยละ ๓.๘ *

* หมายเหตุ

๑. แนวความคิดในการประมาณการพิจารณาจาก ตัวเลขการขยายตัวทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรม ของประเทศในภาพรวมที่ได้รับการส่งเสริมและสนับสนุนจากภาครัฐ ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) ที่ได้กำหนดอัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ยขั้นต่ำไม่น้อยกว่า ๓.๘ ต่อปี โดยมีเป้าหมายที่กำหนดไว้สูงสุดประมาณร้อยละ ๕ ต่อปี ทั้งนี้ เพื่อให้การเจริญเติบโตเป็นไปตามเป้าหมายดังกล่าว ภาครัฐจะต้องให้การส่งเสริมและสนับสนุนอย่างเต็มที่

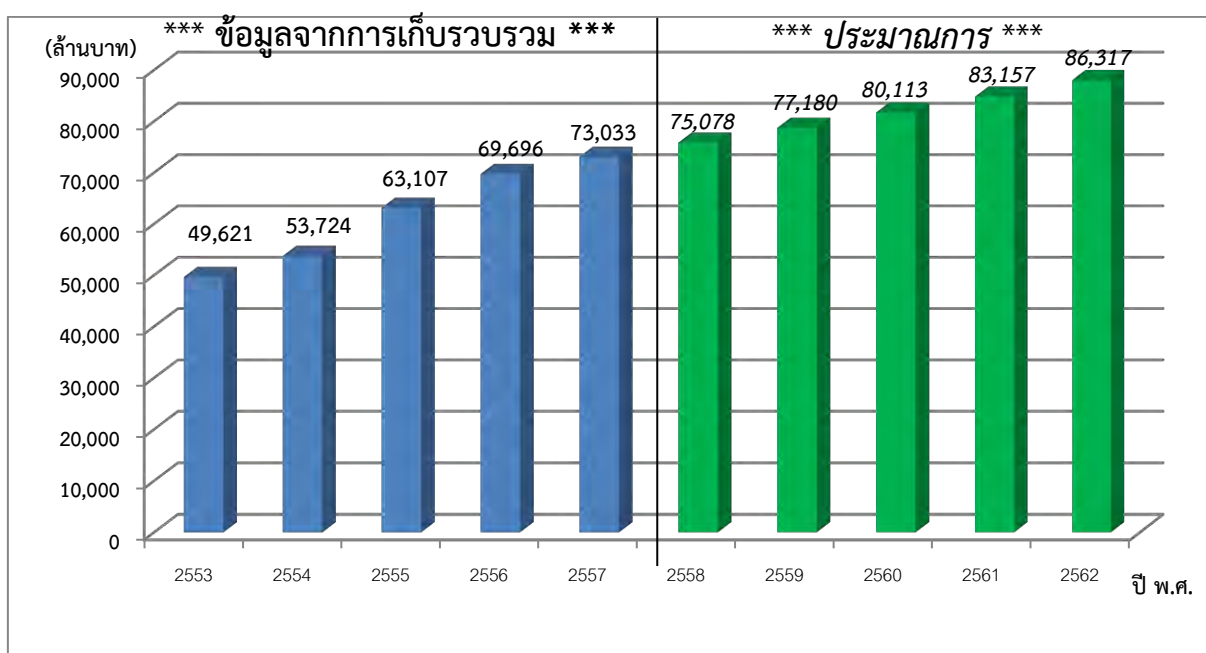
๒. รายงานภาวะเศรษฐกิจของธนาคารแห่งประเทศไทยระหว่าง ปี พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๐ ได้ประมาณการอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจไว้ คือ

2558	2559	2560
2.8	3.1	3.2

๓. รายงานภาวะเศรษฐกิจของธนาคารแห่งประเทศไทยได้ปรับอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศไทย ปี พ.ศ. ๒๕๕๙ ว่าจะอยู่ในระดับประมาณร้อยละ ๒.๘ ดังนั้น การจัดทำประมาณการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมการกีฬาของประเทศระหว่าง ปี พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๒ จึงปรากฏตามตารางข้อมูลเบื้องล่างนี้

พ.ศ.	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562
มูลค่า	49,621	53,724	63,107	69,696	73,033	75,078	77,180	80,113	83,157	86,317
Growth Rate	-	8.27%	17.47%	10.44%	4.79%	2.80%	2.80%	3.80%	3.80%	3.80%

ทั้งนี้ ระหว่างปีพ.ศ.๒๕๕๔-๒๕๕๖ อุตสาหกรรมการกีฬาไทยได้รับความสนใจจากปรากฏการณ์ฟุตบอลไทยพรีเมียร์ลีก และผลงานของนักกีฬาไทยหลายประเภท อาทิ วอลเลย์บอล เทควันโด มวย กอล์ฟ ต่อมาในปี พ.ศ.๒๕๕๖ เป็นต้นมา กิจกรรมอุตสาหกรรมการกีฬาจากต่างชาติเคลื่อนย้ายฐานการผลิตและไทยประสบปัญหาทางทางการเมืองและเศรษฐกิจ



ที่มา : ข้อมูลที่เก็บรวบรวม จาก กระทรวงพาณิชย์

ข้อมูลประมาณการ จาก สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
(สำนักยุทธศาสตร์และการวางแผนเศรษฐกิจมหภาค)

แผนภาพที่ ๑ แสดงผลประกอบการและประมาณการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา
ปี พ.ศ. ๒๕๕๘ – ๒๕๖๒

๒. วิธีการปฏิรูปและกำหนดเวลาการปฏิรูป

๒.๑ จัดทำแนวทางการสำรวจความต้องการที่แท้จริงของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา และจัดทำรายงานผล ระหว่างเดือนมกราคม – มีนาคม ๒๕๕๙

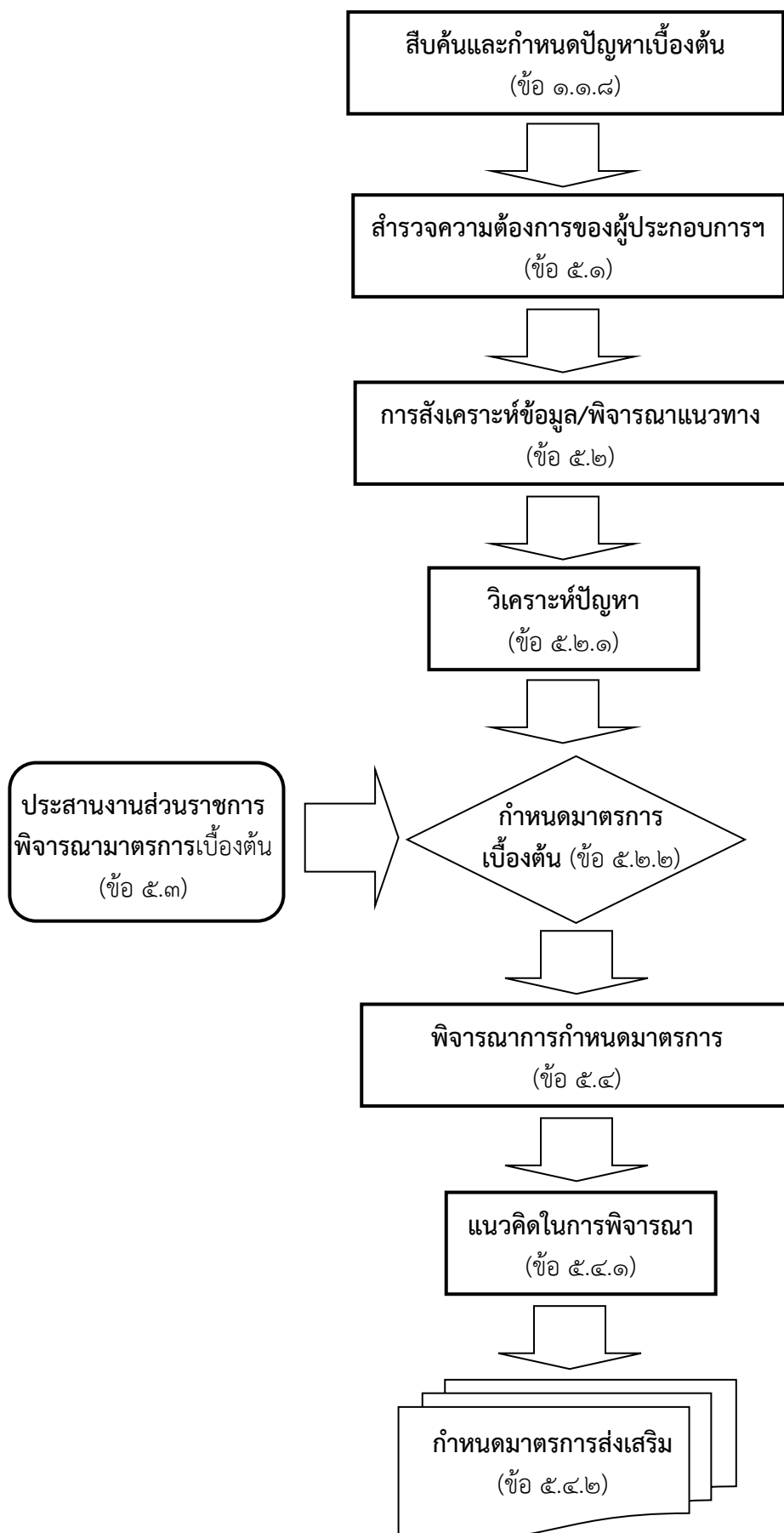
๒.๒ สังเคราะห์ข้อมูลและพิจารณาแนวทางการขอรับการส่งเสริมและสนับสนุน ระหว่างเดือนเมษายน - พฤษภาคม ๒๕๕๙

๒.๓ ประสานงานกับกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ส่วนราชการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรวมทั้งกำหนดมาตรการให้การสนับสนุนและส่งเสริม ระหว่างเดือนพฤษภาคม – มิถุนายน ๒๕๕๙

๒.๔ การกำกับดูแลการการสนับสนุนและส่งเสริมผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา ระหว่างเดือนกันยายน ๒๕๕๙ - มิถุนายน ๒๕๖๐

ทั้งนี้ การดำเนินการส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬา มีความจำเป็นจะต้องเริ่มต้นดำเนินการตั้งแต่การกำหนดปัญหาเบื้องต้น การสำรวจความต้องการที่แท้จริงของผู้ประกอบการฯ การวิเคราะห์ปัญหา การสังเคราะห์ข้อมูลและพิจารณาแนวทางการขอรับการส่งเสริมและสนับสนุน ก่อนที่จะประสานงานกับส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมพิจารณา จนสามารถกำหนดเป็นมาตรการที่จะขอให้ภาครัฐส่งเสริมและสนับสนุนแก่อุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาต่อไป

โดยมีรายละเอียดการกระบวนการพิจารณาส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬาตาม แผนภูมิที่ ๓ ดังต่อไปนี้



แผนภูมิที่ ๓ แสดงกระบวนการพิจารณาส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬา

๓. แหล่งที่มาของงบประมาณ

งบประมาณของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา งบประมาณของส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๔. หน่วยงานที่รับผิดชอบ

๔.๑ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ กรมพลศึกษา การกีฬาแห่งประเทศไทย สถาบันการพลศึกษา) กระทรวงการคลัง (กรมสรรพากร กรมศุลกากร สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง) กระทรวงพาณิชย์ (กรมทรัพย์สินทางปัญญา) กระทรวงศึกษาธิการ (สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน สำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษา สำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการศึกษาเอกชน) กระทรวงมหาดไทย (กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น) กระทรวงอุตสาหกรรม สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) และธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย (SMEs Bank) และส่วนราชการหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่น

๔.๒ องค์การภาคเอกชน และภาคเอกชน

๕. ผลการดำเนินการตามวิธีการปฏิรูป

คณะกรรมการฯ ได้ดำเนินการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรม และจริยธรรม ได้ดำเนินการกระบวนการพิจารณาส่งเสริมอุตสาหกรรมกีฬา โดยมีการเชื่อมโยงขั้นตอนและรายละเอียดของกระบวนการตามแผนภูมิที่ ๒ ซึ่งมีสาระสำคัญ ดังนี้

๕.๑ การสำรวจความต้องการที่แท้จริงของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา

คณะกรรมการฯ โดยคณะอนุกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านบริหารจัดการ การกีฬา ได้จัดการสัมมนารับฟังความคิดเห็นของผู้ประกอบการฯ เรื่อง การกำหนดแนวทางให้การสนับสนุน และส่งเสริมผู้ประกอบการอุตสาหกรรมกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา ในวันพฤหัสบดีที่ ๒๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ ณ สำนักงานสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สามารถสรุปผลการดำเนินการในภาพรวม รายละเอียดตาม **ผนวก ง สรุปผลการสัมมนารับฟังความคิดเห็นของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา** สรุปได้ว่า มีผู้ประกอบการอุตสาหกรรมกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา รวม ๑๓ สาขา ผู้แทนสมาคมการจัดการกีฬาแห่งประเทศไทย และผู้แทนสมาคมการค้าเครื่องกีฬา พร้อมด้วยผู้แทนส่วนราชการจากกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงการคลัง กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงศึกษาธิการ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน กรมสรรพากร กรมสรรพสามิต ประมาณ ๑๗๐ คน และได้แบ่งกลุ่มสมมนาออกเป็น ๕ กลุ่ม โดยทุกกลุ่มได้นำเสนอปัญหาและความต้องการส่งเสริมและสนับสนุนจากภาครัฐในเรื่องต่างๆตามความรับผิดชอบ

๕.๒ การสังเคราะห์ข้อมูลและพิจารณาแนวทางการขอรับการสนับสนุนและส่งเสริม

คณะกรรมการฯ โดย คณะอนุกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านบริหารจัดการ การกีฬา ได้ดำเนินการสังเคราะห์ข้อมูลที่ได้รับจากการสัมมนารับฟังความคิดเห็นของผู้ประกอบการฯ ซึ่งสามารถสรุปออกเป็น ๒ เรื่องหลัก กล่าวคือ

๕.๒.๑ การวิเคราะห์ปัญหา

ปัญหาที่ค้นพบจากการสัมมนารับฟังความคิดเห็นของผู้ประกอบการฯ ส่วนใหญ่สอดคล้องกับปัญหาที่ศึกษาในเบื้องต้นตามข้อ ๑.๑.๘ สามารถแบ่งออกเป็นประเด็นสำคัญ รวม ๕ ประเด็นคือ

๑) ปัญหาการขาดแคลนบุคลากร โดยเฉพาะบุคลากรที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ ที่จะเข้ามามีบทบาทในการพัฒนาและขับเคลื่อนระบบให้มีคุณภาพ และรองรับการขยายตัวในอนาคต ที่มีความพร้อมในด้านความรู้ทางการกีฬา และการวิจัยและพัฒนา (R&D)

๒) ปัญหาการขาดการส่งเสริมการลงทุน ที่ภาครัฐมีนโยบายเฉพาะอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ แต่ยังไม่มีความสนใจส่งเสริมการลงทุนให้แก่ SMEs

๓) ปัญหาการพิจารณาภาษีเงินได้ เพื่อสร้างแรงจูงใจแบ่งออกเป็น ๔ ประเภทคือ

๓.๑) ภาครัฐกิจสนับสนุนกีฬาอาชีพ

๓.๒) นักกีฬาที่สร้างชื่อเสียงให้แก่ประเทศ /นักกีฬาที่มีรายได้จากภายนอกประเทศ

๓.๓) สนับสนุนผู้ที่ใช้ทุนส่วนตัวจนสามารถผลักดันนักกีฬาให้ก้าวไปสู่กีฬาเพื่อความ เป็นเลิศและเพื่อการอาชีพ

๓.๔) สนับสนุนการลดหย่อนภาษีเพื่อการบริโภคอุปกรณ์การกีฬา

๔) ปัญหาการกำหนดพิกัดศุลกากร สำหรับการนำเข้าและส่งออกอุปกรณ์การกีฬา

๕) ปัญหาความต้องการให้ภาครัฐให้โอกาส ในการลงทุนในการจัดการแข่งขันกีฬาระดับนานาชาติและการเสนอตัวเป็นเจ้าภาพในการจัดการแข่งขันกีฬา

๕.๒.๒ การพิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหา

ในเบื้องต้นได้พิจารณากำหนดเป็นมาตรการและแนวทางเบื้องต้นในการให้การสนับสนุน และส่งเสริมผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา รายละเอียดตาม **ผนวก จ ผลการสังเคราะห์ข้อมูลการขอรับการสนับสนุนและส่งเสริม** สรุปได้ว่า กำหนดเป็น ๒ มาตรการ คือ **มาตรการหลัก** : การสร้างเศรษฐกิจของประเทศ รวม ๑๑ มาตรการย่อย และ **มาตรการเสริม** : การสร้างปัจจัยสำคัญในการพัฒนาระบบเศรษฐกิจการกีฬา รวม ๗ มาตรการย่อย

๕.๓ การประสานงานกับกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ส่วนราชการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในการกำหนดมาตรการให้การสนับสนุนและส่งเสริม

คณะกรรมการฯ โดย คณะอนุกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านบริหารจัดการ การกีฬา ได้เชิญผู้แทนส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรวม ๑๒ หน่วย เพื่อร่วมพิจารณามาตรการ และแนวทางการให้การสนับสนุนและส่งเสริมผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาตามผลสังเคราะห์ ตามข้อ ๕.๒ ประกอบด้วย กระทรวงการคลัง กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงแรงงาน กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงมหาดไทย (การไฟฟ้า นครหลวง การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และการประปานครหลวง) กระทรวงอุตสาหกรรม สำนักงานคณะกรรมการ ส่งเสริมการลงทุน (BOI) ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย (SMEs Bank) สำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ (สปสช.) และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการเสริมสุขภาพ (สสส.) ร่วมประชุมเพื่อพิจารณาในวันจันทร์ที่ ๒๓ พฤษภาคม ๒๕๕๙ ที่ห้องประชุมคณะกรรมการ ๓๖๐๑ ชั้น ๖ อาคารรัฐสภา ๓ ปรากฏผลว่าที่ประชุมร่วมได้พิจารณาและมีมติ ดังนี้

๕.๓.๑ เห็นชอบในหลักการกำหนดมาตรการและแนวทางการให้การสนับสนุนและส่งเสริม ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา

๕.๓.๒ พิจารณาผลสังเคราะห์ของคณะกรรมการฯ แล้ว พบว่า

๕.๓.๒.๑ มีบางมาตรการที่ควรส่งเสริมเป็นอย่างยิ่ง แต่เป็นเรื่องนโยบายจึงควรนำเสนอ ต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาและมีมติให้การส่งเสริมเป็นพิเศษ

๕.๓.๒.๒ มีบางมาตรการที่ส่วนราชการและหน่วยงานได้ดำเนินการอยู่บ้างแล้ว แต่ยังประสบปัญหาในการปฏิบัติ อาทิ ขาดข้อมูลที่ทันสมัยเพื่อประกอบการพิจารณากำหนดกฎ ระเบียบ

กฎเกณฑ์ในการดำเนินการขาดการประชาสัมพันธ์หรือการติดต่อสื่อสารข้อมูลระหว่างผู้ให้บริการและผู้ประกอบการในฐานะผู้รับบริการ ทั้งนี้ การแก้ไขปัญหาคือควรกำหนดมาตรการหรือแนวทางเพื่อกระตุ้นให้เกิดการเร่งรัดเพื่อให้เกิดการบูรณาการดำเนินงานของผู้มีส่วนร่วมทั้งสองฝ่าย

๕.๓.๒.๓ มีบางมาตรการที่ส่วนราชการหรือหน่วยงานให้การส่งเสริมและสนับสนุนเป็นปกติอยู่ในปัจจุบัน จึงควรให้ผู้ประกอบการติดตามการให้สิทธิประโยชน์และติดตามข่าวสารอย่างใกล้ชิดเพื่อประโยชน์ของฝ่ายผู้ประกอบการ

๕.๓.๒.๔ มีบางมาตรการที่ไม่สามารถให้การสนับสนุนได้เนื่องจากไม่สอดคล้องกับแนวทางการดำเนินการของภาครัฐ

๕.๔ พิจารณากำหนดมาตรการที่ภาครัฐพึงให้การสนับสนุนและส่งเสริมผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการศึกษาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา

คณะกรรมการฯ โดยคณะอนุกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านบริหารจัดการ การศึกษา จึงได้นำผลการประชุมหารือกับผู้แทนส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องฯ ตามข้อ ๕.๓ มาพิจารณาสังเคราะห์โดยใช้แนวทางตามมติของที่ประชุมร่วม ซึ่งสามารถกำหนดเป็นกรอบแนวทางในการดำเนินการ ดังนี้

๕.๔.๑ กรอบแนวคิดในการพิจารณา

๑) **ปัญหาการขาดแคลนบุคลากร** ควรใช้ประโยชน์จากสถาบันการศึกษา เพื่อผลิตบุคลากรที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญด้านการวิจัยและพัฒนา (R&D) การสร้างนวัตกรรมทางการศึกษา สู่ตลาดแรงงานและเป็นผู้ที่ใช้ความรู้เพื่อการเสริมสร้างขีดความสามารถด้านกีฬาเพื่อความเป็นเลิศ และการพัฒนาการสร้างสรรค์สุขภาพของประชาชนในประเทศอย่างทั่วถึง

นอกจากนี้ การผลิตบุคลากรจากมหาวิทยาลัยกีฬาที่มีความรู้และทักษะเพื่อเข้าสู่ตลาดแรงงานในอุตสาหกรรมกีฬาจะทำให้เกิดการจ้างงาน (Employment) ในตลาดอย่างตรงความต้องการในลักษณะของการพัฒนาสู่ความเป็นมืออาชีพและเป็นแรงงานที่มีทักษะเป็นที่ต้องการของตลาดสากล

๒) **ปัญหาการขาดการส่งเสริมการลงทุน** ควรขอให้ภาครัฐส่งเสริมการลงทุน และพิจารณาให้วงเงินสินเชื่อเพื่อดำเนินการ

๓) **ปัญหาการพิจารณาภาษีเงินได้** มาตรการทางภาษีที่ผู้ประกอบการเสนอขอให้รัฐบาลพิจารณากำหนดเพื่อสร้างแรงจูงใจแบ่งออกเป็น ๓ ประเภทคือ

๓.๑) ภาครัฐจูงใจสนับสนุนกีฬาอาชีพ ภาครัฐได้มีการกำหนดมาตรการภาษี ให้แก่ผู้สนับสนุนกิจการกีฬาสามารถหักค่าใช้จ่ายได้ ๒ เท่า และขยายระยะเวลาถึง ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ ซึ่งผู้ประกอบการสามารถพิจารณาใช้ประโยชน์ตามความเหมาะสม จึงไม่สมควรพิจารณาเพิ่มให้อีก

๓.๒) นักกีฬาที่สร้างชื่อเสียงให้แก่ประเทศ /นักกีฬาที่มีรายได้จากภายนอกประเทศ คงพิจารณาให้เฉพาะนักกีฬาที่มีรายได้จากภายนอกประเทศจะถูกหักภาษีจากประเทศที่จ่ายเงิน เมื่อนำเงินเข้าประเทศไทยและอยู่ในประเทศเกิน ๑๘๐ วัน ก็จะต้องจ่ายภาษีในประเทศไทยอีก เป็นการเก็บภาษีซ้ำซ้อนและทำให้นักกีฬาดังกล่าวหลีกเลี่ยงที่จะไม่นำเงินเข้าประเทศไทย จึงควรมีมาตรการลดหย่อนการเรียกเก็บภาษีจากรายได้ดังกล่าว

๓.๓) สนับสนุนผู้ที่ใช้ทุนส่วนตัวจนสามารถผลักดันนักกีฬาให้ก้าวไปสู่ความเป็นเลิศ และเพื่อการอาชีพ สมควรมีมาตรการทางภาษีเฉพาะบุคคลหรือนิติบุคคลที่สร้างนักกีฬาให้ก้าวไปสู่ความเป็นเลิศและเพื่อการอาชีพ แต่ควรกำหนดโดยมีความชัดเจนในเรื่องเพดาน (Ceiling) ของการลดหย่อน

๔) **ปัญหาการกำหนดพิภคศุลกากร** ในส่วนเรื่องภาษีศุลกากรนั้น ผู้ประกอบการไม่ได้ขอลดหย่อนหรือขอมาตรการทางภาษี จึงควรพิจารณากำหนดช่องทางการสร้าง ความชัดเจนในเรื่องการกำหนดพิภคอัตราศุลกากรสำหรับการแข่งขันกีฬาและการฝึกซ้อมในระดับนานาชาติ

๕) ปัญหาความต้องการให้ภาครัฐให้โอกาส เป็นเรื่องที่มีความเหมาะสมเพราะจะเป็นการลดภาระของภาครัฐ โดยให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วม ดังนี้

๕.๑) ด้านกีฬาเพื่อความเป็นเลิศและกีฬาเพื่อการอาชีพได้ในกรณี ดังนี้

- การพัฒนานวัตกรรมทางการกีฬาเพื่อเสริมสร้างและพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันกีฬานักกีฬา ซึ่งจะมุ่งเน้นในเรื่องของการวิจัยและพัฒนา (R&D) อาทิ ชุดกีฬา อุปกรณ์กีฬา และการพัฒนาอุปกรณ์การกีฬาอย่างครบวงจร ทั้งในเรื่องอุปกรณ์ และอุปกรณ์เสริมที่ใช้ในสถานที่สำหรับการแข่งขันและฝึกซ้อม

- การใช้ประโยชน์จากอุตสาหกรรมการกีฬาในบทบาทการสนับสนุนนักกีฬาและสมาคมกีฬาต่างๆ

- ภาคอุตสาหกรรมกีฬามีบทบาทช่วยสร้างและพัฒนานักกีฬาเพื่อเข้าสู่การแข่งขัน ซึ่งจะช่วยลดภาระของภาครัฐ

๕.๒) ด้านการมีส่วนร่วมช่วยพัฒนาการออกกำลังกายและการเล่นกีฬาได้อย่างทั่วถึงได้ในกรณี ดังนี้

- มีบทบาทในการดำเนินกิจกรรมตามแนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคมของธุรกิจ (Corporate Social Responsibility : CSR) ช่วยสนับสนุนให้ประชาชนตระหนักถึงการรักษาสภาพและเกิดกิจกรรมการออกกำลังกาย

- การสนับสนุนภาคอุตสาหกรรมการกีฬามีส่วนในการลงทุนสร้างสถานกีฬา (Sports Venues/Sport Facilities) และการจัดกิจกรรมกีฬาให้ครอบคลุมทุกชนิดกีฬา ช่วยให้เกิดกิจกรรมกีฬาเพื่อมวลชนอย่างทั่วถึง

๕.๓) การเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนร่วมลงทุนในการจัดการแข่งขันกีฬาระดับนานาชาติ และการเสนอตัวเป็นเจ้าภาพในการจัดการแข่งขันกีฬา

๕.๔.๒ การกำหนดมาตรการส่งเสริม ฯ

จากการพิจารณา ปรากฏผลเป็น ๒ มาตรการ โดยพิจารณาร่วมจากปัญหาและเหตุผลของฝ่ายผู้ประกอบการ และฝ่ายของภาครัฐที่ทำหน้าที่ให้บริการส่งเสริมและสนับสนุน รวมทั้งพิจารณาตามกรอบแนวคิดตาม ข้อ ๕.๔.๑ จึงสรุปเป็นมาตรการดังนี้

มาตรการที่ ๑ : มาตรการด้านนโยบาย

๑. การสร้างเศรษฐกิจของประเทศ ประกอบด้วย

๑.๑ กำหนดความชัดเจนของนโยบายการส่งเสริมการลงทุนให้แก่อุตสาหกรรมการกีฬาทุกประเภทและทุกระดับ โดยกำหนดให้มีการส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs)

๑) เหตุผลของผู้ประกอบการ คือในปัจจุบัน การส่งเสริมการลงทุนมีนโยบายเฉพาะอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ แต่ยังไม่มียุทธศาสตร์ส่งเสริมการลงทุนให้แก่ SMEs ในส่วนการสนับสนุนของ SMEs Bank ส่วนใหญ่เป็นการสนับสนุนเฉพาะในเรื่องธุรกรรมทางการเงินให้แก่ SMEs ซึ่งในบางกรณีมีข้อจำกัดค่อนข้างมาก

๒) ความเห็นของส่วนราชการ ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องคือกระทรวงการคลัง กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงพาณิชย์ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) และ ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย (SMEs Bank) มีความเห็นชอบร่วมกันในหลักการของมาตรการนี้ โดยเฉพาะ BOI มีแนวทางการให้สิทธิพิเศษใน ๒ กลุ่ม คือ กลุ่มการส่งเสริมในลักษณะปกติ

และกลุ่ม SMEs ที่เป็นกิจการของชาวไทยและมีการจัดทำโครงการและกำหนดวงเงินที่ชัดเจน (ซึ่งในขณะนี้มีการให้สิทธิพิเศษแล้วจำนวน ๑๘๐ ราย สำหรับการกีฬาที่มีหนึ่งประเภทคือกิจการสนามแข่งขันยานยนต์) และพร้อมพิจารณาให้สิทธิประโยชน์แก่ SMEs ภาคอุตสาหกรรมการกีฬาอย่างเต็มที่ สำหรับ SMEs Bank มีการกำหนดนโยบายและพร้อมพิจารณาวงเงินและให้สินเชื่อแก่ผู้ประกอบการกีฬาโดยขอให้ประสานโดยตรงกับ SMEs Bank อย่างไรก็ตามในเรื่องของการส่งเสริมการลงทุนแก่ผู้ประกอบการกีฬานี้ ควรนำเสนอให้คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติต่อไป

แนวทางการดำเนินงาน นำเรียนคณะรัฐมนตรีเพื่อมีมติให้การส่งเสริมการลงทุนและการพัฒนาองค์ความรู้ในเรื่องแผนธุรกิจ (Business Plan) ทางการศึกษาให้แก่ SMEs ภาคอุตสาหกรรมการกีฬา ทั้งนี้ มุ่งเน้นให้การส่งเสริมแก่กลุ่มผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาทั้ง ๑๒ กลุ่ม

โดยมีหน่วยงานรับผิดชอบคือกระทรวงการคลัง กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงอุตสาหกรรม สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) และธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย (SMEs Bank) ทั้งนี้ หน่วยประสานงาน คือ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์)

๑.๒ ส่งเสริม สนับสนุนและเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนมีการลงทุนในการจัดการแข่งขันกีฬาระดับนานาชาติและการเสนอตัวเป็นเจ้าภาพในการจัดการแข่งขันกีฬา โดยการสนับสนุนเงินทุนรวมทั้งจัดหาแหล่งเงินกู้ที่มีอัตราดอกเบี้ยต่ำ (Soft Loan)

๑) เหตุผลของผู้ประกอบการ คือ ภาคเอกชนหลายแห่ง (รวมถึงสมาคมกีฬา) มีความประสงค์ มีความพร้อมในการจัดการแข่งขันกีฬาระดับนานาชาติและการเสนอตัวเป็นเจ้าภาพในการจัดการแข่งขันกีฬา แต่ประสบปัญหาในเรื่องการสนับสนุนและการเปิดโอกาสให้ดำเนินกิจกรรม รวมทั้งมีความต้องการเงินลงทุนจากแหล่งเงินกู้ที่มีอัตราดอกเบี้ยต่ำ (Soft Loan) ที่ให้ประโยชน์ในเรื่องของวงเงิน อัตราดอกเบี้ยพิเศษ ระยะเวลาการชำระหนี้ และสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ จึงต้องการให้ภาครัฐพิจารณากำหนดความชัดเจนในการดำเนินการ พร้อมให้การส่งเสริมและสนับสนุนอย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง

๒) ความเห็นของส่วนราชการ ส่วนราชการที่รับผิดชอบคือกระทรวงการคลัง เห็นชอบในหลักการของมาตรการนี้ และพร้อมให้การสนับสนุน ซึ่งผู้ประกอบการสามารถพิจารณาใช้ประโยชน์จากสถาบันการเงินของรัฐ อาทิ ธนาคารออมสิน SMEs Bank อย่างไรก็ตามในเรื่องของการให้สินเชื่ออัตราดอกเบี้ยต่ำ (Soft Loan) แก่ผู้ประกอบการกีฬานี้ควรนำเสนอให้คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติต่อไป

แนวทางการดำเนินงาน นำเรียนคณะรัฐมนตรีเพื่อมีมติกำหนดการให้สินเชื่ออัตราดอกเบี้ยต่ำ (Soft Loan) และการพัฒนาองค์ความรู้ในเรื่องแผนธุรกิจ (Business Plan) ทางการศึกษา ให้แก่ผู้ประกอบการกีฬา

ทั้งนี้ มุ่งเน้นให้การส่งเสริมแก่กลุ่มผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา **รวม ๒ กลุ่ม** คือ

○ **กลุ่มที่สี่** กลุ่มการจัดการสิทธิประโยชน์และลิขสิทธิ์ทางการกีฬา

○ **กลุ่มที่เก้า** กลุ่มการจัดการแข่งขันกีฬา

โดยมี **หน่วยงานรับผิดชอบ** คือ กระทรวงการคลัง ทั้งนี้ **หน่วยประสานงาน** คือ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์)

๑.๓ กำหนดมาตรการทางภาษีเพื่อสร้างแรงจูงใจให้นักกีฬาที่มีรายได้จากภายนอกประเทศ รวมทั้งสนับสนุนผู้ที่ใช้ทุนส่วนตัวจนสามารถผลักดันให้นักกีฬาก้าวไปสู่ความเป็นเลิศและเพื่อการอาชีพ

๑) **เหตุผลของผู้ประกอบการ** คือ เพื่อสนับสนุนธุรกิจกีฬาอาชีพซึ่งเป็นปัจจัยในการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมกีฬา จึงต้องการให้ภาครัฐกำหนดมาตรการทางภาษีเพื่อสร้างแรงจูงใจต่อการกีฬา โดยให้สิทธิประโยชน์แก่นักกีฬาที่มีรายได้จากภายนอกประเทศเพื่อไม่ให้เกิดการเรียกเก็บภาษีซ้ำซ้อนและป้องกันการหลีกเลี่ยงที่จะไม่นำเงินเข้าประเทศไทย รวมทั้งสนับสนุนผู้ที่ใช้ทุนส่วนตัวจนสามารถผลักดันให้นักกีฬาก้าวไปสู่ความเป็นเลิศและเพื่อการอาชีพ

๒) **ความเห็นของส่วนราชการ** ส่วนราชการที่รับผิดชอบคือกระทรวงการคลัง เห็นชอบในหลักการของมาตรการนี้ และพร้อมให้การสนับสนุน แต่เนื่องจากการกำหนดมาตรการทางภาษีเป็นเรื่องที่มีผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจ จึงต้องเป็นการพิจารณาในระดับนโยบาย โดยนำเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาและมีมติอนุมัติต่อไป

แนวทางการดำเนินงาน นำเรียนคณะรัฐมนตรีเพื่อมีมติกำหนดมาตรการทางภาษีเพื่อสร้างแรงจูงใจให้แก่ นักกีฬาที่มีรายได้จากภายนอกประเทศ และผู้สนับสนุนการสร้างนักกีฬา

ทั้งนี้ มุ่งเน้นให้การส่งเสริมแก่กลุ่มผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา จำนวน ๑ กลุ่ม คือ กลุ่มที่ห้า กลุ่มกีฬาอาชีพ

โดยมีหน่วยงานรับผิดชอบ คือ กระทรวงการคลัง ทั้งนี้ หน่วยประสานงาน คือกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์)

๒. การพัฒนาการกีฬาเพื่อการท่องเที่ยวและนันทนาการ

๑) **เหตุผลของผู้ประกอบการ** คือ บรรยากาศทางการกีฬาของประเทศไทยได้มีการพัฒนารูปแบบไปสู่การกีฬาเชิงนันทนาการที่ควบคู่ไปกับกิจกรรมการท่องเที่ยว ที่มีนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติให้ความสนใจเข้าร่วมกิจกรรมเป็นจำนวนมากและนับวันจะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยจะนำมาสู่การเพิ่มปริมาณเงินในประเทศและพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศได้อย่างเต็มรูปแบบ จึงต้องการให้ภาครัฐให้ความสำคัญและพัฒนากิจกรรมการกีฬาเพื่อการท่องเที่ยวและนันทนาการ (Sport Tourism) ให้เป็นรูปธรรมและแพร่หลาย

๒) **ความเห็นของส่วนราชการ** ส่วนราชการที่รับผิดชอบคือ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา เห็นชอบในหลักการของมาตรการนี้ โดยในขณะนี้ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ได้มีการกำหนดยุทธศาสตร์และแนวทางการสนับสนุนส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬา (Sport Tourism) ไว้ ประกอบด้วย แผนงานยุทธศาสตร์สร้างรายได้จากการท่องเที่ยวและบริการ โครงการท่องเที่ยวเชิงกีฬา และการดำเนินงานด้านกีฬาเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว พร้อมทั้ง เตรียมความพร้อมให้การสนับสนุนกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาอย่างเต็มที่ แต่เนื่องจากการพิจารณาในระดับนโยบาย จึงต้องนำเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาและมีมติให้เป็นพิเศษต่อไป

แนวทางการดำเนินงาน นำเรียนคณะรัฐมนตรีเพื่อมีมติให้การสนับสนุนและส่งเสริมการกีฬาเพื่อการท่องเที่ยวและนันทนาการ (Sport Tourism) อย่างเป็นรูปธรรมและมีความต่อเนื่อง

ทั้งนี้ มุ่งเน้นให้การส่งเสริมแก่กลุ่มผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา รวม ๓ กลุ่ม คือ

○ **กลุ่มที่สาม** กลุ่มสื่อสารมวลชน กิจกรรมการตลาดและโฆษณา การประชาสัมพันธ์ทางการกีฬา

○ **กลุ่มที่สี่** กลุ่มการจัดการสิทธิประโยชน์และลิขสิทธิ์ทางการกีฬากลุ่มการจัดการแข่งขันกีฬา

○ **กลุ่มที่แปด** กลุ่มการจัดการกีฬาเพื่อการท่องเที่ยวและนันทนาการ

โดยมีหน่วยงานรับผิดชอบคือ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์)

มาตรการที่ ๒ : มาตรการกระตุ้น

๑. สนับสนุนภาคเอกชนลงทุนในการสร้างสถานกีฬา (Sports Venues/Sport Facilities) สำหรับการจัดกิจกรรมกีฬาให้ครอบคลุมทุกชนิดกีฬา รวมทั้งสนับสนุนให้สถานศึกษามีการลงทุนเกี่ยวกับสถานกีฬาในลักษณะที่เป็นวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs)

๑) **เหตุผลของผู้ประกอบการ** คือ ภาคเอกชนจำนวนไม่น้อยที่มีความสนใจและประสงค์จะสร้างสถานกีฬาเพื่อจัดกิจกรรมกีฬาให้ครอบคลุมทุกชนิดกีฬา แต่ต้องใช้งบประมาณและเงินทุนจำนวนมากในการดำเนินการ ซึ่งในขณะนี้ยังไม่มีนโยบายของภาครัฐที่ชัดเจนในการให้การสนับสนุนประกอบกับสถานศึกษาหลายแห่งมีความพร้อมและความประสงค์ที่จะดำเนินการในเรื่องสถานกีฬาเพื่อให้บริการแก่เด็ก เยาวชน และประชาชนในพื้นที่ รวมถึงการจัดกิจกรรมการแข่งขันกีฬา แต่ต้องประสบปัญหาในเรื่องงบประมาณและเงินทุน จึงต้องการให้ภาครัฐพิจารณากำหนดความชัดเจนในการดำเนินการ พร้อมให้การส่งเสริมและสนับสนุนอย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง

๒) **ความเห็นของส่วนราชการ** ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องคือ กระทรวงการคลัง กระทรวงอุตสาหกรรม และกระทรวงศึกษาธิการ มีความเห็นชอบร่วมกันในหลักการของมาตรการนี้ และพร้อมให้การสนับสนุนสถานที่ในการพัฒนาเป็นสถานกีฬา อย่างไรก็ตามในส่วน of สถานศึกษายังมีข้อจำกัดในเรื่องมาตรฐานสำหรับการศึกษา จึงไม่สามารถพัฒนาให้เป็นสถานกีฬาได้อย่างเต็มรูปแบบ นอกจากนี้ BOI มีนโยบายการส่งเสริมการลงทุนในท้องถิ่น โดยการนำกิจการขนาดใหญ่ อาทิ บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) มาเป็นต้นแบบการส่งเสริม จึงมีความพร้อมให้การสนับสนุนหน่วยงานในท้องถิ่นเรื่องการพัฒนาสถานกีฬาในลักษณะของธุรกิจเพื่อสังคม (Social Enterprise)

แนวทางการดำเนินงาน ประสานกับส่วนราชการที่เกี่ยวข้องเพื่อเร่งรัดการดำเนินการ สนับสนุนให้ภาคเอกชน หน่วยงานราชการ และหน่วยงานในท้องถิ่นพัฒนาสถานกีฬาสำหรับการออกกำลังกาย และการเล่นกีฬาของประชาชน

ทั้งนี้ มุ่งเน้นให้การส่งเสริมแก่กลุ่มผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา รวม ๓ กลุ่ม คือ

- กลุ่มที่หนึ่ง กลุ่มสถานที่บริการออกกำลังกาย
- กลุ่มที่สอง กลุ่มสโมสรกีฬาสมัครเล่น
- กลุ่มที่เจ็ด กลุ่มสถาบันการศึกษาผู้ผลิตบุคลากรด้านการกีฬา

โดยมีหน่วยงานรับผิดชอบ คือ กระทรวงการคลัง กระทรวงมหาดไทย กระทรวงอุตสาหกรรม และกระทรวงศึกษาธิการ ทั้งนี้ หน่วยงานประสานงานคือกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์)

๒. ส่งเสริมและสนับสนุนสถาบันการศึกษา ภาครัฐ และภาคเอกชน ให้เกิดการลงทุนผลิตบุคลากรที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญด้านการวิจัยและพัฒนา (R&D) การสร้างนวัตกรรมทางการกีฬา การพัฒนาอุปกรณ์และการบริการทางวิทยาศาสตร์การกีฬา สำหรับใช้ในประเทศและการส่งออก

๑) **เหตุผลของผู้ประกอบการ** คือวงการกีฬาประสบปัญหาด้านบริหารจัดการในเรื่องตลาดแรงงานและผู้ประกอบการทางการกีฬาหลายรายมีความต้องการแรงงานที่มีความรู้ ทักษะ และความสามารถในเรื่องนวัตกรรมของอุปกรณ์และการบริการทางการกีฬา วิทยาศาสตร์การกีฬา ซึ่งเป็นสาขาวิชาที่หาได้ยากในปัจจุบัน จึงต้องการให้ภาครัฐส่งเสริมและสนับสนุนสถาบันการศึกษาให้เปิดการเรียนการสอนในศาสตร์ดังกล่าว ตลอดจนผู้ประกอบการทางการกีฬาหลายรายมีความต้องการให้ภาครัฐส่งเสริมและสนับสนุนการวิจัยและพัฒนา (R&D) ในศาสตร์ของการกีฬาอย่างเป็นระบบและเป็นรูปธรรม โดยมีความต่อเนื่อง

๒) ความเห็นของส่วนราชการ ส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง คือ กระทรวงการคลัง และกระทรวงศึกษาธิการมีความเห็นชอบร่วมกันในหลักการของมาตรการนี้ และพร้อมให้การสนับสนุนสถาบันการศึกษาเปิดการเรียนการสอนในศาสตร์ที่เป็นความต้องการของตลาดแรงงาน และผู้ประกอบการทางการกีฬา โดยในขณะนี้ มีสถาบันอุดมศึกษาหลายแห่งที่เปิดการเรียนการสอนในสาขาวิชาทางการกีฬา อยู่บ้างแล้ว และหากมีสถาบันอุดมศึกษารายใดที่มีความพร้อมเปิดการเรียนการสอนในศาสตร์ดังกล่าว ก็จะทำให้การสนับสนุนอย่างเต็มที่ ในส่วนของการวิจัยและพัฒนานั้น กระทรวงการคลังมีมาตรการทางภาษีให้แก่ผู้ประกอบการนิติบุคคลที่ทำการวิจัยและพัฒนา โดยสามารถหักค่าใช้จ่ายได้ถึง ๓ เท่าของค่าใช้จ่ายจริงในการคำนวณภาษีเงินได้นิติบุคคล นอกจากนี้ BOI ได้ให้สิทธิประโยชน์แก่ผู้ประกอบการ รวมถึงการกีฬา ที่ทำการวิจัยและพัฒนา โดยสามารถยกเว้นภาษีเงินได้ ๑ - ๓ ปี ซึ่งจะต้องมีการประชาสัมพันธ์เพื่อให้ข้อมูลข่าวสารในเรื่องสิทธิประโยชน์แก่ผู้ประกอบการ

แนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

(๑) ส่งเสริมให้สถานศึกษาพัฒนาบุคลากรในศาสตร์ด้านการกีฬาสาขาซึ่งเป็นที่ต้องการของอุตสาหกรรมการกีฬาในทุกระดับ

(๒) ประสานกับส่วนราชการที่เกี่ยวข้องเพื่อเร่งดำเนินการประชาสัมพันธ์เพื่อให้ข้อมูลข่าวสารในเรื่องสิทธิประโยชน์แก่ผู้ประกอบการอย่างต่อเนื่อง และกำหนดให้มีจุดประสานงานการสื่อสารข้อมูลเกี่ยวกับสิทธิประโยชน์ที่ผู้ประกอบการพึงได้รับจากภาครัฐในเรื่องของการวิจัยและพัฒนา

(๓) พิจารณาจัดลำดับมาตรฐานของผลิตภัณฑ์การกีฬาและส่งเสริมการสร้างตราผลิตภัณฑ์ (Brand)

ทั้งนี้ มุ่งเน้นให้การส่งเสริมแก่กลุ่มผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา **รวม ๓ กลุ่ม** คือ

- **กลุ่มที่หก** กลุ่มการบริการทางวิทยาศาสตร์การกีฬา
- **กลุ่มที่เจ็ด** กลุ่มสถาบันการศึกษาผู้ผลิตบุคลากรด้านการกีฬา
- **กลุ่มที่สิบเอ็ด** กลุ่มผู้ผลิตอุปกรณ์กีฬา

โดยมีหน่วยงานรับผิดชอบคือกระทรวงการคลังและกระทรวงศึกษาธิการ ทั้งนี้ หน่วยงานประสานงาน คือ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์)

๓. แก้ไขปรับปรุงความชัดเจนของการกำหนดพิกัดอัตราศุลกากรและอำนวยความสะดวกในการดำเนินกรรมวิธีนำเข้า/การส่งออก อุปกรณ์การกีฬาและอุปกรณ์ออกกำลังกาย สำหรับการแข่งขันกีฬาและการฝึกซ้อมในระดับนานาชาติที่ได้รับการรับรองจากสมาคมกีฬา การกีฬาแห่งประเทศไทย (กกท.) หรือหน่วยงานของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

๑) เหตุผลของผู้ประกอบการ คือ ปัจจุบันการพิจารณาพิกัดอัตราศุลกากรเพื่อการนำเข้า/ส่งออกอุปกรณ์การกีฬาและอุปกรณ์ออกกำลังกาย ยังประสบปัญหาในเรื่องความชัดเจน โดยเฉพาะตัวอุปกรณ์และส่วนควบหรือชิ้นส่วนที่ใช้ร่วมกันเป็นอัตราพิกัดที่แตกต่างกัน อาทิ กีฬาเรือพาย ปรากฏว่า ตัวเรือกับใบพายมีพิกัดที่ไม่ตรงกัน ทำให้ต้องมีการตีความและกำหนดอัตราที่แตกต่างกัน ตลอดจนการใช้วิธีการและใช้เวลาทางศุลกากรที่แตกต่างกัน จึงต้องการให้ภาครัฐพิจารณาทบทวนแนวทางดังกล่าว

๒) ความเห็นของส่วนราชการ ส่วนราชการที่รับผิดชอบคือ กระทรวงการคลัง เห็นชอบในหลักการของมาตรการนี้ แต่ปัญหาที่เกิดขึ้นเป็นเพราะทางราชการขาดข้อมูลในการพิจารณาประกอบการกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร จึงควรให้สมาคมกีฬาหรือผู้ประกอบการที่มีปัญหาทำเป็นหนังสือชี้แจงข้อเท็จจริงต่อสำนักงานเศรษฐกิจการคลังเพื่อพิจารณาต่อไป สำหรับในส่วนความต้องการที่จะให้ภาครัฐพิจารณากำหนดพิกัดอัตราศุลกากรสำหรับอุปกรณ์กีฬาบางรายการนั้น อุปกรณ์กีฬาดังกล่าวต้องได้รับการ

รับรองจากสมาคมกีฬา การกีฬาแห่งประเทศไทย (กกท.) หรือหน่วยงานของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน

แนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

(๑) เร่งรัดให้สมาคมกีฬาหรือผู้ประกอบการประสานงานในเรื่องข้อมูลและชี้แจงข้อเท็จจริงพิกัดอัตราศุลกากรสำหรับอุปกรณ์กีฬาต่อสำนักงานเศรษฐกิจการคลังเพื่อพิจารณาต่อไป

(๒) เร่งรัดให้กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ร่วมกับสมาคมกีฬา การกีฬาแห่งประเทศไทย (กกท.) หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พิจารณาทบทวนการกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร ร่วมกับกระทรวงการคลัง (กรมศุลกากร) เพื่อให้ได้ข้อยุติในแต่ละรายการของอุปกรณ์กีฬา

ทั้งนี้ มุ่งเน้นให้การส่งเสริมแก่กลุ่มผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา **รวม ๔ กลุ่ม** คือ

- กลุ่มที่สอง กลุ่มสโมสรกีฬาสมัครเล่น
- กลุ่มที่ห้า กลุ่มกีฬาอาชีพ
- กลุ่มที่เก้า กลุ่มการจัดการแข่งขันกีฬา
- กลุ่มที่สิบสอง กลุ่มผู้นำเข้าและส่งออกทางการกีฬา

โดยมีหน่วยงานรับผิดชอบคือกระทรวงการคลัง ทั้งนี้ หน่วยประสานงานคือ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์)

๔. กำหนดมาตรการป้องกันปราบปรามการฝ่าฝืนการป้องกันปราบปรามและจับกุมผู้กระทำความผิดในการปลอมแปลงผลิตภัณฑ์หรือละเมิดลิขสิทธิ์สินค้าและบริการทางการกีฬา

๑) เหตุผลของผู้ประกอบการ คือ ในปัจจุบันมีการละเมิดลิขสิทธิ์สินค้าเป็นจำนวนมากส่งผลกระทบต่อทรัพย์สินทางปัญญาของผู้ประกอบการไทย จึงต้องการให้ภาครัฐโดยกระทรวงพาณิชย์ให้ความสำคัญดำเนินการป้องกัน ปราบปราม และจับกุมผู้กระทำความผิดในการปลอมแปลงผลิตภัณฑ์ หรือละเมิดลิขสิทธิ์สินค้า และบริการทางการกีฬาของผู้ประกอบการไทย เพื่อรักษาความมั่นคงทางเศรษฐกิจของชาติ

๒) ความเห็นของส่วนราชการ ส่วนราชการที่รับผิดชอบ คือ กระทรวงพาณิชย์ เห็นชอบในหลักการของมาตรการนี้ เรื่องดังกล่าวถือว่าเป็นทรัพย์สินทางปัญญาของผู้ออกแบบและผลิตภัณฑ์ อย่างไรก็ตามจะต้องพิจารณารายละเอียดร่วมกับกรมทรัพย์สินทางปัญญาในเรื่องการคุ้มครองลิขสิทธิ์ สิทธิบัตร และทรัพย์สินทางปัญญาอื่นให้ชัดเจนต่อไป

แนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

(๑) เร่งรัดให้กระทรวงพาณิชย์เพิ่มมาตรการที่เข้มข้นในการคุ้มครอง ป้องกัน ปราบปราม และจับกุมผู้กระทำความผิดในการปลอมแปลงผลิตภัณฑ์ หรือละเมิดลิขสิทธิ์สินค้าและบริการทางการกีฬาของผู้ประกอบการไทย

(๒) เร่งรัดการกำหนดมาตรการให้ส่วนราชการและหน่วยงานผู้ใช้อุปกรณ์กีฬาพิจารณาใช้ผลิตภัณฑ์ที่ผลิตและจำหน่ายโดยผู้ประกอบการไทย

ทั้งนี้ มุ่งเน้นให้การส่งเสริมแก่กลุ่มผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา **รวม ๒ กลุ่ม** คือ

- กลุ่มที่สิบ กลุ่มผู้ค้าปลีกและค้าส่งอุปกรณ์กีฬา
- กลุ่มที่สิบเอ็ด กลุ่มผู้ผลิตอุปกรณ์กีฬา

โดยมีหน่วยงานรับผิดชอบ คือ กระทรวงพาณิชย์ หน่วยประสานงาน คือ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์)

๕. ปรับปรุงหลักสูตรการเรียนการสอนวิชาพลศึกษาและการกีฬาที่เป็นมาตรฐานและต่อเนื่องในระบบการศึกษาตั้งแต่ระดับประถมศึกษาเป็นต้นไป โดยมุ่งเน้นการสร้างสุขภาวะให้เยาวชนและเป็นการสร้างความต้องการในการบริโภคผลิตภัณฑ์ (Demand-Side) ทางการศึกษา

๑) **เหตุผลของผู้ประกอบการ** คือต้องการให้ภาครัฐดำเนินการในการปรับปรุงพัฒนาหลักสูตรการเรียนการสอนวิชาพลศึกษา และวิชาที่เกี่ยวกับการกีฬาที่เป็นมาตรฐานในระบบการศึกษา ทั้งของภาครัฐและเอกชนอย่างเป็นระบบต่อเนื่องและครบวงจร ทั้งในเรื่องของหลักสูตร บุคลากรครู อุปกรณ์การเรียนการสอนและเรื่องที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ เริ่มต้นตั้งแต่ระดับประถมศึกษาเป็นต้นไป โดยมีความมุ่งหมายที่สำคัญ กล่าวคือ การสร้างสุขภาวะทั้งในเรื่องสุขภาพทางร่างกายและจิตใจ คุณภาพชีวิต อารมณ์ และสังคมให้เด็กและเยาวชนจนเติบโตเป็นบุคลากรที่ดีของประเทศ การพัฒนาสุขภาพให้แก่ประชาชนตั้งแต่วัยเยาว์เพื่อลดโรคร้ายไข้เจ็บ ซึ่งจะส่งผลต่อการประหยัดงบประมาณเพื่อการรักษาพยาบาลในภาพรวมของประเทศในอนาคต การสร้างและพัฒนาความรู้ และทักษะ เพื่อค้นหาทักษะที่พร้อมสร้างชื่อเสียงเกียรติภูมิให้แก่ประเทศ และการกระตุ้นการสร้างความต้องการในการบริโภคผลิตภัณฑ์ (Demand - Side) ทางการศึกษาของประเทศ

๒) **ความเห็นของส่วนราชการ** ส่วนราชการที่รับผิดชอบ คือกระทรวงศึกษาธิการ เห็นชอบในหลักการ และแจ้งเพิ่มเติมว่า ปัจจุบันนี้ทางกระทรวงศึกษาธิการได้ปรับเปลี่ยนเวลาในการเรียนการสอน โดยได้เพิ่มวิชาพลศึกษาจากคาบละ ๑ ชั่วโมง เป็น ๒ คาบ ๒ ชั่วโมงไว้ในหลักสูตรแล้ว

แนวทางการดำเนินงาน ส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมกับการพัฒนาหลักสูตรและการกำหนดมาตรฐานอุปกรณ์กีฬาสำหรับกิจกรรมทางกายในชั่วโมงพลศึกษาที่เพิ่มขึ้นตามบทบาทกรรมการการศึกษาในสถานศึกษานั้น ๆ ให้มีระดับคุณภาพที่เหมาะสมกับการใช้งานในแต่ละระดับ ตั้งแต่ระดับพื้นฐาน ระดับมีคุณภาพปานกลาง ระดับมืออาชีพ และระดับนานาชาติ

ทั้งนี้ มุ่งเน้นให้การส่งเสริมแก่กลุ่มผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการศึกษาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา รวม ๓ กลุ่ม คือ

- **กลุ่มที่เจ็ด** กลุ่มสถาบันการศึกษาผู้ผลิตบุคลากรด้านการศึกษา
- **กลุ่มที่สิบ** กลุ่มผู้ค้าปลีกและค้าส่งอุปกรณ์กีฬา
- **กลุ่มที่สิบเอ็ด** กลุ่มผู้ผลิตอุปกรณ์กีฬา

โดยมีหน่วยงานรับผิดชอบ คือ กระทรวงศึกษาธิการ ทั้งนี้ หน่วยงานประสานงาน คือ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์)

๖. สรุปผลแนวทางการปฏิรูปเรื่องการส่งเสริมอุตสาหกรรมการศึกษา

คณะกรรมการฯ โดย คณะอนุกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านบริหารจัดการ การกีฬา ได้ดำเนินกระบวนการตามวิธีการปฏิรูปที่กำหนดไว้ตามข้อ ๒ กล่าวคือ สำรวจความต้องการที่แท้จริงของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา สังเคราะห์ข้อมูลและพิจารณาแนวทางการขอรับการสนับสนุนและส่งเสริม ประชุมหารือร่วมกับกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ส่วนราชการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการกำหนดมาตรการให้การสนับสนุนและส่งเสริม จนสามารถกำหนดเป็นมาตรการที่ภาครัฐพึงให้การสนับสนุนและส่งเสริมผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการศึกษาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา รวม ๒ มาตรการสำคัญ คือ

๖.๑ มาตรการที่ ๑ : มาตรการด้านนโยบาย ซึ่งจะต้องนำเรียนคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาให้การสนับสนุนและส่งเสริม แบ่งเป็น ๔ มาตรการ

๖.๒ มาตรการที่ ๒ : มาตรการกระตุ้น ซึ่งจะเป็นการเร่งรัดให้ส่วนราชการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกระตุ้นให้เกิดการเร่งรัดเพื่อให้เกิดการบูรณาการดำเนินงานของผู้มีส่วนร่วมทั้งสองฝ่าย คือส่วนราชการ/หน่วยงานผู้ให้บริการ และผู้ประกอบการในฐานะผู้รับบริการ แบ่งเป็น ๕ มาตรการ

คณะกรรมการจึงขอเสนอรายงานเรื่อง การส่งเสริมอุตสาหกรรมกีฬา (Sports Industry Promotion) เพื่อให้สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศได้โปรดพิจารณา หากสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศเห็นชอบด้วย ขอให้โปรดส่งรายงานไปยังคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไป

พลเรือเอก



(สกริพันธุ์ เกยานนท์)

เลขาธิการกรรมการ

ผนวก ก แนวโน้มอุตสาหกรรมการกีฬาในภาพรวมของโลก

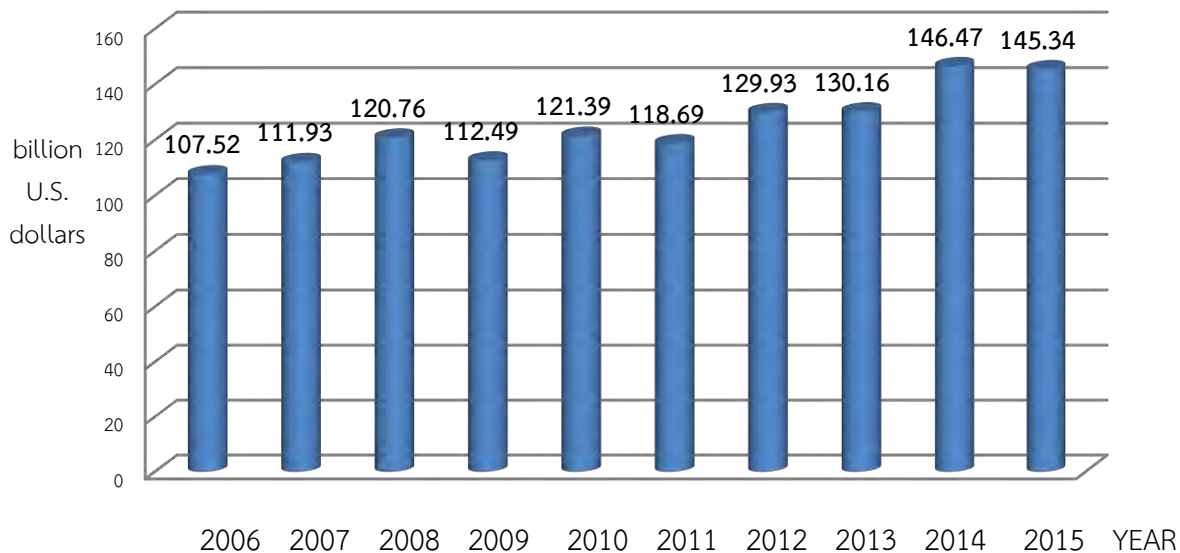
อุตสาหกรรมการกีฬา (Sports Industry) มีลักษณะเป็นอุตสาหกรรมที่มีขนาดใหญ่ มีความสำคัญประเภทหนึ่งในอุตสาหกรรมชั้นนำของโลก และมีส่วนแบ่งการตลาดเป็นอันดับต้น ๆ ของโลก เมื่อเปรียบเทียบกับอุตสาหกรรมสำคัญประเภทอื่น (ไพจิตร วิบูลย์ธนสาร : ๒๕๕๐) โดยในภาพรวม พบว่า มีมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจากอุตสาหกรรมการกีฬารวมมากกว่า ๔๐๐,๐๐๐ ล้านดอลลาร์สหรัฐ มีการขยายตัวในอัตราส่วนร้อยละ ๒๐ ต่อปี ซึ่งข้อมูลมูลค่าทางเศรษฐกิจของประเทศขนาดใหญ่ที่น่าสนใจ ประกอบด้วย

➢ สหรัฐอเมริกาเป็นประเทศที่มีอุตสาหกรรมการกีฬาใหญ่เป็นอันดับหนึ่งของโลก มีมูลค่าการตลาดของอุตสาหกรรมการกีฬามากกว่าปีละ ๒๑๐,๐๐๐ ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือคิดเป็นร้อยละ ๒ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Gross Domestic Product : GDP)

➢ สาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นประเทศที่มีอุตสาหกรรมการกีฬาใหญ่ที่สุดในภูมิภาคเอเชีย มีมูลค่าทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมการกีฬา ประมาณ ๘๐๐,๐๐๐ ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือคิดเป็นร้อยละ ๐.๒ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Gross Domestic Product : GDP)

ทั้งนี้ ข้อมูลทางสถิติที่เผยแพร่ทาง website : www.statista.com ทราบว่า รายได้เฉพาะที่เป็นรายได้ของตลาดการกีฬาทั่วโลก (Global Sports Market Revenue) ในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ หรือปี ค.ศ. ๒๐๑๕ มียอดรายได้ของตลาดการกีฬา รวม ๑๔๕,๓๔๐ ล้านดอลลาร์สหรัฐ มีอัตราการเจริญเติบโต จากปี ค.ศ. ๒๐๐๖ (ในรอบ ๑๐ ปี) คิดเป็นร้อยละ ๓๕.๑๗ หรือมีอัตราการเจริญเติบโต จาก ปี ค.ศ. ๒๐๑๑ (ในรอบ ๕ ปี) คิดเป็นร้อยละ ๒๒.๔๕

Global Sports market revenue (in billion U.S. dollars)

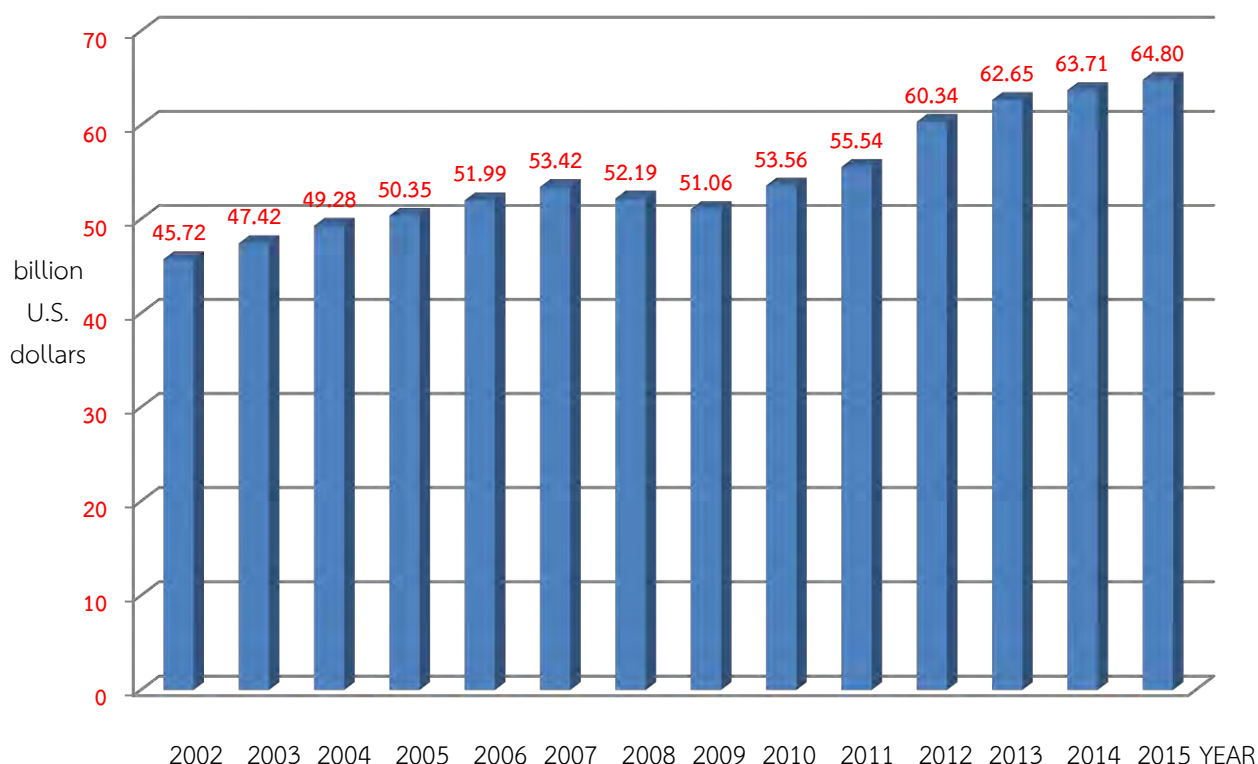


ที่มา : www.statista.com

แผนภาพที่ ๒ แสดงยอดรายได้ของตลาดการกีฬาทั่วโลก ระหว่างปี ค.ศ. ๒๐๐๖ – ๒๐๑๕

นอกจากนี้จากข้อมูลทางสถิติที่เผยแพร่ทาง website ดังกล่าว ยังได้เผยแพร่ข้อมูลสถิติการซื้อขายสินค้าที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาของผู้บริโภค ในสหรัฐอเมริกา โดยในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ หรือปี ค.ศ. ๒๐๑๕ พบว่า มียอดซื้อขายสินค้าที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาของผู้บริโภค รวม ๖๔,๘๐๐ ล้านดอลลาร์สหรัฐ มีอัตราการเจริญเติบโตจากปี ค.ศ. ๒๐๐๒ (ในรอบ ๑๔ ปี) คิดเป็นร้อยละ ๔๑.๗๓ หรือมีอัตราการเจริญเติบโตจาก ปี ค.ศ. ๒๐๐๖ (ในรอบ ๑๐ ปี) คิดเป็นร้อยละ ๒๔.๖๔ หรือ มีอัตราการเจริญเติบโตจาก ปี ค.ศ. ๒๐๑๑ (ในรอบ ๕ ปี) คิดเป็นร้อยละ ๑๖.๖๗

Consumer purchases of sporting goods in the U.S. (in billion U.S. dollars)



Source : www.statista.com

แผนภาพที่ ๓ แสดงยอดการซื้อสินค้าที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาของผู้บริโภค ในสหรัฐอเมริกา (ปี ค.ศ. 2002 – 2015)

หากพิจารณาจากแผนภาพที่ ๑ และแผนภาพที่ ๒ จะเห็นว่า รายงานทางสถิติได้ชี้ให้เห็นอย่างชัดเจนในระหว่างปี ค.ศ. 2007 – 2009 ที่มียอดลดลงทั้ง ๒ แผนภาพ ที่เป็นเช่นนี้เพราะว่าในระยะเวลาดังกล่าว เป็นช่วงเวลาของการเกิดวิกฤตเศรษฐกิจในสหรัฐอเมริกา และส่งผลกระทบต่อเนื่องไปทั่วโลก ที่เรียกว่า วิกฤตซับไพรม์หรือวิกฤตหนี้ด้อยคุณภาพ (Sub - Prime Crisis) ซึ่งนักวิเคราะห์บางสำนักเรียกว่า วิกฤตการณ์แฮมเบอร์เกอร์ (Hamburger Crisis) โดยเหตุการณ์นี้ได้เริ่มเกิดขึ้นกลางปี ค.ศ. 2007 และเห็นผลรุนแรงในปี ค.ศ. 2008 - 2009 เนื่องจากเกิดปัญหาการบริหารจัดการสินเชื่อสังหาริมทรัพย์ (Sub - Prime Mortgage) ผิดพลาด และขาดการกำกับดูแลอย่างรัดกุมในกลุ่มพาณิชย์ (Investment Banking) จนทำให้เกิดปัญหาขาดสภาพคล่องและคุกคามความมั่นคงของสถาบันการเงิน ส่งผลให้บริษัทขนาดใหญ่หลายบริษัทในสหรัฐอเมริกาต้องล้มละลายปิดกิจการ ซึ่งเมื่อพิจารณาแล้วในช่วงที่เกิดวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจนั้น พบว่าตัวเลขทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา ก็ได้รับผลกระทบกระเทือนบ้างแต่ก็ไม่มากนัก กล่าวคือ มีอัตราการลดลงปีละประมาณร้อยละ ๒ - ๗ เท่านั้น แต่ภายหลังจากที่สถานการณ์คลี่คลายแล้ว ตั้งแต่ปี ค.ศ. 2010 ปรากฏว่า ตัวเลขทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาได้เจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องทุกปี จึงอาจสรุปในเบื้องต้นได้ว่า อุตสาหกรรมและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาได้รับการพัฒนา จนเป็นที่ยอมรับและอยู่ในความต้องการของประชาชนตลอดเวลา

อย่างไรก็ตาม สามารถสรุปภาพรวมของสถิติที่น่าสนใจเกี่ยวกับอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาและการให้บริการกีฬาของสหรัฐอเมริกาและทั่วโลกได้ ดังนี้

๑) ค่าใช้จ่ายในการชมกีฬาของสหรัฐอเมริกา พบว่า ในปี ค.ศ. 2014 มียอดการใช้จ่ายรวม ๓๖,๙๐๐ ล้านดอลลาร์สหรัฐ

๒) มูลค่าขายปลีกของผลิตภัณฑ์ทางการกีฬาสหรัฐอเมริกา พบว่า ในปี ค.ศ. 2014 มียอดมูลค่าขายรวม ๔๓,๘๐๐ ล้านดอลลาร์สหรัฐ

๓) มูลค่าการให้บริการสถานออกกำลังกายและสุขภาพของสหรัฐอเมริกา พบว่า ในปี ค.ศ. 2013 มียอดมูลค่าการใช้จ่ายรวม ๒๒,๔๐๐ ล้านดอลลาร์สหรัฐ

๔) จำนวนผู้ใช้บริการสถานออกกำลังกายและสุขภาพของสหรัฐอเมริกา พบว่า ในปี ค.ศ. 2014 มียอดผู้ใช้บริการรวม ๕๒.๙ ล้านคน

๕) มูลค่าการให้บริการสถานออกกำลังกายและสุขภาพทั่วโลก พบว่า ในปี ค.ศ. 2013 มียอดมูลค่าการใช้จ่ายรวม ๗๘,๑๐๐ ล้านดอลลาร์สหรัฐ

Other Sports Industry Revenue

Major League Soccer (MLS) Revenue	600	Mil. US\$	2013/14	PRE
Average MLS Team Value	103	Mil. US\$	2013	Forbes
NCAA Sports Revenue (Including Div. I, II and III)	989.0	Mil. US\$	2013/14	NCAA
Spectator Sports*	36.9	Bil. US\$	2014	Census
Sporting Goods Stores Retail Sales, U.S.	43.8	Bil. US\$	2014	Census
U.S. Health Club Revenue	22.4	Bil. US\$	2013	IHRSA
Total U.S. Health Club Members	52.9	Mil.	Jan-14	IHRSA
Health Club Revenue, Worldwide	78.1	Bil. US\$	2013	IHRSA
Total NASCAR Team Revenue	886	Mil. US\$	2015	Forbes
Average NASCAR Team Value	139.2	Mil. US\$	2015	Forbes

PRE = Plunkett Research estimate;

IHRSA = International Health, Racquet & Sportsclub Association.

*Includes racetracks, sports teams and other spectator sports.

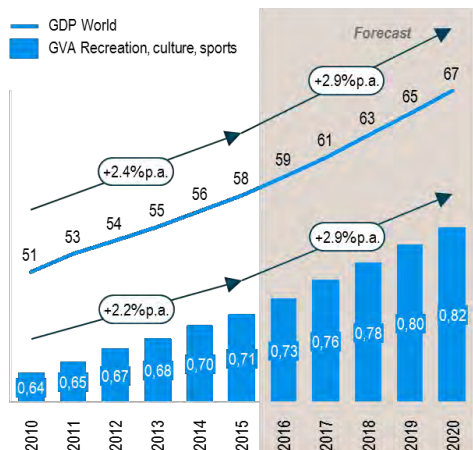
Source : www.plunkettresearch.com

ตารางที่ ๑ แสดงสถิติที่น่าสนใจเกี่ยวกับอุตสาหกรรมและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา

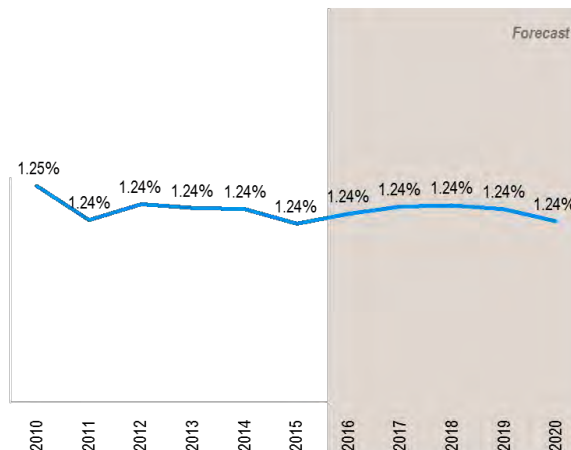
ซึ่งจากการศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับการกีฬาในปัจจุบัน พบว่า มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจอันเกิดจากการกีฬาและนันทนาการมีอัตราการเจริญเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเมื่อเปรียบเทียบกับค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมทั่วโลกแล้ว ปรากฏผลตามแผนภาพที่ ๓ กล่าวคือ มีอัตราการเจริญเติบโตของมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากการกีฬาและนันทนาการที่มีค่าเฉลี่ยของอัตราการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องประมาณร้อยละ ๒.๒ ต่อปี ในระยะเวลา ๖ ปี ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๕๓ – ๒๕๕๘ และเมื่อเปรียบเทียบกับผลิตภัณฑ์มวลรวม (Gross Domestic

Product : GDP) แล้ว จะอยู่ในอัตราประมาณร้อยละ ๑.๒๔ อย่างต่อเนื่อง จึงแสดงให้เห็นว่า การกีฬาและนันทนาการ สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของโลกในภาพรวมได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีแนวโน้มว่าจะสามารถเพิ่มระดับ การสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจได้อย่างมีนัยสำคัญในอนาคต

Global GDP vs GVA from recreational, cultural and sporting activities
2010 – 2020, USD trillion



Ratio of contribution of GVA of recreational, cultural and sporting activities to global GDP
2010 – 2020, %



ที่มา : HIS

แผนภาพที่ ๔ แสดงอัตราการเจริญเติบโตของการกีฬาและนันทนาการกับผลิตภัณฑ์มวลรวมทั่วโลก

เมื่อพิจารณาภาพรวมของรายได้จากการกีฬาตลาดกีฬาในภาพรวมของโลก ปรากฏผลตามแผนภาพที่ ๔ พบว่า ทุกแหล่งรายได้ต่างมีอัตราการเติบโตอย่างต่อเนื่อง ซึ่งสามารถแบ่งได้ออกเป็น ๒ กลุ่มหลัก คือ

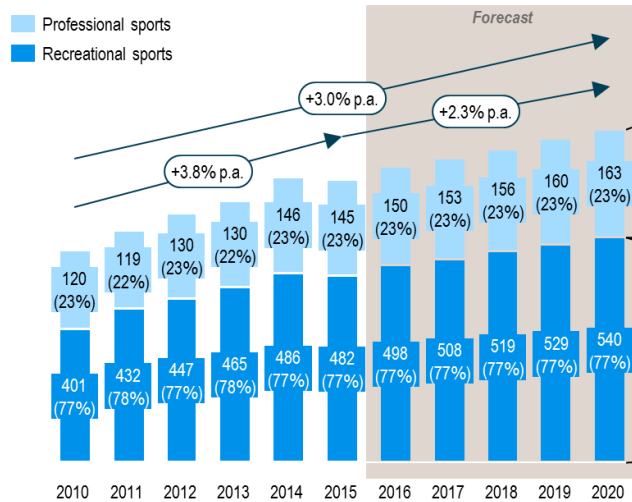
๑. รายได้จากกีฬาเพื่อการอาชีพ (Professional Sports Revenue) โดยมีรายได้หลักที่พิจารณาจาก อัตราเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปี (Compound Annual Growth Rate : CAGR) สามารถจำแนกได้ ดังนี้

- ๑.๑ ค่าบัตรเข้าชมการแข่งขันกีฬา (CAGR ประมาณร้อยละ ๒.๕) คิดเป็นร้อยละ ๓๑.๒ ของรายได้ทั้งหมด
- ๑.๒ ค่าสปอนเซอร์ (CAGR ประมาณร้อยละ ๕.๓) คิดเป็นร้อยละ ๓๐.๘ ของรายได้ทั้งหมด
- ๑.๓ ลิขสิทธิ์การถ่ายทอด (CAGR ประมาณร้อยละ ๓.๘) คิดเป็นร้อยละ ๒๔.๓ ของรายได้ทั้งหมด
- ๑.๔ การจำหน่ายสินค้าที่ระลึก (CAGR ประมาณร้อยละ ๓.๘) คิดเป็นร้อยละ ๑๓.๘ ของรายได้ทั้งหมด

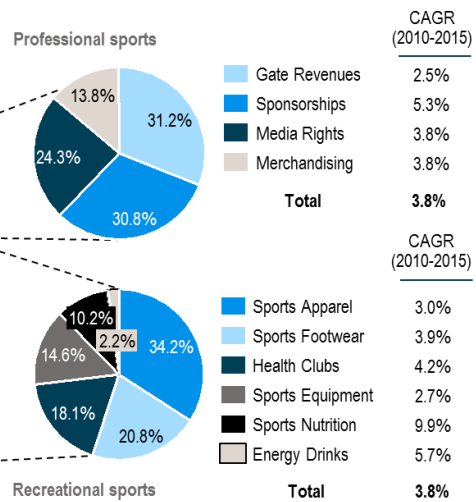
๒. รายได้จากกีฬาเพื่อความบันเทิงและนันทนาการ (Recreational Sports Revenue) โดยมีรายได้หลัก ที่พิจารณาจากอัตราเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปี (CAGR) สามารถจำแนกได้ ดังนี้

- ๒.๑ ชุดกีฬา (CAGR ประมาณร้อยละ ๓.๐) คิดเป็นร้อยละ ๓๔.๒ ของรายได้ทั้งหมด
- ๒.๒ รองเท้ากีฬา (CAGR ประมาณร้อยละ ๓.๙) คิดเป็นร้อยละ ๒๐.๘ ของรายได้ทั้งหมด
- ๒.๓ สถานออกกำลังกาย (CAGR ประมาณร้อยละ ๔.๒) คิดเป็นร้อยละ ๑๘.๑ ของรายได้ทั้งหมด
- ๒.๔ อุปกรณ์กีฬา (CAGR ประมาณร้อยละ ๒.๗) คิดเป็นร้อยละ ๑๔.๖ ของรายได้ทั้งหมด
- ๒.๕ อาหารบำรุงสุขภาพ (CAGR ประมาณร้อยละ ๙.๙) คิดเป็นร้อยละ ๑๐.๒ ของรายได้ทั้งหมด
- ๒.๖ เครื่องดื่มบำรุงสุขภาพ (CAGR ประมาณร้อยละ ๕.๗) คิดเป็นร้อยละ ๒.๒ ของรายได้ทั้งหมด

Share of professional and recreational sports revenue
[2010 – 2020, USD billion (% share of sporting market revenue)]



Components of professional and recreational sports
[2015, %]



ที่มา : PWC, Euromonitor, IHRSA

แผนภาพที่ ๕ แสดงสัดส่วนของรายได้จากการกีฬาอาชีพและกีฬาเพื่อนันทนาการ

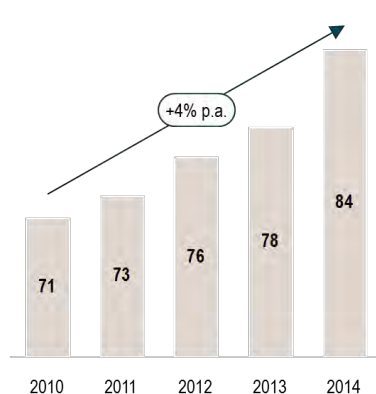
ในยุคปัจจุบันนี้ สถานบริการสุขภาพและการออกกำลังกาย (Health Club) เป็นกิจการที่ได้รับความนิยมมากขึ้นในทุกภูมิภาค ปรากฏผลตามแผนภาพที่ ๕ พบว่า

๑) ภาพรวมของการเพิ่มขึ้นของตลาดสถานบริการสุขภาพและการออกกำลังกายทั่วโลกในรอบ ๕ ปี ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๕๓ – ๒๕๕๗ มีอัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ยต่อปี ประมาณร้อยละ ๔

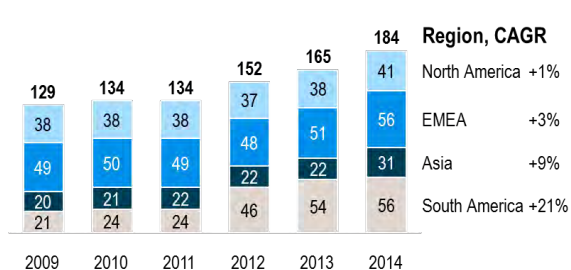
๒) สถานบริการสุขภาพและการออกกำลังกายของแต่ละภูมิภาคมีการเจริญเติบโต ในรอบ ๕ ปี ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๕๓ – ๒๕๕๗ โดยเฉพาะภูมิภาคอเมริกาใต้มีอัตราเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปี (CAGR) เพิ่มขึ้นสูงที่สุด ประมาณร้อยละ ๒๑ รองลงมาคือภูมิภาคเอเชีย มีอัตราเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปี ประมาณร้อยละ ๙

จึงแสดงให้เห็นว่า ประชากรในโลกทุกภูมิภาคมีการปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตของตนเอง โดยมีความตระหนักในเรื่องสุขภาพและให้ความสนใจในการดูแลสุขภาพของตนเองมากขึ้น

Market size for the global health clubs
2010 – 2014, USD billion



Number of health clubs by region
2010 – 2014, 000 clubs

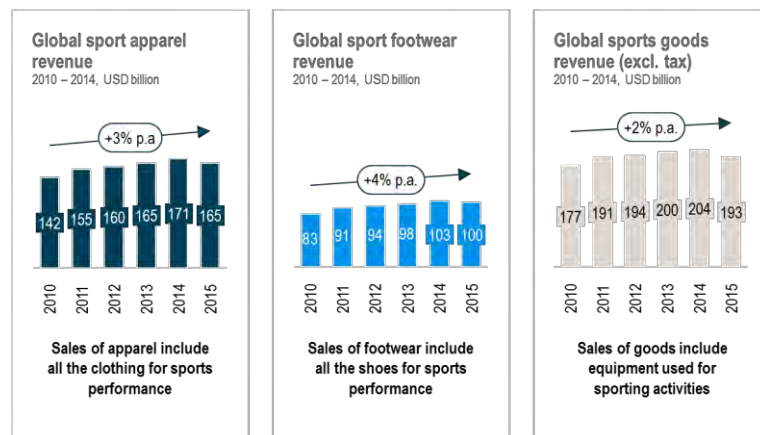


- > Health clubs are have become increasingly popular as it provides personalized activities and flexible scheduling
- > Number of clubs in South America and Asia are growing rapidly indicating a marked increase in fitness activities in these regions

ที่มา : IHRSA

แผนภาพที่ ๖ แสดงข้อมูลพัฒนาการของสถานบริการสุขภาพและการออกกำลังกาย (Health Club)

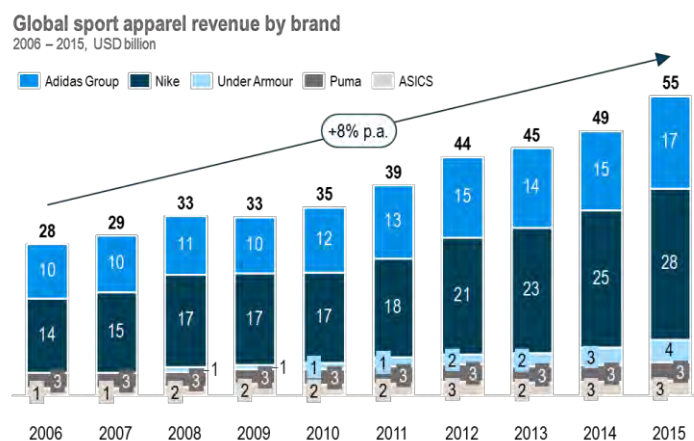
ข้อมูลทางเศรษฐกิจที่น่าสนใจเกี่ยวกับอุตสาหกรรมการกีฬาในภาพรวมของโลก คือ รายได้อันเกิดจากอุตสาหกรรมการกีฬามีการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง ปรากฏผลตามแผนภาพที่ ๖ พบว่า รายได้จากอุตสาหกรรมการกีฬาที่เกิดจากการจำหน่ายประเภทเครื่องอุปโภคทางการกีฬา ประกอบด้วย ชุดกีฬา รองเท้ากีฬา และอุปกรณ์กีฬา ในรอบ ๕ ปี ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๕๓ – ๒๕๕๗ มีการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ อาศัยแรงหนุนหลักมาจากการเจริญเติบโตของทวีปเอเชีย อย่างไรก็ตาม แม้ว่าตัวเลขในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ อาจลดลงไปบ้าง ซึ่งปัจจัยสำคัญคือการเกิดเหตุการณ์ก่อการร้ายในเมืองใหญ่หลายเมืองในหลายภูมิภาคและเกิดเหตุจากภัยธรรมชาติในหลายพื้นที่ของโลกอย่างต่อเนื่องกัน



ที่มา : Euromonitor

แผนภาพที่ ๗ แสดงรายได้อันเกิดจากอุตสาหกรรมการกีฬาประเภทเครื่องอุปโภค

โดยที่รายได้ของผู้ประกอบการผลิตและจำหน่ายเครื่องอุปโภคทางการกีฬามีการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง ปรากฏผลตามแผนภาพที่ ๗ พบว่า ในรอบ ๑๐ ปี ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๔๔ – ๒๕๕๘ ผู้ประกอบการผลิตและจำหน่ายเครื่องอุปโภคทางการกีฬาชั้นนำของโลก มีอัตราการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องเฉลี่ยต่อปี ประมาณร้อยละ ๘ และจากรายงานยังแสดงให้เห็นว่า Nike มีส่วนแบ่งการตลาด (Market Share) สูงที่สุด ประมาณร้อยละ ๕๐.๙๑ รองลงมาคือ Adidas Group มีส่วนแบ่งการตลาด ประมาณร้อยละ ๓๐.๙๑ นอกจากนี้ ยังมีการคาดการณ์ว่าจะสามารถเพิ่มยอดขายได้ให้สูงขึ้นได้อย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ เพราะแนวโน้มอัตราการเพิ่มขึ้นของการออกกำลังกายในหมู่ประชากรโลกมีการขยายตัวมากขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ



ที่มา : Nike, Adidas, Puma, Under Armour, ASICS

แผนภาพที่ ๘ แสดงรายได้ของผู้ประกอบการผลิตและจำหน่ายเครื่องอุปโภคทางการกีฬาชั้นนำของโลก

ทั้งนี้ ข้อมูลตัวเลขที่น่าสนใจในส่วนของผู้ผลิตและจำหน่ายจากอุตสาหกรรมการกีฬาของ ๒ บริษัทผู้ผลิต และจำหน่ายอุปกรณ์กีฬาและชุดกีฬาในลำดับต้นของโลก คือ adidas และ Nike ที่มีมูลค่าการจำหน่ายรวมของทั้งสองกิจการ ในปี ค.ศ. 2014 มีมูลค่าสูงกว่า ๕๐,๐๐๐ ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในส่วนรายได้ของนักกีฬามีข้อมูลรายงานว่านักกีฬาที่มีชื่อเสียงระดับโลกอันเกิดจากการก้าวขึ้นไปยืนอยู่ในตำแหน่งนักกีฬาที่มีความเป็นเลิศในระดับโอลิมปิก และผันตัวเองมาเป็นนักกีฬาอาชีพที่ชื่อว่า ฟลอยด์ เมย์เวทเธอร์ จูเนียร์ นักมวยชาวอเมริกัน เป็นนักกีฬาที่มีรายได้มากที่สุดของโลก โดยในปี ค.ศ. 2014 สามารถทำรายได้สูงถึง ๑๐๕ ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือคิดเป็นเงินไทยประมาณ ๓,๓๖๐ ล้านบาท ซึ่งส่วนหนึ่งก็เป็นรายได้ที่เกิดจากอุตสาหกรรมการกีฬาที่เข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้อง อาทิ ค่าโฆษณาจากอุปกรณ์กีฬา ค่าส่วนแบ่งจากลิขสิทธิ์ที่เกิดจากการจำหน่ายสินค้าทางการกีฬา และจากการถ่ายทอดการแข่งขันชมมวย ถือเป็นตัวอย่งความสำเร็จของการกีฬาเพื่อความเป็นเลิศและยึดเป็นอาชีพจากการกีฬาและเป็นผลพวงที่เกิดจากการเข้าสู่วงการของอุตสาหกรรมกีฬา

จากผลการสำรวจประเทศที่มีการพัฒนาในระดับต้นของโลก พบว่าหลายประเทศมีความพยายามอย่างมากที่มีการพัฒนาและสร้างความได้เปรียบในด้านต่าง ๆ ของการกีฬา อาทิ สรีระของนักกีฬา เทคนิค รูปแบบวิธีการ อุปกรณ์กีฬา จึงส่งผลให้เกิดพัฒนาการทางอุตสาหกรรมการกีฬาอย่างมากมาย โดยมีการวิเคราะห์ว่า อุตสาหกรรมการกีฬาเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมที่มีพัฒนาการอย่างรวดเร็วในด้านการเจริญเติบโตตามแนวคิด Role Model ในการสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจจากเกมส์กีฬา พร้อมกับ ส่งเสริมให้ประชาชนเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องกับการกีฬา จนกลายเป็นส่วนหนึ่งของชีวิตไม่ต่ำกว่า ร้อยละ ๗๐ ของประชากรทั้งหมดในสหรัฐอเมริกา ทั้งในเรื่องการเล่นกีฬา การออกกำลังกาย กีฬาอาชีพ การเชียร์ จึงนับว่าเป็น Model ใหม่ในการแปลงกิจกรรมการกีฬาที่เกี่ยวข้องกับคนเพียงจำนวนหนึ่ง ให้มีพัฒนาการและขยายตัวจนกลายมาเป็น กีฬาของประชาชน ที่มีจำนวนประชาชนกว่าครึ่งค่อนประเทศเข้ามามีส่วนร่วมในกิจกรรมการกีฬา พร้อมทั้งจะต่อยอดไปสู่อุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา จึงกลายมาเป็นแนวทางในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศอย่างมั่นคงชัดเจน ทั้งนี้ เป็นการจุดประกายเริ่มต้นจากการสร้างความมีส่วนร่วมมหาชนจากการกีฬาในระดับท้องถิ่น ก่อนจะพัฒนาตัวจนกลายมาเป็นการกีฬาในระดับประเทศ ที่มีแนวความคิดในลักษณะของการติดตามผลการแข่งขันของทีมกีฬาที่นิยมชมชอบส่วนตัวหรือนิยมร่วมกันในระดับท้องถิ่นซึ่งจากรายงานการวิเคราะห์อุตสาหกรรมของบริษัทที่ปรึกษาด้านอุตสาหกรรม คือ A.T.Kearney Inc. ได้ระบุไว้ว่า อุตสาหกรรมการกีฬามีอัตราการเติบโตในระหว่าง ปี ค.ศ. 2009-2013 ในอัตราร้อยละ ๗ นับว่าเป็นอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ที่สูงกว่าอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศเกือบทุกประเทศในโลกซึ่งประกอบด้วยกิจกรรมของอุตสาหกรรมและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาที่มีพลังขับเคลื่อนที่สำคัญและเป็นที่ยอมรับของสังคม กล่าวคือ

- ตลาดของเกมส์การแข่งขันที่ทำเงินจากการขายบัตรและของที่ระลึก
- สิทธิประโยชน์ในการสื่อสารการกีฬาด้วยการถ่ายทอดและสื่อทางการกีฬา
- ผู้สนับสนุนการกีฬา

โดยในปี ค.ศ. 2009 ตลาดของเกมส์การแข่งขันมีมูลค่าประมาณ ๕๘,๐๐๐ ล้านดอลลาร์สหรัฐ และมีการคาดการณ์ว่า จะเพิ่มเป็น ๘๐,๐๐๐ ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี ค.ศ. 2014 ทั้งนี้ หากพิจารณามูลค่ารวมของอุตสาหกรรมและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาทั่วโลก ที่ประกอบด้วยการจัดการแข่งขัน ผลิภัณฑ์ทางการกีฬา (อุปกรณ์กีฬา ชุดกีฬา และสินค้าต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการกีฬา) การใช้จ่ายเพื่อสุขภาพและ Fitness ลิขสิทธิ์การถ่ายทอดการแข่งขันกีฬา สื่อโฆษณา การสนับสนุนการกีฬา อุปกรณ์ทางวิทยาศาสตร์การกีฬา อาหาร และอาหารเสริมเพื่อสุขภาพทางการกีฬา และอื่นๆ แล้ว จะมีมูลค่าสูงถึงประมาณปีละ ๓๐๐,๐๐๐ ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือคิดเป็นร้อยละ ๑ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมของโลก ซึ่งปัจจัยสำคัญที่กระตุ้นให้เกิดการเติบโตอย่างมีนัยสำคัญนั้น เกิดจากการจัดการแข่งขัน การเป็นเจ้าภาพจัดกิจกรรมการกีฬา และการถ่ายทอดการแข่งขันของกีฬายอดนิยม ได้แก่ ฟุตบอลอเมริกันฟุตบอล NFL เทนนิส การแข่งรถ Formula 1 บาสเกตบอล NBA ฮ็อกกี้ NHL เบสบอล เป็นต้น นอกจากนี้ A.T.Kearney Inc. ยังได้สรุปในเรื่องของอุตสาหกรรมการกีฬาว่าอุตสาหกรรมการกีฬาเป็นอุตสาหกรรมที่มีอัตราการ

เจริญเติบโตกระจายไปทั่วโลก และมีพัฒนาการอย่างต่อเนื่อง จนถือได้ว่าเป็นปัจจัยสำคัญในการกระตุ้นแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจ ควบคู่ไปกับการสร้างชื่อเสียงและเกียรติภูมิให้แก่ประชาชนและประเทศ นอกจากนี้การกีฬายังเป็นกลไกที่ช่วยในการรักษายอดผู้ชม (Rating) ของสถานีวิทยุและโทรทัศน์ ในเวลาที่มีการต่อสู้และแข่งขันกับสถานีต่างๆ ที่มีจำนวนมาก และ Internet

สำหรับสหราชอาณาจักร นับได้ว่าการกีฬาเข้ามาเกี่ยวข้องกับระบบเศรษฐกิจของประเทศอย่างน่าสนใจกล่าวคือ อุตสาหกรรมและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา สามารถสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจในปี ค.ศ. 2014 ได้สูงถึง ๒๓,๐๐๐ ปอนด์ หรือคิดเป็นร้อยละ ๒ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ในขณะที่ผู้บริโภคได้ใช้จ่ายเงินไปกับอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาส่งถึงร้อยละ ๒.๕ ของมูลค่าการใช้จ่ายรวมในทุกภาคส่วนของประเทศ

รัฐบาลของประเทศที่พัฒนาแล้วหลายประเทศ อาทิ สหราชอาณาจักร ออสเตรเลีย และสิงคโปร์เข้ามามีบทบาทกับพัฒนาการกีฬามากขึ้นและมีการกำหนดนโยบายในสร้างโอกาสให้ประชากรของตนได้มีส่วนร่วมกับการกีฬามากขึ้น ปรากฏผลตามแผนภาพที่ ๘ พบว่า ประเทศสิงคโปร์ มีการกำหนดวิสัยทัศน์ ๒๐๓๐ ที่ชัดเจนในเรื่องการกีฬาของประเทศ ในขณะที่ประเทศออสเตรเลีย และสหราชอาณาจักร กำหนดยุทธศาสตร์เกี่ยวกับการพัฒนาการกีฬาของชาติ รวมถึง การระดมทุน (Funding) เพื่อประโยชน์ทางการกีฬาของแต่ละประเทศ

Singapore 	Australia 	United Kingdom 
> Live Better Through Sports – Vision 2030 – SGD 500 m funding over 5 years – Create opportunities for sport participation by developing infrastructure, governance structure, social movements and introduce new forms of sport – Improve access by enhancing technology, engagement with athletes and events – Add capabilities by improving volunteers, building academies and source funding	> ASC strategic plan – AUD 120 m funding 2014-15 – Increasing participation in sport by sports introduction at young age and all social groups to participate – Increasing international success by delivering programs to train athletes – Sustainable sports by developing strategies on sport organization development and share knowledge of best practice – Enhance leadership in sports commission	> Sporting Future: A new strategy for an active nation – GBP 148 m funding to 2020 – Maximise international and domestic success and impact major events by successful sports event planning and meeting needs of athletes – Encourage people from all backgrounds into sports lifestyles by taking part in meaningful activities, volunteering and live sports – More productive, sustainable sport sector by being more effective

ที่มา : Singapore Sports Council, Australian Sports Council, HM Government

แผนภาพที่ ๘ แสดงนโยบายภาครัฐของประเทศที่พัฒนาแล้วในเรื่องการกีฬา

ผนวก ข แนวโน้มอุตสาหกรรมการกีฬาในภูมิภาคเอเชียและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

๑. ในภูมิภาคเอเชีย ปัจจุบันสาธารณรัฐประชาชนจีน ถือได้ว่าเป็นประเทศที่มีอุตสาหกรรมการกีฬาที่มีขนาดใหญ่ที่สุด มีมูลค่ารวมอยู่ที่ ๘๐๐,๐๐๐ ล้านหยวน แต่หากเปรียบเทียบกับสหรัฐอเมริกาแล้ว ยังถือว่ามูลค่าอุตสาหกรรมการกีฬาของสาธารณรัฐประชาชนจีนยังต่ำกว่าอุตสาหกรรมการกีฬาของสหรัฐอเมริกามาก อย่างไรก็ตาม อุตสาหกรรมการกีฬาของสาธารณรัฐประชาชนจีนยังอยู่ในระยะเริ่มต้น และสามารถพัฒนาให้เติบโตได้อีกมากในอนาคตเพราะมีความหลากหลายในด้านอุตสาหกรรมการกีฬา และมีจำนวนประชาชนที่เป็นผู้ชมกีฬาและผู้ใช้บริการการกีฬาเป็นจำนวนมหาศาล รวมทั้งในปัจจุบัน สาธารณรัฐประชาชนจีน ได้ส่งเสริมชนิดกีฬาสากลอีกหลายชนิดให้เป็นที่แพร่หลายและสร้างกระแสความนิยมอย่างต่อเนื่อง อาทิ ฟุตบอล บาสเกตบอล วอลเลย์บอล เทเบิลเทนนิส แบดมินตัน ซึ่งจากการที่สาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นเจ้าภาพจัดการแข่งขันกีฬาโอลิมปิก ในปี ค.ศ. 2008 นอกจากประเทศจะมีรายได้สุทธิประมาณ ๕,๑๐๐ ล้านเหรียญสหรัฐแล้ว สิ่งที่สาธารณรัฐประชาชนจีนได้รับจากกีฬาโอลิมปิกคือการสร้างระเบียบวินัยของคนในชาติที่เป็นผลประโยชน์ที่เป็นนามธรรมซึ่งไม่สามารถวัดค่าได้อีกด้วย

สิ่งที่น่าสนใจอีกประการหนึ่งของสาธารณรัฐประชาชนจีนก็คือ การประกาศนโยบายใหม่ในแผนพัฒนาการกีฬาด้วยการกระตุ้นเศรษฐกิจและพัฒนาสังคมไปพร้อมกัน ด้วยกลยุทธ์ใหม่คือการใช้แนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมการกีฬาภายในประเทศให้เป็นกลไกทางเศรษฐกิจและลดความแตกต่างด้านคุณภาพชีวิตระหว่างเมืองและภูมิภาค ทั้งนี้ ภายใต้แผนพัฒนาด้านกีฬาดังกล่าว รัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีนได้ตั้งเป้าหมายในปี ค.ศ. 2025 ว่าจะกระตุ้นให้ประชากรจำนวนไม่น้อยกว่า ๕๐๐ ล้านคน มีการออกกำลังกายเป็นประจำ ด้วยการลงทุนในด้านบริการสาธารณะด้านกีฬา เพื่อให้ประชาชนทั้งหมดสามารถเข้าถึงการกีฬา และกำหนดให้เพิ่มพื้นที่สำหรับการออกกำลังกายจากเดิม ๑.๒ ตารางเมตรต่อประชากร ๑ คน เพิ่มขึ้นเป็น ๒ ตารางเมตรต่อประชากร ๑ คน นอกจากนี้เป้าหมายที่รัฐบาลกำหนดดังกล่าวได้นำไปสู่การลงทุนในสาธารณูปโภคด้านการกีฬามหาศาลของภาครัฐ ซึ่งนอกจากส่วนหนึ่งจะช่วยลดความเหลื่อมล้ำของบริการสาธารณะระหว่างเมืองและภูมิภาคแล้ว ในอีกส่วนหนึ่งก็ยังเป็นการตอบสนองความต้องการด้านคุณภาพชีวิตที่เพิ่มขึ้นตามรายได้ที่เพิ่มมากขึ้นของประชาชนชาวจีนอีกด้วย ในขณะเดียวกันยังเป็นเสมือนประตูที่เปิดกว้างขึ้นเพื่อรองรับการไหลเวียนของเงินลงทุนจากต่างชาติที่จะเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาอุตสาหกรรมการกีฬาของสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งปัจจุบัน อุตสาหกรรมการกีฬาของสาธารณรัฐประชาชนจีนส่วนใหญ่ถูกควบคุมจากส่วนกลางคือ องค์กรบริหารการกีฬา (General Administration of Sport) ทั้งในด้านการจัดกิจกรรมและการพัฒนานักกีฬา โดยส่วนกลางจะเป็นผู้คัดเลือกและจัดหาผู้ฝึกสอนเอง ดังนั้น นโยบายสนับสนุนอุตสาหกรรมการกีฬาของสาธารณรัฐประชาชนจีนฉบับใหม่นี้ จึงมุ่งเน้นที่การจัดอุปสรรคด้านกฎระเบียบ และเปลี่ยนแปลงมาตรการลดภาษีนิติบุคคลสำหรับธุรกิจด้านเทคโนโลยีการกีฬาขั้นสูง จากเดิมร้อยละ ๒๕ ให้คงเหลือร้อยละ ๑๕ จึงนับเป็นโอกาสที่ดีสำหรับบริษัทต่างชาติที่มีความชำนาญการในการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวและการบริหารพื้นที่ด้านการกีฬา ให้เคลื่อนย้ายเข้ามาลงทุน ทั้งนี้ ข้อมูลทางสถิติ ในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ พบว่า มีบริษัทต่างชาติเข้ามาทำธุรกิจด้านบริการในสาธารณรัฐประชาชนจีน ประมาณร้อยละ ๑.๕๕ โดยในจำนวนนี้เป็นธุรกิจด้านการกีฬาเพียงประมาณร้อยละ ๒๓ ซึ่งยังนับว่าต่ำมากแต่หากมีการดำเนินการตามนโยบายใหม่นี้ ได้มีการคาดการณ์ว่า ภายหลังจากมีการเปิดตลาดด้านอุตสาหกรรมการกีฬาแล้ว สัดส่วนของกิจการข้ามชาติจะเข้ามาลงทุนและประกอบการในสาธารณรัฐประชาชนจีนเพิ่มมากขึ้นอย่างมาก

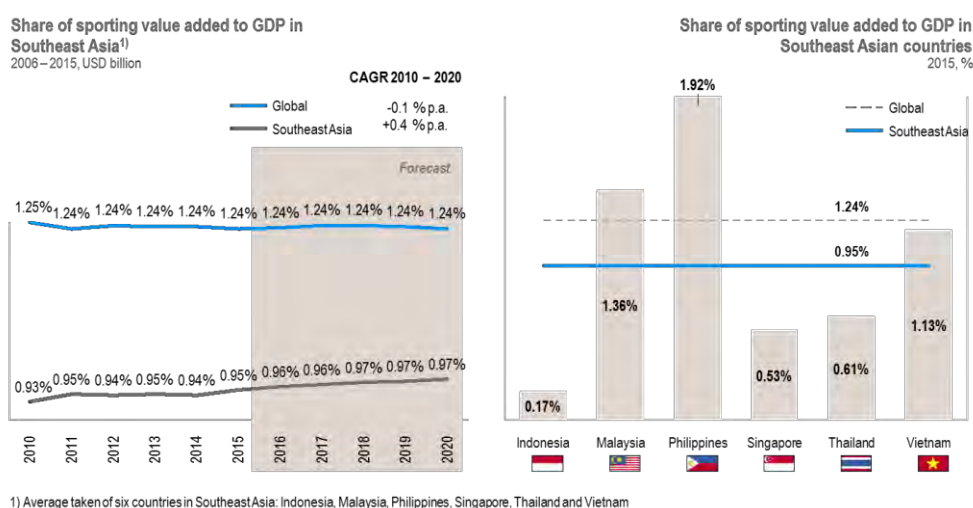
ในส่วนของสาธารณรัฐเกาหลีหรือเกาหลีใต้ นั้น เป็นอีกประเทศที่ประสบความสำเร็จในการใช้การกีฬาผลักดันอัตราเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ โดยเริ่มต้นจากการเป็นเจ้าภาพเอเชียนเกมส์ ในปี ค.ศ. 1986 ซึ่งเริ่มจากการสร้างภาพลักษณ์ประเทศให้ทั่วโลกรู้จัก ตามมาด้วยการจัดระบบทางธุรกิจทางการกีฬาตั้งแต่มานานจนจบการแข่งขัน หลังจากนั้นแผนการพัฒนาการกีฬาของเกาหลีใต้ ก็ได้สร้างความเจริญเติบโตในวงการกีฬาของประเทศ จากการสร้างฟุตบอลอาชีพเกาหลีลีก (K league) ให้เติบโต โดยดึงประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในกิจกรรม

หลังจากนั้นเกาหลีใต้สามารถสร้างให้เกิดความเป็นหนึ่งในการกีฬาด้วยการจัดกิจกรรมนันทนาการที่มีขนาดใหญ่ สามารถสร้างรายได้ถึง ๒๔ ล้านเหรียญสหรัฐ ได้ในปี พ.ศ. ๒๕๕๑ ส่งผลให้ฟุตบอลทีมชาติเกาหลีใต้สามารถเข้าไปเล่นในรอบสุดท้ายของฟุตบอลโลกถึง ๗ ครั้ง สามารถสร้างรายได้เป็นมูลค่ามากถึง ๑๐๙ ล้านเหรียญสหรัฐ ในขณะที่ฟุตบอลอาชีพในเกาหลีลีก เพิ่งเริ่มก่อตั้งในปีพ.ศ. ๒๕๓๖ นอกจากนี้ เกาหลีใต้ยังประสบความสำเร็จในการบริหารธุรกิจการกีฬา โดยใช้กลยุทธ์ด้านการตลาดทั้งในระดับประเทศและนานาชาติ จนสามารถสร้างทีมฟุตบอลและสร้างแฟนคลับทีมได้อย่างมากมายสามารถดึงดูดให้ประชาชนมีอารมณ์ร่วมชมและเชียร์ไปกับทีมฟุตบอล

สำหรับประเทศอินเดียก็เป็นอีกประเทศหนึ่งในภูมิภาคเอเชีย ที่มีพัฒนาการจากอุตสาหกรรม การกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา สามารถสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจของประเทศเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะ การผลิตและจำหน่ายอุปกรณ์การกีฬาได้สูงถึง จำนวน ๖๑๐ ล้านเหรียญสหรัฐ ใน ค.ศ. 2014

๒. ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ข้อมูลทางสถิติของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ พบว่า มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจอันเกิดจากการกีฬาและนันทนาการที่มีอัตราการเจริญเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง ปรากฏผลตาม แผนภาพที่ ๙ กล่าวคือ มีค่าเฉลี่ยของอัตราการเจริญเติบโตของมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากการกีฬาและนันทนาการ เมื่อเปรียบเทียบกับผลิตภัณฑ์มวลรวมในระยะเวลา ๖ ปี ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๕๓ – ๒๕๕๘ แล้ว จะอยู่ในอัตรา ประมาณร้อยละ ๐.๙๕ อย่างต่อเนื่อง แม้ว่าจะมีค่าน้อยกว่าค่าเฉลี่ยเมื่อเปรียบเทียบกับผลิตภัณฑ์มวลรวมแล้ว จะอยู่ในอัตราประมาณร้อยละ ๑.๒๔ ก็ตาม แต่ยังสามารถบ่งชี้ให้เห็นถึงพัฒนาการและเสถียรภาพที่ยังมีอยู่

ทั้งนี้ เมื่อเปรียบเทียบข้อมูลทางสถิติของมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจอันเกิดจากการกีฬาและนันทนาการ ของประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ พบว่า ประเทศฟิลิปปินส์ ประเทศมาเลเซีย และประเทศเวียดนาม มีค่าเฉลี่ยของมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจอันเกิดจากการกีฬาและนันทนาการสูงกว่าค่าเฉลี่ย เมื่อเปรียบเทียบกับผลิตภัณฑ์มวลรวมของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้โดยที่ประเทศไทยมีค่าเฉลี่ยของมูลค่าเพิ่ม ทางเศรษฐกิจจากการกีฬาและนันทนาการเมื่อเปรียบเทียบกับผลิตภัณฑ์มวลรวม ประมาณร้อยละ ๐.๖๑



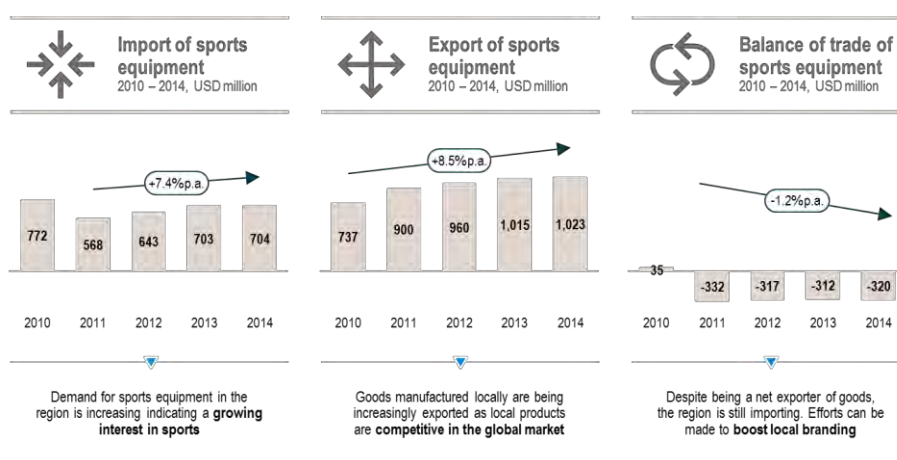
ที่มา : HIS

แผนภาพที่ ๑๐ แสดงอัตราการเจริญเติบโตของการกีฬาและนันทนาการของประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

เมื่อพิจารณาจาก ข้อมูลการนำเข้าและส่งออกอุปกรณ์กีฬาในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง ปรากฏผลตามแผนภาพที่ ๑๐ พบว่า ในรอบ ๔ ปี ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๕๔ – ๒๕๕๗ ภาพรวมการค้าระหว่างประเทศของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เป็นดังนี้

- การนำเข้าอุปกรณ์กีฬา มีอัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ยต่อปี ประมาณร้อยละ ๗.๔
- การส่งออกอุปกรณ์กีฬา มีอัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ยต่อปี ประมาณร้อยละ ๘.๕
- ดุลการค้า (Trade Balance) มีอัตราเกินดุลเจริญเติบโตเฉลี่ยต่อปี ประมาณร้อยละ ๑.๒

จึงเห็นได้ว่าภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้พัฒนาตัวเป็นผู้ผลิตและส่งออกอุปกรณ์กีฬาที่มีความแข็งแกร่งและมีความสามารถในการแข่งขันด้านการผลิตในระดับนานาชาติ อันเนื่องมาจากการส่งเสริมการสร้างตราสินค้า (Branding) ให้แพร่หลายสู่ตลาดสากล อาทิ ลูกเตะกร้อตรา Marathon หรือนวมขมวดยตรา Twin เป็นต้น

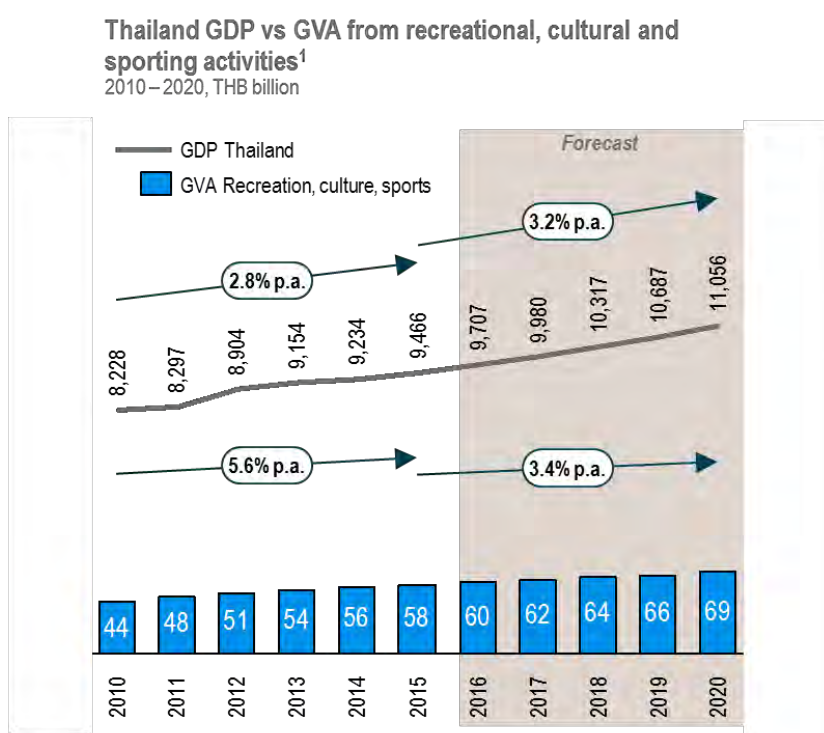


ที่มา : ASEAN Stats Database

แผนภาพที่ ๑๑ แสดงข้อมูลการนำเข้าและส่งออกอุปกรณ์กีฬาในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ผนวก ค แนวโน้มอุตสาหกรรมการกีฬาในประเทศไทย

อุตสาหกรรมการกีฬาของประเทศไทยมีพัฒนาการที่ต่อเนื่อง สอดคล้องกับแนวโน้มเชิงบวกของการกีฬาในภาพรวมของโลก ซึ่งจากรายงานซึ่งจากรายงานของสำนักงานทางเศรษฐกิจของต่างประเทศ ที่ปรากฏผลตามแผนภาพที่ ๑๑ พบว่าในรอบ ๖ ปี ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๕๓ – ๒๕๕๘ มีอัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ยต่อปี ประมาณร้อยละ ๕.๖ ในขณะที่ อัตราการเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) เฉลี่ยต่อปี ประมาณร้อยละ ๒.๘ จึงเห็นได้ว่า อุตสาหกรรมการกีฬาในประเทศไทยมีอัตราการเติบโตเป็น ๒ เท่าเมื่อเปรียบเทียบกับผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศแต่มีการคาดการณ์ว่า มีแนวโน้มจะมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปีที่ลดลงเหลือประมาณร้อยละ ๓.๔ ภายในระยะ ๕ ปีข้างหน้า ในระยะของแผนพัฒนาการกีฬาแห่งชาติ ฉบับที่ ๖ (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔) แต่ไม่ต่ำกว่าอัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ยต่อปีของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศที่คาดการณ์ว่าจะมีประมาณร้อยละ ๓.๒



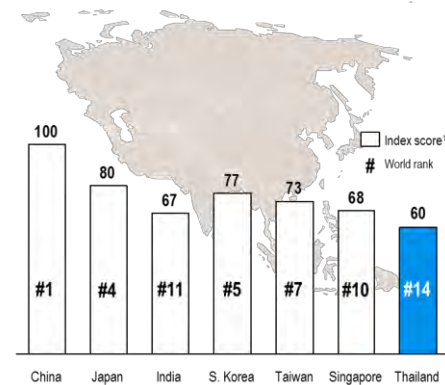
ที่มา : World Bank, Euromonitor

แผนภาพที่ ๑๒ แสดงข้อมูลในเรื่องการพัฒนาอุตสาหกรรมการกีฬาของประเทศไทย

ทั้งนี้ สภากรรมการเชิงบวกของอุตสาหกรรมการกีฬาเหล่านี้ น่าจะมีสาเหตุมาจากการมีผู้บริโภคจำนวนมากขึ้น มีทางเลือกทางธุรกิจที่หลากหลาย และมีผลิตภัณฑ์ใหม่ออกสู่ตลาดอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ ประเทศไทยยังได้รับการยอมรับว่าเป็นประเทศที่มีความสามารถในการแข่งขันเชิงผู้ผลิตอันดับที่ดีของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก โดยเฉพาะการผลิตเสื้อผ้าและอุปกรณ์กีฬาต่างๆ ซึ่งจากรายงานที่ปรากฏผลตามแผนภาพที่ ๑๒ พบว่า ปัจจุบันมีปริมาณการผลิตเกี่ยวกับการกีฬาในรอบ ๕ ปี ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๕๓ – ๒๕๕๗ ที่เจริญเติบโตเฉลี่ยต่อปี ประมาณร้อยละ ๕ และอยู่ในอันดับที่ ๑๕ ของการจัดอันดับอุตสาหกรรมการกีฬาของประเทศภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก

Manufacturing competitiveness of Thailand

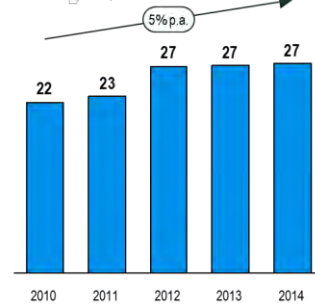
Asia Pacific manufacturing competitiveness index
2016, Scale out of 100



1) Calculation by Deloitte, 2016

- Thailand is expected to be included into the top 15 nations (#14) on manufacturing competitiveness over the next 5 years.
- Manufacturing of sports goods including apparel, footwear, equipment has been grown and stabilized the past few years.

Thailand sports product manufacturing
2010-2014, THB, billion



ที่มา : Euromonitor, Corpus

แผนภาพที่ ๑๓ แสดงข้อมูลการแข่งขันด้านอุตสาหกรรมการกีฬาของประเทศไทย

อย่างไรก็ตาม จากรายงานของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ ต่อเรื่องผู้ประกอบการกีฬา และผลประกอบการด้านอุตสาหกรรมและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาของประเทศไทย ดังนี้

๑. ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา

ในปี พ.ศ. ๒๕๕๗ พบว่า ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ดำเนินการในธุรกิจสถานออกกำลังกาย แข่งขันกีฬา และให้ความรู้ทางกีฬาคิดเป็นร้อยละ ๔๗.๒๑ รองลงมาคือธุรกิจขายปลีกสินค้าเกี่ยวกับกีฬาคิดเป็นร้อยละ ๒๗.๓๖ ส่วนที่น้อยที่สุดคือธุรกิจซ่อมบำรุงเกี่ยวกับการกีฬา คิดเป็นร้อยละ ๐.๒๕

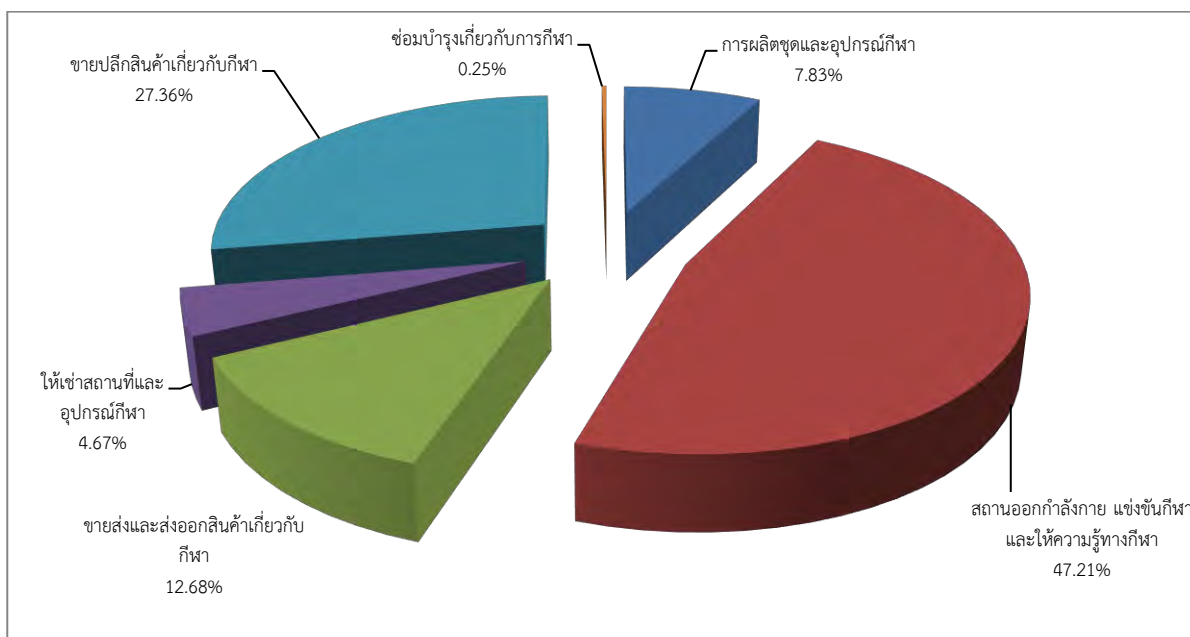
ข้อมูลผู้ประกอบการอุตสาหกรรมและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา

(หน่วย : ราย)

ลำดับ	ธุรกิจ	ปี ๒๕๕๗
๑	การผลิตชุดและอุปกรณ์กีฬา	๒๑๖
๒	สถานออกกำลังกาย แข่งขันกีฬา และให้ความรู้ทางกีฬา	๑,๓๐๓
๓	ขายส่งและส่งออกสินค้าเกี่ยวกับกีฬา	๓๕๐
๕	ให้เช่าสถานที่และอุปกรณ์กีฬา	๑๒๙
๖	ขายปลีกสินค้าเกี่ยวกับกีฬา	๗๕๕
๗	ซ่อมบำรุงเกี่ยวกับการกีฬา	๗
รวม		๒,๗๖๐

ที่มา : กระทรวงพาณิชย์ ๒๓ พฤษภาคม ๒๕๕๙

ตารางที่ ๒ แสดงข้อมูลผู้ประกอบการอุตสาหกรรมและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา ปี พ.ศ. ๒๕๕๗



ที่มา : กระทรวงพาณิชย์ ๒๓ พฤษภาคม ๒๕๕๙

แผนภาพที่ ๑๔ แสดงจำนวนผู้ประกอบการอุตสาหกรรมและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา ปี พ.ศ. ๒๕๕๓

๒. ผลประกอบการอุตสาหกรรมและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา

ในรอบ ๕ ปี ระหว่าง พ.ศ. ๒๕๕๓ – ๒๕๕๗ พบว่า ผลประกอบการมีอัตราเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องเฉลี่ยปีละประมาณร้อยละ ๙.๑ โดยในปี พ.ศ. ๒๕๕๗ มียอดผลประกอบการรวมสูงสุด ประมาณ ๗๓,๐๓๓ ล้านบาท

ข้อมูลผลประกอบการอุตสาหกรรมและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา

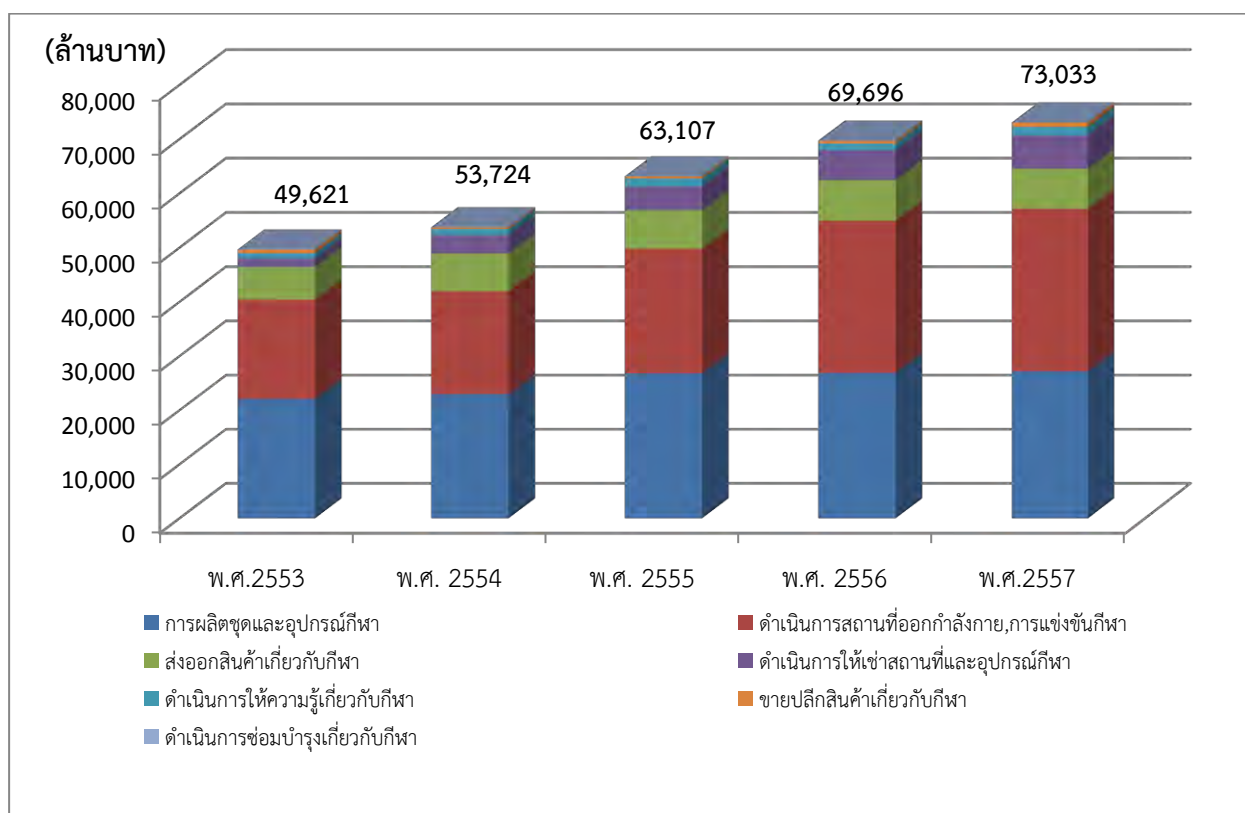
(หน่วย : ล้านบาท)

ลำดับ	ธุรกิจ	พ.ศ. 2553	พ.ศ. 2554	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557
1	การผลิตชุดและอุปกรณ์กีฬา	22,063	22,952	26,783	26,864	27,185
2	ดำเนินการสถานที่ออกกําลังกาย,การแข่งขันกีฬา	18,304	18,978	22,975	28,092	29,970
3	ส่งออกสินค้าเกี่ยวกับกีฬา	6,066	6,930	7,099	7,441	7,370
4	ดำเนินการให้เช่าสถานที่และอุปกรณ์กีฬา	1,553	3,420	4,421	5,508	6,165
5	ดำเนินการให้ความรู้เกี่ยวกับกีฬา	959	1,141	1,432	1,278	1,526
6	ขายปลีกสินค้าเกี่ยวกับกีฬา	669	294	391	506	809
7	ดำเนินการซ่อมบำรุงเกี่ยวกับกีฬา	7	9	6	7	8
รวม		49,621	53,724	63,107	69,696	73,033

ที่มา : กระทรวงพาณิชย์ ๒๓ พฤษภาคม ๒๕๕๙

(หมายเหตุ : ข้อมูลปี พ.ศ.๒๕๕๘ อยู่ระหว่างการรวบรวม เนื่องจาก กิจการส่งงบการเงินเมื่อ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๕๙)

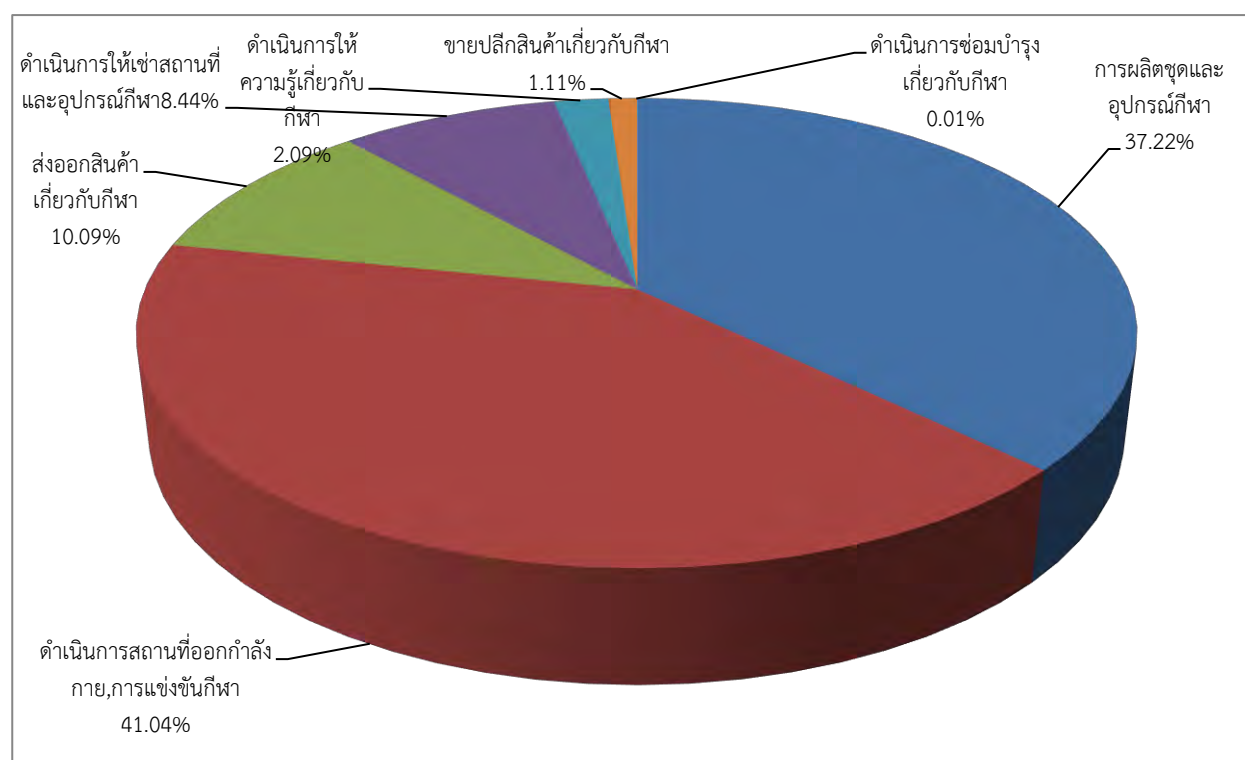
ตารางที่ ๓ แสดงข้อมูลผลประกอบการอุตสาหกรรมและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาปี พ.ศ. ๒๕๕๓ – ๒๕๕๗



ที่มา : กระทรวงพาณิชย์ ๒๓ พฤษภาคม ๒๕๕๙

แผนภาพที่ ๑๕ แสดงผลประกอบการอุตสาหกรรมและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาปี พ.ศ. ๒๕๕๓ - ๒๕๕๗

ซึ่งสามารถแบ่งประเภทกลุ่มธุรกิจของอุตสาหกรรมและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา ในปี พ.ศ. ๒๕๕๗ ตามผลประกอบการได้ กล่าวคือ



ที่มา : กระทรวงพาณิชย์

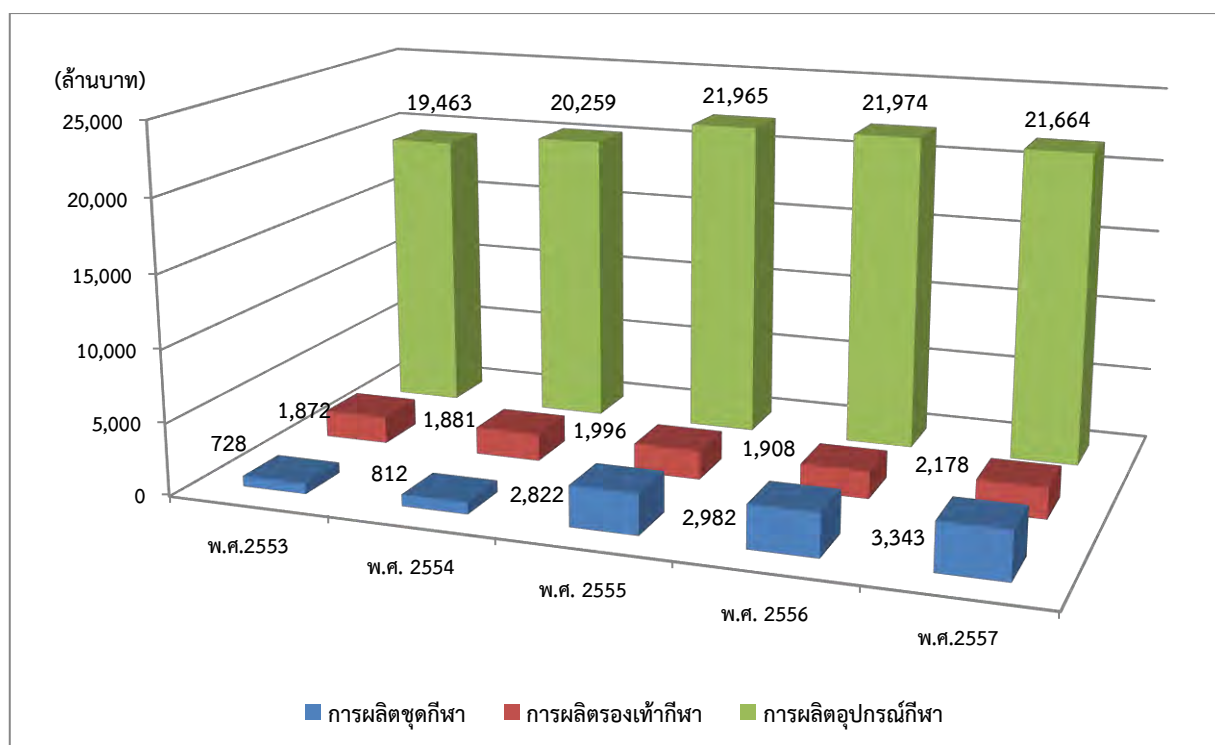
แผนภาพที่ ๑๖ แสดงประเภทธุรกิจตามผลประกอบการ ปี พ.ศ. ๒๕๕๗

ตัวอย่าง ของกลุ่มธุรกิจที่มีผลประกอบการของกลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรมและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา ที่มียอดผลประกอบการสูงสุดในรอบ ๕ ปี ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๕๓ – ๒๕๕๗ คือ กลุ่มธุรกิจการผลิตชุดและอุปกรณ์กีฬา โดยมีรายละเอียด กล่าวคือ

ประเภทธุรกิจ	พ.ศ.๒๕๕๓	พ.ศ.๒๕๕๔	พ.ศ.๒๕๕๕	พ.ศ.๒๕๕๖	พ.ศ.๒๕๕๗
 การผลิตชุดกีฬา	๗๒๘	๘๑๒	๒,๘๒๒	๒,๙๘๒	๓,๓๔๓
 การผลิตรองเท้ากีฬา	๑,๘๗๒	๑,๘๘๑	๑,๙๐๘	๑,๙๗๘	๒,๑๗๘
 การผลิตอุปกรณ์กีฬา	๑๙,๔๖๓	๒๐,๒๕๙	๒๑,๙๖๕	๒๑,๙๗๔	๒๑,๖๖๔
รวม	๒๒,๐๖๓	๒๒,๙๕๒	๒๖,๗๘๓	๒๖,๘๖๔	๒๗,๑๘๕

ที่มา : กระทรวงพาณิชย์ ๒๓ พฤษภาคม ๒๕๕๙

ตารางที่ ๔ แสดงข้อมูลผลประกอบการของกลุ่มธุรกิจการผลิตชุดและอุปกรณ์กีฬาปี พ.ศ. ๒๕๕๓ – ๒๕๕๗



ที่มา : กระทรวงพาณิชย์ ๒๓ พฤษภาคม ๒๕๕๙

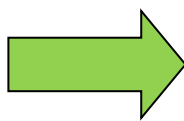
แผนภาพที่ ๑๗ แสดงผลประกอบการของกลุ่มธุรกิจการผลิตชุดและอุปกรณ์กีฬาปี พ.ศ. ๒๕๕๓ – ๒๕๕๗

นอกจากนี้ อุตสาหกรรมและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาในปัจจุบัน ยังได้มีความเชื่อมโยงต่อกันในหลายมิติ และอำนวยความสะดวกให้แก่กันอีกหลายสาขาอาชีพ ซึ่งมีตัวอย่างที่น่าสนใจ กล่าวคือ

(๑) มหกรรมการจัดการแข่งขันฟุตบอลชิงแชมป์แห่งชาติยุโรปที่จัดขึ้น ณ ประเทศฝรั่งเศส ใน พ.ศ.๒๕๕๙ หรือ EURO 2016 นอกจากประเทศเจ้าภาพคือฝรั่งเศสจะได้ประโยชน์ทางธุรกิจที่เป็นมูลค่าเพิ่มในเรื่องการจัดการแข่งขัน การจำหน่ายบัตรเข้าชมการแข่งขัน การจำหน่ายของที่ระลึก ลิขสิทธิ์การถ่ายทอดการท่องเที่ยวแล้ว ในอุตสาหกรรมการกีฬาในเรื่องการผลิตและจำหน่ายเสื้อทีมชาติฝรั่งเศสก็สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจได้ในทันที คือ เสื้อฟุตบอลทีมชาติฝรั่งเศสปี ค.ศ.2016 ก่อนเริ่มมหกรรม EURO 2016 มีราคาจำหน่ายตัวละ \$ 89.99 แต่เมื่อเสื้อที่ใช้แข่งขันในมหกรรมที่มีการเปลี่ยนสีเสื้อใหม่ โดยใช้วัสดุเดิมมีราคาสูงขึ้นเป็น \$ 144.92 จึงนับเป็นปรากฏการณ์ที่น่าสนใจอันเกิดจากการกีฬาอีกเหตุการณ์หนึ่ง



\$ 89.99



\$ 144.92

ที่มา : www.sportsdirect.com

ภาพที่ ๑ ภาพเสื้อฟุตบอลทีมชาติฝรั่งเศสปี ค.ศ.2016

(๒) กีฬาฟุตบอลในประเทศไทย ก็ได้พัฒนาไปสู่การเป็นธุรกิจกีฬาอาชีพอย่างเต็มรูปแบบ ซึ่ง ไทยพรีเมียร์ลีก 2016 ก็เป็นตัวแบบที่สำคัญ โดยเฉพาะในเรื่องของนักกีฬาฟุตบอลที่มีรายได้จากสโมสร และสามารถพัฒนารายได้ให้สูงขึ้นได้ตามความสามารถ ทำให้เกิดการย้ายสโมสรกันอย่างแพร่หลายและเพิ่มรายได้ของตัวนักกีฬา ดังตัวอย่างเช่น จำเริญ คีรี มงคล ยศไกร นักฟุตบอลทีมชาติไทยและนักฟุตบอลสังกัดสโมสรอาร์มี ยูไนเต็ด ที่รับราชการทหารและเล่นฟุตบอลให้สโมสร ซึ่งเดิมรับเงินเดือนจากทางราชการและรับเงินค่าจ้างจากสโมสรทำให้มีรายได้ในระดับปานกลาง แต่เมื่อย้ายสโมสรไปสังกัดสโมสรเชียงใหม่ ยูไนเต็ด สามารถรับเงินเดือนค่าจ้างได้สูงประมาณเดือนละ ๒๕๐,๐๐๐ - ๓๐๐,๐๐๐ บาท จึงนับเป็นตัวอย่างของอุตสาหกรรมกีฬาในประเภทนักกีฬาอาชีพเป็นอย่างดี



ที่มา : หนังสือพิมพ์สยามกีฬารายวัน วันที่ ๙ มิถุนายน ๒๕๕๙

ภาพที่ ๒ ภาพจำเริญ คีรี มงคล ยศไกร นักฟุตบอลทีมอาร์มี ยูไนเต็ด

อย่างไรก็ตาม อุตสาหกรรมกีฬาประเภทผลิตและจำหน่ายอุปกรณ์กีฬาของไทย ก็มีพัฒนาการอย่างต่อเนื่องและสามารถผลิตและส่งออกไปจำหน่ายในต่างประเทศ ซึ่งอุปกรณ์กีฬาที่น่าสนใจและสร้างชื่อเสียงให้แก่ประเทศไทยจนเป็นที่รู้จักกันดีในวงการกีฬาสากลคือ ลูกตะกร้อ และลูกเปตอง โดยการจัดการแข่งขันในระดับนานาชาติ สมาพันธ์กีฬาที่เกี่ยวข้องต่างเชื่อถือในมาตรฐานและคุณภาพของอุปกรณ์กีฬาตะกร้อและเปตอง จึงนำอุปกรณ์ดังกล่าวไปใช้ในการแข่งขัน รวมทั้งมีการกำหนดว่าในกรณีที่จะแข่งขันกีฬาทั้งสองประเภท จะต้องใช้ลูกตะกร้อและลูกเปตองของประเทศไทย



ที่มา : <http://fipjp.org>

ภาพที่ ๓ ภาพการแข่งขันเปตองระดับนานาชาติ



ที่มา : <http://news.tlcthai.com>

ภาพที่ ๔ ภาพการแข่งขันตะกร้อในมหกรรมกีฬาเอเชียนเกมส์ 2014

ทั้งนี้ อุตสาหกรรมการผลิตและจำหน่ายอุปกรณ์กีฬาของประเทศไทยยังเป็นที่ยอมรับของวงการกีฬาสากลอีกเป็นจำนวนมากไม่ว่า อาทิตี นวมขมมวย ลูกฟุตบอล เข็มขัดแชมป์เปียนมวยโลก ชูตกีฬา หากได้รับการส่งเสริมและสนับสนุนจากภาครัฐอย่างจริงจังและต่อเนื่องย่อมเป็นการสร้างโอกาสให้อุตสาหกรรมและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาของประเทศไทยได้รับการพัฒนาเพื่อสามารถแข่งขันได้ในระดับนานาชาติและสร้างเศรษฐกิจให้แก่ประเทศอย่างยั่งยืนต่อไปในอนาคต

ผนวก ง สรุปผลการสัมมนารับฟังความคิดเห็นของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา

การจัดการสัมมนารับฟังความคิดเห็นของผู้ประกอบการฯ เรื่อง การกำหนดแนวทางให้การสนับสนุนและส่งเสริมผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา ในวันพฤหัสบดีที่ ๒๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ ณ สำนักงานสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สามารถสรุปผลการดำเนินการในภาพรวม ดังนี้

๑. ผู้เข้าร่วมการสัมมนา ประกอบด้วย ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา รวม ๑๓ สาขา ผู้แทนสมาคมการจัดการกีฬาแห่งประเทศไทย และผู้แทนสมาคมการค้าเครื่องกีฬาร่วมด้วยผู้แทนส่วนราชการจากกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงการคลัง กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงศึกษาธิการ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน กรมสรรพากร กรมสรรพสามิต ประมาณ ๑๗๐ คน และได้แบ่งกลุ่มสัมมนาออกเป็น ๕ กลุ่ม ประกอบด้วย

กลุ่มที่ ๑ กลุ่มที่ให้บริการทางด้านสถานบริการออกกำลังกายและสโมสริกฬาสมัครเล่น

กลุ่มที่ ๒ กลุ่มสื่อสารมวลชน กิจกรรมการตลาด โฆษณาประชาสัมพันธ์ สิทธิประโยชน์ ลิขสิทธิ์ทางการกีฬาและกีฬาอาชีพ

กลุ่มที่ ๓ กลุ่มจัดการแข่งขันกีฬา ท่องเที่ยวเชิงกีฬา และนันทนาการ

กลุ่มที่ ๔ กลุ่มการบริการทางวิทยาศาสตร์การกีฬา เวชศาสตร์การกีฬา และผู้ผลิตบุคลากรทางการกีฬา

กลุ่มที่ ๕ กลุ่มผู้ผลิต ผู้ค้า ผู้นำเข้าและส่งออกอุปกรณ์การกีฬา

๒. บรรยากาศของกิจกรรม ในภาพรวมเป็นไปด้วยความเรียบร้อย โดยผู้เข้าร่วมกิจกรรมต่างให้ความสนใจในการกล่าวเปิดและกล่าวปิดการสัมมนาเป็นอย่างดี และสำหรับกรณีการแยกกลุ่มสัมมนาทั้ง ๕ กลุ่ม การถกแถลงเป็นไปด้วยความเข้มข้นของเนื้อหา โดยผู้ร่วมสัมมนาต่างนำเหตุผลมานำเสนออย่างหลากหลายจากประสบการณ์ตรงในสภาพการณ์จริง ผสมผสานกับหลักการทางธุรกิจกีฬา ทำให้ได้รับสาระและเป็นประโยชน์ต่อการพิจารณาในแต่ละประเด็น ซึ่งสิ่งที่น่าสนใจเป็นอย่างยิ่งคือ ผู้ร่วมสัมมนาส่วนใหญ่ต่างนำปัญหาที่กำลังประสบอยู่มาถกแถลงต่อที่ประชุมกลุ่ม พร้อมนำเสนอแนวทางในการขอรับการส่งเสริมและสนับสนุนของภาครัฐที่ตรงตามความประสงค์ ที่จะช่วยกันผลักดันให้เกิดการปฏิรูปด้านการส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬา

๓. ด้านสาระัตถะ รายละเอียดผลการสัมมนาของกลุ่มสัมมนาทั้ง ๕ กลุ่ม สามารถสรุปสาระสำคัญ ดังนี้

กลุ่มที่ ๑ กลุ่มที่ให้บริการทางด้านสถานบริการออกกำลังกายและสโมสริกฬาสมัครเล่น

นำเสนอว่าควรมีกฎหมายเพื่อคุ้มครองสวัสดิภาพและสวัสดิการของนักกีฬา เพื่อให้ความมั่นคงในชีวิตแก่นักกีฬา ควรมีการปรับปรุงข้อปฏิบัติของสำนักงานคุ้มครองผู้บริโภคในเรื่องของการลดรายละเอียด เพื่อไม่ให้เกิดความล่าช้าในการให้บริการทางการกีฬา ควรมีมาตรการทางภาษีเพื่อสนับสนุนการออกกำลังกายและการเล่นกีฬาของประชาชน กระทรวงศึกษาธิการและกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ควรพัฒนาองค์ความรู้ให้แก่ักกีฬาเพื่อเป็นวิทยากรในระบบการศึกษา รวมทั้งควรเสริมสร้างองค์ความรู้ในการใช้อุปกรณ์การกีฬาที่ภาครัฐจัดให้เป็นสาธารณประโยชน์

กลุ่มที่ ๒ กลุ่มสื่อสารมวลชน กิจกรรมการตลาด โฆษณาประชาสัมพันธ์ สิทธิประโยชน์

ลิขสิทธิ์ทางการกีฬา และกีฬาอาชีพ นำเสนอว่าควรจัดให้มีคณะกรรมการร่วมภาครัฐและภาคเอกชนในการส่งเสริมการลงทุนและการบริหารจัดการด้านการกีฬาให้ครบวงจรเพื่อพัฒนาให้ธุรกิจการกีฬาก้าวไปสู่ความเป็นมืออาชีพ ควรสนับสนุนให้มีการพัฒนานักกีฬาเยาวชน เพื่อก้าวเข้าสู่ระดับนานาชาติอย่างเป็นระบบ ควรส่งเสริมบทบาทของสื่อภาครัฐในการเผยแพร่กิจกรรมการกีฬาให้ออกไปสู่วงกว้าง รวมทั้งสนับสนุนให้สื่อต่าง ๆ นำเสนอภาพพจน์ที่ดีของการออกกำลังกายในหมู่ประชาชนและสร้างภาพลักษณ์ของประเทศซึ่งนำมาสู่การพัฒนาอุตสาหกรรมการกีฬา

กลุ่มที่ ๓ กลุ่มจัดการแข่งขันกีฬา ท่องเที่ยวเชิงกีฬาและนันทนาการ ให้ความเห็นว่านโยบายการส่งเสริมของภาครัฐมีความเหมาะสม แต่มีปัญหาในการปฏิบัติ ซึ่งทำให้เกิดความสับสนแก่ผู้ประกอบการ ทั้งนี้ ภาครัฐควรดำรงบทบาทเป็นผู้อำนวยความสะดวกในการดำเนินกิจกรรมทางการกีฬา อาทิ การใช้พื้นที่และการประสานงานกับเจ้าของพื้นที่ นอกจากนี้ ควรพัฒนาสถานกีฬาให้มีมาตรฐาน มีความทันสมัย ด้วยระบบการบำรุงรักษาที่ดี และไม่ควรถูกกำหนดค่าใช้จ่ายให้สูงมากจนเกินควร สิ่งที่สำคัญที่สุดคือการบูรณาการการใช้ทรัพยากรทางการกีฬาที่กระจัดกระจายไปตามส่วนราชการต่าง ๆ ให้เป็นเอกภาพ

กลุ่มที่ ๔ กลุ่มการบริการทางวิทยาศาสตร์การกีฬา เวชศาสตร์การกีฬา และผู้ผลิตบุคลากรทางการกีฬา ให้ข้อเสนอว่าการผลิตบุคลากรของภาครัฐเพื่อการกีฬา ยังไม่มีความเป็นมาตรฐานเพียงพอและไม่ตรงตามความต้องการของตลาดแรงงานทางการกีฬา อีกทั้งอุปสรรคด้านวิทยาศาสตร์การกีฬาส่วนใหญ่เป็นการนำเข้าจากต่างประเทศและมีราคาสูง จึงควรส่งเสริมในเรื่องของการวิจัยและพัฒนาภายในประเทศและกำหนดมาตรฐานให้ตรงตามที่ต่างประเทศรับรอง เพื่อให้เกิดเป็นความรู้ความเชี่ยวชาญเฉพาะทางทั้งในสถาบันการศึกษาและเพื่อการพัฒนาผลิตภัณฑ์ด้านการกีฬา

กลุ่มที่ ๕ กลุ่มผู้ผลิต ผู้ค้า ผู้นำเข้า และส่งออกอุปกรณ์การกีฬา ให้ความเห็นว่าแรงงานที่อยู่ในภาคอุตสาหกรรมการกีฬา ส่วนใหญ่เป็นแรงงานต่างด้าวไร้ฝีมือและขาดประสิทธิภาพ ดังนั้น ภาครัฐจึงควรส่งเสริมและพัฒนาแรงงานไทยเพื่อรองรับระบบอุตสาหกรรมการกีฬา โดยไม่ให้แรงงานที่มีฝีมือและทักษะสูงไหลไปนอกประเทศ ควรแก้ไขปัญหาค่าความชัดเจนเรื่องภาษีนำเข้าและส่งออก รวมถึงการละเมิดลิขสิทธิ์และเครื่องหมายการค้า ซึ่งเป็นอุปสรรคในการพัฒนาอุตสาหกรรมทางการกีฬา นอกจากนี้ควรพัฒนาหลักสูตรการจัดการกีฬา (Sport Management) ที่เปิดการเรียนการสอนอยู่ในสถาบันอุดมศึกษาให้มีการเน้นการผลิตบุคลากรที่มีความรอบรู้และมีประสบการณ์ในเชิงปฏิบัติจากกรณีตัวอย่างที่ประสบความสำเร็จ (Best Practice) ให้มากยิ่งขึ้น เพื่อให้มีการผลิตบุคลากรได้ตรงตามความต้องการของตลาด รวมถึงการกำหนดแนวทางที่ชัดเจนของเจ้าหน้าที่ภาครัฐในการตีความเกี่ยวกับอุปกรณ์กีฬาและอุปกรณ์ทางการแพทย์

ผนวก จ ผลการสังเคราะห์ข้อมูลการขอรับการสนับสนุนและส่งเสริม

คณะกรรมการฯ โดย คณะอนุกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านบริหารจัดการการกีฬา ได้ดำเนินการสังเคราะห์ข้อมูลที่ได้รับจากการสัมมนาฯ ฟังความคิดเห็นของผู้ประกอบการฯ ซึ่งสามารถสรุปเป็นมาตรการและแนวทางเบื้องต้นในการให้การสนับสนุนและส่งเสริมผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬา และธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา เป็นดังนี้

มาตรการหลัก : การสร้างเศรษฐกิจของประเทศ

๑) มาตรการส่งเสริมการลงทุนโดยภาครัฐ ประกอบด้วย

๑.๑) กำหนดความชัดเจนของนโยบายการส่งเสริมการลงทุนให้แก่อุตสาหกรรม การกีฬาทุกประเภท และทุกระดับ โดยกำหนดให้มีการส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม

๑.๒) สนับสนุนภาคเอกชนลงทุนในการสร้างสถานกีฬา (Sport Venues/Sport Facilities) สำหรับการจัดกิจกรรมกีฬาให้ครอบคลุมทุกชนิดกีฬา รวมทั้งสนับสนุนให้สถานศึกษามีการลงทุนเกี่ยวกับสถานกีฬาในลักษณะที่เป็นวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs)

๑.๓) ส่งเสริม สนับสนุน และเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนมีการลงทุนในการจัดการแข่งขัน กีฬาระดับนานาชาติ และการเสนอตัวเป็นเจ้าภาพในการจัดการแข่งขันกีฬา โดยการสนับสนุนเงินทุน รวมทั้งจัดหา แหล่งเงินทุนที่มีอัตราดอกเบี้ยต่ำ (Soft Loan)

๑.๔) ส่งเสริมและสนับสนุนสถาบันการศึกษา ภาครัฐ และภาคเอกชน ให้เกิดการลงทุน การวิจัยและพัฒนา (R&D) การสร้างนวัตกรรมทางการกีฬา การพัฒนาอุปกรณ์และการบริการทางวิทยาศาสตร์ การกีฬา สำหรับใช้ในประเทศและการส่งออก

๑.๕) มาตรการการพัฒนาการกีฬาเพื่อการท่องเที่ยวและนันทนาการ

๒) มาตรการทางภาษี ประกอบด้วย

๒.๑) กำหนดมาตรการทางภาษีเพื่อสร้างแรงจูงใจให้ภาคธุรกิจสนับสนุนกีฬาอาชีพ โดยเฉพาะกิจกรรมที่มีความรับผิดชอบต่อสังคม (Corporate Social Responsibility : CSR) และนักกีฬา ที่สร้างชื่อเสียงให้แก่ประเทศ/นักกีฬาที่มีรายได้จากภายนอกประเทศ รวมทั้งสนับสนุนผู้ที่ใช้ทุนส่วนตัว จนสามารถ ผลักดันให้นักกีฬาก้าวไปสู่ความเป็นเลิศและเพื่อการอาชีพ

๒.๒) ยกเว้นอากรอุปกรณ์การกีฬานำเข้า โดยเฉพาะจากพื้นที่เขตอุตสาหกรรมส่งออก (Export Processing Zone : EPZ) เพื่อให้เท่าเทียมกับการนำเข้าตามความตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน – จีน (Asean – China Free Trade Agreement : ACFTA) ที่มีอัตราภาษีเป็นศูนย์ (%) เพื่อส่งเสริมการซื้อขาย ภายในประเทศ

๒.๓) แก้ไขปรับปรุงกฎหมายและรายละเอียดการกำหนดพิกัดอัตราศุลกากรเพื่อการ นำเข้า/ส่งออก รวมทั้งอำนวยความสะดวกในการดำเนินกรรมวิธีการนำเข้า/การส่งออกอุปกรณ์การกีฬาและอุปกรณ์ ออกกำลังกาย สำหรับการแข่งขันกีฬาและการฝึกซ้อมในระดับนานาชาติที่ได้รับการรับรองจากสมาคมกีฬา การกีฬาแห่งประเทศไทย (กกท.) หรือหน่วยงานของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

๒.๔) กำหนดมาตรการทางภาษีด้วยการเพิ่มค่าลดหย่อนสำหรับการใช้จ่ายเพื่อ การออกกำลังกายและการกีฬา (ตัวอย่างเช่น การใช้จ่ายเพื่อซื้อสินค้าหรือบริการออกกำลังกายและการกีฬา การใ้ ใช้จ่ายเพื่อการศึกษา การฝึกอบรมเกี่ยวกับการออกกำลังกายและการกีฬา สำหรับตนเอง/คู่สมรส/บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติ ภาวะ เป็นต้น)

๓) มาตรการส่งเสริมผลิตภัณฑ์ทางการกีฬาในประเทศ ประกอบด้วย

๓.๑) ส่งเสริมการรับรองมาตรฐานผลิตภัณฑ์ทางการกีฬาที่เกิดขึ้นในประเทศ เพื่อการกีฬาขั้นพื้นฐานและกีฬามวลชน ควบคู่ไปกับการกำหนดมาตรการควบคุมสินค้านำเข้าจากภายนอกประเทศ ที่ไม่มีมาตรฐาน และควรให้ความสำคัญกับคำว่า Made in Thailand ถือเป็นลิขสิทธิ์ของผลิตภัณฑ์ไทย

๓.๒) กำหนดมาตรการป้องปรามดำเนินการป้องกัน ปรามปรามและจับกุมผู้กระทำความผิด ในการปลอมแปลงผลิตภัณฑ์หรือละเมิดลิขสิทธิ์สินค้าและบริการทางการกีฬา

มาตรการเสริม : การสร้างปัจจัยสำคัญในการพัฒนาระบบเศรษฐกิจการกีฬา

๑) มาตรการส่งเสริมการพัฒนาคู่แข่งความรู้ให้แก่บุคลากรที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรม การกีฬา ประกอบด้วย

๑.๑) สนับสนุนให้สถาบันการศึกษาภาครัฐและเอกชนจัดหลักสูตรที่ขาดแคลนทางการ กีฬาและเป็นไปตามความต้องการของตลาด ด้วยการเปิดการเรียนการสอนวิชา การจัดการการกีฬา (Sport Management) การตลาด วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีทางการกีฬา การออกแบบผลิตภัณฑ์ รวมทั้งหลักสูตรอื่นๆ ที่ เกี่ยวข้องกับการกีฬา เพื่อสร้างความเป็นมืออาชีพและสอดคล้องกับมาตรฐานสากล

๑.๒) สนับสนุนการจัดอบรมและพัฒนาบุคลากรทางการกีฬาให้มีขีดความสามารถ ทางการศึกษาตามมาตรฐานสากล

๒) มาตรการอื่น ๆ

๒.๑) ปรับปรุงหลักสูตรการเรียนการสอนพลศึกษาและการกีฬาที่เป็นมาตรฐาน และต่อเนื่องในระบบการศึกษาตั้งแต่ระดับประถมศึกษาเป็นต้นไป โดยมุ่งเน้นการสร้างสุขภาวะให้เยาวชน และเป็นการสร้างความต้องการในการบริโภคผลิตภัณฑ์ (Demand-Side) ทางการศึกษา

๒.๒) กำหนดมาตรการลดค่าสาธารณูปโภคให้แก่สถานที่ของภาครัฐและเอกชน ที่ให้บริการด้านสุขภาพ หรือการออกกำลังกายแก่ประชาชน

๒.๓) กำหนดแนวทางและความชัดเจนในการสนับสนุนจากสำนักงานหลักประกันสุขภาพ แห่งชาติ (สปสช.) หรือ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) เพื่อการเพิ่มกิจกรรมทางการออก กกำลังกายและเล่นกีฬา

๒.๔) พิจารณาผ่อนปรนในการใช้แรงงานต่างด้าวที่เข้ามาทำงานในประเทศไทยโดยเฉพาะ ในเรื่องใบอนุญาตทำงานในประเทศ (Work Permit) ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการกีฬา

๒.๕) ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการเรียนรู้ภาษาประเทศเพื่อนบ้านด้วยการฝึกอบรม (Training) และกำกับดูแลอย่างต่อเนื่องและใกล้ชิด

รายงานของคณะกรรมการการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านกีฬา
ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรม และจริยธรรม
เรื่อง การส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬา

เรื่อง	แผนการปฏิรูป	วิธีการปฏิรูป	กำหนดเวลาการปฏิรูป	แหล่งที่มาของงบประมาณ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	ร่าง พ.ร.บ.หรือร่าง พรบ.(ถ้ามี)
การส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬา	- สำรวจความต้องการที่แท้จริงของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา สังเคราะห์ความต้องการที่ได้รับจากการสำรวจ รวมทั้งประสานงานกับส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง - กำหนดมาตรการที่ภาครัฐให้การส่งเสริมและสนับสนุนผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา - ติดตามและประสานงานการดำเนินงานส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬา ในช่วงระยะเวลาที่มีอยู่	- สำรวจความต้องการที่แท้จริงของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาด้วยการรับฟังความคิดเห็น - สังเคราะห์ความต้องการของผู้ประกอบการที่ได้รับจากการสำรวจความต้องการ - ประสานงานกับกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณาผลจากการสังเคราะห์ - กำหนดมาตรการที่ภาครัฐให้การส่งเสริมและสนับสนุนผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา - ติดตามและประสานงานการดำเนินงานส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬา ในความรับผิดชอบของส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	<u>ระยะที่ ๑ ๖ เดือน (ม.ค.-มิ.ย.๕๙)</u> ๑.จัดทำแนวทางการสำรวจความต้องการที่แท้จริงของประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา ๒. สังเคราะห์ข้อมูลและพิจารณาแนวทางการขอรับการสนับสนุนและส่งเสริม ๓. ประสานงานกับส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ๔. กำหนดมาตรการให้การสนับสนุนและส่งเสริม <u>ระยะที่ ๒ ๑๐ เดือน (ต.ค.๕๙-ก.ค.๖๐)</u> การติดตามและประสานงานการดำเนินงานส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬาในความรับผิดชอบของส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	๑. กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ๒. ส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	๑. กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ๒. ส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	- ไม่มี -

