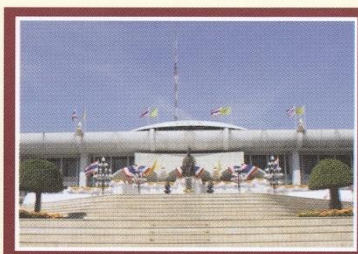




วุฒิสภา



เอกสารประกอบการพิจารณา

ร่าง

พระราชบัญญัติ

จรรยาทางบก (ฉบับที่ ..)

พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)

เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับประกอบการพิจารณา
ของวุฒิสภา

อ.พ. ๘/๒๕๖๔

จัดทำโดย

สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

www.senate.go.th

คำนำ

เอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ได้ศึกษา วิเคราะห์ เปรียบเทียบ และนำเสนอข้อมูลสำคัญที่จำเป็นต่อการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (ปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรทางบก) ซึ่งสภาผู้แทนราษฎร ได้ลงมติเห็นชอบแล้ว ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๓ ครั้งที่ ๕ (สมัยสามัญประจำปี ครั้งที่หนึ่ง) วันพุธที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๔ เพื่อใช้ในราชการวงงานด้านนิติบัญญัติของวุฒิสภา โดยมุ่งเน้น สารประโยชน์ในเชิงอ้างอิงเบื้องต้น สำหรับประกอบการพิจารณาของสมาชิกวุฒิสภา

สำนักกฎหมาย
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
มิถุนายน ๒๕๖๔

เอกสารประกอบการพิจารณา

จัดทำโดย

นายรัช ผาสุข	เลขาธิการวุฒิสภา
ร้อยตำรวจเอกหญิง วิริยญา ประสพสุข	รองเลขาธิการวุฒิสภา
นายทศพร แยม่วงษ์	ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย
นายโสภณ ชาดบุษย์จาร์	ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานกฎหมาย ๒
นางสาวนภพร ขวรงค์กร	นิติกรเชี่ยวชาญ
นางสาวพันธุ์ทิพา หอมทิพย์	วิทยากรชำนาญการ
นางสิริกัญย์ ส่องแสง	เจ้าพนักงานธุรการอาวุโส
นางสาวรัตติกาลญัตต์ น้อยนวม	เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน
นางกาญจนา ผลาชีวะ	เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน
นายพัลลภ วงศ์พานิช	เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน

กลุ่มงานกฎหมาย ๒ สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา โทร. ๐ ๒๘๓๑ ๙๒๙๖

ผลิตโดย

กลุ่มงานการพิมพ์ สำนักการพิมพ์ โทร. ๐ ๒๘๓๑ ๙๔๖๖
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

ท่านสมาชิกวุฒิสภา และผู้สนใจที่มีความประสงค์หรือต้องการที่จะศึกษาเอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติเป็นการล่วงหน้าก่อนวันประชุมวุฒิสภา สามารถสืบค้นข้อมูลเกี่ยวกับเอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติได้จากเว็บไซต์วุฒิสภา www.senate.go.th

สารบัญ

หน้า

ส่วนที่ ๑ สารสำคัญ บทวิเคราะห์ และตารางเปรียบเทียบ

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (ปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรทางบก) (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)	
๑. สารสำคัญของร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (ปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรทางบก) (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)	๑
๒. บทวิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (ปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรทางบก) (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)	๑๑
๓. ตารางเปรียบเทียบพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข) กับร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)	๔๖

ส่วนที่ ๒ ข้อมูลทางวิชาการประกอบการพิจารณา

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (ปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรทางบก) (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)	
๑. การดำเนินการตามมาตรา ๗๗ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย	- ๑ -
๒. บทวิเคราะห์ข้อดีและข้อสังเกตของร่างพระราชบัญญัติ จราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.	- ๘ -
๓. บทสัมภาษณ์ความเห็นทางวิชาการเกี่ยวกับ ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.	- ๙ -
๔. บทความที่เกี่ยวข้อง ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ กับการสร้างความปลอดภัย ให้แก่เด็กที่โดยสารรถยนต์	- ๒๔ -

สารบัญ

หน้า

๕. กฎหมายว่าด้วยจราจรทางบกของประเทศไทย กับการแก้ไขเพิ่มเติม
และการเปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศในประเด็นที่สำคัญ - ๓๐ -
๖. สรุปการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก รอบ ๑๒ เดือน
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ (ตุลาคม ๒๕๖๑ ถึง กันยายน ๒๕๖๒) - ๕๐ -

ภาคผนวก

- : สำเนาหนังสือสภาผู้แทนราษฎร
ด่วนที่สุด ที่ สผ ๐๐๑๔/๗๔๔๓ ลงวันที่ ๒๑ มิถุนายน ๒๕๖๔
เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
กราบเรียน ประธานวุฒิสภา (๑)
- : ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว) (๒)
- : บันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญ
ของร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) (๑๙)

ส่วนที่ ๑

สาระสำคัญ บทวิเคราะห์ และตารางเปรียบเทียบ
ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(ปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมาย
เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรทางบก)
(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



สารสำคัญ

ของร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(ปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรทางบก)

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (ปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรทางบก) ซึ่งคณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๒๑ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) วันพุธที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ ที่ประชุมได้พิจารณาและลงมติในวาระที่หนึ่งรับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัตินี้แล้ว และตั้งกรรมาธิการวิสามัญขึ้นคณะหนึ่งเพื่อพิจารณา เมื่อคณะกรรมการพิจารณาเสร็จแล้ว จึงได้เสนอต่อสภาผู้แทนราษฎร

ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๓ ครั้งที่ ๕ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันพุธที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๔ ที่ประชุมได้พิจารณาในวาระที่สองแล้วลงมติในวาระที่สามเห็นชอบด้วยกับร่างพระราชบัญญัตินี้และให้เสนอต่อวุฒิสภาเพื่อพิจารณาต่อไป ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (ปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรทางบก) มีหลักการและเหตุผล ดังนี้

หลักการ

แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ดังต่อไปนี้

(๑) แก้ไขเพิ่มเติมหลักเกณฑ์การใช้ช่องเดินรถและน้ำหนักของรถที่ไม่ต้องใช้ช่องเดินรถด้านซ้ายสุดหรือใกล้เคียงกับช่องเดินรถประจำทาง (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๓๕)

(๒) ปรับปรุงข้อกำหนดในการขับรถและบทกำหนดโทษสำหรับความผิดดังกล่าว (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๔๓ และเพิ่มมาตรา ๑๕๘/๑)

(๓) กำหนดการตรวจพิสูจน์ผู้ขับขี่หรือบุคคลที่อาจเป็นผู้ขับขี่ซึ่งอยู่ในภาวะหมดสติหรือได้รับอันตรายแก่กายจนไม่อาจให้ความยินยอมในการตรวจสอบการมีสารเสพติดหรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอยู่ในร่างกาย หรือทดสอบการเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น (เพิ่มมาตรา ๔๓ ทวิ/๑ และมาตรา ๑๔๒ วรรคหก และแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๒ วรรคห้า)

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(ปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรทางบก)

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



(๔) ปรับปรุงหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการรื้อร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยและบทกำหนดโทษสำหรับความผิดดังกล่าว (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๒๓ และเพิ่มมาตรา ๑๒๓/๑ มาตรา ๑๒๓/๒ มาตรา ๑๒๓/๓ และมาตรา ๑๕๓/๑)

(๕) ปรับปรุงมาตรการป้องกันการแข่งรถในทางโดยไม่ได้รับอนุญาต (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๓๔ และมาตรา ๑๖๐ ทวิ และเพิ่มมาตรา ๑๓๔/๑ มาตรา ๑๓๔/๒ และมาตรา ๑๖๐ เบญจ)

(๖) ปรับปรุงมาตรการควบคุมการใช้รถที่มีสภาพไม่ถูกต้อง (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๓ และมาตรา ๑๔๓/๑ เพิ่มมาตรา ๑๔๓/๒ และมาตรา ๑๕๖/๑ และยกเลิกมาตรา ๑๔๔)

(๗) ปรับปรุงบทกำหนดโทษและมาตรการลงโทษ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๕ วรรคหนึ่ง มาตรา ๑๔๗ มาตรา ๑๔๘ วรรคหนึ่ง มาตรา ๑๔๙ มาตรา ๑๕๐ มาตรา ๑๕๑ มาตรา ๑๕๒ มาตรา ๑๕๓ มาตรา ๑๕๔ มาตรา ๑๕๕ มาตรา ๑๕๖ มาตรา ๑๕๗ มาตรา ๑๕๗/๑ วรรคหนึ่ง มาตรา ๑๕๘ มาตรา ๑๖๐ และเพิ่มมาตรา ๑๖๐ ทวิ/๑ มาตรา ๑๖๐ ตริ วรรคห้า มาตรา ๑๖๐ ตริ/๑ มาตรา ๑๖๐ ตริ/๒ และมาตรา ๑๖๐ ตริ/๓)

(๘) กำหนดให้ศาลแจ้งคำสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ อันเนื่องมาจากความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก แก่นายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก (เพิ่มมาตรา ๑๖๒/๑)

เหตุผล

โดยที่ในปัจจุบันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยมีสาเหตุส่วนหนึ่งมาจากการที่ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความปลอดภัยในการจราจรทางบก ประกอบกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานแล้ว บทบัญญัติบางประการแห่งพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวไม่เหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน สมควรปรับปรุงมาตรการกฎหมายเพื่อให้สอดคล้องกับสภาพข้อเท็จจริงในการใช้รถใช้ถนนได้อย่างปลอดภัย และให้การป้องกันการกระทำความผิดมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ทั้งในเรื่องการใช้ช่องเดินรถ ลักษณะความผิดในการขับรถ การตรวจสอบหรือทดสอบผู้ขับขี่ หน้าที่การใช้เข็มขัดนิรภัย การป้องกันการแข่งรถในทางโดยไม่ได้รับอนุญาต และการควบคุมการใช้รถที่มีสภาพไม่ถูกต้อง รวมทั้งปรับปรุงบทกำหนดโทษให้มีความเหมาะสม ซึ่งจะเป็นการลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และส่งเสริมให้เกิดความสะดวกรวดและความปลอดภัยในการจราจรทางบก จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(ปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรทางบก)

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (ปรับปรุงมาตรการ
บังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรทางบก) (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มีเนื้อหารวมจำนวน ๔๑ มาตรา สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

๑. ยกเลิกคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ได้มีการนำหลักการ
มาเพิ่มเติมไว้ในร่างพระราชบัญญัตินี้แล้ว (ร่างมาตรา ๓) ดังนี้

(๑) คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๒๒/๒๕๕๘ เรื่อง มาตรการ
ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการแข่งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในทางและการควบคุม
สถานบริการหรือสถานประกอบการที่เปิดให้บริการในลักษณะที่คล้ายกับสถานบริการ ลงวันที่
๒๒ กรกฎาคม พุทธศักราช ๒๕๕๘^๑ เฉพาะข้อ ๑ ข้อ ๒ และข้อ ๓ ซึ่งเป็นส่วนที่แก้ไขหรือเพิ่มเติม
กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก

(๒) คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๔๖/๒๕๕๘ เรื่อง มาตรการ
แก้ไขปัญหาอันเกิดจากการขับขี่ยานพาหนะ ลงวันที่ ๓๐ ธันวาคม พุทธศักราช ๒๕๕๘^๒

โดยการยกเลิกคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติดังกล่าวข้างต้นได้กำหนด
บทเฉพาะกาลเพื่อรองรับบรรดาคำสั่งของเจ้าหน้าที่ที่ออกตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบ
แห่งชาติ ที่ ๒๒/๒๕๕๘^๑ หรือคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๔๖/๒๕๕๘^๒
โดยให้มีผลบังคับได้ต่อไปตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่แต่ละฉบับ แต่ต้องไม่เกินระยะเวลาที่ระบุไว้
ในบทเฉพาะกาลดังกล่าว (ร่างมาตรา ๓๘)

^๑ คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๒๒/๒๕๕๘ เรื่อง มาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหา
การแข่งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในทาง และการควบคุมสถานบริการหรือสถานประกอบการที่เปิดให้บริการ
ในลักษณะที่คล้ายกับสถานบริการ ลงวันที่ ๒๒ กรกฎาคม พุทธศักราช ๒๕๕๘



^๒ คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๔๖/๒๕๕๘ เรื่อง มาตรการแก้ไขปัญหาอันเกิดจากการขับขี่
ยานพาหนะ ลงวันที่ ๓๐ ธันวาคม พุทธศักราช ๒๕๕๘





๒. ให้รถบรรทุก รถบรรทุกคนโดยสาร และรถจักรยานยนต์สามารถใช้ช่องเดินรถด้านขวาได้ในกรณีจำเป็น และแก้ไขเพิ่มเติมน้ำหนักของรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลที่ไม่ต้องใช้ช่องเดินรถด้านซ้ายสุดหรือใกล้เคียงกับช่องเดินรถประจำทาง จากหนึ่งพันหกร้อยกิโลกรัม เป็นสองพันสองร้อยกิโลกรัม (ร่างมาตรา ๔ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๓๕)

๓. ปรับปรุงลักษณะความผิดเกี่ยวกับการขับรถ โดยให้ความในมาตรา ๔๓ (๘) กำหนดเฉพาะความผิดกรณีการขับขี่ในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น และเพิ่มเติมอัตราโทษสำหรับความผิดดังกล่าวให้สูงขึ้น (ร่างมาตรา ๕ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๔๓ และร่างมาตรา ๒๘ เพิ่มมาตรา ๑๕๘/๑)

๔. ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจขอให้แพทย์ตรวจพิสูจน์ผู้ขับขี่หรือบุคคลที่อาจเป็นผู้ขับขี่ที่อยู่ในภาวะหมดสติหรือได้รับอันตรายแก่กายจนไม่อาจให้ความยินยอมในการตรวจสอบการมีสารเสพติดหรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท (ร่างมาตรา ๖ เพิ่มมาตรา ๔๓ ทวิ/๑) หรือการทดสอบความเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น (ร่างมาตรา ๑๒ เพิ่มมาตรา ๑๔๒ วรรคหก) ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายในการตรวจพิสูจน์ดังกล่าวให้สง่าจากงบประมาณตามระเบียบที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงการคลัง

๕. ปรับปรุงหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัย ดังนี้

(๑) กำหนดหน้าที่ของผู้ขับขี่และคนโดยสารให้ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยตลอดเวลาในขณะที่ขับรถยนต์หรือโดยสารรถยนต์แล้วแต่กรณี โดยมีข้อยกเว้นไม่ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยได้ในบางกรณี (ร่างมาตรา ๗ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๒๓)

(๒) กำหนดหลักเกณฑ์เพื่อควบคุมการโดยสารรถนั่งสองแถว รถบรรทุกคนโดยสารขนาดเล็กที่มีการจัดที่นั่งตามความยาวของรถ รถกระบะ รถกึ่งกระบะ หรือรถยนต์อื่นตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนด ให้มีความปลอดภัยยิ่งขึ้น โดยหากได้มีการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ในเรื่องการบรรทุกคนโดยสารและการใช้อัตราความเร็วตามที่กำหนดแล้ว ให้คนโดยสารที่อยู่ในรถนั้น นอกจากคนโดยสารที่นั่งแถวตอนหน้า ได้รับยกเว้นไม่ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัย (ร่างมาตรา ๘ เพิ่มมาตรา ๑๒๓/๑)

(๓) ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ ขับรถยนต์ในขณะที่มีคนโดยสารนั่งแถวตอนหน้าเกินสองคน หรือคนโดยสารที่นั่งแถวตอนหน้าไม่ปฏิบัติหน้าที่เกี่ยวกับการรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยตามที่กำหนด (ร่างมาตรา ๘ เพิ่มมาตรา ๑๒๓/๒)

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(ปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรทางบก)

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



(๔) กำหนดหน้าที่ของผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะหรือรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร เพื่อสินจ้างต้องแจ้งเตือนหรือจัดให้มีการแจ้งเตือนด้วยวิธีการอื่นให้คนโดยสารปฏิบัติหน้าที่เกี่ยวกับการรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยทุกครั้งก่อนออกรถหรือก่อนการใช้เส้นทางตามสภาพของทางตามที่กำหนด (ร่างมาตรา ๘ เพิ่มมาตรา ๑๒๓/๓) ทั้งนี้ หากผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะหรือรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อสินจ้างไม่แจ้งเตือน และมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นเป็นเหตุให้คนโดยสารในรถได้รับอันตรายสาหัสหรือถึงแก่ความตาย ผู้ขับขี่นั้นต้องรับโทษตามที่กำหนด (ร่างมาตรา ๒๒ เพิ่มมาตรา ๑๕๓/๑)

(๕) กำหนดบทเฉพาะกาลเพื่อผ่อนผันให้รถบางประเภทหรือบางลักษณะที่ในปัจจุบันกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกไม่ได้บังคับให้ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยเป็นเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบสำหรับรถดังกล่าว (ร่างมาตรา ๓๖)

๖. ปรับปรุงมาตรการป้องกันการแข่งรถในทาง ดังนี้

(๑) กำหนดให้ผู้ที่รวมกลุ่มหรือมั่วสุมกันในทางหรือสาธารณสถานใกล้ทางพร้อมด้วยรถตั้งแต่ห้าคันขึ้นไป โดยมีการนัดหมายเพื่อแข่งรถในทาง หรือรถที่ใช้ในการรวมกลุ่มหรือมั่วสุมกันมีการปรับแต่งรถให้มีสภาพไม่ถูกต้อง หรือมีพฤติกรรมอย่างหนึ่งอย่างใดอันแสดงให้เห็นว่าจะทำการแข่งรถในทาง ให้ถือว่า ผู้นั้นพยายามแข่งรถในทาง เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าเป็นการกระทำเพื่อการอื่น หรือตนมิได้ร่วมหรือมีส่วนรู้เห็นว่าจะมีการแข่งรถในทาง (ร่างมาตรา ๙ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๓๔)

(๒) ปรับปรุงบทบัญญัติที่กำหนดความผิดฐานเป็นผู้จัด โฆษณา ประกาศ ชักชวน หรือดำเนินการด้วยวิธีการใดเพื่อให้มีการแข่งรถในทางโดยไม่ได้รับอนุญาตตามมาตรา ๑๓๔ (ร่างมาตรา ๑๐ เพิ่มมาตรา ๑๓๔/๑) และกำหนดโทษสำหรับความผิดดังกล่าว (ร่างมาตรา ๓๐ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๖๐ ทวิ)

(๓) กำหนดให้ผู้ที่รับดำเนินการปรับแต่งรถให้มีสภาพไม่ถูกต้อง ไม่ว่าจะมีส่วนสินจ้างหรือไม่ และรถนั้นได้ถูกนำไปใช้ในการแข่งรถในทาง ให้ถือว่า ผู้นั้นเป็นผู้สนับสนุนการแข่งรถในทาง เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่า ตนมิได้มีส่วนรู้เห็นหรือไม่มีเหตุอันควรรู้ว่าจะนำรถดังกล่าวไปใช้ในการแข่งรถในทาง (ร่างมาตรา ๑๐ เพิ่มมาตรา ๑๓๔/๒)

(๔) กำหนดมาตรการป้องกันการกระทำความผิดฐานแข่งรถในทาง เพื่อมิให้กระทำความผิดซ้ำอีก (ร่างมาตรา ๓๔ เพิ่มมาตรา ๑๖๐ เบญจ) ดังนี้

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(ปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรทางบก)

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



๑) กรณีผู้กระทำความผิดมีอายุต่ำกว่ายี่สิบปี ให้ศาลมีอำนาจวางข้อกำหนดให้บิดา มารดา หรือผู้ปกครองระวางผู้ผู้นั้นไม่ผู้กระทำความผิดฐานแข่งรถในทางซ้ำอีก ตลอดเวลาที่ศาลกำหนดซึ่งต้องไม่เกินสามปีและกำหนดจำนวนเงินตามที่เห็นสมควรซึ่งบิดา มารดา หรือผู้ปกครองจะต้องชำระต่อศาลไม่เกินครั้งละห้าหมื่นบาท ในเมื่อผู้นั้นกระทำความผิดฐานแข่งรถในทางซ้ำอีก และให้นำมาตรา ๗๗^๓ แห่งประมวลกฎหมายอาญามาใช้บังคับโดยอนุโลม

ถ้าผู้กระทำความผิดอาศัยอยู่กับบุคคลอื่น และศาลเห็นว่าไม่สมควรจะเรียกบิดา มารดา หรือผู้ปกครองมาวางข้อกำหนด ศาลจะเรียกบุคคลที่ผู้นั้นอาศัยอยู่มาสอบถามว่าจะยอมรับข้อกำหนดหรือไม่ก็ได้ ถ้าบุคคลที่ผู้นั้นอาศัยอยู่ยอมรับข้อกำหนด ก็ให้ศาลมีอำนาจวางข้อกำหนด

๒) กรณีผู้กระทำความผิดมีอายุตั้งแต่สิบแปดปีขึ้นไป ให้ศาลมีอำนาจสั่งให้ผู้กระทำความผิดทำทัณฑ์บน โดยกำหนดจำนวนเงินไม่เกินห้าหมื่นบาท ว่าผู้นั้นจะไม่กระทำความผิดฐานแข่งรถในทางซ้ำอีก ตลอดเวลาที่ศาลกำหนดซึ่งต้องไม่เกินสองปี และจะสั่งให้มีประกันด้วยหรือไม่ก็ได้ ทั้งนี้ ถ้าผู้ทำทัณฑ์บนกระทำความผิดทัณฑ์บน ให้นำมาตรา ๔๗^๔ แห่งประมวลกฎหมายอาญามาใช้บังคับโดยอนุโลม

^๓ ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๗๗ บัญญัติไว้ว่า

“มาตรา ๗๗ ในกรณีที่ศาลวางข้อกำหนดให้บิดามารดา ผู้ปกครองหรือบุคคลที่เด็กนั้นอาศัยอยู่ ระวางเด็กนั้นไม่ให้ก่อเหตุร้ายตามความในมาตรา ๗๔ (๒) ถ้าเด็กนั้นก่อเหตุร้ายขึ้นภายในเวลาในข้อกำหนด ศาลมีอำนาจบังคับบิดามารดา ผู้ปกครองหรือบุคคลที่เด็กนั้นอาศัยอยู่ ให้ชำระเงินไม่เกินจำนวนในข้อกำหนดนั้น ภายในเวลาที่ศาลเห็นสมควร ถ้าบิดามารดาผู้ปกครองหรือบุคคลที่เด็กนั้นอาศัยอยู่ไม่ชำระเงิน ศาลจะสั่งให้ยึดทรัพย์สินของบิดามารดา ผู้ปกครองหรือบุคคลที่เด็กนั้นอาศัยอยู่เพื่อใช้เงินที่จะต้องชำระก็ได้

ในกรณีที่ศาลได้บังคับให้บิดามารดา ผู้ปกครองหรือบุคคลที่เด็กนั้นอาศัยอยู่ชำระเงินตามข้อกำหนดแล้วนั้น ถ้าศาลมิได้เปลี่ยนแปลงแก้ไขคำสั่งที่ได้วางข้อกำหนดนั้นเป็นอย่างอื่นตามความในมาตรา ๗๔ วรรคท้าย ก็ให้ข้อกำหนดนั้นคงใช้บังคับได้ต่อไปจนสิ้นเวลาที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดนั้น”

^๔ ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๔๗ บัญญัติไว้ว่า

“มาตรา ๔๗ ถ้าผู้ทำทัณฑ์บนตามความในมาตรา ๔๖ กระทำความผิดทัณฑ์บน ให้ศาลมีอำนาจสั่งให้ผู้นั้นชำระเงินไม่เกินจำนวนที่ได้กำหนดไว้ในทัณฑ์บน ถ้าผู้นั้นไม่ชำระให้นำบทบัญญัติในมาตรา ๒๙ และมาตรา ๓๐ มาใช้บังคับ”

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(ปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรทางบก)

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



๗. ปรับปรุงมาตรการควบคุมการใช้รถที่มีสภาพไม่ถูกต้อง ให้มีความชัดเจน และสอดคล้องกับข้อเท็จจริงยิ่งขึ้น ดังนี้

(๑) ในกรณีที่รถมีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงและหากให้ใช้รถต่อไปอาจเกิดอันตรายได้โดยชัดแจ้ง ให้เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจสั่งห้ามการใช้รถนั้น และผู้ขับขี่ต้องนำรถดังกล่าวให้พ้นทางเดินรถโดยเร็วที่สุด

(๒) ในกรณีที่รถมีสภาพไม่ถึงกับไม่ปลอดภัยในการใช้ ให้เจ้าพนักงานจราจรสั่งระงับการใช้รถเป็นการชั่วคราว โดยให้เจ้าของรถ ผู้ครอบครองรถ หรือผู้ขับขี่นำรถดังกล่าวไปซ่อมแซมหรือปรับปรุงให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด แต่ต้องไม่น้อยกว่าสิบห้าวัน และไม่เกินหกสิบวัน โดยในระหว่างระยะเวลาดังกล่าวให้ใช้รถได้ไปพลางก่อน

คำสั่งของเจ้าพนักงานจราจรตาม (๑) และ (๒) ให้ถือเป็นคำสั่งของนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และให้นำบทกำหนดโทษที่เกี่ยวข้องกับการฝ่าฝืนคำสั่งของนายทะเบียนมาใช้บังคับกับผู้ฝ่าฝืนคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจรดังกล่าวด้วย (ร่างมาตรา ๑๓ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๓) ทั้งนี้ ในการออกคำสั่งดังกล่าว ให้เจ้าพนักงานจราจรติดเครื่องหมายแสดงคำสั่งไว้ที่ตัวรถในลักษณะที่เห็นได้อย่างชัดเจน (ร่างมาตรา ๑๔ ยกเลิกมาตรา ๑๔๓ ทวิ และเพิ่มมาตรา ๑๔๓/๑) และเมื่อมีการซ่อมแซมหรือปรับปรุงแก้ไขรถและผ่านการตรวจสอบสภาพแล้ว ให้นายทะเบียนมีคำสั่งอนุญาตให้ใช้รถนั้นต่อไปได้ และให้ปลดป้ายคำสั่งดังกล่าว (ร่างมาตรา ๑๕ เพิ่มมาตรา ๑๔๓/๒ และร่างมาตรา ๑๖ ยกเลิกมาตรา ๑๔๔) รวมทั้งกำหนดโทษแก่ผู้ที่เปลี่ยนแปลง ย้าย ทำลาย ปิดบัง หรือกระทำให้เสียหายด้วยประการใด ๆ แก่เครื่องหมายแสดงคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจรดังกล่าวด้วย (ร่างมาตรา ๒๕ เพิ่มมาตรา ๑๕๖/๑)

นอกจากนี้ ยังได้กำหนดบทเฉพาะกาลเพื่อรองรับคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรที่ได้สั่งให้ซ่อมแซมหรือแก้ไขรถที่มีสภาพไม่ถูกต้องที่ออกตามมาตรา ๑๔๓ เดิม หรือคำสั่งระงับการใช้รถเป็นการชั่วคราวที่ออกตามมาตรา ๑๔๓ ทวิ เดิม ให้คงมีผลใช้บังคับต่อไปจนกว่าจะสิ้นระยะเวลาตามคำสั่งนั้นแต่ต้องไม่เกินหกเดือนนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๓๗)

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(ปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรทางบก)

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



๘. ปรับปรุงบทกำหนดโทษ ดังนี้

(๑) ปรับปรุงเฉพาะอัตราโทษปรับสำหรับความผิดที่มีอัตราโทษไม่สูงกว่าความผิดลหุโทษ (ร่างมาตรา ๑๘ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๗ มาตรา ๑๔๙ มาตรา ๑๕๑ มาตรา ๑๕๓ มาตรา ๑๕๕ และมาตรา ๑๕๘ ร่างมาตรา ๒๖ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๗ และร่างมาตรา ๒๗ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๗/๑ วรรคหนึ่ง)

(๒) ปรับปรุงบทกำหนดโทษเพื่อให้สอดคล้องกับการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ โดยร่างพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๑๙ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๘ วรรคหนึ่ง ร่างมาตรา ๒๐ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๐ ร่างมาตรา ๒๑ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๒ และร่างมาตรา ๒๓ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๔)

(๓) เพิ่มเติมบทกำหนดโทษสำหรับความผิดฐานขับรถในขณะถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามมาตราการบันทึกระยะความประพฤติในการขับรถ (ร่างมาตรา ๒๔ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๖) และกำหนดให้ความผิดฐานนี้ เป็นความผิดที่พนักงานสอบสวนไม่มีอำนาจเปรียบเทียบหรือว่ากล่าวตักเตือน (ร่างมาตรา ๑๗ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๕ วรรคหนึ่ง)

(๔) ปรับปรุงบทกำหนดโทษสำหรับความผิดฐานขับรถก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่นและไม่หยุดรถเพื่อให้ความช่วยเหลือตามสมควร โดยหากศาลจะมีคำพิพากษาลงโทษผู้ขับขี่ดังกล่าวในความผิดฐานขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้บุคคลอื่นถึงแก่ความตายหรือได้รับอันตรายสาหัสตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๒๙๑ หรือมาตรา ๓๐๐^๕ ถ้าปรากฏว่าผู้ขับขี่ไม่ให้การช่วยเหลือตามสมควรหรือไม่แสดงตัวต่อตำรวจ ณ สถานที่เกิดเหตุแล้ว ให้ศาลพิพากษาเพิ่มโทษที่จะลงแก่ผู้นั้นอีกกึ่งหนึ่งของโทษที่ศาลกำหนดสำหรับความผิดนั้น (ร่างมาตรา ๒๙ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๖๐)

^๕ ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๒๙๑ หรือมาตรา ๓๐๐ บัญญัติไว้ว่า

“มาตรา ๒๙๑ ผู้ใดกระทำโดยประมาท และการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบปี และปรับไม่เกินสองแสนบาท

มาตรา ๓๐๐ ผู้ใดกระทำโดยประมาท และการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นรับอันตรายสาหัส ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(ปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรทางบก)

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



(๕) เพิ่มโทษกรณีผู้ขับขี่ที่ขับรถโดยไม่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ หรือขับรถในระหว่างถูกสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ หรือถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ หากศาลจะมีคำพิพากษาลงโทษผู้ขับขี่ดังกล่าวในความผิดฐานขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้บุคคลอื่นถึงแก่ความตายหรือได้รับอันตรายสาหัสตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๒๙๑ หรือมาตรา ๓๐๐ แล้ว ให้ศาลเพิ่มโทษที่จะลงแก่ผู้นั้นอีกกึ่งหนึ่งของโทษที่ศาลกำหนดสำหรับความผิดนั้น (ร่างมาตรา ๓๑ เพิ่มมาตรา ๑๖๐ ทวิ/๑)

(๖) ปรับปรุงกำหนดโทษสำหรับความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ดังนี้

๑) กรณีผู้กระทำความผิดเป็นผู้ขับขี่รถสาธารณะหรือรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อสินจ้าง ต้องระวางโทษสูงกว่าที่กำหนดอีกหนึ่งในสาม (ร่างมาตรา ๓๒ เพิ่มมาตรา ๑๖๐ ทรี วรรคห้า)

๒) กรณีเป็นการกระทำความผิดซ้ำภายในสองปีนับแต่วันที่กระทำความผิดครั้งแรก ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี และปรับตั้งแต่ห้าหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ (ร่างมาตรา ๓๓ เพิ่มมาตรา ๑๖๐ ทรี/๑) รวมทั้งให้ศาลลงโทษจำคุกและปรับด้วยเสมอเว้นแต่ผู้กระทำความผิดนั้นมีอายุไม่เกินสิบแปดปีในวันที่กระทำความผิดครั้งหลัง (ร่างมาตรา ๓๓ เพิ่มมาตรา ๑๖๐ ทรี/๓)

๓) กรณีผู้กระทำความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ดังกล่าวนั้น เป็นการขับรถโดยไม่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ หรือใบอนุญาตขับขี่ถูกพักใช้หรือเพิกถอนด้วยแล้ว ต้องระวางโทษสูงกว่าที่กฎหมายกำหนดสำหรับความผิดนั้นอีกหนึ่งในสาม ทั้งนี้ หากกรณีดังกล่าวเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ อันตรายสาหัส หรือถึงแก่ความตาย ให้ศาลพิพากษาเพิ่มโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดอีกกึ่งหนึ่งของโทษที่ศาลกำหนดสำหรับความผิดนั้น (ร่างมาตรา ๓๓ เพิ่มมาตรา ๑๖๐ ทรี/๒)

๙. กำหนดให้ศาลแจ้งคำสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ อันเนื่องมาจากความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก ให้นายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก แล้วแต่กรณี ทั้งนี้ เพื่อให้นายทะเบียนรับทราบคำสั่งดังกล่าวและดำเนินการตามกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป (ร่างมาตรา ๓๕ เพิ่มมาตรา ๑๖๒/๑)

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(ปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรทางบก)

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



๑๐. กำหนดบทเฉพาะกาลเพื่อรองรับกฎหมายลำดับรองหรือคำสั่งใดที่ออกตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ที่ใช้บังคับอยู่ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ โดยให้ใช้บังคับได้ต่อไปเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับที่ได้แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๓๙) นอกจากนี้ ยังได้กำหนดบทเฉพาะกาลเพื่อเร่งรัดการออกกฎหมายลำดับรองหรือคำสั่งตามมาตรา ๔๓ (๙) มาตรา ๔๓ ทวิ/๑ มาตรา ๑๒๓ มาตรา ๑๒๓/๑ มาตรา ๑๒๓/๓ มาตรา ๑๔๓ และมาตรา ๑๔๓/๑ โดยให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๔๐)

๑๑. ให้นายกรัฐมนตรีเป็นผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๔๑)

**บทวิเคราะห์****ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.****(ปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรทางบก)****(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)****๑. เหตุผลที่จำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้**

โดยที่ในปัจจุบันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศมีสาเหตุส่วนหนึ่งมาจากการที่ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความปลอดภัยในการจราจรทางบก ประกอบกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานแล้ว บทบัญญัติบางประการแห่งพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวไม่เหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน สมควรปรับปรุงมาตรการกฎหมายเพื่อให้สอดคล้องกับสภาพข้อเท็จจริงในการใช้รถใช้ถนนได้อย่างปลอดภัย และให้การป้องกันการกระทำความผิดมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ทั้งในเรื่องการใช้ช่องเดินรถ ลักษณะความผิดในการขับรถ การตรวจสอบหรือทดสอบผู้ขับขี่ หน้าที่การใช้เข็มขัดนิรภัย การป้องกันการแข่งรถในทางโดยไม่ได้รับอนุญาต และการควบคุมการใช้รถที่มีสภาพไม่ถูกต้อง รวมทั้งปรับปรุงบทกำหนดโทษให้มีความเหมาะสม ซึ่งจะเป็นการลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และส่งเสริมให้เกิดความสะดวกและความปลอดภัยในการจราจรทางบก จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

๒. ประเด็นสำคัญจากการอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่หนึ่งและวาระที่สอง**๒.๑ วาระที่หนึ่ง ชั้นรับหลักการ^๖****๒.๑.๑ การเสนอร่างพระราชบัญญัติ**

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (ปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรทางบก) เสนอโดยคณะรัฐมนตรี ต่อประธานสภาผู้แทนราษฎร เมื่อวันที่ ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ และได้เข้าสู่การพิจารณา

^๖ สามารถสืบค้นร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) เอกสารแนบระเบียบวาระ เอกสารประกอบการพิจารณา บันทึกการประชุมสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่หนึ่ง ชั้นรับหลักการ และบันทึกการออกเสียงลงคะแนนของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ได้จากเว็บไซต์ E-Library ห้องสมุดอิเล็กทรอนิกส์ สำนักวิชาการ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร <http://library2.parliament.go.th/library/home.html> หรือสแกนข้อมูลผ่าน QR CODE หมายเลข ๑ ถึง ๖ ในหน้าที่ ๒๘ และ ๒๙

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.**(ปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรทางบก)****(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)**



ของที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๒๑ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) เมื่อวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔

๒.๑.๒ สารสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ

รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นายอธิรัฐ รัตนเศรษฐ) ได้แถลงถึงหลักการและเหตุผลของร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (ปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรทางบก) สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

หลักการคือ แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ดังต่อไปนี้

(๑) แก้ไขเพิ่มเติมหลักเกณฑ์การใช้ช่องเดินรถและน้ำหนักของรถที่ไม่ต้องใช้ช่องเดินรถด้านซ้ายสุดหรือใกล้เคียงกับช่องเดินรถประจำทาง (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๓๕)

(๒) ปรับปรุงข้อห้ามในการขับรถและบทกำหนดโทษสำหรับความผิดดังกล่าว (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๔๓ และเพิ่มมาตรา ๑๕๘/๑)

(๓) กำหนดการตรวจพิสูจน์ผู้ขับขี่หรือบุคคลที่อาจเป็นผู้ขับขี่ซึ่งอยู่ในภาวะหมดสติหรือได้รับอันตรายแก่กายจนไม่อาจให้ความยินยอมในการตรวจสอบการมีสารเสพติดหรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอยู่ในร่างกาย หรือทดสอบการเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น (เพิ่มมาตรา ๔๓ ทวิ/๑ และมาตรา ๑๔๒ วรรคหก และแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๒ วรรคห้า)

(๔) ปรับปรุงหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการรื้อร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยและบทกำหนดโทษสำหรับความผิดดังกล่าว (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๒๓ และเพิ่มมาตรา ๑๒๓/๑ มาตรา ๑๒๓/๒ มาตรา ๑๒๓/๓ และมาตรา ๑๕๓/๑)

(๕) ปรับปรุงมาตรการป้องกันการแข่งรถในทางโดยไม่ได้รับอนุญาต (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๓๔ และมาตรา ๑๖๐ ทวิ และเพิ่มมาตรา ๑๓๔/๑ มาตรา ๑๓๔/๒ และมาตรา ๑๖๐ เบญจ)

(๖) ปรับปรุงมาตรการควบคุมการใช้รถที่มีสภาพไม่ถูกต้อง (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๓ และมาตรา ๑๔๓/๑ เพิ่มมาตรา ๑๔๓/๒ และมาตรา ๑๕๖/๑ และยกเลิกมาตรา ๑๔๔)

(๗) ปรับปรุงบทกำหนดโทษและมาตรการลงโทษ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๕ วรรคหนึ่ง มาตรา ๑๔๗ มาตรา ๑๔๘ วรรคหนึ่ง มาตรา ๑๔๙ มาตรา ๑๕๐ มาตรา ๑๕๑ มาตรา ๑๕๒ มาตรา ๑๕๓ มาตรา ๑๕๔ มาตรา ๑๕๕ มาตรา ๑๕๖ มาตรา ๑๕๗ มาตรา ๑๕๗/๑ วรรคหนึ่ง มาตรา ๑๕๘ มาตรา ๑๖๐ และเพิ่มมาตรา ๑๖๐ ทวิ/๑ มาตรา ๑๖๐ ตริ วรรคห้า มาตรา ๑๖๐ ตริ/๑ มาตรา ๑๖๐ ตริ/๒ และมาตรา ๑๖๐ ตริ/๓)

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(ปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรทางบก)

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



(๘) กำหนดให้ศาลแจ้งคำสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ อันเนื่องมาจากความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก แก่นายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก (เพิ่มมาตรา ๑๖๒/๑)

สำหรับเหตุผลที่จำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้คือ โดยที่ในปัจจุบันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศมีสาเหตุส่วนหนึ่งมาจากการที่ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความปลอดภัยในการจราจรทางบก ประกอบกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานแล้ว บทบัญญัติบางประการแห่งพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวไม่เหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน สมควรปรับปรุงมาตรการกฎหมายเพื่อให้สอดคล้องกับสภาพข้อเท็จจริงในการใช้รถใช้ถนนได้อย่างปลอดภัยและให้การป้องกันการกระทำความผิดมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ทั้งในเรื่องการใช้ช่องเดินรถ ลักษณะความผิดในการขับรถ การตรวจสอบหรือทดสอบผู้ขับขี่ หน้าที่การใช้เข็มขัดนิรภัย การป้องกันการแข่งรถในทางโดยไม่ได้รับอนุญาต และการควบคุมการใช้รถที่มีสภาพไม่ถูกต้อง รวมทั้งปรับปรุงบทกำหนดโทษให้มีความเหมาะสม ซึ่งจะเป็นการลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและส่งเสริมให้เกิดความสะดวกรวดและความปลอดภัยในการจราจรทางบก จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (ปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรทางบก) (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) มีเนื้อหารวมจำนวน ๔๓ มาตรา สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้^๗

(๑) ยกเลิกคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ได้มีการนำหลักการมาเพิ่มเติมไว้ในร่างพระราชบัญญัตินี้แล้ว (ร่างมาตรา ๓) ดังนี้

(๑.๑) คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๒๒/๒๕๕๘ เรื่อง มาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการแข่งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในทาง และการควบคุมสถานบริการหรือสถานประกอบการที่เปิดให้บริการในลักษณะที่คล้ายกับสถานบริการ ลงวันที่ ๒๒ กรกฎาคม พุทธศักราช ๒๕๕๘^๘ เฉพาะข้อ ๑ ข้อ ๒ และข้อ ๓ ซึ่งเป็นส่วนที่แก้ไขหรือเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก

^๗ สามารถดูพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ได้จากเว็บไซต์สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา <https://www.krisdika.go.th/librarian/get?sysid=570840&ext=pdf> หรือสแกนข้อมูลผ่าน QR CODE หมายเลข ๖ หน้า ๒๙

^๘ อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ ๑. หน้า ๓.



(๑.๒) คำสั่งหัวหน้าคณะกรรมการรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๔๖/๒๕๕๘ เรื่อง มาตรการแก้ไขปัญหาค่าเงินบาทจากการขยับขึ้นค่าเงินบาท ลงวันที่ ๓๐ ธันวาคม พุทธศักราช ๒๕๕๘^๙

โดยการยกเลิกคำสั่งหัวหน้าคณะกรรมการรักษาความสงบแห่งชาติดังกล่าวข้างต้นได้กำหนดบทเฉพาะกาลเพื่อรองรับบรรดาค่าเงินบาทของเจ้าหน้าที่ที่ออกตามคำสั่งหัวหน้าคณะกรรมการรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๒๒/๒๕๕๘^๙ หรือคำสั่งหัวหน้าคณะกรรมการรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๔๖/๒๕๕๘^๙ โดยให้มีผลบังคับได้ต่อไปตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่แต่ละฉบับ แต่ต้องไม่เกินระยะเวลาที่ระบุไว้ในบทเฉพาะกาลดังกล่าว (ร่างมาตรา ๔๐)

(๒) ให้รถบรรทุก รถบรรทุกคนโดยสาร และรถจักรยานยนต์สามารถใช้ช่องเดินรถด้านขวาได้ในกรณีจำเป็น และแก้ไขเพิ่มเติมน้ำหนักของรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลที่ไม่ต้องใช้ช่องเดินรถด้านซ้ายสุดหรือใกล้เคียงกับช่องเดินรถประจำทาง จากหนึ่งพันหกร้อยกิโลกรัม เป็นสองพันสองร้อยกิโลกรัม (ร่างมาตรา ๔ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๓๕)

(๓) ปรับปรุงลักษณะความผิดเกี่ยวกับการขับรถ โดยให้ความในมาตรา ๔๓ (๘) กำหนดเฉพาะความผิดกรณีการขับขีในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น และเพิ่มเติมอัตราโทษสำหรับความผิดดังกล่าวให้สูงขึ้น ส่วนการขับขีที่อาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ผู้อื่นได้แยกนำไปรวมกับเรื่องการขับขีในลักษณะกีดขวางการจราจรในมาตรา ๔๓ (๓) เนื่องจากเป็นลักษณะความผิดที่ใกล้เคียงกัน (ร่างมาตรา ๕ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๔๓ และร่างมาตรา ๒๘ เพิ่มมาตรา ๑๕๘/๑)

(๔) ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจขอให้แพทย์ตรวจพิสูจน์ผู้ขับขีหรือบุคคลที่อาจเป็นผู้ขับขีที่อยู่ในภาวะหมดสติหรือได้รับอันตรายแก่กายจนไม่อาจให้ความยินยอมในการตรวจสอบการมีสารเสพติดหรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท (ร่างมาตรา ๖ เพิ่มมาตรา ๔๓ ทวิ/๑) หรือการทดสอบความเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น (ร่างมาตรา ๑๒ เพิ่มมาตรา ๑๔๒ วรรคหก) ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายในการตรวจพิสูจน์ดังกล่าวให้ส่งจ่ายจากงบประมาณตามระเบียบที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงการคลัง

(๕) ปรับปรุงหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัย ดังนี้

(๕.๑) กำหนดหน้าที่ของผู้ขับขีและคนโดยสารให้ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยตลอดเวลาในขณะที่ขับรถยนต์หรือโดยสารรถยนต์แล้วแต่กรณี โดยมีข้อยกเว้นไม่ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยได้ในบางกรณี (ร่างมาตรา ๗ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๒๓)

^๙ อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ ๒. หน้า ๓.



(๕.๒) กำหนดหลักเกณฑ์เพื่อควบคุมการโดยสารรถนั่งสองแถว รถบรรทุกคนโดยสารขนาดเล็กที่มีการจัดที่นั่งตามความยาวของรถ รถกระบะ รถกึ่งกระบะ หรือรถยนต์อื่นตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนด ให้มีความปลอดภัยยิ่งขึ้น โดยหากได้มีการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ในเรื่องการบรรทุกคนโดยสารและการใช้อัตราความเร็วตามที่กำหนดแล้ว ให้คนโดยสารที่อยู่ในรถนั้น นอกจากคนโดยสารที่นั่งแถวตอนหน้า ได้รับยกเว้นไม่ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัย (ร่างมาตรา ๘ เพิ่มมาตรา ๑๒๓/๑)

(๕.๓) ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถยนต์ในขณะที่มีคนโดยสารนั่งแถวตอนหน้าเกินสองคน หรือคนโดยสารที่นั่งแถวตอนหน้าไม่ปฏิบัติหน้าที่เกี่ยวกับการรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยตามที่กำหนด (ร่างมาตรา ๘ เพิ่มมาตรา ๑๒๓/๒)

(๕.๔) กำหนดหน้าที่ของผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะหรือรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อสินค้าจ้างต้องแจ้งเตือนหรือจัดให้มีการแจ้งเตือนด้วยวิธีการอื่นให้คนโดยสารปฏิบัติหน้าที่เกี่ยวกับการรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยทุกครั้งก่อนออกรถหรือก่อนการใช้เส้นทางตามสภาพของทางตามที่กำหนด (ร่างมาตรา ๘ เพิ่มมาตรา ๑๒๓/๓) ทั้งนี้ หากผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะหรือรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อสินค้าจ้างไม่แจ้งเตือน และมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นเป็นเหตุให้คนโดยสารในรถได้รับอันตรายสาหัสหรือถึงแก่ความตาย ผู้ขับขี่นั้นต้องรับโทษตามที่กำหนด (ร่างมาตรา ๒๒ เพิ่มมาตรา ๑๕๓/๑)

(๕.๕) กำหนดบทเฉพาะกาลเพื่อผ่อนผันให้รถบางประเภทหรือบางลักษณะที่ในปัจจุบันกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกไม่ได้บังคับให้ติดตั้งเข็มขัดนิรภัยเป็นเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบสำหรับรถดังกล่าว ให้สามารถโดยสารรถนั้นโดยไม่ต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติเรื่องการรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยเป็นระยะเวลาสองปีนับตั้งแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ โดยเจ้าของรถต้องนำรถไปติดตั้งเข็มขัดนิรภัยให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาดังกล่าว อย่างไรก็ตาม หากรถยนต์มีลักษณะหรือโครงสร้างทางวิศวกรรมที่ไม่สามารถติดตั้งเข็มขัดนิรภัย เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถก็สามารถขอรับยกเว้นจากนายทะเบียนได้ แต่ต้องใช้รถภายใต้หลักเกณฑ์ที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด รวมทั้งกำหนดโทษแก่ผู้ที่เปลี่ยนแปลง ย้าย ทำลาย ปิดบัง หรือกระทำให้เสียหายด้วยประการใด ๆ แก่เครื่องหมายแสดงการผ่อนผัน หรือเครื่องหมายแสดงการยกเว้นดังกล่าวด้วย (ร่างมาตรา ๓๖ ถึงร่างมาตรา ๓๘)

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(ปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรทางบก)

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



(๖) ปรับปรุงมาตรการป้องกันการแข่งรถในทาง ดังนี้

(๖.๑) กำหนดให้ผู้ที่รวมกลุ่มหรือม้าสูมกันในทาง พร้อมด้วยรถตั้งแต่ห้าคันขึ้นไป โดยมีการนัดหมายเพื่อแข่งรถในทาง หรือรถที่ใช้ในการรวมกลุ่มหรือม้าสูมกันมีการปรับแต่งรถให้มีสภาพไม่ถูกต้อง หรือมีพฤติกรรมอย่างหนึ่งอย่างใดอันแสดงให้เห็นว่าจะทำการแข่งรถในทาง ให้ถือว่าผู้นั้นพยายามแข่งรถในทาง เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่า เป็นการกระทำเพื่อการอื่นหรือตนมิได้ร่วมหรือมีส่วนรู้เห็นว่าจะมีการแข่งรถในทาง (ร่างมาตรา ๙ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๓๔)

(๖.๒) ปรับปรุงบทบัญญัติที่กำหนดความผิดฐานเป็นผู้จัด โฆษณา ประกาศ ชักชวน หรือดำเนินการด้วยวิธีการใดเพื่อให้มีการแข่งรถในทางโดยไม่ได้รับอนุญาต (ร่างมาตรา ๑๐ เพิ่มมาตรา ๑๓๔/๑) และกำหนดโทษสำหรับความผิดดังกล่าว (ร่างมาตรา ๓๐ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๖๐ ทวิ)

(๖.๓) กำหนดให้ผู้ที่รับดำเนินการปรับแต่งรถให้มีสภาพไม่ถูกต้องไม่ว่าจะมีสินจ้างหรือไม่ และรถนั้นได้ถูกนำไปใช้ในการแข่งรถในทาง ให้ถือว่าผู้นั้นเป็นผู้สนับสนุนการแข่งรถในทาง เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่า ตนมิได้มีส่วนรู้เห็นหรือไม่มีเหตุอันควรรู้ว่าจะนำรถดังกล่าวไปใช้ในการแข่งรถในทาง (ร่างมาตรา ๑๐ เพิ่มมาตรา ๑๓๔/๒)

(๖.๔) กำหนดมาตรการป้องกันการกระทำความผิดฐานแข่งรถในทาง เพื่อมิให้กระทำความผิดซ้ำอีก (ร่างมาตรา ๓๔ เพิ่มมาตรา ๑๖๐ เบญจ) ดังนี้

๑) กรณีผู้กระทำความผิดมีอายุไม่เกินยี่สิบปี ให้ศาลมีอำนาจวางข้อกำหนดให้บิดา มารดา หรือผู้ปกครอง ระวังผู้นั้นมิให้กระทำความผิดฐานแข่งรถในทางซ้ำอีก ตลอดเวลาที่ศาลกำหนดซึ่งต้องไม่เกินสามปี และกำหนดจำนวนเงินตามที่เห็นสมควรซึ่งบิดา มารดา หรือผู้ปกครองจะต้องชำระต่อศาลไม่เกินครั้งละห้าหมื่นบาท ในเมื่อผู้นั้นกระทำความผิดฐานแข่งรถในทางซ้ำอีก และให้นำมาตรา ๗๗^{๑๐} แห่งประมวลกฎหมายอาญามาใช้บังคับโดยอนุโลม

ถ้าผู้กระทำความผิดอาศัยอยู่กับบุคคลอื่น และศาลเห็นว่าไม่สมควรจะเรียกบิดา มารดา หรือผู้ปกครองมาวางข้อกำหนด ศาลจะเรียกบุคคลที่ผู้นั้นอาศัยอยู่มาสอบถามว่าจะยอมรับข้อกำหนดหรือไม่ก็ได้ ถ้าบุคคลที่ผู้นั้นอาศัยอยู่ยอมรับข้อกำหนด ก็ให้ศาลมีอำนาจวางข้อกำหนด

^{๑๐} อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ ๓. หน้า ๖.



๒) กรณีผู้กระทำความผิดมีอายุตั้งแต่สิบแปดปีขึ้นไป ให้ศาลมีอำนาจสั่งให้ผู้กระทำความผิดทำทัณฑ์บน โดยกำหนดจำนวนเงินไม่เกินห้าหมื่นบาท ว่าผู้นั้นจะไม่กระทำความผิดฐานแข่งรถในทางซ้ำอีก ตลอดเวลาที่ศาลกำหนดซึ่งต้องไม่เกินสองปี และจะสั่งให้มีประกันด้วยหรือไม่ก็ได้ ทั้งนี้ ถ้าผู้ทำทัณฑ์บนกระทำความผิดทัณฑ์บน ให้นำมาตรา ๔๗^{๑๑} แห่งประมวลกฎหมายอาญามาใช้บังคับโดยอนุโลม

(๗) ปรับปรุงมาตรการควบคุมการใช้รถที่มีสภาพไม่ถูกต้อง ให้มีความชัดเจนและสอดคล้องกับข้อเท็จจริงยิ่งขึ้น ดังนี้

(๗.๑) ในกรณีที่รถมีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงและหากให้ใช้รถต่อไปอาจเกิดอันตรายได้โดยชัดแจ้ง ให้เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจสั่งห้ามการใช้รถนั้น และผู้ขับขี่ต้องนำรถดังกล่าวให้พ้นทางเดินรถโดยเร็วที่สุด

(๗.๒) ในกรณีที่รถมีสภาพไม่ถึงกับไม่ปลอดภัยในการใช้ ให้เจ้าพนักงานจราจรสั่งระงับการใช้รถเป็นการชั่วคราว เพื่อให้เจ้าของรถ ผู้ครอบครองรถ หรือผู้ขับขี่นำรถดังกล่าวไปซ่อมแซมหรือปรับปรุงให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด แต่ต้องไม่น้อยกว่าสิบห้าวัน และไม่เกินหกสิบวัน โดยในระหว่างระยะเวลาดังกล่าวให้ใช้รถได้ไปพลางก่อน

คำสั่งของเจ้าพนักงานจราจรตาม (๗.๑) และ (๗.๒) ให้ถือเป็นคำสั่งของนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และให้นำบทกำหนดโทษที่เกี่ยวข้องกับการฝ่าฝืนคำสั่งของนายทะเบียนมาใช้บังคับกับผู้ฝ่าฝืนคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจรดังกล่าวด้วย (ร่างมาตรา ๑๓ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๓) ทั้งนี้ ในการออกคำสั่งดังกล่าว ให้เจ้าพนักงานจราจรติดแผ่นป้ายคำสั่งไว้ที่ตัวรถในลักษณะที่เห็นได้อย่างชัดเจน (ร่างมาตรา ๑๔ ยกเลิกมาตรา ๑๔๓ ทวิ และเพิ่มมาตรา ๑๔๓/๑) และเมื่อมีการซ่อมแซมหรือปรับปรุงแก้ไขรถและผ่านการตรวจสอบสภาพแล้ว ให้นายทะเบียนมีคำสั่งอนุญาตให้ใช้รถนั้นต่อไปได้ และให้ปลดป้ายคำสั่งดังกล่าว (ร่างมาตรา ๑๕ เพิ่มมาตรา ๑๔๓/๒ และร่างมาตรา ๑๖ ยกเลิกมาตรา ๑๔๔) รวมทั้งกำหนดโทษแก่ผู้ที่เปลี่ยนแปลง ย้าย ทำลาย ปิดบัง หรือกระทำให้เสียหายด้วยประการใด ๆ แก่แผ่นป้ายคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจรดังกล่าวด้วย (ร่างมาตรา ๒๕ เพิ่มมาตรา ๑๕๖/๑)

^{๑๑} อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ ๔. หน้า ๖.



นอกจากนี้ ยังได้กำหนดบทเฉพาะกาลเพื่อรองรับคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรที่ได้สั่งให้ซ่อมแซมหรือแก้ไขรถที่มีสภาพไม่ถูกต้องที่ออกตามมาตรา ๑๔๓ เดิม หรือคำสั่งระงับการใช้รถเป็นการชั่วคราวที่ออกตามมาตรา ๑๔๓ ทวิ เดิม ให้คงมีผลใช้บังคับต่อไปจนกว่าจะสิ้นระยะเวลาตามคำสั่งนั้นแต่ต้องไม่เกินหกเดือนนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๓๙)

(๘) ปรับปรุงบทกำหนดโทษ ดังนี้

(๘.๑) ปรับปรุงเฉพาะอัตราโทษปรับสำหรับความผิดที่มีอัตราโทษไม่สูงกว่าความผิดโทษ (ร่างมาตรา ๑๘ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๗ มาตรา ๑๔๙ มาตรา ๑๕๑ มาตรา ๑๕๓ มาตรา ๑๕๕ และมาตรา ๑๕๘ ร่างมาตรา ๒๖ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๗ และร่างมาตรา ๒๗ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๗/๑ วรรคหนึ่ง)

(๘.๒) ปรับปรุงบทกำหนดโทษเพื่อให้สอดคล้องกับการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ โดยร่างพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๑๙ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๘ วรรคหนึ่ง ร่างมาตรา ๒๐ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๐ ร่างมาตรา ๒๑ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๒ และร่างมาตรา ๒๓ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๔)

(๘.๓) เพิ่มเติมบทกำหนดโทษสำหรับความผิดฐานขับรถในขณะถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามมาตราการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถ (ร่างมาตรา ๒๔ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๖) และกำหนดให้ความผิดฐานนี้ เป็นความผิดที่พนักงานสอบสวนไม่มีอำนาจเปรียบเทียบหรือว่ากล่าวตักเตือน (ร่างมาตรา ๑๗ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๕ วรรคหนึ่ง)

(๘.๔) ปรับปรุงบทกำหนดโทษสำหรับความผิดฐานขับรถก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่นและไม่หยุดรถเพื่อให้ความช่วยเหลือตามสมควร โดยหากศาลจะมีคำพิพากษาลงโทษผู้ขับขี่ดังกล่าวในความผิดฐานขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้บุคคลอื่นถึงแก่ความตายหรือได้รับอันตรายสาหัสตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๒๙๑ หรือมาตรา ๓๐๐^{๑๒} ถ้าปรากฏว่าผู้ขับขี่ไม่ให้การช่วยเหลือตามสมควรหรือไม่แสดงตัวต่อตำรวจ สถานที่เกิดเหตุแล้ว ให้ศาลพิพากษาเพิ่มโทษที่จะลงแก่ผู้นั้นอีกกึ่งหนึ่งของโทษที่ศาลกำหนดสำหรับความผิดนั้น (ร่างมาตรา ๒๙ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๖๐)

(๘.๕) เพิ่มโทษกรณีผู้ขับขี่ที่ขับรถโดยไม่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ หรือขับรถในระหว่างถูกสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ หรือถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ หากศาลจะมีคำพิพากษาลงโทษผู้ขับขี่ดังกล่าวในความผิดฐานขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้บุคคลอื่นถึงแก่

^{๑๒} อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ ๕. หน้า ๘.



