

## บทที่ 5

### แนวทางการแก้ไขปัญหาและการเสนอมาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสมเพื่อบังคับใช้กับ รถจักรยานยนต์รับจ้าง

จากที่ได้กล่าวมาข้างต้นเกี่ยวกับ ปัญหาการนำรถจักรยานยนต์มาใช้รับจ้างสาธารณะ โดยเห็นว่า จากข้อเท็จจริงทางด้านสภาพและลักษณะของตัวรถจักรยานยนต์ พบว่ามีปัญหาและอุปสรรคคือ แม้ว่าสภาพของตัวรถจักรยานยนต์จะมีหลากหลายลักษณะและขนาดแต่เมื่อพิจารณาการกำหนดวัตถุประสงค์ของผู้สร้างและโรงงานผู้ผลิต ตลอดจนวัตถุประสงค์ในการนำมาใช้ตามปกติประเพณีทั่วไป ปรากฏว่า ไม่มีผู้ผลิตรายใดที่มีการผลิตและออกแบบรถจักรยานยนต์เพื่อวัตถุประสงค์ในการใช้รับจ้างสาธารณะ อีกทั้งในส่วนของปัญหาข้อกฎหมายที่เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีการตีความว่า การนำรถจักรยานยนต์มาใช้ในลักษณะของรถรับจ้างสาธารณะสามารถกระทำได้ เนื่องจากไม่มีกฎหมายที่จำกัดสิทธิในการประกอบอาชีพ และไม่มีบทบัญญัติใดที่ห้ามมิให้นำรถจักรยานยนต์มาใช้รับจ้าง ซึ่งในกรณีนี้ เห็นว่ากฎหมายมิได้มีเจตนารมณ์ที่จะให้ นำเอารถจักรยานยนต์มาใช้รับจ้าง เพราะการที่จะกำหนดให้รถชนิดใดเป็นรถรับจ้างสาธารณะนั้นแนวทางปฏิบัติจะต้องมีการออกอนุบัญญัติ อันได้แก่ การออกกฎกระทรวงเพื่อรองรับการนำรถมาใช้ประกอบกรรับจ้าง แต่สำหรับรถจักรยานยนต์ไม่มีบทบัญญัติใดที่วางหลักเกณฑ์เพื่อรองรับการนำรถจักรยานยนต์มาประกอบกรรับจ้าง เมื่อไม่มีหลักเกณฑ์ทางกฎหมายรองรับ จึงเท่ากับว่ากฎหมายไม่อนุญาติโดยปริยาย จึงไม่จำเป็นที่จะต้องมีการบัญญัติห้ามนำรถจักรยานยนต์มาใช้เป็นรถรับจ้าง ดังนั้นการตีความของ กรรมการร่างกฎหมายคณะที่ 2 สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ที่เห็นว่า เมื่อกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ไม่มีการบัญญัติไว้ชัดเจนแน่นอน จึงจะนำบทบัญญัติดังกล่าว มาลงโทษแก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในลักษณะของรถรับจ้างสาธารณะไม่ได้ เพราะเป็นการขัดต่อหลักกฎหมายอาญาที่กำหนดว่า บุคคลจะกระทำความผิดและถูกลงโทษนั้นกฎหมายจะต้องบัญญัติไว้อย่างชัดเจนว่าการกระทำเช่นนั้นเป็นผิดและมีการกำหนดโทษ และยังเป็น การขัดต่อหลักกฎหมายรัฐธรรมนูญด้วย จะเห็นได้ว่ากรณีดังกล่าว ได้ทำให้เกิดช่องว่างของการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยรถยนต์และเป็นปัญหาของหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่ดูแลเรื่องดังกล่าวที่จะต้องศึกษาหาข้อมูลและหาแนวทางเพื่อแก้ไขและยุติปัญหานี้

ทั้งนี้เนื่องจาก ปัญหาดังกล่าวเป็นปัญหาเกี่ยวกับการประกอบอาชีพของกลุ่มบุคคลหนึ่ง แต่ผลแห่งการประกอบอาชีพมีส่วนกระทบต่อความปลอดภัย ในชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน ของผู้ใช้บริการตลอดจนประชาชนทั่วไป นอกจากนั้น ยังมีส่วนกระทบต่อความเป็นระเบียบเรียบร้อย การใช้จ่ายยานบนทางสาธารณะ และในเรื่องของการกำกับดูแล ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างซึ่งจะมีจำนวนนับหลายหมื่นคันในปัจจุบัน ฉะนั้น หากการแก้ไขปัญหาดังกล่าว กระทำโดยไม่รอบคอบ ขาดข้อมูลที่ถูกต้อง อาจจะทำให้ปัญหาที่แท้จริงซึ่งเป็นปัญหาทางเศรษฐกิจ และปัญหาทางสังคม กลายมาเป็นปัญหาทางการเมืองก็ได้ ดังนั้น จึงต้องทำการศึกษาและหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยจะแยกการดำเนินการเป็น 2 ขั้นตอน ดังนี้ คือ

