

การประเมินความปลอดภัยทางถนน ในเชิงทฤษฎีและเชิงสถาบัน ประเทศไทย





**การประเมินความปลอดภัยทางถนน
ในเชิงกฎหมายและเชิงสถาบัน
ประเทศไทย**

© องค์การอนามัยโลก 2559

สงวนลิขสิทธิ์

การขออนุญาตทำซ้ำหรือแปลเอกสารขององค์การอนามัยโลก ไม่ว่าจะเพื่อการจำหน่ายหรือการแจกจ่าย โดยไม่มีจุดประสงค์เชิงพาณิชย์ให้ส่งเรื่องมาที่ Publishing and Sales, World Health Organization, Regional Office for South-East Asia, Indraprastha Estate, Mahatma Gandhi Marg, New Delhi 110 002, India (โทรสาร +91 11 23370197; อีเมล: publications@who.int)

การระบุชื่อและการนำเสนอสิ่งต่างๆ ในเอกสารฉบับนี้ไม่ถือเป็นการแสดงความเห็นใดๆ ขององค์การอนามัยโลกอันเกี่ยวข้องกับสถานะทางกฎหมายของประเทศ ดินแดน เมืองหรือพื้นที่ใดๆ หรือเขตอำนาจของประเทศใดๆ หรือเกี่ยวข้องกับการกำหนดเขตแดนหรือพรมแดน เส้นไขปลาและเส้นขีดยาวที่ปรากฏบนแผนที่เป็นเพียงการแสดงเส้นพรมแดนโดยประมาณการเท่านั้น เส้นพรมแดนดังกล่าวอาจยังไม่เป็นที่เห็นชอบร่วมกันก็ได้

การระบุชื่อของผลิตภัณฑ์ของบริษัทแห่งใดแห่งหนึ่งหรือผู้ผลิตรายใดรายหนึ่งไม่ได้หมายความว่าองค์การอนามัยโลกรับรองหรือแนะนำว่าผลิตภัณฑ์ดังกล่าวมีความเห็นดีกว่าผลิตภัณฑ์อื่นที่มีลักษณะเดียวกันซึ่งไม่ได้ระบุชื่อไว้ ทั้งนี้ จะใช้ตัวอักษรพิมพ์ใหญ่กับชื่อผลิตภัณฑ์ที่มีลิขสิทธิ์เพื่อแยกให้เห็นความแตกต่าง ยกเว้นกรณีที่เกิดข้อผิดพลาดหรือมีการตกลง องค์การอนามัยโลกใช้ความระมัดระวังอย่างเต็มที่ในการตรวจสอบข้อมูลต่างๆ ในเอกสารฉบับนี้ อย่างไรก็ตาม การเผยแพร่เอกสารฉบับนี้ไม่มีการรับรองประการใดๆ ไม่ว่าโดยชัดแจ้งหรือโดยนัย เป็นความรับผิดชอบ ของผู้อื่นในการตีความและการใช้ประโยชน์จากเอกสารนี้ องค์การอนามัยโลกไม่รับผิดชอบประการใดๆ ต่อความเสียหายอันเกิดจากการนำเอกสารฉบับนี้ไป

คำจำกัดสิทธิ์ความรับผิดชอบเกี่ยวกับแผนที่

พรมแดนและชื่อ และการกำหนดตำแหน่ง ซึ่งปรากฏในแผนที่ต่างๆ ในเอกสารฉบับนี้ไม่ถือเป็นการแสดงความเห็นใดๆ ขององค์การอนามัยโลกเกี่ยวกับสถานะทางกฎหมายของประเทศ ดินแดน เมืองหรือพื้นที่ใดๆ หรือเขตอำนาจของประเทศใดๆ หรือเกี่ยวข้องกับการกำหนดเขตแดนหรือพรมแดน เส้นไขปลาและเส้นขีดยาวบนแผนที่เป็นเพียงการแสดงเส้นพรมแดนโดยประมาณการเท่านั้น เส้นพรมแดนดังกล่าวอาจยังไม่เป็นที่เห็นชอบร่วมกันก็ได้

พิมพ์ในประเทศไทย

สารบัญ

กิตติกรรมประกาศ	v
อักษรย่อ	vi
บทสรุปผู้บริหาร.....	vii
1. บทนำ.....	1
1.1 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับประเทศไทย	1
1.2 เป้าหมาย.....	2
1.3 กรอบแนวคิด.....	2
1.4 วิธีการ.....	4
2. จำนวนการบาดเจ็บจากการจราจรทางบกในประเทศไทย	5
2.1 แหล่งข้อมูลด้านการบาดเจ็บจากการจราจรทางบกในประเทศไทย	5
2.2 อุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และการเสียชีวิตจากการจราจรทางบก.....	6
2.3 การบาดเจ็บจากการจราจรทางบกและประเภทรถยนต์	8
2.4 ปัจจัยเสี่ยงต่อความปลอดภัยทางถนน.....	9
2.5 ภาระทางเศรษฐกิจอันเกิดจากการบาดเจ็บจากการจราจรทางบก ในประเทศไทย	11
3. ระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย.....	13
3.1 องค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน	13
3.2 ระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน.....	16
4. กฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย	29
4.1 ฝ่ายนิติบัญญัติ.....	29
4.2 ฝ่ายบริหาร.....	30
4.3 กระบวนการนิติบัญญัติ.....	31
4.4 กฎหมายพิเศษภายใต้รัฐธรรมนูญ (ฉบับชั่วคราว)	31
4.5 กฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนฉบับสำคัญๆ.....	34
4.6 กฎหมายและองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน	37
4.7 ข้อจำกัดของกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน ซึ่งบังคับใช้ในปัจจุบัน	39
5. สรุปและคำแนะนำ	44
5.1 คำแนะนำ	45

ส่วนที่ 2

6.	การวิเคราะห์เชิงลึกด้านกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย.....	49
6.1	ความเร็ว	49
6.2	การเมาแล้วขับ	52
6.3	การสวมหมวกนิรภัย	54
6.4	การคาดเข็มขัดนิรภัย.....	56
6.5	เบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์.....	57
6.6	เปรียบเทียบกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย กับแนวปฏิบัติสากล.....	58
6.7	สรุปและคำแนะนำ	64
7.	ภาคผนวก	68
7.1	กฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย	68
7.2	ค่าปรับกรณีกระทำความผิดกฎหมายจราจร:	68
8.	อ้างอิง	76

กิตติกรรมประกาศ

เอกสารฉบับนี้ได้รับทุนสนับสนุนจากมูลนิธิบิลลูมเบิร์กเพื่อสาธารณประโยชน์ (Bloomberg Philanthropies) โดยสำนักงานองค์การอนามัยโลกประจำประเทศไทยรับผิดชอบดำเนินการ ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของโครงการความปลอดภัยทางถนนของโลกตามการริเริ่มของบลูมเบิร์ก (Bloomberg Initiative for Global Road Safety)

สำนักงานองค์การอนามัยโลกประจำประเทศไทย

ลิวี เวตราสโก

กฤษสยาม อารยะวงศ์ไชย

ที่ปรึกษา

ผศ.ดร.ทวีศักดิ์ เตชะกระโทก

คอนนี ไฮ

อักษรย่อ

ASEAN	Association of Southeast Asian Nations สมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
BIGRS	Bloomberg Initiative for Global Road Safety โครงการความปลอดภัยทางถนนของโลกตามการริเริ่มของบลูมเบิร์ก
DDPM	Department of Disaster Prevention and Mitigation กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
EU	European Union สหภาพยุโรป
GDP	Gross Domestic Product ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ
NGO	Non-governmental Organization องค์กรพัฒนาเอกชน
RTIs	Road Traffic Injuries การบาดเจ็บจากการจราจรทางบก
ThaiHealth	Thai Health Promotion Foundation สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)
ThaiRoads	Thailand Road Safety Observatory หน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน
TIS BSOHSAS	Thai Industrial Standards Occupation Health and Safety Assessment Series รูปแบบการประเมินความปลอดภัยและอาชีวอนามัยตามมาตรฐานอุตสาหกรรมไทย
UN	United Nations สหประชาชาติ
WHO	World Health Organization องค์การอนามัยโลก

อัตราแลกเปลี่ยน

สกุลเงินบาท

1.00 ดอลลาร์สหรัฐ = 35.8304 บาท

1.00 ยูโร = 40.5978 บาท

(ณ เดือนตุลาคม 2558)

บทสรุปผู้บริหาร

การบาดเจ็บจากการจราจรทางบกคือภัยคุกคามสำคัญด้านสาธารณสุข เป็นเหตุให้แต่ละปี มีผู้เสียชีวิตประมาณ 1.25 ล้านคน และผู้บาดเจ็บประมาณ 20-50 ล้านคน ดังนั้น โครงการความปลอดภัยทางถนนของโลกตามการริเริ่มของบลูมเบิร์ก (Bloomberg Initiative for Global Road Safety หรือ BIGRS) จึงมอบทุนสนับสนุนแก่ประเทศที่มีรายได้ต่ำและรายได้ปานกลาง 5 ประเทศ เพื่อปรับปรุงกฎหมายต่างๆ สำหรับรับมือปัญหาดังกล่าว โดยประเทศไทยเป็น 1 ใน 5 ประเทศที่ได้รับการคัดเลือกเข้าร่วมโครงการนี้ นอกจากนี้การประเมินความปลอดภัยทางถนนในเชิงกฎหมายและเชิงสถาบัน ซึ่งองค์การอนามัยโลกดำเนินการนั้น ก็เป็นส่วนหนึ่งของโครงการความปลอดภัยทางถนนของโลกตามการริเริ่มของบลูมเบิร์กด้วยเช่นกัน โดยมีจุดประสงค์เพื่อให้องค์กรต่างๆ ในประเทศไทย ที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายและกฎระเบียบว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนมีความเข้าใจตรงกัน และเพื่อประเมินกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ อย่างรอบด้าน อันนำไปสู่การนำเสนอคำแนะนำต่างๆ ดังนั้น ในการดำเนินการเพื่อบรรลุจุดประสงค์ดังกล่าว จึงมีการทบทวนเอกสารต่างๆ และสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลคนสำคัญ

การประเมินเชิงสถาบันชี้ว่า ปัจจุบัน มีหลายองค์กรในประเทศไทยดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ดังนั้น จึงได้มีการสร้างระบบบริหารจัดการ (Management System) ตามที่กำหนดไว้ในระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี (ว่าด้วย “การป้องกันและการลดอุบัติเหตุทางถนน”) พ.ศ. 2554 เพื่อให้องค์กรต่างๆ ประสานงานกันโดยใกล้ชิด และบรรลุเป้าหมายของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) ทั้งนี้ ระบบบริหารจัดการดังกล่าวประกอบด้วยคณะกรรมการ 3 ชุด (คือ “คณะกรรมการนโยบายป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ” “ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน” และ “ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน”) แต่ระบบบริหารจัดการมีจุดอ่อนหลายด้าน เช่น นักการเมืองระดับสูงดำรงตำแหน่งทั้งประธานคณะกรรมการนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ และประธานศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ทำให้เวลาประชุมของคณะกรรมการชุดต่างๆ มีจำกัด นอกจากนี้ เลขานุการคณะกรรมการทั้ง 3 ชุดมีหน้าที่เพียงการประสานงาน แต่กลับไม่มีอำนาจหรือหน้าที่จริงในคณะกรรมการชุดนั้นๆ

การประเมินกฎหมายเชิงลึกชี้ว่า ประเทศไทยมีกฎหมาย ซึ่งส่วนใหญ่จำเป็นในการแก้ไขปัจจัยเสี่ยงต่อความปลอดภัยทางถนนอยู่แล้ว แต่มีกฎหมายไม่กี่ฉบับที่สอดคล้องกับหลักปฏิบัติที่ดีของสากล อีกทั้งกฎหมายมีช่องโหว่ที่ต้องแก้ไข นอกจากนี้ ประเทศไทยควรบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยเบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์เพื่อป้องกันเด็กที่นั่งในรถยนต์ รวมทั้ง บังคับใช้กฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ เพื่อพัฒนามาตรฐานรถยนต์ให้ดียิ่งขึ้น ด้วยช่องโหว่ดังกล่าว ขอแนะนำให้รัฐบาลไทย 1) ศึกษาแนวทางสร้างความรับผิดชอบทางการเมือง (Political Commitment) ด้านความปลอดภัยทางถนน 2) ศึกษาทางเลือกต่างๆ เพื่อ

เพิ่มประสิทธิภาพของระบบบริหารจัดการ และ 3) จัดให้มีระบบสนับสนุนการปฏิบัติงานของเลขานุการคณะกรรมการชุดต่างๆ นอกจากนี้ เพื่อให้กฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนสอดคล้องกับหลักปฏิบัติที่ดีของสากล ขอแนะนำให้ประเทศไทย (1) บังคับใช้กฎหมายว่าด้วยเบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์ (2) ลดอัตราความเร็วสูงสุดในเขตเมือง (3) ทำให้กฎหมายว่าด้วยอัตราความเร็ว 2 ชั้น (พระราชบัญญัติจราจรทางบก และพระราชบัญญัติทางหลวง) สอดคล้องกัน (4) กำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดสำหรับผู้ขับขี่มือใหม่ให้ต่ำกว่าเดิม (5) กำหนดให้ผู้นั่งตอนหลังคาดเข็มขัดนิรภัย (6) กำหนดมาตรฐานหมวกนิรภัยสำหรับเด็ก (7) มีข้อกำหนดยึดรถจักรยานยนต์ (Motorcycle Impoundment) และ (8) บังคับใช้กฎหมายและกฎระเบียบเพื่อปรับปรุงมาตรฐานรถยนต์ให้ดีขึ้น อีกทั้ง ประเทศไทยต้องเพิ่มประสิทธิผลของการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน เช่น มีบทกำหนดโทษรุนแรงขึ้น เพิ่มค่าปรับ มีเครื่องไม้เครื่องมือเพียงพอ มีระบบที่มีประสิทธิภาพสำหรับการจัดเก็บค่าปรับ ใช้ระบบระดับชาติในการตัดคะแนนเมื่อกระทำผิดกฎหมายจราจร (National Demerit Point System) และสร้างการตระหนักรู้ของประชาชนต่อความปลอดภัยทางถนนและกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน

เป็นที่น่ายินดีที่ ประเทศไทยได้ประกาศทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ซึ่งแสดงถึงการดำเนินการจริงจังในการลดการบาดเจ็บจากการจราจรทางบก จึงหวังว่าความกระตือรือร้นเช่นนี้ของประเทศไทยจะมีส่วนช่วยให้โครงการความปลอดภัยทางถนนของโลกตามการริเริ่มของบลูมเบิร์ก ประสบความสำเร็จ และขยายสู่การดำเนินการไปทั่วประเทศ

บทนำ

การบาดเจ็บจากการจราจรทางบกคือภัยคุกคามสำคัญด้านสาธารณสุข อันเป็นเหตุให้ทั่วโลกมีผู้เสียชีวิตประมาณ 1.25 ล้านคน และผู้บาดเจ็บประมาณ 20-50 ล้านคน^{1,2} ในแต่ละปี และหากไม่แก้ไขปัญหานี้โดยเร่งด่วน การบาดเจ็บจากการจราจรทางบกจะกลายเป็นสาเหตุการเสียชีวิตอันดับ 7 ภายใน ค.ศ. 2030 ดังนั้น เพื่อแก้ไขภัยคุกคามด้านสาธารณสุขดังกล่าว สมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติจึงเรียกร้องทุกประเทศบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน ฉบับสมบูรณ์ ในช่วงทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (พ.ศ. 2554-2563) ด้วยเหตุนี้ โครงการความปลอดภัยทางถนนของโลกตามการริเริ่มของบลูมเบิร์ก (พ.ศ. 2558-2562) จึงให้ทุนสนับสนุนแก่ประเทศที่มีรายได้ต่ำและรายได้ปานกลาง คือ ประเทศจีน ประเทศฟิลิปปินส์ ประเทศแทนซาเนีย ประเทศไทย และประเทศเวียดนาม เพื่อปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน ทั้งนี้ การประเมินความปลอดภัยทางถนนในเชิงกฎหมายและเชิงสถาบัน ซึ่งดำเนินการโดยองค์การอนามัยโลก สำนักงานประเทศไทย ก็ถือเป็นส่วนหนึ่งของโครงการความปลอดภัยทางถนนของโลกตามการริเริ่มของบลูมเบิร์กในประเทศไทยเช่นเดียวกัน

1.1 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับประเทศไทย

ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีรายได้ปานกลาง อยู่ในเขตภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ขององค์การอนามัยโลก มีพรมแดนติดกับประเทศเมียนมาร์ ประเทศลาว ประเทศกัมพูชา และประเทศมาเลเซีย และมีพื้นที่ 510,890 ตารางกิโลเมตร แบ่งเป็น 76 จังหวัด⁴ ทั้งนี้ ใน พ.ศ. 2558 ประเทศไทยมีประชากรราว 67 ล้านคนและมีอัตราการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรร้อยละ 0.34 มีผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ 15,600 ดอลลาร์สหรัฐ⁵ เพศชายและเพศหญิงมีอายุมัธยฐาน 35.7 และ 37.7 ปีตามลำดับ⁶ ประเทศไทยปกครองด้วยระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์เป็นประมุข และนายกรัฐมนตรีเป็นหัวหน้ารัฐบาล⁶ ความไร้เสถียรภาพทางการเมืองในช่วงหลายปีที่ผ่านมาเป็นเหตุให้เกิดการรัฐประหารใน พ.ศ. 2557 ดังนั้น ณ ปัจจุบัน “คณะรักษาความสงบแห่งชาติ” ทำหน้าที่บริหารประเทศ

ด้านสาธารณสุข ตัวชี้วัดพื้นฐานชี้ว่าคนไทยมีสุขภาพดีขึ้น เช่น อัตราการเสียชีวิตของทารกลดลงจาก 31 คนต่อทารก 1000 คนใน พ.ศ. 2533 เหลือ 11 คนต่อทารก 1000 คนใน พ.ศ. 2555 ขณะที่อัตราการเสียชีวิตของเด็กอายุต่ำกว่า 5 ปีลดลงจาก 38 คนต่อเด็ก 1000 คนใน พ.ศ. 2533 เหลือ 13 คนต่อเด็ก 1000 คนใน พ.ศ. 2557 นอกจากนี้ ปัจจุบัน ผู้ชายและผู้หญิงไทยมีอายุขัยเฉลี่ย 71.5 และ 78.5 ปีตามลำดับ⁷ บ่งบประมาณสาธารณสุขของประเทศไทยคิดเป็นร้อยละ 4.6 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ⁴

ใน พ.ศ. 2558 รายงานสถานการณ์ภาระโรคของทั่วโลก (Global Burden of Diseases) เผยว่าโรคหลอดเลือดสมอง โรคหัวใจขาดเลือด และโรคติดเชื้อของระบบทางเดินหายใจส่วนล่าง เป็นสาเหตุ 3

อันดับแรกของการเสียชีวิตของคนไทยทุกช่วงอายุ ขณะที่สาเหตุอันดับต้นๆ ของการสูญเสียปีสุขภาวะซึ่งปรับด้วยความพิการ (Disability Adjusted Life Years หรือ DALYs) คือ โรคหัวใจขาดเลือด การบาดเจ็บจากการจราจรทางบก และโรคหลอดเลือดสมอง นอกจากนี้ เมื่อแบ่งตามกลุ่มอายุ พบว่า การบาดเจ็บจากการจราจรทางบกเป็นสาเหตุการเสียชีวิตและการสูญเสียปีสุขภาวะซึ่งปรับด้วยความพิการในผู้มีอายุต่ำกว่า 15 ถึง 49 ปี ซึ่งเป็นกลุ่มอายุที่มีผลิตผลทางเศรษฐกิจสูงสุด (Most Economically Productive Age Group)⁹

1.2 วัตถุประสงค์

จุดประสงค์เฉพาะของการประเมินครั้งนี้ คือ

- สร้างความเข้าใจตรงกันระหว่างองค์กรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายและกฎระเบียบว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การประเมินครั้งนี้จะสะท้อนถึงบทบาทและความรับผิดชอบขององค์กรสำคัญๆ ในด้านการวางแผนโครงการระยะ 5 ปี
- ประเมินขั้นต้นในเชิงกฎหมายและเชิงสถาบันเพื่อใช้เป็นข้อมูลในการวางแผน
- ประเมินทางเทคนิคเชิงลึกเกี่ยวกับกฎหมายปัจจุบันเพื่อจัดทำคำแนะนำในการปรับปรุงกฎหมายให้ดีขึ้น

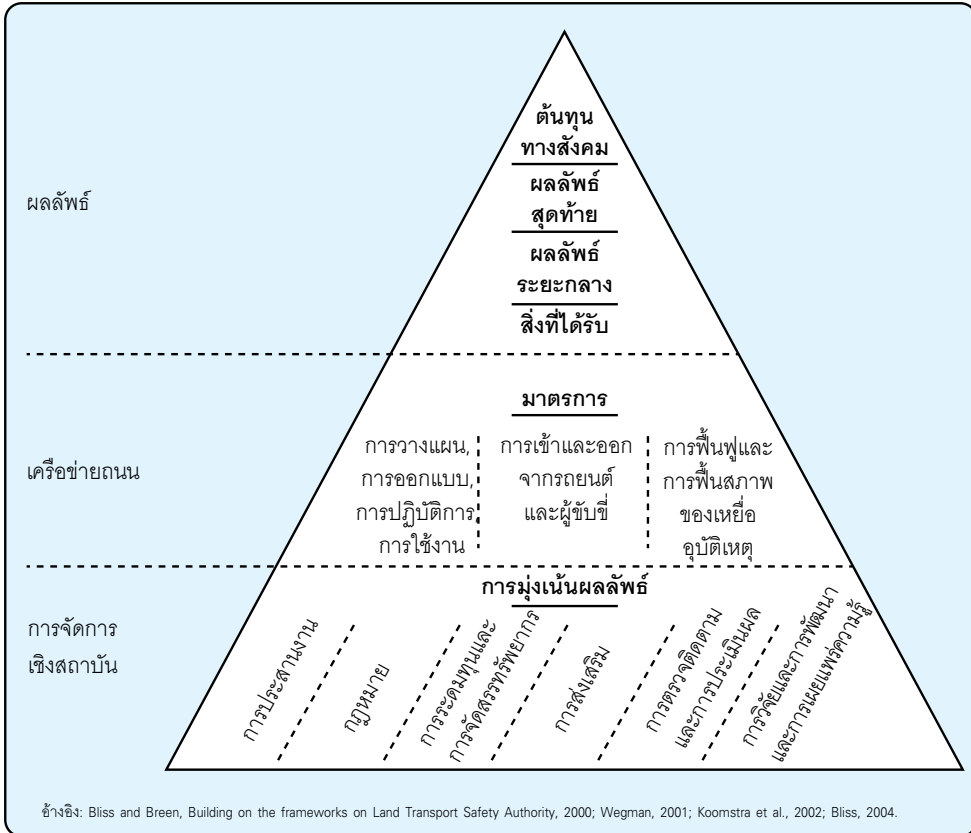
1.3 กรอบแนวคิด

การประเมินครั้งนี้อยู่ในกรอบของระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Management Framework) ตามที่ปรากฏในภาพประกอบ 1.1 และ “คู่มือการเสริมสร้างความเข้มแข็งด้านกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน” (WHO Strengthening Road Safety Legislation Manual)^{9,10} ขององค์การอนามัยโลก โดยประเทศนิวซีแลนด์เป็นประเทศแรกที่พัฒนากรอบของระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน ต่อมาธนาคารโลกนำกรอบนี้ไปใช้เป็นแนวทางให้ประเทศต่างๆ ประเมินความสามารถของประเทศ โดยกรอบดังกล่าวมี 3 องค์ประกอบเชื่อมโยงกัน คือ การจัดการเชิงสถาบัน (Institutional Management Functions) ซึ่งกำหนดมาตรการต่างๆ (Interventions) อันนำไปสู่ผลลัพธ์ (Results) ตามเป้าหมายที่ตั้งไว้⁹

การจัดการเชิงสถาบัน มีหน้าที่สำคัญ 7 ด้าน ซึ่งโดยทั่วไปดำเนินการโดยองค์กรรัฐ เช่น การเน้นผลลัพธ์ การประสานงาน กฎหมาย การระดมทุนและการจัดสรรทรัพยากร การส่งเสริม การตรวจติดตาม และการประเมินผล และการวิจัยและการเผยแพร่ความรู้ ขณะที่มาตรการต่างๆ ถูกกำหนดขึ้นเพื่อนำไปสู่

ผลลัพธ์ ซึ่งโดยทั่วไปเกี่ยวข้องกับการวางแผนการขนส่งและการใช้ที่ดินเพื่อความปลอดภัย การปฏิบัติการ และการออกแบบถนนปลอดภัย ยานพาหนะปลอดภัย การใช้ถนนปลอดภัย และการดูแลรักษาหลังประสบเหตุ ดังนั้น ระบบบริหารจัดการที่ดีต้องกำหนดผลลัพธ์ที่ชัดเจนในลักษณะของสิ่งที่ได้รับ (Outputs) ผลลัพธ์ระยะกลาง (Intermediate Outcomes) และผลลัพธ์สุดท้าย (Final Outcomes) ทั้งนี้ เป้าหมายระยะกลางและระยะยาวเป็นสิ่งจำเป็นต่อการประเมินมาตรการต่างๆ และการจัดการเชิงสถาบัน⁹

ภาพประกอบ 1.1: การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน



อ้างอิง: Bill & Breen, 2013

ตามอธิบายไว้ข้างต้น กฎหมายเป็นหัวใจสำคัญของระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน “คู่มือการเสริมสร้างความเข้มแข็งด้านกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน” ขององค์การอนามัยโลก ระบุว่า การประเมินกฎหมายและกฎระเบียบว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนมี 4 ขั้นตอน คือ (1) ประเมินเชิงสถาบัน (2) ทบทวนกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ ของประเทศ (3) ประเมินช่องโหว่ของกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ และ (4) ประเมินความสมบูรณ์ของกฎหมายและกฎระเบียบ (หน้า 17)¹⁰ ดังนั้น การเข้าใจอย่างถ่องแท้เกี่ยวกับกฎหมายและกฎระเบียบจะช่วยให้ทราบถึงช่องโหว่ต่างๆ อันนำไปสู่การจัดทำคำแนะนำที่เหมาะสมต่อไป¹⁰

1.4 วิธีการ

เพื่อให้บรรลุเป้าหมายของการประเมินครั้งนี้ จึงทำการศึกษา 2 ลักษณะ คือ ประการแรก การทบทวนเอกสารสำคัญที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

- ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วย “การป้องกันและการลดอุบัติเหตุทางถนน” พ.ศ. 2554
- แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย พ.ศ. 2552-2555
- แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย พ.ศ. 2556-2559
- แผนยุทธศาสตร์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2555-2563
- แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนสำหรับทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2558-2563
- เอกสารการประชุมของคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการด้านความปลอดภัยทางถนน ชุดหลัก ของประเทศไทย
- วรรณกรรมด้านกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย ซึ่งมีการพิมพ์เผยแพร่

ประการที่สอง สัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลคนสำคัญ คือ เลขาธิการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เลขาธิการคณะอนุกรรมการทั้ง 3 ชุด และผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย ซึ่งมีความรอบรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย เพื่อให้เข้าใจดีขึ้นว่า ระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนมีขั้นตอนและการปฏิบัติการจริงอย่างไรบ้าง

จำนวนการบาดเจ็บจากการจราจรทางบกในประเทศไทย

2.1 แหล่งข้อมูลด้านการบาดเจ็บจากการจราจรทางบกในประเทศไทย

การบาดเจ็บจากการจราจรทางบกเป็นปัญหาร้ายแรงทางสาธารณสุขในประเทศไทย แม้ว่าหลายภาคส่วนในประเทศจะมีระบบข้อมูลเพื่อรับมือกับภาวะของการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนน แต่ระบบเหล่านี้มีปัญหามากมายด้าน ตาราง 2.1 ระบุว่า ในปัจจุบันข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนนมาจาก 10 แหล่งข้อมูล เช่น ระบบสารสนเทศตำรวจ ระบบ e-Claim บันทึกรายการบาดเจ็บ (Trauma Registry) และใบมรณบัตร โดยมี 7 หน่วยงานเก็บข้อมูลเหล่านี้เพื่อใช้ในวัตถุประสงค์ต่างกันและใช้คำนิยามไม่เหมือนกัน นอกจากนี้ แม้ว่าขณะนี้ไม่มีแผนเชื่อมโยงข้อมูลของตำรวจ โรงพยาบาล และบริษัทประกันภัย เพื่อให้การประมาณการจำนวนผู้เสียชีวิตทำได้ดีขึ้น แต่ยังไม่มีการดำเนินการใดๆ ในเรื่องนี้ ดังนั้น ในปัจจุบัน ข้อมูลของสำนักงานตำรวจแห่งชาติจึงถูกใช้อ้างอิงเป็นการทั่วไปมากที่สุด