ตารางสรุปผลแนวทางการปฏิรูปเรื่องการส่งเสริมอุตสาหกรรมการศึกษา

หน้าที่ ๑ ของ ๔ หน้า

มาตรการ	เหตุผลผู้ประกอบการ	ความเห็นส่วนราชการ	แนวทางดำเนินการ	หน่วยรับผิดชอบ	หน่วยประสานงาน
มาตรการที่ ๑ : มาตรการด้านนโยบาย ๑. การสร้างเศรษฐกิจของประเทศ ประกอบด้วย ๑.๑ กำหนดความชัดเจนของนโยบายการส่งเสริมการลงทุนให้แก่อุตสาหกรรมการศึกษาทุกประเภทและทุกระดับ โดยกำหนดให้มีการส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs)	- การส่งเสริมการลงทุนมีนโยบายเฉพาะอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ - ไม่มีนโยบายส่งเสริมการลงทุนให้แก่ SMEs ภาคอุตสาหกรรมการศึกษา - SMEs Bank ไม่ได้สนับสนุนทางการเงินให้แก่ SMEs ภาคอุตสาหกรรมการศึกษาและมีข้อจำกัดค่อนข้างมาก	- เห็นชอบในหลักการของมาตรการนี้ - BOI พร้อมพิจารณาให้สิทธิประโยชน์แก่ SMEs ภาคอุตสาหกรรมการศึกษา - SMEs Bank มีนโยบายพิจารณาวงเงินและให้สินเชื่อแก่ผู้ประกอบการศึกษาโดยขอให้ประสานโดยตรงกับ SMEs Bank	นำเรียนคณะรัฐมนตรีเพื่อมีมติให้การส่งเสริมการลงทุน และการพัฒนาองค์ความรู้ ในเรื่องแผนธุรกิจ (Business Plan) ทางการศึกษาให้แก่ SMEs ภาคอุตสาหกรรมการศึกษา	ก.คลัง ก.อุตสาหกรรม ก.พาณิชย์ BOI. SMEs Bank	ก.การท่องเที่ยวและกีฬา (สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์)
๑.๒ ส่งเสริม สนับสนุนและเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนมีการลงทุนในการจัดการแข่งขันกีฬาระดับนานาชาติและการเสนอตัวเป็นเจ้าภาพในการจัดการแข่งขันกีฬา โดยการสนับสนุนเงินทุนรวมทั้งจัดหาแหล่งเงินกู้ที่มีอัตราดอกเบี้ยต่ำ (Soft Loan)	- ภาคเอกชน (รวมถึงสมาคมกีฬา) ประสงค์และมีความพร้อมจัดการแข่งขันกีฬาระดับนานาชาติ และการเสนอตัวเป็นเจ้าภาพจัดการแข่งขันกีฬา - ต้องการเงินลงทุนจากแหล่งเงินกู้ในอัตราพิเศษ	- เห็นชอบในหลักการของมาตรการนี้ - พร้อมให้การสนับสนุน และสามารถพิจารณาใช้ประโยชน์จากสถาบันการเงินของรัฐ อาทิ ธนาคารออมสิน SMEs Bank - สินเชื่ออัตราดอกเบี้ยต่ำ (Soft Loan) เป็นการพิจารณาในระดับนโยบาย	นำเรียนคณะรัฐมนตรีเพื่อมีมติกำหนดการให้สินเชื่ออัตราดอกเบี้ยต่ำ (Soft Loan) และการพัฒนาองค์ความรู้ในเรื่องแผนธุรกิจ (Business Plan) ทางการศึกษาให้แก่ผู้ประกอบการกีฬา	ก.คลัง	ก.การท่องเที่ยวและกีฬา (สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์)
๑.๓ กำหนดมาตรการทางภาษีเพื่อสร้างแรงจูงใจให้นักกีฬาที่มีรายได้จากภายนอกประเทศ รวมทั้งสนับสนุนผู้ที่ใช้ทุนส่วนตัวจนสามารถผลักดันให้นักกีฬาก้าวไปสู่ความเป็นเลิศและเพื่อการอาชีพ	เพื่อสนับสนุนธุรกิจกีฬาอาชีพ ซึ่งเป็นปัจจัยการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมกีฬา จึงต้องการให้ภาครัฐกำหนดมาตรการทางภาษีเพื่อสร้างแรงจูงใจต่อการกีฬา โดยให้สิทธิประโยชน์แก่ ➢ นักกีฬาที่มีรายได้จากภายนอกประเทศ ➢ ผู้ที่ใช้ทุนส่วนตัวจนสามารถผลักดันให้นักกีฬาก้าวไปสู่ความเป็นเลิศและเพื่อการอาชีพ	- เห็นชอบในหลักการของมาตรการนี้ - พร้อมให้การสนับสนุน แต่เนื่องจากการกำหนดมาตรการทางภาษีเป็นเรื่องที่มีผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจ จึงต้องเป็นการพิจารณาในระดับนโยบาย	นำเรียนคณะรัฐมนตรีเพื่อมีมติกำหนดมาตรการทางภาษีเพื่อสร้างแรงจูงใจให้แก่ นักกีฬาที่มีรายได้จากภายนอกประเทศ และผู้สนับสนุนการสร้างนักกีฬา	ก.คลัง	ก.การท่องเที่ยวและกีฬา (สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์)

ตารางสรุปผลแนวทางการปฏิรูปเรื่องการส่งเสริมอุตสาหกรรมการศึกษา

หน้าที่ ๓ ของ ๔ หน้า

มาตรการ	เหตุผลผู้ประกอบการ	ความเห็นส่วนราชการ	แนวทางดำเนินการ	หน่วยรับผิดชอบ	หน่วยประสานงาน
มาตรการที่ ๒ : มาตรการกระตุ้น ๒. ส่งเสริมและสนับสนุนสถาบันการศึกษา ภาครัฐ และภาคเอกชน ให้เกิดการลงทุนผลิตบุคลากรที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญด้านการวิจัยและพัฒนา (R&D) การสร้างนวัตกรรมทางการศึกษา การพัฒนาอุปกรณ์และการบริการทางวิทยาศาสตร์การศึกษา สำหรับใช้ใน ประเทศและการส่งออก	วงการศึกษามีปัญหาด้านบริหารจัดการ:- - ตลาดแรงงาน/ผู้ประกอบการทางการศึกษา ต้องการแรงงานที่มีความรู้ ทักษะ และ ความ สามารถในเรื่องนวัตกรรมของ อุปกรณ์และการบริการทางการศึกษา วิทยาศาสตร์การศึกษา - ต้องการให้ภาครัฐส่งเสริมและ สนับสนุนสถาบันการศึกษาให้เปิดการเรียนการสอนในศาสตร์ดังกล่าว - ต้องการให้ภาครัฐส่งเสริมและ สนับสนุนการวิจัยและพัฒนา (R&D) การศึกษาอย่างเป็นระบบ เป็นรูปธรรม	- เห็นชอบในหลักการของมาตรการนี้ - พร้อมสนับสนุนสถาบันการศึกษาเปิด การเรียนการสอน ซึ่งขณะนี้ สถาบันอุดม ศึกษาหลายแห่งเปิดการเรียนการสอนใน สาขาวิชาการศึกษาอยู่บ้างแล้ว - มีมาตรการทางภาษีให้แก่ผู้ประกอบการ นิติบุคคลที่มีการทำการวิจัยและพัฒนา โดยสามารถหักค่าใช้จ่ายได้ถึง ๓ เท่าของ ค่าใช้จ่ายจริง - BOI ให้สิทธิประโยชน์แก่ผู้ประกอบการ ที่ทำการวิจัยและพัฒนา โดยสามารถ ยกเว้นภาษีเงินได้ ๑ - ๓ ปี	๑. ส่งเสริมให้สถานศึกษาพัฒนา บุคลากรในศาสตร์ด้านการศึกษา สาขา ซึ่งเป็น ที่ต้อง การ ของ อุตสาหกรรมการศึกษาในทุกระดับ ๒. ประสานกับส่วนราชการที่ เกี่ยวข้องเพื่อเร่งดำเนินการประชา สัมพันธ์เพื่อให้ข้อมูลข่าวสารในเรื่อง สิทธิประโยชน์แก่ผู้ประกอบการ อย่างต่อเนื่อง และกำหนดให้มีจุด ประสานงานการสื่อสารข้อมูล เกี่ยวกับสิทธิประโยชน์ที่ผู้ประกอบ การพึงได้รับจากภาครัฐในเรื่องของ การวิจัยและพัฒนา ๓. พิจารณาจัดลำดับมาตรฐานของ ผลิตภัณฑ์การศึกษาและส่งเสริมการ สร้างตราผลิตภัณฑ์ (Brand)	ก.คลัง และ ก.ศึกษาธิการ	ก.การท่องเที่ยวและ กีฬา (สำนักนโยบาย และยุทธศาสตร์)
๓. แก้ไขปรับปรุงความชัดเจนของการ กำหนดพิกัดอัตราศุลกากรและอำนวยความสะดวกในการดำเนินกรมวิธีการ นำเข้า/การส่งออก อุปกรณ์การศึกษาและ อุปกรณ์ออกกกำลังกาย สำหรับการ แข่งขันกีฬาและการฝึกซ้อมในระดับ นานาชาติที่ได้รับการรับรองจากสมาคม กีฬา การกีฬาแห่งประเทศไทย (กกท.) หรือหน่วยงานของกระทรวงการ ท่องเที่ยวและกีฬา	- การพิจารณากำหนดพิกัดอัตรา ศุลกากรเพื่อการนำเข้า/ส่งออกอุปกรณ์ การกีฬาและอุปกรณ์ออกกำลังกาย ประสบปัญหาในเรื่องความชัดเจนโดย เฉพาะตัวอุปกรณ์และส่วนควบหรือ ชิ้นส่วนที่ใช้ร่วมกันเป็นอัตราพิกัดที่ แตกต่างกัน ทำให้ต้องมีภาระตีความและ กำหนดอัตราที่แตกต่างกัน - มีการใช้วิธีการและใช้เวลาทาง ศุลกากรที่แตกต่างกัน - ต้องการให้ภาครัฐพิจารณาทบทวน แนวทางดังกล่าว	- เห็นชอบในหลักการของมาตรการนี้ - ทางราชการขาดข้อมูลในการพิจารณา ประกอบการกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร จึงขอให้สมาคมกีฬาหรือผู้ประกอบการที่ ประสบปัญหา ทำหนังสือชี้แจงข้อเท็จจริง ให้สำนักงานเศรษฐกิจการคลังพิจารณา - ความต้องการที่จะให้ภาครัฐพิจารณา กำหนดพิกัดอัตราศุลกากรสำหรับอุปกรณ์ กีฬาบางรายการนั้น อุปกรณ์ดังกล่าวต้อง ได้รับการรับรองจากสมาคมกีฬา กกท. หรือ ก.ท่องเที่ยวและกีฬา ให้เป็น มาตรฐานเดียวกัน	๑.เร่งรัดให้สมาคมกีฬา/ผู้ประกอบ การประสานงานในเรื่องข้อมูลและ ชี้แจงข้อเท็จจริงพิกัดอัตราศุลกากร สำหรับอุปกรณ์กีฬาต่อ ส.เศรษฐกิจ การคลังเพื่อพิจารณาต่อไป ๒.เร่งรัดให้ ก.การท่องเที่ยวและ กีฬา ร่วมกับสมาคมกีฬา กกท. หรือ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พิจารณา ทบทวนการกำหนดพิกัดอัตรา ศุลกากร ร่วมกับ ก.คลัง(กรม ศุลกากร) เพื่อให้ได้ข้อยุติในแต่ละ รายการของอุปกรณ์กีฬา	ก.คลัง	ก.การท่องเที่ยวและ กีฬา (สำนักนโยบาย และยุทธศาสตร์)

ตารางสรุปผลแนวทางการปฏิรูปเรื่องการส่งเสริมอุตสาหกรรมการศึกษา

หน้าที่ ๔ ของ ๔ หน้า

มาตรการ	เหตุผลผู้ประกอบการ	ความเห็นส่วนราชการ	แนวทางดำเนินการ	หน่วยรับผิดชอบ	หน่วยประสานงาน
มาตรการที่ ๒ : มาตรการกระตุ้น ๔. กำหนดมาตรการป้องกันปราบปรามและจับกุมผู้กระทำความผิดในการปลอมแปลงผลิตภัณฑ์หรือละเมิดลิขสิทธิ์สินค้าและบริการทางการศึกษา	ในปัจจุบันมีการละเมิดลิขสิทธิ์สินค้าเป็นจำนวนมากส่งผลกระทบต่อทรัพย์สินทางปัญญาของผู้ประกอบการไทย จึงต้องการให้ภาครัฐโดยกระทรวงพาณิชย์ ให้ความสำคัญต่อดำเนินการป้องกัน ปราบปรามและจับกุมผู้กระทำความผิดในการปลอมแปลงผลิตภัณฑ์ หรือละเมิดลิขสิทธิ์สินค้าและบริการทางการศึกษาของผู้ประกอบการไทย เพื่อรักษาความมั่นคงทางเศรษฐกิจของชาติ	- เห็นชอบในหลักการของมาตรการนี้ - เรื่องดังกล่าวถือว่าเป็นทรัพย์สินทางปัญญาของผู้ออกแบบและผลิตสินค้า อย่างไรก็ตาม ต้องพิจารณารายละเอียดร่วมกับกรมทรัพย์สินทางปัญญาในเรื่องการคุ้มครองลิขสิทธิ์ สิทธิบัตร และทรัพย์สินทางปัญญาอื่นให้ชัดเจนต่อไป	๑. เร่งรัดให้ ก.พาณิชย์ เพิ่มมาตรการที่เข้มข้นในการคุ้มครอง ป้องกัน ปราบปราม และจับกุมผู้กระทำความผิดในการปลอมแปลงผลิตภัณฑ์ หรือละเมิดลิขสิทธิ์สินค้าและบริการทางการศึกษาของผู้ประกอบการไทย ๒. เร่งรัดการกำหนดมาตรการให้ส่วนราชการและหน่วยงานผู้ใช้อุปกรณ์กีฬาพิจารณาใช้ผลิตภัณฑ์ที่ผลิตและจำหน่ายโดยผู้ประกอบการไทย	ก.พาณิชย์	ก.การท่องเที่ยวและกีฬา (สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์)
๕. ปรับปรุงหลักสูตรการเรียนการสอนพลศึกษาและการกีฬาที่เป็นมาตรฐานและต่อเนื่องในระบบการศึกษาตั้งแต่ระดับประถมศึกษาเป็นต้นไป โดยมุ่งเน้นการสร้างสุขภาวะให้เยาวชนและเป็นการสร้างความต้องการในการบริโภคผลิตภัณฑ์ (Demand-Side) ทางการศึกษา	- ต้องการให้ภาครัฐปรับปรุงหลักสูตรการเรียนการสอนวิชาพลศึกษาและวิชาที่เกี่ยวกับการกีฬาในระบบการศึกษาทั้งของภาครัฐและเอกชนอย่างเป็นระบบต่อเนื่องและครบวงจร โดยเริ่มต้นตั้งแต่ระดับประถมศึกษาเป็นต้นไป - การสร้างและพัฒนาความรู้และทักษะเพื่อเฟ้นหานักกีฬาที่พร้อมสร้างชื่อเสียงเกียรติภูมิให้แก่ประเทศและการกระตุ้นการสร้างความต้องการในการบริโภคผลิตภัณฑ์ (Demand-Side) ทางการศึกษาของประเทศ	- เห็นชอบในหลักการของมาตรการนี้ - ก.ศึกษาธิการ ได้ปรับเปลี่ยนเวลาการเรียนการสอน โดยได้เพิ่มวิชาพลศึกษาจากคาบละ ๑ ชั่วโมง เป็น ๒ คาบ ๒ ชั่วโมงไว้ในหลักสูตรแล้ว	ส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมกับการพัฒนาหลักสูตรและการกำหนดมาตรฐานอุปกรณ์กีฬาสำหรับกิจกรรมทางกายในชั่วโมงพลศึกษาเพิ่มขึ้นตามบทบาทของกรมการศึกษาในสถานศึกษาให้มีระดับคุณภาพที่เหมาะสมกับการใช้งานในแต่ละระดับ ตั้งแต่ระดับพื้นฐานระดับมีคุณภาพปานกลาง ระดับมีอาชีพ และระดับนานาชาติ	ก.ศึกษาธิการ	ก.การท่องเที่ยวและกีฬา (สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์)

ตารางแสดงกลุ่มผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬา ที่ควรได้รับการส่งเสริม

มาตรการ	กลุ่มผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬา
มาตรการที่ ๑ : มาตรการด้านนโยบาย ๑. การสร้างเศรษฐกิจของประเทศ ประกอบด้วย ๑.๑ กำหนดความชัดเจนของนโยบายการส่งเสริมการลงทุนให้แก่อุตสาหกรรมการกีฬาทุกประเภทและทุกระดับ โดยกำหนดให้มีการส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ๑.๒ ส่งเสริม สนับสนุนและเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนมีการลงทุนในการจัดการแข่งขันกีฬาระดับนานาชาติและการเสนอตัวเป็นเจ้าภาพในการจัดการแข่งขันกีฬา โดยการสนับสนุนเงินทุน รวมทั้งจัดหาแหล่งเงินกู้ที่มีอัตราดอกเบี้ยต่ำ (Soft Loan) ๑.๓ กำหนดมาตรการทางภาษีเพื่อสร้างแรงจูงใจให้นักกีฬาที่มีรายได้จากภายนอกประเทศ รวมทั้งสนับสนุนผู้ที่ใช้ทุนส่วนตัวจนสามารถผลักดันให้นักกีฬาก้าวไปสู่ความเป็นเลิศและเพื่อการอาชีพ ๒. การพัฒนาการกีฬาเพื่อการท่องเที่ยวและนันทนาการ	กลุ่มผู้ประกอบการฯ ทั้ง ๑๒ กลุ่ม กลุ่มผู้ประกอบการฯ รวม ๒ กลุ่ม คือ ๑) กลุ่มที่สี่ กลุ่มการจัดการสิทธิประโยชน์และลิขสิทธิ์ทางการกีฬา ๒) กลุ่มที่เก้า กลุ่มการจัดการแข่งขันกีฬา กลุ่มผู้ประกอบการ จำนวน ๑ กลุ่ม คือ กลุ่มที่ห้า กลุ่มกีฬาอาชีพ กลุ่มผู้ประกอบการฯ รวม ๓ กลุ่ม คือ ๑) กลุ่มที่สาม กลุ่มสื่อสารมวลชน กิจกรรมการตลาดและโฆษณา การประชาสัมพันธ์ทางการกีฬา ๒) กลุ่มที่สี่ กลุ่มการจัดการสิทธิประโยชน์และลิขสิทธิ์ทางการกีฬากลุ่มการจัดการแข่งขันกีฬา ๓) กลุ่มที่แปด กลุ่มการจัดการกีฬาเพื่อการท่องเที่ยวและนันทนาการ
มาตรการที่ ๒ : มาตรการกระตุ้น ๑. สนับสนุนภาคเอกชนลงทุนในการสร้างสถานกีฬา (Sports Venues/Sport Facilities) สำหรับการจัดกิจกรรมกีฬาให้ครอบคลุมทุกชนิดกีฬา รวมทั้งสนับสนุนให้สถานศึกษามีการลงทุนเกี่ยวกับสถานกีฬาในลักษณะที่เป็นวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ๒. ส่งเสริมและสนับสนุนสถาบันการศึกษา ภาครัฐ และภาคเอกชน ให้เกิดการลงทุนผลิตบุคลากรที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญด้านการวิจัยและพัฒนา (R&D) การสร้างนวัตกรรมทางการกีฬาการพัฒนาอุปกรณ์และการบริการทางวิทยาศาสตร์การกีฬา สำหรับใช้ในประเทศและการส่งออก	กลุ่มผู้ประกอบการฯ รวม ๓ กลุ่ม คือ ๑) กลุ่มที่หนึ่ง กลุ่มสถานที่บริการออกกำลังกาย ๒) กลุ่มที่สอง กลุ่มสโมสรกีฬาสมัครเล่น ๓) กลุ่มที่เจ็ด กลุ่มสถาบันการศึกษาผู้ผลิตบุคลากรด้านการกีฬา กลุ่มผู้ประกอบการฯ รวม ๓ กลุ่ม คือ ๑) กลุ่มที่หก กลุ่มการบริการทางวิทยาศาสตร์การกีฬา ๒) กลุ่มที่เจ็ด กลุ่มสถาบันการศึกษาผู้ผลิตบุคลากรด้านการกีฬา ๓) กลุ่มที่สิบเอ็ด กลุ่มผู้ผลิตอุปกรณ์กีฬา

ตารางแสดงกลุ่มผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาฯ ที่ควรได้รับการส่งเสริม

มาตรการ	กลุ่มผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาฯ
มาตรการที่ ๒ : มาตรการกระตุ้น (ต่อ) ๓. แก้ไขปรับปรุงความชัดเจนของการกำหนดพิกัดอัตราศุลกากรและอำนวยความสะดวกในการดำเนินกรรมวิธีการนำเข้า/การส่งออก อุปกรณ์การกีฬาและอุปกรณ์ออกกำลังกายสำหรับการแข่งขันกีฬาและการฝึกซ้อมในระดับนานาชาติที่ได้รับการรับรองจากสมาคมกีฬา การกีฬาแห่งประเทศไทย (กกท.) หรือหน่วยงานของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ๔. กำหนดมาตรการป้องปรามดำเนินการป้องกัน ปรามปราม และจับกุมผู้กระทำความผิดในการปลอมแปลงผลิตภัณฑ์หรือละเมิดลิขสิทธิ์สินค้าและบริการทางการกีฬา ๕. ปรับปรุงหลักสูตรการเรียนการสอนวิชาพลศึกษาและการกีฬาที่เป็นมาตรฐานและต่อเนื่องในระบบการศึกษาตั้งแต่ระดับประถมศึกษาเป็นต้นไป โดยมุ่งเน้นการสร้างสุขภาวะให้เยาวชนและเป็นการสร้างความต้องการในการบริโภคผลิตภัณฑ์ (Demand-Side) ทางการศึกษา	กลุ่มผู้ประกอบการฯ รวม ๔ กลุ่ม คือ ๑) กลุ่มที่สอง กลุ่มสโมสรกีฬาสมัครเล่น ๒) กลุ่มที่ห้า กลุ่มกีฬาอาชีพ ๓) กลุ่มที่เก้า กลุ่มการจัดการแข่งขันกีฬา ๔) กลุ่มที่สิบสอง กลุ่มผู้นำเข้าและส่งออกทางการกีฬา กลุ่มผู้ประกอบการฯ รวม ๒ กลุ่ม คือ ๑) กลุ่มที่สิบ กลุ่มผู้ค้าปลีกและค้าส่งอุปกรณ์กีฬา ๒) กลุ่มที่สิบเอ็ด กลุ่มผู้ผลิตอุปกรณ์กีฬา กลุ่มผู้ประกอบการฯ รวม ๓ กลุ่ม คือ ๑) กลุ่มที่เจ็ด กลุ่มสถาบันการศึกษาผู้ผลิตบุคลากรด้านการกีฬา ๒) กลุ่มที่สิบ กลุ่มผู้ค้าปลีกและค้าส่งอุปกรณ์กีฬา ๓) กลุ่มที่สิบเอ็ด กลุ่มผู้ผลิตอุปกรณ์กีฬา

เอกสารนำเสนอ PowerPoint



รายงานการปฏิรูป

เรื่อง

การส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬา

(Sports Industry Promotion)

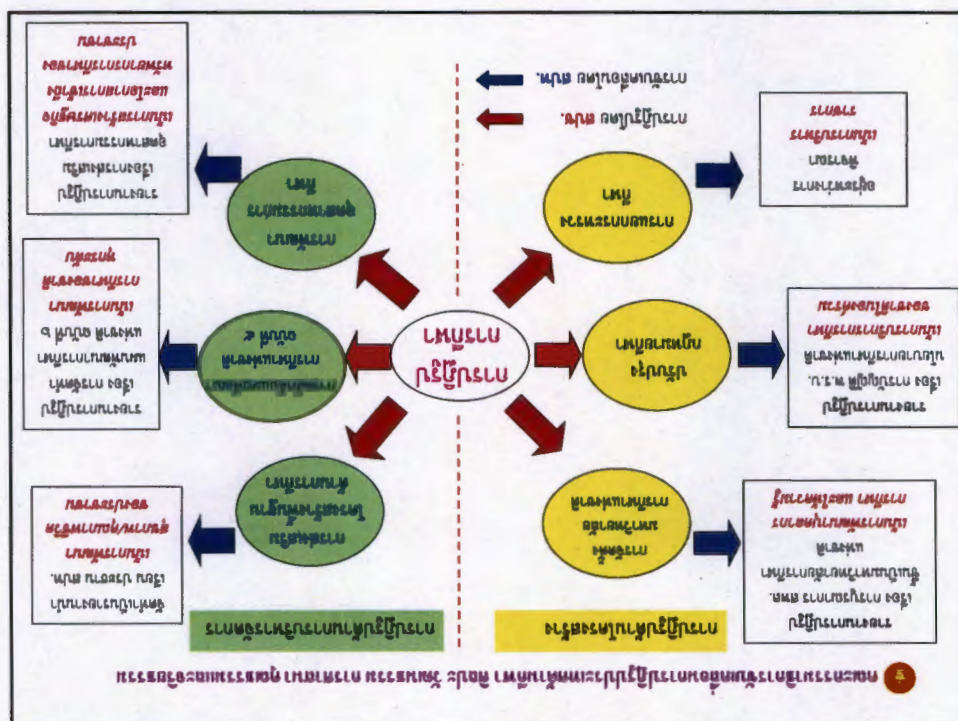
นำเสนอโดย

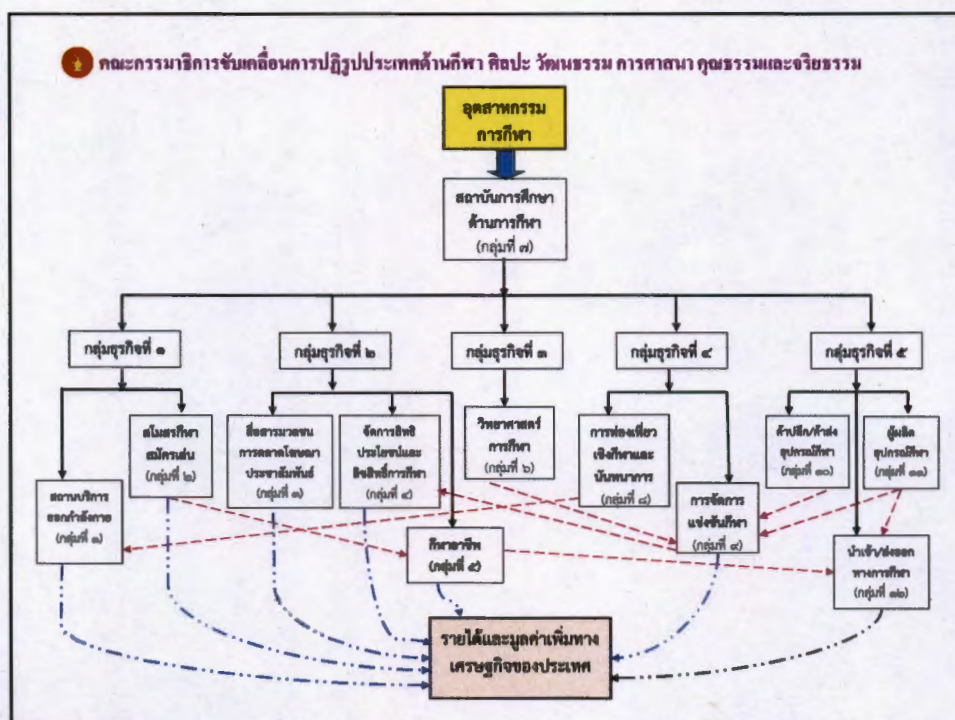
คณะกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านกีฬา
ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรมและจริยธรรม

 คณะกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรมและจริยธรรม

➤ เป็นประเด็นที่ สปช. พิจารณาจากกรอบความเห็นร่วม
ปฏิรูปประเทศไทยด้านอื่นๆ ของ คทง.เตรียมการปฏิรูป
เพื่อคืนความสุขให้คนในชาติ ที่จัดตั้งโดย คสช.

➤ ศึกษาวิเคราะห์ / รับฟังความคิดเห็นจากประชาชน
สรุปว่า ภาครัฐควรมีการส่งเสริมและสนับสนุน
อุตสาหกรรมการกีฬาของไทย ให้มีขีดความสามารถ
ในการแข่งขันในระดับนานาชาติ บรรจุใน วาระปฏิรูป
ที่ ๑๕ การกีฬา ได้รับความเห็นชอบจาก สปช. เมื่อวันที่
๒๑ กรกฎาคม ๒๕๕๘

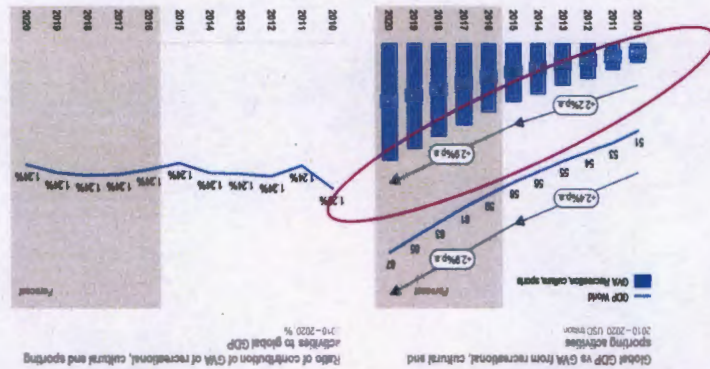
[illegible]



๕ คณะกรรมการจัดการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรมและจริยธรรม

- อุตสาหกรรมการกีฬา (Sports Industry) สามารถสร้างรายได้ให้กับประเทศที่พัฒนา เพราะมีลักษณะเป็นอุตสาหกรรมที่มีขนาดใหญ่ มีส่วนแบ่งการตลาดเป็นอันดับต้นๆ ของโลก และมีพัฒนาการอย่างต่อเนื่อง
- เศรษฐกิจของประเทศสามารถพัฒนาได้จาก อุตสาหกรรมและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา
- กล่าวได้ว่า การกีฬาสร้างเศรษฐกิจของชาติ

- อัตราการเจริญเติบโตของมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากการกีฬา
- มีแนวโน้มว่าจะสามารถเพิ่มมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจและมีส่วนต่อเศรษฐกิจโลก



คณะกรรมการโอลิมปิกสากล (IOC) รายงานว่า มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากการกีฬาจะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

รายได้เฉพาะที่ปีใหม่ของตลาดการกีฬาโลก (ปี ๒๐๑๖ - ๒๐๒๕)



คณะกรรมการโอลิมปิกสากล (IOC) รายงานว่า มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากการกีฬาจะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

คณะกรรมการจัดการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านกีฬา คือ ประเด็นวัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรมและจริยธรรม

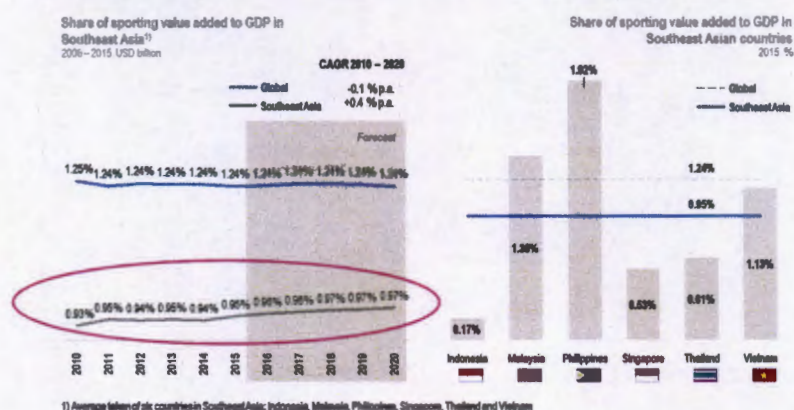
ในภูมิภาคเอเชีย :-

- สาธารณรัฐประชาชนจีน ถือได้ว่าเป็นประเทศที่มีอุตสาหกรรมการกีฬาที่มีขนาดใหญ่ที่สุด มีการประกาศนโยบายใหม่ในแผนพัฒนาการกีฬาด้วยการกระตุ้นเศรษฐกิจและพัฒนาสังคมไปพร้อมกัน
- สาธารณรัฐเกาหลีประสบความสำเร็จในการใช้การกีฬาผลักดันอัตราเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ

คณะกรรมการจัดการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านกีฬา คือ ประเด็นวัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรมและจริยธรรม

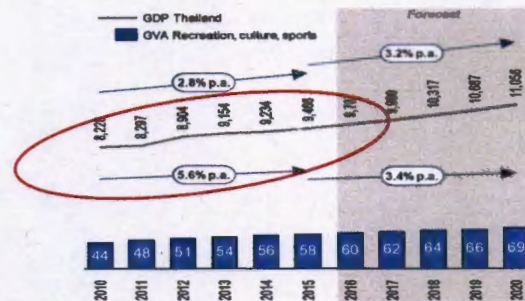
ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ :-

มีอัตราการเจริญเติบโตมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจอันเกิดจากการกีฬาและนันทนาการอย่างต่อเนื่อง ประมาณร้อยละ ๐.๕๕



คณะกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรมและจริยธรรม

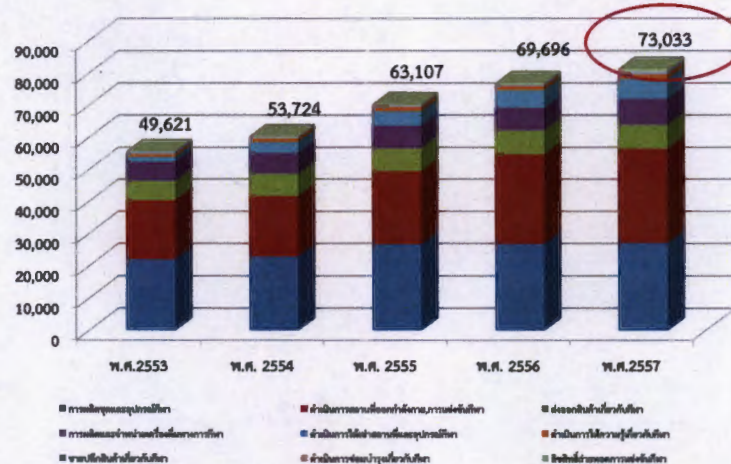
Thailand GDP vs GVA from recreational, cultural and sporting activities¹
2010 – 2020, THB billion



ประเทศไทย :-

ระหว่างปี พ.ศ.๒๕๕๓ – ๒๕๕๘ มีอัตราการเจริญเติบโตของ
อุตสาหกรรมการกีฬาเฉลี่ยต่อปี ประมาณร้อยละ ๕.๖ หรือเติบโต
เป็น ๒ เท่าเมื่อเปรียบเทียบกับผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ

คณะกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรมและจริยธรรม



ผลประกอบการอุตสาหกรรมและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา
ปี พ.ศ.๒๕๕๓ – ๒๕๕๗

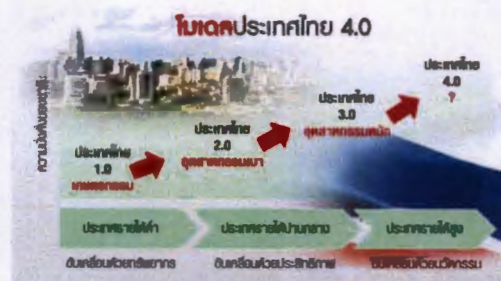
๕ คณะกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรมและจริยธรรม

อุตสาหกรรมการกีฬา คือ กลไกในการขับเคลื่อนการสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจของประเทศให้บังเกิดความยั่งยืน สอดรับยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศของรัฐบาล คือ



ยุทธศาสตร์ประชาธิรัฐ ที่มุ่งเน้นการทำงานร่วมของภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชน โดยจะสนับสนุนให้ภาครัฐและภาคธุรกิจทำงานร่วมกันอย่างใกล้ชิด

๕ คณะกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรมและจริยธรรม



ประเทศไทย 4.0 ที่มุ่งเน้นการพัฒนาเพื่อบรรลุเป้าหมายการพัฒนาเศรษฐกิจเพื่อสร้างรายได้ของประเทศจากอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ที่ขับเคลื่อน ด้วยนวัตกรรมในกลุ่มสาธารณสุข สุขภาพ และเทคโนโลยีทางการแพทย์

คณะกรรมการจัดการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรมและจริยธรรม

ทิศทางแผนพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔)

(ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒
(พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔)

ให้ความสำคัญพัฒนาอุตสาหกรรมการกีฬาครบวงจร
โดยมีแนวทางการพัฒนา รวม ๒ แนวทาง :-

- ส่งเสริมการสร้างรายได้จากการกีฬา
- ปรับโครงสร้างการบริหารจัดการด้านการกีฬา

คณะกรรมการจัดการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรมและจริยธรรม

การกำหนดปัญหาเบื้องต้นของอุตสาหกรรมการกีฬา

- ๑) อุปกรณ์กีฬาสำหรับการฝึกซ้อมและแข่งขันส่วนใหญ่นำเข้าจากต่างประเทศ
- ๒) กิจกรรมกลุ่มค้าปลีก/ค้าส่ง/ผู้นำเข้า/ส่งออกอุปกรณ์กีฬา ยังไม่ได้รับการส่งเสริมอย่างเต็มรูปแบบ
- ๓) ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาฯ ส่วนใหญ่เป็น SMEs ไม่อยู่ในหลักเกณฑ์การส่งเสริมการลงทุน และไม่ได้รับโอกาสในเรื่องสินเชื่อจาก SMEs Bank
- ๔) อุตสาหกรรมการกีฬาฯ ในกีฬาบางประเภทขาด R&D และการรับรองผลิตภัณฑ์จากสหพันธ์กีฬานานาชาติ

✳ คณะกรรมาธิการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรมและจริยธรรม

การกำหนดปัญหาเบื้องต้นของอุตสาหกรรมการกีฬา (ต่อ)

๕) อุตสาหกรรมการกีฬาฯ ของไทยยังขาดตราสินค้า(Brand)

ในนามของประเทศไทย

๖) อุตสาหกรรมการกีฬาฯ ของไทยขาดบุคลากรที่มีความรู้
ความเชี่ยวชาญ

๗) ธุรกิจด้านการกีฬาต่างประเทศขนาดใหญ่ได้เคลื่อนย้าย
ฐานการผลิตจากประเทศไทยไปยังประเทศเพื่อนบ้าน

✳ คณะกรรมาธิการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรมและจริยธรรม

กรอบแนวคิดในการส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬา :-

- สำรวจข้อมูลเชิงลึกเพื่อรับทราบความต้องการที่แท้จริง
ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจ
ที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา
- นำข้อมูลที่ได้รับไปประมวลและสังเคราะห์เพื่อวางแผน
การประสานงานกับส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- กำหนดมาตรการให้การสนับสนุนและส่งเสริม
ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้อง
กับการกีฬา

คณะกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรมและจริยธรรม

วัตถุประสงค์ :-

- ศึกษาปัญหาและข้อขัดข้องในการประกอบการอุตสาหกรรมฯ
- รับทราบความต้องการในเชิงลึกของผู้ประกอบการฯ
- เก็บรวบรวมข้อมูลปัญหา ข้อขัดข้องและความต้องการในเชิงลึกของผู้ประกอบการฯ เพื่อประกอบการกำหนดแนวทางส่งเสริม
- สร้างเครือข่ายของการประสานงานระหว่างหน่วยงานภาครัฐกับผู้ประกอบการ ฯ
- ประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการสนับสนุนและส่งเสริมอุตสาหกรรมฯ ให้สอดคล้องกับสภาพปัญหาและความต้องการแท้จริง

คณะกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรมและจริยธรรม

รูปแบบและแนวทางการดำเนินงาน :-

- ๑) สำรวจความต้องการที่แท้จริงของผู้ประกอบการฯ ในลักษณะการวิจัย ด้วยวิธีการสนทนากลุ่ม (Focus Group) และสำรวจข้อมูลด้วยแบบสอบถาม (Questionnaire)



๑ คณะกรรมาธิการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรมและจริยธรรม

รูปแบบและแนวทางการดำเนินงาน (ต่อ)

๒) สังเคราะห์ความต้องการของผู้ประกอบการที่ได้รับจากการสำรวจความต้องการที่ขอรับการสนับสนุน ส่งเสริม และการสร้างโอกาสให้แก่ผู้ประกอบการภาคธุรกิจและภาคเอกชน คือ

๒.๑ มาตรการหลัก : การสร้างเศรษฐกิจของประเทศ

รวม ๑๑ มาตรการ

๒.๒ มาตรการเสริม : การสร้างปัจจัยสำคัญในการพัฒนาระบบเศรษฐกิจการกีฬา

รวม ๗ มาตรการ

๑ คณะกรรมาธิการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรมและจริยธรรม

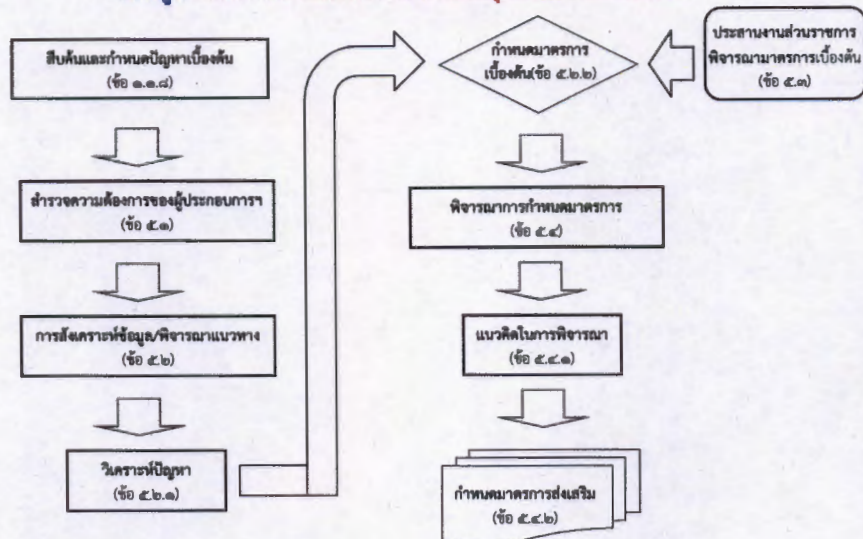
รูปแบบและแนวทางการดำเนินงาน (ต่อ)

๓) ประสานงานกับกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ส่วนราชการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการกำหนดมาตรการให้ความช่วยเหลือ



๕ คณะกรรมาธิการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรมและจริยธรรม

แผนภูมิ แสดงกระบวนการพิจารณาส่งเสริมอุตสาหกรรมการศึกษา



๕ คณะกรรมาธิการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรมและจริยธรรม

มาตรการที่ภาครัฐพึงให้การสนับสนุนและส่งเสริมผู้ประกอบการฯ

**มาตรการที่ ๑ : มาตรการด้านนโยบาย (นำเรียน
คณะรัฐมนตรี)**

๑. การสร้างเศรษฐกิจของประเทศ รวม ๓ มาตรการ

**๑.๑ กำหนดความชัดเจนของนโยบายการส่งเสริม
การลงทุน**

โดยจะให้การส่งเสริมผู้ประกอบการทั้ง ๑๒ กลุ่ม

๕ คณะกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรมและจริยธรรม

มาตรการที่ภาครัฐพึงให้การสนับสนุนและส่งเสริมผู้ประกอบการฯ

มาตรการที่ ๑ : มาตรการด้านนโยบาย (นำเรียนคณะรัฐมนตรี)

๑. การสร้างเศรษฐกิจของประเทศ รวม ๓ มาตรการ (ต่อ)

๑.๒ ส่งเสริม สนับสนุน และเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนลงทุนและการเสนอตัวเป็นเจ้าภาพจัดการแข่งขันกีฬาและจัดหา Soft Loan

โดยจะให้การส่งเสริมผู้ประกอบการ ๒ กลุ่ม คือ

๑) กลุ่มที่ดี กลุ่มการจัดการสิทธิประโยชน์และลิขสิทธิ์

ทางการกีฬา

๒) กลุ่มที่เก่า กลุ่มการจัดการแข่งขันกีฬา

๕ คณะกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรมและจริยธรรม

มาตรการที่ภาครัฐพึงให้การสนับสนุนและส่งเสริมผู้ประกอบการฯ

มาตรการที่ ๑ : มาตรการด้านนโยบาย (นำเรียนคณะรัฐมนตรี)

๑. การสร้างเศรษฐกิจของประเทศ รวม ๓ มาตรการ (ต่อ)

๑.๓ กำหนดมาตรการทางภาษีเพื่อสร้างแรงจูงใจภาคธุรกิจนักกีฬาที่มีรายได้จากต่างประเทศ และผู้สนับสนุนการสร้างนักกีฬา

โดยจะให้การส่งเสริมผู้ประกอบการ ๑ กลุ่ม คือ

กลุ่มที่ห้า กลุ่มกีฬาอาชีพ

๕ คณะกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรมและจริยธรรม

มาตรการที่ภาครัฐพึงให้การสนับสนุนและส่งเสริมผู้ประกอบการฯ

มาตรการที่ ๑ : มาตรการด้านนโยบาย (นำเรียนคณะรัฐมนตรี)

๒. การพัฒนาการกีฬาเพื่อการท่องเที่ยวและนันทนาการ

(Sport Tourism) โดยจะให้การส่งเสริมผู้ประกอบการ ๓ กลุ่ม คือ

๑) กลุ่มที่สาม กลุ่มสื่อสารมวลชน กิจกรรมการตลาดและโฆษณา
การประชาสัมพันธ์ทางการกีฬา

๒) กลุ่มที่สี่ กลุ่มการจัดการสิทธิประโยชน์และลิขสิทธิ์ทางการ
กีฬากลุ่มการจัดการแข่งขันกีฬา

๓) กลุ่มที่แปด กลุ่มการจัดการกีฬาเพื่อการท่องเที่ยวและ
นันทนาการ

๕ คณะกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรมและจริยธรรม

มาตรการที่ภาครัฐพึงให้การสนับสนุนและส่งเสริมผู้ประกอบการ ฯ

มาตรการที่ ๒ : มาตรการกระตุ้น (รวม ๕ มาตรการ)

๑. สนับสนุนภาคเอกชนและสถานศึกษาลงทุนในการสร้าง
สถานกีฬา โดยจะให้การส่งเสริมผู้ประกอบการ ๓ กลุ่ม คือ

๑) กลุ่มที่หนึ่ง กลุ่มสถานที่บริการออกกำลังกาย

๒) กลุ่มที่สอง กลุ่มสโมสรกีฬาสมัครเล่น

๓) กลุ่มที่เจ็ด กลุ่มสถาบันการศึกษาผู้ผลิตบุคลากรด้านการกีฬา

๗ คณะกรรมการจัดการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรมและจริยธรรม

มาตรการที่ภาครัฐพึงให้การสนับสนุนและส่งเสริมผู้ประกอบการ ฯ

มาตรการที่ ๒ : มาตรการกระตุ้น (รวม ๕ มาตรการ)

๒. ส่งเสริม และสนับสนุน สถาบันการศึกษา/ภาครัฐ/ภาคเอกชน

ลงทุนผลิตบุคลากรด้านการวิจัยและพัฒนา (R&D)

โดยจะให้การส่งเสริมผู้ประกอบการ ๓ กลุ่ม คือ

๑) กลุ่มที่หก กลุ่มการบริการทางวิทยาศาสตร์การกีฬา

๒) กลุ่มที่เจ็ด กลุ่มสถาบันการศึกษาผู้ผลิตบุคลากร
ด้านการกีฬา

๓) กลุ่มที่สิบเอ็ด กลุ่มผู้ผลิตอุปกรณ์กีฬา

๘ คณะกรรมการจัดการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรมและจริยธรรม

มาตรการที่ภาครัฐพึงให้การสนับสนุนและส่งเสริมผู้ประกอบการ ฯ

มาตรการที่ ๒ : มาตรการกระตุ้น (รวม ๕ มาตรการ)

๓. แก้ไขปรับปรุงกฎหมายและรายละเอียดการกำหนดพิกัดอัตรา
ศุลกากร และอำนวยความสะดวกในการดำเนินกรรมวิธีการนำเข้า/
การส่งออกอุปกรณ์การกีฬาและอุปกรณ์ออกกำลังกาย

โดยจะให้การส่งเสริมผู้ประกอบการ ๔ กลุ่ม คือ

๑) กลุ่มที่สอง กลุ่มสโมสรกีฬาสมัครเล่น

๒) กลุ่มที่ห้า กลุ่มกีฬาอาชีพ

๓) กลุ่มที่เก้า กลุ่มการจัดการแข่งขันกีฬา

๔) กลุ่มที่สิบสอง กลุ่มผู้นำเข้าและส่งออกทางการกีฬา

๖ คณะกรรมาธิการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรมและจริยธรรม

มาตรการที่ภาครัฐพึงให้การสนับสนุนและส่งเสริมผู้ประกอบการ ฯ

มาตรการที่ ๒ : มาตรการกระตุ้น (รวม ๕ มาตรการ)

๔. กำหนดมาตรการป้องปรามดำเนินการป้องกันปราบปรามและจับกุมผู้กระทำความผิดในการปลอมแปลงผลิตภัณฑ์/ละเมิดลิขสิทธิ์สินค้าและบริการทางการกีฬา

โดยจะให้การส่งเสริมผู้ประกอบการ ๒ กลุ่ม คือ

๑) กลุ่มที่สิบ กลุ่มผู้ค้าปลีกและค้าส่งอุปกรณ์กีฬา

๒) กลุ่มที่สิบเอ็ด กลุ่มผู้ผลิตอุปกรณ์กีฬา

๖ คณะกรรมาธิการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรมและจริยธรรม

มาตรการที่ภาครัฐพึงให้การสนับสนุนและส่งเสริมผู้ประกอบการ ฯ

มาตรการที่ ๒ : มาตรการกระตุ้น (รวม ๕ มาตรการ) ต่อ

๕. ปรับปรุงหลักสูตรการเรียนการสอนพลศึกษาและการกีฬา ตั้งแต่ระดับประถมศึกษาเป็นต้นไป โดยมุ่งเน้นการสร้างสุขภาวะให้เยาวชนและเป็นการสร้างความต้องการในการบริโภคผลิตภัณฑ์ (Demand-Side) โดยจะให้การส่งเสริมผู้ประกอบการ ๓ กลุ่ม คือ

๑) กลุ่มที่เจ็ด กลุ่มสถาบันการศึกษาผู้ผลิตบุคลากรด้านการกีฬา

๒) กลุ่มที่สิบ กลุ่มผู้ค้าปลีกและค้าส่งอุปกรณ์กีฬา

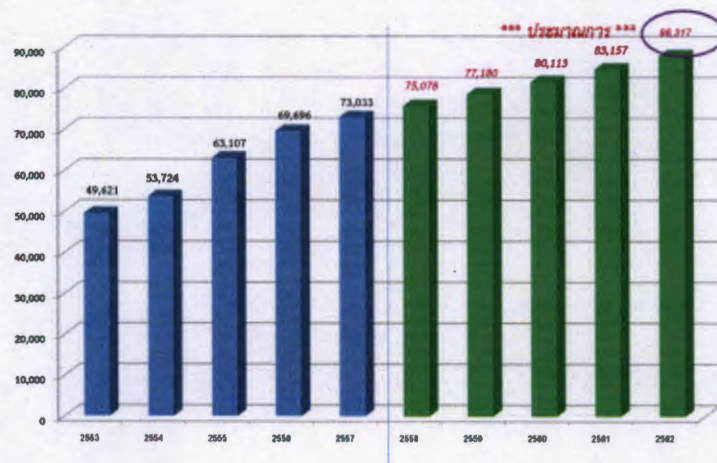
๓) กลุ่มที่สิบเอ็ด กลุ่มผู้ผลิตอุปกรณ์กีฬา

๖ คณะกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรมและจริยธรรม

ประโยชน์ที่คาดว่าจะประชาชนจะได้รับ

- ๑) ประชาชนไทยได้รับโอกาสการเข้าถึงทรัพยากรการกีฬา และอุปกรณ์การกีฬาในราคาที่สมเหตุสมผล / มีมาตรฐาน
- ๒) ภาคเอกชนมีส่วนร่วมเสริมสร้างสุขภาพ / คุณภาพชีวิตประชาชน / เพื่อความเป็นเลิศ ด้วยการเป็นผู้สนับสนุนกีฬา
- ๓) สามารถสร้างเครือข่ายของการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับผู้ประกอบการฯ
- ๔) ผู้ประกอบการฯ มีโอกาสได้รับการสนับสนุนและส่งเสริมอุตสาหกรรมกีฬาจากภาครัฐตามความต้องการที่แท้จริง
- ๕) สามารถเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจในภาพรวมของประเทศ

๗ คณะกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรมและจริยธรรม



แผนภาพ แสดงผลประกอบการและประมาณการอุตสาหกรรมกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา ปี พ.ศ. ๒๕๕๙ – ๒๕๖๒

คณะกรรมการจัดการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรมและจริยธรรม

งบประมาณที่ใช้ :-

- ☐ งบประมาณของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา
- ☐ งบประมาณของส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

คณะกรรมการจัดการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรมและจริยธรรม

หน่วยงานที่รับผิดชอบ :-

- ☐ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา
- ☐ ส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- ☐ องค์กรภาคเอกชน และภาคเอกชน



คณะกรรมการจัดการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรมและจริยธรรม

ขอขอบคุณ

ขอเชิญคณะกรรมการเข้าประจำที่

(คณะกรรมการเข้าประจำที่)

ร้อยเอก ทินพันธุ์ นาคะตะ (ประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ) : ด้วยประธานกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรม และจริยธรรม ได้มีหนังสือขออนุญาตให้ พลเรือเอก ชาญชัย เจริญสุวรรณ องคมนตรีขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านบริหารจัดการการกีฬา อดีตสมาชิกสภาปฏิรูปแห่งชาติ เข้าร่วมประชุมเพื่อให้ข้อมูลและตอบประเด็นข้อซักถามของสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ซึ่งได้พิจารณาแล้วจึงได้อนุญาต ขอเชิญผู้มีรายชื่อดังกล่าว เข้าร่วมการชี้แจงต่อที่ประชุม

สำหรับรายชื่อผู้เสนอและชี้แจงรายงานของคณะกรรมการดังกล่าวก็ได้แก่

๑. พลเอก ยุทธศักดิ์ ศศิประภา ประธานกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรม และจริยธรรม ประธานกรรมการโอลิมปิกแห่งประเทศไทย อดีตสมาชิกสภาปฏิรูปแห่งชาติ อดีตรองนายกรัฐมนตรี อดีตรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม

๒. พลเรือเอก อภิวัฒน์ ศรีวรรณะ รองประธานกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านเดียวกัน ท่านเป็นรองประธานคนที่สอง ท่านเคยเป็นอดีตประธานคณะที่ปรึกษากองทัพเรือ อดีตสมาชิกสภาปฏิรูปแห่งชาติ

๓. พลเรือเอก ชาญชัย เจริญสุวรรณ ได้เรียนให้ทราบเมื่อสักครู่แล้วนะครับ

ขอเชิญท่าน พลเอก ยุทธศักดิ์ ศศิประภา

พลเอก ยุทธศักดิ์ ศศิประภา (ประธานกรรมการ) : กราบเรียน ท่านประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศที่เคารพ กระผมขออนุญาตนำเสนอวิทัศน์ประกอบรายงานเป็นลำดับแรกประมาณ ๕ นาทีครับ

(เจ้าหน้าที่ได้ดำเนินการเปิดวิทัศน์)

“..... : จำลองอารยธรรมความเป็นชาติ จำหลักความสามารถ ศาสตร์ ศักดิ์ศรี จรรโลงโลก จรรโลงธรรม นำสิ่งดี จำเริญภูมิชีวี ด้วย....กีฬา.....

กีฬาเป็นกิจกรรมที่คนทุกเพศ ทุกวัย ทุกชาติ ทุกภาษาชื่นชอบ เพราะนอกจากจะเป็นการใช้เวลาว่างให้เป็นประโยชน์แล้ว ยังก่อให้เกิดมิตรภาพ ความสามัคคี

ความสนุกสนาน การเคารพกติกา และยังทำให้สุขภาพแข็งแรง การแข่งขันกีฬาคือเกมแห่งการทดสอบความสามารถและทักษะในเชิงกีฬาของมวลมนุษยชาติ ทุกครั้งที่มีการแข่งขัน อาทิ กีฬาโอลิมปิก ฟุตบอลโลก ฟุตบอลยุโรป เอเชียนเกมส์ (Asian games) ซีเกมส์ (SEA Games) คนทั้งโลกจึงทุ่มเทความสนใจอยู่ที่การแข่งขันนั้น หากประเทศใดเข้าสู่สนามการแข่งขัน ประชาชนของประเทศนั้นก็จะพร้อมใจกันส่งแรงเชียร์ให้นักกีฬาของตนคว้าชัยชนะ

ปัจจุบันการกีฬาคืออุตสาหกรรมขนาดใหญ่ มีส่วนแบ่งการตลาดเป็นอันดับต้น ๆ ของโลก ไม่ว่าภาวะเศรษฐกิจโลกจะเติบโตหรือซบเซา อุตสาหกรรมด้านกีฬายังเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ที่มีมูลค่าถึง ๗๐๐,๐๐๐ ล้านเหรียญสหรัฐ หรือคิดเป็นร้อยละ ๑ ของจีดีพี (GDP) โลก และยังเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมเพียงไม่กี่ประเภท -----

ที่มีแนวโน้มการเติบโตเท่าตัว ขยายตัวอย่างรวดเร็วและต่อเนื่อง อุตสาหกรรมและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาประกอบด้วย การจัดการแข่งขัน ผลิตภัณฑ์ทางการกีฬา เช่น อุปกรณ์กีฬา ชุดกีฬา และสินค้าต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับกีฬา การใช้จ่ายเพื่อสุขภาพและฟิตเนส (Fitness) ลิขสิทธิ์การถ่ายทอดการแข่งขัน สื่อโฆษณา การสนับสนุนการกีฬา อุปกรณ์ทางวิทยาศาสตร์การกีฬา อาหาร และอาหารเสริมเพื่อสุขภาพทางการกีฬา รายได้ของตลาดการกีฬาโลกจากสิ่งต่าง ๆ ดังกล่าว มีการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง ด้วยประเทศไทยมีที่ตั้งอยู่ในศูนย์กลางของภูมิภาคอาเซียน (ASEAN) และมีการคมนาคมขนส่งที่สามารถเชื่อมต่อไปยังภูมิภาคของโลก อีกทั้งมีระบบสาธารณสุขป็นอย่างดีพื้นฐานที่พร้อมรองรับด้านอุตสาหกรรมการขนส่งและด้านการแพทย์ จึงนับได้ว่าเป็นโอกาสและข้อได้เปรียบของประเทศไทยที่จะก้าวขึ้นมาเป็นหนึ่งในประเทศที่มีความสามารถแข่งขันในอุตสาหกรรมกีฬาระดับโลกได้

อุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา สร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของชาติ ขณะเดียวกันการกีฬาก็เป็นวัฒนธรรมที่สะท้อนถึงเอกลักษณ์ที่มีมูลค่าเพิ่มและสร้างความภาคภูมิใจให้กับคนในชาติ การส่งเสริมทั้งนโยบายและมาตรการกระตุ้นเป็นสิ่งสำคัญและจำเป็น จะต้องสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ประชารัฐ มุ่งเน้นการทำงานร่วมของภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชน โดยสนับสนุนให้ภาครัฐและภาคธุรกิจทำงานร่วมกันอย่างใกล้ชิด นำนวัตกรรมใหม่ ๆ มาใช้ในหลาย ๆ ด้าน เมื่อการกีฬาครองโลก ประเทศไทยไม่อาจปล่อยให้อุตสาหกรรมกีฬานำธุรกิจไร้ทิศทาง แต่จะต้องได้รับการส่งเสริมอุตสาหกรรมกีฬาอย่างจริงจังเพื่อขับเคลื่อนประเทศไปสู่ความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน”

พลเอก ยุทธศักดิ์ ศศิประภา (ประธานกรรมาธิการ) : กราบเรียนท่านประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศที่เคารพ กระผม พลเอก ยุทธศักดิ์ ศศิประภา สมาชิกสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ในฐานะประธานกรรมาธิการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรม และจริยธรรม ใคร่ขอเรียนให้ท่านสมาชิกสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศได้กรุณาทราบถึงการรายงานของแผนปฏิรูปประเทศด้านการกีฬาของคณะอนุกรรมาธิการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านบริหารจัดการการกีฬา ในเรื่องของการส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬา ซึ่งเป็นภารกิจสำคัญอีกประการหนึ่งในการปฏิรูปการกีฬาของประเทศไทยที่ได้รับมอบหมายจากคณะรักษา

ความสงบแห่งชาติ โดยมีเจตนารมณ์สำคัญในการส่งเสริมให้มีการพัฒนาอุตสาหกรรม การกีฬาเพื่อเป็นอีกกลไกหนึ่งที่จะช่วยสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจให้กับประเทศ นอกเหนือไปจากการสร้างสุขภาพ คุณภาพชีวิต และความเป็นเลิศอันเป็นภารกิจหลักของการกีฬาที่ดำเนินการตามแผนพัฒนากีฬาแห่งชาติ ฉบับที่ ๖ -----

ดังที่ได้เคยเสนอรายงานแผนการปฏิรูปและได้รับความเห็นชอบจากสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศไปก่อนหน้านี้แล้วครับ กระผมใคร่ขอเรียนว่า อุตสาหกรรมการกีฬาถือเป็นอีกภารกิจหนึ่งของการกีฬาในยุคปัจจุบันที่ใช้การกีฬาเพื่อสร้างประโยชน์ทางเศรษฐกิจของประเทศ ดังจะเห็นได้จากรายได้หรือมูลค่าทางเศรษฐกิจที่ประเทศได้รับ รวมหลายแนวทางกล่าวคือ

แนวทางแรก เป็นรายได้จากอุตสาหกรรมการกีฬาโดยตรง ซึ่งได้แก่ รายได้จากการจำหน่ายชุดกีฬา อุปกรณ์กีฬา รายได้จากการแข่งขัน รายได้จากการบริหารทางการกีฬา และรายได้จากบริการทางการกีฬา เป็นต้น ซึ่งจะนำมาสู่การสร้างรายได้ให้แก่รัฐและหมุนเวียนปริมาณเงินภายในประเทศ

แนวทางที่ ๒ เป็นรายได้จากการส่งออกทางการกีฬา ซึ่งได้แก่ รายได้จากการส่งออกชุดกีฬาดั้งแต่ศีรษะจนจรดเท้า และอุปกรณ์กีฬาที่ใช้หมดไปและใช้ในระยะเวลา รวมทั้งรายได้จากนักกีฬาและการแข่งขัน และรายได้จากการบริการทางการกีฬา

แนวทางที่ ๓ เป็นการประหยัดเงินจากการซื้ออุปกรณ์กีฬาเพื่อฝึกซ้อมและการแข่งขันจากต่างประเทศ ซึ่งเป็นอุปกรณ์ที่สามารถผลิตใช้ทำได้เองภายในประเทศ

แนวทางที่ ๔ ประชาชนชาวไทยทุกระดับสามารถเข้าถึงทรัพยากรทางการกีฬา อาทิ อุปกรณ์การกีฬาในราคาที่เหมาะสม คือในราคาที่ไม่แพงจนเกินไปแล้วก็มีมาตรฐาน ซึ่งจะช่วยให้สามารถใช้ประโยชน์จากอุปกรณ์การกีฬาในการพัฒนาสุขภาพ คุณภาพชีวิตและการร่วมเล่นกีฬา อันจะเป็นการสร้างความสัมพันธ์ของคนในสังคม

แนวทางที่ ๕ อุตสาหกรรมการกีฬา สามารถช่วยให้เกิดการจ้างงานในระบบการผลิตและการบริการทางการกีฬา

แนวทางที่ ๖ เป็นการลดภาระในการสนับสนุนการกีฬาบางประการของภาครัฐ เนื่องจากภาคเอกชนที่อยู่ในอุตสาหกรรมการกีฬาสามารถที่จะเป็นผู้ให้การสนับสนุนทางการกีฬาด้วยได้

ในปัจจุบันประเทศในภูมิภาคเอเชียและเอเชียอาคเนย์ได้พัฒนาอุตสาหกรรมการกีฬาอย่างมากมาย ได้แก่ สาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐเกาหลี และประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียงคือสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม เป็นต้น ได้เร่งขยายกำลังการผลิตในอุตสาหกรรมการกีฬา โดยเฉพาะอย่างยิ่งราชอาณาจักรกัมพูชา

สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามได้มีการพัฒนา
 จนมีสายการผลิตอุปกรณ์การกีฬาเพิ่มมากขึ้น และกำลังเป็นคู่แข่งสำคัญของประเทศไทย
 ซึ่งหากอุตสาหกรรมกีฬาของเรายังไม่มีการพัฒนาด้วยตัวเอง และไม่รีบขับเคลื่อนก็อาจจะ
 ตามคู่แข่งไม่ทัน นอกจากนี้อุปกรณ์การฝึกซ้อมที่เป็นวัสดุสิ้นเปลือง อาทิเช่น ลูกเทนนิส
 ลูกแบดมินตัน ลูกปิงปอง เป้าบิน เป้าปืน ลูกตะกร้อ และอุปกรณ์การฝึกอีกหลาย ๆ ชนิด
 สามารถผลิตได้ในประเทศไทย ซึ่งจะช่วยลดรายจ่ายการนำเข้าจากต่างประเทศ
 แต่ในปัจจุบันประเทศไทยกำลังประสบปัญหาอัตราค่าแรงที่สูงกว่าอัตราค่าแรงของประเทศ
 เพื่อนบ้าน และมีนักลงทุนขนาดใหญ่ที่เริ่มทยอยฐานการผลิตไปยังประเทศเพื่อนบ้าน
 มีอัตราค่าแรงต่ำกว่าไปหลายรายแล้วนะครับ ดังนั้นถ้าหากภาครัฐยังไม่เร่งส่งเสริม
 อุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาของไทยให้มีมาตรฐานที่เหนือกว่า
 อย่างเป็นรูปธรรม ก็จะทำให้การย้ายฐานการผลิตไปยังประเทศเพื่อนบ้านมีอย่างต่อเนื่อง
 ทำให้ประเทศไทยจะต้องเสียผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจไปอย่างน่าเสียดาย และอาจจะต้อง
 นำเข้าอุปกรณ์กีฬาจากประเทศเพื่อนบ้านในอนาคต -----

กระผมขอเรียนว่าการส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬาถือเป็นอีกบริบทหนึ่งของการปฏิรูปการกีฬา ในมุมมองด้านการเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ และในขณะเดียวกัน คณะกรรมาธิการก็ไม่ได้ละเลยภารกิจการใช้การกีฬาเป็นกลไกการพัฒนาสุขภาพและ คุณภาพชีวิตของประชาชนแต่อย่างใด ในทางกลับกันอุตสาหกรรมการกีฬาจะเป็นเครื่องมือ ที่ช่วยประชาชนทั้งในเขตเมืองและพื้นที่ชนบทให้สามารถเข้าถึงอุปกรณ์การกีฬาและบริหาร ทางการกีฬาในราคาที่สมเหตุสมผล คือจะเป็นราคาที่เหมาะสมของคนไทย ซึ่งแตกต่างจาก ราคาจากภายนอกประเทศ แต่มีมาตรฐานของอุปกรณ์เทียบเคียงกันได้ แล้วก็เป็นการช่วย ประหยัดรายจ่ายการนำเข้าเป็นอย่างมาก อีกทั้งยังช่วยสนับสนุนในการพัฒนาการกีฬาจาก เม็ดเงินของบริษัทอุตสาหกรรมหรือผู้สนับสนุนการกีฬาหรือสปอนเซอร์ (Sponsor) ด้วย จึงเป็นการพัฒนาการกีฬาของประเทศทางอ้อม และประหยัดงบประมาณของประเทศ นอกจากนี้หากอุตสาหกรรมการกีฬาได้รับการพัฒนาอย่างเหมาะสมก็อาจสร้างให้เกิด นักลงทุนรายใหญ่ พิจารณาลงทุนในอุตสาหกรรมการกีฬาหรือธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับ การกีฬาในภูมิภาคของประเทศ ซึ่งเท่ากับว่าเป็นการกระจายแหล่งผลิตและการจ้างงาน รวมถึงการเข้าถึงทรัพยากรการกีฬาของประชาชนในภูมิภาคต่าง ๆ ได้สะดวกมากยิ่งขึ้น

กระผมขอเรียนว่าการส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬามีได้ให้น้ำหนักที่ผู้ประกอบการ เพียงส่วนเดียว หากแต่ผู้ประกอบการคือหน่วยผลิตที่จะเป็นผู้ขับเคลื่อนให้อุตสาหกรรม การกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาเกิดการขยายตัวเพื่อสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจของ ประเทศ ลดการนำเข้า และช่วยสร้างโอกาสการเข้าถึงทรัพยากรทางการกีฬาได้สะดวกยิ่งขึ้น ซึ่งจะนำมาสู่การใช้ประโยชน์ในการออกกำลังกายและการเล่นกีฬาเพื่อสร้างสุขภาพ และคุณภาพชีวิตของประชาชนทั้งในเขตเมืองและในเขตพื้นที่ชนบทอย่างเหมาะสม

ดังนั้นหากให้การส่งเสริมและสนับสนุนการประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจ ที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาให้มีความเข้มแข็งแล้วก็จะทำให้เกิดการขับเคลื่อนทางเศรษฐกิจ และสนับสนุนการพัฒนาการกีฬาของประเทศไปในเวลาเดียวกัน ซึ่งจะเป็นการสนับสนุน ยุทธศาสตร์ประชารัฐและยุทธศาสตร์ประเทศไทย ๔.๐ ของรัฐบาลให้เป็นรูปธรรม โดยการ กำหนดมาตรการที่ภาครัฐพึงให้การสนับสนุนและส่งเสริมผู้ประกอบการอุตสาหกรรม การกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา กระผมขอเรียนต่อท่านประธานสภาและที่ประชุม ถึงหลักการเบื้องต้นของการส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬาโดยสังเขปเท่านี้ก่อนนะครับ

สำหรับรายละเอียดของเรื่องนี้ท่าน พลเรือเอก อภิวัฒน์ ศรีวรรณะ ประธานอนุกรรมการ และท่าน พลเรือเอก ชาญชัย เจริญสุวรรณ อนุกรรมการ ซึ่งรับผิดชอบเรื่องนี้จะเป็นผู้นำเสนอต่อที่ประชุมต่อไป กระผมใคร่ขออนุญาตต่อท่านประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศขอให้ท่าน พลเรือเอก อภิวัฒน์ ศรีวรรณะ ได้เรียนเสนอรายละเอียดของการส่งเสริมอุตสาหกรรมทางการกีฬาต่อที่ประชุมสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศต่อไป

ร้อยเอก ทินพันธุ์ นาคะตะ (ประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ) :
ขอบคุณครับ ขอเรียนเชิญ พลเรือเอก อภิวัฒน์ ศรีวรรณะ

(เจ้าหน้าที่ได้ดำเนินการเปิดพรีเซนเทชัน (Presentation))

พลเรือเอก อภิวัฒน์ ศรีวรรณะ (กรรมการ) : กราบเรียนท่านประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศและท่านสมาชิกสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศที่เคารพทุกท่าน กระผม พลเรือเอก อภิวัฒน์ ศรีวรรณะ ขอเรียนเพื่อทุกท่านได้กรุณาทราบถึงความสำคัญของรายงานการปฏิรูป เรื่อง การส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬาโดยมีสาระสำคัญดังนี้ครับ

การส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬาเป็น ๑ ใน ๖ ประเด็นที่สภาปฏิรูปแห่งชาติได้พิจารณาโดยใช้แนวคิดจากกรอบความเห็นร่วมปฏิรูปประเทศไทยด้านอื่น ๆ ของคณะทำงานเตรียมการปฏิรูปเพื่อคืนความสุขให้คนในชาติที่จัดตั้งโดยคณะกรรมการรักษาความสงบแห่งชาติ และได้ทำการศึกษาวิเคราะห์และจัดกิจกรรมรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนทั่วประเทศจนสามารถสรุปได้ว่า ภาครัฐควรมีการส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรมการกีฬาของประเทศไทยให้มีขีดความสามารถในการแข่งขันได้ในระดับนานาชาติ และได้บรรจุเรื่องการส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬาไว้ในวาระปฏิรูปที่ ๑๙ การกีฬาในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ ว่าด้วยการส่งเสริมการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากการกีฬา ทั้งนี้ได้รับความเห็นชอบจากสภาปฏิรูปแห่งชาติเมื่อวันที่ ๒๑ กรกฎาคม ๒๕๕๘ ซึ่งในเวลาต่อมาสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศได้บรรจุเรื่องการส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬาไว้ในแผนการปฏิรูปและให้ความเห็นชอบเมื่อวันที่ ๒๒ ธันวาคม ๒๕๕๘ โดยที่การส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬามุ่งเน้นในการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจและขยายโอกาสการเข้าถึงทรัพยากรการกีฬาของประชาชน ซึ่งปรากฏตามรายงานในผังการปฏิรูปการกีฬาน้ำที่ ๒ อุตสาหกรรมการกีฬามีบทบาทต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ โดยจะดำรงบทบาทในเรื่องการผลิตและการสร้างการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการกีฬา นักกีฬา และภาคธุรกิจต่าง ๆ ซึ่งสามารถกำหนดกลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรมการกีฬาของไทยได้รวม ๑๒ กลุ่ม และจัดเป็นกลุ่มธุรกิจหรือคลัสเตอร์ (Cluster) ได้รวม ๕ กลุ่มด้วยกัน ซึ่งปรากฏตามรายงานในหน้าที่ ๓ และที่ ๔ กับผังการเชื่อมโยงในหน้าที่ ๕ ของรายงานฉบับนี้ โดยผลประโยชน์ที่ได้รับจากอุตสาหกรรมการกีฬาก็คือการสร้างรายได้และมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของประเทศ อุตสาหกรรมการกีฬาถือเป็นอุตสาหกรรมสำคัญประเภทหนึ่งในอุตสาหกรรมชั้นนำของโลกที่มีแนวโน้มของการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจากข้อมูลในอดีตพบว่าสามารถสร้างรายได้ให้กับประเทศที่พัฒนาแล้ว เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศอังกฤษ และสาธารณรัฐประชาชนจีน ทั้งนี้เพราะอุตสาหกรรมการกีฬามีลักษณะเป็นอุตสาหกรรมที่มีขนาดใหญ่ มีส่วนแบ่งการตลาดเป็นอันดับต้น ๆ ของโลก ทั้งนี้ประเทศที่มีการพัฒนาในระดับต้นของโลกจึงแสวงหาประโยชน์ในการสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจจากอุตสาหกรรมและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา หรืออาจกล่าวได้ว่าการกีฬาสร้างเศรษฐกิจของชาตินั่นเอง ซึ่งหากพิจารณาจากรายได้เฉพาะที่เป็นรายได้ของตลาดการกีฬาทั่วโลก จะพบว่า

มีการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องในระยะเวลา ๑๐ ปีที่ผ่านมา คือระหว่างปี ๒๕๔๙ ถึง ปี ๒๕๕๘ มีอัตราเจริญเติบโตเฉลี่ยประมาณร้อยละ ๕ ถึง ๘ ต่อปี โดยมีรายละเอียดตามภาคผนวก ก ของรายงานที่เสนอท่านไว้แล้วครับ สำหรับภูมิภาคเอเชียพบว่าสาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นประเทศที่มีอุตสาหกรรมการกีฬาใหญ่ที่สุดในส่วนของสาธารณรัฐเกาหลีก็เป็นอีกประเทศหนึ่งที่ประสบความสำเร็จในการใช้การกีฬาผลักดันอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ โดยมีรายละเอียดตามผนวก ข ของรายงานที่เสนอท่านเช่นเดียวกันครับ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้พบว่ามีอัตราการเจริญเติบโตมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจอันเกิดจากการกีฬาและนันทนาการอย่างต่อเนื่อง -----

และสำหรับในประเทศไทย จากรายงานของสำนักงานทางเศรษฐกิจต่างประเทศพบว่า ในระหว่างปี ๒๕๕๓ ถึงปี ๒๕๕๘ มีอัตราการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมการกีฬาเฉลี่ย ต่อปีประมาณร้อยละ ๕.๖ หรือเติบโตเป็น ๒ เท่า เมื่อเปรียบเทียบกับผลิตภัณฑ์มวลรวม ภายในประเทศที่มีอัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ยประมาณร้อยละ ๒.๘ แต่มีการคาดการณ์ว่า มีแนวโน้มจะมีอัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ยที่ลดลงเหลือประมาณร้อยละ ๓.๔ ภายในระยะเวลา ๕ ปีข้างหน้า ทั้งนี้ตัวเลขผลประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการ กีฬาของประเทศไทยในปี ๒๕๕๗ มียอดผลประกอบการรวมสูงสุดประมาณ ๗๓,๐๓๓ ล้านบาท โดยมีรายละเอียดตามภาคผนวก ค ของรายงานที่เสนอท่านแล้วครับ จึงกล่าวได้ว่าในภาพรวมอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาสอดรับ กับยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศของรัฐบาล คือยุทธศาสตร์ประชารัฐ ซึ่งเป็นการสนับสนุนการทำงานร่วมของภาครัฐและภาคเอกชนอย่างใกล้ชิด และยุทธศาสตร์ประเทศไทย ๔.๐ ที่มุ่งพัฒนาเศรษฐกิจเพื่อสร้างรายได้ของประเทศ จากอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ที่ขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรมในกลุ่มสาธารณสุข สุขภาพ และเทคโนโลยีทางการแพทย์ รวมทั้งวางแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ ปี ๒๕๖๐ ถึงปี ๒๕๖๔ ที่กำหนดให้มีความสำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรม การกีฬาอย่างครบวงจร โดยมีแนวทางการพัฒนา ๒ แนวทาง คือส่งเสริมการสร้างรายได้ จากการกีฬาและปรับโครงสร้างการบริหารจัดการด้านการกีฬา ในเบื้องต้นสามารถสรุป ปัญหาสำคัญของอุตสาหกรรมการกีฬาว่าการที่ธุรกิจกีฬาไทยไม่สามารถพัฒนาสู่สากล ได้อย่างเต็มรูปแบบเพราะขาดการสนับสนุนเท่าที่ควร แม้ว่าจะมีอัตราการเจริญเติบโต อย่างต่อเนื่องก็ตาม โดยสรุปปัญหาได้รวมทั้งสิ้น ๗ ประเด็น ซึ่งปรากฏตามรายงานในหน้าที่ ๙ ที่เสนอท่านแล้วครับ

ประเด็นที่ ๑ อุตสาหกรรมกีฬาสำหรับฝึกซ้อมและแข่งขันส่วนใหญ่นำเข้า จากต่างประเทศ เพราะผู้ประกอบการของไทยยังไม่สามารถพัฒนาระบบการผลิตให้ก้าวสู่ มาตรฐานสากล

ประเด็นที่ ๒ กิจกรรมที่ประกอบธุรกิจของกลุ่มค้าปลีก ค้าส่ง และผู้นำเข้า ส่งออกอุปกรณ์กีฬายังไม่ได้รับการส่งเสริมให้เจริญเติบโตอย่างเต็มรูปแบบ

ประเด็นที่ ๓ ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาส่วนใหญ่เป็นเอสเอ็มอี (SMEs) มีเงินลงทุนและอัตราการจ้างต่ำ ไม่อยู่ในหลักเกณฑ์ของการส่งเสริมการลงทุนและไม่ได้รับสินเชื่อจากเอสเอ็มอีแบงก์ (SME Bank)

ประเด็นที่ ๔ อุตสาหกรรมการกีฬาในกีฬาบางประเภทขาดการส่งเสริมในเรื่องการวิจัยและพัฒนา

ประเด็นที่ ๕ อุตสาหกรรมการกีฬาของไทยยังขาดตราสินค้าหรือแบรนด์ (Brand) ในนามของประเทศไทย จึงทำให้การพัฒนาตลาดและอุตสาหกรรมไม่สามารถแข่งขันในระดับสากล

ประเด็นที่ ๖ อุตสาหกรรมการกีฬาของไทยยังขาดบุคลากรที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญที่จะเข้ามาพัฒนาและขับเคลื่อนระบบให้มีคุณภาพและรองรับการขยายตัวในอนาคต

ประเด็นที่ ๗ ระยะเวลาประมาณ ๔-๕ ปีที่ผ่านมา ธุรกิจด้านการกีฬาของต่างประเทศขนาดใหญ่ได้เคลื่อนย้ายฐานการผลิตจากประเทศไทยไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ด้วยเหตุผลที่ว่าอัตราค่าแรงงานของไทยอยู่ในเกณฑ์สูงเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้าน

อย่างไรก็ตามประเทศไทยยังมีจุดเด่นในเรื่องอุตสาหกรรมการกีฬา เช่น ปักจ้ายพื้นฐานทางอุตสาหกรรมและสภาพแวดล้อมทางการกีฬา ซึ่งหากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังไม่เร่งดำเนินการรวมตัวกันเพื่อสร้างเครือข่ายสนับสนุนและส่งเสริมอุตสาหกรรมและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาแล้ว อาจทำให้อุตสาหกรรมการกีฬาของไทยล้าหลังกว่าชาติอื่น และอาจสูญเสียโอกาสที่จะเพิ่มพูนมูลค่าทางเศรษฐกิจของประเทศ ดังนั้นหนทางปฏิบัติเพื่อแก้ไขปัญหาก็คือการส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬา ด้วยการสร้างโอกาสการแข่งขันในระดับนานาชาติ

สำหรับกรอบแนวคิดในการดำเนินการ คือการสำรวจข้อมูลเชิงลึกเพื่อรับทราบความต้องการที่แท้จริงของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา แล้วจึงนำข้อมูลที่ได้รับไปประมวลและสังเคราะห์เพื่อวางแผนและประสานงานกับส่วนราชการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จนสรุปจัดทำเป็นมาตรการให้การสนับสนุนและส่งเสริมผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาโดยภาครัฐ การดำเนินการดังกล่าวมีวัตถุประสงค์รวม ๕ ประการด้วยกัน คือ

วัตถุประสงค์ประการที่ ๑ เพื่อศึกษาปัญหาและข้อขัดข้องในการประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา

วัตถุประสงค์ประการที่ ๒ เพื่อศึกษา รับทราบความต้องการในเชิงลึกของผู้ประกอบการ

วัตถุประสงค์ประการที่ ๓ เพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลความต้องการของผู้ประกอบการสำหรับประกอบการพิจารณากำหนดแนวทางส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬา

วัตถุประสงค์ประการที่ ๔ เพื่อสร้างเครือข่ายการประสานงานระหว่างหน่วยงานภาครัฐกับผู้ประกอบการ

วัตถุประสงค์ประการที่ ๕ เพื่อประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้การสนับสนุนและส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬาให้สอดคล้องกับสภาพปัญหาและความต้องการที่แท้จริง ซึ่งจะช่วยพัฒนาอุตสาหกรรมการกีฬาให้สามารถตอบสนองการอำนวยความสะดวกต่อประชาชน โดยมีรูปแบบและแนวทางการดำเนินการรวม ๓ ประการด้วยกัน กล่าวคือ

ประการที่ ๑ สำรวจความต้องการที่แท้จริงของผู้ประกอบการในลักษณะการวิจัยด้วยวิธีการสนทนากลุ่มและสำรวจข้อมูลด้วยแบบสอบถาม

ประการที่ ๒ สังเคราะห์ความต้องการของผู้ประกอบการที่ได้รับจากการ
สำรวจ

ประการที่ ๓ ประสานงานกับส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
เพื่อกำหนดมาตรการให้การส่งเสริมและสนับสนุน

ทั้งนี้ได้จัดทำกระบวนการพิจารณาส่งเสริมอุตสาหกรรมการศึกษาเป็นแผนภูมิ
ซึ่งปรากฏตามรายงานหน้าที ๑๔ ครบ เมื่อเป็นเช่นนี้คณะอนุกรรมการจึงได้พิจารณา
จัดทำเป็นมาตรการที่ภาครัฐพึงให้การสนับสนุนและส่งเสริมผู้ประกอบการรวม ๒ มาตรการ
ซึ่งมีรายละเอียดตามเอกสารรายงานที่แนบ สามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

มาตรการที่ ๑ มาตรการด้านนโยบาย ซึ่งจะต้องนำเรียนคณะรัฐมนตรี
เพื่อพิจารณาอนุมัติ

มาตรการที่ ๒ มาตรการกระตุ้น ซึ่งจะเป็นการเร่งรัดให้หน่วยราชการ
และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งรัดให้เกิดการบูรณาการดำเนินงานร่วมของส่วนราชการ
หรือหน่วยงานผู้ให้บริการและผู้ประกอบการในฐานะผู้รับบริการ โดยรายละเอียดของ
แต่ละมาตรการ ท่าน พลเรือเอก ชาญชัย เจริญสุวรรณ รองประธานอนุกรรมการ
ขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านบริหารจัดการการศึกษา ทำหน้าที่หัวหน้าคณะทำงาน
ส่งเสริมอุตสาหกรรมการศึกษาจะได้รายงานในลำดับต่อไปครับ

กระผมขอกราบเรียนท่านประธานและท่านสมาชิกทราบว่า หากดำเนินการส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬาตามมาตรการที่กระผมได้กล่าวมาแล้ว จะก่อให้เกิดประโยชน์ที่คาดว่าประชาชนจะได้รับ รวม ๕ ประการด้วยกัน กล่าวคือ

ประการที่ ๑ ประชาชนชาวไทยได้รับโอกาสการเข้าถึงทรัพยากรการกีฬา และสามารถบริโภคอุปกรณ์การกีฬาที่ผลิตโดยคนไทยในราคาที่สมเหตุสมผล ซึ่งเป็นราคาไม่แพงจนเกินควร และมีมาตรฐานที่เทียบเคียงได้กับสากล

ประการที่ ๒ ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการส่งเสริมนโยบายและภารกิจการพัฒนาของภาครัฐ เพื่อเสริมสร้างสุขภาพและคุณภาพชีวิตของประชาชน รวมทั้งพัฒนา นักกีฬาเพื่อความเป็นเลิศด้วยการเป็นผู้สนับสนุนการแข่งขันและจัดกิจกรรมทางกีฬาต่าง ๆ

ประการที่ ๓ สามารถสร้างเครือข่ายของการประสานงานระหว่าง ส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา

ประการที่ ๔ ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬามีโอกาสได้รับการสนับสนุนและส่งเสริมจากภาครัฐได้สอดคล้องกับปัญหาข้อขัดข้องและความต้องการที่แท้จริง

ประการที่ ๕ สามารถเพิ่มพูนมูลค่าทางเศรษฐกิจในภาพรวมของประเทศ คือเมื่อมีการส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬาอย่างเป็นระบบก็จะทำให้มีอัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ยระหว่างปี ๒๕๖๐ ถึงปี ๒๕๖๒ ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๓.๘ ต่อปี หรือมีมูลค่าไม่น้อยกว่า ๘๖,๓๑๗ ล้านบาท ในปี ๒๕๖๒ ซึ่งปรากฏตามรายงานหน้าที่ ๑๒ และ ๑๓ ครับ

ทั้งนี้ มีแหล่งที่มาของงบประมาณจาก ๒ แหล่งด้วยกัน คืองบประมาณของ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาและงบประมาณของส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยมีหน่วยงานที่รับผิดชอบคือกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงการคลัง กระทรวงศึกษาธิการ เป็นต้น และมีองค์กรภาคเอกชน และภาคเอกชนเข้าร่วมด้วย ทั้งหมดที่กระผมได้กล่าวมานี้คือแนวทางการดำเนินการเพื่อส่งเสริมให้อุตสาหกรรมและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาของประเทศไทยสามารถพัฒนาตัว ให้มีความเข้มแข็ง สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของประเทศและแข่งขันได้ในระดับนานาชาติ ซึ่งทั้งหมดนี้ถือเป็นความร่วมมือของคณะกรรมการธิการและหน่วยงาน

ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชนที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ประชารัฐของรัฐบาลอย่างเป็นรูปธรรม กระผมจึงใคร่ขอกราบเรียนเพื่อท่านประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ และท่านสมาชิกสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศได้กรุณาให้การสนับสนุนรายงานการปฏิรูป เรื่อง การส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬาด้วย และในลำดับต่อไปกระผมขออนุญาตท่านประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศเพื่อให้ท่าน พลเรือเอก ชาญชัย เจริญสุวรรณ อดีตสมาชิกสภาปฏิรูปแห่งชาติ ปัจจุบันท่านเป็นรองประธานอนุกรรมการด้านการบริหารจัดการการกีฬา ทำหน้าที่หัวหน้าคณะทำงานส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬาได้นำเสนอรายละเอียดของมาตรการการส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬาด้วยครับ ขอขอบคุณครับ

(การประชุมดำเนินมาถึงตอนนี้ ร้อยเอก ทินพันธุ์ นาคะตะ ประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ได้ลงจากบัลลังก์ โดยมอบให้ นางสาววลัยรัตน์ ศรีอรุณ รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ คนที่สอง ปฏิบัติหน้าที่แทน)

นางสาววลัยรัตน์ ศรีอรุณ (รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ คนที่สอง) : เรียนเชิญท่าน พลเรือเอก ชาญชัย เจริญคะ

(เจ้าหน้าที่ได้ดำเนินการเปิดพรีเซนเทชัน (Presentation))

พลเรือเอก ชาญชัย เจริญสุวรรณ (ผู้ชี้แจงในนามคณะกรรมการ) : กราบเรียนท่านประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศและท่านสมาชิกสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศที่เคารพทุกท่าน กระผม พลเรือเอก ชาญชัย เจริญสุวรรณ จะขอนำเสนอถึงรายละเอียดของมาตรการในการส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬาซึ่งเป็นผลจากการดำเนินงานของคณะกรรมการดังที่ท่าน พลเอก ยุทธศักดิ์ ศศิประภา และท่าน พลเรือเอก อภิวัฒน์ ศรีวรรณะ ได้นำเรียนต่อที่ประชุมไปก่อนหน้านี้แล้ว -----

ผมขอทบทวนนะครับว่ามาตรการส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬานั้นได้มาจากปัญหาแล้วก็ดำเนินการตามขั้นตอน คือมีการรวบรวมความต้องการที่แท้จริงของผู้ประกอบการ ในที่นี้ในการนำเสนอผมจะใช้คำว่า ผู้ประกอบการสำหรับกลุ่มอุตสาหกรรมการกีฬา นะครับ แล้วก็นำมาสังเคราะห์ก็ได้มีมาตรการเยอะแยะ ต่อจากนั้นก็นำมาเข้าประชุมร่วมกับหน่วยงานราชการภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ก็จะได้สังเคราะห์ออกมาทั้งหมด ที่ผมจะนำเสนอก็คือมี ๒ มาตรการหลัก ๆ นะครับ คือมาตรการนโยบายซึ่งมีหัวข้อย่อย ๆ อยู่ประมาณ ๔ หัวข้อ แล้วก็มาตรการกระตุ้นหรือว่ามาตรการเสริมอีก ๕ หัวข้อ เพราะฉะนั้นในภาพรวมก็คือผมจะนำเสนอทั้ง ๙ ประเด็น ซึ่งอยู่ใน ๒ มาตรการหลัก ซึ่งในรายละเอียดก็จะอยู่ในรายงานที่อยู่ในมือของท่านสมาชิกทุกท่านแล้ว คือหน้า ๑๘ ถึงหน้า ๒๔ นะครับ

มาตรการแรกคือมาตรการนโยบาย จะมีแนวทางหลัก ๆ ๒ แนวทาง คือการสร้างเศรษฐกิจของประเทศ แล้วก็หัวข้อย่อยอยู่ ๓ หัวข้อนะครับ

เรื่องแรกคือการกำหนดความชัดเจนของนโยบายการส่งเสริมการลงทุนให้แก่อุตสาหกรรมการกีฬาทุกประเภทและทุกระดับ โดยกำหนดให้มีการส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม ผมก็ยอนให้ท่านนึกถึงที่ พลเรือเอก อภิวัฒน์ท่านได้กล่าวไปว่า ปัญหาปัจจุบันของอุตสาหกรรมการกีฬาคือมันเป็นอุตสาหกรรมขนาดเล็ก ขนาดย่อม ซึ่งจะต้องใช้เงินของเอสเอ็มอี (SMEs) เป็นหลัก ซึ่งไม่ได้อยู่ในนโยบายส่งเสริมของภาครัฐบาลหรือบีโอไอ (BOI) ซึ่งก็เป็นปัญหา และในการขอสินเชื่อจากเอสเอ็มอี (SMEs) ต่าง ๆ ก็มีปัญหา เนื่องจากว่ามันไม่ได้อยู่ในระดับความเร่งด่วนของการส่งเสริม เพราะฉะนั้นเรื่องนี้ก็เป็นเรื่องใหญ่ที่ควรจะต้องแก้ไขนะครับ รวมไปถึงก็มีการพูดกันถึงว่าในการเสนอโครงการต่าง ๆ นั้น สิ่งที่จะต้องควบคู่ไปด้วยคือแผนของธุรกิจ ซึ่งผู้ประกอบการส่วนใหญ่ก็จะต้องมีความรู้ในเรื่องนี้ เพราะฉะนั้นบิซิเนสแพลน (Business plan) ก็จำเป็นที่จะต้องมีการอธิบายหรือว่าเสริมให้เขามีความรู้ความเข้าใจควบคู่ไปกับการเสนอโครงการต่าง ๆ ด้วย ผลลัพธ์ของมาตรการอันนี้คณะกรรมการการเห็นว่าจะเป็นการสร้างความเข้มแข็งให้ผู้ประกอบการเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมการกีฬาของประเทศ สำหรับกลุ่มที่เน้นก็คือทั้ง ๑๒ กลุ่ม ดังที่ท่าน พลเรือเอก อภิวัฒน์ได้เรียนให้ทราบแล้วว่าเราแบ่งกลุ่มอุตสาหกรรมทั้งหมดมี ๑๒ กลุ่ม

เรื่องที่ ๒ คือการส่งเสริม สนับสนุน และเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนมีการลงทุนในการจัดการแข่งขันระดับนานาชาติ และการเสนอตัวเป็นเจ้าภาพในการจัดการแข่งขันกีฬา โดยการสนับสนุนหาแหล่งเงินทุน เงินกู้ที่มีอัตราดอกเบี้ยต่ำ ซอฟต์แวร์ (Soft Loan) ประเด็นในเรื่องนี้ก็ได้มาจากการสัมมนานะครับ จะเห็นว่าผู้ประกอบการหลายท่านที่มีศักยภาพที่จะดำเนินการ แต่ปัญหาก็คือว่าขาดแหล่งเงินทุนแล้วก็การสนับสนุนจากภาครัฐ โดยเฉพาะในเรื่องของการติดต่อประสานงานอะไรต่าง ๆ เป็นเรื่องที่ทางผู้ประกอบการต้องการความช่วยเหลือ ซึ่งถ้าเราทำในเรื่องนี้ได้ก็จะเปิดโอกาสให้มีการจัดการแข่งขันในประเทศเพิ่มมากขึ้น และแน่นอนที่สุดครับสิ่งที่ตามมาคือเรื่องอุตสาหกรรมทางด้านการกีฬาแขนงต่าง ๆ ก็จะมีการขยายตัวนะครับ ผลลัพธ์ก็คือการสร้างโอกาสให้ภาคเอกชนในการจัดการแข่งขันระดับนานาชาติและการเสนอตัวเป็นเจ้าภาพในการจัดการแข่งขันกีฬากลุ่มที่เน้นส่งเสริมก็คือกลุ่มจัดการสิทธิประโยชน์ซึ่งเป็นกลุ่มที่ ๔ และกลุ่มที่ ๙ กลุ่มจัดการแข่งขันกีฬา

เรื่องที่ ๓ คือการกำหนดมาตรการทางภาษีเพื่อสร้างแรงจูงใจให้นักกีฬา เรื่องที่ผมจะพูดไปผมขอเน้นว่าเป็นการสร้างแรงจูงใจนะครับ ไม่ใช่เป็นการเอาใจนักกีฬา โดยเฉพาะนักกีฬาที่มีรายได้จากภายนอกประเทศคือพวกนักกีฬาอาชีพ รวมทั้งสนับสนุนผู้ที่ใช้ทุนส่วนตัวจนสามารถผลักดันให้นักกีฬาก้าวไปสู่ความเป็นเลิศและเพื่อการอาชีพเพื่อจะสนับสนุนธุรกิจกีฬาอาชีพ ซึ่งในปัจจุบันนี้หลาย ๆ ท่านคงจะเห็นว่ามันเป็นปัจจัยที่สำคัญมากเลย -----

เราจะเห็นว่าถ้ามีกระแสการแข่งขันระดับชาติ นานาชาติ ระดับโลก ถ้ามีนักกีฬาไทยเข้าไปร่วมแข่งขันด้วยก็จะเป็นที่สนใจของประชาชน ผมบอกให้ว่าทั้งประเทศเลยก็ว่าได้ แต่ว่าเบื้องหลังความสำเร็จของแต่ละท่านมันก็เป็นความยากลำบาก เพราะฉะนั้นโดยเฉพาะเรื่องของเงินทุน ถ้าภาครัฐได้สามารถให้การสนับสนุนในเรื่องนี้ จะมี ๒ ประเด็น คือในเรื่องของการช่วยเหลือตามหลักเกณฑ์ของกรมสรรพากรในเรื่องการเก็บภาษีต่าง ๆ แล้วก็ในเรื่องของการสนับสนุนผู้ที่ให้ทุนส่วนตัวที่จะผลักดันนักกีฬา ซึ่งอาจจะเป็นในรูปแบบของการhemajay หรือการลดหย่อนภาษีเรื่องใดเรื่องหนึ่ง ซึ่งเป็นเรื่องที่ต้องพิจารณาต่อไปหากได้รับความเห็นชอบนะครับ ผมยกตัวอย่างนะครับ อย่างปัจจุบันนี้นักกีฬากอล์ฟ เมได้ ๑๕ ล้านบาท อันดับแรกเลยที่ถูกตัดไปคือ ๕๐ เปอร์เซ็นต์จากเจ้าของประเทศ คือประเทศอังกฤษ เมื่อเข้ามาในประเทศไทยก็อีก ๕๐ เปอร์เซ็นต์ เพราะฉะนั้นนักกีฬาที่ได้เงินก็ประมาณ ๒๕ เปอร์เซ็นต์ อันนี้คือที่เห็นชัดเจน เพราะฉะนั้นถ้าสมมุติว่าไม่รักชาติจริง สมมุติว่าอยากจะหลีกเลียงนำเงินฝากในต่างประเทศก็สามารถทำได้ ก็ทำให้เข้ากติกานั่น และผมคิดว่าเรื่องนี้ท่านนักธุรกิจคงจะทราบดีว่ามันสามารถจะทำได้นะครับ ซึ่งผลลัพธ์ก็คือลดความซ้ำซ้อนจากการเก็บภาษีของนักกีฬาที่มีรายได้จากภายนอกประเทศ แล้วก็สร้างแรงจูงใจในการสร้างนักกีฬา เพราะฉะนั้นมุ่งเน้นกลุ่มผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการศึกษา กลุ่มที่ ๕ คือกลุ่มกีฬาอาชีพ

หัวข้อต่อไปซึ่งเป็นในเรื่องของปัจจัยนโยบาย ด้านนโยบายเหมือนกันนะครับ เรื่องของการพัฒนากีฬาเพื่อการท่องเที่ยวและนันทนาการ จะเห็นว่าเรื่องของการท่องเที่ยวคือมันไม่สามารถแยกออกในหลาย ๆ เรื่องที่ต้องมาสนับสนุนเรื่องการท่องเที่ยว กีฬาก็เป็นส่วนหนึ่ง แล้วน่าจะเป็นส่วนสำคัญด้วย เราจะเห็นว่าในภาวะที่ประเทศมีปัญหาทางด้านเศรษฐกิจ เราทราบดีอยู่แล้วนะครับว่ารายได้จากการท่องเที่ยวทำให้ประเทศชาติอาจจะทุกข์ยากน้อยลงนะครับ เพราะฉะนั้นถ้ามีเรื่องของกีฬาเข้ามากระตุ้นด้วย ซึ่งมันอาจจะเชื่อมโยงไปถึงเมืองกีฬาด้วยในอนาคต ก็คือว่าอาจจะเลือกพื้นที่ที่มีกีฬาที่มีการเฉพาะเจาะจง อย่างเช่น จังหวัดชลบุรี จังหวัดภูเก็ตก็ตินะครับ ส่งเสริมเรื่องกีฬาเรือใบ เรื่องเจ็ตสกี (Jet-ski) ควบคู่ไปกับแหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ อย่างนี้ก็จะเป็แหล่งที่มาทำให้เกิดเพิ่มพูนรายได้ขึ้นนะครับ ผลลัพธ์ก็คือรายได้จากการกีฬาเพื่อการท่องเที่ยวและนันทนาการ ที่จะเป็นส่วนเสริมสร้างเศรษฐกิจของประเทศ และกลุ่มที่ควรได้รับการเน้น

ส่งเสริมก็คือกลุ่มสื่อสารมวลชน กิจกรรมการตลาด โฆษณา การประชาสัมพันธ์ทางการกีฬา และกลุ่มการจัดการสิทธิประโยชน์และลิขสิทธิ์การกีฬา รวมทั้งกลุ่มการจัดการกีฬา เพื่อการท่องเที่ยวและการนันทนาการ ซึ่งเป็นไปตามภาพฉาย

มาตรการที่ ๒ ที่เป็นมาตรการหลักอีกอันหนึ่งก็คือมาตรการกระตุ้น ซึ่งเป็นมาตรการเสริม ซึ่งจะมีอยู่ ๕ หัวข้อ มาตรการเรื่องนี้จะเป็นเรื่องของการเร่งรัด ซึ่งหน่วยราชการหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทำอยู่แล้ว แต่ว่าทำอย่างไรให้มันเกิด ความเข้มแข็งและมีการบังคับใช้เป็นจริงเป็นจังนะครับ

หัวข้อที่ ๑ ก็คือสนับสนุนภาคเอกชนลงทุนในการสร้างสถานกีฬาสำหรับการ จัดกิจกรรมกีฬาให้ครอบคลุมกีฬา รวมทั้งสนับสนุนให้สถานศึกษามีการลงทุนเกี่ยวกับ สถานกีฬาในลักษณะที่เป็นวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม ส่วนใหญ่ในแต่ละจังหวัด เราจะเห็นว่ามันมีสนามกีฬาหรือมีสถานที่เล่นกีฬาอยู่แล้ว แต่ว่ามันจะมีอุปสรรค ค่อนข้างมาก คือบางครั้งค่าใช้จ่ายอาจจะไม่ครอบคลุม เรื่องค่าน้ำ ค่าไฟก็ดินะครับ รวมทั้ง หน่วยงานสถานศึกษาหรือเอกชน ถ้าสมมุติว่าเขาเห็นว่าพื้นที่มีศักยภาพเพียงพอจะจัดสร้าง สถานกีฬาเพิ่มเติมโดยใช้ลักษณะอย่างนี้ ซึ่งถ้ารัฐบาล หน่วยงานราชการส่งเสริมสนับสนุน ให้เขาสามารถมีแหล่งเงินทุนได้มันก็จะเพิ่มการเข้าถึงการเล่นกีฬาของประชาชนในพื้นที่ โดยทั่วไป ซึ่งแน่นอนละครับมันก็เสริมสุขภาพของประชาชน -----

เพราะฉะนั้นผลลัพธ์ก็คือประชาชนจะได้รับโอกาสเข้าถึงสถานที่เล่นกีฬาและอุปกรณ์กีฬาทั่วทุกพื้นที่ของประเทศ ความจริงในเรื่องนี้มันก็มีแผนพัฒนากีฬาแห่งชาติซึ่งเน้นในเรื่องของการสร้างโครงสร้างของการกีฬาอยู่แล้ว แต่มันคงไม่เพียงพอ เพราะว่าแผนพัฒนากีฬาแห่งชาติมันก็จะขาดเรื่องงบประมาณ ก็เน้นการส่งเสริมให้แก่กลุ่มผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ๓ กลุ่ม กลุ่มสถานที่บริการออกกำลังกาย กลุ่มสโมสรกีฬาสมัครเล่น และกลุ่มสถาบันการศึกษาผู้ผลิตบุคลากรด้านการกีฬา

เรื่องที่ ๒ คือการส่งเสริม สนับสนุนสถาบันการศึกษาภาครัฐและภาคเอกชนให้เกิดการลงทุนผลิตบุคลากรที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญด้านการวิจัยและพัฒนา การสร้างนวัตกรรมทางการกีฬา และพัฒนาอุปกรณ์ และการบริการทางวิทยาศาสตร์สำหรับการกีฬาสำหรับการใช้ในประเทศ แล้วก็ถ้าเป็นไปได้ก็ส่งออกด้วย เพราะจะเห็นว่าในวงการกีฬาเองเราขาดบุคลากรที่มีความเป็นมืออาชีพ เราจะเห็นว่าหลาย ๆ สมาคมที่จะต้องจ้างผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศเข้ามาช่วย ซึ่งมันก็เป็นรายได้ที่ออกไปข้างนอก และอีกอย่างหนึ่งก็คือว่ารัฐบาลที่เราพูดกันถึงประเทศไทย ๔.๐ จะเน้นเรื่องนวัตกรรม ซึ่งเราก็ต้องการผู้เชี่ยวชาญทางด้านการวิจัยและพัฒนาทางด้านการกีฬาด้วย เพราะฉะนั้นถ้ามีการส่งเสริมในเรื่องนี้มันก็เป็นส่วนหนึ่งของการแก้ปัญหาของประเทศชาติในเรื่องของการกีฬา โดยเฉพาะเรื่องของการประชาสัมพันธ์มันอาจจะมียละเอียดในเรื่องนี้ว่าแม้กระทั่งนักธุรกิจบางท่านหรือคนที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยและพัฒนา หลาย ๆ คนก็จะไม่ทราบว่าค่าใช้จ่ายที่ใช้ไปในเรื่องของการวิจัยและพัฒนาหักค่าใช้จ่ายได้เป็น ๓ เท่าโดยจากของนิติบุคคล เพราะฉะนั้นเรื่องของการประชาสัมพันธ์ด้วยที่จะต้องให้เขาได้รับทราบเรื่องข้อมูลข่าวสารในเรื่องนี้ซึ่งผลลัพธ์ก็คือเราจะได้บุคลากรและผลิตภัณฑ์กีฬาได้รับการพัฒนาให้มีศักยภาพสูงขึ้นจากนวัตกรรมที่เกิดจากการวิจัยและพัฒนา และรวมทั้งบุคลากรในสาขาที่ขาดแคลน เช่น เรื่องการบริหารจัดการการกีฬา วิทยาศาสตร์เทคโนโลยีการกีฬา เป็นต้น กลุ่มที่น่าจะได้รับการประโยชน์คือกลุ่มการบริการทางวิทยาศาสตร์การกีฬา กลุ่มสถาบันการศึกษาผู้ผลิตบุคลากรด้านการกีฬา และกลุ่มผู้ผลิตอุปกรณ์การกีฬา

เรื่องที่ ๓ คงเป็นเรื่องของการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายรายละเอียดการกำหนดพิกัดอัตราศุลกากรเพื่อการนำเข้าและส่งออก รวมทั้งอำนวยความสะดวกในการดำเนินการวิธีกรนำเข้าส่งออกอุปกรณ์การกีฬาและอุปกรณ์ออกกำลังกาย เฉพาะที่ใช้สำหรับ

๒๓

สปท. ๓๙/๒๕๕๙

จกณอม ๑๑/๒

การแข่งขันกีฬาและการฝึกซ้อมในระดับนานาชาติที่ได้รับการรับรองจากสมาคมการกีฬาแห่งประเทศไทย หรือหน่วยงานของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ปัญหาในเรื่องนี้เกิดขึ้นก็เพราะว่าอุปกรณ์บางอย่างมันต่างพิกัดกัน ยกตัวอย่างอย่างถ้านำอุปกรณ์เรือใบเข้ามาแข่งขันก็อยู่พิกัดหนึ่ง แต่เรือของใบพายก็อยู่อีกพิกัดหนึ่ง หรืออย่างจักรยานเช่นเดียวกันพิกัดหนึ่ง แต่ว่าอุปกรณ์ประกอบก็อีกพิกัดหนึ่ง เพราะฉะนั้นในเรื่องนี้ความจริงมันก็แค่แก้กันที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง คือกรมสรรพากร หรือว่ากรมศุลกากร ก็เป็นเรื่องที่ผู้เกี่ยวข้องคือสมาคมกีฬาก็ดี หรือผู้ประกอบการประสานจัดทำข้อมูล แล้วก็ชี้แจง แล้วก็ประสานกับหน่วยเกี่ยวข้อง โดยหน่วยงานที่เร่งรัดในเรื่องนี้น่าจะเป็นเรื่องของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ผลลัพธ์ก็คือจะทำให้มีความชัดเจนในเรื่องของการกำหนดพิกัดอัตราศุลกากรและความสะดวก คือลดขั้นตอนในการนำเข้าอุปกรณ์กีฬาที่จำเป็นเพื่อการฝึกซ้อมและแข่งขันตามมาตรฐานสากล กลุ่มที่ได้รับประโยชน์ของการส่งเสริมก็คือกลุ่มสโมสรกีฬาสมัครเล่น กลุ่มกีฬาอาชีพ กลุ่มจัดการแข่งขันกีฬา และกลุ่มผู้นำเข้าและส่งออกทางการกีฬา

เรื่องที่ ๔ คือการกำหนดมาตรการป้องปราม ป้องกันปราบปราม และจับกุมผู้กระทำความผิด การปลอมแปลงผลิตภัณฑ์หรือละเมิดลิขสิทธิ์สินค้าและบริการทางการกีฬา เนื่องจากในปัจจุบันมีการละเมิดลิขสิทธิ์สินค้าเป็นจำนวนมาก ซึ่งส่งผลกระทบต่อทรัพย์สินทางปัญญาของผู้ประกอบการ และน่าจะเป็นอุปสรรคอันหนึ่งของการที่คิดนวัตกรรมใหม่ ๆ เพราะว่าจริง ๆ มันก็มีการดำเนินการอยู่แล้วนะครับ แต่ปัญหาก็คือเราจะเห็นว่าจับแล้วก็ละเมิดอีก จับแล้วก็ละเมิดอีก เพราะฉะนั้นก็จะต้องมีการเร่งรัดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีเพิ่มมาตรการที่เข้มข้น คือนอกจากการจับกุมแล้วมันจะต้องมีเรื่องของการส่งเสริมด้วย คือถ้ามันไม่มีสินค้าที่ปลอมแปลงหรือด้อยคุณภาพ ก็จะทำให้หน่วยงานที่ใช้ไม่ว่าจะเป็นส่วนราชการ น่าจะเริ่มจากหน่วยงานราชการและหน่วยงานผู้ใช้อุปกรณ์กีฬาก็คงจะต้องใช้ผลิตภัณฑ์ที่ผลิตและจำหน่ายโดยผู้ประกอบการไทย ซึ่งก็จะเป็นการส่งเสริมกลุ่มผู้ผลิตอุตสาหกรรมด้วย ผลลัพธ์ก็คือผลิตภัณฑ์กีฬาได้รับการคุ้มครอง และประชาชนได้ใช้ประโยชน์จากผลิตภัณฑ์กีฬาที่มีคุณภาพ กลุ่มที่ได้รับการส่งเสริมก็คือกลุ่มที่ค้าปลีก ค้าส่ง อุปกรณ์กีฬา และกลุ่มผู้ผลิตอุปกรณ์การกีฬา

เรื่องสุดท้ายเรื่องที่ ๕ คือการปรับปรุงหลักสูตรการเรียนการสอนวิชาพลศึกษาและการกีฬาที่เป็นมาตรฐานและต่อเนื่องในระบบการศึกษาตั้งแต่ระดับประถมศึกษาเป็นต้นไป โดยมุ่งเน้นการสร้างสุขภาวะให้แก่เยาวชนและเป็นการสร้างความต้องการในการบริโภคผลิตภัณฑ์คือดีมานด์ไซด์ (Demand side) ในทางการกีฬา ซึ่งเรื่องนี้ทางคณะกรรมการในระหว่างที่ดำเนินการในเรื่องนี้ก็ได้ประสานกับกระทรวงศึกษาธิการ แล้วก็เป็นที่น่ายินดีว่ากระทรวงศึกษาธิการก็จะเพิ่มคาบชั่วโมงของวิชาพลศึกษาเป็น ๒ คาบ อย่างน้อยให้สำเร็จได้ในปี ๒๕๖๐ ซึ่งจริง ๆ แล้วอาจจะเป็นเรื่องสุดท้าย แต่ถ้าคิดถึงเรื่องของความสำคัญแล้วเราจะเห็นว่าการสร้างความลัดในการออกกำลังกาย หรือมันเป็นกระบวนการของวงจรกีฬา คือจากครอบครัวเป็นการเล่นกีฬา แล้วก็เล่นกีฬาพื้นฐานสู่กีฬามวลชน สู่กีฬาความเป็นเลิศ และสู่กีฬาอาชีพ ถ้าพื้นฐานของเด็กทุกคนได้ส่งเสริมเรื่องการกีฬา มันก็จะทำให้แต่ละวงจรของมันนี้ถ้ามันเพิ่มวงจรขึ้นก็หมายความว่าอุตสาหกรรมการกีฬานี้ถ้าไปถึงระดับนานาชาติ ระดับชาติได้นี้ เพราะฉะนั้นวงจรอุตสาหกรรมกีฬาก็จะยิ่งใหญ่ ๆ ขึ้นในทุกระดับนะครับ เพราะฉะนั้นเรื่องนี้ก็ถือว่าเป็นเรื่องที่สำคัญ ผลลัพธ์ก็คือเด็กและเยาวชนมีสุขภาวะที่ดีขึ้น และเป็นการกระตุ้น

การบริโภคผลิตภัณฑ์การกีฬาอย่างกว้างขวางขึ้น ส่งผลต่อการหมุนเวียนปริมาณเงินในประเทศ ทั้งนี้ก็มุ่งเน้นส่งเสริมให้กลุ่มผู้ประกอบการคือกลุ่มสถาบันการศึกษา ผู้ผลิตบุคลากรด้านการกีฬา และกลุ่มผู้ค้าปลีกและค้าอุปกรณ์การกีฬา ทั้งหมดที่กระผมได้กล่าวไป โดยสรุปนั้นก็เพื่อเน้นให้เห็นว่าการกีฬานั้นคือย้ายไปจากที่ฟ่าน พลเอก ยุทธศักดิ์ ศศิประภา และ พลเรือเอก อภิวัฒน์ ศรีวรรณะ ได้กล่าวให้ที่ประชุมทราบไปแล้วนะครับ วัตถุประสงค์ก็คือสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการ อันที่ ๒ ก็คือให้โอกาสผู้ประกอบการให้มีบทบาทมากขึ้น ให้มีส่วนร่วมมากขึ้น ซึ่งคณะกรรมการเชื่อว่าการที่ภาครัฐให้การส่งเสริมและสนับสนุนตามมาตรการทั้งหมดที่กล่าวมาแล้วนั้น ย่อมจะเป็นการสร้างเสริมความเข้มแข็งให้แก่อุตสาหกรรมกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาให้เติบโตอย่างมีเสถียรภาพ สร้างและเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจให้กับประเทศชาติ ทำให้เกิดการขยายตัวของอุตสาหกรรมกีฬาโดยตรง โดยทางอ้อมก็คือสามารถแก้ไขปัญหาสังคม เสริมสร้างสุขภาพของคนในชาติ ซึ่งเป็นมูลค่าที่ไม่อาจจะประเมินได้ -----

เราอาจจะลงทุนแค่หมื่นเพื่อหวังผลแสน ล้าน ในอนาคต เพราะตามตัวเลขที่ท่าน พลเรือเอก อภิวัฒน์ได้กล่าวในปี ๒๕๖๒ ก็คือประมาณ ๘๐,๐๐๐ กว่าล้านบาท ซึ่งผมคิดว่า เป็นตัวเลขที่ต่ำที่สุดนะครับ และถ้าอยากจะให้เห็นชัดเจน คือเรื่องอุตสาหกรรมการกีฬา มันก็โยงไปทุกระบบในเรื่องของการปฏิรูปมันเกี่ยวข้องไป คือไม่สามารถเว้นเรื่องใดเรื่องหนึ่ง ได้นะครับ แล้วเราจะเห็นว่าถ้าเป็นเรื่องของการเสียเงินก็เป็นเรื่องปฏิรูปอื่น ๆ แต่ถ้าเป็นเรื่องของการได้เงิน ก็คือเรื่องของอุตสาหกรรมการกีฬาอาจจะต้องปรับทัศนคติต่อไปนี้ว่า เรื่องของการกีฬาไม่ใช่เป็นเรื่องที่เสียเงินนะครับ เป็นเรื่องของการได้เงิน และอยากจะให้เห็น ภาพชัดเจนนะครับ ผมก็นึกถึงที่เราเลี้ยง ผมขออภัยคำพูดของท่านชัย นิมากร มาพูด ท่านเป็นท่านหนึ่งในคณะทำงาน ท่านบอกว่า เรากำลังเลี้ยงท่านนะครับ กำลังเลี้ยงท่านเพื่อ จะถอนขน ตอนนี้ท่านยังตัวเล็กอยู่ครับ แต่เราจะเลี้ยงให้มันโตแล้วมันมีขน แล้วเราจะถอน มันนะครับ ผมขอจบการนำเสนอครับ ขอบคุณครับ

นางสาววลัยรัตน์ ศรีอรุณ (รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ คนที่สอง) : ขอบพระคุณมากค่ะท่าน พลเรือเอก ชาญชัยนะคะ ต่อไปก็เป็นการอภิปราย ของท่านสมาชิก มีท่านอภิปรายเพียงท่านเดียว นะคะ ท่านที่ประสงค์จะอภิปรายกรุณา ส่งชื่อด้วยค่ะ เชิญท่านศาสตราจารย์ ดอกเตอร์อิสรา ศานติศาสน์ ศาสตราจารย์ คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เรียนเชิญค่ะ

ศาสตราจารย์อิสรา ศานติศาสน์ : ขอบคุณครับท่านประธาน ผม อิสรา ศานติศาสน์ สมาชิก สปท. หมายเลข ๑๙๑ ครับ จริง ๆ แล้วเริ่มต้นเลยผมไม่กล้าอภิปรายเรื่องนี้ หรอกครับ เพราะว่าผมไม่ใช่ นักกีฬาที่เก่งมาก แล้วก็เป็นคนดูกีฬาเสียมากกว่า หลายคนถามผมว่าเวลาเล่นฟุตบอลอยู่ตำแหน่งอะไร ผมอยู่ตำแหน่งกองเชียร์นะครับ ดังนั้นเรื่องกีฬา จะน้อยนะครับ แต่ว่าขออนุญาตใช้ความรู้ทางเศรษฐศาสตร์แล้วก็ประสบการณ์ในการวิจัยที่ พอมีอยู่บ้างอภิปรายในสัก ๕ ประเด็นนะครับ สิ่งที่ผมอภิปรายนี้อยากให้พิจารณาว่าเป็นการ เติมเต็มในบางส่วนของผมอาจจะมองไม่เห็นจากที่ท่านเสนอแนะครับ ถ้าท่านมีอยู่แล้วก็ถือว่า เป็นการเติมลงไปทำให้ชัดเจนขึ้นนะครับ ผมมองว่าในสิ่งที่ท่านเสนอมานี้เท่าที่ผมพยายาม จัดกลุ่มจากที่ท่านจัดมาแล้ว ท่านมีเรื่องของมาตรการนโยบาย มาตรการกระตุ้นนะครับ ซึ่งทั้งหมดนี้ผมก็ชื่นชมนะครับว่าเป็นการมองอย่างครบถ้วนรอบด้านเลยนะครับ ในเรื่องของ มาตรการนโยบาย ท่านมองในเรื่องของการส่งเสริมการลงทุน ในเรื่องของมาตรการภาษีนะครับ

ซึ่งน่าจะรวมถึงการอุดหนุนด้วยถ้าผมเข้าใจไม่ผิดนะครับ เพราะว่าภาษีที่ติดลบคือ การอุดหนุน ผมเดาว่าท่านคงจะมองในเรื่องนี้ด้วยนะครับ ในเรื่องมาตรการกระตุ้นท่านจะมองใน ๓ มุมก็คือ ผมมองในเรื่องของการลงทุน ในเรื่องของการค้าระหว่างประเทศ ในเรื่องของบุคลากรก็พาดนะครับ ผมอย่างนี้ครับ ผมมีเรื่องที่ยากจะเสนอท่านอยู่สัก ๕ ประเด็นนะครับ

ประเด็นแรกเลย ผมเองพอรู้อยู่บ้างว่าในเรื่องการส่งเสริมการลงทุนนั้น เขาส่งเสริมการลงทุนเป็นแอเรียเบส (Area based) นะครับ เช่น เขตพื้นที่ ๑ ๒ ๓ ขณะนี้ ท่านกำลังเสนอเป็นเซกเตอร์ (Sector) นะครับ ก็คือภาคการผลิต เท่าที่ผมทราบนี้ ทางนโยบายส่งเสริมการลงทุนได้เริ่มขยับในเรื่องของเซกเตอร์ (Sector) แล้ว แต่ไม่ทราบว่า ได้ก้าวหน้าไปถึงไหนนะครับ เพราะผมเองเคยทำงานเรื่องอุตสาหกรรมฮาลาล (Halal) ก็ทราบว่ามันมีปัญหาในเรื่องการส่งเสริมอุตสาหกรรมฮาลาล (Halal) ซึ่งมีทั้งสินค้า อาหาร ยา การท่องเที่ยว ร้านอาหาร โรงแรม ซึ่งทั้งหมดนี้อยู่ในคนละเซกเตอร์ (Sector) หมดเลย นะครับ และไม่สามารถลงไปอยู่ในแอเรีย (Area) เดียวกันได้ เช่นโรงแรมอาจจะอยู่กรุงเทพฯ ไม่ได้อยู่ในพื้นที่ ๓ ที่มีการส่งเสริมการลงทุนนะครับ ผมคิดว่าในเรื่องของอุตสาหกรรมกีฬา น่าจะประสบปัญหาคล้าย ๆ กันก็คือว่า สินค้ากระจายเซกเตอร์ (Sector) กันอยู่นะครับ แล้วก็ไม่สามารถกำหนดลงไปในพื้นที่ที่ชัดเจนได้ว่าจะไปส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่ไหนนะครับ

ประเด็นที่ ๒ เป็นเรื่องมาตรการทางภาษีนะครับ ท่านกำลังจะเอามาตรการ ภาษีมาดูแลเรื่องกลุ่มกีฬาอาชีพและผู้ประกอบการนะครับ หรือผู้ที่ลงทุนทางด้านนี้นะครับ และท่านได้ยกตัวอย่างเรื่องภาษีเงินได้มา ซึ่งอันนี้ผมอยากจะเสนอว่าอยากให้ขยายเรื่องนี้ ไปให้กลุ่มอาชีพอื่น ๆ ด้วยนะครับ ซึ่งมีหลายกลุ่มอาชีพที่หารายได้เข้าประเทศไทยนะครับ แล้วก็ถ้ามันมีการต้องเสียภาษีซ้ำซ้อนทั้งจากเมืองนอกและในประเทศไทย มันก็น่าจะ เกิดขึ้นกับทุกกลุ่มอาชีพ -----

ประเด็นนี้อาจจะให้มีความหมายเหตุวันใดหนึ่งว่าเราไม่ได้ใจดีเฉพาะบุคลากรทางด้านกีฬาเท่านั้น แต่ว่าเราอาจจะให้ขยายอันนี้ไปถึงกลุ่มอาชีพอื่นนะครับ ผมไม่ทราบว่ามีขนาดไหน เรื่องดารา เรื่องการแสดง เรื่องของนักวิชาการทำงานเมืองนอกส่งเงิน หรือคนงานทำงานต่างประเทศต้องเสียภาษีหรือไม่ ฝากไปคุณะครับ ฝากช่วยเหลือกันด้วยนะครับ

อีกประเด็นหนึ่งที่ผมคิดว่าอาจตกอยู่นะครับ หรือท่านอาจจะไม่ได้พูดก็แล้วแต่ คือมาตรการเรื่องการดูแลสวัสดิการของนักกีฬาซึ่งหมดสภาพแล้ว ขณะที่นักกีฬามีสภาพดีอยู่เนี่ยเขาหารายได้ได้ เลี้ยงตัวเองได้ เลี้ยงครอบครัวได้ แต่เราจะเห็นว่านักกีฬาหลาย ๆ คนพอหมดสภาพแล้วชีวิตความเป็นอยู่ไม่ดี มันเป็นไปได้ไหมที่เราจะหันมาดูแลตรงนี้ด้วยนะครับ นักกีฬานี้อาจจะไม่ใช่นักกีฬาพวกฟุตบอลหรือเทนนิส อย่างเช่นนักมวย นักมวยอาชีพพวกนี้พอหมดสภาพแล้วทางไปไม่มี อยากจะฝากท่านว่าจะลองพิจารณาเรื่องนี้ได้ไหมว่าเราจะเอาเรื่องของการดูแลสวัสดิการนักกีฬาหลาย ๆ ประเภทเมื่อเขาหมดสภาพแล้วด้วยนะครับ

ประเด็นที่ ๔ ผมอยากจะลงมาเรื่องของมาตรการกระตุ้น ซึ่งประกอบด้วย การลงทุนสร้างกีฬาสถานต่าง ๆ เรื่องของการค้าระหว่างประเทศซึ่งท่านเสนอให้มีการทำเรื่องของพิกัดอัตราภาษีศุลกากรซึ่งกระจายพิกัดกันอยู่ แล้วก็อยากจะให้แยกออกมา ผมก็คิดว่าน่าจะเจอปัญหาพอสมควรนะครับ แต่ว่าท่านได้มองข้ามไปถึงเรื่องเทรดฟาซิลิเทชัน (Trade facilitation) ด้วย คือการอำนวยความสะดวกด้านการค้า ซึ่งเป็นประเด็นใหม่มาก ๆ ซึ่งถูกใช้เป็นอุปสรรคในการค้าระหว่างประเทศอยู่ ซึ่งผมว่าเป็นการมองที่รอบด้านมาก ๆ นะครับ แต่สิ่งหนึ่งที่ผมอยากจะนำเสนอคือเรื่องมาตรการป้องปรามการละเมิดลิขสิทธิ์ คือเรื่องของการค้าที่ผิดกฎหมายมันจะมีอยู่ ๒ ประเด็นหลัก ๆ คือสินค้าหนีภาษีและสินค้าปลอม ผมฟังดูเหมือนว่าเรากำลังสนใจสินค้าปลอมเป็นหลัก สินค้าหนีภาษียก็น่าสนใจนะครับ แล้วสินค้าหนีภาษียกมีทั้งที่ซื้อที่สนามบินโดยไม่ต้องเสียอากร คือไม่ใช่หนีภาษีแต่ว่าถูกต้องตามกฎหมายนะครับ แล้วก็ลักลอบนำเข้ามาเป็นลอต ๆ (Lot) ซึ่งตรงนี้ท่านอาจจะต้องไปดูกระบวนการแทร็คแอนด์เทรซซิง (Track and tracing) ในเรื่องของศุลกากรด้วยว่าท่านจะนำตรงนี้เข้าไปได้อย่างไรเพื่อให้ทางต้นทางเวลาเขาผลิตสินค้าออกมาเขาสามารถไต่ต้นที่ไฟ (Identify) ได้ว่าสินค้าตัวนี้ผลิตจากที่ไหน ประเทศไหน เมื่อไรนะครับ เพราะกระบวนการลักลอบสินค้าหนีภาษีที่ผมทำงานวิจัยเรื่องของสินค้าบุหรี่ยี่ห้อหนีภาษี ผมเองอยู่ในคณะกรรมการ

ยกร่างเรื่องสินค้าหนีภาษีขององค์การอนามัยโลกด้วย เราพบปัญหานี้มากนะครับ ผมเข้าใจว่าปัญหานี้ก็น่าจะมีไม่น้อยไปกว่ากันในกรณีของสินค้ากีฬา เพราะเป็นสินค้าที่มีราคาแพงกว่าบุหรี่

ในเรื่องสุดท้ายนะครับ ผมคิดว่าเรื่องการพัฒนาบุคลากรด้านวิจัยและพัฒนา ผมอยากให้มองใน ๒ มุมนะครับ มุมหนึ่งในสถาบันวิจัยหรือองค์กรสนับสนุนการวิจัยของรัฐบาลหรือสถาบันการศึกษาจะมีทุนวิจัยอยู่ อีกมุมหนึ่งเรื่องของเอกชนที่มีเรื่องของเซลฟ์เดคลาเรชัน (Self-declaration) ที่จะลดหย่อนภาษีได้ ๓ เท่าตัวของเงินลงทุนภาษี ตรงนั้นก็เป็นที่ดีครับ แต่ว่าผมอยากจะให้มองว่าเวลาทำวิจัยมันจะมีปัญหา เขาเรียกว่า ต้นน้ำ กลางน้ำ ปลายน้ำ สาเหตุอีกส่วนหนึ่งซึ่งงานวิจัยทางด้านกีฬาไม่ออกมา เพราะว่ากระบวนการกำหนดโจทย์วิจัย คนที่อยู่บุคลากรด้านกีฬาไม่ได้มีส่วนร่วมด้วยกับนักวิจัย แล้วก็สถาบันที่ให้ทุนวิจัยต่าง ๆ นะครับ ผมอยากแลกเปลี่ยนว่าตรงนี้เราอาจจะต้องสร้างกระบวนการว่าบุคลากรทางด้านการกีฬาจะเข้าไปจับมือกัน ทำเอ็มโอยู (MOU) กับกองทุนวิจัยต่าง ๆ เพื่อร่วมกันทำงานในการส่งเสริมการวิจัยทางด้านกีฬานะครับ เพราะว่าการทำวิจัยและพัฒนานั้นไม่ใช่เรื่องที่จะผลิตบุคลากรกันง่าย ๆ นะครับ แต่สิ่งที่เราต้องการมากคือเราต้องการโจทย์ที่น่าสนใจแล้วก็ร่วมมือกันทำตั้งแต่ต้นน้ำ กลางน้ำ ปลายน้ำ ครับ ก็ขอเสนอมาแค่ ๕ ประเด็นครับ ก็หวังว่าจะเป็นประโยชน์กับคณะทำงานครับ ขอขอบคุณครับ

นางสาววลัยรัตน์ ศรีอรุณ (รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ คนที่สอง) : ขอบพระคุณค่ะ ต่อไปเรียนเชิญท่านสถิตย์ ลิ้มพงศ์พันธุ์ ประธานกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ อดีตปลัดกระทรวงการคลัง เรียนเชิญค่ะ

นายสถิตย์ ลิ่มพงศ์พันธุ์ : กราบเรียนท่านประธานสภาที่เคารพ ท่านสมาชิก ผู้ทรงเกียรติ คณะกรรมาธิการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรม และจริยธรรม ผมขอขอบคุณและชื่นชมคณะกรรมการที่ได้เสนอ เรื่องการส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬาในวันนี้ การกีฬาจัดได้ว่าเป็นเรื่องที่สำคัญที่สุด เรื่องหนึ่งของคุณภาพชีวิต ในระดับสากลแล้วการกีฬาจะได้รับการส่งเสริมตั้งแต่วัยเด็ก วัยรุ่น ไปจนถึงทุกวัย เพราะว่าการกีฬาเป็นส่วนสำคัญในการส่งเสริมสุขภาพทางกาย มีมาตรการอื่น ๆ ที่ส่งเสริมสุขภาพทางใจ แต่โดยหลักการแล้วสุขภาพทางกายจะเป็นพื้นฐานสำคัญ ของคุณภาพชีวิต สิ่งสำคัญในการส่งเสริมสุขภาพทางกายคือการกีฬา ในเรื่องของกีฬาได้มีการกล่าวถึงในหลายแง่มุม แต่ในวันนี้ต้องชื่นชมคณะกรรมการที่ได้นำการกีฬามาในแง่มุม ของการส่งเสริมอุตสาหกรรม เพราะเป็นการเชื่อมการกีฬาที่เป็นส่วนสำคัญของคุณภาพชีวิต กับเศรษฐกิจของประเทศ และแท้ที่จริงแล้วในข้อเสนอนี้เองก็สะท้อนให้เห็นว่าถ้าเชื่อม ๒ อย่างนี้เข้าด้วยกันแล้วก็จะทำให้ทั้ง ๒ อย่างนี้โตไปพร้อม ๆ กัน นั่นก็คือการกีฬาโตไป พร้อม ๆ กับอุตสาหกรรมที่โต ซึ่งก็หมายความว่าการเล่นกีฬาทำให้สุขภาพแข็งแรง คุณภาพชีวิต ดีขึ้น ในขณะที่เดียวกันการกีฬาทำให้อุตสาหกรรมเติบโตและเศรษฐกิจดีขึ้น ด้วยเหตุนี้เอง ผมจึงชื่นชมและสนับสนุนการนำเสนอในเรื่องนี้เป็นอย่างยิ่ง และในมาตรการทางการคลัง ที่ท่านได้เสนอนั้น ไม่ว่าในเรื่องของภาษีเงินได้ ในเรื่องของพิกัดอัตราศุลกากรและการอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นข้อเสนอที่ดี แต่ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการพิกัดศุลกากรนั้น ขอกราบเรียนว่าในระบบการจำแนกประเภทสินค้าออกมาเป็นประเภทต่าง ๆ เพื่อการนำเข้า เรียกว่า พิกัดศุลกากร พิกัดศุลกากรซึ่งเป็นการจำแนกประเภทของสินค้าเพื่อประโยชน์ ในการนำเข้านี้เป็นประเภทพิกัดที่จัดทำขึ้นในระดับสากล คือทั่วโลกจะจัดประเภทสินค้า อย่างเดียวกันเป็นประเภทเดียวกัน แต่อย่างไรก็ตามในระดับภูมิภาค เช่น ในระดับอาเซียน (ASEAN) หรือในระดับประเทศ เช่นระดับประเทศไทยก็อาจจะมีการจำแนกประเภทย่อย ออกไปได้ ด้วยเหตุนี้เองข้อเสนอท่านถ้าหากว่าจะให้เป็นรูปธรรมก็อาจจะขอให้ช่วยศึกษาหรือหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องว่าการจัดประเภทระดับสากลนั้นเป็นการจัดที่สอดคล้องกับสิ่ง ที่ท่านต้องการเสนอหรือไม่ ถ้าไม่สอดคล้องในระดับอาเซียน (ASEAN) ซึ่งประเทศไทยเอง ใช้พิกัดในระดับอาเซียน (ASEAN) สามารถที่จะมีการแก้ไขเพื่อให้สอดคล้องกับการจัดหมวดหมู่ ที่เป็นการอำนวยความสะดวกทางการค้ากับอุตสาหกรรมกีฬาหรือไม่ ซึ่งถ้าเป็นเช่นนี้

๓๑

สปท. ๓๙/๒๕๕๙

อารีรัตน์ ๑๕/๒

ก็จะทำให้ข้อเสนอของท่านเป็นรูปธรรมและสามารถเป็นจริงได้มากยิ่งขึ้น ในส่วนของภาษีเงินได้ที่ท่านต้องการสร้างแรงจูงใจเพื่อให้การกีฬาเติบโต เพื่อให้ นักกีฬามีแรงจูงใจในการพัฒนาความสามารถของตัวเอง มีแรงจูงใจทำให้มีรายได้ที่เพียงพอในการพัฒนาตัวเองต่อไปนั้น ถือว่าเป็นข้อเสนอที่ดี โดยรวมแล้วผมจึงขอสนับสนุนข้อเสนอนี้ พร้อมกับข้อสังเกตในเรื่องของการนำข้อเสนอไปสู่รูปธรรมในส่วนที่เกี่ยวข้องกับพิกัดศุลกากรครับ ขอขอบคุณครับ

- ๑๖/๑

นางสาววลัยรัตน์ ศรีอรุณ (รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ คนที่สอง) : ขอบพระคุณมากค่ะ มีสมาชิกประสงค์จะอภิปรายเพิ่มเติมไหมคะ
(ไม่มีสมาชิกขออภิปราย)

นางสาววลัยรัตน์ ศรีอรุณ (รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ คนที่สอง) : ถ้าไม่มี ก็เรียนเชิญคณะกรรมการตอบข้อซักถามหรือข้อสังเกต เรียนเชิญค่ะ ท่านใดจะเป็นผู้ตอบคะ ท่าน พลเรือเอก อภิวัฒน์ เชิญค่ะ

พลเรือเอก อภิวัฒน์ ศรีวรรณ (กรรมการ) : เรียนท่านประธาน กรรมการ ท่านประธานสภา กระผม พลเรือเอก อภิวัฒน์ ศรีวรรณ ขออนุญาตตอบ ท่านสมาชิกสภาที่ได้กรุณาถามเมื่อสักครู่นี้ะครับ ก่อนอื่นผมต้องขอขอบพระคุณ ท่านดอกเตอร์อิศราที่ได้กรุณาให้คำแนะนำและมีคำถามประกอบมาด้วยนะครับ ในส่วนของ นโยบายบีโอไอ (BOI) ขยายตัวในเซกเตอร์ (Sector) ต่าง ๆ ท่านแนะนำให้กรรมการ ขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรม และจริยธรรม ควรกำหนดไว้ด้วยเพื่อเหมือนกับสินค้าประเภทอื่น ๆ นะครับ แล้วก็การขยาย เรื่องมาตรการภาษีให้กลุ่มอื่น ๆ การดูแลสวัสดิการ การอำนวยความสะดวกทางการค้า การละเมิดลิขสิทธิ์และการพัฒนาบุคลากรอาร์แอนด์ดี (R&D) นะครับ ทั้งหมดที่ท่านถามมานั้น ผมจะขออนุญาตรับไปพิจารณาเพิ่มเติมในรายงานนะครับ เพราะว่าดูแล้วมีประโยชน์กับ รายงานนี้มาก สำหรับการดูแลสวัสดิการนักกีฬานั้น ขณะนี้ทางกระทรวงการท่องเที่ยวและ กีฬา โดยการกีฬาแห่งประเทศไทยได้มีกองทุนในเรื่องนี้อยู่แล้วนะครับ ผมก็ขออนุญาตว่า จะรับเรื่องทั้งหมดนอกเหนือจากการดูแลสวัสดิการนักกีฬาไปปรับปรุงในรายงานเพื่อให้มี ความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้นตามที่ดอกเตอร์อิศราได้กรุณาให้คำแนะนำะครับ

ในส่วนของอาจารย์สถิตย์ผมจะขอรับไปดูในเรื่องของพิกติกศุลกากร เน้นในเรื่องของการนำเข้านะครับ โดยจะขออนุญาตให้คณะไปประสานงานกับกรมศุลกากร เพื่อปรับปรุงรายงานให้สมบูรณ์ต่อไปอีกครั้งหนึ่งครับ ขอบพระคุณครับ

นางสาววลัยรัตน์ ศรีอรุณ (รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ คนที่สอง) : เชิญท่านประธานกรรมการค่ะ พลเอก ยุทธศักดิ์ ศศิประภา

พลเอก ยุทธศักดิ์ ศศิประภา (ประธานกรรมการ) : กราบเรียน ท่านประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศที่เคารพ กระผมใคร่ขอขอบคุณท่านสมาชิก

สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศที่ได้กรุณาให้ข้อสังเกต ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ตามที่ท่านสมาชิกทั้ง ๒ ท่านได้กรุณาอภิปรายนำเสนอมาแล้วนะครับ ก็กราบขอบพระคุณท่านศาสตราจารย์อิสราที่ได้ให้ข้อคิดเห็นไว้หลายเรื่องเลย ผมก็ขออนุญาตกราบเรียนเรื่องสวัสดิการนักกีฬาที่หมดสภาพ ซึ่งเป็นข้อห่วงใยของผู้ที่รับผิดชอบในเรื่องกีฬานะครับ ผมเพิ่งไปประชุมเมื่อวานนี้ครับตลอดวันเกี่ยวกับเรื่องกองทุนพัฒนากีฬาแห่งชาติในการที่จะดูแลพัฒนานักกีฬาที่หมดสภาพนะครับ ต่อไปนี้มันมีกองทุนพัฒนากีฬาอาชีพและกองทุนพัฒนากีฬาแห่งชาติ จะดูแลนักกีฬาที่หมดสภาพจากการแข่งขันหลังจากที่ได้แข่งขันให้กับประเทศชาติหมดไปแล้วนะครับ ขณะนี้ได้เขียนระเบียบไว้แล้วนะครับ กราบเรียนให้ท่านทราบครับ และต้องขอขอบคุณท่านสตีลย์ ลิมพงค์พันธุ์ ที่ได้ให้ข้อสังเกตและข้อคิดเห็นไว้ก็จะนำทั้งข้อสังเกตและข้อคิดเห็นข้อเสนอแนะอันเป็นประโยชน์อย่างยิ่งทุกประเด็นของทั้ง ๒ ท่านในวันนี้ไปพิจารณาประกอบการดำเนินการส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬาแล้วก็จะดำเนินการขับเคลื่อนแผนปฏิรูปให้เป็นไปตามที่ได้รับคำแนะนำไว้ทุกประการนะครับ ขอขอบคุณทุกท่านมา ณ โอกาสนี้ขอขอบพระคุณครับ

นางสาววลัยรัตน์ ศรีอรุณ (รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ คนที่สอง) : เป็นอันว่าเราได้พิจารณา เรื่อง การส่งเสริมอุตสาหกรรมการศึกษา เสร็จเรียบร้อยแล้วนะคะ ระหว่างนี้สมาชิกกำลังทยอยกันมา เดี่ยวดิฉันจะรอสักครู่ก่อนที่จะกดออกตรวจสอบองค์ประชุมนะคะ สมาชิกกำลังทยอยกันมา ท่านที่อยู่ที่ดีก็ ๒ น่าจะยังคงอีกนานกว่าจะถึง ดิฉันขอตรวจสอบองค์ประชุมก่อนนะคะ

(นางสาววลัยรัตน์ ศรีอรุณ รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ คนที่สอง มีสัญญาณให้สมาชิกที่มาประชุมทราบก่อนทำการตรวจสอบองค์ประชุม)

นางสาววลัยรัตน์ ศรีอรุณ (รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ คนที่สอง) : ขอเชิญสมาชิกใช้สิทธิแสดงตนนะคะ โปรดเสียบบัตรและกดปุ่มแสดงตน

(สมาชิกทำการเสียบบัตรและกดปุ่มแสดงตน)

นางสาววลัยรัตน์ ศรีอรุณ (รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ คนที่สอง) : เจ้าหน้าที่ยังรออยู่ อย่าเพิ่งปิดระบบนะคะ เพราะว่าสมาชิกกำลังทยอยมา ระหว่างที่รอสมาชิกนะคะ ตอน ๑๕.๐๐ นาฬิกา ท่านรองเลขาธิการได้เชิญประชุม คณะกรรมการประสานงานเอาไว้ ขอเลื่อนการประชุมเป็นภายหลังเลิกประชุมค่ะ เพราะว่าเรามีอีกวาระ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน เลิกประชุมวาระที่ ๒ เสร็จก็เชิญประชุม คณะกรรมการประสานงานเลย มีสมาชิกยังทยอยมานะคะ ท่านกดปุ่มแสดงตนกันเรียบร้อยแล้ว เจ้าหน้าที่แสดงผลค่ะ มีผู้เข้าร่วมประชุม ๑๕๘ ท่าน ครบองค์ประชุมค่ะ

เรื่อง

วันที่ 02 เดือน สิงหาคม พ.ศ. 2559 เวลา 10:58

จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม 158

รายงานของคณะกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
ด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรม
และจริยธรรม เรื่อง การส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬา
(Sports Industry Promotion)
(การตรวจสอบองค์ประชุม)

หน้า 1 / 1.289

ลำดับที่	เลขที่บัตร	ชื่อ-สกุล	ชื่อสังกัด
1		พลโท กมล สุภาพ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
2		นายกฤษฎา จินะวิจารณ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
3		นายกษิต์เดชธนทัต เสกขุนทด	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
4		นายกษิตศ อาชวคุณ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
5		นางกอบกุล อาภากร ณ อยุธยา	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
6		นายกิตติ กิตติโชควัฒนา	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
7		นายกิตติ พิทักษ์นิตินันท์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
8		พลเรือเอก ไกรวุธ วัฒนธรรม	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
9		พลอากาศเอก ขวัญชัย เอี่ยมรักษา	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
10		นายเข้มชัย ชูติวงศ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
11		พลโท คณิต แจ่มจันทร์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
12		พลเอก คณิต อุทิศสาร	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
13		นายคณิสสร นาวานุเคราะห์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
14		พลอากาศเอก คราธิพัทธ์ ภูญธร ณ อยุธยา	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
15		นายคำณูณ สิทธิสมาน	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
16		หม่อมราชวงศ์จักรกรรณ จิตรพงศ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
17		พลเอก จารุเกียรติ ชัยวงษ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
18		นายจินดา วงศ์สวัสดิ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
19		พลเอก จิระ โกมุทพงศ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
20		พลเรือเอก จีรพัฒน์ ปานสฤณ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
21		พลอากาศตรี เฉลิมชัย เครืองาม	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
22		นายเฉลิมพล ประทีปะวงษ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
23		นายเฉลิมศักดิ์ ออบสุวรรณ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
24		พลเรือเอก ชรินทร์ ชุนทรัพย์พันธุ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
25		นายชัย ชิดชอบ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
26		พลเอก ชัยชาญ ช้างมงคล	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
27		นายชาญวิทย์ ผลชีวิน	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
28		นายชาติ เอียดสกุล	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

ลำดับที่	เลขที่บัตร	ชื่อ-สกุล	ชื่อสังกัด
29		พลตำรวจเอก ชิดชัย วรรณสถิตย์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
30		นายชูชัย ศุภวงศ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
31		นายชูชาติ อินสว่าง	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
32		นายชูศักดิ์ เกวี	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
33		พลเอก ชูศักดิ์ เมฆสุวรรณ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
34		พลเอก ชูศักดิ์ สันติวรฤดี	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
35		นายฐาปนุตร ชมเสวี	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
36		พลเรือเอก ณรงค์พล ณ บางช้าง	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
37		พันตำรวจเอก ณรัชต์ เศวตนันทน์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
38		นายณัฐ ชพานนท์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
39		นายดำรงค์ พิเดช	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
40		นายดุสิต ลีลาภัทรพันธุ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
41		พลตำรวจเอก เดชณรงค์ สุทธิชาญบัญชา	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
42		นายตระกูล วินิจนัยภาค	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
43		พลตำรวจโท ตรีนทศ รณฤทธิวิชัย	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
44		นายต่อพงศ์ เสลานนท์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
45		พลตำรวจเอก ไตรรัตน์ อมาตยกุล	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
46		นางถวิลวดี บุรีกุล	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
47		พลอากาศเอก ทวีเดช อังศุสิงห์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
48		นายทวีศักดิ์ กอนันต์กุล	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
49		พันเอก ธนศักดิ์ มิตรภานนท์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
50		นายธเนศพล ธนบุญวัฒณ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
51		ศาสตราจารย์ธรรมศักดิ์ พงศ์พิชญามาตย์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
52		พลเอก ธวัช จารุกุล	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
53		นายธวัชชัย เทอดเผ่าไทย	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
54		พลเอก ธวัชชัย สมุทรสาคร	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
55		นายธานินทร์ ณะเฒ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
56		พลตำรวจโท ธวัชสิทธิ์ อุตมะ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
57		พลอากาศเอก ธีระภาพ เสนะวงษ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
58		พลเอก นคร สุขประเสริฐ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
59		นางนรรัตน์ พิมพ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
60		นายนิกร จำนง	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

ลำดับที่	เลขที่บัตร	ชื่อ-สกุล	ชื่อสังกัด
61		นางนินนาท ชลิตานนท์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
62		พลอากาศเอก นิรันดร์ ยิ้มสรวล	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
63		นายบวรเวท รุ่งรุจี	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
64		นายบัญชา ปรมีศนาภรณ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
65		พลโท บัญชา สิทธิวรยศ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
66		นางเบญจวรรณ สร้างนิทร	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
67		นายประภาศ คงเอียด	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
68		นายประมนต์ สุธีวงศ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
69		ร้อยเอก ประยุทธ์ เสาวคนธ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
70		นายประยูร เขียววัฒนา	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
71		นายประสิทธิ์ ปทุมรักษ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
72		พลเอก ปราการ ชลยุทธ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
73		นายปรีชา บุตรศรี	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
74		พลอากาศเอก ปรีชา ประดับมุข	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
75		นางปัทมา เขียววิศิษฐ์สกุล	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
76		นายปานเทพ กล้านรงค์ราญ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
77		นางสาวปิยะธิดา ประดิษฐ์บาทุกา	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
78		พลอากาศเอก เผด็จ วงษ์ปิ่นแก้ว	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
79		นายพงศ์ศักดิ์ งามสันต์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
80		นายพนม ศรศิลป์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
81		นายพรชัย ตระกูลวรานนท์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
82		คุณหญิงพรทิพย์ ไรจนสุนันท์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
83		นางพรพันธุ์ บุญยรัตพันธุ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
84		พลเอก พหล สง่าเนตร	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
85		พลเอก พอพล มณีรินทร์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
86		พลเรือเอก พระจุนด์ร ตามประทีป	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
87		นายเพิ่มพงษ์ เชาวลิตร	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
88		พลเอก ภูติศ ทัดติยโชติ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
89		พลอากาศเอก มนัส รูปขจร	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
90		นางมิ่งขวัญ วิชยารังสฤษดิ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
91		นางเมธินี เทพมณี	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
92		พันตำรวจตรี ยงยุทธ สาระสมบัติ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

ลำดับที่	เลขที่บัตร	ชื่อ-สกุล	ชื่อสังกัด
93		พลเรือเอก ยุทธนา เกิดด้วยบุญ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
94		พลเอก ยุทธศักดิ์ ศศิประภา	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
95		นางรวิวรรณ ภูริเดช	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
96		นายรังสรรค์ ศรีวรศาสตร์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
97		พลเอก รัชกฤต กาญจนวัฒน์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
98		พลตำรวจเอก เรืองศักดิ์ จริตเอก	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
99		นายเลิศปัญญา บุรณบัณฑิต	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
100		นายเลิศวิโรจน์ โกวัฒนะ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
101		พลตำรวจเอก วรพงษ์ ชิวปรีชา	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
102		นายวรรณธรรม กาญจนสุวรรณ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
103		พลเอก วรวิทย์ พรรณสมัย	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
104		พลโท วรार्ห บุญญะสิทธิ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
105		นางสาววลัยรัตน์ ศรีอรุณ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
106		พลอากาศเอก วัธน มณีนิย	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
107		นายวันชัย ศักดิ์อุดมไชย	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
108		นายวันชัย สอนศิริ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
109		นายวัลลภ พริ้งพวงษ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
110		พลเอก วิชิต ยาทิพย์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
111		นายวิเชียร ขวาลิต	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
112		นายวิทยา แก้วภราดัย	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
113		นายวินัย ดะห์ลัน	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
114		นายวิบูลย์ สงวนพงศ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
115		นายวิรัช ชินวินิจกุล	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
116		นายวิวรรณ แสงสุริยะฉัตร	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
117		พลเอก วุฒินันท์ ลีลายุทธ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
118		นายไวกุณฐ์ ทองอร่าม	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
119		นายศานิตย์ นาคสุขศรี	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
120		นายศิริชัย ไหมงาม	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
121		นายสถิตย ลิมพวงศ์พันธุ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
122		พลเรือเอก สติรพันธุ์ เกยานนท์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
123		นายสนธิรัตน์ สนธิจิรวงศ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
124		นายสมชัย เจริญชัยฤทธิ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

ลำดับที่	เลขที่บัตร	ชื่อ-สกุล	ชื่อสังกัด
125		นายสมชัย ฤชุพันธุ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
126		นายสมชาย พุฒิกัลป์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
127		พลโท สมชาย ลั่นประเสริฐ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
128		นายสมเดช นิลพันธุ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
129		นายสมพงษ์ สระกวี	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
130		นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
131		พลเอก สรวาภูมิ ชลชอยุ่	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
132		นายสังคีต พิริยะรังสรรค์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
133		นายสุชน ชาลีเครือ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
134		พันเอก สุชาติ จันทรโชติกุล	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
135		นายสุนชัย คำคุณเศรษฐ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
136		นายสุรัชย์ ดนัยตั้งตระกูล	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
137		พลโท สุรเดช เพ็ญเจริญ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
138		พลเรือเอก สุรินทร์ เรืองอารมณ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
139		พลตำรวจโท สุวิระ ทรงเมตตา	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
140		นายเสรี อติภักตะ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
141		นายอโณทัย ฤทธิปัญญาวงศ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
142		พลอากาศเอก อนาวิน ภิรมย์รัตน์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
143		พลเรือเอก อนุทัย รัตตะรังสี	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
144		นายอนุสร จีรพงศ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
145		นายอภิชาติ จงสกุล	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
146		พลเอก อภิชาติ เพ็ญกิตติ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
147		นายอนันท์ ชี้อธนาวงศ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
148		พลเรือเอก อภิวัฒน์ ศรีวรรณะ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
149		นางอรมน ทรัพย์ทวีธรรม	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
150		นายอรุณ จิรชวาลา	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
151		นายอลงกรณ์ พลบุตร	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
152		ศาสตราจารย์อัครา ศานติศาสน์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
153		นายอัปดุลฮาติม มินซาร์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
154		พลตำรวจเอก อัศวิน ขวัญเมือง	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
155		พลตำรวจโท อาจิม โชติวงศ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

ลำดับที่	เลขที่บัตร	ชื่อ-สกุล	ชื่อสังกัด
156		พลตำรวจโท อำนวย นิยมะโน	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
157		นายอุทัย เลาหิเชียร	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
158		พลเอก เอกชัย จันทรศรี	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

ผู้ปฏิบัติหน้าที่ประธานในที่ประชุม

1. นายอลงกรณ์ พลบุตร รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ คนที่หนึ่ง
2. นางสาววลัยรัตน์ ศรีอรุณ รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ คนที่สอง

๓๕

สปท. ๓๙/๒๕๕๙

นวพร ๑๗/๒

ต่อไปดิฉันจะขอมติจากที่ประชุมว่าจะเห็นชอบกับรายงาน เรื่อง การส่งเสริม
อุตสาหกรรมการกีฬา หรือไม่คะ

(นางสาววลัยรัตน์ ศรีอรุณ รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
คนที่สอง มีสัญญาณให้สมาชิกที่มาประชุมทราบก่อนลงมติ)

นางสาววลัยรัตน์ ศรีอรุณ (รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
คนที่สอง) : ขอเชิญท่านสมาชิกลงคะแนนคะ ผู้ใดเห็นชอบโปรดกดปุ่ม เห็นด้วย ผู้ใด
ไม่เห็นชอบโปรดกดปุ่ม ไม่เห็นด้วย ผู้ใดเห็นว่าควรงดออกเสียงโปรดกดปุ่ม งดออกเสียง

(สมาชิกทำการเลียบบัตรแสดงตนและกดปุ่มลงคะแนน)

นางสาววลัยรัตน์ ศรีอรุณ (รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
คนที่สอง) : ขอผลการลงคะแนนด้วยคะเจ้าหน้าที่ มีจำนวนผู้เข้าร่วมประชุม ๑๕๘ ท่าน
เห็นด้วย ๑๕๐ ท่าน ไม่เห็นด้วย ไม่มี งดออกเสียง ๘ ท่าน ไม่ลงคะแนนเสียง ไม่มีนะคะ

เรื่อง

วันที่ 02 เดือน สิงหาคม พ.ศ. 2559 เวลา 10:59

จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม 158

เห็นด้วย 150

ไม่เห็นด้วย 0

งดออกเสียง 8

ไม่ลงคะแนนเสียง 0

รายงานของคณะกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
ด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรม
และจริยธรรม เรื่อง การส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬา
(Sports Industry Promotion)

เห็นชอบกับรายงานของคณะกรรมการฯ โดยให้
คณะกรรมการนำความเห็นและข้อเสนอแนะ
ของสมาชิกฯ ไปปรับปรุงก่อนส่งรายงานไปยัง
คณะรัฐมนตรีเพื่อดำเนินการต่อไป

หน้า 1 / 1.290

ลำดับที่	เลขที่บัตร	ชื่อ-สกุล	ชื่อสังกัด	ผลการลงคะแนน
1	1	พลโท กมล สุภาพ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
2	2	นายกฤษฎา จินะวิจารณ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
3	5	นายกษิต์เดชธนทัต เสกขุนทด	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
4	6	นายกษิติศ อาชวคุณ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
5	8	นางกอบกุล อาภากร ณ อยุธยา	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
6	10	นายกิตติ กิตติโชควัฒนา	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
7	11	นายกิตติ พิทักษ์นิตินันท์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
8	13	พลเรือเอก ไกรวุธ วัฒนธรรมา	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
9	15	พลอากาศเอก ขวัญชัย เอี่ยมรักษา	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
10	16	นายเข็มชัย ชูติวงศ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
11	17	พลโท คณิต แจ่มจันทร์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
12	19	พลเอก คณิต อุทิศสาร	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
13	20	นายคณิสสร นาวานุเคราะห์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
14	21	พลอากาศเอก คราพิทย์ ภูมฺุข ณ อยุธยา	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
15	22	นายคำณูณ สิทธิสมาน	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
16	24	หม่อมราชวงศ์จักรวรรดิ จิตรพงศ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
17	25	พลเอก จารุเกียรติ ชัยวงษ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
18	26	นายจินดา วงศ์สวัสดิ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
19	27	พลเอก จิระ โกมฺุทพงศ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
20	28	พลเรือเอก จีรพัฒน์ ปานสกุล	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
21	31	พลอากาศตรี เฉลิมชัย เครืองาม	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
22	32	นายเฉลิมพล ประทีปะวณิช	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
23	33	นายเฉลิมศักดิ์ อปสุวรรณ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
24	34	พลเรือเอก ชรินทร์ ชุนทรัพย์พันธุ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย

ลำดับที่	เลขที่บัตร	ชื่อ-สกุล	ชื่อสังกัด	ผลการลงคะแนน
25	35	นายชัย ชิดชอบ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
26	36	พลเอก ชัยชาญ ช้างมงคล	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
27	37	นายชาญวิทย์ ผลชีวิน	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
28	38	นายชาลี เอียดสกุล	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
29	39	พลตำรวจเอก ชิดชัย วรรณสถิตย์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
30	40	นายชูชัย ศุภวงศ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
31	41	นายชูชาติ อินสว่าง	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
32	42	นายชูศักดิ์ เกวี	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
33	43	พลเอก ชูศักดิ์ เมฆสุวรรณ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
34	44	พลเอก ชูศักดิ์ สันติวรวุฒิ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
35	46	นายธำปบุตร ชมเสวี	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
36	49	พลเรือเอก ณรงค์ พล บงช้าง	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
37	50	พันตำรวจเอก ณรัชต์ เศวตนันทน์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
38	51	นายณัฐ ชพานนท์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
39	52	นายดำรงค์ พิเดช	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
40	54	นายดุสิต สิลามัทธพันธุ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
41	55	พลตำรวจเอก เดชณรงค์ สุทธิชาญบัญชา	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
42	57	นายตระกูล วินิจนัยภาค	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
43	58	พลตำรวจโท ตรีทศ รณฤทธิ์ชัย	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
44	59	นายต่อพงศ์ เสลานนท์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
45	60	พลตำรวจเอก ไตรรัตน์ อมาตยกุล	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
46	61	นางฉวีลวดี บุรีกุล	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
47	62	พลอากาศเอก ทวีเดช อังสุสิงห์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
48	63	นายทวีศักดิ์ กอนันตกุล	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
49	67	พันเอก ธนศักดิ์ มิตรวานนท์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
50	68	นายธเนศพล ธนบุญวัฒณ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
51	69	ศาสตราจารย์ธรรมศักดิ์ พงศ์พิชญามาตย์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
52	70	พลเอก ธวัช จารุกุล	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
53	71	นายธวัชชัย เทอดเผ่าไทย	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	งดออกเสียง
54	73	พลเอก ธวัชชัย สมุทรสาคร	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
55	74	นายธำนิษฐ์ ณะเฒ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
56	75	พลตำรวจโท ธีรจิตร อุตมะ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย

ลำดับที่	เลขที่บัตร	ชื่อ-สกุล	ชื่อสังกัด	ผลการลงคะแนน
57	76	พลอากาศเอก อีระภพ เสนะวงษ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
58	77	พลเอก นคร สุขประเสริฐ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
59	78	นางนรรัตน์ พิมเสน	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
60	79	นายนิกร จำนง	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
61	80	นางนินนาท ชลิตานนท์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	งดออกเสียง
62	81	พลอากาศเอก นิรันดร์ ยิ้มสรวล	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
63	82	นายบวรเวท รุ่งรุจี	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
64	83	นายบัญชา ปรมีศนาภรณ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
65	84	พลโท บัญชา สิทธิวรยศ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
66	85	นางเบญจวรรณ สร้างนิทร	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
67	88	นายประกาศ คงเอียด	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
68	89	นายประมนต์ สุธีวงศ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
69	90	ร้อยเอก ประยุทธ์ เสาวคนธ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
70	91	นายประยูร เขียววัฒนา	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	งดออกเสียง
71	92	นายประสิทธิ์ ปทุมรักษ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
72	93	พลเอก ปราการ ชลยุทธ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
73	94	นายปรีชา นุตศรี	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	งดออกเสียง
74	95	พลอากาศเอก ปรีชา ประดับมุข	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
75	96	นางปัทมา เขียววิศิษฐ์สกุล	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
76	97	นายปานเทพ กล้านรงค์ราญ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
77	98	นางสาวปิยะธิดา ประดิษฐาทุภา	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
78	100	พลอากาศเอก เติ๋จ วังปันแก้ว	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
79	101	นายพงศ์ศักดิ์ รัฐ เสมสันต์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
80	102	นายพนม ศรศิลป์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
81	103	นายพรชัย ตระกูลวรานนท์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
82	104	คุณหญิงพรทิพย์ โรจนสุนันท์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
83	105	นางพรพันธุ์ บุญยรัตพันธุ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
84	106	พลเอก พหล สง่าเนตร	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
85	107	พลเอก พอล มณีรินทร์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
86	108	พลเรือเอก พระจุนทร ตามประทีป	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	งดออกเสียง
87	110	นายเพิ่มพงษ์ เชาวลิตร	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
88	113	พลเอก ภูติศ ทัดติยโชติ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย

ลำดับที่	เลขที่บัตร	ชื่อ-สกุล	ชื่อสังกัด	ผลการลงคะแนน
89	114	พลอากาศเอก มนัส รูปขจร	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
90	116	นางมิ่งขวัญ วิชาวังสฤษดิ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
91	117	นางเมธิณี เทพมณี	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
92	118	พันตำรวจตรี ยงยุทธ สารสมบัติ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
93	119	พลเรือเอก ยุทธนา เกิดด้วยบุญ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
94	120	พลเอก ยุทธศักดิ์ ศศิประภา	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
95	121	นางรวิวรรณ ภูริเดช	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
96	122	นายรังสรรค์ ศรีวรศาสตร์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
97	123	พลเอก รัชกฤต กาญจนวัฒน์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
98	124	พลตำรวจเอก เรืองศักดิ์ จริตเอก	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
99	125	นายเลิศปัญญา บุณยบัณฑิต	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
100	127	นายเลิศวิโรจน์ โกวัฒนะ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
101	128	พลตำรวจเอก วรพงษ์ ชิวปรีชา	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
102	129	นายวรรณธรรม กาญจนสุวรรณ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
103	130	พลเอก วรวิทย์ พรรณสมัย	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
104	132	พลโท วรार्ห บัญญะสิทธิ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
105	133	นางสาววลัยรัตน์ ศรีอรุณ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	งดออกเสียง
106	135	พลอากาศเอก วรณ มณีนัย	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
107	136	นายวันชัย ศักดิ์อุดมไชย	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
108	137	นายวันชัย สอนศิริ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
109	138	นายวัลลภ พริ้งพวงษ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
110	139	พลเอก วิชิต ยาทิพย์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
111	140	นายวิเชียร ขวาลิต	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
112	142	นายวิทยา แก้วภราดัย	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	งดออกเสียง
113	143	นายวินัย ตะห์ลัน	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
114	144	นายวิบูลย์ สงวนพงศ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
115	145	นายวิรัช ชินวินิจกุล	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
116	147	นายวิวรรธน์ แสงสุริยะฉัตร	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
117	148	พลเอก วุฒินันท์ สิลายุทธ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
118	149	นายไวภูณท์ ทองอร่าม	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
119	151	นายศานิตย์ นาคสุขศรี	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
120	152	นายศิริชัย ไม้งาม	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย

ลำดับที่	เลขที่บัตร	ชื่อ-สกุล	ชื่อสังกัด	ผลการลงคะแนน
121	153	นายสถิตย์ ลิ้มพงศ์พันธุ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
122	154	พลเรือเอก สถิรพันธุ์ เกยานนท์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
123	155	นายสนธิรัตน์ สนธิจิรวงศ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
124	156	นายสมชัย เจริญชัยฤทธิ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
125	157	นายสมชัย ฤชุพันธุ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
126	158	นายสมชาย พุฒิกัลป์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
127	159	พลโท สมชาย ล้นประเสริฐ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
128	160	นายสมเดช นิลพันธุ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
129	161	นายสมพงษ์ สระกวี	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
130	162	นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
131	163	พลเอก สราวุฒิ ชลออยู่	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
132	165	นายสังคีต พิริยะรังสรรค์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
133	168	นายสุชน ชาลีเครือ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
134	169	พันเอก สุชาติ จันทรโชติกุล	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
135	170	นายสุนชัย คำณณเศรษฐ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
136	171	นายสุรัชย์ ดนัยตั้งตระกูล	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
137	172	พลโท สุรเดช เพ็ญเจริญ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
138	174	พลเรือเอก สุรินทร์ เรืองอารมณ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	งดออกเสียง
139	176	พลตำรวจโท สุวัระ ทรงเมตตา	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
140	178	นายเสรี อดิภัทระ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
141	179	นายอโณทัย ฤทธิปัญญาวงค์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
142	180	พลอากาศเอก อนาวิน อิมมย์รัตน์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
143	181	พลเรือเอก อนุทัย รัตตะรังสี	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
144	182	นายอนุสร จีรพงศ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
145	184	นายอภิชาติ จงสกุล	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
146	185	พลเอก อภิชาติ เพ็ญกิตติ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
147	186	นายอนันท์ ชี้อาณวงศ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
148	187	พลเรือเอก อภิวัฒน์ ศรีวรรณะ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
149	188	นางอรมน ทรัพย์ทวีธรรม	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
150	189	นายอรุณ จิรชวาลา	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
151	190	นายอลงกรณ์ พลบุตร	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย

ลำดับที่	เลขที่บัตร	ชื่อ-สกุล	ชื่อสังกัด	ผลการลงคะแนน
152	191	ศาสตราจารย์อศรา ศานติศาสน์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
153	193	นายอับดุลฮาติม มินฮาร์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
154	194	พลตำรวจเอก อศวิน ขวัณเมือง	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
155	195	พลตำรวจโท อาจิณ โชติวงศ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
156	197	พลตำรวจโท อำนวย นิยมะโน	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
157	199	นายอุทัย เลาหิเชียร	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
158	200	พลเอก เอกชัย จันทร์ศรี	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย

ผู้ปฏิบัติหน้าที่ประธานในที่ประชุม

1. นายอลงกรณ์ พลบุตร รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ คนที่หนึ่ง
2. นางสาววลัยรัตน์ ศรีอรุณ รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ คนที่สอง

๓๖

สปท. ๓๙/๒๕๕๙

ศิริพร ๑๘/๑

เป็นอันว่าที่ประชุมมีมติเห็นชอบกับรายงานของคณะกรรมการการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรม และจริยธรรม เรื่อง การส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬาแล้ว ซึ่งคณะกรรมการจะได้นำความเห็นของท่านสมาชิกไปปรับปรุงก่อนที่จะส่งรายงานไปยังคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไป จบการพิจารณารายงานของคณะกรรมการการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรม และจริยธรรม ขอบพระคุณคณะกรรมการและขอบพระคุณท่านผู้มาชี้แจงทุกท่านนะคะ ขอขอบคุณค่ะ

ต่อไปเป็นการพิจารณาระเบียบวาระที่ ๓.๒ รายงานของคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศระบบความปลอดภัยทางถนน เรื่อง การปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน



รายงาน

ของ

คณะกรรมการการวิสามัญخابเคลื่อนการปฏิรูป
ระบบความปลอดภัยทางถนน
สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

เรื่อง “การปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน”

สำนักกรรมการ ๑

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

ด่วนที่สุด

ที่ (สพท) ๑๖๒๓ / ๒๕๕๙

(สำเนา)

สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

ถนนอุทองใน เขตดุสิต กรุงเทพฯ ๑๐๓๐๐

๒๖/กรกฎาคม ๒๕๕๙

เรื่อง รายงานของคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน

กราบเรียน ประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานของคณะกรรมการดังกล่าวข้างต้น จำนวน ๑ ชุด

ตามที่ที่ประชุมสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ครั้งที่ ๒๑/๒๕๕๙ เมื่อวันจันทร์ที่ ๒ พฤษภาคม ๒๕๕๙ ได้มีมติตั้งคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน นั้น ซึ่งกรรมการคณะนี้ประกอบด้วย

๑. นายนิกร จำนง	ประธานกรรมการ
๒. พลตำรวจเอก ไตรรัตน์ อมาตยกุล	รองประธานกรรมการ คนที่หนึ่ง
๓. ศาสตราจารย์ดุสิต เครืองาม	รองประธานกรรมการ คนที่สอง
๔. พลตำรวจโท อำนาจ นิยมะโน	รองประธานกรรมการ คนที่สาม
๕. นายเสรี สุวรรณภานนท์	ที่ปรึกษากรรมการ
๖. นายวิรัช ชินวินิจกุล	ที่ปรึกษากรรมการ
๗. พันตำรวจเอก ณรัชต์ เศวตนันทน์	โฆษกคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง
๘. นางฉวีลาดี บุรีกุล	โฆษกคณะกรรมการ คนที่สอง
๙. คุณหญิงพรทิพย์ โรจนสุนันท์	เลขาธิการกรรมการ
๑๐. นางกอบกุล อาภากร ณ อยุธยา	กรรมการ
๑๑. พันตำรวจโท หม่อมหลวงกิตติบดี ประวิตร	กรรมการ
๑๒. พลเอก คณิต อุทิศสาร	กรรมการ
๑๓. นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ	กรรมการ
๑๔. นายชูชาติ อินสว่าง	กรรมการ
๑๕. พลเอก รัฐวิวัฒน์ กำลังเอก	กรรมการ
๑๖. นายทวีศักดิ์ กอนันตกุล	กรรมการ
๑๗. นายแท้จริง ศิริพานิช	กรรมการ
๑๘. พลอากาศเอก ธีระภาพ เสนะวงษ์	กรรมการ
๑๙. นายวิเชียร ขวลิศ	กรรมการ
๒๐. นายวิทยา แก้วภราดัย	กรรมการ
๒๑. นายสนิท พรหมวงษ์	กรรมการ

บัดนี้ คณะกรรมการได้พิจารณาศึกษา รายงานเรื่อง “การปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน” พร้อมด้วยร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. ตามแผนการปฏิรูปของคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน เป็นที่เรียบร้อยแล้ว

อนึ่ง สำหรับการเสนอแผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน ยังยืนระยะยาว ในเรื่อง การแก้ไขปัญหอุบัติเหตุทางถนนด้วยการปรับปรุงและพัฒนา ระบบขนส่งสาธารณะและการแก้ปัญหาจราจร ที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน นั้น เพื่อให้สมบูรณ์ตามแผนดังกล่าวมากยิ่งขึ้น คณะกรรมาธิการ จะได้นำเสนอไว้ใน รายงานเรื่อง “การแก้ปัญหาการจราจรในเมืองใหญ่” ภายใต้งำหนดเวลา ๑๒๐ วันตามที่สภาขับเคลื่อน การปฏิรูปประเทศได้มีมติให้ไว้

จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอที่ประชุมสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศพิจารณา รายงาน เรื่อง “การปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน” และหากสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศมีมติเห็นชอบ ขอได้โปรดส่งรายงานไปยังคณะรัฐมนตรี และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

(ลงชื่อ) นิกร จ่านอง

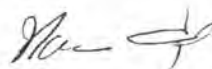
(นายนิกร จ่านอง)

ประธานกรรมาธิการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูป
ระบบความปลอดภัยทางถนน
สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

สำนักกรรมาธิการ ๑

กลุ่มงานคณะกรรมการการคมนาคม
โทรศัพท์และโทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๖๗๘

สำเนาถูกต้อง



(นางสาวทวารวณ สุภดิษฐ์)

ผู้อำนวยการสำนักกรรมาธิการ ๑

๒๕ ๑๑ ๕๕

ธีรพล /ร่าง
พงศ์สันต์ /พิมพ์
วารุณี /ตรวจ

สารบัญ
รายงานของคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน
สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
เรื่อง “แผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน”

	หน้า
๑. แผนการปฏิรูป.....	๑
๒. วิธีการปฏิรูป.....	๑๓
แผนที่ ๑ แผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน ระยะสั้น :.....	๑๔
แผนงานรองรับเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๐	
๑. บทนำ.....	๑๕
๒. สภาพปัญหา.....	๑๕
๓. วัตถุประสงค์.....	๒๐
๔. เป้าหมาย.....	๒๐
๕. แผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน ระยะสั้น :.....	๒๐
แผนงานรองรับเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๐	
๕.๑ มาตรการด้านการบังคับใช้กฎหมาย.....	๒๑
๕.๒ มาตรการด้านการบริหารจัดการ.....	๒๒
๕.๓ มาตรการด้านถนนและสิ่งแวดล้อมปลอดภัย.....	๒๓
๕.๔ มาตรการด้านยานพาหนะปลอดภัย.....	๒๔
๕.๕ มาตรการบริการทางการแพทย์ฉุกเฉินด้านความปลอดภัยทางถนน.....	๒๔
๕.๖ มาตรการด้านการประชาสัมพันธ์.....	๒๔
๖. ตัวชี้วัด.....	๒๕
๗. การประเมินผล.....	๒๕
แผนที่ ๒ แผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน ระยะกลาง :.....	๒๙
ร่างแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔	
บทที่ ๑ บทนำ.....	๓๐
บทที่ ๒ สภาพปัญหาความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย.....	๓๓
๒.๑ ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนช่วงปี พ.ศ. ๒๕๔๗ – ๒๕๕๑.....	๓๓
และสถานการณ์ปัจจุบัน	
๒.๒ สถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในต่างประเทศ.....	๓๔
๒.๓ สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในปัจจุบัน.....	๓๖
๒.๔ สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน.....	๓๙
๒.๕ แนวทางการดำเนินงานระยะ ๕ ปี.....	๔๒

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ ๓ ยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔ (แผนระยะ ๕ ปี).....	๔๔
๓.๑ วิสัยทัศน์.....	๔๔
๓.๒ วัตถุประสงค์.....	๔๔
๓.๓ เป้าหมายเชิงนโยบาย.....	๔๔
๓.๔ ประเด็นข้อเสนอในการปฏิรูประบบความปลอดภัย.....	๔๖
ยุทธศาสตร์ที่ ๑ : กฎหมายความปลอดภัยทางถนนและการบังคับใช้.....	๔๖
(Road Safety Laws and Enforcement)	
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ : การบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน.....	๔๙
(Road Safety Management)	
ยุทธศาสตร์ที่ ๓ : ถนนปลอดภัย (Road Safety for Safer Roads).....	๕๒
ยุทธศาสตร์ที่ ๔ : ยานพาหนะปลอดภัย (Road Safety for Safer Vehicles)...	๕๓
ยุทธศาสตร์ที่ ๕ : การให้การศึกษ เสริมสร้างวัฒนธรรมและพฤติกรรม.....	๕๖
เพื่อความปลอดภัยทางถนน	
(Road Safety Education, Culture and Behaviors)	
ยุทธศาสตร์ที่ ๖ : การบริการทางการแพทย์ฉุกเฉินด้านความปลอดภัยทางถนน..	๕๖
(Road Safety Emergency Medical Services)	
๓.๕ สรุปและข้อเสนอแนะประเด็นข้อเสนอในการปฏิรูประบบความปลอดภัย.....	๕๘
แผนที่ ๓ แผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน ยั่งยืนระยะยาว.....	๖๐
๑. ระบบศาลจราจร.....	๖๑
๒. การจัดตั้งเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทางถนน (จปถ.).....	๖๒
๓. ระบบประกันภัยเพื่อความปลอดภัยทางถนน.....	๖๒
๔. การพัฒนาคุณภาพคนในทุกช่วงวัยให้มีภูมิคุ้มกันต่อความปลอดภัยในชีวิต.....	๖๔
และทรัพย์สินจากอุบัติเหตุทางถนน	
๕. การเสริมสร้างความเข้มแข็งของสถาบันทางสังคม ส่งเสริมให้ทุกภาคส่วน.....	๖๕
มีพฤติกรรมที่ดีในการใช้รถใช้ถนนร่วมกัน เป็นวัฒนธรรมที่ดีงาม	
และเป็นรากฐานในการพัฒนาคนและสังคม	
๖. การแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนด้วยระบบขนส่งสาธารณะ.....	๖๖
๓. กำหนดเวลาการปฏิรูป.....	๖๗
๔. แหล่งที่มาของงบประมาณ.....	๖๗
๕. หน่วยงานที่รับผิดชอบ.....	๖๗

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
๖. ข้อเสนอแนะ.....	๖๘
๖.๑ แผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน ระยะสั้น :.....	๖๘
แผนงานรองรับเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๐	
๖.๒ แผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน ระยะกลาง :.....	๖๙
ร่างแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔	
๖.๓ แผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน ยั่งยืนระยะยาว.....	๗๐
๗. ร่างพระราชบัญญัติและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง.....	๗๑
๗.๑ ร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ.	
๗.๒ ร่างระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.	
๘. ตารางสรุปการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน.....	๗๒
๙. เอกสารประกอบแนบท้ายรายงาน.....	๙๒
๙.๑ ร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ.	๙๓
๙.๒ ร่างระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.	๑๐๖
๑๐. ภาคผนวก.....	๑๑๒
๑๐.๑ ประกาศสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ.....	๑๑๓
เรื่อง ตั้งคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน	
๑๐.๒ ประกาศคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน.....	๑๑๕
สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ที่ ๗/๒๕๕๙	
เรื่อง ตั้งคณะกรรมการกฎหมายด้านระบบความปลอดภัยทางถนนและการบังคับใช้	
๑๐.๓ ประกาศคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน.....	๑๑๗
สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ที่ ๖/๒๕๕๙	
เรื่อง ตั้งคณะกรรมการขับเคลื่อนการแก้ปัญหาการจราจรในเมืองใหญ่	
๑๐.๔ ประกาศคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน.....	๑๑๙
สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ที่ ๑๐/๒๕๕๙	
เรื่อง ตั้งคณะทำงานจัดทำร่างแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน	
๑๐.๕ ประกาศคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน.....	๑๒๑
สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ที่ ๑๖/๒๕๕๙	
เรื่อง ตั้งคณะทำงานจัดทำหลักสูตรความปลอดภัยทางถนน และการจัดสัมมนา	
หลักสูตรการให้ความรู้การจราจรแก่เด็ก และการเสนอผลงานของคณะกรรมการ	

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

๑๐.๖ ประกาศคณะกรรมการการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน.....	๑๒๓
สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ที่ ๒๑/๒๕๕๙	
เรื่อง ตั้งคณะทำงานจัดทำร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ.	
๑๐.๗ โครงการสัมมนาเรื่อง “ถนน : สู่ความปลอดภัยของคนไทยรุ่นใหม่”	๑๒๔
ณ โรงแรมมิราเคิล แกรนด์ คอนเวนชั่น เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร	
๑๐.๘ บันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding)	๑๓๓
โครงการขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน	
๑๐.๙ รายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๘.....	๑๔๐
๑๐.๑๐ ปฏิญญาบราซิลเลีย (Brasilia Declaration).....	๑๕๖
๑๐.๑๑ หนังสือคณะกรรมการการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน.....	๑๖๕
สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ที่ (สปท) ๑๘๑๘/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๙	
เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ข้อมูลและเอกสาร	

รายงานของคณะกรรมการการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน
สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
เรื่อง “การปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน”

๑.แผนการปฏิรูป

๑.๑ หลักการและเหตุผล

ตลอดระยะเวลา ๑๐ ปีที่ผ่านมาประเทศไทยมีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจและอัตราการเพิ่มของประชากรอย่างรวดเร็วส่งผลให้เกิดอัตราการบริโภคและการใช้ทรัพยากรเพิ่มขึ้นทุกด้าน โดยเฉพาะการขยายตัวของเมืองเป็นไปอย่างรวดเร็วทาง ปริมาณการใช้รถใช้ถนนเพิ่มสูงขึ้นหลายเท่าตัวในระยะเวลาอันสั้น การสื่อสารก้าวเข้าสู่ยุค ๔G การใช้ชีวิตทุกอย่างต้องการความรวดเร็วซึ่งสิ่งเหล่านี้ได้ซึมซับและปลูกฝังให้เกิดนิสัยเร่งรีบ ใจร้อน จนบางครั้งก็ขาดระเบียบวินัยให้แก่ผู้คนในสังคมยุคใหม่อย่างไม่รู้ตัว เช่น การไร้วินัยการจราจร การฝ่าฝืนกฎจราจร การขับซี่ยานพาหนะอย่างประมาท จึงทำให้ประเทศไทยมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนส่งผลให้เกิดความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินสูงมาก

จากการรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๘ ขององค์การอนามัยโลก (WHO) พบว่าประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตต่อประชากรแสนคน คิดเป็น ๓๖.๒ คน ทำให้ประเทศไทยมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุอันดับ ๑ ในเอเชียและสูงเป็นอันดับ ๒ ของโลก โดยมีจำนวนผู้เสียชีวิต ๒๔,๒๓๗ คนคิดเป็น ๒,๐๒๐ คน/เดือน หรือ ๖๖ คน/วัน ซึ่งถือเป็นสถิติการสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินสูงมากอย่างน่าตกใจและเป็นภัยคุกคามที่แอบแฝงคร่าชีวิตผู้คนจำนวนมากอย่างคาดไม่ถึง ซึ่งมีความร้ายแรงและสูญเสียมากกว่าการก่อการร้าย การก่อความไม่สงบในจังหวัดชายแดนใต้ ทำให้ประเทศชาติต้องสูญเสียงบประมาณในการดูแลสุขภาพพยาบาลผู้ประสบอุบัติเหตุที่บาดเจ็บ ทุพพลภาพ เกิดผลกระทบในระดับครอบครัวซึ่งเป็นระดับจุลภาค หากพ่อแม่หรือหัวหน้าครอบครัวต้องเสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทำให้เด็กกลายเป็นเด็กกำพร้าขาดผู้อุปการะเลี้ยงดู อบรมสั่งสอน ไร้การศึกษา เกิดการมั่วสุมนำมาสู่ปัญหายาเสพติด ปัญหาลังคมและอาชญากรรมเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ยังส่งผลถึงเศรษฐกิจระดับมหภาคกระทบต่อภาพรวมเศรษฐกิจของประเทศเนื่องจากต้องสูญเสียทรัพยากรมนุษย์ที่เป็นปัจจัยหลักในการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันและการผลิตของประเทศได้ไม่เต็มประสิทธิภาพอย่างเป็นวัฏจักร

ในปัจจุบัน แม้ภาครัฐได้พยายามแก้ไขปัญหาดังกล่าว เพื่อลดอัตราการสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ภายใต้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๖ – ๒๕๕๙ โดยมีเป้าหมายให้อัตราผู้เสียชีวิตลดลงต่อจำนวนประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน โดยมีเป้าหมาย คือ

- พ.ศ. ๒๕๕๖ เป้าหมายผู้เสียชีวิต ๑๔.๔๓ คน ต่อ ๑๐๐,๐๐๐ ประชากร
- พ.ศ. ๒๕๕๗ เป้าหมายผู้เสียชีวิต ๑๓.๖๘ คน ต่อ ๑๐๐,๐๐๐ ประชากร
- พ.ศ. ๒๕๕๘ เป้าหมายผู้เสียชีวิต ๑๒.๙๓ คน ต่อ ๑๐๐,๐๐๐ ประชากร
- พ.ศ. ๒๕๕๙ เป้าหมายผู้เสียชีวิต ๑๒.๑๘ คน ต่อ ๑๐๐,๐๐๐ ประชากร

โดยแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๖ – ๒๕๕๙ ดังกล่าวมีเป้าหมายที่จะมุ่งสู่แผนความปลอดภัยสู่ระดับสากล เสริมสร้างความปลอดภัย ลดความสูญเสียแบบยั่งยืน และเสริมสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนอย่างมีส่วนร่วม แต่กลับทำให้มีอัตราผู้เสียชีวิตที่เพิ่มขึ้นสูงกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ และจากช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี พ.ศ. ๒๕๕๙ ที่ผ่านมามีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ ๔๔๒ คน ซึ่งสูงขึ้นจากปีที่แล้วร้อยละ ๒๑ จึงจำต้องเร่งหาแนวทางในการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนนเพื่อปกป้องชีวิตและทรัพย์สินอย่างเร่งด่วน

จากหลักการและเหตุผลดังกล่าวข้างต้น จะเห็นได้ว่าการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน ถือเป็นภารกิจที่มีความสำคัญและจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องดำเนินการแก้ไขปัญหาย่างเร่งด่วน ดังนั้น สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ จึงได้มีมติในการประชุมครั้งที่ ๒๑/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๕๙ ตั้งคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศตามข้อบังคับการประชุมสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘ ข้อ ๗๒ ประกอบกับข้อ ๗๙ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเสนอแนวทางป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน มีอำนาจหน้าที่ พิจารณาเสนอการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนนให้สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศพิจารณา เพื่อนำเสนอรัฐบาลต่อไป

คณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ได้ดำเนินการศึกษา วิเคราะห์ จัดทำแนวทางและข้อเสนอแนะเพื่อขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน ซึ่งตามข้อบังคับสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘ ข้อ ๗๒ ประกอบกับข้อ ๗๙ กรรมการคณะนี้ ประกอบด้วย

๑. นายนิกร จำนง	ประธานกรรมการ
๒. พลตำรวจเอก ไตรรัตน์ อมาตยกุล	รองประธานกรรมการ คนที่หนึ่ง
๓. ศาสตราจารย์ดุสิต เครืองาม	รองประธานกรรมการ คนที่สอง
๔. พลตำรวจโท อำนาจ นิยมะโน	รองประธานกรรมการ คนที่สาม
๕. นายเสรี สุวรรณภานนท์	ที่ปรึกษากรรมการ
๖. นายวิรัช ชินวินิจกุล	ที่ปรึกษากรรมการ
๗. พันตำรวจเอก ณรัชต์ เศวตนันทน์	โฆษกคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง
๘. นางถิรวดี บุรีกุล	โฆษกคณะกรรมการ คนที่สอง
๙. คุณหญิงพรทิพย์ โรจนสุนันท์	เลขานุการกรรมการ
๑๐. นางกอบกุล อาภากร ณ อยุธยา	กรรมการ
๑๑. พันตำรวจโท หม่อมหลวงกิตติบดี ประวิตร	กรรมการ
๑๒. พลเอก คณิต อุทิศสาร	กรรมการ
๑๓. นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ	กรรมการ
๑๔. นายชูชาติ อินสว่าง	กรรมการ
๑๕. พลเอก ฐิติวัฒน์ กำลังเอก	กรรมการ
๑๖. นายทวีศักดิ์ กอนันต์กุล	กรรมการ
๑๗. นายแท้จริง ศิริพานิช	กรรมการ
๑๘. พลอากาศเอก ธีระภาพ เสนะวงษ์	กรรมการ
๑๙. นายวิเชียร ขวาลิต	กรรมการ
๒๐. นายวิทยา แก้วภราดัย	กรรมการ
๒๑. นายสนธิ พรหมวงษ์	กรรมการ

โดยให้คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่ เพื่อพิจารณาศึกษา วิเคราะห์ จัดทำแนวทาง แผนการปฏิรูป วิธีการปฏิรูป พร้อมกำหนดเวลาการปฏิรูปและข้อเสนอแนะเพื่อการขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนนให้สัมฤทธิ์ผล ทั้งนี้ ที่ประชุมคณะกรรมการได้แต่งตั้ง นางสาววารุณี แก้วสอาด ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานคณะกรรมการการคมนาคม สำนักกรรมการ ๑ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ช่วยเลขานุการในคณะกรรมการตามข้อบังคับสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘ ข้อ ๘๑ และได้แต่งตั้งบุคคลผู้มีความรู้ความสามารถ และประสบการณ์

ตลอดจนมีคุณสมบัติที่เหมาะสม จึงสมควรแต่งตั้งเป็นที่ปรึกษาประจำคณะกรรมการ และที่ปรึกษาประธานกรรมการ เพื่อทำหน้าที่แนะนำ ให้คำปรึกษา และแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับภารกิจของคณะกรรมการ ประกอบด้วยบุคคลดังต่อไปนี้

ที่ปรึกษาประจำคณะกรรมการ

๑. พลตำรวจโท อธิวัฒน์ อุตมะ	สมาชิกสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
๒. ศาสตราจารย์อริศรา ศานติศาสน์	สมาชิกสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
๓. นายประยูร เขียววัฒนา	สมาชิกสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
๔. นางเบญจวรรณ สร้างนิทร	สมาชิกสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
๕. นายนิพนธ์ บุญญามณี	นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดสงขลา
๖. พลเอก ฤชพงศ์ พงษ์ศิริ	หัวหน้าฝ่ายอำนวยการประสานงาน
	ศูนย์การแก้ไขปัญหามันคงแบบบูรณาการ
	กระทรวงกลาโหม
๗. นายมนูญ ลีเชวงวงศ์	ประธานทุนงวงอย่าขับ ในพระอุปถัมภ์
	สมเด็จพระเจ้าพี่นางเธอเจ้าฟ้ากัลยาณิวัฒนา
๘. นายอารักษ์ พรประภา	กรรมการบริหาร บริษัท เอ.พี.ฮอนด้า จำกัด
๙. นายสิทธิศักดิ์ วนะชกิจ	รองประธานศาลอุทธรณ์ภาค ๗
๑๐. นายสุปรีดา อุดุลยานนท์	ผู้จัดการสำนักงานกองทุนสนับสนุน
	การสร้างเสริมสุขภาพ
๑๑. นายฉัตรชัย พรหมเลิศ	อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
๑๒. นายอำนาจ กาจันะ	อธิบดีกรมควบคุมโรค
๑๓. นายอนุชา เศรษฐเสถียร	เลขาธิการสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ
๑๔. นายสุทธิพล ทวีชัยการ	เลขาธิการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริม
	การประกอบธุรกิจประกันภัย
๑๕. นายเลิศศักดิ์ นววิมาน	นายกสมาคมผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์ไทย
๑๖. นายวิทยา ขาดิบุญชัย	ผู้อำนวยการศูนย์ความร่วมมือองค์การอนามัยโลก
	ด้านการป้องกันอุบัติเหตุ
๑๗. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ทวีศักดิ์ ต๊ะกระโทก	รองคณบดีฝ่ายบริหาร คณะวิศวกรรมศาสตร์
	มหาวิทยาลัยนเรศวร
๑๘. นายธนะพงศ์ จินวงษ์	ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน

ที่ปรึกษาประธานกรรมการ

นายสิทธิพงษ์ ส่งศรี

สำหรับการดำเนินงานของคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศเพื่อให้การดำเนินงานเกิดประสิทธิภาพ คณะกรรมการจึงมีมติตั้งคณะอนุกรรมการจำนวน ๒ คณะ และคณะทำงานจำนวน ๓ คณะ ดังนี้

๑. คณะอนุกรรมการขับเคลื่อนการแก้ปัญหาการจราจรในเมืองใหญ่

ด้วยในคราวประชุมคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ครั้งที่ ๗/๒๕๕๙ วันจันทร์ที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๕๙ ที่ประชุมได้มีมติตั้งคณะอนุกรรมการขับเคลื่อนการแก้ปัญหาการจราจรในเมืองใหญ่ ตามข้อบังคับการประชุมสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘ ข้อ ๙๑ วรรคสอง อนุกรรมการ ประกอบด้วย

๑) นายเสรี สุวรรณภานนท์	ประธานอนุกรรมการ
๒) พลตำรวจเอก เดชณรงค์ สุทธิชาญบัญชา	รองประธานอนุกรรมการ
๓) พลเอก ฐิติวัจน์ กำลังเอก	รองประธานอนุกรรมการ
๔) นายแท้งจริง ศิริพานิช	เลขานุการอนุกรรมการ
๕) นายเชิดชัย สนั่นศรีสาคร	อนุกรรมการ
๖) นายณรงค์ เขียดเดช	อนุกรรมการ
๗) นายทวีศักดิ์ เลิศประพันธ์	อนุกรรมการ
๘) นายวุฒิชชาติ กัลยาณมิตร	อนุกรรมการ
๙) พันตำรวจเอก วีระ จิรวิระ	อนุกรรมการ
๑๐) นายสุจิน มั่งนิมิตร	อนุกรรมการ
๑๑) นายสุจินต์ ทยานุกุล	อนุกรรมการ
๑๒) นายสุระชัย เอี่ยมวชิรสกุล	อนุกรรมการ
๑๓) นายโสภณ โพธิส	อนุกรรมการ
๑๔) นายอุทัย ดวงทอง	อนุกรรมการ
๑๕) นายโอฬาร ศักยโรจน์กุล	อนุกรรมการ
๑๖) นายสมพร ชั่งไพศาลกุล	ที่ปรึกษาประจำคณะอนุกรรมการ
๑๗) นายเกษม สังข์ภิรมย์	ที่ปรึกษาประจำคณะอนุกรรมการ
๑๘) นายทวิชา หวังโกคา	ที่ปรึกษาประจำคณะอนุกรรมการ
๑๙) พลตำรวจตรี วิชัย สังข์ประไพ	ที่ปรึกษาประจำคณะอนุกรรมการ
๒๐) นายสุพร เตไชยา	ที่ปรึกษาประจำคณะอนุกรรมการ
๒๑) พลตำรวจเอก อัครวิน ขวัญเมือง	ที่ปรึกษาประจำคณะอนุกรรมการ
๒๒) คุณหญิงสุวิมล ผึ้งประเสริฐ	ที่ปรึกษาประจำคณะอนุกรรมการ
๒๓) รองศาสตราจารย์เอกชัย สุมาลี	ที่ปรึกษาประจำคณะอนุกรรมการ
๒๔) นายนันทพร สุธะศุณานนท์	ที่ปรึกษาประจำคณะอนุกรรมการ
๒๕) นางสาวใจตนย์ ศรีวังพล	ที่ปรึกษาประจำคณะอนุกรรมการ
๒๖) นายประพล มลิณฑจินดา	ที่ปรึกษาประจำคณะอนุกรรมการ
๒๗) นายไชยวัฒน์ กล้าพล	ที่ปรึกษาประจำคณะอนุกรรมการ

โดยให้คณะอนุกรรมการ มีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

๑) พิจารณาศึกษาและวิเคราะห์สาเหตุของปัญหาการจราจรในเมืองใหญ่ โดยใช้การศึกษาของกรุงเทพมหานครเป็นแม่แบบ

๒) พิจารณาศึกษาและวิเคราะห์อุบัติเหตุที่ทำให้เกิดปัญหาจราจรในเมืองใหญ่

๓) จัดทำแผนและแนวทางในการแก้ปัญหาการจราจรในเมืองใหญ่ โดยนำเสนอเป็นรายงานต่อคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน

๔) ปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ

๒. คณะอนุกรรมการกฎหมายด้านระบบความปลอดภัยทางถนนและการบังคับใช้

ด้วยในคราวประชุมคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ครั้งที่ ๗ เมื่อวันที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๕๙ ที่ประชุมได้มีมติตั้ง คณะอนุกรรมการกฎหมายด้านระบบความปลอดภัยทางถนนและการบังคับใช้ ตามข้อบังคับการประชุม สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘ ข้อ ๘๑ วรรคสอง อนุกรรมการ ประกอบด้วย

๑) พลตำรวจเอก ไตรรัตน์ อมาตยกุล	ประธานอนุกรรมการ
๒) ศาสตราจารย์ดุสิต เครืองาม	รองประธานอนุกรรมการ คนที่หนึ่ง
๓) นายสิทธิศักดิ์ วนะชกิจ	รองประธานอนุกรรมการ คนที่สอง
๔) นายแท้จริง ศิริพานิช	อนุกรรมการ
๕) นายอาร์กซ์ พรประภา	อนุกรรมการ
๖) พลตำรวจโท อนันต์ ศรีหิรัญ	อนุกรรมการ
๗) พลตำรวจตรี สุรเชษฐ์ หักพาล	อนุกรรมการ
๘) นายอนุชา เศรษฐเสถียร	อนุกรรมการ
๙) นายวิทยาชาติบัญชาชัย	อนุกรรมการ
๑๐) นายชวน คงเพชร	อนุกรรมการ
๑๑) พันตำรวจเอก ชัยรัตน์ วรณโณ	อนุกรรมการ
๑๒) นายสมคิด กฤษณะวณิช	อนุกรรมการ
๑๓) นางสุภา จอมพันธ์	อนุกรรมการ
๑๔) นายสัญญา ชาสมบัติ	อนุกรรมการ
๑๕) นางสาววิไล อมราภรณ์	เลขานุการอนุกรรมการ
๑๖) นายวิทยา แก้วภราดัย	ที่ปรึกษาประจำคณะอนุกรรมการ
๑๗) นายวิรัช ชินวินิจกุล	ที่ปรึกษาประจำคณะอนุกรรมการ
๑๘) นายเสรี สุวรรณภานนท์	ที่ปรึกษาประจำคณะอนุกรรมการ
๑๙) นายพรศักดิ์ พิทักษ์พูลสิน	ที่ปรึกษาประจำคณะอนุกรรมการ

โดยให้คณะอนุกรรมการมีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

- ๑) พิจารณาศึกษากฎหมายด้านระบบความปลอดภัยทางถนน
- ๒) พิจารณาศึกษาเกี่ยวกับสภาพปัญหาการบังคับใช้กฎหมายด้านระบบความปลอดภัย

ทางถนน

- ๓) จัดทำรายงานพร้อมทั้งเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาเสนอต่อคณะกรรมการ
- ๔) จัดทำร่างกฎหมายในกรณี que เห็นว่ามีความจำเป็นต้องปรับปรุงหรือแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายด้านระบบความปลอดภัยทางถนน
- ๕) ปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่คณะกรรมการมอบหมาย

๓. คณะทำงานจัดทำร่างแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน

ด้วยในคราวประชุมคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ครั้งที่ ๗ เมื่อวันที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๕๙ ที่ประชุมได้มีมติตั้งคณะทำงานจัดทำร่างแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ประกอบด้วย

๑) พันตำรวจโท หม่อมหลวงกิตติบดี ประวิตร	ประธานคณะทำงาน
๒) นางถวิลวดี บุรีกุล	คณะทำงาน

๓) นายสิทธิพงษ์ ส่งศรี	คณะทำงาน
๔) นายสุรพงษ์ เมี้ยนมิตร	คณะทำงาน
๕) นางสาวสุชาดา ผ่องประเสริฐ	คณะทำงาน
๖) นางวาทีณี สุวรรณพงศ์	คณะทำงาน
๗) นายธีรพล ประดิษฐ์บรรจง	คณะทำงาน

โดยให้คณะทำงานดำเนินการพิจารณาศึกษาในการจัดทำร่างแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการพิจารณาเห็นชอบ

๔. คณะทำงานจัดทำหลักสูตรความปลอดภัยทางถนน และการจัดสัมมนาหลักสูตรการให้ความรู้การจราจรแก่เด็ก และการเสนอผลงานคณะกรรมการพิจารณาเห็นชอบ

ด้วยในคราวประชุมคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ครั้งที่ ๙ เมื่อวันที่ ๖ มิถุนายน ๒๕๕๙ ที่ประชุมได้มีมติตั้งคณะทำงานจัดทำหลักสูตรความปลอดภัยทางถนน และการจัดสัมมนาหลักสูตรการให้ความรู้การจราจรแก่เด็ก และการเสนอผลงานคณะกรรมการพิจารณาเห็นชอบ ประกอบด้วย

๑) นางกอบกุล อาภากร ณ อยุธยา	ประธานคณะทำงาน
๒) นางถวิลวดี บุรีกุล	คณะทำงาน
๓) นายกมล รอดคล้าย	คณะทำงาน
๔) นายธานี สืบฤกษ์	คณะทำงาน
๕) พันตำรวจเอก ชัยรัตน์ วรณโณ	คณะทำงาน
๖) นางกฤษณา ภาณุเวช	คณะทำงาน
๗) นายเลิศศักดิ์ นววิมาน	คณะทำงาน
๘) นายพันธุ์สิทธิ์ ขลิบทอง	คณะทำงาน
๙) นายอดิสร ดีปานธรรม	คณะทำงาน
๑๐) นางกัญณิกา หนูมา วิเชียรผลา	คณะทำงาน
๑๑) นางผ่องพรรณณี แสงน้อย	คณะทำงาน
๑๒) นายอนุสรณ์ อินทเขตต์	คณะทำงาน
๑๓) ร้อยโท วโรดม สุจริตกุล	คณะทำงาน
๑๔) นายพงศ์พันธุ์ จิตรานุกิจ	คณะทำงาน

โดยให้คณะทำงานดำเนินการพิจารณาศึกษาในการจัดทำหลักสูตรความปลอดภัยทางถนน และการจัดสัมมนาหลักสูตรการให้ความรู้การจราจรแก่เด็ก และการเสนอผลงานคณะกรรมการพิจารณาเห็นชอบ

๕. คณะทำงานจัดทำร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ.

ด้วยในคราวประชุมคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ครั้งที่ ๑๗ เมื่อวันที่ ๔ กรกฎาคม ๒๕๕๙ ที่ประชุมได้มีมติตั้งคณะทำงานจัดทำร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. คณะทำงานประกอบด้วย

๑) นายสิทธิศักดิ์ วนะชกิจ	ประธานคณะทำงาน
๒) พลตำรวจตรี อดุลย์ ณรงค์ศักดิ์	คณะทำงาน
๓) นางสาววิไล อมราภรณ์	คณะทำงาน

๔) นางสาว จอมพันธ์	คณะทำงาน
๕) นายสัญญาชัย ชาสมบัติ	คณะทำงาน
๖) ผู้แทนสำนักงานศาลยุติธรรม	คณะทำงาน
๗) พันจ่าอากาศโท ฤทธิชัย จันทา	เลขานุการคณะทำงาน
- โดยคณะทำงานมีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

๑. พิจารณาศึกษา รวบรวมกฎหมายและข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับระบบความปลอดภัยทางถนนอันเป็นประโยชน์ต่อการจัดทำร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ.

๒) จัดทำร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการปรับปรุงหรือแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. เสนอต่อคณะกรรมการการกฎหมายด้านระบบความปลอดภัยทางถนนและการบังคับใช้เพื่อพิจารณา

๓) ปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่คณะกรรมการการกฎหมายด้านระบบความปลอดภัยทางถนนและการบังคับใช้มอบหมาย

ในการดำเนินงานของคณะกรรมการได้มีการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลระบบความปลอดภัยทางถนนจากการประชุมหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมให้ข้อมูลและเสนอความคิดเห็น โดยมีการประชุมทั้งสิ้น ๒๒ ครั้ง โดยมีรายนามหน่วยงานผู้มาชี้แจงและผู้มาให้ข้อมูลความคิดเห็น ดังนี้

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย

๑. นายกอบชัย บุญอรณะ	รองอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
๒. นายจุมพฏ วรรณฉัตรสิริ	ผู้อำนวยการกองบูรณาการ ความปลอดภัยทางถนน
๓. นายเกษริน ตรีณตระกูล	นักทรัพยากรบุคคลปฏิบัติการ

กรมควบคุมโรค

แพทย์หญิงพิมพ์ภา เตชะกมลสุข	นายแพทย์ชำนาญการพิเศษ

กรมการขนส่งทางบก

๑. นายกมล บุณยพงศ์	รองอธิบดี
๒. นายธานี สืบฤกษ์	ผู้ตรวจราชการกรมการขนส่งทางบก
๓. นางสาวนิตยา อนันตกุล	ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านการขนส่งผู้โดยสาร
๔. นายอรรถพร หาญกิจ	ขนส่งจังหวัดกระบี่
๕. นายวัลลภ งามสอน	รักษาการผู้อำนวยการสำนักวิศวกรรมยานยนต์
๖. นายฐิติพัฒน์ ไทยจงรักษ์	ผู้อำนวยการสำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก
	หัวหน้างานรับรองรถและอุปกรณ์

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

๑. นายสฤกษ์พงศ์ บริบูรณ์สุข	ผู้อำนวยการสำนักแผนความปลอดภัย
๒. นางดวงเดือน นพรัตน์	นักวิเคราะห์นโยบายและแผน ชำนาญการพิเศษ
๓. นางสาวดวงพร สะภูมี	นักวิเคราะห์นโยบายและแผน ชำนาญการ

กรมทางหลวง

๑. นายทวี เกศสำอาง	ผู้อำนวยการสำนักอำนวยความปลอดภัย
๒. นายสุจิน มั่งนิมิตร	รองผู้อำนวยการ สำนักอำนวยความปลอดภัย
๓. นายทรงฤทธิ์ ชยานันท์	วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ
๔. นายสมโภช โอทาตะ	วิศวกรโยธาชำนาญการ

กรมทางหลวงชนบท

๑. นายสมัย โชติสกุล	ผู้อำนวยการสำนักอำนวยความปลอดภัย
๒. นายสิทธิชัย ศิริพันธุ์	วิศวกรโยธาชำนาญการ
๓. นายชูโต อุทัยวัฒน์	วิศวกรโยธาชำนาญการ

สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ

๑. นายอนุชา เศรษฐเสถียร	เลขาธิการสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ
๒. นายเปรมวิทย์ จรีเวฬุโรจน์	ผู้อำนวยการโครงการพิเศษจัดตั้ง ศูนย์เทคโนโลยีหุ่นยนต์ทางการแพทย์ขั้นสูง ศูนย์ความเป็นเลิศด้านชีววิทยาศาสตร์

การรถไฟแห่งประเทศไทย

๑. นายวุฒิชชาติ กัลยาณมิตร	ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
๒. นางสาวปัทมา ศรีदारณพ	รองวิศวกรใหญ่ด้านบำรุงรักษา ฝ่ายการอาณัติสัญญาณ
๓. นายพิศิษฐ์ เทศถา	หัวหน้ากองควบคุมการปฏิบัติการ

วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์

นายอรรถวิทย์ เหมะจุฑา	ประธานคณะกรรมการ สาขาวิศวกรรมจราจรและขนส่ง

ศูนย์ปลอดภัยคมนาคม กระทรวงคมนาคม

๑. นางสาวอัมพร ชาทบุษยมาส	ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยี สารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม (รักษาการผู้อำนวยการศูนย์ปลอดภัยคมนาคม)

๒. นายอดิศร เกษมพรณราย	นักวิชาการคอมพิวเตอร์ชำนาญการพิเศษ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
๓. นางอาภรณ์ ขวัญสุด	หัวหน้ากลุ่มพัฒนาระบบภูมิสารสนเทศ
๔. นางสาวสุชาวรัตน์ ศรีธีระวิโรจน์	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ (สนข.)
๕. นายยอดชัย บุญรอด	เจ้าหน้าที่ศูนย์ปลอดภัยคมนาคม

มหาวิทยาลัยนเรศวร

๑. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ทวีศักดิ์ ตะเภาโท	รองคณบดีฝ่ายบริหาร คณะวิศวกรรมศาสตร์
๒. นางสาวเพ็ญภา พรสุพิกุล	

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน

๑. นายธนะพงศ์ จินวงษ์	ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
๒. นางดวงรัตน์ ช้างค่าง	เจ้าหน้าที่ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

๑. นางสาววรรณิ์ เกิดสินธุ์ชัย	ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานงานทะเบียน และภาษีรถ กรมการขนส่งทางบก
๒. นางสาวทวีพร เพ็ญทวี	หัวหน้าสำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัย ในการใช้รถใช้ถนน
๓. นายวัลลภ งามสอน	ผู้อำนวยการสำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก
๔. นางสาวนิสากร ชาติศิริ	หัวหน้างานแผนงานโครงการกองทุน เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย

๑. นายตฤณภัทร รัตนพูลชัย	รองเลขาธิการคณะกรรมการกำกับ และส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (ด้านกฎหมาย คดี และคุ้มครอง)
๒. นางคณินิจ สุจิตจร	ผู้ช่วยเลขาธิการคณะกรรมการกำกับ และส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย สายกำกับผลิตภัณฑ์ประกันภัย
๓. นายจรัญ สอนสวัสดิ์	ผู้ช่วยเลขาธิการสำนักงานคณะกรรมการ กำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (สายส่งเสริม) ผู้แทนนายสุทธิพล ทวีชัยการ ที่ปรึกษาประจำคณะกรรมการ
๔. นายอาภากร ปานเลิศ	ผู้อำนวยการฝ่ายสำนักนายทะเบียนคุ้มครอง ผู้ประสบภัยจากรถ
๕. นายพงศกร ภาณุศานต์	ผู้อำนวยการส่วนกำกับผลิตภัณฑ์ประกันภัยรถยนต์

๖. นายพีระยศ เหมะสิทธิขันธ์

ผู้อำนวยการส่วนส่งเสริมความรับผิดชอบต่อสังคม
สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริม
การประกอบธุรกิจประกันภัย

๗. นางสาวปรีดาวรรณ สังกระหวัด

ผู้อำนวยการฝ่ายส่งเสริมกิจกรรมประกันภัย
สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริม
การประกอบธุรกิจประกันภัย

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ

นางสาวรุ่งอรุณ ลิ้มพะพาณิชย์

รักษาการ ผอ. สน. ๑๐

สมาคมผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์ไทย

นายวินัย กิจโชค

ที่ปรึกษาสมาคม

หน่วยงานอิสระ

นายวันชัย มีศิริ

นักวิชาการอิสระ

บริษัท เอ.พี. ฮอนด้า จำกัด

นายสุทัศน์ ชูรักษ์

นอกจากนี้ คณะกรรมาธิการยังได้มีการจัดสัมมนาเรื่อง “ถนน : สู่ความปลอดภัยของคนไทยรุ่นใหม่” วันพฤหัสบดีที่ ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๕๙ ณ ห้องจูปีเตอร์ ชั้น ๓ โรงแรมมิราเคิล แกรนด์ คอนเวนชั่น เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร เพื่อผลักดันให้เกิดความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน ในการผลักดันนโยบายไปสู่การปฏิบัติที่ยั่งยืน โดยผู้เข้าร่วมสัมมนาจะได้รับทราบถึงแนวทางป้องกันและ วิธีลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนนตามมาตรฐานสากล

จากการดำเนินงานของคณะกรรมาธิการดังกล่าวข้างต้น คณะกรรมาธิการจึงได้พิจารณาและ จัดทำรายงานเรื่อง “การปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน” โดยมีวิธีการปฏิรูป ดังนี้

แผนที่ ๑ แผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน ระยะสั้น : แผนงานรองรับ เทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๐ โดยคณะกรรมาธิการมุ่งหวังว่า จะสามารถใช้เป็นต้นแบบลดการสูญเสีย ในชีวิตและทรัพย์สินให้แก่ประชาชนที่เดินทางในช่วงเทศกาลและวันหยุดยาว จากปัญหาอุบัติเหตุและความ รุนแรงที่เพิ่มขึ้นมากในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๕๙ และเพื่อให้การเดินทางกลับภูมิลำเนาและการ ท่องเที่ยวของประชาชนในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๐ มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น คณะกรรมาธิการ จึงเห็นว่า จำเป็นจะต้องมีการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๐ กำหนด เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตลงอย่างน้อยร้อยละ ๕ เทียบจากสถิติในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๕๙ (คิดเป็นจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนไม่เกิน ๓๖๑ คนในปี พ.ศ. ๒๕๖๐) โดยทุกจังหวัด นำโดยผู้ว่าราชการจังหวัด กำหนดเป้าหมายให้สอดคล้องกับส่วนกลางดังกล่าว และบูรณาการการทำงาน ตามความเสี่ยงหลักของพื้นที่ ร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและภาคเอกชนและให้ เน้นมาตรการบังคับใช้กฎหมาย ร่วมกับมาตรการบริหารจัดการ การทำถนนปลอดภัย ยานพาหนะปลอดภัย

การให้การศึกษา เสริมสร้างวัฒนธรรมและพฤติกรรมเพื่อความปลอดภัยทางถนน และการเพิ่มประสิทธิภาพบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน

แผนที่ ๒ แผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน ระยะกลาง : ร่างแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๐- ๒๕๖๔ โดยร่างแผนแม่บทฉบับนี้ จะมีระยะเวลาดำเนินการ ๕ ปี ที่สามารถนำไปปฏิบัติได้ โดยมุ่งเน้นการแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ควบคู่ไปกับการปรับปรุงกลไกที่ทำให้เกิดระบบการขนส่งทางถนนที่ปลอดภัย เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการดำเนินงาน และมีการติดตามประเมินผลเป็นระยะเพื่อปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ในการดำเนินงานให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เกิดขึ้นจริง ซึ่งในร่างแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ โดยกำหนดยุทธศาสตร์ไว้ ๖ ยุทธศาสตร์ เรียกว่า SIX SAFETY STRATEGIES โดยนำแผนแม่บทด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๔๘ - ๒๕๕๑ ซึ่งเป็นแผนแม่บทที่ประสบความสำเร็จในการใช้มาก่อนแล้ว มาปรับให้เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน และนำหลักการตามท้องถื่นการสหประชาชาติและปฏิญญาบราซิลเรื่องความปลอดภัยทางถนนมาประกอบการจัดทำแผนดังกล่าว โดยกำหนดเป้าหมายให้สอดคล้องกับเป้าหมายขององค์การสหประชาชาติที่จะให้ลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ได้อย่างน้อย ๕๐ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๓

แผนที่ ๓ แผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน ยั่งยืนระยะยาว สำหรับแผนการปฏิรูปนี้ เป็นแผนยั่งยืนระยะยาวมีกำหนดเวลา ๒๐ ปี ถือเป็นการสร้างภูมิคุ้มกันความปลอดภัยในชีวิตและการเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยพัฒนาบทบาทสถาบันทางสังคมให้เข้มแข็งยิ่งขึ้น การจัดตั้งศาลจราจร การให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทางถนน (จปถ.) การมีระบบประกันภัยเพื่อความปลอดภัยทางถนน การพัฒนาคุณภาพคนในทุกช่วงวัยให้มีภูมิคุ้มกันต่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินจากอุบัติเหตุทางถนน โดยการให้สถานศึกษา ครอบครัว ชุมชน สังคม และภาคส่วนต่าง ๆ มีส่วนร่วมในการปลูกฝังจิตสำนึกและสร้างวัฒนธรรมการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย และการเสริมสร้างความเข้มแข็งของสถาบันสังคม ส่งเสริมให้ทุกภาคส่วนมีพฤติกรรมที่ดีในการใช้รถใช้ถนนร่วมกัน เป็นวัฒนธรรมที่ดีงามและเป็นรากฐานในการพัฒนาคนและสังคม ตลอดจนการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

๑.๒ สภาพปัญหา

คณะกรรมการได้พิจารณาถึงสถานการณ์ที่เกี่ยวข้องกับระบบความปลอดภัยทางถนนแล้วพบว่ามีความเสี่ยงและสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุทั้งในช่วงเทศกาลวันหยุดยาวและสภาพปัญหาการเกิดอุบัติเหตุในภาพรวมตลอดทั้งปี สามารถสรุปสภาพปัญหาได้ดังนี้

สภาพปัญหาช่วงเทศกาลวันหยุดยาว เนื่องจากในช่วงเวลาดังกล่าวมีประชาชนเดินทางกลับภูมิลำเนาและเดินทางท่องเที่ยวจำนวนมาก ประกอบกับคนไทยนิยมเดินทางโดยใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่ารถสาธารณะเพื่อเร่งรีบเดินทางให้ถึงที่หมาย ซึ่งก่อให้เกิดความเหนื่อยล้า นอกจากนี้ยังนิยมเลี้ยงฉลองโดยการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จนเมเมา เกิดความคึกคะนองขับซึ่รดด้วยความประมาท เมเมาแล้วขับ รวมไปถึงขับซึ่รดโดยไม่เคารพกฎจราจรจึงทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มขึ้นตลอดทุกปี จากการสำรวจพบว่าโดยเฉลี่ยความสูญเสียช่วงเทศกาลปีใหม่ ช่วง พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๕๙ เฉลี่ยเกิดอุบัติเหตุวันละ ๕๑๖ ครั้ง บาดเจ็บเฉลี่ยวันละ ๕๕๘ ราย และเสียชีวิตเฉลี่ยวันละ ๕๔ ราย (ช่วงปกติ จะมีผู้เสียชีวิตวันละ ๔๐ ราย)

แต่ช่วงปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๕๙ ที่ผ่านมา พบว่า มีความสูญเสียเพิ่มขึ้นจาก พ.ศ. ๒๕๕๘ ทั้งจำนวนอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๒.๗ จำนวนผู้บาดเจ็บเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๒.๔ และจำนวนผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๑.๔ (ข้อมูลสำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุกรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข) และมีจำนวนผู้พิการที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนนช่วงปีใหม่อีก ๔.๖ หรือจำนวน ๑๖๑ คน ที่ครอบครัวต้องรับภาระดูแลไปชั่วชีวิต คณะกรรมการได้ตระหนักถึงปัญหาและความร้ายแรงของความสูญเสีย จึงเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุช่วงเทศกาลและวันหยุดยาว คือ แผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน ระยะสั้น : แผนงานรองรับเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๐ เพื่อใช้เป็นมาตรการรองรับการแก้ไขปัญหาในช่วงเวลาดังกล่าวต่อไป

สภาพปัญหาในภาพรวมตลอดระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมา มีการเสียชีวิตและความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยในระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๔๔ – ๒๕๔๖ จำนวนผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้นในอัตรากว่าร้อยละ ๑๐ ต่อปีเนื่องจากปัญหาหลายประการ เช่น การไม่เคารพกฎจราจรปัญหาหน่วยงานในการบริหารจัดการเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนไม่เป็นเอกภาพขาดการบูรณาการ ความไม่ปลอดภัยจากสภาพแวดล้อมทางกายภาพของถนน รวมทั้งปัจจัยด้านพาหนะที่ใช้ในการขับขี่และพฤติกรรมนิสัยของคนไทยที่คุ้นเคยกับการดำเนินชีวิตอย่างอิสระเสรี การศึกษาอบรมส่วนใหญ่จะมุ่งเน้นการให้ความรู้ด้านวิชาการแม้จะมีกฎ ระเบียบต่างๆ ในชีวิตประจำวัน แต่ไม่ได้มีการควบคุม กำกับ และสร้างจิตสำนึกเพื่อส่วนรวมกันอย่างจริงจัง ผู้ที่เป็นตัวอย่างของครอบครัวก็มักมีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎ ระเบียบเล็กๆ น้อยๆ ของสังคมให้เด็กหรือเยาวชนเห็นอยู่เป็นนิจ ทำให้สังคมขาดจิตสำนึกในการรักษากฎ ระเบียบ วินัย โดยการเคารพกฎจราจร มีส่วนสำคัญอย่างมากที่ทำให้เกิดความบกพร่องในวินัยของสังคม และนำมาซึ่งอุบัติเหตุและความสูญเสียอย่างมากซึ่งเมื่อคณะกรรมการได้พิจารณาแล้วจึงได้เสนอแผนในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุในองค์กรรวมโดยพิจารณาสภาพปัญหาต่าง ๆ เพื่อจัดทำยุทธศาสตร์ในการแก้ปัญหาได้อย่างตรงจุดโดยมุ่งเน้นบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเกิดเอกภาพในการบริหาร และแก้ไขพฤติกรรมผู้ขับขี่ด้วยการบังคับใช้กฎหมายและปลูกฝังทัศนคติแก่เยาวชนโดยการจัดทำหลักสูตรการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ในการเรียนการสอนแก่นักเรียน นักศึกษา ตลอดจนให้การอบรมแผนการรณรงค์และการประชาสัมพันธ์ให้เกิดพฤติกรรมและวัฒนธรรมการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ให้ตระหนักถึงความปลอดภัยทางถนนแก่ประชาชนทุกกลุ่มเป้าหมายอย่างทั่วถึงซึ่งคณะกรรมการเห็นควรกำหนดให้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔ (แผนดำเนินการช่วง ๕ ปี) การดำเนินการครอบคลุมและเป็นไปตามแนวทางสากล และรวมถึงแนวทางของรัฐบาลมาใช้ ซึ่งได้กำหนดยุทธศาสตร์ไว้ ๖ ยุทธศาสตร์ เรียกว่า SIX SAFETY STRATEGIES ขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ที่คณะกรรมการจัดทำเพื่อสร้างความปลอดภัยให้แก่ประชาชนอย่างแท้จริง

อีกทั้ง เพื่อให้มีการแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนคณะกรรมการได้พิจารณาจากสภาพปัญหาสำคัญที่เกิดขึ้น เช่น การไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย การไม่เกรงกลัวกฎหมายจราจรและการหลีกเลี่ยงไม่ชำระค่าปรับ ขาดผู้ตรวจสอบพฤติกรรมผู้ขับขี่ที่ปลอดภัย รวมทั้งการขับขี่ที่ไม่คำนึงถึงความปลอดภัยที่ผู้ขับขี่มักมีผลกระทบให้แก่ประกันภัยรับผิดชอบตนเอง คณะกรรมการจึงเสนอมาตรการในการแก้ไขปัญหาแผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน ยั่งยืนระยะยาว เพื่อเป็นแผนในการแก้ปัญหาอย่างยั่งยืนระยะยาวมีกำหนดเวลา ๒๐ ปี ซึ่งเปรียบเสมือนการสร้างภูมิคุ้มกันความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน เสนอให้จัดตั้งศาลจราจร พร้อมทั้งการจัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทางถนน (จปถ.) การกำหนดมาตรการของระบบประกันภัยเพื่อให้เป็นเครื่องมือที่จะสามารถส่งเสริมและสนับสนุนระบบความปลอดภัยทางถนนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้ดีขึ้น เร่งรัดเสริมสร้างพฤติกรรมและวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยมีแนวคิดพัฒนาบทบาทสถาบันทางสังคมให้เข้มแข็งยิ่งขึ้น ตลอดจน

การให้สถานศึกษามีส่วนร่วมในการปลูกฝังจิตสำนึกและสร้างพฤติกรรมและวัฒนธรรมที่พึงประสงค์ให้ยั่งยืนต่อไป

๒. วิธีการปฏิรูป

คณะกรรมการฯ ได้ประชุมพิจารณา เชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาให้ข้อมูล และดำเนินการอื่นๆ โดยรายละเอียดปรากฏในส่วนวิธีดำเนินการของคณะกรรมการฯ ซึ่งมีผลการดำเนินการจัดทำเป็นแผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน โดยแบ่งเป็น ๓ แผน ดังนี้

แผนที่ ๑ แผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน ระยะสั้น : แผนงานรองรับเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๐

แผนที่ ๒ แผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน ระยะกลาง : ร่างแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๐- ๒๕๖๔

แผนที่ ๓ แผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน ยั่งยืนระยะยาว

แผนที่ ๑

แผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน ระยะสั้น
: แผนงานรองรับเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๐
ของคณะกรรมการวิสามัญปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน
สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

แผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน ระยะสั้น : แผนงานรองรับเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๐
ของคณะกรรมการวิสามัญปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน
สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

๑. บทนำ

ตามที่สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ได้มีมติในการประชุมครั้งที่ ๒๑/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๒๑ ธันวาคม ๒๕๕๙ ตั้งคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ตามข้อบังคับการประชุมสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘ ข้อ ๗๒ ประกอบกับข้อ ๗๙ โดยคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ได้พิจารณาเรื่องประเด็นปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบก เพราะมีความเกี่ยวข้องกับมิติทางสังคม สาธารณสุข เศรษฐกิจ เห็นควรร่วมกันแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างเป็นรูปธรรม โดยมีอำนาจหน้าที่พิจารณาเสนอการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน ให้สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศพิจารณา เพื่อนำเสนอรัฐบาลต่อไป

เพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๐ ซึ่งมีแนวโน้มสูงขึ้นให้เป็นรูปธรรม คณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน จึงเสนอแผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน ระยะสั้น : แผนงานรองรับเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๐ โดยมีเป้าหมายลดจำนวนผู้เสียชีวิตลงอย่างน้อยร้อยละ ๕ เทียบจากสถิติในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๕๙ คิดเป็นจำนวนผู้เสียชีวิตในปี พ.ศ. ๒๕๖๐ ไม่เกิน ๓๖๑ คนตามแนวทาง ๖ ยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนน (SIX SAFETY STRATEGIES) ประกอบด้วยมาตรการบังคับใช้กฎหมายและการบริหารจัดการเพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยงหลัก ได้แก่ ขับเร็ว/เมา/ง่วงขับไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัยมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถและมาตรการเพื่อลดจุดเสี่ยงและวัตถุอันตรายข้างทาง

๒. สภาพปัญหา

ช่วงเทศกาลสงกรานต์และเทศกาลปีใหม่ของทุกปี รวมทั้งวันหยุดยาว (long week end) ช่วงต่าง ๆ จะมีประชาชนจำนวนมากเดินทางกลับภูมิลำเนาและการท่องเที่ยว มีการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเพิ่มมากขึ้น ยิ่งราคาน้ำมันราคาถูกลงยิ่งเพิ่มการเดินทางโดยรถส่วนตัวมากขึ้นและถ้าเป็นช่วงวันหยุดต่อเนื่องหลายวัน ประชาชนทยอยออกเดินทางสู่ภูมิลำเนาและมีการฉลองได้นานขึ้น ส่งผลต่อความเสี่ยงกับผู้ขับขี่จำนวนมาก โดยเฉพาะความสูญเสียช่วงเทศกาลปีใหม่ ช่วง พ.ศ. ๒๕๔๙-๒๕๕๙ เฉลี่ยเกิดอุบัติเหตุวันละ ๕๑๖ ครั้ง บาดเจ็บเฉลี่ยวันละ ๕๕๘ ราย และเสียชีวิตเฉลี่ยวันละ ๕๔ ราย (ช่วงปกติ จะมีผู้เสียชีวิตวันละ ๔๐ ราย) แม้ยอดความสูญเสียจะคงที่มาตลอด ๔-๕ ปี แต่ช่วงเทศกาลสงกรานต์และเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๕๙ ที่ผ่านมา กลับมีความสูญเสียเพิ่มขึ้นจาก พ.ศ. ๒๕๕๘ ทั้งจำนวนอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๒.๗ จำนวนผู้บาดเจ็บเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๒.๔ และที่สำคัญมีคนตายเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๑.๔ ไม่นับรวมผู้บาดเจ็บที่รุนแรงอีกกว่า ๑๖๐ คนที่ต้องพิการและเป็นภาระให้ครอบครัวดูแลไปตลอดชีวิต

โดยสถิติย้อนหลัง ๑๐ ปี เทศกาลปีใหม่ (ช่วง ๗ วันอันตราย) พ.ศ. ๒๕๕๐ - ๒๕๕๙ เป็นดังนี้

ตาราง เปรียบเทียบสถิติอุบัติเหตุทางถนนเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๕๙

ปี พ.ศ.	สถิติอุบัติเหตุทางถนนเทศกาลปีใหม่			การเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)		
	เกิดอุบัติเหตุ (ครั้ง)	ผู้บาดเจ็บ (ราย)	ผู้เสียชีวิต (ราย)	เกิดอุบัติเหตุ	ผู้บาดเจ็บ	ผู้เสียชีวิต
๒๕๕๙	๕,๓๒๗	๔,๗๗๒	๔๔๑	-	-	-
๒๕๕๐	๔,๔๕๖	๔,๙๔๓	๔๔๙	๗.๔%	๓.๖%	๑.๘%
๒๕๕๑	๔,๔๗๕	๔,๙๐๓	๔๐๑	๐.๔%	-๐.๘%	-๑๐.๗%
๒๕๕๒	๓,๘๒๔	๔,๑๐๗	๓๖๗	-๑๔.๕%	-๑๖.๒%	-๘.๕%
๒๕๕๓	๓,๕๓๔	๓,๘๒๗	๓๔๗	-๗.๖%	-๖.๘%	-๕.๔%
๒๕๕๔	๓,๔๙๗	๓,๗๕๐	๓๕๘	-๑.๐%	-๒.๐%	๓.๒%
๒๕๕๕	๓,๐๙๓	๓,๓๗๕	๓๒๑	-๑๑.๖%	-๑๐.๐%	-๑๐.๓%
๒๕๕๖	๓,๑๗๖	๓,๓๒๙	๓๖๕	๒.๗%	-๑.๔%	๑๓.๗%
๒๕๕๗	๓,๑๗๔	๓,๓๔๕	๓๖๖	-๐.๑%	๐.๕%	๐.๓%
๒๕๕๘	๒,๙๙๗	๓,๑๑๗	๓๔๑	-๕.๖%	-๖.๘%	-๖.๘%
๒๕๕๙	๓,๓๗๙	๓,๕๐๕	๓๘๐	๑๒.๗%	๑๒.๔%	๑๑.๔%
เฉลี่ย/วัน	๕๑๖.๓	๕๕๘.๑	๕๓.๗			
เฉลี่ย/ชม.	๒๒.๕	๒๓.๓	๒.๒			

ข้อมูล : ศูนย์อำนวยความสะดวกภัยทางถนน (ศปถ.) เฉพาะบาดเจ็บรุนแรง (admit)

หมายเหตุ : เทศกาลปีใหม่พ.ศ.๒๕๕๙ มีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยวันละ ๕๔.๒๙คน หรือชั่วโมงละ ๒.๓ คน (สูงกว่าค่าเฉลี่ยในช่วง พ.ศ.๒๕๔๙ - ๒๕๕๙)

สาเหตุหลักของอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๕๙ เทียบกับแนวโน้ม ๒ ปีที่ผ่านมา พบว่ายังคงเกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่เป็นหลักโดยสาเหตุหลักเกิดจากเมาสุราขับรถเร็วเกินกำหนด ตัดหน้ากระชั้นชิด สำหรับยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ ยังคงเป็นรถจักรยานยนต์มากที่สุดผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต ส่วนใหญ่เป็นคนในพื้นที่ (หมู่บ้าน ตำบล/แขวง) มีคนเดินถนนเสียชีวิตร้อยละ ๘.๙ และถนนที่เกิดเหตุ จะเกิดขึ้นบนทางหลวงแผ่นดิน ถนนใน อบต./ถนนในหมู่บ้าน

ภาพรวมสถานการณ์อุบัติเหตุช่วงปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๕๙ เทียบกับปี พ.ศ.๒๕๕๗ – ๒๕๕๘ (๕ อันดับแรก)

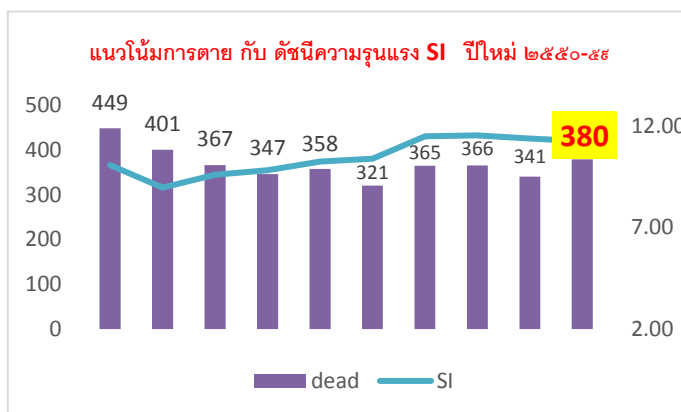
รายการ	ปี	อันดับ ๑	อันดับ ๒	อันดับ ๓	อันดับ ๔	อันดับ ๕
สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ	๒๕๕๗	เมาสุรา	ขับรถเร็วเกินกำหนด	ตัดหน้ากระชั้นชิด	รถจักรยานยนต์ไม่ปลอดภัย	ทัศนวิสัยไม่ดี
	๒๕๕๘	เมาสุรา	ขับรถเร็วเกินกำหนด	ตัดหน้ากระชั้นชิด	รถจักรยานยนต์ไม่ปลอดภัย	ทัศนวิสัยไม่ดี
	๒๕๕๙	เมาสุรา	ขับรถเร็วเกินกำหนด	ตัดหน้ากระชั้นชิด	รถจักรยานยนต์ไม่ปลอดภัย	ทัศนวิสัยไม่ดี
ยานพาหนะ	๒๕๕๗	รถจักรยานยนต์	รถปิคอัพ	รถเก๋ง/แท็กซี่	รถบรรทุก ๖ล้อขึ้นไป	รถตู้
	๒๕๕๘	รถจักรยานยนต์	รถปิคอัพ	รถเก๋ง/แท็กซี่	รถบรรทุก ๖ล้อขึ้นไป	รถโดยสาร ๔ล้อขึ้นไป
	๒๕๕๙	รถจักรยานยนต์	รถปิคอัพ	รถเก๋ง/แท็กซี่	จักรยาน	รถบรรทุก ๖ล้อขึ้นไป
ถนน	๒๕๕๗	ทางหลวงแผ่นดิน	ถนน อบต./หมู่บ้าน	ทางหลวงชนบท	ถนนในเมือง (เทศบาล)	อื่น ๆ
	๒๕๕๘	ทางหลวงแผ่นดิน	ถนน อบต./หมู่บ้าน	ถนนในเมือง (เทศบาล)	ทางหลวงชนบท	อื่น ๆ
	๒๕๕๙	ทางหลวงแผ่นดิน	ถนน อบต./หมู่บ้าน	ถนนในเมือง (เทศบาล)	ทางหลวงชนบท	ถนนใน อบจ.
ลักษณะทาง	๒๕๕๗	ทางตรง	ทางโค้ง	ทางแยก	ไม่มีข้อมูลปรากฏอยู่	ไม่มีข้อมูลปรากฏอยู่
	๒๕๕๘	ทางตรง	ทางโค้ง	ทางแยก	ไม่มีข้อมูลปรากฏอยู่	ไม่มีข้อมูลปรากฏอยู่
	๒๕๕๙	ทางตรง	ทางโค้ง	ทางแยก	อื่น ๆ	ทางที่มีสิ่งกีดขวาง
ช่วงเวลาที่เกิดเหตุ	๒๕๕๗	๑๖.๐๑ - ๒๐.๐๐ น.	๑๒.๐๑ - ๑๖.๐๐ น.	๒๐.๐๑ - ๒๔.๐๐ น.	๐๘.๐๑ - ๑๒.๐๐ น.	๐๐.๐๑ - ๐๔.๐๐ น.
	๒๕๕๘	๑๖.๐๑ - ๒๐.๐๐ น.	๑๒.๐๑ - ๑๖.๐๐ น.	๐๘.๐๑ - ๑๒.๐๐ น.	๒๐.๐๑ - ๒๔.๐๐ น.	๐๐.๐๑ - ๐๔.๐๐ น.
	๒๕๕๙	๑๖.๐๑ - ๒๐.๐๐ น.	๑๒.๐๑ - ๑๖.๐๐ น.	๐๘.๐๑ - ๑๒.๐๐ น.	๐๐.๐๑ - ๐๔.๐๐ น.	๒๐.๐๑ - ๒๔.๐๐ น.

ที่มา : ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

หมายเหตุ : สาเหตุที่เกิดจากการหลับใหลอยู่อันดับ ๗ – ๘

(หมายเหตุ : พ.ศ. ๒๕๕๙ สาเหตุเกิดจากการหลับใหล ร้อยละ ๕.๗๔ (มีผู้เสียชีวิต ๒๘ ราย) กลุ่มอายุต่ำกว่า ๑๕ ปี เพิ่มขึ้นเล็กน้อยพ.ศ. ๒๕๕๙ เป็น ๑๙ ราย (จาก พ.ศ. ๒๕๕๘ คือ ๑๘ ราย)

นอกจากจำนวนอุบัติเหตุที่เพิ่มขึ้น ความรุนแรงยังเพิ่มขึ้นด้วย โดยข้อมูลดัชนีความรุนแรง (Severity Index, SI) ช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๕๙ สูงถึง ๑๑.๒๕ (จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ ๑๐๐ ครั้ง มีคนตาย ๑๑.๒๕คน) เพิ่มขึ้นจาก พ.ศ. ๒๕๕๘ รวมทั้งความรุนแรงบนถนนทางหลวงและทางหลวงชนบทก็สูงขึ้นอย่างมาก (ถนนทางหลวงมีค่าดัชนีความรุนแรง ๑๗.๒๒ และถนนทางหลวงชนบทมีค่า ๒๑.๙) กลางคืนมีความรุนแรงมากกว่ากลางวัน ๒ เท่า



สาเหตุหลักของความรุนแรง มาจาก การใช้ความเร็ว ไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัย (ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตที่ใช้รถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัยถึง ๘๒% ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยในรถยนต์ ๗๒%) มีจุดเสี่ยงและวัตถุอันตรายข้างทาง (รถเสียหลักตกข้างทาง แต่เสียชีวิตเพราะชนต้นไม้ใหญ่ ป้าย หรือเสาไฟ) และปัจจัยเสริมอื่น ๆ ที่ทำให้รุนแรง เช่น หลับใน ตื่นขับทำให้ขาดสติด้านความปลอดภัย ฯลฯ โดยสรุป “แบบแผนความเสี่ยงสำคัญ” และข้อพิจารณาประกอบการจัดการปัญหา ได้แก่

ความเสี่ยง	แบบแผนของความเสี่ยงที่พบ	ข้อพิจารณาประกอบการแก้ไข
ความเร็ว	๑) ถนนสายหลักจะใช้ความเร็วสูง โดยเฉพาะช่วงถนนที่รถเริ่มคล่องตัว ๒) การเสียชีวิตมักพบในจุดที่เป็นทางเชื่อม-ทางแยก จุดหลักผ่าน จุด U-turn และจุดตัดรถไฟผ่าน ๓) คนเดินทางเสียชีวิตในช่วงเทศกาลร้อยละ ๑๐ โดยเฉพาะถนนที่มีหลายช่องทาง และรถยนต์ใช้ความเร็วสูงวิ่งผ่านชุมชน	๑) เพิ่มการตรวจจับ โดยเฉพาะในจุดหรือช่วงถนนที่ผู้ขับสามารถขับด้วยความเร็วได้ ๒) สำรวจและวางมาตรการป้องกันในจุดที่อันตราย โดยเฉพาะทางเชื่อม/ทางแยกจุด U turn บริเวณถนนที่มีจำนวนช่องจราจรมากและรถยนต์ใช้ความเร็วสูงในการสัญจร ๓) เพิ่มมาตรการช่วยลดความเร็วในลักษณะต่างๆ เช่น ตั้งจุดตรวจ ตั้งกรวยสะท้อนแสง ในเส้นทางที่วิ่งผ่านชุมชนเพื่อชะลอความเร็ว
หลับใน	๑) ช่วงการเดินทางไป-กลับ ผู้ขับมีแนวโน้มหลับในเพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะผู้ที่มีความเสี่ยงคือ อ่อนนอนสะสม ตื่นเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ๒) ผู้ขับต้องขับติดต่อกันเป็นเวลานาน (รถติด) โดยเฉพาะรถโดยสารสาธารณะที่หยุดพักไม่เพียงพอ ๓) เมื่อเกิดหลับใน จะก่อให้เกิดความรุนแรงถึงเสียชีวิต และเกี่ยวข้องกับ - การข้ามเลนไปชนประสานงา - การชนรถบรรทุกจอดริมทาง หรือชนวัตถุอันตรายข้างทาง	๑) เพิ่มการประชาสัมพันธ์ในรูปแบบต่างๆ โดยเฉพาะ - การรณรงค์ต่างๆ ทำให้อ่อนนอนติดต่อกันแล้วพักก่อนเดินทางกลับ อาจจะมีภาวะอ่อนล้าสะสม - การดื่มแอลกอฮอล์ก่อนเดินทาง ทั้งขาไปและขากลับ - การขับติดต่อกันหลายชั่วโมงโดยไม่พัก ๒) ในกลุ่มรถโดยสารสาธารณะ มีมาตรการตรวจสอบการพักผ่อนที่เพียงพอโดยเฉพาะรถรับจ้างไม่ประจำทางที่นำมาวิ่งเสริมและที่รับจ้างทั่วไป

ความเสี่ยง	แบบแผนของความเสี่ยงที่พบ	ข้อพิจารณาประกอบการแก้ไข
ตี้ม/ เมาขับ	๑) การตรวจจับทำได้จำกัด เนื่องจากจำนวนบุคลากร และเครื่องมือ โดยตรวจจับได้เฉลี่ย ๒๕ - ๓๐ คดี/จังหวัด/วัน ในขณะที่มีคนตี้ม-เมาขับอยู่บนถนนจำนวนมาก ทั้งสายหลักและสายรอง ๒) การตรวจจับหลายพื้นที่ ไม่สามารถกระจายจุดตรวจไปในช่วงกลางคืนหรือช่วงดึก ซึ่งเป็นช่วงหลังจากตี้มแล้วออกมาขับ จึงเพิ่มความเสี่ยงของอุบัติเหตุทางถนน ๓) ผู้กระทำความผิด ต้องรับส่งฟ้องศาลภายใน ๔๘ ชม. ทำให้ขาดข้อมูลความผิดซ้ำประกอบการพิจารณาของเจ้าหน้าที่/ศาล	๑) การบังคับใช้กฎหมายให้เกิดประสิทธิภาพ ได้แก่ การเพิ่มจำนวนตรวจจับ โดยเฉพาะ - ช่วงกลางคืน ดึก ในช่วงที่มีการฉลอง (วันที่ ๓๐ - ๓๑ ธันวาคม ๒๕๕๙ และ วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๐) - กลุ่มเป้าหมายสำคัญ คือ จักรยานยนต์ - ช่วงวัยสำคัญ คือ วัยทำงานและกลุ่มเด็ก/เยาวชน - มีบทลงโทษที่รุนแรงสูงสุดตามกฎหมาย เช่น การมีหนังสือประสานความร่วมมือฝ่ายตุลาการ เพื่อให้มีบทลงโทษที่รุนแรงสูงสุดตามกฎหมายกำหนด ไม่เพียงจำปรับและรอลงอาญา ๒) ในกรณีผู้กระทำความผิด “เมาแล้วขับ” พิจารณาตรวจสอบความผิดอื่นๆ ร่วมไปด้วย เช่น การมีใบขับขี่ การต่อทะเบียนรถ เพื่อให้รับรู้ว่าการมีพฤติกรรมตี้มขับ นอกจากถูกดำเนินคดี แต่จะส่งผลกระทบต่อถูกตรวจสอบมากขึ้น ๓) ส่งเสริมมาตรการชุมชน เช่น ด้านชุมชน ให้เข้าร่วมดำเนินการเพิ่มขึ้น
ไม่ใช่ อุปกรณ์ นิรภัย	๑) ผู้เสียชีวิตจากข้อขัด/ข้อห้ามท้ายรถจักรยานยนต์ เกือบทั้งหมด (๙๐%) ไม่สวมหมวกนิรภัย ๒) ผู้เสียชีวิตจากรถส่วนบุคคล ส่วนใหญ่ ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย (๖๐-๗๐%) ๓) ผู้โดยสารรถสาธารณะ ที่เสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บ เกือบทั้งหมดไม่ได้ใช้เข็มขัดนิรภัย ๔) ในกลุ่มที่ตี้มจะพบว่า “ยังตี้ม ยังไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัย”	๑) ในรณาสภาฯ กำหนดให้มีมาตรการจากผู้ประกอบการที่จะตรวจสอบการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสาร ทุกครั้งก่อนออกเดินทาง ๒) เพิ่มการสื่อสารประชาสัมพันธ์เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนตระหนักและมีการใช้อุปกรณ์นิรภัยทุกครั้งที่ใช้ข้อขัดหรือโดยสาร
ถนน/ จุดเสี่ยง สายหลัก สถานที่ ท่องเที่ยว เส้นทาง ซ่อมสร้าง จุดตัดทาง รถไฟ	๑) จุดท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยม จะมีผู้เดินทางมาก พบความเสี่ยงจากร้านริมทาง คนในพื้นที่ถูกรถต่างถิ่นขับชน ฯลฯ ๒) เส้นทางที่มีการซ่อมสร้าง ในช่วงกลางคืนจะเกิดความเสี่ยงกับผู้สัญจร ในกรณีที่ขาดป้ายเตือนและไฟส่องสว่างที่เหมาะสมเพียงพอ ๓) ยังพบอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดรถไฟ โดยเฉพาะช่วงกลางคืน จุดที่เป็นทางลักผ่าน และมีปัจจัยที่เกี่ยวข้อง คือ การเตือนเมื่อถึงจุดตัดรถไฟ (ป้าย สัญญาณ เสียงสัญญาณ) การที่คนขับขาดความระมัดระวัง รวมทั้งพื้นถนนที่ชำรุดยังไม่มีมีการซ่อมแซม	๑) มีการสำรวจความเสี่ยงของเส้นทางในแต่ละพื้นที่ (Road Safety Audit: RSA) พร้อมกำหนดมาตรการแก้ไข โดยเฉพาะพื้นที่ที่มีการก่อสร้างทางพื้นที่แหล่งท่องเที่ยว ๒) มีการจัดการข้างทางให้เกิดความปลอดภัย เช่น ห้ามจอดไหล่ทาง จัดการร้านริมทาง ป้ายโฆษณาที่บดบังการมองเห็น ต้นไม้ที่บดบังการมองเห็นบริเวณทางโค้ง ๓) ท้องถิ่น/ชุมชนที่มีจุดตัดรถไฟ มีการจัดการความปลอดภัย เช่น จัดการป้าย ตัดต้นไม้ หรือสิ่งอื่นที่บดบังสายตาผู้ขับรถไฟ เพื่อเพิ่มระยะมองเห็น การเตือนก่อนถึงจุดตัดทางแยก ทางรถไฟ ไฟฟ้าส่องสว่าง ปรับปรุงเขตทาง เป็นต้น

๓. วัตถุประสงค์

วัตถุประสงค์ของแผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน ระยะสั้น : แผนงานรองรับเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๐ ฉบับนี้ เพื่อให้การเดินทางกลับภูมิลำเนาและการท่องเที่ยวของประชาชนในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๐ มีความปลอดภัย ลดความสูญเสียทั้งจำนวนผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บพิการและความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจ นอกจากนี้ช่วงเทศกาล ยังเป็นโอกาสกระตุ้นและริเริ่มมาตรการใหม่ๆ ให้กับสังคมเพราะมีเป็นช่วงที่ทุกฝ่ายตื่นตัว เช่น มาตรการยึดรถ ฯลฯ

๔. เป้าหมาย

จากปัญหาอุบัติเหตุและความรุนแรงที่เพิ่มขึ้นมากในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๕๙ และเพื่อให้การเดินทางกลับภูมิลำเนาและการท่องเที่ยวของประชาชนในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๐ มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น คณะกรรมการจึงเห็นว่าการดำเนินการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน ช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๐ กำหนดเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตลงอย่างน้อยร้อยละ ๕ เทียบจากสถิติในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๕๙ (คิดเป็นจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนไม่สูงกว่า ๓๖๑ คน ในปี พ.ศ. ๒๕๖๐) โดยทุกจังหวัดนำโดยผู้ว่าราชการจังหวัด กำหนดเป้าหมายให้สอดคล้องกับส่วนกลางดังกล่าวและบูรณาการการทำงานตามความเสี่ยงหลักของพื้นที่ ร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ ภาคเอกชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและให้เน้นมาตรการบังคับใช้กฎหมายเป็นหลัก ร่วมกับมาตรการบริหารจัดการ การทำถนนปลอดภัย ยานพาหนะปลอดภัยและการเพิ่มประสิทธิภาพบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน

ตารางแสดงเป้าหมายตามแผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน ระยะสั้น
: แผนงานรองรับเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๐

พ.ศ.	จำนวนอุบัติเหตุ		ผู้บาดเจ็บ		ผู้เสียชีวิต	
	ครั้ง	เพิ่ม/ลดลง ร้อยละ (เทียบกับปีก่อนหน้า)	คน	เพิ่ม/ลดลง ร้อยละ (เทียบกับปีก่อนหน้า)	คน	เพิ่ม/ลดลง ร้อยละ (เทียบกับปีก่อนหน้า)
๒๕๕๙	๓,๓๗๙	+๑๒.๗%	๓,๕๐๕	+๑๒.๔%	๓๘๐	+๑๑.๔%
๒๕๖๐	เป้าหมาย ลดผู้เสียชีวิตลง ร้อยละ ๕ (เทียบกับปีก่อนหน้า)				ไม่เกิน ๓๖๑	-๕.๐%

๕. แผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน ระยะสั้น : แผนงานรองรับเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๐

คณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศขอเสนอแผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน (ระยะสั้น) : แผนงานรองรับเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๐ ดังนี้

๕.๑ มาตรการด้านการบังคับใช้กฎหมาย : เน้นพฤติกรรมเสี่ยงหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุรุนแรงเสียชีวิต ได้แก่ ลดการใช้ความเร็ว ต้ม/เมาซ้ำการหลับในการไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัย (หมวกนิรภัย เข็มขัดนิรภัย) โดยเฉพาะช่วงเวลากลางคืน ช่วงที่มีการฉลอง (วันที่ ๓๐-๓๑ ธันวาคม ๒๕๕๙ และวันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๐) เน้นกลุ่มเป้าหมายสำคัญคือ จักรยานยนต์ช่วงวัยทำงานและเยาวชน ซึ่งมีข้อเสนอสำคัญ ดังนี้

๕.๑.๑ การบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด จริงจัง : เพื่อลดพฤติกรรมความเสี่ยงของผู้ใช้รถใช้ถนน ลดพฤติกรรมการกระทำผิดกฎหมายด้านการจราจร โดยมี**ช่วงบังคับใช้กฎหมายเข้ม ๗วันก่อนเทศกาล** พร้อมรายงานผลการดำเนินงานแต่ละวัน เพื่อสร้างกระแสการรับรู้กับผู้ใช้รถใช้ถนนว่ามีการจริงจังและเป็นระยะเวลาที่ไม่เป็นภาระกับเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานซึ่งจะทำให้ช่วง ๗วันของเทศกาลปีใหม่สามารถควบคุมปัจจัยเสี่ยงที่ก่อให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(หน่วยงานที่รับผิดชอบ กระทรวงมหาดไทย กระทรวงคมนาคม
สำนักงานตำรวจแห่งชาติ)

๕.๑.๒ การสนับสนุนเครื่องตรวจจับความเร็ว (Speed camera) และเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ (Alcohol breathalyzer) ให้เพียงพอสำหรับบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ : โดยเร่งพิจารณาจัดหาอุปกรณ์ให้เพียงพอและทันใช้งานช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๐ เพราะความเร็วและเมาซ้ำเป็นสาเหตุอันดับ ๑ และ ๒ ของการตายบนถนน ทั้งในช่วงเทศกาลพร้อมพิจารณา**แก้ไขกฎหมายให้อำนาจเจ้าหน้าที่ยึดรถ** สำหรับผู้กระทำความผิดมาแล้วซ้ำเพื่อให้ใช้เป็นกฎหมายปกติ และนำมาดำเนินการให้ทันเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๐

(หน่วยงานที่รับผิดชอบ กระทรวงมหาดไทย สำนักงานงบประมาณ กระทรวงคมนาคม
สำนักงานตำรวจแห่งชาติ)

๕.๑.๓ การกำหนดความเร็วสูงสุดแต่ละพื้นที่ชุมชน:สำนักงานตำรวจแห่งชาติและหน่วยงานที่ดูแลเส้นทาง (กระทรวงคมนาคม หน่วยงานท้องถิ่น) ร่วมกันพิจารณากำหนดความเร็วสูงสุดที่เหมาะสมในแต่ละพื้นที่ที่สอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อมพร้อมติดตั้งป้ายจำกัดความเร็ว เช่น กำหนดความเร็วในพื้นที่ชุมชนไม่เกิน ๕๐ กม./ชม.และลดเหลือ ๓๐ กม./ชม.เมื่อถึงหน้าโรงเรียนหรือตลาด ที่มีผู้คนสัญจรข้ามไปมา โดยพิจารณาลดความเร็วของพาหนะในลักษณะต่างๆ เช่น ตั้งจุดตรวจ ตั้งกรวยสะท้อนแสง ตั้งจุดตรวจก่อนเข้าชุมชน

(หน่วยงานที่รับผิดชอบ กระทรวงมหาดไทย องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น
สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงคมนาคม)

๕.๑.๔ การควบคุมการจำหน่าย การดื่มและการเข้าถึงเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ : บังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. ๒๕๕๑ เพื่อเข้มงวดในการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์โดยไม่ได้รับอนุญาตโดยเฉพาะถนนสายหลักและสายรอง โดยจับกุมและดำเนินคดีเด็ดขาด ในวันที่ ๓๐-๓๑ ธันวาคม ๒๕๕๙ และวันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๐ โดยบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดเข้มงวดไม่ให้มีการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แบบเรขายโดยให้เน้นหนักในกลุ่มเด็กและเยาวชนที่มีอายุต่ำกว่า ๒๐ ปีเป็นพิเศษ พร้อมทั้งเข้มงวดสถานบริการต่างๆ ให้เปิดปิดตามเวลาที่กฎหมายกำหนด

(หน่วยงานที่รับผิดชอบ สำนักงานกฤษฎีกา รัฐมนตรี กระทรวงสาธารณสุข
สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงมหาดไทย)

๕.๑.๕ การเพิ่มการตรวจตราและสุ่มตรวจยานพาหนะ : โดยเฉพาะในจุดหรือช่วงถนนที่ผู้ขับขี่สามารถขับรถด้วยความเร็วได้ โดยให้จังหวัดประสานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องบังคับใช้กฎหมายในกลุ่มมีความเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุสูง ได้แก่ รถโดยสารที่นำมาให้บริการสาธารณะโดยไม่ถูกต้องตามกฎหมาย รถบัสสองชั้น รถตู้โดยสาร รถจักรยานยนต์ รวมถึงรถกระบะที่บรรทุกผู้โดยสารท้ายกระบะที่อาจก่อให้เกิดอันตราย โดยดำเนินการเข้มงวดบนถนนทางหลวง ถนนทางหลวงชนบท ถนนในเมือง และถนน อบต. ถนนหมู่บ้าน

(หน่วยงานที่รับผิดชอบ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงคมนาคม
กระทรวงมหาดไทย)

๕.๒ มาตรการด้านบริหารจัดการ : โดยกำหนดเป้าหมายลดการเสียชีวิตลงร้อยละ ๕ เทียบกับเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๕๙ พร้อมกำหนดแนวทางดำเนินงานเพื่อเตรียมความพร้อม ได้แก่

๕.๒.๑ คณะกรรมการนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (นปถ.) : โดยมีนายกรัฐมนตรีหรือรองนายกรัฐมนตรีที่นายกรัฐมนตรีมอบหมาย มีการประชุมอย่างน้อย ๑ ครั้ง (ช่วงเดือนตุลาคม พ.ศ. ๒๕๕๙) เพื่อมอบนโยบายพร้อมการสนับสนุนด้านต่างๆ อาทิ อุปกรณ์และงบประมาณในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ

๕.๒.๒ คณะกรรมการศูนย์ความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) : โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย เป็นประธานกรรมการและอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เป็นกรรมการและเลขานุการรับเป้าหมายและนโยบายจาก นปถ. กำหนดเป็นแผนปฏิบัติการตั้งแต่เดือนตุลาคม ๒๕๕๙ พร้อมทั้งกำหนดให้ทุกจังหวัดและท้องถิ่น มีแผนสำหรับดำเนินการ การรายงานผลอย่างเข้มข้นในช่วง ๗ วันก่อนเทศกาลและช่วง ๗ วันสำหรับเทศกาลปีใหม่ โดยมีตารางการเตรียมการดังนี้

กิจกรรมหลัก	ตค	พย	ธค	มค	หมายเหตุ
๑) ประชุม นปถ. กำหนดเป้าหมายและการสนับสนุน	X—X				
๒) ประชุม ศปถ.จัดทำแผนปฏิบัติการและติดตามผล		X—X			
๓) หน่วยงานหลักและจังหวัดจัดทำแผนปฏิบัติงานเตรียมความพร้อม		X-----X			
๔) บังคับใช้กฎหมายเข้มงวด			X—X—X ๗วันก่อน, ๗วันเทศกาล		

๕.๒.๓ สนับสนุนโครงการ“ดวงตาแห่งความปลอดภัย” (Safety eyes) : ควรมีมาตรการส่งเสริมให้ประชาชนติดกล้องบันทึกภาพหน้ารถและจัดทำระบบเก็บข้อมูลจากกล้องบันทึกภาพติดรถยนต์จากประชาชน ซึ่งสามารถส่งเข้าหน่วยงานส่วนกลางได้ผ่านสื่อออนไลน์ทางสังคมเพื่อเป็นข้อมูลใช้ในการวิเคราะห์เรื่องอุบัติเหตุ และสามารถเป็นพยานหลักฐานทางคดีของกรณีต่างๆ ที่มีการบันทึกภาพจากผู้ขับขี่ได้

(หน่วยงานที่รับผิดชอบ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงคมนาคม)

๕.๒.๔ การส่งเสริมมาตรการชุมชนต่าง ๆ : โดยส่งเสริมแนวทางการร่วมมือระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม โดยกำหนดมาตรการป้องกันบรรเทา และแก้ไข เพื่อสกัดกลุ่มเสี่ยงและลดพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะการดื่ม/เมาขับรถ ใช้ความเร็ว ชี้อรรถยานยนต์แล้วไม่สวมหมวกนิรภัย

(หน่วยงานที่รับผิดชอบ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงมหาดไทย

กระทรวงคมนาคม กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงแรงงาน)

๕.๒.๕ ขอความร่วมมือผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุก : หากไม่จำเป็นให้หลีกเลี่ยงการใช้งานรถบรรทุกในช่วงเทศกาลปีใหม่

(หน่วยงานที่รับผิดชอบ กระทรวงคมนาคม)

๕.๓ มาตรการด้านถนนและสิ่งแวดล้อมปลอดภัย : เน้นในจุดที่มีความเสี่ยงสูง ได้แก่ ถนนสายหลัก ที่รถใช้ความเร็ว จุดเสี่ยงจุดอันตรายพื้นที่ท่องเที่ยว เส้นทางที่อยู่ระหว่างการซ่อมและจุดตัดรถไฟ

๕.๓.๑ การแก้ไขจุดอันตรายที่เกิดอุบัติเหตุรุนแรงซ้ำซาก : โดยมอบหมายหน่วยงานที่รับผิดชอบ เส้นทาง นำจุดเสี่ยงจุดอันตรายที่มีสถิติเกิดอุบัติเหตุรุนแรงซ้ำซากในช่วงเทศกาลย้อนหลังอย่างน้อย ๓ ปี มาวิเคราะห์หรือตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit, RSA) บริเวณจุดเสี่ยงและวัดจุดอันตราย ข้างทาง ทางเชื่อม ทางแยก U turn เส้นทางที่อยู่ระหว่างการซ่อมและจุดตัดรถไฟ รวมถึงสภาพถนนที่เป็นอันตรายต่อผู้ขับขี่เร่งดำเนินการปรับปรุงให้อยู่ในสภาพที่ปลอดภัยต่อผู้สัญจร พร้อมกำหนดให้มีการเฝ้าระวังและมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด ณ จุดนั้น

(หน่วยงานที่รับผิดชอบ กระทรวงมหาดไทย กระทรวงคมนาคม สำนักงานตำรวจแห่งชาติ)

๕.๓.๒ การคืนผิวจราจร : โดยผิวจราจรที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างหรือซ่อมบำรุงให้หยุดดำเนินการในระหว่างเทศกาลปีใหม่ และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องหรือผู้รับเหมาเร่งปรับปรุงผิวจราจรเพื่อให้ใช้งานได้ หรือหากดำเนินการไม่ทันให้ติดตั้งป้ายสัญลักษณ์บอกทางให้ชัดเจนเพื่อความปลอดภัยทางถนน

(หน่วยงานที่รับผิดชอบ กระทรวงคมนาคม)

๕.๓.๓ การจัดเตรียมถนนและสิ่งแวดล้อมปลอดภัย : การจัดการสิ่งแวดล้อมข้างทางให้เกิดความปลอดภัย เช่น ห้ามจอดไหล่ทาง จัดเตรียมจุดพักรถ (Rest Area) จัดการร้านริมทาง ป้ายโฆษณา ที่บดบังการมองเห็น ต้นไม้ที่บดบังการมองเห็นบริเวณทางโค้งการทำความสะอาดเครื่องหมายจราจร ปรับปรุงเรื่องไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณที่เป็นจุดเสี่ยงอันตราย รวมถึงบริเวณถนนทางเลี้ยวเมือง ซึ่งมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุสูงเนื่องจากผู้ขับรถต่างพื้นที่จะไม่คุ้นเคยกับสภาพเส้นทาง ผู้เดินเท้าก็ไม่คุ้นเคยกับรถต่างถิ่นที่มาวิ่งส่วนมากจะเป็นถนนสายรองขนาดเล็กและไม่มีเจ้าหน้าที่ดูแลด้านความปลอดภัย

(หน่วยงานที่รับผิดชอบ กระทรวงมหาดไทย กระทรวงคมนาคม)

๕.๓.๔ การเพิ่มความปลอดภัยบริเวณจุดตัดรถไฟ : ให้หน่วยงานท้องถิ่น ชุมชน ร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ที่มีพื้นที่ทางรถไฟผ่านให้มีการจัดการความปลอดภัย เช่น จัดการป้าย ตัดต้นไม้ หรือสิ่งอื่นที่บดบังสายตาผู้ขับรถ เพื่อเพิ่มระยะมองเห็น การเตือนก่อนถึงจุดตัดทางแยก ทางรถไฟ ไฟฟ้าส่องสว่างปรับปรุงเขตทาง เพื่อเพิ่มทัศนวิสัยในการมองเห็นของผู้ขับรถ

(หน่วยงานที่รับผิดชอบ กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย)

๕.๔ มาตรการด้านยานพาหนะปลอดภัย : การเข้มงวดกับรถโดยสารสาธารณะ ทั้งรถตู้ รถโดยสารประจำทาง โดยเฉพาะรถรับจ้างไม่ประจำทางที่นำมาวิ่งเสริมและที่รับจ้างทั่วไปรวมถึงรถยนต์ส่วนบุคคล และรถจักรยานยนต์

๕.๔.๑ การควบคุมและตรวจสอบผู้ขับรถ : ในเรื่องการใช้ความเร็ว ไม่บรรทุกผู้โดยสารเกินกว่าจำนวนที่กฎระเบียบกำหนด พร้อมบันทึกระยะเวลาการขับรถต่อเนื่องและระยะเวลารวมต่อวัน มีการกำหนดมาตรการจากผู้ประกอบการที่จะตรวจสอบการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสาร ทุกครั้งก่อนออกเดินทางจัดให้มีการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดจากลมหายใจ พนักงานขับรถโดยสารก่อนการปฏิบัติหน้าที่ทั้งต้นทางและปลายทางอย่างต่อเนื่อง เพิ่มการสื่อสารประชาสัมพันธ์เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนตระหนักและมีการใช้อุปกรณ์นิรภัยทุกครั้ง

(หน่วยงานที่รับผิดชอบ กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย)

๕.๔.๒ การกวดขันและตรวจจ้บรถที่มีอุปกรณ์ส่วนควบไม่ปลอดภัย : กวดขันรถที่มีชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์อำนวยความสะดวกและปลอดภัยให้กับคนขับและผู้โดยสารไม่สมบูรณ์ เช่น ไฟหน้า ไฟท้าย ไฟเลี้ยว กระงกส่องหลังสภาพยางล้อหรือไม่เปิดไฟขณะใช้ เพื่อป้องกันและลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ พร้อมทั้งตรวจสอบสภาพความพร้อมของรถ คุณภาพของรถโดยอาศัยความร่วมมือจากอาสาสมัคร เช่น กลุ่มนักศึกษาอาชีวะฯ ผู้ประกอบการรถยนต์ค่ายต่าง ๆ โดยมีการแบ่งพื้นที่ความรับผิดชอบที่ชัดเจน เช่น ถนนหลวง ถนนทางหลวงชนบท และถนนท้องถิ่น

(หน่วยงานที่รับผิดชอบ กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย
กระทรวงศึกษาธิการ)

๕.๕ มาตรการบริการทางการแพทย์ฉุกเฉินด้านความปลอดภัยทางถนน : โดยประสานความร่วมมือกับองค์กรส่วนปกครองท้องถิ่นและองค์กรสาธารณกุศลเพื่อเป็นแกนในพื้นที่บูรณาการและกำหนดพื้นที่ความรับผิดชอบ เช่น ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนท้องถิ่นที่ชัดเจนและพร้อมให้บริการตลอดช่วงเทศกาลปีใหม่ โดยเฉพาะเตรียมการสำหรับการเข้าถึงที่เกิดเหตุ การส่งต่อผู้ป่วย เพราะช่วงเทศกาลจะเกิดปัญหาการติดขัดช่องทางปกติและช่องทางฉุกเฉิน

(หน่วยงานที่รับผิดชอบ สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ (สพฉ.) กระทรวงสาธารณสุข
กระทรวงมหาดไทย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง)

๕.๖ มาตรการด้านการประชาสัมพันธ์ :

๕.๖.๑ ปรับรูปแบบการสื่อสารประชาสัมพันธ์ : เพิ่มช่องทางเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายและรูปแบบสื่อสารใหม่ๆ โดยเน้นหนักตั้งแต่ช่วง ๗ วันก่อนเทศกาลและเข้มข้นในช่วงเทศกาล อาทิ นำเสนอข้อมูลผลกระทบที่เกิดกับเหยื่อ การนำข้อมูลการกระทำความผิดและบทลงโทษมาสื่อสารต่อสาธารณะ

(หน่วยงานที่รับผิดชอบ กรมประชาสัมพันธ์ กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน
กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.)
สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)
สื่อมวลชนและภาคเอกชน)

๕.๖.๒ ปรับเนื้อหาและจุดเน้นในการสื่อสารประชาสัมพันธ์ : โดยเน้นการสื่อสารความเสี่ยงหลัก ได้แก่ ขับเร็ว หลับใน ต้ม/เมาขับ ไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัย ให้เข้าถึงกลุ่มเป้าหมาย

(๑) ความเสี่ยง “หลับใน” สื่อสารประชาสัมพันธ์ให้ผู้ขับขี่ใช้ถนนตระหนักความรุนแรงและเตรียมพร้อมก่อน-ระหว่างเดินทาง (เช่น อดนอนติดต่อกันก่อนเดินทางกลับจะมีภาวะอ่อนล้าสะสมการดื่มแอลกอฮอล์ก่อนเดินทาง ทั้งขาไปและขากลับการขับรถติดต่อกันหลายชั่วโมงโดยไม่พัก)

(๒) การสื่อสารเพื่อให้รับรู้การบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด จริงจังและใช้บทลงโทษสูงสุด โดยเน้นรถที่มีโอกาสเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุสูง ได้แก่ รถสองชั้น รถตู้โดยสาร รถจักรยานยนต์ รวมถึงรถโดยสารสาธารณะ ที่ไม่ถูกต้องตามกฎหมาย และรถกระบะที่บรรทุกผู้โดยสารท้ายกระบะ

(๓) การประชาสัมพันธ์เส้นทางที่มีการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วทั้งหมดเพื่อให้เกิดความตระหนักของผู้ขับรถ

(๔) การประชาสัมพันธ์เส้นทางเสี่ยงอันตราย จุดเสี่ยงอันตราย ในโครงข่ายถนนสายหลัก และเส้นทางท่องเที่ยว

๕.๖.๓ การรณรงค์ให้ประชาชนวางแผนเดินทางและใช้ระบบขนส่งสาธารณะ : เพื่อลดความเสี่ยงจากการใช้รถส่วนบุคคลจำนวนมาก การหลีกเลี่ยงเส้นทางเสี่ยง จุดพัก/ให้บริการ ลดปัญหาการใช้ระยะเวลาบนถนนจนอ่อนล้า

(หน่วยงานที่รับผิดชอบ กระทรวงคมนาคม)

ทั้งนี้ ให้ใช้งบประมาณปกติของแต่ละหน่วยงานในการดำเนินงานช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๐ หากไม่สามารถดำเนินการดังกล่าวได้และมีความจำเป็นเร่งด่วนให้พิจารณาเสนอของบกลาง รายการเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็นโดยเสนอเรื่องต่อรัฐมนตรีเจ้าสังกัดพิจารณา (เว้นแต่เป็นกรณีที่คณะรัฐมนตรีหรือนายกรัฐมนตรีได้อนุมัติในหลักการแล้ว)

๖. ตัวชี้วัด

สถิติจำนวนผู้เสียชีวิตลดลงอย่างน้อยร้อยละ ๕ เมื่อเทียบกับสถิติในช่วงเทศกาลปีใหม่ปีก่อนหน้า (หรือจำนวนผู้เสียชีวิตไม่เกิน ๓๖๑ ราย)

๗. การประเมินผล

ดำเนินการประเมินผลหลังจากเสร็จสิ้นเทศกาล โดยการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อเป็นแนวทางดำเนินการในเทศกาลครั้งต่อไป

แผนดำเนินการตามความเสี่ยงสำคัญ

มาตรการ	รายละเอียด	ระยะเวลา ดำเนินการ	ต.ค. ๕๙	พ.ย. ๕๙	ธ.ค. ๕๙	ม.ค. ๖๐	หน่วยงาน หลัก
๑.ลดการใช้ ความเร็ว	๑.๑ การสนับสนุนอุปกรณ์ตรวจจับ ความเร็ว (Speed camera) (นปถ. พิจารณากำหนดนโยบาย และ สนับสนุนใช้งบกลางฉุกเฉินในการ ดำเนินการ)	ต.ค.๕๙-ธ.ค. ๕๙	๑ ต.ค. ๕๙-๒๙ ธ.ค. ๕๙				มท./สตช./ คค.
	๑.๒ พิจารณากำหนดความเร็วสูง สุดแต่ละพื้นที่ชุมชน	พ.ย.-ธ.ค. ๕๙	๑ พ.ย. ๕๙-๒๒ ธ.ค. ๕๙				มท./สตช.
	๑.๓ การบังคับใช้กฎหมายอย่าง เข้มงวด รุนแรง และต่อเนื่อง	ก่อน เทศกาล ๗ วัน และ ช่วงเทศกาล			๒๒ ธ.ค. ๕๙-๔ ม.ค.		ม ท ./ค ค ./ สตช.
	๑.๔ การเพิ่มการตรวจตราและสุ่ม ตรวจยานพาหนะ	ก่อน เทศกาล ๗ วัน และ ช่วงเทศกาล			๒๒ ธ.ค. ๕๙-๔ ม.ค.		มท./สตช./ คค.
๒. ลดการ ดื่ม/เมาขับ	๒.๑ การสนับสนุนอุปกรณ์ตรวจวัด ระดับแอลกอฮอล์ (นปถ. พิจารณา กำหนดนโยบาย และสนับสนุนใช้งบ กลางฉุกเฉินในการดำเนินการ)	ต.ค.๕๙-ธ.ค. ๕๙	๑ ต.ค. ๕๙-๒๙ ธ.ค. ๕๙				มท./สตช./ คค.
	๒.๒ การส่งเสริมมาตรการชุมชนต่างๆ	ก่อน เทศกาล ๗ วัน และช่วง เทศกาล			๒๒ ธ.ค. ๕๙-๔ ม.ค.		มท./สตช./ คค./ศธ.
	๒.๓ การบังคับใช้กฎหมายอย่าง เคร่งครัด	ก่อน เทศกาล ๗ วัน และช่วง เทศกาล			๒๒ ธ.ค. ๕๙-๔ ม.ค.		มท./สตช./ คค.
	๒.๔ ขอความร่วมมือผู้ประกอบการ ขนส่งด้วยรถบรรทุก หากไม่ จำเป็นให้หลีกเลี่ยงการใช้งาน รถบรรทุกในช่วงเทศกาลปีใหม่	ช่วงเทศกาล			๒๙ ธ.ค. ๕๙-๔ ม.ค.		มท./ หน่วยงาน ประชาสัมพันธ์ /สื่อท้องถิ่น
	๒.๕ การควบคุมเข้มงวดการจำหน่าย การดื่ม และการเข้าถึงเครื่องดื่ม แอลกอฮอล์	วันที่ ๓๐- ๓๑ ธ.ค. ๕๕๕และ ๑ ม.ค.๖๐			๓๐-๓๑ ธ.ค. ๕๙ และ ๑ ม.ค.		มท./สตช./ คค./ศธ.

มาตรการ	รายละเอียด	ระยะเวลา ดำเนินการ	ต.ค. ๕๙	พ.ย. ๕๙	ธ.ค. ๕๙	ม.ค. ๖๐	หน่วยงาน หลัก
๓. ลดการ หลับใหล	๓.๑ การสร้างความตระหนักเพื่อป้องกัน	ก่อน เทศกาล๑ เดือน และ ช่วงเทศกาล			๑ ธ.ค. ๕๙-๔ ม.ค. ๖๐		มท./ หน่วยงาน ประชาสัมพันธ์ /สื่อท้องถิ่น
	๓.๒ การเข้มงวดการให้บริการของรถ โดยสารสาธารณะ และรถตู้ รวมถึงรถยนต์ส่วนบุคคล และ รถจักรยานยนต์	ก่อน เทศกาล๑ เดือน และ ช่วงเทศกาล			๑ ธ.ค. ๕๙-๔ ม.ค. ๖๐		มท./สทช./ คค.
๔. กวดขัน การไม่ใช้ อุปกรณ์ นิรภัย (หมวก นิรภัย เข็ม ขัดนิรภัย)	๔.๑ การกวดขันการไม่ใช้อุปกรณ์ นิรภัย (หมวกนิรภัย เข็มขัดนิรภัย) (เริ่มหลัง นปถ. ประกาศนโยบาย ช่วง ต.ค.๕๙)แต่เข้มข้นในช่วงก่อน เทศกาล ๗ วันและช่วงเทศกาล	ต.ค.๕๙ เป็น ต้นไป	๑ ต.ค. ๕๙-๔ ม.ค. ๖๐				มท./สทช./ คค.
	๔.๒ การกำหนดมาตรการตรวจสอบ การใช้อุปกรณ์นิรภัยสำหรับ รถโดยสารสาธารณะ	ก่อน เทศกาล ๗ วัน และช่วง เทศกาล			๒๒ ธ.ค. ๕๙-๔ ม.ค.		ผู้ประกอบการ รถโดยสาร สาธารณะ
	๔.๓ การกวดขันและตรวจจับรถที่ส่วน ควมทำงานไม่สมบูรณ์	ก่อน เทศกาล ๗ วัน และช่วง เทศกาล			๒๒ ธ.ค. ๕๙-๔ ม.ค.		มท./สทช./ คค.
๕. ลด ถนน/จุด เสี่ยง สถานที่ ท่องเที่ยว และเส้นทาง ที่อยู่ ระหว่าง การ ซ่อมและ จุดตัดรถไฟ	๕.๑ ระดับนโยบายมีการกำหนด เป้าหมายที่ชัดเจน (นปถ. พิจารณาประชุมเพื่อกำหนด นโยบาย และสนับสนุนทางด้านบุคลากร และงบประมาณในการแก้ไขปัญหา อุบัติเหตุหรือสนับสนุนอุปกรณ์ที่ เกี่ยวข้องต่างๆ)	สัปดาห์แรก ของเดือน ต.ค. ๕๙	๑-๗ ต.ค.				มท.
	๕.๒ คณะกรรมการศูนย์ความ ปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) (คปถ. พิจารณาประชุมร่วมกับจังหวัด เพื่อขับเคลื่อนนโยบายจาก นปถ.)	สัปดาห์แรก ของเดือน พ.ย.๕๙	๑-๗ พ.ย.				มท.
	๕.๓ การแก้ไขจุดอันตรายที่เกิด อุบัติเหตุรุนแรงซ้ำซาก	สัปดาห์แรก ของเดือน พ.ย.๕๙ถึง ก่อน เทศกาล		๑ พ.ย- ๒๙ ธ.ค.๕๙			มท./คค.

มาตรการ	รายละเอียด	ระยะเวลา ดำเนินการ	ต.ค ๕๙	พ.ย. ๕๙	ธ.ค. ๕๙	ม.ค. ๖๐	หน่วยงาน หลัก
	๕.๔ การกำหนดเขตควบคุมเพื่อความปลอดภัยทางถนน	ก่อน เทศกาล ๗ วัน และช่วง เทศกาล			๒๒ ธ.ค. ๕๙-๔ ม.ค.		มท./คค.
	๕.๕ การจัดทำถนนปลอดภัย	ก่อน เทศกาล ๗ วัน และช่วง เทศกาล			๒๒ ธ.ค. ๕๙-๔ ม.ค.		มท./คค.
	๕.๖ การเพิ่มความปลอดภัยบริเวณ จุดตัดรถไฟ	ก่อน เทศกาล ๗ วัน และช่วง เทศกาล			๒๒ ธ.ค. ๕๙-๔ ม.ค.		คค./มท.
	๕.๗ การตรวจสอบสภาพความพร้อม ของรถ คุณภาพของรถ	ก่อน เทศกาล ๗ วัน และช่วง เทศกาล			๒๒ ธ.ค. ๕๙-๔ ม.ค.		คค./มท./
	๕.๘ การคืนผิวจราจรที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างหรือซ่อมบำรุงให้หยุดดำเนินการในระหว่างเทศกาลปีใหม่	ช่วงเทศกาล			๒๙ ธ.ค. ๕๙-๔ ม.ค.		มท./คค.
๖. การ บริการทาง การแพทย์ ฉุกเฉินด้าน ความ ปลอดภัย ทางถนน	การดำเนินการบูรณาการรูปแบบของระบบช่วยเหลือ กู้ภัย กู้ชีพที่เหมาะสมโดยมุ่งลดการสูญเสียเมื่อเกิดอุบัติเหตุโดยร่วมมือกับองค์กรส่วนปกครองท้องถิ่นให้เป็นหน่วยงานหลักเป็นแกนกลางในพื้นที่อย่างแท้จริง	ก่อน เทศกาล ๗ วัน และช่วง เทศกาล			๒๒ ธ.ค. ๕๙-๔ ม.ค.		มท./สธ./คค.
๗. ด้านการ ประชาสัมพันธ์	๗.๑ มาตรการสร้างความตระหนักเพื่อ ป้องปรามการขับรถเร็วเกิน กฎหมายกำหนด	เริ่ม ๑ธ.ค. ๕๙ และช่วง เทศกาล			๑ ธ.ค. ๕๙-๔ ม.ค. ๖๐		มท./ หน่วยงาน ประชาสัมพันธ์ /สื่อท้องถิ่น
	๗.๒ การส่งเสริมให้ประชาชนเดินทาง โดยระบบรถโดยสารสาธารณะ	เริ่ม ๑ธ.ค. ๕๙ และช่วง เทศกาล			๑ ธ.ค. ๕๙-๔ ม.ค. ๖๐		มท./ หน่วยงาน ประชาสัมพันธ์/ สื่อ ท้องถิ่น

แผนที่ ๒

แผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน ระยะกลาง
: ร่างแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔
ของคณะกรรมการวิสามัญปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน
สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

บทที่ ๑

บทนำ

ตามที่สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ได้มีมติในการประชุมครั้งที่ ๒๑/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๒๑ พฤษภาคม ๒๕๕๙ ตั้งคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเสนอแนวทางป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน และให้มีอำนาจหน้าที่พิจารณาเสนอการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนนให้สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศพิจารณา ดังนั้น คณะกรรมการจึงได้พิจารณาในประเด็นปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบก เพราะมีความเกี่ยวเนื่องกับมิติทางสังคม สาธารณะสุข เศรษฐกิจ เห็นควรร่วมกันแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุอย่างเป็นรูปธรรม โดยจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ของคณะกรรมการวิสามัญปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนนสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ในเชิงปฏิบัติที่สามารถนำไปดำเนินการได้เพื่อเสนอต่อสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศพิจารณาและเสนอต่อไปยังคณะรัฐมนตรีและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการต่อไป

สำหรับความพยายามในการลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยนั้นนับตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๔๗ เป็นต้นมา รัฐบาลได้กำหนดให้ความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระแห่งชาติ โดยกระทรวงคมนาคมในยุคนั้นได้ริเริ่มให้มีการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๗ – ๒๕๕๑ เพื่อแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุทางถนนที่ทวีความรุนแรงมากขึ้น และภายหลังจากที่องค์การสหประชาชาติได้จัดการประชุมผู้บริหารระดับสูงเรื่อง “ความปลอดภัยทางถนน” หรือ First Global Ministerial Conference on Road Safety : Time for Action เมื่อเดือนพฤศจิกายน ๒๕๕๒ ณ กรุงมอสโก สหพันธรัฐรัสเซีย และประเทศสมาชิกได้ร่วมประกาศรับรองเจตนารมณ์ปฏิญญามอสโก กำหนดให้ปี พ.ศ. ๒๕๕๔ – ๒๕๖๓ เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน เมื่อวันที่ ๒ มีนาคม ๒๕๕๓ เพื่อร่วมกันแก้ปัญหาคืออุบัติเหตุทางถนนโดยมีเป้าหมายในการลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากรแสนคนให้ได้อ้อยละ ๕๐ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ ประเทศไทยได้ขานรับนโยบายดังกล่าว โดยได้มีการจัดทำแผนแม่บทด้านความปลอดภัยทางถนน ๒ ฉบับ คือ แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๒ – ๒๕๕๕ และ พ.ศ. ๒๕๕๖ – ๒๕๕๙ ซึ่งจัดทำโดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เพื่อรองรับแผนทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๔ – ๒๕๖๓ และดำเนินการอย่างต่อเนื่องมาถึงปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม แม้ว่าปี พ.ศ. ๒๕๕๙ จะเป็นปีที่ ๖ นับตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๔ ที่ประเทศไทยได้เข้าสู่ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนโดยมุ่งที่จะลดการเสียชีวิตบนถนนให้ได้อ้อยละ ๕๐ ตามเป้าหมายขององค์การสหประชาชาติคือต่ำกว่าร้อยละ ๑๐ ต่อประชากรแสนคน ภายในปีพ.ศ. ๒๕๖๓ (ในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ อัตราเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยอยู่ที่ร้อยละ ๒๐.๒๑) ซึ่งมีการดำเนินงานต่างๆตามแนวทาง ๕ เสาหลักภายใต้กรอบทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ได้แก่

- ๑) การจัดการความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Management)
- ๒) ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยยิ่งขึ้น (Safer Road and Mobility)
- ๓) ยานพาหนะที่ปลอดภัยยิ่งขึ้น (Safer Vehicle)
- ๔) การใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยยิ่งขึ้น (Safer Road Use)
- ๕) การดูแลหลังการเกิดเหตุ (Post-Crash Care)

แต่ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นในประเทศก็ยังคงสร้างความสูญเสียให้แก่ประเทศชาติเป็นมูลค่ามหาศาลอย่างต่อเนื่อง

ในการประชุม The Second High-level Global Conference on Road Safety: Time for Results เมื่อวันที่ ๑๘ – ๑๙ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ ณ เมืองบราซิเลีย ประเทศบราซิล จัดโดยองค์การสหประชาชาติได้มีการประกาศปฏิญญาบราซิเลีย โดยยืนยันเป้าหมายเดิมในการลดอัตราการเสียชีวิตต่อประชากรแสนคนให้ได้ร้อยละ ๕๐ ซึ่งผลการดำเนินงานในภาพรวมทั่วโลกที่ประชุมเห็นว่าสิ่งที่ดำเนินการขณะนี้เพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนยังถือว่าไม่เพียงพอ และส่วนหนึ่งของร่างประกาศปฏิญญายืนยันว่าการจัดให้มีการบริการและปัจจัยพื้นฐานสำหรับความปลอดภัยทางถนนเป็นความรับผิดชอบพื้นฐานของภาครัฐ จากรายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนของโลกปี พ.ศ. ๒๕๕๘ (Global Status Report on Road Safety, ๒๐๑๕) จัดทำโดยองค์การอนามัยโลก (World Health Organization – WHO) พบว่าประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตต่อประชากรแสนคน คิดเป็น ๓๖.๒ คน และสูงเป็นอันดับ ๒ ของโลก (จำนวนผู้เสียชีวิต ๒๔,๒๓๗ คน คิดเป็น ๒,๐๒๐ คน/เดือน หรือ ๖๖ คน/วัน) ดังนั้น ในการเดินทางเพื่อลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนนั้น การดำเนินงานของภาครัฐเพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในรูปแบบเดิมจะไม่บังเกิดผลตามเป้าหมายของทศวรรษแห่งความปลอดภัยได้แน่นอน

ด้วยเหตุนี้ เพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนนให้เป็นรูปธรรม คณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนนร่วมกันพิจารณาแล้ว เห็นว่าในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนควรแบ่งการดำเนินการออกเป็น ๓ ระยะ ได้แก่ ระยะเร่งด่วนเพื่อให้ทันช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๐ที่กำลังจะมาถึง ระยะกลาง โดยจัดทำเป็นแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน (แผนดำเนินการช่วง ๕ ปี) และแผนยั่งยืนระยะยาว ซึ่งเริ่มดำเนินการได้ทันทีและสามารถดำเนินการได้ต่อเนื่อง ปัจจุบันการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของคณะกรรมการนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (นปถ.) โดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ส่วนใหญ่เป็นการดำเนินการในช่วงเทศกาลสำคัญ คือ เทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ ซึ่งเริ่มดำเนินการอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๔๘ ผลการดำเนินการสามารถลดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลได้ในช่วงแรก แต่ในช่วง ๓ ปีหลัง แนวโน้มของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเป็นไปในทิศทางที่เพิ่มขึ้นในช่วงเทศกาลสงกรานต์และมีแนวโน้มทรงตัวในช่วงเทศกาลปีใหม่ หากไม่มีการปรับเปลี่ยนกลยุทธ์การดำเนินงาน แนวโน้มอาจไม่แตกต่างไปจากเดิม คณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนนจึงได้นำเสนอแนวทางใหม่ในการลดอุบัติเหตุในช่วงเวลาดังกล่าว โดยแบ่งเป็น ๓ ระยะ คือ ระยะเร่งด่วนในช่วงปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๐ ระยะกลาง ๕ ปี พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔ และแผนยั่งยืนระยะยาว

ส่วนระยะกลางในการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนที่ได้ผล คณะกรรมการวิสามัญฯ เห็นควรมีการจัดทำ (ร่าง) แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ระยะ ๕ ปี ที่สามารถนำไปปฏิบัติได้ โดยมุ่งเน้นการแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ควบคู่ไปกับการปรับปรุงกลไกที่ทำให้เกิดระบบการขนส่งทางถนนที่ปลอดภัย เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการดำเนินงาน และมีการติดตามประเมินผลเป็นระยะ เพื่อปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ในการดำเนินงานให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เกิดขึ้นจริง จึงได้จัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔) โดยกำหนดยุทธศาสตร์ไว้ ๖ ยุทธศาสตร์ เรียกว่า SIX SAFETY STRATEGIES และนำแผนแม่บทด้านความปลอดภัยทางถนน (พ.ศ. ๒๕๔๘ – ๒๕๕๑) ซึ่งเป็นแผนแม่บทที่ประสบความสำเร็จในการใช้มาก่อนแล้ว มาปรับให้เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน

และนำหลักการตามที่องค์การสหประชาชาติและปฏิญญาบราซิเลีย เรื่องความปลอดภัยทางถนน มาประกอบการจัดทำแผนดังกล่าว โดยกำหนดเป้าหมายให้สอดคล้องกับเป้าหมายขององค์การสหประชาชาติที่กล่าวแล้วข้างต้นซึ่งจะได้กล่าวถึงรายละเอียดต่อไป ส่วนแผนที่ยืนระยะยาวจะเป็นการสร้างภูมิคุ้มกันความปลอดภัยในชีวิต และการเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยพัฒนาบทบาทสถาบันทางสังคมให้เข้มแข็งยิ่งขึ้นทั้งการจัดตั้งศาลจราจร และการให้สถานศึกษามีส่วนร่วมในการปลูกฝังจิตสำนึกและสร้างวัฒนธรรมการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ตลอดจนการส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะ เป็นต้น

บทที่ ๒

สภาพปัญหาความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย

๒.๑ ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนช่วงปี พ.ศ. ๒๕๔๗ – ๒๕๕๑ และสถานการณ์ปัจจุบัน

ปัญหาการเสียชีวิตและความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยก่อนปี พ.ศ. ๒๕๔๗ กำลังเพิ่มความรุนแรงมากขึ้นกระแสรายการจราจรเริ่มคับคั่งมากขึ้นกว่าในอดีตโดยในระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๔๔ – ๒๕๔๖ จำนวนผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้นในอัตราที่น่าวิตก ๑๐ ต่อปีจึงเป็นไปได้ว่าหากภาวะเศรษฐกิจและปริมาณการจราจรยังมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นต่อไปโดยมิได้มีความพยายามในการปรับปรุงด้านความปลอดภัยทางถนนเพิ่มขึ้นแต่อย่างใดแล้วจำนวนผู้เสียชีวิตอาจเพิ่มขึ้นอีกกว่า ๒๔,๗๐๐ คนในอีก ๕ ปีข้างหน้าเทียบจากจำนวนผู้เสียชีวิตในปี พ.ศ. ๒๕๔๖ เป็นเกณฑ์

ในปี พ.ศ. ๒๕๔๗ กระทรวงคมนาคมได้มีการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๗ – ๒๕๕๑ โดยใช้ยุทธศาสตร์ ๕ Es ในการนำทาง ได้แก่

- ๑) ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement)
- ๒) ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรม (Engineering)
- ๓) ยุทธศาสตร์ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม (Public Relation, Education and Public Participation)
- ๔) ยุทธศาสตร์ด้านการช่วยเหลือฉุกเฉิน (Emergency Medical Service : EMS)
- ๕) ยุทธศาสตร์ด้านการติดตามและประเมินผล (Evaluation and Information)

ผลการดำเนินงานของแผนปี พ.ศ. ๒๕๔๗ – ๒๕๕๑ พบว่าสามารถลดความเสียหายจากอุบัติเหตุทางถนนได้บ้างโดยมีอัตราผู้เสียชีวิตต่อประชากรแสนคน เฉลี่ยระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๔๑ – ๒๕๕๒ เฉลี่ยปีละ ๑๙.๙๒ ซึ่งผลการดำเนินการดังกล่าวทำให้ปี พ.ศ. ๒๕๕๒ มีอัตราผู้เสียชีวิตต่อประชากรแสนคน อยู่ที่ ๑๗.๓๙

แต่หลังจากนั้นตลอดช่วงทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (พ.ศ. ๒๕๕๔ – ๒๕๖๓) แม้รัฐบาลกำหนดให้ประเด็นความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระแห่งชาติแล้ว ผลการดำเนินงานของประเทศไทยนั้นว่ายังไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร เนื่องจากการดำเนินงานแก้ไขปัญหาคอขวดอุบัติเหตุทางถนนยังไม่มีอย่างต่อเนื่อง การดำเนินการตามมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนดำเนินการเฉพาะช่วงเทศกาลสำคัญที่ประชาชนมีการเดินทางกันเป็นจำนวนมากเท่านั้น ทำให้ปริมาณผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนยังไม่มีแนวโน้มไปในทิศทางที่ลดลงอย่างชัดเจน ทั้งความรุนแรงของอุบัติเหตุยังเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยดูได้จากช่วงเทศกาลสงกรานต์ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๕ – ๒๕๕๙ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น กล่าวคือ ในปี พ.ศ. ๒๕๕๕ มีอัตราการเสียชีวิตต่ออุบัติเหตุหนึ่งครั้งคิดเป็นร้อยละ ๑๐.๒๓ และเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ ๑๒.๘๒ ในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ ส่วนช่วงเทศกาลปีใหม่อัตราการเสียชีวิตต่ออุบัติเหตุหนึ่งครั้งตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๕ – ๒๕๕๙ มีแนวโน้มคงที่ โดยในปี พ.ศ. ๒๕๕๕ คิดเป็นร้อยละ ๑๐.๘๓ และในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ คิดเป็นร้อยละ ๑๑.๒๕ (ตาราง ๑) ขณะเดียวกันปริมาณรถจดทะเบียนสะสมเพิ่มขึ้นทุกปี เนื่องจากภาครัฐยังไม่มียุทธศาสตร์จำกัดปริมาณรถจดทะเบียนภายในประเทศ ดังนั้น โอกาสเกิดอุบัติเหตุทางถนนจึงเพิ่มขึ้นตามปริมาณรถที่เพิ่มขึ้น

ตาราง ๑ อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อการเกิดอุบัติเหตุหนึ่งครั้งในช่วงเทศกาลปีใหม่
และเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. ๒๕๕๕ – ๒๕๕๙

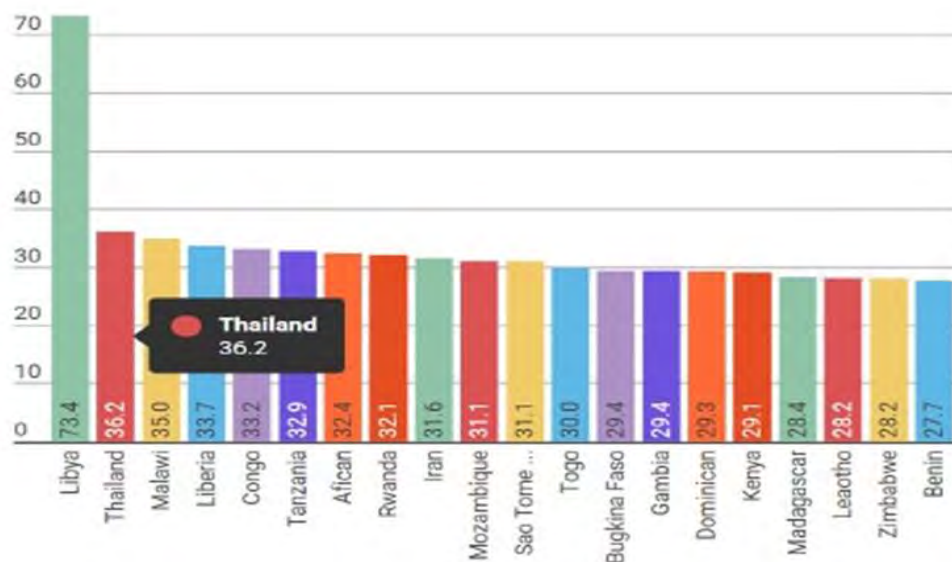
รายการ	ปี ๒๕๕๕	ปี ๒๕๕๖	ปี ๒๕๕๗	ปี ๒๕๕๘	ปี ๒๕๕๙
เทศกาลปีใหม่					
จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	๓,๐๙๓	๓,๑๗๖	๓,๑๗๔	๒,๙๙๗	๓,๓๗๙
จำนวนผู้เสียชีวิต (คน)	๓๓๕	๓๖๕	๓๖๗	๓๔๑	๓๘๐
จำนวนผู้บาดเจ็บ (คน)	๓,๓๗๕	๓,๓๒๙	๓,๓๔๔	๓,๑๑๗	๓,๕๐๕
อัตราการเสียชีวิตต่ออุบัติเหตุหนึ่งครั้ง	๑๐.๘๓	๑๑.๔๙	๑๑.๕๖	๑๑.๓๘	๑๑.๒๕
เทศกาลสงกรานต์					
จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	๓,๑๒๙	๒,๘๒๘	๒,๙๙๒	๓,๓๗๓	๓,๔๔๗
จำนวนผู้เสียชีวิต (คน)	๓๒๐	๓๒๑	๓๒๒	๓๖๔	๔๔๒
จำนวนผู้บาดเจ็บ (คน)	๓,๓๒๐	๓,๐๔๐	๓,๒๒๕	๓,๕๕๙	๓,๖๕๖
อัตราการเสียชีวิตต่ออุบัติเหตุหนึ่งครั้ง	๑๐.๒๓	๑๑.๓๕	๑๐.๗๖	๑๐.๗๙	๑๒.๘๒

ที่มา : ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

๒.๒ สถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในต่างประเทศ

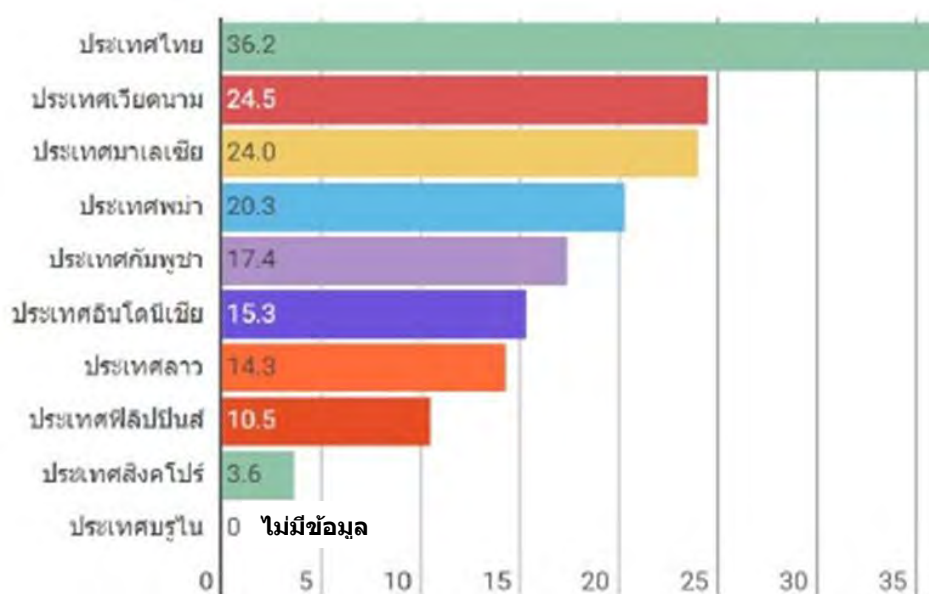
เปรียบเทียบกับสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในต่างประเทศจากรายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนของโลกปี พ.ศ.๒๕๕๘ (Global Status Report on Road Safety, ๒๐๑๕) พบว่าอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากรแสนคนของประเทศไทยสูงเป็นอันดับสองของโลก คิดเป็นอัตรา ๓๖.๒ คน โดยมีประเทศลิเบียเป็นประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตสูงสุด คิดเป็นอัตรา ๗๓.๔ คน รองลงมาจากประเทศไทย คือประเทศมาลาวี ซึ่งมีการรายงานอัตราการเสียชีวิตต่อประชากรแสนคน คิดเป็น ๓๕.๐ และประเทศไทยยังสูงเป็นอันดับ ๑ ของประเทศสมาชิกกลุ่มอาเซียนด้วย รายละเอียดตามแผนภูมิ ๑ และแผนภูมิ ๒

แผนภูมิ ๑ อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศต่างๆ ที่สูงที่สุด ๒๐ อันดับแรกของโลก



ที่มา : Global Status Report on Road Safety, ๒๐๑๕ ขององค์การอนามัยโลก

แผนภูมิ ๒ อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศสมาชิกกลุ่มอาเซียน

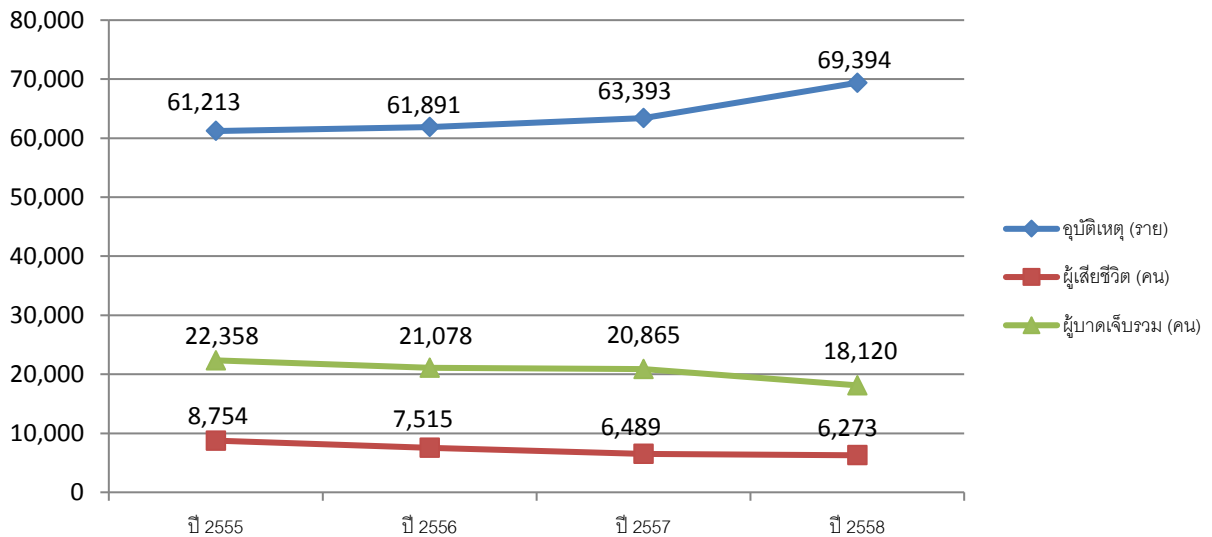


ที่มา : Global Status Report on Road Safety, ๒๐๑๕ ขององค์การอนามัยโลก

๒.๓ สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในปัจจุบัน

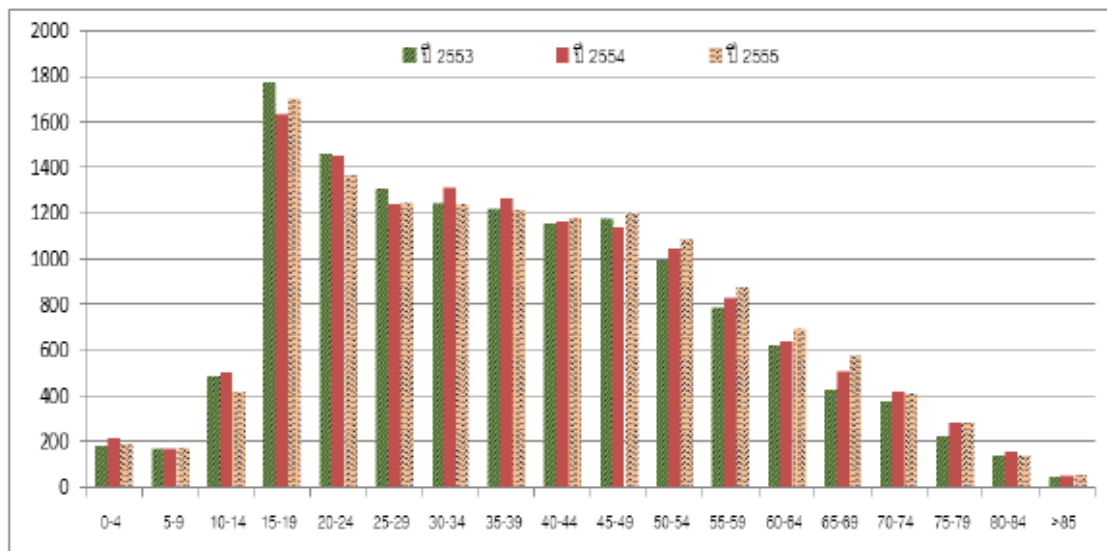
นับตั้งแต่ประเทศไทยเริ่มเข้าสู่แผนทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนในปี พ.ศ. ๒๕๕๔ เป็นต้นมา จากสถิติอุบัติเหตุจราจรทางบก สำนักงานตำรวจแห่งชาติ พบว่า จำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๕ – ๒๕๕๘ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น คดีอุบัติเหตุจราจรทางบกที่รับแจ้งในปี พ.ศ. ๒๕๕๕ มีจำนวน ๖๑,๒๑๓ ราย เพิ่มขึ้นเป็น ๖๙,๓๙๔ รายในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ และจากสถิติจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเปรียบเทียบปี พ.ศ. ๒๕๕๓ – ๒๕๕๕ จำแนกตามกลุ่มอายุของสำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข โดยกลุ่มอายุ ๑๕ – ๑๙ ปี มีสถิติเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุด (แผนภูมิ ๓ และแผนภูมิ ๔)

แผนภูมิ ๓ จำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก ผู้เสียชีวิต และผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน
ปี พ.ศ. ๒๕๕๕ – ๒๕๕๘



ที่มา : สถิติคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

แผนภูมิ ๔ จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเปรียบเทียบ ปี พ.ศ. ๒๕๕๓ - ๒๕๕๕
จำแนกตามกลุ่มอายุ



ที่มา : ข้อมูลมรณบัตรและหนังสือรับรองการตาย สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข

หากพิจารณาถึงปริมาณรถจดทะเบียนสะสมที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี พบว่าจากสถิติคดีจราจรทางบกตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๕ - ๒๕๕๘ อัตราส่วนจำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุต่อรถจดทะเบียน ๑๐,๐๐๐ คัน (หมายถึงรถจดทะเบียน ๑๐,๐๐๐ คันมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุกี่คัน) กลับพบว่ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้น กล่าวคือ ในปี พ.ศ. ๒๕๕๕ อัตราส่วนจำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุต่อรถจดทะเบียน ๑๐,๐๐๐ คัน คิดเป็น ๑๗.๕๖ คัน และในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ คิดเป็น ๑๙.๖๓ คัน แสดงว่าไม่ว่าปริมาณรถจดทะเบียนสะสมจะเพิ่มขึ้นเป็นเท่าไร จำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกยังเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง (ตาราง ๒ และแผนภูมิ ๕)

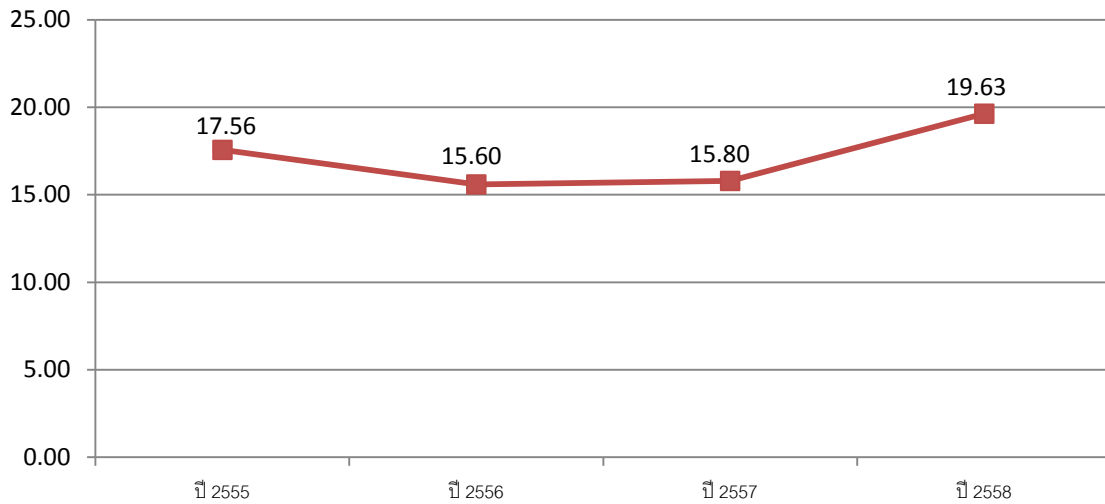
ตาราง ๒ อัตราการเกิดอุบัติเหตุต่อรถจดทะเบียน ๑๐,๐๐๐ คัน (ปี พ.ศ. ๒๕๕๕ - ๒๕๕๘)

รายการ	ปี ๒๕๕๕	ปี ๒๕๕๖	ปี ๒๕๕๗	ปี ๒๕๕๘
จำนวนรถจดทะเบียนทั่วประเทศ (คัน)	๓๒,๔๗๖,๙๗๗	๓๔,๖๒๔,๔๐๖	๓๕,๘๓๕,๑๘๐	๓๖,๗๓๑,๐๒๓
จำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุ (คัน)	๕๗,๐๔๒	๕๔,๐๐๔	๕๖,๖๑๓	๗๒,๑๑๕
จำนวนผู้เสียชีวิต(คน)	๘,๗๕๔	๗,๕๑๕	๖,๔๘๙	๖,๒๗๓
อัตราส่วนจำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุต่อรถจดทะเบียน ๑๐,๐๐๐ คัน (คัน)	๑๗.๕๖	๑๕.๖๐	๑๕.๘๐	๑๙.๖๓

ที่มา : จำนวนรถจดทะเบียนทั่วประเทศ กรมการขนส่งทางบก และสถิติคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

แผนภูมิ ๕ อัตราจำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุต่อรถจดทะเบียน ๑๐,๐๐๐ คัน (ปี พ.ศ. ๒๕๕๕ - ๒๕๕๘)

หน่วย : คัน



ที่มา : จำนวนรถจดทะเบียนทั่วประเทศ กรมการขนส่งทางบก สถิติคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

จากสถิติคดีจราจรทางบกอีกเช่นกัน พบว่า ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุจำนวนมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์ โดยในปี พ.ศ.๒๕๕๘ มีรถจักรยานยนต์เกิดอุบัติเหตุทั้งสิ้น ๒๖,๗๑๕ คัน คิดเป็นร้อยละ ๓๗.๐๔ ของรถที่เกิดอุบัติเหตุทั้งหมด รองลงมาคือรถยนต์นั่งเกิดอุบัติเหตุจำนวน ๒๒,๖๓๗ คัน คิดเป็นร้อยละ ๓๑.๓๙ และรถบรรทุกทุกขนาดเล็ก (รถปิคอัพ) จำนวน ๑๒,๗๐๘ คัน คิดเป็นร้อยละ ๑๗.๖๒ ตามลำดับ (ตาราง ๓)

ตาราง ๓ จำนวนคนเดินเท้าและยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุทางถนน ปี ๒๕๕๕ - ๒๕๕๘
(เฉพาะกรณีที่บันทึกเป็นคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก)

คนเดินเท้าและยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ		ปี ๒๕๕๕	ปี ๒๕๕๖	ปี ๒๕๕๗	ปี ๒๕๕๘	ร้อยละของรถที่เกิดอุบัติเหตุ
๑	คนเดินเท้า	๒,๕๔๙	๒,๑๔๗	๑,๙๖๕	๒,๐๑๗	-
๒	รถจักรยานยนต์	๒๐,๖๘๘	๑๙,๘๓๔	๒๐,๘๕๖	๒๖,๗๑๕	๓๗.๐๔
๓	รถยนต์นั่ง	๑๗,๕๒๒	๑๖,๓๖๗	๑๘,๑๐๕	๒๒,๖๓๗	๓๓.๓๙
๔	รถบรรทุกขนาดเล็ก (รถปิกอัพ)	๙,๔๓๔	๙,๔๙๙	๙,๘๕๒	๑๒,๗๐๘	๑๗.๖๒
๕	รถแท็กซี่	๓,๐๒๙	๒,๓๕๗	๒,๑๐๓	๒,๓๑๕	๓.๒๑
๖	รถบรรทุก ๖ ล้อ	๑,๑๕๑	๑,๐๖๔	๑,๐๓๗	๑,๒๙๖	๑.๘๐
๗	รถบรรทุก ๑๐ ล้อหรือมากกว่า	๑,๐๔๓	๙๕๗	๙๒๓	๑,๒๘๑	๑.๗๘
๘	รถโดยสารขนาดเล็ก (รถตู้)	๙๒๐	๙๓๘	๘๔๘	๙๙๐	๑.๓๗
๙	รถจักรยาน	๓๗๕	๓๘๗	๔๔๗	๘๙๑	๑.๒๔
๑๐	รถโดยสารขนาดใหญ่	๑,๐๐๑	๗๗๙	๗๐๔	๘๕๖	๑.๑๗
๑๑	รถสามล้อเครื่อง	๓๐๑	๒๗๗	๒๒๗	๒๔๑	๐.๓๓
๑๒	รถสามล้อ	๑๘	๑๔	๒๒	๒๙	๐.๐๔
๑๓	อื่น ๆ	๑,๕๖๐	๑,๕๓๑	๑,๔๘๙	๒,๑๖๖	๓.๐๐
รวมจำนวนยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ (คัน) (ไม่รวมคนเดินเท้า)		๕๗,๐๔๒	๕๔,๐๐๔	๕๖,๖๑๓	๗๒,๑๑๕	๑๐๐.๐๐

ที่มา : สถิติคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

๒.๔ สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

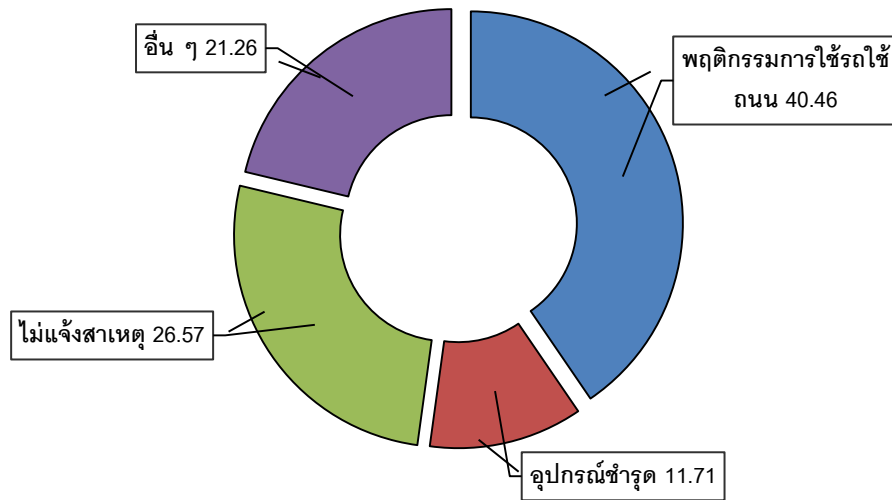
จากสถิติคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกปี ๒๕๕๘ ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พบว่าสาเหตุส่วนใหญ่ของอุบัติเหตุทางถนนเกิดจากข้อบกพร่องของพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน คิดเป็นร้อยละ ๔๐.๔๖ รองลงมาคือ ไม่แจ้งสาเหตุ ร้อยละ ๒๖.๕๗ สาเหตุอื่น ๆ ร้อยละ ๒๑.๒๖ และอุปกรณ์ส่วนควบของรถชำรุด ร้อยละ ๑๑.๗๑ (ตาราง ๔ และแผนภูมิ ๖)

ตาราง ๔ สาเหตุของอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน ปี พ.ศ.๒๕๕๕ - ๒๕๕๘
(เฉพาะกรณีที่บันทึกเป็นคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก)

สาเหตุ	ปี ๒๕๕๕	ปี ๒๕๕๖	ปี ๒๕๕๗	ปี ๒๕๕๘	ร้อยละ (ปี๒๕๕๘)	ร้อยละ (ปี๒๕๕๘) ยกเว้น กรณีไม่แจ้งสาเหตุ
พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน	๓๔,๐๐๗	๓๒,๙๖๗	๓๑,๓๖๔	๓๔,๐๘๐	๔๐.๔๖	๕๕.๑๐
อุปกรณ์ชำรุด	๑๒,๔๑๘	๑๐,๖๖๐	๙,๘๘๒	๙,๘๖๑	๑๑.๗๑	๑๕.๙๔
อื่น ๆ	๒๒,๑๗๕	๒๐,๘๘๗	๑๙,๓๔๒	๑๗,๙๖๐	๒๑.๒๖	๒๘.๙๖
ไม่แจ้งสาเหตุ	๑๙,๑๗๒	๒๑,๖๕๓	๒๔,๑๘๖	๒๒,๓๗๘	๒๖.๕๗	
รวม					๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

ที่มา : สถิติคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

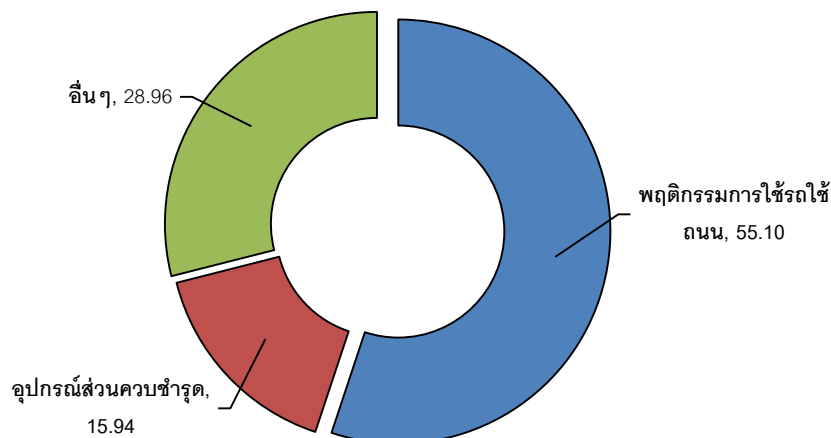
แผนภูมิ ๖ แสดงร้อยละของสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน
ที่ระบุในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก



ที่มา : สถิติคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

สถิติข้างต้นแสดงให้เห็นว่าในการจัดเก็บข้อมูลคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกยังมีข้อบกพร่องในการบันทึกข้อมูลอยู่มาก เนื่องจากการไม่แจ้งสาเหตุของคดีสูงถึงร้อยละ ๒๖.๕๗ หากภาครัฐสามารถพัฒนาวิธีการจัดเก็บข้อมูลที่มีประสิทธิภาพได้ดีขึ้น จะสามารถระบุสาเหตุของปัญหาการเกิดอุบัติเหตุได้มากขึ้น ซึ่งจะนำไปสู่การกำหนดมาตรการแก้ปัญหาได้ถูกต้องเหมาะสมยิ่งขึ้น แต่หากตัดกรณีไม่แจ้งสาเหตุออกไป จะพบว่าสาเหตุของอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่ยังคงเป็นเรื่องความบกพร่องของพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน คิดเป็นร้อยละ ๕๕.๑๐ ส่วนสาเหตุจากความบกพร่องของอุปกรณ์ส่วนควบของรถ คิดเป็นร้อยละ ๑๕.๙๔ ที่เหลือคือสาเหตุอื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ ๒๘.๙๖ (ตาราง ๔ และแผนภูมิ ๗)

แผนภูมิ ๗ แสดงร้อยละของสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่ระบุในคดี
อุบัติเหตุจราจรทางบก (ไม่รวมกรณีไม่แจ้งสาเหตุ)



ที่มา : สถิติคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

เฉพาะในส่วนของสาเหตุความบกพร่องของพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน พบว่าพฤติกรรมที่สำคัญ และเป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุ ๕ อันดับแรกในปี พ.ศ.๒๕๕๘ (ตาราง ๕) ได้แก่

๑. ตัดหน้าระยะกระชั้นชิด	ร้อยละ	๒๓.๕๕
๒. ขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด	ร้อยละ	๒๐.๖๔
๓. ขับรถตามกระชั้นชิด	ร้อยละ	๑๗.๑๐
๔. ขับไม่ชำนาญ/ไม่เป็น	ร้อยละ	๘.๕๖
๕. ขับรถผิดช่องทาง ขับคร่อมเส้น	ร้อยละ	๖.๓๘

ตาราง ๕ สาเหตุของอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน ปี พ.ศ.๒๕๕๕ – ๒๕๕๘
(เฉพาะกรณีที่บันทึกเป็นคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก)

สาเหตุ	ปี ๒๕๕๕	ปี ๒๕๕๖	ปี ๒๕๕๗	ปี ๒๕๕๘	ร้อยละ (ปี ๒๕๕๘)
๑. ตัดหน้าระยะกระชั้นชิด	๖,๖๗๐	๖,๔๖๗	๖,๖๐๐	๘,๐๒๗	๒๓.๕๕
๒. ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด	๖,๘๙๖	๗,๖๑๕	๖,๙๓๙	๗,๐๓๔	๒๐.๖๔
๓. ขับรถตามกระชั้นชิด	๕,๒๔๘	๔,๖๘๕	๔,๘๗๔	๕,๘๒๖	๑๗.๑๐
๔. ขับไม่ชำนาญ/ไม่เป็น	๒,๓๙๓	๓,๐๘๐	๓,๒๙๘	๒,๙๑๘	๘.๕๖
๕. ขับรถผิดช่องทาง ขับคร่อมเส้น	๑,๘๓๖	๑,๖๕๙	๑,๖๘๘	๒,๑๗๓	๖.๓๘
๖. ไม่ยอมให้รถที่มีสิทธิไปก่อน	๑,๘๕๕	๑,๙๕๓	๒,๑๔๖	๒,๑๔๓	๖.๒๙
๗. เมาสุรา	๓,๗๘๑	๒,๖๘๖	๑,๔๙๗	๑,๓๖๒	๔.๐๐
๘. แข่งรถอย่างผิดกฎหมาย	๑,๓๙๘	๑,๑๘๓	๙๘๖	๑,๐๓๘	๓.๐๕
๙. ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ/เครื่องหมายจราจร	๘๒๘	๗๓๗	๗๓๒	๙๐๓	๒.๖๕
๑๐. ไม่ให้สัญญาณจอด/ชะลอ/เลี้ยว	๕๑๙	๖๐๙	๔๓๓	๖๒๔	๑.๘๓
๑๑. หลับใน	๕๕๗	๕๕๖	๕๑๙	๖๐๐	๑.๗๖
๑๒. ไม่สวมหมวกนิรภัย	๘๔๐	๘๖๑	๗๕๓	๕๖๔	๑.๖๕
๑๓. ไม่ขับรถในช่องทางเดินรถซ้ายสุด	๒๙๓	๒๔๒	๓๒๙	๒๖๔	๐.๗๗
๑๔. ขับรถไม่เปิดไฟ/ไม่ใช้แสงสว่างตามกำหนด	๑๔๘	๑๒๒	๑๔๕	๑๔๐	๐.๔๑
๑๕. สัตว์พาหนะวิ่งตัดหน้า เช่น วัว ควาย	๗๖	๙๒	๙๑	๑๔๐	๐.๔๑
๑๖. ฝ่าฝืนป้ายหยุดขณะออกจากทางร่วมทางแยก	๔๖๓	๒๔๔	๑๔๘	๑๓๐	๐.๓๘
๑๗. รถเสียไม่แสดงเครื่องหมายหรือสัญญาณตามที่กำหนด	๘๖	๖๗	๖๖	๗๙	๐.๒๓
๑๘. ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	๗๒	๖๒	๖๒	๔๑	๐.๑๒
๑๙. บรรทุกเกินอัตรา	๓๐	๒๘	๓๘	๓๗	๐.๑๑
๒๐. เสพสารออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท เช่น ยาบ้า	๑๘	๑๙	๒๐	๓๗	๐.๑๑
รวมสาเหตุจากพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน	๓๔,๐๐๗	๓๒,๙๖๗	๓๑,๓๖๔	๓๔,๐๘๐	๑๐๐.๐๐

ที่มา : สถิติคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

๒.๕ แนวทางการดำเนินงานระยะ ๕ ปี

จากสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนข้างต้น เห็นได้ว่าปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยส่วนใหญ่เกิดจากพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ไม่ถูกต้องเหมาะสม ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ๓ อันดับแรก ได้แก่ รถจักรยานยนต์ รถยนต์นั่ง และรถบรรทุกขนาดเล็ก (รถปิกอัพ) ซึ่งส่วนใหญ่เป็นยานพาหนะส่วนบุคคล และปัญหาการจัดเก็บข้อมูลคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกที่ไม่ครบถ้วน ดังนั้น ในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนของคณะกรรมการวิสามัญปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ได้นำปัญหาเหล่านี้มาเป็นตัวกำหนดวิสัยทัศน์ วัตถุประสงค์

และเป้าหมายเชิงนโยบาย เพื่อจัดทำยุทธศาสตร์ในการขับเคลื่อนการดำเนินการป้องกันและลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศ โดยแบ่งยุทธศาสตร์ออกเป็น ๖ ด้าน (SIX SAFETY STRATEGIES) ได้แก่

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ กฎหมายความปลอดภัยทางถนนและการบังคับใช้ (Road Safety Laws and Enforcement)

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Management)

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ถนนปลอดภัย (Road Safety for Safer Roads)

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ยานพาหนะปลอดภัย (Road Safety for Safer Vehicles)

ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การให้การศึกษา เสริมสร้างวัฒนธรรมและพฤติกรรมด้านความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Education, Culture and Behaviors)

ยุทธศาสตร์ที่ ๖ การบริการทางการแพทย์ฉุกเฉินด้านความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Emergency Medical Services)

บทที่ ๓

ยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔ (แผนระยะ ๕ ปี)

ดังที่กล่าวข้างต้นแล้วว่า (ร่าง) แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนเป็นแผน ๕ ปี (ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔) เน้นการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนนทั้งระบบ มุ่งหมายที่จะมีการพัฒนาและปรับปรุงกลไกที่ทำให้เกิดระบบที่ทำให้เกิดความปลอดภัยอย่างแท้จริง ทั้งด้านกฎหมายและการบังคับใช้การบริหารจัดการ ถนน ยานพาหนะ การศึกษา พฤติกรรม และการบริการทางแพทย์ฉุกเฉิน ตาม ๖ ยุทธศาสตร์ โดยแต่ละยุทธศาสตร์คณะกรรมการวิชาการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ได้ระบุสภาพปัญหา แนวทางแก้ไข และกำหนดแผนการดำเนินงาน และบริหารจัดการด้านการจราจร โดยมีรายละเอียดของแผนแม่บทฯ ดังนี้

๓.๑ วิสัยทัศน์

“คน รถ ถนน ปลอดภัย สร้างวินัยและพฤติกรรมที่ดีในการใช้รถใช้ถนน”

๓.๒ วัตถุประสงค์

เพื่อเสนอแนะแนวทางการขับเคลื่อนการดำเนินการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ให้สอดคล้องกับหลักการเรื่องความปลอดภัยทางถนนขององค์การสหประชาชาติและจัดทำกรอบทิศทางในการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนในช่วง ๕ ปีข้างหน้า คณะกรรมการวิชาการวิสามัญจึงกำหนดวัตถุประสงค์แผนแม่บทด้านความปลอดภัยทางถนน ดังนี้

๓.๒.๑) สร้างความเข้มแข็งในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อความปลอดภัยทางถนน

๓.๒.๒) ปรับปรุงองค์กรเพื่อพัฒนาระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนที่สามารถเข้าถึงระดับท้องถิ่น

๓.๒.๓) สร้างมาตรฐานความปลอดภัยของถนนให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล

๓.๒.๔) พัฒนามาตรฐานยานยนต์และอุปกรณ์ส่วนควบให้มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้นด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัย

๓.๒.๕) สร้างวินัยและจิตสำนึกความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างยั่งยืน

๓.๒.๖) พัฒนาระบบการแก้ไขปัญหาเมื่อเกิดเหตุเพื่อการรักษาพยาบาลและลดความสูญเสีย

๓.๓ เป้าหมายเชิงนโยบาย

(ร่าง) แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับนี้ เป็นแผนระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔) คณะกรรมการวิชาการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ จึงได้กำหนดเป้าหมายที่สามารถดำเนินการได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยจะลดอัตราการเสียชีวิตต่อประชากรแสนคนลงให้ได้ร้อยละ ๒๐ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ เทียบกับปัจจุบัน จากอัตราการเสียชีวิตต่อประชากรแสนคนของประเทศไทยที่องค์การอนามัยโลกได้ระบุไว้ คือ ๓๖.๒ คน หรือ ๒๔,๒๓๗ คน ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ โดยกำหนดเป้าหมายอัตราการเสียชีวิตในปี พ.ศ. ๒๕๖๐ ลดลงร้อยละ ๑๐ จากอัตราการเสียชีวิตขององค์การอนามัยโลก และปีต่อ ๆ ไปลดลงอีกร้อยละ ๒.๕ และจากการประมาณการจำนวนประชากรของประเทศไทยในกลางปี ๒๕๕๙ ของมหาวิทยาลัยมหิดล พบว่ามีจำนวน ๖๕.๓ ล้านคน (ข้อมูล

จาก “สารประชากร มหาวิทยาลัยมหิดล” ปีที่ ๒๕ เดือนมกราคม ๒๕๕๙ โดย สถาบันวิจัยประชากร และสังคม มหาวิทยาลัยมหิดล <http://www.ipsr.mahidol.ac.th/ipsrbeta/th/Gazette.aspx>) ดังนั้น หากประมาณการจำนวนประชากร พ.ศ. ๒๕๖๐ เท่ากับกลางปี พ.ศ. ๒๕๕๙ คือ ๖๕.๓ ล้านคนแล้ว อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากรแสนคนของประเทศไทยใน พ.ศ. ๒๕๖๐ จะคิดเป็น อัตรา ๓๒.๕๘ คนเป้าหมายการดำเนินงานตามร่างแผนแม่บทฉบับนี้คาดว่าในปี ๒๕๖๔ จะมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากรแสนคนประมาณ ๒๘.๙๖ คนโดยประมาณการว่าจำนวนประชากรของประเทศไทยมีแนวโน้มจะถึงจุดอิ่มตัวที่จำนวนประมาณ ๖๕ ล้านคนในราวปี พ.ศ. ๒๕๖๕ (จากบทความ “ประชากรไทยในอนาคต” โดย ปัทมา วาพัฒน์วงศ์ และ ปราโมทย์ ประสาทกุล คณะทำงานฉายภาพประชากรของสถาบันวิจัยประชากรและสังคม มหาวิทยาลัยมหิดล ปี ๒๕๔๘) หากประมาณการว่าจำนวนประชากรในแต่ละปีจะมีแนวโน้มถดถอยลง ดังนี้

ปี ๒๕๕๙ จำนวนประชากรไทยเท่ากับ ๖๕.๓ ล้านคน

ปี ๒๕๖๐ จำนวนประชากรไทยเท่ากับ ๖๕.๓ ล้านคน

ปี ๒๕๖๑ จำนวนประชากรไทยเท่ากับ ๖๕.๒ ล้านคน

ปี ๒๕๖๒ จำนวนประชากรไทยเท่ากับ ๖๕.๒ ล้านคน

ปี ๒๕๖๓ จำนวนประชากรไทยเท่ากับ ๖๕.๑ ล้านคน

ปี ๒๕๖๔ จำนวนประชากรไทยเท่ากับ ๖๕.๑ ล้านคน

ปี ๒๕๖๕ จำนวนประชากรไทยเท่ากับ ๖๕.๐ ล้านคน

ดังนั้น กรณีที่ได้มีการดำเนินการตามแผนแม่บทฯ จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ จะลดลงเหลือ ๑๘,๘๕๓ คน แต่หากไม่มีการเปลี่ยนแปลงใดในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน และอัตราการเสียชีวิตต่อประชากรแสนคนยังอยู่ในอัตราเดิมคือ ๓๖.๒ คน จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในปี ๒๕๖๔ จะสูงถึง ๒๓,๕๖๖ คน ด้วยเหตุนี้ จึงอนุมานได้ว่าการดำเนินการตามแผนแม่บทความปลอดภัยนี้ จะสามารถลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนได้ถึง ๑๗,๖๙๒ คน หากประเมินมูลค่าความสูญเสียจากการศึกษา “โครงการมูลค่าอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย” ในปี พ.ศ. ๒๕๕๐ ของกรมทางหลวง พบว่า ถ้ามูลค่าความสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของคนไทย คิดเป็นมูลค่า ๔.๖๕ ล้านบาทต่อคน ประเทศไทยจะสามารถลดความสูญเสียของชีวิตจากการดำเนินการตามแผนแม่บทนี้ลงได้คิดเป็นมูลค่าถึง ๘๒,๒๖๘ ล้านบาท รวมถึงลดจำนวนผู้พิการลงได้ด้วย (ตาราง ๖)

ตาราง ๖ ประเมินการจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เปรียบเทียบกรณีดำเนินการตามแผนแม่บทความปลอดภัย และกรณีไม่ดำเนินการตามแผนแม่บทฯ ระหว่างปี ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔

ปี	เป้าหมาย	จำนวนประชากร* (ล้านคน)	มีแผนแม่บทฯ(๑)		ไม่มีแผนแม่บทฯ (๒)		ส่วนต่าง (๑)-(๒) (คน)
			อัตราเสียชีวิตต่อประชากรแสนคน (คน)	จำนวนผู้เสียชีวิต (คน)	อัตราเสียชีวิตต่อประชากรแสนคน (คน)	จำนวนผู้เสียชีวิต (คน)	
๒๕๖๐	ลดลงร้อยละ ๑๐.๐จากอัตราการเสียชีวิต ๓๒.๖ คนของ WHO	๖๕.๓	๓๒.๕๘	๒๑,๒๗๕	๓๖.๒	๒๓,๖๓๙	-๒,๓๖๔
๒๕๖๑	ลดลงร้อยละ ๑๒.๕จากอัตราการเสียชีวิต ๓๒.๖ คนของ WHO	๖๕.๒	๓๑.๖๘	๒๐,๖๕๒	๓๖.๒	๒๓,๖๐๒	-๒,๙๕๐
๒๕๖๒	ลดลงร้อยละ ๑๕.๐จากอัตราการเสียชีวิต ๓๒.๖ คนของ WHO	๖๕.๒	๓๐.๗๗	๒๐,๐๖๒	๓๖.๒	๒๓,๖๐๒	-๓,๕๔๐
๒๕๖๓	ลดลงร้อยละ ๑๗.๕จากอัตราการเสียชีวิต ๓๒.๖ คนของ WHO	๖๕.๑	๒๙.๘๗	๑๙,๔๔๒	๓๖.๒	๒๓,๕๖๖	-๔,๑๒๔
๒๕๖๔	ลดลงร้อยละ ๒๐.๐จากอัตราการเสียชีวิต ๓๒.๖ คนของ WHO	๖๕.๑	๒๘.๙๖	๑๘,๘๕๓	๓๖.๒	๒๓,๕๖๖	-๔,๗๑๓
รวม				๑๐๐,๒๘๔		๑๑๗,๙๗๖	-๑๗,๖๙๒

หมายเหตุ * ประเมินการจำนวนประชากรไทยระหว่างปี ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔

๓.๔ ประเด็นข้อเสนอในการปฏิรูประบบความปลอดภัย

ข้อเสนอในการปฏิรูประบบความปลอดภัย มีการดำเนินงาน ประกอบด้วย

แผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน ระยะกลาง : ร่างแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ (แผนดำเนินการช่วง ๕ ปี) การดำเนินการครอบคลุมและเป็นไปตามแนวทางสากล และรวมถึงแนวทางของรัฐบาล ซึ่งได้กำหนดยุทธศาสตร์ไว้ ๖ ยุทธศาสตร์ เรียกว่า SIX SAFETY STRATEGIES ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ : กฎหมายความปลอดภัยทางถนนและการบังคับใช้ (Road Safety Laws and Enforcement)

สภาพปัญหา

ปัจจุบันการกระทำความผิดเกี่ยวกับคดีจราจรมีเป็นจำนวนมากต่อปีและพนักงานเจ้าหน้าที่ดำเนินการบังคับใช้กฎหมายโดยวิธีการ ว่ากล่าว ตักเตือนหรือออกใบสั่งเพื่อลงโทษปรับตามกฎหมาย แต่เนื่องจากผู้กระทำผิดได้โต้แย้งข้อกล่าวหาของพนักงานเจ้าหน้าที่ หรือเพิกเฉยไม่ชำระค่าปรับตามใบสั่ง ก่อให้เกิดปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายและส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการสูญเสียประโยชน์จากเงินค่าปรับอันเป็นรายได้ของแผ่นดินเป็นจำนวนมาก ซึ่งในปัญหาดังกล่าวยังสะท้อนให้เห็นถึงพฤติกรรมของผู้ขับรถที่ไม่รักษาวินัยจราจรไม่เคารพหรือเกรงกลัวต่อกฎหมาย อันเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนสร้างความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินส่งผลกระทบต่อความมั่นคงปลอดภัยของสังคมและเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศไทย

แนวทางแก้ไข

แนวทางดำเนินการต้องพิจารณาปรับปรุงหรือแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายเดิม กฎหมายที่ควรมีการยกเว้น รวมถึง เร่งรัดให้ดำเนินการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะในส่วนของผู้ขับขี่ และกำหนดให้มีการจัดตั้งศาลจราจรและกำหนดวิธีพิจารณาคดีจราจรเป็นการเฉพาะเพื่อดำเนินคดีเกี่ยวกับคดีจราจรโดยตรง เพื่อนำคดีจราจรมาพิจารณาและพิพากษาได้อย่างรวดเร็วสร้างประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย และขยายอำนาจของตำรวจทางหลวงให้ครอบคลุมทางหลวงชนบท ซึ่งมีสัดส่วนของการเกิดอุบัติเหตุสูง แต่ยังไม่มีการรับผิดชอบในการบังคับใช้กฎหมายโดยตรง รวมถึงจัดทำระบบฐานข้อมูลเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมการขนส่งทางบก สำนักงานศาลยุติธรรม เพื่อบันทึกประวัติผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร อันจะเป็นเครื่องมือที่ช่วยเสริมประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายให้ดียิ่งขึ้นประกอบด้วยแผนดำเนินงาน ดังนี้

แผนดำเนินงาน

๑) ปรับปรุงกฎหมาย เพิ่มบทลงโทษและหรือค่าปรับผู้กระทำความผิดจราจร

๑.๑) ความผิดเกี่ยวกับพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถ เช่น การขับเร็วเกินระยะเวลากำหนดมาแล้ว ขับเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด การใช้โทรศัพท์ระหว่างขับรถ เสพสารมึนเมาอื่นนอกจากเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ รวมถึงกำหนดกฎหมายให้ครอบคลุมความเสี่ยงใหม่ที่เกิดขึ้น

๑.๒) การกระทำความผิดการฝ่าฝืนอุปกรณ์ที่กฎหมายบังคับให้มีใช้ เช่น หมวกนิรภัย เข็มขัดนิรภัย ตลอดจนการเริ่มออกข้อบังคับให้มีการใช้เข็มขัดนิรภัยในที่นั่งตอนหลัง รวมถึงกำหนดกฎหมายให้ครอบคลุมความเสี่ยงใหม่

๑.๓) การกระทำความผิดเกี่ยวกับการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ปรับปรุงข้อกำหนดเกี่ยวกับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ที่อายุไม่ถึง ๒๐ ปีบริบูรณ์ และบุคคลที่ได้รับใบอนุญาตขับรถหรือใบขับขี่ครั้งแรก(ชั่วคราว) เป็นไม่เกิน ๒๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ หากเกินจะถือว่าเมาสุรา แตกต่างจากผู้ใหญ่และบุคคลที่มีใบอนุญาตขับรถถาวร (๕ ปี) ที่กำหนดให้ไม่เกิน ๕๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

๑.๔) เพิ่มอัตราโทษผู้กระทำความผิดกรณีขับรถชนแล้วหนี กรณีเมาแล้วขับเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย และกรณีการกระทำความผิดซ้ำในฐานความผิดเดิม จึงควรผลักดันร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ซึ่งมีหลักการของการเพิ่มอัตราโทษ และมาตรการอื่นที่ควบคุมพฤติกรรมผู้ขับรถอันเป็นการส่งเสริมระบบความปลอดภัยทางถนน

๒) ปรับปรุงกฎหมาย เพื่อการควบคุมการจราจร

๒.๑) กำหนดความเร็วของยานพาหนะในแต่ละชนิด โดยพิจารณาตามความเหมาะสมของท้องถิ่นโดยให้อำนาจท้องถิ่นร่วมพิจารณาความเหมาะสมของความเร็วของรถบนถนนที่ผ่านท้องถิ่นนั้น

๒.๒) การขยายเขตพื้นที่ของตำรวจทางหลวง พิจารณาขยายอำนาจของตำรวจทางหลวงครอบคลุมพื้นที่ของทางหลวงชนบท

๒.๓) การปรับปรุงกฎหมายหรือระเบียบ เพื่อให้ระบบเปรียบเทียบปรับ (ใบสั่ง) เป็นเงื่อนไขบังคับในการเสียภาษีประจำปีของรถได้ การกำหนดอัตราค่าปรับแบบก้าวหน้า หากผู้กระทำความผิดไม่ชำระค่าปรับตามใบสั่ง รวมถึงพัฒนาระบบการจ่ายเงินตามใบสั่งเจ้าพนักงานจราจรให้สะดวกมากขึ้น

๒.๔) การปรับปรุงกฎระเบียบการออกใบอนุญาต เพื่อให้ผู้ได้รับอนุญาตมีคุณภาพยิ่งขึ้น โดยปัจจุบันใบอนุญาตขับรถตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ แบ่งออกเป็นหลายชนิด ทำให้กลไกทางกฎหมายไม่สามารถที่จะกำกับหรือควบคุมพฤติกรรมผู้ขับขี่รถอย่างครอบคลุมและเพียงพอ จึงควรเร่งผลักดันร่างกฎหมาย พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ.