1) แนวทางแก้ไขโดยใช้มาตรการระยะสั้น

2) แนวทางแก้ไขโดยใช้มาตรการระยะยาว

#### 1. แนวทางแก้ไขโดยใช้มาตรการระยะสั้น

สำหรับการแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยการมาตรการระยะสั้น ซึ่งในที่นี้ “ มาตรการระยะสั้น ” หมายถึง การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์ อันเป็นการควบคุมการใช้รถจักรยานยนต์โดยทั่วไป ซึ่งในปัจจุบันมีบทบัญญัติแห่งกฎหมาย ที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถจักรยานยนต์อยู่ 2 ฉบับด้วยกัน คือ

1) พระราชบัญญัติ รถยนต์ พ.ศ. 2522

2) พระราชบัญญัติ จราจรทางบก พ.ศ. 2522

#### 1) พระราชบัญญัติ รถยนต์ พ.ศ. 2522

ในส่วนของการใช้รถจักรยานยนต์ ได้มีการบัญญัติเกี่ยวกับ ลักษณะ ขนาด ของรถที่เหมาะสมต่อการนำมาจดทะเบียนเป็นรถจักรยานยนต์, การออกใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยหน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายนี้ได้แก่ กรมการขนส่งทางบก

## 2) พระราชบัญญัติ จราจรทางบก พ.ศ. 2522

เป็นกฎหมายที่บัญญัติเกี่ยวกับการใช้รถประเภทต่างๆ ในทาง ภายใต้การควบคุมและกำกับดูแลของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สำหรับในส่วนของการบังคับใช้กฎหมายกับ รถจักรยานยนต์ นั้น สามารถแบ่งได้เป็น 2 ประการ คือ

(1) บทบัญญัติที่บังคับใช้กับรถโดยทั่วไป ในกรณีนี้ หมายถึงบทบัญญัติ ที่มีการบังคับใช้โดยไม่มีภาระบัญญัติเฉพาะเจาะจงว่าใช้กับรถประเภทใด แต่จะเป็นการบังคับใช้กับรถทุกชนิดภายใต้พระราชบัญญัตินี้ ซึ่งบทบัญญัติดังกล่าวได้แก่ การห้ามขับขี่ หยุด หรือ จอดรถ ในลักษณะต่างๆ อย่างเช่นบนทางเท้า, ในเขตที่มีเครื่องหมายห้าม, ในลักษณะกีดขวางการจราจร เป็นต้น อีกทั้ง การกำหนดให้รถจักรยานยนต์ เป็นรถชนิดหนึ่งที่จะต้องขับขี่รถในช่องทางเดินรถด้านซ้าย ซึ่งบทบัญญัติเหล่านี้ นอกจากจะบังคับใช้กับรถยนต์ประเภทต่างๆแล้ว ยังเป็นการบังคับใช้กับรถจักรยานยนต์ด้วย

(2) บทบัญญัติที่บังคับใช้กับรถจักรยานยนต์โดยเฉพาะ ทั้งนี้ จะเห็นได้จากบทบัญญัติที่กำหนดการใช้รถจักรยานยนต์และบทบัญญัติที่ให้อำนาจในการออกกฎกระทรวง ที่มีเนื้อหาเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ อันได้แก่ การช้อนท้ายหรือการบรรทุกผู้โดยสาร , การสวมหมวกนิรภัย , การกำหนดอัตราความเร็วในการขับขี่

จากที่กล่าวมาทั้งหมดจะเห็นได้ว่า ในปัจจุบันได้มีการใช้บทบัญญัติแห่งกฎหมายตามพระราชบัญญัติ รถยนต์ พ.ศ. 2522 และ พระราชบัญญัติ จราจรทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อควบคุมการใช้รถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก สำหรับ การใช้รถจักรยานยนต์ในทาง ซึ่งเมื่อพิจารณาการบังคับใช้กฎหมายสำหรับรถจักรยานยนต์ในปัจจุบันกับข้อเท็จจริงที่มีการนำเอารถจักรยานยนต์ มาใช้เป็นรถรับจ้างสาธารณะ แล้วเห็นว่า แม้จะมีการนำเอารถจักรยานยนต์มาประกอบอาชีพ โดยที่กฎหมายมิได้มีเจตนารมณ์ให้มีการกระทำเช่นนั้นก็ตาม แต่เมื่อพิจารณาในส่วนของกฎหมายที่บังคับใช้กับรถจักรยานยนต์ในปัจจุบัน ก็พบว่าไม่ว่าจะเป็นรถจักรยานยนต์โดยทั่วไป หรือ รถจักรยานยนต์รับจ้าง ก็มิได้มีความแตกต่างกันในส่วนของการใช้รถ เพราะแท้จริงแล้วความแตกต่างของรถจักรยานยนต์รับจ้าง กับรถจักรยานยนต์ทั่วไปคือ การกำหนดหลักเกณฑ์ในการประกอบอาชีพกันขึ้นมาเองภายในกลุ่ม ซึ่งไม่มีความเกี่ยวข้องกับ

กฎหมายที่บังคับใช้ในปัจจุบันที่มีวัตถุประสงค์ของการบังคับใช้กับรถจักรยานยนต์ในลักษณะโดยทั่วไป ที่ไม่มีการแยกแยะว่าเป็นรถจักรยานยนต์ธรรมดา หรือ รถจักรยานยนต์รับจ้าง