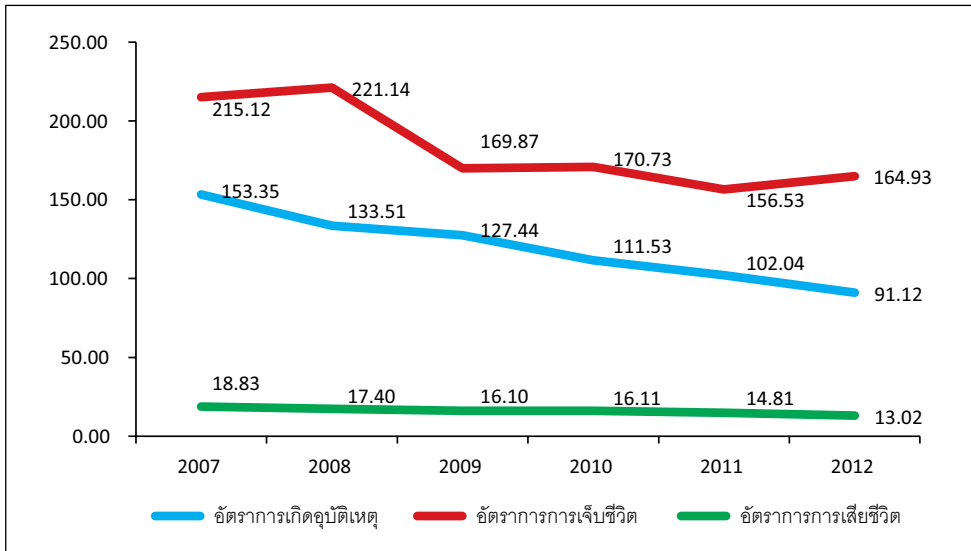
ตาราง 2.1: แหล่งข้อมูลอุบัติเหตุนการจราจรทางบกในประเทศไทย

ข้อมูล	แหล่งข้อมูล
ระบบสารสนเทศของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ	สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
การรายงานอุบัติเหตุบนถนนของประเทศไทย	กระทรวงคมนาคม
ระบบ e-Claim	บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด
ระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ	กระทรวงสาธารณสุข
บันทึกข้อมูลการบาดเจ็บ	กระทรวงสาธารณสุข
ระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ 19 สาเหตุ	กระทรวงสาธารณสุข
ระบบสารสนเทศการแพทย์ฉุกเฉิน	สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ
ระบบ Emergency Claim Online (EMCO)	สำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ
ระบบข้อมูลผู้ป่วยนอกและส่งเสริมป้องกันโรครายบุคคล (OP/PP Individual Record)	สำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ
ใบมรณบัตร	กระทรวงมหาดไทย

2.2 อุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และการเสียชีวิตจากการจราจรทางบก

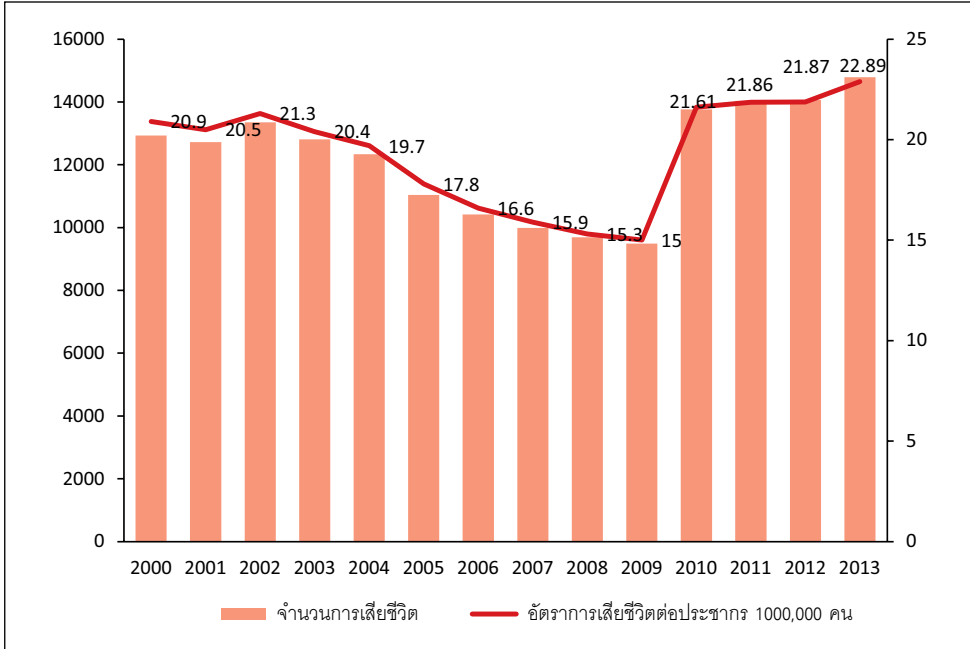
ข้อมูลล่าสุดของสำนักงานตำรวจแห่งชาติชี้ว่า อุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และการเสียชีวิตจากการจราจรทางบก ต่อประชากร 100,000 คน มีอัตราการลดลงต่อเนื่องตั้งแต่ พ.ศ. 2550 (ภาพประกอบ 2.1) ทั้งนี้ ใน พ.ศ. 2555 เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก 61,197 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ 110,777 คน และผู้เสียชีวิต 8,724 คน ดังนั้น ถ้าหารด้วยประชากร 67,164,130 คนของประเทศไทยใน พ.ศ. 2555 พบว่ามีอุบัติเหตุ 91.1 ครั้ง ผู้บาดเจ็บ 164.9 คน ผู้เสียชีวิต 13.0 คนต่อประชากร 100,000 คน ตามลำดับ อัตราการเสียชีวิตดังกล่าวต่ำกว่าอัตราที่องค์การอนามัยโลกเคยคาดการณ์ไว้ (ผู้เสียชีวิต 36.2 คนต่อประชากร 100,000 คน)¹ และต่ำกว่าอัตราผู้เสียชีวิตตามจำนวนใบรับรองการเสียชีวิตที่ออกโดยกระทรวงสาธารณสุข นอกจากนี้ ข้อมูลกระทรวงสาธารณสุขชี้ว่า อัตราผู้เสียชีวิตลดลงในช่วง พ.ศ. 2546 ถึง 2552 แต่กลับเพิ่มขึ้นอีกครั้งใน พ.ศ. 2553 โดยมีอัตราผู้เสียชีวิต 21.87 และ 22.89 คนต่อประชากร 100,000 คนใน พ.ศ. 2555 และ 2556 ตามลำดับ (ภาพประกอบ 2.2)

ภาพประกอบ 2.1: อัตราอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และการเสียชีวิตต่อประชากร 100,000 คน พ.ศ. 2550-2555



อ้างอิง: สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2550-2555; ธนาคารโลก, 2550-2555

ภาพประกอบ 2.2: จำนวนและอัตราการเสียชีวิตจากการจลาจลทางบก พ.ศ. 2543-2556



อ้างอิง: กระทรวงสาธารณสุข, 2556

ตาราง 2.2 แสดงอัตราส่วนการบาดเจ็บและการเสียชีวิตจากการจลาจลทางบกต่อจำนวนอุบัติเหตุ แม้ว่าจำนวนการบาดเจ็บต่ออุบัติเหตุ 1 ครั้งลดลงเล็กน้อยใน พ.ศ. 2550 ถึง 2555 แต่จำนวนการเสียชีวิตต่ออุบัติเหตุ 1 ครั้งค่อนข้างคงที่ คือ 0.12-0.15

ตาราง 2.2: อัตราส่วนการบาดเจ็บและการเสียชีวิตจากการจลาจลทางบกต่อจำนวนอุบัติเหตุ พ.ศ. 2550-2555

ปี	จำนวน			จำนวนผู้เสียชีวิตต่ออุบัติเหตุ 1 ครั้ง	จำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บต่ออุบัติเหตุ 1 ครั้ง
	อุบัติเหตุ	ผู้เสียชีวิต	ผู้บาดเจ็บ		
2007	101 752	12 492	142 738	0.12	1.40
2008	88 721	11 561	146 955	0.13	1.66
2009	84 806	10 717	113 048	0.13	1.33
2010	74 379	10 742	113 862	0.14	1.53
2011	68 269	9 910	104 725	0.15	1.53
2012	61 197	8 746	110 777	0.14	1.81

อ้างอิง: สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2555

2.3 การบาดเจ็บจากการจราจรทางบกและประเภทรถยนต์

ข้อมูลล่าสุดของหน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน (ThaiRoads) ระบุว่า อุบัติเหตุการจราจรทางบกที่เกิดกับรถยนต์ทุกประเภทลดจำนวนลง แม้ว่าจำนวนการจดทะเบียนรถยนต์ระหว่าง พ.ศ. 2548-2556 จะเพิ่มขึ้นจาก 19.8 เป็น 33.5 ล้านคัน¹¹ และปรากฏชัดเจนว่า รถโดยสารสาธารณะมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุลดลงจาก 414.7 ครั้งต่อรถโดยสารสาธารณะ 10,000 คัน ใน พ.ศ. 2548 เหลือ 72.8 ครั้งต่อรถโดยสารสาธารณะ 10,000 คัน ใน พ.ศ. 2555 (ตาราง 2.1)

สิ่งสำคัญที่พึงทราบ คือ ร้อยละ 70 ของผู้เสียชีวิตจากการจราจรทางบกในประเทศไทย คือ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์¹² จำนวนดังกล่าวถือว่าสูงมากเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศที่มีรายได้สูง สาเหตุหนึ่งเกิดจากจำนวนผู้ใช้รถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในช่วง 2-3 ทศวรรษที่ผ่านมา¹³ โดยจำนวนรถจักรยานยนต์คิดเป็นร้อยละ 59.6 ของจำนวนรถยนต์จดทะเบียนใน พ.ศ. 2556¹² รถจักรยานยนต์มีความเสี่ยงจะประสบอุบัติเหตุการจราจรทางบกมากกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับรถยนต์ประเภทอื่นเพราะว่ารถจักรยานยนต์ใช้ถนนร่วมกับรถยนต์ขนาดใหญ่กว่าซึ่งอาจมองไม่เห็นรถจักรยานยนต์ ตลอดจน ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่สวมอุปกรณ์ป้องกันตัว ทั้งนี้ เป็นที่น่ายินดีว่า ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา อัตราส่วนการจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ต่อการจดทะเบียนรถยนต์ลดลงชัดเจน อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยมีรถจักรยานยนต์ไม่จดทะเบียนนับล้านคัน ทำให้เป็นเรื่องยากที่จะประเมินว่ารถจักรยานยนต์มีจำนวนจริงเท่าใด และที่สัญญาณถนนมีจำนวนเท่าใด

ตาราง 2.3: อัตราการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกแยกตามประเภทรถยนต์ พ.ศ. 2555

ปี	รถจักรยานยนต์		รถส่วนบุคคล		รถกระบะ		รถตู้โดยสาร		รถโดยสารสาธารณะ		รถบรรทุก	
	จำนวน	อัตรา	จำนวน	อัตรา	จำนวน	อัตรา	จำนวน	อัตรา	จำนวน	อัตรา	จำนวน	อัตรา
2004	77 642	58.8	46 658	177.4	34 555	102.1	3 344	91.9	4 433	414.7	10 101	147.5
2005	78 830	54.2	43 527	149.9	32 862	89.7	3 718	100.8	3 954	367.1	9 026	126.0
2006	75 752	48.0	42 091	127.1	27 871	66.8	3 140	79.4	3 391	297.0	7 737	107.7
2007	68 140	42.3	40 687	114.3	28 822	65.9	2 634	69.0	2 961	245.2	6 812	91.1
2008	59 162	36.0	40 334	105.9	24 491	53.8	2 417	63.7	2 534	202.1	5 965	77.3
2009	52 608	31.5	39 275	96.3	23 650	50.4	2 218	57.8	2 370	185.8	4 954	62.6
2010	31 426	18.2	24 453	54.4	14 219	29.1	1 458	37.2	1 289	97.8	3 236	39.6
2011	19 785	10.9	16 422	32.8	8 966	17.5	899	22.3	977	72.4	1 997	23.4
2012	20 674	10.8	17 519	29.9	9 426	17.3	919	22.0	1 002	72.8	2 193	24.4

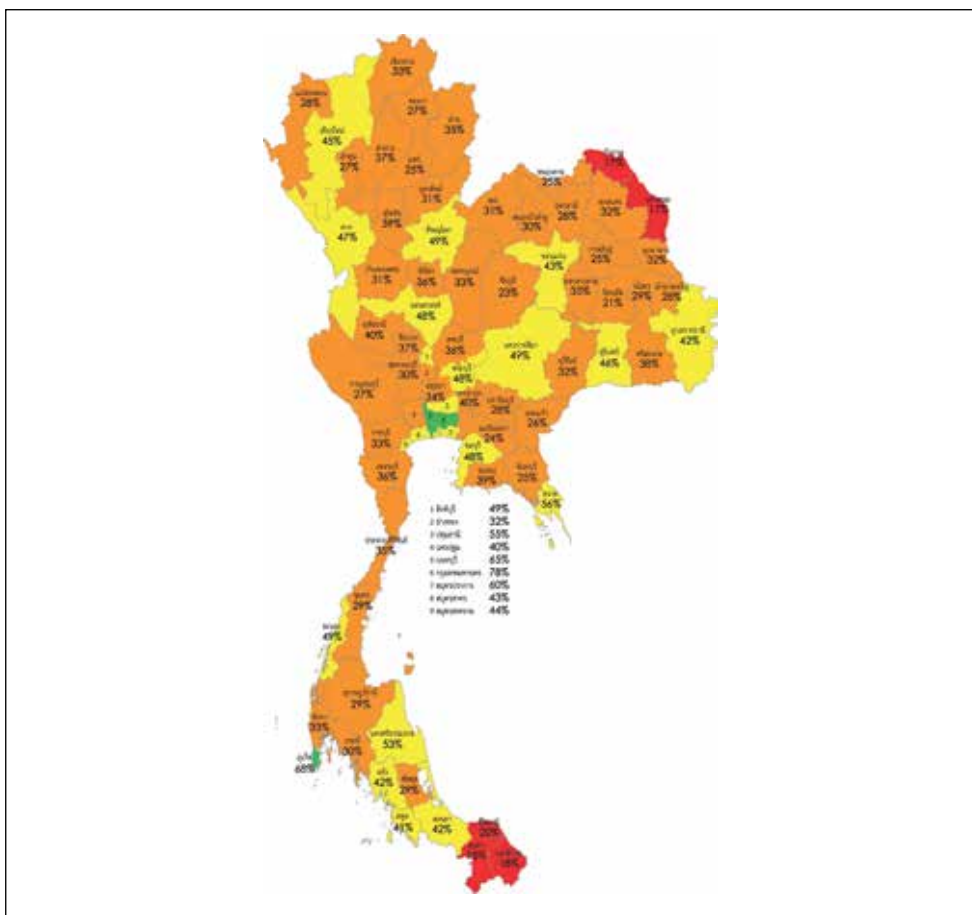
* อัตราต่อ 10,000 คัน

อ้างอิง: มูลนิธิไทยโรดส์, 2555

2.4 ปัจจัยเสี่ยงต่อความปลอดภัยทางถนน

ประเทศไทยมีข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงต่อความปลอดภัยทางถนนอยู่เพียงบางส่วน หน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน ซึ่ง สสส. ให้การสนับสนุน ได้เก็บข้อมูลทุกปีจาก 74 จังหวัด โดยเป็นข้อมูลเกี่ยวกับ 3 ปัจจัยเสี่ยงต่อความปลอดภัยทางถนน (ความเร็ว การสวมหมวกนิรภัย และการคาดเข็มขัดนิรภัย) จากทั้งหมด 5 ปัจจัยเสี่ยงตามที่องค์การอนามัยโลกระบุ ภาพประกอบ 2.3 แสดงข้อมูลการสวมหมวกนิรภัยใน พ.ศ. 2554 ซึ่งเก็บรวบรวมโดยหน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน ซึ่งพบว่า ทุกจังหวัดมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยต่ำกว่าร้อยละ 60 ยกเว้น กรุงเทพฯ ๗ จังหวัดนนทบุรี และจังหวัดภูเก็ต

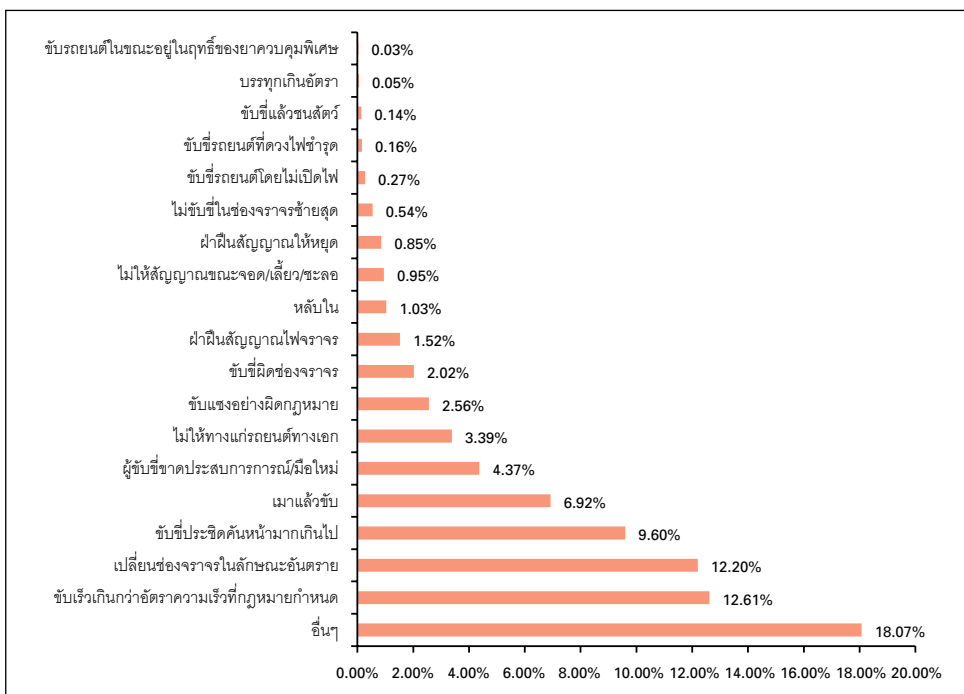
ภาพประกอบ 2.3: อัตราการสวมหมวกนิรภัยในประเทศไทย พ.ศ. 2554



อ้างอิง: มูลนิธิไทยโรดส์, 2555

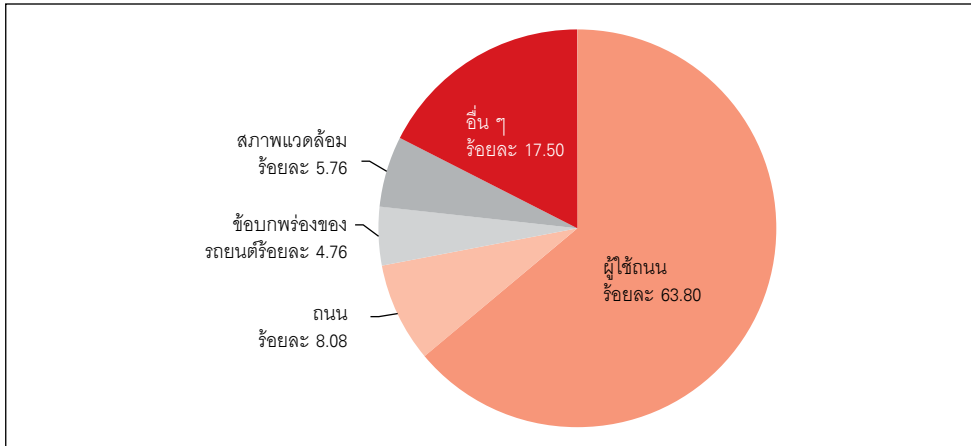
นอกจากนี้ สำนักงานตำรวจแห่งชาติทำการวิเคราะห์ทุกปีเพื่อหาสาเหตุสำคัญของอุบัติเหตุ การจราจรทางบกในประเทศไทย เช่น ใน พ.ศ. 2556 สาเหตุหลัก คือ ความเร็ว (ร้อยละ 12.6) ตามด้วย การเปลี่ยนช่องทางจราจรในลักษณะอันตราย (ร้อยละ 12.2) การขับซิปะชิดคันหน้ามากเกินไป (ร้อยละ 9.6) และการเมาแล้วขับ (ร้อยละ 6.9) (ภาพประกอบ 2.4) เมื่อแยกกลุ่ม “ความผิดพลาดของมนุษย์” “ความบกพร่องของรถยนต์” และ “โครงสร้างพื้นฐานและสภาพแวดล้อมของถนน” พบว่า ใน พ.ศ. 2556 ความผิดพลาดของมนุษย์เป็นสาเหตุสำคัญของอุบัติเหตุการจราจรทางบก (ร้อยละ 77.5) ตามด้วย ความบกพร่องของรถยนต์ (ร้อยละ 1.3) และสิ่งแวดลอม (ร้อยละ 0.4) นอกจากนี้ ภาพประกอบ 2.5 ระบุว่า ระหว่าง พ.ศ. 2549-2556 อุบัติเหตุการจราจรทางบกมีสาเหตุส่วนใหญ่จากความผิดพลาดของมนุษย์ (ร้อยละ 63.9)

ภาพประกอบ 2.4: ปัจจัยที่เป็นสาเหตุของอุบัติเหตุการจราจรทางบก พ.ศ. 2556



อ้างอิง: สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2556

ภาพประกอบ 2.5: ปัจจัยที่เป็นสาเหตุของอุบัติเหตุการจราจรทางบก พ.ศ. 2549-2553



อ้างอิง: สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2549-2556

2.5 การกระทางเศรษฐกิจเนื่องด้วยการบาดเจ็บจากการจราจรทางบกในประเทศไทย

การบาดเจ็บจากการจราจรทางบกสร้างภาระทางเศรษฐกิจมูลค่ามหาศาลให้กับประเทศไทย โดยรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2558 ระบุว่า อุบัติเหตุการจราจรทางบกในประเทศไทยสร้างความสูญเสียร้อยละ 3.0 ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ¹ และข้อมูลจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติระบุเช่นกันว่า อุบัติเหตุการจราจรทางบกสร้างความเสียหายเฉลี่ย 328 ล้านบาทต่อปี (ตาราง 2.4) หรือคิดเป็นร้อยละ 0.007 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ

ตาราง 2.4: การกระทางเศรษฐกิจเนื่องด้วยการบาดเจ็บจากการจราจรทางบกในประเทศไทย พ.ศ. 2550-2555

ปี	จำนวนอุบัติเหตุ	ความสูญเสียทางเศรษฐกิจ	ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (ล้านบาท)	ความสูญเสียทางเศรษฐกิจ ร้อยละต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ
2007	101 752	115 003 226	4 259 633	0.003
2008	88 721	115 185 057	4 370 056	0.003
2009	84 806	153 804 223	4 298 954	0.004
2010	74 379	361 101 087	4 395 796	0.008
2011	68 269	577 230 370	4 471 627	0.013
2012	61 197	649 152 504	4 800 209	0.014
รวม	479 124	1 971 476 467	26 596 275	0.007
เฉลี่ย	79 854	328 579 411	4 432 713	0.007

อ้างอิง: ศูนย์สารสนเทศสำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2555; ศูนย์สารสนเทศ สำนักงานนโยบายการจราจรและการขนส่งกระทรวงคมนาคม, 2555; คณะกรรมการพัฒนาสังคมและเศรษฐกิจ, 2555

ใน พ.ศ. 2550 กรมทางหลวงใช้แนวคิดทุนมนุษย์ (Human Capital) เพื่อศึกษาว่าอุบัติเหตุการจราจรทางบกในประเทศไทยมีต้นทุนทางสังคม (Social Cost) เท่าใด โดยพิจารณาต้นทุน 3 ด้าน คือ ทุนมนุษย์ (Human Costs) ความเสียหายต่อทรัพย์สิน และความเสียหายทั่วไปจากอุบัติเหตุ¹⁵ ตาราง 2.5 ระบุว่าประเทศไทยมีต้นทุนต่อการเสียชีวิต (Cost per Fatal Case) 3.9-4.6 ล้านบาท และต้นทุนต่อการพิการ (Cost per Disability) 4.6-5.4 ล้านบาท หากพิจารณาเฉพาะกรุงเทพฯ พบว่า ต้นทุนต่อการเสียชีวิต และต้นทุนต่อการพิการ คือ 8.3-9.7 และ 9.1-10.9 ล้านบาท ตามลำดับ

ตาราง 2.5: ต้นทุนทางสังคมจากอุบัติเหตุการจราจรทางบก, 2550

	ต้นทุนต่อการเสียชีวิต (บาท)	ต้นทุนต่อการพิการ (บาท)	ต้นทุนต่อการบาดเจ็บรุนแรง (บาท)	ต้นทุนต่อการบาดเจ็บเล็กน้อย (บาท)	ต้นทุนต่อความเสียหายของทรัพย์สิน (บาท)
ประเทศไทย	3 959 387– 4 658 004	4 503 479– 5 404 175	123 245– 128 836	30 289– 30 461	40 220
กรุงเทพฯ	8 259 264– 9 708 474	9 081 183– 10 894 420	257 850– 264 419	135 446– 135 695	128 617
จังหวัดอื่น นอกจาก กรุงเทพฯ	3 721 920– 4 379 084	4 386 606– 5 263 927	116 409– 121 951	23 227– 23 394	31 178

อ้างอิง: กรมทางหลวง, 2550

ระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย

3.1 องค์การด้านความปลอดภัยทางถนน

ความปลอดภัยทางถนนเป็นประเด็นสหวิชาชีพที่เกี่ยวข้องกับหลายภาคส่วน มีองค์กรรัฐในประเทศไทยหลายองค์กรดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ทั้งระดับนโยบาย อำนวยการ และการปฏิบัติการ ไม่ว่าจะทางตรงและทางอ้อม องค์กรหลักในเรื่องนี้ คือ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงศึกษาธิการ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมการขนส่งทางบก (3 กรมนี้สังกัดกระทรวงคมนาคม) กรมควบคุมโรค (สังกัดกระทรวงสาธารณสุข) สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ และบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

ตาราง 3.1 สรุปบทบาทของ 8 องค์กรรัฐ (ยกเว้น บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด) ที่ดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย โดยการดำเนินการแบ่งเป็น 5 เสาหลักตามที่กำหนดในแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนสำหรับทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2548-2563 คือ การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน ถนนและการเดินทางปลอดภัย ยานพาหนะปลอดภัย ผู้ใช้ถนนปลอดภัย และการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ¹⁶ ข้อมูลในตารางระบุว่า ปัจจุบัน มี 3 องค์กร (คือ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงศึกษาธิการ และกรมควบคุมโรค) รับผิดชอบเสาหลัก “ผู้ใช้ถนนที่ปลอดภัย” และอีก 2 องค์กร (กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท) รับผิดชอบเสาหลัก “ถนนและการเดินทางปลอดภัย” แต่ยังไม่ีองค์กรใดรับผิดชอบเสาหลัก “การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน” เป็นการเฉพาะ

นอกจากองค์กรรัฐ ยังมีผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหลายรายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย เช่น สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) องค์กรพัฒนาเอกชน และบริษัทเอกชน

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) เป็นหน่วยงานอิสระ ตั้งขึ้นตามความในพระราชบัญญัติกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมคุณภาพ พ.ศ. 2544 มีบทบาทเป็นการเฉพาะในด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย งบประมาณหลักของ สสส. ได้จากภาษีสรรพสามิตบุหรี่และเครื่องดื่มมีแอลกอฮอล์ ทั้งนี้ งบประมาณราว 100 ล้านดอลลาร์สหรัฐของ สสส. ใน พ.ศ. 2553 ได้รับการจัดสรร ดังนี้ โครงการควบคุมเครื่องดื่มมีแอลกอฮอล์ 9.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โครงการความปลอดภัยทางถนน 6.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โครงการกิจกรรมทางกาย (Physical Activity Programs) 6.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และ โครงการควบคุมบุหรี่ 5.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ตาราง 3.1: องค์กรรัฐที่มีหน้าที่หลักและเสาหลัก 5 ด้าน

	เสาหลักที่ 1 การบริหาร จัดการความ ปลอดภัยทาง ถนน	เสาหลัก ที่ 2 ถนนและ การเดิน ทาง ปลอดภัย	เสาหลัก ที่ 3 ยาน พาหนะ ปลอดภัย	เสาหลักที่ 4 ผู้ใช้ถนน ปลอดภัย	เสาหลักที่ 5 การตอบ สนองหลัง เกิดอุบัติเหตุ
สำนักงานตำรวจแห่งชาติ				X	
กระทรวงศึกษาธิการ				X	
กรมทางหลวง		X			
กรมทางหลวงชนบท		X			
กรมการขนส่งทางบก			X		
กรมควบคุมโรค				X	
สถาบันการแพทย์ ฉุกเฉินแห่งชาติ					X
บริษัทกลางคุ้มครอง ผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด					X

หน้าที่หลักของ สสส. ด้านความปลอดภัยทางถนน คือ ส่งเสริมการประสานงานระหว่างองค์กรรัฐกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดย สสส. ร่วมงานกับองค์กรรัฐหลายองค์กร เช่น กรมบรรเทาและป้องกันสาธารณภัย กรมควบคุมโรค สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ รวมทั้ง ให้การสนับสนุนและเงินทุนแก่คณะทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด (Provincial Road Safety Team) ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Group) หน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน เครือข่ายลดอุบัติเหตุ (Accident Prevention Network) ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย (Thaicycling Club) และมูลนิธิเมาไม่ขับ (ตาราง 3.2) อีกด้วย