ซึ่งรวมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ เป็นกฎหมายฉบับเดียวกัน ประกอบกับร่างกฎหมายฉบับนี้ ก็ได้มีการปรับปรุงหลักการกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการขนส่งหลายประการ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อความปลอดภัยในการขนส่งและการใช้รถประเภทต่าง ๆ

๒.๕) การปรับปรุงแยกประเภทใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่หรือบิ๊กไบค์ (Big Bike) ออกจากใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ขนาดปกติและการออกใบอนุญาตขับรถให้แก่บุคคลที่ยังเป็นเยาวชน ซึ่งมีความสามารถหรือการตัดสินใจในการขับขี่ ควบคุมบังคับรถ หรือความชำนาญยังน้อย รวมถึงกรณีใช้เป็นรถสาธารณะ (มอเตอร์ไซด์รับจ้าง) การกำหนดนำประวัติการทำผิดกฎจราจรมาเป็นส่วนหนึ่งของการพิจารณาการออกใบอนุญาตขับรถฉบับถาวร (๕ ปี) ของผู้มีใบอนุญาตขับรถครั้งแรกเมื่อครบกำหนดการออกใบอนุญาตถาวร (๕ ปี) ซึ่งต้องมีระบบบันทึกประวัติการกระทำผิดด้วย

๒.๖) การปรับปรุงข้อกำหนดเกี่ยวกับความปลอดภัยสำหรับกลุ่มยานพาหนะตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกที่ทำการขนส่งวัตถุอันตรายให้เป็นไปตามมาตรฐานตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายระหว่างประเทศทางถนนของคณะกรรมการเศรษฐกิจยุโรปแห่งสหประชาชาติ (European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road: ADR)

๒.๗) ปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับรถโรงเรียนและรถรับส่งนักเรียน ให้เป็นรถที่มีความปลอดภัยเพื่อคุ้มครองนักเรียนเป็นพิเศษ

๒.๘) พิจารณาศึกษาและออกข้อกำหนดเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยให้กับเด็ก เช่น การมีเบาะนิรภัยสำหรับเด็กเล็กหรือทารก การห้ามมิให้มีการปล่อยให้เด็กหรือทารกอยู่ในรถเพียงลำพัง

๒.๙) การลดจำนวนระยะเวลาขับรถของรถโดยสารสาธารณะและรถขนส่ง ควรพิจารณาศึกษาความเหมาะสมของการกำหนดระยะเวลาการขับรถสาธารณะและการขนส่ง ว่าสมควรกำหนดให้ระยะเวลาการขับรถต่อเนื่องลดจำนวนชั่วโมงลง เพื่อลดความเสี่ยงจากการเหนื่อยล้าอันเป็นสาเหตุของการหลับในหรือไม่ เพื่อกำหนดในกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้องอย่างเหมาะสม

๓) สนับสนุนให้การบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพ

๓.๑) การนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการบันทึกข้อมูล เช่น กล้องบันทึกภาพติดรถยนต์ และสร้างระบบจัดเก็บข้อมูลกลาง เพื่อประชาชนส่งข้อมูลเข้าระบบได้สะดวก การเชื่อมระบบสารสนเทศ และการบังคับใช้กฎหมายได้อย่างจริงจัง กรณีการไม่ชำระค่าปรับตามใบสั่งที่ได้รับ รวมถึงกรณีการบันทึกประวัติการกระทำผิดที่ใช้ในการพิจารณาออกใบอนุญาตขับรถฉบับถาวร (๕ ปี)

๓.๒) การมีมาตรการภายในองค์กรเพื่อสนับสนุนและให้ความร่วมมือ ในการลงโทษทางวินัยของหน่วยงานทั้งส่วนราชการและเอกชน ตลอดจนการประเมินผลเพื่อเลื่อนเงินเดือนประจำปี โดยการบันทึกการกระทำผิดที่ร้ายแรงในความผิดด้านการจราจรมาพิจารณาด้วย โดยอาจมีมาตรการถึงการงดการเลื่อนเงินเดือน จนถึงการตัดค่าตอบแทนหรือเงินเดือนเมื่อกระทำผิดกฎจราจรและมีความเสียหายรุนแรง

๓.๓) ปรับปรุงกฎหมาย เพื่อเพิ่มให้มีเจ้าหน้าที่ หรือผู้ช่วยเจ้าหน้าที่ หรือหน่วยงานอื่น นอกจากตำรวจที่มีอำนาจตามกฎหมายต่อการกระทำผิด ปรับปรุงค่าตอบแทน และสวัสดิการบุคลากรด้านบังคับใช้กฎหมายมีความเหมาะสม

๓.๔) ปรับปรุงกฎหมาย เพื่อกำหนดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทางถนน (จปถ.) โดยกำหนดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทางถนน (จปถ.) เพื่อทำหน้าที่ให้ความรู้ ตรวจสอบ

ให้คำแนะนำ รายงานข้อเท็จจริงอุบัติเหตุหรือพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัย ในหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน เนื่องจากกฎหมายปัจจุบันมีเฉพาะโครงสร้างในรูปแบบคณะกรรมการต่าง ๆ ทั้งในระดับนโยบาย บริหาร หรืออำนวยการ แต่ยังขาดผู้ปฏิบัติงานที่งานเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนในหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนซึ่งต้องปฏิบัติหน้าที่เป็นประจำและต่อเนื่อง คอยติดตามตรวจสอบ ตักเตือนให้คำชี้แนะ ตลอดจนรายงานข้อเท็จจริงต่าง ๆ เกี่ยวกับสภาวะหรือพฤติกรรมที่อาจเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยควรกำหนดให้มี จปถ. โดยระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.

๓.๕) **เข้มงวดบังคับใช้กฎหมาย** รถบรรทุกขนาดใหญ่ รถบรรทุกคอนเทนเนอร์ รถพ่วง รถบรรทุกวัตถุอันตราย และรถสาธารณะทุกประเภท การตรวจสอบมาตรฐานอุปกรณ์สม่ำเสมอ ผู้ขับขี่มีวินัยและความรับผิดชอบสูง

๓.๖) **การปรับปรุงกฎระเบียบเกี่ยวข้องกับการประกัน ให้เป็นเครื่องมือหนึ่งในการป้องกันและลดอุบัติเหตุได้** ระบบประกันภัยปัจจุบันมิได้มีมาตรการเชิงป้องกันการลดอุบัติเหตุทางถนนที่เพียงพอ รวมทั้งข้อกำหนดหรือรูปแบบมาตรฐานกรมธรรม์ประกันภัยที่คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ได้กำหนดเกี่ยวกับกรณีค่ามาตรฐานของระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดที่ผู้รับประกันภัยจะให้ความคุ้มครองจ่ายเงินชดเชยเมื่อเกิดอุบัติเหตุไม่สอดคล้องกับค่ามาตรฐานตามกฎหมายกระทรวงที่ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ โดยเสนอแนะให้เพิ่มเติมอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ให้ครอบคลุมถึงการกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจประกันภัยในลักษณะการส่งเสริมและการลดการเกิดอุบัติเหตุ

๔) **จัดตั้งศาลจราจร** เพื่อสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายจราจร ระบบการพิจารณาพิพากษารวดเร็ว การลงโทษใช้โทษที่สูงพอสมควรให้เกรงกลัวการถูกลงโทษ และใช้มาตรการอื่นที่กำหนด

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ : การบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Management)

สภาพปัญหา

ปัจจุบันปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของไทยมีลักษณะที่รุนแรงมากขึ้น และเกิดเหตุบ่อยครั้ง มีการสูญเสียจากอุบัติเหตุอย่างมาก โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่รับผิดชอบมีจำนวนมาก แต่ไม่สามารถยับยั้งการเกิดเหตุ หรือแก้ไขปัญหาหลังเกิดเหตุได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนสมควรได้รับการทบทวนทั้งในด้านการจัดองค์กร ระดับองค์กร การบังคับบัญชา และกลไกการดำเนินงาน โดยเสนอให้ปรับปรุงโครงสร้างในการดำเนินงานทั้งในระดับนโยบายและระดับปฏิบัติ โดยการกลับไปใช้โครงสร้างเดิมที่มีนายกรัฐมนตรี หรือรองนายกรัฐมนตรีที่ได้รับมอบหมาย กำกับดูแล ควบคุมอย่างใกล้ชิดในทุกระดับ ทั้งระดับกระทรวง ทบวง กรม จนถึงระดับท้องถิ่นซึ่งเป็นฝ่ายปฏิบัติ โดยมีการประชุมอย่างต่อเนื่องทุกไตรมาส เพื่อกำกับดูแลและการดำเนินการของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนซึ่งต้องมีการประชุมเป็นประจำทุกเดือน ซึ่งรูปแบบที่ใช้อยู่ในปัจจุบันที่มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย เป็นประธาน เป็นการรวมศูนย์ความรับผิดชอบอยู่ที่ประธาน ไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอเนื่องจากอำนาจของประธานไม่สามารถครอบคลุมกระทรวง ทบวง กรมอื่น ประกอบกับกรณีอุบัติเหตุทางถนนนั้น เป็นภัยเล็กๆ ที่มีการกระจายตัวและมีจำนวนมากโดยมีการเสียชีวิตไม่น้อยกว่า ๓๐ รายต่อวัน เป็นภัยที่ไม่ใช่ภัยขนาดใหญ่ที่จะใช้อำนาจตามพระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ๒๕๕๐ ได้อย่างเต็มที่ ทั้งการมีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเป็นเลขานุการของศูนย์อำนวยการ

ความปลอดภัยทางถนนนั้น โดยลำพังกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยไม่อาจมีความรู้และความชำนาญอย่างเพียงพอทำให้ไม่สามารถดำเนินการเชิงลึกในการจัดการเรื่องความปลอดภัยทางถนนได้

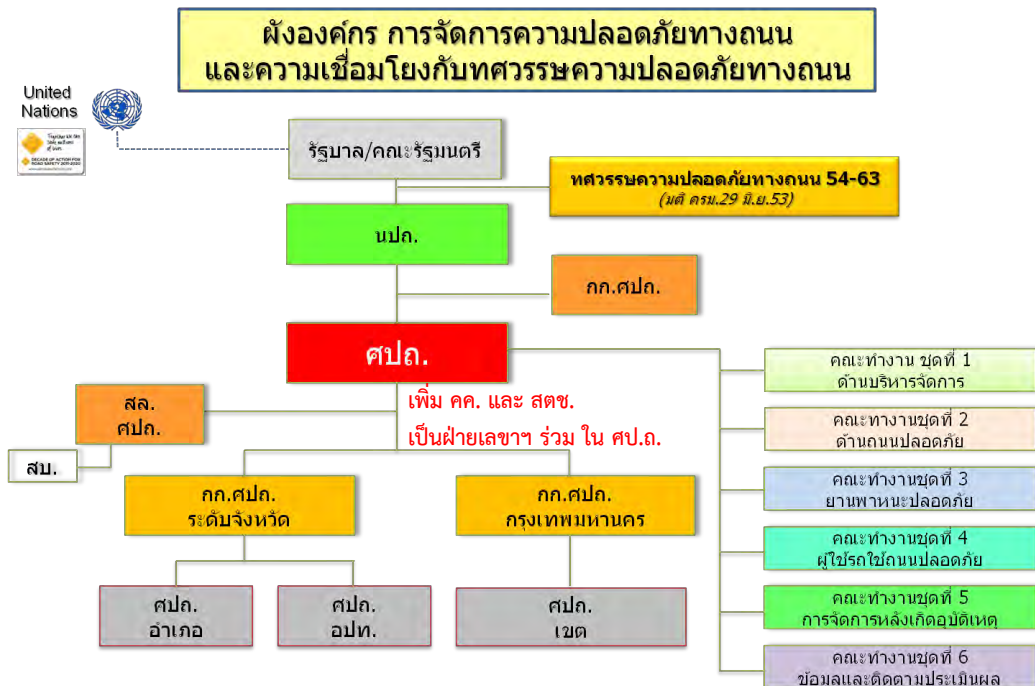
แนวทางแก้ไข

ปรับปรุงโครงสร้างองค์กร (organization) ใหม่ โดยให้กระทรวงคมนาคมและสำนักงานตำรวจแห่งชาติซึ่งขึ้นตรงต่อนายกรัฐมนตรีมาเป็นเลขานุการร่วมจะทำให้มีประสิทธิภาพเพียงพอต่อการจัดการกับปัญหาที่เกิดขึ้นได้ การเสนอให้มีการจัดการด้านข้อมูลข่าวสาร (information) เพื่อนำมาใช้ในการดำเนินงานให้อยู่บนพื้นฐานของข้อมูลที่ต้องการ ซึ่งปัจจุบันนี้ไม่มีระบบการจัดการที่มีประสิทธิภาพ จึงเสนอให้มีหน่วยงานรับผิดชอบการเก็บข้อมูลที่เป็นระบบ เพื่อนำมาวิเคราะห์และใช้กำหนดเป็นมาตรการในการแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนน โดยยกระดับศูนย์ปลอดภัยคมนาคมรับผิดชอบ และเสนอให้สร้างระบบการเก็บข้อมูลจากกล้องบันทึกภาพติดรถยนต์จากประชาชน ที่สามารถบันทึกเหตุการณ์ไว้ได้ ส่งเข้าระบบจัดเก็บกลาง ซึ่งได้กำหนดการเรียกมาตรการนี้ว่า “ดวงตาแห่งความปลอดภัย” (Safety eyes) เพื่อเป็นข้อมูลในการวิเคราะห์ดำเนินการ และสามารถนำมาเป็นพยานหลักฐานทางคดีของกรณีอื่นๆ ได้อีกทางหนึ่งและต้องมียงบประมาณในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ต่างๆ อย่างเพียงพอและเป็นรูปธรรม รวมถึงการจัดตั้งหน่วยงานศึกษาวิจัยสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ (Road Traffic Accident Investigate)

แผนดำเนินงาน

๑) แผนการปรับปรุงองค์กร (Reorganization) เพื่อบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน

โดยเสนอให้ปรับปรุงโครงสร้างในการดำเนินงานทั้งในระดับนโยบาย และระดับปฏิบัติ โดยการกลับไปใช้โครงสร้างเดิมที่มีนายกรัฐมนตรี หรือรองนายกรัฐมนตรีที่ได้รับมอบหมาย กำกับ ดูแล ควบคุมอย่างใกล้ชิดในทุกระดับ ทั้งระดับกระทรวง ทบวง กรม จนถึงระดับท้องถิ่นซึ่งเป็นฝ่ายปฏิบัติ โดยมีการประชุมอย่างต่อเนื่องทุกไตรมาส เพื่อกำกับดูแลและการดำเนินการของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนซึ่งต้องมีการประชุมเป็นประจำทุกเดือน ซึ่งรูปแบบที่ใช้อยู่ในปัจจุบันที่มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย เป็นประธาน เป็นการรวมศูนย์ความรับผิดชอบอยู่ที่ประธาน ไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอเนื่องจากอำนาจของประธานไม่สามารถครอบคลุมกระทรวง ทบวง กรมอื่น ประกอบกับกรณีอุบัติเหตุทางถนนนั้น เป็นภัยเล็กๆ ที่มีการกระจายตัวและมีจำนวนมาก แต่เป็นภัยที่ไม่ใช่ภัยขนาดใหญ่ที่จะใช้อำนาจตามพระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ๒๕๕๐ ได้อย่างเต็มที่ ทั้งการมีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเป็นเลขานุการของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนนั้น โดยลำพังกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยไม่อาจมีความรู้และความชำนาญอย่างเพียงพอทำให้ไม่สามารถดำเนินการเชิงลึกในการจัดการเรื่องความปลอดภัยทางถนนได้ จึงควรปรับปรุงโครงสร้างองค์กร (organization) ใหม่ โดยให้กระทรวงคมนาคมและสำนักงานตำรวจแห่งชาติซึ่งขึ้นตรงต่อนายกรัฐมนตรีมาเป็นเลขานุการร่วมจะทำให้มีประสิทธิภาพเพียงพอต่อการจัดการกับปัญหาที่เกิดขึ้นได้



๒) แผนการปรับปรุงข้อมูลสารสนเทศ และการเชื่อมข้อมูลองค์กร (Information) การยกระดับศูนย์ปลอดภัยคมนาคม รับผิดชอบด้านการจัดเก็บข้อมูลที่เป็นระบบ เพื่อนำมาวิเคราะห์และกำหนดเป็นมาตรการในการแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนน โดยมีฐานะเทียบเท่าระดับสำนัก และขยายเป็นหน่วยงานในระดับที่สูงขึ้นต่อไป เพื่อให้สามารถทำหน้าที่ในการประเมินแผนด้านความปลอดภัยได้ ทั้งนี้ในระยะต้นจะทำงานเน้นด้านการศึกษาตรวจสอบหาสาเหตุเพื่อเป็นข้อมูลมาป้องกันการเกิดอุบัติเหตุเบื้องต้นก่อน โดยในอนาคตควรสนับสนุนการมีองค์กรหรือสถาบันที่ดำเนินการด้านวิจัยสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ (Road Accident Investigation Unit) ทำหน้าที่รวบรวม วิเคราะห์ร่วมกับภาคีทางวิชาการ ทำการวิเคราะห์เชิงลึกเพื่อทราบสาเหตุที่แท้จริงของอุบัติเหตุสำคัญ ๆ เพื่อการนำมาพิจารณาป้องกันและแก้ไขปัญหาได้ตรงจุด โดยอาจแยกไปจัดตั้งเป็นหน่วยงานอีกหน่วยหนึ่ง

๓) แผนการจัดสรรงบประมาณ (Budgetary Support) มีแผนงานการจัดสรรงบประมาณสำหรับภารกิจตามยุทธศาสตร์ทั้ง ๖ ยุทธศาสตร์อย่างเพียงพอสำหรับการดำเนินการ จากแหล่งงบประมาณที่ต่อเนื่อง โดยในช่วงแรกซึ่งหน่วยงานต่างๆ ยังไม่ได้ตั้งงบประมาณรองรับไว้ จะต้องใช้งบประมาณจากจากงบกลางเป็นหลัก

๔) การติดตามและประเมินผล (Evaluation) สนับสนุนให้เมืองหรือกระทรวงตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน โดยผู้ตรวจสอบอิสระที่มีคุณสมบัติมีความรู้ความเข้าใจด้านวิศวกรรม และสาขาอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ส่วนการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนโดยผู้ตรวจสอบอิสระควรได้รับการจัดตั้งขึ้นให้เป็นหน่วยงานเฉพาะ และต้องกำหนดให้การก่อสร้างถนนจะต้องมีการตรวจสอบโดยผู้ตรวจสอบอิสระ

ทั้งนี้ องค์กรระดับนโยบาย และระดับอำนวยการต้องคอยกำกับ ดูแลองค์กรระดับปฏิบัติการให้ดำเนินการไปตามเป้าหมาย คอยติดตามและประเมินผล หากพบข้อมูลการเปลี่ยนแปลงไปของสถานการณ์ ต้องปรับมาตรการให้เหมาะสมตลอดระยะเวลาของแผน ซึ่งจะต้องมีการประชุมพิจารณาแต่ละระดับอย่างต่อเนื่องตามช่วงเวลาที่เหมาะสมกับระดับขององค์กร

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ : ถนนปลอดภัย (Road Safety for Safer Roads)

สภาพปัญหา

ประเทศไทยได้มีการพัฒนาด้านถนนเพื่อการเดินทางของประชาชนในหลายระดับ หน่วยงานที่ดำเนินการก่อสร้างมีหลายหน่วยงาน มีทางหลวงหลายประเภท การก่อสร้างเป็นไปตามมาตรฐานทางแต่ละระดับ ซึ่งนอกจากความปลอดภัยที่เป็นไปตามมาตรฐานทางแล้วยังมีปัญหาในด้านแบบการก่อสร้าง การดำเนินการก่อสร้างเป็นไปตามมาตรฐานหรือไม่ มาตรฐานความปลอดภัยเมื่อถนนถูกใช้ไปในระยะเวลาหนึ่ง การบำรุงรักษา การปรับปรุงถนนไปตามความต้องการของคนในท้องถิ่น เป็นต้น ซึ่งเหตุดังกล่าวเป็นสาเหตุหนึ่งของการทำให้ถนนเป็นส่วนหนึ่งของความไม่ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

แนวทางแก้ไข

แนวทางดำเนินการกำหนดให้การก่อสร้างและปรับปรุงถนนมีความปลอดภัย โดยการปรับปรุงจุดเสี่ยงและจุดอันตรายที่มีอยู่เดิมให้ปลอดภัยเพิ่มขึ้น เพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวก และสิ่งอำนวยความสะดวก ปลอดภัย ตลอดจนปรับปรุงเครื่องหมายต่างๆ ให้มีความชัดเจน มีมาตรฐาน และมีระบบตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน หรือ Road Safety Audit แยกจากหน่วยงานที่ก่อสร้างถนน

แผนดำเนินงาน

๑) แผนการออกแบบถนนเพื่อความปลอดภัย (Safety Design Road) เพื่อให้มีความปลอดภัยในการวางแผน การออกแบบถนน ทางแยก ทางโค้ง ทางกลับรถ จุดตัดรถไฟ การติดตั้งป้ายทุกชนิด การแยกประเภทลำดับชั้นของถนน ทางเท้า และทางจักรยาน รวมทั้งความปลอดภัยระหว่างก่อสร้าง การใช้งาน และการบำรุงรักษา

๒) แผนปรับปรุงจุดอันตรายบนถนน (Improvement of Hazardous Locations) เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ โดยการสำรวจ ปรับปรุงจุดอันตราย การออกแบบเพื่อความปลอดภัย มีแนวทางการแก้ไข ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวก ระบบป้ายที่สอดคล้องกับสภาพจริง

๓) แผนการจัดการถนนและทางหลวง ควรมีความปลอดภัยที่อำนวยความสะดวกและผู้โดยสารทุกประเภท (Forgiving road and Highways) การกวดขันการใช้พื้นที่ไหล่ทางเพื่อกิจกรรมอื่น

๔) แผนการจัดให้มีหน่วยตรวจสอบ (Road Safety audit) ระบบตรวจสอบความปลอดภัย ความสามารถรองรับการใช้งานทางถนนตามหลักวิชาการและสม่ำเสมอและเป็นหน่วยงานที่รับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนด้วย

๕) แผนการจัดทำจุดพักรถขนาดใหญ่ (Rest Area) บนถนนสายหลัก เพื่อรองรับปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้น และเป็นจุดพักสำหรับรถขนส่งขนาดใหญ่

๖) แผนการกระจายอำนาจให้ท้องถิ่นดูแลเรื่องความปลอดภัยในถนนที่รับผิดชอบ รวมถึงอำนาจในการบริหารจัดการภายในท้องถิ่น

๗) แผนการจัดทำป้ายบังคับและป้ายแนะนำให้เป็นระบบสากล รวมถึงป้ายอื่นๆ ที่อยู่ในเขตทาง การประชาสัมพันธ์ให้มีความเข้าใจในสัญลักษณ์ต่าง ๆ ตลอดจนระบบการใช้ทางที่ถูกต้องตามลำดับชั้นของถนน

ยุทธศาสตร์ที่ ๕ : ยานพาหนะปลอดภัย (Road Safety for Safer Vehicles)

สภาพปัญหา

รถยนต์ที่มีการนำมาใช้และจดทะเบียนในประเทศไทย ทั้งที่มีการผลิตหรือนำเข้าล้วนเป็นเทคโนโลยีของต่างประเทศ เนื่องจากประเทศไทยไม่มีเทคโนโลยีในด้านนี้ของตนเอง ประเทศไทยยังขาดมาตรฐานและหน่วยงานในระดับประเทศด้านการตรวจสอบมาตรฐานของรถและเครื่องอุปกรณ์ส่วนควบของรถให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล หน่วยงานที่มีหน้าที่ความรับผิดชอบในการตรวจสอบและรับรองมาตรฐานยานยนต์ของประเทศ ทั้งกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม และสถาบันยานยนต์ สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม ยังขาดเครื่องมือทดสอบอีกเป็นจำนวนมาก รวมทั้งยังขาดสนามทดสอบรถยนต์ที่ได้มาตรฐานสากลอีกด้วย ดังนั้น รถยนต์ที่จดทะเบียนและใช้งานในประเทศไทยจึงเป็นไปตามมาตรฐานของผู้ผลิต ซึ่งก็จะผลิตรถให้สอดคล้องและเป็นไปตามมาตรฐานของประเทศที่ได้มีกำหนดไว้ ทั้งนี้เพื่อจะเป็นการลดต้นทุนการผลิตให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ จึงทำให้รถยนต์มีมาตรฐานความปลอดภัยที่ยังไม่ครบถ้วนสมบูรณ์ตามมาตรฐานสากล อีกทั้งเจ้าของรถและผู้ประกอบการขนส่งก็ยังขาดการดูแลบำรุงรักษารถและเครื่องอุปกรณ์ส่วนควบที่มีการเสื่อมสภาพไปตามอายุการใช้งาน ให้อยู่ในสภาพที่ดีมีความสมบูรณ์พร้อมที่จะใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงเป็นปัจจัยหนึ่งที่สำคัญของการทำให้เกิดอุบัติเหตุ

แนวทางแก้ไข

แนวทางดำเนินการโดยกำหนดให้ยานยนต์ทุกประเภทต้องมีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบเป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัยของสหประชาชาติ โดยเฉพาะยานยนต์ที่มีลักษณะที่มีความเสี่ยงต่อความปลอดภัยในการใช้งาน คือ รถโดยสารสาธารณะขนาดใหญ่ รถตู้โดยสาร รถบรรทุก รถรับส่งนักเรียน และรถจักรยานยนต์ จะต้องดำเนินการยกระดับมาตรฐานวิศวกรรมยานยนต์ให้สูงขึ้นโดยเร็ว เพื่อเพิ่มความปลอดภัยของรถให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล รวมทั้งต้องมีการกำหนดลักษณะและมาตรฐานของรถให้เกิดความเหมาะสมและความปลอดภัยในแต่ละประเภทของการขนส่ง เพื่อให้การบริการที่มีคุณภาพและมาตรฐานที่ดี อันเป็นการเพิ่มคุณภาพชีวิตที่ดีให้แก่ประชาชน ลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุและความรุนแรงที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บและการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน โดยรัฐบาลต้องส่งเสริมสนับสนุนให้มีสถาบันที่เป็นอิสระและมีเครื่องมือสนามทดสอบยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ (เครื่องอุปกรณ์ส่วนควบของรถ) เพื่อให้เกิดความปลอดภัยตามมาตรฐานสากลอย่างครบถ้วน

แผนดำเนินงาน

๑) แผนการเพิ่มมาตรฐานความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ รถขนส่ง และรถบรรทุกขนาดใหญ่ที่มีโอกาสเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุสูง ได้แก่ รถโดยสารสองชั้น รถโดยสารขนาดใหญ่ รถบรรทุกลากจูง และรถบรรทุกขนาดใหญ่ รถขนส่งวัตถุอันตราย โดยการยกระดับมาตรฐานวิศวกรรมยานยนต์ ดังนี้

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

๑.๒) กำหนดมาตรฐานของอุปกรณ์ยึดตู้คอนเทนเนอร์และมาตรฐานของอุปกรณ์ต่อพ่วงของรถลากจูง และรถพ่วง

๑.๓) กำหนดมาตรฐานรถขนส่งวัตถุอันตรายอุปกรณ์ส่วนบุคคล และคุณสมบัติพนักงานขับรถ
เส้นทางเดินรถ

๑.๔) กำหนดมาตรฐานความมั่นคงแข็งแรงโครงสร้างตัวถังรถโดยสาร ที่นั่ง จุดยึดที่นั่ง
จุดยึดเข็มขัดนิรภัย และการกำหนดความสูงและการทรงตัวของรถโดยสารขนาดใหญ่

๑.๕) กำหนดมาตรฐานวัสดุสำหรับติดตั้งภายในรถโดยสาร ต้องไม่เป็นวัสดุที่ลุกไหม้ได้ง่าย

๑.๖) กำหนดมาตรฐานแผ่นสะท้อนแสงสำหรับรถบรรทุก

๑.๗) กำหนดหลักเกณฑ์มาตรฐานในการบำรุงรักษาตามระยะเวลาในการใช้งาน เพื่อให้
รถมีสภาพความพร้อมที่สมบูรณ์ในการใช้งานตลอดเวลา

๑.๘) ยกระดับมาตรฐานในการตรวจสอบสภาพรถให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล มีความเข้มงวด
จริงจังและมีประสิทธิภาพ

๑.๙) กำหนดเส้นทางที่รถโดยสาร ๒ ชั้น ควรหลีกเลี่ยงไม่ใช้เส้นทาง มีการกำหนด
เส้นทาง กำกับดูแลให้รถ ๒ ชั้นเดินรถในเส้นทางที่กำหนด

๑.๑๐) การกำหนดให้มีคู่มือการปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในรถโดยสาร การแสดงตำแหน่ง
ติดตั้งอุปกรณ์หรือช่องทางออกฉุกเฉิน และการกำหนดให้มีสื่อบอกช่องทางของการร้องเรียน
หากรถไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดเรื่องบริการและความปลอดภัย

๑.๑๑) ควรมีมาตรการส่งเสริมการขับรถที่ปลอดภัยของพนักงานขับรถสาธารณะ โดยใช้
ประวัติการขับรถที่ดีร่วมพิจารณาอัตราค่าตอบแทน และแก้ปัญหาการขาดแคลนพนักงานโดยกรมการ
ขนส่งทางบก ร่วมกับกระทรวงแรงงาน เพื่อเพิ่มพนักงานขับรถที่ปลอดภัยให้มีจำนวนมากขึ้น เป็นการสร้าง
ตัวเลือกได้มากขึ้น

๑.๑๒) ติดตั้งเครื่อง GPS เพื่อควบคุมความเร็วของรถให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด

๒) แผนการเพิ่มความปลอดภัยให้กับรถตู้โดยสาร

รถตู้โดยสารสาธารณะทั้งที่เป็นรถตู้โดยสารประจำทางที่วิ่งระหว่างจังหวัดหรือวิ่งรับส่ง
ผู้โดยสารในเขต กทม. และจังหวัดใกล้เคียง หรือรถตู้โดยสารรับจ้างไม่ประจำทาง นับว่าเป็นที่นิยมของ
ประชาชนเป็นจำนวนมาก แต่รถดังกล่าวก็เป็นต้นเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่ทำให้เกิดการสูญเสียจำนวน
มากเช่นกัน เนื่องจากมีจำนวนรถและจำนวนเที่ยววิ่งที่มากด้วย และยังมีการขับรถที่ใช้ความเร็วสูงกว่าที่
กฎหมายกำหนด ที่นั่งมีจำนวนมากและแออัด ซึ่งเมื่อเกิดอุบัติเหตุจะไม่มีช่องทางออก และกรณีของรถที่ใช้
ก๊าซ LPG เป็นเชื้อเพลิงก็จะเกิดเพลิงลุกไหม้ได้ง่าย ดังนั้น จึงควรมีมาตรการที่ต้องดำเนินการ ดังนี้

๒.๑) ต้องมีค้อนทุบกระจกและเครื่องดับเพลิงทั้งรถตู้โดยสารส่วนบุคคลและรถตู้โดยสาร
สาธารณะ

๒.๒) กำหนดให้มีช่องทางออกฉุกเฉินบริเวณหน้าต่างด้านขวาของตัวรถ

๒.๓) ในรถตู้โดยสารสาธารณะไม่ใช้ก๊าซ LPG เป็นเชื้อเพลิงเนื่องจากเกิดการลุกไหม้ได้ง่าย
และรวดเร็วเมื่อรถเกิดอุบัติเหตุ ทำให้ผู้โดยสารจำนวนมากที่อยู่ภายใน ไม่สามารถหนีออกจากตัวรถได้ทัน

๒.๔) การกำหนดให้มีคู่มือการปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในรถตู้โดยสาร การแสดงตำแหน่ง
ติดตั้งอุปกรณ์หรือช่องทางออกฉุกเฉิน และการกำหนดให้มีสื่อบอกช่องทางของการร้องเรียนหากรถไม่
ปฏิบัติตามข้อกำหนดเรื่องบริการและความปลอดภัย

๒.๕) ในเส้นทางระหว่างจังหวัดควรมีการปรับเปลี่ยนมาใช้รถที่มีลักษณะเหมาะสม ซึ่งมีจำนวนที่หนึ่งที่เหมาะสม มีทางขึ้นลงและทางเดิน ที่มีความสะดวกสบายยิ่งขึ้น มาทดแทนรถตู้โดยสารเดิมที่มีอยู่ โดยเริ่มจากรถตู้เดิมที่หมดอายุการประกอบการขนส่งตามใบอนุญาตและรถที่จะบรรจุประกอบการใหม่

๒.๖) ติดตั้งเครื่อง GPS เพื่อควบคุมความเร็วของรถให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด

๓) แผนความปลอดภัยในรถจักรยานยนต์

จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุและการสูญเสียจากอุบัติเหตุ นั้น เกิดจากรถจักรยานยนต์และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มากที่สุด ดังนั้น จึงควรมีมาตรการที่จะเพิ่มความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ ดังนี้

๓.๑) ควรมีการศึกษามาตรฐานของรถจักรยานยนต์ที่เหมาะสมและมีความปลอดภัยในการใช้งานสำหรับประเทศไทย เช่น มาตรฐานการทรงตัว ขนาดวงล้อ ขนาดหน้ากว้างของยาง และขนาดกำลังของเครื่องยนต์

๓.๒) ควรมีการกำหนดความเร็วสูงสุดของรถจักรยานยนต์ ไม่ให้มีความเร็วมากเกินไป

๔) รถรับส่งนักเรียน

เนื่องจากมักจะมีการเกิดอุบัติเหตุกับรถรับส่งนักเรียนบ่อยครั้ง จากการนำรถที่มีลักษณะไม่เหมาะสมและไม่ปลอดภัยมาใช้งาน มีการดัดแปลงสภาพรถ และจำนวนที่นั่ง รวมทั้งมีการบรรทุกจำนวนนักเรียนเกินกว่าจำนวนที่นั่งที่กำหนด ดังนั้นจึงควรมีมาตรการในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ดังนี้

๔.๑) กำหนดแบบมาตรฐานของรถรับส่งนักเรียนที่เหมาะสมและมีความปลอดภัย โดยให้คำนึงถึงสภาพความเหมาะสมตามวิถีชีวิตชุมชน สภาพสังคมและเศรษฐกิจ และคุณสมบัติผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน

๔.๒) ให้โรงเรียนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เข้าไปมีส่วนร่วมในการดูแลความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียน โดยเฉพาะนักเรียนที่ยังเยาว์วัย ควรจะต้องมีการดูแลความปลอดภัยเป็นพิเศษ

๕) รถยนต์ไฟฟ้า รถจักรยานยนต์ไฟฟ้า

ในปัจจุบันรถยนต์ไฟฟ้า และรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า เริ่มเป็นที่นิยมใช้งานกันมากขึ้น เนื่องจากเป็นรถที่ใช้พลังงานสะอาด ไม่มีมลพิษทางอากาศ แต่ประเทศไทย ยังไม่มีการกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของยานยนต์ดังกล่าว และในกรณีของรถยนต์และรถจักรยานยนต์ขนาดเล็กที่มีความเร็วต่ำก็ยังไม่สามารถจดทะเบียนใช้งานได้ เนื่องจากยังไม่มีกำหนดพื้นที่ หรือเส้นทางที่จะให้รถเหล่านี้ ใช้งานได้ อย่างปลอดภัย ดังนั้น เพื่อเป็นการส่งเสริมให้คนไทยหันมานิยมใช้รถยนต์ไฟฟ้าและรถจักรยานยนต์ไฟฟ้ามากขึ้น จึงเห็นควรกำหนดมาตรการในการดำเนินการดังนี้

๕.๑) กำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของยานยนต์ไฟฟ้า ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล

๕.๒) กำหนดพื้นที่ เส้นทาง สำหรับยานยนต์ไฟฟ้าขนาดเล็ก และยานยนต์ไฟฟ้าความเร็วต่ำ

๕.๓) สนับสนุนและส่งเสริมให้มีการผลิตและการใช้รถยนต์ไฟฟ้าและรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยด้วยมาตรการทางด้านภาษีและการส่งเสริมการลงทุน รวมทั้งการส่งเสริมด้านวิชาการ วิชาชีพ ให้กับนักเรียน นักศึกษา สถาบันและองค์กรต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

๖.) แผนการจัดทำข้อมูลประชาสัมพันธ์ ให้ผู้ประกอบการขนส่งและประชาชนได้ทราบถึงการเปลี่ยนแปลงกฎ ข้อกำหนด ระเบียบด้านต่างๆ ที่กำหนดในยุทธศาสตร์นี้ เพื่อเตรียมตัวปฏิบัติอย่างถูกต้อง รวมถึงการประชาสัมพันธ์ด้านอื่น ๆ เช่น เส้นทางอันตรายที่จำเป็นต้องหลีกเลี่ยง และให้ประชาชนทั่วไปทราบว่าสถานที่แห่งใด หรือเส้นทางใด ควรใช้ยานพาหนะที่มีลักษณะที่เหมาะสมและปลอดภัยอย่างไร

ยุทธศาสตร์ที่ ๕ : การให้การศึกษา เสริมสร้างวัฒนธรรมและพฤติกรรมเพื่อความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Education, Culture and Behaviors)

สภาพปัญหา

คนไทยมักคุ้นเคยกับการดำเนินชีวิตอย่างอิสระเสรี การศึกษาอบรมส่วนใหญ่จะมุ่งเน้นการให้ความรู้ด้านวิชาการแม้จะมีกฎ ระเบียบต่างๆ ในชีวิตประจำวัน แต่ไม่ได้มีการควบคุม กำชับ และสร้างจิตสำนึกเพื่อส่วนรวมกันอย่างจริงจัง ผู้ที่เป็นตัวอย่างของครอบครัวก็มีการกระทำฝ่าฝืนกฎ ระเบียบ เล็กๆ น้อยๆ ของสังคมให้เยาวชนเห็นอยู่เป็นนิจ ทำให้สังคมขาดสำนึกการรักษากฎ ระเบียบ วินัย โดยการเคารพกฎจราจร มีส่วนสำคัญอย่างมากที่ทำให้เกิดความบกพร่องในวินัยของสังคม และนำมาซึ่งอุบัติเหตุ และความสูญเสียอย่างมากในบางเหตุการณ์

แนวทางแก้ไข

แนวทางการดำเนินการ สร้างความรู้และพัฒนาพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้อง โดยการจัดทำหลักสูตรให้ความรู้แก่นักเรียน นักศึกษา สร้างและปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่เป็นอันตรายไม่ถูกต้อง ให้เป็นพฤติกรรมที่ถูกต้องปลอดภัย และการกำหนดมาตรการมาปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการขับรถ ให้มีการพักผ่อนที่เพียงพอ ป้องกันการง่วงแล้วขับและเกิดการหลับใน ตลอดจนการถ่ายทอดพฤติกรรมปลอดภัยให้แก่บุคคลในครอบครัวและคนใกล้ชิดเพื่อสร้างพฤติกรรมที่ปลอดภัยให้สังคมต่อไป

แผนดำเนินงาน

๑) แผนการจัดทำหลักสูตรการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย การให้การศึกษาด้านความปลอดภัยทางถนนแก่เด็ก นักเรียน นักศึกษา โดยกำหนดให้มีการสอนการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องปลอดภัย ในสถานศึกษาของประเทศอย่างจริงจังและต่อเนื่อง เพื่อลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นกับเด็กนักเรียนและนักศึกษา

๒) แผนการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการขับรถที่ปลอดภัย โดยคนรุ่นใหม่โน้มน้าวคนรุ่นปัจจุบันด้วยความรักและใช้ประโยชน์จากการได้รับความรู้จากโรงเรียนมาถ่ายทอดให้บุคคลในครอบครัวหรือคนใกล้ชิด เพื่อเปลี่ยนพฤติกรรมเป็นพฤติกรรมที่ปลอดภัย สร้างสังคมที่ปลอดภัยต่อไป

๓) แผนการรณรงค์และการประชาสัมพันธ์ให้เกิดพฤติกรรมและวัฒนธรรมการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ความปลอดภัยทางถนน(Road Safety Publicity and Campaign) เพื่อปรับเปลี่ยนทัศนคติและพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนโดยให้ความรู้ความเข้าใจ และสร้างความตระหนักในเรื่องความปลอดภัยทางถนน แก่ประชาชนทุกกลุ่มเป้าหมายอย่างทั่วถึง และต่อเนื่อง ทั้งในส่วนของ การใช้รถใช้ถนนของบุคคลทั่วไปและรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งควรกำหนดเข้มงวดให้มีการกำกับให้ผู้ขับรถโดยเฉพาะรถขนส่งผู้โดยสารสาธารณะและรถขนส่งสินค้า ให้มีการพักผ่อนที่เพียงพอ ป้องกันการง่วงแล้วขับและเกิดการหลับใน

ยุทธศาสตร์ที่ ๖ : การบริการทางการแพทย์ฉุกเฉินด้านความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Emergency Medical Services)

สภาพปัญหาและแนวทางแก้ไข

แม้ปัจจุบันทางองค์การอนามัยโลกได้รายงานว่าระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน (EMS) ของประเทศไทยที่รองรับผู้บาดเจ็บบนถนนทั่วประเทศ มีความก้าวหน้าขึ้นตามลำดับและครอบคลุมพื้นที่ โดยใช้ National Hot line ๑๖๖๙ ทั่วประเทศ และมีสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติทำหน้าที่

ประสานงานหลักให้กับทุกภาคีเครือข่าย ตาม พรบ.การแพทย์ฉุกเฉิน เป็นตัวอย่างในเชิงพัฒนาได้ดีก็ตาม และแม้ทางกระทรวงสาธารณสุขได้กำหนดให้ทุกเขตทั้ง ๑๒ เขต และ กทม. ต้องพัฒนาการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บโดยการกำหนดเป็นนโยบายให้ Trauma Care ถือเป็น Fast track ของทุกเขต โดยพัฒนาระบบ Multilevel Trauma Center และระบบส่งต่อผู้บาดเจ็บระหว่างสถานพยาบาล (Referral Trauma Care) เพื่อเพิ่มโอกาสการรักษาให้ทันต่อความเร่งด่วนและมีประสิทธิภาพของทุกเขต แต่ข้อมูลการรองรับการช่วยเหลืออุบัติเหตุบนถนน ด้วยระบบ EMS ๑๖๖๙ ทั้งในช่วงเทศกาล เจ็ดวันอันตราย ซึ่งกู้ชีพออกปฏิบัติงานโดยระบบ EMS รวมประมาณ หมื่นครั้งต่อ เทศกาลหรือการปฏิบัติการช่วยเหลือ อุบัติเหตุบนถนนด้วย ระบบ EMS ทั้งปีประมาณ ๓๕๐,๐๐๐ ครั้ง ส่งผลให้ตัวเลขการเสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุที่เคยสูงถึง ๖๕% ของการเสียชีวิตทั้งหมดในช่วงสามปีที่แล้ว ลดลงเหลือ ๕๕% ของการเสียชีวิตทั้งหมดแต่การช่วยเหลือโดยระบบ EMS ดังกล่าว วิเคราะห์แล้วพบว่าโดยรวมยังอยู่ที่ประมาณ ๕๐% ของความต้องการทั้งหมด แม้ปัจจุบัน ครั้งหนึ่งของการช่วยเหลือโดยระบบ เป็นการปฏิบัติงานขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น อีกหนึ่งในสี่ เป็นผลงานของมูลนิธิภาคเอกชน และที่เหลือเป็นผลงานของโรงพยาบาลของรัฐ โดยเฉพาะการช่วยเหลือผู้บาดเจ็บสาหัส และพบว่าจำนวนการปฏิบัติงานในแต่ละจังหวัดแม้เทียบเป็นสัดส่วนต่อประชากรแล้วยังมีความแตกต่างกันอย่างมาก ซึ่งถือเป็นช่องว่างการแพทย์ฉุกเฉินไทย โดยจังหวัดที่ดำเนินการได้มากกว่าและดีกว่า เกิดจากการมีส่วนร่วมของ อบต. เทศบาล และ อบจ. และการประชาสัมพันธ์สู่ประชาชนที่ต่อเนื่อง อีกประเด็นที่สำคัญคือคุณภาพการช่วยเหลือในโรงพยาบาล รวมถึงการส่งต่อระหว่างโรงพยาบาลในแต่ละเขตก็มีความต่างกัน ทั้งข้อจำกัดความลำบากของพื้นที่กำลังคน และความร่วมมือของแต่ละจังหวัดในเขตนั้น ๆ เป็นจุดดีและจุดด้อยของแต่ละพื้นที่

นอกจากนี้ยังมีเรื่องสำคัญที่อยู่ระหว่างการพิจารณาของรัฐบาลคือการจัดทำและพัฒนาระบบ Single Public Safety Answering Point (PSAP) สำหรับประชาชนในยามฉุกเฉินทุกประเภท นั่นคือการพัฒนาให้ประชาชนสามารถใช้เบอร์โทรศัพท์ สำหรับ All Emergency เพียงเบอร์เดียว ทั้งไม่ให้เกิดความสับสนโดยหวังผลให้การเข้าช่วยยามเกิดอุบัติเหตุบนถนนโดยเฉพาะในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุหมู่ มีประสิทธิภาพและความปลอดภัยจากการที่ หน่วยกู้ชีพ กู้ภัย ดับเพลิง และตำรวจ เข้าช่วยเหลือพร้อมกันอย่างเป็นระบบจากการโทรแจ้งที่ศูนย์รวม (PSAP) ก่อนกระจายงาน ให้ทุกหน่วย

จากสภาพที่กล่าวมาทั้งหมดจึงจำเป็นต้องมีการกำหนดแผนดำเนินงานเพื่อแก้ปัญหา สำหรับยุทธศาสตร์ที่ ๖ ดังต่อไปนี้

แผนดำเนินงาน

๑) **แผนพัฒนา ระบบ EMS ระดับจังหวัด** เพื่อรองรับการบาดเจ็บบนถนน ของแต่ละจังหวัด เพื่อปรับระบบช่วยเหลือ กู้ภัย กู้ชีพที่เหมาะสมในแต่ละพื้นที่ โดยปรับปรุงความรับผิดชอบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการช่วยเหลือ ให้สามารถเข้าช่วยเหลือได้อย่างทันท่วงทีและปลอดภัยที่สุด โดยการอบรมเพิ่มพูนทักษะการช่วยเหลือให้ กู้ภัย กู้ชีพ และอาสาสมัครภาคประชาชนและโดยการเร่งการประชาสัมพันธ์การแจ้งเหตุให้ประชาชนคู่ไปกับการพัฒนาระบบการรับแจ้งเหตุ เพื่อให้เข้าถึงจุดเกิดเหตุได้โดยเร็วพร้อมกับการพัฒนา ระบบ Trauma Care ทางแพทย์ ที่ครบวงจร

๒) **แผนการเพิ่มคุณภาพและจำนวนหน่วยปฏิบัติการในจังหวัด** โดยเน้นการเร่งให้เกิดความร่วมมือจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ทั้ง อบจ. เทศบาล และ อบต. ทั่วประเทศ ในการมีส่วนร่วมและรับผิดชอบบริหารจัดการ งาน EMS ในพื้นที่

๓) แผนประสานให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน สร้างเครือข่ายการปฏิบัติงานที่สอดคล้องกับภารกิจของแต่ละหน่วย ทั้งในส่วนกลางของภาครัฐ เอกชน ภาคประชาสังคม องค์กรการกุศล พร้อมสนับสนุนงบประมาณในการดำเนินการ

๔) แผนการพัฒนาระบบ Single Public Safety Answering Point (PSAP) เพื่อนำเข้าสู่การช่วยเหลืออุบัติเหตุบนถนนที่รวดเร็วและพร้อมเพรียง รวมทั้งการดำเนินการที่ต่อเนื่องสอดคล้องกันจากทุกหน่วยงาน

๓.๕ สรุปและข้อเสนอแนะประเด็นข้อเสนอในการปฏิรูประบบความปลอดภัย

๑) แผนการดำเนินงานมีเป้าหมายลดจำนวนผู้เสียชีวิตลงให้ได้อย่างน้อยร้อยละ ๒๐ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ เมื่อเทียบกับผู้เสียชีวิตในปี พ.ศ. ๒๕๕๙

๒) เร่งรัดการปรับปรุงกฎหมาย เช่น การรวมกฎหมายรถยนต์และกฎหมายขนส่ง การปรับปรุงระบบการบริหารจัดการ เช่น การปรับปรุงองค์กรและกลไกการบริหารจัดการ การดำเนินการให้ถนนและสิ่งแวดล้อมมีมาตรฐานความปลอดภัยที่ดีขึ้น การพัฒนาระบบมาตรฐานด้านความปลอดภัยยานยนต์ของไทยทุกประเภทมีวัสดุ อุปกรณ์ ส่วนควบให้เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัยของสหประชาชาติ โดยเฉพาะยานยนต์ที่มีลักษณะเสี่ยงต่อความไม่ปลอดภัย การให้การศึกษาด้านความปลอดภัยแก่เด็ก และสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยผ่านทางสถาบันสังคม และปรับปรุงระบบและรูปแบบการช่วยเหลือ กู้ภัย กู้ชีพ ให้มีประสิทธิภาพโดยให้หน่วยงานท้องถิ่นเป็นหน่วยงานหลักในการบริหารจัดการกับภัยในท้องถิ่น ตลอดจนปรับปรุงระบบการประกันภัยที่ส่งเสริมการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

๓) คณะกรรมการวิชาการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศได้มีการจัดทำความร่วมมือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อร่วมมือกันดำเนินการภายใต้แผนความปลอดภัยทางถนนที่เสนอไว้แล้ว ซึ่งเป็นส่วนที่ได้เริ่มต้นไว้เพื่อให้หน่วยงานของรัฐบาลดำเนินการในรายละเอียดต่อไปอย่างต่อเนื่อง

๔) มีการติดตามและประเมินผล ตามแผนการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง พร้อมปรับแผนต่าง ๆ ตามสภาพปัญหาที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างเหมาะสม โดยภาครัฐต้องให้การสนับสนุนทั้งงบประมาณ และอัตรากำลังของเจ้าหน้าที่อย่างเพียงพอ

บรรณานุกรม

๑. รายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนของโลก ปี พ.ศ. ๒๕๕๘ (Global Status Report on Road Safety, ๒๐๑๕) จัดทำโดยองค์การอนามัยโลก (World Health Organization – WHO)
๒. “สารประชากร มหาวิทยาลัยมหิดล” ปีที่ ๒๕ เดือนมกราคม ๒๕๕๙ โดย สถาบันวิจัยประชากรและสังคม มหาวิทยาลัยมหิดล <http://www.ipsr.mahidol.ac.th/ipsrbeta/th/Gazette.aspx>
๓. บทความ “ประชากรไทยในอนาคต” โดย ปัทมาวดี พัฒนวงศ์ และ ปราโมทย์ ประสาทกุล คณะทำงานฉายภาพประชากรของสถาบันวิจัยประชากรและสังคม มหาวิทยาลัยมหิดล ปี ๒๕๔๘ (หน้า ๒)
๔. รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการมูลค่าอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย” พ.ศ. ๒๕๕๐ กรมทางหลวง โดย คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ หน้า ๕ - ๓๗

แผนที่ ๓

แผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน ยั่งยืนระยะยาว
ของคณะกรรมการวิสามัญปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน
สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

แผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน ยั่งยืนระยะยาว ของคณะกรรมการการวิสามัญปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

แผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน ยั่งยืนระยะยาว ของคณะกรรมการการวิสามัญปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ เป็นแผนที่สามารถใช้ได้ในระยะยาว โดยคาดว่าจะใช้ได้ในระยะเวลา ๒๐ ปี ถือเป็นการสร้างภูมิคุ้มกันความปลอดภัยในชีวิตและการเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยพัฒนาบทบาทสถาบันทางสังคมให้เข้มแข็งยิ่งขึ้น ทั้งการจัดตั้งศาลจราจร การให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทางถนน (จปถ.) การให้สถานศึกษามีส่วนร่วมในการปลูกฝังจิตสำนึกและสร้างวัฒนธรรมการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ตลอดจนการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนด้วยระบบขนส่งสาธารณะ โดยมีรายละเอียดของแผนการปฏิรูปดังนี้

๑. ระบบศาลจราจร

๑.๑ สภาพปัญหา

ปัจจุบันการกระทำความผิดเกี่ยวกับคดีจราจรมีเป็นจำนวนมากต่อปีและพนักงานเจ้าหน้าที่ได้ดำเนินการบังคับใช้กฎหมายโดยวิธีการตักเตือนหรือออกใบสั่งเพื่อลงโทษปรับตามกฎหมาย แต่เนื่องจากผู้กระทำความผิดได้โต้แย้งข้อกล่าวหาของพนักงานเจ้าหน้าที่ หรือเพิกเฉยไม่ชำระค่าปรับตามใบสั่งก่อให้เกิดปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายและส่งผลกระทบต่อถึงการสูญเสียประโยชน์จากเงินค่าปรับอันเป็นรายได้ของแผ่นดินเป็นจำนวนมาก ซึ่งในปัญหาดังกล่าวยังสะท้อนให้เห็นถึงพฤติกรรมของผู้ขับรถที่ไม่รักษาวินัยจราจรไม่เคารพหรือเกรงกลัวต่อกฎหมาย อันเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนสร้างความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินส่งผลกระทบต่อความมั่นคงปลอดภัยของสังคมและเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศชาติ

๑.๒ แนวทางแก้ไขปัญหา

(๑) กำหนดให้มีการจัดตั้งศาลจราจรและกำหนดวิธีพิจารณาคดีจราจรเป็นการเฉพาะเพื่อดำเนินคดีเกี่ยวกับการจราจรโดยตรง โดยมีกระบวนการพิจารณาที่กระชับ รวดเร็ว

(๒) จัดทำระบบฐานข้อมูลเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานที่จะมีส่วนเกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมการขนส่งทางบก สำนักงานศาลยุติธรรม เพื่อบันทึกประวัติผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร อันเป็นเครื่องมือที่ช่วยเสริมประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายให้ดียิ่งขึ้น

๑.๓ รูปแบบกฎหมายที่เสนอ

ร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ.

๑.๔ หน่วยงานผู้รับผิดชอบดำเนินการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

- (๑) สภานิติบัญญัติแห่งชาติ
- (๒) สำนักงานศาลยุติธรรม
- (๓) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- (๔) กรมการขนส่งทางบก

๒. การจัดตั้งเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทางถนน (จปถ.)

๒.๑ สภาพปัญหา

โดยที่โครงสร้างและกลไกการบริหารจัดการเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาระบบความปลอดภัยทางถนนตามกฎหมายมีเฉพาะโครงสร้างในรูปแบบคณะกรรมการต่าง ๆ ทั้งในระดับนโยบาย บริหารหรืออำนาจการ แต่ยังขาดผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนซึ่งต้องปฏิบัติหน้าที่เป็นประจำและต่อเนื่อง คอยติดตามตรวจสอบ ตักเตือนให้คำชี้แนะ ตลอดจนรายงานข้อเท็จจริงต่าง ๆ เกี่ยวกับสถานะหรือพฤติกรรมที่อาจเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

๒.๒ แนวทางแก้ไขปัญหา

กำหนดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทางถนน (จปถ.) ในหน่วยงานภาครัฐและเอกชนในทุกหน่วยงาน ลักษณะเดียวกับกับเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย (จปถ.) ตามพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. ๒๕๕๔ เพื่อทำหน้าที่ให้ความรู้ ตรวจสอบ ให้คำแนะนำ รายงานข้อเท็จจริงอุบัติเหตุหรือพฤติกรรมที่อาจไม่ปลอดภัยสำหรับการเดินทางของบุคลากรในหน่วยงาน

๒.๓ รูปแบบกฎหมายที่เสนอ

ร่างระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.(ภาคผนวก ...)

๒.๔ หน่วยงานผู้รับผิดชอบดำเนินการ

- (๑) สำนักนายกรัฐมนตรี
- (๒) กรมการขนส่งทางบก
- (๓) กรมทางหลวง
- (๔) กรมทางหลวงชนบท
- (๕) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- (๖) กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน
- (๗) กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

๓. ระบบประกันภัยเพื่อความปลอดภัยทางถนน

๓.๑ สภาพปัญหา

ระบบประกันภัยของไทยมุ่งเน้นให้ความคุ้มครองเฉพาะการชดเชยความเสียหายจากการเกิดภัยและความเป็นธรรมของอัตราการจ่ายเบี้ยประกันภัย โดยมีลักษณะเป็นการรองรับความเสี่ยงของการกระทำที่เกิดความเสียหายขึ้นทั้งในส่วนของผู้อุปประกันภัยและในส่วนของผู้เสียหาย ทั้งในกรณีที่ผู้อุปประกันไม่ได้เป็นผู้กระทำผิดกฎหมายและกรณีที่ผู้อุปประกันกระทำผิดกฎหมาย ซึ่งเป็นส่วนที่อาจทำให้ผู้อุปประกันขาดความระมัดระวัง หรือไม่ใช้ความระมัดระวังเท่าที่ควรจะเป็นในการใช้รถใช้ถนน ซึ่งไม่สอดคล้องกับการสร้างความปลอดภัยให้แก่สังคม ไม่เป็นการใช้ระบบประกันภัยเป็นมาตรการเชิงป้องกัน เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนที่เพียงพอ รวมทั้งข้อกำหนดหรือรูปแบบมาตรฐานกรมธรรม์ประกันภัยที่คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ได้กำหนดเกี่ยวกับกรณีค่ามาตรฐานของระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด ที่ผู้รับประกันภัยจะให้ความคุ้มครองจ่ายเงินชดเชยเมื่อเกิดอุบัติเหตุเมื่อเทียบกับค่ามาตรฐานตามกฎหมายกระทรวงที่ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ เป็นอัตราที่สูงมากจนอาจเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย กล่าวคือ ค่าของระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดที่บริษัทประกันภัยจะให้ความคุ้มครองจ่ายค่าชดเชยเมื่อเกิดความเสียหายสามารถมีปริมาณสูงถึง

๑๕๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ในขณะที่การกำหนดค่าของระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดตามกฎหมายกระทรวง ฉบับที่ ๑๖ (พ.ศ. ๒๕๓๗) ออกความความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ข้อ ๓ กำหนดข้อสันนิษฐานว่าบุคคลผู้มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดกรณีตรวจวัดจากเลือดเกินกว่า ๕๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ให้ถือว่าเมาสุราขณะขับรถ ดังนั้น ข้อกำหนดและรูปแบบของกรรมธรรมที่ คปภ. กำหนดเป็นปริมาณที่สูงเกินไปทำให้เกิดความเสี่ยงจากการขับรถของผู้เอาประกันภัย ซึ่งเป็นความเสี่ยงของสังคม สามารถสร้างความเสียหายต่อสังคมส่วนรวมอย่างมากได้ เป็นการกำหนดความคุ้มครองที่ไม่สอดคล้องกับมาตรการทางกฎหมายจราจรที่เป็นการป้องกันอุบัติเหตุ จึงสมควรได้รับการพิจารณาเพื่อเปลี่ยนแปลงให้เหมาะสม

๓.๒ แนวทางแก้ไขปัญหา

กำหนดมาตรการของระบบประกันภัยเพื่อให้เป็นเครื่องมือที่จะสามารถส่งเสริมและสนับสนุนระบบความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้นในประเทศไทย โดยให้มีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัย (พระราชบัญญัติคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย พ.ศ. ๒๕๕๐) และให้คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ปรับปรุงข้อกำหนดหลักเกณฑ์ และรูปแบบกรรมธรรมประกันภัยให้สามารถรองรับและสอดคล้องกับมาตรการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนให้เกิดเป็นรูปธรรม

๓.๓ รูปแบบกฎหมายที่เสนอ

เสนอแนะให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย พ.ศ. ๒๕๕๐ และเพิ่มเติมข้อความเงื่อนไขในกรรมธรรมประกันภัย ดังนี้

(๑) เพิ่มเติมอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ให้ครอบคลุมถึงการกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจประกันภัยในลักษณะการส่งเสริมและการลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนน (มาตรา ๑๒)

(๒) เพิ่มเติมอำนาจหน้าที่ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (มาตรา ๒๐) ให้ครอบคลุมการศึกษา ค้นคว้า วิเคราะห์และวิจัยเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจประกันภัยในลักษณะการส่งเสริมและลดอุบัติเหตุทางถนน

(๓) เสนอแนะให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมแบบและข้อความเงื่อนไขในกรรมธรรมประกันภัย เพื่อกำหนดให้ผู้เอาประกันภัยที่เป็นฝ่ายผิด (เฉพาะที่เป็นการฝ่าฝืนกฎหมายที่เกี่ยวกับความปลอดภัยอย่างร้ายแรง เช่น ขับรถเร็ว เมา หรือฝ่าฝืนสัญญาณหรือเครื่องหมายจราจร) จะได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนไม่เต็มตามจำนวนความเสียหายที่แท้จริง หรือเพิ่มเติมข้อยกเว้นความผิดของบริษัทประกันภัยในกรณีผู้เอาประกันภัยกระทำการฝ่าฝืนกฎหมายอย่างร้ายแรงจนเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ

(๔) เสนอแนะให้คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ปรับปรุงข้อกำหนดหรือรูปแบบกรรมธรรมประกันภัยเกี่ยวกับค่าของระดับแอลกอฮอล์ในเลือดที่ผู้รับประกันจะให้ความคุ้มครองจ่ายเงินชดเชยความเสียหายให้สอดคล้องกฎหมาย ฉบับที่ ๑๖ (พ.ศ. ๒๕๓๗) ออกความความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ข้อ ๓

๓.๔ หน่วยงานผู้รับผิดชอบดำเนินการ

(๑) สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

(๒) คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.)

๔. การพัฒนาคุณภาพคนในทุกช่วงวัยให้มีภูมิคุ้มกันต่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินจากอุบัติเหตุทางถนน

โดยให้มีการเรียนรู้อย่างต่อเนื่องทั้งการศึกษา การเสริมสร้างทักษะ องค์ความรู้ในการใช้รถใช้ถนน และการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนที่เหมาะสมในแต่ละช่วงวัย ดังนี้

๔.๑ พัฒนาเด็กปฐมวัยอย่างเป็นองค์รวม ทั้งด้านการมีระเบียบวินัย การตระหนักถึงความปลอดภัยในการเดินทาง การมีจิตสำนึกความปลอดภัย โดยให้ดำเนินการ ดังนี้

๑) เตรียมความพร้อมของพ่อแม่และผู้ดูแลในการเลี้ยงดูเด็กที่ต้องคำนึงถึงการปลูกฝังจิตสำนึกด้านความปลอดภัยทางถนน ผลักดันให้เกิดการเรียนรู้การกระตุ้นให้คิดและลงมือทำ เชื่อมโยงสิ่งที่ได้เรียนรู้กับชีวิตจริงในการใช้รถใช้ถนน รวมถึงการเป็นต้นแบบที่ดีด้านวินัยจราจร การตระหนักถึงความปลอดภัยในการเดินทาง

๒) ส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพของศูนย์เด็กเล็กทั้งในชุมชน หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน ให้มีมาตรการขององค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน รวมทั้งให้ผู้ดูแลเด็กมีส่วนร่วมในการเสริมสร้างความรู้ให้กับเด็ก

๔.๒ พัฒนาเด็กวัยเรียนในทุกระดับชั้นให้มีความรู้ทางวิชาการ ด้านความปลอดภัยทางถนน โดยให้ดำเนินการ ดังนี้

๑) บูรณาการการเรียนรู้ให้หลากหลาย ทั้งด้านวิชาการ และการปฏิบัติในเรื่องการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย

๒) ส่งเสริมกระบวนการจัดการเรียนการสอนด้านความปลอดภัยทางถนน ทั้งการเรียนรู้ในห้องเรียน และจัดกิจกรรมเรียนรู้นอกห้องเรียน มีการฝึกปฏิบัติจริง เช่น การจัดตั้งชมรมความปลอดภัยทางถนน ที่เอื้อต่อการเรียนรู้รอบด้าน สนับสนุนต่อยอดความคิดสร้างสรรค์ การจัดกิจกรรมอาสาสมัครเพื่อสาธารณะประโยชน์ เช่น กิจกรรมลูกเสือ เนตรนารี

๓) สนับสนุนและพัฒนาให้เด็กได้มีความตระหนัก คัดวิเคราะห์ถึงความเสี่ยงและผลที่จะเกิดขึ้น ตลอดจนสามารถนำเสนอและมีส่วนร่วมในการหาแนวทางแก้ไขปัญห และสนับสนุน ส่งเสริมและพัฒนาให้เป็นผู้มีความสามารถด้านความปลอดภัยทางถนนมีบทบาทในการแสดงศักยภาพในเชิงสร้างสรรค์ได้อย่างเต็มที่และต่อเนื่อง เช่นการเป็นผู้ฝึกสอนการเป็นผู้นำด้านความปลอดภัยทางถนนการช่วยเหลือสังคม การเข้าไปส่งเสริมด้านความปลอดภัยทางถนนในชุมชน ตลอดจนปฏิบัติได้ในยามฉุกเฉิน (นวัตกรรมความปลอดภัยทางถนน : Road safety Innovators)

๔.๓ พัฒนาครูผู้สอนให้มียุทธศาสตร์ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน กฎหมายจราจร และกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน โดยให้ทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการสนับสนุนครูผู้สอน รวมทั้งมีระบบจูงใจให้ครูพัฒนาตนเองอย่างต่อเนื่อง ควบคู่กับการประเมินสมรรถนะที่สะท้อนประสิทธิภาพในการจัดการเรียนสอนและการพัฒนาคุณภาพของผู้เรียน

๔.๔ เสริมสร้างทักษะชีวิตและพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องปลอดภัยแก่เด็กให้มีความรู้ความเข้าใจในหลักความปลอดภัยทางถนน การมีระเบียบวินัยมีน้ำใจ และมีจิตสำนึกด้านความปลอดภัย

๔.๕ สถานศึกษาต้องมีโครงสร้างการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียน ประกอบด้วย สมาคมผู้ปกครอง สมาคมศิษย์เก่าและครู องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานของภาครัฐ ภาคเอกชน และชุมชนที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งมีการควบคุมดูแลปรับปรุงการจราจรในสถานศึกษาให้เอื้อต่อการ

เรียนรู้ เช่นการสร้างศูนย์เรียนรู้ความปลอดภัย การติดตั้งป้ายสัญญาณจราจรในสถานศึกษาเพื่อเป็นแหล่งเรียนรู้ที่สามารถนำไปใช้ได้จริงในชีวิตประจำวันในการเดินทางบนถนนสายหลักหรือถนนสายรองได้

๔.๖ สร้างจิตสำนึกของประชาชนให้มีความรับผิดชอบต่อสังคม โดยสร้างความตระหนักถึงการเคารพกฎหมาย การมีวินัยจราจร หลักสิทธิมนุษยชน การสร้างค่านิยมให้มีพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนร่วมกันอย่างถูกต้องปลอดภัย มีความรับผิดชอบต่อสังคม และการเรียนรู้ในการรับมือกับอุบัติเหตุทางถนน

๕. การเสริมสร้างความเข้มแข็งของสถาบันทางสังคม ส่งเสริมให้ทุกภาคส่วนมีพฤติกรรมที่ดีในการใช้รถใช้ถนนร่วมกัน เป็นวัฒนธรรมที่ดีงามและเป็นรากฐานในการพัฒนาคนและสังคม

๕.๑ ส่งเสริมความเข้มแข็งด้านความปลอดภัยทางถนนของสถาบันหลักทางสังคม

๕.๑.๑ เสริมสร้างความเข้มแข็งของสถาบันครอบครัวและชุมชนในการบ่มเพาะให้คนเคารพกฎหมาย มีวินัยจราจร และมีจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

๕.๑.๒ ผลักดันให้ชุมชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นสนับสนุนการเปิดพื้นที่สาธารณะในการจัดกิจกรรมสร้างการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน สร้างกิจกรรมความสัมพันธ์อันดีต่อครอบครัวและชุมชน ส่งเสริมให้ครอบครัวมีส่วนร่วมในกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนและส่งเสริมการมีมาตรการทางสังคมที่ดีในการเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนน ตลอดจนมีมาตรการขึ้นชมชุมชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีแนวปฏิบัติที่ดี

๕.๑.๓ พัฒนาศักยภาพของครอบครัวและชุมชน ให้มีการเรียนรู้การใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องปลอดภัย มีการถ่ายทอดแลกเปลี่ยนประสบการณ์การเรียนรู้ร่วมกัน สร้างโอกาสในการเข้าถึงองค์ความรู้ให้มีสิ่งจูงใจแก่ครอบครัวและชุมชนที่มีการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน

๕.๑.๔ พัฒนาชุมชนท้องถิ่นให้เข้มแข็งและสามารถสร้างภูมิคุ้มกันด้านความปลอดภัยทางถนนให้คนในชุมชน

๑) สนับสนุนการสร้างกระบวนการเรียนรู้ และปลูกฝังความเป็นอัตลักษณ์ของชุมชนในด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนน

๒) สนับสนุนให้ชุมชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีส่วนร่วมคิดและกำหนดแนวทางการพัฒนาระบบความปลอดภัยทางถนน พึ่งพาตนเอง ดำเนินถึงศักยภาพ ทรัพยากร วิถีชีวิต และสิ่งแวดล้อมในชุมชนเป็นหลัก โดยให้ความสำคัญกับการจัดการการเรียนรู้ในชุมชน และการจัดการตนเองในบริบทของพื้นที่ และจัดการสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการสร้างความปลอดภัยทางถนน

๓) สร้างเครือข่ายความร่วมมือระหว่างชุมชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เครือข่ายภาคประชาชน และภาคส่วนต่างๆ ในการพัฒนาเฝ้าระวังปัญหาทางด้านพฤติกรรม ด้านสังคม โดยเฉพาะในกลุ่มเด็กและเยาวชนในชุมชน

๔) ส่งเสริมภาคประชาสังคมองค์กรธุรกิจเอกชน บริษัทมหาชนและรัฐวิสาหกิจในการทำงานเป็นเครือข่ายเชื่อมโยงกับกลไกภาครัฐ และร่วมสร้างจิตสำนึกรับผิดชอบต่อสังคม เพื่อสร้างสมดุลระหว่างผลประโยชน์ขององค์กรและผลประโยชน์ของชุมชนและสังคม โดยเฉพาะส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง การยกย่ององค์กรธุรกิจเอกชนที่มีความรับผิดชอบต่อสังคมให้เป็นแบบอย่างที่ดีต่อสาธารณะโดยกำหนดให้บริษัทมหาชนและรัฐวิสาหกิจ ได้มีมาตรการส่งเสริมสนับสนุนให้ความรู้ และการจัดกิจกรรมเพื่อสังคม

(Corporate Social Responsibility : CSR) โดยมุ่งเน้นไปที่การสร้างองค์ความรู้ ความตระหนัก และวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน

๕.๒ พัฒนabethบาทของสถาบันทางสังคมให้เอื้อต่อการพัฒนาคนในด้านความปลอดภัยทางถนน

๕.๒.๑ ส่งเสริมให้สถาบันการศึกษาที่ตั้งอยู่ในพื้นที่หรือในจังหวัดต่างๆมีบทบาทหน้าที่สำคัญในการพัฒนาชุมชนและสังคม เพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจด้านความปลอดภัยทางถนน และมีการปฏิบัติจริง

๕.๒.๒ ส่งเสริมความร่วมมือของสถาบันครอบครัว สถาบันการศึกษา องค์กรภาคเอกชน และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ในการปลูกฝังการเคารพกฎหมาย การมีระเบียบวินัยจราจร การมีวัฒนธรรมการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องปลอดภัยทั้งในด้านจิตสำนึกและพฤติกรรม

๕.๒.๓ ส่งเสริมภาคประชาสังคมและองค์กรธุรกิจเอกชนในการทำงานเป็นเครือข่ายเชื่อมโยงกับกลไกภาครัฐ ให้มีการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน หรือการเดินทางของพนักงาน เพื่อสร้างสมดุลระหว่างผลประโยชน์ขององค์กรและผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยการมีมาตรการองค์กรในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนภายในหน่วยงานของตนเอง

๖. การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

โดยให้มีการพัฒนาปรับปรุง หรือจัดให้มีระบบขนส่งสาธารณะตามความเหมาะสมของศักยภาพในแต่ละจังหวัด ให้มีประสิทธิภาพ และครอบคลุมพื้นที่เพียงพอ ที่ทำให้ประชาชนสามารถเดินทางในพื้นที่จังหวัดนั้น ๆ หรือเดินทางระหว่างจังหวัดได้อย่างสะดวกและปลอดภัย จะทำให้ประชาชนใช้รถยนต์ส่วนบุคคลลดลง ซึ่งจะส่งผลให้การอัตราการเกิดอุบัติเหตุลดลง ผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บลดลงไปด้วย โดยระบบขนส่งสาธารณะมีหลายรูปแบบ เช่น

๖.๑ การขนส่งแบบราง (Rail transit) โดยแบ่งเป็น ๒ประเภทจำแนกเป็นไปตามระยะทางการให้บริการ (Distance) ความเร็วของรถขนส่งมวลชน (Speed) และความจุผู้โดยสาร (Capacity) เป็นหลัก

๖.๒ ระบบขนส่งมวลชนทางรางระดับเมืองเป็นระบบขนส่งมวลชนที่ให้บริการระหว่างเมืองถึงเมือง ระหว่างชานเมืองและเมือง (Commuter) และบริการภายในเมืองแบ่งเป็นระบบขนส่งมวลชนแบบหนัก (Heavy rail) และระบบขนส่งมวลชนแบบเบา (Light rail)

๖.๓ ระบบขนส่งมวลชนทางรางระดับภูมิภาคเป็นระบบขนส่งมวลชนทางรางที่มีระยะทางการให้บริการสูงกว่าระบบขนส่งมวลชนระดับเมือง และมักมีความเร็วสูง แบ่งเป็นรถขนส่งมวลชนทางรางแบบรถทั่วไป (Ordinary train) และรถไฟความเร็วสูง (High speed train)

๖.๔ การขนส่งด้วยรถโดยสาร (Bus transit) แบ่งออกเป็นรถโดยสารแบบมาตรฐาน (Standard buses) รถโดยสารขนาดเล็ก (Minibuses) และรถโดยสารความจุสูง (High-capacity buses) เช่น รถด่วนโดยสาร (Bus Rapid Transit, BRT) รถโดยสารแบบสองชั้น (Double Decker Buses) และโดยสารแบบต่อพ่วง (Articulated or bending buses)

๖.๕ การขนส่งด้วยรถรับจ้าง (Paratransit) เป็นรูปแบบการขนส่งที่มีคุณสมบัติร่วมกันระหว่างการให้บริการในลักษณะที่เป็นระบบขนส่งสาธารณะและความเป็นส่วนตัวของรถยนต์ส่วนบุคคล เช่น รถแท็กซี่

๓. กำหนดเวลาการปฏิรูป

๓.๑ ระยะที่ ๑ แผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน ระยะสั้น : แผนงานรองรับเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๐ ระยะเวลาตั้งแต่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๙ ถึง ๑๕ มกราคม ๒๕๖๐

๓.๒ ระยะที่ ๒ แผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน ระยะกลาง : ร่างแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ ระยะเวลา ๕ ปี ตั้งแต่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๙ ถึง ๓๐ กันยายน ๒๕๖๔

๓.๓ ระยะที่ ๓ แผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน ยั่งยืนระยะยาว ระยะเวลา ๒๐ ปี ตั้งแต่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๙ ถึง ๓๐ กันยายน ๒๕๗๙

๔. แหล่งที่มาของงบประมาณ

กรณีเป็นงานส่วนที่สอดคล้องกับงานที่หน่วยงานที่รับผิดชอบและหน่วยงานอื่นๆ ได้รับจัดสรรงบประมาณปกติอยู่แล้วใช้งบประมาณปกติจากหน่วยงานที่รับผิดชอบ และกรณีหน่วยงานที่รับผิดชอบไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณไว้หรือไม่ได้ตั้งงบประมาณไว้ให้ดำเนินการโดยใช้งบประมาณจากงบกลางที่อนุมัติโดยรัฐบาล

๕. หน่วยงานที่รับผิดชอบ

๑. สำนักนายกรัฐมนตรี
๒. สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
๓. สำนักงบประมาณ
๔. กรมประชาสัมพันธ์
๕. สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (กพร.)

๖. กระทรวงมหาดไทย
๗. กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

๘. กระทรวงคมนาคม
๙. สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
๑๐. กรมการขนส่งทางบก
๑๑. กรมทางหลวง
๑๒. กรมทางหลวงชนบท
๑๓. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
๑๔. กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

๑๕. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

๑๖. กระทรวงสาธารณสุข
๑๗. กรมควบคุมโรค
๑๘. สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ

๑๙. กระทรวงศึกษาธิการ
๒๐. กระทรวงแรงงาน
๒๑. กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน
๒๒. สำนักงานศาลยุติธรรม
๒๓. สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.)
๒๔. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)
๒๕. บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด
๒๖. องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น
๒๗. ส่วนราชการอื่นที่เกี่ยวข้อง
๒๘. สื่อสารมวลชน
๒๙. ภาคประชาสังคม
๓๐. ภาคเอกชนทั่วไป

๖. ข้อเสนอแนะ

เห็นควรให้สภាขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศมีมติเห็นชอบและส่งรายงานของคณะกรรมการการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน เรื่อง การปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนนให้คณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาและมอบหมายหน่วยงานดำเนินการตามแผนงานทั้ง ๓ แผน ดังนี้

๖.๑ แผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน ระยะสั้น : แผนงานรองรับเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๐

นำมาตรการตามแผนงานไปดำเนินการเพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๐ โดยให้หน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการให้สอดคล้องกับระยะเวลาที่คณะกรรมการการเสนอ เนื่องจากมีระยะเวลากระชั้นชิด หากดำเนินการล่าช้าอาจไม่สามารถใช้มาตรการบางกรณีได้ทัน เช่น ในส่วนของการต้องจัดซื้อจัดจ้าง โดยมีมาตรการประกอบด้วย

๖.๑.๑ การบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดเรื่องความเร็ว ต้ม/เมา การป้องกันหลับใน การใช้อุปกรณ์ที่กฎหมายบังคับ การจำกัดความเร็วที่ทำให้พื้นที่ชุมชนมีความปลอดภัยที่สุด พร้อมสนับสนุนเครื่องมือแก่เจ้าหน้าที่อย่างเพียงพอและทันต่อเวลา ให้มีการเริ่มการบังคับใช้กฎหมาย ๑ สัปดาห์ก่อนเข้าสู่ช่วง ๗ วันของการควบคุมความปลอดภัยทางถนนช่วงเทศกาลและวันหยุดยาว

๖.๑.๒ การบริหารจัดการของหน่วยงานระดับนโยบาย ระดับอำนวยการ ซึ่งกำกับหน่วยงานปฏิบัติดำเนินการมอบหมายงานได้ทันกำหนดเวลาดำเนินงานของหน่วยปฏิบัติ กำชับการปฏิบัติ สนับสนุนงบประมาณแก่หน่วยงานต่าง ๆ พร้อมติดตามประเมินผลเป็นระยะ และกำหนดมาตรการแก้ไขหากมีแนวโน้มไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

๖.๑.๓ ดำเนินการด้านถนนและสิ่งแวดล้อมให้ปลอดภัย แก้ไขจุดเสี่ยง คั่นผิวจราจรในช่วงเทศกาล

๖.๑.๔ เข้มงวดมาตรการด้านความปลอดภัยให้เป็นไปตามกฎหมายสำหรับรถที่เสี่ยงต่อความปลอดภัย เช่น รถโดยสารสาธารณะ รถโดยสารผิดกฎหมาย รถตู้โดยสารและรถจักรยานยนต์

๖.๑.๕ เตรียมความพร้อมบริการทางการแพทย์ฉุกเฉินโดยประสานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในส่วนของการกู้ชีพ กู้ภัย

๖.๑.๖ การประชาสัมพันธ์ล่วงหน้าด้านการเข้มงวดการปฏิบัติตามกฎหมาย ช้อแนะนำต่างๆ เกี่ยวกับการเดินทาง โดยเริ่มประชาสัมพันธ์ล่วงหน้าและเน้นหนักก่อนช่วงเทศกาลอย่างน้อย ๑ เดือน ก่อนเข้าสู่ช่วง ๗ วันของการควบคุมความปลอดภัยทางถนนช่วงเทศกาลและวันหยุดยาว

๖.๒ แผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน ระยะกลาง : ร่างแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๐- ๒๕๖๔

นำร่างแผนแม่บทที่ประกอบด้วย ๖ ยุทธศาสตร์พร้อมมาตรการที่ระบุในร่างแผนแม่บทฯ ไปจัดทำเป็นแผนแม่บทของประเทศ ให้หน่วยงานที่รับผิดชอบในระดับอำนาจการ และมอบหมายหน่วยงานระดับปฏิบัติการจัดทำแผนปฏิบัติการ ซึ่งจะต้องพิจารณากำหนดระยะเวลาดำเนินการในแต่ละปี ในระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ พร้อมกำหนดตัวชี้วัด และการประเมินผลระหว่างปี สิ้นปี โดยหน่วยงานระดับนโยบายและระดับอำนาจการ ควบคุม กำกับ ดูแลการปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง และปรับมาตรการต่างๆ ตามสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปหากผลการปฏิบัติไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ โดยประกอบด้วย ยุทธศาสตร์ ๖ ด้านดังนี้

๖.๒.๑ กฎหมายความปลอดภัยทางถนนและการบังคับใช้ (Road Safety Laws and Enforcement) เพิ่มโทษในพฤติกรรมการกระทำผิดด้านความเร็ว การเสพสิ่งมึนเมา การไม่ใช้อุปกรณ์ที่กฎหมายบังคับ มีการเข้มงวดกับรถที่มีความเสี่ยงที่จะเกิดอันตรายสูง เช่น ยานพาหนะขนาดเล็ก รถโรงเรียนและรถรับส่งนักเรียน การปรับปรุงเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถ การกำหนดเวลาขับรถต่อเนื่อง การใช้เครื่องมือเทคโนโลยีใหม่มาสนับสนุน การเพิ่มผู้ช่วยเจ้าหน้าที่ เจ้าหน้าที่ จปภ. และการริเริ่มจัดตั้งและใช้ระบบศาลจราจร การมีมาตรการภายในขององค์กรเพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนน

๖.๒.๒ การบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Management) โดยการปรับปรุงเรื่องอำนาจหน้าที่ องค์กรประกอบ และกลไกการบริหารจัดการขององค์กรทุกระดับ เพิ่มการให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น การปรับปรุงด้านสารสนเทศ การให้มีองค์กรที่จำเป็นในการจัดเก็บข้อมูล สร้างระบบใช้ข้อมูลมาวิเคราะห์เพื่อการป้องกันและแก้ไขปัญหา การมีระบบงบประมาณ จำนวนงบประมาณและบุคลากรที่เพียงพอและเหมาะสมกับช่วงเวลา และมีระบบการติดตามกำกับกับการปฏิบัติงาน การติดตามและประเมินผลเพื่อปรับมาตรการตามสถานการณ์

๖.๒.๓ ถนนปลอดภัย (Road Safety for Safer Roads) โดยการออกแบบและสร้างถนนที่ปลอดภัย ปรับปรุงจุดอันตราย การอำนวยความสะดวกแก่ยานพาหนะตามชนิดของพาหนะ การมีหน่วยตรวจสอบความปลอดภัยของถนนแยกต่างหากจากหน่วยสร้างถนน การสร้างสถานที่พักรถขนาดใหญ่ การจัดทำป้ายบังคับและป้ายแนะนำตามมาตรฐานการกระจายอำนาจให้ท้องถิ่นมีส่วนร่วมรับผิดชอบในด้านความปลอดภัยทางถนน

๖.๒.๔ ยานพาหนะปลอดภัย (Road Safety for Safer Vehicles) ทั้งทางด้านกำหนดมาตรฐานตัวรถ อุปกรณ์ ส่วนควบ การกำหนดเกี่ยวกับการบำรุงรักษาและการตรวจสภาพรถ การจัดทำคู่มือผู้โดยสาร การเพิ่มจำนวนพนักงานขับรถในตลาดแรงงาน การเพิ่มความปลอดภัยของรถตู้โดยสาร

สาธารณะ ความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ การมีรถโรงเรียนและรถรับส่งนักเรียนที่ปลอดภัย การส่งเสริมการใช้รถที่ใช้พลังงานไฟฟ้า และการประชาสัมพันธ์การปรับปรุงเปลี่ยนแปลงข้อกำหนดต่างๆ

๖.๒.๕ การให้การศึกษา เสริมสร้างวัฒนธรรมและพฤติกรรมด้านความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Education, Culture and Behaviors) โดยการสร้างความรู้แก่เยาวชนเพื่อสร้างคนรุ่นใหม่ที่มีพฤติกรรมปลอดภัย การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมคนยุคปัจจุบันโดยเยาวชนและประชาชนทั่วไป และการณรงค์สร้างพฤติกรรมความปลอดภัยให้เกิดขึ้นในสังคม

๖.๒.๖ การบริการทางการแพทย์ฉุกเฉินด้านความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Emergency Medical Services) โดยการพัฒนากระบวนการบริการทางการแพทย์ฉุกเฉินให้มีประสิทธิภาพจนถึงระดับท้องถิ่น ให้การกู้ภัย กู้ชีพมีระบบที่มีประสิทธิภาพ การเพิ่มคุณภาพหน่วยปฏิบัติการ มีระบบการเข้าถึงและส่งต่อรวดเร็วยิ่งขึ้น

๖.๓ แผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน ยั่งยืนระยะยาว

นำแผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน ยั่งยืนระยะยาว วางรากฐานความปลอดภัยทางถนนแก่คนรุ่นใหม่ เร่งรัดเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของคนรุ่นปัจจุบัน เพื่อถ่ายทอดสู่คนรุ่นต่อไป ซึ่งเป็นการสร้างวงจรพฤติกรรมความปลอดภัยของสังคมอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน ดำเนินการจัดตั้งองค์กรและดำเนินการมาตรการตามที่เสนอ คือ

๖.๓.๑ การจัดตั้งศาลจราจร โดยมีกระบวนการพิจารณาที่รวดเร็ว กระชับ เพื่อสร้างประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย (ดูเอกสารแนบ ร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาดีความจราจร พ.ศ.)

๖.๓.๒ การกำหนดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทางถนน (จปถ.) ในหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน ลักษณะเดียวกับเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยอาชีวอนามัย (จป.) เป็นมาตรการองค์กรป้องกันการเกิดความปลอดภัยทางถนน โดยออกเป็นระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทางถนน(ดูเอกสารแนบ ร่างระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.)

๖.๓.๓ การมีระบบประกันภัยที่ส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนแทนการคุ้มครองเดิม ๆ ที่อาจเป็นเสมือนมาตรการส่งเสริมการกระทำที่อาจเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายได้

๖.๓.๔ การสร้างคนที่ทำให้สังคมปลอดภัยจากภัยทางถนน โดยเริ่มสร้างเยาวชนที่มีพฤติกรรมปลอดภัย การถ่ายทอดจากเยาวชนสู่ครอบครัว โดยดำเนินการตามบันทึกความเข้าใจร่วมระหว่างหน่วยงาน ๑๒ หน่วย ซึ่งจะต้องดำเนินการในรายละเอียดกำหนดไว้ พร้อมทั้งปรับปรุงเปลี่ยนแปลงและสนับสนุนให้ขยายผลออกไป

๖.๓.๕ การสร้างความเข้มแข็งของสังคมด้านความปลอดภัยทางถนนให้เกิดเป็นวัฒนธรรมที่พึงประสงค์

๖.๓.๖ การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนโดยส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะที่มีความเพียงพอและเหมาะสม รวมทั้งการแก้ปัญหาจราจรที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

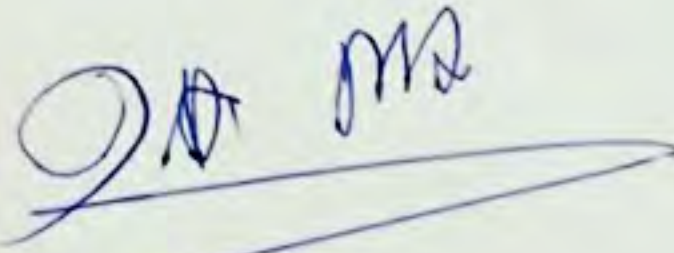
๖.๔ ให้คณะรัฐมนตรีดำเนินการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายในส่วนที่เสนอเป็นประเด็นที่จะต้องมีการแก้ไขปรับปรุงเพิ่มเติมกฎหมาย หรือออกกฎหมายใหม่แต่มีได้เสนอร่างกฎหมายไว้ โดยมีอบหมายให้หน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการเพื่อจัดทำร่างกฎหมายนั้น ๆ และดำเนินการออกเป็นกฎหมายภายใต้การเร่งรัดให้มีผลบังคับใช้โดยเร็วต่อไป ได้แก่ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ และพระราชบัญญัติคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย พ.ศ. ๒๕๕๐

๗. ร่างพระราชบัญญัติและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

๗.๑ ร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ.

๗.๒ ร่างระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.

คณะกรรมการจึงขอเสนอรายงานเรื่อง “การปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน” เพื่อให้สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศได้โปรดพิจารณา หากสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศเห็นชอบด้วยขอได้โปรดส่งรายงานไปยังคณะรัฐมนตรี (หรือองค์กร/หน่วยงาน ตามข้อบังคับฯ ข้อ ๘๙) เพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไป ทั้งนี้ คณะกรรมการจะได้นำเสนอในส่วนของการละเอียดในส่วนการแก้ไขปัญหามลพิษทางถนนด้วยระบบขนส่งสาธารณะอย่างละเอียดภายในกำหนดเวลา ๑๒๐ วันตามที่สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศได้มีมติกำหนดไว้ในระยะต่อไป



(ศาสตราจารย์ดุสิต เครื่องงาม)

รองประธานกรรมการฯ คนที่สอง
ปฏิบัติหน้าที่แทนเลขานุการกรรมการ

รายงานของคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน
สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
เรื่อง “การปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน”

เรื่อง	แผนการปฏิรูป	วิธีการปฏิรูป	กำหนดเวลา การปฏิรูป	แหล่งที่มาของ งบประมาณ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	ข้อเสนอแนะ	ร่าง พ.ร.บ. หรือร่าง พ.ร.ป.
การปฏิรูประบบ ความปลอดภัย ทางถนน	<u>แผนที่ ๑</u> แผนการปฏิรูป ระบบความ ปลอดภัยทางถนน ระยะสั้น : แผนงานรองรับ เทศกาล ปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๐ <u>แผนที่ ๒</u> แผนการปฏิรูป ระบบความ ปลอดภัยทางถนน ระยะกลาง : ร่าง แผนแม่บท	<u>แผนที่ ๑</u> แผนการ ปฏิรูประบบความ ปลอดภัยทางถนน ระยะสั้น : แผนงาน รองรับเทศกาล ปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๐ โดยคณะกรรมการ มุ่งหวังว่า จะสามารถ ใช้เป็นต้นแบบ ลดการสูญเสียในชีวิต และทรัพย์สินให้แก่ ประชาชนที่เดินทาง ในช่วงเทศกาลและ วันหยุดยาว จาก ปัญหาอุบัติเหตุและ ความรุนแรงที่เพิ่มขึ้น มากในช่วงเทศกาล	<u>ระยะที่ ๑</u> แผนการปฏิรูป ระบบความ ปลอดภัยทางถนน ระยะสั้น : แผนงานรองรับ เทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๐ ระยะเวลาตั้งแต่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๙ ถึง ๑๕ มกราคม ๒๕๖๐ <u>ระยะที่ ๒</u> แผนการปฏิรูป ระบบความ ปลอดภัยทางถนน ระยะกลาง :	กรณีเป็นงาน ส่วนที่สอดคล้อง กับงานที่ หน่วยงานที่ รับผิดชอบและ หน่วยงานนั้นๆ ได้รับจัดสรร งบประมาณปกติ อยู่แล้วใช้ งบประมาณปกติ จากหน่วยงานที่ รับผิดชอบ และ กรณีหน่วยงานที่ รับผิดชอบไม่ได้ รับการจัดสรร งบประมาณไว้ หรือไม่ได้ตั้ง งบประมาณไว้	๑. สำนักนายกรัฐมนตรี ๒. สำนักเลขาธิการ คณะรัฐมนตรี ๓. สำนักงบประมาณ ๔. กรมประชาสัมพันธ์ ๕. สำนักงาน คณะกรรมการพัฒนา ระบบราชการ (กพร.) ๖. กระทรวงมหาดไทย ๗. กรมป้องกันและ บรรเทาสาธารณภัย ๘. กระทรวงคมนาคม ๙. สำนักงาน ปลัดกระทรวง คมนาคม ๑๐. กรมการขนส่งทางบก ๑๑. กรมทางหลวง ๑๒. กรมทางหลวงชนบท	เห็นควรให้ สภาขับเคลื่อน การปฏิรูปประเทศ มีมติเห็นชอบและ ส่งรายงานของ คณะกรรมการ วิสามัญขับเคลื่อนการ ปฏิรูประบบความ ปลอดภัยทางถนน เรื่อง การปฏิรูประบบ ความปลอดภัยทางถนน ให้คณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาและ มอบหมายหน่วยงาน ดำเนินการตามแผนงาน ทั้ง ๓ แผน ดังนี้	๑. ร่างพระราชบัญญัติ วิธีพิจารณาคดี จราจร พ.ศ. ๒. ร่างระเบียบ สำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยเจ้าหน้าที่ ความปลอดภัย ทางถนน พ.ศ.

เรื่อง	แผนการปฏิรูป	วิธีการปฏิรูป	กำหนดเวลาการปฏิรูป	แหล่งที่มาของงบประมาณ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	ข้อเสนอแนะ	ร่าง พ.ร.บ. หรือร่าง พ.ร.ป.
	ความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๐- ๒๕๖๔ <u>แผนที่ ๓</u> แผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนนที่ยั่งยืนระยะยาว	ปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๕๙ และเพื่อให้การเดินทางกลับภูมิลำเนาและการท่องเที่ยวของประชาชนในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๐ มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น คณะกรรมการฯ จึงเห็นว่า จำเป็นจะต้องมีการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๐ กำหนดเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตลงอย่างน้อยร้อยละ ๕ เทียบจากสถิติในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๕๙ (คิดเป็นจำนวนผู้เสียชีวิตจาก	ร่างแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๐- ๒๕๖๔ ระยะเวลา ๕ ปี ตั้งแต่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๙ ถึง ๓๐ กันยายน ๒๕๖๔ <u>ระยะที่ ๓</u> แผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนนที่ยั่งยืนระยะยาว ระยะเวลา ๒๐ ปี ตั้งแต่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๙ ถึง ๓๐ กันยายน ๒๕๗๙	ให้ดำเนินการโดยใช้งบประมาณจากงบกลางที่อนุมัติโดยรัฐบาล	๑๓. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ๑๔. กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ๑๕. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ๑๖. กระทรวงสาธารณสุข ๑๗. กรมควบคุมโรค ๑๘. สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ ๑๙. กระทรวงศึกษาธิการ ๒๐. กระทรวงแรงงาน ๒๑. กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน ๒๒. สำนักงานศาลยุติธรรม ๒๓. สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการ	๑. แผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน ระยะสั้น : แผนงานรองรับเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๐ นำมาตรการตามแผนงานไปดำเนินการเพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๐ โดยให้หน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการให้สอดคล้องกับระยะเวลาที่คณะกรรมการฯ เสนอ เนื่องจากมีระยะเวลากระชั้นชิด หากดำเนินการล่าช้า อาจไม่สามารถใช้มาตรการบางกรณี	

เรื่อง	แผนการปฏิรูป	วิธีการปฏิรูป	กำหนดเวลา การปฏิรูป	แหล่งที่มาของ งบประมาณ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	ข้อเสนอแนะ	ร่าง พ.ร.บ. หรือร่าง พ.ร.ป.
		อุบัติเหตุทางถนนไม่ เกิน ๓๖๑ คนในปี พ.ศ. ๒๕๖๐) โดยทุก จังหวัดนำโดยผู้ว่า ราชการจังหวัด กำหนดเป้าหมายให้ สอดคล้องกับ ส่วนกลางดังกล่าว และบูรณาการการ ทำงานตามความ เสี่ยงหลักของพื้นที่ ร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ องค์กรปกครอง ส่วนท้องถิ่นและ ภาคเอกชนและให้ เน้นมาตรการบังคับ ใช้กฎหมาย ร่วมกับ มาตรการบริหาร จัดการ การทำถนน ปลอดภัย ยานพาหนะ ปลอดภัย การให้			ประกอบธุรกิจ ประกันภัย (คปภ.) ๒๔. สำนักงานกองทุน สนับสนุนการสร้าง เสริมสุขภาพ (สสส.) ๒๕. บริษัท กลางคุ้มครอง ผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ๒๖. องค์กรปกครองส่วน ท้องถิ่น ๒๗. ส่วนราชการอื่นที่ เกี่ยวข้อง ๒๘. สื่อสารมวลชน ๒๙. ภาคประชาสังคม ๓๐. ภาคเอกชนทั่วไป	ได้ทัน เช่น ในส่วนของ การจัดตั้งซื้อจัดจ้าง โดยมีมาตรการ ประกอบด้วย ๑.๑ การบังคับใช้ กฎหมายอย่างเข้มงวด เรื่องความเร็ว ดิม/เมา การป้องกันหลับใน การใช้อุปกรณ์ที่ กฎหมายบังคับ การจำกัดความเร็ว ที่ทำให้พื้นที่ชุมชน มีความปลอดภัยที่สุด พร้อมสนับสนุน เครื่องมือแก่เจ้าหน้าที่ อย่างเพียงพอและทัน ต่อเวลา ให้มีการเริ่ม การบังคับใช้กฎหมาย ๑ สัปดาห์ก่อนเข้าสู่ช่วง ๗ วันของการควบคุม ความปลอดภัยทางถนน	

เรื่อง	แผนการปฏิรูป	วิธีการปฏิรูป	กำหนดเวลา การปฏิรูป	แหล่งที่มาของ งบประมาณ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	ข้อเสนอแนะ	ร่าง พ.ร.บ. หรือร่าง พ.ร.ป.
		การศึกษา เสริมสร้างวัฒนธรรมและพฤติกรรมเพื่อความปลอดภัยทางถนน และการเพิ่มประสิทธิภาพบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน แผนที่ ๒ แผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน ระยะกลาง : ร่างแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ โดยร่างแผนแม่บทฉบับนี้ จะมีระยะเวลาดำเนินการ ๕ ปี ที่สามารถนำไปปฏิบัติได้ โดยมุ่งเน้นการแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน				ช่วงเทศกาลและวันหยุดยาว ๑.๒ การบริหารจัดการของหน่วยงานระดับนโยบาย ระดับอำนาจการ ซึ่งกำกับหน่วยงานปฏิบัติ ดำเนินการมอบหมายงานได้ทันกำหนดเวลาดำเนินงานของหน่วยปฏิบัติ กำชับการปฏิบัติ สนับสนุนงบประมาณ แก่หน่วยงานต่าง ๆ พร้อมติดตามประเมินผลเป็นระยะ และกำหนดมาตรการแก้ไขหากมีแนวโน้มไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๑.๓ ดำเนินการด้านถนนและสิ่งแวดล้อมให้ปลอดภัย	

เรื่อง	แผนการปฏิรูป	วิธีการปฏิรูป	กำหนดเวลา การปฏิรูป	แหล่งที่มาของ งบประมาณ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	ข้อเสนอแนะ	ร่าง พ.ร.บ. หรือร่าง พ.ร.ป.
		ควบคู่ไปกับการ ปรับปรุงกลไกที่ทำให้เกิดระบบการ ขนส่งทางถนนที่ ปลอดภัย เพื่อให้เกิด ความต่อเนื่องในการ ดำเนินงาน และมี การติดตาม ประเมินผลเป็นระยะ เพื่อปรับเปลี่ยนกล ยุทธ์ในการ ดำเนินงานให้ สอดคล้องกับ สถานการณ์ที่เกิดขึ้น จริง ซึ่งในร่างแผน แม่บทความ ปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔ โดยกำหนด ยุทธศาสตร์ไว้ ๖ ยุทธศาสตร์ เรียกว่า SIX				แก้ไขจุดเสี่ยง คั่นผิว จราจรในช่วงเทศกาล ๑.๔ เข้มงวด มาตรการด้านความ ปลอดภัยให้เป็นไปตาม กฎหมายสำหรับรถที่ เสี่ยงต่อความไม่ ปลอดภัย เช่น รถ โดยสารสาธารณะ รถ โดยสารผิดกฎหมาย รถ ตู้โดยสารและ รถจักรยานยนต์ ๑.๕ เตรียมความ พร้อมบริการทาง การแพทย์ฉุกเฉินโดย ประสานกับองค์กร ปกครองส่วนท้องถิ่นใน ส่วนของการกู้ชีพ กู้ภัย ๑.๖ การ ประชาสัมพันธ์ล่วงหน้า ด้านการเข้มงวดการ ปฏิบัติตามกฎหมาย	

เรื่อง	แผนการปฏิรูป	วิธีการปฏิรูป	กำหนดเวลา การปฏิรูป	แหล่งที่มาของ งบประมาณ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	ข้อเสนอแนะ	ร่าง พ.ร.บ. หรือร่าง พ.ร.ป.
		SAFETY STRATEGIES โดยนำแผนแม่บทด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๔๘ – ๒๕๕๑ ซึ่งเป็นแผนแม่บทที่ประสบความสำเร็จในการใช้มาแล้ว มาปรับให้เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน และนำหลักการตามที่องค์การสหประชาชาติและปฏิญญาบราซิลเกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัยทางถนนมาประกอบการจัดทำแผนดังกล่าว โดยกำหนดเป้าหมาย				ข้อเสนอแนะต่าง ๆ เกี่ยวกับการเดินทาง โดยเริ่มประชาสัมพันธ์ล่วงหน้าและเน้นหนักก่อนช่วงเทศกาลอย่างน้อย ๑ เดือน ก่อนเข้าสู่ช่วง ๗ วันของการควบคุมความปลอดภัยทางถนน ช่วงเทศกาลและวันหยุดยาว ๒. แผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน ระยะกลาง : ร่างแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๐- ๒๕๖๔ นำร่างแผนแม่บทที่ประกอบด้วย ๖ ยุทธศาสตร์พร้อมมาตรการที่ระบุในร่าง	

เรื่อง	แผนการปฏิรูป	วิธีการปฏิรูป	กำหนดเวลา การปฏิรูป	แหล่งที่มาของ งบประมาณ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	ข้อเสนอแนะ	ร่าง พ.ร.บ. หรือร่าง พ.ร.ป.
		ให้สอดคล้องกับเป้าหมายขององค์การสหประชาชาติที่จะให้ลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ได้ร้อยละ ๕๐ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ <u>แผนที่ ๓</u> แผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนนที่ยั่งยืนระยะยาวสำหรับแผนการปฏิรูปนี้เป็นแผนที่ยั่งยืนระยะยาวมีกำหนดเวลา ๒๐ ปี ถือเป็นการสร้างภูมิคุ้มกันความปลอดภัย				แผนแม่บทฯ ไปจัดทำเป็นแผนแม่บทของประเทศ ให้องค์การที่รับผิดชอบในระดับอำนาจการ และมอบหมายหน่วยงานระดับปฏิบัติการจัดทำแผนปฏิบัติการ ซึ่งจะต้องพิจารณา กำหนดระยะเวลาดำเนินการในแต่ละปี ในระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔ พร้อมกำหนดตัวชี้วัดและการประเมินผลระหว่างปี สิ้นปี โดยหน่วยงานระดับนโยบายและระดับอำนาจการ ควบคุมกำกับ ดูแลการปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง และปรับมาตรการต่างๆ ตามสถานการณ์ที่	

เรื่อง	แผนการปฏิรูป	วิธีการปฏิรูป	กำหนดเวลา การปฏิรูป	แหล่งที่มาของ งบประมาณ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	ข้อเสนอแนะ	ร่าง พ.ร.บ. หรือร่าง พ.ร.ป.
		ในชีวิต และการ เสริมสร้างวัฒนธรรม ความปลอดภัยใน การใช้รถใช้ถนน โดยพัฒนาบทบาท สถาบันทางสังคม ให้เข้มแข็งยิ่งขึ้น การจัดตั้งศาลจราจร การให้มีเจ้าหน้าที่ ความปลอดภัยทาง ถนน (จปถ.) การมี ระบบประกันภัย เพื่อความปลอดภัย ทางถนน การพัฒนา คุณภาพคนในทุกช่วง วัยให้มีภูมิคุ้มกันต่อ ความปลอดภัยใน ชีวิตและทรัพย์สิน จากอุบัติเหตุทาง ถนน โดยการให้ สถานศึกษา ครอบครัว ชุมชน				เปลี่ยนแปลงไปหากผล การปฏิบัติไม่เป็นไป ตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ โดยประกอบด้วย ยุทธศาสตร์ ๖ ด้านดังนี้ ๒.๑ กฎหมาย ความปลอดภัยทางถนน และการบังคับใช้ (Road Safety Laws and Enforcement) เพิ่มโทษในพฤติกรรม การกระทำผิดด้าน ความเร็ว การเสฟสิ่ง มีนเมา การไม่ใช้ อุปกรณ์ที่กฎหมาย บังคับ มีการเข้มงวด กับรถที่มีความเสี่ยงที่ จะเกิดอันตรายสูง เช่น ยานพาหนะขนาดเล็ก รถโรงเรียนและรถรับส่ง นักเรียน การปรับปรุง เกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถ	

เรื่อง	แผนการปฏิรูป	วิธีการปฏิรูป	กำหนดเวลา การปฏิรูป	แหล่งที่มาของ งบประมาณ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	ข้อเสนอแนะ	ร่าง พ.ร.บ. หรือร่าง พ.ร.ป.
		สังคม และภาคส่วน ต่าง ๆ มีส่วนร่วมใน การปลูกฝังจิตสำนึก และสร้างวัฒนธรรม การใช้รถใช้ถนน อย่างปลอดภัย และการเสริมสร้าง ความเข้มแข็งของ สถาบันสังคม ส่งเสริมให้ทุกภาค ส่วนมีพฤติกรรมที่ดี ในการใช้รถใช้ถนน ร่วมกัน เป็น วัฒนธรรม ที่ดีงามและเป็น รากฐานในการ พัฒนาคนและสังคม ตลอดจนการแก้ไข ปัญหาอุบัติเหตุทาง ถนนด้วยระบบขนส่ง สาธารณะ				การกำหนดเวลาขับรถ ต่อเนื่อง การใช้ เครื่องมือเทคโนโลยีใหม่ มาสนับสนุน การเพิ่ม ผู้ช่วยเจ้าหน้าที่ เจ้าหน้าที่ จปถ. และ การริเริ่มจัดตั้งและใช้ ระบบศาลจราจร การมี มาตรการภายในของ องค์กรเพื่อเสริมสร้าง ความปลอดภัยทางถนน ๒.๒ การบริหาร จัดการด้านความ ปลอดภัยทางถนน (Road Safety Management) โดยการปรับปรุงเรื่อง อำนาจหน้าที่ องค์ประกอบ และกลไก การบริหารจัดการของ องค์กรทุกระดับ	

เรื่อง	แผนการปฏิรูป	วิธีการปฏิรูป	กำหนดเวลา การปฏิรูป	แหล่งที่มาของ งบประมาณ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	ข้อเสนอแนะ	ร่าง พ.ร.บ. หรือร่าง พ.ร.ป.
						เพิ่มการให้ความสำคัญ กับการมีส่วนร่วมของ องค์กรปกครองส่วน ท้องถิ่น การปรับปรุง ด้านสารสนเทศ การให้ มีองค์กรที่จำเป็นในการ จัดเก็บข้อมูล สร้าง ระบบใช้ข้อมูลมา วิเคราะห์เพื่อการ ป้องกันและแก้ไขปัญหา การมีระบบงบประมาณ จำนวนงบประมาณและ บุคลากรที่เพียงพอและ เหมาะสมกับช่วงเวลา และมีระบบการติดตาม กำกับการทำงาน การติดตามและ ประเมินผลเพื่อปรับ มาตรการตาม สถานการณ์ ๒.๓ ถนนปลอดภัย (Road Safety for	

เรื่อง	แผนการปฏิรูป	วิธีการปฏิรูป	กำหนดเวลา การปฏิรูป	แหล่งที่มาของ งบประมาณ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	ข้อเสนอแนะ	ร่าง พ.ร.บ. หรือร่าง พ.ร.ป.
						Safer Roads) โดยการ ออกแบบและสร้างถนน ที่ปลอดภัย ปรับปรุงจุด อันตราย การอำนวยความสะดวก ความปลอดภัยแก่ ยานพาหนะตามชนิด ของพาหนะ การมี หน่วยตรวจสอบความ ปลอดภัยของถนนแยก ต่างหากจากหน่วยสร้าง ถนน การสร้างสถานที่ พักรถขนาดใหญ่ การจัดทำป้ายบังคับ และป้ายแนะนำ ตามมาตรฐาน การกระจายอำนาจให้ ท้องถิ่นมีส่วนร่วม รับผิดชอบในด้านความ ปลอดภัยทางถนน ๒.๔ ยานพาหนะ ปลอดภัย (Road Safety for Safer	

เรื่อง	แผนการปฏิรูป	วิธีการปฏิรูป	กำหนดเวลา การปฏิรูป	แหล่งที่มาของ งบประมาณ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	ข้อเสนอแนะ	ร่าง พ.ร.บ. หรือร่าง พ.ร.ป.
						Vehicles) ทั้งทางด้าน กำหนดมาตรฐานตัวรถ อุปกรณ์ ส่วนควบ การ กำหนดเกี่ยวกับการ บำรุงรักษาและการ ตรวจสภาพรถ การ จัดทำคู่มือผู้โดยสาร การเพิ่มจำนวน พนักงานขับรถใน ตลาดแรงงาน การเพิ่ม ความปลอดภัยของรถตู้ โดยสารสาธารณะ ความปลอดภัยของ รถจักรยานยนต์ การมี รถโรงเรียนและรถรับส่ง นักเรียนที่ปลอดภัย การส่งเสริมการใช้รถที่ ใช้พลังงานไฟฟ้า และ การประชาสัมพันธ์การ ปรับปรุงเปลี่ยนแปลง ข้อกำหนดต่าง ๆ	

เรื่อง	แผนการปฏิรูป	วิธีการปฏิรูป	กำหนดเวลา การปฏิรูป	แหล่งที่มาของ งบประมาณ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	ข้อเสนอแนะ	ร่าง พ.ร.บ. หรือร่าง พ.ร.ป.
						๒.๕ การให้ การศึกษา เสริมสร้าง วัฒนธรรมและ พฤติกรรมด้านความ ปลอดภัยทางถนน (Road Safety Education, Culture and Behaviors) โดยการสร้างความรู้ แก่เยาวชนเพื่อสร้าง คนรุ่นใหม่ที่มีพฤติกรรม ปลอดภัย การปรับเปลี่ยน พฤติกรรมคนยุค ปัจจุบันโดยเยาวชน และประชาชนทั่วไป และการรณรงค์สร้าง พฤติกรรมความ ปลอดภัยให้เกิดขึ้นใน สังคม ๒.๖ การบริการ ทางการแพทย์ฉุกเฉิน ด้านความปลอดภัย	

เรื่อง	แผนการปฏิรูป	วิธีการปฏิรูป	กำหนดเวลา การปฏิรูป	แหล่งที่มาของ งบประมาณ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	ข้อเสนอแนะ	ร่าง พ.ร.บ. หรือร่าง พ.ร.ป.
						ทางถนน (Road Safety Emergency Medical Services) โดยการพัฒนากระบวนการทางการแพทย์ฉุกเฉินให้มีประสิทธิภาพจนถึงระดับท้องถิ่นให้การกู้ภัย กู้ชีพ มีระบบที่มีประสิทธิภาพ การเพิ่มคุณภาพหน่วยปฏิบัติการ มีระบบการเข้าถึงและส่งต่อรวดเร็วยิ่งขึ้น ๓. แผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน ยั่งยืนระยะยาว นำแผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน ยั่งยืนระยะยาววางรากฐานความ	

เรื่อง	แผนการปฏิรูป	วิธีการปฏิรูป	กำหนดเวลา การปฏิรูป	แหล่งที่มาของ งบประมาณ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	ข้อเสนอแนะ	ร่าง พ.ร.บ. หรือร่าง พ.ร.ป.
						ปลอดภัยทางถนนแก่ คนรุ่นใหม่ เร่งรัด เปลี่ยนแปลงพฤติกรรม ของคนรุ่นใหม่ เพื่อถ่ายทอดสู่คนรุ่น ต่อ ๆ ไป ซึ่งเป็นการ สร้างวงจรพฤติกรรม ความปลอดภัยของ สังคมอย่างต่อเนื่อง และยั่งยืน ดำเนินการ จัดตั้งองค์กรและ ดำเนินการมาตรการ ตามที่เสนอ คือ ๓.๑ การจัดตั้งศาล จราจร โดยมี กระบวนการพิจารณา ที่รวดเร็ว กระชับ เพื่อสร้างประสิทธิภาพ การบังคับใช้กฎหมาย (ดูเอกสารแนบ ร่าง พระราชบัญญัติวิธี	

เรื่อง	แผนการปฏิรูป	วิธีการปฏิรูป	กำหนดเวลา การปฏิรูป	แหล่งที่มาของ งบประมาณ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	ข้อเสนอแนะ	ร่าง พ.ร.บ. หรือร่าง พ.ร.ป.
						พิจารณาคดีจราจร พ.ศ.) ๓.๒ การกำหนด ให้มีเจ้าหน้าที่ความ ปลอดภัยทางถนน (จปถ.) ในหน่วยงาน ทั้งภาครัฐและเอกชน ลักษณะเดียวกับ เจ้าหน้าที่ความ ปลอดภัยอาชีวอนามัย (จป.) เป็นมาตรการ องค์กรป้องกันการเกิด ความไม่ปลอดภัย ทางถนน โดยออกเป็น ระเบียบสำนัก นายกรัฐมนตรีว่าด้วย เจ้าหน้าที่ความ ปลอดภัยทางถนน (ดูเอกสารแนบ ร่างระเบียบสำนัก นายกรัฐมนตรีว่าด้วย	

เรื่อง	แผนการปฏิรูป	วิธีการปฏิรูป	กำหนดเวลา การปฏิรูป	แหล่งที่มาของ งบประมาณ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	ข้อเสนอแนะ	ร่าง พ.ร.บ. หรือร่าง พ.ร.ป.
						เจ้าหน้าที่ความ ปลอดภัยทางถนน พ.ศ.) ๓.๓ การมีระบบ ประกันภัยที่ส่งเสริม ความปลอดภัยทางถนน แทนการคุ้มครองเดิม ๆ ที่อาจเป็นเสมือน มาตรการส่งเสริมการ การกระทำที่อาจเป็น การฝ่าฝืนกฎหมายได้ ๓.๔ การสร้างคน ที่ทำให้สังคมปลอดภัย จากภัยทางถนน โดยเริ่มสร้างเยาวชน ที่มีพฤติกรรมปลอดภัย การถ่ายทอดจาก เยาวชนสู่ครอบครัว โดยดำเนินการตาม บันทึกความเข้าใจร่วม ระหว่างหน่วยงาน	

เรื่อง	แผนการปฏิรูป	วิธีการปฏิรูป	กำหนดเวลา การปฏิรูป	แหล่งที่มาของ งบประมาณ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	ข้อเสนอแนะ	ร่าง พ.ร.บ. หรือร่าง พ.ร.ป.
						๑๒ หน่วย ซึ่งจะต้องดำเนินการในรายละเอียดกำหนดไว้ พร้อมทั้งปรับปรุงเปลี่ยนแปลงและสนับสนุนให้ขยายผลออกไป ๓.๕ การสร้างความเข้มแข็งของสังคมด้านความปลอดภัยทางถนนให้เกิดเป็นวัฒนธรรมที่พึงประสงค์ ๓.๖ การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนโดยส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะที่มีความเพียงพอและเหมาะสม รวมทั้งการแก้ปัญหาราจรที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน	

เรื่อง	แผนการปฏิรูป	วิธีการปฏิรูป	กำหนดเวลา การปฏิรูป	แหล่งที่มาของ งบประมาณ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	ข้อเสนอแนะ	ร่าง พ.ร.บ. หรือร่าง พ.ร.ป.
						๔. ให้คณะรัฐมนตรี ดำเนินการปรับปรุง แก้ไขกฎหมายในส่วน ที่เสนอเป็นประเด็นที่ จะต้องมีการแก้ไข ปรับปรุงเพิ่มเติม กฎหมาย หรือออก กฎหมายใหม่แต่มีได้ เสนอร่างกฎหมายไว้ โดยมอบหมายให้ หน่วยงานที่รับผิดชอบ ดำเนินการเพื่อจัดทำ ร่างกฎหมายนั้น ๆ และดำเนินการออกเป็น กฎหมายภายใต้การ เร่งรัดให้มีผลบังคับใช้ โดยเร็วต่อไป ได้แก่ พระราชบัญญัติจราจร ทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ พระราชบัญญัติ การขนส่งทางบก	

เรื่อง	แผนการปฏิรูป	วิธีการปฏิรูป	กำหนดเวลา การปฏิรูป	แหล่งที่มาของ งบประมาณ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	ข้อเสนอแนะ	ร่าง พ.ร.บ. หรือร่าง พ.ร.ป.
						พ.ศ. ๒๕๒๒ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ และ พระราชบัญญัติ คณะกรรมการกำกับ และส่งเสริมการ ประกอบธุรกิจ ประกันภัย พ.ศ. ๒๕๕๐	

๙. เอกสารประกอบแนบท้ายรายงาน

๙.๑ ร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ.

๙.๒ ร่างระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทางถนน
พ.ศ.

บันทึกหลักการและเหตุผล
ประกอบร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร
พ.ศ.

หลักการ

ให้มีกฎหมายว่าด้วยวิธีพิจารณาคดีจราจร

เหตุผล

โดยที่ปัจจุบันการกระทำความผิดจราจรทางบกส่วนหนึ่งเกิดขึ้นเนื่องจากผู้ขับขี่ขาดความรู้ความเข้าใจและวินัยในการใช้รถและถนน ส่งผลกระทบต่อการจราจร ทั้งกระทบถึงความปลอดภัยต่อชีวิตร่างกายและจิตใจของผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร รวมทั้งบุคคลทั่วไปที่สัญจรผ่านไปมา ประกอบกับมาตรการในการบังคับใช้กฎหมายที่มีอยู่ยังไม่เพียงพอ จึงสมควรกำหนดวิธีพิจารณาคดีจราจรขึ้นเป็นพิเศษต่างหากจากคดีอาญาโดยทั่วไป เพื่อให้การพิจารณาคดีจราจรเป็นไปด้วยความสะดวกและรวดเร็ว รวมทั้งสมควรให้ศาลมีอำนาจใช้มาตรการคุมประพฤติหรือการศึกษาอบรมด้านการจราจรเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการขับรถของผู้ขับขี่ เพื่อเป็นการป้องกันมิให้ผู้ขับขี่กระทำความผิดอันเป็นคดีจราจรขึ้นอีก ซึ่งจะช่วยลดปัญหาเกี่ยวกับการจราจรลงได้ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ร่าง
พระราชบัญญัติ
วิธีพิจารณาคดีจราจร
พ.ศ.

.....
.....
.....

.....
.....
.....
โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยวิธีพิจารณาคดีจราจร

.....
.....
.....
มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร
พ.ศ.”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วัน
ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้จัดตั้งและเปิดทำการแผนกคดีจราจรขึ้นในศาลแขวงและศาลจังหวัดใน
กรุงเทพมหานคร และศาลแขวงนนทบุรี และศาลแขวงสมุทรปราการ ส่วนศาลแขวงในจังหวัดอื่น
และศาลจังหวัดสำหรับท้องที่ที่ไม่อยู่ในอำนาจของศาลแขวง ให้จัดตั้งแผนกคดีจราจรขึ้นในศาลดังกล่าว
ทุกศาลแต่จะเปิดทำการเมื่อใดให้ตราเป็นพระราชกฤษฎีกา

ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับในแผนกคดีจราจรในศาลแขวงหรือศาลจังหวัด
ที่ได้เปิดทำการตามวรรคหนึ่ง

มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้

“คดีจราจร” หมายความว่า คดีอาญาเกี่ยวกับความผิดดังต่อไปนี้

(๑) ความผิดตามมาตรา ๖๔ และมาตรา ๖๕ แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์

พ.ศ. ๒๕๒๒

(๒) ความผิดตามมาตรา ๑๑ มาตรา ๑๕ วรรคหนึ่ง มาตรา ๑๖ มาตรา ๑๗ วรรคหนึ่ง
มาตรา ๒๒ มาตรา ๔๓ (๑) (๒) (๕) และ (๘) มาตรา ๔๔ มาตรา ๔๕ มาตรา ๔๖ มาตรา ๔๘ มาตรา ๔๙
มาตรา ๕๒ มาตรา ๕๓ มาตรา ๖๑ มาตรา ๖๗ วรรคหนึ่ง และมาตรา ๙๙ (๖) แห่งพระราชบัญญัติจราจร
ทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

(๓) ความผิดที่เปรียบเทียบได้ตามมาตรา ๑๔๕ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ แต่ผู้กระทำความผิดไม่มารายงานตนตามใบสั่ง ไม่ยินยอมให้เปรียบเทียบ หรือไม่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ

(๔) บรรดาความผิดที่มีกฎหมายบัญญัติให้อยู่ในอำนาจของศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีจราจร

“ใบอนุญาตขับขี่” หมายความว่า ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

“โจทก์” หมายความว่า พนักงานอัยการ

“พนักงานเจ้าหน้าที่” หมายความว่า เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก

“ศาล” หมายความว่า ศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีจราจร ได้แก่ศาลแขวงหรือศาลจังหวัดแผนกคดีจราจร หรือศาลแขวงหรือศาลจังหวัดในกรณีที่ยังไม่ได้เปิดทำการแผนกคดีจราจร ที่คดีจราจรเกิดขึ้น อ้างหรือเชื่อว่าได้เกิดขึ้นในเขตอำนาจของศาลนั้น

มาตรา ๕ การดำเนินคดีจราจรให้เป็นไปตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ และข้อกำหนดตามมาตรา ๑๖ ในกรณีที่ไม่มียกเว้นและข้อกำหนดดังกล่าวให้นำบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาและกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวงมาใช้บังคับโดยอนุโลม

ห้ามมิให้นำกฎหมายว่าด้วยศาลเยาวชนและครอบครัวและวิธีพิจารณาคดีเยาวชนและครอบครัว มาใช้บังคับแก่เด็กหรือเยาวชนที่กระทำความผิดคดีจราจร

มาตรา ๖ ในคดีความผิดจราจรที่ได้กระทำความผิดมาตราโทษไม่เกินความผิดลหุโทษจะควบคุมตัวผู้ต้องหาไว้ได้เท่าเวลาที่จะถามคำให้การและที่จะรู้ตัวว่าเป็นใครและที่อยู่ของเขายู่ที่ไหนเท่านั้น เว้นแต่จะมีความจำเป็นตามพฤติการณ์แห่งคดี

ในกรณีความผิดจราจรที่ได้กระทำความผิดมาตราโทษจำคุกอย่างสูงจำคุกอย่างสูงไม่เกินหกเดือนหรือปรับไม่เกินห้าร้อยบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ศาลมีอำนาจสั่งขังได้ครั้งเดียว มีกำหนดไม่เกินเจ็ดวัน

ในกรณีความผิดจราจรที่ได้กระทำความผิดมาตราโทษจำคุกอย่างสูงเกินกว่าหกเดือนแต่ไม่ถึงสิบปีหรือปรับไม่เกินห้าร้อยบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ศาลมีอำนาจสั่งขังหลายครั้งติดๆ กันได้ แต่ครั้งหนึ่งต้องไม่เกินสิบสองวัน และรวมกันทั้งหมดต้องไม่เกินสี่สิบแปดวัน

มาตรา ๗ เมื่อพบผู้ใดกระทำความผิดตามมาตรา ๖๔ หรือมาตรา ๖๕ แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ ความผิดตามมาตรา ๑๑, ๑๕ วรรคหนึ่ง มาตรา ๑๖ มาตรา ๑๗ วรรคหนึ่ง มาตรา ๒๒ มาตรา ๔๓ (๑) (๒) (๕) และ (๘) มาตรา ๔๔ มาตรา ๔๕ มาตรา ๔๖ มาตรา ๔๘ มาตรา ๔๙ มาตรา ๕๒ มาตรา ๕๓ มาตรา ๖๑ มาตรา ๖๗ วรรคหนึ่ง และมาตรา ๙๙ (๖) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ หรือความผิดอื่นที่มีกฎหมายบัญญัติให้อยู่ในอำนาจของศาล ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ออกใบสั่งให้ผู้นั้นไปศาลตามวันและเวลาที่ระบุไว้ในใบสั่ง แต่ต้องไม่เกินเจ็ดวันนับแต่วันที่มีการกระทำความผิด และให้ส่งคู่ฉบับใบสั่งนั้นไปยังศาลและพนักงานอัยการภายในสี่สิบแปดชั่วโมงนับแต่เวลาที่ออกใบสั่ง

ในกรณีที่ผู้หนึ่งมีใบอนุญาตขับขี่ให้พนักงานเจ้าหน้าที่เรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่นั้น และส่งไปยังศาลพร้อมกับคู่ฉบับใบสั่ง ในการนี้ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ออกใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ให้แก่ผู้หนึ่งไว้เพื่อใช้แทนใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นการชั่วคราวไม่เกิดเจ็ดวัน ใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ ให้ทำตามแบบที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนด

มาตรา ๘ ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดที่เปรียบเทียบได้ตามมาตรา ๑๔๕ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ไม่ยินยอมให้เปรียบเทียบหรือไม่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบให้พนักงานสอบสวนออกใบสั่งให้ผู้หนึ่งไปศาลตามวันและเวลาที่ระบุไว้ในใบสั่ง แต่ต้องไม่เกิดเจ็ดวันนับแต่วันที่ไม่นยินยอมให้เปรียบเทียบหรือวันที่ไม่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ และถ้าได้เรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ของผู้หนึ่งไว้ พนักงานสอบสวนจะเก็บใบอนุญาตขับขี่ของผู้หนึ่งไว้ต่อไปอีกก็ได้ แต่ให้ออกใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ให้แก่ผู้หนึ่งเพื่อใช้แทนใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นการชั่วคราวอีกไม่เกินเจ็ดวัน

ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดตามวรรคหนึ่งไม่มารายงานตนภายในกำหนดเวลาที่ระบุไว้ในใบสั่ง ที่ออกตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ให้พนักงานสอบสวนออกใบสั่งตามพระราชบัญญัตินี้ให้ผู้หนึ่งไปศาลตามวันและเวลาที่ระบุไว้ในใบสั่งแต่ต้องไม่น้อยกว่าสิบห้าวันแต่ไม่เกินสามสิบวันนับแต่วันครบกำหนดรายงานตนดังกล่าว แล้วส่งใบสั่งนั้นให้แก่ผู้กระทำความผิด หรือให้แก่เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถ ในกรณีที่ไม่มีพบตัวผู้กระทำความผิดโดยทางไปรษณีย์หรือโดยวิธีอื่นตามที่เห็นสมควร

การส่งใบสั่งให้แก่บุคคลตามวรรคสอง ถ้าได้ส่ง ณ ภูมิลำเนา ถิ่นที่อยู่ หรือสำนักทำกาารงานของบุคคลนั้นตามที่ปรากฏในใบอนุญาตขับขี่ บัตรประจำตัวประชาชน หลักฐานการจดทะเบียนรถ หรือหลักฐานอื่นใดที่บุคคลดังกล่าวได้จดแจ้งไว้ต่อทางราชการให้ถือว่าเป็นการส่งใบสั่งโดยชอบแล้ว

ให้พนักงานสอบสวนส่งคู่ฉบับใบสั่งตามวรรคหนึ่ง หรือวรรคสองแล้วแต่กรณีพร้อมด้วยคู่ฉบับใบสั่งที่ออกตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และใบอนุญาตขับขี่ของผู้กระทำความผิด ถ้าได้เรียกเก็บไว้ไปยังศาลรวมทั้งส่งคู่ฉบับใบสั่งตามมาตรานี้ไปยังพนักงานอัยการด้วย ทั้งนี้ ภายในสี่สิบแปด ชั่วโมงนับแต่เวลาที่ออกใบสั่งดังกล่าว

ในกรณีที่ความผิดตามวรรคหนึ่งหรือวรรคสองมีอัตราโทษปรับสถานเดียว หรือมีอัตราโทษจำคุกและปรับแต่ไม่เกินอัตราโทษที่กำหนดไว้ในความผิดลหุโทษ ถ้าผู้กระทำความผิดตามวรรคหนึ่ง หรือวรรคสองยินยอมเสียค่าปรับในอัตราอย่างสูงสำหรับความผิดนั้นต่อศาลก่อนหรือในวันนัดตามที่ระบุไว้ในใบสั่ง ให้คดีเป็นอันเลิกกัน การชำระค่าปรับอาจกระทำโดยชำระต่อเจ้าพนักงานศาลหรือโดยการส่งธนาณัติหรือการส่งตัวแลกเงินของธนาคารโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียน หรือโดยวิธีอื่นตามระเบียบที่คณะกรรมการบริหารศาลยุติธรรมกำหนด

มาตรา ๙ เมื่อปรากฏว่าผู้ใดกระทำความผิดหลายเรื่องเกี่ยวพันกับคดีจราจรในคราวเดียวกัน และความผิดที่เกี่ยวพันกันนั้นมีอัตราโทษเท่ากันกับความผิดในคดีจราจร ให้พนักงานเจ้าหน้าที่หรือพนักงานสอบสวนดำเนินคดีในความผิดทุกเรื่องรวมไปกับความผิดในคดีจราจร

เมื่อปรากฏว่าผู้ใดกระทำความผิดหลายเรื่องเกี่ยวพันกับคดีจราจรในคราวเดียวกัน และความผิดที่เกี่ยวพันกันนั้นมีอัตราโทษสูงกว่าความผิดในคดีจราจร ให้พนักงานเจ้าหน้าที่หรือพนักงานสอบสวนดำเนินคดีในความผิดทุกเรื่องรวมไปกับความผิดที่มีอัตราโทษสูงกว่านั้น

มาตรา ๑๐ ใบสั่งตามมาตรา ๗ และมาตรา ๘ ให้ทำตามแบบที่สำนักงานศาลยุติธรรม สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงยุติธรรม และสำนักงานอัยการสูงสุดร่วมกันกำหนดซึ่งอย่างน้อยต้องมีรายการดังต่อไปนี้

- (๑) ชื่อ นามสกุล อายุ และที่อยู่ของผู้ต้องหา เว้นแต่ในกรณีที่ไม่มีพบตัวผู้ต้องหาให้ระบุว่า “เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถ” เป็นผู้ต้องหา
- (๒) หมายเลขและสถานที่ที่ออกใบอนุญาตขับขี่ของผู้ต้องหา ถ้ามี
- (๓) ยศ ชื่อตัว ชื่อสกุล ตำแหน่ง และสังกัดของผู้ออกใบสั่ง
- (๔) หมายเลขทะเบียนรถ
- (๕) ประเภท ชนิด และสีของรถ
- (๖) การกระทำอันเป็นความผิด สถานที่และวันเวลาในการกระทำความผิด
- (๗) คำให้การของผู้ต้องหา
- (๘) ชื่อศาล วันและเวลาที่กำหนดให้ผู้ต้องหาไปศาล
- (๙) ลายมือชื่อผู้ออกใบสั่ง
- (๑๐) วันและเวลาที่ออกใบสั่ง

มาตรา ๑๑ การออกใบสั่งในกรณีที่ผู้ต้องหากระทำความผิดอันเป็นคดีจราจร หลายกระทง ในคราวเดียวกัน จะใช้ใบสั่งฉบับเดียวกันได้ แต่ต้องระบุความผิดทุกกระทงแยกเป็น ลำดับไป

มาตรา ๑๒ คู่ฉบับใบสั่งตามมาตรา ๗ และมาตรา ๘ ที่ส่งต่อศาลนั้นให้พนักงานอัยการลงชื่อเป็น โจทก์ก่อนยื่นต่อศาล และให้ถือเป็นคำฟ้องโดยไม่ต้องทำการสอบสวนก่อน

มาตรา ๑๓ ให้ศาลตรวจดูคำฟ้องที่ยื่นต่อศาลแล้วมีคำสั่งประทับฟ้องหรือไม่ประทับฟ้อง แล้วแต่กรณี

คำฟ้องที่ไม่ปรากฏรายการตามมาตรา ๑๐ (๑) (๓) (๔) (๖) (๘) (๙) หรือ (๑๐) ศาลจะมีคำสั่งไม่ประทับฟ้องก็ได้ แต่ถ้าไม่ปรากฏลายมือชื่อโจทก์ ให้ศาลสั่งแก้ไขให้ถูกต้อง

คำฟ้องที่ยื่นต่อศาลเมื่อพ้นกำหนดสี่สิบแปดชั่วโมงนับแต่เวลาที่ออกใบสั่งตามมาตรา ๗ หรือ มาตรา ๘ ให้ศาลมีคำสั่งไม่ประทับฟ้อง เว้นแต่กรณีมีเหตุจำเป็นและ ศาลเห็นสมควร แต่หากพ้นกำหนดวันและเวลาที่ระบุให้ผู้ต้องหามาศาล ให้ศาลมีคำสั่งไม่ประทับฟ้อง

หากคู่ฉบับใบสั่งตามมาตรา ๗ หรือมาตรา ๘ ที่จะยื่นต่อศาลหาไม่ได้เพราะสูญหายหรือถูกทำลาย หรือไม่สามารณำคู่ฉบับใบสั่งมาได้โดยประการอื่นใด ศาลจะอนุญาตให้นำสำเนาที่พนักงานอัยการลงชื่อเป็นโจทก์มายื่นต่อศาลแทนก็ได้

มาตรา ๑๔ เมื่อศาลประทับฟ้องแล้ว หากจำเลยไม่มาศาลตามวันและเวลาที่ระบุไว้ในใบสั่งตามมาตรา ๗ วรรคหนึ่ง หรือมาตรา ๘ วรรคหนึ่งหรือวรรคสอง ให้ศาลมีอำนาจ สั่งยึดหรือพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของจำเลยมีกำหนดไม่เกินเก้าสิบวันและให้ศาลมีอำนาจออกหมายเรียกจำเลยมาศาล

ในกรณีที่จำเลยซึ่งไม่มาศาลนั้นเป็นเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถให้ศาลมีหนังสือแจ้งไปยังนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกหรือนายทะเบียน ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์เพื่อให้นายทะเบียนงดการดำเนินการใด ๆ ทางทะเบียนสำหรับรถคันนั้นไว้เป็นการชั่วคราวจนกว่าจะได้รับหนังสือแจ้ง

จากศาลว่าจำเลยมาศาลแล้ว เว้นแต่การรับชำระภาษีประจำปี ในกรณีเช่นนี้ ให้นายทะเบียนเก็บเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นไว้ก่อนจนกว่าจะได้รับหนังสือแจ้งจากศาลว่าจำเลยมาศาลแล้ว ให้ศาลแจ้งคำสั่งยึดหรือพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของจำเลยตามวรรคหนึ่งหรือ คำสั่งงดดำเนินการทางทะเบียนสำหรับรถตามวรรคสองให้จำเลยทราบโดยทางไปรษณีย์หรือโดยวิธีอื่นใดตามที่ศาลเห็นสมควร

ในกรณีที่จำเลยไม่มาศาลตามหมายเรียก หรือในกรณีที่ปรากฏแก่ศาลว่าจำเลยเคยถูกฟ้องคดีจราจรมาแล้ว โดยในคดีก่อนนั้นจำเลยไม่มาศาลตามวันและเวลาที่กำหนดและในคดีนี้จำเลยก็ไม่มาศาลตามกำหนดเวลาตามวรรคหนึ่งอีกโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร และไม่ได้แจ้งให้ศาลทราบ หรือในกรณีที่จำเลยไม่มาศาลตามคำสั่งในกรณีอื่นใดให้ศาลออกหมายจับจำเลย

การส่งหมายเรียกศาลจะส่งทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับก็ได้ในการส่งทาง ไปรษณีย์นั้น หากไม่พบตัวจำเลยที่จะรับหมายเรียกถ้าได้ส่งให้แก่บุคคลซึ่งบรรลุนิติภาวะแล้ว และอยู่หรือทำงานในบ้านเรือนหรือสำนักทำการงานของจำเลย ให้ถือว่าเป็นการส่งหมายเรียกโดยชอบแล้ว

ศาลจะส่งหมายเรียกจำเลยนอกเขตอำนาจศาลโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียน ตอบรับก็ได้ โดยไม่จำเป็นต้องให้ศาลที่มีเขตอำนาจสลักหลังหมาย แต่ให้รับแจ้งการส่งหมายเรียกให้ศาลที่มีเขตอำนาจนั้นทราบโดยเร็ว

มาตรา ๑๕ ห้ามมิให้พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจควบคุมตัวจำเลยผู้ถูกจับตามหมายศาลไว้เกินกว่าที่จำเป็นเพื่อนำตัวส่งศาลแต่ต้องไม่เกินสี่สิบแปดชั่วโมงนับแต่เวลาที่จำเลยมาถึงที่ทำการของพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ ทั้งนี้ มิให้นับเวลาเดินทาง ตามปกติที่นำตัวจำเลยมาศาลรวมเข้าในกำหนดเวลาสามสิบหกชั่วโมงนั้นด้วย

เมื่อได้ตัวจำเลยมาศาลแล้ว ให้ศาลดำเนินการพิจารณาคดีต่อไป แต่ห้ามมิให้ขังจำเลยในระหว่างพิจารณา เว้นแต่มีเหตุอันควรสงสัยว่าจำเลยจะหลบหนี

มาตรา ๑๖ เพื่อให้การดำเนินกระบวนการพิจารณาคดีจราจรเป็นไปโดยสะดวก รวดเร็วและเที่ยงธรรม ให้ประธานศาลฎีกามีอำนาจออกข้อกำหนดใดๆ เพื่อใช้บังคับในศาลได้ แต่ข้อกำหนดดังกล่าวจะต้องไม่ทำให้สิทธิในการต่อสู้คดีของจำเลยต้องลดน้อยลงกว่าที่บัญญัติไว้ในกฎหมาย

ข้อกำหนดนั้นเมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

มาตรา ๑๗ ในคดีจราจร โจทก์และจำเลยไม่จำเป็นต้องยื่นบัญชีระบุพยาน

มาตรา ๑๘ การพิจารณาและสืบพยานในศาลให้ทำโดยเปิดเผยต่อหน้าจำเลย เว้นแต่เมื่อจำเลยร้องขอและศาลเห็นเป็นการสมควรศาลจะพิจารณาและสืบพยานลับหลังจำเลยก็ได้

มาตรา ๑๙ เมื่อจำเลยมาศาลให้ศาลอ่านและอธิบายฟ้องให้จำเลยฟังและถามจำเลยว่าได้กระทำความผิดจริงหรือไม่ จะให้การต่อสู้อย่างไร แล้วบันทึกคำให้การของจำเลยไว้

ถ้าจำเลยให้การรับสารภาพตามฟ้อง ศาลจะพิพากษาโดยไม่สืบพยานต่อไปก็ได้ แต่ถ้าจำเลยไม่ยอมให้การหรือให้การปฏิเสธ ให้ศาลบันทึกไว้แล้วกำหนดวันนัดพิจารณาเพื่อสืบพยานต่อไป โดยแจ้งให้โจทก์ทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่าสิบวันทำการเพื่อให้โจทก์นำพยานหลักฐานเข้าสืบตามกำหนดดังกล่าว

ในกรณีที่จำเลยถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ไว้ศาลจะคืนใบอนุญาตขับขี่ให้แก่จำเลยไปในระหว่าง
การพิจารณาคดีโดยจะกำหนดเงื่อนไขอย่างหนึ่งอย่างใดตามที่เห็นสมควรก็ได้

มาตรา ๒๐ ในวันนัดสืบพยานโจทก์ถ้าโจทก์หรือพยานโจทก์มาศาลก็ให้ศาล ดำเนินกระบวนการ
พิจารณาต่อไปแต่ถ้าโจทก์และพยานโจทก์ไม่มาศาลก็ให้ศาลยกฟ้อง เว้นแต่ในกรณีที่ศาลเห็นว่ามิเหตุสมควรที่
โจทก์และพยานโจทก์มาศาลไม่ได้จะสั่งเลื่อนคดีไปก็ได้

คดีที่ศาลยกฟ้องตามวรรคหนึ่งถ้าโจทก์มาร้องภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ศาลยกฟ้องโดยแสดงให้
ศาลเห็นว่ามิเหตุสมควรที่มาศาลไม่ได้ ก็ให้ศาลยกคดีนั้นขึ้นพิจารณาใหม่

มาตรา ๒๑ ในการสืบพยาน ให้ศาลเป็นผู้ซักถามพยาน ถ้าโจทก์จำเลยหรือทนายความจะ
ซักถามพยานต้องได้รับอนุญาตจากศาล

พยานทุกคนต้องเบิกความด้วยวาจา และห้ามไม่ให้พยานอ่านข้อความที่เขียนมา เว้นแต่จะ
ได้รับอนุญาตจากศาล

ให้ศาลบันทึกสาระสำคัญคำเบิกความของพยานโดยย่อและให้พยานลงลายมือชื่อไว้

เพื่อประโยชน์แห่งความยุติธรรมในอันที่จะให้ได้ความแจ่มชัดในข้อเท็จจริง
แห่งคดีให้ศาลมีอำนาจเรียกพยานหลักฐานมาสืบเองได้ตามที่ศาลเห็นสมควร

มาตรา ๒๒ เมื่อความผิดเกิดขึ้นในเขตอำนาจของศาลใดให้ชำระที่ศาลนั้น

ในกรณีที่ศาลที่มีเขตอำนาจประทับฟ้องไว้แล้ว และจำเลยมีภูมิลำเนาอยู่นอกเขตอำนาจของ
ศาลนั้น ถ้าจำเลยจะให้การรับสารภาพและการให้จำเลยเดินทางไปยังศาลที่มีเขตอำนาจนั้นเป็นการ
ยากลำบากหรือไม่สะดวกอย่างยิ่ง จำเลยจะยื่นคำร้องต่อศาลแขวงหรือศาลจังหวัดที่ตนมีภูมิลำเนาอยู่ในเขต
ศาลแล้วแต่กรณีเพื่อขอให้การรับสารภาพและขอให้โอนคดีจากศาลที่มีเขตอำนาจไปยังศาลที่จำเลยมีภูมิลำเนา
อยู่ในเขตศาลนั้นก็ได้ หากศาลที่ได้รับคำร้องเห็นสมควร และศาลที่มีเขตอำนาจได้ยินยอมด้วยแล้ว จะมีคำสั่ง
อนุญาตให้โอนคดีตามคำร้องนั้นก็ได้ และให้นำพระราชบัญญัตินี้ไปใช้บังคับแก่คดีดังกล่าวในศาลที่รับโอนคดี
นั้นโดยอนุโลม

คำสั่งของศาลตามมาตรานี้ให้เป็นที่สุด

มาตรา ๒๓ ให้ศาลดำเนินการพิจารณาคดีจนเสร็จโดยไม่เลื่อนคดีเว้นแต่มี เหตุจำเป็นและ
เมื่อการพิจารณาคดีเสร็จแล้วให้ศาลทำคำสั่งหรือคำพิพากษาโดยเร็ว

มาตรา ๒๔ ให้ศาลมีอำนาจว่ากล่าวตักเตือนแทนการพิพากษาลงโทษจำเลย และศาลจะมี
คำสั่งกำหนดให้มีเงื่อนไขเกี่ยวกับการเข้ารับการศึกษอบรมด้านการจราจรเป็นระยะเวลาตามที่ศาล
เห็นสมควรด้วยก็ได้

ในการกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการเข้ารับการศึกษอบรมด้านการจราจรศาลจะกำหนดให้
จำเลยเลือกเข้ารับการศึกษอบรมจากหน่วยงานของรัฐหรือจากโรงเรียนสอนขับรถที่ทางราชการรับรองก็ได้
โดยให้จำเลยเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการศึกษอบรม

หากจำเลยไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขเกี่ยวกับการเข้ารับการศึกษอบรมด้านการจราจร ศาลจะสั่ง
ยึดหรือพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของจำเลยไว้จนกว่าจำเลยจะเข้ารับการศึกษ อบรมจนเสร็จ แต่ไม่เกินหนึ่งปี

นับแต่วันที่จำเลยไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขดังกล่าว หรือสั่งเพิกถอน ใบอนุญาตขับขี่ของจำเลยก็ได้และให้นำ มาตรา ๒๗ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา ๒๕ ในกรณีที่ศาลพิพากษาว่าจำเลยมีความผิดแต่รอการกำหนดโทษหรือรอการ ลงโทษ ศาลอาจกำหนดเงื่อนไขเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของจำเลย โดยให้จำเลยกระทำการกิจกรรมบริการสังคม หรือสาธารณประโยชน์ หรือเงื่อนไขอื่นใดตามที่ศาลเห็นสมควรก็ได้

ในกรณีที่ศาลลงโทษปรับ ถ้าศาลเห็นสมควรหรือเมื่อจำเลยร้องขอศาลจะให้จำเลยผ่อนชำระ ค่าปรับต่อศาลตามเงื่อนไขที่ศาลกำหนดก็ได้ หรือถ้าความปรากฏแก่ศาลในขณะที่ยังต้องโทษ ปรับอยู่ในเกณฑ์ที่จะทำงานบริการสังคมหรือทำงานสาธารณประโยชน์ และถ้าจำเลยผู้ต้องโทษปรับยินยอม ศาลจะมีคำสั่งให้ผู้นั้นทำงานบริการสังคมหรือสาธารณประโยชน์แทนค่าปรับได้

ให้พนักงานคุมประพฤติตามกฎหมายว่าด้วยวิธีดำเนินการคุมความประพฤติตามประมวล กฎหมายอาญากำกับดูแลการกระทำการกิจกรรมบริการสังคมหรือสาธารณประโยชน์ของจำเลยตามมาตรา นี้ และให้นำกฎหมายว่าด้วยวิธีดำเนินการคุมความประพฤติตามประมวลกฎหมายอาญามาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา ๒๖ เมื่อศาลว่ากล่าวตักเตือนหรือพิพากษาลงโทษจำเลยแล้ว ให้ศาลคืนใบอนุญาต ขับขี่ให้แก่จำเลยเว้นแต่ในกรณีที่มีข้อเท็จจริงปรากฏแก่ศาลว่าจำเลยได้กระทำความผิดอันเป็นคดีจราจรอีก ตั้งแต่สองครั้งขึ้นไปภายในเวลาสามเดือนนับแต่วันที่มีคำพิพากษารั้งก่อน ศาลจะสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ของ จำเลยนั้นมิกำหนดไม่เกินสามสิบวันก็ได้ หรือในกรณีที่จำเลยได้กระทำความผิดอันเป็นคดีจราจรอีกตั้งแต่สาม ครั้งขึ้นไปภายในเวลาหนึ่งปีนับแต่วันที่มีคำพิพากษารั้งก่อน ศาลจะสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของจำเลยมี กำหนดไม่เกินเก้าสิบวันหรือสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของจำเลยก็ได้ทั้งนี้ไม่ว่าโจทก์จะมีคำขอหรือไม่ก็ตาม

มาตรา ๒๗ ในกรณีที่ศาลมีคำสั่งหรือคำพิพากษาให้ยึด พักใช้ หรือเพิกถอน ใบอนุญาตขับขี่ของ จำเลย ให้ศาลแจ้งคำสั่งหรือคำพิพากษานั้นไปยังนายทะเบียนตามกฎหมาย ว่าด้วยการขนส่งทางบกหรือ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ แล้วแต่กรณี

มาตรา ๒๘ ให้อุทธรณ์คำสั่งหรือคำพิพากษาของศาลต่อศาลอุทธรณ์ หรือศาลอุทธรณ์ภาคได้ ภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้อ่านคำสั่งหรือคำพิพากษานั้น

การอุทธรณ์ให้ทำเป็นหนังสือยื่นต่อศาลที่มีคำสั่งหรือคำพิพากษาให้ศาลส่งสำเนาอุทธรณ์แก่ อีกฝ่ายหนึ่งและให้ฝ่ายนั้นแก้อุทธรณ์ภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับสำเนาอุทธรณ์

เมื่อมีการแก้อุทธรณ์แล้ว หรือไม่แก้อุทธรณ์ภายในกำหนดเวลาดามวรรคสอง ให้ศาลนั้นรับ ส่งสำนวนไปยังศาลอุทธรณ์ หรือศาลอุทธรณ์ภาค แล้วแต่กรณี

มาตรา ๒๙ ห้ามมิให้อุทธรณ์คำสั่งหรือคำพิพากษาของศาลในปัญหาข้อเท็จจริง เว้นแต่ใน กรณีต่อไปนี้ให้จำเลยอุทธรณ์ในปัญหาข้อเท็จจริงได้

- (๑) จำเลยต้องคำพิพากษาให้ลงโทษจำคุก หรือให้ลงโทษกักขังแทนโทษจำคุก
- (๒) จำเลยต้องคำพิพากษาให้ลงโทษจำคุกหรือโทษปรับ แต่ศาลรอการลงโทษไว้
- (๓) ศาลพิพากษาว่าจำเลยมีความผิดแต่รอการกำหนดโทษไว้
- (๔) จำเลยต้องคำพิพากษาให้ลงโทษปรับเกินหนึ่งพันบาท หรือ

(๕) ศาลมีคำสั่งหรือคำพิพากษาให้ยึด พักใช้ หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของจำเลย

มาตรา ๓๐ ให้ศาลอุทธรณ์หรือศาลอุทธรณ์ภาคพิจารณาและมีคำสั่งหรือคำพิพากษาในคดี
จรรยาจรโดยเร็ว

คำสั่งหรือคำพิพากษาของศาลอุทธรณ์หรือศาลอุทธรณ์ภาคในคดีจรรยาจรให้เป็นที่สุด

มาตรา ๓๑ บรรดาความผิดที่เป็นคดีจรรยาจรที่เกิดขึ้นก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับให้
ดำเนินการไปตามบทบัญญัติของกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ในขณะนั้นจนกว่าคดีจะถึงที่สุด

มาตรา ๓๒ ให้นายกรัฐมนตรี ประธานศาลฎีกาและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรมรักษาการตาม
พระราชบัญญัตินี้

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

.....
นายกรัฐมนตรี

บันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญ ร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ.

