



คู่มือการวิเคราะห์ผลกระทบในการออกกฎหมาย
(Regulatory Impact Assessment: RIA)

โครงการการนำเครื่องมือการวิเคราะห์ผลกระทบทางกฎหมาย
มาใช้ในประเทศไทย

โดย
สำนักงานกิจการยุติธรรม กระทรวงยุติธรรม
ร่วมกับ
คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

คำนำ

สำนักงานกิจการยุติธรรม (สกธ.) ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการพัฒนาการบริหารงานยุติธรรมแห่งชาติ (กพยช.) โดยมีสถาบันวิจัยและพัฒนากระบวนการยุติธรรม เป็นผู้รับผิดชอบงานด้านการสำรวจ ศึกษา วิเคราะห์ วิจัย เสนอแนะและพัฒนาระบบงานยุติธรรม และมาตรการในการปรับปรุงและพัฒนากระบวนการบริหารงานยุติธรรม รวมถึงกฎหมายให้มีความสอดคล้องกับสภาพสังคมในปัจจุบัน ตลอดจนนโยบายที่เกี่ยวกับการบริหารงานยุติธรรมให้เหมาะสมกับการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศได้รับมอบหมายจากกระทรวงยุติธรรมให้จัดทำโครงการพัฒนาระบบกฎหมายและระบบงานยุติธรรมเพื่อเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๕ จนถึง พ.ศ. ๒๕๕๘ เพื่อต่อยอดการศึกษาทบทวนกฎหมายและกระบวนการยุติธรรมที่ได้ดำเนินการในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการศึกษาทบทวนการวิเคราะห์ผลกระทบทางกฎหมาย “ANSSR Developing RIA Guideline as an anti - corruption” ที่กระทรวงยุติธรรมได้ดำเนินการร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ซึ่งเป็นการศึกษาระบบการประเมินผลด้านกฎหมายของกลุ่มประเทศ OECD ผ่านเครื่องมือการวิเคราะห์ผลกระทบทางกฎหมายและป้องกันการคอร์รัปชัน (RIA Guideline and Anti - corruption Tools) เพื่อให้สามารถนำไปใช้ได้จริงในทางปฏิบัติ

สำนักงานกิจการยุติธรรมจึงได้ร่วมมือกับคณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ต่อยอดการพัฒนาเครื่องมือการวิเคราะห์ผลกระทบในการออกกฎหมาย ให้สอดคล้องกับบริบทของประเทศไทยมากยิ่งขึ้น โดยได้จัดทำแม่แบบการวิเคราะห์ผลกระทบในการออกกฎหมาย (RIA Template) พร้อมทั้งคำอธิบายประกอบ (RIA Manual) ขึ้น เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์ผลกระทบในการออกกฎหมาย ซึ่งคณะกรรมการพัฒนาการบริหารงานยุติธรรมแห่งชาติ (กพยช.) ได้รับทราบการที่จะนำเครื่องมือดังกล่าวไปใช้สำหรับการวิเคราะห์ผลกระทบในการออกกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการยุติธรรมด้วยแล้ว เมื่อวันที่ ๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ ทั้งนี้ สำนักงานกิจการยุติธรรมมีความมุ่งหวังให้หน่วยงานต่างๆ ที่ประสงค์จะเสนอกฎหมายหรือปรับปรุงแก้ไขกฎหมายใดๆ ต่อไปในอนาคตนำแม่แบบการวิเคราะห์ผลกระทบในการออกกฎหมาย (RIA Template) ไปใช้ เพื่อให้การออกกฎหมายใหม่เป็นไปเท่าที่จำเป็น และสามารถแก้ปัญหาได้อย่างตรงจุด ไม่มีความซ้ำซ้อนกับกฎหมายเดิมที่มีอยู่ ซึ่งจะช่วยลดภาระของภาครัฐและประชาชนจากการบังคับใช้กฎหมายได้

สำนักงานกิจการยุติธรรม

ธันวาคม ๒๕๕๙

WITH THE COMPLIMENTS OF
LAW REFORM DIVISION
OFFICE OF THE COUNCIL OF STATE
www.lawreform.go.th

สารบัญ

คำนำ.....	ii
ความเบื้องต้น.....	๑
แผนภาพขั้นตอนการวิเคราะห์ผลกระทบในการออกกฎหมาย	๕
คำอธิบายประกอบแผนภาพ.....	๖
แม่แบบการวิเคราะห์ผลกระทบในการออกกฎหมาย (RIA Template).....	๙
คำอธิบายประกอบแม่แบบการวิเคราะห์ผลกระทบในการออกกฎหมาย	๑๔
การระบุปัญหา.....	๑๔
วัตถุประสงค์.....	๑๘
ทางเลือกในการแก้ปัญหา.....	๑๙
การประเมินทางเลือก.....	๒๒
ทางเลือกที่ได้รับการคัดเลือกแล้ว.....	๓๕
การรับฟังความคิดเห็น	๓๘
แหล่งอ้างอิง	๓๙
ภาคผนวก	๓๙
ร่างกฎหมาย	๓๙
ตัวอย่างการกรอกแม่แบบการวิเคราะห์ผลกระทบในการออกกฎหมาย	๔๐
ข้อเท็จจริงเรื่องการห้ามเด็กอายุต่ำกว่า ๖ ปี โดยสารรถจักรยานยนต์.....	๔๐
ตัวอย่างการกรอกแม่แบบการวิเคราะห์ผลกระทบในการออกกฎหมาย	๔๖

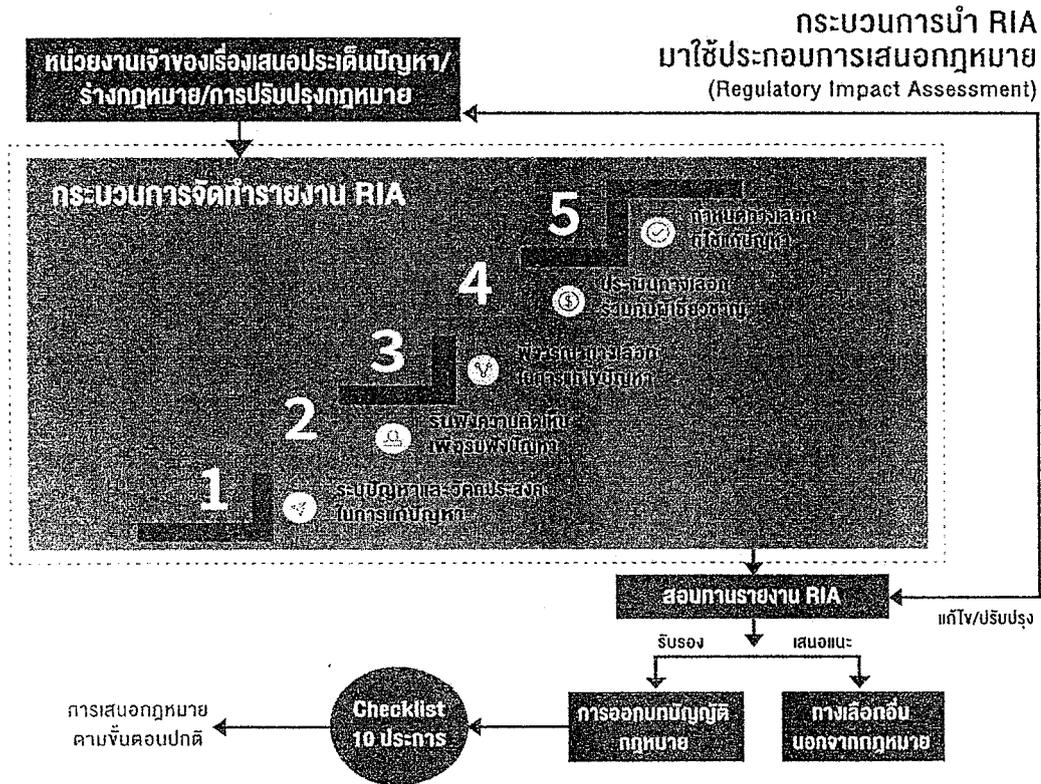
ความเบื้องต้น

ในปัจจุบันประเทศไทยมีกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่จำนวน ๑๓,๐๖๙ ฉบับ แบ่งเป็นกฎหมายระดับพระราชบัญญัติจำนวน ๖๙๐ ฉบับ เป็นกฎกระทรวงจำนวน ๗,๐๖๖ ฉบับ และเป็นพระราชกฤษฎีกาจำนวน ๕,๓๑๓ ฉบับ ทั้งนี้ยังไม่รวมกฎ ระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ ที่มีอยู่อีกจำนวนมาก ซึ่งกฎหมายหลายฉบับบังคับใช้มาเป็นเวลามากกว่าหนึ่งร้อยปี การแก้ไขเพิ่มเติมให้กฎหมายมีความสอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสังคมที่เปลี่ยนแปลงไปอาจไม่เคยเกิดขึ้นในกฎหมายบางฉบับ หรือเกิดขึ้นอย่างช้าๆ ในกฎหมายอีกจำนวนมาก ซึ่งนำไปสู่ประเด็นเรื่องความล้าสมัยของกฎหมาย นอกจากนั้นแล้ว แนวความคิดในการใช้กฎหมายเป็นเครื่องมือในการแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นในสังคมจึงทำให้มีการออกกฎหมายเพื่อแก้ปัญหาเฉพาะเรื่องเกิดขึ้นจำนวนมาก ซึ่งในประเด็นนี้ได้นำไปสู่ประเด็นที่ควรตระหนักในหลายประการคือ ความจำเป็นในการออกกฎหมายประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย และภาวะที่เกิดขึ้นกับทั้งภาครัฐและภาคประชาชน

การมีกฎหมายจำนวนมากนี้มีได้เป็นปัญหาเฉพาะกรณีของประเทศไทยเท่านั้น แต่เป็นปัญหาที่เกิดขึ้นโดยทั่วไปของประเทศต่าง ๆ อีกจำนวนไม่น้อย ดังนั้นเพื่อให้การตรากฎหมายเป็นไปตามความจำเป็นมากที่สุด และหลีกเลี่ยงหรือลดภาระที่เกิดขึ้นกับทั้งภาครัฐและภาคประชาชน จึงได้มีการพัฒนาเครื่องมือวิเคราะห์ผลกระทบทางกฎหมาย (Regulatory Impact Assessment : RIA) ขึ้น เพื่อใช้เป็นกลไกและเครื่องมือที่ช่วยให้รัฐบาลสามารถวิเคราะห์ปัญหาและประเด็นที่ต้องปฏิรูปได้ชัดเจนและโปร่งใส รวมทั้งวิเคราะห์ความคุ้มค่าของกฎหมาย กฎ ระเบียบ โดยเฉพาะกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุน เพื่อให้การออกกฎหมายใหม่เป็นไปเท่าที่จำเป็นและสามารถแก้ปัญหาได้อย่างตรงจุด ไม่มีความซ้ำซ้อนกับกฎหมายเดิมที่มีอยู่ โดยดำเนินการควบคู่ไปกับการประเมินประสิทธิภาพของกฎหมายเดิมที่มีอยู่เพื่อนำไปสู่การแก้ไขปรับปรุง หรือยกเลิก กฎหมาย กฎ ระเบียบที่ไม่มีความจำเป็น เพื่อลดภาระที่เกิดขึ้นจากการบังคับใช้กฎหมายที่เกิดขึ้นกับภาครัฐและประชาชน

การวิเคราะห์ผลกระทบในการออกกฎหมาย (Regulatory Impact Assessment : RIA) เป็นกระบวนการประเมินและชี้ให้เห็นว่าควรจะแก้ไขปัญหาสังคมที่มีอยู่นั้นด้วยวิธีการทางนิติบัญญัติหรือไม่มีทางเลือกอื่นที่สามารถใช้อย่างมีประสิทธิภาพแทนการออกกฎหมายหรือไม่ การบัญญัติกฎหมายจะมีผลกระทบในเชิงคุณภาพและปริมาณหรือไม่ และมากน้อยเพียงใด โดยเฉพาะในเรื่องของการประเมินต้นทุนและผลประโยชน์ของทางเลือกนั้น ๆ ในทางเศรษฐกิจที่จะส่งผลกระทบต่อสังคมในการออกกฎหมายฉบับหนึ่งๆ ในการนี้ จึงอาจกล่าวได้ว่า RIA เป็นเครื่องมือสำหรับการวิเคราะห์นโยบายสาธารณะซึ่งนำไปสู่การเลือกนโยบายที่ดีขึ้น อีกทั้งยังเป็นเครื่องมือที่ช่วยให้ผู้มีอำนาจตัดสินใจมีข้อมูลในเชิงประจักษ์ (empirical data) และมีกรอบที่ครอบคลุม (comprehensive framework) สำหรับวิเคราะห์ทางเลือกและผลลัพธ์ที่อาจจะเกิดขึ้นของการตัดสินใจ นอกจากนี้ RIA ยังได้ใช้ในการกำหนดปัญหาและทำให้มั่นใจว่าการกระทำของรัฐบาลเหมาะสมและอธิบายได้ RIA จึงเป็นกรอบวิธี (methodological framework) สำหรับการเลือกนโยบายอย่างสมเหตุสมผล และภายใต้กรอบวิธีดังกล่าว ผลลัพธ์ (outcome) จะถูกนำมาเปรียบเทียบกับเป้าหมาย (goals) ของระบบกฎหมาย (regulatory system) นอกจาก RIA จะทำให้ผลลัพธ์ของนโยบายดีขึ้นแล้ว ยังทำให้กระบวนการ (process) ของนโยบายดีขึ้นอีกด้วย ข้อดีทางด้านกระบวนการนั้นประเมินได้โดยอาศัยหลักการของการบริหารบ้านเมืองที่ดี (principles of good governance) ซึ่งรวมถึงหลักการต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นหลักความได้สัดส่วน (proportionality) ซึ่งหมายความว่า กฎหมายควรจะเหมาะสมกับขนาดของปัญหาที่ต้องการแก้ไข การเพ่งเล็งไปที่เป้าหมาย (targeting) กล่าวคือ กฎหมายจะต้องมุ่งไปที่ปัญหาและไม่ก่อให้เกิดผลกระทบ

ที่ไม่คาดหมายต่อภาคส่วนเศรษฐกิจหรือสังคมอื่นๆ หลักความคงเส้นคงวา (consistency) ในการตัดสินใจ เพื่อหลีกเลี่ยงความไม่แน่นอน หลักความรับผิดชอบและตรวจสอบได้ (accountability) ในการกระทำและ ผลลัพธ์ และหลักความโปร่งใส (transparency) ในการตัดสินใจ โดยสามารถอธิบายกระบวนการได้เป็น ๕ ขั้นตอน ดังนี้



สำหรับประเทศไทยได้มีการนำแนวคิดเกี่ยวกับการวิเคราะห์ผลกระทบในการออกกฎหมายมาใช้อย่างเป็นทางการนับแต่เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๓๑ โดยกำหนดให้หน่วยงานที่จะออกกฎหมายรวบรวมข้อมูลวิเคราะห์สภาพปัญหาและแสดงเหตุผลของการเสนอกฎหมายในรูปของ “บันทึกวิเคราะห์สรุป” ซึ่งถือว่าเป็นการทำ RIA ครั้งแรกในประเทศไทย จากนั้นก็ได้พัฒนาระบบการวิเคราะห์ผลกระทบเรื่อยมาจนถึงปัจจุบัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่ปรากฏตามคู่มือการตรวจสอบความจำเป็นในการตรากฎหมาย และระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ ซึ่งกำหนดให้หน่วยงานของรัฐต้องจัดทำคำชี้แจงตาม “หลักเกณฑ์ในการตรวจสอบความจำเป็นในการตราพระราชบัญญัติ” หรือที่เรียกกันโดยทั่วไปว่า “Checklist ๑๐ ประการ” โดยให้จัดทำเป็นเอกสารประกอบร่างกฎหมายที่เสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาอนุมัติในหลักการของร่างกฎหมาย (Policy Approval) นั้น ๆ

หากนับจากปี พ.ศ. ๒๕๓๑ ที่ได้มีการนำแนวทางการจัดทำ RIA ในระบบการเสนอกฎหมายของประเทศไทยจนถึงปัจจุบัน ก็นับได้ว่าเป็นเวลากว่า ๒๘ ปี ล่วงมาแล้ว ทว่าปัญหาของกฎหมายล้าสมัยก็ดี กฎหมายไม่มีความสอดคล้องกับสภาพสังคมที่เปลี่ยนแปลงไปก็ดี ปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพก็ดี หรือปัญหาในด้านภาระของประชาชนผู้ถูกบังคับใช้กฎหมาย กลับมิได้ลดทอนลงและยังคงเป็นปัญหาที่ทั้งนักกฎหมาย และทั้งฝ่ายบริหารได้หวั่นวิตกและมีความพยายามในการที่จะแก้ไขเสมอมา

ซึ่งในการเหลียวมองการพัฒนาของต่างประเทศในเรื่องดังกล่าวนี้ พบว่าได้พัฒนาขึ้นไปอย่างรวดเร็วจนถึงการพัฒนาไปสู่การออกกฎหมายที่ดี หรือที่เรียกกันว่า Better Regulation แล้ว

กระทรวงยุติธรรม ได้เล็งเห็นความสำคัญของการวิเคราะห์ผลกระทบในการออกกฎหมายที่เป็นระบบและมีประสิทธิภาพ จึงได้จัดทำโครงการพัฒนาระบบกฎหมายและระบบงานยุติธรรมเพื่อเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๕ จนถึง พ.ศ. ๒๕๕๘ ยิ่งกว่านั้นยังได้ดำเนินโครงการเพื่อทบทวนการวิเคราะห์ผลกระทบทางกฎหมาย “ANSSR Developing RIA Guideline as an anti-corruption” โดยร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ซึ่งเป็นการศึกษาระบบการวิเคราะห์ผลด้านกฎหมายของกลุ่มประเทศ OECD ผ่านเครื่องมือการวิเคราะห์ผลกระทบทางกฎหมายและป้องกันการคอร์รัปชัน (RIA Guideline and Anti-corruption Tools) โดยผู้เชี่ยวชาญชาวต่างประเทศ ซึ่งหลังจากที่ผู้เชี่ยวชาญพัฒนาเครื่องมือดังกล่าวมาเรียบร้อยแล้ว กระทรวงยุติธรรม โดยสำนักงานกิจการยุติธรรมตระหนักว่าควรที่จะพัฒนาเครื่องมือที่ผู้เชี่ยวชาญต่างประเทศจัดทำมาให้นำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างจริงจัง จึงได้มอบหมายให้คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย พัฒนาแม่แบบ (template) ดังกล่าวให้เหมาะสมยิ่งขึ้น เพื่อให้แม่แบบดังกล่าวสามารถนำไปใช้ได้ทั้งในทางปฏิบัติ และนำไปสู่การแก้ไขปัญหาที่ถูกต้องรอบด้าน และการออกกฎหมายที่ดี

ความสำคัญของการวิเคราะห์ผลกระทบในการออกกฎหมายนี้ได้ถูกบรรจุไว้เป็นส่วนหนึ่งของร่างรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา ๗๗ โดยได้บัญญัติว่า

“มาตรา ๗๗ รัฐพึงจัดให้มีกฎหมายเพียงเท่าที่จำเป็น และยกเลิกหรือปรับปรุงกฎหมายที่หมดความจำเป็นหรือไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์ หรือที่เป็นอุปสรรคต่อการดำรงชีวิต หรือการประกอบอาชีพโดยไม่ชักช้าเพื่อไม่ให้เป็นภาระแก่ประชาชน และดำเนินการให้ประชาชนเข้าถึงตัวบทกฎหมายต่างๆ ได้โดยสะดวกและสามารถเข้าใจกฎหมายได้ง่ายเพื่อปฏิบัติตามกฎหมายได้อย่างถูกต้อง

ก่อนการตรากฎหมายทุกลบ รัฐพึงจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง วิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายอย่างรอบด้านและเป็นระบบ รวมทั้งเปิดเผยผลการรับฟังความคิดเห็นและการวิเคราะห์นั้นต่อประชาชน และนำมาประกอบการพิจารณาในกระบวนการตรากฎหมายทุกขั้นตอน เมื่อกฎหมายมีผลใช้บังคับแล้ว รัฐพึงจัดให้มีการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมายทุกรอบระยะเวลาที่กำหนดโดยรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องประกอบด้วย เพื่อพัฒนากฎหมายทุกลบให้สอดคล้องและเหมาะสมกับบริบทต่างๆ ที่เปลี่ยนแปลงไป

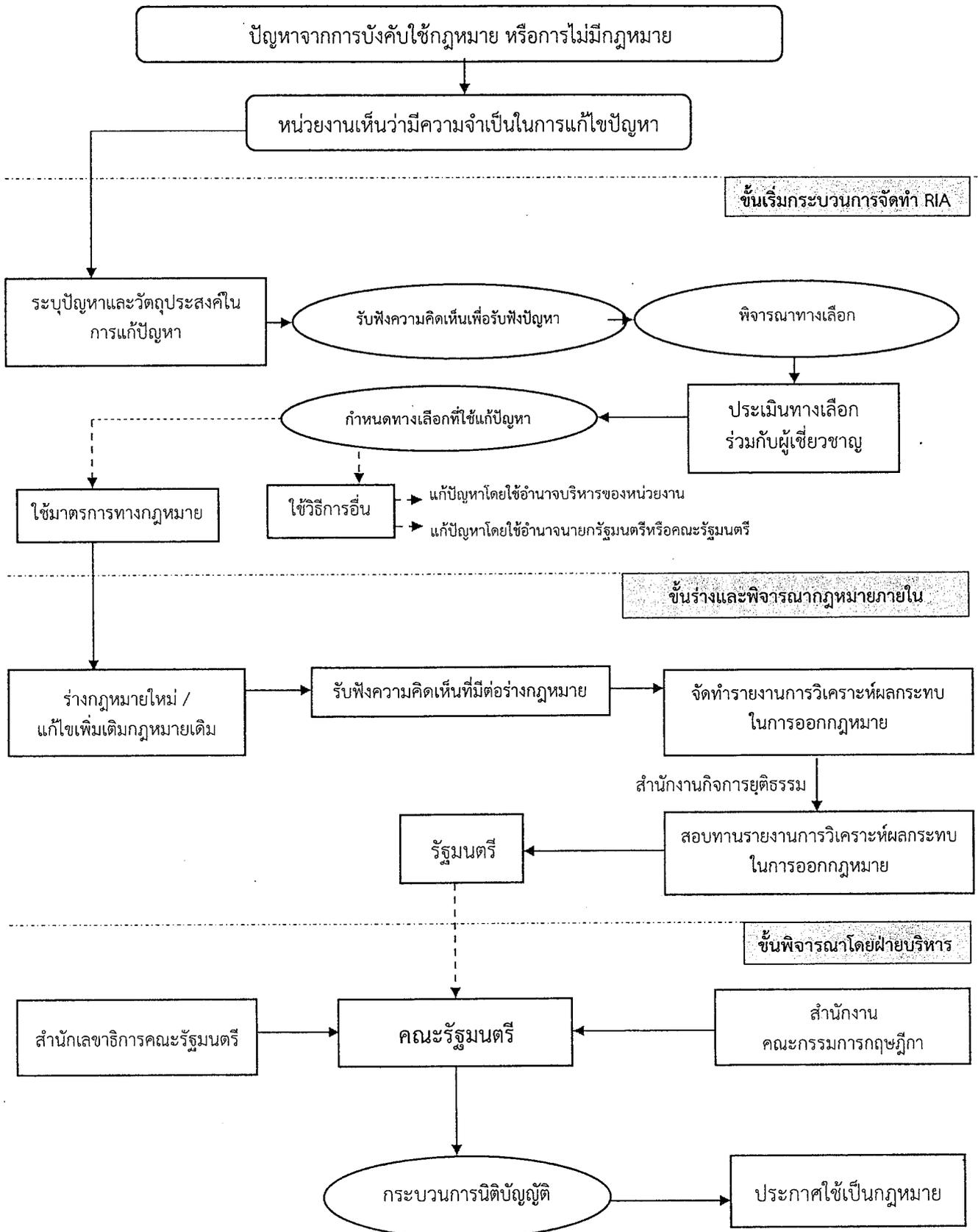
รัฐพึงใช้ระบบอนุญาตและระบบคณะกรรมการในกฎหมายเฉพาะกรณีที่มีกำหนดหลักเกณฑ์การใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ของรัฐและระยะเวลาในการดำเนินการตามขั้นตอนต่างๆ ที่บัญญัติไว้ในกฎหมายให้ชัดเจน และพึงกำหนดโทษอาญาเฉพาะความผิดร้ายแรง”

การจัดทำแม่แบบการวิเคราะห์ผลกระทบในการออกกฎหมาย (RIA Template) ของสำนักงานกิจการยุติธรรมนี้ จึงเป็นการดำเนินการที่มีความสอดคล้องเพื่อรองรับการดำเนินการให้เป็นไปตามบทบัญญัติร่างรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา ๗๗ รวมทั้งนโยบายของรัฐบาล ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๗๙) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) ด้วยแล้ว โดยมีคณะอนุกรรมการพัฒนาและบังคับใช้กฎหมายอย่างเสมอภาคและเป็นธรรม ซึ่งเป็นคณะอนุกรรมการภายใต้คณะกรรมการพัฒนาการบริหารงานยุติธรรมแห่งชาติ (กพยช.) ได้เห็นชอบให้นำกรอบแนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบในการออกกฎหมาย (Regulatory Impact Assessment: RIA) มาใช้เพื่อ

วิเคราะห์สภาพปัญหาและผลกระทบที่เกิดขึ้นก่อนการออกบทบัญญัติของกฎหมาย โดยให้กำหนดกลุ่มกฎหมายที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรมรักษาการหรือเป็นผู้รักษาการร่วมเป็นกลุ่มกฎหมายที่จะต้องทำการวิเคราะห์ผลกระทบก่อนการออกกฎหมายในระยะแรก โดยให้สำนักงานกิจการยุติธรรมเป็นหน่วยงานรับผิดชอบในการสอบทานรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบในการออกกฎหมาย (RIA Statement : RIS) ซึ่งคณะกรรมการพัฒนาการบริหารงานยุติธรรมแห่งชาติ (กพยช.) ได้รับทราบการดำเนินการในเรื่องดังกล่าวด้วยแล้ว

โครงสร้างขั้นตอนในการวิเคราะห์ผลกระทบในการออกกฎหมายสามารถอธิบายเป็นแผนภาพได้ตามแผนภาพในส่วนถัดไปนี้

แผนภาพขั้นตอนการวิเคราะห์ผลกระทบในการออกกฎหมาย



—————> หมายถึง ขั้นตอนการดำเนินกระบวนการทั่วไป
> หมายถึง ขั้นตอนการดำเนินการที่ต้องอาศัยดุลพินิจในการตัดสินใจ

คำอธิบายประกอบแผนภาพ

ขั้นตอนที่ ๑ ขั้นพิจารณาปัญหาเบื้องต้น

เมื่อหน่วยงานพบปัญหาที่เกิดขึ้น และพิจารณาเห็นว่าหน่วยงานมีความจำเป็นต้องแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยใช้มาตรการของฝ่ายบริหารหรือการแก้กฎหมาย จึงนำไปสู่ขั้นตอนที่ ๒ ต่อไป แต่ถ้าเห็นว่าปัญหานั้นเป็นเพียงปัญหาเล็กน้อยในทางปฏิบัติซึ่งไม่จำเป็นต้องแก้ไขโดยกำหนดนโยบายหรือออกกฎหมายใหม่ ก็สามารถแก้ไขได้ทันทีโดยไม่ต้องจัดทำ RIA ในขั้นตอนที่ ๒

ขั้นตอนที่ ๒ ขั้นเริ่มกระบวนการจัดทำ RIA

เมื่อพิจารณาแล้วว่าจำเป็นต้องใช้มาตรการของฝ่ายบริหารหรือการออกกฎหมายเป็นทางแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นแล้ว หน่วยงานเริ่มดำเนินการตามขั้นตอนในการจัดทำ RIA ดังต่อไปนี้

ขั้นตอนที่ ๒.๑ การระบุปัญหาและวัตถุประสงค์ในการแก้ปัญหา

เมื่อหน่วยงานของรัฐมีความประสงค์ในการแก้ไขปัญหา หน่วยงานของรัฐต้องดำเนินการจัดทำการวิเคราะห์ผลกระทบในการออกกฎหมาย โดยเริ่มต้นจากการระบุปัญหาเพื่อทราบสภาพของสิ่งที่เกิดขึ้นหรือสิ่งที่มีอยู่และต้องรับการพิจารณาเพื่อแก้ไขสาเหตุของปัญหาที่เกิดขึ้น ขอบเขตขนาดของปัญหาหลักฐานที่แสดงให้เห็นว่าเป็นปัญหาที่ควรได้รับการแก้ไขผลกระทบที่เกิดหรืออาจเกิดขึ้น บุคคลที่ได้รับผลกระทบหรืออาจได้รับผลกระทบจากปัญหา สาเหตุที่กฎหมายที่ใช้อยู่แล้วไม่สามารถจัดการกับปัญหาได้ และมาตรการที่มีภายในต่างประเทศที่ใช้จัดการกับปัญหานี้

นอกจากการระบุปัญหาแล้ว หน่วยงานของรัฐกำหนดวัตถุประสงค์ โดยวัตถุประสงค์นั้นต้องมีความชัดเจนและเฉพาะเจาะจง ต้องเป็นไปได้และสามารถวัดผลได้ สอดคล้องกับวัตถุประสงค์หรือนโยบายของรัฐที่มีอยู่แล้ว การกำหนดวัตถุประสงค์ในการแก้ปัญหาคควรมุ่งเน้นที่ผลลัพธ์สุดท้ายมากกว่าวิธีการที่จะทำให้บรรลุวัตถุประสงค์ รวมถึงระบุข้อจำกัดของวัตถุประสงค์ เช่น ข้อจำกัดด้านเวลา ข้อจำกัดด้านงบประมาณ และข้อจำกัดด้านทรัพยากร เป็นต้น

ขั้นตอนที่ ๒.๒ การรับฟังความคิดเห็นครั้งแรก

หน่วยงานของรัฐจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นครั้งแรก เพื่อรับฟังปัญหาจากหน่วยงานอื่นหรือประชาชนเพื่อนำมาระบุปัญหาและวัตถุประสงค์ให้ชัดเจนยิ่งขึ้น อีกทั้งเพื่อพิจารณาว่าปัญหาดังกล่าวอาจมีทางแก้ไขอื่นๆ นอกเหนือจากการออกกฎหมายหรือไม่ หากแนวทางการแก้ไขปัญหาอาจเป็นการร่างกฎหมายในขั้นนี้ต้องมีการรับฟังว่ากฎหมายควรมีรูปแบบอย่างไร และมีข้อควรระวังอย่างไรด้วย

ขั้นตอนที่ ๒.๓ การพิจารณาทางเลือก

หลังจากรับฟังความคิดเห็นขั้นต้นแล้ว หน่วยงานของรัฐรวบรวมข้อมูลและข้อคิดเห็นต่างๆ ที่ได้จากการรับฟังความคิดเห็น เพื่อระบุทางเลือกที่เป็นไปได้ทั้งหมด ทั้งที่เป็นการออกกฎหมายและไม่เป็นการออกกฎหมาย ให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ คือ เพื่อให้สามารถแก้ปัญหาได้อย่างเหมาะสมและตรงตามที่คาดหวัง

ขั้นตอนที่ ๒.๔ การประเมินทางเลือกร่วมกับผู้เชี่ยวชาญ

หน่วยงานของรัฐนำข้อมูลที่ได้ทั้งหมดที่เกี่ยวกับการระบุปัญหา การระบุวัตถุประสงค์ รวมถึงการระบุทางเลือกที่เป็นไปได้ทั้งหมดมาวิเคราะห์ร่วมกับผู้เชี่ยวชาญในการประเมินทางเลือก โดยผู้เชี่ยวชาญจะทำการวิเคราะห์ต้นทุนกับผลประโยชน์ของแต่ละทางเลือก

ขั้นตอนที่ ๒.๕ การกำหนดทางเลือกที่ใช้แก้ปัญหา

เมื่อหน่วยงานของรัฐพิจารณาผลกระทบทางเลือกที่วิเคราะห์ร่วมกับผู้เชี่ยวชาญแล้ว ให้พิจารณาว่าทางเลือกใดเหมาะสมที่สุดที่จะนำมาใช้ในการแก้ปัญหา หากพิจารณาแล้วเห็นว่าปัญหาดังกล่าวสามารถแก้ไขได้โดยไม่ต้องออกกฎหมายใหม่ ให้พิจารณาต่อไปว่า หน่วยงานสามารถดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยอำนาจที่มีอยู่ของหน่วยงานหรือไม่ กรณีที่สามารถใช้อำนาจที่มีอยู่แก้ไขปัญหาดังกล่าวได้ หน่วยงานก็สามารถดำเนินการได้ทันที อย่างไรก็ตาม ถ้าหากพิจารณาแล้วเห็นว่า หน่วยงานอาจมีอำนาจไม่เพียงพอในการดำเนินการแก้ไขได้โดยลำพัง เนื่องจากปัญหาดังกล่าวจำเป็นต้องได้รับความร่วมมือจากหลายภาคส่วนหรือจำเป็นต้องใช้อำนาจของนายกรัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรี ก็ให้หน่วยงานเสนอเรื่องดังกล่าวไปตามขั้นตอนเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวต่อไป อย่างไรก็ตาม ถ้าหากการแก้ไขปัญหาดังกล่าวที่เหมาะสมที่สุดคือการออกกฎหมาย ก็ให้หน่วยงานดำเนินการตามขั้นตอนที่ ๓ ต่อไป

ขั้นตอนที่ ๓ การร่างและพิจารณากฎหมายภายในหน่วยงาน

หลังจากที่หน่วยงานของรัฐตัดสินใจว่าการออกกฎหมายใหม่เป็นหนทางที่เหมาะสมที่สุดในการแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นแล้ว ขั้นตอนต่อไปคือการร่างและพิจารณากฎหมายภายในหน่วยงาน ซึ่งสามารถจำแนกออกเป็นขั้นตอนย่อยได้ดังต่อไปนี้

ขั้นตอนที่ ๓.๑ การร่างกฎหมายขึ้นใหม่หรือแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายเดิม

หน่วยงานดำเนินการร่างกฎหมายโดยพิจารณาว่ามาตรการทางกฎหมายดังกล่าวสมควรจะตราขึ้นเป็นกฎหมายใหม่หรือแก้ไขกฎหมายที่บังคับใช้อยู่

ขั้นตอนที่ ๓.๒ การรับฟังความคิดเห็นที่มีต่อร่างกฎหมาย

เมื่อดำเนินการร่างกฎหมายเสร็จสิ้นแล้ว หน่วยงานของรัฐต้องจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นครั้งที่สอง เพื่อตรวจสอบว่าหน่วยงานของรัฐผู้ร่างกฎหมายได้นำความคิดเห็นที่ได้รับฟังในขั้นตอนรับฟังปัญหาไปใช้ในการร่างกฎหมายหรือไม่ ทั้งนี้เพื่อนำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะในขั้นนี้ไปปรับปรุงหรือแก้ไขร่างกฎหมายต่อไปให้ดียิ่งขึ้น

ขั้นตอนที่ ๓.๓ การจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบในการออกกฎหมาย

หลังจากหน่วยงานของรัฐนำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะทั้งหมดที่ได้ในขั้นหลังจากร่างกฎหมายมาแก้ไขและปรับปรุงร่างกฎหมายแล้ว ให้หน่วยงานของรัฐจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบในการออกกฎหมาย (RIS) และเสนอต่อหน่วยประเมินคุณภาพกฎหมายภายในหน่วยงานต่อไป

ขั้นตอนที่ ๓.๔ การตรวจสอบและประเมิน RIS โดยหน่วยงาน

RIS ที่หน่วยงานจัดทำขึ้นจะต้องได้รับการตรวจสอบและประเมินโดยหน่วยงานภายในกระทรวง เพื่อตรวจสอบว่าปัญหาที่เกิดขึ้นจำเป็นต้องได้รับการแก้ไขโดยการออกกฎหมายหรือไม่ และถ้าหากจำเป็นต้องออกกฎหมาย กระบวนการและขั้นตอนในการประเมินผลกระทบในการออกกฎหมายและร่างกฎหมายที่หน่วยงานส่งมานั้นเป็นไปตามขั้นตอนที่กำหนดหรือไม่ มีข้อที่ควรแก้ไขปรับปรุงให้สมบูรณ์ขึ้นอย่างไร

กรณีหน่วยงานภายในกระทรวงที่มีหน้าที่ตรวจสอบและประเมินคุณภาพ RIS เห็นว่า RIS และร่างกฎหมายที่หน่วยงานส่งมามีคุณภาพและขั้นตอนไม่เป็นไปตามที่กำหนดไว้ ให้หน่วยงานตรวจสอบส่ง RIS พร้อมทั้งข้อเสนอแนะกลับไปยังหน่วยงานที่จัดทำ RIS ให้แก้ไข RIS ให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด และส่งมายังหน่วยงานตรวจสอบเพื่อให้ตรวจสอบและประเมินคุณภาพ RIS อีกครั้ง ถ้าหาก RIS เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดแล้ว ให้หน่วยงานดังกล่าวเสนอเรื่องพร้อมความเป็นไปยังรัฐมนตรีเจ้าสังกัดเพื่อพิจารณาเห็นชอบอีกครั้งหนึ่ง

ขั้นตอนที่ ๓.๕ การผ่านความเห็นชอบของรัฐมนตรีต้นสังกัด

เมื่อรัฐมนตรีต้นสังกัดเห็นชอบกับรายงานวิเคราะห์ผลกระทบในการออกกฎหมายและร่างกฎหมายที่ส่งมาให้รัฐมนตรีลงนามรับรอง RIS และส่งเรื่องไปยังสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีเพื่อดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป อย่างไรก็ตาม หากรัฐมนตรีเห็นว่า RIS ยังมีความบกพร่องอยู่ ก็ให้ส่ง RIS กลับไปยังต้นสังกัดเพื่อแก้ไขเพิ่มเติม RIS ให้ถูกต้องสมบูรณ์ก่อนส่งกลับให้รัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบอีกครั้งหนึ่ง กรณีเช่นนี้จะต้องผ่านการตรวจสอบและประเมินจากหน่วยงานตรวจสอบและประเมินคุณภาพภายในกระทรวงอีกครั้งหนึ่งก่อนด้วย

ขั้นตอนที่ ๔ ขั้นพิจารณาโดยฝ่ายบริหาร

เมื่อ RIS และร่างกฎหมายผ่านการตรวจสอบและประเมินจากรัฐมนตรีเจ้าสังกัดของหน่วยงานที่เสนอร่างกฎหมายและส่งไปยังสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีแล้ว ก็ให้ดำเนินการตามขั้นตอนย่อยดังต่อไปนี้

