

รายงานฉบับสมบูรณ์

โครงการ การศึกษานโยบายที่เหมาะสมเพื่อลดภาระและเพิ่มศักยภาพของกรมคุมประพฤติ
จากคดีความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุรา



(สัญญาเลขที่ ACC5 61001)

โดย

รองศาสตราจารย์ ดร.จารุวรรณ ขำเพชร และคณะ

ได้รับทุนสนับสนุนโดย
โครงการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
มูลนิธิรณรงค์นโยบายถนนปลอดภัย (มนป.)
สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

รายงานฉบับสมบูรณ์

โครงการ การศึกษานโยบายที่เหมาะสมเพื่อลดภาระและเพิ่มศักยภาพของกรมคุมประพฤติ
จากคดีความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุรา



(สัญญาเลขที่ ACC5 61001)

โดย

- | | |
|---------------------------------------|----------------------------|
| 1. รองศาสตราจารย์ ดร. จารุวรรณ ขำเพชร | มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ |
| 2. อาจารย์อดิสร เสมรัมย์ | จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย |
| 3. อาจารย์พงษ์ศักดิ์ ขำเพชร | นักวิชาการอิสระ |

ได้รับทุนสนับสนุนโดย

โครงการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย (มนป.)
สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

บทคัดย่อ

การศึกษาเรื่อง การศึกษานโยบายที่เหมาะสมเพื่อลดภาระและเพิ่มศักยภาพของกรมคุมประพฤติจากคติความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุรา มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาแนวทางที่เหมาะสมของกรมคุมประพฤติในการคุมประพฤติและปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้กระทำความผิดกรณีดื่มแล้วขับ และเพื่อจัดทำแนวทางการดำเนินการและข้อเสนอแนะเชิงนโยบายต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการคุมประพฤติ โดยมีวิธีการศึกษาจากข้อมูลเอกสาร (Documentary research) การเก็บข้อมูลภาคสนาม (Field research) ข้อมูลเอกสารจากวรรณกรรม งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิด การดื่มสุราขณะขับรถและกฎหมายการลงโทษที่เกี่ยวข้อง ลักษณะงานของกรมคุมประพฤติ การเก็บข้อมูลภาคสนามโดยลงพื้นที่ในสำนักงานคุมประพฤติกรุงเทพมหานคร 2 สำนักงานคุมประพฤติจังหวัดปทุมธานี สาขาธัญบุรี และสำนักงานคุมประพฤติจังหวัดน่าน โดยการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ ผู้ถูกคุมประพฤติ อาสาสมัครคุมประพฤติ สำนักงานคุมประพฤติทุกแห่งทำงานตามกฎหมายที่กำหนดเพื่อลดภาระกระบวนการยุติธรรมในการนำผู้ต้องหาเข้าสู่เรือนจำ แต่ลักษณะเฉพาะในพื้นที่จังหวัดน่านที่มีแนวทางปฏิบัติที่ดี (Best practice) ในการดำเนินการกับผู้ถูกคุมประพฤติเชิงองค์รวม โดยร่วมกับโรงพยาบาลจังหวัดน่าน ตรวจสุขภาพผู้ถูกคุมประพฤติเพื่อกำกับและรักษาโรคที่จะเกิดจากการดื่มสุราและนำไปสู่อุบัติเหตุเมื่อขับขี่ยานพาหนะ

ผลการศึกษา พบว่า กรมคุมประพฤติมีบทบาทในการควบคุม สอดส่องและพินิจผู้กระทำความผิดให้ปรับเปลี่ยนพฤติกรรม สร้างความตระหนักและไม่กลับไปกระทำความผิดซ้ำอีก ทั้งนี้กรมคุมประพฤติมีภารกิจสำคัญในการแสวงหาข้อเท็จจริงก่อนศาลมีคำพิพากษา รอกำหนดโทษหรือรอกำหนดเงื่อนไขในการคุมประพฤติ ควบคุมกำกับให้ผู้ถูกคุมประพฤติที่ถูกศาลสั่งให้คุมประพฤติต้องถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด และภาระกิจในการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิด จากกรณีความผิดขับรถขณะเมาสุรานั้นพบว่าสถิติการเกิดอุบัติเหตุของประเทศไทยมีจำนวนมากเป็นอันดับ 2 ของโลก และสถิติประการหนึ่งเกิดจากการขับรถขณะเมาสุรา ข้อเสนอสำหรับกรมคุมประพฤติเพื่อลดภาระคือการจัดการเชิงระบบโดยปรับเปลี่ยนวิธีคิดไม่ให้มีการจัดการแบบแยกส่วนที่เป็นการลดทอนตามที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเคยกำหนด ไม่ว่าในเรื่องการบังคับใช้ (Enforcement) การจัดการวิศวกรรมบนท้องถนน (Engineering) การให้การศึกษา(Education) พฤติกรรมผู้ใช้(Road User Approach)โดยพิจารณาร่วมกับการดื่มสุราแล้วขับของประเทศญี่ปุ่นที่สามารถดำเนินการและลดจำนวนอุบัติเหตุได้ และข้อเสนอเชิงนโยบายคือ การปรับแก้กฎหมายในกระบวนการยุติธรรม การปฏิบัติตามกรอบทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนที่ประกอบด้วย 5 เสาหลัก ข้อเสนอแนะนโยบายทางสังคมคือการปรับเปลี่ยนกระบวนการคิดโดยเฉพาะกลุ่มเป้าหมายวัยรุ่นที่มีจำนวนอุบัติเหตุสูงสุด การใช้การสื่อสารทางสังคมผ่านกระบวนการการตลาดเพื่อสังคม (social marketing campaign)และการทำงานลักษณะภาคีเครือข่าย ปรับรูปแบบเพิ่มบทบาทของอาสาสมัครคุมประพฤติ หรือทำงานเชิงรุกตั้งโรงพยาบาลน่านที่เข้าถึงกลุ่มผู้ถูกคุมประพฤติและเหยื่อของผู้ถูกคุมประพฤติจากกรณีเมาแล้วขับ ทั้งนี้ข้อเสนอเชิงนโยบายต่อกรมคุมประพฤติ คือการติดตั้งระบบเทคโนโลยีติดตามตัว (GPS)การเพิ่มความหลากหลายในการลงโทษทั้งผู้ขายสุรา ผู้ดื่มและผู้ขับที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ การจัดทำแคมเปญระดับชาติอย่างต่อเนื่อง และการทำงานเชิงบูรณาการของหน่วยงานต่างๆ เพื่อลดภาระของกรมคุมประพฤติโดยให้กรมเป็นตัวกลาง (counselor) คัดกรองผู้กระทำความผิด และมีกระบวนการชุมชนเพื่อสร้างความเข้มแข็งระดับฐานราก

คำสำคัญ : คุมประพฤติ เมาแล้วขับ

กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาเรื่อง การศึกษานโยบายที่เหมาะสมเพื่อลดภาระและเพิ่มศักยภาพของกรมคุมประพฤติจากคดีความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุรา ได้รับการสนับสนุนจากโครงการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย (มนป.) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการเสริมสร้างสุขภาพ (สสส.) คณะผู้วิจัยขอขอบคุณกรมคุมประพฤติ และสำนักงานคุมประพฤติกรุงเทพมหานคร ปทุมธานี และน่าน โดย รองฯพยนต์ สินธุนาวา คุณนุสรวิมล วังษ์สุวรรณ คุณนงเยาว์ เขียวสะอาด ผอ.ชัยวัฒน์ รุ่งเล็ก ผอ.วรารุช คันทาเวช พนักงานคุมประพฤติ คุณกานต์สุดา สิงห์สาร ศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์ เครือข่ายการทำงานของจังหวัดน่าน นพ.พงศ์เทพ วงศ์วัชรไพบูลย์ อาสาสมัครคุมประพฤติทุกท่าน และอีกหลายภาคส่วนที่ทำให้การศึกษาสำเร็จลุล่วง

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยเรื่อง การศึกษาที่เหมาะสมที่ลดภาระและเพิ่มศักยภาพของกรมคุมประพฤติจากคติความผิดฐานซ้ำรถ ในขณะเมาสุรา สำเร็จได้ด้วยการเอื้อเฟื้อข้อมูลที่เป็นประโยชน์และความร่วมมือต่างๆของหลายๆท่าน ซึ่งให้การสนับสนุน คณะผู้วิจัยตั้งแต่เริ่มต้นงานวิจัยเสร็จสมบูรณ์

ขอขอบพระคุณ น.พ. ธนะพงศ์ จินวงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน นายพยนต์ สินธุ นาวา รองอธิบดีกรมคุมประพฤติ นายวรารุช คันธาเวช ผู้อำนวยการคุมประพฤติจังหวัดน่าน นางสาว กานต์สุดา สิงห์สาร พนักงานคุมประพฤติจังหวัดน่าน นายชัยวัฒน์ ร่วงเล็ก ผู้อำนวยการสำนักงานคุมประพฤติกรุงเทพมหานคร และนางนง เยาว์ เขียวสะอาด ผู้อำนวยการสำนักงานคุมประพฤติจังหวัดปทุมธานี สาขาธัญบุรี ที่ได้สละเวลาให้คำแนะนำ ความ คิดเห็นที่เป็นประโยชน์ในการทำวิจัย และสามารถนำมาใช้วิเคราะห์วางแผน รวมทั้งแผนงานต่างๆ ได้อย่างราบรื่นเพื่อให้ งานวิจัยฉบับนี้ถูกต้องและสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

สุดท้ายนี้ คุณค่าอันพึงมีจากงานวิจัยฉบับนี้ คณะผู้วิจัยขอมอบเป็นเครื่องบูชาพระคุณ บิดา มารดา ครูอาจารย์ ผู้ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้ และวางรากฐานการศึกษาแก่คณะผู้วิจัย

คณะผู้วิจัย

2562

สารบัญ

	หัวข้อ	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....		ก
Abstract.....		ข
กิตติกรรมประกาศ.....		ค
สารบัญ.....		ง
สารบัญภาพ.....		ช
สารบัญตาราง.....		ซ
สารบัญแผนภูมิ.....		ฅ
บทที่ 1 บทนำ.....		1
สถานการณ์อุบัติเหตุบนท้องถนน.....		1
วัตถุประสงค์.....		11
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....		11
ขอบเขตการวิจัย.....		11
วิธีการศึกษา.....		12
บทที่ 2 การทำงานของกรมคุมประพฤติกับคดีเมาแล้วขับ.....		13
สถานการณ์ความผิดจากคดีขับรถขณะเมาสุรา.....		13
ลักษณะการทำงานของกรมคุมประพฤติต่อผู้กระทำผิด.....		17
1. การสืบเสาะและพินิจ.....		17
2. การคุมและสอดส่อง.....		18
3. การแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิดในงานคุมประพฤติ.....		19
4. งานอาสาสมัครคุมประพฤติ.....		19
ลักษณะการดำเนินงานคุมประพฤติในพื้นที่.....		25
1. สำนักงานคุมประพฤติ จ.น่าน.....		21
2. สำนักงานคุมประพฤติ จ. ปทุมธานี.....		27
3. สำนักงานคุมประพฤติ กรุงเทพมหานคร 2 (ประจำศาลแขวงพระนครเหนือ).....		28

บทที่ 3 การทบทวนวรรณกรรม..... 30

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง..... 30

1. การศึกษามาตรการและการสร้างเครือข่ายความปลอดภัยทางถนน..... 30
2. การศึกษาพฤติกรรมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์..... 34
3. การศึกษากระบวนการยุติธรรมและการบังคับใช้กฎหมาย..... 37
 - กรณีในประเทศไทย..... 37
 - กรณีในต่างประเทศ..... 39

แนวคิดที่เกี่ยวข้อง..... 41

1. แนวคิดกระบวนการเชิงสมานฉันท์..... 41
2. แนวคิดทฤษฎี การแก้ไขผู้กระทำผิด..... 43
3. แนวคิดการจัดระเบียบทางสังคม..... 44

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง..... 45

- 1.ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 56..... 45
- 2.พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522..... 46
- 3.พระราชบัญญัติคุมประพฤติ พ.ศ.2559..... 47
- 4.พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ.2551..... 48
- 5.คำสั่งคณะกรรมการกฤษฎีกา (คสช.) ฉบับที่ 46/2558..... 49
- 6.แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (2560-2564)..... 49
- 7.คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.)..... 50
- 8.นโยบาย ยุทธศาสตร์ของสำนักงานกองทุนสร้างเสริมสุขภาพ พ.ศ.2555-2564..... 52

บทที่ 4 นโยบายที่เหมาะสมเพื่อลดภาระและเพิ่มประสิทธิภาพของกรมคุมประพฤติ..... 53

นโยบายที่เหมาะสมเพื่อลดภาระและเพิ่มประสิทธิภาพของกรมคุมประพฤติ..... 53

- กรณีเครื่องดื่มแอลกอฮอล์กับอุบัติเหตุของประเทศญี่ปุ่น..... 54
- กระบวนการยุติธรรมเชิงสมานฉันท์กับการแก้ไขปัญหามาแล้วซ้ำ..... 56
- ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อปรับเปลี่ยนกระบวนการทัศนในการแก้ไขปัญหามาแล้วซ้ำ..... 56
- ข้อเสนอเชิงนโยบายทางด้านกฎหมาย..... 57
 1. การปรับแก้กฎหมายในกระบวนการยุติธรรม..... 57
 - 1.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย..... 58
 - 1.2 การปรับปรุงการบังคับใช้กฎหมายให้เข้มงวด..... 58

1.3 การปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย.....	58
2. การปรับปรุงกระบวนการดำเนินงานคดี.....	60
3. การบังคับใช้กฎหมาย.....	60
ข้อเสนอเชิงนโยบายด้านสังคม.....	66
ข้อเสนอเชิงนโยบายการถอดบทเรียนที่สำเร็จและขยายผล.....	67
โดยตัวอย่างการถอดบทเรียนจากสำนักงานคุมประพฤติ จ.น่าน ร่วมกับโรงพยาบาลน่าน	
ข้อเสนอการทำงานลักษณะภาคีเครือข่าย.....	69
บทบาทหน้าที่ของอาสาสมัครคุมประพฤติ.....	70
ข้อเสนอเพื่อลดภาระและเพิ่มประสิทธิภาพของกรมคุมประพฤติ.....	73
บทที่ 5 บทสรุป.....	79
ข้อเสนอแนะ.....	91
บรรณานุกรม.....	85
บรรณานุกรม.....	85
ภาคผนวก (ประกอบด้วย)	
ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 56.....	90-91
พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522.....	92-139
พระราชบัญญัติคุมประพฤติ พ.ศ.2559.....	140-153
พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ.2551.....	154-169

สารบัญภาพ

	หัวข้อ	หน้า
ภาพที่ 1	เครือข่ายเหยื่อเมาแล้วขับ พบผู้ถูกคุมประพฤติ.....	23
ภาพที่ 2	การเยี่ยมบ้านผู้ป่วยจากการดื่มสุราทุกวัน.....	23
ภาพที่ 3	ผู้ถูกคุมประพฤติมารายงานตัวและเข้าร่วมกิจกรรม ณ โรงพยาบาลน่าน.....	23
ภาพที่ 4	อาสาสมัครคุมประพฤติ จังหวัดน่าน.....	24
ภาพที่ 5	ขณะสัมภาษณ์ผู้ถูกคุมประพฤติกติเมาแล้วขับรายงานตัวต่อสำนักงานคุมประพฤติ จังหวัดปทุมธานี.....	26
ภาพที่ 6	อาสาสมัครคุมประพฤติ จังหวัดปทุมธานี.....	27
ภาพที่ 7	การสัมภาษณ์ผู้อำนวยการสำนักงานคุมประพฤติกรุงเทพมหานคร2.....	28
ภาพที่ 8	ปัจจัยเสี่ยง 5 อันดับแรก ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนถนนทั่วโลก.....	60
ภาพที่ 9	อุบัติเหตุบนท้องถนนในประเทศญี่ปุ่น ก่อนการเกิดมาตรการสร้างวินัยจราจร.....	71
ภาพที่ 10	การประชุม World Congress on Probation ครั้งที่ 4 ณ ซิดนีย์.....	71
ภาพที่ 11	การประชุมอาสาสมัครกรมคุมประพฤติครั้งที่2 ณ ประเทศญี่ปุ่น.....	72
ภาพที่ 12-13	การรณรงค์งดเหล้าณจังหวัดน่าน.....	75
ภาพที่ 14	แคมเปญรณรงค์การเมาไม่ขับประเทศเยอรมัน.....	77

สารบัญตาราง

หัวข้อ

หน้า

ตารางที่ 1	แสดงสถิติการเกิดอุบัติเหตุ เทศกาลปีใหม่ ปี 2562.....	2
ตารางที่ 2	แสดงสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2559-2562	2
ตารางที่ 3	แสดงสถิติการเกิดอุบัติเหตุ ช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2560-2562.....	2
ตารางที่ 4	แสดงสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี2560 – 2562.....	3
ตารางที่ 5	แสดงสถิติผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วประเทศ ปี 2562.....	3
ตารางที่ 6	แสดงข้อมูลมูลค่าจากอุบัติเหตุทางถนน.....	4
ตารางที่ 7	แสดงยอดขายสุรขายดีติดอันดับโลก	7
ตารางที่ 8	แสดงผู้ถูกคุมประพฤติจากสำนักงานคุมประพฤติทั่วประเทศ ปี 2560-2562.....	8
ตารางที่ 9	แสดงสถิติควบคุมและสอดส่องฐานความผิดพระราชบัญญัติการจราจรทางบก..... ของสำนักงานคุมประพฤติทั่วประเทศ ปีงบประมาณ 2557 – 2561	16
ตารางที่ 10	แสดงอัตรากำลังอยู่จริงข้าราชการ พนักงานราชการ ลูกจ้างประจำ และลูกจ้างชั่วคราว.....	20
ตารางที่ 11	แสดงจำนวนศูนย์ประสานงานอาสาสมัครคุมประพฤติ ประจำปี2561.....	21
ตารางที่ 12	แสดงสถิติคดีที่ศาลมีคำพิพากษาคุมประพฤติในคดีเมาแล้วขับ ที่จัดให้เข้าร่วมโครงการฯ..... ปี 2559 – 2561	22
ตารางที่ 13	แสดงสถิติอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี2562 ในจังหวัดน่าน.....	24
ตารางที่ 14	แสดงสถิติอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี2562 ในจังหวัดปทุมธานี.....	27
ตารางที่ 15	แสดงการสรุปกิจกรรมภายใต้กรอบทศวรรษความปลอดภัยทางถนน 5 เสาหลัก.....	64
ตารางที่ 16	แสดงนวัตกรรมเชิงนโยบายแบบบูรณาการของ..... กรมคุมประพฤติเพื่อแก้ไขปัญหาคดีเมาแล้วขับ	76

สารบัญแผนภูมิ

	หัวข้อ	หน้า
แผนภูมิที่ 1	สถิติผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วประเทศ ปี 2562.....	4
แผนภูมิที่ 2	สถิติประชากรไทยกับการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์.....	6
แผนภูมิที่ 3	พฤติกรรมการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ปี 2557.....	6
แผนภูมิที่ 4	แอลกอฮอล์ที่คนไทยนิยมดื่ม ปี 2557.....	7
แผนภูมิที่ 5	สถิติการควบคุมประพวติทั้งผู้ใหญ่และเด็ก ปี 2549-2553.....	14
แผนภูมิที่ 6	สถิติการควบคุมประพวติทั้งผู้ใหญ่และเด็ก ปี 2554-2557.....	15
แผนภูมิที่ 7	สถิติการควบคุมประพวติทั้งผู้ใหญ่และเด็ก ปี 2558-2561.....	15
แผนภูมิที่ 8	เปรียบเทียบปริมาณคดีเมาแล้วขับ ปี 2555-2560.....	16
แผนภูมิที่ 9	แสดงสถิติคดีดื่มแล้วขับและการขับขี่ประมาท ถูกจับกุมพฤติกรรม.....	17
	ช่วงเทศกาลปีใหม่ ปี2562	
แผนภูมิที่ 10	มาตรการที่จะช่วยลดอุบัติเหตุทางถนน.....	63
แผนภูมิที่ 11	การบังคับใช้กฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนน ที่มีประสิทธิภาพ.....	63

รายงานฉบับสมบูรณ์

โครงการ การศึกษานโยบายที่เหมาะสมเพื่อลดภาระและเพิ่มศักยภาพของกรมคุมประพฤติ
จากคดีความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุรา



(สัญญาเลขที่ ACC5 61001)

โดย

รองศาสตราจารย์ ดร.จารุวรรณ ขำเพชร และคณะ

ได้รับทุนสนับสนุนโดย
โครงการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
มูลนิธิรณรงค์นโยบายถนนปลอดภัย (มนป.)
สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

รายงานฉบับสมบูรณ์

โครงการ การศึกษานโยบายที่เหมาะสมเพื่อลดภาระและเพิ่มศักยภาพของกรมคุมประพฤติ
จากคดีความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุรา



(สัญญาเลขที่ ACC5 61001)

โดย

- | | |
|---------------------------------------|----------------------------|
| 1. รองศาสตราจารย์ ดร. จารุวรรณ ขำเพชร | มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ |
| 2. อาจารย์อดิสร เสมรัมย์ | จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย |
| 3. อาจารย์พงษ์ศักดิ์ ขำเพชร | นักวิชาการอิสระ |

ได้รับทุนสนับสนุนโดย

โครงการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย (มนป.)
สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

บทที่ 2

การทำงานของกรมคุมประพฤติกับคดีเมาแล้วขับ

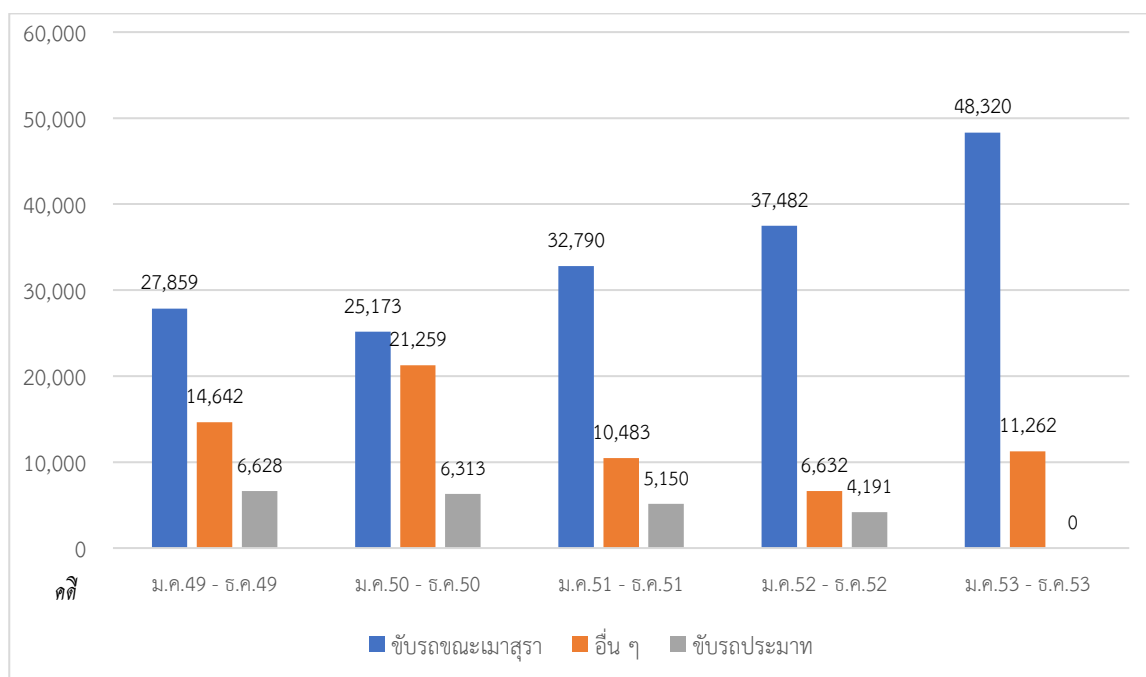
สถานการณ์ความผิดจากคดีขับรถขณะเมาสุรา

การคุมประพฤติเป็นที่ทราบกันว่าเป็นกลไกที่ใช้ในการกำกับดูแลเพื่อใช้ในการลงโทษตามกระบวนการยุติธรรมทางอาญา เป็นการปล่อยตัวผู้กระทำความผิดที่ถูกตัดสินเข้าสู่ชุมชนภายใต้ข้อกำหนดและเงื่อนไข โดยเงื่อนไขอาจแตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับลักษณะความผิด หรือลักษณะอาชญากรรมของผู้กระทำความผิด ได้แก่ พฤติการณ์แห่งคดี มูลเหตุจูงใจความเสียหายและการบรรเทาผลร้ายและตัวผู้ทำความผิด ทั้งนี้การคุมประพฤติมีความแตกต่างจากการพิจารณาให้ได้รับโทษจากการจำคุก ความผิดทางอาญาอย่างหนึ่งที่มีจะถูกลงโทษตามกระบวนการยุติธรรมทางอาญา คือบุคคลที่ถูกตัดสินจากทางศาลว่าขับรถขณะเมาสุรา และจะถูกสั่งให้เข้ากระบวนการคุมประพฤติ จึงกลายเป็นภาระของกรมคุมประพฤติที่มีมากขึ้น ดังเช่น ชาวที่หนึ่งกรณีโด่งดังในปัจจุบันคงจะไม่พ้นกรณีของเพื่อนโซคซึ่งเกิดจากอริบตีผู้พิพากษาศาลอาญาท่านหนึ่งได้ขับรถขณะเมาสุราและไม่ให้ตำรวจตรวจ จึงมีคลิปเผยแพร่ออกมาทำให้ตำรวจชั้นผู้น้อยมีข้อถกเถียงกัน จนกระทั่งปรากฏออกมาเป็นคลิปที่เผยแพร่ออกมาสู่ทางโลกออนไลน์ และข้อโต้เถียงในวงกว้างสิ่งที่สงสัยคือหากอริบตีผู้พิพากษาศาลอาญาท่านนั้นมีได้กระทำความผิดและยินยอมให้ตรวจโดยไม่กล่าวถึงเพื่อนผู้กำกับท่านหนึ่งคือ พ.ต.ท.โซคตี รักษ์วัฒน์พงษ์ ผู้กำกับ สภ.ทุ่งใหญ่ จังหวัดนครศรีธรรมราชที่ถูกอริบตีผู้พิพากษาระบุว่าเป็น "ผมเพื่อนโซค" อีกกรณีหนึ่งคือชาวที่โด่งดังไม่แพ้กันแต่เกิดก่อนกรณีผมเพื่อนโซคสักกระยะหนึ่ง คือเกิดเมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม พ.ศ.2562 ชาวเสียเมาซึ่งเบนซ์ชนรถรองผู้กำกับกองปราบเสียชีวิตพร้อมภรรยาจากการรับแจ้งเหตุของสน. ศาลาแดงว่าเกิดอุบัติเหตุรถชนกันมีผู้เสียชีวิตติดอยู่ภายในรถและพบว่าผู้ที่เสียชีวิตคือพันตำรวจโทจตุพร งามสุวิชชากุล อายุ 49 ปี ในตำแหน่งรองผู้กำกับ(สอบสวน) กองกำกับการ 2 กองปราบปราม เสียชีวิต และยังพบกับภรรยาของผู้เสียชีวิตและต่อมาได้เสียชีวิตตามคือนางนุชนาถ งามสุวิชชากุล อายุ 44 ปีและผู้บาดเจ็บคือบุตรสาวนางสาวพิชญา งามสุวิชชา ตรวจสอบจุดที่เกิดเหตุ พบว่าบุคคลที่ขับรถเบนซ์ที่ไปเกิดอุบัติเหตุคือนายสมชาย เวโรจน์พิพัฒน์ อายุ 57 ปี เป็นผู้บริหารระดับสูงของบริษัท ไทยคาร์บอนแอนด์กราฟไฟต์ จำกัด ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับการผลิตและจำหน่ายอะไหล่รถยนต์แต่อยู่ในสภาพคล้ายคนเมา พุดจาไม่รู้เรื่องและเมื่อนำไปควบคุมตัวที่สน.ศาลาแดงและตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์จึงพบปริมาณแอลกอฮอล์สูงถึง 260 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์และผู้ขับชื้ออยู่ในอาการมึนเมา ชาวดังกล่าวเป็นชาวโด่งดังในเรื่องของการเกิดอุบัติเหตุจนกระทั่งมีผู้เสียชีวิตและทำให้บุตรสาวกลายเป็นเด็กกำพร้าเนื่องจากกรณีเมาแล้วขับ

กรมคุมประพฤติดีมีบทบาทสำคัญในการควบคุม สอดส่อง และพินิจ ผู้กระทำความผิดได้ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมสร้างความตระหนักและไม่กลับไปกระทำความผิดซ้ำอีก มีภารกิจที่ดำเนินการ 2 ภารกิจ คือ 1). การแสวงหาข้อเท็จจริงก่อนศาลมีคำพิพากษาโดยพนักงานคุมประพฤติมีการจัดทำรายงานและเสนอความเห็นต่อศาลเพื่อประกอบการอุทธรณ์พินิจในการพิพากษาคดี รอการกำหนดโทษหรือรอการลงโทษและหรือกำหนดเงื่อนไขในการคุมประพฤติ เพื่อเสนอศาลให้พิพากษา โดยศาลจะตัดสินได้สอดคล้องกับทางกรมคุมประพฤติ การเสนอความเห็นของผู้คุมประพฤติจะเสนอความเห็นเพื่อที่จะคัดกรองคนที่มีความเสี่ยงต่ำเพื่อคืนสู่สังคม ผู้ที่มีความเสี่ยงต่ำโอกาสในการกระทำความผิดก็จะน้อย ส่วนคนที่มีความเสี่ยงสูงจะเสนอต่อศาลว่า การคุมประพฤติมีความเสี่ยงและมีวิธีการความเหมาะสมในการสร้างความปลอดภัยในสังคม โดยอาจจะใช้วิธีการลงอาญาหรือการลงโทษ (อาจจะใช้กับจำเลยบางคน) 2). การคุมประพฤติในกรณีที่ศาลมีคำพิพากษา มีคำสั่ง กำหนดเงื่อนไขเพื่อคุมความประพฤติไว้ ตามมาตรา 56 แห่ง

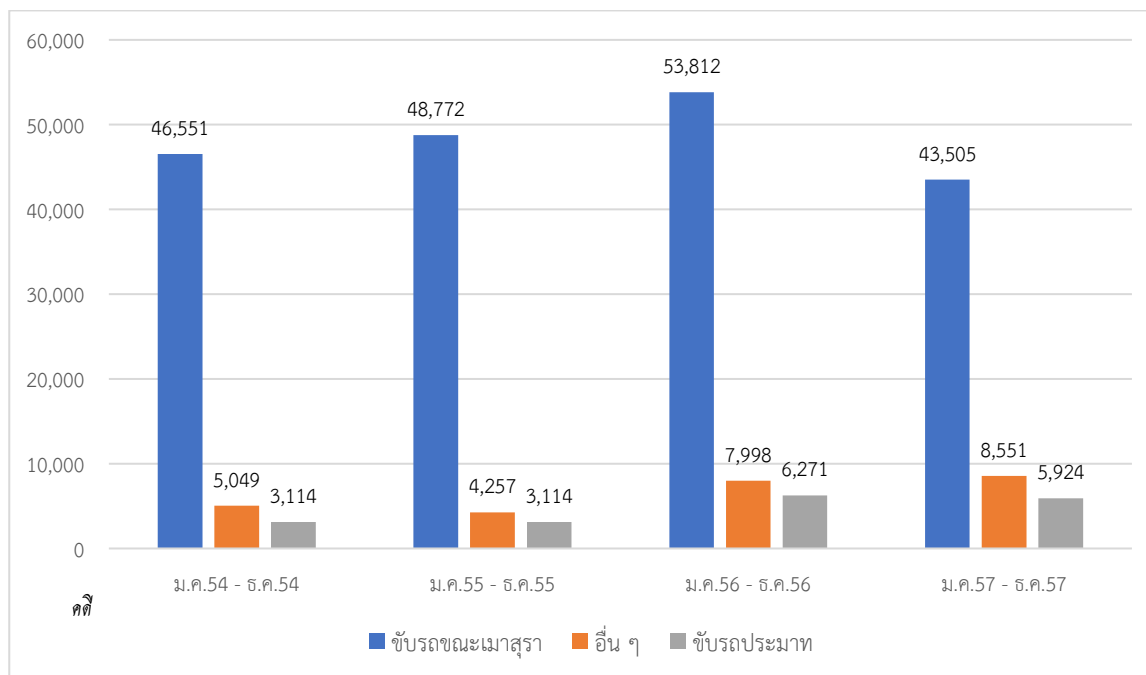
ประมวลกฎหมายอาญา ฉะนั้นหมายความว่าจำเลยที่มีสถานะผู้ถูกคุมความประพฤตินั้น ต้องถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด ถ้าไม่ปฏิบัติถือว่าผิดเงื่อนไข การผิดเงื่อนไขศาลก็จะพิจารณาให้จำคุก เช่น คดีเมาซัป ซึ่งโดยส่วนใหญ่ศาลจะพิจารณากำหนดโทษไว้ จำคุก 2 เดือน ปรับ 2 หมื่นบาท แล้วก็รอการลงโทษไว้ 2 ปี คุมความประพฤติไว้ 1 ปี โดยใน 1 ปี ให้เข้ามารับการรายงานตัวและอบรมไม่น้อยกว่า 4 ครั้ง ทำงานบริการสังคม 24 ชั่วโมง และติด EM 15 วัน โดยจำเลยจะต้องปฏิบัติตามที่ศาลสั่งอย่างเคร่งครัด ซึ่งที่กล่าวมาเรียกว่า การบังคับใช้กฎหมายหรือเรียกว่าการคุมการประพฤติ และสอดส่อง (Super Vision) 3). การแก้ไขฟื้นฟู สาเหตุหรือแรงจูงใจที่ทำให้ผู้กระทำความผิดกระทำความผิด บุคคลมีปัจจัยที่ทำให้ตัดสินใจทำผิด มีความจำเป็นอะไร เช่น ต้องการความรักความอบอุ่น แต่ที่ไม่มีโอกาสที่จะแสดงกับใคร เลยแสดงออกมาอีกพฤติกรรมหนึ่งแสดงออกมาในรูปแบบพฤติกรรมก้าวร้าว บางคนไม่มีอาชีพประกอบเป็นกิจจะลักษณะ เหตุผลบางคนไม่ได้รับโอกาสอันเนื่องมาจากเขาเคยต้องโทษมาก่อนหรือติดยาเสพติด สิ่งเหล่านี้กรมคุมประพฤติ เรียกว่า Need ความต้องการ ความจำเป็นที่จะต้องแก้ไขและฟื้นฟูต่อไป ดังนั้นพนักงานจึงทำหน้าที่ในการจำแนกคนกลุ่มใดจะได้รับการอบรมลักษณะแบบใด ใช้กระบวนการพัฒนาที่เหมาะสม การแก้ไขและฟื้นฟูนี้มีเป้าหมายเพื่อให้ผู้ถูกคุมประพฤติเป็นบุคคลที่มีโอกาสในสังคม ในปัจจุบันสถิติสำนักงานคุมประพฤติทั่วประเทศพบว่า นับตั้งแต่ปีงบประมาณ 2557 – 2561 คดีความผิดพระราชบัญญัติการจราจรทางบกมีอัตราที่สูงขึ้นทุกปี

แผนภูมิที่ 5 สถิติการคุมประพฤติทั้งผู้ใหญ่และเด็ก ปี 2549-2553



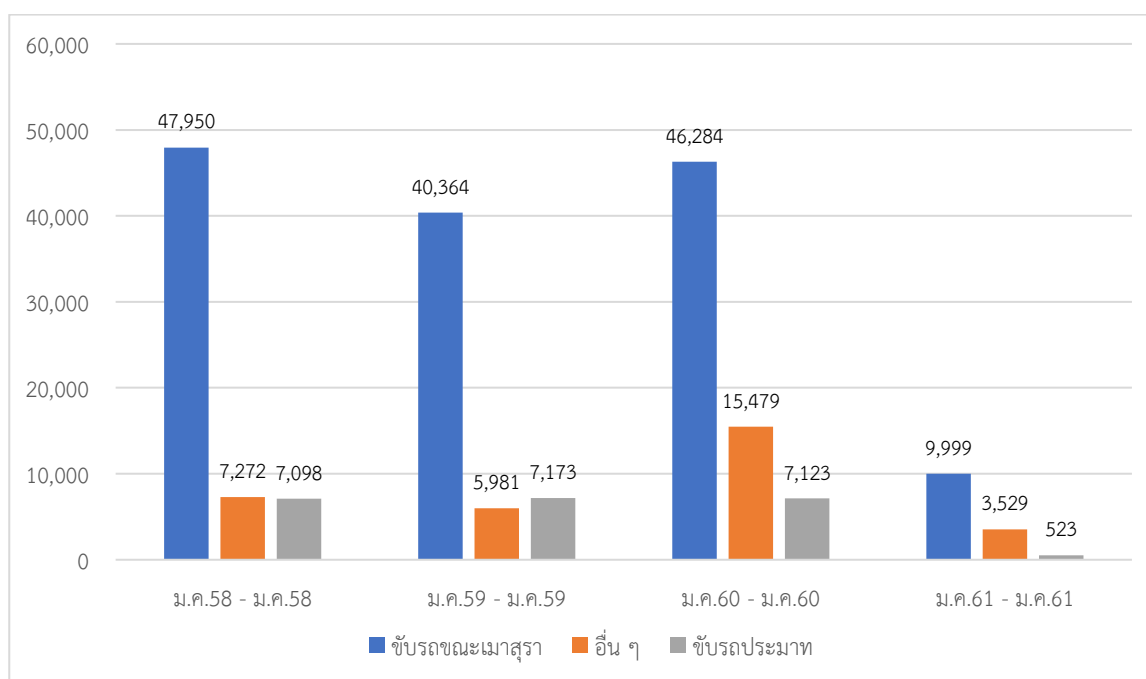
ที่มา : กรมคุมประพฤติ

แผนภูมิที่ 6 สถิติการควบคุมประพตติทั้งผู้ใหญ่และเด็ก ปี 2554-2557



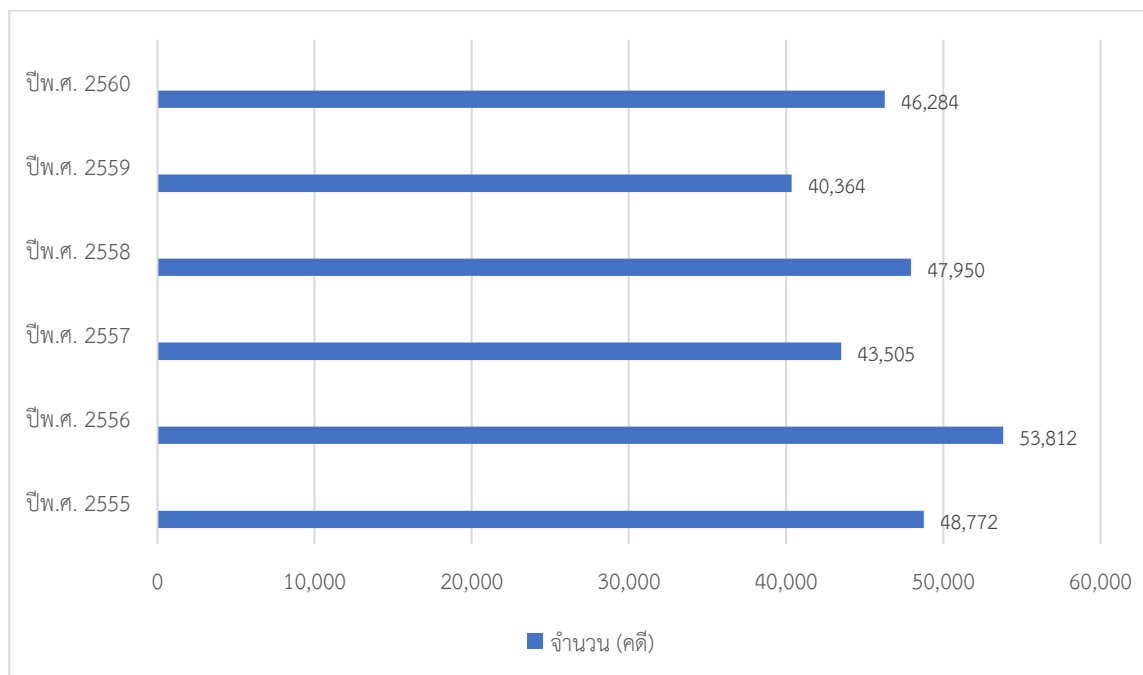
ที่มา : กรมคุมประพตติ

แผนภูมิที่ 7 สถิติการควบคุมประพตติทั้งผู้ใหญ่และเด็ก ปี 2558-2561



ที่มา : กรมคุมประพตติ

แผนภูมิที่ 8 เปรียบเทียบปริมาณคดีเมาแล้วขับ ปี 2555-2560



ที่มา : กรมคุมประพฤติ

ตารางที่ 9 แสดงสถิติควบคุมและสอดส่องฐานความผิดพระราชบัญญัติการจราจรทางบก ของสำนักงานคุมประพฤติทั่วประเทศ ปีงบประมาณ 2557 – 2561

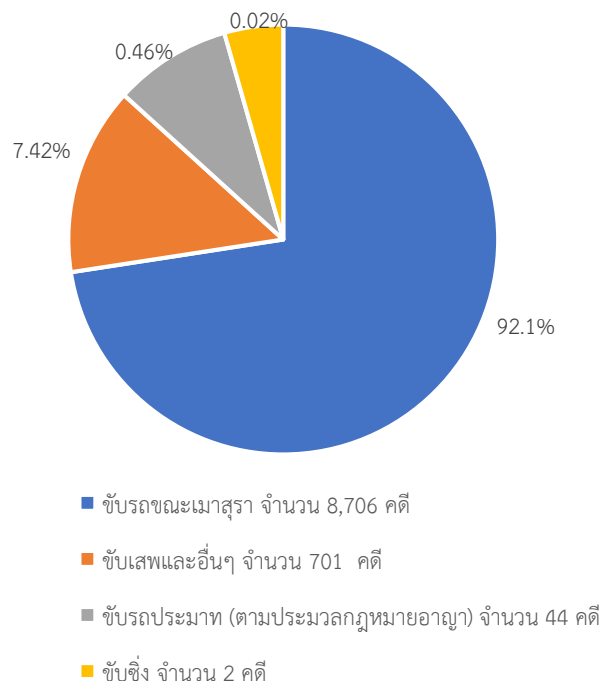
ปี	คุมประพฤติ ผู้ใหญ่	พักการ ลงโทษ	ลดวัน ต้องโทษ	เด็กและ เยาวชน	รวม
2557	52,377	7	26	864	53,274
2558	55,712	8	6	602	56,328
2559	47,155	-	7	429	47,591
2560	51,858	-	-	228	52,086
2561	61,299	-	3	134	61,436

ที่มา : ระบบสารสนเทศ กรมคุมประพฤติ

และมีสถิติคดีของกรมคุมประพฤติที่เพิ่มขึ้น ในปี พ.ศ. 2562 ที่ ศาลสั่งคุมประพฤติ ในช่วงเทศกาลปีใหม่ พบว่า มีจำนวนเพิ่มขึ้นถึง 2,776 คดี คิดเป็นร้อยละ 41.58 จังหวัดที่มีสถิติสูงสุด 3 อันดับ ได้แก่ กรุงเทพมหานคร จำนวน 567 คดี จังหวัดมหาสารคาม จำนวน 565 คดี จังหวัดสกลนคร จำนวน 544 คดี โดยส่วนใหญ่ศาลจะกำหนดเงื่อนไขคุมความประพฤติ 1 ปี รายงานตัวต่อพนักงานคุมประพฤติ 4 ครั้ง ทำงานบริการสังคม 24 ชั่วโมง และ

เงื่อนไขอื่น ๆ เช่น อบรมระเบียบวินัยจราจร ห้ามเกี่ยวข้องกับยาเสพติด ห้ามออกจากบ้านตามช่วงเวลาดำหนดโดยใช้ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ (EM) ติดตามตัว (กรมคุมประพฤติ, 2562)

แผนภูมิที่ 9 แสดงสถิติคดีชั่วคราวและคดีชั่วคราวประเภทที่ศาลสั่งคุมประพฤติ ช่วงเทศกาลปีใหม่ ปี 2562



ที่มา : กรมคุมประพฤติ 2562

ลักษณะการทำงานของกรมคุมประพฤติต่อผู้กระทำผิด

การคุมประพฤติ (Probation) คือระบบการคุมประพฤติซึ่งเกิดจากการคัดกรองแสวงหาข้อเท็จจริงก่อนมีคำพิพากษาไปจนถึงการคุมความประพฤติ ส่วนการคุมความประพฤติ (Supervision) คือการควบคุมและสอดส่องให้ผู้กระทำผิดปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กฎหมายกำหนด คือการปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดตามแนวทาง การลงโทษ เพื่อให้โอกาสผู้กระทำผิดได้แก้ไขและฟื้นฟู โดยไม่ถูกควบคุมตัว กรมคุมประพฤติเป็นหน่วยงานที่มีบทบาทหน้าที่ในการดำเนินงานสืบเสาะ พินิจ ควบคุม สอดส่อง แก้ไขฟื้นฟู และสงเคราะห์ผู้กระทำผิดหรือผู้ถูกคุมประพฤติ เพื่อช่วยเหลือผู้ถูกคุมประพฤติ ในการแก้ไขพฤติกรรมให้ดำรงอยู่ในสังคมอย่างปกติสุข และลดการกระทำผิดซ้ำของผู้ถูกคุมประพฤติ โดยกรมคุมประพฤตินี้มีภารกิจในความรับผิดชอบ โดยแบ่งลักษณะการดำเนินงาน ดังนี้

1. การสืบเสาะและพินิจ

การแสวงหาข้อเท็จจริง สามารถแบ่งการดำเนินงานตามกลุ่มผู้กระทำผิดได้ คือ

การสืบเสาะและพินิจผู้กระทำผิดที่เป็นผู้ใหญ่

การสืบเสาะเพื่อพิจารณาข้อเท็จจริง พร้อมความเห็นของศาลใช้ประกอบการพิจารณาพิพากษาคดี ในการกำหนดมาตรการที่เหมาะสมต่อจำเลยเป็นรายบุคคล ซึ่งหลักการพิจารณาที่ควรคำนึงคือความปลอดภัยและ แนวโน้มในการปรับปรุงความประพฤติ อีกทั้งให้การดูแลช่วยเหลือเยียวยาผู้เสียหายตามหลักความยุติธรรมเชิง สมานฉันท์

การสืบเสาะข้อเท็จจริงผู้ได้รับการพักโทษหรือลดวันต้องโทษ

การแสวงหาข้อเท็จจริงและหลักฐานของผู้ถูกคุมประพฤติก่อนการปล่อยคุมประพฤติ โดยผู้ถูกคุม ประพฤติสามารถแก้ไขฟื้นฟูพฤติกรรมที่ไม่เป็นอันตรายต่อสังคม และเสนอต่อคณะกรรมการพักการลงโทษและลดวัน ต้องโทษพิจารณาก่อนอนุมัติปล่อยการคุมประพฤติ

ในปี 2560 พบว่า การดำเนินงานด้านการสืบเสาะและพินิจ มีคดีทั้งสิ้น 90,619 คดี จำแนกเป็นคุม ประพฤติผู้ใหญ่ 45,812 คดี ผู้ถูกพักการลงโทษ 20,527 คดีและผู้ที่ได้รับการลดวันต้องโทษ 24,280 คดี

2. การควบคุมและสอดส่อง

การควบคุมและสอดส่องผู้กระทำผิดที่เป็นผู้ใหญ่

บทบาทการ ควบคุม และสอดส่องเพื่อให้ผู้ถูกคุมประพฤติแก้ไขฟื้นฟูพฤติกรรม ด้วยการให้ ความช่วยเหลือผู้ถูกคุมประพฤติปรับตัวอยู่ในสังคมได้อย่างปกติสุข และลดการกระทำผิดซ้ำ แผนการควบคุมความ ประพฤติและแผนการแก้ไขฟื้นฟู จะต้องมีการประเมิน 3-6 เดือน ตามสภาพปัญหาของผู้ถูกคุมประพฤติ โดยคำนึงถึง หลักการปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพ และลดการกระทำผิดซ้ำ ด้วยการชดใช้ความเสียหาย การสร้างจิตสำนึกใน การแก้ไขปรับปรุง

การควบคุมและสอดส่องผู้กระทำผิดที่เป็นเด็กและเยาวชน

การควบคุมและสอดส่องผู้กระทำผิดที่เป็นเด็กและเยาวชนมีหลักการควบคุมและสอดส่องเป็นไปเพื่อ พิทักษ์และคุ้มครองให้เด็กเติบโตเป็นผู้ใหญ่ตามหลักปรัชญาสากลในการปฏิบัติต่อเด็ก การชี้แจงเงื่อนไขแก้ไขฟื้นฟู พฤติกรรม พนักงานคุมประพฤติจะต้องชี้แจงให้ผู้ปกครองรับทราบ และมีส่วนร่วมในการวางแผนฟื้นฟูเด็กและ เยาวชน ทั้งนี้การแยกเด็กและเยาวชนออกจากครอบครัวหรือเข้าสถานฝึกอบรมจะเป็นมาตรการสุดท้ายในการควบคุม ผู้กระทำผิดที่เป็นเด็กและเยาวชน

การควบคุมสอดส่องผู้ได้รับการพักโทษหรือวันต้องโทษ

หลักการควบคุมและสอดส่องเช่นเดียวกับ 2 กลุ่มข้างต้น แต่พนักงานคุมประพฤติจะต้องควบคุม ดูแล และสอดส่อง ผู้ได้รับการพักโทษหรือวันต้องโทษอย่างใกล้ชิด เพื่อช่วยเหลือผู้ถูกคุมประพฤติในการปรับตัวเข้าหา สังคม และเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดกระทำผิดซ้ำและก่อความเดือนร้อนแก่บุคคลอื่น

ในปี 2562 พบว่า การดำเนินงานคดีการควบคุมและสอดส่องความประพฤติ มีคดีทั้งสิ้น 122,239 คดี ผู้กระทำผิดที่เป็นผู้ใหญ่ ร้อยละ 87.68 คดี เด็กและเยาวชน ร้อยละ 3.82 คดี ผู้กระทำผิดที่ได้รับการลดวัน ต้องโทษ ร้อยละ 2.69 และผู้ถูกพักการลงโทษ ร้อยละ 4.56

3. การแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิดในงานคุมประพฤติ

การแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิดเป็นขั้นตอนการปฏิบัติงานหลังจากพนักงานคุมประพฤติ ได้วิเคราะห์และวางแผนให้เหมาะสมกับผู้ถูกคุมความประพฤติแต่ละราย จึงดำเนินการจัดกิจกรรมแก้ไขฟื้นฟูหรือดำเนินโปรแกรมแก้ไขฟื้นฟูตามแผนที่กำหนดไว้ โดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

- 1). เพื่อเปลี่ยนแปลงแก้ไขพฤติกรรมของผู้ถูกคุมความประพฤติให้เป็นไปในทางที่พึงปรารถนา
- 2). เพื่อให้ผู้ถูกคุมความประพฤติสามารถดำเนินชีวิตอยู่ในสังคมได้อย่างมีคุณภาพชีวิต
- 3). เพื่อป้องกันมิให้ผู้ถูกคุมความประพฤติกลับไปกระทำผิดซ้ำอีก

ทั้งนี้ทางกรมคุมประพฤติได้กำหนดให้ผู้ถูกคุมความประพฤติทำงานบริการสังคม ซึ่งเป็นเงื่อนไขในการคุมประพฤติ ด้วยการกำหนดเงื่อนไข ประเภทการบริการสังคมตามกรอบระยะเวลาที่พนักงานคุมประพฤติกำหนดเงื่อนไขให้เป็นไปตามความเหมาะสมของผู้ถูกคุมความประพฤติ เพื่อเป็นการสร้างจิตสำนึกและชดเชยความผิดแก่ผู้เสียหายและสังคม

โปรแกรมการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิดคดีจราจร(ขับรถขณะเมาสุรา) เป็นการจัดกิจกรรมในรูปแบบกลุ่ม มีการบรรยายความรู้ การสาธิต และการบำเพ็ญประโยชน์ โดยมีสาระครอบคลุมการแก้ไขฟื้นฟู 2 ด้าน คือ

- 1) กิจกรรมเพื่อเสริมสร้างด้านความรู้ (รู้ไว้ ไม่ทำผิดอีก) เป็นกิจกรรมที่ใช้การช่วยเหลือ พัฒนาส่งเสริมความรู้ให้กับผู้ถูกคุมความประพฤติ เพื่อป้องกันมิให้กระทำผิดซ้ำ
- 2) กิจกรรมเพื่อเสริมสร้างด้านจิตสำนึก (เพื่อเธอ เพื่อฉัน เพื่อสังคม) เป็นกิจกรรมส่งเสริมสร้างจิตสำนึกเพื่อให้ตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อตนเอง ผู้อื่น และสังคม

4. งานอาสาสมัครคุมประพฤติ

อาสาสมัครคุมประพฤติ (Volunteer Probation Officer : V.P.O.) งานอาสาสมัครคุมประพฤติ คือการเข้ามามีส่วนร่วมของประชาชนในท้องถิ่น ที่สร้างความตระหนักและมีส่วนร่วมในการช่วยกันดูแลและแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิดในท้องถิ่น โดยคุณสมบัติที่เหมาะสมของอาสาสมัครคุมประพฤติ จะต้องมีความเสียสละ มีความเข้าใจและสามารถรับการพัฒนาศักยภาพในการช่วยดูแลผู้ถูกคุมความประพฤติได้ในรูปแบบต่าง ๆ ทั้งการแสวงหาข้อเท็จจริงการติดตามสอดส่อง รวมทั้งการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิด ทั้งนี้อาสาสมัครคุมประพฤติมีอำนาจเป็นผู้ช่วยเจ้าหน้าที่ ซึ่งทางกรมคุมประพฤติจัดการอบรมแต่งตั้งให้มาช่วยเจ้าหน้าที่ตาม พ.ร.บ. คุมประพฤติ 2559 ในบทบาทของอาสาสมัครคุมประพฤติ ตามระเบียบกระทรวงยุติธรรมว่าด้วยบทบาทและวิธีการปฏิบัติงานของอาสาสมัครคุมประพฤติ และบทบาทของภาคประชาชน พ.ศ. 2560 ลักษณะ 1 บทบาทและวิธีการปฏิบัติงานของอาสาสมัครคุมประพฤติ

หมวด 1 บทบาทของอาสาสมัครคุมประพฤติ ข้อ 6 อาสาสมัครคุมประพฤตินับบทบาทในการช่วยเหลือพนักงานคุมประพฤติ ดังนี้

- (1) แก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิด
- (2) ติดตาม ดูแลช่วยเหลือ สงเคราะห์ ผู้กระทำผิดหรือผู้ได้รับการสงเคราะห์
- (3) แสวงหาข้อเท็จจริงเกี่ยวกับผู้กระทำผิด
- (4) ส่งเสริมสนับสนุนภารกิจของกรมคุมประพฤติ
- (5) มีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรม
- (6) บทบาทหน้าที่อื่นตามที่อธิบดีกรมคุมประพฤตินออบหมาย

ทั้งนี้ ในการปฏิบัติหน้าที่ ตาม (1) – (6) ให้อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของพนักงานคุมประพฤติ สำหรับแนวทางการป้องกันและให้ความช่วยเหลือผู้กระทำผิด ที่ดำเนินการโดยพนักงานกรมคุมประพฤติและจากความร่วมมือจากหน่วยงานอื่นๆ ทั้งภาคีเครือข่ายต่างๆ รวมทั้งภาคประชาชน ได้แก่ อาสาสมัครคุมประพฤติ (อ.ส.ค) และสมาชิกเครือข่ายยุติธรรมชุมชน ปฏิบัติงานด้านคดีทั้งคุมประพฤติ สืบเสาะข้อเท็จจริงและคดีฟื้นฟูจำนวน 36,898 คดี จากคดีทั้งหมดที่กรมคุมประพฤติต้องดำเนินการในปีงบประมาณ 2560 จำนวน 339,002 คดี จากจำนวนคดีที่สำนักงานคุมประพฤติต้องรับผิดชอบที่มีอัตราคดีเพิ่มขึ้น จึงจำเป็นต้องมีอาสาสมัครคุมประพฤติในการช่วยลดภาระการปฏิบัติหน้าที่ ซึ่งในปี 2560 ข้อมูลอัตรากำลังการทำงานข้าราชการ พนักงานราชการ ลูกจ้างประจำ และลูกจ้างชั่วคราว รวม 2,191 คน จากสำนักงานคุมประพฤติทั่วประเทศ

ตารางที่ 10 แสดงอัตรากำลังอยู่จริงข้าราชการ พนักงานราชการ ลูกจ้างประจำ และลูกจ้างชั่วคราว

ลำดับ	ประเภท/กลุ่มตำแหน่ง	อยู่จริง
1	ข้าราชการ	1,458
2	ลูกจ้างประจำ	203
3	พนักงานราชการ	2,099
4	ลูกจ้างชั่วคราว	549
	รวม	4,309

ที่มา : กรมคุมประพฤติ

ด้วยสำนักงานคุมประพฤตินี้มีภาระการรับผิดชอบคดีจำนวนมากและมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้น การเข้ามามีส่วนร่วมของเครือข่ายภาคีคือส่วนสำคัญในการช่วยปฏิบัติงานในด้านการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิด ติดตาม ดูแลช่วยเหลือ ผู้กระทำผิดหรือผู้ได้รับการสงเคราะห์ ส่งเสริมสนับสนุนภารกิจของกรมคุมประพฤติ และมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรม ซึ่งการเข้ามามีส่วนร่วมของเครือข่ายอาสาสมัครที่มาจากคนในพื้นที่ ทำให้อาสาสมัครมีความเข้าใจถึงสภาพแวดล้อมของผู้กระทำผิด และสามารถช่วยเหลือให้ผู้กระทำผิดกลับตัวเป็นคนดีของสังคม

ตารางที่ 11 แสดงจำนวนศูนย์ประสานงานอาสาสมัครคุมประพฤติ ประจำปี 2561

สำนักงาน	จำนวน (คน)	ศูนย์ประสานงาน (ศูนย์)
อาสาสมัครคุมประพฤติ	24,233	710
เครือข่ายยุติธรรมชุมชน	50,559	612
รวม	74,792	1,322

ที่มา : กรมคุมประพฤติ

ลักษณะการดำเนินงานคุมประพฤติในพื้นที่

จากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) กับผู้บริหารสำนักงานคุมประพฤติ ในพื้นที่จังหวัดน่าน ปทุมธานี และสำนักงานคุมประพฤติกรุงเทพมหานคร 2 (ประจำศาลแขวงพระนครเหนือ) มีลักษณะการดำเนินงานตามพันธกิจตามที่กรมคุมประพฤติได้กำหนดบทบาท แต่การจัดโปรแกรมให้กับผู้ถูกคุมประพฤตินั้นมีความแตกต่างตามลักษณะบริบทของพื้นที่ที่มีทั้งความเป็นสังคมเมือง และสังคมชนบท จากการรวบรวมข้อมูลทำให้บทสรุปลักษณะการทำงานสำนักงานคุมประพฤติ ดังนี้

สำนักงานคุมประพฤติ จังหวัดน่าน

จากการรวบรวมข้อมูลภาคสนาม สำนักงานคุมประพฤติ จังหวัดน่าน พบว่ามีความเข้มแข็งในการทำงานเพื่อลดอุบัติเหตุจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ความประสบความสำเร็จเกิดขึ้นได้จากความร่วมมือเครือข่ายจากหลายภาคส่วน โดยเฉพาะโรงพยาบาลน่านที่นายแพทย์ให้ความร่วมมือร่วมกับสำนักงานคุมประพฤติ จังหวัดน่าน ในการจัดทำโครงการ “การเรียนรู้จากเหล้ามาแล้วฝืนขับผลลัพท์เป็นอย่างไร” และ “การพัฒนาทักษะผู้ถูกคุมประพฤติ” ทั้งนี้ศูนย์ประสานงานพิทักษ์สิ่งแวดล้อม มีบทบาทหน้าที่ในการบริการสังคมหรือสาธารณะประโยชน์ของกลุ่มผู้ถูกคุมประพฤติดีๆรถในขณะเมาสุราจากการทำงานในโครงการของโรงพยาบาลน่านร่วมกับสำนักงานคุมประพฤติ จังหวัดน่าน ที่รับนโยบายจากกระทรวงสาธารณสุข ตั้งแต่ปี 2559 ในเรื่องเกี่ยวกับการจัดเตรียมสถานบริการรองรับมาตรการลงโทษคุมประพฤติผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ดื่มสุราและกระทำความผิด เรียนมายังอธิบดีกรมผู้ตรวจราชการสาธารณสุขทุกเขต นายแพทย์สาธารณสุขจังหวัดและผู้บริหารโรงพยาบาลศูนย์และโรงพยาบาลทั่วไป โดยมีใจความสำคัญให้เห็นว่าในปัจจุบันอุบัติเหตุจากการจราจรทางถนนผู้บาดเจ็บพิการและเสียชีวิตมากขึ้น ซึ่งสาเหตุส่วนหนึ่งมาจากการขับขี่ยานพาหนะเมาสุรา ฉะนั้นแล้วกระทรวงยุติธรรมผู้มีส่วนในการพิจารณาคดีที่มีคำสั่งศาลสั่งคุมประพฤติผู้ขับขี่ขณะเมาสุราให้บำเพ็ญประโยชน์ช่วยเหลือเจ้าหน้าที่ในโรงพยาบาลตามความเหมาะสม เช่น การพาไปศึกษาห้องดับจิต การเยี่ยมบ้านผู้พิการ ทำให้ปัจจุบันผู้ถูกคุมประพฤติจะต้องช่วยเหลืองานเจ้าหน้าที่ ในศูนย์สั่งการศูนย์รพพยาบาล ห้องฉุกเฉิน ตึกผู้พิการหรือป่วยเรื้อรังจากอุบัติเหตุทางถนน เพื่อให้ผู้กระทำผิดได้ตระหนักถึงความทุกข์ทรมาน การสูญเสียสมรรถภาพ จากการบาดเจ็บทางกายหรือจิตใจของเหยื่อ และกระตุ้นจิตสำนึกให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมมารการขับขี่ยานพาหนะ ให้ความสำคัญปลอดภัยทางถนนมากขึ้น ทางกระทรวงสาธารณสุขจึงได้สั่งการไปยังโรงพยาบาลทั่วประเทศให้รับผู้ถูกคุมประพฤติไปกำกับดูแล จากหนังสือของกระทรวงสาธารณสุขดังกล่าวส่งผลให้

จังหวัดน่านมาดำเนินกิจการโดยอยู่ภายใต้การกำกับของฝ่ายงานเวชกรรมป้องกัน มีวัตถุประสงค์เพื่อดำเนินกิจกรรม โดยให้ผู้ถูกคุมประพฤตินในกรณีมาแล้วซ้ำมาพบกับผู้ที่ตกเป็นเหยื่อของผู้ซ้ำช้ำจากการเมาสุรา

ทั้งนี้กิจกรรมที่เกิดขึ้นนายแพทย์จะเป็นผู้ดำเนินกิจกรรม และจากนั้นนำเครือข่ายเหยื่อมาแล้วซ้ำจังหวัดน่าน เดินทางไปเยี่ยมผู้บาดเจ็บจากการดื่มแล้วซ้ำ ที่มีทั้งผู้ป่วยติดเตียง นอกจากนี้ยังได้เดินทางไปเยี่ยมบ้านผู้ป่วยจากการดื่มสุราทุกวัน ผลการดำเนินงานพบว่าผู้ป่วยรายดังกล่าว เส้นเลือดในสมองแตกนอนติดเตียงอยู่เป็นเวลาสามปีแล้ว ทั้งนี้การจัดโครงการได้สรุปสถิติผู้ถูกคุมประพฤตินที่ปฏิบัติงานที่มาร่วมปฏิบัติงานที่โรงพยาบาลน่านจนถึงปัจจุบัน ดำเนินการมาहरุ่นด้วยกัน ประโยคที่จะสะท้อนถึงความคิดความอ่านความรู้สึกของผู้ถูกคุมประพฤตินเมื่อเข้าร่วมปฏิบัติงานที่โรงพยาบาลน่านในการดูแลเหยื่อผู้ที่ประสบเหตุที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถใช้ถนนโดยผู้บ้ำเพ็ญประโยชน์หลายคนสะท้อนความคิดออกมาตรงกันว่ามันสามารถทำให้เปลี่ยนความคิดได้เมื่อเห็นผู้พิการที่บ้านได้เห็นความทุกข์ของแม่ไม่ยอมให้ตนเองกลายเป็นภาระของครอบครัวแบบนี้จึงคิดว่าจะเลิกดื่มแล้วซ้ำช้ำเสียทีเดียว

โครงการพัฒนาทักษะด้วยศูนย์พัฒนาสิ่งแวดล้อมที่ดำเนินการโดยโรงพยาบาลน่านและสำนักงานคุมประพฤตินจังหวัดน่าน มีการนำผู้ถูกคุมประพฤตินไปทำงานอาสาสมัครพิทักษ์สิ่งแวดล้อมในโรงพยาบาลน่าน ลักษณะการทำงานที่ทำงานจะเป็นงานเพื่อบำเพ็ญประโยชน์ เช่น การคัดแยกขยะ และก็ทำงานบริการสังคมภายในโรงพยาบาล โดยเน้นให้ผู้ถูกคุมประพฤตินได้ทำงานร่วมกับผู้ป่วยจิตเวชโรงพยาบาลน่าน ซึ่งผู้ป่วยจิตเวช ดังกล่าวมีความสมัครใจที่จะมาทำงานร่วมกับผู้ถูกคุมประพฤติน และโครงการคัดแยกขยะดังกล่าว แม้จะดูเป็นงานที่ไม่หนักหนา แต่การได้ใช้เวลาการทำงานร่วมกันกับผู้ป่วยจิตเวชและทำให้ผู้ป่วยจิตเวชมีงานทำแล้วรู้สึกมีค่าในตนเอง และได้ใช้เวลาว่างให้เกิดประโยชน์ ทำให้ความสำนึกในตนทั้งสองกลุ่มไปในแนวทางที่ดีขึ้น นอกจากนี้แล้วจากการเข้าร่วมกิจกรรมเพื่อเป็นการทำงานบริการสังคมร่วมกันพบว่าสถิติที่ศาลมีคำพิพากษาคุมความประพฤติคดีมาแล้วซ้ำให้ กับผู้เข้าร่วมโครงการ ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2559 ถึง 2561 มีจำนวน 6 รุ่น และมีแนวโน้มที่ศาลสั่งถูกคุมประพฤตินลดลง

ตารางที่ 12 แสดงสถิติคดีที่ศาลมีคำพิพากษาคุมประพฤตินในคดีมาแล้วซ้ำ
ที่จัดให้เข้าร่วมโครงการฯ ปี 2559 – 2561

ระหว่าง	มิ.ย.-ส.ค.	ก.ค.- ส.ค.59	ก.พ.- มี.ค.60	พ.ค.- มิ.ย.60	มี.ค. 61	มิ.ย.61	แนวโน้มน ศาลสั่ง คุม	รวม	ค่าเฉลี่ย ต่อรุ่น
รุ่นที่	1/59	2/59	1/60	2/60	1/61	2/61			
จำนวน	39	32	20	27	17	30	ลดลง	165	28

ที่มา : สำนักงานคุมประพฤติน จังหวัดน่าน

โครงการอบรมผู้ถูกคุมประพฤตินเรียนรู้จากเหยื่อที่บอกเล่ามาแล้วฝืนซ้ำผลลัพธ์เป็นอย่างไรกิจกรรมจะจัดที่โรงพยาบาลน่านโดยผู้ถูกคุมประพฤตินมาร่วมกันทุกวันศุกร์ประมาณสี่สัปดาห์ ใช้เวลาตั้งแต่ 08.30 – 12.00 น. ลักษณะของกิจกรรมทางโรงพยาบาลน่าน จะตรวจเลือดและหาค่าเอนไซม์ตับของผู้ถูกคุมประพฤตินตามความสมัครใจ โดยนายแพทย์พงศ์เทพ วงศ์วัชรไพบูลย์ จะเป็นผู้ตรวจและอ่านค่าเอนไซม์ตับ ถ้าผลของผู้ถูกคุมประพฤตินรายใดมีค่าที่สูงกว่าเกณฑ์ปกติ นายแพทย์พงศ์เทพ จะทำการนัดตรวจและอัลตราซาวด์ในขั้นตอนต่อไป

ภาพที่ 1 เครือข่ายเหยื่อเมาแล้วขับ พบผู้ถูกคุมประพฤติ



ภาพที่ 2 การเยี่ยมบ้านผู้ป่วยจากการดื่มสุราทุกวัน



ที่มา : สำนักงานคุมประพฤติ จังหวัดน่าน

จากนั้นจะแบ่งผู้ถูกคุมประพฤติออกเป็น 4 กลุ่ม กลุ่มละประมาณ 8-9 คน และจะหมุนเวียนกันขึ้นไปยังตึกต่างๆ ได้แก่ ตึกอุบัติเหตุ ตึกศัลยกรรมกระดูก ตึกราษฎร์อนุรักษ์ล่าง และกลุ่มเพื่อนบ้านผู้ได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุเมาแล้วขับ กิจกรรมที่ทำภายในตึกผู้ป่วยจะเป็นลักษณะการช่วยเหลือพยาบาล เช่น การตัดผ้าพันแผล เช็ดราวม่านที่ก้าน เช็ดกระจก ทำความสะอาดในห้องต่างๆ ตามที่ได้รับมอบหมาย จากกลุ่มที่ไปเยี่ยมบ้านผู้ได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุเมาแล้วขับ จะมีเจ้าหน้าที่ทางโรงพยาบาลและพนักงานคุมประพฤติไปด้วย เมื่อเสร็จกิจกรรมในช่วงเช้าทุกคนต้องมาที่ห้องเวชกรรมชั้นสามเพื่อทดสอบบทเรียน โดยมีพนักงานคุมประพฤติและเจ้าหน้าที่จากโรงพยาบาลน่านเป็นคนคอยซักถามเพื่อทดสอบบทเรียนของแต่ละกลุ่ม และนัดหมายเพื่อมาในครั้งต่อไปในสัปดาห์ที่ 4 เป็นสัปดาห์สุดท้ายที่มารวมกัน แต่เป็นสัปดาห์ในการปัจฉิมนิเทศของผู้ถูกคุมประพฤติ โดยนายแพทย์พงษ์เทพ วงศ์วัชรไพบูลย์และผู้แทนจากสำนักงานคุมประพฤติจังหวัดน่านจะมีการให้คำมั่นสัญญากันว่า ต่อไปจะไม่ดื่มแล้วขับหรือบางรายให้คำมั่นสัญญาว่าจะเลิกดื่มสุราเลยทีเดียว

ภาพที่ 3 ผู้ถูกคุมประพฤติมารายงานตัวและเข้าร่วมกิจกรรม ณ โรงพยาบาลน่าน



ภาพที่ 4 อาสาสมัครคุมประพฤติ จังหวัดน่าน



จากการทบทวนการคุมประพฤติของหน่วยงานระหว่างประเทศ พบว่าประเด็นที่น่าสนใจหลายประการเพื่อนำมาเป็นแนวทางในการลดผู้ขับขี่แล้วเมาสุราและลดจำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุให้ลดน้อยลง จากเอกสารมีการกล่าวถึงแนวทางการป้องกัน และลดโอกาสในความเสี่ยง ซึ่งมีประเด็นต่าง ๆ เป็นเบื้องต้น ดังนี้

ในประเทศที่มีการระงับใบขับขี่ การระงับใบขับขี่อาจจะระงับไม่ตลอดไป จะเป็นการระงับบางชั่วโมง หรือ อาจจะเป็นการลงโทษในระดับปานกลาง เพื่อนำไปสู่ระดับที่รุนแรงได้มากขึ้น โดยบางรัฐได้เพิกถอนใบขับขี่ให้ขับขี่บนถนนบางแห่งได้เท่านั้น หรือผู้ที่มีใบขับขี่เชิงพาณิชย์ที่ประกอบอาชีพเกี่ยวกับการขับรถอาจถูกเพิกถอนตามจำนวนระยะเวลา เช่น 1 ปี หรือ 2 ปี เป็นต้น ประเด็นถัดมาคือมีอุปกรณ์การตรวจสอบการดื่ม ในหลาย ๆ ประเทศพบว่าอุปกรณ์การตรวจสอบการดื่มโดยการติดอุปกรณ์ไว้ที่หน้ารถ และจะต้องมีการทดสอบก่อนที่จะขับขี่ได้ โดยการทดสอบลมหายใจจากอุปกรณ์ดังกล่าวจะเป็นดังอุปกรณ์ที่จะเชื่อมต่อกับเซ็นเซอร์รถให้ติดที่เชื่อมกับการทดสอบลมหายใจ ถ้าหากผู้ทดสอบมีปริมาณแอลกอฮอล์อยู่จะป้องกันไม่ให้รถสตาร์ทติด นอกจากนั้นการคุมประพฤติอาจจะทำร่วมด้วยในขั้นตอนช่วงแรก หรืออาจจะมีการทดสอบการใช้สารเสพติด หรือการตรวจสอบประวัติอาชญากรรมควบคู่กันไปด้วย และอาจจะมีเรื่องของค่าปรับ และอัตราการประกันที่สูงขึ้น