๑. หลักการและเหตุผล

โดยที่ปัจจุบันการกระทำความผิดจราจรทางบกส่วนหนึ่งเกิดขึ้นเนื่องจากผู้ขับขี่ขาดความรู้ความเข้าใจและวินัยในการใช้รถและถนน ส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจร ทั้งส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยต่อชีวิต ร่างกายและจิตใจของผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร รวมทั้งบุคคลทั่วไปที่สัญจรผ่านไปมา ประกอบกับมาตรการในการบังคับใช้กฎหมายที่มีอยู่ยังไม่เพียงพอ จึงสมควรกำหนดวิธีพิจารณาคดีจราจรขึ้นเป็นพิเศษต่างหากจากคดีอาญาโดยทั่วไป เพื่อให้การพิจารณาคดีจราจรเป็นไปด้วยความสะดวก รวดเร็วและมีมาตรการคุมประพฤติหรือการศึกษอบรมด้านการจราจรเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ขับขี่ สร้างจิตสำนึกที่ดี รวมทั้งเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถและถนน จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

๒. สรุปสาระสำคัญ

ร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. ประกอบด้วย ๓๒ มาตรา โดยมีสาระสำคัญสรุปได้ดังนี้

๒.๑ ศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีจราจร

กำหนดให้ศาลคดีที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีจราจร ได้แก่ ศาลแขวงหรือศาลจังหวัด แผนกคดีจราจร หรือศาลแขวงหรือศาลจังหวัดในกรณีที่ยังไม่ได้เปิดทำการแผนกคดีจราจรที่คดีจราจรเกิดขึ้น อ้างหรือเชื่อว่าได้เกิดขึ้นในเขตอำนาจของศาลนั้น (ร่างมาตรา ๔) โดยการจัดตั้งและเปิดทำการแผนกคดีจราจรขึ้นในศาลแขวงและศาลจังหวัดให้ตราเป็นพระราชกฤษฎีกา (ร่างมาตรา ๓) ซึ่งมีเขตอำนาจพิจารณา “คดีจราจร” (ร่างมาตรา ๔) ดังต่อไปนี้

(๑) ความผิดตามมาตรา ๖๔ และมาตรา ๖๕ แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒

(๒) ความผิดตามมาตรา ๑๑ มาตรา ๑๕ วรรคหนึ่ง มาตรา ๑๖ มาตรา ๑๗ วรรคหนึ่ง มาตรา ๒๒ มาตรา ๔๓ (๑) (๒) (๕) และ (๘) มาตรา ๔๔ มาตรา ๔๕ มาตรา ๔๖ มาตรา ๔๘ มาตรา ๔๙ มาตรา ๕๒ มาตรา ๕๓ มาตรา ๖๑ มาตรา ๖๗ วรรคหนึ่ง และมาตรา ๙๙ (๖) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

(๓) ความผิดที่เปรียบเทียบได้ตามมาตรา ๑๔๕ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ แต่ผู้กระทำความผิดไม่มารายงานตนตามใบสั่ง ไม่ยินยอมให้เปรียบเทียบหรือไม่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ

(๔) ความผิดอื่นใดที่กฎหมายบัญญัติให้อยู่ในเขตอำนาจของศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีจราจร

ทั้งนี้ เมื่อความผิดเกิดขึ้นในเขตอำนาจของศาลใดให้ชำระคดีที่ศาลนั้น อย่างไรก็ตาม จำเลยอาจยื่นคำร้องขอโอนคดีได้เมื่อการเดินทางไปยังศาลที่มีเขตอำนาจเป็นการยากลำบากหรือไม่สะดวก (ร่างมาตรา ๒๒)

๒.๒ การดำเนินคดีจราจร

การดำเนินคดีจราจรเป็นไปตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้และข้อกำหนดประธานศาลฎีกาตามร่างมาตรา ๑๖ โดยกรณีที่ไม่มียกเว้นและข้อกำหนดดังกล่าวให้นำบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาและกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวงมาใช้บังคับโดยอนุโลม ทั้งนี้ ไม่ให้นำกฎหมายว่าด้วยศาลเยาวชนและครอบครัวและวิธีพิจารณาคดีเยาวชนและครอบครัวมาใช้บังคับแก่เด็กหรือเยาวชนที่กระทำความผิดจราจร (ร่างมาตรา ๕)

๒.๒.๑ การดำเนินคดีจราจรขึ้นก่อนกระบวนการพิจารณาคดีของศาล

๒.๒.๑.๑ การควบคุมตัวผู้ต้องหา

(๑) ความผิดจราจรที่มีอัตราโทษไม่เกินความผิดลหุโทษ การควบคุมตัวไว้ได้เท่าเวลาที่จะถามค่าให้การและที่จะรู้ตัวว่าเป็นใครและอยู่ที่ไหน เว้นแต่จะมีความจำเป็นตามพฤติการณ์แห่งคดี

(๒) ความผิดจราจรที่มีอัตราโทษจำคุกอย่างสูงไม่เกินหกเดือน ปรับไม่เกินห้าร้อยบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ศาลมีอำนาจสั่งขังได้ครั้งเดียวกำหนดไม่เกินเจ็ดวัน

(๓) ความผิดจราจรที่มีอัตราโทษจำคุกอย่างสูงเกินกว่าหกเดือน แต่ไม่ถึงสิบปี หรือปรับเกินห้าร้อยบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ศาลมีอำนาจสั่งขังหลายครั้งติด ๆ กัน ครั้งหนึ่งไม่เกินสิบสองวัน และรวมกันต้องไม่เกินสี่สิบแปดวัน

๒.๒.๑.๒ การแจ้งข้อหาและผลของการออกใบสั่ง

กำหนดให้พนักงานเจ้าหน้าที่ออกใบสั่งแก่ผู้กระทำความผิดคดีจราจรโดยกำหนดวันและเวลาที่ให้ผู้ต้องหาไปศาล วิธีการส่งใบสั่งแก่ผู้ต้องหาและพนักงานอัยการและการเปรียบเทียบเพื่อให้คดีจราจรระงับ (ร่างมาตรา ๗ และร่างมาตรา ๘) ทั้งนี้ กำหนดให้แบบใบสั่งอย่างน้อยต้องมีรายการตามที่กฎหมายกำหนดและเป็นไปตามแบบที่สำนักงานศาลยุติธรรม สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงยุติธรรม และสำนักงานอัยการสูงสุดร่วมกันกำหนด (ร่างมาตรา ๑๐)

๒.๒.๑.๓ การเสนอคำฟ้อง

กำหนดให้คู่ฉบับใบสั่งตามมาตรา ๗ และมาตรา ๘ ที่ส่งต่อศาลนั้น ให้พนักงานอัยการลงชื่อเป็นโจทก์ก่อนยื่นต่อศาลและให้ถือเป็นคำฟ้องโดยไม่ต้องทำการสอบสวนก่อน (ร่างมาตรา ๑๒)

๒.๒.๒ การดำเนินคดีจราจรขึ้นศาล

๒.๒.๒.๑ อำนาจศาลในการตรวจคำฟ้อง (ใบสั่ง)

กำหนดให้ศาลมีอำนาจในการตรวจคำฟ้องก่อนที่จะมีคำสั่งประทับฟ้องหรือไม่รับฟ้อง ทั้งนี้ คำฟ้องที่ยื่นต่อศาลเมื่อพ้นกำหนดสี่สิบแปดชั่วโมงนับแต่เวลาที่ออกใบสั่งตามมาตรา ๗ หรือมาตรา ๘ ให้ศาลมีคำสั่งไม่ประทับฟ้อง เว้นแต่กรณีมีเหตุจำเป็นและศาลเห็นสมควร แต่หากพ้นกำหนดวันและเวลาที่ระบุให้ผู้ต้องหามาศาลให้ศาลมีคำสั่งไม่ประทับฟ้อง (ร่างมาตรา ๑๓)

๒.๒.๒.๒ อำนาจศาลกรณีจำเลยขาดนัดตามที่วันและเวลาที่กำหนดในใบสั่ง

กำหนดให้ศาลมีอำนาจสั่งยึดหรือพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของจำเลย มีกำหนดไม่เกินเก้าสิบวันและให้ศาลมีอำนาจออกหมายเรียกจำเลยมาศาล กรณีที่จำเลยไม่มาศาล ตามกำหนดวันและเวลาตามที่ระบุไว้ในใบสั่งตามมาตรา ๗ วรรคหนึ่ง หรือมาตรา ๘ วรรคหนึ่งหรือ วรรคสอง เมื่อศาลสั่งประทับฟ้องแล้ว ทั้งนี้ หากจำเลยไม่มาศาลตามหมายเรียก หรือกรณีที่ปรากฏ แก่ศาลว่าจำเลยเคยถูกฟ้องคดีจราจรมาแล้ว โดยคดีก่อนหน้านี้จำเลยไม่มาศาลตามวันและเวลาที่ กำหนดและในคดีนี้จำเลยก็ไม่มาศาลตามกำหนดเวลาอีกโดยไม่มีเหตุอันสมควร ศาลมีอำนาจออก หมายจับ (ร่างมาตรา ๑๔)

๒.๒.๒.๓ การพิจารณาคดีและสืบพยาน

กำหนดให้การพิจารณาและสืบพยานในศาลให้ทำโดยเปิดเผยต่อหน้า จำเลย เว้นแต่จำเลยร้องขอและศาลเห็นสมควร ศาลจะพิจารณาและสืบพยานลับหลังจำเลยก็ได้ (ร่างมาตรา ๑๘) โดยเมื่อจำเลยมาศาลให้ศาลอ่านและอธิบายฟ้องให้จำเลยฟังและถามจำเลยว่าได้ กระทำผิดจริงหรือไม่ จะให้การต่อสู้อย่างไร แล้วบันทึกคำให้การของจำเลยไว้ (ร่างมาตรา ๑๙) ทั้งนี้ คู่ความในคดีจราจรไม่ต้องยื่นบัญชีระบุพยาน (ร่างมาตรา ๑๗) และการสืบพยานเป็นระบบ โต้สวน (ร่างมาตรา ๒๑)

๒.๒.๒.๔ โจทก์ขาดนัดพิจารณา

ในวันสืบพยานโจทก์ถ้าโจทก์และพยานโจทก์ไม่มาศาลให้ศาลยกฟ้อง เว้นแต่กรณีที่ศาลเห็นว่ามิเหตุสมควรจะส่งเลื่อนคดีไปก็ได้ โดยโจทก์มีสิทธิยื่นคำร้องภายในเจ็ดวันนับ แต่วันที่ศาลยกฟ้องเพื่อให้ศาลยกคดีขึ้นพิจารณาใหม่ (ร่างมาตรา ๒๐)

๒.๒.๒.๕ การพิจารณาชั้นอุทธรณ์

กำหนดให้อุทธรณ์คำสั่งหรือคำพิพากษาของศาลต่อศาลอุทธรณ์หรือ ศาลอุทธรณ์ภาคได้ภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้อ่านคำสั่งหรือคำพิพากษา (ร่างมาตรา ๒๘) โดยห้าม คู่ความอุทธรณ์ในปัญหาข้อเท็จจริง เว้นแต่กรณีต่อไปนี้ให้จำเลยอุทธรณ์ในปัญหาข้อเท็จจริงได้ (ร่างมาตรา ๒๙)

- (๑) จำเลยต้องคำพิพากษาให้ลงโทษจำคุกหรือให้ลงโทษกักขังแทนโทษจำคุก
- (๒) จำเลยต้องคำพิพากษาให้ลงโทษจำคุกหรือโทษปรับ แต่ศาลรอการลงโทษไว้
- (๓) ศาลพิพากษาว่าจำเลยมีความผิดแต่รอการกำหนดโทษไว้
- (๔) จำเลยต้องคำพิพากษาให้ลงโทษปรับเกินหนึ่งพันบาท
- (๕) ศาลมีคำสั่งหรือคำพิพากษาให้ยึด พักใช้ หรือเพิกถอนใบอนุญาต

ขับขี่ของจำเลย

ทั้งนี้ กระบวนการพิจารณาชั้นอุทธรณ์กำหนดให้เป็นไปโดยเร็ว และ คำสั่งหรือคำพิพากษาศาลอุทธรณ์ในคดีจราจรถือเป็นที่สุด (ร่างมาตรา ๓๐)

๒.๒.๒.๖ การบังคับคดี

กำหนดให้มีอำนาจกล่าวตักเตือนแทนการพิพากษาลงโทษจำเลย และอาจมีคำสั่งกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการเข้ารับการศึกษาอบรมด้านการจราจรเป็นระยะเวลาตามที่ ศาลเห็นสมควรก็ได้ (ร่างมาตรา ๒๔) กำหนดให้กรณีที่ศาลลงโทษปรับ ศาลอาจใช้ดุลพินิจให้จำเลย ผ่อนชำระค่าปรับต่อศาลตามเงื่อนไขที่ศาลกำหนดก็ได้ หรืออาจมีคำสั่งให้ผู้นั้นทำงานบริการสังคม

หรือสาธารณประโยชน์แทนค่าปรับได้ (ร่างมาตรา ๒๕) และกำหนดอำนาจศาลในการยึด พักใช้ หรือ เพิกถอนใบอนุญาตขับชี (ร่างมาตรา ๒๖ และร่างมาตรา ๒๗)

๒.๓ บทเฉพาะกาล

กำหนดให้บรรดาความผิดที่เป็นคดีจราจรที่เกิดขึ้นก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ดำเนินการไปตามบทบัญญัติของกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ในขณะนั้นจนกว่าคดีจะถึงที่สุด (ร่างมาตรา ๓๑)

(ร่าง)
ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี
ว่าด้วยเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทางถนน
พ.ศ.

โดยที่สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนมีแนวโน้มเพิ่มความรุนแรงก่อให้เกิดความสูญเสียแก่ชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินของประชาชน และมีผลกระทบต่อการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ รวมทั้งเศรษฐกิจและสังคมของประเทศอย่างมีนัยสำคัญ ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการในการป้องกันและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ครอบคลุมทุกพื้นที่ และมีความต่อเนื่อง โดยคำนึงถึงความรับผิดชอบและการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๑ (๘) แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. ๒๕๓๔ นายกรัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีจึงวางระเบียบไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ระเบียบนี้เรียกว่า “ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.”

ข้อ ๒ ระเบียบนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ข้อ ๓ ให้นายกรัฐมนตรีรักษาการตามระเบียบนี้

หมวด ๑
บททั่วไป

ข้อ ๔ ในระเบียบนี้

“ความปลอดภัยทางถนน” หมายความว่า ความปลอดภัยในการใช้และขับขี่ยานพาหนะ การควบคุมยานพาหนะ การซ่อมบำรุงรักษายานพาหนะ การเดินทางบนถนน การข้ามถนน การก่อสร้างถนน การก่อสร้างสิ่งต่างๆ ที่เป็นสภาพแวดล้อมของถนน การใช้ถนนข้ามทางรถไฟ การใช้สะพานถนน การออกแบบยานพาหนะ การติดตั้งป้ายสัญญาณถนน การตรวจสอบสภาพถนน การซ่อมบำรุงรักษาถนน

“ยานพาหนะ” หมายความว่า รถ รถยนต์ รถยนต์สาธารณะ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และหมายความรวมถึงยานพาหนะที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น

“หน่วยงานราชการ” หมายความว่า หน่วยงานราชการทุกกระทรวง ทบวง กรม กอง สำนัก รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน องค์การอิสระ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น หรือหน่วยงานที่เรียกชื่อเป็นอย่างอื่น

“หน่วยงานเอกชน” หมายความว่า บริษัท ห้างหุ้นส่วนจำกัด สมาคม มูลนิธิ หรือ หน่วยงานที่ใช้ชื่อเป็นอย่างอื่นที่ขึ้นทะเบียนเป็นนิติบุคคลไว้กับราชการ

“เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทางถนน” หมายความว่า บุคคลที่ปฏิบัติหน้าที่เป็นเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทางถนนที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นตามระเบียบนี้

“จปถ. ราชการ” หมายความว่า เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงานราชการ

“จปถ. เอกชน” หมายความว่า เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงานเอกชน

“คู่มือ” หมายความว่า คู่มือความปลอดภัยทางถนนที่มีเนื้อหาสอดคล้องกับความปลอดภัยทางถนนตามที่กฎหมายที่เกี่ยวข้องกำหนด สอดคล้องกับมาตรฐาน หลักการทางวิชาการ และมีความเหมาะสมในการนำมาใช้กับบุคลากรของหน่วยงานที่จัดทำคู่มือ โดยคำนึงถึงอายุ วัย เพศ สาขาวิชาชีพด้วย

“ระเบียบ ๒๕๕๔” หมายความว่า ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๔

“นายจ้าง” หมายความว่า นายจ้างตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงาน

“ลูกจ้าง” หมายความว่า ลูกจ้างตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงาน

“อธิบดี” หมายความว่า อธิบดีกรมการขนส่งทางบก

“คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทางถนน

หมวด ๒

คณะกรรมการเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทางถนน

ข้อ ๕ ให้มีคณะกรรมการเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทางถนน เรียกโดยย่อว่า “คณะกรรมการ จปถ.” ประกอบด้วย

(๑) ปลัดกระทรวงคมนาคม	เป็นประธานกรรมการ
(๒) ปลัดกระทรวงมหาดไทย	เป็นรองประธานกรรมการ
(๓) อธิบดีกรมการขนส่งทางบก	เป็นกรรมการ
(๔) อธิบดีกรมทางหลวง	เป็นกรรมการ
(๕) อธิบดีกรมทางหลวงชนบท	เป็นกรรมการ
(๖) อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	เป็นกรรมการ
(๗) อธิบดีกรมควบคุมโรค	เป็นกรรมการ
(๘) ผู้อำนวยการสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ	เป็นกรรมการ
(๙) ผู้แทนจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ	เป็นกรรมการ
(๑๐) ผู้แทนจากกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน	เป็นกรรมการ
(๑๑) ผู้แทนจากสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน	เป็นกรรมการ
(๑๒) ผู้แทนจากสำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษา	เป็นกรรมการ
(๑๓) ผู้แทนจากสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา	เป็นกรรมการ
(๑๔) ผู้ทรงคุณวุฒิ	เป็นกรรมการ
(๑๕) ผู้ทรงคุณวุฒิ	เป็นกรรมการ
(๑๖) ผู้ทรงคุณวุฒิ	เป็นกรรมการ
(๑๗) ผู้แทนจากมูลนิธิเมาไม่ขับ	เป็นกรรมการ
(๑๘) ผู้อำนวยการกอง กรมการขนส่งทางบก	เป็นเลขานุการ
(๑๙) ผู้อำนวยการกอง ... กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	เป็นผู้ช่วยเลขานุการ

ข้อ ๖ การแต่งตั้ง ผู้ทรงคุณวุฒิ

ให้ประธานกรรมการ เป็นผู้แต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิตามข้อ ๕ ผู้ทรงคุณวุฒิต้องเป็นผู้มีความ ความเชี่ยวชาญ มีผลงาน หรือประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีการขนส่งที่ปลอดภัย เทคโนโลยียานยนต์ที่ปลอดภัย การให้ความช่วยเหลือทางการแพทย์แก่ผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน แผนและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน

ข้อ ๗ คณะกรรมการ จปถ. มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- (๑) เสนอความเห็นต่อนายกรัฐมนตรีเกี่ยวกับนโยบาย แผนงาน มาตรการความปลอดภัยทางถนน
- (๒) เสนอความเห็นต่อนายกรัฐมนตรีในการปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย ออกกฎกระทรวง ประกาศ ระเบียบ เพื่อปฏิบัติการตามระเบียบนี้
- (๓) กำหนดและวางแนวทางในการดำเนินการของ จปถ. เพื่อให้เกิดความปลอดภัยทางถนน และสามารถบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจร กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยการใช้ทางหลวงรวมถึงทางหลวงชนบท กฎหมายว่าด้วยการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย หรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- (๔) จัดทำมาตรการส่งเสริม สนับสนุน ให้หน่วยงานต่างๆ ทั้งภาครัฐ และเอกชน ให้สามารถ จัดตั้ง จปถ. และส่งเสริม สนับสนุนให้ จปถ. สามารถดำเนินการกิจกรรมต่างๆ บรรลุตาม วัตถุประสงค์ของระเบียบนี้
- (๕) จัดทำงบประมาณเพื่อขอรับการสนับสนุนในการดำเนินการต่อนายกรัฐมนตรี หรือ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์
- (๖) กำหนดรูปแบบรายงานต่าง ๆ ที่ จปถ. จะต้องรายงานต่อผู้บังคับบัญชา
- (๗) ออกประกาศ หรือ คำสั่ง หรือ กำหนดแนวทาง เพื่อปฏิบัติการตามระเบียบนี้
- (๘) เผยแพร่ ประชาสัมพันธ์ บทบาท หน้าที่ ความรับผิดชอบ และประโยชน์ของการมี จปถ. ให้เป็นที่รู้จักกันทั่วไป
- (๙) แต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อปฏิบัติหน้าที่ตามที่คณะกรรมการมอบหมาย
- (๑๐) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่ระเบียบนี้ หรือกฎหมายอื่นบัญญัติให้เป็นอำนาจหน้าที่ของ คณะกรรมการ หรือ ตามที่นายกรัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

ข้อ ๘ ให้กรรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ทำหน้าที่เป็นสำนักงานเลขานุการคณะกรรมการ จปถ. รับผิดชอบในงานเลขานุการและงานธุรการของคณะกรรมการ จปถ. และประสานกับหน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของคณะกรรมการ ตลอดจนปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่คณะกรรมการ มอบหมาย

หมวด ๓

เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงานราชการ

ข้อ ๙ ให้หน่วยงานราชการระดับต่างๆ ทั้งระดับกระทรวง กรม กอง สำนัก ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน องค์การอิสระของรัฐ ทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น หรือที่เรียกชื่อเป็นอย่างอื่น ทุกระดับ ทุกหน่วยงาน จัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงานราชการ อย่างน้อยหน่วยงานละ ๑ คน

ข้อ ๑๐ เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงานราชการ มีอำนาจหน้าที่ และ สิทธิ ดังนี้

- (๑) ศึกษา รวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับกฎหมาย กฎกระทรวง ระเบียบ ประกาศ มาตรฐาน มาตรการต่างๆ เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน
- (๒) เผยแพร่ แนะนำ ประชาสัมพันธ์ เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนแก่บุคลากรของหน่วยงานของตน ทั้งเพื่อการเดินทางภายในหน่วยงานและภายนอกหน่วยงาน
- (๓) จัดให้มีการอบรมเรื่องความปลอดภัยทางถนนแก่บุคลากรของหน่วยงานของตน อย่างน้อยปีละ ๑ ครั้งหรือตามความเหมาะสม
- (๔) จัดทำคู่มือความปลอดภัยทางถนน ครอบคลุมทั้งพื้นที่ภายในของหน่วยงานและนอกพื้นที่ของหน่วยงาน เสนอให้ผู้บังคับบัญชาพิจารณาให้ความเห็นชอบและประกาศใช้เป็นแนวความปลอดภัยทางถนน
- (๕) เก็บและรวบรวม สถิติ รายละเอียดของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นแก่บุคลากรในหน่วยงานของตนเอง ตามรูปแบบที่คณะกรรมการประกาศกำหนด และเสนอให้ผู้บังคับบัญชาทราบ หรือ ตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด
- (๖) เสนอแนะ แนวทางในการป้องกัน การลดอุบัติเหตุ การบรรเทาความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุ การตรวจสอบความพร้อมของยานพาหนะ ให้แก่บุคลากรในหน่วยงานได้ใช้เป็นแนวทางอย่างต่อเนื่อง
- (๗) จัดทำป้าย สัญญาณจราจร สื่อประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยทางถนนภายในหน่วยงาน
- (๘) จัดทำแผนงบประมาณสำหรับการดำเนินการ เสนอให้ผู้บังคับบัญชาพิจารณา
- (๙) ในกรณีที่พบเห็น ทราบข่าว หรือ ได้รับข้อมูลว่า บุคลากรของหน่วยงานกระทำความผิดกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก รถยนต์ การขนส่งทางบก หรือที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุหรือกระทำความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ให้ จปภ. กล่าว ตักเตือน หรือ จัดทำรายงาน เสนอให้ผู้บังคับบัญชาทราบ เพื่อให้มีกระบวนการสอบสวนหาข้อเท็จจริงเพิ่มเติม
- (๑๐) มีสิทธิเบิกเงินค่าเดินทาง ค่าใช้จ่ายต่อหน่วยงานต้นสังกัด เพื่อดำเนินการกิจกรรมตามแผนที่ได้รับอนุมัติไว้แล้ว ทั้งนี้โดยความเห็นชอบจากผู้บังคับบัญชาก่อนดำเนินการ
- (๑๑) มีสิทธิในการเข้ารับการอบรม ทดสอบ ความปลอดภัยทางถนน ที่จัดโดยหน่วยงานราชการ หรือหน่วยงานผู้เชี่ยวชาญใด เพื่อพัฒนา ยกระดับขีดความสามารถ และเรียนรู้วิทยาการใหม่ ๆ
- (๑๒) เสนอแนะให้ประชน ชุมชนรอบๆ หน่วยงานมีส่วนร่วมในกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง และในช่วงเทศกาลที่มีวันหยุดยาว

ข้อ ๑๑ เงินเดือน เบี้ยเลี้ยง ค่าตอบแทนของ จปถ. ราชการให้เบิกจากต้นสังกัด

ข้อ ๑๒ คุณสมบัติของเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงานราชการ มีดังนี้

- (๑) สำเร็จการศึกษาอย่างน้อยระดับปริญญาตรี
- (๒) เป็นผู้ที่มีความสนใจและตั้งใจในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน
- (๓) มีอายุไม่เกิน ๕๐ ปี
- (๔) มีความสามารถในการขับรถยนต์ได้เป็นอย่างดี
- (๕) ไม่มีประวัติการกระทำผิดกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์อย่างร้ายแรง

ข้อ ๑๓ เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงานราชการ พ้นจากตำแหน่ง เมื่อ

- (๑) ตาย
- (๒) มีอายุครบ ๕๐ ปี
- (๓) ลาออก
- (๔) ผู้บังคับบัญชามีคำสั่งให้พ้นจากตำแหน่ง

ข้อ ๑๔ หากมีความจำเป็น หน่วยงานราชการอาจจะออกคำสั่งแต่งตั้งให้มี คณะกรรมการเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทางถนนประจำหน่วยงานราชการ ก็ได้ โดยให้ระบุ อำนาจ หน้าที่ให้ชัดเจน

ข้อ ๑๕ ค่าเบี้ยประชุมและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของคณะกรรมการ จปถ. และ คณะอนุกรรมการที่แต่งตั้งโดยคณะกรรมการ จปถ. ให้ เบิกจ่ายจากงบประมาณของกรมการขนส่งทางบก

หมวด ๔

เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงานเอกชน

ข้อ ๑๖ ให้นายจ้างมีหน้าที่ให้ประชาสัมพันธ์ ให้ความรู้ ส่งเสริมให้ลูกจ้างปฏิบัติกฎจราจร ลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ให้ลูกจ้างตระหนักถึงอันตรายในการฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก หรือ กฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

ข้อ ๑๗ ให้นายจ้างจัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงานเอกชน อย่างน้อย ๑ คนในแต่ละหน่วยงานหรือสาขา เพื่อดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนให้แก่ ลูกจ้าง ทั้งภายในและภายนอกสถานประกอบกิจการ และนายจ้างมีหน้าที่รับฟังความเห็นข้อเสนอแนะจากเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทางถนน และดำเนินการแก้ไขปัญหหรือออกมาตรการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนให้แก่ลูกจ้างโดยมิชักช้า

ข้อ ๑๘ ให้ลูกจ้างมีหน้าที่ให้ความร่วมมือกับนายจ้างในการดำเนินการและส่งเสริมด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ลูกจ้าง ทั้งภายในและภายนอกสถานประกอบกิจการ

ข้อ ๑๙ อำนาจ หน้าที่ และสิทธิของเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงานเอกชน ให้ใช้ ข้อ ๑๐ โดยอนุโลม

ข้อ ๒๐ คุณสมบัติของเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงานเอกชน ให้ใช้ข้อ ๑๒ ดยอนุโลม

ข้อ ๒๑ ในกรณีที่หน่วยงานเอกชนมีการแต่งตั้งหรือมีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย (จป.) ตามกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัย ชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานอยู่แล้ว หน่วยงานเอกชนนั้นสามารถแต่งตั้งให้เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยดังกล่าวทำหน้าที่เป็นเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทางถนนตามระเบียบนี้ในเวลาเดียวกันก็ได้

๑๐. ภาคผนวก

- ๑๐.๑ ประกาศสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
เรื่อง ตั้งคณะกรรมการธิการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน
- ๑๐.๒ ประกาศคณะกรรมการธิการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน
สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ที่ ๗/๒๕๕๙
เรื่อง ตั้งคณะอนุกรรมการกฎหมายด้านระบบความปลอดภัยทางถนนและการบังคับใช้
- ๑๐.๓ ประกาศคณะกรรมการธิการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน
สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ที่ ๖/๒๕๕๙
เรื่อง ตั้งคณะอนุกรรมการขับเคลื่อนการแก้ปัญหการจราจรในเมืองใหญ่
- ๑๐.๔ ประกาศคณะกรรมการธิการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน
สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ที่ ๑๐/๒๕๕๙
เรื่อง ตั้งคณะทำงานจัดทำร่างแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน
- ๑๐.๕ ประกาศคณะกรรมการธิการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน
สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ที่ ๑๖/๒๕๕๙
เรื่อง ตั้งคณะทำงานจัดทำหลักสูตรความปลอดภัยทางถนน และการจัดสัมมนา
หลักสูตรการให้ความรู้การจราจรแก่เด็ก และการเสนอผลงานของคณะกรรมการ
๑๐.๖ ประกาศคณะกรรมการธิการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน
สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ที่ ๒๑/๒๕๕๙
เรื่อง ตั้งคณะทำงานจัดทำร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ.
- ๑๐.๗ โครงการสัมมนาเรื่อง “ถนน : สู่มความปลอดภัยของคนไทยรุ่นใหม่”
ณ โรงแรมมิราเคิล แกรนด์ คอนเวนชั่น เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร
- ๑๐.๘ บันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding)
โครงการขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน
- ๑๐.๙ รายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2558
- ๑๐.๑๐ ปฏิญญาบราซิลเลีย (Brasilia Declaration)
- ๑๐.๑๑ หนังสือคณะกรรมการธิการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน
สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ที่ (สปท) ๑๘๑๘/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๙
เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ข้อมูลและเอกสาร

- ๑๐.๑ ประกาศสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
เรื่อง ตั้งคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน

ประกาศสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

เรื่อง ตั้งคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน

ด้วยในคราวประชุมสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ครั้งที่ ๒๑/๒๕๕๙ วันจันทร์ที่ ๒ พฤษภาคม ๒๕๕๙ ที่ประชุมได้มีมติตั้งคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน ตามข้อบังคับสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘ ข้อ ๗๒ ประกอบกับข้อ ๗๙ ดังต่อไปนี้

๑. นายนิกร จำนง ประธานกรรมการ
๒. นางกอบกุล อาภากร ณ อยุธยา
๓. พันตำรวจโท หม่อมหลวงกิตติบดี ประวิตร
๔. พลเอก คณิต อุทิศสาร
๕. นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ
๖. นายชูชาติ อินสว่าง
๗. พลเอก ฐิติวัฒน์ กำลังเอก
๘. พันตำรวจเอก ณรัชต์ เศวตนันทน์
๙. ศาสตราจารย์ดุสิต เครื่องงาม
๑๐. พลตำรวจเอก ไตรรัตน์ อมาตยกุล
๑๑. นางถวิลวดี บุรีกุล
๑๒. นายทวีศักดิ์ กอนันต์กุล
๑๓. นายแท้จริง ศิริพานิช
๑๔. พลอากาศเอก อีระเทพ งามวงษ์
๑๕. คุณหญิงพรทิพย์ โรจนสุนันท์
๑๖. นายวิเชียร ชวลิต
๑๗. นายวิทยา แก้วภราดัย
๑๘. นายวิรัช ชินวินิจกุล
๑๙. นายสนิท พรหมวงษ์
๒๐. นายเสรี สุวรรณภานนท์
๒๑. พลตำรวจโท อำนาจ นิยมะโน
- จึงประกาศให้ทราบทั่วกัน

ประกาศ ณ วันที่ ๓ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๕๙
ร้อยเอก ทินพันธุ์ นาคะตะ
ประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

- ๑๐.๒ ประกาศคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน
สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ที่ ๗/๒๕๕๙
เรื่อง ตั้งคณะอนุกรรมการกฎหมายด้านระบบความปลอดภัยทางถนนและการบังคับใช้



ประกาศ

คณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน

สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

ที่ ๓๗ /๒๕๕๙

เรื่อง ตั้งคณะอนุกรรมการกฎหมายด้านระบบความปลอดภัยทางถนนและการบังคับใช้

ด้วยในคราวประชุมคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ครั้งที่ ๗ เมื่อวันจันทร์ที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๕๙ ที่ประชุมได้มีมติตั้ง คณะอนุกรรมการกฎหมายด้านระบบความปลอดภัยทางถนนและการบังคับใช้ ตามข้อบังคับการประชุม สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘ ข้อ ๘๑ วรรคสอง อนุกรรมการ ประกอบด้วย

๑. พลตำรวจเอก ไตรรัตน์ อมาตยกุล	ประธานอนุกรรมการ
๒. ศาสตราจารย์ดุสิต เครืองาม	รองประธานอนุกรรมการ คนที่หนึ่ง
๓. นายสิทธิศักดิ์ วนะชกิจ	รองประธานอนุกรรมการ คนที่สอง
๔. นายแท้งจริง ศิริพานิช	อนุกรรมการ
๕. นายอาร์กซ์ พรประภา	อนุกรรมการ
๖. พลตำรวจโท อนันต์ ศรีศิริบุญ	อนุกรรมการ
๗. พลตำรวจตรี สุรเชษฐ์ หักพาล	อนุกรรมการ
๘. นายอนุชา เศรษฐเสถียร	อนุกรรมการ
๙. นายวิทยา ขาติบุญชาชัย	อนุกรรมการ
๑๐. นายชวน คงเพชร	อนุกรรมการ
๑๑. พันตำรวจเอก ชัยรัตน์ วรณโณ	อนุกรรมการ
๑๒. นายสมคิด กฤษณะวงนิช	อนุกรรมการ
๑๓. นางสุภา จอมพันธ์	อนุกรรมการ
๑๔. นายสัญญา ชาสมบัติ	อนุกรรมการ
๑๕. นางสาววิल्ली อมราภรณ์	อนุกรรมการ

โดยให้คณะอนุกรรมการมีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

๑. พิจารณาศึกษากฎหมายด้านระบบความปลอดภัยทางถนน
๒. พิจารณาศึกษาเกี่ยวกับสภาพปัญหาการบังคับใช้กฎหมายด้านระบบความปลอดภัยทางถนน
๓. จัดทำรายงานพร้อมทั้งเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาเสนอต่อคณะกรรมการ
๔. จัดทำร่างกฎหมายในกรณีที่มีความจำเป็นต้องปรับปรุงหรือแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมาย

ด้านระบบความปลอดภัยทางถนน

๕. ปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่คณะกรรมการมอบหมาย

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๓๑ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๕๙

(นายนิกร จ้างนง)

ประธานกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูป

ระบบความปลอดภัยทางถนน

สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

- ๑๐.๓ ประกาศคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน
สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ที่ ๖/๒๕๕๙
เรื่อง ตั้งคณะอนุกรรมการขับเคลื่อนการแก้ปัญหการจราจรในเมืองใหญ่



ประกาศ

คณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน
สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

ที่ ๖ /๒๕๕๙

เรื่อง ตั้งคณะอนุกรรมการขับเคลื่อนการแก้ปัญหการจราจรในเมืองใหญ่

ด้วยในคราวประชุมคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ครั้งที่ ๗/๒๕๕๙ วันจันทร์ที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๕๙ ที่ประชุมได้มีมติตั้งคณะอนุกรรมการขับเคลื่อนการแก้ปัญหการจราจรในเมืองใหญ่ ตามข้อบังคับการประชุมสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘ ข้อ ๘๑ วรรคสอง อนุกรรมการ ประกอบด้วย

๑. นายเสรี สุวรรณภานนท์	ประธานอนุกรรมการ
๒. พลตำรวจเอก เดชนรงค์ สุทธิชาญบัญชา	รองประธานอนุกรรมการ
๓. พลเอก รุติวัจน์ กำลิ่งเอก	รองประธานอนุกรรมการ
๔. นายแท้งจริง ศิริพานิช	เลขานุการอนุกรรมการ
๕. นายเชิดชัย สนั่นศรีสาคร	อนุกรรมการ
๖. นายณรงค์ เขียดเดช	อนุกรรมการ
๗. นายทวีศักดิ์ เลิศประพันธ์	อนุกรรมการ
๘. นายวุฒิชชาติ กัลยาณมิตร	อนุกรรมการ
๙. พันตำรวจเอก วีระ จีระวีระ	อนุกรรมการ
๑๐. นายสุจิน มั่งนิมิตร	อนุกรรมการ
๑๑. นายสุจินต์ พยานุกุล	อนุกรรมการ
๑๒. นายสุระชัย เอี่ยมวชิรสกุล	อนุกรรมการ
๑๓. นายโสภณ โพธิสพ	อนุกรรมการ
๑๔. นายอุทัย ดวงทอง	อนุกรรมการ
๑๕. นายโอฬาร ศักยโรจน์กุล	อนุกรรมการ

โดยให้คณะอนุกรรมการ มีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

๑. พิจารณาศึกษาและวิเคราะห์สาเหตุของปัญหาการจราจรในเมืองใหญ่ โดยใช้การศึกษาของกรุงเทพมหานครเป็นแม่แบบ
 ๒. พิจารณาศึกษาและวิเคราะห์อุปสรรคที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรในเมืองใหญ่
 ๓. จัดทำแผนและแนวทางในการแก้ปัญหการจราจรในเมืองใหญ่ โดยนำเสนอเป็นรายงานต่อคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน
 ๔. ปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ
- ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๓๐ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๕๙

(นายนิกร จำนง)

ประธานกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูป
ระบบความปลอดภัยทางถนน
สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

๑๐.๔ ประกาศคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน
สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ที่ ๑๐/๒๕๕๙
เรื่อง ตั้งคณะทำงานจัดทำร่างแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน



ประกาศ

คณะกรรมการการเลือกตั้งขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน
สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
ที่ ๑๐ /๒๕๕๙

เรื่อง ตั้งคณะกรรมการจัดทำร่างแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน

ด้วยในคราวประชุมคณะกรรมการการเลือกตั้งขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน
สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ครั้งที่ ๗ เมื่อวันจันทร์ที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๕๙ ที่ประชุมได้มีมติ
ตั้งคณะกรรมการจัดทำร่างแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ประกอบด้วย

๑. พันตำรวจโท หม่อมหลวงกิตติบดี ประวิตร	ประธานคณะกรรมการ
๒. นางฉวีลวดี บุรีกุล	คณะกรรมการ
๓. นายสิทธิพงษ์ ส่งศรี	คณะกรรมการ
๔. นายสุรพงษ์ เมี้ยนมิตร	คณะกรรมการ
๕. นางสาวสุชาดา เพื่อกประเสริฐ	คณะกรรมการ
๖. นางวาทีณี สุวรรณพงศ์	คณะกรรมการ
๗. นายธีรพล ประดิษฐ์บรรจง	คณะกรรมการ

โดยให้คณะกรรมการดำเนินการพิจารณาศึกษาในการจัดทำร่างแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน
เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการพิจารณาเห็นชอบ

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๓๐ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๕๙

(นายนิกร จำนง)

ประธานกรรมการการเลือกตั้งขับเคลื่อนการปฏิรูป
ระบบความปลอดภัยทางถนน
สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

- ๑๐.๕ ประกาศคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน
สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ที่ ๑๖/๒๕๕๙
เรื่อง ตั้งคณะทำงานจัดทำหลักสูตรความปลอดภัยทางถนน และการจัดสัมมนา
หลักสูตรการให้ความรู้การจราจรแก่เด็ก และการเสนอผลงานของคณะกรรมการ



ประกาศ

คณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน
สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
ที่ ๖๒ /๒๕๕๙

เรื่อง ตั้งคณะทำงานจัดทำหลักสูตรความปลอดภัยทางถนน และการจัดสัมมนาหลักสูตร
การให้ความรู้การจราจรแก่เด็ก และการเสนอผลงานคณะกรรมการ

ด้วยในคราวประชุมคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน
สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ครั้งที่ ๙ เมื่อวันที่ ๖ มิถุนายน ๒๕๕๙ ที่ประชุมได้มีมติ
ตั้งคณะทำงานจัดทำหลักสูตรความปลอดภัยทางถนน และการจัดสัมมนาหลักสูตรการให้ความรู้การจราจรแก่เด็ก
และการเสนอผลงานคณะกรรมการ ประกอบด้วย

๑. นางกอบกุล อาภากร ณ อยุธยา	ประธานคณะทำงาน
๒. นางฉวีลวดี บุรีกุล	คณะทำงาน
๓. นายกมล รอดคล้าย	คณะทำงาน
๔. นายธานี สืบฤกษ์	คณะทำงาน
๕. พันตำรวจเอก ชัยรัตน์ วรณโณ	คณะทำงาน
๖. นางกฤษณา ภาณุเวช	คณะทำงาน
๗. นายเลิศศักดิ์ นววิมาน	คณะทำงาน
๘. นายพันธุ์สิทธิ์ ขลิบทอง	คณะทำงาน
๙. นายอดิสร ดีปานธรรม	คณะทำงาน
๑๐. นางกณณิกา หนูมา วิเชียรผลา	คณะทำงาน
๑๑. นางผ่องพรรณณี แสงน้อย	คณะทำงาน
๑๒. นายอนุสรณ์ อินทเขตต์	คณะทำงาน
๑๓. ร้อยโท วโรดม สุจริตกุล	คณะทำงาน
๑๔. นายพงศ์พันธุ์ จิตรานุกิจ	คณะทำงาน

โดยให้คณะทำงานดำเนินการพิจารณาศึกษาในการจัดทำหลักสูตรความปลอดภัยทางถนน
และการจัดสัมมนาหลักสูตรการให้ความรู้การจราจรแก่เด็ก และการเสนอผลงานคณะกรรมการ เพื่อนำเสนอต่อ
คณะกรรมการพิจารณาเห็นชอบ

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๖ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๕๙

(นายนิกร จำนง)

ประธานกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูป
ระบบความปลอดภัยทางถนน
สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

- ๑๐.๖ ประกาศคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน
สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ที่ ๒๑/๒๕๕๙
เรื่อง ตั้งคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ.



ประกาศ

คณะกรรมการการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน
สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

ที่ ๒๑ / ๒๕๕๙

เรื่อง ตั้งคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ.

ด้วยในคราวประชุมคณะกรรมการการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน
สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ครั้งที่ ๑๗ เมื่อวันที่ ๑๗ กรกฎาคม ๒๕๕๙ ที่ประชุมได้มีมติตั้ง
คณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. คณะทำงานประกอบด้วย

๑. นายสิทธิศักดิ์ วนะชกิจ	ประธานคณะทำงาน
๒. พลตำรวจตรี อุดลย์ ณรงค์ศักดิ์	คณะทำงาน
๓. นางสาววิल्ली อมราภรณ์	คณะทำงาน
๔. นางสุภา จอมพันธ์	คณะทำงาน
๕. นายสัญญาชัย ชาสมบัติ	คณะทำงาน
๖. ผู้แทนสำนักงานศาลยุติธรรม	คณะทำงาน
๗. พันจ่าอากาศโท ฤทธิชัย จันทา	เลขานุการคณะทำงาน

โดยคณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

๑. พิจารณาศึกษา รวบรวมกฎหมายและข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับระบบความปลอดภัยทางถนน
อันเป็นประโยชน์ต่อการจัดทำร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ.

๒. จัดทำร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการ
ปรับปรุงหรือแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร
พ.ศ. เสนอต่อคณะอนุกรรมการกฎหมายด้านระบบความปลอดภัยทางถนนและการบังคับใช้
เพื่อพิจารณา

๓. ปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่คณะอนุกรรมการกฎหมายด้านระบบความปลอดภัยทางถนน
และการบังคับใช้มอบหมาย

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๕ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๕๙

(นายนิกร จำนง)

ประธานกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูป
ระบบความปลอดภัยทางถนน
สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

- ๑๐.๗ โครงการสัมมนาเรื่อง “ถนน : สู่ความปลอดภัยของคนไทยรุ่นใหม่”
ณ โรงแรมมิราเคิล แกรนด์ คอนเวนชั่น เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร



โครงการสัมมนา

ของคณะกรรมการการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

เรื่อง “ถนน : สู่มหาภัยของคนไทยรุ่นใหม่”

วันพฤหัสบดีที่ ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๕๙

ณ ห้องจูปีเตอร์ ชั้น ๓ โรงแรมมิราเคิล แกรนด์ คอนเวนชั่น เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร

๑. หลักการและเหตุผล :

ในยุคปัจจุบันปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุทางถนนถือว่าเป็นปัญหาที่ทวีความรุนแรงเพิ่มขึ้น ส่งผลให้เกิดการจราจรที่ติดขัด และความเสียหายทางเศรษฐกิจ สภาพสังคมในแต่ละปีเป็นจำนวนมาก สำหรับประเทศไทยสถานการณ์การสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนยังคงเป็นปัญหาสำคัญของประเทศ โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลปีใหม่ เทศกาลสงกรานต์ เป็นช่วงเวลาวันหยุดยาวที่มีประชาชนจำนวนมากใช้รถใช้ถนนในการเดินทาง กลับภูมิลำเนาและท่องเที่ยวทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงกว่าช่วงปกติ รวมทั้งการเกิดอุบัติเหตุซึ่งขาดจิตสำนึกของผู้ใช้รถใช้ถนน และขาดแนวทางป้องกันและวิธีลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนนตามมาตรฐานสากล โดยคณะกรรมการการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศได้รับมอบหมายจากสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ให้พิจารณาศึกษาถึงแนวทางการลดอุบัติเหตุ จึงได้กำหนดแผนงานเป็น ๓ ระยะ ประกอบด้วย แผนงานระยะสั้น แผนงานระยะกลาง และแผนงานที่ยั่งยืนระยะยาว โดยกำหนดให้มีแผน ๖ ยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนน (SIX SAFETY STRATEGIES) ตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ เป็นกรอบแนวทางในการดำเนินการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้เสียชีวิต และจำนวนผู้บาดเจ็บให้เหลือน้อยที่สุด

ดังนั้น คณะกรรมการการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ได้เล็งเห็นความสำคัญดังกล่าว จึงได้กำหนดจัดสัมมนาเรื่อง “ถนน : สู่มหาภัยของคนไทยรุ่นใหม่” เพื่อปลูกฝังจิตสำนึกให้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องตระหนักถึงความสำคัญในเรื่องดังกล่าว เพื่อเป็นการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนสำหรับผู้ที่ใช้รถใช้ถนนต่อไป

๒. วัตถุประสงค์ :

๑. เพื่อให้เข้าใจถึงแนวทางการดำเนินการตามแผน ๖ ยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนน (SIX SAFETY STRATEGIES) ตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔
๒. เพื่อให้ทราบถึงแนวทางป้องกันและวิธีลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนนตามมาตรฐานสากล
๓. เพื่อประชาสัมพันธ์ให้เข้าใจถึงหลักเกณฑ์การใช้รถใช้ถนน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยภายใต้กฎหมายจราจร
๔. เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยให้แก่ผู้ขับขี่ รวมถึงผู้โดยสารรถยนต์และรถจักรยานยนต์
๕. เพื่อสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน ในการผลักดันนโยบายไปสู่การปฏิบัติที่ยั่งยืน

๓. ผู้เข้าร่วมสัมมนา :

จำนวนประมาณ ๓๕๐ คน ประกอบด้วย

๑. นักเรียน นักศึกษา และผู้แทนจากสถาบันการศึกษา
๒. ผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ตลอดจนผู้ประกอบการและประชาชนที่สนใจ
๓. คณะกรรมการการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

๔. ระยะเวลา : ๑ วัน

๕. วันและสถานที่ :

วันพฤหัสบดีที่ ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๕๙ ณ ห้องจูปีเตอร์ ชั้น ๓ โรงแรมมิราเคิล แกรนด์ คอนเวนชั่น
เขตหลักสี่ กรุงเทพฯ กรุงเทพมหานคร

๖. วิธีการดำเนินการสัมมนา :

- การปาฐกถาและการบรรยายพิเศษ
- การเสวนาและการแลกเปลี่ยนความคิดเห็น
- พิธีลงนามบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding) ระหว่างคณะกรรมการธิการ
และหน่วยงานด้านความปลอดภัย
- นิทรรศการแสดงผลงานด้านความปลอดภัยทางถนน

๗. งบประมาณ :

งบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๕๙ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

๘. ผู้รับผิดชอบโครงการ :

คณะกรรมการธิการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน สภาขับเคลื่อน
การปฏิรูปประเทศ

๙. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ :

๑. ผู้เข้าร่วมสัมมนาได้รับทราบถึงแนวทางการดำเนินการตามแผน ๖ ยุทธศาสตร์ความ
ปลอดภัยทางถนน (SIX SAFETY STRATEGIES) ตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔
๒. ผู้เข้าร่วมสัมมนาได้รับทราบถึงแนวทางป้องกันและวิธีลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนนตาม
มาตรฐานสากล
๓. ผู้เข้าร่วมสัมมนาได้รับทราบถึงหลักเกณฑ์การใช้รถใช้ถนน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยภายใต้
กฎหมายจราจร
๔. ผู้เข้าร่วมสัมมนาได้รับเข้าใจถึงวัฒนธรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยให้แก่ผู้ขับขี่ รวมถึงผู้โดยสาร
รถยนต์และรถจักรยานยนต์
๕. ก่อให้เกิดแนวทางการร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน ในการผลักดันนโยบายไปสู่
การปฏิบัติที่ยั่งยืน

๑๐. การประเมินผล :

- ประเมินผลการสัมมนาด้วยการสังเกตการณ์
- จัดทำรายงานสรุปผลการสัมมนา



กำหนดการสัมมนา

เรื่อง “ถนน : สู่มหาวิทยาลัยของคนไทยรุ่นใหม่”

วันพฤหัสบดีที่ ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๕๙

ณ ห้องจูปีเตอร์ ชั้น ๓ โรงแรมมิราเคิล แกรนด์ คอนเวนชั่น เขตหลักสี่ กรุงเทพฯ

จัดโดย คณะกรรมการการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

- เวลา ๐๘.๓๐ - ๐๙.๐๐ นาฬิกา - ลงทะเบียนการสัมมนา
- เวลา ๐๙.๐๐ - ๐๙.๓๐ นาฬิกา - พิธีเปิดการสัมมนา
กล่าวเปิดการสัมมนา โดย นายนิกร จำนง
ประธานกรรมการการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน
กล่าวรายงาน โดย นางกอบกุล อาภากร ณ อยุธยา
ประธานคณะทำงานจัดทำหลักสูตรความปลอดภัยฯ
- เวลา ๐๙.๓๐ - ๑๐.๐๐ นาฬิกา - ปาฐกถาเรื่อง “ถนน: สู่มหาวิทยาลัยของคนไทยรุ่นใหม่”
โดย นายนิกร จำนง
ประธานกรรมการการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน
- เวลา ๑๐.๐๐ - ๑๐.๓๐ นาฬิกา - การบรรยายเรื่อง “Safe Route to School : บทเรียนจากต่างประเทศ”
โดย นางเตือนใจ ฟูฤกษ์
เลขาธิการสมาคมวิจัยวิทยาการขนส่งแห่งเอเชีย
- เวลา ๑๐.๓๐ - ๑๒.๐๐ นาฬิกา - การสัมมนาเรื่อง “บทเรียนสู่ความปลอดภัยบนท้องถนนเพื่อคนไทยรุ่นใหม่ : ประสบการณ์จากประเทศไทยและนานาชาติ” โดยมีวิทยากร ดังนี้
๑. นายธีร ภูวนันท์
ผู้อำนวยการศูนย์เฉพาะกิจคุ้มครองและช่วยเหลือเด็กนักเรียน
สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน
 ๒. นายแพทย์ธนะพงศ์ จินวงษ์
ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย
 ๓. นายเลิศศักดิ์ นววิมาน
ประธานคณะทำงานความปลอดภัยทางถนน สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย
- เวลา ๑๒.๐๐ - ๑๓.๐๐ นาฬิกา - ดำเนินการสัมมนา โดย แพทย์หญิงคุณหญิงพรทิพย์ โรจนสุนันท์
- เวลา ๑๓.๐๐ - ๑๓.๓๐ นาฬิกา - รับประทานอาหารกลางวัน
- เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๔.๓๐ นาฬิกา - พิธีลงนามบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding)
ระหว่างคณะกรรมการและหน่วยงานด้านความปลอดภัย
- นายนิกร จำนง ประธานกรรมการ กล่าวเชิญรัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ
ปาฐกถาแก่ผู้เข้าร่วมสัมมนา
- เวลา ๑๔.๓๐ - ๑๕.๐๐ นาฬิกา - ปาฐกถาเรื่อง “แนวทางการพัฒนากระบวนการเรียนและหลักสูตร
เพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน”
โดย พลเอก ดาว์พงษ์ รัตนสุวรรณ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ
- เวลา ๑๕.๐๐ - ๑๕.๓๐ นาฬิกา - รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ และคณะกรรมการเยี่ยมชม
นิทรรศการแสดงผลงาน (ณ บริเวณ ชั้น ๑ หน้าโรงแรม และชั้น ๓)
- เวลา ๑๕.๐๐ - ๑๕.๓๐ นาฬิกา - ปิดการสัมมนา
โดย นายนิกร จำนง
ประธานกรรมการการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน

หมายเหตุ รับประทานอาหารว่าง ระหว่างเวลา ๑๐.๓๐ - ๑๐.๔๕ นาฬิกา และระหว่างเวลา ๑๔.๓๐ - ๑๔.๔๕ นาฬิกา

บรรยายพิเศษเรื่อง “Safe Route to School : บทเรียนจากต่างประเทศ”

โดย นางเตือนใจ ฟูกาดะ

ประเทศญี่ปุ่นโรงเรียนจะห้ามผู้ปกครองขับรถไปส่งเด็กที่โรงเรียนตั้งแต่ในระดับชั้นอนุบาลถึงระดับมัธยม โดยการเดินทางไปโรงเรียนของญี่ปุ่นเด็กจะใช้การเดินเท้าไปโรงเรียน ซึ่งรัฐมีเส้นทางการเดินจากโรงเรียนถึงบ้านประมาณ ๒ กิโลเมตร ซึ่งเส้นทางเดินปลอดภัยสู่โรงเรียนของหนูกำหนดให้นักเรียนเดินเป็นกลุ่มตามเส้นทางที่ได้มีการกำหนดไว้ ซึ่งจะมีผู้ช่วยยืนถือป้ายคอยแนะนำตามจุดต่างๆ ที่เป็นจุดเสี่ยง ส่วนการออกแบบเส้นทางการเดินไปโรงเรียนให้กับเด็กนักเรียนจะออกแบบโดยคณะกรรมการออกแบบเส้นทางร่วมกับสมาคมผู้ปกครองกำหนดเส้นทางของนักเรียนเพื่อจะใช้เดินไปสู่โรงเรียนอย่างปลอดภัย

ภายหลังยุคสงครามโลกครั้งที่สองประเทศญี่ปุ่นเป็นยุค Baby Boomer จำเป็นต้องสร้างชาติพัฒนาด้านเศรษฐกิจและสังคม ประเทศญี่ปุ่นใช้วิธีเกณฑ์เด็กไปนั่งฟังเรื่องของความปลอดภัยทางถนนในหอประชุม (Auditorium) ตำรวจเดินเท้าเข้าสู่ชุมชนทำความเข้าใจแก่ประชาชนเกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัย จัดฝึกอบรมขับขี่รถจักรยานยนต์ การสอนเรื่องความปลอดภัยทางถนนประเทศญี่ปุ่นจะเริ่มปลูกฝังตั้งแต่ระดับอนุบาล ระดับประถม และระดับมัธยม เนื่องจากการเริ่มให้ความรู้ในระดับมัธยมหรืออุดมศึกษาจะช้าเกินไป และอาจไม่ประสบผลสำเร็จ

เนื้อหาการสอนเริ่มจากการเอาตัวรอดเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินเด็กจะต้องทำอย่างไร การข้ามถนนจะมีอาสาสมัครมาสอนเด็กนักเรียนข้ามทางม้าลาย โดยระดับอนุบาลจะสอนการออกแบบเส้นทางการเดินสู่โรงเรียนเด็กจะมีส่วนร่วมไปด้วยให้เด็กวาดรูปเส้นทางสู่โรงเรียนของหนู ระดับประถมศึกษาจะมีการสอนนอกพื้นที่ เช่น การข้ามถนนพื้นที่จริง เป็นต้น ส่วนในระดับมัธยมจะสอนการขับขี่จักรยานให้ปลอดภัยโดยการสอนจากตำรวจ การสอนขับรถมอเตอร์ไซด์หรือรถยนต์จะมีโรงเรียนสอนขับขี่สำหรับเด็กที่จังหวัดชิบะ

ขั้นตอนวิธีการกำหนดจุดเสี่ยงควรต้องให้ชุมชนเป็นผู้กำหนดจุดเสี่ยงแยกแยะความเสี่ยงด้วยการติดสติ๊กเกอร์ในแผนที่ที่เตรียมไว้ให้ และให้ชุมชนเลือกจุดเสี่ยงจุดอันตรายสำคัญสามจุดเพื่อนำมาอภิปรายหาแนวทางป้องกันความเสี่ยงจากจุดดังกล่าว และวิเคราะห์ว่าเด็กๆ สามารถใช้เส้นทางผ่านจุดเสี่ยงได้หรือไม่ เมื่อได้ข้อมูลแล้วก็นำมาลงข้อมูลในแผนที่ GPS เพื่อให้ประชาชนเข้าถึงได้ เมื่อกำหนดเส้นทางปลอดภัยเรียบร้อยแล้วจะต้องดำเนินการติดป้ายเส้นทางปลอดภัยเพื่อให้เด็กใช้เส้นทางตามแผนที่ที่ได้เขียนไว้ได้อย่างถูกต้องปลอดภัย โดยอาจใช้ป้ายสามมิติสร้างความสนใจให้แก่เด็กเดินตามเส้นทางสู่โรงเรียนปลอดภัย

การประชาสัมพันธ์ทางสื่อออนไลน์ของประเทศญี่ปุ่น เว็บไซต์ของกระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงวัฒนธรรมและกีฬา กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ก็ได้จัดทำหน้าเว็บไซต์ให้เด็กเข้าไปศึกษา โดยใช้เกมส์เส้นทางปลอดภัยให้เด็กเข้าถึงข้อมูลเรียนรู้ได้ตามความต้องการ

ประเทศไทยมีสถิติเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับสองของโลก มีผู้เสียชีวิตประมาณ ๒๖,๐๐๐ คนต่อปี บาดเจ็บสาหัสประมาณ ๘๐๐,๐๐๐ คนต่อปี บาดเจ็บเล็กน้อยจำนวนประมาณ ๒๐๐ ล้านคนต่อปี และเกิดพฤติกรรมเสี่ยงอีกมากมาย แนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอาจนำตัวอย่างของประเทศญี่ปุ่นมาปรับใช้ ด้วยการให้ชุมชนเป็นตัวขับเคลื่อนการแก้ไขปัญหา เช่น ให้ชุมชนเป็นจุดประชาสัมพันธ์สร้างความ

ตระหนักรู้เกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัยทางถนน กำหนดเส้นทางสู่โรงเรียนอย่างปลอดภัย เป็นต้น ดังนั้น การนำแนวทางของประเทศญี่ปุ่นมาใช้เพื่อสร้างเส้นทางความปลอดภัยทางถนนสู่โรงเรียนจะต้องใช้วิธีการให้ ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมกำหนดเส้นทาง และต้องใช้การปฏิบัติจริงเพื่อให้ได้กมิตักษะป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ด้วยตนเองมากกว่าการถ่ายทอดจากผู้สอนสู่ผู้เรียนเพียงอย่างเดียว

ปาฐกถาพิเศษเรื่อง “แนวทางการพัฒนาระบบการเรียนรู้และหลักสูตรเพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยบน ท้องถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน”

พลเอก ดาวพงษ์ รัตนสุวรรณ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ

เรื่องของระบบความปลอดภัยทางถนนถือเป็นภารกิจที่กระทรวงศึกษาธิการจำเป็นต้องดำเนินการและให้ความสำคัญ เนื่องจากเป็นเรื่องที่มีผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินอย่างมาก จึงจำเป็นต้องปลูกฝังการเรียนรู้ตั้งแต่ระดับของเยาวชน แต่ทั้งนี้การนำเรื่องของระบบความปลอดภัยทางถนนมากำหนดหลักสูตรการเรียนรู้ของกระทรวงศึกษาธิการจะต้องดำเนินการภายใต้บริบทของสังคมไทย ซึ่งมีความแตกต่างจากสังคมของประเทศที่พัฒนาแล้ว กล่าวคือ สภาพแวดล้อมของการศึกษาของประเทศไทยจะมีความแตกต่างอย่างมากระหว่างสภาพแวดล้อมภายในโรงเรียนกับสภาพแวดล้อมของสังคมภายนอก ตรงข้ามกับสภาพแวดล้อมของประเทศที่พัฒนาแล้ว ซึ่งมีได้มีความแตกต่างกันระหว่างภายในและนอกโรงเรียน

แนวทางการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนนของคณะกรรมการวิชาการวิสามัญระบบความปลอดภัยทางถนน สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ เรื่องของการให้ความรู้เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมนั้น มิได้มุ่งแต่เพียงให้เด็กหรือเยาวชนมีความรู้ ความเข้าใจเท่านั้น แต่ยังต้องการให้เด็กหรือเยาวชนที่มีความรู้นำไปถ่ายทอดให้กับบุคคลใกล้ชิดให้รับทราบอีกด้วย เช่น เพื่อนและบุคคลในครอบครัว เป็นต้น

สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐานได้จัดหลักสูตรเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนแล้วในชั้นของประถมศึกษาปีที่ ๒ สาระสำคัญอุบัติเหตุทางถนนและทางน้ำ ส่วนชั้นประถมศึกษาปีที่ ๓ จะเป็นสาระของการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัย หรือหลักสูตรการอบรมลูกเสือเกี่ยวกับเรื่องของการจราจรและความปลอดภัยทางถนน แต่ทั้งนี้เห็นว่าหลักสูตรการสอนดังกล่าวยังไม่เพียงพอ รวมทั้งเรื่องของความปลอดภัยทางถนนยังสามารถเพิ่มเติมได้ในส่วนของหลักสูตรของลูกเสือและเนตรนารีเพราะเป็นเยาวชนกลุ่มที่มีศักยภาพที่สามารถพัฒนาได้

ระบบการศึกษาต่างประเทศเช่นประเทศญี่ปุ่นจะใช้ชุมชนให้มีส่วนช่วยในการให้ความรู้และการศึกษากับเยาวชนเนื่องจากชุมชนของญี่ปุ่นมีความเข้มแข็งมีค่าความเป็นชุมชนสูงซึ่งแตกต่างกับประเทศไทย โดยค่าของชุมชนจะพิจารณาจากองค์ประกอบต่างๆ เช่น ความหนาแน่นของประชากรชุมชน รายได้ของชุมชน ประสิทธิภาพการบริหารชุมชน เป็นต้น ซึ่งประเทศที่สร้างระบบการกระจายอำนาจอย่างมีประสิทธิภาพแล้วค่าความเป็นชุมชนจะสูงมาก โดยประเทศที่มีคะแนนค่าความเป็นชุมชนสูงประมาณ ๙๙ คะแนน ได้แก่ ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ สิงคโปร์ ส่วนประเทศมาเลเซียประมาณ ๕๐ แต่ประเทศไทยค่าคะแนนความเป็นชุมชนประมาณ ๓๔ ซึ่งใกล้เคียงกับประเทศอินโดนีเซีย ดังนั้น ประเทศที่มีค่าคะแนนชุมชนสูง รัฐบาลที่บริหารประเทศจะมอบหมายให้จัดทำสิ่งใดก็จะประสบผลสำเร็จได้โดยง่าย ส่วนระบบการกระจายอำนาจของประเทศไทยไม่ว่าจะเป็นองค์การบริหารส่วนจังหวัดหรือองค์การบริหารส่วนตำบลมีค่าคะแนนความเป็นชุมชนที่ต่ำและแตกต่างกันมาก จึงทำให้การใช้ชุมชนมาเป็นเครื่องมือในการพัฒนาประเทศหรือช่วยระบบการศึกษาจึงมักไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร

ระบบการศึกษาการจัดการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนของต่างประเทศซึ่งในต่างประเทศถือว่าเด็กตั้งแต่อายุ ๔ ปีขึ้นไป สามารถสอนให้เรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนได้แล้ว

โดยในรัฐนิวเซาท์เวลส์ ได้จัดการเรียนการสอนตั้งแต่ระดับอนุบาลให้รู้จักเครื่องหมายจราจรขั้นพื้นฐานด้วยการใช้สื่อเรียนรู้ที่เหมาะสมกับวัย เช่น นิทาน การระบายสี บทบาทสมมติการเดินเท้า เป็นต้น ในระดับประถมศึกษา จัดหลักสูตรแบบ Active Learning โดยปรับให้เยาวชนมีบทบาทเป็นผู้โดยสาร และระดับมัธยมศึกษา อบรมทางถนน เหตุจากความประมาท บทบาทของผู้ใช้รถ จากตัวอย่างการจัดการศึกษาของรัฐนิวเซาท์เวลส์ แสดงให้เห็นถึงรูปแบบของการใช้สื่อการเรียนการสอนที่เหมาะสมกับวัย ดังนั้น ในประเทศไทยจึงต้องจัดทำสื่อการเรียนการสอนให้เหมาะสมและถูกต้อง ซึ่งรูปแบบและลักษณะของสื่อการเรียน การสอน กระทรวงศึกษาธิการสามารถดำเนินการได้ แต่ส่วนของเนื้อหา (Content) จำเป็นต้องมีภาคส่วนอื่นเข้ามาช่วยสนับสนุน เช่น กระทรวงคมนาคม ผู้แทนจำหน่ายรถยนต์ต่างๆ เป็นต้น ก็จะช่วยแบ่งเบาภาระของครูที่จะเป็นผู้ดำเนินการหลักได้ ส่วนการใช้ชุมชนให้มีส่วนร่วมจัดการเรียนรู้ของรัฐนิวเซาท์เวลส์ จะให้ผู้ปกครองมีส่วนร่วมในการรับส่งนักเรียนบริเวณโรงเรียน เพื่อเสริมสร้างวิสัยการจราจร มีเวรผู้ปกครองอำนวยความสะดวกจราจรหน้าโรงเรียนโดยผ่านการอบรมให้ความรู้

ส่วนออสเตรเลียระดับอนุบาลสอนในลักษณะ Play Situation คือ สอนด้วยการเล่นบทบาท ในสถานการณ์ ระดับประถมต้นเรียนรู้ว่าอะไรควรปฏิบัติหรือไม่ควรปฏิบัติ (Do & Don't) เพื่อให้เด็กจดจำได้ง่าย แต่ระดับประถมปลายจะให้เหตุผลเพิ่มเติมว่าไม่ควรปฏิบัติเพราะอะไร ควรปฏิบัติเพราะอะไร รวมทั้งการนำกระบวนการทางวิทยาศาสตร์และคณิตศาสตร์มาใช้เป็นสื่อการสอนเรื่องความปลอดภัยทางถนน เช่น การข้ามถนนถ้ามารถด้วยอัตราความเร็วเท่าใดและต้องใช้เวลารอข้ามถนนเท่าใด เป็นต้น ระดับมัธยมเรียนรู้เรื่องการวิเคราะห์ความเสี่ยงในฐานะผู้ขับขี่รถ และสร้างพฤติกรรมความปลอดภัยในฐานะผู้ใช้รถและผู้เดินทางเพื่อฝึกเป็นผู้รณรงค์เรื่องความปลอดภัยให้กับรุ่นน้องๆ ต่อไป

ประเทศอังกฤษ จัดระบบการศึกษาเกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัยทางถนน โดยระดับอนุบาล ใช้นิทานทำการ์ตูนทางม้าลาย ทำวิดีโอ สอนเรื่องสัญญาณไฟจราจร ระดับประถมศึกษาใช้สื่อการสอนในบทบาทฐานะผู้โดยสาร ระดับมัธยมเน้นสาระเรื่องความปลอดภัย การใช้ถนนในฐานะผู้ขับขี่ จำลองสถานการณ์อุบัติเหตุให้เด็กวิเคราะห์สาเหตุของอุบัติเหตุ ส่วนประเทศสิงคโปร์มีศูนย์ความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Park) ให้การอบรมเด็กนักเรียนรุ่นละ ๕๐๐ คน

ประเทศไทยจะต้องนำระบบการจัดการศึกษาของต่างประเทศมาประยุกต์ใช้ให้สอดคล้องกับบริบทสภาพการศึกษาและสังคมของประเทศไทย โดยกระทรวงศึกษาธิการต้องนำเอาเรื่องของความปลอดภัยทางถนนมาดำเนินการ ดังนี้

๑. ปรับปรุงเนื้อหาหลักสูตรและสื่อการเรียนการสอนในระดับต่างๆ

๒. นำความรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนบรรจุในโปรแกรมของการลดเวลาเรียนเพิ่มเวลารู้ เพื่อพัฒนาตามหลัก ๔ H คือ ความรู้ การคิดวิเคราะห์ (Head) จิตใจ (Heart) ทักษะ (Hand) และสุขภาพ (Health)

๓. สร้างสภาพแวดล้อมบริเวณภายในโรงเรียนและโดยรอบให้เกิดบรรยากาศการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนน

๔. อบรมพัฒนาบุคลากรครูเกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัยทางถนน

ทั้งนี้ ด้วยข้อจำกัดด้านงบประมาณของกระทรวงศึกษาธิการ จำเป็นต้องมีภาคส่วนอื่นที่เกี่ยวข้องมาสนับสนุนการจัดระบบการศึกษาเกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัยทางถนน ดังนั้น การบันทึกความ

เข้าใจร่วมกัน (Memorandum of Understand : MOU) ของหน่วยงานต่างๆ ครั้งนี้จึงเป็นประโยชน์
อย่างยิ่งต่อการพัฒนาระบบการศึกษาไทยเกี่ยวกับระบบความปลอดภัยทางถนนที่จะประสานความร่วมมือกัน
ต่อไป

๑๐.๘ บันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding)
โครงการขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน



บันทึกความเข้าใจ
(Memorandum of Understanding)

ของ

คณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน
สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

กระทรวงศึกษาธิการ

กระทรวงคมนาคม

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยและป้องกันการบาดเจ็บในเด็ก
โรงพยาบาลรามาธิบดี

บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

ศูนย์ฝึกขับขี่ปลอดภัยฮอนด้า

สมาคมวิจัยวิทยาการขนส่งแห่งเอเชีย

องค์การช่วยเหลือเด็กประจำประเทศไทย

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน

มูลนิธิอาชีวเวชศาสตร์ไทย

บันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding) โครงการขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน ฉบับนี้จัดทำขึ้น ณ โรงแรมมิราเคิล แกรนด์ คอนเวนชั่น เขตหลักสี่ กรุงเทพฯ เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๕๙ ของหน่วยงาน ดังต่อไปนี้

ภาครัฐ



**คณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน
สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ**

โดย นายนิกร จำนง
ตำแหน่ง ประธานกรรมการ



กระทรวงศึกษาธิการ

โดย พลเอก ดาว์พงษ์ รัตนสุวรรณ
ตำแหน่ง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ



กระทรวงคมนาคม

โดย นายธีระพงษ์ รอดประเสริฐ
ตำแหน่ง ผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำกระทรวงคมนาคม



สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

โดย พลตำรวจโท รุ่งฤทธิ ชื่นทรัพย์
ตำแหน่ง ผู้บัญชาการสำนักงานยุทธศาสตร์ตำรวจ



**ศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยและป้องกันการบาดเจ็บในเด็ก
โรงพยาบาลรามาธิบดี**

โดย นางสาวชฎาพร สุขสิริวรรณ
ตำแหน่ง นักวิจัย

ภาคเอกชน



บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

โดย นายนพดล สันติภากรณ์
ตำแหน่ง กรรมการผู้จัดการ



สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

โดย นายธนวัฒน์ คัมสิน
ตำแหน่ง นายกสมาคม



ศูนย์ฝึกขับขี่ปลอดภัยฮอนด้า

โดย นายอารักษ์ พรประภา
ตำแหน่ง รองประธานกรรมการบริหาร



สมาคมวิจัยวิทยาการขนส่งแห่งเอเชีย
โดย นายจำรูญ ตั้งไพศาลกิจ
ตำแหน่ง กรรมการบริหาร



Save the Children

องค์การช่วยเหลือเด็กประจำประเทศไทย
โดย Miss Allison Dawn Zolkowitz
ตำแหน่ง Thailand Country Director



ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
โดย นายแพทย์ธนะพงศ์ จินวงษ์
ตำแหน่ง ผู้จัดการ



มูลนิธิอาชีวเวชศาสตร์ไทย
โดย นายพันธุ์สิทธิ์ ขลิบทอง
ตำแหน่ง ประธานกรรมการ

โดยบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding) ฉบับนี้ ทำขึ้นเพื่อร่วมขับเคลื่อนและยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนให้มีผลสัมฤทธิ์ และมีส่วนสำคัญในการสร้างความเข้มแข็งด้านเศรษฐกิจ และสังคมอย่างยั่งยืน โดยมีความเห็นและข้อกำหนดความร่วมมือในด้านต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ วัตถุประสงค์ของความร่วมมือ

๑.๑ เพื่อพัฒนาและยกระดับการจัดการศึกษาด้านความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษา รวมถึงการพัฒนานักเรียน ครูและบุคลากรทางการศึกษาให้มีความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน และให้เกิดความตระหนักรู้ การสร้างจิตสำนึกความปลอดภัย อันนำไปสู่การเกิดพฤติกรรมและวัฒนธรรมที่ดีในการใช้รถใช้ถนน

๑.๒ เพื่อส่งเสริม สนับสนุน การศึกษาวิจัยเพื่อการพัฒนากระบวนการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน ที่นำไปใช้เพื่อเพิ่มผลสัมฤทธิ์ทางการเรียนรู้ได้จริงอันจะนำไปสู่การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

ข้อ ๒ เป้าหมายของโครงการ

๒.๑ เพื่อร่วมขับเคลื่อนและยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษานำร่อง ๕๗ แห่ง ใน ๑๘ พื้นที่ภาคการศึกษา (ในแต่ละพื้นที่ภาคการศึกษาประกอบด้วย ๓ สถานศึกษา ได้แก่ (๑) สถานศึกษาระดับประถมศึกษา (๒) สถานศึกษาระดับมัธยมศึกษา และ (๓) สถานศึกษาประเภทอาชีวศึกษา)

๒.๒ เพื่อสนับสนุนให้เกิดงานวิจัยเกี่ยวกับการพัฒนากระบวนการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน ที่นำไปใช้ได้จริง อย่างน้อย ๓ เรื่อง

ข้อ ๓ ระยะเวลาดำเนินงาน

การดำเนินงานตามบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding) ฉบับนี้มีระยะเวลาดำเนินงานตามโครงการ ๕ ปี เริ่มตั้งแต่เดือนกรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๕๙ สิ้นสุดในเดือนมิถุนายน พ.ศ. ๒๕๖๔

โดยทั้งสองฝ่าย ประกอบด้วย ภาครัฐ และภาคเอกชน ตกลงร่วมกันขยายกำหนดระยะเวลาที่ระบุไว้ได้ตามความจำเป็นและเหมาะสม โดยจัดทำเป็นหนังสือแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษร หากฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดประสงค์จะบอกเลิกบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding) ฉบับนี้ ก่อนครบกำหนดเวลาดังกล่าว จะต้องมีการแจ้งให้ทุกฝ่ายทราบล่วงหน้าก่อนวันที่ประสงค์จะให้บันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding) นี้ สิ้นสุดลงเป็นเวลาไม่น้อยกว่า ๙๐ (เก้าสิบ) วัน

ข้อ ๔ บทบาทความรับผิดชอบ

ให้หน่วยงานที่เข้าร่วมลงนามในบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding) ในครั้งนี้ มีบทบาทหน้าที่ในการดำเนินการ ดังต่อไปนี้

๔.๑ ร่วมขับเคลื่อนการยกระดับการจัดการศึกษาด้านความปลอดภัยบนท้องถนน ในสถานศึกษาเพื่อให้นักเรียน นักศึกษา มีภูมิคุ้มกันจากอุบัติเหตุทางถนน

๔.๑.๑ ร่วมพัฒนาหลักสูตรและการจัดกระบวนการเรียนรู้ โดยถอดบทเรียนจากกรณีศึกษาเพื่อใช้เป็นแนวทางในการจัดการเรียนการสอน และนำมาจัดทำชุดวิชาการเรียนรู้ทั้งในรูปแบบที่สามารถนำไปใช้จัดกิจกรรมได้จริงในสถานศึกษา และการเรียนรู้ผ่านระบบอินเทอร์เน็ต เพื่อใช้เป็นต้นแบบในการจัดหลักสูตรและกิจกรรมการเรียนรู้ในสถานศึกษาสำหรับกลุ่มเป้าหมายนักเรียนในระดับปฐมวัย ประถมศึกษา มัธยมศึกษา และอาชีวศึกษา ตลอดจนการอบรมครู การสนับสนุนวิทยากร และสนับสนุนสื่อการเรียนรู้ เพื่อให้สามารถจัดกระบวนการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยบนท้องถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๔.๑.๒ ร่วมสร้างและสนับสนุนต้นแบบแหล่งเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนให้กับสถานศึกษา

(๑) ส่งเสริมให้มีการจัดสภาพแวดล้อมในสถานศึกษาที่เอื้อต่อการเรียนรู้ในเรื่องเกี่ยวกับการใช้รถ ใช้ถนน เช่น การติดตั้งป้ายสัญญาณจราจรในสถานศึกษา การติดตั้งจัดทำสัญลักษณ์สำหรับผู้ใช้รถใช้ถนน การสร้างศูนย์เรียนรู้ความปลอดภัยในสถานศึกษา

(๒) สนับสนุนต้นแบบแหล่งเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้สถานศึกษาได้ใช้แหล่งเรียนรู้ดังกล่าวเพื่อเป็นประโยชน์ในการจัดการเรียนการสอนเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนน

(๓) ส่งเสริมให้สถานศึกษามีการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียน

๔.๑.๓ ร่วมกำหนดนโยบาย การพัฒนาระบบกลไกการขับเคลื่อน การดูแลช่วยเหลือ การกำกับการติดตาม และการประเมินผลการจัดการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยบนท้องถนนในสถานศึกษา โดยใช้ประโยชน์จากกลไกเดิมที่ดำเนินการอยู่

๔.๒ ร่วมส่งเสริมให้มีการศึกษาวิจัยเพื่อการพัฒนากระบวนการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน และการจัดทำฐานข้อมูลเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน โดยการสนับสนุนจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) และแหล่งทุนอื่น

๔.๓ ร่วมชวนเชิญให้หน่วยงานต่าง ๆ อาทิ สมาคมผู้ประกอบการ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น องค์กรเอกชนอื่น และภาคประชาสังคม สนับสนุนการจัดกิจกรรมการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับครอบครัว ชุมชน ในรูปแบบต่าง ๆ เช่น การสร้างกิจกรรมสัมพันธ์ การอบรมให้ความรู้ การสร้างสิ่งจูงใจ เพื่อให้เกิดการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องปลอดภัย

๔.๔ ร่วมจัดทำช่องทางการสื่อสาร เผยแพร่ และประชาสัมพันธ์ เพื่อเสริมสร้างความเข้าใจและความตระหนักด้านความปลอดภัยบนท้องถนนสำหรับแต่ละกลุ่มเป้าหมาย อันจะก่อให้เกิดวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างเข้มแข็งและยั่งยืนในสังคม

ข้อ ๕ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการต่าง ๆ ตามบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding) นี้ ภาครัฐ และภาคเอกชน จะตกลงให้เป็นไปตามโครงการ กิจกรรม หรือแผนงานที่ทำงานร่วมกันตามนโยบายที่จะกำหนดร่วมกันต่อไป

ข้อ ๖ การเปลี่ยนแปลงแก้ไขบันทึกความเข้าใจ

ถ้ามีเหตุจำเป็นต้องมีการเปลี่ยนแปลงแก้ไขบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding) ให้จัดทำเป็นหนังสือตามรูปแบบ และพิธีการเช่นเดียวกับการทำบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding) นี้

ข้อ ๗ การบอกกล่าว

บรรดาคำบอกกล่าวหรือการให้ความยินยอมหรือความเห็นชอบใด ๆ ตามบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding) ความร่วมมือนี้ต้องทำเป็นหนังสือ

บันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding) ฉบับนี้ จัดทำขึ้นเป็น ๑๒ (สิบสอง) ฉบับ มีข้อความถูกต้องตรงกันทุกฝ่ายได้อ่าน และเข้าใจข้อความโดยละเอียดแล้ว จึงได้ลงลายมือชื่อพร้อมทั้งประทับตรา (ถ้ามี) ไว้เป็นหลักฐาน และต่างฝ่ายต่างเก็บไว้ฝ่ายละฉบับ

ลงนาม ณ วันที่ ๑๔ เดือน กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๕๙



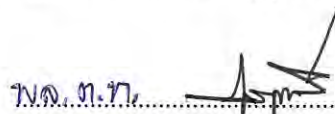
(พลเอก ดาวพงษ์ รัตนสุวรรณ)
กระทรวงศึกษาธิการ



(นายธีระพงษ์ รอดประเสริฐ)
กระทรวงคมนาคม



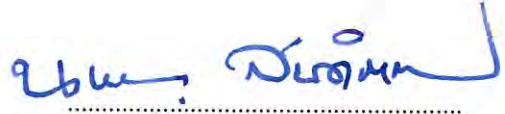
(นายนิกร จำนง)
คณะกรรมการการวิสามัญขับเคลื่อน
การปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน
สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ



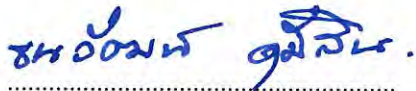
(พลตำรวจโท รุ่งฤทธิ์ ชื่นทรัพย์)
สำนักงานตำรวจแห่งชาติ



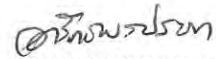
(นางสาวสุภาพร สุขสิริวรรณ)
ศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยและ
ป้องกันการบาดเจ็บในเด็ก โรงพยาบาลรามาธิบดี



(นายพนพล สันติภากรณ์)
บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด



(นายธนวัฒน์ คุ่มสิน)
สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย



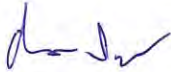
(นายอาร์ักษ์ พรประภา)
ศูนย์ฝึกขับขี่ปลอดภัยฮอนด้า



(นายจำรูญ ตั้งไพศาลกิจ)
สมาคมวิจัยวิทยาการขนส่งแห่งเอเชีย



(Miss Allison Dawn Zelkowitz)
องค์การช่วยเหลือเด็กประจำประเทศไทย



(นายแพทย์ธนะพงศ์ จินวงษ์)
ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน



(นายพันธุ์สิทธิ์ ขลิบทอง)
มูลนิธิอาชีวเวชศาสตร์ไทย

๑๐.๙ รายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๘

รายงาน สถานการณ์ โลกด้าน ความปลอดภัย ทางถนน พ.ศ. 2558



© องค์การอนามัยโลก 2015

สงวนลิขสิทธิ์ สิ่งพิมพ์ขององค์การอนามัยโลกเผยแพร่ผ่านทางเว็บไซต์ขององค์การอนามัยโลก (www.who.int) หรือสั่งซื้อจากสำนักพิมพ์องค์การอนามัยโลก (WHO Press) ที่อยู่ 20 Avenue Appia, 1211 Geneva 27, Switzerland (โทรศัพท์ +41 22 791 3264; โทรสาร +41 22 791 4857; อีเมล: bookorders@who.int)

การขออนุญาตทำซ้ำหรือแปลเอกสารขององค์การอนามัยโลก ไม่ว่าเพื่อการจำหน่ายหรือการแจกจ่ายโดยไม่มีจุดประสงค์เชิงพาณิชย์ ให้ส่งเรื่องมาที่สำนักพิมพ์องค์การอนามัยโลก โดยผ่านทางเว็บไซต์ขององค์การอนามัยโลก (www.who.int/about/licensing/copyright_form/en/index.html)

การระบุข้อมูลและการนำเสนอสิ่งต่างๆ ในเอกสารฉบับนี้ไม่ถือเป็นการแสดงความเห็นใดๆ ขององค์การอนามัยโลก อันเกี่ยวข้องกับสถานะทางกฎหมายของประเทศดินแดน เมืองหรือพื้นที่ใดๆ หรือเขตอำนาจของประเทศใดๆ หรือเกี่ยวข้องกับการกำหนดเขตแดนหรือพรมแดน เส้นไข่ปลาและเส้นขีดยาวที่ปรากฏบนแผนที่เป็นเพียงการแสดงเส้นพรมแดนโดยประมาณการเท่านั้น เส้นพรมแดนดังกล่าวอาจยังไม่เป็นที่เห็นชอบร่วมกันก็ได้

การระบุชื่อของผลิตภัณฑ์ของบริษัแห่งใดแห่งหนึ่งหรือผู้ผลิตรายใดรายหนึ่งไม่ได้หมายความว่าองค์การอนามัยโลกรับรองหรือแนะนำว่าผลิตภัณฑ์ดังกล่าวมีความเหนือกว่าผลิตภัณฑ์อื่นที่มีลักษณะเดียวกัน ซึ่งไม่ได้ระบุชื่อไว้ ทั้งนี้ จะใช้ตัวอักษรพิมพ์ใหญ่กับชื่อผลิตภัณฑ์ที่มีลิขสิทธิ์เพื่อแยกให้เห็นความแตกต่าง ยกเว้นกรณีที่เกิดข้อผิดพลาดหรือมีการทดแทน

องค์การอนามัยโลกใช้ความระมัดระวังอย่างเต็มที่ในการตรวจสอบข้อมูลต่างๆ ในเอกสารฉบับนี้ อย่างไรก็ตาม การเผยแพร่เอกสารฉบับนี้ไม่มีการรับรองประการใดๆ ไม่ว่าโดยชัดแจ้งหรือโดยนัย เป็นความรับผิดชอบของผู้อ่านในการตีความและการใช้ประโยชน์จากเอกสารนี้ องค์การอนามัยโลกไม่รับผิดชอบประการใดๆ ต่อความเสียหายอันเกิดจากการนำเอกสารฉบับนี้ไปใช้

เรียงพิมพ์โดย บริษัท สแกนดิ-นัเวีย คอร์ปอเรชั่น จำกัด
พิมพ์ในประเทศไทย

เป้าหมายความปลอดภัยทางถนน กับเป้าหมายของการพัฒนาที่ยั่งยืน

เมื่อเดือนกันยายน พ.ศ. 2558 ผู้นำรัฐบาลของหลายประเทศได้เข้าร่วมการประชุมสมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติ และได้ให้การรับรองวาระการพัฒนาที่ยั่งยืน พ.ศ. 2573 (2030 Agenda for Sustainable Development) ซึ่งถือเป็นหน้าประวัติศาสตร์ที่สำคัญ หนึ่งในเป้าหมายของการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals หรือ SDGs) (ข้อ 3.6) คือ ลดอัตราการเสียชีวิต และการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนนให้ได้ครึ่งหนึ่งภายในปี 2563

การกำหนดให้ลดจำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนนถือเป็นความก้าวหน้าครั้งสำคัญต่อประเด็นความปลอดภัยทางถนน อันสะท้อนให้เห็นถึงการยอมรับมากขึ้นว่า การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนน เป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งของการเสียชีวิตทั่วโลก และเป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิตของผู้มีอายุระหว่าง 15-29 ปี (ดูภาพประกอบ 1) อีกทั้ง อุบัติเหตุการจราจรทางถนนยังเป็นภาระหนักทางเศรษฐกิจของประเทศและครอบครัว ดังนั้น ความสัมพันธ์ระหว่างอุบัติเหตุการจราจรทางถนนกับวาระด้านสิ่งแวดล้อมและการพัฒนาในภาพกว้าง จึงเป็นประเด็นสำคัญของเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน

การกำหนดเป้าหมายที่จะลดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนนถือเป็นการยอมรับหลัก

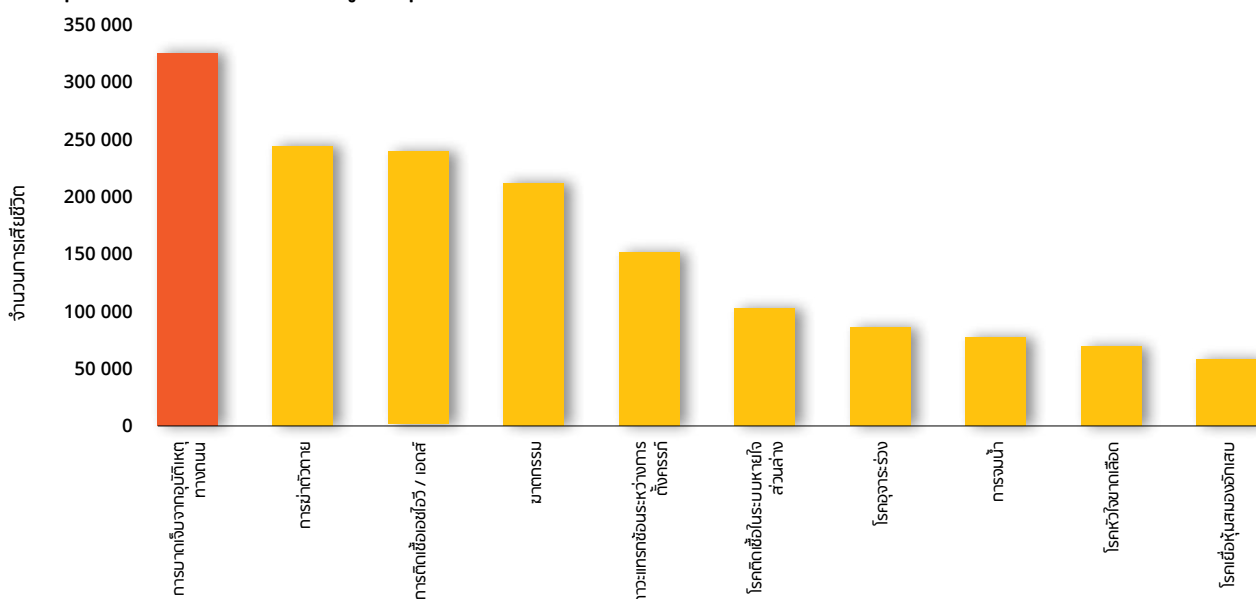
ฐานทางวิทยาศาสตร์ ที่หนักแน่นเกี่ยวกับแนวทางในการลดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนน รวมทั้งหลักฐานที่แสดงถึงมาตรการที่มีประสิทธิภาพในการเพิ่มความปลอดภัยทางถนน ซึ่งประเทศต่างๆ ที่ดำเนินมาตรการเหล่านี้จนประสบความสำเร็จสามารถลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนนได้จริง ดังนั้น การเผยแพร่มาตรการต่างๆ เหล่านี้ไปทั่วโลกจึงเป็นโอกาสสำคัญที่จะช่วยบรรเทาความสูญเสียและลดการเสียชีวิตในอนาคต

ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน 2554-2563 (Decade of Action for Road Safety 2011-2020) กำหนดให้ประเทศต่างๆ ดำเนินมาตรการที่ได้รับการยอมรับระดับสากลเพื่อเพิ่มความปลอดภัยทางถนน สมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติมอบหมายให้องค์การอนามัยโลกติดตามความก้าวหน้าเรื่องนี้ผ่านทางชุดเอกสารขององค์การอนามัยโลกที่เรียกว่า “รายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน” (Global Status Report on Road Safety) โดยรายงานฉบับนี้ (รายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2558) เป็นรายงานฉบับที่ 3 ของชุดเอกสารดังกล่าว และได้กล่าวถึงภาพรวมของสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน ให้ความสำคัญกับสิ่งที่ยังเป็นข้อบกพร่องต่างๆ และกระตุ้นให้ประเทศและประชาคมระหว่างประเทศตระหนักถึงความจำเป็นในการดำเนินการที่จริงจังและรวดเร็วยิ่งขึ้น

การพัฒนาอย่างยั่งยืน
มีเป้าหมายที่จะลดจำนวน
ผู้เสียชีวิตและผู้ได้รับบาดเจ็บ
จากอุบัติเหตุการจราจร
ทางถนนให้ได้ร้อยละ 50
ภายในปี 2563

ภาพประกอบ 1

10 สาเหตุสำคัญของการเสียชีวิตของผู้มีอายุ 15-29 ในปี 2555



แหล่งข้อมูล : ประมาณการด้านสาธารณสุขโลก องค์การอนามัยโลก 2557 (World Health Organization, Global Health Estimates, 2014)

สถานการณ์ปัจจุบันด้านความปลอดภัยทางถนนของโลก

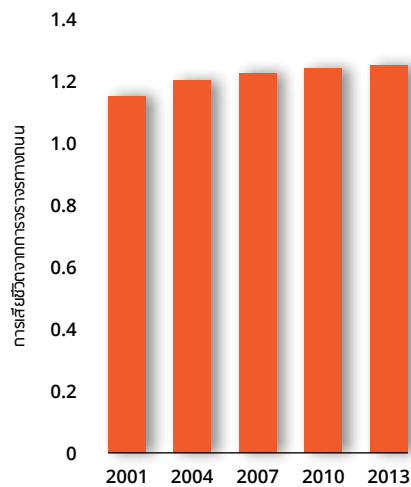
การเสียชีวิตจากการจราจรทางถนนมีจำนวนคงที่ แม้ว่าจำนวนประชากรโลกจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 4 และการใช้รถยนต์จะเพิ่มขึ้นร้อยละ 16 แสดงให้เห็นว่ามาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนที่ได้ดำเนินการไปในช่วง 3 ปีที่ผ่านมาช่วยลดจำนวนผู้เสียชีวิตได้

การเสียชีวิตจากการจราจรทางถนนมีจำนวนค่อนข้างคงที่มาตั้งแต่ปี 2550

การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนนมีจำนวนคงที่ โดยในปี 2556 มีผู้เสียชีวิต 1.25 ล้านคน (ดูภาพประกอบ 2) การมีจำนวนคงที่ดังกล่าวสวนทางกับจำนวนประชากรและการใช้รถยนต์ของโลกที่เพิ่มขึ้น กล่าวคือ จำนวนประชากรเพิ่มขึ้นร้อยละ 4 ในช่วงปี 2553 ถึง 2556 และจำนวนยานพาหนะเพิ่มขึ้นร้อยละ 16 ในช่วงเวลาเดียวกัน ซึ่งชี้ให้เห็นว่ามาตรการต่างๆ ที่ดำเนินการไปในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมาส่งผลให้ถนนทั่วโลกปลอดภัยขึ้น และจำนวนผู้เสียชีวิตลดลง

ภาพประกอบ 2

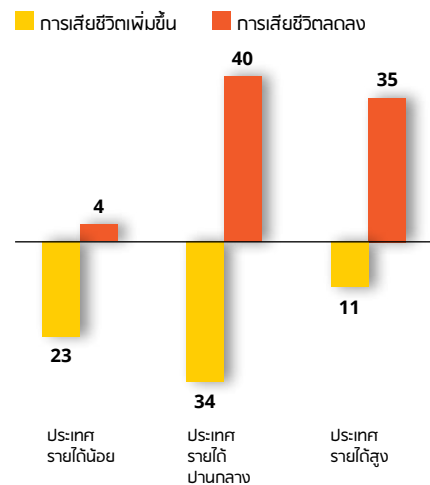
จำนวนการเสียชีวิตจากการจราจรทางถนนทั่วโลก



รายงานฉบับนี้ระบุว่า ตั้งแต่ปี 2553 เป็นต้นมา จำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนนเพิ่มขึ้นใน 68 ประเทศ โดยร้อยละ 84 เป็นประเทศรายได้ต่ำหรือปานกลาง ขณะที่การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนนใน 79 ประเทศมีจำนวนลดลงชัดเจน โดยร้อยละ 56 เป็นประเทศรายได้ต่ำและปานกลาง (ดูภาพประกอบ 3) อย่างไรก็ตาม ประเทศรายได้ต่ำมีอัตราการเสียชีวิตสูงกว่าประเทศรายได้สูงถึง 2 เท่า อีกทั้งยังพบความไม่สัมพันธ์กันระหว่างอัตราการเสียชีวิตกับจำนวนการใช้รถยนต์ กล่าวคือ ร้อยละ 90 ของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนนเกิดขึ้นในประเทศรายได้ต่ำหรือประเทศรายได้ปานกลาง ทั้งๆ ที่ประเทศเหล่านี้มีรถยนต์รวมกันเพียงร้อยละ 54 ของจำนวนรถยนต์ทั่วโลกก็ตาม (ดูภาพประกอบ 4)

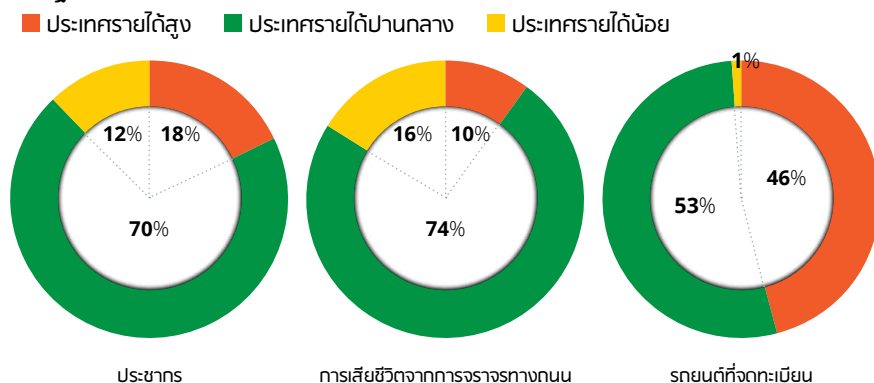
ภาพประกอบ 3

จำนวนการเสียชีวิตจากการจราจรทางถนนที่เปลี่ยนแปลงไปในประเทศต่างๆ ปี 2553-2556 จัดกลุ่มตามฐานะรายได้ของประเทศ



ภาพประกอบ 4

จำนวนประชากร การเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน และรถยนต์ที่จดทะเบียน จัดกลุ่มตามฐานะรายได้ของประเทศ



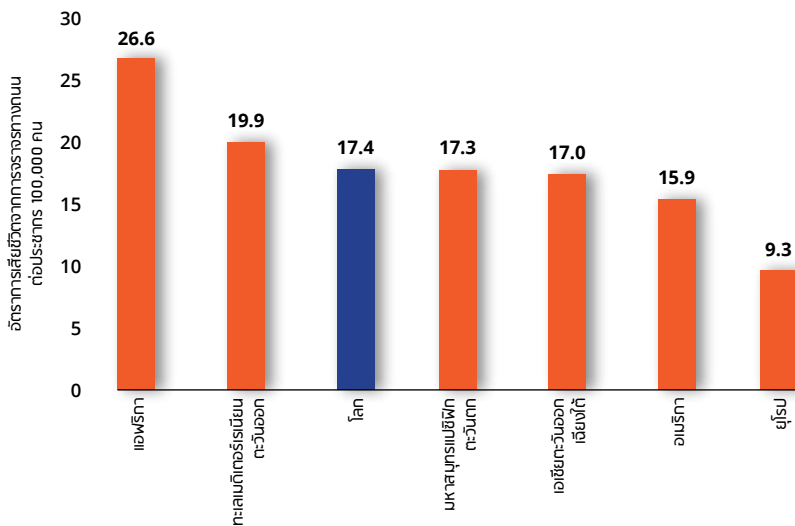
ภูมิภาคแอฟริกา มีอัตรา การเสียชีวิตจากการจราจร ทางถนนสูงสุด

ภูมิภาคแอฟริกายังคงมีอัตราการเสียชีวิตจาก
การจราจรทางถนนสูงสุด (ดูภาพประกอบ 5)

ขณะที่ภูมิภาคยุโรป โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ประเทศ
รายได้สูงในยุโรป มีอัตราการเสียชีวิตจากการ
จราจรทางถนนต่ำที่สุด เนื่องจากประสบความสำเร็จ
ในการลดอัตราการเสียชีวิต แม้ว่าจะมีการใช้รถยนต์
มากก็ตาม

ภาพประกอบ 5

อัตราการเสียชีวิตจากการจราจรทางถนนต่อประชากร 100,000 คน (ปี 2556) จัดกลุ่ม
ตามภูมิภาคขององค์การอนามัยโลก



ประเทศรายได้
ต่ำและปานกลาง
มีอัตราการเสียชีวิต
จากการจราจรทางถนน
สูงเป็น 2 เท่าของ
ประเทศรายได้สูง



เกือบครึ่งหนึ่งของอัตราการเสียชีวิตทั้งหมดจากการจราจรทางถนนเกิดกับคนเดินเท้า คนปั่นจักรยาน และคนขี่จักรยานยนต์

เกือบครึ่งหนึ่งของการเสียชีวิตทั้งหมดจากการจราจรทางถนนในโลกเกิดกับคนที่ป้องกันตัวได้น้อยมาก เช่น คนขี่จักรยานยนต์ (ร้อยละ 23) คนเดินเท้า (ร้อยละ 22) และคนปั่นจักรยาน (ร้อยละ 4) อย่างไร

ก็ดี คนขี่จักรยานยนต์ คนเดินเท้า และคนปั่นจักรยานในแต่ละภูมิภาคมีความเสี่ยงจะเสียชีวิตบนถนนในอัตราแตกต่างกัน

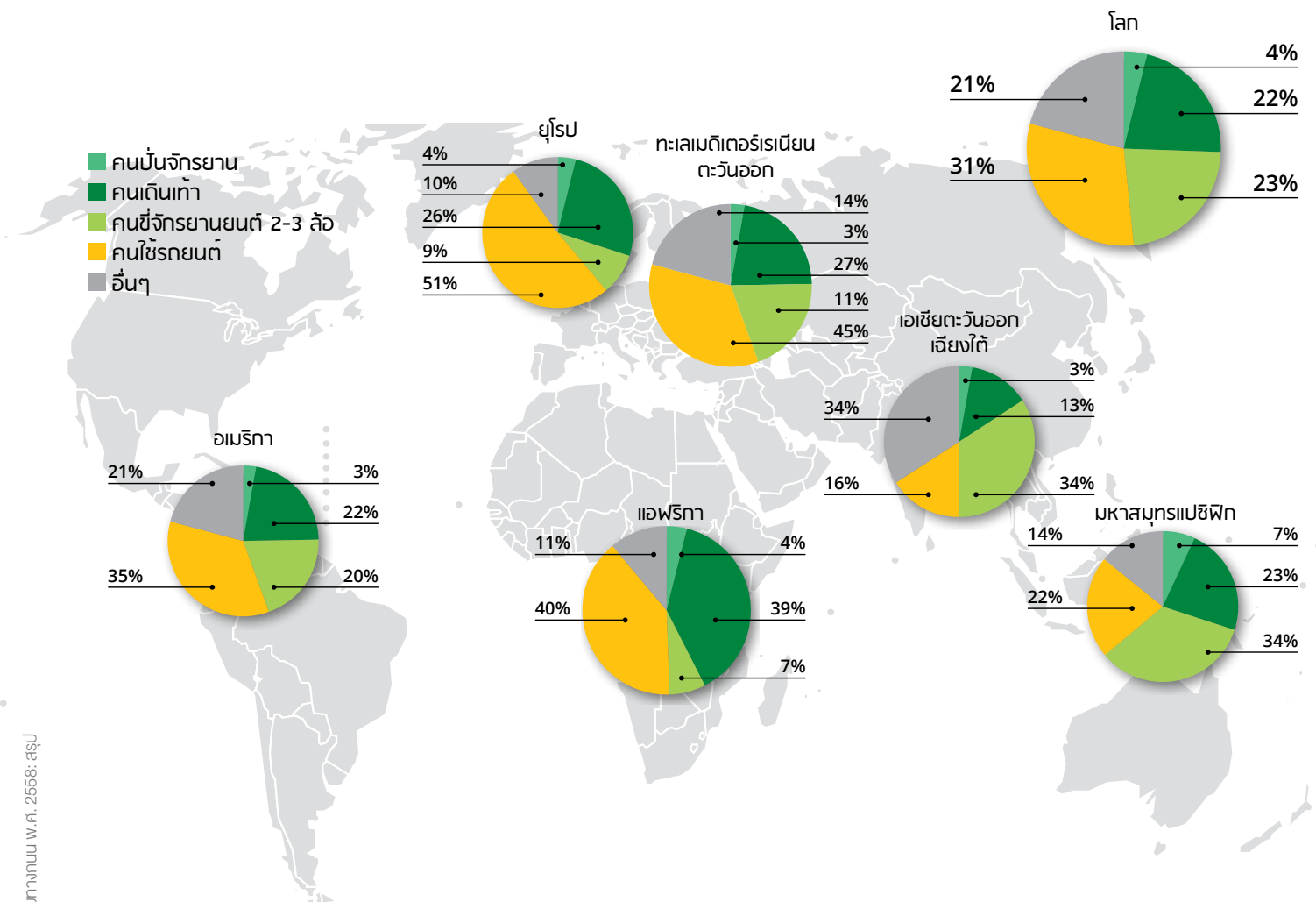
กล่าวคือ พบว่า คนเดินเท้าและคนปั่นจักรยานในภูมิภาคแอฟริกา มีอัตราการเสียชีวิตจากการจราจรทางถนนสูงถึงร้อยละ 43 ของการเสียชีวิตทั้งหมดที่เกิดจากการจราจรทางถนน แต่อัตราดังกล่าวในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ค่อนข้างต่ำ (ดูภาพประกอบ 6) ตัวเลขเหล่านี้สะท้อนให้เห็นภาพส่วนหนึ่งเกี่ยวกับระดับของมาตรการความปลอดภัยที่นำมาใช้ป้องกันผู้ใช้ถนน

กลุ่มต่างๆ และรูปแบบการเดินทางที่เป็นที่นิยมในแต่ละภูมิภาค

ภาพประกอบ 6

การเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน แบ่งตามประเภทผู้ใช้ถนน จัดกลุ่มตามภูมิภาคขององค์การอนามัยโลก



ประเทศต่างๆ ต้องเพิ่มความเข้มงวดของกฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนน

กฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนช่วยให้ผู้ใช้ถนนมีพฤติกรรมดีขึ้น และลดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และการเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง กฎหมายเกี่ยวกับ 5 ปัจจัยเสี่ยงสำคัญต่อความปลอดภัยทางถนน ได้แก่ความเร็ว เมาแล้วขับ การสวมหมวกนิรภัย การคาดเข็มขัดนิรภัย และการใช้เบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์ ปัจจุบันมี 17

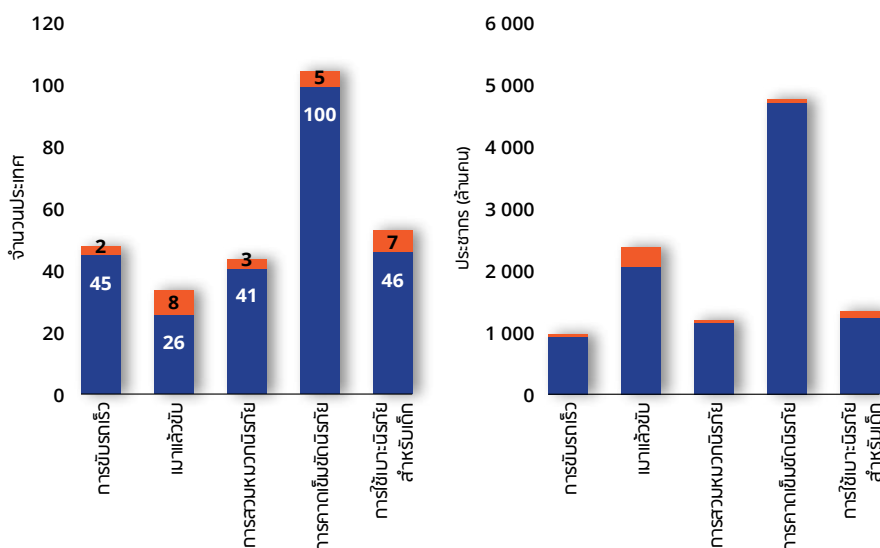
ประเทศ (มีประชากรรวมกัน 409 ล้านคน) ได้ดำเนินการในเรื่องนี้ โดยได้แก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงดังกล่าวในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา เพื่อให้กฎหมายสอดคล้องกับหลักปฏิบัติที่ดี ภาพประกอบ 7 แสดงจำนวนประเทศที่ได้แก้ไขกฎหมายในประเทศของตน โดยจัดกลุ่มตามปัจจัยเสี่ยง และจำนวนประชากรรวมกันของประเทศที่ได้มีการแก้ไขกฎหมายดังกล่าว ทั้งนี้

การบังคับใช้กฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างจริงจังและต่อเนื่อง รวมทั้ง ความตระหนักของประชาชนจะช่วยให้ผู้ใช้ถนนมีพฤติกรรมเปลี่ยนไปในเชิงบวกได้มากที่สุด

ภาพประกอบ 7

การเปลี่ยนแปลงกฎหมายที่เกี่ยวกับปัจจัยความเสี่ยงเชิงพฤติกรรม ปี 2554-2557 (จำนวนประเทศและจำนวนประชากรรวมกัน)

- ประเทศใหม่ๆ ซึ่งมีกฎหมายสอดคล้องกับหลักปฏิบัติที่ดี
- กฎหมายที่สอดคล้องกับหลักปฏิบัติที่ดี

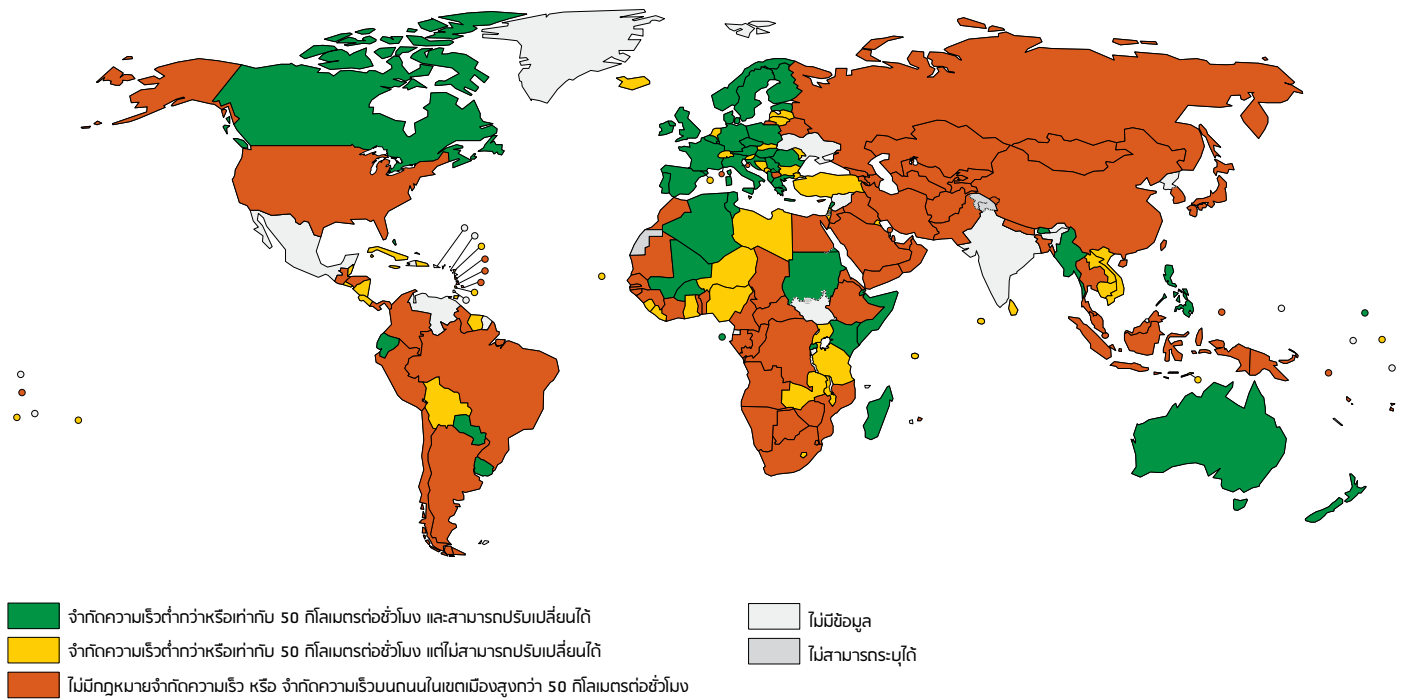


ในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา มี 17 ประเทศ ซึ่งมีประชากรรวมกัน 409 ล้านคน ได้แก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงสำคัญต่างๆ ที่เป็นสาเหตุของการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนน เพื่อให้กฎหมายสอดคล้องกับหลักปฏิบัติที่ดี



ภาพประกอบ 8

กฎหมายว่าด้วยความเร็วในเขตเมือง จัดกลุ่มตามประเทศ/พื้นที่



ถ้ารถยนต์ที่ขับด้วยความเร็วต่ำกว่า 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง คนคนเดินเท้า ซึ่งอยู่ในวัยผู้ใหญ่ โอกาสเสียชีวิตจะต่ำกว่าร้อยละ 20 แต่ถ้าถูกชนที่ความเร็ว 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ความเสี่ยงจะเสียชีวิตจะเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 60

การลดความเร็วในการขับขี่

เมื่อขับขี่ด้วยความเร็วสูง ย่อมมีโอกาสมากขึ้นที่จะประสบอุบัติเหตุและความสูญเสีย โดยเฉพาะอย่างยิ่งความสูญเสียที่เกี่ยวกับคนเดินเท้า คนปั่นจักรยาน และคนขี่จักรยานยนต์ ดังนั้น ประเทศที่ให้ความสำคัญกับความปลอดภัยควบคู่กับการจัดการความเร็วในการขับขี่มักจะประสบความสำเร็จในการลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนได้

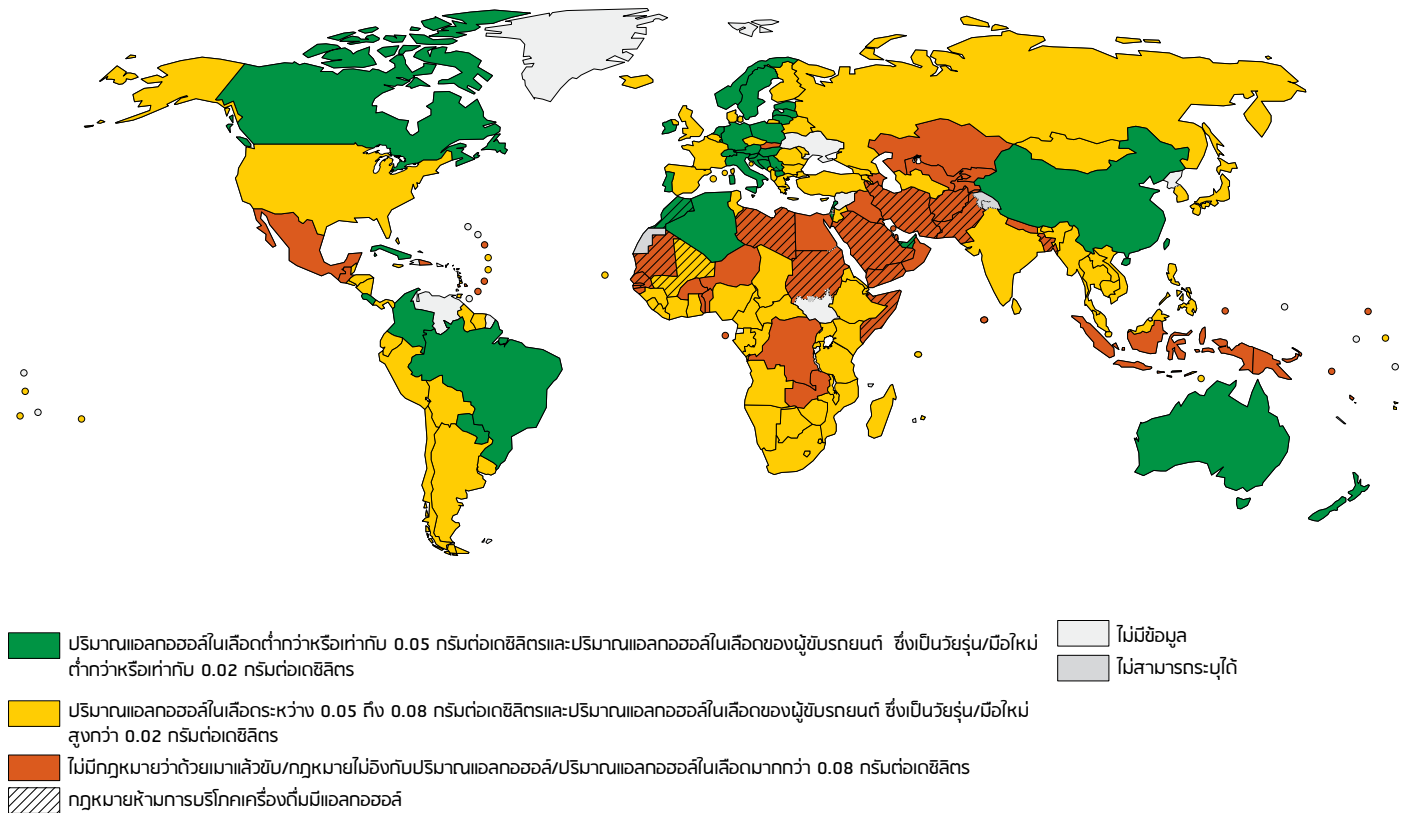
การจำกัดความเร็วสูงสุดเป็นแนวทางสำคัญในการลดความเร็วในการขับขี่ ความเร็วสูงสุดในเขตเมืองควรต่ำกว่าหรือเท่ากับ 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งสอดคล้องกับหลักปฏิบัติที่ดี และเจ้าหน้าที่ท้องถิ่นควรมีอำนาจตามกฎหมาย ในการลดความเร็วสูงสุด โดยพิจารณาปัจจัยท้องถิ่นประกอบ เช่น โรงเรียนหรือพื้นที่ที่ผู้ใช้ถนนที่มีภาวะเสี่ยงอันตรายอยู่รวมกันจำนวนมาก

อย่างไรก็ดี มีเพียง 47 ประเทศ (มีประชากรรวมกัน 950 ล้านคน) เท่านั้น ที่ดำเนินการตามหลักปฏิบัติที่ดีในการจัดการความเร็วในเขตเมือง โดยจำกัดความเร็วสูงสุดในเขตเมืองไม่เกิน 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และให้เจ้าหน้าที่ท้องถิ่นมีอำนาจพิจารณาลดความเร็วสูงสุดได้ เพื่อให้มั่นใจว่าความเร็วอยู่ในระดับที่ปลอดภัยต่อพื้นที่นั้นๆ (ดูภาพประกอบ 8)

แม้ว่าการบังคับใช้กฎหมายจะเป็นส่วนสำคัญต่อความสำเร็จในการจำกัดความเร็ว แต่มีเพียง 27 ประเทศเท่านั้น ที่ให้คะแนนการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยความเร็วในประเทศของตนใน “ระดับดี” (ได้ 8 คะแนนหรือมากกว่าจากช่วงคะแนน 0 ถึง 10) ดังนั้น อาจกล่าวได้ว่า หากการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจำกัดความเร็วยังไม่ต่อเนื่องและชัดเจน ก็คงเป็นเรื่องยากที่กฎหมายดังกล่าวจะประสบความสำเร็จในการลดจำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลก

ภาพประกอบ 9

กฎหมายว่าด้วยพฤติกรรมเมาแล้วขับ จัดกลุ่มตามประเทศ/พื้นที่



การลดพฤติกรรมเมาแล้วขับ

พฤติกรรมเมาแล้วขับเพิ่มโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางถนน อันเป็นสาเหตุของการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บรุนแรง ดังนั้น การตราและการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดไม่เกิน 0.05 กรัมต่อเดซิลิตร จะช่วยลดอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ได้อย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้ เมื่อผู้ขับขี่รถยนต์ ซึ่งเป็นเยาวชนหรือมือใหม่ มีนเมาจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ จะมีความเสี่ยงสูงมากที่จะประสบอุบัติเหตุจากการจราจรทางถนน เมื่อเปรียบเทียบกับผู้ขับขี่รถยนต์ที่มีอายุและประสบการณ์มากกว่า นอกจากนี้ ถ้ากฎหมายกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่รถยนต์ ซึ่งเป็นเยาวชนหรือมือใหม่ในระดับต่ำ (ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 0.02 กรัมต่อเดซิลิตร) ก็จะช่วยลดจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดกับเยาวชนได้

แม้ว่ามี 8 ประเทศที่ได้ปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยพฤติกรรมเมาแล้วขับในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา แต่พบว่ากฎหมายว่าด้วยพฤติกรรมเมาแล้วขับ ซึ่งกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดต่ำกว่าหรือเท่ากับ 0.05 กรัมต่อเดซิลิตร และผู้ขับขี่รถยนต์ซึ่งเป็นเยาวชนหรือมือใหม่ต้องมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดต่ำกว่าหรือเท่ากับ 0.02 กรัมต่อเดซิลิตร มีบังคับใช้อยู่ 34 ประเทศทั่วโลกเท่านั้น (ภาพประกอบ 9) โดย 21 ประเทศจาก 34 ประเทศดังกล่าวเป็นประเทศในภูมิภาคยุโรป ดังนั้น จึงจำเป็นต้องส่งเสริมให้ทั่วโลกดำเนินการตามหลักปฏิบัติที่ดีเช่นนี้ให้มากขึ้น ทั้งนี้ แม้ว่าการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยพฤติกรรมเมาแล้วขับอย่างเข้มงวดจะช่วยให้การกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดในทั้ง 2 กรณีดังกล่าวเป็นไปได้เป็นอย่างดี แต่มีเพียง 46 ประเทศเท่านั้นที่ให้ความสำคัญกับการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยพฤติกรรมเมาแล้วขับในประเทศของตนใน “อันดับดี”

**มีเพียง 34 ประเทศ
ซึ่งมีประชากรรวมกัน
2.1 พันล้านคน ที่บังคับใช้
กฎหมายว่าด้วยพฤติกรรม
เมาแล้วขับอันสอดคล้องกับ
หลักปฏิบัติที่ดี**

การส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย และการพัฒนาคุณภาพหมวกนิรภัย

การใช้จักรยานยนต์ที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในหลายประเทศทำให้มีคนขี่จักรยานยนต์ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตมากขึ้นตามไปด้วย การสวมหมวกนิรภัยช่วยลดความเสี่ยงในการเสียชีวิตได้เกือบร้อยละ 40 และความเสี่ยงในการบาดเจ็บสาหัสได้ประมาณร้อยละ 70

ควรบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยหมวกนิรภัยกับคนที่จักรยานยนต์ทุกคน (รวมทั้งเด็ก) และกำหนดมาตรฐานคุณภาพหมวกนิรภัย อย่างไรก็ตาม กฎหมายซึ่งครอบคลุมประเด็นต่อไปนี้ คือ บังคับใช้กับคนที่จักรยานยนต์ คนนั่งซ้อนท้าย ถนน และประเภทเครื่องยนต์ กำหนดให้ต้องรัดสายรัดหมวกนิรภัย และวางมาตรฐานหมวกนิรภัยไว้เฉพาะ มีบังคับใช้ใน 44 ประเทศ (มีประชากรรวมกัน 1.2 พันล้านคน) เท่านั้น ซึ่งส่วนใหญ่เป็นประเทศรายได้สูงในภูมิภาคยุโรป (ดูภาพประกอบ 10) ทั้งนี้ ประเด็นที่น่าเป็นห่วงอย่างยิ่งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และภูมิภาคมหาสมุทรแปซิฟิกตะวันตก คือ 2 ภูมิภาคนี้มีอัตราการเสียชีวิตจากการใช้จักรยานยนต์สูงมาก ขณะที่ในภูมิภาคอเมริกา พบว่าในช่วงปี 2553-2556 คนขี่จักรยานยนต์เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 15 เป็นร้อยละ 20 การบังคับใช้กฎหมายมีความสำคัญยิ่งต่อประสิทธิภาพของกฎหมายว่าด้วยหมวกนิรภัย แต่มีเพียง 68 ประเทศเท่านั้นที่ให้คะแนนการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยหมวก

นิรภัยในประเทศของตนในระดับ “ดี” (8 คะแนนหรือมากกว่า จากช่วงคะแนน 0 ถึง 10) ดังนั้น สิ่งสำคัญเร่งด่วน คือ ทำให้หมวกนิรภัยได้มาตรฐานและสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้อง

การส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัย

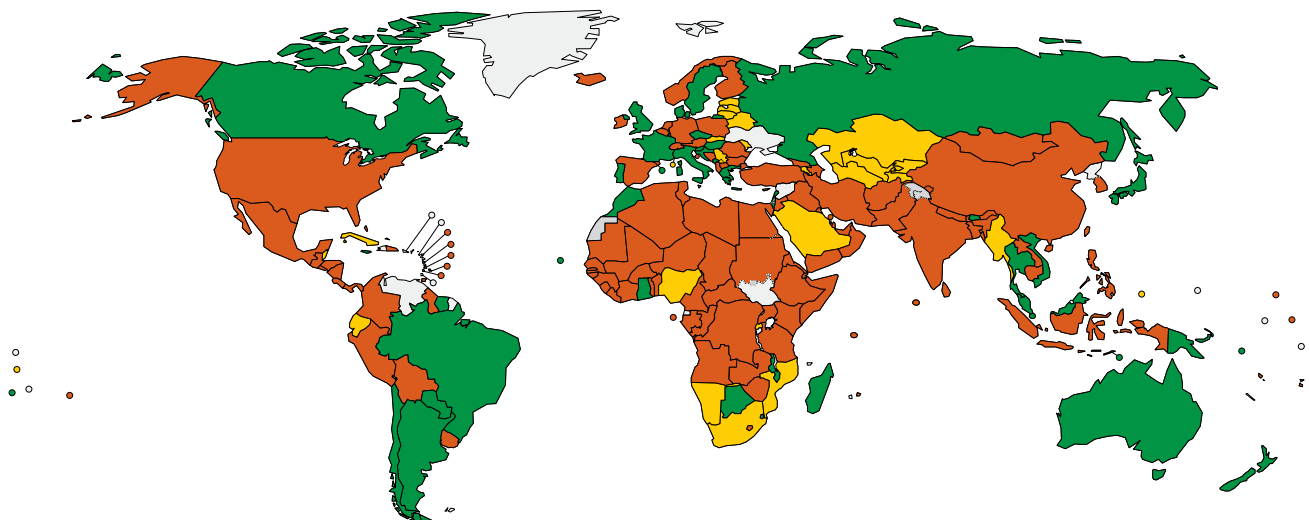
การคาดเข็มขัดนิรภัยลดความเสี่ยงที่คนขับและคนนั่งเบาะหน้าจะเสียชีวิตได้ร้อยละ 45-50 และลดความเสี่ยงจะได้รับการบาดเจ็บเล็กน้อยและสาหัสได้ร้อยละ 20-45 ตามลำดับ ส่วนคนนั่งเบาะหลัง การคาดเข็มขัดนิรภัยจะช่วยลดความเสี่ยงจะเสียชีวิตและได้รับการบาดเจ็บสาหัสได้ร้อยละ 25 และลดความเสี่ยงจะได้รับการบาดเจ็บเล็กน้อยได้สูงถึงร้อยละ 75

ในช่วง 3 ปีที่ผ่านมามีความก้าวหน้าในการแก้ไขกฎหมายว่าด้วยเข็มขัดนิรภัยในหลายประเทศ กล่าวคือ มี 5 ประเทศ ซึ่งมีประชากรรวมกัน 36 ล้านคน ได้ปรับปรุงให้กฎหมายว่าด้วยเข็มขัดนิรภัยให้สอดคล้องกับหลักปฏิบัติที่ดี อีกทั้ง ปัจจุบันมี 105 ประเทศ ซึ่งมีประชากรรวมกันร้อยละ 65 ของประชากรโลก บังคับใช้กฎหมายว่าด้วยเข็มขัดนิรภัยฉบับสมบูรณ์ โดยกำหนดให้ทุกคนในรถยนต์ต้องคาดเข็มขัดนิรภัย (ดูภาพประกอบ 11) แม้ว่าจะปรับปรุงกฎหมายแล้ว แต่ยังคงจำเป็นต้องปรับปรุงการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยเข็มขัดนิรภัยให้ดียิ่งขึ้น เพราะว่ามีเพียง 52 ประเทศเท่านั้น ที่ให้คะแนนการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยเข็มขัดนิรภัยในประเทศของตนในระดับ “ดี”

มีเพียง 44 ประเทศ
ซึ่งมีประชากรรวมกัน
1.2 พันล้านคน
ที่บังคับใช้กฎหมายว่าด้วย
หมวกนิรภัยอันสอดคล้องกับ
หลักปฏิบัติที่ดี

ภาพประกอบ 10

กฎหมายว่าด้วยหมวกนิรภัยสำหรับจักรยานยนต์และมาตรฐานหมวกนิรภัย จัดกลุ่มตามประเทศ/พื้นที่

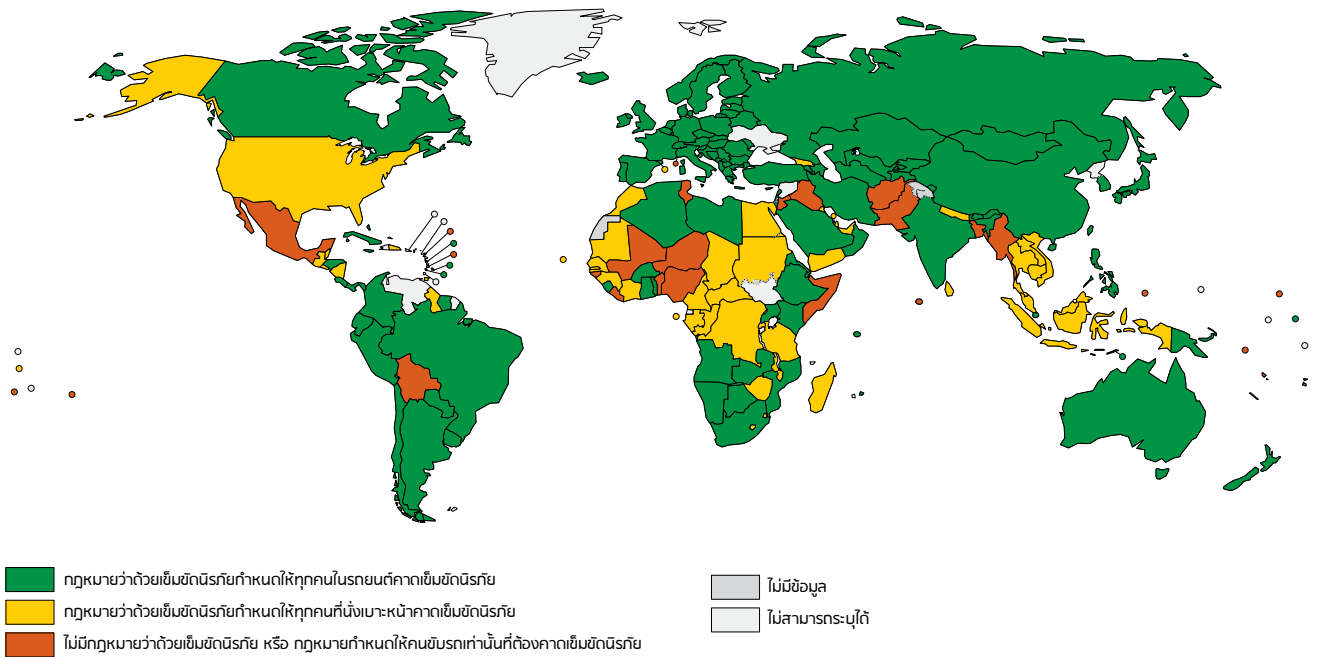


- มีกฎหมายและมาตรฐานหมวกนิรภัย ฉบับสมบูรณ์
- มีกฎหมายว่าด้วยหมวกนิรภัย ฉบับสมบูรณ์ แต่ไม่มีไม่ทราบข้อมูลเกี่ยวกับมาตรฐานหมวกนิรภัย
- มีกฎหมายว่าด้วยหมวกนิรภัยขาดความสมบูรณ์/ไม่มีกฎหมายว่าด้วยหมวกนิรภัย

- ไม่มีข้อมูล
- ไม่สามารถระบุได้

ภาพประกอบ 11

กฎหมายว่าด้วยเข็มขัดนิรภัย จัดกลุ่มตามประเทศ/พื้นที่



การส่งเสริมให้ใช้เบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์

เบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์ช่วยลดโอกาสที่การจะเสียชีวิตเมื่อเกิดอุบัติเหตุได้ประมาณร้อยละ 90 และประมาณร้อยละ 54 ถึง 80 ถ้าเป็นเด็กเล็ก นอกจากนี้ การให้เด็กนั่งเบาะหลังจะปลอดภัยกว่าการให้นั่งเบาะหน้า

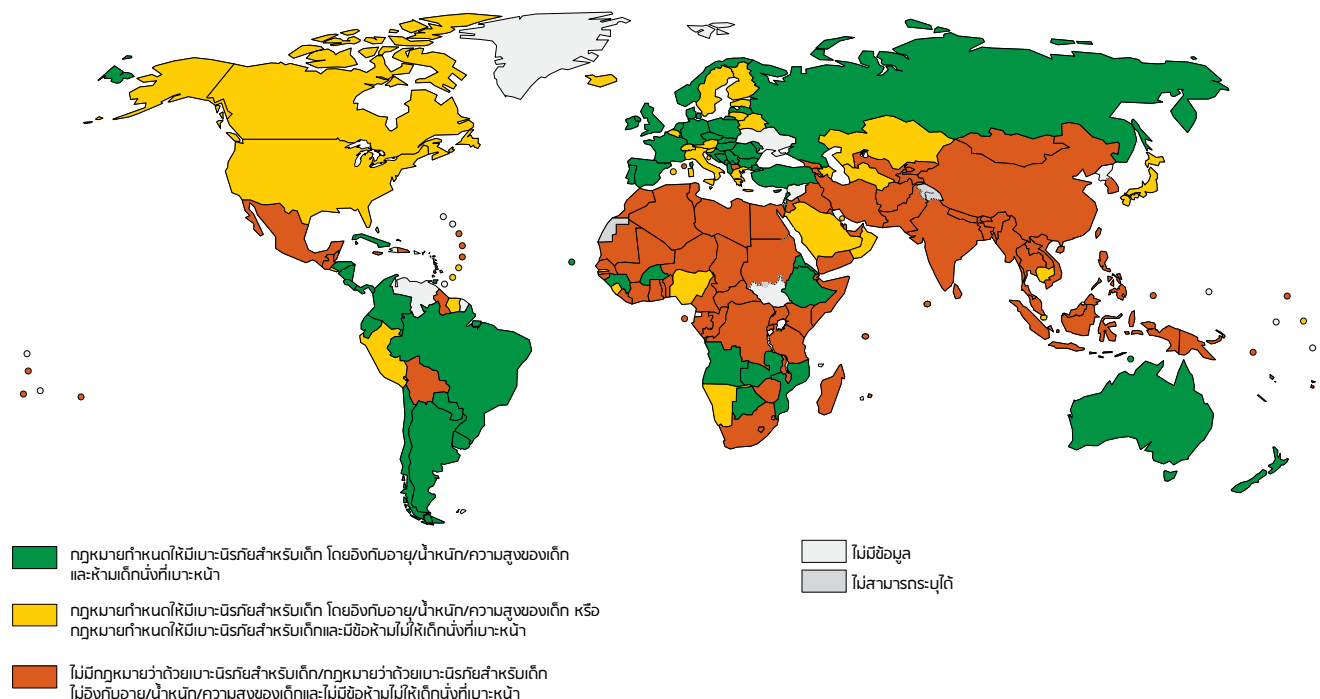
มีเพียง 53 ประเทศ (มีประชากรรวมกัน 1.2 พันล้าน

คน) เท่านั้นที่มีกฎหมายว่าด้วยเบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์ โดยอิงกับอายุ ความสูง หรือน้ำหนัก และกำหนดอายุและความสูงของเด็กที่จะสามารถนั่งเบาะหน้าได้ (ดูภาพประกอบ 12) แม้ว่ากฎหมายจะมีส่วนสำคัญที่จะส่งเสริมให้ใช้เบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์มากขึ้น แต่ยังคงพบว่ามีปัญหาในการปฏิบัติตามกฎหมายนี้ แม้แต่ในประเทศรายได้สูงก็พบปัญหาเช่นเดียวกัน เพราะว่าหลายครอบครัวไม่มีเงินซื้อเบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์ ซึ่งส่งผลต่อประสิทธิภาพของกฎหมายในที่สุด นอกจากนี้ การ

บังคับใช้กฎหมายว่าด้วยเบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์มักไม่เข้มงวด โดยมีเพียง 22 ประเทศเท่านั้นที่ให้คะแนนการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยเบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์ในประเทศของตนในระดับ “ดี” (8 คะแนนหรือมากกว่าจากช่วงคะแนน 0 ถึง 10) ดังนั้น การเข้าถึงและราคาของเบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์ เป็นปัญหาหนึ่งที่ต้องแก้ไขเพื่อให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายนี้มากขึ้น

ภาพประกอบ 12

กฎหมายว่าด้วยเบาะนิรภัยสำหรับเด็ก จัดกลุ่มตามประเทศ/พื้นที่



ผู้วางนโยบายต้องทำให้ยานพาหนะและถนนปลอดภัยขึ้น

ประเทศโดยส่วนใหญ่ไม่ได้นำมาตรฐานความปลอดภัยขั้นต่ำของสหประชาชาติมาใช้กับรถยนต์ใหม่

รถยนต์จดทะเบียนในโลกมีจำนวนเพิ่มขึ้นร้อยละ 16 ในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา โดยถนนทั่วโลกมีรถยนต์ส่วนบุคคลใหม่เพิ่มขึ้นเป็นประวัติการณ์ถึง 67 ล้านคัน ใน พ.ศ. 2557 เกือบร้อยละ 50 ของรถยนต์จำนวนดังกล่าวผลิตในประเทศรายได้ปานกลาง

ยานพาหนะที่ปลอดภัยมีส่วนสำคัญในการป้องกันอุบัติเหตุและลดโอกาสจะได้รับการบาดเจ็บร้ายแรง ทั้งนี้ ข้อบังคับด้านกฎระเบียบต่างๆ และความต้องการของผู้บริโภคในช่วง 2-3 ทศวรรษที่ผ่านมาทำให้รถยนต์ในประเทศรายได้สูงมีความปลอดภัยมากขึ้น อย่างไรก็ตาม การใช้รถยนต์ที่เพิ่มขึ้นในประเทศรายได้ต่ำและปานกลางซึ่งมีความเสี่ยงสูงที่สุดที่จะเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางถนน รวมทั้ง การที่รถยนต์จำนวนมากผลิตในประเทศเศรษฐกิจเกิดใหม่ทุกประเทศจึงมีความจำเป็นเร่งด่วนในการปฏิบัติตามมาตรฐานขั้นต่ำของรถยนต์

มีการดำเนินการระหว่างประเทศเพื่อให้ระบบข้อกำหนดต่าง ๆ มีความสอดคล้องกัน ในการนี้ คณะทำงานแห่งสหประชาชาติเพื่อประสานข้อกำหนดทางเทคนิคยานยนต์ (UN World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations) เป็นองค์กรหลักของโลกในการพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยของรถยนต์ส่วนบุคคล กฎระเบียบของคณะทำงานชุดนี้กำหนดกรอบกฎหมายที่ครอบคลุมมาตรฐานยานพาหนะในหลายด้าน ซึ่งถ้าประเทศต่าง ๆ นำไปใช้เป็นมาตรฐานการผลิตรถยนต์ ก็จะช่วยลดจำนวนการเสียชีวิตได้ ทั้งนี้ รายงานฉบับนี้ให้ความสำคัญกับข้อเสนอแนะ 7 ข้อ ซึ่งสำคัญต่อความปลอดภัยของยานพาหนะ โดยปัจจุบันมีเพียง 40 ประเทศ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นประเทศรายได้สูง ที่ปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านมาตรฐานยานพาหนะทั้ง 7 ข้อ

เนื่องจากจำนวนการผลิตรถยนต์ในประเทศเศรษฐกิจเกิดใหม่เพิ่มขึ้น และประเทศเศรษฐกิจเกิดใหม่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงมาก รัฐบาลของประเทศเหล่านี้จึงต้องดำเนินการต่างๆ เพื่อให้นับได้ว่าการผลิตรถยนต์ภายในประเทศ

ยานพาหนะที่จำหน่าย
ในร้อยละ 80 ของประเทศ
ทั่วโลกไม่เป็นไปตามมาตรฐาน
ความปลอดภัยขั้นพื้นฐาน



ของตนเป็นไปตามมาตรฐานขั้นต่ำ ไม่ว่าจะผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศหรือเพื่อส่งออกก็ตาม ดังนั้นรัฐบาลจึงมีความรับผิดชอบในการทำให้ประชาชนมั่นใจว่ายานพาหนะที่ตนใช้นั้นมีความปลอดภัย

ประเทศรายได้สูงกำลังศึกษาเกี่ยวกับการขนส่งอย่างยั่งยืน

แม้ว่าถนนจะสร้างประสิทธิภาพสูงสุดเชิงเศรษฐกิจและการเดินทาง แต่ต้องแลกด้วยความปลอดภัย (โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ใช้ถนนที่ไม่ได้ใช้รถยนต์) ทั้งนี้ การใช้รถยนต์เพิ่มขึ้นทั่วโลกทำให้การเดินทางและการปั่นจักรยานลดลงและอันตรายขึ้น อีกทั้ง การจราจรในลักษณะปะปนกันหลายประเทศทำให้คนเดินเท้าและคนปั่นจักรยานเสี่ยงจะได้รับอันตรายจากการใช้ถนนร่วมกับยานพาหนะอื่นๆ ที่ขับเคลื่อนด้วยความเร็วสูง

ดังนั้น จึงต้องมีการเปลี่ยนแปลงเพื่อให้การสัญจรของคนและการขนส่งสินค้ามีประสิทธิภาพสูงสุด และคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นสำคัญ ประเทศอุตสาหกรรมหลายประเทศเริ่มการเปลี่ยนแปลงไปบ้างแล้ว โดยเริ่มจากระดับท้องถิ่น โดยชุมชนมีส่วนร่วมในการส่งเสริมความปลอดภัยของการขนส่งสาธารณะและการขนส่งโดยไม่ใช้รถยนต์ รวมทั้ง มีมาตรการส่งเสริมการเดินทางเท้าและการปั่นจักรยาน ซึ่งสอดคล้องกับการดำเนินการระดับโลกเพื่อต่อสู้โรคอ้วนและลดจำนวนผู้ป่วยโรคไม่ติดต่อ (เช่น โรคหัวใจและโรคเบาหวาน) รวมทั้ง ทำให้คุณภาพชีวิตของผู้อยู่อาศัยในเมืองใหญ่ดีขึ้น

รายงานฉบับนี้ชี้ว่า มี 92 ประเทศที่มีนโยบายส่งเสริมการเดินทางเท้าและการปั่นจักรยาน (ร้อยละ 49 เป็นประเทศรายได้สูง) อย่างไรก็ตาม นโยบายดังกล่าวอาจเป็นเหตุให้การบาดเจ็บจากการจราจรทางถนนเพิ่มจำนวนขึ้น ถ้าไม่ดำเนินการควบคู่กับมาตรการอื่นๆ เช่น การจัดการอย่างมีประสิทธิภาพกับความเร็วในการขับขี่ และการสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกให้คนเดินเท้าและคนปั่นจักรยาน ดังนั้น การแยกประเภทการใช้ถนนจึงเป็นยุทธศาสตร์สำคัญที่จะสร้างระบบการจราจรที่ปลอดภัยสำหรับคนเดินเท้าและคนปั่นจักรยาน แต่ปัจจุบันมีเพียงครึ่งหนึ่ง (91 ประเทศ) ของประเทศทั้งหมดในโลก ที่มีนโยบายแยกคนเดินเท้าและคนปั่นจักรยาน ซึ่งเป็นผู้ใช้ถนนที่มีภาวะเสี่ยงอันตรายจากการจราจรที่ใช้ความเร็วสูง

ถ้ามีการจัดการความปลอดภัยทางถนนเป็นอย่างดี การขนส่งในรูปแบบที่ยั่งยืนย่อมส่งผลเชิงบวกในหลายด้าน เช่น การออกกำลังกายมากขึ้น การปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์และระดับมลภาวะทางเสียงน้อยลง ปัญหการจราจรติดขัดลดลง และเมืองมีความน่าอยู่มากขึ้น



ระบบถนนที่ปลอดภัยต้องคำนึงถึงความจำเป็นของผู้ใช้ถนนทุกคน

การคำนึงถึงมาตรการความปลอดภัยระหว่างการออกแบบโครงการก่อสร้างถนนจะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อผู้ใช้ถนนในแง่ของความปลอดภัย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การออกแบบและการซ่อมถนนด้วยระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย (Safe System) รองรับการผิดพลาดอันเกิดจากมนุษย์ โดยใช้โครงสร้างต่างๆ จัดการกับการใช้ความเร็วในการขับขี่ และลดโอกาสเกิดอุบัติเหตุ (เช่น ทำให้ถนนกว้างขึ้นหรือเพิ่มทางข้ามคนเดินเท้า) และใช้วิธีต่าง ๆ บรรเทาความรุนแรงของอุบัติเหตุ (เช่น ใช้เครื่องกีดขวางริมถนน และสร้างวงเวียน) สิ่งเหล่านี้ล้วนช่วยลดการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนได้

ปัจจุบันมี 147 ประเทศกำหนดให้ถนนตัดใหม่ต้องผ่านการตรวจสอบความปลอดภัยของถนน (Road Safety Audit) แต่การตรวจสอบดังกล่าวในแต่ละประเทศยังคงต่างกันค่อนข้างมาก ทำให้การตรวจสอบมีคุณภาพแตกต่างกัน นอกจากนี้ ควรประเมินความปลอดภัยของถนนที่มีอยู่เดิมอย่างสม่ำเสมอ โดยให้ความสำคัญกับถนนที่มีความเสี่ยงสูงสุดที่จะเกิดอุบัติเหตุ ทั้งนี้ ในปัจจุบันมี 138 ประเทศที่ได้ทำการประเมินความปลอดภัยของส่วนต่างๆ ของโครงข่ายถนนที่มีอยู่เดิม

**มี 91 ประเทศ
ที่มีนโยบายแยกผู้ใช้ถนน
ที่มีภาวะเสี่ยงอันตราย
จากการจราจร
ที่มีการขับขี่ด้วยความเร็วสูง**

สรุปและข้อแนะนำ

รายงานฉบับนี้ชี้ว่าทั่วโลกมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 1.25 ล้านคนต่อปี และตัวเลขนี้ค่อนข้างคงที่มาตั้งแต่ปี 2550 แม้ว่าการใช้รถยนต์จะเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว แต่จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนค่อนข้างคงที่ ทำให้เห็นถึงความก้าวหน้าของสิ่งที่ได้ดำเนินการไป อย่างไรก็ตาม ถ้าต้องการบรรลุเป้าหมายของวาระการพัฒนาที่ยั่งยืน พ.ศ. 2573 แนน่อนว่าสิ่งที่ดำเนินการขณะนี้เพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนยังถือว่าไม่เพียงพอ

ในการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนให้ประสบความสำเร็จและได้ผลในระยะยาว หลายประเทศเลือกใช้แนวทางกว้างๆ ในการแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนน ซึ่งมีหลายมิติ ดังนั้น สิ่งที่ทำภายในขณะนี้ คือ ทำอย่างไรจึงจะนำความสำเร็จของประเทศที่สามารถลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนไปใช้ในประเทศอื่นให้ได้ผลสำเร็จเหมือนกัน แต่ใช้เวลาน้อยกว่า แม้ว่าเจตนากรณีทางการเมืองจะมีส่วนสำคัญในการผลักดันให้เกิดความเปลี่ยนแปลงต่างๆ แต่การดำเนินการในประเด็นต่างๆ ที่มีความเฉพาะตัวก็เป็นสิ่งจำเป็น ดังนี้

- กฎหมายที่มีประสิทธิภาพในการแก้ไขปัจจัยเสี่ยงสำคัญๆ จะช่วยลดการบาดเจ็บและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนได้ ความก้าวหน้าในเรื่องนี้ คือ ในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา มี 17 ประเทศ (มีประชากรรวมกันร้อยละ 5.7 ของประชากรโลก) ได้แก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยเสี่ยงสำคัญๆ ให้สอดคล้องกับหลักปฏิบัติที่ดีอย่างไรก็ตาม มีหลายประเทศที่ยังไม่ได้ปรับปรุงกฎหมายให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล

- การขาดการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังมักเป็นเหตุให้กฎหมายมีประสิทธิภาพน้อยลงในการลดการบาดเจ็บและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ดังนั้น ต้องดำเนินการให้การบังคับใช้กฎหมายเกิดประสิทธิภาพสูงสุด

- ความต้องการของคนเดินเท้า คนปั่นจักรยาน และคนขี่จักรยานยนต์ ไม่ได้ได้รับความสนใจมากเท่าที่ควร แม้ว่ากลุ่มนี้จะมีอัตราการเสียชีวิตสูงถึงร้อยละ 49 ของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลก ดังนั้น การทำให้ถนน ทั่วโลกปลอดภัยคงไม่อาจเป็นไปได้ ถ้าการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนไม่คำนึงถึงความต้องการของผู้ใช้ถนนกลุ่มนี้ นอกจากนี้ การสร้างความปลอดภัยให้กับคนเดินเท้าและการปั่นจักรยานยังมีประโยชน์เชิงบวกในด้านอื่นอีกเช่นกัน กล่าวคือ ถ้าการเดินเท้าและการปั่นจักรยาน ซึ่งเป็นการขนส่งรูปแบบหนึ่งที่ไม่ต้องใช้รถยนต์ เป็นที่นิยมแพร่หลาย จะทำให้มีการออกกำลังกายมากขึ้น ลดการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ และเกิดประโยชน์ต่อสุขภาพ

- การทำให้รถยนต์มีความปลอดภัยมากขึ้นมีความสำคัญต่อการลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ทั้งนี้ ร้อยละ 80 ของประเทศทั่วโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ประเทศรายได้ต่ำและปานกลางยังไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรฐาน สากลขึ้นพื้นฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะได้ นอกจากนี้ การที่ประเทศรายได้ปานกลาง (ซึ่งกลายเป็นประเทศผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่มากขึ้นเรื่อยๆ) ไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานดังกล่าว อาจ

ส่งผลเสียต่อการดำเนินการของโลกเพื่อให้ถนนปลอดภัยมากขึ้น ดังนั้น รัฐบาลของประเทศต่างๆ จึงต้องดำเนินการโดยเร่งด่วนเพื่อให้ผู้ผลิตและผู้ประกอบการรถยนต์ต้องปฏิบัติตามมาตรฐานสากลขึ้นพื้นฐาน รวมทั้ง ห้ามนำเข้า หรือจำหน่ายรถยนต์ที่ไม่ได้มาตรฐานในประเทศต่าง ๆ

ประเทศต่างๆ ต้องแก้ไขปัญหาดังกล่าว เพื่อให้ถนนปลอดภัยมากขึ้น เช่น ปรับปรุงข้อมูลการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนนให้ดีขึ้นและสอดคล้องกับมาตรฐานสากล การมีหน่วยงานหลักที่มีอำนาจและทรัพยากรในการพัฒนายุทธศาสตร์แห่งชาติด้านความปลอดภัยทางถนน โดยหน่วยงานนี้ทำหน้าที่กำกับดูแลการปฏิบัติตามยุทธศาสตร์ดังกล่าว และปรับปรุงคุณภาพการดูแลรักษาผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน

ข้อมูลเหล่านี้เป็นสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในช่วง 3 ปีแรกของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน แม้ว่าจะได้ดำเนินการต่างๆ ไปบ้างแล้ว แต่ประเด็นความปลอดภัยทางถนนยังเป็นที่น่าสนใจอย่างมาก ทำให้เกิดการสูญเสีย ชีวิต การบาดเจ็บที่ส่งผลกระทบระยะยาว และแรงกดดันต่อบริการสาธารณสุข ดังนั้น การที่เป้าหมายของการพัฒนาอย่างยั่งยืนต้องการให้จำนวนการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนนลดลงครึ่งหนึ่งภายใน ค.ศ. 2020 ถือเป็นความสนใจของนานาชาติที่มีต่อประเด็นความปลอดภัยทางถนนและเป็นโอกาสทองในการดำเนินการต่างๆ ที่จำเป็น และประเทศต่างๆ จะพลาดโอกาสดังกล่าวไม่ได้ ดังนั้น เป้าหมายของการพัฒนาอย่างยั่งยืนจะช่วยให้การดำเนินการต่างๆ ก้าวหน้าเร็วขึ้น และบรรลุเป้าหมายในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลก

องค์การอนามัยโลก
แผนกการจัดการด้านการป้องกันโรคไม่ติดต่อ
ความพิการ ความรุนแรง และการบาดเจ็บ

20 ถนน อัมสเตอร์ดัม
1211 กรุงเจนีวา 27
ประเทศสวิตเซอร์แลนด์
โทรศัพท์ +41 22 791 2881
www.who.int/violence_injury_prevention



ดาวน์โหลดรายงานฉบับเต็มได้ที่
http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/en/

ได้รับทุนสนับสนุนในการจัดพิมพ์จากกองทุน Bloomberg Philanthropies



๑๐.๑๐ ปฏิญญาบราซิลเลีย (Brasilia Declaration)

-คำแปลอย่างไม่เป็นทางการ-

ปฏิญญาบราซิลเลีย

(Brasillia Declaration)

การประชุมว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนระดับโลก ครั้งที่ ๒ : Time for results

ณ กรุงบราซิลเลีย ประเทศบราซิล ระหว่างวันที่ ๑๘ – ๑๙ พฤศจิกายน ๒๕๕๘

PP1. พวกเรา รัฐมนตรี และคณะผู้แทนระดับสูงของประเทศสมาชิก ได้มารวมตัวกันในกรุงบราซิลเลีย ประเทศบราซิล ในวันที่ ๑๘ และ ๑๙ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ เพื่อร่วมการประชุมว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนระดับโลก ซึ่งเป็นการประสานความร่วมมือของผู้แทนองค์กรระหว่างประเทศ องค์กรระดับภูมิภาคและอนุภูมิภาค องค์กรพัฒนาเอกชน สถาบันการศึกษา ภาคเอกชน องค์กรการกุศล และองค์กรภายใต้การกำกับขององค์การสหประชาชาติ

PP2. ยอมรับ ความเป็นผู้นำของรัฐบาลประเทศบราซิลในการเตรียมพร้อม และการเป็นเจ้าภาพการประชุมว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนระดับโลก ครั้งที่ ๒ และยอมรับความเป็นผู้นำของรัฐบาลสหพันธรัฐรัสเซีย และองค์พระประมุขของสุลต่านแห่งโอมาน ในการก่อให้เกิดกระบวนการแห่งฉันทามติในคราวการประชุมใหญ่สมัชชาสหประชาชาติ

PP3. กังวลว่า ในส่วนของรายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนจากทั่วโลก พ.ศ. ๒๕๕๘ มีข้อมูลขององค์การอนามัยโลก (WHO) ระบุว่าอุบัติเหตุทางถนนนับเป็นปัญหาสำคัญต่อการพัฒนา เป็นปัญหาทางสาธารณสุขและเป็นสาเหตุระดับต้นของการเสียชีวิตและการบาดเจ็บของผู้ใช้ถนนทั่วโลก โดยในแต่ละปี อุบัติเหตุทางถนนทำให้ผู้ใช้ถนนมากกว่า ๑.๒๕ ล้านคนเสียชีวิต และได้รับบาดเจ็บกว่า ๕๐ ล้านคน ทั้งนี้ ร้อยละ ๙๐ ของการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าวเกิดขึ้นในประเทศกำลังพัฒนา

PP4. ขอเน้นย้ำถึง บทบาทความสำคัญของการสาธารณสุขด้านการลดการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากจราจรทางถนน รวมทั้งการปรับปรุงผลลัพธ์ทางสุขภาพ ตลอดจนบทบาทของระบบสุขภาพ รวมถึงหลักประกันสุขภาพถ้วนหน้า

PP5. ยังมีความกังวลว่า อุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุระดับต้นของการเสียชีวิตของเด็กและเยาวชนในช่วงอายุ ๑๕ – ๒๙ ปีทั่วโลก และรับทราบว่ายี่สิบผู้เคราะห์ร้ายจากจราจรทางถนน จำนวนมากกว่าสองในสามเป็นเพศชาย

PP6. ตระหนักถึง ความทุกข์ทรมานของค่าใช้จ่ายทุกประเทศรวมกันประมาณ ๑,๘๕๐ พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ต่อปี ส่งผลต่อการบรรลุประเด็นการลดจำนวนการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนให้เป็นเรื่องสำคัญสำหรับการพัฒนาอย่างเร่งด่วน และการลงทุนด้านความปลอดภัยทางถนนจะส่งผลกระทบต่อด้านสาธารณสุขและด้านเศรษฐกิจ

PP7. รำลึกถึง คำแนะนำในปฏิญญามอสโก ซึ่งเป็นข้อมติที่ได้รับการยอมรับในการประชุมว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนระดับโลก ครั้งที่ ๑ เมื่อปี ๒๕๕๒

PP8. ขอให้เชื่อมั่นว่า ความร่วมมือด้านพหุภาคีระดับนานาชาติที่เหมาะสม และการดำเนินการด้านพหุภาคีระดับชาติ เป็นสิ่งจำเป็นการตระหนักถึงวัตถุประสงค์ของแห่งการดำเนินการเพื่อความปลอดภัยทางถนน ในช่วงปี ๒๕๕๔ – ๒๕๕๖ เพื่อ “ทำให้ระดับการคาดการณ์การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนทั่วโลกคงที่และลดลง”

PP9. *เห็นด้วยกับ* การรวมจุดมุ่งหมายของเรื่องนี้ไว้ภายใต้เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDG) ข้อ ๓ แห่งวาระการพัฒนาที่ยั่งยืนภายในปี ๒๕๖๓ เพื่อให้ “จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนทั่วโลกลดลงครึ่งหนึ่งภายในปี ๒๕๖๓” และขอยืนยัน ถึงความพยายามของพวกเราที่จะกระชับทั้งการดำเนินการระดับชาติและความร่วมมือระหว่างประเทศ โดยคำนึงถึงการบรรลุเป้าหมายดังกล่าว

PP10. *ตระหนักถึง* ความต้องการของหลายประเทศ ในการที่จะแนะนำ หรือปรับปรุงและเสริมสร้างความเข้มแข็งการเตรียมการโดยตรวจสอบการบาดเจ็บขั้นร้ายแรงจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนน เพื่ออำนวยความสะดวกในการดำเนินการให้บรรลุเป้าหมายในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือเพียงครึ่งหนึ่งภายในปี ๒๕๖๓

PP11. *เห็นด้วยกับ* การรวมเป้าหมายในการ “เตรียมการเพื่อเข้าถึงระบบการขนส่งที่ปลอดภัย ไม่แพง เข้าถึงได้ และยั่งยืนสำหรับทุกคน ปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขยายระบบขนส่งมวลชนด้วยการใส่ใจเป็นพิเศษต่อความต้องการของบุคคลที่อยู่ในภาวะเสี่ยงอันตราย ได้แก่ ผู้หญิง เยาวชน ผู้พิการ และคนชรา” ภายในปี ๒๕๗๓ ภายใต้เป้าหมาย SDG ข้อที่ ๑๑ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของวาระเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน

PP12. *รับทราบว่า* ภาพรวมการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนส่วนใหญ่ เป็นสิ่งที่สามารถคาดการณ์และป้องกันได้ และระหว่างการดำเนินการในช่วงกลาง ๑๐ ปีที่ผ่านมา ยังมีงานอีกหลายอย่างรอให้ดำเนินการ แม้จะมีความคืบหน้าบางอย่างและมีพัฒนาการบ้างในบางประเทศ รวมไปถึงประเทศที่กำลังพัฒนาด้วย

PP13. *ตระหนักว่า* การมุ่งเน้นแต่เฉพาะผู้ใช้นถนนว่าเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนนั้น ไม่เหมาะสมและไม่เพียงพอ เนื่องจากอุบัติเหตุเกิดจากสาเหตุหลายประการ หลายครั้งที่สาเหตุเหล่านั้นเชื่อมโยงไปยังปัจจัยเสี่ยงและปัจจัยทางสังคมหลายประการ

PP14. *ร่วมกันรับรู้ว่า* การประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการพัฒนาที่ยั่งยืน (Rio+20) เมื่อปี ๒๕๕๕ ได้ปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน ให้เอื้อต่อความสำเร็จเชิงวัตถุประสงค์ในการพัฒนาระหว่างประเทศให้ครอบคลุมมากขึ้น และทำให้การขนส่งและการสัญจรถือเป็นส่วนสำคัญของการพัฒนาที่ยั่งยืน

PP15. *ขอยืนยันอีกครั้งว่า* การเตรียมการสำหรับสภาพการณ์และการบริการขั้นพื้นฐานเพื่อความปลอดภัยทางถนนนั้นเป็นความรับผิดชอบในเบื้องต้นของรัฐบาล

PP16. *ขอให้ตระหนักว่า* ควรร่วมกันรับผิดชอบเพื่อขับเคลื่อนโลกให้เป็นอิสระจากการเสียชีวิตทางด้านการจราจรทางถนนและการบาดเจ็บที่รุนแรง รวมทั้ง การแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนนต้องอาศัยความร่วมมือของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทางด้านความปลอดภัยทางถนนอีกหลายฝ่าย

PP17. *คำนึงถึง* ความสำคัญในการดำเนินการความปลอดภัยเชิงรุกเพื่อเอื้อประโยชน์ในการป้องกันไม่ให้เกิดการสูญเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนน และการส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ในการผลิตอุปกรณ์เพิ่มความปลอดภัยแก่ผู้ใช้งานพาหนะให้มีมาตรฐานตามหลักสากล

PP18. *คำนึงถึงว่า* การเสียชีวิตและการบาดเจ็บถือเป็นปัญหาความเท่าเทียมกันทางสังคมเช่นกัน เนื่องจากคนจนและผู้ที่อยู่ในภาวะเสี่ยงต่ออันตราย ส่วนมากมักจะเป็นผู้ใช้นถนนที่เสี่ยงต่ออันตรายเช่นกัน (คนเดินเท้า ผู้ขับขี่จักรยาน คนขับยานพาหนะสองและสามล้อที่ติดตั้งเครื่องยนต์ และผู้โดยสารรถสาธารณะที่ไม่ปลอดภัย)

ซึ่งได้รับผลกระทบและมีความเสี่ยงในอัตราส่วนที่ไม่เท่ากัน อันจะนำไปสู่วังวนของความยากจนโดยยังสูญเสียรายได้เพิ่มขึ้น และขอเรียกร้องให้ การบรรจุจุดมุ่งหมายของนโยบายความปลอดภัยทางถนนนี้ครอบคลุมผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม

PP19. *ตระหนักว่า* ความปลอดภัยทางถนนจำต้องแก้ไขปัญหาการเข้าถึงการสัญจรที่เท่าเทียมกัน และการสนับสนุนให้เกิดการขนส่งที่ยั่งยืน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัย รวมทั้งการเดินเท้าและการขี่จักรยานอย่างปลอดภัย ซึ่งเป็นปัจจัยหลักของความปลอดภัยทางถนน

PP20. *ขอเน้นย้ำ* การให้ความสำคัญและความสนใจต่อประเด็นของการสัญจรในเขตเมืองอย่างยั่งยืน รวมทั้งการยกระดับการเข้าถึงแหล่งเป้าหมาย แหล่งกิจกรรม ศูนย์รวมของบริการและสินค้า ในการยกย่องวาระว่าด้วยเขตเมืองใหม่ เพื่อการรับรองในที่ประชุมสหประชาชาติเพื่อการพัฒนาเขตเมืองและที่อยู่อาศัยอย่างยั่งยืน (Habitat III) ซึ่งจะจัดขึ้น ณ กรุงกัวเตมา (Quito) ประเทศเอกวาดอร์ ในเดือนตุลาคม ๒๕๕๙

PP21. *ยืนยัน* บทบาทและความสำคัญของเครื่องมือทางด้านกฎหมายของสหประชาชาติในเรื่องความปลอดภัยทางถนน อาทิ อนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนน พ.ศ. ๒๕๔๒ และอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนน พ.ศ. ๒๕๑๑ อนุสัญญาว่าด้วยป้ายและสัญญาณจราจรทางถนน ความตกลงว่าด้วยข้อกำหนดทางเทคนิคของยานพาหนะ พ.ศ. ๒๕๐๑ และ ๒๕๔๑ ความตกลงว่าด้วยการตรวจสอบทางเทคนิคของยานพาหนะตามกำหนดเวลา พ.ศ. ๒๕๔๐ และความตกลงว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตราย พ.ศ. ๒๕๐๐

PP22. *ชื่นชม* ประเทศต่าง ๆ ที่ได้ให้การรับรองกฎหมายที่ครอบคลุมเรื่องปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญ ได้แก่การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ที่นั่งสำหรับเด็ก หมวกนิรภัย การดื่มแอลกอฮอล์ การขับขี และการใช้ความเร็ว รวมทั้งชี้ให้เห็นถึงปัจจัยเสี่ยงด้านอื่น เช่น ข้อกำหนดทางการแพทย์และการใช้ยาซึ่งส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการขับขี ความเหนื่อยล้า การใช้วัตถุเมิ่นเมา ยาทางจิตเวช และการใช้สารมีฤทธิ์ต่อจิตประสาท โทรศัพท์มือถือ และเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์รวมถึงเครื่องมือที่ใช้ส่งข้อความ