ขั้นตอนที่ ๔.๑ การตรวจสอบและประเมินคุณภาพ RIS และร่างกฎหมาย

เมื่อได้รับ RIS และร่างกฎหมายจากรัฐมนตรีแล้ว ให้เลขาธิการคณะรัฐมนตรีส่ง RIS และร่างกฎหมายไปยังคณะกรรมการประเมินคุณภาพกฎหมาย เพื่อให้ตรวจสอบและประเมินทั้งรูปแบบ เนื้อหาของ RIS และร่างกฎหมาย ถ้าหากยังมีข้อบกพร่องอยู่ก็ให้เลขาธิการคณะรัฐมนตรีส่ง RIS และร่างกฎหมายกลับไปยังรัฐมนตรีเพื่อแก้ไขเพิ่มเติมตามข้อเสนอแนะก่อนจะส่งกลับมายังเลขาธิการคณะรัฐมนตรีเพื่อให้คณะกรรมการประเมินคุณภาพกฎหมายตรวจพิจารณาอีกครั้ง กรณีที่คณะกรรมการประเมินคุณภาพกฎหมายเห็นว่า RIS และร่างกฎหมายถูกต้องครบถ้วนแล้ว ให้ส่งกลับมายังเลขาธิการคณะรัฐมนตรีเพื่อบรรจุในวาระการประชุมคณะรัฐมนตรีต่อไป

ขั้นตอนที่ ๔.๒ การตรวจสอบร่างกฎหมายก่อนเสนอไปยังสภาที่มีอำนาจหน้าที่ในการออกกฎหมาย

กรณีที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบ RIS และร่างกฎหมายตามคำแนะนำของคณะกรรมการประเมินคุณภาพกฎหมายแล้ว ก็ให้ส่งเรื่องไปยังสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเพื่อทำหน้าที่พิจารณาตรวจสอบรูปแบบและเนื้อหาของร่างกฎหมายให้เป็นไปตามที่กำหนด เมื่อแก้ไขเพิ่มเติมเรียบร้อยแล้ว และคณะรัฐมนตรีมีมติให้ส่งเรื่องไปยังฝ่ายนิติบัญญัติในการออกกฎหมายก็ให้ดำเนินไปตามมตินั้น

แม่แบบการวิเคราะห์ผลกระทบในการออกกฎหมาย (RIA Template)

ในการดำเนินการจัดทำ RIA หน่วยงานจำเป็นต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบในการออกกฎหมาย หรือ RIS เพื่อเสนอต่อรัฐมนตรีเจ้าสังกัดเพื่อพิจารณาว่าจะดำเนินการออกกฎหมายตามความเห็นหรือไม่ ตารางข้างล่างนี้เป็นแม่แบบในการวิเคราะห์ผลกระทบในการออกกฎหมายที่ใช้สำหรับหน่วยงานต่างๆ

แม่แบบการวิเคราะห์ผลกระทบในการออกกฎหมาย (RIA Template)	
ปัญหาที่มีความจำเป็นต้องแก้ไข	
หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการแก้ไขปัญหา	
บทสรุปโดยย่อ	
ข้อสังเกตเพื่อประกอบการพิจารณา	
ส่วนที่ ๑ การระบุปัญหา	
๑. ปัญหาคืออะไร	
๒. สาเหตุของปัญหาคืออะไร	
๓. ขอบเขตและขนาดของปัญหามีมากน้อยเพียงใด และมีหลักฐานหรือข้อมูลเชิงประจักษ์ (empirical evidence) อย่างเพียงพอหรือไม่ว่าปัญหานี้เกิดขึ้นจริง	
๔. ปัญหาดังกล่าวเกิดผลกระทบด้านใดบ้าง อย่างไร	
๕. ใครได้รับผลกระทบจากปัญหา	
๖. กฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันสามารถจัดการกับปัญหานี้ได้หรือไม่ ถ้าไม่ได้ เพราะเหตุใดกฎหมายฉบับนั้นจึงยังไม่เหมาะสม	
๗. ในต่างประเทศมีปัญหาที่เกิดขึ้นหรือไม่ ถ้ามี ต่างประเทศดำเนินการแก้ไขอย่างไร (ทั้งที่ใช้มาตรการทางกฎหมายและไม่ใช้มาตรการทางกฎหมาย)	

ส่วนที่ ๒ วัตถุประสงค์

๑. วัตถุประสงค์ในการแก้ไขปัญหาคือเป็นรูปธรรมคืออะไร
๒. ความเหมาะสมของวัตถุประสงค์
 - ๒.๑ วัตถุประสงค์สอดคล้องกับการแก้ไขหรือจัดการกับปัญหาหรือไม่
 - ๒.๒ มีข้อจำกัดใดบ้างที่อาจทำให้รัฐไม่สามารถดำเนินการจนบรรลุวัตถุประสงค์
 - ๒.๓ ถ้าหากได้ดำเนินการจนบรรลุวัตถุประสงค์แล้ว ท่านคิดว่ารัฐจะสามารถจัดการกับปัญหาที่เกิดขึ้นได้เป็นส่วนมากหรือไม่ อย่างไร

ส่วนที่ ๓ ทางเลือกในการแก้ปัญหา

ระบุทางเลือกที่เป็นไปได้ทั้งที่เป็นการออกกฎหมายและไม่เป็นการออกกฎหมายโดยสอดคล้องกับวัตถุประสงค์และสามารถแก้ไขปัญหามิทางปฏิบัติได้

แต่ละทางเลือกควรได้รับการพิจารณาและอธิบายดังต่อไปนี้

๑. ทางเลือกนั้นมีกลไกการดำเนินการอย่างไร
๒. รัฐและหน่วยงานของรัฐมีบทบาทอย่างไรบ้าง
๓. ทางเลือกดังกล่าวจะสนับสนุนให้กลุ่มองค์กรหรือวิชาชีพปฏิบัติตามโดยสมัครใจหรือไม่
๔. ประโยชน์ของประชาชนและผู้เกี่ยวข้องมีอย่างไรบ้าง
๕. ทางเลือกนั้นมีผลกระทบเชิงลบต่อใครบ้าง อย่างไร
๖. กรณีเป็นทางเลือกอื่นนอกจากการออกกฎหมาย ทางเลือกนั้นสามารถกระทำได้โดยชอบด้วยกฎหมายหรือไม่
๗. ทางเลือกนั้นจำเป็นต้องมีการตรวจสอบเพื่อความโปร่งใสหรือเพื่อทราบผลจากการปฏิบัติหรือไม่ และการตรวจสอบจะเกิดขึ้นอย่างไร
๘. ทางเลือกนั้นจะสามารถปฏิบัติได้จริงหรือไม่ อย่างไร และจะมีเหตุให้ไม่ปฏิบัติตามทางเลือกหรือไม่
๙. กรณีทางเลือกเป็นการออกกฎหมาย ถ้าร่างกฎหมายนี้ใช้บังคับ หน่วยงานจะสามารถบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายโดยไม่มีปัญหาและอุปสรรคทางด้านการบังคับใช้กฎหมายใช่หรือไม่ ถ้าไม่ใช่ ปัญหาและอุปสรรคดังกล่าวนี้คืออะไร

ส่วนที่ ๔ การประเมินทางเลือก (ในส่วนนี้ผู้จัดทำดำเนินการร่วมกับผู้เชี่ยวชาญประเมินทางเลือกแล้ว รวมเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของแม่แบบ)

ขั้นตอนเพื่อเตรียมการวิเคราะห์ต้นทุนกับผลประโยชน์โดยสมบูรณ์

๑. ระบุกลุ่มทางเลือกที่ต้องการประเมิน
๒. พิจารณาว่าต้นทุน (costs) และผลประโยชน์ (benefits) ของใครบ้างที่รวมอยู่ด้วย
๓. ระบุผลกระทบและเลือกตัวชี้วัด (measurement indicators)
๔. คาดการณ์ผลกระทบตลอดอายุการใช้ของร่างกฎหมายบังคับ
๕. กำหนดผลกระทบเป็นจำนวนเงิน (บาท)
๖. ปรับลดต้นทุนและผลประโยชน์เพื่อให้ได้ค่าปัจจุบัน
๗. คำนวณค่าปัจจุบันสุทธิ (net present value) ของทางเลือกแต่ละทางเลือก
๘. วิเคราะห์ความอ่อนไหว (sensitivity analysis) [ช่วงของอัตราส่วนลดที่ต่างกัน (different range of discount rates)]
๙. สรุป (วิเคราะห์เปรียบเทียบทางเลือกต่างๆ)

การวิเคราะห์ต้นทุนกับผลประโยชน์บางส่วน

ในกรณีที่การวิเคราะห์ต้นทุนกับผลประโยชน์อย่างสมบูรณ์ไม่สามารถกระทำได้ (สาเหตุหลักมาจากการที่ผลประโยชน์ส่วนใหญ่หรือทั้งหมดไม่สามารถประมาณค่าเป็นตัวเงินได้) ต้นทุนของทางเลือกต่าง ๆ ก็ควรที่จะยังประมาณค่าเป็นจำนวนตัวเลขได้ ประกอบกับการนำเอาหลักเกณฑ์ในการตัดสินใจวิธีการอื่นมาเสริมการวิเคราะห์ เช่น การวิเคราะห์ประสิทธิภาพในการใช้ต้นทุน (cost - effectiveness analysis) หรือการวิเคราะห์โดยนำเอาหลักเกณฑ์หลายประการมาพิจารณา (multi - criteria analysis)

ทั้งนี้ ในการวิเคราะห์ต้นทุนกับผลประโยชน์ไม่ว่าจะกระทำอย่างสมบูรณ์หรือเพียงบางส่วน จำต้องมีการระบุสมมติฐานที่ใช้ในการคำนวณค่าเป็นตัวเงิน/คำนวณปริมาณ ต้นทุนและผลประโยชน์ และหลักการของสมมติฐานนั้น การวิเคราะห์ควรดำเนินการอย่างโปร่งใสและเปิดเผยต่อผู้ศึกษาข้อมูลว่ามูลค่าต้นทุนและผลประโยชน์มีวิธีการคิดคำนวณอย่างไร สำหรับกรณีการคำนวณที่มีความยุ่งยากซับซ้อน ข้อมูลการคำนวณอาจใส่ไว้ในเนื้อหาส่วนภาคผนวก

ส่วนที่ ๕ ทางเลือกที่ได้รับการคัดเลือกแล้ว

เมื่อพิจารณาว่าทางเลือกใดที่ได้รับการประเมินแล้วเหมาะสมที่สุดในการนำมาแก้ไขกฎหมายในส่วนที่ ๔ แล้วตอบคำถามเกี่ยวกับทางเลือกนั้น ดังต่อไปนี้

๑. ทางเลือกที่ได้รับการเลือกนั้นคืออะไร เป็นมาตรการอื่นที่ไม่ใช่กฎหมายหรือเป็นมาตรการทางกฎหมาย

๒. กรณีทางเลือกที่ได้รับการเลือกนั้นไม่ใช่มาตรการทางกฎหมาย ให้ตอบคำถามดังต่อไปนี้

- ๒.๑ มาตรการที่นำมาใช้ในการแก้ปัญหาคืออะไร
- ๒.๒ วิธีการที่นำมาใช้นั้นมีสาระสำคัญอย่างไร
- ๒.๓ รัฐและหน่วยงานของรัฐมีส่วนร่วมอย่างไรในการดำเนินการมาตรการนั้น

๓. กรณีที่ทางเลือกที่ได้รับการเลือกนั้นเป็นมาตรการทางกฎหมาย ให้ตอบคำถามดังต่อไปนี้

๓.๑ กรณีที่เป็นการแก้ไขกฎหมายที่มีอยู่แล้วเพื่อแก้ไขปัญหา

๓.๑.๑ กฎหมายที่มีขอบข่ายเกี่ยวข้องกับซึ่งอาจนำมาปรับปรุงเพื่อแก้ไขปัญหานี้ ได้แก้ไขกฎหมายฉบับใดบ้าง

๓.๑.๒ เพราะเหตุใดกฎหมายที่เกี่ยวข้องเหล่านั้น จึงไม่สามารถแก้ไขปัญหานี้ได้อย่างเหมาะสม

๓.๑.๓ กฎหมายที่นำมาปรับปรุงแก้ไขคือกฎหมายฉบับใด และเนื้อหาที่จะดำเนินการแก้ไขปรับปรุงคืออะไร

๓.๑.๔ กฎหมายที่แก้ไขแล้วนั้นอาจก่อให้เกิดผลกระทบแก่ประชาชนหรือไม่ อย่างไรบ้าง

๓.๑.๕ กฎหมายที่แก้ไขแล้วนั้นจะมีบทบาทในการแก้ปัญหาอย่างไร

๓.๒ กรณีที่เป็นการตรากฎหมายขึ้นมาใหม่

๓.๒.๑ กฎหมายที่ต้องตราขึ้นมานั้นมีหลักการและเนื้อหาอย่างไร สอดคล้องกับวัตถุประสงค์หรือไม่ อย่างไร

๓.๒.๒ กฎหมายที่ตราขึ้นนั้นอาจก่อให้เกิดผลกระทบแก่ประชาชนหรือไม่ อย่างไรบ้าง

๓.๒.๓ กฎหมายที่แก้ไขแล้วนั้นจะมีบทบาทในการแก้ปัญหาอย่างไร

ส่วนที่ ๖ การรับฟังความคิดเห็น

๖.๑ การรับฟังความคิดเห็นขั้นรับฟังปัญหา

๑. การวิเคราะห์ผลกระทบในการออกกฎหมายครั้งนี้ได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นหรือไม่

๒. กรณีจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็น ให้ตอบคำถามต่อไปนี้

๒.๑ การรับฟังความคิดเห็นนั้นจัดขึ้นในรูปแบบใด เพราะเหตุใด

๒.๒ บุคคลที่เกี่ยวข้องกลุ่มใดบ้างเข้าร่วมรับฟังความคิดเห็น

๒.๓ ประเด็นปัญหาที่หยิบยกขึ้นระหว่างการรับฟังความคิดเห็นมีอะไรบ้าง

๒.๔ หน่วยงานได้ดำเนินการอย่างไรต่อการประเด็นปัญหานั้น เพราะอะไร

๓. กรณีไม่ได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็น โปรดระบุเหตุผล

๖.๒ การรับฟังความคิดเห็นที่มีต่อร่างกฎหมาย

๑. การวิเคราะห์ผลกระทบในการออกกฎหมายครั้งนี้ได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นหรือไม่

๒. กรณีจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็น ให้ตอบคำถามต่อไปนี้

๒.๑ การรับฟังความคิดเห็นนั้นจัดขึ้นในรูปแบบใด เพราะเหตุใด

๒.๒ บุคคลที่เกี่ยวข้องกลุ่มใดบ้างเข้าร่วมรับฟังความคิดเห็น

๒.๓ ประเด็นปัญหาที่หยิบยกขึ้นระหว่างการรับฟังความคิดเห็นมีอะไรบ้าง

๒.๔ หน่วยงานได้ดำเนินการอย่างไรต่อการประเด็นปัญหานั้น เพราะอะไร

๓. กรณีไม่ได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็น โปรดระบุเหตุผล

ส่วนที่ ๗ แหล่งอ้างอิง	
ส่วนที่ ๘ ภาคผนวก	
ส่วนที่ ๙ ร่างกฎหมาย	
หัวหน้าหน่วยงานที่จัดทำ RIS ลงนามรับรอง	
รัฐมนตรีลงนามรับรอง	
วันเดือนปีที่จัดทำ	

คำอธิบายประกอบแม่แบบการวิเคราะห์ผลกระทบในการออกกฎหมาย

แม่แบบการวิเคราะห์ผลกระทบในการออกกฎหมายประกอบด้วย ๓ ส่วนหลัก ได้แก่

๑. ส่วนต้น ประกอบด้วย ปัญหาที่มีความจำเป็นต้องแก้ไข หน่วยงานที่มีอำนาจแก้ไขปัญหา และบทสรุปโดยย่อเพื่อสรุปการวิเคราะห์ผลกระทบในการออกกฎหมายโดยต้องระบุสภาพปัญหาโดยย่อ วัตถุประสงค์ แนวนโยบาย ทางเลือก และความคุ้มค่า

๒. ส่วนการวิเคราะห์ ประกอบด้วย การระบุปัญหา วัตถุประสงค์ ทางเลือกในการแก้ปัญหา การประเมินทางเลือก ทางเลือกที่ได้รับการเลือกแล้ว การรับฟังความคิดเห็น แหล่งอ้างอิง ภาคผนวก และร่างกฎหมาย

๓. ส่วนท้าย ประกอบด้วย ลายมือชื่อหัวหน้าหน่วยงานที่จัดทำ RIS ลายมือชื่อรัฐมนตรีเจ้าสังกัด และวันเดือนปีที่ลงลายมือชื่อ

ส่วนที่ ๑ การระบุปัญหา

๑. ปัญหาคืออะไร

ปัญหาคือสภาพของสิ่งที่เกิดขึ้นหรือมีอยู่ที่ต้องได้รับการพิจารณาแก้ไข ไม่ให้เป็นผลเสียหรืออุปสรรคต่อไป คำถามนี้เป็นคำถามที่สำคัญเป็นอย่างยิ่ง เพราะจะเป็นจุดเริ่มต้นของการวิเคราะห์และวิพากษ์เกี่ยวกับปัญหาที่มีอยู่หรือปัญหาที่เกิดขึ้นว่าเป็นปัญหาอะไร ต้องพยายามตอบให้ตรงกับความเป็นจริง ไม่ตอบเกินหรือน้อยกว่าความเป็นจริง เมื่อสามารถระบุได้ว่าปัญหาคืออะไร มีสภาพและลักษณะของปัญหาเช่นไรแล้ว จะนำไปสู่การค้นหาทางเลือกเพื่อแก้ปัญหาได้อย่างเหมาะสม

ตัวอย่าง

ปัญหาการตายและบาดเจ็บอันเกิดจากการจราจรบนท้องถนนในประเทศไทย ปัญหาทางสิ่งแวดล้อมจากมลพิษของโรงงานอุตสาหกรรม ปัญหาการตายและบาดเจ็บจากการเมาแล้วขับ ปัญหาการจราจรติดขัดเนื่องจากการจอดรถกีดขวางทางจราจร เป็นต้น

๒. สาเหตุของปัญหาคืออะไร

คำถามข้อนี้ควรได้รับการพิจารณาอย่างถี่ถ้วนรอบด้านว่า ปัญหาที่ระบุ นั้น มีอยู่หรือเกิดขึ้นมา เพราะการกระทำหรือเหตุการณ์อะไรบ้าง มีปัจจัยสำคัญมาจากเรื่องอะไรบ้าง โดยให้พิจารณาถึงรากฐานของปัญหา มิใช่เพียงสภาพของปัญหา สาเหตุในที่นี้ต้องพิจารณาทั้งสาเหตุจากตัวปัจเจกบุคคลเอง ผู้บังคับใช้กฎหมาย หรือเป็นเรื่องในทางโครงสร้างของสังคม เศรษฐกิจ การเมือง หรือเกิดจากความล้มเหลวของตลาด ความล้มเหลวของการบังคับใช้กฎหมาย เป็นต้น ซึ่งสาเหตุของปัญหาอาจเกิดจากข้อจำกัดทางด้านต่าง ๆ เช่น เทคโนโลยี เศรษฐกิจ การเมือง การบริหาร สังคม หรือสิ่งแวดล้อม เป็นต้น สาเหตุของปัญหาอาจจะมีได้หลายสาเหตุ จึงควรมีการระบุสาเหตุให้ครบถ้วน รอบด้าน เพื่อนำไปสู่การค้นหาทางเลือกในการแก้ปัญหาที่สามารถขจัดสาเหตุของปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ตัวอย่าง ปัญหาการตายและการบาดเจ็บจากการจราจรบนท้องถนนเกิดจากสาเหตุที่สำคัญ ได้แก่ การอนุญาตให้เด็กเล็กโดยสารรถจักรยานยนต์ ผู้บังคับใช้กฎหมายละเลยในการตรวจสอบสมรรถนะของรถยนต์ก่อนที่จะมีการต่อทะเบียนประจำปี ถนนสาธารณะไม่มีความปลอดภัยเพียงพอที่จะใช้สัญจร เป็นต้น

ปัญหาสิ่งแวดล้อมจากมลพิษของโรงงานอุตสาหกรรมเกิดจากสาเหตุสำคัญ ได้แก่ การที่เจ้าของโรงงานไม่ตระหนักถึงผลเสียหายของการปล่อยของเสียสู่สิ่งแวดล้อม และการที่เจ้าหน้าที่ของรัฐไม่เพียงพอต่อการติดตามตรวจสอบโรงงานต่างๆ เป็นต้น

๓. ขอบเขตและขนาดของปัญหามีอย่างน้อยเพียงใด และมีหลักฐานหรือข้อมูลเชิงประจักษ์ (empirical evidence) อย่างเพียงพอหรือไม่ว่าเป็นปัญหานี้เกิดขึ้นจริง

ขอบเขตของปัญหา เป็นการระบุว่า ปัญหาดังกล่าวเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นในวงแคบหรือวงกว้าง เป็นปัญหาส่วนบุคคล เฉพาะท้องถิ่น ภูมิภาค หรือเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นหรืออาจเกิดขึ้นได้ทั่วไป ส่งผลต่อทั้งประเทศ หรืออาจถึงขนาดเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นต่อต่างประเทศด้วย เป็นปัญหาระหว่างประเทศ

ขนาดของปัญหา เป็นการระบุว่าปัญหาที่ถูกระบุไว้เป็นปัญหาที่เกิดขึ้นอยู่เสมอหรือเกิดขึ้นไม่บ่อยครั้ง มีจำนวนผู้ได้รับผลกระทบมากหรือน้อย เมื่อพิจารณาจากข้อมูลเชิงสถิติ

การระบุขอบเขตและขนาดของปัญหา สามารถพิจารณาและระบุในแง่ที่ว่าปัญหาที่ระบุ นั้น เป็นปัญหาย่อยของปัญหาอื่นที่มีขนาดของผลกระทบใหญ่กว่าปัญหาที่ระบุนี้หรือไม่ หรือพิจารณาว่าปัญหาที่ระบุนี้เป็นปัญหาย่อยของปัญหาที่ใหญ่กว่าซึ่งส่งผลกระทบให้เกิดปัญหาย่อยนี้หรือไม่ ถ้าเป็นดังนี้แล้ว ต้องระบุด้วยว่าปัญหาที่ใหญ่กว่าคืออะไร การระบุปัญหาเช่นนี้เป็นประโยชน์ต่อการหาทางเลือกในการแก้ปัญหา เพราะหากมีปัญหาอื่นที่ใหญ่กว่าปัญหาที่ระบุ การหาทางเลือกในการแก้ปัญหาอาจจะเริ่มแก้ไขจากปัญหาใหญ่ไปเสียทีเดียว

การระบุขอบเขตและขนาดของปัญหามีความสำคัญอย่างมาก เพราะสามารถนำไปสู่การค้นหาวิธีแก้ปัญหาที่ได้สัดส่วนและเหมาะสมกับระดับของปัญหาที่เกิดขึ้น ดังนั้นจึงควรระบุขอบเขตและขนาดของปัญหาให้ถูกต้อง

ตัวอย่าง ปัญหาการค้าประเวณีในสถานค้าบริการอาบอบนวดเป็นส่วนหนึ่งของปัญหาการค้ามนุษย์ การมีคนขอทานตกเป็นเหยื่อของกลุ่มผู้หาประโยชน์โดยมิชอบ ทั้งสองปัญหานี้เป็นปัญหาย่อยจากการมีขบวนการค้ามนุษย์

ปัญหาเรื่องการเสพยาเมทแอมเฟตามีนเป็นส่วนหนึ่งของปัญหายาเสพติดในสังคมไทย

ในส่วนของหลักฐานหรือข้อมูลเชิงประจักษ์ ระบุโดยพิจารณาว่า ปัญหาที่ระบุ นั้น พบว่ามีอยู่จริงจากแหล่งข้อมูลที่เข้าถึงได้หรือไม่ อะไรบ้าง หลักฐานหรือข้อมูลเชิงประจักษ์เป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ซึ่งได้จากกระบวนการสืบค้น วิเคราะห์ สังเคราะห์อย่างเป็นระบบ เช่น ข่าวสาร ข้อมูลทางสถิติ รายงานทางวิชาการ งานวิจัย เป็นต้น

อนึ่ง หลักฐานเชิงประจักษ์ หมายถึง ข้อมูลหรือข้อเท็จจริงที่ปรากฏให้เห็นอย่างชัดเจน ทั้งที่มาจากการศึกษา ความคิดเห็น ประสบการณ์ หรือข้อมูลทางประวัติศาสตร์ แต่ที่ถือว่าได้รับการยอมรับ ได้แก่ ข้อมูลจากงานวิจัย ประสบการณ์ที่ได้รับโดยตรงจากภาคสนาม และข้อมูลจากบริบทของท้องถิ่น อาจมี

กรณีที่ไม่มีหลักฐานหรือข้อมูลเชิงประจักษ์ เพราะปัญหาที่เกิดขึ้นอาจเป็นเพียงเรื่องเล่าต่อ ๆ กันมา (anecdotal evidence) ที่ไม่มีข้อเท็จจริงหรือข้อมูลที่ชัดเจน

หลักฐานที่เป็นเรื่องเล่าต่อ ๆ กันมา หมายถึง หลักฐานที่ไม่มีการยืนยันอย่างแน่นอนว่ามีข้อเท็จจริงเช่นนั้นเช่นนี้ปรากฏอยู่หรือไม่ ซึ่งจะทำให้เกิดความไม่แน่นอนว่าปัญหาที่พิจารณาอยู่นั้นเป็นปัญหาจริง ๆ หรือไม่

การระบุหลักฐานและข้อมูลนั้น จะทำให้ทราบว่าปัญหาที่ระบุนี้เกิดขึ้นแล้วในปัจจุบันหรือเป็น แต่เพียงการคาดการณ์ว่าจะเกิดขึ้นซึ่งจะช่วยให้ผู้จัดทำสามารถวิเคราะห์ปัญหา สาเหตุของปัญหา รวมทั้งทางเลือกที่เหมาะสมได้

ตัวอย่าง สถิติความรุนแรงในครอบครัวที่มีอัตราเพิ่มสูงขึ้นทุกปี ชาวการใช้โดรนเพื่อส่งยาเสพติดเข้าเรือนจำ สถิติผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการใช้รถจักรยานยนต์ เป็นต้น

๔. ปัญหาดังกล่าวเกิดผลกระทบด้านใดบ้าง อย่างไร

พิจารณาว่าปัญหานี้ก่อให้เกิดผลกระทบในวงแคบหรือวงกว้าง และผลกระทบเกิดขึ้นอย่างไร โดยระบุผลกระทบแยกเป็นด้านต่าง ๆ เช่น ผลกระทบในเรื่องเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม ต้องแยกพิจารณาตอบคำถามเป็นเรื่อง ๆ ไป

ทางเศรษฐกิจ : ปัญหานี้จะก่อให้เกิดมีต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่เพิ่มมากขึ้นหรือไม่ ก่อให้เกิดผลกระทบต่อเศรษฐกิจในระดับใด ระดับครัวเรือน ท้องถิ่น หรือระดับชาติ การระบุต้นทุนของปัญหานั้นไม่จำเป็นต้องเป็นตัวเงินเสมอไป อาจจะเป็นได้ทั้งที่เป็นตัวเงินและมีใช้ตัวเงิน เช่น ศีลธรรม ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน เป็นต้น

ทางสังคม : ปัญหานี้ทำให้ผู้คนในสังคมกลุ่มใด ได้รับผลกระทบอย่างไรหรือไม่ ปัญหาดังกล่าวอาจเป็นเรื่องโครงสร้างทางสังคม ความเสมอภาค ความเหลื่อมล้ำทางสังคม ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของคนในสังคม เป็นต้น

สิ่งแวดล้อม : ปัญหานี้ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างไรบ้าง เป็นต้นว่า ชุมชนเมือง ป่าไม้ ทรัพยากรธรรมชาติ มลภาวะในเรื่องต่าง ๆ

เพื่อวิเคราะห์สาเหตุที่แท้จริงของปัญหาและเพื่อให้ทราบว่าปัญหาที่เกิดขึ้นเป็นเพียงข้อบกพร่องใจเล็กน้อยหรือก่อให้เกิดภัยร้ายแรง เพื่อที่จะไม่ทำให้มองปัญหาใหญ่เกินความเป็นจริง โดยพิจารณาผลกระทบของปัญหาด้วยการวิเคราะห์อย่างละเอียดและใช้ข้อมูลที่สำคัญอย่างครบถ้วน รอบด้าน

ตัวอย่าง ปัญหาการตายและการบาดเจ็บจากการจราจรบนท้องถนนอันเป็นปัญหาทางสังคม เป็นปัญหาใหญ่เพราะเป็นเรื่องที่เกี่ยวกับชีวิตและร่างกายของบุคคล ไม่ใช่เพียงแต่ความเดือดร้อนรำคาญเล็กน้อยเท่านั้น

ปัญหายาเสพติดเป็นปัญหาใหญ่เพราะนอกจากจะส่งผลโดยตรงต่อผู้เสพแล้ว ยังส่งผลกระทบต่อครอบครัว สังคม และประเทศอีกด้วย

๕. ใครได้รับผลกระทบจากปัญหา

เมื่อทราบว่าเป็นปัญหาอะไรและผลกระทบของปัญหาเป็นเช่นไรแล้ว จำเป็นต้องตอบว่าปัญหาดังกล่าวส่งผลกระทบหรือมีแนวโน้มว่าจะส่งผลกระทบต่อกลุ่มบุคคลใดบ้างในสังคมในลักษณะที่เป็นการเฉพาะเจาะจงมากขึ้น ทั้งนี้การระบุผู้ได้รับผลกระทบควรระบุทุกกลุ่มบุคคลในสังคม เช่น กรณีภาครัฐ ซึ่งหมายความรวมถึงแต่รัฐบาลกลาง ฝ่ายปกครองส่วนกลาง ภูมิภาค หรือ ส่วนท้องถิ่น กรณีภาคเอกชนไม่ว่าจะเป็นกลุ่มธุรกิจ กลุ่มผู้บริโภค กลุ่มอาชีพหรือปัจเจกชน องค์กรหรือสมาคมใด ๆ

หากเป็นปัจเจกบุคคล อาจระบุถึงช่วงวัยของผู้ได้รับผลกระทบ เช่น เด็ก นักเรียน นักศึกษา คนทำงาน คนชรา เป็นต้น

การระบุถึงผู้ที่ได้รับผลกระทบต่อปัญหา จะนำไปสู่การพิจารณาได้ว่าใครเป็นผู้มีส่วนได้เสียของปัญหาซึ่งจะเป็นประโยชน์ในขั้นตอนการรับฟังความคิดเห็นทั้งในขั้นรับฟังปัญหาซึ่งจะทำให้ทราบถึงปัญหาที่แท้จริง และนำไปสู่การค้นหาทางเลือกที่มีประสิทธิภาพ รวมทั้งในขั้นการรับฟังความคิดเห็นที่มีต่อร่างกฎหมายซึ่งบุคคลเหล่านี้จะสามารถแสดงความคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ว่าร่างกฎหมายนี้จะแก้ไขปัญหที่เกิดขึ้นได้หรือไม่

ตัวอย่าง ปัญหาการขายของบนทางเท้า ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากปัญหา เช่น หน่วยงานการปกครองส่วนท้องถิ่น ประชาชนที่ใช้ทางเท้าในการสัญจร หรือ ปัญหาการเจ็บและการตายจากการจราจรบนท้องถนน ผู้ได้รับผลกระทบ ได้แก่ ผู้ขับขี่บนท้องถนน ผู้โดยสาร ซึ่งทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารอาจเป็นคนในช่วงวัยต่างกัน เช่น เด็ก เยาวชน ผู้ใหญ่ คนชรา ตำรวจจราจร องค์กรกุ๊ยกัย โรงพยาบาล เป็นต้น

๖. กฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันสามารถจัดการกับปัญหานี้ได้หรือไม่ ถ้าไม่ได้ เพราะเหตุใดกฎหมายฉบับนั้นจึงยังไม่เหมาะสม

คำถามนี้ประสงค์ให้ผู้จัดทำพิจารณากฎหมายหรือข้อบังคับในทุกลำดับชั้นที่เกี่ยวข้องกับการจัดการกับปัญหานี้ เช่น พระราชบัญญัติ กฎกระทรวง ประกาศกระทรวง ข้อบังคับ ข้อบัญญัติ ว่าสามารถนำกฎหมายที่มีอยู่มาจัดการปัญหาได้หรือไม่ รวมทั้งพิจารณาว่ากฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ไม่เหมาะสมหรือไม่เพียงพอสำหรับการจัดการกับปัญหาอย่างไร เช่น กฎหมายไม่ครอบคลุม มีปัญหาในการตีความ ไม่มีผู้บังคับใช้ในทางปฏิบัติ ยังไม่มีหน่วยงานที่กฎหมายฉบับนั้น ๆ ให้อำนาจให้จัดตั้ง เป็นต้น การพิจารณาเช่นนี้จะทำให้ทราบทางเลือกในการแก้ไขปัญห เพราะหากมีกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่แล้วในปัจจุบันและยังไม่เหมาะสมกับการแก้ปัญหาก็จำเป็นต้องมีการแก้ไขกฎหมายที่มีอยู่นั้น แต่หากไม่มีกฎหมายฉบับใดเลยที่บังคับกับปัญหาที่เกิดขึ้นย่อมต้องมีการร่างกฎหมายขึ้นใหม่

ตัวอย่าง แม้จะมีพระราชบัญญัติลิขสิทธิ์บังคับใช้ในปัจจุบัน แต่ปัญหาการละเมิดลิขสิทธิ์ยังคงมีอยู่อย่างต่อเนื่อง เนื่องจากพระราชบัญญัติดังกล่าวไม่มีบทบัญญัติการใช้สินค้าละเมิดลิขสิทธิ์เป็นความผิด เมื่อมีความต้องการซื้อจึงยังมีความต้องการขายและการละเมิดลิขสิทธิ์จึงยังคงมีอยู่

๗. ในต่างประเทศมีปัญหานี้เกิดขึ้นหรือไม่ ถ้ามี ต่างประเทศดำเนินการแก้ไขอย่างไร (ทั้งที่ใช้มาตรการทางกฎหมายและไม่ใช้มาตรการทางกฎหมาย)

คำถามนี้ประสงค์ให้ผู้จัดทำพิจารณากฎหมายของต่างประเทศที่มีเนื้อหาในเรื่องที่เกี่ยวกับปัญหานี้ว่ากฎหมายของต่างประเทศนั้นสามารถแก้ไขปัญหามาได้หรือไม่ อย่างไร และมีการวางกรอบทาง

กฎหมายแตกต่างจากประเทศไทยอย่างไร และหากในต่างประเทศดำเนินการแก้ปัญหาโดยไม่ใช้มาตรการทางกฎหมาย ประเทศนั้นๆ ดำเนินการอย่างไรและสามารถแก้ไขปัญหาก็ได้หรือไม่ เช่น การจัดทำนโยบายหรือโครงการ เป็นต้น

การศึกษาแนวทางของต่างประเทศรวมทั้งผลของการแก้ปัญหา จะช่วยผู้จัดทำค้นหาทางเลือกได้ง่ายมากขึ้นเนื่องจากมีตัวอย่างในต่างประเทศแล้ว ทั้งนี้การจะนำแนวทางในต่างประเทศมาใช้จะต้องพิจารณาถึงความแตกต่างในด้านต่าง ๆ เช่น สังคม เศรษฐกิจ การเมือง เป็นต้น เมื่อเปรียบเทียบทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ ซึ่งอาจจะทำให้วิธีการดำเนินการแก้ไขที่ใช้ในต่างประเทศไม่เหมาะสมที่จะนำมาใช้ในประเทศไทย

ส่วนที่ ๒ วัตถุประสงค์

การกำหนดวัตถุประสงค์ของกฎหมายนั้นจะต้องพิจารณาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นและที่เกิดขึ้นแล้ว ทั้งด้านบวกและด้านลบต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

วัตถุประสงค์อย่างกว้างของกฎหมายคือการบรรลุเป้าหมายสังคมในด้านของการเติบโตทางเศรษฐกิจ ความยั่งยืนทางสิ่งแวดล้อม และ / หรือความยุติธรรมทางสังคม โดยการกำหนดวัตถุประสงค์จะต้องบรรยายถึงขอบเขต ความจำเป็นของการร่าง เปลี่ยนแปลง แก้ไข หรือยกเลิก และความจำเป็นที่รัฐบาลจำเป็นต้องเข้ามาจำกัดสิทธิต่าง ๆ

วัตถุประสงค์หรือผลที่ต้องการของมาตรการนั้นจะต้องระบุอย่างชัดเจนว่าข้อเสนอนี้มีความตั้งใจที่จะทำอะไร และใครบ้างที่จะได้รับผลกระทบจากข้อเสนอกฎหมายนี้ ทั้งทางตรงและทางอ้อม และจะต้องแสดงให้เห็นว่าเข้าใจวัตถุประสงค์ของการกระทำของรัฐบาลเป็นอย่างดี โดยจะต้องอธิบายวัตถุประสงค์ของข้อเสนออย่างชัดเจน และต้องมั่นใจว่าวัตถุประสงค์สอดคล้องกับนโยบายที่มีอยู่

วัตถุประสงค์เป็นส่วนที่มุ่งหมายให้เกิดการกำหนดนโยบายอย่างเหมาะสมสำหรับการจัดการกับปัญหาที่เกิดขึ้นนั้น การกำหนดวัตถุประสงค์ต้องมีความชัดเจนและเฉพาะเจาะจงเพียงพอ เพื่อให้การแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

ผู้จัดทำควรระบุขอบเขตของร่างกฎหมายให้ชัดเจนและครอบคลุมถึงนโยบายของรัฐบาล โดยเฉพาะวัตถุประสงค์ ผลลัพธ์ และเป้าหมายที่เกี่ยวข้องกับปัญหาควรระบุให้ชัดเจน วัตถุประสงค์ของนโยบายหรือสภาพปัญหาถือเป็นสิ่งสำคัญที่จำต้องระบุให้ชัดเจนและครอบคลุมเพียงพอเพื่อประโยชน์แก่การระบุทางเลือกต่อไป

๑. วัตถุประสงค์ในการแก้ไขปัญหาที่เป็นรูปธรรมคืออะไร

การระบุวัตถุประสงค์ ควรจะมีลักษณะดังนี้

- วัตถุประสงค์ที่กำหนดจะต้องชัดเจนและเฉพาะเจาะจง
- วัตถุประสงค์จะต้องเป็นการตั้งเป้าหมายถึงรากฐานสาเหตุของปัญหา
- วัตถุประสงค์จะต้องเป็นไปได้และสามารถวัดได้ (โดยระบุผลลัพธ์และช่วงเวลา

ที่วัตถุประสงค์จะสำเร็จ)

- วัตถุประสงค์ที่กำหนดจะต้องสอดคล้องกับวัตถุประสงค์หรือนโยบายของรัฐบาลที่มีอยู่แล้ว
- ควรเน้นที่ผลลัพธ์ตอนสุดท้ายที่สำเร็จมากกว่าวิธีการที่ทำให้บรรลุวัตถุประสงค์และไม่ควร

นำมาปะปนกัน

วัตถุประสงค์ต้องมีความชัดเจนและควรจะต้องตอบคำถามดังนี้ได้ เช่น

- ผลสำเร็จคืออะไร
- วัตถุประสงค์ถูกกำหนดไว้อย่างเฉพาะเจาะจงหรือไม่
- วัตถุประสงค์เกี่ยวข้องกับปัญหาหรือไม่
- วัตถุประสงค์สอดคล้องกับวัตถุประสงค์หรือนโยบายของรัฐบาลที่มีอยู่หรือไม่
- กฎหมายป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาใดขึ้น เป็นไปได้หรือไม่ที่จะจัดการ
- หากได้ดำเนินการจนบรรลุวัตถุประสงค์แล้ว ท่านคิดว่ารัฐจะสามารถดำเนินการกับปัญหาที่เกิดขึ้นได้หรือไม่