ตารางที่ 13 สถิติอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2562 ในจังหวัดน่าน

จังหวัด	อำเภอ	สถิติอุบัติเหตุทางถนน ช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2562			จำนวนครั้ง เฉลี่ยต่อวัน ปีใหม่ 2562	เพิ่มขึ้น/ลดลง เปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา		
		จำนวน ครั้ง	ผู้บาดเจ็บ	ผู้เสียชีวิต		จำนวน ครั้ง	ผู้บาดเจ็บ	ผู้เสียชีวิต
น่าน	เมืองน่าน	12	9	6	1.71	5	1	5
	เวียงสา	16	18	2	2.29	3	5	2
	ท่าวังผา	6	7	0	0.86	-1	-1	0
	ปัว	13	15	2	1.86	5	6	2
	เชียงกลาง	6	6	0	0.86	0	-1	-1

จังหวัด	อำเภอ	สถิติอุบัติเหตุทางถนน ช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2562			จำนวนครั้ง เฉลี่ยต่อวัน ปีใหม่ 2562	เพิ่มขึ้น/ลดลง เปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา		
		จำนวน ครั้ง	ผู้บาดเจ็บ	ผู้เสียชีวิต		จำนวน ครั้ง	ผู้บาดเจ็บ	ผู้เสียชีวิต
	น่าน้อย	2	2	0	0.29	-2	-2	0
	แม่จริม	1	1	0	0.14	-3	-3	0
	ภูเพียง	3	3	0	0.43	2	2	0
	นาหมื่น	0	0	0	0.00	-3	-3	0
	สันติสุข	2	2	0	0.29	-1	-1	0
	เฉลิมพระ เกียรติ	2	2	0	0.29	1	1	0
	ทุ่งช้าง	0	0	0	0.00	0	0	0
	สองแคว	0	0	0	0.00	-2	-2	0
	บ่อเกลือ	2	3	0	0.29	1	2	0
	บ้านหลวง	0	0	0	0.00	-2	-3	0

ที่มา : ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

สำนักงานคุมประพฤติ จังหวัดปทุมธานี

จากการสัมภาษณ์สำนักงานคุมประพฤติจังหวัดปทุมธานี¹ ได้ให้ข้อมูลว่าในช่วงเทศกาลสงกรานต์ คดีส่วนใหญ่ที่เกิดขึ้นคือ คดีเมาแล้วขับ ในช่วงเวลาปกติสำหรับ สำนักงานแห่งนี้ก็ยังคงเป็นคดีเมาแล้วขับ แต่ที่เพิ่มเติมมาคือคดียาเสพติด ทั้งปีคดีเมาแล้วขับจะอยู่ที่ 500 คดี หรือกล่าวว่าเป็นคดีนโยบายที่ได้รับเป้าหมายมา แต่คนที่ก่อคดีในพื้นที่ปทุมธานีจะมีลักษณะที่มีไซ้คนในพื้นที่จังหวัดปทุมธานี แต่คือคนกลุ่มอื่นที่เข้ามาทำงานในพื้นที่ และรถที่ขับก็เป็นประเภทรถยนต์ส่วนบุคคล และความเป็นมาที่คนกลุ่มนี้ถูกจับหากเป็นช่วงเทศกาลกลุ่มคนเหล่านี้จะดื่มสังสรรค์กันในที่ทำงาน มีบ้างที่ดื่มอยู่บ้านแต่ออกมานอกบ้านจึงถูกจับ มันเป็นการสังสรรค์ที่เป็นวัฒนธรรม อันสัมพันธ์กับอาชีพและพื้นที่ แต่ในพื้นที่ปทุมธานีจะไม่พบในกลุ่มวัยรุ่น พบในกลุ่มวัยทำงานมากกว่า

ลักษณะการทำงานของ สนง.คุมประพฤติแห่งนี้ดำเนินการเช่นเดียวกับ สำนักงานอื่นๆ คือเมื่อถูกจับและศาลสั่งมาแล้ว จะเป็นงานของพนักงานคุมประพฤติ โดยจะทำตามเงื่อนไขที่ศาลสั่ง เช่นการบำเพ็ญประโยชน์ หรือการเข้าร่วมการรณรงค์ต่างๆ ที่ภาครัฐจัดขึ้น หากผู้ถูกคุมตติสุราก็จะส่งบำบัดรักษา

พนักงานคุมประพฤติเองกล่าวว่า ในความเป็นจริง บุคคลที่ถูกจับและส่งคุมประพฤติด้วยคดีเมาแล้วขับนั้นพวกนี้มีไซ้อาชญากรรม เป็นเพียงคดีเล็กน้อยแต่เป็นบุคคลอันตรายต่อผู้ใช้รถ ใช้ถนน การควบคุมต้องมีมาตรการที่

¹ สัมภาษณ์รองผู้อำนวยการสำนักงานคุมประพฤติจังหวัดปทุมธานี

ดีกว่าการจับและนำมาเสียค่าปรับ งานของคุณประพฤติเป็นงานปลายน้ำ แม้บางครั้งหรือหลายครั้งคนดื่มสุราแต่หาก ตำรวจไม่ตั้งด่านตรวจก็จะไม่ถูกจับกุม การตั้งด่านเป็นเพียงนโยบายกวดขันป้องปรามชั่วคราว

การถูกจับกุมประพฤตินี้ได้ช่วยลดการดื่มสุราลงได้แต่เป็นเพียงจะไม่ดื่มสุราขณะขับซีเท่านั้น แต่หากไม่มีงานในส่วนนี้

“ถ้าไม่ทำอะไรเลย พวกนี้จะทำให้สบายเพราะมีเงินชำระค่าปรับ เขาจะไม่รู้สึก ผิดอะไร มันก็เหมือนเดิม ยังไม่รู้สึกอะไร จริงๆ แล้วงานคุณประพฤติเป็นการเอื้ออาทร ไม่ใช่การบังคับใช้กฎหมายตามที่เชื่อมั่น งานคุณประพฤติที่ทราบกันคืองานปลายน้ำ ถ้าจะเพิ่มประสิทธิภาพต้องไปที่ต้นน้ำ ปลายน้ำได้อำนาจ ได้วิธีการจัดการ หากว่า ผิดนิดสามารถเลื่อนนัดได้ แต่ไม่สามารถอ้างอย่างอื่นได้ เช่น ทำงานเพราะยังงี้ก็ต้องมี เจ้าหน้าที่ไปตรวจสอบ ในส่วนงบประมาณ เขาให้มาเช่นขอไป 1,000 บาท เขาให้มา 800 บาท แต่คดีที่เรารับมา มันเกินกว่า 1,000 บาทที่จะดำเนินการได้ด้วยซ้ำ ปริมาณคดีที่เพิ่มขึ้นทำให้ประสิทธิภาพมีปัญหา”

ภาพที่ 5 สัมภาษณ์ผู้ถูกคุมประพฤติคดีมาแล้วขับรายงานตัวต่อสำนักงานคุมประพฤติ จังหวัดปทุมธานี



พนักงานคุมประพฤติสะท้อนความคิดเห็นต่อปริมาณคดีที่ต้องรับผิดชอบว่า การทำงานจะมีข้อจำกัดในการรับผิดชอบเพียงใดที่จะทำให้งานมีประสิทธิภาพ ถ้าไม่ควบคุมปริมาณให้เหมาะสมจึงจะยากในการทำงาน การทำงานกับพวกถูกคุม พนักงานฯ สะท้อนว่า “มันต้องมีอะไรสักอย่าง” ที่จะสามารถทำให้พวกเขาเห็นและสำนึกได้ ลำพังการรณรงค์ไม่เพียงพอ และสำนักงานคุมประพฤติจังหวัดปทุมธานีไม่ได้เป็นตัวหลักในการรณรงค์เพียงแค่การไปร่วมงานเมื่อมีการจัดงานของโรงพยาบาล อาสาสมัครสาธารณสุขประมาณนั้นเท่านั้น งานในส่วนคดีที่พนักงานคุมฯ รับผิดชอบต่อเดือนมีเป็น 100 กว่าคดีอยู่แล้ว คืองานคดีของกรมฯ มีมาก “เราขาดกำลังคน” แต่อย่างไรก็ตาม “การทำงานของ กรมฯเองก็คิดว่ายังดีกว่าไม่ได้ทำอะไรเลย การถูกคุมฯ อย่างน้อยเพียง 1 ปีก็อาจมีส่วนให้เขาดีขึ้น”

อาสาสมัครคุมประพฤติ (อสค.) จะมาช่วยทำงานแบ่งเบาภาระของกรมฯ ได้บ้าง หากเป็นผู้ที่มีประสบการณ์ทำงานหรือคนที่เกษียณมา ทางกรมฯ มีค่าตอบแทนให้ อสค. เล็กน้อย

ภาพที่ 6 อาสาสมัครคุมประพฤติ จังหวัดปทุมธานี



สำหรับความเห็นในการจะลดภาระของกรมคุมประพฤตินั้น ผู้ให้ข้อมูลไม่มีความมั่นใจ เนื่องจากการตั้งด่านเพื่อสกัดการติ่มแล้วขับนั้นอาจทำได้บ้างแต่ถ้าไม่ได้ตั้งก็จะมีผู้ใดกระทำความผิด เป็นเพียงช่วงนโยบายสั้นๆ ของฝ่ายบริหารและตุลาการ และพนักงานคุมฯ ปทุมธานีได้ทิ้งท้ายไว้ว่า

“ในมุมมองของผมนะ อยากให้เห็นภาพช่วงการรณรงค์ ว่าคุณห้ามทำผิด เพราะถ้าทำผิด คุณจะไม่ได้รับโอกาสอันนี้จากฝ่ายตุลาการ ส่วนทางฝ่ายบริหาร จะออกนโยบาย รณรงค์โดยเฉพาะช่วงเทศกาลให้มีการจับกุมผู้กระทำความผิดอย่างจริงจังเพื่อเป็นตัวอย่างของแต่ละเทศกาล ส่วนการลดจำนวนคนล้นคุกหากนำเครื่องมือ เช่น EM (Electronic Monitoring) มาใช้มันเป็นเพียงเครื่องมือกำกับอีกชนิดหนึ่ง เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน เครื่องมือกันคนล้นคุกเท่านั้น เป็นแนวทางหนึ่งเท่านั้น เป็นเครื่องมือเสริมในการทำงานให้มีประสิทธิภาพ”

ตารางที่ 14 สถิติอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2562 จังหวัดปทุมธานี

จังหวัด	อำเภอ	สถิติอุบัติเหตุทางถนน ช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2562			จำนวนครั้ง เฉลี่ยต่อวัน ปีใหม่ 2562	เพิ่มขึ้น/ลดลง เปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา		
		จำนวน ครั้ง	ผู้บาดเจ็บ	ผู้เสียชีวิต		จำนวน ครั้ง	ผู้บาดเจ็บ	ผู้เสียชีวิต
		ปทุมธานี	เมืองปทุมธานี	27	26	2	3.86	-16
ลำลูกกา	9		6	3	1.29	2	0	2
คลองหลวง	2		2	0	0.29	0	0	0
หนองเสือ	2		1	1	0.29	0	-1	-1
สามโคก	7		6	1	1.00	5	4	1

ที่มา : ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

สำนักงานคุมประพฤติกรุงเทพมหานคร 2 (ประจำศาลแขวงพระนครเหนือ)

ด้วยสำนักงานคุมประพฤติกรุงเทพมหานคร 2 มีคดีที่เกี่ยวกับคดีเมาแล้วขับมากที่สุด และเป็นสำนักงานฯ ที่นำร่องเรื่องการนำเครื่องมือติดตามตัวอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Monitoring : EM) มาใช้ และเป็นหน่วยงานที่มีนวัตกรรม หลักสูตร การรับรายงานตัวและมีเครื่องมือในการจำแนกคดีเมาแล้วขับระยะทดลองมาใช้

ลักษณะการทำงานของสำนักงานคุมประพฤติกรุงเทพมหานคร 2 เช่นเดียวกับสำนักงานคุมประพฤติอื่น ๆ เมื่อได้รับคดีมา และจะดำเนินคดีตามรูปแบบทั้งก่อนการตัดสินของศาลที่มีการสืบเสาะและพินิจเพื่อเสนอให้ศาลพิพากษา และศาลมักจะตัดสินได้สอดคล้องกับที่พนักงานคุมประพฤติเสนอถึงร้อยละ 98 การทำงานของ สนง.คุมประพฤติฯ เพื่อเป็นการคัดกรองบุคคลที่มีความเสี่ยงต่ำในการกระทำความผิดคืนสู่สังคม ส่วนบุคคลที่มีความเสี่ยงสูงจะมีวิธีการเช่นการคุมประพฤติ เพื่อสร้างความปลอดภัยให้กับสังคม และงานของคุมประพฤติ หลังศาลตัดสินยังคงทำหน้าที่ ติดตามการบังคับใช้กฎหมาย และการแก้ไขฟื้นฟู

เป้าหมายของคุมประพฤตินี้ เป้าหมายหลักคือคืนความปลอดภัยในสังคม บุคคลที่ถูกคุมฯทั้งประเทศมีถึง 4-5 แสนคน ทำอย่างไรเพื่อมิให้บุคคลเหล่านี้กลับมาทำร้ายสังคมซ้ำ หากเป็นคดีเมาแล้วขับ จะทำอย่างไรมิให้ระหว่างถูกคุมฯ กลับไปทำความผิดซ้ำหรือสร้างความเสี่ยงในที่สาธารณะหรือท้องถนน **ซึ่งเป็นเรื่องสำคัญ ความปลอดภัยในสังคม** ความปลอดภัยต้องมีทุกที่ไม่ว่าในครอบครัว สังคม หรือตามสถานที่สาธารณะ

ภาพที่ 7 การสัมภาษณ์ผู้อำนวยการสำนักงานคุมประพฤติกรุงเทพมหานคร 2



คดีเมาแล้วขับแทบจะกล่าวได้ว่าไม่มีการทำผิดซ้ำ มีเพียงร้อยละ 0.8 เท่านั้น ส่วนใหญ่จะเป็นคดีหน้าใหม่เกือบ 100% แสดงให้เห็นว่า การดื่มสุรานี้สร้างคนรุ่นใหม่ได้อย่างต่อเนื่อง และในพื้นที่ ของสำนักงานคุมประพฤติกรุงเทพมหานคร 2 นี้ผู้ที่ต้องคดีเมาแล้วขับส่วนใหญ่จะแตกต่างจากที่พบในต่างจังหวัด ด้วยแห่งนี้จะมีการศึกษาระดับปริญญาตรีขึ้นไป การว่างงานมีน้อย มูลเหตุจูงใจในการดื่มเนื่องจากการสังสรรค์กับเพื่อนที่ทำงาน มีรถส่วนบุคคลใช้ส่วนใหญ่ อาชีพรับจ้างก็พบน้อย พื้นที่ของสำนักงานคุมประพฤติกรุงเทพมหานคร 2² จะอยู่ย่านใจกลางเมืองเป็นแหล่งท่องเที่ยวอยู่แล้ว เช่น ย่านรัชดา เป็นต้น

² สำนักงานคุมประพฤติกรุงเทพมหานคร 2 (ประจำศาลแขวงพระนครเหนือ) มีเขตพื้นที่รับผิดชอบ 7 เขต ได้แก่ เขตห้วยขวาง เขตดินแดง เขตบางกะปิ เขตสะพานสูง เขตคันนายาว เขตวังทองหลาง เขตบึงกุ่ม

สำนักงานคุ้มครองผู้บริโภคกรุงเทพมหานคร 2 หวังที่จะทำให้บุคคลที่ถูกคุม แปรเปลี่ยนเป็น “พลังแห่งเมือง” โดยการสร้างความมั่นคงมั่นใจในตนเองก่อน (self - esteem) และจากนั้น กรมคุ้มครองผู้บริโภคต้องสานต่อ อ่านคน ทำความเข้าใจ และนำกลับเข้าสู่สังคมตามหลักการและแนวทาง การนำคนดีคืนสู่สังคม ต้องทำให้ถูกหลักการและผู้เสียหายก็ต้องดำเนินชีวิตต่อไปได้ เพราะจำเลยในคดีบางคดี ขนาดถึงกับทำให้ผู้อื่นเสียชีวิตได้

ผู้ที่ถูกส่งขึ้นศาลทันทีหลังถูกตำรวจจับเมื่อพบว่ามีปริมาณแอลกอฮอล์เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ แทบจะไม่ต้องผ่านการสืบเสาะ

ปัจจัยที่จะทำให้ตัวเลขคดีเมาแล้วขับลดลงมิใช่อยู่กับฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งเพียงฝ่ายเดียว ถ้าตำรวจเพียงฝ่ายเดียวทำงานไม่โปร่งใส จำนวนคดีเมาแล้วขับอาจลดลง เพราะคนยินดีจ่ายเงิน มันจึงไม่ได้แก้ที่พฤติกรรมหรือผลกระทบต่อสังคม

ด้วยพื้นที่ของสำนักงานคุ้มครองผู้บริโภคกรุงเทพมหานคร 2 อยู่ในย่านทองเที่ยวดังกล่าว ร้านอาหาร ผับ บาร์ ต้องมี “จิตสำนึกทางธุรกิจ” ดังเช่น ประเทศญี่ปุ่น ที่พนักงานต้องถามลูกค้าว่าขับรถมาไหม ถ้าขับให้ฝากกุญแจไว้กับทางร้าน วันรุ่งขึ้นค่อยมารับเพื่อเป็นการป้องปรามแต่เบื้องต้น โดย ผอ. สำนักงานคุ้มครองผู้บริโภคกรุงเทพมหานคร 2 กล่าวว่า แตกต่างจากของประเทศไทยอย่างยิ่งเพราะของไทย ร้านขายเหล้า เบียร์เปิดได้ง่าย ฉะนั้นมาตรการภาษีการเปิดร้านต้องเก็บให้มากกว่าปัจจุบัน เพื่อสร้างความปลอดภัยแต่ประเทศไทยยังไม่เคยดำเนินการในส่วนนี้แตกต่างจากสกอตแลนด์และสหราชอาณาจักรที่จะเข้มงวดมากในเรื่องการขับรถ เพราะมีบทลงโทษที่หนัก

การป้องกันวิธีหนึ่งที่สำคัญคือการสร้างวินัยตั้งแต่เด็ก เพราะหากขาดวินัยและความรับผิดชอบแล้ว คิดเพียงทุกคนมีสิทธิเสรีภาพ จนกระทั่งลืมนว่าจะไปกระทบผู้อื่น รู้แต่สิทธิแต่ไม่รู้หน้าที่ ฉะนั้น สำหรับสังคมไทยต้องสร้างสิ่งนี้

การทำงานของกรมคุ้มครองผู้บริโภคกับการแก้ไขปัญหาหนักโหดล้นคูกนั้น การที่ศาลสั่งให้คุมประพฤติไว้ หรือการสั่งให้ใส่เครื่องมือติดตามตัวอิเล็กทรอนิกส์นั้น เป็นการบรรเทาได้ส่วนน้อย ในต่างประเทศได้ใช้วิธีการให้มีการดำเนินการสร้างคุกเอกชน เพื่อบรรเทาปัญหา และให้ผู้กระทำความผิดต้องชำระค่าใช้จ่ายเอง

บทที่ 3

การทบทวนวรรณกรรม

จากการทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษานโยบายที่เหมาะสมเพื่อลดภาระและเพิ่มศักยภาพของกรมคุมประพฤติ จากคดีความผิดฐานขี้ขลาดในขณะเมาสุรา โดยกล่าวถึงงานวิจัย แนวคิด และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยสามารถจำแนกงานวิจัย เอกสาร แนวคิด และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1. การศึกษามาตรการและการสร้างเครือข่ายความปลอดภัยทางถนน
2. การศึกษาพฤติกรรมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์
3. การศึกษากระบวนการยุติธรรมและการบังคับใช้กฎหมาย

แนวคิดที่เกี่ยวข้อง

1. แนวคิดกระบวนการเชิงสมานฉันท์
2. แนวคิดการแก้ไขผู้กระทำผิด
3. แนวคิดการจัดระเบียบทางสังคม

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

1. ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 56
2. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522
3. พระราชบัญญัติคุมประพฤติ พ.ศ.2559
4. พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ.2551
5. คำสั่งคณะกรรมการกฤษฎีกา (คสช.) ฉบับที่ 46/2558
6. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (2560-2564)
7. คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.)
8. นโยบาย ยุทธศาสตร์ของสำนักงานกองทุนสร้างเสริมสุขภาพ พ.ศ.2555-2564

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1. การศึกษามาตรการและการสร้างเครือข่ายความปลอดภัยทางถนน

การศึกษามาตรการความปลอดภัยทางถนน ได้มีการศึกษาแนวทางและข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อลดอุบัติเหตุ โดยกระบวนการการศึกษาที่ผ่านมา หน่วยงานหลายภาคส่วนได้มีการสร้างเครือข่ายความปลอดภัยทางถนนร่วมกันระหว่างภาครัฐ เอกชน และชุมชน ซึ่งมีผลการศึกษาและข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ดังนี้

สัพพัญญู สังข์ขุม (2527) ศึกษาเรื่อง แรงจูงใจในการปฏิบัติงานของอาสาสมัครคุมความประพฤติ กรมคุมประพฤติ : กรณีศึกษาอาสาสมัครคุมความประพฤติ สำนักงานคุมประพฤติจังหวัดสุราษฎร์ธานี สาขา เกาะสมุย วัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยจูงใจและค้ำจุนที่มีผลต่อการปฏิบัติงานของอาสาสมัครคุมประพฤติและศึกษาความคิดเห็นของอาสาสมัครคุมประพฤติที่มีแรงจูงใจต่อการปฏิบัติงาน ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยจูงใจที่มีผลต่อแรงจูงใจในการปฏิบัติงานด้านความรับผิดชอบ การยอมรับนับถือและด้านความสำเร็จอยู่ในระดับมาก ปัจจัยค้ำจุนที่มีผลต่อการปฏิบัติงาน การบริหาร สภาพการทำงานและค่าตอบแทนอยู่ในระดับปานกลาง และความคิดเห็นต่อแรงจูงใจในการปฏิบัติงาน ความต้องการอยู่รอด และความต้องการทางสังคมอยู่ในระดับมาก โดยทั้งเพศหญิงและชายที่เป็นอาสาสมัครมีปัจจัยทั้ง 3 ด้านไม่แตกต่างกัน

เสียงเทียน จำลอง (2545) ศึกษาเรื่อง ความพึงพอใจของผู้ถูกคุมประพฤติต่อบทบาทของพนักงานคุมประพฤติ วัตถุประสงค์เพื่อศึกษาระบบงานคุมประพฤติและบทบาทพนักงานคุมประพฤติและแสวงหาแนวทางการพัฒนาการปฏิบัติงานคุมประพฤติต่อไป จากการศึกษาความพึงพอใจของผู้ถูกคุมประพฤติต่อบทบาทพนักงานคุมประพฤตินี้มี 2 ด้าน คือ ความพึงพอใจของผู้ถูกคุมประพฤติที่เป็นจริง แบ่งเป็น 3 ขั้นตอน 1.การเข้าพบพนักงานคุมประพฤติก่อนคำสั่งศาลครั้งแรก 2.การมารายงานตัว 3.การสอดส่องหรือการเยี่ยมบ้านของผู้คุมประพฤติระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก และความพึงพอใจในบทบาทที่คาดหวัง แบ่งเป็น 3 ส่วน 1.ด้านพฤติกรรม 2.ด้านการปฏิบัติงาน 3.ด้านการให้ความช่วยเหลือ ของพนักงานคุมประพฤติอยู่ในระดับดีมาก ข้อเสนอแนะ 1).กรมคุมประพฤติควรจัดอบรมการปฏิบัติงานควบคุมและสอดส่องแยกออกจากการอบรมพนักงานคุมความประพฤติ 2).กรมคุมประพฤติควรกำหนดโครงสร้างอัตรากำลังของพนักงานคุมประพฤติให้เหมาะสมกับจำนวนผู้ถูกคุมประพฤติ เพื่อจะทำให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น 3).ควรมีนโยบายประชาสัมพันธ์งานคุมประพฤติแก่บุคคลทั่วไป เพื่อให้สังคมเข้าใจและให้โอกาสกับผู้กระทำผิด 4).ควรปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายอาญามาตรา 56 ให้อำนาจในการกำหนดเงื่อนไขการรายงานตัว การทำงานบริการสังคม เพราะจะได้มีการจัดลำดับความสำคัญในการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิด เนื่องจากผู้กระทำผิดมีความผิดมีกระบวนการปรับปรุงแก้ไขที่แตกต่างกัน

ณรงค์กร พรหมประสิทธิ์ (2546) ศึกษาเรื่อง การนำนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรไปปฏิบัติ: ศึกษาเฉพาะกรณีโครงการเมาไม่ขับในเขต กทม. ของกองกำกับการตำรวจจราจร ได้แบ่งกลุ่มคนเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มผู้นำนโยบายไปปฏิบัติซึ่งเป็นกลุ่มเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ในเขตกรุงเทพมหานคร และกลุ่มผู้รับผลจากการนำนโยบายไปปฏิบัติ ซึ่งเป็นกลุ่มประชาชนผู้ขับขี่รถใน กทม. โดยสรุปผลการศึกษาจากวิจัยนี้ได้กล่าวคือ เจ้าหน้าที่ตำรวจที่เป็นกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จะตั้งด่านในเรื่องของเมาไม่ขับได้สัปดาห์ละ 1-2 ครั้ง และจะจับผู้กระทำความผิดได้เดือนละไม่เกิน 10 ราย ปัญหาและอุปสรรคในการนำนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรตามโครงการเมาไม่ขับไปปฏิบัตินั้นจะได้แก่ ประชาชนไม่ค่อยให้ความร่วมมือ รองลงไปคือการขาดแคลนงบประมาณ การขาดแคลนวัสดุอุปกรณ์และเครื่องมือเครื่องใช้ และการขาดแรงจูงใจในการปฏิบัติงาน ในด้านของปัจจัยที่นำไปสู่ความสำเร็จของการนำนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรตามโครงการเมาไม่ขับไปสู่การปฏิบัติ พบว่าปัจจัยทางด้านสมรรถนะขององค์การ ได้แก่ บุคลากร โครงสร้างขององค์การ สถานที่ งบประมาณ และวัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายป้องกันอุบัติเหตุจากโครงการเมาไม่ขับ ในด้านของประชาชนเองนั้นเห็นด้วยกับการนำนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร โครงการเมาไม่ขับไปสู่การปฏิบัติ ทั้งในด้านการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจ รวมถึงการประชาสัมพันธ์ให้ทราบนโยบายและประสิทธิผลของโครงการเมาไม่ขับ

สุริย์พร ศรีสุวรรณ (2551) ศึกษาเรื่อง การยอมรับผลการปฏิบัติงานคุณภาพผู้กระทำผิดของศาล วัตถุประสงค์เพื่อการศึกษา ดังนี้ (1) สำรวจถึงระดับการยอมรับของผู้พิพากษาต่อรายงานการสืบเสาะและพินิจผู้กระทำผิดที่เป็นผู้ใหญ่ที่พนักงานคุมประพฤติได้ทำเสนอ เพื่อประกอบการพิจารณาคดี (2) สำรวจระดับธรรมาภิบาลในการปฏิบัติงานของพนักงานคุมประพฤติในทัศนะของผู้พิพากษา (3) ศึกษาแนวทางในการปรับปรุงและพัฒนาการปฏิบัติงานของพนักงานคุมประพฤติให้มีมาตรฐานตามหลักธรรมาภิบาล และเพื่อสร้างความเชื่อมั่น ศรัทธา และการยอมรับการปฏิบัติของพนักงานของพนักงานคุมประพฤติและกรมคุมประพฤติ ผลการศึกษา พบว่า (1) ผู้พิพากษาให้การยอมรับต่อรายงานที่ได้นำเสนอและนำมาใช้ประกอบดุลพินิจของผู้พิพากษาในระดับค่อนข้างมาก (2) ในภาพรวมผู้พิพากษาให้การยอมรับต่อการปฏิบัติงานของพนักงานคุมประพฤติเป็นไปตามหลักธรรมาภิบาลในระดับมาก โดยมีความเห็นว่าผู้คุมประพฤดียึดมั่นการทำงาน ด้วยอุดมการณ์ คุณธรรม และจริยธรรม และคำนึงถึงประโยชน์ส่วนรวม (3) แนวทางในการปรับปรุงและพัฒนาการปฏิบัติงานคุณภาพผู้กระทำผิดให้มีมาตรฐานตามหลักธรรมาภิบาล โดยต้องปฏิบัติโดยเน้นหลักคุณธรรม ความซื่อสัตย์ โปร่งใส และตรวจสอบได้

นภาพร เรืองทอง (2551) ศึกษาเรื่อง การมีส่วนร่วมของชุมชนต่อมาตรการคุมประพฤติผู้กระทำผิดฐานซ้ำซ้อนในขณะเมาสุรา มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการมีส่วนร่วมของชุมชนต่อมาตรการคุมประพฤติผู้กระทำผิดฐานซ้ำซ้อนในขณะเมาสุรา ตลอดจนปัญหาและอุปสรรคเพื่อหาแนวทางในการปฏิบัติ การประสานงาน การมีส่วนร่วมของชุมชนต่อมาตรการคุมประพฤติ

พบว่าความคิดเห็นของพนักงานคุมประพฤติผู้ปฏิบัติงานแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิดด้านการมีส่วนร่วมต่อมาตรการคุมประพฤติผู้กระทำผิดฐานซ้ำซ้อนในขณะเมาสุราคือ การให้คำแนะนำ ช่วยเหลือเพื่อช่วยให้ผู้กระทำผิดสามารถปรับปรุงแก้ไขนิสัยความประพฤติและปรับตัวอยู่ร่วมกับผู้อื่นในชุมชนได้อย่างปกติ ในส่วนของผู้กระทำผิดฐานซ้ำซ้อน ในขณะเมาสุรา ผลการศึกษาพบว่าโดยภาพรวมและการมีส่วนร่วมของชุมชนต่อมาตรการคุมประพฤติ ในทัศนะของผู้กระทำผิดอยู่ในระดับมากโดยชุมชนมีส่วนสำคัญในการเฝ้าระวังการกระทำผิดอันเกิดจากการซ้ำซ้อนในขณะเมาสุรา มีส่วนส่งเสริมให้ความรู้ในเรื่องผลกระทบ การป้องกันอุบัติเหตุ ตลอดจนการบังคับใช้กฎหมายกับประชาชนและส่งเสริมด้านการประชาสัมพันธ์งานคุมประพฤติให้จริงจังและต่อเนื่องมากกว่านี้โดยประสานงานไปยังหน่วยงานต่าง ๆ ในระดับท้องถิ่นที่ใกล้ชิดกับชุมชนรวมทั้งการจัดอบรมความรู้แก่ประชาชนทั่วไป ให้ทราบถึงกระบวนการคุมประพฤติผู้กระทำผิดให้ละเอียดลึกซึ้ง โดยเน้นถึงผลดีและผลเสียที่กระทบต่อการดำเนินชีวิตของผู้ถูกคุมความประพฤติรวมทั้งการจัดกิจกรรมให้ ผู้ถูกคุมความประพฤติมีส่วนร่วมอย่างเต็มที่มากขึ้นอันจะเสริมสร้างจิตสำนึกได้อย่างดีโดยมีทั้งกระบวนการกลุ่ม และรายบุคคลตามเทศกาลต่าง ๆ ที่สำคัญของจังหวัดและตามแต่ละสำนักงานจะวางแผนร่วมกันกับหน่วยงานภาคี

ภาวิณี เอี่ยมตระกูล และคณะ (2555) ศึกษาเรื่อง แนวทางศึกษาคำวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วมเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนของเมือง อธิบายถึงกระบวนการส่งเสริมความปลอดภัยในถนน จากความร่วมมือของชุมชนในมิติการเรียนรู้ร่วมกันในการสร้างความตระหนักและความเข้าใจถึงความปลอดภัยทางถนน ในการแสวงหาแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุที่จะก่อให้เกิดความเสียหายต่อประชาชนในพื้นที่จากความร่วมมือของชุมชน หน่วยงานราชการและมหาวิทยาลัยในพื้นที่ใกล้เคียง โดยการจำแนกพื้นที่เป้าหมายในการมีส่วนร่วม ทั้งชุมชนที่อยู่อาศัย มหาวิทยาลัย โรงงานอุตสาหกรรม และหน่วยงานสนับสนุนและดำเนินการ จากรายงานของสถาบันวิจัยสาธารณสุขไทยระบุว่า เหล้าจะมีฤทธิ์ต่อการทำงานของสมอง คนเมาจะไม่สามารถควบคุมสติและการทรงตัวได้ ดังนั้นหากขับรถขณะมีเม้าผู้ดื่มแอลกอฮอล์จะมีโอกาสได้รับอุบัติเหตุเป็น 6.6 เท่า ของ

ผู้ไม่ดื่มและมีโอกาสเสียชีวิตมากกว่าผู้ไม่ดื่ม 9.6 เท่า ระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเพิ่มขึ้นทุก 0.02 เปอร์เซ็นต์ จะมีความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุเป็น 2 เท่า

สุรางค์ ศีตมโนชญ์ และคณะ (2555) ศึกษาเรื่อง การพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหาการเสียชีวิต จากอุบัติเหตุจราจรอย่างมีส่วนร่วม โดยอาศัยทรัพยากรและศักยภาพในพื้นที่ วงรอบที่ 1 ปี 2551 การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร เริ่มจากการสร้างทีมพี่เลี้ยง เครือข่ายแนวราบและแนวตั้ง วางเป้าหมายร่วมกัน ลงพื้นที่สำรวจจุดเสี่ยงและประชุมร่วมกันกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ หาแนวทางแก้ไขปัญหาการจราจร วงรอบที่ 2 ปี 2552-2553 ใช้ข้อมูลการรายงานของโรงพยาบาลและตำรวจ เพื่อทราบถึงขนาดและความรุนแรงภาพรวม ทำให้เกิดมาตรการเพิ่มความเข้มงวดของการบังคับใช้กฎหมาย สำรวจพื้นที่ออกแบบและปรับปรุงวิศวกรรมจราจร สร้างแหล่งเรียนรู้ด้านป้องกันและลดอุบัติเหตุ วงรอบที่ 3 ปี 2554 ได้สร้างความร่วมมือจากชุมชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียร่วมกันวางเป้าหมายและแนวทางการแก้ปัญหา ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่ เข้มงวดการบังคับใช้กฎหมายต่อผู้ดื่มแล้วขับ จากนั้นติดตามประเมินผลการเปลี่ยนแปลงกับภาคีเครือข่าย พบจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2550

ปิยะ ต๊ะวิชัย (2557) ศึกษาเรื่อง การบังคับใช้กฎหมายเมาไม่ขับ โดยจัดทำแผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2554-2563 ลงสู่การปฏิบัติจริง นำกลยุทธ์ในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนมีการใช้วิธีป้องกันและบังคับใช้กฎหมายควบคู่กันอย่างต่อเนื่อง จึงได้ดำเนินโครงการ “เมาไม่ขับ” ปี 2546 และโครงการ “ดื่มไม่ขับ ตำรวจไม่จับ กลับปลอดภัย” ปี 2556 เพื่อการดำเนินการเชิงรุกอย่างต่อเนื่อง โดยเน้นแก้ไขผู้ขับขี่ที่เป็นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุบนถนน ในการสร้างความรู้ ความเข้าใจ เพิ่มช่องทางในการเรียนรู้กฎหมายการจราจรมากขึ้น และลดภาระให้กับตนเอง ครอบครัว และสังคม และจากการดำเนินงานของโครงการที่ผ่านมาได้มีความร่วมมือกับภาคีเครือข่ายในการขับเคลื่อนนโยบายด้านอุบัติเหตุ กำหนดแผนแนวทางดำเนินงานร่วมกับภาคเอกชน

สำนักวิจัยนโยบายสร้างเสริมสุขภาพ สำนักงานพัฒนานโยบายสุขภาพระหว่างประเทศ และคณะเภสัชศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม (2559) ศึกษาเรื่อง ความสัมพันธ์ต่อปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ในช่วงเวลาเทศกาลจะมีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุทางจราจรจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มากกว่าช่วงปกติ 1.098 เท่า มากกว่าช่วงเวลาปกติ และผู้บาดเจ็บที่ดื่มแอลกอฮอล์มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าคนที่ไม่ดื่มแอลกอฮอล์ 2.041 เท่า ดังนั้นภาครัฐ หน่วยงาน หรือภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องควรมีการดำเนินและสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายให้เข้มข้นขึ้น เช่น อายุขั้นต่ำของผู้ซื้อผู้ดื่ม เวลาปิดเปิดในร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ อีกทั้งกำหนดให้มีจุดตรวจในชุมชนที่มีจุดเสี่ยง และผลักดันการลดเพดานระดับแอลกอฮอล์ในเลือดจาก 50 มิลลิกรัมเป็นศูนย์

เกศรา แสนศิริวิสุข และคณะ (2559) ศึกษาการพัฒนารูปแบบการสร้างเสริมความปลอดภัยจากการจราจรโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน รูปแบบในการสร้างเสริมความปลอดภัยประกอบด้วย 4 องค์ประกอบหลัก คือ การสร้างความร่วมมือของภาคีเครือข่ายทุกภาคส่วน การประเมินความเสี่ยงการสื่อสารความเสี่ยง และการจัดการความเสี่ยงที่ครอบคลุมทั้งด้านบุคคลสิ่งก่อเหตุ และสิ่งแวดล้อมทั้งทางกายภาพ และสังคม จากการประเมินผลหลังดำเนินการพบว่า กลุ่มเสี่ยงมีคะแนนเฉลี่ยความรู้การรับรู้ และพฤติกรรมเพิ่มมากขึ้นกว่าก่อนดำเนินการ และชุมชนมีกิจกรรมการสร้างเสริมความปลอดภัยเพิ่มมากขึ้นกว่าก่อนดำเนินการอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (p<0.05) ด้านผลกระทบของการบาดเจ็บพบว่าจำนวนผู้บาดเจ็บจราจรและจมน้ำลดลง

อย่างชัดเจนเมื่อเทียบกับค่าเฉลี่ย 5 ปี (พ. ศ. 2553-2557) ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการขับเคลื่อนการดำเนินงาน เพื่อป้องกันการบาดเจ็บของเครือข่ายในพื้นที่อย่างต่อเนื่อง

กล่าวโดยสรุป จากการประสานความร่วมมือระหว่างภาครัฐ เอกชน และชุมชน ในการสร้างมาตรการควบคุม เพื่อลดความปลอดภัยทางถนน พบอุปสรรคในการบังคับใช้กฎหมาย ประชาชนไม่ให้ความร่วมมือขาดแคลนงบประมาณในการดำเนินงาน อีกทั้งเจ้าหน้าที่ยังขาดแรงจูงใจในการปฏิบัติหน้าที่ ส่วนการดำเนินงานภาคีเครือข่ายชุมชน พบว่ามีการกำหนดพื้นที่เฝ้าระวังจุดเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ และมีข้อเสนอแนะให้ลดระดับเขตอันตรายแอลกอฮอล์ เพื่อให้ผู้ดื่มได้ตระหนักและควบคุมการดื่มแอลกอฮอล์

2. การศึกษาพฤติกรรมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

นับตั้งแต่ประเทศไทยได้มีเป้าหมายการลดอุบัติเหตุทางท้องถนน ทำให้มีผู้สนใจทำการศึกษาถึงปัจจัยการบริโภคเครื่องดื่ม และเลือกดื่มแอลกอฮอล์ รวมถึงพฤติกรรมการรับสื่อของผู้กระทำผิดฐานขับรถในขณะเมาสุรา ดังได้มีผู้ศึกษาด้านพฤติกรรมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ดังนี้

โสภิต นาสืบ (2547) ศึกษาเรื่อง รายงานสถานการณ์สุราประจำปี พ.ศ. 2552 ได้เสนอแนวทางปรับพฤติกรรมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยให้ภาครัฐ หน่วยงาน หรือภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องเข้ามามีส่วนร่วมดำเนินการและสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายให้เข้มข้นขึ้น เช่น อายุขั้นต่ำหรือผู้ซื้อผู้ดื่ม เวลาปิดเปิดในร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เป็นต้น อีกทั้งสนับสนุนให้มีการตั้งจุดตรวจระดับแอลกอฮอล์ทางลมหายใจ และลดเขตอันตรายแอลกอฮอล์ในเลือดจาก 50 มิลลิกรัม เป็น 0 มิลลิกรัม

บัณฑิต ศรีไพศาล และคณะ (2548) ศึกษาเรื่อง วิวัฒนาการนโยบายควบคุมปัญหาสุราของประเทศไทย พบว่าวิวัฒนาการนโยบายการควบคุมปัญหาสุรา มี 3 แนวคิดด้วยกันคือ 1). เน้นเป้าหมายการกำหนดนโยบายสุราเพื่อประโยชน์ของรัฐ ซึ่งในปัจจุบันรัฐได้ส่งเสริมการค้าเงินธุรกิจสุราโดยการเปิดเสรีการผลิตสุรา และการสนับสนุนการผลิตจำหน่ายสุรา และตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันรัฐหารายได้จากการดำเนินธุรกิจสุราด้วยวิธีผูกขาด โดยให้เอกชนผูกขาดดำเนินการแล้วเปลี่ยนมาเป็นรัฐบาลผูกขาดดำเนินการเอง 2). เน้นเป้าหมายการกำหนดนโยบายควบคุมอุปทาน รัฐเริ่มมีการออกมาตรการควบคุมการเข้าถึงและหาซื้อ และควบคุมผลกระทบอุบัติเหตุจราจรโดยการมาตรการจำกัดบริบทการดื่ม 3). เน้นเป้าหมายการกำหนดนโยบายการกำหนดนโยบายควบคุมปัญหาสุรา ในเรื่องของการกำหนดมาตรการควบคุมการเข้าถึงและหาซื้อ มาตรการจำกัดบริบทการดื่ม มาตรการลดอุบัติเหตุ มาตรการรณรงค์ มาตรการบำบัดรักษา มาตรการควบคุมการเข้าถึงและหาซื้อ ซึ่งรัฐบาลให้ความสำคัญและพยายามดำเนินการอย่างต่อเนื่อง เพื่อประโยชน์ด้านสุขภาพของประชาชนและสังคม รัฐได้ออกมาตรการควบคุมโฆษณา การเข้าถึงและการหาซื้อสุราและมาตรการรณรงค์

ทักษพล ธรรมรังสี และคณะ (2556) ศึกษาเรื่อง สถานการณ์การบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และผลกระทบในประเทศไทย ปี 2556 พบปัญหาการดื่มแอลกอฮอล์ที่ส่งผลต่อต้นทุนสังคมและการสูญเสียผลิตภาพ ซึ่งในแต่ละปีประเทศไทยต้องสูญเสียเงินเป็นจำนวนมากไปกับผลกระทบต่อสังคม เศรษฐกิจ และสุขภาพ อีกทั้งสังคมไทยยังต้องร่วมกันแบกรับภาระต่อต้นทุนที่เกิดจากการการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ประกอบด้วย 2 ต้นทุน คือ 1). ต้นทุนทางตรงประกอบด้วย ค่ารักษาพยาบาล ทรัพย์สินที่เสียหายจากอุบัติเหตุจราจร การบังคับใช้กฎหมายและการฟ้องร้องคดีความ 2). ต้นทุนทางอ้อม คือ การสูญเสียผลิตภาพจากการ

เสียชีวิตก่อนวัยอันควรและประสิทธิภาพการทำงานที่ลดลง ซึ่งจากความเสียหายในต้นทุนทั้งสองด้านนี้ คิดเป็นมูลค่ารวม 158,105.4 ล้านบาท ที่คนไทยต้องแบกรับภาระร่วมกัน

วันเพ็ญ วงศ์ชัย (2550) ศึกษาเรื่อง การนำนโยบายการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนไปปฏิบัติ: ศึกษากรณีโครงการเมาแล้วขับ ไม่ใช่แค่ปรับ จะถูกจับกุมประพฤติ ในเขตกรุงเทพมหานคร ของกรมคุมประพฤติ กระทรวงยุติธรรม ผลการศึกษาพบว่า 1) ผลของการนำโครงการเมาแล้วขับไปปฏิบัติ ประสบความสำเร็จในระดับปานกลาง 2) ในกลุ่มข้าราชการ ปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จของการนำโครงการเมาแล้วขับ คือ ปัจจัยด้านผู้ปฏิบัติ นโยบาย การเมือง เศรษฐกิจและสังคม นอกจากนี้โครงการยังได้รับอิทธิพลจากปัจจัยด้านนโยบายและด้านทรัพยากร ตามลำดับ 3). ในกลุ่มประชาชน พบว่า ปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จของโครงการเมาแล้วขับ คือ ความต้องการ การสนับสนุน และทัศนคติของประชาชน

อุษา บิ๊กกินส์ (2556) ศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมเมาแล้วขับการเปิดรับสื่อของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร งานวิจัยฉบับนี้เป็นการศึกษาพฤติกรรมเมาแล้วขับและการเปิดรับสื่อของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งพฤติกรรมเมาแล้วขับถือว่าเป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุที่ทำให้เกิดการพิการและเสียชีวิต ดังนั้นการป้องกันอุบัติเหตุ อันเกิดมาจากผู้ขับขี่ที่ดื่มแอลกอฮอล์นั้น ลดหรือเลิกดื่มเครื่องดื่ม อื่นทั้งปัจจุบันสังคมในปัจจุบันสังคมได้มีการตื่นตัวมากขึ้นในการรณรงค์และให้ความรู้เกี่ยวกับโทษจากการดื่มแอลกอฮอล์สังเกตได้จากทุกภาคส่วนที่ได้เข้ามาเกี่ยวข้อง ต่างช่วยเหลือกันเพื่อหาวิธีการป้องกัน เช่น การออกรณรงค์ในโครงการต่างๆที่ ทาง สสส. ให้การสนับสนุนรวมทั้งการพยายามปรับพฤติกรรมของเยาวชนและวัยรุ่น อีกทั้งรัฐบาลได้ตระหนักถึงปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนซึ่งเกิดจากการเมาแล้วขับ จึงได้ผลักดันแผนแม่บทศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนมีการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่มีประสิทธิภาพควบคู่ไปกับการปรับปรุงระบบบรรณาการณะให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยพร้อมทั้งมีระบบการเยียวยาผู้ประสบภัยด้วยความรวดเร็วและเป็นธรรม โดยมีการจัดทำแผนงานด้านความปลอดภัยทางถนนขึ้นอย่างต่อเนื่องทั้งในระยะเร่งด่วน ระยะกลางและระยะยาว โดยระยะเร่งด่วน มุ่งเน้นที่การขนส่งสาธารณะโดยเฉพาะบริษัทขนส่ง จำกัด โดยมีมาตรการกำหนดให้ผู้ขับขี่ที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายเกินศูนย์ และระยะกลางคือนำไปที่รถร่วมของเอกชน ได้แก่ รถบรรทุกและรถโดยสารสาธารณะ รวมถึงมีการนำผู้ขับขี่ไปอบรมและฝึกสอนวิธีการควบคุมยานพาหนะที่จำให้เกิดความปลอดภัยให้มากขึ้น ระยะสุดท้ายคือระยะยาวคือ ร่วมกับกระทรวงศึกษาธิการจัดทำหลักสูตรความปลอดภัยทางถนนที่จะไปสอนนักเรียนในทุกๆระดับ

อรทัย วลีวงศ์ และคณะ (2557) ศึกษาเรื่อง ผลกระทบของการดื่มแอลกอฮอล์ต่อผู้อื่น: แนวคิดสถานการณ์ และช่องว่างของความรู้ของประเทศไทย ผลกระทบของการดื่มแอลกอฮอล์ต่อผู้อื่น (Alcohol's Harm to Others) เป็นมิติหนึ่งในผลกระทบทั้งหมดที่เกิดจากการดื่มแอลกอฮอล์ โดยให้ความสนใจผลกระทบเชิงลบที่เกิดขึ้นกับบุคคลอื่นนอกจากผู้ดื่ม ซึ่งมักมีลักษณะตามรูปแบบความสัมพันธ์ระหว่างผู้ดื่มกับผู้ได้รับผลกระทบ เช่น กรณีผู้ดื่มเป็นสมาชิกในครอบครัว ญาติพี่น้อง เพื่อน เพื่อนร่วมงาน หรือคนแปลกหน้า ผลกระทบมีหลากหลายระดับ ครอบคลุมตั้งแต่ความรุนแรงในระดับเล็กน้อย เช่น การรู้สึกรำคาญใจ จนถึงผลกระทบที่รุนแรงมาก เช่น การถูกทำร้ายเสียชีวิต นอกจากนี้ยังส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตร่างกายและจิตใจ หรือทรัพย์สินที่เสียหายของครอบครัวผู้ดื่ม ผลกระทบต่อเด็กและเยาวชนจากการดื่มของคนในครอบครัว ผลกระทบในสถานที่ทำงานต่อเพื่อนร่วมงานหรือเจ้านาย ข้อมูลเชิงประจักษ์ของสถานการณ์และความรุนแรงของผลกระทบเชิงลบของแอลกอฮอล์ที่เกิดต่อสาธารณะนี้ถือว่ามีมีความสำคัญและประโยชน์ในการ

สนับสนุนการพัฒนา นโยบายควบคุมแอลกอฮอล์ การติดตามผล รวมถึงการสร้างความตระหนักต่อสังคมของ ประเทศได้

นฤพนธ์ ทรงพระ (2558) ศึกษาเรื่อง การยอมรับมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมเครื่องดื่ม แอลกอฮอล์ ตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ.2551: ศึกษากรณีเฉพาะกรุงเทพมหานคร ผลการศึกษาพบว่า ในกลุ่มเจ้าหน้าที่และกลุ่มประชาชน มีปัจจัยที่เกี่ยวข้อง 2 ปัจจัย คือ ปัจจัยด้านบทบัญญัติ ของกฎหมาย โดยเมื่อมีความเห็นด้วยกับกฎหมายในระดับที่เพิ่มขึ้นจะส่งผลต่อการยอมรับกฎหมายเพิ่มขึ้น อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ส่วนในกลุ่มผู้ประกอบการพบปัจจัยที่เกี่ยวข้อง 3 ปัจจัยคือ ปัจจัยด้านบทบัญญัติ ทางกฎหมายที่นัยยะเพิ่มขึ้นทางสถิติ ปัจจัยด้านการศึกษา โดยเมื่อระดับการศึกษาเพิ่มขึ้นจะส่งผลต่อการ ยอมรับมาตรการทางกฎหมายเพิ่มขึ้น และปัจจัยด้านรายได้ โดยเมื่อรายได้ของผู้ประกอบการลดลงจะส่งผลต่อ ให้การยอมรับมาตรการทางกฎหมายลดลง

ข้อเสนอแนะต่อการกำหนดมาตรการทางกฎหมายเพื่อควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ควรมีการศึกษา ถึงความเหมาะสมของบทบัญญัติกฎหมาย ซึ่งประกอบด้วยเจตนารมณ์ของกฎหมาย เนื้อหา ความสอดคล้อง กับบริบทของสังคม และความเหมาะสมของบทลงโทษ นอกจากนี้ควรประชาสัมพันธ์ สร้างการรับรู้ ทัศนคติ ที่ ดีต่อกฎหมายให้กับประชาชน เพื่อให้เกิดการยอมรับและนำไปสู่การเคารพเชื่อฟังและปฏิบัติตามกฎหมายของ ประชาชน

อุดมศักดิ์ แซ่โง้ว และคณะ (2559) ศึกษาเรื่อง ข้อเท็จจริงและตัวเลขเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในประเทศไทย วัตถุประสงค์เพื่อเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับสถานการณ์ปัญหาแอลกอฮอล์ในประเทศไทย และผลจากการ ดำเนินนโยบายเพื่อแก้ไขปัญหาที่สืบเนื่องจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แก่ประชาชน เพื่อให้ประชาชน ทั่วไปสามารถเข้าใจโดยมีแหล่งข้อมูลที่เชื่อถือได้

ผลการศึกษาพบว่า ในช่วงปี พ.ศ.2554-2556 ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนโดยเฉลี่ย สูงถึง 22,052 คน/ปี หรือประมาณ 60 คน/วัน แต่สถานการณ์ในภาพรวมของปัญหาการดื่มแล้วขับมีแนวโน้ม ดีขึ้น โดยสัดส่วนของผู้บาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุจราจรที่เป็นผู้ขับขี่ยานพาหนะลดลงอย่างต่อเนื่อง จากร้อย ละ 45 ในปี พ.ศ.2548 ลดลงมาเหลือร้อยละ 33 ในปี พ.ศ.2556 ส่วนยานพาหนะที่ประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่ เกิดบนถนนสายรอง บริเวณที่มักเกิดอุบัติเหตุคือช่วงทางตรงซึ่งสาเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการเมาสุรา

ชีวฮวย แซ่ลิ้ม และคณะ (2560) ศึกษาทัศนคติต่อการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ การรับรู้ผลกระทบจาก การดื่ม การเข้าถึงแหล่งซื้อขาย ความสัมพันธ์ในครอบครัว แรงสนับสนุนทางสังคม และแบบประเมินพฤติกรรม การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ จากสถิติการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์โดยเฉพาะ กลุ่มเยาวชนที่มีแนวโน้มการดื่ม เครื่องดื่มแอลกอฮอล์เพิ่มขึ้นแม้ในอดีตรัฐจะมีนโยบายและมาตรการต่าง ๆ ในการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เพื่อช่วยลดปัญหาและผลกระทบด้านต่าง ๆ แต่จากการสำรวจการดำเนินงานเฝ้าระวังบังคับใช้กฎหมายใน ระดับพื้นที่ช่วงเทศกาลพบว่าร้านค้าผู้ประกอบการยังละเมิดกฎหมาย เช่นจำหน่ายนอกเวลาจำหน่ายเครื่องดื่ม แอลกอฮอล์แก่เด็กที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปีการละเมิดกฎหมาย และมาตรการต่าง ๆ เหล่านี้อาจเป็นผลให้วัยรุ่น (อายุอยู่ในช่วง 10-19 ปี) ซึ่งเป็นวัยที่ต้องการความเป็นอิสระชอบที่จะมีความเป็นส่วนตัวต่อต้านไม่เชื่อฟังในสิ่ง ที่ผู้ปกครองบอกส่วนใหญ่เชื่อเพื่อนตามเพื่อนให้เวลากับเพื่อนมากกว่าผู้ปกครอง และพยายามทำตัวให้เข้ากับ กลุ่มจึงง่ายต่อการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มากขึ้นส่งผลให้เกิดปัญหาหรือผลกระทบตามมามากมาย และเมื่อ ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นระยะเวลาานานจะเกิดอาการติดแอลกอฮอล์เมื่อเข้าสู่วัยผู้ใหญ่ได้ และส่งผลเสียต่อ

สุขภาพรวมถึงปัญหาทางสังคมและเศรษฐกิจตามมา เช่นการได้รับบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุจราจร ปัญหาพฤติกรรมทางเพศ และการเกิดอาชญากรรม

ยุพา จิวพัฒนกุล (2557) ศึกษาการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของครอบครัว และหากกลยุทธ์การช่วยลดการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของครอบครัว ผลการวิจัยพบว่าสมาชิกในครอบครัวหาซื้อเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ได้ง่ายตามร้านขายของชำใกล้บ้าน (ร้อยละ 71.7) ส่วนใหญ่บริโภคเบียร์ 1-2 กระป๋อง (ร้อยละ 70.7) เมื่อมีโอกาสพิเศษ (ร้อยละ 50.8) โดยเคยคิดว่าตนเองควรลดปริมาณลงเพราะต้องเสียค่าใช้จ่ายจำนวนมาก (ร้อยละ 52.9) แต่ 132 คนคิดว่าไม่สามารถเลิกได้ในอนาคตเนื่องจากต้องเข้าสังคม (ร้อยละ 69) ดังนั้นชุมชนจึงได้พัฒนา 3 กลยุทธ์เพื่อลดการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในครอบครัวคือจำกัดการขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในชุมชนงดการเลี้ยงเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในการจัดงานทุกชนิดในชุมชนและสร้างอาชีพในชุมชน ผลการศึกษาครั้งนี้ทำให้เห็นพฤติกรรมบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของครอบครัวไทย และความร่วมมือของชุมชนที่สำคัญยังเป็นแนวทางสำหรับผู้กำหนดนโยบายท้องถิ่นในการออกกฎหมายข้อบังคับเพื่อลดการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของครอบครัว

กล่าวโดยสรุป การดื่มแอลกอฮอล์ก่อให้เกิดผลกระทบต่อต้นทุนทางสังคม เศรษฐกิจ และสุขภาพ ประชาชนยังต้องแบกรับภาระจากผลกระทบดังกล่าว เช่น ค่ารักษาพยาบาล การฟ้องร้องคดีความ อีกทั้งตลาดแรงงานยังสูญเสียแรงงานในการขับเคลื่อนระบบผลิต และไม่สามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อป้องกันและลดการสูญเสียดังกล่าว จึงทำให้ภาครัฐและหน่วยงานอื่น ๆ เข้ามามีส่วนร่วม ในการควบคุม และสร้างความตระหนักแก่ประชาชนถึงผลกระทบที่เกิดขึ้น

3. การศึกษากระบวนการยุติธรรมและการบังคับใช้กฎหมาย

จากเป้าหมายขององค์การสหประชาชาติ (United Nations) ที่ได้กำหนด การจัดทำเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals-SDGs) นั้น การลดอุบัติเหตุทางท้องถนนและสร้างความปลอดภัยในชุมชนเมืองและชนบท ถือเป็นอีกสองเป้าหมายที่สำคัญที่ทั่วโลกได้เห็นความสำคัญ จึงได้กำหนดมาตรการ และนำกระบวนการยุติธรรม การบังคับใช้กฎหมาย มาสร้างความปลอดภัยและเพิ่มคุณภาพชีวิตของประชาชน เพื่อลดอุบัติเหตุ และลงโทษผู้กระทำความผิดจากคดีความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุรา โดยกระบวนการยุติธรรม และการบังคับใช้กฎหมายของแต่ละประเทศนั้น ได้มีบังคับใช้ในบริบทที่แตกต่างกัน จึงได้มีการรวบรวมกรณีศึกษาทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ ดังนี้

กรณีในประเทศไทย

พิทยา กิจดิรวานน์ (2551) พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2552 ได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานกว่า 20 ปีแล้วยังคงใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน มีพระราชบัญญัติบางมาตราที่ได้รับการปรับปรุงให้เหมาะสมกับสถานการณ์ในปัจจุบัน จึงมีการเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาย่างเป็นระบบและต่อเนื่องตามหลักสากล ตลอดจนเสนอแนะแนวทางการป้องกัน ปรับปรุงและพัฒนาการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่เพื่อให้การบังคับใช้พระราชบัญญัติการจราจรทางบกเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประสิทธิผล

วรรณมา พัฒนาศิริ (2555) กระบวนการยุติธรรมกับการแก้ไขปัญหาเมาแล้วขับ พบว่า พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ.2551 นั้นมีหลักการเหตุผลและเจตนารมณ์ที่ดี แต่ต้องมีการบังคับใช้อย่าง

จริงจัง นอกจากนี้กรมสุขภาพจิตได้ระบุว่าในปี 2555 มีผู้ติดโรคลุสรา 3 ล้านคน และเข้ารับการบำบัดเพียงร้อยละ 2 ส่วนอีกร้อยละ 98 ไม่ขอเข้ารับการรักษาโดยอ้างเหตุว่าไม่ได้ติดลุสรา จากสถิติดังกล่าวตามกฎหมาย พรบ. ควบคุมแอลกอฮอล์ ควรมีมาตรการเพิ่มเติม โดยใช้กฎหมายที่มีการบังคับใช้โดยอ้อม มีผลต่อกรณีเมาแล้วขับ เพื่อเป็นมาตรการให้บุคคลเข็ดหลาบ แม้จะเป็นกฎหมายที่ไม่เกี่ยวข้องโดยตรงกับคดีเมาแล้วขับ แต่อาจบังคับใช้ในกรณีบังคับใช้ในมาตรการไม่รับบุคคลที่เคยถูกลงโทษหรือถูกจับคดีเมาแล้วขับเข้าทำงาน เช่น คุณสมบัติข้าราชการ คุณสมบัติคนขับรถสาธารณะ เป็นต้น

นอกจากนี้การดำเนินงานที่ผ่านมา ภาคีเครือข่ายทั้งภาครัฐและเอกชนได้มีการจัดการประชุมร่วมกันในทุก ๆ เดือน เพื่อหาแนวทางป้องกันลดอุบัติเหตุทางถนน โดยใช้กลยุทธ์ขับเคลื่อนนโยบายด้านอุบัติเหตุและกำหนดแผนแนวทาง เพื่อให้มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเหมาะสม รวมทั้งได้รับการสนับสนุนจากภาคเอกชนในการรณรงค์โครงการ โดยใช้สื่อรูปแบบใหม่มาเสริมการรณรงค์ปลูกจิตสำนึกให้ตระหนักถึงอุบัติเหตุ ผลที่ได้ผู้ใช้รถมีความเข้าใจกฎหมายจราจร สามารถช่วยให้ผู้ใช้รถป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนได้

สุทธิชัย คำพานิช (2557) ศึกษาเรื่อง มาตรการในการลงโทษความผิดฐานขับขี้นระหว่างเมาสุรา ตามกฎหมายของประเทศไทย ผลการศึกษาพบว่า การแก้ไขกฎหมาย พระราชบัญญัติจราจรทางบก รวมทั้งผลักดันกระบวนการการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพ โดยงานวิจัยนี้ได้วิเคราะห์ถึงมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับคดีเมาแล้วขับ โดยแบ่งประเด็นในเรื่องการกำหนดระดับความผิดและระดับโทษ ด้วยการกำหนดมาตรการทางกฎหมายให้มีความเหมาะสมให้ผู้กระทำผิดได้ตระหนักถึงการแก้ไขและฟื้นฟู ไม่กระทำความผิดซ้ำ ควรกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในปริมาณที่ต่ำ เพื่อป้องกันการสูญเสียชีวิต ปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายรองรับปริมาณแอลกอฮอล์ที่ทำให้ครองสติไม่ได้ การกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในปริมาณที่มีค่าน้อยสุด จะสามารถช่วยยับยั้งการเกิดอุบัติเหตุได้ และเมื่อเปรียบเทียบกับการบังคับใช้ของต่างประเทศ พบว่า มาตรการของไทยยังมีบทลงโทษที่ไม่รุนแรงมากเมื่อเทียบกับต่างประเทศกับความเสียหายทางร่างกายและทรัพย์สิน อีกทั้งประเทศไทยยังควรมีมาตรการที่หลากหลายเพื่อลดการต้องโทษแต่เป็นการแก้ไขฟื้นฟู กล่าวคือเป็นมาตรการกึ่งควบคุมประพฤติและการจำคุก โดยเพิ่มความหลากหลายการลงโทษไม่ว่าจะเป็นการห้ามขับรถ ในช่วงเวลาที่ไม่สามารถควบคุมยานพาหนะได้ การจำกัดใบอนุญาตในการประกอบอาชีพบางประเภทภายในเวลาที่กำหนด การติดเครื่อง Ignition interlock เพื่อป้องกันการสตาร์ทรถในกรณีที่ผู้ขับขี่มีระดับแอลกอฮอล์ ในลมหายใจสูงกว่าที่กฎหมายกำหนดห้ามขับขี้นยานพาหนะ โทษห้ามหรือจำกัดสิทธิของผู้กระทำความผิดเป็นต้น เพื่อให้ศาลได้ใช้ดุลพินิจในการเลือกใช้มาตรการต่างๆได้อย่างเหมาะสม

สมัย โกทินธาคม (2559) ศึกษาเรื่อง ความรับผิดชอบทางแพ่งของผู้ขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ : บทวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์กับกฎหมาย ผลจากการศึกษาพบว่า การศึกษากรณีเปรียบเทียบการบังคับใช้กฎหมายในสหรัฐอเมริกา ปัจจุบันหลายมลรัฐของสหรัฐอเมริกา กำหนดให้ผู้ขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และเจ้าภาพจัดเลี้ยงฉลอง (ในบางมลรัฐ) จะต้องรับผิดชอบทางแพ่งแก่ผู้เสียหาย ถ้าขายหรือเสิร์ฟให้ผู้ดื่มซึ่งเมาแล้วขับ แล้วสร้างความเสียหายให้กับผู้อื่น จากการศึกษาและทบทวนวรรณกรรมยังพบข้อถกเถียงในกรณีระหว่างการกำหนดความรับผิดชอบของเจ้าภาพมีข้อถกเถียงมากกว่าการกำหนดรับผิดชอบของผู้ขาย ซึ่งผลการสำรวจแบบสอบถามพบว่าผู้ขายควรมีสำนักทางธุรกิจคือรับผิดชอบ ส่วนความเห็นที่ไม่ควรรับผิดชอบคือปัจจัยลักษณะการมีส่วนทำให้เกิดเหตุและสภาพการเอาใจใส่ของผู้ขายที่ไม่ส่งผลอย่างมีนัยยะสำคัญ ต่อการตัดสินใจให้ผู้ขายควรมีความรับผิดชอบ ผู้วิจัยจึงเสนอให้มีการปรับปรุง รวมทั้งมีการกำหนดความรับผิดชอบทางแพ่งของผู้ขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในประเทศไทย โดยมีช่องทางในการแก้ไขกฎหมายปัจจุบันได้โดยอาศัยมาตรา

16(3) ใน พ.ร.บ. ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ซึ่งได้ให้อำนาจแก่คณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ให้เสนอความเห็นต่อรัฐมนตรี ในการกำหนดวิธี หรือลักษณะการขายเครื่องดื่มที่ต้องห้ามได้ และมาตรา 16(6) คณะกรรมการสามารถให้คำปรึกษาและแนะนำ ประสานงานทั้งหน่วยงานรัฐและเอกชน เกี่ยวกับควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ รวมทั้งเสนอมาตรการในการป้องกันผลกระทบจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ จึงจะช่วยลดอุบัติเหตุได้อีกทางหนึ่ง

จิรวัดน์ อริยคงพันธ์ ได้ศึกษาเรื่อง ยุทธศาสตร์การลดอุบัติเหตุในการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน : ศึกษาเฉพาะกรณีการบังคับใช้กฎหมายในการตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่มแอลกอฮอล์ ผลจากการศึกษาพบว่า การกำหนดยุทธศาสตร์ในการลดอุบัติเหตุในด้านการจัดการความปลอดภัยบนถนน 1). ก่อนการเกิดอุบัติเหตุ พบว่าหน่วยงานท้องถิ่นมีบทบาทหน้าที่ที่ทับซ้อนกัน ทำให้เกิดปัญหาหรืออุปสรรคในการบริหารจัดการ โดยเฉพาะงบประมาณและภารกิจ จึงควรมีการวางแผนแนวทางในด้านกฎหมายให้เกิดการบูรณาการมากกว่าที่เป็นในปัจจุบัน 2). ระหว่างอุบัติเหตุ พบว่า หน่วยงานท้องถิ่นมีการนำกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่างๆ ไปบังคับใช้ร่วมกันตามกระบวนการวิธีตรวจจับให้ถูกต้องตามกฎหมาย ทั้งนี้การได้รับโทษนั้นขึ้นอยู่กับผู้พิจารณาตัดสินลงโทษว่าจะลงโทษหนัก - เบา และวิธีการจับกุมที่เหมาะสม ทั้งนี้กระบวนการยุติธรรมและการบังคับใช้จะมีประสิทธิภาพก็ขึ้นอยู่กับพฤติกรรมและทัศนคติของเจ้าหน้าที่ที่จะบังคับใช้กฎหมายได้จริงจังเท่าใด 3). หลังเกิดอุบัติเหตุ เป็นการเยียวยาความเสียหายในสังคมมากกว่าเป็นการป้องกันผู้ที่ฝ่าฝืนดื่มสุรา ซึ่งยุทธศาสตร์ที่หน่วยงานนำมาปฏิบัติส่วนใหญ่เป็นบทบัญญัติลงโทษตามกฎหมาย

กลุ่มผู้กำหนดยุทธศาสตร์หรือนโยบาย มีมุมมองว่ารัฐกำหนดนโยบายด้านยุทธศาสตร์กับการบังคับใช้กฎหมายกับผู้ขับขี่ขณะมีเมามาอย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุด และคิดว่ากฎหมายเป็นเครื่องมือที่รัฐที่มีความเคร่งครัดและมีบทลงโทษตามที่กฎหมายบัญญัติไว้อย่างชัดเจน อีกทั้งกฎหมายเป็นกลยุทธ์ที่มีไว้เพื่อป้องกันและบังคับใช้กับผู้ฝ่าฝืนละเมิดกฎหมาย ทั้งนี้จะขึ้นอยู่กับปัจจัยแวดล้อมต่าง ๆ แต่มีหลากหลายมุมมองที่มองว่ารัฐนำเอากฎหมายมาเป็นยุทธศาสตร์ในการจับกุมผู้ขับขี่ที่มีเมามา แต่ในทางกลับกันกฎหมายก็อ่อนแอ ไม่เคร่งครัด ส่งผลทำให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานขาดประสิทธิภาพและเลือกปฏิบัติ โดยเสนอแนะให้มีการบังคับใช้กฎหมายให้เคร่งครัดมากกว่าปัจจุบัน

พลังเครือข่าย เพื่อถนนปลอดภัย (2552) ประชุมสัมมนาระดับชาติ เรื่องอุบัติเหตุจราจร ครั้งที่ 9 ผลการศึกษาพบว่า โครงการ 365 วันอันตราย หยุดความตายได้ด้วยวินัยทางจราจร เป็นโครงการที่มีความสำคัญต่อการต่อสู้กับอุบัติเหตุจราจร เป็นสิ่งที่พิสูจน์ได้ว่า Enforcement มีความสำคัญ จำเป็นจะต้องได้รับการยกระดับ และพัฒนา โดยยึดถือแนวทางที่ได้ปฏิบัติสำเร็จมาแล้ว ปรับปรุงต่อยอดขึ้นไปให้มีความต่อเนื่อง ที่สำคัญคือสำนักงานตำรวจแห่งชาติจะต้องให้ความสำคัญ แก่ไขุอุปสรรคที่เกิดขึ้นโดยเฉพาะเรื่องของงบประมาณ โดยมีเป้าหมายที่จะดำเนินการตามยุทธศาสตร์ที่วางไว้อย่างแน่วแน่ให้สำเร็จเพื่อความผาสุกของประชาชน สมกับคำว่าผู้พิทักษ์สันติราษฎร์ และถึงเวลาแล้วที่จะต้องยอมรับว่าการทำงานด้านจราจรนั้นมีความสำคัญไม่แพ้ไปก่างานด้านอาชญากรรมเลย

กรณีต่างประเทศ

อรนิตย์ บุญยรัตพันธุ์ (2547) ศึกษาเรื่อง มาตรการทางกฎหมายในการใช้วิธีการคุมประพฤติ แบบเข้ม การแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิดด้วยวิธีการปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดโดยไม่ใช้เรือนจำ โดยเน้นการบังคับใช้ผู้กระทำผิด คดีอาญาร้ายแรงแต่เป็นผู้ที่มีนิสัยไม่เป็นอันตรายต่อสังคม ผลการศึกษาพบว่า ในประเทศสหรัฐอเมริกามีการใช้

มาตรการคุมประพฤติแบบเข้ม เพื่อเป็นทางเลือกแก่ศาลแทนการลงโทษจำคุก ซึ่งเป็นรูปแบบหนึ่งของ มาตรการลงโทษระดับกลางที่มีลักษณะคาบเกี่ยวระหว่างมาตรการคุมประพฤติแบบปกติและการลงโทษจำคุก มาตรการคุมประพฤติแบบเข้มนี้มีกระบวนการสอดส่องดูแลผู้ถูกคุมประพฤติอย่างเข้มงวด โดยเฉพาะเงื่อนไข กำหนดเวลาห้ามออกจากเคหสถานโดยใช้เครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งเป็นเงื่อนไขที่เพิ่มความเข้มงวดและมี ประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ประเทศอังกฤษยังมีความร่วมมือแบบพหุภาคีของหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับ กระบวนการยุติธรรม เพื่อสร้างความมั่นใจให้กับประชาชนในสังคม ซึ่งมาตรการดังกล่าวจากทั้งสองประเทศนี้ มีความเหมาะสมที่จะนำมาบังคับใช้ในประเทศไทย เพื่อความหลากหลายแก่ศาลในการพิจารณามาตรการ ลงโทษโดยไม่ใช้เรือนจำ