PP23. *พิจารณา* ความสำคัญของการบังคับใช้กฎหมายจราจรในทางปฏิบัติ ตามแนวปฏิบัติในการติดตามความเสี่ยงที่ผ่านการประเมินผลได้ผลเสียอย่างชาญฉลาด รวมทั้งบทบาทในการรณรงค์ให้เพิ่มความตระหนักรู้เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางถนน รวมทั้งลดการบาดเจ็บและความเสียหายจากสาเหตุดังกล่าว

PP24. *ยอมรับ* ข้อตกลงร่วมกันของนานาประเทศและประชาสังคม ในเรื่องความปลอดภัยทางถนน โดยเข้าร่วมในการจัดงานวันโลกรำลึกถึงผู้สูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนประจำปี เช่นเดียวกับสัปดาห์แห่งความปลอดภัยทางถนนของสหประชาชาติ

PP25. *ยอมรับ* ความก้าวหน้าของบางประเทศที่จัดให้มีการเข้าถึงทางด้านสุขภาพโดยเท่าเทียมกันและการบริการสุขภาพองค์รวมในการดูแลก่อนถึงโรงพยาบาล เมื่อถึงโรงพยาบาล หลังออกจากโรงพยาบาล และบูรณาการขั้นตอนดูแลรักษาให้กับเหยื่อจากอุบัติเหตุทางถนน รวมถึงการเสริมสร้างความเข้มแข็งด้านการจัดการเรื่องอุบัติเหตุภัยหมู่

PP26. *ยอมรับ* การทำงานของสหประชาชาติที่เป็นระบบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งความเป็นผู้นำขององค์การอนามัยโลกในฐานะผู้ประสานงาน ซึ่งทำงานด้านความร่วมมืออย่างใกล้ชิดกับคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนของสหประชาชาติในระดับภูมิภาค โดยเฉพาะคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนด้านเศรษฐกิจเพื่อยุโรปขององค์การสหประชาชาติ (UNECE) เพื่อจัดตั้งแผนปฏิบัติการระดับโลกว่าด้วยทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๔ – ๒๕๖๓ ความตกลงของหน่วยงานด้านการพัฒนาการตั้งถิ่นฐานมนุษย์ของสหประชาชาติ (UN - Habitat) โครงการสิ่งแวดล้อมแห่ง

สหประชาชาติ (UNEP) กองทุนเพื่อเด็กแห่งสหประชาชาติ (UNICEF) และองค์การแรงงานระหว่างประเทศ (ILO) ระหว่างหน่วยงานอื่น ที่สนับสนุนต่อความพยายามดังกล่าวนี้ รวมทั้งการสนับสนุนในความพยายามของธนาคารโลก และธนาคารเพื่อการพัฒนาภูมิภาคเกี่ยวกับการปฏิบัติตามโครงการและแผนความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศกำลังพัฒนา

PP27. ย้ำความสำคัญ ถึงบทบาทความร่วมมือด้านความปลอดภัยทางถนนของสหประชาชาติในฐานะกลไก การหารือ เพื่ออำนวยความสะดวกด้านความร่วมมือในความปลอดภัยทางถนน

PP28. แสดงความยินดีต่อ การตั้งกลุ่มที่ปรึกษาระดับสูงด้านระบบขนส่งอย่างยั่งยืน และรับทราบการแต่งตั้ง ผู้แทนพิเศษของเลขาธิการสหประชาชาติด้านความปลอดภัยทางถนน ในฐานะเป็นเครื่องมือที่มีประสิทธิภาพ เพื่อการสนับสนุนการดำเนินการระดับนานาชาติ ในการลดจำนวนการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ การจราจรทางถนนทั่วโลก

PP29. เชิญชวนรัฐบาล และผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มที่เกี่ยวข้องให้เข้ามามีส่วนร่วมกับกลุ่มที่ปรึกษาระดับสูงของ เลขาธิการสหประชาชาติด้านการขนส่งอย่างยั่งยืน และให้พิจารณาเกี่ยวกับคำแนะนำที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน

PP30. *คำนึงถึง* ความสำคัญของการเสริมสร้างขีดความสามารถและสานต่อความร่วมมือในระดับนานาชาติ อย่างต่อเนื่อง รวมถึงการสนับสนุนความร่วมมือระหว่างประเทศกำลังพัฒนา และความร่วมมือไตรภาคี รวมถึงความร่วมมือระหว่างประเทศที่ใช้ถนนข้ามแดนร่วมกัน สนับสนุนความพยายามในการพัฒนาความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศกำลังพัฒนา และให้การสนับสนุนทางการเงินและทางเทคนิคอย่างเหมาะสมเพื่อบรรลุเป้าหมายแผนปฏิบัติการแห่งทศวรรษความปลอดภัยทางถนน และเป้าหมายแห่งวาระการพัฒนาที่ยั่งยืน พ.ศ. ๒๕๗๓

PP31. *มุ่งมั่น* ที่จะเรียนรู้จากประสบการณ์ในอดีต และสร้างความสำเร็จให้เกิดเกิดขึ้นในอนาคต

โดยการนี้ ได้ยืนยันถึงความร่วมมืออีกครั้งต่อทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๔ – ๒๕๖๓ และความร่วมมือในการดำเนินการตามแผนแห่งทศวรรษได้เต็มที่และทันเวลา รวมทั้งตัดสินใจที่จะ :

การดำเนินการตามคำแนะนำเพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนรวมถึงการปรับปรุงกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมาย

OP1. กระตุ้น ให้ประเทศต่าง ๆ ที่ยังไม่เริ่มดำเนินการตั้ง และ/หรือ เสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับหน่วยงานที่เป็นผู้นำระดมทุน และกลไกด้านความร่วมมือต่างๆ ในระดับประเทศ หรือระดับต่ำกว่าประเทศ รวมทั้งเสริมสร้างความร่วมมือระหว่างรัฐบาล รวมถึงฝ่ายรัฐสภา ภาคประชาสังคม ภาคการศึกษา ภาคเอกชนและมูลนิธิการกุศลของแต่ละประเทศ

OP2. กระตุ้น ให้ภาคประชาสังคม ภาคการศึกษา ภาคเอกชน และมูลนิธิการกุศล ส่งเสริมความตกลงของแต่ละประเทศ เพื่อเร่งรัดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการระดับโลกว่าด้วยทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๔ – ๒๕๖๓

OP3. เชิญชวน ให้ประเทศต่าง ๆ ที่ยังไม่เริ่มดำเนินการ เพิ่มความพยายามให้มากขึ้นเพื่อพัฒนาและปฏิบัติตามแผนด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ รวมทั้งรับรองและบังคับใช้กฎหมายให้ครอบคลุมตามแผนปฏิบัติ

การระดับโลกว่าด้วยทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน โดยมุ่งที่จะให้บรรลุเป้าหมายการเพิ่มจำนวนประเทศที่นำกฎหมายมาบังคับใช้อย่างครอบคลุมเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงสำคัญ รวมถึงการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ที่นั่งเด็กในรถยนต์ และหมวกนิรภัย การดื่มแอลกอฮอล์และขับขี รวมถึงการใช้ความเร็ว จากร้อยละ ๑๕ ถึงร้อยละ ๕๐ เป็นอย่างต่ำ ใน พ.ศ. ๒๕๖๓ ตามมติของสมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติ ที่ ๖๔/๒๔๕ พ.ศ. ๒๕๕๓

OP4. ระบุถึง ปัจจัยเสี่ยงด้านอื่นที่ส่งผลให้ขับขี่โดยขาดสมาธิหรือบกพร่อง เช่น เหนื่อยโง่ทางการแพทย์ และการใช้ยาซึ่งส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการขับขี่ ความเหนื่อยล้า การใช้วัตถุเมเมา ยาทางจิตเวชและสารมฤตโทษต่อจิตประสาท และสภาพท้องถนนที่ทำให้สูญเสียทัศนวิสัยในการขับขี่ โทรศัพท์มือถือ และอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์อื่น ๆ รวมถึงอุปกรณ์ที่ใช้รับและส่งข้อความ รวมทั้งใช้กฎหมายให้เหมาะสม มีประสิทธิภาพและยึดผลปรากฏที่บ่งชี้ชัดเจน

OP5. ส่งเสริม ยุทธศาสตร์การควบคุมทางถนนรวมทั้งมาตรการการบังคับใช้กฎหมายในการควบคุมทางด้านการจราจร โดยคำนึงถึงการลดอุบัติเหตุจากการจราจรบนถนน รวมถึงการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างหน่วยงานด้านการบังคับใช้กฎหมายในการควบคุมและการตรวจสอบ รวมทั้งการจัดเก็บรวบรวมสถิติโครงสร้างพื้นฐานทางถนน และข้อมูลอุบัติเหตุจากการจราจรทางถนน

OP6. พัฒนา คุณภาพของการจัดเก็บรวบรวมข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางถนนที่เป็นระบบและที่บูรณาการ รวมถึงข้อมูลจากแหล่งต่าง ๆ ตลอดจนอัตราการเสียชีวิตและการเจ็บป่วย รวมทั้งความพึงพอใจซึ่งประกอบด้วยกำแนข้อมูลเพื่อแก้ไขปัญหาเรื่องความน่าเชื่อถือของข้อมูลและการรายงานต่ำกว่าความเป็นจริง ทั้งนี้การรวบรวมจัดเก็บข้อมูลควรกระทำโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามอำนาจหน้าที่ รวมถึงตำรวจจราจรและสถานบริการด้านสาธารณสุข ตามมาตรฐานสากลและข้อกำหนดระหว่างประเทศ

OP7. เชิญชวน ให้องค์การอนามัยโลกสร้างมาตรฐานสากลของข้อกำหนด ตัวชี้วัด และหลักปฏิบัติที่ดีในการรายงาน รวมถึงเกี่ยวกับการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนน การบาดเจ็บและปัจจัยเสี่ยง โดยคำนึงถึงการสร้างข้อมูลเปรียบเทียบและและสร้างหลักปฏิบัติที่ดีที่ใช้อยู่ในด้านนี้

OP8. สนับสนุน การวิจัย และการแบ่งปันผลลัพธ์ เพื่อสนับสนุนแนวทางโดยยึดสิ่งบ่งชี้ของการเกิดอุบัติเหตุเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ การเสียชีวิตและการบาดเจ็บ รวมทั้งบรรเทาผลกระทบที่เกิดขึ้นของอุบัติเหตุ การเสียชีวิตและการบาดเจ็บ

OP9. สนับสนุน ให้ประเทศต่าง ๆ แนะนำเทคโนโลยีทันสมัยด้านการจัดการจราจรและระบบการขนส่งอัจฉริยะ เพื่อลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางถนน และเพิ่มประสิทธิภาพในการตอบสนอง

OP10. สนับสนุน ให้ประเทศต่าง ๆ ที่ยังมิได้เริ่มดำเนินการพิจารณาอุบัติเหตุหรือให้สัตยบ้านต่อตราสารทางกฎหมายของสหประชาชาติในด้านความปลอดภัยทางถนน รวมทั้ง มีส่วนร่วมในกิจกรรมขององค์การสหประชาชาติด้านการขนส่ง

การดำเนินการตามคำแนะนำเพื่อส่งเสริมให้ถนนมีความปลอดภัยและใช้การขนส่งในรูปแบบที่ยั่งยืน

OP11. ส่งเสริม การขนส่งในรูปแบบมีคุณภาพที่สะท้อนทางด้านสิ่งแวดล้อม มีความปลอดภัย เข้าถึงได้ และสัมผัสได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งสาธารณะและการขนส่งที่ไม่ติดตั้งเครื่องยนต์ รวมถึงการบูรณาการในรูปแบบแผนที่มีความปลอดภัยร่วมกัน เพื่อใช้เป็นแนวทางปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน ความเสมอภาคทางสังคม สุขภาพของประชาชน การวางแผนในเขตเมือง รวมถึงการกลับสู่สภาพเดิมของเมืองกับการเชื่อมโยง

ระหว่างเขตเมืองกับชนบท ดังนั้น จึงนำเรื่องความปลอดภัยและการสัญจรเข้าสู่การพิจารณาในฐานะเป็นส่วนหนึ่งของความพยายามให้บรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน

OP12. รับรอง การดำเนินการและการบังคับใช้นโยบายรวมทั้งมาตรการต่าง ๆ เพื่อคุ้มครองและส่งเสริมความปลอดภัยของคนเดินเท้าและการสัญจรด้วยจักรยาน อย่างเข้มแข็ง ได้แก่ การเพิ่มช่องทางเดินของคนเดินเท้า และเพิ่มช่องเดินรถสำหรับจักรยาน และ/หรือสร้างทางเดินเท้า ดำเนินการติดตั้งไฟให้เพียงพอ ติดตั้งกล้องจับความเร็วสูงสุด ติดป้ายจราจรรวมทั้งสัญลักษณ์บอกทาง โดยหวังว่าจะปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนและขยายผลลัพธ์ด้านสุขภาพให้กว้างขึ้นด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งการป้องกันการบาดเจ็บและโรคไม่ติดต่อ

OP13. จัดตั้งและบังคับใช้ การจำกัดความเร็วสูงสุดให้มีความปลอดภัยเพียงพอที่สนับสนุนด้วยมาตรการความปลอดภัยทางถนนที่เหมาะสม อาทิ ป้ายจราจร กล้องจับความเร็วสูงสุด รวมทั้ง กลไกที่ใช้สำหรับการจำกัดความเร็วสูงสุดอื่น ๆ โดยเฉพาะพื้นที่บริเวณโรงเรียนและที่พักอาศัย เพื่อรับประกันความปลอดภัยของผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม

OP14. ระดม ความพยายามเพื่อประกันความปลอดภัยและการคุ้มครองผู้ใช้ถนนทุกกลุ่มด้วยโครงสร้างทางถนนที่ปลอดภัยขึ้น โดยเฉพาะบนถนนที่มีความเสี่ยงสูงสุดที่มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูง ซึ่งเกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ ทั้งที่ติดตั้งเครื่องยนต์และไม่ติดตั้งเครื่องยนต์ ด้วยการบูรณาการแผนกับการประเมินความปลอดภัยที่เหมาะสม การดำเนินการออกแบบถนน การพัฒนาและการซ่อมบำรุงถนน ซึ่งได้นำประเด็นภูมิศาสตร์ของประเทศเข้าสู่การพิจารณา

OP15. สนับสนุน การประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการพัฒนาเขตเมืองและที่อยู่อาศัยอย่างยั่งยืน (Habitat III) ซึ่งได้พิจารณาว่า การเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนนส่วนใหญ่เกิดขึ้นในพื้นที่เขตเมือง เพื่อให้มีการพิจารณาที่เหมาะสมเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนและการเข้าถึงการขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัย และการขนส่งแบบไม่ติดตั้งเครื่องยนต์ ในวาระการประชุมว่าด้วยเขตเมืองใหม่ในอนาคต

การดำเนินการตามคำแนะนำเพื่อคุ้มครองผู้ใช้ถนนที่มีความเสี่ยงได้รับผลกระทบ

OP16. กระตุ้น ประเทศต่าง ๆ ให้ส่งเสริม ปรับ และนำนโยบายความปลอดภัยทางถนนไปใช้สำหรับคุ้มครองบุคคลที่มีความเสี่ยงได้รับผลกระทบในกลุ่มผู้ใช้ถนน โดยเฉพาะกลุ่มเด็ก เยาวชน คนชรา และคนพิการ โดยสอดคล้องกับตราสารด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องของสหประชาชาติ รวมทั้ง อนุสัญญาว่าด้วยสิทธิเด็กและอนุสัญญาว่าด้วยสิทธิคนพิการ

OP17. ใช้มาตรการที่เหมาะสม เพื่อประกันให้คนพิการรวมทั้งผู้ใช้ถนนอื่น ๆ ขยับด้วยความเร็วลดลง สามารถเข้าถึงสภาพแวดล้อมทางกายภาพของถนนและพื้นที่แวดล้อมรวมถึงระบบการขนส่ง ทั้งในเขตเมืองและชนบท โดยพื้นฐานความเสมอภาค

OP18. บูรณาการ ภาพรวมทางเพศอย่างเต็มที่เข้ากับการกำหนดนโยบายและการปฏิบัติตามนโยบาย ซึ่งเกี่ยวกับการสัญจรและความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะบนถนนต่าง ๆ รวมทั้งพื้นที่แวดล้อมและการขนส่งสาธารณะ

OP19. กระตุ้น ให้ประเทศต่าง ๆ พัฒนาพร้อมกับปฏิบัติตามกฎหมายที่ครอบคลุมและนโยบายว่าด้วยรถจักรยานยนต์ รวมถึงการฝึกอบรม การออกใบอนุญาตขับขี่ให้คนขับ การจดทะเบียนยานพาหนะ สภาพการทำงาน รวมทั้งการสวมหมวกนิรภัยและอุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคลโดยผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งมีจำนวนการ

เสียชีวิตและบาดเจ็บจากรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นโดยมีสัดส่วนไม่เท่ากันทั่วโลก โดยเฉพาะในกลุ่มประเทศกำลังพัฒนา

การดำเนินการตามคำแนะนำเพื่อพัฒนาและส่งเสริมการใชยานพาหนะที่มีความปลอดภัย

OP20. ส่งเสริม การใช้นโยบายและมาตรการต่าง ๆ เพื่อปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัยสำหรับยานพาหนะของสหประชาชาติหรือตามมาตรฐานสากลที่เท่าเทียมของประเทศนั้น ๆ เพื่อประกันว่ายานพาหนะที่ใช้เครื่องยนต์แบบใหม่ทุกประเภทจะตรงตามข้อกำหนดขั้นต่ำที่บังคับใช้กับผู้ครอบครอง รวมทั้งการคุ้มครองผู้ใช้นอื่น ๆ โดยมีเข็มขัดนิรภัย ถุงลมนิรภัยและระบบป้องกันภัยที่ได้มาตรฐาน อาทิ ระบบเบรกป้องกันล้อล็อก (ABS) และการควบคุมการจุดระเบิดแบบอิเล็กทรอนิกส์ (ESC) ตามมาตรฐานสากล

OP21. สนับสนุน การดำเนินงานภายในประเทศและการขอความร่วมมือกับต่างประเทศ เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน อากาศที่มีคุณภาพ รวมทั้งการควบคุมยานพาหนะทั้งส่วนบุคคลและการขนส่งสาธารณะได้รับความสนใจ โดยคำนึงถึงกลุ่มยานพาหนะมือสอง

การดำเนินการตามคำแนะนำเพื่อสร้างความตระหนักและพัฒนาความสามารถของผู้ใช้ถนน

OP22. พัฒนา นโยบายสาธารณะเพื่อลดอุบัติเหตุจากการจราจรทางถนนที่เกี่ยวข้องงาน โดยให้ลูกจ้างและพนักงานมีส่วนร่วม เพื่อบังคับใช้มาตรฐานสากลระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยและสุขภาพในที่ทำงาน ความปลอดภัยทางถนนรวมทั้งสภาพถนนและยานพาหนะที่เพียงพอ โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเด็นเรื่องสภาพการทำงานของผู้ขับขี่มืออาชีพ

OP23. สร้างความตระหนัก ต่อปัจจัยเสี่ยงสำคัญต่อความปลอดภัยทางถนน มาตรการคุ้มครองและป้องกัน และนำเสนอข้อมูลสถานการณ์หรือเหตุการณ์และทางออกต่อผู้มีส่วนได้เสียในทุกระดับ/ต่อสังคมในทุกระดับ รวมทั้งการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ผ่านการตลาดทางสังคม ซึ่งให้ความสำคัญต่อปฏิสัมพันธ์ระหว่างความปลอดภัยทางถนนและรูปแบบการใช้ชีวิตที่ถูกต้องลักษณะ

OP24. พัฒนา รวมทั้งใช้แผนทางการศึกษาและการฝึกอบรมที่ครอบคลุมครบถ้วน และที่ยืดหยุ่นบ้าง เพื่อกระตุ้นพฤติกรรมแสดงความรับผิดชอบของผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม โดยคำนึงถึงการสร้างสภาพแวดล้อมของถนนและทางสังคมที่เอื้ออำนวย รวมทั้ง การสร้างความตระหนักต่อปัจจัยเสี่ยงสำคัญๆ

การดำเนินการตามคำแนะนำเพื่อปรับปรุงการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุและบริการฟื้นฟูสภาพผู้ป่วย

OP25. เสริมสร้าง ความเข้มแข็งในการจัดระบบบริการการแพทย์ก่อนถึงโรงพยาบาล รวมถึงระบบบริการรักษาผู้ป่วยฉุกเฉินในสถานพยาบาล และการตอบสนองหลังเกิดเหตุที่ทันการณ์ คำแนะนำเกี่ยวกับโรงพยาบาลและหน่วยพยาบาลเคลื่อนที่สำหรับผู้ป่วยที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ และบริการฟื้นฟูสภาพผู้ป่วย ด้วยการปฏิบัติตามกฎหมายที่เหมาะสม การพัฒนาความสามารถและการสร้างช่องทางการเข้าถึงการบริการทางการแพทย์ที่ทั่วถึง ได้ทันการณ์ รวมทั้ง เรียกร้องให้องค์การอนามัยโลกสนับสนุนประเทศสมาชิก ตามความพยายามในประเทศนั้น ๆ

OP26. จัดให้มี ระบบการฟื้นฟูสภาพผู้ป่วยและการบูรณาการเข้าถึงทางสังคมแต่เนิ่น ๆ รวมถึงในโลกของการทำงาน สำหรับบุคคลที่ได้รับบาดเจ็บและคนพิการ ซึ่งเกิดจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนนและให้การสนับสนุนที่ทั่วถึงแก่เหยื่อผู้เคราะห์ร้ายจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนนรวมทั้งครอบครัวของบุคคลดังกล่าว

การดำเนินการตามคำแนะนำเพื่อเสริมสร้างความร่วมมือและการประสานงานด้านความปลอดภัยทางถนนระดับโลก

OP27. เชิญรัฐบาลประเทศต่าง ๆ และหน่วยงานด้านความปลอดภัยทางถนนให้สานต่อและเสริมสร้างกิจกรรมความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อแบ่งปันหลักปฏิบัติที่ดี และบทเรียน ถ่ายทอดองค์ความรู้ ส่งเสริมการเข้าถึงเทคโนโลยีเชิงสร้างสรรค์และยั่งยืน รวมทั้ง พัฒนาความสามารถโดยสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนของโลก พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๓ และวาระเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน พ.ศ. ๒๕๗๓

OP28. เชิญผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องทุกกลุ่ม โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มชุมชนผู้บริจาค ให้ประเมินการให้เงินสนับสนุนเพื่อความปลอดภัยทางถนนและให้สำรวจระเบียบแบบแผนการให้เงินสนับสนุนเชิงสร้างสรรค์ เพื่อสนับสนุนการวิจัยระดับโลก ภูมิภาค ประเทศ และท้องถิ่น รวมทั้ง การดำเนินการตามนโยบาย

OP29. สนับสนุนองค์การอนามัยโลก โดยความร่วมมือกับหน่วยงานอื่น ๆ ของสหประชาชาติ และคณะกรรมการการประจำส่วนภูมิภาคของสหประชาชาติ เพื่อให้เกิดกระบวนการที่โปร่งใส ยั่งยืนและมีส่วนร่วมโดยผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม โดยผ่านกลไกที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน เพื่อพัฒนาไปสู่เป้าหมายระดับประเทศ ภูมิภาค และระดับโลก ทั้งนี้ เพื่อลดจำนวนและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนน รวมทั้งดำเนินกระบวนการที่จะนำไปสู่การกำหนดและจัดทำตัวชี้วัดสำหรับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนที่เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน

OP30. เชิญสมาชิกใหญ่แห่งสหประชาชาติให้ลงนามเห็นชอบต่อสาระหลักของปฏิญญานี้

๑๐.๑๑ หนังสือคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน
สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ที่ (สปท) ๑๘๑๘/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๙
เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ข้อมูลและเอกสาร

ด่วนที่สุด
ที่ (สปท) ๑๘๑๕ / ๒๕๕๙



คณะกรรมการการวิสามัญขับเคลื่อน
การปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน
สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
ถนนอุทองใน เขตดุสิต กรุงเทพฯ ๑๐๓๐๐

๒๗
กรกฎาคม ๒๕๕๙

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ข้อมูลและเอกสาร

เรียน นายสิริอุ เวตราสโก

ด้วยคณะกรรมการการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน
สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ได้พิจารณาศึกษาเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนน ซึ่งในปัจจุบัน
อุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากรถจักรยานยนต์มีจำนวนมาก การเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้งก่อให้เกิดความสูญเสีย
ทั้งในชีวิตและทรัพย์สิน คณะกรรมการจึงให้ความสำคัญกับการพิจารณาหาแนวทางป้องกันและลดอุบัติเหตุ
ดังกล่าวเพื่อให้เกิดความปลอดภัยทางถนนและลดความสูญเสียที่เกิดขึ้น

เพื่อให้การพิจารณาของคณะกรรมการเป็นไปด้วยความรอบคอบ ได้รับทราบข้อมูลที่เป็น
ประโยชน์ต่อการพิจารณา คณะกรรมการจึงใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านเกี่ยวกับข้อมูลและเอกสาร
เพื่อประกอบการพิจารณาในเรื่องต่อไปนี้

๑. การกำหนดมาตรฐานตัวรถ อุปกรณ์ ส่วนควบ ด้านความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์
ที่มีปริมาตรความจุกระบอกสูบไม่เกิน ๑๒๕ ลูกบาศก์เซนติเมตร
๒. ประเทศที่มีการกำหนดให้รถจักรยานยนต์ที่มีปริมาตรความจุกระบอกสูบไม่เกิน ๑๒๕
ลูกบาศก์เซนติเมตร ที่ผลิตจำหน่ายโดยจำกัดความเร็วสูงสุดที่สามารถทำได้ไว้และอัตราความเร็วมีจำกัดไว้เป็น
กิโลเมตรต่อชั่วโมง
๓. กรณีไม่มีข้อมูลรายละเอียดตามข้อ ๑ และข้อ ๒ ดังกล่าวข้างต้น คณะกรรมการขอให้
มีการศึกษาข้อมูลรายละเอียดดังกล่าวเพื่อเป็นฐานข้อมูลที่เป็นมาตรฐานความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์
อันเป็นประโยชน์ต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา คณะกรรมการหวังเป็นอย่างยิ่งว่าคงได้รับความอนุเคราะห์
จากท่าน และขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(นายนิกร จำนง)

ประธานกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูป
ระบบความปลอดภัยทางถนน
สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

สำนักกรรมการ ๑
กลุ่มงานคณะกรรมการการคมนาคม
โทรศัพท์และโทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๖๗๘

เอกสารเพิ่มเติม
บัญชีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายเกี่ยวกับระบบความปลอดภัยทางถนน

ในรายงานของคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน
สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
เรื่อง “การปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน”

บัญชีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายเกี่ยวกับระบบความปลอดภัยทางถนน
รายงานของคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน
เรื่อง “การปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน”

๑. การแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายเกี่ยวกับพฤติกรรมและการขับขี่รถ

๑.๑ ปัญหาผู้กระทำความผิดขาดวินัยจราจรและไม่เกรงกลัวต่อกฎหมาย

๑.๑.๑ แนวทางแก้ไขปัญหา

(๑) กำหนดหน้าที่พนักงานเจ้าหน้าที่แจ้งนายทะเบียนและให้อำนาจนายทะเบียนสามารถระงับการชำระภาษีรถประจำปี ยึด พักใช้หรือระงับการต่อใบอนุญาตขับรถสำหรับกรณีผู้ฝ่าฝืนไม่ชำระค่าปรับตามใบสั่ง (มาตรา ๑๔๑ ทวิ)

(๒) กำหนดอัตราโทษปรับแบบก้าวหน้าในกรณีที่ผู้กระทำความผิดฝ่าฝืนหรือเพิกเฉยไม่ชำระค่าปรับตามกำหนดระยะเวลาที่กฎหมายกำหนด (มาตรา ๑๕๕)

(๓) กำหนดเพิ่มอัตราโทษความผิดตามกฎหมายจราจรทางบกกรณีผู้ขับรถชนแล้วหนี (มาตรา ๑๖๐)

(๔) กำหนดหลักเกณฑ์การเพิ่มเติมโทษผู้กระทำความผิดกรณีได้กระทำความผิดฐานเดิมซ้ำภายในระยะเวลาที่กำหนด (มาตรา ๑๖๑)

๑.๑.๒ รูปแบบกฎหมายที่ใช้

(๑) แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๑๔๑ ทวิ, ๑๕๕, ๑๖๐, และ ๑๖๑

(๒) สำนักงานตำรวจแห่งชาติอยู่ระหว่างดำเนินการพิจารณาแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งในร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่...) พ.ศ. มีหลักการของการเพิ่มอัตราโทษความผิด หลักเกณฑ์ขั้นตอนการปฏิบัติของพนักงานเจ้าหน้าที่และอำนาจของนายทะเบียนกรณีผู้กระทำความผิดฝ่าฝืนไม่ชำระค่าปรับ รวมทั้งหลักการอื่น ๆ ที่สอดคล้องกับมาตรการควบคุมพฤติกรรมผู้ขับขี่เพื่อความปลอดภัยทางถนน ดังนั้น เพื่อให้กลไกทางกฎหมายสนับสนุนการขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนนเกิดผลสัมฤทธิ์ จึงควรเสนอแนะคณะรัฐมนตรีเร่งผลักดันร่างกฎหมายฉบับดังกล่าวให้ผ่านกระบวนการนิติบัญญัติและประกาศมีผลเป็นกฎหมายบังคับใช้ต่อไป

๑.๑.๓ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

๑.๒ ปัญหาเมาแล้วขับ

๑.๒.๑ แนวทางแก้ไขปัญหา

(๑) กำหนดให้ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติสั่งการให้พนักงานสอบสวนต้องตรวจวัดแอลกอฮอล์ผู้ขับขี่รถในทุกกรณีที่เกิดอุบัติเหตุจนทำให้มีผู้เสียชีวิตหรือมีผู้ได้รับอันตรายบาดเจ็บแก่ร่างกายในโอกาสแรกที่พึงจะกระทำได้เมื่อพบผู้ขับขี่รถ เพื่อให้พยานหลักฐานมีความสมบูรณ์มากที่สุดเมื่อได้มีการฟ้องร้องดำเนินคดี

(๒) ปรับปรุงอัตราโทษฐานความผิดการขับรถในขณะเมาสุราจนเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ให้เทียบเท่าความผิดฐานฆ่าผู้อื่นโดยเจตนาตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา ๒๘๘

(๓) กำหนดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดที่กฎหมายสันนิษฐานให้ถือว่าเมาสำหรับผู้ขับขี่ที่เป็นเยาวชนเป็นไม่เกิน ๒๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

๑.๒.๒ รูปแบบกฎหมายที่ใช้

(๑) ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติมีหนังสือแจ้งเวียนกำหนดแนวทางการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานสอบสวนเกี่ยวกับการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ผู้ขับขี่รถทุกรายในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุทางถนน

(๒) เสนอแนะต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อมอบหมายให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติพิจารณาแก้ไขเพิ่มเติมอัตราโทษฐานความผิดเกี่ยวกับการจราจรตามมาตรา ๑๖๐ ตรี แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

(๓) เสนอแนะต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อมอบหมายให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติพิจารณาแก้ไขเพิ่มกฎกระทรวง ฉบับที่ ๑๖ (พ.ศ. ๒๕๓๗) ซึ่งออกตามความพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ เพื่อปรับลดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ซึ่งเป็นเยาวชนให้สอดคล้องกับข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก

๑.๒.๓ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

๑.๓ ปัญหาว่างแล้วขับ

๑.๓.๑ แนวทางแก้ไขปัญหา

กำหนดให้ผู้ขับรถมิให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถเกินกว่าสองชั่วโมงนับแต่ขณะเริ่มปฏิบัติหน้าที่ขับรถ และกำหนดเวลาพักสลับห้านาทีเมื่อผู้ขับรถได้ขับรถติดต่อกันมาเป็นเวลาสองชั่วโมง

๑.๓.๒ รูปแบบกฎหมายที่ใช้

แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๐๓ ทวิ แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

๑.๓.๓ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กรมการขนส่งทางบก

๒. การแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายที่เกี่ยวกับยานพาหนะ

๒.๑ ปัญหาลักษณะรถที่มีความเสี่ยงสูง กรณีรถขนส่งวัตถุอันตราย

๒.๑.๑ แนวทางแก้ไขปัญหา

ปรับปรุงข้อกำหนดเกี่ยวกับความปลอดภัยสำหรับกลุ่มยานพาหนะขนาดเล็กตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกที่ทำการขนส่งวัตถุอันตรายให้เป็นไปตามมาตรฐานตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายระหว่างประเทศทางถนนของคณะกรรมการเศรษฐกิจยุโรปแห่งสหประชาชาติ (European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road: ADR)

๒.๑.๒ รูปแบบกฎหมายที่ใช้

แก้ไขเพิ่มเติมกฎกระทรวง ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๒๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

๒.๑.๓ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

๒.๒ ปัญหารถที่ต้องได้รับความคุ้มครองเป็นพิเศษ กรณีของรถโรงเรียน

๒.๒.๑ แนวทางแก้ไขปัญหา

ให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติพิจารณาปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับรถโรงเรียนให้เหมาะสมกับลักษณะของรถที่ควรได้รับความคุ้มครองจากใช้ถนนเป็นพิเศษ

๒.๒.๒ รูปแบบกฎหมายที่ใช้

ปรับปรุงหรือแก้ไขเพิ่มเติมกฎกระทรวง ฉบับที่ ๔ (พ.ศ. ๒๕๒๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

๒.๒.๓ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

๒.๓ ปัญหาการติดตั้งเครื่องอุปกรณ์อื่นที่จำเป็นเพื่อความปลอดภัยในรถ กรณีเบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์ (Child Seat)

๒.๓.๑ แนวทางแก้ไขปัญหา

เสนอให้กรมการขนส่งทางบกพิจารณาศึกษาและออกข้อกำหนดเกี่ยวกับเบาะนิรภัยสำหรับเด็กให้เป็นอุปกรณ์มาตรฐานประจำรถยนต์ที่ต้องมีกรณีที่มีเด็กเล็กหรือทารกโดยสารในรถยนต์

๒.๓.๒ รูปแบบกฎหมายที่ใช้

อาศัยอำนาจตามความมาตรา ๕ (๒) แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ ออกกฎกระทรวงว่าด้วยอุปกรณ์และการปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยสำหรับการโดยสารรถยนต์ของเด็กเล็กหรือทารก

๒.๓.๓ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กรมการขนส่งทางบก

๓. ระบบใบขับขี่รถเพื่อความปลอดภัยทางถนน

๓.๑ การแก้ไขปัญหา

กรมการขนส่งทางบกจึงได้เสนอรูปแบบการจัดทำระบบการออกใบอนุญาตขับรถใหม่ เพื่อป้องกันไม่ให้ผู้ขับขี่ที่ถูกยึด พักใช้ หรือเพิกถอนใบอนุญาตใบหนึ่ง สามารถนำใบอนุญาตที่ตนมีอีกใบหนึ่งมาใช้ขับรถที่ถูกยึด พักใช้ หรือเพิกถอนต่อไปได้อีก โดยกำหนดให้บุคคลมีใบอนุญาตขับรถเพียงใบเดียว ซึ่งในใบอนุญาตนั้นจะระบุลักษณะรถที่สามารถขอรับใบอนุญาตได้ทั้งหมด หากบุคคลใดมาขอรับใบอนุญาตสำหรับรถลักษณะใด ต้องผ่านการอบรมทดสอบความรู้ในการขับรถลักษณะนั้น ๆ และจะทำเครื่องหมายอนุญาตไว้สำหรับรถลักษณะนั้นเท่านั้น ซึ่งรูปแบบใบอนุญาตใหม่นี้ จะกำหนดแยกตามลักษณะ ขนาด และการใช้งานเฉพาะ ของรถ เช่น

(๑) รถจักรยานยนต์ จำแนกใบอนุญาตออกเป็น ๒ ลักษณะ คือจักรยานยนต์ทั่วไป และรถจักรยานยนต์ที่มีกำลังเครื่องยนต์สูง (Big bike)

(๒) รถยนต์นั่งไม่เกิน ๙ คน และรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก น้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกรวมไม่เกิน ๓,๕๐๐ กิโลกรัม

(๓) รถยนต์โดยสารขนาดใหญ่

(๔) รถยนต์บรรทุกขนาดใหญ่

(๕) รถพ่วง รถแทรกเตอร์ รถบดถนน ตัวอย่างรูปแบบใบอนุญาต

สำหรับบุคคลที่ประสงค์จะขับรถสาธารณะ รถบรรทุกวัตถุอันตราย รถโรงเรียน หรือรถอื่นที่อาจกระทบต่อความปลอดภัยในการใช้รถตามที่กำหนด จะต้องมีการอบรมขับรถขั้นต้นมาก่อน และต้องได้รับใบรับรองการขับรถ เพื่อใช้ร่วมกับใบอนุญาตขับรถนั้นด้วย และหากถูกยึด พักใช้ หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับรถหรือใบรับรองการขับรถใบหนึ่งใบใด จะไม่สามารถขับรถได้จนกว่าจะได้คืนสิทธิในใบอนุญาตดังกล่าว

๓.๒ รูปแบบทางกฎหมายที่เสนอ

กรมการขนส่งทางบกได้เสนอหลักการนี้ไว้ในร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ซึ่งอยู่ระหว่างการตรวจพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ดังนั้น หากสามารถเร่งผลักดันร่างกฎหมายดังกล่าว ซึ่งเป็นการรวมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ เป็นกฎหมายฉบับเดียวกัน ประกอบกับร่างกฎหมายฉบับนี้ ได้มีการปรับปรุงหลักการกฎหมายที่เกี่ยวกับระบบการขนส่งหลายประการ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อความปลอดภัยในการขนส่งและการใช้รถประเภทต่าง ๆ

๓.๓ หน่วยงานผู้รับผิดชอบดำเนินการ

(๑) สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๒) กรมการขนส่งทางบก

๔. ระบบประกันภัยเพื่อความปลอดภัยทางถนน

๔.๑ แนวทางแก้ไขปัญหา

กำหนดมาตรการของระบบประกันที่เหมาะสม เพื่อให้เป็นปัจจัยหนึ่งที่ส่งเสริมสนับสนุนระบบความปลอดภัยทางถนน และเสนอแนะให้คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ปรับข้อกำหนดและรูปแบบค่าธรรมเนียมประกันภัยในสอดคล้องกับกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก

๔.๒ รูปแบบกฎหมายที่เสนอ

เสนอแนะให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย พ.ศ. ๒๕๕๐ และเพิ่มเติมข้อความเงื่อนไขในค่าธรรมเนียมประกันภัย ดังนี้

(๑) เพิ่มเติมนำหน้าที่ของคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ให้ครอบคลุมถึงการกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจประกันภัย ในลักษณะการส่งเสริมและการลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนน (มาตรา ๑๒)

(๒) เพิ่มเติมนำหน้าที่ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (มาตรา ๒๐) ให้ครอบคลุมการศึกษา ค้นคว้า วิเคราะห์และวิจัยเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจประกันภัย ในลักษณะการส่งเสริมและลดอุบัติเหตุทางถนน

(๓) เสนอแนะให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมแบบและข้อความเงื่อนไขในค่าธรรมเนียมประกันภัย เพื่อกำหนดให้ผู้เอาประกันภัยที่เป็นฝ่ายผิด (เฉพาะที่เป็นการฝ่าฝืนกฎหมายที่เกี่ยวกับความปลอดภัยอย่างร้ายแรง เช่น ขับรถเร็ว เมา หรือฝ่าฝืนสัญญาณหรือเครื่องหมายจราจร) จะได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนไม่เต็มตามจำนวนความเสียหายที่แท้จริง หรือเพิ่มเติมข้อยกเว้นความผิดของบริษัทประกันภัยในกรณีผู้เอาประกันภัยกระทำการฝ่าฝืนกฎหมายอย่างร้ายแรงจนเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ รวมทั้งข้อกำหนดค่าธรรมเนียมประกันภัยเกี่ยวกับค่าของระดับแอลกอฮอล์ในเลือดที่ผู้รับประกันภัยจะให้ความคุ้มครองจ่ายเงินชดเชยความเสียหายให้สอดคล้องกฎกระทรวง ฉบับที่ ๑๖ (พ.ศ. ๒๕๓๗) ออกความความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

๔.๓ หน่วยงานผู้รับผิดชอบดำเนินการ

สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.)

แผนการนำเสนอ

รายงานของคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
เรื่อง “การปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน”
ในวันอังคารที่ ๒ สิงหาคม ๒๕๕๙

เรื่อง	ผู้อภิปราย
๑. ภาพรวมการนำเสนอรายงานเรื่อง “การปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน”	นายนิกร จำนง ประธานกรรมการ (สมาชิกสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ)
๒. แผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน ระยะสั้น : แผนงานรองรับเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๐ (ระยะเวลาตั้งแต่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๙ ถึง ๑๕ มกราคม ๒๕๖๐)	นายธนะพงศ์ จินวงษ์ ที่ปรึกษาประจำคณะกรรมการ (ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน)
๓. แผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน ระยะกลาง : ร่างแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ (ระยะเวลา ๕ ปี ตั้งแต่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๙ ถึง ๓๐ กันยายน ๒๕๖๔)	นายนิกร จำนง ประธานกรรมการ (สมาชิกสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ)
ยุทธศาสตร์ที่ ๑ กฎหมายความปลอดภัยทางถนนและการบังคับใช้ (Road Safety Laws and Enforcement)	พลตำรวจเอก ไตรรัตน์ อมาตยกุล รองประธานกรรมการ คนที่หนึ่ง (สมาชิกสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ)
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Management)	นายนิกร จำนง ประธานกรรมการ (สมาชิกสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ)
ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ถนนปลอดภัย (Road Safety for Safer Roads)	นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ กรรมการ (ผอ.สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร)
ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ยานพาหนะปลอดภัย (Road Safety for Safer Vehicles)	นายสนธิ พรหมวงษ์ กรรมการ (อธิบดีกรมขนส่งทางบก)
ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การให้การศึกษา เสริมสร้างวัฒนธรรม และพฤติกรรมด้านความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Education, Culture and Behaviors)	นางกอบกุล อาภากร ณ อยุธยา กรรมการ (สมาชิกสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ) (นำเสนอพร้อมคลิปการสัมภาษณ์และรณรงค์ ความปลอดภัยทางถนน)
ยุทธศาสตร์ที่ ๖ การบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน ด้านความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Emergency Medical Services)	นายอนุชา เศรษฐเสถียร ที่ปรึกษาประจำคณะกรรมการ (เลขาธิการสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ)

เรื่อง	ผู้อภิปราย
๔. ภาพรวมแผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน ยั่งยืนระยะยาว (ระยะเวลา ๒๐ ปี ตั้งแต่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๙ ถึง ๓๐ กันยายน ๒๕๗๙)	ศาสตราจารย์ดุสิต เครืองาม รองประธานกรรมการ คนที่สอง (สมาชิกสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ)
๔.๑ ระบบศาลจราจร	นายสิทธิศักดิ์ วนะชกิจ ที่ปรึกษาประจำคณะกรรมการ (รองประธานศาลอุทธรณ์ภาค ๗)
๔.๒ การจัดตั้งเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทางถนน (จปถ.)	ศาสตราจารย์ดุสิต เครืองาม รองประธานกรรมการ คนที่สอง (สมาชิกสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ)
๔.๓ ระบบประกันภัยเพื่อความปลอดภัยทางถนน	ศาสตราจารย์ดุสิต เครืองาม รองประธานกรรมการ คนที่สอง (สมาชิกสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ)
๔.๔ การพัฒนาคุณภาพคนในทุกช่วงวัยให้มีภูมิคุ้มกันต่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินจากอุบัติเหตุทางถนน	นางฉวีลวดี บุรีกุล โฆษกคณะกรรมการ คนที่สอง (สมาชิกสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ)
๔.๕ การเสริมสร้างความเข้มแข็งของสถาบันทางสังคม ส่งเสริมให้ทุกภาคส่วนมีพฤติกรรมที่ดีในการใช้รถใช้ถนนร่วมกัน เป็นวัฒนธรรมที่ดีงามและเป็นรากฐานในการพัฒนาคนและสังคม	นางฉวีลวดี บุรีกุล โฆษกคณะกรรมการ คนที่สอง (สมาชิกสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ)
๔.๖ การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนด้วยระบบขนส่งสาธารณะ	นายเสรี สุวรรณภานนท์ ที่ปรึกษากรรมการ (สมาชิกสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ)
๕. สรุปข้อเสนอแนะการปฏิรูป	นายนิกร จำนง ประธานกรรมการ (สมาชิกสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ)
๕. รับฟังข้อเสนอแนะและตอบคำถาม	สมาชิกสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
๖. สรุปการรายงานการปฏิรูป	นายนิกร จำนง ประธานกรรมการ (สมาชิกสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ)

ขอเชิญคณะกรรมการธิการเข้าประจำที่

(คณะกรรมการธิการเข้าประจำที่)

นางสาววลัยรัตน์ ศรีอรุณ (รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ คนที่สอง) : ด้วยประธานกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนนได้มีหนังสือขออนุญาตให้ที่ปรึกษาประจำคณะกรรมการซึ่งเป็นบุคคลภายนอกเข้าร่วมประชุมเพื่อให้ข้อมูลและตอบประเด็นข้อซักถามของสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ซึ่งประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศพิจารณาแล้วได้อนุญาตตามข้อบังคับข้อ ๕๘ จำนวน ๓ ท่านคือ ท่านสิทธิศักดิ์ วนะชกิจ ท่านอนุชา เศรษฐเสถียร ท่านธนะพงศ์ จินวงษ์ ขอเชิญผู้มีรายชื่อดังกล่าวเข้าร่วมประชุมชี้แจงต่อที่ประชุมด้วยค่ะ เชิญเลยคะ รายชื่อของคณะกรรมการชุดนี้ที่จะแถลงต่อที่ประชุมมีทั้งหมด ๙ ท่านนะคะ จะแถลงทั้ง ๙ ท่านเลยนะคะ คงใช้เวลาแต่ละท่านไม่มากนัก แต่รวมแล้วก็ใช้เวลาโดยรวมค่อนข้างเยอะค่ะ

ท่านแรก ท่านนิกร จำนง ประธานกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน อดีตสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร อดีตรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม

ท่านที่ ๒ พลตำรวจเอก ไตรรัตน์ อมาตยกุล รองประธานกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน คนที่หนึ่ง หัวหน้านายตำรวจราชสำนักประจำ

ท่านที่ ๓ ท่านกอบกุล อาภากร ณ อยุธยา กรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน ธุรกิจพัฒนาที่ดิน ตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ

ท่านที่ ๔ ท่านดุสิต เครืองาม รองประธานกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน คนที่สอง อดีตสมาชิกสภาปฏิรูปแห่งชาติ อดีตที่ปรึกษานโยบายรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน นายกสมาคมอุตสาหกรรมเซลล์แสงอาทิตย์ไทย

ท่านที่ ๕ ท่านถวิลวดี บุรีกุล โฆษกคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน คนที่สอง ผู้อำนวยการสำนักวิจัยและพัฒนาสถาบันพระปกเกล้า อดีตสมาชิกสภาปฏิรูปแห่งชาติ อดีตกรรมการยกร่างรัฐธรรมนูญ

ท่านที่ ๖ ท่านสิทธิศักดิ์ วนะชกิจ ที่ปรึกษาประจำคณะกรรมการธิการวิสามัญ
ขับเคลื่อนปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน รองประธานศาลอุทธรณ์ภาค ๗

ท่านที่ ๗ ท่านอนุชา เศรษฐเสถียร ที่ปรึกษาประจำคณะกรรมการธิการวิสามัญ
ขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน เลขาธิการสถาบันการแพทย์ฉุกเฉิน
แห่งชาติ

ท่านที่ ๘ ท่านชนะพงศ์ จินวงษ์ ที่ปรึกษาคณะกรรมการธิการวิสามัญขับเคลื่อน
การปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน

ท่านที่ ๙ พันตำรวจเอก สุกิจ โตตาบ รองผู้บังคับการกองกฎหมาย
สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรียนเชิญท่านประธานกรรมการแถลงค่ะ

นายนิกร จำนง (ประธานกรรมการ) : เรียนท่านประธานสภาขับเคลื่อน
การปฏิรูปประเทศ กระผม นายนิกร จำนง ประธานกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูป
ระบบความปลอดภัยทางถนน สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ขอเสนอรายงาน เรื่อง
การปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน ต่อที่ประชุมสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศดังนี้
นะคะ

ตามที่ที่ประชุมสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ครั้งที่ ๒๑/๒๕๕๙
เมื่อวันจันทร์ที่ ๒ พฤษภาคม ๒๕๕๙ ได้มีมติตั้งคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อน
การปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน และให้พิจารณา เรื่อง การปฏิรูประบบ
ความปลอดภัยทางถนน ให้แล้วเสร็จภายในเวลา ๑๒๐ วันนั้น บัดนี้คณะกรรมการวิสามัญ
ขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนนเห็นว่าเรื่องความปลอดภัยทางถนน
เป็นเรื่องสำคัญ และเพื่อให้การขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนนทันต่อ
สถานการณ์ในช่วงเทศกาลปีใหม่ ปี ๒๕๖๐ -----

คณะกรรมการการจ้งเสนอรายงาน เรื่อง การปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน และ ร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. ในกรอบระยะเวลา ๙๐ วันต่อที่ประชุมสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ เพื่อพิจารณาเห็นชอบในข้อเสนอแนะต่าง ๆ และ ดำเนินการตามแผนพัฒนาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศต่อไป ในการนี้คณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนนของสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ขอแถลงต่อที่ประชุมสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศดังนี้ โดยขอเพิ่มเติมชื่อเรื่องนะครับ จากเดิมชื่อ การปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน เป็น เรื่อง การปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน และร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. เนื่องจากคณะกรรมการได้มีการเสนอร่างพระราชบัญญัติแนบท้ายรายงานมาด้วย จึงขออนุญาตนะครับ ในการนี้ และขออนุญาตท่านประธานนะครับ ขออนุญาตให้บุคคลภายนอกเข้าร่วมในการแถลงครั้งนี้ด้วย ซึ่งท่านประธานได้กล่าวชื่อไปแล้วที่ได้ขอไปนะครับ ขออนุญาตท่านประธานฉายสไลด์ (Slide) เพื่อประกอบการพิจารณารายงานและขออนุญาตแจกเอกสารเพิ่มเติมซึ่งท่านประธานได้กรุณานุญาตแล้วนะครับ แล้วก็มีการนำเสนอรายงานแนบมาด้วย และบัญชีแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน ซึ่งนอกเหนือจากร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวนะครับ

(เจ้าหน้าที่ได้ดำเนินการเปิดพรีเซนเทชัน (Presentation))

นายนิกร จำนง (ประธานกรรมการ) : ผมจะเริ่มการเสนอแนะครับ ที่มาได้กล่าวไปแล้วนะครับว่ากรรมการชุดนี้ได้รับการแต่งตั้งจากที่นี้ไปนะครับ การดำเนินงานที่เราได้มีการดำเนินการ เนื่องจากว่าการดำเนินการในการประชุมทางที่ประชุมมีความเห็นว่าการหน่วยงานที่มีการกิจเกี่ยวเนื่อง เราจึงได้เชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรงมาเป็นกรรมการด้วย ซึ่งก็มีที่ชัดเจนก็คือผู้อำนวยการ สนข. ท่านชัยวัฒน์ ทองคำคูณ รับผิดชอบตรงนี้โดยตรงของประเทศ ท่านอธิบดีกรมการขนส่งทางบก นายสนิท พรหมวงษ์ และองค์กรเอกชนได้ดำเนินการเรื่องนี้จริงจ้ง เช่น คุณหมอแท้จริง ศิริพานิช โครงการเมาไม่ขับนะครับ โครงการร่งไม่ขับก็มานะครับ เรามีการแต่งตั้งที่ปรึกษากฎหมายซึ่งได้รับความกรุณาจากท่านประธานวิรัช ชินวินิจกุล แล้วก็ได้มีท่านสิทธิศักดิ์ รองประธานศาลอุทธรณ์ภาค ๗ ซึ่งแต่งตั้งเป็นประธานคณะทำงานจัดทำร่างพระราชบัญญัติพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. ท่านเป็นคนรับผิดชอบ นอกจากนั้นก็มียกลุ่มแพทย์ที่ทำงานเรื่องนี้มายาวนานมากนะครับ

ก็มีคุณหมออนุชา เศรษฐเสถียร เลขาธิการสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ อีเอ็มเอส (EMS) นะครับ แล้วก็คุณหมอนะพงศ์ จินวงษ์ ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน แล้วก็มีคุณหมอมนูญ ลิเชวงวงศ์ ประธานทุนง่วงอย่าขับในพระบรมราชูปถัมภ์ของสมเด็จพระเจ้าพี่นางเธอ เจ้าฟ้ากัลยาณิวัฒนา กรมหลวงนราธิวาสราชนครินทร์ แล้วก็ทางกรมการพิจารณาแล้วเห็นว่าเรื่องที่เราทำเป็นเรื่องที่สำคัญ ระยะเวลาค่อนข้างสั้น ดังนั้นเราก็เลยตั้งคณะกรรมการ

เรื่องแรก ก็ถือว่าเป็นอนุกรรมการกฎหมายระบบความปลอดภัยทางถนน และการบังคับใช้ ซึ่งมีท่าน พลตำรวจเอก ไตรรัตน์ อมาตยกุล ใน สปท. เรานี้ครับ เป็นประธานอนุกรรมการ แล้วก็อนุกรรมการขับเคลื่อนการแก้ไขปัญหาจราจร เมืองใหญ่ มีท่านเสรี สุวรรณภานนท์ เป็นประธานอนุกรรมการ มีคณะทำงานจัดทำหลักสูตรความปลอดภัยทางถนน มีการสัมมนาซึ่งได้ดำเนินการไปแล้วนะครับ การจราจร แก่เด็กและเสนอผลงานต่อกรรมการ ก็คือมีท่านกอบกุล อาภากร ณ อยุธยา เป็นประธาน มีคณะจัดทำร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. ท่านสิทธิศักดิ์ วนะชกิจ เป็นประธาน และคณะทำงานจัดทำร่างแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนมี พันตำรวจโท หม่อมหลวงกิตติบดี ประวิตร เป็นประธานคณะทำงานนะครับ การแต่งตั้งมีอยู่ในเอกสาร ภาคผนวกแล้วนะครับ ผลการพิจารณาท่านประธานที่เคารพครับ ท่านสมาชิกครับ เราได้กำหนดว่าการแก้ไขปัญหาดังกล่าวเป็นเรื่องที่ต้องมีความเกี่ยวเนื่อง ดังนั้นเราก็เลยเสนอขึ้นมาเป็น ๓ แผนต่อเนื่องกัน ดังนั้นในวันนี้ต้องขออนุญาตท่านประธานและท่านที่เคารพนะครับ การนำเสนอเหมือนนำเสนอ ๓ วาระปฏิรูปซ้อนมาด้วยกันครับ เป็นระยะสั้น แผนระยะสั้นที่เราเสนอก็คือแผนปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนนระยะสั้น เป็นแผนรองรับเทศกาลปีใหม่ที่จะถึง -----

ในส่วนนี้เราเสนอให้มีแผนรองรับเทศกาลปีใหม่เป็นการเฉพาะ เนื่องจากประสบการณ์ที่ผ่านมาในช่วงนี้ ผมเองได้เคยเป็นรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมมา ๓ ปี ได้ต่อสู้กับเรื่องวันหยุดระยะยาวมา ๖ ครั้ง แล้วก็นำเรียนที่ประชุมว่าปีแรก ๒ ครั้ง วันปีใหม่กับวันสงกรานต์แพ้ ปีต่อมาเสมอด่วนะครับ แล้วก็ปีสุดท้ายได้ชนะเขามา ๒ ครั้ง คือทำมา ๓ ปีติดต่อกันนะครับ ดังนั้นพอมาประชุมเราก็มีการดำเนินการโดยใช้ระบบที่ว่าจะมาสู้กับสถานการณ์ อย่างคำว่า ๗ วันอันตราย เป็นคำที่เรากำหนดขึ้นมาในยุคนั้นนะครับ มาจาก ๗ วันระวังอันตราย ใช้อยู่ปัจจุบันนี้นะครับ ซึ่งสถานะที่เกิดขึ้นก็คือว่าเรามีการกำหนดแผนระยะสั้นตรงนี้เป็นเป้าหมาย ซึ่งรัฐบาลไม่ได้กำหนดเป้าหมายมาหลายปีแล้วว่าจะลดลงให้ได้ร้อยละ ๕ เป็นอย่างน้อยนะครับ ซึ่งเป็นเรื่องที่ยากมาก ไม่ใช่เรื่องง่าย ซึ่งหมายความว่าถ้าปล่อยไปไม่มีแผนเลย สถานการณ์ที่เป็นอยู่เราจะมี การสูญเสียชีวิตในปีใหม่ที่จะมาถึงประมาณ ๔๐๐ กว่าคนนะครับ เราก็กำหนดว่าให้ไม่เกิน ๓๖๑ คนนะครับ และต่อจากนั้นก็จะเป็นแผนรายละเอียดจะมีคุณหมอธนะพงศ์จะมานำเสนอให้พวกเราทราบนะครับ

แผนต่อไปคือแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระยะกลาง ก็คือกรรมาธิการเสนอร่างแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนปี ๒๕๖๐ ที่จะถึงนี้จนถึงปี ๒๕๖๔ รวม ๕ ปี เดิมเราเคยมีเป็นแผน ๔ ปี แต่เนื่องจากรัฐบาลกำหนดเป็นแผน ๕ ปี ๕ ปี ๕ ปี เราก็ทำ ๕ ปีตามไปด้วยนะครับ แผนนี้ประสงค์จะให้หน่วยงานทางดำเนินการอย่างต่อเนื่องนะครับ สู้กันเป็นปี โดยมีการลดอัตราการเสียชีวิตทางถนนระหว่างปี ๒๕๖๐ ถึงปี ๒๕๖๔ มีเป้าหมายนะครับ ขณะนี้เรามีอัตราอยู่ที่ฐาน ๓๖.๖ ตามการศึกษาขององค์การอนามัยโลกนะครับ ลดลงร้อยละ ๑๐ ในปีที ๑ ก็คือปี ๒๕๖๐ แล้วก็ปีต่อไปลดลงอีก ๒.๕ ๔ ปี ลดลงปีต่อไปก็คือ ๑๒.๕ เปอร์เซ็นต์ และปีต่อไปก็คือ ๑๕ เปอร์เซ็นต์ ปีต่อไปลดลง ๑๗.๕ เปอร์เซ็นต์ และปีสุดท้ายปี ๒๕๖๐ ก็คือ ๒๐ เปอร์เซ็นต์นะครับ ระยะเวลาดำเนินการในแผนระยะกลางก็จะดำเนินการตั้งแต่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๙ ที่จะถึงนี้เป็นปีงบประมาณ ถึง ๓๐ กันยายน ๒๕๖๔ นะครับ ซึ่งเดี๋ยวจะนำเสนอต่อไป

สุดท้ายก็จะเป็นปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนนยั่งยืนระยะยาวนะครับ เราก็จะเสนอว่าตามแผนยุทธศาสตร์ที่ว่านี้ที่เรากำหนดเรามีเป้าหมายว่าจะลดการสูญเสียของประชาชนในช่วง ๕ ปีจะถึงนี้ ๑๗,๐๐๐ ราย หมายความว่าลดลงไปถ้าตามแผนนี้ถ้าไม่มีจะเสียชีวิตกันเยอะนะครับ แต่อย่างไรก็ตามแม้ว่าจะลดแล้วยังเหลืออยู่ใน ๕ ปีข้างหน้าที่จะถึงนี้

เสียชีวิตตามที่เราประเมินอีก ๑๐๐,๐๐๐ ราย หลีกไม่พ้นนะครับ ขนาดลดแล้วนี่นะครับ ดังนั้นเราก็เลยเสนอว่าจำเป็นอย่างยิ่งจะต้องมีแผนยังยืนระยะยาวต่อเนื่องไป ๒๐ ปี รัฐบาลก็มี ๒๐ ปี ก็ทำไป ๒๐ ปี อาจจะต่อเนื่องไปนะครับ ซึ่งแผนตรงนี้มีรายละเอียดเพิ่มเติมเกี่ยวกับการให้ความรู้่นะครับ ระยะเวลาในแผนสุดท้ายก็คือว่า ยังยืนระยะยาว ๒๐ ปี ก็คือ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๙ จนถึง ๓๐ กันยายน ๒๕๗๙ นะครับ ซึ่งส่วนนี้ท่านอาจารย์ดุสิตจะเป็นผู้เสนอต่อไปนะครับ ดังนั้นเพื่อการนำเสนอครั้งนี้มีความสำคัญเป็นส่วน ๆ ผมก็ขออนุญาตท่านประธานให้นำเสนอแผนรองรับเทศกาลปีใหม่เป็นแผนระยะสั้นนะครับ โดยนายแพทย์ธนะพงศ์ จินวงษ์ เป็นผู้เสนอ กราบเรียนท่านประธานครับ ขออนุญาตครับ

นางสาววลัยรัตน์ ศรีอรุณ (รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ คนที่สอง) : เรียนเชิญค่ะ

นายธนะพงศ์ จินวงษ์ (ผู้ชี้แจงในนามคณะกรรมการ) : กราบเรียนท่านประธานสภา ท่านสมาชิกสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศที่เคารพ กระผม นายแพทย์ธนะพงศ์ จินวงษ์ ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน ในฐานะของที่ปรึกษากรรมการวิสามัญฯ นะครับ จะขอนำเรียนแผนเร่งด่วนระยะสั้นในช่วงปีใหม่ ปี ๒๕๖๐ ที่จะถึงนี้นะครับ ในรอบ ๑๐ ปีที่ผ่านมาตามที่ท่านประธานได้นำเรียนนะครับ ตรงนี้เดี่ยวขอสไลด์ (Slide) ขึ้นเลยนะครับ

(เจ้าหน้าที่ได้ดำเนินการเปิดพรีเซนเทชัน (Presentation))

นายธนะพงศ์ จินวงษ์ (ผู้ชี้แจงในนามคณะกรรมการ) : เราจะพบว่าการเสียชีวิต ๗ วันของเทศกาลปีใหม่ จากกราฟ แม้จะลดลงในช่วง ๒ ปีแรก จากยอดการเสียชีวิต ๗ วัน ๔๐๐ กว่าราย -----

แต่ใน ๘ ปีที่ผ่านมาเราจะพบว่ายอดการเสียชีวิตกลับคงที่ ตัวเลขอยู่ที่ ๓๒๐ ถึง ๓๖๐ ชีวิตในแต่ละเทศกาล ที่สำคัญคือในปีใหม่ที่ผ่านมามีจำนวนผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้นมา ๓๘๐ ราย หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๑.๔๔ ไม่เพียงเท่านั้น ในปีใหม่ที่ผ่านมายังมีสัญญาณที่สำคัญเตือนให้เห็นถึงดัชนีความรุนแรงที่เพิ่มขึ้น ในอุบัติเหตุ ๑๐๐ ครั้ง ปกติแต่ละปีจะมีการเสียชีวิต ๘ ราย แต่ในปีใหม่ที่ผ่านมา อุบัติเหตุ ๑๐๐ ครั้งมีคนตายถึง ๑๑.๒๕ ราย ซึ่ง ๕๒ เปอร์เซ็นต์ของการตายเป็นการตาย ณ จุดเกิดเหตุหรือตายคาที่นั้นครับ

สไลด์ (Slide) ถัดไปนะครับ ดัชนีความรุนแรงหรือที่ทางวิชาการเรียกว่าเป็น ซิวิลิตีอินเดกซ์ (Civility index) ที่เพิ่มขึ้น มีปัจจัยที่เกี่ยวข้องโดยตรงอยู่ ๔ ประการ แต่ที่สำคัญที่สุดประการแรกเลยก็คือเรื่องของความเร็วหรือการขับรถเร็วทั้งทางหลวงและการขับรถเร็วในเขตเมืองที่มีคนสัญจรข้ามถนนไปมา ในเทศกาลปีใหม่ที่ผ่านมาพบว่ามีถึง ๑๐ เปอร์เซ็นต์ของคนที่ตายเป็นคนเดินถนน ที่เกิดขึ้นจากการข้ามถนน

ถัดมาคือพฤติกรรมเสี่ยงที่ทำให้เกิดความรุนแรงที่สำคัญเลยก็คือเรื่องของการหลับใน เพราะจะเป็นการที่มีการชนในลักษณะของการปะทะ ไม่มีการเบรก โดยเฉพาะในช่วงของการเดินทางไปกลับ จะมีความอ่อนล้าจากการขับรถติดต่อกันหลายชั่วโมง อีกพฤติกรรมเสี่ยงที่สำคัญคือการดื่มขับนะครับ หรือเรียกว่า เมาขับ เพราะเราพบว่ายิ่งดื่มยิ่งไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัย เกือบทั้งหมดของคน queดื่มถ้าเป็นมอเตอร์ไซค์ก็ไม่ใส่หมวกกันน็อก ถ้าเป็นรถยนต์ก็ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยนะครับ เพราะฉะนั้นพฤติกรรมเสี่ยง ๒ อย่างนี้จะเป็นพฤติกรรมเสี่ยงสำคัญที่ทำให้ดัชนีรุนแรงมากขึ้น

ประการที่ ๓ คือความรุนแรงที่เกิดจากรถที่หลุดไปชนวัตถุข้างทางโดยเฉพาะต้นไม้ สุดท้ายก็คือการที่ผู้ขับขี่หรือผู้ซ้อนหรือคนที่โดยสารไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัย ผู้ที่เสียชีวิตร้อยละ ๘๒ จากการใช้รถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกกันน็อก ผู้ที่ขับรถส่วนบุคคลหรือโดยสารรถส่วนบุคคลและเสียชีวิตร้อยละ ๗๒ ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยนะครับ ฉะนั้นจะเห็นว่าทั้งหมดนี้เป็นที่มาของดัชนีของความรุนแรงนะครับ และสิ่งที่จะนำไปสู่ข้อเสนอสำคัญเพื่อจะลดความสูญเสีย ขอสไลด์ (Slide) ถัดไปนะครับ

ข้อเสนอสำคัญ ประการแรก ตามที่ท่านประธานของกรรมาธิการวิสามัญได้นำเรียนนะครับ สิ่งที่จะควรจะถูกหยิบยกขึ้นมาก็คือการตั้งเป้าให้มีการลดการตายลงร้อยละ ๕ หรือให้การเสียชีวิตไม่เกิน ๓๖๑ รายในเทศกาลที่ผ่านมาพร้อมกำหนดให้จังหวัด อำเภอ

และท้องถิ่นซึ่งเป็นจุดจัดการได้มีการวิเคราะห์ปัญหาและกำหนดเป้าหมาย เพราะว่าการกำหนดเป้าหมายในทุกระดับจะทำให้ทุกภาคส่วนทราบและมีทิศทางของการทำงานร่วมกัน อันนี้เป็นสิ่งสำคัญที่จะต้องเกิดขึ้นในปีใหม่นี้

ประการถัดมา คือบังคับใช้กฎหมายข้อที่ ๒ ให้เข้มงวดจริงจัง โดยเฉพาะการกระตุ้นให้มีการตื่นตัวในช่วง ๗ วันก่อนเทศกาลให้เกิดการบังคับใช้จริง มีการรายงานผลนะครับ ซึ่งตรงนี้จะเป็นตัวกระตุ้นสำคัญให้ช่วง ๗ วันเกิดประสิทธิผล พร้อมกันนี้ต้องมีการสนับสนุนอุปกรณ์ให้เพียงพอโดยเฉพาะเครื่องตรวจวัดความเร็ว เครื่องตรวจความเมาที่เพียงพอ เพราะที่ผ่านมาด้วยข้อจำกัดของเครื่องมือทำให้ยอดดำเนินคดีของคนเมาทำได้เพียง ๒๐ รายต่อจังหวัดต่อวัน ซึ่งต่ำมากเมื่อเทียบกับจำนวนคนเมาบนถนนนะครับ อันนี้เป็นสิ่งสำคัญ

อีกประการมาตรการการยึดรถที่เป็นมาตรการที่สำคัญก็ยังทำได้จำกัดนะครับ ควรจะมีการทบทวนแล้วก็ปรับปรุงในเรื่องนี้ หัวใจสำคัญที่จะทำให้การบังคับใช้เกิดประสิทธิภาพภายใต้ทรัพยากรที่จำกัดคือ ในพื้นที่จะต้องมีมาตรการในการทำแบบไม่หวานแหว่ก็คือมีการกระจายแบบสุ่มหรือแรนดอม (Random) ไปในกลุ่มเสี่ยง ช่วงเวลาเสี่ยง และพื้นที่เสี่ยง โดยเฉพาะในกลุ่มรถจักรยานยนต์ในกลุ่มเยาวชน คนทำงาน โดยเฉพาะในเวลากลางคืน ในช่วงของการฉลองนะครับ

ถัดไปนะครับ นอกจากการตั้งเป้าหมายลดการเสียชีวิตลง ๕ เปอร์เซ็นต์ และการบังคับใช้เข็ม สิ่งที่ต้องจัดการควบคู่กันไปคือทำให้เกิดถนนที่ปลอดภัยโดยให้ทุกชุมชนและท้องถิ่นมีการระบุและแก้ไขจุดเสี่ยง จุดอันตราย เช่น ทางเชื่อม ทางแยก ทางลัดผ่านต่าง ๆ รวมไปถึงการให้ชุมชนและท้องถิ่นมีเขตชุมชนที่สามารถลดความเร็ว เพราะจะช่วยลดการตายของคนเดินทางได้นะครับ

ประการถัดมาในเรื่องยานพาหนะ ในช่วงเทศกาลมุงเน้นในเรื่องของการให้คนขับได้เตรียมความพร้อม มุงเน้นในเรื่องของรถสาธารณะที่จะมาวิ่งเสริมให้มีความพร้อม

ประการสุดท้าย คือการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับรู้ถึงโอกาสเสี่ยง ความรุนแรงและผลกระทบที่ตามมาจากการที่มีพฤติกรรมเสี่ยง ที่ผ่านมามีเด็ก ๆ ที่มาใช้มอเตอร์ไซด์ยังไม่เคยรับรู้ถึงความเสี่ยงว่าจะเกิดผลกระทบกับทั้งตัวเองและครอบครัว รวมไปถึงเหยื่ออย่างไรบ้าง อันนี้การประชาสัมพันธ์ก็จะเป็นหัวใจสำคัญที่จะทำให้เรื่องนี้เกิดขึ้นได้นะครับ

ถัดไปนะครับ สิ่งที่จะถูกมุงเน้นก็คือก่อนถึงมาตรการเราต้องเตรียมความพร้อม ก่อนถึงเทศกาลก็คือเตรียมความพร้อมตั้งแต่เดือนสิงหาคมเป็นต้นไปที่หน่วยงานภาคนโยบายและศูนย์อำนวยการจะต้องกำหนดเป้าและส่งสัญญาณให้เกิดการทำงาน มีการสนับสนุนอุปกรณ์ลงไปในพื้นที่ ส่วนระดับพื้นที่ก็มีการวิเคราะห์ปัญหา แล้วก็การจัดเตรียมสถานการณ์ พร้อมทั้งมีการดำเนินการเข้มข้นที่จะถึงช่วงเทศกาลนะครับ

ประการสุดท้ายที่อยากจะกราบเรียนท่านประธานและท่านสมาชิกสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศที่เคารพ ทั้งหมดแล้วของการจัดการเรื่องเทศกาลปีใหม่ เพื่อลดการตายลงเป็นภาพเพียง ๔.๕ เปอร์เซ็นต์ของการสูญเสียของทั้งประเทศ ในทุก ๆ วัน ไม่เฉพาะเทศกาล คนไทย ๔๐ คน ถึง ๕๐ คนเสียชีวิตบนถนน ในทุก ๆ วัน ๑๕ ครอบครัวต้องแบกรับภาระดูแลผู้พิการไปตลอดชีวิต ช่วงเทศกาลถือว่าเป็นช่วงสำคัญที่สังคมไทยตื่นตัวกับเรื่องอุบัติเหตุทางถนน และพร้อมที่จะรับมาตรการใหม่ ๆ ที่เข้มงวด เพราะฉะนั้นต้องมองเทศกาลเป็นโอกาสของการใส่มาตรการสำคัญที่เข้มงวด จะว่าไปแล้วก็เหมือนกับเป็นช่วงที่สามารถทดลองยาใหม่ ๆ หรือยาที่แรงขึ้น เพราะฉะนั้นเทศกาลปีใหม่ในครั้งนี้ขอให้มาตรการที่เป็นมาตรการที่ชัดเจน เป็นมาตรการใหม่และสามารถเอามาบังคับใช้ได้

อย่างจริงจังเพื่อกระตุ้นให้สังคมเกิดการปรับตัวและพร้อมที่จะปรับเปลี่ยนไปสู่แผน
ระยะกลาง ระยะยาว ต่อไปนะครับ ขอนำเรียนท่านนี้ครับ

นางสาววลัยรัตน์ ศรีอรุณ (รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
คนที่สอง) : ต่อไปท่านนิกร จำนง เรียนเชิญใครคะ

นายนิกร จำนง (ประธานกรรมการ) : กราบเรียนท่านประธาน
ท่านสมาชิกครับ แผนสำหรับปีใหม่นี้ครับ อยากจะนำเรียนว่ามีอยู่โดยละเอียดเรามีเวลา
น้อยก็เลยเสนอ มีละเอียดมากนะครับ หมายความว่าหน่วยราชการหรือใครที่เกี่ยวข้อง
สามารถเอาไปดำเนินการได้ทันที แล้วก็ผ่านประสบการณ์มาเพียงพอแล้วที่จะดำเนินการ
นี่นะครับ ที่สำคัญก็คือว่าระยะเวลาตอนนี้จะไม่ทันอยู่แล้วท่านประธาน เพราะท่านประธาน
ก็ทราบเรื่องระบบงบประมาณ ขณะนี้งบประมาณอยู่ เครื่องมือในการเป่าก็ดี เครื่องมือ
วัดความเร็วก็ดี การจัดหาเหมือนตอนนี้จะไม่ทันเสียด้วยซ้ำ เราก็เลยเสนอว่าควรจะต้องมี
การใช้งบกลางฉุกเฉินถึงจะทำได้ นี่ก็ค่อนข้างช้าแล้วนะครับ นี่แค่ ๗ วันครับ เราจะทดสอบ
(Test) ระบบกันเท่านั้นเอง แต่สาระสำคัญคือแผนรวม ผมอยากจะเรียนว่าในส่วนแผน
ระยะกลางก็คือร่างแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนปี ๒๕๖๐ ถึงปี ๒๕๖๔ ที่เราเสนอ
ขึ้นมาเป็นแผน อยากจะเรียนว่าผมเองมีประสบการณ์กับเรื่องนี้มากเพราะว่าในช่วงที่ผมเป็น
รัฐมนตรีตอนช่วงปี ๒๕๔๗ นะครับ เราก็ดำเนินการสู้กับ ๗ วันอันตรายนี้ แล้วก็สู้ไม่รอดนะครับ
หมายถึงว่ายันไม่อยู่ แล้วก็ทำให้เห็นภาพกว้างขึ้น เราก็เลยมีการนำเสนอแผน ๔ ปี
เป็นแผนแม่บทในตอนนั้น ก็มีการกำหนดกันขึ้นมาแล้วก็ใช้องคาพยพ ใช้รองนายกรัฐมนตรี
มาเขียนแผน ตอนนั้นเราใช้เป็นแผนนะครับ ซึ่งผมเรียนว่าประสบความสำเร็จชัดเจนตั้งแต่
ปี ๒๕๔๘ ถึงปี ๒๕๕๑ -----

ซึ่งในแผนปีนี้เราถอดจากตรงนั้นมาหลายส่วน เอาประสบการณ์ที่ประสบความสำเร็จมา ในช่วงนั้นเรามีการกำหนดว่าเรามีแผนเป็น ๕ อี (5E) นะครับ ผมเคยเสนอไปบ้างแล้วก็คือ อี (E) แรก เอนฟอร์ชเมนต์ (Enforcement) ก็คือขณะนี้ก็ใช้เหมือนกัน การบังคับใช้กฎหมายเพราะคนไทยไม่ค่อยอยู่ในระเบียบวินัย ไม่ค่อยเชื่อถือในกฎหมายต้องใช้อันนี้เป็นตัวบังคับ อันที่ ๒ เป็นเอนจิเนียริง (Engineering) ซึ่งขณะนี้เรามาปรับเป็นความปลอดภัยทางถนน ก็คือการจัดการเรื่องถนนให้ปลอดภัยเป็นวิศวกรรม แผนวิศวกรรม อันที่ ๓ ก็คือเป็นเอดูเคชัน (Education) ครึ่งนี้ก็มีการปรับพฤติกรรม การเข้าไปเสริมในระบบโรงเรียน แล้วก็แผนต่อมาที่ใช้ในช่วงปีนี้นะครับ ในช่วงแผน ๑ ก็คือช่วยเหลือฉุกเฉินคืออีเอ็มเอส (EMS) ซึ่งขณะนี้เราก็มีเป็นแผนที่ ๖ ของเรานะครับ แล้วก็นอกจากนั้นก็ยังมีแผนการประเมินผล เพราะถ้าไม่ประเมินผลก็ไม่ทราบเลยว่าจะทำอย่างไร ผมกราบเรียนท่านประธานว่าเป้าหมายตอนนั้นที่เราชี้กันนะครับ ในแผนนั้นเรากำหนดว่าเราจะลดลงมาให้ไม่เกิน ๒๐ คนต่อ ๑๐๐,๐๐๐ ประชากรเท่านั้นเอง แล้วก็ใช้เวลา ๔ ปี ปรากฏว่าเราทำได้ จาก ๒๒ คน เราสามารถลดในช่วงนั้นได้ สามารถรักษาชีวิตผู้คนได้ปีละ ๒,๓๐๐ คนในช่วงนั้นหมายถึงปีสุดท้าย ดังนั้นที่เราบอกว่าแผนที่เรากำหนดขณะนี้เราจะลด ๓,๕๐๐ คนต่อปี ยืนยันว่าทำได้ถ้าทำจริง ๆ เพราะว่าเรามีการเพิ่มความเข้มข้นขึ้นไป แต่ตอนนั้นเราไปเพิ่ม ผมได้ประกาศให้มอเตอร์ไซค์เปิดไฟหน้าเวลากลางวันด้วยตอนนั้น ซึ่งจะช่วยให้ประมาณ ๒๐ เปอร์เซ็นต์ไปแล้ว ปีนี้เราต้องหามาตรการใหม่ ๆ สถานการณ์หลังจากวันนั้นมาถามว่าเรามีแผนไหมที่เราจะมีแผนแม่บทนี้ เรามีช่วงประมาณปี ๒๕๕๕ ถึงปี ๒๕๕๙ ขณะนี้มีอยู่ แต่อยากจะกราบเรียนท่านประธานว่าแผนที่กำหนดนะครับ เป้าหมายที่มีการกำหนดร่างมาตั้งแต่ต้น หมายความว่าเรามีแผนอยู่ แต่ว่าทำไม่ได้มันทะลุแผน ทะลุแผนมาทั้งปี และทะลุเยอะด้วยนะครับ เทศกาลสงกรานต์เสียชีวิตไปแล้วนะครับ อย่างปี ๒๕๕๖ ตั้งเป้าจะเสียชีวิตไม่เกิน ๑๔.๔๓ ต่อแสนประชากร เสียชีวิตไปถึง ๒๒.๘๙ นะครับ ปี ๒๕๕๗ ข้อมูล ๙ เดือนก็ตั้งเป้าว่า ๑๓ ปรากฏว่า ๙ เดือนเสียไป ๑๕.๕๒ แล้วนะครับ และปีต่อมาก็ไม่มีเหตุ หมายถึงว่าไม่มีข้อสรุป ซึ่งอยากจะเรียนท่านประธานว่าที่มีการสรุปว่าเสียชีวิตเท่าไรของเรานี้เราใช้ฐานเดียวจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติเป็นหลัก นี่เราคิดวันเดียว จริง ๆ แล้วต้องคิด ๓๐ วันนับตั้งแต่วันเกิดเหตุ นี่สากลนะครับ แล้วก็มีการใช้ ๓ ฐานก็คือว่าที่จะต้องเราเสนอให้ใช้ในครั้งนี้คือใช้ฐานจาก

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ จากกระทรวงสาธารณสุข แล้วก็จากสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยนครับ จากสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยจะเป็นตัวเลขขึ้นทุกวัน ก็นำเรียนว่าในส่วนนี้เองอุบัติเหตุมีเสียชีวิตขึ้นมามาก เราก็เลยขอข้อมูลมาจากองค์การอนามัยโลก สรุปว่าเราเสียชีวิต ๓๖.๒ คน เท่ากับว่า ๒๔,๒๐๐ กว่าคนต่อปี ผมจะคำนวณให้ดูว่าเราเป็นที่ ๒ ของโลกขณะนี้ที่เสียชีวิต เท่ากับว่าเราเสียชีวิตวันละ ๖๐ กว่ารายทุกวัน แต่เนื่องจากว่ากระจายกันทั่วในท้องไร่ปลายนาบ้าง ผมยังเคยพูดว่าเราเสียชีวิต เขายังกัน ๕๐ คนที่มีเหตุดังไปทั่วโลก แต่ของเราตายวันละ ๖๐ คน ๖๐ คนแล้วก็เจ็บ มันไม่ได้ะท่านประธานครับ แล้วก็ในส่วนนี้เองสถิติก็คือว่าในช่วงปี ๒๕๕๕ ถึงปี ๒๕๕๘ รถจักรยานยนต์เสียชีวิตมากที่สุด ท่านสมาชิกได้เสนอไว้แล้วคนกลุ่มไหนตาย ๑๕ ปีถึง ๑๙ ปี เป็นกลุ่มใหญ่มากที่เสียชีวิต ดังนั้นเราก็เลยกำหนดเป็นแผนแม่บทขึ้นมา วิสัยทัศน์ของแผนแม่บทที่เราเสนอขึ้นมาซึ่งอยู่ในนี้จะเอียงแล้ว สามารถเอาไปใช้ได้เลย ก็คือ คน รถ ถนน ปลอดภัย สร้างวินัย และพฤติกรรมที่ดีในการใช้รถใช้ถนนนะครับ ผมจะชี้ว่าเป้าหมายของเราเป็นอย่างไร เป้าหมายเรามีการกำหนดว่าในแผนนี้ ปี ๒๕๖๐ ถึงปี ๒๕๖๔ นี้ อัตราที่ ๓๖.๒ คนต่อ ๑๐๐,๐๐๐ ประชากรในปีแรก เราจะลด ๑๐ เปอร์เซ็นต์ในปีแรก และปีต่อไปบวกอีกร้อยละ ๒.๕ และปีต่อไปเริ่มไล่ไปเรื่อย ๆ จนถึงร้อยละ ๒๐ กดลงมาให้ลดได้ร้อยละ ๒๐ ซึ่งถ้าตามตารางอยากจะเรียนว่าจะน่ากลัวสักหน่อยนะครับท่านสมาชิก ท่านประธานครับ ในปีแรกถ้าเป็นไปตามนี้เรามีแผนนะครับ จะเสียชีวิตลดลงจาก ๒๔,๐๐๐ คน เหลือ ๒๑,๐๐๐ คน แต่ถ้าไม่มีจะเสียชีวิตประมาณ ๒๓,๐๐๐ คนนะครับปีต่อไป ปี ๒๕๖๑ ลดลงไปอีกนะครับ จะเสียชีวิตน้อยลงไปเหลือ ๒๐,๐๐๐ คนนะครับ -----

แต่ถ้าไม่มีแผนก็ ๒๓,๐๐๐ คน อันนี้เราถือว่ายืนเท่าเดิม และปีต่อไปก็ไปเรื่อย ๆ สรุปว่า ๕ ปี เราตั้งเป้าว่าถ้าไม่มีแผนเลยจะเสียชีวิต ๑๑๗,๐๐๐ กว่าคน แต่ถ้ามีแผนจะเสียชีวิตเหลือ ๑๐๐,๐๐๐ คน ต่อ ๕ ปี ซึ่งก็เท่ากับว่าปีละเหลือ ๒๐,๐๐๐ คน จาก ๒๔,๐๐๐ คน กราบเรียนท่านประธานว่าแผนตรงนี้ออกไปสภาแห่งนี้สามารถจะช่วยชีวิตผู้คนในประเทศนี้ได้ไม่น้อยกว่า ๑๗,๐๐๐ คน ต่อ ๕ ปี ตามแผนนี้เรายืนยันว่ามีความเป็นไปได้สูง ดังนั้นถามว่าเราจะทำอะไร ผมจะไปเร็ว ๆ นะครับ รายละเอียดอยู่ในเล่มหมดแล้ว ก็คือว่าเรากำหนดเป็น ๖ ยุทธศาสตร์ คือซิกซ์ เซฟตี้ สทราทีจี (Six Safety Strategy) เป็น ๖ เอส (6S) แทนที่จะเป็น ๕ เพิ่มขึ้นมา ๑ อันแรกเหมือนเดิม ก็คือว่ายุทธศาสตร์ที่ ๑ ก็คือยุทธศาสตร์ว่าด้วยกฎหมายความปลอดภัยทางถนนและการบังคับใช้ กฎหมายใหม่ แล้วก็การบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งตรงนี้จะมิต่านไทรรัตน์ เตียวท่านจะนำเสนอ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ จะเป็นการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน เป็นโรด เซฟตี้ แมเนจเมนต์ (Road Safety Management) เตียวผมจะเสนอต่อจากนี้เล็กน้อย ยุทธศาสตร์ที่ ๓ เป็นเรื่องถนนปลอดภัย ซึ่งจะเป็นเรื่องเกี่ยวกับถนนโดยรวม ท่านชัยวัฒน์ ทองคำคูณ จะมานำเสนอต่อท่านทั้งหลาย ท่านเป็น ผอ. สนข. รายละเอียดมีอยู่หมดแล้ว ยุทธศาสตร์ที่ ๔ คือยานพาหนะปลอดภัย เราเริ่มตั้งแต่ว่ากฎหมาย การบริหารจัดการ แล้วก็เรื่องถนนที่ปลอดภัย ยานพาหนะที่ปลอดภัยโดยอธิบดีกรมการขนส่งทางบก ท่านสนิท พรหมวงษ์ จะนำเสนอรายละเอียดนี้ ยุทธศาสตร์ที่ ๕ เป็นเรื่องการศึกษาปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ซึ่งอาจารย์กอบกุล ก็จะมานำเสนอต่อจากนี้ และยุทธศาสตร์ที่ ๖ ท่านตัวจริงเสียงจริง ท่านอนุชา เศรษฐเสถียร เลขาธิการสถาบันการแพทย์ฉุกเฉิน เรื่องดูแลอีเอ็มเอส (EMS) จะเป็นผู้เสนอ

ผมนำเรียนต่อเนื่องไปอีกนิดเดียว ก่อนที่จะนำไปสู่ยุทธศาสตร์ จะได้ไม่ต้องลุกขึ้นหลาย ๆ หน ผมจะเข้ายุทธศาสตร์ที่ ๒ ในส่วนผมรับผิดชอบ ที่ผมต้องพูดถึงยุทธศาสตร์ที่ ๒ เพราะผมเคยบริหารองค์กรนี้ เดิมผมเคยเป็นรองผู้อำนวยการศูนย์ปลอดภัยทางถนน ซึ่งมีรองนายกรัฐมนตรีคือท่านจาตุรนต์ ฉายแสง เป็นประธาน ผมเป็นรองประธาน การจัดการตรงนี้นำเรียนว่าการบริหารจัดการสำคัญมาก องค์กรอนามัยโลกเขาเอาข้อนี้เป็นข้อหนึ่ง คือจัดตรงนี้ก่อน ถ้าหากว่ารัฐเองไม่ดูแลเรื่องนี้ แผนไม่ดีเรื่องนี้ที่เหลืมนักก็เหลวหมด แต่ว่าเราเอามาไว้เป็นข้อ ๒ ประเด็นตรงนี้เรามีปัญหาเรื่ององค์กร องค์กรปัจจุบันนี้ยืนยันท่านประธานว่าไม่เหมาะสม เพราะว่าหลังจากนั้นเขามีการลดอำนาจขององค์กรลง

ลดขนาด เดิมเป็นรองนายกรัฐมนตรีเป็นคนดูแลควบคุม หมายถึงว่ากำกับดูแลด้วย ขณะนี้
รองนายกรัฐมนตรีดูแลเฉพาะนโยบายอย่างเดียว แล้วเท่าที่ทราบ ๔ ปี ๕ ปีที่ผ่านมาแทบจะ
ไม่มีการประชุมเลย ในตอนที่เรารู้กันเรื่องนี้เราประชุมกันปีหนึ่งตั้งหลายครั้งในการดู
งบประมาณบ้างจัดปรับปรุงใหม่บ้าง ไม่มีการประชุม พอไม่มีการประชุมองค์กรที่รับผิดชอบ
ขณะนี้ออกแบบใหม่ไปอยู่ที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ซึ่งผมได้นำเสนอแล้วว่า
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยท่านมีอำนาจ แต่จะเข้าไปกระทรวงคมนาคมได้อย่างไร
จะเข้าไปกระทรวงอื่นได้อย่างไร ตรงนี้เป็นฟังก์ชัน (Function) ที่มีปัญหา เราก็มีการเสนอ
ว่าให้รีอแกนไนซ์ (Reorganize) ตรงนี้ รีอแกนไนซ์ (Reorganize) อย่างไร นำเรียนกลไกตรงนี้
ข้างบนขณะนี้มืออยู่ ส่วนบนเป็นฝ่ายนโยบายไม่ได้มีการประชุม ยังเป็นรองนายกรัฐมนตรีอยู่
เราก็เสนอว่าเอาเถอะยังเป็นแบบนี้อยู่ก็ได้ จะได้ไม่เป็นการหักห้ามพรวดด้วยเข้า ให้ยังอยู่
แต่ขอให้ประชุมทุกไตรมาส ไตรมาสหนึ่งประชุมเพื่อจะไล่แผน ในขณะที่ข้างล่าง
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยคุมในอีกส่วนหนึ่งก็คือส่วนที่คุมกลไกทั้งหลาย ก็ขอให้
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยสรุปทุกเดือน หมายถึงว่าเรียกประชุมผู้ว่าราชการจังหวัด
ว่าแต่ละเดือนยอดมันลดลง ยอดมันอย่างไร ไม่อย่างนั้นปีหนึ่งเราเอาไม่อยู่ ให้กำหนดตรงนี้
นี้เป็นเรื่องกลไก แล้วก็ต่อเนื่องไปถึงท้องถิ่น ท้องถิ่นก็มีความสำคัญ กลไกตรงนี้เฟื่องทุกเฟื่อง
ก็มีการกำหนดให้ดี แล้วก็ที่สำคัญในองค์กรปัจจุบันเลขาธิการก็คือ ปก. ปก. ก็คือ
กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ซึ่ง ปก. เองไม่มีความรู้เรื่องถนน ไม่มีความรู้เรื่อง
อุบัติเหตุ เราก็เสนอไป มีการปรับเปลี่ยนขอให้กระทรวงคมนาคมไปเป็นโค (Co) ไปร่วมเป็น
ไม่ใช่ไปเป็นโคเป็นวัวเป็นควาย หมายถึงว่าไปร่วมเป็นเซครทาเรียต (Secretariat) คือไป
ร่วมเป็นเลขานุการ แล้วก็ตำรวจด้วย ก็คือขอเพิ่มอีก ๒ หน่วย เพราะว่าตำรวจดูแลเรื่องคดี
กระทรวงคมนาคมดูแลเรื่องถนนจะรู้เรื่องอุบัติเหตุร่วมกัน อย่างนี้ถึงจะไปได้

ประเด็นต่อมาเรื่องกลไกการบริหาร ท่านประธานทราบไหมครับว่าขณะนี้รู้แต่ว่ารถชนวันนี้มีการไปถ่ายรูปมาเก็บ ไม่มีการรวบรวมข้อมูลนี้ไว้เลยในระบบของเราเราถึงชี้ไม่ถูก เราถึงสั่งการไม่ถูกว่าต้องทำอะไร เรามีศูนย์ปลอดภัยคมนาคมเป็นคนรวบรวม แต่รวบรวมแล้วไม่เคยมีการรวบรวมไปทั้งปี หมายถึงว่าเอามาใช้ หน่วยนี้ไม่มีสังกัดเป็นเจ้าไม่มีศาล คือลอยอยู่เฉย ๆ กับสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม เราเสนอไปว่าให้ปรับตรงนี้ ยกอัพเกรด (Upgrade) ขึ้น ให้เป็นหน่วยงานเทียบเท่าระดับกรม เป็นสำนักเพื่อจะได้รวบรวมข้อมูลมาเก็บไว้ ดาต้าคอลเลกชัน (Data collection) นี้ไม่มีเลย การวิเคราะห์เป็นสิ่งตามมาที่เราเสนอ คือให้มีการวิเคราะห์ปัญหาตรงนี้มาเพื่อจะได้สั่งการได้ถูกต้อง ไม่อย่างนั้นถ้าเราไม่รู้ว่ามีปัญหาคืออะไรแล้วเราจะแก้ปัญหาได้อย่างไรนะครับ

ประเด็นต่อไปก็คือว่ากลไกที่ไม่มีประสิทธิภาพ เรายังเสนอไปด้วย ท่านประธานครับว่าตรงนี้เรื่องเกี่ยวกับข้อมูลเราเสนอเป็นมาตรการเรื่องเซฟตี้อาย (Safety eyes) คือประชาชนขณะนี้เรื่องใหม่ โครงการใหม่ ก็คือมีกล้องติดหน้ารถ เราก็เสนอเป็นว่าผมไปเสนอแล้วจะให้ไปอยู่กับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ถ้าประชาชนเขามีคลิป (Clip) ตรงนี้ให้เขาส่งมา เราจะได้เก็บไว้ว่าเหตุตรงไหนจะได้ประกอบรูปคดีด้วย จะได้ว่าถนนตรงไหนเป็นอย่างไร ส่วนนี้จะเป็นข้อเสนอแนะครับ ดังนั้นในส่วนนี้ก็คือเสนอว่าให้ปรับรูปแบบองค์กรเสียใหม่ เพราะว่าเป็นสาระสำคัญ มีการปรับปรุงเรื่องอินฟอร์เมชัน (Information) มีปัญหาเรื่องอแกไนเซชัน (Organization) ก็รีอแกไนเซชัน (Reorganization) เสีย อินฟอร์เมชัน (Information) ก็แก้ไข แล้วก็รวบรวมมาแล้วนี่นะครับ มีการวิจัย และที่สำคัญที่ท่านประธานก็คงรับทราบด้วยนะครับว่างบประมาณนี้ไม่มีไม่ได้เลยในงานพวกนี้ ระบบงบประมาณก็คือเป็นบัตเจตทารีชีปพอร์ต (Budgetary support) ก็คือให้มีการสนับสนุนงบประมาณต่องานนี้ด้วย ถ้าไม่อย่างนั้นสั่งแต่จะให้ไปใช้งบเจียดจ่ายจากหน่วยงานตัวเองไม่มีทางเป็นไปได้ นั่นคือทั้งหมดนะครับเกี่ยวกับเรื่องกลไกการบริหารที่มีการเสนอเป็นยุทธศาสตร์ที่ ๒

ยุทธศาสตร์ต่อไปผมจะขออนุญาตท่านประธานย้อนไปยังยุทธศาสตร์ที่ ๑ โดยท่านไตรรัตน์ อมาตยกุล ครับ กราบเรียนท่านประธานครับ ขอบพระคุณครับ

นางสาววลัยรัตน์ ศรีอรุณ (รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ คนที่สอง) : ก่อนที่ท่านไตรรัตน์ อมาตยกุล จะนำเสนอแนะคะ ดิฉันจะต้องขอชักชวนความเข้าใจกับคณะกรรมการ ท่านมีอีก ๑๒ หัวข้อ ประมาณ ๑๐ ท่านจะนำเสนอ เพราะฉะนั้นถ้าท่านใช้เวลาคนละ ๑๐ นาที จะใช้เวลาจากนี้ประมาณ ๒ ชั่วโมง เพราะฉะนั้นขอให้ช่วยกรุณากระชับเวลาด้วยนะคะ เชิญ พลตำรวจเอก ไตรรัตน์ อมาตยกุล ค่ะ

(เจ้าหน้าที่ได้ดำเนินการเปิดพรีเซนเทชัน (Presentation))

พลตำรวจเอก ไตรรัตน์ อมาตยกุล (กรรมการ) : กราบเรียนท่านประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศที่เคารพ สมาชิกสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศผู้มีเกียรติทุกท่าน กระผมสมาชิกเลขที่ ๖๐ พลตำรวจเอก ไตรรัตน์ อมาตยกุล ในฐานะประธานอนุกรรมการกฎหมายด้านระบบความปลอดภัยทางถนนและการบังคับใช้ซึ่งรับผิดชอบยุทธศาสตร์ที่ ๑ ร่างแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ห้วงเวลาปี ๒๕๖๐ ถึงปี ๒๕๖๔ ในด้านระบบความปลอดภัยทางถนนและการบังคับใช้ ต้องกราบเรียนคร่ำว่าอนุกรรมการกฎหมายด้านระบบความปลอดภัยทางถนนและการบังคับใช้นี้เราเน้นในเรื่องของความร่วมมือ ความเข้มแข็งในเชิงระบบและเชิงร่วมปฏิบัติตามบทบาทอำนาจหน้าที่ ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และส่วนท้องถิ่นนะครับ ในด้านกฎหมายและการบังคับใช้โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนที่เป็นยุทธศาสตร์และแผนระยะกลางนะครับ คณะอนุกรรมการนั้นก็ประกอบด้วยส่วนสำคัญหลาย ๆ ส่วนทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ทางด้านกฎหมายและกระบวนการยุติธรรม อาทิเช่น ผู้แทนสำนักงานศาลยุติธรรมที่ดี สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมการขนส่งทางบก สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา กระทรวงสาธารณสุข ศูนย์ความร่วมมือองค์การอนามัยโลก สถาบันการแพทย์ฉุกเฉิน สถานศึกษา และผู้แทนภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง การพิจารณาดำเนินการขับเคลื่อนในประเด็นของคณะอนุกรรมการด้านกฎหมายนี้ ต้องเรียนว่าเราพิจารณาในประเด็นสำคัญก่อนว่าสิ่งใดที่เราต้องทำ สิ่งใดที่เราควรทำ และสิ่งใดที่เราน่าจะทำได้ในเรื่องของกฎหมาย ทั้งนี้จึงทำให้เกิดระยะเวลาในการดำเนินการในแต่ละระยะเพื่อให้เกิดความสมบูรณ์นะครับ บนพื้นฐานของการมีส่วนร่วมในการบังคับใช้กฎหมายตามบทบาทอำนาจหน้าที่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งให้มีมาตรฐานสากลอย่างเช่น การเทียบเคียงการพัฒนาสังคมของดับเบิลยูเอชโอ (WHO) เป็นต้นนะครับ ----- - ๒๖/๑

ในคณะกรรมการการนั้นได้มีข้อเสนอในประเด็นที่สำคัญก็คือการบังคับใช้กฎหมาย การแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมาย และการจัดทำร่างกฎหมายใหม่ เอกสารรายละเอียดทั้งหมด จะอยู่ในหน้าที่ ๔๖ ถึงหน้าที่ ๔๙ ประกอบเอกสารเพิ่มเติมนะครับ บัญชีการแก้ไขเพิ่มเติม กฎหมายเกี่ยวกับระบบความปลอดภัยทางถนนของทุก ๆ ท่านนะครับ ผมขออนุญาตสรุป ในเชิงประเด็นเพื่อให้สอดคล้องกับเจตนารมณ์ของท่านประธานที่ได้แจ้งเมื่อสักครู่ ต้องเรียน ครับว่าอนุกรรมการด้านกฎหมายมีแนวทางในการดำเนินการอยู่ ๓ ประเด็นใหญ่ ๆ นะครับ

ประเด็นที่ ๑ ก็คือการปรับปรุงแก้ไขและการเพิ่มเติมบทลงโทษ อาทิเช่น การกำหนดความเร็วของยานพาหนะแต่ละชนิด โดยพิจารณาตามความเหมาะสมร่วมกับ ท้องถิ่น นั่นหมายความว่าเราให้ทางท้องถิ่นได้มีส่วนร่วมในการกำหนดความเร็วเพื่อ ความปลอดภัยของชุมชนในที่นั้น ๆ นะครับ ที่สำคัญก็คือการลดปริมาณแอลกอฮอล์ ปริมาณแอลกอฮอล์เปอร์เซ็นต์นะครับ สำหรับผู้ขับขี่ ผู้มีใบขับขี่อนุญาตระดับเยาวชนและ ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ครั้งแรก จากเดิมที่กฎหมายกำหนดไว้เป็น ๕๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ เราขอเสนอว่าเป็น ๒๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ เป็นต้น นอกจากนั้นยังมีเรื่องของการปรับปรุง แยกประเภทใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ที่เราเรียกกันว่า บิ๊กไบค์ (Bigbike) ออกจากประเภทรถจักรยานยนต์ปกตินะครับ การขยายเขตพื้นที่ของตำรวจทางหลวง ให้สามารถดูแลครอบคลุมมากกว่าถนนหลวงในปัจจุบัน ท่านจะเห็นได้ว่าปกติแม้ว่าภารกิจ ภายได้ขีดจำกัดที่ต้องดูแลปกป้องคุ้มครองความปลอดภัยบนท้องถนนของตำรวจทางหลวง แล้วนี้เราก็ยังมีความห่วงใยว่าถนนที่ไม่ใช่ถนนทางหลวง เช่น ทางหลวงชนบทก็ดี ทางถนน สายอื่น ๆ ก็ดีที่อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานอื่น ๆ แต่ยังคงอยู่ในสังกัดของ ส่วนท้องถิ่นก็ดี อยู่ในสังกัดของกระทรวงคมนาคมก็ดี ก็อยากจะให้ทุกภาคส่วนได้มีการ ทำงานร่วมกัน ทั้งนี้เพื่อความปลอดภัยของภาคประชาชนนะครับ

ในส่วนประเด็นที่ ๒ คือการส่งเสริมและสนับสนุนแนวทางการบังคับใช้ กฎหมายของหน่วยราชการที่เกี่ยวข้อง ซึ่งขณะนี้กำลังดำเนินการอยู่แล้วนะครับ อาทิเช่น กรมการขนส่งทางบกกำลังดำเนินการพิจารณาแก้ไขและจัดทำกฎหมายใหม่ โดยรวม พระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช ๒๕๒๒ กับพระราชบัญญัติกรมการขนส่งทางบก พุทธศักราช ๒๕๒๒ เข้าเป็นฉบับเดียวกัน ในประเด็นสำคัญก็อาทิเช่น ใบขับขี่จะเป็นใบขับขี่

เพียงใบเดียว มีการแยกประเภทรถตามมาตรฐานสากล เช่น ขนาดของรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ อย่างบิ๊กไบค์ (Bigbike) เป็นต้นนะครับ

ส่วนที่ ๒ ก็คือส่วนของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ก็มีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช ๒๕๒๒ มีประเด็นสำคัญที่อยากจะเรียนชี้แจงให้ได้ทราบไว้ว่า ก็มีการเพิ่มอัตราโทษ การยึด การพักใช้ใบอนุญาต การยึดรถ การเชื่อมโยงฐานข้อมูลกระทำความผิดหรือการกระทำความผิดซ้ำ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเพิ่มเข้มงวดขึ้นในทุก ๆ ที่นั่งอย่างในรถโดยสารขนาดเล็กในปัจจุบัน เป็นต้นนะครับ ตลอดจนทั้งนี้ยังมีกฎหมายสำคัญอื่น ๆ ซึ่งอยู่ในกระบวนการพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา

ในส่วนที่ ๓ คือส่วนประเด็นสำคัญซึ่งเป็นแผนระยะยาว ซึ่งท่านประธานนิกรได้กล่าวถึงนะครับ ส่วนสำคัญคือการจัดทำร่างกฎหมายใหม่เพื่อการป้องกันอุบัติเหตุและการบังคับใช้กฎหมายให้ทันสมัยต่อสถานการณ์ปัจจุบัน ที่สำคัญก็คือร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร โดยคณะทำงานจัดทำร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจรเพื่อจัดทำร่างกฎหมายจัดตั้งศาลจราจร อันนี้ก็จะขออนุญาตกล่าวถึงท่านสิทธิศักดิ์ วนะชกิจ ที่ปรึกษากรรมาธิการ ซึ่งท่านดำรงตำแหน่งรองประธานศาลอุทธรณ์ภาค ๗ ท่านจะเป็นผู้นำเสนอในลำดับต่อไปนะครับ ตลอดจนการจัดตั้งเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทางถนนหรือเราเรียกย่อ ๆ ว่า จปถ. รวมตลอดถึงระบบประกันภัยเพื่อความปลอดภัยทางถนนตรงส่วนนี้ท่านศาสตราจารย์ดุสิต เครืองาม ก็จะเป็นผู้นำเสนอนะครับ ในส่วนของอนุกรรมการกฎหมายด้านระบบความปลอดภัยทางถนนและการบังคับใช้ ในยุทธศาสตร์ที่ ๑ ก็ขอเรียนสรุปย่อ ๆ ให้ท่านสมาชิกได้กรุณาพิจารณาแล้วก็ได้นำเสนอในส่วนจำเป็นและสำคัญนะครับ ที่ทางคณะกรรมการจะได้นำไปพิจารณาปรับปรุงแก้ไขได้ต่อไปนะครับ

และสุดท้ายนี้ก็ขอให้ สปท. ทุกท่านนั้นเป็นแบบอย่างที่ดีในการรักษาวินัย จรรยาบรรณครับ แล้วก็ขับเคลื่อนด้วยความไม่ประมาทนะครับ ส่งเสริมสนับสนุนการขับเคลื่อน เพื่อความปลอดภัยทางถนนของสังคมไทย เดินทางไปไหนก็ขอให้ปลอดภัยทุกคนครับ ขอบพระคุณครับ

นางสาววลัยรัตน์ ศรีอรุณ (รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ คนที่สอง) : ต่อไปจะเป็นท่านใดคะ เรียนเชิญค่ะ

(เจ้าหน้าที่ได้ดำเนินการเปิดพรีเซนเทชัน (Presentation))

นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ (กรรมการ) : กราบเรียนท่านประธานสภาและ ท่านสมาชิกสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศทุกท่านครับ กระผม นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งด้านจราจร ในฐานะกรรมการครับ ขอเสนอยุทธศาสตร์ที่ ๓ เป็นยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับเรื่องถนนปลอดภัย หรือโรด เซฟตี้ ฟอร์ เซฟเฟอร์ โรดส์ (Road Safety for Safer Roads) ซึ่งเป็นที่ทราบกันดีนะครับว่า ประเทศไทยนั้นเราใช้ระบบถนนเป็นรูปแบบหลักในเรื่องของการเดินทางสัญจร และการขนส่ง แล้วก็มีหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในเรื่องของการก่อสร้าง แล้วก็ การบำรุงรักษาถนน ดังนั้นการกำหนดให้ถนนมีมาตรฐานจึงเป็นเรื่องที่สำคัญและมีความจำเป็นอย่างยิ่งครับ ตั้งแต่กระบวนการในเรื่องการสำรวจพื้นที่ก่อสร้าง การออกแบบ การก่อสร้าง การบำรุงรักษา การปรับปรุงสภาพถนนให้มีความพร้อม การแก้ไขปัญหา จุดอันตราย จุดเสี่ยงต่าง ๆ ของถนนที่ไม่มีความปลอดภัย ดังนั้นจึงได้กำหนดเป็นยุทธศาสตร์ ด้านถนนปลอดภัย ซึ่งประกอบด้วย ๗ แผนงานด้วยกันครับ

แผนงานที่ ๑ นั้นเป็นแผนงานเรื่องของการออกแบบถนนเพื่อความปลอดภัย หรือเซฟตี้ ดีไซน์ โรด (Safety Design Road) ทั้งนี้เพื่อให้ถนนมีความปลอดภัยในการใช้งาน ซึ่งต้องมีกระบวนการและมาตรฐานต่าง ๆ ในการออกแบบและก่อสร้าง เช่น ทางแยก ทางโค้ง จุดกัลบรถ จุดตัดต่าง ๆ เช่น จุดตัดรถไฟกับถนน การติดตั้งป้ายสัญญาณจราจร ทุกชนิด มาตรฐานทางเท้า ทางจักรยาน ซึ่งจะต้องเน้นและให้ความสำคัญทางด้าน การคมนาคมเพื่อให้มีความปลอดภัยของถนนเป็นลำดับแรกครับ

แผนงานที่ ๒ นั้นเป็นแผนเกี่ยวกับเรื่องการปรับปรุงจุดอันตรายบนถนน หรือ อิมพروفเม้นต์ ออฟ แฮซาร์ดดัส โลเคชัน (Improvement of Hazardous Location)

ซึ่งเป็นการเก็บรวบรวมเพื่อเป็นการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุโดยการสำรวจเก็บรวบรวมข้อมูลจุดเสี่ยง จุดอันตรายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งนั้นครับ โดยการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย เช่น ระบบพิกัดทางภูมิศาสตร์หรือจีพีเอส (GPS) มาใช้ในการดำเนินการเพื่อการปรับปรุงจุดอันตราย จุดเสี่ยงต่าง ๆ เหล่านั้นให้มีความปลอดภัยเป็นไปตามหลักวิศวกรรมงานทางครับ

แผนงานที่ ๓ เป็นแผนการจัดการถนนและทางหลวง ซึ่งเป็นแผนเพื่อให้เกิดความสะดวกในการใช้ทางของผู้ใช้ทางสัญจร ควบคู่ไปกับการควบคุมดูแลให้เกิดความปลอดภัยเพื่อให้ผู้ใช้ทางปฏิบัติตามกฎจราจร โดยใช้มาตรการควบคุมพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่เหมาะสม ซึ่งจะส่งผลให้เกิดความคล่องตัวการไหลลื่นของกระแสจราจรบนพื้นฐานของการสัญจรที่ปลอดภัยควบคู่กันไป

ในแผนงานที่ ๔ เป็นแผนการจัดให้มีหน่วยตรวจสอบหรือโรด เซฟตี ออดิต (Road Safety Audit) ซึ่งเป็นการตรวจสอบควบคุมคุณภาพของถนน การใช้งานถนนในทั้ง ๓ ระยะ ตั้งแต่การก่อสร้างถนน ระหว่างการก่อสร้าง และภายหลังที่เปิดใช้งานถนนแล้วนั้นครับ เพื่อให้แน่ใจว่าถนนนั้นมีคุณภาพมาตรฐานตามที่ได้ออกแบบไว้ และสามารถใช้งานได้อย่างยาวนาน โดยเห็นว่าควรมีหน่วยงานอิสระที่แยกออกจากหน่วยงานสร้างถนนเพื่อทำหน้าที่ในการตรวจสอบ รวมถึงการสืบค้นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ แล้วก็การฟื้นฟูสภาพของการเกิดอุบัติเหตุให้ถนนมีความปลอดภัย รวมถึงเรื่องการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน การวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุและการแก้ไขจุดเสี่ยงต่าง ๆ บนท้องถนนครับ

ในแผนงานที่ ๕ เป็นแผนการจัดสร้างจุดพักรถบรรทุกหรือรถขนาดใหญ่หรือเรสต์แอเรีย (Rest Area) ซึ่งจะเน้นเรื่องของการก่อสร้างบนถนนสายหลักของประเทศเพื่อรองรับปริมาณการเดินทาง การขนส่งที่จะเพิ่มขึ้น และเป็นจุดพักสำหรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ สิ่งนี้จะเป็นเครื่องมือสำคัญในการควบคุมดูแลการใช้รถขนาดใหญ่และการขับรถขนาดใหญ่ของพนักงานขับรถ เพื่อให้มีการหยุดพักตามระยะเวลาที่กฎหมายกำหนด

แผนงานที่ ๖ เป็นแผนการจัดทำป้ายบังคับและป้ายแนะนำให้เป็นมาตรฐานสากลในระบบสากล รวมถึงป้ายอื่น ๆ ที่อยู่ในเขตทาง ทั้งนี้เพื่อให้ถนนมีมาตรฐานความปลอดภัยที่เป็นสากลรองรับประชาคมอาเซียน (ASEAN) ซึ่งจะมีผู้ใช้รถใช้ถนนจากทุกประเทศที่อยู่รอบข้างประเทศไทยให้สามารถขับขี่ได้อย่างถูกต้อง ถูกกฎและมีความปลอดภัย ไม่เป็นต้นเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

แผนงานที่ ๗ เป็นแผนงานสุดท้าย เป็นแผนเรื่องของการกระจายอำนาจให้ท้องถิ่นดูแลเรื่องความปลอดภัยในถนนที่หน่วยงานรับผิดชอบ รวมถึงอำนาจในการบริหารจัดการ ทั้งนี้เพื่อให้หน่วยงานท้องถิ่นนั้นมีบทบาทหน้าที่สำคัญในการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของหน่วยงานที่ท้องถิ่นรับผิดชอบ ซึ่งจำเป็นต้องมีการถ่ายทอดองค์ความรู้ด้านความปลอดภัยในด้านต่าง ๆ ให้แก่บุคลากรและแก่หน่วยงานท้องถิ่นอย่างเป็นระบบต่อเนื่องและทั่วถึง ผมขออนุญาตจบการนำเสนอในส่วนของถนนปลอดภัยเท่านี้ครับ ขอขอบคุณครับ

นางสาววัลย์รัตน์ ศรีอรุณ (รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ คนที่สอง) : ต่อไปนะคะ เรียนเชิญค่ะ ท่านต่อไปเป็นท่านสนิท พรหมวงษ์ ใช้ไหมคะเชิญเลยคะ

นายสนิท พรหมวงษ์ (กรรมการ) : กราบเรียนท่านประธานสภาท่านสมาชิกสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ด้วยความเคารพครับ กระผม สนิท พรหมวงษ์ กรรมการครับ จะขออนุญาตนำเสนอในยุทธศาสตร์ที่ ๔ ในเรื่องของยานพาหนะปลอดภัย โรด เซฟตี้ ฟอร์ เซฟเฟอร์ วีเอเคิลส์ (Road Safety for Safer Vehicles) นะครับ ก็ขออนุญาตนำเรียนว่าเรื่องของความปลอดภัยทางถนนแท้ที่จริงแล้วกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ขอนำเรียนว่าจะเป็นผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องเกือบทุกเรื่องประเด็นของปัจจัยเป็นเจ้าภาพเกือบทุกเรื่อง เป็นเจ้าของเรื่องได้เกือบทุกประเด็น ก็ขออนุญาตว่าภายใต้กรอบของปฏิญญาบราซิลเลีย ปฏิญญามอสโก รวมถึงซิกซ์ เซฟตี้ สทราทิจีส โมเดล (Six Safety Strategies Model) ของกรมการจราจรนี่นะครับ แล้วก็ในเรื่องของความปลอดภัย นับว่าเป็นเรื่องที่ผมเรียนว่าสภาแห่งนี้ก็ให้ความสำคัญ แล้วก็เกี่ยวกับเรื่องของเราจะขับเคลื่อนในเรื่องของความปลอดภัยนะครับ

ในเรื่องของยุทธศาสตร์ที่ ๔ ขออนุญาตนำไปที่เรื่องของยานพาหนะปลอดภัยหรือรถปลอดภัย จริง ๆ แล้วหน่วยงานก็ได้ดำเนินการในเรื่องของความปลอดภัยของยานพาหนะนี้ไปเกือบทุกประเด็นนะครับ ขออนุญาตไปกรอบเกี่ยวกับเรื่องของตัวรถนะครับ สิ่งแรกเลยอันนั้นก็อยู่ในเรื่องของกฎกระทรวง กฎกระทรวงที่กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคมได้ประกาศลงในราชกิจจานุเบกษา ซึ่งเป็นกฎกระทรวงใหม่มีผลบังคับใช้แล้วเมื่อมีนาคม ๒๕๕๙ ที่ผ่านมานะครับ ประเด็นสาระสำคัญอันนั้นก็เกี่ยวกับเรื่องของปรับลดความสูงของตัวรถขนาดใหญ่หรือรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งเป็นประเด็นปัญหาที่สาธารณะให้ความสนใจ อันนั้นก็คือรถโดยสารปัจจุบันนี้มีความสูงตามข้อกำหนดตามกฎกระทรวงไม่เกิน ๔ เมตร ๓๐ เซนติเมตร ปัจจุบันกฎกระทรวงใหม่ได้ประกาศใช้แล้ว มีผลบังคับใช้แล้วก็คือความสูงของรถต่อไปจะไม่เกิน ๔ เมตร แล้วนำเรียนด้วยความเคารพก็คือตรงที่มีผลบังคับใช้แล้ว รถโดยสารจะสูงไม่เกิน ๔ เมตร แต่อย่างไรก็ตามรถโดยสารสาธารณะทุกประเภทที่มีความสูงเกิน ๓ เมตร ๖๐ เซนติเมตร รถเหล่านี้ทุกคันจะต้องผ่านการทดสอบการทรงตัวของรถ เพราะฉะนั้นจะมีการควบคุมอยู่ใน ๒ ของขั้นตอนในเรื่องความสูงภาพรวมไม่เกิน ๔ เมตร แล้วก็รถที่สูงเกิน ๓ เมตร ๖๐ เซนติเมตร จะต้องผ่านการทดสอบการทรงตัวทุกคันนะครับ แล้วเกี่ยวกับเรื่องกฎกระทรวงที่ลงในราชกิจจานุเบกษามีผลบังคับใช้แล้วตรงนี้ โดยสาระสำคัญนอกจากความสูงแล้วตรงนี้ก็ทำให้ฐานอำนาจเกี่ยวกับเรื่องของการกำหนดมาตรฐานคุณลักษณะ ให้กรมการขนส่งทางบกเป็นผู้ประกาศกำหนดใช้ ตรงนี้เองนำไปสู่ในเรื่องของการวางมาตรฐานเพื่อให้เป็นรูปธรรมในเรื่องของยานพาหนะปลอดภัย ผมขออนุญาตยกตัวอย่างเกี่ยวกับเรื่องของยานพาหนะปลอดภัยในเกี่ยวกับเรื่องของอุปกรณ์ส่วนควบนอกจากความสูงที่นำเรียนไปแล้ว

อันดับแรกก็เกี่ยวกับเรื่องของระบบการตรวจสภาพรถ เรียนว่าต่อไปสำนักงานกรมการขนส่งทางบกทั่วประเทศ ๑๙๕ แห่งจะต้องมีอุปกรณ์ในเรื่องของการตรวจสภาพรถ นอกจากรถที่มีอายุเกิน ๗ ปี ๕ ปีที่จะต้องผ่านการตรวจสภาพจากเอกชนหรือตรอ. นะครับ เพื่อป้องกันเกี่ยวกับเรื่องของความคลาดเคลื่อนในเรื่องของคุณภาพการตรวจสภาพที่ ตรอ. ทุกแห่งเรากำหนดให้ติดตั้งซีซีทีวี (CCTV) นะครับ แล้วก็มีศูนย์ควบคุมอยู่ที่กรมการขนส่งทางบก นอกจากนั้นแล้วเราจะลดขั้นตอนเกี่ยวกับเรื่องของการถือใบรับรองมาที่กรมการขนส่งทางบกเพื่อต่อใบอนุญาตหรือต่อภาษีนะครับ โดยทำระบบออนไลน์ (Online) ตรงนี้ก็มีผลบังคับใช้แล้วเมื่อเดือนกรกฎาคมที่ผ่านมา คือสรุปแล้วในเรื่องของใบรับรอง ตรอ. ก็ดี ใบรับรองของตรวจสภาพก็ที่ดี จะใช้ระบบออนไลน์ (Online) นะครับ ก็คือลิงก์ (Link) ตรงมาที่กรมการขนส่งทางบก

เกี่ยวกับเรื่องของความมั่นใจในเรื่องของโครงสร้างตัวรถนะครับ รถขนาดใหญ่ รถโดยสารสาธารณะที่หลังจากเกิดอุบัติเหตุแล้วตามข่าวที่เราติดตามหลายครั้ง เมื่อเกิดอุบัติเหตุแล้วความมั่นคงแข็งแรงของตัวโครงรถโดยสาร ตรงนี้กรมการขนส่งทางบกก็จะประกาศกำหนดลักษณะของรถต้นแบบที่จะมาประกอบเป็นรถโดยสารสาธารณะ จะต้องนำรถต้นแบบมาทดสอบความแข็งแรงโดยลักษณะทดสอบตามสภาพจริง ก็คือเป็นลักษณะของทดสอบแบบทั้งตัว สร้างความมั่นใจเกี่ยวกับเรื่องของตัวรถ เมื่อเกิดสิ่งที่ไม่พึงประสงค์คือเกิดอุบัติเหตุแล้วนี้สามารถที่จะคุ้มครองคุ้มกันเกี่ยวกับเรื่องของชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสาร

อีกประเด็นหนึ่งที่เราจะประกาศกำหนดอันนั้นก็คือจุดยึดที่นั่ง ไม่ว่าจะเป็นที่นั่งผู้โดยสารแล้วก็เข็มขัดนิรภัย ตรงนี้ก็จะกำหนดรูปแบบแล้วก็มาตรฐานคุณสมบัติ

ที่สำคัญอีกเรื่องหนึ่งของรถขนาดใหญ่ อันนั้นก็คือเรื่องของการกำหนดมาตรฐานของเอปีเอส (ABS) แล้วก็ตัวหน่วงความเร็ว หรือรีทาร์ดเดอร์ (Retarder) ตรงนี้ก็สำหรับรถขนาดใหญ่ แล้วก็ใช้วิ่งในลักษณะของภูมิประเทศที่เป็นลักษณะทางโค้งหรือทางลาดชันนะครับ รวมถึงผู้ขับขี่ที่ไม่คุ้นชินเส้นทางนะครับ อุปกรณ์เหล่านี้เราก็จะกำหนดให้ติดตั้งในรถขนาดใหญ่ทุกคัน

เกี่ยวกับเรื่องของมาตรฐานวัสดุเหมือนกับที่เกี่ยวกับเรื่องของการเกิดอุบัติเหตุแล้วนี้หลายครั้งนะครับวัสดุอุปกรณ์ที่ประกอบเป็นอุปกรณ์ส่วนควบอยู่ในรถ ไม่ว่าจะพื้น

เบาะที่นั่ง ม่านหน้าต่าง เพดานนะครีบ ตรงนี้เราจะกำหนดว่าจะต้องเป็นวัสดุทนไฟ เพราะหลายครั้งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเมื่อมีประกายไฟแล้ว การลุกลามก็จะทำให้เกิดการสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินแต่ละครั้งนี้เป็นจำนวนมากนะครีบ

อุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับเรื่องของประเด็นอุบัติเหตุที่เป็นสาเหตุหลักอีกอันหนึ่งในการใช้รถใช้ถนนบนทางหลวงสาธารณะร่วมกันของรถบรรทุกขนาดใหญ่ ไม่ว่าจะเป็นรถพ่วง รถลากจูง ประเด็นปัญหาของปัจจัยอุบัติเหตุอีกอันหนึ่งก็คือเกี่ยวกับเรื่องของมาตรฐานอุปกรณ์ต่อพ่วงหรืออุปกรณ์ลากจูง ไม่ว่าจะเป็นจานพวง สลักพวง ข้อต่อพ่วง หรือหัวลากพวง ตรงนี้เราก็จะกำหนดให้ได้มาตรฐานสากลนะครีบ จริง ๆ แล้วเราได้กำหนดไว้ในแผนงานโครงการเรียบร้อยแล้ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งอีกเรื่องหนึ่งอันนั้นก็เกี่ยวกับเรื่องของตู้คอนเทนเนอร์ (Container) ที่ยึดติดกับตัวรถนะครีบ เรียนว่าปัจจุบันนี้ถ้าเกิดการประมาท จะตั้งใจหรือไม่ตั้งใจก็ตาม ในลักษณะของอุปกรณ์ต่อพ่วงจะเกิดผลกระทบต่อผู้ใช้รถใช้ถนนร่วมกัน จากนั้นเป็นต้นไปเราจะกำหนดเป็นมาตรฐานสากล อันนั้นก็คือให้ประชาชนที่อยู่บนถนนหนทางหรือใช้รถใช้ถนนด้วยกันสามารถที่จะเห็นชัดเจนว่าอุปกรณ์ตรงนี้ได้ยึดอุปกรณ์กับตู้คอนเทนเนอร์ (Container) เรียบร้อยหรือยัง มีระบบอะเลิร์ต (Alert) อะลาร์ม (Alarm) ไปที่พนักงานคนขับ แล้วก็สามารถที่จะเห็นชัดเจนโดยประชาชนคนทั่วไป

อุปกรณ์อีกอันหนึ่งก็เกี่ยวกับเรื่องของแผ่นสะท้อนแสง ตรงนี้ต้องเห็นชัดทั้งกลางวันและกลางคืน แล้วก็รูปแบบที่ชัดเจนในกรณีที่รถจอดเสียข้างทางก็สามารถที่จะเห็นได้ทั้งกลางวันและกลางคืนนะครีบ รถไฟฟ้าเราก็มีทั้งการสนับสนุนและจะกำหนดมาตรฐานในการใช้รถใช้ถนน รถตู้โดยสารซึ่งเป็นประเด็นสำคัญนะครีบ อันนี้ก็เรียนว่าในระยะเร่งด่วนจะต้องติดตั้งจีพีเอส (GPS) ทุกคัน มีค้อนทุบกระจก กระจกจะต้องเป็นเทมเปอร์ (Tempered) และที่สำคัญก็คือตอนนี้กรมการขนส่งทางบกได้กำลังศึกษาเกี่ยวกับเรื่องของรถตู้สาธารณะ รถโดยสารต่อไป เรียนว่าต่อไปก็จะออกมาในรูปของรถบัส (Bus) ขนาดเล็กที่มีขนาดที่นั่ง ๑๘ ถึง ๒๒ ที่นั่ง ก็คือไม่ใช่รถตู้นะครีบอันนี้เรียนไว้ -----

รถโรงเรียน รถโรงเรียนกรมการขนส่งทางบกตอนนี้ประกาศแล้วก็ก็จะกำหนดมาตรฐานที่สะท้อนความเป็นจริงในวิถีชีวิตชุมชน ก็คือในลักษณะของเดิมที่ประกาศไว้จะเป็นลักษณะของรถตู้เป็นทั้งรถโรงเรียนแล้วก็รถรับส่งนักเรียน ปัจจุบันเราประกาศเพื่อให้มีผลกำกับควบคุมดูแลแล้วก็บังคับใช้กฎหมายได้ก็คือรถที่ถูกดัดแปลงมานะครับ เรียนว่าในแผนงานโครงการตรงนี้เพื่อให้เป็นรูปธรรม กรมการขนส่งทางบกได้ทำเป็นแอ็กชันแพลน (Action plan) แล้วก็ทำเป็นเช็กลิสต์ (Checklist) เพื่อที่จะดำเนินการให้ได้ในระยะสั้น ก็คือภายในปี ๒๕๕๙ โครงการมันใจทั่วไทย รถใช้จีพีเอส (GPS) ก็คือเป็นเรื่องของความปลอดภัยทางของตัวรถ แล้วก็นำไปสู่ในเรื่องของการบริหารจัดการในอนาคต ตรงนี้กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคมได้เดินหน้าแล้วก็คือให้ไปตั้งจีพีเอสแท็กกิง (GPS Tracking) ในเรื่องของพิกัดความเร็ว แล้วก็ควบคุมไปกับอุปกรณ์บ่งชี้ตัวตนคนขับรถ อันนั้นก็คือเครื่องรูดไบอเมตริกซ์ซึ่งจะแสดงถึงพฤติกรรมการใช้รถ กลุ่มเป้าหมายของจีพีเอส (GPS) รถโดยสารทุกประเภททุกคันติดตั้งทันทีเมื่อเดือนมกราคมที่ผ่านมาคือ ๒๕ มกราคมรถทุกประเภท ทุกคันของรถโดยสารจะต้องติดตั้งจีพีเอส (GPS) นะครับ ที่จดทะเบียนใหม่แล้วรถที่ยังไม่ติด ภายในปีหน้า ปี ๒๕๖๐ รถโดยสารทุกประเภททุกคันจะต้องมีจีพีเอส (GPS) พร้อมกับเครื่องรูดบัตร กลุ่มเป้าหมายอีกอันหนึ่งเพื่อตอบโจทย์เกี่ยวกับเรื่องของทั้งความปลอดภัยแล้วก็เรื่องของจราจรอันนั้นก็คือรถบรรทุกตั้งแต่ ๑๐ ล้อขึ้นไปจะต้องมาติดตั้งจีพีเอส (GPS) ตั้งแต่เดือนมกราคม ๒๕๕๙ เป็นต้นไป แล้วก็จบในปี ๒๕๖๒ ก็แปลว่าจากนี้เป็นต้นไปพฤติกรรมการใช้รถ การเดินรถบนถนนหนทาง แล้วก็เรียนว่าโครงการมันใจทั่วไทย รถใช้จีพีเอส (GPS) ทางกระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางบกได้ออกแบบให้บริหารจัดการด้วยกัน ก็คือที่ศูนย์จีพีเอส (GPS) กลาง ที่ศูนย์จีพีเอส (GPS) ประจำจังหวัดที่จะใช้กำกับควบคุมบังคับใช้ในเชิงพื้นที่ แล้วก็ผู้ประกอบการทั้งรถโดยสารและผู้ประกอบการรถบรรทุกก็สามารถที่จะใช้ฐานข้อมูลที่เป็นเรียลไทม์ (Real time) อันเดียวกันมาบริหารจัดการรวมถึงพี่น้องประชาชนที่ใช้รถใช้ถนนก็สามารถที่จะมาร่วมบริหารจัดการผ่านแอปพลิเคชัน ดีแอลที จีพีเอส (Application DLT GPS) ก็ขออนุญาตสรุปในเรื่องของแผนยุทธศาสตร์ที่ ๔ สำหรับยุทธศาสตร์ที่ ๕ ขออนุญาตเรียนเชิญท่านอาจารย์ กอบกุล อาภากร ณ อยุธยา กรรมการนำเสนอยุทธศาสตร์ที่ ๕ ต่อไปครับ ขอขอบคุณครับ

นางสาววลัยรัตน์ ศรีอรุณ (รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
คนที่สอง) : เรียนเชิญท่านกอบกุล อาภากร ณ อยุธยา ยุทธศาสตร์ที่ ๕ ค่ะ

นางกอบกุล อาภากร ณ อยุธยา (กรรมการ) : ขอบพระคุณนะคะ
เรียนท่านประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศและท่านสมาชิกทุกท่าน ก่อนที่ดิฉัน
จะได้นำเรียนเรื่องยุทธศาสตร์ที่ ๕ ขออนุญาตเปิดคลิป (Clip) สั้น ๆ ไม่เกิน ๗ นาทีค่ะ
(เจ้าหน้าที่ได้ดำเนินการเปิดวิดีโอ)

“พลเอก ดาว์พงษ์ รัตนสุวรรณ : ระบบการศึกษาของไทยต้องเปลี่ยนแนวคิดใหม่ต้องให้เด็กได้เรียนรู้ในสิ่งที่เขาควรจะได้ด้วยวิถีธรรมชาติ ถ้าพูดถึงเรื่องของความปลอดภัยทางถนนกระทรวงศึกษาธิการไม่ได้รับผิดชอบแค่เรื่องความปลอดภัยทางถนนอุบัติเหตุทุกเรื่อง เราจะทำอย่างไรให้เด็กของเราปลอดภัย ลูกศิษย์ของเรา นี่เป็นหน้าที่หลักแต่ววันนี้ผมทราบจากแนวของกรมการศึกษานอกจากกระทรวงศึกษาธิการจะทำให้เด็ก ๆ ได้เซฟ (Safe) ตัวเองในทุกสถานการณ์แล้วสอนให้เขา รู้จักเซฟ (Safe) ตัวเอง จะต้องให้เด็กถ่ายทอดไปสู่พ่อแม่ด้วย อย่างน้อยผมก็รู้แล้วว่าผมควรจะฟรีซ (Freeze) เรื่องนี้ เรื่องความปลอดภัยบนถนนให้กับเด็กทั้ง ๓ ระดับในบริบทที่ต่างกันและต้องเริ่มตั้งแต่อนุบาล ผมเห็นแล้วก็ตระหนัก ยังมีเด็ก ๆ มานั่งอย่างนี้แล้วเราจะปล่อยให้เขาได้รับอันตรายในสิ่งที่เขาไม่ควรจะได้รับในวัยของเขาหรือ มันเป็นหน้าที่ของผู้ใหญ่ เราบอกว่าเราฝากอนาคตประเทศไทยไว้กับเขาแล้วเราจะไม่ดูแลเขาหรือ นี่เรากำลังทำสิ่งนั้น ผู้หลักผู้ใหญ่ทุกคนพูดว่าพวกเราฝากอนาคตไว้กับลูกนะลูก แต่เราจะปล่อยให้เขาอยู่อย่างซังกะตายไม่ได้ เราจะต้องสร้างให้เขาแข็งแกร่งนั้นเป็นหน้าที่ของทุกคนแล้วก็ขอให้โครงการนี้ประสบความสำเร็จ ผมเองก็ยินดีที่จะสนับสนุนเหมือนกับทุกท่านที่มาเซ็นเอ็มโอยู (MOU) เช่นกัน ขอขอบคุณมากครับ

นายนิกร จำนง : ขอให้ทางฝ่ายเลขาได้บันทึกคำกล่าวของท่านรัฐมนตรีในประเด็นตัวอย่างต่าง ๆ และมุมต่าง ๆ บันทึกไว้เหมือนเราประชุม แล้วก็ไปบันทึกไว้ในกรอบการประชุมเราด้วยเพื่อจะได้เป็นส่วนหนึ่งในการดำเนินการด้วย ก็ต้องกราบขอขอบคุณท่านรัฐมนตรีนะครับที่ได้ช่วยมา มานี้ก็ถือว่ามากแล้ว แถมยังเอาความรู้ต่าง ๆ มาให้เรา ผมชื่นชมท่านมากขอให้พวกเราปรบมือให้ท่านหน่อยครับ”

นางกอบกุล อาภากร ณ อยุธยา (กรรมการ) : จากคลิป (Clip) ที่ท่านเห็นเป็นโครงการสัมมนาถนนสู่ความปลอดภัยของคนไทยรุ่นใหม่ นะคะ แล้วก็จะมีพิธีการลงนามเอ็มโอยู (MOU) กับหน่วยงานของรัฐและของภาคเอกชน ๑๒ หน่วยงาน มันเป็นการกิจที่เราจะต้องใส่ความรู้แล้วก็ให้การศึกษากับเด็ก ๆ เริ่มตั้งแต่เด็ก ๆ ขึ้นประถมศึกษา นะคะ จะสังเกตว่าในงานสัมมนานั้นทางกรรมการคณะเราได้ให้เด็ก ๆ ตั้งแต่ชั้นประถมศึกษา มัธยมศึกษา และอุดมศึกษา จนกระทั่งถึงอาชีวศึกษาได้เข้าร่วมสัมมนา กับเราถึง ๓๕๐ ท่าน ทีนี้สิ่งที่เราจะต้องขับเคลื่อนต่อไปของยุทธศาสตร์นี้ คือเป็นยุทธศาสตร์ที่ ๕ เรื่อง การให้การศึกษาเสริมสร้างวัฒนธรรมและพฤติกรรมเพื่อความปลอดภัยทางถนน สิ่งที่เราคุยกันว่าจะทำอย่างไร ก็คือการให้การศึกษาและการเรียนรู้ ตั้งแต่เด็กต้องเข้าไปในโหมด (Mode) ของกระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงศึกษาธิการจะไม่พ้นหน้าที่เลยที่จะต้องทำหน้าที่ในการให้ความรู้ แต่ความรู้เหล่านี้จะไม่เกิดขึ้นได้เลยทุกภาคส่วนองคาพยพจะต้องช่วยกัน กระทรวงศึกษาธิการกระทรวงเดียวไม่ได้จะต้องมีกระทรวงคมนาคม กระทรวงสาธารณสุข กระทรวง พม. หรือแม้แต่กรมตำรวจ และเอกชน ดังนั้นวันนั้นที่เราได้จัดทำสัมมนา เราก็จะได้ข้อมูลต่าง ๆ มาเพื่อมารวบรวมที่จะนำเสนอร่างเป็นหลักสูตร นะคะ แล้วก็จะมีหน่วยงานที่จะต้องรับผิดชอบในการลงนามเอ็มโอยู (MOU) กับทางหน่วยงานต่าง ๆ และทั้ง ๑๒ หน่วยงาน ดิฉันจะไม่กล่าวถึงรายละเอียดลึกนัก อยากจะให้ท่านผู้มีเกียรติ ท่านสมาชิกสภาได้กรุณาอ่านในหน้า ๑๒๔ และหน้า ๑๓๓ ตรงนั้นจะมีอะไรที่ครอบคลุมหมดแล้ว เนื่องจากว่าคณะเราทำงานแบบละเอียดมาก ถ้าจะมาอธิบายในวันนี้ทั้งหมดจะใช้เวลาถึงเย็น รัฐสภาอาจจะต้องเลี้ยงข้าวเย็นด้วย นะคะ ดังนั้นเราก็ของ่าย ๆ สั้น ๆ ว่าการศึกษาจะทำให้เด็ก ๆ ยุคใหม่ของเรามีวินัยและมีความรับผิดชอบ ต่อตนเองและสังคม ได้เรียนรู้ประสบการณ์จากผู้ใหญ่ที่ดี นะคะ เน้นว่าผู้ใหญ่ต้องดี อยู่ในโรงเรียนคุณครูสอนอย่างหนึ่งอยู่นอกโรงเรียน ผู้ใหญ่ คุณพ่อคุณแม่ทำอีกอย่างหนึ่งก็ไม่ได้ ดังนั้นขอวิงวอนว่าขอให้หลักผู้ใหญ่ คุณพ่อคุณแม่ และชุมชนที่เกี่ยวข้องในสังคมนี้ร่วมกันทำเป็นตัวอย่างที่ดีให้กับเด็ก อย่าให้เด็กมาสอนเรา นะคะ มันก็ไม่ค่อยจะดีนัก แต่ว่าก็มียุทธศาสตร์หนึ่งที่ท่านประธานกรรมการบอกว่าเราต้องเอาเด็กไปสอนผู้ใหญ่ นั่นแหละคะ ดีแล้ว เพราะว่าเด็กบริสุทธิ์ ยุทธศาสตร์ที่ ๕ ก็เสร็จเรียบร้อยแล้ว เนื่องจากว่าทางทุกหน่วยงาน ๑๒ หน่วยงานได้ร่วมทำเอ็มโอยู (MOU) และเราจะสานต่อไป เรากำลังตั้งคณะกรรมการ

เพื่อที่จะเข้าไปร่วมกับกระทรวงศึกษาธิการแล้วก็ร่วมกันทำหลักสูตร หลักสูตรนั้นเราจะไม่ให้กระทรวงศึกษาธิการทำเองลำพัง ทางฝ่ายเอกชนและผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งหลายรวมทั้งกระทรวงอื่น ๆ ต้องมาช่วยกันร่างหลักสูตรใหม่นี้ขึ้นมา เพื่อให้ได้กลุ่มใหม่ของเราได้รู้เท่าทันความปลอดภัยและรู้เท่าทันว่าตรงไหนคือสิ่งที่ไม่ปลอดภัย ขอแค่นี้ค่ะ ขอบพระคุณค่ะ

นางสาววลัยรัตน์ ศรีอรุณ (รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ คนที่สอง) : ขอบคุณค่ะ ต่อไปยุทธศาสตร์ที่ ๖ นะคะ เชิญท่านอนุชา เศรษฐเสถียร เลขาธิการสถาบันการแพทย์ฉุกเฉิน เรื่อง การบริการทางการแพทย์ฉุกเฉินด้านความปลอดภัยทางถนน เชิญค่ะ

(เจ้าหน้าที่ได้ดำเนินการเปิดพรีเซนเทชัน Presentation))

นายอนุชา เศรษฐเสถียร (กรรมการ) : กราบเรียนท่านประธานและสมาชิกทุกท่านครับ ยุทธศาสตร์ที่ ๖ เรื่องของโรดเซฟตี้ (Road Safety) กับงานการแพทย์ฉุกเฉินสามารถศึกษาได้จากเอกสารหน้า ๕๖ ถึงหน้า ๕๘ นะครับ ขอสไลด์ (Slide) นะครับ แม้ว่าในสถานการณ์ปัจจุบันได้มีการรายงานขององค์การอนามัยโลกว่า การดูแลหลังเกิดเหตุรถชนหรือโพสต์แครชแคร์ (Post-Crash Care) ในเมืองไทยถือว่ามีความก้าวหน้าครับ ถูกบันทึกไว้ในโกลเบล สเตตัส รีพอร์ต (Global status report) ก็ตาม หรือแม้ว่าการโทรด้วย ๑๖๖๙ บาดเจ็บ ป่วยฉุกเฉิน สามารถที่จะโทรได้ทั่วไทยก็ตาม หรือแม้ว่าเราสามารถจะช่วยผู้ป่วยหลังถูกเหตุรถชนสูงถึง ๓๕๐,๐๐๐ ครั้งต่อปีก็ตามนะครับ รวมทั้งทางกระทรวงสาธารณสุขได้ทำให้ทุก ๆ เขตบริการ ๑๒ เขต มีการจัดตั้งทรามา เซ็นเตอร์ เลเวล วัน (Trauma center level one) เพื่อให้บริการกรณีบาดเจ็บสาหัส รวมทั้งการทำให้เรื่องของการบาดเจ็บ โดยเฉพาะการบาดเจ็บทางสมองและการบาดเจ็บสาหัสต่าง ๆ นั้นเป็นฟาสต์แทร็ก (Fast track) อย่างหนึ่งของการรักษาก็ตามนะครับ จนเมื่อตอนเทศกาล ๒ เทศกาลใหญ่ที่ผ่านมานั้น ผู้เสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุที่เคยสูงถึง ๖๕ เปอร์เซนต์ ได้ลดลงเหลือ ๕๕ เปอร์เซนต์ก็ตามนะครับ แต่ในความเป็นจริงสถานการณ์ที่ยังน่าเป็นห่วงคือระบบการแพทย์ฉุกเฉินของแต่ละจังหวัดยังตอบสนองไม่เหมือนกัน บางจังหวัดช่วยผู้ป่วยฉุกเฉินได้เป็นแสนครั้ง บางจังหวัดอยู่ที่ ๓,๐๐๐ ครั้ง ถึง ๔,๐๐๐ ครั้งนะครับความร่วมมือขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โดยเฉพาะ อบต. และเทศบาลยังไม่ได้ครอบคลุมทั้งหมดนะครับ การช่วยเหลืออีเอ็มเอส (EMS) ยามเจ็บป่วย โดยเฉพาะรถชนกันนั้นได้เฉลี่ยประมาณที่ ๕๐ เปอร์เซนต์ รวมทั้งฮอตไลน์ (Hotline) เพื่อจะโทรยามรถชนกัน มีเบอร์โทรศัพท์ที่ทั้งตำรวจ ดับเพลิง กู้ชีพ กู้ภัย หลายเบอร์จนสับสนนะครับ ภาคประชาชนเองยังต้องการการฝึกการปฐมพยาบาลและการช่วยแจ้งเหตุที่ถูกต้อง หรือแม้แต่รถแอมบูแลนซ์ (Ambulance) วิ่งออกไปยังถูกชนจนพยาบาลและกู้ชีพเสียชีวิตนะครับ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีแผนเอสอีเอ็มเอส (SEMS) ๔ แผน ซึ่งจริง ๆ ได้มีการเสนอในเวทีต่าง ๆ วันนี้ขออนุญาตรวบรวมไว้เพื่อให้สอดคล้องสำหรับงานโรดเซฟตี้ (Road Safety) นะครับ

แผนที่ ๑ คือแผนพัฒนาระบบอีเอ็มเอส (EMS) ระดับจังหวัด ซึ่งปกติในจังหวัดท่านผู้ว่าราชการจังหวัดจะเป็นประธานอนุกรรมการพัฒนาระบบอีเอ็มเอส (EMS) จังหวัดอยู่แล้วนะครับ เพื่อเน้นให้ปรับปรุงระบบการช่วยเหลือทั้งกู้ภัยและกู้ชีพ

ได้เหมาะสมกับพื้นที่ เพื่อช่วยให้ทันแล้วก็ปลอดภัยนะครับ รวมทั้งไปเสริมทักษะทั้งกู้ชีพ กู้ภัย แล้วก็ภาคประชาชน โดยเร่งการประชาสัมพันธ์การแจ้งเหตุและการพัฒนา รวมทั้งการเร่งพัฒนาระบบพรีฮอสพิทัลแคร์ (Pre-Hospital Care) สำหรับอุบัติเหตุครับ

แผนที่ ๒ เป็นแผนสำคัญครับ เพราะว่าเป็นแผนที่จะเพิ่มคุณภาพและปริมาณการช่วยเหลือในจังหวัดต่าง ๆ ให้ครบ โดยคีย์ (Key) ของเรื่องอยู่ที่ความร่วมมือขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ทั้ง อบจ. เทศบาล และ อบต. ทั่วประเทศ ที่ถ้าสามารถระบุเป็นความรับผิดชอบชัดเจนก็จะสามารถทำได้ ตัวอย่างดี ๆ อย่างที่จังหวัดเชียงใหม่ครับ ผู้ว่าราชการจังหวัดได้เร่งทำให้ อบต. ทุกแห่งเซต (Set) หน่วยกู้ชีพขึ้นมา ทำให้การออกเหตุช่วยเหลือประมาณ ๑๐,๐๐๐ กว่าครั้ง อัป (Up) ถึง ๓๐,๐๐๐ ครั้ง ทำให้ อบจ. ที่จังหวัดอุบลราชธานีได้ทำให้น้อง ๆ อบต. ทั้งหลายมีหน่วยกู้ชีพที่ฝึกกัน ๑๑๐ ชั่วโมง พร้อมทั้งจะช่วยเหลือผู้พลานามัย รวมทั้งการหารถกู้ชีพให้กระจายพร้อมกันจนจังหวัดอุบลราชธานีขึ้นเป็นที่ ๒ ของประเทศได้นะครับ หรือที่จังหวัดสงขลาสามารถรวมเอากู้ชีพ ตำรวจ รวมทั้งกล้องวงจรปิดไว้เป็นศูนย์เดียว โทรเบอร์ไหนก็ติดที่ศูนย์นั้นศูนย์เดียวได้นะครับ

แผนที่ ๓ เป็นเรื่องของแผนประสานให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัยทางถนนสนับสนุนงบประมาณในการดำเนินการกู้ชีพ กู้ภัยทางถนน ซึ่งจะเน้นให้มีอุปกรณ์ ไม่ว่าจะเป็นการตัดถ่างหรือการช่วยเหลือการแพทย์ฉุกเฉิน รวมทั้งการฝึกอบรมต่าง ๆ ตัวอย่างเช่น การที่กองทุนเพื่อความปลอดภัยทางถนนจะสนใจเรื่องนี้ เป็นต้นนะครับ

สุดท้ายแผนที่ ๔ แผนพัฒนาระบบการโทรแจ้งเบอร์เดียว หรือที่เราเรียกกันว่า ซิงเกิล พับบลิก เซฟตี้ แอนเซอร์อิง พอยต์ (Single Public Safety Answering Point) ก็เป็นประโยชน์ที่จะทำให้เวลาประชาชนนึกยามตกใจจะจำได้แค่เบอร์เดียว โทรเบอร์เดียวแล้วสามารถทำให้ดับเพลิง กู้ชีพ กู้ภัย ตำรวจ เข้าช่วยเหลือพร้อมกันจากทุก ๆ หน่วยนะครับ ทั้งหมดเป็น ๔ แผน จากนั้นไปผมจะขออนุญาตท่านประธานเรียนเชิญศาสตราจารย์ดุสิต เครืองาม ท่านรองประธานกรรมการ คนที่สอง ได้กล่าวภาพรวมแผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนระยะยาวครับ ขอขอบคุณครับ

นางสาววลัยรัตน์ ศรีอรุณ (รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ คนที่สอง) : เรียนเชิญท่านดุสิต เครื่องงาม ค่ะ

ศาสตราจารย์ดุสิต เครื่องงาม (กรรมการ) : กราบเรียนท่านประธาน สปท. ที่เคารพท่านสมาชิกผู้ทรงเกียรติ กระผม ศาสตราจารย์ ดอกเตอร์ดุสิต เครื่องงาม เป็นรองประธานกรรมการ คนที่สอง ของคณะกรรมการวิสามัญคณะนี้ครับ กระผมได้รับมอบหมายให้นำเสนอการปฏิรูปในหัวข้อภาพรวมการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนในระยะยาว จากการที่เราได้นำเสนอแผนต่าง ๆ มาแล้วนั้น ท่านสมาชิกก็คงจะได้ยินได้รับทราบแล้วว่ากรรมการของเรานั้นมีแผนระยะสั้น มีแผนระยะกลาง แล้วก็สุดท้ายก็คือจะเป็นแผนระยะยาว แผนระยะยาวที่เราจะนำเสนอนั้นก็จะเป็นประกอบไปด้วยเนื้อหาสาระที่จะสามารถดำเนินการได้ตั้งแต่วันนี้ แต่จะมีความหมายมีอิมแพกต์ (Impact) มีผลกระทบในระยะยาวใน ๑๐ ปี ๒๐ ปีข้างหน้า ไปจนถึงปี ๒๕๗๙ หรือว่ายาวกว่านั้นก็เป็นไปได้ หัวข้อของการปฏิรูปแผนในระยะยาวของเรานั้นมีหัวข้อย่อยทั้งหมด ๖ หัวข้อด้วยกันครับ ก็คือ ๑. การเสนอให้มีการร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. หรือถ้าเราจะเรียกเป็นภาษาง่าย ๆ ให้ติดปากพี่น้องประชาชนนับจากวันนี้ไปก็คือเราจะเสนอให้มีศาลจราจรนะครับ เดี่ยวรายละเอียดเกี่ยวกับเรื่องศาลจราจรนั้นท่านที่ปรึกษาของคณะกรรมการคือท่านสิทธิศักดิ์ วนะชกิจ ก็จะมาให้ข้อมูลในลำดับถัดไป การปฏิรูปในระยะยาวหัวข้อที่ ๒ ก็คือการจัดตั้งให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทางถนน หรือชื่อย่อ ๆ ว่า จปถ. จปถ. ต่อไปก็คงจะเป็นคำพูดที่คงจะติดปากพี่น้องประชาชนต่อไปนานเท่านานครับ และเราก็จะเสนอให้มีการพัฒนาปรับปรุงระบบประกันภัยให้มีความสอดคล้องกับแผนการลดและการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนนะครับ จากนั้นก็จะมีข้อเสนอแผนพัฒนาคุณภาพคนในทุกช่วงวัยให้มีภูมิคุ้มกัน มีความปลอดภัย จะมีการนำเสนอแผนการเสริมสร้างความเข้มแข็งของสถาบันทางสังคมให้ทุกภาคส่วนได้มีความร่วมมือในการสร้างความปลอดภัยในการเดินทางบนท้องถนนนะครับ

ท่านประธานครับ หัวข้อแรกที่เราจะนำเสนอก็คือเรื่องการเสนอให้มีการจัดตั้งศาลจราจร ก่อนที่จะส่งไม้ต่อให้ท่านสิทธิศักดิ์ได้นำเสนอ กระผมขออนุญาตกราบเรียนนำเสนอแบบนี้ครับว่าประเทศไทยเราใช้เวลาเราจะดูกฎหมายที่บังคับใช้หรือว่าบทลงโทษที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางขนส่งมีเยอะแยะมากมายเหลือเกินครับ

มีทั้งพระราชบัญญัติที่เรียกว่าพระราชบัญญัติรถยนต์ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก ประชาชนทั่วไปในฐานะที่เป็นผู้บริโภคหรือผู้เดินทางหรือผู้ได้รับการกระทำ ได้รับความเสียหาย หรือแม้แต่กระทั่งกระทำความผิดนั้นก็ต้องปฏิบัติตาม พ.ร.บ. ต่าง ๆ เหล่านั้น แต่เหตุการณ์ที่ผ่านมาผู้กระทำความผิดนี้นะครับปล่อยปละละเลย ไม่ไปรับโทษเพราะมองว่าโทษเหล่านั้นมาไม่ถึงตน อย่างเช่น ขับรถความเร็วเกินที่กฎหมายกำหนด ขับย้อนศร จอดรถในที่ห้าม ขับรถที่มีความเสี่ยง พอได้รับใบสั่งจากเจ้าหน้าที่ พนักงานหรือจราจรแล้วไม่ไปเสียเบี้ยค่าปรับนะครับ ใบปรับหรือใบเปรียบเทียบปรับ เหล่านี้ก็กองเป็นภูเขาเป็นแสน ๆ เป็นล้าน ๆ ใบอยู่ในประเทศไทย ตรงนี้ถือว่าเราจะต้อง ปฏิรูปครับ จะทำอย่างไรให้ผู้กระทำความผิดนั้นได้รับทราบว่าเขาทำความผิดแล้วเขาจะต้อง ไปสารภาพหรือจะไปชดเชยความผิดที่เขาได้ทำตามกฎหมายกำหนด เพราะฉะนั้นจากนี้ไป เมื่อมีการจัดตั้งศาลจราจรแล้วใครที่ไม่ไปเสียเบี้ยค่าปรับหรือว่าไม่ไปทำอะไรบางอย่างตามที่ กฎหมายกำหนดนั้นใบสั่งเหล่านั้นจะไปถึงศาลจราจรทันทีครับ เดี่ยวท่านสิทธิศักดิ์ ก็จะมีรายละเอียดให้ หนวกันละครับทีนี้ ก่อนหน้านี้ใบสั่งไปกองอยู่ที่สถานีตำรวจ จากนั้น ไม่ใช่แล้วครับ ใบสั่งเหล่านั้นจะส่งถึงผู้พิพากษาซึ่งจะดำเนินการเทกแอ็กชัน (Take action) ปฏิบัติการอย่างรวดเร็วเลยนะครับ ใครไม่มาก็จะถูกขึ้นลิสต์ (List) ของผู้กระทำความผิด อยู่ในศาลไปเลยนะครับ ขอกราบเรียนฝากส่งไม้ต่อให้ท่านสิทธิศักดิ์ วนะชกิจ ได้ลง รายละเอียดเกี่ยวกับเรื่องศาลจราจรครับ

นางสาววลัยรัตน์ ศรีอรุณ (รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ คนที่สอง) : เชิญท่านสิทธิศักดิ์ วนะชกิจ รองประธานศาลอุทธรณ์ภาค ๗ เรียนเชิญค่ะ

นายสิทธิศักดิ์ วนะชกิจ (ผู้ชี้แจงในนามคณะกรรมการ) : กราบเรียน ท่านประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ท่านสมาชิกที่เคารพทุกท่านครับ กระผม สิทธิศักดิ์ วนะชกิจ รองประธานศาลอุทธรณ์ภาค ๗ ในฐานะที่ปรึกษาของคณะกรรมการ วิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน กระผมขออนุญาตที่จะกราบเรียน นำเสนออยู่ ๒ ประเด็นที่เกี่ยวข้องกับศาลจราจร นั่นคือเหตุผลและความจำเป็นในการตรา กฎหมาย ประการที่ ๒ เป็นเรื่องของระบบวิธีพิจารณาในศาลจราจร

ในเบื้องต้นผมอยากจะกราบเรียนท่านประธานอย่างนี้ครับว่า ในปัจจุบัน การบังคับใช้กฎหมายกับผู้กระทำความผิดในคดีจราจรก็ดี หรือการดำเนินการเพื่อสร้าง ความปลอดภัยกับผู้ใช้งานพาหนะที่สัญจรอยู่ในถนนสาธารณะก็ดี เป็นการดำเนินการ มาตรการทางสังคมกับมาตรการทางกฎหมายโดยหน่วยงานกระบวนการยุติธรรมบางส่วน เฉพาะตำรวจเท่านั้นที่เข้ามามีส่วนร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผลจากการดำเนินการ ดังกล่าวนั้นทำให้เกิดช่องโหว่ เกิดช่องว่าง แล้วก็เกิดปัญหาติดตามมาอีกหลายประการ

ผมอยากจะกราบเรียนเป็นข้อแรกว่าเหตุผลความจำเป็นในการที่จะต้องมีการ จัดตั้งศาลจราจรซึ่งอยู่ภายใต้กฎหมายที่เรียกชื่อว่า ร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. นั้นเป็นกฎหมายฉบับหนึ่งที่มาเติมเต็มให้เกิดความครบถ้วนสมบูรณ์ในแผนของ การปฏิรูปความปลอดภัยทางถนนและการบังคับใช้ ข้อมูลที่น่าสนใจของกรมการขนส่ง ทางบกก็คือว่าในปัจจุบันนี้มีรถยนต์หรือยานพาหนะที่เดินด้วยเครื่องจักรกล จดทะเบียน ทั่วประเทศประมาณ ๓๖ ล้านคัน ในส่วนของรถจักรยานยนต์นั้นมีประมาณกว่า ๒๐ ล้านคัน ในจำนวนยานพาหนะที่สะสมเพิ่มเป็นทวีคูณในช่วงไม่กี่ปีนั้นส่งผลหลายประการครับ ท่านประธาน ในประการแรกที่จะเห็นก็คือว่าการจราจรในเมืองใหญ่นั้นจะเกิดความอึดอัด จะเกิดความคับข้อง จะเกิดการจราจรติดขัด ประการที่ ๒ ก็จะทำให้ถึงมลภาวะทางเสียง มลภาวะทางกลิ่นต่าง ๆ ของไอเสีย ประการที่ ๓ เป็นการสูญเสียในเชิงของน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งเป็นเงินตราจำนวนมหาศาลซึ่งกระทบกับเศรษฐกิจและในด้านสังคม ประการต่อมาที่จะ เห็นก็คือว่าการทำความผิดในคดีจราจรไม่ว่าจะเป็นความผิดต่อชีวิต ร่างกาย ซึ่งโดยสาเหตุ อันเกิดจากการขับรถโดยประมาทนั้นจะปรากฏเห็นตามสื่ออยู่ตลอดเวลา และข้อสำคัญ อย่างยิ่งที่เป็นความผิดลหุโทษซึ่งเป็นอัตราโทษจำคุกไม่เกิน ๑ เดือน หรือปรับไม่เกิน ๑๐,๐๐๐ บาท ซึ่งเป็นความผิดตามกฎหมายอย่างน้อยก็ ๒ ฉบับแล้วครับ ฉบับแรกคือ

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช ๒๕๒๒ กับพระราชบัญญัติรถยนต์ เป็นต้น กฎหมายเหล่านี้เป็นกฎหมายที่เจ้าพนักงานจราจรสามารถที่จะออกใบสั่งจราจรเพื่อให้ผู้กระทำความผิดนั้นไปชำระค่าปรับที่สถานีตำรวจ แต่ปรากฏว่าในปีที่ผ่านมาใบสั่งจราจรนั้นมีจำนวนถึง ๑,๖๐๐,๐๐๐ ฉบับ เฉพาะในกรุงเทพมหานคร หากรวมกับต่างจังหวัดทั่วราชอาณาจักรแล้วมีไม่ต่ำกว่า ๓,๐๐๐,๐๐๐ ฉบับ

ข้อมูลที่น่าสนใจในประการต่อมาคือในจำนวนใบสั่งเอาเฉพาะในกรุงเทพมหานคร ๑,๖๐๐,๐๐๐ ฉบับนั้น มีผู้กระทำความผิดที่สมัครใจจะไปชำระค่าปรับไม่เกินร้อยละ ๓๐ กว่าเปอร์เซ็นต์ แล้วก็มีการบังคับติดตามก็ได้เต็มทีคือร้อยละ ๔๐ เท่านั้น อีกร้อยละ ๖๐ ก็จะไม่ไปชำระ แล้วข้อสำคัญคือคดีซึ่งเป็นคดีลหุโทษที่มีอัตราโทษที่ผิดได้ กราบเรียนมาข้างต้นนั้นมีอายุความเพียง ๑ ปีเท่านั้น นั่นหมายความว่าหากผู้กระทำความผิดที่ได้รับใบสั่งจราจรไม่ไปชำระค่าปรับภายใน ๑ ปี ก็ไม่สามารถที่จะบังคับค่าปรับเหล่านั้นได้ จึงทำให้รัฐต้องสูญเสียรายได้ หากคำนวณค่าปรับเอาว่าประมาณการเป็นค่ากลางอัตรา ๕๐๐ บาท ที่บังคับไม่ได้ร้อยละ ๖๐ ในเวลา ๑ ปี กับใบสั่ง ๓,๐๐๐,๐๐๐ ฉบับนั้น รัฐจะสูญเสียรายได้ถึงประมาณ ๘๐ ล้านบาทต่อปี หากกระยะย้อนหลังบวกไปอีกสัก ๑๐ ปี ก็เป็นเงินถึงหลักพันล้านบาท ตรงนี้จะเป็นจุดอ่อนที่เห็นได้ว่ามาตรการทางกฎหมายแต่เพียงประการเดียวนั้นไม่สามารถที่จะนำมาเรียกว่าสร้างวินัยปลูกฝังจิตสำนึกให้คนเคารพกฎหมายหรือการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพได้ -----

ฉะนั้นการจัดตั้งศาลจรรยาบรรณโดยระบบที่อยู่ภายใต้กฎหมายวิธีพิจารณาความคดีจรรยาบรรณนั้น จึงเป็นส่วนหนึ่งที่จะมาเรียกว่าป้องกันปัญหา สร้างวินัยจรรยาบรรณ แล้วก็ดำเนินการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้ผู้ที่กระทำความผิดในคดีจรรยาบรรณที่มีลักษณะอัตราโทษเล็กน้อยนั้นต้องถูกบังคับชำระค่าปรับ และเงินรายได้เหล่านี้จะเป็นงบประมาณแผ่นดินที่สามารถนำไปใช้พัฒนาประเทศได้

ประการที่ ๒ ที่ผมจะนำกราบเรียนก็คือว่าในระบบวิธีพิจารณาความคดีจรรยาบรรณนั้น มีความยุ่งยากหรือมีความซับซ้อนหรือไม่ ก็เรียนว่าในลักษณะของการออกแบบกฎหมายนั้น คณะทำงานก็ดี คณะอนุกรรมการจัดทำแผนปฏิรูปด้านกฎหมายและกระบวนการยุติธรรมก็ดี ได้พิจารณาช่วยกันกลั่นกรอง ก็อยากจะเรียนอย่างนี้ว่าในระบบของศาลจรรยาบรรณนั้นเราไม่ได้สร้างอาคารที่ทำการศาลขึ้นมาใหม่เป็นศาลอีกหลังหนึ่ง หรือเป็นศาลทั่วประเทศที่มีศาลจรรยาบรรณอยู่ ๗๗ จังหวัด แต่จะใช้ศาลยุติธรรมที่เปิดทำการอยู่แล้วทั่วราชอาณาจักร ในขณะนี้ทำหน้าที่เป็นศาลจรรยาบรรณควบคู่ไปด้วย ในวิธีการตามกฎหมายก็คือว่าในร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาความคดีจรรยาบรรณนั้นจะออกแบบในมาตราต้น ๆ ว่าให้เปิดแผนกคดีจรรยาบรรณขึ้นในศาลแขวง หรือในจังหวัดที่ไม่มีศาลแขวงนะครับ เหตุผลที่เลือกศาลแขวงเพราะว่าศาลแขวงเป็นศาลที่รองรับคดีที่มีอัตราโทษจำคุกไม่เกิน ๓ ปี หรือปรับไม่เกิน ๖๐,๐๐๐ บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ซึ่งคดีความผิดเกี่ยวกับคดีจรรยาบรรณเหล่านี้ก็จะมาขึ้นสู่คดีที่อยู่ในอำนาจของศาลแขวง เพราะฉะนั้นศาลแขวงทั่วราชอาณาจักรก็จะใช้อาคารที่ทำการเดิม หรือศาลจังหวัดก็ใช้อาคารที่ทำการเดิม

๒. ในส่วนของบุคลากร คือตุลาการหรือผู้พิพากษานั้นก็ใช้ผู้พิพากษาเดิมมาทำหน้าที่ในการชี้ขาดตัดสินคดี อาจจะมีการเพิ่มบ้างสำหรับหากคดีในส่วนกลางมีจำนวนมากอาจจะมีการเพิ่มอัตรากำลังเพียงเล็กน้อย หรือมีหน่วยธุรการสนับสนุน เช่น อาจจะมีงานสนับสนุนด้านคดีจรรยาบรรณ เป็นต้น