ดังนั้นจึงเห็นว่า การบังคับ ใช้กฎหมายว่าด้วย ขรยนต์และกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก โดยบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่บังคับใช้กับรถทั่วไปและบังคับใช้เฉพาะรถจักรยานยนต์เพื่อควบคุมการใช้รถ, การขับขี่, การหยุด, การจอดรอ ฯลฯ จะสามารถแก้ไขปัญหาต่างๆที่เกี่ยวกับ การใช้รถจักรยานยนต์ได้ระดับหนึ่ง แต่อย่างไรก็ตามกรณีของการใช้ รถจักรยานยนต์ ในลักษณะรถรับจ้าง สาธารณะนั้น ผู้เขียนเห็นว่ามิอุปสรรคบางประการ ที่ทำให้ไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบันให้เกิดผลอย่างมีประสิทธิภาพเท่าที่ควร โดยจะเห็นได้จากปัญหาการแสวงหาผลประโยชน์อันมิชอบจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง อันก่อให้เกิดการเลือกปฏิบัติและทำให้การบังคับใช้กฎหมายไม่มีความเสมอภาค และจะเห็นได้จาก ความสัมพันธ์ระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจกับผู้ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีผลประโยชน์เข้ามาเกี่ยวข้อง เพื่อวัตถุประสงค์ที่จะให้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติตามกฎหมาย ละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ในกรณีที่ผู้ประกอบอาชีพนี้กระทำความผิดกฎหมายว่าด้วยขรยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก นอกจากนั้นยังส่งผลให้ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างไม่เคารพกฎจราจรในการขับขี่และไม่วินัยในการใช้รถใช้ถนน

ทั้งนี้ ผู้เขียนเห็นว่า แม้ว่าแนวทางแก้ไขปัญหาโดยการบังคับใช้กฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบันกับรถจักรยานยนต์ ในแนวทางปฏิบัติจะเป็นการบังคับใช้โดยทั่วไปที่ไม่แยกแยะว่าเป็นการบังคับรถจักรยานยนต์ธรรมดาหรือรถจักรยานยนต์รับจ้าง แต่เมื่อพิจารณากรณีของรถจักรยานยนต์รับจ้างแล้วผู้เขียนขอเสนอว่าควรที่จะมีมาตรการอื่นที่ช่วยเสริมให้การบังคับใช้กฎหมายเกิดผลในทางปฏิบัติกับกลุ่มบุคคลที่ประกอบอาชีพนี้ จึงขอเสนอมาตรการ ดังต่อไปนี้ คือ

1.1 มาตรการเกี่ยวกับการขอความร่วมมือจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ, ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างและประชาชน เพื่อแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์รับจ้าง

เนื่องจากกรณีของรถจักรยานยนต์รับจ้างนั้น เมื่อพิจารณาแนวทางในการควบคุมกำกับรถจักรยานยนต์รับจ้าง ของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ก็จะมีมาตรการอื่นที่นอกเหนือจากการบังคับใช้กฎหมาย กับผู้ที่ประกอบอาชีพนี้ โดยมาตรการดังกล่าวจะอยู่ในลักษณะของการขอความร่วมมือจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง และประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ดังนี้ คือ

### 1.1.1 มาตรการกวดขันวินัยจรรยา

ผู้เขียนเห็นว่าควรที่จะมีมาตรการกวดขัน ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างให้ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด เนื่องจาก สาเหตุที่กลุ่มบุคคลที่ประกอบอาชีพนี้ส่วนมากมีความรู้ที่น้อยจึงอาจจะไม่มีความเข้าใจ ต่อการปฏิบัติตามกฎหมาย ดังนั้นจึงควรที่จะมีการกวดขันวินัยในการใช้รถใช้ถนนของผู้ที่ประกอบอาชีพนี้ พร้อมกับการให้ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรต่างๆ ที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จะต้องปฏิบัติตามอย่างเช่น การขับขี่, การหยุด และการจอดรถ, การสวมหมวกนิรภัย, การดูแลสภาพรถให้ถูกต้องตามกฎหมายและให้มีความเหมาะสมเพื่อความปลอดภัยในการใช้ขับขี่และโดยสาร เป็นต้น

### 1.1.2 การให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างมีส่วนร่วมในโครงการ, การรณรงค์, การจัดอบรม ที่เกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎหมาย

สำหรับกรณีนี้ เห็นว่า เนื่องจากในปัจจุบันเมื่อพิจารณาจากแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจร ไม่ว่าจะเป็นนโยบายของรัฐบาล แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ หรือนโยบายที่เกี่ยวกับการจราจร ก็จะพบว่ามาตรการแก้ไขปัญหาโดยการจัดทำ โครงการ, การรณรงค์ หรือ การจัดอบรม ในลักษณะต่างๆ เพื่อวัตถุประสงค์ที่ต้องการให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจร นับเป็นอีกหนทางหนึ่งที่จะสร้างระเบียบวินัยในการขับขี่รถและสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ทั้งนี้ กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอยู่จำนวนมากในปัจจุบัน นั้นนับได้ว่าเป็นผู้ใช้รถใช้ถนนกลุ่มหนึ่งที่มีส่วนในปัญหาการจราจร ดังนั้น จึงเห็นว่าการที่หน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบต่อการใช้รถใช้ถนน และทางฝ่ายเจ้าหน้าที่ตำรวจที่นับว่าเป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีความใกล้ชิดกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างมากที่สุด จึงมีส่วนสำคัญในการขอความร่วมมือจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างให้เข้ามามีส่วนร่วมในโครงการ การรณรงค์ การจัดการอบรมที่เกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎหมาย ซึ่งจะทำให้ ผู้ที่ประกอบอาชีพนี้มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายว่าด้วยจราจร และเป็นการส่งเสริมให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด

หนึ่งในปัจจุบันพบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจในบางท้องที่ได้มีการขอความร่วมมือจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างให้เข้ามามีส่วนร่วม อย่างเช่น โครงการอบรมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานครของเจ้าหน้าที่ตำรวจชุมชนสัมพันธ์ หรือการรณรงค์ให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างปฏิบัติตามกฎหมายที่วางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับ ควันจากท่อไอเสียรถและเสียงดังจากรถจักรยานยนต์ อันเป็นความร่วมมือจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ, ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างและภาคเอกชน ผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ เป็นต้น

จากที่กล่าวมาทั้งหมด เกี่ยวกับแนวทางแก้ไขปัญหาโดยใช้มาตรการระยะสั้น อันได้แก่ การบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก เพื่อบังคับใช้กับรถจักรยานยนต์ และการวางมาตรการอื่นๆ ซึ่งเป็นการเสริมให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ซึ่งแนวทางดังกล่าวนี้เป็นแนวทางแก้ไขปัญหที่สามารถนำไปปฏิบัติได้ทันที แต่อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการบังคับใช้กฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบันนั้น เจตนารมณ์ของกฎหมาย มีวัตถุประสงค์เพื่อบังคับใช้กับการใช้รถจักรยานยนต์โดยทั่วไป มิได้มีวัตถุประสงค์ในการแยกแยะว่าบังคับใช้กับรถจักรยานยนต์ธรรมดาหรือรถจักรยานยนต์รับจ้าง ดังนั้นอุปสรรคที่เกิดขึ้นก็คือ ด้วยบทบัญญัติแห่งกฎหมายในปัจจุบัน มิได้มีการควบคุมรถจักรยานยนต์ โดยครอบคลุมถึง การใช้รถจักรยานยนต์ในลักษณะของรถรับจ้างสาธารณะ อีกทั้งยังไม่สามารถเข้าไปควบคุมและวางหลักเกณฑ์หรือเงื่อนไขในการประกอบอาชีพนี้ได้ จึงส่งผลให้การบังคับใช้กฎหมายกับรถจักรยานยนต์รับจ้างในปัจจุบัน เป็นการควบคุมการใช้รถ, การขับขีรถ เช่นเดียวกับรถจักรยานยนต์อื่นๆ ตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติ รถยนต์ พ.ศ.2522 และพระราชบัญญัติ จราจรทางบก พ.ศ. 2522 นอกจากนั้น ในส่วนของมาตรการอื่นๆที่เข้าไปเสริมให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นนั้น จะเห็นได้ว่าแท้จริงเป็นมาตรการในทางสังคมที่เป็นมาตรการเกี่ยวกับการสอดส่องผู้ที่ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์รับจ้างให้ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด แต่อย่างไรก็ตามมาตรการดังกล่าวไม่สามารถที่จะบังคับหรือควบคุมผู้ที่ประกอบอาชีพนี้ได้อย่างแท้จริง

ดังนั้นจึงเห็นได้ว่า การใช้แนวทางแก้ปัญหเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์รับจ้างโดยการบังคับใช้กฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบัน จะสามารถแก้ไขปัญหที่เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์รับจ้างได้เพียงระดับหนึ่ง แต่จะไม่สามารถควบคุมและแก้ไขปัญหในประเด็นที่มีการนำรถจักรยานยนต์มาใช้ในลักษณะของรถรับจ้างสาธารณะได้อย่างแท้จริง เนื่องจากข้อจำกัดของบทบัญญัติแห่งกฎหมายในปัจจุบัน ที่มีเจตนารมณ์ในการบังคับใช้กรณีของการนำเอารถจักรยานยนต์มาเป็นรถรับจ้างสาธารณะ นอกจากนั้นจากแนวทางการควบคุมกำกับและสอดส่องดูแล ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างของเจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยการนำผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างมาบันทึกข้อมูลและประวัติ หรือการเข้าไปจัดระเบียบการให้บริการนั้น พบว่าอุปสรรคที่เกิดขึ้นก็คือ การกระทำความผิดดังกล่าวนี้ด้วยบทบัญญัติแห่งกฎหมายในปัจจุบันมิได้ให้อำนาจหน้าที่แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจสำหรับการกระทำความผิดแต่กำหนดให้เป็นอำนาจของกรมการขนส่งทางบกในการรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับตัวรถและผู้ขับขี