ที่เกิดขึ้นได้หรือไม่

การระบุวัตถุประสงค์มีขึ้นเพื่อประโยชน์ในวิเคราะห์ทางเลือก เนื่องจากทางเลือกนั้นจะต้องแก้ปัญหาให้บรรลุวัตถุประสงค์ ดังนั้นทางเลือกและวัตถุประสงค์ต้องมีความสอดคล้องกัน ในฐานะที่วัตถุประสงค์เป็นเป้าหมายของทางเลือก

ตัวอย่าง ผลลัพธ์สุดท้ายของพระราชบัญญัติจราจร คือ การลดการบาดเจ็บและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร ผลลัพธ์ดังกล่าวแตกต่างจากการกำหนดให้รัดเข็มขัดนิรภัย ซึ่งเป็นเพียงวิธีการเข้าถึงผลลัพธ์ของการลดการบาดเจ็บและการเสียชีวิตเท่านั้น

๒. ความเหมาะสมของวัตถุประสงค์

๒.๑ วัตถุประสงค์สอดคล้องกับการแก้ไขหรือจัดการกับปัญหาหรือไม่

วัตถุประสงค์ที่ระบุนั้นเป็นไปในแนวทางเดียวกันหรือส่งเสริมกันในการแก้ปัญหาได้ถูกระบุอย่างเหมาะสมและสอดคล้องกับความเสี่ยงของปัญหาที่เกิดขึ้นหรือไม่ เช่น มันอาจจะไม่เหมาะสมที่จะกำจัดปัญหาทั้งหมด แต่อาจจะเหมาะสมที่จะจัดการความเสี่ยงที่เกิดขึ้น

๒.๒ มีข้อจำกัดใดบ้างที่อาจทำให้รัฐไม่สามารถดำเนินการจนบรรลุวัตถุประสงค์

ควรระบุข้อจำกัดของวัตถุประสงค์ คือ วิธีการที่เป็นไปไม่ได้ ไม่มีประสิทธิภาพ หรือไม่มีความเหมาะสมสำหรับรัฐบาลที่จะจำกัดความเสี่ยงทั้งหมด เช่น ข้อจำกัดด้านเวลา ด้านงบประมาณด้านทรัพยากร เป็นต้น

๒.๓ ถ้าหากได้ดำเนินการจนบรรลุวัตถุประสงค์แล้ว ท่านคิดว่ารัฐจะสามารถจัดการกับปัญหาที่เกิดขึ้นได้เป็นส่วนมากหรือไม่ อย่างไร

คำถามข้อนี้มุ่งจะให้ผู้จัดทำพิจารณาให้รอบคอบว่าวัตถุประสงค์ของการจัดการการประเมินผลกระทบในการออกกฎหมายสามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างแท้จริงเมื่อได้ดำเนินการจนบรรลุวัตถุประสงค์แล้ว และพิจารณาต่อไปว่าความสามารถในการจัดการกับปัญหาเป็นไปมากน้อยเท่าใด อย่างไร คุ่มค่าต่อการดำเนินการหรือไม่

ส่วนที่ ๓ ทางเลือกในการแก้ปัญหา

ระบุทางเลือกที่เป็นไปได้ทั้งที่เป็นการออกกฎหมายและไม่เป็นการออกกฎหมายโดยให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์และสามารถแก้ไขปัญหาในทางปฏิบัติได้ โดยแต่ละทางเลือกควรได้รับการพิจารณาและอธิบายดังต่อไปนี้

๑. ทางเลือกนั้นมีกลไกการดำเนินการอย่างไร

ทางเลือกนั้น หน่วยงานใดเป็นผู้รับผิดชอบในการดำเนินการ และต้องอาศัยความร่วมมือจากภาคส่วนใดบ้าง รวมทั้งทางเลือกนั้นจะมีบทบาทในการแก้ปัญหาที่เป็นอยู่อย่างไร เพื่อให้ทราบถึงลักษณะของทางเลือกว่าเป็นอย่างไร หน่วยงานใดเป็นผู้บังคับตามทางเลือกนั้น

หากเป็นทางเลือกที่เป็นการออกกฎหมาย กฎหมายนั้นจะมีหน่วยงานใดเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการตามทางเลือก และบังคับใช้แก่กลุ่มบุคคลใดบ้าง มีขั้นตอนการปฏิบัติตามทางเลือกอย่างไร

๒. รัฐและหน่วยงานของรัฐมีบทบาทอย่างไรบ้าง

รัฐและหน่วยงานของรัฐมีบทบาทหน้าที่ยังอย่างไรในการดำเนินการตามทางเลือก เช่น ดำเนินการเองโดยตรงในการบังคับใช้ทางเลือก หรือ เป็นผู้ควบคุม กำกับดูแล หรือเข้ามามีส่วนในการพิจารณาและอนุมัติการดำเนินการ นอกจากนี้แล้ว รัฐและหน่วยงานของรัฐยังมีหน้าที่อื่น ๆ ในการดำเนินการตามทางเลือกอีกหรือไม่ เช่น เป็นผู้ให้งบประมาณ เป็นผู้เผยแพร่และให้ความรู้แก่ประชาชน

๓. ทางเลือกดังกล่าวจะสนับสนุนให้กลุ่มองค์กรหรือวิชาชีพปฏิบัติตามโดยสมัครใจหรือไม่

ทางเลือกนี้ ทำให้ผู้ที่เกี่ยวข้องในกลุ่มบุคคลดังกล่าวได้รับประโยชน์จากการดำเนินการตามทางเลือกอย่างเพียงพอ ถึงขนาดที่ตนเองจะสมัครใจและเต็มใจที่จะให้มีการบังคับใช้ทางเลือกนั้น ซึ่งต้องพิจารณาว่าทางเลือก กับความต้องการของกลุ่มดังกล่าวเป็นไปในทิศทางเดียวกันหรือขัดแย้งกัน หากกรณีที่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน ย่อมเป็นการสร้างพันธมิตรในการบังคับใช้ทางเลือกนั้น และมีแนวโน้มที่ทางเลือกจะนั้นสามารถแก้ไขปัญหาได้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ตัวอย่าง การออกมาตรการเพื่อเพิ่มการคุ้มครองแรงงาน ย่อมได้รับการสนับสนุนจากสหภาพแรงงาน หรือการออกมาตรการเด็ดขาดกับผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมที่ไม่ได้รับอนุญาตย่อมได้รับการสนับสนุนจากแพทยสภา เป็นต้น

๔. ประโยชน์ของประชาชนหรือผู้เกี่ยวข้องมีอย่างไรบ้าง

หากเลือกใช้ทางเลือกดังกล่าว จะเกิดผลดีต่อประชาชนหรือผู้เกี่ยวข้องอย่างไรบ้าง ให้พิจารณาประโยชน์ในทุกรูปแบบทั้งที่เป็นจำนวนเงินและไม่เป็นจำนวนเงิน รวมทั้งระบุว่าประชาชนหรือผู้เกี่ยวข้องกลุ่มใดบ้างที่จะได้รับประโยชน์ เพื่อที่จะทราบว่าทางเลือกในการแก้ปัญหามีประโยชน์อย่างไร และใครจะเป็นผู้ได้ประโยชน์บ้าง ซึ่งจะมีส่วนช่วยในการเลือกทางเลือกของส่วนที่ ๕ ทางเลือกที่ได้รับการคัดเลือกแล้ว และทำให้ทราบว่าใครเป็นผู้มีส่วนได้เสียในปัญหาเพื่อประโยชน์ในการรับฟังความคิดเห็นของส่วนที่ ๖ การรับฟังความคิดเห็น

ตัวอย่าง ความสะดวกในการรับบริการ ภาระค่าใช้จ่ายที่ลดลง ความเท่าเทียมในการเข้าถึงบริการ

๕. ทางเลือกนั้นมีผลกระทบเชิงลบต่อใครบ้าง อย่างไร

การบังคับใช้ทางเลือกก่อให้เกิดผลกระทบอย่างไร โดยอาจพิจารณาในแง่ความไม่เท่าเทียมกัน หรือการเลือกปฏิบัติต่อบุคคล กลุ่มบุคคลหรืออุตสาหกรรม และหากเป็นการเลือกปฏิบัติ ให้พิจารณาว่าเลือกปฏิบัติอย่างไร เช่น ฐานะ เพศ ศาสนา การศึกษา ขนาดของสถานประกอบการอุตสาหกรรม

การระบุในข้อนี้เพื่อทราบว่าใครเป็นผู้มีส่วนได้เสียบ้างเพื่อประโยชน์ในการรับฟังความคิดเห็นของส่วนที่ ๖ การรับฟังความคิดเห็น และผลกระทบของทางเลือกได้สัดส่วนกับประโยชน์ที่จะได้รับหรือไม่

ตัวอย่าง การออกกฎหมายห้ามมิให้ขายของบนทางเท้า ย่อมมีผลกระทบต่อผู้ขายเดิมที่ขายบนทางเท้า ทำให้ไม่สามารถขายที่เดิมได้อีกและต้องขาดประโยชน์และต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มมากขึ้นในการหาที่ขายใหม่

๖. กรณีเป็นทางเลือกอื่นนอกจากการออกกฎหมาย ทางเลือกนั้นสามารถกระทำได้โดยชอบด้วยกฎหมายหรือไม่

คำถามข้อนี้เป็นการพิจารณาว่าทางเลือกนั้นสามารถกระทำได้โดยไม่ขัดต่อกฎหมายที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบันหรือไม่

๗. ทางเลือกนั้นจำเป็นต้องมีการตรวจสอบเพื่อความโปร่งใสหรือเพื่อทราบผลจากการปฏิบัติหรือไม่ และการตรวจสอบจะเกิดขึ้นอย่างไร

ข้อนี้ประสงค์จะให้ระบุว่าทางเลือกนั้นต้องได้รับการตรวจสอบหรือไม่ และหน่วยงานใดเป็นผู้ตรวจสอบ ด้วยวิธีการอย่างไร มีเงื่อนไขอะไรที่ทำให้ต้องมีการตรวจสอบทางเลือกหรือไม่ อย่างไร

ทั้งนี้หน่วยงานผู้รับผิดชอบดำเนินการตามทางเลือกอาจจะเป็นผู้ตรวจสอบในเบื้องต้นได้ แต่ควรมีผู้ตรวจสอบที่เป็นหน่วยงานอื่นด้วย เพื่อให้เกิดความโปร่งใสและทราบถึงผลการปฏิบัติตามทางเลือกได้อย่างถูกต้อง เพื่อก่อให้เกิดความโปร่งใสในการปฏิบัติตามทางเลือกและทราบผลการปฏิบัติตามทางเลือก

๘. ทางเลือกนั้นจะสามารถปฏิบัติได้จริงหรือไม่ อย่างไร และจะมีเหตุให้ไม่ปฏิบัติตามทางเลือกหรือไม่

ทางเลือกนั้น เมื่อพิจารณาถึงปัจจัยต่าง ๆ รวมถึงข้อจำกัด เช่น ระยะเวลา งบประมาณ บุคลากร จะทำให้สามารถบังคับใช้ได้มากหรือน้อยเพียงใด เมื่อทางเลือกนั้นบังคับใช้ มีความเสี่ยงที่ผู้ได้รับผลกระทบจากการบังคับใช้จะเพิกเฉย ละเลย และมองว่าเป็นเรื่องปกติในสังคมหรือไม่ หากมีการไม่ปฏิบัติตามสาเหตุคืออะไร เพื่อที่จะทราบถึงความเป็นไปได้ในการแก้ปัญหาของทางเลือกที่ระบุ เพราะหากทางเลือกดังกล่าวมีแนวโน้มที่ไม่สามารถปฏิบัติได้จริง หรือไม่มีผู้ปฏิบัติตามย่อมมิใช่ทางเลือกที่เหมาะสมในการแก้ปัญหา

ตัวอย่าง การแก้ไขปัญหาทิ้งขยะในที่สาธารณะมีการออกพระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความ เป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมืองออกบังคับใช้ แต่ปัญหาดังกล่าวยังคงมีอย่างต่อเนื่อง

๙. กรณีทางเลือกเป็นการออกกฎหมาย ถ้าร่างกฎหมายนี้ใช้บังคับ หน่วยงานจะสามารถบังคับการให้ เป็นไปตามกฎหมายโดยไม่มีปัญหาและอุปสรรคทางด้านกรบังคับใช้กฎหมายใช่หรือไม่ ถ้าไม่ใช่ ปัญหาและอุปสรรคดังกล่าวนั้นคืออะไร

ปัญหาและอุปสรรค เช่น จำนวนเจ้าหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมาย ระยะเวลา งบประมาณ ความรู้ของบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับทางเลือกออกกฎหมาย

ส่วนที่ ๔ การประเมินทางเลือก

ในส่วนนี้เป็นส่วนที่ผู้จัดทำร่วมประเมินกับผู้เชี่ยวชาญ ซึ่งเมื่อได้ผลการประเมินมาแล้วก็ให้รวมอยู่ในชุดเดียวกันนี้

๑. เหตุผลที่นำเอาวิธีการวิเคราะห์ต้นทุนกับผลประโยชน์มาใช้ในการวิเคราะห์กฎระเบียบ

กฎระเบียบต่าง ๆ ก่อให้เกิดผลกระทบทั้งในทางบวกหรือเรียกว่า “ประโยชน์” และในทางลบหรือเรียกว่า “ต้นทุน” เมื่อกฎระเบียบก่อให้เกิดผลกระทบทั้งในทางบวก และในทางลบ ทั้งยังมีต้นทุนค่าเสียโอกาส (opportunity cost) ที่จะเกิดขึ้นอีก ซึ่งการบังคับใช้กฎหมายทุกฉบับก่อให้เกิดต้นทุนค่าเสียโอกาสได้ ต้นทุนค่าเสียโอกาสนี้เป็นต้นทุนที่เกิดขึ้นแก่ผู้ประกอบการและผู้บริโภค สำหรับโอกาสที่เสียไปในการที่จะนำทรัพยากรไปใช้สอยประการอื่น หากไม่มีการใช้บังคับกฎระเบียบนั้น ดังนั้นจึงจำเป็นต้องประเมินต้นทุนที่จะเกิดขึ้นในทุกภาคส่วนอย่างครบถ้วน และต้องมั่นใจว่าผลประโยชน์โดยรวมที่จะเกิดขึ้นจากกฎระเบียบนั้นมีมากกว่าต้นทุนโดยรวมที่จะเกิดขึ้น

๒. ขั้นตอนเพื่อเตรียมการวิเคราะห์ต้นทุนกับผลประโยชน์โดยสมบูรณ์

๑. ระบุกลุ่มทางเลือกที่ต้องการประเมิน
๒. พิจารณาว่าต้นทุนและผลประโยชน์ของใครบ้างที่รวมอยู่ด้วย
๓. ระบุผลกระทบและเลือกตัวชี้วัด
๔. คาดการณ์ผลกระทบตลอดอายุการใช้ของร่างกฎหมายบังคับ
๕. กำหนดผลกระทบเป็นจำนวนเงิน (บาท)
๖. ปรับลดต้นทุนและผลประโยชน์เพื่อให้ได้ค่าปัจจุบัน
๗. คำนวณค่าปัจจุบันสุทธิของทางเลือกแต่ละทางเลือก
๘. วิเคราะห์ความอ่อนไหว (ช่วงของอัตราส่วนลดที่ต่างกัน)
๙. สรุป (วิเคราะห์เปรียบเทียบทางเลือกต่างๆ)

๓. กรอบการวิเคราะห์ต้นทุนกับผลประโยชน์

การวิเคราะห์ต้นทุนกับผลประโยชน์ควรประเมินต้นทุนและผลประโยชน์ของทางเลือกที่เป็นไปได้ ทั้งที่เป็นการออกกฎหมายและไม่เป็นการออกกฎหมาย และในการวิเคราะห์ต้นทุนกับผลประโยชน์ดังกล่าวนี้จำเป็นต้องระบุและต้องคำนวณออกมาเป็นตัวเลขในกรณีที่สามารถกระทำได้ การวิเคราะห์ดังกล่าวประกอบไปด้วยขั้นตอน ๔ ประการ ดังต่อไปนี้

๑. ระบุกลุ่มที่จะได้รับผลกระทบ

กลุ่มที่จะได้รับผลกระทบ หมายถึง กลุ่มที่จะได้รับผลกระทบจากทางเลือกแต่ละทาง เช่น บุคคล ธุรกิจ องค์กร กลุ่มบุคคล และภาคอุตสาหกรรมที่จะต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบนั้น

๒. ระบุประเภทของต้นทุนและผลประโยชน์

ในการวิเคราะห์เกี่ยวกับกฎระเบียบจำเป็นต้องพิจารณาถึงต้นทุนและผลประโยชน์หลายประเภท ได้แก่

๑) ต้นทุนและผลประโยชน์โดยตรงและโดยอ้อม

- ต้นทุนและผลประโยชน์โดยตรงจะเกี่ยวพันอย่างใกล้ชิดกับเป้าประสงค์ทางนโยบายของกฎระเบียบนั้น

- ต้นทุนและผลประโยชน์โดยอ้อมจะเป็นผลผลิตข้างเคียง (by-products) ของกฎระเบียบ

ลักษณะของกฎระเบียบจะเป็นตัวชี้ว่าจำเป็นต้องคำนวณต้นทุนประเภทใดบ้าง แต่อย่างน้อยที่สุดจะต้องมีการคำนวณต้นทุนและผลประโยชน์โดยตรงเสมอ

๒) ต้นทุนและผลประโยชน์ที่เป็นรูปธรรมและไม่เป็นรูปธรรม

- ต้นทุนและผลประโยชน์ที่เป็นรูปธรรมจะสามารถวัดมูลค่าและตีราคาออกมาเป็นราคาตลาดโดยชัดเจนได้

- ต้นทุนและผลประโยชน์ที่ไม่เป็นรูปธรรม เช่น ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม จะไม่มีราคาตลาด ดังนั้นจึงต้องมีการหาตัวแปรทางการตลาดเพื่อใช้ในการประมาณมูลค่าของต้นทุนและผลประโยชน์ดังกล่าว

๓. ประเมินต้นทุนและผลประโยชน์

๓.๑ ต้นทุนโดยตรง

โดยทั่วไปแล้ว ต้นทุนโดยตรงของกฎระเบียบจะสามารถคำนวณเป็นตัวเงินได้ กฎระเบียบในส่วนที่มีการกำหนดหน้าที่แก่บุคคล ธุรกิจ หรือองค์กร ให้ต้องกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง ย่อมก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายอันเป็นต้นทุนโดยตรงขึ้น

การคำนวณต้นทุนโดยตรงจำเป็นต้องใช้ข้อมูลจำนวนมาก โดยปกติต้นทุนโดยตรงจะรวมถึงต้นทุนเวลาในการที่จะต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบ และต้นทุนทางแรงงาน ตลอดจนระดับความถี่ของการดำเนินการตามเงื่อนไขของกฎระเบียบนั้น การคำนวณต้นทุนนี้ต้องคำนวณเป็นรายธุรกรรม และพิจารณาถึงธุรกรรมทั้งหมดที่คาดว่าจะเกิดขึ้นภายในกลุ่มที่จะได้รับผลกระทบจากกฎระเบียบ

ตัวอย่าง หน่วยงานของรัฐของประเทศไทยมีความประสงค์จะตราพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๕๑ จึงได้จัดทำ RIA ขึ้นเพื่อทำการวิเคราะห์ผลกระทบในการออกกฎหมาย ในส่วนของการประเมินต้นทุนโดยตรงจำเป็นต้องมีการคำนวณในส่วนต่างๆ ดังต่อไปนี้

๑) หน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติตามกฎหมาย

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๕๑ กำหนดให้ผู้จำหน่ายรถยนต์ต้องจัดเก็บข้อมูลการได้มา และการจำหน่ายรถยนต์ไว้ในหนังสือสัญญาซื้อขาย ข้อมูลดังกล่าวต้องประกอบไปด้วย หมายเลขยานพาหนะ เลขตามเครื่องวัดระยะทาง ชื่อและที่อยู่ของเจ้าของหรือผู้ซื้อ การติดจางนง จำนำ หรือสิทธิยึดหนวง (ถ้ามี) และหนังสือรับรองความปลอดภัยในการขับขี่ (road worthiness certificate)

๒) เวลาที่จะต้องใช้ในการปฏิบัติตามระเบียบ

จำนวนเวลาที่ใช้ในการจัดเก็บข้อมูลการได้มาซึ่งรถยนต์ ใช้เวลาประมาณ ๔๕ นาที และสำหรับข้อมูลการจำหน่ายรถยนต์ ใช้เวลาประมาณ ๑๕ นาที ข้อมูลดังกล่าวได้รับการปรึกษาและรับฟังความคิดเห็นจากผู้จำหน่ายรถยนต์ ณ สถานที่ประกอบการ และการสังเกตการณ์การปฏิบัติตามระเบียบ

๓) ต้นทุนทางแรงงาน

ในการคำนวณต้นทุนทางแรงงานมีความสัมพันธ์กับจำนวนเวลาที่ใช้ในการปฏิบัติตามกฎหมาย ดังนั้นจึงจำเป็นต้องกำหนดอัตราต้นทุนต่อชั่วโมง เป็นอัตราค่าจ้างต่อชั่วโมงที่ชำระให้แก่บุคลากรที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการเพื่อให้เป็นไปตามกฎหมายดังกล่าว ในกรณีที่ไม่มีข้อมูลเกี่ยวกับอัตราค่าจ้างต่อชั่วโมงของบุคลากรในภาครัฐการวิเคราะห์จึงใช้อัตรารายได้เฉลี่ยต่อสัปดาห์ของภาคเอกชน

วิธีการและสูตรที่ใช้ในการคำนวณอัตราต้นทุนต่อชั่วโมง ได้แก่

๑. พิจารณาค่าจ้างต่อปี (เป็นจำนวนเงินบาท) เช่น ได้รับค่าจ้างต่อปีเป็นจำนวนเงิน ๑,๖๘๙,๙๓๐ บาท

๒. พิจารณาจำนวนรวมของสัปดาห์ที่มีการทำงานต่อปีจะต้องหักกลับวันหยุดประจำปี และวันหยุดราชการ และสิทธิในการลาป่วย เช่น ใน ๑ ปีมี ๕๒ สัปดาห์ หักกลับวันหยุดประจำปี (๔ สัปดาห์) หักกลับวันหยุดราชการ (๒ สัปดาห์) และหักกลับวันลาป่วย (๒ สัปดาห์) ดังนั้นจำนวนรวมที่มีการทำงานเท่ากับ ๔๔ สัปดาห์

๓. พิจารณาหาจำนวนชั่วโมงการทำงานต่อปี โดยคำนวณจากการนำจำนวนรวมของสัปดาห์ที่มีการทำงานต่อปี (เท่ากับ ๔๔ สัปดาห์ตาม ข้อ ๒) คูณกับจำนวนชั่วโมงการทำงานในแต่ละสัปดาห์ (ในกรณีนี้สมมติว่าทำงาน ๔๑ ชั่วโมงต่อสัปดาห์) ดังนั้นจำนวนชั่วโมงการทำงานจะเท่ากับ ๑,๘๐๔ ชั่วโมงต่อปี

๔. พิจารณาจำนวนอัตราค่าจ้างต่อชั่วโมง (ในกรณีนี้สมมติว่า ๙๓๗ บาทต่อชั่วโมง) โดยอัตราค่าจ้าง ๙๓๗ บาทต่อชั่วโมงนี้ ต้องนำมาปรับขึ้นด้วยค่าใช้จ่ายประจำของรายได้ที่เกิดขึ้น ได้แก่ ภาษีที่หักออกจากค่าจ้าง (payroll tax) เบี้ยประกันเงินทดแทน การหักเงินสะสมสำรองเลี้ยงชีพ และต้นทุนในการดำเนินธุรกิจ เพื่อนำมาคำนวณอัตราต้นทุนทางแรงงานต่อชั่วโมงที่แท้จริง (ในกรณีนี้สมมติว่าค่าใช้จ่ายประจำของรายได้ที่เกิดขึ้น คำนวณได้เป็นร้อยละ ๑๖.๕ และต้นทุนในการดำเนินธุรกิจ คำนวณได้เป็นร้อยละ ๕๐)

การคำนวณอัตราต้นทุนทางแรงงานต่อชั่วโมงที่แท้จริงจึงต้องนำเอาจำนวนอัตราค่าจ้างต่อชั่วโมง (๕๐ บาทต่อชั่วโมง) คูณด้วย สัดส่วนค่าใช้จ่ายประจำของรายได้ที่เกิดขึ้น (๑.๑๖๕) คูณด้วย สัดส่วนต้นทุนในการดำเนินธุรกิจ (๑.๕) รวมเป็น ๑,๖๓๗ และปัดขึ้นเป็น ๑,๖๕๐ บาท เพื่อนำมาใช้ในการคำนวณลำดับต่อไป

๕) ธุรกิจรวมโดยรวมทั้งหมด

ธุรกิจรวมโดยรวมทั้งหมด กล่าวคือ ต้นทุนโดยรวมของอุตสาหกรรมจำหน่ายรถยนต์ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องทราบถึงจำนวนการจำหน่ายรถยนต์ทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นการซื้อขายมือหนึ่งหรือการซื้อขายมือสอง

สำนักงานสถิติได้มีการรวบรวมข้อมูลการขายรถยนต์เป็นรายปีไว้ ดังต่อไปนี้

๑. จำนวนการขายรถยนต์มือหนึ่ง ได้แก่ ๒๕๐,๐๐๐ ธุรกิจต่อปี และผู้จำหน่ายรถยนต์จะต้องจัดเก็บข้อมูลการได้มาซึ่งรถยนต์จากผู้ผลิต หรือผู้นำเข้า/ผู้กระจายสินค้า และการจำหน่ายให้แก่ลูกค้า (มีจำนวน ๕๐๐,๐๐๐ รายการในหนังสือการขาย)

๒. จำนวนการขายรถยนต์มือสอง ได้แก่ ๔๕๐,๐๐๐ ธุรกิจต่อปี และผู้จำหน่ายรถยนต์จะต้องจัดเก็บข้อมูลการได้มาซึ่งรถยนต์จากผู้ขาย และการจำหน่ายให้แก่ผู้ซื้อ ซึ่งโดยรวมแล้วจะมีจำนวน ๙๐๐,๐๐๐ รายการที่จะต้องบันทึกลงในหนังสือการขายของภาคอุตสาหกรรม

ดังนั้น จะมีการบันทึกลงในหนังสือการขายทั้งหมดของภาคอุตสาหกรรมนี้จำนวน ๑,๔๐๐,๐๐๐ รายการ (๕๐๐,๐๐๐ รายการสำหรับการซื้อขายรถยนต์มือหนึ่ง และ ๙๐๐,๐๐๐ รายการสำหรับการซื้อขายรถยนต์มือสอง)

สำหรับการคำนวณต้นทุนของการปฏิบัติตามกฎหมาย จำนวนการได้มาทั้งหมด คือ ๗๐๐,๐๐๐ ธุรกิจ (๒๕๐,๐๐๐ ในกรณีรถยนต์ใหม่ และ ๔๕๐,๐๐๐ ในกรณีรถยนต์ใช้แล้ว) และจำนวนการขายทั้งหมด คือ ๗๐๐,๐๐๐ ธุรกิจ (๒๕๐,๐๐๐ ในกรณีรถยนต์ใหม่ และ ๔๕๐,๐๐๐ ในกรณีรถยนต์ใช้แล้ว)

ข้อมูลดังกล่าวข้างต้น ได้แก่ หน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติตามกฎหมาย เวลาที่จะต้องใช้ในการปฏิบัติตามกฎหมาย ต้นทุนทางแรงงาน และธุรกรรมโดยรวมทั้งหมด จะนำมาใช้ในการคำนวณต้นทุนในส่วนต่อไป

๑. ต้นทุนของการปฏิบัติตามกฎหมายแต่ละธุรกรรม

จากข้อมูลข้างต้น สามารถคำนวณต้นทุนของการปฏิบัติตามระเบียบในแต่ละธุรกรรม โดยจำแนกเป็นธุรกรรมในการได้มาและธุรกรรมในการขาย ได้ดังนี้

๑) ต้นทุนต่อธุรกรรมในการได้มา คำนวณโดยนำต้นทุนทางแรงงาน (๑,๖๕๐ บาทต่อชั่วโมง) หารด้วย ๔๕ นาที เท่ากับ ๑,๒๓๘ บาท

๒) ต้นทุนต่อธุรกรรมในการขาย ต้นทุนทางแรงงาน (๑,๖๕๐ บาทต่อชั่วโมง) หารด้วย ๑๕ นาที = ๔๑๒.๕ บาท

๒. ต้นทุนรายปีในการปฏิบัติตามกฎหมายของอุตสาหกรรม

ต้นทุนรวมของการปฏิบัติตามกฎหมายสำหรับธุรกรรมทั้งหมดในภาคอุตสาหกรรม สามารถคำนวณได้โดยนำจำนวนธุรกรรมทั้งหมด ซึ่งมีจำนวน ๑.๔ ล้านธุรกรรม แบ่งเป็น ๗๐๐,๐๐๐ ธุรกรรมในการได้มา และ ๗๐๐,๐๐๐ ธุรกรรมในการขาย คูณด้วย จำนวนต้นทุนต่อธุรกรรมที่ได้คำนวณไปในข้อ ๑ โดยพิจารณาแยกธุรกรรมในการได้มา และธุรกรรมในการขาย

- ๗๐๐,๐๐๐ ธุรกรรมในการได้มา คูณด้วย ๑,๒๓๘ บาท = ๘๖๖,๒๕๐,๐๐๐ บาท

- ๗๐๐,๐๐๐ ธุรกรรมในการขาย คูณด้วย ๔๑๒.๕ บาท = ๒๘๘,๗๕๐,๐๐๐ บาท

ดังนั้น จำนวนยอดรวมต้นทุนรายปีในการปฏิบัติตามกฎหมายของอุตสาหกรรม เท่ากับ ๑,๑๕๕ ล้านบาท

๓. มูลค่าปัจจุบันของต้นทุน

กำหนดให้พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๕๑ มีระยะเวลาในการบังคับใช้ ๑๐ ปี ต้นทุนคำนวณได้ต้องนำมาปรับลดในอัตราร้อยละ ๓.๕ สำหรับช่วงเวลาที่ระเบียบนี้มีผลบังคับใช้ มูลค่าต้นทุนรายปีของการปฏิบัติตามระเบียบจำนวน ๑,๑๕๕ ล้านบาท เมื่อผ่านไป ๑๐ ปี จะเท่ากับ ๑๑,๕๕๐ ล้านบาท (ยังไม่ปรับลด) และมีมูลค่าในปัจจุบันเท่ากับ ๙,๖๐๐ ล้านบาท (เมื่อได้ปรับลดแล้ว)

การวิเคราะห์ข้างต้นก่อให้เกิดผลลัพธ์ที่เป็นประโยชน์สองประการ

ประการแรก เมื่อมีการประมาณค่าต้นทุนของแต่ละธุรกรรมไว้ทำให้เป็นประโยชน์ในการพิจารณาว่าภาระในการปฏิบัติตามกฎหมายมีความเหมาะสมหรือไม่ เมื่อพิจารณาประกอบกับเป้าประสงค์ของกฎหมาย และช่วยในการพิจารณาว่ากฎหมายนั้นมีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญแก่การประกอบธุรกิจหรือไม่ หรือจะมีการผลกระทบดังกล่าวให้แก่ผู้ซื้อแทนหรือไม่ สำหรับในกรณีตัวอย่างนี้ ต้นทุนมีมูลค่า ๑,๖๕๐ บาท ถือได้ว่าเป็นต้นทุนในการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่มีจำนวนค่อนข้างน้อยเมื่อเทียบกับราคาขายปลีกของยานยนต์ส่วนใหญ่และเมื่อเทียบกับผลกำไรโดยรวมจากการขายยานยนต์

ประการที่สอง การวิเคราะห์ข้างต้นได้มีการคำนวณต้นทุนโดยรวมในการปฏิบัติตามระเบียบ โดยคำนึงถึงส่วนที่วัดด้วยข้อกำหนดในเรื่องของการบันทึกข้อมูลในหนังสือสัญญาซื้อขาย

ทั้งนี้ ตัวอย่างข้างต้นเป็นตัวอย่างพื้นฐานในการคำนวณต้นทุนของการปฏิบัติตามกฎระเบียบ กฎระเบียบฉบับอื่นอาจต้องมีการคำนวณต้นทุนเกี่ยวกับอุปกรณ์และวัสดุที่ใช้เป็นส่วนหนึ่งในการปฏิบัติตามกฎระเบียบ และ/หรือ ต้นทุนเกี่ยวกับการรับความช่วยเหลือจากผู้เชี่ยวชาญภายนอก (เช่น ค่าแนะนำทาง

กฎหมาย หรือคำแนะนำทางบัญชี) อย่างไรก็ตามก็ดี วิธีการคำนวณพื้นฐานตามตัวอย่างข้างต้นจะยังคงถูกนำมาปรับใช้เสมอ แม้ในกรณีที่กฎระเบียบมีเงื่อนไขให้ต้องปฏิบัติตามอย่างละเอียดมากกว่านี้ก็ตาม

วิธีการคำนวณดังกล่าวยังสามารถนำมาปรับใช้กับการคำนวณต้นทุนของรัฐบาลในการดำเนินการตามกฎระเบียบได้ด้วย เช่น ระยะเวลาที่ใช้ในการพิจารณาและอนุมัติใบอนุญาต การขึ้นทะเบียน การต่ออายุใบอนุญาตหรือทะเบียน การตรวจตราและการตรวจสอบ ในกรณีนี้ ค่าจ้างที่แท้จริงซึ่งได้จ่ายให้แก่บุคลากรของหน่วยงานรัฐจะถูกนำมาใช้ในการคำนวณมากกว่าการใช้อัตรารายได้โดยเฉลี่ยต่อสัปดาห์

เวลาที่ใช้ในการปฏิบัติตามกฎระเบียบมีความสำคัญต่อการคำนวณ และควรที่จะต้องสอบถามจากกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียที่จะได้รับผลกระทบจากการที่จะต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบนั้น อนึ่ง รายได้เฉลี่ยต่อสัปดาห์ของภาคเอกชนควรนำมาใช้คำนวณในกรณีที่ไม่มีข้อมูลที่เกี่ยวข้องได้เกี่ยวกับค่าจ้างในกิจการอุตสาหกรรม ทั้งนี้ ข้อมูลทางสถิติของภาครัฐหรือภาคอุตสาหกรรมก็สมควรนำมาใช้ในการพิจารณายอดรวมของจำนวนธุรกรรมด้วยเช่นกัน

๓.๒ ผลประโยชน์โดยตรง

ในกรณีที่ไม่มีข้อมูลบันทึกไว้ในหนังสือสัญญาซื้อขายของผู้จำหน่ายยานยนต์ หน่วยงานรัฐจำนวนมากได้ใช้วิธีการประเมินเชิงคุณภาพในการประเมินค่าผลประโยชน์โดยตรง

ตัวอย่าง พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๕๑ ให้อำนาจแก่สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ในการเข้าสังเกตการณ์และตรวจสอบตามข้อร้องเรียนของผู้บริโภค และให้อำนาจกองทุนหลักประกันผู้จำหน่ายรถยนต์ (Motor Car Traders Guarantee Fund) ในการประเมินและชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้บริโภคตามที่มีข้อร้องเรียน โดยทั้งสององค์กรต่างต้องอาศัยข้อมูลเพื่อระบุตัวยานพาหนะที่เป็นประเด็นในข้อพิพาท ว่าเป็นรถยนต์ตามสัญญาซื้อขายระหว่างผู้จำหน่ายรถยนต์และผู้ซื้อที่มีข้อพิพาทนั้นหรือไม่ นอกจากนี้ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกระทรวงคมนาคม ยังต้องอาศัยข้อมูลในการระบุรถยนต์จากหนังสือสัญญาซื้อขายด้วยเช่นกัน เพื่อใช้ในการติดตามรถยนต์ที่ถูกขโมยมาแล้วนำมาฝากขายกับผู้จำหน่ายรถยนต์ และเพื่อสร้างความมั่นใจว่ารถยนต์ต่างๆ จะสามารถใช้ซ้ำได้อย่างปลอดภัยและได้มีการโอนกันอย่างถูกต้อง

เนื่องจากข้อมูลส่วนใหญ่ที่มีการบันทึกไว้ในหนังสือการซื้อขาย เป็นการบันทึกโดยผู้จำหน่ายรถยนต์โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการควบคุมจำนวนรถยนต์ที่มีในคลังสินค้า ทางเลือกอื่นที่เป็นไปได้ที่จะนำมาพิจารณาคือ การเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขเกี่ยวกับข้อมูลที่จะต้องมีการบันทึกให้มีปริมาณน้อยลง

ในการนี้จะมีการนำเอาระเบียบและทางเลือกอื่นมาพิจารณาเปรียบเทียบกัน อย่างไรก็ตาม การประเมินเชิงคุณภาพและกรณีที่ไม่มีผลประโยชน์ที่สามารถคำนวณเชิงปริมาณได้ การตัดสินใจจึงต้องอาศัยการวิเคราะห์โดยนำเอาหลักเกณฑ์หลายประการ (multi-criteria analysis) หรือที่เรียกว่า วิธีการวัดผลโดยภาพรวม (balanced scorecard approach) มาพิจารณา

วิธีการวิเคราะห์โดยนำเอาหลักเกณฑ์หลายประการมาพิจารณาจึงถูกนำมาใช้เพื่อพิจารณาเปรียบเทียบผลกระทบสุทธิที่จะเกิดขึ้นจากทางเลือกต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

- การคุ้มครองผู้บริโภคที่เพิ่มมากขึ้น (ร้อยละ ๗๕)
- ต้นทุนที่ลดน้อยลงสำหรับภาคธุรกิจ (ร้อยละ ๑๕) และ
- ต้นทุนที่ลดน้อยลงสำหรับรัฐบาล (ร้อยละ ๑๐)

สาเหตุที่เลือกใช้หลักเกณฑ์ข้างต้น เนื่องมาจากหลักเกณฑ์เหล่านี้สะท้อนถึงต้นทุนและผลประโยชน์ในประการสำคัญของทางเลือกต่าง ๆ ซึ่งน้ำหนักของแต่ละหลักเกณฑ์ที่แตกต่างกัน สะท้อนถึงความสำคัญของการประเมินการคุ้มครองผู้บริโภคและการส่งเสริมประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจ

ในการประเมินแต่ละทางเลือก จะมีการให้คะแนนเชิงคุณภาพภายใต้หลักเกณฑ์ต่าง ๆ โดยคะแนนขึ้นอยู่กับผลกระทบของทางเลือกเกี่ยวกับหลักเกณฑ์นั้น ๆ คะแนนที่ให้จะพิจารณาเป็นรายการดังนี้

- กรณีที่ทางเลือกนั้นก่อให้เกิดผลกระทบในทางลบ หรือผลกระทบซึ่งไม่เป็นที่ต้องการ หรือผลกระทบที่ไม่ดี ให้คะแนน -๕ คะแนน

- กรณีที่ทางเลือกนั้นก่อให้เกิดผลกระทบในทางบวก หรือผลกระทบซึ่งเป็นที่ต้องการ หรือผลกระทบที่ดี ให้คะแนน +๕ คะแนน

พิจารณาทางเลือก:

- กรณีข้อมูลที่จำต้องบันทึกตามที่กฎหมายกำหนด เช่น ผู้จำหน่ายรถยนต์ต้องกำหนดเนื้อหาของหนังสือสัญญาซื้อขายให้มีส่วนที่เกี่ยวกับการได้มาและการขายรถยนต์

- ทางเลือกในการกำหนดเนื้อหาข้อมูลตามกฎหมายที่เสนอมานี้ - คงไว้ตามกฎหมายเดิม แต่ให้ระบุเงื่อนไขสำหรับการได้มาและการขายรถยนต์

- ทางเลือกในการกำหนดเนื้อหาข้อมูลให้น้อยลง - ลดเงื่อนไขบางประการที่ต้องบันทึกในหนังสือสัญญาซื้อขายลง

ตาราง: การประเมินผลกระทบสุทธิของทางเลือกต่าง ๆ							
หลักเกณฑ์ในการพิจารณา		กรณีตั้งต้น		ระเบียบตามที่เสนอมานี้		ทางเลือกในการกำหนดเนื้อหาข้อมูลให้น้อยลง	
หลักเกณฑ์	น้ำหนัก	คะแนน	คะแนน ภายหลัง การชั่ง น้ำหนัก	คะแนน	คะแนน ภายหลัง การชั่ง น้ำหนัก	คะแนน	คะแนน ภายหลัง การชั่ง น้ำหนัก
การคุ้มครองผู้บริโภคที่เพิ่มมากขึ้น	๐.๗๕	๐	๐	+๕	๓.๗๕	+๓	๒.๒๕
ต้นทุนที่ลดน้อยลงสำหรับภาคธุรกิจ	๐.๑๕	๐	๐	-๕	-๐.๗๕	-๓	-๐.๔๕
ต้นทุนที่ลดน้อยลงสำหรับรัฐบาล	๐.๑๐	๐	๐	+๕	๐.๕๐	+๓	๐.๐๕๐
คะแนนรวม		๐	๐		๓.๕๐		๒.๑๐

จากตารางข้างต้นสามารถอธิบายได้ว่า

- หลักเกณฑ์เรื่องการคุ้มครองผู้บริโภคที่เพิ่มมากขึ้น : การกำหนดเนื้อหาข้อมูลตามกฎหมายที่เสนอมาก็ให้คะแนน +๕ คะแนน เนื่องจากมีรายละเอียดครอบคลุมแง่มุมที่สำคัญซึ่งจำเป็นที่จะต้องบันทึกไว้ในหนังสือสัญญาซื้อขาย ส่วนทางเลือกในการกำหนดเนื้อหาข้อมูลให้น้อยลง ได้คะแนน +๓ คะแนน เนื่องจากผู้จำหน่ายรถยนต์ยังคงต้องจัดเก็บข้อมูลในหนังสือสัญญาซื้อขายอยู่ โดยข้อมูลที่ต้องจัดเก็บนั้นเป็นข้อมูลทั่วไปในการประกอบธุรกิจ แต่ผู้จำหน่ายรถยนต์บางรายสามารถเลือกที่จะไม่บันทึกข้อมูลสำคัญบางประการก็ได้ เช่น เลขวัตรระยะทาง ดังนั้นทางเลือกในการกำหนดเนื้อหาข้อมูลให้น้อยลงก็ยังคงมีการคุ้มครองผู้บริโภคอยู่ในระดับหนึ่ง แต่อาจจะไม่เต็มที่เท่ากับกรณีตามกฎหมายที่เสนอมานี้

- หลักเกณฑ์ในเรื่องต้นทุนที่ลดน้อยลงสำหรับภาคธุรกิจ: กฎหมายที่เสนอมาก็ให้คะแนน -๕ คะแนน เนื่องจากก่อให้เกิดต้นทุนในการปฏิบัติตามกฎหมายที่เพิ่มมากขึ้น (แม้ว่าต้นทุนเหล่านี้บางส่วนจะเป็นค่าใช้จ่ายที่มีอยู่แล้วในการประกอบธุรกิจตามปกติก็ตาม) ในขณะที่ทางเลือกซึ่งกำหนดเนื้อหาข้อมูลให้น้อยลงนั้นได้คะแนน -๓ คะแนน เนื่องจากผู้ประกอบการบางรายสามารถเลือกที่จะเก็บข้อมูลน้อยลงได้

- หลักเกณฑ์ในเรื่องต้นทุนที่ลดน้อยลงสำหรับรัฐบาล: ข้อมูลที่จะต้องเก็บบันทึกตามกฎหมายที่เสนอมาก็ให้คะแนน +๕ คะแนน เนื่องจากเป็นข้อกำหนดที่สร้างความมั่นใจให้แก่รัฐบาลว่า ข้อมูลดังกล่าวมีความน่าเชื่อถือเพราะเป็นข้อมูลที่เก็บรวบรวมโดยผู้จำหน่ายรถยนต์ ในขณะที่ทางเลือกในการกำหนดเนื้อหาข้อมูลให้น้อยลงนั้น ได้คะแนน +๓ คะแนน เนื่องจากผู้จำหน่ายรถยนต์ยังคงมีการเก็บข้อมูลส่วนใหญ่เช่นเดียวกันกับที่กำหนดในระเบียบที่เสนอมานี้

การวิเคราะห์โดยนำเอาหลักเกณฑ์หลายประการมาพิจารณาเช่นนี้ มีผลลัพธ์เป็นการเสนอแนะว่าทางเลือกที่น่าสนใจที่สุด คือ การกำหนดเนื้อหาข้อมูลตามระเบียบที่เสนอมานี้ เนื่องจากข้อกำหนดเช่นนี้เป็นการสร้างหลักประกันว่าผู้จำหน่ายรถยนต์จะเก็บรวบรวมข้อมูลที่จำเป็นทั้งหมดเกี่ยวกับการได้มาและการขายรถยนต์ของตน

ข้อสังเกต: วิธีการคำนวณผลประโยชน์มีลักษณะเป็นข้อมูลเชิงปริมาณ ในกรณีที่ไม่มีข้อมูลเกี่ยวกับปัญหาที่เกิดขึ้น

ในกรณีที่ผลการวิเคราะห์สภาพและรายละเอียดของปัญหาไม่สามารถที่จะใช้เป็นหลักฐานสนับสนุนว่าปัญหาที่เกิดขึ้นได้ก่อให้เกิดต้นทุนประการใดบ้าง การคำนวณผลประโยชน์ของกฎหมายที่เสนอแนะและทางเลือกต่างๆ ให้ออกมาเป็นข้อมูลเชิงปริมาณย่อมจะกระทำได้ยาก ดังนั้นจำเป็นที่จะต้องศึกษาเปรียบเทียบว่าในต่างประเทศมีการทำการวิเคราะห์เชิงประจักษ์ (empirical analyses) ที่สามารถนำมาปรับใช้กับสถานการณ์ในประเทศไทยได้หรือไม่

ตัวอย่าง หน่วยงานของรัฐภายในประเทศไทย ได้ทำการพิจารณาหบทวนกฎระเบียบเกี่ยวกับน้ำดื่มที่ปลอดภัย (Safe Drinking Water Regulations) กฎระเบียบดังกล่าวได้ระบุมาตรฐานของน้ำดื่ม คุณภาพของน้ำ และความถี่ในการเข้าตรวจสอบมาตรฐานของน้ำโดยเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจ โดยเป้าประสงค์ทางนโยบายของกฎระเบียบนี้ คือ เพื่อคุ้มครองสาธารณสุข และในช่วงระยะเวลาการบังคับใช้กฎระเบียบฉบับนี้เท่าที่ผ่านมา กฎระเบียบนี้ได้แสดงให้เห็นว่ามีประสิทธิภาพในการป้องกันการระบาดของเชื้อโรคทางน้ำ ดังนั้น การจัดทำ RIA สำหรับกฎระเบียบฉบับนี้จึงไม่สามารถแสดงข้อมูลเกี่ยวกับปัญหาที่เกิดขึ้นจากการบังคับใช้กฎระเบียบได้ ไม่ว่าจะเป็นกรณีการเสียชีวิต การรักษาพยาบาลในโรงพยาบาล และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง

ดังนั้น การคำนวณปริมาณผลประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นหากไม่มีการบังคับใช้กฎระเบียบนี้ย่อมกระทำได้ยากเพราะไม่มีข้อมูลที่เหมาะสม ดังนั้น กระทรวงสาธารณสุขจึงศึกษาค้นคว้าข้อมูลเชิงประจักษ์ (empirical data) ของต่างประเทศที่มีการระบาดของเชื้อโรคทางน้ำ ได้แก่ ประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศแคนาดา และประเทศสวีเดน แล้วนำมาปรับใช้กับการวิเคราะห์สถานการณ์ในประเทศไทย โดยการพิจารณาดังต่อไปนี้

๑. ข้อมูลเชิงประจักษ์ของต่างประเทศ ได้แก่

๑.๑ ค่าผลประโยชน์ที่เพิ่มขึ้น

การประมาณค่าผลประโยชน์ใน RIA พิจารณาจากการลดต้นทุนที่จะเกิดขึ้นด้วยการคุ้มครองสาธารณสุข โดยการลดความเสี่ยงของการระบาดของโรค และการเกิดขึ้นของโรคทางเดินอาหารอักเสบ (gastroenteritis)

ในการคำนวณค่าผลประโยชน์ต้องมีการตั้งสมมติฐานเกี่ยวกับต้นทุนทางสุขภาพและต้นทุนของการเสียชีวิต

- ต้นทุนของสังคมจากการระบาดของโรค ได้แก่ ๔,๙๑๐ บาทต่อคน ตามมูลค่าราคาในปี พ.ศ. ๒๕๓๘ ดังปรากฏในรายงานของกรมควบคุมโรคระบาด เกี่ยวกับโรคระบาดที่เกิดขึ้นในเมืองที่มีประชากร ๑๑,๐๐๐ คน ซึ่งจะเท่ากับ ๘,๐๓๕ บาทต่อคน ตามมูลค่าราคาในปี พ.ศ. ๒๕๕๗

- ต้นทุนของการเสียชีวิตที่จะเกิดในสังคม อ้างอิงจากมูลค่าชีวิตเชิงสถิติ (Value of a Statistical Life หรือ VSL) ซึ่งพิจารณาว่าสังคมจะยินยอมจ่ายเงินมากเพียงใดเพื่อลดความเสี่ยงในการเสียชีวิต การประมาณค่า VSL จะแสดงว่าสังคมพิจารณาการลดจำนวนการเสียชีวิตโดยเฉลี่ยว่ามีมูลค่าเป็นตัวเงินเพียงใด โดยข้อมูลในปี พ.ศ. ๒๕๕๐ ได้แก่ มูลค่า ๑๐.๕ ล้านบาท ซึ่งจะเท่ากับ ๑๒๖,๕๐๑,๗๒๐ บาท ตามมูลค่าราคาในปี พ.ศ. ๒๕๕๗

๑.๒ ต้นทุนทางการสาธารณสุขที่จะเกิดขึ้นเมื่อเกิดการระบาดของโรค

การศึกษากรณีที่เกิดขึ้นในประเทศพัฒนาแล้ว ซึ่งมีความคล้ายคลึงกับประเทศไทยในแง่ของกฎระเบียบที่เพียงพอเกี่ยวกับคุณภาพน้ำและการจัดการกากับคูแล จะช่วยให้สามารถเข้าใจขนาดและความร้ายแรงของผลลัพธ์ที่จะเกิดขึ้นเมื่อเกิดการระบาดของโรค การระบาดที่เกิดขึ้นในรัฐ Milwaukee, Ostersund และ Walkerton เป็นตัวอย่างของกรณีที่มีประชาชนเจ็บป่วยหรือเสียชีวิตจากการระบาด

กรณีการระบาดของโรคต่าง ๆ ได้จัดสรุปลงในตารางด้านล่าง โดยจำนวนเฉลี่ยของประชาชนที่เจ็บป่วยจากโรคลำไส้ติดเชื้อ หรือ IID (infections intestinal disease) ที่มีการระบาด คือ ๑๔๔,๑๐๐ ราย โดยประมาณ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ ๓๙.๓๑ ของประชากรทั้งหมดที่ติดเชื้อโดยเฉลี่ย ทั้งนี้ ความเสี่ยงของการเสียชีวิตจะเพิ่มมากขึ้นหากผู้ติดเชื้อมีภาวะระบบภูมิคุ้มกันไม่ทำงาน

ประเทศ/ สถานที่	รายงาน การศึกษา	ปี	จำนวน ประชากร ที่เป็นโรค ลำไส้ติดเชื้อ หรือ IID	เชื้อโรค ที่ระบาด	ประชากรที่ ติดเชื้อ เมื่อ คิดเป็นร้อยละ ของจำนวน ประชากร ทั้งหมด	จำนวน การ เสียชีวิต	จำนวนการ เสียชีวิตเมื่อคิด เป็นร้อยละของ จำนวน ประชากรที่ติด เชื้อทั้งหมด
สหรัฐอเมริกา/ Milwaukee	Mackenzie et al ๑๙๙๔	๑๙๙ ๓	๔๐๓,๐๐๐	<i>Cryptosporidium</i>	๒๕.๐๐%	๖๙	๐.๐๑๗%
แคนาดา/ Walkerton	Salvadori et al ๒๐๐๙	๒๐๐ ๐	๒,๓๐๐	<i>Campylobacter jejuni</i>	๔๗.๙๒%	๗	๐.๓๐๔%
สวีเดน/ Ostersund	Widerstrom et al ๒๐๑๔	๒๐๑ ๐	๒๗,๐๐๐	<i>Cryptosporidium</i>	๔๕.๐๐%	๐	๐.๐๐%
ค่าเฉลี่ย			๑๔๔.๑๐๐		๓๙.๓๑%	๒๕	๐.๑๐๗%

๒. การประมาณค่าต้นทุนโดยนำเอารูปแบบของ Milwaukee มาใช้ในบริบทของประเทศไทย ใน ปี พ.ศ. ๒๕๓๖ เมือง Milwaukee ได้เกิดโรคระบาดขึ้น โดยมีสาเหตุมาจากการปนเปื้อนของเชื้อ *Cryptosporidium* ในแหล่งน้ำสาธารณะของเมือง เป็นเหตุให้มีประชาชนเสียชีวิตจำนวน ๖๔ ราย หรือคิดเป็นร้อยละ ๙๓ ของจำนวนการเสียชีวิตทั้งหมด ๖๙ รายที่เกิดขึ้นในปี พ.ศ. ๒๕๓๖ (จำนวนการเสียชีวิตนี้รวมถึงการเสียชีวิตของผู้ป่วยโรคเอดส์ด้วย) การระบาดของเชื้อโรคทางน้ำอีกครั้งหนึ่งเกิดขึ้นในปี พ.ศ. ๒๕๓๗ ในเมือง Las Vegas รัฐ Nevada โดยเป็นสาเหตุให้ผู้ป่วยโรคเอดส์เสียชีวิตจากการติดเชื้อโรคนี้ถึง ๔๑ ราย (Goldstein et al ๑๙๙๖) ข้อมูลนี้ต้องนำมาใช้ในการพิจารณาถึงผลกระทบที่จะเกิดแก่ประชาชนที่มีความบกพร่องของระบบภูมิคุ้มกันด้วย

ในการประมาณค่าต้นทุนของการเสียชีวิตระหว่างที่มีการระบาดของโรคในบริบทของประเทศไทยต้องมีการตั้งสมมติฐานดังต่อไปนี้

- จำนวนประชากรที่ใช้สอยแหล่งน้ำขนาดใหญ่ในประเทศไทยประมาณได้เป็นจำนวน ๑.๗๔ ล้านคน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ ๓๐.๙๗ ของจำนวนประชากรทั้งหมดประมาณ ๕.๖๒ ล้านคน
- ในปี พ.ศ. ๒๕๕๔ จำนวนผู้ป่วยโรคเอดส์ในประเทศไทย ได้แก่ ๒,๒๘๒ คน
- ผู้ป่วยโรคเอดส์ที่เสียชีวิตในเมือง Milwaukee ใน ปี พ.ศ. ๒๕๓๖ มีจำนวน ๖๔ คน โดยคิดเป็นสัดส่วนกับจำนวนประชากรผู้ป่วยโรคเอดส์ทั้งหมดในปี พ.ศ. ๒๕๓๖ ซึ่งมีจำนวน ๖๕๓ คน ได้เป็นร้อยละ ๙.๘ โดยประมาณ
- จำนวนประชากรผู้ป่วยโรคเอดส์ในประเทศไทยที่ติดเชื้อจากโรคระบาด ประมาณได้เป็นจำนวน ๖๙ คน ($๒,๒๘๒ \times ๓๐.๙๗\% \times ๙.๘\% = ๖๙$)
ความน่าจะเป็นที่จะเกิดการระบาด คือ ร้อยละ ๑.๗๕
- จำนวนการเสียชีวิตจากการระบาดของเชื้อโรคทางน้ำโดยประมาณ ได้แก่ ๑.๒๒ ($๖๙ \times ๑.๗๕\%$)
- มูลค่าชีวิตเชิงสถิติ หรือค่า VSL ในเดือนมิถุนายน พ.ศ. ๒๕๕๗ ประมาณค่าได้เป็นจำนวนประมาณ ๑๒๖ ล้านบาท

ดังนั้น ต้นทุนของการเสียชีวิตระหว่างที่มีการระบาดของโรคในประเทศไทยสามารถประมาณค่าได้เป็นจำนวน ๑๒๖ ล้านบาท คูณกับ ๑.๒๒ (จำนวนการเสียชีวิต) เท่ากับ ๑๕๓.๗ ล้านบาท หรือเท่ากับ ๑๒๖.๓ ล้าน ตามมูลค่าราคาปัจจุบันในปี พ.ศ. ๒๕๕๗

๔. วางหลักเกณฑ์ในการตัดสินใจ

เมื่อได้มีการวิเคราะห์ต้นทุนกับผลประโยชน์อย่างสมบูรณ์แล้ว ต้นทุนและผลประโยชน์ในอนาคตจะต้องถูกนำมาหักลดเพื่อคำนวณหามูลค่าปัจจุบันสุทธิ โดยมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value) จะต้องมีค่าบวก กล่าวคือ $NVP > 0$ จึงจะแสดงว่ากฎหมายที่เสนอนั้นมีลักษณะครบตามหลักเกณฑ์ที่วางไว้

ในการคำนวณหามูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value หรือ NPV) ของทางเลือกต่าง ๆ ต้นทุนและผลประโยชน์จะต้องคำนวณออกมาเป็นข้อมูลเชิงปริมาณ สำหรับช่วงระยะเวลาในการที่กฎระเบียบนั้นมีผลบังคับใช้ โดยใช้สูตรดังต่อไปนี้

$$\sum_{t=0}^T NPV = (Bt - Ct) / (1+r)^t$$

Bt = ผลประโยชน์ ณ ช่วงเวลา t

Ct = ต้นทุน ณ ช่วงเวลา t

r = อัตราการปรับลดมูลค่า

t = ปี

T = จำนวนปีที่คาดว่าจะเกิดต้นทุนและผลประโยชน์ในอนาคตขึ้น (โดยปีปัจจุบันคิดเป็นปีที่ ๐)

ตัวอย่าง การพิจารณาทางเลือกในการกำหนดให้ภาคอุตสาหกรรมต้องติดตั้งอุปกรณ์ในการจำกัดมลพิษทางอากาศ อุปกรณ์ชิ้นนี้มีราคาติดตั้งมูลค่า ๑๕๐ ล้านบาท โดยเมื่อติดตั้งแล้วจะสามารถใช้งานได้เป็นระยะเวลา ๔ ปี ค่าบำรุงรักษาประจำปีที่เกิดขึ้นจะมีจำนวน ๓๐ ล้านบาทต่อปี (ราคาคงที่) ผลประโยชน์ที่จะได้รับประมาณค่าได้เป็นจำนวน ๙๐ ล้านบาทต่อปี (ราคาคงที่) อัตราการปรับลดมูลค่า ได้แก่ ร้อยละ ๓ และร้อยละ ๕

	ต้นทุน	ผลประโยชน์	ผลประโยชน์สุทธิรายปี	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ	
	(Ct)	(Bt)	(Bt-Ct)	๓%	๕%
	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท
ปีที่ ๐	๑๕๐		-๑๕๐	-๑๕๐.๐๐	-๑๕๐.๐๐
ปีที่ ๑	๓๐	๙๐	๖๐	๕๘.๒	๕๗
ปีที่ ๒	๓๐	๙๐	๖๐	๕๖.๗	๕๕.๓
ปีที่ ๓	๓๐	๙๐	๖๐	๕๔.๙	๕๑.๙
ปีที่ ๔	๓๐	๙๐	๖๐	๕๓.๔	๔๙.๕
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ				๗๓.๒	๖๒.๗

๔. เครื่องมืออื่นที่ใช้ในการวิเคราะห์สำหรับกรณีที่ไม่มีการวิเคราะห์ต้นทุนกับผลประโยชน์

ในกรณีที่ผลประโยชน์ และ ต้นทุนของทางเลือกทางนโยบายไม่สามารถนำมาคำนวณเป็นข้อมูลเชิงปริมาณหรือเป็นตัวเงินได้ การวิเคราะห์ต้นทุนกับผลประโยชน์เพียงบางส่วนจึงจำเป็นที่จะนำมาใช้เพื่อเป็นส่วนเสริมในการพิจารณาเปรียบเทียบหรือจัดลำดับทางเลือกต่างๆ ดังนั้น เครื่องมืออื่นที่นำมาเสริมในการวิเคราะห์ต้นทุนกับผลประโยชน์เพียงบางส่วนประกอบด้วยการวิเคราะห์ดังต่อไปนี้

๑. การวิเคราะห์จุดคุ้มทุน (break-even analysis)

การวิเคราะห์จุดคุ้มทุนมีประโยชน์สำหรับกรณีที่ผลประโยชน์สามารถนำมาคำนวณเป็นตัวเงินได้ แต่ยังไม่เป็นที่แน่นอนว่าผลประโยชน์ดังกล่าวมีแนวโน้มยังไม่เกิดขึ้นทันทีหรือไม่ การประมาณค่าผลประโยชน์จึงจำเป็นต้องหักล้างกับต้นทุนที่จะเกิดขึ้นด้วย

ตัวอย่าง การใช้วิธีการวิเคราะห์จุดคุ้มทุน

สมมติฐานของกฎหมายที่เสนอนั้น คือ กฎหมายนั้นจะสามารถนำมาใช้เพื่อปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัย โดยลดปริมาณการเสียชีวิตและป้องกันไม่ให้เกิดการบาดเจ็บ ทั้งนี้ ต้นทุนของกฎหมายดังกล่าวสามารถประมาณค่าได้อย่างแน่นอน ในขณะที่ แม้จะมีการใช้มูลค่าชีวิตในทางสถิติในการประมาณค่ากันอย่างแพร่หลาย (สมมติว่ามูลค่าชีวิตในทางสถิติสำหรับกรณีนี้ คือ ๑๒๐ ล้านบาท) และมูลค่าของการบาดเจ็บที่ป้องกันมิให้เกิดขึ้น โดยการพิจารณาจากต้นทุนค่ารักษาพยาบาลและการสูญเสียสมรรถภาพ (สมมติว่ามีมูลค่าในที่นี้ คือ ๗.๕ ล้านบาทต่อการบาดเจ็บ ๑ ราย) ก็ไม่อาจมีวิธีการใดที่จะคำนวณได้อย่างแม่นยำว่ากฎหมายที่เสนอนั้นจะสามารถรักษาชีวิตและป้องกันการบาดเจ็บได้จำนวนกี่ราย

ข้อมูลที่มีเหล่านี้สามารถนำมาใช้ในการพิจารณาว่าการป้องกันไม่ให้เกิดการเสียชีวิตและการบาดเจ็บเป็นจำนวนเท่าใด จะทำให้เกิดความชอบธรรมในการออกกฎหมายซึ่งอาจจะก่อให้เกิดต้นทุนบางประการ สิ่งนี้เรียกว่าเป็น “จุดคุ้มทุน” (break-even) ของกฎหมายนั้น ผลรวมของจำนวนการเสียชีวิตและการบาดเจ็บที่สามารถป้องกันได้ด้วยการใช้กฎหมายจะนำมาใช้ในการพิจารณาหาจุดคุ้มทุนของกฎหมายนั้น

ตัวอย่าง ถ้าต้นทุนโดยรวมของการดำเนินการและปฏิบัติตามกฎระเบียบคิดเป็น ๓๙๐ ล้านบาทต่อปี กฎหมายที่เสนอจะต้องสามารถป้องกันการเสียชีวิตได้เป็นจำนวน ๓ ราย (มูลค่าชีวิตทางสถิติในจำนวน ๑๒๐ ล้านบาท) และป้องกันการบาดเจ็บเป็นจำนวน ๔ ราย (มูลค่า จำนวน ๗.๕ ล้านบาท) ในแต่ละปี จึงเป็นจุดคุ้มทุนกับต้นทุนที่เกิดจากกฎหมายนั้น

การพิจารณาว่ากฎหมายที่เสนอนั้นจะสามารถก่อให้เกิดผลประโยชน์ในระดับที่เป็นจุดคุ้มทุนได้หรือไม่เมื่อพิจารณาประกอบกับสภาพและขนาดของปัญหาทางนโยบายที่เกิดขึ้น เช่น กฎหมายที่เสนอมีความมุ่งหมายเพียงเพื่อจัดการเพียงส่วนเล็ก ๆ ของปัญหาหรือไม่ และผลลัพธ์ที่คาดหวังในทางปฏิบัติของกฎหมายนั้น เช่น เหตุผลในการเข้าแทรกแซงของรัฐบาลเป็นประการใด และพฤติกรรมหรือกิจกรรมประการใดที่คาดหวังว่ากฎหมายนั้นจะสามารถเปลี่ยนแปลงได้ เหล่านี้ล้วนแต่เป็นเรื่องที่จำเป็นจะต้องใช้ดุลพินิจ

๒. การวิเคราะห์ประสิทธิผลในการใช้ต้นทุน (cost-effectiveness analysis)

การวิเคราะห์ประสิทธิผลในการใช้ต้นทุนจะนำมาใช้ในกรณีที่ผลประโยชน์ไม่สามารถคำนวณออกมาเป็นตัวเงินได้ โดยเป็นการเปรียบเทียบทางเลือกต่าง ๆ โดยการเทียบสัดส่วนของต้นทุนกับปริมาณที่สามารถคำนวณได้ เช่น จำนวนชีวิตที่ได้รับการคุ้มครองให้ปลอดภัย

อย่างไรก็ตาม ค่าประสิทธิผลในการใช้ต้นทุนควรนำมาใช้ในการพิจารณาอย่างระมัดระวัง เนื่องจากไม่ได้มีการวัดค่าผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นจริง หากไม่มีข้อมูลเกี่ยวกับผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นจริงแล้ว ผลที่เกิดขึ้นคือทางเลือกที่มีต้นทุนต่อหน่วยสูง อาจมีแนวโน้มสูงในการรักษาชีวิต ในขณะที่ทางเลือกที่มีต้นทุน

ต่อหน่วยต่ำ อาจไม่ได้แก้ไขที่สาเหตุหลักของปัญหาที่เกิดขึ้น (การเสียชีวิตบนท้องถนน) แต่กลับถูกสันนิษฐานว่าทางเลือกนี้จะสามารถแก้ไขสาเหตุหลักของปัญหาได้

ตัวอย่าง การวิเคราะห์ประสิทธิผลในการใช้ต้นทุน

ทางเลือกทางนโยบาย ๒ ประการที่มีเป้าประสงค์ในการลดปริมาณการเสียชีวิตบนท้องถนนได้แก่

- ทางเลือก A มีต้นทุน ๖๐๐ ล้านบาท และจะสามารถรักษาชีวิตได้ถึง ๑๐ ชีวิต

- ทางเลือก B มีต้นทุน ๔๕๐ ล้านบาท และจะสามารถรักษาชีวิตได้ ๕ ชีวิต

ต้นทุนต่อแต่ละชีวิตคำนวณโดยนำเอาต้นทุนมหาหารด้วยจำนวนชีวิตที่รักษาไว้ได้ (๖๐๐ ล้านบาทหารด้วย ๑๐ ชีวิต เท่ากับ ๖๐ ล้านบาท)

ทางเลือก	A	B
ต้นทุน	๖๐๐ ล้านบาท	๔๕๐ ล้านบาท
จำนวนชีวิตที่รักษาไว้ได้	๑๐ ชีวิต	๕ ชีวิต
ต้นทุนต่อแต่ละชีวิตที่รักษาไว้ได้	๖๐ ล้านบาท	๙๐ ล้านบาท

การวิเคราะห์ข้างต้นแสดงให้เห็นว่าทางเลือก A มีต้นทุนสูงที่สุด แต่มีต้นทุนต่อหน่วยในการรักษาชีวิตต่ำที่สุด คือ ๖๐ ล้านบาท ในขณะที่ต้นทุนต่อหน่วยของทางเลือก B คือ ๙๐ ล้านบาท เช่นนี้แล้วทางเลือก A ย่อมเป็นทางเลือกที่สมควรพิจารณาเลือกมากกว่า

๓. การวิเคราะห์โดยนำเอาหลักเกณฑ์หลายประการมาพิจารณา (Multi-Criteria Analysis)

การวิเคราะห์โดยนำเอาหลักเกณฑ์หลายประการมาพิจารณาใช้วิธีการวัดผลโดยภาพรวม (balanced scorecard approach) และจำเป็นต้องอาศัยการใช้ดุลพินิจในการพิจารณาให้คะแนนสำหรับทางเลือกภายใต้หลักเกณฑ์ต่าง ๆ ซึ่งจะเป็นตัวสะท้อนต้นทุนและผลประโยชน์ที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายนั้น โดยหลักเกณฑ์การพิจารณาควรจะต้องคล้องกับเป้าประสงค์ทางนโยบายที่ระบุไว้ และนำมาชั่งน้ำหนักตามความสำคัญที่มีต่อการตัดสินใจขั้นสุดท้าย

คะแนนเชิงคุณภาพจะพิจารณาจากผลกระทบของทางเลือกภายใต้หลักเกณฑ์ต่าง ๆ ซึ่งจะสัมพันธ์กับกรณีที่ใช้เป็นฐานแห่งการเปรียบเทียบ เช่น กรณีที่ไม่มีกฎระเบียบใช้บังคับ การใช้ระดับคะแนนโดยเรียงลำดับจาก -๑๐ ถึง ๑๐ วิธีการนี้เป็นวิธีที่ได้รับความนิยม เนื่องจากง่ายต่อการพิจารณาข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับทางเลือก และทำให้เกิดความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่เสนอด้วย เช่น การให้คะแนน ๑๐ คะแนน ย่อมบ่งชี้ว่าทางเลือกนั้นก่อให้เกิดผลกระทบเป็น ๒ เท่าของทางเลือกที่ได้ ๕ คะแนน (และเป็น ๕ เท่าของทางเลือกที่ได้ ๒ คะแนน)

ตัวอย่าง ถ้าทางเลือกหนึ่งก่อให้เกิดต้นทุน ๑๐๕ ล้านบาท ในขณะที่อีกทางเลือกหนึ่งก่อให้เกิดต้นทุน ๒๑๐ ล้านบาทต่อปี คะแนนของทางเลือกแรกอาจเป็น -๕ คะแนน ในขณะที่ทางเลือกหลังจะเป็น -๑๐ คะแนน ทั้งนี้ คะแนนเหล่านี้เป็นจำนวนติดลบ เนื่องจากมีต้นทุนเกิดขึ้นเมื่อเทียบกับกรณีตั้งต้นซึ่งไม่มีต้นทุนใด ๆ เกิดขึ้นเลย เพราะไม่มีกฎระเบียบบังคับใช้

ตัวอย่าง ในการลดจำนวนอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับท้องถนน มีทางเลือก ๒ ทางเลือกที่ถูกนำมาพิจารณา และประเมินค่า โดยอาศัยการวิเคราะห์ตาม MCA และมีช่วงคะแนนตั้งแต่ -๑๐ คะแนนสำหรับผลลัพธ์เชิงลบ ไปจนถึง +๑๐ คะแนนสำหรับผลลัพธ์เชิงบวก โดยพิจารณาเปรียบเทียบกับกรณีตั้งต้นที่ใช้เป็นฐาน (ผลลัพธ์ที่ไม่ได้มีผลเปลี่ยนแปลงสถานะที่เป็นอยู่จะได้คะแนน ๐)

การวิเคราะห์ตาม MCA โดยคะแนนที่ถูกชั่งน้ำหนักคำนวณมาจากผลคูณของคะแนนที่ได้รับกับค่าน้ำหนักของหลักเกณฑ์ที่พิจารณา เช่น ตามข้อมูลที่ปรากฏในตารางด้านล่าง คะแนนที่ถูกชั่งน้ำหนักของทางเลือก ๑ เกี่ยวกับการลดจำนวนอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับท้องถนน คือ +๔ คะแนน ซึ่งคำนวณจากการนำเอาคะแนนที่ได้รับ คือ +๑๐ คะแนน คูณด้วย ค่าน้ำหนักของหลักเกณฑ์ที่พิจารณา (คือ ๔๐%) คะแนนรวมของแต่ละทางเลือกจะเป็นผลรวมของคะแนนที่ถูกชั่งน้ำหนักของแต่ละหลักเกณฑ์

หลักเกณฑ์	น้ำหนัก	กรณีตั้งต้น		ทางเลือก ๑		ทางเลือก ๒	
		คะแนน	คะแนน ภายหลังการ ชั่งน้ำหนัก	คะแนน	คะแนน ภายหลังการ ชั่งน้ำหนัก	คะแนน	คะแนน ภายหลังการ ชั่งน้ำหนัก
การลดจำนวน อุบัติเหตุที่เกี่ยวข้อง กับท้องถนน	๔๐%	๐	๐	+๑๐	+๔	+๕	+๒
ต้นทุนในการปฏิบัติ ตามกฎระเบียบและ ต้นทุนของ ฝ่ายบริหาร	๕๐%	๐	๐	-๕	-๒.๕	-๓	-๑.๕
การจราจรที่มีสภาพ คล่องดีขึ้น	๑๐%	๐	๐	๐	๐	-๑๐	-๑
รวม		๐	๐		+๑.๕		-๐.๕

การให้คะแนนข้างต้นสะท้อนให้เห็นว่าทางเลือก ๑ ถูกพิจารณาว่าสามารถลดจำนวนอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับท้องถนนได้เป็น ๒ เท่าเมื่อเทียบกับทางเลือก ๒ ในขณะเดียวกัน ต้นทุนในการปฏิบัติตามระเบียบและต้นทุนของฝ่ายบริหารที่เกิดจากทางเลือก ๑ จะมีจำนวนสูงกว่าทางเลือก ๒ และทางเลือก ๑ ไม่มีผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อสภาพคล่องของการจราจรแต่อย่างใด

จากตัวอย่างนี้ ทางเลือก ๑ เป็นวิธีการที่พิจารณาแล้วเห็นว่ามีเหมาะสมมากกว่า เนื่องจากเป็นทางเลือกที่ได้คะแนนเป็นบวก คือ + ๑.๕ ในขณะที่ทางเลือก ๒ กลับได้คะแนนเป็นลบคือ -๐.๕ ทำให้ทางเลือก ๒ ถูกพิจารณาว่าไม่ใช่ข้อเสนออันพึงปรารถนา

ทั้งนี้ เมื่อได้มีการเสนอผลการวิเคราะห์ของ MCA ไว้ใน RIA แล้ว สิ่งสำคัญคือต้องมีการจัดเตรียมข้ออธิบายที่เพียงพอ สำหรับอธิบายวิธีการในการวิเคราะห์ข้างต้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการให้เหตุผลรับรองการเลือกหลักเกณฑ์ น้ำหนักที่ให้แก่หลักเกณฑ์แต่ละหลักเกณฑ์ และคะแนนที่ให้แก่ทางเลือกต่าง ๆ ภายใต้อันตรายหลักเกณฑ์

ส่วนที่ ๕ ทางเลือกที่ได้รับการคัดเลือกแล้ว

พิจารณาว่าทางเลือกใดที่ได้รับการประเมินแล้วว่าเหมาะสมที่สุดในการนำมาแก้ไขปัญหตาม ส่วนที่ ๔ แล้วตอบคำถามเกี่ยวกับทางเลือกนั้น ดังนี้ต่อไปนี้

พิจารณาว่าจะใช้ทางเลือกใดในการแก้ปัญหา ซึ่งทางเลือกที่อาจได้รับการคัดเลือกมีทั้ง

๑. ทางเลือกที่ไม่จำเป็นต้องใช้มาตรการทางกฎหมาย ซึ่งอาจนำมาใช้แก้ปัญหาเหล่านั้นได้ ได้แก่

๑.๑ ทางเลือกที่จะไม่ออกกฎหมาย (Non-Regulatory) เช่น การปล่อยให้ปัจจัยบางอย่างจัดการกับปัญหาเอง การให้ความรู้ การรณรงค์ และการให้เงินสนับสนุนแก่ผู้ที่มีส่วนได้เสียกับปัญหาเพื่อแก้ปัญหาโดยตรง หรือ

๑.๒ การให้กำหนดกติกาตนเอง (Self-regulation) ใช้ในกลุ่มซึ่งสามารถควบคุมสมาชิกได้ เช่น กลุ่มผู้ประกอบการอุตสาหกรรม ผู้ประกอบธุรกิจประเภทหรือลักษณะเดียวกัน เป็นต้น โดยรัฐหรือหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องอาจเข้าไปกำกับดูแลให้กติกานั้นเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ในการแก้ปัญหา

๒. ทางเลือกที่เป็นมาตรการทางกฎหมาย กล่าวคือ เป็นกรณีที่ไม่จำเป็นต้องใช้กฎหมายในการแก้ปัญหา ซึ่งมาตรการทางกฎหมายนั้นอาจอยู่ในรูปแบบของ

๒.๑ การแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายเดิมที่มีอยู่แล้วที่มีขอบข่ายเกี่ยวข้องกับพหุที่จะนำมาแก้ปัญหาได้ หรือ

๒.๒ ตรากฎหมายออกมาใหม่ กรณีที่ไม่มีกฎหมายใดเลยที่มีขอบข่ายที่เกี่ยวข้องพหุที่จะแก้ไข ปัญหาได้

มาตรการทางกฎหมายนี้อาจมีที่มาจากความร่วมมือกันของผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย (Co-regulation) หรืออาจมีที่มาจากรัฐหรือหน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้ริเริ่ม (Direct regulation)

ในหลายกรณีการใช้เครื่องมือต่าง ๆ ร่วมกันอาจทำให้การจัดการกับปัญหาอย่างมีประสิทธิภาพ เช่น การรณรงค์ให้ความรู้สามารถช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและความเคารพกฎหมายของประชาชนในสังคมได้ กล่าวคือ กรณีนี้เป็นการใช้ทั้งมาตรการที่ไม่ใช้กฎหมายรวมทั้งมาตรการทางกฎหมายประกอบกันเพื่อแก้ปัญหาตนเอง แต่ในส่วนที่ ๖ นี้ ให้ตอบคำถามด้านล่างเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับทางเลือกที่ได้รับการประเมินว่าเหมาะสมเพียงทางใดทางหนึ่งเท่านั้น ซึ่งประกอบด้วยคำถาม ๓ ส่วน ดังนี้

๑. ทางเลือกที่ได้รับการเลือกนั้นคืออะไร เป็นมาตรการอื่นที่ไม่ใช่กฎหมายหรือเป็นมาตรการทางกฎหมาย

ระบุว่าทางเลือกที่ได้รับการคัดเลือกนั้นคือวิธีการใด และเป็นมาตรการที่ไม่จำเป็นต้องออกกฎหมาย หรือเป็นมาตรการที่ต้องออกกฎหมาย

หากทางเลือกนั้นเป็นมาตรการที่ไม่จำเป็นต้องออกกฎหมายให้ตอบคำถามในข้อ ๒. แต่หากทางเลือกนั้นเป็นมาตรการทางกฎหมายให้ตอบคำถามในข้อ ๓.

๒. กรณีทางเลือกที่ได้รับการเลือกนั้นไม่ใช่มาตรการทางกฎหมาย ให้ตอบคำถามดังต่อไปนี้

๒.๑ มาตรการที่นำมาใช้ในการแก้ปัญหาคืออะไร

ระบุรายละเอียดเบื้องต้นของมาตรการที่คาดว่าจะสามารถแก้ปัญหาได้อย่างเหมาะสมที่สุด ซึ่งไม่ใช่การตรากฎหมายขึ้นมาใหม่หรือแก้ไขกฎหมายที่มีอยู่แล้ว มาตรการที่อาจเป็นไปได้มีหลากหลายวิธีการ เช่น

- รัฐหรือหน่วยงานของรัฐไม่ดำเนินการอย่างไรเลยแต่อาศัยการใช้ปัจจัยภายนอกบางอย่าง เช่น กลไกตลาดหรือกฎหมายเดิมที่มีอยู่แล้วในการแก้ปัญหาเหล่านั้น
- การให้ความรู้ความเข้าใจและการรณรงค์บางอย่าง
- การกำหนดนโยบายที่เกี่ยวกับการตลาดเข้ามาจัดการแทนรัฐ เช่น ภาษี การให้เงินอุดหนุน การให้ซื้อขายสิทธิในการใช้ประโยชน์ เป็นต้น
- การใช้ความร่วมมือด้านระบบประกันคุณภาพ เช่น การออกใบอนุญาตและใบรับรอง เป็นต้น
- การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีมาตรฐานขั้นต่ำ โดยให้ผู้เกี่ยวข้องดำเนินการตามความสมัครใจ
- วิธีการอื่น ๆ เช่น การเข้าถึงข้อมูลสาธารณะ เป็นต้น

๒.๒ วิธีการที่นำมาใช้นั้นมีสาระสำคัญอย่างไร

อธิบายลงไปในเรื่องของวิธีการที่ใช้ตามข้อ ๒.๑ โดยรายละเอียดต่าง ๆ ที่ต้องระบุ ได้แก่ ผู้รับผิดชอบในการดำเนินการ อาศัยความร่วมมือจากภาคส่วนใดบ้างในสังคม ขั้นตอนการดำเนินการของวิธีการที่นำมาใช้ เกิดผลกระทบแก่ผู้มีส่วนได้เสียหรือไม่และกลุ่มใด และวิธีการนั้นจะมีบทบาทในการแก้ปัญหาอย่างไร

๒.๓ รัฐบาลและหน่วยงานของรัฐมีส่วนร่วมอย่างไรในการดำเนินการมาตรการนั้น

พิจารณาว่ารัฐบาลและหน่วยงานของรัฐที่มีความเกี่ยวข้องกับการดำเนินมาตรการนั้น มีบทบาทอย่างไร โดยรัฐหรือหน่วยงานของรัฐอาจเข้ามามีส่วนร่วมได้ในหลายบทบาท เช่น เป็นผู้ควบคุมกำกับดูแลหรือเข้ามามีส่วนร่วมในการพิจารณาและอนุมัติดำเนินการ ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการใช้อำนาจทางบริหาร นอกจากนี้รัฐและหน่วยงานของรัฐอาจเข้ามามีส่วนร่วมกับดำเนินการในรูปแบบอื่นได้ด้วย เช่น เป็นผู้ให้งบประมาณ เป็นต้น

๓. กรณีที่ทางเลือกที่ได้รับการเลือกนั้นเป็นมาตรการทางกฎหมายให้ตอบคำถามดังต่อไปนี้

มาตรการทางกฎหมายที่นำมาใช้เพื่อแก้ไขปัญหาสามารถดำเนินการได้โดยการแก้ไขกฎหมายที่มีอยู่แล้ว หรือต้องตรากฎหมายออกมาใหม่

ระบุว่ามาตรการที่เหมาะสมซึ่งเป็นมาตรการทางกฎหมายนั้น มีลักษณะเป็นการแก้ไขกฎหมายเดิมที่มีอยู่ หรือต้องตรากฎหมายขึ้นมาใหม่ โดยมาตรการทางกฎหมายที่ใช้ทั้งสองประการนั้นมีหลักการ คือ

๑. กรณีที่ไม่เคยมีการตรากฎหมายในเรื่องนี้ใช้บังคับมาก่อน กรณีนี้ต้องตรากฎหมายใหม่ขึ้นใช้บังคับ

๒. กรณีที่มีการตรากฎหมายในเรื่องดังกล่าวและใช้บังคับอยู่แล้ว แต่มีความจำเป็นบางประการที่ต้องปรับปรุงแก้ไขกฎหมายฉบับนั้น กรณีนี้จึงต้องพิจารณาว่าจะต้อง แก้ไขเพิ่มเติมหรือยกเลิกกฎหมายที่ใช้บังคับนั้นหรือไม่

สำหรับการกรอกข้อมูลในส่วนนี้ หากเป็นกรณีที่ต้องแก้ไขกฎหมายเดิมที่มีอยู่ ให้กรอกข้อมูลต่อไปในข้อ ๓.๑ แต่หากเป็นกรณีที่ต้องตรากฎหมายขึ้นมาใหม่ ให้กรอกข้อมูลต่อไปในข้อ ๓.๒

๓.๑ กรณีที่เป็นการแก้ไขกฎหมายที่มีอยู่แล้วเพื่อแก้ไขปัญหา

กรณีที่มีกฎหมายไม่ว่าจะเป็นกฎหมายในระดับพระราชบัญญัติ พระราชกฤษฎีกา กฎกระทรวง รวมทั้งระเบียบหรือข้อบังคับต่าง ๆ ซึ่งเนื้อหาของกฎหมายเหล่านั้นอาจนำมาใช้แก้ไขปัญหที่เกิดขึ้นได้ แต่ด้วยข้อจำกัดบางประการทำให้ไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายเหล่านั้นได้อย่างเหมาะสม

เช่น บทบัญญัติไม่ครอบคลุมประเด็นปัญหานั้น หรือมีปัญหาในการตีความเพื่อนำไปบังคับใช้เพื่อแก้ปัญหา นั้น เป็นต้น กรณีนี้จึงมีความจำเป็นที่ต้องแก้ไขหรือปรับปรุงกฎหมายเดิมที่มีอยู่แล้วในขณะนั้น เพื่อให้เกิดความเหมาะสมมากยิ่งขึ้นจนสามารถนำไปใช้เป็นเครื่องมือในการแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นได้ในที่สุด และให้กรอกข้อมูลใน หัวข้อนี้ต่อไป

๓.๑.๑ กฎหมายที่มีข้อบ่งชี้เกี่ยวข้องซึ่งอาจนำมาปรับปรุงเพื่อแก้ไขปัญหานี้ ได้แก่กฎหมาย ฉบับใดบ้าง

ข้อนี้เป็นการระบุชื่อกฎหมายทั้งหมดที่มีเนื้อหาซึ่งสามารถนำมาใช้แก้ปัญหานี้ได้ ไม่ว่าจะอยู่ใน ลำดับพระราชบัญญัติ พระราชกฤษฎีกา กฎกระทรวง รวมทั้งระเบียบหรือข้อบังคับต่าง ๆ

๓.๑.๒ เพราะเหตุใดกฎหมายที่เกี่ยวข้องเหล่านั้น จึงไม่สามารถแก้ไขปัญหานี้ได้อย่างเหมาะสม

ข้อนี้เป็นการพิจารณาถึงสาเหตุว่ามีปัจจัยใดบ้างที่ทำให้ไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายที่มีอยู่ได้ อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น บทบัญญัติกฎหมายไม่ครอบคลุมถึงประเด็นปัญหากฎหมายมีความคลุมเครือ หรือมี ปัญหาในการตีความ เป็นต้น

๓.๑.๓ กฎหมายที่นำมาปรับปรุงแก้ไขคือกฎหมายฉบับใด และเนื้อหาที่จะดำเนินการแก้ไข ปรับปรุงคืออะไร

ข้อนี้ระบุว่า จะทำการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายฉบับใด รวมทั้งอธิบายหลักการและเหตุผล ในการแก้ไขกฎหมายฉบับนั้น โดยการอธิบายหลักการมีขึ้นทำให้ทราบว่า เป็นกฎหมายที่เกิดจากการปรับปรุง แก้ไขใหม่เป็นการ บัญญัติเนื้อหาเพิ่มเติม ปรับปรุงข้อความเดิม หรือยกเลิกบทบัญญัติหรือข้อความทั้งหมดหรือ บางส่วน ส่วนการอธิบายเหตุผลนั้นทำให้ทราบถึงเจตนารมณ์ของกฎหมายที่ได้รับการแก้ไขปรับปรุง

๓.๑.๔ กฎหมายที่แก้ไขแล้วนั้นอาจก่อให้เกิดผลกระทบแก่กลุ่มหรือองค์กรใดในสังคมหรือไม่ หากมีได้แก่กลุ่มใดบ้าง

คำถามนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อพิจารณาว่าหากได้มีการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายฉบับเดิมแล้ว บทบัญญัติที่ได้รับการแก้ไขใหม่จะส่งผลกระทบต่อกลุ่มบุคคลใดหรือไม่ และกลุ่มใดบ้างในสังคมที่ได้รับ ผลกระทบจากการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายเดิม ซึ่งผู้ที่ได้รับผลกระทบนี้พิจารณาทั้งในมุมมองของผู้ที่ได้รับการ สถาปนาสิทธิ อำนาจ และหน้าที่เพิ่มขึ้น เช่น เจ้าหน้าที่ของรัฐในหน่วยงานราชการต่างๆ รวมทั้ง ผู้ถูกลิดรอนสิทธิเสรีภาพ เช่น ประชาชนกลุ่มต่าง ๆ ในสังคม

๓.๑.๕ กฎหมายที่แก้ไขแล้วนั้นจะมีบทบาทในการแก้ปัญหายังไร

ข้อนี้เป็นการประเมินผลว่ากฎหมายที่ได้รับการแก้ไขปรับปรุงนี้จะช่วยลดหรือป้องกันไม่ ให้เกิดปัญหานี้ต่อไปในอนาคตอย่างไรบ้าง

๓.๒ กรณีที่เป็นการตรากฎหมายออกมาใหม่

ในกรณีที่ไม่เคยมีบทบัญญัติกฎหมายที่มีเนื้อหาเกี่ยวข้องเพียงพอที่จะนำมาแก้ไขปัญหานี้ได้เลย ในขณะนั้น หากการแก้ปัญหานี้จำเป็นต้องใช้มาตรการทางกฎหมาย กรณีนี้จึงมีความจำเป็นที่ต้องตรากฎหมาย ใหม่ขึ้นมาเป็นการเฉพาะเจาะจงเพื่อแก้ไขปัญหานี้ และให้กรอกข้อมูลในหัวข้อนี้ต่อไป

๓.๒.๑ กฎหมายที่ต้องตราขึ้นมานั้นมีหลักการและเนื้อหาอย่างไร สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ หรือไม่ อย่างไร

การตอบคำถามข้อนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อพิจารณาว่าการแก้ไขปัญหานี้โดยกฎหมายนี้มีหลักการ และเนื้อหาสอดคล้องกับวัตถุประสงค์หรือไม่

๓.๒.๒ กฎหมายที่ตราขึ้นนี้อาจก่อให้เกิดผลกระทบแก่กลุ่มหรือองค์กรใดในสังคมหรือไม่ หากมีได้แก่กลุ่มใดบ้าง

คำถามนี้เป็นการพิจารณาว่าหากได้มีการตรากฎหมายขึ้นมาแล้ว กฎหมายนั้นจะส่งผลกระทบต่อกลุ่มบุคคลใดหรือไม่ และกลุ่มใดบ้างในสังคมที่ได้รับผลกระทบจากกฎหมายที่ตราขึ้นใหม่ฉบับนั้น ซึ่งผู้ที่ได้รับผลกระทบนี้พิจารณาทั้งในมุมมองของผู้ที่ได้รับการสถาปนาสิทธิ อำนาจ และหน้าที่เพิ่มขึ้น เช่น เจ้าหน้าที่ของรัฐในหน่วยงานราชการต่างๆ รวมทั้งผู้ถูกลิดรอนสิทธิเสรีภาพ เช่น ประชาชนกลุ่มต่างๆ ในสังคม

๓.๒.๓ กฎหมายที่แก้ไขแล้วนั้นจะมีบทบาทในการแก้ปัญหาอย่างไร

ข้อนี้เป็นการประเมินผลว่ากฎหมายที่ตราขึ้นนี้จะช่วยลดหรือป้องกันไม่ให้เกิดปัญหานี้ต่อไปในอนาคตอย่างไรบ้าง

ส่วนที่ ๒ การรับฟังความคิดเห็น

๑. การรับฟังความคิดเห็นขั้นรับฟังปัญหา

ในขั้นนี้เป็นการรับฟังปัญหาจากหน่วยงานอื่นหรือประชาชน เพราะปัญหาที่หน่วยงานระบุ อาจไม่ครบถ้วนหรืออาจมีข้อผิดพลาด อีกทั้งรับฟังเพื่อพิจารณาว่าปัญหาดังกล่าวอาจมีทางแก้ไขอื่น ๆ นอกจากการออกกฎหมาย หากแนวทางการแก้ไขปัญหามightเป็นการร่างกฎหมาย ในขั้นนี้ต้องมีการรับฟังว่ากฎหมายควรมีรูปแบบอย่างไร และมีข้อระมัดระวังอย่างไร เพื่อให้หน่วยงานจะได้นำความคิดเห็นดังกล่าวมาใช้ในการร่างกฎหมาย

๒. การรับฟังความคิดเห็นที่มีต่อร่างกฎหมาย

ขั้นนี้เป็นการรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างกฎหมาย ในกรณีที่ทางเลือกในการแก้ไขปัญหาคือเป็นการร่างกฎหมายและเพื่อตรวจสอบว่าผู้จัดทำได้นำความคิดเห็นที่ได้รับฟังในขั้นตอนที่ ๑.๑ การรับฟังความคิดเห็นขั้นรับฟังปัญหา ไปใช้ในการร่างกฎหมายหรือไม่ และผู้เกี่ยวข้องมีความเห็นอย่างไร เพื่อนำความเห็นนั้นไปปรับปรุงหรือแก้ไขร่างกฎหมายต่อไป

คำถามทั้งสองขั้นตอนจะมีลักษณะเดียวกันดังต่อไปนี้

๑. การวิเคราะห์ผลกระทบในการออกกฎหมายครั้งนี้ได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นหรือไม่ ระบุคำตอบว่ามีหรือไม่มีการรับฟังความคิดเห็น เพื่อนำไปสู่การตอบคำถามต่อ ๆ ไป

๒. กรณีจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็น ให้ตอบคำถามต่อไปนี้

๒.๑ การรับฟังความคิดเห็นนั้นจัดขึ้นในรูปแบบใด เพราะเหตุใด

การรับฟังความคิดเห็นทำได้หลายวิธี เช่น การประชุมผู้มีส่วนได้เสีย สัมภาษณ์เดี่ยว การตั้งโต๊ะอภิปราย การประชุมสาธารณะ ตั้งกลุ่มเป้าหมายสัมมนา การประชุมเชิงปฏิบัติการ การทำแบบสำรวจความคิดเห็นสาธารณะ การให้ส่งข้อคิดเห็น หรือประชาพิจารณ์ โดยวิธีในการรับฟังความคิดเห็นอาจใช้มากกว่าหนึ่งวิธี ซึ่งประเภทของวิธีการที่จะเลือกขึ้นอยู่กับเนื้อหาและความซับซ้อนของปัญหา ตลอดจนจำนวนผู้เกี่ยวข้อง

๒.๒ บุคคลที่เกี่ยวข้องกลุ่มใดบ้างเข้าร่วมรับฟังความคิดเห็น

บุคคลที่ควรเข้าร่วมรับฟังความคิดเห็น คือผู้มีส่วนได้เสีย โดยผู้มีส่วนได้เสีย คือ บุคคลที่ได้รับผลกระทบโดยตรง หรือโดยอ้อมจากกฎระเบียบ เช่น นิติบุคคลที่มีวัตถุประสงค์ทางธุรกิจ ธุรกิจ ผู้มีวิชาชีพ ลูกจ้าง ผู้บริโภค รัฐบาล สถาบันการศึกษาหรือสถาบันวิจัย และสาธารณชนโดยทั่วไป

๒.๓ ประเด็นปัญหาที่หยิบยกขึ้นระหว่างการรับฟังความคิดเห็นมีอะไรบ้าง

ระบุประเด็นปัญหาที่ผู้เข้าร่วมรับฟังความคิดเห็นได้ร่วมแบ่งปันความรู้และข้อมูลกับรัฐบาล ตัวอย่าง กรณีการเสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บของเด็กบนรถจักรยานยนต์ ปัญหาที่ได้หยิบยกกัน เช่น ขอบเขตของปัญหา สาเหตุของความเสียหายในเด็ก มีกฎระเบียบใด ๆ ที่มีอยู่ในปัจจุบันเพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นหรือไม่ รวมไปถึงสถิติของการเกิด เป็นต้น

๒.๔ หน่วยงานได้ดำเนินการอย่างไรต่อการประเด็นปัญหานั้น เพราะอะไร

เมื่อรับฟังความคิดเห็นแล้ว หน่วยงานได้ดำเนินการอย่างไรต่อไป ซึ่งการดำเนินงานต่อของหน่วยงานย่อมมีลักษณะที่แตกต่างกันในแต่ละขั้นของการรับฟังความคิดเห็น เพื่อให้ทราบว่าหลังจากที่รับฟังความคิดเห็นไปแล้ว หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการต่อปัญหานั้นมากน้อยเพียงใด หรือดำเนินการอย่างไร

๓. กรณีไม่ได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็น โปรดระบุเหตุผล

เนื่องจากการไม่รับฟังความคิดเห็นบางประการของกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบ จะต้องมีการมีคำตอบเพื่อชี้แจงและให้เหตุผลแก่ความเห็นดังกล่าว

ส่วนที่ ๗ แหล่งอ้างอิง

เป็นส่วนที่เปิดโอกาสให้ผู้เสนอ นำเสนอข้อมูลและแหล่งอ้างอิงที่เกี่ยวข้องในการประเมินผลกระทบในการออกกฎหมาย

ส่วนที่ ๘ ภาคผนวก

เอกสารอื่น ๆ แนบท้าย (ถ้ามี)

ส่วนที่ ๙ ร่างกฎหมาย

เป็นส่วนแนบท้ายของร่างกฎหมายที่เมื่อประเมินผลกระทบแล้ว สรุปว่าทางเลือกที่ดีที่สุดในการจัดการกับปัญหาที่เกิดขึ้นคือการออกกฎหมาย

ตัวอย่างการกรอกแม่แบบการวิเคราะห์ผลกระทบในการออกกฎหมาย

ข้อเท็จจริงเรื่องการห้ามเด็กอายุต่ำกว่า ๖ ปี โดยสารรถจักรยานยนต์

ปัจจุบันอุบัติเหตุในการจราจรที่เกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยได้คร่าชีวิตของประชาชนทั้งที่เป็นผู้ขับขี่และผู้โดยสารไปเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะการเสียชีวิตและบาดเจ็บของเด็กที่โดยสารรถจักรยานยนต์อันเป็นการทำให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน ซึ่งปัญหาดังกล่าวมีสาเหตุมาจากหลายปัจจัย ไม่ว่าจะเป็นสาเหตุจากตัวเด็กเองเนื่องจากความระมัดระวังของเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ยังมีไม่เพียงพอ ทำให้เด็กที่โดยสารรถจักรยานยนต์มีความเสี่ยงที่จะได้รับอันตรายจากการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตมากกว่าผู้ใหญ่ หากพลัดตกหรือเกิดอุบัติเหตุประการอื่นในขณะที่โดยสารรถจักรยานยนต์นั้น โดยสถิติพบว่าเด็กเล็กที่โดยสารรถจักรยานยนต์มีโอกาสพลัดหล่นระหว่างโดยสาร หรือหากเกิดอุบัติเหตุเด็กจะถูกเหวี่ยงกระเด็นตกรถจักรยานยนต์ ทำให้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตเป็นจำนวนร้อยละ ๑๐.๔ ของจำนวนทั้งหมด

นอกจากนี้ยังมีสาเหตุจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีความคึกคะนอง มีการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ หรือเสพสิ่งเสพติด มีความเหนื่อยล้าอ่อนเพลีย หรือมีโรคประจำตัว หรือผู้ขับขี่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่และขาดความชำนาญในการขับขี่ หรือการขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจร รวมถึงการไม่สวมหมวกนิรภัยทั้งคนขับขี่และผู้โดยสาร สาเหตุจากผู้บังคับใช้กฎหมาย คือผู้บังคับใช้กฎหมายละเลยในการตรวจสอบสมรรถนะของรถจักรยานยนต์ก่อนที่จะมีการต่อทะเบียนประจำปี ทำให้มีรถจักรยานยนต์ที่เสื่อมสมรรถนะ หรือการที่ผู้บังคับใช้กฎหมายละเลยการปฏิบัติหน้าที่ในการเอาผิดกับการกระทำที่ผิดกฎหมายจราจร สาเหตุจากปัจจัยทางสิ่งแวดล้อม เช่น สภาพถนนไม่มีความเหมาะสมในการสัญจร เช่น เป็นหลุมเป็นบ่อ พื้นผิวขรุขระ การใช้ทางเท้าสาธารณะไม่เอื้ออำนวย หรือ มีทางเดินเท้าแต่มีสิ่งก่อสร้างกีดขวางทางเดินเท้า นั้น เป็นต้น สาเหตุจากปัจจัยทางด้านยานพาหนะ คือ อายุการใช้งานของยานพาหนะ ความชำรุดบกพร่องของยานพาหนะ เช่น ยางรถจักรยานยนต์ เบรก ระบบป้องกันการสะเทือนของรถ ไฟส่องสว่างและความชำรุดบกพร่องอื่นๆ เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีสาเหตุมาจากปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ คือฐานะทางเศรษฐกิจของแต่ละครัวเรือนมีแตกต่างกันออกไป เป็นไปไม่ได้ที่ทุกครัวเรือนจะต้องมีรถยนต์หรือใช้รถยนต์แทนรถจักรยานยนต์ รวมถึงสาเหตุที่มาจากปัจจัยทางสังคม ได้แก่ ปัญหาการจราจรที่แออัด ทำให้มีการเลือกใช้การโดยสารรถจักรยานยนต์ ในช่วงเวลาที่เร่งรีบ และระบบขนส่งสาธารณะที่ไม่เอื้ออำนวยในการใช้เดินทางอย่างทั่วถึงเพียงพอ

ปัญหาการเสียชีวิตและบาดเจ็บของเด็กอายุต่ำกว่า ๖ ปีซึ่งโดยสารรถจักรยานยนต์เนื่องมาจากอุบัติเหตุในการจราจร เป็นปัญหาที่ทวีความรุนแรงมากขึ้นเรื่อยๆ เกิดขึ้นในทุกท้องที่ทั่วประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเมืองใหญ่ซึ่งมีการจราจรหนาแน่น เมื่อศึกษาจากข้อมูลทางสถิติแล้วพบว่า ปัญหาการเสียชีวิตและการบาดเจ็บของเด็กที่โดยสารรถจักรยานยนต์นั้นพบได้อยู่เสมอ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเด็กเล็ก คือเด็กอายุต่ำกว่า ๖ ปี เนื่องจากเด็กที่มีอายุต่ำกว่า ๖ ปียังไม่สามารถใช้ความระมัดระวังได้อย่างเต็มที่ ทำให้เด็กมีความเสี่ยงที่จะได้รับอันตรายจากการโดยสารรถจักรยานยนต์แล้วเกิดอุบัติเหตุมากกว่าคนทั่วไป อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาถึงการแก้ปัญหาที่ผ่านมาแล้วยังไม่มีการกำหนดเกี่ยวกับการโดยสารรถจักรยานยนต์โดยใช้อายุของผู้โดยสารเป็นเกณฑ์ จึงอาจจะเป็นช่องว่างที่สำคัญที่ก่อให้เกิดความเสียหายเป็นอย่างมาก

การตายและการบาดเจ็บบนท้องถนนเป็นปัญหาที่มีความสำคัญอย่างมากในประเทศไทย องค์กรต่างๆ หลายองค์กรได้มีการรณรงค์ป้องกันเด็กจากการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บในขณะที่โดยสาร

รถจักรยานยนต์ จากการศึกษาข้อมูลทางสถิติพบว่า เด็กที่มีอายุต่ำกว่าหกปีมีจำนวนอย่างต่ำถึง ๒๐๔ รายหรือ ร้อยละ ๒ ของจำนวนการเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ทั้งหมด ๑๐,๑๘๗ ราย องค์การอนามัยโลกประมาณการ ว่ามีเด็กที่มีอายุต่ำกว่าหกปีเป็นจำนวนถึง ๓๘๙ ราย หรือร้อยละ ๒ ของจำนวนการเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ทั้งหมด ๑๙,๑๘๗ ราย ในจำนวนเด็กที่เสียชีวิตพบว่า มีจำนวน ๕.๑ หรือ ๙.๗ คนต่อจำนวน ประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คนที่เป็นเด็กอายุต่ำกว่าหกปี ความเสี่ยงของการเสียชีวิตสำหรับเด็กที่มีอายุต่ำกว่าหกปี ซึ่งเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ คือ ๑.๘ ถึง ๓.๕ ต่อระยะทางที่ยานพาหนะได้ใช้ในการเดินทาง ๑๐๐ ล้าน กิโลเมตร และมีข้อมูลอย่างเป็นทางการประมาณการจำนวนเด็กที่ได้รับบาดเจ็บร้ายแรงจากการโดยสารรถจักรยานยนต์เป็นจำนวน ๒,๖๕๒ คน และจำนวนเด็กที่ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย ๗,๙๕๖ คน ส่วนองค์การอนามัยโลกประมาณการจำนวนเด็กที่ได้รับบาดเจ็บร้ายแรงเป็นจำนวน ๕,๐๕๗ คน และจำนวนเด็กที่ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย ๑๕,๑๗๑ คน ปัญหาการเสียชีวิตและบาดเจ็บของเด็กอายุต่ำกว่า ๖ ปี ซึ่งโดยสารถจักรยานยนต์ เนื่องจากอุบัติเหตุในการจราจร ก่อให้เกิดผลกระทบในวงกว้างต่อทั้งตัวเด็กซึ่งเป็นผู้ประสบอันตรายจากอุบัติเหตุในการโดยสารรถจักรยานยนต์ บุคคลในครอบครัวของเด็ก องค์การผู้บังคับบัญชาหมาย ตำรวจ องค์การกุ๊ย รวมถึงผู้ขับขี่และผู้โดยสาร ไม่ว่าใช้ยานพาหนะประเภทใด ส่งผลกระทบต่อประเทศ ทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคม โดยในด้านเศรษฐกิจนั้น ปัญหานี้ทำให้รัฐมีต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่เพิ่มมากขึ้น ในด้านการเยียวยาความเสียหายจากเด็กผู้ประสบภัยจากการโดยสารรถจักรยานยนต์ ทั้งค่าเสียหายทางด้านทรัพย์สินและทางตัวบุคคล รวมถึงการที่ภาครัฐต้องมีค่าใช้จ่ายในการวางมาตรการป้องกันและแก้ไขการเกิดอุบัติเหตุ และในด้านสังคมนั้น ทำให้เด็กซึ่งเป็นผู้ที่ยังไม่อาจใช้ความระมัดระวังได้อย่างเพียงพอไปเสี่ยงภัยในการโดยสารรถจักรยานยนต์ จนเกิดความเสียหายแก่ชีวิตและร่างกายของเด็กนั้น รวมถึงส่งผลกระทบต่อครอบครัวอันเป็นหน่วยหนึ่งของสังคม บุคคลผู้เกี่ยวข้องในการเยียวยา ทำให้รัฐมีภาระเพิ่มมากขึ้นในการป้องกันและแก้ไขความเสียหายนั้น อีกทั้งเมื่อมีอัตราการเสียชีวิตและบาดเจ็บมากขึ้น จะเป็นภาพลักษณ์ในทางลบต่อประเทศซึ่งสะท้อนถึงมาตรการที่ล้มเหลวของรัฐในการจัดการกับปัญหานี้

แม้ว่ากฎหมายของประเทศไทยในปัจจุบันจะได้กำหนดให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และผู้โดยสารต้องสวมหมวกนิรภัย ซึ่งจะสามารถช่วยลดความรุนแรงของการบาดเจ็บที่เกิดแก่ศีรษะอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุการชนได้ แต่อย่างไรก็ตามจากการประมาณการพบว่า แม้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่จะสวมหมวกนิรภัย แต่กลับมีจำนวนผู้โดยสารเพียงร้อยละ ๙ เท่านั้นที่สวมหมวกนิรภัย ทั้งนี้ รัฐบาลได้จัดการอบรมสาธารณะเพื่อส่งเสริมให้ผู้โดยสารรถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัย แต่ยังคงไม่ประสบความสำเร็จในการลดจำนวนผู้โดยสารที่ไม่สวมหมวกนิรภัยลงได้ และในปี พ.ศ. ๒๕๔๖ ประเทศไทยได้ออกข้อกำหนดห้ามมิให้รถจักรยานยนต์ขึ้นทางด่วนในกรุงเทพมหานคร โดยมีสาเหตุเบื้องต้นเพื่อลดปริมาณการจราจรที่หนาแน่น ทั้งยังก่อให้เกิดประโยชน์ในด้านความปลอดภัยบนท้องถนนสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วย อย่างไรก็ตาม กฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบันนั้นยังไม่สามารถบังคับใช้ได้เต็มที่ เนื่องจากผู้บังคับใช้กฎหมายมีจำนวนไม่เพียงพอจึงไม่สามารถทำหน้าที่ได้อย่างทั่วถึง อีกทั้งทัศนคติและค่านิยมของบุคคลในการให้เด็กสวมหมวกนิรภัยยังมีน้อย เพราะมองว่าการให้เด็กสวมหมวกนิรภัยจะทำให้เด็กได้รับบาดเจ็บที่คอ

ในต่างประเทศมีปัญหานี้เกิดขึ้นด้วยเช่นกัน จากรายงานขององค์การอนามัยโลกเกี่ยวกับความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ในประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เปิดเผยข้อมูลให้เห็นว่าประเทศอินโดนีเซียและประเทศบังกลาเทศมีกรณีคล้ายคลึงกับประเทศไทย โดยพบว่าในประเทศดังกล่าวมีการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุบนท้องถนนในกรณีของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นจำนวนตามที่ปรากฏในรายงาน คือ ร้อยละ ๒๕ ถึงร้อยละ ๗๐ ของผู้ได้รับบาดเจ็บทั้งหมด และในจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บเหล่านี้ มีเด็กที่มีอายุต่ำกว่า ๑๐ ปี เป็นจำนวนร้อยละ ๒ ถึงร้อยละ ๓ แต่ไม่ปรากฏว่ามีมาตรการแก้ไขกรณีผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ซึ่งเป็นเด็กแต่อย่างใด ส่วนประเทศออสเตรเลียก็มีปัญหานี้เช่นเดียวกัน แต่มีการใช้มาตรการทางกฎหมายในการกำหนด

ห้ามเด็กอายุต่ำกว่าหกปีโดยสารรถจักรยานยนต์ โดยในปี พ.ศ. ๒๕๕๓ พบว่ามีเด็กอายุต่ำกว่า ๑๖ ปี จำนวน ๕๒ ราย เสียชีวิตเนื่องจากการเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ หรือคิดเป็นร้อยละ ๓.๘๕ ของจำนวน การเสียชีวิตบนท้องถนนในประเทศออสเตรเลียซึ่งมีจำนวน ๑,๓๕๒ ราย

ดังนั้นภาครัฐจึงระดมความคิดเพื่อที่จะมีมาตรการป้องกันมิให้เด็กที่มีอายุต่ำกว่าหกปี เสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บจากการเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์หรือลดจำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุที่เป็นเด็กเล็ก โดยจะสามารถดำเนินการแก้ปัญหาได้ดังต่อไปนี้

ทางเลือกที่ ๑ คือ การกำหนดห้ามมิให้เด็กที่มีอายุต่ำกว่าหกปีโดยสารรถจักรยานยนต์อย่าง เด็ดขาดกล่าวคือบังคับใช้ทุกช่วงเวลาและทุกพื้นที่ทั่วประเทศ โดยรัฐและหน่วยงานของรัฐผู้ออกกฎระเบียบนี้ จะจัดให้เจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องบังคับใช้ระเบียบดังกล่าวอย่างเข้มงวด รวมถึงประกาศให้ประชาชนทราบถึง ข้อห้ามและสภาพบังคับดังกล่าว ทางเลือกนี้จะเป็นการป้องกันและลดอัตราการเสียชีวิตและบาดเจ็บของเด็ก อายุต่ำกว่าหกปีจากการโดยสารรถจักรยานยนต์ เป็นผลดีแก่ผู้ให้บริการรถประจำทางและผู้ให้บริการรถรับจ้าง ประเภทอื่น เนื่องจากประชาชนหันไปใช้บริการประเภทอื่นๆแทนในการรับส่งเด็กอายุต่ำกว่าหกปี และ ช่วยลดภาระแก่รัฐในการสร้างมาตรการป้องกัน และเยียวยาความเสียหาย ซึ่งทางเลือกนี้ส่งผลกระทบต่อ ครอบครัวที่มีบุตรหลานอายุต่ำกว่า ๖ ปีและใช้รถจักรยานยนต์เป็นวิธีการหลักในการเดินทาง ซึ่งมีจำนวน ประมาณ ๙๗๐,๙๔๑ คน ส่งผลกระทบต่อผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ให้บริการแก่เด็กที่มีอายุ ต่ำกว่าหกปี นอกจากนี้ยังส่งผลกระทบต่อรัฐที่ต้องเพิ่มงบประมาณทั้งด้านบุคลากร เช่น เงินเดือนในการจ้างเจ้าหน้าที่ เพื่อควบคุมดูแลให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมาย และด้านการป้องกันความเสียหาย

อย่างไรก็ดี ทางเลือกดังกล่าวอาจจะทำให้ครอบครัวที่มีเด็กอายุต่ำกว่า ๖ ปีและใช้ รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะหลักอาจจะไม่ปฏิบัติตามกฎหมายใหม่นี้ โดยเฉพาะครอบครัวที่มีฐานะไม่ดี เนื่องจากเป็นการสร้างภาระแก่ประชาชนที่จะต้องเปลี่ยนจากรถจักรยานยนต์เป็นรถยนต์ซึ่งจะทำให้ค่าใช้จ่าย ของครอบครัวสูงมาก ทำให้กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างไม่ปฏิบัติตามเนื่องจากเป็นทางเลือกที่มีความ เคร่งครัดเกินไปและการไม่รับผู้โดยสารที่เป็นเด็กอายุต่ำกว่า ๖ ปีจะเป็นการเสียรายได้และทำให้เสียประโยชน์ แต่กลุ่มผู้บังคับใช้กฎหมายอาจจะปฏิบัติตามโดยสมัครใจเนื่องจากเป็นการกระทำโดยชอบด้วยกฎหมาย และ เป็นการกระทำตามหน้าที่ รวมถึงกลุ่มคนที่ตระหนักว่าการให้เด็กเล็กโดยสารรถจักรยานยนต์เป็นอันตราย ปัญหาที่จะปฏิบัติตามทางเลือกนี้ เนื่องจากทางเลือกดังกล่าวส่งผลกระทบต่อประชาชนในสังคมจึงจำเป็นต้องมี การตรวจสอบความโปร่งใสและประสิทธิภาพของทางเลือกนี้ เพื่อให้ทราบความเหมาะสมของข้อห้ามมิให้เด็ก อายุต่ำกว่าหกปีโดยสารรถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยขั้นตอนในการตรวจสอบเป็นไปตามพระราชกฤษฎีกาการ ทบทวนความเหมาะสมของกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๕๕ กำหนดให้หน่วยงานของรัฐทบทวนความเหมาะสมของ กฎหมายนั้นเมื่อได้บังคับใช้เป็นระยะเวลา ๕ ปี

เมื่อพิจารณาทางเลือกดังกล่าวแล้วพบว่า ทางเลือกนี้สามารถปฏิบัติได้จริงเพราะมีสภาพ บังคับเป็นกฎหมาย และบังคับใช้อย่างเคร่งครัด แต่อาจจะมิเหตุให้เกิดการไม่ปฏิบัติตามบางประการเพราะ ประชาชนมีทัศนคติว่าไม่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายเนื่องจากความเคยชิน หากไม่มีการบังคับใช้อย่างจริงจัง นอกจากนี้ยังมีปัญหาเนื่องจากเจ้าหน้าที่ไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายได้อย่างจริงจังเพราะกฎหมายนี้ ใช้บังคับทุกพื้นที่ จำนวนเจ้าหน้าที่อาจไม่เพียงพอต่อการจัดการต่อผู้กระทำความผิด

ทางเลือกที่ ๒ คือ การกำหนดข้อห้ามมิให้เด็กที่มีอายุต่ำกว่าหกปีโดยสารรถจักรยานยนต์ใน บางบริเวณที่พิจารณาแล้วเห็นว่าเป็นบริเวณที่มีความเสี่ยงสูง (black spots) และมีประวัติการเกิดอุบัติเหตุ การเสียชีวิต และการบาดเจ็บหลายครั้ง อีกทั้งมีความจำเป็นที่จะต้องมีการศึกษาวิจัยเพิ่มเติมเพื่อระบุบริเวณ

พื้นที่นั้นต่อไป ในปัจจุบันศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทยกำลังทำการศึกษาเพื่อระบุบริเวณที่มีความเสี่ยงสูงในแต่ละจังหวัด โดยผลการศึกษาดังกล่าวจะช่วยให้สามารถทราบจำนวนบริเวณที่มีความเสี่ยงสูงในประเทศไทยได้ เป้าหมายของโครงการดังกล่าวเป็นไปเพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนโดยการใช้มาตรการทางวิศวกรรม เพื่อประเมินมาตรการทางวิศวกรรมโดยการใช้วิธีการวิเคราะห์เปรียบเทียบก่อนและหลังการใช้มาตรการ และเพื่อนำเสนอผลประโยชน์สำหรับหน่วยงานผู้ออกนโยบาย ที่จะได้รับจากมาตรการทางวิศวกรรมดังกล่าว ทั้งยังเป็นการจัดหาข้อมูลให้กับโครงการอื่นที่มีการศึกษาค้นคว้าคล้ายคลึงกัน จำนวนบริเวณที่มีความเสี่ยงสูงทั้งหมด ๑๐ จุดจะถูกเลือกขึ้นมาจากจังหวัดต่าง ๆ ในประเทศไทย จากนั้นจะมีการดำเนินการกระบวนการสำรวจพื้นที่ การเก็บรวบรวมข้อมูล การวางแผนความคิดและออกแบบรายละเอียด และการดำเนินการปรับปรุงแก้ไขให้เหมาะสม

ทางเลือกนี้มีความคล้ายคลึงกับทางเลือกที่ ๑ เนื่องจากเป็นการแก้ไขปัญหโดยใช้มาตรการทางกฎหมายเช่นเดียวกัน แต่ทางเลือกที่ ๒ นี้ อาจจะมีปัญหาและอุปสรรคน้อยกว่าเพราะว่าการบังคับใช้กฎระเบียบที่มีการห้ามเพียงบางพื้นที่เช่นนี้ จะอยู่ในระดับที่สามารถจัดการได้มากกว่าทางเลือกที่ ๑ เนื่องจากผู้บังคับใช้กฎหมาย เช่น ตำรวจจะมีการบังคับใช้กฎหมายในพื้นที่ที่แคบลง และอาจมีศักยภาพและทรัพยากรที่เพียงพอในการกำกับดูแลและบังคับใช้มาตรการการห้ามเฉพาะบริเวณพื้นที่เสี่ยงได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ทางเลือกที่ ๓ เป็นการติดตั้งป้ายเตือนที่มีการออกแบบอย่างเหมาะสมในบริเวณที่มีความเสี่ยงสูง ทั้งนี้รูปแบบของป้ายเตือนจะต้องสามารถสื่อสารกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้อย่างชัดเจนว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์นั้นกำลังเข้าสู่บริเวณที่เคยมีการเกิดอุบัติเหตุและการเสียชีวิตจำนวนมาก โดยจะมีลักษณะใกล้เคียงกันกับสัญลักษณ์ 'blackspot' ที่ถูกติดตั้งตามสี่แยกที่มีการเสียชีวิตจำนวนมากในรัฐวิกตอเรีย ประเทศออสเตรเลีย และเช่นเดียวกันกับกรณีของทางเลือกที่ ๒ ในปัจจุบันยังคงไม่สามารถระบุบริเวณที่มีความเสี่ยงสูงได้และยังคงจำเป็นที่จะต้องมีการศึกษาวิจัยเพิ่มเติมเพื่อระบุบริเวณพื้นที่นั้นต่อไป โดยรัฐและหน่วยงานของรัฐออกคำสั่งให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องออกแบบ จัดทำและติดตั้งป้ายเตือนในบริเวณที่มีความเสี่ยงสูง ทางเลือกนี้เป็นการใช้วิธีการกำกับควบคุมตนเองอย่างมีประสิทธิภาพ โดยการปฏิบัติตามป้ายเตือนนั้นจำเป็นต้องอาศัยความสมัครใจของผู้ใช้ท้องถนนทั้งหมด ในการที่จะใช้ความระมัดระวังและหลีกเลี่ยงความเสี่ยงให้เพิ่มมากขึ้นเมื่อขับขี่ผ่านบริเวณที่มีความเสี่ยงสูงเหล่านั้น ดังนั้นประชาชนจึงสามารถปฏิบัติตามป้ายเตือนได้โดยสมัครใจ เนื่องจากไม่มีผู้ใดที่จะเสียประโยชน์จากการปฏิบัติตามทางเลือกนี้ อย่างไรก็ตามกลุ่มคนบางกลุ่มอาจจะไม่ปฏิบัติตามเนื่องจากทางเลือกนี้ไม่มีสภาพบังคับ และทางเลือกนี้อาจจะต้องใช้งบประมาณจำนวนมาก ในขั้นตอนการจัดทำ และติดตั้งป้ายเตือน และอาจจะเป็นการสร้างความไม่สะดวกแก่ผู้ใช้ทางเดินเท้า เนื่องจากกีดขวางทางเดิน

ทางเลือกนี้สามารถกระทำได้โดยชอบด้วยกฎหมาย เนื่องจากเป็นการใช้อำนาจรัฐเพื่อประโยชน์ส่วนรวมที่มากกว่าความยากลำบากของประชาชนที่ได้รับผลกระทบ โดยจะช่วยให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และผู้ขับขี่ยานพาหนะประเภทอื่นนอกจากรถจักรยานยนต์จะใช้ความระมัดระวังเพิ่มมากขึ้น อย่างไรก็ตามทางเลือกนี้จำเป็นต้องมีการตรวจสอบ โดยเฉพาะเพื่อความโปร่งใสเนื่องจากทางเลือกนี้เกี่ยวข้องกับการจัดซื้อ และจัดจ้าง โดยสามารถตรวจสอบได้จากคุณภาพของป้ายเตือนว่าสัมพันธ์กับราคาหรือไม่

เมื่อพิจารณาในด้านของรัฐและเจ้าหน้าที่ของรัฐพบว่า ทางเลือกนี้สามารถปฏิบัติได้จริง เพราะรัฐมีงบประมาณ และบุคลากรอย่างเพียงพอในการดำเนินการจัดทำและติดตั้งป้ายเตือนในบริเวณที่มีความเสี่ยงสูงแต่อาจมีเหตุให้ไม่ปฏิบัติตามทางเลือกด้วย เพราะยังไม่สามารถทราบได้ถึงพื้นที่เสี่ยงที่แท้จริงที่เกิดอุบัติเหตุและเกิดการเสียชีวิตและการบาดเจ็บเป็นจำนวนมาก ส่วนในด้านประชาชนนั้น เนื่องจากทางเลือก

นี้จำเป็นต้องอาศัยความสมัครใจของผู้ใช้ท้องถิ่นทั้งหมดในการที่จะใช้ความระมัดระวังและหลีกเลี่ยงความเสี่ยงประกอบการแจ้งเตือนจากป้ายเตือนด้วย ดังนั้นจึงเป็นการยากที่สามารถเพิ่มระดับการปฏิบัติตามกฎระเบียบของประชาชนได้

ทางเลือกที่ ๔ คือ การให้ความรู้ที่เน้นย้ำเกี่ยวกับจำนวนการเสียชีวิตและการบาดเจ็บของเด็กและมาตรการที่เหมาะสมในการลดความเสี่ยงของการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บนั้น การให้ความรู้ดังกล่าวอาจรวมถึง การทบทวนข้อบังคับเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยและการให้คำแนะนำทางการแพทย์ที่เหมาะสมเกี่ยวกับประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นแก่เด็กเล็กเมื่อมีการสวมหมวกนิรภัย โดยรัฐและหน่วยงานของรัฐจัดทำโครงการให้ความรู้แก่สาธารณชน เพื่อสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยแก่เด็กว่ามีได้ก่อให้เกิดการบาดเจ็บที่คอ และมีแนวโน้มที่จะต้องจัดเป็นโครงการระยะยาวเพื่อเสริมสร้างความมั่นใจให้กับชุมชน และชักจูงให้ผู้ปกครองส่งเสริมให้บุตรหลานของตนสวมหมวกนิรภัย ทางเลือกนี้จะทำให้ประชาชนมีความเข้าใจเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย ซึ่งจะช่วยให้เพิ่มความปลอดภัยให้แก่ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์มากขึ้น และเป็นมาตรการของรัฐในการจัดหาเจ้าหน้าที่สำหรับการใช้บังคับกฎหมาย เพราะประชาชนมีความเข้าใจและปฏิบัติตามกฎหมาย

ทางเลือกนี้เป็นการใช้วิธีการกำกับควบคุมตนเองอย่างมีประสิทธิภาพ โดยการให้ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนนนั้นเป็นการทำให้ประชาชนเกิดความเข้าใจและตระหนักถึงความสำคัญของมาตรการป้องกันอุบัติเหตุต่างๆ ดังนั้นประชาชนจึงสามารถปฏิบัติตามมาตรการเกี่ยวกับความปลอดภัยได้โดยสมัครใจ เนื่องจากไม่มีผู้ใดที่จะเสียประโยชน์จากการปฏิบัติตามทางเลือกนี้ และทางเลือกนี้จะช่วยลดภาระของรัฐในการจัดหาเจ้าหน้าที่สำหรับการดูแลความปลอดภัยของประชาชน เพราะประชาชนมีความเข้าใจและปฏิบัติตามกฎหมายอย่างไรก็ตามอาจมีกลุ่มคนบางกลุ่มไม่ปฏิบัติตามเนื่องจากทางเลือกนี้ไม่มีสภาพบังคับ และทางเลือกนี้ยังเป็นการเพิ่มงบประมาณแก่รัฐ เนื่องจากการจัดการโครงการจำเป็นต้องกระทำในระยะยาว และดำเนินการหลายๆ ครั้ง ทำให้ต้องใช้ค่าใช้จ่ายเป็นจำนวนมาก และทางเลือกนี้จำเป็นต้องมีการตรวจสอบโดยเฉพาะเพื่อความโปร่งใสเนื่องจากทางเลือกนี้ต้องใช้งบประมาณเป็นจำนวนมาก อาจมีการทุจริตเกิดขึ้นภายในหน่วยงาน โดยสามารถตรวจสอบได้จากหลักฐานการใช้จ่ายเงินประกอบกับประสิทธิภาพของการจัดโครงการ และตรวจสอบเพื่อทราบผลจากการปฏิบัติได้จากข้อมูลทางสถิติเกี่ยวกับการลดลงของการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตของเด็กอายุต่ำกว่าหกปีเนื่องจากการโดยสารรถจักรยานยนต์

ในด้านของรัฐและเจ้าหน้าที่ของรัฐ ทางเลือกนี้สามารถปฏิบัติได้จริง เพราะรัฐมีงบประมาณและบุคลากรอย่างเพียงพอในการดำเนินการจัดโครงการให้ความรู้แก่สาธารณชนเพื่อสร้างความเข้าใจในเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนน โดยเฉพาะการสวมหมวกนิรภัย ส่วนด้านของประชาชนนั้น ประสิทธิภาพของทางเลือกในการให้ความรู้แก่สาธารณชนขึ้นอยู่กับมุมมองของสาธารณชนที่มีต่อความเสี่ยงในการเสียชีวิตและการบาดเจ็บของเด็ก ตลอดจนการบังคับใช้กฎระเบียบ เช่น ในกรณีข้อบังคับเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยสำหรับผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ หากปรากฏว่าพื้นที่ส่วนใหญ่ของประเทศไทยมีการปฏิบัติตามกฎระเบียบในระดับที่ต่ำ ก็อาจเป็นการยากที่แนวปฏิบัติในการบังคับใช้กฎระเบียบในปัจจุบันจะสามารถเพิ่มระดับการปฏิบัติตามกฎระเบียบของประชาชนได้ ด้วยเหตุนี้ ทางเลือกที่ ๔ นี้จึงไม่ใช่ทางเลือกที่เป็นไปได้ที่จะนำมาปรับใช้เพียงทางเลือกเดียว เพื่อแก้ปัญหการเสียชีวิตและการบาดเจ็บของเด็ก และจะไม่ถูกนำมาพิจารณาและประเมินค่าต่อไปในฐานะทางเลือกที่เป็นไปได้ ทั้งนี้ ประสิทธิภาพของโครงการอบรมดังกล่าวขึ้นอยู่กับว่าจะมีความเห็นแย้งจากบุคลากรทางการแพทย์มากน้อยเพียงใด ดังนั้น จึงมีความเสี่ยงว่าโครงการอบรมดังกล่าวอาจล้มเหลวในการเพิ่มสัดส่วนของจำนวนเด็กที่สวมหมวกนิรภัยให้มีจำนวนมากขึ้นจนคุ้มค่าแก่การ

ลงทุนของรัฐบาล เมื่อเปรียบเทียบกับ การเอาเงินทุนของรัฐบาลจำนวนเดียวกันนี้ไปใช้ในมาตรการอื่นที่อาจมีแนวโน้มมากกว่าที่จะก่อให้เกิดประโยชน์แก่การเสริมสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

แม้จะมีวิธีการแก้ปัญหาเรื่องเด็กที่มีอายุต่ำกว่าหกปีเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บจากการเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์นี้หลายวิธี แต่ก็ต้องคำนึงถึงข้อจำกัดต่างๆ ที่อาจจะเป็นอุปสรรคต่อการแก้ปัญหา เช่น ข้อจำกัดในด้านทรัพยากร คือเจ้าหน้าที่ของรัฐมีจำนวนไม่เพียงพอในการปฏิบัติหน้าที่ และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนเดินเท้ามีอยู่อย่างจำกัด ข้อจำกัดในด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากฐานะทางเศรษฐกิจของครอบครัวบางครอบครัวไม่สามารถที่จะมียานพาหนะที่เหมาะสมและปลอดภัยกับเด็กได้ รวมถึงยังคงมีปัญหาเกี่ยวกับการขนส่งสาธารณะที่มีจำนวนไม่เพียงพอกับความต้องการใช้บริการของประชาชนและยังไม่ครอบคลุมเส้นทางที่ประชาชนต้องการ นอกจากนี้ยังมีข้อจำกัดด้านสังคม คือครอบครัวไม่ดูแลเอาใจใส่เด็กและปล่อยปละละเลยให้เด็กขี่หรือซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ และคนในสังคมไม่ช่วยกันดูแลสอดส่องและห้ามปรามในการให้เด็กโดยสารรถจักรยานยนต์ เป็นต้น ดังนั้นการแก้ไขปัญหาเรื่องเด็กที่มีอายุต่ำกว่าหกปีเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บจากการเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ได้ จะต้องพิจารณาผลดีผลเสียให้รอบด้าน พร้อมกับรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสียจากปัญหานี้ เพื่อที่จะสามารถป้องกันมิให้เด็กที่มีอายุต่ำกว่าหกปีเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บจากการเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ได้อย่างมีประสิทธิภาพที่สุด

ตัวอย่างการกรอกแม่แบบการวิเคราะห์ผลกระทบในการออกกฎหมาย

แม่แบบการวิเคราะห์ผลกระทบในการออกกฎหมาย (RIA Template)	
ปัญหาที่มีความจำเป็นต้องแก้ไข	การเสียชีวิตและการบาดเจ็บของเด็กอายุต่ำกว่า ๖ ปี ที่โดยสารรถจักรยานยนต์
หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่แก้ไขปัญหา	กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม
บทสรุปโดยย่อ	
<p>จากการวิเคราะห์พบว่า ปัญหาการเสียชีวิตและบาดเจ็บของเด็กที่มีอายุต่ำกว่า ๖ ปีจากการโดยสารรถจักรยานยนต์นั้น มีความสำคัญที่ควรจะมีมาตรการในการป้องกันไม่ให้เกิดอันตรายแก่เด็ก เนื่องจากเด็กที่มีอายุต่ำกว่า ๖ ปียังไม่อาจใช้ความระมัดระวังได้อย่างเหมาะสมในการโดยสารรถจักรยานยนต์ เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นจึงทำให้เกิดความสูญเสียมากกว่าในกรณีปกติของบุคคลทั่วไป ดังนั้น กรมการขนส่งทางบกจึงได้มีการจัดรับฟังความคิดเห็นครั้งแรกเกี่ยวกับปัญหานี้ เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับการวิเคราะห์ปัญหาและกำหนดทางเลือกต่อไป โดยทางเลือกในการแก้ปัญหานี้ พบว่ามีมาตรการทั้งที่เป็นการออกกฎหมายและไม่ใช่การออกกฎหมายอยู่ ๔ ทางเลือก ได้แก่ ทางเลือกที่ ๑ การออกกฎหมายห้ามอย่างเด็ดขาดทุกพื้นที่ ทางเลือกที่ ๒ การออกกฎหมายห้ามเฉพาะในบางพื้นที่ ทางเลือกที่ ๓ การจัดทำป้ายเตือนสำหรับบริเวณพื้นที่เสี่ยง และทางเลือกที่ ๔ คือการให้ความรู้แก่ประชาชน ซึ่งเมื่อทำการประเมินทางเลือกโดยผู้เชี่ยวชาญ ประกอบกับการวิเคราะห์ผลกระทบอย่างรอบด้านแล้ว ทางเลือกที่ได้รับคัดเลือกคือ ทางเลือกที่ ๒ การออกกฎหมายห้ามเฉพาะในบางพื้นที่ โดยเป็นการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒</p>	
ข้อสังเกตเพื่อประกอบการพิจารณา	
ส่วนที่ ๑ การระบุปัญหา	
๑. ปัญหาคืออะไร	
<p>ปัญหาการเสียชีวิตและบาดเจ็บของเด็กอายุต่ำกว่า ๖ ปีซึ่งโดยสารรถจักรยานยนต์ เนื่องมาจากอุบัติเหตุในการจราจร</p>	
๒. สาเหตุของปัญหาคืออะไร	
<p>สาเหตุของปัญหาการเสียชีวิตและบาดเจ็บของเด็กอายุต่ำกว่า ๖ ปี ซึ่งโดยสารรถจักรยานยนต์ เนื่องมาจากอุบัติเหตุในการจราจรนั้น เมื่อพิจารณาอย่างรอบด้านแล้วเกิดขึ้นมาจากหลายปัจจัย ดังนี้</p> <p>ปัจจัยของเด็กซึ่งเป็นผู้โดยสาร - ความระมัดระวังของเด็กยังไม่เพียงพอในการโดยสารรถจักรยานยนต์ เด็กที่โดยสารรถจักรยานยนต์มีความเสี่ยงที่จะได้รับอันตรายจากการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตหากพลัดตกหรือเกิดอุบัติเหตุประการอื่นในขณะที่โดยสารรถจักรยานยนต์นั้น เด็กอายุต่ำกว่า ๖ ปีมีโอกาสเผลอหลับระหว่างโดยสาร ทำให้เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น เด็กอาจจะถูกเหวี่ยงตกจากรถจักรยานยนต์</p> <p>ปัจจัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ - ความคึกคะนองของผู้ขับขี่ การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ หรือเสพสิ่งเสพติด ความเหนื่อยล้าอ่อนเพลียรวมถึงโรคประจำตัวของผู้ขับขี่ การไม่มีใบอนุญาตขับขี่และขาดความชำนาญในการขับขี่ การขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจร ไม่ได้สวมหมวกนิรภัยทั้งคนขับขี่และผู้โดยสาร</p>	

แม่แบบการวิเคราะห์ผลกระทบในกรอบกฎหมาย (RIA Template)

ปัจจัยด้านผู้บังคับใช้กฎหมาย - ผู้บังคับใช้กฎหมายละเอียดในการตรวจสอบสมรรถนะของรถจักรยานยนต์ก่อนที่จะมีการต่อทะเบียนประจำปี ทำให้มีรถจักรยานยนต์ที่เสื่อมสมรรถนะ ผู้บังคับใช้กฎหมายละเอียดการปฏิบัติหน้าที่ในการเอาผิดการกระทำที่ผิดกฎหมายจราจร

ปัจจัยทางสิ่งแวดล้อม - สภาพถนนไม่มีความเหมาะสมในการสัญจร เช่น เป็นหลุมเป็นบ่อ พื้นผิวขรุขระ การใช้ทางเท้าสาธารณะไม่เอื้ออำนวย หรือมีทางเดินเท้าแต่มีสิ่งก่อสร้างกีดขวางทางเดินเท้า

ปัจจัยทางด้านยานพาหนะ - อายุการใช้งานของยานพาหนะ ความชำรุดบกพร่องของยานพาหนะ เช่น ยางรถจักรยานยนต์ เบรก ระบบป้องกันการสะท้อนของรถ ไฟส่องสว่างและความชำรุดบกพร่องอื่น ๆ

ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ - ฐานะทางเศรษฐกิจของแต่ละครัวเรือนมีแตกต่างกันออกไป เป็นไปไม่ได้ที่ทุกครัวเรือนจะต้องมีรถยนต์หรือใช้รถยนต์ แทนรถจักรยานยนต์

ปัจจัยทางสังคม - การจราจรที่แออัด ทำให้มีการเลือกใช้การโดยสารรถจักรยานยนต์ ในช่วงเวลาที่เร่งรีบ รวมทั้งระบบขนส่งสาธารณะไม่เอื้ออำนวยในการใช้เดินทางอย่างทั่วถึงเพียงพอ

๓. ขอบเขตและขนาดของปัญหามีอย่างน้อยเพียงใด และมีหลักฐานหรือข้อมูลเชิงประจักษ์ (empirical evidence) อย่างเพียงพอหรือไม่ว่าปัญหานี้เกิดขึ้นจริง

ขอบเขตของปัญหา ปัญหาการเสียชีวิตและบาดเจ็บของเด็กอายุต่ำกว่า ๖ ปีซึ่งโดยสารรถจักรยานยนต์เนื่องมาจากอุบัติเหตุในการจราจร เป็นปัญหาที่มีขอบเขตระดับประเทศ เกิดขึ้นได้ในทุกท้องที่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเมืองซึ่งมีการจราจรหนาแน่น

ขนาดของปัญหา เมื่อศึกษาจากข้อมูลทางสถิติแล้วพบว่า ปัญหาที่เด็กโดยสารรถจักรยานยนต์แล้วเกิดอุบัติเหตุขึ้นพบได้อยู่เสมอ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเด็กเล็ก คือเด็กที่มีอายุต่ำกว่า ๖ ปี ซึ่งทำให้เด็กมีความเสี่ยงที่จะได้รับอันตราย โดยเฉพาะการเสียชีวิตและการได้รับบาดเจ็บอย่างร้ายแรง ส่งผลให้ประเทศสูญเสียทรัพยากรบุคคลและเสียค่าใช้จ่ายในการเยียวยาผู้ประสบอุบัติเหตุ

มีหลักฐานหรือข้อมูลเชิงประจักษ์ อย่างเพียงพอว่าปัญหานี้ได้เกิดขึ้นจริง มีข้อมูลทางสถิติพิจารณาประกอบดังนี้

- เด็กที่มีอายุต่ำกว่าหกปีมีจำนวนอย่างต่ำถึง ๒๐๔ รายหรือร้อยละ ๒ ของจำนวนการเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ทั้งหมด ๑๐,๑๘๗ ราย
- จากข้อมูลการประมาณค่าขององค์การอนามัยโลก เด็กที่มีอายุต่ำกว่าหกปีมีจำนวนถึง ๓๘๙ รายหรือร้อยละ ๒ ของจำนวนการเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ทั้งหมด ๑๙,๑๘๗ ราย
- ในจำนวนเด็กที่เสียชีวิต พบว่ามีจำนวน ๕.๑ หรือ ๙.๗ คนต่อจำนวนประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คนที่เป็นเด็กอายุต่ำกว่าหกปี
- ความเสี่ยงของการเสียชีวิตสำหรับเด็กที่มีอายุต่ำกว่าหกปีซึ่งเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ คือ ๑.๘ ถึง ๓.๕ ต่อระยะทางที่ยานพาหนะได้ใช้ในการเดินทาง ๑๐๐ กิโลเมตร จำนวนเด็กที่ได้รับบาดเจ็บร้ายแรงจากการโดยสารรถจักรยานยนต์อย่างเป็นทางการมีจำนวน ๒,๖๕๒ คน และจำนวนเด็กที่ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อยอย่างเป็นทางการมีจำนวน ๗,๙๕๖ คน

แม่แบบการวิเคราะห์ผลกระทบในการออกกฎหมาย (RIA Template)

- องค์การอนามัยโลกประมาณการจำนวนเด็กที่ได้รับบาดเจ็บร้ายแรงเป็นจำนวน ๕,๐๕๗ คน และจำนวนเด็กที่ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย ๑๕,๑๗๑ คน

๔. ปัญหาดังกล่าวเกิดผลกระทบด้านใดบ้าง อย่างไร

ปัญหานี้ก่อให้เกิดผลกระทบในวงกว้าง และผลกระทบเกิดขึ้นในด้านต่าง ๆ ดังนี้

ทางเศรษฐกิจ : ปัญหานี้จะก่อให้เกิดต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่เพิ่มมากขึ้น ในด้านการเยียวยาความเสียหายจากเด็กผู้ประสบภัยจากการโดยสารรถจักรยานยนต์ ทั้งค่าเสียหายทางด้านทรัพย์สินและทางตัวบุคคล รวมถึงการที่ภาครัฐต้องมีค่าใช้จ่ายในการวางมาตรการป้องกันและแก้ไขการเกิดอุบัติเหตุ

ทางสังคม : ปัญหานี้ทำให้เด็กซึ่งเป็นผู้ที่ยังไม่อาจใช้ความระมัดระวังได้อย่างเพียงพอ ไปเสี่ยงภัยในการโดยสารรถจักรยานยนต์ จนเกิดความเสียหายแก่ชีวิตและร่างกายของเด็กนั้น รวมถึงส่งผลกระทบต่อครอบครัวอันเป็นหน่วยหนึ่งของสังคม บุคคลผู้เกี่ยวข้องในการเยียวยา รัฐมีภาระเพิ่มมากขึ้นในการป้องกันและแก้ไขความเสียหายนั้น เมื่อมีอัตราการเสียชีวิตและบาดเจ็บมากขึ้น จะเป็นภาพลักษณ์ในทางลบต่อประเทศซึ่งสะท้อนถึงมาตรการที่ล้มเหลวของรัฐในการจัดการกับปัญหานี้

๕. ใครได้รับผลกระทบจากปัญหา

- เด็กซึ่งเป็นผู้ประสบอันตรายจากอุบัติเหตุในการโดยสารรถจักรยานยนต์ บุคคลในครอบครัวของเด็ก
- องค์กรผู้บังคับกฎหมาย ตำรวจ องค์กรกุ๊ยก
- ผู้ขับขี่และผู้โดยสารบนท้องถนนไม่ว่าใช้ยานพาหนะประเภทใด

๖. กฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันสามารถจัดการกับปัญหานี้ได้หรือไม่ ถ้าไม่ได้ เพราะเหตุใด กฎหมายฉบับนั้นจึงยังไม่เหมาะสม

กฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันยังจัดการกับปัญหานี้ไม่ได้ เพราะแม้กฎหมายของประเทศไทยได้กำหนดให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และผู้โดยสารต้องสวมหมวกนิรภัย ทำให้สามารถลดความถี่และความร้ายแรงของการบาดเจ็บที่เกิดขึ้นแก่ศีรษะอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุการชนได้ แต่อย่างไรก็ตามจากการประมาณการ พบว่า แม้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่จะสวมหมวกนิรภัย แต่กลับมีจำนวนผู้โดยสารเพียงร้อยละ ๙ เท่านั้นที่สวมหมวกนิรภัย ทั้งนี้ รัฐบาลได้จัดการอบรมสาธารณะเพื่อส่งเสริมให้ผู้โดยสารรถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัย แต่ยังคงไม่ประสบความสำเร็จในการลดจำนวนผู้โดยสารที่ไม่สวมหมวกนิรภัยลงได้

นอกจากนี้ การบังคับใช้กฎหมายยังไม่สามารถใช้ได้อย่างเต็มที่ เนื่องจากผู้บังคับใช้กฎหมายมีจำนวนไม่เพียงพอ จึงไม่สามารถทำหน้าที่ได้อย่างทั่วถึง ทิศนคติและค่านิยมของบุคคลในการให้เด็กสวมหมวกนิรภัย ยังมีน้อยเพราะมองว่าการให้เด็กสวมหมวกนิรภัยจะทำให้เด็กได้รับบาดเจ็บที่คอ

แม่แบบกรณีวิเคราะห์ผลกระทบในกรณีออกกฎหมาย (RIA Template)

๗. ในต่างประเทศมีปัญหาที่เกิดขึ้นหรือไม่ ถ้ามี ต่างประเทศดำเนินการแก้ไขอย่างไร (ทั้งที่ใช้มาตรการทางกฎหมายและไม่ใช้มาตรการทางกฎหมาย)

ในต่างประเทศก็มีปัญหานี้เกิดขึ้นด้วยเช่นกัน เห็นได้จากรายงานขององค์การอนามัยโลกเกี่ยวกับความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ในประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เปิดเผยข้อมูลให้เห็นว่าประเทศอินโดนีเซียและประเทศบังกลาเทศมีกรณีคล้ายคลึงกับประเทศไทย โดยพบว่าในประเทศดังกล่าวมีการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุบนท้องถนนในกรณีของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นจำนวนตามที่ปรากฏในรายงานคือ ร้อยละ ๒๕ ถึงร้อยละ ๗๐ ของผู้ได้รับบาดเจ็บทั้งหมด และในจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บเหล่านี้ มีเด็กที่มีอายุต่ำกว่า ๑๐ ปี เป็นจำนวนร้อยละ ๒ ถึงร้อยละ ๓ แต่ไม่ปรากฏว่ามีมาตรการแก้ไขกรณีผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ซึ่งเป็นเด็กแต่อย่างใด

ในประเทศออสเตรเลีย ปัญหานี้ก็มีเช่นเดียวกัน แต่ประเทศออสเตรเลียได้มีการใช้มาตรการทางกฎหมายในการกำหนดห้ามเด็กอายุต่ำกว่า ๖ ปีโดยสารรถจักรยานยนต์ โดยในปี พ.ศ. ๒๕๕๓ พบว่ามีเด็กอายุต่ำกว่า ๑๖ ปี จำนวน ๕๒ รายเสียชีวิตเนื่องจากการเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ หรือคิดเป็นร้อยละ ๓.๘๕ ของจำนวนการเสียชีวิตบนท้องถนนในประเทศออสเตรเลียซึ่งมีจำนวน ๑,๓๕๒ ราย

ส่วนที่ ๒ วัตถุประสงค์

๑. วัตถุประสงค์ในการแก้ไขปัญหาที่เป็นรูปธรรมคืออะไร

เพื่อป้องกันมิให้เด็กที่มีอายุต่ำกว่า ๖ ปี เสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บจากการโดยสารรถจักรยานยนต์หรือลดจำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุจากการโดยสารรถจักรยานยนต์ที่เป็นเด็กเล็ก

๒. ความเหมาะสมของวัตถุประสงค์

๒.๑ วัตถุประสงค์สอดคล้องกับการแก้ไขหรือจัดการกับปัญหาหรือไม่

วัตถุประสงค์สอดคล้องกับปัญหาที่เกิดขึ้น

๒.๒ มีข้อจำกัดใดบ้างที่อาจทำให้รัฐไม่สามารถดำเนินการจนบรรลุวัตถุประสงค์

ด้านทรัพยากร เจ้าหน้าที่ของรัฐมีจำนวนไม่เพียงพอในการปฏิบัติหน้าที่ สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนเดินเท้ามีอยู่อย่างจำกัด

ด้านเศรษฐกิจ สถานะทางเศรษฐกิจของครอบครัวบางครอบครัว ไม่สามารถมียานพาหนะที่เหมาะสมและปลอดภัยกับเด็ก เช่น รถยนต์ รวมถึงข้อจำกัดของการขนส่งสาธารณะ

ด้านสังคม ครอบครัวไม่ดูแลเอาใจใส่เด็ก และปล่อยปละละเลยให้เด็กขับขี่หรือซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ คนในสังคมไม่ช่วยกันดูแลสอดส่องและห้ามปรามในการให้เด็กโดยสารรถจักรยานยนต์

ส่วนที่ ๓ ทางเลือกในการแก้ปัญหา

ทางเลือกที่ ๑ การห้ามอย่างเด็ดขาด

๑. ทางเลือกนั้นมีกลไกการดำเนินการอย่างไร

ทางเลือกนี้เป็นการกำหนดข้อห้ามมิให้เด็กที่มีอายุต่ำกว่า ๖ ปีโดยสารรถจักรยานยนต์อย่างเด็ดขาด กล่าวคือ บังคับใช้ทุกช่วงเวลาและทุกพื้นที่ทั่วประเทศ

แม่แบบการวิเคราะห์ผลกระทบในการออกกฎหมาย (RIA Template)

๒. รัฐและหน่วยงานของรัฐมีบทบาทอย่างไรบ้าง

รัฐและหน่วยงานออกกฎหมายกำหนดข้อห้ามมิให้เด็กที่มีอายุต่ำกว่า ๖ ปีโดยสารบนรถจักรยานยนต์อย่างเด็ดขาดกล่าวคือบังคับใช้ตลอดเวลาและทุกพื้นที่ทั่วประเทศ โดยจัดให้เจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องบังคับใช้กฎหมายดังกล่าวอย่างเข้มงวด รัฐและหน่วยงานทำการประกาศให้ประชาชนทราบถึงข้อห้ามดังกล่าว และสภาพบังคับ

๓. ทางเลือกดังกล่าวจะสนับสนุนให้กลุ่มองค์กรหรือวิชาชีพปฏิบัติตามโดยสมัครใจหรือไม่

- ครอบครัวที่มีเด็กอายุต่ำกว่า ๖ ปีและใช้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะหลักอาจจะไม่ปฏิบัติตามกฎหมายใหม่นี้ โดยเฉพาะครอบครัวที่มีฐานะไม่ดี เนื่องจากการสร้างภาระแก่ประชาชนที่จะต้องเปลี่ยนจากรถจักรยานยนต์เป็นรถยนต์ซึ่งจะทำให้ค่าใช้จ่ายของครอบครัวสูงมาก
- กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างอาจไม่ปฏิบัติตามเนื่องจากเป็นทางเลือกที่มีความเคร่งครัดเกินไป และการไม่รับผู้โดยสารที่เป็นเด็กอายุต่ำกว่า ๖ ปีจะเป็นการเสียรายได้และทำให้เสียประโยชน์
- กลุ่มผู้บังคับใช้กฎหมายปฏิบัติตามโดยสมัครใจเนื่องจากการกระทำโดยชอบด้วยกฎหมาย และเป็น การกระทำตามหน้าที่
- กลุ่มคนที่ตระหนักว่าการให้เด็กเล็กโดยสารรถจักรยานยนต์เป็นอันตรายก็จะปฏิบัติตามทางเลือกนี้

๔. ประโยชน์ของประชาชนและผู้เกี่ยวข้องมีอย่างไรบ้าง

- เป็นการป้องกันและลดอัตราการเสียชีวิตและบาดเจ็บของเด็กอายุต่ำกว่าหกปีจากการโดยสารรถจักรยานยนต์
- เป็นผลดีแก่ผู้ให้บริการรถประจำทางและผู้ให้บริการรับจ้างประเภทอื่น เนื่องจากประชาชนหันไปใช้ การโดยสารประเภทอื่น ๆ แทนในการรับส่งเด็กอายุต่ำกว่า ๖ ปี
- ไม่สร้างภาระแก่รัฐในการสร้างมาตรการป้องกัน และเยียวยาความเสียหาย

๕. ทางเลือกนั้นมีผลกระทบต่อใครบ้าง อย่างไร

- ส่งผลกระทบต่อครอบครัวที่มีบุตรหลานอายุต่ำกว่า ๖ ปีและใช้รถจักรยานยนต์เป็นวิธีการหลักในการเดินทาง ซึ่งมีจำนวนประมาณ ๙๗๐,๙๔๑ คน
- ส่งผลกระทบโดยตรงต่อผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ให้บริการแก่เด็กที่มีอายุต่ำกว่า ๖ ปี
- ส่งผลต่อรัฐที่ต้องเพิ่มงบประมาณทั้งด้านบุคลากร เช่น เงินเดือนในการจ้างเจ้าหน้าที่เพื่อควบคุมดูแลให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมาย และด้านการป้องกันความเสียหาย

๖. กรณีเป็นทางเลือกอื่นนอกจากการออกกฎหมาย ทางเลือกนั้นสามารถกระทำได้โดยชอบด้วยกฎหมายหรือไม่

- เป็นทางเลือกในการออกกฎหมายจึงไม่ต้องตอบคำถามข้อนี้

แม่แบบกรณีวิเคราะห์ผลกระทบในครออกกฎหมาย (RIA Template)	
๗. ทางเลือกนั้นจำเป็นต้องมีการตรวจสอบเพื่อความโปร่งใสหรือเพื่อทราบผลจากการปฏิบัติหรือไม่ และการตรวจสอบจะเกิดขึ้นอย่างไร	<p>- ทางเลือกนี้จำเป็นต้องมีการตรวจสอบ เนื่องจากเพื่อให้ทราบความเหมาะสมของข้อห้ามมิให้เด็กอายุต่ำกว่า ๖ ปีโดยสารรถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยขั้นตอนในการตรวจสอบเป็นไปตามพระราชกฤษฎีกาการทบทวนความเหมาะสมของกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๕๘ กำหนดให้หน่วยงานของรัฐทบทวนความเหมาะสมของกฎหมายนั้นเมื่อได้บังคับใช้เป็นระยะเวลา ๕ ปี</p>
๘. ทางเลือกนั้นจะสามารถปฏิบัติได้จริงหรือไม่ อย่างไร และจะมีเหตุให้ไม่ปฏิบัติตามทางเลือกหรือไม่	<p>- ทางเลือกนี้สามารถปฏิบัติได้จริงเพราะมีสภาพบังคับเป็นกฎหมาย และบังคับใช้อย่างเคร่งครัด</p> <p>- ทางเลือกนี้อาจจะมีเหตุให้เกิดการไม่ปฏิบัติตามเพราะประชาชนมีทัศนคติว่าไม่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายเนื่องจากความเคยชิน และไม่มีการบังคับใช้อย่างจริงจัง</p>
๙. กรณีทางเลือกเป็นการออกกฎหมาย ถ้าร่างกฎหมายนี้ใช้บังคับ หน่วยงานจะสามารถบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายโดยไม่มีปัญหาและอุปสรรคทางด้านกรบังคับใช้กฎหมายใช้หรือไม่ ถ้าไม่ใช่ ปัญหาและอุปสรรคดังกล่าวนี้คืออะไร	<p>- มีปัญหาและอุปสรรค กล่าวคือเจ้าหน้าที่ไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายได้อย่างจริงจัง เนื่องจากกฎหมายนี้ใช้บังคับทุกพื้นที่ จำนวนเจ้าหน้าที่อาจไม่เพียงพอต่อการจัดการต่อผู้กระทำความผิด</p>
ทางเลือกที่ ๒ การห้ามเพียงบางพื้นที่ โดยเจาะจงบริเวณพื้นที่เสี่ยง	
๑. ทางเลือกนั้นมีกลไกการดำเนินการอย่างไร	<p>ทางเลือกนี้เป็นการกำหนดข้อห้ามมิให้เด็กที่มีอายุต่ำกว่า ๖ ปีโดยสารรถจักรยานยนต์ในบางบริเวณที่พิจารณาแล้วเห็นว่าเป็นบริเวณที่มีความเสี่ยงสูง (black spots) และมีประวัติการเกิดอุบัติเหตุ การเสียชีวิต และการบาดเจ็บหลายครั้ง อีกทั้งมีความจำเป็นที่จะต้องมีการศึกษาวิจัยเพิ่มเติมเพื่อระบุบริเวณพื้นที่นั้นต่อไป ในปัจจุบันศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทยกำลังทำการศึกษาเพื่อระบุบริเวณที่มีความเสี่ยงสูงในแต่ละจังหวัด โดยผลการศึกษาดังกล่าวจะช่วยให้สามารถทราบจำนวนบริเวณที่มีความเสี่ยงสูงในประเทศไทยได้ เป้าหมายของโครงการดังกล่าวเป็นไปเพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยบนท้องถนน โดยการใช้มาตรการทางวิศวกรรม เพื่อประเมินมาตรการทางวิศวกรรมโดยการใช้วิธีการวิเคราะห์เปรียบเทียบก่อนและหลังการใช้มาตรการ และเพื่อนำเสนอผลประโยชน์สำหรับหน่วยงานผู้ออกนโยบายที่จะได้รับจากมาตรการทางวิศวกรรมดังกล่าว ทั้งยังเป็นการจัดหาข้อมูลให้กับโครงการอื่นที่มีการศึกษาคล้ายคลึงกัน จำนวนบริเวณที่มีความเสี่ยงสูงทั้งหมด ๑๐ จุดจะถูกเลือกขึ้นมาจากจังหวัดต่าง ๆ ในประเทศไทย จากนั้นจะมีการดำเนินกระบวนการสำรวจพื้นที่ การเก็บรวบรวมข้อมูล การวางแผนแนวคิด และออกแบบรายละเอียด และการดำเนินการปรับปรุงแก้ไขให้เหมาะสม</p>

แม่แบบการวิเคราะห์ผลกระทบในกรอบกฎหมาย (RIA Template)	
๒. รัฐและหน่วยงานของรัฐมีบทบาทอย่างไรบ้าง	รัฐและหน่วยงานออกกฎหมายกำหนดข้อห้ามมิให้เด็กที่มีอายุต่ำกว่า ๖ ปีโดยสารบนรถจักรยานยนต์เฉพาะบริเวณที่มีความเสี่ยงสูงและมีประวัติการเกิดอุบัติเหตุ การเสียชีวิต และการบาดเจ็บหลายครั้ง และจัดให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในท้องถิ่นบังคับใช้ระเบียบดังกล่าว รัฐและหน่วยงานทำการประกาศให้ประชาชนทราบถึงข้อห้ามดังกล่าว รวมถึงสภาพบังคับของข้อห้ามนั้น
๓. ทางเลือกดังกล่าวจะสนับสนุนให้กลุ่มองค์กรหรือวิชาชีพปฏิบัติตามโดยสมัครใจหรือไม่	<ul style="list-style-type: none"> - ครอบครัวที่มีเด็กอายุต่ำกว่า ๖ ปีและใช้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะหลักอาจจะไม่ปฏิบัติตามกฎหมายใหม่นี้ โดยเฉพาะครอบครัวที่มีฐานะไม่ดี เนื่องจากเป็นการสร้างภาระแก่ประชาชนที่จะต้องเปลี่ยนจากรถจักรยานยนต์เป็นรถยนต์ซึ่งจะทำให้ค่าใช้จ่ายของครอบครัวสูงมาก - กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างอาจไม่ปฏิบัติตามเนื่องจากเป็นทางเลือกที่มีความเคร่งครัดเกินไป และการไม่รับผู้โดยสารที่เป็นเด็กอายุต่ำกว่า ๖ ปีจะเป็นการเสียรายได้และทำให้เสียประโยชน์ - กลุ่มผู้บังคับใช้กฎหมายปฏิบัติตามโดยสมัครใจเนื่องจากเป็นการกระทำโดยชอบด้วยกฎหมาย และเป็นการกระทำตามหน้าที่ - กลุ่มคนที่ตระหนักว่าการให้เด็กเล็กโดยสารรถจักรยานยนต์เป็นอันตรายก็จะปฏิบัติตามทางเลือกนี้
๔. ประโยชน์ของประชาชนและผู้เกี่ยวข้องมีอย่างไรบ้าง	<ul style="list-style-type: none"> - เป็นการป้องกันและลดอัตราการเสียชีวิตและบาดเจ็บของเด็กอายุต่ำกว่า ๖ ปีจากการโดยสารรถจักรยานยนต์ - เป็นผลดีแก่ผู้ให้บริการรถประจำทางและผู้ให้บริการรับจ้างประเภทอื่น เนื่องจากประชาชนหันไปใช้การโดยสารประเภทอื่นๆ แทนในการรับส่งเด็กอายุต่ำกว่า ๖ ปี - ไม่สร้างภาระแก่รัฐในการสร้างมาตรการป้องกัน และเยียวยาความเสียหาย
๕. ทางเลือกนั้นมีผลกระทบต่อใครบ้าง อย่างไร	<ul style="list-style-type: none"> - ส่งผลกระทบต่อครอบครัวที่มีบุตรหลานอายุต่ำกว่า ๖ ปีและใช้รถจักรยานยนต์เป็นวิธีการหลักในการเดินทาง - ส่งผลกระทบโดยตรงต่อผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ให้บริการแก่เด็กที่มีอายุต่ำกว่า ๖ ปี - เป็นการเลือกปฏิบัติต่อผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ให้บริการแก่เด็กที่มีอายุต่ำกว่า ๖ ปีในบริเวณที่มีความเสี่ยงสูง - ส่งผลต่อรัฐที่ต้องเพิ่มงบประมาณทั้งด้านบุคลากร เช่น เงินเดือนในการจ้างเจ้าหน้าที่เพื่อควบคุมดูแลให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมาย และด้านการป้องกันความเสียหายการห้ามเพียงบางพื้นที่
๖. กรณีเป็นทางเลือกอื่นนอกจากการออกกฎหมาย ทางเลือกนั้นสามารถกระทำได้โดยชอบด้วยกฎหมายหรือไม่	เป็นทางเลือกในการออกกฎหมายจึงไม่ต้องตอบคำถามข้อนี้

แม่แบบกรณีศึกษาผลกระทบในการออกกฎหมาย (RIA Template)	
๗. ทางเลือกนั้นจำเป็นต้องมีการตรวจสอบเพื่อความโปร่งใสหรือเพื่อทราบผลจากการปฏิบัติหรือไม่ และการตรวจสอบจะเกิดขึ้นอย่างไร	<p>ทางเลือกนี้จำเป็นต้องมีการตรวจสอบ เนื่องจากเพื่อให้ทราบความเหมาะสมของข้อห้ามมิให้เด็กอายุต่ำกว่า ๖ ปีโดยสารรถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยขั้นตอนในการตรวจสอบเป็นไปตามพระราชกฤษฎีกาการทบทวนความเหมาะสมของกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๕๘ กำหนดให้หน่วยงานของรัฐทบทวนความเหมาะสมของกฎหมายนั้นเมื่อได้บังคับใช้เป็นระยะเวลา ๕ ปี</p>
๘. ทางเลือกนั้นจะสามารถปฏิบัติได้จริงหรือไม่ อย่างไร และจะมีเหตุให้ไม่ปฏิบัติตามทางเลือกหรือไม่	<ul style="list-style-type: none"> - ทางเลือกนี้สามารถปฏิบัติได้จริงเพราะมีสภาพบังคับเป็นกฎหมาย และบังคับใช้อย่างเคร่งครัด - ทางเลือกนี้อาจจะมีเหตุให้ไม่ปฏิบัติตามเพราะประชาชนมีทัศนคติว่าไม่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายเนื่องจากความเคยชิน และไม่มี การบังคับใช้อย่างจริงจัง
๙. กรณีทางเลือกเป็นการออกกฎหมาย ถ้าร่างกฎหมายนี้ใช้บังคับ หน่วยงานจะสามารถบังคับการให้ เป็นไปตามกฎหมายโดยไม่มีปัญหาและอุปสรรคทางด้านการบังคับใช้กฎหมายใช่หรือไม่ ถ้าไม่ใช่ ปัญหาและอุปสรรคดังกล่าวคืออะไร	<p>อาจจะมีปัญหาและอุปสรรคน้อยกว่าเพราะว่าการบังคับใช้กฎระเบียบที่มีการห้ามเพียงบางพื้นที่เช่นนี้ จะ อยู่ในระดับที่สามารถจัดการได้มากกว่าทางเลือกที่ ๑ เนื่องจากผู้บังคับใช้กฎหมาย เช่น ตำรวจจะมีการ บังคับใช้กฎหมายในพื้นที่ที่แคบลง และอาจมีศักยภาพและทรัพยากรที่เพียงพอในการกำกับดูแลและบังคับ ใช้มาตรการการห้ามเฉพาะบริเวณพื้นที่เสี่ยงได้อย่างมีประสิทธิภาพ</p>
ทางเลือกที่ ๓ การจัดทำป้ายเตือน สำหรับบริเวณพื้นที่เสี่ยง	
๑. ทางเลือกนั้นมีกลไกการดำเนินการอย่างไร	<p>ทางเลือกนี้มีการติดตั้งป้ายเตือนที่มีการออกแบบอย่างเหมาะสมในบริเวณที่มีความเสี่ยงสูง ทั้งนี้รูปแบบ ของป้ายเตือนจะต้องสามารถสื่อสารกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้อย่างชัดเจนว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์นั้น กำลังเข้าสู่บริเวณที่เคยมีการเกิดอุบัติเหตุและการเสียชีวิตจำนวนมาก โดยจะมีลักษณะใกล้เคียงกันกับ สัญลักษณ์ 'blackspot' ที่ถูกติดตั้งตามสี่แยกที่มีการเสียชีวิตจำนวนมากในรัฐวิกตอเรีย ประเทศ ออสเตรเลีย และเช่นเดียวกันกับกรณีของทางเลือกที่ ๒ ในปัจจุบันยังคงไม่สามารถระบุบริเวณที่มีความ เสี่ยงสูงได้และยังคงจำเป็นต้องมีการศึกษาวิจัยเพิ่มเติมเพื่อระบุบริเวณพื้นที่นั้นต่อไป</p>
๒. รัฐและหน่วยงานของรัฐมีบทบาทอย่างไรบ้าง	<p>รัฐและหน่วยงานของรัฐออกคำสั่งให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องออกแบบ จัดทำและติดตั้งป้ายเตือนในบริเวณที่มี ความเสี่ยงสูง</p>

แม่แบบกรอวิเคราะห์ผลกระทบในการออกกฎหมาย (RIA Template)

๓. ทางเลือกดังกล่าวจะสนับสนุนให้กลุ่มองค์กรหรือวิชาชีพปฏิบัติตามโดยสมัครใจหรือไม่

- ทางเลือกนี้เป็นการใช้วิธีการกำกับควบคุมตนเองอย่างมีประสิทธิภาพ โดยการปฏิบัติตามป้ายเตือนนั้นจำเป็นต้องอาศัยความสมัครใจของผู้ใช้ท้องถิ่นทั้งหมด ในการที่จะใช้ความระมัดระวังและหลีกเลี่ยงความเสี่ยงให้เพิ่มมากขึ้นเมื่อขับขี่ผ่านบริเวณที่มีความเสี่ยงสูงเหล่านั้น ดังนั้นประชาชนจึงสามารถปฏิบัติตามป้ายเตือนได้โดยสมัครใจ เนื่องจากไม่มีผู้ใดที่จะเสียประโยชน์จากการปฏิบัติตามทางเลือกนี้
- กลุ่มคนบางกลุ่มอาจจะไม่ปฏิบัติตามเนื่องจากทางเลือกนี้ไม่มีสภาพบังคับ

๔. ประโยชน์ของประชาชนและผู้เกี่ยวข้องมีอย่างไรบ้าง

ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และผู้ขับขี่ยานพาหนะประเภทอื่นนอกจากรถจักรยานยนต์จะใช้ความระมัดระวังเพิ่มมากขึ้น

๕. ทางเลือกนั้นมีผลกระทบต่อใครบ้าง อย่างไร

- ทางเลือกนี้อาจจะต้องใช้งบประมาณจำนวนมากในขั้นตอนการจัดทำ และติดตั้งป้ายเตือน
- ทางเลือกนี้อาจสร้างความไม่สะดวกแก่ผู้ใช้ทางเดินเท้า เนื่องจากกีดขวางทางเดิน

๖. กรณีเป็นทางเลือกอื่นนอกจากการออกกฎหมาย ทางเลือกนั้นสามารถกระทำได้โดยชอบด้วยกฎหมายหรือไม่

ทางเลือกนี้สามารถกระทำได้โดยชอบด้วยกฎหมาย เนื่องจากเป็นการใช้อำนาจรัฐเพื่อประโยชน์ส่วนรวมที่มากกว่าความยากลำบากของประชาชนที่ได้รับผลกระทบ

๗. ทางเลือกนั้นจำเป็นต้องมีการตรวจสอบเพื่อความโปร่งใสหรือเพื่อทราบผลจากการปฏิบัติหรือไม่ และการตรวจสอบจะเกิดขึ้นอย่างไร

ทางเลือกนี้จำเป็นต้องมีการตรวจสอบ โดยเฉพาะเพื่อความโปร่งใสเนื่องจากทางเลือกนี้เกี่ยวข้องกับการจัดซื้อ และจัดจ้าง โดยสามารถตรวจสอบได้จากคุณภาพของป้ายเตือนว่าสัมพันธ์กับราคาหรือไม่

๘. ทางเลือกนั้นจะสามารถปฏิบัติได้จริงหรือไม่ อย่างไร และจะมีเหตุให้ไม่ปฏิบัติตามทางเลือกหรือไม่

- ด้านของรัฐและเจ้าหน้าที่ของรัฐ

ทางเลือกนี้สามารถปฏิบัติได้จริง เพราะรัฐมีงบประมาณ และบุคลากรอย่างเพียงพอในการดำเนินการจัดทำและติดตั้งป้ายเตือนในบริเวณที่มีความเสี่ยงสูง

แต่อาจมีเหตุให้ไม่ปฏิบัติตามทางเลือกด้วย เพราะยังไม่สามารถทราบได้ถึงพื้นที่เสี่ยงที่แท้จริงที่เกิดอุบัติเหตุและเกิดการเสียชีวิตและการบาดเจ็บเป็นจำนวนมาก

- ด้านประชาชน :

เนื่องจากทางเลือกนี้จำเป็นต้องอาศัยความสมัครใจของผู้ใช้ท้องถิ่นทั้งหมดในการที่จะใช้ความระมัดระวังและหลีกเลี่ยงความเสี่ยงประกอบการแจ้งเตือนจากป้ายเตือนด้วย ดังนั้นจึงเป็นการยากที่สามารถเพิ่มระดับการปฏิบัติตามกฎระเบียบของประชาชนได้

แม่แบบการวิเคราะห์ผลกระทบในการออกกฎหมาย (RIA Template)	
๙. กรณีทางเลือกเป็นการออกกฎหมาย ถ้าร่างกฎหมายนี้ใช้บังคับ หน่วยงานจะสามารถบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายโดยไม่มีปัญหาและอุปสรรคทางด้านการบังคับใช้กฎหมายใช้หรือไม่ ถ้าไม่ใช่ ปัญหาและอุปสรรคดังกล่าวนั้นคืออะไร	ทางเลือกนี้ไม่ใช่ทางเลือกที่เป็นการออกกฎหมายจึงไม่ต้องตอบคำถามข้อนี้
ทางเลือกที่ ๔ การให้ความรู้แก่สาธารณชน	
๑. ทางเลือกนั้นมีกลไกการดำเนินการอย่างไร	ทางเลือกนี้เป็นการให้ความรู้ที่เน้นย้ำเกี่ยวกับจำนวนการเสียชีวิตและการบาดเจ็บของเด็ก และมาตรการที่เหมาะสมในการลดความเสี่ยงของการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บ การให้ความรู้ดังกล่าวอาจรวมถึง การทบทวนข้อบังคับเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยและการให้คำแนะนำทางการแพทย์ที่เหมาะสมเกี่ยวกับ ประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นแก่เด็กเล็กเมื่อมีการสวมหมวกนิรภัย
๒. รัฐและหน่วยงานของรัฐมีบทบาทอย่างไรบ้าง	รัฐและหน่วยงานของรัฐจัดทำโครงการให้ความรู้แก่สาธารณชน เพื่อสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยแก่เด็กว่ามีได้ก่อให้เกิดการบาดเจ็บที่คอ และมีแนวโน้มที่จะต้องจัดเป็นโครงการระยะยาว เพื่อเสริมสร้างความมั่นใจให้กับชุมชน และชักจูงให้ผู้ปกครองส่งเสริมให้บุตรหลานของตนสวมหมวกนิรภัย
๓. ทางเลือกดังกล่าวจะสนับสนุนให้กลุ่มองค์กรหรือวิชาชีพปฏิบัติตามโดยสมัครใจหรือไม่	<ul style="list-style-type: none"> - ทางเลือกนี้เป็นการใช้วิธีการกำกับควบคุมตนเองอย่างมีประสิทธิภาพ โดยการให้ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนนนั้นเป็นการทำให้ประชาชนเกิดความเข้าใจและตระหนักถึงความสำคัญของมาตรการป้องกันอุบัติเหตุต่างๆ ดังนั้นประชาชนจึงสามารถปฏิบัติตามมาตรการเกี่ยวกับความปลอดภัยได้โดยสมัครใจ เนื่องจากไม่มีผู้ใดที่จะเสียประโยชน์จากการปฏิบัติตามทางเลือกนี้ - กลุ่มคนบางกลุ่มอาจจะไม่ปฏิบัติตามเนื่องจากทางเลือกนี้ไม่มีสภาพบังคับ
๔. ประโยชน์ของประชาชนและผู้เกี่ยวข้องมีอย่างไรบ้าง	<ul style="list-style-type: none"> - ประชาชนมีความเข้าใจและตระหนักถึงความสำคัญเกี่ยวกับมาตรการคุ้มครองความปลอดภัยบนท้องถนน โดยเฉพาะเรื่องการสวมหมวกนิรภัย ซึ่งจะช่วยเพิ่มความปลอดภัยให้แก่ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์มากขึ้น - ลดภาระของรัฐในการจัดหาเจ้าหน้าที่สำหรับการดูแลความปลอดภัยของประชาชน เพราะประชาชนมีความเข้าใจและปฏิบัติตามกฎหมาย
๕. ทางเลือกนั้นมีผลกระทบต่อใครบ้าง อย่างไร	เป็นการเพิ่มงบประมาณแก่รัฐ เนื่องจากการจัดการโครงการจะเป็นต้องกระทำในระยะยาว และดำเนินการหลายครั้ง ทำให้ต้องใช้ค่าใช้จ่ายเป็นจำนวนมาก

แม่แบบการวิเคราะห์ผลกระทบในการออกกฎหมาย (RIA Template)

๖. กรณีเป็นทางเลือกอื่นนอกจากการออกกฎหมาย ทางเลือกนั้นสามารถกระทำได้โดยชอบด้วยกฎหมายหรือไม่

ทางเลือกนั้นสามารถกระทำได้โดยชอบด้วยกฎหมาย เนื่องจากเป็นการใช้อำนาจรัฐที่ไม่ส่งผลกระทบต่อประชาชน

๗. ทางเลือกนั้นจำเป็นต้องมีการตรวจสอบเพื่อความโปร่งใสหรือเพื่อทราบผลจากการปฏิบัติหรือไม่ และการตรวจสอบจะเกิดขึ้นอย่างไร

ทางเลือกนี้จำเป็นต้องมีการตรวจสอบ โดยเฉพาะเพื่อความโปร่งใสเนื่องจากทางเลือกนี้ต้องใช้งบประมาณเป็นจำนวนมาก อาจมีการทุจริตเกิดขึ้นภายในหน่วยงาน โดยสามารถตรวจสอบได้จากหลักฐานการใช้จ่ายเงินประกอบกับประสิทธิภาพของการจัดโครงการ และตรวจสอบเพื่อทราบผลจากการปฏิบัติได้จากข้อมูลทางสถิติเกี่ยวกับการลดลงของการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตของเด็กอายุต่ำกว่า ๖ ปีเนื่องจากการโดยสารรถจักรยานยนต์

๘. ทางเลือกนั้นจะสามารถปฏิบัติได้จริงหรือไม่ อย่างไร และจะมีเหตุให้ไม่ปฏิบัติตามทางเลือกหรือไม่

- ด้านของรัฐและเจ้าหน้าที่ของรัฐ :

ทางเลือกนี้สามารถปฏิบัติได้จริง เพราะรัฐมีงบประมาณ และบุคลากรอย่างเพียงพอในการดำเนินการจัดโครงการให้ความรู้แก่สาธารณชนเพื่อสร้างความเข้าใจในเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนน โดยเฉพาะการสวมหมวกนิรภัย

- ด้านของประชาชน :

ประสิทธิภาพของทางเลือกในการให้ความรู้แก่สาธารณชนขึ้นอยู่กับมุมมองของสาธารณชนที่มีต่อความเสี่ยงในการเสียชีวิตและการบาดเจ็บของเด็ก ตลอดจนการบังคับใช้กฎระเบียบ เช่น ในกรณีข้อบังคับเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยสำหรับผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ หากปรากฏว่าพื้นที่ส่วนใหญ่ของประเทศไทยมีการปฏิบัติตามกฎระเบียบในระดับที่ต่ำ ก็อาจเป็นการยากที่แนวปฏิบัติในการบังคับใช้กฎระเบียบในปัจจุบันจะสามารถเพิ่มระดับการปฏิบัติตามกฎระเบียบของประชาชนได้

ด้วยเหตุนี้ ทางเลือก ๔ จึงไม่ใช่ทางเลือกที่เป็นไปได้ที่จะนำมาปรับใช้เพียงทางเลือกเดียว เพื่อแก้ปัญหาการเสียชีวิตและการบาดเจ็บของเด็ก และจะไม่ถูกนำมาพิจารณาและประเมินค่าต่อไปในฐานะทางเลือกที่เป็นไปได้

ทั้งนี้ ประสิทธิภาพของโครงการอบรมดังกล่าวขึ้นอยู่กับว่าจะมีความเห็นแย้งจากบุคลากรทางการแพทย์มากน้อยเพียงใด ดังนั้น จึงมีความเสี่ยงว่าโครงการอบรมดังกล่าวอาจล้มเหลวในการเพิ่มสัดส่วนของจำนวนเด็กที่สวมหมวกนิรภัยให้มีจำนวนมากขึ้นจนคุ้มค่าแก่การลงทุนของรัฐบาล เมื่อเปรียบเทียบกับเอาเงินทุนของรัฐบาลจำนวนเดียวกันนี้ไปใช้ในมาตรการอื่นที่อาจมีแนวโน้มมากกว่าที่จะก่อให้เกิดประโยชน์แก่การเสริมสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพมากกว่า

แม่แบบการวิเคราะห์ผลกระทบในการออกกฎหมาย (RIA Template)
<p>๙. กรณีทางเลือกเป็นการออกกฎหมาย ถ้าร่างกฎหมายนี้ใช้บังคับ หน่วยงานจะสามารถบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายโดยไม่มีปัญหาและอุปสรรคทางด้านการบังคับใช้กฎหมายใช่หรือไม่ ถ้าไม่ใช่ ปัญหาและอุปสรรคดังกล่าวนั้นคืออะไร</p> <p>ทางเลือกนี้ไม่ใช่ทางเลือกที่เป็นการออกกฎหมายจึงไม่ต้องตอบคำถามข้อนี้</p>
<p>ส่วนที่ ๔ การประเมินทางเลือก (ในส่วนนี้ส่งให้ผู้เชี่ยวชาญเป็นผู้ดำเนินการตอบคำถามแล้วรวมเข้าเป็นส่วนหนึ่งของแม่แบบ)</p>
<p>ทางเลือกที่ ๑ การห้ามอย่างเด็ดขาด</p>
<p>- ต้นทุน</p> <p>๑. ต้นทุนโดยตรง</p> <p>ก่อให้เกิดต้นทุนโดยตรงแก่ครอบครัวที่อาศัยรถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะหลักในการเดินทาง โดยจะส่งผลกระทบต่อครอบครัวของเด็กที่มีอายุต่ำกว่าหกปีจำนวน ๔ ล้านคน ต้นทุนโดยตรงจะถูกพิจารณาและประเมินค่าได้ ดังต่อไปนี้</p> <p>๑.๑ ต้นทุนค่าเสียโอกาสที่จะเกิดแก่ครอบครัว</p> <p>โดยทั่วไปแล้ว ครอบครัวจำนวนมากต้องพึ่งพาการใช้รถจักรยานยนต์ เช่น บิดาหรือมารดาใช้รถจักรยานยนต์ในรับส่งบุตรของตนไปยังโรงเรียนอนุบาล หรือใช้ในการเดินทางไปจับจ่ายซื้อของ หรือใช้ในการเดินทางเพื่อไปเยี่ยมเยียนผู้อื่นตามประเพณีทางสังคม วัฒนธรรม และศาสนา นอกจากนี้รถจักรยานยนต์ยังเป็นยานพาหนะสำคัญที่ใช้ในการพาเด็กที่ป่วยไปพบแพทย์ท้องถิ่น ไปศูนย์อนามัย หรือไปโรงพยาบาล ในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉิน</p> <p>การใช้ทางเลือกนี้จะทำให้ผู้ปกครองจำเป็นต้องปล่อยให้บุตรหลานของตนที่มีอายุต่ำกว่าหกปีไว้ที่บ้าน โดยจัดให้มีผู้ดูแลคนอื่น ในขณะที่ผู้ปกครองไปทำงาน จับจ่ายซื้อของ เดินทางไปส่งบุตรหลานที่มีอายุมากกว่าหกปีไปยังโรงเรียน หรือไปพบปะทางสังคมกับเพื่อนฝูงหรือญาติพี่น้อง หรือเข้าร่วมในพิธีกรรมทางศาสนาและวัฒนธรรม</p> <p>อย่างไรก็ตาม ไม่ใช่ทุกครอบครัวจะจำเป็นต้องพาบุตรหลานที่เป็นเด็กเดินทางโดยรถจักรยานยนต์ไปด้วย เนื่องจากครอบครัวไทยส่วนใหญ่เป็นครอบครัวขยาย จึงสามารถพึ่งพาปู่ย่าตายายหรือญาติพี่น้องที่อาวุโสกว่า ในการดูแลเด็กที่ยังมีอายุน้อยแทนบิดามารดา ดังนั้น ในการนี้ขอประมาณค่าว่ามีครอบครัวจำนวนร้อยละ X ที่เป็นครอบครัวขยายซึ่งสมาชิกในครอบครัวสามารถให้การช่วยเหลือในการดูแลเด็ก ในระหว่างที่บิดามารดาของเด็กนั้นจำเป็นต้องไปทำงานจับจ่ายซื้อของหรือเดินทางไปส่งบุตรของตนที่มีอายุมากกว่ายังโรงเรียน โดยใช้รถจักรยานยนต์</p> <p>๑.๒ ต้นทุนค่าเสียโอกาสสำหรับสมาชิกในครอบครัวที่จะต้องใช้ยานพาหนะประเภทอื่น</p> <p>การห้ามอย่างเด็ดขาดจะส่งผลกระทบต่อารรับส่งเด็กไปยังสถาบัน (โรงเรียนหรือศูนย์ดูแลเด็ก) และทำให้ผู้ปกครองต้องพิจารณาทางเลือกในการเดินทางไปส่งด้วยวิธีการอื่นนอกจากรถจักรยานยนต์ เด็กที่มีจำนวนสูงถึง ๙๗๐,๙๔๑ คน ได้เดินทางไปและกลับจากโรงเรียนอนุบาล โดยที่ครอบครัวของเด็กเหล่านั้นอาศัยรถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะหลักในการเดินทาง ทั้งนี้เพื่อวัตถุประสงค์ในการคำนวณหาต้นทุน จึงขอตั้งสมมุติฐานว่าครอบครัวดังกล่าวทั้งหมด พาบุตรหลานที่เป็นเด็กของตนเดินทางโดยอาศัยรถจักรยานยนต์ แม้ว่าในความเป็นจริงแล้วบางครอบครัวอาจใช้ยานพาหนะอื่นในการเดินทางก็ตาม</p>

แม่แบบการวิเคราะห์ผลกระทบในกรอบกฎหมาย (RIA Template)

ทางเลือกในการเดินทางโดยยานพาหนะอื่นจำเป็นที่จะต้องสามารถรองรับการเดินทางของคน ๖ คนได้ในแต่ละวัน กล่าวคือ บุคคลในครอบครัวที่พาเด็กไปยังโรงเรียนอนุบาล (การเดินทางของคนจำนวน ๒ คน) บุคคลในครอบครัวที่เดินทางกลับบ้านหลังจากส่งเด็กแล้ว (การเดินทางของคนจำนวน ๑ คน) บุคคลในครอบครัวที่เดินทางออกจากบ้านไปเพื่อรับเด็กกลับบ้าน (การเดินทางของคนจำนวน ๑ คน) และบุคคลในครอบครัวที่เดินทางพาเด็กกลับบ้านพร้อมกับตน (การเดินทางของคนจำนวน ๒ คน) เมื่อนำเอาจำนวนเด็กที่ได้รับผลกระทบทั้งหมดจำนวน ๙๗๐,๙๔๑ คน คูณด้วยจำนวนการเดินทางของคน ๖ คน เท่ากับ จะมีการเดินทางของคนจำนวน ๕,๘๒๕,๖๔๖ คนต่อวันในการเดินทางไปหรือกลับจากโรงเรียนอนุบาล โดยปิดขึ้นได้เป็นจำนวน ๖,๐๐๐,๐๐๐ คนถ้วน

เมื่อพิจารณาการเดินทางโดยใช้ยานพาหนะประเภทอื่น

๑. ครอบครัวที่อาศัยอยู่ในระยะทางที่สามารถเดินทางด้วยเท้าไปยังโรงเรียนอนุบาลได้สามารถเลือกใช้วิธีการเดิน

๒. กรณีใช้บริการรถประจำทางเพื่อทำกิจกรรมต่าง ๆ แต่ในกรณีนี้บางกรณีครอบครัวดังกล่าวก็ต้องอยู่ในระยะที่สามารถเดินทางด้วยเท้าจากบ้านไปยังป้ายรถประจำทางได้

๓. ในกรณีที่บางครอบครัวมีฐานะทางการเงินดี อาจจะใช้รถรับจ้างหรือแท็กซี่ การเดินทางด้วยเท้าไปยังโรงเรียนอนุบาลหรือการเดินทางไปยังป้ายรถประจำทางก็ก่อให้เกิดต้นทุนแก่บุคคลในครอบครัวเช่นกัน กล่าวคือ ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางดังกล่าวสามารถนำไปใช้ในการทำอย่างอื่น เพื่อเป็นการหารายได้ที่มีผลผลิตมากกว่า

บิดามารดา ญาติพี่น้องที่มีความอาวุโสมากกว่า เช่น ปู่ ย่า ตา ยาย ต่างมีต้นทุนที่เกิดขึ้นจากการเดินทางไปส่งเด็กด้วยรถจักรยานยนต์อยู่แล้ว ดังนั้นต้นทุนของการทำอย่างเด็ดขาดจะเป็นต้นทุนที่เพิ่มขึ้นมาจากการที่จะต้องใช้ยานพาหนะประเภทอื่นในการเดินทาง ต้นทุนที่เพิ่มขึ้นมาเช่นนี้เรียกว่า 'incremental cost'

การเดินทางด้วยเท้าจากบ้านไปยังโรงเรียนอนุบาลและการเดินทางไปป้ายรถประจำทางจะเป็นวิธีการเดินทางที่มีประสิทธิภาพต่ำกว่าการใช้รถจักรยานยนต์ เนื่องจากระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางมีจำนวนมากกว่า โดยในการนี้สามารถประมาณค่า ได้ว่า การเดินทางไปกลับโดยใช้วิธีการเดินทางดังกล่าวจะมีระยะเวลาประมาณ ๑ ชั่วโมงต่อวัน และ X ชั่วโมงต่อปี

โดยประมาณร้อยละ X ของครอบครัวทั้งหมดจะสามารถเดินทางด้วยเท้าไปยังโรงเรียนอนุบาลได้โดยตรง และประมาณร้อยละ X ของครอบครัวทั้งหมดจะสามารถเดินทางไปป้ายรถประจำทางได้ รายได้เฉลี่ยรายเดือนจะถูกนำมาใช้เพื่อคำนวณหารายได้ต่อชั่วโมงของบุคคลที่เดินทางด้วยเท้าไปส่งเด็ก ดังนั้น ต้นทุนที่เพิ่มขึ้นมาโดยประมาณของจำนวน X บาทต่อปีจะอ้างอิงจากจำนวนครอบครัวที่อาศัยวิธีการเดินทางด้วยเท้า คูณด้วยต้นทุนที่เพิ่มขึ้นต่อวันจำนวน ๕๐ บาท

ส่วนรถโดยสารรับจ้างหรือแท็กซี่ที่มีการจองไว้ล่วงหน้า จะรับเด็กและบุคคลในครอบครัวผู้ดูแลเด็กจากบ้านไปส่งยังโรงเรียน ซึ่งจะมีประสิทธิภาพในระดับเดียวกันกับรถจักรยานยนต์ หรืออาจมีประสิทธิภาพสูงกว่า เนื่องจากยานพาหนะดังกล่าวมีแนวโน้มที่จะเดินทางด้วยความเร็วมากกว่ารถจักรยานยนต์ที่บรรทุกเด็กไว้

๑.๓ ต้นทุนที่เพิ่มขึ้นมาจากการใช้ยานพาหนะประเภทอื่น

แม่แบบการวิเคราะห์ผลกระทบในการออกกฎหมาย (RIA Template)

นอกจากต้นทุนที่เพิ่มขึ้นสำหรับสมาชิกในครอบครัวที่จะต้องใช้จ่ายยานพาหนะประเภทอื่นในการส่งบุตรหลานของตนไปยังโรงเรียนอนุบาลแล้ว ครอบครัวต่าง ๆ ยังจะมีต้นทุนที่เพิ่มขึ้นมาที่จะต้องจ่ายสำหรับการใช้จ่ายยานพาหนะประเภทอื่น ต้นทุนนี้คือส่วนต่างระหว่างค่าใช้จ่ายในการใช้รถจักรยานยนต์และการใช้จ่ายยานพาหนะประเภทอื่น

๑) กรณีการเดินทางด้วยเท้าโดยตรงจากบ้านไปยังโรงเรียนอนุบาล จะมีผลประโยชน์ที่เพิ่มขึ้นมาเนื่องจากการเดินทางด้วยเท้าไม่มีค่าธรรมเนียมโดยสาร หากต้นทุนในการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์มีจำนวน X บาท (อ้างอิงจากระยะเวลาเฉลี่ยที่ใช้ในการเดินทางกลับไปโรงเรียนอนุบาล) และจำนวนครอบครัวที่เดินทางด้วยเท้าโดยตรงไปยังโรงเรียนอนุบาลมีจำนวนประมาณร้อยละ X ดังนั้น ผลประโยชน์ที่เพิ่มขึ้นมาจะประมาณค่าได้จากจำนวน X บาทต่อวันต่อครอบครัว และจำนวน X บาทต่อปี (จำนวนครอบครัวที่เลือกใช้วิธีการเดินทางด้วยเท้า คูณด้วยผลประโยชน์ที่เพิ่มขึ้นต่อวันจำนวน X บาท)

๒) ต้นทุนที่เพิ่มขึ้นมาในกรณีการเลือกใช้รถประจำทาง ได้แก่ X บาทต่อวัน โดยต้นทุนในการใช้รถประจำทาง ได้แก่ ค่าโดยสารสำหรับบุคคลในครอบครัวที่เดินทางไปกับเด็ก (เดินทาง ๔ ครั้งต่อวัน @X บาท) และค่าโดยสารสำหรับเด็ก (เดินทาง ๒ ครั้งต่อวัน @x บาท = X บาท) โดยค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยในการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ ได้แก่ X บาทตั่งที่ไ้กล่าวไว้ข้างต้น จำนวนครอบครัวที่ใช้รถประจำทางในการส่งเด็กไปยังโรงเรียนอนุบาลมีจำนวนร้อยละ X ดังนั้น ต้นทุนที่เพิ่มขึ้นมาโดยประมาณ คือ X บาทต่อวันต่อครอบครัว และ X บาทต่อปี (จำนวนครอบครัวที่เลือกใช้รถประจำทางเป็นวิธีการเดินทาง คูณด้วยต้นทุนที่เพิ่มขึ้นต่อวัน จำนวน X บาท)

๓) ต้นทุนที่เพิ่มขึ้นมาในกรณีที่เลือกใช้แท็กซี่เป็นวิธีการเดินทาง ได้แก่ X บาทต่อวัน โดยอ้างอิงจากค่าโดยสาร ๔ ครั้ง @X บาทต่อวัน (๔ ครั้ง สำหรับบุคคลในครอบครัวที่เดินทางไปกับเด็ก) และค่าโดยสาร ๒ ครั้ง @x บาท = X บาท โดยค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยในการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ ได้แก่ X บาทตั่งที่ไ้กล่าวไว้ข้างต้น ส่วนต่างของต้นทุนในการโดยสารรถแท็กซี่กับการขับขี่รถจักรยานยนต์คือ X บาท จำนวนครอบครัวที่ใช้รถแท็กซี่ในการส่งเด็กไปยังโรงเรียนอนุบาลมีจำนวนร้อยละ X ดังนั้น ต้นทุนที่เพิ่มขึ้นมาโดยประมาณ คือ X บาทต่อวันต่อครอบครัว และ X บาทต่อปี (จำนวนครอบครัวที่เลือกใช้รถแท็กซี่เป็นวิธีการเดินทาง คูณด้วย ต้นทุนที่เพิ่มขึ้นต่อวัน จำนวน X บาท)

ต้นทุนที่เพิ่มขึ้นมาสำหรับวิธีการเดินทางประเภทต่าง ๆ นอกจากวิธีการเดินทางด้วยเท้า โดยเฉลี่ยมีจำนวนประมาณ ๕๐ บาท และต้นทุนที่เพิ่มขึ้นมาสำหรับบุคคลในครอบครัวที่เดินทางไปส่งเด็กโดยใช้วิธีการเดินทางประเภทอื่นนอกจากรถจักรยานยนต์ โดยเฉลี่ยมีจำนวนประมาณ ๕๐ บาท ซึ่งก่อให้เกิดต้นทุนที่เพิ่มขึ้นมาเป็นจำนวน ๑๐๐ บาทต่อวันต่อครอบครัว หรือ ๙๗,๐๙๔,๑๐๐ บาทต่อวัน สำหรับครอบครัวของเด็กอนุบาลที่ได้รับผลกระทบทั้งหมด ๙๗๐,๙๔๑ คน

เมื่อพิจารณาเป็นรายปี ผลรวมของต้นทุนที่เพิ่มขึ้นมาจะมีจำนวนเกือบ ๒ หมื่นล้านบาท (บนสมมติฐานที่ว่าโรงเรียนอนุบาลเปิดทำการ ๕ ครั้งต่อสัปดาห์ และ ๔๐ สัปดาห์ต่อปี)

ผลรวมของต้นทุนประจำปีพิจารณาได้ดังต่อไปนี้

ต้นทุนที่เพิ่มขึ้นมาของบุคคลที่เดินไปส่งเด็กยังโรงเรียนอนุบาล	X ล้านบาท
ต้นทุนที่เพิ่มขึ้นมาของบุคคลที่เดินไปส่งเด็กที่ป้ายรถประจำทาง	X ล้านบาท
ต้นทุนที่เพิ่มขึ้นมาของการเดินทางด้วยเท้า	X ล้านบาท
ต้นทุนที่เพิ่มขึ้นมาของการใช้รถประจำทาง	X ล้านบาท
ต้นทุนที่เพิ่มขึ้นมาของการใช้รถแท็กซี่	X ล้านบาท
รวมของต้นทุนที่เพิ่มขึ้นมา	X พันล้านบาท

แม่แบบกรณีวิเคราะห์ผลกระทบในกรณีออกกฎหมาย (RIA Template)

นอกจากนี้ ยังมีต้นทุนที่เพิ่มขึ้นมาจากการหาวิธีการเดินทางด้วยยานพาหนะประเภทอื่น เพื่อเดินทางไปดำเนินกิจกรรมทางสุขภาพ วัฒนธรรม ศาสนา พักผ่อนหย่อนใจ และสังคม แต่ดังที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้นว่า ในปัจจุบันยังไม่มีข้อมูลสำหรับการคำนวณปริมาณของต้นทุนเหล่านี้

๑.๔ ข้อจำกัดทางการแข่งขัน

การห้ามอย่างเด็ดขาดจะมีผลเป็นการสร้างข้อจำกัดทางการแข่งขันในภาคธุรกิจเกี่ยวกับการรับจ้างขนส่งสาธารณะ เนื่องจากรถจักรยานยนต์รับจ้างมีบทบาทสำคัญในการให้บริการส่งผู้โดยสาร โดยหากไม่สามารถให้บริการแก่เด็กที่มีอายุต่ำกว่าหกปีได้ จะมีจำนวนรถจักรยานยนต์รับจ้างประมาณ ๘๐,๐๐๐ คันที่จะได้รับผลกระทบจากการห้ามอย่างเด็ดขาดนี้ ในการนี้ ประเมินค่าได้ว่า (อ้างอิงจากการสำรวจในบริษัทหลักที่ประกอบกิจการรถจักรยานยนต์รับจ้าง) เด็กที่มีอายุต่ำกว่าหกปีมีจำนวนเป็นร้อยละ X ของการเดินทางโดยรถจักรยานยนต์รับจ้าง การสูญเสียรายได้ของภาคธุรกิจที่ให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างจะมีมูลค่าประมาณ X ล้านบาทต่อปี

๒. ต้นทุนโดยอ้อม

๒.๑ ผลกระทบต่อพัฒนาการช่วงต้นของเด็ก

การห้ามอย่างเด็ดขาดอาจมีผลกระทบอันมิได้คาดคิดต่อพัฒนาการช่วงต้นของเด็กในครอบครัวที่สามารถเข้าถึงบริการการขนส่งสาธารณะได้อย่างจำกัด หรือไม่สามารถแบกรับภาระต้นทุนที่เพิ่มขึ้นในการใช้บริการการขนส่งสาธารณะได้ เช่น ผลกระทบที่เกิดขึ้นแก่พื้นที่ชนบทที่อยู่ห่างไกล อาจไม่สามารถเข้าถึงบริการขนส่งสาธารณะได้หรือสามารถเข้าถึงได้อย่างจำกัด และผลกระทบกลุ่มบุคคลที่มีฐานะทางเศรษฐกิจและสังคมในระดับต่ำ อาจให้บุตรหลานของตนลาออกจากโรงเรียนอนุบาลในกรณีที่ไม่สามารถรับภาระในต้นทุนที่เพิ่มขึ้นสำหรับการใช้บริการการขนส่งสาธารณะได้

๒.๒ ผลกระทบต่อศักยภาพของวิธีการเดินทางประเภทอื่น

การห้ามอย่างเด็ดขาดทำให้ต้องมีการเปลี่ยนจากการใช้รถจักรยานยนต์มาเป็นการใช้วิธีการเดินทางประเภทอื่น ในการนี้ นอกจากวิธีการเดินทางด้วยเท้าจากบ้านไปยังโรงเรียนอนุบาลแล้ว ก็ยังไม่เป็นที่ชัดเจนว่าเครือข่ายรถประจำทางของรัฐและของเอกชนในปัจจุบัน และรถแท็กซี่ จะมีความสามารถในการรองรับจำนวนการเดินทางของบุคคลจำนวน ๖ ล้านคนต่อวันได้หรือไม่

๒.๓ ผลกระทบต่อศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐานสำหรับคนเดินเท้า ความแออัด และความปลอดภัยบนท้องถนน

สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนเดินเท้า เช่น บาทวิถี และสะพานลอย มีปริมาณค่อนข้างจำกัดในประเทศไทย ทั้งยังไม่เป็นการชัดเจนว่า โครงสร้างของถนนในปัจจุบันจะสามารถรับมือกับจำนวนคนเดินเท้าที่เพิ่มมากขึ้นได้หรือไม่ ความขาดแคลนโครงสร้างพื้นฐานสำหรับคนเดินเท้าที่เหมาะสมและปลอดภัยอาจนำไปสู่ผลลัพธ์อันไม่คาดคิด คือปัญหาการจราจรติดขัดที่เพิ่มมากขึ้น เนื่องมาจากคนเดินเท้าจำนวนมากได้ล้นทะลักไปบนท้องถนนและกีดขวางการจราจร และปัญหาความเสี่ยงต่อความปลอดภัยที่จะเกิดขึ้นแก่เด็กและบุคคลในครอบครัวที่เดินทางมาส่งเด็ก

- ผลประโยชน์

๑. ผลประโยชน์โดยตรง

ครอบครัวที่ได้รับผลกระทบอาจได้รับผลประโยชน์โดยตรงจากการห้ามอย่างเด็ดขาด ในการที่จะไม่เกิดการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บแก่บุตรหลานของตน โดยครอบครัวต่าง ๆ และชุมชน จะได้รับผลประโยชน์โดยตรงจากการหลีกเลี่ยงต้นทุนที่จะเกิดขึ้นจากการเสียชีวิตและการบาดเจ็บ

แม่แบบกรอวิเคราะห์ผลกระทบในการออกกฎหมาย (RIA Template)

การห้ามอย่างเด็ดขาดจะป้องกันเด็กจำนวนตั้งแต่ ๒๐๔ ถึง ๓๘๙ คนจากการเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ นอกจากนี้ การห้ามอย่างเด็ดขาดยังป้องกันการบาดเจ็บร้ายแรงและการบาดเจ็บเล็กน้อยเป็นจำนวนดังที่ปรากฏในตารางที่ ๓

ตารางที่ ๓ แสดงจำนวนโดยประมาณของการเสียชีวิต การบาดเจ็บร้ายแรง และการบาดเจ็บเล็กน้อยของเด็ก

	ข้อมูลทางการ	การประมาณค่าขององค์การอนามัยโลก
การเสียชีวิต	๒๐๔	๓๘๙
การบาดเจ็บร้ายแรง	๒,๖๕๒	๕,๐๕๗
การบาดเจ็บเล็กน้อย	๗,๙๕๖	๑๕,๑๗๑

การห้ามมิให้เด็กที่มีอายุต่ำกว่าหกปีโดยสารรถจักรยานยนต์จะสามารถหลีกเลี่ยงต้นทุนที่จะเกิดขึ้นเกี่ยวกับการเสียชีวิต การบาดเจ็บร้ายแรง และการบาดเจ็บเล็กน้อยของเด็ก และก่อให้เกิดการประหยัดจำนวนเงินต่อปี ตั้งแต่ ๑,๗๕๐ พันล้านบาท ถึง ๓,๓๓๘ พันล้านบาท ดังปรากฏในตารางที่ ๔

ตารางที่ ๔ แสดงต้นทุนที่ของการเสียชีวิต การบาดเจ็บร้ายแรง และการบาดเจ็บเล็กน้อยของเด็กที่สามารถหลีกเลี่ยงได้

ความร้ายแรงของการชน	ต้นทุน (บาท) ตามข้อมูลทางการ	ต้นทุน (บาท) ตามการประมาณค่าขององค์การอนามัยโลก
การเสียชีวิต	๑,๐๘๔,๓๗๓,๔๒๔	๒,๐๖๗,๗๕๑,๒๘๔
การบาดเจ็บร้ายแรง	๓๘๙,๙๐๔,๙๙๖	๗๔๓,๔๙๕,๓๑๑
การบาดเจ็บเล็กน้อย	๒๗๖,๕๕๘,๕๑๖	๕๒๗,๓๕๙,๑๓๑
รวม	๑,๗๕๐,๘๓๖,๙๓๖	๓,๓๓๘,๖๐๕,๗๒๖

อย่างไรก็ตาม ดังที่ได้อธิบายไปแล้วในส่วนของสภาพและรายละเอียดของปัญหา ระดับของการปฏิบัติตามกฎระเบียบยังคงเป็นประเด็นปัญหาของกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรบนท้องถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรณีรถจักรยานยนต์ ดังเห็นได้จากข้อบังคับที่กำหนดให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัย แต่ทั้งนี้ ระดับการปฏิบัติตามกฎระเบียบจะแตกต่างกันไปในแต่ละท้องที่ของประเทศไทย และโดยทั่วไปแล้วผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จะสวมหมวกนิรภัย ในขณะที่เด็ก (ซึ่งรวมถึงเด็กที่มีอายุต่ำกว่าหกปี) จะไม่สวมหมวกนิรภัย สำหรับในด้านของการบังคับใช้กฎหมาย แนวทางการปฏิบัติของตำรวจจะกำหนดให้ มีนายตำรวจที่ได้รับมอบหมายไปประจำยังจุดตรวจต่าง ๆ บนถนนเส้นหลัก เพื่อเรียกให้หยุดและตรวจสอบใบขับขี่ การขึ้นทะเบียนยานพาหนะ และการประกันภัยรถยนต์สำหรับบุคคลที่สาม ทั้งยังตรวจสอบความปลอดภัยของยานพาหนะในกรณีที่เหมาะสม แต่ครอบครัวส่วนใหญ่เดินทางเพียงระยะสั้น ๆ จากบ้านของตนไปยังโรงเรียนอนุบาล ซึ่งโดยส่วนใหญ่จะอาศัยถนนขนาดเล็กหรือตรอกซอยต่าง ๆ เป็นเส้นทางเดินทาง และแทบจะเป็นไปไม่ได้เลยที่บริเวณดังกล่าวจะมีจุดตรวจของตำรวจ ในการตรวจว่ามีการปฏิบัติตามกฎระเบียบหรือไม่ เว้นเสียแต่เจ้าหน้าที่ตำรวจจะกระจายทรัพยากรบุคคลของ

แม่แบบการวิเคราะห์ผลกระทบในกรอบกฎหมาย (RIA Template)

ตนไปตั้งจุดตรวจที่โรงเรียนอนุบาลต่าง ๆ

เมื่อพิจารณาความเป็นไปได้ว่าการปฏิบัติตามข้อบังคับว่าด้วยการห้ามอย่างเด็ดขาดจะมีโอกาสเกิดขึ้นได้น้อย และทรัพยากรตำรวจที่มีอย่างจำกัดในการที่จะตั้งจุดตรวจเป็นจำนวน X จุด ไปประจำยังโรงเรียนอนุบาลทั่วทั้งประเทศ จึงเป็นไปได้เลยที่ผลประโยชน์อันจะเกิดขึ้นจากการห้ามอย่างเด็ดขาดนี้จะเป็นไปอย่างสมบูรณ์ภายในระยะเวลาไม่กี่ปีแรกของการเริ่มต้นดำเนินการ และอาจจะยังคงต้องใช้ความพยายามอย่างมากในการที่จะสามารถบรรลุผลประโยชน์ตามที่ตั้งเป้าเอาไว้ได้ เว้นแต่จะได้รับการส่งเสริมโดยโครงการการให้ความรู้แก่สาธารณชน ประกอบกับความตั้งใจจริงของประชาชนที่จะปฏิบัติตามกฎหมาย

๒. ผลประโยชน์โดยอ้อม

๒.๑ ผลกระทบต่อปัญหาการจราจรและสิ่งแวดล้อม

จำนวนรถจักรยานยนต์ที่หายไปเป็นจำนวนประมาณ ๙๗๐,๙๔๑ คันในระหว่างที่จะต้องมีการรับส่งเด็กที่โรงเรียนอนุบาล มีแนวโน้มที่จะลดปัญหาการจราจรติดขัดและลดต้นทุนอันเกิดจากการเดินทางล่าช้าที่เกิดแก่ผู้เดินทางรายอื่น จำนวนผู้ปกครองที่มาส่งบุตรหลานของตนโดยใช้รถจักรยานยนต์คิดเป็นจำนวนประมาณร้อยละ ๕ ของจำนวนรถจักรยานยนต์ที่ขึ้นทะเบียนทั้งหมด ทั้งนี้ เนื่องจากข้อมูลเกี่ยวกับสัดส่วนของรถจักรยานยนต์ที่ขึ้นทะเบียนซึ่งมีแนวโน้มที่จะมีการใช้ทางถนนในเวลาเดียวกันกับรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในการรับส่งเด็กไปโรงเรียนอนุบาล ยังคงมีข้อมูลไม่เพียงพอแก่การระบุระดับของปัญหาการจราจรติดขัดในปัจจุบัน ประกอบกับข้อมูลเกี่ยวกับต้นทุนในการเดินทางที่เกี่ยวข้องยังคงไม่เพียงพอสำหรับการคาดการณ์จำนวนการประหยัดต้นทุนที่อาจเกิดขึ้นจากการใช้ทางเลือกนี้

แม้การคำนวณปริมาณการลดลงของการใช้รถจักรยานยนต์ในครอบครัวที่มีบุตรหลานอยู่โรงเรียนอนุบาลจะกระทำได้อย่างยาก แต่การห้ามอย่างเด็ดขาดอาจก่อให้เกิดผลประโยชน์ทางด้านสิ่งแวดล้อมเกี่ยวกับการลดปริมาณไอเสียจากรถจักรยานยนต์

๒.๒ ผลกระทบต่อระดับการอุปถัมภ์สำหรับทางเลือกในวิธีการเดินทางประเภทอื่น

การเดินทางประเภทอื่น เช่น รถประจำทางของรัฐ รถประจำทางของบริษัทเอกชน และรถแท็กซี่ มีแนวโน้มที่จะได้รับการอุปถัมภ์เพิ่มมากขึ้นและมีรายได้ที่เพิ่มมากขึ้นจากข้อเสนอในการห้ามโดยเด็ดขาดนี้ แต่ทั้งนี้ ยังคงเป็นการยากที่จะประมาณค่าผลประโยชน์โดยอ้อมอันจะเกิดขึ้นแก่วิธีการเดินทางแต่ละประเภท

ทางเลือกที่ ๒ การห้ามเพียงบางพื้นที่ โดยเจาะจงบริเวณพื้นที่เสี่ยง

- ต้นทุน

ต้นทุนโดยตรงจะเป็นไปในลักษณะเดียวกันกับทางเลือก ๑ อย่างไรก็ตาม การดำเนินการตามทางเลือกนี้จะมีขอบเขตการใช้บังคับอย่างจำกัด โดยจำกัดเพียงเฉพาะบริเวณที่พิจารณาแล้วเห็นว่ามีความเสี่ยงสูงและมีจำนวนการเสียชีวิต การบาดเจ็บร้ายแรง และการบาดเจ็บเล็กน้อยเป็นจำนวนมาก บริเวณที่มีความเสี่ยงสูงเช่นนี้เรียกกันโดยทั่วไปว่า 'black spots' โดยเป็นบริเวณที่มีการออกแบบถนนและมีอุบัติเหตุที่อันตรายในตัวเอง

ทั้งนี้ เป็นการยากที่จะคำนวณปริมาณต้นทุนโดยตรง เนื่องจากจำนวนและที่ตั้งของบริเวณที่มีความเสี่ยงสูงนั้นยังไม่ได้มีการระบุว่าเป็นแห่งใดในประเทศไทย ในบางกรณี บริเวณที่มีความเสี่ยงสูงอาจได้แก่ถนนที่มีประวัติการเกิดอุบัติเหตุหลายครั้ง

แม่แบบการวิเคราะห์ผลกระทบในการออกกฎหมาย (RIA Template)
<p>รัฐบาลต้องแบกรับต้นทุนของฝ่ายบริหารในการดำเนินการศึกษาเพื่อระบุบริเวณที่มีความเสี่ยงสูงและติดตั้งป้ายจราจรที่เหมาะสมในการแจ้งให้ครอบครัวต่าง ๆ ไม่นำเด็กโดยสารมาบนรถจักรยานยนต์ ต้นทุนเหล่านี้ยังไม่สามารถคำนวณปริมาณได้และยังจำเป็นต้องมีการปรึกษาหารือกับกรมทางหลวงและศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทยต่อไป เพื่อให้ทราบถึงต้นทุนที่จะเกิดขึ้นต่อแต่ละบริเวณที่มีความเสี่ยงสูงและจำนวนบริเวณที่มีความเสี่ยงสูงทั่วประเทศ</p> <p>การบังคับใช้มาตรการการห้ามเพียงบางพื้นที่ที่อยู่ในระดับที่สามารถดำเนินการได้มากกว่า เนื่องจากกรมตำรวจจะมีพื้นที่ในการบังคับใช้กฎระเบียบที่มีบริเวณขนาดเล็กกว่า เมื่อเปรียบเทียบกับกรณีทางเลือกที่ ๑</p> <p>- ผลประโยชน์</p> <p>ไม่มีหลักประกันใดที่จะรับรองได้ว่าการเสียชีวิตและการบาดเจ็บของเด็กส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นภายในพื้นที่บริเวณที่มีความเสี่ยงสูง การใช้วิธีการห้ามเพียงบางพื้นที่ โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่เสี่ยงเช่นนี้เป็นแต่เพียงข้อสันนิษฐานว่าจะสามารถลดปริมาณการเสียชีวิตและการบาดเจ็บได้ โดยที่ไม่สร้างผลกระทบต่อเสรีภาพของครอบครัวต่าง ๆ ที่อาศัยรถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะหลักในการเดินทางเพื่อรับส่งบุตรหลานของตน ทั้งนี้ จำนวนของการเสียชีวิตและการบาดเจ็บที่จะสามารถลดได้นั้น ยังไม่สามารถระบุได้เป็นการแน่นอน</p> <p>ในกรณีเช่นนี้ ครอบครัวที่ได้รับผลกระทบอาจยังคงสามารถใช้รถจักรยานยนต์ในการรับส่งบุตรหลานของตนไปยังโรงเรียนอนุบาลได้อยู่โดยเดินทางผ่านเส้นทางที่ไม่ใช่ถนนที่เป็นบริเวณที่มีความเสี่ยงสูง</p>
<p>ทางเลือกที่ ๓ การจัดทำป้ายเตือน สำหรับบริเวณพื้นที่เสี่ยง</p>
<p>- ต้นทุน</p> <p>เช่นเดียวกับกรณีของทางเลือก ๒ ในการดำเนินการตามทางเลือก ๓ นี้ รัฐบาลจำเป็นต้องใช้ทรัพยากรจากภาครัฐในการระบุบริเวณที่มีความเสี่ยงสูง โดยต้องมีการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุและปรึกษาหารือกับชุมชนท้องถิ่น ทั้งนี้ บนสมมติฐานที่ว่างานดังกล่าวอาจใช้ชั่วโมงการทำงานถึง ๑,๐๐๐ ชั่วโมง โดยมีต้นทุนค่าแรงงาน ๕๐๐ บาทต่อชั่วโมง ต้นทุนโดยรวมต่อการพิจารณาหาบริเวณที่มีความเสี่ยงสูง ๑ จุด ได้อย่างสมบูรณ์ จะมีจำนวน ๕๐๐,๐๐๐ บาท ดังนั้น ถ้าต้องมีการพิจารณาหาบริเวณที่มีความเสี่ยงสูงจำนวน ๕๐๐ จุด ต้นทุนทั้งหมดที่จะเกิดขึ้นจะมีจำนวนประมาณ ๒๕๐ ล้านบาท</p> <p>นอกจากนี้ ต้นทุนเพิ่มเติมอีกจำนวน ๕๐ ล้านบาทอาจเกิดขึ้นสำหรับการออกแบบป้ายเตือน การดำเนินการ และการบริหารโครงการนี้</p> <p>องค์ประกอบของต้นทุนในการจัดทำป้าย ได้แก่ ต้นทุนค่าวัสดุอุปกรณ์ เส้นใย การควบคุมการประดิษฐ์ การบำรุงรักษา และการติดตั้งทั้งแรงงานและการเดินทาง ป้ายหนึ่งป้ายอาจมีต้นทุนจำนวน ๕,๐๐๐ บาทและมีต้นทุนอีกประมาณ ๑,๐๐๐ บาทสำหรับแรงงานและอุปกรณ์สำหรับการติดตั้งป้ายแต่ละป้าย (ทั้งนี้ ข้อมูลในส่วนนี้ยังจะต้องได้รับการยืนยันจากกรมทางหลวงก่อน) ต้นทุนโดยเฉลี่ยของป้ายจำนวน ๑๐ ป้ายที่อาจจำเป็นสำหรับบริเวณที่มีความเสี่ยงสูงแต่ละจุดอยู่ที่จำนวน ๖๐,๐๐๐ บาท</p>

แม่แบบการวิเคราะห์ผลกระทบในการออกกฎหมาย (RIA Template)

หากพบว่ามีบริเวณที่มีความเสี่ยงสูงทั้งหมด ๕๐๐ จุดในประเทศไทย ต้นทุนทั้งหมดในการจัดทำป้ายจะเป็นประมาณ ๓๐ ล้านบาท

กล่าวโดยสรุป ต้นทุนที่จะเกิดแก่รัฐบาลในการดำเนินการตามทางเลือกนี้ อาจเป็นจำนวน ๓๓๐ ล้านบาท โดยจำนวนต้นทุนดังกล่าวเป็นต้นทุนที่ต้องจ่ายเพียงครั้งเดียว (one-off cost) และอาจมีต้นทุนค่าบำรุงรักษาเพิ่มเติมขึ้นอีกเพียงเล็กน้อยในการเปลี่ยนหรือซ่อมแซมป้ายที่ฉีกขาดหรือแตกหัก

- ผลประโยชน์

รายงานการศึกษาของประเทศออสเตรเลียพบว่า การควบคุมการจราจร (โดยการใช้สัญลักษณ์ป้าย รูปทรงเรขาคณิต การใช้สี) มีความสัมพันธ์เป็นการแน่นอนกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นถึงประมาณร้อยละ ๒๐ และอาจมีความสัมพันธ์กับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นอีกร้อยละ ๑๗ ทั้งนี้ ยังไม่เป็นที่แน่ชัดว่าตัวเลขและข้อมูลเช่นนี้จะสามารถนำมาปรับใช้กับกรณีของประเทศไทยได้หรือไม่

อย่างไรก็ตาม ได้มีการตั้งข้อสันนิษฐานว่าการติดตั้งป้ายเตือนจะสามารถลดจำนวนอุบัติเหตุได้ถึงร้อยละ ๒๐ แต่เช่นเดียวกันกับทางเลือก ๒ ยังคงไม่มีหลักประกันว่าจะมีความสัมพันธ์กันระหว่างบริเวณที่มีความเสี่ยงสูงและสถานที่ที่มีการเสียชีวิตและการบาดเจ็บของเด็ก

ทั้งนี้ หากอาศัยข้อสันนิษฐานที่ว่า การติดตั้งป้ายเตือนจะสามารถลดจำนวนอุบัติเหตุได้ถึงร้อยละ ๒๐ จะส่งผลให้มีจำนวนการเสียชีวิต การบาดเจ็บร้ายแรง และการบาดเจ็บเล็กน้อยของเด็กที่สามารถหลีกเลี่ยงได้เป็นจำนวนโดยประมาณดังปรากฏในตารางที่ ๕

ตารางที่ ๕ แสดงจำนวนโดยประมาณของการเสียชีวิต การบาดเจ็บร้ายแรง และการบาดเจ็บเล็กน้อยของเด็กที่สามารถหลีกเลี่ยงได้

	ข้อมูลทางการ	การประมาณค่าขององค์การอนามัยโลก
การเสียชีวิต	๔๑	๗๘
การบาดเจ็บร้ายแรง	๕๒๕	๑,๐๑๑
การบาดเจ็บเล็กน้อย	๑,๕๙๑	๓,๐๓๔

ต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการเสียชีวิต การบาดเจ็บร้ายแรง และการบาดเจ็บเล็กน้อยของเด็กที่จะสามารถหลีกเลี่ยงได้ อันจะเป็นการประหยัดจำนวนเงินที่ต้องเสียไปในแต่ละปีได้ตั้งแต่ ๓๕๐ ล้านบาท ถึง ๖๖๙ ล้านบาท ดังปรากฏในตารางที่ ๖

แม่แบบการวิเคราะห์ผลกระทบในกรออกกฎหมาย (RIA Template)

ตารางที่ ๖ แสดงต้นทุนของการเสียชีวิต การบาดเจ็บร้ายแรง และการบาดเจ็บเล็กน้อยของเด็ก ที่จะสามารถหลีกเลี่ยงได้

ความร้ายแรงของการชน	ต้นทุน (บาท) ตามข้อมูลทางการ	ต้นทุน (บาท) ตามการประมาณค่าขององค์การอนามัยโลก
การเสียชีวิต	๒๑๗,๙๓๗,๗๙๖	๔๑๔,๖๑๓,๓๖๘
การบาดเจ็บร้ายแรง	๗๗,๑๘๗,๐๗๕	๑๔๘,๖๔๐,๒๕๓
การบาดเจ็บเล็กน้อย	๕๕,๓๐๔,๗๕๑	๑๐๕,๔๖๔,๘๗๔
รวม	๓๕๐,๔๒๙,๖๒๒	๖๖๘,๗๑๘,๔๙๕

เมื่อพิจารณาผลประโยชน์ที่มีแนวโน้มจะเกิดขึ้นตั้งแต่ ๓๕๐ ล้านบาท ถึง ๖๖๘ ล้านบาทต่อปีแล้ว ทางเลือกนี้มีแนวโน้มที่จะสามารถก่อให้เกิดผลประโยชน์สุทธิได้ แม้ว่าจะสามารถบรรลุเป้าหมายในการลดการเสียชีวิตและการบาดเจ็บได้เพียงร้อยละ ๑๐ เท่านั้น

การพิจารณาเปรียบเทียบทางเลือกต่าง ๆ

ทางเลือกที่ ๑ ก่อให้เกิดต้นทุนสุทธิแก่สังคม โดยอ้างอิงจากข้อมูลที่สามารถคำนวณเชิงปริมาณได้ ทั้งนี้ ต้นทุนที่เกิดขึ้นอาจจะมีจำนวนมากยิ่งกว่านี้ หากต้นทุนทั้งหมดที่เกิดขึ้นสามารถคำนวณเชิงปริมาณได้ นอกจากนี้ ทางเลือก ๑ ยังอาจก่อให้เกิดผลกระทบที่ไม่คาดคิดหลายประการ โดยเฉพาะผลกระทบต่อพัฒนาการช่วงต้นของเด็กในครอบครัวที่สามารถเข้าถึงบริการการขนส่งสาธารณะได้อย่างจำกัด หรือไม่สามารถแบกรับภาระต้นทุนที่เพิ่มขึ้นในการใช้บริการการขนส่งสาธารณะได้

ทางเลือกที่ ๒ ไม่สามารถคำนวณเป็นข้อมูลเชิงปริมาณได้ เนื่องจากความไม่เพียงพอของข้อมูลเกี่ยวกับจำนวนการเสียชีวิตและการบาดเจ็บของเด็กที่น่าจะเกิดขึ้นในบริเวณที่มีความเสี่ยงสูง

ทางเลือกที่ ๓ จะก่อให้เกิดผลประโยชน์สุทธิ หากสามารถลดจำนวนการเสียชีวิตและการบาดเจ็บของเด็กได้ถึงร้อยละ ๒๐

ไม่มีทางเลือกใดในทางเลือกทั้งสามประการข้างต้น ที่จะสามารถแก้ไขปัญหที่เกิดขึ้นได้อย่างสมบูรณ์ในตัวเอง และก่อให้เกิดผลประโยชน์สุทธิขึ้น การศึกษาเพิ่มเติมควรต้องกระทำ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณที่มีความเสี่ยงสูง ทั้งนี้เพื่อให้สามารถทราบได้ว่า มีความสัมพันธ์ระหว่างบริเวณที่มีประวัติว่าเคยเกิดอุบัติเหตุจำนวนมากกับการเสียชีวิตและการบาดเจ็บส่วนใหญ่ของเด็กที่เกิดจากรถจักรยานยนต์หรือไม่

ส่วนที่ ๕: ทางเลือกที่ได้รับการคัดเลือกแล้ว

เมื่อพิจารณาทางเลือกใดที่ได้รับการประเมินแล้วว่าเหมาะสมที่สุดในการนำมาแก้ไขปัญหาตามส่วนที่ ๔ แล้วตอบคำถามเกี่ยวกับทางเลือกนั้น ดังต่อไปนี้

แม่แบบกรณีวิเคราะห์ผลกระทบในกรอบกฎหมาย (RIA Template)
<p>๑. ทางเลือกที่ได้รับการเลือกนั้นคืออะไร เป็นมาตรการอื่นที่ไม่ใช่กฎหมายหรือเป็นมาตรการทางกฎหมาย</p> <p>ทางเลือกที่ได้รับการเลือก คือ ทางเลือกที่ ๒ การออกกฎหมาย เพื่อห้ามมิให้เด็กอายุต่ำกว่า ๖ ปี โดยสารรถจักรยานยนต์ภายในพื้นที่จำกัด โดยเป็นทางเลือกที่เป็นมาตรการทางกฎหมาย</p>
<p>๒. กรณีทางเลือกที่ได้รับการเลือกนั้นไม่ใช่มาตรการทางกฎหมาย ให้ตอบคำถามดังต่อไปนี้</p> <p>๒.๑ มาตรการที่นำมาใช้ในการแก้ปัญหาคืออะไร</p> <p>๒.๒ วิธีการที่นำมาใช้นั้นมีสาระสำคัญอย่างไร</p> <p>๒.๓ รัฐและหน่วยงานของรัฐมีส่วนร่วมอย่างไรในการดำเนินการมาตรการนั้น</p>
<p>๓. กรณีที่ทางเลือกที่ได้รับการเลือกนั้นเป็นมาตรการทางกฎหมาย ให้ตอบคำถามดังต่อไปนี้</p> <p>๓.๑ กรณีที่เป็นการแก้ไขกฎหมายที่มีอยู่แล้วเพื่อแก้ไขปัญหา</p> <p>๓.๑.๑ กฎหมายที่มีข้อบกพร่องเกี่ยวข้องซึ่งอาจนำมาปรับปรุงเพื่อแก้ไขปัญหานี้ ได้แก่อกฎหมายฉบับใดบ้าง พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒</p> <p>๓.๑.๒ เพราะเหตุใดกฎหมายที่เกี่ยวข้องเหล่านั้น จึงไม่สามารถแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้อย่างเหมาะสม เนื่องจากไม่มีบทบัญญัติที่เป็นการควบคุมผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ที่เป็นเด็ก เมื่อคำนึงถึงความปลอดภัยในการโดยสาร</p> <p>๓.๑.๓ กฎหมายที่นำมาปรับปรุงแก้ไขคือกฎหมายฉบับใด และเนื้อหาที่จะทำการแก้ไขปรับปรุงคืออะไร แก้ไขเพิ่มเติม บทบัญญัติในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ โดยมีเนื้อหาเป็นการห้ามมิให้ เด็กที่มีอายุต่ำกว่า ๖ ปี โดยสารรถจักรยานยนต์ ภายในพื้นที่ ๆ มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน</p> <p>๓.๑.๔ กฎหมายที่แก้ไขแล้วนั้นอาจก่อให้เกิดผลกระทบแก่ประชาชนหรือไม่ อย่างไรบ้าง แก้ไขเพิ่มเติม บทบัญญัติในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ โดยมีเนื้อหาเป็นการห้ามมิให้เด็กที่มีอายุต่ำกว่า ๖ ปี โดยสารรถจักรยานยนต์ ภายในพื้นที่ ๆ มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ซึ่งกระทบต่อครอบครัวที่มีบุตรหลานอายุต่ำกว่า ๖ ปี และใช้รถจักรยานยนต์เป็นวิธีหลักในการเดินทาง กระทบต่อผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างแก่เด็กอายุต่ำกว่า ๖ ปี กระทบต่อรัฐในการจัดสรรงบประมาณ บุคลากรในการบังคับการให้เป็นไปตามร่างกฎหมายใหม่นี้ แต่แม้กระนั้นทางเลือกนี้ก็ยังคงเป็นทางเลือกที่ดีที่สุด</p> <p>๓.๑.๕ กฎหมายที่แก้ไขแล้วนั้นจะมีบทบาทในการแก้ปัญหาอย่างไร เมื่อมีการใช้บังคับกฎหมายที่แก้ไขเพิ่มเติมดังกล่าวแล้ว จะทำให้มีสภาพบังคับ โดยประชาชนไม่อาจให้เด็กอายุต่ำกว่า ๖ ปีทำการโดยสารรถจักรยานยนต์ได้ ซึ่งจะเป็นการช่วยลดอัตราการตายและบาดเจ็บของผู้โดยสารที่เป็นเด็กอายุต่ำกว่า ๖ ปี</p> <p>๓.๒ กรณีที่เป็นการตรากฎหมายออกมาใหม่</p> <p>๓.๒.๑ กฎหมายที่ต้องตราออกมานั้นมีเนื้อหาอย่างไร</p> <p>๓.๒.๒ กฎหมายที่ตราขึ้นนั้นอาจก่อให้เกิดผลกระทบแก่ประชาชนหรือไม่ อย่างไรบ้าง</p> <p>๓.๒.๓ กฎหมายที่แก้ไขแล้วนั้นจะมีบทบาทในการแก้ปัญหาอย่างไร</p>

แม่แบบการวิเคราะห์ผลกระทบใบครอกกฎหมาย (RIA Template)

ส่วนที่ ๖ การรับฟังความคิดเห็น

๖.๑ การรับฟังความคิดเห็นขั้นรับฟังปัญหา

๑. การวิเคราะห์ผลกระทบในการออกกฎหมายครั้งนี้ได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นหรือไม่
จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็น

๒. กรณีจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็น ให้ตอบคำถามต่อไปนี้

๒.๑ การรับฟังความคิดเห็นนั้นจัดขึ้นในรูปแบบใด เพราะเหตุใด

จัดทำขึ้นในรูปแบบการทำแบบสำรวจความคิดเห็นสาธารณะและการให้ส่งข้อคิดเห็น

๒.๒ บุคคลที่เกี่ยวข้องของกลุ่มใดบ้างเข้าร่วมรับฟังความคิดเห็น

- มูลนิธิป้องกันอุบัติเหตุแห่งเอเชีย (Asia Injury Prevention Foundation)
- สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค
- มูลนิธิ "Save the Children" ประเทศไทย
- ราชยานยนต์สมาคมแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์
- ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย
- สมาคมผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างแห่งประเทศไทย
- สาธารณชนโดยทั่วไป

๒.๓ ประเด็นปัญหาที่หยิบยกขึ้นระหว่างการรับฟังความคิดเห็นมีอะไรบ้าง

- ได้มีการเสนอแนะให้รัฐบาลให้ความสนใจกับเด็กที่มีอายุต่ำกว่า ๒ ปีที่จะต้องไม่ได้รับอนุญาตให้โดยสารรถจักรยานยนต์ มีการกระตุ้นให้รัฐบาลและตำรวจดำเนินการบังคับใช้กฎหมายในปัจจุบันที่เกี่ยวข้องกับการสวมหมวกนิรภัยของผู้โดยสารทั้งหมด โดยเฉพาะเด็กทั้งหมดที่มีอายุ ๒ ปี ขึ้นไป ได้แนะนำว่า เด็กที่มีอายุต่ำกว่า ๒ ปีไม่ควรโดยสารรถจักรยานยนต์ เนื่องจาก เป็นกลุ่มบุคคลที่มีความเสี่ยงสูงที่จะได้รับบาดเจ็บที่ต้องใช้เวลารักษายาวนาน เนื่องจากเด็กอายุต่ำกว่า ๒ ปี ยังไม่สามารถสวมหมวกนิรภัยได้อย่างปลอดภัย เพราะเด็กยังคงไม่มีกล้ามเนื้อที่เพียงพอในการรับน้ำหนักของหมวกนิรภัย นอกจากนี้ ยังมีการเสนอแนะว่าเด็กที่มีอายุระหว่าง ๒ - ๕ ปีจะสามารถโดยสารรถจักรยานยนต์ได้เฉพาะเมื่ออยู่ภายใต้การดูแลอย่างใกล้ชิดจากผู้ใหญ่เท่านั้น และจะต้องสวมหมวกนิรภัยสำหรับเด็กที่มีขนาดพอดี เหมาะสมและรัดสายรัดให้กระชับ

- ยังเสนอแนะการใช้วิธีการเดินทางโดยยานพาหนะประเภทอื่น สำหรับเด็ก ได้แก่ รถประจำทางสาธารณะ รถไฟฟ้าใต้ดิน รถสามล้อ แท็กซี่ และรถตุ๊กตาสาธารณะขนาดเล็ก

๒.๔ หน่วยงานได้ดำเนินการอย่างไรต่อการประเด็นปัญหานั้น เพราะอะไร

หน่วยงานระบุปัญหาให้ชัดเจนและตรงประเด็นยิ่งขึ้น และร่างกฎหมายให้เป็นไปตามที่ได้รับฟังความคิดเห็น

๓. กรณีไม่ได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็น โปรดระบุเหตุผล

๖.๒ การรับฟังความคิดเห็นที่มีต่อร่างกฎหมาย

แม่แบบการวิเคราะห์ผลกระทบในการออกกฎหมาย (RIA Template)	
<p>๑. การวิเคราะห์ผลกระทบในการออกกฎหมายครั้งนี้ได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นหรือไม่ จัดมีการรับฟังความคิดเห็น</p> <p>๒. กรณีจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็น ให้ตอบคำถามต่อไปนี้</p> <p>๒.๑ การรับฟังความคิดเห็นนั้นจัดขึ้นในรูปแบบใด เพราะเหตุใด จัดขึ้นในรูปแบบการทำแบบสำรวจความคิดเห็นสาธารณะและการให้ส่งข้อคิดเห็น</p> <p>๒.๒ บุคคลที่เกี่ยวข้องกลุ่มใดบ้างเข้าร่วมรับฟังความคิดเห็น</p> <ul style="list-style-type: none"> - มูลนิธิป้องกันอุบัติเหตุแห่งเอเชีย (Asia Injury Prevention Foundation) - สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค - มูลนิธิ "Save the Children" ประเทศไทย - ราชยานยนต์สมาคมแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ - ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย - สมาคมผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างแห่งประเทศไทย - สาธารณชนโดยทั่วไป <p>๒.๓ ประเด็นปัญหาที่หยิบยกขึ้นระหว่างการรับฟังความคิดเห็นมีอะไรบ้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ร่างกฎหมายนี้เป็นการจำกัดสิทธิของประชาชนมากเกินไป - ร่างกฎหมายนี้อาจจะสร้างภาระให้แก่ประชาชนที่มีฐานะทางเศรษฐกิจไม่ดี - รัฐบาลยังไม่สามารถจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนได้อย่างเพียงพอ เช่น ทางเท้า ระบบขนส่งมวลชน เป็นต้น <p>๒.๔ หน่วยงานได้ดำเนินการอย่างไรต่อการประเด็นปัญหานั้น เพราะอะไร</p> <ul style="list-style-type: none"> - หน่วยงานวิเคราะห์ความคิดเห็นที่ได้รับและแก้ไขร่างกฎหมายให้เหมาะสมและกระชับ ตรงประเด็นต่อการแก้ไขปัญหามากที่สุด <p>๒.๕ กรณีไม่ได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็น โปรดระบุเหตุผล</p>	
ส่วนที่ ๗ แหล่งอ้างอิง	
ส่วนที่ ๘ ภาคผนวก	
ส่วนที่ ๙ ร่างกฎหมาย	
หัวหน้าหน่วยงานที่จัดทำ RIS ลงนามรับรอง	
รัฐมนตรีลงนามรับรอง	
วันเดือนปีที่จัดทำ	