ประการต่อมา เมื่อมีศาลจรรยาบรรณเกิดขึ้นในศาลยุติธรรมแล้ว ถ้ามองว่าแล้วคดีประเภทใดครับที่จะขึ้นสู่ศาลจรรยาบรรณ คำตอบก็คือมีกฎหมาย ๓ ฉบับครับท่านประธาน ก็คือ ๑. พระราชบัญญัติจรรยาบรรณทางบก กฎหมายฉบับที่ ๒ คือพระราชบัญญัติธรรมนูญ และกฎหมายฉบับที่ ๓ คือพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก ทั้ง ๓ กฎหมายนั้น หากรวมมูลฐานความผิดหรือข้อหาความผิดแล้วมีประมาณ ๒๕ มาตรา หรือ ๒๕ ข้อหาไม่เกิน ๓๐ ข้อหา ซึ่งข้อหาเหล่านี้บางข้อหาขึ้นก็อาจจะมียอดอัตราโทษจำคุกถึง ๒ ปี หรืออาจจะปรับ

ถึง ๔๐,๐๐๐ บาท ซึ่งคดีเหล่านี้เปรียบเทียบปรับไม่ได้ก็ต้องมาขึ้นศาลจราจร ซึ่งกฎหมายเหล่านี้ตราอยู่ในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก เช่น เป็นผู้ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาต เป็นต้น คดีนอกจากนั้นก็เป็นการผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก อาทิเช่น ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร จอดรถในที่ห้ามจอด ขับรถในลักษณะประมาทน่าหวาดเสียว ขับรถในลักษณะมีนเมาสุราหรือมีนเมาสิ่งของอย่างอื่น ขับรถในลักษณะที่ตัวรถนั้นยานพาหนะไม่มีความปลอดภัย เป็นต้น นั่นคือข้อหาความผิดที่จะมาขึ้นสู่ศาลจราจร ถามว่าแล้ววิธีปฏิบัติเป็นอย่างไรบ้าง ในส่วนนี้ก็จะทราบเรียนอย่างนี้ครับว่าหากผู้กระทำความผิดที่ได้รับใบสั่งจราจรสามารถชำระค่าปรับ หรือยินยอมชำระค่าปรับคดีก็จะจบไปด้วยการชำระค่าปรับ หากไม่ชำระค่าปรับในกฎหมายก็จะเขียนว่าให้พนักงานสอบสวนนั้นดำเนินการแจ้งส่งสำเนาฉบับของใบสั่งจราจรไปยังพนักงานอัยการ แล้วก็ไปยังศาลในเขตท้องที่นั้น ๆ ใบสั่งจราจรจะมีการออกแบบใหม่ตามกฎหมายฉบับนี้โดย ๔ หน่วยงาน ตั้งแต่สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงยุติธรรม สำนักงานอัยการสูงสุดแล้วก็ในส่วนของศาลยุติธรรมเพื่อให้ใบสั่งนั้นมีรูปแบบเป็นคำฟ้องโดยที่พนักงานอัยการไม่ต้องไปร่างคำฟ้องฉบับใหม่เพื่อที่จะมาเสียเวลา แล้วก็สิ้นเปลืองงบประมาณในส่วนกระดาษ ฉะนั้นใบสั่งจราจรก็ถือเป็นคำฟ้อง แต่มีรายการที่ครบถ้วนสมบูรณ์ตามที่กฎหมายออกแบบ ถ้าหากว่าผู้ที่กระทำความผิดตามใบสั่งจราจรไม่ไปชำระค่าปรับภายใน ๗ วัน ใบสั่งจราจรเหล่านี้ก็จะส่งไปยังศาลจราจร -----

ศาลเองก็จะเรียกให้ผู้กระทำความผิดมาศาล หากศาลประทับฟ้องอำนาจของศาลก็สามารถที่จะพักใช้ใบอนุญาตอย่างน้อยก็ ๙๐ วัน และหากผู้กระทำความผิดเห็นว่าคดีไปสู่ศาลแล้วไม่อยากจะไปศาลให้เสียเวลา ก็สามารถที่จะไปชำระค่าปรับไม่ว่าจะเป็นที่ศาลนั่นเอง ไม่ว่าจะเป็นธนาคารของรัฐวิสาหกิจ หรือธนาคารเอกชน ไม่ว่าจะเป็นที่ทำการไปรษณีย์ หรือสถานที่อื่นที่กฎหมายกำหนด โดยชำระค่าปรับในอัตราสูงสุดตามที่กฎหมายบัญญัติในข้อหา นั้น ๆ เมื่อชำระค่าปรับแล้ว สิทธินาคดีอาญาก็จะดับสิ้นไป ก็เสมือนหนึ่งว่ายอมรับสารภาพในการกระทำ อันที่ ๒ กลุ่มคนที่จะมาขึ้นศาลจราจร อันนี้คือกลุ่มแรกที่ไม่ยอมเสียค่าปรับ

กลุ่มที่ ๒ คือกลุ่มที่ให้การปฏิเสธว่าตนเองไม่ได้กระทำความผิด ตนเองถูกกลั่นแกล้งกล่าวหา หรืออาจจะมีความสำคัญผิดในเรื่องของข้อหาต่าง ๆ กลุ่มเหล่านี้ก็จะมาขึ้นสู่ศาลจราจรเพื่อพิสูจน์ความผิดความถูก ระบบของการพิจารณาคดี ศาลจราจรใช้ระบบการไต่สวนเรียบง่าย แล้วก็ดำเนินการให้แล้วเสร็จโดยรวดเร็ว แล้วก็คดีจะจบแค่ในชั้นศาลอุทธรณ์เท่านั้น หมายความว่าไม่ให้มีการฎีกา กระบวนการในส่วนนี้ในศาลชั้นต้นก็คงไม่เกินสัก ๓๐ วัน ในส่วนของการอุทธรณ์ปัจจุบันก็มีการนัดฟังคำพิพากษาล่วงหน้าก็คงไม่เกิน ๒ เดือน เพราะฉะนั้นคดีเหล่านี้ก็ต้องดำเนินไปโดยบริการประชาชนให้เกิดความสะดวกรวดเร็วและเกิดความเป็นธรรม นั่นคือในส่วนของระบบศาลจราจรที่คิดว่าน่าจะมีส่วนสำคัญโดยย่อที่จะสามารถทำให้ระบบความปลอดภัยทางถนน จิตสำนึกของผู้ใช้รถใช้ถนนมีความเคารพในกฎหมาย แล้วก็ทำให้กฎหมายบังเกิดความศักดิ์สิทธิ์ สามารถที่จะบังคับได้ แล้วก็เป็นการปลูกจิตสำนึก ถ้าหากผู้กระทำความผิด ศาลเห็นว่ายังมีพละตินัย หรือมีลักษณะการขับรถที่หย่อนสมรรถภาพ ศาลสามารถออกคำสั่งให้ตัวจำเลยนั้นเข้ารับการฝึกอบรมยังหน่วยงานราชการหรือสถานที่เอกชนเกี่ยวกับวินัยจราจร การใช้รถใช้ยานพาหนะเพื่อที่จะไม่ให้เกิดอันตราย หรือสร้างความปลอดภัยให้เกิดขึ้นในอนาคต ฉะนั้นก็อยากจะกราบเรียนว่าระบบของศาลจราจรที่จะอยู่ในแผนปฏิรูปความปลอดภัยทางถนนนั้น ก็จะเป็นมาตรการที่สำคัญอย่างยิ่งที่จะมาเป็นกลไกทางสังคมที่จะทำให้สังคมมีความปลอดภัย ยานพาหนะ ท้องถนนมีความปลอดภัย ผู้กระทำความผิดก็จะมีจิตสำนึกในการที่จะระมัดระวังในการใช้รถ แล้วก็จะไม่กระทำความผิดซ้ำอีก ฉะนั้นผมขออนุญาตที่จะกราบเรียนโดยสรุปถึงระบบของศาลจราจร อย่างไรก็ตามในส่วนของการแผนระยะยาว

ยังยืนนั้น ที่จะมีส่วนสัมพันธ์แล้วเกี่ยวข้องอยู่ในแผนปฏิรูปนั้นคือ การจัดตั้งเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทางถนน หรือ จปถ. แล้วก็เรื่องระบบประกันภัยเพื่อความปลอดภัยทางถนน ในส่วนนี้ ขอกราบเรียนเชิญท่านศาสตราจารย์ ดอกเตอร์ดุสิต เครื่องงาม เป็นผู้นำเสนอครับ

(การประชุมดำเนินมาถึงตอนนี้ นายอลงกรณ์ พลบุตร รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ คนที่หนึ่ง ได้ขึ้นบัลลังก์เพื่อดำเนินการประชุมต่อไป)

นายอลงกรณ์ พลบุตร (รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ คนที่หนึ่ง) : ต่อไปขอเชิญท่านศาสตราจารย์ ดอกเตอร์ดุสิต เครื่องงาม ครับ

ศาสตราจารย์ดุสิต เครื่องงาม (กรรมการ) : กราบเรียนท่านประธานครับ กระผม ดุสิต เครื่องงาม จะขออนุญาตนำเสนอแนวทางการปฏิรูปเพื่อลดและป้องกันอุบัติเหตุทางถนนที่สำคัญอีกมาตรการหนึ่ง ก็คือเสนอให้มีการจัดตั้งเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทางถนน หรือเรียกสั้น ๆ ว่า จปถ. ท่านประธานครับ ท่านสมาชิกผู้ทรงเกียรติ ในวงการภาคเอกชนท่านก็คงจะทราบดีว่ามีกฎหมายอยู่ฉบับหนึ่งออกบังคับใช้ เรียกว่า พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. ๒๕๕๔ ซึ่งมีการบังคับใช้มาแล้วเป็นเวลาหลายปี ที่เป็นการออกมาเพื่อคุ้มครองแรงงาน ในภาคเอกชนนั้นเขาก้าวหน้าไปไกลมาก คือมีกฎหมายกำหนดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยขึ้นมาในภาคเอกชน ที่เรียกว่า จป. เจ้าหน้าที่วิชาชีพ เจ้าหน้าที่ความปลอดภัย แต่ว่าในภาพรวมของประเทศไทย ไม่ว่าจะเป็นหน่วยงานราชการหรือรัฐวิสาหกิจ หรือองค์การมหาชน หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น นำแปลกประหลาดมากกว่าประเทศไทยเรายังไม่เคยมีการจัดตั้งหรือว่ากฎหมายที่บังคับว่าแต่ละหน่วยงานจะต้องมีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย ไม่ว่าจะปลอดภัยภายในอาคาร ไฟไม่ชอร์ต (Short) ตาย หรือว่าไม่ทำอุบัติเหตุภายในอาคาร เหล่านั้น ไม่มีครับ ไม่มีการจัดตั้ง แต่เนื่องจากว่าคณะกรรมการของเราในวันนี้เรามุ่งเน้นเรื่องความปลอดภัยทางถนน -----

เราก็จะเสนอให้มีการจัดตั้งเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทางถนนขึ้นมา โดยอาศัยกฎหมายที่สามารถมีอยู่แล้วซึ่งเรียกว่าเป็นพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. ๒๕๓๔ พระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. ๒๕๓๔ นั้นสามารถกำหนดให้นายกรัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีที่จะออกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีได้ เพราะฉะนั้นการที่จะให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทางถนนนั้นะครับไม่ต้องออกกฎหมายใหม่ครับ ออกเป็นระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีได้ ในเบื้องต้นนี้นะครับ ในการคิกออฟ (Kickoff) มาตรการความปลอดภัย คณะกรรมการเราก็ได้ยกร่างระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ขึ้นมาแล้ว แล้วก็แนบอยู่ในเอกสารประกอบการประชุมแล้วด้วย ท่านประธานครับ ท่านสมาชิกครับ จปถ. หรือเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทางถนนไม่เคยมีมาก่อนในประเทศไทย นี่ถือเป็นสิ่งใหม่ที่จะเกิดขึ้นในประเทศไทย ผมจะขออนุญาตเทียบเคียงให้ฟังนะครับ วงศียาญ์ที่เราจะไปดูคอนเสิร์ตนี้ต้องมีคอนดักเตอร์ (Conductor) ใช่ไหมครับ การแข่งขันกีฬาไม่ว่าจะเป็นฟุตบอล วอลเลย์บอล แบดมินตัน ต้องมีโค้ช (Coach) ใช่ไหมครับ หรือการจะต้องแสดงหนังแสดงภาพยนตร์นี้ต้องมีผู้กำกับใช่ไหมครับ นั่นแหละครับคือ จปถ. เป็นทั้งโค้ช (Coach) แล้วก็เป็นผู้กำกับเรื่องความปลอดภัยในการเดินทางบนท้องถนน และ จปถ. นั้นเขาจะต้องมีหน้าที่ให้การอบรม ให้ข้อมูลกับบุคลากรในหน่วยงานของเขา ทั้งหน่วยงานราชการและเอกชน ไม่ว่าสมานักนั้นเขาจะเดินทางอยู่ภายในอาคารตัวเองหรือออกจากอาคารแล้วกลับไปบ้าน ยกตัวอย่างที่รัฐสภาของเราถ้าไปตรวจสอบดูโครงสร้างของการบริหารข้าราชการในรัฐสภานะครับ เชื่อว่าจะมีหน่วยงานอันหนึ่งเรียกว่า กองยานพาหนะ ไม่ใช่ครับ กองยานพาหนะเขาก็ดูแลเรื่องรถยนต์ เติมน้ำมัน เติมน้ำมัน จัดระเบียบคิวรถยนต์ แต่ประเทศไทยเราแม้แต่รัฐสภาเราไม่มีเจ้าหน้าที่ด้านความปลอดภัยทางท้องถนน เมื่อเดือนที่แล้วมีข่าวใหญ่ โศกนาฏกรรมเกิดขึ้น มีคณะครูโรงเรียนแห่งหนึ่ง มีผู้อำนวยการด้วยครับ นั่งรถตู้ไปสัมมนาที่พญา เดินทางกลับจากชลบุรีบนเส้นทางมอเตอร์เวย์ (Motorway) ขากลับเข้ากรุงเทพฯ ประมาณ กม. ที่ ๒๐ กม. ที่ ๓๐ เกิดการพลิกคว่ำ นั่งมาในรถตู้ ๑๓ ท่าน ๑๔ ท่าน เสียชีวิตเกือบ ๑๐ ท่าน ๔ ท่านที่รอดชีวิตได้นั้นตะเกียกตะกายคลานออกจากรถตู้แทบจะเอาชีวิตไม่รอด รถตู้คันนั้นเกิดอะไรขึ้นครับ ขับมาอยู่ดี ๆ ไม่ทราบวาล้อแตกหรือเปล่าแลลบข้างทาง เขาเรียกว่าแลลบไปกับแบรีเออร์ (Barrier) ตะแคงซ้ายไหลไปประมาณ ๒๐๐ เมตร

ไฟลุกท่วมครับ คนที่อยู่ในรถยังมีชีวิตนะครับตอนนั้น ยังไม่ตายครับท่านประธาน หลายนาที่ต่อมาค่อย ๆ เสียชีวิต เพราะในรถตู้คันนั้นไม่มีค้อนในการทุบกระจกออก ไม่มีถังดับเพลิง ในการที่จะดับไฟ ออกมาไม่ได้ครับ กว่าที่จะออกมาได้ก็หลายสิบนาที่เป็นสิ่งที่น่าเศร้ามากถามว่าเหตุการณ์วันนั้นถ้าเรามี จปถ. สัก ๑ คน ผมเชื่อว่าจะไม่เกิด จปถ. เขาจะทำบอกว่าท่านผู้อำนวยการคะ ท่านผู้อำนวยการครับ ท่านจะขับรถไปพื้ทยาใช้รถอะไรไป รถของท่านยางล้อนี้ดอกมันยังมีอยู่หรือยัง เพราะฉะนั้น จปถ. ก็ต้องทำเช็กลิสต์ (Checklist) ท่านจะไปกับตั้ง ๑๓ คน ใครจะเป็นคนขับรถ คนขับรถเขามีสมรรถนะพร้อมหรือเปล่า ในรถของท่านมีค้อนทุบกระจกหรือยัง มีหน้าต่างฉุกเฉินหรือยัง มีถังดับเพลิงหรือยัง รถของท่านผ่านการตรวจสอบสภาพหรือเปล่า เหล่านี้คือเจ้าหน้าที่ จปถ. ที่จะมาช่วยคุ้มครองชีวิตให้กับหน่วยงานต่าง ๆ ของหน่วยงานของท่านเอง จปถ. นี้จะต้องมีอยู่ในโรงเรียนอนุบาลทุกโรงเรียน โรงเรียนประถมศึกษาทุกโรงเรียน มัธยมศึกษา มหาวิทยาลัย หน่วยงานราชการทุกกระทรวง ทบวง กรม ทุกกอง ทุกอาคารครับต้องมีให้หมด มีทั้งในภาคเอกชนและภาคราชการ -----

มีทั้งในรัฐวิสาหกิจ อบต. ทุกที่ในประเทศไทยที่มีอยู่ในประมาณ ๖,๐๐๐ กว่า อบต. ต้องมี ๑ อบต. อย่างน้อย ๑ จปถ. นี่คือนี่ที่เรากำลังนำเสนอ ถ้าหากว่าระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีที่เรายกร่างนี้ประกาศน่ะครับผ่านออกมาได้ เราก็จะมีเจ้าหน้าที่ จปถ. กระจายอยู่ทั่วประเทศหลายหมื่นหลายแสน อาจจะเป็นล้านคนก็ได้ ถ้าว่าต้องใช้งบประมาณไหมครับ ไม่ต้องใช้ครับ เพียงแต่หัวหน้างานออกคำสั่งแต่งตั้งให้นาย ก นาย ข นางสาวคนนั้นเธอทำหน้าที่เป็น จปถ. หน้อย ก็นเงินเดือนเหมือนเดิมครับ ไม่ต้องตั้งเป็นอัตราใหม่ โรงเรียนก็จะมีเจ้าหน้าที่ จปถ. อาจจะมีเบี้ยโบนัส อาจจะมีรางวัลตอบแทนประจำปีข้าราชการหรือว่าพนักงานแต่ละคนเขาสร้างคุณงามความดีขึ้นมาเหล่านี้ ผมถือว่าเป็นเส้นผมบังภูเขาคือจะต้องเกิดขึ้นในประเทศไทย ในการที่จะให้เกิด จปถ. ขึ้นมาได้ ในระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีนี้ครับ มีปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธานคณะกรรมการระดับชาติร่วมกับปลัดกระทรวงมหาดไทย คือวางนโยบายของโครงสร้างของ จปถ. ภาพรวมของประเทศ แล้วให้แต่ละหน่วยงานลงไปปฏิบัติครับ ไม่ต้องใช้งบประมาณ ไม่ต้องสร้างอัตราอะไรเพิ่มเติม จปถ. ที่ในระเบียบนี้ครับเรายกร่างเอาไว้ มีอำนาจหน้าที่อยู่ประมาณ ๑๒ ข้อ ๑. ศึกษารวบรวมข้อมูล ๒. เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ ๓. จัดทำคู่มือ คำว่า คู่มือ นี่สำคัญมากนะครับ ในรัฐสภาของเราต่อจากนี้ไปเราจะมีคู่มือพนักงานที่จะเดินทางเข้ามาในรัฐสภา ถ้าไม่มีความพร้อม ไม่มีใส่หมวกกันน็อก ขับรถไม่รัดเข็มขัดไม่ให้เข้าสภา รถที่จะเข้ามาในสภาถ้าไม่มีอุปกรณ์เซฟตี้ (Safety) อะไรต่าง ๆ ไม่ให้เข้ามาในสภา สมาชิกที่จะเดินทางเข้ามาในสภามาชี้แจง มาร่วมอภิปรายกับเรา จากนั้นถ้าไม่ปฏิบัติตามระเบียบความปลอดภัยก็อาจจะไม่ได้เข้ามาชี้แจงในสภาของเราได้ นี่คือนี่คือสิ่งเข้มข้นที่เราจะช่วยกันรักษาชีวิตน่ะครับ

มาตรการต่อไปที่ผมจะขอเสนอในส่วนผมเรื่องสุดท้ายก็คือ เรื่องระบบประกันภัยเพื่อความปลอดภัยทางถนนครับ ประเทศไทยเรามีเรกูเลเตอร์ (Regulator) อยู่หลายเรกูเลเตอร์ (Regulator) ครับ คณะกรรมการกำกับ ... เช่น เรกูเลเตอร์ (Regulator) ด้านพลังงานใช้ไหมครับ เรกูเลเตอร์ (Regulator) ด้านการสื่อสารโทรคมนาคม เรกูเลเตอร์ (Regulator) ด้านที่เรากำลังพูดถึงนี่ก็คือ ความปลอดภัยทางถนนน่ะครับ ประเทศไทยเรามีกฎหมายฉบับหนึ่งชื่อว่า พระราชบัญญัติคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย พ.ศ. ๒๕๕๐ เราไปเปิดดู พ.ร.บ. คณะกรรมการกำกับและ

ส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย อำนาจหน้าที่ของเรกูเลเตอร์ (Regulator) ด้านนี้ หรือว่าสิ่งที่มีอยู่ใน พ.ร.บ. นั้นนะครับ เป็นที่น่าเสียดายมากครับ ไม่มีคำว่า ความปลอดภัย ไม่มีคำพูดคำว่า ลดอุบัติเหตุ อยู่ใน พ.ร.บ. นี้เลยแม้แต่คำเดียว เป็นสิ่งที่ผิดหวังมากครับ เพราะฉะนั้นคณะกรรมการการเราก็เห็นจุดบอดนี้แล้ว บอกว่าไม่ได้แล้วครับจากนี้ไป พระราชบัญญัติคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย พ.ศ. ๒๕๕๐ ที่จะต้องทำในประเทศไทยนี้เราจะขอแก้กฎหมายฉบับนี้นะครับ แก้อยู่ ๒-๓ มาตราไม่เยอะ แก่โดยแค่เติมคำพูดบอกว่า ให้คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยหรือย่อสั้น ๆ ว่า คปภ. ต้องมีอำนาจหน้าที่ในการที่จะจัดนำเสนอมตรการในการลดและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางท้องถนน จะเสริมเข้าไปใน พ.ร.บ. นี้ สัก ๒-๓ มาตรา แค่นั้นเอง ทำไม่ละครับ ตอนนี้ทุกวันนี้พระราชบัญญัติคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย พ.ศ. ๒๕๕๐ นี้เขาเขียนเลยว่าคณะกรรมการเขาบอก เขาจะคุ้มครองเฉพาะว่าใครเกิดอุบัติเหตุก็ได้รับการคุ้มครองได้จ่ายเบี้ยประกัน แม้แต่ผู้กระทำความผิดนี้นะครับก็ยังได้รับการรักษาเยียวยา ได้รับการรักษา ซ่อมรถของตัวเอง หรือว่าซ่อมรถของคู่กรณี ไม่พอแล้วครับตรงนั้น พ.ร.บ. นี้จะต้องออกมาให้ทันสมัยกับโลกปัจจุบันนะครับว่า ผู้กระทำความผิดท่านจะต้องรับโทษด้วย อาจจะบอกว่า เบี้ยค่าประกันภัยอาจจะต้องสูงเพิ่มขึ้น หรือว่าไม่สร้างอุบัติเหตุเบี้ยประกันภัยก็อาจจะลดน้อยลงอะไรแบบนี้ เป็นต้น รวมทั้งงบประมาณที่คณะกรรมการเรกูเลเตอร์ (Regulator) ชุดนี้เขากำกับดูแลอยู่อีกหลายหมื่นล้านบาทนะครับ ที่เขาเรียกว่ากองทุนป้ายทะเบียนรถอะไรตรงนั้นนะครับ อยู่ใน พ.ร.บ. นี้นะครับที่ว่าประมูลเลขสวย เงินที่ได้จากการประมูลเลขสวยที่มีอยู่ตั้งหลายหมื่นล้านบาทยังไม่ได้จัดออกมาใช้เพื่อประโยชน์ในการลดและป้องกันอุบัติเหตุทางท้องถนนเลย เพราะฉะนั้นพระราชบัญญัติฉบับนี้ในวันนี้คณะกรรมการไม่ได้เสนอเป็นการยกร่างขึ้นมา แต่เสนอว่าเราจะขอปรับปรุงแก้ไขเพิ่มอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการเรกูเลเตอร์ (Regulator) คณะนี้ครับ ก็ขอจบการนำเสนอแต่เพียงเท่านี้ครับ ขอขอบคุณครับ

นายอลงกรณ์ พลบุตร (รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ คนที่หนึ่ง) : ต่อไปขอเชิญดอกเตอร์ถวิลวดี บุรีกุล ได้นำเสนอชี้แจงต่อที่ประชุม

(เจ้าหน้าที่ได้ดำเนินการเปิดพรีเซนเทชัน (Presentation))

นางถวิลวดี บุรีกุล (กรรมการ) : กราบเรียนท่านประธาน ดิฉัน ถวิลวดี บุรีกุล ในฐานะโฆษกกรรมการ จะนำเสนอประเด็นที่สำคัญของแผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนนยังยืนระยะยาว ๒ ประเด็นสำคัญนะคะ

ประเด็นแรก คือเรื่องของการพัฒนาคุณภาพคนในทุกช่วงวัยให้มีภูมิคุ้มกัน ต่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินจากอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งเป็นมาตรการที่จะเป็น การส่งเสริมการเรียนรู้อย่างต่อเนื่อง ทั้งการศึกษา การเสริมสร้างทักษะ องค์ความรู้การใช้รถ ใช้ถนน และการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนที่เหมาะสมแต่ละช่วงวัยดังนี้คะ ก็คือตั้งแต่การพัฒนาเด็กปฐมวัยอย่างเป็นองค์รวม ทั้งด้านการมีระเบียบวินัย ความตระหนัก ในเรื่องของความปลอดภัยและมีจิตสำนึกในเรื่องของความปลอดภัย โดยเป็นการเตรียม ความพร้อมของผู้ปกครอง ไม่ว่าจะเป็นพ่อแม่หรือผู้ดูแลในสถานเลี้ยงเด็กต่าง ๆ เป็นการปลูกฝังจิตสำนึกด้านความปลอดภัยทางถนน มีต้นแบบที่ดีในด้านวินัยจราจร ให้ตระหนักถึงความปลอดภัยด้านการเดินทางด้วย รวมทั้งพัฒนาศูนย์เด็กเล็กในชุมชน ในหน่วยงานต่าง ๆ ให้มีมาตรการขององค์กรด้านความปลอดภัยทางถนนด้วย นอกจากนี้ เด็กในวัยเรียนทุกระดับชั้นให้มีความรู้ทางวิชาการด้านความปลอดภัยทางถนน โดยให้มีการดำเนินการดังต่อไปนี้ ก็คือมีการบูรณาการเรียนรู้อันหลากหลายทั้งวิชาการ แล้วก็การปฏิบัติจริง ตั้งแต่การส่งเสริมกระบวนการจัดการเรียนการสอนด้าน ความปลอดภัยทางถนน การเรียนรู้ในห้องเรียนและนอกห้องเรียน การเรียนรู้ในเรื่องของ การปฏิบัติจริง การตั้งชมรมความปลอดภัยทางถนนที่เอื้อต่อการเรียนรู้รอบด้าน สนับสนุนต่อยอดความคิดที่สร้างสรรค์ การจัดกิจกรรมอาสาสมัครเพื่อสาธารณประโยชน์ ไม่ว่าจะเป็นกิจกรรมลูกเสือหรือเนตรนารีให้เอากลับมาอีกครั้งหนึ่งนะคะ นอกจากนี้ในเรื่อง ของการให้เด็กได้มีความตระหนัก คติวิเคราะห์ถึงความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้น คิดถึงผลที่จะเกิดขึ้น จากการที่ไม่ปฏิบัติตามวินัยจราจร ให้เขามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาได้เอง นอกจากนี้ ให้เป็นผู้ที่มีความสามารถในเรื่องของการสอนผู้อื่นได้ เป็นผู้นำในเรื่องของความปลอดภัย ทางถนน มีการช่วยเหลือสังคมได้ แล้วก็ส่งเสริมความปลอดภัยในชุมชน ตลอดจนมีแนวทาง

ที่เป็นผู้นำแห่งการเปลี่ยนแปลงในเรื่องของความปลอดภัยทางถนนที่เรียกว่า เป็นนวัตกรรม ความปลอดภัยทางถนนหรือโรด เซฟตี้ อินโนเวเตอร์ส (Road Safety Innovators) นะคะ ส่วนด้านครูผู้สอนก็ต้องมีความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน นอกจากสอนในโรงเรียนก็เป็น ผู้ที่จะสร้างการมีส่วนร่วมกับทุกภาคส่วนเพื่อที่จะจูงใจให้ครูได้มีการพัฒนาตนเอง เพราะฉะนั้นในเรื่องของการประเมินสมรรถนะของครูก็ต้องประเมินสมรรถนะในเรื่องนี้ด้วย ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของประสิทธิภาพในการจัดการเรียนการสอน นอกจากนี้ในสังคมทั่วไป ก็ต้องมีการสร้างทักษะชีวิตแล้วก็มีพฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย โดยช่วยกัน ที่จะส่งเสริมให้เด็กมีความรู้ความเข้าใจในเรื่องของความปลอดภัยทางถนน แล้วก็มีวินัย มีน้ำใจ มีจิตสำนึก นอกจากนี้การจัดโครงสร้างในสถานศึกษาเองก็เป็นเรื่องสำคัญ โครงสร้าง ในเรื่องของการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในเรื่องของการเดินทางของนักเรียน มาโรงเรียน ซึ่งจะต้องประกอบไปด้วยตั้งแต่สมาคมผู้ปกครอง สมาคมศิษย์เก่าและครู รวมทั้งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานต่าง ๆ ทั้งของภาครัฐและเอกชน และชุมชน ก็ต้องเข้ามาช่วยกันดูแลปรับปรุงสภาพของการจราจรในสถานศึกษาที่เอื้อต่อการจราจรของ เด็ก ๆ นะคะ นอกจากนี้ศูนย์เรียนรู้ความปลอดภัยในโรงเรียนก็ควรจะมี หรือเรื่องของการติดตั้งป้ายจราจรต่าง ๆ เพื่อให้สามารถใช้ได้ในชีวิตประจำวัน ตลอดจนสร้างจิตสำนึก ของประชาชนให้มีความนิยม มีพฤติกรรมในเรื่องของความปลอดภัย รับผิดชอบต่อสังคมด้วย

ส่วนมาตรการต่อไปก็คือเรื่องของการเสริมสร้างความเข้มแข็งในสังคม โดยเรื่องนี้เป็นเรื่องที่สำคัญที่เราพยายามที่จะสร้างสถาบันของสังคมให้ทุกภาคส่วน มีพฤติกรรมที่ดีในการใช้รถใช้ถนนร่วมกัน สร้างวัฒนธรรมที่ดีงาม เป็นรากฐานในการพัฒนา คนและสังคม ซึ่งวิธีการที่จะสร้างได้ก็คือส่งเสริมความเข้มแข็งให้เกิดขึ้น ไม่ว่าจะเป็นเรื่อง ของความเข้มแข็งของสถาบันครอบครัว ชุมชน ในการบ่มเพาะให้คนเคารพวินัยจราจร -----

มีจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ตลอดจนผลักดันให้ชุมชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นสนับสนุนการเปิดพื้นที่สาธารณะ การจัดกิจกรรมในการสร้างการเรียนรู้ในเรื่องของความปลอดภัยให้เกิดขึ้น การมีมาตรการทางสังคมที่ดี ในการส่งเสริมความปลอดภัย แล้วก็มาตรการขึ้นชุมชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีแนวปฏิบัติที่ดีด้วย นอกจากนี้การพัฒนาศักยภาพของครอบครัวและชุมชนให้มีการเรียนรู้เรื่องของการใช้รถใช้ถนนเป็นเรื่องที่สำคัญ แล้วก็มีสิ่งจูงใจและแรงจูงใจให้กับชุมชนที่มีแนวปฏิบัติที่ดีอีกด้วยนะ นอกจากนี้สิ่งที่สำคัญอีกเรื่องหนึ่งก็คือชุมชนที่เข้มแข็งและสร้างภูมิคุ้มกันนี้จะทำให้เกิดขึ้นได้อย่างไร เรื่องของการเรียนรู้ การสร้างอัตลักษณ์ การสนับสนุนให้เป็นอัตลักษณ์ของชุมชนในการจัดการความปลอดภัยทางถนนนี้เป็นเรื่องที่สำคัญมาก การสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในเรื่องนี้ก็มีความสำคัญ ตลอดจนสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการสร้างความปลอดภัยในทางถนนของชุมชนแล้วก็องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น นอกจากนี้เครือข่ายร่วมมือระหว่างชุมชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และภาคประชาชน ภาคส่วนต่าง ๆ ในการเฝ้าระวังด้านพฤติกรรม แล้วก็ให้มีมาตรการทางสังคม อันนี้เป็นเรื่องที่สำคัญ และมาตรการอีกเรื่องหนึ่งที่เป็นเรื่องที่สำคัญมาก ดิฉันมองว่าสามารถที่จะปฏิบัติได้เลยนะก็คือส่งเสริมภาคประชาสังคม องค์กรธุรกิจเอกชน บริษัทมหาชน และรัฐวิสาหกิจ ในการทำงานเป็นเครือข่ายเชื่อมโยงกับกลไกภาครัฐในการร่วมสร้างจิตสำนึกต่อสังคม เรื่องของการสร้างสมดุลระหว่างผลประโยชน์ขององค์กรและผลประโยชน์ของชุมชนและสังคม โดยเฉพาะส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง การยกย่ององค์กรธุรกิจเอกชนที่มีความรับผิดชอบต่อสังคมให้เป็นแบบอย่างที่ดีต่อสาธารณะ โดยกำหนดให้บริษัทมหาชน และรัฐวิสาหกิจได้มีมาตรการส่งเสริมสนับสนุนให้ความรู้และจัดกิจกรรมเพื่อสังคมอย่างแท้จริง ทั้งนี้ในเรื่องของซีเอสอาร์ (CSR) ที่มักจะจัดกันก็อยากจะให้อามาจัดในเรื่องของการสร้างองค์ความรู้และความตระหนักและสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในทางถนน

ส่วนประเด็นสุดท้ายก็คือการพัฒนาบทบาทของสถาบันทางสังคมที่จะเอื้อต่อการพัฒนานคนในเรื่องนี้ ซึ่งทั้งนี้เป็นประเด็นที่เกี่ยวข้องกับสิ่งที่ได้พูดไปแล้วเป็นเรื่องของสถาบันการศึกษา สถาบันครอบครัว สถาบันต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งหมดจะต้องทำงานร่วมกันเป็นกลไกที่สำคัญในการเสริมสร้างความสมดุลระหว่างผลประโยชน์ขององค์กรและ

ผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสียต่าง ๆ ในเรื่องของความปลอดภัยทางถนน ทั้งนี้มาตรการขององค์กรในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนในหน่วยงานของทุกหน่วยงานมีความสำคัญที่สุดนะคะ ดิฉันก็ขอจบเพียงเท่านี้ ก็ขอสำหรับประเด็นสุดท้ายท่านประธานจะเป็นผู้นำเสนอเองในเรื่องของการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนด้วยระบบขนส่งสาธารณะคะ

นายอลงกรณ์ พลบุตร (รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ คนที่หนึ่ง) : ขอเชิญท่านประธานกรรมาธิการ นิกร จำนง ครับ

นายนิกร จำนง (ประธานกรรมาธิการ) : กราบเรียนท่านประธานครับ มาตรการนี้เป็นมาตรการที่รับผิดชอบโดยคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการเกี่ยวกับเรื่องการขนส่งของเมืองใหญ่ ซึ่งมีท่านเสรี สุวรรณภานนท์ เป็นประธาน ก็อยากจะเรียนว่าในส่วนนี้เอง ชุดนี้เป็นอนุกรรมการที่ท่านได้มีการอภิปรายตอนที่เรารั้งท่านก็สนใจเรื่องการจราจรเมืองใหญ่ ทางกรรมาธิการก็คิดกันว่าการพัฒนาระบบการจราจรเมืองใหญ่ระบบขนส่งสาธารณะถ้าทำได้ดีแล้ว จะเป็นหลักในการลดความสูญเสียตรงนี้อย่างแน่นอนนะครับ ดังนั้นก็เลยอนุญาตให้ตั้งอนุกรรมการขึ้นมา อนุกรรมการขณะนี้มีการศึกษารายละเอียดแต่หลักการข้อนี้ก็คือมีการดำเนินการให้เสนอมาว่า การปรับปรุงเรื่องการขนส่งนี้ะครับ ในเมืองใหญ่และเมืองบริวารต่าง ๆ ระบบขนส่งสาธารณะจะเป็นตัวสำคัญในการช่วยแต่รายละเอียด เรียนท่านประธานว่าซึ่งจะมีอะไรบ้าง ก็มีระบบการขนส่งแบบรางในการพัฒนาการขนส่งมวลชนระดับเมืองที่ไม่ใช่ กทม. นี่ะครับ การขนส่งระดับภูมิภาคระหว่างเชื่อมเมืองต่อเมือง ผมยกตัวอย่างเช่น ขณะนี้พี่น้องประชาชนเราเวลาช่วงเทศกาลเอามอเตอร์ไซด์กลับบ้าน ชีกลับบ้านจากกรุงเทพมหานครเลย หรือไม่ก็เดินทางโดยรถไปต่อรถที่โคราช แล้วก็กระจายออกไป ลักษณะนี้ถ้าหากว่ามีระบบราง มันจะลดตรงนี้ลงมากนะครับ แล้วก็การขนส่งโดยสารก็มีการดำเนินการแล้ว มีการพัฒนาที่ท่านอธิบดีได้เอาจีพีเอส (GPS) มาใส่หมดแล้วต่อจากนี้มีการควบคุมตรงนี้ ผมอยากจะเรียนว่ารถสาธารณะขณะนี้อุบัติเหตุลดลงมากนะครับ เราก็ไปตรงส่วนอื่นต่อ และสุดท้ายก็เป็นเรื่องรถรับจ้างทั้งหลายทั้งปวงตรงนี้ก็เป็นนัยสำคัญในการลดอุบัติเหตุทางถนนเป็นอย่างมาก แต่เรื่องนี้ต้องใช้เวลาตามสมควรในเรื่องระบบรางต่าง ๆ นี่ะครับ หรือเรื่องระบบขนส่งสาธารณะที่เป็นแมสทรานซิท (Mass Transit) ก็ขณะนี้กำลังศึกษา ผมอยากจะเรียนว่ากรรมาธิการชุดนี้ ชุดใหญ่เป็นเรื่องอุบัติเหตุจบในครั้งนี้นะครับ ซึ่งเราก็อยู่ในภายใต้เวลาที่ขอไว้ ๑๒๐ วันนะครับ อีกชุดหนึ่ง

สปท. ๓๙/๒๕๕๙

อารีรัตน์ ๔๑/๓

ก็จะไม่ขอเกิน ก็คือว่าของท่านเสรีจะมีการประชุมต่อไปอีกไม่เกิน ๓๐ วัน ก็คืออยู่ในเวลา
และจะกลับมานำเสนอองค์รวมของการปฏิรูประบบขนส่งสาธารณะที่จะช่วยลดภาระ
ตรงนี้จะได้เรื่องการจราจรด้วย ก็จะเป็นประโยชน์กับสภาแห่งนี้ไปด้วยนะครับ

- ๔๒/๑

สุดท้ายนี้นะครับ ทางคณะกรรมการการจึงขอเสนอที่ประชุมแห่งนี้ครับ แล้วก็ท่านประธานไม่อยู่ในตอนแรก ผมอยากจะย้ำอีกครั้งว่าที่เสนอไว้ก็คือว่าเนื่องจากว่าในการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนนของเรามีกฎหมายมาร่วมด้วยท่านประธานครับ ก็เลยจะขอเปลี่ยนในทุกๆที่มีคำนี้เพื่อจะได้แก่ในการส่งออกไปภายนอกนะครับ ก็คือจะเป็นเรื่อง การปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน และร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. ทุกแห่ง เพราะว่าได้คุยกับทางฝ่ายประชุมแล้วว่าถ้ามีพระราชบัญญัติด้วยก็ให้ใส่ตรงนี้เข้าไปด้วยจะได้ครบนะครับ แต่ว่าเราไม่ได้แยกโหวตเป็นพระราชบัญญัติอยู่รวมในนี้อยู่แล้ว แล้วก็นอกจากนั้นยังมีอีกส่วนหนึ่งซึ่งเป็นส่วนที่เราใส่ส่วนควบเข้ามาอยู่ข้างหลังนี้นะครับ ก็คือว่าในการแก้กฎหมายตลอดทางทั้งระยะสั้น ระยะกลาง ระยะยาว เรามีแก้กฎหมายเยอะมากนะครับ ดังนั้นการจะส่งเป็นร่างพระราชบัญญัติเข้ามาจะเป็นการรบกวนสภา ดังนั้นเราเสนอเป็นบัญชีแนบท้ายและในนั้นจะบอกว่าร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก มาตราไหน ตรงไหนจะแก้ตรงไหน หมายความว่าถ้าจะเอาไปแก้ก็รวมไปเลยได้ แล้วก็ในเรื่องประกันภัยที่ท่านอาจารย์ดุสิตเสนอด้วยก็ขอนะครับ ทางกรรมการการจึงขอเสนอที่ประชุมครับ ขอให้มติเห็นชอบนะครับ แล้วก็เพื่อจะส่งรายงานเหล่านี้ไปดำเนินการนะครับ แล้วก็ขอให้ระยะทั้ง ๓ ระยะ ก็คือระยะสั้น ระยะกลาง ระยะยาว แล้วก็พร้อมร่างกฎหมายที่เราเสนอพร้อมกับระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีที่ทางฝ่ายอาจารย์ดุสิตเสนอนะครับ แล้วก็พร้อมทั้งรายละเอียดเป็นรายมาตราที่มีการแก้เป็นจำนวนมาก ซึ่งมีบัญชีแนบท้ายไปแล้วนะครับ ให้มีการพิจารณาเรื่องนี้ ซึ่งกระผมเองทางกรรมการพร้อมที่จะอธิบายในกรณีที่ท่านจะมีความเห็นเพิ่มเติมให้กับทางคณะกรรมการ ก็กราบเรียนขอความอนุเคราะห์ในการสนับสนุนด้วยครับ กราบเรียนมาเพื่อทราบครับ ขอบพระคุณครับ

นายอลงกรณ์ พลบุตร (รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ คนที่หนึ่ง) : พอดีท่านประธานหารือเกี่ยวข้องกับตัวร่างกฎหมายนะครับ ในเรื่องนี้มันมีแนวปฏิบัติ แล้วก็มีการรอบเวลาไว้ว่าถ้าจะทำให้ทันในช่วงก่อนที่จะมีการเลือกตั้งต่อไปนี้นะครับ กรรมการประสานงานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศก็ได้รับทราบและการชี้แจงเป็นแนวทางจากกรรมการประสานงาน รวม ๓ ฝ่าย ว่าทางรัฐบาลได้ทำแผนนิติบัญญัติตามข้อเสนอของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ หรือ สนช. นะครับ รวมทั้งคณะกรรมการกฤษฎีกาว่า

กฎหมายใด ๆ ที่จะให้แก้ไขหรือยกร่างใหม่จะต้องส่งให้รัฐบาลภายในไม่เกินเดือนตุลาคมนี้
นี้ประการที่ ๑

ประการที่ ๒ ก็คือว่าเนื่องจากว่าทางรัฐบาลนี้ดำเนินการปฏิรูปไปก่อนหน้านี้
หลายเรื่อง รวมทั้งตามข้อเสนอของ สปช. หรือ สปท. ที่ทยอยส่งแผนไปนั้น จำเป็นอย่างยิ่ง
ที่จะต้องนำเข้าสู่แผนนิติบัญญัติ เพราะฉะนั้นคณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบแผนนิติบัญญัติไปแล้ว
ชุดหนึ่งนะครับ ถ้าหากว่าตัวร่างกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเรื่องของความปลอดภัยทางท้องถนน
หรือการจราจรนี้ ท่านก็จะต้องขอเพื่อที่จะให้ ครม. ได้เพิ่มร่างกฎหมายนี้ในแผนนิติบัญญัติ
นะครับ ดังนั้นก็เลยเรียนท่านประธานว่าจะมีเวลาอีกเพียง ๒ เดือนเศษ แต่ว่าขั้นต้นก็คือ
ต้องส่งให้กรรมการประสานงานชุดที่ผมเป็นประธานเข้าไปเสนอในกรรมการประสานงาน
รวม ๓ ฝ่าย แล้วก็ประธานวิป (Whip) รัฐบาลก็จะนำเรียนท่านนายกรัฐมนตรีเพื่อนำเสนอ
คณะรัฐมนตรี ถ้าหากว่าทาง ครม. เห็นชอบนะครับว่าเป็นเรื่องเร่งด่วนจริง และเป็น
กฎหมายปฏิรูปก็นำเข้าไป ก็จะอยู่ในลิสต์ (List) ตรงนั้น แต่ว่าผมไม่แน่ใจว่าตรงนี้ส่วนของ
กระทรวงคมนาคมและกระทรวงอื่นที่เกี่ยวข้องได้มีการนำร่างนี้อยู่ในแผนนิติบัญญัติแล้ว
หรือยัง ซึ่งเข้าใจว่าน่าจะมีตัวแทนจากกระทรวงมา เชิญท่านประธานครับ

นายนิกร จำนง (ประธานกรรมาธิการ) : กราบเรียนท่านประธานที่เคารพครับ
คือที่เราขอแก้เป็นชื่อเพื่อจะได้ครบไป จะได้เข้าแผน มีฉบับเดียวคือที่ทำเสร็จแล้ว
ที่ท่านสิทธิชัย ท่านผู้พิพากษาได้กรุณาพิจารณาดำเนินการมาจนเสร็จสิ้นแล้ว ก็คือร่าง
ศาลจราจรฉบับเดียว ส่วนที่เหลือก็เป็นระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ท่านอาจารย์ดุสิต
คือถ้า ครม. เห็นชอบเขาก็ออกได้เลยนะครับ ส่วนฉบับอื่นที่ได้คุยกับทางคณะกรรมการ
กฤษฎีกาก็คือว่าเราแยกเป็นมาตราให้แล้วในมาตราใด ๆ แล้วก็ขณะนี้บังเอิญพระราชบัญญัติ
จราจรทางบกกำลังอยู่ในขั้นรื้อกันใหญ่ -----

แล้วเราก็เชิญทางสำนักงานตำรวจแห่งชาติผู้ร่างกฎหมายท่านอนันต์เข้ามาอยู่กับเรา แล้วขณะนี้ ท่านก็เลยทราบว่าต้องแก้ตรงนี้มาตรา ๆ ไหน พอไปถ้า ครม. เห็นชอบเขาก็ส่งเรื่องนี้ไปสำนักงานตำรวจแห่งชาติมันก็จะไปเลย แต่เราชี้ไปด้วยว่าอะไร

ส่วนอีกประเด็นหนึ่งก็คือว่าของขนส่ง ผมเองเป็นคนเริ่มไว้ตอนที่ป็นรัฐมนตรีอยู่ก็ถือว่ามันมีกฎหมาย ๒ ฉบับ ขนส่งกับรถยนต์มันเที่ยวแยกกันอยู่ ทำงานแยกก็เลยเสนอว่าให้รวมจนขณะนี้กำลังจะเสร็จแล้ว ท่านรองวิษณุก็ทราบเรื่องนี้แล้วก็เลยเรื่องนี้พอเราแก้ไขไปมันจะถูกชู้ต (Shoot) เข้าไปในระบบเลย แล้วก็ขณะนี้ทางคณะกรรมการกฤษฎีกากำลังจะสรุปให้รัฐบาลแล้ว เพราะฉะนั้นเรื่องนี้เข้าไปย่ำรวมกันไป เพียงแค่ว่าเขาเห็นชอบแล้วไป คือไม่ต้องเสนอเป็นร่าง ดังนั้นร่างที่จะขอร่างเดี๋ยวก็คือร่างพระราชบัญญัติของศาลจรรยาอย่างเดียวท่านครับ กราบเรียนเพื่อทราบครับ ขอขอบคุณ

นายอลงกรณ์ พลบุตร (รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ คนที่หนึ่ง) : ขอด้อนรับคณะครูและนักเรียน โรงเรียน ภ.ป.ร. ราชวิทยาลัย ในพระบรมราชูปถัมภ์ จังหวัดนครปฐม จำนวน ๔๕ ท่านด้วยกัน ขอด้อนรับสู่การประชุมของสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

ต่อไปขอเชิญท่านสมาชิกได้อภิปรายแสดงความคิดเห็นท่านละไม่เกิน ๑๐ นาทีนะครับ สำหรับท่านแรกนั้นคือ ท่านรองศาสตราจารย์ แพทย์หญิงพรพันธุ์ บุญยรัตพันธุ์ ประธานกรรมาธิการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านสาธารณสุขและสิ่งแวดล้อม อดีตสมาชิกสภาปฏิรูปแห่งชาติ และอดีตสมาชิกวุฒิสภา ขอเชิญครับ

นางพรพันธุ์ บุญยรัตพันธุ์ : กราบเรียนท่านประธานที่เคารพ ดิฉัน พรพันธุ์ บุญยรัตพันธุ์ สมาชิก สปท. ดิฉันคิดว่ารายงานฉบับนี้เป็นรายงานที่ครอบคลุมในทุกด้านที่เกี่ยวกับอุบัติเหตุการจราจรทางบก แต่ว่าลักษณะเป็นเหมือนตำราทางวิชาการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งแผนแรกเลยที่เป็นแผนปฏิรูปความปลอดภัยทางถนนระยะสั้น ซึ่งท่านบอกว่าจะเป็นแผนงานรองรับเทศกาลปีใหม่ พุทธศักราช ๒๕๖๐ เราหวังว่าอาจจะได้นำไปใช้ ถ้าหากว่ารัฐบาลยอมรับแผนนี้ก็คงจะได้implement (Implement) เพื่อที่จะป้องกันอุบัติเหตุในเทศกาลปีใหม่ ดิฉันคิดว่าแผนนี้มีความสำคัญ เพราะว่าถ้าสำเร็จท่านบอกว่ามันจะลดอุบัติเหตุแต่มองดูอ่านในแผนในการที่แผนจะประสบความสำเร็จได้มันจะต้องจัดการ

ที่สาเหตุของปัญหาแล้วก็แผนงานที่มีประสิทธิภาพสูงก็จะแท็กเคิล (Tackle) ปัญหาได้ในขนาดกว้างมากท่านก็จะทราบดีจากการวิเคราะห์ปัญหาในทุกด้านไม่ว่าจะในประเทศไทยไม่ว่าจะเป็นข้อมูลขององค์การอนามัยโลก หรือเซียโร (SEARO) ต่าง ๆ ก็ระบุว่าอุบัติเหตุจราจรในประเทศไทยนั้นมาจากรถจักรยานยนต์เป็นส่วนใหญ่ ใน ๖๖ คนที่ตายต่อวันประมาณ ๓๐ เปอร์เซนต์ หรือ ๒๔ คน เป็นผู้ที่เสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ เพราะฉะนั้นถ้าเพื่อแผนเทศกาลปีใหม่ที่จะทำให้การตายลดลง ท่านต้องให้ไพรออริตี (Priority) ก็คือแท็กเคิล (Tackle) กับรถจักรยานยนต์ และผู้ขับขี่รวมทั้งผู้โดยสาร ซึ่งข้อมูลตรงนี้จะต้องทำให้ชัดเจน รู้ว่ามีจำนวนมาก แล้วก็สาเหตุเมาสุราเป็นอันดับที่ ๑ แล้วก็รถจักรยานยนต์ที่ไม่ปลอดภัย พาหนะก็เป็นรถจักรยานยนต์ สภาพถนนก็เป็นถนนหลวง แต่ว่าถนนที่ทำให้เสี่ยงต่อการตายสูงมันคือทางหลวงชนบท อันนี้ก็รองรับกับจักรยานยนต์ เพราะรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ที่เกิดอุบัติเหตุมันเกิดในทางหลวง ไม่ใช่ทางหลวงที่เป็นไฮเวย์ (Highway) แต่มันเป็นทางหลวงที่เชื่อมกันระหว่างอำเภอ ระหว่างตำบล อะไรทำนองนี้ เพราะฉะนั้นเราก็รู้ว่าสถานที่คืออะไร พาหนะคือรถจักรยานยนต์เป็นส่วนใหญ่ แล้วก็ประชาชนที่เป็นเหยื่อท่านไปวิเคราะห์ดูอายุสูงสุดก็คือ ๑๕ ถึง ๑๙ ปี เพราะฉะนั้นอันนี้เป็นเยาวชน แล้วก็ปวดยุ่่นทั้งสิ้น ถ้าหากว่าแผนอันนี้ไม่ได้แท็กเคิล (Tackle) ไปสู่หรือมุ่งไปสู่คนกลุ่มนี้จะลดอัตราการตายลงไปไม่ได้อย่างที่หวังเอาไว้ -----

เพราะฉะนั้นเรื่องของรถจักรยานยนต์และผู้ขับขี่ควรจะเป็นไพรอริตี (Priority) ในแผนของไม่ว่าจะแผนไหน รวมทั้งแผนรองรับเทศกาลปีใหม่ ๒๕๖๐ ด้วย ดิฉันอยากเห็นแผนที่เฉพาะเจาะจงมีความชัดเจนที่มีผู้ศึกษากันมามากมายเกี่ยวกับว่าทำอะไรถึงจะลดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ลงมาได้ อันนี้ก็ได้หลายอย่าง แต่คิดว่าที่เราควรจะได้ ประเทศไทยรู้สึกเท่าที่วิเคราะห์ดูเป็นประเทศเดียวที่อนุญาตให้ผู้ที่อายุ ๑๕ ปีได้ใบขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ประเทศอื่นเขาใช้ ๑๘ ปีทั้งสิ้น ท่านจะให้เป็นอย่างนี้ไปตลอดหรือไม่ เพราะว่าในการศึกษาของทางด้านสรีรวิทยาการขับรถมันต้องใช้แอเรีย (Area) หลาย ๆ แอเรีย (Area) ในสมองที่จะมาจูน (Tune) รวมกันโดยโคออร์ดิเนชัน (Coordination) แล้วก็พ่วงไปที่การเคลื่อนไหว คนอายุต่ำกว่า ๑๕ ปีแอเรีย (Area) ทางสมองพวกนี้ยังเจริญไม่เต็มที่ เพราะฉะนั้นการตัดสินใจการโคออร์ดิเนต (Coordinate) การเคลื่อนไหวทั้งหมดยังไม่สมบูรณ์พอ เพราะฉะนั้นท่านจะเสนอไหมว่าอย่างประเทศไทยควรจะเลื่อนอายุของผู้ที่ควรจะได้รับใบขับขี่รถจักรยานยนต์จาก ๑๕ ปีเป็น ๑๘ ปีได้แล้วนะคะ อันนี้เป็นข้อหนึ่ง ที่ดิฉันคิดว่ามีความสำคัญ หมวกนิรภัย รถจักรยานยนต์ของประเทศไทยท่านก็คงเห็นว่าขณะนี้กฎหมายหมวกนิรภัยแต่ว่าไม่ได้รับการบังคับใช้กฎหมายที่ดีพอ แล้วก็โดยเฉพาะอย่างยิ่งเราเป็นรถจักรยานยนต์ซึ่งมีผู้โดยสารมาก ผู้โดยสารบางที่เป็นเด็ก อายุของผู้โดยสารก็มีความสำคัญนะคะ มีข้อเสนอว่าเด็กที่อายุต่ำกว่า ๒ ปีบางประเทศเขาไม่ให้เป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์เลย หรือแม้แต่อายุสูงกว่านั้นก็ควรจะมีที่รองเท้าที่ชัดเจนที่มีประสิทธิภาพเพียงพอ เพราะฉะนั้นตรงนี้ก็จะเป็นสิ่งที่ต้องดำเนินการ โดยเฉพาะหมวกนิรภัยสำหรับเด็กอันนี้เรายังไม่ได้มีการดำเนินการที่เข้มงวดเลยอันนี้เป็นสิ่งที่จำเป็นมาก เพราะว่าประมาณ ๙๐ เปอร์เซ็นต์ของผู้ที่เสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ก็คือผู้ที่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัย และในขณะเดียวกันเราก็ไม่ได้มีหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานสำหรับเด็ก มีแต่สำหรับผู้ใหญ่ แล้วเด็กก็เป็นผู้ที่เป็นผู้โดยสารมากมายเหลือเกิน เพราะฉะนั้นสิ่งเหล่านี้ท่านคณะกรรมการน่าจะใส่ลงไปเป็นไพรอริตี (Priority) ว่าควรจะต้องคิดถึงหมวกนิรภัยสำหรับเด็กด้วย กำหนดอายุสำหรับเด็กที่จะอนุญาตให้เด็กเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ได้ก็ไม่ใช่เด็กอ่อนที่แม่อุ้มเด็กอายุน้อย ๆ แล้วก็โดยสารรถจักรยานยนต์ไปอันนี้อันตรายมาก ที่อยากจะกล่าวต่อไปก็คือท่านอาจจะเริ่มเสียในเทศกาลปีใหม่นี้เลย แล้วก็แผนระยะยาวก็คือสเปซิฟิเคชัน (Specification) ของรถจักรยานยนต์ควรจะได้แล้วค่ะ เขาบอกว่า

มีรายงานว่าในประเทศไทยรถจักรยานยนต์ต่างกว่าประเทศที่พัฒนาอื่น ๆ ก็คือวงล้อกว้าง
หน้ายางแคบแล้วก็ความเร็วสูง แล้วบวกกับคนขับขี่ซึ่งมองยังไม่พัฒนาเพียงพอ
อันนี้อันตรายอย่างยิ่ง เพราะฉะนั้นเราถึงได้เห็นเด็กเป็นจำนวนมากที่ตายหรือว่าพิการไป
เป็นเวลานาน ๆ อันเนื่องมาจากการขับขี่รถที่อาจจะไม่ได้มาตรฐาน และด้วยความสามารถ
ทางสมองของเขาในการที่จะควบคุมรถพาหนะที่มีความเร็วสูงเช่นนั้น สิ่งเหล่านี้เป็น
สิ่งที่ประเทศไทยควรจะดำเนินการอย่างเร่งด่วนด้วยซ้ำไปในการที่จะแก้ไข ไม่อย่างนั้น
เราไปมัวพะวงแต่รถเมล์ รถโดยสารต่าง ๆ ซึ่งอุบัติเหตุนี้เมื่อเทียบกับรถจักรยานยนต์แล้ว
น้อยกว่ากันมาก หรือถ้าหากว่ายังไม่สามารถจะจัดการกับสเปก (Spec) ได้ดีในเวลา
อันรวดเร็ว -----

อย่างน้อยที่สุดนี้รถจักรยานยนต์ที่มีขนาด ๑๑๐ ซีซี หรือต่ำกว่านี้จะต้องมีป้ายฉลากเตือนคือถ้าเพื่อสูงกว่า ๑๑๐ ซีซี คนที่อายุไม่ถึง ๑๘ ปี ไม่ควรจะได้รับอนุญาตให้ขับขึ้นนะคะ ก็ควรจะเตือนเอาไว้ด้วย เพราะบางครั้งเด็กเกิดอุบัติเหตุ เพราะขโมยรถของผู้ปกครองไป ผู้ปกครองก็รู้ว่าความเร็วซีซีที่สูงนี้ความเร็วมันก็สูงไปด้วย เพราะฉะนั้นถ้าเพื่อมีฉลากเตือนเหมือนผลิตภัณฑ์ยาหรืออะไรทำนองนี้ ก็จะช่วยป้องกันเด็กไว้ได้มากนะคะ อันนี้ก็เป็นข้อเสนอแนะที่อยากจะเรียนว่า ท่านควรจะเซตไพรออริตี (Set priority) อันเนื่องมาจากสาเหตุของปัญหาที่ทำให้เกิดการเจ็บและการตายในผู้ขับขี่ในพาหนะต่างๆ แล้วก็แท็กเคิล (Tackle) ที่ปัญหาอันนั้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งรถจักรยานยนต์ การขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นอันที่เสี่ยงอันตรายมากที่สุด อายุของผู้ขับขี่ สเปก (Spec) ของรถจักรยานยนต์เป็นสิ่งที่สำคัญ และผู้โดยสารด้วย อยากจะให้ทำเรื่องนี้ให้ชัดเจนนะคะ ขอขอบคุณค่ะ

นายอลงกรณ์ พลบุตร (รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศคนที่หนึ่ง) : ต่อไปผมจะประกาศชื่อ ๓ ชื่อนะครับ เป็นระยะๆ ขณะนี้มีผู้แสดงความจำนงอภิปราย ๖ ท่านด้วยกันนะครับ ท่านต่อไปก็จะมีท่าน พลตำรวจเอก เรืองศักดิ์ จริตเอก ท่านวันชัย สอนศิริ แล้วก็ท่านเพิ่มพงษ์ เชาวลิท นะครับ ขอเชิญท่าน พลตำรวจเอก เรืองศักดิ์ จริตเอก อดีตรองผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติครับ

พลตำรวจเอก เรืองศักดิ์ จริตเอก : กราบเรียนท่านประธานที่เคารพ ท่านคณะกรรมการธิการ กระผม พลตำรวจเอก เรืองศักดิ์ จริตเอก สมาชิกสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ หมายเลข ๑๒๔ ครับ กระผมได้อ่านได้ศึกษาบทเรียนรายงานของคณะกรรมการธิการนะครับ ก็ต้องขอกราบขอบคุณคณะกรรมการและผู้ร่วมดำเนินการนะครับ ทั้งที่ทำมาก่อนแล้ว แล้วก็ได้ผสมผสานในการที่นำเสนอจากผู้ทรงคุณวุฒิทุกสาขาเลยนะครับ ที่ผมฟังอยู่มาตลอดนะครับ แต่อย่างไรก็ตามในส่วนนี้ผมก็ขอสนับสนุนว่าเราจะต้องเดินต่อไปนะครับ ในส่วนผมเองนี้ผมก็ได้บอกกับท่านประธานว่าต้องกราบขอบคุณแทนพี่น้องชาวไทยทั้งชาตินะครับในส่วนที่ได้ทำตรงนี้ ถึงแม้ว่าจะมีกำหนด ๑๒๐ วัน แต่ผมก็บอกกับท่านประธานว่าจะสักวันเดียวหรือนาทีเดียวยังดีครับ เพราะนอกจากเราทำตามหน้าที่แล้ว ผมว่าสิ่งที่เรามองไม่เห็นแต่มีอนุภาพคือได้บุญกุศลครับ เพราะว่าชีวิตชาวไทยเราหรือชาวต่างชาติก็ตามที่มาสูญเสียชีวิตหรือบาดเจ็บนะครับ ในแต่ละวินาทีในแต่ละวันในแต่ละเดือน ในแต่ละปีนี้นะครับ แล้วก็ก็เป็นภัยที่เจียบๆ แต่ก็ภัย

ที่น่ากลัวนะครับ เรามีรายงานจากองค์การอนามัยโลกที่เราู้กันทั่วไปแล้วนะครับว่าเราอยู่ลำดับที่ ๒ แล้วก็ตาม แต่จริง ๆ แล้วถ้าเราคำนวณในส่วนของปัจจัยเกี่ยวกับประชากรนี้ครับ เราจะพบว่าจริง ๆ แล้วเราอาจจะอยู่ลำดับที่ ๑ ก็ได้ การอยู่ลำดับที่เท่าไรนั้นคงไม่ใช่สาระสำคัญครับ อย่างที่กรรมการท่านได้อภิปรายเมื่อสักครูแล้วว่า ท่านให้พุ่งเป้าไปถึงรากเหง้าของกลุ่มหรือสาเหตุนะครับ โดยเฉพาะการรายงานเรื่องนี้ของคณะกรรมการได้มุ่งไปเรื่องความปลอดภัยบนถนนนะครับ ซึ่งความปลอดภัยบนถนนนี้จริง ๆ แล้วเราได้ศึกษามานานแล้วก็ทำมาหลายสิบปีแล้วนะครับ ถ้าจะให้ตอบนาทีนี้ว่าเราดีขึ้นไหมนะครับ แล้วเรามีความมั่นใจไหมว่าเราจะดีขึ้น ผมก็คิดว่าเราคงยังไม่ต้องตอบครับ แต่ว่าเราควรจะทำต่อ เพราะเราทำมานานแล้วนะครับ แล้วก็ตั้งมั่นในการที่จะทำต่อไปนะครับ บนเส้นถนนนะครับ ในการสัญจรของคน ปัจจุบันก็อยู่บนความเร็วนะครับ ความเร็วก็เป็นผลักดันไปตามปฏิภาณของความจำเป็นของวิถีชีวิตของคนนะครับ แต่จะสังเกตว่าข้อที่ ๑ คนไทยนะครับ ไม่ว่าจะเป็นในเมืองหลวง ชานเมือง ๕ จังหวัด ในเมืองหลวงกรุงเทพมหานคร ชั้นใน ชั้นนอก หรือขอบปริมณฑล นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรสาคร สมุทรปราการ นครปฐม ๕ จังหวัดวงรอบนี้ หรือรวมภูมิภาคนะครับครบทั่วราชอาณาจักร เมื่อออกจากบ้านวังขึ้นบนถนนนะครับ ทุกคนจะรู้สึกกลัวถ้าเราขับเองเราก็ไม่กล้าบอกใครว่ากลัว -----

แต่ถ้าให้ญาติพี่น้องลูกเราหรือใครออกจากบ้านเราก็ก้าว ขอให้กลับมาบ้านโดยปลอดภัยนะครับ โดยสภาพที่ปลอดภัย ผมอ่านรายงานหรือแม้แต่ผมเองใช้ชีวิตตั้งแต่รองสารวัตรจนถึง รอง ผบ.ตร. ก็ไปดูที่เกิดเหตุ ที่เกิดเหตุที่มีคดีอุบัติเหตุ เห็นคดีใหม่ ๆ ที่รถป้ายแดง เพิ่งออกมาเมื่อวันสองวัน แล้วก็สูญเสียทั้งชีวิตทั้งครอบครัวเลยนะครับ ก็เป็นความโศกเศร้า และมีทั้งคนบาดเจ็บไปเยี่ยมคนบาดเจ็บ คนนอนอยู่บนเตียงนะครับ อะไรสิ่งเหล่านี้ก็เป็น ความสูญเสีย ก็คือ

อันที่ ๑ คนก็มีความกลัว มีความกลัวครับ ผมเองก็ไม่กล้าบอกว่ากลัว เราเป็นตำรวจอย่าบอกว่ากลัวนะครับ บางคนก็ฟังสิ่งศักดิ์สิทธิ์ มีพระรุ่นโน้นรุ่นนี้ เมตตามหานิยมแล้วก็ต้องแคล้วคลาดนะครับ

อันที่ ๒ ก็คือว่าช่วงวันหยุดบางคนบอกว่าไม่อยากไปต่างจังหวัด เพราะไม่อยาก เป็นตัวหารหรือเป็นตัวเฉลี่ย เป็นตัวเฉลี่ยที่จะบาดเจ็บหรือเป็นตัวที่เสียชีวิต เขาจะบอก ไม่อยากเป็นตัวหารนะครับ

อันที่ ๓ ก็คือว่าประเทศไทยเราบอกได้ยืนอะเมซิง (Amazing) มาหลายปี ที่นี้เราก็พูดเบา ๆ ว่า ก็มีอะเมซิง (Amazing) ๑. คือว่าเรามีถนนอย่างคร่าว ๆ ของถนน ที่เป็นถนนหลวง ถนนเมน (Main) หลักใหญ่ ๆ ประมาณ ๕๐๐,๐๐๐ กิโลเมตรนะครับ ยังไม่รวมถึงทางหลวงชนบทที่เมื่อสักครู่นี้ได้อภิปรายว่าแยกไปตามหมู่บ้านต่าง ๆ เวลา เทศกาลคนก็จะเคลื่อนไปเอาหัวท้ายแล้วก็ตรงกลาง ๆ นี่ก็จะอยู่ตามวิถีชีวิตคนไทยละครับ อะไรต่าง ๆ เหล่านี้ ก็จะเสียชีวิตบ้างอะไรบ้าง รวมแล้ว ๕๐๐,๐๐๐ กิโลเมตร ถนนสายหลัก รวมทั้งเข้าไปหมู่บ้านอีกก็รวมประมาณ ๗๐๐,๐๐๐ กิโลเมตร ๘๐๐,๐๐๐ กิโลเมตรนะครับ รวมถึงกรุงเทพมหานครอีกประมาณ ๕,๕๐๐ กิโลเมตร นี่ก็คือบนเส้นถนนนะครับ สิ่งเหล่านี้ ต้องสร้างความปลอดภัย สิ่งเหล่านี้มันสะท้อนอะไรหลาย ๆ อย่าง เราถึงมีทั้งรถติด เราก็ได้ ฉายาว่า มหานครหรือว่าอะไรต่าง ๆ ว่ารถติด คนต่างชาติก็กลัวรถติด คือรถไม่เคลื่อนหรือว่า รถเคลื่อนตัวช้า ขณะเดียวกันก็มีรถเร็ว ผมถึงบอกอะเมซิง (Amazing) คือมีทั้งเร็วที่สุดในโลก และช้า จะบอกช้าที่สุดในโลกก็ได้ มันอยู่ด้วยกันครับ ชาวต่างชาติก็ชอบมาเมืองเราแล้วก็ บอกว่าเรามีทั้งรถติด คือรถเคลื่อนตัวช้าหรือรถลื้อไม่ค่อยหมุน ในขณะเดียวกันก็รถเร็ว บนถนนท่านลองไปดูครับ ตอนนี้แทบทุกถนนรถวิ่งเร็ว ถ้ามว่าเรากลัวไหมแต่เราก็ต้องไป นะครับ เราต้องเคลื่อนที่ไปท่ามกลางความเร็วของรอบตัวเลย และคดีที่เกิดหลาย ๆ เรื่อง

ก็ไม่ใช่ว่าเกิดจากการกระทำของเราเองหรือของคนที่จับที่จะมีแบบคนอื่นกระทำนะครับ เพราะฉะนั้นตรงนี้ก็ถือเป็นอะเมซิง (Amazing) อย่างหนึ่ง ขณะเดียวกันกฎหมายเรา ผมก็ดู ๆ ไปมาหลายประเทศ ตั้งแต่ทำเรื่องจรรยาบรรณนี้ กฎหมายเราก็ได้รับรายงานหรือได้รับ บอกเล่าว่าเป็นกฎหมายจรรยาบรรณที่น่าจะดีในเกณฑ์ค่อนข้างจะมาตรฐาน แต่เรื่องการบังคับใช้ ยังไม่มีตัวประเมินว่าบังคับใช้ได้ประเมินในระดับใด เพียงใด ก็คือยังไม่มีรายงานชัดเจนว่า การบังคับใช้ได้ผลเต็มทีหรือไม่ อย่างไรนะครับ และกฎหมายของเราก็มีเยอะแล้วก็ เสนอเปลี่ยนแปลงอยู่เรื่อย ๆ ขณะที่ผมไปดูหลาย ๆ ประเทศที่มีความปลอดภัยสูง ๆ ในเอเชียหรือในเซาธ์อีสต์เอเชีย (Southeast Asia) หรือในยุโรป อะไรต่าง ๆ กฎหมายเขาน้อยลง หรือแทบไม่มีเลยครับ พระราชบัญญัติจรรยาบรรณหากถ้าเราเทียบกับประเทศญี่ปุ่นเรา จะน้อยกว่าเขาประมาณ ๑๐๐ เท่า เพราะจำนวนแผ่นนี้ก็น้อยแล้ว เพราะว่าผมเคยถามเขาว่า เคยไปประชุมห่างกันสัก ๗ ปีที เราก็นึกว่าหยาบยับยิบตึง เขาบอกว่ากฎหมายมาตรฐานหรือ ข้อนั้นเขาไม่มีแล้ว ชาวต่างชาติเขาไม่ได้ทำผิด เพราะฉะนั้นก็เอาออกได้เลย คือไม่ต้องเขียน ที่นี้ผมเคยทำงานด้านกฎหมายด้านนี้ ผมก็ทำหน้าที่เพิ่มเรื่อย ๆ เพิ่มกฎหมายเรื่อย ๆ หรือเราตั้งศาลเรื่อย ๆ ถ้าเรามองถึงรากต้นไม้มันก็คือแสดงว่ามันมีคนทำผิดเรื่อย ๆ เราถึงต้องมี ยอดไม้เนาะครับ ยอดไม้ก็คืออย่างนี้ครับ คือออกกฎหมายมาคุมไว้ ที่นี้เราถามว่าทำอย่างไร รากไม้จะสะอาดได้นะครับ เราก็อภิปรายว่าตั้งแต่โรงเรียน หลาย ๆ ท่านต้องกราบขอบคุณ ที่จะฝากไว้กับคุณครูบาอาจารย์ต่าง ๆ เหล่านี้ มันก็ต้องฝากนะครับ แต่ว่าเราก็บอกว่า วินัยจรรยาบรรณวินัยชาติ เราออกไปนอกสภาเราก็จะเห็นนะครับตามทางแยก เห็นมานาน แล้วครับ ผมเห็นตั้งแต่เป็นนักเรียนนะครับ วินัยจรรยาบรรณวินัยชาติ มันก็มี ๒ วินัยนะครับ

แต่ถามว่าวินัยอะไรดีกว่ากัน แล้วเรามีทั้ง ๒ วินัยใหม่ ผมว่าเด็กนักเรียนอาจจะตอบเพราะว่าครูบอกพยายามให้มีทั้ง ๒ วินัย แต่พวกเราเองพูดสนุก ๆ ว่าเราไม่มีทั้ง ๒ วินัยเลยครับ ครึ่งวินัยก็ไม่มี ทีนี้ตรงนี้เราจะทำให้มันเป็นอย่างไรได้ก็คงต้องช่วยกันละครับ อย่างเช่น อะเมซิง (Amazing) อีกอันหนึ่งอย่างเช่น คนขับรถที่เชี่ยวชาญระดับโลกเลยนี้ เรียกว่าถนนเป็นอย่างไรเขาขับได้หมด แต่ก็มาถึงแก่งจูดจบ หรือมาถึงกับอันตราย หรือมาถึงกับคงไม่ต้องบอกรายชื่อละครับ ผมไปดูคดีอะไรต่ออะไรก็มาถึงจูดจบก็คือมาเสียชีวิตที่เมืองเรา ไม่ว่าจะเป็นรถสี่ล้อ รถสองล้อ หรือเป็นรถจักรยานยนต์ที่ถีบเองก็เสียชีวิตที่เมืองเรานะครับ เขาใช้ชีวิตแพตเทิร์น (Pattern) แบบแผนของต่างชาติมาใช้กับถนนบ้านเรามันไม่ได้ นะครับ ทีนี้เมื่อไม่ได้ เมื่อ ๒ วันนี้ผมก็อ่านรายงานของชาวต่างชาติอันหนึ่งซึ่งอาจจะไม่เกี่ยวกับท่านกรรมาธิการครับ เขาบอกว่าองค์พระปิยะมหาราช ตั้งแต่สมัยต้นรัตนโกสินทร์ ระบบคุคลองการสัญจรของเรานี้เป็นไปในระบบทางน้ำ ทางแม่น้ำ ทางคุคลองนะครับ อย่างเช่น จังหวัดปทุมธานีจะมีคลองสามวา คลองหกวา คลองแปดวา อะไรต่าง ๆ เหล่านี้ คุคลองเหล่านี้ก็คือสัญจร ต่อมาอีก ๑๐ ปี ๒๐ ปีขณะนี้เราจะมีวินธมมอเตอร์ไซค์ทุกซอยนะครับ แล้วก็ก็มีถนนนี่จะเป็นคันดิน จากคันดินก็พัฒนาเป็นถนน แล้วก็ถนนที่มีอยู่แล้วก็แตกกิ่งเยอะ ถนนหลาย ๆ ประเทศเขาจะเป็นถนนที่วางผังเมือง ที่ผมพูดนี้เป็นสหวิทยาการ คือในเรื่องผังเมืองนะครับ เรื่องถนนยังไม่ได้พูดเรื่องรถไล่ไปทีละลำดับนี้นะครับ จากระบบคุคลองมาเป็นระบบวิ้งสัญจรตามซอยเล็กซอยใหญ่ออกถนนใหญ่ ออกถนนทางหลวงวิ้งสับสนหมด อันนี้ก็คือผมยกตัวอย่างว่าเราต้องมีการศึกษาในเชิงบูรณาการ ซึ่งผมดีใจว่ามีอยู่ข้อหนึ่งเมื่อสักครู่นี้จะมีการพัฒนาระบบสาธารณะเป็นทางเลือก พุดง่าย ๆ เหมือนเราอยู่โมดูล (Module) ของส่วนที่คุคลองต่อมาขณะนี้กำลังอยู่ในทรานซิชัน (Transition) ที่ว่าวิ้งตามถนน ถนนที่ดัดแปลง จากถนนเก่า ๆ อย่างถนนเพชรเกษม จะเห็นว่ามันยูเทิร์น (U-turn) เลี้ยวซ้ายเลี้ยวขวา เดี่ยว ๆ พุ่งออกมาจะซับซ้อน เมืองไทยเรามีถนนอย่างนี้เยอะ เขาไม่ได้ออกแบบไว้แบบนี้ เพราะฉะนั้นอุบัติเหตุจะเกิดบ่อยขึ้นทีนี้นะครับ เราอยู่ตรงช่วงตรงกลางนี้เราจะก้าวไปสู่ระบบสาธารณะนะครับ ผมเคยไปหลายประเทศ อย่างประเทศไต้หวันผมไปช่วงแรก ๆ ที่เขากำลังขุดดินทั่วเลยนี้ ต่อมาตอนช่วงแรกเขาไปเกิดอุบัติเหตุ หรือประเทศเวียดนามนะครับ แต่ต่อมาระบบสาธารณะเขาดีขึ้นก็ทำให้แก้ไขได้นะครับ เอาละครับ ทีนี้ที่ผมพรรณนามาทั้งหมดนี้

จากความเป็นจริงท่านที่อภิปราย ไปเมื่อสักครู่ก่อนหน้าผมท่านก็ได้พูดแล้วว่าให้โฟกัสลงไปตรงไปตรงมาของรากเหง้าของปัญหา ผมก็จะเติมสั้น ๆ ครับ ท่านประธานครับ ๓ ข้อ คือผมอยากเติมซึ่งในรายงานมันมีอยู่แล้ว ผมสกัดออกมาอีกทีหนึ่งว่าใช้ว่า เติมเต็มมาตรการเพิ่มความปลอดภัย ผลจากการสำรวจ ขออนุญาตท่านประธานเขียนว่า เซอร์เวย์ (Survey) จากการวิจัยรีเสิร์ช (Research) ขอโทษนะครับ ใช้ภาษาอังกฤษ แล้วจากการยกตัวอย่างประเทศที่เขาสำเร็จ คือเป็นเบสแพกทิซ (Based practice) คือเขาได้ประสบความสำเร็จแล้วจะเป็นสนามย่อย สนามเล็ก หรือระดับประเทศ เพื่อแก้ระดับความรุนแรงแล้วใช้ดัชนีชี้วัดของความรุนแรงที่เกี่ยวกับอุบัติเหตุนี้สำเร็จในระดับที่พึงประสงค์

ข้อที่ ๑ ก็คือว่าพยายามหาความสมดุลหรือจะเรียกว่าไม่อยากใช้คำว่าเพิ่มความเข้มเกี่ยวกับเรื่องมาตรการของแอลกอฮอล์นะครับ แอลกอฮอล์โดยเฉพาะช่วงเทศกาลนะครับ ซึ่งวิถีชีวิตคนไทยจะต้องชอบดื่มอยู่แล้วนะครับ เราต้องหาจุดที่ดีเพื่อยับยั้งตรงนี้ เพราะมันเป็นรูรั่วหรือเป็นสปอต (Spot) ดำ เป็นจุดดำที่ก่อให้เกิดเชื่อมโยงกับเกิดอุบัติเหตุสูงสุดนะครับ เพราะฉะนั้นเราต้องเพิ่มความเข้มงวดในการจำหน่ายหรือในการดื่มนะครับ แต่เราอาจจะไม่ถึงขั้น ผมไม่ได้พูดว่าห้ามขายนะครับ แต่ว่าเข้มงวดในการจำหน่ายและการดื่มประเภทแอลกอฮอล์นะครับ ผู้ใช้ถนนจะได้ดื่มภายใต้การควบคุมนะครับ แล้วบนถนนนี้จะมีคนดื่มสุราน้อยลงหรือไม่มีเลยในภาพรวมทั้งประเทศเราต้องใช้ช่วงโอกาสนี้เขยิบ ๆ เข้าไปก่อน อยู่ดี ๆ ตามตามคงไม่ได้ แต่ถ้าเห็นตัวอย่างแล้วผมคิดว่าคนไทยทั้งชาติ ทั่วโลกนะครับไม่เฉพาะคนไทย เพราะเขาต้องมาเขาจะยินดีด้วย เขยิบ ๆ เข้าไปช่วงอีเวนต์ (Event) ของเทศกาลก่อน ข้อที่ ๑

ข้อที่ ๒ เราพูดถึงความเร็วสปีด (Speed) ปัจจุบันโลกอยู่ด้วยความเร็วก็ตาม แต่ความเร็วบนถนนนี้น่ากลัวนะครับ เป็นความเร็วที่มันส่งสัญญาณถึงดัชนีของความรุนแรงของอุบัติเหตุ นะครับ แต่ผิวถนนครับ ท่านประธานครับ ผิวถนนจากการศึกษาที่ผมพูดแล้วว่าจากการศึกษาเบสแพรกทิซ (Based practice) ที่ประสบความสำเร็จ ผิวถนนมีส่วนช่วยลดถึงขั้นป้องกันนะครับ ลดระดับความรุนแรงและลดจำนวนอุบัติเหตุ จำนวนครั้ง จำนวนความรุนแรงด้วยนะครับ ซึ่งทางท่านจะต้องไปศึกษาด้านวิศวกรรม หรือถ้าพูดภาษาชาวบ้านก็บอกว่าขับรถเร็วมาก ๆ ต้องมาดูแลเพิ่มเติมตรงจุดที่เกิดเหตุ ที่เกิดเหตุบ่อย ๆ ตรงถนนสายรองอะไรพวกนี้นะครับ ให้ผิวถนนมีการปรับปรุงให้มีการช่วยจำกัดความเร็วในเขตชุมชนหรือจุดที่เกิดเหตุบ่อย ๆ ให้เป็นถนนพื้นผิวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุได้นะครับ เช่นชาวบ้านอาจจะใช้พวกอิฐ หินขรุขระช่วยชะลอความเร็วในเขตชุมชนหรือเขตที่เกิดเหตุบ่อย ๆ ที่เป็นแบล็กสปอต (Blackspot) ว่าทั่วประเทศเรามีจุดอันตรายอยู่ประมาณ ๓๐๐ แห่ง หรือ ๓,๐๐๐ แห่งนี้เราต้องกำหนดจุดเหล่านี้เป็นระยะ ๆ แล้วก็อันนี้จะช่วยให้เกิดแอ็กทิวิตี (Activity) ของร่างกายตื่นตัวด้วย ยกตัวอย่างเช่นขับรถทางตรงเร็ว ๆ ก็จะทำให้คนตื่นตัวแล้วก็ป้องกันการหลับในด้วยนะครับ การหลับในนี้เป็นสาเหตุหลัก บางครั้งไม่มีรีพอร์ต (Report) ไม่มีตัวเลขอยู่ในอุบัติเหตุของสาเหตุนะครับ เพราะเราเพิ่งมาเพิ่มตอนหลัง เพราะว่ามันเป็นไปได้หมด เพราะอย่างตำรวจที่เราศึกษาเป็นรายกรณี สมมุติท่านมี ๑๐ ช่องว่าไปจุดที่เกิดเหตุแล้วท้ายที่สุดมาสอบสวน สืบสวนสอบสวนว่าตายหรือเสียชีวิตเพราะอะไร เว้น ๕ ช่อง แต่คนที่ทำผิด ขอโทษครับ มีถึง ๗ ช่อง ผมบอกต้องเติมอีก ๗ ช่อง เพราะเขาทำผิดทุกอย่างเลย หมวกก็ไม่ใส่ เขาก็เมา เร็วก็เร็ว ว่งก็ว่ง คือเป็นไปได้ทุกอย่างเลยครับ เพราะฉะนั้นที่ท่านมีมาให้ ๓ ช่องไม่พอ บางทีตำรวจก็เลยใส่ไปอะไรก็ได้จริง ๆ มันมีตั้ง ๑๐ อย่าง คนที่ทำผิดนี้นะครับ ที่พร้อมตาย คือมีหลายอย่างนะครับ เพราะฉะนั้นตรงนี้ก็ปรับปรุงในเรื่องชะลอความเร็ว

อันสุดท้ายครับ มาตรการที่เสริมไว้ก็คงอาจจะเรื่องหมวกนิรภัยนะครับ หมวกนิรภัยนี้ทางองค์การอนามัยโลกสนใจมากนะครับ แล้วก็เริ่มเขยิบเข้าไปเรียกว่าคือเราศึกษาหรือทำแบบจากแผนแล้วนี้สู่ปฏิบัติจริง ๆ แต่ติดตามหรือทำทันทีอาจจะยาก แต่คนจะยอมรับได้ไม่ใช่โฆษณาและไม่ใช่พูดนะครับ เพราะเราทำมานานแล้ว เราก็ต้องทำต้องให้เป็นจริงนะครับ แล้วทำจริง ๆ ทั้งประเทศมันทำยาก ทัวแผ่นดินทองนี้แผนที่ไทยทำยาก

เพราะฉะนั้นต้องค่อย ๆ ทำไปนะครับ คือภาษาอังกฤษว่า แครรี่ออน (Carry on) ก็คือ ค่อย ๆ ทำ เขยิบ ๆ เข้าไปแล้วก็ค่อยไปเชิงประจักษ์ให้เห็นผลนะครับ อย่างเช่น กลุ่มโรงเรียน สถานศึกษา สถานราชการต้องใส่หมวก ๑๐๐ เปอร์เซ็นต์ ๑๐๐ เปอร์เซ็นต์ หมายถึงว่าตรงนี้คุณจะเป็นพื้นที่ถนนปลอดภัยนะครับ ไม่มีกระแทกผิวนนเลยนะครับ ในช่วง ๑ เดือน ๑ ปี ไม่มีเลยนะครับ ตรงนี้เขาจะเห็นเองว่าเขาใส่หมวกนิรภัยเพื่อตัวเขา เพื่อตัวเขาด้วยนะครับ ไม่เหมือนต่างประเทศที่ว่าเขาทำเพื่อตัวคนอื่นด้วยแล้วก็ตัวเขาด้วย เพราะฉะนั้นต้องออกกฎเกณฑ์ที่เป็นตัวอย่างนะครับ สถานที่ราชการ สถานที่ศึกษา หรือถนน สวมหมวกนิรภัยในการเข้าออก ค่อย ๆ ขยายผลต่อไปแล้วให้มันครอบคลุมไปทั่วประเทศครับ กราบขอบคุณครับ ท่านประธานครับ ก็คงมีเสริม ๓ ข้อนะครับ

นายอลงกรณ์ พลบุตร (รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ คนที่หนึ่ง) : ขอบคุณครับ ต่อไปขอเชิญท่านวันชัย สอนศิริ นะครับ อดีตสมาชิกวุฒิสภา และอดีตสมาชิกสภาปฏิรูปแห่งชาติ ขอเชิญครับ

นายวันชัย สอนศิริ : ท่านประธานที่เคารพ กระผม สปท. วันชัย สอนศิริ ท่านประธานครับ ท่านประธานดูนี้หน่อยครับ นี่ป้ายันต์ของท่านเจ้าคุณธงชัย วัดไตรมิตร เมื่อคืนนี้ผมไปมาครับท่านประธาน ท่านบอกว่าคุณวันชัย เดียวนี้เวลาคนมาให้เจิมรถ นี่เกี่ยวกับเรื่องระบบความปลอดภัยนะครับ ท่านประธานนิกร แปลกมาก -----

ผมกำลังจะพูดถึงพฤติกรรมของผู้ที่เกี่ยวกับเรื่องระบบรักษาความปลอดภัยของประเทศไทย นี่เรื่องใหญ่ที่ท่านประธานกรรมาธิการไม่ได้ศึกษามา เผลอเมื่อคืนผมไปและท่านพูดให้ฟังถึงพฤติกรรมของมนุษย์เดิมทีเดียวท่านมีฝ้ายันต์เลสเตอร์ผืนใหญ่มาก แต่ปรากฏว่าคนมาให้เจมรถ นอกจากมีการเจมรถพรมน้ำมันต์กันแล้วท่านประธานครับ จะมีสติ๊กเกอร์ (Sticker) พระนารายณ์ทรงครุฑแปลว่าอะไรครับ เพื่อความปลอดภัยในการขับซึ่รถยนต์นี่คือคนไทยครับท่านประธานนิกร เป็นเรื่องของคนไทยเลยนะ แต่ท่านเจ้าคุณธงชัยบอกพฤติกรรมกับระบบรักษาความปลอดภัยทางถนนเปลี่ยน ตั้งแต่ฝ้ายันต์เลสเตอร์ดังขึ้นมา บอกท่านเจ้าคุณครับ ถ้าจะเอาผืนใหญ่ ๆ ไปติดรถ มีปัญหาไม่รู้ว่าจะติดตรงไหน ท่านเลยทำฝ้ายันต์ผืนเล็กขึ้นมาและไปติดในไหนครับ ติดในรถยนต์ นี่คือฝ้ายันต์ของท่านเจ้าคุณธงชัยรุ่นใหม่ต่อจากเลสเตอร์ เป็นพฤติกรรมแปลกมากเลยนะครับของสังคมไทย ซึ่งเรื่องนี้ผมอยากจะกราบเรียนต่อท่านประธานว่าแปลว่าระบบการรักษาความปลอดภัยของคนไทยเรา ก่อนจะขึ้นขับรถก็นึกถึงคุณพระศรีรัตนตรัย นึกถึงเทพยดา นึกถึงสิ่งศักดิ์สิทธิ์ รวมทั้งฝ้ายันต์และพระสงฆ์องค์เจ้าต่าง ๆ ที่อยู่ในรถ กลับมาบ้านรถจอดปลอดภัย สาธุ เป็นเรื่องประหลาดมากเลยนะครับแล้วพฤติกรรมนี้ไม่เปลี่ยน ถามว่าที่มันไม่เปลี่ยนเพราะอะไรครับ เพราะระบบต่าง ๆ ทั้งหมดเกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนนของเรามีปัญหาอย่างที่ท่านกรรมาธิการรายงานต่อที่ประชุมจริง ๆ เอาง่าย ๆ ครับ ผมคุยกับผู้หลักผู้ใหญ่เยอะแยะในที่ประชุมนี้ อาจจะไม่เกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนน ๑๐๐ เปอร์เซ็นต์ บ้านผมอยู่จังหวัดชลบุรีครับ ท่านประธานไม่ได้อยู่จังหวัดเพชรบุรี ผ่านมอเตอร์เวย์ (Motorway) ครับ ห้องน้ำห้องท่ามอเตอร์เวย์ (Motorway) นี่สกปรกที่สุด แย่ที่สุด อยู่กันแบบผุ ๆ พัง ๆ คนวิ่งกันเต็มบ้านเต็มเมือง ต้องไปใช้ห้องน้ำที่ปั้มน้ำมันครับ สะอาดมากกว่ามอเตอร์เวย์ (Motorway) ไม่รู้ว่าใครดูแลกัน เป็นระบบปลอดภัยบนท้องถนนแบบไหน อย่างไรกันนี้ พังอย่างไรก็พังอย่างนั้น ยิ่งท่านไปดูนะ ท่านประธานครับ ช่วงเทศกาลสำคัญ ๆ เลวร้ายมากเลยครับ ห้องน้ำมอเตอร์เวย์ (Motorway) ประเทศไทยครับ เอาละ ไม่เกี่ยวกับฝ้ายันต์นะครับ เข้าเรื่องประเด็นนี้ที่ผมอยากจะกราบเรียนต่อท่านประธานผ่านไปยังคณะกรรมการที่เสนอรายงาน ท่านพูดถึงแผนปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนนแบบยั่งยืนในระยะยาว ผมอ่านแล้ว ฟังจากข้อเสนอของท่านแล้ว ชอบใจในหลายเรื่องหลายประเด็น เดียวจะนำฝ้ายันต์ไปให้ท่านประธานกรรมาธิการ เพราะเตรียมมาให้ท่านว่าท่านจะรักษาความปลอดภัยได้ ผมบอกท่านเจ้าคุณ

สปท. ๓๙/๒๕๕๙

จินตนา ๔๙/๒

ไว้แล้วว่าวันนี้ท่านประธานนิกระจะเสนอเรื่องนี้ ท่านบอกให้อาจารย์ยันต์ไปให้ เพราะของท่านนั้น
เป็นรุ่นพี่ไม่เป็น ท่านต้องทำแล้วท่านต้องให้สำเร็จ

ประเด็นแรก ท่านพูดถึงการจัดตั้งศาลจรรยา โดยมีการบวนการพิจารณาที่
รวดเร็วและท่านได้รายงานแล้ว แต่ผมอยากขีดเส้นใต้ในหลายบรรทัดเพื่อสร้างประสิทธิภาพ

- ๕๐/๑

การบังคับใช้กฎหมาย นี่ก็เรื่องหนึ่ง แล้วนอกนั้นท่านพูดในหลายเรื่อง แต่ผมชอบใจ อยู่ในข้อ ๖.๓.๔ ประเด็นเกี่ยวกับเรื่องการเสริมสร้างเยาวชนที่มีพฤติกรรมให้เข้าใจถึงระบบของการรักษาความปลอดภัย และสุดท้ายนั้นก็คือการสร้างความเข้มแข็งของสังคม ด้านความปลอดภัยทางถนนให้เกิดเป็นวัฒนธรรมที่พึงประสงค์ เอาละครับ ท่านประธานครับ แล้วก็เมื่อสักครู่นี้ท่านผู้พิพากษาที่พูดเกี่ยวกับเรื่องศาลจราจร สิ่งหนึ่งที่ผมเห็นมีพฤติกรรมเปลี่ยนของมนุษย์ผมว่าศาลมีส่วนสำคัญ สมัยก่อนกินเหล้าเมา ยาเสพติด ขับรถขับราชนกกัน วินาศสันตะโร กินเหล้าเป็นอย่างไร แบบไหน อะไรก็ได้ แต่พอศาลเอาจริงเอาจังเกี่ยวกับเรื่องนี้ ท่านประธานนิกรครับ พฤติกรรมมนุษย์เปลี่ยนนะครับ เพราะฉะนั้นศาลนี้ ถ้าท่านมีส่วนสำคัญในเรื่องพวกนี้ ผมว่าการรักษาความปลอดภัยบนท้องถนนจะทำให้มนุษย์เปลี่ยน ผมเองนี่เป็นทนายความอยู่กับเรื่องเหล่านี้ เข้าใจเลยว่าพอศาลเอาจริงเอาจังกับคนกินเหล้า กลัวครับ และเดี๋ยวนี้เวลาใครจะกินเหล้ากินยาไปงานเลี้ยงงานอะไรต่อมิอะไร กลัวครับ ต้องไปบำเพ็ญประโยชน์บ้าง ถูกปรับจริงจังบ้าง เพราะฉะนั้นศาลถ้าปรับ กระบวนการต่าง ๆ เหล่านี้เกี่ยวกับเรื่องรถชนกัน เรื่องเกี่ยวกับเรื่องจราจรแบบไม่ใช่ เหล้าอย่างเดียว ผมว่าการรักษาความปลอดภัยบนท้องถนนของมนุษย์คนไทยจะดีขึ้น ผมไป บางประเทศครับ ท่านประธานครับ ท่านประธานและท่านทั้งหลายที่นั่งอยู่ในที่นี่เขาไม่กล้า ที่จะกินเหล้าและขับรถ เมื่อประมาณเดือนเมษายนผมก็ไปประเทศสหรัฐอเมริกา มา กินเหล้า เมาเสร็จไม่กล้าแล้วครับ นอนเลยครับ ขอนอนที่บ้าน เรื่องใหญ่เลยครับ สำหรับประเทศเขา เพราะฉะนั้นการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพ ผมว่าเป็นหัวใจสำคัญเลยครับ ท่านประธาน เรื่องอื่นท่านว่าไปก่อน แต่ท่านประธานครับ กว่าจะถึงศาลครับ ถึงใครก่อนครับ ถึงตำรวจก่อน เกี่ยวกับท่านเรื่องศักดิ์เสียแล้ว ถึงตำรวจก่อน เป้าคดีหรือไม่เป้า หรือไม่ได้เป้ากันอยู่ตรงตำรวจนี้แหละครับ เพราะฉะนั้นคดีไหนที่ไม่ได้วิ่งเต้น ไม่ได้โนน ไม่ได้นี้ กันนี้กันค่อยไปถึงศาล และศาลก็ไปตัดสินเอาหลังจากที่ตำรวจ อัยการเขาทำสำนวนกันมาแล้ว พูดกันแบบตรงไปตรงมานี้ ตรงนี้ละครับท่านประธานกรรมาธิการที่เคารพ -----

การบังคับใช้กฎหมายของชั้นตำรวจบ้านเรานี้มันเสียหายตรงมีเส้นครับ ท่านประธานที่ประชุมครับ ให้ผมต่ออีกสักนิดนะครับ เพราะเตรียมไว้พอสมควร ขออนุญาตเพราะว่าคนพูดไม่ค่อยเยอะเท่าไร บ้านเรานี้มันเสียหายตรงคนมันมีเส้น มีอิทธิพล มีเงินกันเยอะ ตำรวจบ้านเราก็ไปไปกับอิทธิพลแล้วก็เงินแล้วก็เส้น เพราะฉะนั้นการจะลงประชามติวันที่ ๗ จึงสำคัญครับ มันต้องเปลี่ยนแปลงนะครับ เพราะฉะนั้นท่านจะไปรับหรือไม่รับเป็นเรื่องของท่าน เดี่ยวเผื่อไป เพราะฉะนั้นเวลาบังคับใช้กฎหมายนี้ประเด็นตรงนี้จะหัวใจสำคัญครับ อยากจะกราบเรียนท่าน มันจะมีมาตรการใด ๆ ที่ให้คนกระทำความผิดแล้วเราบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพจริง ๆ ผมเชื่อว่าศาลท่านเองนี่พร้อมที่จะเป็นผู้ที่จะปฏิบัติการตามกฎหมายแล้วมีส่วนอันสำคัญในการจัดการให้แบบตรงไปตรงมา แต่กระบวนการต้นทางที่ก่อนจะไปถึงศาล ในฐานะท่านเป็นกรรมาธิการกันนี้ครับ ช่วยดูตรงนี้หน่อยครับ ถ้าประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายมันเข้มแข็ง แข็งแรงตั้งแต่ชั้นตำรวจ ชั้นอัยการ และชั้นศาล ผมเชื่อว่าจะช่วยจัดการปราบปรามเด็กแว้น เด็กซิ่ง คนขับรถกินเหล้าเมายา กระทำผิดกฎหมายกันได้อย่างเสร็จเด็ดขาดจริง ๆ การเมืองก็สำคัญนะครับท่านประธาน พอการเมืองบ้านเราอ่อนแอ คนมีเงิน มีอำนาจ มีอิทธิพลแข็งแรง คนทำผิดกฎหมายกลายเป็นผู้มีอิทธิพล มีเส้นแข็งแรงไปด้วย เพราะฉะนั้นตัวการเมืองจึงเป็นตัวกำหนดการแก้ปัญหาความปลอดภัยบนท้องถนนด้วยครับ ผมว่ารายละเอียดเชื่อว่าท่านน่าจะพิจารณาอย่างสำคัญ ประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายนะครับ เอาสุดท้ายเลยนะครับ ผมว่าเรื่องการดำเนินการตามข้อ ๖.๓.๔ เรื่องให้เยาวชนคืนตัว การถ่ายทอดจากเยาวชนสู่ครอบครัว และการสร้างความเข้มแข็งให้เป็นวัฒนธรรมที่พึงประสงค์ ผมว่าไม่ต่างกว่าทุกเรื่องเลยนะครับท่านประธาน คอร์รัปชัน ถ้าเราไม่รณรงค์ให้คนไทยทั่วประเทศเกลียดการคอร์รัปชัน ก็ยังกราบไหว้คนรักรวย แม้มาจากความชั่วช้าความเลว トラบไโดที่เราไม่รังเกียจนักการเมืองที่มาจากการทุจริตซื้อสิทธิขายเสียง เวลาเขามีตำแหน่งแห่งหนแล้วเรากราบไหว้บูชาทุกอย่างล้มเหลวหมด เพราะฉะนั้นการรณรงค์ให้คนเกลียดคอร์รัปชัน การรณรงค์ให้คนเกลียด รังเกียจนักการเมืองเลว ผมว่านี่เป็นเรื่องสำคัญมากกว่าตัวบทกฎหมายที่ลงโทษแรง ผมเองเชื่อได้เหลือเกินครับท่านประธาน คนไทยยังไม่ตื่นตัวกันเกี่ยวกับเรื่องความรุนแรงของอุบัติเหตุบนท้องถนน มีความรู้สึกครั้งหนึ่งเมื่อปีใหม่ มีความรู้สึกอีกครั้งหนึ่งสงกรานต์ ผ่านมาแล้วผ่านไป ถ้าเรามีการปลูกฝัง มีการรณรงค์

สปท. ๓๙/๒๕๕๙

ประกาศลักษณะ ๕๑/๒

จริงจังกัน ผมไม่แน่ใจว่าปัจจุบันเด็กตื่นตัวกันเรื่องการจรรยาภาน้อยแค่ไหน รู้อย่างเดียวว่า ถ้าเอาเงินยัดตำรวจได้ ใหญ่แน่ ตำรวจไม่จับ เยี่ยม เก่ง ถ้าท่านปฏิรูปโดยวัฒนธรรม และธรรมาค์ ซึ่งวิธีการแนวทางของท่านที่เขียนไว้ดี แต่วิธีที่จะปฏิบัติให้ไปสู่ความสำเร็จนั้น

- ๕๒/๑

ผมรอความหวังอยู่ว่าเดียวขอความชัดเจนว่าท่านจะทำได้อย่างไรนะครับ แล้วก็ต่อไปนี้คนไทยจะได้ฟังกระบวนการตามปกติมากกว่าที่เราจะไปอ้อนวอนสิ่งศักดิ์สิทธิ์ทั้งหลาย แต่เบื้องต้นเมื่อกระบวนการความปลอดภัยยังไม่ดีพอ ผมก็จะมอบฝ้ายันต์ให้กับประธานกรรมการต่อไป ขอบพระคุณครับ

นายอลงกรณ์ พลบุตร (รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ คนที่หนึ่ง) : ขอบคุณมากครับ ผมจะอ่านรายชื่อต่อจากท่านเพิ่มพงษ์ เชาวลิท อีก ๓ ท่าน ก็คือท่าน พลอากาศตรี เฉลิมชัย เครื่องงาม ท่านกษิต ภิรมย์ และท่าน พลโท กฤษณะ บวรรัตนารักษ์ นะครับ ต่อไปขอเชิญท่านเพิ่มพงษ์ เชาวลิท อดีตเลขาธิการคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามยาเสพติดครับ

นายเพิ่มพงษ์ เชาวลิท : กราบเรียนท่านประธาน สปท. ที่เคารพนะครับ กระผม เพิ่มพงษ์ เชาวลิท หมายเลข ๑๑๐ ก็ต้องขอขึ้นชมนะครับ ผลการศึกษาของคณะกรรมการชุดนี้ถือว่าเป็นรูปแบบรายงานที่สมบูรณ์แล้วก็สามารถจับต้องได้เป็นรูปธรรมนะครับ แล้วก็ถ้าสามารถบรรลุผลสำเร็จตามนี้เชื่อว่าชีวิตของประชาชนจำนวนมากที่จะรอดพ้นจากข้อเสนอของเราในครั้งนี้ะครับ จากข้อเสนอหลาย ๆ อย่างที่คณะกรรมการมีอยู่ผมจะขออนุญาตที่จะให้ข้อคิดเห็นเพิ่มเติมประมาณ ๗ ข้อ ๘ ข้อนะครับ ซึ่งจะเป็นเรื่องที่สรุปในเรื่องของการปฏิบัติ สิ่งที่สำคัญผมคิดว่าสิ่งที่เรามองกับการขับเคลื่อนครั้งนี้ก็คือ ทำอย่างไรที่ให้แผนนี้บรรลุถึงการปฏิบัติจริง ๆ นะครับ เพราะว่าถ้าแผนนี้เขียนไปแล้วและไม่บรรลุถึงการปฏิบัติมันก็เป็นเรื่องที่น่าเสียใจนะครับ

ข้อเสนออันดับแรก ผมอยากให้ทางคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนนอาจต้องเสนอไปถึงรัฐบาลให้รับแผนนี้เป็นแผนยุทธศาสตร์ระยะยาวของการสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนให้ชัดเจนนะครับ ขอให้เราได้มีการเสนอแผนนี้ให้รัฐบาลรับรอง ถ้ารัฐบาลรับรองตรงนี้ผลทางปฏิบัติมันก็จะเกิดขึ้นค่อนข้างมากนะครับ อันนี้เป็นข้อเสนออันดับแรกที่ผมคิดว่านอกจากที่จะเรื่องอื่นแล้วนี้

เรื่องที่ ๒ ที่ผมคิดว่าเป็นเรื่องสำคัญมาก ถ้ารัฐบาลรับรองตรงนี้แล้วให้มีผลทางปฏิบัติแล้วนี้ สิ่งที่สำคัญคือจะขับเคลื่อนแผนนี้อย่างไร ตรงนี้เป็นเรื่องที่สำคัญนะครับ เพราะว่าเท่าที่ผมดูจากที่ท่านประธานกรรมการได้เสนอมา รวมทั้งเอกสารฉบับนี้ผมคิดว่าองค์กรขับเคลื่อนแผนนี้ยังไม่ชัดเจนนะครับ ตรงนี้เป็นส่วนชี้ขาดถึงจะปฏิบัติได้

หรือไม่ อย่างไร จริง ๆ แผนนี้อย่างที่ท่านอธิบดีกรมการขนส่งทางบกพูด เป็นแผน
ที่ส่วนราชการได้ขับเคลื่อนตัวเองอยู่แล้ว แต่การขับเคลื่อนของส่วนราชการถึงขับเคลื่อน
พร้อมกันก็ยังมีช่องว่างนะครับจากการที่เรารับราชการมา เรารู้ว่ายังมีช่องว่างอย่างมาก
ฉะนั้นองค์กรขับเคลื่อนจะเป็นอย่างไรตรงนี้ เป็นเรื่องสำคัญนะครับ องค์กรขับเคลื่อนนี้ถ้ามี
ขึ้นมาควรจะมีการเคลื่อนไหว กำกับดูแลแผนอย่างต่อเนื่อง ขณะนี้ผมคิดว่าพวกเราคงเห็นได้
ชัดเจนว่า การขับเคลื่อนแผนในเชิงที่ความปลอดภัยทางท้องถนนหรืออุบัติเหตุจริง ๆ แล้วนี้
เรามักจะเห็นปีละ ๒ ครั้งเท่านั้นเอง คือก่อนหน้า ๗ วันหรือ ๑๐ วันก็มีการขับเคลื่อนกันมา
แถลงกันมาทุกวัน ซึ่งผมคิดว่าถ้าทำแค่นี้ยังไม่พอนะครับ และองค์กรขับเคลื่อนจริง ๆ แล้ว
มันควรจะมี ๑. ตัวประธาน มีคณะกรรมการ มีองค์กรอำนวยการระดับชาติ มีองค์กร
ในระดับจังหวัดและอำเภอ ซึ่งผมคิดว่าประสบการณ์ผมเอง ในเรื่องของการขับเคลื่อน
งานยาเสพติดจะเป็นแบบนี้อย่างมาก งานยาเสพติดถึงแม้รัฐบาลจะเปลี่ยนแปลงไป
อย่างไรก็ตามแต่ องค์กรขับเคลื่อนในเชิงศูนย์อำนวยการมีมาตลอดเป็นเวลาถึง ๒๐ ปี
หรือ ๓๐ ปีไปแล้ว มีผู้อำนวยการศูนย์ซึ่งเป็นรองนายกรัฐมนตรี มีกรรมการ มีฝ่ายเลขานุการ
ซึ่งเป็น ป.ป.ส. มีศูนย์ปฏิบัติการแห่งชาติที่เป็นเรื่องดูแล มีกรรมการระดับจังหวัดและอำเภอ
จะมีการขับเคลื่อนเป็นแผนปฏิบัติการเป็นระยะ ๆ นะครับ จะเป็นแผน ๑ ปี แผน ๖ เดือน
แผน ๔ เดือนแล้วแต่ ผมคิดว่าอยากเสนอแนะให้เขียนองค์กรขับเคลื่อนให้ชัดเจนว่า
ประกอบด้วยใครบ้าง และใครเป็นฝ่ายเลขานุการนะครับ

อันที่ ๓ ผมคิดว่าถ้าให้งานนี้เป็นรูปธรรมผมเห็นด้วยที่จะมีแผนระยะสั้น และถ้าในการขับเคลื่อนที่จริง ๆ มันมักจะมี เราอาจจะเสนอรัฐบาลว่าปฏิบัติการ ๑๐๐ วัน ก็ได้เนาะครับ เพราะจากนี้ไปถึงปีใหม่ว่าเราจะพาดผ่าน ครม. มันอาจใช้เวลาสักจำนวนหนึ่ง การขับเคลื่อน ๑๐๐ วัน เป็นแผนรูปธรรมที่จะเกิดขึ้นได้ เพราะการขับเคลื่อนทุกอย่าง มันต้องมีเป้าหมาย มีระยะเวลา มีการดำเนินการ มีตัวชี้วัด ผมเห็นด้วยกับที่ทางคุณหมอพรพันธุ์ ได้พูดนะครับว่าที่จริงแผนระยะสั้น ๑๐๐ วัน เราควรจะวิเคราะห์ไปถึงเป้าหมายหรือว่า ปัญหาที่เรื่องด่วนที่เป็นจุดสำคัญของปัญหานี้ ซึ่งเท่าที่ได้ฟังทางคุณหมอพูดเมื่อสักครู่มีอยู่ ๓ เรื่องหลัก ๆ ก็คือ ๑. รถจักรยานยนต์ ๒. การดื่มสุรา ๓. คือเส้นทางรอง จริงๆ อันนี้ จะถือว่าเป็นไครซิส (Crisis) ที่ผลจากการวิจัยหรือการเก็บตัวอย่างมาจะเป็น ๓ เรื่องนี้ที่เป็น ๓ เรื่องใหญ่ของการเกิดอุบัติเหตุมากกว่า ๕๐ เปอร์เซนต์หรือ ๖๐ เปอร์เซนต์ในช่วงที่ผ่านมา ๓ เรื่องนี้ในช่วง ๑๐๐ วัน เราจะแก้ไขปัญหอย่างไรให้มีความชัดเจนปฏิบัติได้และสามารถ เป็นแนวทางปฏิบัติได้ ๑๐๐ วัน ถ้าสามารถตรงนี้นั้นก็จะมีระยะเวลาในการเตรียมการ และจะเห็นผลมากขึ้นนะครับ ถ้าเราสามารถทำได้ดีผมคิดว่าเป้าหมายที่ทางท่านประธาน ได้เสนอไว้ ๕ เปอร์เซนต์อาจจะลดมากกว่านี้ก็ได้ และผมคิดว่าเรื่องนี้เป็นเรื่องใหญ่มาก คณะกรรมาธิการชุดนี้อาจจะหยิบยกเรื่องนี้เข้าไปพูดคุยศึกษาอีกที หรือจะนำมาเสนอกับ สปท. พิจารณาอีกครั้งก็แล้วแต่ท่านตามสะดวก ผมคิดว่าเรื่องนี้ท่านผู้รู้คงศึกษาตรงนี้ได้อยู่แล้ว แต่ถ้าเราสามารถแก้ปัญหาดังตรงจุดมันจะเกิดประโยชน์อย่างมากนะครับ

เรื่องที่ ๔ ผมเห็นด้วยอย่างที่ท่านวันชัยได้พูดมานะครับ และสมาชิกเราหลายท่าน ที่เสนอมา หลักใหญ่ใจความเรื่องนี้ที่สำคัญที่สุดคือการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพ อันนี้พวกเรา รู้กันดีอยู่เนาะครับ จากการที่ผมเองได้มีโอกาสที่ได้เดินทางไปต่างประเทศ ได้สอบถามกับพวก ไม่ว่าจะเป็นรถบัส (Bus) หรือคนขับในต่างประเทศ บางครั้งอาจไม่ใช่ เรื่องจิตสำนึกอย่างเดียว แต่สิ่งที่เขากลัวมากก็คือกลัวโทษที่หนักและรุนแรงและมีผลเด็ดขาด การไม่กล้าที่จะกระทำผิดกฎหมายเพราะหมายถึงอาจจะถูกติดคุก ถูกถอนใบอนุญาต การประกอบอาชีพเป็นไปไม่ได้เลย ผมคิดว่าเรื่องนี้เป็นเรื่องใหญ่มาก ผมอยากให้เรา พิจารณาดูนิดนะครับว่าการบังคับใช้กฎหมายของเราในช่วงที่ผ่านมา มีอะไรที่เป็นปัญหาและ อุปสรรคจริง ๆ โทษเพียงพอหรือไม่และจะดำเนินการอย่างไร คณะกรรมาธิการชุดนี้ได้เสนอ เรื่องการตั้งศาลจราจร ตรงนี้เป็นอันหนึ่งแต่เพียงพอหรือไม่ ผมคิดว่าเรื่องการบังคับใช้

กฎหมายที่เข้มงวดตรงนี้จะเป็นเรื่องใหญ่มาก ถ้าเราสามารถดำเนินการตรงนี้ได้ ซึ่งเราคงไม่ใช่ทำเฉพาะปีละ ๒ ช่วง แต่เราสามารถดำเนินการได้ตลอด ถ้าเริ่มตรงนี้ได้อย่างไรตรงนี้จะมียผลอย่างมากนะครับ

อันที่ ๕ ถึงแม้เราบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดแล้วประเด็นอันหนึ่งที่ผมได้รับทราบมาและที่ฟังท่านประธานพูดมา เครื่องไม้เครื่องมือของเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติงานบังคับใช้กฎหมายไม่เพียงพอ ตรงนี้เป็นเรื่องใหญ่มาก ๆ นะครับ ผมจึงมีข้อเสนอแนะหนึ่งว่า ขณะนี้การจะอาศัยของงบประมาณในระบบอาจจะไม่ถนัดนัก ผมขอแนะนำให้เรื่องงบประมาณนอกงบประมาณ ไม่ว่าจะเป็นเงินค่าปรับก็ดี เงินภาษีป้ายที่ท่านประธานว่าหรือเงินสลากก็ดีเป็นเงินนอกงบประมาณที่เป็นไปได้อย่างมาก ถ้าเราสามารถดำเนินการตรงนี้ได้เราไม่ต้องไปรบกวนงบประมาณต่าง ๆ เราก็สามารถซื้อเครื่องไม้เครื่องมือที่เพียงพอ เพราะเครื่องไม้เครื่องมือเหล่านี้ถ้าไม่มีการบังคับใช้กฎหมายก็เป็นเรื่องยาก เจ้าหน้าที่ปฏิบัติเองก็คงยากที่จะทำงาน และผมคิดว่าใน ๑๐๐ วันอันนี้ถ้าเราสามารถใช้แหล่งงบประมาณแบบนี้เราสามารถดำเนินการได้ทันแบบที่ท่านประธานได้พูดนะครับ

อันที่ ๖ ผมอยากจะเสนอนิดหนึ่งนะครับว่าหลายเรื่องต้องมีการปรับปรุงกฎหมายการปรับปรุงระเบียบ ขณะนี้ถ้าเราอาศัยกฎหมายระเบียบไปโดยระบบสภาอย่างเดียวนั้นช้ามาก ขณะนี้ในเครื่องมือของ คสช. เขาก็มีกฎหมายมาตรา ๔๔ ที่จะดำเนินการอยู่ ถ้าท่านลองสังเกตดูเรื่องการแก้ปัญหาเด็กแว้นหรือสถานบันเทิงที่กระทรวงยุติธรรมดูแลมีกฎหมายมาตรา ๑๔ ตั้ง ๓ ฉบับหรือ ๔ ฉบับแล้วที่มีการปรับปรุง -----

ถ้าเห็นว่ากฎหมายบางอย่างที่มีผลต่อการปฏิบัติในช่วง ๑๐๐ วันนี้เป็นเรื่องเร่งด่วน หยิบยกขึ้นมาเป็นบางเรื่อง ผมคิดว่าประชาชนก็จะได้ประโยชน์อย่างสูง เครื่องมือทางกฎหมายเหล่านี้ถ้าเราใช้ให้เป็นประโยชน์ผมคิดว่าการปฏิบัติในระยะ ๑๐๐ วันข้างหน้ามันจะมีผลทางปฏิบัติอย่างมากเลยครับ

อันที่ ๗ ที่ผมอยากเสนออีกอันหนึ่งก็คือในเรื่องของบทบาทของชุมชนท้องถิ่นจริง ๆ ในคำสั่งที่เกิดขึ้นจากเทศกาลปีละ ๒ ครั้ง คำสั่งของกระทรวงมหาดไทยได้พูดตลอดเวลาให้องค์กรท้องถิ่น กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ดำเนินการอย่างนั้นอย่างนี้ ตรงนี้ผมอยากให้ดูว่าอยากให้กระทรวงมหาดไทยลงไปดูเหมือนกันว่าจริง ๆ ถ้าอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดขึ้นจากเส้นทางโทในหมู่บ้านชนบทต่าง ๆ เหล่านี้ องค์กรส่วนท้องถิ่นและหมู่บ้านชุมชนมีผลอย่างมาก ในการดำเนินการ เพราะกำลังเจ้าหน้าที่จริง ๆ แล้วไม่สามารถก้าวออกไปได้อย่างมากเพียงพอขนาดนั้น เจ้าหน้าที่โดยทั่วไปดูแลถนนสายหลักก็เป็นเรื่องยากแล้วเส้นทางรองหรือเส้นทางโทเป็นเรื่องขององค์กรส่วนท้องถิ่นเป็นอย่างมาก กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน อบต. ต่าง ๆ มีผล ผมอยากให้ลองดูว่าตรงนี้มีปัญหาอุปสรรคตรงไหนบ้าง มีองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นหรือกำนัน ผู้ใหญ่บ้านที่ใดบ้างที่ทำงานได้ดีแล้วยกเป็นตัวอย่างแล้วขยายผลอะไรที่เป็นข้อปัญหาตรงนี้ ผมคิดว่าถ้าเราทำได้เราสามารถดูแลในเรื่องเส้นทางรองได้แต่ที่เราจะส่งไปโดยวจาและทางผลปฏิบัติไม่ได้เกิด ผมคิดว่าถ้าเราหยิบเรื่องตรงนี้ขึ้นมาอีกครั้งหนึ่งมันก็จะประโยชน์นะครับ

สุดท้ายอีกอันหนึ่งก็คือในเรื่องของแผนรณรงค์ อันนี้ผมเห็นด้วยนะครับว่าที่จริงการบังคับใช้กฎหมายกับการรณรงค์ป้องกันหรือประชาสัมพันธ์ควบคู่กัน ผมอยากให้มีทั้งแผนระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว เหมือนกับการพูดถึงเรื่องโทษพิษภัยบุหรี่ได้ผลเพราะส่วนหนึ่ง ผมคิดว่าการรณรงค์ปลูกจิตสำนึกของประชาชนได้ ดังนั้นในระยะสั้นเราจะรณรงค์อย่างไรให้สอดคล้องกับ ๑๐๐ วัน ถ้าเราจะมีขึ้น ผมคิดว่าเรื่องนี้จะเป็นเรื่องที่มีความสำคัญอย่างสูงแล้วควบคู่ไปกับเรื่องการบังคับใช้กฎหมาย ก็ขออนุญาตเรียนเสนอเท่านี้ครับ

นายอลงกรณ์ พลบุตร (รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ คนที่หนึ่ง : ต่อไปขอเชิญ พลอากาศตรี เฉลิมชัย เครืองาม นะครับ อดีตสมาชิกวุฒิสภา

พลอากาศตรี เฉลิมชัย เครืองาม : ขอบคุณครับ ท่านประธานครับ พลอากาศตรี เฉลิมชัย เครืองาม หมายเลข ๓๑ ก่อนอื่นต้องขอขอบคุณทางคณะกรรมการ

ที่ท่านได้กรุณาศึกษาเรื่องนี้แล้วก็นำมาให้ที่ประชุมแห่งนี้ได้ปรึกษาหารือแล้วก็แลกเปลี่ยนความคิดเห็นกัน ผมคิดว่าระยะเวลา ๑๒๐ วันที่ทางคณะกรรมการธิการได้รับมอบหมายให้ไปศึกษานั้นท่านศึกษาเพียงแค่ ๙๐ วันก็ทำได้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดีก็ขอขอบคุณแล้วก็ชื่นชมท่านท่านประธานครับ เรื่องความปลอดภัยในเรื่องของการจราจรนั้นเป็นปัญหาโลกแตกที่ทุกสังคม ผมเชื่อว่าเป็นปัญหาที่ไม่มีใครที่จะสามารถแก้ไขได้อย่างเรียบร้อย ๑๐๐ เปอร์เซนต์โดยที่ไม่มีอุปสรรคใด ๆ สำหรับประเทศไทยนั้นท่านประธานกรรมการธิการได้กล่าวว่าอัตราการตายของคนไทยนั้นเรื่องจราจรประมาณ ๒๔,๐๐๐ รายต่อปีหรือโดยเฉลี่ยประมาณ ๒,๐๐๐ รายต่อเดือน หากแล้วก็ประมาณ ๖๐ คนเศษ ๆ ต่อวัน จะเห็นได้ว่าตัวเลขนี้เป็นอัตราที่สูงมาก กล่าวกันว่ามันเป็นอันดับ ๒ ของโลก เพราะฉะนั้นผมจึงไม่เชื่อเรื่องทฤษฎี ๗ วันอันตราย ผมคิดว่ามัน ๓๖๕ วันอันตราย คืออันตรายทุกวัน เราออกจากบ้านไม่ต้องใช้ผ้ายันต์ ไม่ต้องนิมนต์พระรอด หรือว่าพระศักดิ์สิทธิ์ใด ๆ ครับ ผมว่าตัวเองนั้นแหละที่จะคุ้มครองตัวเองได้ดีที่สุด ออกไปแล้วไม่รู้ว่าจะได้กลับบ้านอย่างครบ ๓๒ เรียบร้อยหรือเปล่า ผมเองมีประสบการณ์ตรงเมื่อ ๒ สัปดาห์ที่แล้วเอง คือเราไม่ไปชนเขา เขาก็อาจจะชนเราหรือเขาอาจจะกลิ้งมาให้เราชน ประสบการณ์ตรงที่ผมกล่าวคือ ๒ สัปดาห์เศษ ๆ ที่ผ่านมามันนั่งไปกับคนรถ นั่งอยู่ดี ๆ ในซอยประมาณห่มเศษ ๆ ฝนตกพริ้ว ๆ อยู่ดี ๆ ผมก็ไม่ได้หับอะไรนะครับ คนขับรถก็ไม่ได้หับ รถที่สวนมาเป็นรถมอเตอร์ไซด์ เขาหลบหลุมที่มันเป็นหลุมเป็นบ่อออกมาในเลน (Lane) ของผม แล้วอยู่ดี ๆ ก็ไปสะดุดหลังเต่าของถนนของซอย -----

แล้วก็กระเด็นมาตกตรงหน้ารถผมพอดี ผมไม่เห็นนะครับ แต่คนขับรถเขาเห็น และเขาเบรกได้สนิท ลงไปดูห่างจากล้อของผมแค่ประมาณครึ่งฟุต ผมตกใจ แล้วก็ท่อนะโมว่าไอโฮ สิ่งศักดิ์สิทธิ์มีจริง คือแทนที่เราจะไปทานข้าวข้างนอกและกลับมาได้อย่างปลอดภัย แต่เราอาจจะไปเหยียบใครเสียชีวิตโดยที่เราไม่ได้เป็นฝ่ายตั้งใจ แสดงให้เห็นว่า ๓๖๕ วันนั้นมันอันตรายจริง ๆ และอีก ๑ นาทีประสบการณ์ตรงของผมเมื่อ ๔๐ ปีที่แล้ว นานไปหน่อยในซอยศูนย์วิจัย ซอยเข้าทางโรงพยาบาลกรุงเทพถ้าท่านจำได้ ตอนนั้นผมยังเรียนชั้นมัธยมศึกษาอยู่เลย ยังไม่ได้เข้าแพทย์ ผมนั่งรถซูบารุรับจ้างออกจากซอย ซอยศูนย์วิจัย ถ้าท่านจำได้มันมีทางรถไฟข้ามซอยอยู่ ผมก็นั่งอยู่ดี ๆ ผมก็เห็นนะครับว่ารถไฟจะมา แต่เมื่อสมัยนั้นมันไม่มีตัวไม้กั้น รถซูบารุรับจ้างผมเป็นคันแรกที่ไปถึงบริเวณทางรถไฟ ก็ปรากฏว่ามีรถคันข้างหลังเขาบีบแตรไล่ เขาคงเอกซ์เปกต์ (Expect) คงคาดว่ามันคงผ่าน มันคงผ่าน อีกประมาณกี่เมตรก็ว่าไปมันคงผ่าน ก็เพราะบีบแตร บีบแตรก็ไล่ คนขับรถซูบารุก็ตกใจก็ขับ ผมโดดลงทันครับ หัวกระเป๋ายังอยู่โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาอยู่เลย รถซูบารุคันนั้นละครับ คนขับเสียชีวิต ผู้โดยสารอื่นเสียชีวิต ผมนั่งอยู่ในนั้นพอดีนั่งกางเกงขาสั้น ผมจำได้ติดตามเป็นภาพติดตาติดใจครั้งหนึ่งในชีวิตที่ผมรอดและมาขึ้นอยู่ในวันนี้ได้ เพราะฉะนั้นจึงยืนยันว่า ๓๖๕ วันนั้นเป็นวันที่อันตรายทุกวัน เพราะฉะนั้นสิ่งที่ทางคณะกรรมการธิการท่านได้ศึกษาแล้วก็ทำรายงานเล่มนี้ขึ้นมาหนาปึกเลย บังเอิญเมื่อวานนี้ผมลืมเอากลับบ้าน เพิ่งมานั่งอ่านเมื่อเช้า ท่านศึกษาไว้ได้อย่างสมบูรณ์ครบรอบด้าน ผมกล่าวสดุดีท่านจริง ๆ ๕ เอส (5S) ของท่านเซฟตี้ (Safety) ไม่ว่าจะถนนปลอดภัย รถปลอดภัย ลอว์เอนฟอร์ชเมนต์ (Law enforcement) การปรับพฤติกรรมของมนุษย์ของคนท่านทำไว้อย่างสมบูรณ์ครบด้านจริง ๆ ต้องขอกล่าวสดุดีท่าน แต่สิ่งหนึ่งที่ผมขออนุญาตเน้นและเห็นว่าเป็นสิ่งที่มีความจำเป็นมาก ท่านจะทำให้ถนนปลอดภัย ท่านจะทำให้พฤติกรรมของมนุษย์คืออะไรก็แล้วแต่ แต่คนคือสิ่งที่สำคัญที่สุด คนคือสิ่งที่จะทำให้พฤติกรรมนั้นดีหรือไม่ดี เซฟตีมายด์ (Safety mind) มีอยู่ในชีวิตจิตใจของเขาหรือไม่ สิ่งที่จะเกิดขึ้นข้างหน้า ถนนถ้าไม่ปลอดภัย ถนนถ้าเป็นหลุมเป็นบ่อไม่เรียบร้อย ถ้าคนมีเซฟตีมายด์ (Safety mind) เสียอย่าง เขาก็สามารถเอาชีวิตรอดได้ เพราะฉะนั้นการปรับพฤติกรรมคน การให้เอดูเคชัน (Education) มีการศึกษาที่เรียบร้อย รู้ถึงจิตสำนึกเรื่องความปลอดภัยตั้งแต่เด็ก ตั้งแต่เยาวชน ตั้งแต่เรียนชั้นประถมศึกษาแล้ว ผมคิดว่าเป็นสิ่งที่ดี

ประเด็นถัดไปผมขออนุญาตเพิ่มเติมทางคณะกรรมการอยู่ ๒ ประเด็น ๓ ประเด็น ซึ่งคิดว่าทางสมาชิกท่านยังไม่ได้อภิปรายถึง และผมเห็นว่าเป็นสิ่งที่มีความจำเป็นอย่างยิ่ง อยากจะฝากทางคณะกรรมการท่านช่วยกรุณาศึกษาเพิ่มเติม

ประเด็นแรก คือประเด็นเรื่องของการบังคับใช้กฎหมายในเรื่องของใบขับขี่ ซึ่งผมมีความกังวลและมีความข้องใจเป็นอย่างมากว่าใบขับขี่ที่เป็นประเภทตลอดชีวิตนั้นสมควรที่จะมีการยกเลิกหรือปรับเปลี่ยนเสียได้แล้ว ใครมนุษย์หน้าไหนก็แล้วแต่ได้ใบขับขี่ตั้งแต่อายุ ๒๐ ปี ๑๘ ปี ๑๙ ปีแล้วนี้ ไม่เชื่อหรือครับว่าท่านจะมีขีดความสามารถ มีความรู้ ความเข้าใจในระบบการจราจรหรือเซฟตีมายด์ (Safety mind) ไปจนตลอดชีวิต ช่วงหนึ่งควรจะมีการปรับเปลี่ยนให้ท่านได้รับการฝึกฝนการเทรนนิ่ง (Training) การศึกษาหรือการทดสอบอะไรบางอย่างเพื่อทดสอบสมรรถนะในการขับขี่รถเพื่อความปลอดภัยของท่าน อาจจะเป็น ๕ ปีครั้ง ใบอนุญาตเภสัชกร ใบอนุญาตทันตแพทย์ ใบอนุญาตต่าง ๆ เขายังมีอายุเลย ใบอนุญาตแพทย์ต่อไปใบประกอบโรคศิลปะของแพทย์ต่อไปก็อาจจะต้องมีการสอบทุก ๕ ปี หรือ ๑๐ ปี ก็แล้วแต่ ยกเว้นว่าจะได้รับเข้าฝึกฝนอะไรบางอย่างก็อาจจะไม่ต้องสอบ ใบขับขี่ก็เช่นกันครับ ใบขับขี่นั้นถ้าจะพูดให้มันดูน่ากลัวมันไลเซนส์ ทุ คิล (License to kill) เขียวเลยนะครับ หรือเป็นใบ ไลเซนส์ ทุ บี คิล (License to be killed) คืออาจจะฆ่าเขาก็ได้หรืออาจจะถูกเขาฆ่าก็ได้ เพราะฉะนั้นเป็นไปได้ที่ท่านได้รับใบอนุญาตขับขี่ไว้แล้วเมื่อ ๔๐ ปี ๕๐ ปีที่แล้ว ทุกวันนี้ยังใช้ใบอนุญาตขับขี้นั้นอยู่ -----

เพราะฉะนั้นบทลงโทษต่าง ๆ ที่มีขึ้นที่เป็นการยึดหรือการเพิกถอนใบอนุญาตขับชื้อรถนั้น ผมเห็นด้วยเป็นอย่างยิ่ง อันนี้นำมาสู่กฎหมายที่ท่านกรรมาธิการได้เสนอในที่ประชุมแห่งนี้ ขออนุญาตให้ความเห็นเพิ่มเติมนิดเดียว คือ พระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร ซึ่งผมเห็นด้วยเป็นอย่างยิ่ง ผมสนับสนุนในสิ่งที่การพิจารณาคดีที่มีความสลับซับซ้อนหรือที่มีความยุ่งยากในการพิจารณา และโดยเฉพาะอย่างยิ่งถ้าคดีนั้นมีความมากมายของจำนวนคดี เพราะฉะนั้นกฎหมายฉบับนี้ผมได้อ่านโดยละเอียดแล้ว จึงมีความสงสัยแล้วก็ขออนุญาตเรียนถามทางคณะกรรมการท่านช่วยกรุณาตอบ ถ้ามีโอกาส คือท่านเน้นในเรื่องของคดีหรือกฎหมายอาญา ผมจึงขออนุญาตเรียนถามท่านว่า แล้วคดีแพ่งมันจะครอบคลุมอยู่ในกฎหมายฉบับนี้อย่างไร หรือไม่ ผมเห็นด้วยเป็นอย่างยิ่งที่กฎหมายฉบับนี้ประโยชน์ที่จะได้ก็คือใบสั่งต่าง ๆ จะมีปัญหาแล้วสำหรับคนที่หมกหมมเอาไว้ ไม่ยอมไปจ่ายค่าเบี้ยปรับ และการพิจารณาคดีจะเป็นไปด้วยความสะดวกรวดเร็วมากขึ้น ข้อสำคัญของวิธีพิจารณาคดีจราจรนั้นคือใช้ระบบไต่สวน อันนี้เป็นสิ่งที่แปลกใหม่ และเป็นสิ่งที่น่าจะเกิดขึ้นนานแล้ว ระบบไต่สวนต่างกับระบบกล่าวหา คดีจราจรที่ผ่านมานั้น ผมเข้าใจว่าเป็นระบบกล่าวหาคือฝ่ายจำเลยมีหน้าที่ที่จะพิสูจน์ความบริสุทธิ์ของตนเอง ต้องไปสู้คดีกัน พยานหลักฐานต่าง ๆ ทั้งฝ่ายโจทก์และฝ่ายจำเลยไปสู้คดีกัน แต่ต่อไปนี้ถ้ากฎหมายฉบับนี้ผ่าน วิธีการพิจารณาคดีในศาลจะเป็นระบบไต่สวน คือผู้พิพากษามีสิทธิที่จะขอข้อมูล ขอเอกสาร ขอหลักฐาน ขอพยานต่าง ๆ เพิ่มเติมได้ การเพิ่มเติมนั้นสิ่งที่จะเกิดขึ้นคือการพิจารณาคดีจะรวดเร็วมากขึ้น และจะเป็นธรรมมากขึ้น สิ่งที่ผมเห็นว่าจะเป็นธรรมและพยานหลักฐานที่สามารถนำมาใช้เพิ่มเติมได้ในอนาคตและเป็นอย่างดีเลย คือภาพถ่ายนิ่งหรือภาพวิดีโอที่ได้บันทึกด้วยกล้องที่อยู่หน้ารถหรือหลังรถ ภาพต่าง ๆ เหล่านี้นั้นเป็นประโยชน์อย่างยิ่งสามารถเป็นประจักษ์พยานหลักฐานในคดีจราจรต่าง ๆ ได้ว่าเป็นฝ่ายถูกหรือเป็นฝ่ายผิด สิ่งที่จะเกิดขึ้นก็คือตำรวจคงจะเป่าคดีได้มากขึ้น ผมจึงเห็นด้วยและสนับสนุนอย่างยิ่งที่จะให้มีการสนับสนุนการติดกล้องตรวจถ่ายหน้ารถหรือหลังรถให้กับรถยนต์ทุกคันทางกรรมาธิการท่านควรจะสนับสนุนในประเด็นนี้อาจจะสนับสนุนให้มีการติดทุกคัน ถ้าเป็นไปได้ และอาจจะสามารถเอาไปหักภาษีได้ด้วยซ้ำ เพราะสิ่งนี้เป็นสิ่งที่จะเกิดขึ้นในโลกเทคโนโลยีสมัยใหม่ในอนาคต ว่าภาพที่ถ่ายนั้น ที่เราเห็นอยู่ในคลิป (Clip) ต่าง ๆ ในเฟซบุ๊ก (Facebook) หรือในไลน์ (Line) ต่าง ๆ ที่เราได้รับดูอยู่ทุกวันนี้ท่านจะเห็นเลยว่าอุบัติเหตุ

จราจรหลายอย่าง เกิดขึ้นจากความประมาท เกิดขึ้นจากความเร็ว เกิดขึ้นจากการไม่มีวินัย ในการขับรถหรือในระบบการจราจร ถ้าหากว่าภาพที่ดูต่าง ๆ เหล่านั้นได้สะสมแล้วเราเห็น ทบทวนเป็นบทเรียนแล้วมันจะสั่งสอนพฤติกรรมกรรมการขับรถของเราเองโดยอัตโนมัติ เพราะฉะนั้นทางราชการควรจะมีส่วนรวมภาพถ่ายนิ่งหรือภาพวิดีโอที่เกิดขึ้นจากการบันทึก ของประชาชนนี้ละครับเก็บไว้นั้นละครับ จะเป็นเลสชันเลิร์น (Lesson Learned) เป็นบทเรียนในการให้คนที่จะต้องศึกษาได้เรียนรู้ความปลอดภัยหรือเซฟตีมายด์ (Safety mind) ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต อันนี้เป็นสิ่งที่ควรจะสนับสนุนถ้าเป็นไปได้นำไปหักภาษีได้ก็ดี ตีตราทุกคนได้ก็ดี แล้วตำรวจก็จะเป่าคดีได้มากขึ้น

ประเด็นถัดไปที่ผมขออนุญาตท่านประธานอีกนิดเดียว และเห็นว่าเป็น ประเด็นสำคัญ ในการศึกษาของทางคณะกรรมการท่านไม่ได้เขียนเอาไว้ หรืออาจจะ ไม่ได้ศึกษาไว้ด้วยซ้ำ คือเวลานี้การใช้อยานพาหนะที่ฮิต (Hit) อยู่ในบ้านเมืองเรา และเริ่มจะมากขึ้น และเริ่มจะมีปัญหามากขึ้น และเริ่มจะก่อให้เกิดอันตรายมากขึ้น คือการใช้รถจักรยาน ไม่ใช่รถจักรยานยนต์ รถจักรยานที่เริ่มเป็นยานพาหนะที่ใช้สำหรับคนไทย ในถนนหลวงมากขึ้น อุบัติเหตุจึงมากขึ้น และอุบัติเหตุแต่ละครั้งประกอบด้วยทั้งเสียชีวิต และพิการตลอดชีวิต อันนี้เป็นสิ่งที่น่าเสียดายเป็นอย่างยิ่ง ผมสนับสนุนการออกกำลังกาย และคิดว่าทุกภาคส่วนทั้งรัฐและเอกชนก็สนับสนุนการออกกำลังกายเช่นเดียวกัน แต่การขี่รถจักรยานในเวลาค่าคืนในเวลามีตบตันท้องถนน ทางเก่งที่ขี่ ทางเก่งที่ใส่ก็สีดำครับ เสื้อยืดที่ใส่ก็สีดำ -----

ไม่มีไฟไม่มีอะไรในรถเลย เมื่อไม่กี่วันนี้ผมไปห้างสรรพสินค้าออกมารถจักรยานซีดัดหน้า ผมถามคนรถบอกว่าเห็นไหมเมื่อสักครู่อะไรตัดหน้า เขาไม่เห็น ผมเห็น เพราะฉะนั้นเป็นสิ่งที่มันจะเกิดขึ้นในสังคมนิยมการออกกำลังกายในอนาคต ผมจึงฝากทางคณะกรรมการธิการ ท่านช่วยกรุณาไปเพิ่มอีกสักหน้าสองหน้าว่าท่านจะมีมาตรการอย่างไรที่จะให้การขี่รถจักรยานบนท้องถนนนั้นมีความปลอดภัยมากขึ้น

และอีกประเด็นสุดท้ายครับท่านประธานสำคัญมาก เป็นสิ่งที่อยู่ใกล้จุมูกเราเลย เรียกว่าใกล้จุมูกที่เราหายใจอยู่ทุกวัน อาจจะอยู่ปากซอยบ้านเราด้วยซ้ำคือรถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ท่านเคยเห็นระบบนิรภัยหรืออุปกรณ์ล็อกนิรภัยต่าง ๆ ในรถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ที่ใช้กับผู้โดยสารบ้างหรือไม่ ผมเคยเห็นหรือท่านก็คงเคยเห็นสุภาพสตรีนั่งซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์เขาไม่กล้าจับต้องไม่กล้าโอบไม่กล้าจับตัวคนขี่ เขาไม่มีมือยึด มือถือกระเป๋า อีกมือหนึ่งก็ว่างแต่ไม่รู้จะไปโอบที่ไหน ความปลอดภัยจะอยู่ตรงไหน เพราะฉะนั้นคดีต่าง ๆ อุบัติเหตุต่าง ๆ เหล่านี้ผมเชื่อว่ามีมากขึ้น อุบัติเหตุที่เกิดจากรถมอเตอร์ไซด์รับจ้างที่เกิดขึ้นกับผู้โดยสารที่นั่งซ้อนท้ายนั้นมีมากขึ้น ในซอยบ้านผมมีอยู่ประจำ ซี่ขึ้นหลังเต่าก็หล่นแล้วครับก็ร่วงแล้วครับ ออกแซงซ้ายก็หล่นขวา ออกแซงขวาก็กลิ้งออกไปทางซ้าย เพราะฉะนั้นไม่มีที่จะยึดใด ๆ ทั้งสิ้น ผมก็ยังนึกไม่ออกว่าจะมีวิธีการรัดกันอย่างไร อันนี้นอกเหนือจากไม่ได้ใส่หมวกกันน็อกด้วยนะครับ เพราะฉะนั้นผมจึงคิดว่าเป็นประเด็นที่ทางคณะกรรมการธิการท่านช่วยกรุณาเขียนรายงานหรือศึกษาเพิ่มเติมอีกนิดเดียว คิดว่าผ่านเวลา มาเยอะขอขอบคุณท่านประธาน ขอขอบคุณครับ

นายอลงกรณ์ พลบุตร (รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ คนที่หนึ่ง) : อีก ๒ ท่านนะครับ ต่อไปขอเชิญท่านกษิต ภิรมย์ ครับ อดีตรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ เอกอัครราชทูตหลายประเทศ แล้วก็ ส.ส. บัญชีรายชื่อครับ

นายกษิต ภิรมย์ : ขอขอบคุณครับท่านประธาน ผม กษิต ภิรมย์ สมาชิก สปท. อันดับที่ ๗ ท่านประธานครับ ท่านประธานคงจะเห็นด้วยกับผม ถ้าเผื่อคนไทย ๖๗ ล้านคน ขับริถข้ามพากจากภาคใต้ของประเทศไทยเข้าไปที่ประเทศมาเลเซีย ทั้ง ๖๗ ล้านคนนั้น จะเคารพกฎจราจรของประเทศมาเลเซียอย่างแนบนอน แล้วถ้าเผื่อเลยไปนิดไปถึงประเทศสิงคโปร์ ไม่ใช่แค่บนท้องถนน แม้กระทั่งเดินบนฟุตพาธ (Footpath) ที่ประเทศสิงคโปร์ก็เลยไม่ถูกล่มแล้วก็ไม่ทิ้ง แล้วถ้าเผื่อจะสูบบุหรี่ก็จะรู้ว่าจะไปยืนสูบบุหรี่

ตรงไหน แล้วทำไมคนไทย ๖๗ ล้านคนเวลาไปอยู่ที่ประเทศมาเลเซียเพื่อนบ้านของเรา ไปที่ประเทศสิงคโปร์ หรือไกลหน่อยไปที่ประเทศฮ่องกง ประเทศไต้หวัน ประเทศเกาหลีใต้ ประเทศญี่ปุ่น แล้วก็ไปยุโรป ไปอเมริกา ทำไมถึงเคารพกฎหมาย ไม่ใช่ว่าไม่รู้นะครับเวลาอยู่ที่ประเทศไทย ประเด็นปัญหามันไม่ใช่เรื่องของการไม่รู้ แต่ว่าประเด็นปัญหาคือว่าไม่เกรงกลัวกฎหมาย เมื่อสักครู่มีเพื่อนสมาชิกได้พูดไว้แล้ว แต่ว่าคนมาเลเซีย คนสิงคโปร์ เขาเคารพกฎหมายเกรงกลัวกฎหมาย แล้วเจ้าหน้าที่ของเขาก็ไม่รับอามิสสินจ้าง ไม่คอร์รัปชัน ไม่หาประโยชน์ เพราะฉะนั้นผู้ที่จะต้องกำกับการดูแลความประพฤติของประชาชนคือเจ้าหน้าที่ที่ต้องซื่อสัตย์สุจริตแล้วก็เอาจริงเอาจัง เมื่อเอาจริงเอาจัง การเคารพกฎหมายก็จะเกิดขึ้น กฎหมายก็สามารถที่จะมีการบังคับใช้ได้ แต่ว่าในการจะจ่อตรวจติดตามหรือว่าล่อลวงถูกล็อก ไม่ใช่เป็นเรื่องที่ประชาชนจะต้องไปจ่ายเงินที่สถานีทุกประเทศเขาบอกต้องไปที่ศาลแล้วต้องพิจารณาความ ถ้าเผื่อจะมีศาลมันก็ต้องมีศาลแบบนี้ครับว่าจะลงโทษกันอย่างไร ไม่อย่างนั้นมันก็วิ่งเต้นไม่เสียค่าปรับ หรือว่าจ่ายค่าปรับ ไม่นั่น คืออย่าเปิดช่องทางให้มีการ ต้องมีการดำเนินการโดยตรงระหว่างประชาชนผู้ละเมิดกฎหมายกับเจ้าหน้าที่ ต้องไปที่กระบวนการยุติธรรม แล้วเสียค่าปรับก็ไม่ใช่การเพียงพอ ในอารยประเทศเขาก็บอกว่า ถ้าอย่างนั้นคุณไม่ต้องใช้ใบขับขี่ไป ๓ เดือน เพราะว่าใบขับขี่อยู่ที่ศาล หรือต้องมาทำงานทางด้านประชาสังคมเพื่อรับโทษ หรือว่าจะต้องไปอะไรครับ กวาดถนน แต่ว่าทั้งหมดนี้เมื่อต้องมาที่ศาลมันต้องเสียเวลา อันนี้เป็นการลงโทษและเป็นการตัดความประพฤติอย่างมหันต์ เพราะว่ามันเสียเวลาในการทำมาหากิน -----

แล้วก็กฎเกณฑ์ต่าง ๆ เหล่านี้มันมีอยู่มากมายในประเทศเพื่อนบ้าน ประเทศสิงคโปร์ ประเทศฮ่องกงอะไรพวกนี้ ซึ่งเราจัดหาได้ก็เอามาบรรจุอยู่ในคำสั่งของศาลหรือการตัดสินของศาล แต่ไม่ใช่เป็นเรื่องของการเสียค่าปรับระหว่างผู้ขับรถกับเจ้าหน้าที่ตำรวจที่สถานี อันนี้ต้องเลิกนะครับ อันนี้ก็อยากจะเสนอไว้ แล้วก็ต้องบังคับใช้กฎหมายกันอย่างจริงจัง ๆ จัง ๆ แล้วก็ทำให้เห็น อันนี้มันก็รวมไปถึงคดีค้างคามที่มีระดับพีเอชดี (Ph.D.) ๒ ท่าน ถูกลูกเศรษฐี มันจะมีเรื่องแบบนี้มาตลอดเวลาเสมือนว่าอภิสิทธิ์ชนนั้นสามารถจะประวิงกระบวนการยุติธรรมได้ แล้วใครจะไปเชื่อถือละครับในเมื่อมันวิ่งเต้นกันได้ มันชะลอคดีกันได้ ก็เอาคดีค้าง ๆ ทั้งหลายที่เป็นข่าวโด่งดังย้อนไปสัก ๓ ปี ๕ ปี ให้มันแล้วเสร็จโดยเร็วได้ไหมครับ อันนี้เป็นเรื่องที่สำคัญ

ส่วนอีกประเด็นหนึ่งก็คือว่า ดินฟ้าทั้งหลายจะเป็นรถจักรยานยนต์รับจ้าง ตุ๊ก ๆ รถเมล์เล็ก รถตู้ รถเมล์ใหญ่ ที่ขับกันเสมือนว่ามีการแข่งขันกรังด์ปรีซ์ (Grand Prix) ฟอรัลวัน (Formula One) กันทุกวันนี้ เราคงจะต้องเอาเข้ามาฝึกอบรมเป็นระยะ ๆ ได้ไหม ให้เขารักชีวิตของคนอื่นและชีวิตของเขาเองด้วย แล้วมันก็ต้องมีความรับผิดชอบของเจ้าของรถทั้งหลาย เจ้าของรถบัส (Bus) รถเมล์ รถตุ๊ก ๆ รถแท็กซี่ต่าง ๆ เหล่านี้ต้องมีส่วนรับผิดชอบต่อชีวิตของผู้อื่นก็ต้องเข้ามาฝึกอบรมด้วย ประกันไปแล้วก็ต้องไปติดตามว่าผู้ที่ได้รับประกันไปต่าง ๆ เหล่านี้รักษาชีวิตของตนเองและผู้อื่นหรือไม่ แม้กระทั่งธนาคารพาณิชย์ที่ปล่อยเงินกู้ออกไปก็จะต้องมีบทบาทด้วย คือผมคิดว่าทุกหมู่เหล่าต้องช่วยกันคนละไม้คนละมือในการที่จะให้เกิดวินัยบนท้องถนนนะครับ อันนี้ก็เป็นประเด็นที่ ๒

ส่วนอันสุดท้าย ผมเห็นด้วยกับยุทธศาสตร์ที่ ๕ ว่าด้วยการปลูกฝังเปลี่ยนทัศนคติ ขัดเกลาล้อมกล่าจิตใจ แต่อะไร ๆ ที่นี้เราก็อยากจะไปยังไปที่เด็ก โตไม่โกง ต้องมีคุณธรรม ต้องมีบัญญัติ ๑๐ ประการ ๑๒ ประการ ต้องนับถือศีลห้า อะไร ๆ ก็ไปที่เด็กทั้งหมด ไม่ใช่ครับ ทั้งสังคมไทย แล้วประเด็นปัญหาเกี่ยวกับการสัญจรไปมาของการขับเคลื่อนยานยนต์ทั้งหลายนั้นต้องปลูกฝังกันทุกคนนะครับว่าให้รักชีวิตของตนเองและที่สำคัญต้องรักชีวิตของคนอื่น มันมีแค่นี้เองครับ อย่าไปบ่นภาระให้กับเด็ก ทุกคนต้องร่วมมือร่วมใจกันทำว่า ๓๖๕ วัน แล้วไม่ใช่วันนักขัตฤกษ์ วันประเพณีวัฒนธรรมที่เราจะต้องอะไร หยุดกินเหล้าแล้วก็ขับรถแล้วไม่เมา แล้วก็ไม่ใช่คน ๓๖๕ วันนั้นมันจะต้อง

ปลูกฝังกันในสังคมไทยให้รักชีวิตของตนเองและผู้อื่น แล้วก็สามารถที่จะรณรงค์ตั้งแต่บัดนี้ ได้ผ่านทุกสถานีวิทยุโทรทัศน์ จะเป็นของหลวงหรือจะเป็นของเอกชนทุกคนมีภาระรับผิดชอบร่วมกัน เพราะฉะนั้นผมก็อยากจะบอกว่ามันมีมาตรการอะไรเฉพาะหน้า ผมขอทวน การทำงานของตำรวจบนท้องถนน เรื่องทั้งหมดไปที่ศาลให้ตัดสิน มีการลงโทษ ไม่ใช่แค่เสียค่าปรับอย่างเดียว การรณรงค์ การฝึกอบรมผู้ขับขี่ที่เป็นยานสาธารณะทั้งหลาย และร่วมกันคนละไม้คนละมือในการที่จะเริ่มรักษาชีวิต ผมไม่ต้องการที่จะเห็นสถิติของเรา สูงสุด ๓๕ คนต่อ ๑๐๐,๐๐๐ ประชากรให้เหลือ ๑๒ คน อีก ๕ ปี ไม่เอาครับ มันต้องมุ่งไปที่ ๐ เปอร์เซนต์ก่อน ต้องลงไปให้ต่ำสุด ไม่ใช่ค่อยทำ ต้องทำอย่างจริง ๆ จัง ๆ เพราะว่าทุก ๆ ปีตอนช่วงสงกรานต์ก็ดี ช่วงฤดูร้อนก็ดี ช่วงปีใหม่ก็ดี ๓๐๐ คน ๔๐๐ คน ๕๐๐ คน รณรงค์กัน อย่างไรก็ไม่ได้ มันชีวิตมนุษย์กันทั้งนั้น แล้วสังคมไทยมันเป็นอะไรมันถึงได้ตายกันง่าย แล้วไม่รักชีวิตกันเลย ผมว่าอันนี้เป็นสิ่งที่เราต้องร่วมมือกันอย่างจริง ๆ จัง ๆ อะไรที่ทำได้ก่อนก็ทำ แล้วก็อะไรที่จะต้องปลูกฝังก็ทำนะครับ แต่ว่าทุกหมู่ทุกเหล่าต้องมาร่วมกัน อย่างจริง ๆ จัง ๆ ทำยที่สุดก็ต้องอดไม่ได้ที่ต้องขอชมท่านนิกรนะครับ ริเริ่มเรื่องนี้แล้วก็สำเร็จมาได้ภายใน ๙๐ วัน อันนี้ก็ต้องขอแสดงความชื่นชม ผมไม่ค่อยจะชมใครในที่ประชุมนี้ ก็ต้องขออนุญาตนิดหนึ่ง ขอบคุณมากครับ

นายอลงกรณ์ พลบุตร (รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ คนที่หนึ่ง) : ผมเพิ่งได้รายชื่อผู้แสดงความจำนงอภิปรายอีก ๓ ท่าน ต่อจากท่าน พลโท กฤษณะนะครับ ก็จะอ่านรายชื่อเพื่อท่านได้เตรียมตัวนะครับ มีท่านชูชัย ศุภวงศ์ ท่าน พลตำรวจเอก ชิดชัย วรรณสถิตย์ และท่านสุรินทร์ จิรวินิชย์ ขอเชิญท่าน พลโท กฤษณะ บวรรัตนารักษ์ รองเจ้ากรมพระธรรมนูญ สำนักงานปลัดกระทรวงกลาโหมครับ

พลโท กฤษณะ บวรรัตนารักษ์ : กราบเรียนท่านประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศครับ ผม พลโท กฤษณะ บวรรัตนารักษ์ สมาชิกสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศนะครับ ขออภิปรายเกี่ยวกับรายงานที่กำลังนำเสนอต่อที่ประชุมในวันนี้ะครับ ก่อนอื่นผมขออนุญาตชื่นชมและผมขออนุญาตเพิ่มจากท่านผู้ทรงเกียรติก่อนหน้านี้ะครับ ที่ใช้คำว่า สดุดี ก็จะเป็นขอชื่นชมสดุดีและขอขอบคุณท่านประธานกรรมการและคณะกรรมการชุดนี้นะครับ ที่ท่านอาสาขึ้นขอทำ ไม่ได้รับมอบหมาย ทำไมผมใช้คำว่าชื่นชมสดุดีและขอบคุณครับ เพราะที่ท่านทำอยู่นอกจากท่านอาสาแล้วนี่ เป็นเรื่องความเป็นความตาย คืออะไรครับ ที่ท่านทำอยู่นี้คือเพิ่มความเป็น ลดความตาย รายงานทุกฉบับที่ผ่านมาและที่จะมีต่อสภาที่ประชุมแห่งนี้จะเป็นเพื่อยุติคดี เพื่อเศรษฐกิจ สังคม การเมืองให้ดีขึ้นเพื่อการเมืองการปกครอง แต่เรื่องที่ท่านทำอยู่เป็นเรื่องความเป็นความตายที่ถือว่าเป็นเรื่องที่มีประโยชน์สูงสุดต่อประเทศชาติและประชาชนนะครับ ในการที่จะมีการลดสูญเสียบุคคลที่รักหรือคนใกล้ชิด ตลอดจนการสูญเสียหรือความเสียหายของทรัพย์สินนะครับ ในเรื่องอุบัติเหตุสามารถรวบรวมได้ตามที่อยู่ในรายงานก็แบ่งเป็นว่า สภาพของเส้นทางคมนาคม ตัวบุคคล และตัวยานพาหนะ แล้วก็ผมขอเริ่มนะครับว่าส่วนใหญ่เกิดจากบุคคล ผมพยายามรวบรวมเพื่อเป็นตัวอย่าง เพราะถ้าเราทราบตัวอย่างให้มากที่สุด เราทราบต้นเหตุเราก็สามารถจะหาทางแก้ปัญหาได้

อันแรกที่พบเจอนะครับ ขับขี่รถจักรยานยนต์หรือซ้อนท้ายไม่สวมหมวกนิรภัย หรือสวมเหมือนกันแต่ไม่ทราบเป็นหมวกอะไร เช่นผมเห็นเยอะ เอาหมวกในโรงงานหรือหมวกคนงานกันของหล่นใส่ศีรษะมา ซึ่งมันผิดตามที่กฎกระทรวงนะครับ

แล้วก็อันที่ ๒ ซ้อนท้ายมอเตอร์ไซค์เกิน ๑ คน ผมไม่ทราบว่าพระราชบัญญัติจราจรทางบก รถมอเตอร์ไซค์ให้ซ้อนท้ายได้กี่คนนะครับ แล้วก็บางครั้งจะเห็นนะครับไม่สวมหมวกนิรภัยแล้วนี้มีพ่อแม่ลูก ๓ คน หรือ ๔ คนนะครับ

และประการต่อมาที่เจอคิดว่าเป็นสาเหตุหนึ่งคือในกฎหมายผมดูพระราชบัญญัติจราจรทางบก กำหนดให้ผู้ขับขี่รถมอเตอร์ไซค์หรือรถจักรยานยนต์ต้องขี่แบบนั่งขึ้นคร่อม แต่ในกฎหมายผู้โดยสารไม่ได้เขียนไว้ ดังนั้นเราจะเห็นผู้โดยสารโดยเฉพาะผู้หญิงเวลาขี่กระบะไปรงไม่กล้านั่งขึ้นคร่อม ก็จะขึ้นนั่งตะแคงข้าง และวันนั้นถ้ารถเสียหลักล้มลงศีรษะไปกระแทกนิตเดียว เช่นไปโดนทัดดอกไม้ก็อาจจะถึงแก่ความตายได้ ซึ่งอันนี้ก็ดูนะครับ

สาเหตุหนึ่งก็คือว่านอกจากไม่สวมหมวกนิรภัยแล้วนี้ การที่ผู้โดยสารไม่นั่งคร่อมซ้อนท้ายรถมอเตอร์ไซด์ก็เป็นสาเหตุหนึ่ง แล้วก็ผมไม่ทราบว่ารถมอเตอร์ไซด์มันมีกฎหมายไหมครับ ผู้โดยสารได้แค่ ๑ คน เพราะบางครั้งจะเห็นพ่อแม่ลูก และมีไหมครับว่ากฎหมายห้ามเด็กเท่าไร ซี่งซ้อนท้ายรถมอเตอร์ไซด์นะครับอันนี้ บางครอบครัวจะบอกว่าสถานะทางเศรษฐกิจไม่ดี ไม่สามารถจะมีเงินซื้อรถยนต์ได้ อันนี้ก็จำเป็นต้องใช้รถมอเตอร์ไซด์ ผมว่ามาดูโอกาสเสี่ยง หรือสูญเสียต่อชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัสเนี่ยมันสูง ผมว่าเหตุผลอันนี้ก็ฟังไม่ขึ้นนะครับ

แล้วก็อีกประการที่เจอก็คือว่า เด็กวัยรุ่นขี่รถมอเตอร์ไซด์ ผมไม่ทราบว่าตามกฎหมายอายุเท่าไร เด็กวัยรุ่นถ้าไม่มีใบอนุญาตและซึ่มีความศึกษาคะนองนะครับอันนี้

แล้วก็อีกอันหนึ่ง รถมอเตอร์ไซด์สังเกตเยอะกลางคืน ไฟท้ายไม่มี ผมก็จะพูดกับคนที่นั่งไปด้วยกันว่า พวก รถมอเตอร์ไซด์พวกนี้ชีวิตมีค่าเท่ากับค่าหลอดไฟท้าย เพราะอาจจะโดนชนท้ายได้นะครับ หลอดไฟท้ายไม่มี รวมทั้งของต่างประเทศเขามีกฎหมายกำหนดว่าในการขี่รถมอเตอร์ไซด์กลางคืนจะต้องมีเครื่องหมายสะท้อนแสงให้เห็นได้ชัดเจนครับ

ในส่วนของรถยนต์นะครับ รถยนต์เท่าที่ผมประมวลได้ ก็คือเด็กยังอายุน้อยแล้วไปนั่งข้างหน้า เข็มขัดนิรภัยไม่สามารถจะป้องกันได้ ของต่างประเทศถ้าผมจำไม่ผิด เขากำหนดว่าถ้าอายุยังไม่ถึง ๑๒ ปี ห้ามนั่งหน้าเด็ดขาด ต้องไปนั่งหลัง -----

ของประเทศไทยมีกฎหมายใหม่ แล้วก็ของประเทศไทยผมเจอเยอะนะครับ ประเภทคุณแม่มีลูกทารกหรือ ๒ ขวบ ๓ ขวบ เป็นห่วงลูกเอามานั่งตักแล้วก็นั่งอยู่ข้างหน้าด้วย ถ้าเกิดอุบัติเหตุเด็กก็จะกระแทกกับกระจก ของต่างประเทศถ้าเด็กเล็กจะต้องใส่ในเบาะ โดยเฉพาะเรียกว่าคาร์ซีต (Car seat) อันนี้ก็เจอเยอะนะครับ ในสังคมไทยแม่อุ้มลูกเล็กนั่งเบาะหน้าซ้าย ซึ่งอันนี้ก็ถือว่าอันตราย

ต่อไปที่รวบรวมได้ก็มีการพูดถึงเรื่องวัตถุมงคลว่า วัตถุมงคลมันช่วยลดอุบัติเหตุหรือช่วยเพิ่มอุบัติเหตุ แต่สิ่งหนึ่งที่เห็นได้ชัดนะครับ ผมเห็นรถยนต์บางคันมีการใช้วัตถุมงคล คือพระพุทธรูปองค์เล็กที่เป็นโลหะแล้วก็ติดกาแล้วก็ตรงเศียรของพระนี่แหลมมากแล้วก็วางอยู่บนแผงหน้าปัด และท่านคิดดูถ้าเกิดการชน ศีรษะตัวเองน่าจะไปกระแทกกับเศียรพระที่เป็นโลหะ หรือไม่พระที่ติดอยู่หลุดกระเด็นมาใส่หน้าผู้โดยสารหรือคนขับขึ้นะครับ อันนี้ก็เป็นส่วนหนึ่งที่ต้องระมัดระวัง ถ้าท่านสังเกตนะครับ รถที่ผลิตจากประเทศที่ให้ความสำคัญเรื่องความปลอดภัยเขาจะไม่ออกแบบให้แผงหน้าปัดนี้วางสิ่งของได้เลย ท่านไปดูรถจากยุโรป บนแผงหน้าปัดนี้จะลาดลง แต่มีรถบางประเทศพยายามเอาใจผู้ซื้อผู้บริโภคพยายามวางสิ่งของบนแผงหน้าปัดให้มากที่สุด ซึ่งอันนั้นในแง่ความปลอดภัยถือว่าอันตราย

ในอีกเรื่องที่ผมเจอ อันนี้ไปเจอบังเอิญเคยไปดูนะครับ เกี่ยวกับสภาพรถ อันนี้ไม่ใช่บุคคล ในรถตู้หรือรถบัส (Bus) นะครับบางตู้ เวลาเบาะเก้าอี้ที่นั่งรถบัส (Bus) ผมเห็นการยึดกับโครงตัวถังยึดไม่มั่นคงแน่นหนา ก็เลยเห็นนะครับ รถบัส (Bus) เวลาเกิดอุบัติเหตุนี้ตายมาเพราะอะไรครับ ที่ยึดขาเก้าอี้มันหลุดทำให้กระแทกกัน คนนั่งหน้าสุดนี้จะตายเพราะเวลาชนกันเก้าอี้มันจะหลุดหมด แล้วจากหลังนี้มันจะดันไปข้างหน้า อันนี้ก็เป็นสาเหตุหนึ่งที่คิดว่า เวลาที่มีรถบัส (Bus) เกิดอุบัติเหตุนี้จากขายึดตัวเก้าอี้ไม่มั่นคง แล้วก็ผมไม่ทราบในรายงานนี้มีหรือไม่นะครับ ในเรื่องรถสองชั้นของต่างประเทศอย่างประเทศอังกฤษนี้เขามีความจำเป็น แล้วก็ต่ออย่างมั่นคง การทรงตัวเขาดี แต่ของประเทศไทยชั้นล่างไว้เก็บของ หรือว่าไม่ทราบนั่งเล่นไฟกันนะครับ อันนี้ก็ไม่ทราบผิดวัตถุประสงค์หรือเปล่า แล้วก็รถมันสูงมากเลย การทรงตัวก็ไม่ดี ถ้าต่อไม่มีมาตรฐานโอกาสเกิดอุบัติเหตุจะสูงมาก