ไวพจน์ กุลาชัย (2555) ศึกษาเรื่อง การบังคับใช้กฎหมายกรณีเมาแล้วขับในประเทศอังกฤษ สหรัฐอเมริกา เกาหลีใต้ เวียดนาม สิงคโปร์และไทย ผลการศึกษาพบว่า 1). การกำหนดระดับแอลกอฮอล์ใน เลือดของประเทศไทยค่อนข้างมีความเหมาะสม เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่น ๆ 2). อัตราค่าปรับเทียบกับ รายได้ต่อหัวกรณีมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดโดยภาพรวมของประเทศไทยยัง ไม่สูงมากนัก 3). อัตราค่าปรับเทียบกับรายได้ต่อหัวกรณีมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่าอัตราที่กฎหมาย กำหนดและก่อให้เกิดอุบัติเหตุทำให้มีผู้เสียชีวิตของประเทศไทยถือว่าอยู่ ในอัตราที่สูงกว่าประเทศอื่นๆ 4). โทษจำคุกกรณีมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดและก่อให้เกิดอุบัติเหตุทำให้มี ผู้เสียชีวิตประเทศไทย ถือว่ามีความรุนแรงในระดับปานกลาง 5). อัตราโทษกรณีการปฏิเสธการตรวจวัดของ ประเทศไทย ถือว่ามีอัตราโทษที่รุนแรงน้อยที่สุด 6). เนื่องจากประเทศไทยไม่มีการกำหนดโทษตามปริมาณ แอลกอฮอล์ในเลือดและจำนวนครั้งที่กระทำความผิด ดังนั้น บุคคลที่ “ดื่มหนัก” กับ “ดื่มน้อย” หรือ “ทำผิดบ่อย” และ “ทำผิดครั้งแรก” จะได้รับโทษเท่าเทียมกัน 7). การบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ยังขาดการให้ความสำคัญของประเด็นสิทธิมนุษยชนและการแสวงหาความร่วมมือจากภาคประชาชน ดังนั้น จึงควรมีการปรับปรุงกฎหมายให้มีความเข้มงวดและเพิ่มโทษที่รุนแรงขึ้น นอกจากนี้ ในการบังคับใช้กฎหมาย ควรคำนึงถึงประเด็นสิทธิมนุษยชนให้มากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

ภาณุพงษ์ สร้อยเพชร ศึกษาเรื่อง ศึกษามาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนจากการเมาแล้ว ขับในต่างประเทศ ได้ยกตัวอย่างกรณีสาธารณรัฐเกาหลีใต้ ที่มีมาตรการการให้บริการขับรถให้กับผู้ดื่ม แอลกอฮอล์ที่ไม่สามารถขับรถกลับเองได้ ทั้งนี้การขับรถในขณะที่เมาสุราของในสาธารณรัฐเกาหลีใต้ มีโทษปรับ สูงในกรณีมีแอลกอฮอล์ในกระแสเลือดเกินกว่า 0.05 กรัม/100 มิลลิเมตร เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด มีโทษ ปรับ 10 ล้านวอน (ประมาณ 286,000 บาท) จำคุกไม่เกิน 3 ปี พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ไม่เกิน 1 ปี และหากเป็น กรณีก่อให้เกิดอุบัติเหตุมีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตปรับไม่เกิน 15 ล้านวอน (ประมาณ 429,000 บาท) จำคุกไม่ เกิน 5 ปี และเพิกถอนใบอนุญาตในประเทศอังกฤษ ที่เป็นประเทศแรกๆ ที่เริ่มมีการตั้งจุดตรวจ ในการป้องกัน อุบัติเหตุเมาแล้วขับศาลจะพิจารณาอัตราโทษสูงกว่าการกระทำผิดปกติ ด้วยการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 12-36 เดือน ปรับ 150 ปอนด์ – 150 เปอร์เซ็นต์ของรายได้/สัปดาห์ ตัดคะแนน 3-11 คะแนนและทำงานบริการ สังคมในประเทศสหรัฐอเมริกา ทุกมลรัฐมีการกำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดไว้ที่ 0.08 กรัม/100 มิลลิเมตร ตัวอย่างของมลรัฐที่มีความเข้มงวดคือ มลรัฐเท็กซัสที่ไม่อนุญาตให้บุคคลที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (อายุน้อยกว่า 21 ปี) ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และมาขับยานพาหนะบนท้องถนน ซึ่งมลรัฐเท็กซัสกำหนดระดับแอลกอฮอล์ใน เลือดไว้ไม่เกิน 0.08 กรัม/100 มิลลิตร

ณัฐกัญญา เลอฟิลิแบร์ต (2557) ศึกษาเรื่อง การรวบรวมมาตรการทางกฎหมายหรือนโยบายในการควบคุมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ประเทศสวีเดน โปแลนด์ และไทย อุบัติเหตุที่เป็นผลมาจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ได้สร้างความเสียหายและทวีความรุนแรงขึ้นทุกวัน สืบเนื่องมาจากนักดื่มที่เพิ่มขึ้นและสร้างภาระให้กับประเทศโดยคิดเป็นร้อยละ 1.90 ของรายได้ประชาชาติ หรือ 12 ล้านเหรียญสหรัฐ จากการรวบรวมมาตรการทางกฎหมาย พบว่าประเทศสวีเดนและโปแลนด์ ให้ความสำคัญกับมาตรการควบคุมการโฆษณาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และมีบทลงโทษที่รุนแรงหากผู้ค้าไม่ดำเนินตามเงื่อนไขที่กฎหมายระบุไว้ และเมื่อศึกษาเปรียบเทียบกับกรณีในประเทศไทย พบว่า ยังคงช่องว่างทางกฎหมายจากการโฆษณาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่ปรากฏตราสินค้าโดยใช้สัญลักษณ์ที่มีตราเดียวกันจึงเป็นเหมือนการตลาดเพื่อจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ นอกจากนี้คณะผู้วิจัยได้เสนอแนะให้รัฐพิจารณาเพิ่มบทลงโทษและกำหนดเขตแดนการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ให้ต่ำกว่า 0.05 ดังเช่นประเทศในสหภาพยุโรปที่กำหนดเขตแดนแอลกอฮอล์ต่ำสำหรับเยาวชนและผู้เริ่มขับขี่ยานพาหนะ

รัตนวดี เหมนิธิ วินเทอร์ (2561) ผู้อำนวยการ มูลนิธิป้องกันอุบัติเหตุแห่งเอเชีย ประจำประเทศไทย ได้กล่าวว่า อุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาใหญ่ในสังคมไทย ต้องมีการแก้ไขอย่างจริงจัง ไม่มองปัญหาด้วยทัศนคติแบบไทยๆ ว่าเป็นเรื่องบุญกรรมผลกรรม เพราะเป็นเรื่องที่ทุกคนจะต้องได้รับความปลอดภัย ปัญหาหลักๆ มาจากความล้มเหลวในการบังคับใช้กฎหมายของภาครัฐที่ไม่เข้มข้น (เข้มงวดเฉพาะช่วงเทศกาล) และไม่ต่อเนื่อง มีระดับความเข้มงวดต่างจากสแกนดิเนเวีย ออสเตรเลีย หรือเวียดนาม ที่มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างสม่ำเสมอ

นิกร จ่านอง (2561) ประธานชมรมไทยปลอดภัยทางถนน กองวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูปแบบความปลอดภัย สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ กล่าวว่า ปัญหาเรื่องเมาแล้วขับเป็นภาวะเร่งด่วนที่ต้องรีบแก้ไข โดยตั้งเป้าหมายการลดการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และขับขี่ยานพาหนะ โดยให้ผู้ว่าแต่ละจังหวัด กำหนดเป้าหมายให้สอดคล้องกับส่วนกลาง เสนอแนวทางแก้ไข 2 แนวทาง คือ 1). ระยะกลาง 5 ปี ให้ปรับปรุงกลไกที่ทำให้เกิดระบบการขนส่งทางถนนที่ปลอดภัย เช่น ปรับปรุงสภาพถนน และปฏิรูปกฎหมายว่าด้วยการขนส่งสาธารณะ 2). ระยะยาว 20 ปี มุ่งไปที่ระบบการศึกษา เริ่มสอนตั้งแต่เด็ก รวมถึงการรณรงค์ในสังคม จัดตั้งหน่วยงานที่พิจารณาคดีเกี่ยวกับการจราจร เช่น ศาลจราจร และเพิ่มเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทางถนน

กล่าวโดยสรุป จากการสร้างเป้าหมายเพื่อลดอุบัติเหตุทางท้องถนนและสร้างความปลอดภัยในชุมชนเมืองและชนบท กรณีทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศที่ได้มีมาตรการและการนำกระบวนการยุติธรรม และการบังคับใช้กฎหมายมาใช้ นั้น มีลักษณะและทิศทางการบังคับใช้คล้ายกัน อาทิเช่น การกำหนดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ การควบคุมการใช้ยานพาหนะของผู้ที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ หรือการดำเนินคดีสอดส่อง ผู้ถูกคุมประพฤติ เป็นต้น

แนวคิดที่เกี่ยวข้อง

1 แนวคิดกระบวนการเชิงสมานฉันท์

กระบวนการสมานฉันท์ เป็นกระบวนการที่พัฒนามาจากการพยายามแก้ไขปัญหาของการดำเนินคดีอาญา และนำมาใช้เพื่อสร้างความรู้และความเข้าใจให้แก่ผู้กระทำผิด รวมทั้งบุคคลที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับขั้นตอน

การดำเนินคดีอาญา นอกจากนี้กระบวนการยุติธรรมเชิงสมานฉันท์ได้เน้นการสร้างความตระหนัก จิตสำนึก และการเยียวยาแก้ไขสิ่งต่าง ๆ อันเกิดจากการกระทำความผิด และการยับยั้งการกระทำความผิดซ้ำ

กระบวนการเชิงสมานฉันท์ จึงเป็นกระบวนการสำคัญในการดำเนินการเพื่อแก้ไขความขัดแย้งของบุคคลให้ได้รับความเป็นธรรม โดยใช้วิธีการเยียวยาเพื่อสร้างความสมานฉันท์ระหว่างเหยื่ออาชญากรรม ผู้กระทำความผิด และชุมชน การทำความเข้าใจเกี่ยวกับกระบวนการเชิงสมานฉันท์ จะต้องทำความเข้าใจถึงหลักความยุติธรรมเชิงสมานฉันท์ ซึ่งประกอบด้วย

1. อาชญากรรมที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อเหยื่อ ผู้เสียหาย ชุมชน จะต้องสร้างภาระหน้าที่ในการกระทำสิ่งที่ถูกต้อง
2. คู่กรณีทุกฝ่าย ต้องมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอาชญากรรมที่เกิดขึ้น
3. ทักษะคติของเหยื่อหรือผู้เสียหายเป็นความเห็นสำคัญ ที่จะนำไปสู่การแก้ไข
4. ความรับผิดชอบ (Accountability) ของผู้กระทำความผิดแสดงให้เห็นโดยการยอมรับผิดชอบ และการแก้ไขผลจากอาชญากรรมอย่างเป็นรูปธรรม
5. ชุมชนมีความเข้าใจในตัวบทกฎหมาย ที่เป็นบรรทัดฐานในการใช้ชีวิตในสังคม
6. การแก้ไขปัญหาที่เกิดจากอาชญากรรม และการสร้างความสัมพันธ์ใหม่ (Rebuild relationship) แทนการลงโทษ เป็นจุดเน้นของกระบวนการยุติธรรมเชิงสมานฉันท์ การชดใช้เยียวยาความเสียหายเป็นสิ่งที่ควรกระทำ มิใช่ช้อยกเว้น
7. การควบคุมอาชญากรรมต้องทำโดยชุมชนและสมาชิกในชุมชนเป็นหลัก

และรูปแบบการนำมาใช้ของกระบวนการยุติธรรมเชิงสมานฉันท์ในการพิจารณาคัดสินผู้กระทำความผิดนั้น มีด้วยกัน 4 รูปแบบ คือ

- 1) การประนีประนอมข้อพิพาทระหว่างผู้เสียหายกับผู้กระทำความผิด (Victim – Offer mediation) คือการสร้างความยุติธรรมระหว่างผู้กระทำความผิดและผู้เสียหายได้แลกเปลี่ยนถึงสาเหตุของการกระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ผู้กระทำความผิดเกิดความตระหนักในการกลับตัวและรับผิดชอบ
- 2) การประชุมกลุ่มครอบครัว (Family group conference) ผู้กระทำความผิดได้อธิบายถึงสาเหตุที่กระทำความผิดในที่ประชุม จากนั้นผู้เสียหายจะถ่ายทอดและแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับเหตุการณ์การกระทำความผิด นอกจากคู่กรณีแล้ว ครอบครัวของทั้งสองก็จะร่วมรับฟังและแสดงความคิดเห็น และทุกฝ่ายจะเจรจาเพื่อหาข้อยุติจากการกระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ตลอดจนสร้างมาตรการความปลอดภัย ป้องกันการฝ่าฝืนของผู้กระทำความผิด
- 3) คณะกรรมการฟื้นฟูชุมชน (Community Reparative Boards) การประชุมจะมีการอภิปรายร่วมกันระหว่างผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับการกระทำความผิด และผลจากการกระทำความผิด จากนั้นจะมีการกำหนดบทลงโทษจากคณะกรรมการด้วยความเหมาะสม และผู้กระทำความผิดยินยอมการรับความผิด
- 4) การลงโทษในที่ประชุม (Circle sentencing) เป็นกระบวนการที่คำนึงถึงพฤติกรรมผู้กระทำความผิด ความต้องการของเหยื่อหรือผู้เสียหาย ครอบครัวและชุมชน เพราะภายใต้การพิจารณาทุกคนล้วน

มีส่วนได้ส่วนเสีย จึงต้องทำความเข้าใจร่วมกันเกี่ยวกับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น โดยร่วมกันวางแผนพิพากษาให้ประโยชน์แก่ทุกฝ่าย

ทั้งนี้สำนักงานคุมประพฤติได้นำกระบวนการยุติธรรมสมานฉันท์มาใช้ในการแสวงหาข้อเท็จจริงและขั้นตอนการคุมประพฤติเพื่อการเยียวยาผู้เสียหายและแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิด ด้วยการใช้รูปแบบหนึ่งใน 4 รูปแบบ

รูปแบบที่ 1 การไกล่เกลี่ยเหยื่ออาชญากรรม-ผู้กระทำผิด (Victim-Offender Mediation) รูปแบบนี้เป็นการเผชิญหน้าระหว่างเหยื่ออาชญากรรมกับผู้กระทำผิด ซึ่งเจ้าหน้าที่อาจทำหน้าที่ เป็นผู้ประสานงาน โดยมีเป้าหมาย คือ การสนับสนุนให้มีการเยียวยาเหยื่ออาชญากรรม ด้วยการจัดเวที ให้พวกเขาได้พบปะพูดคุยกับผู้กระทำผิดบนพื้นฐานของความสมัครใจ โดยยอมให้ผู้กระทำผิดได้เรียนรู้ ถึงผลกระทบและเข้ามาแสดงความรับผิดชอบต่อพฤติกรรมของเขาที่ได้กระทำลงไป รูปแบบดังกล่าวนี้ เป็นที่แพร่หลายในทวีปยุโรป เช่น ฝรั่งเศส เยอรมัน และอังกฤษ รวมทั้งทวีปอเมริกาเหนือและออสเตรเลีย

รูปแบบที่ 2 การประชุมกลุ่มครอบครัว (Family Group Conferences) รูปแบบนี้ประกอบด้วย เหยื่ออาชญากรรม ผู้กระทำผิด และสมาชิกครอบครัวผู้มีความสำคัญ หรือเพื่อนของทั้งสองฝ่ายรวมทั้งมีเจ้าหน้าที่ เป็นผู้ดำเนินการเช่นเดียวกับการไกล่เกลี่ย ซึ่งการประชุมกลุ่ม ครอบครัวนี้อาจใช้สถานที่ใดๆ ก็ได้เช่น โรงเรียน โบสถ์หรือกลุ่มสมาชิกอื่นๆ เป็นต้น โดยวิธีการนี้ ต้องการเน้นย้ำถึงความเอาใจจริงเอาใจของชุมชนต่ออาชญากรรม และความเต็มใจของชุมชนที่จะยอมรับ ผู้กระทำผิดกลับคืนสู่ชุมชนอีกครั้ง รูปแบบดังกล่าวนี้เริ่มขึ้นในประเทศนิวซีแลนด์และได้รับความนิยมเพิ่มมากขึ้นในสหรัฐอเมริกาและแคนาดา

รูปแบบที่ 3 การพิจารณาแบบล้อมวง (Sentencing Circles) รูปแบบนี้เป็นที่รู้จักกันอีกชื่อหนึ่งว่า “วงกลมแห่งสันติวิธี” โดยผู้ที่เข้าร่วมประชุมจะนั่งพิจารณา ในลักษณะเป็นการล้อมวงซึ่งประกอบด้วยสมาชิกของชุมชนที่เคยทำงานเป็นผู้พิพากษาตำรวจ หรืออื่นๆ รวมทั้งเคยรับผิดชอบงานด้านการพิจารณาคดีหรือการควบคุมสอดส่องมาแล้ว รูปแบบดังกล่าวนี้ เป็นที่แพร่หลายในกลุ่มชาวพื้นเมืองของทวีปอเมริกาเหนือโบราณ โดยเฉพาะชาวอะบอริจินแคนาเดียน และประชากรทางตะวันตกเฉียงใต้ของอเมริกา

รูปแบบที่ 4 คณะกรรมการบูรณาการชุมชน (Community Reparative Boards) รูปแบบนี้ประกอบด้วยผู้คนในชุมชน ผู้กระทำผิดเหยื่ออาชญากรรม ผู้แทนจากกระบวนการยุติธรรม และบางครั้งอาจมีสมาชิกครอบครัวของผู้กระทำผิดรวมอยู่ด้วย โดยคณะกรรมการบูรณาการชุมชนเป็น วิธีการเชิงสมานฉันท์ในชุมชนที่หวนกลับมาใหม่และเป็นต้นแบบที่ให้ชุมชนได้แสดงความรับผิดชอบ ต่อผู้ที่กระทำความผิด ซึ่งรู้จักกันในนามของคณะกรรมการเยาวชน คณะกรรมการเพื่อนบ้าน หรือ คณะกรรมการยุติธรรมทางเลือกชุมชน เป็นต้น เพื่อใช้เป็นส่วนหนึ่งของการเบี่ยงเบนคดีหรือการ คุมประพฤติรูปแบบนี้จะใช้กับผู้กระทำผิดที่ไม่ร้ายแรง และดำเนินการเช่นเดียวกับรูปแบบอื่นๆ คือ มีการพูดคุยกันด้วยความเคารพก่อนที่คณะกรรมการจะพิจารณาโทษ

2. แนวคิดการแก้ไขผู้กระทำผิด

ทฤษฎีการแก้ไขผู้กระทำความผิด เป็นวิธีที่นำมาใช้กับกระทำความผิดให้ได้มีโอกาสกลับตัว บำบัดสร้างโอกาสในการตระหนักถึงจิตสำนึก เพื่อเป็นการกำหนดให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้กระทำ

ความผิด ทั้งนี้กฎหมายอาญามีการกำหนดโทษอยู่ 2 ประเภท คือ 1).การแก้แค้นทดแทน 2).การแก้ไขผู้กระทำความผิดให้กลับตัวเป็นคนดี ด้วยวิธีการบำบัด ตัดโอกาส หรือจำกัดความสามารถในการกระทำความผิด

การลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟูการกระทำความผิด จึงเป็นแนวคิดที่ให้โอกาสคนกลับตัว เน้นที่ตัว ผู้กระทำความผิดมากกว่าการกระทำความผิด เช่น ความสามารถของผู้กระทำความผิดที่จะกลับตัว การให้ ผู้กระทำความผิดทดลองกลับเข้าสู่สังคม ถ้าเป็นการกระทำความผิดไม่ได้กระทำความผิดร้ายแรง หรือมีความโหดร้ายก็ใช้มาตรการเลี้ยงโทษจำคุก เช่น การรอกการลงอาญา โดยมีการคุมประพฤติ การแก้ไขผู้กระทำความผิดในปัจจุบันเป็นที่ยอมรับกันในกรมราชทัณฑ์โดยทั่วไป แต่พบอุปสรรคที่ทำให้ผู้กระทำความผิดถูกมองแปลกแยกไปจากสังคม 3 อุปสรรค คือ

- 1) ขัดกับความรู้สึกของคนในสังคมว่าผู้กระทำความผิดไม่ควรได้มีการปฏิบัติที่ดีกว่าคนทั่วไป
- 2) การแก้ไขฟื้นฟูเหมาะสำหรับผู้กระทำความผิดบางประเภทเท่านั้น เช่น ทำผิดครั้งแรก
- 3) ผู้กระทำความผิดเป็นผู้มีมลทิน เมื่อกลับเข้าสังคมมักจะไม่ได้รับการยอมรับ

ดังนั้นการแก้ไขผู้กระทำความผิดต้องได้รับการประสานความร่วมมือจากภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เข้ามาช่วยดำเนินการตามกระบวนการแก้ไข ซึ่งการพิจารณาการแก้ไขจะพิจารณาตามหลักการ ดังนี้

- 1) การลงโทษต้องเหมาะสมกับบุคคล
- 2) เน้นการวิเคราะห์หาสาเหตุของการกระทำความผิด
- 3) เน้นการแก้ไขที่สาเหตุ
- 4) แก้ไขถูกต้องผู้กระทำจะไม่กลับมากระทำความผิดอีก
- 5) เน้นแก้ไขผู้กระทำกลับเป็นคนดี

วิธีการมุ่งต่อการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิดนั้นมี 2 วิธี คือ

1. การแก้ไข ฟื้นฟูผู้กระทำความผิดโดยเจ้าพนักงาน (Rehabilitation By The Official Theory) เป็นการลงโทษจำคุก มีการคำนึงถึงเหตุยกเว้นความผิด เหตุยกเว้นโทษ และเหตุลดหย่อนโทษ และมีระบบคุมประพฤติและระบบพักการลงโทษ ต่อมาได้มีการนำแนวคิดจากทฤษฎีจิตวิทยาซิกมันด์ฟรอยด์ (Sigmund Freud) และนักสังคมวิทยาท่านอื่น ๆ มาปรับใช้ในการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิดดังกล่าว ในการให้คำปรึกษา แนะนำให้การเยียวยาทางจิต การสอนวิชาการ ตลอดจนการฝึกอบรมวิชาชีพแก่ผู้กระทำความผิด

2. การแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิดโดยประชาชน และชุมชน ร่วมกับเจ้าพนักงาน (Reintegration Theory) คือ การทำงานร่วมกันระหว่างกระบวนการยุติธรรมและชุมชน ในการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม และการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิด เช่น การให้โอกาสผู้กระทำความผิดที่พ้นโทษไปแล้วได้ใช้ชีวิตในสังคมอย่างปกติสุข และสามารถประกอบอาชีพได้

3. แนวคิดการจัดระเบียบทางสังคม

การจัดระเบียบทางสังคม คือ กระบวนการทางสังคมที่คอยควบคุมความประพฤติของบุคคลในสังคมให้อยู่ใน ระเบียบ กฎเกณฑ์ ที่สังคมกำหนดไว้เพื่อให้สังคมมีระเบียบและดำรงอยู่ได้ สมาชิกของสังคมยึดถือ

แนวปฏิบัติระเบียบกฎเกณฑ์ ข้อบังคับต่าง ๆ ร่วมกัน ซึ่งประกอบด้วย บรรทัดฐานทางสังคม สถานภาพ บทบาท และการควบคุมทางสังคม

บรรทัดฐานทางสังคมหรือปทัสถาน (Norms) คือ มาตรฐานที่คนส่วนใหญ่ในกลุ่มยึดถือเป็นแนวทางในการปฏิบัติ ได้แก่ กฎ ระเบียบ แบบแผนความประพฤติต่าง ๆ โดยประเภทของบรรทัดฐานทางสังคมแบ่งเป็น 3 ประเภท คือ 1.วิถีประชา หรือ วิถีชาวบ้าน (Folkways) 2.กฎศีลธรรมหรือจารีต (Morals) และ 3.กฎหมาย (Laws)

สถานภาพ (Status) คือ ตำแหน่งหรือฐานะที่ได้จากการเป็นสมาชิกของกลุ่มสังคมโดยสถานภาพจะกำหนดสิทธิและหน้าที่ของบุคคลที่มีต่อผู้อื่น เพื่อให้การติดต่อสัมพันธ์กันทางสังคมมีระเบียบแบบแผน

บทบาท (Roles) คือ การปฏิบัติตามหน้าที่และสิทธิของตนตามสถานภาพในสังคม

การควบคุมทางสังคม (Social control) คือ กระบวนการต่าง ๆ ที่สังคมมุ่งหมายให้สมาชิกของสังคมยอมรับ และปฏิบัติตามบรรทัดฐานของสังคม เพื่อควบคุมพฤติกรรมของสมาชิกในสังคมให้ประพฤติปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ที่สมาชิกยอมรับร่วมกัน โดยการควบคุมทางสังคมนั้นมีวิธีการปฏิบัติกับบุคคลที่กระทำความผิด คือ การยกย่อง สรรเสริญ และยอมรับ หากบุคคลกระทำความผิด จะเกิดการติฉินนินทาให้อับอาย

ดังนั้นบรรทัดฐานและการควบคุมทางสังคม จึงมีความสำคัญอย่างยิ่งเป็นนัยยะต่อมาตรการป้องกัน และลดอุบัติเหตุบนท้องถนนจากคดีฐานขับรถในขณะเมาสุรา ในลักษณะการบังคับใช้กฎหมาย และการควบคุมทางสังคม เนื่องจากการกระทำความผิดที่ขัดต่อบทกฎหมายย่อมส่งผลต่อผู้กระทำความผิดทั้งในแง่ของคดีความ การฟ้องร้อง และในแง่ของการยอมรับในสังคม เป็นต้น

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

โครงการศึกษานโยบายที่เหมาะสมเพื่อลดภาระและเพิ่มศักยภาพของกรมคุมประพฤติจากคดีความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุรา มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาแนวทางที่เหมาะสมของกรมคุมประพฤติในการคุมประพฤติและปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้กระทำผิดกรณีดื่มแล้วขับ และเพื่อจัดทำแนวทางการดำเนินการและข้อเสนอแนะเชิงนโยบายต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการคุมประพฤตินั้นมีการศึกษากฎหมายและระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1. ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 56

กฎหมายอาญา มาตรา 56 เป็นมาตราที่ว่าด้วยการมีโทษจำคุกหรือปรับของผู้กระทำความผิด และในคำตัดสินของศาลนั้น จะลงโทษแก่ผู้กระทำความผิดให้จำคุกไม่เกิน 5 ปี ไม่ว่าจะลงโทษปรับด้วยหรือไม่ก็ตาม โดยสำนักงานคุมประพฤติได้ใช้กฎหมายอาญา มาตรา 56 วรรคหนึ่ง ในเงื่อนไขเพื่อการคุมประพฤติของผู้กระทำความผิด ความว่า ดังนี้

(1) ไม่เคยรับโทษจำคุกมาก่อน หรือ

(2) เคยรับโทษจำคุกมาก่อนแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาท หรือความผิดลหุโทษ หรือเป็นโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือ

(3) เคยรับโทษจำคุกมาก่อนแต่พ้นโทษจำคุกมาแล้วเกินกว่าห้าปี แล้วมากระทำความผิดอีก โดยความผิดในครั้งหลังเป็นความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ

และเมื่อศาลได้พิจารณาว่าผู้ต้องหาสมควรมีการกำหนดโทษจำคุก ปรับ หรือทั้งจำทั้งปรับ เพื่อให้ผู้กระทำความผิดได้กลับตัวภายในระยะเวลาที่ศาลได้พิพากษา ทั้งนี้ศาลจะพิจารณาเงื่อนไขการคุมประพฤติตาม ดุลยพินิจของศาล ซึ่งในดุลยพินิจของศาลอาจกำหนดเงื่อนไขหนึ่งข้อหรือหลายข้อก็ได้ ตามแต่กรณี ดังนี้

(1) ให้ไปรายงานตัวต่อเจ้าพนักงานที่ศาลระบุไว้เป็นครั้งคราว เพื่อเจ้าพนักงานจะได้สอบถาม แนะนำ ช่วยเหลือ หรือตักเตือนตามที่เห็นสมควรในเรื่องความประพฤติและการประกอบอาชีพ หรือจัดให้กระทำการกิจกรรมบริการสังคมหรือสาธารณประโยชน์

(2) ให้ฝึกหัดหรือทำงานอาชีพอันเป็นกิจจะลักษณะ

(3) ให้ละเว้นการคบหาสมาคมหรือการประพฤติได้อันอาจนำไปสู่การกระทำความผิดในทำนองเดียวกันอีก

(4) ให้ไปรับการบำบัดรักษาการติดยาเสพติดให้โทษ ความบกพร่องทางร่างกายหรือจิตใจ หรือความเจ็บป่วยอย่างอื่น ณ สถานที่และตามระยะเวลาที่ศาลกำหนด

(5) ให้เข้ารับการฝึกอบรม ณ สถานที่และตามระยะเวลาที่ศาลกำหนด

(6) ห้ามออกนอกสถานที่อยู่อาศัย หรือห้ามเข้าในสถานที่ใดในระหว่างเวลาที่ศาลกำหนด ทั้งนี้จะใช้อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์หรืออุปกรณ์อื่นใดที่สามารถใช้ตรวจสอบหรือจำกัดการเดินทางด้วยก็ได้

(7) ให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือเยียวยาความเสียหายโดยวิธีอื่นให้แก่ผู้เสียหายตามที่ผู้กระทำความผิดและผู้เสียหายตกลงกัน

(8) ให้แก้ไขฟื้นฟูหรือเยียวยาความเสียหายที่เกิดแก่ทรัพยากรธรรมชาติ หรือสิ่งแวดล้อม หรือชดใช้ค่าเสียหายเพื่อการดังกล่าว

(9) ให้ทำทัณฑ์บนโดยกำหนดจำนวนเงินตามที่ศาลเห็นสมควรว่าจะไม่ก่อเหตุร้าย หรือก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลอื่นหรือทรัพย์สิน

(10) เงื่อนไขอื่น ๆ ตามที่ศาลเห็นสมควรกำหนดเพื่อแก้ไข ฟื้นฟู หรือป้องกันมิให้ผู้กระทำความผิดกระทำหรือมีโอกาสดำเนินการกระทำความผิดขึ้นอีก หรือเงื่อนไขในการเยียวยาผู้เสียหายตามที่เห็นสมควร

นอกจากนี้ยังมีเงื่อนไขตามวรรคสอง ที่เป็นเงื่อนไขที่พิจารณาความประพฤติผู้กระทำความผิดจากการคุมประพฤติมีการเปลี่ยนแปลง เมื่อพิจารณาว่าผู้กระทำความผิดมีพฤติกรรมมีการเปลี่ยนแปลง ศาลอาจจะพิจารณาแก้ไขหรือเพิกถอนเงื่อนไขข้อใดข้อหนึ่ง ตามกฎหมายอาญา มาตรา 56 วรรค 2 หรือถ้ามีการกระทำผิดทัณฑ์บนให้นำบทบัญญัติมาตรา 47 มาใช้บังคับโดยอนุโลม เป็นต้น

2. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 เป็นพระราชบัญญัติที่ว่าด้วยลักษณะวิธีการใช้รถ และการใช้ท้องถนนในประเทศไทย รวมทั้งบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนกฎหมาย โดยการดำเนินการทางกฎหมายจะอยู่ภายใต้กระบวนการวิธีของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ ตามพระราชบัญญัติฯ เพื่อให้เกิดความ

สะดวกและปลอดภัย รวมทั้งความเท่าเทียมในการใช้รถใช้ถนน ทั้งนี้ รายละเอียดตามลักษณะ 18 อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ และลักษณะ 19 บทกำหนดโทษ ว่าด้วยรายละเอียดของโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบข้างต้น

พระราชบัญญัติจราจรทางบก มาตรา 142 เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถในเมื่อ

- (1) รถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องตามบัญญัติไว้ในมาตรา 6
- (2) เห็นว่าผู้ขับขี่หรือบุคคลในรถนั้นได้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้นๆ

ในกรณีที่มีพฤติการณ์อันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (2) ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่สั่งให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ดังกล่าวว่าหย่อนความสามารถในอันที่จะขับหรือเมาสุราหรือเมาอย่างอื่นหรือไม่

ในกรณีผู้ขับขี่ตามวรรคสองไม่ยอมให้ทดสอบ ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจกักตัวผู้นั้นไว้ดำเนินการทดสอบได้ภายในระยะเวลาเท่าที่จำเป็นแห่งกรณี เพื่อให้การทดสอบเสร็จสิ้นไปโดยเร็ว หากผู้นั้นยอมให้ทดสอบและผลการทดสอบปรากฏว่าไม่ได้ฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (2) ก็ให้ปล่อยตัวไปในทันที

ในกรณีที่มีพฤติการณ์อันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราหรือเมาอย่างอื่น หากผู้นั้นยังไม่ยอมให้ทดสอบตามวรรคสาม โดยไม่มีเหตุอันสมควร ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้นั้นฝ่าฝืนมาตรา 43 (2) การทดสอบตามมาตรานี้ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

3. พระราชบัญญัติคุมประพฤติ พ.ศ.2559

พระราชบัญญัติคุมประพฤติ พ.ศ.2559 เป็นกฎหมายที่ว่าด้วยการคุมประพฤติที่มีการบริหารอำนาจหน้าที่ของผู้ปฏิบัติงานในหมวดที่ 2 อำนาจหน้าที่ของผู้ปฏิบัติงาน ซึ่งในหมวดนี้จะชี้ให้เห็นถึงอำนาจหน้าที่ของผู้ปฏิบัติงานที่พึงกระทำต่อผู้กระทำผิด ผู้เสียหาย รวมทั้งบุคคลที่เกี่ยวข้อง โดยอำนาจหน้าที่ของผู้ปฏิบัติงานที่มีต่อบุคคลดังกล่าวข้างต้นจากหมวดที่ 2 นี้ จะเป็นในลักษณะของการมุ่งเน้นการปฏิบัติในเชิงสงเคราะห์มากกว่าการลงโทษ ทั้งนี้ จะเห็นได้จากรายละเอียดตามหมวด 2 อำนาจหน้าที่ของผู้ปฏิบัติงาน มาตรา 14 ดังนี้

(5) ส่งตัวผู้ถูกสืบเสาะและพินิจพินิจ ผู้ถูกคุมความประพฤติ หรือผู้ได้รับการสงเคราะห์ตามมาตรา 41 ให้แพทย์ตรวจสุขภาพทั้งทางร่างกายและจิตใจ หรือส่งตัวไปบำบัดรักษาการติดยาเสพติด ความบกพร่องทางกายหรือจิตใจ หรือความเจ็บป่วยอย่างอื่นตามที่เห็นสมควร

(8) เรียกผู้ถูกคุมความประพฤติหรือผู้ได้รับการสงเคราะห์ตามมาตรา 41 เข้ารับการอบรมความรู้ และทักษะต่างๆ เพื่อประโยชน์ในการแก้ไขฟื้นฟูและป้องกันการกระทำความผิดซ้ำ โดยอาจเชิญบุคคลในครอบครัวของบุคคลดังกล่าวเข้าร่วมการอบรมด้วยก็ได้

(9) จัดให้ผู้ถูกควบคุมความประพฤติทำงานบริการสังคมหรือสาธารณะประโยชน์

(10) ในกรณีที่ผู้ถูกสืบเสาะและพินิจ ผู้ถูกคุมความประพฤติ หรือผู้ได้รับการสงเคราะห์ตามมาตรา 41 เป็นเด็กหรือเยาวชน ให้มีการให้คำแนะนำแก่บิดามารดา ผู้ปกครอง หรือบุคคลที่เด็กหรือเยาวชนดังกล่าวพักอาศัยอยู่ด้วย เกี่ยวกับการเลี้ยงดู การอบรมสั่งสอน และการใด ๆ ที่จะเป็นและเหมาะสม รวมถึงการปรับปรุงตนเองของบิดามารดา ผู้ปกครอง หรือบุคคลที่เด็กหรือเยาวชนดังกล่าวพักอาศัยอยู่ด้วย

แต่ทั้งนี้ บุคคลที่จะได้รับการสงเคราะห์จากพนักงานคุมประพฤติจะแบ่งเป็นประเภทตามหมวด 6 การสงเคราะห์ มาตรา 41 ให้พนักงานคุมประพฤติให้การสงเคราะห์ตามควรแก่กรณีแก่บุคคล ดังต่อไปนี้

- (1) ผู้ถูกสืบเสาะและพินิจ
- (2) ผู้ถูกคุมความประพฤติหรือผู้พ้นจากการคุมความประพฤติ
- (3) ผู้อยู่ระหว่างการตรวจพิสูจน์และการฟื้นฟูสมรรถภาพผู้ติดยาเสพติดหรือผู้ผ่านการฟื้นฟูสมรรถภาพผู้ติดยาเสพติด
- (4) ผู้อยู่ระหว่างการทำงานบริการสังคมหรือสาธารณะประโยชน์แทนค่าปรับ
- (5) ผู้ได้รับการปล่อยตัวเมื่อพ้นโทษหรือได้รับพระราชทานอภัยโทษ
- (6) เด็กหรือเยาวชนที่ได้รับการปล่อยตัวพ้นจากการฝึกอบรมครบตามคำพิพากษาแล้ว
- (7) ผู้พ้นจากการถูกกักขังแทนค่าปรับหรือผู้พ้นจากการทำงานบริการสังคมหรือสาธารณะประโยชน์แทนค่าปรับ
- (8) บุคคลอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

นอกจากนี้ กระบวนการคุมประพฤติที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ ยังปรากฏให้เห็นในหมวด 3 การสืบเสาะและพินิจ การคุมความประพฤติ และการทำงานบริการสังคมหรือสาธารณะประโยชน์ มาตรา 26 ให้พนักงานคุมประพฤติจัดทำแผนการคุมความประพฤติและแผนการแก้ไขฟื้นฟูให้เหมาะสมกับผู้ถูกควบคุมความประพฤติแต่ละรายชื่อเพื่อให้สามารถกลับตนเป็นคนดีและสามารถกลับคืนสู่สังคม โดยให้ผู้ถูกคุมความประพฤติมีส่วนร่วมในการจัดทำแผนด้วย

ในกรณีที่ผู้ถูกคุมความประพฤติเป็นเด็กหรือเยาวชน ให้บิดามารดา ผู้ปกครอง บุคคลที่เด็ก หรือเยาวชนพักอาศัยอยู่ด้วย บุคคลหรือองค์การที่รับดูแลเด็กหรือเยาวชน หรือบุคคลที่เด็กหรือเยาวชนร้องขอมีส่วนร่วมในการจัดทำแผนด้วย ทั้งนี้ ให้คำนึงถึงแผนและเงื่อนไขที่กำหนดโดยศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดีเยาวชนและครอบครัว

4. พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ.2551

พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ.2551 เป็นพระราชบัญญัติที่ว่าด้วยการ ควบคุมการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และบทลงโทษเป็นหลัก ซึ่งปรากฏชัดในหมวด 4 การควบคุม เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และหมวด 7 บทลงโทษ ตามลำดับ ทั้งนี้ ถึงแม้พระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวไม่ได้มี รายละเอียดปรากฏชัดเจนว่าด้วยเรื่อง ความผิดฐานซับริดในขณะเมาสุราหรือพฤติกรรมเมาแล้วซับริด แต่การควบคุมดังกล่าวข้างต้นก็สามารถเป็นพื้นฐานของพฤติกรรมบนท้องถนนตามระเบียบหรือกฎหมาย

5. คำสั่งคณะกรรมการรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ฉบับที่ 46/2558

คำสั่งคณะกรรมการรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ฉบับที่ 46/2558 เรื่อง มาตรการแก้ไขปัญหอันเกิดจากการขับขี่ยานพาหนะ เป็นการระบุแนวทางที่สอดคล้องกับการศึกษาวิจัยในครั้งนี้อย่างชัดเจน ในแง่ของการระงับยับยั้งและแก้ไขปัญหาค่าความเดือดร้อน รำคาญ อันตราย และความเสียหายอันเกิดจากการขับขี่ยานพาหนะให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะในเรื่องของพฤติกรรมเมาแล้วขับของยานพาหนะรับจ้างหรือโดยสาร ซึ่งมีความตามข้อ 1 (2) ความว่า ขับขี่รถยนต์โดยสารสาธารณะ รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ที่ใช้รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร หรือรถบรรทุกตั้งแต่หกล้อขึ้นไป โดยประมาทหรือโดยมีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นเหตุให้มีบุคคลบาดเจ็บสาหัสหรือถึงแก่ชีวิต ให้พนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก เจ้าหน้าที่ตำรวจ หรือเจ้าหน้าที่ของรัฐตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับกรณีดังกล่าว มีอำนาจดังต่อไปนี้

- (1) ยึดใบอนุญาตขับขี่ของบุคคลนั้นไว้เป็นการชั่วคราว ทั้งนี้ ไม่เกินสามสิบวัน
- (2) นำรถยนต์และจักรยานยนต์ที่สงสัยว่าจะใช้ในการกระทำความผิดดังกล่าวมาเก็บรักษาไว้เป็นการชั่วคราวไม่น้อยกว่าเจ็ดวัน เท่าที่จำเป็นต่อการป้องกันหรือรักษาไว้ซึ่งความปลอดภัยสาธารณะ
- (3) จับกุมและควบคุมตัวบุคคลนั้นไว้เพื่ออบรมความประพฤติเป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่าเจ็ดวัน แต่ไม่เกินสิบห้าวัน โดยจะปฏิบัติต่อบุคคลนั้นในลักษณะเป็นผู้ต้องหามาได้

นอกจากนี้ ส่วนอื่นๆ ของ คำสั่งฯ จะเป็นรายละเอียดของระเบียบและข้อบังคับการดำเนินการทางกฎหมายที่สอดคล้องกับพฤติกรรมในลักษณะข้างต้น

6. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560-2564) มีประเด็นสำคัญที่สอดคล้องกับงานศึกษาวิจัยครั้งนี้ คือ ในด้านของการเตรียมพร้อมด้านกำลังคนและการเสริมสร้างศักยภาพของประชากรตามส่วนที่ 4 ยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างและพัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์ ซึ่งมีเป้าหมายให้คนไทยส่วนใหญ่มีทัศนคติและพฤติกรรมตามบรรทัดฐานที่ดีของสังคมเพิ่มขึ้น คนไทยมีสุขภาวะที่ดีขึ้น และสถาบันทางสังคมมีความเข้มแข็งและมีส่วนร่วมในการพัฒนาประเทศเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะสถาบันครอบครัว สถาบันการศึกษา สถาบันทางศาสนา ชุมชน สื่อมวลชน และภาคเอกชน นอกจากนี้ แผนฯ ดังกล่าวยังได้กำหนดแนวทางการพัฒนา โดยมุ่งเน้นในการปรับเปลี่ยนค่านิยมคนไทยให้มีคุณธรรม จริยธรรม มีวินัย จิตสาธารณะ และพฤติกรรมที่พึงประสงค์

ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ได้ระบุถึงพฤติกรรมด้านสุขภาพถือเป็นปัจจัยสำคัญที่ทุกภาคส่วนควรให้ความสำคัญ เนื่องจากคนไทยมีแนวโน้มเป็นโรคไม่ติดต่อมากขึ้นซึ่งเป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิต และมีการเจ็บป่วยด้วยโรคไม่ติดต่อเรื้อรังสำคัญใน 5 โรคเพิ่มขึ้น ได้แก่ โรคหัวใจ เบาหวาน หลอดเลือด สมอ และความดันโลหิตสูง รวมถึงมะเร็ง โดยในช่วง 2544-2547 มีอัตราเพิ่มเฉลี่ยกว่าร้อยละ 12 ซึ่งสาเหตุสำคัญมาจากการมีพฤติกรรมเสี่ยงทางสุขภาพที่ไม่เหมาะสม ได้แก่ การสูบบุหรี่ บริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ในขณะที่ปัจจัยทางสภาพแวดล้อมก็เป็นปัญหาเช่นกันส่งผลให้เกิดสุขภาพจิตตามมา อย่างไรก็ตาม แม้ว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะได้ดำเนินการตามมาตรการต่าง ๆ ที่ช่วยสร้างเสริมสุขภาพเชิงรุกเพื่อลดอัตราการเกิดโรครดังกล่าว แต่อัตราการเกิดโรคเหล่านี้ยังคงเพิ่มขึ้นไม่ได้มีแนวโน้มลดลงอย่างมีนัยสำคัญ สะท้อนให้เห็น

ถึงความจำเป็นต้องปรับเปลี่ยนเป้าหมายและแนวทางการพัฒนาด้านสุขภาพ โดยมุ่งเน้นการลดพฤติกรรมเสี่ยงทางสุขภาพและปัจจัยสภาพแวดล้อมที่ต้องอาศัยการบูรณาการทำงานร่วมกันระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ ร่วมกับด้านสาธารณสุข

การรณรงค์ให้คนไทยหันมาปรับเปลี่ยนพฤติกรรมด้านจริยธรรม คุณธรรม และสุขภาพ เป็นปัจจัยที่สนับสนุนทางอ้อมที่จะทำให้คนไทยหันมาใส่ใจสุขภาพ ปรับพฤติกรรมการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยที่ผ่านมามีหลายองค์กรที่มีความพยายามในการรณรงค์ ศึกษาและค้นคว้าเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของคนกลุ่มนี้ ซึ่งแนวทางข้างต้นอาจจะไม่ได้เป็นแนวทางในการการมุ่งเน้นให้เกิดการลดภาระหรือแก้ไขปัญหา “เมาแล้วขับ” โดยตรง แต่ถือเป็นลักษณะของแนวทางหรือกระบวนการในการขจัดเกลา พร้อมทั้งเสริมสร้างจิตใต้สำนึกพื้นฐานทางจริยธรรม อันจะเป็นปัจจัยหลักที่จะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงและแก้ไขปัญหาด้านสุขภาพพื้นฐานทางสังคมดังกล่าวและอื่น ๆ ที่สำคัญได้อย่างเป็นไปอย่างมีคุณภาพและเป็นขั้นเป็นตอน

นอกจากแนวทางดังกล่าวข้างต้นแล้ว การพัฒนาของแผนฯ ที่สอดคล้องกับการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ คือ ความมุ่งเน้นในเรื่องของการพัฒนาที่จะก่อให้เกิดการลดปัจจัยเสี่ยงด้านสุขภาพ โดยอาศัยทุกภาคส่วนดำเนินการด้วยแนวทางที่คำนึงถึงผลกระทบต่อสุขภาพเป็นสำคัญ อาทิ เช่น การส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนและสื่อสารสาธารณะที่เหมาะสมตามกลุ่มเป้าหมาย การมุ่งเน้นให้เกิดการปรับพฤติกรรมที่จะลดการเกิดอุบัติเหตุทั้งต่อตนเองและผู้อื่น และการบริหารจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างเป็นระบบ

7. คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.)

สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) เป็นหน่วยงานของรัฐที่ไม่เป็นส่วนราชการและไม่ใช่รัฐวิสาหกิจ มีฐานะเป็นนิติบุคคล ทำหน้าที่ดำเนินงานตามนโยบายที่กำหนด ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายของภาครัฐ ในแง่ที่ต้องการให้ภาคธุรกิจประกันภัยของประเทศมีส่วนร่วมในการพัฒนาศักยภาพ และขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ รวมทั้งให้มีบทบาท ในการระดมเงินออม และมีส่วนร่วมในการพัฒนาตลาดทุนของประเทศให้มากขึ้น โดยคณะกรรมการฯ ได้ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้มีการดำเนินการที่เป็นรูปธรรมมากขึ้น โดยได้จัดทำแผนฉบับที่ 1 ขึ้น ชื่อว่า แผนพัฒนาการประกันภัย ฉบับที่ 3 พ.ศ. 2559-2563 และจนปัจจุบัน ได้มีการพัฒนาแผนดังกล่าวอย่างเป็นลำดับ ซึ่งมีภารกิจโดยรวม ดังนี้

1. กำกับและพัฒนาธุรกิจประกันภัยให้มีความเข้มแข็งมั่นคง
2. ส่งเสริมสนับสนุนให้ธุรกิจประกันภัยมีบทบาทสร้างเสริมความแข็งแกร่งให้ระบบเศรษฐกิจสังคมของประเทศและคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน
3. คຸ້ມครองสิทธิประโยชน์ของประชาชนด้านการประกันภัย

สำนักงาน คปภ. ในฐานะหน่วยงานของรัฐทำหน้าที่ในการกำกับดูแลและส่งเสริมพัฒนาธุรกิจประกันภัยให้มีประสิทธิภาพและคุ้มครองประชาชนให้ได้ประโยชน์จากการประกันภัยอย่างครบถ้วน ได้ตระหนักถึงหลักธรรมาภิบาลและการปฏิบัติตามแนวทางธรรมาภิบาลที่เป็นสากล เพื่อสร้างความโปร่งใส เป็นธรรมและความน่าเชื่อถือต่อผู้มีส่วนร่วมได้เสียทุกฝ่าย ทั้งนี้ยังมียุทธศาสตร์ในการดำเนินงานส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) คือ

ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การส่งเสริมให้ความรู้เชิงรุกต่อสาธารณชน ตลอดจนส่งเสริมการพัฒนาผลิตภัณฑ์ ประกันภัยเพื่อเพิ่มสภาพคล่องของตลาดและเสริมสร้างความน่าเชื่อถือและเสถียรภาพให้ระบบประกันภัยของ ประเทศ

ยุทธศาสตร์ที่ 2 : พัฒนามาตรฐานการปฏิบัติงานและระบบงานเพื่อให้ปฏิบัติการกิจกรรมมีความรวดเร็ว คุ่มค่าและเอื้อต่อการเปลี่ยนผ่านบทบาท การบริหารจัดการภายในองค์กร

ยุทธศาสตร์ที่ 3 : สร้างและขยายเครือข่ายพันธมิตรและส่งเสริมภาคอุตสาหกรรมประกันภัย เพื่อเพิ่ม อัตราการเติบโตและสภาพคล่องของภาคอุตสาหกรรม

ยุทธศาสตร์ที่ 4 : พัฒนาระบบการกำกับและตรวจสอบด้านเสถียรภาพ พฤติกรรมการปฏิบัติและ คุ่มครองสิทธิประโยชน์ประชาชนด้านการประกันภัย เพื่อสร้างความเชื่อมั่นของสาธารณชนต่อระบบประกันภัย

ยุทธศาสตร์ที่ 5 : พัฒนาศักยภาพด้านเทคโนโลยี และฐานข้อมูลเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบประกันภัย ของประเทศให้กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน

การประกันภัยที่อยู่ภายใต้การดูแลคณะกรรมการฯ ที่สอดคล้องกับโครงการศึกษาในครั้งนี้ จะมุ่งไปใน ประเด็นของการประกันภัยรถยนต์ ซึ่งมีมากมายหลายประเภท ซึ่งจะมีรายละเอียดที่แตกต่างกันออกไปตาม พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ซึ่งเป็นว่าด้วยเรื่องของการประกันภัยภาคบังคับ ที่ประกอบไปด้วยประเด็นหลัก คือ ประเภทที่ต้องทำประกันภัยตาม พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ประเภทที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องทำประกันภัย พ.ร.บ. ผู้มีหน้าที่ต้องทำประกันภัย พ.ร.บ. ผู้ที่ได้รับความ คุ้มครองตาม พ.ร.บ. ผู้มีหน้าที่รับประกันตาม พ.ร.บ. และอัตราเบี้ยประกันภัย พ.ร.บ.

สำหรับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 มีรายละเอียดที่มีความสอดคล้องกับ โครงการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ ประกอบไปด้วย

หมวด 1 การประกันความเสียหาย ว่าด้วยเรื่องของการจัดให้มีการประกันภัยสำหรับผู้ประสบภัยโดย ประกันภัยกับบริษัท จำนวนเงินเอาประกัน ประเภทที่ไม่ต้องจัดให้มีการประกันภัยความเสียหาย รวมทั้ง หลักเกณฑ์ต่าง ๆ

หมวด 2 ค่าสินไหมทดแทน ว่าด้วยเรื่องของการจ่ายค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทที่ได้รับประกันภัย ไว้ รวมทั้งหลักเกณฑ์ต่าง ๆ

หมวด 3 กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนฯ เพื่อเป็นทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหาย เบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยรวมทั้งหลักเกณฑ์ต่าง ๆ

หมวด 4 บทกำหนดโทษ ว่าด้วยบทกำหนดโทษ การระวางโทษในรูปแบบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้ง หลักเกณฑ์ต่าง ๆ

จากภารกิจ ระเบียบ และข้อกฎหมายดังกล่าวข้างต้นจะเห็นได้ว่า แนวทางการดำเนินงานของ คณะกรรมการฯ นั้น มีจุดมุ่งหมายเพื่อให้เกิดการคุ้มครองซึ่งกันและกันระหว่างผู้ประกันภัยและธุรกิจ ประกันภัย โดยอาศัยการตอบแทนการดำเนินงานที่ดีของบริษัทมาเป็นแรงจูงใจในการดำเนินงาน ดังจะเห็นได้ จากหลักเกณฑ์การมอบรางวัลที่แบ่งเป็นด้านบริษัทประกันภัยที่มีการส่งเสริมกรรมธรรม์ ประกันภัยเพื่อ

ประชาชนดีเด่น บริษัทประกันภัยที่มีการบริหารงานดีเด่น และประกันภัยดีเด่นครบวงจร กล่าวคือ การดำเนินงานที่ดีของบริษัทประกันภัย ภายใต้การควบคุมดูแลของคณะกรรมการฯ ถือเป็นหลักสำคัญที่จะส่งผลในเชิงบวกต่อตัวผู้ประกันภัยโดยตรง โดยเฉพาะการประกันภัยรถยนต์

8. นโยบาย ยุทธศาสตร์ของสำนักงานกองทุนสร้างเสริมสุขภาพ พ.ศ.2555-2564

สำหรับทิศทาง เป้าหมาย และยุทธศาสตร์ระยะ 10 ปี (2555-2564) กองทุนสนับสนุนสร้างเสริมสุขภาพ นั้น ได้ระบุในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสุราและคนไทยไว้อย่างชัดเจน กล่าวคือ แนวโน้มภาระโรคของคนไทยจะเกิดจากโรคเรื้อรังและโรคที่เกิดจากพฤติกรรมสุขภาพเป็นหลัก โดยมีสาเหตุของภาระโรค 5 ลำดับ ซึ่งปัญหาสุขภาพจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ถือเป็นหนึ่งในปัจจัยดังกล่าวข้างต้น รวมทั้งยังเป็นพฤติกรรมเสี่ยงที่เป็นประเด็นท้าทายต่อการเสริมสร้างสุขภาพในช่วงทศวรรษหน้าด้วยเช่นกัน

การดื่มสุราของคนไทยได้กลายมาเป็นเป้าหมายเฉพาะที่ สสส. และผู้เกี่ยวข้องได้ร่วมกันกำหนดขึ้น โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อลดอัตราการดื่มสุราของคนไทยใน พ.ศ.2563 ให้น้อยกว่าร้อยละ 27 และมีตัวชี้วัด/สถานการณ์เป้าหมายชาติ คือ อัตราการดื่มสุราของคนไทยใน พ.ศ.2552 อัตราการดื่มสุราของคนไทยเท่ากับร้อยละ 32 นอกจากการดื่มสุราของคนไทยแล้ว กองทุนสนับสนุนสร้างเสริมสุขภาพและผู้เกี่ยวข้องยังได้มีการร่วมกันกำหนดเป้าหมายที่สอดคล้องกับการวิจัยในครั้งนี้อีกหนึ่งเป้าหมาย คือ การลดอัตราการตายจากอุบัติเหตุทางถนนสัดส่วนไม่เกิน 10 ต่อประชากรแสนคน ในพ.ศ.2563 ซึ่งตัวชี้วัด/สถานการณ์เป้าหมายชาติ คือ อัตราการตายจากอุบัติเหตุทางถนนใน พ.ศ.2552 อัตราการตายจากอุบัติเหตุทางถนนเท่ากับ 16.87 ต่อประชากรแสนคน ทั้งนี้กองทุนสนับสนุนสร้างเสริมสุขภาพยังได้กำหนดยุทธศาสตร์เชื่อมโยงกับภาคีที่เกี่ยวข้องเพื่อสร้างเป้าหมายร่วมในการเสริมพลังซึ่งกันและกัน “สานสามพลัง” ประกอบด้วย พลังทางปัญญา พลังทางสังคม และพลังนโยบาย เพื่อขับเคลื่อนการเปลี่ยนแปลงและแก้ไขปัญหาสุขภาพที่ยากและสำคัญในสังคมไทยให้สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs) การสร้างสุขภาพที่ดีและความยั่งยืนของชุมชน ดังนั้นการสร้างมาตรการควบคุมการดื่มแอลกอฮอล์ และสร้างความปลอดภัยทางถนน จึงถือเป็นเป้าหมายในการเสริมสร้างสุขภาพและชุมชนปลอดภัยให้กับสังคมไทยให้เกิดการพัฒนาอย่างยั่งยืนในอีกรูปแบบหนึ่ง ที่มีมิติเชื่อมโยงถึงอีก 15 เป้าประสงค์ของเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs) นอกจากนี้ การบริโภคสุรายังถือเป็นอีก วัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ พ.ศ.2544 ด้วยเช่นกัน

ข้อเสนอ การศึกษาการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยบนท้องถนน ทำให้เกิดวัฒนธรรมความปลอดภัยพหุหน้าที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุด ร้อยละ 80 คือ จักรยานยนต์ ซึ่งผู้ประสบอุบัติเหตุมักจะเป็นผู้ขับขี่ที่มีรายได้ต่ำ ควรประสานความร่วมมือในระดับภาคประชาสังคม เพื่อสนับสนุนกลุ่มนี้ และสร้างภาคประชาสังคมเพื่อเรียกร้องให้ปรับเปลี่ยนกฎหมายหรือปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของคนในสังคม สำหรับการบังคับใช้กฎหมายมาแล้วขับในประเทศไทย ในแง่การบังคับใช้กฎหมายที่กำหนดยังไม่เพียงพอต่อการลดอุบัติเหตุ และยังมีช่องว่างในการบังคับใช้ของผู้ปฏิบัติหน้าที่ และผู้กระทำความผิด อีกทั้งกฎหมายที่ควบคุมยังไม่มีความรัดกุมจำกัดความเร็วบนถนนในเขตเมือง ดังนั้นควรกำหนดกฎหมายที่ว่าด้วยมาแล้วขับ กำหนดให้ผู้ขับขี่รถยนต์ห้ามมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดถึง 0.05 -0.3 กรัม/เดซิลิตร และหากมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่รถยนต์ ซึ่งเป็นวัยรุ่นหรือมือใหม่สูงกว่า 0.02 กรัม/เดซิลิตร

บทที่ 4

นโยบายที่เหมาะสมเพื่อลดภาระและเพิ่มประสิทธิภาพของกรมคุมประพฤติ

กรมองเชิงระบบ เกี่ยวกับการลดปัญหาผู้ถูกคุมประพฤติจากความผิดฐานเมาแล้วขับ ที่มีเป้าหมายลดภาระของกรมคุมประพฤติ เนื่องจากจำนวนคนที่ถูกศาลสั่งคุมประพฤติมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น แต่ทั้งนี้การที่จะไปลดจำนวนของผู้ถูกคุมประพฤติให้น้อยลงขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ จากข้อเสนอของ นพ.โกมาตร จึงเสถียรทรัพย์ ได้เสนอมุมมองเชิงระบบในเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนนซึ่งคิดว่าจะมีความสำคัญและสามารถเชื่อมโยงได้ในหลายมิติและยังจะนำไปสู่การลดภาระของกรมคุมประพฤติได้ ทั้งนี้จากการนำเสนอในเรื่องวัฒนธรรมความปลอดภัยและความปลอดภัยทางถนน กระบวนทัศน์ใหม่ ความท้าทายและความเป็นไปได้ ที่นำเสนอในเวทีสัมมนาวิชาการระดับชาติเรื่องความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 เมื่อวันที่ 7 สิงหาคม พ.ศ.2562 ณ ศูนย์นิทรรศการและการประชุมไบเทค บางนา กรุงเทพมหานคร โดย นพ.โกมาตร จึงเสถียรทรัพย์ ได้เสนอมุมมองในเรื่องการจัดการเชิงระบบสู่วัฒนธรรมความปลอดภัย โดยต้องมีการสร้างฐานข้อมูลเกี่ยวกับความปลอดภัย “ความปลอดภัยให้มีการเชื่อมโยงกันในหลายมิติ ต้องมีการส่งเสริมการวิจัยเพื่อพัฒนาองค์ความรู้เชิงระบบ ต้องพัฒนารูปแบบการประยุกต์แนวคิดใหม่ ๆ ไปเป็นรูปธรรมและทดลองนำไปปฏิบัติ การจัดการเชิงระบบต้องการภาวะผู้นำใหม่ที่สามารถสร้างความเปลี่ยนแปลงนอกกรอบเดิมที่คุ้นเคยได้ โดยพุ่งเป้าไปที่ว่าวัฒนธรรมความปลอดภัยไม่ได้เกิดจากการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้ใช้ถนน แต่อยู่ที่การเปลี่ยนแปลงวิธีคิดในการจัดการระบบ, มุมมองเชิงระบบช่วยลดการขึ้นนิ้วกล่าวโทษตัวบุคคลโดยหันไปให้ความสำคัญกับจุดคานงัดเชิงระบบแทน”

จากข้อเสนอในเรื่องของการแก้ไขหรือการพัฒนาเรื่องวัฒนธรรมความปลอดภัยบนท้องถนนนั้น เสนอถึงการมองปัญหาในส่วนที่ผ่านมามีเป็นการมองแบบที่แตกต่างกันออกไปแต่ละหน่วยงาน ทำให้การแก้ไขปัญหาไม่สามารถเป็นไปได้ และสุดท้ายงานจึงไหลไปสู่งานของกรมคุมประพฤติในที่สุด จากการทำความเข้าใจวิธีคิดในเชิงระบบตามรูปแบบข้อเสนอดังกล่าว ที่ได้เสนอ การมองปัญหาว่าต้องไม่มีการวิเคราะห์แบบแยกส่วนดังที่มองกันผ่าน มา แม้แต่ในชุดของกระทรวงคมนาคมเองที่มองถึงการแก้ไขปัญหาก็แยกประเภทออกเป็นทั้ง ถนน ยานพาหนะ ผู้ขับขี่และพยายามจัดหาหน่วยงานย่อย ๆ มาร่วมรับผิดชอบ ทั้งนี้การมองดังกล่าวยังจะเป็นการลดทอนในอีกหลายส่วนและมุ่งที่จะไปปรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ทั้งในเรื่องของการบังคับใช้การบังคับ (Enforcement) การให้การศึกษา (Education) หรือการจัดการวิศวกรรมบนท้องถนน (Engineering) โดยมุ่งไปที่พฤติกรรมผู้ขับขี่ (Road User Approach) การมองปัญหาดังกล่าวเป็นการมองหาสาเหตุด้วยเชิงเส้นตรงขาดความซับซ้อน ซึ่ง นพ.โกมาตร จึงเสถียรทรัพย์ หมายถึงเหตุผลเชิงซ้อนที่จะส่งผลถ่ายทอดกระบวนทัศน์แบบแยกส่วนและลดทอน (Reductionistic) เน้นความเป็นเหตุผลและอธิบายปรากฏการณ์จากคุณสมบัติของส่วนย่อยที่มีรากฐานมาจากวิทยาศาสตร์แบบนิวตัน-เดการ์ตส์

จากการมองเชิงระบบจะนำไปสู่การจัดการเชิงระบบโดยการมองว่าการความปลอดภัยเป็นผลของระบบไม่ใช่พฤติกรรมส่วนบุคคล พฤติกรรมไม่ได้เกิดจากการขาดจิตสำนึกหรือความรู้ ระบบมีมากกว่าส่วนย่อยมารวมกัน ปัญหาเชิงระบบจึงแก้เป็นส่วนๆไม่ได้ ระบบมีหลายชั้นส่งผลต่อกันและกัน และต้นสายอาจอยู่ไกลจาก

ปลายเหตุ การแก้ปัญหาอาจเกิดปัญหาใหม่ที่คาดไม่ถึง (Unintended consequence) การมองเชิงระบบคือการมองเห็นความเชื่อมโยงเพื่อเขียนแบบแผนและโครงสร้าง ฉะนั้นปัญหาที่มองจากปลายน้ำเมื่อเกิดคนเมาแล้วขับจึงมีความเชื่อมโยงจากในหลาย ๆ มิติไม่ใช่แค่พฤติกรรมส่วนบุคคลดังที่กล่าวมาแล้ว การแก้ไขจึงต้องจัดการเชิงระบบทั้งหมดโดยต้องอาศัยความรู้เชิงระบบด้วยเช่นกัน

ด้วยงานที่นำไปสู่การสั่งคุมประพฤติกับผู้ต้องโทษจากความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุรา ของกรมคุมประพฤติ จากสถิติที่ผ่านมาพบว่า ศาลสั่งคุมประพฤติน่าจะเพิ่มขึ้น เป็นที่ทราบว่าจะเกิดจากการดื่มสุรา แต่การดื่มสุราในแต่ละพื้นที่มีบริบทที่แตกต่างกัน ในบทนี้จะนำเสนอนโยบายหรือแนวทางที่จะทำให้งานถูกกลั่นกรองภายใต้กลไกหลายประการ เพื่อมุ่งสู่กระบวนการปลายน้ำดังปัจจุบัน โดยพิจารณาจากตัวอย่างสถานการณ์ของประเทศญี่ปุ่นที่ควบคุมสำเร็จ การปรับแก้เกี่ยวกับกฎหมายในกระบวนการยุติธรรม และการทำงานในลักษณะภาคีเครือข่าย

กรณีเครื่องดื่มแอลกอฮอล์กับอุบัติเหตุของประเทศญี่ปุ่น

จากเอกสารที่เรียบเรียงโดยฐานันดร ชมภูศรี เรื่อง ประวัติศาสตร์ความตายทางถนน และการสร้างความปลอดภัยทางถนน (2560) ได้เรียบเรียงเรื่องการสร้างวินัยในการใช้รถใช้ถนนของคนญี่ปุ่น เพื่อให้เกิดความปลอดภัย จากเอกสารได้เสนอว่าในอดีตญี่ปุ่นก็เป็นประเทศหนึ่งที่มีปัญหาจากการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่สูงมาก ด้วยจากความก้าวหน้าทั้งในภาคการขนส่งและการสาธารณสุขโรคแต่กฎหมายของประเทศญี่ปุ่นสามารถจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ได้ 365 วัน 24 ชั่วโมง แต่ผู้ที่ดื่มได้ต้องมีอายุ 20 ปีขึ้นไปและถ้าจะขับชียานพาหนะจะต้องมีแอลกอฮอล์น้อยกว่า 30 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ไม่มีการเลือกปฏิบัติเรื่องอายุ หรือประเภทใบขับขี่ (All Driver, Young Driver หรือ Professional Driver) ก็ต้องไม่เกิน 30 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์อย่างเสมอภาคกัน มาตรการทางสังคมที่ส่งผลให้ประเทศญี่ปุ่นและคนญี่ปุ่นตื่นตัวกันอย่างยิ่งในการแก้กฎหมายเมาแล้วขับคงจะเกิดขึ้นตั้งแต่ พุทธศักราช ค.ศ. 1999 ในกรุงโตเกียวที่เกิดเหตุรถบรรทุกที่คนขับเมาอย่างหนักได้ชนรถยนต์อย่างรุนแรงทำให้เด็กสองคนเสียชีวิตอย่างทารุณ

และในเดือนเมษายน ค.ศ. 2000 ที่คานางาวะได้มีนักศึกษาสองคนเสียชีวิตจากการถูกรถชนโดยคนขับเมา และยังมีใบขับขี่อีกด้วย โดยสองสถานการณ์นี้ทำให้คนญี่ปุ่นลุกขึ้นมาเรียกร้องโดยร่วมกันลงชื่อเกือบ 400,000 คนให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรมให้เพิ่มบทลงโทษสำหรับการเมาแล้วขับต่อมามีการแก้ไขกฎหมายอาญาเพิ่มโทษสูงสุดสำหรับการขับชียานพาหนะให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายจากโทษจำคุกสูงสุดห้าปีเป็น 15 ปีในเดือนมิถุนายน ค.ศ. 2002 และกฎหมายต่างๆที่มีข้อบังคับ ได้แก่การลดเกณฑ์ปริมาณแอลกอฮอล์ในลมหายใจของผู้ขับขี่จากไม่เกิน 0.25 เหลือเพียง 0.15 มิลลิกรัมต่อลิตร (คือไม่เกิน 0.03 เปอร์เซ็นต์ของแอลกอฮอล์ในเลือดและเพิ่มบทลงโทษคือค่าปรับเพิ่มขึ้นจากไม่เกิน 50,000 เยน เป็น 500,000 เยน ซึ่งสูงกว่าเงินเดือนเฉลี่ยในขณะนั้นของผู้ที่จบมหาวิทยาลัย ยิ่งไปกว่านั้นกฎหมายใหม่ไม่ได้ครอบคลุมเพียงผู้เมาแล้วขับแต่ยังรวมถึงผู้ที่ให้เครื่องดื่มแอลกอฮอล์กับผู้ขับขี่ ผู้ที่นั่งรถไปกับผู้ขับขี่ที่เมาอีกด้วย ส่วนการแก้ไขกฎหมายครั้งล่าสุดเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุที่นำคร่าชีวิตด้วยเจ้าหน้าที่เทศบาลเมืองฟุกุโอะกะ ขับรถยนต์ชนรถยนต์ของครอบครัวที่มารวมกัน 5 คน สามิ ภรรยาและลูก 3 คนที่สะพานในจังหวัดฟุกุโอะกะ ทำให้รถยนต์ของครอบครัวนี้พลิกตกลงไปในทะเลและมีผู้เสียชีวิตเป็นเด็กทั้งสาม

รายเหตุการณ์นี้เกิดขึ้นในช่วง 25 สิงหาคม ค.ศ. 2006 จึงเกิดการกระตุ้นให้มีการถกเถียงสาธารณะในสิ่งที่เกิดขึ้น และมีการเรียกร้องให้มีการลงโทษที่รุนแรงมากขึ้นสำหรับผู้เมาแล้วขับ

จากนั้นในปี 2007 สำนักงานตำรวจแห่งชาติญี่ปุ่นได้เพิ่มบทลงโทษสำหรับการเมาแล้วขับซึ่งเป็นสิ่งที่ประชาชนมีความต้องการให้ลงโทษผู้เมาแล้วขับให้รุนแรงมากขึ้น ให้เป็นบทลงโทษเดียวกับการลงโทษผู้ที่ให้เครื่องดื่มแอลกอฮอล์กับผู้ขับขี่ ได้ดื่มด้วยในปี 2006 ผู้เสียชีวิตที่เกี่ยวข้องกับการเมาแล้วขับ 611 รายลดลงจากปี 2005 ถึง 13.6% แต่ผู้คนก็ยังเรียกร้องให้เพิ่มโทษให้มีความรุนแรงของกฎหมายมากขึ้น

จากข้อมูลสถิติการประสบอุบัติเหตุของญี่ปุ่นพบว่าหลังจากมีการตื่นตัวในภาคประชาชนในเรื่องของอุบัติเหตุที่เกิดจากการเมาแล้วขับในช่วงปี ค.ศ. 2006 ถึง 2007 อัตราการตายจากอุบัติเหตุที่ก่อขึ้นจากผู้เมาแล้วขับก็ลดลงอย่างมีนัยยะสำคัญและกล่าวได้ว่า โศกนาฏกรรมที่ฟูกุโอะกะในปี 2006 ได้นำมาซึ่งกฎหมายเมาแล้วขับในฉบับปัจจุบันของญี่ปุ่นซึ่งออกในเดือนกันยายน 2007