ความตายหรือได้รับอันตรายสาหัสตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๒๙๑ หรือมาตรา ๓๐๐ แล้ว ให้ศาลเพิ่มโทษที่จะลงแก่ผู้นั้นอีกกึ่งหนึ่งของโทษที่ศาลกำหนดสำหรับความผิดนั้น (ร่างมาตรา ๓๑ เพิ่มมาตรา ๑๖๐ ทวิ/๑)

(๘.๖) ปรับปรุงกำหนดโทษสำหรับความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุรา หรือของเมาอย่างอื่น ดังนี้

๑) กรณีผู้กระทำความผิดเป็นผู้ขับขี่รถสาธารณะหรือรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อสินจ้าง ต้องระวางโทษสูงกว่าที่กำหนดอีกหนึ่งในสาม (ร่างมาตรา ๓๒ เพิ่มมาตรา ๑๖๐ ตริ วรรคห้า)

๒) กรณีเป็นการกระทำความผิดซ้ำภายในสองปีนับแต่วันที่กระทำความผิดครั้งแรก ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี และปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทถึงสี่หมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ (ร่างมาตรา ๓๓ เพิ่มมาตรา ๑๖๐ ตริ/๑) รวมทั้งมิให้ศาลรอการกำหนดโทษหรือรอการลงโทษ เว้นแต่ผู้กระทำความผิดนั้นมิใช่ผู้กระทำความผิดครั้งแรก (ร่างมาตรา ๓๓ เพิ่มมาตรา ๑๖๐ ตริ/๓)

๓) กรณีผู้กระทำความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ดังกล่าวนั้น เป็นการขับรถโดยมิได้รับใบอนุญาตขับขี่ หรือใบอนุญาตขับขี่ถูกพักใช้หรือเพิกถอนด้วยแล้ว ต้องระวางโทษสูงกว่าที่กำหนดสำหรับความผิดนั้นอีกหนึ่งในสาม ทั้งนี้ หากกรณีดังกล่าว เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ อันตรายสาหัส หรือถึงแก่ความตาย ให้ศาลพิพากษาเพิ่มโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดอีกกึ่งหนึ่งของโทษที่ศาลกำหนดสำหรับความผิดนั้น (ร่างมาตรา ๓๓ เพิ่มมาตรา ๑๖๐ ตริ/๒)

(๙) กำหนดให้ศาลแจ้งคำสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ อันเนื่องมาจากความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก ให้นายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก แล้วแต่กรณี ทั้งนี้ เพื่อให้นายทะเบียนรับทราบคำสั่งดังกล่าว และดำเนินการตามกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป (ร่างมาตรา ๓๕ เพิ่มมาตรา ๑๖๒/๑)

(๑๐) กำหนดบทเฉพาะกาลเพื่อรองรับกฎหมายลำดับรองหรือคำสั่งใดที่ออกตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ที่ใช้บังคับอยู่ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ โดยให้ใช้บังคับได้ต่อไปเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับที่ได้แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๔๑) นอกจากนี้ ยังได้กำหนดบทเฉพาะกาลเพื่อเร่งรัดการออกกฎหมายลำดับรอง

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(ปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรทางบก)

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



หรือคำสั่งตามมาตรา ๔๓ ทวิ/๑ มาตรา ๑๒๓ มาตรา ๑๒๓/๑ มาตรา ๑๒๓/๓ มาตรา ๑๔๓ และ มาตรา ๑๔๓/๑ โดยให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ ใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๔๒)

(๑๑) ให้นายกรัฐมนตรีเป็นผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๔๓)

๒.๑.๓ การอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร

ก่อนที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรจะพิจารณาร่างพระราชบัญญัตินี้ ในวาระที่หนึ่ง ชั้นรับหลักการ ประธานสภาผู้แทนราษฎรได้อนุญาตให้ พลตำรวจตรี เอกวิทย์ ลี้มั่งกาศ รองผู้บัญชาการ ตำรวจภูธรภาค ๖ พันตำรวจโท พชร ฐาปนกุล ผู้แทนจากสำนักงานตำรวจ แห่งชาติ และนายอดิเรก แดงทอง ผู้แทนจากกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม เข้าร่วมชี้แจงต่อที่ประชุม ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๗๖^{๑๓}

ภายหลังจากที่รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นายอธิรัฐ รัตนเศรษฐ) ได้เสนอร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (ปรับปรุงมาตรการบังคับใช้ กฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรทางบก) ต่อที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรแล้ว สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรได้อภิปรายแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

(๑) ร่างมาตรา ๖ เพิ่มมาตรา ๔๓ ทวิ/๑ วรรคสาม กำหนดให้ค่าใช้จ่ายในการ ตรวจพิสูจน์สารที่มีอยู่ในร่างกายโดยเก็บตัวอย่างเลือด ปัสสาวะ หรือของเสียอย่างอื่นจากร่างกาย ของบุคคลนั้น ให้ส่งจ่ายจากงบประมาณตามระเบียบที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงการคลังนั้น ผู้อภิปรายเห็นว่ากรณีเกี่ยวข้องกับงบประมาณแผ่นดิน ซึ่งเป็นภาระแก่ภาครัฐ เหตุใดจึงไม่กำหนดให้เรียกเก็บจากผู้ที่เกี่ยวข้องให้เกิดอุบัติเหตุ

(๒) ร่างมาตรา ๗ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๒๓ กรณีกำหนดให้คนโดยสารที่เป็นเด็ก อายุไม่เกินหกปี ต้องจัดให้นั่งในที่นั่งพิเศษสำหรับเด็ก (Baby Seat, Car Seat) โดยที่ปัจจุบัน ที่นั่งพิเศษสำหรับเด็กมีราคาแพง การกำหนดให้มีที่นั่งพิเศษสำหรับเด็กจึงอาจทำให้ประชาชน

^{๑๓} ข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๗๖ กำหนดไว้ว่า

“ข้อ ๗๖ ประธานสภาผู้แทนราษฎรได้อนุญาตให้นายกรัฐมนตรีหรือรัฐมนตรีมอบหมายให้บุคคลใด ๆ ชี้แจงข้อเท็จจริง ต่อที่ประชุมประกอบการอภิปรายของนายกรัฐมนตรีหรือรัฐมนตรีก็ได้”

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(ปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรทางบก)

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



ได้รับความเดือดร้อน ดังนั้น จึงต้องมีมาตรการในการควบคุมราคาที่นั่งพิเศษสำหรับเด็ก นอกจากนี้ ควรมีการออกข้อบังคับว่าด้วยคุณสมบัติมาตรฐานของที่นั่งพิเศษสำหรับเด็กเพื่อความปลอดภัยสำหรับเด็กต่อไป

(๓) การกำหนดอัตราความเร็วของรถต้องไม่เกิน ๘๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมงนั้น ไม่สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมและวิถีชีวิตของประชาชน

(๔) กรณีปัญหาการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ เช่น

(๔.๑) ร่างมาตรา ๕ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๔๓ (๓) ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถในลักษณะกีดขวางการจราจรหรืออาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ผู้อื่น มีปัญหาในการใช้ดุลพินิจว่ากรณีใดที่อาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ผู้อื่น ดังนั้น เจ้าหน้าที่จึงต้องใช้ดุลพินิจอย่างยุติธรรม

(๔.๒) ร่างมาตรา ๖ เพิ่มมาตรา ๔๓ ทวิ/๑ ความที่ว่า “ในกรณีที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นและมีเหตุอันเชื่อได้ว่า ผู้ขับขี่หรือบุคคลที่อาจเป็นผู้ขับขี่....” นั้น ผู้อภิปรายเห็นว่า ควรจะกำหนดเฉพาะผู้ขับขี่เท่านั้น อีกทั้ง การที่กฎหมายกำหนดให้การตรวจพิสูจน์ของแพทย์สามารถเก็บตัวอย่างเลือด ปัสสาวะ หรือของเสียอย่างอื่นจากร่างกายของผู้ที่อยู่ในภาวะหมดสติ หรือได้รับอันตรายแก่กายจนไม่อาจให้ความยินยอมในการตรวจสอบการมีสารอยู่ในร่างกาย นั้น ผู้อภิปรายเห็นว่าควรเก็บตัวอย่างเลือดได้เท่านั้น ไม่ควรกระทำการอันเป็นการซ้ำเติมผู้ที่อยู่ในภาวะหมดสติหรือได้รับอันตรายแก่กายจนไม่อาจให้ความยินยอม

(๔.๓) ร่างมาตรา ๙ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๓๔ วรรคสอง กำหนดว่า “ผู้ใดรวมกลุ่มหรือมั่วสุมกันในทาง พร้อมด้วยรถตั้งแต่ห้าคันขึ้นไป โดยมีการนัดหมายเพื่อแข่งรถในทาง หรือรถที่ใช้ในการรวมกลุ่มหรือมั่วสุมกันมีการปรับแต่งรถให้มีสภาพไม่ถูกต้องตามมาตรา ๖ หรือมีพฤติการณ์อย่างหนึ่งอย่างใดอันแสดงให้เห็นว่าจะทำการแข่งรถในทาง ให้ถือว่าผู้นั้นพยายามแข่งรถในทาง เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่า เป็นการกระทำเพื่อการอื่น หรือตนมิได้มีส่วนร่วมหรือมีส่วนรู้เห็นว่าจะมีการแข่งรถในทางนั้น” ผู้อภิปรายเห็นว่าไม่ควรกำหนดบทสันนิษฐานของกฎหมายเช่นนี้ แต่ควรกำหนดเฉพาะผู้ที่ได้ขับรถในทางแล้วเท่านั้น

(๔.๔) ร่างมาตรา ๑๒ เพิ่มความเป็นวรรคหกของมาตรา ๑๔๒ ที่กำหนดถึง “....บุคคลที่อาจเป็นผู้ขับขี่....” นั้น ผู้อภิปรายเห็นว่าควรตัดความดังกล่าวออก ให้กำหนดเฉพาะผู้ขับขี่เท่านั้น



(๕) ร่างมาตรา ๑๔ ยกเลิกมาตรา ๑๔๓ ทวิ และเพิ่มมาตรา ๑๔๓/๑ ที่กำหนดให้เจ้าพนักงานจราจรติดแผ่นป้ายคำสั่งห้ามการใช้รถ หรือคำสั่งระงับการใช้รถเป็นการชั่วคราวนั้นกรณีมีข้อสงสัยถึงการติดแผ่นป้ายว่าจะมีการติดแผ่นป้ายในลักษณะอย่างไร ระยะเวลาเท่าใด และถ้าถอดแผ่นป้ายดังกล่าวออกจะมีความผิดอย่างไร

(๖) ควรมีการจัดตั้งศาลจราจรเป็นศาลชำนาญพิเศษ และมีกฎหมายว่าด้วยวิธีพิจารณาคดีจราจร โดยมีเจตนารมณ์เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุและรักษาความปลอดภัยในการจราจร

(๗) กฎหมายควรกำหนดให้ทันกับเทคโนโลยีในอนาคต เช่น รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติหรือรถยนต์ไร้คนขับ (Self-Driving Car) ซึ่งมาจากความก้าวหน้าของวิทยาการเทคโนโลยี ปัญญาประดิษฐ์ หรือ Artificial Intelligence (AI) เมื่อรถไม่มีคนขับจึงสมควรจะต้องมีการกำหนดให้ชัดเจนว่าหากรถยนต์ดังกล่าวเกิดอุบัติเหตุ บุคคลใดจะเป็นผู้รับผิดชอบ และการใช้ถ้อยคำในกฎหมายนอกจากคำว่า “ผู้ใด” แล้ว ควรจะเพิ่มถ้อยคำว่า “หรือสิ่งใด” ด้วย

(๘) ร่างพระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. กำหนดบทเฉพาะกาลให้โอนภารกิจงานจราจรเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกในการจราจร การกวดขันวินัยจราจร และการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกในความผิดฐานจอดรถโดยฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย ไปให้แก่ส่วนราชการหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับภารกิจนั้นโดยตรง กล่าวคือต้องมีการโอนภารกิจดังกล่าวให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ดังนั้น การแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกนี้ ได้มีการกำหนดเพื่อรองรับการโอนภารกิจดังกล่าวให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หรือไม่

(๙) ระบบอิเล็กทรอนิกส์ในการตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถยังมีปัญหาการเชื่อมต่อระบบระหว่างสำนักงานตำรวจแห่งชาติกับกรมการขนส่งทางบก ทำให้การขับเคลื่อนการดำเนินงานไม่เป็นผลสมบูรณ์ตามที่ได้คาดหมายไว้ ซึ่งกระทรวงคมนาคมสมควรที่จะผลักดันให้มีการแก้ไขปัญหาในเรื่องดังกล่าวต่อไป

(๑๐) การปรับปรุงอัตราโทษปรับให้สูงขึ้นอาจเป็นภาระกับประชาชน

(๑๑) กรณีไม่มีป้ายจราจรในท้องถิ่น ทำให้ประชาชนในท้องถิ่นขับรถผิดกฎหมาย

(๑๒) ควรให้รถจักรยานยนต์บิ๊กไบค์ (Bigbike) ต้องมีใบขับขี่สำหรับรถจักรยานยนต์บิ๊กไบค์โดยเฉพาะ

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(ปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรทางบก)

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



(๑๓) การกำหนดชั่วโมงการทำงานสำหรับคนขับรถยนต์ ซึ่งกำหนดว่าในรอบ ๒๔ ชั่วโมงขับรถติดต่อกันได้ไม่เกิน ๔ ชั่วโมง จากนั้นต้องพักติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมง จึงจะสามารถขับรถยนต์ต่อไปได้อีกไม่เกิน ๔ ชั่วโมงติดต่อกันนั้น เห็นว่าควรกำหนดให้ขับรถติดต่อกันไม่เกิน ๒ ชั่วโมง จากนั้นพักติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่า ๑๕ นาที จึงจะขับรถยนต์ต่อไปได้อีก ๒ ชั่วโมง ซึ่งในวันหนึ่งไม่ควรขับเกิน ๑๐ ชั่วโมง และในหนึ่งสัปดาห์ไม่ควรขับเกิน ๖๐ ชั่วโมง อีกทั้งจำเป็นต้องกำหนดให้มีวันพักผ่อน ๑ วัน ต่อสัปดาห์

(๑๔) การบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกสมควรที่จะต้องบังคับใช้กับผู้ที่ละเมิดกฎหมายอย่างแท้จริง เพื่อเป็นการลดปัญหาอาชญากรรมในเมืองตามทฤษฎีหน้าต่างแตก (Broken Windows Theory) โดยทฤษฎีดังกล่าวเป็นทฤษฎีทางอาชญาวิทยาของการสร้างมาตรฐานและที่ผลของการก่อวินาศกรรมและความวุ่นวายในตัวเมืองส่งผลต่อการเพิ่มของอาชญากรรมและพฤติกรรมต่อต้านสังคม เช่น ถ้าปล่อยให้มีการละเมิดกฎหมายโดยไม่จัดการ ก็จะมีการละเมิดกฎหมายเพิ่มขึ้น เนื่องจากเห็นว่าไม่เป็นไร แม้คนที่ไม่เคยคิดที่จะละเมิดกฎหมายมาก่อนก็เกิดความรู้สึกคล้อยตาม กระทำละเมิดบ้าง โดยอาจเห็นว่าเป็นความท้าทาย ยิ่งกว่านั้น เมื่อกระทำละเมิดเรื่องเล็กน้อยแล้วไม่เป็นไร ต่อไปก็จะกระทำละเมิดเรื่องใหญ่ ที่ส่งผลให้เกิดความเสียหายยิ่งขึ้น

๒.๑.๔ การตอบชี้แจง

เมื่อสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปรายเสร็จแล้ว พลตำรวจตรี เอกรัช ลิ้มสังกาศ รองผู้บัญชาการ ตำรวจภูธรภาค ๖ ในฐานะผู้แทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และนายอดิเรก แดงทอง ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย ในฐานะผู้แทนกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ได้ตอบชี้แจงเพิ่มเติม ดังนี้

(๑) พลตำรวจตรี เอกรัช ลิ้มสังกาศ รองผู้บัญชาการ ตำรวจภูธรภาค ๖ ในฐานะผู้แทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้ตอบชี้แจง สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

(๑.๑) การกำหนดให้ค่าใช้จ่ายในการตรวจพิสูจน์สารที่มีอยู่ในร่างกายโดยเก็บตัวอย่างเลือด ปัสสาวะ หรือของเสียอย่างอื่นจากร่างกายของบุคคล ให้ส่งจ่ายจากงบประมาณตามระเบียบที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงการคลังนั้น เนื่องจากเป็นภารกิจที่รัฐจะต้องพิสูจน์ว่าผู้กระทำความผิดกฎหมายหรือไม่ จึงไม่สามารถเรียกเก็บ



จากผู้ขับขี่ได้ สำหรับค่าใช้จ่ายในการตรวจพิสูจน์แอลกอฮอล์ในเลือดนั้น มีราคา ๘๐๐ บาท ต่อคน ในทางปฏิบัติสำนักงานตำรวจแห่งชาติจะส่งจ่ายจากงบประมาณที่ได้รับให้แก่กระทรวงสาธารณสุข เพื่อใช้เป็นค่าตรวจพิสูจน์ดังกล่าว

(๑.๒) กรณีกฎหมายกำหนดให้มีที่นั่งพิเศษสำหรับเด็กนั้น มิได้ก่อให้เกิดภาระแก่ประชาชนแต่อย่างใด เนื่องจากกฎหมายอนุญาตให้เด็กสามารถนั่งที่นั่งแถวตอนอื่นนอกจากแถวตอนหน้าได้ หากมีผู้โดยสารอื่นที่นั่งแถวตอนเดียวกันเป็นผู้ดูแล โดยผู้ดูแลนั้นต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งตลอดเวลาในขณะที่โดยสารรถยนต์ ไม่ได้บังคับให้รถทุกคันจะต้องซื้อที่นั่งพิเศษสำหรับเด็กแต่อย่างใด

(๑.๓) การกำหนดอัตราความเร็วของรถตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๖๗^{๑๔} นั้น ได้กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ฉบับที่ ๖ (พ.ศ. ๒๕๒๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ข้อ ๑ (๑) ถึง (๓) (แก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๑๐ (พ.ศ. ๒๕๒๔)^{๑๕}) กล่าวโดยเฉพาะข้อ ๑ (๓) กำหนดว่า รถยนต์อื่นนอกจากรถบรรทุก รถยนต์สามล้อ หรือรถจักรยานยนต์ ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกินชั่วโมงละ ๘๐ กิโลเมตร หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับไม่เกินชั่วโมงละ

^{๑๔}พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๖๗ บัญญัติไว้ว่า

“มาตรา ๖๗ ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวง หรือตามเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ในทาง

เครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ตามวรรคหนึ่ง จะกำหนดอัตราความเร็วขึ้นสูงหรือขึ้นต่ำก็ได้ แต่ต้องไม่เกินอัตราความเร็วที่กำหนดในกฎกระทรวง”

^{๑๕}กฎกระทรวง ฉบับที่ ๖ (พ.ศ. ๒๕๒๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ข้อ ๑ (๑) ถึง (๓) แก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวงฉบับที่ ๑๐ (พ.ศ. ๒๕๒๔)^{๑๖} กำหนดไว้ว่า

“ข้อ ๑ ในกรณีปกติ ให้กำหนดความเร็วสำหรับรถ ดังต่อไปนี้

(๑) สำหรับรถบรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกรวมทั้งน้ำหนักบรรทุกทุกเกิน ๑,๒๐๐ กิโลกรัมหรือรถบรรทุกคนโดยสารให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกินชั่วโมงละ ๖๐ กิโลเมตร หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับไม่เกินชั่วโมงละ ๘๐ กิโลเมตร

(๒) สำหรับรถยนต์อื่นนอกจากรถที่ระบุไว้ใน (๑) ขณะที่ลากจูงรถพ่วง รถยนต์บรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกรวมทั้งน้ำหนักบรรทุกทุกเกิน ๑,๒๐๐ กิโลกรัม หรือรถยนต์สามล้อ ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกินชั่วโมงละ ๔๕ กิโลเมตร หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับไม่เกินชั่วโมงละ ๖๐ กิโลเมตร

(๓) สำหรับรถยนต์อื่นที่นอกจากระบุไว้ใน (๑) หรือ (๒) หรือรถจักรยานยนต์ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกินชั่วโมงละ ๘๐ กิโลเมตร หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับไม่เกินชั่วโมงละ ๙๐ กิโลเมตร”

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(ปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรทางบก)

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



๙๐ กิโลเมตร ซึ่งกฎกระทรวงฉบับนี้ใช้มานานแล้ว ปัจจุบันสำนักงานตำรวจแห่งชาติและกระทรวงคมนาคมอยู่ระหว่างการดำเนินการแก้ไขปรับปรุงกฎกระทรวงดังกล่าวเพื่อให้สอดคล้องกับการใช้ชีวิตของประชาชน สมรรถนะของรถยนต์ในปัจจุบัน และสภาพของถนน ดังนั้น หากเป็นถนนที่มีขนาดเล็กอาจจะต้องขับช้า ถนนที่มีขนาดใหญ่อาจจะขับได้เร็วขึ้น และอาจมีการควบคุมความเร็วหากขับอยู่ในพื้นที่ชุมชน

(๑.๔) กฎหมายฉบับนี้ต้องการแก้ไขปัญหาการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่เพื่อป้องกันไม่ให้เจ้าหน้าที่กระทำความผิดในการเรียกรับสินบน สร้างความเดือดร้อนให้ประชาชน ซึ่งในการนี้ สำนักงานตำรวจแห่งชาติจะดำเนินการกำหนดแนวทางให้ชัดเจนต่อไป และสำหรับกรณีการห้ามแข่งรถในทางตามร่างมาตรา ๙ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๓๔ วรรคสอง กำหนดบทสันนิษฐานของกฎหมายไว้เช่นนั้น เพื่อเป็นการเปิดโอกาสให้ผู้ต้องหาหรือจำเลยพิสูจน์ได้ว่าเป็นการกระทำเพื่อการอื่น หรือตนมิได้ร่วมหรือมีส่วนรู้เห็นว่าจะมีการแข่งรถในทางนั้น อีกทั้งเพื่อให้เจ้าหน้าที่ตำรวจมีอำนาจเข้าไปประณัยยับยั้งเหตุที่อาจเกิดขึ้นอันเป็นการขยายกรอบในการควบคุมโอกาสในการกระทำความผิดในการแข่งรถในทางให้ลดน้อยลง

(๑.๕) เห็นด้วยกับผู้อภิปรายว่าควรมีการจัดตั้งศาลจราจรเป็นศาลชำนาญพิเศษ และมีกฎหมายว่าด้วยวิธีพิจารณาคดีจราจร เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุและรักษาความปลอดภัยในการจราจร

(๑.๖) สำนักงานตำรวจแห่งชาติมีความพร้อมที่จะดำเนินการโอนภารกิจด้านการจราจรดังกล่าวให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หากกฎหมายที่เกี่ยวข้องมีผลใช้บังคับ

(๑.๗) สำหรับระบบการตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถ (Demerit Point System) นั้น เริ่มต้นผู้ขับขี่ทุกคนจะมีคะแนน ๑๒ คะแนน ไม่ว่าจะมียุติบัตรที่ประเภทใดก็ตาม เมื่อทำความผิดในข้อหาที่ประกาศกำหนดจะถูกตัดคะแนนผ่านทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ของตำรวจ (Police Ticket Management) หากคะแนนหมดจะถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ๙๐ วัน และจะมีการเชื่อมโยงกับฐานข้อมูลของกรมการขนส่งทางบก และขณะนี้ระบบดังกล่าวใกล้ดำเนินการสำเร็จแล้วน่าจะสามารรถดำเนินการได้ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ นี้ และเชื่อว่าจะทำให้อุบัติเหตุบนท้องถนนลดลงร้อยละ ๒๐ ดังเช่นประเทศอื่น ๆ ที่ประสบความสำเร็จ



(๑.๘) สำหรับการปรับปรุงอัตราค่าปรับนั้น ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติจะเป็นผู้กำหนดอัตราค่าปรับซึ่งสามารถกำหนดเป็นอัตราค่าปรับขั้นต่ำตามที่กำหนดไว้ในกฎหมาย นอกจากนี้ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๑๔๖^{๑๖} กำหนดเรื่องการแบ่งเงินค่าปรับจราจรให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเพื่อใช้ในการดำเนินการเกี่ยวกับการจราจร กล่าวคือกรณีปรับในเขตกรุงเทพมหานครหรือในจังหวัดใดจะคำนวณส่วนแบ่งให้กรุงเทพมหานครหรือเทศบาลในจังหวัดนั้น จำนวนร้อยละ ๕๐ ของจำนวนเงินค่าปรับ ส่วนที่เหลือจำนวนร้อยละ ๕๐ จะคำนวณเป็นเงินรางวัลจราจร แต่ถ้าเป็นการปรับในท้องถิ่นที่กระทรวงมหาดไทยประกาศกำหนด เงินค่าปรับนั้นจะตกเป็นขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) นั้นทั้งหมดสำหรับเงินค่าปรับในส่วนที่เหลือจากการแบ่งให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และนำมาจัดสรรเป็นเงินรางวัลจราจรนั้น ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจ่ายเงินรางวัลเจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร พ.ศ. ๒๕๔๔ กำหนดไว้ว่า ผู้ที่จะมีสิทธิได้รับเงินรางวัลดังกล่าวต้องมีศไม่เกินพันตำรวจโทและได้รับไม่เกินจำนวน ๑๐,๐๐๐ บาทต่อเดือน อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันสำนักงานตำรวจแห่งชาติได้เสนอกฎกระทรวงเพื่อขอยกเลิกเงินรางวัลจากค่าปรับตามพระราชบัญญัตินี้และให้นำส่งเป็นรายได้แผ่นดินทั้งหมดแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการของกรมบัญชีกลาง

(๑.๙) สำหรับป้ายจราจรในท้องถิ่นนั้นเป็นภารกิจขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมิได้เป็นภารกิจของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม เว้นแต่กรณีที่อยู่ในเขตทางหลวงหรือทางหลวงชนบท จึงเป็นภารกิจของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม

^{๑๖} พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๑๔๖ บัญญัติไว้ว่า

“มาตรา ๑๔๖ เงินค่าปรับตามพระราชบัญญัตินี้ที่ได้รับในกรุงเทพมหานครหรือในจังหวัดใด หรือในท้องถิ่นที่กระทรวงมหาดไทยประกาศกำหนด ให้แบ่งให้แก่กรุงเทพมหานครหรือเทศบาลในจังหวัดนั้นเพื่อใช้ในการดำเนินการเกี่ยวกับการจราจร ในอัตราร้อยละห้าสิบของจำนวนเงินค่าปรับ หรือให้ตกเป็นของท้องถิ่นที่กระทรวงมหาดไทยประกาศกำหนดทั้งหมด”

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(ปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรทางบก)

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



(๒) นายอดิเรก แดงทอง ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย ในฐานะผู้แทนกรรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ได้ตอบชี้แจงเพิ่มเติมสรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

(๒.๑) สำหรับรถจักรยานยนต์บิ๊กไบค์ (Bigbike) นั้น ปัจจุบันกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ยังไม่ได้มีการแก้ไขประเภทของใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการยกร่างกฎหมายซึ่งเมื่อยกร่างเสร็จเรียบร้อยแล้ว จะเสนอเข้าสู่การพิจารณาของรัฐสภาต่อไป อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันทางกรรมการขนส่งทางบกกำลังดำเนินการยกร่างกฎกระทรวงเพื่อแยกประเภทใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นใบขับขี่สำหรับรถจักรยานยนต์บิ๊กไบค์โดยเฉพาะ

(๒.๒) ประเด็นเรื่องจำนวนชั่วโมงการทำงานของผู้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถในชั้นพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๑๐๓ ทวิ^{๑๗} ได้กำหนดว่า ในการปฏิบัติหน้าที่ขับรถในรอบยี่สิบสี่ชั่วโมง ขับติดต่อกันได้ไม่เกินสี่ชั่วโมง จากนั้นต้องพักติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมงจึงจะสามารถขับรถต่อไปได้อีกไม่เกินสี่ชั่วโมงติดต่อกัน ซึ่งสอดคล้องกับกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานซึ่งกำหนดเรื่องชั่วโมงการทำงานไว้

๒.๑.๕. ผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่หนึ่ง ชั้นรับหลักการ

มติ ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๒๑ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) วันพุธที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้ลงมติในวาระที่หนึ่งรับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (ปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรทางบก) ด้วยคะแนนเสียง ๓๑๖ เสียง ไม่รับหลักการ ไม่มี และงดออกเสียง ๑ เสียง และมีมติให้ตั้งคณะกรรมการวิสามัญ จำนวน ๒๕ คน เพื่อพิจารณาในวาระที่สอง ชั้นคณะกรรมการ มีกำหนดการแปรญัตติภายใน ๑๕ วัน

^{๑๗} พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๑๐๓ ทวิ บัญญัติไว้ว่า

“มาตรา ๑๐๓ ทวิ ภายใต้บังคับกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานในการปฏิบัติหน้าที่ขับรถในรอบยี่สิบสี่ชั่วโมงห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อกันเกินสี่ชั่วโมงนับแต่ขณะเริ่มปฏิบัติหน้าที่ขับรถ แต่ถ้าในระหว่างนั้นผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถได้พักติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมง ก็ให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถต่อไปได้อีกไม่เกินสี่ชั่วโมงติดต่อกัน”

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(ปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรทางบก)

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



๑. ร่างพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (ปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจรรยาบรรณ) (คณะรัฐมนตรีเป็นผู้เสนอ) ซึ่งเป็นเอกสารแนบระเบียบวาระ ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๒๑ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) วันพุธที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔
https://lis.parliament.go.th/attach/mod03/mod03_20210302144315.pdf



๒. เอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (ปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจรรยาบรรณ) (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) ของสำนักวิชาการ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๒๑ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) วันพุธที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔
<https://dl.parliament.go.th/handle/lirt/574760>



๓. เอกสารเพิ่มเติมของเอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (ปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจรรยาบรรณ) (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) ของสำนักวิชาการ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๒๑ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) วันพุธที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔
https://dl.parliament.go.th/handle/lirt/574761meeting_ss.php?filename=The_House_of_Representatives&meet_type=1



๔. บันทึกการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๒๑ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) วันพุธที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔
http://msbis.parliament.go.th/ewtadmin/ewt/parliament_report/main_warehouse_dll_x.php?aid=9778&mid=4276





๕. บันทึกการออกเสียงลงคะแนนของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ในการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๒๑ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) วันพุธที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔

https://lis.parliament.go.th/attach/mod03/mod03_20210301113533.pdf



๖. พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. ๒๕๖๒

<https://www.krisdika.go.th/librarian/get?sysid=570840&ext=pdf>



๒.๒ วาระที่สอง ชั้นพิจารณาเรียงตามลำดับมาตรา^{๑๘}

ก่อนที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรจะพิจารณาร่างพระราชบัญญัตินี้ ในวาระที่สอง ชั้นพิจารณาเรียงตามลำดับมาตรา ประธานสภาผู้แทนราษฎรได้อนุญาตให้ นายอดิเรก แต่งทอง ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม เข้าร่วมชี้แจงต่อที่ประชุมตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๑๐๔ วรรคสอง^{๑๙}

^{๑๘} สามารถสืบค้นเอกสารรายงานของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. สภาผู้แทนราษฎร บันทึกการประชุมสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่สอง ชั้นพิจารณาเรียงตามลำดับมาตรา และบันทึกการออกเสียงลงคะแนนของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ได้จากเว็บไซต์ E-Library ห้องสมุดอิเล็กทรอนิกส์ สำนักวิชาการ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร <http://library2.parliament.go.th/library/home.html> หรือสแกนข้อมูลผ่าน QR CODE หมายเลข ๗ ถึง ๙ ในหน้าที่ ๔๐

^{๑๙} ข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๑๐๔ วรรคสอง กำหนดไว้ว่า

“ข้อ ๑๐๔ ภาา ภาา

ในที่ประชุมสภา คณะกรรมการมีสิทธิแถลง ชี้แจง หรือแก้ไขเพิ่มเติมเกี่ยวกับการกระทำดังกล่าว ในวาระหนึ่ง ในการนี้ คณะกรรมการอาจมอบหมายให้บุคคลใดแถลงหรือชี้แจงแทนก็ได้ เมื่อได้รับอนุญาตจากประธาน”

ร่างพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(ปรับปรุงมาตรฐานบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจรรยาบรรณ)

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



ต่อมา ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ในวาระที่สอง
ชั้นพิจารณาเรียงตามลำดับมาตรา โดยประธานคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (ปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมาย
เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรทางบก) สภาผู้แทนราษฎร (นายสุรสิทธิ์ นิธิวุฒิวรรักษ์)
ได้เสนอรายงานของคณะกรรมการวิสามัญฯ ต่อที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร

จากนั้นที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัตินี้ในวาระที่สอง
เรียงตามลำดับมาตรา เริ่มต้นด้วยชื่อร่าง คำปรารภ แล้วพิจารณาเรียงตามลำดับมาตราจนจบร่าง
โดยมีการพิจารณาและอภิปรายตามลำดับมาตรา ดังนี้

๒.๒.๑ ร่างมาตรา ๕ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๔๓

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปราย สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

(๑) กรณีเห็นว่าร่างมาตรา ๕ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๔๓ (๙) ควรคงข้อความ
ตามร่างเดิมที่บัญญัติไว้ว่า ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ เว้นแต่การใช้
โทรศัพท์เคลื่อนที่ “โดยใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนา” โดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับ
โทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น และควรตัดความที่คณะกรรมการเพิ่มขึ้นใหม่ว่า “ทั้งนี้ ตามที่ผู้บัญชาการ
ตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนด” เนื่องจากเห็นว่าความตามร่างเดิมมีความครบถ้วนสมบูรณ์แล้ว

(๒) ควรเป็นอำนาจของสภาผู้แทนราษฎรที่จะเป็นผู้กำหนดความให้ชัดเจน
มิใช่ให้ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติเป็นผู้ดำเนินการออกประกาศกำหนด เนื่องจากเห็นว่าไม่มีความ
จำเป็นและกรณีจะเป็นการเพิ่มภาระให้แก่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ

คณะกรรมการวิสามัญฯ ตอบชี้แจง ดังนี้

(๑) การแก้ไขร่างมาตรา ๕ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๔๓ (๙) ของคณะกรรมการ
วิสามัญฯ สืบเนื่องจากคณะกรรมการวิสามัญฯ พิจารณาแล้ว เห็นว่าการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่
โดยการใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนาโดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น
เป็นหลักการที่กฎหมายได้กำหนดไว้ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๑ ซึ่งในขณะนั้นการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่
จะต้องใช้อุปกรณ์เสริมหรือสมอลทอล์ค (Small Talk) ในการเชื่อมต่อกับโทรศัพท์เคลื่อนที่
แต่ในปัจจุบันการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงไปตามเทคโนโลยีที่มีความก้าวหน้า
กล่าวคือ ภายในรถยนต์จะมีการติดตั้งบลูทูธ (Bluetooth) ทำให้สามารถใช้โทรศัพท์ได้ โดยไม่ต้องใช้

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(ปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรทางบก)

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



อุปกรณ์เสริมแต่อย่างใด นอกจากนี้ การใช้โทรศัพท์ยังมีความหลากหลายมากขึ้น เช่น การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่เพื่อดูแผนที่ หรือใช้เพื่อการอื่น ดังนั้น การแก้ไขของคณะกรรมการสิทธิการวิสามัญฯ จึงเป็นการแก้ไขเพื่อให้สอดคล้องกับเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไป

(๒) กรณีที่คณะกรรมการสิทธิการวิสามัญฯ ได้เพิ่มความให้ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ เป็นผู้ออกประกาศกำหนดนั้น เนื่องจาก แม้ปัจจุบันการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ที่มีความหลากหลายมากขึ้น แต่การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ของผู้ขับขี่นั้น ควรจะต้องคำนึงถึงความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนด้วย ดังนั้น การกำหนดให้ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติเป็นผู้ออกประกาศกำหนด ก็เพื่อให้รัฐสามารถกำหนดกลไกเพื่อความปลอดภัยในการจราจรทางบกได้

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการสิทธิการวิสามัญฯ

๒.๒.๒ ร่างมาตรา ๗ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๒๓

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปราย สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

(๑) ร่างมาตรา ๗ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๒๓ วรรคหนึ่ง (๒) (ก) ที่กำหนด ข้อยกเว้นให้คนโดยสารที่นั่งแถวตอนอื่นนอกจากแถวตอนหน้า ไม่จำเป็นต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในกรณีที่รถยนต์นั้นอยู่ในทางเดินรถในเขตชุมชนตามที่หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร ประกาศกำหนด ถ้อยคำว่า “หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร” นั้น ในประเทศไทยมีทั้งหมดกี่ตำแหน่ง หรือว่ามีเพียงตำแหน่งเดียว หรือเป็นเจ้าพนักงานจราจรที่ประจำเส้นทางนั้น และ (ข) ที่กำหนดให้ คนโดยสารที่เป็นเด็กอายุไม่เกินหกปี ต้องจัดให้นั่งในที่นั่งพิเศษสำหรับเด็ก หรือมีวิธีการป้องกันอันตรายในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ นั้น เห็นว่าตามร่างเดิมมีการบัญญัติความไว้อย่างชัดเจนแล้ว เหตุใดคณะกรรมการวิสามัญฯ จึงตัดความในส่วนที่ว่า “....ห้ามนั่งแถวตอนหน้า....ส่วนในกรณีที่นั่งแถวตอนอื่นนอกจากแถวตอนหน้า ต้องจัดให้นั่งในที่นั่งพิเศษสำหรับเด็ก หรือมีผู้โดยสารอื่นที่นั่งแถวตอนเดียวกันเป็นผู้ดูแล โดยผู้ดูแลนั้นต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งตลอดเวลา ในขณะที่โดยสารรถยนต์ด้วย” ซึ่งไม่น่าจะปลอดภัยสำหรับเด็ก

(๒) ร่างมาตรา ๗ กล่าวถึงเฉพาะรถยนต์ทั่วไป หรือรถยนต์ส่วนบุคคลเท่านั้น ไม่ได้กล่าวถึงรถชนิดอื่น ๆ โดยเฉพาะรถโรงเรียน รถตู้นักเรียน รถโดยสารขนาดเล็กที่เด็กนั่งกรณีมีความใดในกฎหมายฉบับนี้ที่รับรองความปลอดภัยให้แก่เด็กหรือไม่ อย่างไร

(๓) ร่างมาตรา ๗ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๒๓ วรรคหนึ่ง (๒) (ข) ที่กำหนดให้ คนโดยสารที่เป็นเด็กอายุไม่เกินหกปี ต้องจัดให้นั่งในที่นั่งพิเศษสำหรับเด็กนั้น จากการสืบค้นข้อมูลสินค้าที่นั่งพิเศษสำหรับเด็กในร้านค้าออนไลน์ พบว่าที่นั่งพิเศษสำหรับเด็กมีราคาสูงถึงประมาณ

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(ปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรทางบก)

(สภาผู้แทนราษฎรมติเห็นชอบแล้ว)



๓,๐๐๐ บาท ซึ่งสร้างความเดือดร้อนให้แก่ประชาชนผู้ใช้รถ นอกจากนี้ มีข้อสังเกตว่า กฎหมายฉบับนี้รวมถึงกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ได้กำหนดเงื่อนไขรองรับการเข้าถึงสิทธิของประชาชนที่จะสามารถซื้อที่นั่งพิเศษสำหรับเด็ก หรือไม่ ซึ่งต้องการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้พิจารณาถึง ราคา คุณภาพความเหมาะสม และการกระจายสินค้าให้แก่ประชาชน

คณะกรรมการการวิสามัญฯ ตอบชี้แจง ดังนี้

(๑) ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๕ (๓๘) บัญญัติว่า “หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร หมายความว่า ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ หรือข้าราชการตำรวจ ซึ่งดำรงตำแหน่งไม่ต่ำกว่ารองผู้กำกับการหรือเทียบเท่าที่ได้รับแต่งตั้งจากผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” กล่าวคือ ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติเป็นหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรทั่วประเทศ ผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาคเป็นหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรในจังหวัดที่รับผิดชอบ ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดเป็นหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรในเขตพื้นที่จังหวัดที่รับผิดชอบ ซึ่งกรรมการวิสามัญฯ พิจารณาแล้วว่าในพื้นที่ชุมชนใดที่ได้รับการยกเว้นในถนนสายใด ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดที่รับผิดชอบพื้นที่ยอมเข้าใจรายละเอียดและเหตุผล ประกอบกับผู้ว่าราชการจังหวัดนั้น ต้องมีส่วนร่วมในการพิจารณา ดังนั้น สำนักงานตำรวจแห่งชาติจึงกำหนดแนวทางให้ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดเป็นหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรผู้กำหนดข้อยกเว้นตามมาตรา ๕ ในเขตชุมชนที่จะได้รับการยกเว้นการคาดเข็มขัดนิรภัยในที่นั้นตอนหลัง

(๒) กรณีการรับรองความปลอดภัยของรถโรงเรียน รถตู้โรงเรียน รถนั่งสองแถว รถบรรทุกคนโดยสารขนาดเล็กได้มีกำหนดไว้แล้ว ในร่างมาตรา ๘ โดยผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติจะเป็นผู้ประกาศกำหนดความเร็วในรถนักเรียนหรือรถโดยสารบางประเภทที่มีข้อจำกัดในเรื่องเข็มขัดนิรภัยเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในภาพรวม ให้เหมาะสมกับเด็กทุกช่วงอายุต่อไป

(๓) สำหรับกรณีที่นั่งพิเศษสำหรับเด็กมีราคาค่อนข้างสูงนั้น คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้กำหนดข้อสังเกตไว้ท้ายรายงานของคณะกรรมการวิสามัญฯ แล้ว จำนวน ๓ ข้อ ดังนี้

“๑) โดยที่ในปัจจุบันที่นั่งพิเศษสำหรับเด็กในรถยนต์มีราคาค่อนข้างสูง ประกอบกับพระราชบัญญัตินี้มีการกำหนดให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งร้อยยี่สิบวัน นับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป จึงอาจเป็นภาระต่อประชาชนในการจัดหาที่นั่งพิเศษสำหรับเด็กให้ทันตามกรอบเวลาใช้บังคับกฎหมายดังกล่าว สมควรที่สำนักงาน



ตำรวจแห่งชาติจะมีการประกาศกำหนดหลักเกณฑ์วิธีการป้องกันอันตรายในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ เพื่อเป็นทางเลือกที่ใช้แทนการจัดให้มีที่นั่งพิเศษสำหรับเด็ก โดยมีหลักเกณฑ์ที่เหมาะสม ซึ่งเพียงพอต่อความปลอดภัยและไม่ส่งผลกระทบต่อประชาชนเกินจำเป็น

๒) สำนักงานตำรวจแห่งชาติควรจัดให้มีการอบรมเจ้าหน้าที่ที่บังคับใช้กฎหมายให้มีความเข้าใจในหลักการนี้ในแนวทางเดียวกัน และประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้รับทราบแนวทางการบังคับใช้กฎหมายในเรื่องนี้เป็นการล่วงหน้า

๓) หน่วยงานของรัฐควรมีมาตรการส่งเสริมให้มีการผลิตหรือนำเข้าที่นั่งพิเศษสำหรับเด็ก เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงอุปกรณ์ดังกล่าวได้ในราคาถูกลง หรือมีการส่งเสริมให้เกิดการประกอบธุรกิจให้เข้าที่นั่งพิเศษสำหรับเด็ก เพื่อเป็นทางเลือกในการจัดหาอุปกรณ์ดังกล่าวให้สอดคล้องกับความต้องการหรือความจำเป็นทางเศรษฐกิจของประชาชน”

นอกจากนี้ ขอยกตัวอย่าง ประเทศฟิลิปปินส์ได้มีโครงการบริจาคที่นั่งพิเศษสำหรับเด็กในครอบครัวที่ไม่จำเป็นต้องใช้ที่นั่งพิเศษสำหรับเด็กอีกต่อไป โดยสามารถนำมาบริจาคให้แก่ทางราชการเพื่อที่จะได้นำไปใช้บรรเทาความเดือดร้อนให้แก่ครอบครัวที่ขาดแคลนที่นั่งพิเศษสำหรับเด็ก

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการสิทธิการวิสามัญฯ

๒.๒.๓ ร่างมาตรา ๑๔ ยกเลิกมาตรา ๑๔๓ ทวิ และเพิ่มมาตรา ๑๔๓/๑ และร่างมาตรา ๑๕ เพิ่มมาตรา ๑๔๓/๒

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปราย สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

กรณีเห็นว่าร่างมาตรา ๑๔ ยกเลิกมาตรา ๑๔๓ ทวิ และเพิ่มมาตรา ๑๔๓/๑ และร่างมาตรา ๑๕ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๓/๒ นั้น การตีความหมายแสดงคำสั่งห้ามใช้รถและคำสั่งระงับการใช้รถเป็นการชั่วคราวนั้น หมายถึงกรณีรถที่เลิกใช้ที่จอดอยู่ภายในบ้านแต่แจ้งไม่ใช้หรือรถที่ไม่ได้ใช้แล้ว โดยเจ้าหน้าที่ต้องนำเครื่องหมายดังกล่าวมาติดให้ด้วย หรือไม่

คณะกรรมการสิทธิการวิสามัญฯ ตอบชี้แจง ดังนี้

ร่างมาตรา ๑๔ และร่างมาตรา ๑๕ ใช้เฉพาะกับรถที่วิ่งอยู่ในทางเท่านั้น เนื่องจากปัจจุบันรถที่มีอายุมากกว่า ๗ ปี ต้องตรวจสภาพรถปีละ ๑ ครั้ง เพื่อต่ออายุภาษีประจำปี แต่กรณีไม่มีหลักประกันว่า รถที่ผ่านการตรวจสภาพรถเพื่อต่อภาษีแล้วนำมาใช้ในทาง

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(ปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรทางบก)

(สภาผู้แทนราษฎรมติเห็นชอบแล้ว)



รถเหล่านั้นจะมีสภาพดีตลอดไป มาตรการนี้จึงให้อำนาจเจ้าพนักงานจราจรเมื่อปฏิบัติหน้าที่แล้ว เห็นว่า มีรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเป็นอันตรายแก่ผู้อื่นวิ่งอยู่ในทาง ให้เจ้าพนักงาน จราจรมีอำนาจสั่งให้หยุดการใช้รถได้ชั่วคราว โดยแบ่งเป็น ๒ กรณี ดังนี้

(๑) กรณีหากเป็นอันตรายร้ายแรงมาก ให้หยุดวิ่งทันที โดยเจ้าพนักงานจราจร จะเป็นผู้สั่งห้ามใช้รถ แล้วติดเครื่องหมายแสดงคำสั่งห้ามการใช้รถไว้ที่ตัวรถ เพื่อให้ นำรถ ไปซ่อมแซมแล้วจึงให้กรรมการขนส่งทางบกตรวจสอบ เมื่อผลการตรวจสอบพบว่าปลอดภัยแล้ว จึงสามารถนำรถกลับมาใช้ได้ใหม่

(๒) กรณีที่รถมีสภาพไม่ถึงกับไม่ปลอดภัยในการใช้ เจ้าพนักงานจราจรจะสั่ง ระวังการใช้รถเป็นการชั่วคราว แล้วติดเครื่องหมายแสดงคำสั่งระวังการใช้รถเป็นการชั่วคราว ไว้ที่ตัวรถ โดยให้เจ้าของรถ ผู้ครอบครองรถ หรือผู้ขับขี่นำรถดังกล่าวไปซ่อมแซมหรือปรับปรุง ให้ถูกต้องตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก แล้วแต่กรณี ทั้งนี้ ภายในระยะเวลาที่กำหนดแต่ต้องไม่น้อยกว่าสิบห้าวันและไม่เกินหกสิบวัน ตามสภาพความปลอดภัยของรถนั้น โดยในระหว่างระยะเวลาดังกล่าวให้ใช้รถได้ไปพลางก่อน

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการวิสามัญฯ

๒.๒.๔ ร่างมาตรา ๓๓ เพิ่มมาตรา ๑๖๐ ตี/๑ มาตรา ๑๖๐ ตี/๒ และมาตรา ๑๖๐ ตี/๓

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปราย สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

(๑) กรณีร่างมาตรา ๓๓ เพิ่มมาตรา ๑๖๐ ตี/๑ การที่คณะกรรมการวิสามัญฯ แก้ไขอัตราโทษจากเดิมที่กำหนดว่า “...ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปีและปรับตั้งแต่ ห้าหมื่นบาทถึงสี่หมื่นบาท...” เป็น “...ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี และปรับตั้งแต่ ห้าหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท...” นั้น การเพิ่มอัตราค่าปรับนี้ถูกต้องตามหลักการกำหนดค่าปรับ ในกฎหมายที่มีโทษทางอาญา ตามที่ได้กำหนดสัดส่วนไว้ว่า จำคุกหนึ่งปี ให้ปรับสองหมื่นบาท หรือไม่ อย่างไร อีกทั้ง การกำหนดค่าปรับไว้ในอัตราที่สูงนั้น เคยมีงานวิจัยหรือไม่ว่าจะทำให้ ผู้กระทำผิดไม่กระทำความผิดซ้ำอีก ในทางตรงข้ามเห็นว่าจะสร้างความเดือดร้อนให้แก่ประชาชน

(๒) กรณีร่างมาตรา ๓๓ เพิ่มมาตรา ๑๖๐ ตี/๓ การที่คณะกรรมการวิสามัญฯ แก้ไขความจากเดิมที่กำหนดว่า “...มิให้ศาลรอการกำหนดโทษหรือรอการลงโทษ” เป็น “...ให้ศาลลงโทษจำคุกและปรับด้วยเสมอ” นั้น เป็นการตรากฎหมายที่ไม่สอดคล้องเหมาะสม เนื่องจากเดิมให้ดุลพินิจศาลว่าจะดำเนินการอย่างไร และกรณีต้องการคุ้มครองสิทธิของผู้ต้องหา

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(ปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรทางบก)

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



ซึ่งเห็นว่าการกำหนดโทษในการกระทำความผิดซ้ำอีกภายในสองปีนับแต่วันที่กระทำความผิดครั้งแรกให้ศาลลงโทษจำคุกนั้นรุนแรงเกินไป เพราะผู้กระทำความผิดอาจมิได้มีเจตนากระทำความผิด เช่น กรณีอาจมีความจำเป็นต้องเร่งรีบนำผู้ป่วยไปส่งโรงพยาบาล จึงขอความชัดเจนในกรณีดังกล่าวด้วย

คณะกรรมการสิทธิมนุษยชนฯ ตอบชี้แจง ดังนี้

(๑) ปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนนั้น จากการเก็บสถิติข้อมูลของศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกระทรวงสาธารณสุข พบว่า อุบัติเหตุบนท้องถนนส่วนใหญ่เกิดจากคนเมาสุรา และหลายครั้งเป็นการเมาสุราซ้ำซ้อน อีกทั้งการเมาสุราแล้วขับรถนั้น เป็นการกระทำโดยเจตนาทุกคน อย่างไรก็ตาม ร่างพระราชบัญญัตินี้เป็นอีกมาตรการหนึ่ง ที่เพิ่มความรุนแรงของโทษสำหรับคนเมาสุราแล้วขับ ซึ่งเป็นสาเหตุทำให้ผู้บริสุทธิ์ต้องเสียชีวิตหรือพิการจากอุบัติเหตุบนท้องถนน เพราะเมื่อดื่มสุราจะต้องไม่ขับรถ ประกอบกับที่ผ่านมามีแนวคำพิพากษากรณีเมาสุราแล้วขับ ศาลได้พิพากษาให้ปรับห้าพันบาท โทษจำคุกให้รอการลงอาญาเป็นเวลาสองปี แล้วกำหนดมาตรการคุมประพฤติ เพื่อให้ผู้ขับชี่ได้เปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเลิกดื่มสุราแล้วขับรถ แต่จากข้อมูลที่มีนั้นการปรับแต่เพียงอย่างเดียวไม่สามารถทำให้ผู้กระทำความผิดเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม ดังนั้น จึงได้มีมาตรการกำหนดไว้ในร่างมาตรา ๓๓ เพิ่มมาตรา ๑๖๐ ตี/๑ มาตรา ๑๖๐ ตี/๒ และมาตรา ๑๖๐ ตี/๓ เพื่อกำหนดให้ผู้ขับชี่ที่เมาสุราแล้วขับรถ เมื่อถูกดำเนินคดีถึงชั้นศาลแล้ว ภายในสองปีหลังจากกระทำความผิดครั้งแรกต้องไม่กระทำความผิดซ้ำอีก มิฉะนั้นจะต้องได้รับโทษหนักขึ้นดังกล่าว นอกจากนี้เมื่อเปรียบเทียบกับมาตรฐานสากลพบว่ามีคนเมาสุราแล้วขับรถในประเทศไทยเป็นจำนวนมาก ในขณะที่เมื่อคนเมาสุราดังกล่าวเดินทางไปต่างประเทศ ไม่ปรากฏว่าเมาสุราแล้วขับรถแม้แต่รายเดียว เนื่องจากกฎหมายต่างประเทศมีบทลงโทษที่รุนแรง ประการสำคัญ ในการพิจารณาร่างมาตรา ๓๓ นี้ คณะกรรมการสิทธิมนุษยชนฯ ได้พิจารณาร่วมกับผู้แทนของสำนักงานศาลยุติธรรมแล้ว มีความเห็นว่า กรณีปัญหาของประเทศไทยที่จำเป็นต้องได้รับการแก้ไขในลำดับแรกคือผู้ขับชี่ที่เมาสุราแล้วขับรถ โดยคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนฯ ได้นำข้อเสนอของผู้แทนสำนักงานศาลยุติธรรมมาประกอบการพิจารณาและเห็นชอบร่วมกัน มิใช่เป็นการกำหนดขึ้นโดยมิได้ปรึกษากับสำนักงานศาลยุติธรรมแต่อย่างใด

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(ปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรทางบก)

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



(๒) กรณีที่คณะกรรมการการวิสามัญฯ ได้เพิ่มอัตราค่าปรับนั้น หากสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับการเพิ่มโทษให้แก่ผู้ซบซึ้งที่เมาสุราแล้วขับรถดังกล่าว ขอชี้แจงว่า ในการเมาสุราแล้วขับรถครั้งแรก เมื่อถูกจับจะต้องขึ้นศาลแขวง เมื่อชำระค่าปรับแล้วคดียุติทันที แต่หากว่าเป็นการกระทำความผิดครั้งที่สอง ตามอัตราโทษที่เพิ่มขึ้นใหม่ในร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ดังกล่าว ต้องขึ้นศาลจังหวัด พนักงานสอบสวนมีอำนาจฝากขังได้ ๔ ครั้ง ครั้งละ ๑๒ วัน แล้วสืบความจำเป็นของจำเลยว่า เหตุใดจึงยังมีพฤติกรรมการเมาสุราแล้วขับรถอีกหลายครั้ง จากนั้นศาลจะเป็นผู้วินิจฉัยว่าจะลงโทษจำคุกและปรับจำนวนเท่าใด

(๓) การกำหนดอัตราโทษปรับนั้น โดยหลักทั่วไปมีสัดส่วนคือ จำคุกหนึ่งปีปรับสองหมื่นบาท แต่อัตราค่าปรับมิได้ยึดถือตามอัตราดังกล่าวเสมอไป หากมีเหตุผลเฉพาะเพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพและบรรลุวัตถุประสงค์ตามหลักอาชญาวิทยา อัตราโทษปรับตามสัดส่วนดังกล่าวสามารถเปลี่ยนแปลงได้ และที่ผ่านมามีกฎหมายหลายฉบับที่กำหนดค่าปรับเกินกว่าสัดส่วนดังกล่าว เพื่อต้องการให้การลงโทษบรรลุผล

(๔) ส่วนเหตุผลที่คณะกรรมการการวิสามัญฯ กำหนด “...ให้ศาลลงโทษจำคุกและปรับด้วยเสมอ” สำหรับผู้ซบซึ้งที่เมาสุราที่กระทำความผิดซ้ำภายในสองปี นั้น สืบเนื่องมาจากตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๒๐ บัญญัติไว้ว่า “บรรดาความผิดที่กฎหมายกำหนดให้ลงโทษทั้งจำคุกและปรับด้วยนั้น ถ้าศาลเห็นสมควรจะลงแต่โทษจำคุกก็ได้ ...” และผู้แทนสำนักงานศาลยุติธรรมเห็นว่า การลงโทษจำคุกอย่างเดียวอาจไม่มีประสิทธิภาพ จึงได้กำหนดให้มีโทษปรับด้วย ดังนั้น โดยหลักการจึงต้องกำหนดว่า “...ให้ศาลลงโทษจำคุกและปรับด้วยเสมอ” เพื่อจะได้ไม่สามารถนำมาตรา ๒๐ ของประมวลกฎหมายอาญามาใช้บังคับกับกรณีดังกล่าว

สำหรับประเด็นที่ว่า การกำหนดให้ศาลลงโทษจำคุกและปรับด้วยเสมอ จะเป็นการก้าวล่วงการใช้ดุลพินิจของศาลหรือไม่ นั้น คณะกรรมการการวิสามัญฯ และผู้แทนของสำนักงานศาลยุติธรรมได้พิจารณาแล้ว เห็นว่าการใช้ดุลพินิจของศาลมีความเป็นอิสระ ตามที่รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ได้บัญญัติรับรองไว้ในมาตรา ๑๘๘^{๒๐} ดังนั้น คณะกรรมการการวิสามัญฯ จึงได้มีการปรึกษาหารือการใช้ถ้อยคำกับสำนักงานศาลยุติธรรมแล้ว ก่อนที่จะกำหนดข้อความ

^{๒๐} รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ มาตรา ๑๘๘ บัญญัติไว้ว่า

“มาตรา ๑๘๘ การพิจารณาพิพากษาอรรถคดีเป็นอำนาจของศาล ซึ่งต้องดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมาย และในพระปรมาภิไธยพระมหากษัตริย์

ผู้พิพากษาและตุลาการย่อมมีอิสระในการพิจารณาพิพากษาอรรถคดีตามรัฐธรรมนูญและกฎหมาย ให้เป็นไปโดยรวดเร็ว เป็นธรรม และปราศจากอคติทั้งปวง

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(ปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรทางบก)

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



ดังกล่าวในทำนองเดียวกันกับที่ได้มีการบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติยาเสพติดให้โทษ พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๑๐๐/๑^{๒๑} ที่บัญญัติไว้ว่า “ให้ศาลลงโทษจำคุกและปรับด้วยเสมอ” ส่วนศาลจะลงโทษจำคุกหรือปรับมากน้อยเพียงใด รวมถึงศาลจะรอการลงโทษหรือรอการกำหนดโทษหรือไม่นั้น ยังคงเป็นดุลพินิจของศาลต่อไป

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการวิสามัญฯ

๒.๒.๕ ร่างมาตรา ๓๔ เพิ่มมาตรา ๑๖๐ เบญจ

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปราย สรุปสาระสำคัญได้ว่า ในกรณีที่มีการแข่งรถในทางโดยมิได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจร นั้น เหตุใดคณะกรรมการวิสามัญฯ จึงได้แก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๖๐ เบญจ (๑) จากเดิมที่กำหนดไว้ว่า “หากผู้กระทำความผิดมีอายุไม่เกินยี่สิบปี.....” เป็น “หากผู้กระทำความผิดมีอายุต่ำกว่ายี่สิบปี.....” เพราะเป็นการใช้ถ้อยคำที่ไม่สอดคล้องกับการใช้ถ้อยคำในกฎหมายส่วนมากที่ใช้ถ้อยคำว่า “ไม่เกิน” และการกำหนดดังกล่าวได้คำนึงถึงการคุ้มครองสิทธิเด็ก รวมถึงมีการกำหนดโทษตามช่วงอายุและพัฒนาการของเด็กหรือไม่ อย่างไร

คณะกรรมการวิสามัญฯ ตอบชี้แจง ดังนี้

โดยหลักการของร่างมาตรา ๓๔ เพิ่มมาตรา ๑๖๐ เบญจ นั้น มิได้เป็นการกำหนดโทษ แต่เป็นการกำหนดให้ศาลวางข้อกำหนดเกี่ยวกับการวางประกัน ซึ่งเป็นมาตรการป้องกันการกระทำความผิดซ้ำ เพื่อให้บิดา มารดา หรือผู้ปกครองเข้ามามีส่วนร่วมในการกำกับดูแลบุตรหรือผู้ที่อยู่ในความปกครอง ซึ่งหลักการนี้เป็นหลักการในทำนองเดียวกันกับที่ได้มีการบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๗๔ (๒)^{๒๒} ทั้งนี้ โดยคณะกรรมการวิสามัญฯ มีหลักคิดว่า

^{๒๑} พระราชบัญญัติยาเสพติดให้โทษ พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๑๐๐/๑ บัญญัติไว้ว่า

“มาตรา ๑๐๐/๑ ความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ที่มีโทษจำคุกและปรับ ให้ศาลลงโทษจำคุกและปรับด้วยเสมอ โดยคำนึงถึงการลงโทษในทางทรัพย์สินเพื่อป้องกันการกระทำความผิดเกี่ยวกับยาเสพติดให้โทษ

ถ้าศาลเห็นว่าการกระทำความผิดของผู้ใดเมื่อได้พิเคราะห์ถึงความร้ายแรงของการกระทำความผิดฐานะของผู้กระทำความผิดและพฤติการณ์ที่เกี่ยวข้องประกอบแล้ว กรณีมีเหตุอันสมควรเป็นการเฉพาะราย ศาลจะลงโทษปรับน้อยกว่าอัตราโทษขั้นต่ำที่กำหนดไว้สำหรับความผิดนั้นก็ได้”

^{๒๒} ประมวลกฎหมายอาญามาตรา ๗๔ (๒) บัญญัติไว้ว่า

“มาตรา ๗๔ เด็กอายุกว่าสิบปีแต่ยังไม่เกินสิบห้าปี กระทำการอันกฎหมายบัญญัติเป็นความผิดเด็กนั้นไม่ต้องรับโทษ แต่ให้ศาลมีอำนาจที่จะดำเนินการ ดังต่อไปนี้

๑.ล๑

๑.ล๑

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(ปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรทางบก)

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



หากผู้กระทำความผิดมีอายุยี่สิบปีบริบูรณ์ถือว่าบรรลุนิติภาวะ และไม่อยู่ในอำนาจปกครองของบิดา มารดา หรือผู้ปกครองแล้ว ดังนั้น หากใช้ถ้อยคำว่า “ไม่เกียติยี่สิบปี” จึงหมายความว่า “ยี่สิบปี” ก็ได้ คณะกรรมการวิสามัญฯ จึงต้องแก้ไขให้ถูกต้องว่า “ต่ำกว่ายี่สิบปี” ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับหลักอำนาจปกครองบุตรหรือผู้เยาว์ของบิดา มารดา หรือผู้ปกครองดังกล่าว

นอกจากนี้ ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดมีอายุตั้งแต่สิบแปดปีขึ้นไป ซึ่งไม่ได้เป็น “เด็ก” ตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองเด็ก^{๒๓}แล้ว ความในมาตรา ๑๖๐ เบญจ (๒) ซึ่งเพิ่มขึ้นตามมาตรา ๓๔ ของร่างพระราชบัญญัตินี้ ยังได้กำหนดให้ ผู้กระทำความผิดดังกล่าวทำทัณฑ์บน โดยเป็นการรับรองตนเองได้ถูกต้องตามหลักการคุ้มครองสิทธิเด็ก

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยการแก้ไขของคณะกรรมการวิสามัญฯ

๒.๒.๖ ร่างมาตรา ๓๖

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปราย สรุปสาระสำคัญได้ว่า เหตุใดคณะกรรมการวิสามัญฯ จึงได้ตัดความในร่างมาตรา ๓๖ ที่กำหนดให้รถยนต์ที่ไม่ต้องมีเข็มขัดนิรภัย เป็นเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบ ตามประกาศซึ่งออกตามกฎหมายกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๕ (๒) แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ และที่ออกตามมาตรา ๗๑ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ต้องมีเข็มขัดนิรภัยภายหลังจากวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับไปแล้วเป็นเวลาสองปี แสดงว่ารถยนต์ดังกล่าวจะได้รับยกเว้นไม่ต้องมีเข็มขัดนิรภัยตลอดไป ใช่หรือไม่

คณะกรรมการวิสามัญฯ ตอบชี้แจง ดังนี้

ร่างมาตรา ๓๖ มีหลักการสำคัญก่อนที่คณะกรรมการวิสามัญฯ จะดำเนินการแก้ไข ๒ ประเด็น ได้แก่

(๒) ถ้าศาลเห็นว่า บิดา มารดา หรือผู้ปกครองสามารถดูแลเด็กนั้นได้ ศาลจะมีคำสั่งให้มอบตัวเด็กนั้นให้แก่ บิดา มารดา หรือผู้ปกครองไป โดยวางข้อกำหนดให้บิดา มารดา หรือผู้ปกครองระวังเด็กนั้นไม่ให้ก่อเหตุร้าย ตลอดเวลาที่ศาลกำหนดซึ่งต้องไม่เกินสามปี และกำหนดจำนวนเงินตามที่เห็นสมควรซึ่งบิดา มารดา หรือผู้ปกครอง จะต้องชำระต่อศาลไม่เกินครั้งละหนึ่งหมื่นบาท ในเมื่อเด็กนั้นก่อเหตุร้ายขึ้น

ฯลฯ

ฯลฯ”

^{๒๓} พระราชบัญญัติคุ้มครองเด็ก พ.ศ. ๒๕๔๖ มาตรา ๔ บทนิยามคำว่า “เด็ก” บัญญัติไว้ ดังนี้

“มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้

“เด็ก” หมายความว่า บุคคลซึ่งมีอายุต่ำกว่าสิบแปดปีบริบูรณ์ แต่ไม่รวมถึงผู้ที่บรรลุนิติภาวะด้วยการสมรส”

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(ปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรทางบก)

(สภาผู้แทนราษฎรมติเห็นชอบแล้ว)



(๑) รถยนต์ที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องมีเข็มขัดนิรภัย ผู้ที่โดยสารรถเหล่านี้ไม่ต้องคาดเข็มขัดนิรภัยภายในระยะเวลาสองปีนับตั้งแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

(๒) รถยนต์ที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องมีเข็มขัดนิรภัย ต้องแสดงเครื่องหมายผ่อนผันให้เจ้าพนักงานตำรวจทราบ

ส่วนสาเหตุที่คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้ตัดข้อความว่า “เป็นเวลาสองปีนับตั้งแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ” เนื่องจากรถยนต์จะมีมาตรฐานการผลิตเฉพาะจากผู้ผลิตรถยนต์นั้น ดังนั้น รถยนต์ที่ไม่ได้ออกแบบให้ติดตั้งเข็มขัดนิรภัยมาตั้งแต่ต้น ถึงแม้จะมีการติดตั้งในภายหลัง ก็ไม่สามารถรับรองมาตรฐานความปลอดภัยได้ จึงเป็นที่มาของการตัดความดังกล่าว ประกอบกับการกำหนดให้รถยนต์ที่ได้รับยกเว้นต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยภายใน ๒ ปี นับตั้งแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับจะเป็นภาระแก่ประชาชนเป็นอย่างมาก เนื่องจากรถยนต์ที่ได้รับยกเว้นตามกฎหมายดังกล่าว ปัจจุบันมีจำนวนประมาณเกือบ ๖,๐๐๐,๐๐๐ คัน ซึ่งเจ้าของรถยนต์จะต้องเข้าพบนายทะเบียนเพื่อติดต่อขอผ่อนผันการได้รับการยกเว้นไม่ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัย นอกจากจะเป็นภาระแก่ประชาชนแล้ว ยังจะเป็นภาระกับทางราชการที่ต้องเสียงบประมาณในการจัดทำเครื่องหมายผ่อนผันการติดตั้งเข็มขัดนิรภัย ทั้งที่เจ้าพนักงานตำรวจสามารถที่จะตรวจสอบได้จากใบคู่มือจดทะเบียนรถ เนื่องจากกฎหมายกำหนดให้ประชาชนต้องมีสำเนาใบคู่มือจดทะเบียนรถไว้ประจำรถที่เจ้าพนักงานตำรวจสามารถขอตรวจสอบได้

นอกจากนี้ เมื่อคณะกรรมการวิสามัญฯ ได้ตัดข้อความในร่างมาตรา ๓๖ ดังกล่าวแล้ว คณะกรรมการวิสามัญฯ จึงได้ตัดความในร่างมาตรา ๓๗ และร่างมาตรา ๓๘ ซึ่งเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกันด้วย

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการวิสามัญฯ

จากนั้น ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาทั้งร่างเป็นการสรุปอีกครั้งหนึ่ง โดยไม่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรขอแก้ไขเพิ่มเติมถ้อยคำ จึงเป็นอันจบการพิจารณาในวาระที่สอง ต่อจากนั้นที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาต่อไปในวาระที่สาม



๗. รายงานของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ
 จราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. สภาผู้แทนราษฎร ซึ่งบรรจุระเบียบวาระ
 การประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๓ ครั้งที่ ๕ (สมัยสามัญประจำปี
 ครั้งที่หนึ่ง) วันพุธที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๔



<http://edoc.parliament.go.th/getfile.aspx?id=739266&file=%E0%B8%88%E0%B8%A3%E0%B8%B2%E0%B8%88%E0%B8%A3%E0%B8%97%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B8%9A%E0%B8%81.pdf&download=1>

๘. บันทึกการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๓ ครั้งที่ ๕
 (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันพุธที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๔



http://msbis.parliament.go.th/ewtadmin/ewt/parliament_report/main_warehouse_dll_x.php?aid=9963&mid=4321

๙. บันทึกการออกเสียงลงคะแนนของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร
 ในการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๓ ครั้งที่ ๕ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง)
 วันพุธที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๔



http://msbis.parliament.go.th/ewtadmin/ewt/parliament_report/main_warehouse_dll_x.php?aid=9964&mid=4321

๓. ผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่สาม

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้ลงมติในวาระที่สามเห็นชอบด้วยกับร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ โดยมีมติเห็นชอบด้วยคะแนนเสียง ๓๑๕ เสียง ไม่เห็นชอบ (ไม่มี) งดออกเสียง ๑ เสียง และไม่ลงคะแนนเสียง ๓ เสียง

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
 (ปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรทางบก)
 (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



๔. ข้อสังเกตของคณะกรรมการสิทธิการวิสามัญ

คณะกรรมการสิทธิการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. สภาผู้แทนราษฎร ได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้เริ่มตั้งแต่ชื่อร่างพระราชบัญญัติ คำปรารภ แล้วพิจารณาตามลำดับมาตราจนจบร่างแล้วเห็นว่า ควรมีข้อสังเกตที่คณะรัฐมนตรี ควรทราบหรือควรปฏิบัติไว้ท้ายรายงานของคณะกรรมการสิทธิการวิสามัญ เพื่อให้สภาผู้แทนราษฎร ได้พิจารณา ดังนี้

๑. ตามที่มาตรา ๔ (แก้ไขมาตรา ๓๕) กำหนดให้การขับรถบรรทุก ซึ่งได้แบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไปหรือซึ่งได้จัดช่องเดินรถประจำทางด้านซ้ายไว้โดยเฉพาะ ผู้ขับขี่ต้องขับรถในช่องเดินรถด้านซ้ายสุดหรือใกล้เคียงกับช่องเดินรถประจำทาง และต้องขับรถให้ใกล้ขอบทางเดินรถด้านซ้ายเท่าที่จะกระทำได้ เว้นแต่เป็นไปตามข้อยกเว้น ซึ่งรถบรรทุกตามมาตรา นี้ให้รวมถึงรถบรรทุกที่มีลักษณะและขนาดเดียวกันกับรถที่จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกหรือไม่ อย่างไร อีกทั้ง หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการดำเนินการตามมาตรา นี้ให้แก่ผู้ขับขี่และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องให้ชัดเจน และเป็นรูปธรรมต่อไป

๒. ตามที่มาตรา ๕ (แก้ไขมาตรา ๔๓) โดยเฉพาะมาตรา ๔๓ (๙) กำหนดห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ เว้นแต่การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น ซึ่งกรณีดังกล่าวหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง และรณรงค์ให้ผู้ขับขี่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถ ตลอดจนมีการกำหนดกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องกับกรณีดังกล่าวให้ชัดเจน โดยมีการนำข้อมูลและสถิติในการเกิดอุบัติเหตุมาประกอบการพิจารณาออกหลักเกณฑ์นั้นด้วย อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่มีสาเหตุมาจากการขับรถจักรยานยนต์ ดังนั้น เพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุ จึงควรกำหนดให้ผู้ขับรถจักรยานยนต์ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะที่ขับขี่เท่าที่จำเป็น โดยมีหลักเกณฑ์ที่เหมาะสมเพื่อไม่ให้กระทบกับความสามารถในการขับขี่และให้การขับรถจักรยานยนต์มีความปลอดภัย

๓. ตามที่มาตรา ๗ (แก้ไขมาตรา ๑๒๓) กำหนดให้กรณีคนโดยสารที่เป็นเด็กอายุไม่เกินหกปี ผู้ขับขี่ต้องจัดให้นั่งในที่นั่งพิเศษสำหรับเด็กหรือมีวิธีการป้องกันอันตรายในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนด

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(ปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรทางบก)

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



๑) โดยที่ในปัจจุบันที่นั้งพิเศษสำหรับเด็กในรถยนต์มีราคาค่อนข้างสูง ประกอบกับพระราชบัญญัตินี้มีการกำหนดให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป จึงอาจเป็นภาระต่อประชาชนในการจัดหาที่นั้งพิเศษสำหรับเด็กให้ทันตามกรอบเวลาใช้บังคับกฎหมายดังกล่าว สมควรที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติจะมีการประกาศกำหนดหลักเกณฑ์วิธีการป้องกันอันตรายในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุเพื่อเป็นทางเลือกที่ใช้แทนการจัดให้มีที่นั้งพิเศษสำหรับเด็ก โดยมีหลักเกณฑ์ที่เหมาะสมซึ่งเพียงพอต่อความปลอดภัยและไม่ส่งผลกระทบต่อประชาชนเกินจำเป็น

๒) สำนักงานตำรวจแห่งชาติควรจัดให้มีการอบรมเจ้าหน้าที่ที่บังคับใช้กฎหมายให้มีความเข้าใจในหลักการนี้ในแนวทางเดียวกัน และประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้รับทราบแนวทางการบังคับใช้กฎหมายในเรื่องนี้เป็นการล่วงหน้า

๓) หน่วยงานของรัฐควรมีมาตรการส่งเสริมให้มีการผลิตหรือนำเข้าที่นั้งพิเศษสำหรับเด็ก เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงอุปกรณ์ดังกล่าวได้ในราคาถูกลง หรือมีการส่งเสริมให้เกิดการประกอบธุรกิจให้เข้าที่นั้งพิเศษสำหรับเด็ก เพื่อเป็นทางเลือกในการจัดหาอุปกรณ์ดังกล่าวให้สอดคล้องกับความต้องการหรือความจำเป็นทางเศรษฐกิจของประชาชน

