บทที่ 3

บทบัญญัติแห่งกฎหมายที่เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์

1. บทบัญญัติแห่งกฎหมาย และระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์

1.1 การกำหนดลักษณะของรถจักรยานยนต์

ในปัจจุบันการใช้รถยนต์และรถประเภทต่าง ๆ ในประเทศไทย มีกฎหมายที่ใช้ควบคุมคือ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522, พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 โดยการใช้รถจักรยานยนต์นั้นอยู่ภายใต้บทบัญญัติของพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ได้มีการให้ความหมายของ "รถจักรยานยนต์" ในกฎหมายแต่ละฉบับ ดังต่อไปนี้ คือ

"รถจักรยานยนต์" หมายความว่า "รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้าหรือพลังงานอื่น และมีล้อไม่เกินสองล้อ ถ้ามีพ่วงข้างมีล้อเพิ่มอีกไม่เกินหนึ่งล้อ" (ตามมาตรา 4 แห่ง พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522)

"รถจักรยานยนต์" หมายความว่า "รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ หรือกำลังไฟฟ้า และมีล้อไม่เกินสองล้อ ถ้ามีพ่วงข้างมีล้อเพิ่มอีกไม่เกินหนึ่งล้อ และให้หมายความรวมถึงรถจักรยานที่ติดเครื่องยนต์ด้วย" (ตามมาตรา 4 แห่ง พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522)

จากความหมายของรถจักรยานยนต์ในกฎหมายทั้ง 2 ฉบับ จะเห็นถึงความแตกต่างกันที่ในความหมายของรถจักรยานยนต์ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ได้มีการกำหนดให้รถจักรยานที่มีการติดเครื่องยนต์นั้นเป็นรถจักรยานยนต์ตามพระราชบัญญัตินี้ และนอกจากการกำหนดความหมายของรถจักรยานยนต์ ตามที่กล่าวมาแล้ว รถจักรยานยนต์ยังเป็นพาหนะอีกประเภทหนึ่ง ที่จัดอยู่ในความหมายของคำว่า "รถ" ตามมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ดังต่อไปนี้

"รถ" หมายความว่า ยานพาหนะทางบกทุกชนิด เว้นแต่รถไฟ และรถราง (ตามมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522)

"รถ" หมายความว่า รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์ และรถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง (ตามมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522)

ดังนั้นในกรณีที่มีบทบัญญัติแห่งกฎหมาย ที่ใช้บังคับกับรถ โดยไม่ระบุว่าเป็นการบังคับใช้กับรถจักรยานยนต์หรือรถประเภทใด บทบัญญัติดังกล่าวย่อมบังคับใช้กับรถจักรยานยนต์ด้วย

จากการที่รถจักรยานยนต์นั้นเป็นยานพาหนะที่คนนิยมใช้ทั่วโลก รถจักรยานยนต์จึงมีความหลากหลายในรูปแบบและลักษณะของรถ สำหรับประเทศไทย โดยกฎกระทรวงฉบับที่ 5 (พ.ศ.2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ได้กำหนดลักษณะของรถจักรยานยนต์ที่จะรับจดทะเบียนว่าจะต้องมีลักษณะ ดังต่อไปนี้ คือ

"รถจักรยานยนต์ ต้องมีขนาดกว้างไม่เกิน 1.10 เมตร ยาวไม่เกิน 1.75 เมตร และเมื่อนำมาพ่วงกับรถจักรยานยนต์แล้วต้องมีขนาดกว้างวัดจากล้อหลังของรถจักรยานยนต์ถึงล้อของรถพ่วงของรถจักรยานยนต์ไม่เกิน 1.50 เมตร"[1]

เมื่อพิจารณาจากการกำหนดลักษณะและขนาดของหลักเกณฑ์การรับจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ ตามกฎกระทรวงดังกล่าวจะเห็นได้ว่ามาตรฐานของรถจักรยานยนต์ที่มีจำหน่ายในทั่วโลกนั้น โดยทั่วไปแล้วล้วนอยู่ในหลักเกณฑ์การรับจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย แต่อย่างไรก็ตาม พบว่ารถจักรยานยนต์บางลักษณะได้ถูกจำกัดไม่ให้รับจดทะเบียนเป็นรถจักรยานยนต์ โดยกฎกระทรวงฉบับที่ 13 (พ.ศ.2536) ออกตามความในพระราชบัญญัติ รถยนต์ พ.ศ.2522 ได้กำหนดการงดรับจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ที่มีความจุของกระบอกสูบของเครื่องยนต์ขนาดไม่เกินห้าสิบลูกบาศก์เซนติเมตร และมีวงล้อหน้าและวงล้อหลังขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางไม่เกินสิบนิ้ว[2] เนื่องจากรถดังกล่าวเป็นรถที่มีขนาดเล็ก และ มีความเร็วต่ำ จึงทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายพอ ๆ กับการใช้รถจักรยาน

---

[1]กฎกระทรวงฉบับที่ 5 (พ.ศ.2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522.