ด้วยค่าปรับหากพบมีแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกฎหมายกำหนดจะรับโทษจำคุกไม่เกินห้าปีหรือปรับไม่เกิน 1,000,000 เยน ซึ่งจำนวนค่าปรับนับว่าเป็นจำนวนที่สูงมากขณะที่รายได้เฉลี่ยของคนต่อปี (GDP) ของคนญี่ปุ่นในปีดังกล่าวอยู่ที่ 43,882.8 ดอลลาร์สหรัฐเท่านั้นซึ่งค่าปรับเท่ากับ 1 ใน 5 ของทั้งปีหรือรายได้ 2.4 เดือนที่ชาวญี่ปุ่นจะหาได้เลยทีเดียว แตกต่างจากกฎหมายเดิมที่มีโทษจำคุกไม่เกินสามปีหรือปรับไม่เกิน 500,000 เยน (4,400 เหรียญสหรัฐ) การขับที่ภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์ (Driving Under the Influence : DUI) คือระดับแอลกอฮอล์ในลมหายใจสูงถึง 0.5 มิลลิกรัมต่อลิตรหรือระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเท่ากับ 0.03 ถึง 0.7999 จะมีโทษจำคุกไม่เกินสามปีหรือปรับ 500,000 เยน ส่วนกฎหมายเดิมจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับไม่เกิน 300,000 เยน แม้แต่ผู้ไม่ได้ขับขี่ต้องร่วมเดินทางไปในฐานะผู้โดยสารก็ถ้าหากว่าตรวจผู้ขับขี่พบว่าขับช้อยู่ภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์ผู้โดยสารก็อาจจะถูกจำคุกได้เช่นเดียวกันไม่เกินสองปีหรือถูกปรับไม่เกิน 200,000 เยน (2650 เหรียญสหรัฐ) DWI, ผู้ที่ให้เครื่องดื่มแอลกอฮอล์กับผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารอาจถูกจำคุกไม่เกินสามปีหรือทั้งปรับไม่เกิน 500,000 เยน หรือ 4,400 เหรียญสหรัฐฯและหากเารถให้คนที่ดื่มแอลกอฮอล์มาแล้วไปขับโทษก็เหมือนดื่มเองถ้าหากผู้ขับขี่ตรวจพบว่า DUI ผู้ที่ให้รถกับคนที่ดื่มไปขับจะถูกจำคุกไม่เกินสามปีหรือปรับไม่เกิน 1,000,000 เยน (8800 เหรียญสหรัฐ)รวมถึงการปฏิเสธการเป่าแอลกอฮอล์มีโทษจำคุกไม่เกินสามเดือนหรือปรับไม่เกิน 300,000 เยนเช่นกันหรือกรณีชน จะถูกจำคุกไม่เกิน 10 ปีหรือปรับไม่เกิน 1,000,000 เยน

จากเอกสารประวัติศาสตร์ ความตายทางถนนและการสร้างความปลอดภัยของญี่ปุ่น โดยหากนำมาจัดทำให้เห็นเป็นช่วงเวลาต่างๆของประเทศญี่ปุ่นซึ่งเริ่มมีตั้งแต่การพัฒนาเศรษฐกิจตั้งแต่เศรษฐกิจเติบโตจนกระทั่งเข้าสู่ในยุคปัจจุบันในยุคที่สี่ ตั้งแต่ปี 1902 ขึ้นมาจากไทม์ไลน์ที่ปรากฏช่วงแรกๆจะพบว่ามีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุมาก แต่ช่วงยุคหลังขึ้นมาจนถึงปัจจุบันจำนวนการเสียชีวิตทางถนนของชาวญี่ปุ่นลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2002 ลดลงมาที่ 8,396 ราย ซึ่งต่ำสุดจากที่เคยต่ำระดับนี้ในปี 1981 เท่ากับ 8,719 ราย ปี 2002 ให้กำหนดให้มีที่นั่งสำหรับเด็กทุกคนที่มีอายุต่ำกว่า 6 ปี ปี 2015 การจะได้ไปขับซึ่งรถยนต์ต้องฝึกภาคปฏิบัติถึง 34 ชั่วโมง ทั้งต้องเข้าอบรมเกี่ยวกับกฎหมายและกลศาสตร์ยานยนต์ (Vehicle mechanics) เป็นเวลาถึง 26 ชั่วโมงถึงจะได้ไปขับที่แบบทั่วไป ตามระเบียบปฏิบัติของกฎหมายจราจรทางบก (Road Traffic Law) นอกจากนั้นแล้วอีกสองประการที่จะได้กล่าวถึงในระดับต่อไป คือหลังจากเกิดอุบัติเหตุแล้ว ในญี่ปุ่นได้มีระบบรถพยาบาลฉุกเฉินจะเห็นว่าจำนวนของ

รพยาบาลฉุกเฉินในญี่ปุ่นได้เพิ่มขึ้นในอัตราที่ต่อเนื่องส่งผลให้อัตราเสียชีวิตต่ออุบัติเหตุมีลดลง อีกประการหนึ่งก็คือ การให้มีระบบอาสาสมัครในชุมชนเพื่อสนับสนุนการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เราจะเห็นว่าภาคประชาสังคมหรือภาคีต่างๆที่เกี่ยวข้องกับชุมชนและมีส่วนในการลดอุบัติเหตุได้เช่นเดียวกัน

จากข้อมูล¹ ได้อธิบายถึงการประสบอุบัติเหตุของเยาวชนไทยที่เกิดจากการขับขี่มอเตอร์ไซด์และการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยพบว่าเยาวชนไทยเริ่มขี่มอเตอร์ไซด์ตั้งแต่อายุ 10 ปีซึ่งกฎหมายจะครอบคลุมหลังอายุ 10 ปีเท่านั้นส่วนอายุเกิน 20 ปียังเหมือนเดิมแต่ก่อนหน้านั้นหลังเทศกาลปีใหม่ 5 มกราคม 2560 ได้เพิ่มบทลงโทษกรณีเมาแล้วขับอันนี้เป็นกฎหมายใหม่ที่ปรับแก้แล้วจะเห็นได้ว่าเป็นวัฒนธรรมที่เยาวชนไทยเริ่มขับขี่มอเตอร์ไซด์ตั้งแต่อายุยังน้อยและดื่มแอลกอฮอล์ตั้งแต่อายุยังน้อย และอุบัติเหตุที่เกิดจากรถมอเตอร์ไซด์เป็นจำนวนที่สูงมากกว่ารถยนต์อื่นและเกิดอยู่ในพื้นที่ที่เป็นถนนไม่ใช่ถนนสายหลักเพราะนั่นคือพื้นที่ของการสังสรรค์ของเด็กและเยาวชนในพื้นที่

กระบวนการยุติธรรมเชิงสมานฉันท์กับการแก้ไขปัญหามาแล้วขับ

การแก้ไขพื้นที่ด้วยการเปลี่ยนพฤติกรรมผู้กระทำผิดมิให้กระทำความผิดซ้ำ เป็นการเปิดโอกาสให้ผู้กระทำผิดสามารถปรับปรุงแก้ไข ข้อผิดพลาด ด้วยการสร้างความตระหนักและจิตสำนึกด้วยมาตรการทางสังคม “พลังแห่งเมือง” ซึ่งการเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้กระทำความผิด จะต้องเกิดจากพลังจากตนเอง (self-esteem) ที่มีความพยายามแก้ไขการกระทำที่ส่งผลต่อสังคม โดยกระบวนการสร้าง self-esteem นั้นเป็นหน้าที่ของกรมคุมประพฤติ ที่จะต้องใช้จิตวิทยาในการจัดการเพื่อนำไปสู่กระบวนการแก้ไขและฟื้นฟู โดยหัวใจและประเด็นสำคัญในการนำไปสู่กระบวนการแก้ไขและฟื้นฟู คือ “ความปลอดภัย” ซึ่งการนำไปสู่ความปลอดภัยของสังคม ด้วยการสร้างความปลอดภัยจากการให้โอกาสผู้กระทำความผิดได้แก้ไขพฤติกรรมตนเอง เมื่อผู้กระทำความผิดมีความตระหนักถึงผลลัพธ์ที่จะตามมาและไม่กระทำผิดซ้ำอีก สังคมก็จะเกิดความปลอดภัย และในทางกลับกันเป็นการช่วยเหลือให้ผู้เสียหายสามารถดำเนินชีวิตได้อย่างปกติ ซึ่งเงื่อนไขเหล่านี้เป็นบทบาทสำคัญ ที่สำนักงานคุมประพฤติจะต้องดำเนินการ โดยเฉพาะคดีเมาแล้วขับที่เหยื่อได้รับผลกระทบและส่งผลไปยังครอบครัวของเหยื่อ ดังนั้นการเยียวยาความเสียหายจึงเป็นอีกมาตรการหนึ่งที่ต้องให้ความสำคัญ เพราะฉะนั้นการเยียวยาความเสียหายไม่ใช่แค่ให้ผู้เสียหายได้รับค่าทดแทนแล้วจบคดี แต่ในกระบวนการยุติธรรม ของสำนักงานคุมประพฤติได้มีการใช้ ยุติธรรมเชิงสมานฉันท์ (Restorative Justice) ซึ่งเป้าหมายหลักของกระบวนการนี้เพื่อจำเลยใช้สินทรัพย์ ในการแก้ไขปัญหา แต่เพื่อให้ผู้กระทำความผิดได้ตระหนักถึงผลกระทบที่เกิดขึ้น เช่น บางครอบครัวต้องเสียหัวหน้าครอบครัว เป็นต้น

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อปรับเปลี่ยนกระบวนการทัศนในการแก้ไขปัญหาเชิงระบบ

จากการลงพื้นที่สัมภาษณ์พนักงานคุมประพฤติ และหน่วยงานคุมประพฤติในท้องถิ่น รวมทั้งผู้บริหารของกรมคุมประพฤติเอง จะค้นพบฐานคิดที่ตรงกันชุดหนึ่งคืองานคุมประพฤติเป็นงานปลายน้ำ หากจะเพิ่ม

¹ www.tcijtsai.com สืบค้นวันที่ 20 เมษายน 2562

ประสิทธิภาพจะต้องทำงานแก้ไข โดยเสนอนโยบายให้กับหน่วยงานทางต้นน้ำ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งและปลายน้ำก็จะได้ปรับกระบวนการ วิธีการทำงานหรือได้วิธีการจัดการที่ตามมา ส่วนที่มองว่าเป็นต้นน้ำผู้บริหารกรมคุมประพฤติพิจารณาว่าเมื่อคดีเข้ามาจำนวนมากเท่าใดก็จะนำไปสู่ศาลทั้งหมด นั่นคือเข้าสู่ช่วงกลางน้ำในการพิจารณาคดี และปลายน้ำซึ่งมีการเสนอและมีการทำงานที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบันและถึงได้เป็นปัญหาเมื่อถึงปลายน้ำคือการส่งผู้ต้องหาเข้าสู่กระบวนการพิจารณา จนกระทั่งพิพากษาจนถึงที่สุด และถูกส่งเข้ากรมคุมประพฤติ 1 ปี หรือแล้วแต่โทษฐานในความผิดและมีอาสาสมัครคุมประพฤติ (อสค.) มามีส่วนร่วมในการทำงานหรือแม้แต่การนำกำไรอิเล็กทรอนิกส์เข้ามาเพื่อช่วยในการทำงานของกรมคุมประพฤติก็ตาม

อีกประการที่มีข้อเสนอที่ตรงกันก็คือในเรื่องของการตั้งด่านตรวจของเจ้าพนักงานหรือตำรวจโดยการตั้งด่านตรวจในปัจจุบันก็ยังมีข้อจำกัดเนื่องจากยังไม่ได้มีการตั้งสม่ำเสมอและเป็นประจำ ฉะนั้นเมื่อตั้งและจับกุมผู้กระทำความผิดได้ในขณะนั้น ส่วนหากไม่มีการตั้งด่านก็เลยไม่มีการจับผู้กระทำความผิดได้ เหมือนเป็นกับภูเขา น้ำแข็งที่ผุดเฉพาะยอดแต่ใต้ฐานยังคงมีอยู่อีกมหาศาลซึ่งก็ตรงกับการไม่ได้แก้ไขทั้งระบบนั่นเองและสอดคล้องกับที่ว่าการมาแล้วขับไม่ไซ้เกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่แต่เกิดจากวิสัยทัศน์ของผู้ขับขี่ จนกระทั่งบ้างมองว่า จะเป็นการทำร้ายสังคมได้อย่างต่อเนื่องหากว่าไปทำความผิดซ้ำหรือสร้างความเสี่ยงในพื้นที่สาธารณะหรือท้องถนนจะทำให้ผู้อื่นได้รับความเสียหายตามมา

ฉะนั้นแล้วการแก้ไขเชิงระบบจะต้องเริ่มตั้งแต่กระบวนการทางครอบครัวและสังคม การให้การศึกษา การมีกฎหมายและนโยบายที่เกี่ยวข้องหลายประการ รวมทั้งการตั้งด่านจับกุมสม่ำเสมอและการคัดกรองหรือการคัดแยกคดีที่นำไปสู่ศาลให้เหลือจำนวนน้อยลง

ทั้งนี้ข้อเสนอจะจำแนกเป็นข้อเสนอทางด้านกฎหมาย ข้อเสนอทางสังคม

ข้อเสนอเชิงนโยบายทางด้านกฎหมาย

1. การปรับแก้กฎหมายในกระบวนการยุติธรรม

ความพยายามในการสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนได้มีหลายหน่วยงานที่ได้ร่วมมือกัน กรณีหนึ่งคือชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย (จสท) ได้มีหนังสือถึงคณะกรรมการปฏิรูปกฎหมาย เมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม พ.ศ. 2558 เพื่อขอความอนุเคราะห์ในการดำเนินการเพื่อให้มีการปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และกระบวนการนำกฎหมายนั้นไปปฏิบัติบังคับใช้อย่างเข้มงวดเพื่อให้มีผลในการปกป้องสิทธิและคุ้มครองความปลอดภัยของผู้ใช้ถนนอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น รวมทั้งมีการลงโทษผู้กระทำผิดอย่างจริงจัง

ผลจากหนังสือดังกล่าว สำนักงานคณะกรรมการปฏิรูปกฎหมายได้จัดทำข้อเสนอทางวิชาการต่อคณะรัฐมนตรีและสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เรื่องมาตรการปกป้องสิทธิการคุ้มครองความปลอดภัยในการใช้ถนนร่วมกัน (กรณีเมาไม่ขับ) (เสนอวันที่ 14 กรกฎาคม 2558) โดยมีข้อเสนอแนะ จำนวน 3 ข้อดังนี้

1.1 ข้อเสนอแนะนโยบาย

ได้เสนอให้รัฐบาลมีมาตรการเพื่อป้องกันอุบัติเหตุและป้องกันความปลอดภัยตั้งแต่ระยะต้น ระยะกลาง และระยะยาว โดยมีรายละเอียดแตกต่างกันออกไป เช่น **ระยะต้น** เป็นการส่งเสริมให้ความรู้ความเข้าใจเรื่องกฎจราจร ให้แก่ผู้ใช้ยานพาหนะและผู้เดินเท้าให้มากขึ้น และที่สำคัญให้ตระหนักถึงอันตรายจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะ **ระยะกลาง** ให้มีผู้รับผิดชอบร่วมกัน เมื่อมีผู้ขับขี่รถในขณะที่มีแอลกอฮอล์ (เมาแล้วขับ) เช่น ผู้ประกอบการจะถูกถอดใบอนุญาตตามกฎหมาย ควรให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้แก่ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ มีการกำหนดแนวปฏิบัติ ในการตั้งจุดตรวจ วัดปริมาณแอลกอฮอล์และนำหลักการป้องปราบ (Deterrent effect) มาบังคับใช้ โดยเจ้าหน้าที่สามารถกักตัวผู้ขับขี่ไว้ก่อนได้ **ระยะยาว** ควรปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวกับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด ที่กฎหมายกำหนดให้น้อยกว่าหรือเท่ากับ 0.05 กรัม/มิลลิลิตร การใช้มาตรการต่างๆ เพิ่มเติม เช่น เพิ่มมาตรการยึดรถ กรณีที่ผู้ขับขี่ไม่ชำระค่าปรับภายในกำหนด เพิ่มอุปกรณ์ในการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ให้เพียงพอ

1.2 การปรับปรุงการบังคับใช้กฎหมายให้เข้มงวด

ตั้งแต่กระบวนการยุติธรรม ขึ้นเจ้าพนักงานจนถึงกระบวนการยุติธรรมชั้นบังคับโทษซึ่งได้แก่การกระทำ ความผิดฐานการทำโดยประมาทโดยเฉพาะที่มีสาเหตุมาจากการดื่มสุรา หรือสาเหตุอื่นๆ เป็นเรื่องของ (ความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง) และผู้กระทำผิดควรได้รับการลงโทษ ซึ่งแสดงให้เห็นพฤติการณ์และสาเหตุแห่งการกระทำ ความผิดดังกล่าว ต้องเป็นภาระหน้าที่ของ (พนักงานสอบสวน) และ (พนักงานอัยการ) ที่เป็นผู้ค้นหาความจริง ผ่านการนำสืบข้อเท็จจริงด้วยพยานหลักฐาน อันนำไปสู่ การปรับปรุงการบังคับใช้กฎหมายในเชิงลงโทษให้เข้มงวดต่อไป

1.3 การปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย

1.3.1 โดยการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ดังนี้

- แก้ไขเพิ่มเติมในวรรค 4 มาตรา 157/1 (กรณีกระทำความผิดตามวรรค 2 เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส) โดยเปลี่ยนโทษจาก “ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 2 ปีถึง 6 ปีและปรับ 4 หมื่นบาทถึง 1 แสน 2 หมื่นบาท” เป็น “ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 2 ปีถึง 10 ปี”
- แก้ไขเพิ่มเติมในวรรค 5 มาตรา 157/1 (กรณีกระทำความผิดตามวรรค 2 เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย) โดยเปลี่ยนโทษจาก “ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 3 ปีถึง 10 ปีและปรับ 6 หมื่นบาทถึง 2 แสนบาท” เป็น “ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 15 ปีถึง 20 ปี”
- กำหนดความในวรรคท้ายของมาตรา 157/1 กำหนดว่า “การกระทำความผิดตามวรรค 2 ให้ถือเป็นการความผิดสำเร็จกรรมหนึ่งต่างหากแยกจากผลตามวรรค 3 วรรค 4 วรรค 5 แล้วแต่กรณี”
- แก้ไขเพิ่มเติมในวรรค 3 มาตรา 160 ตริ (กรณีกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส) โดยเปลี่ยนโทษจาก “ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 2 ปีถึง 6 ปี และปรับตั้งแต่ 4 หมื่นบาทถึง 1 แสน 2 หมื่นบาท” เป็น “ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 2 ปีถึง 10 ปี”

- แก้ไขเพิ่มเติมในวรรค 4 มาตรา 160 ตี (กรณีกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย) โดยเปลี่ยนโทษจาก “ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 3 ปีถึง 10 ปี และปรับตั้งแต่ 6 หมื่นบาทถึง 2 แสนบาท” เป็น “ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 15 ปีถึง 20 ปี ”

- กำหนดความในวรรคท้ายของมาตรา 160 ตี โดยกำหนดว่า “การกระทำความผิดตามวรรค 1 ให้ถือเป็นความผิดสำเร็จกรรมหนึ่งต่างหาก แยกจากผลตามวรรค 3 วรรค 4 วรรค 5 แล้วแต่กรณี”

1.3.2 การปรับแก้กฎหมายพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดัดมัลลอกฮอลล์ พ.ศ. 2551

- ควรใช้กฎหมายบังคับใช้ทางอ้อมให้กับกรณีมาแล้วซ้ำเพื่อให้ชัดเจน (เช่น ไม่รับบุคคลที่เคยถูกลงโทษหรือเคยถูกปรับคดีมาแล้วซ้ำเข้าทำงาน กรณีคุณสมบัติรับราชการหรือคนเข้าทำงานข้าราชการ) จากข้อเสนอ (วรรณฯ พัฒนาศิริ 2555)

- กำหนดความรับผิดชอบทางแพ่งของผู้ขายเครื่องดัดมัลลอกฮอลล์ในประเทศไทย

- แก้ไขมาตรา 16(3) ที่ให้อำนาจแก่คณะกรรมการควบคุมเครื่องดัดมัลลอกฮอลล์ให้เสนอความเห็นต่อรัฐมนตรีในการกำหนดวิธีหรือลักษณะการขายเครื่องดัดมัลลอกฮอลล์ที่ต้องห้ามได้

- แก้ไขมาตรา 16 (6) คณะกรรมการสามารถให้คำปรึกษาและ แนะนำประสานงานทั้งหน่วยงานภาครัฐและเอกชนกับการควบคุมเครื่องดัดมัลลอกฮอลล์

- เสนอมาตรการในการป้องกันผลกระทบจากการบริโภคเครื่องดัดมัลลอกฮอลล์

- การลดอุบัติเหตุยังให้ความสำคัญกับการบังคับใช้กฎหมายและเป็นเครื่องมือที่ภาครัฐมีใช้ป้องกันและบังคับใช้กับผู้ฝ่าฝืนแต่เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานต้องจริงจังไม่ย่อท้อต่อการปฏิบัติจึงจะทำให้การบังคับใช้กฎหมายประสบความสำเร็จได้ในที่สุด

- การบังคับใช้กฎหมายโดยเฉพาะอัตราค่าปรับเทียบกับรายได้ต่อหัวกรณีมีแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด โดยเฉพาะภาพลักษณ์ของไทยยังไม่สูงมากนักเพราะฉะนั้นควรเพิ่มอัตราค่าปรับ

- การบังคับใช้กฎหมายโดยเฉพาะโทษจำคุกกรณีมีแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่ากฎหมายกำหนดและก่อให้เกิดอุบัติเหตุทำให้มีผู้เสียชีวิตกรณีประเทศไทยถือว่ายังกำหนดโทษปานกลางควรเพิ่มโทษ

- การบังคับใช้กฎหมายในกรณีปฏิเสธการตรวจวัด ประเทศไทยมีโทษรุนแรงน้อยที่สุดควรพิจารณาเพิ่มโทษ

- บังคับใช้กฎหมายให้กำหนดโทษตามปริมาณวัดแอลกอฮอล์ในเลือดและจำนวนครั้งที่กระทำความผิด "บุคคลดื่มหนัก" "ดื่มน้อย" "ทำผิดครั้งแรก" "ทำผิดบ่อย" จะมีปริมาณลงโทษที่แตกต่างกัน

จากการศึกษาโดย Loughborough University (2017) ได้จำแนกถึงปัจจัยเสี่ยงที่ก่อให้เกิดกฎหมายและมาตราที่จะช่วยลดอุบัติเหตุทางถนน โดยอุบัติเหตุทางถนนก่อให้เกิดความสูญเสียต่อเศรษฐกิจโลกถึง 3% ของ GDP และเกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจสำหรับประเทศที่มีรายได้ต่ำถึงปานกลาง ถึง 5% ของ GDP ประเทศต่างๆ และเริ่มให้ความสำคัญกับการเพิ่มความปลอดภัยทางถนนมากขึ้น ปัจจัยเสี่ยง 5 อันดับแรก ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนถนน

ทั่วโลก ได้แก่ ความเร็ว การขับขี่ขณะมีลมมาสิ่งรบกวนขณะการขับขี่ เข็มขัดนิรภัยและที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็ก และ หมวกกันน็อก

ความเร็ว	การขับขี่ขณะมีลมมา	สิ่งรบกวนขณะขับขี่	เข็มขัดนิรภัยและที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็ก	หมวกกันน็อก
สำหรับผู้ใหญ่เมื่อถูกรถชนด้วยความเร็ว 50 กม./ชม. จะมีความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตน้อยกว่า 20% แต่หากชนด้วยความเร็ว 80 กม./ชม. ความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตจะสูงถึง 60%	จุดตรวจและการคุ้มครองแอลกอลกอฮอล์จากลมหายใจสามารถช่วยลดการชนที่เกี่ยวข้องกับการดื่มแอลกอฮอล์ได้ถึง 20% นับเป็นวิธีการที่คุ้มค่ามาก	ผู้ขับขี่ที่ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ มีความเสี่ยงในการเกิดการชนมากกว่าผู้ขับขี่ที่ไม่ใช้โทรศัพท์ถึง 4 เท่า	การคาดเข็มขัดนิรภัยช่วยลดความเสี่ยงในการเสียชีวิตของผู้โดยสารที่นั่งคอนนาร์ตได้ 40-50% และผู้โดยสารที่นั่งในคอนหลัง 25-75%	การใส่หมวกกันน็อกที่ถูกต้องสามารถช่วยลดความเสี่ยงในการเสียชีวิตได้ถึง 40% และลดความเสี่ยงในการบาดเจ็บสาหัสได้มากกว่า 70%

ภาพที่ 8 ปัจจัยเสี่ยง 5 อันดับแรก ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนถนนทั่วโลก

ที่มา: Loughborough University (2017)

(อ้างอิงใน แผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม สนช.

มหาวิทยาลัยขอนแก่นและมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์)

2. การปรับปรุงกระบวนการดำเนินงานคดี

ให้พนักงานสอบสวนหรือพนักงานอัยการแนบรายการทะเบียนประวัติมาพร้อมสำนวนและการรวบรวมพยานหลักฐาน ซึ่งต้องดำเนินการอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะ การนำตัวผู้กระทำความผิดตรวจแอลกอฮอล์ด้วย เพื่อหาพยานหลักฐานทางวิทยาศาสตร์ปรับปรุงระบบการคุมประพฤติอย่างเข้มงวด ให้จำเลยเข้ารับการอบรม พฤตินิสัยเกี่ยวกับผลกระทบที่เกิดจากการขับขี่ยานพาหนะหรือทำงานบริการสังคม ให้แก่ผู้เสียหายหรือครอบครัวโดยตรง ให้พนักงานคุมประพฤติรายงานพฤติกรรมเกี่ยวกับการดื่มสุรา หรือความเสี่ยงที่อาจกระทำความผิดซ้ำให้ศาลทราบ เกี่ยวกับพฤติกรรมเปลี่ยนแปลง เพื่อให้ศาลแก้ไขเพิ่มเติม หรือเพิกถอนเงื่อนไขเกี่ยวกับการคุมประพฤติเพิ่มเติม รวมทั้งกรณีที่ไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขคุมประพฤติ ศาลต้องลงโทษอย่างเด็ดขาด ตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 57

ในส่วนของการปรับแก้กฎหมายหรือกระบวนการยุติธรรมนั้นโดยเฉพาะเรื่อง พรบ.ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พบว่ามีเจตนารมณ์ที่ดี แต่ขาดการบังคับใช้อย่างจริงจัง และผู้ติดสุราก็เข้ารับการบำบัดเพียง 2% เท่านั้น ฉะนั้นการปรับแก้กฎหมายจึงมีข้อเสนอ ดังนี้

3. การบังคับใช้กฎหมาย

ตั้งแต่กระบวนการยุติธรรม ชั้นเจ้าพนักงานจนถึงกระบวนการยุติธรรมชั้นบังคับโทษ ซึ่งได้แก่การกระทำ ความผิดฐานการทำโดยประมาทโดยเฉพาะที่มีสาเหตุมาจากการดื่มสุรา หรือสาเหตุอื่นๆ เป็นเรื่องของ (ความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง) และผู้กระทำความผิดควรได้รับการลงโทษ ซึ่งแสดงให้เห็นพฤติการณ์และสาเหตุ

แห่งการกระทำความผิดดังกล่าว ต้องเป็นภาระหน้าที่ของพนักงานสอบสวนและพนักงานอัยการ ที่เป็นผู้ค้นหาความจริง ผ่านการนำสืบข้อเท็จจริงด้วยพยานหลักฐาน อันนำไปสู่ การปรับปรุงการบังคับใช้กฎหมายในเชิงลงโทษ ให้เข้มงวดต่อไป การบังคับใช้กฎหมายนั้นสามารถกระทำผ่านทั้งในเรื่องของโครงการป้องกัน (Preventing program) ซึ่งเป็นการทำกิจกรรมในโรงเรียนหรือว่าชุมชน มีการออกแบบหลักสูตร ที่รวมทั้งสถานการณ์และทักษะการปฏิเสธ สิ่งที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุหรือการให้การศึกษาเช่นการให้ข้อมูลความรู้ว่าดื่มเท่าไร จะถือว่าเมา และไม่สามารถขับรถได้ ดื่มไวน์ก็แก้ว ดื่มสุรา หรือว่าดื่มเบียร์ได้ก็แก้ว ซึ่งการให้ความรู้หรือการศึกษานี้สามารถทำได้ทั้งในระบบคือในโรงเรียนและสามารถทำได้ในระบบครอบครัวโดยผ่านสายใยครอบครัวหรือให้ความรู้ได้เมื่อผ่านเข้าไปสู่กระบวนการฟื้นฟูหรือบำบัดแล้วด้วยการแลกเปลี่ยนเรียนรู้เพื่อปรับเปลี่ยนทัศนคติให้เข้าใจถึงความเสี่ยงและความรับผิดชอบหากเกิดปัญหาขึ้นมา

จากสถิติพบว่า การเกิด อุบัติเหตุจะเกิดกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มากกว่ารถประเภทอื่นและอายุของผู้ขับขี่ในช่วงวัยรุ่นสอดคล้องกับงานของ อุษา บิ๊กกินส์ ที่ได้ศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมเมาแล้วขับของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพฯ จากผลการศึกษาเน้นย้ำว่ากลุ่มวัยรุ่นชายมีความเสี่ยงในการเมาแล้วขับและมีอายุระหว่าง 15-25 ปี นับว่าเป็นทรัพยากรบุคคลและเป็นกำลังสำคัญของชาติต่อไปแต่ด้วยปัจจัยด้านจิตวิทยาที่วัยรุ่นมักชอบความท้าทาย และมีความกล้าหรือเสี่ยงจึงไม่เป็นการยากที่จะไปดื่มจนเมาและขับขี่รถมอเตอร์ไซด์ ประกอบกับวัยรุ่นนี้เป็นวัยที่ติดเพื่อนจึงคล้อยตามเพื่อนได้ง่าย กลุ่มเพื่อนจึงจะเป็นกลุ่มที่มีอิทธิพลมากที่สุดต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะที่มีอาการเมินเมา

อุบัติเหตุกับการดื่มสุราโดยมีความสัมพันธ์กันอย่างแยกไม่ออก ความสัมพันธ์กันเกี่ยวข้องทางด้านอุบัติเหตุกับดื่มสุราโดยเปรียบเทียบการควบคุมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทั้งในประเทศ สวีเดน โปแลนด์ และไทย จากการศึกษาของ ณัฐกัญญา เลอฟิลิแบร์ต ได้ยังสรุปว่าอุบัติเหตุเป็นผลจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่สร้างความเสียหายเป็นภาระของแต่ละประเทศ สำหรับประเทศไทยการโฆษณาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จึงมีช่องว่างโดยใช้ผลประโยชน์จากการตลาดเพื่อจำหน่ายเครื่องดื่มให้มากขึ้น

การทำงานระดับประเทศโดยสภาการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศโดยประธานชมรมไทยปลอดภัยทางถนนโดยกองวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูปความปลอดภัยว่าปัญหาการเมาแล้วขับเป็นปัญหาเร่งด่วนจึงต้องลดการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และขับชี่ยานพาหนะ

ประเทศไทยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการดื่มสุราและจะไปขับชี่ยานพาหนะนั้นมีกฎหมายหลายฉบับดังเช่นกฎหมายสถานีบริการน้ำมันจำหน่ายสุราเพราะพบว่าลูกค้ากว่าร้อยละ 99.00 เป็นผู้ใช้รถ กว่าร้อยละ 10 มีพฤติกรรม การซื้อเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ระหว่างเดินทาง ผู้ขับขี่และผู้ร่วมเดินทางโดยเฉพาะช่วงเทศกาลการหยุดยาวโดยหลักต้นในปีพ.ศ. 2549 และในปีนี้ยังมีการแก้ไขกฎหมายให้รถสาธารณะมีแอลกอฮอล์เป็นศูนย์ ในปีพ.ศ. 2550 มีการแก้ไขร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบกเพิ่มโทษผู้ที่เมาแล้วขับจะจำคุกไม่เกิน 3 เดือนปรับ 2,000 -10,000 บาทเป็นจำคุกไม่เกิน 1 ปีปรับ 5,000 - 20,000 บาทและพักใช้ใบอนุญาตขับขี่เป็นเวลา 6 เดือน

จะเห็นว่ากฎหมายของประเทศไทยได้บัญญัติเพื่อควบคุมพฤติกรรมของคนและเปรียบเทียบกับกฎหมายในประเทศที่มีโทษที่สูงกว่า แต่ประเทศไทยก็ยังสูญเสียคิดเป็นมูลค่ามหาศาลจากการเกิดอุบัติเหตุ

สาเหตุหลักที่เมาแล้วขับไม่ได้ลดลงมากเท่าที่ควรมีหลายปัจจัยได้แก่ การเติบโตของตลาดเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และที่สำคัญคือการบังคับใช้กฎหมายไม่ได้ทำอย่างสม่ำเสมอต่อเนื่องจะมีการเข้มงวดในเฉพาะช่วงเทศกาลเท่านั้นการสำรวจถึงการจะจำกัดให้ปัญหาเมาแล้วขับรถน้อยลงก็ขึ้นอยู่กับผลกำหนดโทษให้สถานหนักมากขึ้น ดังที่ อุษา บิ๊กกินส์ (2556 :74) เสนอไว้ว่า

- ตลาดเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เติบโตมากขึ้น
- มีการบังคับใช้กฎหมายไม่ต่อเนื่องทำเฉพาะในช่วงเทศกาล
- คนไทยยังมีความเชื่อว่าการเมาแล้วขับไม่ใช่เรื่องอันตรายอะไร
- เมาแล้วยังขับได้
- บทลงโทษไม่รุนแรง

จากการสำรวจของเอแบคโพลล์ (ABAC Poll) คือการเพิ่มโทษเช่นจำคุกหรือกักขังที่มีผู้เห็นด้วยถึงร้อยละ 95 ร้อยละ 3 ให้เพิ่มค่าปรับให้สูงขึ้นและอีกร้อยละ 2 เห็นว่าควรยึดรถ

ประเทศไทยเป็นหนึ่งในสมาชิกขององค์การสหประชาชาติและได้เข้าร่วมตาม "ปฏิญญามอสโก" ที่ประกาศให้ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็น " ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน" และทุกประเทศต้องร่วมมือการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุบนถนนให้ได้อย่างน้อยร้อยละ 50 หน่วยงานภาครัฐและภาคส่วน ต้องเป็นเจ้าภาพร่วมให้งานบรรลุตามเป้าหมายกระทรวงคมนาคม จึงได้กำหนดแผนงานความปลอดภัยทางถนน ขึ้นมาโดยแบ่งเป็น 3 ระยะ โดยระยะเร่งด่วน ระยะกลางและระยะยาว โดยแผนปฏิบัติการ ลดปัญหาเมาแล้วขับที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ขึ้นมาให้สอดคล้องร่วมกับปฏิญญามอสโกขององค์การสหประชาชาตินั้นได้จัดทำขึ้นตามกรอบยุทธศาสตร์ของแผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนนประกอบไปด้วย 5 ยุทธศาสตร์หลัก

เสาหลักที่ 1 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน Road Safety management

เสาหลักที่ 2 ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย

เสาหลักที่ 3 ยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safety vehicles)

เสาหลักที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัย (Safety Road User)

เสาหลักที่ 5 การตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ (Post-Crash Response)

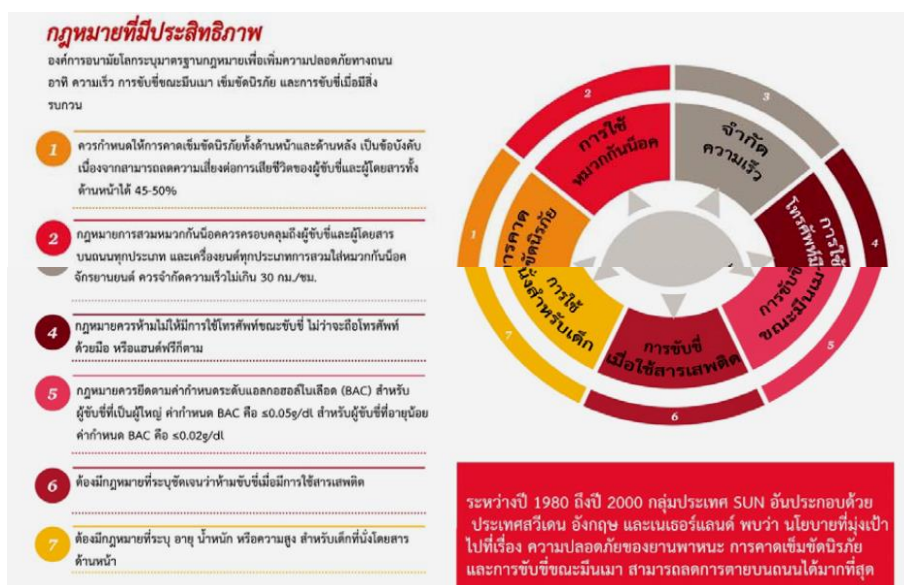
ซึ่งแผนปฏิบัติการดังกล่าวสอดคล้องตรงกันกับแผนระดับโลกสำหรับทศวรรษแห่งการปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยทางถนน 2554 - 2563 (UN Global Plan for Decade of Action for Road Safety 2011-2026) โดยประกาศทศวรรษแห่งการปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยทางถนน

แผนภูมิที่ 10 มาตรการที่จะช่วยลดอุบัติเหตุทางถนน



ที่มา: Loughborough University (2017)

แผนภูมิที่ 11 การบังคับใช้กฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนน ที่มีประสิทธิภาพ



ที่มา: Loughborough University (2017)

อ้างอิง แผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม สนข.มหาวิทยาลัยขอนแก่นและมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

ตารางที่ 15 แสดงการสรุปกิจกรรมภายใต้กรอบทศวรรษความปลอดภัยทางถนน 5 เสาหลัก

เสาหลัก	กิจกรรมภายใต้เสาหลัก
<p>เสาหลักที่ 1 การปรับปรุงการบริหารจัดการด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างมีประสิทธิภาพ (Road Safety Management)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● ยึดมั่นในและ / หรือดำเนินการอย่างเต็มตามที่สหประชาชาติข้อตกลงของถนนเกี่ยวกับความปลอดภัยที่สำคัญประชุมและส่งเสริมให้มีการสร้างเครื่องมือใหม่ในภูมิภาคคล้ายกับข้อตกลงยุโรปเกี่ยวกับการดำเนินงานของทีมงานของยานพาหนะมีส่วนร่วมในถนนขนส่งระหว่างประเทศ (AETR) ตามที่กำหนดให้ ● จัดตั้งหน่วยงานหลัก (และเชื่อมโยงกลไกการประสานงาน) บนความปลอดภัยทางถนน ● พัฒนากลยุทธ์แห่งชาติ (ระดับรัฐมนตรี) จากการประสานงานของหน่วยงาน ● กำหนดเป้าหมายที่แท้จริงและระยะยาวสำหรับกิจกรรมแห่งชาติบนพื้นฐานของการวิเคราะห์ข้อมูลการจราจรความผิดพลาด ● การทำงานเพื่อให้แน่ใจว่าเงินทุนที่เพียงพอสำหรับกิจกรรมที่จะดำเนินการ ● การจัดตั้งและระบบสนับสนุนข้อมูลที่กำลังตรวจสอบและประเมินผล
<p>เสาหลักที่ 2 การสร้างความปลอดภัยด้านโครงสร้างถนน และสภาพแวดล้อมทาง (Safer Roads and Mobility)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● กระตุ้นหน่วยงาน วิศวกร และนักออกแบบผังเมืองที่ดูแลงานด้านถนนให้รับรู้ถึงความเป็นเจ้าของและความรับผิดชอบของหน่วยงานและตัวบุคคล ● การส่งเสริมความต้องการของผู้ใช้ถนนทั้งหมดเป็นส่วนหนึ่งของการวางแผนเมืองอย่างยั่งยืน การจัดการความต้องการการขนส่งและการจัดการการใช้ประโยชน์ที่ดิน ● ส่งเสริมการดำเนินงานที่ปลอดภัย การบำรุงรักษา และปรับปรุงโครงสร้างถนนเดิมที่มีอยู่อย่างปลอดภัย ● ส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานใหม่ที่ปลอดภัยซึ่งสอดคล้องกับความคล่องตัวและเข้าถึงความต้องการของผู้ใช้ทั้งหมดโดยการสนับสนุนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ● สนับสนุนการสร้างขีดความสามารถและการถ่ายทอดความรู้ในโครงสร้างพื้นฐานที่ปลอดภัยส่งเสริมให้มีการวิจัยและพัฒนาในถนนและการเดินทางที่ปลอดภัยยิ่งขึ้น
	<ul style="list-style-type: none"> ● ส่งเสริมให้ประเทศสมาชิกที่จะประกาศใช้กฎระเบียบความปลอดภัยยานยนต์ที่พัฒนาโดยสหประชาชาติโลกเพื่อประสานกันด้านกฎระเบียบของยานพาหนะ (WP 29)

เสาหลัก	กิจกรรมภายใต้เสาหลัก
<p>เสาหลักที่ 3 การส่งเสริมให้เกิด ยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safer Vehicles)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● ส่งเสริมให้มีการดำเนินงานของการประเมินรถยนต์ใหม่ในทุกภูมิภาคของโลกเพื่อเพิ่มความพร้อมของข้อมูลของผู้บริโภคเกี่ยวกับประสิทธิภาพความปลอดภัยของยานยนต์ ● ให้ข้อตกลงเพื่อให้มั่นใจว่ายานยนต์ใหม่ทั้งหมดมีการติดตั้งเข็มขัดนิรภัยและอุปกรณ์ยึดรั้งตามข้อกำหนดด้านกฎหมายและผ่านมาตรฐานการทดสอบการชน (เช่นเดียวกับคุณสมบัติด้านความปลอดภัยขั้นต่ำ) ● ขอแนะนำให้ใช้งานสากลของเทคโนโลยีการหลีกเลี่ยงความผิดพลาดที่มีประสิทธิภาพที่พิสูจน์แล้วเช่นการควบคุมเสถียรภาพแบบอิเล็กทรอนิกส์และการต่อต้านการลื่นระบบเบรกในยานยนต์ ● ส่งเสริมการใช้แรงจูงใจสำหรับยานยนต์ที่ปกป้องผู้ใช้นั้นในระดับสูงและกีดกันการนำเข้าและการส่งออกของรถใหม่ที่มีการลดมาตรฐานความปลอดภัย ● ประยุกต์ใช้กฎระเบียบป้องกันคนเดินเท้าและเพิ่มการวิจัยเข้าไปในเทคโนโลยีความปลอดภัยที่ออกแบบเพื่อลดความเสี่ยงให้กับผู้ใช้นั้น ● ส่งเสริมให้รัฐบาลและกลุ่มยานยนต์ภาคเอกชนที่จะซื้อ บริหารและดูแลรักษายานพาหนะที่มีเทคโนโลยีความปลอดภัยขั้นสูงและป้องกันผู้ครอบครองระดับสูง
<p>เสาหลักที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัย (Safety Road User)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● ประยุกต์เทคโนโลยีในการควบคุมให้มีพฤติกรรมขับขี่ที่ปลอดภัย เช่น การลดความเร็ว การห้ามฝ่าไฟแดง ● ยกระดับมาตรฐานการสอบใบขับขี่ โดยเฉพาะผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ● มีการรณรงค์ สร้างความตระหนักถึงปัญหาและวิธีป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุและยกระดับความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายในประเด็นต่าง ๆ เช่น การใช้ความเร็ว การสวมหมวกกันน็อก การใช้เข็มขัดนิรภัย เป็นต้น เพื่อให้เกิดวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน โดยบูรณาการทุกภาคส่วนตั้งแต่ระดับนโยบายจนถึงท้องถิ่น ● ให้ความสำคัญสูงสุดต่อการออกไปอนุญาตขับขี่ของกลุ่มเสี่ยง เช่น ผู้ใช้จักรยานยนต์ ผู้ใช้รถวัยรุ่น และผู้ใช้รถสูงวัย
<p>เสาหลักที่ 5 การตอบสนองหลังการเกิด อุบัติเหตุ (Post-Crash Response)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● พัฒนาระบบบูรณาการภาคส่วนที่เกี่ยวข้องหลังการเกิดอุบัติเหตุเพื่ออำนวยความสะดวกในการเข้าสู่จุดเกิดเหตุและส่งต่อไปยังสถานพยาบาลทั้งในพื้นที่เขตเมืองและเขตชนบท ● ใช้เทคโนโลยี ITS ในการอำนวยความสะดวกในการขนส่งและเข้าถึงผู้บาดเจ็บ

เสาหลัก	กิจกรรมภายใต้เสาหลัก
	<ul style="list-style-type: none"> ● จัดระบบการจราจรและความปลอดภัย ณ จุดเกิดเหตุอย่างรวดเร็วและปลอดภัย

ข้อเสนอเชิงนโยบายด้านสังคม

จากความคิดในการแก้ไขเป็นระบบดังกล่าวข้างต้น การแก้ไขด้านมาตรการทางสังคมเพื่อปรับเปลี่ยนกระบวนการคิดโดยเฉพาะกลุ่มที่เกิดอุบัติเหตุมาก คือ กลุ่มวัยรุ่น ฉะนั้นกลุ่มนี้จึงเป็นเป้าหมายและควรดำเนินการให้เป็นวาระแห่งโลก ธรณคดีในช่วงเวลาที่แตกต่างกันออกไป และทำเป็นระยะเวลาต่อเนื่อง เพื่อลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับ และการพยายามลบล้างความคิดว่าการเมาแล้วขับไม่ใช่เรื่องอันตรายจึงต้องสร้างความตระหนักให้เห็นความสำคัญของส่วนรวมเพราะจากการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับมอเตอร์ไซค์เป็นส่วนมากและพบว่าวัยรุ่นเป็นผู้ขับขี่นั้น ด้วยวัยรุ่นยังไม่มีวุฒิภาวะและความรุนแรงของบทลงโทษหรือไม่กลัวการทำผิด และตามวัฒนธรรมของคนในวัยนี้ยังเป็นกลุ่มคนที่ชอบสังสรรค์ ทั้งกับกลุ่มคบเพื่อนหรือว่าการสังสรรค์ในชุมชนอีกทั้งการเข้าถึงเพื่อดื่มแอลกอฮอล์เป็นสิ่งที่ทำได้ง่ายมากเพราะมีวางจำหน่ายอยู่ทั่วทุกแห่งหนทางร้านสะดวกซื้อและร้านขายของชำใกล้บ้าน

ข้อเสนอเชิงนโยบายเพื่อสังคมด้านการสื่อสาร

การสื่อสารโดยการประชาสัมพันธ์ผ่านโครงการกิจกรรมงานต่างๆหรือผ่านทางเว็บไซต์การไปเผยแพร่ต่อเนื่องในแคมเปญเพื่อลดผลกระทบจากการขับรถขณะเมาสุรา ดังกรณีของผู้ถูกคุมประพฤติระยะรายหนึ่งของจังหวัดน่านที่ประสบอุบัติเหตุอย่างรุนแรงถึงกับต้องผ่าตัดสมองหลังจากดื่มสุราและขับซิ่งรถกลับบ้านและไม่ได้เกิดขึ้นเพียงครั้งเดียวและด้วยความที่เป็นวัยรุ่นที่อิทธิพลของกลุ่มเพื่อนมากกว่าการกลัวอันตราย และการดำเนินคดี การสื่อสารที่จะดำเนินการที่จะดำเนินการรวมทั้งการรณรงค์ข้อมูลในพื้นที่ทุกสื่อทุกช่องทาง โดยเฉพาะเมื่อข้อมูลเสนอว่ากลุ่มวัยรุ่นเป็นกลุ่มที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดแต่กลุ่มวัยรุ่นสามารถเข้าได้จากสื่อทางออนไลน์ได้ง่ายและมากกว่านั้นการสื่อสารจึงควรผ่านช่องทางดังกล่าว

การสื่อสารเพื่อป้องกันอุบัติเหตุเป็นการขับเคลื่อนนโยบายตั้งแต่ต้นทางและพบได้ในงานเลี้ยงการสังสรรค์ที่ใช้สุราเป็นสื่อสร้างสัมพันธ์ ความคิดเบื้องหลังการดื่มสุราและออกมาบนท้องถนนคือไม่ได้คิดว่าตัวเองจะเมาหรือเมื่อรู้ว่าเมาก็ไม่คิดว่าตัวเองจะถูกจับ สุรายังเป็นเหตุที่ดื่มเข้าไปแล้วเชื่อมั่นว่าตนเองขับรถได้ทั้งๆที่ไม่สามารถควบคุมรถหรือตัดสินใจได้อย่างปลอดภัยหรือแก้ปัญหาที่ซับซ้อนได้ อีกทางการสำรวจของเอแบคโพลล์ (ABAC Poll) พบว่าอุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับไม่ได้ลดลงเนื่องจากการทำการตลาดจากเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง

การสื่อสารที่สำคัญที่จะก่อให้เกิดความเปลี่ยนแปลงค่านิยมในชุมชนอาจนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงบรรทัดฐานของชุมชน โดยการรณรงค์ทั้งการรณรงค์เพื่อทำให้เกิดความกลัว การรณรงค์บริการสาธารณะเพื่อเน้นการส่งเสริมความสนใจสาธารณะหรือการรณรงค์เพื่อการตลาดเพื่อสังคม (Social Marketing Campaign) ซึ่ง

อาจจะเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้ผู้จำหน่ายสุราหรือธุรกิจที่เกี่ยวข้องมีสำนึกต่อสังคมมากขึ้น หรือ กระบวนการสร้างจิตสำนึกทางธุรกิจ

ส่วนชุมชนมีความสำคัญมากในทุกระดับต่อการควบคุมการกระทำผิดฐานขับรถในขณะเมาสุรา โดยส่วนพนักงานคุมประพฤติคือผู้ทำหน้าที่ปฏิบัติงานแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิดให้ได้รับคำแนะนำการช่วยเหลือเพื่อให้ผู้กระทำผิดซ้ำสามารถปรับปรุงแก้ไขนิสัยและปรับตัวอยู่ร่วมกับผู้อื่นในชุมชนได้อย่างปกติ ชุมชนกับมาตรการลดปัญหานี้ การศึกษาของ นภาพร เรืองทอง (2551) กล่าวว่าชุมชนมีส่วนสำคัญเป็นอย่างมากในการเฝ้าระวังการกระทำผิดอันเกิดจากการขับรถขณะเมาสุรา ชุมชนมีส่วนส่งเสริมให้ความรู้ในเรื่องผลกระทบ การป้องกันอุบัติเหตุ การมีส่วนร่วมของชุมชน ทำในรูปแบบของการเสริมสร้างความปลอดภัยที่ เกตุศลา แสนศิริวิสุขและคณะ (2559) ที่ได้เสนอการทำงานของภาคีเครือข่ายในการมีส่วนร่วมของชุมชนเพื่อประเมินความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุขึ้น

พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีได้มอบนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการป้องกันลดอุบัติเหตุทางถนนในระยะยาว ว่าประกอบไปด้วย 1. ให้มียุทธศาสตร์การดำเนินงานในระยะ 20 ปี และกำหนดแผนการดำเนินเป็น 4 ระยะ 2. ผลักดันให้มีการติดตั้งเครื่องมือหรือการนำเทคโนโลยีมาใช้ประกอบกับการจดทะเบียนรถใหม่ 3. ให้มีการปรับปรุงซ่อมแซมสภาพถนนให้มีความปลอดภัยเช่น ไฟส่องสว่าง ป้ายเตือนจุดต่างๆ เป็นต้น 4. ส่งเสริมการสร้างเครือข่ายและความร่วมมือในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน รวมถึงการพัฒนาระบบการจับเก็บข้อมูลและการติดตามประเมินผลให้มีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ยังได้เสนอให้ทำงานร่วมกันในลักษณะภาคีเครือข่าย

โดยพบว่าการทำงานของโรงพยาบาลน่านโดย น.พ. พงศ์เทพ วงศ์วัชรไพบูลย์ หัวหน้ากลุ่มงานเวชกรรมสังคม เป็นหัวหน้าหอสำคัญ ดำเนินการและกล่าวว่า แม้รัฐบาลทุกยุคทุกสมัยจะพยายามแก้ปัญหาการเสียชีวิตและพิการจากอุบัติเหตุจราจรในประเทศไทย ยังมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรในปี พ.ศ. 2560 จำนวน 15,262 ราย โดยเฉพาะในเทศกาลปีใหม่ ปี พ.ศ. 2561 มีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยวันละ 60 คน คิดเป็นเกือบ 1.5 เท่า เมื่อเทียบกับวันปกติ ผู้ที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนส่วนใหญ่เป็นเยาวชนและวัยทำงาน คิดเป็นร้อยละ 84 ซึ่งสาเหตุส่วนใหญ่ของอุบัติเหตุจราจรสัมพันธ์กับการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ถึงร้อยละ 40 โดยผู้ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เมื่อประสบอุบัติเหตุจราจรจะมีโอกาสเสียชีวิตมากกว่าผู้ที่ไม่ดื่ม ถึง 1.5 เท่า เนื่องจากเมื่อเกิดอุบัติเหตุรถชนกันจะไม่สามารถหักหลบหรือเอามือป้องกันศีรษะของตนเองได้ ด้วยแอลกอฮอล์จะมีฤทธิ์ต่อการทำงานของสมอง คนเมาจะไม่สามารถควบคุมสติและการทรงตัวได้หากขับรถขณะมึนเมาจะมีโอกาสได้รับอุบัติเหตุเป็น 6.6 เท่า ของผู้ไม่ดื่ม และมีโอกาสเสียชีวิตมากกว่าผู้ไม่ดื่มถึง 9.6 เท่าระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเพิ่มขึ้นทุก 0.02% จะเสี่ยงต่ออุบัติเหตุเป็นสองเท่า

ข้อเสนอเชิงนโยบายการถอดบทเรียนที่สำเร็จและขยายผล โดยตัวอย่างการถอดบทเรียนจากสำนักงานคุมประพฤติ จ.น่าน ร่วมกับโรงพยาบาลน่าน

ตัวอย่างการทำงานด้วยภาคีเครือข่ายใน จ.น่าน จากการถอดบทเรียนจากการทำงานร่วมกันของหลายหน่วยงานใน จ.น่าน จะพบความ ความสัมพันธ์ระหว่างการดื่มแอลกอฮอล์กับผู้ขับขี่ว่าเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นตัวกลาง (agent) จากรูปแบบความสัมพันธ์เชิงวัฒนธรรมที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างสังคม ทำให้วัฒนธรรมการดื่มกินเป็นสิ่งที่ขาดไม่ได้ในทุกพื้นที่

วัฒนธรรม	ผู้ดื่มแอลกอฮอล์	อาชีพ
➤ การสังสรรค์		➤ “สลา” หรือช่าง
➤ การตอบแทน		➤ การซื้อใจ
➤ ประเพณีสืบทอด		➤ ความรักดีต่อหัวหน้างาน ➤ การทำงานนอกพื้นที่

การทำงานของโรงพยาบาลน่าน ตามรูปแบบการเรียนรู้จากประสบการณ์ (Experiential Learning)

การรับรู้ (Perception)	การสะท้อน (Reflection)	การสรุปรวบยอด (Conceptualize)	การปรับเปลี่ยน พฤติกรรม
➤ การเยี่ยมบ้าน	➤ สะท้อนความคิด สิ่งที่ประสบจากการ เยี่ยมบ้าน	➤ การประมวลความคิด และสิ่งที่ได้จากญาติผู้ป่วย สะท้อนให้ฟัง	เปลี่ยน
➤ การศึกษาจาก ประสบการณ์จริง	➤ พ่อแม่หรือญาติ คนป่วยมาสะท้อน	➤ เกิดความรู้สึก “น่ากลัว” “น่าสงสาร” “ไม่กล้าดื่ม”	เปลี่ยน
➤ สภาพพื้นที่จริง	➤ ภาพปรากฏ	➤ ติดตามความรู้สึก	เปลี่ยน

การสะท้อนภาพผู้ประสบอุบัติเหตุจากผู้ขับขี่และทีมสุรฯ ที่โรงพยาบาลน่านดำเนินการ โดยการเปลี่ยนคนนำเสนอหรือคนเล่าเรื่องจากวิทยากรแพทย์ พยาบาล ตำรวจ หรือนักวิชาการทั่วไป เป็นญาติของผู้ประสบอุบัติเหตุ หรือผู้ประสบอุบัติเหตุโดยตรง

การเปลี่ยนพื้นที่หรือสนามที่ใช้ในการแสดง จากการทำงานของพนักงานคุมประพฤติที่นำผู้ถูกคุมประพฤติไปบำเพ็ญประโยชน์ในพื้นที่ เช่น ทาสี ตัดต้นไม้ กวาดถนน หรือการพาไปเซ็ดถูห้องดับจิตในโรงพยาบาลเปลี่ยนมาเป็นบ้านผู้ประสบอุบัติเหตุ และการใช้สถานการณ์จริง เพื่อสร้างความรู้สึกที่กระทบจิตใจสำหรับผู้ถูกคุมประพฤติ ภายใต้บริบทจริงของบ้านพักของผู้เป็นเหยื่อของผู้ดื่มที่ลอบอบอลไปด้วย กลิ่นความสกปรกของผู้ป่วยในบางรายที่ช่วยตัวเองไม่ได้ การเปลี่ยนรูปแบบการให้ความตระหนัก และสำนึกกับผู้ถูกคุมประพฤติ เป็นการเปลี่ยนกระบวนการคิดทันที

ลักษณะการดำเนินงาน	
แบบเดิม	แบบปัจจุบัน (รพ.น่าน)
ผู้ให้ความรู้, วิทยากรทั่วไป	เหยื่อหรือผู้ประสบอุบัติเหตุจากผู้ขับขี่ที่ดื่มสุรา
สถานที่จากโรงพยาบาล	บ้านผู้ประสบเหตุ
การจำลองสถานการณ์	สถานการณ์จริง บ้านผู้ประสบเหตุที่อवलไปด้วย สิ่งที่แสดงถึงความยากลำบากในการใช้ชีวิตหลังจาก ตกเป็นเหยื่อผู้ขับขี่

สรุปข้อดีที่โรงพยาบาลน่านกับสำนักงานคุมประพฤติจังหวัดน่าน ดำเนินการ

1. การถอดบทเรียน จากการทำงานจริงที่สร้างให้ผู้ถูกคุมประพฤติเกิดการรับรู้แบบฉับพลัน
2. การสร้างเครือข่าย โดยทำงานร่วมกับมูลนิธิเมาไม่ขับ
3. สุขภาพที่ดีขึ้นของพลเมืองน่าน

การจะเริ่มดำเนินงานได้

1. จุดแรกคือต้องคิดด้วยทัศนคติว่าอยากทำเป็นเบื้องต้นแรก (เปลี่ยนทัศนคติ)
2. กำลังคนเพียง 1-2 คน (การตรวจติดตาม)
3. ไม่ต้องใช้งบประมาณ
4. การขยายขอบเขตงาน โดยทบทวนของหมอที่ทำเรื่องการส่งเสริมป้องกัน
5. การเพิ่มหรือให้หน่วยอื่นของกระทรวงมาร่วมด้วย เช่น อสม. อสค.

ข้อเสนอการทำงานลักษณะภาคีเครือข่าย

การทำงานลักษณะเครือข่ายอยู่ได้ในระดับภาคประชาสังคม เอกชน ภาครัฐ โดยแต่ละฝ่ายจะร่วมมือกัน โดยกรมคุมประพฤตินี้เครือข่ายที่สำคัญ คือ อาสาสมัครคุมประพฤติ (อสค.) โดยมีระเบียบและกฎหมายรองรับการทำงาน ดังนี้

1. มีอายุตั้งแต่ 25 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป
2. มีที่อยู่อาศัยเป็นหลักแหล่งแน่นอน
3. สำเร็จการศึกษาระดับมัธยมศึกษาปีที่ 3 หรือเทียบเท่าขึ้นไป หรือเป็นผู้มีประสบการณ์ในด้าน
การแก้ไขฟื้นฟูสงเคราะห์และพัฒนาสังคมไม่น้อยกว่า 2 ปี หรือเป็นหรือเคยเป็นผู้นำชุมชน
4. มีความซื่อสัตย์สุจริต มีคุณธรรมและมีความเสียสละอย่างสูง พร้อมทั้งจะอุทิศตนเพื่อช่วยเหลือ
การดำเนินงานของกรมคุมประพฤติดด้วยความเต็มใจ
5. ประกอบอาชีพโดยสุจริตเป็นกิจจะลักษณะและมีฐานะมั่นคง

6. มีบุคลิกภาพและความประพฤติดี ได้รับความไว้วางใจและยกย่องจากประชาชนหรือ ชุมชน
7. ไม่เป็นภิกษุ นักพรต หรือนักบวช
8. ไม่เป็นบุคคลที่เกี่ยวข้องกับยาเสพติดให้โทษ
9. ไม่เป็นบุคคลวิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือนไม่สมประกอบ
10. ไม่เป็นคนเสมือนไร้ความสามารถ หรือคนไร้ความสามารถ
11. ไม่เป็นบุคคลล้มละลาย
12. ไม่เป็นโรคติดต่อที่ร้ายแรง
13. ไม่เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดมาก่อน เว้นแต่ เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ
14. ผ่านการอบรมความรู้เกี่ยวกับงานของกรมคุมประพฤติ และกระทรวงยุติธรรมซึ่งจัดโดยกระทรวงยุติธรรมหรือหน่วยงานที่ได้รับมอบหมายจากกระทรวงยุติธรรม

บทบาทหน้าที่ของอาสาสมัครคุมประพฤติ

1. ช่วยเหลือพนักงานคุมประพฤติในการสืบเสาะข้อเท็จจริงของผู้ต้องขังในชั้นก่อนได้รับการพักการลงโทษหรือลดวันต้องโทษ
2. ช่วยเหลือพนักงานคุมประพฤติในการสอดส่อง เยี่ยมเยียนแก้ไขฟื้นฟูและสงเคราะห์ผู้ที่อยู่ระหว่างถูกคุมความประพฤติ ผู้ที่ทำงานบริการสังคมแทนค่าปรับและ ผู้ที่ต้องได้รับการสงเคราะห์ภายหลังปล่อย
3. ช่วยเหลือพนักงานคุมประพฤติหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ในการฟื้นฟูสมรรถภาพผู้ติดยาเสพติดและติดตามผลผู้ติดยาเสพติด และติดตามผลผู้ผ่านการฟื้นฟูสมรรถภาพผู้ติดยาเสพติดตามพระราชบัญญัติฟื้นฟูสมรรถภาพผู้ติดยาเสพติดพ.ศ.2545
4. ช่วยเหลือพนักงานคุมประพฤติตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ให้เป็นอำนาจหน้าที่ของพนักงานคุมประพฤติ
5. ช่วยเผยแพร่ความรู้และประชาสัมพันธ์ภารกิจของกรมคุมประพฤติ

กรณีตาม(1)-(5) ให้เป็นไปตามแนวทางที่กรมคุมประพฤติหรือกระทรวงยุติธรรมกำหนด
ดังตัวอย่างการทำงานด้วยภาคีและอาสาสมัครที่ประสบความสำเร็จ คือ

อาสาสมัครคุมประพฤติของประเทศญี่ปุ่น

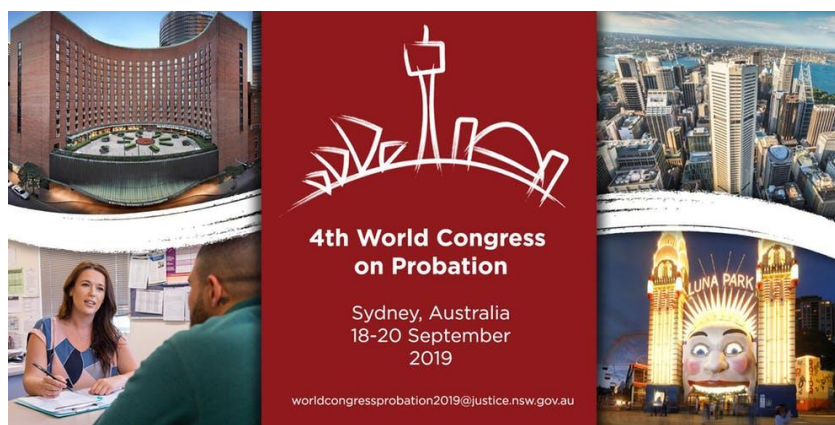
อาสาสมัครคุมประพฤติของญี่ปุ่น VPOs มีชื่อเรียกว่า hogo-shi มีบทบาทช่วยฟื้นฟูนักโทษและผู้เยาว์ที่ถูกปล่อยจากคุกหรือเยาวชนในโรงเรียน หรือผู้ถูกคุมประพฤติ ลักษณะของ VPOs กำหนดภายใต้สำนักงานคุมประพฤติ กระทรวงยุติธรรม แต่เขาก็มีสถานะเป็นข้าราชการ ระบบ hogo-shi มีจำนวน 48,221 ภายในปี 2554 และคนในวัย 60 ปีขึ้นไปคิดเป็นร้อยละ 77.8 ของ VPOs ทั้งหมด การทำงานของ VPOs มีการใช้บ้านของตนเองเป็นที่พบปะและที่ทำงานจึงมีภาระค่าใช้จ่ายมาก รัฐบาลญี่ปุ่นจึงมีแผนจะเพิ่มศูนย์สนับสนุนการฟื้นฟู สมรรถภาพผู้ถูกคุมประพฤติให้มากขึ้น ถึง 155 แห่งและภาระค่าใช้จ่ายของ VPOs มีมากถึง 1.3 ล้านเหรียญ

ภาพที่ 9 อุบัติเหตุบนท้องถนนในประเทศญี่ปุ่น ก่อนการเกิดมาตรการสร้างวินัยจราจร



ข้อเสนอจากการขาดแคลนอาสาสมัคร รัฐบาลพิจารณาจ่ายเงินเดือนให้ VPOs เพื่อลดค่าใช้จ่ายการดำเนินการโดยเจ้าหน้าที่ 1,000 คนทั่วประเทศ หรือประมาณ 1 ใน 50 ของจำนวน VPOs ทั่วประเทศ และกว่าร้อยละ 70 ของ VPOs ได้เสนอว่าควรเพิ่มเจ้าหน้าที่คุมประพฤติ หรือหากไม่สามารถทำได้ รัฐบาลควรให้ความสำคัญกับระบบ VPOs และ hogo-shi

ภาพที่ 10 การประชุม World Congress on Probation ครั้งที่ 4 ณ ซิดนีย์



ข้อเสนอของ อาสาสมัครเหล่านี้ว่าต้องปฏิรูปในแนวทางปฏิบัติกับผู้กระทำผิดบางประเภท ด้วยถือว่าเป็นบุคคลที่มีศักยภาพในการปรับปรุงผู้ถูกคุมขัง หรือ อาจต้องทำการปฏิรูปฟื้นฟูผู้ถูกคุมขังหลายพันคนเพื่อนำชีวิตที่มีความสุขกลับคืนมาสู่สังคมและครอบครัว

จากเอกสาร World Congress On Probation เขียนโดย Darius Fagan ที่เป็นพนักงานคุมประพฤติว่าการทำหน้าที่พนักงานคุมประพฤติเปรียบดังด่านหน้าที่จะทำให้เขาต้องกลับคืนสู่สังคม จึงต้องช่วยเหลือผู้กระทำผิดให้เปลี่ยนแปลงชีวิตของพวกเขาให้ได้ การประชุม World Congress On Probation ดำเนินการโดย Confederation of European (CEP) การประชุมจัดขึ้น 2 ปีครั้ง ครั้งที่ 3 จะจัดขึ้นที่โตเกียว มีผู้เข้าร่วมประชุม 400 กว่าคน จาก 40 ประเทศ และประเทศไทยได้นำเรื่องบทบาทของชุมชนโดยเน้นที่อาสาสมัครชุมชนให้ช่วยดำเนินการและญี่ปุ่นมีเป้าหมายจะลดจำนวนผู้ต้องขังลงร้อยละ 20 ภายในปี 2563 และทำให้ประเทศนี้ปลอดภัยที่สุดในโลกและบทบาทของอาสาสมัครชุมชนและชุมชนได้รับการระบุว่าเป็นกุญแจสำคัญในการบรรลุเป้าหมายนี้ รวมถึง นิวซีแลนด์ด้วย ในประเทศญี่ปุ่นพนักงานคุมประพฤติดีมีอาชีพ จำนวน 1,000 คนและเจ้าหน้าที่อาสาสมัครคุมประพฤติกว่า 40,000 คนทำงานมุ่งไปที่การสนับสนุนและ Reintegration วิธีการโดยเชิญชวนไปบ้านอาสาสมัครเพื่อติ่มชาหรือทานอาหารเช่นเดียวกับการจัดประชุม ในร้านอาหารหรือคาเฟ่ หรือสถานที่ชุมชนอื่นๆ เหมือนเป็นศูนย์ส่งมอบโปรแกรมหรือฝึกอบรมและการกำกับของ Hogo-Sh

ภาพที่ 11 การประชุมอาสาสมัครกรมคุมประพฤติ ครั้งที่ 2 ณ ประเทศญี่ปุ่น



ตัวอย่าง Hostel แบบ Reintegration ของผู้หญิง ตัวอย่างบ้านพักของผู้ถูกคุมประพฤติหญิง ในเขตชิบูย่า ในตัวเมืองโตเกียว ตั้งห่างจากบ้านนายกรัฐมนตรี ใช้การเดินทางเพียง 20 นาที Hostel นี้จัดให้ผู้ถูกคุมประพฤติหญิงจำนวน 20 คนมาพักและออกไปทำงานกับนายจ้างในท้องถิ่น Hostel แห่งนี้จึงเป็นเหมือนที่พักและแหล่งให้ผู้หญิงทุกคนออกไปหางานหารายได้ แต่อยู่ภายใต้การควบคุมของ Hostel และจะเบิกจ่ายเงินให้เพื่อ “จุดประสงค์ที่ดี”²

² www.corrections.govt.nz

“Community-based treatment” = Non-custodial (Non- In attentional) treatment

งานอาสาสมัครคุมประพฤติ อสค. ดำเนินภายใต้กฎหมายของกรมคุมประพฤติ แต่การขยายประสิทธิภาพของ อสค. สามารถกระทำได้ จากการสัมภาษณ์ อสค. ของ สำนักงานคุมประพฤติปทุมธานี และ น่าน พบว่า อสค. ทำงานด้วยใจที่เสียสละ แต่ภายใต้กรอบและบทบาทที่กฎหมายเอื้อให้เท่านั้น บางครั้งประสบกับปัญหาแต่ด้วยการทำงานด้วยจิตอาสาที่มีค่าตอบแทนเป็นค่าเดินทาง 220 บาท หรือค่าตอบแทนเดือนละไม่เกิน 3,000 บาท สำหรับปัญหาการทำงาน อสค. ที่สะท้อนออกมาคือ “กรมฯที่ติดขัดด้วยกฎหมายเพราะกฎหมายไม่อนุญาตให้ อสค. เข้าไปสืบเสาะด้วยตัวเองได้ หรือให้ก็น้อยมาก ด้วยกรมเกรงว่าบางคนเป็นช่องทางหารายได้” แนวทางการปรับปรุง อสค. เพื่อให้มาช่วยการทำงานของ พนักงานคุมประพฤติที่งานล้นมืออยู่แล้ว จากข้อเสนอของผู้อำนวยการสำนักงานคุมประพฤติกรุงเทพมหานคร กล่าวว่า

“งานมาแล้วขับส่งไป อสค. เพิ่มบทบาทให้ อสค. Up Performance และบทบาทของ อสค. Law Enforcement (การบังคับใช้) social worker (สนับสนุน) อสค. เอาจรูปแบบการดำเนินงานมาจากญี่ปุ่น การศึกษาแบบ Area approach ในพื้นที่ต่างกัน ที่น่านกับปทุมธานีต่างกัน ผู้ถูกคุมประพฤติจากมาแล้วขับที่รัชดาที่เป็นกลุ่มคนชั้นบนมี มีอาชีพ มีรายได้ แตกต่างจากปทุมธานีเพราะเป็นทางผ่าน”

ประเทศญี่ปุ่นดำเนินการโดยตั้ง อสค. มาช่วยพนักงานคุมประพฤติ ช่วยคนให้เป็นคนดี ญี่ปุ่นตั้งหน่วยงานการฟื้นฟูผู้กระทำความผิด (Habitation Bureau) มีหน้าที่ช่วยเหลือ อสค. โดยได้รับเงินจากรัฐบาล

เจ้าหน้าที่คุมประพฤติให้ข้อมูลตรงกันว่า การมาแล้วขับไม่ใช้การทำผิดร้ายแรง แต่จำนวนคดีที่มีจำนวนมากทำให้มองได้ว่างานส่วนนี้การฟื้นฟู การบำบัดหรือแก้ไขใดๆ ไม่สามารถบรรลุได้ ตามภาพที่หลายฝ่ายตั้งเป้าไว้