## 2. แนวทางแก้ไขโดยใช้มาตรการระยะยาว

จากที่กล่าวมาข้างต้นเกี่ยวกับแนวทางแก้ไขปัญหาและอุปสรรคสำหรับการบังคับใช้กฎหมายในปัจจุบันกับรถจักรยานยนต์รับจ้าง และเมื่อพิจารณาจากสภาวะการณ์ในปัจจุบันอันเป็นข้อเท็จจริงที่แสดงให้เห็นว่า ในประเทศไทยได้มีการนำเอารถจักรยานยนต์มาใช้ในลักษณะของรถรับจ้างสาธารณะเป็นจำนวนมากและการกระทำดังกล่าวได้ส่งผลกระทบต่อปัญหาต่างๆทั้งปัญหาที่เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายที่มีได้มีเจตนาารมณ์สำหรับกรณีของรถจักรยานยนต์รับจ้าง และปัญหาทางสังคม เช่น การก่ออาชญากรรม, การแสวงหาผลประโยชน์อันมิชอบจากผู้ขับขี่ อันเป็นผลมาจากการที่หน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบ ไม่สามารถเข้าไปควบคุมผู้ที่ประกอบอาชีพนี้ได้ อย่างแท้จริง ดังนั้น ผู้เขียนจึงขอเสนอแนวทางแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยการเสนอแนวทางการออกกฎหมายเพื่อบังคับใช้กับรถจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งแนวทางดังกล่าวเป็นมาตรการแก้ไขปัญหาในระยะยาว ที่ยังไม่สามารถนำมาปฏิบัติได้ทันทีในปัจจุบัน เนื่องจาก การประสบปัญหาการรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์รับจ้าง ( จำนวนรถ , จำนวนคิวรถ , พื้นที่ให้บริการ , ความเสียหายที่เกิดจากรถจักรยานยนต์รับจ้าง ) ซึ่งพบว่าข้อมูลที่ได้จากหน่วยงานของรัฐในปัจจุบันนั้นยังไม่มีความสมบูรณ์ โดยจะเห็นได้จากการรวบรวมข้อมูลครั้งล่าสุดเมื่อ พ.ศ. 2538 ซึ่งภายหลังไม่ได้มีการรวบรวมข้อมูลและติดตามผลในแต่ละปี จึงทำให้ข้อมูลที่ได้นั้นไม่เพียงพอต่อการนำไปใช้ประกอบการวางแผนแนวทางแก้ไขปัญหา ทั้งนี้ผู้เขียนเห็นว่า ควรที่จะมีการรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์รับจ้างให้มีความสมบูรณ์และชัดเจน ซึ่งอาจจะกำหนดระยะเวลาสำหรับการรวบรวมข้อมูล 3 - 5 ปี แต่อย่างไรก็ตาม สำหรับการวางแผนแนวทางแก้ไขปัญหานี้ผู้เขียนขอเสนอแนวทางปฏิบัติ ดังต่อไปนี้ คือ

### 2.1 การเสนอแนวทางการออกกฎหมายเพื่อบังคับใช้กับรถจักรยานยนต์รับจ้าง

สำหรับแนวทางการออกกฎหมายเพื่อบังคับใช้กับรถจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งแนวทางปฏิบัติจะต้องมีการปรับปรุงและแก้ไขบทบัญญัติแห่งกฎหมายเพื่อรองรับการนำเอารถจักรยานยนต์มาใช้ในลักษณะของรถรับจ้างสาธารณะภายใต้กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ โดยสิ่งสำคัญที่จะต้องคำนึงถึง คือ การวางแผนแนวทางและหลักเกณฑ์ของการนำเอารถจักรยานยนต์มาประกอบการรับจ้างสาธารณะจะต้องมีความสอดคล้องกับหลักเกณฑ์และองค์ประกอบของรถรับจ้างสาธารณะ ทั้งนี้ ผู้เขียนขอเสนอแนวทางกฎหมายเพื่อบังคับใช้กับรถจักรยานยนต์รับจ้าง ดังต่อไปนี้ คือ

2.1.1 การกำหนดสภาพ ลักษณะ ของรถจักรยานยนต์ที่จะนำมาใช้ประกอบการรับจ้าง กล่าวคือ จะต้องมีกำหนดสภาพของรถจักรยานยนต์ที่มีความปลอดภัยและเหมาะสมต่อการนำมาใช้ขับขี่และบรรทุกผู้โดยสาร โดยจะต้องมีการกำหนดหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวกับสภาพของรถให้มีความแตกต่างจากรถจักรยานยนต์โดยทั่วไป ซึ่งเป็นการอาศัยอำนาจตาม มาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติ รถยนต์ พ.ศ. 2522 ในการออกกฎกระทรวงเพื่อกำหนดสภาพและลักษณะของรถ ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาจากข้อเท็จจริงเกี่ยวกับสภาพและลักษณะของรถจักรยานยนต์ที่มีการผลิตและจำหน่ายในปัจจุบันพบว่า มีการผลิตรถจักรยานยนต์ในหลากหลายลักษณะ ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการตลาดโดยเน้นถึงความสวยงามของตัวรถ และความรวดเร็วของรถมากกว่าการให้ความสำคัญในเรื่องของความปลอดภัยในการขับขี่และโดยสาร อย่างเช่น การผลิตรถจักรยานยนต์ตั้งแต่ ขนาดเล็กจนไม่อาจนำมาจดทะเบียนตามกฎหมายได้ ( รถจักรยานยนต์ไม่เกิน 50 CC. ) หรือ รถขนาดใหญ่ที่มีการนำเข้ามาจากต่างประเทศ ซึ่งรถบางคันมีการออกแบบที่ไม่ได้มีวัตถุประสงค์สำหรับบรรทุกคนโดยสาร ( รถจักรยานยนต์ที่มีอานรถลักษณะเฉียง หรือ แบบที่ไม่มีอานรถสำหรับผู้โดยสาร )