๔. ตามที่มาตรา ๘ (เพิ่มมาตรา ๑๒๓/๓) กำหนดให้ผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อสินจ้างตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ต้องแจ้งเตือนหรือจัดให้มีการแจ้งเตือนด้วยวิธีการอื่น เพื่อให้คนโดยสารในรถนั้นปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๓ และมาตรา ๑๒๓/๑ (๑) ทุกครั้งก่อนการออกรถหรือก่อนใช้เส้นทางตามสภาพของทาง ทั้งนี้ ตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนดนั้น ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติมีหน้าที่ในการประกาศกำหนดหลักเกณฑ์ดังกล่าวใน ๒ กรณี ดังนี้

๑) การจัดให้มีการแจ้งเตือนด้วยวิธีการอื่นต้องมีลักษณะและหลักเกณฑ์ที่มีความชัดเจนเพียงพอเพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งหรือผู้ขับขี่สามารถเข้าใจและปฏิบัติตามได้

๒) สภาพของทางที่มีการแจ้งเตือนต้องมีลักษณะหรือข้อเท็จจริงประกอบที่เพียงพอ เพื่อให้ผู้ขับขี่ได้ทราบว่าตนมีหน้าที่ต้องแจ้งเตือนผู้โดยสารเมื่อมีการใช้ทางในเส้นใด โดยประกาศกำหนดเป็นเขตพื้นที่หรือเส้นทางตามสภาพข้อเท็จจริงของทางนั้นได้

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(ปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรทางบก)

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



๕. ตามที่มาตรา ๙ (แก้ไขมาตรา ๑๓๔) กำหนดห้ามการรวมกลุ่มหรือมั่วสุมกัน ในทางหรือสาธารณสถานใกล้ทาง ซึ่งเป็นการให้อำนาจแก่เจ้าหน้าที่เพื่อเป็นมาตรการป้องกันการแข่งรถในทาง ดังนั้น สำนักงานตำรวจแห่งชาติควรใช้หน้าที่และอำนาจตามมาตรา นี้ อย่างระมัดระวังให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของกฎหมาย เพื่อมิให้กระทบต่อสิทธิและเสรีภาพ ของประชาชนจนเกินสมควร

๖. ตามที่มาตรา ๑๘ (แก้ไขมาตรา ๑๔๗ มาตรา ๑๔๙ มาตรา ๑๕๑ มาตรา ๑๕๓ มาตรา ๑๕๕ และมาตรา ๑๕๘) ได้กำหนดอัตราโทษใหม่ให้มีอัตราที่สูงขึ้น อย่างไรก็ตาม การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนควรมีกิจกรรมอื่น ๆ นอกจากการกำหนดอัตราโทษปรับดังกล่าว และในการกำหนดโทษปรับของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ควรพิจารณากำหนดตามสัดส่วน ของความอันตรายที่จะเกิดขึ้นรวมทั้งควรมีการรับฟังความคิดเห็นจากทุกภาคส่วน

๗. ตามที่มาตรา ๓๕ (เพิ่มมาตรา ๑๖๒/๑) กำหนดให้เมื่อศาลสั่งพักใช้ หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ให้ศาลแจ้งคำสั่งดังกล่าวให้นายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกดำเนินการต่อไปนั้น กรมการขนส่งทางบกควรนำ ข้อมูลดังกล่าวเข้าสู่ระบบอิเล็กทรอนิกส์และใช้ข้อมูลดังกล่าวร่วมกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ตามมาตรา ๔/๑ แห่งกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบกด้วย

๘. เนื่องจากความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนประมาณครึ่งหนึ่งของผู้เสียชีวิต หรือบาดเจ็บมีความเกี่ยวข้องกับการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับรถ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ จึงควรใช้อำนาจในทางบริหารกำหนดแนวทางเพื่อให้เจ้าหน้าที่ดำเนินการตรวจวัดปริมาณ แอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุทุกราย รวมทั้งผลักดันให้มีการเสนอแก้ไขเพิ่มเติม กฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก เพื่อให้เจ้าหน้าที่ต้องมีการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่ ทุกรายที่เกิดอุบัติเหตุและมีผู้บาดเจ็บสาหัสหรือเสียชีวิต เพื่อลดการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ อันจะเป็นประโยชน์ต่อสาธารณชน เป็นธรรมตามหลักนิติรัฐ และมีความเสมอภาค ตามมาตรฐานสากล

๙. ภาครัฐควรส่งเสริมและสร้างจิตสำนึกควบคู่ไปกับการให้ประชาชน เห็นความสำคัญของการรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทาง นอกเหนือจากการกำหนดบทลงโทษและการบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวดเท่านั้น

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(ปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรทางบก)

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



๑๐. ในปัจจุบันปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยก่อให้เกิดการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินมูลค่ามหาศาลในแต่ละปี แต่ภาครัฐยังขาดการให้ความสำคัญกับปัญหาดังกล่าวเท่าที่ควร ดังนั้น ภาครัฐจึงควรจัดสรรและสนับสนุนงบประมาณเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวเป็นการเฉพาะอย่างเป็นรูปธรรมและให้มีหน่วยงานที่มีหน้าที่และอำนาจโดยตรงในการรับผิดชอบในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่ชัดเจน

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบด้วยกับข้อสังเกตของคณะกรรมการการวิสามัญ โดยมีมติเห็นชอบด้วยคะแนนเสียง ๓๐๖ เสียง ไม่เห็นชอบ (ไม่มี)งดออกเสียง ๑ เสียง และไม่ลงคะแนนเสียง ๒ เสียง

๕. การวิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติซึ่งสภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว

จากการพิจารณาศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (ปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรทางบก) นั้น มีข้อสังเกตในส่วนของ การจัดพิมพ์ข้อความ และความสอดคล้องของการใช้ถ้อยคำในร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ดังนี้

๕.๑ ร่างมาตรา ๘ เพิ่มมาตรา ๑๒๓/๑ มาตรา ๑๒๓/๒ และมาตรา ๑๒๓/๓

ในการจัดพิมพ์ข้อความในร่างมาตรา ๘ เพิ่มมาตรา ๑๒๓/๓ มีข้อความที่พิมพ์ผิดเล็กน้อย โดยพิมพ์คำว่า “ขนส่ง” เป็น “ขนส่ง” ดังนี้

“มาตรา ๘ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๑๒๓/๑ มาตรา ๑๒๓/๒ และมาตรา ๑๒๓/๓ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

ฯลฯ

ฯลฯ

“มาตรา ๑๒๓/๓ ผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อสินจ้างตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ต้องแจ้งเตือนหรือจัดให้มีการแจ้งเตือนด้วยวิธีการอื่น เพื่อให้คนโดยสารในรถนั้นปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๓ และมาตรา ๑๒๓/๑ (๑) ทุกครั้งก่อนการออกรถหรือก่อนการใช้เส้นทางตามสภาพของทางทั้งนี้ ตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนด”

ดังนั้น จึงสมควรแก้ไขข้อความดังกล่าวให้ถูกต้องในชั้นการพิจารณาในวาระที่สองของวุฒิสภาต่อไป



๕.๒ ร่างมาตรา ๑๔ ยกเลิกมาตรา ๑๔๓ ทวิ และเพิ่มมาตรา ๑๔๓/๑

กรณีได้มีการแก้ไขถ้อยคำในชั้นคณะกรรมการวิสามัญพิจารณา ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. สมาชิกผู้แทนราษฎร โดยมีการแก้ไขข้อความว่า “แผ่นป้ายคำสั่งห้ามการใช้รถ” และ “แผ่นป้ายคำสั่งระงับการใช้รถ” เป็น “เครื่องหมายแสดงคำสั่งห้ามการใช้รถ” และ “เครื่องหมายแสดงคำสั่งระงับการใช้รถ” ตามลำดับ และสมาชิกผู้แทนราษฎร ได้ลงมติเห็นชอบแล้ว ดังนั้น จึงสมควรแก้ไขข้อความดังกล่าวในร่างมาตรา ๑๔๓/๑ ให้มีความสอดคล้องกันทั้งร่าง ในชั้นการพิจารณาในวาระที่สองของวุฒิสภา ดังนี้

“มาตรา ๑๔๓/๑ ในการออกคำสั่งตามมาตรา ๑๔๓

(๑) คำสั่งห้ามการใช้รถ ตามมาตรา ๑๔๓ (๑) ให้เจ้าพนักงานจราจร ตัดเครื่องหมายแสดงคำสั่งห้ามการใช้รถนั้นไว้ที่ตัวรถในลักษณะที่เห็นได้อย่างชัดเจน

ฯลฯ

ฯลฯ”

๕.๓ ร่างมาตรา ๑๕ เพิ่มมาตรา ๑๔๓/๒

เนื่องจากร่างมาตรา ๑๔ ยกเลิกมาตรา ๑๔๓ ทวิ และเพิ่มมาตรา ๑๔๓/๑ ได้มีการแก้ไขข้อความในชั้นคณะกรรมการวิสามัญฯ และสมาชิกผู้แทนราษฎรได้ลงมติเห็นชอบแล้ว ดังมีรายละเอียดตามที่ได้กล่าวถึงในข้อ ๕.๒ ดังนั้น จึงสมควรแก้ไขข้อความในร่างมาตรา ๑๔๓/๒ ให้มีความสอดคล้องกันในชั้นการพิจารณาในวาระที่สองของวุฒิสภา ดังนี้

“มาตรา ๑๔๓/๒ เมื่อเจ้าพนักงานจราจรได้ออกคำสั่งห้ามการใช้รถ ตามมาตรา ๑๔๓ (๑) หรือคำสั่งระงับการใช้รถเป็นการชั่วคราว ตามมาตรา ๑๔๓ (๒) แล้ว ให้แจ้งไปยังนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก แล้วแต่กรณี โดยเร็ว พร้อมด้วยเหตุผล ข้อเท็จจริง และพยานหลักฐานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้นายทะเบียนดำเนินการ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ต่อไป

เมื่อรถที่ถูกสั่งห้ามการใช้รถ ตามมาตรา ๑๔๓ (๑) หรือถูกสั่งระงับการใช้รถ เป็นการชั่วคราว ตามมาตรา ๑๔๓ (๒) ได้มีการซ่อมแซมหรือปรับปรุงแก้ไขและผ่านการตรวจสอบสภาพ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกแล้ว ให้นายทะเบียนมีคำสั่ง อนุญาตให้ใช้รถนั้นต่อไปได้ และให้ปลดป้ายเครื่องหมายแสดงคำสั่งห้ามการใช้รถหรือคำสั่งระงับการใช้รถเป็นการชั่วคราวนั้น”

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(ปรับปรุงมาตราบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรทางบก)

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)

ตารางเปรียบเทียบ

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)

กับ

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)	ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
<p>พระราชบัญญัติ จราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒</p> <hr/> <p>ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร. ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๘ มกราคม พ.ศ. ๒๕๒๒ เป็นปีที่ ๓๔ ในรัชกาลปัจจุบัน</p> <p>พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการ โปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า</p>	<p>ร่าง พระราชบัญญัติ จราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.</p> <hr/> <p>.....</p> <p>.....</p>

<p style="text-align: center;">พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)</p>	<p style="text-align: center;">ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
<p style="text-align: center;">โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก</p> <p style="text-align: center;">จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้ โดยคำแนะนำและยินยอมของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ดังต่อไปนี้</p>	<p style="text-align: center;">โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก</p> <p style="text-align: center;">พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิ และเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๖ ประกอบกับมาตรา ๒๘ มาตรา ๒๙ และมาตรา ๓๘ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้ โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย</p> <p style="text-align: center;">เหตุผลและความจำเป็นในการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ตามพระราชบัญญัตินี้ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายและการจัดระเบียบ การจราจรทางบกเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ อันจะเป็นประโยชน์แก่ความปลอดภัย สาธารณะ ความสงบเรียบร้อยและสวัสดิภาพของประชาชน ซึ่งการตรา พระราชบัญญัตินี้สอดคล้องกับเจตนารมณ์ที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๒๖ ของรัฐธรรมนูญ แห่งราชอาณาจักรไทยแล้ว</p> <p style="text-align: center;">.....</p>

๒๖

<p style="text-align: center;">พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)</p>	<p style="text-align: center;">ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
<p>มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒”</p> <p>มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป (ประกาศราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๙๖ ตอนที่ ๘ ฉบับพิเศษ ลงวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๒๒)</p> <p>มาตรา ๓ ให้ยกเลิก (๑) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช ๒๔๗๗ (๒) พระราชบัญญัติจราจรทางบก แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช ๒๔๗๘ (๓) พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๓) พุทธศักราช ๒๔๘๑ (๔) พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๐๘ (๕) ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๕๙ ลงวันที่ ๒๖ มกราคม พ.ศ. ๒๕๑๕</p>	<p>มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่..) พ.ศ.”</p> <p>มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป</p> <p>มาตรา ๓ ให้ยกเลิก (๑) คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๒๒/๒๕๕๘ เรื่อง มาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการแข่งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในทางและการควบคุมสถานบริการหรือสถานประกอบการที่เปิดให้บริการในลักษณะที่คล้ายกับสถานบริการ ลงวันที่ ๒๒ กรกฎาคม พุทธศักราช ๒๕๕๘ เฉพาะในข้อ ๑ ข้อ ๒ และข้อ ๓ ซึ่งเป็นส่วนที่แก้ไขหรือเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก (๒) คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๔๖/๒๕๕๘ เรื่อง มาตรการแก้ไขปัญหอันเกิดจากการขับขี่ยานพาหนะ ลงวันที่ ๓๐ ธันวาคม พุทธศักราช ๒๕๕๘</p>

ค.ล

<p>พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
<p>มาตรา ๓๕ รถที่มีความเร็วช้าหรือรถที่มีความเร็วต่ำกว่าความเร็วของรถคันอื่นที่ขับในทิศทางเดียวกัน ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ใกล้ขอบทางเดินรถด้านซ้ายเท่าที่จะกระทำได้</p> <p>ผู้ขับขี่รถบรรทุก รถบรรทุกคนโดยสาร รถจักรยานยนต์ในทางเดินรถซึ่งได้แบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไป หรือได้จัดช่องเดินรถประจำทางด้านซ้ายไว้โดยเฉพาะ ต้องขับรถในช่องเดินรถด้านซ้ายสุดหรือใกล้เคียงกับช่องเดินรถประจำทาง แล้วแต่กรณี</p> <p>ความในวรรคสองมิให้ใช้บังคับแก่รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันหกร้อยกิโลกรัม และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคน ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์</p>	<p>มาตรา ๔ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๓๕ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๒๙ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“มาตรา ๓๕ รถที่มีความเร็วช้าหรือรถที่มีความเร็วต่ำกว่าความเร็วของรถคันอื่นที่ขับในทิศทางเดียวกัน ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ใกล้ขอบทางเดินรถด้านซ้ายเท่าที่จะกระทำได้</p> <p>การขับรถบรรทุก รถบรรทุกคนโดยสาร หรือรถจักรยานยนต์ในทางเดินรถซึ่งได้แบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไปหรือซึ่งได้จัดช่องเดินรถประจำทางด้านซ้ายไว้โดยเฉพาะ ผู้ขับขี่ต้องขับรถในช่องเดินรถด้านซ้ายสุดหรือใกล้เคียงกับช่องเดินรถประจำทาง และต้องขับรถให้ใกล้ขอบทางเดินรถด้านซ้ายเท่าที่จะกระทำได้ เว้นแต่ในกรณีตามมาตรา ๓๔ (๑) (๓) หรือ (๔) ให้เดินรถทางขวาของทางเดินรถได้ตามที่จำเป็นแก่กรณี</p> <p>ความในวรรคสองมิให้ใช้บังคับแก่รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกินสองพันสองร้อยกิโลกรัม และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคน ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์”</p>

<p>พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
<p>มาตรา ๔๓ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ</p> <p>(๑) ในขณะหย่อนความสามารถในอันที่จะขับ</p> <p>(๒) ในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น</p> <p>(๓) ในลักษณะกีดขวางการจราจร</p> <p>(๔) โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน</p> <p>(๕) ในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดาหรือไม่อาจแลเห็นทางด้านหน้าหรือด้านหลัง ด้านใดด้านหนึ่งหรือทั้งสองด้านได้พอแก่ความปลอดภัย</p> <p>(๖) คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ เว้นแต่เมื่อเปลี่ยนช่องเดินรถ เลี้ยวรถ หรือกลับรถ</p> <p>(๗) บนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควร เว้นแต่รถลากเข็นสำหรับทารก คนป่วยหรือคนพิการ</p>	<p>มาตรา ๕ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๔๓ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๘) พ.ศ. ๒๕๕๑ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“มาตรา ๔๓ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ</p> <p>(๑) ในขณะหย่อนความสามารถในอันที่จะขับ</p> <p>(๒) ในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น</p> <p>(๓) ในลักษณะกีดขวางการจราจร</p> <p>(๔) โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน</p> <p>(๕) ในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดาหรือไม่อาจแลเห็นทางด้านหน้าหรือด้านหลัง ด้านใดด้านหนึ่งหรือทั้งสองด้านได้พอแก่ความปลอดภัย หรือไม่คำนึงถึงความเดือดร้อนของผู้อื่น</p> <p>(๖) คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ เว้นแต่เมื่อเปลี่ยนช่องเดินรถ เลี้ยวรถ หรือกลับรถ</p> <p>(๗) บนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควร เว้นแต่รถลากเข็นสำหรับทารก คนป่วยหรือคนพิการ</p>

<p>พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
<p>(๘) โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น</p> <p>(๙) ในขณะที่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ เว้นแต่การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนาโดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น</p> <p>มาตรา ๔๓ ทวิ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ หรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ทั้งนี้ ตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา</p> <p>ให้หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน เจ้าพนักงานจราจร หรือผู้ตรวจการมีอำนาจจัดให้มีการตรวจสอบผู้ขับขี่รถบางประเภทตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาว่า ได้เสพยาเสพติดให้โทษหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามวรรคหนึ่งหรือไม่ และหากผลการตรวจสอบในเบื้องต้นปรากฏว่าผู้ขับขี่นั้นไม่ได้เสพก็ให้ผู้ขับขี่นั้นขับรถต่อไปได้</p>	<p>(๘) ในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น</p> <p>(๙) ในขณะที่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ เว้นแต่การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น ทั้งนี้ ตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนด”</p>

<p style="text-align: center;">พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. ๒๕๒๒ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)</p>	<p style="text-align: center;">ร่างพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
<p>ในกรณีที่ผู้ขับขี่ตามวรรคสองไม่ยอมให้ตรวจสอบ ให้หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน เจ้าพนักงานจราจร หรือผู้ตรวจการมีอำนาจกักตัวผู้นั้นไว้ เพื่อดำเนินการตรวจสอบได้ภายในระยะเวลาเท่าที่จำเป็นแห่งกรณีเพื่อให้การตรวจสอบเสร็จสิ้นไปโดยเร็ว และเมื่อผู้นั้นยอมรับการตรวจสอบแล้ว หากผลการตรวจสอบในเบื้องต้นปรากฏว่าไม่ได้เสพก็ให้ปล่อยตัวไปทันที</p> <p style="text-align: center;">การตรวจสอบตามมาตรานี้ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง</p>	<p style="text-align: center;">มาตรา ๖ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๔๓ ทวิ/๑ แห่งพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. ๒๕๒๒</p> <p style="text-align: center;">“มาตรา ๔๓ ทวิ/๑ ในกรณีที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นและมีเหตุอันเชื่อได้ว่า ผู้ขับขี่หรือบุคคลที่อาจเป็นผู้ขับขี่ ได้กระทำการฝ่าฝืนมาตรา ๔๓ ทวิวรรคหนึ่ง หากบุคคลดังกล่าวอยู่ในภาวะหมดสติหรือได้รับอันตรายแก่กายจนไม่อาจให้ความยินยอมในการตรวจสอบการมีสารอยู่ในร่างกายตามมาตรา ๔๓ ทวิวรรคสอง ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจขอให้แพทย์ที่เกี่ยวข้องทำการตรวจพิสูจน์บุคคลดังกล่าว ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด</p>

<p>พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
<p>มาตรา ๑๒๓ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถยนต์ยอมให้ผู้อื่นนั่งที่นั่งตอนหน้า แถวเดียวกับที่นั่งผู้ขับขี่รถยนต์เกินสองคน</p>	<p>การตรวจพิสูจน์ของแพทย์ตามวรรคหนึ่ง ให้ทำได้เท่าที่จำเป็น และสมควร โดยเก็บตัวอย่างเลือด ปัสสาวะ หรือของเสียอย่างอื่นจากร่างกาย ของบุคคลดังกล่าวด้วยวิธีการแพทย์และใช้วิธีการที่ก่อให้เกิดความเจ็บปวด น้อยที่สุดเท่าที่จะกระทำได้ ทั้งจะต้องไม่เป็นอันตรายอย่างอื่นต่อร่างกาย หรืออนามัยของบุคคลนั้น</p> <p>ค่าใช้จ่ายในการตรวจพิสูจน์ตามวรรคหนึ่ง ให้ส่งจ่าย จากงบประมาณตามระเบียบที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยได้รับความ เห็นชอบจากกระทรวงการคลัง”</p> <p>มาตรา ๗ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๒๓ แห่งพระราชบัญญัติ จราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบ แห่งชาติ ที่ ๑๔/๒๕๖๐ เรื่อง มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย ว่าด้วยการจราจรทางบก ลงวันที่ ๒๑ มีนาคม พุทธศักราช ๒๕๖๐ และให้ใช้ความ ต่อไปนี้แทน</p> <p>“มาตรา ๑๒๓ ภายใต้บังคับมาตรา ๑๒๓/๑ ในขณะขับขี่รถยนต์ ผู้ที่อยู่ในรถยนต์ต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไข ดังต่อไปนี้</p>

<p>พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
<p>ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่ง ในขณะที่ขับขี่รถยนต์ และต้องจัดให้คนโดยสารรถยนต์รัดร่างกายไว้กับที่นั่ง ด้วยเข็มขัดนิรภัยขณะโดยสารรถยนต์ และคนโดยสารรถยนต์ดังกล่าว ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่โดยสารรถยนต์ด้วย</p>	<p>(๑) ผู้ขับขี่ ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งตลอดเวลา ในขณะที่ขับขี่รถยนต์</p> <p>(๒) คนโดยสาร</p> <p>(ก) คนโดยสารที่นั่งแถวตอนหน้าและที่นั่งแถวตอนอื่น ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งตลอดเวลาในขณะที่โดยสารรถยนต์ เว้นแต่ คนโดยสารที่นั่งแถวตอนอื่นนอกจากแถวตอนหน้า ไม่จำเป็นต้องรัดร่างกาย ด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในกรณีที่รถยนต์นั้นอยู่ในทางเดินรถในเขตชุมชน ตามที่หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรประกาศกำหนด</p> <p>(ข) คนโดยสารที่เป็นเด็กอายุไม่เกินหกปี ต้องจัดให้นั่ง ในที่นั่งพิเศษสำหรับเด็ก หรือมีวิธีการป้องกันอันตรายในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ</p> <p>(ค) คนโดยสารที่มีความสูงไม่เกินหนึ่งร้อยสามสิบห้าเซนติเมตร ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่ง หรือมีวิธีการป้องกันอันตรายในกรณี ที่เกิดอุบัติเหตุ ไม่ว่าจะนั่งแถวตอนใด</p> <p>ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือคนโดยสารมีเหตุผลทางสุขภาพอันไม่สามารถ รัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งได้ ให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามวรรคหนึ่ง แต่บุคคลนั้นต้องมีวิธีการป้องกันอันตรายในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ</p>

๑๕

<p>พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
<p>ประเภทหรือชนิดของรถยนต์ ลักษณะและวิธีการใช้เข็มขัดนิรภัยตามวรรคสอง ให้เป็นไปตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา</p>	<p>วิธีการป้องกันอันตรายในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุตามที่บัญญัติไว้ในมาตรานี้ ให้เป็นไปตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนด</p> <p>บทบัญญัติตามมาตรานี้มิให้ใช้บังคับกับผู้ที่อยู่ในรถสามล้อรถบดถนน รถแทรกเตอร์ และรถใช้งานเกษตรกรรมตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และรถยนต์อื่นที่ไม่ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยตามที่อธิบดีกรมการขนส่งทางบกประกาศกำหนด”</p> <p>มาตรา ๘ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๑๒๓/๑ มาตรา ๑๒๓/๒ และมาตรา ๑๒๓/๓ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒</p> <p>“มาตรา ๑๒๓/๑ ในการใช้รถนั่งสองแถว รถบรรทุกทุกคนโดยสารขนาดเล็กที่มีการจัดที่นั่งตามความยาวของรถ รถกระบะ รถกึ่งกระบะ หรือรถยนต์อื่นตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนด หากได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้ ให้คนโดยสารที่อยู่ในรถยนต์นั้นนอกจากคนโดยสารที่นั่งแถวตอนหน้าได้รับยกเว้นไม่ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยตามมาตรา ๑๒๓</p> <p>(๑) การบรรทุกคนโดยสาร ต้องไม่เกินจำนวนตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนดสำหรับรถยนต์แต่ละประเภท และการโดยสารนั้นต้องไม่มีการยืนหรือนั่งโดยสารในลักษณะที่เป็นความเสี่ยงภัยตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนดสำหรับรถยนต์แต่ละประเภท และ</p>

<p>พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
	<p>(๒) การขับรถยนต์ต้องใช้อัตราความเร็วตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนดซึ่งอาจกำหนดแยกตามประเภทรถยนต์ก็ได้ แต่ต้องไม่เกินแปดสิบกิโลเมตรต่อชั่วโมง</p> <p>ให้นำความในวรรคหนึ่งมาใช้บังคับกับการใช้รถบรรทุกคนโดยสารที่เป็นรถประจำทางที่ไม่ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยตามที่อธิบดีกรมการขนส่งทางบก ประกาศกำหนด ในขณะที่ขนส่งคนโดยสารในเส้นทางที่ได้รับอนุญาตประกอบการขนส่ง</p> <p>มาตรา ๑๒๓/๒ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ ขับรถยนต์ในขณะที่มีคนโดยสารนั่งแถวตอนหน้าเกินสองคน หรือคนโดยสารที่นั่งแถวตอนหน้านั้นมิได้ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๓</p> <p>มาตรา ๑๒๓/๓ ผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อสินจ้างตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ต้องแจ้งเตือนหรือจัดให้มีการแจ้งเตือนด้วยวิธีการอื่น เพื่อให้คนโดยสารในรถนั้นปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๓ และมาตรา ๑๒๓/๑ (๑) ทุกครั้งก่อนการออกรถหรือก่อนการใช้เส้นทางตามสภาพของทาง ทั้งนี้ ตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนด”</p>

<p>พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
<p>มาตรา ๑๓๔ ห้ามมิให้ผู้ใดแข่งรถในทาง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร</p> <p>ห้ามมิให้ผู้ใดจัด สนับสนุน หรือส่งเสริมให้มีการแข่งรถในทาง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร</p>	<p>มาตรา ๙ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๓๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“มาตรา ๑๓๔ ห้ามมิให้ผู้ใดแข่งรถในทาง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร</p> <p>ผู้ใดรวมกลุ่มหรือมั่วสุมกันในทางหรือสาธารณสถานใกล้ทางพร้อมด้วยรถตั้งแต่ห้าคันขึ้นไป โดยมีการนัดหมายเพื่อแข่งรถในทาง หรือรถที่ใช้ในการรวมกลุ่มหรือมั่วสุมกันมีการปรับแต่งรถให้มีสภาพไม่ถูกต้องตามมาตรา ๖ หรือมีพฤติการณ์อย่างหนึ่งอย่างใดอันแสดงให้เห็นว่าจะทำการแข่งรถในทางให้ถือว่า ผู้นั้นพยายามแข่งรถในทาง เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่า เป็นการกระทำเพื่อการอื่น หรือตนมิได้ร่วมหรือมีส่วนรู้เห็นว่าจะมีการแข่งรถในทางนั้น”</p> <p>มาตรา ๑๐ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๑๓๔/๑ และมาตรา ๑๓๔/๒ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒</p> <p>“มาตรา ๑๓๔/๑ ห้ามมิให้ผู้ใดจัด โฆษณา ประกาศ ชักชวน หรือดำเนินการด้วยวิธีการใดเพื่อให้มีการแข่งรถในทางโดยไม่ได้รับอนุญาตตามมาตรา ๑๓๔</p>

<p>พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
<p>มาตรา ๑๔๒ หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร หรือเจ้าพนักงานจราจร มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถในเมื่อ</p> <p>(๑) รถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๖</p> <p>(๒) เห็นว่าผู้ขับขี่หรือบุคคลใดในรถนั้นได้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ</p> <p>ในกรณีที่มีพฤติการณ์อันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ฝ่าฝืนมาตรา ๔๓ (๑) หรือ (๒) ให้หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือเจ้าพนักงานจราจร สั่งให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ดังกล่าวว่าหย่อนความสามารถในอันที่จะขับหรือเมาสุรา หรือของเมาอย่างอื่นหรือไม่</p>	<p>มาตรา ๑๓๔/๒ ผู้ใดรับดำเนินการปรับแต่งรถให้มีสภาพไม่ถูกต้องตามมาตรา ๖ ไม่ว่าจะมิสินจ้างหรือไม่ก็ตาม และรถนั้นได้ถูกนำไปใช้ในการแข่งรถในทางอันเป็นการฝ่าฝืนมาตรา ๑๓๔ ให้ถือว่า ผู้นั้นเป็นผู้สนับสนุนการแข่งรถในทาง เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่า ตนมิได้มีส่วนรู้เห็นหรือไม่มีเหตุอันควรรู้ว่า จะนำรถดังกล่าวไปใช้ในการแข่งรถในทาง”</p> <p>มาตรา ๑๑ ให้ยกเลิกความในวรรคห้าของมาตรา ๑๔๒ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๐) พ.ศ. ๒๕๕๗ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p>

<p>พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. ๒๕๒๒ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
<p>ในกรณีที่ผู้ขับขี่ตามวรรคสองไม่ยอมให้ทดสอบ ให้หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือเจ้าพนักงานจราจร มีอำนาจกักตัวผู้นั้นไว้ดำเนินการทดสอบได้ภายในระยะเวลาเท่าที่จำเป็นแห่งกรณีเพื่อให้การทดสอบเสร็จสิ้นไปโดยเร็ว หากผู้นั้นยอมให้ทดสอบและผลการทดสอบปรากฏว่าไม่ได้ฝ่าฝืนมาตรา ๔๓ (๑) หรือ (๒) ก็ให้ปล่อยตัวไปทันที</p> <p>ในกรณีที่มีพฤติการณ์อันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น หากผู้นั้นยังไม่ยอมให้ทดสอบตามวรรคสามโดยไม่มีเหตุอันสมควร ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้นั้นฝ่าฝืนมาตรา ๔๓ (๒)</p> <p>การทดสอบตามมาตรานี้ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง</p>	<p>“การทดสอบตามวรรคสองให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง”</p> <p>มาตรา ๑๒ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นวรรคหกของมาตรา ๑๔๒ แห่งพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ (ฉบับที่ ๑๐) พ.ศ. ๒๕๕๗</p> <p>“ในกรณีที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นและมีเหตุอันเชื่อได้ว่า ผู้ขับขี่หรือบุคคลที่อาจเป็นผู้ขับขี่ ได้กระทำการฝ่าฝืนมาตรา ๔๓ (๒) และบุคคลดังกล่าวอยู่ในภาวะหมดสติหรือได้รับอันตรายแก่กายจนไม่อาจให้ความยินยอมในการทดสอบการมีสารอยู่ในร่างกายตามวรรคสอง ให้นำความในมาตรา ๔๓ ทวิ/๑ มาใช้บังคับโดยอนุโลม”</p>

<p style="text-align: center;">พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)</p>	<p style="text-align: center;">ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
<p style="text-align: center;">มาตรา ๑๔๓ ถ้าปรากฏว่าผู้ขับขี่นำรถที่มีสภาพไม่ถูกต้องตามมาตรา ๖ ไปใช้ในทาง นอกจากจะต้องรับโทษตามบทบัญญัตินั้น ๆ แล้ว หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร หรือเจ้าพนักงานจราจร มีอำนาจสั่งเป็นหนังสือ ให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไขรถให้ถูกต้อง</p>	<p style="text-align: center;">มาตรา ๑๓ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๔๓ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p style="text-align: center;">“มาตรา ๑๔๓ ถ้าปรากฏว่าผู้ขับขี่ผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่เป็นไปตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๖ วรรคหนึ่ง หรือมาตรา ๑๐ ทวิ ไปใช้ในทาง ให้เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่ผู้นั้นหยุดรถเพื่อทำการตรวจสอบ หากปรากฏว่ารถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้อง ให้เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจดำเนินการดังต่อไปนี้</p> <p style="text-align: center;">(๑) ในกรณีที่รถมีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงและหากให้ใช้รถต่อไป อาจเกิดอันตรายได้โดยชัดแจ้ง ให้เจ้าพนักงานจราจรสั่งห้ามการใช้รถ ในการนี้ ผู้ขับขี่ต้องนำรถดังกล่าวให้พ้นทางเดินรถโดยเร็วที่สุด หากผู้ขับขี่ไม่ดำเนินการ ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากเจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจเคลื่อนย้ายรถนั้น โดยให้นำความในมาตรา ๕๙ วรรคสอง วรรคสาม วรรคสี่ วรรคห้า และวรรคหก มาใช้บังคับโดยอนุโลม</p>

<p>พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
	<p>(๒) ในกรณี ที่รถมีสภาพไม่ถึงกับไม่ปลอดภัยในการใช้ ให้เจ้าพนักงานจราจรสั่งระงับการใช้รถเป็นการชั่วคราว โดยให้เจ้าของรถ ผู้ครอบครองรถ หรือผู้ขับขี่นำรถดังกล่าวไปซ่อมแซมหรือปรับปรุงให้ถูกต้อง ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก แล้วแต่กรณี ทั้งนี้ ภายในระยะเวลาที่กำหนดแต่ต้องไม่น้อยกว่าสิบห้าวันและไม่เกินหกสิบวัน ตามสภาพความปลอดภัยของรถนั้น โดยในระหว่างระยะเวลาดังกล่าวให้ใช้รถได้ ไปพลางก่อน</p> <p>สภาพของรถที่ไม่มั่นคงแข็งแรงหรืออาจเกิดอันตราย ตาม (๑) ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติและ อธิบดีกรมการขนส่งทางบกร่วมกันกำหนด</p> <p>คำสั่งตาม (๑) และ (๒) ให้ถือว่าเป็นคำสั่งของนายทะเบียน ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก แล้วแต่กรณี และให้นำบทกำหนดโทษที่เกี่ยวข้องกับการฝ่าฝืนคำสั่งของนายทะเบียน ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก มาใช้บังคับกับ ผู้ฝ่าฝืนคำสั่งตาม (๑) และ (๒) ด้วย</p> <p>ให้นำความในมาตรา ๑๔๒/๘ มาใช้บังคับกับการอุทธรณ์คำสั่ง ตาม (๑) หรือ (๒) โดยอนุโลม”</p>

<p>พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
<p>มาตรา ๑๔๓ ทวิ หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร เจ้าพนักงานจราจร หรือผู้ตรวจการมีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถเพื่อทำการตรวจสอบในเมื่อรถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๑๐ ทวิ และมีอำนาจสั่งเป็นหนังสือให้ระงับการใช้รถนั้นเป็นการชั่วคราว และให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไขรถให้ถูกต้อง</p>	<p>มาตรา ๑๔ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๔๓ ทวิ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“มาตรา ๑๔๓/๑ ในการออกคำสั่งตามมาตรา ๑๔๓</p> <p>(๑) คำสั่งห้ามใช้รถ ตามมาตรา ๑๔๓ (๑) ให้เจ้าพนักงานจราจรติดเครื่องหมายแสดงคำสั่งห้ามการใช้รถนั้นไว้ที่ตัวรถในลักษณะที่เห็นได้อย่างชัดเจน</p> <p>(๒) คำสั่งระงับการใช้รถเป็นการชั่วคราว ตามมาตรา ๑๔๓ (๒) ให้เจ้าพนักงานจราจรติดเครื่องหมายแสดงคำสั่งระงับการใช้รถนั้นไว้ที่ตัวรถในลักษณะที่เห็นได้อย่างชัดเจน โดยเครื่องหมายแสดงคำสั่งดังกล่าวต้องแสดงระยะเวลาสิ้นสุดของการอนุญาตให้ใช้รถเป็นการชั่วคราวไว้ด้วย</p> <p>แบบคำสั่งและตำแหน่งที่ติดเครื่องหมายแสดงคำสั่งตามมาตรา ๑๔๓ (๑) หรือ (๒) ให้เป็นไปตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนด”</p>

<p style="text-align: center;">พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)</p>	<p style="text-align: center;">ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
	<p style="text-align: center;">มาตรา ๑๕ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๑๔๓/๒ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒</p> <p style="text-align: center;">“มาตรา ๑๔๓/๒ เมื่อเจ้าพนักงานจราจรได้ออกคำสั่งห้ามใช้รถ ตามมาตรา ๑๔๓ (๑) หรือคำสั่งระงับการใช้รถเป็นการชั่วคราว ตามมาตรา ๑๔๓ (๒) แล้ว ให้แจ้งไปยังนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก แล้วแต่กรณี โดยเร็ว พร้อมด้วยเหตุผลข้อเท็จจริง และพยานหลักฐานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้นายทะเบียนดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ต่อไป</p> <p style="text-align: center;">เมื่อรถที่ถูกสั่งห้ามใช้รถ ตามมาตรา ๑๔๓ (๑) หรือถูกสั่งระงับการใช้รถเป็นการชั่วคราว ตามมาตรา ๑๔๓ (๒) ได้มีการซ่อมแซมหรือปรับปรุงแก้ไข และผ่านการตรวจสภาพตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกแล้ว ให้นายทะเบียนมีคำสั่งอนุญาตให้ใช้รถนั้นต่อไปได้ และให้ปลดป้ายคำสั่งห้ามใช้รถหรือคำสั่งระงับการใช้รถเป็นการชั่วคราวนั้น”</p>

<p>พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
<p>มาตรา ๑๔๔ เมื่อเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ได้ซ่อมหรือแก้ไขรถ ถูกต้องตามคำสั่งหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร เจ้าพนักงานจราจร หรือ ผู้ตรวจการ ซึ่งสั่งตามมาตรา ๑๔๓ หรือมาตรา ๑๔๓ ทวิ แล้วให้นำรถไปให้ หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร หรือผู้ที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติแต่งตั้งให้มีอำนาจ ตรวจรถตรวจรับรอง เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่จะนำรถออกใช้ในทางได้เมื่อได้รับ ใบตรวจรับรอง</p> <p>การตรวจรับรองรถตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามวิธีการที่กำหนด ในกฎกระทรวง</p> <p>มาตรา ๑๔๕ บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้นอกจาก ความผิดที่กำหนดโทษไว้ในมาตรา ๑๕๗/๑ มาตรา ๑๕๙ มาตรา ๑๖๐ มาตรา ๑๖๐ ทวิ และมาตรา ๑๖๐ ตริ ให้พนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจทำการ สอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามีอำนาจเปรียบเทียบ หรือว่ากล่าวตักเตือนได้</p>	<p>มาตรา ๑๖ ให้ยกเลิกมาตรา ๑๔๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจร ทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕</p> <p>มาตรา ๑๗ ให้ยกเลิกความในวรรคหนึ่งของมาตรา ๑๔๕ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติ จราจรทางบก (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๕๐ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“มาตรา ๑๔๕ บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้นอกจาก ความผิดที่กำหนดโทษไว้ในมาตรา ๑๕๖ มาตรา ๑๕๗/๑ มาตรา ๑๕๙ มาตรา ๑๖๐ มาตรา ๑๖๐ ทวิ และมาตรา ๑๖๐ ตริ ให้พนักงานสอบสวนตามประมวลกฎหมาย วิธีพิจารณาความอาญามีอำนาจเปรียบเทียบหรือว่ากล่าวตักเตือนได้”</p>

<p style="text-align: center;">พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)</p>	<p style="text-align: center;">ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
<p>ในกรณีที่ผู้ขับขี่ได้ขับรถชนหรือโดนคนเดินเท้าที่ข้ามทาง นอกทางข้ามและอยู่ในระหว่างทางข้ามกับเครื่องหมายจราจรแสดงเขตทางข้าม หรือที่ข้ามทางนอกทางข้ามโดยลอด ข้าม หรือผ่านสิ่งปิดกั้น หรือแผงปิดกั้น ที่หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร หรือเจ้าพนักงานจราจร นำมาวางหรือตั้งอยู่ บนทางเท้าหรือกลางถนน เมื่อพนักงานสอบสวนมีเหตุผลอันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ ซึ่งเป็นผู้ต้องหาได้ใช้ความระมัดระวังตามความในมาตรา ๓๒ แล้ว ให้พนักงาน สอบสวนมีอำนาจปล่อยตัวผู้ต้องหาไปชั่วคราวโดยไม่มีประกันได้ เมื่อผู้ต้องหา หรือผู้มีประโยชน์เกี่ยวข้องร้องขอ</p> <p>มาตรา ๑๔๗ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒ มาตรา ๗๙ มาตรา ๘๐ มาตรา ๘๑ มาตรา ๘๒ มาตรา ๑๐๓ มาตรา ๑๐๔ มาตรา ๑๐๕ มาตรา ๑๐๖ มาตรา ๑๑๕ มาตรา ๑๑๖ มาตรา ๑๑๗ มาตรา ๑๓๑ หรือมาตรา ๑๓๒ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองร้อยบาท</p>	<p style="text-align: center;">มาตรา ๑๘ ให้ยกเลิกอัตราโทษในมาตรา ๑๔๗ มาตรา ๑๔๙ มาตรา ๑๕๑ มาตรา ๑๕๓ มาตรา ๑๕๕ และมาตรา ๑๕๘ แห่งพระราชบัญญัติ จราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และให้ใช้อัตราโทษต่อไปนี้แทน</p> <p style="text-align: center;">มาตรา ๑๔๗ ... “ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท”</p>

<p>พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
<p>มาตรา ๑๔๙ ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๙๘ วรรคสองหรือวรรคสาม ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท</p> <p>มาตรา ๑๕๑ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๓๓ มาตรา ๓๔ มาตรา ๓๙ มาตรา ๕๒ มาตรา ๖๑ หรือมาตรา ๖๖ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สองร้อยบาทถึงห้าร้อยบาท</p> <p>มาตรา ๑๕๓ ผู้ประกอบการรับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสารโดยใช้รถแท็กซี่ผู้ใดไม่จอดรถ ณ สถานที่ที่กำหนดตามพระราชกฤษฎีกาซึ่งออกตามมาตรา ๑๐๒ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท</p> <p>มาตรา ๑๕๕ ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๔๑ โดยไม่มีเหตุอันสมควร ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท</p>	<p>มาตรา ๑๔๙ ... “ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท”</p> <p>มาตรา ๑๕๑ ... “ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าร้อยบาทถึงสองพันบาท”</p> <p>มาตรา ๑๕๓ ... “ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่พันบาท”</p> <p>มาตรา ๑๕๕ ... “ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่พันบาท”</p>

<p>พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
<p>มาตรา ๑๕๘ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๗ วรรคหนึ่ง มาตรา ๒๘ หรือมาตรา ๑๐๐ วรรคหนึ่งหรือวรรคสอง หรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๑๗ วรรคสอง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินสองพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p> <p>มาตรา ๑๔๘ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๖ วรรคหนึ่ง หรือวรรคสอง มาตรา ๘ วรรคหนึ่ง มาตรา ๙ มาตรา ๑๐ มาตรา ๑๑ มาตรา ๑๔ วรรคหนึ่ง มาตรา ๒๐ มาตรา ๓๖ มาตรา ๓๗ มาตรา ๓๘ มาตรา ๔๑ มาตรา ๔๒ มาตรา ๔๔ มาตรา ๕๑ มาตรา ๕๔ มาตรา ๕๕ วรรคหนึ่ง มาตรา ๕๗ มาตรา ๕๘ มาตรา ๖๐ มาตรา ๖๒ มาตรา ๖๓ มาตรา ๖๘ มาตรา ๖๙ มาตรา ๗๐ มาตรา ๗๑ มาตรา ๗๓ วรรคสอง มาตรา ๗๔ มาตรา ๗๖ มาตรา ๘๓ มาตรา ๘๔ มาตรา ๘๗ มาตรา ๘๘ มาตรา ๙๖ วรรคหนึ่ง มาตรา ๙๗ มาตรา ๑๐๑ มาตรา ๑๐๗ มาตรา ๑๐๘ มาตรา ๑๐๙ มาตรา ๑๑๐ มาตรา ๑๑๑ มาตรา ๑๑๒ มาตรา ๑๑๔ วรรคหนึ่ง มาตรา ๑๑๘ มาตรา ๑๑๙ มาตรา ๑๒๐ มาตรา ๑๒๑</p>	<p>มาตรา ๑๕๘ ... “ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินห้าพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”</p> <p>มาตรา ๑๙ ให้ยกเลิกความในวรรคหนึ่งของมาตรา ๑๔๘ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๕๐ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“มาตรา ๑๔๘ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๖ วรรคหนึ่ง หรือวรรคสอง มาตรา ๘ วรรคหนึ่ง มาตรา ๙ มาตรา ๑๐ มาตรา ๑๑ มาตรา ๑๔ วรรคหนึ่ง มาตรา ๒๐ มาตรา ๓๖ มาตรา ๓๗ มาตรา ๓๘ มาตรา ๔๑ มาตรา ๔๒ มาตรา ๔๔ มาตรา ๕๑ มาตรา ๕๔ มาตรา ๕๕ วรรคหนึ่ง มาตรา ๕๗ มาตรา ๕๘ มาตรา ๖๐ มาตรา ๖๒ มาตรา ๖๓ มาตรา ๖๘ มาตรา ๖๙ มาตรา ๗๐ มาตรา ๗๑ มาตรา ๗๓ วรรคสอง มาตรา ๗๔ มาตรา ๗๖ มาตรา ๘๓ มาตรา ๘๔ มาตรา ๘๗ มาตรา ๘๘ มาตรา ๙๖ วรรคหนึ่ง มาตรา ๙๗ มาตรา ๑๐๑ มาตรา ๑๐๗ มาตรา ๑๐๘ มาตรา ๑๐๙ มาตรา ๑๑๐ มาตรา ๑๑๑ มาตรา ๑๑๒ มาตรา ๑๑๔ วรรคหนึ่ง มาตรา ๑๑๘ มาตรา ๑๑๙ มาตรา ๑๒๐ มาตรา ๑๒๑</p>

<p style="text-align: center;">พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)</p>	<p style="text-align: center;">ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
<p>มาตรา ๑๒๒ วรรคหนึ่งหรือวรรคสาม มาตรา ๑๒๓ มาตรา ๑๒๔ มาตรา ๑๒๖ มาตรา ๑๒๙ หรือมาตรา ๑๓๓ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท</p> <p style="text-align: center;">ถ้าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์กระทำความผิดตามมาตรา ๑๒๒ วรรคสอง ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษเป็นสองเท่าของโทษที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่ง</p> <p style="text-align: center;">มาตรา ๑๕๐ ผู้ใด</p> <p>(๑) ไม่ปฏิบัติตามระเบียบหรือประกาศที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดตามมาตรา ๘ วรรคสอง หรือมาตรา ๑๔ วรรคสอง</p> <p>(๒) ไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดตามมาตรา ๑๓ วรรคสอง</p> <p>(๓) ไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๑๘</p> <p>(๔) ขัดคำสั่งหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรซึ่งสั่งตามมาตรา ๑๑๓</p> <p>หรือ</p>	<p>มาตรา ๑๒๒ วรรคหนึ่งหรือวรรคสาม มาตรา ๑๒๓ วรรคหนึ่ง มาตรา ๑๒๓/๒ มาตรา ๑๒๔ มาตรา ๑๒๖ มาตรา ๑๒๙ หรือมาตรา ๑๓๓ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท”</p> <p style="text-align: center;">มาตรา ๒๐ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๕๐ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๒) พ.ศ. ๒๕๖๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p style="text-align: center;">“มาตรา ๑๕๐ ผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ไม่ปฏิบัติตามระเบียบหรือประกาศที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดตามมาตรา ๘ วรรคสอง หรือมาตรา ๑๔ วรรคสอง</p> <p>(๒) ไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดตามมาตรา ๑๓ วรรคสอง</p> <p>(๓) ไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๑๘</p> <p>(๔) ผ่าฝืนคำสั่งหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรตามมาตรา ๑๑๓ หรือ</p>

<p>พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
<p>(๕) ข้อคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรซึ่งสั่งตามมาตรา ๑๔๐/๒ หรือมาตรา ๑๔๐/๓ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท</p> <p>มาตรา ๑๕๒ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๗ มาตรา ๑๐ ทวิ มาตรา ๑๓ วรรคหนึ่ง มาตรา ๑๕ วรรคหนึ่ง มาตรา ๑๖ มาตรา ๒๑ วรรคหนึ่ง มาตรา ๒๒ มาตรา ๒๓ (๑) มาตรา ๒๔ มาตรา ๒๕ มาตรา ๒๖ มาตรา ๒๙ มาตรา ๓๑/๑ มาตรา ๔๙ มาตรา ๕๐ มาตรา ๕๖ มาตรา ๖๔ มาตรา ๖๗ วรรคหนึ่ง มาตรา ๗๓ วรรคหนึ่งหรือวรรคสาม มาตรา ๗๗ วรรคหนึ่ง มาตรา ๘๕ มาตรา ๘๖ มาตรา ๘๙ วรรคหนึ่ง มาตรา ๙๐ มาตรา ๙๑ มาตรา ๙๒ มาตรา ๙๓ มาตรา ๙๔ วรรคหนึ่ง มาตรา ๙๕ มาตรา ๙๙ มาตรา ๑๒๗ มาตรา ๑๒๘ หรือมาตรา ๑๓๐ หรือไม่ปฏิบัติตามประกาศที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดตามมาตรา ๑๕ วรรคสอง หรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๗๗ วรรคสอง หรือมาตรา ๙๖ วรรคสอง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท</p>	<p>(๕) ข้อคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรซึ่งสั่งตามมาตรา ๑๔๐/๒ หรือมาตรา ๑๔๐/๓ วรรคหนึ่ง</p> <p>ผู้กระทำต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท”</p> <p>มาตรา ๒๑ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๕๒ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๒) พ.ศ. ๒๕๖๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“มาตรา ๑๕๒ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๗ มาตรา ๑๐ ทวิ มาตรา ๑๓ วรรคหนึ่ง มาตรา ๑๕ วรรคหนึ่ง มาตรา ๑๖ มาตรา ๒๑ วรรคหนึ่ง มาตรา ๒๒ มาตรา ๒๓ (๑) มาตรา ๒๔ มาตรา ๒๕ มาตรา ๒๖ มาตรา ๒๙ มาตรา ๓๑/๑ มาตรา ๔๙ มาตรา ๕๐ มาตรา ๕๖ มาตรา ๖๔ มาตรา ๖๗ วรรคหนึ่ง มาตรา ๗๓ วรรคหนึ่งหรือวรรคสาม มาตรา ๗๗ วรรคหนึ่ง มาตรา ๘๕ มาตรา ๘๖ มาตรา ๘๙ วรรคหนึ่ง มาตรา ๙๐ มาตรา ๙๑ มาตรา ๙๒ มาตรา ๙๓ มาตรา ๙๔ วรรคหนึ่ง มาตรา ๙๕ มาตรา ๙๙ มาตรา ๑๒๗ มาตรา ๑๒๘ มาตรา ๑๓๐ หรือไม่ปฏิบัติตามประกาศที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดตามมาตรา ๑๕ วรรคสอง หรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๗๗ วรรคสอง หรือมาตรา ๙๖ วรรคสอง หรือไม่เคลื่อนย้ายรถตามมาตรา ๑๔๓ (๑) ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่พันบาท”</p>

<p>พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
	<p>มาตรา ๒๒ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๑๕๓/๑ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒</p> <p>“มาตรา ๑๕๓/๑ ผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อสินจ้างตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๓/๒ หรือไม่มีการแจ้งเตือนหรือจัดให้มีการแจ้งเตือนตามมาตรา ๑๒๓/๓ ตามสมควร เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น จนเป็นเหตุให้คนโดยสารในรถนั้นได้รับอันตรายสาหัส ผู้ขับขี่ผู้นั้นต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p> <p>ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้คนโดยสารในรถถึงแก่ความตาย ผู้ขับขี่ผู้นั้นต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”</p>

<p>พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. ๒๕๒๒ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
<p>มาตรา ๑๕๔ ผู้ใด</p> <p>(๑) ฝ่าฝืนคำสั่งหัวหน้าเจ้าพนักงานจรรยาบรรณ หรือเจ้าพนักงานจรรยาบรรณ ตามมาตรา ๑๓๘ วรรคหนึ่ง หรือมาตรา ๑๔๒ วรรคหนึ่ง</p> <p>(๒) ฝ่าฝืนคำสั่ง ข้อบังคับ หรือระเบียบของหัวหน้าเจ้าพนักงานจรรยาบรรณ ตามมาตรา ๑๓๙</p> <p>(๓) ฝ่าฝืนคำสั่งหัวหน้าเจ้าพนักงานจรรยาบรรณ พนักงานสอบสวน หรือเจ้าพนักงานจรรยาบรรณ ตามมาตรา ๑๔๒ วรรคสอง หรือ</p> <p>(๔) ฝ่าฝืนคำสั่งหัวหน้าเจ้าพนักงานจรรยาบรรณ เจ้าพนักงานจรรยาบรรณ หรือผู้ตรวจการตามมาตรา ๑๔๓ ทวิ</p> <p>ถ้าไม่เป็นความผิดที่กำหนดโทษไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้ ต้องระวางโทษปรับครั้งละไม่เกินหนึ่งพันบาท</p>	<p>มาตรา ๒๓ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๕๔ แห่งพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๕๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“มาตรา ๑๕๔ ผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจรรยาบรรณตามมาตรา ๑๓๘ วรรคหนึ่ง</p> <p>(๒) ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบที่หัวหน้าเจ้าพนักงานจรรยาบรรณกำหนดตามมาตรา ๑๓๙</p> <p>(๓) ฝ่าฝืนคำสั่งให้หยุดรถของเจ้าพนักงานจรรยาบรรณตามมาตรา ๑๔๒ วรรคหนึ่ง หรือมาตรา ๑๔๓ วรรคหนึ่ง</p> <p>(๔) ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจรรยาบรรณหรือพนักงานสอบสวนตามมาตรา ๑๔๒ วรรคสอง</p> <p>ถ้าไม่เป็นความผิดที่กำหนดโทษไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้ ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่พันบาท”</p>

<p>พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
<p>มาตรา ๑๕๖ ผู้ได้นำรถที่หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร เจ้าพนักงานจราจร หรือผู้ตรวจการได้สั่งให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไขตามมาตรา ๑๔๓ หรือมาตรา ๑๔๓ ทวิ ไปใช้ในทางโดยยังมีได้รับใบตรวจรับรองตามมาตรา ๑๔๔ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท และปรับรายวันอีกวันละห้าร้อยบาทจนกว่าจะปฏิบัติให้ถูกต้อง</p>	<p>มาตรา ๒๔ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๕๖ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“มาตรา ๑๕๖ ผู้ขับขี่ผู้ใดขับรถในระหว่างถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามมาตรา ๑๔๒/๑ วรรคสาม หรือมาตรา ๑๔๒/๕ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”</p> <p>มาตรา ๒๕ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๑๕๖/๑ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒</p> <p>“มาตรา ๑๕๖/๑ ผู้ใดเปลี่ยนแปลง ย้าย ทำลาย ปิดบัง หรือกระทำให้เสียหายด้วยประการใด ๆ แก่เครื่องหมายแสดงคำสั่งห้ามการใช้รถตามมาตรา ๑๔๓/๑ (๑) หรือเครื่องหมายแสดงคำสั่งระงับการใช้รถชั่วคราวตามมาตรา ๑๔๓/๑ (๒) ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่พันบาท”</p>

<p style="text-align: center;">พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. ๒๕๒๒ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)</p>	<p style="text-align: center;">ร่างพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
<p>มาตรา ๑๕๗ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๓๕ มาตรา ๔๓ (๓) (๔) (๖) (๗) หรือ (๘) มาตรา ๔๕ มาตรา ๔๖ มาตรา ๔๗ มาตรา ๔๘ มาตรา ๕๓ มาตรา ๖๕ วรรคหนึ่ง หรือมาตรา ๑๒๕ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ สี่ร้อยบาทถึงหนึ่งพันบาท</p> <p>มาตรา ๑๕๗/๑ ผู้ชี้ข้อผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของหัวหน้าเจ้าพนักงานจรรยา พนักงานสอบสวน เจ้าพนักงานจรรยา หรือผู้ตรวจการที่ให้มีการตรวจสอบผู้ชี้ข้อตามมาตรา ๔๓ ทวิ หรือฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตรวจการที่ให้มีการทดสอบผู้ชี้ข้อตามมาตรา ๔๓ ตรี ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท</p>	<p>มาตรา ๒๖ ให้ยกเลิกอัตราโทษในมาตรา ๑๕๗ แห่งพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ (ฉบับที่ ๘) พ.ศ. ๒๕๕๑ และให้ใช้อัตราโทษต่อไปนี้แทน</p> <p>มาตรา ๑๕๗ ... “ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงสี่พันบาท”</p> <p>มาตรา ๒๗ ให้ยกเลิกอัตราโทษในมาตรา ๑๕๗/๑ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๕๐ และให้ใช้อัตราโทษต่อไปนี้แทน</p> <p>มาตรา ๑๕๗/๑ วรรคหนึ่ง ... “ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่พันบาท”</p>

<p>พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
<p>ผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๔๓ ทวิ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษสูงกว่าที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษหรือกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอีกหนึ่งในสาม และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่</p> <p>ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคสองเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปี และปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่</p> <p>ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคสองเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สองปีถึงหกปี และปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทถึงหนึ่งแสนสองหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่</p> <p>ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคสองเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สามปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่หกหมื่นบาทถึงสองแสนบาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่</p>	

<p>พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
<p>มาตรา ๑๖๐ ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๗๘ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p>	<p>มาตรา ๒๘ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๑๕๘/๑ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒</p> <p>“มาตรา ๑๕๘/๑ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๔๓ (๑) หรือ (๕) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p> <p>ผู้ใดขับรถในลักษณะที่ไม่คำนึงถึงความปลอดภัยตามมาตรา ๔๓ (๘) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”</p> <p>มาตรา ๒๙ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๖๐ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๕๐ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“มาตรา ๑๖๐ ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๗๘ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p>

<p>พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
<p>ถ้าการไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๗๘ เป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับอันตรายสาหัส หรือตาย ผู้ไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p> <p>ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๔๓ (๑) (๕) หรือ (๘) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p> <p>มาตรา ๑๖๐ ทวิ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๑๓๔ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่</p>	<p>ในกรณีที่ศาลจะมีคำพิพากษาลงโทษผู้ขับขี่ในความผิดฐานขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้บุคคลอื่นถึงแก่ความตายหรือได้รับอันตรายสาหัสตามมาตรา ๒๙๑ หรือมาตรา ๓๐๐ แห่งประมวลกฎหมายอาญา หากปรากฏว่าผู้ขับขี่ไม่ให้การช่วยเหลือตามสมควรหรือไม่แสดงตัวต่อตำรวจ ณ สถานที่เกิดเหตุตามมาตรา ๗๘ วรรคหนึ่ง ให้ศาลพิพากษาเพิ่มโทษที่จะลงแก่ผู้นั้นอีกกึ่งหนึ่งของโทษที่ศาลกำหนดสำหรับความผิดนั้น”</p> <p>มาตรา ๓๐ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๖๐ ทวิ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“มาตรา ๑๖๐ ทวิ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๑๓๔ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสามสิบวัน แต่ไม่เกินหนึ่งร้อยแปดสิบวัน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่</p> <p>ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๑๓๔/๑ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”</p>

<p>พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
<p>มาตรา ๑๖๐ ตรี ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๔๓ (๒) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่</p>	<p>มาตรา ๓๑ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๑๖๐ ทวิ/๑ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒</p> <p>“มาตรา ๑๖๐ ทวิ/๑ ในกรณีที่ศาลจะมีคำพิพากษาลงโทษผู้ขับขี่ในความผิดฐานขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้บุคคลอื่นถึงแก่ความตายหรือได้รับอันตรายสาหัสตามมาตรา ๒๙๑ หรือมาตรา ๓๐๐ แห่งประมวลกฎหมายอาญา และผู้ขับขี่ได้ขับรถโดยไม่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ หรือขับรถในระหว่างถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ หรือถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ ให้ศาลพิพากษาเพิ่มโทษที่จะลงแก่ผู้นั้นอีกกึ่งหนึ่งของโทษที่ศาลกำหนดสำหรับความผิดนั้น”</p> <p>มาตรา ๓๒ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นวรรคห้าของมาตรา ๑๖๐ ตรี แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒</p>

<p style="text-align: center;">พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)</p>	<p style="text-align: center;">ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
<p>ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปี และปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่</p> <p>ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สองปีถึงหกปี และปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทถึงหนึ่งแสนสองหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่</p> <p>ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สามปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่หกหมื่นบาทถึงสองแสนบาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่</p>	<p style="text-align: center;">“ถ้าผู้กระทำความผิดตามวรรคหนึ่ง วรรคสอง วรรคสาม หรือวรรคสี่ เป็นการขับขี่รถยนต์สาธารณะหรือรถจักรยานยนต์สาธารณะตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ หรือเป็นการขับขี่รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อสินจ้างตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ผู้กระทำต้องระวางโทษสูงกว่าที่กำหนดอีกหนึ่งในสาม”</p>

<p>พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
	<p>มาตรา ๓๓ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๑๖๐ ตี/๑ มาตรา ๑๖๐ ตี/๒ และมาตรา ๑๖๐ ตี/๓ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒</p> <p>“มาตรา ๑๖๐ ตี/๑ ผู้ใดกระทำความผิดตามมาตรา ๑๖๐ ตี วรรคหนึ่ง และได้กระทำความผิดซ้ำอีกภายในสองปีนับแต่วันที่กระทำความผิด ครั้งแรก ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี และปรับตั้งแต่ห้าหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอน ใบอนุญาตขับขี่</p> <p>มาตรา ๑๖๐ ตี/๒ ผู้ใดกระทำความผิดตามมาตรา ๑๖๐ ตี วรรค หนึ่ง ถ้าผู้กระทำความผิดนั้นขับรถโดยไม่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ หรือถูกพักใช้หรือเพิก ถอนใบอนุญาตขับขี่ ผู้กระทำต้องระวางโทษสูงกว่าที่กฎหมายกำหนดสำหรับ ความผิดนั้นอีกหนึ่งในสาม</p> <p>หากกรณีการกระทำผิดตามวรรคหนึ่ง เป็นเหตุให้ผู้อื่น ได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ อันตรายสาหัส หรือถึงแก่ความตาย ตามมาตรา ๑๖๐ ตี วรรคสอง วรรคสาม หรือวรรคสี่ ให้ศาลพิพากษาเพิ่มโทษ ที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดอีกกึ่งหนึ่งของโทษที่ศาลกำหนดสำหรับความผิดนั้น</p>

<p>พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
	<p>มาตรา ๑๖๐ ตริ/๓ ผู้ใดกระทำความผิดตามมาตรา ๑๖๐ ตริ และ ได้กระทำความผิดซ้ำอีกภายในสองปีนับแต่วันที่กระทำความผิดครั้งแรก ให้ศาลลงโทษจำคุกและปรับด้วยเสมอ ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับกับผู้กระทำความผิดที่มีอายุ ไม่เกินสิบแปดปีในวันที่กระทำความผิดครั้งหลัง”</p> <p>มาตรา ๓๔ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๑๖๐ เบญจ แห่ง พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ “มาตรา ๑๖๐ เบญจ ในกรณีที่มีการกระทำความผิดตาม มาตรา ๑๓๔ (๑) หากผู้กระทำความผิดมีอายุต่ำกว่ายี่สิบปี เจ้าพนักงาน ผู้มีหน้าที่ฟ้องผู้ต้องหาอาจมีคำร้องขอต่อศาลเพื่อให้ศาลพิจารณาวางข้อกำหนด ให้บิดา มารดา หรือผู้ปกครอง ระวังผู้นั้น ไม่ให้กระทำความผิดฐานแข่งรถในทาง ซ้ำอีก หากศาลเห็นสมควร ให้มีอำนาจวางข้อกำหนดให้บิดา มารดา หรือผู้ปกครอง ระวังผู้นั้นไม่ให้กระทำความผิดฐานแข่งรถในทางซ้ำอีก ตลอดเวลาที่ศาลกำหนด ซึ่งต้องไม่เกินสามปีและกำหนดจำนวนเงินตามที่เห็นสมควรซึ่งบิดา มารดา หรือ ผู้ปกครองจะต้องชำระต่อศาลไม่เกินครั้งละห้าหมื่นบาท ในเมื่อผู้นั้นกระทำความผิด ฐานแข่งรถในทางซ้ำอีก</p>

<p style="text-align: center;">พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)</p>	<p style="text-align: center;">ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
	<p>ถ้าผู้นั้นอาศัยอยู่กับบุคคลอื่นนอกจากบิดา มารดา หรือผู้ปกครอง และศาลเห็นว่าไม่สมควรจะเรียกบิดา มารดา หรือผู้ปกครองมาวางข้อกำหนดตามวรรคหนึ่ง ศาลจะเรียกตัวบุคคลที่ผู้นั้นอาศัยอยู่มาสอบถามว่า จะยอมรับข้อกำหนดทำนองที่บัญญัติไว้สำหรับบิดา มารดา หรือผู้ปกครองดังกล่าวหรือไม่ก็ได้ ถ้าบุคคลที่ผู้นั้นอาศัยอยู่ยอมรับข้อกำหนดเช่นนั้น ก็ให้ศาลมีอำนาจวางข้อกำหนดดังกล่าว</p> <p>ในกรณีที่ศาลวางข้อกำหนดตามวรรคหนึ่งหรือวรรคสอง ถ้าผู้นั้นกระทำความผิดฐานแข่งรถในทางซ้ำอีกภายในระยะเวลาในข้อกำหนดให้นำมาตรา ๗๗ แห่งประมวลกฎหมายอาญามาใช้บังคับโดยอนุโลม</p> <p>(๒) หากผู้กระทำความผิดมีอายุตั้งแต่สิบแปดปีขึ้นไป เจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ฟ้องผู้ต้องหา อาจมีคำร้องขอต่อศาลเพื่อให้ศาลพิจารณาสั่งผู้กระทำความผิดดังกล่าวให้ทำทัณฑ์บน หากศาลเห็นสมควรจะสั่งให้ผู้กระทำความผิดทำทัณฑ์บน โดยกำหนดจำนวนเงินไม่เกินห้าหมื่นบาทว่าผู้นั้นจะไม่กระทำความผิดฐานแข่งรถในทางซ้ำอีก ตลอดเวลาที่ศาลกำหนดซึ่งต้องไม่เกินสองปี และจะสั่งให้มีประกันด้วยหรือไม่ก็ได้ ทั้งนี้ ถ้าผู้ทำทัณฑ์บนกระทำความผิดทัณฑ์บนให้นำมาตรา ๔๗ แห่งประมวลกฎหมายอาญามาใช้บังคับโดยอนุโลม”</p>