นอกจากส่งเสริมการประสานงาน เงินสนับสนุนของ สสส. ในโครงการความปลอดภัยทางถนน ยังครอบคลุมการให้คำปรึกษา การวิจัย และการเผยแพร่ข้อมูล แต่มาเสียดายว่า ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา เงินสนับสนุนด้านความปลอดภัยทางถนนลดจำนวนลง เพราะว่า สสส. หันไปเพิ่มบทบาทด้านการส่งเสริมสุขภาพภายในประเทศ

ตาราง 3.2: องค์กรและเครือข่ายที่ สสส. ให้การสนับสนุน

	รายละเอียด
คณะทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด	เป็นเครือข่ายประกอบด้วยหลายองค์กร เช่น องค์กรบริหารส่วนจังหวัด มหาวิทยาลัย องค์กรเอกชน (Private Organization) และองค์กรพัฒนาเอกชน ซึ่งดำเนินงานร่วมกัน เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัดและท้องถิ่น
ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน	เป็นองค์กรที่ส่งเสริมการพัฒนา การใช้ประโยชน์ การเผยแพร่ และการถ่ายทอดความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน ในระดับนโยบายผ่านสื่อมวลชน
หน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน	เป็นเครือข่ายนักวิจัยจากหลายสถาบันในประเทศไทย หน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนได้รับทุนสนับสนุนจาก สสส. ในการเผยแพร่ข้อมูลการบาดเจ็บ จากการจราจรทางบก รวมทั้ง ส่งเสริมและสนับสนุนการใช้ข้อมูลดังกล่าว นอกจากนี้ หน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนยังตรวจติดตามและประเมินแผนความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ จังหวัด และประเทศ เพื่อให้มั่นใจว่าได้ผลลัพธ์เป็นรูปธรรม
เครือข่ายลดอุบัติเหตุ	เป็นเครือข่ายที่ปรึกษาด้านการลดและการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก ทั้งนี้ เครือข่ายลดอุบัติเหตุมีจุดประสงค์เพื่อประสานงานกับหน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน เพิ่มความตระหนักรู้ถึงความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในโอกาสพิเศษของปี (วันขึ้นปีใหม่และวันสงกรานต์) รวมทั้ง พัฒนาและปรับปรุงยุทธศาสตร์การประสานงานในการส่งเสริมการรณรงค์ความปลอดภัยทางถนนและการตรวจติดตาม การดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนน
ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย	เป็นชมรมส่งเสริมให้การเดินและการปั่นจักรยานกลายเป็นส่วนหนึ่งในชีวิตประจำวัน รวมทั้ง ส่งเสริมกิจกรรมอื่นเพื่อประโยชน์และความสงบสุขของประชาชน
มูลนิธิเมาไม่ขับ	มูลนิธินี้แสวงหาแนวทางป้องกันการเมาแล้วขับ โดยมีจุดประสงค์เป็นการเฉพาะในการเพิ่มการตระหนักรู้ถึงอันตรายของการเมาแล้วขับ และการผลักดันตำรวจไทยให้บังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการเมาแล้วขับอย่างเข้มงวด และสนับสนุนให้ทุกคนเรียกร้องคนรู้จักให้เลิกพฤติกรรมเมาแล้วขับ ตลอดจน เพิ่มความเข้มงวดของกฎหมายว่าด้วยการเมาแล้วขับ

มูลนิธิป้องกันอุบัติเหตุแห่งเอเชีย (Asia Injury Prevention Foundation หรือ AIP) มีจุดประสงค์เพื่อป้องกันการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนนในประเทศที่มีรายได้ต่ำและรายได้ปานกลาง ใน พ.ศ. 2549 มูลนิธินี้ได้เปิดสาขาในประเทศไทยและเปิดตัวโครงการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย (Helmet Vaccine Initiative) โดยร่วมมือกับองค์กรรัฐหลายองค์กร ภายใต้โครงการนี้ มูลนิธิฝึกอบรมเด็ก ครู และพ่อแม่ ให้ตระหนักถึงความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัย สนับสนุนการรณรงค์การสื่อสารการตลาดเพื่อสังคม (Social Marketing Campaigns) ของรัฐบาล และสร้างชุมชนต้นแบบความปลอดภัยทางถนน (Model Road Safety Communities)

องค์กร Safe Kids Worldwide เป็นองค์กรระดับโลกมีจุดประสงค์เพื่อป้องกันเด็กทั่วโลกจากการบาดเจ็บ องค์กร Safe Kids Thailand สนับสนุนหลายโครงการในประเทศไทยเพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยให้เด็กวัยเรียน เพื่อให้เด็กเหล่านี้พัฒนานิสัยการเดินทางปลอดภัย (Safe Commuting Habits)

บริษัทเอกชนในประเทศไทย เช่น บริษัทโตโยต้า บริษัทเอพี ฮอนด้า สมาคมผู้ประกอบการจักรยานยนต์ไทย (Motorcycle Enterprise Association) บริษัทมิซลิน สถาบันมาตรฐานอังกฤษ (British Standard Institute) บริษัทเซฟรอน และบริษัทเอสซีจี มีส่วนร่วมด้านความปลอดภัยทางถนนด้วยเช่นกันโดยดำเนินการผ่านโครงการความรับผิดชอบต่อสังคม (Corporate Social Responsibility Programs) โครงการที่พบบ่อย เช่น การรณรงค์การสื่อสารการตลาดเพื่อสังคม การอบรมผู้ขับขี่รถยนต์และจักรยานยนต์ การศึกษาในโรงเรียน และโครงการในชุมชน

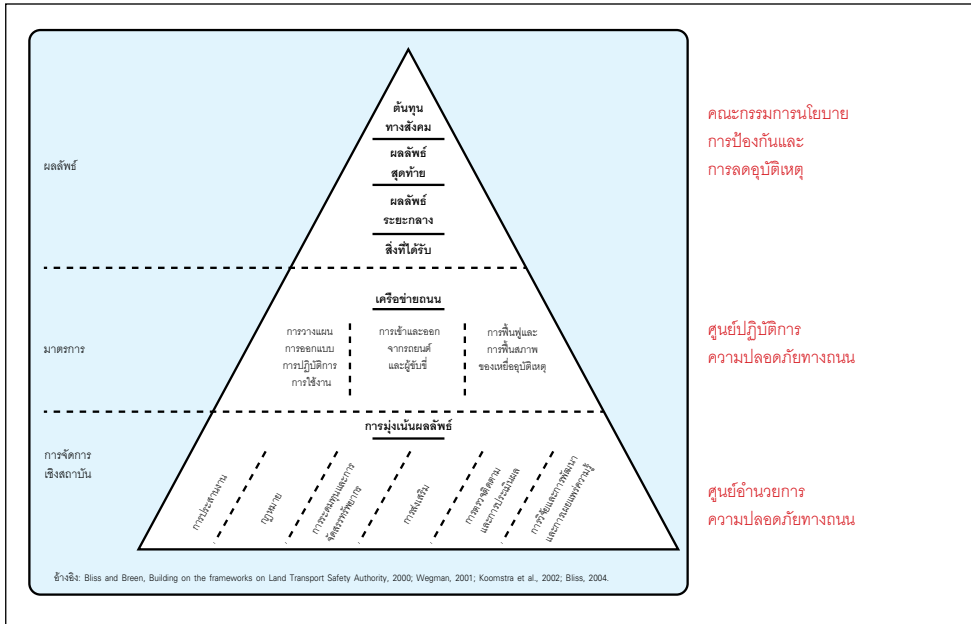
3.2 ระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน

เพื่อให้องค์กรด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทยประสานงานกันโดยใกล้ชิด และบรรลุเป้าหมายของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ นายกรัฐมนตรี ได้ออกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและการลดอุบัติเหตุทางถนน ลงวันที่ 14 มกราคม พ.ศ. 2554 ทั้งนี้ระบบบริหารจัดการตามระเบียบฉบับนี้มีความรับผิดชอบหลัก 4 ด้าน ดังนี้¹⁷

- (1) จัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนเพื่อกำหนดเป้าหมายและมาตรการเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติ และให้ทุกฝ่ายรับไปปฏิบัติ
- (2) กำหนดมาตรการแบบบูรณาการผ่านทางระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน
- (3) ส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยเกี่ยวกับการจราจรทางถนน เช่น มาตรฐานสำหรับการจัดการการจราจร ถนน รถยนต์ และการดูแลรักษาหลังเกิดอุบัติเหตุ
- (4) ส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยในประเทศไทย

ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฉบับนี้แบ่งระบบบริหารจัดการเป็น 3 ระดับ คือ นโยบาย อำนวยการ และการปฏิบัติการ¹⁷ เมื่อเปรียบเทียบระบบบริหารจัดการทั้ง 3 ระดับกับกรอบแนวคิด พบว่า คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและการลดอุบัติเหตุ (หรือ “คณะกรรมการ นปถ.”) มุ่งเน้นผลลัพธ์สุดท้ายหรือผลลัพธ์ระยะกลาง ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนให้ความสำคัญกับมาตรการต่างๆ และศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (หรือ “ศปภ.”) มุ่งเน้นการจัดการเชิงสถาบัน (ภาพประกอบ 3.1) โดย “ศูนย์” ในที่นี้หมายถึง “คณะกรรมการ” มิใช่เป็น “ศูนย์” จริงๆ

ภาพประกอบ 3.11: การเปรียบเทียบระบบบริหารจัดการกับกรอบแนวคิด



อ้างอิง: ปรับปรุงจาก Bill & Breen, 2013

ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนมีความรับผิดชอบหลักด้านการปฏิบัติการระดับอำเภอและระดับท้องถิ่น แม้ว่าศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจะไม่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการตรวจหมายและกฎระเบียบ แต่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายและกฎระเบียบ นอกจากนี้ โครงสร้างศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอาจแตกต่างกัน ขึ้นอยู่กับประเด็นหรือความสนใจของจังหวัด อำเภอ และ/หรือหน่วยงานปกครองส่วนท้องถิ่นนั้นๆ ดังนั้น ข้อมูลเสริมที่ 1 และ 2 จึงอธิบายเกี่ยวกับคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุ และ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน เท่านั้น

ข้อจำกัดของระบบบริหารจัดการ

แม้ว่าการสร้างระบบบริหารจัดการเป็นขั้นตอนเชิงบวกในการแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนน แต่ระบบดังกล่าวมีจุดอ่อนมากมายเช่นเดียวกับระบบราชการไทย ตาราง 3.3 เปรียบเทียบระหว่างระบบบริหารจัดการกับระบบราชการไทย โดยใช้ปัญหาเชิงโครงสร้างหลัก 4 ด้าน ตามที่การวิจัยของวรเดช จันทรศร เรื่อง “การขยายตัวของหน่วยงานในระบบราชการไทย” ระบุไว้ดังนี้ 1) การประชุมขาดความต่อเนื่อง 2) หน่วยงานหลักมีบทบาทในคณะกรรมการทุกชุด 3) นายกรัฐมนตรีเป็นประธานคณะกรรมการหลายชุด และ 4) องค์กรที่มีตำแหน่งในคณะกรรมการกลับไม่มีหน้าที่หรือบทบาทจริง¹⁸

ตาราง 3.3 ซึ่งว่ามีนักการเมืองระดับสูงดำรงตำแหน่งต่างๆ ในคณะกรรมการความปลอดภัยทางถนนหลายชุด

ข้อมูลเสริมที่ 1: คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุ (หรือ “คณะกรรมการ นปอ.”)

ตำแหน่ง	กรรมการที่ได้รับมอบหมาย
ประธาน	นายกรัฐมนตรีหรือรองนายกรัฐมนตรีที่ได้รับมอบหมาย
รองประธาน	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ
กรรมการจากภาครัฐ	ปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี ปลัดกระทรวงคมนาคม ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ปลัดกระทรวงยุติธรรม ปลัดกระทรวงแรงงาน ปลัดกระทรวงศึกษาธิการ ปลัดกระทรวงสาธารณสุข ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา เลขาธิการสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เลขาธิการสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบข้าราชการพลเรือน ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ อัยการสูงสุด ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ
ผู้เชี่ยวชาญ	ตำแหน่ง
เลขานุการ	ปลัดกระทรวงกระทรวงมหาดไทยทำหน้าที่เลขาธิการ อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเป็นรองเลขาธิการ

ความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

- (1) กำหนดนโยบายในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนให้สอดคล้องกับแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติตามที่กฎหมายกำหนด
- (2) ให้ความเห็นชอบแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนก่อนเสนอคณะรัฐมนตรี
- (3) ให้ความเห็นชอบยุทธศาสตร์และแผนเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนทุกฉบับ
- (4) ออกประกาศ หรือ คำสั่ง หรือ แนวทาง เพื่อปฏิบัติการตามระเบียบฉบับนี้
- (5) เสนอความเห็นและให้ข้อเสนอแนะแก่นายกรัฐมนตรีและคณะรัฐมนตรี
- (6) ปฏิบัติงานอื่นตามที่นายกรัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

อ้างอิง: แปลจากระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554

ข้อมูลเสริมที่ 2: ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (หรือ “ศปถ.”)

ตำแหน่ง	กรรมการที่ได้รับมอบหมาย
ผู้อำนวยการ	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย
รองผู้อำนวยการ	ปลัดกระทรวงมหาดไทย ปลัดกระทรวงคมนาคม ปลัดกระทรวงสาธารณสุข ปลัดกระทรวงศึกษาธิการ ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ
กรรมการจากภาครัฐ	กระทรวงศึกษาธิการ เลขาธิการคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน เลขาธิการคณะกรรมการการอาชีวศึกษา เลขาธิการคณะกรรมการการอุดมศึกษา ผู้อำนวยการสำนักบริหารงานคณะกรรมการส่งเสริมการศึกษาเอกชน กระทรวงคมนาคม อธิบดีกรมการขนส่งทางบก อธิบดีกรมทางหลวง อธิบดีกรมทางหลวงชนบท ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงมหาดไทย อธิบดีกรมการปกครอง อธิบดีกรมมโยธาและผังเมือง อธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร กระทรวงสาธารณสุข อธิบดีกรมควบคุมโรค เลขาธิการสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ กระทรวงยุติธรรม อธิบดีกรมคุมประพฤติ กระทรวงแรงงาน อธิบดีกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน

ตำแหน่ง	กรรมการที่ได้รับมอบหมาย
	<p>สำนักนายกรัฐมนตรี อธิบดีกรมประชาสัมพันธ์</p> <p>กระทรวงอุตสาหกรรม</p> <p>เลขาธิการสถาบันมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม อธิบดีกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช ผู้อำนวยการสำนักงานยุทธศาสตร์ตำรวจ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เลขาธิการสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม เลขาธิการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กรรมการผู้จัดการบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด</p>
ผู้เชี่ยวชาญ	5 ตำแหน่ง
องค์กรพัฒนาเอกชน	<p>มูลนิธิเมาไม่ขับ สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ นายกสมาคมสันนิบาตเทศบาลแห่งประเทศไทย นายกสมาคมองค์การบริหารส่วนจังหวัดแห่งประเทศไทย นายกสมาคมองค์การบริหารส่วนตำบลแห่งประเทศไทย</p>
เลขานุการ	อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเป็นเลขานุการ

ความรับผิดชอบของศูนย์

- 1 จัดทำข้อเสนอ นโยบาย แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ยุทธศาสตร์ และแผนเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เพื่อขอความเห็นชอบจากคณะกรรมการ นปถ.
- 2 บูรณาการแผนงานและงบประมาณในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของหน่วยงานของรัฐ และหน่วยงานอื่นๆ ทุกหน่วยงาน
- 3 บริการจัดการ ตรวจสอบติดตาม เฝ้าระวัง ประสานงาน และประเมินผลของทุกกิจกรรมอันเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน
- 4 จัดทำฐานข้อมูล สถิติ และการวิเคราะห์อุบัติเหตุทางถนน
- 5 ค้นคว้าวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนน และการพัฒนาขีดความสามารถของผู้ปฏิบัติด้านความปลอดภัยทางถนน

- 6 ให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนต่อสาธารณะ
- 7 เสนอแนวทางการเสริมสร้างขวัญกำลังใจแก่หน่วยงานและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับความสำเร็จของงานด้านความปลอดภัยทางถนน ต่อคณะกรรมการ นปถ.
- 8 จัดทำรายงานเป็นลายลักษณ์อักษรเกี่ยวกับสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนเสนอต่อนายกรัฐมนตรีและคณะรัฐมนตรี
- 9 เสนอความเห็นต่อคณะกรรมการ นปถ. เพื่อออกประกาศ หรือ คำสั่ง หรือ แนวทาง เพื่อปฏิบัติการตามระเบียบฉบับนี้ให้มีประสิทธิภาพดีขึ้น
- 10 เชิญผู้แทนหน่วยงาน หรือบุคคลมาให้ข้อเท็จจริงหรือความเห็นเกี่ยวกับระเบียบฉบับนี้
- 11 ติดตามและให้ข้อสรุปในประเด็นใดๆ เกี่ยวกับระเบียบฉบับนี้
- 12 แต่งตั้งคณะกรรมการหรือคณะทำงานตามความจำเป็น
- 13 ปฏิบัติงานอื่นตามที่คณะกรรมการ นปถ. มอบหมาย

อ้างอิง: แปลจากระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและการลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554

แม้ว่านักการเมืองเหล่านี้จะเป็นกรรมการในคณะกรรมการอื่นอีกหลายร้อยชุดอยู่แล้วก็ตาม เช่น ปัจจุบันนายกรัฐมนตรีเป็น “ประธาน” คณะกรรมการนโยบาย นปถ. และประธานคณะกรรมการอื่นอีกกว่า 500 ชุด ทำให้เกิดปัญหาการประชุมคณะกรรมการและจำนวนกรรมการที่ร่วมประชุม ทั้งนี้ ตั้งแต่ พ.ศ. 2554 เป็นต้นมา คณะกรรมการ นปถ. มีการประชุมเพียง 2 ครั้ง และรองนายกรัฐมนตรีเข้าประชุมเพียงครั้งเดียว ขณะที่รองปลัดกระทรวงมหาดไทยทำหน้าที่ประธานการประชุมครั้งล่าสุด นอกจากนี้ ในสมัยรัฐบาลที่แล้ว รองปลัดกระทรวงมหาดไทยทำหน้าที่ประธานการประชุมศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนบ่อยครั้ง

นอกจากนี้ กรรมการหลายคนมีงานและกำหนดการต่างๆ มากมาย ดังนั้น กรรมการที่มีบทบาทสำคัญ เช่น กรรมการจากกระทรวงมหาดไทยและสำนักงานประมาณ เมื่อเข้าประชุมด้วยตนเองไม่ได้ ก็มักมอบหมายให้ตัวแทนเข้าประชุม ทำให้เกิดปัญหาการสื่อสารระหว่างกรมต่างๆ และตัวแทนที่เข้าประชุมต้องรอผู้บริหารอนุมัติก่อนการตัดสินใจ ส่งผลให้เกิดความล่าช้า

นอกจากนี้ ยังมีเรื่องงบประมาณ แม้ว่าคณะกรรมการหลายๆ ชุดประกอบด้วยกรรมการจากกรมต่างๆ แต่กรมเหล่านี้ไม่มีทรัพยากรภายในเพียงพอ เพราะที่โครงสร้างการจัดงบประมาณของกระทรวงต่างๆ ต้องผ่านการอนุมัติหลายชั้นตอน และภายใต้ระบบงบประมาณของประเทศไทย แต่ละหน่วยงานต้องจัดทำแผนงานและโครงการในแต่ละปีงบประมาณ ดังนั้น หน่วยงานเหล่านี้จึงลำดับความสำคัญของงบประมาณให้กับงานหลักก่อน จึงไม่ได้วางแผนด้านความปลอดภัยทางถนนเพราะว่าไม่ใช่หน้าที่หลักของหน่วยงาน

ตาราง 3.3: การเปรียบเทียบระหว่างระบบราชการและกรอบของระบบบริหารจัดการ
ความปลอดภัยทางถนน

ปัญหาทางโครงสร้าง	ระบบราชการ	ระบบบริหารจัดการ ความปลอดภัยทางถนน
การประชุมขาดความต่อเนื่อง	คณะกรรมการบางชุดไม่มีการประชุมมากกว่า 2 ปี	มีการประชุมคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุเพียง 2 ครั้งในช่วง 4 ปีที่ผ่านมา
องค์กรสำคัญๆ มีบทบาทในคณะกรรมการทุกชุด	นักการเมืองระดับสูงบางคนจากองค์กรสำคัญ (เช่น สำนักงานประมาณ กระทรวงมหาดไทย สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกรมประชาสัมพันธ์) ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการในคณะกรรมการหลายชุด (อธิบดีกรมประชาสัมพันธ์ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการในคณะกรรมการประมาณ 200 ชุด)	องค์กรที่เป็นกรรมการมักมอบหมายให้ตัวแทนเข้าร่วมประชุม แต่ตัวแทนโดยส่วนใหญ่ไม่มีอำนาจตัดสินใจ ทำให้องค์กรเหล่านี้ไม่สามารถทำข้อตกลงใดๆ ด้านนโยบายและการปฏิบัติการได้
นายกรัฐมนตรีเป็นประธานคณะกรรมการหลายชุด	นายกรัฐมนตรีเป็นประธานคณะกรรมการประมาณ 500 ชุด ดังนั้น การประชุมจึงเป็นเรื่องยาก และนายกรัฐมนตรีมักใช้เวลาส่วนใหญ่เป็นประธานการประชุมในส่วนที่เกี่ยวข้องกับนโยบายหลักของตน ผู้บริหารระดับสูงก็เข้าประชุมเฉพาะการประชุมที่นายกรัฐมนตรีเป็นประธาน	รองนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน คณะกรรมการ นปถ. แต่เข้าร่วมประชุมครั้งเดียวจากการประชุมทั้งหมด 2 ครั้ง
ในคณะกรรมการมีองค์กรที่ไม่มีหน้าที่หรือบทบาทจริง	หลายองค์กรเป็นกรรมการในคณะกรรมการ แต่ไม่มีบทบาทหรือหน้าที่ใดเป็นการเฉพาะ ดูเหมือนว่าหน่วยงานเหล่านี้ได้รับการแต่งตั้งเพราะว่าจะมีโอกาสความสามารถบางอย่าง	เช่น กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช ซึ่งแทบไม่เข้าร่วมประชุม เพราะว่ามีชัดเจนว่ากรมนี้มีบทบาทใดในด้านความปลอดภัยทางถนน

ตาราง 3.4 เปรียบเทียบระหว่างหน้าที่ที่ควรจะเป็นของหน่วยงานชั้นนำด้านความปลอดภัยทางถนน กับ ระบบปัจจุบันของประเทศไทย ธนาคารโลกระบุว่า หน้าที่หลักของระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน คือ การจัดการมุ่งเน้นผลลัพธ์ การส่งเสริม การตรวจติดตาม และการประเมิน รวมทั้ง การวิจัยและการเผยแพร่ความรู้ ข้อมูลในตารางชี้ว่า เมื่อเร็วๆ นี้ มีฉันทามติในประเทศไทยว่าความปลอดภัยทางถนนเกี่ยวข้องกับปัญหาสำคัญ 8 ด้าน และวางเป้าหมายลดการเสียชีวิตจากการจราจรทางบกให้ต่ำกว่า 10 คนต่อประชากร 100,000 คนภายใน พ.ศ. 2563 นอกจากนี้ เคยมีการจัดทำแผนฉบับหนึ่งใน พ.ศ. 2553 เพื่อปรับปรุงคุณภาพข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนนด้วยการเชื่อมโยงข้อมูลของตำรวจ โรงพยาบาล และบริษัทประกันภัย แต่ไม่ใช้ระบบอัตโนมัติ ขั้นตอนสำคัญเหล่านี้ถือเป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินการภายในทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย (ตาราง 3.4)

ตาราง 3.4: การวิเคราะห์หน้าที่ต่างๆ ภายในระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน

หน้าที่	บทบาทเชิงสถาบัน	สถานะของประเทศไทย
การจัดการมุ่งเน้นผลลัพธ์	บริหารจัดการขั้นตอนของรัฐบาลในการประเมินผลการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนน	มีคณะกรรมการชุดหนึ่งจากหลายชุดรับผิดชอบหน้าที่นี้เป็นการเฉพาะ แต่ขาดทรัพยากรมนุษย์หรือเงินทุนในการปฏิบัติหน้าที่นั้นๆ
	ระบุตัวผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและหุ้นส่วน เพื่อนำไปสู่ผลลัพธ์ที่แท้จริงด้านความปลอดภัยทางถนน	แต่งตั้งผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในระบบบริหารจัดการระดับต่างๆ ตามที่ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีกำหนด
	ริเริ่มการประเมินขีดความสามารถด้านความปลอดภัยทางถนน	การประเมินขีดความสามารถด้านความปลอดภัยทางถนนถือเป็นส่วนหนึ่งในการประเมินความเสี่ยงด้วยวิธี SWOT Analysis เพื่อกำหนดแผนของรัฐบาลด้านความปลอดภัยทางถนน แต่ไม่มีการประเมินเกิดขึ้นจริงแต่อย่างใด
	เป็นประธานการประชุมผลการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนน	ปัจจุบันมี “คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุ” ซึ่งเป็นคณะกรรมการระหว่างกระทรวง (Interministerial Committee) แต่ในระหว่างการประชุม ไม่มีการรายงานในเรื่องการประชุมแต่อย่างใด
	จัดทำรายงาน เอกสาร และจดหมายข่าวเพื่อรายงานผลการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนน	ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเผยแพร่รายงานประจำปี ประกอบด้วย รายงานสถานการณ์ประจำปี เอกสารวิจัย และกิจกรรมต่างๆ
	มีความเห็นตรงกันต่อปัญหาสำคัญของระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน	ความปลอดภัยทางถนนเกี่ยวข้องกับปัญหาสำคัญ 8 ด้าน ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย รัฐบาลและ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียรับไปดำเนินการ
	ติดตามผลการดำเนินการตามที่ตกลงกันได้	โครงการและกิจกรรมไม่เชื่อมโยงกันเพราะ ขาดงบประมาณและการประสานงานที่ดี
การส่งเสริม	ศึกษาและเสนอวิสัยทัศน์ระยะยาวและกว้างไกลด้านความปลอดภัยทางถนน	รัฐบาลกำหนดเป้าหมายของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย โดยจะลดการเสียชีวิตให้ต่ำกว่า 10 คนต่อประชากร 100,000 คน ภายในปี 2563
	เสนอวิสัยทัศน์ด้านความปลอดภัยทางถนนต่อรัฐบาล หุ้นส่วน ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และสังคมโดยรวม	ไม่กำหนดหน้าที่ที่เป็นโครงสร้างชัดเจน (Structured Task) และไม่ได้อบรมหมายหน้าที่นี้ให้หน่วยงานใด

หน้าที่	บทบาทเชิงสถาบัน	สถานะของประเทศไทย
	ผลักดันให้รัฐมนตรีทุกกระทรวงที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน แสดงบทบาทเชิงรุกในการสร้างความตระหนักรู้ถึงความปลอดภัยทางถนน และส่งเสริมให้มีการริเริ่มนโยบายผ่านทางสื่อมวลชน	ไม่มีรัฐมนตรีจากทุกกระทรวงเป็นกรรมการ อีกทั้งความปลอดภัยทางถนนไม่ใช่งานที่มีลำดับสำคัญของกระทรวงต่างๆ
	ข้อมูลเกี่ยวกับปัญหาความปลอดภัยทางถนนและการริเริ่มนโยบายเพื่อนำไปสู่ผลลัพธ์ต่างๆ ได้รับการเผยแพร่และเข้าถึงได้	ไม่ชัดเจนว่าหน่วยงานใดรับผิดชอบเรื่องนี้ แม้ว่าหน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน ซึ่ง สสส. ให้การสนับสนุน จะเป็นหน่วยงานที่ดำเนินการในบางเรื่องก็ตาม
	พัฒนาขีดความสามารถภายใน (In-House Capacity) ในการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน และจัดทำสื่อโฆษณาด้านความปลอดภัยทางถนน โดยเน้นกลุ่มเป้าหมายเพื่อสนับสนุนเนื้อหาหลัก ของการรณรงค์ความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ	ไม่มี
	ใช้ความเป็นผู้นำและการสนับสนุนจากท้องถิ่น เพื่อให้บรรลุเป้าหมายด้านความปลอดภัยทางถนน	หน่วยงานท้องถิ่นมีบทบาทเฉพาะการรณรงค์ช่วง 7 วันอันตรายระหว่างเทศกาลวันปีใหม่และวันสงกรานต์
	พัฒนาและสนับสนุนทุนแก่โครงการความปลอดภัยทางถนนที่เน้นชุมชนเป้าหมาย อีกทั้ง ให้การสนับสนุนผู้ประสานงานระดับท้องถิ่นด้านความปลอดภัยทางถนน	หน่วยงานท้องถิ่นมีหน้าที่รับผิดชอบโครงการริเริ่มในระดับท้องถิ่น แต่ในปัจจุบันขาดการประสานงาน
การตรวจติดตามและการประเมิน	สร้างฐานข้อมูลเพื่อระบุและตรวจติดตามผลลัพธ์สุดท้ายและผลที่ได้รับ (Outputs)	ฐานข้อมูลอยู่ในการดูแลของหลายหน่วยงาน เช่น สำนักงานตำรวจแห่งชาติ โรงพยาบาล บริษัทประกันภัย กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมการขนส่งทางบก หน่วยงานเหล่านี้ใช้นิยามและตัวชี้วัดต่างกัน
	ทำให้รายงานของตำรวจและข้อมูลการเข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลเชื่อมโยงกันเพื่อให้สามารถประเมินได้ว่าจำนวนตกหล่นจากรายงานมีเท่าใด	ปัจจุบันมีแนวคิดจะเชื่อมโยงข้อมูลของตำรวจ โรงพยาบาล และบริษัทประกันภัย เพื่อให้ประเมินจำนวนผู้เสียชีวิตจากการจราจรทางบกแม่นยำขึ้น
	ทำการศึกษาก่อนและหลังการใช้มาตรการเฉพาะด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้ทราบถึงประสิทธิผลของมาตรการเหล่านั้น และศึกษาเชิงลึกเกี่ยวกับการบาดเจ็บจากการจราจร เพื่อให้ทราบถึงปัจจัยสนับสนุนสาเหตุ และผลกระทบต่างๆ	ไม่มี