ข้อเสนอเพื่อลดภาระและเพิ่มประสิทธิภาพของกรมคุมประพฤติ

งานศึกษาของการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม โดย เดวิด หลีต แห่งมหาวิทยาลัยฮาร์วาร์ด (Harvard University) ว่า แต่เดิมมีกฎหมายบังคับควบคุมที่กำหนดโดยตำรวจและศาลที่มีบทบาทในการป้องกันไม่ให้ซ้ำรถเมาสุรา แต่มาตรการทางกฎหมายอย่างเดียวไม่สามารถแก้ปัญหาได้ต้องมีกลยุทธ์ด้านอื่นมาประกอบด้วย

การพัฒนาการดำเนินงานของกรมคุมประพฤติ ที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการนั้นไม่พบงานวิจัยที่น่าเสนอถึงการลดจำนวนคดีหรือขั้นตอนที่จะเข้ามาสู่กระบวนการ จากการสัมภาษณ์รองอธิบดีกรมคุมประพฤตินาย พยงค์ สรินทร์นาว่า ว่าโจทย์ของกระบวนการคุมประพฤติอยู่ที่ต้นน้ำจริง “ถ้าคดีมาแล้วคนเข้าคุกไว้มาก ไม่ว่าจะดีเตอะต่อ ย่อมเหล้าเถื่อน อาชญากรรมทุกประเภท คงมีอีกมาก” รองอธิบดีจึงให้เสนอไปปลดล็อคกระบวนการยุติธรรมที่ทุกอย่างส่งไปปลายน้ำที่เรือนจำหากทำตามรูปแบบของอเมริกาที่มีกระบวนการทุกระดับทั้งขึ้นอัยการตำรวจที่ส่งฟ้องได้ไปถึงศาลได้อยู่ในระดับปานกลาง “เมืองไทยใช้ระบบจับหมด” “แม้ไม่มีเงินประกันตัวก็ต้องไปเรือนจำ” แม้จะเป็นกรณีหนึ่งในร้อยหรืออย่างไรก็ตาม กรณีมาแล้วขับถูกจับแต่ไม่มีเงินประกันก็ต้องเข้าสู่เรือนจำ ดังปรากฏข่าวช่วงเทศกาลสงกรานต์ที่ผ่านมาจนกระทั่งเกิดการเสียชีวิตจากจำนวนผู้ต้องกักขังในเรือนจำ มีมากกว่าพื้นที่ที่จะกักขังได้

ผู้บริหารระดับสูงของกรมคุมประพฤติยังกล่าวอีกว่าปัญหาจำนวนคนทีมากในการรับเข้าการสอบต่อวันกับพนักงานคุมประพฤติ “เช่นมีเป็น 100 คนต่อวันมากเกินไปพนักงานคุมประพฤติต่อคนจะรับไหวสิ่งที่ทำได้คือข้อเสนอให้เห็นว่าการทำงานของสำนักงานกรมคุมประพฤติของไทยต่างจากเมืองนอกถ้าเขามี 100 คดีเขามีการใกล้เคียงโดยผู้นำชุมชนสามารถใกล้เคียงคดีจาก 100 คู่กันได้ 20% ส่งต่อให้ตำรวจ 80% ตำรวจเรียกค่าปรับไป 20% เพราะฉะนั้นจะส่งมายังกระบวนการไปยังอัยการ 60% (หากอัยการชะลอฟ้องได้ 20%) จะเหลือคดีไปศาลแค่ 20% สุดท้ายศาลสั่งเข้ากระบวนการคุมประพฤติ 20% ที่เหลืออีก 20% ก็เข้าเรือนจำเพราะฉะนั้นทุกส่วนที่เกี่ยวข้องในกระบวนการยุติธรรมทั้งเรือนจำและของกระบวนการคุมประพฤติ จำนวนก็จะไม่ล้นมากดังปัจจุบัน ทุกวันนี้คดีเกิดเกือบทั้งหมดถูกส่งเข้าเต็ม 100”

การปรับปรุงแก้ไขในส่วนที่เกี่ยวข้องกับพนักงานคุมประพฤติจากส่วนการพัฒนาคำดำเนินงานของกรมคุมประพฤติที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการนั้นไม่พบงานวิจัยที่น่าเสนอ ถึงจำนวนคดีหรือขั้นตอนที่จะนำเข้ามาสู่แต่มีการศึกษาที่พบว่าในข้อเสนอแนะของ เสียงเทียน จำลอง(2545) ที่สอดคล้องกับรองอธิบดีกรมประพฤติว่า “การอบรมพนักงานคุมประพฤติเป็น แค่ on job training เท่านั้น” งานศึกษาจึงเสนอให้กรมคุมประพฤติจัดอบรมการปฏิบัติงานควบคุมและสอดส่องแยกออกจากการอบรมพนักงานคุมประพฤติ รวมทั้งการกำหนดโครงสร้างของอัตรากำลังของพนักงานคุมประพฤติ ให้เหมาะสมกับจำนวนผู้ถูกคุมเพื่อประสิทธิภาพของงานที่จะมีมากขึ้นและมีข้อเสนอแนะอีกประการหนึ่งคือการปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 56 ให้อำนาจในการกำหนดเงื่อนไขการรายงานตัว การทำงานบริการสังคม เพื่อเงื่อนไข เพื่อจัดลำดับความสำคัญแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิดให้ตรงเป้าหมายมากขึ้น

การกวดขันการจับขี้อายเหตุเมาไม่ขับ ณรงค์กร พงษ์ประสิทธิ์ (2546) พบว่า การนำนโยบายไปปฏิบัติโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจนั้นทำได้ในการตั้งด่านสกัดเพียงสัปดาห์ละ 1-2 ครั้ง เท่านั้นจับผู้กระทำความผิดได้โดยวันละไม่เกิน 10 ราย ในพื้นที่กรุงเทพมหานครจะเห็นได้ว่า จำนวนของผู้จับขี้อายเหตุเมาแล้วขับไม่ใช้จำนวนความจริงถ้าหากมีการตั้งด่านที่มากขึ้นจำนวนก็จะจับได้มากขึ้นแต่ด้วยการขาดแคลนงบประมาณ การขาดแคลนวัสดุอุปกรณ์ และเครื่องมือเครื่องใช้รวมทั้งแรงจูงใจในการปฏิบัติงานเองจึงส่งผลกระทบต่อความสำเร็จในการควบคุมดังที่ทราบหากเป็น “คดีนโยบายหรือช่วงเวลาที่ทำยอดจะจับได้มากขึ้นเหมือนวัตถุที่อยู่ใต้น้ำรอวันลอยขึ้นมา เมื่อถูกระแสบังคับกระตุ้นแม้จากผลการศึกษาพบว่าการนำนโยบายไปปฏิบัติให้ประสบความสำเร็จขึ้นอยู่กับ สมรรถนะขององค์กรที่ระบุถึงบุคลากร โครงสร้างองค์กร งบประมาณและวัสดุอุปกรณ์

การศึกษาเพื่อลดอุบัติเหตุบนท้องถนนสอดคล้องกับการศึกษาของวันเพ็ญ วงศ์ชัย (2550) ที่ศึกษาเรื่องการนำนโยบายการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนไปปฏิบัติ ศึกษากรณีโครงการการเมาแล้วขับไม่ใช้แค่ปรับจะถูกจับกุมประพฤตินในเขตกรุงเทพมหานครสิ่งที่วันเพ็ญเสนอนอกจากความสำเร็จจากปัจจัยของผู้ปฏิบัตินโยบายแล้วต้องได้รับการสนับสนุนและความต้องการรวมทั้งทัศนคติของประชาชนเองด้วยที่จะส่งผลกระทบต่อความสำเร็จ ฉะนั้นการจัดกิจกรรมโครงการหรือสิ่งใด ๆก็ตามต้องให้สอดคล้องกับความต้องการที่ประชาชนจะเห็นว่าเป็นประโยชน์มิใช่รณรงค์โดยภาครัฐฝ่ายเดียวและให้ประชาชนมาเป็นส่วนประกอบของงานดัง เช่น รณรงค์เมาไม่ขับเป็นเทศกาลทุกปีดังปัจจุบัน แต่ในเรื่องการบังคับใช้กฎหมายก็ยังเป็นสิ่งสำคัญ นฤพล ทรงพระ (2558) ว่าการใช้บังคับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ.2551 ว่ากฎหมายมีระดับที่เข้มข้นขึ้นจะส่งผล

ต่อการยอมรับและปฏิบัติตามของประชาชนมากขึ้นโดยเฉพาะหากมีบทลงโทษและการเพิ่มช่องทางประชาสัมพันธ์ สร้างการรับรู้เพื่อให้เกิดการยอมรับและเคารพเชื่อฟังปฏิบัติตามกฎหมายของประชาชน

เรื่องการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ปัจจัยเรื่องการบริโภคในครอบครัวคือสิ่งสำคัญประการหนึ่งที่จะช่วยลดการบริโภค หากจำกัดการบริโภคในครอบครัวหรือรวมทั้งในชุมชนงดการเลี้ยงเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ในการจัดงานทุกชนิดในชุมชนตั้ง น.พ.พงษ์เทพ ผู้ทำโครงการปลอดเหล้าในจังหวัดน่านกล่าวถึงนโยบายของจังหวัดน่านที่จะมีแผนภาพประชาสัมพันธ์ที่ออกโดย สสส. ว่าในงานเลี้ยง งานบวช งานแต่งงาน งานศพ หรืองานอื่น ๆ จะไม่มีการจัดเลี้ยงเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และเมื่อมีการปฏิบัติได้จริงก็มีการขยายผลไปในวงกว้างมากขึ้น

ภาพที่ 12-13 การรณรงค์งดเหล้าในงานประเพณีของจังหวัดน่าน



สภาพปัญหาจริงของการซบเซาจนกระทั่งเกิดอุบัติเหตุขึ้น มีสาเหตุมาจากการเมาสุรา ที่ไม่สามารถบังคับควบคุมรถให้ไปในทิศทางที่กำหนดได้ ฉะนั้นต้นทางต้องควบคุมเรื่องการจะให้จำหน่ายสุรา หรือการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ แต่กฎหมายของไทย ก็มีแล้วเช่นกัน ตาม พ.ร.บ.ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ 2551 ที่กำหนดทั้งด้านวิธีการขาย การดื่ม สถานที่ขาย เวลาในการขาย ซึ่งกฎหมายได้บัญญัติทุกอย่างไว้หมดแล้ว เพียงแต่การนำมาบังคับใช้ยังไม่ได้ผล ตามที่ทราบกันทั่วไปในสังคมไทย ที่พบว่า

- ยังขายให้กับบุคคลอายุต่ำกว่า 20 ปี
- ร้านค้าปลีกขายของชำขายนอกเวลาห้ามขาย
- ผู้ซื้อได้ซื้อกักตุนไว้ก่อนถึงช่วงเวลาห้ามขาย
- ห้ามขายให้คนเมา ก็ไม่แน่ใจว่า เมาจนครองสติไม่ได้หมายถึงระดับใด

ฉะนั้นการกำกับ ควบคุมตั้งแต่ต้นทางหรือต้นน้ำอาจเป็นตัวหลักที่จะช่วยลดปัญหาการเมาแล้วซบเซาเกิดอุบัติเหตุได้ ในส่วนนี้เสนอมาตรการเพื่อลดปัญหาแต่ต้นน้ำดังนี้

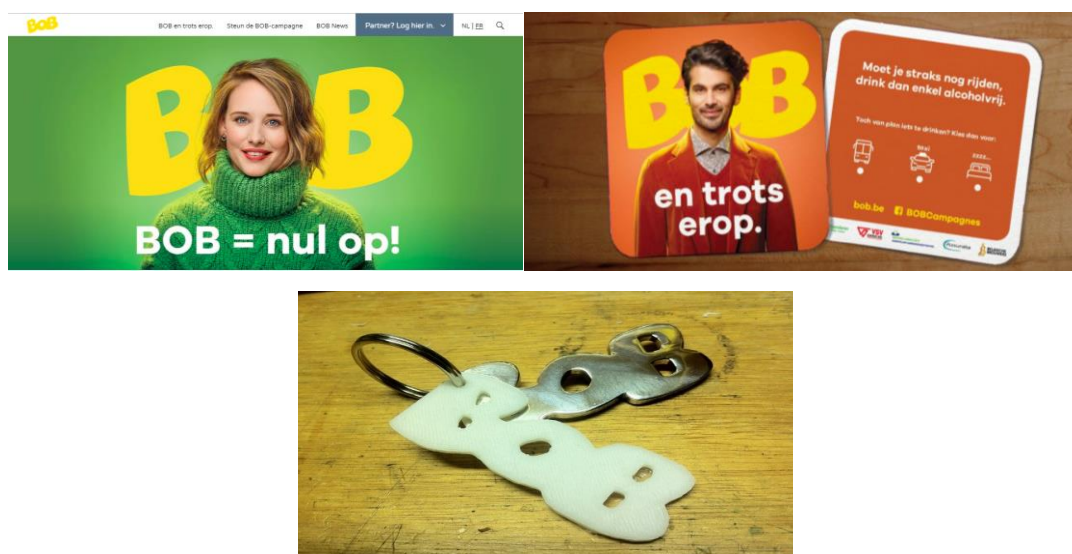
จากการศึกษา ทบทวนวรรณกรรมและการรวบรวมข้อมูลภาคสนามจากการสัมภาษณ์และลงพื้นที่ ได้พบรายละเอียดที่มีผู้ศึกษาถึงความพยายามที่จะลด ควบคุม เสนอแนะ การลดอุบัติเหตุ ที่เกิดจากการซบเซาในขณะเมาสุราที่หลากหลาย ต่างเสนอมุมมองในประเด็นที่ต่างกันตามสาขาและอาชีพที่ผู้วิจัยคลุกคลีและได้มีข้อเสนอแนะต่างๆ กันไป ดังเช่น สุทธิชัย คำพานิช (2557) และผู้อื่น ดังนี้

ตารางที่ 16 ข้อเสนอแนะนวัตกรรมเชิงนโยบายแบบบูรณาการของ
กรมคุมประพฤติเพื่อแก้ไขปัญหาคดีเมาแล้วขับ

ข้อเสนอ	นวัตกรรม
มาตรการห้ามขับขี่ยานพาหนะ	<ul style="list-style-type: none"> ● การจำกัดสิทธิผู้กระทำความผิด หรือมาตรการอื่นมาแทนโทษปรับ หรือโทษจำคุก
เทคโนโลยีติดตามตัว (GPS: Global Positioning System)	<ul style="list-style-type: none"> ● เพื่อให้เจ้าหน้าที่สามารถตรวจสอบได้ว่าจำเลยอยู่ที่ใด มาดัดแปลงให้เครื่องยนต์ไม่ทำงาน
ความหลากหลายในการลงโทษ	<p>ด้วย ป.อาญา มาตรา 18 มีเพียง 5 ประเภทเท่านั้น จึงควรเพิ่มโทษให้หลากหลายในการลงโทษ</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ห้ามขับรถในเวลาที่ไม่สามารถควบคุมยานพาหนะได้ ● การจำกัดใบอนุญาตในการประกอบอาชีพบางประเภทภายในเวลาที่กำหนด ● การติดตั้งเครื่อง Ignition Interlock เพื่อป้องกันการสตาร์ทรถในกรณีและผู้ขับที่มีระดับแอลกอฮอล์สูงกว่าที่กฎหมายกำหนด ● การกักขังผู้กระทำความผิดไว้ในบ้านของผู้กระทำความผิดเอง (House Arrest) หรือสถานที่กำหนด และติดตั้งอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์เพื่อป้องกันผู้กระทำความผิดหลบหนีมาใช้แทนการกักขังในสถานที่กักขังของทางราชการ เพื่อลดค่าใช้จ่ายภาครัฐ
การฟื้นฟูผู้กระทำความผิด	<ul style="list-style-type: none"> ● ให้ผู้กระทำความผิดเข้ารับการบำบัดกรณีเป็นผู้ติดสุราเรื้อรัง โดยให้ศาลสั่งกำหนดเงื่อนไขในคำพิพากษา (Court Reporting Network)
กำหนดแนวทางจัดทำระเบียบ บัญชีอัตราโทษกลาง	<ul style="list-style-type: none"> ● ระเบียบบัญชีอัตราโทษกลางจัดทำให้เป็นระเบียบแบบแผนเดียวกันเอาไว้เทียบเคียง โดยกำหนดให้ใช้บัญชีอัตราโทษต้องไม่กระทบความเป็นอิสระของผู้พิพากษา ศึกษาข้อมูลสถิติและคำพิพากษาโทษที่ศาลกำหนดจริงสำหรับความผิดนั้นๆ ว่าคือเท่าใด รวมทั้งพฤติกรรมแห่งคดีด้วยว่ากรณีใด ศาลจะลงโทษหนักหรือเบากว่าปกติและในอัตราเท่าใด

ข้อเสนอ	นวัตกรรม
การลงโทษที่หลากหลาย	<ul style="list-style-type: none"> ให้ศาลได้ใช้ดุลยพินิจในการลงโทษที่หลากหลายและเหมาะสม โดยพิจารณาเป็นรายบุคคล (Individualization punishment)
การกำหนดโทษรวมไปถึงผู้ขาย	<ul style="list-style-type: none"> ผู้ขายที่ขายให้กับลูกค้าที่มึนเมาแล้วขับรถไปชนผู้อื่น ต้องมีส่วนในการรับผิดชอบทางแพ่ง หรือการชดใช้ค่าเสียหาย หรือเป็นภาระค่าเสียหายร่วมกับผู้ก่อเหตุหรือคนเมานั้น ด้วยผู้ขายต้องมีหน้าที่พึงระวัง (Duty to Care) ไปยังบุคคลอื่นในสังคมด้วย (Third Parties) รวมไปถึงการให้คนเมายืมรถไปใช้ หากเกิดอุบัติเหตุเจ้าของรถต้องมีส่วนรับผิดชอบด้วยหากผู้ที่ก่อความเสียหายอยู่ในการอุปการะ หรือความดูแล (Vicarious Liability) เช่น นายจ้าง-ลูกจ้าง , ผู้ปกครอง-บุตร ต้องมีส่วนรับผิดชอบด้วย
กองทุนเยียวยาผู้ประสบเหตุจากการเมาแล้วขับ	<ul style="list-style-type: none"> จัดตั้งกองทุนเหมือนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ โดยนำเงินส่วนหนึ่งมาจากค่าปรับผู้กระทำความผิดกฎหมายและภาษีสรรพสามิต มาจัดตั้งกองทุน และจัดสรรไป ในด้านการบำบัดหรือฟื้นฟูสภาพของผู้ประสบภัยจากรถที่ขับขี่เมาแล้วขับ รวมทั้งไปบำบัดผู้ติดแอลกอฮอล์ด้วย
แคมเปญระดับชาติและต่อเนื่อง	<ul style="list-style-type: none"> ตัวอย่างแคมเปญ วรรณรงค์การไม่ดื่มและมาขับรถของประเทศเยอรมนี ตามแคมเปญ “BOB” www.bob.be ที่จะร่วมวรรณรงค์และแทรกซึมไปในทุกขณะของการใช้ชีวิตประจำวัน และวรรณรงค์ต่อเนื่องในทุกสื่อสังคม

ภาพที่ 14 แคมเปญวรรณรงค์การเมาไม่ขับของประเทศเยอรมัน



สำหรับข้อถกเถียงที่มีมากกว่าความสำเร็จในเชิงกฎหมายหรือมาตรการในการควบคุมสังคม (social control) ที่สามารถทำได้สำเร็จในบางประเทศ จะไม่สามารถใช้ได้กับกรณีของประเทศไทยนั้น จากการสัมภาษณ์พบว่า เนื่องด้วยบริบทสังคมและวัฒนธรรมไทย ที่ต้อง “เลี้ยงดูปู่เสื่อ” “ระบบอุปถัมภ์” “ความเกรงใจ” ฯลฯ ทำให้ไม่สามารถแก้ไขปัญหานั้น จะทำให้เราเพิกเฉยต่อกฎหมาย ไม่ยอมรับ เลี่ยงความผิด นั้น หากยึดติดและไม่สร้างกฎเกณฑ์ใดขึ้นมา สังคมคงไม่สงบสุขเพราะไม่มีกฎหมายควบคุม จะกลายเป็นสังคมแห่งความวุ่นวายแตกแยก หรือสับสน (Anomie) ได้ ความรับผิดชอบทางสังคมที่ควรสร้างจากบุคคลหลายกลุ่มที่เกี่ยวข้อง หรือมาตรการทางสังคมที่ควรเพิ่มเติม

การเพิ่มโทษในกฎหมายอาญา เห็นตรงกันว่าประเทศไทยเป็นประเทศกำลังพัฒนา ประชากรมีเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ต้องมีกฎหมายในการควบคุมคนให้มีระเบียบ ฉะนั้นการ “รอจับ” เหมือนจะเป็นคำอธิบายที่ตำรวจไปตั้งด่านตรวจสกัดคนเมาที่ขับชี่ เป็นปลายเหตุมากกว่า หากมีการเข้มงวดในการบังคับ เช่นย่านสถานบันเทิง ที่นักท่องเที่ยวยามราตรีไปดื่มกินและส่วนหนึ่งต้องมีผู้เมาแล้วขับแน่นอน ตำรวจมาตั้งด่านสกัดเพียงรอให้มีผู้เสียหายเกิดขึ้น แล้วดำเนินการ เป็นการทำงานที่ไม่ได้ช่วยลดภาระ

การทำงานเชิงบูรณาการ คือประเด็นหลักในการทำงาน กรมคุมประพฤติมีสามารถลดจำนวนคดีที่หลังไหลเข้ามาสู่กรมได้ ฉะนั้นการเสนอนโยบายเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของกรม จึงยังสัมพันธ์คาบเกี่ยวกับหน่วยงานในกระบวนการยุติธรรมทั้งระบบ สิ่งที่น่าเสนอจะให้เป็นต้นนวัตกรรมใหม่ในการทำงานหรือนวัตกรรมเชิงนโยบายมากกว่าข้อเสนอ นอกจากนั้นข้อเสนออีก 2 ประการที่สำคัญในการทำงานคือ

1. ให้กรมเป็นคนกลาง หรือ counselor คัดกรองผู้กระทำความผิดเพื่อจำแนกออกไปสู่การลงโทษ หรือการฟื้นฟู ตามแต่ละโปรแกรมที่กรมตั้งไว้

2. กระบวนการชุมชน ชุมชนเข้มแข็ง ที่จะนำไปสู่กระบวนการยุติธรรมชุมชน ดังเช่นกระบวนการไกล่เกลี่ยคดีโดยระบบเจ้าโคตร หรือผู้อาวุโสในชุมชน และขยายผลกระบวนการยุติธรรมชุมชนไปเป็นทางเลือกหนึ่งในการจัดการความขัดแย้งในชุมชนเพื่อกลั่นกรองคดีความมิให้ไปถึงศาลมากดังปัจจุบัน

บทที่ 5

บทสรุป

การศึกษาเรื่อง การศึกษานโยบายที่เหมาะสมเพื่อลดภาระและเพิ่มศักยภาพของกรมคุมประพฤติจาก คดีความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุรา มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาแนวทางที่เหมาะสมของกรมคุมประพฤติในการ คุมประพฤติและปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้กระทำความผิดกรณีดื่มแล้วขับ และเพื่อจัดทำแนวทางการดำเนินการ และข้อเสนอเชิงนโยบายต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ด้วยจากสถานการณ์อุบัติเหตุบนท้องถนนมีมากขึ้น จากสาเหตุการขับที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จน ไม่สามารถควบคุมรถ เกิดอุบัติเหตุและการสูญเสีย ในปี พ.ศ. 2560 เทศกาลปีใหม่ เกิดอุบัติเหตุและมีผู้เสียชีวิต 478 ราย จำนวนผู้บาดเจ็บ 4,128 ราย ส่วนในปี พ.ศ.2561 เกิดอุบัติเหตุและมีผู้เสียชีวิต 423 ราย จำนวน ผู้บาดเจ็บ 4,005 ราย แต่ในปี พ.ศ.2562 สถิติผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วประเทศ ระยะเวลาเพียง 5 เดือนจนถึงต้นเดือนพฤษภาคม พบว่า เกิดอุบัติเหตุ มีผู้เสียชีวิต 7,017 ราย และผู้บาดเจ็บ ทั้งประเทศ 477,535 ราย (สถิติจากมูลนิธิเมาไม่ขับ) ในปี พ.ศ. 2560 เทศกาลสงกรานต์ เกิดอุบัติเหตุและมี ผู้เสียชีวิต 390 ราย จำนวนผู้บาดเจ็บ 3,808 ราย ส่วนในปี พ.ศ.2561 เกิดอุบัติเหตุและมีผู้เสียชีวิต 418 ราย จำนวนผู้บาดเจ็บ 3,897 ราย แต่ในปี พ.ศ.2562 เกิดอุบัติเหตุและมีผู้เสียชีวิต 386 ราย จำนวนผู้บาดเจ็บ 3,442 ราย จะเห็นได้ว่าสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุเป็นไปอย่างต่อเนื่องและเกิดการสูญเสียทางเศรษฐกิจ และสังคมตามมาอีกมาก

เป้าหมายประการหนึ่งที่ประเทศไทยตอบรับเข้าร่วมแผนงานระดับโลกคือเป้าหมายลดอัตราการ เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ลดลงร้อยละ 50 ในปี ค.ศ. 2020 (2563) ตัวเลขดังกล่าวเป็นดังพันธกิจหลัก ของหลายหน่วยงานที่ต้องรับไปดำเนินการ โดยคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน พ.ศ. 2553 และมีการขับเคลื่อนนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนผ่านการออกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการ ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 โดยกำหนดโครงสร้างการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนเป็น 3 ระดับ คือระดับนโยบาย ระดับอำนวยการ และระดับปฏิบัติการ มีเป้าหมายที่จะลดจำนวนผู้เสียชีวิตจาก อุบัติเหตุทางถนนให้น้อยกว่า 10 ต่อแสนประชากร ภายในปี พ.ศ.2563 ดังกล่าว โดยใช้กลไกในการขับเคลื่อน นโยบายสู่ระดับปฏิบัติการผ่านศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ครั้งนี้องค์กรหลักในการ ขับเคลื่อนในระดับจังหวัดคือการขับเคลื่อนผ่านศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด โดยมีผู้ว่า ราชการจังหวัดเป็นผู้อำนวยการและมีสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเป็นเลขานุการพร้อมทั้ง มีคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด ซึ่งประกอบไปด้วย หน่วยงานราชการทุกส่วนของ จังหวัด ได้แก่ ตำรวจภูธรจังหวัด สาธารณสุขจังหวัด สำนักงานขนส่งจังหวัด แขวงทางหลวงจังหวัดทางหลวง ชนบท (ชชขจ.) การคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (บริษัทกลาง ฯลฯ) มูลนิธิกู้ภัย องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) และองค์กรอิสระ ประหนึ่งว่าประเทศไทยได้ให้ความสำคัญในเรื่องของการลดอุบัติเหตุและได้สั่งการ ให้มีการขับเคลื่อนเข้าไปทั่วทุกจังหวัดแล้วก็ตาม แต่ประเทศไทยก็ยังประสบปัญหาอุบัติเหตุที่ยังมีจำนวนมิได้ ลดลง จากการศึกษาของ พัทยา งามหอม ที่ศึกษาเรื่องอุบัติเหตุทางถนน วัฒนธรรมทางราชการกับงาน

ประเพณี ได้พยายามเชื่อมโยงข้อมูลในเรื่องของการเกิดอุบัติเหตุว่ายังมีความเกี่ยวข้องในเรื่องของสังคมและวัฒนธรรมและเชื่อมโยงไปถึงระบบราชการที่มีจุดอ่อนทำให้การแก้ไขปัญหาเพื่อที่จะให้บรรลุเป้าหมายการลดอุบัติเหตุในปี พ.ศ.2563 หรือใน ค.ศ.2020 อาจจะมีได้เป็นไปตามแผนการที่ตั้งไว้ (สิทธิโชค ชาวไร่เงิน และ บงกช เจริญรัตน์. บก.2562: 17) ประกอบกับในสถานการณ์ที่ประเทศไทยได้เข้าร่วมภายใต้กรอบนโยบายภายใต้การพัฒนาอย่างยั่งยืนโลก สมัชชาแห่งสหประชาชาติ ได้กำหนดแนวคิดและให้นำไปปฏิบัติในประเทศต่างๆ ทั่วโลก โดยเป้าหมายหนึ่ง คือ ความปลอดภัยบนท้องถนน และถูกกำหนดไว้ใน SDGs (Sustainable Development Goals) ภายในกรอบหนึ่งของการพัฒนาอย่างยั่งยืน กำหนดเป้าหมายอุบัติเหตุทางท้องถนนทั่วโลก กลุ่มความร่วมมือด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งสหประชาชาติ (The United Nations Road Safety Collaboration) ได้พัฒนาแผนปฏิบัติการให้ตรงกรอบการพัฒนาที่ยั่งยืน 2030 (2030 Agenda for Sustainable Development) โดยมี 2 เป้าหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน คือเป้าหมายที่ 3 สุขภาพดีและอยู่ดีกินดี (Good Health and Well-Being) สร้างหลักประกันให้คนมีสุขภาพดีและส่งเสริมสวัสดิภาพ สำหรับทุกคนในทุกวัย และมีการสร้างหลักประกันสุขภาพถ้วนหน้า รัฐบาลไทยมีเป้าหมายจะลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนน (คงที่และลดลง) ผ่านมาตรการทางกฎหมายและส่งเสริมพฤติกรรมกรรมการขับรถที่ปลอดภัย เพื่อลดสาเหตุการเสียชีวิตอันดับที่ 2 ของประเทศรองจากโรคมะเร็ง นอกจากนี้ในเป้าหมายที่ 11 เมืองและชุมชนยั่งยืน (Sustainable Cities and Communities) ทำให้เมืองและการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์มีความครอบคลุม ปลอดภัย ด้านทาน ยั่งยืน และหนึ่งในนั้นต้องจัดให้มีการเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งที่ยั่งยืน เข้าถึงได้ ปลอดภัย ในราคาที่สามารถจ่ายได้สำหรับทุกคน พัฒนาความปลอดภัยทางถนนโดยการขยายการขนส่งสาธารณะและคำนึงเป็นพิเศษถึงกลุ่มคนที่อยู่ในสถานการณ์ที่เปราะบาง ผู้หญิง เด็ก ผู้บกพร่องทางร่างกาย และผู้สูงอายุ ภายในปี พ.ศ. 2573

ประเทศไทยโดยรัฐบาลเมื่อครั้งประชุมคณะรัฐมนตรี 29 มิถุนายน พ.ศ. 2553 ได้เห็นชอบกรอบปฏิญาณมอสโกที่กำหนดให้ปี พ.ศ.2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) โดยให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเป็นหน่วยงานหลักจัดทำแผนปฏิบัติการ โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า 10 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคน ในปี พ.ศ. 2563

จากการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมาพบว่าการศึกษาทั้งถึงสาเหตุ วิธีการแก้ไขและแนวทางต่าง ๆ ล้วนสัมพันธ์กับวิธีแก้ไขโดยเน้นทฤษฎีทางวิทยาศาสตร์หรือรูปแบบระบบของโลกที่วางเป้าหมายการลดอุบัติเหตุ 5 ประการได้แก่

- เสหลักที่ 1 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน Road Safety management
- เสหลักที่ 2 ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย
- เสหลักที่ 3 ยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safety vehicles)
- เสหลักที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัย (Safety Road User)
- เสหลักที่ 5 การตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ (Post-Crash Response)

การมุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาหรือปรับเปลี่ยนวิศวกรรมจราจร การใช้กฎหมายควบคุมพฤติกรรมของคนหรือแม้แต่การกระตุ้นจิตสำนึกต่าง ๆ ยังมีได้ทำให้จำนวนอุบัติเหตุลดน้อยลง ผู้ศึกษามีความเห็นสอดคล้องกับ

การศึกษาเชิงระบบที่ นพ.โกมาตร จึงเสถียรทรัพย์ เริ่มจุดประเด็นในการศึกษาว่าทุกสิ่งล้วนเกี่ยวข้องกับข้อบกพร่องของทางสังคมและวัฒนธรรมหากมีการศึกษาเชิงลึกและมองอุบัติเหตุนอกเหนือจากปัญหาทางเทคนิควิศวกรรมแล้วมองไปถึงความตระหนักสำนึกในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยจะเป็นปัจจัยให้ขับเคลื่อนงานลดอุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับและภาวะของกรมประพตติในที่สุดได้ในระดับหนึ่ง

กรมคุมประพตติร่วมกับศูนย์อำนวยการเพื่อความปลอดภยทางถนนร่วมกับศูนย์วิชาการเพื่อ ความปลอดภยทางถนนและ สสส. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ จึงได้ร่วมกันศึกษาเพื่อลดปัญหาและภาวะทางอาชญากรรมรวมทั้งภาวะทางสังคมที่จะเกิดตามมาจากอุบัติเหตุบนท้องถนนโดยเฉพาะ การขับซ้ขณะเมาสุรา จากสถิติสถานการณ์อุบัติเหตุบนท้องถนน พบว่าเกิดจากสาเหตุเมาแล้วขับและส่งผลถึง โดยรวมถึงกระบวนการยุติธรรมอันมีภาคส่วนหนึ่งคือกรมคุมประพตติที่มีหน้าที่ดูแลผู้ถูกคุมประพตติและโดย สถานการณ์พบว่าผู้ถูกคุมประพตติจากคดีเมาแล้วขับเพิ่มจำนวนมากขึ้น โดยในปี พ.ศ. 2560 สาเหตุจากอุบัติเหตุเมาสุราคือ 36.59% ปี พ.ศ. 2561 สาเหตุจากอุบัติเหตุเมาสุราคือ 43.66% สำหรับในปี พ.ศ. 2562 สาเหตุจากอุบัติเหตุเมาสุราคือ 40.39% นับว่ามีจำนวนที่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญและน่าเป็นห่วงอย่างยิ่ง

การศึกษาในการครั้งนี้จะมีจุดเน้นที่กรมคุมประพตติก็ตามแต่เนื่องจากกรมคุมประพตติมิสามารถทำงานหรือรับงานที่ผ่านมาในเชิงของจำนวนคดีและทำให้จำนวนมันลดลงได้ จากการทบทวนงานศึกษาที่ผ่านมาจึงได้พบทั้งลักษณะของรูปแบบการเกิด การเมาสุราจนกระทั่งเมาแล้วขับรวมถึงวิธีการในการแก้ไขป้องกันหรือวิธีการในการชดเชยสิ่งที่มีนเกิดขึ้นตามรูปแบบของกรมคุมประพตติเองหรือตามรูปแบบที่กฎหมายอื่น ๆ กำหนด ทั้งนี้จากการศึกษาได้มีการวิเคราะห์ให้เห็นถึงหน่วยงานต่าง ๆ ที่ทำหน้าที่เพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุและเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้จะมีทั้งการเพิ่มประสิทธิภาพ การบังคับใช้กฎหมาย เช่น การติดตั้งกล้อง CCTV ในจุดเสี่ยงหรือจุดที่มีการกระทำความผิด การสร้างจิตสำนึกและวัฒนธรรมความปลอดภัยโดยนำนโยบาย “ประชารัฐมาเป็นแนวทางในการสร้างความตระหนักจิตสำนึกและวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้นในพื้นที่” และสนับสนุนให้จัดตั้ง “ด่านชุมชน”

รวมถึงการสร้างกฎกติการ่วมกันของชุมชนส่งเสริมให้ทุกหน่วยงานกำหนดมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนนบูรณาการความร่วมมือกับภาคีเครือข่ายในการรณรงค์ “ส่งเสริมวัฒนธรรมไทยสร้างวินัยจราจร” ซึ่งเป็นแคมเปญที่เราจะได้ยินและคุ้นเคยกันตลอดทุกช่วงเทศกาลสำคัญเพื่อรณรงค์เรื่องของการลดอุบัติเหตุ การเฝ้าระวังความปลอดภัยและลดปัจจัยเสี่ยงจากอุบัติเหตุ ซึ่งแก้ไขโดยโครงสร้างวิศวกรรมและปัจจัยทางกายภาพรวมทั้งการนำเทคโนโลยีมาใช้เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน เช่น การติดตั้ง GPS ในรถบางประเภทเพื่อควบคุมเร็ว หรือแม้แต่การพัฒนาองค์กรและกลไกการบริหารงานด้านความปลอดภัยทางถนนในทุกระดับที่ระดับจังหวัดมีการจัดตั้งอนุกรรมการหรือคณะทำงานหนุนปลอดภัยขึ้นเพื่อทำหน้าที่จัดการถนนในทุกพื้นที่ทุกเส้นทางให้เกิดความปลอดภัย การพัฒนาระบบฐานข้อมูลและการรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนโดยการจัดทำข้อมูลให้มีประสิทธิภาพและเป็นเอกภาพแต่จากการบูรณาการการทำงานทุกจุดที่ผ่านมาจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากผู้เมาแล้วขับก็ไม่ได้มีจำนวนลดน้อยลงกับยิ่งจะเพิ่มจำนวนมากขึ้นโดยเฉพาะนักดื่มหน้าใหม่ที่ซ้มีมอเตอร์ไซด์และอายุน้อยลง

จากการทบทวนยังพบได้ว่าการทำงานของทุกภาคส่วนเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นมาแล้วสัมพันธ์กับ “วัฒนธรรมราชการ” โดยวัฒนธรรมราชการ หมายถึง การทำงานตาม ระบบ รูปแบบ หรือตัวชี้วัดในสิ่งที่

กำหนดไว้ ทั้งนี้วัฒนธรรมราชการที่มีผู้ให้ความหมายไว้ว่า หมายถึง การสถาปนาความรู้หลากหลายรูปแบบ ภายใต้ความสัมพันธ์กับโครงสร้างอำนาจรัฐที่จะ “แก้งัง” รู้ที่จะวางตัว หรือมีกิริยาทาทิ การรู้จัก “กาลเทศะ” ว่าอะไรควรหรือไม่ควร ตลอดจนความรู้ทางวัฒนธรรมที่ดูจะมีอิทธิพลกำกับพฤติกรรมการทำงานของคนในระบบราชการมากกว่าความรู้ทางวิชาชีพ แม้ในทางนิตินัยระบบราชการจะมีกฎระเบียบที่เป็นทางการอยู่แล้วก็ตาม (โกมาตร จึงเสถียรทรัพย์, 2521 อ้างใน สิทธิโชค ชาวไร่เงินและบงกช เจริญรัตน์ บก. 2562: 20) ในระดับจังหวัดมีหน่วยงานที่ต้องบูรณาการร่วมกันในการแก้ไขปัญหา ส่งผลทำให้มีตัวชี้วัดของแต่ละหน่วยงานมาเป็นดัชนีชี้วัดความสำเร็จของการปฏิบัติงานที่ถูกกำหนดขึ้นด้วย KPI : Key Performance Indicators

ดัชนีนี้คือดัชนีชี้วัดความสำเร็จในการปฏิบัติงานในช่วง 7 วันอันตรายของเทศกาลสำคัญ ๆ เราจึงมักจะเห็นทั้งป้ายสื่อสารขนาดใหญ่ที่เขียนไว้ว่า “ห้ามตาย” ปรากฏอยู่ในจุดที่สำคัญหากว่าเมื่อมีการเกิดอุบัติเหตุขึ้นหากไม่มีคู่มือหรือไม่มีผู้เสียชีวิต การรายงานผลถึงจำนวนตัวเลขสถิติของผู้ที่ทำหน้าที่จะไม่รวมอยู่ในการรายงานผลเพราะไม่อยากให้ KPI ขององค์กรของตนเองได้ตัวเลขที่เพิ่มมากขึ้น แต่จากการศึกษาเชิงวัฒนธรรมในชุมชนพบว่ามิติของการตั้งค่านิยมชุมชนหรืออย่างไรก็ตามไม่สามารถกระทำได้นอกจากมิได้มีกฎหมายรองรับ

พันธกิจของกรมคุมประพฤติมีบทบาทสำคัญในการควบคุม สอดส่อง และพินิจผู้กระทำความผิดให้ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมสร้างความตระหนักและไม่กลับไปกระทำความผิดซ้ำอีก ภารกิจสำคัญ 3 ประการ **ลำดับแรก** ก่อนเข้าสู่กระบวนการยุติธรรมเพื่อเสนอศาลพิพากษา โดยศาลจะตัดสินได้สอดคล้องกับกรมคุมประพฤติที่เสนอความเห็นเพื่อที่จะคัดกรองผู้ที่มีความเสี่ยงต่ำคืนสู่สังคม ส่วนคนที่มีความเสี่ยงสูงจะเสนอต่อศาลว่าการคุมประพฤติมีความเสี่ยงและมีวิธีการที่เหมาะสมในการสร้างความปลอดภัยในสังคมโดยอาจใช้วิธีการโดยลงอาญาหรือการลงโทษ **ลำดับที่สอง** ภายหลังจากกระบวนการยุติธรรมการบังคับใช้กฎหมายในกรณีศาลมีคำพิพากษามีคำสั่งกำหนดเงื่อนไขเพื่อคุมความประพฤติไว้ตามมาตรา 56 แห่งประมวลกฎหมายอาญา จำเลยที่มีสถานะผู้ถูกคุมประพฤติต้องถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด ถ้าไม่ปฏิบัติถือว่าเป็นการผิดเงื่อนไขศาลก็จะพิจารณาให้จำคุก เช่น คดีเมาแล้วขับ ซึ่งโดยส่วนใหญ่ศาลจะพิจารณากำหนดโทษไว้จำคุก 2 เดือน ปรับ 2 หมื่นบาทและรอการลงโทษไว้ 2 ปี คุมความประพฤติไว้ 1 ปี โดยใน 1 ปีให้เข้ามารับการรายงานตัวและอบรมไม่น้อยกว่า 4 ครั้ง ทำงานบริการสังคม 24 ชั่วโมง และติด EM 15 วัน **ลำดับที่สาม** การแก้ไขฟื้นฟู กรมคุมประพฤติมีหน้าที่แก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิดเพื่อคืนคนดีสู่สังคมตามกระบวนการและโปรแกรมที่จัดให้สอดคล้องกับผู้ถูกคุมประพฤติแต่ละรายไป เช่น การบำบัดการติดยาเสพติดหรือแอลกอฮอล์ การอบรมอาชีพ เป็นต้น

การลดปัญหาอาชญากรรมทางสังคม กรมคุมประพฤติคือหน่วยงานหนึ่งที่ทำหน้าที่ดังกล่าว แต่ด้วยกระบวนการยุติธรรมของกรมคุมประพฤติที่เปรียบเสมือนการทำงานอยู่ปลายทางหรือปลายน้ำ ทำให้มีคดีจำนวนมากเกินกำลังของพนักงานคุมประพฤติที่จะทำงานตามบทบาทหน้าที่ให้ดีที่สุดได้ อย่างไรก็ตาม การศึกษาในครั้งนี้เพื่อเสนอนวัตกรรมเชิงนโยบายที่เหมาะสมเพื่อลดภาระและเพิ่มศักยภาพของกรมคุมประพฤติ ฐานคติความผิดชัดชัดในขณะเมาสุรา คือ การใช้มาตรการควบคุมทางสังคม (Social Control) โดยแบ่งเป็นการควบคุมในแนวดิ่ง (Vertical Control) และการควบคุมในแนวระนาบ (Horizontal Control) โดย

การควบคุมในแนวดิ่ง คือ การควบคุมโดยการใช้กฎหมายและการควบคุมแนวระนาบ คือ การใช้มาตรการทางสังคม และการทำงานของภาคีเครือข่ายต่างๆ

การควบคุมในแนวดิ่ง (Vertical Control) โดยการเสนอให้มีการปรับแก้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับ เพื่อให้มีผลในการปกป้องสิทธิและความคุ้มครองความปลอดภัยของผู้ใช้ถนนอย่างมีประสิทธิภาพรวมทั้ง ลงโทษผู้กระทำผิดอย่างจริงจัง ได้แก่ เสนอให้มีการแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และแก้ไขพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 และการควบคุมในแนวระนาบ (Horizontal Control) โดยเสนอนวัตกรรมเชิงนโยบาย คือ การทำงานลักษณะภาคีเครือข่าย โดยมีตัวอย่าง เครือข่ายที่ทำงานประสบความสำเร็จ (Best Practice) คือ สำนักงานคุมประพฤติจังหวัดน่านร่วมกับโรงพยาบาลจังหวัดน่าน โดย น.พ. พงศ์เทพ วงศ์วัชรไพบูลย์ หัวหน้ากลุ่มเวชกรรมสังคมผู้เป็นแกนนำดำเนินโครงการหลายโครงการที่เกี่ยวข้องกับการลดพฤติกรรมการเมาแล้วขับ เช่น การเยี่ยมบ้านผู้พิการจากอุบัติเหตุเมาแล้วขับ และการร่วมทำความสะอาดโรงพยาบาล จากกระบวนการ Shock therapy และการถอดบทเรียนจากการทำงานสามารถทำให้ผู้ถูกคุมประพฤติจากการเมาแล้วขับเกิดความสำนึก “น่ากลัว น่าสงสาร ไม่กล้าดื่ม” จนกระทั่งเปลี่ยนความคิดและพฤติกรรมโดยเลิกดื่มสุราในที่สุดและด้วยการทำงานของ น.พ. พงศ์เทพ วงศ์วัชรไพบูลย์ ที่ทำงานป้องกันและรักษาความเจ็บไข้ได้ป่วย ได้ใช้วิชาความรู้ด้านการแพทย์มาตรวจเฝ้าไข้ให้กับผู้ถูกคุมประพฤติอีกวิธีการหนึ่งซึ่งอาจพบว่าผิดปกติก็จะเป็นการป้องปรามและรักษาให้หายในที่สุด โดยยกมาเป็นกรณีตัวอย่างถึงการเจ็บป่วยที่เกิดจากการดื่มสุรา

ภาคีเครือข่ายที่สำคัญอีกประการหนึ่ง คือ การปรับบทบาทให้กับอาสาสมัครคุมประพฤติ (อสค.) มีบทบาทด้านการสนับสนุนการทำงานของพนักงานคุมประพฤติให้มากขึ้น ด้วยอสค. คือบุคคลในพื้นที่ รู้จักพื้นที่และรู้จักผู้คนเป็นอย่างดี และอสค. ส่วนใหญ่มีบทบาทควบคู่ไปกับการทำงานด้าน อสม. หรือบางคนทำงานสองตำแหน่งในเวลาเดียวกัน อสม. ของกระทรวงสาธารณสุขทำงานด้านรักษา ป้องกันสุขภาพได้อย่างดี การเรียนรู้การทำงานและนำมาปรับใช้กับกรมคุมประพฤติจึงสามารถนำไปต่อยอดถึงการสร้างคุณธรรมในชุมชนเชิงสมานฉันท์ต่อไป

ข้อเสนอแนะ

1. การให้ความรู้เรื่องการดื่มอย่างปลอดภัยและการขับอย่างปลอดภัยกับเด็กและเยาวชนตั้งแต่ระดับชั้นประถมศึกษาตอนปลายเพื่อสร้างการรับรู้ การยอมรับ และการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม
2. การรณรงค์อย่างต่อเนื่องเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนในสื่อทุกรูปแบบที่ทุกคนสามารถเข้าถึงได้อย่างรวดเร็วและเข้าใจได้ง่าย
3. สร้างแคมเปญรณรงค์ทางสังคม “จิตสำนึกสาธารณะของผู้ชาย” รณรงค์มิให้ชายเคื่องดื่มแอลกอฮอล์แบบผิดกฎหมายด้วยประการทั้งปวง รวมทั้งสร้างภาระความรับผิดชอบให้กับผู้ชายหากจำนำไป แล้วเกิดอุบัติเหตุหรือผลกระทบอื่นๆตามมา
4. พัฒนาเทคโนโลยีเพื่อตรวจสอบมิให้ผู้เมาสุราสามารถขับรถหรือนำพายานพาหนะออกจากพื้นที่ได้

5. มีการแข่งขันพื้นที่ปลอดอุบัติเหตุเพื่อชิงรางวัลจากนายกรัฐมนตรืเพื่อแสดงให้เห็นว่าพื้นที่ชุมชนแห่งนี้ตระหนักและสำนึกในการเดินทางสาธารณะที่ปลอดภัย
6. กำหนดคุณสมบัติสำหรับผู้ที่ทำงานในบางตำแหน่งหน้าที่ ที่เกี่ยวข้องกับผู้คนว่าต้องไม่เคยถูกสั่งคุมประพฤติด้วยคดีเมาแล้วขับ เช่น การสอบเข้าทำงานในระบบราชการ

บรรณานุกรม

- BACKGROUND. (2561). **ที่มาของโครงการ**. สืบค้นเมื่อ 2 ธันวาคม 2561, จาก <http://goodwalk.org/about/background>
- ch3thailand. (2562). **เสียงชิงเบนซ์**. สืบค้นเมื่อ 25 เมษายน 2562, จาก new.ch3thailand.com
- Core sector corecommunique. (2562). **แสดงยอดขายสุราขายดีที่ติดอันดับโลก**. สืบค้นเมื่อ 25 เมษายน 2562, จาก <https://corecommunique.com>
- TCU ทำความจริงให้ปรากฏ. (2562). **อุบัติเหตุของเยาวชนไทยที่เกิดจากการขับขี่มอเตอร์ไซค์และการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์**. สืบค้นเมื่อ 2 ธันวาคม 2561. จาก <https://www.tcijthai.com/news/>
- กรมคุมความประพฤติ. (2562). **ผู้ถูกคุมประพฤติจากสำนักงานคุมประพฤติทั่วประเทศ**. สืบค้นเมื่อ 25 เมษายน 2562, จาก <http://www.probation.go.th/home.php>
- กรมคุมความประพฤติ. (2561). **ผู้ถูกคุมประพฤติจากสำนักงานคุมประพฤติทั่วประเทศ**. สืบค้นเมื่อ 2 ธันวาคม 2561, จาก <http://www.probation.go.th/home.php>
- กรมคุมประพฤติ. (2562). **การควบคุมประพฤติทั้งผู้ใหญ่และเด็ก**. สืบค้นเมื่อ 25 เมษายน 2562, จาก <http://www.probation.go.th/home.php>
- กรมคุมประพฤติ. (2562). **เปรียบเทียบปริมาณคดีมาแล้วซ้ำของแต่ละปี**. สืบค้นเมื่อ 25 เมษายน 2562, จาก <http://www.probation.go.th/home.php>
- กรมคุมประพฤติ. (2562). **สถิติคดีดื่มแล้วขับและการขับซ้ำประมาทถูกจับกุมพฤติกรรมช่วงเทศกาลปีใหม่ ปี 2562**. สืบค้นเมื่อ 25 มีนาคม 2562, จาก <http://www.probation.go.th/home.php>
- กรมคุมประพฤติ. (2562). **คดีดื่มแล้วขับซ้ำประมาท ถูกจับกุมพฤติกรรมช่วงเทศกาลปีใหม่ ปี 2562**. สืบค้นเมื่อ 2 ธันวาคม 2561. จาก <http://www.probation.go.th/home.php>
- กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2562). **สถิติการเกิดอุบัติเหตุ เทศกาลสงกรานต์**. สืบค้นเมื่อ 25 เมษายน 2562, จาก <http://www.disaster.go.th/th/index.php>
- กรมสุขภาพจิต. (2562). **พฤติกรรมกรดืมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ปี 2557**. สืบค้นเมื่อ 25 เมษายน 2562, จาก <https://www.dmh.go.th>
- กรมสุขภาพจิต. (2561). **กรมสุขภาพจิต**. สืบค้นเมื่อ 3 ธันวาคม 2561, จาก <https://www.dmh.go.th/news/error.asp>
- จิรวัดณ์ อริยคังพันธ์. (2550). **ยุทธศาสตร์การลดอุบัติเหตุในการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน**. ปริญญาานิพนธ์ ศศ.ม. (รัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยกรุงเทพธนบุรี. ถ่ายเอกสาร
- ชีวะฮวย แซ่ลิ้ม. (2560). **ทัศนคติต่อการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ การรับรู้ผลกระทบจากการดื่ม การเข้าถึงแหล่งซื้อขายความสัมพันธ์ในครอบครัว แรงสนับสนุนทางสังคมและแบบประเมิน พฤติกรรมการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์**. ปริญญาานิพนธ์ ศศ.ม. (นัศึกษพยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล. ถ่ายเอกสาร

- ณรงค์กร พรหมประสิทธิ์. (2546). **การนำนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรไปปฏิบัติ**. ปรินูญานิพนธ์ ศศ.ม. (สังคมศาสตร์). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรามคำแหง. อัดสำเนา
- ณัฐกัญญา เลอพิไลแบร์ต. (2557). **การรวบรวมมาตรการทางกฎหมายหรือนโยบายในการควบคุมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ประเทศสวีเดน โปแลนด์ และไทย**. ปรินูญานิพนธ์ ศศ.ม. (กฎหมายธุรกิจ). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีปทุม. อัดสำเนา
- นภาพร เรื่องทอง. (2551). **การมีส่วนร่วมของชุมชนต่อมาตรการคุมประพฤติผู้กระทำความผิดฐานขับขีรถในขณะเมาสุรา**. ปรินูญานิพนธ์ ศศ.ม. (สังคมศาสตร์). เชียงใหม่: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. อัดสำเนา
- นฤพนธ์ ทรงพระ. (2558). **การยอมรับมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์**. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร: ศยาม
- บัณฑิต ศรีไพศาล. (2548). **วิวัฒนาการนโยบายควบคุมปัญหาสุราของประเทศไทย**. ปรินูญานิพนธ์ ศวส. (วิชาการจัดการเชิงพุทธ). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย. อัดสำเนา.
- พิทยา กิจติวรานัน. (2551). **พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2552 ได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานกว่า 20 ปีแล้วยังคงใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน**. ปรินูญานิพนธ์ ศวส. (นิติศาสตร์). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยสวนดุสิต. อัดสำเนา.
- ภาณุพงษ์ สร้อยเพชร. (2559). **ศึกษามาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนจากการเมาแล้วขับในต่างประเทศ ได้ยกตัวอย่างกรณีสาธารณรัฐเกาหลีใต้ ที่มีมาตรการการให้บริการขับรถให้กับผู้ดื่มแอลกอฮอล์ที่ไม่สามารถขับรถกลับเองได้**. ปรินูญานิพนธ์ ศวส. (พยาบาลศาสตร์). เชียงราย บัณฑิตวิทยาลัยมหาวิทยาลัยเชียงใหม่. อัดสำเนา.
- ภาวิณี เอี่ยมตระกูล. (2555). **แนวทางศึกษาการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วมเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนของเมือง**. ปรินูญานิพนธ์ ศศ.ม. (สถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. ถ่ายเอกสาร
- มุลนิธิเมาไม่ขับ. (2562). **สถิติผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วประเทศ ปี 2562**. สืบค้นเมื่อ 25 มีนาคม 2562, จาก <http://www.ddd.or.th/StatisticsOfDeathAndInjuries>
- มุลนิธิเมาไม่ขับ. (2562). **สถิติผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วประเทศ**. สืบค้นเมื่อ 8 เมษายน 2562, จาก <http://www.ddd.or.th/StatisticsOfDeathAndInjuries>
- ปิยะ ต๊ะวิชัย. (2557). **การบังคับใช้กฎหมายเมาไม่ขับ โดยจัดทำแผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 ลงสู่การปฏิบัติจริง**. พิมพ์ครั้งที่ 1. เชียงราย: ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดเชียงราย.
- มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์. (2561). **การศึกษาจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน**. กรุงเทพฯ: สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.).
- ยุพา จีวัฒนกุล. (2557). **การบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของครอบครัว และหากกลยุทธ์การช่วยลดการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของครอบครัว**. ปรินูญานิพนธ์ ศศ.ม. (การพยาบาลสาธารณสุขศาสตร์). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล. ถ่ายเอกสาร
- ระบบสารสนเทศกรมคุมประพฤติ. (2562). **สถิติควบคุมและสอดส่องฐานความผิดพระราชบัญญัติการจราจรทาง**

- บกของสำนักงานคุมประพฤติทั่วประเทศ ปีงบประมาณ 2557-2561. สืบค้นเมื่อ 25 เมษายน 2562, จาก <http://dopis.probation.go.th>
- ระบบสารสนเทศกรมคุมประพฤติ. 2561. สถิติควบคุมและสอดส่องฐานความผิดพระราชบัญญัติการจราจรทางบก. สืบค้นเมื่อ 2 ธันวาคม 2561. จาก http://dopis.probation.go.th:8080/Login_authen.do
- วรรณา พัฒนาสิริ (2555) กระบวนการยุติธรรมกับการแก้ไขปัญหามาแล้วขับ พบว่า พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ.2551. ศศ.ม. (พยาบาล). เชียงใหม่: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. ถ่ายเอกสาร.
- ไวพจน์ กุลาชัย (2555) การบังคับใช้กฎหมายกรณีมาแล้วขับในประเทศไทย สหรัฐอเมริกา เกาหลีใต้ เวียดนาม สิงคโปร์และไทย. ศศ.ม. (หน่วยระดับปริญญา). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์. อัดสำเนา
- ศูนย์ข้อมูลข่าวสารอิเล็กทรอนิกส์ของราชการสำนักงานคุมประพฤติจังหวัดน่าน. 2561. คดีที่ศาลมีคำพิพากษาคุมประพฤติในคดีมาแล้วขับ ที่จัดให้เข้าร่วมโครงการฯ ปี 2559 - 2561. สืบค้นเมื่อ 2 ธันวาคม 2561. จาก <http://www.oic.go.th/infocenter14/1438/>
- ศูนย์ประสานงานอาสาสมัครคุมประพฤติ. (2562). จำนวนศูนย์ประสานงานอาสาสมัครคุมประพฤติ ประจำปี 2561. สืบค้นเมื่อ 20 เมษายน 2562, จาก <https://foursquare.com>
- ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน. (2562). สถิติอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2562 ในจังหวัดน่าน. สืบค้นเมื่อ 28 เมษายน 2562, จาก <http://www.roadsafetythailand.com>
- ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน. (2562). สถิติอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2562 ในจังหวัดปทุมธานี. สืบค้นเมื่อ 25 เมษายน 2562, จาก <http://www.roadsafetythailand.com>
- ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน. (2562). สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ. สืบค้นเมื่อ 25 เมษายน 2562, จาก <http://www.roadsafetythailand.com>
- ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน. (2562). สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุเทศกาลสงกรานต์. สืบค้นเมื่อ 23 เมษายน 2562, จาก <http://www.disaster.go.th/th/index.php>
- ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน. 2561. สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ เทศกาลสงกรานต์. สืบค้นเมื่อ 2 ธันวาคม 2561, จาก <http://www.roadsafetythailand.com/>
- โศภิต นาสีบ. (2547). รายงานสถานการณ์สุราประจำปี พ.ศ. 2552. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ: โชดา สตูดิโอ ครีเอชันแอนด์ พลัสลิซซิ่ง
- สมัย โกทินธาคม. (2559). ความรับผิดชอบทางแพ่งของผู้ขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ : บทวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์กับกฎหมาย. ปริญญาโท ศศ.ม. (วิทยาลัยสหวิทยาการ). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. ถ่ายเอกสาร
- สัพพัญญู สังข์ชุม. (2527). แรงจูงใจในการปฏิบัติงานของอาสาสมัครคุมความประพฤติ. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ: ศยาม

- สิทธิโชค ชาวไร่เงิน บงกช เจริญรัตน์. (2561). งานวิจัยวัฒนธรรมกับความเสีงสุขภาพ: อุบัติเหตุ ยาเสพติด. พิมพ์ครั้งที่ 1. นนทบุรี:/สำนักวิจัยสังคมและสุขภาพ.
- .. (2561). งานวิจัยวัฒนธรรม กับความเสีงสุขภาพ : อุบัติเหตุ ยาเสพติด. พิมพ์ครั้งที่ 1. นนทบุรี:/สำนักวิจัยสังคมและสุขภาพ.
- สำนักงานคุมประพฤติ จังหวัดน่าน. (2562). สถิติคดีที่ศาลมีคำพิพากษาคุมประพฤติในคดีมาแล้วที่จัดให้เข้า
ร่วมโครงการฯ ปี 2559-2561. สืบค้นเมื่อ 25 เมษายน 2562, จาก
<http://www.oic.go.th/infocenter14/1438/>
- สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ. (2562). แสดงสถิติการเกิดอุบัติเหตุ เทศกาลปีใหม่. สืบค้นเมื่อ 25 เมษายน 2562,
จาก <http://www.accident.or.th>
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2562). สถิติประชากรไทยกับการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์. สืบค้นเมื่อ 25 เมษายน
2562, จาก <http://www.nso.go.th/sites/2014/Pages/home.aspx>
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2562). แอลกอฮอล์ที่คนไทยนิยมดื่ม ปี 2557. สืบค้นเมื่อ 25 เมษายน 2562, จาก
<https://www.dmh.go.th>
- สำนักแผนความปลอดภัย กลุ่มพัฒนาความปลอดภัย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (2560).
รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน พ.ศ.2559. กรุงเทพฯ : สำนักงานนโยบายและแผนการ
ขนส่งและจราจร.
- สุทธิชัย คำพานิช. (2557). ศึกษาเรื่อง มาตรการในการลดโทษความผิดฐานซ้ำซ้อนในระหว่างเมาสุรา ตามกฎหมาย
ของประเทศไทย. ปริญญาานิพนธ์ ศศ.ม. (วิชานิติศาสตร์). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
ถ่ายเอกสาร
- สุรางค์ ศีตมโนชญ์. (2555). การพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหาการเสียชีวิต จากอุบัติเหตุจราจรอย่างมีส่วนร่วม.
ปริญญาานิพนธ์ ศศ.ม. (แพทยศาสตร์). เชียงใหม่: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. ถ่ายเอกสาร
- สุรีย์พร ศรีสุวรรณ. (2551). การยอมรับผลการปฏิบัติงานคุมประพฤติผู้กระทำผิดของศาล. ปริญญาานิพนธ์ ศศ.ม.
(สังคมศาสตร์). เชียงใหม่: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. ถ่ายเอกสาร
- เสียงเทียน จำลอง. (2545). ความพึงพอใจของผู้ถูกคุมประพฤติต่อบทบาทของพนักงานคุมประพฤติ.
ปริญญาานิพนธ์ ศศ.ม. (สังคมสงเคราะห์ศาสตร์). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. ถ่าย
เอกสาร
- องค์การอนามัยโลก. 2561. สถานการณ์อุบัติเหตุบนถนน. สืบค้นเมื่อ 2 ธันวาคม 2561, จาก
<https://workpointnews.com>
- อรทัย วลีวงศ์. (2557). ผลกระทบของการดื่มแอลกอฮอล์ต่อผู้อื่น: แนวคิด สถานการณ์ และช่องว่างของความรู้
ของประเทศไทย. ปริญญาานิพนธ์ ศศ.ม. (พยาบาลศาสตร์). ชลบุรี: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยบูรพา.
ถ่ายเอกสาร.
- อรนิตย์ บุญยรัตพันธุ์. (2547). มาตรการทางกฎหมายในการใช้วิธีการคุมประพฤติ แบบเข้ม การแก้ไขที่ น พู
ผู้กระทำผิดด้วยวิธีการปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดโดยไม่ใช้เรือนจำ. ปริญญาานิพนธ์ ศศ.ม. (นิติศาสตร์).
กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. ถ่ายเอกสาร.