<p style="text-align: center;">พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)</p>	<p style="text-align: center;">ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
<p>มาตรา ๑๖๒ ในคดีที่ผู้ขับขี่ต้องคำพิพากษาว่าได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ นอกจากจะได้รับโทษสำหรับการกระทำดังกล่าวแล้ว ถ้าศาลเห็นว่าหากให้ผู้ขับขี่นั้นขับรถต่อไป อาจก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น ให้ศาลมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของผู้ขับขี่นั้นได้</p> <p>ในกรณีที่ศาลเห็นว่า พฤติกรรมของผู้กระทำความผิดตามวรรคหนึ่ง ยังอยู่ในวิสัยที่จะแก้ไขฟื้นฟูได้ ศาลอาจมีคำสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้ขับขี่นั้น และให้ผู้ขับขี่นั้นทำงานบริการสังคมหรือทำงานสาธารณประโยชน์ภายใต้เงื่อนไข และระยะเวลาที่ศาลกำหนด โดยให้อยู่ในความดูแลของพนักงานคุมประพฤติ เจ้าหน้าที่ของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หรือองค์การซึ่งมีวัตถุประสงค์ เพื่อการบริการสังคม การกุศลสาธารณะ หรือสาธารณประโยชน์ที่ยินยอม รับผิดชอบได้ด้วยก็ได้ และถ้าความปรากฏในภายหลังว่าผู้กระทำความผิดดังกล่าว ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งหรือเงื่อนไขที่กำหนดไว้ให้ศาลมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของผู้ขับขี่นั้นตามวรรคหนึ่ง</p> <p>ผู้ใดขับรถในระหว่างที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ตามคำสั่งของศาล ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปีและปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท</p>	

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)	ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
	<p>มาตรา ๓๕ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๑๖๒/๑ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒</p> <p>“มาตรา ๑๖๒/๑ ในกรณีที่ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้ศาลแจ้งคำสั่งดังกล่าวให้นายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกแล้วแต่กรณี”</p> <p>มาตรา ๓๖ มิให้นำบทบัญญัติตามมาตรา ๑๒๓ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้มาใช้บังคับกับการใช้รถยนต์ที่ไม่ต้องมีเข็มขัดนิรภัยเป็นเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบตามประกาศซึ่งออกตามกฎหมายกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๕ (๒) แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ และตามประกาศซึ่งออกตามกฎหมายกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๗๑วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒</p>

<p style="text-align: center;">พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)</p>	<p style="text-align: center;">ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
	<p>มาตรา ๓๗ บรรดาคำสั่งให้ซ่อมหรือแก้ไขรถตามมาตรา ๑๔๓ หรือคำสั่งระงับการใช้รถนั้นเป็นการชั่วคราวตามมาตรา ๑๔๓ ทวิ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ที่ออกไว้ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้คงมีผลใช้บังคับต่อไปจนสิ้นระยะเวลาตามคำสั่งนั้น แต่ต้องไม่เกินหกเดือนนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ</p> <p>มาตรา ๓๘ บรรดาคำสั่งของเจ้าหน้าที่ที่ได้ออกตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่มีผลใช้บังคับอยู่ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้มีผลดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๒๒/๒๕๕๘ เรื่อง มาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการแข่งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในทางและการควบคุมสถานบริการหรือสถานประกอบการที่เปิดให้บริการในลักษณะที่คล้ายกับสถานบริการ ลงวันที่ ๒๒ กรกฎาคม พุทธศักราช ๒๕๕๘</p>

<p>พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
	<p>(ก) คำสั่งเกี่ยวกับการเก็บรักษารถเป็นการชั่วคราว ตามข้อ ๑ วรรคสอง ให้มีผลบังคับได้ต่อไปตามคำสั่งดังกล่าว แต่ต้องไม่เกินสามสิบวัน นับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ</p> <p>(ข) คำสั่งเกี่ยวกับการทำทัณฑ์บนหรือวางข้อกำหนดไม่ว่าจะเป็นกรณีที่มีการวางเงินประกันหรือไม่ ตามข้อ ๒ วรรคสอง ให้มีผลบังคับได้ต่อไปตามคำสั่งดังกล่าว แต่ต้องไม่เกินสองปีนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ</p> <p>(๒) คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๔๖/๒๕๕๘ เรื่อง มาตรการแก้ไขปัญหาคอนกรีตจากการขับขี่ยานพาหนะ ลงวันที่ ๓๐ ธันวาคม พุทธศักราช ๒๕๕๘</p> <p>(ก) คำสั่งเกี่ยวกับการเก็บรักษารถเป็นการชั่วคราว ตามข้อ ๑ วรรคสอง (๒) ให้มีผลบังคับได้ต่อไปตามคำสั่งดังกล่าว แต่ต้องไม่เกินสามสิบวัน นับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ</p> <p>(ข) คำสั่งเกี่ยวกับการยึดใบอนุญาตขับขี่ ตามข้อ ๑ วรรคสอง (๑) ให้มีผลบังคับได้ต่อไปตามคำสั่งดังกล่าว แต่ต้องไม่เกินสามสิบวัน นับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ</p>

<p>พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
	<p>(ค) คำสั่งเกี่ยวกับการอบรมความประพฤติของผู้ขับขี่ ตามข้อ ๑ วรรคสอง (๓) ให้มีผลบังคับได้ต่อไปตามคำสั่งดังกล่าว แต่ต้องไม่เกินสิบห้าวัน นับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ</p> <p>(ง) คำสั่งพักใช้ใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางบก หรือคำสั่งปิดกิจการขนส่งทางบกเป็นการชั่วคราว ตามข้อ ๓ ให้มีผลบังคับได้ต่อไป ตามคำสั่งดังกล่าว แต่ต้องไม่เกินสิบห้าวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ</p> <p>มาตรา ๓๙ บรรดาข้อบังคับ ข้อกำหนด ระเบียบ ประกาศ กฎ หรือคำสั่งใดที่ออกตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ที่ใช้บังคับอยู่ ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ยังคงใช้บังคับได้ต่อไปเพียงเท่าที่ไม่ขัด หรือแย้งกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัตินี้ จนกว่าจะมีข้อบังคับ ข้อกำหนด ระเบียบ ประกาศ กฎ หรือคำสั่งที่ออกตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ</p>

<p style="text-align: center;">พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)</p>	<p style="text-align: center;">ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
	<p style="text-align: center;">มาตรา ๔๐ การออกข้อบังคับ ข้อกำหนด ระเบียบ ประกาศ กฎ หรือคำสั่ง ตามมาตรา ๔๓ (๙) มาตรา ๔๓ ทวิ/๑ มาตรา ๑๒๓ มาตรา ๑๒๓/๑ มาตรา ๑๒๓/๓ มาตรา ๑๔๓ และมาตรา ๑๔๓/๑ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ ให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จ ภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ</p> <p style="text-align: center;">มาตรา ๔๑ ให้นายกรัฐมนตรีรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้</p> <p style="text-align: center;">.....</p>

ส่วนที่ ๒

ข้อมูลทางวิชาการประกอบการพิจารณา
ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
(ปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมาย
เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรทางบก)
(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)

การดำเนินการตามมาตรา ๗๗ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้ดำเนินการตามมาตรา ๗๗ วรรคสอง^๑ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย โดยได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นเป็นการทั่วไปและรับฟังความคิดเห็นของผู้ที่เกี่ยวข้องที่มีต่อร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. วิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายอย่างรอบด้านและเป็นระบบ รวมทั้งเปิดเผยผลการรับฟังความคิดเห็นและการวิเคราะห์ผลกระทบต่อประชาชน และนำมาประกอบการพิจารณาในกระบวนการตรากฎหมายทุกขั้นตอน^๒ โดยสามารถสรุปได้ ดังต่อไปนี้

๑. กระบวนการและขั้นตอนในการรับฟังความคิดเห็น

เพื่อให้เป็นไปตามบทบัญญัติมาตรา ๗๗ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย และพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๖๒ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นเป็นการทั่วไปและรับฟังความคิดเห็นของผู้ที่เกี่ยวข้องต่อร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. โดยสามารถศึกษารายละเอียดได้ที่เว็บไซต์ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ^๓

- จำนวนครั้งและระยะเวลาในการรับฟังความคิดเห็น

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. โดยมีวิธีการรับฟังความคิดเห็น ดังนี้

(๑) การรับฟังความคิดเห็นผ่านเว็บไซต์ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ www.royalthaipolice.go.th เพื่อรับฟังความคิดเห็นเป็นการทั่วไป รวมเวลา จำนวน ๑๕ วัน ตั้งแต่วันที่ ๓ ถึงวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๖๒ โดยมีผู้ร่วมแสดงความคิดเห็น จำนวน ๕๔๐ ราย

(๒) การจัดประชุมสัมมนาฯ รับฟังความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. เมื่อวันที่ ๒ ธันวาคม ๒๕๖๒ เวลา ๑๓.๐๐ นาฬิกา ถึงเวลา ๑๖.๐๐ นาฬิกา ณ ห้องบุญยจินดา ๑ - ๒ สโมสรตำรวจ ถนนวิภาวดีรังสิต กรุงเทพมหานคร

๒. สรุปการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

เนื่องจากร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. มีการแก้ไขเพิ่มเติมในหลายลักษณะ จึงแยกประเด็นในการวิเคราะห์ผลกระทบออกเป็น ๔ ประเด็น ดังนี้

^๑ รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ มาตรา ๗๗ วรรคสอง บัญญัติไว้ ดังนี้

“มาตรา ๗๗

“ลลลล

“ลลลล

ก่อนการตรากฎหมายทุกฉบับ รัฐพึงจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง วิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายอย่างรอบด้านและเป็นระบบ รวมทั้งเปิดเผยผลการรับฟังความคิดเห็นและการวิเคราะห์นั้นต่อประชาชน และนำมาประกอบการพิจารณาในกระบวนการตรากฎหมายทุกขั้นตอน เมื่อกฎหมายมีผลใช้บังคับแล้ว รัฐพึงจัดให้มีการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมายทุกกรอบระยะเวลาที่กำหนดโดยรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องประกอบด้วย เพื่อพัฒนากฎหมายทุกฉบับให้สอดคล้องและเหมาะสมกับบริบทต่าง ๆ ที่เปลี่ยนแปลงไป

“ลลลล

“ลลลล”

^๒ รายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นการจัดทำร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ., สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓, https://lis.parliament.go.th/attach/mod03/mod03_20210302144315.pdf.

^๓ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๒ มิถุนายน ๒๕๖๔, <https://www.royalthaipolice.go.th/trafficlaws.php>.



ประเด็นที่ ๑ การแก้ไขเพิ่มเติมสารบัญญัติที่เกี่ยวกับเงื่อนไขการขับขี่ และมาตรฐานความปลอดภัยต่าง ๆ โดยมีผู้ที่ได้รับผลกระทบ ดังนี้

(๑) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ผลกระทบทางบวก

การแก้ไขเพิ่มเติมสารบัญญัติที่เกี่ยวกับการขับขี่ และมาตรฐานความปลอดภัยต่าง ๆ จะส่งผลทางบวก ทำให้การขับขี่มีความปลอดภัยมากขึ้น เพราะกฎหมายจะกำหนดมาตรฐานที่เกี่ยวข้องสูงขึ้น เช่น การกำหนดให้ใช้ที่นั่งสำหรับเด็กเป็นกฎหมายที่หลากหลาย ๆ ประเทศ ได้มีกฎหมายเรื่องดังกล่าวไว้แล้ว และเป็นหัวข้อสำคัญที่องค์การอนามัยโลก (WHO) กำหนดเป้าหมายให้ทุกประเทศ ต้องมีกฎหมายกลางระดับชาติ ในเรื่องดังกล่าวบังคับใช้ในประเศนั้น ๆ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๓ ดังนั้น การมีกฎหมายในเรื่องดังกล่าว จะทำให้กฎหมายสารบัญญัติว่าด้วยการจราจรทางบกมีความเป็นสากล ส่วนการแก้ไขเรื่องน้ำหนักรถ เป็นการแก้ไขให้สอดคล้องกับหลักการของกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทำให้กฎหมายที่เกี่ยวข้องมีความสอดคล้องกันและผลของกฎหมายจะทำให้สามารถป้องกันอุบัติเหตุ และ/หรือป้องกันการสูญเสียชีวิตที่อาจเกิดขึ้น ทำให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติมีภาระในการจัดการอุบัติเหตุทางถนนลดน้อยลง

ผลกระทบทางลบ

การบังคับใช้กฎหมายในเรื่องเข็มขัดนิรภัย และการยกเว้นรถบางประเภทที่ผู้โดยสารไม่ต้องรัดเข็มขัดนิรภัย ต้องอาศัยการออกกฎหมายลำดับรองในหลายประเด็น ในช่วงแรกอาจทำให้ผู้บังคับใช้กฎหมายมีความยากลำบากในการตรวจจับ เพราะกฎหมายกำหนดแยกประเภทของการใช้เข็มขัดนิรภัย และการยกเว้นไว้ โดยมีรายละเอียดที่ค่อนข้างซับซ้อน ผู้ปฏิบัติต้องใช้ข้อมูลประกอบในการพิจารณาว่ารถคันดังกล่าวกระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับเรื่องเข็มขัดนิรภัยหรือไม่

(๒) กรมการขนส่งทางบก

ผลกระทบทางบวก

การแก้ไขเพิ่มเติมเรื่องน้ำหนักรถ เป็นการแก้ไขจำนวนน้ำหนักให้สอดคล้องกับกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ซึ่งกรมการขนส่งทางบกเป็นหน่วยงานผู้รับผิดชอบกฎหมาย ทำให้กฎหมายทั้งสองฉบับสอดคล้องกัน ส่วนการแก้ไขเพิ่มเติมความผิดเกี่ยวกับเข็มขัดนิรภัย และการกำหนดให้ใช้ที่นั่งสำหรับเด็ก เป็นการสร้างความปลอดภัย และเป็นกำหนดมาตรฐานของรถยนต์ ทำให้ผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถ ได้รับความปลอดภัยจากการขับขี่มากขึ้น

ผลกระทบทางลบ

การแก้ไขเพิ่มเติมความผิดเกี่ยวกับเรื่องเข็มขัดนิรภัย มีบางประเด็นที่ส่งผลกระทบต่อข้อกำหนดมาตรฐานรถยนต์ของกรมการขนส่งทางบก และมีหลักการใหม่ที่อาจเพิ่มภาระหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบกที่จะต้องตรวจรถยนต์บางกรณีที่ยกเว้นไม่ต้องใช้เข็มขัดนิรภัย

(๓) ประชาชน

ผลกระทบทางบวก

เนื้อหาของร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. โดยส่วนใหญ่ เป็นการแก้ไขเพิ่มเติมเรื่องมาตรฐานความปลอดภัยในด้านการขับขี่ เช่น การกำหนดให้ใช้ที่นั่งสำหรับเด็กเป็นหลักกฎหมายที่หลากหลาย ๆ ประเทศได้มีการบัญญัติกฎหมายในเรื่องดังกล่าวไว้แล้ว และเป็นหัวข้อสำคัญที่องค์การอนามัยโลก (WHO) กำหนดเป้าหมายให้ทุกประเทศต้องมีกฎหมายกลางระดับชาติในเรื่อง

ดังกล่าวบังคับใช้ในประเทศนั้น ๆ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๓ หรือในเรื่องการกำหนดการขับขี่รถที่ไม่สามารถติดตั้งเข็มขัดนิรภัย หรือรถกระบะที่ต้องบรรทุกทุกคนโดยสารด้านหลังกระบะ ได้มีกฎหมายกำหนดความเร็วของการขับขี่ และประเภทถนนที่จะขับขี่รถดังกล่าว โดยมุ่งเน้นถึงเรื่องความปลอดภัยทางถนนเป็นหลักและผลของกฎหมายจะทำให้สามารถป้องกันอุบัติเหตุ และ/หรือป้องกันการสูญเสียชีวิตที่อาจเกิดขึ้น

ผลกระทบทางลบ

เนื่องจากเป็นกฎหมายที่กำหนดการกระทำที่เป็นความผิดและกำหนดบทลงโทษ ดังนั้น สารบัญญัติที่เพิ่มเติมขึ้นใหม่จึงกระทบสิทธิเสรีภาพของประชาชน

ประเด็นที่ ๒ การแก้ไขเพิ่มเติมสารบัญญัติที่เกี่ยวกับมาตรการของพนักงานเจ้าหน้าที่หรือศาลต่อผู้ขับขี่ นอกเหนือจากบทลงโทษ

(๑) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ผลกระทบทางบวก

การกำหนดมาตรการบางอย่างเพิ่มเติม ตลอดจนแก้ไขมาตรการเดิมที่ขาดประสิทธิภาพในทางปฏิบัติให้มีความเหมาะสมกับบริบทของกฎหมายและสังคมในปัจจุบัน เพิ่มเติมกลไกในส่วนที่ขาดซึ่งทำให้การใช้มาตรการต่าง ๆ ที่ผ่านมายังไม่สัมฤทธิ์ผล เช่น การตรวจวัดแอลกอฮอล์ของผู้ที่อยู่ในภาวะที่ไม่อาจให้ความยินยอมได้ หรือการห้ามใช้รถที่มีควันดำ โดยเฉพาะในเรื่องความผิดเกี่ยวกับการขับรถในขณะเมาสุรา เป็นสาเหตุหลักในการเกิดอุบัติเหตุของประเทศไทย กลไกของกฎหมายที่ผ่านมายังมีช่องว่างในการปฏิบัติงาน ดังนั้น การแก้ไขกฎหมายในส่วนนี้ จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เช่น กรณีขับรถในขณะเมาสุรา ผู้ขับขี่ในทุกกรณีจะถูกตรวจพิสูจน์ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเหมือนกันทำให้เกิดประสิทธิภาพในการแสวงหาพยานหลักฐานในคดี ส่งผลให้สามารถดำเนินคดีกับผู้ขับขี่ที่กระทำผิดให้ได้รับโทษตามกฎหมาย และทำให้ประชาชนเคารพกฎหมาย

ผลกระทบทางลบ

มาตรการบางอย่าง อาจกระทบประชาชนและทำให้ประชาชนเกิดความรู้สึกไม่พอใจหรือขัดข้องในการปฏิบัติงานของเจ้าพนักงานจราจร จึงอาจเป็นปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายในช่วงแรก นอกจากนั้น การเพิ่มเติมมาตรการขึ้นใหม่อาจส่งผลต่อปริมาณงานที่เพิ่มขึ้นของเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน รวมถึงผลกระทบต่องบประมาณในการดำเนินการ

(๒) กรมการขนส่งทางบก

ผลกระทบทางบวก

การแก้ไขเพิ่มเติมมาตรการการสั่งห้ามใช้รถ และการตรวจสภาพรถ มาตรการเกี่ยวกับรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรือรถที่มีเครื่องยนต์ก่อให้เกิดก๊าซ ผุ่น ควัน ละอองเคมี โดยกำหนดให้กรมการขนส่งทางบกเป็นผู้ทำหน้าที่ตรวจสภาพรถที่มีการแก้ไขปรับปรุงแทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติเป็นการสอดคล้องกับบทบาทหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบกในการควบคุมมาตรฐานของรถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

ผลกระทบทางลบ

แก้ไขเพิ่มเติมมาตรการ โดยกำหนดให้กรมการขนส่งทางบกเป็นผู้นำหน้าที่ตรวจสอบสภาพรถที่มีการแก้ไขปรับปรุงที่เจ้าพนักงานจราจรสั่งห้ามใช้นั้น อาจเป็นการเพิ่มภาระหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบก

(๓) สำนักงานศาลยุติธรรม

ผลกระทบทางบวก

การให้อำนาจศาลวางข้อกำหนดหรือทัณฑ์บนสำหรับบิดา มารดา หรือผู้ปกครองของผู้กระทำผิดที่เป็นเยาวชน ในข้อหาแข่งรถในทาง ทำให้ศาลมีบทบาทในการสร้างความปลอดภัยบนถนน ผ่านกลไกของความผิดฐานแข่งรถในทาง ศาลใช้ข้อกำหนดหรือทัณฑ์บนได้ โดยมีกลไกกฎหมายรองรับอย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ในเรื่องของการตรวจปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ที่อยู่ในภาวะหมดสติหรือได้รับอันตรายแก่กายจนไม่อาจให้ความยินยอมในการตรวจสอบได้นั้น ทำให้ศาลจะมีพยานหลักฐานสำคัญในคดี (ปริมาณแอลกอฮอล์) ไม่ว่าจะเป็นคดีอุบัติเหตุที่ผู้ขับขี่เสียชีวิต หรือได้รับอันตรายสาหัส (ซึ่งที่ผ่านมาไม่มีผลตรวจแอลกอฮอล์เป็นหลักฐานในการพิจารณา) จะมีพยานหลักฐานสำคัญในการพิจารณาคดีอุบัติเหตุได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ผลกระทบทางลบ

ศาลมีภาระหน้าที่ในการติดตามเงื่อนไขตามข้อกำหนดหรือทัณฑ์บน รวมถึงเจ้าหน้าที่ของสำนักงานศาลยุติธรรมที่เกี่ยวข้องต้องดำเนินการตามกลไกดังกล่าว อันอาจเป็นการเพิ่มภาระงาน

(๔) ประชาชน

ผลกระทบทางบวก

การกำหนดมาตรการ เช่น การตรวจวัดแอลกอฮอล์ของผู้ที่อยู่ในภาวะที่ไม่อาจให้ความยินยอมได้ ทำให้ประชาชนได้รับความเป็นธรรมในคดีอย่างเท่าเทียม เพราะรัฐสามารถแสวงหาพยานหลักฐานเพื่อดำเนินคดีได้อย่างมีประสิทธิภาพ หรือมาตรการการห้ามใช้รถที่มีควันดำ ที่มีรายละเอียดขั้นตอนมากขึ้น จะทำให้รถที่กระทำผิดเรื่องมลภาวะ จะถูกห้ามใช้รถและต้องไปปรับปรุงสภาพให้มีความเหมาะสมเสียก่อน อันจะเป็นการแก้ไขปัญหาภาวะสิ่งแวดล้อมและปัญหาฝุ่นมลพิษ เช่น PM 2.5 ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และกลไกอื่น ๆ ก็จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายเพื่อควบคุมพฤติกรรมของผู้ขับขี่ให้มีความปลอดภัย ส่งผลให้สังคมไทยมีความปลอดภัยทางถนนในภาพรวมที่ดีขึ้น

ผลกระทบทางลบ

มีมาตรการที่กระทบสิทธิเสรีภาพของประชาชนเพิ่มเติมขึ้น ซึ่งอาจทำให้ประชาชนที่ขาดความเข้าใจเจตนารมณ์ของกฎหมายเกิดความรู้สึกต่อต้านกฎหมายในมาตรการเหล่านี้ได้

ประเด็นที่ ๓ การแก้ไขเพิ่มเติมสารบัญญัติอันเป็นการเพิ่มบทกำหนดโทษที่มีอยู่เดิม หรือเพิ่มเติมบทกำหนดโทษขึ้นใหม่

(๑) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ผลกระทบทางบวก

การแก้ไขเพิ่มเติมสารบัญญัติที่เกี่ยวกับการเพิ่มเติมบทกำหนดโทษที่มีอยู่เดิม หรือเพิ่มเติมบทกำหนดโทษที่มีอยู่เดิม หรือเพิ่มเติมบทกำหนดโทษขึ้นใหม่นั้น ส่งผลให้หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องบังคับใช้กฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่มีช่องว่างของกฎหมาย ผู้ที่กระทำผิดในลักษณะที่มีอันตราย

ต่อผู้ใช้รถใช้ถนนจะมีความผิด และความผิดนั้นมีอัตราโทษที่ได้สัดส่วน ประชาชนเกิดความเกรงกลัว เกิดการเคารพกฎหมาย การบังคับใช้กฎหมายของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ส่งผลให้การกระทำผิดตามกฎหมายจรรยาบรรณน้อยลง

ผลกระทบทางลบ

การเพิ่มเติมความผิดขึ้นใหม่ และเพิ่มเติมอัตราโทษในบางความผิด อาจส่งผลต่อแนวทางการปฏิบัติงานของสำนักงานตำรวจแห่งชาติในการดำเนินคดีกับผู้กระทำผิดในช่วงแรก

(๒) กรมการขนส่งทางบก

ผลกระทบทางบวก

การแก้ไขเพิ่มเติมสารบัญญัติในส่วนที่เป็นการเพิ่มเติมบทกำหนดความผิดและโทษของผู้ขับขี่ที่ไม่ได้รับใบอนุญาตขับขี่และได้กระทำความผิดตามประมวลกฎหมายอาญาในเรื่องประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย หรือได้รับอันตรายสาหัส จะส่งผลให้ประชาชนเกิดความตื่นตัวและให้ความสำคัญกับเรื่องสิทธิในการได้รับใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ทำให้ประชาชนเข้าสู่ระบบการขอใบอนุญาตขับรถมากขึ้น ส่งผลให้ประชาชนในภาพรวมมีมาตรฐานการขับรถมากขึ้น

ผลกระทบทางลบ

การเพิ่มเติมบทกำหนดโทษดังกล่าว อาจทำให้ประชาชนจำนวนมากต้องการมีใบอนุญาตขับรถ เพราะเกรงกลัวต่อโทษที่สูงขึ้นตามกฎหมาย ส่งผลให้ปริมาณงานในเรื่องงานทะเบียนใบอนุญาตขับรถมีจำนวนมากขึ้น การออกใบอนุญาตขับรถของนายทะเบียนอาจไม่เพียงพอต่อปริมาณประชาชนที่ต้องการ

(๓) สำนักงานศาลยุติธรรม

ผลกระทบทางบวก

บทกำหนดในมาตรา ๑๖๐ ตี/๓ “ผู้ใดกระทำความผิดตามมาตรา ๑๖๐ ตี (ขับรถในขณะเมาสุรา) และได้กระทำความผิดซ้ำอีกภายในสองปีนับแต่วันที่กระทำความผิดครั้งแรก มิให้ศาลรอกำหนดโทษหรือรอกำหนดโทษ” ทำให้ศาลสามารถใช้บทกฎหมายดังกล่าวเพื่อลงโทษกับผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดซ้ำซ้อนในข้อหาขับรถในขณะเมาสุรา ซึ่งเป็นข้อหาสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุและความสูญเสียของสังคมไทยได้อย่างเข้มแข็งและมีประสิทธิภาพ ประชาชนเคารพกฎหมายมากขึ้น การทำผิดในข้อหาขับรถในขณะเมาสุราจะลดลงอย่างเป็นที่ประจักษ์

ผลกระทบทางลบ

เป็นกฎหมายที่กำหนดศาลห้ามใช้ดุลยพินิจในการรอกำหนดโทษหรือรอกำหนดโทษซึ่งอาจไม่สอดคล้องกับหลักความเป็นอิสระของศาล

(๔) ประชาชน

ผลกระทบทางบวก

ประชาชนเคารพกฎหมายมากขึ้น เนื่องจากการกระทำที่เป็นการฝ่าฝืนจะได้รับการลงโทษและมีโทษที่ได้สัดส่วนกับความผิด ส่งผลให้ผู้ขับขี่กระทำความผิดกฎหมายจรรยาบรรณน้อยลง สังคมไทยมีความปลอดภัยทางถนนในภาพรวมที่ดีขึ้น

ผลกระทบทางลบ

การกำหนดความผิดและกำหนดบทลงโทษเพิ่มเติม จึงกระทบสิทธิเสรีภาพของประชาชนมากขึ้นกว่ากฎหมายเดิม

ประเด็นที่ ๔ การแก้ไขเพิ่มเติมสารบัญญัติอันเป็นการเพิ่มอัตราระวางโทษปรับตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบกทั้งระบบ

(๑) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ผลกระทบทางบวก

การแก้ไขเพิ่มเติมสารบัญญัติอันเป็นการเพิ่มอัตราระวางโทษปรับตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบกทั้งระบบ เป็นการปรับอัตราโทษให้เหมาะสมกับสภาพสังคมในปัจจุบัน สอดคล้องกับความผิดพลาดโทษตามประมวลกฎหมายอาญา การเพิ่มอัตราโทษดังกล่าวจะทำให้ประชาชนตระหนักถึงผลร้ายของการฝ่าฝืนกฎจราจรมากขึ้น ทำให้เกิดความตระหนักและกระทำผิดกฎจราจรน้อยลง สำนักงานตำรวจแห่งชาติสามารถบังคับใช้กฎหมายจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ผลกระทบทางลบ

การเพิ่มอัตราโทษปรับ อาจส่งผลให้ประชาชนมีทัศนคติที่ไม่ดีต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจ เพราะอาจเข้าใจว่าที่เพิ่มอัตราโทษปรับ เพราะประสงค์ต่อเงินรางวัลค่าปรับกฎหมายจราจรที่สูงขึ้น

(๒) กรมการขนส่งทางบก

ผลกระทบทางบวก

ผลกระทบโดยอ้อมคือ ประชาชนมีความเคารพกฎหมายจราจรมากขึ้น ย่อมส่งผลให้ประชาชนเคารพกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมการขนส่งทางบกด้วย

ผลกระทบทางลบ

กรมการขนส่งทางบกอาจต้องพิจารณาแก้ไขกฎหมาย ปรับปรุงอัตราโทษปรับในบางฐานความผิด โดยเฉพาะอัตราโทษปรับตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ให้มีความสอดคล้องกับกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก

(๓) ประชาชน

ผลกระทบทางบวก

ประชาชนเคารพกฎหมายมากขึ้น เนื่องจากการกระทำผิดจะมีอัตราโทษปรับที่สูงขึ้นกว่ากฎหมายปัจจุบัน ทำให้ประชาชนมีความยับยั้งชั่งใจที่จะกระทำผิด เพราะเกรงกลัวต่ออัตราโทษค่าปรับตามกฎหมาย ซึ่งเป็นโทษที่เหมาะสมกับบริบทสังคมในปัจจุบัน ส่งผลให้ผู้ขับขี่กระทำความผิดกฎหมายจราจรน้อยลง สังคมไทยมีความปลอดภัยทางถนนในภาพรวมที่ดีขึ้น

ผลกระทบทางลบ

ทำให้ประชาชนได้รับผลกระทบจากการลงโทษในทางเศรษฐกิจที่มากขึ้น ซึ่งอาจทำให้ประชาชนที่ขาดความเข้าใจเจตนารมณ์ของกฎหมายเกิดความรู้สึกต่อต้านกฎหมายในมาตรการเหล่านี้ได้

๓. การเปิดเผยผลการรับฟังความคิดเห็นและการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อประชาชน
สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้มีการเปิดเผยสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นและการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายผ่านเว็บไซต์สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (www.royalthaipolice.go.th)^๔

^๔ อ้างแล้วในเชิงอรรถที่ ๓.

๔. การนำผลการรับฟังความคิดเห็นมาประกอบการพิจารณาจัดทำร่างกฎหมาย

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้นำผลการรับฟังความคิดเห็นมาประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. แล้ว

๕. ความเห็นต่อการดำเนินการตามมาตรา ๗๗ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย

จากการตรวจสอบเอกสารและหลักฐานที่เสนอมาพร้อมกับร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.^๕ แล้ว เห็นว่าได้มีการดำเนินการให้เป็นไปตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา ๗๗ วรรคสอง

.....

^๕ อ้างแล้วในเชิงอรรถที่ ๒.

บทวิเคราะห์ข้อดีและข้อสังเกตของ
ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.^๑

เนื่องจากในปัจจุบันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย มีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง สาเหตุส่วนใหญ่มาจากการที่ผู้ขับขี่ขาดวินัยในการใช้รถใช้ถนน และไม่ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด ประกอบกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานแล้ว บทบัญญัติบางประการไม่เหมาะสมกับสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป จึงได้มีการปรับปรุงมาตรการทางกฎหมาย เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพข้อเท็จจริงในการใช้รถใช้ถนนได้อย่างปลอดภัย และป้องกันการกระทำความผิดให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ทั้งในเรื่องการใช้ช่องเดินถนน ลักษณะความผิดในการขับรถ การตรวจสอบหรือทดสอบผู้ขับขี่ หน้าที่ในการรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัย การป้องกันการแข่งรถในทางโดยไม่ได้รับอนุญาต และควบคุมการใช้รถที่มีสภาพไม่ถูกต้อง รวมทั้งปรับปรุงบทกำหนดโทษฐานขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น และบทกำหนดโทษในฐานความผิดอื่นให้มีความเหมาะสม ซึ่งจะเป็นการช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและส่งเสริมให้เกิดความสะดวและความปลอดภัยในการจราจรทางบก จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ดังนั้น ในการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก จึงเป็นการปรับปรุงการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกให้มีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบันมากยิ่งขึ้น ในกรณีของการขับรถที่ปลอดภัย การรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัย การตรวจหรือทดสอบของมีนเมา หรือสารเสพติดของบุคคลที่อยู่ในภาวะหมดสติหรือได้รับอันตรายแก่กาย การควบคุมการแข่งขันในทาง การควบคุมการใช้รถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงและการปรับปรุงบทกำหนดโทษ เพื่อให้เป็นการช่วยลดอุบัติเหตุทางถนน ช่วยคุ้มครองสวัสดิภาพของประชาชนและผู้ใช้ถนน ตลอดจนเป็นมาตรการที่ทำให้ผู้ขับขี่เกิดความเกรงกลัวในการกระทำความผิด โดยเฉพาะการกระทำความผิดซ้ำจนเป็นปัญหาทางสังคม เศรษฐกิจ และการบริหารงานของภาครัฐที่จะต้องมีงบประมาณและบุคลากรมาดำเนินการในส่วนของการเกิดอุบัติเหตุบนถนน

.....

^๑ บันทึกหลักการและเหตุผล และบันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ., เรียบเรียงโดย นางสาวพันธุทิพา หอมทิพย์, วิทยาการชำนาญการ กลุ่มงานกฎหมาย ๒ สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา.

บทสัมภาษณ์ความเห็นทางวิชาการ เกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.^๑



บทสัมภาษณ์ความเห็นทางวิชาการฉบับนี้ กลุ่มงานกฎหมาย ๒ สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา ได้รับความอนุเคราะห์ในการให้สัมภาษณ์จาก พลตำรวจตรี เอกรัช ลิ้มสังกาศ รองผู้บัญชาการ ตำรวจภูธรภาค ๖ เมื่อวันที่ ๒๔ มีนาคม ๒๕๖๔ ณ ห้องประชุม ๔๐๖ อาคารสำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร เพื่อเป็นข้อมูลทางวิชาการประกอบการพิจารณาของสมาชิกวุฒิสภาในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. โดยมีสาระสำคัญตามประเด็นการสัมภาษณ์ สรุปได้ ดังนี้

สำนักกฎหมาย : ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้มีสาระสำคัญในการกำหนดหลักเกณฑ์และมาตรการต่าง ๆ เพิ่มเติมในประเด็นใดบ้าง อย่างไร

พลตำรวจตรี เอกรัช ลิ้มสังกาศ รองผู้บัญชาการ ตำรวจภูธรภาค ๖ : ตามมาตรฐานสากลแล้วกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกไม่ใช่กฎหมายอาญาทั้งหมด แต่ภาษาอังกฤษใช้คำว่า Buck และมีมาตรการบังคับที่แตกต่างจากกฎหมายอาญา โดยมีวัตถุประสงค์ในการบังคับใช้เพื่อให้ผู้ขับขี่มีวินัยจราจรเป็นสำคัญ ดังจะเห็นได้จากการที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒^๒ มีบทบัญญัติให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจกล่าวตักเตือนผู้กระทำความผิด เช่น มาตรา ๑๔๕ วรรคหนึ่ง ที่บัญญัติไว้ว่า “บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ นอกจากความผิดที่กำหนดโทษไว้ในมาตรา ๑๕๗/๑ มาตรา ๑๕๙ มาตรา ๑๖๐ มาตรา ๑๖๐ ทวิ และมาตรา ๑๖๐ ตริ ให้พนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจทำการสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามีอำนาจเปรียบเทียบหรือว่ากล่าวตักเตือนได้” ซึ่งการว่ากล่าวตักเตือนไม่ใช่โทษทางอาญา ๕ สถาน ตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายอาญา^๓ มาตรา ๑๘ ได้แก่ (๑) ประหารชีวิต (๒) จำคุก (๓) กักขัง (๔) ปรับ และ (๕) ริบทรัพย์สิน

^๑ พลตำรวจตรี เอกรัช ลิ้มสังกาศ, สัมภาษณ์โดย นางสาวพันธุ์ทิพา หอมทิพย์, อาคารสำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, ๒๔ มีนาคม ๒๕๖๔.

^๒ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒



^๓ ประมวลกฎหมายอาญา



เหตุผลที่สำคัญอีกประการหนึ่งที่แสดงให้เห็นว่า กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก ไม่ใช่กฎหมายอาญาทั้งหมด คือ การเปรียบเทียบปรับ เพราะถ้าเป็นการเปรียบเทียบปรับทางอาญาจะเป็นการเปรียบเทียบตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา^๔ มาตรา ๓๗ และมาตรา ๓๘ กล่าวคือ ผู้ต้องหาและผู้เสียหายต้องยินยอมให้กำหนดค่าปรับ และเมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามที่พนักงานสอบสวนหรือนายตำรวจได้เปรียบเทียบแล้วคดีอาญาก็เลิก แต่การเปรียบเทียบปรับและการชำระค่าปรับตามใบสั่งในพระราชบัญญัติจราจรทางบก^๕ เช่น มาตรา ๑๔๐ และมาตรา ๑๔๑ บัญญัติไว้แต่เพียงว่า เมื่อผู้ขับขี่ชำระค่าปรับให้คืนใบอนุญาตขับขี่และคดีเป็นอันเลิกกัน นอกจากนี้ในต่างประเทศหากผู้ขับขี่ไม่ชำระค่าปรับตามใบสั่งจราจร ค่าปรับก็จะเพิ่มขึ้นโดยไม่ต้องดำเนินคดีในศาล อันเป็นการแตกต่างจากโทษปรับในคดีอาญา เช่น ประเทศออสเตรเลีย หากต้องชำระค่าปรับ จำนวน ๒๐๐ ดอลลาร์ และไม่ชำระ เมื่อออกใบเตือนใบแรกจะเพิ่มค่าปรับเป็นจำนวน ๔๐๐ ดอลลาร์ ใบเตือนใบที่สองเพิ่มค่าปรับเป็นจำนวน ๖๐๐ ดอลลาร์ ใบเตือนลำดับต่อ ๆ ไปก็จะเพิ่มค่าปรับจนกระทั่งอาจจะมีค่าปรับเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน ๑,๐๐๐ ดอลลาร์

สำหรับประเทศไทยได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ครั้งล่าสุดคือ การตราพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๒) พ.ศ. ๒๕๖๒^๖ แต่เนื่องจากในขณะนั้นสถานการณ์บัญญัติแห่งชาติใกล้จะสิ้นสุดลง จึงต้องเร่งดำเนินการเสนอร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวเพื่อแก้ไขเพิ่มเติมเฉพาะเรื่องที่มีความจำเป็นเร่งด่วนก่อน โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

(๑) ในกรณีที่ผู้ขับขี่ผู้ใดกระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้หรือตามกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับรถหรือการใช้ทางจะถูกตัดคะแนนความประพฤติ และเมื่อคะแนนหมดจะถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่คราวละ ๙๐ วัน ซึ่งเป็นการบังคับทางปกครอง (มาตรา ๑๓ เพิ่มความเป็นมาตรา ๑๔๒/๑)

(๒) ในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรไม่พบตัวผู้ขับขี่ ให้ติด ผูก หรือแสดงใบสั่งไว้ที่รถ และเมื่อพ้นกำหนด ๑๕ วัน นับแต่วันที่ติด ผูก หรือแสดงใบสั่งดังกล่าว ให้สันนิษฐานว่าเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถนั้นเป็นผู้กระทำความผิด เว้นแต่เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถจะได้แจ้งต่อพนักงานสอบสวนภายใน ๓๐ วัน นับแต่วันที่ได้รับใบสั่งว่าผู้อื่นเป็นผู้ขับขี่ และผู้นั้นยอมรับว่าตนเป็นผู้ขับขี่ หรือในกรณีที่ไม่มีผู้โดยมารับเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถ ซึ่งไม่ใช่นิติบุคคลจะต้องแสดงหลักฐานให้พนักงานสอบสวนเชื่อได้ว่าตนเองมิได้เป็นผู้ขับขี่ (มาตรา ๑๐ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๐ และมาตรา ๑๑ เพิ่มความเป็นมาตรา ๑๔๐/๑)

(๓) ในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรไม่สามารถติด ผูก หรือแสดงใบสั่งไว้ที่รถได้ ไม่ว่าจะด้วยเหตุใดให้ส่งใบสั่งพร้อมด้วยหลักฐานโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับไปยังภูมิลำเนาของเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถ และให้สันนิษฐานว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถนั้น เป็นผู้กระทำความผิดตามที่ระบุไว้ในใบสั่ง เว้นแต่จะได้แจ้งหรือแสดงพยานหลักฐานต่อพนักงานสอบสวนว่าตนเองมิได้เป็นผู้ขับขี่ดังกล่าวในข้อ (๒) (มาตรา ๑๐ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๐ และมาตรา ๑๑ เพิ่มความเป็นมาตรา ๑๔๐/๑)

^๔ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา



^๕ อ้างแล้วในเชิงอรรถที่ ๑

^๖ พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๒) พ.ศ. ๒๕๖๒



สำหรับเหตุผลที่มีการบัญญัติบทสันนิษฐานให้เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถ เป็นผู้กระทำความผิด และให้มีการส่งใบสั่งทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับไปยังภูมิลำเนาของเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถได้ ดังกล่าว เพราะรถยนต์เป็นทรัพย์สินที่มีทะเบียนตามที่ได้จดทะเบียนไว้กับทางราชการที่ชัดเจนและแน่นอน ในทำนองเดียวกันกับทรัพย์สินที่มีทะเบียนอื่น ๆ เช่น อาวุธปืน อย่างไรก็ตาม บทสันนิษฐานดังกล่าว ใช้บังคับได้กับเฉพาะในกรณีที่เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถเป็นบุคคลธรรมดาเท่านั้น แต่ไม่สามารถใช้บังคับกับนิติบุคคลที่ไม่สามารถกระทำการใด ๆ ด้วยตนเอง และต้องกระทำผ่านบุคคลธรรมดาที่เป็นผู้แทนของนิติบุคคลนั้น ดังนั้น ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๒) พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๑๖ เพิ่มความเป็นมาตรา ๑๖๐ จัตวา^๗ จึงบัญญัติว่า ในกรณีที่เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถที่ได้รับใบสั่ง เป็นนิติบุคคล ให้ผู้แทนของนิติบุคคลนั้น มีหน้าที่แจ้งชื่อ ที่อยู่ พร้อมทั้งหลักฐานอื่นใดต่อพนักงานสอบสวน ว่าผู้ใดเป็นผู้ขับขี่ หากผู้แทนของนิติบุคคลไม่แจ้งภายในเวลาที่กำหนด ให้นิติบุคคลนั้นต้องระวางโทษ ปรับ ๕ เท่าของโทษปรับสูงสุดที่บัญญัติไว้สำหรับความผิดนั้น

สำหรับร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.^๘ ที่คณะรัฐมนตรีเสนอต่อรัฐสภา ในครั้งนี้ เป็นการแก้ไขเพิ่มเติมเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลในเรื่องต่าง ๆ กล่าวเฉพาะที่สำคัญ ดังนี้

(๑) การรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัย และที่นั่งพิเศษสำหรับเด็ก (ร่างมาตรา ๗ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๒๓ และร่างมาตรา ๘ เพิ่มความเป็นมาตรา ๑๒๓/๑ ถึงมาตรา ๑๒๓/๓)

(๒) เพิ่มโทษสำหรับผู้ขับขี่ที่ขับรถในระหว่างถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ (ร่างมาตรา ๒๔ แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา ๑๕๖)

(๓) ให้ศาลพิพากษาเพิ่มโทษที่จะลงโทษแก่ผู้ขับขี่ในความผิดฐานขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้บุคคลอื่น ถึงแก่ความตายหรือได้รับอันตรายสาหัสตามมาตรา ๒๕๑ หรือมาตรา ๓๐๐ แห่งประมวลกฎหมายอาญา หากปรากฏว่าผู้ขับขี่ไม่ให้การช่วยเหลือตามสมควรหรือไม่แสดงตัวต่อตำรวจ ณ สถานที่เกิดเหตุ โดยให้ศาล พิพากษาเพิ่มโทษที่จะลงโทษแก่นักกึ่งหนึ่งของโทษที่ศาลกำหนดสำหรับความผิดนั้น (ร่างมาตรา ๒๕ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๖๐)

(๔) กำหนดบทสันนิษฐานในกรณีผู้ใดรวมกลุ่มหรือมั่วสุมในทาง พร้อมด้วยรถตั้งแต่ ๕ คันขึ้นไป โดยมีการนัดหมายเพื่อแข่งรถในทาง หรือรถที่ใช้ในการรวมกลุ่มหรือมั่วสุมกันมีการปรับแต่งรถ ให้มีสภาพไม่ถูกต้อง หรือมีพฤติกรรมอย่างหนึ่งอย่างใดอันแสดงให้เห็นว่าจะทำการแข่งรถในทาง ให้ถือว่า ผู้นั้นพยายามแข่งรถในทาง (ร่างมาตรา ๙ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๓๔)

(๕) การตรวจพิสูจน์ผู้ขับขี่หรือบุคคลที่อาจเป็นผู้ขับขี่ ซึ่งอยู่ในภาวะหมดสติหรือได้รับอันตรายแก่กาย จนไม่อาจให้ความยินยอมในการตรวจสอบการมีสารเสพติดหรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท อยู่ในร่างกาย หรือทดสอบการเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น (มาตรา ๖ เพิ่มความเป็นมาตรา ๔๓ ทวิ/๑ มาตรา ๑๒ เพิ่มความเป็นมาตรา ๑๔๒ วรรคหก และมาตรา ๑๑ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๒ วรรคห้า)

กล่าวโดยเฉพาะเรื่องการเพิ่มโทษสำหรับผู้ขับขี่ที่ขับรถในระหว่างถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่นั้น ในต่างประเทศพลเมืองที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่จะไม่กล้าขับรถ แต่ในประเทศไทยกลับปรากฏว่ามีผู้ที่ไม่มี

^๗ อ้างแล้วในเชิงอรรถที่ ๕

^๘ ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)



ใบอนุญาตขับขี่ขับรถในถนนประมาณ ๑๐,๐๐๐,๐๐๐ คน เพราะบุคคลเหล่านี้เชื่อว่าโทษที่ตนเองจะได้รับคือการชำระค่าปรับ เนื่องจากอัตราโทษของการขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับรถตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒^๙ มาตรา ๖๔ คือ โทษจำคุกไม่เกิน ๑ เดือน หรือปรับไม่เกิน ๑,๐๐๐ บาท ซึ่งเป็นลหุโทษ และสามารถเปรียบเทียบปรับได้ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา ๓๗ และมาตรา ๓๘^{๑๐}

ส่วนการตัดคะแนนความประพฤตินั้น เมื่อผู้ขับขี่ถูกตัดคะแนนบ่อยครั้ง จะถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ซึ่งถือเป็นมาตรการในการบังคับใช้กฎหมายกับผู้ขับขี่ทุกคนอย่างเท่าเทียมกัน เพื่อความปลอดภัยในถนนสาธารณะ หมายความว่าหากผู้ใดมีความประพฤติในการขับขี่ไม่ดีก็ต้องหยุดขับรถในช่วงระยะเวลาหนึ่งซึ่งจะทำให้พลเมืองเคารพกฎหมายจราจรทางบกมากกว่าการชำระค่าปรับที่อาจจะเป็นการบังคับใช้กฎหมายที่ไม่เท่าเทียมกัน เพราะการปรับเงินจำนวน ๑,๐๐๐ บาท สำหรับคนรวยถือเป็นเงินเล็กน้อยและไม่ทำให้เกิดความเกรงกลัว แต่สำหรับคนจนถือเป็นเงินจำนวนมากและไม่มีเงินชำระค่าปรับ ส่วนการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่เป็นมาตรการบังคับใช้กฎหมายที่เท่าเทียมกันทั้งคนรวยและคนจน

สำหรับเรื่องการกำหนดให้ศาลพิพากษาเพิ่มโทษที่จะลงโทษแก่ผู้ขับขี่ที่เมื่อเกิดอุบัติเหตุแล้วไม่หยุดรถเพื่อให้การช่วยเหลือผู้อื่น ที่ผ่านมามักจะเกิดเหตุการณ์หรือข่าวเกี่ยวกับชนแล้วหนี โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ขับขี่ที่เมาสุราหากมีการเพิ่มโทษมาแล้วขบขันแรงมากขึ้นเท่าใด เมื่อเกิดอุบัติเหตุแล้ว ผู้ขับขี่ขณะเมาสุราที่กระทำผิดจะหนีโทษหนักเพื่อรับโทษเบา กล่าวคือผู้ขับขี่จะหลบหนีไม่หยุดรถให้การช่วยเหลือไปก่อนเพื่อไม่ให้ตำรวจพบแอลกอฮอล์เพราะโทษหนัก และเมื่อเวลาผ่านไป จึงจะมาแสดงตน ซึ่งไม่สามารถตรวจพบแอลกอฮอล์ได้แล้ว ก็รับโทษเบาเพียงในฐานะไม่หยุดรถให้การช่วยเหลือ ดังที่เคยปรากฏตัวอย่างที่เป็นข่าวทางสื่อมวลชนกรณีรถแท็กซี่ชนครูเสียชีวิต แล้วหลบหนีไป ๒ วัน ก่อนที่จะมามอบตัวเนื่องจากป้ายทะเบียนรถหล่นอยู่ในที่เกิดเหตุ โดยอ้างว่าในขณะที่ขับรถตนเองได้มีอาการวูบไป ความผิดในลักษณะอย่างนี้จึงสมควรต้องเพิ่มโทษชนแล้วหนีควบคู่ไปด้วย และโดยเฉพาะอย่างยิ่งสมควรมีบทกำหนดโทษในลักษณะของการเพิ่มโทษ (Top up) สำหรับผู้ที่กระทำความผิดหลายฐาน เช่น กระทำความผิดตามที่กำหนดไว้ในร่างพระราชบัญญัตินี้ มาตรา ๓๒ เพิ่มความเป็นมาตรา ๑๖๐ ตรี วรรคห้า^{๑๑} เพื่อเพิ่มโทษสำหรับผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุรา หรือของเมาอย่างอื่น และเป็นการขับรถรถยนต์สาธารณะหรือรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อรับจ้าง มาตรา ๓๓ เพิ่มความเป็นมาตรา ๑๖๐ ตรี/๑ มาตรา ๑๖๐ ตรี/๒ และมาตรา ๑๖๐ ตรี/๓ เพื่อเพิ่มโทษผู้ขับขี่ในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นที่กระทำความผิดซ้ำอีกภายใน ๒ ปี หรือเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ อันตรายสาหัส หรือถึงแก่ความตาย หรือกระทำความผิดโดยไม่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ หรือถูกพักใช้ หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่แล้วแต่กรณี

อย่างไรก็ดี การแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายเพื่อเพิ่มโทษสำหรับความผิดต่าง ๆ ดังกล่าวนั้น เป็นการแก้ไขปัญหาที่ปลายเหตุ และจะต้องแก้ไขปัญหาที่ต้นเหตุควบคู่กันไปด้วย กล่าวคือทำอย่างไร ให้คนดื่มสุราหรือเสพของเมาอย่างอื่นไม่กล้าขับรถ

ส่วนการแก้ไขบทบัญญัติเรื่องการแข่งรถในทางนั้น มีสาระสำคัญและเหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติมสรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

^๙ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒

^{๑๐} อ้างแล้วในเชิงอรรถที่ ๓

^{๑๑} อ้างแล้วในเชิงอรรถที่ ๗



(๑) ความผิดในเรื่องดังกล่าว เดิมกำหนดไว้ในคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๒๒/๒๕๕๘ เรื่อง มาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการแข่งขันและรถจักรยานยนต์ในทางและการควบคุมสถานบริการหรือสถานประกอบการที่เปิดให้บริการในลักษณะที่คล้ายกับสถานบริการ ลงวันที่ ๒๒ กรกฎาคม พุทธศักราช ๒๕๕๘^{๑๒} และคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๔๖/๒๕๕๘ เรื่อง มาตรการแก้ไขปัญหาค้าปลีกจากการขับชื้อยานพาหนะ ลงวันที่ ๓๐ ธันวาคม พุทธศักราช ๒๕๕๘^{๑๓} แต่ไม่มีบทกำหนดโทษไว้ในคำสั่งทั้ง ๒ ฉบับดังกล่าว มีแต่การกำหนดไว้ในคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๒๒/๒๕๕๘ ฯ

ข้อ ๑ ให้ผู้กระทำความผิดต้องรับโทษตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก และกำหนดไว้ในคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๔๖/๒๕๕๘ ฯ ข้อ ๑ วรรคสอง ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก เจ้าพนักงานตำรวจ หรือเจ้าหน้าที่ของรัฐตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องมีอำนาจ (๑) ยึดใบอนุญาตขับชื้อของบุคคลนั้นไว้เป็นการชั่วคราว ไม่เกิน ๓๐ วัน (๒) นำรถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่สงสัยว่าจะใช้ในการกระทำความผิดดังกล่าวมาเก็บรักษาไว้เป็นการชั่วคราวไม่น้อยกว่า ๗ วันเท่าที่จำเป็นต่อการป้องกันหรือรักษาไว้ซึ่งความปลอดภัยสาธารณะ (๓) จับกุมและควบคุมตัวบุคคลนั้นไว้เพื่ออบรมความประพฤติเป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า ๗ วัน แต่ไม่เกิน ๑๕ วัน โดยจะปฏิบัติต่อบุคคลนั้นในลักษณะเป็นผู้ต้องหามีได้ ดังนั้น ในร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ จึงได้ปรับปรุงมาตรการป้องกันการแข่งรถในทางโดยไม่ได้รับอนุญาต และกำหนดโทษของความผิดดังกล่าวไว้ในร่างมาตรา ๙ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๓๔ ประกอบกับร่างมาตรา ๓๐ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๖๐ ทวิ^{๑๔} โดยต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน ๓ เดือนหรือปรับตั้งแต่ ๕,๐๐๐ บาท ถึง ๑๐,๐๐๐ บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักชื้อใบอนุญาตขับชื้อของผู้นั้น มีกำหนดไม่น้อยกว่า ๓๐ วัน แต่ไม่เกิน ๑๘๐ วัน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับชื้อพร้อมทั้งเพิ่มความผิดสำหรับผู้จัดโฆษณา ประกาศ ชักชวน หรือดำเนินการด้วยวิธีการใดเพื่อให้มีการแข่งรถในทางโดยไม่ได้รับอนุญาต ในร่างมาตรา ๑๐ เพิ่มความเป็นมาตรา ๑๓๔/๑ ประกอบกับร่างมาตรา ๓๐ แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา ๑๖๐ ทวิ วรรคสอง^{๑๕} โดยต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน ๖ เดือน หรือปรับตั้งแต่ ๑๐,๐๐๐ บาท ถึง ๒๐,๐๐๐ บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และเพิ่มความผิดสำหรับผู้รับดำเนินการปรับแต่งรถให้มีสภาพไม่ถูกต้อง และรถนั้นได้ถูกนำไปใช้ในการแข่งรถในทาง ในร่างมาตรา ๑๐ เพิ่มความเป็นมาตรา ๑๓๔/๒^{๑๖} โดยให้ถือว่าผู้นั้นเป็นผู้สนับสนุนการแข่งรถในทาง เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าตนมิได้มีส่วนรู้เห็น หรือไม่มีเหตุอันควรรู้อย่างจะนำรถดังกล่าวไปใช้ในการแข่งรถในทาง

^{๑๒} คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๒๒/๒๕๕๘ เรื่อง มาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการแข่งขันและรถจักรยานยนต์ในทางและการควบคุมสถานบริการหรือสถานประกอบการที่เปิดให้บริการในลักษณะที่คล้ายกับสถานบริการ ลงวันที่ ๒๒ กรกฎาคม พุทธศักราช ๒๕๕๘.



^{๑๓} คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๔๖/๒๕๕๘ เรื่อง มาตรการแก้ไขปัญหาค้าปลีกจากการขับชื้อยานพาหนะ ลงวันที่ ๓๐ ธันวาคม พุทธศักราช ๒๕๕๘.



^{๑๔} อ้างแล้วในเชิงอรรถที่ ๗

^{๑๕} อ้างแล้วในเชิงอรรถที่ ๗

^{๑๖} อ้างแล้วในเชิงอรรถที่ ๗

(๒) กำหนดให้การตระเตรียมแข่งรถในทางเป็นความผิดตามกฎหมาย ในทำนองเดียวกันกับการตระเตรียมกระทำความผิดฐานประทุษร้ายต่อพระมหากษัตริย์ กบฏ ก่อการร้าย และวางเพลิงเผาทรัพย์ ตามประมวลกฎหมายอาญา^{๑๗} มาตรา ๑๑๐ วรรคสี่ มาตรา ๑๑๔ มาตรา ๑๓๕/๒ และมาตรา ๒๑๙ ตามลำดับ ทั้งนี้ โดยความในร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.^{๑๘} มาตรา ๙ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๓๔ วรรคสอง กำหนดไว้ว่าผู้ใดรวมกลุ่มหรือมีผู้สมคบกันในทาง พร้อมด้วยรถตั้งแต่ ๕ คันขึ้นไป โดยมีการนัดหมายเพื่อแข่งรถในทาง หรือรถที่ใช้ในการรวมกลุ่มหรือมีผู้สมคบกันมีการปรับแต่งรถให้มีสภาพไม่ถูกต้องตามมาตรา ๖ หรือมีพฤติการณ์อย่างหนึ่งอย่างใดอันแสดงให้เห็นว่าจะทำการแข่งรถในทาง ให้ถือว่าผู้นั้นพยายามแข่งรถในทาง เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่า เป็นการกระทำเพื่อการอื่น หรือตนมิได้ร่วมหรือมีส่วนรู้เห็นว่าจะมีการแข่งรถในทางนั้น

สำหรับเหตุผลที่ต้องกำหนดให้การตระเตรียมแข่งรถในทางเป็นความผิด เพราะการแข่งรถในทางทำให้คนทั่วไปที่ใช้ทางเกิดความเดือดร้อน และการกระทำดังกล่าวเป็นการกระทำที่สังคมต่อต้าน เนื่องจากเป็นการทำลายความสงบสุขของสังคม ซึ่งแม้ว่าปัจจุบันจะมีคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ ๒ ฉบับดังกล่าวใช้บังคับอยู่ แต่การนำหลักการข้างต้นเสนอเป็นร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ต่อรัฐสภาเพื่อให้ผ่านกระบวนการนิติบัญญัติตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย จะทำให้เกิดความรอบคอบ เป็นไปตามหลักนิติรัฐ และได้รับการยอมรับจากประชาชนมากขึ้น

นอกจากการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ ในประเด็นต่าง ๆ ดังกล่าวแล้ว ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ยังมีการแก้ไขเพิ่มเติมในประเด็นสำคัญอีกประเด็นหนึ่งตามที่กำหนดไว้ในร่างมาตรา ๓๓ เพิ่มความเป็นมาตรา ๑๖๐ ตรี/๓^{๑๙} ว่าผู้ใดกระทำความผิดตามมาตรา ๑๖๐ ตรี (ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น) และได้กระทำความผิดซ้ำอีกภายใน ๒ ปี นับแต่วันที่กระทำความผิดครั้งแรก “มิให้ศาลรอกำหนดโทษหรือรอกำหนดโทษ” ซึ่งที่ผ่านมามีประเด็นว่าการกำหนดข้อความดังกล่าวนั้นเป็นการก้าวล่วงอำนาจของศาลยุติธรรมในการใช้ดุลพินิจเรื่องรอกำหนดโทษหรือรอกำหนดโทษหรือไม่ อย่างไรก็ตาม ผมมีความเห็นในทางวิชาการว่า ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย^{๒๐} มาตรา ๓ วรรคหนึ่ง ได้บัญญัติว่า อำนาจอธิปไตยแบ่งออกเป็น ๓ อำนาจ คือ ฝ่ายบริหาร ฝ่ายนิติบัญญัติ และฝ่ายตุลาการ ซึ่งการตรากฎหมายโดยกำหนดข้อความดังกล่าว เป็นเรื่องที่อยู่ในอำนาจของฝ่ายนิติบัญญัติหรือรัฐสภา มิได้เป็นการก้าวล่วงอำนาจฝ่ายตุลาการ และที่ผ่านมาผมในฐานะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. สภาผู้แทนราษฎร ได้เดินทางไปพบและชี้แจงทำความเข้าใจกับผู้แทนสำนักงานศาลยุติธรรมในเรื่องดังกล่าว โดยได้อธิบายถึงหลักการและเจตนารมณ์ในการบัญญัติบทกำหนดโทษฐานขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ซึ่งมักจะมีผู้กระทำความผิดซ้ำไม่ปรับเปลี่ยนพฤติกรรม และก่อให้เกิดอุบัติเหตุสร้างความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของผู้อื่น จนกระทั่งผู้แทนสำนักงานศาลยุติธรรมมีความเข้าใจในหลักการและเจตนารมณ์ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ จึงได้เสนอให้ปรับปรุงข้อความจากเดิมที่ร่างมาตรา ๓๓ เพิ่มความเป็นมาตรา ๑๖๐ ตรี/๑ กำหนดให้ผู้ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น และได้กระทำ

^{๑๗} อ้างแล้วในเชิงอรรถที่ ๒

^{๑๘} อ้างแล้วในเชิงอรรถที่ ๗

^{๑๙} อ้างแล้วในเชิงอรรถที่ ๗

^{๒๐} รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐



ความผิดซ้ำอีกภายใน ๒ ปี ต้องระวางโทษ “จำคุกไม่เกิน ๒ ปี และปรับตั้งแต่ ๑๐,๐๐๐ บาท ถึง ๔๐,๐๐๐ บาท...” เป็นต้องระวางโทษ “จำคุกไม่เกิน ๒ ปี และปรับตั้งแต่ ๕๐,๐๐๐ บาท ถึง ๑๐๐,๐๐๐ บาท” ส่งผลทำให้การพิจารณาคดีอาญาในความผิดฐานดังกล่าวมีความเคร่งครัดและเข้มงวดกับผู้ต้องหามากกว่าเดิม เนื่องจากตามอัตราโทษเดิมดังกล่าวนั้น การพิจารณาพิพากษาคดีในความผิดฐานดังกล่าวจะอยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีของศาลแขวงตามพระธรรมนูญศาลยุติธรรม^{๒๑} มาตรา ๑๗ ประกอบกับมาตรา ๒๕ วรรคหนึ่ง (๕) ที่บัญญัติให้ศาลแขวงมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีอาญา ซึ่งกฎหมายกำหนดอัตราโทษอย่างสูงไว้ให้ “จำคุกไม่เกิน ๓ ปี หรือปรับไม่เกิน ๖๐,๐๐๐ บาท” แต่ตามอัตราโทษในร่างใหม่ที่กำหนดให้ปรับอย่างสูงได้ถึง ๑๐๐,๐๐๐ บาท ทำให้คดีเกินอำนาจของศาลแขวง และอยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีของศาลชั้นต้นหรือศาลจังหวัด ซึ่งมีวิธีพิจารณาความที่เคร่งครัดและเข้มงวดกับผู้ต้องหามากกว่าเดิม นอกจากนี้ ทางผู้แทนสำนักงานศาลยุติธรรมยังเสนอให้คณะกรรมการฯ ปรับปรุงความในร่างมาตรา ๓๓ เพิ่มความเป็นมาตรา ๑๖๐ ตรี/๓ ข้างต้น จากเดิมที่กำหนดให้ผู้ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น และได้กระทำความผิดซ้ำอีกภายใน ๒ ปี “มิให้ศาลรอกำหนดโทษ หรือรอกาลงโทษ” เป็น “ให้ศาลจำคุกและปรับด้วยเสมอ”

สำนักกฎหมาย : ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้มีมาตรการในการควบคุมการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ของรัฐหรือตำรวจหรือไม่ อย่างไร

พลตำรวจตรี เอกรัช ลิ้มสังกาศ รองผู้บัญชาการ ตำรวจภูธรภาค ๖ : นับจากปัจจุบันเป็นต้นไป การบังคับใช้กฎหมายจราจรทางบกจะได้รับการพัฒนาเป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์ และใช้เครื่องมือทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีมากขึ้นเรื่อย ๆ ซึ่งย่อมส่งผลเป็นการลดและจำกัดการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ของรัฐหรือตำรวจโดยตรง

สำนักกฎหมาย : การกำหนดให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจขอให้แพทย์ตรวจพิสูจน์ผู้ขับขี่ที่อยู่ในภาวะหมดสติหรือได้รับอันตรายแก่กายจนไม่อาจให้ความยินยอมในการตรวจสอบการมีสารเสพติดหรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตประสาทนั้น มีแนวคิดที่เป็นหลักการอย่างไร และจะก่อให้เกิดประโยชน์อย่างไร

พลตำรวจตรี เอกรัช ลิ้มสังกาศ รองผู้บัญชาการ ตำรวจภูธรภาค ๖ : ตามความในร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.^{๒๒} มาตรา ๖ เพิ่มความเป็นมาตรา ๔๓ ทวิ/๑ มาตรา ๑๑ แก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๔๒ วรรคห้า และมาตรา ๑๒ เพิ่มความเป็นมาตรา ๑๔๒ วรรคหก ที่กำหนดให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจขอให้แพทย์ตรวจพิสูจน์ผู้ขับขี่ที่มีอุบัติเหตุ และอยู่ในภาวะหมดสติหรือได้รับอันตรายแก่กายจนไม่อาจให้ความยินยอมในการตรวจสอบการมีสารอยู่ในร่างกายได้นั้น เป็นการดำเนินการเพื่อให้พนักงานสอบสวนรวบรวมหลักฐานเท่าที่สามารถจะทำได้ และเป็นกรณีจำเป็นต้องใช้พยานหลักฐานทางวิทยาศาสตร์เพื่อพิสูจน์ข้อเท็จจริงด้วยการตรวจพิสูจน์บุคคลตามหลักการที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา ๑๓๑ และมาตรา ๑๓๑/๑^{๒๓} ส่วนเหตุผลที่ต้องมีการกำหนดให้สามารถดำเนินการตรวจพิสูจน์ผู้ขับขี่ที่อยู่ในภาวะหมดสติหรือได้รับอันตรายแก่กาย จนไม่อาจให้ความยินยอมได้นั้น เนื่องจากปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายจะสลายไปจากการทำงานของตับ

^{๒๑} พระธรรมนูญศาลยุติธรรม



^{๒๒} อ้างแล้วในเชิงอรรถที่ ๗

^{๒๓} อ้างแล้วในเชิงอรรถที่ ๓

หากดำเนินการตรวจล่าช้าจะสูญเสียหลักฐานไป และหากจะเปรียบเทียบกับบทบัญญัติมาตรา ๑๓๑/๑ แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาดังกล่าว ที่บัญญัติให้มีการตรวจพิสูจน์จากร่างกายผู้ต้องหา ได้เฉพาะในกรณีความผิดที่มีอัตราโทษจำคุกอย่างสูงเกิน ๓ ปี แต่ความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒^{๒๔} มาตรา ๔๓ (๒) ประกอบกับมาตรา ๑๖๐ ตรี วรรคหนึ่ง มีโทษจำคุกไม่เกิน ๑ ปี ก็มีข้อพิจารณาและเหตุผลความจำเป็นต้องกำหนดให้มีการตรวจพิสูจน์ร่างกายผู้ต้องหาที่เป็นผู้ขับขี่ เพราะปัจจุบันสังคมไทยได้รับความเดือดร้อนและมีการรณรงค์เพื่อแก้ไขปัญหาเรื่องอุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับ

อย่างไรก็ตาม ในทางปฏิบัติการตรวจพิสูจน์ร่างกายผู้ขับขี่ หากผู้ขับขี่มีสติจะเป็นการตรวจตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก^{๒๕} มาตรา ๔๓ ทวิ วรรคสองและวรรคสาม ซึ่งต้องได้รับความยินยอมจากผู้ขับขี่ก่อนจึงจะดำเนินการตรวจพิสูจน์ได้ ส่วนการตรวจพิสูจน์ร่างกายผู้ขับขี่ที่มีอุบัติเหตุและหมดสติหรือได้รับอันตรายแก่กายจนไม่อาจให้ความยินยอมในการตรวจตามร่างมาตรา ๖ เพิ่มความเป็นมาตรา ๔๓ ทวิ/๑ และร่างมาตรา ๑๒ เพิ่มความเป็นมาตรา ๑๔๒ วรรคหก^{๒๖}นี้ พนักงานสอบสวนจะดำเนินการเพียงขอให้แพทย์เก็บตัวอย่างและตรวจเลือด ปัสสาวะหรือของเสียอย่างอื่นจากร่างกายของผู้ขับขี่ไว้ก่อนเท่านั้น และเมื่อผู้ขับขี่ฟื้นขึ้นมาหรืออยู่ในสภาวะที่จะให้ความยินยอมได้เมื่อใด พนักงานสอบสวนจะต้องขอความยินยอมในการตรวจพิสูจน์อีกครั้งหนึ่ง หากผู้ขับขี่ไม่ให้ความยินยอม ก็จะได้รับผลสันนิษฐานตามกฎหมายในทำนองเดียวกันกับการตรวจพิสูจน์ผู้ขับขี่ที่มีสติ แต่ไม่ให้ความยินยอม และเป็นไปในทำนองเดียวกันกับบทสันนิษฐานที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา^{๒๗} มาตรา ๑๓๑/๑ วรรคสอง ซึ่งบัญญัติว่า หากผู้ต้องหาไม่ยินยอมโดยไม่มีเหตุอันสมควร ให้สันนิษฐานไว้เบื้องต้นว่าข้อเท็จจริงเป็นไปตามผลการตรวจพิสูจน์ที่หากได้ตรวจพิสูจน์แล้วจะเป็นผลเสียต่อผู้ต้องหา หรือกล่าวโดยสรุปได้ว่าไม่ยินยอมตรวจ ให้สันนิษฐานในเบื้องต้นว่า ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น และผู้ขับขี่ที่เป็นผู้ต้องหาต้องเป็นฝ่ายพิสูจน์แก้ข้อกล่าวหาและบทสันนิษฐานดังกล่าวในชั้นการพิจารณาคดีของศาลต่อไป สาเหตุที่เป็นเช่นนี้ เพราะในเบื้องต้นรัฐยินดีที่จะเป็นผู้อำนวยความสะดวก โดยรับภาระในการตรวจพิสูจน์ให้แล้ว แต่เมื่อผู้ขับขี่ที่เป็นผู้ต้องหาไม่ยินยอมจึงต้องเป็นผู้รับภาระการพิสูจน์แก้ข้อกล่าวหาและบทสันนิษฐานของกฎหมายต่อไป

นอกจากนี้ ที่ผ่านมาทางกระทรวงสาธารณสุขมีข้อเสนอให้มีการตรวจพิสูจน์แอลกอฮอล์จากผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุทุกราย แต่ยังไม่สามารถแก้ไขข้อความในร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. เพราะเป็นเรื่องนอกเหนือไปจากหลักการของร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ที่กำหนดไว้เฉพาะการตรวจพิสูจน์ผู้ขับขี่หรือบุคคลที่อาจเป็นผู้ขับขี่ซึ่งอยู่ในภาวะหมดสติหรือได้รับอันตรายแก่กายจนไม่อาจให้ความยินยอมในการตรวจได้เท่านั้น หากจะดำเนินการให้มีการตรวจพิสูจน์ผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุทุกราย จะต้องดำเนินการเสนอเป็นร่างพระราชบัญญัติฉบับใหม่ ซึ่งในประเด็นนี้ ทางคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. สภาผู้แทนราษฎร จะได้บันทึกเป็นข้อสังเกต เพื่อส่งเรื่องให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติพิจารณาต่อไป

^{๒๔} อ้างแล้วในเชิงอรรถที่ ๑

^{๒๕} อ้างแล้วในเชิงอรรถที่ ๑

^{๒๖} อ้างแล้วในเชิงอรรถที่ ๗

^{๒๗} อ้างแล้วในเชิงอรรถที่ ๓

สำนักกฎหมาย : ทางสำนักงานตำรวจแห่งชาติได้มีการเตรียมการ และกำหนดแนวทางในการกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับข้อยกเว้นไม่ต้องรื้อร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยในการใช้รถนั่งสองแถวรถบรรทุกคนโดยสารขนาดเล็ก รถกระบะ รถกึ่งกระบะ หรือรถยนต์อื่นตามร่างมาตรา ๘ เพิ่มความเป็นมาตรา ๑๒๓/๑ ถึงมาตรา ๑๒๓/๓ อย่างไร

พลตำรวจตรี เอกวิทย์ ลิมสังกัส รองผู้บัญชาการ ตำรวจภูธรภาค ๖ : เดิมตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒^{๒๘} มาตรา ๑๒๓ วรรคสาม แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๓๘ บัญญัติเป็นหลักการว่ารถยนต์ทุกคันต้องมีเข็มขัดนิรภัย เว้นแต่เป็นรถยนต์ประเภท ชนิด และลักษณะตามที่อธิบดีกรมการขนส่งทางบกประกาศในราชกิจจานุเบกษา แต่ตามความในร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.^{๒๙} มาตรา ๗ แก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๒๓ จะมีผลเป็นการแก้ไขเพิ่มเติมหลักการเดิมเป็นว่ารถยนต์ทุกคันต้องมีเข็มขัดนิรภัย เว้นแต่รถยนต์บางประเภทที่อธิบดีกรมการขนส่งทางบกประกาศกำหนดให้ได้รับการยกเว้นไม่ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยตามร่างมาตรา ๗ แก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๒๓ วรรคสี่ ซึ่งได้รับทราบข้อมูลจากผู้แทนกรมการขนส่งทางบกสรุปว่า กรมการขนส่งทางบกมีความพร้อมในการออกประกาศกำหนดประเภทรถยนต์ที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัย กล่าวคือ รถยนต์ที่จดทะเบียนก่อนปี พ.ศ. ๒๕๓๑ ไม่ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยทั้งด้านหน้าและด้านหลัง ส่วนรถยนต์ที่จดทะเบียนตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๓๑ ถึงวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๕๓ ต้องมีการติดตั้งเข็มขัดนิรภัยเฉพาะด้านหน้า แต่ไม่ต้องติดตั้งด้านหลัง ส่วนรถยนต์ที่จดทะเบียนหลังวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๕๓ ต้องมีการติดตั้งเข็มขัดนิรภัยทั้งหมด

อย่างไรก็ตาม ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.^{๓๐} มาตรา ๘ เพิ่มความเป็นมาตรา ๑๒๓/๑ ยังได้กำหนดถึงการใช้รถนั่งสองแถว รถบรรทุกคนโดยสารขนาดเล็กที่มีการจัดที่นั่งตามความยาวของรถ รถกระบะ รถกึ่งกระบะ หรือ “รถยนต์อื่นตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนด” หากได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้ ให้คนโดยสารที่อยู่ในรถยนต์นั้น นอกจากคนโดยสารที่นั่งแถวตอนหน้า ได้รับยกเว้นไม่ต้องรื้อร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัย

(๑) การบรรทุกคนโดยสาร ต้องไม่เกินจำนวนตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนดสำหรับรถยนต์แต่ละประเภท และการโดยสารนั้นต้องไม่มีการยืนหรือนั่งโดยสารในลักษณะที่เป็นการเสี่ยงภัยตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนดสำหรับรถยนต์แต่ละประเภท และ

(๒) การขับรถยนต์ต้องใช้อัตราความเร็วตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนดซึ่งอาจกำหนดแยกตามประเภทรถยนต์ก็ได้ แต่ต้องไม่เกินแปดสิบกิโลเมตรต่อชั่วโมง

ทั้งนี้ หลักเกณฑ์ดังกล่าวให้นำมาใช้บังคับกับการใช้รถบรรทุกคนโดยสารที่เป็นรถประจำทางที่ไม่ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยตามที่อธิบดีกรมการขนส่งทางบกประกาศกำหนด ในขณะที่ขนส่งคนโดยสารในเส้นทางที่ได้รับอนุญาตประกอบการขนส่ง

จากความในร่างมาตรา ๘ เพิ่มความเป็นมาตรา ๑๒๓/๑ ดังกล่าว ทางสำนักงานตำรวจแห่งชาติมีความพร้อมในการออกประกาศของผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติที่ระบุไว้ข้างต้น โดยมีระยะเวลาในการดำเนินการภายหลังจากที่มีการประกาศร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ในราชกิจจานุเบกษาแล้ว จำนวน

^{๒๘} อ้างแล้วในเชิงอรรถที่ ๑

^{๒๙} อ้างแล้วในเชิงอรรถที่ ๗

^{๓๐} อ้างแล้วในเชิงอรรถที่ ๗

๒๔๐ วัน กล่าวคือ ตามร่างมาตรา ๒^{๓๑} กำหนดให้พระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนด ๑๒๐ วัน นับแต่วันที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ประกอบกับร่างมาตรา ๔๒ กำหนดให้การออกประกาศตามมาตรา ๑๒๗/๑ ดังกล่าว ให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๑๒๐ วัน นับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

สำนักกฎหมาย : สำนักงานตำรวจแห่งชาติและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีความพร้อมในการบังคับใช้กฎหมายเพียงใด และมีแนวทางในการประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจแก่ประชาชนหรือไม่อย่างไร

พลตำรวจตรี เอกรัช ลิ้มสังกาศ รองผู้บัญชาการ ตำรวจภูธรภาค ๖ : ภายหลังจากที่มีการประกาศร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ในราชกิจจานุเบกษาแล้ว สำนักงานตำรวจแห่งชาติและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีความพร้อมในการบังคับใช้กฎหมาย เพราะมีระยะเวลาในการเตรียมการ และมีระยะเวลาในการประชาสัมพันธ์ให้ผู้ขับขี่ได้รับทราบรวมจำนวน ๒๔๐ วัน ดังกล่าวแล้ว อีกทั้งความผิดพลาดฐานในร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้เป็นเพียงโทษปรับและตำรวจจราจรมีอำนาจกล่าวตักเตือนในช่วงระยะเริ่มแรกเพื่อเป็นการประชาสัมพันธ์และสร้างความรู้ความเข้าใจกับผู้ขับขี่ได้อีกทางหนึ่ง

สำนักกฎหมาย : หากร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้มีผลใช้บังคับแล้ว ท่านคาดว่าจะทำให้การแข่งรถในทางลดลงหรือไม่ อย่างไร

พลตำรวจตรี เอกรัช ลิ้มสังกาศ รองผู้บัญชาการ ตำรวจภูธรภาค ๖ : บทบัญญัติเรื่องห้ามแข่งรถในทางมีการบัญญัติไว้ในมาตรา ๑๓๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕^{๓๒} อยู่ก่อนแล้ว สำหรับการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติเรื่องดังกล่าวในครั้งนี้อย่างไรก็ตามการปราบปราม แต่เป็นมาตรการการป้องกัน โดยนำมาตรการต่าง ๆ ที่กำหนดไว้ในคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๒๒/๒๕๕๕ เรื่อง มาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการแข่งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในทางและการควบคุมสถานบริการหรือสถานประกอบการที่เปิดให้บริการในลักษณะที่คล้ายกับสถานบริการ ลงวันที่ ๒๒ กรกฎาคม พุทธศักราช ๒๕๕๕^{๓๓} และคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๔๖/๒๕๕๕ เรื่อง มาตรการแก้ไขปัญหาอันเกิดจากการขับขี่ยานพาหนะ ลงวันที่ ๓๐ ธันวาคม พุทธศักราช ๒๕๕๕^{๓๔} มากำหนดไว้ในร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ เพื่อให้ผ่านกระบวนการทางนิติบัญญัติของรัฐสภาตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยดังกล่าวแล้ว เช่น ความในร่างมาตรา ๓๔ เพิ่มความเป็นมาตรา ๑๖๐ เบญจ ที่กำหนดว่า ในกรณีที่มีการกระทำความผิดแข่งรถในทางหากผู้กระทำความผิดมีอายุไม่เกิน ๒๐ ปี เจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ฟ้องผู้ต้องหาอาจมีคำร้องขอต่อศาล เพื่อให้ศาลวางข้อกำหนดให้ บิดา มารดา ผู้ปกครอง หรือบุคคลที่ผู้กระทำความผิดอาศัยอยู่ด้วย ให้ระวังไม่ให้ผู้กระทำความผิดกระทำความผิดฐานแข่งรถในทางซ้ำอีกภายในระยะเวลาไม่เกิน ๓ ปี มิฉะนั้นผู้รับข้อกำหนดจะต้องชำระเงินต่อศาลไม่เกินครั้งละ ๕๐,๐๐๐ บาท และหากผู้กระทำความผิดมีอายุตั้งแต่ ๑๘ ปีขึ้นไป เจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ฟ้องผู้ต้องหาอาจมีคำร้องขอต่อศาลให้ศาลพิจารณาสั่งผู้กระทำความผิดให้ทำทัณฑ์บนว่าจะไม่กระทำความผิดฐานแข่งรถในทางซ้ำอีก ภายในระยะเวลาไม่เกิน ๒ ปี มิฉะนั้นผู้ทำทัณฑ์บนจะต้องชำระเงินไม่เกิน ๕๐,๐๐๐ บาท โดยศาลจะให้มีประกันด้วยหรือไม่ก็ได้

^{๓๑} อ้างแล้วในเชิงอรรถที่ ๗

^{๓๒} อ้างแล้วในเชิงอรรถที่ ๑

^{๓๓} อ้างแล้วในเชิงอรรถที่ ๑๑

^{๓๔} อ้างแล้วในเชิงอรรถที่ ๑๒

จากมาตรการดังกล่าวถือเป็นการกำหนดมาตรการป้องกันที่นอกจากจะใช้บังคับกับผู้ขับขี่แล้ว ยังจะใช้บังคับกับบิดามารดา ผู้ปกครอง และผู้ที่กระทำความผิดอาศัยอยู่ด้วยว่าจะต้องไม่สนับสนุน หรือปล่อยปละละเลยให้เด็กและเยาวชนแข่งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในทาง ซึ่งแสดงให้เห็นถึงวัตถุประสงค์ ในการป้องปรามเพื่อให้ประชาชนเคารพกฎหมาย และในอนาคตจะต้องไม่มีการรวมกลุ่มมั่วสุมแข่งรถ ในทางอีกต่อไป

สำนักกฎหมาย : คำว่า “รถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง” ตามร่างมาตรา ๑๓ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๓ มีความหมายว่าอย่างไร

พลตำรวจตรี เอกรัช ลิ้มสังกาศ รองผู้บัญชาการ ตำรวจภูธรภาค ๖ : ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๗ (๒) และมาตรา ๓๖^{๑๕} ประกอบกับประกาศนายทะเบียนทั่วราชอาณาจักร เรื่อง ให้เจ้าของรถที่จะเสียภาษีประจำปีนำรถไปตรวจสภาพ ลงวันที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๓^{๑๖} ข้อ ๔ วรรคหนึ่ง (๑) ได้บัญญัติให้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน ๗ คน ที่มีอายุการใช้งานยังไม่ครบ ๗ ปี สามารถเสียภาษีประจำปีได้ โดยไม่ต้องตรวจสภาพรถยนต์ แต่รถยนต์นั่งส่วนบุคคลดังกล่าวที่มีอายุการใช้งานครบ ๗ ปีแล้ว ต้องมีการตรวจสภาพรถยนต์ก่อนเสียภาษีประจำปี โดยไม่มีการกำหนดอายุการใช้งานสูงสุดของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือ รถยนต์ดังกล่าวจะมีอายุการใช้งานนานเท่าใด ถ้าตรวจสภาพรถยนต์เรียบร้อยแล้ว ก็สามารถชำระภาษีประจำปีและใช้งานต่อไปได้

อย่างไรก็ตาม ในระหว่างระยะเวลา ๑๒ เดือน ก่อนครบกำหนดเสียภาษีประจำปีในปีถัดไป สภาพรถยนต์ อาจเปลี่ยนแปลงไป และอาจก่อให้เกิดอันตรายต่อบุคคลอื่นในทาง หรือก่อให้เกิดมลพิษไม่ว่าจะเป็นควัน หรือเสียง ดังนั้น รัฐจึงมีความจำเป็นต้องควบคุมสภาพรถยนต์ กล่าวคือ เมื่อเจ้าพนักงานจราจรพบว่า มีรถยนต์ที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงอาจก่อให้เกิดอันตรายหรือก่อให้เกิดมลพิษได้ตามมาตรา ๖ กับมาตรา ๑๐ ทวิ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒^{๑๗} ที่ผ่านมาเจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจเพียงการสั่งเป็นหนังสือให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไขรถตามมาตรา ๑๔๓ (เดิม) ซึ่งตรงกันกับคำสั่งระงับการใช้รถเป็นการชั่วคราวตามมาตรา ๑๔๓ วรรคหนึ่ง (๒) ที่แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๑๓ ของร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้^{๑๘} แล้วนำกลับไปให้กรมการขนส่งทางบกตรวจสภาพ ก่อนนำกลับมาใช้ใหม่เท่านั้น แต่ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ยังได้เพิ่มอำนาจให้กับเจ้าพนักงานจราจร ในกรณีที่พบว่า รถนั้นมีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงถึงขนาดหากใช้รถต่อไปอาจเกิดอันตรายได้โดยชัดแจ้ง เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจสั่งห้ามการใช้รถตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๑๔๓ วรรคหนึ่ง (๑) แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๑๓ ของร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ เพื่อให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่นำรถออกไปให้พ้นทางเดินรถโดยเร็วที่สุด หากผู้ขับขี่ไม่ดำเนินการ ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายมีอำนาจเคลื่อนย้ายรถนั้น เพื่อให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่นำรถนั้นไปซ่อมหรือแก้ไขรถก่อนนำกลับมาใช้ใหม่ ซึ่งจะทำให้เกิดความปลอดภัย แก่ผู้ขับขี่และประชาชนมากยิ่งขึ้น

^{๑๕} อ้างแล้วในเชิงอรรถที่ ๘

^{๑๖} ประกาศนายทะเบียนทั่วราชอาณาจักร เรื่อง ให้เจ้าของรถที่จะเสียภาษีประจำปีนำรถไปตรวจสภาพ ลงวันที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๓.

^{๑๗} อ้างแล้วในเชิงอรรถที่ ๑

^{๑๘} อ้างแล้วในเชิงอรรถที่ ๗



สำนักกฎหมาย : การกำหนดให้เจ้าพนักงานจราจรติดแผ่นป้ายคำสั่งห้ามใช้รถ หรือคำสั่งระงับการใช้รถเป็นการชั่วคราวตามร่างมาตรา ๑๔ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๓ ทวิ เป็นมาตรา ๑๔๓/๑ จะมีการติดแผ่นป้ายในลักษณะอย่างไร และหากมีการถอดแผ่นป้ายดังกล่าวออกจะมีความผิดหรือไม่ อย่างไร

พลตำรวจตรี เอกภักดิ์ ลีมีสังกาศ รองผู้บัญชาการ ตำรวจภูธรภาค ๖ : คำสั่งห้ามใช้รถและคำสั่งระงับการใช้รถเป็นการชั่วคราวดังกล่าว ถือเป็นคำสั่งทางปกครอง ดังนั้น เจ้าพนักงานจราจรต้องปิดแผ่นป้ายแสดงคำสั่งทางปกครองไว้ที่รถ ในตำแหน่งที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน ซึ่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติต้องออกแบบและประกาศกำหนดเพื่อให้มีความเหมาะสมต่อไป ทั้งนี้ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้บุคคลดังต่อไปนี้ได้รับรู้คำสั่งดังกล่าว

- (๑) เจ้าของรถ
- (๒) ประชาชนทั่วไป
- (๓) เจ้าหน้าที่ของรัฐ

จากนั้น เมื่อเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ได้ซ่อมแซมรถให้อยู่ในสภาพดีพร้อมใช้งานบนท้องถนนแล้วเจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบกมีอำนาจนำป้ายคำสั่งดังกล่าวออกได้ ส่วนเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ไม่สามารถนำป้ายคำสั่งนั้นออกเอง หากฝ่าฝืนจะมีความผิดและต้องได้รับโทษตามร่างมาตรา ๒๕ เพิ่มความเป็นมาตรา ๑๕๖/๑^{๓๙}

สำนักกฎหมาย : การกำหนดบทสันนิษฐานความผิดตามร่างมาตรา ๙ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๓๔ และร่างมาตรา ๑๐ เพิ่มมาตรา ๑๓๔/๒ มีความสอดคล้องกับบทบัญญัติมาตรา ๒๙ วรรคสอง ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ที่บัญญัติว่าในคดีอาญา ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ต้องหาหรือจำเลยไม่มีความผิด และมีความสอดคล้องกับหลักการพิสูจน์ความผิดทางอาญา ที่โดยหลักแล้วภาระการพิสูจน์ตกอยู่กับฝ่ายผู้กล่าวหาหรือฝ่ายโจทก์หรือไม่ อย่างไร

พลตำรวจตรี เอกภักดิ์ ลีมีสังกาศ รองผู้บัญชาการ ตำรวจภูธรภาค ๖ : กฎหมายว่าด้วยจราจรทางบกไม่ใช่กฎหมายอาญา แต่ถือเป็นคำสั่งหรือคำสั่งบังคับของรัฐ เพื่อความปลอดภัยสาธารณะหรือเป็นกฎหมายปกครองด้วย จึงไม่ตกอยู่ในบังคับของบทบัญญัติมาตรา ๒๙ วรรคสอง ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย^{๔๐} ดังนั้น ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้^{๔๑} มาตรา ๙ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๓๔ และมาตรา ๑๐ เพิ่มมาตรา ๑๓๔/๒ จึงสามารถกำหนดบทสันนิษฐานความผิด และให้ภาระการพิสูจน์อยู่กับฝ่ายผู้ต้องหาได้ ทั้งนี้ ในทำนองเดียวกันกับบทบัญญัติเรื่องการตรวจร่างกายผู้ขับขี่ เพื่อพิสูจน์ปริมาณแอลกอฮอล์หรือของเมาอย่างอื่นที่กฎหมายกำหนดให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีอำนาจตรวจพิสูจน์ และหากผู้ขับขี่ยินยอม หลักฐานที่ได้จากการตรวจก็สามารถนำมาใช้พิสูจน์ความผิดในชั้นการพิจารณาคดีของศาลได้ แต่หากผู้ขับขี่ไม่ยินยอม ให้สันนิษฐานว่าผู้ขับขี่กระทำความผิดดังกล่าว และให้ผู้ต้องหาหรือจำเลยเป็นผู้พิสูจน์ว่าไม่ได้กระทำความผิดนั้น ตามที่ได้อธิบายมาโดยละเอียดแล้ว

^{๓๙} อ้างแล้วในเชิงอรรถที่ ๗

^{๔๐} อ้างแล้วในเชิงอรรถที่ ๑๙

^{๔๑} อ้างแล้วในเชิงอรรถที่ ๗

สำนักกฎหมาย : ปัจจุบันมีความจำเป็นต้องปรับปรุงกฎหมาย เพื่อรองรับเทคโนโลยีสมัยใหม่ เช่น รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติหรือรถยนต์ไร้คนขับ (Self-Driving Car) ที่เกิดจากความก้าวหน้าของวิทยาการเทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ หรือ Artificial Intelligence (AI) หรือไม่ อย่างไร

พลตำรวจตรี เอกวิทย์ ลิ้มสังกาศ รองผู้บัญชาการ ตำรวจภูธรภาค ๖ : ไม่มีกฎหมายใด ที่คงอยู่ถาวร หากแต่จำเป็นต้องมีการปรับปรุงหรือแก้ไขเพิ่มเติมให้ทันกับเทคโนโลยี และสถานการณ์ต่าง ๆ ที่เปลี่ยนไปอยู่เสมอ สำหรับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ที่ผ่านมาก็ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมมาแล้ว จำนวน ๑๒ ฉบับ ครี้งนี้เป็นครั้งที่ ๑๓ อย่างไรก็ตาม สำหรับการแก้ไขกฎหมายเพื่อรองรับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติดังกล่าว เป็นเรื่องที่สำคัญงานตำรวจแห่งชาติและกรมการขนส่งทางบกจะได้ปรึกษาหารือ เพื่อหาแนวทางในการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อไป แต่ในส่วนของสำนักงานตำรวจแห่งชาติมีหน้าที่ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ซึ่งเป็นกฎหมายที่ต้องรอให้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และที่แก้ไขเพิ่มเติม มีผลบังคับใช้ก่อน จึงจะสามารถแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ ให้สอดคล้องกัน ดังนั้น ในอนาคตหากกรมการขนส่งทางบกมีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายในเรื่องดังกล่าวเป็นประการใด ทางสำนักงานตำรวจแห่งชาติก็มีความพร้อมที่จะดำเนินการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ ให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและก่อให้เกิดประโยชน์กับประเทศชาติและประชาชนต่อไป

สำนักกฎหมาย : การปรับปรุงบทกำหนดโทษในส่วนของอัตราโทษปรับที่เพิ่มขึ้นนั้น มีหลักเกณฑ์ ในการกำหนดอัตราโทษปรับหรือไม่ อย่างไร และท่านเห็นว่าอัตราโทษปรับมีความเหมาะสมหรือไม่อย่างไร

พลตำรวจตรี เอกวิทย์ ลิ้มสังกาศ รองผู้บัญชาการ ตำรวจภูธรภาค ๖ : สาเหตุที่ ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ต้องมีการเพิ่มอัตราค่าปรับ เป็นเพราะค่าปรับที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ใช้บังคับมาเป็นระยะเวลาประมาณ ๔๒ ปีแล้ว จึงจำเป็นต้องปรับเพิ่มอัตราค่าปรับในมาตราต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ทางเศรษฐกิจ ประกอบกับการลงโทษปรับเป็นโทษ ที่ใช้กับผู้ฝ่าฝืนกฎหมาย แต่ยังไม่สมควรที่จะต้องได้รับโทษจำคุก เพื่อให้มีผลเป็นการเตือนให้ประชาชนเกรงกลัวและไม่กระทำความผิด โดยปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้เคารพกฎหมายมากขึ้น กรณีนี้ จึงจำเป็นต้องมีอัตราโทษปรับที่รุนแรงเพียงพอ แต่ในขณะเดียวกันหากโทษปรับมีจำนวนเงินมากเกินไปจนเกินไป จะก่อให้เกิดภาระ และความไม่เท่าเทียมกัน เพราะคนจนจะได้รับความเดือดร้อนเกินสมควร แต่คนรวยกลับไม่รู้สึกรังเกียจและไม่เดือดร้อน ดังนั้น ในร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้จึงได้มีการปรับเพิ่มอัตราค่าปรับในอัตราที่ผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องเห็นว่าเป็นการสมควรและเหมาะสมคือ ส่วนใหญ่ปรับเพิ่มขึ้นประมาณ ๔ เท่าของอัตราค่าปรับเดิม เช่น มาตรา ๑๕๗ และมาตรา ๑๕๗/๑ (เดิม)^{๑๖} บัญญัติโทษปรับไว้ไม่เกิน ๑,๐๐๐ บาท ได้รับการปรับเพิ่มตามร่างมาตรา ๒๖ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๗ และร่างมาตรา ๒๗ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๗/๑ ให้ปรับไม่เกิน ๔,๐๐๐ บาท อย่างไรก็ตาม ในทางปฏิบัติเมื่อมีการเปรียบเทียบปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒^{๑๗} มาตรา ๑๔๐ วรรคสี่ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๒) พ.ศ. ๒๕๖๒ บัญญัติว่า “เกณฑ์การกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบให้เป็นไปตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนด” ดังนั้น อัตราค่าปรับในการกระทำความผิด

^{๑๖} อ้างแล้วในเชิงอรรถที่ ๑

^{๑๗} อ้างแล้วในเชิงอรรถที่ ๑

แต่ละฐาน จะมีการกำหนดเป็นมาตรฐานจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติด้วยความละเอียดรอบคอบว่า ความผิดฐานใดควรกำหนดอัตราค่าปรับที่เปรียบเทียบจำนวนเท่าใดจึงจะเหมาะสมและเป็นมาตรฐานเดียวกัน ทั้งนี้ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาเรื่องการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในแต่ละท้องที่ และเพื่อให้เป็นไปตามหลักนิติรัฐที่เมื่อประชาชนกระทำความผิดในเรื่องเดียวกันต้องถูกลงโทษเท่าเทียมกัน

สำนักกฎหมาย : ในกรณีที่มีการจัดส่งใบสั่งทางไปรษณีย์ และเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถไม่ได้ชำระค่าปรับ จะมีผลอย่างไร

พลตำรวจตรี เอกภักดิ์ ลิ้มสังกาศ รองผู้บัญชาการ ตำรวจภูธรภาค ๖ : ใบสั่งที่จัดส่งทางไปรษณีย์ แบ่งออกเป็น ๒ กลุ่ม ดังนี้

กลุ่มที่ ๑ คือความผิดที่ร้ายแรง และมีอันตรายเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เมื่อชำระค่าปรับแล้ว จะมีการตัดคะแนนความประพฤติ เช่น กรณีขับรถเร็ว ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง ขับรถย้อนศร โดยจะมีการตัดคะแนนไป ๑ คะแนน หรือ ๒ คะแนน แล้วแต่ลักษณะของการกระทำความผิด ความรุนแรง และโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งทุก ๆ คะแนนที่เสียไปต้องรอเวลา ๓๖๕ วัน จึงจะได้คะแนนกลับคืนมา ดังนั้น ผู้ขับขี่ทุกคนต้องรักษาคะแนนของตนเอง โดยไม่กระทำความผิดมากจนเป็นเหตุให้คะแนนที่ทุกคนมีอยู่ตามมาตรฐาน ๑๒ คะแนน ถูกตัดไปจนหมด สำหรับมาตรฐานคะแนนจำนวน ๑๒ คะแนนดังกล่าว เป็นมาตรฐานที่ใช้ในยุโรปและประเทศต่าง ๆ จำนวนมากที่กำหนดจำนวนคะแนนตามจำนวน ๑๒ เดือนของปีปฏิทินที่เฉลี่ยแล้วผู้ขับขี่มีโอกาสกระทำความผิดได้เฉลี่ยจำนวน ๑ ครั้งต่อเดือน และเมื่อถูกตัดคะแนนครบ ๓๖๕ วัน ก็จะได้คะแนนที่ถูกตัดกลับคืนมา จึงสามารถหมุนเวียนคะแนนได้ตลอดในแต่ละปี

กลุ่มที่ ๒ เป็นความผิดในระดับความร้ายแรงรองลงมา ในกรณีนี้ ถ้าเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถไม่ไปชำระค่าปรับจะถูกตัดคะแนนความประพฤติ แต่หากชำระค่าปรับจะไม่ถูกตัดคะแนน

สำหรับขั้นตอนของการส่งใบสั่งทางไปรษณีย์ทั้ง ๒ กลุ่มดังกล่าว จะเป็นการส่งเป็นจดหมายปิดผนึกทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับ เมื่อครบกำหนด ๑๕ วันแล้ว ให้ถือว่าผู้นั้นได้รับใบสั่ง และจะมีการส่งใบแจ้งเตือนไปอีกครั้งหนึ่ง หากได้รับใบแจ้งเตือนแล้วยังไม่ชำระค่าปรับ นอกจากจะเป็นความผิดและมีโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก^{๔๔} มาตรา ๑๕๕ แล้ว ยังจะต้องเข้าสู่กระบวนการบังคับทางปกครองตามมาตรา ๑๔๑/๑ กล่าวคือ ให้รอกการออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปี และจะได้หลักฐานชั่วคราวแทนการออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีจำนวน ๓๐ วัน จากนั้นนายทะเบียนจะออกเครื่องหมายการเสียภาษีประจำปีให้ต่อเมื่อได้มีการชำระค่าปรับที่ค้างชำระครบถ้วนแล้ว

^{๔๔} อ้างแล้วในเชิงอรรถที่ ๑

ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถเห็นว่า ตนเองมิได้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่ระบุในใบสั่ง ก็สามารถทำหนังสือโต้แย้ง และเป็นหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรหรือหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรจะพิจารณาตามที่เห็นสมควร โดยหากยังคงยืนยันและเห็นสมควรดำเนินคดีต่อผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถ ก็จะส่งเรื่องไปยังพนักงานสอบสวนเพื่อดำเนินการฟ้องคดีต่อศาล แล้วแจ้งผลให้ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถทราบ ซึ่งถ้าหากผลคดีปรากฏว่าผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถไม่ได้กระทำความผิด รัฐก็จะคืนสิทธิให้ แต่หากผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถเป็นผู้กระทำความผิดก็ต้องชำระค่าปรับให้ครบถ้วนต่อไป ซึ่งในระหว่างการโต้แย้งและดำเนินคดีนั้น ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถก็จะถูกรอการออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีดังกล่าวด้วย ทั้งนี้ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ^{๔๕} มาตรา ๑๔๑



^{๔๕} อ้างแล้วในเชิงอรรถที่ ๑

บทความที่เกี่ยวข้อง

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ กับการสร้างความปลอดภัยให้แก่เด็กที่โดยสารรถยนต์*

ปัจจุบันอุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุของการเสียชีวิตที่สำคัญของเด็ก รองมาจากการจมน้ำ โดยมีจำนวนเด็กที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ประมาณ ๒๖๒,๐๐๐^๒ คน ทั่วโลก ในแต่ละปี หรือทุก ๒ นาที จะมีเด็ก ๑ คนที่เสียชีวิตบนท้องถนนเมื่อเกิดเหตุที่มีรถชนจะทำให้เด็กหลุดจากที่นั่งกระเด็นออกมานอกรถ หรือหลุดจากอ้อมกอดของผู้ปกครองไปกระแทกกับส่วนต่าง ๆ ภายในรถ สำหรับประเทศไทย มีสถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเฉลี่ยถึงปีละ ๑๓,๐๐๐ คน และมีผู้พิการสะสมอีกปีละประมาณ ๑๐๐,๐๐๐ คน ซึ่งส่งผลให้เกิดการสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจของประเทศ จำนวน ๒๕๔,๙๓๕ ล้านบาทหรือคิดเป็นร้อยละ ๒.๖ ของ GDP นอกจากนี้ยังพบว่าอุบัติเหตุทางถนนในเด็กที่มีอายุต่ำกว่า ๑๕ ปี โดยเฉพาะเด็กเล็กนั้นมีตัวเลขที่สูงน่าตกใจ^๓

จากการรายงานของสำนักกระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข ซึ่งทำการเก็บข้อมูลจากโรงพยาบาลเครือข่ายเฝ้าระวังการบาดเจ็บ จำนวน ๓๓ แห่ง ในปี พ.ศ. ๒๕๕๓ ถึง พ.ศ. ๒๕๕๖ พบว่าเด็กที่มีอายุต่ำกว่า ๑๕ ปี และมีสถานะเป็นผู้โดยสารด้วยรถยนต์ได้รับบาดเจ็บรุนแรง จำนวน ๑๕,๘๔๓ คน หรือเฉลี่ยปีละ ๔,๐๐๐ คน เมื่อพิจารณาตามประเภทพบว่า เด็กได้รับบาดเจ็บรุนแรงจากการโดยสารรถปิกอัพ จำนวน ๑,๙๔๘ คน หรือร้อยละ ๑๒.๓๐ ของเด็กที่บาดเจ็บรุนแรง และจากการโดยสารรถเก๋ง จำนวน ๔๓๓ คน หรือร้อยละ ๒.๗๓ ของเด็กที่บาดเจ็บรุนแรง และมีเด็กที่อายุต่ำกว่า ๑๕ ปี เสียชีวิตเฉลี่ยปีละ ๕๒๔ คน หรือร้อยละ ๓.๓๑ ของเด็กที่ได้รับบาดเจ็บรุนแรง

ในประเทศกรีซ มีการศึกษาพบว่าเด็กอายุ ๐ ถึง ๑๑ ขวบ ที่นั่งโดยสารตรงเบาะนั่งด้านหน้า และไม่ได้ใช้ที่นั่งเบาะนิรภัยสำหรับเด็ก มีความเสี่ยงต่อการได้รับบาดเจ็บมากกว่ากลุ่มที่นั่งด้านหลัง และใช้เบาะนั่งนิรภัยถึง ๕ เท่าตัว โดยองค์การอนามัยโลกได้รายงานว่เบาะนิรภัยสามารถช่วยลดการเสียชีวิตของเด็กทารกได้ถึงร้อยละ ๗๐ และร้อยละ ๕๔ ถึงร้อยละ ๘๐ สำหรับเด็กโต โดยในปัจจุบันประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกมากกว่า ๙๖ ประเทศ โดยเฉพาะกลุ่มประเทศที่มีรายได้สูง มีการบังคับใช้กฎหมายเบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์ ในขณะที่กลุ่มประเทศที่มีรายได้ต่ำและรายได้ปานกลางยังไม่มี การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับประเด็นนี้ แม้ว่าหลายประเทศได้มีการดำเนินการในการใช้เบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์แล้วก็ตาม โดยประมาณการว่าทั่วโลกมีอัตราการใช้เบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์เพียงร้อยละ ๓๒ ของประชากรทั่วโลกเท่านั้น

* ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ กับการสร้างความปลอดภัยให้แก่เด็กที่โดยสารรถยนต์, จัดทำโดย นางสาวพันธุ์ทิพา หอมทิพย์, วิทยากรชำนาญการ กลุ่มงานกฎหมาย ๒, สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา.

^๒ วรัญญา เตชภาณุวัฒน์, บทความวิจัย “เบาะนิรภัยสำหรับเด็กไทย หนุจะนั่งตรงไหน ถ้าหนุจะไปด้วย,” ข้อมูลออนไลน์ สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๘ มีนาคม ๒๕๖๔, <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:qakBuvon4 iAjthaa.com/traffic/index.php/tfc/issue/view/1/test+&cd=13&hl=th&ct=clnk&gl=th>.

^๓ Hfocus เจาะลึกระบบสุขภาพ, “เบาะนิรภัยเด็กในรถยนต์ ช่วยลดการสูญเสีย,” สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๘ มีนาคม ๒๕๖๔, จากเว็บไซต์ <https://www.hfocus.org/content/2017/05/13886>.



สำหรับประเทศไทยจากการประเมิน โดยองค์การอนามัยโลกพบว่า ปัจจุบันมีการดำเนินการบังคับใช้กฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนตามมาตรฐานสากล ได้แก่ การคาดเข็มขัดนิรภัย การกำหนดอัตราความเร็ว และการใช้หมวกนิรภัย แต่ยังไม่มีการดำเนินการบังคับใช้กฎหมายเบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์ โดยประมาณการอัตราการใช้เบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์เพียงร้อยละ ๑ เท่านั้น เนื่องจากเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์มีราคาสูง และประชาชนยังไม่ตระหนักถึงความสำคัญของการใช้เบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์

จากสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นดังกล่าว คณะรัฐมนตรี ได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๕ กันยายน ๒๕๖๓ อนุมัติหลักการร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.^๔ และได้เสนอร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวต่อสภาผู้แทนราษฎร เมื่อวันที่ ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ ต่อมาสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว ในวาระที่หนึ่งในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๒๑ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) เมื่อวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ และได้ลงมติรับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้^๕ ซึ่งเป็นการปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ในเรื่องที่สำคัญ ๆ ได้แก่ การใช้ช่องเดินรถด้านขวา ลักษณะความผิดเกี่ยวกับการขับรถ การตรวจพิสูจน์หรือทดสอบผู้ขับขี่ที่อยู่ในภาวะหมดสติหรือได้รับอันตรายแก่กายจนไม่อาจให้ความยินยอมในการตรวจหรือทดสอบ การป้องกันการแข่งรถในทาง การควบคุมการใช้รถที่มีสภาพไม่ถูกต้อง และการใช้เข็มขัดนิรภัย (ในประเด็นนี้ได้กล่าวถึงที่นึ่งพิเศษสำหรับเด็กด้วย) รวมทั้งปรับปรุงบทกำหนดโทษให้มีความเหมาะสม เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันเพื่อให้การใช้รถใช้ถนนเป็นไปอย่างปลอดภัย ช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และส่งเสริมให้เกิดความสะอาดและปลอดภัยในการจราจรทางบก

อย่างไรก็ตาม ในบทความนี้จะกล่าวถึงเฉพาะบทบัญญัติแห่งกฎหมายไทยที่เกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินทาง และตัวอย่างกฎหมายต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก (Car Seat) เท่านั้น

กฎหมายของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการเดินทาง^๖ คือ

(๑) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๑๒๓ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๓๘ บัญญัติไว้ ดังนี้

“มาตรา ๑๒๓ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถยนต์ยอมให้ผู้อื่นนั่งที่นั่งตอนหน้าแถวเดียวกับที่นั่งผู้ขับขี่รถยนต์เกินสองคน

ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่ขับขี่รถยนต์ และต้องจัดให้คนโดยสารรถยนต์รัดร่างกายไว้กับที่นั่งด้วยเข็มขัดนิรภัยขณะโดยสารรถยนต์ และคนโดยสารรถยนต์ดังกล่าวต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่โดยสารรถยนต์ด้วย

^๔ สรุปข่าวการประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๕ กันยายน ๒๕๖๓, สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๘ มีนาคม ๒๕๖๔, <https://www.thaigov.go.th/news/contents/details/35110>.

^๕ สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา, “เอกสารประกอบการพิจารณาเบื้องต้น,” ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (ปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรทางบก), สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๘ มีนาคม ๒๕๖๔, <http://web.senate.go.th/document/fileR/908.pdf>.

^๖ สิริโฉม พรหมโฉม, “กฎหมายเกี่ยวกับการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก (Car seat) เพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง,” จุลนิติ, ฉบับเดือนพฤษภาคม ถึงเดือนมิถุนายน ๒๕๖๐, น. ๑๗๓-๑๗๕, จากเว็บไซต์ https://www.senate.go.th/assets/portals/93/fileups/272/files/Sub_Jun/12know/k134.pdf.



ประเภทหรือชนิดของรถยนต์ ลักษณะและวิธีการใช้เข็มขัดนิรภัยตามวรรคสองให้เป็นไปตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา”

มาตรา ๑๒๓ วรรคสองดังกล่าว กำหนดเพียง “ให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารด้านข้างคนขับต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัย” แต่ไม่ได้มีข้อกำหนดให้พ่อแม่ผู้ปกครอง ต้องปฏิบัติต่อเด็กอย่างไรในขณะที่เด็กเป็นผู้โดยสารในรถยนต์ และไม่มีข้อกำหนดและบังคับถึงการติดตั้งอุปกรณ์ที่ปลอดภัยและเหมาะสมสำหรับเด็กที่โดยสารมาในรถยนต์

(๒) พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๗ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๓๐ และมาตรา ๑๕ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๐) พ.ศ. ๒๕๔๒ บัญญัติไว้ ดังนี้

“มาตรา ๗ รถที่จะจดทะเบียนได้ต้อง

(๑) เป็นรถที่มีส่วนควบและมีเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถครบถ้วนตามที่กำหนดในกฎกระทรวง และ

(๒) ผ่านการตรวจสอบสภาพรถจากนายทะเบียน หรือจากสถานตรวจสอบสภาพที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ในเวลาที่ขอจดทะเบียนแล้ว

ในกรณีที่ขอจดทะเบียนเป็นรถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการธุรกิจ หรือรถยนต์บริการทัศนาจร รถนั้นต้องมีลักษณะ ขนาด หรือกำลังของเครื่องยนต์และของรถตามที่กำหนดในกฎกระทรวง และผู้ขอจดทะเบียนต้องแจ้งสถานที่เก็บรถยนต์สาธารณะ หรือรถยนต์บริการซึ่งมีลักษณะตามที่กำหนดในกฎกระทรวงด้วย”

กฎกระทรวง กำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ พ.ศ. ๒๕๕๑ ข้อ ๓ กำหนดไว้ ดังนี้

“ข้อ ๓ รถรับจ้างระหว่างจังหวัด รถยนต์รับจ้าง รถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง รถยนต์บริการและรถยนต์ส่วนบุคคล ต้องมีและใช้ส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

๑ล๑

๑ล๑

(๒๔) เข็มขัดนิรภัยและจุดยึดเข็มขัดนิรภัย สามารถรั้งผู้ขับหรือคนโดยสารให้อยู่บนที่นั่งเพื่อป้องกันการบาดเจ็บหรือลดอันตรายแก่ร่างกายของผู้ขับหรือคนโดยสารกรณีเกิดการชน

๑ล๑

๑ล๑

(๒๖) ที่นั่งผู้ขับและคนโดยสาร ติดตั้งอย่างมั่นคงแข็งแรง

(๒๗) พนักพิงศีรษะ ที่สามารถจำกัดการเคลื่อนที่ของศีรษะไปด้านหลังเมื่อเกิดการชน เพื่อป้องกันการบาดเจ็บหรืออันตรายแก่ร่างกาย

๑ล๑

๑ล๑”

“มาตรา ๑๕ ในกรณีที่นายทะเบียนหรือผู้ตรวจการเห็นว่ารถใดในขณะที่ใช้มีลักษณะที่เห็นได้ว่าจะไม่ปลอดภัยในการใช้ ให้มีอำนาจสั่งเป็นหนังสือให้เจ้าของรถนำรถนั้นไปให้นายทะเบียน หรือสถานตรวจสอบสภาพที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกตรวจสอบสภาพภายในเวลาที่กำหนดได้”

(๓) พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

“มาตรา ๗๑ รถที่ใช้ในการขนส่งต้องมีสภาพมั่นคงแข็งแรงมีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวงกับได้จดทะเบียนตามมาตรา ๗๓ และเสียภาษีตามมาตรา ๘๕ แล้ว

รถที่ใช้ในการขนส่งที่เสียภาษีตามพระราชบัญญัตินี้แล้ว ให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องเสียภาษีรถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์”

“มาตรา ๑๑๓ ผู้โดยสารต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ตลอดเวลาที่อยู่ในระหว่างการโดยสาร

ผู้ได้รับอนุญาตประกอบการขนส่งต้องจัดให้มีประกาศข้อกำหนดตามวรรคหนึ่ง ปิดไว้ ณ ที่เปิดเผยในรถ”

กฎหมายต่างประเทศที่มีการบังคับใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก (Car Seat)^๗

กฎหมายเพื่อการคุ้มครองการเดินทางของเด็ก ทั้งประเทศในกลุ่มสหภาพยุโรป ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ และแคนาดา ได้มีคำแนะนำและกฎหมายบังคับใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กเพื่อความปลอดภัยมาเป็นเวลาหลายสิบปี โดยกำหนดมาตรฐานข้อตกลง UN-ECE Regulation 44/04 และของสหภาพยุโรป Directive 77/541/EEC เพื่อให้แต่ละประเทศสมาชิกออกกฎหมายที่กำหนดมาตรฐานการใช้แบบของเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก (Car Seat) โดยส่วนใหญ่เป็นประเทศในกลุ่มที่มีรายได้สูง ส่วนกลุ่มประเทศที่มีรายได้ต่ำและรายได้ปานกลางยังให้ความสำคัญกับเรื่องนี้้น้อยมาก สำหรับประเทศที่มีการออกกฎหมายบังคับให้มีการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก (Car Seat) ได้แก่

(๑) ประเทศออสเตรเลีย ได้กำหนดให้เด็กที่มีความสูงไม่เกิน ๑๕๐ เซนติเมตร และอายุน้อยกว่า ๑๔ ปี ต้องใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก (Car Seat) หรือเบาะเสริมให้เหมาะสมกับน้ำหนักตัว

(๒) ประเทศเยอรมนี ได้กำหนดให้เด็กที่อายุต่ำกว่า ๑๒ ปี และความสูงน้อยกว่า ๑๕๐ เซนติเมตร และอายุน้อยกว่า ๑๔ ปี ต้องใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก (Car Seat) หรือเบาะเสริมให้เหมาะสมกับน้ำหนักตัว กรมการขนส่งทางบกเยอรมันได้แนะนำให้เด็กสามารถเริ่มใช้ที่นั่งตามปกติ เมื่ออายุ ๑๒ ปี หรือมากกว่า แต่อย่างไรก็ตาม มีคำแนะนำให้เด็กที่อายุต่ำกว่า ๑๔ ปี นั่งที่เบาะหลัง หรือใช้เบาะเสริมสำหรับเด็ก (Booster Seat) เมื่อนั่งเบาะรถยนต์ด้านหน้า

(๓) สหราชอาณาจักรหรือประเทศอังกฤษ ได้มีกฎหมายออกมาบังคับใช้ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๔๙ โดยมีหลักการว่า เด็กที่อายุต่ำกว่า ๑๒ ปี หรือต่ำกว่า ๑๓๕ เซนติเมตร ขึ้นอยู่กับว่ากรณีใดจะเกิดก่อน ต้องใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก และต้องหันหลังให้รถจนอายุ ๑๕ เดือนขึ้นไป หรือน้ำหนักเด็กเกิน ๙ กิโลกรัม จึงจะสามารถหันหน้าไปทางเดียวกับรถได้ เด็กที่มีน้ำหนักตั้งแต่ ๐ ถึง ๒๕ กิโลกรัม ควรใช้เบาะนั่งนิรภัยหรือที่นั่งสำหรับเด็กแบบที่ปรับหันหลังให้รถ เพื่อใช้กับตัวควบคุมเบาะนั่งในรถ และเด็กที่น้ำหนัก ๒๒ กิโลกรัมขึ้นไป สามารถใช้เบาะเสริมสำหรับเด็ก เพื่อยกตัวให้สูงพอที่จะใช้เข็มขัดนิรภัยได้

(๔) ประเทศออสเตรเลีย มีการออกกฎหมายบังคับใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก (Car Seat) กับเด็กตั้งแต่แรกเกิด โดยทางโรงพยาบาลจะไม่ยอมปล่อยให้เด็กกลับบ้านหากตรวจพบว่ารถที่นำมาใช้นั้นไม่มีเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก (Car Seat)

^๗ อ้างแล้วเชิงอรรถที่ ๕.

จากการเปรียบเทียบบทบัญญัติของกฎหมายไทยกับกฎหมายของประเทศต่าง ๆ ดังกล่าว ทำให้เห็นว่าประเทศไทยยังไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก (Car Seat) แบบที่มีการบัญญัติไว้ในกฎหมายของประเทศต่าง ๆ ดังกล่าว และเนื่องจากในการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลนั้น บางครอบครัวมีเด็กที่เป็นสมาชิกของครอบครัวต้องร่วมเดินทางไปด้วย ซึ่งความปลอดภัยสำหรับเด็กนั้น เป็นสิ่งที่ บิดา มารดา หรือผู้ปกครอง รวมทั้งสังคมไทยควรที่จะต้องให้ความสำคัญ แต่ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ (ที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันนั้น) มาตรา ๑๒๓ วรรคสอง บัญญัติไว้แต่เพียงว่า “ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่ขับขี่รถยนต์ และต้องจัดให้คนโดยสารรถยนต์รัดร่างกายไว้กับที่นั่งด้วยเข็มขัดนิรภัยขณะโดยสารรถยนต์ และคนโดยสารรถยนต์ดังกล่าวต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่โดยสารรถยนต์ด้วย” และวรรคสามกำหนดว่า “ประเภทหรือชนิดของรถยนต์ ลักษณะและวิธีการใช้เข็มขัดนิรภัยตามวรรคสองให้เป็นไปตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา” แต่กฎหมายดังกล่าว ไม่สามารถใช้ได้ผลกับเด็ก เพราะเข็มขัดนิรภัยที่ออกแบบสำหรับรถยนต์ที่ถูกติดตั้งออกมาจากโรงงานนั้น ตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมครอบคลุมเฉพาะเข็มขัดนิรภัย (Safety Belt) สำหรับติดตั้งในรถยนต์ที่มีล้อตั้งแต่ ๓ ล้อขึ้นไป เพื่อใช้งานเฉพาะบุคคล (ผู้ขับขี่หรือคนโดยสาร) ที่เป็นผู้ใหญ่บนที่นั่งที่หันไปด้านหน้า หรือหันไปด้านหลัง จะเห็นได้ว่าเข็มขัดนิรภัยที่ติดตั้งในรถยนต์ที่ผลิตจากโรงงานนั้น ถูกออกแบบให้ใช้งานได้เฉพาะกับผู้ใหญ่ ส่วนร่างกายของเด็กมีขนาดเล็กทำให้เข็มขัดนิรภัยที่ติดมากับรถยนต์จึงไม่เพียงพอต่อการยึดเหนี่ยวเพื่อปกป้องร่างกาย ทำให้เมื่อเกิดอุบัติเหตุอาจได้รับบาดเจ็บมากกว่าผู้ใหญ่ เพราะเมื่อคาดแล้วเข็มขัดนิรภัยจะพาดบริเวณไหล่ไม่ได้ แต่จะพาดผ่านหน้าหรือคอ ดังนั้น หากต้องการลดการบาดเจ็บของเด็กจากการโดยสารรถยนต์ กรณีที่เกิดอุบัติเหตุจะต้องใช้ที่นั่งนิรภัยและระบบยึดเหนี่ยวที่เหมาะสมกับช่วงอายุของเด็ก^๔

ด้วยเหตุผลนี้ทำให้ บิดา มารดา หรือผู้ปกครองส่วนใหญ่จัดหาที่นั่งนิรภัยให้เด็กเพื่อความปลอดภัยเวลาที่เด็กอยู่บนท้องถนนและเพื่อความปลอดภัยในการสัญจร ซึ่งจะมีเพียงบิดา มารดา หรือผู้ปกครอง บางครอบครัวที่เล็งเห็นถึงความสำคัญในการติดตั้งที่นั่งนิรภัย เพื่อความปลอดภัยของเด็ก แต่ยังมีบิดา มารดา หรือผู้ปกครองบางครอบครัว ที่ไม่เล็งเห็นถึงความสำคัญในการติดตั้งที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็ก โดยให้เด็กนั่งบนตักหรือปล่อยให้เด็กนั่งโดยไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ซึ่งเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นมาจึงทำให้เด็กได้รับบาดเจ็บเป็นอันตรายถึงชีวิตได้

ดังนั้น ประเทศไทยจึงควรมีการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดอัตราความเร็วของรถที่มีเด็กโดยสารอยู่ รวมทั้งการบัญญัติกฎหมาย เพื่อบังคับให้รถยนต์ที่มีเด็กโดยสารมาด้วยต้องมีเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก และต้องรัดร่างกายเด็กด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่โดยสารรถยนต์ตามที่ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) มาตรา ๗ กำหนดไว้ ดังนี้

^๔ สุทธินันต์ ศรีนาง, “ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถที่เป็นเด็ก โดยการใช้เบาะนั่งนิรภัยเด็ก,” หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต, กลุ่มวิชากฎหมายมหาชน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม พ.ศ. ๒๕๖๑, จากเว็บไซต์ <http://dspace.spu.ac.th/handle/123456789/5571>.



“มาตรา ๗ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๒๓ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๑๔/๒๕๖๐ เรื่อง มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก ลงวันที่ ๒๑ มิถุนายน พุทธศักราช ๒๕๖๐ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

มาตรา ๑๒๓ ภายใต้บังคับมาตรา ๑๒๓/๑ ในขณะที่ขับรถยนต์ ผู้ที่อยู่ในรถยนต์ต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไข ดังต่อไปนี้

(๑) ผู้ขับขี่ ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งตลอดเวลาในขณะที่ขับรถยนต์

(๒) คนโดยสาร

(ก) คนโดยสารที่นั่งแถวตอนหน้าและที่นั่งแถวตอนอื่น ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งตลอดเวลาในขณะที่โดยสารรถยนต์ เว้นแต่คนโดยสารที่นั่งแถวตอนอื่นนอกจากแถวตอนหน้า ไม่จำเป็นต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในกรณีที่รถยนต์นั้นอยู่ในทางเดินรถที่กำหนดความเร็วสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินแปดสิบลิตรต่อชั่วโมง

(ข) คนโดยสารที่เป็นเด็กอายุไม่เกินหกปี ห้ามนั่งแถวตอนหน้า เว้นแต่ได้จัดให้นั่งในที่นั่งพิเศษสำหรับเด็ก หรือมีวิธีการป้องกันอันตรายในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ ส่วนในกรณีที่นั่งแถวตอนอื่นนอกจากแถวตอนหน้า ต้องจัดที่นั่งในที่นั่งพิเศษสำหรับเด็ก หรือมีผู้โดยสารอื่นที่นั่งแถวตอนเดียวกันเป็นผู้ดูแล โดยผู้ดูแลนั้นต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งตลอดเวลาในขณะที่โดยสารรถยนต์ด้วย

(ค) คนโดยสารที่มีความสูงไม่เกินหนึ่งร้อยสามสิบห้าเซนติเมตร ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยแบบรัดหน้าตัก หรือมีวิธีการป้องกันอันตรายในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ ไม่ว่าจะนั่งแถวตอนใด

ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือคนโดยสารมีเหตุผลทางสุขภาพอันไม่สามารถรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งได้ ให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามวรรคหนึ่ง แต่บุคคลนั้นต้องมีวิธีการป้องกันอันตรายในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ

วิธีการป้องกันอันตรายในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุตามที่บัญญัติไว้ในมาตรานี้ ให้เป็นไปตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนด

บทบัญญัติตามมาตรานี้มิให้ใช้บังคับกับผู้ที่อยู่ในรถสามล้อ รถดถนน รถแทรกเตอร์ และรถใช้งานเกษตรกรรมตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และรถยนต์อื่นที่ไม่ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยตามที่อธิบดีกรมการขนส่งทางบกประกาศกำหนด”

นอกจากนี้ หน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ควรร่วมรณรงค์ให้มีการปฏิบัติ และบังคับใช้กฎหมายต่าง ๆ ดังกล่าวอย่างเข้มงวด และต่อเนื่อง ครอบคลุมในทุกพื้นที่และทุกสถานการณ์ รวมทั้งควรมีกระบวนการสร้างความรู้ความเข้าใจ และสร้างความตระหนักให้แก่ประชาชน เพื่อชี้ให้เห็นถึงความสำคัญของการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก (Car Seat) โดยเน้นการสื่อสารในหลายรูปแบบ เช่น ทางแอปพลิเคชันไลน์ (Application Line) แอปพลิเคชันเฟซบุ๊ก (Application Facebook) เพื่อให้เกิดความเข้าใจการใช้อุปกรณ์ดังกล่าว และสามารถเข้าถึงอุปกรณ์เหล่านั้นได้ง่าย โดยเฉพาะในเรื่องของราคา แหล่งหาซื้อ พร้อมทั้งรณรงค์ให้มีการใช้อย่างต่อเนื่อง เพราะจะสามารถช่วยเพิ่มความปลอดภัยของเด็ก ลดอัตราการบาดเจ็บ การพิการ และการเสียชีวิตของเด็กไทย ซึ่งเป็นอนาคตของประเทศชาติต่อไป

.....

กฎหมายว่าด้วยจรรยาบรรณของประเทศไทย กับการแก้ไขเพิ่มเติม และการเปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศในประเด็นที่สำคัญ^๑

๑. ที่มาของกฎหมายว่าด้วยจรรยาบรรณของประเทศไทย

ประเทศไทยมีการตรากฎหมายเกี่ยวกับการจรรยาบรรณขึ้นครั้งแรก^๒ คือ พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. ๒๕๓๗ โดยการร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวได้อาศัยหลักการของกฎหมายจรรยาบรรณประเทศอังกฤษ และนำมาประยุกต์ให้เหมาะสมกับประเทศไทย และในเวลาถัดมาได้มีการตราพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. ๒๕๔๗ เกี่ยวกับการขนส่ง ทั้งนี้ การตรากฎหมายเหล่านี้ออกใช้บังคับด้วยเหตุผลเพื่อการจัดระเบียบให้การจรรยาบรรณเกิดความเหมาะสมกับสภาพจรรยาบรรณและยานพาหนะที่เพิ่มขึ้นของสังคม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อก่อให้เกิดความปลอดภัยและความสะดวกในชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน

ต่อมาได้มีการพัฒนากฎหมายดังกล่าวให้ทันสมัยมากขึ้น เพื่อรองรับสภาพการจราจรให้ดีขึ้นเป็นลำดับ โดยได้มีการปรับปรุงกฎหมายครั้งใหญ่เกิดขึ้นในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ และมีการประกาศใช้พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. ๒๕๖๒ เพื่อใช้แทนกฎหมายเดิม จากการที่จราจรและการขนส่งได้มีการขยายตัวในส่วนภูมิภาคทำให้มีการสัญจรบนทางหลวงเพิ่มมากขึ้นในปี พ.ศ. ๒๕๓๕ จึงได้มีการตราพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ ขึ้น ซึ่งเป็นกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ใช้บังคับในขณะนั้น ให้สอดคล้องกับการพัฒนาระบบจราจรของประเทศไทย โดยองค์ประกอบของกฎหมายจรรยาบรรณมี ๖ ส่วน ดังนี้

- (๑) บทบัญญัติกฎหมาย โดยมีการกำหนดสิทธิและหน้าที่ของผู้ใช้รถใช้ถนนที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมาย
- (๒) ผู้ปฏิบัติตามกฎหมาย ได้แก่ ผู้ขับรถทุกชนิด (รวมถึงคนนั่งหรือคนซ้อนด้วย) คนที่ต้องใช้ถนน (เดินเท้า ข้ามถนน จูง ชี หรือไล่ต้อนสัตว์)
- (๓) ผู้บังคับใช้กฎหมาย ได้แก่ เจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ พนักงานสอบสวน ฯลฯ
- (๔) เครื่องมือในการใช้บังคับ ได้แก่ เครื่องหมายจราจร และสัญญาณจราจร ฯลฯ
- (๕) เครื่องมือในการจับกุม ได้แก่ เครื่องจับความเร็ว เครื่องตรวจแอลกอฮอล์ เครื่องตรวจควัน เครื่องตรวจวัดเสียง เครื่องตรวจวัดฟิล์มกรองแสง ฯลฯ
- (๖) วิธีการบังคับหรือการลงโทษ ได้แก่ การว่ากล่าวตักเตือน การเปรียบเทียบปรับ การลงโทษ การจำคุก การพักใช้ใบอนุญาตขับรถ

^๑ จัดทำโดย นางสาวพันธุ์ทิพา หอมทิพย์, วิทยากรชำนาญการ กลุ่มงานกฎหมาย ๒, สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา.

^๒ วรวัฒน์ สุขะพิบูลย์, “มาตรการในการลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขับขีรถยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนดตามพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. ๒๕๖๒,” หลักสูตฺรนิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์, น. ๓๘๒, สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๒ มีนาคม ๒๕๖๔, <https://grad.dpu.ac.th/upload/content/files/%E0%B8%9B%E0%B8%B5%E0%B8%97%E0%B8%B5%E0%B9%88%207%20%E0%B8%89%E0%B8%9A%E0%B8%B1%E0%B8%9A%E0%B8%97%E0%B8%B5%E0%B9%88%202/7-2-34.pdf> <https://grad.dpu.ac.th/upload/content/files/%E0%B8%9B%E0%B8%B5%E0%B8%97%E0%B8%B5%E0%B9%88%202/7-2-34.pdf>



๒. สารสำคัญของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒^๓

กฎหมายจราจรเป็นกฎหมายที่มีหลักการและวัตถุประสงค์ เพื่อควบคุมการใช้ถนนหรือทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ชี่ หรือไล่ต้อนสัตว์ ให้ปฏิบัติตามกฎหมายเพื่อสงวนไว้ซึ่งชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของบุคคลที่ต้องเดินทางเป็นกฎหมายที่มีโทษทางอาญา ผู้ใดฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามจะต้องรับโทษตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรจึงเป็นกฎหมายที่สำคัญยิ่งในปัจจุบันและเป็นกฎหมายใกล้ตัวที่เกี่ยวข้องกับชุมชนที่ทุกคนควรรู้และนำไปปฏิบัติ โดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มีบทบัญญัติที่แบ่งออกเป็น ๑๙ ลักษณะ มีทั้งหมด ๑๖๓ มาตรา คำอธิบายนี้จะหยิบยกมาเฉพาะเรื่องที่เกี่ยวข้องกับร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. เป็นสำคัญ

การใช้รถ ลักษณะรถที่ห้ามนำมาใช้ในทาง

(๑) รถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตราย หรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสารหรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ หรือรถที่มีเครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์และหรือส่วนควบที่ไม่ครบถ้วนตามกฎหมาย

(๒) รถที่มีได้ติดแผ่นป้ายเลขทะเบียน แผ่นป้ายเครื่องหมายเลขทะเบียนหรือป้ายประจำรถตามกฎหมาย

(๓) รถที่ผู้ขับขี่ไม่อาจมองเห็นทางพอดแก่ความปลอดภัยนำมาใช้ในทางเดินรถ หรือรถที่เกิดเสียงอื้ออึงหรือมีสิ่งลากถูไปบนทางเดินรถนำมาใช้ในทางเดินรถ และรถที่เครื่องยนต์ก่อให้เกิดก๊าซ ฝุ่น คิวิน ละอองเคมีหรือเสียงเกินเกณฑ์

การขับรถ

ในขณะที่ขับรถในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องมีใบอนุญาตขับขี่อยู่กับตัว และต้องแสดงต่อเจ้าพนักงานจราจรเมื่อขอตรวจ ทั้งนี้ หากผู้ขับขี่แสดงใบอนุญาตขับขี่ด้วยวิธีการทางข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์หรือสำเนาภาพถ่ายใบอนุญาตขับขี่ตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด ก็ให้ถือว่าผู้ขับขี่มีใบอนุญาตขับขี่อยู่กับตัวแล้ว

เมาไม่ขับ

สุราทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรสูงถึงร้อยละ ๕๐ คนไทยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุเฉลี่ย ชั่วโมงละ ๒ คน สูญเสียทางด้านเศรษฐกิจกว่าหนึ่งแสนล้านบาทต่อปี และยังเป็นสาเหตุการตายอันดับ ๑ ของการขับขี่ซึ่งทั้งหมดเกิดจากการขับขี่รถขณะมีเมมาสุรา

ระดับแอลกอฮอล์ในเลือดมีผลต่อร่างกายอย่างไร

๓๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ หรือตี้มเหล้า ๔ แก้ว จะมีอาการครึ้มครื้น สนุนสนุนร่าเริง

๕๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ หรือตี้มเหล้า ๖ แก้ว จะทำให้การควบคุมการเคลื่อนไหวได้ไม่ปกติ

๑๐๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ หรือตี้มเหล้า ๑๒ แก้ว จะมีอาการเดินไม่ตรงทาง

๒๐๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ หรือตี้มเหล้า ๒๔ แก้ว จะเกิดอาการสับสน

๓๐๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ จะมีอาการง่วง งง และซึม

๔๐๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ จะเกิดอาการสลบและอาจถึงตายได้

^๓ คำอธิบายสารสำคัญของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒, สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๒ มีนาคม ๒๕๖๔, <https://www.royalthaipolice.go.th/downloads/laws/คำอธิบาย/คำอธิบายกฎหมายจราจร.htm>.