หน้าที่	บทบาทเชิงสถาบัน	สถานะของประเทศไทย
	ทำให้มั่นใจว่าผลการตรวจติดตามและการประเมินถูกหยิบยกมาหารือในทุกลำดับการประสานงานเชิงยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้การมุ่งเน้นผลลัพธ์ทำได้ดีขึ้น	ดำเนินการโดยนักวิจัยของมหาวิทยาลัย แต่ไม่ใช่งานดำเนินการภายในระดับของระบบ (Systems Level)
การวิจัยและการเผยแพร่ความรู้	ทำให้มั่นใจว่าหน่วยงานมีขีดความสามารถภายในด้านการค้นคว้าวิจัยและการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน รวมทั้ง ว่าจ้างหน่วยงานภายนอกทำวิจัยเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน ⁹	ปัจจุบัน มีเพียงการศึกษาและการวิจัยเฉพาะกิจซึ่งเป็นการวิจัยโดยมหาวิทยาลัยต่างๆ ไม่ชัดเจนว่าหน่วยงานได้รับผิดชอบด้านการวิจัย
	กำหนดแผนระดับชาติด้านการค้นคว้าวิจัยเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน เพื่อสนองความจำเป็นด้านยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนน โดยมีการทบทวนความจำเป็นดังกล่าวทุกปี อีกทั้ง ขอคำปรึกษาจากผู้เชี่ยวชาญ ⁹	มีข้อเสนอให้ทำโครงการทำวิจัยเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ ให้เป็นแผนระดับชาติ แต่ยังไม่ได้อบรมหมายความรับผิดชอบให้หน่วยงานใด
	พัฒนาและให้ทุนสนับสนุนแก่โครงการสาธิต (Demonstration Project) ในด้านต่างๆ ซึ่งอาจช่วยลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน และต่อยอดผลลัพธ์ที่ประสบความสำเร็จให้เป็นโครงการระดับประเทศ ⁹	โครงสร้างโดยส่วนใหญ่ดำเนินการโดยองค์กรระหว่างประเทศ (เช่น มูลนิธิความร่วมมือด้านความปลอดภัยทางถนน (Global Road Safety Partnership) มูลนิธิป้องกันอุบัติเหตุแห่งเอเชีย เป็นต้น หรือ สสส. ให้การสนับสนุน แต่ขาดการเชื่อมโยงโดยตรงกับระบบบริหารจัดการ ทั้งนี้ ด้วยทรัพยากรมนุษย์และงบประมาณที่จำกัด ทำให้ไม่สามารถติดตามผลหรือต่อยอดโครงการสาธิตเหล่านี้ได้
	ใช้วิธีการต่างๆ ที่ฝึกอบรมและเผยแพร่ความรู้ เช่น การแลกเปลี่ยนทางวิชาชีพ (Professional Exchange) และการเข้าร่วมหลักสูตร การสัมมนา และการประชุมเชิงปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนน ⁹	ปัจจุบันมีหลายหน่วยงานจัดการฝึกอบรม ทำให้ความรู้ขาดความเชื่อมโยงกัน ดังนั้น ต้องกำหนดสมรรถนะหลักของผู้ให้การฝึกอบรมด้านความปลอดภัยทางถนน (Core Set of Competencies for Road Safety Professionals)
	จัดสรรงบประมาณประจำปีเป็นการเฉพาะสำหรับการค้นคว้าวิจัยเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน ไม่ว่าจะเป็นการค้นคว้าวิจัยโดยหน่วยงานภายในและภายนอก ⁹	ความปลอดภัยทางถนนไม่ใช่หัวข้อการวิจัยที่มีความสำคัญลำดับต้นๆ ของสภาวิจัยแห่งชาติ จึงไม่มีงบประมาณสำหรับการค้นคว้าวิจัยเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน

น่าเสียดายว่า ปัญหาในหลายด้านยังคงมีอยู่ นอกจากนี้ การขาดเงินทุนและการประสานงานที่ดีทำให้โครงการและกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนมีลักษณะต่างคนต่างทำ และดูเหมือนว่าความปลอดภัยทางถนนไม่ใช่ประเด็นสำคัญลำดับต้นๆ ของหลายกระทรวงหรือสภาวิจัยแห่งชาติ จึงไม่มีเงินทุนเพียงพอสำหรับทำการศึกษาเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน นอกจากนี้ โครงการสาธิตโดยส่วนใหญ่ที่องค์กรระหว่างประเทศดำเนินการมักไม่มีการต่อยอดเนื่องด้วยข้อจำกัดด้านทรัพยากร (ตาราง 3.4)

เลขานุการในระบบบริหารจัดการ

หน้าที่หลักของเลขานุการของทั้ง 3 ศูนย์ (คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน และ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน) คือ ประสานงาน กับองค์กรรัฐที่รับผิดชอบด้านความปลอดภัยทางถนน ทั้งนี้ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ในสังกัดกระทรวงมหาดไทย ทำหน้าที่เป็นเลขานุการ จึงเป็นผู้ประสานงานหลักของทั้ง 3 ศูนย์ (ดูข้อมูลเสริมที่ 1 และ 2) ส่วนสำนักงานกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยระดับจังหวัด เป็นผู้ประสานงานให้กับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยได้รับเลือกให้ทำหน้าที่สำคัญนี้ด้วยเหตุผลหลายประการ ประการแรก ผู้ว่าราชการจังหวัดและผู้บริหารส่วนท้องถิ่นทุกคนสังกัดกระทรวงมหาดไทย ดังนั้น กระทรวงมหาดไทยจึงมีบทบาทสูงในการดำเนินการระดับจังหวัดและระดับท้องถิ่น นอกจากนี้ กระทรวงมหาดไทยมีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกับชุมชนผ่านเครือข่ายกำนันและผู้ใหญ่บ้านของกระทรวงมหาดไทย ประการที่สอง เชื่อกันว่า วัฒนธรรมความปลอดภัยต้องสร้างจากล่างขึ้นบน เรื่องนี้สอดคล้องกับพันธกิจของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในทุกชุมชน ดังนั้น การเลือกกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยให้เป็นผู้ประสานงานหลักจึงเป็นเหตุผลอธิบายว่าเหตุใดคณะกรรมการความปลอดภัยทางถนนจึงใช้ชื่อว่า “ศูนย์” เพราะว่า “ศูนย์” เป็นคำที่นิยมใช้กันทั่วไปในการจัดการสาธารณภัยต่างๆ

เพื่อช่วยเหลืองานเลขานุการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้มีการตั้งคณะอนุกรรมการ 6 ชุดตามคำสั่งของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้แก่

- คณะอนุกรรมการด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนน
- คณะอนุกรรมการด้านความปลอดภัยทางถนน
- คณะอนุกรรมการด้านยานพาหนะปลอดภัย
- คณะอนุกรรมการด้านผู้ใช้ถนนปลอดภัย
- คณะอนุกรรมการด้านการดูแลหลังเกิดอุบัติเหตุ
- คณะอนุกรรมการด้านระบบข้อมูลและการติดตามประเมินผล

ผู้ดำรงตำแหน่งอนุกรรมการได้รับมอบหมายความรับผิดชอบเป็นรายบุคคล ขึ้นอยู่กับความเชี่ยวชาญของผู้นั้น ยกเว้น ประธานคณะอนุกรรมการและเลขานุการที่แต่งตั้งตามตำแหน่งหรือตามองค์กর্তต้นสังกัด

ตาราง 3.5: คณะอนุกรรมการ ประธาน และเลขานุการ

คณะอนุกรรมการ	ประธาน	เลขานุการ
ด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนน	รองปลัดกระทรวงมหาดไทย	กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
ด้านความปลอดภัยทางถนน	รองปลัดกระทรวงคมนาคมที่รับผิดชอบด้านโครงสร้างพื้นฐาน	กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท สำนักงานวางแผนการขนส่ง
ด้านยานพาหนะปลอดภัย	รองปลัดกระทรวงคมนาคมที่รับผิดชอบด้านการขนส่ง	กรมการขนส่งทางบก
ด้านผู้ใช้ถนนปลอดภัย	รองผู้บัญชาการ	สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
ด้านการดูแลหลังจากเกิดอุบัติเหตุ	รองปลัดกระทรวงสาธารณสุขที่รับผิดชอบด้านการพัฒนาสุขภาพ	กรมอนามัย
ด้านระบบข้อมูลและการติดตามประเมินผล	รองอธิบดีกรมควบคุมโรค	กรมควบคุมโรค

ข้อจำกัดของเลขานุการภายในระบบบริหารจัดการ

เลขานุการมีหน้าที่ประสานงานเพียงอย่างเดียว ไม่มีอำนาจจริงหรืออำนาจเหนือหน่วยงานอื่น นอกจากนี้ การไม่สามารถอนุมัติงบประมาณในโครงการความปลอดภัยทางถนนกระทบต่อความสามารถของเลขานุการ เช่น กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยมีงบประมาณสำหรับการประชุม แต่กรรมการในคณะกรรมาการต้องใช้งบประมาณจากหน่วยงานต้นสนับสนุนโครงการต่างๆ นอกจากนี้ คณะอนุกรรมการชุดปัจจุบันไม่มีความสามารถและความรู้เพียงพอในการปฏิบัติหน้าที่ที่กำหนด รวมทั้ง ไม่มีกฎหมายรองรับความรับผิดชอบต่างๆ ของเลขานุการ และขาดความชัดเจนว่ากรวิจัยและการพัฒนา การถ่ายทอดความรู้ และการตรวจติดตาม และการประเมินอยู่ในความรับผิดชอบของเลขานุการด้วยหรือไม่ ประการสุดท้าย คณะอนุกรรมการที่ตั้งขึ้นเพื่อสนับสนุนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนยังไม่มีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ ยังพบปัญหา 2 ประการที่สืบเนื่องจากการมอบหมายให้กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยทำหน้าที่เป็นผู้ประสานหลักของทั้ง 3 ศูนย์ ประการแรก การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศทำให้สาธารณภัยเกิดขึ้นถี่และรุนแรงขึ้น บุคคลากรกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจึงได้รับมอบหมายให้มีมืออภิตีเหล่านี้ ประเด็นความปลอดภัยทางถนนจึงได้รับความสนใจน้อยลง นอกจากนี้ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยลำดับความสำคัญของงบประมาณ โดยเน้นเตรียมพร้อมรับมือและบรรเทาสาธารณภัย

งบประมาณสำหรับงานด้านความปลอดภัยทางถนนจึงลดลงทุกปี ประการที่สอง กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยไม่ใช่หน่วยงานที่มีบทบาทนำ ซึ่งเป็นที่ยอมรับระดับสากล ในการทำหน้าที่ด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย ดังนั้น การติดต่อจากต่างประเทศจึงมักตรงไปยังกระทรวงคมนาคมหรือกระทรวงสาธารณสุข ประเด็นนี้ลดบทบาทของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในฐานะผู้ประสานงานหลัก ทั้งระดับนโยบายและระดับสากล

กฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย

ประเทศไทยปกครองด้วยระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์เป็นประมุข ใช้ระบบประมวลกฎหมาย และได้รับอิทธิพลอย่างมากจากระบบคอมมอนลอว์^{19, 20} อำนาจแบ่งเป็น 3 ฝ่าย คือ ฝ่ายบริหาร ฝ่ายนิติบัญญัติ และฝ่ายตุลาการ โดยฝ่ายบริหารและฝ่ายนิติบัญญัติมีอำนาจตรากฎหมาย^{19, 20} และฝ่ายตุลาการประกอบด้วยศาลทุกศาลในประเทศไทย มีอำนาจพิจารณาและตัดสินคดีและเป็นอิสระจากฝ่ายบริหารและฝ่ายนิติบัญญัติ²¹

ตั้งแต่ พ.ศ. 2475 เป็นต้นมา ประเทศไทยเคยมีรัฐธรรมนูญมาแล้ว 19 ฉบับ รวมถึง ฉบับล่าสุด คือ รัฐธรรมนูญ (ฉบับชั่วคราว) พ.ศ. 2557 แม้จะได้มีการร่างรัฐธรรมนูญฉบับใหม่ใน พ.ศ. 2558 แต่สุดท้ายสภาปฏิรูปแห่งชาติไม่เห็นชอบร่างรัฐธรรมนูญฉบับนี้ คาดว่ารัฐธรรมนูญฉบับใหม่จะบังคับใช้ในช่วงปลาย ปี พ.ศ. 2559 หรือ ต้นปี พ.ศ. 2560 ดังนั้น ระบบและขั้นตอนทางกฎหมายโดยส่วนใหญ่ที่อธิบายในบทนี้ เป็นไปตามรัฐธรรมนูญ พ.ศ. 2550 ซึ่งส่วนมากไม่รับผลกระทบใดๆ จากการเปลี่ยนแปลงรัฐธรรมนูญ

4.1 ฝ่ายนิติบัญญัติ

รัฐสภาเป็นแบบ 2 สภา คือ สภาผู้แทนราษฎร มีสมาชิกทั้งหมด 480 และวุฒิสภา มีสมาชิกทั้งหมด 150 คน¹⁹ ฝ่ายนิติบัญญัติทำหน้าที่ตราพระราชบัญญัติ²⁰ ตาราง 4.1 อธิบายรูปแบบกฎหมายในประเทศไทย

อย่างไรก็ตาม รัฐธรรมนูญ (ฉบับชั่วคราว) พ.ศ. 2557 กำหนดให้สภานิติบัญญัติแห่งชาติทำหน้าที่รัฐสภา มีสมาชิกสภานิติบัญญัติไม่เกิน 220 คน ซึ่งพระมหากษัตริย์ทรงแต่งตั้ง “ตามที่คณะรักษาความสงบแห่งชาติถวายคำแนะนำ (มาตรา 6)”²²

4.2 ฝ่ายบริหาร

นายกรัฐมนตรีเป็นหัวหน้าฝ่ายบริหาร โดยมีคณะรัฐมนตรี 1 ชุด คณะรัฐมนตรีสามารถเสนอกฎหมายต่อรัฐสภาเพื่อให้ลงคะแนนเสียงได้²¹ นอกจากนี้ พระมหากษัตริย์มีพระราชอำนาจตราพระราชกำหนด โดยการเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี “ในกรณีเพื่อประโยชน์ในอันที่จะรักษาความปลอดภัยของประเทศ ความปลอดภัยสาธารณะ ความมั่นคงในทางเศรษฐกิจของประเทศ หรือป้องปัดภัยพิบัติสาธารณะ” (มาตรา 184) (ตาราง 4.1)^{20, 23}

ตาราง 4.1: รูปแบบของกฎหมาย

	รายละเอียด
รัฐธรรมนูญ	รัฐธรรมนูญกำหนดอำนาจและความสัมพันธ์ระหว่างอำนาจทั้ง 3 ฝ่าย และความสัมพันธ์ระหว่างรัฐบาลกับประชาชนในแง่ของสิทธิและความรับผิดชอบขั้นพื้นฐาน
พระราชบัญญัติ	พระราชบัญญัติเป็นกฎหมายที่เป็นที่รู้จักกันมากที่สุด รัฐสภาทำหน้าที่ตราพระราชบัญญัติ เช่น พระราชบัญญัติลิขสิทธิ์ พระราชบัญญัติเครื่องหมายการค้า พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน
พระราชกฤษฎีกา	โดยปกติ ฝ่ายบริหาร คือ รัฐมนตรีของกระทรวงที่เกี่ยวข้องเป็นผู้ตราพระราชกฤษฎีกา โดยอาศัยอำนาจตามความในพระราชบัญญัติฉบับใดฉบับหนึ่ง การออกพระราชกฤษฎีกาจึงเป็นไปตามแนวทางที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติ เช่น พระราชกฤษฎีกาออกตามความในประมวลรัษฎากรว่าด้วยการทบทวนอัตราภาษี
พระราชกำหนด	คณะรัฐมนตรีสามารถตราพระราชกำหนดเพื่อป้องกันประเทศจากภัยคุกคามร้ายแรง แต่ต้องนำเข้าสู่การพิจารณาเห็นชอบของรัฐสภาในภายหลัง
ประมวลกฎหมาย	ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ประมวลกฎหมายอาญา และประมวลกฎหมายกระบวนการพิจารณาคดีแพ่งและคดีอาญา เป็นรูปแบบที่รู้จักกันแพร่หลายในประเทศที่ใช้ระบบประมวลกฎหมาย แม้ว่าในอดีต ประมวลกฎหมายประกอบด้วยหลายบท ครอบคลุมหลายประเด็น แต่ปัจจุบันไม่จำเป็น ต้องมีลักษณะเช่นนี้เสมอไป
คำสั่งทางปกครอง	หน่วยงานทางปกครองมีอำนาจตามกฎหมายในการประกาศกฎเกณฑ์และกฎระเบียบเพื่อการปฏิบัติหน้าที่ของรัฐบาล
มติคณะรัฐมนตรี	มติคณะรัฐมนตรีไม่มีผลผูกพัน แต่มีผลต่อหน่วยงานรัฐในการบังคับใช้หรือการตีความกฎเกณฑ์และกฎระเบียบต่างๆ
เทศบัญญัติ	ตัวอย่างกฎหมายที่ออกโดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เช่น กฎหมายอาคาร กฎหมายสุขภาพ และกฎหมายผังเมือง

อ้างอิง: www.ThaiLaws.com

4.3 กระบวนการนิติบัญญัติ

ภาพประกอบ 4.1 แสดงรายละเอียดกระบวนการนิติบัญญัติในประเทศไทยภายใต้รัฐธรรมนูญ พ.ศ. 2550 ภายใต้รัฐธรรมนูญฉบับนี้ คณะรัฐมนตรี สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอย่างน้อย 20 คน ศาล หรือ ผู้มีสิทธิเลือกตั้งอย่างน้อย 10,000 คน สามารถเสนอกฎหมายได้²¹ อย่างไรก็ตาม โดยปกติแล้ว กระทรวงหรือกรมที่เกี่ยวข้องจะเป็นผู้ร่างพระราชบัญญัติเสนอให้คณะรัฐมนตรีเห็นชอบ ถ้าคณะรัฐมนตรีเห็นชอบ ก็จะส่งร่างพระราชบัญญัติให้กับสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ซึ่งเป็นหน่วยงานหลักด้านกฎหมายของรัฐบาล หลังจากนั้น จะส่งร่างพระราชบัญญัติกลับมาให้คณะรัฐมนตรีเห็นชอบเป็นครั้งที่ 2 ก่อนจะเสนอรัฐสภาต่อไป²⁰ ทั้งนี้ ร่างพระราชบัญญัติต้องผ่านการเห็นชอบของทั้ง 2 สภา สภาผู้แทนราษฎรพิจารณาเป็นสภาแรกและลงคะแนนผ่านร่างพระราชบัญญัติ แล้วส่งให้วุฒิสภา เมื่อผ่านการเห็นชอบของทั้ง 2 สภา พระมหากษัตริย์จะทรงลงพระปรมาภิไธยเพื่อให้มีผลบังคับใช้เป็นกฎหมายต่อไป²¹

ภาพประกอบ 4.2 แสดงขั้นตอนภายใต้รัฐธรรมนูญ (ฉบับชั่วคราว) พ.ศ. 2557 กระบวนการในปัจจุบันรวดเร็วกว่า เพราะวาระนิติบัญญัติแห่งชาติทำหน้าที่สภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภา โดยทั่วไปใช้เวลาประมาณ 6-12 เดือนนับตั้งแต่การร่างกฎหมายจนกระทั่งมีผลบังคับใช้

4.4 กฎหมายพิเศษภายใต้รัฐธรรมนูญฉบับชั่วคราว

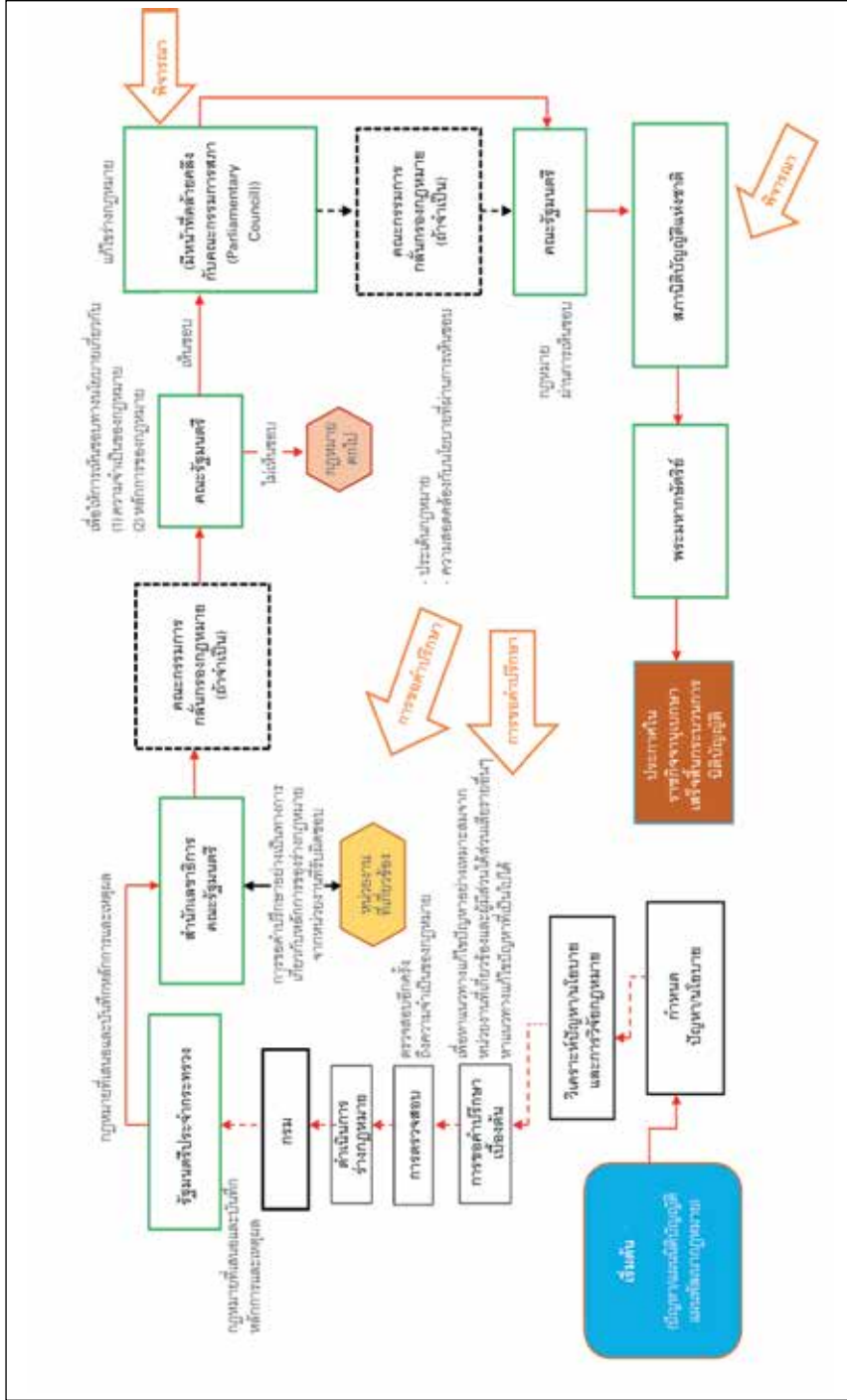
ตามรัฐธรรมนูญ (ฉบับชั่วคราว) พ.ศ. 2557 หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติสามารถแก้ไขกฎหมายโดยไม่ต้องผ่านช่องทางปกติ (ข้อมูลเสริมที่ 3)

ข้อมูลเสริมที่ 3: มาตรา 44 ของรัฐธรรมนูญ (ฉบับชั่วคราว) พ.ศ. 2557

มาตรา 44 ในกรณีที่หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติเห็นเป็นการจำเป็นเพื่อประโยชน์ในการปฏิรูปในด้านต่างๆ การส่งเสริมความสามัคคีและความสมานฉันท์ของประชาชนในชาติ หรือเพื่อป้องกัน ระวัง หรือปราบปรามการกระทำอันเป็นการบ่อนทำลายความสงบเรียบร้อยหรือความมั่นคงของชาติราชบัลลังก์ เศรษฐกิจของประเทศ หรือราชการแผ่นดิน ไม่ว่าจะเกิดขึ้นภายในหรือภายนอกราชอาณาจักร ให้หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติโดยความเห็นชอบของคณะรักษาความสงบแห่งชาติมีอำนาจสั่งการระงับยับยั้ง หรือกระทำการใดๆ ได้ ไม่ว่าการกระทำนั้นจะมีผลบังคับในทางนิติบัญญัติ ในทางบริหาร หรือในทางตุลาการ และให้ถือว่าคำสั่งหรือการกระทำ รวมทั้งการปฏิบัติตามคำสั่งดังกล่าวเป็นคำสั่ง หรือการกระทำ หรือการปฏิบัติที่ชอบด้วยกฎหมายและรัฐธรรมนูญนี้และเป็นที่สุด ทั้งนี้ เมื่อได้ดำเนินการดังกล่าวแล้ว ให้รายงานประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติและนายกรัฐมนตรีทราบโดยเร็ว

อ้างอิง: คำแปลอย่างไม่เป็นทางการของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พ.ศ. 2557 จัดทำโดยสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา*

ภาพประกอบ 4.2: กระบวนการนิติบัญญัติของประเทศไทย, 2557



อ้างอิง: www.ThaiLaw.com

แม้ว่าจะมีการใช้มาตรา 44 เพื่อผ่านหรือแก้ไขกฎหมายและกฎระเบียบหลายฉบับ แต่ไม่มีกฎหมายสำคัญเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน ทั้งนี้ คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ 22/2558 ซึ่งมีผลบังคับใช้วันที่ 23 กรกฎาคม พ.ศ. 2558 มี 2 มาตราเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน (เมาแล้วขับ และการแก้ไขปัญหาการแข่งรถยนต์และรถจักรยานยนต์)

มาตราเกี่ยวกับการเมาแล้วขับ มีบทกำหนดโทษสถานบริการที่จำหน่ายเครื่องดื่มมีแอลกอฮอล์ให้เด็กอายุต่ำกว่า 20 ปี หรือ อนุญาตให้ผู้ให้บริการอายุต่ำกว่า 20 ปี เข้าไปภายในสถานบริการ โดยมีโทษตั้งแต่ตักเตือนจนถึงปิดกิจการนาน 5 ปี เนื้อหาส่วนที่ 2 ของมาตรานี้ห้ามตั้งสถานบริการใกล้สถานศึกษา

มาตราเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาการแข่งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ มีบทกำหนดโทษจำคุกหากบิดามารดาปล่อยให้เด็กขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่มีใบอนุญาต หรือขี่ในลักษณะอันอาจทำให้เด็กหรือผู้อื่นบาดเจ็บ และมีบทกำหนดโทษรุนแรงขึ้นสำหรับร้านรถจักรยานยนต์ที่ดัดแปลงชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์ในลักษณะอันอาจเป็นอันตรายแก่ผู้ขับขี่และผู้อื่นได้

4.5 กฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนฉบับสำคัญ

ปัจจุบัน มีกฎหมายสำคัญ 5 ฉบับเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน (ตาราง 4.2) ได้แก่ พระราชบัญญัติ การจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ตาราง 4.2: กฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนฉบับสำคัญ

พระราชบัญญัติ	รายละเอียด
<p>พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522</p> <p>ประกอบด้วย 19 ลักษณะ 163 มาตรา</p> <p>(วันที่ 18 มกราคม 2522)</p>	<p>ลักษณะ 1: การใช้รถ</p> <p>ลักษณะ 2: สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร</p> <p>ลักษณะ 3: การใช้ทางเดินรถ</p> <p>ลักษณะ 4: การใช้ทางเดินรถที่จัดเป็นช่องเดินรถประจำทาง</p> <p>ลักษณะ 5: ข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถ</p> <p>ลักษณะ 6: การขับรถผ่านทางร่วมทางแยกหรือวงเวียน</p> <p>ลักษณะ 7: รถฉุกเฉิน</p> <p>ลักษณะ 8: การลากรถหรือการจูงรถ</p> <p>ลักษณะ 9: อุบัติเหตุ</p> <p>ลักษณะ 10: รถจักรยาน</p> <p>ลักษณะ 11: รถบรรทุกคนโดยสาร</p> <p>ลักษณะ 12: รถแท็กซี่</p> <p>ลักษณะ 13: คนเดินเท้า</p> <p>ลักษณะ 14: สัตว์และสิ่งของในทาง</p> <p>ลักษณะ 15: รถม้า เกวียนและเลื่อน</p> <p>ลักษณะ 16: เขตปลอดภัย</p> <p>ลักษณะ 17: เบ็ดเตล็ด</p> <p>ลักษณะ 18: อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่</p> <p>ลักษณะ 19: บทกำหนดโทษ</p>
<p>พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522</p> <p>ประกอบด้วย 4 หมวด 72 มาตรา</p> <p>(วันที่ 8 พฤษภาคม 2522)</p>	<p>หมวด 1: การจดทะเบียน เครื่องหมาย และการใช้รถ</p> <p>หมวด 2: ภาษีประจำปี</p> <p>หมวด 3: ใบอนุญาตขับรถยนต์</p> <p>หมวด 4: บทกำหนดโทษ</p>
<p>พระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2522</p> <p>ประกอบด้วย 10 หมวด 163 มาตรา</p> <p>(วันที่ 15 มีนาคม 2522)</p>	<p>หมวด 1: คณะกรรมการควบคุมนโยบายการขนส่งทางบก</p> <p>หมวด 2: คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบก</p> <p>หมวด 3: การประกอบการขนส่ง</p> <p>หมวด 4: การชดเชยค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง</p> <p>หมวด 5: การรับจัดการขนส่ง</p> <p>หมวด 6: รถ</p> <p>หมวด 7: ผู้ประจำรถ</p> <p>หมวด 8: ผู้โดยสาร</p> <p>หมวด 9: สถานีขนส่ง</p> <p>หมวด 10: บทกำหนดโทษ</p>

พระราชบัญญัติ	รายละเอียด
พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ประกอบด้วย 4 ส่วน 76 มาตรา (วันที่ 2 เมษายน 2535)	ส่วนที่ 1 ทั่วไป หมวด 1: ประเภทของทางหลวง หมวด 2: การกำกับ ตรวจสอบ และควบคุมทางหลวงและงานทาง ส่วนที่ 2 การควบคุม การรักษา การขยายและสงวนเขตทางหลวง หมวด 1: การควบคุมทางหลวง หมวด 2: การควบคุมทางหลวงพิเศษ หมวด 3: การรักษาทางหลวง หมวด 4: การขยายและสงวนเขตทางหลวง ส่วนที่ 3 การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อทางหรือขยายทางหลวง ส่วนที่ 4 บทกำหนดโทษ
พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ ประสบภัยจากรถพ.ศ. 2535 ประกอบด้วย 4 หมวด 47 มาตรา (วันที่ 9 เมษายน 2535)	หมวด 1: การประกันความเสียหาย หมวด 2: ค่าเสียหายเบื้องต้น หมวด 3: กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย หมวด 4: บทกำหนดโทษ

ตาราง 4.3 แสดงรายละเอียดกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยเสี่ยงสำคัญต่อความปลอดภัยทางถนน (การเมาแล้วขับ การสวมหมวกนิรภัย การคาดเข็มขัดนิรภัย และความเร็ว) ทั้งนี้ กฎหมายว่าด้วยเบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์เป็นกฎหมายฉบับเดียวที่ยังไม่ได้ตราขึ้น

ตาราง 4.3: รายละเอียดกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยเสี่ยงสำคัญต่อความปลอดภัย

ปัจจัยเสี่ยง	รายละเอียด
เบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์	ไม่มี
เมาแล้วขับ	พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (ปรับ 400-1000 บาท บาท) <ul style="list-style-type: none"> ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ ในขณะที่อ่อนความสามารถในอันที่จะขับ ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ในลักษณะกีดขวางการจราจร โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน ในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา หรือไม่อาจแลเห็นทางด้านหน้าหรือด้านหลัง ด้านใดด้านหนึ่งหรือทั้งสองด้านได้พอแก่ความปลอดภัย คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ เว้นแต่เมื่อเปลี่ยนช่องเดินรถ เลี้ยวรถหรือกลับรถ บนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควร เว้นแต่ รถลากเข็นสำหรับทารก คนป่วยหรือคนพิการ โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น

ปัจจัยเสี่ยง	รายละเอียด
หมวกนิรภัย	<p>พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 122 (ปรับ 500 บาท)</p> <p>[ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์</p> <p>ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับแก่ภิกษุสามเณร นักพรต นักบวช หรือผู้บังคับบัญชาพิเศษอื่นที่ใช้อำนาจหรือสิ่งอื่นใดที่ระบอบประเพณีนิยมนั้น หรือบุคคลใดที่กำหนดในกฎกระทรวง]</p>
เข็มขัดนิรภัย	<p>พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 123</p> <p>ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะขับขี่รถยนต์และต้องจัดให้คนโดยสารรถยนต์ ซึ่งนั่งที่นั่งตอนหน้าแถวเดียวกับที่นั่งผู้ขับขี่รถยนต์รัดร่างกายไว้กับที่นั่งด้วยเข็มขัดนิรภัยขณะโดยสารรถยนต์และคนโดยสารรถยนต์ดังกล่าวต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะโดยสารรถยนต์ด้วยประภาหรือชนิดของรถยนต์</p> <p>ลักษณะและวิธีการใช้เข็มขัดนิรภัยตามวรรคสองให้เป็นไปตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา</p>
ความเร็ว	<p>พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 5</p> <p>ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจแต่งตั้งเจ้าพนักงานจราจร กับออกกฎกระทรวงกำหนดกิจการอื่นเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้</p> <p>กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้</p> <p>มาตรา 67 (ปรับ 1000 บาท)</p> <p>ผู้ขับขี่ต้องขับขี่รถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทาง</p>

อ้างอิง: ค่าแปลอย่างไม่เป็นทางการ จัดทำโดยสำนักกฎหมายต่างประเทศ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา*

4.6 กฎหมายและองค์การด้านความปลอดภัยทางถนน

ตาราง 4.4 แสดงรายละเอียดกฎหมายสำคัญที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน โดยเปรียบเทียบกับ 5 เสาหลักของสหประชาชาติ รวมทั้ง ระบุว่าองค์การรัฐองค์กรได้รับผิดชอบ เช่น สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เป็นองค์กรหลักรับผิดชอบพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งสัมพันธ์กับเสาหลักที่ 4 “ผู้ใช้ถนนปลอดภัย” นอกจากนี้ พระราชบัญญัติรถยนต์ พระราชบัญญัติการขนส่ง พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดัดมีแอลกอฮอล์ พระราชบัญญัติความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน และพระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม ก็มีส่วนเกี่ยวข้องกับเสาหลักที่ 4 ด้วยเช่นกัน การนี้พระราชบัญญัติทั้ง 5 ฉบับนี้อยู่ในความรับผิดชอบขององค์กรของรัฐ 4 องค์กร

ตาราง 4.4: กฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน องค์กร และเสาหลักทั้ง 5

กฎหมาย	ความสัมพันธ์กับความปลอดภัยทางถนน	องค์กรที่รับผิดชอบ
พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522	<p>เสาหลักที่ 4</p> <ul style="list-style-type: none"> การขับด้วยความเร็ว การขับที่ขณะมีเมฆา การคาดเข็มขัดนิรภัย การสวมหมวกนิรภัย 	สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535	<p>เสาหลักที่ 2</p> <ul style="list-style-type: none"> มาตรฐานถนนและศักดิ์ของถนนตามการใช้งาน (Functional Hierarchy) การออกแบบและการก่อสร้างถนน การซ่อมบำรุงถนนและการแก้ไขจุดอับของถนน การจำกัดน้ำหนักยานพาหนะ การจำกัดอัตราความเร็วสูงสุด 	กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท
พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522	<p>เสาหลักที่ 3</p> <ul style="list-style-type: none"> มาตรฐานยานพาหนะ และการกำหนดมาตรฐานเดียวกันและการทดสอบ <p>เสาหลักที่ 4</p> <ul style="list-style-type: none"> ใบอนุญาตขับขี่ 	กรมการขนส่งทางบก
พระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2522	<p>เสาหลักที่ 3</p> <ul style="list-style-type: none"> คุณภาพการให้บริการรถสาธารณะ มาตรฐานความปลอดภัยของรถสาธารณะ การให้สัมปทานเส้นทางบริการรถสาธารณะ <p>เสาหลักที่ 4</p> <ul style="list-style-type: none"> ใบอนุญาตขับขี่ กฎระเบียบเกี่ยวกับชั่วโมงการทำงาน 	กรมการขนส่งทางบก

กฎหมาย	ความสัมพันธ์กับความปลอดภัยทางถนน	องค์กรที่รับผิดชอบ
พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มมีแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551	เสาหลักที่ 4 <ul style="list-style-type: none"> ห้ามมีเครื่องดื่มมีแอลกอฮอล์บนรถยนต์ ห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มมีแอลกอฮอล์ในสถานบริการน้ำมัน จำกัดอายุผู้ซื้อเครื่องดื่มมีแอลกอฮอล์ และมีบทกำหนดโทษร้านที่จำหน่ายเครื่องดื่มมีแอลกอฮอล์ให้ผู้มีอายุต่ำกว่ากฎหมายกำหนด 	กรมควบคุมโรค
พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประกอบการจากรถ พ.ศ. 2535	เสาหลักที่ 5 <ul style="list-style-type: none"> การประกันภัยและการจ่ายค่าชดเชย 	บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด
พระราชบัญญัติความปลอดภัยอาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554	เสาหลักที่ 4 <ul style="list-style-type: none"> ความปลอดภัยทางถนนอันเกี่ยวข้องกับงาน ISO 39001 กฎระเบียบเกี่ยวกับชั่วโมงการทำงาน 	กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน
พระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ. 2511	เสาหลักที่ 4 <ul style="list-style-type: none"> TSI 18001 หรือ BS OHSAS 18001 TIS 39001 หรือ ISO 39001 	สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม
พระราชบัญญัติการแพทย์ฉุกเฉิน พ.ศ.2551	เสาหลักที่ 5 <ul style="list-style-type: none"> บริการและการตอบสนองของทางการแพทย์ฉุกเฉิน 	สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ

4.7 ข้อจำกัดของกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน ซึ่งบังคับใช้ในปัจจุบัน

แม้ว่าจะมีกฎหมายเหล่านี้บังคับใช้ แต่การค้นคว้าวิจัยชี้ว่ามีปัญหามากมายที่เป็นอุปสรรคต่อประสิทธิภาพของกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมาย เนื้อหาในส่วนถัดไปจะอธิบายรายละเอียดสำคัญๆ

การแก้ไขกฎหมายฉบับต่างๆ ที่จำเป็นเพื่อเพิ่มความปลอดภัยทางถนน

การศึกษาชิ้นสำคัญของพงษ์สันต์ คงตรีแก้ว และคณะ ใน พ.ศ. 2554 ซึ่ง สสส. ให้การสนับสนุน เป็นการศึกษาระดับกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน (เช่น พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พระราชบัญญัติทางหลวง พระราชบัญญัติรถยนต์ และพระราชบัญญัติการขนส่ง) และให้คำแนะนำแก่องค์กรที่รับผิดชอบ

ด้านกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย เพื่อให้องค์กรดังกล่าวสามารถบังคับใช้กฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น นอกจากนี้ คณะผู้วิจัยให้ข้อมูลเชิงลึกเกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจรทางบก อธิบายว่าเหตุใดการบังคับใช้พระราชบัญญัตินี้จึงไม่มีประสิทธิภาพเช่นเดียวกับประเทศอื่น ตลอดจน ให้คำแนะนำเพื่อปรับปรุงพระราชบัญญัตินี้ให้ดีขึ้น

เมาแล้วขับ

- แก้ไขกฎหมายเพื่อที่ผู้ขับขี่ไม่สามารถปฏิเสธการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดด้วยวิธีเป่าลมหายใจ ถ้าผู้ขับขี่ปฏิเสธการตรวจวัด ให้ตำรวจจราจรมีอำนาจควบคุมตัวผู้ขับขี่รถหรือยึดรถ
- ลงโทษเจ้าของรถยนต์ ซึ่งอนุญาตให้ผู้อยู่ในอาการเมายืมรถยนต์ของตนไปขับ
- มีบทกำหนดโทษ (โทษปรับและการตัดคะแนนตามปริมาณแอลกอฮอล์ว่าเกินกว่ากฎหมายกำหนดเพียงใด)

การสวมหมวกนิรภัย

- เพิ่มความรุนแรงของบทกำหนดโทษ
- บังคับใช้กฎหมายที่กำหนดให้เด็กอายุต่ำกว่า 12 สวมหมวกนิรภัย

ความเร็ว

- มีบทกำหนดโทษ (โทษปรับและการตัดคะแนนตามความร้ายแรงของการกระทำผิดกฎหมาย)
- พิจารณาจัดตั้งกองทุนการจราจรเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร
- กำหนดเขตศูนย์ธุรกิจใจกลางมหานครให้ชัดเจน ลดอัตราความเร็วสูงสุดในเขตดังกล่าวและในเขตที่ประชากรหนาแน่น
- จำกัดอัตราความเร็วสูงสุดของรถยนต์และรถจักรยานยนต์ให้แตกต่างกัน

การคาดเข็มขัดนิรภัย

- กำหนดให้ผู้โดยสารที่นั่งแถวหลังคาดเข็มขัดนิรภัย
- บังคับใช้กฎหมายว่าด้วยเบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์

ระบบบริหารจัดการ

- จัดตั้งคณะกรรมการจัดการจราจรส่วนกลางและส่วนจังหวัด
- จำกัดอัตราความเร็วสูงสุดในเขตโรงเรียนให้ต่ำกว่า 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
- จำกัดอัตราความเร็วสูงสุดบริเวณสี่แยกไม่เกิน 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมงในเขตเมือง และ 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมงในเขตนอกเมือง

อุปกรณ์ควบคุมการจราจร

- บังคับใช้กฎระเบียบเพื่อกำหนดให้อุปกรณ์ควบคุมการจราจรมีมาตรฐานเดียวกัน

การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนและการสืบสวนอุบัติเหตุ

- บังคับใช้คำสั่งและกฎระเบียบเพื่อให้มั่นใจว่าการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนและการสืบสวนอุบัติเหตุมีความเป็นอิสระและเป็นมืออาชีพ

การบริหารจัดการตำรวจจราจร

การศึกษาของพุทธกาล รัชทร และคณะ (2551) ชี้ว่า ตำรวจจราจรขาดเครื่องมือเครื่องมือและกำลังพลในการจัดการจราจรและการบังคับใช้กฎหมาย นอกจากนี้ ปัญหาสำคัญอีกอย่างหนึ่ง คือ การไม่สร้างความ เป็นมืออาชีพภายในองค์กร เช่น ไม่มีเส้นทางเติบโตตามสายงานตำรวจจราจร ซึ่งต่างจากตำรวจอื่นๆ ในสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ดังนั้น ตำแหน่งตำรวจจราจรจึงเปรียบเสมือนทางผ่านเพื่อก้าวสู่ตำแหน่งที่สูงขึ้น เช่น สารวัตร²⁵ คณะผู้วิจัยจึงแนะนำให้ปรับปรุงการบริหารจัดการตำรวจจราจรในประเทศไทย ดังนี้

- จัดตั้งกองการพัฒนาตำรวจจราจรขึ้นในสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ทำหน้าที่เป็นศูนย์ฝึกอบรมตำรวจจราจรและการบริหารทรัพยากร (เช่น เครื่องมือเครื่องมือและทรัพยากรมนุษย์)
- พัฒนาผู้เชี่ยวชาญการจัดการจราจรภายในองค์กรและภาคส่วนอื่นๆ
- ว่าจ้างบริษัทภายนอก (Outsource) ทำงานธุรการของตำรวจจราจร (เช่น งานเอกสาร การจัดเก็บเอกสาร การจัดการข้อมูล)

คำแนะนำเชิงนโยบาย

- แจ้งรัฐบาลเกี่ยวกับสถานการณ์ปัจจุบันของการบังคับใช้กฎหมายจราจรภายในสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ทำให้การบังคับใช้กฎหมายจราจรมีประสิทธิภาพมากขึ้นโดยให้คำแนะนำต่างๆ แก่รัฐบาลและกระตุ้นประชาชนให้การสนับสนุน
- จัดสรรงบประมาณและเครื่องมือเครื่องมือที่เพียงพอให้เจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อเสริมสร้างประสิทธิภาพของงาน
- ศึกษาความเป็นได้ในการตั้งกองทุน ด้วยงบประมาณจากแหล่งรายได้อื่น (เช่น ภาษีเชื้อเพลิง ภาษีถนน) เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจ

ปัจจัยเสี่ยงต่อความปลอดภัยทางถนน

สำหรับปัจจัยเสี่ยงต่อความปลอดภัยทางถนน พีรพล ศรีสิงห์ ได้ศึกษาคำพิพากษาของศาลในคดีเมาแล้วขับใน พ.ศ. 2553 สัมภาษณ์ความเห็นของผู้พิพากษาต่อคดีเมาแล้วขับ และให้คำแนะนำเพื่อปรับปรุงคุณภาพสังคม

- ต้องศึกษาเชิงลึกเกี่ยวกับคดีเมาแล้วขับเพื่อเปรียบเทียบระหว่างการก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้อื่น โดยเจตนา กับ การก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้อื่นโดยประมาท
- ต้องศึกษาเพิ่มเติมเกี่ยวกับการวิจัยกระบวนการยุติธรรมเชิงความร่วมมือ (Collaborative Justice Research)
- พัฒนาตัวแบบเพื่อให้เข้าใจทั้งกระบวนการดีขึ้น
- สำนวจความคิดเห็นประชาชนเพื่อให้ทราบว่าคุณภาพประชาชนมีความเข้าใจต่อความรุนแรงของปัญหา และความเหมาะสมของระดับของบทกำหนดโทษเพียงใด

การศึกษาของกัณวีร์ กนิษฐ์พงศ์ และคณะ ใน พ.ศ. 2551 ให้คำแนะนำในการจำกัดอัตราความเร็วสูงสุดที่เหมาะสม (ตาราง 4.5) เช่น ควรจำกัดอัตราความเร็วสูงสุดสำหรับถนนซึ่งมีผู้ใช้ถนนที่มีภาวะเสี่ยงอันตราย ไว้ไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง²⁷

ตาราง 4.5: อัตราความเร็วสูงสุดที่เหมาะสมตามประเภทถนน

ประเภทถนน	อัตราความเร็วที่เหมาะสม (กิโลเมตร/ชั่วโมง)
ถนนซึ่งมีผู้ใช้ถนนที่มีภาวะเสี่ยงอันตราย	30
ทางร่วมทางแยกที่มีความเสี่ยงจะเกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านข้าง	50
ถนนที่มีอันตรายจากริมถนนที่ไม่มีสิ่งป้องกัน	50
ถนนที่มีความเสี่ยงจากการชนประสานงา	70
ถนนที่ไม่มีความเสี่ยงจะเกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านข้าง และการชนประสานงา	>100

อ้างอิง: กัณวีร์ กนิษฐ์พงศ์ และคณะ, 2551

การศึกษาของประทีป ดวงเดือน และคณะ พ.ศ. 2557 ให้คำแนะนำในการปรับปรุงระบบการออกใบอนุญาตขับขี่²⁸ โดยมีคำแนะนำสำคัญๆ ดังนี้

- สร้างระบบการจัดประเภทใบอนุญาตผู้ขับขี่ระบบใหม่ (ตาราง 4.6)
- ปฏิบัติตามแผนดำเนินการระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว

ตาราง 4.6: ระบบการจัดประเภทใบอนุญาตขับขี่ ตามที่คณะผู้วิจัยให้คำแนะนำ

ประเภท	รายละเอียด
A	รถจักรยานยนต์ที่มีขนาดกระบอกสูบไม่เกิน 125 ซี.ซี. (ลูกบาศก์เซนติเมตร)
A1	รถจักรยานยนต์ที่มีขนาดกระบอกสูบไม่เกิน 400 ซี.ซี. (ลูกบาศก์เซนติเมตร)
A2	รถจักรยานยนต์ที่มีขนาดกระบอกสูบเกิน 400 ซี.ซี. (ลูกบาศก์เซนติเมตร)
B	รถยนต์สามล้อ
C	รถยนต์ส่วนบุคคล
B+, C+	รถยนต์ประเภท B หรือ C ที่มีการพวง
D	รถบรรทุกสินค้า มีน้ำหนักรวมไม่เกิน 3500 กิโลกรัม
D1	รถบรรทุกสินค้า มีน้ำหนักรวมเกิน 3500 กิโลกรัม
D+	รถยนต์ประเภท D หรือ D1 ที่มีการพวง
E	รถโดยสารขนาดเล็ก 20 ที่นั่ง
E1	รถโดยสารขนาดเล็ก เกิน 20 ที่นั่ง
E+	รถยนต์ประเภท E หรือ E1 ที่มีการพวง
S	รถไถ รถบดถนน หรือ รถลักษณะพิเศษ

อ้างอิง: ประทีป ดวงเดือน และคณะ, 2557

แผนดำเนินการระยะสั้น

- ให้การศึกษาแก่ประชาชนเกี่ยวกับความสำคัญของใบอนุญาตขับขี่
- ปรับปรุงการฝึกอบรมและการทดสอบให้ดีขึ้น
- พัฒนาระบบการตัดคะแนนความประพฤติสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจ กรมการขนส่งทางบก และศาล
- เพิ่มจำนวนโรงเรียนสอนขับรถยนต์ที่ผ่านการรับรองคุณภาพ

แผนดำเนินการระยะกลาง

- ปรับปรุงพระราชบัญญัติรถยนต์และพระราชบัญญัติการขนส่งเพื่อรองรับระบบการจัดประเภทใบอนุญาตผู้ขับขี่ระบบใหม่
- จัดหลักสูตรความปลอดภัยทางถนนในโรงเรียน

แผนดำเนินการระยะยาว

- รวมพระราชบัญญัติรถยนต์และพระราชบัญญัติการขนส่งให้เป็นพระราชบัญญัติฉบับเดียว
- ปรับปรุงบทกำหนดโทษ
- รวมใบอนุญาตขับขี่และบัตรประจำตัวประชาชนเป็นบัตรใบเดียว

ข้อสรุปและคำแนะนำ

การวิเคราะห์เชิงลึกชี้ว่าประเทศไทยมีระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน และมีกฎหมายส่วนใหญ่ซึ่งจำเป็นต่อการสร้างความปลอดภัยทางถนนอยู่แล้ว นอกจากนี้รัฐบาลไทยได้ออกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและการลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 เพื่อสร้างระบบบริหารจัดการในการบูรณาการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและในการดำเนินการต่างๆ อันจะนำไปสู่การบรรลุเป้าหมายของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน รวมทั้ง ได้อำนาจทางกฎหมายแก่ทุกองค์กรในการแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนน นอกจากนี้ประเทศไทยมีกฎหมายที่เน้นการแก้ไขปัจจัยเสี่ยงต่อความปลอดภัยทางถนน ยกเว้น กฎหมายว่าด้วยเบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์ อย่างไรก็ตาม แม้ว่า มีระบบบริหารจัดการและกฎหมายที่จำเป็นหลายฉบับ แต่ปรากฏว่า จำนวนการเสียชีวิตจากการจราจรทางบกยังคงสูงมาก การวิเคราะห์เชิงลึกครั้งนี้ ได้ตั้งสมมุติฐาน 2 ประการเกี่ยวกับประเทศไทย 1) ระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนมีข้อบกพร่อง และ 2) การบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนขาดประสิทธิภาพและไม่ดีพอ

มีหลักฐานมากมายยืนยันว่าระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนมีข้อบกพร่อง รวมทั้งอุปสรรคอันเกิดจากความไร้เสถียรภาพทางการเมือง ประเทศไทยใช้ระบบที่นักการเมืองระดับสูงดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการด้านนโยบายและด้านการบริหาร จึงมีข้อจำกัดเรื่องการนัดหมายประชุมคณะกรรมการ เพราะว่านักการเมืองระดับสูงเหล่านี้มักดำรงตำแหน่งกรรมการในคณะกรรมการนั้บร้อยชุด ดังนั้น จึงเลือกเข้าประชุมเฉพาะเรื่องในความสนใจของรัฐบาล ทั้งนี้ ตั้งแต่มีการจัดตั้งคณะกรรมการนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ เพิ่งมีการประชุมเพียงสองครั้งเท่านั้น จึงเกิดคำถามว่าฝ่ายการเมืองมีความตั้งใจจริงเพียงใดในด้านความปลอดภัยทางถนน นอกจากนี้ เลขานุการคณะกรรมการทั้ง 3 ชุด มีหน้าที่เพียงการประสานงาน แต่กลับไม่มีอำนาจหรือหน้าที่ด้านการบริหารจัดการองค์กร

ข้อบกพร่องของระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน และปัญหาการบังคับใช้กฎหมาย อาจเป็นเหตุให้การบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนขาดประสิทธิภาพและไม่ดีพอ นอกจากนี้ การศึกษาต่างๆ ชี้ว่า ต้องมีบทกำหนดโทษรุนแรงขึ้นต่อผู้กระทำผิดกฎหมาย เช่น โทษปรับและบทกำหนดโทษอื่น อีกทั้ง ต้องส่งเสริมประชาชนให้เข้าใจและตระหนักถึงกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน หากไม่สร้างความเข้าใจ ปัญหาการปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนจะยิ่งมีมากขึ้น นอกจากนี้ ยังพบด้วยว่า การบริหารจัดการทรัพยากรไม่เหมาะสมและข้อจำกัดด้านทรัพยากรและขีดความสามารถของหน่วยงานด้านการจราจรและตำรวจจราจรส่งผลให้การบังคับใช้กฎหมายขาดประสิทธิภาพด้วยเช่นกัน อย่างไรก็ตาม ควรมีการศึกษาเพิ่มเติมเพื่อยืนยันประเด็นเหล่านี้ และเพื่อให้เข้าใจดีขึ้นว่าอะไรคืออุปสรรคต่อการปฏิบัติตามนโยบายและกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย

5.1 คำแนะนำ

การบรรลุเป้าหมายของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ที่กำหนดให้จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า 10 คนต่อประชากร 100,000 คน ต้องอาศัยการยกเครื่องในหลายเรื่อง โดยมีคำแนะนำดังต่อไปนี้

- หาแนวทางให้ฝ่ายการเมืองมีความตั้งใจจริงด้านความปลอดภัยทางถนน
- ศึกษาทางเลือกต่างๆ เพื่อหาระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนที่มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เพื่อให้ประสานงานระหว่างหุ้นส่วนจากหลายภาคส่วนมีประสิทธิภาพมากขึ้น และลดปัญหาอันเกิดจากการขาดความตั้งใจจริงของฝ่ายการเมือง
- สร้างระบบสนับสนุนที่ดีให้กับกลุ่มงานเลขานุการเพื่อสร้างขีดความสามารถ รวมทั้ง เพิ่มพูนความรู้ การค้นคว้าวิจัย ขีดความสามารถอื่นๆ ที่จำเป็นต่อการปฏิบัติหน้าที่อย่างมีประสิทธิภาพ
- แก้ไขกฎหมายเดิมให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล เช่น
 - บังคับใช้กฎหมายว่าด้วยเบาะนิรภัยสำหรับเด็ก
 - ลดอัตราความเร็วสูงสุดในเขตเมือง
 - กรณีผู้ขับขี่มือใหม่ ควรกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดให้ต่ำกว่าผู้ขับขี่รถยนต์ทั่วไป
 - กำหนดให้ผู้นั่งตอนหลังของรถยนต์คาดเข็มขัดนิรภัย
- เพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย โดยมีบทกำหนดโทษรุนแรงขึ้น มีเครื่องมือเครื่องมือเพียงพอ การจัดเก็บค่าปรับมีประสิทธิภาพ และสร้างระบบระดับชาติในการตัดคะแนนเมื่อกระทำผิดกฎหมายจราจร
- เพิ่มการตระหนักรู้ของประชาชนต่อความปลอดภัยทางถนนและกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนด้วยการรณรงค์การสื่อสารการตลาดเพื่อสังคม

ส่วนที่ 2

การวิเคราะห์เชิงลึกด้านกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัย ทางถนนของประเทศไทย

องค์การอนามัยโลกระบุว่า 5 ปัจจัยเสี่ยงสำคัญต่อความปลอดภัยทางถนน คือ เาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์ การเมาแล้วขับ การสวมหมวกนิรภัย การคาดเข็มขัดนิรภัย และความเร็ว เนื้อหาบทนี้จะประเมินกฎหมายว่าด้วย 5 ปัจจัยเสี่ยงสำคัญดังกล่าวในประเทศไทย โดยใช้รายการตรวจสอบ (Checklists) ตามคู่มือองค์การอนามัยโลกเพื่อเพิ่มความเข้มงวดของกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน¹⁰

6.1 ความเร็ว

พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 67 และ พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 5(1) เป็นกฎหมายจำกัดอัตราความเร็วสูงสุด โดยพระราชบัญญัติทางหลวงให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยออกกฎกระทรวงกำหนดอัตราความเร็วสูงสุด ตาราง 6.1 อธิบายรายละเอียดของกฎหมายดังกล่าว