[2]กฎกระทรวงฉบับที่ 13 (พ.ศ.2536) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522.

อนึ่ง รถจักรยานยนต์นับเป็นยานพาหนะที่มีการผลิตและจัดจำหน่ายในประเทศ ซึ่งรูปแบบของรถที่มีอยู่ในปัจจุบันเป็นรถจักรยานยนต์ประเภท 2 และ 4 จังหวะ ที่มีขนาดเล็ก โดยมีความจุกระบอกสูบตั้งแต่ 110 ลูกบาศก์เซนติเมตร ถึง 150 ลูกบาศก์เซนติเมตร ซึ่งมีการออกแบบที่เน้นถึงความคล่องตัว และความเร็วของรถเป็นสำคัญเพื่อตอบสนองต่อกลุ่มลูกค้าส่วนใหญ่ที่ต้องการยานพาหนะที่มีความคล่องตัวสูงสำหรับการเดินทางท่ามกลางปัญหาการจราจรที่ติดขัด แต่ในขณะเดียวกันการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีขนาดเล็ก ส่งผลให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุอย่างมาก อีกทั้งมาตรฐานในความปลอดภัยของรถย่อมต่ำกว่ารถที่มีขนาดใหญ่ พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ที่มีขนาดเล็กนั้นมักพบในภูมิภาคเอเชีย เช่น ประเทศไทย, จีน, ไต้หวัน, เวียดนาม, อินเดีย จากสถิติยอดการจำหน่ายรถจักรยานยนต์ทั่วโลก พบว่าประเทศไทยถูกจัดอยู่ในอันดับ 3 เป็นการแสดงให้เห็นว่ารถจักรยานยนต์ได้เป็นยานพาหนะที่มีความสำคัญอย่างมากต่อประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนในประเทศไทย

1.2 กฎหมายที่เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ในส่วนของผู้ขับขี่

ในการที่บุคคลใดก็ตามที่มีความต้องการจะขับขี่รถจักรยานยนต์ สิ่งแรกที่จะต้องกระทำก็คือ การปฏิบัติตามเงื่อนไขของกฎหมายที่เกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถ ภายใต้พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 โดยมาตรา 42 ถึงมาตรา 57 ที่ได้มีการบัญญัติเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถ ซึ่งกฎหมายได้บังคับให้ผู้ขับรถจะต้องได้รับใบอนุญาตขับรถ และต้องมีใบอนุญาตขับรถ และสำเนาภาพถ่ายในคู่มือจดทะเบียนรถในขณะขับ (ตามมาตรา 42 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522) โดยในส่วนของใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์นั้นในมาตรา 43[3] แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ได้

---

[3] ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522

มาตรา 43 กำหนดว่า "ใบอนุญาตขับรถมี 10 ชนิดคือ"

(1) ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล หรือรถจักรยานยนต์ชั่วคราว

(2) ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล

(3) ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคล

(4) ใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ

(5) ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อสาธารณะ

(6) ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์

(7) - (10)..."

กำหนดให้ใบอนุญาตขับรถมีทั้งหมด 10 ชนิด โดยใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์นั้นมี 2 ชนิดด้วยกันคือ ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ชั่วคราว (มาตรา 43 (1)) และ ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ (มาตรา 43(6)) ทั้งนี้พระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดคุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ไว้ในมาตรา 46[4] และมาตรา 47[5] โดยเฉพาะในมาตรา 46(1)ซึ่งได้มีการแก้ไขโดยมาตรา 3 แห่งพระ

---

[4] มาตรา 46 กำหนดว่า ผู้ขอใบอนุญาตขับรถตามมาตรา 43(1) ต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามดังต่อไปนี้

(1) มีอายุไม่ต่ำกว่าสิบแปดปีบริบูรณ์ แต่ถ้าเป็นผู้ขอใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ชั่วคราว สำหรับรถจักยานยนต์ความจุกระบอกสูบขนาดไม่เกินเก้าสิบลูกบาศก์เซนติเมตร ต้องมีอายุไม่ต่ำกว่าสิบห้าปีบริบูรณ์

(2) มีความรู้และควบคุมสามารถในการขับรถ

(3) มีความรู้ในข้อบังคับการเดินรถตามพระราชบัญญัตินี้และตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก

(4) ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการจนเป็นที่เห็นได้ว่าไม่สามารถขับรถได้

(5) ไม่มีโรคประจำตัวที่ผู้ประกอบวิชาชีพแวชกรรมเห็นว่าอาจเป็นอันตรายขณะขับรถ

(6) ไม่เป็นบุคคลวิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือน

(7) ไม่มีใบอนุญาตขับรถชนิดเดียวกันอยู่แล้ว

(8) ไม่เป็นผู้อยู่ในระหว่างถูกยึดหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ

[5] มาตรา 47 กำหนดว่า ผู้ขอใบอนุญาตขับรถตามมาตรา 43 (2)(3)(4)(5)(6) ต้อง

(1) ได้รับใบอนุญาตขับรถตามมาตรา 43(1) มาแล้วไม่น้อยกว่าหนึ่งปี

(2) มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา 46 และ

(3) ไม่เคยต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้ลงโทษหรือถูกเจ้าพนักงานเปรียบเทียบตั้งแต่สองครั้งขึ้นไปสำหรับความผิดเกี่ยวกับการขับรถอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ เว้นแต่จะพ้นโทษครั้งสุดท้ายไม่น้อยกว่าหกเดือนแล้ว

(ก) ฝ่าฝืนสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร

(ข) ในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น

(ค) ในลักษณะกีดขวางการจราจร

(ง) ใช้ความเร็วเกินอัตราที่ กฎหมายกำหนด

(จ) โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน

I 17848 702

ราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2528 ที่กำหนดให้บุคคลที่มีอายุไม่ต่ำกว่าสิบห้าปีบริบูรณ์สามารถขอใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ชั่วคราวสำหรับรถจักรยานยนต์ที่มีความจุกระบอกสูบขนาดไม่เกินเก้าสิบลูกบาศก์เซนติเมตร จะเห็นได้ว่าในบรรดาใบอนุญาตขับรถทุกประเภท มีแต่ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์เท่านั้นที่มีการอนุโลมให้เด็กที่มีอายุไม่ต่ำกว่าสิบห้าปี สามารถขอใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ (ขนาดจุกระบอกสูบไม่เกินเก้าสิบลูกบาศก์เซนติเมตร) ทั้งที่ในปัจจุบันรถจักรยานยนต์นั้นเป็นยานพาหนะที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด อีกทั้งลักษณะของรถที่ได้รับอนุญาตนั้นก็มีความปลอดภัยที่น้อยที่สุดในจำนวนของรถจักรยานยนต์ด้วยกัน

สำหรับใบอนุญาตขับรถชนิดต่าง ๆ นั้นมีรถบางชนิดได้มีการกำหนดให้แบ่งใบอนุญาตขับรถตามลักษณะการใช้รถเป็นประเภทส่วนบุคคล และประเภทรับจ้างสาธารณะ ในที่นี้อย่างเช่น รถยนต์, รถยนต์สามล้อ, ในส่วนของรถจักรยานยนต์นั้นมิได้มีการแบ่งประเภทของใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ว่าเป็นประเภทส่วนบุคคลหรือรับจ้างสาธารณแต่อย่างใด ซึ่งในความเป็นจริงนั้น ณ ปัจจุบันนี้จากปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครได้เป็นสาเหตุให้มีบุคคลบางกลุ่มได้ริเริ่มนำเอารถจักรยานยนต์มาใช้เป็นรถรับจ้าง รับ-ส่งผู้โดยสารให้บริการแข่งขันกับรถที่มีการจดทะเบียนเป็นรถรับจ้างประเภทต่าง ๆ

เมื่อพิจารณาถึงหลักเกณฑ์ในการกำหนดคุณสมบัติของบุคคลที่จะขอใบอนุญาตขับขี่รถในประเภทส่วนบุคคล เปรียบเทียบกับคุณสมบัติของผู้ขอใบขับขี่รถสาธารณะซึ่งเป็นรถรับจ้างประเภทต่าง ๆ นั้น กฎหมายได้กำหนดคุณสมบัติที่แตกต่างกัน กล่าวคือ ในกรณีของผู้ขอใบอนุญาตขับรถสาธารณะ คือ รถยนต์สาธารณะตามมาตรา 43(4) หรือรถยนต์สามล้อสาธารณะตามมาตรา 43(5) จะต้องเป็นผู้มีคุณสมบัติตามมาตรา 49[6] ซึ่งมีการวางหลักเกณฑ์ที่เข้มงวดกว่า หลักเกณฑ์ของการขอใบอนุญาตขับขี่รถประเภทส่วนบุคคลตามมาตรา 46 และมาตรา 4 อย่างเช่น การกำหนดอายุของผู้ที่มีสิทธิขอใบอนุญาตขับรถประเภทสาธารณะจะต้องมีอายุไม่ต่ำกว่ายี่สิบห้าปี ส่วนกรณีของใบอนุญาตขับรถประเภทส่วนบุคคลนั้นกำหนดว่า จะต้องมีอายุไม่ต่ำกว่าสิบแปดปี

(ต่อ) (ฉ) โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น

[6]มาตรา 49 กำหนดว่า "ผู้ขอใบอนุญาตขับรถตามมาตรา 43 (4) หรือ (5) ต้อง ..."

"(2) มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา 46 เว้นแต่ต้องมีอายุไม่ต่ำกว่ายี่สิบห้าปีบริบูรณ์"

และในส่วนของรถจักรยานยนต์ยังมีการอนุโลมให้บุคคลที่มีอายุไม่ต่ำกว่าสิบห้าปี มีสิทธิขอใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ได้อีกด้วย (เฉพาะรถจักรยานยนต์ไม่เกินเก้าสิบซีซี) นอกจากหลักเกณฑ์ในเรื่องอายุแล้ว การกำหนดคุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตขับขี่รถสาธารณะ จะต้องมีคุณสมบัติตามมาตรา 46 และมาตรา 47 อันเป็นคุณสมบัติโดยทั่วไปของผู้ขอใบอนุญาตขับขี่รถ และคุณสมบัติสำหรับผู้ขอใบอนุญาตขับขี่รถสาธารณะโดยเฉพาะ ตามมาตรา 49 โดยจะเห็นได้ชัดเจนในการกำหนดอายุ และการกำหนดให้ผู้ขอจะต้องมิได้กระทำความผิดตามที่ได้ระบุไว้ในมาตรา 49(8)* ซึ่งพบว่าในปัจจุบันผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างนั้นไม่ต้องมีคุณสมบัติตามกฎเกณฑ์ของการขอใบอนุญาตขับขี่รถสาธารณะ เนื่องจากมาตรา 49 นั้น มิได้มีขอบเขตไปถึงรถจักรยานยนต์รับจ้างแต่อย่างใด

1.3 กฎหมายที่เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ในส่วนของการขับขี่

สำหรับบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่มีความเกี่ยวข้องกับการขับขี่รถจักรยานยนต์นั้นปรากฏในพระราชบัญญัติ จราจรทางบก พ.ศ.2522 อันเป็นกฎหมายและระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ ที่มีจุดมุ่งหมายในการบังคับใช้กับการใช้และการขับขี่ยานพาหนะทางบก อันได้แก่รถประเภทต่าง ๆ นั่นเอง โดยสำหรับรถจักรยานยนต์ในพระราชบัญญัตินี้ ได้มีการบัญญัติในส่วนของการควบคุมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ดังนี้คือ

1.3.1 การขับขี่รถจักรยานยนต์

ตามพระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จะต้องขับขี่รถในช่องทางเดินรถด้านซ้าย ตามมาตรา 35[7] แต่ในสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วน

---

*มาตรา 49 (8) กำหนดว่า " (8) ไม่เคยเป็นผู้ได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุกในความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ หรือความผิดเกี่ยวกับความสงบสุขของประชาชน ความผิดเกี่ยวกับการก่อให้เกิดภยันตรายต่อประชาชน ความผิดเกี่ยวกับเงินตรา ความผิดเกี่ยวกับเพศ ความผิดต่อชีวิต ความผิดต่อร่างกาย ความผิดต่อเสรีภาพ ความผิดฐานลักทรัพย์..."

[7] ตามมาตรา 35 แห่งพระราชบัญญัติ จราจรทางบก พ.ศ.2522 กำหนดว่า "รถบรรทุกรถบรรทุกคนโดยสาร **รถจักรยานยนต์** รถที่มีความเร็วช้า หรือรถที่มีความเร็วต่ำกว่าความเร็วของรถคันอื่นที่ขับไปในทิศทางเดียวกัน ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ใกล้ขอบทางเดินรถด้านซ้ายเท่าที่จะทำได้ถ้า

ใหญ่โดยเฉพาะผู้ขับขี่ในเขตกรุงเทพฯ มักจะไม่ปฏิบัติตาม เนื่องจากปัญหาสภาพจราจรและการขาดระเบียบวินัยในการขับขี่รถ จึงทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ขับขี่รถในช่องทางเดินด้านซ้ายที่จัดไว้สำหรับรถที่มีความเร็วช้า แต่ในทางกลับกันจะพบว่า ผู้ขับขี่จะขับขี่รถในทุกช่องทางเดินรถที่มีพื้นที่ว่างพอสำหรับที่จะให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เข้าไปสอดแทรกได้ ไม่เว้นแต่การขับขี่รถจักรยานยนต์เข้าไปในช่องทางเดินรถที่จัดเป็นช่องเดินรถประจำทาง อันเป็นการกระทำความผิดตามมาตรา 66 แห่งพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งการกระทำดังกล่าว ทำให้เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุแก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะขับขี่ และผู้ใช้บริการรถประจำทางในขณะขึ้น-ลงรถประจำทาง นอกจากนั้น พบว่ามีผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จำนวนมากมักจะขับขี่รถจักรยานยนต์บนทางเท้า อันเป็นการกระทำผิดตามมาตรา 43(7)[8] จะเห็นได้ว่า มาตรา 43 และมาตรา 66 เป็นการบังคับใช้กับการขับขี่รถโดยทั่วไปไม่ได้เป็นการเจาะจงเฉพาะการขับขี่รถจักรยานยนต์เท่านั้น เพียงแต่การกระทำผิดตามมาตรา 43 และมาตรา 66 มักจะพบกับการขับขี่โดยใช้รถจักรยานยนต์เป็นส่วนมาก

อนึ่ง นอกจากการกระทำผิดตามพระราชบัญญัติ จราจรทางบก พ.ศ.2522 แล้วพบว่า ในพระราชบัญญัติ รักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ.2535 มาตรา 17(2) ได้กำหนดว่า "ห้ามมิให้ผู้ใดจอดหรือขับขี่รถยนต์ รถจักรยานยนต์ หรือล้อเลื่อนบนทางเท้า..." ผู้ใดที่ฝ่าฝืนย่อมมีโทษตามพระราชบัญญัตินี้