- อุดมศักดิ์ แซ่โจ้ว. (2559). **ข้อเท็จจริงและตัวเลขเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในประเทศไทย**. ปริญญาโท ศศ.ม. (แพทยศาสตร์). สงขลา: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์. ถ่ายเอกสาร.
- อุษา บิ๊กกินส์. (2556). **ศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมเมาแล้วขับการเปิดรับสื่อของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร**. ปริญญาโท ศศ.ม. (แพทยศาสตร์). สงขลา: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์. ถ่ายเอกสาร.
- อุษา บิ๊กกินส์. (2557, กรกฎาคม-ธันวาคม). **การรณรงค์เพื่อแก้ปัญหาพฤติกรรมเมาแล้วขับรถจักรยานยนต์ของวัยรุ่น** นิเทศศาสตร์และนวัตกรรม นิต้า. 1(1):/69-84

ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 56

มาตรา 56 ผู้ใดกระทำความผิดซึ่งมีโทษจำคุกหรือปรับ และในคดีนั้นศาลจะลงโทษจำคุกไม่เกินห้าปี ไม่ว่าจะลงโทษปรับด้วยหรือไม่ก็ตามหรือลงโทษปรับ ถ้าปรากฏว่าผู้นั้น

(1) ไม่เคยรับโทษจำคุกมาก่อน หรือ

(2) เคยรับโทษจำคุกมาก่อนแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาท หรือความผิดลหุโทษ หรือเป็นโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือ

(3) เคยรับโทษจำคุกมาก่อนแต่พ้นโทษจำคุกมาแล้วเกินกว่าห้าปี แล้วมากระทำความผิดอีก โดยความผิดในครั้งหลังเป็นความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ

และเมื่อศาลได้คำนึงถึงอายุ ประวัติ ความประพฤติ สติปัญญา การศึกษาอบรม สุขภาพ ภาวะแห่งจิต นิสัย อาชีพ และสิ่งแวดล้อมของผู้นั้น หรือสภาพความผิด หรือการรู้สึกความผิด และพยายามบรรเทาผลร้ายที่เกิดขึ้น หรือเหตุอื่นอันควรปรานีแล้ว ศาลจะพิพากษาว่าผู้นั้นมีความผิดแต่รอการกำหนดโทษหรือกำหนดโทษแต่รอการลงโทษไว้ ไม่ว่าจะรับโทษจำคุกหรือปรับอย่างหนึ่งอย่างใดหรือทั้งสองอย่าง เพื่อให้โอกาสกลับตัวภายในระยะเวลาที่ศาลจะได้กำหนดแต่ต้องไม่เกินห้าปีนับแต่วันที่ศาลพิพากษา โดยจะกำหนดเงื่อนไขเพื่อคุ้มครองความประพฤติของผู้นั้นด้วยหรือไม่ก็ได้

เงื่อนไขเพื่อคุ้มครองความประพฤติของผู้กระทำความผิดตามวรรคหนึ่ง ศาลอาจกำหนดข้อเดียวหรือหลายข้อตามควรแก่กรณีได้ ดังต่อไปนี้

(1) ให้ไปรายงานตัวต่อเจ้าพนักงานที่ศาลระบุไว้เป็นครั้งคราว เพื่อเจ้าพนักงานจะได้สอบถาม แนะนำช่วยเหลือ หรือตักเตือนตามที่เห็นสมควรในเรื่องความประพฤติและการประกอบอาชีพ หรือจัดให้กระทำการกิจกรรมบริการสังคมหรือสาธารณประโยชน์

(2) ให้ฝึกหัดหรือทำงานอาชีพอันเป็นกิจจะลักษณะ

(3) ให้ละเว้นการคบหาสมาคมหรือการประพฤติใดอันอาจนำไปสู่การกระทำความผิดในทำนองเดียวกันอีก

(4) ให้ไปรับการบำบัดรักษาการติดยาเสพติดให้โทษ ความบกพร่องทางร่างกายหรือจิตใจ หรือความเจ็บป่วยอย่างอื่น ณ สถานที่และตามระยะเวลาที่ศาลกำหนด

(5) ให้เข้ารับการฝึกอบรม ณ สถานที่และตามระยะเวลาที่ศาลกำหนด

(6) ห้ามออกนอกสถานที่อยู่อาศัย หรือห้ามเข้าในสถานที่ใดในระหว่างเวลาที่ศาลกำหนด ทั้งนี้ จะใช้อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์หรืออุปกรณ์อื่นใดที่สามารถใช้ตรวจสอบหรือจำกัดการเดินทางด้วยก็ได้

(7) ให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือเยียวยาความเสียหายโดยวิธีอื่นให้แก่ผู้เสียหายตามที่ผู้กระทำความผิดและผู้เสียหายตกลงกัน

(8) ให้แก้ไขฟื้นฟูหรือเยียวยาความเสียหายที่เกิดแก่ทรัพยากรธรรมชาติ หรือสิ่งแวดล้อม หรือชดเชยค่าเสียหายเพื่อการดังกล่าว

(9) ให้ทำทัณฑ์บนโดยกำหนดจำนวนเงินตามที่ศาลเห็นสมควรว่าจะไม่ก่อเหตุร้าย หรือก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลอื่นหรือทรัพย์สิน

(10) เจื่อนใจอื่น ๆ ตามที่ศาลเห็นสมควรกำหนดเพื่อแก้ไข ฟื้นฟู หรือป้องกันมิให้ผู้กระทำความผิดกระทำหรือมีโอกาสดำเนินการผิดซ้ำอีก หรือเจื่อนใจในการเยียวยาผู้เสียหายตามที่เห็นสมควร

เจื่อนใจตามที่ศาลได้กำหนดตามความในวรรคสองนั้น ถ้าภายหลังความปรากฏแก่ศาลตามคำขอของผู้กระทำความผิด ผู้แทนโดยชอบธรรมของผู้นั้น ผู้อนุบาลของผู้นั้น พนักงานอัยการหรือเจ้าพนักงานว่าพฤติการณ์ที่เกี่ยวแก่การควบคุมความประพฤติของผู้กระทำความผิดได้เปลี่ยนแปลงไป เมื่อศาลเห็นสมควรศาลอาจแก้ไขเพิ่มเติมหรือเพิกถอนข้อหนึ่งข้อใดเสียก็ได้ หรือจะกำหนดเจื่อนใจข้อใดตามที่กล่าวในวรรคสองที่ศาลยังมีได้กำหนดไว้เพิ่มเติมขึ้นอีกก็ได้ หรือถ้ามีการกระทำผิดทัณฑ์บนให้นำบทบัญญัติมาตรา 47 มาใช้บังคับโดยอนุโลม

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานพระราชบัญญัติ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

จรรยาบรรณ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา พ.ศ. ๒๕๒๒ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๘ มกราคม พ.ศ. ๒๕๒๒

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

เป็นปีที่ ๓๔ ในรัชกาลปัจจุบัน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สมเด็จพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ

ให้ประกาศว่า

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการจรรยาบรรณ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้ โดยคำแนะนำและ
ยินยอมของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ดังต่อไปนี้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. ๒๕๒๒”

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๒^๑ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศ

ในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๑) พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พุทธศักราช ๒๕๓๗

(๒) พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช ๒๕๓๘

(๓) พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ (ฉบับที่ ๓) พุทธศักราช ๒๕๔๐

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๔) พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๐๘

(๕) ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๕๙ ลงวันที่ ๒๖ มกราคม พ.ศ. ๒๕๑๕

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้

(๑) “การจรรยา” หมายความว่า การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ขี่
หรือไล่ต้อนสัตว์

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๒) “ทาง” หมายความว่า ทางเดินรถ ช่องเดินรถ ช่องเดินรถประจำทาง ไหล่ทาง
ทางเท้า ทางข้าม ทางร่วมทางแยก ทางลาด ทางโค้ง สะพาน และลานที่ประชาชนใช้ในการจราจร
และให้หมายความรวมถึงทางส่วนบุคคลที่เจ้าของยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจรหรือที่เจ้า
พนักงานจราจรได้ประกาศให้เป็นทางตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย แต่ไม่รวมไปถึงทางรถไฟ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

^๑ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๙๖/ตอนที่ ๘/ฉบับพิเศษ หน้า ๑/๒๙ มกราคม ๒๕๒๒

- (๓) “ทางเดินรถ” หมายความว่า พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับการเดินรถไม่ว่าในระดับพื้นดินใต้หรือเหนือพื้นดิน
- (๔) “ช่องเดินรถ” หมายความว่า ทางเดินรถที่จัดแบ่งเป็นช่องสำหรับการเดินรถ โดยทำเครื่องหมายเป็นเส้นหรือแนวแบ่งเป็นช่องไว้
- (๕) “ช่องเดินรถประจำทาง” หมายความว่า ช่องเดินรถที่กำหนดให้เป็นช่องเดินรถสำหรับรถโดยสารประจำทางหรือรถบรรทุกทุกคนโดยสารประเภทที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด
- (๖) “ทางเดินรถทางเดียว” หมายความว่า ทางเดินรถใดที่กำหนดให้ผู้ขับรถเข้าไปในทิศทางเดียวกันตามเวลาที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด
- (๗) “ขอบทาง” หมายความว่า แนวริมของทางเดินรถ
- (๘) “ไหล่ทาง” หมายความว่า พื้นที่ที่ต่อจากขอบทางออกไปทางด้านข้างซึ่งยังมิได้จัดทำเป็นทางเท้า
- (๙) “ทางร่วมทางแยก” หมายความว่า พื้นที่ที่ทางเดินรถตั้งแต่สองสายตัดผ่านกัน รวมบรรจบกัน หรือติดกัน
- (๑๐) “วงเวียน” หมายความว่า ทางเดินรถที่กำหนดให้รถเดินรอบเครื่องหมายจราจรหรือสิ่งก่อสร้างขึ้นในทางร่วมทางแยก
- (๑๑) “ทางเท้า” หมายความว่า พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับคนเดินซึ่งอยู่ข้างใดข้างหนึ่งของทาง หรือทั้งสองข้างของทาง หรือส่วนที่อยู่ชิดขอบทางซึ่งใช้เป็นที่สำหรับคนเดิน
- (๑๒) “ทางข้าม” หมายความว่า พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับให้คนเดินเท้าข้ามทางโดยทำเครื่องหมายเป็นเส้นหรือแนวหรือตอกหมุดไว้บนทาง และให้หมายความรวมถึงพื้นที่ที่ทำให้คนเดินเท้าข้ามไม่ว่าในระดับใต้หรือเหนือพื้นดินด้วย
- (๑๓) “เขตปลอดภัย” หมายความว่า พื้นที่ในทางเดินรถที่มีเครื่องหมายแสดงไว้ให้เห็นได้ชัดเจนทุกเวลา สำหรับให้คนเดินเท้าที่ข้ามทางหยุดหรือให้คนที่ขึ้นหรือลงรถหยุดรอก่อนจะข้ามทางต่อไป
- (๑๔) “ที่คับขัน” หมายความว่า ทางที่มีการจราจรพลุกพล่านหรือมีสิ่งกีดขวาง หรือในที่ซึ่งมองเห็นหรือทราบได้ล่วงหน้าว่าอาจเกิดอันตรายหรือความเสียหายแก่รถหรือคนได้ง่าย
- (๑๕) “รถ” หมายความว่า ยานพาหนะทางบกทุกชนิด เว้นแต่รถไฟและรถราง
- (๑๖) “รถยนต์” หมายความว่า รถที่มีล้อตั้งแต่สามล้อและเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้าหรือพลังงานอื่น ยกเว้นรถที่เดินบนราง
- (๑๗) “รถจักรยานยนต์” หมายความว่า รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้าหรือพลังงานอื่น และมีล้อไม่เกินสองล้อ ถ้ามีพ่วงข้างมีล้อเพิ่มอีกไม่เกินหนึ่งล้อ
- (๑๘) “รถจักรยาน” หมายความว่า รถที่เดินด้วยกำลังของผู้ขับขี่ที่มีใช้เป็นการลากรถเข็น
- (๑๙) “รถฉุกเฉิน” หมายความว่า รถดับเพลิงและรถพยาบาลของราชการบริหารส่วนกลาง ราชการบริหารส่วนภูมิภาค และราชการบริหารส่วนท้องถิ่น หรือรถอื่นที่ได้รับอนุญาตจากผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติให้ใช้ไฟสัญญาณแสงวิบวาบ หรือให้ใช้เสียงสัญญาณไซเรนหรือเสียงสัญญาณอย่างอื่นตามที่จะกำหนดให้
- (๒๐) “รถบรรทุก” หมายความว่า รถยนต์ที่สร้างขึ้นเพื่อใช้บรรทุกสิ่งของหรือสัตว์

(๒๑) “รถบรรทุกคนโดยสาร” หมายความว่า รถยนต์ที่สร้างขึ้นเพื่อใช้บรรทุกคนโดยสารเกินเจ็ดคน

(๒๒) “รถโรงเรียน” หมายความว่า รถบรรทุกคนโดยสารที่โรงเรียนใช้รับส่งนักเรียน

(๒๓) “รถโดยสารประจำทาง” หมายความว่า รถบรรทุกคนโดยสารที่เดินตามทางที่กำหนดไว้ และเรียกเก็บค่าโดยสารเป็นรายคนตามอัตราที่วางไว้เป็นระยะทางหรือตลอดทาง

(๒๔) “รถแท็กซี่” หมายความว่า รถยนต์ที่ใช้รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน

(๒๕) “รถลากจูง” หมายความว่า รถยนต์ที่สร้างขึ้นเพื่อใช้สำหรับลากจูงรถหรือเครื่องมือการเกษตรหรือเครื่องมือการก่อสร้าง โดยตัวรถนั้นเองมิได้ใช้สำหรับบรรทุกคนหรือสิ่งของ

(๒๖) “รถพ่วง” หมายความว่า รถที่เคลื่อนที่ไปโดยใช้รถอื่นลากจูง

(๒๗) “มาตรแท็กซี่” หมายความว่า เครื่องแสดงอัตราและค่าโดยสารของรถแท็กซี่ โดยอาศัยเกณฑ์ระยะทางหรือเวลาการใช้รถแท็กซี่ หรือโดยอาศัยทั้งระยะทางและเวลาการใช้รถแท็กซี่

(๒๘) “ผู้ขับขี่” หมายความว่า ผู้ขับรถ ผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง ผู้ลากเข็นยานพาหนะ

(๒๙) “คนเดินเท้า” หมายความว่า คนเดินและให้รวมตลอดถึงผู้ใช้เก้าอี้ล้อสำหรับคนพิการหรือรถสำหรับเด็กด้วย

(๓๐) “เจ้าของรถ” หมายความว่า ผู้มีรถไว้ในครอบครองด้วย

(๓๑) “ผู้เก็บค่าโดยสาร” หมายความว่า ผู้ซึ่งรับผิดชอบในการเก็บค่าโดยสาร และผู้ดูแลคนโดยสารที่อยู่ประจำรถบรรทุกคนโดยสาร

(๓๒) “ใบอนุญาตขับขี่” หมายความว่า ใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ใบอนุญาตสำหรับคนขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถจักรยานยนต์ ใบอนุญาตขับขี่ตามกฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน และใบอนุญาตผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง

(๓๓) “สัญญาณจราจร” หมายความว่า สัญญาณใด ๆ ไม่ว่าจะแสดงด้วยธง ไฟ ไฟฟ้า มือ แขน เสียงนกหวีด หรือด้วยวิธีอื่นใด สำหรับให้ผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ชี หรือไล่อ่อนสัตว์ ปฏิบัติตามสัญญาณนั้น

(๓๔) “เครื่องหมายจราจร” หมายความว่า เครื่องหมายใด ๆ ที่ได้ติดตั้งไว้ หรือทำให้ปรากฏในทางสำหรับให้ผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ชี หรือไล่อ่อนสัตว์ ปฏิบัติตามเครื่องหมายนั้น

(๓๕) “รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

(๓๖)^๒ (ยกเลิก)

(๓๗) “เจ้าพนักงานจราจร” หมายความว่า ข้าราชการตำรวจชั้นสัญญาบัตร ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้เป็นเจ้าพนักงานจราจร

(๓๘) “พนักงานเจ้าหน้าที่” หมายความว่า ตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร

(๓๙) “อาสาจราจร” หมายความว่า ผู้ซึ่งผ่านการอบรมตามหลักสูตรอาสาจราจร และได้รับแต่งตั้งจากผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติให้ช่วยเหลือการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้

^๒ มาตรา ๔ (๓๖) ยกเลิกโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙

(๔๐)^๓ “ผู้ตรวจการ” หมายความว่า ผู้ตรวจการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและผู้ตรวจการตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๗]

มาตรา ๕ ให้นายกรัฐมนตรีรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจแต่งตั้งเจ้าพนักงานจราจร ก่อออกกฎกระทรวงกำหนดกิจการอื่นเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้

ลักษณะ ๑

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา การใช้รถ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

หมวด ๑

ลักษณะของรถที่ใช้ในทาง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๖ ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตราย หรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสารหรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ รถที่ใช้ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องจัดให้มีเครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์และหรือส่วนควบที่ครบถ้วนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน กฎหมายว่าด้วยรถลาก หรือกฎหมายว่าด้วยรถจ้ำง และใช้การได้ดี

สภาพของรถที่อาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยตามวรรคหนึ่งและวิธีการทดสอบให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๗ ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีได้ติดแผ่นป้ายเลขทะเบียน แผ่นป้ายเครื่องหมายเลขทะเบียนหรือป้ายประจำรถ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน กฎหมายว่าด้วยรถลาก หรือกฎหมายว่าด้วยรถจ้ำง มาใช้ในทางเดินรถ

มาตรา ๘ ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่ผู้ขับขี่ไม่อาจแลเห็นทางพอแก่ความปลอดภัยมาใช้ในทางเดินรถ เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ ให้ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติมีอำนาจออกระเบียบเกี่ยวกับการใช้วัสดุกรองแสงกับรถที่นำมาใช้ในทางเดินรถได้ โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

^๓ มาตรา ๔ (๔๐) แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๔๒
มาตรา ๕ วรรคหนึ่ง แก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศคณะรักษาความสงบแห่งชาติฉบับที่ ๘๗/๒๕๕๗ เรื่อง การแก้ไขเพิ่มเติมผู้รักษาการตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานตำรวจ ลงวันที่ ๑๐ กรกฎาคม พุทธศักราช ๒๕๕๗

คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

มาตรา ๙ ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่เกิดเสียงอื้ออึงหรือมีสิ่งลากถูไปบนทางเดินรถมาใช้ในทางเดินรถ

มาตรา ๑๐ ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีล้อหรือส่วนที่สัมผัสกับผิวทางไม่ใช่ยางมาใช้ในทางเดินรถ เว้นแต่เป็นรถที่ได้รับยกเว้นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง หรือเป็นรถที่ได้รับอนุญาตจาก

มาตรา ๑๐ ทวิ ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่เครื่องยนต์ก่อให้เกิดก๊าซ ผุ่น ควีน ละอองเคมี หรือเสียงเกินเกณฑ์ที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา มาใช้ในทางเดินรถ

คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

หมวด ๒

การใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณของรถ

มาตรา ๑๑ ในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอที่จะมองเห็นคน รถหรือสิ่งกีดขวางในทางได้โดยชัดแจ้งภายในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางต้องเปิดไฟหรือใช้แสงสว่างตามประเภท ลักษณะ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๑๒ รถแต่ละชนิดที่ใช้ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องใช้เสียงสัญญาณโดยเฉพาะดังต่อไปนี้

- (๑) เสียงแตร สำหรับรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ และให้ได้ยินได้ในระยะไม่น้อยกว่าหกสิบเมตร
- (๒) เสียงระฆัง สำหรับรถม้า และให้ได้ยินได้ในระยะไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร
- (๓) เสียงกระดิ่ง สำหรับรถจักรยาน และให้ได้ยินได้ในระยะไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร

ส่วนรถอื่นนอกจากที่กล่าวข้างต้น ผู้ขับขี่ต้องใช้เสียงสัญญาณตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

มาตรา ๑๓ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถทุกชนิดในทางเดินรถใช้ไฟสัญญาณแสงสว่างวาบ เสียงสัญญาณไซเรน เสียงสัญญาณที่เป็นเสียงนกหวีด เสียงที่แตกพร่า เสียงหลายเสียง เสียงดังเกินสมควร หรือเสียงสัญญาณอย่างอื่นตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติมีอำนาจอนุญาตให้รถฉุกเฉิน รถในราชการทหารหรือตำรวจ หรือรถอื่นใช้ไฟสัญญาณวาบวาบหรือใช้เสียงสัญญาณไซเรนหรือเสียงสัญญาณอย่างอื่นได้ ในการนี้ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติจะกำหนดเงื่อนไขในการใช้ไฟสัญญาณหรือเสียงสัญญาณรวมทั้งกำหนดเครื่องหมายที่แสดงถึงลักษณะของรถดังกล่าวด้วยก็ได้โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙

มาตรา ๑๔ การใช้เสียงสัญญาณ ผู้ขับขี่จะใช้ได้เฉพาะเมื่อจำเป็นหรือป้องกันอุบัติเหตุเท่านั้น แต่จะใช้เสียงยาวหรือซ้ำเกินควรไม่ได้

การใช้เสียงสัญญาณของรถหรือการกำหนดเงื่อนไขในการใช้เสียงสัญญาณในเขตหรือท้องที่ใด ให้ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙

มาตรา ๑๕ รถที่บรรทุกของยื่นเกินความยาวของตัวรถ ขณะที่อยู่ในทางเดินรถ และในเวลาต้องเปิดไฟตามมาตรา ๑๑ หรือมาตรา ๑๒ ผู้ขับขี่ต้องจุดไฟสัญญาณแสงแดง หรือในเวลากลางวันต้องติดธงสีแดงไว้ที่ตอนปลายสุดของสิ่งที่บรรทุกนั้น โดยจุดไฟสัญญาณหรือติดธงไว้ให้เห็นได้ในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร

ไฟสัญญาณแสงแดงหรือธงสีแดงตามวรรคหนึ่ง จะใช้ชนิด ลักษณะ หรือจำนวนเท่าใด ให้ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙

มาตรา ๑๖ ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถบรรทุกของเหลวไวไฟที่มีจุดวาบไฟในอุณหภูมิสิบลีตองศาเซลเซียส หรือต่ำกว่านั้น หรือที่บรรจุก๊าซไวไฟ ต้องปฏิบัติตามมาตรา ๑๕ และมาตรา ๕๖ แต่ไฟสัญญาณที่ใช้ต้องมีไซ้เป็นชนิดที่ไซ้เชื้อเพลิง

มาตรา ๑๗ ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถที่ใช้บรรทุกวัตถุระเบิด หรือวัตถุอันตรายชนิดอื่นใด ต้องจัดให้มีป้ายแสดงถึงวัตถุที่บรรทุกและเครื่องดับเพลิง และต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขในการป้องกันอันตราย

ลักษณะและวิธีการติดป้ายแสดงถึงวัตถุที่บรรทุกและเครื่องดับเพลิงตลอดจนเงื่อนไขในการป้องกันอันตราย ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

การบรรทุก

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๑๘ รถที่ใช้บรรทุกคน สัตว์ หรือสิ่งของ จะใช้บรรทุกในลักษณะใดโดยรถชนิดหรือประเภทใด ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๑๙ ในกรณีที่มีความจำเป็นจะต้องบรรทุกคน สัตว์ หรือสิ่งของนอกเหนือไปจากหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง เมื่อเจ้าของรถร้องขอเจ้าพนักงานจราจรจะผ่อนผันโดยอนุญาตเป็นหนังสือเป็นการชั่วคราวเฉพาะรายก็ได้

มาตรา ๒๐ ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถบรรทุกคน สัตว์ หรือสิ่งของ ต้องจัดให้มีสิ่งป้องกันมิให้คน สัตว์ หรือสิ่งของที่บรรทุกตกลง ร่วงไหล ส่งกลิ่น ส่งแสงสะท้อน หรือปลิวไปจากรถ อันอาจก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญ ทำให้ทางสกปรกเปรอะเปื้อน ทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ประชาชน หรือก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน

ลักษณะ ๒

สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๒๑ ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติให้ถูกต้องตามสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้หรือทำให้ปรากฏในทาง หรือที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้ทราบ

สัญญาณจราจร เครื่องหมายจราจร และความหมายของสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร ให้ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาและให้มีรูปตัวอย่างแสดงไว้ในประกาศด้วย

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

มาตรา ๒๒ ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรที่ปรากฏข้างหน้าในกรณีต่อไปนี้

(๑) สัญญาณจราจรไฟสีเหลืองอำพัน ให้ผู้ขับขี่เตรียมหยุดรถหลังเส้นให้รถหยุดเพื่อเตรียมปฏิบัติตามสัญญาณที่จะปรากฏต่อไปดังกล่าวใน (๒) เว้นแต่ผู้ขับขี่ที่ได้เลยเส้นให้รถหยุดไปแล้วให้เลยไปได้

(๒) สัญญาณจราจรไฟสีแดงหรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า “หยุด” ให้ผู้ขับขี่หยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด

(๓) สัญญาณจราจรไฟสีเขียวหรือเครื่องหมายจราจรสีเขียวที่มีคำว่า “ไป” ให้ผู้ขับขี่ขับรถต่อไปได้ เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

มาตรา ๑๘ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๕๐

(๔) สัญญาอนุญาตจราจรไฟลูกศรสีเขียวชี้ให้เลี้ยวหรือชี้ให้ตรงไป หรือสัญญาอนุญาตจราจรไฟสีแดงแสดงพร้อมกับสัญญาอนุญาตจราจรไฟลูกศรสีเขียวชี้ให้เลี้ยวหรือชี้ให้ตรงไป ให้ผู้ขับขี่เลี้ยวรถหรือขับตรงไปได้ตามทิศทางที่ลูกศรชี้ และต้องขับรถด้วยความระมัดระวัง และต้องให้สิทธิแก่คนเดินเท้าในทางข้ามหรือรถที่มาจากทางขวาก่อน

(๕) สัญญาอนุญาตจราจรไฟกระพริบสีแดง ถ้าติดตั้งอยู่ที่ทางร่วมทางแยกใดเปิดทางด้านใดให้ผู้ขับขี่ที่มาทางด้านนั้นหยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรแล้ว จึงให้ขับรถต่อไปได้ด้วย ความระมัดระวัง

(๖) สัญญาอนุญาตจราจรไฟกระพริบสีเหลืองอำพัน ถ้าติดตั้งอยู่ ณ ที่ใด ให้ผู้ขับขี่ลดความเร็วของรถลงและผ่านทางเดินรถนั้นไปด้วยความระมัดระวัง

ผู้ขับขี่ซึ่งจะขับรถตรงไปต้องเข้าอยู่ในช่องเดินรถที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงให้ตรงไป ส่วนผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถต้องเข้าอยู่ในช่องเดินรถที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงให้เลี้ยว การเข้าอยู่ในช่องเดินรถดังกล่าวจะต้องเข้าตั้งแต่เริ่มมีเครื่องหมายจราจรแสดงให้ปฏิบัติเช่นนั้น

มาตรา ๒๓ ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางเดินรถที่มีสัญญาอนุญาตจราจรไฟสีเขียวหรือไฟสีแดงติดตั้งไว้เหนือช่องเดินรถ มากกว่าสองช่องขึ้นไปต้องปฏิบัติตามดังต่อไปนี้

(๑) สัญญาอนุญาตจราจรไฟสีแดงที่ทำเป็นรูปกากบาทเฉียงอยู่เหนือช่องเดินรถใด ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถในช่องเดินรถนั้น

(๒) สัญญาอนุญาตจราจรไฟสีเขียวที่ทำเป็นรูปลูกศรอยู่เหนือช่องเดินรถใด ให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในช่องเดินรถนั้นขับรถผ่านไปได้

มาตรา ๒๔ ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาอนุญาตจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้ปรากฏข้างหน้าในกรณีต่อไปนี้

(๑) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยื่น และเหยียดแขนซ้ายออกไปเสมอระดับไหล่ ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านหลังของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ แต่ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ลดแขนข้างที่เหยียดออกไปนั้นลงและโบกมือไปข้างหน้า ให้ผู้ขับขี่ซึ่งหยุดรถอยู่ทางด้านหลังขับรถผ่านไปได้

(๒) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยื่น และเหยียดแขนข้างใดข้างหนึ่งออกไปเสมอระดับไหล่ และตั้งฝ่ามือขึ้น ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านที่เหยียดแขนข้างนั้นของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ แต่ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่พลิกฝ่ามือที่ตั้งอยู่นั้น แล้วโบกผ่านศีรษะไปทางด้านหลัง ให้ผู้ขับขี่ซึ่งหยุดรถอยู่นั้นขับรถผ่านไปได้

(๓) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยื่น และเหยียดแขนทั้งสองข้างออกไปเสมอระดับไหล่ และตั้งฝ่ามือขึ้น ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านที่เหยียดแขนทั้งสองข้างของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ

(๔) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยื่น และยกแขนขวาที่อ่อนล่างตั้งฉากกับแขนท่อนบนและตั้งฝ่ามือขึ้น ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านหน้าของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ แต่ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่พลิกฝ่ามือที่ตั้งอยู่นั้นโบกไปด้านหลัง ให้ผู้ขับขี่ซึ่งหยุดรถอยู่ทางด้านหน้าของพนักงานเจ้าหน้าที่ขับรถผ่านไปได้

มาตรา ๒๒ (๔) แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

(๕) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยื่น และยกแขนขวาที่อ่อนล่างตั้งฉากกับแขนท่อนบนและตั้งฝ่ามือขึ้น ส่วนแขนซ้ายเหยียดออกไปเสมอระดับไหล่ ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านหน้าและด้านหลังของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ

การหยุดรถตามมาตรา นี้ ให้หยุดหลังเส้นให้รถหยุด ในกรณีที่ทางเดินรถใดไม่มีเส้นให้รถหยุด ให้ผู้ขับขี่หยุดรถห่างจากพนักงานเจ้าหน้าที่ในระยะไม่น้อยกว่าสามเมตร

การแสดงสัญญาณจราจรของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา นี้ พนักงานเจ้าหน้าที่จะใช้ไฟฉายเรืองแสงหรืออุปกรณ์เรืองแสงอื่นด้วยก็ได้

มาตรา ๒๕ ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่ได้แสดงด้วยเสียงสัญญาณนกหวีดในกรณีต่อไปนี้

(๑) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ใช้เสียงสัญญาณนกหวีดยาวหนึ่งครั้ง ให้ผู้ขับขี่หยุดรถทันที

(๒) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ใช้เสียงสัญญาณนกหวีดสั้นสองครั้งติดต่อกัน ให้ผู้ขับขี่ขับรถผ่านไป

มาตรา ๒๖ ในทางเดินรถที่มีสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรตามมาตรา ๒๒ หรือสัญญาณจราจรตามมาตรา ๒๓ ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมการจราจรในทางเดินรถนั้นเห็นสมควรเพื่อความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจราจร จะให้สัญญาณจราจรเป็นอย่างอื่นก็ได้ในกรณีเช่นนี้ ให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามการเดินรถตามสัญญาณที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนดให้

มาตรา ๒๗ สัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ เมื่อมีเหตุอันสมควร ให้ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติมีอำนาจแก้ไขเปลี่ยนแปลงได้โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

มาตรา ๒๘ ห้ามมิให้ผู้ใดนอกจากพนักงานเจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงาน ทำ ติดตั้ง หรือทำให้ปรากฏซึ่งสัญญาณจราจร หรือเครื่องหมายจราจรในทางที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดตามมาตรา ๒๑

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

มาตรา ๒๙ ห้ามมิให้ผู้ใดทำให้เสียหาย ทำลาย ซ่อนเร้น เปลี่ยนแปลง เคลื่อนย้าย ซิดเขียน หรือทำให้ไร้ประโยชน์ซึ่งสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงานติดตั้งไว้ หรือทำให้ปรากฏในทาง

มาตรา ๒๔ วรรคสาม เพิ่มโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๐) พ.ศ. ๒๕๕๗

มาตรา ๓๐ สัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรที่ทำ ติดตั้ง หรือทำให้ปรากฏ
ในทางโดยฝ่าฝืนมาตรา ๒๘ หรือมาตรา ๒๙ เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจยึด รื้อถอน ทำลาย หรือทำ
ให้สิ้นไปซึ่งสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรนั้นได้

ลักษณะ ๓
การใช้ทางเดินรถ

หมวด ๑
การขับรถ

มาตรา ๓๑ นอกจากที่บัญญัติไว้เป็นพิเศษในลักษณะ ๔ ว่าด้วยการใช้ทางเดินรถที่
จัดเป็นช่องเดินรถประจำทาง การใช้ทางเดินรถให้เป็นไปตามที่บัญญัติไว้ในลักษณะนี้

มาตรา ๓๒ ในการใช้ทางเดินรถผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังไม่ให้รถชนหรือโดน
คนเดินเท้าไม่ว่าจะอยู่ ณ ส่วนใดของทาง และต้องให้สัญญาณเตือนคนเดินเท้าให้รู้ตัวเมื่อจำเป็น
โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เด็ก คนชราหรือคนพิการที่กำลังใช้ทาง ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษใน
การควบคุมรถของตน

มาตรา ๓๓ ในการขับรถ ผู้ขับขี่ต้องขับรถในทางเดินรถด้านซ้ายและต้องไม่ล้ำ
กึ่งกลางของทางเดินรถ เว้นแต่ในกรณีต่อไปนี้ ให้เดินทางขวาหรือล้ำกึ่งกลางของทางเดินรถได้

- (๑) ด้านซ้ายของทางเดินรถมีสิ่งกีดขวางหรือถูกปิดการจราจร
- (๒) ทางเดินรถนั้นเจ้าพนักงานจราจรกำหนดให้เป็นทางเดินรถทางเดียว
- (๓) ทางเดินรถนั้นกว้างไม่ถึงหกเมตร

มาตรา ๓๔ ในการใช้ทางเดินรถที่ได้จัดแบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่
สองช่องขึ้นไป หรือที่ได้จัดช่องเดินรถประจำทางไว้ในช่องเดินรถซ้ายสุด ผู้ขับขี่ต้องขับรถในช่องซ้าย
สุดหรือใกล้กับช่องเดินรถประจำทาง เว้นแต่ในกรณีต่อไปนี้ ให้เดินทางขวาของทางเดินรถได้

- (๑) ในช่องเดินรถนั้นมีสิ่งกีดขวางหรือถูกปิดการจราจร
- (๒) ทางเดินรถนั้น เจ้าพนักงานจราจรกำหนดให้เป็นทางเดินรถทางเดียว
- (๓) จะต้องเข้าช่องทางให้ถูกต้องเมื่อเข้าบริเวณใกล้ทางร่วมทางแยก
- (๔) เมื่อจะแซงขึ้นหน้ารถคันอื่น
- (๕) เมื่อผู้ขับขี่ขับรถด้วยความเร็วสูงกว่ารถในช่องเดินรถด้านซ้าย

มาตรา ๓๔ (๕) เพิ่มโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

มาตรา ๓๕^{๑๐} รถที่มีความเร็วช้าหรือรถที่มีความเร็วต่ำกว่าความเร็วของรถคันอื่นที่
ขับในทิศทางเดียวกัน ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ใกล้ขอบทางเดินรถด้านซ้ายเท่าที่จะกระทำได้

ผู้ขับขี่รถบรรทุก รถบรรทุกคนโดยสาร รถจักรยานยนต์ในทางเดินรถซึ่งได้แบ่งช่อง
เดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไป หรือได้จัดช่องเดินรถประจำทางด้านซ้ายไว้โดยเฉพาะ
ต้องขับรถในช่องเดินรถด้านซ้ายสุดหรือใกล้เคียงกับช่องเดินรถประจำทาง แล้วแต่กรณี
ความในวรรคสองมิให้ใช้บังคับแก่รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่ง
พันหกร้อยกิโลกรัม และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคน ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

มาตรา ๓๖ ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถ ให้รถคันอื่นผ่านหรือแซงขึ้นหน้า เปลี่ยนช่องเดิน
รถ ลดความเร็วของรถ จอดรถ หรือหยุดรถ ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขนตามมาตรา ๓๗ หรือ
ไฟสัญญาณตามมาตรา ๓๘ หรือสัญญาณอย่างอื่นตามข้อบังคับของเจ้าพนักงานจราจร

ถ้าโดยสภาพของรถ สภาพของการบรรทุก หรือสภาพของทัศนวิสัย การให้สัญญาณ
ด้วยมือและแขนตามวรรคหนึ่งไม่อาจทำให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถสวนมาหรือตามมาข้างหลังมองเห็นได้ ผู้ขับ
ขี่ต้องให้ไฟสัญญาณ

ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขน ไฟสัญญาณหรือสัญญาณอย่างอื่นตามวรรค
หนึ่งก่อนที่จะเลี้ยวรถ เปลี่ยนช่องเดินรถ จอดรถ หรือหยุดรถเป็นระยะทางไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร
ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขน ไฟสัญญาณหรือสัญญาณอย่างอื่นตามวรรค
หนึ่ง ให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถอื่นเห็นได้ในระยะไม่น้อยกว่าหกสิบเมตร

มาตรา ๓๗ การให้สัญญาณด้วยมือและแขน ให้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

- (๑) เมื่อจะลดความเร็วของรถ ให้ผู้ขับขี่ยื่นแขนขวาตรงออกไปนอกรถเสมอระดับ
ไหล่ และโบกมือขึ้นลงหลายครั้ง
- (๒) เมื่อจะหยุดรถ ให้ผู้ขับขี่ยื่นแขนขวาตรงออกไปนอกรถเสมอระดับไหล่ ยก
แขนขวาท่อนล่างตั้งฉากกับแขนท่อนบนและตั้งฝ่ามือขึ้น
- (๓) เมื่อจะให้รถคันอื่นผ่านหรือแซงขึ้นหน้า ให้ผู้ขับขี่ยื่นแขนขวาตรงออกไปนอกรถ
เสมอระดับไหล่ และโบกมือไปทางข้างหน้าหลายครั้ง
- (๔) เมื่อจะเลี้ยวขวาหรือเปลี่ยนช่องเดินรถไปทางขวา ให้ผู้ขับขี่ยื่นแขนขวาตรง
ออกไปนอกรถเสมอระดับไหล่
- (๕) เมื่อจะเลี้ยวซ้ายหรือเปลี่ยนช่องเดินรถไปทางซ้าย ให้ผู้ขับขี่ยื่นแขนขวาตรง
ออกไปนอกรถเสมอระดับไหล่ และงอข้อมือชูขึ้นโบกไปทางซ้ายหลายครั้ง

เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ ในกรณีที่รถยนต์นั้นมีเครื่องขับอยู่ทางด้านซ้าย ให้ผู้ขับขี่
ใช้ไฟสัญญาณแทนการใช้สัญญาณด้วยมือและแขน

มาตรา ๓๘ การให้ไฟสัญญาณของผู้ขับขี่รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ให้ปฏิบัติ
ดังต่อไปนี้

- (๑) เมื่อจะหยุดรถ ผู้ขับขี่ต้องให้ไฟสัญญาณสีแดงที่ทำยรถ

^{๑๐} มาตรา ๓๕ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๒๙

(๒)^{๑๑} เมื่อจะเลี้ยวรถ เปลี่ยนช่องเดินรถ หรือแซงขึ้นหน้ารถคันอื่น ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณยกเลี้ยวสีเหลืองอำพัน หรือให้ไฟสัญญาณกระพริบสีขาวหรือสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่หน้ารถหรือข้างรถ และไฟสัญญาณกระพริบสีแดงหรือสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่ท้ายรถไปในทิศทางที่จะเลี้ยว เปลี่ยนช่องเดินรถ หรือแซงขึ้นหน้ารถคันอื่น

(๓) เมื่อจะให้รถคันอื่นแซงขึ้นหน้า ผู้ขับขี่ต้องให้ไฟสัญญาณยกเลี้ยวสีเหลืองอำพันหรือให้ไฟสัญญาณกระพริบสีแดงหรือสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่ท้ายรถทางด้านซ้ายของรถ

มาตรา ๓๙ เมื่อขับรถสวนกัน ให้ผู้ขับขี่ขับรถชิดด้านซ้ายของทางเดินรถ โดยให้ถือกึ่งกลางของทางเดินรถเป็นหลัก แต่ถ้าทางเดินรถใดได้จัดแบ่งเป็นช่องเดินรถไว้ ให้ถือเส้นหรือแนวที่แบ่งนั้นเป็นหลัก

ในทางเดินรถที่แคบ เมื่อขับรถสวนกัน ผู้ขับขี่แต่ละฝ่ายต้องลดความเร็วของรถ เพื่อให้รถสวนกันได้โดยปลอดภัย

ในทางเดินรถที่แคบซึ่งไม่อาจขับรถสวนกันได้โดยปลอดภัย เมื่อขับรถสวนกัน ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถคันที่ใหญ่กว่าต้องหยุดรถให้ชิดขอบทางเดินรถด้านซ้ายเพื่อให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถคันที่เล็กกว่าผ่านไป

ในทางเดินรถที่มีสิ่งกีดขวางอยู่ข้างหน้า ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วของรถหรือหยุดรถ เพื่อให้รถคันที่สวนมาผ่านไป

มาตรา ๔๐ ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ห่างรถคันหน้าพอสมควรในระยะที่จะหยุดรถได้โดยปลอดภัยในเมื่อจำเป็นต้องหยุดรถ

ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถขึ้นสะพานหรือทางลาดชันต้องใช้ความระมัดระวังไม่ให้รถถอยหลังไปโดนรถคันอื่น

มาตรา ๔๑ ทางเดินรถใดที่มีเครื่องหมายจราจรให้เป็นทางเดินรถทางเดียว ให้ผู้ขับขี่ขับรถไปตามทิศทางที่ได้กำหนดไว้

มาตรา ๔๒ ทางเดินรถใดที่มีเครื่องหมายจราจรแบ่งทางเดินรถออกเป็นสองทางสำหรับรถเดินขึ้นทางหนึ่ง ล่องทางหนึ่ง โดยมีช่องว่างคั่นกลาง หรือทำเครื่องหมายจราจรกีดกันแสดงว่าทางเดินรถนั้นมีการแบ่งออกเป็นสองทางดังกล่าว ให้ผู้ขับขี่ขับรถชิดด้านซ้ายของทางเดินรถ

มาตรา ๔๓ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ

- (๑) ในขณะที่อ่อนความสามารถในอันที่จะขับ
- (๒) ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น
- (๓) ในลักษณะกีดขวางการจราจร
- (๔) โดยประมาทหรือประมาทเลินเล่อ อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน

^{๑๑} มาตรา ๓๘ (๒) แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

- (๕) ในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา หรือไม่อาจแลเห็นทางด้านหน้าหรือด้านหลัง ด้านใดด้านหนึ่งหรือทั้งสองด้านได้พอแก่ความปลอดภัย
- (๖) คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ เว้นแต่เมื่อเปลี่ยนช่องเดินรถ เลี้ยวรถ หรือกลับรถ
- (๗) บนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควร เว้นแต่รถลากเข็นสำหรับทารก คนป่วยหรือคนพิการ
- (๘) โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น
- (๙)^{๑๒} ในขณะที่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ เว้นแต่การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนาโดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น

มาตรา ๔๓ ทวิ^{๑๓} ห้ามมิให้ผู้ขับขี่เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ หรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ทั้งนี้ ตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการมีอำนาจจัดให้มีการตรวจสอบผู้ขับขี่รถบางประเภทตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาว่าได้เสพยาเสพติดให้โทษหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามวรรคหนึ่งหรือไม่ และหากผลการตรวจสอบในเบื้องต้นปรากฏว่าผู้ขับขี่นั้นไม่ได้เสพก็ให้ผู้ขับขี่นั้นขับรถต่อไปได้

ในกรณีที่ผู้ขับขี่ตามวรรคสองไม่ยอมให้ตรวจสอบ ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการมีอำนาจกักตัวผู้ขับขี่นั้นไว้ เพื่อดำเนินการตรวจสอบได้ภายในระยะเวลาเท่าที่จำเป็นแห่งกรณีเพื่อให้การตรวจสอบเสร็จสิ้นไปโดยเร็ว และเมื่อผู้นั้นยอมรับการตรวจสอบแล้ว หากผลการตรวจสอบในเบื้องต้นปรากฏว่าไม่ได้เสพ ก็ให้ปล่อยตัวไปทันที

การตรวจสอบตามมาตรา^{๑๔}นี้ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

มาตรา ๔๓ ตริ^{๑๔} ในกรณีมีเหตุอันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๔๓ (๑) หรือ (๒) ผู้ตรวจการมีอำนาจสั่งให้ผู้นั้นหยุดรถและสั่งให้มีการทดสอบตามมาตรา ๑๔๒ ด้วย

มาตรา ๔๓ จัตวา^{๑๕} ในกรณีที่ผู้ตรวจการพบว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๔๓ (๑) หรือ (๒) หรือมาตรา ๔๓ ทวิ วรรคหนึ่ง ให้ผู้ตรวจการส่งตัวผู้นั้นพร้อมพยานหลักฐานในเบื้องต้นแก่พนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจโดยเร็ว แต่ต้องไม่เกินหกชั่วโมงนับแต่เวลาที่พบการกระทำความผิดดังกล่าว เพื่อดำเนินคดีต่อไป

^{๑๒} มาตรา ๔๓ (๙) เพิ่มโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๘) พ.ศ. ๒๕๕๑
^{๑๓} มาตรา ๔๓ ทวิ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๕๒
^{๑๔} มาตรา ๔๓ ตริ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๕๒
^{๑๕} มาตรา ๔๓ จัตวา เพิ่มโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๕๒

มาตรา ๔๓ เบญจ^{๖๖} ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา ๔๓ ทวิ และมาตรา ๔๓ ตริ ให้ผู้ตรวจการแสดงบัตรประจำตัวของตนซึ่งออกตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกหรือกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ต่อผู้ซึ่งเกี่ยวข้อง

หมวด ๒

การขับแข่งและผ่านขึ้นหน้า

มาตรา ๔๔^{๖๗} ผู้ขับขี่ซึ่งประสงค์จะขับรถแข่งเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นในทางเดินรถ ซึ่งไม่ได้แบ่งช่องทางเดินรถไว้ ต้องให้สัญญาณโดยกระพริบไฟหน้าหลายครั้ง หรือให้ไฟสัญญาณยกเลี้ยวขวา หรือให้เสียงสัญญาณดังพอที่จะให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถคันหน้าให้สัญญาณตอบตามมาตรา ๓๗ (๓) หรือมาตรา ๓๘ (๓) และเมื่อเห็นว่าไม่เป็นการกีดขวางรถอื่นที่กำลังแข่งแล้ว จึงจะแข่งขึ้นหน้าได้ การแข่งต้องแข่งด้านขวาโดยมีระยะห่างจากรถที่ถูกแข่งพอสมควร เมื่อเห็นว่าได้ขับผ่านขึ้นหน้ารถที่ถูกแข่งไปในระยะที่ห่างเพียงพอแล้วจึงจะขับชิดด้านซ้ายของทางเดินรถได้

มาตรา ๔๕ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถแข่งเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นด้านซ้าย เว้นแต่ในกรณีต่อไปนี้

- (๑) รถที่จะถูกแข่งกำลังเลี้ยวขวาหรือให้สัญญาณว่าจะเลี้ยวขวา
- (๒) ทางเดินรถนั้นได้จัดแบ่งเป็นช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไป การขับรถแข่งด้านซ้ายตาม (๑) หรือ (๒) จะกระทำได้เมื่อไม่มีรถอื่นตามมาในระยะ กระชั้นชิดและมีความปลอดภัยพอ

มาตรา ๔๖ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถแข่งเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นในกรณีต่อไปนี้

- (๑) เมื่อรถกำลังขึ้นทางชัน ขึ้นสะพาน หรืออยู่ในทางโค้ง เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรให้แข่งได้
- (๒) ภายในระยะสามสิบเมตรก่อนถึงทางข้าม ทางร่วมทางแยก วงเวียนหรือเกาะที่สร้างไว้ หรือทางเดินรถที่ตัดข้ามทางรถไฟ
- (๓) เมื่อมีหมอก ฝน ฝุ่นหรือควัน จนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะหกสิบเมตร

(๔) เมื่อเข้าที่คับขันหรือเขตปลอดภัย

มาตรา ๔๗ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถแข่งหรือผ่านขึ้นหน้ารถอื่นถ้าเข้าไปในเส้นกึ่งกลางของทางเดินรถที่กำหนดไว้ หรือที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงเขตอันตราย หรือเขตให้ใช้ความระมัดระวังบนทางเดินรถ

^{๖๖} มาตรา ๔๓ เบญจ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๔๒

^{๖๗} มาตรา ๔๔ วรรคหนึ่ง แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

ในกรณีที่ทางเดินรถด้านซ้ายมีสิ่งกีดขวางที่เป็นอุปสรรคแก่การจราจรและทางเดินรถด้านขวามีความกว้างเพียงพอ ผู้ขับขี่จะขับรถหลีกเลี่ยงสิ่งกีดขวางแล้วเข้าไปในเส้นกึ่งกลางของทางเดินรถที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนดไว้ก็ได้ ในเมื่อไม่กีดขวางการจราจรของรถที่สวนทางมา

มาตรา ๔๘ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถแซงหรือผ่านขึ้นหน้ารถคันอื่นแล้วเข้าไปในช่องเดินรถประจำทาง เว้นแต่ในกรณีที่มีสิ่งกีดขวางการจราจรในทางเดินรถข้างหน้าหรือเมื่อต้องปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจร แต่ทั้งนี้จะขับรถอยู่ในช่องเดินรถประจำทางได้เพียงเท่าที่จำเป็นเท่านั้น

มาตรา ๔๙ เมื่อได้รับสัญญาณขอแซงขึ้นหน้าจากรถคันที่อยู่ข้างหลัง ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถที่มีความเร็วช้าหรือรถที่ใช้ความเร็วต่ำกว่าความเร็วของรถอื่นที่ขับไปในทิศทางเดียวกัน ต้องยอมให้รถที่ใช้ความเร็วสูงกว่าผ่านขึ้นหน้า ผู้ขับขี่ที่ถูกขอทางต้องให้สัญญาณตอบตามมาตรา ๓๗ (๓) หรือมาตรา ๓๘ (๓) เมื่อเห็นว่าทางเดินรถข้างหน้าปลอดภัยและไม่มีรถอื่นสวนทางมาในระยะกระชั้นชิด และต้องลดความเร็วของรถและขับรถชิดด้านซ้ายของทางเดินรถเพื่อให้รถที่จะแซงผ่านขึ้นหน้าได้โดยปลอดภัย

หมวด ๓

การออกรถ การเลี้ยวรถและการกลับรถ

มาตรา ๕๐ การขับรถออกจากที่จอด ถ้ามีรถจอดหรือมีสิ่งกีดขวางอยู่ข้างหน้า ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขนตามมาตรา ๓๗ หรือไฟสัญญาณตามมาตรา ๓๘ และจะขับรถไปได้เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรของรถอื่น

มาตรา ๕๑ การเลี้ยวรถ ให้ปฏิบัติดังนี้

(๑) ถ้าจะเลี้ยวซ้าย

(ก) ในกรณีที่ไม่ได้แบ่งช่องเดินรถไว้ ให้ผู้ขับขี่ขับรถชิดทางเดินรถด้านซ้าย

(ข) ในกรณีที่มีการแบ่งช่องเดินรถไว้ และมีเครื่องหมายจราจรแสดงให้เลี้ยวซ้ายได้ ให้ผู้ขับขี่ขับรถในช่องเดินรถสำหรับรถที่จะเลี้ยวซ้าย ทั้งนี้ ก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร

(ค) ในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำทางอยู่ทางเดินรถด้านซ้ายสุด ให้ผู้ขับขี่ขับรถชิดช่องเดินรถประจำทางก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร และจะเลี้ยวรถผ่านเข้าไปในช่องเดินรถประจำทางได้เฉพาะในบริเวณที่มีเครื่องหมายจราจรให้เลี้ยวรถผ่านได้เท่านั้น

(๒) ถ้าจะเลี้ยวขวา

(ก) สำหรับทางเดินรถที่ไม่ได้แบ่งช่องเดินรถไว้ ให้ผู้ขับขี่ขับรถชิดทางด้านขวาของแนวกึ่งกลางของทางเดินรถก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร

(ข) สำหรับทางเดินรถที่ได้แบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไป ให้ผู้ขับขี่ขับรถชิดทางด้านขวาสุดของทางเดินรถหรือในช่องที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงให้เลี้ยวขวาได้ ทั้งนี้ ก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร

(ค) ในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำทางอยู่ทางเดินรถด้านขวาสุด ให้ผู้ขับขี่ขับรถชิดช่องเดินรถประจำทางก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร และจะเลี้ยวรถผ่านเข้าไปในช่องเดินรถประจำทางได้เฉพาะในบริเวณที่มีเครื่องหมายจราจรให้เลี้ยวรถผ่านได้เท่านั้น

(ง) สำหรับทางเดินรถที่มีเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่แสดงสัญญาณจราจรด้วยมือและแขน ให้ผู้ขับขี่ขับรถเลี้ยวขวาผ่านไปโดยไม่ต้องอ้อมเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่

(จ) เมื่อรถอยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับขี่ต้องให้รถที่สวนมาในทางเดินรถทางเดียวกันผ่านทางร่วมทางแยกไปก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงให้เลี้ยวขวาไปได้

(ฉ) ถ้าจะเลี้ยวอ้อมวงเวียนหรือเกาะที่สร้างไว้ ให้ผู้ขับขี่ขับรถอ้อมไปทางซ้ายของวงเวียนหรือเกาะนั้น

ในกรณีตาม (๑) และ (๒) ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังและต้องหยุดให้ทางแก่ผู้ที่กำลังข้ามทางและรถที่กำลังผ่านทางร่วมทางแยกจากทางด้านอื่นก่อน เว้นแต่ในกรณีที่มีรถเลี้ยวซ้ายและเลี้ยวขวาพร้อมกัน ให้รถเลี้ยวซ้ายให้ทางแก่รถเลี้ยวขวา

มาตรา ๕๒ ในทางเดินรถที่สวนกันได้ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่กลับรถหรือเลี้ยวรถทางขวาในเมื่อมีรถอื่นสวนหรือตามมาในระยะน้อยกว่าหนึ่งร้อยเมตร เว้นแต่เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรของรถอื่น

มาตรา ๕๓ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่

(๑) เลี้ยวรถหรือกลับรถในทางเดินรถที่มีเครื่องหมายห้ามเลี้ยวขวา ห้ามเลี้ยวซ้ายหรือห้ามกลับรถ

(๒) กลับรถที่เขตปลอดภัย ที่คับขัน บนสะพาน หรือในระยะหนึ่งร้อยเมตรจากทางราบของเชิงสะพาน

(๓) กลับรถที่ทางร่วมทางแยก เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรให้กลับรถในบริเวณดังกล่าวได้

หมวด ๔
การหยุดรถและจอดรถ

มาตรา ๕๔ การหยุดรถหรือการจอดรถในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขนตามมาตรา ๓๗ หรือไฟสัญญาณตามมาตรา ๓๘ ก่อนที่จะหยุดรถหรือจอดรถในระยะไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร และจะหยุดรถหรือจอดรถได้เมื่อผู้ขับขี่เห็นว่าปลอดภัย และไม่เป็นการกีดขวางการจราจร

ผู้ขับขี่ต้องจอดรถทางด้านซ้ายของทางเดินรถ และจอดรถให้ด้านซ้ายของรถขนานชิดกับขอบทางหรือไหล่ทางในระยะห่างไม่เกินสี่ห้าเซนติเมตร หรือจอดรถตามทิศทางหรือด้าน

หนึ่งด้านใดของทางเดินรถที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนดไว้ แต่ในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำทางอยู่ทางด้านซ้ายสุดของทางเดินรถ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่จอดรถในลักษณะดังกล่าวในเวลาที่กำหนดให้ใช้ช่องเดินรถประจำทางนั้น

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๕๕ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่หยุดรถ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๑) ในช่องเดินรถ เว้นแต่หยุดชิดขอบทางด้านซ้ายของทางเดินรถในกรณีที่ไม่มีช่อง

เดินรถประจำทาง

(๒) บนทางเท้า

(๓) บนสะพานหรือในอุโมงค์

(๔) ในทางร่วมทางแยก

(๕) ในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามหยุดรถ

(๖) ตรงปากทางเข้าออกของอาคารหรือทางเดินรถ

(๗) ในเขตปลอดภัย

(๘)^{๑๔} ในลักษณะกีดขวางการจราจร

ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับแก่ผู้ขับขี่ซึ่งจำเป็นต้องหยุดรถเพราะมีสิ่งกีดขวางอยู่

ในทางเดินรถ หรือเครื่องยนต์หรือเครื่องอุปกรณ์ของรถขัดข้องหรือในกรณีที่ปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๕๖ ในกรณีที่เครื่องยนต์หรือเครื่องอุปกรณ์ของรถขัดข้องจะต้องจอดรถใน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องนำรถให้พ้นทางเดินรถโดยเร็วที่สุด

ในกรณีตามวรรคหนึ่งถ้าจำเป็นต้องจอดรถอยู่ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องจอดรถใน

ลักษณะที่ไม่กีดขวางการจราจร และต้องแสดงเครื่องหมายหรือสัญญาณตามลักษณะและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๕๗ เว้นแต่จะได้มีบทบัญญัติ กฎ หรือข้อบังคับตามพระราชบัญญัตินี้

กำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ห้ามมิให้ผู้ขับขี่จอดรถ

(๑) บนทางเท้า

(๒) บนสะพานหรือในอุโมงค์

(๓) ในทางร่วมทางแยก หรือในระยะสิบเมตรจากทางร่วมทางแยก

(๔) ในทางข้าม หรือในระยะสามเมตรจากทางข้าม

(๕) ในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามจอดรถ

(๖) ในระยะสามเมตรจากท่อน้ำดับเพลิง

(๗) ในระยะสิบเมตรจากที่ตั้งสัญญาณจราจร

(๘) ในระยะสิบห้าเมตรจากทางรถไฟผ่าน

(๙) ซ้อนกันกับรถอื่นที่จอดอยู่ก่อนแล้ว

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

๑๔

มาตรา ๕๕ (๘) เพิ่มโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๑๐) ตรงปากทางเข้าออกของอาคารหรือทางเดินรถ หรือในระยะห้าเมตรจากปากทางเดินรถ

(๑๑) ระหว่างเขตปลอดภัยกับขอบทาง หรือในระยะสิบเมตรนับจากปลายสุดของเขตปลอดภัยทั้งสองข้าง

(๑๒) ในที่คับขัน

(๑๓) ในระยะสิบห้าเมตรก่อนถึงเครื่องหมายหยุดรถประจำทางและเลยเครื่องหมายไปอีกสามเมตร

(๑๔) ในระยะสามเมตรจากตู้ไปรษณีย์

(๑๕) ในลักษณะกีดขวางการจราจร

มาตรา ๕๘ การจอดรถในทางเดินรถที่ผู้ขับขี่ไม่อาจอยู่ควบคุมรถนั้น ผู้ขับขี่ต้องหยุดเครื่องยนต์และห้ามล้อรถนั้นไว้

การจอดรถในทางเดินรถที่เป็นทางลาดหรือชัน ผู้ขับขี่ต้องหันล้อหน้าของรถเข้าขอบทาง

มาตรา ๕๙^{๒๐} เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่เคลื่อนย้ายรถที่หยุดหรือจอดอยู่อันเป็นการฝ่าฝืนบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ได้

เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจเคลื่อนย้ายรถที่หยุดหรือจอดอยู่อันเป็นการฝ่าฝืนบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้ายรถดังกล่าวได้

การเคลื่อนย้ายรถหรือใช้เครื่องมือบังคับให้รถที่หยุดหรือจอดอยู่ไม่ให้เคลื่อนย้ายได้ตามวรรคสอง เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ไม่ต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติตามมาตรานี้ เว้นแต่ความเสียหายนั้นจะเกิดขึ้นจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ

เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ต้องชำระค่าใช้จ่ายในการที่รถถูกเคลื่อนย้ายหรือถูกใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้าย ตลอดจนค่าดูแลรักษาระหว่างที่อยู่ในความครอบครองของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ทั้งนี้ ตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง ซึ่งต้องกำหนดอัตราค่าใช้จ่ายไม่น้อยกว่าคันละห้าร้อยบาทและค่าดูแลรักษาไม่น้อยกว่าวันละสองร้อยบาท

เงินที่ได้จากเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซึ่งชำระตามวรรคสี่ เป็นรายได้ที่ไม่ต้องนำส่งกระทรวงการคลัง และให้นำมาเป็นค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติการตามมาตรานี้ตามระเบียบที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด

ในกรณีที่เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ไม่ชำระค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาตามวรรคสี่ เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจยึดหน่วงรถนั้นไว้ได้จนกว่าจะได้รับชำระค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาดังกล่าว โดยในระหว่างที่ยึดหน่วงนั้นให้คำนวณค่าดูแลรักษาเป็นรายวัน ถ้าพ้นกำหนดสามเดือนแล้วเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ยังไม่ชำระค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาดังกล่าว ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจนำรถนั้นออกขายทอดตลาดได้ เงินที่ได้จากการขายทอดตลาด

เมื่อได้หักค่าใช้จ่ายในการขายทอดตลาด ค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาที่ค้างชำระแล้ว เหลือเงินเท่าใด ให้คืนแก่เจ้าของหรือผู้มีสิทธิที่แท้จริงต่อไป

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

มาตรา ๖๐ การหยุดรถหรือการจอดรถในทางเดินรถนอกเขตเทศบาล ผู้ขับขี่ต้องหยุดรถหรือจอดรถ ณ ที่ซึ่งผู้ขับขี่ซึ่งขับรถอื่นจะเห็นได้ในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร

มาตรา ๖๑ ในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอที่ผู้ขับขี่จะมองเห็นรถที่จอดในทางเดินรถได้โดยชัดแจ้งในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร ผู้ขับขี่ซึ่งจอดรถในทางเดินรถหรือไหล่ทางต้องเปิดไฟหรือใช้แสงสว่างตามประเภท ลักษณะ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๖๒ ในทางเดินรถตอนใดที่มีทางรถไฟผ่าน ถ้าปรากฏว่า
(๑) มีเครื่องหมายหรือสัญญาณระวางรถไฟแสดงว่ารถไฟกำลังจะผ่าน
(๒) มีสิ่งปิดกั้นหรือมีเจ้าหน้าที่ให้สัญญาณแสดงว่ารถไฟกำลังจะผ่าน
(๓) มีเสียงสัญญาณของรถไฟหรือรถไฟกำลังแล่นผ่านเข้ามาใกล้อาจเกิดอันตรายในเมื่อจะขับรถผ่านไป
ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วของรถและหยุดรถให้ห่างจากทางรถไฟไม่น้อยกว่าห้าเมตร เมื่อรถไฟผ่านไปแล้วและมีเครื่องหมายหรือสัญญาณให้รถผ่านไป ผู้ขับขี่จึงจะขับรถผ่านไปได้

มาตรา ๖๓ ในทางเดินรถตอนใดที่มีทางรถไฟผ่านไม่ว่าจะมีเครื่องหมายระวางรถไฟหรือไม่ ถ้าทางรถไฟนั้นไม่มีสัญญาณระวางรถไฟหรือสิ่งปิดกั้น ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วของรถและหยุดรถห่างจากทางรถไฟในระยะไม่น้อยกว่าห้าเมตร เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงจะขับรถผ่านไป

มาตรา ๖๔ ในขณะที่ผู้ขับขี่รถโรงเรียนหยุดรถในทางเดินรถเพื่อรับส่งนักเรียนขึ้นหรือลง ให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถอื่นตามมาในทิศทางเดียวกันหรือสวนกันกับรถโรงเรียนใช้ความระมัดระวังและลดความเร็วของรถ เมื่อเห็นว่าปลอดภัยจึงให้ขับรถผ่านไป

ลักษณะ ๔
การใช้ทางเดินรถที่จัดเป็นช่องเดินรถประจำทาง

มาตรา ๖๕ เมื่อเจ้าพนักงานจราจรได้ประกาศกำหนดให้ช่องเดินรถใดเป็นช่องเดินรถประจำทาง ผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางและรถบรรทุกทุกคนโดยสารตามประเภทที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด ซึ่งอยู่ในระหว่างรับส่งหรือบรรทุกทุกคนโดยสาร ต้องขับขี่รถภายในช่องเดินรถประจำทาง และจะขับขีรถออกนอกช่องเดินรถประจำทางได้เมื่อมีสิ่งกีดขวางอยู่ในช่องเดินรถประจำทางนั้นหรือเมื่อต้องปฏิบัติตามคำสั่งของพนักงานเจ้าหน้าที่

รถบรรทุกคนโดยสารประเภทใดจะต้องเดินในช่องเดินรถประจำทางให้เป็นไปตามที่
ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ในการประกาศกำหนดให้ช่องเดินรถใดเป็นช่องเดินรถประจำทางตามวรรคหนึ่ง จะ
กำหนดเวลาการใช้ช่องเดินรถประจำทางไว้ด้วยก็ได้

กรณีจำเป็นเกี่ยวกับการจราจร เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจประกาศให้รถบรรทุกคน
โดยสารประเภทหนึ่งประเภทใดที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดตามวรรคสอง จะต้องเดินในช่อง
เดินรถประจำทางในทางสายใดตอนใดก็ได้

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่ง
พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

มาตรา ๖๖ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถอื่นนอกจากรถโดยสารประจำทางหรือรถบรรทุกคน
โดยสารประเภทที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด ขับรถในช่องเดินรถประจำทาง เว้นแต่จะปฏิบัติ
ตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่ง
พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

ลักษณะ ๕

ข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถ

มาตรา ๖๗ ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือ
ตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทาง

เครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ตามวรรคหนึ่ง จะกำหนดอัตราความเร็วขึ้นสูงหรือขึ้น
ต่ำก็ได้ แต่ต้องไม่เกินอัตราความเร็วที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๖๘ ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถ ให้รถอื่นแซงหรือผ่านข้างหน้า จอดรถ หยุดรถ หรือ
กลับรถ ต้องลดความเร็วของรถ

มาตรา ๖๙ ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางเดินรถบนเนินเขา บนสะพาน ที่เชิงสะพาน ที่
แคบ ทางโค้ง ทางลาด ที่คับขัน หรือที่มีหมอก ฝน ฝุ่น หรือควัน จนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าได้
ในระยะหกสิบเมตร ต้องลดความเร็วของรถในลักษณะที่จะให้เกิดความปลอดภัย

มาตรา ๗๐ ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถเข้าใกล้ทางร่วมทางแยก ทางข้ามเส้นให้รถหยุด หรือวง
เวียน ต้องลดความเร็วของรถ

ลักษณะ ๖

การขับรถผ่านทางร่วมทางแยกหรือวงเวียน

มาตรา ๗๑ ภายใต้บังคับมาตรา ๒๑ และมาตรา ๒๖ เมื่อผู้ขับขี่ขับรถมาถึงทางร่วมทางแยก ให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติดังนี้

(๑) ถ้ามีรถอื่นอยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับขี่ต้องให้รถในทางร่วมทางแยกนั้นผ่านไปก่อน

(๒) ถ้ามาถึงทางร่วมทางแยกพร้อมกันและไม่มีรถอยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับขี่ต้องให้รถที่อยู่ทางด้านซ้ายของตนผ่านไปก่อน เว้นแต่ในทางร่วมทางแยกใดมีทางเดินรถทางเอกตัดผ่านทางเดินรถทางโท ให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางเอกมีสิทธิขับผ่านไปก่อน

(๓)^{๒๑} ถ้าสัญญาณจราจรไฟสีเขียวปรากฏข้างหน้า แต่ในทางร่วมทางแยกมีรถอื่นหยุดขวางอยู่จนไม่สามารถผ่านพ้นทางร่วมทางแยกไปได้ ผู้ขับขี่จะต้องหยุดรถที่หลังเส้นให้รถหยุดจนกว่าจะสามารถเคลื่อนรถผ่านพ้นทางร่วมทางแยกไปได้

มาตรา ๗๒^{๒๒} ทางเดินรถทางเอกได้แก่ทางเดินรถ ดังต่อไปนี้

(๑) ทางเดินรถที่ได้ติดตั้งเครื่องหมายจราจรแสดงว่าเป็นทางเดินรถทางเอก

(๒) ทางเดินรถที่มีป้ายหยุดหรือป้ายที่มีคำว่า “ให้ทาง” ติดตั้งไว้ หรือทางเดินรถที่ไม่มีคำว่าหยุดหรือเส้นหยุดซึ่งเป็นเส้นขาวทึบหรือเส้นให้ทางซึ่งเป็นเส้นขาวประบนผิวทาง ให้ทางเดินรถที่ขวางข้างหน้าเป็นทางเดินรถทางเอก

(๓) ในกรณีที่ไม่มีเครื่องหมายจราจรตาม (๑) หรือไม่มีป้ายหรือเส้นหรือข้อความบนผิวทางตาม (๒) ให้ทางเดินรถที่มีช่องเดินรถมากกว่าเป็นทางเดินรถทางเอก

(๔) ถนนที่ตัดหรือบรรจบกับตรอกหรือซอย ให้ทางเดินรถที่เป็นถนนเป็นทางเดินรถทางเอก

ทางเดินรถอื่นที่มีใช้ทางเดินรถทางเอกตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นทางเดินรถทางโท

มาตรา ๗๓ ในกรณีที่วงเวียนใดได้ติดตั้งสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรนั้น

ถ้าไม่มีสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรตามวรรคหนึ่ง เมื่อผู้ขับขี่ขับรถมาถึงวงเวียน ต้องให้สิทธิแก่ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถอยู่ในวงเวียนทางด้านขวาของตนขับผ่านไปก่อน

ในกรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่เห็นสมควรเพื่อความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจราจรจะให้สัญญาณจราจรเป็นอย่างอื่นนอกจากที่บัญญัติไว้ในวรรคหนึ่งหรือวรรคสองก็ได้ ในกรณีเช่นนี้ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนดให้

มาตรา ๗๔ ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถออกจากทางส่วนบุคคลหรือทางเดินรถในบริเวณอาคารเมื่อจะขับรถผ่านหรือเลี้ยวสู่ทางเดินรถที่ตัดผ่านต้องหยุดรถเพื่อให้รถที่กำลังผ่านทางหรือรถที่กำลังแล่นอยู่ในทางเดินรถผ่านไปก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงขับรถต่อไปได้

ลักษณะ ๗

^{๒๑} มาตรา ๗๑ (๓) เพิ่มโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

^{๒๒} มาตรา ๗๒ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

รถฉุกเฉิน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๗๕ ในขณะที่ผู้ขับขี่ขับรถฉุกเฉินไปปฏิบัติหน้าที่ ผู้ขับขี่มีสิทธิดังนี้

(๑) ใช้ไฟสัญญาณแสงวิบวาบ ใช้เสียงสัญญาณไซเรน หรือเสียงสัญญาณอย่างอื่นตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดไว้

(๒) หยุดรถหรือจอดรถ ณ ที่ห้ามจอด

(๓) ขับรถเกินอัตราความเร็วที่กำหนดไว้

(๔) ขับรถผ่านสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรใด ๆ ที่ให้รถหยุด แต่ต้องลดความเร็วของรถให้ช้าลงตามสมควร

(๕) ไม่ต้องปฏิบัติตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือข้อบังคับการจราจรเกี่ยวกับช่องเดินรถ ทิศทางของการขับรถหรือการเลี้ยวรถที่กำหนดไว้

ในการปฏิบัติตามวรรคหนึ่ง ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังตามควรแก่กรณี

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

มาตรา ๗๖ เมื่อคนเดินเท้า ผู้ขับขี่ หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์เห็นรถฉุกเฉินในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ใช้ไฟสัญญาณแสงวิบวาบ หรือได้ยินเสียงสัญญาณไซเรน หรือเสียงสัญญาณอย่างอื่นตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดไว้ คนเดินเท้า ผู้ขับขี่ หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์ต้องให้รถฉุกเฉินผ่านไปก่อนโดยปฏิบัติดังต่อไปนี้

(๑) สำหรับคนเดินเท้าต้องหยุดและหลบให้ชิดขอบทาง หรือขึ้นไปบนทางเขตปลอดภัย หรือไหล่ทางที่ใกล้ที่สุด

(๒) สำหรับผู้ขับขี่ต้องหยุดรถหรือจอดรถให้อยู่ชิดขอบทางด้านซ้าย หรือในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำทางอยู่ทางด้านซ้ายสุดของทางเดินรถ ต้องหยุดรถหรือจอดรถให้อยู่ชิดช่องเดินรถประจำทาง แต่ห้ามหยุดรถหรือจอดรถในทางร่วมทางแยก

(๓) สำหรับผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์ต้องบังคับสัตว์ให้หยุดชิดทาง แต่ห้ามหยุดในทางร่วมทางแยก

ในการปฏิบัติตาม (๒) และ (๓) ผู้ขับขี่และผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์ต้องรีบกระทำโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะกระทำได้และต้องใช้ความระมัดระวังตามควรแก่กรณี

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

ลักษณะ ๘

การลากรถหรือการจูงรถ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๗๗ ห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถทุกชนิดลากรถหรือจูงรถอื่นไปในทางเกินหนึ่งคัน เว้น

แต่จะได้รับอนุญาตจากผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

วิธีการรถหรือจูงรถ และการมีเครื่องหมายเพื่อความปลอดภัยในการลากรถหรือจูงรถให้กำหนดในกฎกระทรวง

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

ลักษณะ ๙

อุบัติเหตุ

มาตรา ๗๘ ผู้ใดขับรถหรือขี่หรือควบคุมสัตว์ในทางซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่นไม่ว่าจะเป็นความผิดของผู้ขับขี่หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์หรือไม่ก็ตาม ต้องหยุดรถ หรือสัตว์ และให้ความช่วยเหลือตามสมควร และพร้อมทั้งแสดงตัวและแจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงทันที กับต้องแจ้งชื่อตัว ชื่อสกุล และที่อยู่ของตนและหมายเลขทะเบียนรถแก่ผู้ได้รับความเสียหายด้วย

ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์หลบหนีไปหรือไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ณ สถานที่เกิดเหตุ ให้สันนิษฐานว่าเป็นผู้กระทำความผิดและให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจยึดรถคันที่ผู้ขับขี่หลบหนีหรือไม่แสดงตนว่าเป็นผู้ขับขี่ จนกว่าคดีถึงที่สุดหรือได้ตัวผู้ขับขี่ ถ้าเจ้าของหรือผู้ครอบครองไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ภายในหกเดือนนับแต่วันเกิดเหตุ ให้ถือว่ารถนั้นเป็นทรัพย์สินซึ่งได้ใช้ในการกระทำความผิดหรือเกี่ยวกับการกระทำความผิด และให้ตกเป็นของรัฐ

ลักษณะ ๑๐

รถจักรยาน

มาตรา ๗๙ ทางใดที่ได้จัดทำไว้สำหรับรถจักรยาน ผู้ขับขี่รถจักรยานต้องขับในทางนั้น

มาตรา ๘๐ รถจักรยานที่ใช้ในทางเดินรถ ไหล่ทาง หรือทางที่จัดทำไว้สำหรับรถจักรยาน ผู้ขับขี่รถจักรยานต้องจัดให้มี

(๑) กระดิ่งที่ให้เสียงสัญญาณได้ยินได้ในระยะไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร

(๒) เครื่องห้ามล้อที่ใช้การได้ดี เมื่อใช้สามารถทำให้รถจักรยานหยุดได้ทันที

(๓) โคมไฟติดหน้ารถจักรยานแสงขาวไม่น้อยกว่าหนึ่งดวงที่ให้แสงไฟส่องตรงไปข้างหน้าเห็นพื้นทางได้ชัดเจนในระยะไม่น้อยกว่าสิบห้าเมตร และอยู่ในระดับต่ำกว่าสายตาของผู้ขับขี่ซึ่งขับรถสวนมา

(๔) โคมไฟติดท้ายรถจักรยานแสงแดงไม่น้อยกว่าหนึ่งดวงที่ให้แสงสว่างตรงไปข้างหลังหรือติดวัตถุสะท้อนแสงสีแดงแทน ซึ่งเมื่อถูกไฟส่องให้มีแสงสะท้อน

มาตรา ๘๑ ในเวลาต้องเปิดไฟตามมาตรา ๑๑ หรือมาตรา ๖๑ ผู้ขับขี่รถจักรยาน
อยู่ในทางเดินรถ ไหล่ทาง หรือทางที่จัดทำไว้สำหรับรถจักรยานต้องจุดโคมไฟแสงขาวหน้ารถเพื่อให้ผู้
ขับขี่หรือคนเดินเท้า ซึ่งขับรถหรือเดินสวนมาสามารถมองเห็นรถ

มาตรา ๘๒ ผู้ขับขี่รถจักรยานต้องขับให้ชิดขอบทางด้านซ้ายของทางเดินรถ ไหล่
ทาง หรือทางที่จัดทำไว้สำหรับรถจักรยานให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ แต่ในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำ
ทางด้านซ้ายสุดของทางเดินรถต้องขับขี่รถจักรยานให้ชิดช่องเดินรถประจำทางนั้น

มาตรา ๘๓ ในทางเดินรถ ไหล่ทาง หรือทางที่จัดทำไว้สำหรับรถจักรยาน ห้ามมิให้
ผู้ขับขี่รถจักรยาน

(๑) ขับโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน

(๒) ขับโดยไม่จับคันบังคับรถ

(๓) ขับขนานกันเกินสองคัน เว้นแต่ขับในทางที่จัดทำไว้สำหรับรถจักรยาน

(๔) ขับโดยนั่งบนที่อื่นอันมิใช่ยานที่จัดไว้เป็นที่นั่งตามปกติ

(๕) ขับโดยบรรทุกบุคคลอื่น เว้นแต่รถจักรยานสามล้อสำหรับบรรทุกคน ทั้งนี้ ตาม

เงื่อนไขที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด

(๖) บรรทุก หรือถือสิ่งของ หีบห่อ หรือของใด ๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการ
จับคันบังคับรถหรืออันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน

(๗) เกาะหรือพ่วงรถอื่นที่กำลังแล่นอยู่

มาตรา ๘๔ เว้นแต่บทบัญญัติในลักษณะนี้จะได้บัญญัติไว้เป็นอย่างอื่น ให้ผู้ขับขี่
รถจักรยานปฏิบัติตามมาตรา ๒๑ มาตรา ๒๒ มาตรา ๒๓ มาตรา ๒๔ มาตรา ๒๕ มาตรา ๒๖ มาตรา
๓๒ มาตรา ๓๓ มาตรา ๓๔ มาตรา ๓๖ มาตรา ๓๗ มาตรา ๓๘ มาตรา ๔๐ มาตรา ๔๑ มาตรา ๔๒
มาตรา ๔๕ มาตรา ๔๖ มาตรา ๔๗ มาตรา ๔๘ มาตรา ๔๙ มาตรา ๕๐ มาตรา ๕๑ มาตรา ๕๒
มาตรา ๕๓ มาตรา ๕๔ มาตรา ๕๕ มาตรา ๕๖ มาตรา ๕๗ มาตรา ๕๘ มาตรา ๖๐ มาตรา ๖๑
มาตรา ๖๒ มาตรา ๖๓ มาตรา ๖๔ มาตรา ๖๕ มาตรา ๖๗ มาตรา ๗๐ มาตรา ๗๑ มาตรา ๗๒ มาตรา ๗๓
มาตรา ๗๔ มาตรา ๗๖ (๒) มาตรา ๗๘ มาตรา ๑๒๕ มาตรา ๑๒๗ และมาตรา ๑๓๓ ด้วยโดยอนุโลม

ลักษณะ ๑๑

รถบรรทุกคนโดยสาร

มาตรา ๘๕ ห้ามมิให้เจ้าของรถบรรทุกคนโดยสารหรือผู้ขับขี่รถบรรทุกคนโดยสาร
รับบรรทุกศพหรือคนที่เป็นโรคเรื้อนหรือโรคติดต่อที่ต้องแจ้งความตามกฎหมายว่าด้วยโรคติดต่อร่วม
ไปกับคนโดยสารอื่น เว้นแต่

(๑) ในกรณีที่รถบรรทุกคนโดยสารนั้นไม่ใช่รถบรรทุกคนโดยสารอื่น จะบรรทุกคนที่เป็น
โรคเรื้อนหรือโรคติดต่อที่ต้องแจ้งความตามกฎหมายว่าด้วยโรคติดต่อก็ได้

(๒) ในกรณีที่รถบรรทุกทุกคนโดยสารนั้นไม่ใช่บรรทุกทุกคนโดยสารอื่น จะบรรทุกศพพร้อมไปกับญาติหรือผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับศพนั้นก็ได้

มาตรา ๘๖ ห้ามมิให้เจ้าของรถบรรทุกทุกคนโดยสาร ผู้ขับขี่รถบรรทุกทุกคนโดยสาร ผู้เก็บค่าโดยสาร หรือบุคคลใดที่มีส่วนได้เสียเกี่ยวกับรถบรรทุกทุกคนโดยสาร เรียกให้คนขึ้นรถโดยส่งเสียงอื้ออึง หรือในลักษณะที่ก่อความรำคาญให้แก่คนโดยสารหรือผู้อื่น หรือต้อน ดึง เหนี่ยว หรือยึดยื้อคนหรือสิ่งของของคนนั้นเพื่อให้คนขึ้นรถบรรทุกทุกคนโดยสารคันใดคันหนึ่ง

มาตรา ๘๗ ห้ามมิให้เจ้าของรถบรรทุกทุกคนโดยสาร ผู้ขับขี่รถบรรทุกทุกคนโดยสาร หรือผู้เก็บค่าโดยสาร ปฏิเสธไม่รับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสารโดยไม่มีเหตุอันสมควร