รายการตรวจสอบสะท้อนประเด็นต่างๆ ของกฎหมายควบคุมอัตราความเร็ว ซึ่งบังคับใช้ในปัจจุบัน เช่น การจำกัดอัตราความเร็วสูงสุดในประเทศไทยยังไม่สอดคล้องกับผลการค้นคว้าวิจัยและคำแนะนำเกี่ยวกับอัตราความเร็วที่ปลอดภัย นอกจากนี้ พบว่าอัตราความเร็วสูงสุดในเขตเมืองตามที่กฎหมายไทยกำหนดถือว่าสูงมาก บทกำหนดโทษไม่เป็นไปตามระดับความร้ายแรงของการกระทำผิด การขาดความชัดเจนว่ากฎหมาย 2 ฉบับครอบคลุมถึงถนนหรือทางส่วนบุคคลหรือไม่ และคำนิยามในกฎหมาย 2 ฉบับก็ต่างกัน เช่น คำนิยามของประเภทถนน (ในเขตเทศบาลและเขตเมือง) (ตาราง 6.2)

ตาราง 6.2: กฎหมายว่าด้วยอัตราความเร็ว

กฎหมาย	รายละเอียด
พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 67	<p>มาตรา 67 ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทาง</p> <p>กฎกระทรวงฉบับที่ 6 (พ.ศ. 2522) ออกตามความในกฎหมายฉบับนี้ กำหนดการจำกัดอัตราความเร็วไว้ ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) สำหรับรถบรรทุกที่มีน้ำหนักรถ รวมทั้ง น้ำหนักบรรทุกเกิน 1,200 กิโลกรัม หรือรถบรรทุกคนโดยสาร ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาลไม่เกินชั่วโมงละ 60 กิโลเมตร หรือนอกเขตดังกล่าว ให้ขับไม่เกินชั่วโมงละ 80 กิโลเมตร (2) สำหรับรถยนต์อื่นนอกจากรถที่ระบุไว้ใน (1) ขณะที่กำลังจอดพ่วงรถยนต์บรรทุกที่มีน้ำหนักรถ รวมทั้ง น้ำหนักบรรทุกเกิน 1,200 กิโลกรัม หรือรถยนต์สามล้อ ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกินชั่วโมงละ 45 กิโลเมตร หรือนอกเขตดังกล่าวให้ ขับไม่เกินชั่วโมงละ 60 กิโลเมตร (3) สำหรับรถยนต์อื่นนอกจากรถที่ระบุไว้ใน (1) หรือ (2) หรือรถจักรยานยนต์ ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกินชั่วโมงละ 80 กิโลเมตร หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับไม่เกินชั่วโมงละ 100 กิโลเมตร (4) ในเขตทางที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงว่าเป็นเขตอันตรายหรือเขตให้ขับรถช้าๆ ให้ลดความเร็วลงและเพิ่มความระมัดระวังขึ้นตามสมควร (5) ในกรณีที่มีเครื่องหมายจราจรกำหนดอัตราความเร็วต่ำกว่าที่กำหนดข้างต้น ให้ขับไม่เกินอัตราความเร็วที่กำหนดไว้ นั้น
พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 5(1)	<p>กฎกระทรวงฉบับที่ 2 พ.ศ. 1999 กำหนดไว้ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) ความเร็วสูงสุดสำหรับยานพาหนะขนาดเล็กและขนาดกลาง (เช่น รถยนต์ส่วนบุคคล รถตู้ รถกระบะ และรถจักรยานยนต์) ให้ใช้ความเร็วไม่เกินชั่วโมงละ 80 กิโลเมตรในเขตเมืองหรือชุมชน และ ไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมงบนทางหลวงนอกเขตเมือง (2) สำหรับยานพาหนะหนัก เช่น รถบรรทุกขนาดใหญ่และรถโดยสาร ให้ใช้ความเร็วไม่เกินชั่วโมงละ 60 กิโลเมตรในเขตเมืองหรือชุมชน และไม่เกินชั่วโมงละ 60 กิโลเมตรบนทางหลวงในเขตที่ไม่มีสิ่งปลูกสร้างหรือชนบท (3) สำหรับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและทางด่วนที่มีการควบคุมการเข้าออกโดยสมบูรณ์ ให้ใช้ความเร็วไม่เกินชั่วโมงละ 120 กิโลเมตรสำหรับรถยนต์ส่วนบุคคลและรถกระบะ และสำหรับรถโดยสารและรถบรรทุกปกติให้ใช้ความเร็วไม่เกินชั่วโมงละ 100 กิโลเมตร และให้ใช้ความเร็วไม่เกินชั่วโมงละ 100 กิโลเมตร สำหรับรถพ่วง

อ้างอิง: คำแปลอย่างไม่เป็นทางการ จัดทำโดยสำนักกฎหมายต่างประเทศ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา*

ตาราง 6.2: รายการตรวจสอบเพื่อประเมินความครอบคลุมของกฎหมายว่าด้วยอัตราความเร็ว

	มี	ไม่มี
1. การจำกัดอัตราความเร็วสูงสุด		
สอดคล้องกับผลการค้นคว้าวิจัยและคำแนะนำเกี่ยวกับอัตราความเร็วที่ปลอดภัย (50 กิโลเมตรต่อชั่วโมงสำหรับถนนในเขตเมือง)		✓
จำกัดอัตราความเร็วสูงสุดตามประเภทถนน	✓	
จำกัดอัตราความเร็วสูงสุดตามประเภทยานพาหนะ	✓	
จำกัดอัตราความเร็วสูงสุดสำหรับยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์	✓	
จำกัดอัตราความเร็วสูงสุดตามศักดิ์ของถนน (Road Hierarchy)		✓
จำกัดอัตราความเร็วสูงสุดในเขตโรงเรียน		✓
ใช้เรดาร์ตรวจจับ		✓
หน่วยงานท้องถิ่นมีอำนาจจำกัดอัตราความเร็วสูงสุด	✓	
มีข้อยกเว้น เช่น รถฉุกเฉิน	✓	
2. การบังคับใช้กฎหมาย		
มีข้อกำหนดให้ประกาศการบังคับใช้กฎหมาย (ถ้ามี)	✓	
ใช้กล้องอัตโนมัติตรวจจับความเร็ว โดยติดตั้งกล้องในจุดที่มองเห็นและมองไม่เห็น	✓	
มีหน่วยงานบังคับใช้กฎหมาย	✓	
3. บทกำหนดโทษ		
มีบทกำหนดโทษ (โทษปรับและการตัดคะแนน) ตามระดับความร้ายแรงว่าใช้ความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนดมากเพียงใด		✓
มีบทกำหนดโทษปรับเป็นการเฉพาะ	✓	
มีข้อกำหนดในการปรับพฤติกรรมผู้ขับขี่ (Driver Remediation)		✓
พักใช้ใบอนุญาตตามระดับความร้ายแรงว่าใช้ความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนดมากเพียงใด	✓	
มีข้อกำหนดยึดยานพาหนะ	✓	
มีบทกำหนดโทษทางอาญา โดยอิงประมวลกฎหมายอาญา (ถ้ามี)		✓
4. มาตรการอื่นๆ ในการจัดการความเร็ว		
มีมาตรฐานการออกแบบทางหลวง ซึ่งสอดคล้องกับคำแนะนำการจำกัดอัตราความเร็วสูงสุด	✓	
มีข้อบังคับการตรวจสอบสภาพถนน (Road Audit)		✓

6.2 การเมาแล้วขับ

พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43(2) มีข้อกำหนดเรื่องการเมาแล้วขับ ขณะที่กฎกระทรวงฉบับที่ 16 พ.ศ. 2537 ออกตามความในพระราชบัญญัติฉบับนี้กำหนดให้มีกระบวนการทดสอบการเมาแล้วขับ

ตาราง 6.3: กฎหมายว่าด้วยการเมาแล้วขับในประเทศไทย

กฎหมาย	รายละเอียด
พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (2)	<p>มาตรา 43 (2)</p> <p>(2) ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น</p> <ul style="list-style-type: none"> มาตรา 43 ตี 14 ในกรณีที่มีเหตุอันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (2) ผู้ตรวจการมีอำนาจสั่งให้ผู้นั้นหยุดรถและสั่งให้มีการ ทดสอบตามมาตรา 142 ด้วย มาตรา 43 จัตวา 15 ในกรณีที่มีผู้ตรวจการพบว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (2) หรือมาตรา 43 ทวิ วรรคหนึ่ง ให้ผู้ตรวจการส่งตัวผู้นั้นพร้อมพยานหลักฐานในเบื้องต้นแก่พนักงานสอบสวนผู้ที่มีอำนาจโดยเร็ว แต่ต้องไม่เกินหกชั่วโมงนับแต่เวลาที่พบการกระทำความผิดดังกล่าว เพื่อดำเนินคดีต่อไป มาตรา 142 เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถในเมื่อ: (1) รถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 6, (2) เห็นว่าผู้ขับขี่หรือบุคคลใดในรถนั้นได้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นเกี่ยวกับรถนั้นๆ ในกรณีที่มีพฤติการณ์อันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (2) ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่สั่งให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ดังกล่าวว่าหย่อนความสามารถในอันที่จะขับหรือเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือไม่ ในกรณีที่ผู้ขับขี่ตามวรรคสองไม่ยอมให้ทดสอบ ให้เจ้าพนักงาน จราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจกักตัวผู้นั้นไว้ดำเนินการทดสอบได้ภายในระยะเวลาเท่าที่จำเป็นแห่งกรณี เพื่อให้การทดสอบเสร็จสิ้นไปโดยเร็ว หากผู้นั้นยอมให้ทดสอบและผลการทดสอบ ปรากฏว่าผลเป็นลบ ก็ให้ปล่อยตัวไปทันที ในกรณีที่พฤติการณ์อันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น หากผู้นั้นยังไม่ยอมให้ทดสอบตามวรรคสามโดยไม่มีเหตุอันสมควร ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้นั้นฝ่าฝืนมาตรา 43 (2) การทดสอบภายใต้มาตรานี้ให้เป็นไปตามกฎระเบียบและกระบวนการ ที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง

กฎหมาย	รายละเอียด
พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (2)	<p>กฎกระทรวงฉบับที่ 16 พ.ศ. 2537 ออกตามความในพระราชบัญญัติพระราชบัญญัติฉบับนี้ กำหนดกระบวนการทดสอบการเมาแล้วขับไว้ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> • การทดสอบให้ดำเนินการด้วยวิธีการใดวิธีการหนึ่งต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> - ลมหายใจ โดยอ่านค่าของแอลกอฮอล์ในเลือดเป็นมิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ - การตรวจปัสสาวะ - การตรวจเลือด • การทดสอบครั้งที่ 2 และ 3 ให้ใช้ในกรณีที่ไม่สามารถทดสอบตามวิธีที่ 1 ได้ และการทดสอบครั้งที่ 3 ให้ดำเนินการในโรงพยาบาลเท่านั้น <ul style="list-style-type: none"> - ให้ถือว่าผู้ขับขี่เมาสุราเมื่อ <ol style="list-style-type: none"> 1. การตรวจวัดจากเลือดเกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ 2. การตรวจวัดจากลมหายใจ ให้ใช้ค่าสัมประสิทธิ์ในการแปลงค่าเท่ากับ 2000 3. การตรวจวัดจากปัสสาวะ ให้ใช้ค่าสัมประสิทธิ์ในการแปลงค่าเท่ากับ เศษ 1 ส่วน 1.3

อ้างอิง: คำแปลอย่างไม่เป็นทางการ จัดทำโดยสำนักกฎหมายต่างประเทศ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา*

กฎหมายไทยกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดสอดคล้องกับมาตรฐานสากล คือ 0.05 กรัมต่อเดซิลิตร อย่างไรก็ตาม ควรลดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดจากที่กำหนดไว้เดิมให้เหลือ 0.02 กรัมต่อเดซิลิตรหรือต่ำกว่า ไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่ทั่วไปและผู้ขับขี่มือใหม่/เยาวชน นอกจากนี้ มี 2 ประเด็นสำคัญ คือ มาตรา 43(2) ไม่ครอบคลุมกรณีผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะมีเมามา และความแตกต่างกันของความผิดฐานเมาแล้วขับตามที่กำหนดในกรมธรรม์ประกันภัย (Insurance Policy) และในกฎกระทรวงฉบับที่ 16 กล่าวคือ กรมธรรม์ประกันภัยกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด 150 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ส่วนกฎกระทรวงฉบับที่ 16 กำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

ตาราง 6.4: รายการตรวจสอบเพื่อประเมินความครอบคลุมของกฎหมายว่าด้วยการเมาแล้วขับ

	มี	ไม่มี
1. การจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด		
การจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดสอดคล้องกับผลการค้นคว้าวิจัยและคำแนะนำเกี่ยวกับการเมาแล้วขับ	√	
จำกัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด (0.02 กรัมต่อเดซิลิตรหรือต่ำกว่า) สำหรับผู้ขับขี่ทั่วไปและผู้ขับขี่มือใหม่หรือวัยรุ่น		√
2. การจำกัดการจำหน่ายแอลกอฮอล์		
จำกัดอายุขั้นต่ำของผู้ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์	√	
มีบทกำหนดโทษหากจำหน่ายเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ให้กับผู้มีอายุต่ำกว่ากฎหมายกำหนด	√	
3. การบังคับใช้กฎหมาย		
มีข้อกำหนดให้ประกาศการบังคับใช้กฎหมาย (ถ้ามี)	√	

	มี	ไม่มี
มีกฎหมายกำหนดให้สู่มตรวจวัดลมหายใจ หรือตั้งด่านตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์	✓	
กำหนดให้ตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ของทุกคนที่เกี่ยวข้องในอุบัติเหตุ (ณ โรงพยาบาลหรือสถานที่เกิดอุบัติเหตุ)		✓
กำหนดว่าผู้ได้อำนาจบังคับใช้กฎหมาย	✓	
มีกลไกตรวจสอบการจำหน่ายเครื่องดื่มมีแอลกอฮอล์ให้ผู้มีอายุต่ำกว่ากฎหมายกำหนด	✓	
4. บทกำหนดโทษ		
มีบทกำหนดโทษ (โทษปรับและการหักคะแนน) ตามระดับความร้ายแรงว่ามีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่ากฎหมายกำหนดมากเพียงใด		✓
มีบทกำหนดโทษปรับเป็นการเฉพาะ	✓	
มีข้อกำหนดในการปรับพฤติกรรมผู้ขับขี่ (Driver Remediation)	✓	
กำหนดให้พักใบอนุญาตตามระดับความร้ายแรงว่ามีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่ากฎหมายกำหนดมากเพียงใด	✓	
มีข้อกำหนดยึดยานพาหนะ	✓	
มีบทกำหนดโทษรวมถึงบทลงโทษทางอาญา พร้อมทั้งประมวลกฎหมายอาญาที่เกี่ยวข้องหรือไม่	✓	
5. มาตรการอื่นๆ ด้านการเมาแล้วขับ		
มีอำนาจใช้ระบบป้องกันการติดเครื่องยนต์หากปริมาณแอลกอฮอล์เกินกฎหมายกำหนด (Alcohol Ignition Interlock Programs) รวมทั้ง หลักเกณฑ์ต่างๆ สำหรับผู้กระทำความผิด		✓

6.3 การสวมหมวกนิรภัย

พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 122 กำหนดให้สวมหมวกนิรภัย (ตาราง 6.5) และกฎกระทรวงฉบับที่ 14 ออกตามความในพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดกฎเกณฑ์ ว่าด้วยประเภทหมวกนิรภัยและการใช้สายรัดหมวกนิรภัย นอกจากนี้ มาตรฐานหมวกนิรภัยต้องเป็นไปตามมาตรฐาน TIS 369-2557 อีกด้วย

ตาราง 6.6 ระบุว่ากฎหมายหมวกนิรภัยของประเทศไทยค่อนข้างครบถ้วนสมบูรณ์ อย่างไรก็ตาม จากการวิเคราะห์พบว่า กฎหมายไทยไม่ได้กำหนดมาตรฐานหมวกนิรภัยสำหรับเด็ก ไม่มีบทกำหนดโทษยึดรถจักรยานยนต์ และไม่มีการกำหนดให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ 3 ล้อและรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าสวมหมวกนิรภัย

ตาราง 6.5: กฎหมายว่าด้วยหมวกนิรภัยในประเทศไทย

กฎหมาย	รายละเอียด
พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 122	<p>มาตรา 122</p> <ul style="list-style-type: none"> ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่และโดยสาร ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ตามวรรคหนึ่งขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะที่คนโดยสารรถจักรยานยนต์มิได้สวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตราย ลักษณะและวิธีการใช้หมวกเพื่อป้องกันอันตรายตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวงความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับแก่ภิกษุ สามเณร นักพรต นักบวช หรือผู้นับถือลัทธิศาสนาอื่นที่ใช้ผ้าหรือสิ่งอื่นโปกสีระตามประเพณีนิยมนั้น หรือบุคคลใดที่กำหนดในกฎกระทรวง <p>มาตรา 148</p> <ul style="list-style-type: none"> ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 122 ต้องต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท ถ้าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์กระทำความผิดตามมาตรา 122 วรรค 2 ผู้กระทำต้องระวางโทษเป็นสองเท่าของโทษที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่ง

อ้างอิง: คำแปลอย่างไม่เป็นทางการ จัดทำโดยสำนักกฎหมายต่างประเทศ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา*

ตาราง 6.6: รายการตรวจสอบเพื่อประเมินความครอบคลุมของกฎหมายว่าด้วยหมวกนิรภัย

	มี	ไม่มี
1. การสวมหมวกนิรภัย		
กำหนดให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกคน (ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์) สวมหมวกนิรภัย	✓	
กำหนดให้สวมหมวกนิรภัยที่มีสายรัดเหมาะสมและสวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐาน	✓	
กำหนดให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยในถนนทุกประเภท	✓	
กำหนดให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ (เครื่องยนต์ทุกประเภท) ทั้ง 2 หรือ 3 ล้อ สวมหมวกนิรภัย	✓	
กำหนดอายุขั้นต่ำของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์	✓	
2. การจำกัดการจำหน่ายแอลกอฮอล์		
กำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของหมวกนิรภัยตามมาตรฐานสากล	✓	
มีข้อบังคับการติดฉลากผลิตภัณฑ์และการป้องกันการปลอมสภาพ	✓	
มีข้อบังคับหมวกนิรภัยสำหรับเด็ก (เช่น อายุและส่วนสูง) ขึ้นกับอายุของเด็กว่าสามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ได้เมื่อมีอายุเท่าใด		✓

	มี	ไม่มี
3. การบังคับใช้กฎหมาย		
กำหนดว่าผู้ได้อำนาจบังคับใช้กฎหมาย	✓	
สามารถบังคับใช้กฎหมายขณะกระทำผิดซึ่งหน้า: ควบคุมตัวผู้กระทำผิดไว้ดำเนินคดีตามกฎหมายได้ แม้ว่าจะไม่ได้กระทำความผิดฐานอื่นตามกฎหมายจราจรก็ตาม	✓	
4. Penalties		
กำหนดโทษปรับ	✓	
มีข้อกำหนดยึดยานพาหนะ		✓
5. มาตรการทางกฎหมายอื่นๆ ด้านการสวมหมวกนิรภัย		
กำหนดโทษสำหรับการจำหน่ายหมวกนิรภัยที่ไม่ได้มาตรฐาน	✓	
กำหนดโทษสำหรับการปลอมแปลงฉลากผลิตภัณฑ์	✓	
กำหนดให้ผู้โดยสารรถจักรยานยนต์สาธารณะสวมหมวกนิรภัย ไม่ว่าจะเป็นรถจักรยานยนต์ 2 และ 3 ล้อ ซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์	✓	

6.4 การคาดเข็มขัดนิรภัย

พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 123 กำหนดให้คาดเข็มขัดนิรภัย แต่ไม่ได้กำหนดให้ผู้นั่งตอนหลังคาดเข็มขัดนิรภัย (ตาราง 6.7 และ 6.8) อย่างไรก็ตาม กฎกระทรวงกำหนดความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยที่ผู้โดยสารต้องปฏิบัติในระหว่างการโดยสาร พ.ศ. 2557 กำหนดให้ผู้โดยสารรถยนต์ทุกคันคาดเข็มขัดนิรภัยตลอดเวลา ทั้งนี้ มาตรฐานเข็มขัดนิรภัยให้เป็นไปตามมาตรฐาน TIS721-2551

มาตรา 6.7: กฎหมายว่าด้วยเข็มขัดนิรภัยในประเทศไทย

กฎหมาย	รายละเอียด
พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 122	<p>มาตรา 122</p> <ul style="list-style-type: none"> ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถยนต์ยอมให้ผู้อื่นนั่งที่นั่งตอนหน้าแถวเดียวกับที่นั่งผู้ขับขี่รถยนต์เกินสองคน ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่ขับขี่รถยนต์ และต้องจัดให้คนโดยสารรถยนต์ ซึ่งนั่งที่นั่งตอนหน้าแถวเดียวกับที่นั่งผู้ขับขี่รถยนต์รัดร่างกายไว้กับที่นั่งด้วยเข็มขัดนิรภัย ขณะโดยสารรถยนต์ และคนโดยสารรถยนต์ดังกล่าวต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่โดยสารรถยนต์ด้วย ประเภทหรือชนิดของรถยนต์ ลักษณะและวิธีการใช้เข็มขัดนิรภัยตามวรรคสอง ให้เป็นไปตามที่อธิบดีกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

อ้างอิง: คำแปลอย่างไม่เป็นทางการ จัดทำโดยสำนักกฎหมายต่างประเทศ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา*

ตาราง 6.8: รายการตรวจสอบเพื่อประเมินความครอบคลุมของกฎหมายว่าด้วยการคาดเข็มขัดนิรภัย

	มี	ไม่มี
1. กฎหมายกำหนดให้ทุกคนในรถยนต์คาดเข็มขัดนิรภัย		✓
2. มาตรฐานการผลิต		
มีข้อบังคับเกี่ยวกับเข็มขัดนิรภัย	✓	
กำหนดมาตรฐานสำหรับรถยนต์นำเข้า	✓	
กำหนดให้รถยนต์เก่าติดตั้งเข็มขัดนิรภัยและกำหนดระยะเวลาเปลี่ยนผ่าน	✓	
3. การบังคับใช้กฎหมาย		
กำหนดว่าผู้ใดมีอำนาจบังคับใช้กฎหมาย	✓	
กำหนดให้บังคับใช้กฎหมายได้ทั้งการกระทำผิดซึ่งหน้า กับ การกระทำผิดร่วมกับฐานความผิดอื่น (Primary versus Secondary Enforcement)	✓	
4. บทกำหนดโทษ		
กำหนดโทษปรับหากไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	✓	
5. มาตรการทางกฎหมายอื่นๆ ด้านการคาดเข็มขัดนิรภัย		
ห้ามมีผู้โดยสารเกินจำนวนที่นั่งและมีผู้โดยสารมากเกินไป	✓	
กำหนดให้มีการตรวจสอบสม่ำเสมอ		✓

6.5 เบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์

ปัจจุบันประเทศไทยไม่มีกฎหมายว่าด้วยเบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์ (ตาราง 6.9) อย่างไรก็ตาม อาจแก้ไขพระราชบัญญัติคุ้มครองเด็กเพื่อเพิ่มเติมข้อกำหนดเกี่ยวกับเบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์ ทั้งนี้ ตามที่อธิบายในตาราง 6.10 อาจมีการออกกฎกระทรวงตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองเด็กเพื่อความปลอดภัยและสวัสดิภาพของเด็ก

ตาราง 6.9: รายการตรวจสอบเพื่อประเมินความครอบคลุมของกฎหมายว่าด้วยเบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์

	มี	ไม่มี
1. การใช้เบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์		
บังคับให้ใช้เบาะนิรภัยสำหรับเด็กที่เหมาะสมกับอายุ ส่วนสูงและน้ำหนัก		✓
การกำหนดตำแหน่ง: วางหันไปทางด้านหน้า กับ ไปทางด้านหลัง		✓
การให้เด็กนั่งที่ที่นั่งด้านหน้า		✓
มาตรฐานเบาะนิรภัยสำหรับเด็กและการติดฉลากผลิตภัณฑ์		✓
2. การบังคับใช้กฎหมาย		
กำหนดผู้ใดมีอำนาจบังคับใช้กฎหมาย		✓

	มี	ไม่มี
3. บทกำหนดโทษ		
กำหนดโทษปรับ		✓
บทกำหนดโทษอื่นๆ		✓
4. กลไกทางกฎหมายอื่นๆ		
มาตรการอื่นๆ		✓

ตาราง 6.10: พระราชบัญญัติคุ้มครองเด็ก

กฎหมาย	รายละเอียด
พระราชบัญญัติคุ้มครองเด็ก พ.ศ. 2546 มาตรา 22 และ 23	<p>มาตรา 22</p> <p>การปฏิบัติต่อเด็กไม่ว่ากรณีใด ให้คำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของเด็กเป็นสำคัญและไม่ให้มีการเลือกปฏิบัติ โดยไม่เป็นธรรม</p> <p>การกระทำใดเป็นไปเพื่อประโยชน์สูงสุดของเด็ก หรือเป็นการเลือกปฏิบัติโดยไม่เป็นธรรมต่อเด็กหรือไม่ ให้พิจารณาตามแนวทางที่กำหนดในกฎกระทรวง</p> <p>มาตรา 23</p> <p>ผู้ปกครองต้องให้การอุปการะเลี้ยงดู อบรมสั่งสอน และพัฒนาเด็กที่อยู่ในความปกครองดูแลของตนตามสมควรแก่ชนบทรวมระเบียบประเพณีและวัฒนธรรมแห่งท้องถิ่น แต่ทั้งนี้ต้องไม่ต่ำกว่ามาตรฐานขั้นต่ำตามที่กำหนดในกฎกระทรวงและต้องคุ้มครองสวัสดิภาพเด็กที่อยู่ในความปกครองดูแลของตนมิให้ตกอยู่ในภาวะอันน่าจะเกิดอันตรายแก่ร่างกายหรือจิตใจ</p>

อ้างอิง: คำแปลอย่างไม่เป็นทางการ จัดทำโดยสำนักกฎหมายต่างประเทศ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา*

6.6 เปรียบเทียบกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยกับแนวปฏิบัติสากล

ความเร็ว

การจำกัดอัตราความเร็วในแต่ละประเทศทั่วโลกแตกต่างกันขึ้นอยู่กับโครงสร้างพื้นฐานของถนนในประเทศนั้นๆ รวมทั้ง ประเภทยานพาหนะและประเภทถนน ประเทศเยอรมนีเป็นประเทศเดียวที่ไม่ได้กำหนดอัตราความเร็วสูงสุดสำหรับทางหลวง (Autobahns)

ตาราง 6.11 เปรียบเทียบการจำกัดอัตราความเร็วในประเทศไทยกับประเทศที่มีรายได้สูง เช่น ประเทศญี่ปุ่น สหราชอาณาจักร และสหรัฐอเมริกา ข้อมูลในตารางชี้ว่าอัตราความเร็วสูงสุดตามกฎหมายไทยสูงกว่าประเทศญี่ปุ่นและสหราชอาณาจักร อย่างไรก็ตาม ในสหรัฐอเมริกา การจำกัดอัตราความเร็วในแต่ละรัฐแตกต่างกัน กล่าวคือ มีอัตราความเร็วสูงสุดในเขตเมืองระหว่าง 32-105 กิโลเมตรต่อชั่วโมง¹

ตาราง 6.11: การจำกัดอัตราความเร็วในประเทศไทย ประเทศญี่ปุ่น สหราชอาณาจักร และสหรัฐอเมริกา

ประเทศ	อัตราความเร็ว สูงสุดใน เขตเมือง (กิโลเมตร ต่อชั่วโมง)	อัตราความเร็ว สูงสุดใน เขตชนบท (กิโลเมตร ต่อชั่วโมง)	อัตราความเร็ว สูงสุด บนทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมือง (กิโลเมตร ต่อชั่วโมง)	หน่วยงาน ท้องถิ่น มีอำนาจ จำกัดอัตรา ความเร็ว สูงสุด	การบังคับใช้ กฎหมาย (คะแนน เต็ม 10)
ไทย	80	90	120	ไม่มี	3
ญี่ปุ่น	60	60	100	มี	7
สหราชอาณาจักร	48	96	112	มี	-
สหรัฐอเมริกา	32-105	40-121	105-121	มี	-

อ้างอิง: องค์การอนามัยโลก, 2558

ตาราง 6.12 เปรียบเทียบอัตราความเร็วสูงสุดในประเทศไทยกับประเทศอื่นที่เป็นสมาชิกสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ASEAN) ได้แก่ ประเทศกัมพูชา ประเทศอินโดนีเซีย ประเทศลาว ประเทศมาเลเซีย ประเทศเมียนมาร์ ประเทศฟิลิปปินส์ ประเทศสิงคโปร์ และประเทศเวียดนาม โดยพบว่าประเทศไทยกำหนดอัตราความเร็วสูงสุดในเขตเมืองไว้สูงกว่าทุกประเทศอย่างมาก ยกเว้น ประเทศมาเลเซีย นอกจากนี้ ประเทศไทยมีคะแนนต่ำสุดด้านการบังคับใช้กฎหมายอีกด้วย¹