ดังนั้น การที่จะกำหนดสภาพและลักษณะของรถจักรยานยนต์ที่จะนำมาประกอบการรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร สิ่งสำคัญที่ต้องคำนึงถึงคือ สภาพและลักษณะของรถจักรยานยนต์จะต้องมีการให้ความสำคัญต่อการคุ้มครองความปลอดภัยในชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินของผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยเห็นว่าควรที่จะมีการวางหลักเกณฑ์และเงื่อนไขของรถจักรยานยนต์ที่จะนำมาประกอบการรับจ้างสาธารณะจะต้องมีสภาพและลักษณะ ดังนี้ คือ

#### 1) การกำหนดลักษณะและขนาดของรถ

กล่าวคือ ควรมีการกำหนดให้รถจักรยานยนต์จะต้องมีลักษณะและสภาพรถที่แข็งแรง อีกทั้งควรที่จะกำหนดขนาดของรถที่เหมาะสมต่อการนำมาบรรทุกคนโดยสาร โดยจะเห็นได้ว่าในปัจจุบันรถจักรยานยนต์ที่มีการนำมาใช้งานโดยส่วนใหญ่จะมีขนาดตั้งแต่ 110-150 CC. ซึ่งเป็นรถที่มีการผลิตและจำหน่ายในประเทศ ทำให้มีความสะดวกต่อการที่หน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบจะขอความร่วมมือกับภาคเอกชนผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ ในการควบคุมตรวจสอบและออกแบบรถจักรยานยนต์ที่มีความเหมาะสมต่อการนำมาใช้รับจ้างสาธารณะ โดยยึดหลักของความปลอดภัยของตัวรถเป็นสำคัญ โดยควรมีการกำหนดลักษณะของรถให้มีความปลอดภัยมากกว่ารถ



จักรยานยนต์ทั่วไป หรือ การดัดแปลงหรือเพิ่มเติมอุปกรณ์บางอย่างของรถ เช่น การเพิ่มล้อ , การคิดตั้งพ่วงข้าง เป็นต้น

2) การกำหนดอุปกรณ์และส่วนควบที่จำเป็นสำหรับรถจักรยานยนต์รับจ้าง สำหรับกรณีนี้ เห็นว่า ควรที่จะมีการกำหนดให้รถจักรยานยนต์ที่จะนำมาประกอบการเป็นรถรับจ้างนั้น จะต้องมียุกรณ์และส่วนควบของรถที่มีความแตกต่างจากรถจักรยานยนต์โดยทั่วไป เพื่อวัตถุประสงค์ในการสร้างความปลอดภัยให้กับผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์รับจ้าง อย่างเช่น

ก. การกำหนดให้รถจักรยานยนต์รับจ้าง จะต้องมียานะนั่งที่มีขนาดใหญ่เพียงพอต่อการบรรทุกคนโดยสาร สภาพของเบาะจะต้องมีแนวราบ ไม่มีความลาดเอียงซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตราย

ข. การกำหนดให้มีที่ยึดจับสำหรับผู้โดยสาร โดยกำหนดให้มีการติดตั้งอุปกรณ์ที่ใช้ยึดจับคั่นกลางระหว่าง ผู้ขับขี่และผู้โดยสารที่บริเวณเบาะนั่ง เพื่อให้ผู้โดยสารยึดจับขณะโดยสารรถจักรยานยนต์รับจ้าง

ค. การกำหนดให้มีอุปกรณ์อื่นๆที่มีความสำคัญสำหรับการขับขี่และผู้โดยสาร อย่างเช่น การกำหนดให้มีที่วางเท้าสำหรับผู้โดยสาร , การกำหนดให้มีอุปกรณ์สำหรับจำกัดความเร็วในการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ( รถยนต์ในบางประเทศมีอุปกรณ์จำกัดความเร็วให้ขับขี่ได้ไม่เกิน 180 กิโลเมตรต่อ ชั่วโมง ) โดยอาจกำหนดให้ขับขี่ได้ไม่เกิน 60 กิโลเมตร ต่อ ชั่วโมง

### 2.1.2 การกำหนดวัตถุประสงค์ในการใช้รถจักรยานยนต์รับจ้าง

เมื่อพิจารณาองค์ประกอบของรถรับจ้างสาธารณะแล้ว จะเห็นได้ว่า มีการแบ่งวัตถุประสงค์ในการใช้รถเพื่อประกอบการรับจ้างสาธารณะ เป็น 2 ประเภท คือ

(1) วัตถุประสงค์ในการประกอบการ “บรรทุกคนโดยสาร”

(2) วัตถุประสงค์ในการประกอบการรับจ้าง “บรรทุกสิ่งของหรือสัตว์”