ในข้อเสนอแนะนะครับ ผมดูแล้วท่านก็คงมีในรายงานเรื่องการฝึกอบรมให้ความรู้แล้วก็จิตสำนึก แต่ผมดูผมขออนุญาตเสนอ ๒ เรื่อง บางเรื่องหลายท่านได้กล่าวไปแล้ว

การบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง จะต้องใช้ตัวชี้วัดกับเจ้าหน้าที่ตำรวจนะครับว่า เช่น ตอนนี้ท่านจะเจอบ่อย รถมอเตอร์ไซด์ฝ่าฝืนไฟแดง ในอดีตผมเห็นนะครับ เขาจะฝ่าฝืนไฟเหลืองช่วงจะเป็นไฟแดง แต่ตอนนี้ถ้าท่านไปตามสี่แยกท่านจะเจอรถมอเตอร์ไซด์ฝ่าฝืนตอนไฟแดงนาน ๆ อันนี้เพราะอะไรครับ การปล่อยปละละเลยไม่บังคับใช้กฎหมายในเรื่องที่เห็นว่าเล็กน้อยจนกลายเป็นเรื่องชินชาแล้วปล่อยไปก็จะเป็นอันตราย ก็ขอเสนอว่าในการบังคับใช้กฎหมายนั้นควรจะมีตัวชี้วัดกำหนดชัดเจนว่า ถ้าเจ้าหน้าที่ปล่อยปละละเลย เช่น เจอมีการชื้อรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัยหรือสวมแล้วหมวกนิรภัยไม่เป็นตามที่กฎหมายกำหนดก็ต้องถูกดำเนินคดีอย่างจริงจัง

อีกเรื่องหนึ่งนะครับ ไม่ใช่บังคับใช้กฎหมาย ขออนุญาตเสนอการใช้มาตรการทางกฎหมาย เช่น ลองพิจารณานะครับ เป็นไปได้ไหมว่าหากชื้อรถมอเตอร์ไซด์ไม่สวมหมวกนิรภัยหรือสวมแล้วไม่เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด เกิดอุบัติเหตุมาไม่ได้รับค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ ผมมองว่าการใช้มาตรการทางกฎหมายจะทำให้คนเกรงกลัวมากกว่าเดิม รวมทั้งแก้ไขกฎหมายนะครับ ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก มาตรา ๑๒๑ พุดถึงชื้อรถมอเตอร์ไซด์ แล้วก็พุดถึงการใช้หมวกนิรภัย แต่ผมไปดูในมาตรา ๑๔๘ โทษฝ่าฝืนปรับไม่เกินห้าร้อยบาท หรืออย่างมากปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท อันนี้ก็โทษจะน้อยไปนะครับ

ประการสุดท้ายนะครับ ผมไม่ทราบเนื่องจากรายงานฉบับนี้ค่อนข้างหนา ไม่แน่ใจว่าอ่านหมดหรือเปล่า ขออนุญาตเสนอว่าคณะกรรมการน่าจะเชิญผู้แทนจากสำนักงานคณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของกรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข ซึ่งอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. ๒๕๕๑ มาสอบถามว่ามีปัญหาอุปสรรคอะไรไหม ในการที่เครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นสาเหตุหนึ่ง ก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ท่านอาจจะได้ข้อมูล ข้อเสนอแนะ ที่จะทำให้งานฉบับนี้ สมบูรณ์ยิ่งขึ้น ขอบพระคุณครับ

(การประชุมดำเนินมาถึงตอนนี้ นายอลงกรณ์ พลบุตร รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ คนที่หนึ่ง ได้ลงจากบัลลังก์ โดยมอบให้ นางสาววลัยรัตน์ ศรีอรุณ รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ คนที่สอง ปฏิบัติหน้าที่แทน)

นางสาววลัยรัตน์ ศรีอรุณ (รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ คนที่สอง) : ขอบพระคุณค่ะ ต่อไปเชิญท่านชูชัย ศุภวงศ์ อดีตเลขาธิการคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติ อดีตสมาชิกสภาปฏิรูปแห่งชาติ อดีตกรรมการยกร่างรัฐธรรมนูญ และอดีตเลขาธิการแพทยสภานะคะ เรียงเชิญค่ะ

นายชูชัย ศุภวงศ์ : กราบขอบพระคุณท่านประธานครับ ผม นายแพทย์ชูชัย ศุภวงศ์ สมาชิกหมายเลข ๔๐ ก่อนอื่นต้องขอบคุณท่านประธานและคณะกรรมการวิสามัญชุดนี้ครับ ผมต้องขอประจบ ดุรายชื่อแล้วก็มีเชื่อมั่น โดยเฉพาะในแวดวงสุขภาพซึ่งมีคุณหมออยู่ ๒ ท่านที่มีองค์ความรู้แล้วก็จับเรื่องนี้มานานนะครับ คุณหมอธนพงศ์ จินวงษ์ กับคุณหมอแท้จริง ศิริพานิช และผมก็เชื่อว่าองค์ประกอบอื่น ๆ ที่ท่านประธานนิรคัดเลือกมาก็ น่าจะเป็นผู้รู้ที่แท้จริงเช่นกัน ที่กล่าวเช่นนี้ก็เพราะว่าเอกสารชุดนี้กับการนำเสนอที่ผมได้ฟังเกือบตลอดนะครับ ที่บอกว่าเกือบตลอดก็เพราะว่า บางช่วงเวลาต้องวิ่งไปประชุมคณะอนุกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูประบบวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและการวิจัยเพื่อนวัตกรรมเมื่อตอนช่วงเช้าครับ แต่ว่าฟังเกือบตลอดก็ได้ข้อสรุปนะครับซึ่งสอดคล้อง ขออนุญาตเอ่ยชื่อนะครับท่านอดีตรองนายกรัฐมนตรีชิตชัย ที่นั่งใกล้กับผมนี้ครับ ท่านมีประสบการณ์ว่า เอกสารที่นำเสนอเป็นเอกสารที่ครอบคลุมและครบถ้วน ท่านประธานครับ ขออนุญาตใช้ภาษาอังกฤษในคำ ๓ คำ เพื่อความชัดเจนนะครับ คือมีลักษณะโฮลิสติก (Holistic) คือมีลักษณะองค์รวมนะครับไม่ได้แยกส่วน

มีลักษณะคอมพรีเฮนซีฟ (Comprehensive) คือมีความครอบคลุม แล้วก็มีลักษณะที่ผสมผสาน มีอินทิเกรชัน (Integration) คือเอกสารที่มีลักษณะอย่างนี้หาได้ไม่ถนัดนักครับ ผมเข้าใจว่าเป็นการสังเคราะห์จากความรู้จริงที่จากการปฏิบัติการ แล้วเอกสารทำนองนี้สถาบันวิชาการต่าง ๆ ควรจะนำไปเรียนรู้ เพราะดีกว่า ขอประทานโทษนะครับ การสังเคราะห์จากบริบทที่เป็นจริงนั่นคือความรู้ที่แท้จริง ไม่ใช่จับจากต่างประเทศ หรือว่าไปเอาของต่างประเทศเขามานะครับ ไม่ได้หมายความว่าเอาจากของต่างประเทศไม่ดีนะครับ แต่ว่านี่เป็นกรณีตัวอย่างที่ผมคิดว่าน่าชื่นชม ผมฟังคุณอยู่หลายเรื่องด้วยกันนะครับ ผมคงจะไม่มีเวลาพูดขอหยิบเป็นบางเรื่อง ขอขอบคุณที่เน้นเรื่องระบบการเสนอเชิงระบบ ขอขอบคุณที่มีการเสนอเชิงยุทธศาสตร์ แล้วก็ไม่ได้เน้นที่จะไปบอกว่าให้ณรงค์ให้คนไทยมีสติทุกฝีก้าว แล้วทุกอย่างจะปลอดภัย ขอขอบคุณที่ไม่ได้บอกว่าขอให้คนไทยเป็นคนดีแล้วทุกอย่างจะดี อย่างนั้นก็ไม่ต้องทำอะไร แต่ว่าแม้กระนั้นก็ตาม ยุทธศาสตร์ที่ ๕ ก็บอกให้ปลูกฝังคนทั้งสังคม ไม่ว่าจะเป็นท่าน สปท. ถวิลวดี หรือว่า สปท. กอบกุล อันนั้นก็เป็นเรื่องที่ดีนะครับ คือตั้งแต่เด็กปฐมวัย ศูนย์พัฒนาเด็ก แล้วก็รวมสังคมทั้งสังคม แต่ว่าเรื่องนั้นเป็นเรื่องระยะยาว ขณะนี้เราอยู่ในบริบทของสังคมไทยที่เป็นระบบความปลอดภัยทางถนนที่ไม่ปลอดภัยครับ ถ้าเอาคนไทยไปอยู่ประเทศญี่ปุ่น อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรก็คงไม่ได้มากกว่าคนญี่ปุ่นเท่าไร เพราะระบบเขาปลอดภัย ในทางกลับกันถ้าเอาคนญี่ปุ่นมาอยู่เมืองไทย อัตราการตายเสียชีวิตบนท้องถนนนี้ก็คงไม่ได้ลดลงเท่าไร แม้ว่าคนญี่ปุ่นจะมีวินัยมาก -----

เพราะฉะนั้นการเสนอแก้ปัญหาเชิงระบบหรือเชิงยุทธศาสตร์เป็นหัวใจครับ เรายังไม่มีระบบรางทั่วประเทศเหมือนญี่ปุ่นที่เรารู้จักกันว่าชินคันเซ็น (Shinkansen) ที่มีเกือบ ๓,๐๐๐ กิโลเมตร ถ้าผมจำตัวเลขไม่ผิด ประมาณ ๒,๗๖๔ กิโลเมตรนะครับ ตอนที่เขาดำเนินการมาได้ ๔๐ ปี ตอนนี้เขาดำเนินการมาได้ประมาณ ๔๒ ปี เขาสรุปบทเรียนว่าผู้โดยสารไม่มีใครเสียชีวิตจากการโดยสารระบบรางทั่วประเทศเลย ศาสตราจารย์ดุสิต เครืองาม คงทราบดี ท่านอยู่ประเทศญี่ปุ่นนาน มีอุบัติเหตุครั้งเดียวครับ ตอนแผ่นดินไหว รถไฟตกราง แต่ไม่มีผู้เสียชีวิต มีบาดเจ็บบ้างเวลาเดินก้าวเข้าไปแล้วประตูมันปิดแล้วกั้นอะไรอย่างนี้นะครับ ซึ่งเป็นเรื่องที่ความปลอดภัยสูง ที่ผมบอกว่าถ้าคนไทยกลับไปประเทศญี่ปุ่นอัตราตายก็คงไม่ได้มาก เพราะฉะนั้นการไม่เน้นไปโทษที่คนไทยอย่างโน้น อย่างนี้เป็นข้อเสนอเชิงระบบและเป็นเชิงยุทธศาสตร์ที่นำไปสู่การแก้ปัญหาได้ ผมอยากจะเรียนอย่างนี้ครับว่าข้อเสนอเชิงยุทธศาสตร์หรือการบังคับใช้กฎหมายหรือการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมให้ถึงอย่างนี้ครับ บริษัทธุรกิจเอกชนใหญ่ ๆ แม้แต่อยู่ในประเทศไทยที่ระบบความปลอดภัยไม่ค่อยดีเท่าไรนี้ครับ เขายังจัดระบบของเขาให้ปลอดภัยได้ เขามีระบบการตรวจสอบความเร็วในรถติดตั้งไว้เลย เขามีไกด์ไลน์ (Guideline) ให้คนขับรถต้องปฏิบัติ ๑ ๒ ๓ เขาตรวจสอบได้หมดครับ เพราะว่าถ้าเกิดอุบัติเหตุความเร็วกว่าปกติที่กำหนดไว้ เขารู้หมด แล้วนำไปสู่การขาดทุน นำไปสู่หายนะของบริษัท เพราะฉะนั้นมีคนรับผิดชอบ มีคนเดือดร้อน มีคนที่จะต้องดูแล สมัยผมอยู่โรงพยาบาลชุมชนผมใช้วิธีแบบเขย ๆ ครับ ล้าสมัยมาก แล้วไม่ได้มีความรู้ครับ เพียงแต่กำหนดว่าคนขับรถเวลาไปส่งผู้ป่วยห้ามขับเกิน ๘๐ กิโลเมตร แต่ว่าจะทำอย่างไรให้คนขับรถเชื่อ แน่นอนครับ ห้ามดื่มสุรา ห้ามดื่มอะไร นั่นเป็นข้อห้ามที่เด็ดขาด ก็ต้องมีพยาบาลหรือผู้ช่วยพยาบาลนั่งประกบไปด้วยเป็นการเฝ้าระวังและตรวจสอบ แล้วก็ป็นทิศทางของโรงพยาบาล ไม่เคยมีอุบัติเหตุ นะครับ ทีนี้เรามาดูภาพของสังคมไทยทั้งระบบ เราจะวางระบบให้เกิดสิ่งที่บริษัทธุรกิจเขาทำได้อย่างไร อันนี้เป็นเรื่องไม่ง่ายเลยนะครับ เป็นเรื่องที่ซับซ้อน เพราะฉะนั้นผมจะพูดเพียง ๓ ประเด็น ๔ ประเด็น หลายอย่างที่ผมไม่สามารถพูดได้ เพราะว่าท่านทั้งหลายได้ลงรายละเอียดพอสมควรแล้ว ระบบเฝ้าระวังและตรวจสอบ ผมอาจจะมีคำถามบ้าง ตั้งข้อสังเกตบ้าง ระบบการตรวจสอบแอลกอฮอล์ในเวลาตรวจลมหายใจนี้ครับ ผมทราบว่าไม่ได้ตรวจทุกคนครับ ทำอย่างไรบังคับให้พนักงานเจ้าหน้าที่ต้องตรวจทุกคนและบันทึก สำคัญที่ต้องบันทึก

ไม่บันทึกไม่ได้ ถ้าไม่บันทึกแสดงว่ามีปัญหา ระบบตรวจจับความเร็วนี้ผมทราบว่ายังมีน้อย ทั้ง ๒ ระบบนี้ครับ แอลกอฮอล์กับความเร็วนี้ผมเคยอ่านงานวิจัยที่ออสเตรเลีย ถ้าผิดเดียว คุณหมอนะพงศ์ก็คงแก้ได้นะครับ เขาบอกว่าจะต้องมีจุดตรวจไม่น้อยกว่า ๗๐ เปอร์เซ็นต์ แล้วคนขับซี คนขับรถอะไรต่าง ๆ เขาจะมีความรู้สึกว่ามีตำรวจทุกจุด เพราะฉะนั้นเมื่อคน มีความรู้สึกว่ามีตำรวจทุกจุด ตรวจจับแอลกอฮอล์ทุกจุด คนก็ไม่กล้าที่จะทำผิดนะครับ เพราะว่าไม่มีใครไหนไม่ว่าจะพฤติกรรมอย่างไร สามารถกระทำความผิดอย่างหน้าตาเฉย ได้ต่อสาธารณะครับ อันนี้มันมีภาคีต่งกันครับว่า คนไม่สามารถที่จะเห็นแก่ตัวได้ต่อหน้า สาธารณะ แต่ผมเอามาปรับนะครับว่าถ้ามีสายตาทุกสายตาสายตาสองมองอยู่ประเด็นคำถามผม ก็คือว่า ในแผนยุทธศาสตร์เรามีข้อเสนอว่าให้จัดการติดตั้งระบบ ถ้างานวิจัยนี้ถูกต้องชัดเจน ให้ถึงระดับ ๗๐ เปอร์เซ็นต์ได้เมื่อไร แล้วมีข้อกำหนดตรงนี้หรือไม่ครับ

ประเด็นถัดมา ระบบเฝ้าระวังและตรวจสอบ มีอันหนึ่งที่มีข้อเสนอจากท่านประธานนิกร คือเซฟตี้อายส์ (Safety eyes) มีคำพูดอันนี้มา แล้วก็ท่าน สปท. คุณหมอเฉลิมชัย เครื่องาม ได้พูดตรงใจผมมากเลย อันนี้เป็นการติดตั้งระบบเฝ้ามองในรถยนต์เท่าที่ผมจำตัวเลขจากท่าน ๓๖ ล้านคัน ทำอย่างไรให้มีการติดตั้งได้ทุกคน มีระบบภาษีจูงใจหรืออะไรต่าง ๆ ตรงนี้จะมีการเฝ้าระวังอย่างขนานใหญ่เลย ไม่ใช่เฉพาะเฝ้าระวังเรื่องระบบจราจรความปลอดภัย เรื่องการใช้สิทธิ ใช้อำนาจโดยไม่ชอบธรรม ใช้ความเป็นอภิสิทธิ์ที่เราเห็นลูกเศรษฐีทั้งหลายอภิสิทธิ์ชนทั้งหลายที่หนีไม่รอดก็เพราะนี่แหละครับ เซฟตี้อายส์ (Safety eyes) จะเรียกว่าอะไรอายส์ (Eyes) ก็แล้วแต่ แต่ว่าคือมีระบบเฝ้าระวังตรวจสอบไม่เฉพาะระบบความปลอดภัยบนท้องถนน แต่เป็นเรื่องการกระทำที่ไม่ถูกต้อง ไม่เหมาะสมทุกชนิด อันนั้นก็จะต้องมาด้วย จะมีระบบจูงใจอย่างไร นี่คือระบบเฝ้าระวังตรวจสอบ

ระบบถัดมา คือระบบการมีส่วนร่วมของชุมชน สังคม ศาสตราจารย์ดุสิตได้พูดย้ำหลายหนเรื่อง จปถ. ผมคิดว่าอันนี้ดีมาก ประสบการณ์ของกระทรวงสาธารณสุขทำเรื่อง อสม. ท่านประธานครับ ผมขออนุญาตเพิ่มเติมนะครับ เพราะว่านี่เป็นข้อเสนอเชิงระบบ และเข้าใจว่าคงมีอีกไม่กี่ท่านที่อภิปราย อสม. กระทรวงสาธารณสุขใช้ความอดทนในการผลิตอาสาสมัคร จนตอนนี้มีกว่าล้านคนเศษแล้ว อย่างเป็นระบบต่อเนื่องกว่า ๓ ทศวรรษแล้ว ผลกระทบที่ยิ่งใหญ่ของ อสม. ซึ่งเป็นประชาชนคนธรรมดาเนี่ยะครับ ทำให้ระบบการให้ภูมิคุ้มกันวัคซีนครอบคลุมกว่า ๙๐ เปอร์เซ็นต์ โรคระบาดหยุด ทำให้เราสู้อัตราการโภชนาการที่บกพร่องมีจำนวนก็เปอร์เซ็นต์ แล้วสามารถแก้ปัญหาโภชนาการบกพร่องได้เกือบหมดทั่วประเทศ แผ่นดินนี้อุดมสมบูรณ์มากไม่ควรจะบกพร่องทางโภชนาการ ไม่ควรขาดสารอาหาร

เรื่องวางแผนครอบครัว ตอนนี้ประเทศไทยทำได้เกินเป้า มีปัญหาผู้สูงอายุมาแทน ทำให้เราอยู่ ๖๕ ล้านคน แล้วอย่างไรก็ไม่ถึง ๗๐ ล้านคน คนเกิดคนตายเท่ากันก็เพราะระบบสาธารณสุขมูลฐานหรืออาสาสมัครนี่แหละครับ รวมทั้งเรื่องอื่น ๆ แต่ว่า จปถ. นี่จะอย่างไรถึงให้เป็นอย่างต่อเนื่องและเป็นระบบ ระบบการมีส่วนร่วมต่อมา คือเซฟตี้อายส์ (Safety eyes) นั้นแหละครับว่าจะมีส่วนร่วมในการที่จะเติมเต็มในเรื่องอื่น ๆ ที่มีปัญหาอย่างไร ผมคิดว่าจะเป็นการไม่ต้องเพิ่มกำลังเจ้าหน้าที่ คนจิตอาสา เดียวนี้ไปดูใน

โซเชียลมีเดีย (Social Media) เรื่องสิ่งที่ไม่ถูกต้องไม่เหมาะสม ในที่สุดกลายเป็นอยู่ในสื่อกระแสหลัก และนำไปสู่การแก้ปัญหาให้ถูกต้องได้

ระบบถัดมาคือ ระบบของการเพิ่มบทบาทอำนาจหน้าที่ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น อันนี้เป็นเรื่องที่สำคัญมากหลายท่านอภิปราย แต่ว่าประเด็นในเรื่องของบทบาทหน้าที่ที่ชัดเจน ประเด็นในเรื่องงบประมาณจัดสรร ประเด็นในเรื่องพัฒนากำลังคนตรงนี้ท่านอาจจะคิดอยู่แล้ว เพราะว่าในการศึกษาระบบวิทยายุทธเกิดสูงมากในถนนสายรอง ขณะที่ถนนสายหลักเรามีการตรวจสอบเยอะแยะ แอลกอฮอล์ดื่มกันมากในถนนสายรองทำอะไรถึงจะแก้ปัญหาดังนี้ ถ้าแก้ปัญหาดังนี้ ๗ วันอันตราย อันที่จริงคงเป็นอย่างที่สปท. เฉลิมชัย เครืองาม ท่านบอกนะครับว่า ๓๖๕ วันอันตราย แต่ว่าอย่างไรก็ตาม ๗ วันอันตราย ก่อให้เกิดความสลดสังเวชใจ ทุกครั้ง ๓๕๐ คน ถึง ๔๐๐ คน เท่ากับเครื่องบินจัมโบ้เจ็ต (Jumbo Jet) ตก ๑ ลำ เป็นข่าวไปทั่วโลก แต่ว่าของเรามันชินชาจนไม่รู้สึกละแล้ว แต่ว่าคนที่อยู่ในวัยทำงานวัยสำคัญต้องเสียชีวิตทุกครั้งไปเมื่อมีเทศกาล จะทำอย่างไรให้บทบาทขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเพิ่มบทบาท งบประมาณ อำนาจหน้าที่มากขึ้น

ระบบสุดท้าย ท่านประธานครับ ผมขออีกนิดหนึ่ง ระบบศาลจรรยา ผมต้องขอบคุณท่าน สปท. สิทธิศักดิ์ ถ้าผมเอ่ยนามท่านผิดต้องกราบขอโทษด้วยที่สามารถอธิบายขั้นตอน กระบวนการวิธีการของศาลอย่างแจ่มชัด เพราะว่าทำมาด้วยมือ ที่ผมบอกว่าสังเคราะห์จากความเป็นจริง พอผมสงสัยประเด็นหนึ่ง ฟังสักพักท่านพูด ท่านก็ตอบประเด็นที่ผมสงสัย -----

คือถ้าผมเป็นนักเรียนเรียนกับท่านนี้สอบก็ได้คะแนนดีครับ เพราะว่าสามารถรู้จุดว่าอะไรจะเกิด ผมคิดว่ากระบวนการนี้จะนำไปสู่การบังคับใช้กฎหมายที่เป็นปัญหา และจะทำให้ไบสัซึ่งเกิดจากอภิสิทธิ์ชนลดลง และจะทำให้เจ้าหน้าที่ประพฤตินิยมชนนี้ลดลงด้วยด้วยระบบของศาลจรรยา ท่านประธานนิกรและท่านกรรมการทุกท่านครับ ต้องขอบคุณมากที่ท่านได้ขับเคลื่อนแม้จะเป็นก้าวแรกนะครับ แต่เป็นก้าวแรกที่สำคัญและมั่นคง ผมเชื่อมั่นว่าก้าวต่อไปจะเป็นขับเคลื่อนที่ทำให้ระบบความปลอดภัยบนท้องถนนลดอัตราการเสียชีวิตและจากการพิการของผู้คนบนแผ่นดินนี้ต่อไปนะครับ ขอขอบคุณครับ

นางสาววัลย์รัตน์ ศรีอรุณ (รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศคนที่สอง) : ขอขอบคุณค่ะ ต่อไปเรียนเชิญ พลตำรวจเอก ชิดชัย วรรณสถิตย์ อธิการบดีกรมตำรวจ อธิการบดีกรมตำรวจว่ากระทรวงมหาดไทยและกระทรวงยุติธรรมค่ะ

พลตำรวจเอก ชิดชัย วรรณสถิตย์ : กราบเรียนท่านประธานสภา ท่านกรรมการ ท่านสมาชิก สปท. ที่เคารพรักทุกท่าน กระผม พลตำรวจเอก ชิดชัย วรรณสถิตย์ สมาชิก สปท. ลำดับที่ ๓๙ ก่อนอื่นก็ต้องขอชื่นชมนะครับที่ทางด้านอนุกรรมการได้ไปศึกษาเรื่องนี้มาถึงแม้ว่าจะ ๙๐ วัน แต่ก็มีครอบคลุมสิ่งพื้นฐานไปผมเชื่อว่าดีที่สุดเท่าที่ผมเคยเห็นรายงานในการแก้ปัญหาการจราจรแบบครบระบบ รวมทั้งมีการริเริ่มหลายสิ่งหลายอย่างที่จะมีเกิดขึ้นนะครับ สำหรับสิ่งที่ท่านนำเสนอที่ผมชื่นชมก็คือได้พูดถึงโครงสร้าง พูดถึงระบบที่พึงจะมีในสังคมไทย แต่สิ่งที่ผมห่วงใยก็คือกลไกในการขับเคลื่อนในโครงสร้างนี้ ระบบนี้ให้เกิดผลอย่างไร สิ่งเหล่านี้ก็มีท่าน สปท. หลาย ๆ ท่านได้อภิปรายไปมากพอสมควรครับ เพราะว่าหลาย ๆ ท่านเราคงจะทราบสาเหตุว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในประเทศไทยมีการศึกษาวิจัย วิเคราะห์มาเยอะมาก เกิดจากความเร็วทั้งถนนในเมืองและถนนนอกเมือง เกิดจากพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน ไม่ว่าจะเป็นดื่มแล้วขับหรือหลับใน รวมทั้งยานพาหนะที่นำไปก่อให้เกิดอุบัติเหตุ รวมทั้งผู้ขับขี่ไม่มีวินัยในเรื่องกฎจราจรพวกเหล่านี้ อันนี้เป็นโจทย์ที่เราจะจัดการกับปัญหาได้อย่างไร อย่างคุณหมอชูชัยก็อภิปรายไปแล้วว่าเราจะเฝ้าระวังไม่ให้สิ่งเหล่านี้เกิดขึ้นได้อย่างไรนะครับ ผมเองก็มีความคิดเห็นเพิ่มเติม

อันแรกที่สุดก็คือที่ท่านพูดไว้ข้างพอสมควรก็คือการนำวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีมาช่วยในการบังคับใช้กฎหมายผมว่ามีส่วนสำคัญมากนะครับ ยกตัวอย่างง่าย ๆ

อย่างเราติดกล้องหน้ารถหลังรถ ตอนนี่ก็เป็นที่นิยมกันมาก เพราะนอกจากจะช่วยเป็นพยานให้กับตนเองหรือช่วยเป็นพยานให้คนอื่นที่ขับอยู่ข้างหน้ามีพยานฟ้องด้วยภาพ อันนี้ก็เป็นสิ่งหนึ่งที่เป็นพยานหลักฐาน แต่จริง ๆ แล้วมันมีมากกว่านั้น เพราะฉะนั้นเรื่องกล้องเป็นเรื่องที่เราต้องส่งเสริม ทำอย่างไรถึงจะให้มันมีโดยแพร่หลาย มันป้องกันได้ในทุก ๆ เรื่อง รวมทั้งอาชญากรรมอื่น ๆ ที่เกิดบนท้องถนนด้วยครับ นอกจากนั้นแล้วถ้าเมื่อเราไปดูถึงตัวเคพีไอ (KPI) ที่คณะกรรมการการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านกฎหมายและกระบวนการยุติธรรมที่ได้เสนอ สปท. ไปแล้ว ได้เอาหลักการของยูเอ็น (UN) ที่กำหนดไว้ในกระบวนการยุติธรรม ไม่ว่าจะเป็นตำรวจ อัยการ ศาล ราชทัณฑ์ -----

ซึ่งสหประชาชาติกำหนดไว้ว่าจะมีแบ่งเป็นกรุปปิง (Grouping) เป็น ๔ ประเด็นหลัก ๆ ไม่ว่าจะเป็นประเด็นแรกก็คือประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน ตัวสุดท้ายก็คือสมรรถภาพของหน่วยงาน เพราะฉะนั้นประสิทธิภาพนี้คือเราต้องการผลผลิตและผลลัพธ์ แต่สมรรถภาพนี้เราพูดถึงหน่วยงานที่ปฏิบัติหรือขับเคลื่อนในเรื่องนี้นะครับ ซึ่งในตัวชี้เขาก็มองว่าความพร้อมทางด้านอุปกรณ์มีไหม อย่างที่ประเทศญี่ปุ่น ศาสตราจารย์ ดอกเตอร์ดุษิต ท่านก็พูดชัดเจนว่า ในการเฝ้าระวังเรื่องความเร็ว ซึ่งเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุสูงสุดในประเทศไทยเรา เรามีเทคโนโลยีเหล่านี้ให้กับเจ้าหน้าที่บ้านเมืองหรือยังหรือความพร้อมของบุคลากรในด้านนี้มีหรือยัง ประสิทธิภาพในการบริหารของหน่วยงานนี้มีหรือยัง เพราะฉะนั้นผมถึงได้ตั้งข้อสังเกตว่าในการขับเคลื่อนนั้น หน่วยงานสำคัญที่สุดนะครับ ที่เราจะต้องลงไปดูพอสมควรครับ ไม่อย่างนั้นก็จะไม่สัมฤทธิ์ผลนะครับ

ตัวที่ ๒ ที่ผมอยากจะพูดถึงเรื่องการสร้างความคุ้ม ที่ท่านได้พูดถึงภูมิคุ้มกัน ต่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ก็คือตัววินัยนั่นละครับ วินัยนี้สำคัญนะครับ มันจะต่อเนื่องกับเรื่องเทคโนโลยีหรือดิจิทัล (Digital) นี้ครับ ซึ่งในคณะกรรมการการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านสังคมนี้เราก็เคยคิดกันไว้ว่า เราจะมีดิจิทัล คอมมูนิตี วอตช์ด็อก (Digital Community Watchdog) ดีซี วอตช์ด็อก (DC Watchdog) คือเราจะเอาเครื่องมือเครื่องมือทางด้านดิจิทัล (Digital) มาเป็นตามองเหมือนที่ท่านบอกว่า ตาวิเศษหรือตาอะไรทั้งหลาย มาจับดูการกระทำที่ไม่เหมาะสม การกระทำที่ไม่ดีงามทั้งหลาย รวมทั้งการกระทำที่ผิดต่อกฎหมาย ไม่ว่าจะเป็นกฎหมายจราจร กฎหมายทุกประเภทในบ้านเมือง ถ้าเผื่อเรามีตาอย่างนี้ มีดิจิทัล วอตช์ด็อก (Digital Watchdog) นี้มันก็จะช่วยในการสร้างวินัยว่า คนในสังคมก็จะระมัดระวังตัวขึ้นในการทำ มันจะเป็นการลดในเรื่องการใช้เอกสิทธิ์หรือสิทธิพิเศษนะครับ สิ่งเหล่านี้มันก็จะทำให้ดีขึ้นนะครับ เพราะฉะนั้นตัวเหล่านี้เป็นตัวหนึ่งซึ่งผมถึงอยากจะเห็นเรื่องการศึกษาให้ความรู้เป็นเรื่องสำคัญ แต่ในขณะเดียวกันก็จะต้องมีการติดตามนะครับ เพราะฉะนั้นเราเองเราคงจะต้องใช้หลักในการที่ดีว่า เราเองเราคงไม่ไว้วางใจกันมากนัก เราคงจะต้องมีตาทางด้านดิจิทัล (Digital) มาช่วยกันจับสักหน่อยหนึ่ง และในขณะเดียวกันก็ควรจะมีความหน่วยงานกลางอย่างที่ท่านเสนอไว้ถูกต้องแล้วละครับ ว่าสำหรับรับเรื่องราวเหล่านั้น ปัจจุบันนี้เราจะเห็นว่าในทีวี (TV) ช่องต่าง ๆ ในโทรศัพท์ช่องต่าง ๆ จะมีเกือบทุกช่องที่จะมีคลิป (Clip) ภาพต่าง ๆ เข้ามา และคลิป (Clip)

เหล่านั้่นฟ้อง เข้ามามันก็มีผลในทางการบังคับใช้กฎหมาย มีผลต่อในการแก้ไขปัญหของ ส่วนราชการที่ลงไปแก้ไขเนะครั้บ ถ้าเพื่อเราสามารถทำดีชี วอชดีอก (DC Watchdog) ไปทุกเรื่อง ไม่ว่ารูกป่า รุกแม่น้ำลำคลอง หรือแม้กระทั่งปล่อยน้ำเสีย หรืออะไรทั้งหลาย เหล่านั้่น เราสามารถที่จะทำได้ บ้านเมืองนี้ก็จะน่าอยู่ขึ้น ไม่ใช่ว่าต่างคนต่างอยู่ ถ้าเพื่อเรา ไปดูประเทศที่เจริญแล้วเนะครั้บ เขาใช้สิ่งเหล่านั้่นเยอะมากเนะครั้บ โดยเฉพาะในการป้องกัน อาชญากรรมก็ดี ในการป้องกันความสงบก็ดี ในการก่อการร้ายก็ดี หรือในการประพฤติ ปฏิบัติของประชาชนก็ดี ตัวเหล่านั้่นสามารถที่จะควบคุมได้ ทำให้ประชาชนระวังเพราะมีคน ฝ้าอยู่ โดยเฉพาะผมเชื่อว่าคนที่มีอิทธิพลหรือที่มีบารมีคิดว่ายั้งใหญ่คงจะต้องระมัดระวัง เพราะวาถูกจับด้วยกล้องอยู่แล้ว ตัวเหล่านั้่นมันก็จะทำให้สังคมเราดีขึ้นเนะครั้บ

อีกประเด็นหนึ่ง ซึ่งผมเองอยากจะพูดถึงก็คือ การมีส่วนร่วมของชุมชน ซึ่งท่านศาสตราจารย์ ดอกเตอร์ดุสิตท่านก็ได้พูดมาหลายครั้งว่าที่ประเทศญี่ปุ่นมีตัวนี้มาก ท่านได้เสนอว่าเจ้าหน้าที่ปลอดภัยประจำถนนหรือ ปถ. นี่เป็นสิ่งที่ถูกต้องครั้บ ต้องมีเนะครั้บ

เพื่อให้พื้นที่เขา ชุมชนของเขามีความปลอดภัย ตัวนี้สำคัญที่สุด ทำไมเราถึงจะได้ปลูกจิตวิญญาณเหล่านี้ให้เกิดขึ้นได้ ถึงเวลาที่เราจะต้องเริ่มต้นกันนะครับ เพราะฉะนั้นสิ่งเหล่านี้เป็นสิ่งที่ผมเองเป็นห่วงในเรื่องว่าเมื่อเรามีโครงสร้าง มีระบบงานที่ดีแล้วเราจะนำไปสู่การขับเคลื่อนการบังคับใช้ที่ดีได้อย่างไร ตัวเหล่านี้เป็นตัวที่ผมมีความห่วงใยและในรายละเอียดผมเชื่อว่าเจ้าหน้าที่บ้านเมืองเราหลาย ๆ รุ่น ไม่ว่าจะรุ่นตั้งแต่เกษียณไปแล้วหรือรุ่นปัจจุบันนี้ก็ไปทำงานต่างประเทศ ผมเชื่อว่ามีรูปแบบที่ดี ๆ ในหลาย ๆ ประเทศที่เราสามารถที่จะนำมาประยุกต์ใช้ในบ้านเมืองเรานะครับ ผมก็มีข้อสังเกตเพียงแค่นี้ครับ ขอขอบพระคุณมากครับ

นางสาววลัยรัตน์ ศรีอรุณ (รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ คนที่สอง) : ขอบพระคุณมากค่ะท่านคะ ต่อไปเรียนเชิญท่านสุรินทร์ จิรวินิชย์ ท่านสุทธัย นะคะ อดีตเลขาธิการสำนักงานประกันสังคม อดีตรองปลัดกระทรวงแรงงาน เรียนเชิญค่ะ

นายสุรินทร์ จิรวินิชย์ : ท่านครับ ท่านกรรมาธิการชุดนี้มีพี่ ๆ ท่านสุตดี ไปเยอะแล้ว ผมไม่ต้องสวดดี หนาปีกเลยเมื่อคืนผมไปนอนอ่านที่จังหวัดกระบี่ รีบกลับมา ร่วมนวดดีด้วย ผมกราบเรียนด้วยความเคารพว่าผมฟังตั้งแต่อยู่ในรถไปจนถึงปัจจุบันนี้นะครับ แล้วก็พูดถึงเฉพาะเรื่องของผู้ขับขี่รถเท่านั้นเลยว่าขาดวินัยรื้อยแปดจิปาละ ผมอยากจะให้เห็นภาพอีกภาพหนึ่งว่าผมกำลังพูดถึงรถที่ไม่ใช่มีล้อเดียว ต้องมี ๔ ล้อ นั่นคือคนขับรถ รถ ถนน และไฟจราจร รูปแรกเชิญครับ

(เจ้าหน้าที่ได้ดำเนินการเปิดพรีเซนเทชัน (Presentation))

นายสุรินทร์ จิรวินิชย์ : นี่คือรถตำรวจทางหลวง คนที่ขับขี่รถไปต่างจังหวัด และไม่เคยเห็นรถนี้และไม่รู้ว่ารถนี้คืออะไรนะครับ ผมคิดว่าไม่ใช่เป็นนักขับรถที่ดี

ต่อไปครับ ท่านเห็นไหมครับ ท่านอยากให้เกิดขึ้นกับตัวท่าน อยากให้เกิดกับลูกหลาน เพื่อนฝูงท่านไหม นี่ยับ ยู่ ยี่ ย่น รูปเดียวในเป็นหมื่น ๆ รูปถ้าจะเอามาต้องพูดกันวันหนึ่งนี่ไม่ต้องพูดนะครับว่าคนตายเท่าไร

รูปต่อไปครับ คนที่อำนวยความสะดวกทำให้กฎเกณฑ์จราจรเป็นไปตามปกติสุข นี่นะครับ คือตำรวจทางหลวง จริง ๆ กฎหมายจราจรมีไว้มันครบถ้วนกระบวนการแล้ว เพียงแต่ว่าเราไม่ค่อยปฏิบัติตาม กฎหมายจราจรมีไว้สำหรับคุ้มครองผู้บริโภคร การขับรถยนต์ และการใช้ถนน แต่เราก็ไม่สนใจที่จะปฏิบัติตามก็เกิดปีหนึ่งตายกันเป็นร้อยเป็นพันต่อไปครับ

นี่คือตำรวจจราจรที่อยู่แถว ๆ เลย์รัฐสภาไปหน่อยท่านดูสิครับ ในกรุงเทพมหานคร ตำรวจจราจรนี่นะครับเป็นโรคเกี่ยวกับปอดเยอะมาก เข้าสายบายเย็น ฝนตกอยู่บนท้องถนนอำนวยความสะดวกให้ท่านนะครับ เราก็ยังไม่ได้พูดถึง เดี่ยวผมจะพูดถึงนะครับ ทำงาน ๒๔ ชั่วโมงนะครับ ทั้งจราจรทางหลวง และจราจรใน กรุงเทพมหานคร และเมืองใหญ่ ๆ ที่มีรถวิ่งก็จะมีตำรวจจราจร ภาพต่อไปครับ

นี่คือกฎระเบียบของกรมการขนส่งทางบก พูดถึงว่ารถบรรทุกต้องเป็นอย่างไร รถส่วนบุคคลต้องเป็นอย่างไร รถสาธารณะเป็นอย่างไร ต้องตรวจสภาพเป็นอย่างไร รายละเอียดไม่ต้องพูดถึงถ้าท่านต้องการเดี๋ยวผมจะมาให้ท่านกรรมาธิการเพิ่มเติมนะครับ เชิญต่อไปครับ

อันนี้ผมหาใบขับขี่ของคนอื่นไม่ได้ ผมก็ไปค้นในกระเป๋าผมเดี๋ยวนี้มี ใบขับขี่นี่นะครับ การจะได้ใบขับขี่มานี้ต้องอบรมอย่างเข้มงวดก่อนจะได้ใบขับขี่ และต้องมีการยึดเมื่อทำความผิดนะครับ ต่อไปครับ

นี่ตัวอย่างของอะไรครับ ตัวอย่างของวิศวกรรมจราจร วิศวกรรมจราจร นี่เรียนในมหาวิทยาลัยนะครับ ท่านกรรมาธิการท่านหนึ่งก็จบวิศวะแต่ไม่ใช่วิศวกรรมจราจร ท่านจบวิศวะไฟฟ้า เขาบอกเลยว่าการบดอัด ทับ แอสฟัลต์ (Asphalt) นี่นะครับต้องอยู่ที่ ๑๒๐ องศาเซลเซียส ถึง ๑๕๐ องศาเซลเซียส แต่ว่าพอนายสั่งบอกตรงนี้น้ำมันหลุม ฝนตก ๆ ไปเท ๆ ป่าบ ผมเห็นเลยนะครับ เทปี๊บบดปั๊บ ควั่นร้อนไอขึ้นเลยนะครับ -----

วันต่อมาพอแดดออกก่อน เราไม่ได้ใส่ใจอย่างไรครับเรื่องของวิศวกรรมจราจร แล้วเราก็พูดถึงเรื่องคนนั้นขับรถไม่ดีร้ายแรงผิดกติกา ผมจะฉายให้ท่านภายใน ๑๐ นาทีให้เห็นว่าจะทำอย่างไรถึงจะขับรถให้มันครบสี่ล้อ คน รถ ถนน และสัญญาณไฟ

นี่ภาพต่อไปครับ ท่านอยากเห็นภาพอย่างนี้แถว ๆ บ้านท่านไหม หรือญาติพี่น้องท่านที่อยู่ต่างจังหวัด อันนี้ก็เป็นสาเหตุของการทำให้เกิดอุบัติเหตุ ถ้ามันเป็นอย่างนี้ทั้งปีทั้งชาติเขาเรียกว่าโลกพระจันทร์ก็ไม่มีปัญหาคนจะระวัง

แต่ภาพต่อไปครับอันนี้ตายมาเยอะแล้ว พอไฮเวย์ (Highway) หรือมอเตอร์เวย์ (Motorway) หรืออะไรก็ตามใจ ใครรับผิดชอบก็ขออภัยนะครับ พอมีหลุมมีบ่อฝนตกนะครับ พอมีบ่อหนึ่งนี่ท่านไม่รีบไปกลับ อะไรเกิดขึ้นครับ พอขับมาอย่างรวดเร็ว ๑๐๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง เบรกกะทันหันหรือหลบกะทันหันเป็นอย่างไรรครับ มีการตายท่านต้องรีบอัดบดอัดให้อยู่ในสภาพไม่เป็นหลุมเป็นบ่อ โดยเฉพาะอย่างยิ่งมีบ่อเดียวนี้นะครับอยู่ในเส้นทางใหญ่ ๆ อันตรายเกิดมาเยอะแล้วครับ

ต่อไปครับ นี่ก็คือวิศวกรรมจราจรและการตีเส้นจราจร เราก็ไม่ค่อยได้ใส่ใจว่าอันนี้ให้เลี้ยว อันนี้ไม่ให้เลี้ยวร้ายแรงผิดกติกา แล้วเราก็ไปโทษคนที่ผมฟังมาตั้งแต่เข้านี้คือเราโทษคนหมดนะครับ อันนี้เป็นหน้าที่ใคร ใน สปท. นี่ก็มีอดีตอธิบดีกรมทางหลวงท่านหนึ่งและในชุดนี้ใน ๕๐ ท่านที่อยู่ี่ผมนับแล้ว ๕๐ ชีวิตที่มาร่วมทำกันนี้นะครับ ด้วยความมุ่งมั่นนี้นะครับก็มีอธิบดีกรมทางหลวงปัจจุบันอยู่ อันนี้ก็ต้องทำครับ อันนี้เป็นวิศวกรรมจราจรอย่างหนึ่งต้องตีเส้นให้มันชัดเจนว่าซ้ายขวาหน้าหลังอย่างไรนะครับ ถ้าตีแล้วเขายังทำผิดคิดร้ายก็ต้องจัดการกัน แต่ถ้าไม่ตีให้มันเรียบร้อยแล้วก็เขาทำผิดก็ไปบอกเขาว่าเอ็งซุ่มซำผมก็ว่ามันเกินเลยไป

ภาพต่อไปครับ เห็นไหมนี่เจ้าหน้าที่ของกรมทางหลวงแผ่นดิน กรมทางหลวงชนบท กทม. เทศบาลใหญ่ ๆ เสี่ยงภัย ตีเส้นให้ท่าน เส้นที่ว่ามันมีลาย ๆ คาด ๆ คือเกาะนะห้ามข้ามนะ ผมเคยได้รับใบสั่งใบหนึ่งเขาเรียกขับรถหวัดข้ามตรงนี้ เขาบอกข้ามเกาะแต่จริง ๆ มันไม่มีเกาะ นี่คือเกาะนะครับ

ต่อไปครับ นี่ครับ ไฟดับไม่ดับท่านก็ไม่ดูนะครับ ไฟริบหรี่ยุบยับ ๆ ก็ไม่ดูมันก็เกิดอุบัติเหตุได้

ต่อไปครับ รถติดก็ต้องแซงซ้ายแซงขวา แซงหน้าแซงหลัง และที่ร้ายที่สุดคือ รถมอเตอร์ไซค์นี่ครับ ท่านตำรวจที่เคารพถ้าฟังผมอยู่นะครับ รถเก่งผมเห็นเลยกับตาเลย กำลังจะเลี้ยวซ้ายเปิดไฟเลี้ยวมาไม่น้อยกว่า ๒๐ เมตร จะเลี้ยวซ้ายรถมอเตอร์ไซค์มันแซงซ้ายมาปาด เขาก็ไม่ทันเห็นมันมาเร็วก็เกิดปัญหา รถติด รถมอเตอร์ไซค์เดียวย ลงไปดิน ๆ คนก็บอกรถเก่งคันนี้ไอ้โฮไม่มีมารยาทเลยคนขี่มอเตอร์ไซค์ก็ไม่ดูแล เหมือนกับไม่สนใจคนยากไร้ อ้าวไปโน่น

ต่อไปครับนี้ก็เหมือนกัน ทางแยก ทางร่วม เห็นไหมครับ ต้องมีไฟจราจร มีติเส้นหรือเปล่า มันแยกอย่างไร ออกซ้ายออกขวาให้ชัดเจนก่อนที่จะโทษคน

ต่อไปครับ นี่ครับข้อสุดท้ายผมไม่ต้องถึง ๑๐ นาทีเลยรับรองได้ท่านประธาน ที่เคารพครับ ข้อเสนอผม นะครับ

ข้อที่ ๑ จะต้องมีการปฏิรูป เรื่องนี้ฝากท่านประธานที่ผมเคารพ นะครับ ประธานกรรมการไปด้วยนะครับ ต้องมีการปฏิรูปความปลอดภัยบนถนนให้มันครบวงจร ตั้งแต่คนใช้รถ มีใบขับขี่ซื้อมาหรือเปล่า พกใบขับขี่ไหมหรือว่าใบขับขี่ไม่ต้องพกเพราะลืมไปแล้วว่ากฎจราจรเป็นอย่างไร รถอยู่ในสภาพพร้อมใช้ไหม เคยดูไหมว่าเวลาปิดไฟซ้ายไฟมันกระพริบไหม ปิดไฟขวามันกระพริบไหม หลายคนก็ไม่ได้ดูนั่งรถ โอ้โฮราคา ๑๐ ล้านบาทแต่ไม่เคยได้ดูนะครับ สัญญาณต่าง ๆ บนถนน ไม่ว่าจะอยู่บนถนน ข้างทางให้เลี้ยวซ้ายเลี้ยวขวา ทางนี้ทางตันรื้อแยกแยะได้ตรวจสอบกันไหมเป็นหน้าที่ของใคร ตั้งแต่กรมใหญ่ ๆ ไปจนถึงเทศบาล อบท. ทั้งหลายนะครับ ไฟจราจร

๒. จะต้องให้ส่วนราชการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยบนถนนทำงานสัมพันธ์กันและให้สมบูรณ์ ต้องให้สมบูรณ์นะครับ หมายถึงว่าหน้าที่ตามระเบียบกฎหมายนะครับ ยังไม่ต้องพูดถึงการใส่ใจประชาชน การบริการจิตอาสานะครับ ต้องให้มันครบถ้วนกระบวนการ

๓. การออกใบขับขี่จะต้องอบรมเข้ม มีการสอบเข้ม ไม่ว่าลูกท่านหลานเธออย่างไรก็ต้องให้เข้มนะครับ

๔. การกระทำความผิดในกรณีร้ายแรง เช่น การฝ่าสัญญาณไฟแดง จะต้องมีการลงโทษอย่างแรง เร็ว และยึดใบขับขี่สักอย่างน้อย ๑ ปี เพื่อให้เข็ดหลาบ ผมเคยเห็นกลางสี่แยกมาแล้วครับ ตรงหน้ากรมทางหลวง ตรงโรงพยาบาลสงฆ์นี้ครับ มันฝ่าไฟแดงมาผมจอดอยู่อีกคันหนึ่งออกไปพอได้ไฟเขียวมันชนกันสี่แยกเลยครับ สุดยอดตอนเช้ามีดวันหนึ่งนะครับ

สุดท้ายผมอยากจะกราบเรียนท่านประธานผ่านไปยังกรรมการที่เคารพว่าการจะแก้ไขปัญหาลายเหตุประการเดียวหลายคนก็พูดไปแล้วว่ามันต้องสร้างวินัยให้กับคนในชาติตั้งแต่เกิด พอออกจากท้องแม่แล้วเอ็งต้องร้อง ต้องร้อง ไม่ใช่เอ็งอืด อืด อืดนะครับ เดี่ยวอีกครึ่งนาทีครับ ท่านประธานอนุญาตนะครับ ต้องสร้างวินัยให้กับคนในชาติตั้งแต่ก่อนเกิดไปจนถึงเชิงตะกอนอย่างที่ผมอภิปรายเมื่อวาน ผมอยากทิ้งท้ายด้วยประโยค ๒ ประโยค ก็คือ ๑. วินัยสร้างคน คนจึงจะสร้างชาติได้ดี ๒. วินัยจรรยาบรรณนี้ครับ ท่านครับ มันสะท้อนถึงวินัยชาติ แท้จริงไม่รู้ ผมไปเอามาจากตำรา แล้วก็คิดว่าตัวผมก็ไม่ได้พันบ่วงนี้ครับ ก็ฝากท่านกรรมการ แต่อย่างไรก็ตามขอชื่นชมและเห็นว่าเป็นส่วนตัวผมนะ เรื่องนี้ต้องสนับสนุนให้ท่วมท้นในที่ประชุมแห่งนี้ กราบขอบพระคุณครับ

นางสาววลัยรัตน์ ศรีอรุณ (รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศคนที่สอง) : ขอบคุณค่ะ อภิปรายกันมาพอสมควรแล้วนะคะ ขอเรียนเชิญท่านประธานกรรมการตอบข้อชี้แจง ข้อซักถามของคณะสมาชิกค่ะ

นายนิกร จำนง (ประธานกรรมการ) : กราบเรียนท่านประธานที่เคารพครับ กระผม นิกร จำนง นะครับ ประธานกรรมการ อนุกรรมการ ทางอนุทั้ง ๒ ท่านนี้นะครับ ของเรากรรมการวิสามัญ ขณะนี้เราเหลือเวลาอีกไม่มากนักนะครับ เพราะว่าเราจะต้องสลายตัวไป ผมเสนอว่า ๙๐ วัน และตอนนี้ก็นำเรียนว่าก็ยังเหลืออีกชุดหนึ่ง

ที่จะเข้ามาหลังมาก็คือของท่านอนุกรรมการที่ศึกษาเรื่องการจราจรเมืองใหญ่นะครับ ซึ่งจะมากับปัญหาด้วยจะตามหลังมาภายใน ๑๒๐ วันไม่เกินครับ ท่านประธานครับ การตอบผมเรียนว่าพวกเราทำงานนี้กันมาเอาจริงเอาจัง เราประชุมกัน ๒๒ ครั้งนะครับ สัปดาห์ละ ๒ วัน ๒ วัน ๒ วัน ไม่มีขาดเลยนะครับ ผมนี้ขาดประชุมไปครั้งเดียวนะครับ ก็สามารถจะตอบท่านได้จนถึงคำได้เลยพูดถึงถ้าจะตอบกันนะครับ ที่นี้เป็นความจำเป็นเรื่องเวลานะครับ ก็เลยจะขอทำความเข้าใจว่าเราจะตอบกันแบบ คือถ้าหากว่าในนี้จะมีความชำนาญกันเฉพาะทางหมดถ้าจะตอบ ที่ท่านเสนอมาท่านเดียวมีหลายประเด็นมาก และถ้าหากว่าเรื่องใบขับขี่ที่ท่านอธิบดีกรมการขนส่งทางบกตอบ แล้วก็แบบนี้ไม่จบนะครับ ก็คิดว่าจะให้แต่ละท่านตอบแต่ละคนแล้วก็สรุปไปเลยนะครับ ก็คือว่าเพราะเราเชื่อว่าประเด็นที่เราสรุปไว้ทุกคนตอบได้หมดในคณะกรรมการ ผมเองอยากจะขอตอบท่านแรกนะครับ ก็คือว่าผมจะตอบท่านคุณหมอชูชัยนะครับ ท่านเพิ่มพงษ์ แล้วก็ท่านชิตชัยนะครับ ตอบหมอชูชัยก่อน เพราะว่าฟังแล้วสบายใจ คือผมเรียนคุณหมอเลยว่าเราภูมิใจนอกจากรายงานนี้มาก เพราะว่าเราตั้งคณะทำงานขึ้นมาเขียนนะครับ และเขียนกันดีหนึ่ง ดีสอง แล้วหลายจุดที่ว่าการเปียงเบนผมขอคนจากเป็นนักเขียนนี่นะครับ หมายถึงว่าทำโครงการจากกรมการขนส่งทางบก ๑ จาก สนข. ๑ แล้วก็ประธานคือท่านหม่อมหลวงกิตติบดี ประวิตร ท่านเป็นนายกสมาคมกัญยานะครับ ผมเองก็ลงไปร่วมด้วย หมายความว่าแม้แต่ประเด็นเปียงเบนสักประเด็น ๒ ประเด็น เราแก้หมดครับ เราเคลียร์ (Clear) จนกระทั่งนาทีสุดท้าย จนกระทั่งมันมีตกหล่นอยู่บ้างนะครับ แม้แต่ชื่อก็ที่คุณท่านประธานแล้วว่าจะมีการเปลี่ยนเพื่อให้มันสอดคล้อง -----

ประเด็นที่เราทำอย่างนี้เพราะว่าของเราเองนี่นะครับ รายงานนี้มันเป็น ๓ วาระปฏิรูป ซ้อนกันอยู่ ต้องกราบขออภัยท่านประธานว่าเราเลยใช้เวลาเยอะ มันเป็นระยะสั้น ระยะกลาง ระยะยาว ที่จริงเราทำเป็น ๓ ชุดก็ได้ แต่ที่นี้แต่ละชุดที่เราเขียน เรียนคุณหมอว่า ทุกชุดดึงแยกออกไปได้เลย มันก็เลยมีหัว มีท้าย มีกลาง คือแต่ละชุดแยกไปหมด เพราะผม เข้าใจระบบการบริหารราชการดีกว่า สมมุติว่าเรื่องเข้าไปที่ ครม. ครม. จะสาดออกไป ทั้ง ๓ มิตินะครับ ระยะสั้น ระยะกลาง ระยะยาว ดังนั้นของเราไม่ใช่ว่าไปท่อนหนึ่งแล้วก็ ส่วนสำคัญหัวใจอยู่ที่นี้เข้าไปทางนี้แยกเป็นชิ้นมันจะไม่มีชีวิต ดังนั้นในแต่ละชุดจะต้อง สมบูรณ์ในตัวเอง หมายความว่าระยะสั้นเอาไปทำได้เลย ๗ วันนะครับ ระยะกลางเอาไปยก ร่างแผนแม่บท แล้วแผนแม่บทที่ว่าเสนอขึ้นมาสามารถไปทำได้เลย เราไม่มีหน้าที่ทำ เพราะจริง ๆ คนทำเรื่องนี้คือ ปก. เป็นคนทำ คณะกรรมการที่มีรัฐมนตรีว่าการ กระทรวงมหาดไทยเป็นประธานเป็นคนทำ ขณะนี้ยังไม่มีแผน เราก็กะว่าถ้าหากว่าไปมันต้อง สมบูรณ์ตั้งแต่หัวถึงท้าย พอเขาเสนอไปถ้าเขาเห็นชอบสามารถไปทำ หมายถึงว่า ๔ วัน ๕ วันปรับอีกนิดหน่อยเป็นแผนแม่บทได้เลย ต้องสมบูรณ์ขนาดนั้น ส่วนแผนระยะยาว จะไม่มีสภาพปัญหา เพราะว่าถือว่าโยงไป ๒๐ ปี เราสรุปเป็นปี ๆ ไป เราดักได้ ผมเรียน ยืนยันว่าข้อมูลที่ว่าถ้าจะผิดก็น้อยมากเหลือเกิน ที่ตั้งใจอย่างนั้นเพื่อจะได้เอาไปใช้งานจริง ๆ ไม่ใช่ว่าเสนอไปแค่นั้นเอง ประเด็นที่ท่านเสนอขึ้นมาจะครับ เรื่องความเร็ว เรื่องเมา ทำอย่างไรจะมีทุกระยะ ๗๐ เปอร์เซนต์ เรื่องนี้อาจจะเรียนว่าเราเห็นตรงนี้มาก แล้วก็มี ความพยายามกันเป็นอย่างมาก แต่ปัญหาที่เราเสนอก่อนอย่างช่วง ๗ วันอันตรายไม่มีงบจริง ๆ สมัยผมเป็นรัฐมนตรี เครื่องเป่าไม่มี หมายถึงหลอดเป่า จะต้องเอาเงินจากประมูลเลขสวย ไปให้เขา แล้วไม่ต้องไปพูดถึงเรื่องเครื่องตรวจจับความเร็ว มีการซื้อเข้ามา งบประมาณไม่พอ เพราะฉะนั้นพอปีใหม่ปีนี้นี้ถ้าเราไม่เสนอก่อนตอนนี้ไม่มีทางทำได้เลย เพราะจะไม่มึงบ ข้อเท็จจริงจะเป็นอย่างนี้ เพราะฉะนั้นเรื่องตรงนี้เอง จึงเสนอว่าให้มีการตรวจจับ เราคิดว่า เป็นเรื่องที่สำคัญอย่างมาก ท้องถิ่นเองที่คุณหมอเสนอมาท้องถิ่นเองจะต้องช่วยกันดู แล้วก็เรา เสนอกันเป็นยุทธการในช่วง ๗ วันอันตรายว่าให้ท้องถิ่นปักป้ายว่านี่คือเขตตรวจจับความเร็ว คือจริงบ้าง หลอกบ้าง มันเหมือนดัมมี่ (Dummy) กล้องแคเมรา (Camera) อะไรก็ว่าไป แต่ว่าให้มีตลอด เพราะว่าเหมือนอย่าง톨ล์เวย์ (Tollway) ความเร็ว ๑๒๐ ถ้าใคร ขับเกิน ๑๒๕ โดอน แต่ความเร็วบนนั้น ๘๐ คือกล้องที่เขาวางไว้ทุกคนไม่เกิน ๑๒๐ หมด

แต่ว่าปลอดภัย เพราะเดิมทีใช้ความเร็ว ๑๔๐ พอคนรู้ว่า สายไปพัทยามีการตรวจจับแบบนี้ คนจะชะลอลงทั้งนั้น แต่ขอให้เขารู้ หลักการนี้เห็นด้วย เรื่องเซฟตี้อายส์ (Safety eyes) ตอบควไปเลยกับท่านชิตชัย ซึ่งท่านถามผมตลอดว่าเสร็จหรือยัง นิกรเสร็จหรือยัง ถามทุกครั้งที่เจอว่าอยากจะให้เสร็จเรื่องนี้เร็ว ๆ เรื่องเซฟตี้อายส์ (Safety eyes) มีรายละเอียดมาก ผมอยากจะเรียนว่าเรื่องนี้เป็นหลักคิดใหม่ ซึ่งจริง ๆ แล้วต้องขอบคุณ คุณหมอแท้งจริงนั่งอยู่ตรงนี้ท่านเสนอขึ้นมา แล้วเรื่องนี้ท่านเสนอไปที่นายกรัฐมนตรี เราก็ไปสืบ กันว่าท่านก็มาบอกผมในกรรมาธิการว่าท่านนายกรัฐมนตรีทำท่าจะเห็นด้วยนะ ผมก็ไปสืบว่า เรื่องมาที่ท่านรองวิษณุ ผมก็ตามไปนะครับ ผมอยากจะเรียนว่าเรื่องนี้มีการไปพูดคุยกัน ผมได้มีโอกาสที่ผมบอกว่าไม่มาประชุมครั้งหนึ่ง เพราะท่านรองวิษณุทำหนังสือเชิญผมมา ในนาม นายนิกร จ๋านง เพราะว่าเคยทำเรื่องนี้ ท่านนายกรัฐมนตรีเป็นห่วงมากเรื่อง ความปลอดภัย ก็สั่งท่านวิษณุว่าให้เรียกประชุม ท่านรองวิษณุก็เชิญประชุม ๓๐ หน่วยงาน แล้ววันนั้นเชิญผมไปนะครับ ท่านอธิบดีก็ไปด้วย ที่นี้พอไปแล้ว หลังจากประชุมกันเสร็จ ผมก็ขออนุญาตท่านประธานทินพันธุ์แล้ว ไม่อย่างนั้นจะโดยพลการ ผมก็เลยไปในนามของ ประธานกรรมาธิการไปเสนอ ซึ่งซิกซ์เซฟตี้ (Six safety) ตอนนั้นเราได้แล้ว พอไปเสนอเสร็จ ท่านรองวิษณุรับทุกเรื่องไปเอาไปทำ แต่มีประเด็นหนึ่งที่ท่านยกเอกสารขึ้นมาและท่าน บอกว่านี่ท่านนายกรัฐมนตรีแถลงมาเรื่องกล้องนี้แหละ ซึ่งมันตรงกับที่เราเสนอ ท่านก็บอกว่า ให้ไปดูเรื่องนี้จะทำได้ไหม อย่างไร ที่เราเสนอไปอย่างนี้ครับ ว่าเรื่องนี้ทางกรรมาธิการเสนอ ไปว่าให้มีกล้องส่งเสริมเรื่องนี้ให้มีเซิร์ฟเวอร์ (Server) ผมเสนอไปกรรมาธิการเสนอไปว่า ให้เซิร์ฟเวอร์ (Server) นี้อยู่ที่ศูนย์ปลอดภัยคมนาคม เดิมจะให้กรมการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบกบอกว่า เขาจะต้องไปติดจีพีเอส (GPS) อีก เซิร์ฟเวอร์ (Server) ไม่พอ

ก็เลยให้ไปที่ศูนย์ปลอดภัยคมนาคมเพื่อจะได้รวบรวม ท่านรองวิชญ์ก็มีความเห็นว่าอย่างนี้ว่าเรื่องนี้ให้ไปผลักดันลักษณะการผลักดันเรื่องเซฟตี้อายส์ (Safety eyes) ที่ว่าคือเขาจับแล้ว เพราะตรงกันทั้งบนทั้งล่างแล้ว ให้ไปลดภาษีซึ่งจะมีเสนอไปที่กระทรวงการคลังว่าให้ลดภาษีนำเข้าเสีย แล้วเราก็เสนอไปที่ทางประกันภัยที่ท่านอาจารย์ดุสิตเสนอเมื่อครูนี้อาถ้าใครติดกล้องนี้แสดงว่าคุณมีลักษณะแห่งความปลอดภัยก็ให้ลดค่าประกันเขามันจะช่วยได้ แล้วก็ข้อมูลที่ท่านรองวิชญ์มีความเห็นว่าสั่งการไปว่าให้ไปที่ สตช. ให้ตำรวจเก็บดีกว่า เพราะมันสามารถจะใช้เป็นหลักฐานด้วย เป็นประกอบคดีได้ด้วย แล้วก็อย่างที่ท่านว่ามันจะส่งผลมาก ที่สำคัญคนที่ติดกล้องเขาจะต้องปลอดภัย และเขาจะช่วยกันดูบนถนน และทุกคนก็รู้ว่าถ้าเราขับรถผิดไม่รู้มีใครดูเราอยู่ข้างมันจะเกิดพลังครั้งใหญ่ เป็นประเด็นที่ทางรัฐบาลรับไปแล้วเรื่องนี้ คุยกันแล้วนะครับ คิดว่า จะเป็นประโยชน์มาก แต่ว่ารายละเอียดก็คือว่า จะมีการติดตั้ง แล้วก็ท่านรองวิชญ์ถามว่าแล้วถ้าเราบังคับให้ประชาชนติดทั้งหมดได้ไหม เป็นคำถามที่ท่านพูดขึ้นมาเมื่อครูนี้อีก ที่คุณหมอชัชชุต ผมก็ตอบไปว่าถ้าไปบังคับอย่างนั้นแล้วจะไปลงที่ประชาชน ประชาชนจะลำบาก เพราะฉะนั้นมันต้องมีแรงจูงใจ เช่นลดค่าประกันให้ แล้วก็รถขนส่งเราบังคับได้ แต่ขณะนี้ท่านอธิบดีจะไปบังคับให้ติดจีพีเอส (GPS) เราไปบังคับเขาหลายอย่างเขาจะโยนใส่ประชาชนผู้โดยสาร ก็เลยคิดว่าเรื่องนี้ไปได้ดีแน่ และจะเป็นประโยชน์แน่เซฟตี้อายส์ (Safety eyes) ที่สำคัญคือทุกคนช่วยกันมองถนน ซึ่งจะเป็นเรื่องดีนะครับ ท่านอำนวยการเสนอชื่อขึ้นมาว่าเป็นดวงตาแห่งความปลอดภัย ท่านอำนวยการเสนอชื่อขึ้นมาเราก็เสนอไปตามนี้ นั่นเป็นเรื่องเซฟตี้อายส์ (Safety eyes) ที่เสนอขึ้นมาจะเป็นรูปธรรมแน่นอนนะครับ

ท่านชัชชุตเสนอเรื่องชุมชนสังคม ก็อยากจะเรียนว่าในส่วนนี้เรื่อง จปถ. ผมตอบแทนท่านดุสิตไปว่าต้นทางมันมาจาก จป. ท่านดุสิตเป็นคนคิดเรื่องนี้แท้ ๆ เลยนะครับ จป. เป็นหน่วยในโรงงานที่จะต้องดูแลเรื่องความปลอดภัยของโรงงาน ท่านอาจารย์ก็เลยไปคิดขึ้นมาได้ว่าทำไมเราไม่บังคับให้ทุกหน่วยมีบ้างเป็นกฎหมายไป ท่านก็เดิมคำว่า ถ เข้าไปคือทางถนน คือจะเอาโครงสร้าง ขณะนี้กระทรวงแรงงานมีพระราชบัญญัติบังคับให้มีหน่วย จป. ขึ้นในโรงงานอยู่แล้วนะครับ เรื่องนี้หมอแท้จริงเสนอแล้ว อาจารย์ดุสิตคุยกันก็ได้ข้อสรุป ดังนั้นก็เลยเป็นที่มาของ จปถ. ที่จะบังคับทั้งหมด แล้วผมก็ทักผมไม่เห็นด้วย ผมบอกว่าเราไปสร้างหน่วยใหม่ขึ้นมารัฐบาลไม่ยอมหรืองบประมาณ ท่านอาจารย์ดุสิต

บอกว่าก็ไปดูเรื่องระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีมา ประกาศเป็นระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ก็จบ ก็นั่นคือเป็นที่มาที่ว่า จปถ. อันนี้จะส่งผลแล้วมันจะค่อยขยาย ๆ ไป แต่ว่าหลักการเราบังคับในโรงงานแล้ว คือเดิมโรงงานดูแลแต่ในโรงงานให้ปลอดภัย ต่อจากนี้โรงงาน จป. และ ถ ต้องดูแลเรื่องรถขนส่งคนงานด้วยว่ามาจะปลอดภัยขนาดไหน เพราะฉะนั้นโครงการนี้เป็นโครงการใหม่ที่จะมีประโยชน์มากแล้วก็ไม่ใช้เงินเท่าไรเลย

ประเด็นเรื่องพัฒนาสังคม อาจารย์ถวิลวดีก็ได้นำเสนอไปแล้วนะครับว่า เรื่องพัฒนาสังคมเรื่องปัญหาสายรองเพิ่มบทบาท อปท. ประเด็นนี้ อปท. เองเรื่อง ยุทธศาสตร์ที่ ๕ ที่คุณหมออนุชาได้มาแล้ว คือขณะนี้เดิมท้องถิ่นไม่สามารถจะเพิ่ม รถพยาบาลได้ เพราะ สตง. ไปจีเขา ท่านประธานกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ด้านสาธารณสุขและสิ่งแวดล้อมก็พยายามทำเรื่องนี้ เราเสนอความเห็นไป ผมก็ได้เรียน ท่านรองวิษณุว่าตรงนี้จะต้องให้ท้องถิ่นเขาละบุงงบประมาณมาได้ไม่ใช่ไปเที่ยวตามเช็ค (Check) เขา เพราะว่าเราต้องการตรงนี้ให้ขยาย อย่างที่จังหวัดมหาสารคามหลายจังหวัด ที่เขามีอยู่ทุกตำบลจะช่วยให้เยอะนะครับ

ประเด็นต่อไปเรื่องศาลจราจร เดี่ยวท่านสิทธิศักดิ์ก็จะตอบเรื่องนี้ครับ ให้ท่านตอบคงจะดีกว่านะครับ

ท่านต่อมา คุณหมอผมตอบหมดแล้วใช่ไหมครับ ระบบเฝ้าระวังที่ว่า มีการตรวจสอบตลอดนี้นะครับ เรื่องอุปกรณ์ที่เราถึงเสนอว่าให้ไปใช้เงินจากภายนอกที่ท่านเสนอนี้ชัดเจน คือตอนนี้ผมไปทำพระราชบัญญัติ ไปแก้กฎหมายเอาเลขสวยมาประมูล ตอนนี้ได้ ๑๐,๐๐๐ ล้านบาทแล้ว และบังคับว่าไม่ให้ใช้อย่างอื่น เงินตรงนี้นี้ตอนนี้เราจะเอามา ทำที่ทำเอ็มโอยู (MOU) จะใส่เข้าไปในหลักสูตรที่ว่าไปเสริมสร้างให้เด็ก แต่สามารถเอามาใช้อย่างอื่นได้ เราเคยเอาไปซื้อเซิร์ฟเวอร์ (Server) ให้ตำรวจเพื่อจะมามันก็ไปจับขี้เพราะว่าไม่รู้จะบันทึกที่ไหน รวมทั้งมาซื้อหลอดเป่า ใครจะไปใช้หลอดเก่าได้ ตรงนี้สามารถนำมาใช้ได้ ตรงนี้เราเชิญทางกองทุนมาแล้วนะครับ ของ สสส. เราเคยใช้เงินในการประชาสัมพันธ์ อยู่พักหนึ่งตอนนี้ สสส. อยู่ในภาวะที่ค่อนข้างคับขัน เงินตรงนี้เยอะมาก ฉะนั้นของ สสส. ต้องเอามาใช้ในเรื่องเหล่านี้ -----

เพราะว่าดื่มเหล้าแล้วเอามาโฆษณาประชาสัมพันธ์ คือมาอย่างไรก็ไปอย่างนั้นก็น่าจะดี นะครับ เรื่องเฝ้าระวัง นอกจากนั้นก็ยังมีเรื่อง ผมจะข้ามไปเลยนะครับของท่าน จปถ. ตอบแล้ว ประเด็นที่สำคัญแล้วเป็นนัยที่สำคัญมากคือของท่านเพิ่มพงษ์ ของท่านเพิ่มพงษ์ นี่คือศูนย์กลางของปัญหาที่ท่านเสนอขึ้นมาเมื่อสักครู่นี้ตกอยู่ ๒ ประเด็น ผมไปขอท่าน คือผมเรียนอย่างนี้ว่าของดับเบิลยูเอชโอ (WHO) ก็คือองค์การอนามัยโลกนี่เขาชี้มาว่าข้อ ๑ ก็คือแมเนจเมนต์ (Management) เซฟตีแมเนจเมนต์ (Safety Management) เป็นเรื่อง สำคัญ ถ้าไม่มีตรงนี้ที่เลื่อเฟล (Fail) หหมด ที่เลื่อล้มเหลวหมด ประเด็นนี้ผมอยากจะ เรียนว่าองค์กรที่เป็นอยู่ขณะนี้ องค์กรที่แท้จริงคืออะไร เดิมมันเคยทำงานได้สมัยที่เรา ดูแลอยู่นะครับ แต่ตอนหลังทำงานไม่ได้ เพราะมีการสเกลดาวน์ (Scale down) คือลดลงมา เป็นแค่กระทรวง เราเสนอไปใหม่แล้วท่าน ท่านลองดูตรงกรอบนั้นนะครับ ขณะนี้ผมคุยกับ ท่านอาจารย์ ท่านรองวิชฌว่าจริง ๆ ผมเสนอให้หักด้ามพร้าด้วยเข่าก็คือทำแบบเดิม ที่ผมเคยทำเลย ก็คือว่าเอารองนายกรัฐมนตรีมาดู แต่ว่าขณะนี้เขาวางรองนายกรัฐมนตรีไว้ แล้วบันไดขั้นที่ ๒ โครงสร้างที่ ๒ นี่เป็นรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย แล้วก็ มีใช้กฎหมายเรื่อง ปก. คุมจังหวัดต่าง ๆ ซึ่งเราเห็นแล้วไม่เวิร์ก (Work) ดังนั้นเราก็เลย เสนอว่าขอรับรองว่าส่วนนโยบายนี้ขอให้ประชุมทุกไตรมาสที่ขอส่งไปทั้งอาจารย์วิชฌแล้ว ก็คือว่าปัจจุบันนี้ ๔ ปีไม่ประชุมเลยอย่างนี้ มันไม่ได้ ไม่มีใครคุมนโยบาย ไม่มีใครสั่ง ไม่มีใคร ของบประมาณให้ แล้วก็ต่อจากนั้นพอตรงนี้ไตรมาสประชุมครั้งหนึ่ง ตามแผนที่เราเสนอไว้ นี้อด ยอดเท่าไร ๆ นี่ก็ต้องเอามาดูกัน ทางจังหวัดจะต้องมีการประชุมทุกเดือนก็คือ กระทรวงมหาดไทยต้องเรียกเลเยอร์ (Layer) ที่ต่ำลงมาประชุมเพื่อจะได้คอนโทรล (Control) ว่าจังหวัดไหนไปทำอะไร ยอดเป็นเท่าไร แล้วจากจังหวัดนี้เราเชื่อว่าอำนาจ ที่มีอยู่ ผมนี้มีความเชื่อว่าอยู่ที่ผู้ว่าราชการจังหวัด เราอาจจะใช้ลองแฮนด์ (Longhand) สั่งจากผู้บัญชาการตำรวจสั่งจากตรงนี้ไปที่จังหวัดไม่เวิร์ก (Work) แต่ถ้าสมัยเดิมที่ทำคือ ผู้ว่าราชการจังหวัดมานั่ง ๗๗ คน แล้วคุณเอาแผนไปสมมุติเราจะกดลงมาก็เปอร์เซ็นต์ ก็ช่วยไปดู ผู้ว่าราชการจังหวัดนี้จะสั่งทั้งตำรวจ สั่งทุกหน่วยได้หมดนะครับ ตามที่ท่าน เสนอแล้วที่สำคัญขณะนี้คือท้องถิ่นที่ท่านเสนอขึ้นมา เพราะฉะนั้นกลไกที่ว่าผมเรียนว่า เสนอไปโดยละเอียดแล้วก็มีการชี้ไปแล้วเราก็เพิ่มเซเครทาเรียต (Secretariat) เพิ่มขณะนี้ เซเครทาเรียต (Secretariat) เดิมนี้เป็นป้องกันและบรรเทาภัยไม่พอ เพราะว่าเขาไม่มี

ความรู้เรื่องถนน เรื่องอุบัติเหตุ ก็ขอให้กระทรวงคมนาคมโดยรองปลัดเข้ามาเป็น แล้วก็ขอ
 ดำรงเข้ามาเป็นอีกชุดหนึ่ง คือเลขาธิการชุดนี้ต้องมีความรู้ ในเมื่อกรรมการชุดนี้
 ประกอบด้วยทุกกระทรวงนะครับ ก็น่าจะเรียนว่าตรงนี้สำคัญกว่าบังคับใช้กฎหมายอีก
 แต่ว่าเราวางไว้อย่างที่ผมบอก แต่ว่าพบกันครึ่งทาง คือผมก็เสนอว่าเรียนท่านวิชญ์ว่า
 เอาแบบเดิม แต่ว่าขอให้มีการประชุมทุกไตรมาสไม่อย่างนั้นไม่ได้ นะครับ ท่านรองนายกรัฐมนตรี
 ก็ถามในที่ประชุมถามไปที่รองอธิบดีว่าที่เขานิเทศกันว่าพวกคุณไม่ประชุมเลยนี่จริงหรือ
 ท่านรองอธิบดีบอกว่าผมไม่ทราบ แต่ว่าผมเพิ่งมา แต่ว่าเท่าที่จำได้ประชุมครั้งสุดท้าย
 เมื่อปี ๒๕๕๖ เท่าที่เขาจำได้นะครับ ก็เท่ากับไม่มีประชุม ก็เลยเป็นเหตุว่าไม่มีใครดูเรื่องนี้
 แผนอย่างอื่นนะครับ องค์การขับเคลื่อนผมตอบแล้ว ๑๐๐ วัน อยากจะเรียนว่า ๗ วัน
 อันตรายที่พูดถึงนี้ ผมเป็นคนกำหนดชื่อนี้ขึ้นมาเอง จริง ๆ แล้วมันเป็นแค่ ๗ วัน แต่มันมี
 ประเด็นอยู่ตรงที่ว่าผมได้รับคำแนะนำจากมิสเตอร์ลอสที่เรากำลังเออีบี (ADB) ของอาเซียน
 (ASEAN) นี่ว่าเวลาช่วง ๗ วันนี่ประชาชนยอมใช้ยา คือให้รัฐใช้ยาใหม่ได้ท่านครับ
 หมายความว่าเราสามารถจะใช้มาตรการใหม่ ๆ ประชาชนจะยอมรับ พอมันได้ผลแล้ว
 ให้เราขยาย เท่าที่ว่ามันเป็นอุปาย ๗ วันนี่ แต่ของจริงเราคุมทั้งปี ไม่ใช่คุม ๗ วัน แต่ ๗ วัน
 นี่เราทดสอบเรื่องความเร็ว ทดสอบเรื่องอะไร หรือว่าจบบรรณมาเก็บไว้อะไรแบบนี้ได้นะครับ
 ก็เรียนว่าทั้งปีนะครับ เรื่อง อบจ. ที่ปฏิบัติได้ผลเรียนแล้วนะครับ บังคับใช้กฎหมายจริง
 อย่างไร แล้วก็ปลุกจิตสำนึกฝ่ายนี้ได้ตอบไปแล้ว ก็เรียนว่าทั้งหมดนะครับ ชุมชนด้วย
 ที่ท่านเห็นด้วยก็ต้องขอกราบขอบพระคุณ ผมตอบไป ๓ ท่านแล้ว ที่เหลือก็จะมีอยู่บ้างคงไม่มาก
 ขอบพระคุณครับ

นางสาววลัยรัตน์ ศรีอรุณ (รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
 คนที่สอง) : ขอให้กรรมการตอบโดยกระชับ เชิญท่านอำนาจคะ

พลตำรวจโท อำนาจ นิยมะโน (กรรมการ) : พลตำรวจโท อำนาจ นิยมะโน
 รองประธานกรรมการ คนที่สาม เป็นแผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยบนท้องถนน
 ผมนั่งฟังเพื่อนสมาชิกอภิปราย ฟังไปฟังมา -----

คล้าย ๆ กับอภิปรายไม่ไว้วางใจตำรวจ เป็นการเน้นให้น้ำหนักเรื่องการบังคับใช้กฎหมาย ผมจะตอบ ๒ ท่านครับ ขอบคุณสมาชิกครับ พลตำรวจเอก เรืองศักดิ์ จริตเอก อภิปราย ได้ชัดเจนมากพูดถึงคำว่า วินัยจราจรสะท้อนวินัยชาติ ท่านสุรินทร์มาซ้ำอีกทีหนึ่ง ผมให้ดูภาพครับ ดูภาพตามผมไปและท่านจะนึกภาพนี้ออกทันทีเลยครับ ท่านกษิต ภิรมย์ ขออนุญาตที่เอ่ยนามครับ ยกตัวอย่างประเทศมาเลเซียครับ นั่งรถจากหาดใหญ่ไป ปาดังเบซาร์ ๔๖ กิโลเมตร จากสะเดาออกปาดังเบซาร์ ๑๒ กิโลเมตร เข้าเขตประเทศ มาเลเซียครับ คนขับคนเดิมรถคันเดิม ผู้โดยสารเดิม คนขับเปลี่ยนนิสัยทันทีเลยครับ ทำไม ความเร็วรถมันลดลง เครื่องมันจะเสียหรืออย่างไร ทำไมเขารีบรัดเข็มขัด ซีมอเตอร์ไซด์ครับ ที่ด่านปาดังเบซาร์พอเข้าเขตประเทศมาเลเซียหมวกกันน็อกที่อยู่ในตะกร้าหน้ารถเอามาใส่ สีระชะทันที คนเดิมครับ มันประหลาดใจไหมล่ะครับ ฉะนั้นการตั้งศาลจราจรก็เพื่อการนี้ละครับ เราบังคับทั้งข้างบนและข้างล่าง ข้างล่างเราสร้างวินัยก็คือกับเด็กและเยาวชน ข้างบนนั้น บังคับด้วยกฎหมายแล้วละครับ คงจะสร้างวินัยเข้าไปแล้วกระมัง ผมเคยพูดในสภานี้ครับ ผมถามว่า คุณลุง คุณลุงเห็นทางม้าลายไหม ทำไมคุณลุงไม่ข้ามทางม้าลาย คุณลุงตอบว่า เห็นทางม้าลาย แต่ที่ไม่ข้ามเพราะไม่เห็นตำรวจ บ้านเราต้องบังคับอยู่ครับ สร้างวินัย ประกอบกับการบังคับควบคุมกันไปครับ ศาลจราจรเลยเกิดขึ้น มีศาลจราจร มีอัยการจราจร มีตำรวจที่ทำคดีจราจรเป็นการเฉพาะ จะต้องมากวดขันวินัยจราจรให้เกิดขึ้นในชาตินี้ให้ได้ ในประเทศนี้ให้ได้ ผมยกตัวอย่างครับ ถ้าเป็นครูบาอาจารย์จะเห็นภาพครับ ถ้าเด็กนักเรียน เดินจากเสาธงเข้าห้องเรียนไม่เป็นระเบียบ ท่านอย่าหวังเลยครับว่าจะนั่งเรียนอย่างเป็น ระเบียบ เดินจากเสาธงแยกกันไปแยกกันมาเท้าไม่พร้อม ท่านอย่าหวังเลยครับว่าจะนั่งเรียน และมีสมาธิ ฉันทิดฉันนั้นครับ ดังนั้นศาลจราจรผมเชื่อว่าทุกคนต้องเห็นด้วย เมื่อเข้านี้ มีข่าวเล็กแต่ผมถือเป็นข่าวใหญ่ ผมเชื่อว่าเพื่อนสมาชิกคงได้ยินข่าวนี้นักบ้างแล้ว ผมไม่ได้ เอาหน้าครับ ผมเกษียณอายุแล้ว พลตำรวจเอก จักรทิพย์ ชัยจินดา ผบ.ตร. บุกรังพัก พญาไท ผมตกใจบุกไปทำไม ท่านไปเสียค่าปรับครับ ไปเสียค่าปรับใบสั่งของลูกชายที่ถูกจับ ในคดีจราจร แล้วไปกล่าวขอบคุณนายดาบที่จับลูกชายตนเอง ตัวอย่างพรรคอย่างนี้จะต้อง เกิดขึ้นในประเทศนี้ให้มาก ๆ ครับ

กับคำถามของท่านสมาชิกครับ พลอากาศตรี เฉลิมชัย เครืองาม จริง ๆ ผมน่าจะให้คนที่นั่งข้าง ๆ ผมตอบ หรือไปตอบกันที่บ้านก็ได้ ท่านถามเรื่องวิธีพิจารณา

คดีจราจรว่าทำเฉพาะอาญาจราจรหรือ ทำไมไม่ทำเรื่องแพ่งด้วย ขออนุญาตตอบอย่างนี้ครับว่า ในเรื่องของความทางแพ่งเรื่องค่าเสียหายอยู่ในระเบียบการตำรวจ จะต้องให้พนักงานสอบสวนจัดให้มีการทำความตกลงกันอย่างน้อยสัก ๒ ครั้ง ๓ ครั้ง ต่อเมื่อตกลงกันไม่ได้เป็นมูลละเมิดต้องไปฟ้องทางแพ่งครับ

เรื่องที่ ๒ ครับ ท่านพูดถึงเรื่องใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีพ ได้ใบขับขี่แล้วจะหมดอายุพร้อมกับมรณบัตร ก็เฉพาะคนที่มีอยู่เดิมครับ เพราะเราไปรอนสิทธิเขาไม่ได้แต่ขณะนี้บัดนี้หลายปีแล้ว ไม่มีใบขับขี่ตลอดชีพแล้ว ๕ ปีต่อที่ครับ

ท่านพูดถึงเรื่องอันนี้พูดกันมากเลยก็คือ เรื่องการติดกล้อง กลับไปเรื่องวินัย จรจรอีกนิดหนึ่งครับ เขาบอกว่าตำรวจคนแรกของโลกเลยครับ ไม่ใช่ของประเทศไทย คือประชาชนครับ ประชาชนนี่ละครับคือตำรวจคนแรก ในแผนนี้เมื่อสักครู่ที่ท่านประธาน พูดถึงเรื่องตาวีเศษก็คือการที่เราจะให้ทุกคนมีส่วนร่วมในการสร้างวินัยจรจร เรารณรงค์ ก่อนไฟลต์ (Flight) ต่อไปต้องบังคับให้รถทุกคนติดกล้อง แปลว่า จะมีตาอยู่เต็มท้องถนนครับ ใครทำผิดอะไร อย่างไร เห็นหมดครับ ท่านนิภาพออกใหม่ครับ มีดีเจ (DJ) คนหนึ่ง ผมไม่เอ่ยนามเขาครับ เดี่ยวจะรู้ว่าเป็นดีเจ (DJ) เก่ง ออกมาพูดทันทีว่ารถคันหลังชนท้าย แต่กล้องกลับหัวเป็นทางเลยครับ ถอยหลังไปชนเขาชนแล้วถอยกลับมาชนใหม่อีก ๒ ครั้ง ถ้าไม่มีกล้องเป็นปัญหาทันทีครับ เพราะฉะนั้นถ้าทุกคนติดกล้องก็แปลว่าทุกคนเป็นตำรวจ จรจรหมด ช่วยกันกวาดขันวินัยจรจร ท่านชิตชัย วรรณสถิตย์ อาจารย์ใหญ่ผมเองก็พูดว่า มันจะมีผลไปในเรื่องอาชญากรรมด้วยนะครับ

อีกข้อครับ ท่านเฉลิมชัยพูดไว้เรื่องวินัยของรถจักรยานกับรถจักรยานยนต์ อันเดียวเลยหรือครับ เมื่อ ๒ วันที่ผ่านมาผมโดนกับตัวเองครับ ชีกันอยู่ ๓ คน ถนน ๓ เลน (Lane) อยู่เลน (Lane) กลางเลยครับ ชีด้วยกันผมก็เลยบีบแตรให้ชิด พอบีบแตรเท่านั้นครับ แตะวงเลยครับ ไม่ได้แตกหนีไปไหนมาล้อรถผม หารู้ไหมว่าพอมันอยู่ในรถ ผมเปิด กระจกมองไปคงจำหน้าได้บอกว่า เฮ้ย อำนวย เลยไป ไม่มีวินัยทำผิดเอง ชีรถจักรยานยนต์ ย้อนศรเปิดไฟกระพริบให้กลับ ยังมาเอาเรื่องกับคนกระพริบให้กลับ กลายเป็นคนผิด มีอิทธิพลเหนือคนถูกแล้วประเทศนี้ นี่ละครับที่ต้องสร้างวินัย ตัวอย่างที่ผมยกแล้วครับ ผมไม่สงวนลิขสิทธิ์ ถ้าเดินแถวเข้าห้องเรียนไม่เรียบร้อยอย่าหวังเลยว่าจะนั่งเรียน อย่างมีสมาธิ ขอบพระคุณครับ

นางสาววลัยรัตน์ ศรีอรุณ (รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ คนที่สอง) : ขอบคุณค่ะ ขอเชิญท่านสิทธิศักดิ์ค่ะ ตอบโดยกระชั้นนะคะ

นายสิทธิศักดิ์ วนะชกิจ (ผู้ชี้แจงในนามคณะกรรมการ) : กราบเรียน ท่านประธานสภา ท่านสมาชิกผู้ทรงเกียรติที่เคารพครับ ผมขออนุญาตที่จะขอบคุณ ท่านสมาชิก สปท. ที่ได้กรุณาอภิปรายให้ความเห็นต่อประเด็นการจัดตั้งศาลจรจรในระบบ ของศาลยุติธรรม อาทิเช่น ท่านวันชัย สอนศิริ คุณหมอชูชัย ศุภวงศ์ ท่านกษิต ภิรมย์ เป็นต้น

ผมขออนุญาตที่จะกราบเรียนในประเด็นที่เป็นข้อสงสัยเป็นประเด็นที่ซักถาม ประเด็นที่อาจจะยังไม่ได้ความชัดเจนอยู่ ๒ เรื่อง ๓ เรื่อง

ในประการแรกนั้นเป็นเรื่องเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพ ท่านวันชัยกรุณายกตัวอย่างเปรียบเทียบกับฝ่ายนิติบัญญัติของเจ้าคุณธงชัย ก็เรียนว่า เหตุผลหนึ่งที่โครงการจัดตั้งศาลจรรยาบรรณก็เนื่องจากว่าใบสั่งจรรยาบรรณที่ผมได้กราบเรียนตั้งแต่ต้นว่าเฉพาะในกรุงเทพมหานครปีเดียวจะครบ ปีเดียวนี้อีก ๑,๖๐๐,๐๐๐ ฉบับ บังคับได้เพียงไม่เกิน ๔๐ เปอร์เซ็นต์ ก็เท่ากับว่ามี ๑,๐๐๐,๐๐๐ ฉบับที่บังคับไม่ได้ ฉะนั้นการบังคับใช้กฎหมายในส่วนของการบังคับค่าปรับซึ่งเป็นรายได้ของรัฐก็จะขาดหายไป ฉะนั้นการจัดตั้งศาลจรรยาบรรณก็จะเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้ผู้ที่กระทำความผิดนี้เกิดความกลัวแล้วก็มีผลสำคัญที่จะต้องรักษาวินัยจรรยาบรรณ แล้วหากกระทำความผิดนั้นก็ต้องรับชำระค่าปรับในชั้นเบื้องต้นกับเจ้าพนักงานตำรวจ หากมาถึงศาลนั้นค่าปรับก็จะสูง หากมาถึงศาลนั้นแล้วกระทำความผิดซ้ำก็就会有การยึดใบอนุญาต พักใช้ใบอนุญาตหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขึ้นตามลำดับ รวมทั้งอาจจะส่งไปอบรมเรื่องวินัยจรรยาบรรณในหลักสูตรที่ศาลเป็นคนกำหนดออกไป ฉะนั้นระบบของการจัดตั้งศาลจรรยาบรรณจึงมีคุณอนันต์นะครับ

ประการที่ ๒ ประโยชน์ของศาลจรรยาบรรณนั้นเป็นกลไกที่เป็นกลไกที่ใช้
อำนาจของเจ้าหน้าที่ของรัฐในการที่จะปฏิบัติหน้าที่ลดการใช้ดุลยพินิจที่มีลักษณะเป็นการ
สุ่มเสี่ยงต่อการเลือกปฏิบัติต่อผู้กระทำความผิดรายหนึ่งรายใดไม่ว่าก่อนหรือหลังที่มีการออก
ใบสั่งจรรยาบรรณ ซึ่งตรงนี้ก็จะเป็นประโยชน์ในเชิงของกฎหมาย

ประการที่ ๓ ที่อยากจะกราบเรียนเพิ่มเติมว่าแนวคิดของการจัดตั้ง
ศาลจรรยาบรรณมิได้เกิดขึ้นมาในคณะกรรมการการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบ
ความปลอดภัยทางถนนเพียงครั้งแรก แต่หากเกิดจากแนวคิดของสำนักงานศาลยุติธรรม
ซึ่งเคยร่างกฎหมายวิธีพิจารณาความผิดไว้ตั้งแต่ปี ๒๕๔๖ ถึง ๒๕๔๗ มีการเสนอไปยัง
ฝ่ายบริหารคือรัฐบาลในขณะนั้น เพียงแต่สถานการณ์และความพร้อมอาจจะไม่เหมาะสม
แต่ผมคิดว่าวันนี้สถานการณ์เปลี่ยนแปลงไป ปัจจัยเงื่อนไขต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นคน ไม่ว่าจะเป็น
ยานพาหนะ ไม่ว่าจะเป็นลักษณะความผิดที่เกิดขึ้นสูงจนเพียงพอแล้วที่คิดว่าสังคมไทย
ควรมีสศาลจรรยาบรรณซึ่งเป็นเสาหลักอีกต้นหนึ่งในระบบความปลอดภัยทางถนนที่สามารถ
ที่จะทำให้เกิดการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพนะคะ

ส่วนประเด็นที่ท่านสมาชิกได้กรุณาซักถามว่าคดีในส่วนของศาลจรรยาบรรณ
วิธีพิจารณาความผิดจรรยาบรรณนั้นไม่มีส่วนทางแพ่งหรืออย่างไร ความจริงท่านอำนวยการก็ได้ตอบ
ไปแล้ว แต่ผมขออนุญาตขยายความเพิ่มเติมว่าในส่วนกฎหมายฉบับนี้เป็นลักษณะคดีจรรยา
บรรณที่ไม่มีคู่กรณี นั้นหมายถึงว่าจอรรถในที่ห้ามจอด ขับรถด้วยความเร็ว ขับรถลักษณะที่
ก่อให้เกิดอันตรายไม่มีคู่กรณี ฉะนั้นก็จะเป็นความผิดที่ไม่มีคู่กรณีจึงไม่มีความผิดในทางแพ่ง
เข้ามาเกี่ยวข้อง หากในทางกลับกันมีคู่กรณีที่ขับรถเกิดอุบัติเหตุ ทรัพย์สินเสียหาย บาดเจ็บ
สาหัส ซึ่งก็เป็นความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๓๐๐ มีโทษจำคุกไม่เกินสามปี
ปรับไม่เกินหกพันบาท นั่นคือในส่วนของประมวลอาญา ประมวลถึงแก่ความตายก็เป็น
ความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๒๙๑ ซึ่งมีระวางโทษจำคุกถึงสิบปี ปรับถึง
สองหมื่นบาท เป็นต้น ซึ่งเหล่านี้เป็นคดีอาญาสินไหม ความหมายก็คือว่ามีทั้งความเสียหาย
ทางอาญาและความเสียหายทางแพ่ง ในคดีที่ศาลยุติธรรมได้ดูแลนั้นปัจจุบันทางผู้เสียหาย
มักจะรู้สิทธิของตน ก็คือสามารถยื่นคำร้องเข้ามาในคดีอาญาที่พนักงานอัยการเป็นโจทก์ฟ้อง
ผู้กระทำความผิดในข้อหาขับรถโดยประมาททำให้อื่นถึงแก่ความตายหรือบาดเจ็บสาหัส
ก็ยื่นคำร้องขอเรียกค่าเสียหาย เช่น ค่ารักษาพยาบาล ค่าเสียความสามารถในการประกอบ

การงาน หรืออื่น ๆ หรือค่าปลงศพ หรือค่าจัดการงานศพ เป็นต้น เป็นจำนวนถึงหลักแสน หรือหลักล้านโดยไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมศาลแต่ประการใด ซึ่งในส่วนนี้ก็ถือว่าเป็นคดีอาญา สิ้นไหมในความหมายของภาษากฎหมาย ศาลก็จะพิพากษาทั้งคดีอาญาซึ่งอาจจะมีโทษ จำคุกหรือปรับแล้วแต่กรณี หรือจำคุกอย่างเดียว ส่วนโทษความรับผิดชอบในทางแพ่งศาลก็จะพิพากษาให้ไปพร้อม ๆ กัน โดยที่ลดภาระของผู้เสียหายไม่ต้องมาฟ้องเป็นคดีใหม่สามารถยื่นคำร้องเข้ามาในคดี ในส่วนนี้ก็เป็นประโยชน์ส่วนหนึ่งที่แยกออกจากศาลจรรยาแล้วยังอยู่ในระบบคดีอาญาปกติที่สามารถฟ้องต่อศาลที่มีเขตอำนาจได้ ก็อยากจะเรียนสรุปว่า ระบบของศาลจรรยาที่หลายท่านกรุณาให้ข้อคิดให้ข้อเสนอแนะนั้น ผมเองเชื่อว่า ท่านประธานนิกรในฐานะประธานกรรมการก็คงจะได้มาปรับปรุงหรือดูเพื่อให้เกิดความรอบคอบ ถ้าหากจะต้องมีการขับเคลื่อนผลักดันกฎหมายก็เชื่อว่าจะเป็นประโยชน์ต่อสังคมไทยครับ ขอขอบคุณครับ

นางสาววลัยรัตน์ ศรีอรุณ (รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ คนที่สอง) : ต่อไปจะเรียงลำดับอย่างไรคะ จะเป็นท่านธนะพงศ์ก่อนใช้ไหมคะ เชิญท่านธนะพงศ์คะ

นายธนะพงศ์ จินวงษ์ (ผู้ชี้แจงในนามคณะกรรมการ) : ท่านประธาน ท่านสมาชิกสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศครับ ก่อนอื่นผมในฐานะที่ทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนมาจะ ๑๐ ปีแล้วนะครับ ก็รู้สึกดีใจนะครับ แล้วก็ขอบพระคุณถึงความห่วงใย เห็นถึงความมุ่งมั่นที่จะสร้างการเปลี่ยนแปลงการปฏิรูปในเรื่องความปลอดภัย แล้วเชื่อว่าจุดเปลี่ยนในครั้งนี้ของสิ่งที่จะเกิดการเปลี่ยนแปลงจะทำให้ความสูญเสียของบ้านเราซึ่งมันไต่อันดับขึ้นเรื่อย ๆ จนเป็นอันดับ ๒ ของโลกนี้ลดลงให้ได้ สิ่งที่จะอยากจะขอนำเรียนโดยสั้น ๆ ก็คือว่าที่อาจารย์พรพันธุ์ได้ชี้ประเด็นเรื่องของแผนระยะสั้นก็ดี หรือระยะกลางก็ดี ควรจะมีโฟกัสไปที่รถจักรยานยนต์ อันนี้เห็นด้วยเลยครับ เพราะว่า ๗๒ เปอร์เซ็นต์ของคนเสียชีวิตเป็นรถจักรยานยนต์นะครับ แล้วในแผนที่ออกแบบไว้ทั้งระยะสั้น ระยะกลาง ระยะยาว ได้ถูกพูดถึงและมุ่งมั่นเรื่องนี้อยู่แล้วครับ

ในระยะสั้นเรื่องของรถจักรยานยนต์จะเพิ่มถึงแนวทางการบังคับใช้ทั้งสายหลักและสายรองนะครับ เพราะว่ารถจักรยานยนต์ถ้าเจาะลึกลงไปจะพบว่า ๔๒ เปอร์เซนต์ของคนที่ใช้รถจักรยานยนต์ไม่มีคู่มือ ก็คือล้มเอง คนกลุ่มนี้ก็จะมียู ๒ ส่วนก็คือ ๑. ตีมาแล้วขับนะครับ แต่ทั้งหมดที่เราเจอในคนที่เสียชีวิตก็คือไม่ใส่หมวกนิรภัย เพราะฉะนั้นทำอย่างไรจะเซฟ (Safe) ชีวิตได้ ก็คือต้องมีการบังคับใช้เรื่องหมวกนิรภัยควบคู่ไปด้วย อันนี้เป็นประเด็นที่สำคัญ

ส่วนแผนระยะกลางในเรื่องรถจักรยานยนต์ ถ้าดูในเอกสารหน้า ๕๕ จะถูกเขียนไว้ชัดว่ารถจักรยานยนต์จะต้องถูกรื้อระบบที่สำคัญเลย ก็คือในช่วงวัยที่มีความเสี่ยงสูงที่สุดคือ ๑๕ ถึง ๑๙ ปี ซึ่งกฎหมายอนุโลมให้เด็กที่อายุน้อยกว่า ๑๙ ปี ซี่รถได้ต้องไม่เกิน ๑๑๐ ซีซี เพราะฉะนั้นตรงนี้ทำอย่างไรให้มีระบบการศึกษา แล้วก็ทบทวนให้เกิดความปลอดภัยในกลุ่มที่อายุน้อยนะครับ ก็คือไม่ว่าจะเป็นสเปก (Spec) ของล้อ หน้ายาง แล้วก็เรื่องของความเร็วถ้าสามารถปรับและจัดการในเรื่องนี้ได้ก็จะช่วยเซฟ (Safe) ซึ่งตรงนี้ท่านประธานนิกรเองก็ได้หารือกันเรื่องนี้ไปทางดับเบิลยูเอชโอ (WHO) นะครับ แล้วก็ตัวแทนของดับเบิลยูเอชโอ (WHO) ก็เห็นถึงความสำคัญว่าอยากจะหยิบยกเรื่องของความสูญเสียในกลุ่มรถจักรยานยนต์ของเมืองไทยเป็นบทเรียนสำคัญให้ประเทศอื่น ๆ ทั่วโลกได้เรียนรู้แล้วก็จะมีการศึกษาร่วมกัน อันนี้ก็ถือว่าเป็นอีกจุดหนึ่งที่จะทำให้ความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์นี้เกิดขึ้นนะครับ

ส่วนประเด็นในเรื่องของความปลอดภัยของเด็กที่ซ้อน อันนี้เห็นด้วยว่าเป็นประเด็นสำคัญเพียงแต่ว่า ทำอย่างไรจะมีวิธีการจัดการที่สามารถหาจุดลงตัวได้ เพราะว่าถ้าเด็กอายุน้อยกว่า ๒ ขวบก็ไม่มีหมวกนิรภัยสำหรับเด็กอายุน้อยกว่า ๒ ขวบ จริง ๆ ควรห้ามเลยแต่ในความเป็นจริงก็คือห้ามยังไม่ได้ ก็ต้องหาวิธีการจะมีมาตรการอะไรที่ปลอดภัยกับเด็กกลุ่มนี้ ซึ่งจะต้องมีการศึกษารองรับ อันที่ ๒ ก็คือเด็กที่อายุน้อยกว่า ๗ ขวบ ขาจะไม่ถึงที่วางเท้า ต่อให้มีหมวกแต่ก็จะอยู่ในลักษณะที่มีความเสี่ยง เพราะฉะนั้นตรงนี้ก็จะต้องมีการออกแบบปรับปรุงการออกแบบให้เด็กที่ขาไม่ถึงสามารถมีการยึดเกาะได้นะครับ อันนี้ก็จะจะเป็นสิ่งที่ต้องถูกทบทวนนะครับ เพราะฉะนั้นทั้งหมดแล้วของเรื่องรถจักรยานยนต์ตอนนี้ถูกไฟก๊ส แล้วก็ถูกเรียบเรียงเอาไว้แล้วที่จะมีการศึกษารองรับแล้วก็จะมีการปรับเปลี่ยน เพราะว่าครั้งหนึ่งมันมีการปรับเปลี่ยนในเรื่องนี้ครั้งใหญ่แล้ว ในเรื่องของ

การเปิดไฟตรงนั้นก็เป็นจุดเปลี่ยนสำคัญที่สมัยท่านนิกรได้ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลง ถ้าติดตามตัวเลขจริง ๆ ช่วงนั้นจะมีความสูญเสียที่ลดลงไปกว่า ๒๐ เปอร์เซนต์ อันนั้นก็เป็นจุดเปลี่ยนที่สำคัญ เพราะฉะนั้นในครั้งนี้อะไรเราสามารถปรับปรุงสเปก (Spec) ให้วงล้อก็ดีขึ้น หน้าที่ดี หรือความเร็วลดลง จัดการความเร็วได้ก็จะลดความสูญเสียได้ครับ

นางสาววัลย์รัตน์ ศรีอรุณ (รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ คนที่สอง) : ขอบพระคุณค่ะ ต่อไปเชิญท่านสนธิ พรหมวงษ์ ค่ะ

นายสนธิ พรหมวงษ์ (กรรมการ) : กราบเรียนท่านประธานสภา ท่านสมาชิกสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้วยความเคารพ ต้องขอขอบพระคุณ ท่านสมาชิกผู้ทรงเกียรติที่ให้คำชี้แนะ คำแนะนำแล้วก็แลกเปลี่ยนพร้อมทั้งในเรื่องของข้อเสนอแนะ ก็ขออนุญาตนำเรียนประเด็นที่ทางสมาชิกได้ให้คำแนะนำเกี่ยวกับเรื่องของใบอนุญาตขับรถ หรือคุณภาพของใบขับขี่ที่ท่านสมาชิกผู้ทรงเกียรติได้ให้คำแนะนำ ก็จะมีท่าน สปท. พรพันธุ์ ท่าน สปท. เฉลิมชัย ท่านกฤษณะ แล้วก็ท่าน สปท. สุรินทร์ ถ้าเอ่ยชื่อไม่ครบก็ขอภัยไว้ด้วยนะครับ ก็นำเรียนว่าจริง ๆ แล้วก็จุดประสงค์ตรงกัน ก็ในแง่ของความเชื่อมั่นความมั่นใจในการที่เราใช้รถใช้ถนนบนทางหลวงสาธารณะที่อยู่ด้วยกัน คนที่ขับรถข้างหน้าเรา คนที่กำลังจะแซงเรา คนที่เรา กำลังจะแซง เราจะได้มั่นใจว่าใบอนุญาตที่คนที่ขับรถตรงนั้นมีคุณภาพในการขับรถได้มากน้อยแค่ไหน เพราะฉะนั้นกลไกตรงนี้เองก็อยู่ในแผนยุทธศาสตร์ที่ทางคณะกรรมการเราได้นำเสนอไว้แล้ว เพียงแต่ว่าวันนี้ที่เราโฟกัส โฟกัสในภาพใหญ่ -----

เมื่อสมาชิกให้คำแนะนำก็ขออนุญาตนำเรียนว่าในกรอบของยุทธศาสตร์ แนวทางในการเพิ่มคุณภาพของใบอนุญาตเพื่อความเชื่อมั่นความมั่นใจในการขับขี ต้องนำเรียนว่าแนวคิดอันนั้นก็เพื่อให้ใบอนุญาตขับขีทุกประเภททุกใบออกยาก แต่ยึดได้ง่าย กระบวนการของการออกยากก็เรียนว่าเราจะเพิ่มทั้งความเข้มข้นในทุกกระบวนการของใบอนุญาตเลย ทั้งในเรื่องของการต่อใบอนุญาต การออกใบอนุญาตใหม่ การทดสอบสมรรถนะร่างกายในขั้นตอนก่อนที่จะภาคทฤษฎี แม้แต่ภาคทฤษฎีเองเราก็จะเพิ่มทั้งตัวเนื้อหาให้ครอบคลุมในเรื่องของมาตรฐานสอบข้อเขียน หรือแม้แต่สอบปฏิบัติทั้งข้อเขียนและปฏิบัติ ตอนนี้หน่วยงานเราเองก็ได้เริ่มดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องของ เขาเรียกว่าเพื่อลดในดุลยพินิจ ไม่ว่าจะใช้สอบโดยการประเมินโดยระบบอิเล็กทรอนิกส์ อันนั้นไม่ว่าจะเป็นของอีเอกซ์แซม (e-Exam) แล้วก็แม้แต่ภาคปฏิบัติเองตอนนี้เราก็จะขยายผลไปสู่ในเรื่องของมาตรฐานที่ประเมินโดยลักษณะของอิเล็กทรอนิกส์เช่นเดียวกัน อันนั้นก็อยู่ในรูปของอีไดรฟ์วิง (e-Driving) ตรงนี้ก็ขยายผลไปทั้งหมดแห่งของหน่วยที่ออกใบอนุญาตขับขี ซึ่งระบบแล้วเรียนว่าเราใช้เครื่องมือเทคโนโลยีมาพัฒนา ก็โดยใช้ระบบของการออนไลน์ (Online) แล้วก็ลิงก์ (Link) แล้วก็เป็มาตรฐานแนวทางเดียวกัน ก็นำเรียนว่าเกี่ยวกับเรื่องของความเข้มข้นในเชิงของภาคทฤษฎี จริง ๆ แล้วได้ปรับไปในระดับหนึ่งแล้ว ก็เรียนว่าจากเดิมที่ใบตัวข้อสอบทฤษฎีจาก ๓๐ ข้อ ผ่าน ๘๐ เปอร์เซนต์ ณ ปัจจุบัน เดียวนี้ก็คือเป็นข้อสอบที่ออก ๕๐ ข้อ ผ่าน ๙๐ เปอร์เซนต์ แล้วก็ตัวข้อสอบเองเราก็จะพัฒนาในทุกปี แล้วก็เรียนว่าข้อสอบนี้ก็จะเพิ่มมากขึ้นจากปัจจุบันที่เป็น ๑,๐๐๐ ข้อ ต่อไปก็จะอยู่ใน ๑,๕๐๐ ถึง ๑,๖๐๐ ข้อ เพื่อเป็นลักษณะของแรนดอม (Random) ออกมาในการเลือก แต่เรียนว่าข้อสอบเหล่านี้ก็จะไม่ใช่เป็นเรื่องของความลับ ไม่เหมือนสอบของในระบบในการศึกษา เพราะว่าจุดประสงค์เราต้องการให้คนมีความรู้เกี่ยวกับเรื่องของการขับขี เพราะฉะนั้นแล้วตรงนี้กรรมการขนส่งทางบกก็จะลงไว้เผยแพร่ในทุกช่องทาง ไม่ว่าจะเป็นเอกสารเผยแพร่ เอกสารโฆษณาไปจนถึงเว็บไซต์ (Web site) ของหน่วยงาน จริง ๆ ก็เพื่อต้องการให้ประชาชนมีความรู้เกี่ยวกับเรื่องของภาคทฤษฎีที่ครอบคลุม ไม่ว่าในเรื่องของกฎหมายจราจร ในเรื่องของการใช้รถใช้ถนนไปจนถึงในเรื่องของพฤติกรรมการใช้รถต่าง ๆ แล้วเรียนว่าในการพัฒนาด้วยความเคารพ ก็คือเราได้กำหนดทิศทางแล้วว่าจะเพิ่มมาตรฐานจากตรงนี้ไปอีก จากที่เรียนว่าเพิ่มจาก ๓๐ ข้อ ผ่าน ๘๐ เปอร์เซนต์ เป็น ๕๐ ข้อ ผ่าน ๙๐ เปอร์เซนต์ ในปีต่อไป ในปีหน้าเลยตรงนี้เราได้

กำหนดเป็นเชิงนโยบาย แล้วก็ทิศทางตามยุทธศาสตร์ของคณะกรรมการเรา ก็คือเริ่มตั้งแต่เดือนมกราคม ปี ๒๕๖๐ ก็คือจะเพิ่มเป็น ๖๐ ข้อ ผ่าน ๙๐ เปอร์เซนต์ แล้วก็เพิ่มจำนวนข้อสอบ แล้วการแรนดอม (Random) จะไม่แรนดอม (Random) ในลักษณะของ ๑,๖๐๐ ข้อ มาแรนดอม (Random) ที่ ๖๐ ข้ออย่างเดียว เราจะคลัสเตอร์ (Cluster) ของกลุ่มความรู้ใน ๖๐ ข้อนี้จะต้องครอบคลุมทั้งในเรื่องของกฎหมายจราจร ในเรื่องการใช้รถใช้ถนน ในเรื่องของการพฤติกรรมการใช้รถ อันนี้ก็จะเป็นในมาตรการ แล้วเรียนด้วยความเคารพก็คือ ณ ปัจจุบันผู้ที่จะต้องมาประสานในเรื่องของการทำใบอนุญาตขับขี่มีจำนวนที่มากขึ้นเป็นลำดับ เนื่องจากว่าจากปี ๒๕๕๖ เป็นต้นมา ทางกรมการขนส่งทางบกได้ยกเลิกเกี่ยวกับเรื่องของใบอนุญาตตลอดชีพ ก็แปลว่าต่อไปนี้ผู้ที่มาผ่านกระบวนการทำใบอนุญาตใหม่ ๒ ปีนี้ชั่วคราว แล้วมาต่อเป็นใบอนุญาต ๕ ปี จาก ๕ ปีก็ต้องเป็นต่อ ๕ ปี จะต้องต่อทุกปี ก็แปลว่าคนที่มียู่แล้วก็ต้องมาผ่านกระบวนการในเรื่องของใบอนุญาตซึ่งตรงนี้เองในการต่อใบอนุญาตเราก็จะไม่ให้ต่อในลักษณะของการใช้สิทธิ จะต้องมีผ่านกระบวนการในเรื่องของทดสอบ ใบรับรองแพทย์ แล้วก็ทดสอบในเรื่องของภาคทฤษฎีด้วย อันนี้ก็เรียนว่าในกระบวนการ และอีกอันหนึ่ง ก็คือผู้ที่ทำใบอนุญาตใหม่ แม้แต่ ๑ ครอบครัวมีรถอยู่คันเดียว มีรถมอเตอร์ไซด์อยู่แค่คันเดียว ก็จะต้องทั้งครอบครัวมาทำใบอนุญาตก็แปลว่าปริมาณประชาชนที่จะต้องมาติดต่อเพื่อทำใบอนุญาตขับขี่ตรงนี้มีมากขึ้น ในขณะที่ทรัพยากรเราคงที่ -----

เรียนว่าตอนนี้กรมการขนส่งทางบกได้กำหนดทิศทางแล้วนะครับว่าภายใน ๑ ตุลาคม ปี ๒๕๖๐ หรือภายในปีหน้า ตรงนี้เราประกาศเพื่อที่จะให้ต่อไปในกระบวนการทำใบอนุญาต ขับขี่ในเรื่องของเข้มข้นทั้งเรื่องของการปฏิบัติ เข้มข้นทั้งเรื่องทฤษฎีนี้เราจะกำหนดให้ต้องผ่านจากโรงเรียนสอนขับรถนะครับ พอผ่านโรงเรียนสอนขับรถก็แปลว่าในกระบวนการของ กรมการขนส่งทางบกจะเป็นหน่วยงานในเรื่องของการควบคุมกำกับดูแลในเรื่องของ เรกูเลเตอร์ (Regulator) แล้วก็ติดตามโดยใช้พลังเจ้าหน้าที่ที่มีทั้งหมดในการออกแบบ ในเรื่องของการติดตาม อันนี้ก็เป็นทิศทางของใบอนุญาตเพื่อสร้างความมั่นใจ ในทุกกระบวนการ ก็ขออนุญาตใช้เวลาเพียงเท่านี้ ขอบคุณมากครับ

นางสาววลัยรัตน์ ศรีอรุณ (รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ คนที่สอง) : ขอบพระคุณมากค่ะ เชิญท่านดุสิต เครื่องงาม ค่ะ

ศาสตราจารย์ดุสิต เครื่องงาม : ขอบคุณครับท่านประธาน สั้น ๆ ครับ ก็มีท่านสมาชิกผู้ทรงเกียรติได้ถามเกี่ยวกับเรื่อง จปถ. อยู่ ๒ คำถาม ๓ คำถาม อย่างเช่น จะมีความต่อเนื่องได้อย่างไร หรือไม่ ผมขอกราบเรียนนะครับว่าโมเดล (Model) ของระบบ การมีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทางถนน ในเบื้องต้นตอนนี้เราเสนอให้รัฐบาลออกมาเป็น ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี พอเป็นระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีแล้วในนั้นถ้าอ่านดู ในระเบียบก็ไม่ได้มีบทลงโทษอะไรต่าง ๆ ที่รุนแรงตรงนั้นนะครับ เราก็มองว่าต่อไป ถ้าหากว่าความเป็นเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทางถนนนั้นมีความจำเป็นแล้วก็ได้ประโยชน์ ต่อประเทศชาติในคราววาระต่อไปก็อาจจะมีการเสนอออกมาเป็นพระราชบัญญัติเกี่ยวกับ เรื่อง จปถ. ก็เป็นไปได้ นั่นคือประการหนึ่งที่จะทำให้มีความต่อเนื่อง

อีกข้อหนึ่งที่จะทำให้ จปถ. มีความต่อเนื่องก็คือว่า กระผมเองโดยส่วนตัว ก็มีความเชื่อว่า จปถ. จากนี้ไปจะถือว่าเป็นวิชาชีพอันหนึ่งของคนไทย ไม่ว่าท่านจะอยู่ใน หน่วยงานภาคเอกชนหรือว่าอยู่ในหน่วยงานราชการ ท่านสามารถที่จะใช้ความเป็น ผู้ชำนาญานของความเป็น จปถ. เข้าไปสมัครงานหรือว่าได้เลื่อนขั้นเลื่อนตำแหน่งนะครับ ก็จะทำให้เป็นอาชีพ เป็นหน้าที่ที่มีความทรงเกียรติ เพราะว่าจะมีอำนาจหน้าที่ทั้งใน การฝึกอบรม เมื่อสักครู่มีการพูดถึงเรื่องใบขับขี่ที่บอกว่าใครที่ได้ใบขับขี่ตลอดชีพไปแล้วไม่ได้ ไปยกเลิก แต่ว่าท่านสมาชิกก็ได้บอกว่ก็น่าจะมีการเชิญไปอบรมหรือว่าตรวจสอบสมรรถนะ เหล่านี้แหละครับคือเจ้าหน้าที่ จปถ. ก็จะสามารถเข้ามามีบทบาทช่วยการทำงานให้กับ

กรรมการขนส่งทางบกต่าง ๆ ในการที่จะตรวจสอบสมรรถนะต่าง ๆ ก็คงขอกราบเรียน
เท่านี้ครับ ขอบพระคุณครับ

นางสาววลัยรัตน์ ศรีอรุณ (รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
คนที่สอง) : ขอบพระคุณค่ะ เรียนเชิญท่านนิกร จ่านอง ค่ะ

นายนิกร จ่านอง (ประธานกรรมาธิการ) : ผม นิกร จ่านอง นะครับ ประธาน
กรรมาธิการ ก่อนอื่นก็ต้องกราบขอภัยที่ว่าเราใช้เวลาท่านเยอะมากเลย แต่ว่าอย่างที่เรียน
แล้วว่าเหมือนเราทำงานก่อนตาย เพราะว่าคณะกรรมาธิการชุดนี้มีอายุ ๑๒๐ วัน ตอนนี้
เท่ากับว่าทำให้เสร็จแล้วก็จะได้ตายตาหลับ แล้วเราก็เลยมีประเด็นเยอะมากมา
เป็นประเด็น ๓ ปฏิรูปซ้อนกันอยู่ขณะนี้ครับ ก็ไปหมดแล้ว เหลือแต่จะกลับมาอีกครั้งก็เรื่อง
การจราจรเมืองใหญ่ ซึ่งท่านประธานเสร็จจะนำกลับเข้ามา ไม่เกิน ๑๒๐ วัน ไม่เยอะแบบนี้
แล้วข้อที่ ๒ ก็คือจะขอขอบพระคุณมากกว่าประเด็นที่ท่านทั้งหลายนำเสนอเนี่ยเรามีเจ้าหน้าที่
ข้างหลังรวบรวมไว้ วันที่ ๔ คือวันพฤหัสบดีนี้เราจะเรียกประชุมแล้วก็เอาประเด็นของ
ท่านไปเรียง แล้วก็ส่วนที่จะไปเพิ่มเติมอะไรพวกนี้เพื่อปรับ อายุเราน้อยอยู่ จะได้ส่งให้ทาง
สภาโดยเร็ว เพราะว่าอย่างที่ท่านเพิ่มพงษ์ได้พูดว่าเวลามันไม่รอเราอีกแล้วนะครับ สุดท้าย
ก็อยากจะกราบขอความอนุเคราะห์ท่านช่วยสนับสนุน เพราะว่าถ้าเราได้เสียงเยอะ ๆ
เวลาที่ไปยังส่วนของรัฐบาลเขาจะได้ฟังเรามาก ๆ นะครับ กราบขอบพระคุณครับ สวัสดีครับ

นางสาววลัยรัตน์ ศรีอรุณ (รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
คนที่สอง) : ขอบคุณค่ะ เป็นอันว่าที่ประชุมได้พิจารณารายงาน เรื่อง การปฏิรูประบบ
ความปลอดภัยทางถนน และร่างพระราชบัญญัติวิธีการพิจารณาคดีจราจร พ.ศ.
แล้วนะคะ

พลอากาศตรี เฉลิมชัย เครืองาม : ท่านประธานขออนุญาตนัดเดี๋ยวครับ

นางสาววลัยรัตน์ ศรีอรุณ (รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
คนที่สอง) : ท่านเฉลิมชัยมีอะไรคะ

พลอากาศตรี เฉลิมชัย เครืองาม : ขออนุญาตนัดเดี๋ยวท่านประธานครับ
ท่านอนุญาตนะครับ เฉลิมชัย เครืองาม ครับ เรื่องนี้เป็นเรื่องสำคัญและคิดว่าคงจะขอความ
ชัดเจน ผมได้อภิปรายไปแล้วและเป็นคำถามไป แต่ว่าคำตอบก็ยังไม่ชัดเจน ผมสนับสนุน
ทั้งหมดที่ท่านเสนอมาวันนี้อยู่แล้ว แต่ประเด็นที่ผมขออนุญาตเรียนถามเป็นประเด็นสุดท้าย

๑๕๖

สปท. ๓๙/๒๕๕๙

ประกาศลักษณะ ๗๗/๓

ท่านได้ตอบมาแต่ยังไม่เคลียร์ (Clear) คือประเด็นเรื่องของพระราชบัญญัติวิธีพิจารณา
คดีจราจร ท่านได้ตอบว่ากฎหมายฉบับนี้พิจารณาในคดีอาญาที่ไม่มีคู่กรณี อันนี้ชัดเจน
คำถามของผมชัดเจนนะครับ ท่านช่วยกรุณาตอบด้วย -----

- ๗๘/๑

แสดงว่าถ้าเป็นคดีจราจรที่เป็นคดีอาญาและมีคู่กรณีไปขึ้นศาลยุติธรรม คือศาลอาญา ตามปกติใช้หรือเปล่า เพราะว่าวิธีพิจารณาของทั้ง ๒ ศาลนี้ต่างกัน กฎหมายฉบับนี้เป็นวิธีพิจารณาคดีจราจรด้วยวิธีการไต่สวน ส่วนของคดีอาญาทั่วไปในศาลยุติธรรมนั้นเป็นคดีพิจารณาโดยการกล่าวหา เพราะฉะนั้นอันนี้มีความแตกต่าง ขอความกรุณาตรงนี้ให้ชัดเจน เพราะว่าตอนนี้ต้องร้องป่าวกันเยอะกันแล้วนะครับว่าอนาคตเราจะมีศาลจราจร

นางสาววลัยรัตน์ ศรีอรุณ (รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ คนที่สอง) : ขอบคุณค่ะ เรียนเชิญตอบ ท่านสิทธิศักดิ์ค่ะ

นายสิทธิศักดิ์ วนะชกิจ (ผู้ชี้แจงในนามคณะกรรมการ) : กราบเรียน ท่านประธาน ผม สิทธิศักดิ์ วนะชกิจ ที่ปรึกษากรรมการ ผมขออนุญาตตอบท่านสมาชิก ที่ได้กรุณาซักถามในประเด็นเกี่ยวกับวิธีพิจารณาคดีจราจรนะครับ ผมขออนุญาตตอบ เป็นอย่างนี้ครับว่า ในร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจรที่เสนออยู่ในคณะกรรมการ วิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนนนั้นเน้นเฉพาะด้านคดีอาญา ที่ไม่มีคู่กรณีนะครับ อันที่ ๒ เป็นการดึงเอาความผิดตามกฎหมาย ๓ ฉบับ ๑. พระราชบัญญัติจราจรทางบก ๒. พระราชบัญญัติรถยนต์ ๓. พระราชบัญญัติ การขนส่งทางบก ประมาณ ๓๐ มุลฐานความผิด หรือ ๓๐ มาตราโดยประมาณ มาบัญญัติไว้ว่า บรรดาคดีเหล่านี้เป็นคดีที่มีอัตราโทษลหุโทษ คือระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน ปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือโทษสูงกว่านั้นในบางข้อหา มาขึ้นสู่ศาลจราจรเพื่อให้การ บังคับใช้กฎหมายในส่วนนี้เกิดประสิทธิภาพด้วยความรวดเร็ว

ประการที่ ๒ หากมีคู่กรณีอย่างที่ท่านได้ซักถามนะครับว่า ขับรถประมาท ชนกัน ทรัพย์สินเสียหาย แล้วก็มีอาการลักษณะเป็นอันตรายแก่ร่างกาย จิตใจ หรือบาดเจ็บสาหัสหรือถึงแก่ชีวิตก็ดี คดีเหล่านี้ก็จะมาที่ศาลยุติธรรมตามปกติละครับ ถ้าเป็นโทษน้อย ก็ไปอยู่ที่ศาลแขวง ถ้าโทษหนักถึงแก่ชีวิตก็ไปอยู่ที่ศาลจังหวัด อย่างไรก็ตามคดีจราจรหรือ ศาลจราจรนั้นก็อยู่ในระบบของศาลยุติธรรม ศาลเดียวกันครับ เพียงแต่ว่าเราแยกเป็นราง เป็นแทร็ก (Track) ว่าถ้าเป็นคดีจราจรการพิจารณาก็ระบบไต่สวน ศาลเป็นผู้ซักถามพยานเอง เพื่อให้คดีเหล่านี้ได้ชำระสะสางแล้วเสร็จโดยรวดเร็ว ถ้าหากมีคู่กรณีนั้นมันอาจจะมี การต่อสู้พิสูจน์ความถูกต้องความผิด มีการต่อสู้ประเด็นค่าเสียหายซึ่งเป็นคดีแพ่งหรือคดีแพ่ง ที่เกี่ยวเนื่องกับคดีอาญา ฉะนั้นมันก็มีภาระการพิสูจน์ตามหลักกฎหมายทั่วไป

แต่ทั้ง ๒ ประเด็นนี้ก็ไม่ได้ล่าช้า ปัจจุบันระบบของศาลยุติธรรมก็สามารถพิจารณาคดีต่อเนื่องได้รวดเร็ว ในชั้นศาลสูงก็แล้วเสร็จโดยรวดเร็วเช่นเดียวกัน ก็เรียนว่าไม่ว่าจะเป็นความผิดในลักษณะที่ไม่มีคู่กรณีหรือมีคู่กรณีนั้นชั้นศาลยุติธรรม เพียงแต่ศาลจรรยาบรรณเป็นศาลเฉพาะด้านที่จะทำให้คดีที่ไม่มีคู่กรณี แล้วก็คนที่หลีกเลี่ยงลักษณะของไม่ชำระค่าปรับในคดีจรรยาบรรณต้องมาศาลแล้วทำให้การบังคับใช้กฎหมายเกิดประสิทธิภาพครับ

นางสาววลัยรัตน์ ศรีอรุณ (รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ คนที่สอง) : ชัดเจนนะคะ ต่อไปดิฉันจะขอมติจากที่ประชุมนะคะ ก่อนจะขอมติขอตรวจสอบองค์ประชุมก่อนค่ะ

(นางสาววลัยรัตน์ ศรีอรุณ รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ คนที่สอง มีสัญญาณให้สมาชิกที่มาประชุมทราบก่อนทำการตรวจสอบองค์ประชุม)

นางสาววลัยรัตน์ ศรีอรุณ (รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ คนที่สอง) : ขอเชิญท่านสมาชิกใช้สิทธิแสดงตนนะคะ โปรดเสียบัตรและกดปุ่มแสดงตนค่ะ (สมาชิกทำการเสียบัตรและกดปุ่มแสดงตน)

นางสาววลัยรัตน์ ศรีอรุณ (รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ คนที่สอง) : ท่านสมาชิกทุกท่านแสดงตนเรียบร้อยแล้วนะคะ เจ้าหน้าที่ขอผลค่ะ มีผู้เข้าร่วมประชุม ๑๕๐ ท่านนะคะ ครบองค์ประชุมค่ะ

เรื่อง

วันที่ 02 เดือน สิงหาคม พ.ศ. 2559 เวลา 16:04

จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม 150

รายงานของคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูป
ระบบความปลอดภัยทางถนน เรื่อง การปฏิรูประบบ
ความปลอดภัยทางถนน (การตรวจสอบองค์ประชุม)

หน้า 1 / 1.291

ลำดับที่	เลขที่บัตร	ชื่อ-สกุล	ชื่อสังกัด
1		พลโท กมล สุภาพ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
2		พลโท กฤษณะ บวรรัตนารักษ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
3		นายกิลนธ์ สารสิน	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
4		นายกษิต์เดชธนทัต เสกขุนทด	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
5		นายกษิติศ อาชวคุณ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
6		นายกษิต ภิรมย์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
7		นางกอบกุล อาภากร ณ อยุธยา	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
8		นายกิตติ กิตติโชควัฒนา	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
9		นายกิตติ พิทักษ์นิตินนท์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
10		พลเรือเอก ไกรวุธ วัฒนธรรม	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
11		นายขวัญชัย ดวงสถาพร	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
12		พลโท คณิต แจ่มจันทร์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
13		พลเอก คณิต อุทิศสาร	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
14		นายคณิสสร นาวานุเคราะห์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
15		พลอากาศเอก คธาธิพย์ ฤณชู ณ อยุธยา	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
16		นายคำณูณ สิทธิสมาน	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
17		หม่อมราชวงศ์จักรกร จิตรพงศ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
18		พลเอก จารุเกียรติ ชัยวงษ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
19		นายจินดา วงศ์สวัสดิ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
20		พลเอก จิระ โกมุทพงศ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
21		พลเรือเอก จีรพัฒน์ ปานสกุล	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
22		พลอากาศตรี เฉลิมชัย เครื่องงาม	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
23		นายเฉลิมพล ประทีปะวณิช	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
24		นายเฉลิมศักดิ์ อบสุวรรณ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
25		พลเรือเอก ชรินทร์ ชุนทรัพย์พันธุ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
26		นายชัย ชิดชอบ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
27		พลเอก ชัยชาญ ช้างมงคล	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
28		นายชาญวิทย์ ผลชีวิน	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

ลำดับที่	เลขที่บัตร	ชื่อ-สกุล	ชื่อสังกัด
29		นายชาลี เอียดสกุล	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
30		พลตำรวจเอก ชิตชัย วรรณสถิตย์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
31		นายชูชัย ศุภวงศ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
32		นายชูชาติ อินสว่าง	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
33		นายชูศักดิ์ เกวี	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
34		พลเอก ชูศักดิ์ สันติวรฤทธิ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
35		พลเอก ชูศิลป์ คุณาไทย	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
36		นายฐาปบุตร ชมเสวี	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
37		นายณัฐ ฆพานนท์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
38		นายดำรงค์ พิเดช	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
39		ศาสตราจารย์ดุสิต เครื่องงาม	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
40		นายดุสิต ลีลาภัทรพันธุ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
41		พลตำรวจเอก เดชณรงค์ สุทธิชาญบัญชา	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
42		นายตระกูล วินิจฉัยภาค	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
43		พลตำรวจโท ตรีทศ รณฤทธิวิชัย	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
44		นายต่อพงศ์ เสลานนท์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
45		นางถวิลวดี บุรีกุล	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
46		พลอากาศเอก ทวีเดช อังศุสิงห์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
47		นายธงชัย ลีอดุลย์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
48		นายธเนศพล ธนบุญวัฒนะ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
49		ศาสตราจารย์ธรรมศักดิ์ พงศ์พิชญามาตย์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
50		พลเอก ธวัช จารุกุล	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
51		นายธวัชชัย เทอดเผ่าไทย	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
52		พลเอก ธวัชชัย สมุทรสาคร	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
53		นายธานินทร์ ณะเฒ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
54		พลตำรวจโท ธีรจิตร อุตมะ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
55		พลอากาศเอก ธีระภาพ เสนะวงษ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
56		นางนรรัตน์ พิมเสน	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
57		นายนิกร จำนง	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
58		นางนินนาท ชลิตานนท์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
59		พลอากาศเอก นิรันดร์ ยิ้มสรวล	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
60		นายบวรเวท รุ่งรุจี	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

ลำดับที่	เลขที่บัตร	ชื่อ-สกุล	ชื่อสังกัด
61		นายบัญชา ปรมิตนาภรณ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
62		พลโท บัญชา สิทธิวรยศ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
63		นายประมนต์ สุธีวงศ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
64		ร้อยเอก ประยุทธ์ เสาวคนธ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
65		นายประยูร เขียววัฒนา	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
66		นายประสิทธิ์ ปทุมารักษ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
67		พลเอก ปราการ ชลยุทธ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
68		นายปรีชา บุตรศรี	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
69		พลอากาศเอก ปรีชา ประดับมุข	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
70		นายปานเทพ กล้านรงค์ราญ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
71		นางสาวปิยะธิดา ประดิษฐบาฑกา	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
72		นายปิณฑุสร์ พึ่งบุญ ณ อยุธยา	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
73		นายพงศ์ศักดิ์ สุขสันต์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
74		นายพนม ศรีศิลป์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
75		คุณหญิงพรทิพย์ โรจนสุนันท์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
76		พลเอก พอพล มณีรินทร์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
77		พลเรือเอก พระจุนทร ตามประทีป	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
78		นายเพิ่มพงษ์ เชาวลิต	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
79		นายไพฑูรย์ หลิมวัฒนา	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
80		พลเอก ภูติศ ทัดติยโชติ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
81		พลอากาศเอก มนัส รูปขจร	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
82		นายมนู เลียวไพโรจน์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
83		นางมิ่งขวัญ วิชารังสฤษดิ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
84		นางเมธิณี เทพมณี	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
85		พันตำรวจตรี ยงยุทธ สาระสมบัติ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
86		พลเรือเอก ยุทธนา เกิดด้วยบุญ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
87		นางรวีวรรณ ภูริเดช	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
88		นายรังสรรค์ ศรีวรศาสตร์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
89		พลเอก รัชกฤต กาญจนวัฒน์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
90		พลตำรวจเอก เรืองศักดิ์ จิตเอก	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
91		นายเลิศปัญญา นุชนบัณฑิต	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
92		นายเลิศวิโรจน์ โกวัฒนะ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

ลำดับที่	เลขที่บัตร	ชื่อ-สกุล	ชื่อสังกัด
93		พลตำรวจเอก วรพงษ์ ชิวปรีชา	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
94		พลเอก วรวิทย์ พรรณสมัย	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
95		พลโท วรวิทย์ บุญญะสิทธิ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
96		นางสาววลัยรัตน์ ศรีอรุณ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
97		นายวันชัย ศักดิ์อุดมไชย	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
98		นายวันชัย สอนศิริ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
99		นายวัลลภ พริ้งพวงษ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
100		พลเอก วิชิต ยาทิพย์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
101		นายวิเชียร ขวาลิต	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
102		พลเอก วิเชียร ศิริสุนทร	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
103		นายวิทยา แก้วภราดัย	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
104		นายวินัย ดะห์ลัน	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
105		นายวิบูลย์ สงวนพงศ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
106		นายวิรัช ชินวินิจกุล	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
107		นายวิวัฒน์ ศัลยกำธร	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
108		นายวิวรรณ แสงสุริยะฉัตร	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
109		พลเอก วุฒินันท์ ลีลาบุตร	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
110		นายไวยุทธ์ ทองอ่วม	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
111		นายศานิตย์ นาคสุขศรี	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
112		นายศิริชัย ไม้งาม	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
113		นายสถิตย์ ลิมพวงศ์พันธุ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
114		พลเรือเอก สติรพันธุ์ เกยานนท์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
115		นายสนธิรัตน์ สนธิจิรวงศ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
116		นายสมชัย เจริญชัยฤทธิ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
117		พลโท สมชาย ล้นประเสริฐ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
118		นายสมเดช นิลพันธุ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
119		นายสมพงษ์ สระกวี	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
120		พลเอก สราวุฒิ ชลออยู่	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
121		นายสันตศักดิ์ จรุงงามพิเชษฐ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
122		พลตรี สิริวิทย์ นาคทอง	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
123		นายสุชน ชาลีเครือ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
124		พันเอก สุชาติ จันทร์โชติกุล	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

ลำดับที่	เลขที่บัตร	ชื่อ-สกุล	ชื่อสังกัด
125		นายสุนชัย คำคุณเศรษฐ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
126		นายสุรัชย์ ดนัยตั้งตระกูล	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
127		พลโท สุรเดช เพ็ญเจริญ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
128		นายสุรินทร์ จิรวินิชย์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
129		พลเรือเอก สุรินทร์ เริงอารมณ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
130		นายสุวัฒน์ จิราพันธุ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
131		นายเสรี สุวรรณภานนท์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
132		นายเสรี อติภัทระ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
133		นายอโณทัย ฤทธิปัญญาวงศ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
134		พลเรือเอก อนุทัย รัตตะรังสี	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
135		นายอนุสร จิรพงศ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
136		นายอภิชาติ จงสกุล	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
137		พลเอก อภิชาติ เพ็ญภิตติ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
138		นายอนันต์ ชี้อาณวงศ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
139		พลเรือเอก อภิวัฒน์ ศรีวรรณะ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
140		นางอรมน ทรัพย์ทวีธรรม	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
141		นายอรุณ จิรขวาลา	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
142		นายอลงกรณ์ พลบุตร	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
143		ศาสตราจารย์อัครา ศานติศาสน์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
144		นายอักรินทร์ เลิศกิจชัยศิริ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
145		นายอัปดุลฮาติม มินฮาร์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
146		พลตำรวจเอก อัศวิน ขวัญเมือง	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
147		พลตำรวจโท อาจิม โชติวงศ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
148		พลตำรวจโท อำนวย นิยมมะโน	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
149		นายอุทัย เลาหิเชียร	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
150		พลเอก เอกชัย จันทร์ศรี	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

ผู้ปฏิบัติหน้าที่ประธานในที่ประชุม

1. นายอลงกรณ์ พลบุตร รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ คนที่หนึ่ง
2. นางสาววลัยรัตน์ ศรีอรุณ รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ คนที่สอง

ต่อไปดิฉันจะขอมติจากที่ประชุมว่าจะเห็นชอบกับรายงาน เรื่อง การปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน และร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. หรือไม่นะคะ

(นางสาววลัยรัตน์ ศรีอรุณ รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศคนที่สอง มีสัญญาณให้สมาชิกที่มาประชุมทราบก่อนลงมติ)

นางสาววลัยรัตน์ ศรีอรุณ (รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศคนที่สอง) : ขอเชิญท่านสมาชิกใช้สิทธิออกเสียงลงคะแนนคะ ผู้ใดเห็นชอบโปรดกดปุ่มเห็นด้วย ผู้ใดไม่เห็นชอบโปรดกดปุ่มไม่เห็นด้วย ผู้ใดเห็นว่าควรงดออกเสียงโปรดงดออกเสียงคะ

(สมาชิกทำการเลียบบัตรแสดงตนและกดปุ่มลงคะแนน)

นางสาววลัยรัตน์ ศรีอรุณ (รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศคนที่สอง) : ท่านสมาชิกใช้สิทธิออกเสียงลงคะแนนหมดเรียบร้อยแล้วนะคะ เจ้าหน้าที่ขอผลคะแนนนะคะ ผลคะแนนนะคะ มีผู้เข้าร่วมประชุม ๑๕๕ ท่าน เห็นด้วย ๑๔๙ ท่าน ไม่เห็นด้วย ๑ ท่าน งดออกเสียง ๕ ท่าน ไม่ลงคะแนนเสียง ไม่มีคะ

เรื่อง

วันที่ 02 เดือน สิงหาคม พ.ศ. 2559 เวลา 16:05

จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม 155

เห็นด้วย 149

ไม่เห็นด้วย 1

งดออกเสียง 5

ไม่ลงคะแนนเสียง 0

รายงานของคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูป
ระบบความปลอดภัยทางถนน เรื่อง การปฏิรูประบบ
ความปลอดภัยทางถนน

เห็นชอบกับรายงานของคณะกรรมการฯ และ
ร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ.
โดยให้คณะกรรมการนำความเห็นและข้อเสนอแนะ
ของสมาชิกฯ ไปปรับปรุงก่อนส่งรายงานและ
ร่างพระราชบัญญัติไปยังคณะรัฐมนตรีและหน่วยงาน
ที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการต่อไป

หน้า 1 / 1.292

ลำดับที่	เลขที่บัตร	ชื่อ-สกุล	ชื่อสังกัด	ผลการลงคะแนน
1	1	พลโท กมล สุภาพ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
2	3	พลโท กฤษณะ บวรรัตนารักษ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
3	4	นายกิลนัท สารสิน	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
4	5	นายกษิต์เดชธนทัต เสกขุนทด	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	งดออกเสียง
5	6	นายกษิติศ อาชวคุณ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
6	7	นายกษิต ภิรมย์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
7	8	นางกอบกุล อาภากร ณ อยุธยา	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
8	10	นายกิตติ กิตติโชควัฒนา	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
9	11	นายกิตติ พิทักษ์นิตินันท์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
10	13	พลเรือเอก ไกรวุธ วัฒนธรรม	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
11	14	นายขวัญชัย ดวงสถาพร	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
12	17	พลโท คณิต แจ่มจันทร์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
13	19	พลเอก คณิต อุทิศสาร	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
14	20	นายคณิสสร นาวานุเคราะห์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
15	21	พลอากาศเอก คราฑพิภย์ ญูขร ณ อยุธยา	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
16	22	นายคำณูณ สิทธิสมาน	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
17	24	หม่อมราชวงศ์จักรกรรณ จิตรพงศ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
18	25	พลเอก จารุเกียรติ ชัยวงษ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
19	26	นายจินดา วงศ์สวัสดิ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
20	27	พลเอก จิระ โกมุทพงศ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
21	28	พลเรือเอก จีรพัฒน์ ปานสุกน	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
22	31	พลอากาศตรี เฉลิมชัย เครืองาม	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
23	32	นายเฉลิมพล ประทีปะวณิช	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
24	33	นายเฉลิมศักดิ์ อบสุวรรณ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย

ลำดับที่	เลขที่บัตร	ชื่อ-สกุล	ชื่อสังกัด	ผลการลงคะแนน
25	34	พลเรือเอก ชนินทร์ ชุนนัทรพพันธุ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
26	35	นายชัย ชิดชอบ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
27	36	พลเอก ชัยชาญ ช้างมงคล	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
28	37	นายชาญวิทย์ ผลชีวิน	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
29	38	นายชาลี เขียดสกุล	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
30	39	พลตำรวจเอก ชิดชัย วรรณสถิตย์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
31	40	นายชูชัย ศุภวงศ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
32	41	นายชูชาติ อินสว่าง	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
33	42	นายชูศักดิ์ เกวี	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
34	44	พลเอก ชูศักดิ์ สันติวรฤทธิ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
35	45	พลเอก ชูศิลป์ คุณาไทย	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
36	46	นายธำปบุตร ชมเสรี	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
37	51	นายณัฐ ฆพานนท์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
38	52	นายดำรงค์ พิเดช	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
39	53	ศาสตราจารย์ดุสิต เครื่องงาม	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
40	54	นายดุสิต ลีลาภัทรพันธุ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
41	55	พลตำรวจเอก เดชณรงค์ สุทธิชาญบัญชา	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
42	57	นายตระกูล วินิจนัยภาค	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
43	58	พลตำรวจโท ตรีทศ รณฤทธิ์วิชัย	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
44	59	นายต่อพงศ์ เสงี่ยมนท์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
45	60	พลตำรวจเอก ไตรรัตน์ อมาตยกุล	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
46	61	นางถวิลวดี บุรีกุล	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
47	62	พลอากาศเอก ทวีเดช อังคุสิงห์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
48	65	นายธงชัย ลีอดุลย์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
49	68	นายธเนศพล ธนบุญวัฒณ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
50	69	ศาสตราจารย์ธรรมศักดิ์ พงศ์พิชญามาตย์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
51	70	พลเอก ธวัช จารุกุลล์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
52	71	นายธวัชชัย เทอดเผ่าไทย	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
53	73	พลเอก ธวัชชัย สมุทรสาคร	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	ไม่เห็นด้วย
54	74	นายธำนิทร์ ผะเอม	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
55	75	พลตำรวจโท อธิจิตร อุดมะ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
56	76	พลอากาศเอก อธิระภาพ เสนะวงษ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย

ลำดับที่	เลขที่บัตร	ชื่อ-สกุล	ชื่อสังกัด	ผลการลงคะแนน
57	78	นางนรรัตน์ พิมเสน	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
58	79	นายนิกร จำนง	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
59	80	นางนินนาท ชลิตานนท์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
60	81	พลอากาศเอก นิรันดร์ ยิ้มสรวล	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
61	82	นายบวรเวท รุ่งรุจี	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
62	83	นายบัญชา ปรมีสถาภรณ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
63	84	พลโท บัญชา สิทธิวรยศ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
64	85	นางเบญจวรรณ สร้างนิทร	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
65	89	นายประมนต์ สุธีวงศ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
66	90	ร้อยเอก ประยุทธ์ เสาวคนธ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
67	91	นายประยูร เชื้อววัฒนา	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
68	92	นายประสิทธิ์ ปทุมรักษ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
69	93	พลเอก ปราการ ชลยุทธ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
70	94	นายปรีชา บุตรศรี	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
71	95	พลอากาศเอก ปรีชา ประดับมุข	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
72	97	นายปานเทพ กล้านณรงค์ราญ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
73	98	นางสาวปิยะธิดา ประดิษฐ์บาททุกา	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
74	99	นายปีติพงศ์ พึ่งบุญ ณ อยุธยา	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
75	101	นายพงศ์ศักดิ์ฐ์ เสมสันต์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
76	102	นายพนม ศรีศิลป์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
77	104	คุณหญิงพรทิพย์ โรจนสุนันท์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
78	106	พลเอก พหล สง่าเนตร	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
79	107	พลเอก พอพล มณีรินทร์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
80	108	พลเรือเอก พระจุนทร ตามประทีป	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	งดออกเสียง
81	110	นายเพิ่มพงษ์ เชาวลิต	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
82	111	นายไพฑูรย์ หลิมวัฒนา	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
83	113	พลเอก ภูติศ ทัดติยโชติ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
84	114	พลอากาศเอก มนัส รูปขจร	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
85	115	นายมนู เลียวไพโรจน์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
86	116	นางมิ่งขวัญ วิชาวังตฤกษ์ดี	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
87	117	นางเมธิณี เทพมณี	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
88	118	พันตำรวจตรี ยงยุทธ สาระสมบัติ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย

ลำดับที่	เลขที่บัตร	ชื่อ-สกุล	ชื่อสังกัด	ผลการลงคะแนน
89	119	พลเรือเอก ยุทธนา เกิดด้วยบุญ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
90	121	นางรวิวรรณ ภูริเดช	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
91	122	นายรังสรรค์ ศรีวรศาสตร์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
92	123	พลเอก รัชกฤต กาญจนวัฒน์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
93	124	พลตำรวจเอก เรืองศักดิ์ จริตเอก	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
94	125	นายเลิศปัญญา บุรณบัณฑิต	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
95	127	นายเลิศวิโรจน์ โกวัฒนะ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
96	128	พลตำรวจเอก วรพงษ์ ชิวปรีชา	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
97	130	พลเอก วรวิทย์ พรรณสมัย	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
98	132	พลโท วราห์ บุญญะสิทธิ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
99	133	นางสาววลัยรัตน์ ศรีอรุณ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
100	136	นายวันชัย ศักดิ์อุดมไชย	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
101	137	นายวันชัย สอนศิริ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
102	138	นายวัลลภ พริ้งพวงษ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
103	139	พลเอก วิชิต ยาทิพย์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
104	140	นายวิเชียร ขวาลิต	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
105	141	พลเอก วิเชียร ศิริสุนทร	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
106	142	นายวิทยา แก้วภราดัย	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
107	143	นายวินัย ดะห์ลัน	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
108	144	นายวิบูลย์ สงวนพงศ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
109	145	นายวิรัช ชินวินิจกุล	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
110	146	นายวิวัฒน์ ศัลยกำธร	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
111	147	นายวิวรรณ แสงสุริยะฉัตร	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
112	148	พลเอก อุณันท์ ลีลายุทธ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
113	149	นายไฉญนุท ทองอร่าม	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
114	151	นายศานิตย์ นาคสุขศรี	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
115	152	นายศิริชัย ไหมงาม	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
116	153	นายสตีตย์ ลิมพงค์พันธุ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
117	154	พลเรือเอก สติรพันธุ์ เกยานนท์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
118	155	นายสนธิรัตน์ สนธิจิรวงศ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
119	156	นายสมชัย เจริญชัยฤทธิ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
120	158	นายสมชาย พุฒิกัลป์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย

ลำดับที่	เลขที่บัตร	ชื่อ-สกุล	ชื่อสังกัด	ผลการลงคะแนน
121	159	พลโท สมชาย ลั่นประเสริฐ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
122	160	นายสมเดช นิลพันธุ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
123	161	นายสมพงษ์ สระกวี	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
124	163	พลเอก สรวุฒิ ชลออยู่	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
125	166	นายสันตศัณย์ จรุงนงามพิเชษฐ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
126	167	พลตรี สิริวัตร นาคทอง	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
127	168	นายสุชน ขาลีเครือ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
128	169	พันเอก สุชาติ จันทร์โชติกุล	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	งดออกเสียง
129	170	นายสุนชัย คำณณเศรษฐ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
130	171	นายสุรัชย์ ดนัยตั้งตระกูล	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	งดออกเสียง
131	172	พลโท สุรเดช เพ็ญเจริญ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
132	173	นายสุรินทร์ จิวิศิษฎ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
133	174	พลเรือเอก สุรินทร์ เรืองอารมณ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
134	175	นายสุวัฒน์ จิราพันธุ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
135	177	นายเสรี สุวรรณภานนท์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
136	178	นายเสรี อติภักตะ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
137	179	นายอโณทัย ฤทธิปัญญาวงค์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
138	180	พลอากาศเอก อนาวิน อิมราด	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
139	181	พลเรือเอก อนุทัย รัตตะรังสี	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
140	182	นายอนุสร จิรพงศ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
141	184	นายอภิชาติ จงสกุล	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
142	185	พลเอก อภิชาติ เพ็ญกิตติ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
143	186	นายอภินันท์ ชัยธานุวงศ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
144	187	พลเรือเอก อภิวัฒน์ ศรีวรรณะ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
145	188	นางอรมน ททรัพย์ธรรม	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
146	189	นายอรุณ จิรขวาลา	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
147	190	นายอลงกรณ์ พลบุตร	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
148	191	ศาสตราจารย์อัครา ศานติศาสตร์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
149	192	นายอัศวินทร์ เลิศกิจชัยศิริ	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	งดออกเสียง
150	193	นายอดุลฮาลิม มินฮาร์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
151	194	พลตำรวจเอก อัศวิน ขวัญเมือง	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย

ลำดับที่	เลขที่บัตร	ชื่อ-สกุล	ชื่อสังกัด	ผลการลงคะแนน
152	195	พลตำรวจโท อาจิณ โชติวงศ์	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
153	197	พลตำรวจโท อำนวย นิยมะโน	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
154	199	นายอุทัย เลาหวิเชียร	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย
155	200	พลเอก เอกชัย จันทร์ศรี	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	เห็นด้วย

ผู้ปฏิบัติหน้าที่ประธานในที่ประชุม

1. นายอลงกรณ์ พลบุตร รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ คนที่หนึ่ง
2. นางสาววลัยรัตน์ ศรีอรุณ รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ คนที่สอง

เป็นอันว่าที่ประชุมมีมติเห็นชอบกับรายงานของคณะกรรมการการวิสามัญ
 ขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน เรื่อง การปฏิรูประบบความปลอดภัย
 ทางถนนและร่างพระราชบัญญัติวิธีการพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. แล้วนะคะ
 ซึ่งคณะกรรมการจะได้นำความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของสมาชิกไปปรับปรุง
 ก่อนที่จะส่งรายงานและร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวไปยังคณะรัฐมนตรีและหน่วยงาน
 ที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไป จบการพิจารณารายงานของคณะกรรมการคณะ
 ขอขอบพระคุณคณะกรรมการและขอขอบคุณผู้ชี้แจงมากนะคะ ก่อนที่จะจบการประชุม
 นะคะ ดิฉันขอดำเนินการตามระเบียบวาระ

ระเบียบวาระที่ ๔ เรื่องค้างพิจารณา ไม่มี

ระเบียบวาระที่ ๕ เรื่องที่เสนอใหม่ ไม่มี

ระเบียบวาระที่ ๖ เรื่องอื่น ๆ ไม่มีนะคะ

เมื่อเลิกประชุมแล้วขอเรียนเชิญคณะกรรมการประสานงานประชุม
 ที่ห้องประชุมชั้น ๓ นะคะ แล้วก็เชิญผู้แทนคณะกรรมการที่เรื่องของท่านจะเข้า
 คณะกรรมการ ๓ ฝ่ายไปร่วมประชุมด้วยค่ะ วันนี้หมดระเบียบวาระการประชุมแล้วนะคะ
 ขอขอบพระคุณสมาชิกทุกท่านที่มาประชุมและขอปิดประชุมค่ะ

เลิกประชุมเวลา ๑๖.๐๗ นาฬิกา

บันทึกการออกเสียงลงคะแนนของสมาชิกสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

ในการประชุมสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

ครั้งที่ ๓๙/๒๕๕๙

วันอังคารที่ ๒ สิงหาคม พุทธศักราช ๒๕๕๙

๑. รายงานของคณะกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรม และจริยธรรม เรื่อง การส่งเสริมอุตสาหกรรมการกีฬา (Sports Industry Promotion)

ผลการตรวจสอบองค์ประชุม (โดยวิธีใช้เครื่องออกเสียงลงคะแนน)

มีสมาชิกฯ แสดงตนเพื่อตรวจสอบองค์ประชุม จำนวน ๑๕๘ คน

หมายเหตุ ปัจจุบันมีสมาชิกฯ ทั้งหมด จำนวน ๒๐๐ คน กึ่งหนึ่งของจำนวนสมาชิกฯ ทั้งหมดเท่าที่มีอยู่ = ๑๐๐ คน

- เห็นชอบกับรายงานของคณะกรรมการฯ โดยให้คณะกรรมการนำความเห็น และข้อเสนอแนะของสมาชิกฯ ไปปรับปรุงก่อนส่งรายงานไปยังคณะรัฐมนตรีเพื่อดำเนินการต่อไป

ผลการลงมติ ที่ประชุมลงมติ

เห็นชอบด้วยคะแนนเสียง	๑๕๐	เสียง
ไม่เห็นชอบ	ไม่มี	
งดออกเสียง	๘	เสียง
ไม่ลงคะแนนเสียง	ไม่มี	

๒. รายงานของคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน เรื่อง การปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน

ผลการตรวจสอบองค์ประชุม (โดยวิธีใช้เครื่องออกเสียงลงคะแนน)

มีสมาชิกฯ แสดงตนเพื่อตรวจสอบองค์ประชุม จำนวน ๑๕๐ คน

- เห็นชอบกับรายงานของคณะกรรมการฯ และร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. โดยให้คณะกรรมการนำความเห็นและข้อเสนอแนะของสมาชิกฯ ไปปรับปรุงก่อนส่งรายงานและร่างพระราชบัญญัติไปยังคณะรัฐมนตรีและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการต่อไป

ผลการลงมติ ที่ประชุมลงมติ

เห็นชอบด้วยคะแนนเสียง	๑๔๙	เสียง
ไม่เห็นชอบด้วยคะแนนเสียง	๑	เสียง
งดออกเสียง	๕	เสียง
ไม่ลงคะแนนเสียง	ไม่มี	

Sir 11/๑๓๓๑/๑

(นางสายทิพย์ เชาวลิตรวิไล)

เลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ปฏิบัติหน้าที่

เลขาธิการสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

สำนักการงานการประชุมและตัวเลข

กลุ่มงานรายงานการประชุม

โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๒๓๗๓, ๐ ๒๒๔๔ ๑๓๑๐

โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๓๗๒

www.parliament.go.th

การประชุมสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

ครั้งที่ ๓๙/๒๕๕๙

วันอังคารที่ ๒ สิงหาคม พุทธศักราช ๒๕๕๙

รายนามคณะผู้จัดทำ

ที่ปรึกษา

นางบุษกร อัมพรประภา

รองเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

นางวิชวีวรรณ ฝ่ายทอง

ผู้อำนวยการสำนักgrayงาน

การประชุมและชวเลข

ผู้ตรวจทานรายงานการประชุม

นางบังอร วิบูลโกศล

ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานชวเลข ๑

นางเยาวเรศ นวลสกุล

เจ้าพนักงานชวเลขอาวุโส

นางนนทลี พจน์ปริญญญา

เจ้าพนักงานชวเลขอาวุโส

นางจิรภา เตียวสกุล

เจ้าพนักงานชวเลขอาวุโส

นางสาวณภาดา สัตตวัตรกุล

เจ้าพนักงานชวเลขอาวุโส

ผู้จัดรายงานการประชุม

นางสาวหทัยกาญจน์ คงแก้ว

นางสาวอารีรัตน์ พัฒนโสภณพงศ์

นางดรุณี จันทพันธ์

นางนวพร อินทร์เขียว

นางศิริพร ดีภาพ

นางนำพร ชมพุดทอง

นางสาวศรัณรัตน์ เรืองจันทร์

นางสาวธนัชญา สายบุตร

นางสาวภริญา สุประดิษฐ์

นางจินตนา เจริญสุข

นางจณนอม ศรีธนูมาศ

นางสาวประภาลักษณ์ ปุณบุตรดา

นางพุทธชาติ บุญเจริญฤทธิ์

ผู้ควบคุมระบบสนับสนุนการจัดทำรายงานการประชุม

นางรภัสสา เพ็ชรนิล

กลุ่มงานชวเลข ๑

สำนักgrayงานการประชุมและชวเลข

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ภาคผนวก
 รายงานการประชุมสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
 ครั้งที่ ๓๙/๒๕๕๙
 วันอังคารที่ ๒ สิงหาคม พุทธศักราช ๒๕๕๙
 โดยคณะกรรมการการตรวจรายงานการประชุมสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
 ในคณะกรรมการวิสามัญกิจการสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

อักษรย่อ/คำย่อ	ความหมาย	แหล่งที่มา/อ้างอิง
กทม.	กรุงเทพมหานคร	
คปภ.	คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย	http://www.oic.or.th/th
กรม.	คณะรัฐมนตรี	
คสช.	คณะรักษาความสงบแห่งชาติ	
ตรอ.	สถานตรวจสภาพรถเอกชน	กรมการขนส่ง
ป.ป.ส.	คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด	
ปภ.	กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	
ผบ.ตร.	ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ	
ผอ.	ผู้อำนวยการ	
พ.ร.บ.	พระราชบัญญัติ	
พม.	กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์	
ส.ส.	สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร	
สดง.	สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน	
สดช.	สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	
สนช.	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม	
สนช.	สภานิติบัญญัติแห่งชาติ	
สปช.	สภาปฏิรูปแห่งชาติ	
สปท.	สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	
สสส.	สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ	
อบจ.	องค์การบริหารส่วนจังหวัด	
อบต.	องค์การบริหารส่วนตำบล	
อปท.	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	
ABS	ระบบเบรกป้องกันล้อล็อก (Anti-lock Braking System : ABS)	

อักษรย่อ/คำย่อ	ความหมาย	แหล่งที่มา/อ้างอิง
ADB	ธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank : ADB) เป็นสถาบันการเงินที่มีจุดมุ่งหมายเพื่อสนับสนุนระบบเศรษฐกิจและการพัฒนาของประเทศแถบเอเชียและแปซิฟิกผ่านการให้เงินกู้และความสนับสนุนด้านเทคนิค ก่อตั้งขึ้นในปี พ.ศ. ๒๕๐๙ โดยความช่วยเหลือของสหประชาชาติ	
BOI	สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (Board of Investment)	
CCTV	โทรทัศน์วงจรปิด (Closed Circuit Television : CCTV) คือระบบการบันทึกภาพเคลื่อนไหวด้วยกล้องวงจรปิด ซึ่งเป็นระบบสำหรับการใช้เพื่อการรักษาความปลอดภัย หรือใช้เพื่อการสอดส่องดูแลเหตุการณ์หรือสถานการณ์ต่างๆ ที่นอกเหนือจากการรักษาความปลอดภัย	วิกิพีเดีย สืบค้นเมื่อ ๒๗ ต.ค.. ๒๕๕๙
CSR	บรรษัทภิบาล (Corporate Social Responsibility : CSR) หมายถึง การดำเนินกิจกรรมภายในและภายนอกองค์กรที่คำนึงถึงผลกระทบต่อสังคมทั้งในองค์กรและในระดับใกล้เคียง โดยการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ในองค์กรหรือทรัพยากรจากภายนอกองค์กร ในอันที่จะทำให้อยู่ร่วมกันในสังคมได้อย่างเป็นปกติสุข	
EMS	บุคลากรในระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency Medical Service System : EMS)	สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ กระทรวงสาธารณสุข
GDP	ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ Gross Domestic Product : GDP)	
GPS	ระบบกำหนดตำแหน่งบนโลก (Global Positioning System : GPS)	
KPI	ตัวชี้วัด (Key Performance Indicator : KPI)	
MOU	Memorandum of Understanding : MOU คือเอกสารหรือหนังสือที่เก็บบันทึกข้อตกลงความเข้าใจที่ตรงกัน หรือข้อตกลงที่จะร่วมมือระหว่างสองฝ่าย	
R&D	การวิจัยและพัฒนา (Research and Development : R&D)	
SEARO	สำนักงานภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Southeast Asia Regional Office : SEARO)	www.searo.who.int
UN	สหประชาชาติ (United Nations : UN)	
WHO	องค์การอนามัยโลก (World Health Organization : WHO)	

รายงานการประชุมสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

รายงานการประชุมสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ คณะกรรมาธิการวิสามัญกิจการสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศได้ตรวจแล้ว และสภาได้มีมติรับรองรายงานการประชุม ในคราวประชุมสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ครั้งที่ ๖๐/๒๕๕๙ วันจันทร์ที่ ๒๘ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ จำนวน ๕ ครั้ง ดังนี้

ครั้งที่ ๓๗/๒๕๕๙ วันจันทร์ที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๕๙

ครั้งที่ ๓๘/๒๕๕๙ วันจันทร์ที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๕๙

ครั้งที่ ๓๙/๒๕๕๙ วันอังคารที่ ๒ สิงหาคม ๒๕๕๙

ครั้งที่ ๔๐/๒๕๕๙ วันจันทร์ที่ ๘ สิงหาคม ๒๕๕๙

ครั้งที่ ๔๑/๒๕๕๙ วันอังคารที่ ๑๖ สิงหาคม ๒๕๕๙

จึงขอลงลายมือชื่อไว้เป็นหลักฐาน ตามข้อบังคับสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘

ข้อ ๓๔

ร้อยเอก 

(ทินพันธุ์ นาคะตะ)

ประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

หมายเหตุ

- รายงานการประชุมสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ครั้งที่ ๓๗/๒๕๕๙ วันจันทร์ที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๕๙ และครั้งที่ ๓๘/๒๕๕๙ วันจันทร์ที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๕๙ คณะกรรมาธิการฯ ได้ตรวจเมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๓ พฤศจิกายน ๒๕๕๙

- รายงานการประชุมสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ครั้งที่ ๓๙/๒๕๕๙ วันอังคารที่ ๒ สิงหาคม ๒๕๕๙ ครั้งที่ ๔๐/๒๕๕๙ วันจันทร์ที่ ๘ สิงหาคม ๒๕๕๙ และครั้งที่ ๔๑/๒๕๕๙ วันอังคารที่ ๑๖ สิงหาคม ๒๕๕๙ คณะกรรมาธิการฯ ได้ตรวจเมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๑๐ พฤศจิกายน ๒๕๕๙

สำนักรายงานการประชุมและชวเลข

กลุ่มงานรายงานการประชุม