ตาราง 6.12: อัตราความเร็วสูงสุดในประเทศไทยและประเทศอื่นที่เป็นสมาชิกสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ประเทศ	อัตรา ความเร็ว สูงสุด ในเขตเมือง (กิโลเมตร ต่อชั่วโมง)	อัตรา ความเร็ว สูงสุด ในเขตชนบท (กิโลเมตร ต่อชั่วโมง)	อัตราความเร็ว สูงสุด บนทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมือง (กิโลเมตร ต่อชั่วโมง)	หน่วยงาน ท้องถิ่น มีอำนาจ จำกัดอัตรา ความเร็ว สูงสุด	การบังคับใช้ กฎหมาย (คะแนน เต็ม 10)
ไทย	80	90	120	ไม่มี	3
เวียดนาม	50	80	ไม่มี	ไม่มี	6
กัมพูชา	40	90	100	ไม่มี	4
มาเลเซีย	90	90	110	มี	6
สิงคโปร์	70	No	90	ไม่มี	8
ลาว	40	90	ไม่มี	ไม่มี	4
อินโดนีเซีย	70	100	ไม่มี	มี	5
ฟิลิปปินส์	40	80	ไม่มี	มี	5
เมียนมาร์	48	80	ไม่มี	มี	5

อ้างอิง: องค์การอนามัยโลก, 2558

การเมาแล้วขับ

ตาราง 6.13 เปรียบเทียบกฎหมายว่าด้วยการเมาแล้วขับในประเทศไทยกับประเทศที่มีรายได้สูง เช่น ประเทศญี่ปุ่น สหราชอาณาจักร และสหรัฐอเมริกา ข้อมูลในตารางนี้ระบุว่า กฎหมายไทยกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดสูงกว่ากฎหมายญี่ปุ่น แต่ต่ำกว่าสหราชอาณาจักรและสหรัฐอเมริกา ทุกประเทศมีการสุ่มตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดด้วยวิธีเป่าลมหายใจ¹

ตาราง 6.13: กฎหมายว่าด้วยการเมาแล้วขับในประเทศไทย ประเทศญี่ปุ่น สหราชอาณาจักร และสหรัฐอเมริกา

ประเทศ	ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด สำหรับประชากรทั่วไป	ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด สำหรับผู้ขับขี่มือใหม่/วัยรุ่น	การสุ่มตรวจด้วยวิธีเป่าลมหายใจ	การบังคับใช้กฎหมาย (คะแนนเต็ม 10)
ไทย	0.05	0.05	มี	6
ญี่ปุ่น	0.03	0.03	มี	9
สหราชอาณาจักร	0.08	0.08	มี	–
สหรัฐอเมริกา	0.08	0.00–0.08	มี	–

อ้างอิง: องค์การอนามัยโลก, 2558

ประเทศไทยกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดสำหรับประชาชนทั่วไปเท่ากับหรือต่ำกว่าประเทศอื่นในอาเซียน ส่วนการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการเมาแล้วขับในประเทศไทยได้ 6 คะแนน ซึ่งสูงกว่าประเทศอื่นๆ แต่ต่ำกว่าประเทศสิงคโปร์ (ตารางที่ 6.14)

ตาราง 6.14: กฎหมายว่าด้วยการเมาแล้วขับในประเทศไทยและประเทศอื่นที่เป็นสมาชิกสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ประเทศ	ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด สำหรับประชากรทั่วไป	ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด สำหรับผู้ขับขี่มือใหม่/วัยรุ่น	การสุ่มตรวจด้วยวิธีเป่าลมหายใจ	การบังคับใช้กฎหมาย (คะแนนเต็ม 10)
ไทย	0.05	0.05	มี	6
เวียดนาม	0.00–0.05	0.00–0.05	มี	5
กัมพูชา	0.05	0.05	มี	4
มาเลเซีย	0.08	0.08	มี	5
สิงคโปร์	0.08	0.08	มี	8
ลาว	0.05	0.05	ไม่มี	2
อินโดนีเซีย	–	–	มี	5
ฟิลิปปินส์	0.05	0.05	มี	1
เมียนมาร์	0.08	0.08	–	–

อ้างอิง: องค์การอนามัยโลก, 2558

การสวมหมวกนิรภัย

การเปรียบเทียบกฎหมายว่าด้วยการสวมหมวกนิรภัยในประเทศสมาชิกสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ นับว่าเป็นประโยชน์ยิ่ง เพราะว่าการจรรยาบรรณนี้เป็นที่นิยมแพร่หลายในประเทศเหล่านี้ ตาราง 6.15 ระบุว่า ทุกประเทศมีกฎหมายกำหนดให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัย มีเพียงประเทศกัมพูชาที่ไม่มีกฎหมายกำหนดให้ผู้โดยสารรถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัย ประเทศไทยได้คะแนนการบังคับใช้กฎหมายระดับเดียวกับประเทศฟิลิปปินส์ (6 และ 6) ซึ่งที่สูงกว่าคะแนนของประเทศกัมพูชาและประเทศมาเลเซีย (6 และ 5 และ 5) อย่างไรก็ตาม อัตราการสวมหมวกนิรภัยในประเทศไทย (ร้อยละ 52) ต่ำกว่าทั้ง 3 ประเทศ (ประเทศกัมพูชา ร้อยละ 64 ประเทศมาเลเซีย ร้อยละ 97 และประเทศฟิลิปปินส์ร้อยละ 80)¹ ดังนั้น การบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการสวมหมวกนิรภัยในประเทศไทยยังไม่ดีพอ

ตาราง 6.15: กฎหมายว่าด้วยการสวมหมวกนิรภัยในประเทศไทยและประเทศอื่นที่เป็นสมาชิกสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ประเทศ	กำหนดให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัย	กำหนดให้ผู้โดยสารรถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัย	ระดับการบังคับใช้กฎหมาย (คะแนนเต็ม 10)	อัตราการสวมหมวกนิรภัย
ไทย	กำหนด	กำหนด	6	ผู้ขับขี่ ร้อยละ 52 ผู้โดยสาร ร้อยละ 20
เวียดนาม	กำหนด	กำหนด	9	ผู้ขับขี่ ร้อยละ 96 ผู้โดยสาร ร้อยละ 83
กัมพูชา	กำหนด	ไม่กำหนด	5	ผู้ขับขี่ ร้อยละ 64 ผู้โดยสาร ร้อยละ 6
มาเลเซีย	กำหนด	กำหนด	5	ผู้ขับขี่ ร้อยละ 97 ผู้โดยสาร ร้อยละ 89
สิงคโปร์	กำหนด	กำหนด	9	ไม่มีข้อมูล
ลาว	กำหนด	กำหนด	7	ไม่มีข้อมูล
อินโดนีเซีย	กำหนด	กำหนด	8	ผู้ขับขี่ ร้อยละ 80 ผู้โดยสาร ร้อยละ 52
ฟิลิปปินส์	กำหนด	กำหนด	6	ผู้ขับขี่ ร้อยละ 80 ผู้โดยสาร ร้อยละ 51
เมียนมาร์	กำหนด	กำหนด	5	ร้อยละ 48-51

อ้างอิง: องค์การอนามัยโลก, 2558

อัตราการสวมหมวกนิรภัยระดับประเทศในประเทศไทยแม้ว่าจะไม่สูงมาก แต่ค่อนข้างประสบความสำเร็จในระดับจังหวัด โดยในช่วงทศวรรษที่ 1990 (ราว พ.ศ. 2533-2543) ซึ่งกฎหมายเริ่มกำหนดให้สวมหมวกนิรภัย จังหวัดขอนแก่นประสบความสำเร็จในการเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยสูงถึงร้อยละ 90 ทำให้การบาดเจ็บศีรษะลดลงร้อยละ 40 ความสำเร็จนี้เกิดจากการมุ่งมั่นของคณะกรรมการความปลอดภัยจังหวัดขอนแก่นในการให้การศึกษาแก่ประชาชน การบังคับใช้กฎหมายเข้มงวด และสร้างเครือข่ายเฝ้าระวัง

การบาดเจ็บ เพื่อตรวจติดตามการบาดเจ็บที่มีสาเหตุจากรถจักรยานยนต์¹³ อย่างไรก็ตาม นำเสียดายว่า ปัจจุบัน อัตราการสวมหมวกนิรภัยในจังหวัดขอนแก่นเหลือเพียงประมาณร้อยละ 48 สำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และร้อยละ 28 สำหรับผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ (หน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน, 2556)

การคาดเข็มขัดนิรภัย

ประเทศสมาชิกสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ทุกประเทศมีกฎหมายกำหนดให้ผู้นั่งตอนหน้าคาดเข็มขัดนิรภัย แต่ประเทศสิงคโปร์และประเทศฟิลิปปินส์เท่านั้นที่มีกฎหมายกำหนดให้ผู้นั่งตอนหลังคาดเข็มขัดนิรภัย¹ อีกทั้ง พบว่า ประเทศเหล่านี้โดยส่วนใหญ่มีคะแนนการบังคับใช้กฎหมายในระดับกลางถึงน้อยคือ 2 ถึง 6

ตาราง 6.16: กฎหมายว่าด้วยการคาดเข็มขัดนิรภัยในประเทศไทยและประเทศอื่นที่เป็นสมาชิกสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ประเทศ	กำหนดให้ผู้นั่งตอนหน้าคาดเข็มขัดนิรภัย	กำหนดให้ผู้นั่งตอนหลังคาดเข็มขัดนิรภัย	ระดับการบังคับใช้กฎหมาย (คะแนนเต็ม 10)	อัตราการคาดเข็มขัดนิรภัย
ไทย	กำหนด	ไม่กำหนด	6	ผู้ขับขี่รถยนต์ ร้อยละ 58 ผู้นั่งตอนหน้า ร้อยละ 54
เวียดนาม	กำหนด	ไม่กำหนด	6	ไม่มีข้อมูล
กัมพูชา	กำหนด	ไม่กำหนด	5	ไม่มีข้อมูล
มาเลเซีย	กำหนด	ไม่กำหนด	4	ผู้นั่งตอนหน้า ร้อยละ 77 ผู้นั่งตอนหลัง ร้อยละ 13
สิงคโปร์	กำหนด	กำหนด	8	ไม่มีข้อมูล
ลาว	กำหนด	ไม่กำหนด	2	ไม่มีข้อมูล
อินโดนีเซีย	กำหนด	ไม่กำหนด	8	ไม่มีข้อมูล
ฟิลิปปินส์	กำหนด	กำหนด	5	ผู้ขับขี่รถยนต์ ร้อยละ 50
เมียนมาร์	ไม่กำหนด	ไม่กำหนด	ไม่มีข้อมูล	ไม่มีข้อมูล

อ้างอิง: องค์การอนามัยโลก, 2558

เบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์

ประเทศไทยและประเทศสมาชิกสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้โดยส่วนใหญ่ไม่มีกฎหมายว่าด้วยเบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์ ยกเว้น ประเทศกัมพูชาและประเทศสิงคโปร์ นอกจากนี้ประเทศฟิลิปปินส์เป็นประเทศเดียวในกลุ่มประเทศสมาชิกสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ที่มีข้อกำหนดเกี่ยวกับเด็กซึ่งนั่งตอนหน้าของรถยนต์ (ตาราง 6.17)

ตาราง 6.17: กฎหมายว่าด้วยเบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์ในประเทศไทยและประเทศอื่นที่เป็นสมาชิกสมาคมประชาชาติ แห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ประเทศ	กฎหมายระดับประเทศว่าด้วยเบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์	ข้อกำหนดเกี่ยวกับเด็กที่นั่งเบาะหน้าของรถยนต์	กฎหมายว่าด้วยเบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์ อยู่พื้นฐานของ	การบังคับใช้กฎหมาย (คะแนนเต็ม 10)
ไทย	ไม่มี	ไม่มี	-	-
เวียดนาม	ไม่มี	ไม่มี	-	-
กัมพูชา	มี	ไม่มี	อายุ	0
มาเลเซีย	ไม่มี	ไม่มี	-	-
สิงคโปร์	มี	ไม่มี	น้ำหนัก/ส่วนสูง	8
ลาว	มี	ไม่มี	-	1
อินโดนีเซีย	ไม่มี	ไม่มี	-	-
ฟิลิปปินส์	ไม่มี	มี	-	-
เมียนมาร์	ไม่มี	ไม่มี	-	-

อ้างอิง: องค์การอนามัยโลก, 2558

การศึกษาในภูมิภาคอื่นของโลก พบว่า สหภาพยุโรปกำหนดให้ใช้เบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์ตามระเบียบที่ 2003/20/EC ของรัฐสภาและคณะมนตรียุโรป (Directive 2003/20/EC of the European Parliament and the Council) ซึ่งกำหนดให้เด็กทุกคนที่มีส่วนสูงไม่ถึง 150 เซนติเมตรต้องนั่งในเบาะนิรภัยซึ่งได้มาตรฐานระเบียบ “UN ECE Regulation 44/04” และระเบียบที่ 77/541/ECC²⁹ ต่อมา ใน พ.ศ. 2556 สหภาพยุโรปประกาศใช้ระเบียบ “i-side Regulation” กับเด็กอายุต่ำกว่า 15 เดือน ระเบียบฉบับนี้ใช้ระบบจัดประเภทตามความสูงของเด็ก (Height-based Classification System) และกำหนดให้เด็กนั่งหันไปทางด้านหลังเป็นเวลานานขึ้นเพื่อป้องกันเด็กได้มากขึ้น³⁰ นอกจากนี้ เบาะนิรภัยสำหรับเด็กอาจอิงกับน้ำหนักของเด็กได้เช่นกัน ตามที่อธิบายในตาราง 6.18

ตาราง 6.18: เบาะนิรภัยสำหรับเด็ก

น้ำหนักของเด็ก	เบาะนิรภัยสำหรับเด็ก
0-25 กิโลกรัม	เบาะนั่งสำหรับเด็ก (Baby Carrier) หรือที่นั่งสำหรับเด็ก (Baby Seat) ติดตั้งในตำแหน่งหันไปด้านหลัง และมีสายรัด
9-18 กิโลกรัม	ที่นั่งสำหรับเด็ก ติดตั้งในตำแหน่งหันไปด้านหลังหรือด้านหน้า และมีสายรัดหรืออุปกรณ์ป้องกัน
15-36 กิโลกรัม	ที่นั่งสำหรับเด็ก (เบาะรองนั่งประเภทนักพิงสูงสำหรับเด็ก) ติดตั้งในตำแหน่งหันไปด้านหน้า และมีเข็มขัดนิรภัย
มากกว่า 22 กิโลกรัม	เบาะรองนั่งสำหรับเด็ก (Booster Cushion)

อ้างอิง: รัฐบาลสหราชอาณาจักร, 2558

6.7 สรุปและคำแนะนำ

การประเมินเชิงลึกเผยว่า แม้ว่าประเทศไทยมีกฎหมายซึ่งจำเป็นต่อการแก้ไขปัจจัยเสี่ยงต่อความปลอดภัยทางถนนเป็นส่วนใหญ่อยู่แล้ว แต่กฎหมายยังมีช่องโหว่ ซึ่งต้องแก้ไข นอกจากนี้ ประเทศไทยควรบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยเบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์เพื่อป้องกันเด็กที่นั่งในรถยนต์ ทั้งนี้ คำแนะนำเป็นการเฉพาะสำหรับแต่ละปัจจัยความเสี่ยงมีดังนี้

ความเร็ว

- ลดความสูงที่สุดในเขตเมืองเหลือ 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง หรือต่ำกว่า การประเมินครั้งนี้ชี้ว่า ความเร็วสูงสุดในเขตเมืองในประเทศไทยค่อนข้างสูง ดังนั้น การดำเนินการตามคำแนะนำนี้ คือควรแก้ไขกฎกระทรวง ฉบับที่ 6 ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก และกฎกระทรวง ฉบับที่ 2 ออกตามความในพระบัญญัติทางหลวง
- ทำให้กฎหมายว่าด้วยเร็ว ซึ่งใช้บังคับในปัจจุบัน สอดคล้องกัน คำนิยามประเภทถนนและประเภทยานพาหนะในกฎหมายว่าด้วยอัตราความเร็วทั้ง 2 ฉบับควรสอดคล้องกันเพื่อให้ตำรวจและหน่วยงานอื่นด้านการจราจรตีความกฎหมายได้โดยง่าย
- ปรับปรุงระบบการจัดประเภทถนน ปัจจุบันประเทศไทยไม่ได้กำหนดไว้ ชัดเจนเกี่ยวกับศักดิ์ด้านการใช้งานตามประเภทถนน (Functional Hierarchy of Road Classes) พระราชบัญญัติการจราจรทางบกกำหนดยานพาหนะไว้ 2 ประเภทตามน้ำหนักบรรทุกสูงสุด แต่พระราชบัญญัติทางหลวงกำหนดยานพาหนะไว้มากกว่า 2 ประเภท ดังนั้น กฎหมายที่เหมาะสมต่อการบังคับใช้คือ พระราชบัญญัติทางหลวง นอกจากนี้ ประเทศไทยอาจพิจารณาตัวอย่างของสหราชอาณาจักรในการแก้ไขข้อจำกัดของกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันก็ได้

ตาราง 6.19: การจำกัดอัตราความเร็วสูงสุดแห่งชาติของสหราชอาณาจักร

ประเภทยานพาหนะ	บริเวณชุมชน ไมล์ต่อชั่วโมง (กิโลเมตร ต่อชั่วโมง)	ถนนไม่มีเกาะ กลาง ไมล์ต่อชั่วโมง (กิโลเมตร ต่อชั่วโมง)	ถนนมีเกาะ กลาง ไมล์ต่อชั่วโมง (กิโลเมตร ต่อชั่วโมง)	ทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมือง ไมล์ต่อชั่วโมง (กิโลเมตรต่อ ชั่วโมง)
รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถตู้ ดัดแปลง (Car-derived Vans) และรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (Dual Purpose Vehicles)	30 (48)	60 (96)	70 (112)	70 (112)
รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถตู้ ดัดแปลงและรถยนต์นั่งกึ่ง บรรทุก ในกรณีลากตุ้มนอน (Caravan) หรือมีพ่วงท้าย (Trailer)	30 (48)	50 (80)	60 (96)	60 (96)

ประเภทยานพาหนะ	บริเวณชุมชน ไม่ลัดต่อชั่วโมง (กิโลเมตร ต่อชั่วโมง)	ถนนไม่มีเกาะ กลาง ไม่ลัดต่อชั่วโมง (กิโลเมตร ต่อชั่วโมง)	ถนนมีเกาะ กลาง ไม่ลัดต่อชั่วโมง (กิโลเมตร ต่อชั่วโมง)	ทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมือง ไม่ลัดต่อชั่วโมง (กิโลเมตรต่อ ชั่วโมง)
รถบ้าน (Motorhome หรือ Motor Caravans) (น้ำหนักสูงสุดรถเปล่าไม่เกิน 3.05 ตัน)	30 (48)	60 (96)	70 (112)	70 (112)
รถบ้าน (น้ำหนักสูงสุดรถเปล่าเกิน 3.05 ตัน)	30 (48)	50 (80)	60 (96)	70 (112)
รถโดยสาร รถตู้ (Coach) รถโดยสารขนาดเล็ก (ความยาวไม่เกิน 12 เมตร)	30 (48)	50 (80)	60 (96)	70 (112)
รถโดยสาร รถตู้ (Coach) รถโดยสารขนาดเล็ก (ความยาวเกิน 12 เมตร)	30 (48)	50 (80)	60 (96)	60 (96)
ยานพาหนะขนส่งสินค้า (น้ำหนักบรรทุกสูงสุดไม่เกิน 7.5 ตัน)	30 (48)	50 (80)	60 (96)	70 (112) 60 (96) ถ้ามีการพ่วงท้าย
ยานพาหนะขนส่งสินค้า (น้ำหนักบรรทุกสูงสุดเกิน 7.5 ตัน) ในอังกฤษและเวลส์	30 (48)	50 (80)	60 (96)	60 (96)
ยานพาหนะขนส่งสินค้า (น้ำหนักบรรทุกสูงสุดเกิน 7.5 ตัน) ในสกอตแลนด์	30 (48)	40 (64)	50 (80)	60 (96)

อ้างอิง: รัฐบาลสหราชอาณาจักร, 2558

- ทำให้หน่วยงานบังคับใช้กฎหมายมีการประสานงานและการปฏิบัติงานสอดคล้องกัน กรมทางหลวง กรมการขนส่งทางบก กองบังคับการตำรวจทางหลวง กองบังคับการตำรวจจราจร และหน่วยงานอื่นที่บังคับใช้กฎหมายต้องประสานงานกันเป็นอย่างดีและปฏิบัติงานสอดคล้องกันในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้ผู้ขับขี่รถยนต์ปฏิบัติตามกฎหมายได้สะดวกยิ่งขึ้น
- บุรณการบทกำหนดโทษและโทษปรับ ประเทศไทยต้องบูรณาการบทกำหนดโทษและโทษปรับ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของกฎหมาย ตัวอย่างเช่น ประเทศเนเธอร์แลนด์มีสำนักงานกลางเพื่อการจับกุมค่าปรับตามกระบวนการยุติธรรม (Central Judicial Collection Agency) ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานกลางในการจับกุมค่าปรับ และเงินค่าปรับที่หน่วยงานกลางดังกล่าวจับกุมก็อาจจะนำไปใช้ในการเพิ่มประสิทธิภาพของทุกหน่วยงานด้านการบังคับใช้กฎหมาย

การเมาแล้วขับ

- กำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดให้ต่ำกว่าเดิม (0.02 กรัม ต่อเดซิลิตร หรือต่ำกว่า) สำหรับผู้ขับขี่ทั่วไปหรือผู้ขับขี่มือใหม่หรือวัยรุ่น ประเด็นนี้ดำเนินการผ่านพระราชบัญญัติการจราจรทางบก หรือพระราชบัญญัติยานยนต์ อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัติการจราจรทางบกยังขาดคำนิยามที่ชัดเจนของคำว่า “ผู้ขับขี่มือใหม่” หรือ “ผู้ขับขี่วัยรุ่น” แต่การเพิ่มคำนิยามลงในกฎหมายอาจใช้เวลานาน ดังนั้น วิธีหนึ่งที่เหมาะสม คือ การระบุให้ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด ซึ่งกำหนดใหม่ดังกล่าว เป็นเงื่อนไขหนึ่งในการออกใบขับขี่ชั่วคราว
- กำหนดให้ทดสอบปริมาณแอลกอฮอล์ของทุกคนที่เกี่ยวข้องในอุบัติเหตุ (ณ โรงพยาบาลหรือสถานที่เกิดอุบัติเหตุ) สำหรับคำแนะนำนี้ ประเทศไทยไม่ต้องออกกฎหมายใหม่ แต่ต้องให้คำนิยามว่ากรณีมีเหตุสงสัยว่าเมาแล้วขับตามมาตรา 142 ของพระราชบัญญัติการจราจรทางบก ที่ระบุว่า “ในกรณีที่มีพฤติการณ์อันควรเชื่อว่าคุณขับขี่ฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (2)³¹” มีลักษณะเช่นใด
- ให้กรมธรรม์ประกันภัยลดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดจาก 150 เหลือ 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ เพื่อให้สอดคล้องกับการจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก อันจะเพิ่มประสิทธิผลของการทดสอบปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด
- มีบทกำหนดโทษ (โทษปรับและการหักคะแนน) ตามปริมาณแอลกอฮอล์ว่าเกินกว่ากฎหมายกำหนดเพียงใด ในการดำเนินการตามคำแนะนำนี้ อาจออกเป็นคำสั่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- กำหนดให้มีอำนาจใช้ระบบป้องกันการติดเครื่องยนต์หากปริมาณแอลกอฮอล์เกินกฎหมายกำหนด (Alcohol Ignition Interlock Programs) รวมทั้ง หลักเกณฑ์สำหรับผู้กระทำผิด โดยอาจกำหนดไว้ในเงื่อนไขทัณฑ์บน (Probation Condition)
- กำหนดประเด็นการเมาแล้วป็นจรรยาบรรณในพระราชบัญญัติการจราจรทางบก

การสวมหมวกนิรภัย

- กำหนดมาตรฐานหมวกนิรภัยสำหรับเด็กโดยอิงกับอายุ กฎหมายว่าด้วยหมวกนิรภัยต้องให้การคุ้มครองเด็กเช่นกัน ดังนั้น จึงต้องกำหนดมาตรฐานหมวกนิรภัยสำหรับเด็ก
- มีข้อกำหนดยึดรถจักรยานยนต์ คำแนะนำนี้สามารถดำเนินการโดยการแก้ไขมาตรา 148 ของพระราชบัญญัติการจราจรทางบก
- บังคับใช้กฎหมายว่าด้วยหมวกนิรภัย ฉบับปัจจุบัน ผลการศึกษาชี้ว่าการบังคับใช้กฎหมายช่วยเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยได้³² เช่น ความสำเร็จของไต้หวันในการลดอัตราการเสียชีวิตร้อยละ 14 หลังจากบังคับใช้กฎหมายว่าหมวกนิรภัยภาคบังคับ (Mandatory Helmet Law)³³

การคาดเข็มขัดนิรภัย

- กำหนดให้ผู้นั่งตอนหลังคาดเข็มขัดนิรภัย คำแนะนำนี้อาจดำเนินการด้วยการแก้ไขมาตรา 123 ของพระราชบัญญัติการจราจรทางบก โดยกำหนดให้ผู้โดยสารทุกคน ทั้งที่นั่งตอนหน้าและตอนหลังคาดเข็มขัดนิรภัย (ข้อมูลเสริมที่ 4)

ข้อมูลเสริมที่ 4: การแก้ไขพระราชบัญญัติการจราจร ฉบับที่ 123

มาตรา 123 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถยนต์ยอมให้ผู้ที่นั่งที่นั่งตอนหน้าแถวเดียวกับที่นั่งผู้ขับขี่รถยนต์เกินสองคน ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่ขับขี่รถยนต์ และต้องจัดให้คนโดยสารรถยนต์ทุกคนรัดร่างกายไว้กับที่นั่งด้วยเข็มขัดนิรภัยขณะโดยสารรถยนต์ และคนโดยสารรถยนต์ดังกล่าวต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่โดยสารรถยนต์ด้วย

อ้างอิง: คำแปลอย่างไม่เป็นทางการ จัดทำโดยสำนักกฎหมายต่างประเทศ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา*

- บังคับใช้กฎหมายว่าด้วยเข็มขัดนิรภัย ที่มีอยู่เดิม มีหลักฐานยืนยันว่า การบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยเข็มขัดนิรภัยช่วยเพิ่มอัตราการคาดเข็มขัดนิรภัย เช่น กรณีประเทศเกาหลีใต้³⁴ ผู้ขับขี่รถยนต์คาดเข็มขัดนิรภัยเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 23 เป็นร้อยละ 98 ภายใน 8 เดือน หลังจากรัฐบาลบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดและทำการรณรงค์ระดับประเทศใน พ.ศ. 2543 รวมทั้ง มอบรางวัลใจประชาชนให้รายงานการกระทำผิดกฎหมายจราจรที่ตนพบเห็น การดำเนินการนี้ทำให้การเสียชีวิตและการบาดเจ็บสาหัสใน พ.ศ. 2543 ลดลง 2000 และ 9000 กรณีตามลำดับ นอกจากนี้ เช่นเดียวกับในสหรัฐอเมริกา ซึ่งการให้การศึกษาและการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยเข็มขัดนิรภัย ทำให้สหรัฐอเมริกาประหยัดงบประมาณถึง 5.88 แสนล้านดอลลาร์สหรัฐระหว่าง พ.ศ. 2518-2543³⁵

เบาะนิรภัยสำหรับเด็ก

- ออกกฎหมายว่าด้วยเบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์เพื่อป้องกันเด็ก คำแนะนำนี้สามารถดำเนินการได้ด้วยการออกกฎกระทรวงตามความในมาตรา 22 ของพระราชบัญญัติคุ้มครองเด็ก โดย กฎหมายว่าด้วยเบาะนิรภัยต้องกำหนดมาตรฐานตามระเบียบ “UN-ECE Regulation 44/04”

7

ภาคผนวก

7.1 กฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย

[http://www.lawreform.go.th/lawreform/eng/index.php?option=com_homelawreformen&task=showtoc&lid=20&gid=6&eword=L&ename=Acts%20of%20Parliament&elawname=Land%20Transportation%20Act,%20B.E.%202522%20\(1979\)](http://www.lawreform.go.th/lawreform/eng/index.php?option=com_homelawreformen&task=showtoc&lid=20&gid=6&eword=L&ename=Acts%20of%20Parliament&elawname=Land%20Transportation%20Act,%20B.E.%202522%20(1979))

7.2 ค่าปรับกรณีฝ่าฝืนกฎหมายจราจร

เนื้อหาต่อไปนี้เป็นตัวอย่างอัตราค่าปรับกรณีกระทำความผิดกฎหมายจราจรภายใต้พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2538) และข้อกำหนดของสำนักงานตำรวจแห่งชาติลงวันที่ 9 กรกฎาคม 2540 และ 3 ธันวาคม 2540 ตามลำดับ