มาตรา ๘๘ ผู้ขับขี่รถบรรทุกทุกคนโดยสารต้องหยุดรถและส่งคนโดยสารที่เครื่องหมายหยุดรถประจำทางหรือ ณ สถานที่ตามที่ตกลงกันไว้ แล้วแต่กรณี

มาตรา ๘๙ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถบรรทุกทุกคนโดยสารหรือผู้เก็บค่าโดยสารรับบรรทุกคนโดยสารเกินจำนวนที่กฎหมายกำหนด ในการนับจำนวนคนโดยสารให้ถือว่าเด็กอายุไม่เกินสิบปีจำนวนสองคนเท่ากับคนโดยสารหนึ่งคน

มาตรา ๙๐ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถบรรทุกทุกคนโดยสาร

- (๑) ขับรถเที่ยวเร็วหาคคนขึ้นรถ
- (๒) จอดรถเป็นคันหัวแถวของรถคันอื่นห่างจากเครื่องหมายจราจรเกินหนึ่งเมตร
- (๓) จอดรถห่างจากท้ายรถคันหน้าเกินหนึ่งเมตร

มาตรา ๙๑ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถบรรทุกทุกคนโดยสารหรือผู้เก็บค่าโดยสาร

- (๑) สูบบุหรี่หรือสูบบุหรี่ในขณะขับรถหรือในขณะทำหน้าที่เก็บค่าโดยสาร
- (๒) กล่าววาจาไม่สุภาพ เสียสติ ดุหมั่น ก้าวร้าว หรือแสดงกิริยาในลักษณะดังกล่าวต่อคนโดยสารหรือผู้อื่น

มาตรา ๙๒ เมื่อจะเติมน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดไวไฟที่มีจุดวาบไฟในอุณหภูมิยี่สิบเอ็ดองศาเซลเซียส หรือต่ำกว่านั้น ผู้ขับขี่รถบรรทุกทุกคนโดยสารต้องหยุดเครื่องยนต์และต้องให้คนโดยสารลงจากรถทุกคนด้วย

ลักษณะ ๑๒
รถแท็กซี่

มาตรา ๙๓ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ปฏิเสธไม่รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร เว้นแต่การบรรทุกนั้นน่าจะก่อให้เกิดอันตรายแก่ตนหรือแก่คนโดยสาร

ในกรณีที่ผู้ขับขี่รถแท็กซี่มีความประสงค์จะไม่รับจ้างบรรทุกคนโดยสารให้แสดงป้ายงดรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร

วิธีการแสดงป้ายและลักษณะของป้ายงดรับจ้างบรรทุกคนโดยสารให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

มาตรา ๙๔ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแท็กซี่รับบรรทุกคนโดยสารเกินจำนวนที่ได้กำหนดไว้ในใบอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

ในการนับจำนวนคนโดยสารให้ถือว่าเด็กอายุไม่เกินสิบปีจำนวนสองคนเท่ากับคนโดยสารหนึ่งคน

มาตรา ๙๕ ห้ามมิให้ผู้ใด

(๑) เรียกให้คนขึ้นรถแท็กซี่โดยส่งเสียงอื้ออึงหรือในลักษณะที่ก่อความรำคาญให้แก่คนโดยสารหรือผู้อื่น

(๒) ต้อน ดึง เหนี่ยว หรือยึดยื้อคนหรือสิ่งของของคนนั้น เพื่อให้คนขึ้นรถแท็กซี่คันใดคันหนึ่ง

มาตรา ๙๖ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแท็กซี่เรียกเก็บค่าโดยสารเกินอัตราที่ปรากฏจาก

มาตรแท็กซี่ ลักษณะและวิธีการใช้มาตรแท็กซี่ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๙๗ คนโดยสารต้องชำระค่าโดยสารตามอัตราที่ปรากฏจากมาตรแท็กซี่

มาตรา ๙๘ บทบัญญัติมาตรา ๙๖ และมาตรา ๙๗ จะใช้บังคับในท้องที่ใด และจะใช้บังคับกับรถแท็กซี่ทุกประเภทหรือบางประเภทโดยมีเงื่อนไขอย่างไร ให้เป็นไปตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา

ในท้องที่ใดที่มีได้มีพระราชกฤษฎีกาตามวรรคหนึ่งใช้บังคับ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ในท้องที่นั้นเรียกเก็บค่าโดยสารเกินราคาที่ตกลงกันไว้กับคนโดยสาร และคนโดยสารต้องชำระค่าโดยสารตามที่ตกลงไว้

บทบัญญัติในวรรคสองให้ใช้บังคับแก่กรณีของรถแท็กซี่ประเภทที่มีได้กำหนดไว้ในพระราชกฤษฎีกาตามวรรคหนึ่งด้วย

มาตรา ๙๙ ในขณะที่บรรทุก ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแท็กซี่

(๑) สูบบุหรี่ เปิดวิทยุ หรือกระทำด้วยประการใด ๆ ในลักษณะที่ก่อความรำคาญให้แก่คนโดยสาร

(๒) ยื่นมือ แขน หรือส่วนใดส่วนหนึ่งของร่างกายออกนอกรถ เว้นแต่เป็นการกระทำเพื่อให้สัญญาณตามมาตรา ๓๗

(๓) จับคันบังคับรถด้วยมือเพียงข้างเดียว เว้นแต่มีเหตุจำเป็น

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๔) ใช้เสียงสัญญาณเมื่อเข้าไปในบริเวณโรงพยาบาล สถานที่ทำงาน หรือ
สถานศึกษา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๕) ใช้เสียงสัญญาณแตรเพื่อเร่งรถอื่น สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๖) แชนหรือตัดหน้ารถอื่นในลักษณะฉวัดเฉวียนเป็นที่น่าหวาดเกรงว่าจะเกิด
อันตราย สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๗) ขับรถเข้าไปในบริเวณบ้านของผู้อื่น สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๘) รับคนโดยสารภายในบริเวณที่เจ้าพนักงานจราจรได้กำหนดเครื่องหมายจราจร
ห้ามรับคนโดยสาร สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๙) กล่าววาจาไม่สุภาพ เสียดสี ดุหมั่น ก้าวร้าว หรือแสดงกริยาในลักษณะดังกล่าว
ต่อคนโดยสารหรือผู้อื่น สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มาตรา ๑๐๐ ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ต้องพาคนโดยสารไปยังสถานที่ที่ทัวจ้างตามเส้นทางที่
สั้นที่สุดหรือเส้นทางที่ไม่อ้อมเกินควร และต้องส่งคนโดยสาร ณ สถานที่ตามที่ตกลงกันไว้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแท็กซี่พาคนโดยสารไปทอดทิ้งระหว่างทางไม่ว่าด้วยประการใด ๆ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มาตรา ๑๐๑ ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ต้องแต่งกายและมีเครื่องหมายเย็บติดหรือปักไว้ที่
เครื่องแต่งกาย สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ลักษณะเครื่องแต่งกายและเครื่องหมายให้เป็นไปตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ
ประกาศกำหนดในราชกิจจานุเบกษา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
ความในวรรคหนึ่งให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหกสิบวันนับแต่วันที่ประกาศของผู้
บัญชาการตำรวจแห่งชาติใช้บังคับ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา [คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่ง
พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙] สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มาตรา ๑๐๒ เมื่อรัฐมนตรีเห็นสมควร ให้ผู้ประกอบการรับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสาร
โดยใช้รถแท็กซี่ในท้องที่ใดต้องจอดพักรถ ณ สถานที่ที่ใดเป็นการเฉพาะก็ให้กระทำโดยตราเป็นพระ
ราชกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ในพระราชกฤษฎีกาดังกล่าว ให้ระบุท้องที่ และวิธีการเกี่ยวกับการจัดให้มีที่จอดพัก
รถด้วย สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ลักษณะ ๑๓

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา คนเดินเท้า สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา _____ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มาตรา ๑๐๓ ทางใดที่มีทางเท้าหรือไหล่ทางอยู่ข้างทางเดินรถ ให้คนเดินเท้าเดิน
บนทางเท้าหรือไหล่ทาง ถ้าทางนั้นไม่มีทางเท้าอยู่ข้างทางเดินรถให้เดินริมทางด้านขวาของตน
สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๑๐๔ ภายในระยะไม่เกินหนึ่งร้อยเมตรนับจากทางข้าม ห้ามมิให้คนเดินเท้าข้ามทางนอกทางข้าม

มาตรา ๑๐๕ คนเดินเท้าซึ่งประสงค์จะข้ามทางเดินรถในทางข้ามที่มีไฟสัญญาณจราจรควบคุมคนเดินเท้า ให้ปฏิบัติตามไฟสัญญาณจราจรที่ปรากฏต่อหน้าดังต่อไปนี้

- (๑) เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีแดง ไม่ว่าจะมิรุบหรือข้อความเป็นการห้ามมิให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถด้วยหรือไม่ก็ตาม ให้คนเดินเท้าหยุดรออยู่บนทางเท้า บนเกาะแบ่งทางเดินรถหรือในเขตปลอดภัย เว้นแต่ทางใดที่ไม่มีทางเท้า ให้หยุดรอบนไหล่ทางหรือขอบทาง
- (๒) เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีเขียว ไม่ว่าจะมิรุบหรือข้อความเป็นการอนุญาตให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถด้วยหรือไม่ก็ตาม ให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถได้
- (๓) เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีเขียวกระพริบทางด้านใดของทาง ให้คนเดินเท้าที่ยังมิได้ข้ามทางเดินรถหยุดรอบนทางเท้า บนเกาะแบ่งทางเดินรถหรือในเขตปลอดภัย แต่ถ้ากำลังข้ามทางเดินรถ ให้ข้ามทางเดินรถโดยเร็ว

มาตรา ๑๐๖ คนเดินเท้าซึ่งประสงค์จะข้ามทางเดินรถในทางข้ามหรือทางร่วมทางแยกที่มีสัญญาณจราจรควบคุมการใช้ทางให้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

- (๑) เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีแดงให้รถหยุดทางด้านใดของทาง ให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถตามที่รถหยุดนั้น และต้องข้ามทางเดินรถภายในทางข้าม
- (๒) เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีเขียวให้รถผ่านทางด้านใดของทาง ห้ามมิให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถด้านนั้น
- (๓) เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีเหลืองอำพันหรือไฟสีเขียวกระพริบทางด้านใดของทาง ให้คนเดินเท้าที่ยังมิได้ข้ามทางเดินรถหยุดรอบนทางเท้าบนเกาะแบ่งทางเดินรถ หรือในเขตปลอดภัย แต่ถ้ากำลังข้ามทางเดินรถอยู่ในทางข้าม ให้ข้ามทางเดินรถโดยเร็ว

มาตรา ๑๐๗ คนเดินเท้าซึ่งประสงค์จะข้ามทางเดินรถในทางที่มีพนักงานเจ้าหน้าที่แสดงสัญญาณจราจรให้ปรากฏไม่ว่าจะเป็นสัญญาณด้วยมือและแขน หรือเสียงสัญญาณนกหวีด ให้ปฏิบัติตามมาตรา ๑๐๖ โดยอนุโลม

มาตรา ๑๐๘ ห้ามมิให้ผู้ใดเดินแถว เดินเป็นขบวนแห่ หรือเดินเป็นขบวนใด ๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจร เว้นแต่

- (๑) เป็นแถวทหารหรือตำรวจ ที่มีผู้ควบคุมตามระเบียบแบบแผน
- (๒) แถวหรือขบวนแห่หรือขบวนใด ๆ ที่เจ้าพนักงานจราจรได้อนุญาตและปฏิบัติตามเงื่อนไขที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด

มาตรา ๑๐๙ ห้ามมิให้ผู้ใดกระทำด้วยประการใด ๆ บนทางเท้าหรือทางใด ๆ ซึ่งจัดไว้สำหรับคนเดินเท้าในลักษณะที่เป็นการกีดขวางผู้อื่นโดยไม่มีเหตุอันสมควร

มาตรา ๑๑๐ ห้ามมิให้ผู้ซื้อ ขาย แจกจ่าย หรือเรียไรในทางเดินรถหรือออกไป
กลางทางโดยไม่มีเหตุอันสมควรหรือเป็นการกีดขวางการจราจร

ลักษณะ ๑๔

สัตว์และสิ่งของในทาง

มาตรา ๑๑๑ ห้ามมิให้ผู้ใดขี่ จูง ไล่ต้อน หรือปล่อยสัตว์ไปบนทางในลักษณะที่เป็น
การกีดขวางการจราจร และไม่มีผู้ควบคุมเพียงพอ

มาตรา ๑๑๒ การขี่ จูง หรือไล่ต้อนสัตว์ไปบนทาง ให้ผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์ปฏิบัติ
ตามบทแห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยรถโดยอนุลอม

มาตรา ๑๑๓ เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจออกคำสั่งห้ามขี่ จูง ไล่ต้อน หรือปล่อย
สัตว์ไปบนทางใด ๆ เมื่อพิจารณาเห็นว่า การขี่ จูง ไล่ต้อน หรือปล่อยสัตว์ดังกล่าวจะกีดขวาง
การจราจรหรือจะก่อให้เกิดความสกปรกบนทาง

มาตรา ๑๑๔ ห้ามมิให้ผู้ใดวาง ตั้ง ยื่น หรือแขวนสิ่งใดสิ่งหนึ่ง หรือกระทำด้วย
ประการใด ๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจร เว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้า
พนักงานจราจร แต่เจ้าพนักงานจราจรจะอนุญาตได้ต่อเมื่อมีเหตุอันจำเป็นและเป็นการชั่วคราว
เท่านั้น

ผู้ฝ่าฝืนบทบัญญัติในวรรคหนึ่ง นอกจากจะมีความผิดตามมาตรา ๑๔๘ แล้ว เจ้า
พนักงานจราจรมีอำนาจสั่งให้ผู้ฝ่าฝืนรื้อถอนหรือเคลื่อนย้ายสิ่งกีดขวางดังกล่าวได้ ถ้าไม่ยอมรื้อถอน
หรือเคลื่อนย้าย ให้เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจรื้อถอนหรือเคลื่อนย้ายได้

มาตรา ๑๑๕ ห้ามมิให้ผู้ใดแบก หาม ลาก หรือนำสิ่งของไปบนทางในลักษณะที่
เป็นการกีดขวางการจราจร

ลักษณะ ๑๕
รถม้า เกวียนและเลื่อน

มาตรา ๑๑๖ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถม้าหรือเกวียนหรือเลื่อนที่เทียมด้วยสัตว์จอตรถม้า
หรือเกวียนหรือเลื่อนในทางโดยไม่มีผู้ควบคุม เว้นแต่ได้ผูกสัตว์ที่เทียมนั้นไว้ไม่ให้ลากรถม้าหรือเกวียน
หรือเลื่อนต่อไปได้

มาตรา ๑๑๗ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถม้าปล่อยสายบังเหียนในเวลาขี่รถม้า

มาตรา ๑๑๘ การขับรถม้าหรือเกวียนหรือเลื่อนที่เทียมด้วยสัตว์ ให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติ
ตามบทแห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยรถโดยอนุโลม

ลักษณะ ๑๖

เขตปลอดภัย

มาตรา ๑๑๙ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถเข้าไปในเขตปลอดภัย เว้นแต่ในกรณีจำเป็นและ
ได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่

ลักษณะ ๑๗

เบ็ดเตล็ด

มาตรา ๑๒๐ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถหยุดหลังในลักษณะที่ไม่ปลอดภัยหรือเป็นการ
กีดขวางการจราจร

มาตรา ๑๒๑ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องนั่งคร่อมบนอานที่จัดไว้สำหรับให้ผู้ขับขี่
รถจักรยานยนต์นั่ง ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ได้กำหนดไว้ในใบคู่มือจดทะเบียนให้บรรทุกคนโดยสารได้
คนโดยสารจะต้องนั่งซ้อนท้ายผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และนั่งบนอานที่จัดไว้สำหรับคนโดยสารหรือนั่ง
ในที่นั่งพวงข้าง

มาตรา ๑๒๒^{๒๓} ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวม
หมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะที่ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์

ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ตามวรรคหนึ่งขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะที่คน
โดยสารรถจักรยานยนต์มิได้สวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตราย

ลักษณะและวิธีการใช้หมวกเพื่อป้องกันอันตรายตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่
กำหนดในกฎกระทรวง

ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับแก่ภิกษุ สามเณร นักพรต นักบวช หรือผู้นับถือลัทธิ
ศาสนาอื่นที่ใช้ผ้าหรือสิ่งอื่นโพกศีรษะตามประเพณีนิยมนั้น หรือบุคคลใดที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๑๒๓^{๒๔} ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถยนต์ยอมให้ผู้อื่นนั่งที่นั่งตอนหน้าแถวเดียวกับที่
นั่งผู้ขับขี่รถยนต์เกินสองคน

ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่ขับขี่รถยนต์ และ
ต้องจัดให้คนโดยสารรถยนต์ ซึ่งนั่งที่นั่งตอนหน้าแถวเดียวกับที่นั่งผู้ขับขี่รถยนต์รัดร่างกายไว้กับที่นั่ง

^{๒๓} มาตรา ๑๒๒ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๕๐
^{๒๔} มาตรา ๑๒๓ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๓๘

ด้วยเข็มขัดนิรภัยขณะโดยสารรถยนต์ และคนโดยสารรถยนต์ดังกล่าวต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่โดยสารรถยนต์ด้วย

ประเภทหรือชนิดของรถยนต์ ลักษณะและวิธีการใช้เข็มขัดนิรภัยตามวรรคสอง ให้เป็นไปตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

มาตรา ๑๒๔^{๒๕} ห้ามมิให้ผู้ใดกระทำด้วยประการใด ๆ อันเป็นเหตุให้ผู้ขับขี่มองไม่เห็นทางด้านหน้าหรือด้านข้างของรถได้โดยสะดวกในขณะที่ขับรถ หรือในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการควบคุมบังคับรถ

ห้ามมิให้ผู้ใดเกาะ ห้อยโหน หรือยื่นส่วนหนึ่งส่วนใดของร่างกายออกไปนอกตัวถังรถยนต์โดยไม่สมควร หรือนั่งหรือยืนในหรือบนรถยนต์ในลักษณะที่อาจก่อให้เกิดอันตราย ในขณะที่ยานยนต์เคลื่อนที่อยู่ในทางเดินรถ

ห้ามมิให้ผู้ใดขึ้นหรือลงรถโดยสารประจำทาง รถบรรทุกคนโดยสาร รถโรงเรียนหรือรถแท็กซี่ ในขณะที่รถดังกล่าวหยุดเพื่อรอสัญญาณไฟจราจรหรือหยุดเพราะติดการจราจร

ห้ามมิให้ผู้ขับขี่หรือผู้เก็บค่าโดยสาร รถโดยสารประจำทาง รถบรรทุกคนโดยสาร รถโรงเรียน หรือรถแท็กซี่ ยินยอมให้ผู้ใดกระทำการใด ๆ ตามวรรคสองหรือวรรคสาม

มาตรา ๑๒๕ การขับรถผ่านทางแคบระหว่างภูเขาหรือระหว่างเนิน หรือการขับรถในทางเดินรถบนภูเขาหรือบนเนิน ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ชิดขอบทางด้านซ้าย และเมื่อถึงทางโค้งผู้ขับขี่ต้องใช้เสียงสัญญาณเพื่อเตือนรถอื่นที่อาจสวนมา

มาตรา ๑๒๖ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ใช้เกียร์ว่างหรือเหยียบคลัทช์ในขณะที่ขับรถลงตามทางลาดหรือไหล่เขา

มาตรา ๑๒๗ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ
(๑) ตามหลังรถลูกเลนซึ่งกำลังปฏิบัติหน้าที่ในระยะต่ำกว่าห้าสิบเมตร
(๒) ผ่านเข้าไปหรือจอดในบริเวณเขตปฏิบัติการดับเพลิง
(๓) ทับสายสูบลมดับเพลิงที่ไม่มีเครื่องป้องกันสายสูบลมในขณะเจ้าหน้าที่ดับเพลิงปฏิบัติการตามหน้าที่ เว้นแต่ได้รับความยินยอมจากเจ้าหน้าที่ดับเพลิงซึ่งปฏิบัติหน้าที่อยู่ในขณะนั้น

มาตรา ๑๒๘ ห้ามมิให้ผู้ใดวาง เท หรือทิ้งเศษแก้ว ตะปู ลวด น้ำมันหล่อลื่น กระจกปองหรือสิ่งอื่นใด หรือกระทำด้วยประการใด ๆ บนทางอันอาจทำให้เกิดอันตรายหรือเสียหายแก่ยานพาหนะหรือบุคคล หรือเป็นการกีดขวางการจราจร

มาตรา ๑๒๔ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

มาตรา ๑๒๙ ผู้ใดรู้ว่ามิสิ่งใดสิ่งหนึ่งตามมาตรา ๑๒๘ อันอยู่ในความดูแลของตน ตก หก หรือไหลอยู่บนทาง ผู้นั้นต้องจัดการเก็บกวาดของดังกล่าวออกจากทางทันที

มาตรา ๑๓๐ ห้ามมิให้ผู้ใดเผา หรือกระทำด้วยประการใด ๆ ภายในระยะห้าร้อย เมตรจากทางเดินรถ เป็นเหตุให้เกิดควันหรือสิ่งอื่นใดในลักษณะที่อาจทำให้ไม่ปลอดภัยแก่การจราจร ในทางเดินรถนั้น

มาตรา ๑๓๑ ผู้ใดเคลื่อนย้ายรถที่ชำรุดหรือหักพังออกจากทาง ผู้นั้นต้องจัดการเก็บ สิ่งของที่ตกหล่นอันเนื่องมาจากความชำรุดหรือหักพังของรถออกจากทางทันที

มาตรา ๑๓๒ ในขณะที่ใช้รถโรงเรียนรับส่งนักเรียน เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่รถ วิทยาลัยต้องจัดให้มีข้อความ “รถโรงเรียน” ขนาดสูงของตัวอักษรไม่น้อยกว่าสิบห้าเซนติเมตรติดอยู่ ด้านหน้าและด้านหลังของรถ

ถ้ารถโรงเรียนมีไฟสัญญาณสีแดงปิดเปิดเป็นระยะติดไว้ด้านหน้าและด้านหลังของรถ เพื่อให้รถที่สวนมาหรือตามหลังเห็นได้โดยชัดเจน เมื่อนำรถนั้นไปใช้ในทางโดยไม่ได้ใช้รับส่งนักเรียน ให้งดใช้ไฟสัญญาณสีแดงและต้องปิดคลุมข้อความว่า “รถโรงเรียน”

มาตรา ๑๓๓ รถที่เข้าขบวนแห่ต่าง ๆ หรือรถที่นำมาใช้เฉพาะเพื่อการโฆษณา สินค้าหรือมหรสพที่แห่หรือโฆษณาไปตามทาง จะต้องรับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจร เว้นแต่ ขบวนแห่หรือการโฆษณานั้นเป็นของทางราชการ

รถที่ใช้โฆษณาสินค้าหรือมหรสพดังกล่าวในวาระหนึ่ง ถ้าเข้าขบวนแห่ที่รับอนุญาต แล้ว และในการอนุญาตนั้นได้ระบุรถที่ว่าไว้ด้วยแล้ว รถนั้นไม่จำเป็นต้องได้รับอนุญาต

มาตรา ๑๓๔ ห้ามมิให้ผู้ใดแข่งรถในทาง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจาก เจ้าพนักงานจราจร

ห้ามมิให้ผู้ใดจัด สนับสนุน หรือส่งเสริมให้มีการแข่งรถในทาง เว้นแต่จะได้รับ อนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจร

ลักษณะ ๑๘ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่

มาตรา ๑๓๕ เพื่อความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจราจร เจ้าพนักงาน จราจรมีอำนาจกำหนดให้บริเวณหรือพื้นที่ใดที่เจ้าของที่ดินได้เปิดให้ประชาชนใช้ในการจราจรเป็น ทางตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๑๓๔ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

มาตรา ๑๓๖ ให้ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติมีอำนาจแต่งตั้งผู้ซึ่งมีคุณสมบัติตามที่
จะกำหนดและผ่านการอบรมตามหลักสูตรอาสาจราจร เพื่อให้ทำหน้าที่ช่วยเหลือการปฏิบัติหน้าที่
ของพนักงานเจ้าหน้าที่

คุณสมบัติของผู้ที่จะได้รับการอบรม รายละเอียดเกี่ยวกับการฝึกอบรมหลักสูตร
อาสาจราจร และหน้าที่ของอาสาจราจร ตลอดจนเครื่องแบบ เครื่องหมาย ให้เป็นไปตามที่ผู้
บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่ง
พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

มาตรา ๑๓๗ ในการปฏิบัติหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายของอาสาจราจรตาม
พระราชบัญญัตินี้ ให้อาสาจราจรเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา

มาตรา ๑๓๘ ในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุเกิดขึ้น ทำให้ไม่ปลอดภัย หรือไม่
สะดวกในการจราจรในอาณาบริเวณใด เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจดำเนินการ
ได้ตามที่เห็นสมควรและจำเป็นเกี่ยวกับการจราจรในอาณาบริเวณนั้นเพื่อให้เกิดความปลอดภัยหรือ
ความสะดวกในการจราจรดังต่อไปนี้

- (๑) ห้ามรถทุกชนิดหรือบางชนิดหรือคนเดินเท้าเดินในทางสายใดหรือเฉพาะทาง
ตอนใด
- (๒) ห้ามหยุดหรือจอดรถในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด
- (๓) ห้ามเลี้ยวรถ กลับรถ หรือถอยหลังรถ ในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด
- (๔) กำหนดทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใดให้รถเดินได้ทางเดียว
ทั้งนี้ ชั่วระยะเวลาเท่าที่จำเป็น

มาตรา ๑๓๙ ในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใดที่เจ้าพนักงานจราจรเห็นว่าถ้าได้
ออกประกาศข้อบังคับหรือระเบียบเกี่ยวกับการจราจรแล้วจะเป็นการปลอดภัย และสะดวกใน
การจราจร ให้เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจออกประกาศข้อบังคับ หรือระเบียบดังต่อไปนี้

- (๑) ห้ามรถทุกชนิดหรือบางชนิดเดิน
- (๒) ห้ามหยุดหรือจอด
- (๓) ห้ามเลี้ยวรถ กลับรถ หรือถอยหลังรถ
- (๔) กำหนดให้รถเดินได้ทางเดียว
- (๕) กำหนดระยะเวลาจอดรถในทางแคบหรือที่คับขัน
- (๖) กำหนดอัตราความเร็วของรถในทางภายในอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง
- (๗) กำหนดช่องหรือแนวทางเดินรถขึ้นและลง
- (๘) กำหนดทางเดินรถทางเอกและทางเดินรถทางโท
- (๙) กำหนดการจอดรถหรือที่จอดพักรถ
- (๑๐) กำหนดระเบียบการใช้ทางหรือช่องเดินรถสำหรับรถบางประเภท
- (๑๑) กำหนดระเบียบเกี่ยวกับการใช้รถโรงเรียน
- (๑๒) กำหนดระเบียบเกี่ยวกับการบรรทุกคนโดยสารสำหรับรถจักรยาน

(๑๓) ควบคุมขบวนแห่หรือการชุมนุมสาธารณะ

(๑๔) ควบคุมหรือห้ามเลี้ยงรถในทางร่วมทางแยก

(๑๕) ชีตเส้นหรือทำเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง หรือติดตั้งสัญญาณจราจร หรือเครื่องหมายจราจร

(๑๖) กำหนดระยะทางตอนใดให้ขับรถล้ำเข้าไปในเส้นกึ่งกลางของทางที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนดไว้ได้

(๑๗) กำหนดระเบียบเกี่ยวกับการจอดรถที่ขรุขระ หักพัง ตลอดจนรถที่ซ่อมแซมในทาง

(๑๘) กำหนดระเบียบการข้ามทางของคนเดินเท้าบนทางที่ไม่มีทางข้าม

(๑๙) กำหนดการใช้โคม่ไฟ

(๒๐) กำหนดการใช้เสียงสัญญาณ

(๒๑) กำหนดระเบียบการอนุญาตและการใช้รถที่มีล้อหรือส่วนที่สัมผัสกับผิวทางไม่ใช้อย่าง

มาตรา ๑๔๐^{๒๗} เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบด้วยตนเองหรือโดยการใช้อุปกรณ์ใด ๆ ว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ จะว่ากล่าว ตักเตือนผู้ขับขี่ หรือออกไปสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้ ในกรณีที่ไม่มีพบตัวผู้ขับขี่ ให้ติดหรือผูกใบสั่งไว้ที่รถที่ผู้ขับขี่เห็นได้ง่าย และถ้าไม่สามารถติดหรือผูกใบสั่งไว้ที่รถได้ไม่ว่าด้วยเหตุใด ให้ส่งใบสั่งพร้อมพยานหลักฐานโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับไปยังภูมิลำเนาของเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถภายในระยะเวลาตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด นับแต่วันที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบการกระทำความผิด และให้ถือว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถได้รับใบสั่งนั้นเมื่อพ้นกำหนดสามสิบวันนับแต่วันส่ง^{๒๘}

สำหรับความผิดที่กำหนดไว้ในมาตรา ๑๕๗/๑ มาตรา ๑๕๙ มาตรา ๑๖๐ มาตรา ๑๖๐ ทวิ และมาตรา ๑๖๐ ตรี ห้ามมิให้ว่ากล่าวตักเตือนหรือทำการเปรียบเทียบ^{๒๙}

ในการออกไปสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบตามวรรคหนึ่ง เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่จะเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้เป็นการชั่วคราวก็ได้ แต่ต้องออกไปรับแทนใบอนุญาตขับขี่ให้แก่ผู้ขับขี่ไว้ และเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องรับนำใบอนุญาตขับขี่ที่เรียกเก็บไว้ไปส่งมอบพนักงานสอบสวนภายในแปดชั่วโมง นับแต่เวลาที่ออกไปสั่ง

ใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ที่ออกให้ตามวรรคสาม ให้ใช้แทนใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นการชั่วคราวไม่เกินเจ็ดวัน เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ หรือพนักงานสอบสวนได้ว่ากล่าวตักเตือนหรือทำการเปรียบเทียบปรับและผู้ขับขี่ได้ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบแล้ว ให้คืนใบอนุญาตขับขี่ทันที

^{๒๗} มาตรา ๑๔๐ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๔

^{๒๘} มาตรา ๑๔๐ วรรคหนึ่ง แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๙) พ.ศ. ๒๕๕๗

^{๒๙} มาตรา ๑๔๐ วรรคสอง แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๕๐

ในกรณีเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ออกใบสั่งแต่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ ให้สันนิษฐานว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถเป็นผู้กระทำความผิดดังกล่าว เว้นแต่สามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้อื่นเป็นผู้ขับขี่

การกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด

ใบสั่งและใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ ให้ทำตามแบบที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

มาตรา ๑๔๑^{๓๐} ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่งตามมาตรา ๑๔๐ อาจเลือกปฏิบัติอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

(๑) ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือตามจำนวนที่พนักงานสอบสวนแจ้งให้ทราบ ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือสถานที่ที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาภายในวัน เวลา ที่ระบุไว้ในใบสั่ง

(๒) ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่งโดยการส่งธนาคัต หรือการส่งตัวแลกเงินของธนาคารโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียน สั่งจ่ายให้แก่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติพร้อมด้วยสำเนาใบสั่งไปยังสถานที่ และภายในวัน เวลา ที่ระบุไว้ในใบสั่ง เมื่อผู้ได้รับใบสั่งได้ชำระค่าปรับครบถ้วนถูกต้องแล้ว ให้คดีเป็นอันเลิกกัน และในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้เรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้ ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานสอบสวนรีบจัดส่งใบอนุญาตขับขี่ที่เรียกเก็บไว้คืนให้แก่ผู้ได้รับใบสั่งโดยเร็ว และให้ถือว่าใบรับการส่งธนาคัต หรือใบรับการส่งตัวแลกเงิน ประกอบกับใบสั่งเป็นใบแทนใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นเวลาสิบวัน นับแต่วันที่ส่งธนาคัต หรือตัวแลกเงินดังกล่าว วิธีการชำระค่าปรับโดยส่งทางไปรษณีย์ลงทะเบียนและวิธีการส่งใบอนุญาตขับขี่คืนให้แก่ผู้ได้รับใบสั่ง ให้เป็นไปตามระเบียบที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด

(๓)^{๓๑} ในกรณีที่ไม่มีกรเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่โดยเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ให้ชำระค่าปรับตามจำนวนและภายในวันที่ระบุไว้ในใบสั่ง โดยวิธีการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ บัตรเครดิต หรือวิธีการอื่นโดยผ่านธนาคารหรือหน่วยบริการรับชำระเงินได้ ทั้งนี้ ตามวิธีการและสถานที่ที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด เมื่อผู้ได้รับใบสั่งได้ชำระค่าปรับครบถ้วนถูกต้องแล้ว ให้คดีเป็นอันเลิกกัน

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

มาตรา ๑๔๑ ทวิ^{๓๒} ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่งไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๔๑ ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจดังต่อไปนี้

(๑) ในกรณีที่ทราบที่อยู่ของผู้ขับขี่หรือที่อยู่ของเจ้าของรถ ให้พนักงานสอบสวนออกหมายเรียกผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถให้มารายงานตัวที่พนักงานสอบสวน ในกรณีดังกล่าวนี้ ผู้ได้รับ

^{๓๐} มาตรา ๑๔๑ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

^{๓๑} มาตรา ๑๔๑ (๓) เพิ่มโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙

^{๓๒} มาตรา ๑๔๑ ทวิ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

หมายเรียกต้องมารายงานตัวตามวัน เวลา และ ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในหมายเรียก และให้พนักงานสอบสวนดำเนินการเปรียบเทียบและว่ากล่าวตักเตือนผู้ได้รับหมายเรียกดังกล่าว

(๒) ในกรณีที่ไมอาจส่งหมายเรียกให้แก่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถได้ ให้พนักงานสอบสวนแจ้งเป็นหนังสือไปยังนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก เพื่อให้นายทะเบียนแจ้งให้ผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นไปรายงานตัวที่พนักงานสอบสวนตามหมายเรียก ถ้าผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีเป็นเพียงตัวแทนของเจ้าของรถ ให้ผู้มาติดต่อแจ้งให้เจ้าของรถทราบเพื่อไปรายงานตัวที่พนักงานสอบสวนตามหมายเรียก ในกรณีดังกล่าวนี้ ให้นายทะเบียนงดรับชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นไว้เป็นการชั่วคราวจนกว่าจะได้รับแจ้งจากพนักงานสอบสวนว่าได้มีการปฏิบัติตามหมายเรียกนั้นแล้ว การงดรับชำระภาษีประจำปีไม่เป็นเหตุให้ผู้นั้นไม่ต้องชำระเงินเพิ่มตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก แล้วแต่กรณี

มาตรา ๑๔๒^{๓๓} เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถในเมื่อ

(๑) รถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๖

(๒) เห็นว่าผู้ขับขี่หรือบุคคลใดในรถนั้นได้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ

ในกรณีที่มีพฤติการณ์อันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ฝ่าฝืนมาตรา ๔๓ (๑) หรือ (๒) ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่สั่งให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ดังกล่าวว่าหย่อนความสามารถในอันที่จะขับหรือเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือไม่

ในกรณีที่ผู้ขับขี่ตามวรรคสองไม่ยอมให้ทดสอบ ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจกักตัวผู้นั้นไว้ดำเนินการทดสอบได้ภายในระยะเวลาเท่าที่จำเป็นแห่งกรณีเพื่อให้การทดสอบเสร็จสิ้นไปโดยเร็ว หากผู้นั้นยอมให้ทดสอบและผลการทดสอบปรากฏว่าไม่ได้ฝ่าฝืนมาตรา ๔๓ (๑) หรือ (๒) ก็ให้ปล่อยตัวไปทันที

ในกรณีที่มีพฤติการณ์อันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น หากผู้นั้นยังไม่ยอมให้ทดสอบตามวรรคสามโดยไม่มีเหตุอันสมควร ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้นั้นฝ่าฝืนมาตรา ๔๓ (๒)

การทดสอบตามมาตรานี้ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๑๔๓ ถ้าปรากฏว่าผู้ขับขี่นำรถที่มีสภาพไม่ถูกต้องตามมาตรา ๖ ไปใช้ในทาง นอกจากจะต้องรับโทษตามบทบัญญัตินั้น ๆ แล้ว เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งเป็นหนังสือให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไขรถให้ถูกต้อง

มาตรา ๑๔๓ ทวิ^{๓๔} เจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการมีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถเพื่อทำการตรวจสอบในเมื่อรถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ใน

^{๓๓} มาตรา ๑๔๒ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๐) พ.ศ. ๒๕๕๗

^{๓๔} มาตรา ๑๔๓ ทวิ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

มาตรา ๑๐ ทวิ และมีอำนาจสั่งเป็นหนังสือให้ระงับการใช้รถนั้นเป็นการชั่วคราว และให้เจ้าของรถ หรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไขรถให้ถูกต้อง

มาตรา ๑๔๔ เมื่อเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ได้ซ่อมหรือแก้ไขรถถูกต้องตามคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการ ซึ่งสั่งตามมาตรา ๑๔๓ หรือมาตรา ๑๔๓ ทวิ แล้วให้นำรถไปให้เจ้าพนักงานจราจรหรือผู้ที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติแต่งตั้งให้มีอำนาจตรวจรถ ตรวจรับรอง เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่จะนำรถออกใช้ในทางได้เมื่อได้รับใบตรวจรับรอง

การตรวจรับรองรถตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

มาตรา ๑๔๕ บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้นอกจากความผิดที่กำหนดโทษไว้ในมาตรา ๑๕๗/๑ มาตรา ๑๕๙ มาตรา ๑๖๐ มาตรา ๑๖๐ ทวิ และมาตรา ๑๖๐ ตรี ให้พนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจทำการสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามีอำนาจเปรียบเทียบหรือว่ากล่าวตักเตือนได้

ในกรณีที่ผู้ขับขี่ได้ขับรถชนหรือโดนคนเดินเท้าที่ข้ามทางนอกทางข้ามและอยู่ในระหว่างทางข้ามกับเครื่องหมายจราจรแสดงเขตทางข้าม หรือที่ข้ามทางนอกทางข้ามโดยลอด ข้าม หรือผ่านสิ่งปิดกั้น หรือแผงปิดกั้นที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่นำมาวางหรือตั้งอยู่บนทางเท้าหรือกลางถนน เมื่อพนักงานสอบสวนมีเหตุผลอันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ ซึ่งเป็นผู้ต้องหาได้ใช้ความระมัดระวังตามความในมาตรา ๓๒ แล้ว ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจปล่อยตัวผู้ต้องหาไปชั่วคราว โดยไม่มีประกันได้ เมื่อผู้ต้องหาหรือผู้มีประโยชน์เกี่ยวข้องร้องขอ

มาตรา ๑๔๖ เงินค่าปรับตามพระราชบัญญัตินี้ที่ได้รับในกรุงเทพมหานครหรือในจังหวัดใด หรือในท้องถิ่นที่กระทรวงมหาดไทยประกาศกำหนด ให้แบ่งให้แก่กรุงเทพมหานครหรือเทศบาลในจังหวัดนั้นเพื่อใช้ในการดำเนินการเกี่ยวกับการจราจร ในอัตราร้อยละห้าสิบของจำนวนเงินค่าปรับ หรือให้ตกเป็นของท้องถิ่นที่กระทรวงมหาดไทยประกาศกำหนดทั้งหมด

ลักษณะ ๑๙

บทกำหนดโทษ

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

^{๓๕} มาตรา ๑๔๔ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

^{๓๖} มาตรา ๑๔๕ วรรคหนึ่ง แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๕๐

มาตรา ๑๔๘^{๓๓๗} 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 มาตรา ๑๒๔ มาตรา
 ๑๒๖ มาตรา ๑๒๙ หรือมาตรา ๑๓๓ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท

ถ้าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์กระทำความผิดตามมาตรา ๑๒๒ วรรคสอง ผู้กระทำความ
 ระวังโทษเป็นสองเท่าของโทษที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่ง

มาตรา ๑๔๙ ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๙๘ วรรคสองหรือวรรคสาม ต้องระวางโทษ
 ปรับไม่เกินห้าร้อยบาท

มาตรา ๑๕๐ ผู้ใด
 (๑) ไม่ปฏิบัติตามระเบียบหรือประกาศที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดตาม
 มาตรา ๘ วรรคสอง หรือมาตรา ๑๔ วรรคสอง

(๒) ไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดตามมาตรา ๑๓ วรรค
 สอง

(๓) ไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๑๘

(๔) ขัดคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรซึ่งสั่งตามมาตรา ๑๑๓ หรือ

(๕) ขัดคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งสั่งตามมาตรา ๑๔๐ วรรค
 สอง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่ง
 พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

มาตรา ๑๕๑ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๓๓ มาตรา ๓๔ มาตรา ๓๙
 มาตรา ๕๒ มาตรา ๖๑ หรือมาตรา ๖๖ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สองร้อยบาทถึงห้าร้อยบาท

มาตรา ๑๕๒^{๓๓๘} 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 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 หรือไม่ปฏิบัติตามประกาศที่ผู้

^{๓๓๗} มาตรา ๑๔๘ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๕๐
^{๓๓๘} มาตรา ๑๕๒ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดตามมาตรา ๑๕ วรรคสอง หรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตาม
มาตรา ๗๗ วรรคสอง หรือมาตรา ๙๖ วรรคสอง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่ง
พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

มาตรา ๑๕๓ ผู้ประกอบการรับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสารโดยใช้รถแท็กซี่ผู้ใดไม่จอดรถ
ณ สถานที่ที่กำหนดตามพระราชกฤษฎีกาซึ่งออกตามมาตรา ๑๐๒ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพัน
บาท

มาตรา ๑๕๔^{๓๙} ผู้ใด

(๑) ผ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา ๑๓๘ วรรค
หนึ่ง หรือมาตรา ๑๔๒ วรรคหนึ่ง

(๒) ผ่าฝืนคำสั่ง ข้อบังคับ หรือระเบียบของเจ้าพนักงานจราจรตามมาตรา ๑๓๙

(๓) ผ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ตาม
มาตรา ๑๔๒ วรรคสอง หรือ

(๔) ผ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการตามมาตรา
๑๔๓ ทวิ

ถ้าไม่เป็นความผิดที่กำหนดโทษไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้ ต้องระวางโทษปรับครั้ง
ละไม่เกินหนึ่งพันบาท

มาตรา ๑๕๕ ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๔๑ โดยไม่มีเหตุอันสมควร ต้องระวางโทษ
ปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

มาตรา ๑๕๖^{๔๐} ผู้ใดนำรถที่เจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการ
ได้สั่งให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไขตามมาตรา ๑๔๓ หรือมาตรา ๑๔๓ ทวิ ไปใช้ในทางโดย
ยังมีได้รับใบตรวจจรรยาบรรณตามมาตรา ๑๔๔ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท และปรับรายวันอีก
วันละห้าร้อยบาทจนกว่าจะปฏิบัติให้ถูกต้อง

มาตรา ๑๕๗^{๔๑} ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๓๕ มาตรา ๔๓ (๓) (๔) (๖)
(๗) หรือ (๘) มาตรา ๔๕ มาตรา ๔๖ มาตรา ๔๗ มาตรา ๔๘ มาตรา ๕๓ มาตรา ๖๕ วรรคหนึ่ง หรือ
มาตรา ๑๒๕ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สี่ร้อยบาทถึงหนึ่งพันบาท

มาตรา ๑๕๗/๑^{๔๒} ผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจร
พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการที่ทำให้มีการตรวจสอบผู้ขับขี่ตามมาตรา ๔๓ ทวิ

^{๓๙} มาตรา ๑๕๔ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๔๒

^{๔๐} มาตรา ๑๕๖ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

^{๔๑} มาตรา ๑๕๗ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๘) พ.ศ. ๒๕๕๑

^{๔๒} มาตรา ๑๕๗/๑ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๕๐

หรือฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตรวจการที่ให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ตามมาตรา ๔๓ ตรี ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

ผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๔๓ ทวิ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษสูงกว่าที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษหรือกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอีกหนึ่งในสาม และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคสองเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปี และปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคสองเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สองปีถึงหกปี และปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทถึงหนึ่งแสนสองหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคสองเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สามปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่หกหมื่นบาทถึงสองแสนบาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

มาตรา ๑๕๘ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๗ วรรคหนึ่ง มาตรา ๒๘ หรือมาตรา ๑๐๐ วรรคหนึ่งหรือวรรคสอง หรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๑๗ วรรคสอง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินสองพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๑๕๙^{๕๓} ผู้ขับขี่ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งสั่งตามมาตรา ๕๙ วรรคหนึ่ง หรือขัดขวางเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มิให้เคลื่อนย้ายรถ หรือมิให้ใช้เครื่องมือบังคับรถมิให้เคลื่อนย้ายตามมาตรา ๕๙ วรรคสอง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับไม่เกินห้าพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ผู้ใดทำให้เสียหาย ทำลาย ทำให้เสื่อมค่า หรือทำให้ไร้ประโยชน์ซึ่งเครื่องมือบังคับรถมิให้เคลื่อนย้าย หรือเคลื่อนย้ายรถที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้ใช้เครื่องมือบังคับมิให้เคลื่อนย้ายตามมาตรา ๕๙ วรรคสอง โดยไม่ได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานสอบสวน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับไม่เกินห้าพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๑๖๐^{๕๔} ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๗๘ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าการไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๗๘ เป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับอันตรายสาหัส หรือตาย ผู้ไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๔๓ (๑) (๕) หรือ (๘) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ^{๕๕}

^{๕๓} มาตรา ๑๕๙ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

^{๕๔} มาตรา ๑๖๐ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

^{๕๕} มาตรา ๑๖๐ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

มาตรา ๑๖๐ ทวิ^{๕๖} ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๑๓๔ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้ผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

มาตรา ๑๖๐ ตริ^{๕๗} ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๔๓ (๒) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้ผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปี และปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้ผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สองปีถึงหกปี และปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทถึงหนึ่งแสนสองหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้ผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สามปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่หกหมื่นบาทถึงสองแสนบาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

มาตรา ๑๖๑^{๕๘} ในกรณีที่ผู้ขับขี่ผู้ใดได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ ให้ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ผู้บัญชาการตำรวจภูธร ผู้บังคับการตำรวจจราจร ผู้บังคับการตำรวจทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจจากผู้ดำรงตำแหน่งดังกล่าวมีอำนาจสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ของผู้ผู้นั้นมีกำหนดครั้งละไม่เกินหกสิบวัน

ผู้สั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่งอาจบันทึกการยึดและคะแนนไว้ด้านหลังใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกยึด และดำเนินการอบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำตั้งแต่สองครั้งภายในหนึ่งปี รวมทั้งสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ที่เสียคะแนนมากของผู้ขับขี่ผู้นั้นมีกำหนดครั้งละไม่เกินเก้าสิบวัน

การดำเนินการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ให้เป็นไปตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ผู้ขับขี่ซึ่งถูกสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่ง หรือถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคสอง มีสิทธิอุทธรณ์คำสั่งต่อผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ถูกลงยึดหรือสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่

ให้ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติวินิจฉัยอุทธรณ์ตามวรรคสี่ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับคำอุทธรณ์ ถ้าไม่ได้วินิจฉัยชี้ขาดภายในเวลาดังกล่าว ให้ถือว่าผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติวินิจฉัยไม่ให้ยึดใบอนุญาตขับขี่ หรือไม่พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามคำอุทธรณ์ของผู้ขับขี่

^{๕๕} มาตรา ๑๖๐ วรรคสาม แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๕๐

๒๕๕๐

^{๕๖} มาตรา ๑๖๐ ทวิ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

^{๕๗} มาตรา ๑๖๐ ตริ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๕๐

^{๕๘} มาตรา ๑๖๑ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

คำวินิจฉัยของผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติให้เป็นที่สุด

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา [คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ”] แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙

มาตรา ๑๖๒^{๔๙} ในคดีที่ผู้ขับขี่ต้องคำพิพากษาว่าได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถยนต์นั้น นอกจากจะได้รับโทษสำหรับการกระทำความผิดดังกล่าวแล้ว ถ้าศาลเห็นว่าหากให้ผู้ขับขี่นั้นขับรถต่อไปอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น ให้ศาลมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของผู้ขับขี่นั้นได้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ในกรณีที่ศาลเห็นว่า พฤติกรรมของผู้กระทำความผิดตามวรรคหนึ่งยังอยู่ในวิสัยที่จะแก้ไขฟื้นฟูได้ ศาลอาจมีคำสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้ขับขี่นั้นและให้ผู้ขับขี่นั้นทำงานบริการสังคมหรือทำงานสาธารณประโยชน์ภายใต้เงื่อนไขและระยะเวลาที่ศาลกำหนด โดยให้อยู่ในความดูแลของพนักงานคุมประพฤติ เจ้าหน้าที่ของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หรือองค์การซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อการบริการสังคม การกุศลสาธารณะ หรือสาธารณประโยชน์ที่ยินยอมรับดูแลด้วยก็ได้ และถ้าความปรากฏในภายหลังว่าผู้กระทำความผิดดังกล่าวไม่ปฏิบัติตามคำสั่งหรือเงื่อนไขที่กำหนดไว้ให้ศาลมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของผู้ขับขี่นั้นตามวรรคหนึ่ง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ผู้ใดขับขี่รถในระหว่างที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ตามคำสั่งของศาล ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปีและปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท

มาตรา ๑๖๓ คดีที่มีผู้กระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งอันเป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับทางหลวงหรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถยนต์นั้น ถ้าการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามนั้นก่อให้เกิดความเสียหายแก่สัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่ได้ทำหรือติดตั้งไว้ เมื่อพนักงานอัยการยื่นฟ้องผู้กระทำความผิด ให้พนักงานอัยการเรียกราคาหรือค่าเสียหายสำหรับสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรดังกล่าวด้วย

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ พลเอก เกรียงศักดิ์ ชมะนันทน์ นายกรัฐมนตรี

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ๔๙ มาตรา ๑๖๒ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๕๐

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากการคมนาคมและขนส่งทางบกได้เจริญก้าวหน้าขยายตัวไปทั่วประเทศและเชื่อมโยงไปยังประเทศใกล้เคียง และจำนวนยานพาหนะในท้องถนนและทางหลวงได้ทวีจำนวนขึ้นเป็นลำดับ ประกอบกับประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนนและพิธีสารว่าด้วยเครื่องหมายและสัญญาณตามถนนสมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกซึ่งได้ใช้บังคับมากกว่าสี่สิบปี ให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรและจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น และเพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้น

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๒๒^{๕๐}

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา

นุเบกษา

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ บางมาตรามีลักษณะไม่เหมาะสมและบกพร่อง ขัดต่อการปฏิบัติในบางท้องที่ จึงเห็นสมควรที่จะตราพระราชบัญญัติเพื่อแก้ไขเพิ่มเติมฉบับนี้ขึ้น

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๒๙^{๕๑}

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา

นุเบกษา

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน มีบทบัญญัติห้ามรถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารแล่นในช่องทางเดินรถด้านขวามือ ข้อห้ามนี้รวมถึงรถบรรทุกเล็กที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันกิโลกรัมด้วย แต่รถดังกล่าวมีไซรลที่มีความเร็วช้าหรือใช้ความเร็วต่ำ จึงไม่จำเป็นต้องบังคับให้ขับรถในช่องทางเดินรถด้านซ้ายสุด การบังคับเช่นนี้ทำให้ผู้ใช้รถดังกล่าวไม่ได้รับความเป็นธรรม สมควรให้รถบรรทุกเล็กที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันกิโลกรัม สามารถใช้ทางเดินรถขวามือได้ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้น

ประกาศคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ ฉบับที่ ๓๙ เรื่อง การแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก ลงวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๓๔^{๕๒}

โดยที่คณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติได้พิจารณาเห็นว่า ในปัจจุบันกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกได้บัญญัติให้อำนาจเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจ

^{๕๐} ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๙๖/ตอนที่ ๒๑๑/ฉบับพิเศษ หน้า ๑/๑๙ ธันวาคม ๒๕๒๒

^{๕๑} ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๐๓/ตอนที่ ๑๘๐/ฉบับพิเศษ หน้า ๑/๑๗ ตุลาคม ๒๕๒๙

^{๕๒} ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๐๘/ตอนที่ ๓๗/ฉบับพิเศษ หน้า ๓๒/๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๓๔

เคลื่อนย้ายรถที่จอดหรือหยุดโดยฝ่าฝืนกฎหมายได้ แต่ยังไม่เป็นการเพียงพอที่จะให้เจ้าของรถหรือผู้
ซบซี้ปฏิบัติถูกต้องตามกฎหมาย สมควรเพิ่มมาตรการให้เจ้าของรถหรือผู้ซบซี้ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการ
เคลื่อนย้ายหรือไม่ให้เคลื่อนย้ายรถ รวมทั้งค่าดูแลรักษานั้นด้วย

ข้อ ๒ ประกาศคณะกรรมการรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติฉบับนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัด
จากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕^{๕๓}

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก
พ.ศ. ๒๕๒๒ ได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานแล้ว บทบัญญัติบางประการแห่งพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวไม่
เหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน สมควรแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก
พ.ศ. ๒๕๒๒ ให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อให้เกิดความสะดวกและความปลอดภัยใน
การจราจร จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๓๘^{๕๔}

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา ๔ ในกรณีของรถยนต์ที่ได้จดทะเบียนไว้แล้วก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้
บังคับ ให้ผู้ซบซี้รถยนต์และคนโดยสารรถยนต์นั้น ได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๓ วรรค
สอง แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ เป็นเวลา
สองปีนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

มาตรา ๕ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ในปัจจุบัน อุบัติเหตุจาก
การจราจรทางบกมีผลต่อการพัฒนาประเทศโดยตรงและมีแนวโน้มที่จะเพิ่มจำนวนสูงขึ้นเป็นอันมาก
สมควรกำหนดมาตรการเพื่อสร้างความปลอดภัยและลดความรุนแรงของอันตรายที่อาจเกิดขึ้นแก่ผู้
ซบซี้รถยนต์และคนโดยสารรถยนต์ โดยกำหนดให้ผู้ซบซี้รถยนต์ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับ
ที่นั่งในขณะที่ซบซี้รถยนต์ และต้องจัดให้คนโดยสารรถยนต์ ซึ่งนั่งที่ที่นั่งตอนหน้าแถวเดียวกับที่นั่งผู้ซบซี้
รถยนต์รัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่โดยสารรถยนต์ และคนโดยสารรถยนต์ดังกล่าว

^{๕๓} ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๐๙/ตอนที่ ๓๙/หน้า ๔๔/๖ เมษายน ๒๕๓๕
^{๕๔} ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๑๒/ตอนที่ ๔๒ ก/หน้า ๑/๖ ตุลาคม ๒๕๓๘

ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่โดยสารรถยนต์ด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๔๒^{๕๕}

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา

นุเบกษา

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ในปัจจุบันอุบัติเหตุร้ายแรงที่เกิดขึ้นบนท้องถนนอันเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลต่าง ๆ นั้น มีสาเหตุส่วนหนึ่งเนื่องมาจากผู้ขับขี่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทกลุ่มแอมเฟตามีนในขณะที่ขับรถ แม้จะได้มีการจับกุมปราบปรามและป้องกันมิให้ผู้ขับขี่เสพหรือเมาสิ่งต่าง ๆ ดังกล่าวในขณะที่ขับรถแล้วก็ตาม แต่ก็ปรากฏว่ายังมีผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนอยู่อีก สมควรกำหนดให้ผู้ตรวจการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและผู้ตรวจการตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์มีอำนาจดำเนินการเกี่ยวกับการทดสอบหรือการตรวจสอบของมีนเมาหรือสารเสพติดดังกล่าวในผู้ขับขี่ได้เช่นเดียวกับเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกเพื่อเป็นการแบ่งเบาภาระของเจ้าพนักงานดังกล่าวและปรับปรุงอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่ และผู้ตรวจการให้สามารถดำเนินการทดสอบหรือตรวจสอบตลอดจนจับกุมปราบปรามผู้ขับขี่ซึ่งเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทกลุ่มแอมเฟตามีนในขณะที่ขับรถให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และทำให้เกิดความปลอดภัยในท้องถนนมากยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๕๐^{๕๖}

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา

นุเบกษา

มาตรา ๓ ให้แก้ไขคำว่า “รถยนต์” “รถจักรยานยนต์” และ “เครื่องยนต์” ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และที่แก้ไขเพิ่มเติม เป็นคำว่า “รถยนต์” “รถจักรยานยนต์” และ “เครื่องยนต์” ทุกแห่ง

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ในปัจจุบันการโดยสารรถจักรยานยนต์เป็นที่นิยมกันอย่างแพร่หลาย และจำนวนอุบัติเหตุอันเนื่องจากรถจักรยานยนต์ได้เพิ่มมากขึ้น ประกอบกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอันเนื่องมาจากการขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น หรือเสพยาเสพติดให้โทษ หรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทได้เพิ่มสูงขึ้นด้วย สมควรกำหนดให้คนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตราย และ

^{๕๕} ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๑๖/ตอนที่ ๒๐ ก/หน้า ๑๓/๒๕ มีนาคม ๒๕๔๒
^{๕๖} ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๒๔/ตอนที่ ๑๐๑ ก/หน้า ๑/๒๙ ธันวาคม ๒๕๕๐

กำหนดให้ความผิดของผู้ขับขี่ที่ได้ขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น เป็นความผิดที่ไม่อาจว่ากล่าวตักเตือนหรือทำการเปรียบเทียบได้ รวมทั้งปรับปรุงบทกำหนดโทษสำหรับความผิดฐานขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น หรือเสพยาเสพติดให้โทษหรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตลอดจนปรับปรุงประเภทของรถที่ใช้บรรทุกคน สัตว์ หรือสิ่งของให้ครอบคลุมถึงการบรรทุกของรถทุกประเภทด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๘) พ.ศ. ๒๕๕๑^{๕๗}

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ปัจจุบัน ผู้ขับขี่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะที่ขับรถ เป็นสาเหตุหนึ่งที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนและก่อให้เกิดอันตรายแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของบุคคล สมควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ เพื่อกำหนดห้ามผู้ขับขี่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะที่ขับรถ เว้นแต่ในกรณีการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนา โดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ประกาศคณะรักษาความสงบแห่งชาติฉบับที่ ๘๗/๒๕๕๗ เรื่อง การแก้ไขเพิ่มเติมผู้รักษาการตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานตำรวจ ลงวันที่ ๑๐ กรกฎาคม พุทธศักราช ๒๕๕๗^{๕๘}

ข้อ ๔ ให้บรรดา กฎกระทรวง กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ประกาศ หรือคำสั่ง ที่ออกตามพระราชบัญญัติตามข้อ ๑ ข้อ ๒ และข้อ ๓ ที่ใช้บังคับอยู่ในวันก่อนวันที่ประกาศนี้ใช้บังคับ ยังคงใช้บังคับได้ต่อไปจนกว่าจะมีการแก้ไขเพิ่มเติม

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๙) พ.ศ. ๒๕๕๗^{๕๙}

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ปัจจุบันเมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบการกระทำความผิดของผู้ขับขี่ไม่ว่าด้วยตนเองหรือด้วยเครื่องอุปกรณ์ใด ๆ แล้วแต่ไม่อาจออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ได้ในขณะนั้นเพราะไม่สามารถเรียกให้ผู้ขับขี่หยุดรถได้ ซึ่งส่งผลให้การบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร สมควรแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๐ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕ เพื่อให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ที่พบการกระทำความผิดดังกล่าว

^{๕๗} ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๒๕/ตอนที่ ๓๑ ก/หน้า ๑/๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๑

^{๕๘} ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๓๑/ตอนที่พิเศษ ๑๓๔ ง/หน้า ๑๘/๒๑ กรกฎาคม ๒๕๕๗

^{๕๙} ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๓๑/ตอนที่ ๘๙ ก/หน้า ๑๑/๓๐ ธันวาคม ๒๕๕๗

สามารถส่งใบสั่งไปยังภูมิลำเนาของเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับได้ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๐) พ.ศ. ๒๕๕๗^{๖๐}

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่เป็นการสมควรกำหนดมาตรการในด้านความปลอดภัยเพื่อช่วยในการให้สัญญาณจราจรและสมควรกำหนดข้อสันนิษฐานว่าผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ในกรณีที่ไม่ยอมให้ทดสอบโดยไม่มีเหตุอันควรอันจะเป็นมาตรการในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากผู้ขับขี่รถขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙^{๖๑}

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ในปัจจุบันได้มีการนำระบบการชำระเงินด้วยวิธีการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ในการชำระค่าสินค้าและบริการเพิ่มมากขึ้นสมควรเพิ่มช่องทางการชำระค่าปรับตามใบสั่งด้วยวิธีการดังกล่าวในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ไม่เรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถในการชำระค่าปรับตามใบสั่ง ประกอบกับได้มีการโอนกรมตำรวจไปเป็นสำนักงานตำรวจแห่งชาติแล้ว สมควรแก้ไขการระบุชื่อตำแหน่ง “อธิบดีกรมตำรวจ” ตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก เป็น “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” ในคราวเดียวกัน จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

^{๖๐} ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๓๑/ตอนที่ ๘๙ ก/หน้า ๑๔/๓๐ ธันวาคม ๒๕๕๗
^{๖๑} ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๓๓/ตอนที่ ๗๑ ก/หน้า ๘/๑๖ สิงหาคม ๒๕๕๙



พระราชบัญญัติ

คุมประพฤติ

พ.ศ. ๒๕๕๙

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.

ให้ไว้ ณ วันที่ ๒๙ กันยายน พ.ศ. ๒๕๕๙

เป็นปีที่ ๗๑ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการคุมประพฤติ

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของ สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติคุมประพฤติ พ.ศ. ๒๕๕๙”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันประกาศ ในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้ยกเลิก

(๑) พระราชบัญญัติวิธีดำเนินการคุมความประพฤติตามประมวลกฎหมายอาญา พ.ศ. ๒๕๒๒

(๒) พระราชบัญญัติวิธีดำเนินการคุมความประพฤติตามประมวลกฎหมายอาญา (ฉบับที่ ๒)

พ.ศ. ๒๕๕๐

มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้

“การคุมประพฤติ” หมายความว่า การสืบเสาะและพินิจ และการคุมความประพฤติผู้ถูกคุม ความประพฤติให้ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ตามคำสั่งหรือหนังสือแจ้งของศาล หรือเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจ รวมทั้งการใช้มาตรการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิด

“ศาล” หมายความว่า ศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีอาญา

“การสืบเสาะและพินิจ” หมายความว่า การแสวงหาข้อเท็จจริงและรายละเอียดเกี่ยวกับผู้ถูกสืบเสาะและพินิจเพื่อประมวลข้อเท็จจริง จัดทำรายงานและความเห็นเสนอประกอบการพิจารณาของศาลหรือเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจ

“ผู้ถูกสืบเสาะและพินิจ” หมายความว่า ผู้ต้องหา จำเลย นักโทษเด็ดขาด หรือบุคคลอื่นซึ่งมีกฎหมายกำหนดให้เข้าสู่กระบวนการสืบเสาะและพินิจของพนักงานคุมประพฤติ

“การคุมความประพฤติ” หมายความว่า การควบคุมและสอดส่องผู้ถูกคุมความประพฤติให้ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้

“ผู้ถูกคุมความประพฤติ” หมายความว่า ผู้ต้องหา จำเลย นักโทษเด็ดขาด หรือบุคคลอื่นที่ศาลหรือเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจ กำหนดให้ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กฎหมายบัญญัติภายใต้การคุมความประพฤติของพนักงานคุมประพฤติ

“สำนักงานคุมประพฤติ” หมายความว่า สำนักงานคุมประพฤติในสังกัดกรมคุมประพฤติ

“คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการคุมประพฤติ

“พนักงานคุมประพฤติ” หมายความว่า ผู้ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้มีอำนาจหน้าที่ในการคุมประพฤติตามพระราชบัญญัตินี้

“อาสาสมัครคุมประพฤติ” หมายความว่า ผู้ซึ่งอธิบดีแต่งตั้งให้ทำหน้าที่ช่วยเหลือพนักงานคุมประพฤติตามพระราชบัญญัตินี้

“ยาเสพติด” หมายความว่า ยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ วัตถุออกฤทธิ์ตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท และสารระเหยตามกฎหมายว่าด้วยการป้องกันการใช้สารระเหย

“อธิบดี” หมายความว่า อธิบดีกรมคุมประพฤติ

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๕ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจแต่งตั้งและถอดถอนพนักงานคุมประพฤติ กัปออกกฎกระทรวง ระเบียบ และประกาศเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

กฎกระทรวง ระเบียบ และประกาศนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้

หมวด ๑

คณะกรรมการคุมประพฤติ

มาตรา ๖ ให้มีคณะกรรมการคุมประพฤติ ประกอบด้วยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรมเป็นประธานกรรมการ ปลัดกระทรวงยุติธรรมเป็นรองประธานกรรมการ ปลัดกระทรวงการพัฒนาสังคม

และความมั่นคงของมนุษย์ ปลัดกระทรวงศึกษาธิการ เจ้ากรมพระธรรมนูญ อธิบดีกรมการจัดหางาน อธิบดีกรมการปกครอง อธิบดีกรมการแพทย์ อธิบดีกรมพัฒนาฝีมือแรงงาน อธิบดีกรมพินิจและคุ้มครองเด็กและเยาวชน อธิบดีกรมราชทัณฑ์ อธิบดีกรมสุขภาพจิต เลขาธิการคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ เลขาธิการสำนักงานศาลยุติธรรม อัยการสูงสุด นายกสภานายความ และผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งจากผู้เชี่ยวชาญหรือผู้มีประสบการณ์ในการทำงานด้านกฎหมาย ด้านอาชีวศึกษา ทัศนศึกษา หรือการบริหารงานยุติธรรม ด้านสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา ด้านสังคมสงเคราะห์ ด้านจิตวิทยา ด้านจิตเวชศาสตร์ หรือด้านอื่น ๆ ที่เป็นประโยชน์ต่องานคุ้มครองประพฤติกุณ จำนวนไม่เกินห้าคน เป็นกรรมการ

ให้อธิบดีกรมคุ้มครองประพฤติกุณเป็นกรรมการและเลขานุการ และให้อธิบดีแต่งตั้งข้าราชการของกรมคุ้มครองประพฤติกุณจำนวนไม่เกินสองคนเป็นผู้ช่วยเลขานุการ

มาตรา ๗ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้าม ดังต่อไปนี้

- (๑) มีสัญชาติไทย
- (๒) มีอายุไม่ต่ำกว่าสามสิบห้าปีบริบูรณ์
- (๓) ไม่เป็นผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมือง สมาชิกสภาท้องถิ่น ผู้บริหารท้องถิ่น กรรมการหรือผู้ดำรงตำแหน่งที่รับผิดชอบในการบริหารพรรคการเมือง สมาชิกพรรคการเมือง หรือเจ้าหน้าที่ในพรรคการเมือง
- (๔) ไม่เป็นข้าราชการซึ่งมีตำแหน่งหรือเงินเดือนประจำ เว้นแต่เป็นผู้ดำรงตำแหน่งอาจารย์ในมหาวิทยาลัยของรัฐ
- (๕) ไม่เป็นบุคคลล้มละลาย
- (๖) ไม่เป็นคนไร้ความสามารถหรือเสมือนไร้ความสามารถ
- (๗) ไม่เคยต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุก ไม่ว่าจะได้รับโทษจำคุกจริงหรือไม่ เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ
- (๘) ไม่เคยถูกไล่ออก ปลดออก หรือให้ออกจากราชการ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจ เพราะกระทำผิดวินัย

มาตรา ๘ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละสามปี และอาจได้รับแต่งตั้งอีกได้ แต่จะดำรงตำแหน่งติดต่อกันเกินสองวาระไม่ได้

มาตรา ๙ นอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามวาระ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่งเมื่อ

- (๑) ตาย
- (๒) ลาออก
- (๓) ขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา ๗
- (๔) รัฐมนตรีให้ออกจากตำแหน่ง เพราะบกพร่องหรือไม่สุจริตต่อหน้าที่ มีความประพฤติเสื่อมเสียหรือหย่อนความสามารถ

มาตรา ๑๐ คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดนโยบายและทิศทางในการบริหารงานคุ้มครองประพฤติ เพื่อให้สอดคล้องกับภารกิจด้านการคุ้มครองประพฤติ รวมทั้งพิจารณาให้ความเห็นเกี่ยวกับการคุ้มครองประพฤติตามที่คณะรัฐมนตรีขอให้พิจารณา

(๒) ให้คำแนะนำหรือคำปรึกษาแก่รัฐมนตรีในการออกกฎกระทรวง ระเบียบ และประกาศตามพระราชบัญญัตินี้ รวมทั้งให้คำแนะนำแก่อธิบดีในการออกระเบียบตามพระราชบัญญัตินี้

(๓) ให้คำปรึกษา ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะแก่กรมคุ้มครองประพฤติ รวมทั้งส่วนราชการหน่วยงานของรัฐ และองค์กรต่าง ๆ เกี่ยวกับการบริหารและการดำเนินงานคุ้มครองประพฤติ

(๔) กำหนดมาตรฐานการดำเนินงานต่าง ๆ ของพนักงานคุ้มครองประพฤติให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ รวมทั้งให้ความเห็นชอบหลักสูตรการฝึกอบรมพนักงานคุ้มครองประพฤติ

(๕) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการ หรือตามที่รัฐมนตรีมอบหมาย

มาตรา ๑๑ ให้นำบทบัญญัติว่าด้วยคณะกรรมการที่มีอำนาจดำเนินการพิจารณาทางปกครองตามกฎหมายว่าด้วยวิธีปฏิบัติราชการทางปกครองมาใช้บังคับกับการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ และการประชุมของคณะกรรมการโดยอนุโลม

มาตรา ๑๒ คณะกรรมการอาจแต่งตั้งคณะอนุกรรมการหรือคณะทำงานเพื่อพิจารณาหรือปฏิบัติการอย่างหนึ่งอย่างใดตามที่คณะกรรมการมอบหมายก็ได้ และให้นำบทบัญญัติมาตรา ๑๑ ในส่วนที่เกี่ยวกับการประชุม มาใช้บังคับกับการประชุมของคณะอนุกรรมการและคณะทำงานด้วยโดยอนุโลม

มาตรา ๑๓ ให้กรรมการได้รับเบี้ยประชุมและประโยชน์ตอบแทนอื่นตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด

หมวด ๒

อำนาจหน้าที่ของผู้ปฏิบัติงาน

มาตรา ๑๔ ให้พนักงานคุ้มครองประพฤติมีอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้และกฎหมายอื่น และโดยเฉพาะให้มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(๑) การสืบเสาะและพินิจเกี่ยวกับอายุ ประวัติ ความประพฤติ สติปัญญา การศึกษาอบรม สุขภาพ ภาวะแห่งจิต นิสัย อาชีพ สิ่งแวดล้อม สภาพความผิด และเรื่องอื่นใดที่เกี่ยวกับผู้ถูกสืบเสาะและพินิจ รวมทั้งข้อเท็จจริงที่เกี่ยวกับความเสียหายและความเห็นของผู้เสียหายหรือบุคคลที่เกี่ยวข้อง และจัดทำรายงานและความเห็นเกี่ยวกับความสามารถในการแก้ไขปรับปรุงตนเอง และวิธีการคุ้มครองประพฤติ

(๒) สอดส่อง ติดตาม สอบถาม แนะนำ ช่วยเหลือ ตักเตือน หรือดำเนินการใด ๆ เพื่อให้ผู้ถูกคุ้มครองประพฤติปฏิบัติตามเงื่อนไขและสามารถแก้ไขปรับปรุงตนเองได้ เพื่อประโยชน์ในการป้องกันอาชญากรรมและแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิด

- (๓) ให้การสงเคราะห์ตามพระราชบัญญัตินี้
- (๔) กำหนดรายละเอียดในการปฏิบัติตามเงื่อนไขตามที่ได้ตกลงกับผู้ถูกคุมความประพฤติ เพื่อประโยชน์ในการคุมความประพฤติ
- (๕) ส่งตัวผู้ถูกสืบเสาะและพินิจ ผู้ถูกคุมความประพฤติ หรือผู้ได้รับการสงเคราะห์ตามมาตรา ๔๑ ให้แพทย์ตรวจสุขภาพทั้งทางร่างกายและจิตใจ หรือส่งตัวไปบำบัดรักษาการติดยาเสพติด ความบกพร่องทางกายหรือจิตใจ หรือความเจ็บป่วยอย่างอื่นตามที่เห็นสมควร
- (๖) จัดการหรือดำเนินการเกี่ยวกับตัวผู้ถูกสืบเสาะและพินิจหรือผู้ถูกคุมความประพฤติ เช่น ถ่ายภาพ พิมพ์ลายนิ้วมือ ตรวจร่างกาย เก็บตัวอย่างปัสสาวะ เส้นผม หรือขน เพื่อประโยชน์ในการพิสูจน์บุคคลและเป็นฐานข้อมูลเพื่อประโยชน์ในการแก้ไขฟื้นฟู รวมทั้งสั่งหรือจัดให้ผู้ถูกสืบเสาะและพินิจหรือผู้ถูกคุมความประพฤติในคดีที่เกี่ยวข้องกับยาเสพติด หรือในกรณีที่มีหลักฐานอันควรเชื่อว่า บุคคลดังกล่าวเกี่ยวข้องกับยาเสพติด รับการตรวจหรือทดสอบว่ามียาเสพติดอยู่ในร่างกายหรือไม่ ทั้งนี้ การตรวจหรือทดสอบเกี่ยวกับยาเสพติดให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด
- (๗) ใช้อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์หรืออุปกรณ์อื่นใดในการติดตามตัวผู้ถูกคุมความประพฤติ ตามเงื่อนไขที่ศาลหรือเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจสั่ง ทั้งนี้ หลักเกณฑ์และวิธีการใช้อุปกรณ์ ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง
- (๘) เรียกผู้ถูกคุมความประพฤติหรือผู้ได้รับการสงเคราะห์ตามมาตรา ๔๑ เข้ารับการอบรมความรู้ และทักษะต่าง ๆ เพื่อประโยชน์ในการแก้ไขฟื้นฟูและป้องกันการกระทำความผิดซ้ำ โดยอาจเชิญบุคคลในครอบครัวของบุคคลดังกล่าวเข้าร่วมการอบรมด้วยก็ได้
- (๙) จัดให้ผู้ถูกคุมความประพฤติทำงานบริการสังคมหรือสาธารณประโยชน์
- (๑๐) ในกรณีที่ผู้ถูกสืบเสาะและพินิจ ผู้ถูกคุมความประพฤติ หรือผู้ได้รับการสงเคราะห์ตามมาตรา ๔๑ เป็นเด็กหรือเยาวชน ให้มีการให้คำแนะนำแก่บิดามารดา ผู้ปกครอง หรือบุคคลที่เด็กหรือเยาวชนดังกล่าวพักอาศัยอยู่ด้วย เกี่ยวกับการเลี้ยงดู การอบรมสั่งสอน และการใด ๆ ที่จำเป็นและเหมาะสม รวมถึงการปรับปรุงตนเองของบิดามารดา ผู้ปกครอง หรือบุคคลที่เด็กหรือเยาวชนดังกล่าวพักอาศัยอยู่ด้วย
- (๑๑) มอบหมายและกำกับดูแลให้อาสาสมัครคุมประพฤติดำเนินการให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีกำหนด
- (๑๒) ทำรายงานและความเห็นเกี่ยวกับความประพฤติ การประกอบอาชีพ และพฤติการณ์ของผู้ถูกคุมความประพฤติ
- (๑๓) รายงานให้ผู้มีอำนาจเกี่ยวกับการพักการลงโทษหรือการลดวันต้องโทษจำคุกตามกฎหมายว่าด้วยราชทัณฑ์หรือกฎหมายว่าด้วยเรือนจำทหารซึ่งมีคำสั่งทราบ เมื่อนักโทษเด็ดขาดไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไข เพื่อให้ผู้มีอำนาจดังกล่าวดำเนินการต่อไป

(๑๔) ปฏิบัติหน้าที่อื่นตามพระราชบัญญัตินี้ ตามที่รัฐมนตรีหรืออธิบดีมอบหมาย หรือตามคำสั่งศาล มาตรา ๑๕ เพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้พนักงานคุมประพฤติ มีอำนาจดังต่อไปนี้ด้วย

(๑) ในกรณีมีความจำเป็นอย่างยิ่ง เข้าไปในเคหสถานหรือสถานที่ใด ๆ ที่ผู้ถูกสืบเสาะและพินิจ หรือผู้ถูกคุมความประพฤติอาศัยหรือทำงานหรือมีความเกี่ยวข้องด้วย และสอบถามบุคคลซึ่งอยู่ในสถานที่นั้น เกี่ยวกับกรณีที่ระบุไว้ในมาตรา ๑๔ (๑) หรือ (๒) เพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติงานในระหว่างพระอาทิตยขึ้น ถึงพระอาทิตยตก

(๒) เรียกบุคคลที่สามารถให้ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับกรณีที่ระบุไว้ในมาตรา ๑๔ (๑) หรือ (๒) มาพบและให้ถ้อยคำ

(๓) สั่งให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองส่งวัตถุหรือเอกสารอันอาจใช้เป็นพยานหลักฐานเกี่ยวกับกรณี ที่ระบุไว้ในมาตรา ๑๔ (๑) หรือ (๒) ได้

มาตรา ๑๖ ให้กรมคุมประพฤติจำแนกผู้ถูกสืบเสาะและพินิจ ผู้ถูกคุมความประพฤติ และบุคคลที่ศาล หรือเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจมีคำสั่ง ให้อยู่ในความรับผิดชอบของพนักงานคุมประพฤติ เพื่อแก้ไขฟื้นฟูให้เหมาะสมกับผู้กระทำผิดแต่ละราย โดยให้คำนึงถึงความเสี่ยงในการกระทำความผิดซ้ำ

หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจำแนกบุคคลตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด มาตรา ๑๗ ให้มีอาสาสมัครคุมประพฤติ เพื่อช่วยเหลือพนักงานคุมประพฤติตามที่อธิบดี มอบหมาย

ให้อธิบดีแต่งตั้งและถอดถอนอาสาสมัครคุมประพฤติ

คุณสมบัติ หลักเกณฑ์ และวิธีการแต่งตั้งและถอดถอนอาสาสมัครคุมประพฤติ ให้เป็นไป ตามระเบียบที่คณะกรรมการกำหนด ส่วนวิธีการปฏิบัติงานของอาสาสมัครคุมประพฤติให้เป็นไป ตามระเบียบที่รัฐมนตรีกำหนด

มาตรา ๑๘ ในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้พนักงานคุมประพฤติ และอาสาสมัคร คุมประพฤติแสดงบัตรประจำตัวต่อบุคคลที่เกี่ยวข้อง

บัตรประจำตัวให้เป็นไปตามแบบที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๑๙ ในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้พนักงานคุมประพฤติเป็นเจ้าพนักงาน ตามประมวลกฎหมายอาญา

มาตรา ๒๐ ให้กรมคุมประพฤติจัดให้พนักงานคุมประพฤติเข้ารับการฝึกอบรมก่อนเข้า ปฏิบัติหน้าที่ เพื่อให้มีการพัฒนาความรู้ ความสามารถ และมีประสบการณ์ภาคปฏิบัติ รวมถึงการจัดฝึกอบรม เพื่อเพิ่มทักษะและความเชี่ยวชาญ ทั้งนี้ ตามหลักสูตรการฝึกอบรมที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ

มาตรา ๒๑ ให้พนักงานคุมประพฤติซึ่งผ่านการฝึกอบรมตามมาตรา ๒๐ เป็นตำแหน่ง ที่มีเหตุพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยระเบียบข้าราชการพลเรือน และในการกำหนดให้ได้รับเงินเพิ่มสำหรับ

ตำแหน่งที่มีเหตุพิเศษ ให้คำนึงถึงภาระหน้าที่ คุณภาพของงาน โดยเปรียบเทียบกับค่าตอบแทนของ ผู้ปฏิบัติงานอื่นในกระบวนการยุติธรรมด้วย ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามระเบียบกระทรวงยุติธรรมโดยได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงการคลัง

มาตรา ๒๒ ในกรณีที่ผู้เสียหาย ผู้ถูกสืบเสาะและพินิจ ผู้ถูกคุมความประพฤติ ผู้ได้รับการสงเคราะห์ตามมาตรา ๔๑ หรือผู้เกี่ยวข้อง ไม่สามารถพูดหรือเข้าใจภาษาไทย หรือภาษาถิ่นได้ และไม่มีล่าม ให้จัดหาล่ามให้

ในกรณีที่ผู้เสียหาย ผู้ถูกสืบเสาะและพินิจ ผู้ถูกคุมความประพฤติ ผู้ได้รับการสงเคราะห์ ตามมาตรา ๔๑ หรือผู้เกี่ยวข้อง ไม่สามารถพูดหรือได้ยินหรือสื่อความหมายได้และไม่มีล่าม ให้จัดหา ล่ามภาษามือหรือล่ามที่สามารถสื่อความหมายโดยวิธีอื่นตามที่เห็นสมควร

ให้กรมคุมประพฤติจัดหาล่ามตามวรรคหนึ่งและวรรคสองให้โดยมิชักช้า

ให้ล่ามได้รับค่าป่วยการ ค่าพาหนะเดินทาง และค่าเช่าที่พัก ตามระเบียบที่รัฐมนตรีกำหนด โดยได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงการคลัง

หมวด ๓

การสืบเสาะและพินิจ การคุมความประพฤติ และการทำงานบริการสังคมหรือสาธารณประโยชน์

มาตรา ๒๓ ในกรณีที่ศาล หรือเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจ มีคำสั่งให้พนักงานคุมประพฤติ ดำเนินการสืบเสาะและพินิจ ให้ผู้มีหน้าที่รับผิดชอบของหน่วยงานนั้น ส่งคำสั่งและเอกสารที่เกี่ยวข้องไปยัง สำนักงานคุมประพฤติภายในสามวันนับแต่วันที่ มีคำสั่ง

เมื่อจะมีการพักการลงโทษหรือการลดวันต้องโทษจำคุกให้นักโทษเด็ดขาด ให้กรมราชทัณฑ์หรือ เรือนจำทหารส่งหนังสือและเอกสารที่เกี่ยวข้องไปยังสำนักงานคุมประพฤติโดยเร็ว

มาตรา ๒๔ เว้นแต่ศาล หรือเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจ จะมีคำสั่งเป็นอย่างอื่น เมื่อได้รับคำสั่ง ตามมาตรา ๒๓ วรรคหนึ่ง ให้พนักงานคุมประเวศดำเนินการสืบเสาะและพินิจ แล้วทำรายงานและความเห็น ให้ศาล หรือเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจ ให้แล้วเสร็จภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่สำนักงานคุมประพฤติได้รับคำสั่ง ในกรณีที่มิเหตุจำเป็นอาจร้องขอต่อศาล หรือเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจ เพื่อสั่งให้ขยายเวลาออกไปได้อีก ไม่เกินสามสิบวัน

เมื่อได้รับหนังสือตามมาตรา ๒๓ วรรคสอง ให้พนักงานคุมประเวศดำเนินการสืบเสาะและพินิจ แล้วทำรายงานและความเห็นให้แล้วเสร็จภายในหกสิบวันนับแต่วันที่สำนักงานคุมประเวศได้รับหนังสือ ในกรณีที่มิเหตุจำเป็น อธิบดีอาจขยายเวลาออกไปได้อีกไม่เกินสามสิบวัน โดยแจ้งให้กรมราชทัณฑ์ หรือเรือนจำทหารทราบ

หลักเกณฑ์และวิธีการเกี่ยวกับการสืบเสาะและพินิจ ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีกำหนด

มาตรา ๒๕ ในกรณีที่ศาล หรือเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจ มีคำสั่งให้ดำเนินการคุ้มครองความประพฤติ ให้ผู้มีหน้าที่รับผิดชอบของหน่วยงานนั้นส่งคำสั่งและเอกสารที่เกี่ยวข้องไปยังสำนักงานคุ้มครองความประพฤติโดยเร็ว

ให้พนักงานคุ้มครองความประพฤติชี้แจงให้ผู้ถูกคุ้มครองความประพฤติทราบถึงเงื่อนไขเพื่อการคุ้มครองความประพฤติ พร้อมกับสิทธิของผู้ถูกคุ้มครองความประพฤติด้วยวาจาและลายลักษณ์อักษร รวมทั้งแจ้งผลที่จะได้รับการปฏิบัติหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขให้ทราบด้วย

ในกรณีที่ผู้ถูกคุ้มครองความประพฤติตามวรรคสองเป็นเด็กหรือเยาวชน จะต้องมียุติมาบรรดา ผู้ปกครอง บุคคลที่เด็กหรือเยาวชนพักอาศัยอยู่ด้วย บุคคลหรือองค์การที่รับดูแลเด็กหรือเยาวชน หรือบุคคลที่เด็กหรือเยาวชนร้องขอ เข้าร่วมรับฟังการชี้แจงด้วย

หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับการคุ้มครองความประพฤติ ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีกำหนด

มาตรา ๒๖ ให้พนักงานคุ้มครองความประพฤติจัดทำแผนการคุ้มครองความประพฤติและแผนการแก้ไขฟื้นฟู ให้เหมาะสมกับผู้ถูกคุ้มครองความประพฤติแต่ละรายเพื่อให้สามารถกลับตนเป็นคนดีและสามารถกลับคืนสู่สังคม โดยให้ผู้ถูกคุ้มครองความประพฤตินมีส่วนร่วมในการจัดทำแผนด้วย

ในกรณีที่ผู้ถูกคุ้มครองความประพฤติเป็นเด็กหรือเยาวชน ให้ยุติมาบรรดา ผู้ปกครอง บุคคลที่เด็กหรือเยาวชนพักอาศัยอยู่ด้วย บุคคลหรือองค์การที่รับดูแลเด็กหรือเยาวชน หรือบุคคลที่เด็กหรือเยาวชนร้องขอ มีส่วนร่วมในการจัดทำแผนด้วย ทั้งนี้ ให้คำนึงถึงแผนและเงื่อนไขที่กำหนดโดยศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดีเยาวชนและครอบครัว

หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับแผนตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด

มาตรา ๒๗ ในกรณีที่ผู้ถูกคุ้มครองความประพฤติไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดโดยคำสั่งศาล หรือเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจ หรือพฤติการณ์ที่เกี่ยวกับการคุ้มครองความประพฤติของผู้ถูกคุ้มครองความประพฤติเปลี่ยนแปลงไป ให้พนักงานคุ้มครองความประพฤติตรวจสอบถึงเหตุการณ์ดังกล่าว และแก้ไขฟื้นฟูเท่าที่จะสามารถกระทำได้ก่อน หากไม่อาจดำเนินการเพื่อการคุ้มครองความประพฤติต่อไปได้ หรือควรจะได้มีการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขการคุ้มครองความประพฤติ ให้รีบทำรายงานและความเห็นต่อศาล หรือเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจโดยเร็ว

มาตรา ๒๘ ผู้ถูกสืบเสาะและพินิจและผู้ถูกคุ้มครองความประพฤติพึงได้รับการให้ความช่วยเหลือ แนะนำเกี่ยวกับการดำเนินชีวิต การพัฒนาศักยภาพ การเรียนรู้ การปรับเปลี่ยนทัศนคติหรือพฤติกรรม การบำบัดรักษาอาการติดยาเสพติด การทำงานบริการสังคมหรือสาธารณประโยชน์ การศึกษา การฝึกอาชีพ การประกอบอาชีพ ตลอดจนการสงเคราะห์อื่น ๆ ตามความจำเป็น

มาตรา ๒๙ ในกรณีที่ศาล หรือเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจ มีคำสั่งให้ผู้ถูกคุ้มครองความประพฤติทำงานบริการสังคมหรือสาธารณประโยชน์ ให้พนักงานคุ้มครองความประพฤติจัดให้ผู้ถูกคุ้มครองความประพฤติทำงานบริการสังคมหรือสาธารณประโยชน์เป็นรายบุคคลหรือเป็นกลุ่ม

เว้นแต่ศาล หรือเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจ จะมีคำสั่งเป็นอย่างอื่น การจัดให้ผู้ถูกคุมความประพฤติ ทำงานบริการสังคมหรือสาธารณประโยชน์อย่างหนึ่งอย่างใดตามวรรคหนึ่ง ให้พนักงานคุมประพฤติพิจารณา จากฐานความผิด พฤติกรรม ความร้ายแรงแห่งการกระทำความผิด และเงื่อนไขการคุมความประพฤติที่กำหนด โดยคำนึงถึงเพศ อายุ ประวัติ ความประพฤติ สติปัญญา สุขภาพ ภาวะแห่งจิต นิสัย อาชีพ ความรู้ และความสามารถของผู้ถูกคุมความประพฤติ รวมถึงความเหมาะสม ความสะดวก และระยะเวลาเดินทาง ระหว่างที่พักอาศัยของผู้ถูกคุมความประพฤติกับสถานที่ทำงานบริการสังคมหรือสาธารณประโยชน์ ทั้งนี้ งานที่จัดให้ทำจะต้องไม่ขัดหรือแย้งกับขนบธรรมเนียมประเพณี วัฒนธรรม ความเชื่อทางศาสนา ตลอดจนปัจจัยอื่นที่เกี่ยวข้อง

หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการดำเนินการตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง ให้เป็นไปตามระเบียบ ที่อธิบดีกำหนด

หมวด ๔

อำนาจของศาลเกี่ยวกับการคุมประพฤติ

มาตรา ๓๐ ศาลมีอำนาจสั่งให้พนักงานคุมประพฤติดำเนินการสืบเสาะและพินิจเกี่ยวกับ อายุ ประวัติ ความประพฤติ สติปัญญา การศึกษาอบรม สุขภาพ ภาวะแห่งจิต นิสัย อาชีพ สิ่งแวดล้อม สภาพความผิด การรู้สึกความผิดและพยายามบรรเทาผลร้ายที่เกิดขึ้น เหตุอันอันควรปราณี และเรื่องอื่นใด ที่เกี่ยวกับจำเลย แล้วทำรายงานและความเห็นให้ศาลเพื่อประกอบการพิจารณาพิพากษาหรือเพื่อประกอบดุลพินิจในการกำหนดโทษได้

เมื่อศาลได้รับรายงานและความเห็นตามวรรคหนึ่งแล้ว ถ้าเห็นสมควรศาลมีอำนาจเรียกพนักงาน คุมประพฤติหรือจำเลยมาสอบถาม หรือสั่งให้พนักงานคุมประพฤติดำเนินการสืบเสาะและพินิจเพิ่มเติมได้

มาตรา ๓๑ ศาลอาจรับฟังรายงานและความเห็นของพนักงานคุมประพฤติตามมาตรา ๓๐ โดยไม่ต้องมีพยานหลักฐานประกอบ แต่ถ้าศาลจะใช้รายงานและความเห็นเช่นนั้นเป็นผลร้ายแก่จำเลย ให้ศาลแจ้งข้อความที่เป็นผลร้ายนั้นให้จำเลยทราบ เมื่อจำเลยคัดค้าน พนักงานคุมประพฤตินี้สิทธิ นำพยานหลักฐานเข้าสืบประกอบรายงานและความเห็นก่อน และจำเลยมีสิทธิที่จะนำพยานหลักฐาน มาสืบหักล้างได้

มาตรา ๓๒ ในกรณีที่ผู้ถูกคุมความประพฤติไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขเพื่อการคุมความประพฤติ ตามที่ศาลกำหนด หรือพฤติการณ์ที่เกี่ยวกับการคุมความประพฤติของผู้ถูกคุมความประพฤติเปลี่ยนแปลงไป และพนักงานคุมประพฤติได้ดำเนินการตามมาตรา ๒๗ พร้อมทั้งได้ทำรายงานและความเห็นต่อศาลแล้ว หากรายงานและความเห็นนั้นเป็นผลร้ายแก่ผู้ถูกคุมความประพฤติ ให้ศาลเรียกผู้ถูกคุมความประพฤติมา เพื่อแจ้งข้อความที่เป็นผลร้ายนั้นให้ทราบ ในกรณีเช่นว่านี้ ผู้ถูกคุมความประพฤติมีสิทธิที่จะคัดค้าน และนำพยานหลักฐานมาสืบหักล้างได้ และให้นำบทบัญญัติมาตรา ๓๑ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

ถ้าผู้ถูกคุมความประพฤติขัดขืนไม่มาศาลตามหมายเรียกหรือตามนัด จงใจไม่รับหมายเรียก ได้หลบหนีไป หรือมีเหตุอันควรสงสัยว่าจะหลบหนี ศาลมีอำนาจออกหมายจับผู้ถูกคุมความประพฤติ เพื่อดำเนินการต่อไป

มาตรา ๓๓ ในกรณีที่มีคำขอตามมาตรา ๕๖ หรือคำแถลงตามมาตรา ๕๗ แห่งประมวลกฎหมายอาญา ศาลอาจเรียกพนักงานคุมประพฤติมาสอบถามหรือให้การเพื่อประกอบการพิจารณาตามคำขอ หรือคำแถลงนั้นได้

มาตรา ๓๔ ในกรณีที่ศาลเห็นว่าผู้ถูกคุมความประพฤติไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขเพื่อการคุมความประพฤติตามที่ศาลกำหนด หรือพฤติการณ์ที่เกี่ยวกับการคุมความประพฤติของผู้ถูกคุมความประพฤติเปลี่ยนแปลงไป และศาลได้มีคำสั่งแก้ไขเปลี่ยนแปลงคำพิพากษาหรือคำสั่งเกี่ยวกับการลงโทษ ให้ศาลแจ้งให้พนักงานคุมประพฤติทราบ หากการแก้ไขเปลี่ยนแปลงคำพิพากษาหรือคำสั่งนั้นเป็นผลร้ายแก่ผู้ถูกคุมความประพฤติมากขึ้น ผู้ถูกคุมความประพฤตินี้มีสิทธิอุทธรณ์คำสั่งแก้ไขเปลี่ยนแปลงนั้นได้

คำพิพากษาหรือคำสั่งของศาลอุทธรณ์ให้เป็นที่สุด

มาตรา ๓๕ วิธีพิจารณาข้อใดซึ่งความในพระราชบัญญัตินี้มีได้บัญญัติไว้โดยเฉพาะ ให้นำบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามาใช้บังคับโดยอนุโลม

หมวด ๕

การดำเนินการเพื่อสร้างคามยุติธรรมเชิงสมานฉันท์

มาตรา ๓๖ เพื่อประโยชน์ในการคุมประพฤติ ให้สำนักงานคุมประพฤติมีหน้าที่ดำเนินการ เพื่อสร้างคามยุติธรรมเชิงสมานฉันท์

การดำเนินการเพื่อสร้างคามยุติธรรมเชิงสมานฉันท์เป็นการดำเนินการที่ให้ความสำคัญกับการบรรเทาผลร้าย หรือการระงับข้อพิพาทที่เกิดขึ้นจากการกระทำความผิด โดยการชดใช้เยียวยาความเสียหาย แก่ผู้เสียหายและชุมชน การสร้างความสำนึกและความรับผิดชอบในการกระทำของตน และการให้ผู้เสียหาย ผู้ถูกสืบเสาะและพินิจ ผู้ถูกคุมความประพฤติ และสมาชิกของชุมชนที่ได้รับผลกระทบจากอาชญากรรม ได้ร่วมกันหาวิธีการในการแก้ไขปัญหา

มาตรา ๓๗ ในระหว่างการคุมประพฤติ เมื่อผู้เสียหายกับผู้ถูกสืบเสาะและพินิจ หรือผู้ถูกคุมความประพฤติฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งร้องขอให้มีการดำเนินการเพื่อสร้างคามยุติธรรมเชิงสมานฉันท์และอีกฝ่ายหนึ่ง ยินยอม ให้ผู้ประสานงานตามมาตรา ๓๘ พิจารณาจัดให้มีการดำเนินการดังกล่าว ทั้งนี้ ให้คำนึงถึงผลกระทบต่อชุมชนด้วย

หลักเกณฑ์และวิธีการในการดำเนินการเพื่อสร้างคามยุติธรรมเชิงสมานฉันท์ ให้เป็นไปตามระเบียบ ที่อธิบดีกำหนด

มาตรา ๓๘ ให้ผู้อำนวยการสำนักงานคุมประพฤติแต่งตั้งพนักงานคุมประพฤติหรือบุคคลอื่นใดเป็นผู้ประสานงานเพื่อทำหน้าที่จัดให้มีการดำเนินการเพื่อสร้างความยุติธรรมเชิงสมานฉันท์

ให้ผู้ประสานงานเป็นผู้ทำหน้าที่จัดให้มีการประชุม กำหนดตัวบุคคลที่จะเข้าร่วมประชุม ดำเนินการประชุม และดำเนินการอื่นใดเพื่อสร้างความยุติธรรมเชิงสมานฉันท์

ให้ผู้ประสานงานที่ไม่ได้เป็นเจ้าหน้าที่สังกัดกรมคุมประพฤติและบุคคลที่เข้าร่วมประชุมได้รับค่าตอบแทนตามระเบียบที่รัฐมนตรีกำหนดโดยได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงการคลัง

มาตรา ๓๙ ในกรณีที่มีการทำข้อตกลงจากการดำเนินการเพื่อสร้างความยุติธรรมเชิงสมานฉันท์ ให้พนักงานคุมประพฤติเสนอข้อตกลงดังกล่าวให้ศาล หรือเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจทราบ หากศาลหรือเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจเห็นสมควร อาจพิจารณากำหนดให้เป็นส่วนหนึ่งของเงื่อนไขการคุมความประพฤติก็ได้

หมวด ๖

การสงเคราะห์

มาตรา ๔๐ การให้การสงเคราะห์ตามหมวดนี้ ให้เป็นความรับผิดชอบของรัฐในการแสวงหาข้อเท็จจริง ติดตาม ดูแล แนะนำ แก้ไขฟื้นฟู หรือการดำเนินการใด ๆ แก่บุคคลตามมาตรา ๔๑ เพื่อให้บุคคลเหล่านั้นสามารถช่วยเหลือตนเองและดำรงชีวิตอยู่ในสังคมได้ตามสมควร ทั้งนี้ ให้คำนึงถึงความจำเป็นและความต้องการของบุคคลนั้น โดยให้หน่วยงานด้านการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ ด้านแรงงาน ด้านการศึกษา ด้านการสาธารณสุข ตลอดจนหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เข้ามามีส่วนร่วมในการให้การสงเคราะห์

การให้การสงเคราะห์แก่บุคคลตามวรรคหนึ่ง ให้พนักงานคุมประเวติสนับสนุนและส่งเสริมให้บุคคลนั้นได้รับการสงเคราะห์ในด้านสิ่งจำเป็นในการดำรงชีพ ด้านการบำบัดรักษาอาการเจ็บป่วยทางกายและจิต ด้านการให้ความรู้และการฝึกอบรม ด้านทักษะชีวิต ตลอดจนการให้ความช่วยเหลือในด้านอื่น ๆ ที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิต

ในกรณีที่บุคคลดังกล่าวจะทำงาน ให้พนักงานคุมประเวติสนับสนุนและส่งเสริมให้บุคคลดังกล่าวเข้าร่วมกิจกรรม เพื่อเตรียมความพร้อมในการทำงาน

ให้รัฐสนับสนุนหรือส่งเสริมให้นายจ้างหรือเจ้าของสถานประกอบการรับบุคคลตามมาตรา ๔๑ เข้าทำงานในสถานประกอบการ ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์ในการส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตให้สามารถดำรงชีวิตอยู่ในสังคมได้ และเพื่อเป็นการป้องกันการกระทำความผิดซ้ำ ตลอดจนป้องกันอาชญากรรม

การบริหารจัดการ การกำหนดมาตรฐานการสงเคราะห์ รายละเอียดที่เกี่ยวข้องกับการสงเคราะห์ รวมถึงหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการให้การสงเคราะห์ตามหมวดนี้ ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีกำหนด

มาตรา ๔๑ ให้พนักงานคุมประเวติให้การสงเคราะห์ตามควรแก่กรณีแก่บุคคล ดังต่อไปนี้

(๑) ผู้ถูกสืบเสาะและพินิจ

- (๒) ผู้ถูกคุมความประพฤติหรือผู้พ้นจากการคุมความประพฤติ
- (๓) ผู้อยู่ระหว่างการตรวจพิสูจน์และการฟื้นฟูสมรรถภาพผู้ติดยาเสพติดหรือผู้ผ่านการฟื้นฟูสมรรถภาพผู้ติดยาเสพติด
- (๔) ผู้อยู่ระหว่างการทำงานบริการสังคมหรือสาธารณประโยชน์แทนค่าปรับ
- (๕) ผู้ได้รับการปล่อยตัวเมื่อพ้นโทษหรือได้รับพระราชทานอภัยโทษ
- (๖) เด็กหรือเยาวชนที่ได้รับการปล่อยตัวพ้นจากการฝึกอบรมครบตามคำพิพากษาแล้ว
- (๗) ผู้พ้นจากการถูกกักขังแทนค่าปรับหรือผู้พ้นจากการทำงานบริการสังคมหรือสาธารณประโยชน์แทนค่าปรับ
- (๘) บุคคลอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๔๒ ในการให้การสงเคราะห์ตามหมวดนี้ พนักงานคุมประพฤติอาจมอบหมายอาสาสมัครคุมประพฤติ หรืออาจทำความตกลงเพื่อมอบหมายหรือส่งต่อให้ส่วนราชการ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น องค์กรพัฒนาเอกชน องค์กรชุมชน หรือองค์กรอื่น ที่ให้ความร่วมมือก็ได้

ในกรณีบุคคลตามหมวดนี้เป็นเด็กหรือเยาวชนซึ่งตกอยู่ในสภาพจำต้องได้รับการสงเคราะห์หรือคุ้มครองสวัสดิภาพ พนักงานคุมประพฤติจะต้องให้การช่วยเหลือเบื้องต้นและแจ้งต่อพนักงานเจ้าหน้าที่หรือผู้มีหน้าที่คุ้มครองสวัสดิภาพเด็กตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองเด็กโดยมิชักช้า

มาตรา ๔๓ ในกรณีที่เห็นสมควร ให้รัฐมนตรีมีอำนาจประกาศกำหนดให้สถานที่ใดเป็นสถานที่ เพื่อให้การสงเคราะห์บุคคลตามมาตรา ๔๑ และให้สำนักงานคุมประพฤติดำเนินการให้การสนับสนุนการปฏิบัติงานตามความเหมาะสมกับสถานที่ดังกล่าว ทั้งนี้ ตามระเบียบที่รัฐมนตรีกำหนด

หมวด ๗

การมีส่วนร่วมของหน่วยงานของรัฐและภาคประชาชน

มาตรา ๔๔ ให้กรมคุมประพฤติดำเนินการหรือประสานความร่วมมือกับหน่วยงานของรัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น องค์กรพัฒนาเอกชน องค์กรชุมชน หรือองค์กรอื่น เพื่อให้เข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินงานสร้างเครือข่ายหรือให้ความช่วยเหลือในภารกิจของกรมคุมประพฤติ และจัดทำฐานข้อมูลเกี่ยวกับผู้กระทำผิดเพื่อป้องกันการกระทำความผิดซ้ำ

มาตรา ๔๕ ให้อาสาสมัครคุมประพฤติและภาคประชาชนมีบทบาทในการให้การสงเคราะห์ รวมถึงการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิด ภายใต้การกำกับดูแลของพนักงานคุมประพฤติ ทั้งนี้ ตามระเบียบที่รัฐมนตรีกำหนด

ให้อาสาสมัครคุมประพฤติได้รับค่าตอบแทนตามระเบียบที่รัฐมนตรีกำหนด โดยได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงการคลัง

หมวด ๘
บทกำหนดโทษ

มาตรา ๔๖ ผู้ใดเป็นเจ้าของพนักงานมีตำแหน่งหน้าที่ปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้และได้ล่วงรู้หรือได้มาซึ่งความลับของผู้อื่นเพราะการปฏิบัติการตามตำแหน่งหน้าที่ นำความลับนั้นไปเปิดเผยนอกอำนาจหน้าที่ของตน โดยประการที่อาจจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่น ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

บทเฉพาะกาล

มาตรา ๔๗ บรรดากฎกระทรวงที่ออกตามพระราชบัญญัติวิธีดำเนินการคุ้มครองความประพฤติตามประมวลกฎหมายอาญา พ.ศ. ๒๕๒๒ ที่ใช้บังคับอยู่ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ยังคงใช้บังคับได้ต่อไปเพียงเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับพระราชบัญญัตินี้ จนกว่าจะมีกฎกระทรวง ระเบียบ หรือประกาศ ตามพระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

มาตรา ๔๘ ให้พนักงานคุมประพฤติซึ่งได้รับแต่งตั้งตามพระราชบัญญัติวิธีดำเนินการคุ้มครองความประพฤติตามประมวลกฎหมายอาญา พ.ศ. ๒๕๒๒ และยังคงปฏิบัติหน้าที่อยู่ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ เป็นพนักงานคุมประพฤติตามพระราชบัญญัตินี้

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ
พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา
นายกรัฐมนตรี

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่งานด้านการคุ้มครองประพฤตินี้มีความสำคัญในกระบวนการยุติธรรม อันจะทำให้เกิดประสิทธิภาพและเกิดความเรียบร้อยขึ้นในสังคม ซึ่งในการปฏิบัติงานด้านนี้มีกรมคุ้มครองประพฤตินี้เป็นหน่วยงานหลักเกี่ยวกับการคุ้มครองประพฤตินี้ ทั้งในขั้นก่อนการพิจารณาคดี ขั้นการพิจารณาคดี และขั้นหลังการพิพากษาคดีของศาล โดยมีภารกิจเกี่ยวกับการคุ้มครองประพฤตินี้ผู้กระทำผิดที่เป็นเด็ก เยาวชน ผู้ใหญ่ ผู้ได้รับการพักการลงโทษและการลดวันต้องโทษจำคุก รวมถึงการตรวจพิสูจน์และการฟื้นฟูสมรรถภาพผู้ติดยาเสพติด การจัดให้มีการทำงานบริการสังคมหรือสาธารณประโยชน์ การดำเนินการเพื่อสร้างความยุติธรรมเชิงสมานฉันท์ การให้การสงเคราะห์ การให้หน่วยงานของรัฐและภาคประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรม และแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิด ดังนั้น เพื่อให้การปฏิบัติงานด้านการคุ้มครองประพฤตินี้และภารกิจของกรมคุ้มครองประพฤตินี้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้



พระราชบัญญัติ

ควบคุมเครื่องดื่มน้ำอัดลม

พ.ศ. ๒๕๕๑

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.

ให้ไว้ ณ วันที่ ๖ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๑

เป็นปีที่ ๖๓ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการควบคุมเครื่องดื่มน้ำอัดลม

พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๘ ประกอบกับมาตรา ๔๑ มาตรา ๔๓ และมาตรา ๔๕ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของ สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มน้ำอัดลม พ.ศ. ๒๕๕๑”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัตินี้

“เครื่องดื่มนแอลกอฮอล์” หมายความว่า สุราตามกฎหมายว่าด้วยสุรา ทั้งนี้ ไม่รวมถึงยา
วัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น

“ผู้ติดเครื่องดื่มนแอลกอฮอล์” หมายความว่า บุคคลที่ดื่มเครื่องดื่มนแอลกอฮอล์จนก่อให้เกิด
ผลเสียต่อสุขภาพร่างกายหรือจิตใจ โดยการดื่มนั้นมีลักษณะที่ต้องเพิ่มปริมาณมากขึ้น และเมื่อหยุดดื่ม
จะมีอาการแสดงของการขาดเครื่องดื่มนแอลกอฮอล์ในร่างกาย

“ขาย” หมายความว่า รวมถึง จำหน่าย จ่าย แจก แลกเปลี่ยน ให้ เพื่อประโยชน์ในทางการค้า

“โฆษณา” หมายความว่า การกระทำไม่ว่าโดยวิธีใด ๆ ให้ประชาชนเห็น ได้ยินหรือทราบข้อความ
เพื่อประโยชน์ในทางการค้า และให้หมายความรวมถึงการสื่อสารการตลาด

“การสื่อสารการตลาด” หมายความว่า การกระทำกิจกรรมในรูปแบบต่าง ๆ โดยมีวัตถุประสงค์
เพื่อขายสินค้า บริการหรือภาพลักษณ์ การประชาสัมพันธ์ การเผยแพร่ข่าวสาร การส่งเสริมการขาย
การแสดงสินค้า การจัดหรือสนับสนุนให้มีการจัดกิจกรรมพิเศษ และการตลาดแบบตรง

“ข้อความ” หมายความว่า การกระทำให้ปรากฏด้วยตัวอักษร ภาพ ภาพยนตร์ แสง
เสียง เครื่องหมายหรือการกระทำอย่างใด ๆ ที่ทำให้บุคคลทั่วไปสามารถเข้าใจความหมายได้

“ฉลาก” หมายความว่า รูป รอยประดิษฐ์ กระดาษหรือสิ่งอื่นใดที่ทำให้ปรากฏข้อความ
เกี่ยวกับสินค้าซึ่งแสดงไว้ที่สินค้าหรือภาชนะบรรจุหรือหีบห่อบรรจุสินค้า หรือสอดแทรก หรือรวมไว้กับ
สินค้าหรือภาชนะบรรจุหรือหีบห่อบรรจุสินค้าและหมายความรวมถึงเอกสาร หรือคู่มือสำหรับใช้
ประกอบกับสินค้า ป้ายที่ติดตั้งหรือแสดงไว้ที่สินค้าหรือภาชนะบรรจุหรือหีบห่อบรรจุสินค้านั้น

“คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการนโยบายเครื่องดื่มนแอลกอฮอล์แห่งชาติ

“คณะกรรมการควบคุม” หมายความว่า คณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มนแอลกอฮอล์

“สำนักงาน” หมายความว่า สำนักงานคณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มนแอลกอฮอล์

“พนักงานเจ้าหน้าที่” หมายความว่า ผู้ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้ปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

“ผู้อำนวยการ” หมายความว่า ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มนแอลกอฮอล์

“อธิบดี” หมายความว่า อธิบดีกรมควบคุมโรค

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๔ ให้นายกรัฐมนตรีรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่ ออกกฎกระทรวง ระเบียบ และประกาศ เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ กฎกระทรวง ระเบียบ และประกาศนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

หมวด ๑

คณะกรรมการนโยบายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แห่งชาติ

มาตรา ๕ ให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่งเรียกว่า “คณะกรรมการนโยบายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แห่งชาติ” ประกอบด้วย นายกรัฐมนตรีหรือรองนายกรัฐมนตรีที่นายกรัฐมนตรีมอบหมายเป็นประธานกรรมการ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข เป็นรองประธานกรรมการคนที่หนึ่ง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง เป็นรองประธานกรรมการคนที่สอง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม และปลัดสำนักนายกรัฐมนตรีเป็นกรรมการ

ให้ปลัดกระทรวงสาธารณสุขเป็นเลขานุการ และให้อธิบดีและผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจการคลังเป็นผู้ช่วยเลขานุการ

มาตรา ๖ ให้คณะกรรมการมีที่ปรึกษาเพื่อให้คำปรึกษาแนะนำเกี่ยวกับการดำเนินงานตามอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการ ประกอบด้วย

(๑) ผู้แทนสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ผู้แทนสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ผู้แทนสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย

(๒) ผู้แทนองค์กรที่เป็นนิติบุคคลซึ่งมีวัตถุประสงค์เกี่ยวกับการรณรงค์เพื่อลดและเลิกการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ซึ่งเลือกกันเองจำนวนหนึ่งคน ผู้แทนองค์กรที่เป็นนิติบุคคลซึ่งมีวัตถุประสงค์เกี่ยวกับการพัฒนาเด็กซึ่งเลือกกันเองจำนวนหนึ่งคน ผู้แทนองค์กรที่เป็นนิติบุคคลซึ่งมีวัตถุประสงค์เกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภคซึ่งเลือกกันเองจำนวนหนึ่งคน

(๓) ผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งคณะกรรมการแต่งตั้งจากผู้มีความรู้ความสามารถและประสบการณ์ด้านสังคมศาสตร์ ด้านกฎหมาย และด้านเทคโนโลยีและสารสนเทศ ด้านละหนึ่งคน

การเลือกและการแต่งตั้งที่ปรึกษาตาม (๒) และ (๓) ให้เป็นไปตามระเบียบที่คณะกรรมการกำหนด

ให้นำบทบัญญัติมาตรา ๑๑ มาตรา ๑๒ มาตรา ๑๓ และมาตรา ๑๔ มาใช้บังคับกับการดำรงตำแหน่งและการพ้นจากตำแหน่งของที่ปรึกษาตาม (๒) และ (๓) โดยอนุโลม เว้นแต่อำนาจของรัฐมนตรีตามมาตรา ๑๓ (๓) ให้เป็นอำนาจของคณะกรรมการ

มาตรา ๓ การประชุมคณะกรรมการต้องมีกรรมการมาประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมดจึงเป็นองค์ประชุม

ให้ประธานกรรมการเป็นประธานในที่ประชุม ในกรณีที่ประธานกรรมการไม่มาประชุมหรือไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ให้รองประธานกรรมการคนหนึ่งเป็นประธานในที่ประชุม หากรองประธานกรรมการคนหนึ่งไม่มาประชุมหรือไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ให้รองประธานกรรมการคนที่สองเป็นประธานในที่ประชุม หากรองประธานกรรมการคนที่สองไม่มาประชุมหรือไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ให้กรรมการซึ่งมาประชุมเลือกกรรมการคนหนึ่งเป็นประธานในที่ประชุม

การวินิจฉัยชี้ขาดของที่ประชุมให้ถือเสียงข้างมาก กรรมการคนหนึ่งให้มีเสียงหนึ่งในการลงคะแนน ถ้าคะแนนเสียงเท่ากันให้ประธานในที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด

มาตรา ๔ คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดนโยบาย แผนงาน และการควบคุมเครื่องคัมแอลกอฮอล์เกี่ยวกับมาตรการด้านภาษี รวมทั้งมาตรการต่าง ๆ ในการควบคุมเครื่องคัมแอลกอฮอล์ ตลอดจนการบำบัดรักษาและฟื้นฟูสภาพผู้ติดเครื่องคัมแอลกอฮอล์ เพื่อเสนอต่อคณะรัฐมนตรี

(๒) ติดตามประเมินผลและตรวจสอบการดำเนินงานตาม (๑)

(๓) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นหรือตามที่คณะรัฐมนตรีมอบหมาย

มาตรา ๕ คณะกรรมการมีอำนาจแต่งตั้งคณะอนุกรรมการหรือคณะทำงานเพื่อปฏิบัติการตามที่คณะกรรมการมอบหมาย

ให้นำบทบัญญัติมาตรา ๓ มาใช้บังคับกับการประชุมของคณะอนุกรรมการหรือคณะทำงานโดยอนุโลม

หมวด ๒

คณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

มาตรา ๑๐ ให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่งเรียกว่า “คณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์” ประกอบด้วย

- (๑) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข เป็นประธานกรรมการ
- (๒) ปลัดกระทรวงสาธารณสุขเป็นรองประธานกรรมการคนที่หนึ่ง ปลัดกระทรวงการคลังเป็นรองประธานกรรมการคนที่สอง และปลัดกระทรวงมหาดไทยเป็นรองประธานกรรมการคนที่สาม
- (๓) กรรมการโดยตำแหน่ง ได้แก่ ปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี ปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ปลัดกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ ปลัดกระทรวงพาณิชย์ ปลัดกระทรวงยุติธรรม ปลัดกระทรวงวัฒนธรรม ปลัดกระทรวงศึกษาธิการ ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ ปลัดกรุงเทพมหานคร และผู้จัดการกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ
- (๔) ผู้แทนองค์กรเอกชน จำนวนสามคน ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งจากบุคคลซึ่งได้รับการคัดเลือกจากองค์กรเอกชนที่มีวัตถุประสงค์มิใช่เป็นการแสวงหากำไร และดำเนินกิจกรรมเกี่ยวกับด้านการสนับสนุนและรณรงค์ให้มีการลดการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ด้านการคุ้มครองเด็กและเยาวชน หรือสตรี ด้านการคุ้มครองผู้บริโภค โดยมีผู้แทนองค์กรเอกชนในแต่ละด้านไม่เกินหนึ่งคน ทั้งนี้ ตามระเบียบที่รัฐมนตรีกำหนด
- (๕) กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวนสามคน ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งจากผู้มีความรู้ความสามารถและประสบการณ์ด้านการแพทย์ จิตวิทยาหรือการสาธารณสุข ด้านสังคมสงเคราะห์ สังคมศาสตร์ เศรษฐศาสตร์หรือนิเทศศาสตร์ ด้านการศึกษา การศาสนาหรือวัฒนธรรมโดยมีผู้ทรงคุณวุฒิในแต่ละด้านไม่เกินหนึ่งคน

ให้อธิบดีเป็นกรรมการและเลขานุการ อธิบดีกรมสรรพสามิตเป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ และให้ผู้อำนวยการเป็นผู้ช่วยเลขานุการ

มาตรา ๑๑ กรรมการตามมาตรา ๑๐ (๔) และ (๕) ต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามดังต่อไปนี้

- (๑) มีสัญชาติไทย
- (๒) ไม่เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ

(๓) ไม่เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุก เว้นแต่พ้นโทษมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี หรือเป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ

(๔) ไม่เคยต้องคำพิพากษาว่ามีความผิดในคดีที่เกี่ยวข้องกับเครื่องดืมแอลกอฮอล์ เว้นแต่พ้นโทษมาแล้วไม่น้อยกว่าห้าปี

(๕) ไม่เป็นผู้ดำรงตำแหน่งในทางการเมือง สมาชิกสภาท้องถิ่นหรือผู้บริหารท้องถิ่น กรรมการหรือผู้ดำรงตำแหน่งที่รับผิดชอบในการบริหารพรรคการเมือง ที่ปรึกษาพรรคการเมืองหรือเจ้าหน้าที่พรรคการเมือง

(๖) ไม่เป็นผู้ประกอบกิจการเครื่องดืมแอลกอฮอล์หรือมีส่วนได้เสียในกิจการเกี่ยวกับเครื่องดืมแอลกอฮอล์

(๗) ไม่เป็นผู้ติดเครื่องดืมแอลกอฮอล์

มาตรา ๑๒ กรรมการตามมาตรา ๑๐ (๔) และ (๕) มีวาระอยู่ในตำแหน่งคราวละสามปี กรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่งอาจได้รับการแต่งตั้งอีกได้ แต่จะดำรงตำแหน่งติดต่อกันเกินสองวาระไม่ได้

ในกรณีที่กรรมการพ้นจากตำแหน่งตามวาระในวาระหนึ่ง ให้ดำเนินการแต่งตั้งกรรมการขึ้นใหม่ภายในเก้าสิบวัน ในระหว่างที่ยังมิได้มีการแต่งตั้งกรรมการขึ้นใหม่ ให้กรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระนั้นอยู่ในตำแหน่งเพื่อดำเนินงานต่อไปจนกว่ากรรมการซึ่งได้รับแต่งตั้งใหม่เข้ารับหน้าที่

มาตรา ๑๓ นอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามวาระ กรรมการตามมาตรา ๑๐ (๔) และ (๕) พ้นจากตำแหน่งเมื่อ

(๑) ตาย

(๒) ลาออก

(๓) รัฐมนตรีให้ออก

(๔) ขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา ๑๑

ในกรณีที่กรรมการตามมาตรา ๑๐ (๔) และ (๕) พ้นจากตำแหน่งก่อนวาระให้มีการแต่งตั้งกรรมการแทนตำแหน่งที่ว่างลง เว้นแต่วาระของกรรมการจะเหลือไม่ถึงเก้าสิบวันและในระหว่างที่ยังมิได้แต่งตั้งกรรมการแทนตำแหน่งที่ว่าง ให้กรรมการที่เหลืออยู่ปฏิบัติหน้าที่ต่อไปได้

มาตรา ๑๔ ในกรณีที่มีการแต่งตั้งกรรมการตามมาตรา ๑๐ (๔) และ (๕) ในระหว่างที่กรรมการตามมาตรา ๑๐ (๔) และ (๕) ซึ่งแต่งตั้งไว้แล้วยังมีวาระอยู่ในตำแหน่ง ไม่ว่าจะเป็นการแต่งตั้งเพิ่มขึ้นหรือแต่งตั้งแทนตำแหน่งที่ว่าง ให้ผู้ได้รับแต่งตั้งนั้นอยู่ในตำแหน่งเท่ากับวาระที่เหลืออยู่ของกรรมการซึ่งได้แต่งตั้งไว้แล้วนั้น

มาตรา ๑๕ ให้นำบทบัญญัติมาตรา ๓ มาใช้บังคับกับการประชุมคณะกรรมการควบคุมโดยอนุโลม

มาตรา ๑๖ คณะกรรมการควบคุมมีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) เสนอนโยบาย แผนงาน และการควบคุมเครื่องดื่มน้ำอัดลมเกี่ยวกับมาตรการด้านภาษี รวมทั้งมาตรการต่าง ๆ ในการควบคุมเครื่องดื่มน้ำอัดลม ตลอดจนการบำบัดรักษาและฟื้นฟูสภาพผู้ติดเครื่องดื่มน้ำอัดลมต่อคณะกรรมการ

(๒) กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับบรรจุภัณฑ์ ฉลาก พร้อมทั้งข้อความคำเตือนสำหรับเครื่องดื่มน้ำอัดลมที่ผลิต หรือนำเข้า

(๓) เสนอความเห็นต่อรัฐมนตรีในการกำหนดเวลาขายเครื่องดื่มน้ำอัดลม สถานที่ห้ามขายเครื่องดื่มน้ำอัดลม วิธีหรือลักษณะการขายเครื่องดื่มน้ำอัดลมที่ต้องห้ามสถานที่หรือบริเวณห้ามบริโภคเครื่องดื่มน้ำอัดลม และสิ่งอื่นใดที่ใช้เป็นการโฆษณาเครื่องดื่มน้ำอัดลม

(๔) กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ในการบำบัดรักษาหรือฟื้นฟูสภาพผู้ติดเครื่องดื่มน้ำอัดลม

(๕) เสนอความเห็นต่อคณะกรรมการหรือรัฐมนตรีในการออกประกาศหรือระเบียบเพื่อปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้แล้วแต่กรณี

(๖) ให้คำปรึกษาแนะนำ และประสานงานแก่หน่วยงานของรัฐและเอกชนเกี่ยวกับการควบคุมเครื่องดื่มน้ำอัดลม รวมทั้งการเสนอมาตรการในการป้องกันผลกระทบจากการบริโภคเครื่องดื่มน้ำอัดลม ตลอดจนการบำบัดรักษาและฟื้นฟูสภาพผู้ติดเครื่องดื่มน้ำอัดลม

(๗) จัดให้มีหรือส่งเสริมและสนับสนุนการเผยแพร่ความรู้ทางวิชาการให้แก่เยาวชนและประชาชนโดยทั่วไปให้เข้าใจถึงโทษและพิษภัยของเครื่องดื่มน้ำอัดลม

(๘) เชิญข้าราชการ พนักงาน หรือลูกจ้างของหน่วยราชการ หน่วยงานของรัฐ รัฐวิสาหกิจ หรือราชการส่วนท้องถิ่น หรือบุคคลหนึ่งบุคคลใดมาให้ข้อเท็จจริงหรือแสดงความคิดเห็น หรือให้จัดส่งเอกสารหรือข้อมูล เพื่อประกอบการพิจารณาดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้

(๕) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ หรือตามมติคณะกรรมการ
มาตรา ๑๗ คณะกรรมการควบคุมมีอำนาจแต่งตั้งคณะอนุกรรมการหรือคณะทำงาน
เพื่อปฏิบัติการตามที่คณะกรรมการควบคุมมอบหมาย

ให้นำบทบัญญัติมาตรา ๗ มาใช้บังคับกับการประชุมของคณะอนุกรรมการหรือคณะทำงาน
โดยอนุโลม

มาตรา ๑๘ ให้มีคณะกรรมการควบคุมเครื่องเค็มแอลกอฮอล์กรุงเทพมหานคร ประกอบด้วย
ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครเป็นประธานกรรมการ ปลัดกรุงเทพมหานครเป็นรองประธานกรรมการ
ผู้แทนกองบัญชาการตำรวจนครบาล ผู้แทนกรมประชาสัมพันธ์ ผู้แทนกรมสรรพสามิต
หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยกรุงเทพมหานคร ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาสังคม
ผู้อำนวยการสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาในกรุงเทพมหานครซึ่งผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครแต่งตั้ง
หนึ่งคน ผู้อำนวยการสำนักการศึกษา ผู้อำนวยการสำนักการแพทย์ และผู้อำนวยการเป็นกรรมการ
และกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิจำนวนสี่คน ซึ่งผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครแต่งตั้งจากผู้มีความรู้
ความสามารถและประสบการณ์ด้านสังคมสงเคราะห์ การแพทย์ จิตวิทยา และกฎหมายด้านละหนึ่งคน

ให้ผู้ผู้อำนวยการสำนักอนามัยเป็นกรรมการและเลขานุการ คณะกรรมการควบคุมเครื่องเค็ม
แอลกอฮอล์กรุงเทพมหานครจะแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ในสำนักอนามัยไม่เกินสองคนเป็นผู้ช่วยเลขานุการก็ได้

มาตรา ๑๙ ให้มีคณะกรรมการควบคุมเครื่องเค็มแอลกอฮอล์จังหวัด ประกอบด้วย
ผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธานกรรมการ รองผู้ว่าราชการจังหวัดซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้ว่าราชการจังหวัด
เป็นรองประธานกรรมการ ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัด สรรพสามิตพื้นที่ซึ่งผู้ว่าราชการจังหวัด
แต่งตั้งหนึ่งคน หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด ผู้อำนวยการสำนักงานเขตพื้นที่
การศึกษาในจังหวัดซึ่งผู้ว่าราชการจังหวัดแต่งตั้งหนึ่งคน ประชาสัมพันธ์จังหวัด พัฒนาสังคมและ
ความมั่นคงของมนุษย์จังหวัด ผู้อำนวยการสำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่รับผิดชอบในเขตจังหวัด
ผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นภายในเขตจังหวัดที่ผู้ว่าราชการจังหวัดแต่งตั้งจังหวัดละไม่เกิน
สี่คน เป็นกรรมการ และกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิจำนวนสี่คน ซึ่งผู้ว่าราชการจังหวัดแต่งตั้งจากผู้มี
ความรู้ความสามารถและประสบการณ์ด้านสังคมสงเคราะห์ การแพทย์ จิตวิทยา และกฎหมาย
ด้านละหนึ่งคน

ให้นายแพทย์สาธารณสุขจังหวัดเป็นกรรมการและเลขานุการ คณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มน้ำแอลกอฮอล์จังหวัดจะแต่งตั้งข้าราชการในสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดไม่เกินสองคนเป็นผู้ช่วยเลขานุการก็ได้

มาตรา ๒๐ ให้นำบทบัญญัติมาตรา ๑๑ มาตรา ๑๒ มาตรา ๑๓ และมาตรา ๑๔ มาใช้บังคับกับการดำรงตำแหน่ง การพ้นจากตำแหน่ง การแต่งตั้งกรรมการแทนและการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามมาตรา ๑๘ และมาตรา ๑๙ โดยอนุโลม เว้นแต่อำนาจของรัฐมนตรีตามมาตรา ๑๓ (๓) ให้เป็นอำนาจของผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครหรือผู้ว่าราชการจังหวัดแล้วแต่กรณี

มาตรา ๒๑ ให้นำบทบัญญัติมาตรา ๗ และมาตรา ๘ มาใช้บังคับกับการประชุมและการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการหรือคณะกรรมการทำงานของคณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มน้ำแอลกอฮอล์กรุงเทพมหานครและคณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มน้ำแอลกอฮอล์จังหวัดโดยอนุโลม

มาตรา ๒๒ คณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มน้ำแอลกอฮอล์กรุงเทพมหานครและคณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มน้ำแอลกอฮอล์จังหวัด มีอำนาจและหน้าที่ในเขตกรุงเทพมหานครหรือในเขตจังหวัดแล้วแต่กรณี ดังต่อไปนี้

(๑) เสนอความเห็นเกี่ยวกับมาตรการต่าง ๆ ในการควบคุมเครื่องดื่มน้ำแอลกอฮอล์และการบำบัดรักษาหรือฟื้นฟูสภาพผู้ติดเครื่องดื่มน้ำแอลกอฮอล์ต่อคณะกรรมการควบคุม

(๒) ให้คำปรึกษาแนะนำ และประสานงานแก่หน่วยงานของรัฐและเอกชนเกี่ยวกับการควบคุมการผลิต การนำเข้า การขาย การโฆษณา และการบริโภคเครื่องดื่มน้ำแอลกอฮอล์ รวมทั้งการเสนอมาตรการในการป้องกันผลกระทบจากการบริโภคเครื่องดื่มน้ำแอลกอฮอล์ ตลอดจนการบำบัดรักษาและฟื้นฟูสภาพผู้ติดเครื่องดื่มน้ำแอลกอฮอล์

(๓) กำหนดแนวทางปฏิบัติเพื่อเฝ้าระวังและป้องกันมิให้เด็กและเยาวชนไปเกี่ยวข้องกับเครื่องดื่มน้ำแอลกอฮอล์

(๔) กำหนดแนวทางปฏิบัติให้สอดคล้องกับนโยบายของคณะกรรมการในการลดและเลิกการบริโภคเครื่องดื่มน้ำแอลกอฮอล์

(๕) ติดตาม ประเมินผลและตรวจสอบการดำเนินงานเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายเพื่อลดและเลิกการบริโภคเครื่องดื่มน้ำแอลกอฮอล์ แล้วรายงานผลต่อคณะกรรมการควบคุม

(๖) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการหรือคณะกรรมการควบคุมมอบหมาย

มาตรา ๒๓ ในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้กรรมการและอนุกรรมการเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา

หมวด ๓

สำนักงานคณะกรรมการควบคุมเครื่องดืมแอลกอฮอล์

มาตรา ๒๔ ให้จัดตั้ง “สำนักงานคณะกรรมการควบคุมเครื่องดืมแอลกอฮอล์” ขึ้นใน
กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข

ให้มีผู้อำนวยการเป็นผู้บังคับบัญชาและรับผิดชอบในการปฏิบัติราชการของสำนักงาน

มาตรา ๒๕ ให้สำนักงานมีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(๑) ปฏิบัติงานธุรการของคณะกรรมการ และคณะกรรมการควบคุม

(๒) ดำเนินการหรือสนับสนุนให้มีการดำเนินการศึกษา วิเคราะห์ วิจัยปัญหาต่าง ๆ เกี่ยวกับ
เครื่องดืมแอลกอฮอล์ และดำเนินการติดตามและประเมินผลการปฏิบัติตามนโยบาย รวมทั้งแผนงาน
และมาตรการต่าง ๆ ในการควบคุมเครื่องดืมแอลกอฮอล์ และการบำบัดรักษาหรือฟื้นฟูสภาพผู้ติด
เครื่องดืมแอลกอฮอล์ของหน่วยงานของรัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง แล้วรายงานให้คณะกรรมการควบคุมทราบ
และพิจารณาเสนอคณะกรรมการ

(๓) ประสานงานและร่วมมือกับคณะกรรมการควบคุมเครื่องดืมแอลกอฮอล์กรุงเทพมหานคร
คณะกรรมการควบคุมเครื่องดืมแอลกอฮอล์จังหวัด ส่วนราชการ หน่วยงานของรัฐและเอกชน
ที่เกี่ยวข้องในการดำเนินงานเกี่ยวกับการควบคุมเครื่องดืมแอลกอฮอล์ และการบำบัดรักษาหรือฟื้นฟู
สภาพผู้ติดเครื่องดืมแอลกอฮอล์

(๔) เป็นศูนย์กลางข้อมูลเกี่ยวกับเครื่องดืมแอลกอฮอล์

(๕) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการหรือคณะกรรมการควบคุม มอบหมาย

หมวด ๔

การควบคุมเครื่องดืมแอลกอฮอล์

มาตรา ๒๖ ให้ผู้ผลิตหรือนำเข้าเครื่องดืมแอลกอฮอล์ ปฏิบัติดังต่อไปนี้

(๑) จัดให้มีบรรจุภัณฑ์ ฉลาก พร้อมทั้งข้อความคำเตือนสำหรับเครื่องดืมแอลกอฮอล์ที่ผลิต
หรือนำเข้า ทั้งนี้ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการควบคุมประกาศกำหนด
โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการและประกาศในราชกิจจานุเบกษา

(๒) การอื่นตามที่คณะกรรมการควบคุมกำหนดโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการและประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา ๒๗ ห้ามขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในสถานที่หรือบริเวณดังต่อไปนี้

- (๑) วัดหรือสถานที่สำหรับปฏิบัติพิธีกรรมทางศาสนา
- (๒) สถานบริการสาธารณสุขของรัฐ สถานพยาบาลตามกฎหมายว่าด้วยสถานพยาบาลและร้านขายยาตามกฎหมายว่าด้วยยา
- (๓) สถานที่ราชการ ยกเว้นบริเวณที่จัดไว้เป็นร้านค้าหรือสโมสร
- (๔) หอพักตามกฎหมายว่าด้วยหอพัก
- (๕) สถานศึกษาตามกฎหมายว่าด้วยการศึกษาแห่งชาติ
- (๖) สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง หรือร้านค้าในบริเวณสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง
- (๗) สวนสาธารณะของทางราชการที่จัดไว้เพื่อการพักผ่อนของประชาชนโดยทั่วไป
- (๘) สถานที่อื่นที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการ

มาตรา ๒๘ ห้ามมิให้ผู้ใดขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในวัน หรือเวลาที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยคำแนะนำของคณะกรรมการ ทั้งนี้ ประกาศดังกล่าวจะกำหนดเงื่อนไขหรือข้อยกเว้นใด ๆ เท่าที่จำเป็นไว้ด้วยก็ได้

บทบัญญัติในวรรคหนึ่ง มิให้ใช้บังคับกับการขายของผู้ผลิตผู้นำเข้าหรือตัวแทนของผู้ผลิตหรือผู้นำเข้าไปยังผู้ขายซึ่งได้รับอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยสุรา

มาตรา ๒๙ ห้ามมิให้ผู้ใดขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แก่บุคคลดังต่อไปนี้

- (๑) บุคคลซึ่งมีอายุต่ำกว่ายี่สิบปีบริบูรณ์
- (๒) บุคคลที่มีอาการมึนเมาจนครองสติไม่ได้

มาตรา ๓๐ ห้ามมิให้ผู้ใดขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์โดยวิธีการหรือในลักษณะ ดังต่อไปนี้

- (๑) ใช้เครื่องขายอัตโนมัติ
- (๒) การเร่ขาย
- (๓) การลดราคาเพื่อประโยชน์ในการส่งเสริมการขาย

(๔) ให้หรือเสนอให้สิทธิในการเข้าชมการแข่งขัน การแสดง การให้บริการการชิงโชค การชิงรางวัล หรือสิทธิประโยชน์อื่นใดเป็นการตอบแทนแก่ผู้ซื้อเครื่องดื่มนแอลกอฮอล์ หรือแก่ผู้นำหีบห่อ หรือสลากหรือสิ่งอื่นใดเกี่ยวกับเครื่องดื่มนแอลกอฮอล์มาแลกเปลี่ยนหรือแลกซื้อ

(๕) โดยแจก แถม ให้ หรือแลกเปลี่ยนกับเครื่องดื่มนแอลกอฮอล์ หรือกับสินค้าอื่น หรือ การให้บริการอย่างอื่นแล้วแต่กรณี หรือแจกจ่ายเครื่องดื่มนแอลกอฮอล์ในลักษณะเป็นตัวอย่างของ เครื่องดื่มนแอลกอฮอล์ หรือเป็นการจูงใจสาธารณชนให้บริโภคเครื่องดื่มนแอลกอฮอล์ รวมถึงการกำหนด เงื่อนไขการขายในลักษณะที่เป็นการบังคับซื้อเครื่องดื่มนแอลกอฮอล์โดยตรงหรือทางอ้อม

(๖) โดยวิธีหรือลักษณะอื่นใดตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยคำแนะนำของคณะกรรมการ มาตรการ ๓๑ ห้ามมิให้ผู้ใดบริโภคเครื่องดื่มนแอลกอฮอล์ในสถานที่หรือบริเวณดังต่อไปนี้

(๑) วัดหรือสถานที่สำหรับปฏิบัติพิธีกรรมทางศาสนา เว้นแต่เป็นส่วนหนึ่งของพิธีกรรม ทางศาสนา

(๒) สถานบริการสาธารณสุขของรัฐ สถานพยาบาลตามกฎหมายว่าด้วยสถานพยาบาล และร้านขายยาตามกฎหมายว่าด้วยยา ยกเว้นบริเวณที่จัดไว้เป็นที่พักส่วนบุคคล

(๓) สถานที่ราชการ ยกเว้นบริเวณที่จัดไว้เป็นที่พักส่วนบุคคล หรือสโมสร หรือการจัดเลี้ยง ตามประเพณี

(๔) สถานศึกษาตามกฎหมายว่าด้วยการศึกษาแห่งชาติ ยกเว้นบริเวณที่จัดไว้เป็นที่พักส่วนบุคคล หรือสโมสร หรือการจัดเลี้ยงตามประเพณี หรือสถานศึกษาที่สอนการผสมเครื่องดื่มนแอลกอฮอล์และ ใ้ได้รับอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการศึกษาแห่งชาติ

(๕) สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิงหรือร้านค้า ในบริเวณสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง

(๖) สวนสาธารณะของทางราชการที่จัดไว้เพื่อการพักผ่อนของประชาชนโดยทั่วไป

(๗) สถานที่อื่นที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยคำแนะนำของคณะกรรมการ มาตรการ ๓๒ ห้ามมิให้ผู้ใดโฆษณาเครื่องดื่มนแอลกอฮอล์หรือแสดงชื่อหรือเครื่องหมายของ เครื่องดื่มนแอลกอฮอล์อันเป็นการอวดอ้างสรรพคุณหรือชักจูงใจให้ผู้อื่นดื่มโดยตรงหรือโดยอ้อม

การโฆษณาหรือประชาสัมพันธ์ใด ๆ โดยผู้ผลิตเครื่องดื่มนแอลกอฮอล์ทุกประเภทให้กระทำได้ เฉพาะการให้ข้อมูลข่าวสาร และความรู้เชิงสร้างสรรค์สังคม โดยไม่มีการปรากฏภาพของสินค้า หรือบรรจุภัณฑ์ของเครื่องดื่มนแอลกอฮอล์นั้น เว้นแต่เป็นการปรากฏของภาพสัญลักษณ์ของเครื่องดื่มน

แอลกอฮอล์ หรือสัญลักษณ์ของบริษัทผู้ผลิตเครื่องดื่มแอลกอฮอล์นั้นเท่านั้น ทั้งนี้ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

บทบัญญัติในวรรคหนึ่งและวรรคสอง มิให้ใช้บังคับกับการโฆษณาที่มีต้นกำเนิดนอกราชอาณาจักร

หมวด ๕

การบำบัดรักษาหรือฟื้นฟูสภาพผู้ติดเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

มาตรา ๓๓ ผู้ติดเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หรือยาเสพติด บุคคล หรือองค์กรทั้งภาครัฐหรือเอกชน ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการบำบัดรักษาหรือฟื้นฟูสภาพผู้ติดเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ อาจขอรับการสนับสนุนเพื่อการบำบัดรักษาหรือฟื้นฟูสภาพจากสำนักงานได้ ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการควบคุมกำหนด

หมวด ๖

พนักงานเจ้าหน้าที่

มาตรา ๓๔ ในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) เข้าไปในสถานที่ทำการของผู้ผลิต นำเข้า หรือขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ สถานที่ผลิต นำเข้า หรือขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ สถานที่เก็บเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ในเวลาทำการของสถานที่นั้น รวมถึงเข้าตรวจสอบยานพาหนะเพื่อตรวจสอบการปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้

(๒) ยึดหรืออายัดเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของผู้ผลิต ผู้นำเข้า หรือผู้ขายที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้

(๓) มีหนังสือเรียกบุคคลใดมาให้ถ้อยคำหรือให้ส่งเอกสารหรือวัตถุใดมาเพื่อประกอบการพิจารณา

มาตรา ๓๕ ในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ พนักงานเจ้าหน้าที่ต้องแสดงบัตรประจำตัวต่อผู้รับอนุญาตหรือบุคคลที่เกี่ยวข้อง

บัตรประจำตัวพนักงานเจ้าหน้าที่ให้เป็นไปตามแบบที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

มาตรา ๓๖ ในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา ๓๔ ให้บุคคลที่เกี่ยวข้อง
อำนวยความสะดวกตามสมควร

มาตรา ๓๗ ในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ให้พนักงานเจ้าหน้าที่เป็นเจ้าพนักงาน
ตามประมวลกฎหมายอาญา

หมวด ๓

บทกำหนดโทษ

มาตรา ๓๘ ผู้ผลิตหรือนำเข้าเครื่องดัดแปลงแอลกอฮอล์ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๒๖ ต้องระวางโทษ
จำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๓๙ ผู้ใดขายเครื่องดัดแปลงแอลกอฮอล์โดยฝ่าฝืนมาตรา ๒๗ หรือมาตรา ๒๘
ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๔๐ ผู้ใดขายเครื่องดัดแปลงแอลกอฮอล์โดยฝ่าฝืนมาตรา ๒๙ หรือมาตรา ๓๐ (๑)
ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๔๑ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๓๐ (๒) (๓) (๔) (๕) หรือ (๖) ต้องระวางโทษจำคุก
ไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๔๒ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๓๑ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกิน
หนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๔๓ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๓๒ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกิน
ห้าแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

นอกจากต้องระวางโทษตามวรรคหนึ่งแล้ว ผู้ฝ่าฝืนยังต้องระวางโทษปรับอีกวันละไม่เกิน
ห้าหมื่นบาทตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืนหรือจนกว่าจะได้ปฏิบัติให้ถูกต้อง

มาตรา ๔๔ ผู้ใดต่อสู้หรือขัดขวางการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา ๓๔ (๑)
หรือ (๒) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ผู้ใดไม่ยอมมาให้ถ้อยคำหรือไม่ยอมให้ถ้อยคำโดยไม่มีเหตุอันสมควรต่อพนักงานเจ้าหน้าที่
ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา ๓๔ (๓) หรือไม่ยอมส่งเอกสารหรือวัตถุอื่นใดมาเพื่อประกอบการพิจารณา
ของพนักงานเจ้าหน้าที่เมื่อถูกเรียกให้ส่งตามมาตรา ๓๔ (๓) ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองหมื่นบาท

ผู้ใดไม่อำนวยความสะดวกแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ อันเป็นการไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๓๖ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท

มาตรา ๔๕ บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ให้คณะกรรมการควบคุมมีอำนาจเปรียบเทียบได้ และในการนี้ให้คณะกรรมการควบคุมมีอำนาจมอบหมายให้คณะอนุกรรมการพนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ดำเนินการเปรียบเทียบได้ โดยจะกำหนดหลักเกณฑ์ในการเปรียบเทียบ หรือเงื่อนไขประการใด ๆ ให้แก่ผู้ได้รับมอบหมายตามที่เห็นสมควรก็ได้

ในการสอบสวน ถ้าพนักงานสอบสวนพบว่าบุคคลใดกระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ และบุคคลนั้นยินยอมให้เปรียบเทียบให้พนักงานสอบสวนส่งเรื่องมายังคณะกรรมการควบคุมหรือผู้ซึ่งคณะกรรมการควบคุมมอบหมายให้มีอำนาจเปรียบเทียบตามวรรคหนึ่งภายในเจ็ดวัน นับแต่วันที่ผู้นั้นแสดงความยินยอมให้เปรียบเทียบ

เมื่อผู้กระทำความผิดได้เสียค่าปรับตามที่เปรียบเทียบแล้วให้ถือว่าคดีเลิกกันตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

พลเอก สุรยุทธ์ จุลานนท์

นายกรัฐมนตรี

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่เครื่องดื่มน้ำแอลกอฮอล์ได้ก่อให้เกิดปัญหา ด้านสุขภาพ ครอบครัว อุบัติเหตุและอาชญากรรม ซึ่งมีผลกระทบต่อสังคมและเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ สมควรกำหนดมาตรการต่าง ๆ ในการควบคุมเครื่องดื่มน้ำแอลกอฮอล์ รวมทั้งการบำบัดรักษาหรือฟื้นฟูสภาพ ผู้ติดเครื่องดื่มน้ำแอลกอฮอล์ เพื่อช่วยลดปัญหาและผลกระทบทั้งด้านสังคมและเศรษฐกิจ ช่วยสร้างเสริมสุขภาพ ของประชาชน โดยให้ตระหนักถึงพิษภัยของเครื่องดื่มน้ำแอลกอฮอล์ ตลอดจนช่วยป้องกันเด็กและเยาวชนมิให้ เข้าถึงเครื่องดื่มน้ำแอลกอฮอล์ได้โดยง่าย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้