

## บทที่ 4

### ประวัติรถจักรยานยนต์

การวิวัฒนาการของรถจักรยานยนต์ เริ่มต้นครั้งแรกเมื่อศตวรรษที่ 17 โดยใช้พลังงานในการขับเคลื่อนด้วยไอน้ำ ซึ่งรถจักรยานยนต์ในสมัยนั้นเป็นรถที่ออกแบบมา มีขนาดใหญ่ มีน้ำหนักค่อนข้างมาก คนที่จะขี่รถจักรยานยนต์ได้จะต้องมีร่างกายที่แข็งแรงพอที่จะพยุงรถจักรยานยนต์ไม่ให้ล้มทับตัวเองให้เกิดอันตราย ต่อมาในศตวรรษที่ 18 ผู้คิดค้นเริ่มมีการพัฒนาปรับปรุงรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดใหญ่และน้ำหนักมากให้มีขนาดเล็กลงและน้ำหนักเบาขึ้น

ในปี ค.ศ. 1876 ดร.ออตโต (Dr. Otto) ซึ่งเป็นชาวเยอรมันได้เป็นผู้ริเริ่มประดิษฐ์เครื่องยนต์ 4 จังหวะ ซึ่งเป็นต้นแบบของเครื่องยนต์ที่ใช้มาจนถึงปัจจุบัน โดยใช้เชื้อเพลิงในการเผาไหม้คือเชื้อเพลิงที่มีส่วนผสมของไฮโดรคาร์บอน ซึ่งก็คือน้ำมันเบนซิน ซึ่งกลั่นมาจากน้ำมันดิบที่ใช้กันอยู่ในปัจจุบัน และในศตวรรษที่ 19 ก็ได้มีการสร้างถนนเพื่อรองรับจำนวนของรถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่เพิ่มขึ้นด้วย

รถจักรยานยนต์ในสมัยแรกๆ จะเป็นแบบ 3 ล้อ และมีขนาดใหญ่ต่อมาก็คือเป็นแบบ 2 ล้อ และมีขนาดเล็กลง เครื่องยนต์จากมีการวางตรงตำแหน่งต่างๆ ของรถ ก็มาเป็นวางตรงกลางระหว่างล้อหน้าและล้อหลัง ซึ่งเป็นจุดที่เหมาะสมที่สุดของ ( ทฤษฎีและปฏิบัติจักรยานยนต์, 2535 : 1 ) การติดเครื่องยนต์รถจักรยานยนต์นั้นแต่เดิมต้องใช้เครื่องมือที่ใช้บังคับล้อหน้าสำหรับบังคับให้รถเลี้ยวไปทางซ้ายหรือทางขวาตามแต่ต้องการ เรียกว่า “แฮนด์เคิล” ให้มันคงแล้วเข็นรถจักรยานยนต์ให้เคลื่อนที่ไปข้างหน้าแล้วเครื่องยนต์จะติดเอง แต่ถ้าเครื่องยนต์ซาร์คขึ้นเท่าไรก็จะไม่ติดพอเครื่องติดแล้วก็รีบขึ้นบนที่นั่งซึ่งเรียกว่า “อาน” จากนั้นก็เร่งเครื่องให้รถจักรยานยนต์วิ่งไปตามแต่ต้องการ ต่อมาได้มีการปรับปรุงด้านวิธีการติดเครื่องยนต์ให้สะดวกขึ้นคือมีเหล็กยื่นออกมาด้านข้างซึ่งสามารถพับเก็บได้ เอาเท้าเหยียบเหล็กแล้วกดลงเครื่องก็จะติด เป็นที่ใช้กันอยู่โดยทั่วไปในปัจจุบัน

ถึงอย่างไรก็ตามรถจักรยานยนต์ในยุคแรกๆ นั้น ยังไม่แพร่หลายในประเทศใดจนกระทั่งปี พ.ศ. 2454-2455 ( ค.ศ. 1911-1912 ) รถจักรยานยนต์รุ่นแรกๆ ที่สร้างขึ้นมีชื่อเสียงมากในการแข่งขันไปตามถนน ซึ่งเรียกด้วยภาษาอังกฤษว่า “อินเตอร์เนชันแนล ทัวริสต์ โทรฟี เรส” ( The International Trophy Races ) ที่จัดให้มีขึ้นที่ “The Isle of Man” ( เกาะเล็กเกาะหนึ่ง อยู่ทางตะวันตกของเกาะอังกฤษเป็นที่แข่งรถ ) ( ชศ วัชรเสถียร : 141 ) พอถึงปี พ.ศ. 2457 ( ค.ศ. 1914 ) เกิดสงครามโลกครั้งที่ 1 เครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ได้ถูกสร้างขึ้นอย่างหลากหลายมีความเร็ว

และคล่องตัวสูงที่สุดเท่าที่จะทำได้ในยุคนั้น เนื่องจากรถจักรยานยนต์ได้กลายเป็นพาหนะที่จำเป็นในการลาดตระเวนในสงคราม

ในประเทศไทยนั้น รถจักรยานยนต์ได้ถูกนำมาหลังรถยนต์ รถยนต์คันแรกที่ได้ถูกนำมาวิ่งในกรุงเทพมหานครนั้น ถูกนำเข้ามาในสมัยปลายรัชกาลที่ 5 ( พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวมหาราช ) โดยเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรีเป็นผู้สั่งเข้ามา แต่ไม่สามารถทราบได้ว่าเข้ามาเมื่อไหร่แต่สันนิษฐานว่าคงจะเข้ามาก่อน พ.ศ. 2447 (ร.ศ. 123 ) ( สุภัทร ทิสาทพงศ์, 2520 : 8 ) และเมื่อรถยนต์มีจำนวนมากขึ้น ในสมัยปลายรัชกาลที่ 5 นี้เอง จึงได้มีการตราพระราชบัญญัติรถยนต์รัตนโกสินทร์ศก 128 เป็นฉบับแรก เพื่อปราบเจ้าถนนและผู้ขับรถยนต์บ่าระห่า ได้ประกาศให้ใช้ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน รัตนโกสินทร์ศก 129 เป็นต้นไป ( สุภัทร ทิสาทพงศ์, 2520 : 20 ) เพราะสมัยนั้นมีรถยนต์เป็นพาหนะทางบกที่ใช้ในการคมนาคมมากที่สุด เพราะเมื่อเข้าสู่สมัยรัชกาลที่ 6 รถยนต์ได้มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น รถมาได้หมดความจำเป็นลงเพราะเลิกใช้ไปในที่สุดคงจะมีแต่รถลาก เมื่อสงครามโลกครั้งที่ 2 ได้ยุติลง ทางทหารได้สั่งให้เลิก

รถจักรยานยนต์ที่นำเข้ามาใช้ในประเทศไทยในสมัยแรกๆ นั้น เป็นรถจักรยานยนต์ที่นำเข้ามาจากประเทศทางยุโรป ได้แก่ ยี่ห้อ ฮาเลย์เดวิดสัน ไทรอัมพ์ บีเอ็มดับเบิลยู และเมื่อรถจักรยานยนต์ได้รับความนิยมเพิ่มขึ้น พ.ศ. 2507 ประเทศไทยเริ่มมีการพัฒนาอุตสาหกรรมจักรยานยนต์โดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ให้การส่งเสริมการลงทุนให้มีโรงงานประกอบรถจักรยานยนต์ขึ้นตามพระราชบัญญัติ ส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรม ปี พ.ศ. 2505 และโรงงานประกอบรถจักรยานยนต์แห่งแรกในประเทศไทยก็คือ โรงงานของบริษัทสยามยามาฮ่า จำกัด และได้มีโรงงานประกอบรถจักรยานยนต์ของประเทศญี่ปุ่นเพิ่มขึ้นอีกเป็นจำนวนมาก เป็นผลให้ปัจจุบันรถจักรยานยนต์ที่นิยมใช้กันในประเทศไทยจะเป็นรถจากประเทศญี่ปุ่นเพราะมีขนาดเล็ก น้ำหนักเบา ราคาจะถูกและอะไหล่หาง่ายกว่ารถจักรยานยนต์ที่มาจากประเทศทางทวีปยุโรป ซึ่งมีน้ำหนักมาก ราคาแพง และอะไหล่หาได้ยากมาก จึงจะมีแต่ผู้ที่มีความสนใจรถจักรยานยนต์จากทวีปยุโรปจริงๆ และมีกำลังสำหรับค่าใช้จ่ายในการซื้อเท่านั้นที่ยังคงใช้รถจักรยานยนต์จากทวีปยุโรปอยู่

### การแข่งขันรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย

การแข่งขันรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย มีการจัดตั้งองค์การกีฬาเพื่อให้บริการ สนับสนุนและพัฒนาการแข่งขันรถจักรยานยนต์ ชื่อสมาพันธ์กีฬาแข่งขันรถจักรยานยนต์แห่งประเทศไทย หรือ FEDERATION OF MOTOR SPORT CLUBS OF THAILAND(FMSCT)

โดยสมาพันธ์ดังกล่าวเป็นตัวแทนของสมาพันธ์รถจักรยานยนต์นานาชาติ หรือ FEDERATION INTERNATIONALE MOTOCYCLISTE ( FIM ) ซึ่งทางสมาพันธ์จะกำหนดกฎระเบียบไว้ เพื่อให้ให้นำไปเป็นกติกาในการแข่งขันภายใต้การรับรองของสมาพันธ์ ในการแข่งขันแต่ละครั้งผู้ที่เข้าทำการแข่งขัน จะต้องมียุไม่ต่ำ 16 ปี และผู้ที่เข้าทำการแข่งขันที่มีอายุเกิน 18 ปี ต้องมีผู้ปกครองยินยอม ทางสมาพันธ์รถจักรยานยนต์นานาชาติ ( FIM ) ได้กำหนดให้ผู้ที่ทำการแข่งขันรถจักรยานยนต์ทุกคนต้องมีใบอนุญาตโดยกำหนดใบอนุญาตได้ 2 ชนิด คือ ใบอนุญาตประจำปี และใบอนุญาตชั่วคราวเพื่อให้แข่งครั้งเดียวและใบอนุญาตเพื่อทำการแข่งขันชิงแชมป์ประเทศไทยหรือการแข่งขันในรายการที่สมาพันธ์กีฬาแข่งขันรถจักรยานยนต์แห่งประเทศไทย ( FMSCT ) คุมการแข่งขันมี 2 ชนิด คือ ใบอนุญาตประจำปี เพื่อทำการแข่งขันชิงแชมป์ประเทศไทย และใบอนุญาตชั่วคราว เพื่อให้ในการแข่งขันครั้งเดียว ผู้ที่เข้าแข่งขันทุกคนจะต้องมีประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคล ประเภทของใบอนุญาตแข่งขัน ( COMPETITION LICENCE CATEGORIES ) มีด้วยการ 7 ประเภท คือ

1. GYMRHANA หรือ การแข่งขันชนิดอื่นที่ไม่ได้ใช้ความเร็วเป็นเครื่องตัดสิน
2. TRIAL
3. RALLY (RAID-MARATHON)
4. TRACK RACING
5. ENDURO
6. MOTORCROSS
7. ROAD RACING

การแข่งขัน ( RACE RULES ) แต่ละครั้ง ต้องมีผู้ควบคุมการแข่งขัน ( STEWARD ) เพื่อการตรวจสอบความปลอดภัยทั่วไปจนถึงการทำงานของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยรวมทั้งเจ้าหน้าที่สนามและผู้ชมด้วย ถ้าเกิดมีการบาดเจ็บของนักแข่งขันทุกกรณีผู้จัดจะต้องรายงานต่อผู้ควบคุมการแข่งขันพร้อมกับการกรอกแบบฟอร์มผลการตรวจของแพทย์มีการออกโดย FMSCT ผู้จัดการแข่งขันต้องมีหน่วยปฐมพยาบาลหรือรถพยาบาลประจำสนามแข่งตลอดเวลาที่มีการแข่งขันหรือการฝึกซ้อม เส้นทางการแข่งขัน ( COURSE ) จะต้องได้รับการออกแบบโดยคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ที่ทำการแข่งขันและต้องเป็นเส้นทางที่เห็นได้ชัด ผู้ที่จะชมการแข่งขันต้องจัดให้อยู่ห่างจากทางวิ่งพอประมาณและมีค่าเตือน ผู้ที่เข้าชมการแข่งขันโดยติดประกาศหรือพิมพ์หลังบัตรเข้าชม เช่น เขตหวงห้าม ห้ามเข้าบริเวณนี้ หรือ กีฬาแข่งขันรถจักรยานยนต์ค่อนข้างอันตราย เป็นต้น

## วัตถุประสงค์ของการแข่งขัน

ในการแข่งขันรถจักรยานยนต์ของสมาพันธ์กีฬาแข่งรถจักรยานยนต์แห่งประเทศไทย (FMSCT) ได้กำหนดวัตถุประสงค์ เพื่อในการแข่งขันรถจักรยานยนต์ อยู่บนพื้นฐานของคำว่า “กีฬา” จึงมีการกำหนดปัจจัย 3 ข้อ คือ

1. คำนึงถึงความปลอดภัย (SAFETY)
2. ให้โอกาสชัยชนะเท่าเทียมกันและยุติธรรม (FAIR)
3. พยายามลดต้นทุนสำหรับรถที่ใช้ในการแข่งขัน (LOW COST)

## ประเภทของการแข่งขัน

1. โรดเรซซิ่ง (ON LOAD) ชิงแชมป์ประเทศไทย
  - 1.1 สปอร์ต โปรดักชั่น 2 จังหวะ รุ่น 110 cc, 150 cc และ 250cc
  - 1.2 สปอร์ต โปรดักชั่น 4 จังหวะ รุ่น 400 cc
2. โมโตครอส (OFF ROAD) รุ่น 80 cc, 125 cc และ 250 cc
3. ไทรอัล (OFF ROAD) ไม่มีการจำกัดปริมาณกระบอกสูบ
4. เอ็นดูโร (ON - OFF ROAD) กำหนดต่างหากจากนี้

โคจรลงแข่งขันจะต้องมีน้ำหนักไม่ต่ำกว่าพิกัดที่กำหนด การชั่งน้ำหนักจะชั่งน้ำหนัก รถโดยใส่น้ำมันเครื่อง น้ำในหม้อน้ำ น้ำมันเกียร์และอื่นๆ ยกเว้นน้ำมันเชื้อเพลิง (Half Dry Weight) น้ำมันหล่อลื่น 2 จังหวะ ถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของน้ำมันเชื้อเพลิง รถจักรยานยนต์แต่ละคันที่เข้าทำการแข่งขันในแต่ละประเภทต้องเป็นรถจักรยานยนต์ที่ผลิตเพื่อใช้งานทั่วไป แต่ต้องมีคุณสมบัติตามเงื่อนไขและได้รับการรับรองคุณสมบัติจากสมาพันธ์กีฬาแข่งรถจักรยานยนต์แห่งประเทศไทย (FMSCT) และรถจักรยานยนต์ที่เข้าทำการแข่งขันแต่ละประเภทได้มีการกำหนดความดังของเสียงไว้ด้วย เช่น การแข่งขันประเภทโมโตครอส จะต้องมีความดังของเสียงไม่เกิน 100 เดซิเบล โดยตรวจเสียงที่รอบเครื่องขนาด ๑๕๐๐ หรือการแข่งขันประเภทโรดเรซซิ่ง รุ่น SP (SUPER PRODUCTION) และ โรดเรซซิ่ง รุ่น SS (SUPER SPRINT) ยังไม่ได้มีการกำหนดระดับเสียงแต่รถที่เข้าแข่งขันทุกคันจะต้องติดตั้งท่อเก็บเสียงส่วนปลาย เป็นต้น

ประเทศไทยในปัจจุบันซึ่งมีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว การติดต่อสื่อสารและการจราจรมีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว รถจักรยานยนต์ก็เป็นพาหนะชนิดหนึ่งที่ได้รับนิยมนิยมมากในปัจจุบัน เนื่องจากสภาพปัญหาการจราจรที่ติดขัดและรถจักรยานยนต์ยังมีราคาถูกกว่ารถ

ประเภทอื่น ทำให้รถจักรยานยนต์มีปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ตามสถิติจำนวนรถที่จดทะเบียนตามกฎหมายที่ว่าด้วยรถยนต์และล้อเลื่อน ในเขตกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่ปี พ.ศ.2523 ดังปี พ.ศ. 2540 โดยปี พ.ศ. 2523 มีจำนวนรถที่จดทะเบียน จำนวน 571,535 คัน จนถึงปี พ.ศ. 2540 มีจำนวนรถที่จดทะเบียนจำนวน 3,736,482 คัน ซึ่งในระยะเวลา 17 ปี มีจำนวนรถเพิ่มขึ้นถึง 3,164,947 คัน โดยปี พ.ศ. 2537 มีปริมาณรถจดทะเบียนเพิ่มขึ้นมากที่สุดเป็นจำนวน 313,970 คัน และปี พ.ศ. 2534 มีปริมาณรถจดทะเบียนเพิ่มขึ้นน้อยที่สุดเป็นจำนวน 53,248 คัน รถจักรยานยนต์ในปี พ.ศ. 2523 มีจำนวน 172,008 คัน จนถึงปี พ.ศ. 2540 มีรถจักรยานยนต์จำนวน 1,616,622 คัน ซึ่งในระยะเวลา 17 ปี มีจำนวนรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นถึง 1,444,614 คัน โดยปี พ.ศ. 2539 มีปริมาณรถจักรยานยนต์จดทะเบียนเพิ่มขึ้นมากที่สุดเป็นจำนวน 154,762 คัน และปี พ.ศ. 2531 มีปริมาณรถจักรยานยนต์จดทะเบียนเพิ่มขึ้นน้อยที่สุดเป็นจำนวน 15,399 คัน จะเห็นได้ว่าอัตราการเพิ่มของรถที่จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และล้อเลื่อนตามสถิติของฝ่ายสถิติการขนส่ง กองวิชาการและวางแผน กรมการขนส่งทางบก ได้ทำการสรุปผลการจดทะเบียนของรถในเขตกรุงเทพมหานครได้ดังนี้

ตารางที่ 1 สถิติจำนวนรถที่จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และล้อเลื่อนในเขต  
กรุงเทพมหานคร ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2523 - พ.ศ. 2540

ปี	จำนวนรถที่จดทะเบียน	จำนวนรถที่เพิ่มขึ้น
2523	571,535	-
2524	733,920	162,385
2526	849,588	115,668
2526	942,171	92,583
2527	1,071,726	129,555
2528	1,185,004	113,278
2529	1,324,750	139,746
2530	1,472,569	147,819
2531	1,560,167	87,598
2532	1,644,018	83,851
2533	1,956,904	312,886
2534	2,010,152	53,248
2535	2,265,566	255,414
2536	2,541,684	276,118
2537	2,855,654	313,970
2538	3,125,290	269,636
2539	3,426,201	300,911
2540	3,736,482	310,281

ที่มา : ฝ่ายสถิติการขนส่ง กองวิชาการและวางแผน กรมการขนส่งทางบก

จะเห็นได้ว่าอัตราที่จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และล้อเลื่อนในเขตกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2523 - พ.ศ. 2540 มีอัตราเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ซึ่งในจำนวนนี้มีรถจักรยานยนต์รวมอยู่ด้วย ตามสถิติการจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร ดังต่อไปนี้

## ตารางที่ 2 การจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร

ปี	จำนวนรถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียน	อัตรารถจักรยานยนต์ที่เพิ่มขึ้น
2523	172,008	-
2524	289,702	117,694
2525	338,846	49,144
2526	390,752	51,906
2527	435,516	44,764
2528	485,486	49,970
2529	589,671	104,185
2530	610,139	20,468
2531	625,538	15,399
2532	644,597	19,059
2533	728,679	84,082
2534	817,289	158,610
2535	1,006,302	119,013
2536	1,105,084	98,782
2537	1,233,503	128,419
2538	1,373,072	139,569
2539	1,527,834	154,762
2540	1,616,622	88,788

ที่มา : ฝ่ายสถิติการขนส่ง กองวิชาการและวางแผน กรมการขนส่งทางบก

เมื่ออัตราการเพิ่มขึ้นของรถสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ส่งผลทำให้การจราจรไม่คล่องตัว ซึ่งในแต่ละปีจะมีจำนวนอุบัติเหตุและความเสียหายทั้งชีวิตและทรัพย์สินเพิ่มขึ้น (ไม่ว่าอุบัติเหตุต่าง ๆ จะเกิดขึ้นจากสภาพอากาศ หรือผู้ขับขี่เอง) จากสถิติ อุบัติเหตุของฝ่ายสถิติการขนส่ง กองวิชาการและวางแผน กรมการขนส่งทหารบก พบว่า ในแต่ละปี อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถยนต์ที่จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และล้อเลื่อน มีเป็นจำนวนมากไม่ว่าจะเกิดขึ้นกับชีวิตและร่างกายหรือทรัพย์สินเสียหาย ดังนี้

### ตารางที่ 3 สถิติอุบัติเหตุในกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2537 ถึง ปี พ.ศ.2540

ปี	จำนวนราย	ตาย : คน	บาดเจ็บ : คน	ทรัพย์สินเสียหาย : ล้านบาท
2537	72,359	1,290	18,849	416.69
2538	64,469	1,284	20,197	497.04
2539	60,308	1,069	23,314	555.60
2540	47,861	781	18,552	467.46

จากการเจริญเติบโต ทางเศรษฐกิจ ทำให้มีผู้นิยมใช้รถจักรยานยนต์และรถจักรยานยนต์เพิ่มมากขึ้น เพื่อความสะดวกคล่องตัวในการเดินทาง และมีคนจำนวนไม่น้อยที่นิยมใช้รถจักรยานยนต์เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้นจึงทำให้เกิดกลุ่มคนบางกลุ่มนำรถจักรยานยนต์มาใช้ในทางที่ไม่ถูกต้องสร้างความเดือดร้อนกับประชาชนโดยส่วนรวมและทำลายอำนาจของรัฐ โดยการนำรถจักรยานยนต์มาทำการขับขี่แข่งกันบนถนนหลวง ทำให้ในบางครั้งได้สร้างความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินทั้งของตนเองและของผู้อื่น จากสถิติอุบัติเหตุข้างต้น คงไม่สามารถปฏิเสธได้ว่าการขับขี่แข่งกันรถจักรยานยนต์บนถนนหลวงนั้น ไม่ได้เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดความเสียหายทั้งชีวิตและทรัพย์สิน จากสถิติการจับกุมผู้ทำการขับขี่แข่งกันรถจักรยานยนต์บนถนนหลวงในเขตกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2537 ถึงปี พ.ศ. 2542 มีดังนี้



ตารางที่ 4 สถิติการจับกุมการข่มขืนที่แข่งขันรถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครตั้งแต่ปี

พ.ศ.2537 – 2542

สถานีตำรวจ	2537	2538	2539	2540	2541	2542	รวม
1. คูสิต	3	-	-	-	-	-	3
2. ห้วยขวาง	5	1	-	-	-	-	6
3. ดินแดง	-	-	-	1	-	-	1
4. นางเลิ้ง	-	1	1	-	-	-	2
5. สามเสน	14	2	2	-	-	-	18
6. ชนะสงคราม	2	-	1	-	-	-	2
7. บางซื่อ	16	-	-	-	-	-	16
8. สุทธิสาร	-	-	-	1	-	-	1
9. พหลโยธิน	-	-	-	1	-	-	1
10. เตาปูน	21	10	20	32	44	-	129
11. ประชาชื่น	-	-	3	-	-	-	3
12. โศกคราม	-	-	-	2	1	-	3
13. บางเขน	5	19	18	3	-	-	45
14. ทุ่งสองห้อง	-	2	-	-	-	-	2
15. คอนเมือง	1	-	1	-	-	-	2
16. มีนบุรี	2	5	12	9	-	-	28
17. ลาดกระบัง	-	-	4	-	-	-	4
18. จรเข้้น้อย	-	3	-	-	-	-	3
19. หัวหมาก	26	6	19	3	-	-	54
20. ลาดพร้าว	3	-	-	3	-	-	6
21. วังทองหลาง	-	-	1	-	2	5	8
22. โขกชัย	-	2	-	3	9	-	14
23. บึงกุ่ม	-	-	2	1	-	-	3
24. บางชัน	-	3	8	-	-	-	11
25. ประเวศ	-	6	3	6	1	-	16

สถานีตำรวจ	2537	2538	2539	2540	2541	2542	รวม
26. วัดพระยาไกร	-	2	-	7	22	42	73
27. บางโพธิ์พาง	2	-	-	-	-	-	2
28. ทองหล่อ	-	3	7	2	-	-	12
29. พระโขนง	4	-	-	-	-	-	4
30. บางนา	5	-	-	-	1	-	6
31. สำราญราษฎร์	-	11	-	-	-	-	11
32. พลับพลาไชย	-	-	3	-	1	-	4
33. ปทุมวัน	12	5	2	-	-	-	19
34. ยานนาวา	6	-	-	-	11	-	11
35. บางพลัด	-	4	19	-	2	-	
36. บางยี่ขัน	19	-	-	15	-	-	59
37. บางกอกน้อย	1	-	-	-	-	-	1
38. ท่าพระ	-	-	-	1	-	-	1
39. คลิ่งชัน	1	-	-	-	-	10	11
40. ธรรมศาลา	-	-	-	-	-	2	2
41. ศาลาแดง	-	-	-	-	1	-	1
42. ตลาดพลู	2	-	3	-	-	1	6
43. บุคคโล	1	-	7	1	-	-	9
44. สำหรั	1	-	-	-	-	1	2
45. ราษฎร์บูรณะ	1	13	7	5	3	-	29
46. บางมด	-	2	1	-	-	-	3
47. ท่าข้าม	-	5	-	2	-	-	7
48. บางขุนเทียน	1	4	1	2	5	-	13
49. บางบอน	-	-	-	-	1	-	1
50. หลักสอง	7	-	1	-	6	-	14
51. หนองแขม	6	3	2	1	-	-	12

จากตารางดังกล่าวข้างต้นแสดงให้เห็นถึงสถิติการจับกุมการแข่งขันรถบนถนนหลวงในเขตกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2537 ถึง ปี พ.ศ.2542 มีจำนวนทั้งสิ้น 694 คดี รวมพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาล 51 แห่ง เขตรับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลที่มีการจับกุมการขับขี่แข่งขันรถจักรยานยนต์บนถนนหลวงในเขตกรุงเทพมหานครมาก 5 อันดับแรก ได้แก่ สถานีตำรวจนครบาล เตาปูน สถานีตำรวจวัดพระยาไกร สถานีตำรวจนครบาลบางเขน สถานีตำรวจนครบาลหัวหมาก และสถานีตำรวจนครบาลบางเขน ตามลำดับ แต่สถิติการจับกุมข้างต้นเป็นเพียงส่วนหนึ่งของผู้ที่ขับขี่แข่งขันรถจักรยานยนต์บนถนนหลวงเท่านั้น

### สาเหตุของการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนถนนหลวง

ปัญหาการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนถนนหลวงในเขตกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วยสาเหตุต่างๆ หลายประการด้วยกัน ทั้งที่เกิดจากความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ตำรวจ และนอกเหนือจากความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ซึ่งพอจะสรุปได้ดังนี้

#### 1. ความคึกคะนองของวัยรุ่น

อาจจะเรียกได้ว่าเป็นธรรมชาติของมนุษย์ทุกคนเมื่ออยู่ในช่วงของความเป็นวัยรุ่น ก็ย่อมจะต้องมีความคึกคะนอง ตัวการที่จะแสดงความสามารถเหนือกว่าผู้อื่น ต้องการทำให้เด่นและเป็นที่สนใจของเพศตรงข้าม จึงพยายามคัดแปลงแต่งเติมส่วนต่างๆ ของรถให้มีสีสันที่สว่างงาม และมีความเร็วสูง แล้วยำไปทำการแข่งขันเพื่อชัยชนะ

#### 2. นิสัยชอบการพนันของคนไทย

คนไทยโดยส่วนมากชอบเล่นการพนัน ถึงแม้จะรู้ว่าการเล่นการพนันเอาทรัพย์สินกันจะเป็นสิ่งที่ผิดกฎหมาย แต่ก็จะไม่ค่อยเกรงกลัวกันโดยผู้ที่เข้าขับขี่แข่งขันรถจักรยานยนต์บนถนนหลวงส่วนมากจะเป็นผู้มีฐานะดี จึงเกิดความคิดในทางการพนันว่า ผู้ใดจะเป็นผู้ที่สามารถแต่งรถจักรยานยนต์ได้แรงและมีความเร็วสูงกว่ากัน เมื่อผู้แพ้เสียเงินในการพนันแต่ละครั้ง ก็จะกลับไปแต่งรถของตน ให้สามารถวิ่งเร็วได้กว่าเดิมแล้วนำกลับมาแข่งขันใหม่ นอกจากนั้นผู้พนันบางคนถึงแม้ว่าจะไม่ได้เป็นผู้แข่งขัน แต่ก็มีส่วนร่วมในการอุยงส่งเสริมและออกค่าใช้จ่ายในการปรับแต่งรถจักรยานยนต์ด้วย

#### 3. เกิดจากผลประโยชน์การค้า

การโฆษณาขายรถจักรยานยนต์แต่ละยี่ห้อ มักจะใช้ความแรงของเครื่องยนต์และความเร็วของรถจักรยานยนต์เป็นจุดขาย ทำให้ผู้ที่ซื้อรถจักรยานยนต์นำรถไปทดลองว่าสามารถเล่นได้เร็วสมกับคำโฆษณาหรือไม่ โดยเมื่อมีการทดลองเครื่องยนต์กันแล้วก็จะต้องมีการแข่งขันกันว่ารถจักร

ยานยนต์ของใครจะมีความเร็วสูงกว่ากัน จนกลายเป็นปัญหาในปัจจุบัน (สมชาย ธีรนนท์ 2540:18-19)

### การดำเนินคดีกับผู้ต้องหาในความผิดฐานแข่งรถบนถนน

เมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจประสบเหตุการณ์แข่งรถบนถนนหลวง อันเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 130 ประกอบ มาตรา 160 ทวิ และทำการจับกุมตัวผู้กระทำความผิด (ผู้ต้องหา) ได้พร้อมของกลาง (รถยนต์,รถจักรยานยนต์) นำส่งพนักงานสอบสวนดำเนินคดี พนักงานสอบสวนจะแจ้งข้อหากล่าวให้ทราบ พร้อมกับควบคุมตัวผู้ต้องหาไว้ดำเนินคดีภายในอำนาจ จนเมื่อรวบรวมพยานหลักฐานและดำเนินการต่างๆ เสร็จสิ้นจะมีการส่งตัวผู้ต้องหาพร้อมสำนวนการสอบสวนไปยังพนักงานอัยการเพื่อฟ้องศาล พนักงานอัยการเมื่อรับตัวผู้ต้องหาไว้แล้วก็จะยื่นฟ้องต่อศาลตามข้อกล่าวหาดังกล่าว พร้อมกับขอให้ศาลริบรถของกลางที่ใช้ในการกระทำความผิด ซึ่งผลการพิจารณาพิพากษาคดีการแข่งรถบนถนนหลวงโดยส่วนใหญ่ ก็คือ ศาลจะพิพากษาลงโทษจำคุก 1 เดือน ปรับ 5,000 บาท โดยโทษจำคุกจะรอลงอาญาไว้ 2 ปี และให้ริบรถของกลางเสีย

ในเรื่องการดำเนินคดีกับผู้แข่งรถบนถนนหลวง จนมีการดำเนินคดีขึ้นสู่การพิจารณาในชั้นศาลและถูกศาลสั่งริบรถที่นำมาใช้แข่งกันนี้ ได้มีคำพิพากษาฎีกาที่ 6674/2538 ป.อาญา ธิบของกลางที่ใช้ในการทำผิด (ม.33) พ.ร.บ. จราจรทางบก ซึ่งจะยกตัวอย่างเพื่อนำมาขึ้นชั้นให้เห็นภาพ ดังนี้

พนักงานอัยการได้ยื่นฟ้อง ระบุ รถจักรยานยนต์ที่ใช้แข่งกันกันโดยไม่ได้รับอนุญาตในถนนหลวง เป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิด การใช้ขับแข่งกันโดยไม่คำนึงถึงความเดือดร้อนรำคาญ สมควรริบ (คดีระหว่าง พนักงานอัยการจังหวัดสตูล เป็นโจทก์ นายวีระศักดิ์ แซ่ตัน กับพวกรวม 2 คน เป็นจำเลย)

โจทก์ฟ้องว่า เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม 2537 เวลากลางวันจำเลยทั้งสองร่วมกันแข่งรถในทางโดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจร โดยจำเลยที่ 1 ขับรถจักรยานยนต์หมายเลขทะเบียน ตรัง ฉ-3395 และจำเลยที่ 2 ขับรถจักรยานยนต์หมายเลขเครื่อง เอ็นจี 11 เอ-ทีเอช 100151 ไม่มีหมายเลขทะเบียน แล่นแข่งมาตามถนนสายละงู ท่งหว้า เหตุเกิดที่ตำบลกำแพง อำเภอละงู จังหวัดสตูล เจ้าพนักงานจับจำเลยทั้งสองได้พร้อมรถจักรยานยนต์ที่ใช้แข่งกันเป็นของกลาง ขอให้ลงโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 134,160 ทวิ ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33 ธิบของกลาง

จำนวนทั้งสองให้การรับสารภาพ

ศาลชั้นต้นพิจารณาแล้ว พิพากษาว่า จำนวนทั้งสองมีความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 134 (ที่ถูกลดโทษ 134 วรรคหนึ่ง) 160 ทวิ จำนวนทั้งสองอายุไม่ 17 ปี ลดอัตราส่วนโทษกึ่งหนึ่งตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 75 จำคุกคนละ 1 เดือน และปรับคนละ 5,000 บาท จำนวนทั้งสองให้การรับสารภาพ มีเหตุบรรเทาโทษ ลดโทษให้กึ่งหนึ่งตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 78 คงจำคุกคนละ 15 วัน และปรับคนละ 2,500 บาท โทษจำคุกให้รอการลงโทษไว้มีกำหนด 1 ปี ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 56 ส่วนรถจักรยานยนต์ของกลางมิใช่ทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิดโดยตรง จึงไม่ริบ

โจทก์อุทธรณ์ขอให้ริบรถจักรยานยนต์ของกลาง

ศาลอุทธรณ์ภาค 3 พิพากษายืน

โจทก์ฎีกา โดยอัยการสูงสุดรับรองให้ฎีกาในปัญหาข้อเท็จจริง

ศาลฎีกาตรวจสอบสำนวนประชุมปรึกษาแล้ว คดีมีปัญหาที่ต้องวินิจฉัยตามฎีกาของโจทก์ว่ารถจักรยานยนต์ของกลางเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิดหรือไม่ และสมควรริบรถจักรยานยนต์ของกลางหรือไม่ ปัญหาว่า รถจักรยานยนต์ของกลางเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิดหรือไม่นั้น เห็นว่า ความผิดอาญาจะเกิดขึ้นโดยมีการกระทำ การกระทำหมายรวมตลอดถึงการงดเว้นการที่จักต้องกระทำเพื่อป้องกันผลด้วย ความผิดฐานแข่งรถในทางโดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจร ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 134 นั้น นอกจากจะเป็นความผิดที่เกิดขึ้นเพราะละเว้นการกระทำ คือ การแข่งรถด้วย รถจักรยานยนต์ของกลางที่ใช้แข่งขันกันคงเป็นทรัพย์สินที่จำนวนทั้งสองได้ใช้ในการกระทำความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33(1) ส่วนปัญหาว่า ควรริบรถจักรยานยนต์ของกลางหรือไม่นั้น เห็นว่า ถนนหลวงเป็นทางที่คนทั่วไปอาจใช้สัญจรไปมา จะเลขทั้งสองได้ขับรถจักรยานยนต์ของกลางแข่งขันกัน โดยฝ่าฝืนกฎหมาย และคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจรโดยไม่คำนึงถึงความเดือดร้อนรำคาญ และอาจเป็นอันตรายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลอื่น เป็นพฤติการณ์ที่พึงริบรถจักรยานยนต์ของกลาง ที่ศาลล่างทั้งสองไม่ริบรถจักรยานยนต์ของกลางนั้น ศาลฎีกาไม่เห็นพ้องด้วยฎีกาของโจทก์ฟังขึ้น

พิพากษาแก้เป็นว่า ให้ริบรถจักรยานยนต์ของกลาง นอกจากที่แก้ไขเป็นไปตามคำพิพากษาศาลอุทธรณ์ภาค 3

คดีนี้ นับว่าเป็นตัวอย่างที่ดีในหลายๆ ด้าน โดยเฉพาะในด้านข้อกฎหมายเกี่ยวกับการริบทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิดโดยไม่ได้รับอนุญาต นับว่าเป็นความคิดเห็นตามแนวโน้มที่ก้าวหน้า และถูกต้องตามประสงค์ของกฎหมายในเรื่องนี้ และนอกจากนี้การริบทรัพย์สินลักษณะนี้ เป็น

การปราบปรามผู้กระทำผิดที่ขับรถมอเตอร์ไซด์แข่งกันในถนนหลวงได้เป็นอย่างดีนับได้ว่าเป็นการลดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นอย่างมากมาตามถนนในปัจจุบันนี้ทางหนึ่ง

สำหรับเรื่องการริบทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำผิดโดยไม่ได้รับอนุญาตนั้น ก็ยังมีปัญหาอยู่บ้าง ซึ่งศาลฎีกาวินิจฉัยในเรื่องนี้ว่า

“ความผิดฐาน “แข่งรถในทางโดยไม่รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจร” นั้น นอกจากจะเป็นความผิดที่เกิดขึ้นเพราะละเว้นกระทำ คือ “ไม่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจรแล้ว” ยังเป็นความผิดที่เกิดขึ้นเพราะกระทำคือการแข่งรถด้วย รถจักรยานยนต์ของกลางที่ใช้แข่งกัน จึงเป็นทรัพย์สินซึ่งจำเลยทั้งสองได้ใช้ในการกระทำความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33(1)” (รชฎ เจริญน้ำ, 2539 : 113-115 อ้างถึงใน อภิรัฐ พุ่มกุมาร, 2541:40)

การดำเนินคดีกับผู้กระทำผิดจนนำคดีขึ้นสู่การพิจารณาในชั้นศาล ดังตัวอย่างข้างต้นนั้น เป็นการเริ่มต้นดำเนินการ โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจตามกระบวนการในระบบกล่าวหา ซึ่งเป็นขั้นตอนของกระบวนการยุติธรรม ที่เกิดขึ้นภายหลังจากการกระทำความผิดได้เกิดขึ้นแล้ว และมีการจับกุมมาดำเนินคดีเพื่อให้ได้รับการลงโทษในลักษณะของการตอบแทนการกระทำผิด ซึ่งเมื่อผู้กระทำผิดได้รับโทษเพียงแค่นี้ค่าปรับตั้งที่ได้กล่าวมานั้นก็มักจะไม่ได้เกิดทะเลาะวิวาท และหันกลับมาชักชวนพวกพ้องแข่งรถบนถนนหลวงต่อไป ก่อความเดือดร้อนรำคาญให้แก่สังคม วนเวียนเช่นนี้อย่างไม่จบสิ้น ดังนั้น เจ้าหน้าที่ของรัฐจึงควรที่จะนำมาตรการอื่นๆมาใช้ด้วย ซึ่ง “วิธีการเพื่อความปลอดภัย” จัดเป็นหนึ่งในมาตรการที่สามารถจะนำมาใช้ในการแก้ไขปัญหาคอมพิวเตอร์ และควบคุมสังคมจากกรณีที่เกิดขึ้นจากปัญหาการแข่งรถบนถนนหลวง เพื่อให้เห็นผลอย่างเป็นรูปธรรม (อภิรัฐ พุ่มกุมาร, 2541:41)