ที่	ความผิด	มาตรา	ค่าปรับ (บาท)
1	ขับชี่ย้อนศร	33, 151	200-500 บาท
2	ขับขึ้นบนช่องทางกึ่งกลาง ยกเว้น 1) มีสิ่งกีดขวางบนช่องจราจรด้านซ้ายหรือช่องจราจรด้านซ้ายถูกปิด 2) เป็นช่องจราจรที่เดินรถทางเดียว 3) ช่องจราจรมีความกว้างน้อยกว่า 6 เมตร	33, 151	200-500 บาท
3	ขับที่ผิดช่องการจราจร	34, 151	200-500 บาท
4	ห้ามขับที่ใกล้ช่องทางเดินรถประจำทาง ยกเว้น 1) มีสิ่งกีดขวางบนช่องจราจรด้านซ้ายหรือช่องจราจรด้านซ้ายถูกปิด 2) เป็นช่องจราจรที่เดินรถทางเดียว 3) จำเป็นต้องเปลี่ยนช่องจราจร 4) เมื่อขับแซง	34, 151	200-500 บาท
5	ขับที่ช้าแต่ไม่ขับที่ใกล้ขอบทางด้านซ้ายให้มากที่สุดเท่าที่จะกระทำได้	35, 157	400-1000 บาท
6	ห้ามขับที่ใกล้ช่องทางเดินรถโดยสารประจำทาง	33, 157	400-1000 บาท
7	การขับที่ในขณะมีนเมา	43, 157	จำคุกสูงสุด 6 เดือน หรือ ปรับ 5000-20000 บาท หรือ ทั้งจำทั้งปรับ

กข.	ความผิด	มาตรา	ค่าปรับ (บาท)
8	ใช้ยาเสพติดขณะขับซึ่งเป็นเหตุให้ได้รับบาดเจ็บสาหัส	43, 157	ระงับใบอนุญาต จำคุก 2-6 ปี ปรับ 40000-120000 บาท
9	ใช้ยาเสพติดขณะขับซึ่งเป็นเหตุให้เสียชีวิต	43, 157	ระงับใบอนุญาต จำคุก 3-10 ปี ปรับ 60000-200000 บาท
10	ขับแข่งโดยไม่ให้สัญญาณที่เหมาะสม (ในกรณีที่ไม่มีการแบ่งช่องจราจร)	44, 148	สูงสุด 500 บาท
11	ขับแข่งโดยที่รถยนต์คันหน้าไม่ได้ให้สัญญาณให้แซงได้	44, 148	สูงสุด 500 บาท
12	ขับแข่งและขับตัดหน้ารถยนต์ข้างหน้าในระยะกระชั้นชิด	44, 148	สูงสุด 500 บาท
13	ขับแข่งด้านซ้าย ยกเว้น (1) รถยนต์คันหน้ากำลังเลี้ยวขวา หรือให้สัญญาณเลี้ยวขวา 2) มีช่องจราจรมากกว่า 2 ช่องจราจร	45, 157	400-1000 บาท
14	ขับแข่งด้านซ้ายในกรณีที่มีช่องจราจรมากกว่า 2 ช่องจราจร และขับตัดหน้ารถยนต์ข้างหน้าในระยะกระชั้นชิด	45, 157	400-1000 บาท
15	ขับแข่งขณะขับขึ้นทางชัน	46, 157	400-1000 บาท
16	ขับแข่งบริเวณทางโค้ง ยกเว้น มีสัญญาณจราจรให้แซงได้	46, 1557	400-1000 บาท
17	ขับแข่งขณะที่รถยนต์อีกคันกำลังจะข้ามสะพาน	46(1), 157	400-1000 บาท
18	ขับแข่งขณะที่รถยนต์อีกคันอยู่ห่างจากทางข้ามน้อยกว่า 30 เมตร	46(2), 157	400-1000 บาท
19	ขับแข่งขณะที่รถยนต์อีกคันอยู่ห่างจากทางร่วมทางแยกน้อยกว่า 30 เมตร	46(2), 157	400-1000 บาท
20	ขับแข่งขณะที่รถยนต์อีกคันอยู่ห่างจากวงเวียนน้อยกว่า 30 เมตร	46(2), 157	400-1000 บาท
21	ขับแข่งขณะที่รถยนต์อีกคันอยู่ห่างจากเกาะกลางถนนน้อยกว่า 30 เมตร	46(2), 157	400-1000 บาท
22	ขับแข่งขณะที่รถยนต์อีกคันอยู่ห่างจากจุดตัดทางรถไฟน้อยกว่า 30 เมตร	46(2), 157	400-1000 บาท
23	ขับแข่งขณะมีหมอก ฝนตก หรือควัน ทำให้มีระยะการมองเห็นต่ำกว่า 60 เมตร	46(3), 157	400-1000 บาท
24	ขับแข่งเมื่อเข้าที่ขับชัน (Critical Zone) หรือเขตปลอดภัย	46(4), 157	400-1000 บาท

รพ	ความผิด	มาตรา	ค่าปรับ (บาท)
25	ขับแซงโดยล้ำเข้าไปในเส้นกึ่งกลาง	47, 157	400-1000 บาท
26	ขับแซงโดยล้ำเข้าไปช่องทางเดินรถโดยสารประจำทาง (ยกเว้นเมื่อมีสิ่งกีดขวาง หรือเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรอนุญาต)	48, 157	400-1000 บาท
27	ขับที่ช้ากีดขวางรถยนต์ซึ่งใช้ความเร็วสูงกว่าและให้สัญญาณว่าต้องการขับแซง	49, 152	สูงสุด 1000 บาท
28	ไม่ให้รถยนต์อีกคันขับแซง แม้ว่าจะสามารถขับแซงได้	49, 152	สูงสุด 1000 บาท
29	ไม่ลดความเร็วเพื่อให้รถยนต์อีกคันที่ขับตามมาแซง	49, 152	สูงสุด 1000 บาท
30	ไม่ให้สัญญาณก่อนเลี้ยว หรือก่อนให้รถยนต์อีกคันขับแซง หรือเปลี่ยนช่องจราจร หรือหยุด	36, 148	สูงสุด 500 บาท
31	ให้สัญญาณในระยะน้อยกว่า 30 เมตรก่อนเลี้ยว เปลี่ยนช่องจราจร จอด หรือหยุด	36, 148	สูงสุด 500 บาท
32	ขณะขับรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ ให้สัญญาณไม่ถูกต้อง ก่อนหยุด เลี้ยว เปลี่ยนช่องจราจร หรือให้รถยนต์คันอื่นขับแซง	38, 148	สูงสุด 500 บาท
33	ขับรถยนต์ไม่ชิดซ้ายเมื่อขับผ่านรถยนต์อีกคันที่สวนมา	38, 148	สูงสุด 500 บาท
34	ไม่ลดความเร็วเมื่อขับผ่านรถยนต์อีกคันที่สวนมาในช่องจราจรที่คับแคบ	39, 151	200-500 บาท
35	ฝ่าฝืนป้ายจราจรเดินทางเดียว	41, 148	สูงสุด 500 บาท
36	ขับที่ขณะหย่อนสมรรถภาพในการขับขี่	43(1), 160	จำคุกสูงสุด 3 เดือน หรือ ปรับ 2000-10000 บาท หรือ ทั้งจำทั้งปรับ
37	ขับที่ขณะมีอาการมึนเมา	43(2), 160	จำคุกสูงสุด 3 เดือน หรือ ปรับ 2000-10000 บาท หรือ ทั้งจำทั้งปรับ
38	ขับที่ในลักษณะผิดปกติวิสัยหรือไม่อาจแลเห็นทางด้านหลังได้มากพอต่อความปลอดภัย	43(5), 160	จำคุกสูงสุด 3 เดือน หรือ ปรับ 2000-10000 บาท หรือ ทั้งจำทั้งปรับ

ท.ล	ความผิด	มาตรา	ค่าปรับ (บาท)
39	ขับรถยนต์โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น	43(8), 160	จำคุกสูงสุด 3 เดือน หรือ ปรับ 2000-10000 บาท หรือ ทั้งจำทั้งปรับ
40	ขับขี่ในลักษณะกีดขวางการจราจร	43(3), 157	400-1000 บาท
41	ขับขี่โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน	43(4), 157	400-1000 บาท
42	ขับขี่คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ เว้นแต่เมื่อเปลี่ยนช่องเดินรถ เลี้ยวรถหรือกลับรถ	43(6), 157	400-1000 บาท
43	ขับขี่บนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควร	43(7), 157	400-1000 บาท
44	ขับขี้ออกจากที่จอดโดยไม่ให้สัญญาณแก่รถยนต์อีกคันที่จอดอยู่หรือกีดขวางคันที่อยู่ข้างหน้า	50, 152	400-1000 บาท
45	ขับขี้ออกจากที่จอดในลักษณะกีดขวางหรือเป็นอันตราย	50, 152	400-1000 บาท
46	ไม่ขับขี่ในช่องทางขวาในระยะ 30 เมตรก่อนเลี้ยวขวา	51(2), 148	สูงสุด 500 บาท
47	เลี้ยวขวาที่ทางร่วมทางแยกโดยไม่ให้รถยนต์ที่สวนมาผ่านไปก่อน	51(2), 148	สูงสุด 500 บาท
48	ขับในลักษณะย้อนศรภายในวงเวียนหรือเกาะกลางถนน	51(23), 148	สูงสุด 500 บาท
49	กลับรถเมื่อมีรถยนต์สวนมาหรือขับตามหลังมาในระยะน้อยกว่า 150 เมตร	52, 151	200-500 บาท
50	เลี้ยวในที่ที่ห้ามเลี้ยว	53(1), 157	200-500 บาท
51	กลับรถในที่ที่ห้ามกลับรถ	53(1), 157	200-500 บาท
52	กลับรถในที่คับขัน ขณะข้ามสะพาน ในเขตปลอดภัย หรือในระยะ 100 เมตรจากสะพาน	53(2), 157	200-500 บาท
53	กลับรถที่ทางแยกทางแยกซึ่งไม่มีสัญญาณจราจรให้กลับรถ	53(3), 157	400-1000 บาท
54	ไม่ให้สัญญาณก่อนหยุดหรือจอด	54, 148	สูงสุด 500 บาท
55	ให้สัญญาณในระยะน้อยกว่า 30 เมตรก่อนหยุดหรือจอด	54, 148	สูงสุด 500 บาท
56	หยุดหรือจอดในลักษณะกีดขวางการจราจร	54, 148	สูงสุด 500 บาท
57	จอดรถทางด้านซ้ายของช่องจราจร	54, 148	สูงสุด 500 บาท
58	จอดในลักษณะที่ไม่ขนานไปกับไหล่ทางหรือขอบทาง	54, 148	สูงสุด 500 บาท

รพ.	ความผิด	มาตรา	ค่าปรับ (บาท)
59	จอดห่างจากไหล่ทางหรือขอบทางเกิน 25 เซนติเมตร	54, 148	สูงสุด 500 บาท
60	ไม่จอดในตำแหน่งที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรกำหนดให้จอด	54, 148	สูงสุด 500 บาท
61	หยุดรถยนต์ในช่องจราจร	55(1), 148	สูงสุด 500 บาท
62	หยุดรถยนต์ขวางทางข้ามของคนเดินเท้า	55(2), 148	สูงสุด 500 บาท
63	หยุดรถยนต์บนสะพานหรือในอุโมงค์	55(3), 148	สูงสุด 500 บาท
64	หยุดรถยนต์ที่ทางร่วมทางแยก	55(4), 148	สูงสุด 500 บาท
65	หยุดรถยนต์ในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามหยุด	55(5), 148	สูงสุด 500 บาท
66	หยุดรถยนต์ตรงปากทางเข้าออกของอาคารหรือทางเดินรถ	55(6), 148	สูงสุด 500 บาท
67	หยุดรถยนต์ในเขตปลอดภัย	55(7), 148	สูงสุด 500 บาท
68	จอดรถยนต์บนทางเท้า	57(1), 148	สูงสุด 500 บาท
69	จอดรถยนต์บนสะพานหรือในอุโมงค์	57(2), 148	สูงสุด 500 บาท
70	จอดรถยนต์ในทางร่วมทางแยก หรือในระยะ 10 เมตร จากทางร่วมทางแยก	57(3), 148	สูงสุด 500 บาท
71	จอดรถยนต์ในทางข้าม หรือในระยะ 3 เมตรจากทางข้าม	57(4), 148	สูงสุด 500 บาท
72	จอดรถยนต์ในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามจอด	57(5), 148	สูงสุด 500 บาท
73	จอดรถยนต์ในระยะ 3 เมตรจากท่อน้ำดับเพลิง	57(6), 148	สูงสุด 500 บาท
74	จอดรถยนต์ในระยะ 10 เมตรจากจากที่ติดตั้งสัญญาณจราจร	57(7), 148	สูงสุด 500 บาท
75	จอดรถยนต์ในระยะ 15 เมตรจากทางรถไฟผ่าน	57(8), 148	สูงสุด 500 บาท
76	จอดรถยนต์ซ้อนกันกับรถอื่นที่จอดอยู่ก่อนแล้ว	57(9), 148	สูงสุด 500 บาท
77	จอดรถยนต์ตรงปากทางเข้าออกของอาคารหรือทางเดินรถ หรือในระยะ 5 เมตรจากช่องจราจร	57(10), 148	สูงสุด 500 บาท
78	จอดรถยนต์ระหว่างเขตปลอดภัยกับขอบทาง หรือในระยะ 10 เมตร นับจากปลายสุดของเขตปลอดภัยทั้งสองข้าง	57(11), 148	สูงสุด 500 บาท
79	จอดรถยนต์ในที่คับขัน	57(12), 148	สูงสุด 500 บาท
80	จอดรถยนต์ในระยะ 15 เมตรก่อนถึงเครื่องหมายหยุดรถประจำทางและเลยเครื่องหมายไปอีก 3 เมตร	57(12), 148	สูงสุด 500 บาท
81	จอดรถยนต์ในระยะ 3 เมตรจากตู้ไปรษณีย์	57(14), 148	สูงสุด 500 บาท
82	จอดรถยนต์ในลักษณะกีดขวางการจราจร	57(15), 148	สูงสุด 500 บาท

ร.บ.	ความผิด	มาตรา	ค่าปรับ (บาท)
83	จอดรถยนต์ในช่องจราจรโดยไม่ดับเครื่องยนต์และไม่ได้ห้ามล้อขณะที่ผู้ขับขี่ไม่อยู่ที่รถยนต์	58, 148	สูงสุด 500 บาท
84	จอดรถยนต์บนช่องจราจรลาดชันโดยไม่หันหน้ารถเข้าขอบทาง	58, 148	สูงสุด 500 บาท
85	ฝ่าฝืนคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจรให้เคลื่อนย้ายรถยนต์ที่หยุดเพื่อให้พ้นจากการกีดขวาง	59, 159	จำคุกสูงสุด 3 เดือน หรือ ปรับ 5000 บาท หรือ ทั้งจำทั้งปรับ
86	หยุดหรือจอดรถยนต์ในช่องจราจรนอกเขตเทศบาล ณ ที่ซึ่งสามารถมองเห็นรถยนต์ได้ในระยะไม่น้อยกว่า 150 เมตร	3, 148	สูงสุด 500 บาท
87	จอดรถยนต์บนช่องจราจรหรือทางเท้า ซึ่งไม่มีแสงสว่างเพียงพอ ไม่ได้เปิดไฟส่องสว่าง หรือไม่ใช้ระบบไฟส่องสว่างตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง	61, 151	200-500 บาท
88	ไม่ลดความเร็วหรือหยุดรถยนต์ในระยะอย่างน้อย 5 เมตรจากทางรถไฟเมื่อมีเครื่องหมายหรือสัญญาณระวางรถไฟแสดงว่ารถไฟกำลังจะผ่าน มีเสียงสัญญาณของรถไฟที่กำลังแล่นผ่านเข้ามา	62, 148	สูงสุด 500 บาท
89	ไม่ลดความเร็วเมื่อขับตามหรือขับผ่านรถนักเรียนซึ่งจอดรับหรือจอดส่งนักเรียน	64, 152	สูงสุด 1000 บาท
90	ขับรถยนต์ด้วยอัตราความเร็วเกินกว่าเครื่องหมายจราจรกำหนด	67, 152	สูงสุด 1000 บาท
91	ขับรถยนต์ด้วยอัตราความเร็วเกินกว่าที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง รถบรรทุกน้ำหนักมากกว่า 1200 กิโลกรัม /รถโดยสาร ขับไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมงในเขตเทศบาล และ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมงนอกเขตเทศบาล ยานพาหนะอื่นนอกจากที่กำหนดไว้ในวรรคก่อน เช่น รถพ่วง (Trailer) ที่มีน้ำหนักเกิน 1200 กิโลกรัม และรถยนต์สามล้อ ต้องขับด้วยอัตราความเร็วสูงสุด 45 กิโลเมตรต่อชั่วโมงในเขตเทศบาล และ 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมงนอกเขตเทศบาล ยานพาหนะอื่นนอกจากที่กำหนดไว้ในวรรค 1 และ 2 หรือ รถจักรยานยนต์ต้องขับด้วยอัตราความเร็วสูงสุด 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมงในเขตเทศบาล และ 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมงนอกเขตเทศบาล	67, 152	สูงสุด 1000 บาท
92	เลี้ยงรถยนต์โดยไม่ลดความเร็ว	68, 148	สูงสุด 500 บาท
93	ไม่ลดความเร็วเพื่อให้รถยนต์คันอื่นแซง	68, 148	สูงสุด 500 บาท

รพ.	ความผิด	มาตรา	ค่าปรับ (บาท)
94	ไม่ลดความเร็วเมื่อขับขึ้นในช่องทางจราจรที่อยู่บนเนินเขา	69, 148	สูงสุด 500 บาท
95	ไม่ลดความเร็วเมื่ออยู่บนสะพานหรือเชิงสะพาน ช่องจราจรที่คับแคบ ทางโค้ง ทางลาดชัน หรือที่คับขัน	69, 148	สูงสุด 500 บาท
96	ไม่ลดความเร็วเมื่อขับขึ้นที่ทางร่วมทางแยก วงเวียน หรือ ทางข้าม	70, 148	สูงสุด 500 บาท
97	เมื่อถึงทางร่วมทางแยก ไม่ให้รถยนต์อีกคันที่อยู่ทางร่วมทางแยก ผ่านไปก่อน	71(1), 148	สูงสุด 500 บาท
98	มาถึงทางร่วมทางแยกพร้อมกับรถยนต์อีกคัน แต่ไม่ให้อีกคัน ซึ่งอยู่ที่ช่องจราจรด้านซ้ายผ่านไปก่อน	71(2), 148	สูงสุด 500 บาท
99	ฝ่าฝืนสัญญาณจราจรที่ติดตั้ง ณ วงเวียน	73, 160	สูงสุด 1000 บาท
100	ขับขึ้นในลักษณะเกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น (ไม่ว่าจะเป็นความผิดของผู้ขับขึ้นหรือไม่) ไม่หยุดรถยนต์เพื่อให้ความช่วยเหลือตามสมควรแก่ผู้อื่น	78, 160	จำคุกสูงสุด 3 เดือน หรือ ปรับ 2000-10000 บาท หรือ ทั้งจำทั้งปรับ
101	ขับขึ้นในลักษณะเกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น (ไม่ว่าจะเป็นความผิดของผู้ขับขึ้นหรือไม่) ไม่หยุดรถยนต์เพื่อให้ความช่วยเหลือตามสมควรแก่ผู้อื่น ไม่แจ้งเหตุต่อเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงทันทีเมื่อมีเหตุการณ์เกิดขึ้น	78, 160	จำคุกสูงสุด 3 เดือน หรือ ปรับ 2000-10000 บาท หรือ ทั้งจำทั้งปรับ
102	ผู้ขับขี่ในลักษณะเกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น (ไม่ว่าจะมีความผิดหรือไม่) ปฏิเสธที่จะแจ้งชื่อ ที่อยู่ และหมายเลขใบอนุญาต ให้ผู้ได้รับบาดเจ็บทราบ	78, 160	จำคุกสูงสุด 3 เดือน หรือ ปรับ 2000-10000 บาท หรือ ทั้งจำทั้งปรับ
103	ผู้ขับขี่ในลักษณะเกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น (ไม่ว่าจะมีความผิดหรือไม่) ปฏิเสธที่จะแจ้งชื่อ ที่อยู่ และหมายเลขใบอนุญาต ให้ผู้ได้รับบาดเจ็บทราบ ไม่แจ้งเหตุต่อเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงทันทีเมื่อมีเหตุการณ์เกิดขึ้น	78, 160	จำคุกสูงสุด 3 เดือน หรือ ปรับ 2000-10000 บาท หรือ ทั้งจำทั้งปรับ
104	ขับขึ้นรถยนต์หรือขี่สัตว์โดยฝ่าฝืนมาตรา 78 เป็นเหตุให้ผู้อื่นบาดเจ็บสาหัสหรือเสียชีวิต	78, 160	จำคุกสูงสุด 6 เดือน หรือ ปรับ 5000-20000 บาท หรือ ทั้งจำทั้งปรับ

ท.	ความผิด	มาตรา	ค่าปรับ (บาท)
105	ในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอ ขับขึ้นบนช่องจราจรโดยไม่เปิดไฟส่องสว่างตามที่กำหนดไว้ในกฎ กระทรวง	11, 148	สูงสุด 500 บาท
106	ให้สัญญาณอื่นนอกเหนือจากเสียงแตรขณะขับขึ้นที่รถยนต์หรือรถ จักรยานยนต์	12(1), 147	สูงสุด 200 บาท
107	ให้สัญญาณอื่นนอกเหนือจากเสียงกระดิ่งขณะขึ้นที่รถจักรยาน	12(3)1, 147	สูงสุด 200 บาท
108	ใช้แสงวับวาบ เสียงสัญญาณไซเรน เสียงนกหวีด เสียงที่ผสม หลายเสียง หรือเสียงดังเกินไปขณะขับขึ้นบนช่องจราจร	13, 152	สูงสุด 1000 บาท
109	ใช้สัญญาณเสียงโดยใช้เสียงยาวหรือซ้ำเกินสมควร	14, 148	สูงสุด 500 บาท
110	ขับขึ้นที่รถบรรทุกของ ซึ่งมีความยาวเกินกว่าตัวรถบรรทุก แต่ไม่มี แสงสว่างเพียงพอ หรือไม่ติดตั้งไฟสัญญาณแสงแดงที่ตอนปลาย สุดของสิ่งบรรทุกนั้น เพื่อให้สามารถมองเห็นได้ในระยะการมอง เห็นอย่างน้อย 150 เมตร	15, 152	สูงสุด 1000 บาท
111	ขับขึ้นที่รถบรรทุกของ ในเวลากลางวัน โดยสิ่งบรรทุกมีความยาว เกินกว่าตัวรถบรรทุก แต่ไม่ติดตั้งสีแดงที่ตอนปลายสุดของสิ่ง บรรทุกนั้น เพื่อให้สามารถมองเห็นได้ในระยะการมองเห็นอย่าง น้อย 150 เมตร	15, 152	สูงสุด 1000 บาท

8

อ้างอิง

- (1) WHO. (2015) *Global Status Report on Road Safety*. Geneva: World Health Organization.
- (2) Institute for Health Metrics and Evaluation. (2010). *Global Burden of Disease 2010*. Retrieved December 1, 2015 from <http://www.healthdata.org/gb>
- (3) United Nations. (2010). *General Assembly Adopts Text Proclaiming Decade of Action for Road Safety (2011-2020) Aimed at Reducing Traffic-Related Deaths, Injuries*. Retrieved December 10, 2015 from <http://www.un.org/press/en/2010/ga10920.doc.htm>
- (4) World Bank. (2015). *Data*. Retrieved December 20, 2015 <http://data.worldbank.org/indicator/AG.LND.TOTL.K2>
- (5) Central Intelligence Agency. (2015). *The World Factbook: Thailand*. Retrieved December 20, 2015 <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/th.html>
- (6) Leeds, J. (2011). *Update: Introduction to the Legal System and Legal Research of the Kingdom of Thailand*. Retrieved December 20, 2015 from <http://www.nyulawglobal.org/globalex/Thailand.html>
- (7) United Nations Children's Fund. (2015). *Thailand: Statistics*. Retrieved December 20, 2015 from http://www.unicef.org/infobycountry/Thailand_statistics.html
- (8) Institute for Health Metrics and Evaluation. (2013). *Thailand*. Retrieved December 20, 2015 from <http://www.healthdata.org/thailand>
- (9) Bliss, T. & Breen, J. (2013). *Road Safety Management Capacity Reviews and Safe System Projects Guidelines, Updated Edition*. Washington, DC: Global Road Safety Facility, World Bank.
- (10) WHO. (2013). *Strengthening Road Safety Legislation: A practice and resource manual for countries*. Geneva: World Health Organization.
- (11) ASEAN-Japan. (2014). Thailand. Retrieved January 5, 2016 from http://www.ajtpweb.org/statistics/Thailand/index_html
- (12) Suriyawongpaisal, P., & Kanchanusut, S. (2003). Road traffic injuries in Thailand: trends, selected underlying determinants and status of intervention. *Injury Control and Safety Promotion*, 10, 95–104.
- (13) WHO. (2006). *Helmets: A Road Safety Manual for Decision Makers and Practitioners*. Geneva, Switzerland: World Health Organization.
- (14) Berecki-Gisolf, J., Yiengprugsawan, V., Kelly, M., McClure, R., Seubsma, S., Sleigh, A., & Thai Cohort Study Team. (2015). The Impact of the Thai Motorcycle Transition on Road Traffic Injury: Thai Cohort Study Results. *PLoSOne*, 10(3): e0120617.

- (15) Department of Highway, Thailand. (2007). *The Study of Traffic Accident Cost in Thailand*. Retrieved December 10, 2015 from http://siteresources.worldbank.org/INTTHAILAND/Resources/333200-1177475763598/Sept07-traffic_accident-full-report.pdf
- (16) WHO. (2011). *Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020*. Retrieved December 10, 2015 from http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/en/
- (17) Prime Minister's Office. (2011). *Prevention and Reduction of Road Accidents*. Bangkok, Thailand: Prime Minister's Office.
- (18) Jantarason, V. (2005). *The Expansion of Government Agencies in Thai Government Management System (in Thai)*.
- (19) ThaiLaws. (n.d.). *Thailand Acts in English*. Retrieved December 10, 2015 from www.thailaws.com
- (20) Thanitcul, S. & Imaizumi, S. (2011). *Legislative Process in Thailand*. Retrieved December 20, 2015 from <http://www.ide.go.jp/English/Publish/Download/Jrp/157.html>
- (21) Leeds, J. (2011). *Introduction to the Legal System and Legal Research of the Kingdom of Thailand*. Retrieved December 20, 2015 <http://www.nyulawglobal.org/globalex/Thailand.html>
- (22) Constitution Project. (2015). *Thailand's Constitution of 2014*. Retrieved December 20, 2015 https://www.constituteproject.org/constitution/Thailand_2014.pdf?lang=en
- (23) Constitution Project. (2015). *Thailand's Constitution of 2007*. Retrieved December 20, 2015 https://www.constituteproject.org/constitution/Thailand_2007.pdf
- (24) Pongtreekaew, K. et al. (2011). *Road Safety Acts Study for Improvement and Implementation (in Thai)*. Bangkok, Thailand: Thai Health Promotion Foundation.
- (25) Ratchatorn, B. et al. (2008). *Structure for Traffic Police to Enforce the Law as Required to Prevent and Improve Road Accidents (in Thai)*. Bangkok, Thailand: Road Safety Group Thailand.
- (26) Srising, P. (2010). *Adequacy of Court Judgment and Punishment in Case of Drunk-driving*. Bangkok, Thailand: Road Safety Group Thailand.
- (27) Kanitpong, K. et al. (2008). *Safe Speed for Safe Driving (in Thai)*. Bangkok: Thailand: Road Safety Group Thailand.
- (28) Duangduen, P. et al. (2014). *Driver's License System Improvements (in Thai)*. Bangkok, Thailand: Department of Land Transport.
- (29) EUR-Lex. (2003). *Directive 2003/20/EC of the European Parliament and of the Council*. Retrieved December 20, 2015 from <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32003L0020>
- (30) iSize. (2013). *Home*. Retrieved December 20, 2015 from <http://www.i-size.org.uk/index.html>
- (31) Foreign Law Bureau. (n.d.). *Unofficial Translation of the Road Traffic Act*. Retrieved December 20, 2015 from [http://web.krisdika.go.th/data/outside/outside21/file/Road_Traffic_Act_BE_2522_\(1979\).pdf](http://web.krisdika.go.th/data/outside/outside21/file/Road_Traffic_Act_BE_2522_(1979).pdf)
- (32) Hyder, A.A., Waters, H., Phillips, T., & Rehwinkel, J. (2007). Exploring the Economics of Motorcycle Helmet Laws- Implications for Low and Middle-Income Countries. *Asia-Pacific Journal of Public Health*, 19(2), 16-22.

- (33) Tsai, M. & Hemenway, D. (1999). Effect of the mandatory helmet law in Taiwan. *Injury Prevention*, 5, 290-291.
- (34) CDC. (2015). *Injury Prevention & Control: Motor Vehicle Safety- Intervention Fact Sheets*. Retrieved December 20, 2015 from <http://www.cdc.gov/motorvehiclesafety/calculator/factsheet/seatbelt.html>
- (35) Shuey, R. & Myers, D. (2008). *Leadership in Road Policing: Road Safety Traffic Enforcement Training Manual*. Retrieved December 20, 2015 from <http://www.afd-ld.org/~handicap-csr/pdf/enforcement-tranning-manual-cam-2008.pdf>



**World Health
Organization**



SEA-Disability-8