สำหรับกรณีของรถจักรยานยนต์ได้มีการกำหนดวัตถุประสงค์ในการใช้รถที่ปรากฏในกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก โดยกฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2522) ได้กำหนดให้ “รถจักรยานยนต์ สามารถบรรทุกคนโดยสารได้ไม่เกินหนึ่งคน หรือ บรรทุกสิ่งของได้ไม่เกิน 50 กิโลกรัม ” ในส่วนของผู้เขียนเห็นว่า หากจะมีการกำหนดวัตถุประสงค์ในการนำารถจักรยานยนต์มาใช้ประกอบการรับจ้างสาธารณะ ควรที่จะมีการระบุวัตถุประสงค์ในการประกอบการรับจ้างให้รัดกุมและชัดเจนว่า จะมีการกำหนดให้บรรทุกเฉพาะคนโดยสาร หรือ บรรทุกเฉพาะสิ่งของ อนึ่ง เมื่อพิจารณาลักษณะของสภาพรถที่มีเบาะนั่งสำหรับบรรทุกคนโดยสารแต่ไม่มีพื้นที่ส่วนใดของรถที่ใช้สำหรับบรรทุกสิ่งของ ( นอกจากกรณีที่มีการดัดแปลงรถ ) จึงเห็นว่า วัตถุประสงค์ในการใช้รถที่มีความเหมาะสมกับรถจักรยานยนต์รับจ้าง ก็คือ การบรรทุกคนโดยสารไม่เกินหนึ่งคน ส่วนการบรรทุกสิ่งของนั้น ควรที่จะมีการระบุให้ชัดเจนว่า หากผู้ที่ประกอบการรถจักรยานยนต์รับจ้าง มีความประสงค์ที่จะบรรทุกสิ่งของ ผู้ประกอบการจะต้องติดตั้งอุปกรณ์ที่สามารถใส่สัมภาระหรือบรรทุกสิ่งของต่างๆได้ โดยที่จะต้องไม่ส่งผลกระทบต่อการใช้งานและจะต้องเป็นการบรรทุกภายใต้เกณฑ์น้ำหนักที่กฎหมายกำหนด

### 2.1.3 การกำหนดพื้นที่ให้บริการ

สำหรับหลักเกณฑ์ในการกำหนดพื้นที่ให้บริการของรถรับจ้างสาธารณะประเภทต่างๆ นั้น สามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ

(1) การกำหนด “เส้นทาง” ในการให้บริการ เช่น รถโดยสารประจำทาง , รถโดยสารขนาดเล็ก อันเป็นรถรับจ้างสาธารณะตาม พระราชบัญญัติ การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

(2) การกำหนด “เขต” ในการให้บริการ เช่น รถยนต์รับจ้าง อันเป็นรถรับจ้างสาธารณะตาม พระราชบัญญัติ รถยนต์ พ.ศ. 2522

ในกรณีของรถจักรยานยนต์รับจ้างนั้น เห็นว่าแนวทางการกำหนดพื้นที่ให้บริการที่มีความเหมาะสมได้แก่ การกำหนดเขตการให้บริการ โดยยึดเขตของจังหวัดเป็นพื้นที่ให้บริการ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างจะให้บริการนอกเขตของจังหวัดมิได้ ทั้งนี้ ผู้เขียนเห็นว่า ควรที่จะมีการประกาศท้องที่ที่จะให้มีการประกอบการรถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยเป็นการออกอนุบัญญัติ อย่างเช่น การออก พระราชกฤษฎีกา กำหนดท้องที่สำหรับการประกอบการรถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยเริ่มจากเขตกรุงเทพมหานคร และในจังหวัดที่มีประชาชนอาศัยอย่างหนาแน่น เช่น จังหวัดที่เป็นเขต

ปริมณฑล , จังหวัดเชียงใหม่ , จังหวัดชลบุรี เป็นต้น สำหรับรถจักรยานยนต์รับจ้างในแต่ละจังหวัดจะต้องมีสีของตัวรถที่แตกต่างกัน เพื่อความสะดวกในการควบคุมและป้องกันการออกวิ่งรับจ้างนอกพื้นที่

#### 2.1.4 การกำหนด สี และเครื่องหมาย สำหรับรถจักรยานยนต์รับจ้าง

โดยจุดประสงค์หลักของการกำหนดสี และเครื่องหมายสำหรับรถจักรยานยนต์รับจ้างนั้นเป็นการแสดงให้เห็นความแตกต่างจากรถจักรยานยนต์ทั่วไป เพื่อความสะดวกในการแยกแยะ และการตรวจสอบควบคุมรถจักรยานยนต์รับจ้าง อย่างเช่น การกำหนดสีของตัวรถที่แสดงให้เห็นว่าเป็นรถจักรยานยนต์ที่ประกอบการรับจ้างสาธารณะ หรือ การกำหนดให้มีเครื่องหมายสำหรับรถจักรยานยนต์รับจ้าง , หมายเลขประจำตัวของผู้ขับขี่ , หมายเลขของรถ และจะต้องมีการกำหนดให้ติดเครื่องหมายนี้ตามส่วนต่างๆของรถอันเป็นจุดที่สามารถตรวจสอบข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับรถได้ง่าย ในที่นี้อาจจะกำหนดให้รถจักรยานยนต์รับจ้างจะต้องมีกระจกกันลมหน้ารถ ( เช่นเดียวกับรถจักรยานยนต์ของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ) เพื่อที่จะใช้สำหรับการติดเครื่องหมายและข้อมูลอื่นๆ ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

#### 2.1.5 การกำหนดหลักเกณฑ์การขอใบอนุญาตและการบันทึกข้อมูลและประวัติของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