การตรวจระดับแอลกอฮอล์ในเลือดตรวจได้อย่างไร

- (๑) ตรวจทางลมหายใจ โดยการใช้เครื่องตรวจแอลกอฮอล์ แบบพกพา
- (๒) ตรวจในเลือดโดยตรง
- (๓) ตรวจในปัสสาวะ

ในประเทศไทยได้กำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือด ในคนขับรถไว้ที่ ๕๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ผู้ฝ่าฝืนมีโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ตามมาตรา ๔๓ (๒) จำคุกไม่เกิน ๓ เดือน หรือปรับ ๒,๐๐๐ ถึง ๑๐,๐๐๐ บาท ซึ่งหลักเกณฑ์และวิธีการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์นั้นกำหนดในกฎกระทรวง ฉบับที่ ๑๖ (พ.ศ. ๒๕๓๗)

เข็มขัดนิรภัย

อุบัติเหตุจราจรทางบกเป็นปัญหาสำคัญที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บ การสูญเสียชีวิต ร่างกายและทรัพย์สิน ตลอดจนเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศชาติ อันตรายจากการประสบอุบัติเหตุมีตั้งแต่แผลถลอก แผลฉีกขาด กระดูกหัก เลือดตกในช่องท้อง อวัยวะภายในช่องท้องฉีกขาด ที่สำคัญที่สุด คือสมองที่ได้รับความกระทบกระเทือน อาจเป็นผลให้พิการหรืออาจถึงแก่ชีวิตได้

ดังนั้น มาตรการป้องกันไม่ให้ผู้ขับขี่รถยนต์และผู้โดยสารรถยนต์เป็นอันตรายด้วยการคาดเข็มขัดนิรภัย ในขณะที่ขับขี่รถยนต์ เพื่อช่วยป้องกันไม่ให้เกิดการชนหรือการพลิกคว่ำของรถ ผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารที่นั่งหน้าจะถูกเหวี่ยงให้กระแทกกับพวงมาลัย กระชกหน้า หลังคา หรือประตูรถ แรงของการชนขึ้นอยู่กับความเร็วของรถ โอกาสที่เกิดอุบัติเหตุขึ้น ภายใน ๐.๐๐๔ วินาที แรงกระแทกที่เกิดขึ้นประมาณ ๑,๔๐๐ กิโลกรัม อาจทำให้เกิดการบาดเจ็บต่ออวัยวะต่าง ๆ ของร่างกาย เช่น ศีรษะ คอ หน้าอก ช่องท้อง และกระดูกเชิงกราน

ผู้ขับขี่รถยนต์จึงต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่ขับขี่รถยนต์ และต้องจัดให้คนโดยสารรถยนต์รัดร่างกายไว้กับที่นั่งด้วยเข็มขัดนิรภัยขณะโดยสารรถยนต์ และคนโดยสารรถยนต์ดังกล่าว ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะโดยสารรถยนต์ด้วย ผู้ฝ่าฝืนมีโทษปรับไม่เกิน ๕๐๐ บาท ตามมาตรา ๑๔๘ และผู้ขับขี่จะมีความผิดเสมอหากตนเองและหรือคนโดยสารไม่รัดเข็มขัดนิรภัย หรือรัดไม่ถูกวิธี กล่าวคือ ผู้ขับขี่ไม่รัดเข็มขัดนิรภัยก็จะมีผิดส่วนหนึ่งและจะมีความผิดอีกส่วนหนึ่ง หากคนโดยสารที่นั่งตอนหน้าแถวเดียวกับผู้ขับขี่ไม่รัดเข็มขัดนิรภัยหรือรัดไม่ถูกวิธี (เป็นความผิดต่างกรรมต่างวาระ) ซึ่งจะมีโทษปรับรวมแล้วไม่เกิน ๑,๐๐๐ บาท

การขับขีรถให้ปลอดภัย

ในการขับรถผู้ขับขี่ต้องขับรถในทางเดินรถด้านซ้ายและต้องไม่ล้ำกึ่งกลางของทางเดินรถ เว้นแต่กรณีต่อไปนี้ ที่ผู้ขับขี่สามารถขับล้ำกึ่งกลางของทางเดินรถหรือขับเข้าไปในทางเดินขวาได้

- (๑) ด้านซ้ายของทางเดินรถมีสิ่งกีดขวาง หรือถูกปิดการจราจร
- (๒) ทางเดินรถนั้นเจ้าพนักงานจราจรกำหนดให้เป็นทางเดินรถทางเดียว

“ทางเดินรถทางเดียว” หมายความว่า ทางเดินรถใดที่กำหนดให้ผู้ขับรถขับไปในทิศทางเดียวกัน ตามเวลาที่หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรกำหนด

ห้ามผู้ขับขี่ขับรถในกรณี

(๑) ในขณะที่อ่อนความสามารถในอันที่จะขับ

(๒) ในขณะที่เมาสุราหรือของมึนเมาอย่างอื่น

ซึ่งหากปรากฏว่ามีการเสพเมทแอมเฟตามีนเข้าสู่ร่างกายแล้วขับรถขณะเมาสุราด้วยแล้ว ถือได้ว่าเป็นการกระทำที่เกี่ยวเนื่องกัน โดยมีเจตนาเดียวกัน คือ ขับรถยนต์ซึ่งเป็นองค์ประกอบความผิดฐานเป็นผู้ขับขี่เสพเมทแอมเฟตามีนและขับรถในขณะที่เมาสุรา การกระทำดังกล่าวจึงเป็นการกระทำความผิดเดียวกันเป็นความผิดต่อกฎหมายหลายบทได้ (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๖๘๙๘/๒๕๖๐)

ทั้งนี้ ยังเห็นได้ว่าพฤติการณ์ในการกระทำความผิดดังกล่าวอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้อื่น และถือเป็นเรื่องที่ร้ายแรง รถจักรยานยนต์หรือรถยนต์ของกลางที่ใช้ขับในขณะที่เมาสุราและขับโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยและความเดือดร้อนของผู้อื่น ถือเป็นทรัพย์สินที่ได้ใช้ในการกระทำความผิดโดยตรง อันพึงรับตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๓๓ (๑) ตามประมวลกฎหมายอาญาอีกด้วย (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๕๐๓๕/๒๕๖๐)

(๓) ในลักษณะกีดขวางการจราจร

(๔) โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน หรือในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น เช่น การขับรถบรรทุกทุกพ่วง ซึ่งเป็นรถขนาดใหญ่บรรทุกหินเต็มคันรถด้วยความเร็วสูงในทางแคบ ถือได้ว่าเป็นการขับรถโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๖๔๕๐/๒๕๕๘)

(๕) คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ เว้นแต่เมื่อเปลี่ยนช่องเดินรถ เลี้ยวรถ หรือกลับรถ

“ช่องเดินรถ” หมายความว่า ทางเดินรถที่จัดแบ่งเป็นช่องสำหรับการเดินรถ โดยทำเครื่องหมายเป็นเส้นหรือแนวแบ่งเป็นช่องไว้

(๖) บนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควร เว้นแต่รถลากเข็นสำหรับทารก คนป่วยหรือคนพิการ

(๗) ในขณะที่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ เว้นแต่การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนา โดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น

อย่างไรก็ตาม การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะที่หยุดรถตามสัญญาณจราจรสีแดง (ไฟแดง) ถือเป็นความผิดตามกฎหมาย โดยเบื้องต้นคณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๔) ได้เชิญตัวแทนผู้เกี่ยวข้อง และพิจารณาข้อกฎหมายแล้ว มีความเห็นสรุปว่า ตามความหมายของการขับรถ และการหยุดรถตามสัญญาณจราจรไฟสีแดง อยู่ในความหมายของการขับรถหรือไม่ คณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณาแล้ว มีความเห็นว่า เจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ กำหนดให้ผู้ขับขี่ซึ่งควบคุมรถอยู่ในทางเดินรถ จะต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร ซึ่งรวมถึงการหยุดรถหลังเส้นให้รถหยุดเพื่อรอสัญญาณไฟจราจรด้วย

ดังนั้น การหยุดรถเพื่อรอสัญญาณไฟจราจร จึงเป็นเพียงการปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจรเท่านั้น โดยผู้ขับขี่ยังต้องควบคุมรถ และปฏิบัติตามสัญญาณไฟแดงจราจรต่อไป การหยุดรถตามสัญญาณจราจรไฟสีแดงดังกล่าว จึงยังอยู่ในความหมายของการขับรถ ตามเรื่องเสรีจที่ ๑๑๘๑/๒๕๕๘

๓. ประเด็นสำคัญในการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกของประเทศไทยกับกฎหมายต่างประเทศ

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. มีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ในหลายเรื่อง โดยมีประเด็นสำคัญที่นำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบกับบทบัญญัติกฎหมายของต่างประเทศ พร้อมทั้งแนวทางและมาตรการในการลงโทษผู้กระทำความผิด ดังนี้

ประเด็นที่ ๑ การแก้ไขเพิ่มเติมสารบัญญัติที่เกี่ยวกับเงื่อนไขการขับขี่มาตรฐานความปลอดภัยต่าง ๆ กล่าวคือ การแก้ไขเพิ่มเติมความผิดเกี่ยวกับเข็มขัดนิรภัยและการกำหนดให้ใช้ที่นั่งสำหรับเด็ก

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. มาตรา ๗ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๒๓ กำหนดไว้ ดังนี้

“มาตรา ๗ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๒๓ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๑๔/๒๕๖๐ เรื่อง มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก ลงวันที่ ๒๑ มีนาคม พุทธศักราช ๒๕๖๐ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๑๒๓ ภายใต้บังคับมาตรา ๑๒๓/๑ ในขณะที่ขับรถยนต์ ผู้ที่อยู่ในรถยนต์ต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไข ดังนี้

- (๑) ผู้ขับขี่ ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งตลอดเวลาในขณะที่ขับรถยนต์
- (๒) คนโดยสาร

(ก) คนโดยสารที่นั่งแถวตอนหน้าและที่นั่งแถวตอนอื่น ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งตลอดเวลาในขณะที่โดยสารรถยนต์ เว้นแต่คนโดยสารที่นั่งแถวตอนอื่นนอกจากแถวตอนหน้าไม่จำเป็นต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในกรณีที่รถยนต์นั้นอยู่ในทางเดินรถในเขตชุมชนตามที่หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรประกาศกำหนด

(ข) คนโดยสารที่เป็นเด็กอายุไม่เกินหกปี ต้องจัดให้นั่งในที่นั่งพิเศษสำหรับเด็กหรือมีวิธีการป้องกันอันตรายในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ

(ค) คนโดยสารที่มีความสูงไม่เกินหนึ่งร้อยสามสิบห้าเซนติเมตร ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่ง หรือมีวิธีการป้องกันอันตรายในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ ไม่ว่าจะนั่งแถวตอนใด

ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือคนโดยสารมีเหตุผลทางสุขภาพอันไม่สามารถรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งได้ ให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามวรรคหนึ่ง แต่บุคคลนั้นต้องมีวิธีการป้องกันอันตรายในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ

วิธีการป้องกันอันตรายในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุตามที่บัญญัติไว้ในมาตรานี้ ให้เป็นไปตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนด

บทบัญญัติตามมาตรานี้มิให้ใช้บังคับกับผู้ที่อยู่ในรถสามล้อ รถบดถนน รถแทรกเตอร์ และรถใช้งานเกษตรกรรมตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และรถยนต์อื่นที่ไม่ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยตามที่อธิบดีกรมการขนส่งทางบกประกาศกำหนด”

ที่ผ่านมาสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย นอกจากมีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยถึงปีละ ๑๓,๐๐๐ คน และมีผู้พิการสะสมปีละ ๑๐๐,๐๐๐ คน ซึ่งส่งผลให้เกิดการสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจของประเทศจำนวน ๒๕๔,๙๓๕ ล้านบาท หรือคิดเป็น ๒.๖% ของ GDP พบว่าอุบัติเหตุทางถนนในเด็กที่มีอายุต่ำกว่า ๑๕ ปี โดยเฉพาะเด็กเล็กนั้น มีตัวเลขที่สูงน่าตกใจ จากรายงานของสำนักกระบวนวิชา กระทรวงสาธารณสุข

ซึ่งทำการเก็บข้อมูลจากโรงพยาบาลเครือข่ายเฝ้าระวังการบาดเจ็บ จำนวน ๓๓ แห่ง ในปี พ.ศ. ๒๕๕๓ ถึง พ.ศ. ๒๕๕๖ พบว่าเด็กที่มีอายุต่ำกว่า ๑๕ ปี และมีสถานะเป็นผู้โดยสารด้วยรถยนต์ได้รับบาดเจ็บรุนแรง จำนวน ๑๕,๘๔๓ ราย หรือเฉลี่ยปีละ ๔,๐๐๐ คน เมื่อพิจารณาตามประเภทรถ พบว่า เด็กได้รับบาดเจ็บรุนแรงจากการโดยสารรถปิกอัพ ๑,๙๔๘ ราย หรือร้อยละ ๑๒.๓๐ ของเด็กที่บาดเจ็บรุนแรง และจากการโดยสารรถเก๋ง ๔๓๓ ราย หรือร้อยละ ๒.๗๓ ของเด็กที่บาดเจ็บรุนแรง และมีเด็กที่อายุต่ำกว่า ๑๕ ปี เสียชีวิตเฉลี่ยปีละ ๕๒๔ ราย หรือร้อยละ ๓.๓๑ ของเด็กที่ได้รับบาดเจ็บรุนแรง^๔

องค์การอนามัยโลกได้รายงานไว้ว่าเบาะนั่งนิรภัยสามารถช่วยลดการเสียชีวิตของเด็กทารกได้ถึง ร้อยละ ๗๐ และร้อยละ ๕๔ ถึงร้อยละ ๘๐ สำหรับเด็กโต ในปัจจุบันประเทศทั่วโลกมากกว่า ๙๖ ประเทศ โดยเฉพาะกลุ่มประเทศที่มีรายได้สูง มีการบังคับใช้กฎหมายเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์ ในขณะที่กลุ่มประเทศที่มีรายได้ต่ำและปานกลางยังไม่มีมีการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับประเด็นนี้ แม้ว่าหลายประเทศได้มีการดำเนินการในการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์แล้วก็ตาม โดยประมาณการว่าทั่วโลกมีอัตราการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์เพียงร้อยละ ๓๒ ของประชากรทั่วโลกเท่านั้น

สำหรับประเทศไทยจากการประเมินโดยองค์การอนามัยโลกพบว่า ปัจจุบันมีการดำเนินการบังคับใช้กฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนตามมาตรฐานสากล ได้แก่ การคาดเข็มขัดนิรภัย การกำหนดอัตราความเร็ว และการใช้หมวกนิรภัย แต่ยังไม่มีการดำเนินการบังคับใช้กฎหมายเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์ โดยประมาณการอัตราการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์เพียงร้อยละ ๑ เท่านั้น เนื่องจากเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์มีราคาสูง และประชาชนยังไม่ตระหนักถึงความสำคัญของการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์

ส่วนในต่างประเทศได้มีการบังคับใช้กฎหมายเพื่อการคุ้มครองการเดินทางของเด็ก ทั้งประเทศในกลุ่มสหภาพยุโรป ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ และแคนาดา โดยมีคำแนะนำและกฎหมายบังคับใช้เรื่องเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กเพื่อความปลอดภัยมาเป็นเวลาหลายสิบปี และมีการกำหนดมาตรฐานข้อตกลง UN-ECE Regulation 44/04 และของสหภาพยุโรป Directive 77/541/EEC เพื่อให้แต่ละประเทศสมาชิกออกกฎหมายที่กำหนดมาตรฐานการใช้แบบของเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก (Car seat)^๕

นอกจากนี้ สหภาพยุโรป ได้ออกกฎหมาย Directive 2003/20/EC แห่งรัฐสภายุโรป และสภาได้มีมติให้ใช้ระบบยึดเหนี่ยวเด็กในยานพาหนะเด็กที่สูงน้อยกว่า ๑๕๐ เซนติเมตรจะต้องใช้ระบบยึดเหนี่ยวเพื่อความปลอดภัย ที่ประกอบไปด้วยเบาะนั่งพิเศษสำหรับเด็ก และเข็มขัดยึดเหนี่ยวเด็กให้ติดกับเบาะนั่งรวมทั้งเข็มขัดที่จะยึดให้นั่งติดกับเบาะรถ โดยที่ระบบดังกล่าวต้องติดไว้เบาะหน้า หรือที่นั่งของรถในแถวอื่น ๆ และห้ามมิให้ใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กพร้อมกับถุงลมนิรภัยที่อยู่ด้านหน้า

ในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ ได้ประกาศกฎเกณฑ์ในชื่อ “I-Size” ระบบความปลอดภัยเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กที่มีอายุต่ำกว่า ๑๕ เดือน คุ้มครองเด็กในช่วงอายุนี้นี้เป็นพิเศษ โดยเฉพาะในเรื่องการนั่งเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก (Car seat) ทันหลังให้รถในขณะเดินทาง

^๔ Hfocus เจาะลึกระบบสุขภาพ, “เบาะนิรภัยเด็กในรถยนต์ ช่วยลดการสูญเสีย,” สืบค้นเมื่อวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๖๔, <https://www.hfocus.org/content/2017/05/13886>.

^๕ สิริโสม พรหมโสม, “กฎหมายเกี่ยวกับการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก (Car seat) เพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง,” สืบค้นเมื่อวันที่ ๖ มีนาคม ๒๕๖๔, https://www.senate.go.th/assets/portals/93/fileups/272/files/S%E0%B9%88ub_Jun/12know/k134.pdf.



ปัจจุบัน มี ๙๖ ประเทศทั่วโลก ได้มีการบัญญัติกฎหมายเพื่อบังคับให้ใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก โดยส่วนใหญ่เป็นประเทศในกลุ่มที่มีรายได้สูง ส่วนกลุ่มประเทศรายได้ต่ำและปานกลางยังให้ความสำคัญกับเรื่องนี้น้อยมาก ประเทศที่ออกกฎหมายบังคับให้มีการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก (Car seat) ได้แก่

๑) ประเทศออสเตรเลีย ได้กำหนดให้เด็กที่มีความสูงไม่เกิน ๑๕๐ เซนติเมตรและอายุน้อยกว่า ๑๔ ปี ต้องใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก (Car seat) หรือเบาะเสริมให้เหมาะสมกับน้ำหนักตัว

๒) ประเทศเยอรมนีได้กำหนดให้เด็กที่อายุต่ำกว่า ๑๒ ปี และความสูงน้อยกว่า ๑๕๐ เซนติเมตร และอายุน้อยกว่า ๑๔ ปีต้องใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก (Car seat) หรือเบาะเสริมให้เหมาะสมกับน้ำหนักตัว กรมการขนส่งทางบกเยอรมันได้แนะนำให้เด็กสามารถเริ่มใช้ที่นั่งตามปกติ เมื่ออายุ ๑๒ ปี หรือมากกว่า แต่อย่างไรก็ตาม มีคำแนะนำให้เด็กที่อายุต่ำกว่า ๑๔ ปีนั่งที่เบาะหลังหรือใช้เบาะเสริมสำหรับเด็ก (Booster seat) เมื่อนั่งเบาะรถยนต์ด้านหน้า

๓) สหราชอาณาจักรหรือประเทศอังกฤษ ได้มีกฎหมายออกมาบังคับใช้ตั้งแต่ ปี พ.ศ. ๒๕๔๙ โดยมีหลักการว่า เด็กที่อายุต่ำกว่า ๑๒ ปีหรือต่ำกว่า ๑๓๕ เซนติเมตร ขึ้นอยู่กับว่ากรณีใดจะเกิดก่อน ต้องใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก และต้องหันหลังให้รถจนอายุ ๑๕ เดือนขึ้นไป หรือน้ำหนักเด็ก เกิน ๙ กิโลกรัม จึงจะสามารถหันหน้าไปทางเดียวกับรถได้ เด็กที่มีน้ำหนักตั้งแต่ ๐ ถึง ๒๕ กิโลกรัม ควรใช้เบาะนั่งนิรภัย หรือที่นั่งสำหรับเด็กแบบที่ปรับหันหลังให้รถ เพื่อใช้กับตัวควบคุมเบาะนั่งในรถ และเด็กที่น้ำหนัก ๒๒ กิโลกรัมขึ้นไป สามารถใช้เบาะเสริมสำหรับเด็ก เพื่อยกตัวให้สูงพอที่จะใช้เข็มขัดนิรภัยได้

๔) ประเทศออสเตรเลีย มีการออกกฎหมายบังคับใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กตั้งแต่แรกเกิด โดยทางโรงพยาบาลจะไม่ยอมปล่อยให้เด็กกลับบ้านหากตรวจพบว่ารถที่นำมาใช้นั้นไม่มีเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก (Car seat)

จากข้อมูลดังกล่าวข้างต้น กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรทางบกของประเทศไทยโดยทั่วไป ยังไม่มีการกำหนดข้อบังคับถึงการใช้อุปกรณ์ เพื่อความปลอดภัยสำหรับเด็กในขณะการเดินทาง โดยรถยนต์ จะเห็นได้ว่า การที่ประชาชนไม่มีความรู้และไม่มีความเข้าใจ รวมทั้งไม่ตระหนักถึงความสำคัญ และความจำเป็นของเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก เมื่อไม่มีมาตรการส่งเสริมให้ประชาชนใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์ส่วนบุคคลทำให้เกิดปัญหาเด็กไม่ได้รับความคุ้มครองความปลอดภัยจากการโดยสารรถยนต์ส่วนบุคคลอย่างเหมาะสม

ดังนั้น ปัจจุบัน ประเทศไทยจึงควรมีกฎหมายที่บังคับใช้เกี่ยวกับเรื่องเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก เพื่อสร้างความตระหนักให้ประชาชนได้เห็นถึงความสำคัญของปัญหาที่ไม่มีการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก ในการเดินทาง และภาครัฐต้องให้ความสำคัญในการให้ความรู้ รวมทั้งชี้ให้เห็นถึงปัญหาที่จะเกิดขึ้น ตลอดจนจัดให้มีหน่วยงานที่ให้ความรู้แก่ผู้ปกครอง ไม่ว่าจะเป็นหน่วยงานทางการศึกษา โรงพยาบาล โรงเรียน หรือศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก พร้อมทั้งมีการประชาสัมพันธ์และสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับ ความจำเป็นของการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก (Car seat) หรืออุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยสำหรับเด็ก ในขณะที่มีการโดยสารรถยนต์ ซึ่งถึงเวลาแล้วที่ประเทศไทยจะได้มีการดำเนินการในเรื่องนี้เป็นวาระเร่งด่วน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคล กรณีที่มีผู้โดยสารเป็นเด็กไปด้วย ต้องมีการกำหนดให้มี อุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยหรือการจัดเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กอย่างเหมาะสม เพื่อให้ประเทศไทย สามารถแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นบนท้องถนน ในกรณีที่มีเด็กร่วมเดินทางไปด้วยให้ได้รับความปลอดภัยยิ่งขึ้น

ประเด็นที่ ๒ การแก้ไขเพิ่มเติมสารบัญญัติอันเป็นการเพิ่มอัตราโทษของผู้กระทำผิดซ้ำ ในข้อหาขับรถในขณะเมาสุรา

(๑) กฎหมาย “เมาแล้วขับ” ของประเทศไทย^๖

ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๔๓ (๒) บัญญัติเกี่ยวกับการขับขีขณะ “เมาแล้วขับ” ไว้ว่า “ห้ามมิให้ผู้ขับขีรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น” อย่างไรก็ตาม เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายดังกล่าวได้ เนื่องจากยังมีได้กำหนดวิธีการตรวจวัดความเมา ต่อมา มีการร่างกฎกระทรวงเพื่อรองรับกฎหมายดังกล่าว และมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๓๗ ตามร่างกฎกระทรวงดังกล่าวมีรายละเอียดสำคัญ คือ การกำหนดวิธีการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ ผู้ขับขีว่าเมาหรือไม่ ด้วยการกำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดไว้ไม่เกิน ๕๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ รวมถึงการกำหนดวิธีการตรวจวัดไว้ ๓ วิธี ได้แก่

๑) ตรวจวัดจากลมหายใจ เป็นการตรวจวัดด้วยเครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือด โดยวิธีเป่าลมหายใจ (Breath alcohol test) ซึ่งจะให้ค่ามีหน่วยเป็นมิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

๒) ตรวจวัดจากปัสสาวะ

๓) ตรวจวัดจากเลือด

ทั้งนี้ การตรวจวัดจากปัสสาวะและการตรวจวัดจากเลือดจะกระทำก็ต่อเมื่อไม่สามารถทำการตรวจวัดจากลมหายใจได้ และหากพบว่า มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน ๕๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ให้ถือว่าเมาสุรา ซึ่งสงคราม เสงี่ยมพักตร์ (๒๕๔๙) กล่าวว่า แม้จะมีการกำหนดกฎกระทรวงออกมา แต่หน่วยงานราชการที่รับผิดชอบยังขาดความพร้อมด้านเครื่องมือตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ นอกจากนั้น บุคลากรยังไม่มีทักษะในการใช้เครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ จนกระทั่งในเดือนธันวาคม ปี พ.ศ. ๒๕๔๐ จึงได้เริ่มมีการตั้งจุดตรวจจับผู้ขับขีที่เมาสุราเป็นครั้งแรก โดยการดำเนินการของกองบังคับการตำรวจจราจร หลังจากนั้น จึงมีการดำเนินการตรวจจับอย่างต่อเนื่อง และเริ่มมีความเข้มงวดมากขึ้น

การตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในประเทศไทยจะใช้วิธีการตรวจวัดลมหายใจเป็นอันดับแรก หากไม่สามารถดำเนินการได้ก็จะตรวจวัดจากปัสสาวะและตรวจวัดจากเลือดตามลำดับ ทั้งนี้ เนื่องจากคณะกรรมการกฤษฎีกา คณะที่ ๑๐ ให้ความเห็นว่าการเจาะเลือดและการตรวจเลือดเป็นการกระทำต่อร่างกายของบุคคล ซึ่งกระทบต่อสิทธิเสรีภาพในชีวิตและร่างกายของบุคคลตามมาตรา ๓๑ ของรัฐธรรมนูญ ซึ่งให้การรับรองไว้ และในหลักทั่วไปของการประกอบวิชาชีพเวชกรรม การกระทำต่อร่างกายของผู้ป่วยต้องได้รับความยินยอมจากผู้ป่วย เว้นแต่เพื่อประโยชน์ในการช่วยชีวิตของผู้ป่วยในกรณีฉุกเฉิน ดังนั้น การเจาะเลือดที่กระทำต่อร่างกายของผู้ขับขีก็ต้องได้รับความยินยอมจากผู้ขับขีด้วย ซึ่งมาตรา ๑๔๒ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ไม่ได้กล่าวถึงการเจาะเลือดไว้ ดังนั้น การตรวจวัดแอลกอฮอล์จากเลือด จึงเป็นกรณีที่เกิดขึ้นขอบเขตอำนาจของเจ้าหน้าที่ตำรวจตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๑๔๒ หากจะให้เจ้าหน้าที่ตำรวจมีอำนาจดังกล่าวจำเป็นจะต้องออกกฎกระทรวงเพื่อมารองรับกฎหมายดังกล่าว

^๖ การบังคับใช้กฎหมาย “เมาแล้วขับ”, โครงการพัฒนาศักยภาพการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร, สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.), น.๑๘๑-๑๘๔, สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๒ มีนาคม ๒๕๖๔, https://www.researchgate.net/profile/Waiphot-Kulachai/publication/323965788_karbangkhabchikdhmay_mealaewkhab/links/5ab5031645851515f59969cf/karbangkhabchikdhmay-mealaewkhab.pdf.



นอกจากนี้ ประเด็นปัญหาการปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่ ทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจต้องประสบกับอุปสรรคในการปฏิบัติหน้าที่ เนื่องจากไม่มีข้อกำหนดของกฎหมายที่เกี่ยวข้องในประเด็นดังกล่าว ทำให้เจ้าหน้าที่สามารถดำเนินการได้เพียงการกักตัวไว้เพื่อทดสอบ ณ บริเวณจุดตรวจเท่านั้น หรือดำเนินการในข้อหาฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานมีอัตราโทษปรับไม่เกิน ๑,๐๐๐ บาท หรือข้อหาหย่อนสมรรถภาพในการขับขี่ ระยะเวลาโทษไม่เกิน ๓ เดือน ปรับตั้งแต่ ๒,๐๐๐ บาท ถึง ๑๐,๐๐๐ บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ซึ่งในทางปฏิบัติแล้ว จะปรับประมาณ ๑๐,๐๐๐ บาท ดังนั้น จึงมีการแก้ไขกฎหมายขึ้น ในเดือนธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๗ โดยระบุว่า การปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์ให้ถือเสมือนว่าบุคคลนั้น “เมาสุรา”

การลงโทษกรณี “เมาแล้วขับ” ในประเทศไทย มีทั้งโทษจำคุกและ/ หรือปรับผู้ขับขี่กรณีขณะเมาสุราแล้ว นอกจากนั้น ยังมีการลงโทษด้วยการตัดแต้มและการคุมประพฤติ อีกด้วยตามรายละเอียด ดังนี้

อัตราโทษ “เมาแล้วขับ” ของประเทศไทย

การกระทำผิด	อัตราโทษ
ระดับ BAC เกิน ๕๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์	- ตัดคะแนน ๔๐ คะแนน - ปรับ ๕,๐๐๐ บาท ถึง ๒๐,๐๐๐ บาท หรือ - จำคุกไม่เกิน ๖ เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ - ศาลอาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ไม่เกิน ๖ เดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ - ทำงานบริการสังคม
กรณีทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่ร่างกายหรือจิตใจ	- ตัดคะแนน ๔๐ คะแนน - ปรับตั้งแต่ ๒๐,๐๐๐ บาท ถึง ๑๐๐,๐๐๐ บาท - จำคุกตั้งแต่ ๑ ปี ถึง ๕ ปี - พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ไม่น้อยกว่า ๑ ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ - ทำงานบริการสังคม
กรณีทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส	- ตัดคะแนน ๔๐ คะแนน - ปรับตั้งแต่ ๔๐,๐๐๐ บาท ถึง ๑๒๐,๐๐๐ บาท - จำคุกตั้งแต่ ๒ ปี ถึง ๖ ปี - พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ไม่น้อยกว่า ๒ ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ - ทำงานบริการสังคม
กรณีทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย	- ตัดคะแนน ๔๐ คะแนน - ปรับตั้งแต่ ๖๐,๐๐๐ บาท ถึง ๒๐๐,๐๐๐ บาท - จำคุกตั้งแต่ ๓ ปี ถึง ๑๐ ปี - เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ - ทำงานบริการสังคม
การปฏิเสธการตรวจวัด	- จำคุกไม่เกิน ๑ ปี - ปรับตั้งแต่ ๑๐,๐๐๐ บาท ถึง ๒๐,๐๐๐ บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ที่มา: พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

ปัจจุบันร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. มาตรา ๓๓ เพิ่มความเป็นมาตรา ๑๖๐ ตี/๑ มาตรา ๑๖๐ ตี/๒ และมาตรา ๑๖๐ ตี/๓ กำหนดไว้ ดังนี้

“มาตรา ๓๓ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๑๖๐ ตี/๑ มาตรา ๑๖๐ ตี/๒ และมาตรา ๑๖๐ ตี/๓ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

“มาตรา ๑๖๐ ตี/๑ ผู้ใดกระทำความผิดตามมาตรา ๑๖๐ ตี วรรคหนึ่ง และได้กระทำความผิดซ้ำอีกภายในสองปีนับแต่วันที่กระทำความผิดครั้งแรก ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี และปรับตั้งแต่ห้าหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

มาตรา ๑๖๐ ตี/๒ ผู้ใดกระทำความผิดตามมาตรา ๑๖๐ ตี วรรคหนึ่ง ถ้าผู้กระทำความผิดนั้นขับรถโดยไม่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ หรือถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษสูงกว่าที่กฎหมายกำหนดสำหรับความผิดนั้นอีกหนึ่งในสาม

หากกรณีการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่ง เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ อันตรายสาหัส หรือถึงแก่ความตาย ตามมาตรา ๑๖๐ ตี วรรคสอง วรรคสาม หรือวรรคสี่ ให้ศาลพิพากษาเพิ่มโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดอีกกึ่งหนึ่งของโทษที่ศาลกำหนดสำหรับความผิดนั้น

มาตรา ๑๖๐ ตี/๓ ผู้ใดกระทำความผิดตามมาตรา ๑๖๐ ตี และได้กระทำความผิดซ้ำอีกภายในสองปีนับแต่วันที่กระทำความผิดครั้งแรก ให้ศาลลงโทษจำคุกและปรับด้วยเสมอ

ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับกับผู้กระทำความผิดที่มีอายุไม่เกินสิบแปดปีในวันที่กระทำความผิดครั้งหลัง”

(๒) กฎหมาย “เมาแล้วขับ” ในทวีปอเมริกา

ในส่วนนี้ขอลำถึงเฉพาะกฎหมาย “เมาแล้วขับ” ของประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นหลัก โดยก่อนปี ค.ศ. ๒๐๐๗ นั้น แต่ละรัฐจะมีกฎหมายกำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ไว้แตกต่างกัน แต่ภายหลังจากปี ค.ศ. ๒๐๐๗ ซึ่งเป็นเส้นตายที่ทุกรัฐจะต้องแก้ไขกฎหมายให้กำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ไว้ไม่เกิน ๘๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ หากไม่ปฏิบัติตามจะถูกรัฐบาลกลางตัดลดงบประมาณลง ดังนั้น ภายหลังจากปี ค.ศ. ๒๐๐๗ ทุกรัฐจึงกำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ไว้ไม่เกิน ๘๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ทุกรัฐ อย่างไรก็ตาม ในตัวอย่างนี้ขอยกตัวอย่างเฉพาะกฎหมาย “เมาแล้วขับ” ของรัฐเท็กซัสมาเป็นตัวอย่างเพียงรัฐเดียวเท่านั้น

รัฐเท็กซัส ถือว่าเป็นรัฐที่มีความเข้มงวดหรือปราศจากการผ่อนปรน (Zero tolerance) ในเรื่องของการเมาแล้วขับ โดยไม่อนุญาตให้บุคคล ซึ่งยังไม่บรรลุนิติภาวะ (อายุน้อยกว่า ๒๑ ปี) ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วมาขับขี่ยานพาหนะบนท้องถนน และตามกฎหมายของรัฐเท็กซัสกำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดไว้ที่ไม่เกิน ๐.๐๘ กรัมต่อ ๑๐๐ มิลลิลิตร หรือ ๘๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ เช่นเดียวกับมลรัฐอื่น ๆ อย่างไรก็ตาม บทลงโทษกรณีเมาแล้วขับของรัฐเท็กซัสจะแตกต่างจากรัฐอื่น และมีความแตกต่างกันในแต่ละกรณีของความผิด ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับความรุนแรงของการกระทำความผิดและประวัติการกระทำความผิดกรณีเมาแล้วขับของแต่ละบุคคล ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

^๗ เฟิ่งอ้าง, น.๑๑๖-๑๒๑.

ประเภทของการกระทำผิด	อัตราโทษ
๑. ความผิดครั้งที่ ๑	๑) ปรับไม่เกิน ๒,๐๐๐ ดอลลาร์ ๒) จำคุกตั้งแต่ ๗๒ ชั่วโมง ถึง ๑๘๐ วัน ๓) พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ๙๐ ถึง ๓๖๕ วัน ๔) หากครอบครองภาชนะบรรจุเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่เปิดฝาแล้วจะถูกกักขังเพิ่มขึ้นอีก ๓ ถึง ๖ วัน ๕) ต้องจ่ายค่าธรรมเนียมรายปีเป็นจำนวนเงิน ๒,๐๐๐ ดอลลาร์ เป็นระยะเวลา ๓ ปี เพื่อรักษาสถานภาพของใบขับขี่ หมายเหตุ: ศาลอาจตัดสินให้ภาคทัณฑ์การจำคุกและการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่หากเป็นการกระทำผิดครั้งแรก
๒. ความผิดครั้งที่ ๒	๑) ปรับไม่เกิน ๔,๐๐๐ ดอลลาร์ ๒) จำคุกตั้งแต่ ๓๐ วัน ถึง ๑ ปี ๓) พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ๑๘๐ วัน ถึง ๒ ปี ๔) ต้องติดตั้งเครื่อง Ignition Interlock Device ถ้าหากกระทำความผิดตั้งแต่ ๒ ครั้งขึ้นไปภายในระยะเวลา ๕ ปี ๕) ต้องจ่ายค่าธรรมเนียมรายปีเป็นจำนวนเงิน ๒,๐๐๐ ดอลลาร์เป็นระยะเวลา ๓ ปี เพื่อรักษาสถานภาพของใบขับขี่
๓. ความผิดครั้งที่ ๓	๑) ปรับไม่เกิน ๑๐,๐๐๐ ดอลลาร์ ๒) จำคุกตั้งแต่ ๒ ถึง ๑๐ ปี ๓) พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ๑๘๐ วัน ถึง ๒ ปี ๔) ต้องติดตั้งเครื่อง Ignition Interlock Device ถ้าหากกระทำความผิดตั้งแต่ ๒ ครั้งขึ้นไปภายในระยะเวลา ๕ ปี ๕) ต้องจ่ายค่าธรรมเนียมรายปีเป็นจำนวนเงิน ๒,๐๐๐ ดอลลาร์เป็นระยะเวลา ๓ ปี เพื่อรักษาสถานภาพของใบขับขี่
๔. กรณีเมาแล้วขับและมีผู้โดยสารอายุ ต่ำกว่า ๑๕ ปี โดยสารมาด้วย	๑) ปรับไม่เกิน ๑๐,๐๐๐ ดอลลาร์ ๒) จำคุก ๑๘๐ วัน ถึง ๒ ปี

ที่มา: Department of Public Safety (2012)

สำหรับบุคคลที่กระทำผิดแต่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ จะมีบทลงโทษใกล้เคียงกับผู้ใหญ่ ยกเว้นการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งจะพักใช้เป็นระยะเวลาที่น้อยกว่า โดยมีรายละเอียด ดังนี้

อัตราโทษกรณียังไม่บรรลุนิติภาวะ

ประเภทของการกระทำผิด	อัตราโทษ
๑. ความผิดครั้งที่ ๑	๑) ปรับไม่เกิน ๕๐๐ ดอลลาร์ ๒) ทำงานบริการสังคม ๘ ถึง ๑๒ ชั่วโมง ๓) ต้องเข้ารับการฝึกอบรม ๔) พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ๓๐ วัน
๒. ความผิดครั้งที่ ๒	๑) ปรับไม่เกิน ๕๐๐ ดอลลาร์ ๒) ทำงานบริการสังคม ๒๐ ถึง ๔๐ ชั่วโมง ๓) อาจมีคำสั่งศาลให้เข้ารับการฝึกอบรม ๔) พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ๖๐ วัน
๓. ความผิดครั้งที่ ๓ (กรณีอายุเกิน ๑๗ ปี แต่ไม่ถึง ๒๑ ปี)	๑) ปรับตั้งแต่ ๒๕๐ ถึง ๒,๐๐๐ ดอลลาร์ ๒) อาจมีคำสั่งศาลให้เข้ารับการฝึกอบรม ๓) พักใบอนุญาตขับขี่ ๑๘๐ วัน
๔. ความผิดครั้งที่ ๓ (กรณีอายุต่ำกว่า ๑๗ ปี)	๑) ปรับไม่เกิน ๕๐๐ ดอลลาร์ ๒) ทำงานบริการสังคม ๒๐ ถึง ๔๐ ชั่วโมง ๓) อาจมีคำสั่งศาลให้เข้ารับการฝึกอบรม ๔) พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ๖๐ วัน

ที่มา: Department of Public Safety (2012)

นอกจากนั้น กฎหมายของรัฐเท็กซัส ยังกำหนดไว้ว่า บุคคลใดที่ซื้อหรือขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ให้กับผู้ที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ จะต้องโทษปรับไม่เกิน ๔,๐๐๐ ดอลลาร์ (ประมาณ ๑๒๐,๐๐๐ บาท) และจำคุกไม่เกิน ๑ ปี และหากบุคคลที่ “เมาแล้วขับ” ก่อให้เกิดอุบัติเหตุและทำให้มีผู้เสียชีวิตจะต้องโทษปรับไม่เกิน ๑๐,๐๐๐ ดอลลาร์ จำคุก ๒ ถึง ๒๐ ปี และบริการสังคม ๒๔๐ ถึง ๘๐๐ ชั่วโมง ในกรณีที่ผู้ขับขี่ปฏิเสธการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ จะถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่เป็นระยะเวลา ๑๘๐ วัน แต่ถ้าหากบุคคลนั้นเคยมีประวัติการกระทำผิดมาก่อนภายในระยะเวลา ๑๐ ปี จะต้องถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่เป็นระยะเวลาอย่างน้อย ๒ ปี นอกจากโทษดังกล่าวข้างต้นแล้วผู้กระทำผิดจะต้องถูกภาคทัณฑ์เข้ารับการฝึกอบรม การทำงานบริการชุมชนและต้องจ่ายค่าดำเนินการต่าง ๆ ทางศาลด้วย

ระดับแอลกอฮอล์ในเลือด	การกระทำผิดครั้งแรก	การกระทำผิดซ้ำ
> ๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ในพื้นที่ที่กำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเป็น ๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์	๑. ปรับไม่เกิน ๕๐๐ ดอลลาร์ ๒. จำคุกไม่เกิน ๓ เดือน ๓. พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ๓ เดือน	๑. ปรับไม่เกิน ๗๕๐ ดอลลาร์ ๒. จำคุกไม่เกิน ๖ เดือน ๓. พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ๖ เดือน

ที่มา: Traffic Injury Foundation (2008)

อัตราโทษ “เมาแล้วขับ” ของรัฐนิวเซาท์เวลส์ ประเทศออสเตรเลีย

ระดับแอลกอฮอล์ในเลือด	การกระทำผิดครั้งแรก	การกระทำผิดซ้ำ
≥ ๕๐ < ๘๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์	๑. ปรับไม่เกิน ๑,๑๐๐ ดอลลาร์ ๒. พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ๖ เดือน	๑. ปรับไม่เกิน ๒,๒๐๐ ดอลลาร์ ๒. พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ๑๒ เดือน
≥ ๘๐ < ๑๕๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์	๑. ปรับไม่เกิน ๒,๒๐๐ ดอลลาร์ ๒. จำคุกไม่เกิน ๙ เดือน ๓. พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ๑๒ เดือน	๑. ปรับไม่เกิน ๓,๓๐๐ ดอลลาร์ ๒. จำคุกไม่เกิน ๑๒ เดือน ๓. พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ๓ ปี
> ๑๕๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์	๑. ปรับไม่เกิน ๓,๓๐๐ ดอลลาร์ ๒. จำคุกไม่เกิน ๑๘ เดือน ๓. พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ๓ ปี	๑. ปรับไม่เกิน ๕,๕๐๐ ดอลลาร์ ๒. จำคุกไม่เกิน ๒ ปี ๓. พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ๕ ปี

ที่มา: Traffic Injury Foundation (2008)

อัตราโทษ “เมาแล้วขับ” ของรัฐควีนส์แลนด์ ประเทศออสเตรเลีย

ระดับแอลกอฮอล์ในเลือด	การกระทำผิดครั้งแรก	การกระทำผิดครั้งที่สอง	การกระทำผิด ครั้งที่ ๓ เป็นต้นไป ภายในเวลา ๕ ปี นับจากครั้งแรก
ผู้ขับขี่ที่ห้ามมีแอลกอฮอล์ในเลือด เช่น คนขับแท็กซี่ หากมีระหว่าง > ๐ < ๕๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์	๑. ปรับไม่เกิน ๑,๐๕๐ ดอลลาร์ ๒. จำคุกไม่เกิน ๓ เดือน	๑. ปรับไม่เกิน ๑,๕๐๐ ดอลลาร์ ๒. จำคุกไม่เกิน ๖ เดือน	๑. ปรับไม่เกิน ๒,๑๐๐ ดอลลาร์ ๒. จำคุกไม่เกิน ๙ เดือน
ผู้ที่เรียนขับขี่หรือผู้ที่อยู่ในช่วงทดลองขับขี่อายุต่ำกว่า ๒๕ ปี หากมีระหว่าง > ๐ < ๕๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์	๑. ปรับไม่เกิน ๑,๐๕๐ ดอลลาร์ ๒. จำคุกไม่เกิน ๓ เดือน	๑. ปรับไม่เกิน ๑,๕๐๐ ดอลลาร์ ๒. จำคุกไม่เกิน ๖ เดือน	๑. ปรับไม่เกิน ๒,๑๐๐ ดอลลาร์ ๒. จำคุกไม่เกิน ๙ เดือน

ระดับแอลกอฮอล์ ในเลือด	การกระทำผิด ครั้งแรก	การกระทำผิด ครั้งที่สอง	การกระทำผิด ครั้งที่ ๓ เป็นต้นไป ภายในเวลา ๕ ปี นับจากครั้งแรก
≥ ๕๐ < ๑๕๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์	๑. ปรับไม่เกิน ๑,๐๕๐ ดอลลาร์ ๒. จำคุกไม่เกิน ๓ เดือน	๑. ปรับไม่เกิน ๑,๕๐๐ ดอลลาร์ ๒. จำคุกไม่เกิน ๖ เดือน	๑. ปรับไม่เกิน ๒,๑๐๐ ดอลลาร์ ๒. จำคุกไม่เกิน ๙ เดือน
≥ ๑๕๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์	๑. ปรับไม่เกิน ๒,๑๐๐ ดอลลาร์ ๒. จำคุกไม่เกิน ๑๘ เดือน	๑. ปรับไม่เกิน ๔,๕๐๐ ดอลลาร์ ๒. จำคุกไม่เกิน ๑๘ เดือน	๑. จำคุกไม่เกิน ๑๘ เดือน ๒. พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ๑๒ เดือน

ที่มา: Traffic Injury Foundation (2008)

อัตราโทษ “เมาแล้วขับ” ของรัฐเซาท์ออสเตรเลีย ประเทศออสเตรเลีย

ระดับแอลกอฮอล์ ในเลือด	การกระทำผิด ครั้งแรก	การกระทำผิด ครั้งที่สอง	การกระทำผิด ครั้งที่ ๓ เป็นต้นไป ภายในเวลา ๕ ปี นับจากครั้งแรก
≥ ๕๐ < ๘๐ มิลลิกรัม เปอร์เซ็นต์	๑. ปรับ ๗๐๐ ดอลลาร์	๑. ปรับ ๗๐๐ ดอลลาร์ ๒. พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ๓ เดือน หรือมากกว่า	๑. ปรับ ๗๐๐ ดอลลาร์ ๒. พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ๖ เดือน หรือมากกว่า
≥ ๘๐ < ๑๕๐ มิลลิกรัม เปอร์เซ็นต์	๑. ปรับ ๕๐๐ ถึง ๗๐๐ ดอลลาร์ ๒. พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ๖ เดือน หรือมากกว่า	๑. ปรับ ๗๐๐ ถึง ๑,๒๐๐ ดอลลาร์ ๒. พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ๑๒ เดือน หรือมากกว่า	๑. ปรับ ๑,๑๐๐ ถึง ๑,๘๐๐ ดอลลาร์ ๒. พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ๒ ปี หรือมากกว่า
> ๑๕๐ มิลลิกรัม เปอร์เซ็นต์	๑. ปรับ ๗๐๐ ถึง ๑,๒๐๐ ดอลลาร์ ๒. พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ๑๒ เดือน หรือมากกว่า	๑. ปรับ ๑,๒๐๐ ถึง ๒,๐๐๐ ดอลลาร์ ๒. พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ๓ ปี หรือมากกว่า	๑. ปรับ ๑,๕๐๐ ถึง ๒,๕๐๐ ดอลลาร์ ๒. พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ๓ ปี หรือมากกว่า

ที่มา: Traffic Injury Foundation (2008)

(๔) กฎหมาย “เมาแล้วขับ” ในประเทศนิวซีแลนด์^๔

ปัจจุบัน กฎหมายของประเทศนิวซีแลนด์กำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ไว้ที่ไม่เกิน ๘๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ แต่ต่อมาได้มีการแก้ไขกฎหมายเป็นไม่เกิน ๕๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ๑ ธันวาคม ค.ศ. ๒๐๑๔ เป็นต้นไป (Ministry of Transport, 2014) ส่วนอัตราโทษตามกฎหมายของนิวซีแลนด์มีรายละเอียด ดังนี้

^๔ อ้างแล้วในเชิงบรรณที่ ๖, น.๑๒๙ - ๑๓๐.

อัตราโทษ “เมาแล้วขับ” ของประเทศนิวซีแลนด์

การกระทำความผิด	อัตราโทษ
ผู้ใหญ่ (อายุ ๒๐ ปีขึ้นไป) หากมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูงกว่า ๘๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์	กระทำความผิดครั้งแรก/ครั้งที่สอง ๑. ปรับไม่เกิน ๔,๕๐๐ ดอลลาร์ ๒. จำคุกไม่เกิน ๓ เดือน ๓. พักใช้ใบอนุญาตขับขี่เป็นเวลา ๖ เดือน กระทำความผิดครั้งที่สามเป็นต้นไป ๑. ปรับไม่เกิน ๖,๐๐๐ ดอลลาร์ ๒. จำคุกไม่เกิน ๒ ปี ๓. พักใช้ใบอนุญาตขับขี่เป็นเวลา ๑ ปี
ผู้ขับขี่ที่อายุต่ำกว่า ๒๐ ปี หากมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดระหว่าง ๓๐ ถึง ๘๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์	๑. ปรับไม่เกิน ๒,๒๕๐ ดอลลาร์ ๒. จำคุกไม่เกิน ๓ เดือน ๓. พักใช้ใบอนุญาตขับขี่เป็นเวลา ๓ เดือน
ผู้ขับขี่ที่อายุต่ำกว่า ๒๐ ปี หากมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูงกว่า ๘๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์	มีอัตราโทษเช่นเดียวกับผู้ใหญ่

ที่มา: Traffic Injury Foundation (2008)

จากข้อมูลดังกล่าวข้างต้น เมื่อเปรียบเทียบแล้ว พบว่ามาตรการบังคับใช้กฎหมายของไทย มีบทลงโทษที่น้อยมาก รวมทั้งยังไม่มี การแบ่งระดับความร้ายแรงของการกระทำความผิดและบทกำหนดโทษตามระดับแอลกอฮอล์ที่ตรวจวัดได้ขณะขับขี่ และจำนวนครั้งในการกระทำความผิดอย่างในสหรัฐอเมริกา ประเทศออสเตรเลีย และประเทศนิวซีแลนด์ ดังนั้น การที่ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. มาตรา ๓๓ เพิ่มความเป็นมาตรา ๑๖๐ ตรี/๑ มาตรา ๑๖๐ ตรี/๒ และมาตรา ๑๖๐ ตรี/๓ เพื่อกำหนดให้ผู้กระทำความผิดเมาแล้วขับซ้ำอีกภายใน ๒ ปี นับแต่วันที่กระทำความผิดครั้งแรก ต้องระวางโทษสูงขึ้น จึงเป็นไปได้ในแนวทางทำนองเดียวกันกับกฎหมายของสหรัฐอเมริกา ประเทศออสเตรเลีย และประเทศนิวซีแลนด์

ประเด็นที่ ๓ การแก้ไขเพิ่มเติมสารบัญญัติเกี่ยวกับการขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนด

ปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนประกอบไปด้วย ความผิดพลาดของผู้ใช้ถนน ความบกพร่องของรถ ถนนและสิ่งแวดล้อม โดยอาจเกิดจากปัจจัยใดปัจจัยหนึ่ง หรืออาจเกิดจากปัจจัยร่วมประกอบกันเป็นเหตุการณ์ลูกโซ่ จากสถิติอุบัติเหตุจราจร สำนักงานอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง พบว่า สาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุประการหนึ่ง ได้แก่ การขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด ซึ่งปรากฏในสถิติอุบัติเหตุในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ ว่าอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับความเร็วและส่งผลให้มีผู้เสียชีวิตมีสัดส่วนประมาณ ๑ ใน ๓ ของอุบัติเหตุทั้งหมด และองค์การอนามัยโลกได้ตีพิมพ์รายงานในปี ค.ศ. ๒๐๐๔ ว่าจำนวน ๒๒%

ของจำนวนผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตทั่วโลกมาจากการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุบนท้องถนน และปัจจัยด้านความเร็วของยานพาหนะเป็นสาเหตุหลักของอุบัติเหตุบนท้องถนนและยังเป็นสาเหตุสำคัญของการเสียชีวิตในเด็กอายุ ๑๐ ถึง ๑๙ ปี^{๑๐}

จากข้อมูลสถิติทั้งในประเทศและต่างประเทศ ยืนยันได้ว่าการขับรถเร็วเป็นปัจจัยสำคัญของปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่จำเป็นต้องได้รับการแก้ไขอย่างชัดเจนและต่อเนื่อง เพราะเป็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ใช้รถโดยตรง แม้มาตรการในการแก้ไขปัญหาเรื่องนี้จะมีความหลากหลายและถูกนำมาใช้ในทางปฏิบัติแล้วในต่างประเทศ แต่ยังคงพบว่าในประเทศไทยยังล้าหลังอยู่พอสมควร

โดยบทบัญญัติในการลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดของประเทศไทย ซึ่งได้บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๖๗ ที่กำหนดว่าผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทาง โดยหากผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องถูกระวางโทษปรับไม่เกิน ๑,๐๐๐ บาท ทั้งนี้ ตามมาตรา ๑๕๒ เมื่อพิจารณาจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุแล้วแสดงให้เห็นว่ามาตรการในการลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดของประเทศไทยนั้น ยังไม่มีความเด็ดขาดเพียงพอที่จะยับยั้งการกระทำความผิดได้เท่าที่ควร และอีกทั้งยังไม่มีมาตรการจำแนกรายละเอียดว่าการฝ่าฝืนในแต่ละสถานที่หรือต่างระดับความรุนแรงจะต้องรับโทษต่างกันอย่างไร ทำให้ไม่เกิดความเกรงกลัวต่อการเลือกที่จะฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าว อันเป็นสาเหตุหลักแห่งการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้ อีกทั้งยังไม่มีมาตรการที่หลากหลายในการลงโทษที่เหมาะสมนอกเหนือจากการปรับ เพื่อป้องกันการกระทำความผิดซ้ำอีก

ในประเทศไทยได้กำหนดบทบัญญัติเกี่ยวกับการขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๖๗ โดยบัญญัติไว้ว่า ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทาง ปัจจุบัน กฎกระทรวง ฉบับที่ ๖ (พ.ศ. ๒๕๒๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒^{๑๑} ข้อ ๑ กำหนดไว้ว่า ในกรณีปกติให้กำหนดความเร็วสำหรับรถ ดังต่อไปนี้

(๑) สำหรับรถบรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกรวมทั้งน้ำหนักบรรทุกเกิน ๑,๒๐๐ กิโลกรัม หรือรถบรรทุกคนโดยสาร ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกินชั่วโมงละ ๖๐ กิโลเมตร หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับไม่เกินชั่วโมงละ ๘๐ กิโลเมตร

(๒) สำหรับรถยนต์อื่นนอกจากรถที่ระบุไว้ใน (๑) ขณะที่ลากจูงรถพ่วง รถยนต์บรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกรวมทั้งน้ำหนักบรรทุกเกิน ๑,๒๐๐ กิโลกรัม หรือรถยนต์สามล้อ ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกินชั่วโมงละ ๔๕ กิโลเมตร หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับไม่เกินชั่วโมงละ ๖๐ กิโลเมตร

^{๑๐} อ้างแล้วในเชิงอรรถที่ ๒, น. ๓๘๐ - ๓๘๑.

^{๑๑} กฎกระทรวง ฉบับที่ ๖ (พ.ศ. ๒๕๒๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒, สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๒ มิถุนายน ๒๕๖๔, <https://www.krisdika.go.th/librarian/get?sysid=858497&ext=pdf>.



(๓) สำหรับรถยนต์อื่นที่นอกจากระบุไว้ใน (๑) หรือ (๒) หรือรถจักรยานยนต์ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกินชั่วโมงละ ๘๐ กิโลเมตร หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับไม่เกิน ชั่วโมงละ ๙๐ กิโลเมตร

ทั้งนี้ หากผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม โดยขับรถเร็วเกินอัตราความเร็วที่กำหนดไว้ดังกล่าว ต้องระวางโทษ ตามที่บทบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ มาตรา ๑๕๒ ให้ปรับไม่เกิน ๑,๐๐๐ บาท เท่านั้น

อย่างไรก็ตาม ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. มาตรา ๒๑ แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา ๑๕๒ กำหนดไว้ ดังนี้

“มาตรา ๒๑ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๕๒ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๒) พ.ศ. ๒๕๖๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๑๕๒ ผู้ใดฝ่าฝืน... มาตรา ๖๗ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่พันบาท”

ส่วนมาตรการในการลงโทษฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนดในต่างประเทศ เช่น สหรัฐอเมริกา มลรัฐนิวยอร์ก และประเทศอังกฤษ มีดังนี้

(๑) สหรัฐอเมริกา มลรัฐนิวยอร์ก^{๑๖}

ตามมาตรา ๑๑๘๐ แห่งประมวลรัษฎากรของนิวยอร์ก บัญญัติไว้ว่า “บุคคลจะต้องไม่ขับรถ ด้วยความเร็วสูงกว่าความเร็วที่เหมาะสมและรอบคอบภายใต้เงื่อนไข และคำนึงถึงอันตรายที่เกิดขึ้นจริง และเป็นไปได้ที่มีขึ้นแล้ว” พื้นที่โซนโรงเรียนมีขีดจำกัดความเร็ว ๑๕ ถึง ๓๐ ไมล์ต่อชั่วโมง ถนนใน เขตที่อยู่อาศัยมีการจำกัดตั้งแต่ ๒๕ ถึง ๔๕ ไมล์ต่อชั่วโมง “เขตพื้นที่ช้า” บางแห่งในนิวยอร์กมีขีดจำกัด ความเร็ว ๒๐ ไมล์ต่อชั่วโมง ถนนที่แบ่งบางส่วนมีขีดจำกัดความเร็ว ๔๕ ไมล์ต่อชั่วโมง โดยที่ ๕๕ ไมล์ต่อชั่วโมง เป็นขีดจำกัดความเร็วเริ่มต้น ยกเว้นปรากฏไว้เป็นอย่างอื่น เป็นเรื่องจำเป็นต้องปฏิบัติตามขีดจำกัด ความเร็วที่ปรากฏบนถนนเสมอ หรือหากไม่มีการปรากฏไว้ไม่สามารถขับรถได้เร็วกว่า ๕๕ ไมล์ต่อชั่วโมง บางเมืองในมลรัฐนิวยอร์ก มีขีดจำกัดความเร็วต่ำกว่า ตัวอย่างเช่น นิวยอร์กซิตี มีขีดจำกัดความเร็ว ๓๐ ไมล์ต่อ ชั่วโมง เว้นแต่ได้แจ้งไว้เป็นอย่างอื่น เมื่อขับขึ้นในสภาพที่ยากลำบาก เช่น หิมะหรือหมอกหนาต้องปรับ ความเร็วให้เหมาะสม กฎหมายนิวยอร์กมีบทบัญญัติที่เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถอ้างอิงได้ในกรณีการขับรถ ด้วยความเร็วที่ “ไม่สมควรหรือไม่รอบคอบ” แม้ว่าสัญญาณไฟจราจรจะให้ใช้ความเร็วได้ก็ตาม

การจำกัดความเร็วในรัฐนิวยอร์ก

สถานที่	ความเร็วที่กำหนด
ทางด่วน	๖๕ ไมล์ต่อชั่วโมง
ความเร็วเริ่มต้น กรณีไม่มีการปรากฏป้ายขีดจำกัดความเร็ว	๕๕ ไมล์ต่อชั่วโมง
รถบรรทุกบนทางหลวง New England (I-95)	๕๐ ไมล์ต่อชั่วโมง
ถนนที่แบ่งบางส่วน	๔๕ ไมล์ต่อชั่วโมง
พื้นที่อยู่อาศัย	๒๕ ถึง ๔๕ ไมล์ต่อชั่วโมง
ที่อยู่อาศัยที่กำหนดไว้ "Neighborhood Slow Zones"	๒๐ ไมล์ต่อชั่วโมง
โซนโรงเรียน	๑๕ ถึง ๓๐ ไมล์ต่อชั่วโมง

ที่มา : <http://www.safeny.ny.gov/spee-ndx.htm>.

^{๑๖} อ้างแล้วในเชิงจรดที่ ๒, น. ๓๘๓ - ๓๘๔.

อัตราโทษสำหรับการฝ่าฝืนอัตราเร็วที่กำหนดในแต่ละระดับ

ความเร็วที่เกินอัตราที่กำหนด	ค่าปรับขั้นต่ำ	ค่าปรับขั้นสูง	จำคุก
๑๐ ไมล์ต่อชั่วโมง	๙๐ ดอลลาร์	๑๕๐ ดอลลาร์	ไม่เกิน ๑๕ วัน
ระหว่าง ๑๐ ถึง ๓๐ ไมล์ต่อชั่วโมง	๑๘๐ ดอลลาร์	๓๐๐ ดอลลาร์	ไม่เกิน ๓๐ วัน
๓๐ ไมล์ต่อชั่วโมงขึ้นไป	๓๖๐ ดอลลาร์	๖๐๐ ดอลลาร์	ไม่เกิน ๓๐ วัน

ที่มา: <http://www.safeny.ny.gov/spee-ndx.htm>

การขับรถฝ่าฝืนขีดจำกัดความเร็วในนิวยอร์ก มีบทลงโทษที่แตกต่างกันและค่าปรับที่แตกต่างกัน นอกจากนี้ ยังสามารถได้รับคะแนนโทษสำหรับการขับรถเร็วหรือแม้กระทั่งถูกจำคุกในบางกรณี

๑. การขับรถเร็วเกินขีดจำกัดความเร็วน้อยกว่า ๑๐ ไมล์ต่อชั่วโมง การดำเนินการปรับอาจกำหนดตั้งแต่ ๙๐ ถึง ๑๕๐ ดอลลาร์ และอาจจำคุกถึง ๑๕ วัน รวมทั้งตัดคะแนน ๓ คะแนนโทษ

๒. การขับรถเร็วเกินขีดจำกัดความเร็ว ๑๐ ถึง ๓๐ ไมล์ต่อชั่วโมง การดำเนินการปรับอาจกำหนดตั้งแต่ ๑๘๐ ถึง ๓๐๐ ดอลลาร์ และอาจจำคุกถึง ๓๐ วัน รวมทั้งตัดคะแนน ๔ ถึง ๖ คะแนนโทษ

๓. การขับรถเร็วเกินขีดจำกัดความเร็ว ๓๐ ไมล์ต่อชั่วโมง การดำเนินการปรับอาจกำหนดตั้งแต่ ๓๖๐ ดอลลาร์ ถึง ๖๐๐ ดอลลาร์ และอาจจำคุก ๓๐ วัน รวมทั้งตัดคะแนน ๘ คะแนน ในรัฐนิวยอร์ก จะถือโดยอัตโนมัติว่าเป็นการขับรถโดยประมาทเมื่อขับเกินกว่า ๔๐ ไมล์ต่อชั่วโมงสำหรับความเร็วที่กำหนดส่งผลให้มีการตัดคะแนน ๑๑ คะแนนโทษ

(๒) ประเทศอังกฤษ^{๑๓}

ขีดจำกัดความเร็วบนถนนในสหราชอาณาจักรที่ใช้เพื่อกำหนดความเร็วสูงสุดตามกฎหมายสำหรับยานพาหนะที่ใช้ถนนสาธารณะในสหราชอาณาจักรเป็นมาตรการหนึ่งที่สามารถควบคุมความเร็วได้ในขีดจำกัดความเร็วในแต่ละตำแหน่ง จะระบุไว้ในเครื่องหมายจราจรที่ใกล้เคียงหรือโดยการมีแสงไฟที่ถนน เครื่องหมายแสดงขีดจำกัดความเร็วเป็นไมล์ต่อชั่วโมง (mph) หรือใช้สัญลักษณ์ Clearway (หรือระดับความเร็วแห่งชาติ (NSL) ความเร็วสูงสุดของประเทศ คือ ๗๐ ไมล์ต่อชั่วโมง (๑๑๒ กิโลเมตรต่อชั่วโมง) โดยจำกัดความเร็วบนมอเตอร์เวย์ไม่เกิน ๗๐ ไมล์ต่อชั่วโมง (๗๒ กิโลเมตรต่อชั่วโมง) ในถนนเส้นคู่ขนาน ๖๐ ไมล์ต่อชั่วโมง (๙๖ กิโลเมตรต่อชั่วโมง) ในถนนเส้นเดี่ยว กำหนดความเร็วเพียง ๓๐ ไมล์ต่อชั่วโมง (๔๘ กิโลเมตรต่อชั่วโมง) ในถนนพื้นที่ที่มีการจำกัดความเร็วโดยแสงไฟที่ถนน ข้อจำกัดเหล่านี้อาจมีการเปลี่ยนแปลงตามป้ายถนน ปรากฏตามตารางแสดงข้อมูล ดังนี้


^{๑๓} อ้างแล้วในเชิงบรรณที่ ๑๐, น. ๓๘๕ - ๓๘๖.

ขีดจำกัดความเร็วบนถนนในประเทศอังกฤษ

	Restricted road	Single-track road	Single carriageway	Dual carriageway	Motorway
Cars and motorcycles (including car-derived vans up to 2 tonnes max laden weight)	30 mph (48 km/h)	60 mph (97 km/h)	60 mph (97 km/h)	70 mph (113 km/h)	70 mph (113 km/h)
Vehicles towing caravans or trailers inc cars, motorcycles, goods vehicles up to 7.5 tonnes MLW	30 mph (48 km/h)	50 mph (80 km/h)	50 mph (80 km/h)	60 mph (97 km/h)	60 mph (97 km/h)
Buses, coaches, minibuses up to 12 metres (39 ft) Goods vehicles up to 7.5 tonnes MLW	30 mph (48 km/h)	50 mph (80 km/h)	50 mph (80 km/h)	60 mph (97 km/h)	70 mph (113 km/h)
Goods vehicles over 7.5 tonnes MLW (in England and Wales)	30 mph (48 km/h)	50 mph (80 km/h)	50 mph (80 km/h)	60 mph (97 km/h)	60 mph (97 km/h)
Goods vehicles over 7.5 tonnes MLW (in Scotland, except A9 Perth to Inverness)	30 mph (48 km/h)	40 mph (64 km/h)	40 mph (64 km/h)	50 mph (80 km/h)	60 mph (97 km/h)
Goods vehicles over 7.5 tonnes MLW (on A9 Perth to Inverness)	30 mph (48 km/h)	n/a	50 mph (80 km/h)	50 mph (80 km/h)	n/a

ที่มา: Rule 124: Speed Limits". The Official Highway Code. TSO. 2007. p. 41.

อัตราโทษการฝ่าฝืนความเร็วในประเทศอังกฤษ

	การละเมิด ⁽¹⁾	ละเมิด ⁽²⁾ (GBP)	ละเมิด ⁽²⁾ (ยูโร)	จุด
	+ 1-24 กม. / ชม. (1-15 ไมล์ต่อชั่วโมง)	100	118	3
	+ 25-41 กม. / ชม. (16-25 ไมล์ต่อชั่วโมง)	100-1000	118-1176	4
	+ 42-48 กม. / ชม. (26-30 ไมล์ต่อชั่วโมง)	100-1000	118-1173	5-6
LICENSE (1 เดือน - 1 ปี)	+ 48 กม. / ชม. (+30 ไมล์ต่อชั่วโมง)	100-2500	128-2932	0

ที่มา: <http://www.speedingeurope.com/united-kingdom/>

จากข้อมูลดังกล่าวข้างต้น เมื่อเปรียบเทียบกฎหมายและบทลงโทษ เรื่องการขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดของประเทศไทยกับกฎหมายของสหรัฐอเมริกา มลรัฐนิวยอร์ก และประเทศอังกฤษแล้วพบว่าตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๖๗ ประกอบกับมาตรา ๑๕๒ ของประเทศไทย การขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดนั้น ไม่ว่าจะมีความผิดแตกต่างกันอย่างไร ก็ถือเป็นความผิดฐานเดียวกันทั้งหมด โดยไม่มีการแบ่งแยกอัตราโทษตามช่วงของความเร็วที่ฝ่าฝืนอย่างในสหรัฐอเมริกา มลรัฐนิวยอร์ก และประเทศอังกฤษ ประกอบกับประชาชนไม่เคารพ และยำเกรงต่อกฎจราจร ซึ่งนับวันยิ่งทวีความรุนแรงมากขึ้นเรื่อย ๆ ส่งผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจร แม้ว่าจะมีการรณรงค์ในโครงการต่าง ๆ มากมาย แต่ก็ไม่สามารถควบคุมพฤติกรรมของประชาชนบางกลุ่มได้ รวมทั้งอัตราโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ มาตรา ๑๕๒ ที่บัญญัติโทษปรับไม่เกิน ๑,๐๐๐ บาท ก็เป็นอัตราโทษค่อนข้างเบา เมื่อเปรียบเทียบกับอัตราโทษของสหรัฐอเมริกา มลรัฐนิวยอร์ก และประเทศอังกฤษ ที่มีอัตราโทษปรับค่อนข้างสูง และในสหรัฐอเมริกายังมีอัตราโทษจำคุก จึงทำให้ผู้กระทำความผิดในประเทศไทยไม่รู้สึกรังกลัว เพราะคิดว่าเมื่อชำระค่าปรับไปแล้วก็จบ ดังนั้น ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. มาตรา ๒๑ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๒ จึงเพิ่มอัตราค่าปรับให้สูงขึ้นเป็นไม่เกิน ๔,๐๐๐ บาท เพื่อให้ผู้ขับขี่มีระเบียบวินัยและเกรงกลัวต่อการกระทำผิดกฎจราจรมากขึ้น

สรุปการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก รอบ ๑๒ เดือน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ (ตุลาคม ๒๕๖๑ ถึง กันยายน ๒๕๖๒)^{*}

รายงานการวิเคราะห์สถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก รอบ ๑๒ เดือน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ (ตุลาคม ๒๕๖๑ ถึง กันยายน ๒๕๖๒) ของกลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก ได้ทำการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ด้วยความอนุเคราะห์ข้อมูลจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติรอบ ๑๒ เดือน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ (ตุลาคม ๒๕๖๑ ถึง กันยายน ๒๕๖๒) ข้อมูล ณ วันที่ ๔ ตุลาคม ๒๕๖๒ สรุปผล ดังนี้

(๑) สถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก (ทุกประเภทรถและคนเดินเท้า) สะสม ๑๒ เดือน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ (ตุลาคม ๒๕๖๑ ถึง กันยายน ๒๕๖๒)

(๑.๑) ในรอบ ๑๒ เดือนของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นทั้งสิ้น ๑๓๒,๖๙๖ ครั้ง หรือเฉลี่ยเดือนละ ๑๑,๐๕๕ ครั้ง เพิ่มขึ้นร้อยละ ๓๒.๘๒ เมื่อเปรียบเทียบกับปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (๙๙,๙๐๘ ครั้ง) โดยเดือนที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ เดือนเมษายน ๒๕๖๒ และประเภทรถที่มีการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์ ๓๔,๑๖๔ ครั้ง (ร้อยละ ๒๕.๗๕) รองลงมา คือ รถยนต์นั่ง ๒๗,๒๘๖ ครั้ง (ร้อยละ ๒๐.๕๖) และรถบรรทุกเล็ก (รถปิคอัพ) ๑๖,๑๕๗ ครั้ง (ร้อยละ ๑๒.๑๘) ตามลำดับ โดยรถบรรทุก ๑๐ ล้อ รถโดยสารเล็ก (รถตู้) และรถอีแต่น มีอัตราการเปลี่ยนแปลงของการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น ซึ่งรถอีแต่นเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ ๑๐๐ ส่วนประเภทอื่น ๆ มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลง (ตารางที่ ๑ ถึง ๓)

(๑.๒) การเกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามพื้นที่ในเขตอำนาจของหน่วยงานในสังกัดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ รอบ ๑๒ เดือนของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ พบว่า เขตพื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ บชภ.๓ (ชัยภูมิ นครราชสีมา บุรีรัมย์ ยโสธร ศรีสะเกษ สุรินทร์ อำนาจเจริญ และอุบลราชธานี) เกิดอุบัติเหตุ ๔๔,๖๓๖ ครั้ง (ร้อยละ ๓๓.๖๔) มีรถจักรยานยนต์เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ๑๒,๖๒๗ ครั้ง รองลงมาคือ บช.น. (กองบัญชาการตำรวจนครบาล) เกิดอุบัติเหตุ ๔๓,๘๒๘ ครั้ง (ร้อยละ ๓๓.๐๓) มีรถยนต์นั่งเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ๑๒,๗๒๐ ครั้ง และ บชภ.๑ (สมุทรปราการ นนทบุรี ปทุมธานี พระนครศรีอยุธยา อ่างทอง สิงห์บุรี ชัยนาท ลพบุรี และสระบุรี) เกิดอุบัติเหตุ ๑๐,๓๔๐ ครั้ง (ร้อยละ ๗.๗๙) มีรถยนต์นั่งเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ๒,๔๐๔ ครั้ง

^{*} สรุปการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก รอบ ๑๒ เดือน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ (ตุลาคม ๒๕๖๑ - กันยายน ๒๕๖๒), กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก, สืบค้นเมื่อวันที่ ๘ เมษายน ๒๕๖๔, <https://data.go.th/dataset/acpo>.



(๑.๓) การเกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคล พบว่า ในรอบ ๑๒ เดือนของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ มีจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บ ๓๗,๐๕๒ ราย หรือเฉลี่ยเดือนละ ๓,๐๘๘ ราย โดยแบ่งเป็นผู้บาดเจ็บเล็กน้อย ๒๖,๒๘๐ ราย (ร้อยละ ๗๐.๙๓) ผู้บาดเจ็บสาหัส ๓,๐๔๑ ราย (ร้อยละ ๘.๒๑) และผู้เสียชีวิต ๗,๗๓๑ ราย (ร้อยละ ๒๐.๘๖) เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ พบว่า มีผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ ๒๓๕.๐๗ ซึ่งเป็นการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้บาดเจ็บเล็กน้อยถึงร้อยละ ๑,๑๕๐.๒๔ และผู้บาดเจ็บสาหัสร้อยละ ๑๖๓.๗๕ ในขณะที่ผู้เสียชีวิตลดลงร้อยละ ๐.๙๒ โดยเดือนเมษายน ๒๕๖๒ มีจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บมากที่สุด ๕,๖๗๒ ราย และเพิ่มขึ้นจากเดือนเมษายน ๒๕๖๑ ถึงร้อยละ ๕๔๖.๐๑ ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นผู้บาดเจ็บเล็กน้อย ๔,๕๖๕ ราย (ร้อยละ ๘๐.๔๘) คาดว่าน่าจะเกิดจากมีการเดินทางมากในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ในขณะที่เดือนมีนาคม ๒๕๖๒ มีจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บน้อยที่สุด ๘๔๐ ราย และลดลงจากเดือนมีนาคม ๒๕๖๑ ถึงร้อยละ ๔ ซึ่งเป็นผู้เสียชีวิต ๕๖๙ ราย ผู้บาดเจ็บสาหัส ๘๑ ราย และผู้บาดเจ็บเล็กน้อย ๑๙๐ ราย (ตารางที่ ๕ ถึง ๖)

(๑.๔) เมื่อพิจารณาสถิติการเกิดอุบัติเหตุช่วงปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ ถึง พ.ศ. ๒๕๖๒ พบว่าสถิติการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ ถึง พ.ศ. ๒๕๖๒ มีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณก่อนหน้า ร้อยละ ๑๑.๕๒, ๒๖.๑๘, และ ๓๒.๘๒ ตามลำดับ (ตารางที่ ๗)

(๒) สถิติการเกิดอุบัติเหตุเฉพาะรถโดยสารสาธารณะ รถโดยสารเล็ก (รถตู้) รถโดยสารขนาดใหญ่และรถแท็กซี่) สสสม ๑๒ เดือน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ (ตุลาคม ๒๕๖๑ ถึง กันยายน ๒๕๖๒)

(๒.๑) ในรอบ ๑๒ เดือนของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ เกิดอุบัติเหตุทั้งสิ้น ๓,๑๖๕ ครั้ง เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ พบว่า จำนวนอุบัติเหตุลดลงร้อยละ ๘.๐๕ โดยช่วงเดือนตุลาคม ๒๕๖๑ ถึงเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ มีจำนวนอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นซึ่งเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ มีจำนวนอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นมากที่สุด (ร้อยละ ๑๗.๒๘) แต่ตั้งแต่เดือนมีนาคม ๒๕๖๒ เป็นต้นมา มีจำนวนอุบัติเหตุลดลง โดยเดือนกันยายน ๒๕๖๒ มีจำนวนอุบัติเหตุลดลงมากที่สุด (ร้อยละ ๕๒.๑๔) ซึ่งคาดว่าน่าจะเป็นผลมาจากมาตรการ Check คน Check รถ Checking Point ทั่วประเทศ ตั้งแต่วันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๖๒ เป็นต้นมา (ตารางที่ ๘ ถึง ๙)

(๒.๒) เมื่อพิจารณาพื้นที่การเกิดอุบัติเหตุ โดยจำแนกตามพื้นที่ในเขตอำนาจของหน่วยงานในสังกัดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ รอบ ๑๒ เดือนของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ พบว่า เขตพื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ บข.น. (กองบัญชาการตำรวจนครบาล) เกิดอุบัติเหตุ ๒,๑๓๗ ครั้ง (ร้อยละ ๖๗.๕๒) ลดลงจากปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ ร้อยละ ๖.๖๔ รองลงมา คือ บข.ภ.๓ (ชัยภูมิ นครราชสีมา บุรีรัมย์ ยโสธร ศรีสะเกษ สุรินทร์ อำนาจเจริญ และอุบลราชธานี) เกิดอุบัติเหตุ ๔๓๒ ครั้ง (ร้อยละ ๑๓.๖๕) เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ ร้อยละ ๐.๗๐ และ บข.ภ.๑ (สมุทรปราการ นนทบุรี ปทุมธานี พระนครศรีอยุธยา อ่างทอง สิงห์บุรี ชัยนาท ลพบุรี และสระบุรี) เกิดอุบัติเหตุ ๒๔๑ ครั้ง (ร้อยละ ๗.๖๑) ลดลงจากปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ ร้อยละ ๓๕.๙๐ แต่เมื่อเปรียบเทียบกับอัตราการเปลี่ยนแปลงในช่วงเวลาเดียวกันของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ และ พ.ศ. ๒๕๖๒ พบว่า บข.ภ.๒ (นครนายก ปราจีนบุรี สระแก้ว ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง จันทบุรี และตราด) มีอัตราการเพิ่มขึ้นของอุบัติเหตุสูงที่สุดร้อยละ ๗๒.๓๔ (ตารางที่ ๑๐)

(๒.๓) เมื่อพิจารณาโดยจำแนกประเภทรถโดยสารสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุใน รอบ ๑๒ เดือน (ตุลาคม ๒๕๖๑ ถึง กันยายน ๒๕๖๒) ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ เปรียบเทียบกับปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ พบว่า สถิติอุบัติเหตุของรถแต่ละประเภท มีดังนี้ (ตารางที่ ๑๑)

รถโดยสารเล็ก (รถตู้) เกิดอุบัติเหตุ ๘๓๖ ครั้ง เพิ่มขึ้นร้อยละ ๒.๙๖

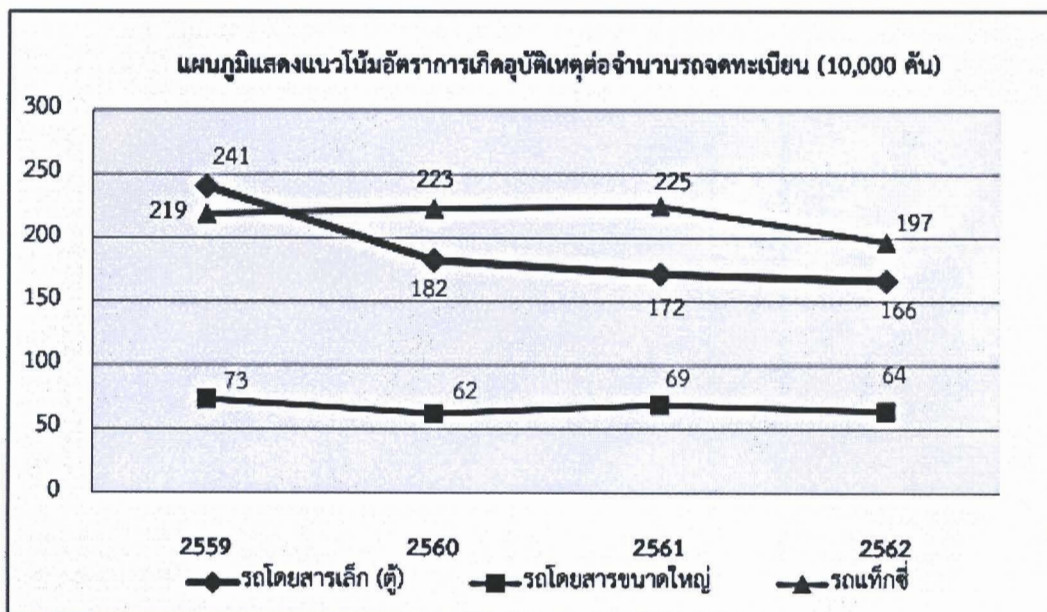
รถโดยสารขนาดใหญ่ เกิดอุบัติเหตุ ๖๔๕ ครั้ง ลดลงร้อยละ ๗.๘๖

รถแท็กซี่ เกิดอุบัติเหตุ ๑,๖๘๔ ครั้ง ลดลงร้อยละ ๑๒.๗๕

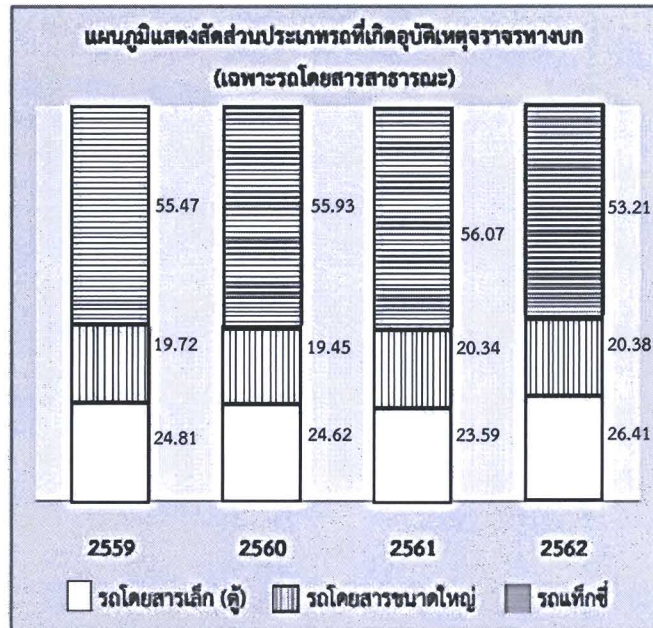
(๓) สถิติการเกิดอุบัติเหตุเฉพาะรถโดยสารสาธารณะ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ ถึง พ.ศ. ๒๕๖๒

(๓.๑) เมื่อพิจารณาเฉพาะรถโดยสารสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ ถึง พ.ศ. ๒๕๖๒ พบว่า สถิติการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะมีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลงในปี พ.ศ. ๒๕๖๐ และกลับมามีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นในปี พ.ศ. ๒๕๖๑ และลดลงในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ โดยปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ ลดลงจากปี พ.ศ. ๒๕๕๙ ร้อยละ ๑๕.๒๔ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. ๒๕๖๐ ร้อยละ ๕.๒๖ และปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ ลดลงจากปี พ.ศ. ๒๕๖๑ ร้อยละ ๘.๐๕ ตามลำดับ (ตารางที่ ๑๒)

(๓.๒) เปรียบเทียบอัตราการเกิดอุบัติเหตุต่อจำนวนรถจดทะเบียน ๑๐,๐๐๐ คันของรถโดยสารสาธารณะ พบว่า ในภาพรวมอัตราการเกิดอุบัติเหตุมีแนวโน้มลดลงในปี พ.ศ. ๒๕๖๐ ต่อมาเพิ่มขึ้นในปี พ.ศ. ๒๕๖๑ และลดลงในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ เช่นเดียวกัน และเมื่อพิจารณาโดยจำแนกตามประเภทรถ พบว่า รถแท็กซี่ มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูงที่สุด รองลงมาคือ รถโดยสารเล็ก (ตู้) และรถโดยสารขนาดใหญ่ ตามลำดับ (ตารางที่ ๑๒)



(๓.๓) เปรียบเทียบสัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะแต่ละประเภท พบว่า ในทุกปีรถแท็กซี่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด รองลงมา คือ รถโดยสารเล็ก (รถตู้) และรถโดยสารขนาดใหญ่ ตามลำดับ

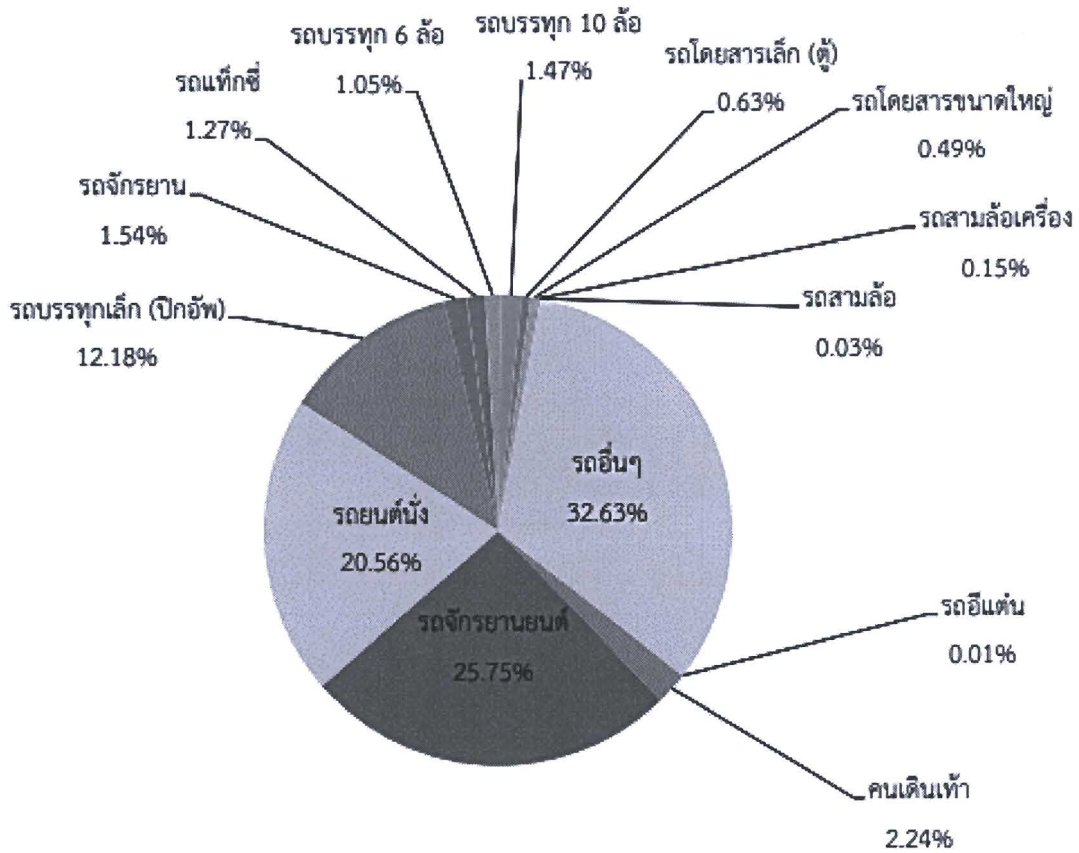


ตารางที่ ๑ สถิติการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก จำแนกตามประเภทรถ
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ (ตุลาคม ๒๕๖๑ ถึง กันยายน ๒๕๖๒)

หน่วย : ครั้ง

ประเภทรถ	ค.ค.61	พ.ย.61	ธ.ค.61	ม.ค.62	ก.พ.62	มี.ค.62	เม.ย.62	พ.ค.62	มิ.ย.62	ก.ค.62	ส.ค.62	ก.ย.62	รวม	ค่าเฉลี่ยเดือน (ครั้ง)
รถจักรยานยนต์	2,951	3,168	3,454	3,317	2,885	2,499	2,843	2,756	2,687	2,609	2,550	2,445	34,164	2,847
รถยนต์นั่ง	2,312	2,340	2,558	2,564	2,360	2,124	2,405	2,281	2,108	2,088	2,172	1,974	27,286	2,274
รถบรรทุกเล็ก (ปิกอัพ)	1,363	1,405	1,704	1,467	1,304	1,241	1,481	1,286	1,224	1,235	1,244	1,203	16,157	1,346
รถจักรยาน	159	174	194	183	168	125	176	137	170	182	205	169	2,042	170
รถแท็กซี่	166	137	168	180	161	122	152	137	115	112	120	114	1,684	140
รถบรรทุก 6 ล้อ	125	139	141	124	120	114	114	117	115	86	89	108	1,392	116
รถบรรทุก 10 ล้อ	93	143	135	117	101	97	210	251	198	219	217	165	1,946	162
รถโดยสารเล็ก (ตู้)	88	87	80	82	66	58	67	58	68	62	61	59	836	70
รถโดยสารขนาดใหญ่	55	61	74	52	58	43	53	53	53	44	60	39	645	54
รถสามล้อเครื่อง	16	20	24	27	13	15	14	11	11	16	17	21	205	17
รถสามล้อ	3	2	7	4	5	2	3	4	4	1	1	4	40	3
รถอีแต่น	0	0	0	0	0	0	4	2	4	2	5	5	22	2
รถอื่นๆ	307	327	287	307	259	211	7,613	7,193	6,850	6,747	6,823	6,376	43,300	3,608
คนเดินเท้า	279	277	305	277	252	193	277	245	220	235	211	206	2,977	248
รวม	7,917	8,280	9,131	8,701	7,752	6,844	15,412	14,531	13,827	13,638	13,775	12,888	132,696	11,058

แผนภูมิแสดงสัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุ จำแนกตามประเภทรถ



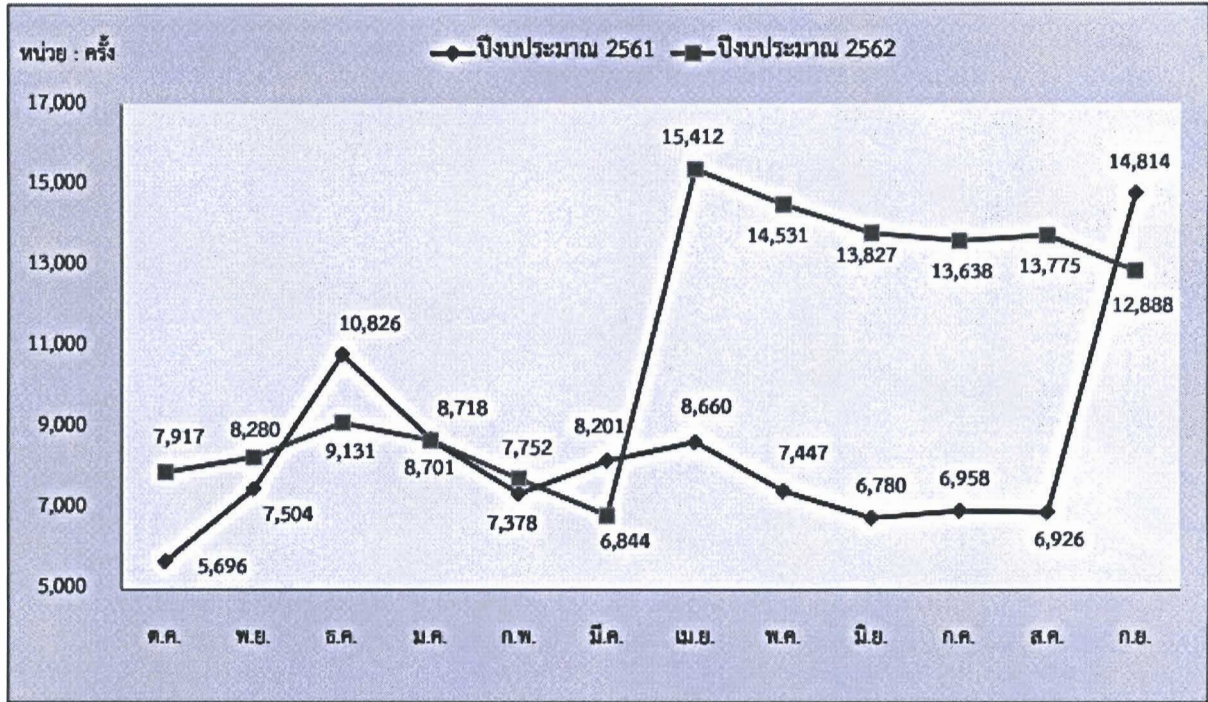
ตารางที่ ๒ เปรียบเทียบสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก

ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ และ พ.ศ. ๒๕๖๒ รอบ ๑๒ เดือน (ตุลาคม ถึง กันยายน)

หน่วย : ครั้ง

ปีงบประมาณ	เดือน												รวม
	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	
ปี 2561	5,696	7,504	10,826	8,718	7,378	8,201	8,660	7,447	6,780	6,958	6,926	14,814	99,908
ปี 2562	7,917	8,280	9,131	8,701	7,752	6,844	15,412	14,531	13,827	13,638	13,775	12,888	132,696

แผนภูมิแสดงแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ และ พ.ศ. ๒๕๖๒

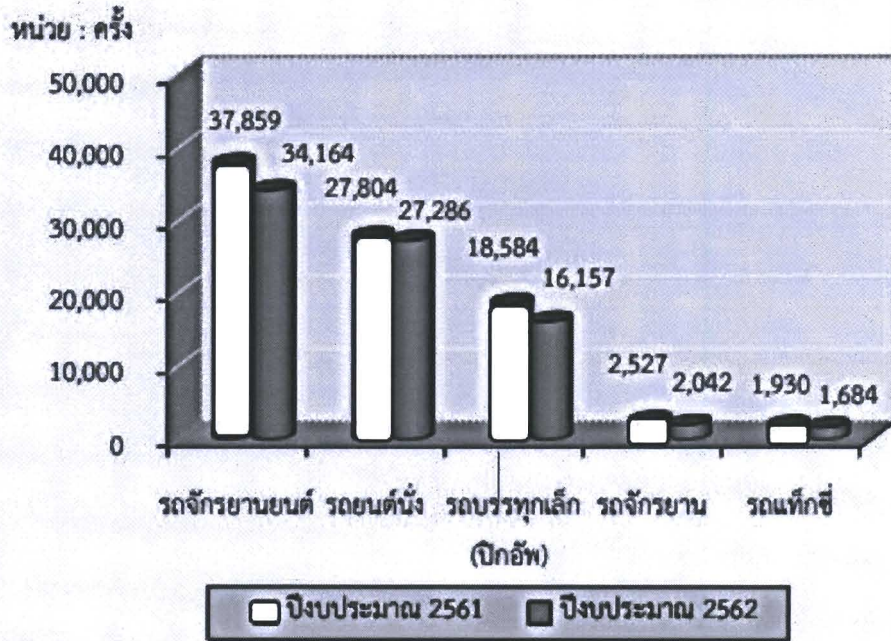


ตารางที่ ๓ สถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกสะสม จำแนกตามประเภทรถ ปีงบประมาณ ๒๕๖๒ (ตุลาคม ๒๕๖๑ ถึง กันยายน ๒๕๖๒) เปรียบเทียบกับ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ตุลาคม ๒๕๖๐ ถึง กันยายน ๒๕๖๑)

หน่วย : ครั้ง

ประเภทรถ	ปีงบประมาณ 2561 (ต.ค.60 - ก.ย.61)	ปีงบประมาณ 2562 (ต.ค.61 - ก.ย.62)	อัตราการเปลี่ยนแปลง (%)
รถจักรยานยนต์	37,859	34,164	-9.76
รถยนต์นั่ง	27,804	27,286	-1.86
รถบรรทุกเล็ก (ปิกอัพ)	18,584	16,157	-13.06
รถจักรยาน	2,527	2,042	-19.19
รถแท็กซี่	1,930	1,684	-12.75
รถบรรทุก 6 ล้อ	1,715	1,392	-18.83
รถบรรทุก 10 ล้อ	1,403	1,946	38.70
รถโดยสารเล็ก (ตู้)	812	836	2.96
รถโดยสารขนาดใหญ่	700	645	-7.86
รถสามล้อเครื่อง	263	205	-22.05
รถสามล้อ	54	40	-25.93
รถอีแต๋น	0	22	100.00
รถอื่นๆ	3,479	43,300	1,144.61
คนเดินเท้า	2,778	2,977	7.16
รวม	99,908	132,696	32.82

แผนภูมิแสดงประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด ๕ ลำดับแรก



ตารางที่ ๔ สถิติการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก จำแนกตามพื้นที่เขตอำนาจของหน่วยงานในสังกัดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ (ตุลาคม ๒๕๖๑ ถึง กันยายน ๒๕๖๒)

หน่วย : ครึ่ง

หน่วยงาน	ประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุ														รวม
	คนเดินเท้า	รถจักรยาน	รถสามล้อ	รถจักรยานยนต์	รถสามล้อเครื่อง	รถยนต์นั่ง	รถโดยสารเล็ก (ตู้)	รถบรรทุกเล็ก (ปิกอัพ)	รถโดยสารขนาดใหญ่	รถบรรทุก 6 ล้อ	รถบรรทุก 10 ล้อ	รถแท็กซี่	รถอีแต๋น	รถอื่นๆ	
บข.ภ.1	180	93	5	2,324	22	2,404	86	1,277	56	137	244	99	-	3,413	10,340
บข.ภ.2	103	150	1	1,241	6	1,461	53	1,065	19	65	149	9	-	2,828	7,150
บข.ภ.3	1,023	665	14	12,627	53	6,526	237	7,760	153	590	679	42	15	14,252	44,636
บข.ภ.4	145	123	-	1,130	17	533	22	608	17	58	73	4	3	1,354	4,087
บข.ภ.5	146	164	1	1,383	1	734	27	827	12	82	76	2	1	1,629	5,085
บข.ภ.6	110	157	1	935	10	508	21	591	13	37	103	-	3	1,238	3,727
บข.ภ.7	95	88	-	1,837	1	1,207	48	1,092	11	74	184	13	-	2,256	6,906
บข.ภ.8	105	86	-	738	1	400	32	479	12	47	60	6	-	1,046	3,012
บข.ภ.9	80	91	-	929	2	657	11	353	7	34	55	4	-	1,041	3,264
บข.บ	989	424	18	11,019	92	12,720	297	1,951	342	246	272	1,498	-	13,960	43,828
บข.ก.	1	1	-	1	-	136	2	154	3	22	51	7	-	283	661
รวม	2,977	2,042	40	34,164	205	27,286	836	16,157	645	1,392	1,946	1,684	22	43,300	132,696

ที่มา : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

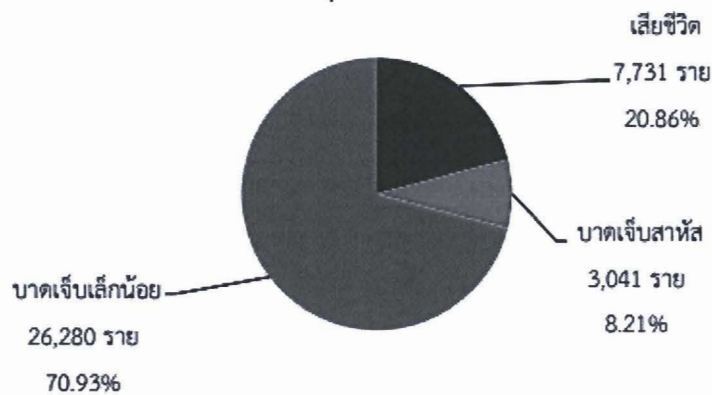
รวบรวมโดย : กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน ข้อมูล ณ วันที่ ๔ ตุลาคม ๒๕๖๒

ตารางที่ ๕ สถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก จำแนกตามความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคล
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ (ตุลาคม ๒๕๖๑ ถึง กันยายน ๒๕๖๒)

หน่วย : ราย

ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคล	ปีงบประมาณ 2562	ค่าเฉลี่ย/เดือน
เสียชีวิต	7,731	644
บาดเจ็บสาหัส	3,041	253
บาดเจ็บเล็กน้อย	26,280	2,190
รวมทั้งสิ้น	37,052	3,088

แผนภูมิแสดงสัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก จำแนกตามความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคล
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ (ตุลาคม ๒๕๖๑ ถึง กันยายน ๒๕๖๒)



ตารางที่ ๖ เปรียบเทียบสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก
จำแนกตามความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคล
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ (ตุลาคม ๒๕๖๑ ถึง กันยายน ๒๕๖๒) เปรียบเทียบกับ
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ตุลาคม ๒๕๖๐ ถึง กันยายน ๒๕๖๑)

หน่วย : ราย

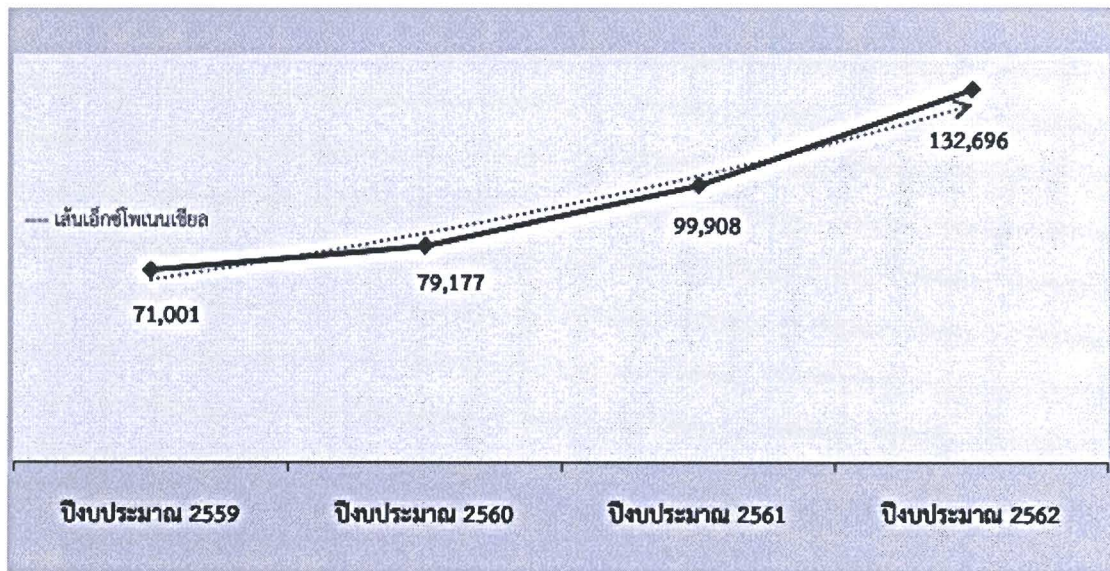
เดือน	ความเสียหาย ที่เกิดขึ้นกับบุคคล	ปีงบประมาณ 2561	ปีงบประมาณ 2562	อัตราการเปลี่ยนแปลง(%)
ตุลาคม	เสียชีวิต	522	643	23.18
	บาดเจ็บสาหัส	71	93	30.99
	บาดเจ็บเล็กน้อย	185	127	-31.35
	รวม	778	863	10.93
พฤศจิกายน	เสียชีวิต	642	691	7.63
	บาดเจ็บสาหัส	117	103	-11.97
	บาดเจ็บเล็กน้อย	188	165	-12.23
	รวม	947	959	1.27
ธันวาคม	เสียชีวิต	760	828	8.95
	บาดเจ็บสาหัส	130	124	-4.62
	บาดเจ็บเล็กน้อย	212	215	1.42
	รวม	1,102	1,167	5.90

เดือน	ความเสียหายที่เกิด ขึ้นกับบุคคล	ปีงบประมาณ 2561	ปีงบประมาณ 2562	อัตราการเปลี่ยนแปลง(%)
มกราคม	เสียชีวิต	651	767	17.82
	บาดเจ็บสาหัส	82	110	34.15
	บาดเจ็บเล็กน้อย	190	230	21.05
	รวม	923	1,107	19.93
กุมภาพันธ์	เสียชีวิต	520	644	23.85
	บาดเจ็บสาหัส	76	109	43.42
	บาดเจ็บเล็กน้อย	171	195	14.04
	รวม	767	948	23.60
มีนาคม	เสียชีวิต	586	569	-2.90
	บาดเจ็บสาหัส	104	81	-22.12
	บาดเจ็บเล็กน้อย	185	190	2.70
	รวม	875	840	-4.00
เมษายน	เสียชีวิต	635	696	9.61
	บาดเจ็บสาหัส	86	411	377.91
	บาดเจ็บเล็กน้อย	157	4,565	2,807.64
	รวม	878	5,672	546.01
พฤษภาคม	เสียชีวิต	474	630	32.91
	บาดเจ็บสาหัส	65	425	553.85
	บาดเจ็บเล็กน้อย	154	4,431	2,777.27
	รวม	693	5,486	691.63
มิถุนายน	เสียชีวิต	429	595	38.69
	บาดเจ็บสาหัส	55	432	685.45
	บาดเจ็บเล็กน้อย	137	4,302	3,040.15
	รวม	621	5,329	758.13
กรกฎาคม	เสียชีวิต	458	581	26.86
	บาดเจ็บสาหัส	66	404	512.12
	บาดเจ็บเล็กน้อย	150	4,092	2,628.00
	รวม	674	5,077	653.26
สิงหาคม	เสียชีวิต	442	569	28.73
	บาดเจ็บสาหัส	68	411	504.41
	บาดเจ็บเล็กน้อย	139	4,000	2,777.70
	รวม	649	4,980	667.33
กันยายน	เสียชีวิต	1,684	518	-69.24
	บาดเจ็บสาหัส	233	338	45.06
	บาดเจ็บเล็กน้อย	234	3,768	1,510.26
	รวม	2,151	4,624	114.97
รวม 12 เดือน	เสียชีวิต	7,803	7,731	-0.92
	บาดเจ็บสาหัส	1,153	3,041	163.75
	บาดเจ็บเล็กน้อย	2,102	26,280	1,150.24
	รวมทั้งสิ้น	11,058	37,052	235.07

ตารางที่ ๗ สถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ ถึง พ.ศ. ๒๕๖๒

จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	ปีงบประมาณ				อัตราการเปลี่ยนแปลง(%)		
	2559	2560	2561	2562	60/59	61/60	62/61
	71,001	79,177	99,908	132,696	11.52	26.18	32.82

แผนภูมิแสดงแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ ถึง พ.ศ. ๒๕๖๒



ตารางที่ ๘ เปรียบเทียบสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก (เฉพาะรถโดยสารสาธารณะ)
 ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ (ตุลาคม ๒๕๖๑ ถึง กันยายน ๒๕๖๒) เปรียบเทียบกับ
 ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ตุลาคม ๒๕๖๐ ถึง กันยายน ๒๕๖๑)

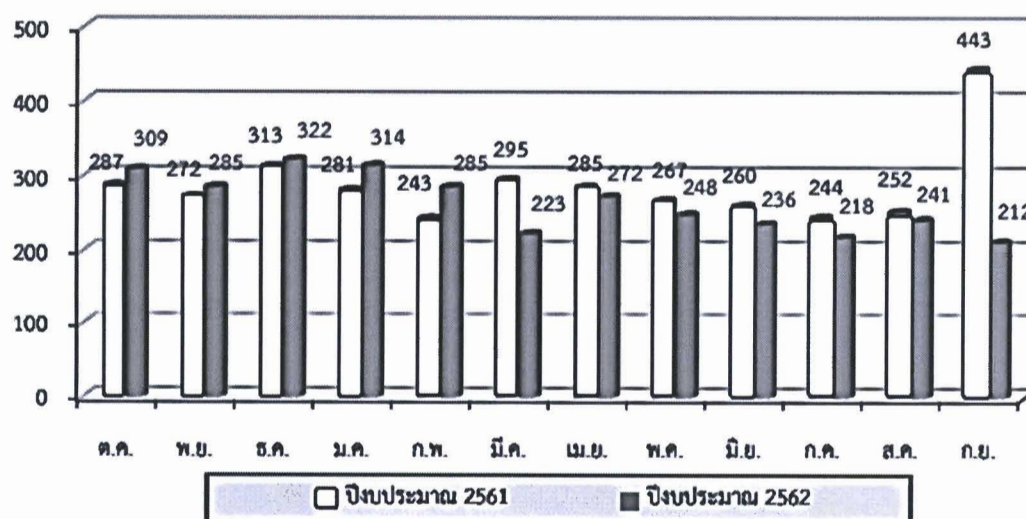
หน่วย : ครั้ง

เดือน	ปีงบประมาณ 2561	ปีงบประมาณ 2562	อัตราการเปลี่ยนแปลง(%)
ตุลาคม	287	309	7.67
พฤศจิกายน	272	285	4.78
ธันวาคม	313	322	2.88
มกราคม	281	314	11.74
กุมภาพันธ์	243	285	17.28
มีนาคม	295	223	-24.41
เมษายน	285	272	-4.56
พฤษภาคม	267	248	-7.12
มิถุนายน	260	236	-9.23
กรกฎาคม	244	218	-10.66
สิงหาคม	252	241	-4.37
กันยายน	443	212	-52.14
รวม	3,442	3,165	-8.05

หมายเหตุ : รถโดยสารสาธารณะ หมายถึง รถโดยสารเล็ก (รถตู้), รถโดยสารขนาดใหญ่ และรถแท็กซี่

แผนภูมิเปรียบเทียบสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก (เฉพาะรถโดยสารสาธารณะ)

หน่วย : ครั้ง



ตารางที่ ๙ เปรียบเทียบสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก (เฉพาะรถโดยสารสาธารณะ)
 ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ (ตุลาคม ๒๕๖๑ ถึง กันยายน ๒๕๖๒) เปรียบเทียบกับ
 ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ตุลาคม ๒๕๖๐ ถึง กันยายน ๒๕๖๑)

หน่วย : ครั้ง

เดือน	ประเภทรถ	ปีงบประมาณ 2561	ปีงบประมาณ 2562	อัตราการเปลี่ยนแปลง(%)
ตุลาคม	รถโดยสารเล็ก (ตู้)	73	88	20.55
	รถโดยสารขนาดใหญ่	58	55	-5.17
	รถแท็กซี่	156	166	6.41
	รวม	287	309	7.67
พฤศจิกายน	รถโดยสารเล็ก (ตู้)	70	87	24.29
	รถโดยสารขนาดใหญ่	52	61	17.31
	รถแท็กซี่	150	137	-8.67
	รวม	272	285	4.78
ธันวาคม	รถโดยสารเล็ก (ตู้)	78	80	2.56
	รถโดยสารขนาดใหญ่	68	74	8.82
	รถแท็กซี่	167	168	0.60
	รวม	313	322	2.88
มกราคม	รถโดยสารเล็ก (ตู้)	52	82	57.69
	รถโดยสารขนาดใหญ่	71	52	-26.76
	รถแท็กซี่	158	180	13.92
	รวม	281	314	11.74
กุมภาพันธ์	รถโดยสารเล็ก (ตู้)	65	66	1.54
	รถโดยสารขนาดใหญ่	52	58	11.54
	รถแท็กซี่	126	161	27.78
	รวม	243	285	17.28
มีนาคม	รถโดยสารเล็ก (ตู้)	72	58	-19.44
	รถโดยสารขนาดใหญ่	60	43	-28.33
	รถแท็กซี่	163	122	-25.15
	รวม	295	223	-24.41

หมายเหตุ : รถโดยสารสาธารณะ หมายถึง รถโดยสารเล็ก (รถตู้), รถโดยสารขนาดใหญ่ และรถแท็กซี่

เดือน	ประเภทรถ	ปีงบประมาณ 2561	ปีงบประมาณ 2562	อัตราการเปลี่ยนแปลง(%)
เมษายน	รถโดยสารเล็ก (ตู้)	75	67	-10.67
	รถโดยสารขนาดใหญ่	58	53	-8.62
	รถแท็กซี่	152	152	0.00
	รวม	285	272	-4.56
พฤษภาคม	รถโดยสารเล็ก (ตู้)	58	58	0.00
	รถโดยสารขนาดใหญ่	48	53	10.42
	รถแท็กซี่	161	137	-14.91
	รวม	267	248	-7.12
มิถุนายน	รถโดยสารเล็ก (ตู้)	45	68	51.11
	รถโดยสารขนาดใหญ่	53	53	0.00
	รถแท็กซี่	162	115	-29.01
	รวม	260	236	-9.23
กรกฎาคม	รถโดยสารเล็ก (ตู้)	53	62	16.98
	รถโดยสารขนาดใหญ่	43	44	2.33
	รถแท็กซี่	148	112	-24.32
	รวม	244	218	-10.66
สิงหาคม	รถโดยสารเล็ก (ตู้)	54	61	12.96
	รถโดยสารขนาดใหญ่	47	60	27.66
	รถแท็กซี่	151	120	-20.53
	รวม	252	241	-4.37
กันยายน	รถโดยสารเล็ก (ตู้)	117	59	-49.57
	รถโดยสารขนาดใหญ่	90	39	-56.67
	รถแท็กซี่	236	114	-51.69
	รวม	443	212	-52.14
รวม 12 เดือน	รถโดยสารเล็ก (ตู้)	812	836	2.96
	รถโดยสารขนาดใหญ่	700	645	-7.86
	รถแท็กซี่	1,930	1,684	-12.75
	รวมทั้งสิ้น	3,442	3,165	-8.05

หมายเหตุ : รถโดยสารสาธารณะ หมายถึง รถโดยสารเล็ก (รถตู้), รถโดยสารขนาดใหญ่ และรถแท็กซี่

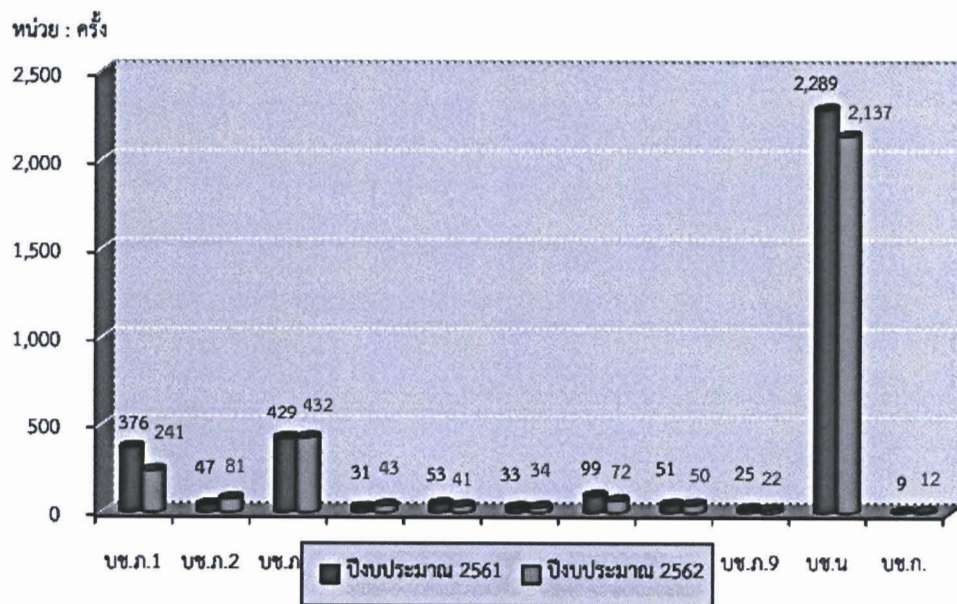
ตารางที่ ๑๐ สถิติการเกิดอุบัติเหตุจรรยาทางบก (เฉพาะรถโดยสารสาธารณะ) จำแนกตามพื้นที่
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ (ตุลาคม ๒๕๖๑ ถึง กันยายน ๒๕๖๒) เปรียบเทียบกับ
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ตุลาคม ๒๕๖๐ ถึง กันยายน ๒๕๖๑)

หน่วย : ครั้ง

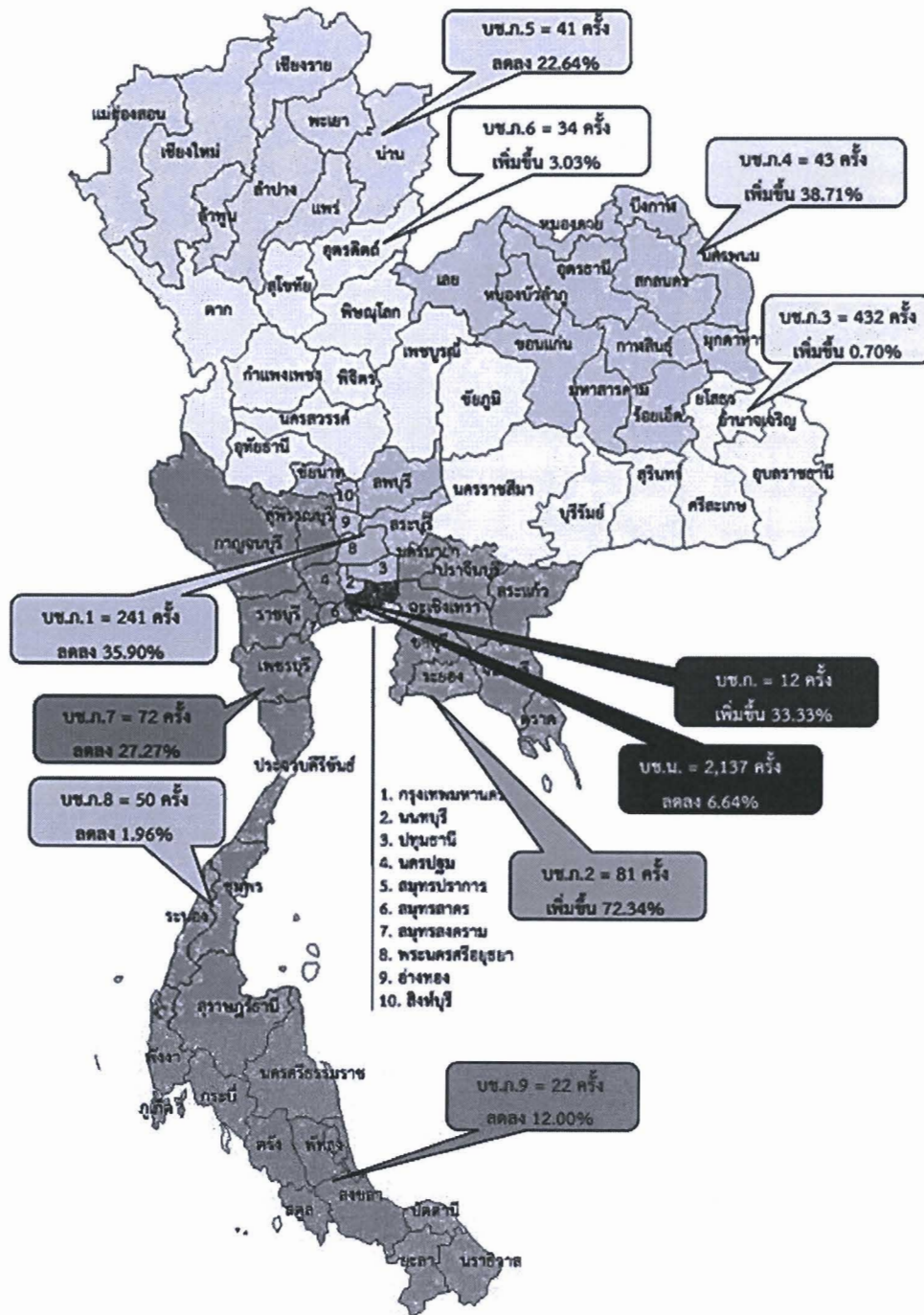
หน่วยงาน	ปีงบประมาณ 2561 (ต.ค.60 - ก.ย.61)	ปีงบประมาณ 2562 (ต.ค.61 - ก.ย.62)	อัตราการเปลี่ยนแปลง (%)
บข.ภ.1	376	241	-35.90
บข.ภ.2	47	81	72.34
บข.ภ.3	429	432	0.70
บข.ภ.4	31	43	38.71
บข.ภ.5	53	41	-22.64
บข.ภ.6	33	34	3.03
บข.ภ.7	99	72	-27.27
บข.ภ.8	51	50	-1.96
บข.ภ.9	25	22	-12.00
บข.น	2,289	2,137	-6.64
บข.ก.	9	12	33.33
รวม	3,442	3,165	-8.05

หมายเหตุ : รถโดยสารสาธารณะ หมายถึง รถโดยสารเล็ก (รถตู้), รถโดยสารขนาดใหญ่ และรถแท็กซี่

แผนภูมิ เปรียบเทียบสถิติการเกิดอุบัติเหตุจรรยาทางบก (เฉพาะรถโดยสารสาธารณะ)



แผนภูมิ แสดงจำนวนครั้งและร้อยละของการเกิดอุบัติเหตุ (เฉพาะรถโดยสารสาธารณะ)
จำแนกตามพื้นที่ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ (ตุลาคม ๒๕๖๑ ถึง กันยายน ๒๕๖๒)



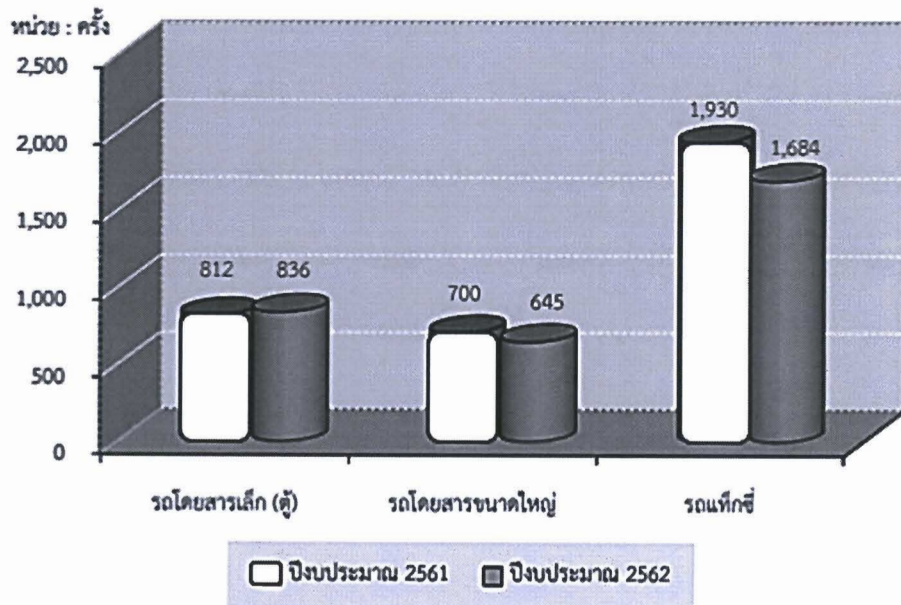
หมายเหตุ : เปรียบเทียบกับปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ตุลาคม ๒๕๖๐ ถึง กันยายน ๒๕๖๑)

ตารางที่ ๑๑ สถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก (เฉพาะรถโดยสารสาธารณะ)
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ (ตุลาคม ๒๕๖๑ ถึง กันยายน ๒๕๖๒) เปรียบเทียบกับ
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ตุลาคม ๒๕๖๐ ถึง กันยายน ๒๕๖๑)

หน่วย : ครั้ง

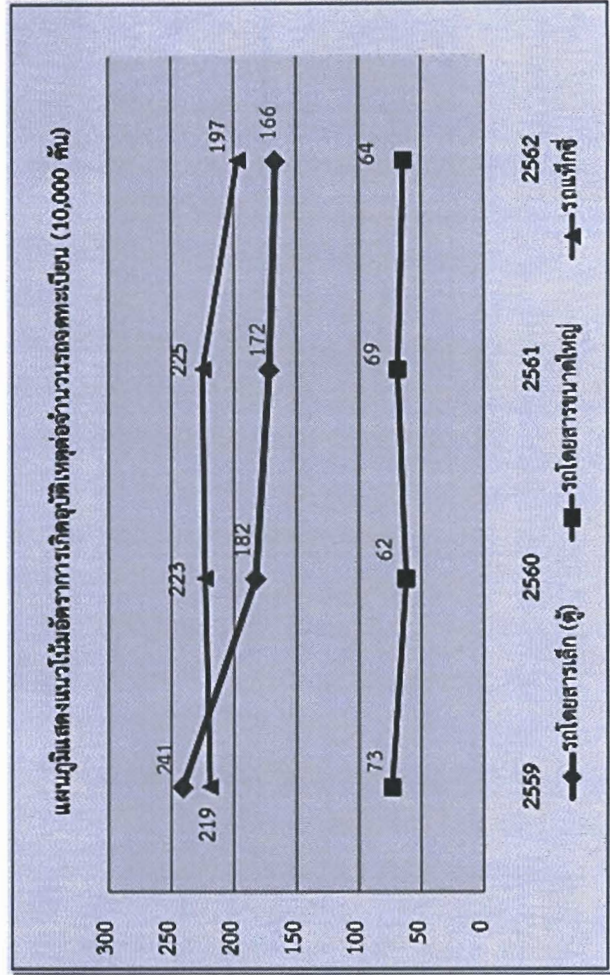
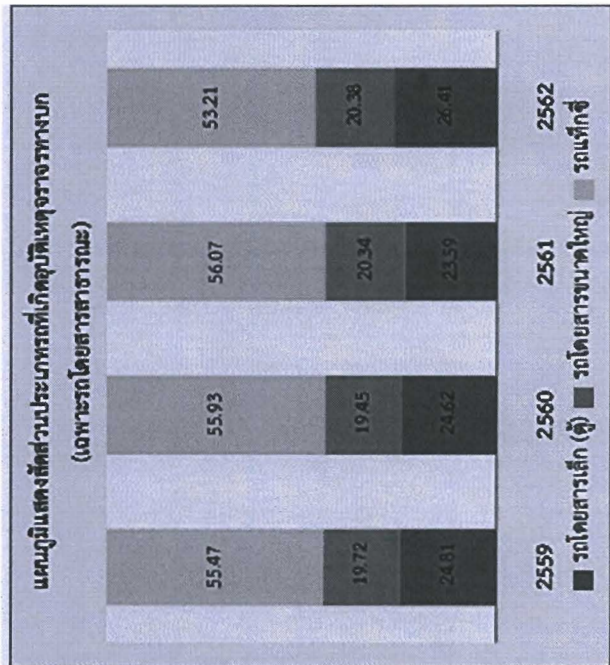
หน่วยงาน	ปีงบประมาณ 2561 (ต.ค. 60 - ก.ย.61)	ปีงบประมาณ 2562 (ต.ค. 61 - ก.ย.62)	อัตราการเปลี่ยนแปลง (%)
รถโดยสารเล็ก (ตู้)	812	836	2.96
รถโดยสารขนาดใหญ่	700	645	-7.86
รถแท็กซี่	1,930	1,684	-12.75
รวม	3,442	3,165	-8.05

แผนภูมิเปรียบเทียบสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก (เฉพาะรถโดยสารสาธารณะ)



ตารางที่ ๑๒ สถิติการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก (เฉพาะรถโดยสารสาธารณะ) ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ ถึง พ.ศ. ๒๕๖๒

ประเภท	ปีงบประมาณ 2559		ปีงบประมาณ 2560		ปีงบประมาณ 2561		ปีงบประมาณ 2562		อัตราการเกิด		อัตราการเกิด		อัตรา	
	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	จำนวนจดทะเบียน (คัน)	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	จำนวนจดทะเบียน (คัน)	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	จำนวนจดทะเบียน (คัน)	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	จำนวนจดทะเบียน (คัน)	อุบัติเหตุต่อจำนวนรถจดทะเบียน (10,000คัน)	อุบัติเหตุต่อจำนวนรถจดทะเบียน (10,000คัน)	อุบัติเหตุต่อจำนวนรถจดทะเบียน (10,000คัน)	อุบัติเหตุต่อจำนวนรถจดทะเบียน (10,000คัน)	60/59	62/61
รถโดยสารเล็ก (ตู้)	957	39,780	805	44,135	182	47,303	836	50,241	172	166	166	-15.88	0.87	2.96
รถโดยสารขนาดใหญ่	761	103,986	636	102,392	62	101,684	645	100,605	69	64	64	-16.43	10.06	-7.86
รถแท็กซี่	2,140	97,718	1,829	81,944	223	85,756	1,684	85,565	225	197	197	-14.53	5.52	-12.75
รวม	3,858	241,484	3,270	228,471	143	234,743	3,165	236,411	147	134	134	-15.24	5.26	-8.05



หมายเหตุ : *ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ เป็นข้อมูลรถจดทะเบียนสะสม ณ วันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๐ เนื่องจากอยู่ระหว่างการปรับเปลี่ยนระบบงานฐานข้อมูล จึงไม่สามารถใช้ข้อมูล ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๐ ได้

ภาคผนวก

: สำเนาหนังสือสภาผู้แทนราษฎร ด่วนที่สุด ที่ สผ ๐๐๑๔/๗๔๔๓

ลงวันที่ ๒๑ มิถุนายน ๒๕๖๔

เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

กราบเรียน ประธานวุฒิสภา

: ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)

: บันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญ

ของร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
เลขรับ 5151
วันที่ 12 มิ.ย. 2564
เวลา 10.17 น.

(๑)



ด่วนที่สุด
ที่ สผ ๐๐๑๔/๗๕๔๓

สภาผู้แทนราษฎร
ถนนสามเสน เขตดุสิต กทม. ๑๐๓๐๐

๒๑ มิถุนายน ๒๕๖๔

เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

กราบเรียน ประธานวุฒิสภา

สิ่งที่ส่งมาด้วย ร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวข้างต้น พร้อมด้วยบันทึกหลักการและเหตุผล บันทึกวิเคราะห์
สรุปลงสาระสำคัญ และเอกสารเกี่ยวกับการดำเนินการตามมาตรา ๗๗ วรรคสอง ของรัฐธรรมนูญ
แห่งราชอาณาจักรไทย

ด้วยในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๓ ครั้งที่ ๕ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง)
วันพุธที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๔ ที่ประชุมได้พิจารณาและลงมติเห็นชอบด้วยกับร่างพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ
(ฉบับที่ ..) พ.ศ. ซึ่งคณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ

ฉะนั้น จึงส่งร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวมาเพื่อนำเสนอต่อวุฒิสภาพิจารณาต่อไป
ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา ๑๓๖

อนึ่ง ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้เป็นร่างพระราชบัญญัติเกี่ยวกับการเงิน

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

(นายชวน หลีกภัย)
ประธานสภาผู้แทนราษฎร

กลุ่มงานบริหารทั่วไป
รับที่ 331/64 วันที่ 21 มิ.ย. 64
เวลา 13.04 ส่ง พ.ว.น.
สำนักการประชุม

กลุ่มงานพระราชบัญญัติ
รับที่ ๓/๖๔
วันที่ ๒๑ มิ.ย. ๖๔
เวลา ๑๓.๑๐ น.

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร
โทร. ๐ ๒๒๔๒ ๕๕๐๐ ต่อ ๗๕๑๑

สารบบ

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ซึ่งคณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๒๑ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) วันพุธที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ ที่ประชุมได้พิจารณาและลงมติรับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัตินี้แล้ว และตั้งกรรมาธิการวิสามัญขึ้นคณะหนึ่งเพื่อพิจารณา เมื่อคณะกรรมาธิการพิจารณาเสร็จแล้วจึงได้เสนอต่อสภาผู้แทนราษฎร

ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๓ ครั้งที่ ๕ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันพุธที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๔ ที่ประชุมได้พิจารณาในวาระที่สอง แล้วลงมติในวาระที่สามเห็นชอบด้วยกับร่างพระราชบัญญัตินี้ และให้เสนอต่อวุฒิสภาเพื่อพิจารณาต่อไปตามรัฐธรรมนูญ

ร่างพระราชบัญญัตินี้สภาผู้แทนราษฎรส่งให้วุฒิสภาเมื่อวันที่ ๒๑ มิถุนายน ๒๕๖๔

ว่าที่ ร.ต.ต.



(อาพิชิต์ สุขะนันท์)

รองเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ปฏิบัติราชการแทน
เลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

บันทึกหลักการและเหตุผล
ประกอบร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ...)
พ.ศ.

หลักการ

แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ดังต่อไปนี้

- (๑) แก้ไขเพิ่มเติมหลักเกณฑ์การใช้ช่องเดินรถและน้ำหนักของรถที่ไม่ต้องใช้ช่องเดินรถด้านซ้ายสุดหรือใกล้เคียงกับช่องเดินรถประจำทาง (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๓๕)
- (๒) ปรับปรุงข้อห้ามในการขับรถและบทกำหนดโทษสำหรับความผิดดังกล่าว (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๔๓ และเพิ่มมาตรา ๑๕๘/๑)
- (๓) กำหนดการตรวจพิสูจน์ผู้ขับขี่หรือบุคคลที่อาจเป็นผู้ขับขี่ซึ่งอยู่ในภาวะหมดสติหรือได้รับอันตรายแก่กายจนไม่อาจให้ความยินยอมในการตรวจสอบการมีสารเสพติดหรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอยู่ในร่างกาย หรือทดสอบการเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น (เพิ่มมาตรา ๔๓ ทวิ/๑ และมาตรา ๑๔๒ วรรคหก และแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๒ วรรคห้า)
- (๔) ปรับปรุงหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการรื้อร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยและบทกำหนดโทษสำหรับความผิดดังกล่าว (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๒๓ และเพิ่มมาตรา ๑๒๓/๑ มาตรา ๑๒๓/๒ มาตรา ๑๒๓/๓ และมาตรา ๑๕๓/๑)
- (๕) ปรับปรุงมาตรการป้องกันการแข่งรถในทางโดยไม่ได้รับอนุญาต (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๓๔ และมาตรา ๑๖๐ ทวิ และเพิ่มมาตรา ๑๓๔/๑ มาตรา ๑๓๔/๒ และมาตรา ๑๖๐ เบญจ)
- (๖) ปรับปรุงมาตรการควบคุมการใช้รถที่มีสภาพไม่ถูกต้อง (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๓ และมาตรา ๑๔๓/๑ เพิ่มมาตรา ๑๔๓/๒ และมาตรา ๑๕๖/๑ และยกเลิกมาตรา ๑๔๔)
- (๗) ปรับปรุงบทกำหนดโทษและมาตรการลงโทษ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๕ วรรคหนึ่ง มาตรา ๑๔๗ มาตรา ๑๔๘ วรรคหนึ่ง มาตรา ๑๔๙ มาตรา ๑๕๐ มาตรา ๑๕๑ มาตรา ๑๕๒ มาตรา ๑๕๓ มาตรา ๑๕๔ มาตรา ๑๕๕ มาตรา ๑๕๖ มาตรา ๑๕๗ มาตรา ๑๕๗/๑ วรรคหนึ่ง มาตรา ๑๕๘ มาตรา ๑๖๐ และเพิ่มมาตรา ๑๖๐ ทวิ/๑ มาตรา ๑๖๐ ตริ วรรคห้า มาตรา ๑๖๐ ตริ/๑ มาตรา ๑๖๐ ตริ/๒ และมาตรา ๑๖๐ ตริ/๓)
- (๘) กำหนดให้ศาลแจ้งคำสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ อันเนื่องมาจากความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก แก่นายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก (เพิ่มมาตรา ๑๖๒/๑)

เหตุผล

โดยที่ในปัจจุบันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยมีส่วนหนึ่งมาจากการที่ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความปลอดภัยในการจราจรทางบก ประกอบกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานแล้ว บทบัญญัติบางประการแห่งพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวไม่เหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน สมควรปรับปรุงมาตรการกฎหมายเพื่อให้สอดคล้องกับสภาพข้อเท็จจริงในการใช้รถใช้ถนนได้อย่างปลอดภัยและให้การป้องกันการกระทำ ความผิดมีประสิทธิผลยิ่งขึ้น ทั้งในเรื่องการใช้ช่องเดินรถ ลักษณะความผิดในการขับรถ การตรวจสอบ หรือทดสอบผู้ขับขี่ หน้าที่การใช้เข็มขัดนิรภัย การป้องกันการแข่งรถในทางโดยไม่ได้รับอนุญาต และการควบคุมการใช้รถที่มีสภาพไม่ถูกต้อง รวมทั้งปรับปรุงบทกำหนดโทษให้มีความเหมาะสม ซึ่งจะเป็น การลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและส่งเสริมให้เกิดความสะดวกรวดและความปลอดภัยในการจราจรทางบก จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

ร่าง
พระราชบัญญัติ
จรรยาบรรณ (ฉบับที่ ..)
พ.ศ.

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

โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยจรรยาบรรณ

พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพ
ของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๖ ประกอบกับมาตรา ๒๘ มาตรา ๒๙ และมาตรา ๓๘ ของรัฐธรรมนูญ
แห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

เหตุผลและความจำเป็นในการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลตามพระราชบัญญัตินี้
เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายและการจัดระเบียบการจรรยาบรรณเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ
อันจะเป็นประโยชน์แก่ความปลอดภัยสาธารณะ ความสงบเรียบร้อยและสวัสดิภาพของประชาชน
ซึ่งการตราพระราชบัญญัตินี้สอดคล้องกับเงื่อนไขที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๒๖ ของรัฐธรรมนูญ
แห่งราชอาณาจักรไทยแล้ว

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ (ฉบับที่ ..)
พ.ศ.”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่
วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้ยกเลิก

(๑) คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๒๒/๒๕๕๘ เรื่อง มาตรการ
ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการแข่งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในทางและการควบคุมสถานบริการ
หรือสถานประกอบการที่เปิดให้บริการในลักษณะที่คล้ายกับสถานบริการ ลงวันที่ ๒๒ กรกฎาคม

พุทธศักราช ๒๕๕๘ เฉพาะในข้อ ๑ ข้อ ๒ และข้อ ๓ ซึ่งเป็นส่วนที่แก้ไขหรือเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก

(๒) คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๔๖/๒๕๕๘ เรื่อง มาตรการแก้ไขปัญหาด้านการจราจรที่เกิดจากการขับขี่ยานพาหนะ ลงวันที่ ๓๐ ธันวาคม พุทธศักราช ๒๕๕๘

มาตรา ๔ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๓๕ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๒๙ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๓๕ รถที่มีความเร็วช้าหรือรถที่มีความเร็วต่ำกว่าความเร็วของรถคันอื่นที่ขับในทิศทางเดียวกัน ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ใกล้ขอบทางเดินรถด้านซ้ายเท่าที่จะกระทำได้

การขับรถบรรทุก รถบรรทุกคนโดยสาร หรือรถจักรยานยนต์ในทางเดินรถซึ่งได้แบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไปหรือซึ่งได้จัดช่องเดินรถประจำทางด้านซ้ายไว้โดยเฉพาะ ผู้ขับขี่ต้องขับรถในช่องเดินรถด้านซ้ายสุดหรือใกล้เคียงกับช่องเดินรถประจำทาง และต้องขับรถให้ใกล้ขอบทางเดินรถด้านซ้ายเท่าที่จะกระทำได้ เว้นแต่ในกรณีตามมาตรา ๓๔ (๑) (๓) หรือ (๔) ให้เดินรถทางขวาของทางเดินรถได้ตามที่จำเป็นแก่กรณี

ความในวรรคสองมิให้ใช้บังคับแก่รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกินสองพันสองร้อยกิโลกรัม และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคน ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์”

มาตรา ๕ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๔๓ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๘) พ.ศ. ๒๕๕๑ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๔๓ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ

- (๑) ในขณะหย่อนความสามารถในอันที่จะขับ
- (๒) ในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น
- (๓) ในลักษณะกีดขวางการจราจร
- (๔) โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน
- (๕) ในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา หรือไม่อาจแลเห็นทางด้านหน้าหรือด้านหลัง ด้านใดด้านหนึ่งหรือทั้งสองด้านได้พอแก่ความปลอดภัย หรือไม่คำนึงถึงความเดือดร้อนของผู้อื่น

(๖) คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ เว้นแต่เมื่อเปลี่ยนช่องเดินรถ เลี้ยวรถ หรือกลับรถ

(๗) บนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควร เว้นแต่รถลากเข็นสำหรับทารก คนป่วย หรือคนพิการ

(๘) ในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น

(๙) ในขณะใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ เว้นแต่การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น ทั้งนี้ ตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนด”

มาตรา ๖ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๔๓ ทวิ/๑ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

“มาตรา ๔๓ ทวิ/๑ ในกรณีที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นและมีเหตุอันเชื่อได้ว่า ผู้ขับขี่หรือบุคคลที่อาจเป็นผู้ขับขี่ ได้กระทำการฝ่าฝืนมาตรา ๔๓ ทวิ วรรคหนึ่ง หากบุคคลดังกล่าวอยู่ในภาวะหมดสติหรือได้รับอันตรายแก่กายจนไม่อาจให้ความยินยอมในการตรวจสอบการมีสารอยู่ในร่างกาย ตามมาตรา ๔๓ ทวิ วรรคสอง ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจขอให้แพทย์ที่เกี่ยวข้องทำการตรวจพิสูจน์บุคคลดังกล่าว ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด

การตรวจพิสูจน์ของแพทย์ตามวรรคหนึ่ง ให้ทำได้เท่าที่จำเป็นและสมควร โดยเก็บตัวอย่างเลือด ปัสสาวะ หรือของเสี้ยวอย่างอื่นจากร่างกายของบุคคลดังกล่าวด้วยวิธีการแพทย์และใช้วิธีการที่ก่อให้เกิดความเจ็บปวดน้อยที่สุดเท่าที่จะกระทำได้ ทั้งจะต้องไม่เป็นอันตรายอย่างอื่นต่อร่างกายหรืออนามัยของบุคคลนั้น

ค่าใช้จ่ายในการตรวจพิสูจน์ตามวรรคหนึ่ง ให้ส่งจ่ายจากงบประมาณตามระเบียบที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงการคลัง”

มาตรา ๗ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๒๓ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๑๔/๒๕๖๐ เรื่อง มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก ลงวันที่ ๒๑ มีนาคม พุทธศักราช ๒๕๖๐ และให้ใช้ความต่อไปนี้เป็น

“มาตรา ๑๒๓ ภายใต้บังคับมาตรา ๑๒๓/๑ ในขณะขับรถยนต์ ผู้ที่อยู่ในรถยนต์ ต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไข ดังต่อไปนี้

(๑) ผู้ขับขี่ ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งตลอดเวลาในขณะขับรถยนต์

(๒) คนโดยสาร

(ก) คนโดยสารที่นั่งแถวตอนหน้าและที่นั่งแถวตอนอื่น ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งตลอดเวลาในขณะโดยสารรถยนต์ เว้นแต่คนโดยสารที่นั่งแถวตอนอื่นนอกจากแถวตอนหน้า ไม่จำเป็นต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในกรณีที่รถยนต์นั้นอยู่ในทางเดินรถในเขตชุมชนตามที่หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรประกาศกำหนด

(ข) คนโดยสารที่เป็นเด็กอายุไม่เกินหกปี ต้องจัดให้นั่งในที่นั่งพิเศษสำหรับเด็ก หรือมีวิธีการป้องกันอันตรายในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ

(ค) คนโดยสารที่มีความสูงไม่เกินหนึ่งร้อยสามสิบห้าเซนติเมตร ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่ง หรือมีวิธีการป้องกันอันตรายในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ ไม่ว่าจะนั่งแถวตอนใด

ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือคนโดยสารมีเหตุผลทางสุขภาพอันไม่สามารถรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งได้ ให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามวรรคหนึ่ง แต่บุคคลนั้นต้องมีวิธีการป้องกันอันตรายในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ

วิธีการป้องกันอันตรายในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุตามที่บัญญัติไว้ในมาตรานี้ ให้เป็นไปตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนด

บทบัญญัติตามมาตรานี้มิให้ใช้บังคับกับผู้ที่อยู่ในรถสามล้อ รถจักรยานยนต์ และรถใช้งานเกษตรกรรมตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และรถยนต์อื่นที่ไม่ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยตามที่อธิบดีกรมการขนส่งทางบกประกาศกำหนด”

มาตรา ๘ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๑๒๓/๑ มาตรา ๑๒๓/๒ และ
มาตรา ๑๒๓/๓ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

“มาตรา ๑๒๓/๑ ในการใช้รถนั่งสองแถว รถบรรทุกคนโดยสารขนาดเล็ก
ที่มีการจัดที่นั่งตามความยาวของรถ รถกระบะ รถกึ่งกระบะ หรือรถยนต์อื่นตามที่ผู้บัญชาการตำรวจ
แห่งชาติประกาศกำหนด หากได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้ ให้คนโดยสารที่อยู่ในรถยนต์นั้น
นอกจากคนโดยสารที่นั่งแถวตอนหน้า ได้รับยกเว้นไม่ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัย
ตามมาตรา ๑๒๓

(๑) การบรรทุกคนโดยสาร ต้องไม่เกินจำนวนตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ
ประกาศกำหนดสำหรับรถยนต์แต่ละประเภท และการโดยสารนั้นต้องไม่มีการยืนหรือนั่งโดยสาร
ในลักษณะที่เป็นการเสี่ยงภัยตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนดสำหรับรถยนต์
แต่ละประเภท และ

(๒) การขับรถยนต์ต้องใช้อัตราความเร็วตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ
ประกาศกำหนดซึ่งอาจกำหนดแยกตามประเภทรถยนต์ก็ได้ แต่ต้องไม่เกินแปดสิบกิโลเมตรต่อชั่วโมง
ให้นำความในวรรคหนึ่งมาใช้บังคับกับการใช้รถบรรทุกคนโดยสารที่เป็น
รถประจำทางที่ไม่ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยตามที่อธิบดีกรมการขนส่งทางบกประกาศกำหนด
ในขณะที่ขนส่งคนโดยสารในเส้นทางที่ได้รับอนุญาตประกอบการขนส่ง

มาตรา ๑๒๓/๒ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ ขับรถยนต์ในขณะที่มีคนโดยสารนั่งแถวตอนหน้า
เกินสองคน หรือคนโดยสารที่นั่งแถวตอนหน้านั้นมิได้ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๓

มาตรา ๑๒๓/๓ ผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือรถที่ใช้
ในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อสินจ้างตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ต้องแจ้งเตือนหรือจัดให้
มีการแจ้งเตือนด้วยวิธีการอื่น เพื่อให้คนโดยสารในรถนั้นปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๓ และมาตรา ๑๒๓/๑ (๑)
ทุกครั้งก่อนการออกรถหรือก่อนการใช้เส้นทางตามสภาพของทาง ทั้งนี้ ตามที่ผู้บัญชาการตำรวจ
แห่งชาติประกาศกำหนด”

มาตรา ๙ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๓๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก
พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕ และให้ใช้
ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๑๓๔ ห้ามมิให้ผู้ใดแข่งรถในทางเว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือ
จากหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร

ผู้ใดรวมกลุ่มหรือมีผู้สมกันเ็นทางหรือสาธารณสถานใกล้ทาง พร้อมด้วยรถตั้งแต่
ห้าคันขึ้นไป โดยมีการนัดหมายเพื่อแข่งรถในทาง หรือรถที่ใช้ในการรวมกลุ่มหรือมีผู้สมกัน
มีการปรับแต่งรถให้มีสภาพไม่ถูกต้องตามมาตรา ๖ หรือมีพฤติการณ์อย่างหนึ่งอย่างใด
อันแสดงให้เห็นว่าจะทำการแข่งรถในทาง ให้ถือว่า ผู้นั้นพยายามแข่งรถในทาง เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่า
เป็นการกระทำเพื่อการอื่น หรือตนมิได้ร่วมหรือมีส่วนร่วมเห็นว่า จะมีการแข่งรถในทางนั้น”

มาตรา ๑๐ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๑๓๔/๑ และมาตรา ๑๓๔/๒ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

“มาตรา ๑๓๔/๑ ห้ามมิให้ผู้ใดจัด โฆษณา ประกาศ ชักชวน หรือดำเนินการ ด้วยวิธีการใดเพื่อให้มีการแข่งรถในทางโดยไม่ได้รับอนุญาตตามมาตรา ๑๓๔

มาตรา ๑๓๔/๒ ผู้ได้รับดำเนินการปรับแต่งรถให้มีสภาพไม่ถูกต้องตามมาตรา ๖ ไม่ว่าจะมิสลินจ้างหรือไม่ก็ตาม และรถนั้นได้ถูกนำไปใช้ในการแข่งรถในทางอันเป็นการฝ่าฝืนมาตรา ๑๓๔ ให้ถือว่า ผู้นั้นเป็นผู้สนับสนุนการแข่งรถในทาง เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่า ตนมิได้มีส่วนรู้เห็นหรือไม่มีเหตุอันควรรู้ว่าจะนำรถดังกล่าวไปใช้ในการแข่งรถในทาง”

มาตรา ๑๑ ให้ยกเลิกความในวรรคห้าของมาตรา ๑๔๒ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๐) พ.ศ. ๒๕๕๗ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“การทดสอบตามวรรคสองให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนด ในกฎกระทรวง”

มาตรา ๑๒ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นวรรคหกของมาตรา ๑๔๒ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๐) พ.ศ. ๒๕๕๗

“ในกรณีที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นและมีเหตุอันเชื่อได้ว่า ผู้ขับขี่หรือบุคคลที่อาจเป็นผู้ขับขี่ ได้กระทำการฝ่าฝืนมาตรา ๔๓ (๒) และบุคคลดังกล่าวอยู่ในภาวะหมดสติหรือได้รับอันตรายแก่กาย จนไม่อาจให้ความยินยอมในการทดสอบการมีสารอยู่ในร่างกายตามวรรคสอง ให้นำความใน มาตรา ๔๓ ทวิ/๑ มาใช้บังคับโดยอนุโลม”

มาตรา ๑๓ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๔๓ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๑๔๓ ถ้าปรากฏว่าผู้ขับขี่ผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่เป็นไปตามที่บัญญัติไว้ใน มาตรา ๖ วรรคหนึ่ง หรือมาตรา ๑๐ ทวิ ไปใช้ในทาง ให้เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่ผู้นั้นหยุดรถเพื่อทำการตรวจสอบ หากปรากฏว่ารถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้อง ให้เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจดำเนินการ ดังต่อไปนี้

(๑) ในกรณีที่รถมีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงและหากให้ใช้รถต่อไปอาจเกิดอันตรายได้ โดยชัดเจน ให้เจ้าพนักงานจราจรสั่งห้ามการใช้รถ ในกรณีนี้ ผู้ขับขี่ต้องนำรถดังกล่าวให้พ้นทางเดินรถ โดยเร็วที่สุด หากผู้ขับขี่ไม่ดำเนินการ ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากเจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจเคลื่อนย้ายรถนั้น โดยให้นำความในมาตรา ๕๙ วรรคสอง วรรคสาม วรรคสี่ วรรคห้า และวรรคหก มาใช้บังคับโดยอนุโลม

(๒) ในกรณีที่รถมีสภาพไม่ถึงกับไม่ปลอดภัยในการใช้ ให้เจ้าพนักงานจราจรสั่งระงับการใช้รถเป็นการชั่วคราว โดยให้เจ้าของรถ ผู้ครอบครองรถ หรือผู้ขับขี่นำรถดังกล่าวไปซ่อมแซมหรือปรับปรุงให้ถูกต้องตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

แล้วแต่กรณี ทั้งนี้ ภายในระยะเวลาที่กำหนดแต่ต้องไม่น้อยกว่าสิบห้าวันและไม่เกินหกสิบวัน ตามสภาพความปลอดภัยของรถนั้น โดยในระหว่างระยะเวลาดังกล่าวให้ใช้รถได้ไปพลางก่อน สภาพของรถที่ไม่มั่นคงแข็งแรงหรืออาจเกิดอันตราย ตาม (๑) ให้เป็นไปตาม หลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติและอธิบดีกรมการขนส่งทางบก ร่วมกันกำหนด คำสั่งตาม (๑) และ (๒) ให้ถือว่าเป็นคำสั่งของนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วย รถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก แล้วแต่กรณี และให้นำบทกำหนดโทษที่เกี่ยวข้องกับการฝ่าฝืนคำสั่งของนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก มาใช้บังคับกับผู้ฝ่าฝืนคำสั่งตาม (๑) และ (๒) ด้วย

ให้นำความในมาตรา ๑๔๒/๘ มาใช้บังคับกับการอุทธรณ์คำสั่งตาม (๑) หรือ (๒) โดยอนุโลม”

มาตรา ๑๔ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๔๓ ทวิ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๑๔๓/๑ ในการออกคำสั่งตามมาตรา ๑๔๓

(๑) คำสั่งห้ามใช้รถ ตามมาตรา ๑๔๓ (๑) ให้เจ้าพนักงานจราจรติดเครื่องหมาย แสดงคำสั่งห้ามการใช้รถนั้นไว้ที่ตัวรถในลักษณะที่เห็นได้อย่างชัดเจน

(๒) คำสั่งระงับการใช้รถเป็นการชั่วคราว ตามมาตรา ๑๔๓ (๒) ให้เจ้าพนักงานจราจร ติดเครื่องหมายแสดงคำสั่งระงับการใช้รถนั้นไว้ที่ตัวรถในลักษณะที่เห็นได้อย่างชัดเจน โดยเครื่องหมาย แสดงคำสั่งดังกล่าวต้องแสดงระยะเวลาสิ้นสุดของการอนุญาตให้ใช้รถเป็นการชั่วคราวไว้ด้วย

แบบคำสั่งและตำแหน่งที่ติดเครื่องหมายแสดงคำสั่งตามมาตรา ๑๔๓ (๑) หรือ (๒) ให้เป็นไปตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนด”

มาตรา ๑๕ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๑๔๓/๒ แห่งพระราชบัญญัติจราจร ทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

“มาตรา ๑๔๓/๒ เมื่อเจ้าพนักงานจราจรได้ออกคำสั่งห้ามใช้รถ ตามมาตรา ๑๔๓ (๑) หรือคำสั่งระงับการใช้รถเป็นการชั่วคราว ตามมาตรา ๑๔๓ (๒) แล้ว ให้แจ้งไปยังนายทะเบียน ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก แล้วแต่กรณี โดยเร็ว พร้อมด้วย เหตุผล ข้อเท็จจริง และพยานหลักฐานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้นายทะเบียนดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วย รถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ต่อไป

เมื่อรถที่ถูกสั่งห้ามใช้รถ ตามมาตรา ๑๔๓ (๑) หรือถูกสั่งระงับการใช้รถเป็นการชั่วคราว ตามมาตรา ๑๔๓ (๒) ได้มีการซ่อมแซมหรือปรับปรุงแก้ไขและผ่านการตรวจสภาพตามกฎหมาย ว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกแล้ว ให้นายทะเบียนมีคำสั่งอนุญาตให้ใช้รถนั้น ต่อไปได้ และให้ปลดป้ายคำสั่งห้ามใช้รถหรือคำสั่งระงับการใช้รถเป็นการชั่วคราวนั้น”

มาตรา ๑๖ ให้ยกเลิกมาตรา ๑๔๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

มาตรา ๑๗ ให้ยกเลิกความในวรรคหนึ่งของมาตรา ๑๔๕ แห่งพระราชบัญญัติ
จรรยาบรรณ พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ (ฉบับที่ ๗)
พ.ศ. ๒๕๕๐ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๑๔๕ บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ นอกจากความผิด
ที่กำหนดโทษไว้ในมาตรา ๑๕๖ มาตรา ๑๕๗/๑ มาตรา ๑๕๙ มาตรา ๑๖๐ มาตรา ๑๖๐ ทวิ
และมาตรา ๑๖๐ ตริ ให้พนักงานสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา
มีอำนาจเปรียบเทียบหรือว่ากล่าวตักเตือนได้”

มาตรา ๑๘ ให้ยกเลิกอัตราโทษในมาตรา ๑๔๗ มาตรา ๑๔๙ มาตรา ๑๕๑
มาตรา ๑๕๓ มาตรา ๑๕๕ และมาตรา ๑๕๘ แห่งพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. ๒๕๒๒
และให้ใช้อัตราโทษต่อไปนี้แทน

มาตรา ๑๔๗ ... “ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท”

มาตรา ๑๔๙ ... “ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท”

มาตรา ๑๕๑ ... “ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าร้อยบาทถึงสองพันบาท”

มาตรา ๑๕๓ ... “ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่พันบาท”

มาตรา ๑๕๕ ... “ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่พันบาท”

มาตรา ๑๕๘ ... “ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินห้าพันบาท
หรือทั้งจำทั้งปรับ”

มาตรา ๑๙ ให้ยกเลิกความในวรรคหนึ่งของมาตรา ๑๔๘ แห่งพระราชบัญญัติ
จรรยาบรรณ พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ (ฉบับที่ ๗)
พ.ศ. ๒๕๕๐ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๑๔๘ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๖ วรรคหนึ่งหรือวรรคสอง
มาตรา ๘ วรรคหนึ่ง มาตรา ๙ มาตรา ๑๐ มาตรา ๑๑ มาตรา ๑๔ วรรคหนึ่ง มาตรา ๒๐ มาตรา ๓๖
มาตรา ๓๗ มาตรา ๓๘ มาตรา ๔๑ มาตรา ๔๒ มาตรา ๔๔ มาตรา ๕๑ มาตรา ๕๔ มาตรา ๕๕
วรรคหนึ่ง มาตรา ๕๗ มาตรา ๕๘ มาตรา ๖๐ มาตรา ๖๒ มาตรา ๖๓ มาตรา ๖๘ มาตรา ๖๙
มาตรา ๗๐ มาตรา ๗๑ มาตรา ๗๓ วรรคสอง มาตรา ๗๔ มาตรา ๗๖ มาตรา ๘๓ มาตรา ๘๔
มาตรา ๘๗ มาตรา ๘๘ มาตรา ๙๖ วรรคหนึ่ง มาตรา ๙๗ มาตรา ๑๐๑ มาตรา ๑๐๗ มาตรา ๑๐๘
มาตรา ๑๐๙ มาตรา ๑๑๐ มาตรา ๑๑๑ มาตรา ๑๑๒ มาตรา ๑๑๔ วรรคหนึ่ง มาตรา ๑๑๘
มาตรา ๑๑๙ มาตรา ๑๒๐ มาตรา ๑๒๑ มาตรา ๑๒๒ วรรคหนึ่งหรือวรรคสาม มาตรา ๑๒๓
วรรคหนึ่ง มาตรา ๑๒๓/๒ มาตรา ๑๒๔ มาตรา ๑๒๖ มาตรา ๑๒๙ หรือมาตรา ๑๓๓
ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท”

มาตรา ๒๐ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๕๐ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๒) พ.ศ. ๒๕๖๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๑๕๐ ผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

- (๑) ไม่ปฏิบัติตามระเบียบหรือประกาศที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดตามมาตรา ๘ วรรคสอง หรือมาตรา ๑๔ วรรคสอง
- (๒) ไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดตามมาตรา ๑๓ วรรคสอง
- (๓) ไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๑๘
- (๔) ผ่าฝืนคำสั่งหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรตามมาตรา ๑๑๓ หรือ
- (๕) ขัดคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรซึ่งสั่งตามมาตรา ๑๔๐/๒ หรือมาตรา ๑๔๐/๓ วรรคหนึ่ง

ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท”

มาตรา ๒๑ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๕๒ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๒) พ.ศ. ๒๕๖๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๑๕๒ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๗ มาตรา ๑๐ ทวิ มาตรา ๑๓ วรรคหนึ่ง มาตรา ๑๕ วรรคหนึ่ง มาตรา ๑๖ มาตรา ๒๑ วรรคหนึ่ง มาตรา ๒๒ มาตรา ๒๓ (๑) มาตรา ๒๔ มาตรา ๒๕ มาตรา ๒๖ มาตรา ๒๙ มาตรา ๓๑/๑ มาตรา ๔๙ มาตรา ๕๐ มาตรา ๕๖ มาตรา ๖๔ มาตรา ๖๗ วรรคหนึ่ง มาตรา ๗๓ วรรคหนึ่งหรือวรรคสาม มาตรา ๗๗ วรรคหนึ่ง มาตรา ๘๕ มาตรา ๘๖ มาตรา ๘๙ วรรคหนึ่ง มาตรา ๙๐ มาตรา ๙๑ มาตรา ๙๒ มาตรา ๙๓ มาตรา ๙๔ วรรคหนึ่ง มาตรา ๙๕ มาตรา ๙๙ มาตรา ๑๒๗ มาตรา ๑๒๘ มาตรา ๑๓๐ หรือ ไม่ปฏิบัติตามประกาศที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดตามมาตรา ๑๕ วรรคสอง หรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๗๗ วรรคสอง หรือมาตรา ๙๖ วรรคสอง หรือไม่เคลื่อนย้ายรถตามมาตรา ๑๔๓ (๑) ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่พันบาท”

มาตรา ๒๒ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๑๕๓/๑ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

“มาตรา ๑๕๓/๑ ผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อสินค้าจ้างตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม มาตรา ๑๒๓/๒ หรือไม่มีการแจ้งเตือนหรือจัดให้มีการแจ้งเตือนตามมาตรา ๑๒๓/๓ ตามสมควร เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น จนเป็นเหตุให้คนโดยสารในรถนั้นได้รับอันตรายสาหัส ผู้ขับขี่ผู้นั้นต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้คนโดยสารในรถถึงแก่ความตาย ผู้ขับขี่ผู้นั้นต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

มาตรา ๒๓ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๕๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๔๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๑๕๔ ผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

(๑) ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรตามมาตรา ๑๓๘ วรรคหนึ่ง

(๒) ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบที่หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรกำหนดตามมาตรา ๑๓๘

(๓) ฝ่าฝืนคำสั่งให้หยุดรถของเจ้าพนักงานจราจรตามมาตรา ๑๔๒ วรรคหนึ่ง หรือมาตรา ๑๔๓ วรรคหนึ่ง

(๔) ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานสอบสวนตามมาตรา ๑๔๒ วรรคสอง ถ้าไม่เป็นความผิดที่กำหนดโทษไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้ ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่พันบาท”

มาตรา ๒๔ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๕๖ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๑๕๖ ผู้ขับขี่ผู้ใดขับรถในระหว่างถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามมาตรา ๑๔๒/๑ วรรคสาม หรือมาตรา ๑๔๒/๕ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

มาตรา ๒๕ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๑๕๖/๑ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

“มาตรา ๑๕๖/๑ ผู้ใดเปลี่ยนแปลง ย้าย ทำลาย ปิดบัง หรือกระทำให้เสียหาย ด้วยประการใด ๆ แก่เครื่องหมายแสดงคำสั่งห้ามการใช้รถตามมาตรา ๑๔๓/๑ (๑) หรือเครื่องหมายแสดงคำสั่งระงับการใช้รถชั่วคราวตามมาตรา ๑๔๓/๑ (๒) ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่พันบาท”

มาตรา ๒๖ ให้ยกเลิกอัตราโทษในมาตรา ๑๕๗ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๘) พ.ศ. ๒๕๕๑ และให้ใช้อัตราโทษต่อไปนี้แทน

มาตรา ๑๕๗ ... “ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงสี่พันบาท”

มาตรา ๒๗ ให้ยกเลิกอัตราโทษในมาตรา ๑๕๗/๑ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๕๐ และให้ใช้อัตราโทษต่อไปนี้แทน

มาตรา ๑๕๗/๑ วรรคหนึ่ง ... “ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่พันบาท”

มาตรา ๒๘ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๑๕๘/๑ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

“มาตรา ๑๕๘/๑ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๔๓ (๑) หรือ (๕) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ผู้ใดขับรถในลักษณะที่ไม่คำนึงถึงความปลอดภัยตามมาตรา ๔๓ (๘) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

มาตรา ๒๙ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๖๐ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๕๐ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๑๖๐ ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๗๘ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ในกรณีที่ศาลจะมีคำพิพากษาลงโทษผู้ขับขี่ในความผิดฐานขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้บุคคลอื่นถึงแก่ความตายหรือได้รับอันตรายสาหัสตามมาตรา ๒๙๑ หรือมาตรา ๓๐๐ แห่งประมวลกฎหมายอาญา หากปรากฏว่าผู้ขับขี่ไม่ให้การช่วยเหลือตามสมควรหรือไม่แสดงตัวต่อตำรวจ ณ สถานที่เกิดเหตุตามมาตรา ๗๘ วรรคหนึ่ง ให้ศาลพิพากษาเพิ่มโทษที่จะลงแก่ผู้นั้นอีกกึ่งหนึ่งของโทษที่ศาลกำหนดสำหรับความผิดนั้น”

มาตรา ๓๐ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๖๐ ทวิ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๑๖๐ ทวิ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๑๓๔ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสามสิบวัน แต่ไม่เกินหนึ่งร้อยแปดสิบวัน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๑๓๔/๑ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

มาตรา ๓๑ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๑๖๐ ทวิ/๑ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

“มาตรา ๑๖๐ ทวิ/๑ ในกรณีที่ศาลจะมีคำพิพากษาลงโทษผู้ขับขี่ในความผิดฐานขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้บุคคลอื่นถึงแก่ความตายหรือได้รับอันตรายสาหัสตามมาตรา ๒๙๑ หรือมาตรา ๓๐๐ แห่งประมวลกฎหมายอาญา และผู้ขับขี่ได้ขับรถโดยไม่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ หรือขับรถในระหว่างถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ หรือถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ ให้ศาลพิพากษาเพิ่มโทษที่จะลงแก่ผู้นั้นอีกกึ่งหนึ่งของโทษที่ศาลกำหนดสำหรับความผิดนั้น”

มาตรา ๓๒ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นวรรคห้าของมาตรา ๑๖๐ ตรี แห่งพระราชบัญญัติ
จราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

“ถ้าผู้กระทำความผิดตามวรรคหนึ่ง วรรคสอง วรรคสาม หรือวรรคสี่ เป็นการขับขี่
รถยนต์สาธารณะหรือรถจักรยานยนต์สาธารณะตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ หรือเป็นการขับขี่รถ
ที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อสินค้าตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษ
สูงกว่าที่กำหนดอีกหนึ่งในสาม”

มาตรา ๓๓ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๑๖๐ ตรี/๑ มาตรา ๑๖๐ ตรี/๒
และมาตรา ๑๖๐ ตรี/๓ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

“มาตรา ๑๖๐ ตรี/๑ ผู้ใดกระทำความผิดตามมาตรา ๑๖๐ ตรี วรรคหนึ่ง และ
ได้กระทำความผิดซ้ำอีกภายในสองปีนับแต่วันที่กระทำความผิดครั้งแรก ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน
สองปี และปรับตั้งแต่ห้าหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้น
มีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

มาตรา ๑๖๐ ตรี/๒ ผู้ใดกระทำความผิดตามมาตรา ๑๖๐ ตรี วรรคหนึ่ง
ถ้าผู้กระทำความผิดนั้นขับรถโดยไม่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ หรือถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่
ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษสูงกว่าที่กฎหมายกำหนดสำหรับความผิดนั้นอีกหนึ่งในสาม

หากกรณีการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่ง เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กาย
หรือจิตใจ อันตรายสาหัส หรือถึงแก่ความตาย ตามมาตรา ๑๖๐ ตรี วรรคสอง วรรคสาม หรือวรรคสี่
ให้ศาลพิพากษาเพิ่มโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดอีกกึ่งหนึ่งของโทษที่ศาลกำหนดสำหรับความผิดนั้น

มาตรา ๑๖๐ ตรี/๓ ผู้ใดกระทำความผิดตามมาตรา ๑๖๐ ตรี และได้กระทำ
ความผิดซ้ำอีกภายในสองปีนับแต่วันที่กระทำความผิดครั้งแรก ให้ศาลลงโทษจำคุกและปรับด้วยเสมอ
ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับกับผู้กระทำความผิดที่มีอายุไม่เกินสิบแปดปีในวันที่
กระทำความผิดครั้งหลัง”

มาตรา ๓๔ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๑๖๐ เบญจ แห่งพระราชบัญญัติจราจร
ทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

“มาตรา ๑๖๐ เบญจ ในกรณีที่มีการกระทำความผิดตามมาตรา ๑๓๔

(๑) หากผู้กระทำความผิดมีอายุต่ำกว่ายี่สิบปี เจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ฟ้องผู้ต้องหา
อาจมีคำร้องขอต่อศาลเพื่อให้ศาลพิจารณาวางข้อกำหนดให้บิดา มารดา หรือผู้ปกครอง ระวังผู้นั้น
ไม่ให้กระทำความผิดฐานแข่งรถในทางซ้ำอีก หากศาลเห็นสมควร ให้มีอำนาจวางข้อกำหนดให้บิดา
มารดา หรือผู้ปกครองระวังผู้นั้นไม่ให้กระทำความผิดฐานแข่งรถในทางซ้ำอีก ตลอดเวลาที่ศาลกำหนด
ซึ่งต้องไม่เกินสามปีและกำหนดจำนวนเงินตามที่เห็นสมควรซึ่งบิดา มารดา หรือผู้ปกครองจะต้อง
ชำระต่อศาลไม่เกินครั้งละห้าหมื่นบาท ในเมื่อผู้นั้นกระทำความผิดฐานแข่งรถในทางซ้ำอีก

ถ้าผู้นั้นอาศัยอยู่กับบุคคลอื่นนอกจากบิดา มารดา หรือผู้ปกครอง และศาลเห็นว่า
ไม่สมควรจะเรียกบิดา มารดา หรือผู้ปกครองมาวางข้อกำหนดตามวรรคหนึ่ง ศาลจะเรียกตัว
บุคคลที่ผู้นั้นอาศัยอยู่มาสอบถามว่า จะยอมรับข้อกำหนดที่บัญญัติไว้สำหรับบิดา มารดา หรือ
ผู้ปกครองดังกล่าวหรือไม่ก็ได้ ถ้าบุคคลที่ผู้นั้นอาศัยอยู่ยอมรับข้อกำหนดเช่นนั้น ก็ให้ศาลมีอำนาจ
วางข้อกำหนดดังกล่าว

ในกรณีที่ศาลวางข้อกำหนดตามวรรคหนึ่งหรือวรรคสอง ถ้าผู้นั้นกระทำความผิดฐานแข่งรถในทางซ้ำอีกภายในระยะเวลาในข้อกำหนดให้นำมาตรา ๗๗ แห่งประมวลกฎหมายอาญามาใช้บังคับโดยอนุโลม

(๒) หากผู้กระทำความผิดมีอายุตั้งแต่สิบแปดปีขึ้นไป เจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ฟ้องผู้ต้องหา อาจมีคำร้องขอต่อศาลเพื่อให้ศาลพิจารณาสั่งผู้กระทำความผิดดังกล่าวให้ทำทัณฑ์บน หากศาลเห็นสมควรจะสั่งให้ผู้กระทำความผิดทำทัณฑ์บน โดยกำหนดจำนวนเงินไม่เกินห้าหมื่นบาทว่าผู้นั้นจะไม่กระทำความผิดฐานแข่งรถในทางซ้ำอีก ตลอดเวลาที่ศาลกำหนดซึ่งต้องไม่เกินสองปี และจะสั่งให้มีประกันด้วยหรือไม่ก็ได้ ทั้งนี้ ถ้าผู้ทำทัณฑ์บนกระทำความผิดทัณฑ์บนให้นำมาตรา ๔๗ แห่งประมวลกฎหมายอาญามาใช้บังคับโดยอนุโลม”

มาตรา ๓๕ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๑๖๒/๑ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

“มาตรา ๑๖๒/๑ ในกรณีที่ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้ศาลแจ้งคำสั่งดังกล่าวให้นายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก แล้วแต่กรณี”

มาตรา ๓๖ มิให้นำบทบัญญัติตามมาตรา ๑๒๓ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ มาใช้บังคับกับการใช้รถยนต์ที่ไม่ต้องมีเข็มขัดนิรภัยเป็นเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบ ตามประกาศซึ่งออกตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๕ (๒) แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ และตามประกาศซึ่งออกตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๗๑ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

มาตรา ๓๗ บรรดาคำสั่งให้ซ่อมหรือแก้ไขรถตามมาตรา ๑๔๓ หรือคำสั่งระงับการใช้รถนั้นเป็นการชั่วคราวตามมาตรา ๑๔๓ ทวิ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ที่ออกไว้ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้คงมีผลใช้บังคับต่อไปจนสิ้นระยะเวลาตามคำสั่งนั้น แต่ต้องไม่เกินหกเดือนนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

มาตรา ๓๘ บรรดาคำสั่งของเจ้าหน้าที่ที่ได้ออกตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่มีผลใช้บังคับอยู่ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้มีผลดังต่อไปนี้

(๑) คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๒๒/๒๕๕๘ เรื่อง มาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการแข่งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในทางและการควบคุมสถานบริการหรือสถานประกอบการที่เปิดให้บริการในลักษณะที่คล้ายกับสถานบริการ ลงวันที่ ๒๒ กรกฎาคม พุทธศักราช ๒๕๕๘

(ก) คำสั่งเกี่ยวกับการเก็บรักษารถเป็นการชั่วคราว ตามข้อ ๑ วรรคสอง ให้มีผลบังคับได้ต่อไปตามคำสั่งดังกล่าว แต่ต้องไม่เกินสามสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

(ข) คำสั่งเกี่ยวกับการทำทัณฑ์บนหรือวางข้อกำหนด ไม่ว่าจะ เป็นกรณีที่มีการวางเงินประกันหรือไม่ ตามข้อ ๒ วรรคสอง ให้มีผลบังคับได้ต่อไปตามคำสั่งดังกล่าว แต่ต้องไม่เกินสองปีนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

(๒) คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๔๖/๒๕๕๘ เรื่อง มาตรการแก้ไข
ปัญหาอันเกิดจากการขับขี่ยานพาหนะ ลงวันที่ ๓๐ ธันวาคม พุทธศักราช ๒๕๕๘

(ก) คำสั่งเกี่ยวกับการเก็บรักษารถเป็นการชั่วคราว ตามข้อ ๑ วรรคสอง (๒)
ให้มีผลบังคับได้ต่อไปตามคำสั่งดังกล่าว แต่ต้องไม่เกินสามสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

(ข) คำสั่งเกี่ยวกับการยึดใบอนุญาตขับขี่ยานพาหนะ ตามข้อ ๑ วรรคสอง (๑) ให้มีผลบังคับได้
ต่อไปตามคำสั่งดังกล่าว แต่ต้องไม่เกินสามสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

(ค) คำสั่งเกี่ยวกับการอบรมความประพฤติของผู้ขับขี่ยานพาหนะ ตามข้อ ๑ วรรคสอง (๓)
ให้มีผลบังคับได้ต่อไปตามคำสั่งดังกล่าว แต่ต้องไม่เกินสิบห้าวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

(ง) คำสั่งพักใช้ใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางบกหรือคำสั่งปิดกิจการ
ขนส่งทางบกเป็นการชั่วคราว ตามข้อ ๓ ให้มีผลบังคับได้ต่อไปตามคำสั่งดังกล่าว แต่ต้องไม่เกิน
สิบห้าวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

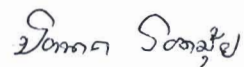
มาตรา ๓๙ บรรดาข้อบังคับ ข้อกำหนด ระเบียบ ประกาศ กฎ หรือคำสั่งใด
ที่ออกตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ที่ใช้บังคับอยู่ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้
ใช้บังคับ ให้ยังคงใช้บังคับได้ต่อไปเพียงเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก
พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ จนกว่าจะมีข้อบังคับ ข้อกำหนด ระเบียบ
ประกาศ กฎ หรือคำสั่งที่ออกตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดย
พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

มาตรา ๔๐ การออกข้อบังคับ ข้อกำหนด ระเบียบ ประกาศ กฎ หรือคำสั่ง
ตามมาตรา ๔๓ (๙) มาตรา ๔๓ ทวิ/๑ มาตรา ๑๒๓ มาตรา ๑๒๓/๑ มาตรา ๑๒๓/๓ มาตรา ๑๔๓ และ
มาตรา ๑๔๓/๑ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้
ให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งร้อยสี่สิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

มาตรา ๔๑ ให้นายกรัฐมนตรีรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

.....
.....

ถูกต้องตามมติของสภาผู้แทนราษฎร



(นางปิยะนาถ รัตมัย)

ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานพระราชบัญญัติและนิติ ๑

สำนักงานประชุม

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

บันทึกวิเคราะห์สรุป

สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้เสนอร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ต่อสภาผู้แทนราษฎร และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้จัดทำบันทึกวิเคราะห์สรุป สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติฯ ดังต่อไปนี้

๑. เหตุผลและความจำเป็นในการเสนอร่างพระราชบัญญัติ

โดยที่ในปัจจุบันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยมีสาเหตุส่วนหนึ่งมาจากการที่ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความปลอดภัยในการจราจรทางบก ประกอบกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานแล้ว บทบัญญัติบางประการแห่งพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวไม่เหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน สมควรปรับปรุงมาตรการกฎหมายเพื่อให้สอดคล้องกับสภาพข้อเท็จจริงในการใช้รถใช้ถนนได้อย่างปลอดภัยและให้การป้องกันการกระทำความผิดมีประสิทธิผลยิ่งขึ้น ทั้งในเรื่องการใช้ช่องเดินรถ ลักษณะความผิดในการขับรถ การตรวจสอบหรือทดสอบผู้ขับขี่ หน้าที่การใช้เข็มขัดนิรภัย การป้องกันการแข่งรถในทางโดยไม่ได้รับอนุญาต และการควบคุมการใช้รถที่มีสภาพไม่ถูกต้อง รวมทั้งปรับปรุงบทกำหนดโทษให้มีความเหมาะสม ซึ่งจะเป็นการลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและส่งเสริมให้เกิดความสะดวกและความปลอดภัยในการจราจรทางบก

๒. สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. มีสาระสำคัญ ดังต่อไปนี้

๒.๑ ยกเลิกคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ได้มีการนำหลักการมาเพิ่มเติมไว้ในร่างพระราชบัญญัตินี้แล้ว ดังนี้ (ร่างมาตรา ๓)

(๑) คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๒๒/๒๕๕๘ เรื่อง มาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาค่าครองชีพและการแข่งขันและรถจักรยานยนต์ในทางและการควบคุมสถานบริการหรือสถานประกอบการที่เปิดให้บริการในลักษณะที่คล้ายกับสถานบริการ ลงวันที่ ๒๒ กรกฎาคม พุทธศักราช ๒๕๕๘ เฉพาะข้อที่มีสาระเป็นการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก

(๒) คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๔๖/๒๕๕๘ เรื่อง มาตรการแก้ไขปัญหาค่าครองชีพจากการขยับยานพาหนะ ลงวันที่ ๓๐ ธันวาคม พุทธศักราช ๒๕๕๘

โดยในการยกเลิกคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติดังกล่าวข้างต้นได้กำหนดบทเฉพาะกาลเพื่อรองรับบรรดาคำสั่งของเจ้าหน้าที่ที่ออกตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๒๒/๒๕๕๘ฯ หรือคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๔๖/๒๕๕๘ฯ โดยให้ใช้ได้ต่อไปตามระยะเวลาที่ระบุในคำสั่ง แต่ต้องไม่เกินระยะเวลาที่ระบุไว้ในบทเฉพาะกาลดังกล่าว (ร่างมาตรา ๔๐)

๒.๒ ให้รถบรรทุก รถบรรทุกคนโดยสาร และรถจักรยานยนต์สามารถใช้ช่องเดินรถด้านขวาได้ในกรณีจำเป็น และแก้ไขเพิ่มเติมน้ำหนักของรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลที่ไม่ต้องใช้ช่องเดินรถด้านซ้ายสุดหรือใกล้เคียงกับช่องเดินรถประจำทาง จากหนึ่งพันหรือยี่สิบโลกรัม เป็นสองพันสองร้อยยี่สิบโลกรัม (ร่างมาตรา ๔ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๓๕)

๒.๓ ปรับปรุงลักษณะความผิดเกี่ยวกับการขับรถ โดยให้ความในมาตรา ๔๓ (๘) กำหนดเฉพาะความผิดกรณีการขับขี่ที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น และเพิ่มเติมอัตราโทษสำหรับความผิดดังกล่าวให้สูงขึ้น ส่วนการขับรถที่ก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ผู้อื่นได้แยกนำไปรวมกับเรื่องการขับรถในลักษณะกีดขวางการจราจร ในมาตรา ๔๓ (๓) เนื่องจากเป็นลักษณะความผิดที่ใกล้เคียงกัน (ร่างมาตรา ๕ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๔๓ และร่างมาตรา ๒๘ เพิ่มมาตรา ๑๕๘/๑)

๒.๔ ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจขอให้แพทย์ตรวจพิสูจน์ผู้ขับขี่หรือบุคคลที่อาจเป็นผู้ขับขี่ที่อยู่ในภาวะหมดสติหรือได้รับอันตรายแก่กายจนไม่อาจให้ความยินยอมในการตรวจสอบการมีสารเสพติดหรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท (ร่างมาตรา ๖ เพิ่มมาตรา ๔๓ ทวิ/๑) หรือการทดสอบความเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น (ร่างมาตรา ๑๒ เพิ่มมาตรา ๑๔๒ วรรคหก) ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายในการตรวจพิสูจน์ดังกล่าวให้สิ่งจ่ายจากงบประมาณตามระเบียบที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงการคลัง

๒.๕ ปรับปรุงหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการรื้อร่างกายด้วยเข็มชัตนิริภัย ดังนี้

(๑) กำหนดหน้าที่ของผู้ขับขี่และคนโดยสารให้ต้องรื้อร่างกายด้วยเข็มชัตนิริภัยตลอดเวลาในขณะที่ขับรถยนต์ โดยมีข้อยกเว้นไม่ต้องรื้อร่างกายด้วยเข็มชัตนิริภัยได้ในบางกรณี (ร่างมาตรา ๗ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๒๓)

(๒) กำหนดหลักเกณฑ์เพื่อควบคุมการโดยสารรถนั่งสองแถว รถบรรทุกคนโดยสารขนาดเล็กที่มีการจัดที่นั่งตามความยาวของรถ รถกระบะ รถกึ่งกระบะ หรือรถยนต์อื่นตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนด ให้มีความปลอดภัยยิ่งขึ้น โดยหากได้มีการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ในเรื่องการบรรทุกคนโดยสารและการใช้อัตราความเร็วตามที่กำหนดแล้ว ให้คนโดยสารที่อยู่ในรถนั้น นอกจากคนโดยสารที่นั่งแถวตอนหน้า ได้รับยกเว้นไม่ต้องรื้อร่างกายด้วยเข็มชัตนิริภัย (ร่างมาตรา ๘ เพิ่มมาตรา ๑๒๓/๑)

(๓) ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถยนต์ในขณะที่มีคนโดยสารนั่งแถวตอนหน้าเกินสองคน หรือคนโดยสารที่นั่งแถวตอนหน้าไม่ปฏิบัติหน้าที่เกี่ยวกับการรื้อร่างกายด้วยเข็มชัตนิริภัยตามที่กำหนด (ร่างมาตรา ๘ เพิ่มมาตรา ๑๒๓/๒)

(๔) กำหนดหน้าที่ของผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะหรือรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อสินจ้างต้องแจ้งเตือนให้คนโดยสารปฏิบัติหน้าที่เกี่ยวกับการรื้อร่างกายด้วยเข็มชัตนิริภัยทุกครั้งก่อนออกรถหรือก่อนการใช้เส้นทางตามสภาพของทางที่กำหนด (ร่างมาตรา ๘ เพิ่มมาตรา ๑๒๓/๓) ทั้งนี้ หากผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะหรือรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อสินจ้างไม่แจ้งเตือน และมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นเป็นเหตุให้คนโดยสารในรถได้รับอันตรายสาหัสหรือถึงแก่ความตาย ผู้ขับขี่นั้นต้องรับโทษตามที่กฎหมายกำหนดไว้ (ร่างมาตรา ๒๒ เพิ่มมาตรา ๑๕๓/๑)

(๕) กำหนดบทเฉพาะกาลเพื่อผ่อนผันให้รถบางประเภทหรือบางลักษณะที่ในปัจจุบันกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกไม่ได้บังคับให้ต้องติดตั้งเข็มชัตนิริภัยเป็นเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบสำหรับรถดังกล่าว ให้สามารถโดยสารรถนั้นโดยไม่ต้อง

ปฏิบัติตามบทบัญญัติเรื่องหน้าที่การรื้อร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยเป็นระยะเวลาสองปี โดยเจ้าของรถต้องนำรถไปติดตั้งเข็มขัดนิรภัยให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาดังกล่าว อย่างไรก็ตาม หากโครงสร้างของรถไม่ได้ออกแบบทางวิศวกรรมเพื่อรองรับการติดตั้งเข็มขัดนิรภัย เจ้าของรถก็สามารถขอรืบกเว้นจากนายทะเบียนได้ แต่ต้องใช้รถภายใต้เงื่อนไขตามที่กฎหมายกำหนดด้วย (ร่างมาตรา ๓๖ ถึงร่างมาตรา ๓๘)

๒.๖ ปรับปรุงมาตรการป้องกันการแข่งรถในทาง ดังนี้

(๑) กำหนดให้ผู้ที่รวมกลุ่มหรือมีว่สมกันในทาง พร้อมด้วยรถตั้งแต่ห้าคันขึ้นไป โดยมีการนัดหมายเพื่อแข่งรถในทาง หรือรถที่ใช้ในการรวมกลุ่มหรือมีว่สมกันมีการปรับแต่งรถให้มีสภาพไม่ถูกต้อง หรือมีพฤติกรรมอย่างหนึ่งอย่างใดอันแสดงให้เห็นว่าจะทำการแข่งรถในทาง ให้ถือว่า ผู้นั้นพยายามแข่งรถในทาง เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่า เป็นการกระทำเพื่อการอื่นหรือตนมิได้ร่วมหรือมีส่วนรู้เห็นว่าจะมีการแข่งรถในทาง (ร่างมาตรา ๙ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๓๔)

(๒) ปรับปรุงบทบัญญัติที่กำหนดความผิดฐานเป็นผู้จัด โฆษณา ประกาศ ชักชวน หรือดำเนินการด้วยวิธีการใดเพื่อให้มีการแข่งรถในทางโดยไม่ได้รับอนุญาต (ร่างมาตรา ๑๐ เพิ่มมาตรา ๑๓๔/๑) และกำหนดโทษสำหรับความผิดดังกล่าว (ร่างมาตรา ๓๐ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๖๐ ทวิ)

(๓) กำหนดให้ผู้รับดำเนินการปรับแต่งรถเพื่อนำไปสู่การแข่งรถในทาง ให้ถือว่า ผู้นั้นเป็นผู้สนับสนุนการแข่งรถในทาง เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่า ตนมิได้มีส่วนรู้เห็นหรือไม่มีเหตุอันควรรู้ว่าจะนำรถดังกล่าวไปใช้ในการแข่งรถในทาง (ร่างมาตรา ๑๐ เพิ่มมาตรา ๑๓๔/๒)

(๔) กำหนดมาตรการป้องกันการกระทำความผิดฐานแข่งรถในทาง เพื่อมิให้กระทำความผิดซ้ำอีก (ร่างมาตรา ๓๔ เพิ่มมาตรา ๑๖๐ เบญจ) ดังนี้

(๔.๑) กรณีผู้กระทำความผิดมีอายุไม่เกินยี่สิบปี ให้ศาลมีอำนาจวางข้อกำหนดให้บิดา มารดา หรือผู้ปกครองระวางผู้นั้นไม่ให้กระทำความผิดฐานแข่งรถในทางซ้ำอีก ตลอดเวลาที่ศาลกำหนดซึ่งต้องไม่เกินสามปีและกำหนดจำนวนเงินตามที่เห็นสมควรซึ่งบิดา มารดา หรือผู้ปกครองจะต้องชำระต่อศาลไม่เกินครั้งละห้าหมื่นบาท ในเมื่อผู้นั้นกระทำความผิดฐานแข่งรถในทางซ้ำอีก และให้นำมาตรา ๗๗ แห่งประมวลกฎหมายอาญามาใช้บังคับโดยอนุโลม

(๔.๒) กรณีผู้กระทำความผิดมีอายุตั้งแต่สิบแปดปีขึ้นไป ให้ศาลมีอำนาจสั่งให้ผู้กระทำความผิดทำทัณฑ์บน โดยกำหนดจำนวนเงินไม่เกินห้าหมื่นบาทว่าผู้นั้นจะไม่กระทำความผิดฐานแข่งรถในทางซ้ำอีก ทั้งนี้ ถ้าผู้ทำทัณฑ์บนกระทำผิดทัณฑ์บนให้นำมาตรา ๔๗ แห่งประมวลกฎหมายอาญามาใช้บังคับโดยอนุโลม

๒.๗ ปรับปรุงมาตรการควบคุมการใช้รถที่มีสภาพไม่ถูกต้อง ให้มีความชัดเจนและสอดคล้องกับข้อเท็จจริงยิ่งขึ้น ดังนี้

(๑) ในกรณีที่รถมีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงและหากให้ใช้รถต่อไปอาจเกิดอันตรายได้ ให้เจ้าพนักงานจราจรสั่งห้ามการใช้รถนั้นและผู้ขับขี่ต้องนำรถดังกล่าวให้พ้นทางเดินรถโดยเร็วที่สุด

(๒) ในกรณีที่รถมีสภาพไม่ถึงกับไม่ปลอดภัยในการใช้ ให้เจ้าพนักงานจราจรสั่งระงับการใช้รถเป็นการชั่วคราว เพื่อให้เจ้าของรถ ผู้ครอบครองรถ หรือผู้ขับขี่นำรถดังกล่าวไปซ่อมแซมหรือปรับปรุงให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด โดยในระหว่างระยะเวลาดังกล่าวให้ใช้รถได้ไปพลางก่อน

คำสั่งของเจ้าพนักงานจราจรตาม (๑) และ (๒) ให้ถือเป็นคำสั่งของนายทะเบียน ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และให้นำบทกำหนดโทษที่เกี่ยวข้องกับการฝ่าฝืนคำสั่งของนายทะเบียนมาใช้บังคับกับผู้ฝ่าฝืนคำสั่งด้วย (ร่างมาตรา ๑๓ แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา ๑๔๓) ทั้งนี้ ในการออกคำสั่งดังกล่าว ให้เจ้าพนักงานจราจรตีตแหน่งป้ายคำสั่งไว้ที่ตัวรถ ในลักษณะที่เห็นได้อย่างชัดเจน (ร่างมาตรา ๑๕ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๓ ทวิ) และเมื่อมีการซ่อมแซมหรือปรับปรุงแก้ไขรถและผ่านการตรวจสอบสภาพแล้ว ให้นายทะเบียนมีคำสั่งอนุญาตให้ใช้รถนั้นต่อไปได้ และให้ปลดป้ายคำสั่งดังกล่าว (ร่างมาตรา ๑๕ เพิ่มมาตรา ๑๔๓/๒ และร่างมาตรา ๑๖ ยกเลิกมาตรา ๑๔๔) รวมทั้งกำหนดโทษกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลง ย้าย ทำลาย ปิดบัง หรือกระทำ ให้เสียหายด้วยประการใด ๆ แก่แผ่นป้ายคำสั่งดังกล่าวด้วย (ร่างมาตรา ๒๕ เพิ่มมาตรา ๑๕๖/๑)

นอกจากนี้ ได้กำหนดบทเฉพาะกาลเพื่อรองรับคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร เกี่ยวกับการสั่งแก้ไขรถที่มีสภาพไม่ถูกต้องที่ออกตามมาตรา ๑๔๓ เดิม หรือมาตรา ๑๔๓ ทวิ เดิม ให้คำสั่งดังกล่าวใช้บังคับได้ต่อไปได้จนกว่าจะสิ้นระยะเวลาตามคำสั่งแต่ต้องไม่เกินหกเดือน (ร่างมาตรา ๓๙)

๒.๘ เพิ่มเติมให้ความผิดฐานขับรถในขณะที่ถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่เนื่องจาก หมดคะแนนความประพฤติในการขับรถ เป็นความผิดที่พนักงานสอบสวนไม่มีอำนาจเปรียบเทียบหรือ ว่ากล่าวตักเตือนได้ (ร่างมาตรา ๑๗ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๕ วรรคหนึ่ง)

๒.๙ ปรับปรุงบทกำหนดโทษ ดังนี้

(๑) ปรับปรุงเฉพาะอัตราโทษปรับสำหรับความผิดที่มีอัตราโทษไม่สูงกว่า ความผิดลหุโทษ (ร่างมาตรา ๑๘ ร่างมาตรา ๒๖ และร่างมาตรา ๒๗)

(๒) ปรับปรุงบทกำหนดโทษเพื่อให้สอดคล้องกับการแก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ โดยร่างพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๑๙ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๘ วรรคหนึ่ง ร่างมาตรา ๒๐ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๐ ร่างมาตรา ๒๑ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๒ และร่างมาตรา ๒๓ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๕๔)

(๓) เพิ่มเติมบทกำหนดโทษสำหรับความผิดฐานขับรถในขณะที่ถูกพักใช้ ใบอนุญาตขับขี่ตามมาตราการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถ (ร่างมาตรา ๒๔ แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา ๑๕๖)

(๔) ปรับปรุงบทกำหนดโทษสำหรับความผิดฐานขับรถก่อให้เกิดความเสียหาย แก่บุคคลหรือทรัพย์สินและไม่หยุดรถเพื่อให้ความช่วยเหลือตามสมควร โดยหากบุคคลอื่นนั้น ถึงแก่ความตายหรือได้รับอันตรายสาหัส และศาลจะมีคำพิพากษาลงโทษผู้ขับขี่ในความผิดฐานขับรถ โดยประมาทเป็นเหตุให้บุคคลอื่นถึงแก่ความตายหรือได้รับอันตรายสาหัสตามประมวลกฎหมายอาญา ถ้าปรากฏว่าผู้ขับขี่ไม่ให้การช่วยเหลือตามสมควรหรือไม่แสดงตัวต่อตำรวจ ณ สถานที่เกิดเหตุแล้ว ให้ศาลพิพากษาเพิ่มโทษที่จะลงแก่ผู้นั้นอีกกึ่งหนึ่งของโทษที่ศาลกำหนดสำหรับความผิดนั้น (ร่างมาตรา ๒๙ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๖๐)

(๕) เพิ่มโทษกรณีผู้ขับขี่ที่ขับรถโดยไม่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ หรือในระหว่างถูกสั่ง พักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ หรือถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ หากขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้บุคคลอื่น ถึงแก่ความตายหรือได้รับอันตรายสาหัสตามประมวลกฎหมายอาญาแล้ว ให้ศาลเพิ่มโทษที่จะลงแก่ ผู้นั้นอีกกึ่งหนึ่งของโทษที่ศาลกำหนดสำหรับความผิดนั้น (ร่างมาตรา ๓๑ เพิ่มมาตรา ๑๖๐ ทวิ/๑)

(๖) ปรับปรุงกำหนดโทษสำหรับความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ดังนี้

(๖.๑) กรณีผู้กระทำความผิดเป็นผู้ขับขี่รถสาธารณะหรือรถขนส่งผู้โดยสาร ต้องระวางโทษเพิ่มขึ้นให้สูงกว่าที่กำหนดอีกหนึ่งในสาม (ร่างมาตรา ๓๒ เพิ่มมาตรา ๑๖๐ ตีรวรรคห้า)

(๖.๒) กรณีเป็นการกระทำความผิดซ้ำภายในสองปีนับแต่วันที่กระทำความผิดครั้งแรก ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี และปรับตั้งแต่ ๑๐,๐๐๐ บาท ถึง ๔๐,๐๐๐ บาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ (ร่างมาตรา ๓๓ เพิ่มมาตรา ๑๖๐ ตีรี/๑) รวมทั้งมิให้ศาลรอกการกำหนดโทษหรือรอการลงโทษ เว้นแต่ผู้กระทำความผิดนั้นมีอายุไม่เกินสิบแปดปีในวันที่กระทำความผิดครั้งหลัง (ร่างมาตรา ๓๓ เพิ่มมาตรา ๑๖๐ ตีรี/๓)

(๖.๓) กรณีผู้กระทำความผิดเป็นการขับรถโดยไม่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ หรือใบอนุญาตขับขี่ถูกพักใช้หรือเพิกถอน ต้องระวางโทษสูงขึ้นอีกหนึ่งในสามของโทษที่กำหนดไว้ ทั้งนี้ หากกรณีดังกล่าวเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ อันตรายสาหัส หรือถึงแก่ความตาย ให้ศาลพิพากษาเพิ่มโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำอีกกึ่งหนึ่งของโทษที่ศาลกำหนดสำหรับความผิดนั้น (ร่างมาตรา ๓๓ เพิ่มมาตรา ๑๖๐ ตีรี/๒)

๒.๑๐ กำหนดให้ศาลแจ้งคำสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ อันเนื่องมาจากความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก ให้นายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก แล้วแต่กรณี เพื่อให้นายทะเบียนรับทราบคำสั่งดังกล่าวและดำเนินการตามกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป (ร่างมาตรา ๓๕ เพิ่มมาตรา ๑๖๒/๑)

๒.๑๑ กำหนดบทเฉพาะกาลเพื่อรองรับกฎหมายลำดับรองที่ออกตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๖๒ ที่ใช้บังคับอยู่ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ โดยให้ใช้บังคับได้ต่อไปเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้ง นอกจากนี้ ได้กำหนดบทเฉพาะกาลเพื่อเร่งรัดการออกกฎหมายลำดับรองตามหลักการใหม่ โดยให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๔๑ และร่างมาตรา ๔๒)

๒.๑๒ ให้นายกรัฐมนตรีเป็นผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๔๓)

๓. ประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับ

การแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก โดยมีสาระสำคัญในการปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกเพื่อให้มีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบันมากยิ่งขึ้น อาทิเช่น ลักษณะการขับรถที่ปลอดภัย การรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยของผู้ใช้รถ การตรวจหรือทดสอบของมีเมาหรือสารเสพติดของบุคคลที่อยู่ในภาวะหมดสติ หรือได้รับอันตรายแก่กาย การควบคุมการแข่งขันในทาง การควบคุมการใช้รถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง และการปรับปรุงบทกำหนดโทษเพื่อให้เป็นมาตรการที่ทำให้ผู้ขับขี่เกิดความเกรงกลัวในการกระทำความผิด โดยเฉพาะการกระทำความผิดซ้ำซากจนเป็นปัญหาทางสังคม เศรษฐกิจ และการบริหารงานของภาครัฐ ที่จะต้องมีงบประมาณและบุคลากรมาดำเนินการในส่วนของการเกิดอุบัติเหตุบนถนน ซึ่งการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายนี้จะส่งผลให้เกิดความปลอดภัยในการสัญจรและการจราจรทางบก อันเป็นการช่วยลดอุบัติเหตุทางถนน ตลอดจนเป็นการคุ้มครองสวัสดิภาพของประชาชนและผู้ที่ใช้รถใช้ถนนด้วย



“การตราพระราชบัญญัติของรัฐสภา”

“มาตรา ๘๑ ร่างพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญและร่างพระราชบัญญัติ จะตราขึ้นเป็นกฎหมายได้ก็แต่โดยคำแนะนำและยินยอมของรัฐสภา

ภายใต้บังคับมาตรา ๑๔๕ ร่างพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญและร่างพระราชบัญญัติ ที่ได้รับความเห็นชอบของรัฐสภาแล้ว ให้นายกรัฐมนตรีนำขึ้นทูลเกล้าทูลกระหม่อมถวายเพื่อพระมหากษัตริย์ทรงลงพระปรมาภิไธย และเมื่อประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับเป็นกฎหมายได้”

(บทบัญญัติรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐, มาตรา ๘๑)

ออกแบบโดย : สำนักการพิมพ์
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

๐ ๒๕๓๑ ๙๔๑๙, ๐ ๒๕๓๑ ๙๔๗๑ - ๒, ๐ ๒๕๓๑ ๙๔๗๕