1.3.2 การหยุดและการจอดรถจักรยานยนต์

ตามพระราชบัญญัติ จราจรทางบก พ.ศ.2522 ในส่วนของการหยุดรถนั้น ตามมาตรา 22(2) ได้กำหนดให้ผู้ขับขี่รถจะต้องหยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด และ ในมาตรา 55[9] มีการบัญญัติการ

(ต่อ) ทางเดินรถนั้นได้แบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไปหรือได้จัดช่องเดินรถประจำทางด้านซ้ายไว้โดยเฉพาะ ต้องขับรถในช่องเดินรถด้านซ้ายสุด หรือใกล้ช่องเดินรถประจำทางแล้วแต่กรณี"

[8] มาตรา 43 กำหนดว่า "ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถ...(7) บนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควร เว้นแต่รถลากเข็นสำหรับทารก คนป่วย หรือคนพิการ "

[9] มาตรา 55 กำหนดว่า "ห้ามมิให้ผู้ขับขี่หยุดรถ

ห้ามหยุดรถในลักษณะต่าง ๆ ส่วนในบทบัญญัติที่เกี่ยวกับการจอดรถนั้นในมาตรา 57[10] ได้กำหนดห้ามมิให้ผู้ขับขี่จอดรถในพื้นที่ต่าง ๆ จะเห็นได้ว่ามีผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จำนวนมากที่ฝ่าฝืนกฎจราจรที่เกี่ยวกับการหยุดและจอดรถ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ที่สามารถพบเห็นกลุ่มผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างจำนวนมากใช้พื้นที่ทางเท้าเป็นที่จอดรถเพื่อให้บริการรับจ้างขนส่งโดยสารแก่ประชาชน หรือการหยุดรถจักรยานยนต์รับจ้างในช่องทางเดินรถ หรือพื้นที่ต่าง ๆ เพื่อรอรับ-ส่งผู้โดยสาร อันเป็นการกระทำที่ต้องห้ามตามมาตรา 55 ดังนั้น จะเห็นได้ว่ารถจักรยานยนต์นั้นนับเป็นยานพาหนะทางบกที่มีการกระทำผิดตามพระราชบัญญัติ จราจรทางบก พ.ศ.2522 ในส่วนของการหยุดและการจอดรถโดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ขับขี่ที่ประกอบอาชีพโดยใช้รถจักรยานยนต์เพื่อรับจ้างรับส่งคนโดยสาร

(ต่อ)

(1) ในช่องเดินรถ เว้นแต่หยุดชิดขอบทางด้านซ้ายของทางเดินรถในกรณีไม่มีช่องเดินรถประจำทาง

(2) บนทางเท้า

(3) บนสะพานหรืออุโมงค์

(4) ในทางร่วมทางแยก

(5) ในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามหยุดรถ

(6) ตรงปากทางเข้าออกของอาคารหรือทางเดินรถ

(7) ในเขตปลอดภัย

(8) ในลักษณะกีดขวางการจราจร

[10] ตามมาตรา 57 กำหนดว่า เว้นแต่จะได้มีบทบัญญัติ กฎ หรือข้อบังคับตามพระราชบัญญัตินี้กำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ห้ามมิให้ผู้ขับขี่จอดรถ

(1) บนทางเท้า

(2) - (15)...

1.3.3 การกำหนดอัตราความเร็วในการขับขี่รถจักรยานยนต์

ในกรณีนี้สำหรับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความเร็วในการขับขี่รถนั้น ในมาตรา 67 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ได้กำหนดว่า "ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วที่กำหนดในกฎกระทรวง..." ดังนั้นจึงได้มีกฎกระทรวงฉบับที่ 10 (พ.ศ.2524) ซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัติ จราจรทางบก พ.ศ.2522 ในข้อ 1(3) ได้กำหนดให้

"รถจักรยานยนต์ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาลไม่เกินชั่วโมงละ 80 กิโลเมตร หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับไม่เกินชั่วโมงละ 90 กิโลเมตร"

หากมีการขับขี่ในอัตราความเร็วที่เกินกำหนด ในมาตรา 152 ได้กำหนดบทลงโทษคือ ระวางโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท แต่หากผู้ใดขับขี่รถในลักษณะของการแข่งรถในช่องทางเดินรถ อันเป็นการกระทำความผิดตามมาตรา 134 ต้องระวางโทษตามมาตรา 160 ทวิ คือจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งเดือนหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

1.3.4 การนั่งและซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์

เนื่องจากการที่รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่มีขนาดเล็ก ดังนั้นที่นั่งของรถโดยทั่วไปแล้วจะมีลักษณะเป็นเบาะตอนเดียว หรือที่เรียกว่าอานรถ ซึ่งสำหรับผู้ขับขี่และผู้โดยสารนั้น มาตรา 121 แห่งพระราชบัญญัติ จราจรทางบก พ.ศ.2522 ได้กำหนดว่า

"ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องนั่งคร่อมบนอานที่จัดไว้สำหรับให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์นั่ง ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ได้กำหนดไว้ในใบคู่มือจดทะเบียนให้บรรทุกคนโดยสารได้ คนโดยสารจะต้องนั่งซ้อนท้ายผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และนั่งบนอานที่จัดไว้สำหรับคนโดยสาร หรือนั่งในที่นั่งพ่วงข้าง"

โดยมีบทลงโทษสำหรับผู้ที่ฝ่าฝืน คือโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท ตามมาตรา 148 แห่งพระราชบัญญัตินี้ แต่อย่างไรก็ตามในมาตรา 121 ไม่ได้กำหนดว่า รถจักรยานยนต์จะสามารถบรรทุกผู้โดยสารได้กี่คน หรือบรรทุกสิ่งของได้ขนาดไหน ดังนั้นจึงมีการออกกฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พ.ศ.2522) ที่อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 18 แห่งพระราชบัญญัติ จราจรทางบก พ.ศ.2522 โดยในกฎกระทรวงดังกล่าวในข้อ 3 ได้กำหนดว่า

"ข้อ 3 ให้บรรทุกของหรือคนไม่รวมผู้ขับขี่ได้ไม่เกินอัตราดังต่อไปนี้"

"(1) รถจักรยานยนต์ให้บรรทุกของไม่เกิน 50 กิโลกรัม หรือบรรทุกคนไม่เกินที่นั่ง แต่ให้นั่งซ้อนท้ายได้เพียงคนเดียว"

"(2) รถจักรยานยนต์ที่มีพ่วงข้าง ให้บรรทุกของไม่เกิน 150 กิโลกรัม หรือบรรทุกคนไม่เกินจำนวนที่นั่ง"

ส่วนบทลงโทษนั้นในมาตรา 150(3) ได้กำหนดว่า ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 18 ผู้นั้นต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท ดังนั้นจะเห็นได้ว่า การนั่งและการบรรทุกโดยใช้รถจักรยานยนต์ กฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารจะต้องนั่งคร่อมบนอานรถโดยให้นั่งซ้อนท้ายได้เพียงคนเดียว หรือหากผู้ขับขี่ต้องการบรรทุกของจะบรรทุกได้ไม่เกิน 50 กิโลกรัม ซึ่งหากผู้ใดฝ่าฝืนย่อมมีความผิดตามพระราชบัญญัติ จราจรทางบก พ.ศ.2522

1.3.5 การสวมหมวกนิรภัย

หรือที่เรียกโดยทั่วไปว่า "หมวกกันน็อค" (crash helmet) คือหมวกที่ใช้เพื่อป้องกันและบรรเทาอันตรายหรืออาการบาดเจ็บ บริเวณศีรษะเนื่องจากอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้าย ซึ่งหมวกนิรภัยนี้ได้มีการใช้กันเป็นเวลานานแล้ว สำหรับประเทศไทยได้มีกฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายสวมหมวกนิรภัยตั้งแต่ พ.ศ.2535 โดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ในมาตรา 122 ได้กำหนดว่า

"ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะ เพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่ และโดยสารรถจักรยานยนต์ ทั้งนี้เฉพาะท้องที่ที่ได้กำหนดไว้ในพระราชกฤษฎีกา"

ดังนั้น ในปีพ.ศ.2535 จึงได้มีพระราชกฤษฎีกา กำหนดท้องที่ที่ผู้ขับขี่และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะ สำหรับในเขตกรุงเทพมหานครนั้นให้มีผลบังคับใช้ในกำหนดระยะเวลาสามเดือนนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา วันที่ 14 กันยายน 2535)

นอกจากนี้ในมาตรา 122 วรรคสาม ได้บัญญัติให้ลักษณะและวิธีการใช้หมวกให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ดังนั้น จึงได้มีการออกกฎกระทรวงฉบับที่ 14 (พ.ศ.2535) กำหนดลักษณะของหมวกนิรภัยสำหรับผู้ขับขี่และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ไว้ 3 แบบด้วยกันคือ (1) หมวกแบบปิดเต็มหน้า (2) หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ (3) หมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ ในกรณีที่ได้มีการกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมสำหรับหมวกนิรภัยแล้ว หมวกนิรภัยที่จะใช้ต้องเป็นไปตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม ส่วนวิธีการใช้หมวกนิรภัยผู้ขับขี่และคนโดยสารจะ

ต้องสวมหมวกนิรภัยโดยจะต้องรัดคางด้วยสายรัดคางหรือเข็มขัดรัดคางให้แน่นพอที่จะป้องกันมิให้หมวกนิรภัยหลุดจากศีรษะได้หากเกิดอุบัติเหตุ โดยมีบทระวางโทษสำหรับผู้ขับขี่หรือคนโดยสารที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 122 มาตรา 148 แห่งพระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท

เมื่อพิจารณาในส่วนของความปลอดภัยที่ได้รับจากการสวมหมวกนิรภัย ในขณะขับขี่และซ้อนท้ายนั้น พบว่า จากงานวิจัยเรื่อง "ผลของกฎหมายสวมหมวกนิรภัยต่อการลดอัตราตายในอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์" ได้บ่งชี้ว่าสาเหตุของการตายเนื่องจากการบาดเจ็บบริเวณสมองอันเป็นผลจากอุบัติเหตรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย มีอัตราที่ไม่ต่ำกว่า 80% ซึ่งนับเป็นอัตราที่สูงสุดในโลก เมื่อเปรียบเทียบกับสถิติในประเทศอื่น ๆ ทางตะวันตกที่พบเพียง 5.3% ถึง 60% เท่านั้น[11] ทั้งนี้เนื่องจากในประเทศไทยผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และผู้ซ้อนท้ายส่วนหนึ่งยังละเลยเพิกเฉยต่อกฎหมาย โดยไม่สวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่หรือโดยสาร นอกจากนี้ผู้ที่สวมหมวกนิรภัยส่วนหนึ่งยังใช้หมวกที่ไม่ได้มาตรฐาน หรือการสวมใส่หมวกอย่างผิดวิธี รวมถึงการซ้อนท้ายที่มากกว่า 1 คนขึ้นไป ตลอดจนการขับขี่ที่ขาดความระมัดระวัง การขับแซงในทุกช่องว่างของพื้นที่ถนนที่พอจะไปได้ และการฝ่าฝืนกฎจราจร ล้วนแต่เป็นสาเหตุของการตายอันเนื่องมาจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ทั้งสิ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการตายซึ่งเกิดจากการบาดเจ็บบริเวณศีรษะ ดังจะเห็นได้จากตารางที่ 3.1

ตารางที่ 3.1 สาเหตุของการตาย

ปี พ.ศ.	จำนวนผู้ตายจากบาดเจ็บสมอง	จำนวนผู้ตายจากบาดเจ็บอวัยวะภายในอื่น ๆ	รวม
2534	57 (86%)	9 (14%)	66 (100%)
2535	58 (81%)	14 (19%)	72 (100%)
2536	48 (83%)	10 (17%)	58 (100%)
2537	46 (81%)	11 (19%)	57 (100%)

[11] วิรัช พาณิชย์พงษ์, ธวัชชัย วัฒนขจร และวีระ กสานติกุล, "ผลของกฎหมายสวมหมวกนิรภัยต่อการลดอัตราตายในอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์," หน้า 24.

และจากการให้ความสำคัญต่อการสวมหมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอันตรายบริเวณศีรษะขณะขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ โดยมีการออกกฎหมายให้ผู้ขับขี่และโดยสารจะต้องสวมหมวกนิรภัย โดยมีผลตั้งแต่เดือนธันวาคม พ.ศ.2535 เป็นต้นมานั้น เมื่อนำจำนวนของผู้ป่วยเนื่องจากอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในช่วงเวลาก่อนที่กฎหมายใช้บังคับมาเปรียบเทียบกับจำนวนของผู้ป่วยหลังกฎหมายใช้บังคับนั้น ผลที่ได้ปรากฏว่า สำหรับผู้ป่วยที่บาดเจ็บบริเวณศีรษะมีจำนวนลดลงจากอัตรา 43% ในปี พ.ศ.2534 เหลือเพียง 22% ในปี พ.ศ.2537 ย่อมแสดงให้เห็นว่าหมวกนิรภัยสามารถลดอาการบาดเจ็บบริเวณศีรษะลงได้เกือบครึ่งหนึ่ง (ดังตาราง 3.2) ผลที่ได้คือการสวมหมวกนิรภัยสามารถลดอัตราการตายจากการบาดเจ็บบริเวณสมองลงได้และยังทำให้สามารถป้องกันความพิการอันเกิดจากการบาดเจ็บดังกล่าว

ตารางที่ 3.2 แสดงรูปแบบของการบาดเจ็บของผู้ป่วยในและผู้ป่วยนอก

รูปแบบของการบาดเจ็บ	จำนวนผู้ป่วยก่อนกฎหมายใช้บังคับ		จำนวนผู้ป่วยหลังกฎหมายใช้บังคับ	
	2534	2535	2536	2537
ผู้ป่วยใน				
บาดเจ็บศีรษะ	201 (43%)	195 (37%)	130 (25%)	108 (22%)
บาดเจ็บอวัยวะภายใน	266 (57%)	339 (63%)	395 (75%)	384 (78%)
รวม	467 (100%)	534 (100%)	525 (100%)	492 (100%)
ผู้ป่วยนอก				
กระดูกหัก	588 (33%)	556 (34%)	586 (34%)	564 (36%)
บาดเจ็บเล็กน้อยไม่พบกระดูกหัก	1175 (67%)	1092 (66%)	1721 (66%)	1010 (64%)
รวม	1763 (100%)	1648 (100%)	1707 (100%)	1574 (100%)

เมื่อพิจารณาการสวมหมวกนิรภัยในด้านของกฎหมาย พบว่า ในต่างประเทศกรณีที่ผู้ขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย ได้รับบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุจะถือว่าเป็นผู้เสียหายที่มีส่วนประมาทเลินเล่อ หรือมีส่วนทำความผิดที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้น

ด้วย ค่าสินไหมทดแทนที่จะได้รับจึงควรที่จะต้องลดลงตามส่วน ซึ่งเห็นได้ว่าการที่ผู้เสียหายละเลยโดยไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่หรือโดยสารนั้น การละเลยดังกล่าวของผู้เสียหายย่อมมีส่วนเพิ่มความเสียหายที่ตนได้รับ[12]

สำหรับในประเทศไทยหากสามารถทำให้ผู้ขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ได้เห็นว่าถ้าเกิดอุบัติเหตุขึ้นโดยผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารไม่ได้สวมหมวกนิรภัย จะมีผลให้ได้รับค่าสินไหมทดแทนลดลง ถือว่าเป็นการใช้กฎหมายจูงใจให้บุคคลเหล่านี้สวมหมวกนิรภัยอย่างจริงจังมากขึ้น เพราะปัจจุบันจะพบได้ว่าผู้ขับขี่และผู้โดยสารมักจะหลีกเลี่ยงที่จะปฏิบัติตามกฎหมายสวมหมวกนิรภัยอยู่เสมอ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มักจะหลีกเลี่ยงกฎหมายโดยการใช้หมวกนิรภัยที่ไม่มีคุณภาพ การสวมหมวกนิรภัยอย่างผิดวิธี หรือกระทั่งไม่สวมหมวกนิรภัย อย่างเช่น การที่ผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ให้บริการในระยะทางสั้น ๆ หรือในซอย ไม่เห็นความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัย หรือการที่ผู้โดยสารที่ไม่ต้องการสวมหมวกนิรภัยที่ผู้ให้บริการเตรียมไว้ให้เนื่องจากเห็นว่าสกปรกจึงได้ถือหมวกนิรภัยไว้โดยจะสวมต่อเมื่อเห็นเจ้าหน้าที่ตำรวจจะทำการตรวจในเส้นทางข้างหน้าเท่านั้น การกระทำดังกล่าวนอกจากจะเป็นการหลีกเลี่ยงต่อกฎหมายแล้วยังมีผลต่อความปลอดภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสารในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์และเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น ผู้ขับขี่และผู้โดยสารย่อมเป็นผู้เสียหายที่ได้เสี่ยงภัยและยอมรับผลเช่นนั้น

จากการที่ผู้เขียนได้สำรวจข้อมูลเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่และประชาชนผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างปรากฏว่า ผู้ที่ประกอบอาชีพนี้ในเขตเมืองทุกคนล้วนแต่สวมหมวกนิรภัยขณะให้บริการ ส่วนในด้านของประชาชนผู้ใช้บริการ พบว่า ร้อยละ 56 ได้สวมหมวกนิรภัยขณะใช้บริการ (โดยส่วนใหญ่ให้เหตุผลว่า เพราะคำนึงถึงความปลอดภัยและกลัวถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจลงโทษปรับ) สำหรับผู้ที่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัยขณะใช้บริการ ร้อยละ 44 ได้ให้เหตุผลว่าหมวกนิรภัยที่ให้บริการมีความสกปรกอีกทั้งเนื่องจากเห็นว่าในกรณีที่เดินทางระยะสั้นหรือในซอย จึงไม่สวมหมวกนิรภัย นอกจากนั้นยังพบว่า ร้อยละ 14 ของวินรถจักรยานยนต์รับจ้างไม่มีบริการหมวกนิรภัยให้แก่ผู้โดยสาร

---

[12] ประสพสุข บุญเดช, "ผู้เสียหายมีส่วนทำความผิดไม่สวมหมวกกันน็อคหรือคาดเข็มขัดนิรภัย" <u>ดุลพาห</u> 23 (พฤศจิกายน-ธันวาคม): 24.

จากที่ได้กล่าวมาทั้งหมด จะเห็นได้ว่าในบางส่วนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์นั้นไม่ว่าจะเป็นพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522, พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่มีบทบัญญัติที่บังคับใช้กับรถทุกประเภท และที่บังคับใช้กับรถจักรยานยนต์โดยเฉพาะ ซึ่งการบังคับใช้กฎหมายเหล่านี้ย่อมมีผลบังคับใช้กับรถจักรยานยนต์รับจ้างด้วย เนื่องจากรถจักรยานยนต์รับจ้างนั้นยังมิได้มีกฎหมายที่ระบุให้จัดเป็นรถรับจ้างอีกประเภทหนึ่ง ฉะนั้นแล้วกฎหมายที่ที่วางหลักเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ในทาง จึงต้องนำมาบังคับใช้กับรถจักรยานยนต์รับจ้างโดยอนุโลม