ในกรณีนี้ ควรที่จะกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับ การขอใบอนุญาตเพื่อประกอบการรถรับจ้าง , การบันทึกข้อมูลและประวัติของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง , การขอใบอนุญาตขับขี่และการจัดทำแผ่นป้ายทะเบียนรถจักรยานยนต์ ในลักษณะของรถรับจ้างสาธารณะ โดยจะต้องมีความสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ของรถรับจ้างสาธารณะตามบทบัญญัติในพระราชบัญญัติ รถยนต์ พ.ศ. 2522 อย่างเช่น การกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการขออนุญาตประกอบการรถจักรยานยนต์รับจ้าง , การกำหนดหลักเกณฑ์ในการขอใบอนุญาตขับรถประเภทรถจักรยานยนต์รับจ้างจะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของการขอใบอนุญาตขับรถรับจ้างสาธารณะ (อย่างเช่น การกำหนดอายุของผู้ขอใบอนุญาต(ไม่ต่ำกว่า25ปี) , การรู้จักถนนและทางหลวงในจังหวัดที่ขอรับใบอนุญาต, การไม่เป็นผู้ที่มีโรคติดต่อหรือติดยาเสพติด )

#### 2.1.6 การกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขอื่นๆในการประกอบการรถจักรยานยนต์รับจ้าง

ในกรณีนี้ เป็นการวางหลักเกณฑ์และเงื่อนไขอื่นๆ ในการนำเอารถจักรยานยนต์มาประกอบการรับจ้าง เพื่อให้มีมาตรฐานในการประกอบอาชีพ เช่นเดียวกับ รถรับจ้างสาธารณะอื่นๆ โดยขอเสนอแนวทาง ดังต่อไปนี้ คือ

### 1) การกำหนดเครื่องแต่งกายของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

ในการกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเครื่องแต่งกาย ควรที่จะเน้นถึง ความเรียบร้อย และความปลอดภัยในการขับขี่ เช่น การกำหนดให้สวมเสื้อแขนยาว, กางเกงขายาว, ถุงมือและสวมรองเท้าหุ้มข้อ ทั้งนี้เพื่อเป็นการบรรเทาและป้องกันอันตรายจากการเกิดอุบัติเหตุในขณะขับขี่ นอกจากนี้ อาจมีการกำหนดลักษณะและสีของเสื้อให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติในแนวทางเดียวกัน แต่ในส่วนของการให้บริการในแต่ละเขตควรที่จะกำหนดสีให้แตกต่างกัน ทั้งนี้ควรที่จะกำหนดให้มีการแสดงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับขี่และตัวรถ ที่บริเวณเสื้อ ( เช่น ชื่อ - นามสกุล , หมายเลขประจำตัว , หมายเลขของรถ ) เพื่อที่จะให้ผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่ตำรวจ สามารถใช้ประโยชน์จากข้อมูลดังกล่าว หากมีเหตุการณ์ใดๆเกิดขึ้น

### 2) การกำหนดอัตราค่าโดยสาร

สำหรับกรณี การให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง ผู้เขียนเห็นว่า ควรที่จะมีการควบคุมอัตราค่าโดยสารให้มีความเป็นธรรมต่อผู้โดยสาร โดยอาจจะกำหนดอัตราค่าโดยสารตามระยะทาง( อย่างเช่น 1 กิโลเมตร เท่ากับ 5 บาท ) และควรที่จะกำหนดให้มีการป้ายแสดงอัตราค่าโดยสารบริเวณพื้นที่ให้บริการ

### 3) การกำหนดให้มีการจัดทำประกันภัย

ในกรณีนี้ จะเห็นได้ว่า ปัจจุบันกฎหมายนั้นบังคับให้เจ้าของรถจักรยานยนต์รับจ้างทุกคนต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 โดยจะต้องมีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยประกันภัยสำหรับรถจักรยานยนต์ที่มีการใช้รถในลักษณะของรถรับจ้างสาธารณะ นอกจากนั้น ยังเห็นว่า ควรที่จะมีการบังคับให้เจ้าของรถจักรยานยนต์รับจ้างทุกคนจะต้องทำประกันภัย ประเภทที่ 3 เพื่อเป็นการคุ้มครองความปลอดภัยใน ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน ของผู้โดยสารและบุคคลภายนอก

#### 4) การกำหนดอายุการใช้งานและการตรวจสภาพรถ

ควรที่จะมีการกำหนดอายุการใช้งานของรถจักรยานยนต์รับจ้าง ( ในกรณีของรถจักรยานยนต์รับจ้างมีการกำหนดไว้ 7 ปี ) และการกำหนดให้มีการตรวจสภาพรถทุกปี เนื่องจากการใช้งานในลักษณะของรถรับจ้าง ทำให้เครื่องยนต์มีการสึกหรอมากกว่าการใช้งานโดยทั่วไป

จากที่กล่าวมาทั้งหมดข้างต้น สำหรับแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าวเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยการเสนอแนวทางการออกกฎหมายเพื่อบังคับใช้กับรถจักรยานยนต์รับจ้าง ที่เป็นการอนุญาตให้มีการนำเอารถจักรยานยนต์มาใช้เป็นรถรับจ้างสาธารณะ ภายใต้หลักเกณฑ์และเงื่อนไขของการออกกฎกระทรวง ที่อาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่ง พระราชบัญญัติ รถยนต์ พ.ศ. 2522 ในการวางแนวทางการควบคุมการประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์รับจ้าง ให้มีความสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ของรถรับจ้างสาธารณะ อันมีวัตถุประสงค์หลักในการคุ้มครองความปลอดภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสาร