

บทที่ 3

มาตรการทางกฎหมายเพื่อส่งเสริมและคุ้มครองผู้ใช้จักรยานของต่างประเทศ

ในบทนี้เป็นการศึกษาถึงมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการใช้จักรยานในต่างประเทศ ซึ่งแบ่งเป็นหัวข้อหลัก คือ “มาตรการส่งเสริมและคุ้มครองผู้ใช้จักรยานในกลุ่มประเทศที่ใช้ระบบคอมมอนลอว์” ไม่ว่าจะเป็นประเทศอังกฤษ และสหรัฐอเมริกา โดยแบ่งเป็นประเด็นเรื่องการส่งเสริมการใช้จักรยาน การคุ้มครองการใช้จักรยาน การควบคุมการใช้จักรยาน การป้องกันอุบัติเหตุจากการใช้จักรยาน การบังคับใช้กฎหมาย การเยียวยาความเสียหาย และ บทลงโทษ อีกหัวข้อหลัก คือ “มาตรการส่งเสริมและคุ้มครองผู้ใช้จักรยานในกลุ่มประเทศที่ใช้ระบบซีวิลลอว์” ทั้งมาตรการของประเทศภาคพื้นยุโรป ประเทศญี่ปุ่น ซึ่งแบ่งเป็นประเด็นเรื่องการส่งเสริมการใช้จักรยาน การคุ้มครองการใช้จักรยาน การควบคุมการใช้จักรยาน การป้องกันอุบัติเหตุจากการใช้จักรยาน การบังคับใช้กฎหมาย การเยียวยาความเสียหาย และ บทลงโทษเช่นกัน และ หัวข้อหลักสุดท้าย คือ “มาตรการในการควบคุมการใช้จักรยานเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุจากรถทางบก” ซึ่งจะได้กล่าวถึงมาตรการจำกัดประเภทถนนที่จะอนุญาตให้ใช้จักรยานในเรื่องของหมวดนิรภัย ทั้งในสหรัฐอเมริกา และ ประเทศญี่ปุ่น รวมถึงมาตรการเรื่องสภาพรถจักรยาน และการประกันภัยเพื่อให้ทราบว่าในต่างประเทศนั้นมีมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการใช้จักรยานใดบ้างที่ประเทศไทยสามารถนำมาพัฒนา ปรับใช้เพื่อให้เหมาะสมกับประเทศไทย

3.1 มาตรการส่งเสริมและคุ้มครองผู้ใช้จักรยานในกฎหมายต่างประเทศ

ในหัวข้อนี้ เป็นการศึกษาถึงมาตรการส่งเสริมและคุ้มครองผู้ใช้จักรยานในกลุ่มประเทศที่ใช้ระบบคอมมอนลอว์ จำนวน 2 ประเทศ คือ ประเทศอังกฤษ และสหรัฐอเมริกา โดยผู้วิจัยได้ทำการศึกษาถึงมาตรการต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นมาตรการการส่งเสริมการใช้จักรยาน การคุ้มครองการใช้จักรยาน การควบคุมการใช้จักรยาน การป้องกันอุบัติเหตุจากการใช้จักรยาน การบังคับใช้กฎหมาย การเยียวยาความเสียหาย รวมไปถึงบทลงโทษ

นอกจากการศึกษาถึงมาตรการส่งเสริมและคุ้มครองผู้ใช้จักรยานในกลุ่มประเทศที่ใช้ระบบคอมมอนลอว์แล้ว ผู้วิจัยยังได้ศึกษาถึงมาตรการส่งเสริมและคุ้มครองผู้ใช้จักรยานในกลุ่มประเทศที่ใช้ระบบซีวิลลอว์ ได้แก่ ทั้งมาตรการของประเทศภาคพื้นยุโรป เช่น สาธารณรัฐฝรั่งเศส เนเธอร์แลนด์ สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี และ สาธารณรัฐอิตาลี รวมถึงมาตรการของประเทศญี่ปุ่น โดยผู้วิจัยได้ทำการศึกษาถึงมาตรการต่างๆ ทั้งมาตรการการส่งเสริมการใช้จักรยาน การคุ้มครองการใช้จักรยาน การควบคุมการใช้จักรยาน การป้องกันอุบัติเหตุจากการใช้จักรยาน การบังคับใช้กฎหมาย การเยียวยาความเสียหาย รวมไปถึงบทลงโทษเช่นเดียวกันกับ มาตรการส่งเสริมและคุ้มครองผู้ใช้จักรยานในกลุ่มประเทศที่ใช้ระบบคอมมอนลอว์

3.1.1 มาตรการส่งเสริมและคุ้มครองผู้ใช้จักรยานในกลุ่มประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายคอมมอนลอว์

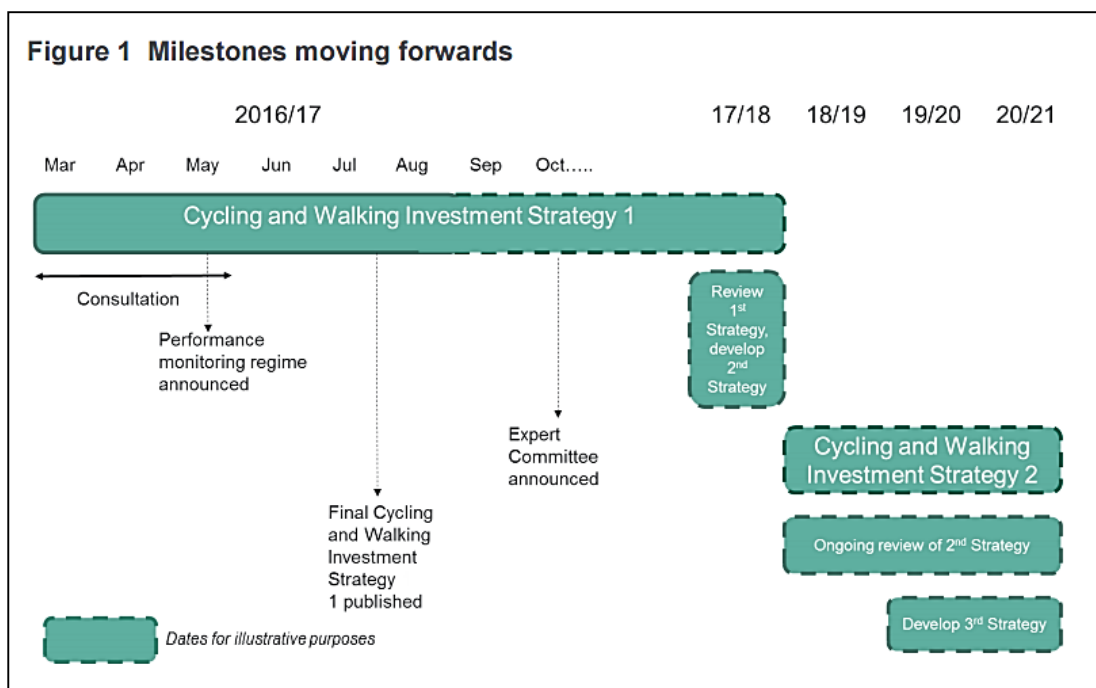
3.1.1.1 มาตรการส่งเสริมและคุ้มครองผู้ใช้จักรยานในกฎหมายอังกฤษ

1) การส่งเสริมการใช้จักรยาน

เนื่องด้วยกระทรวงคมนาคม ประเทศอังกฤษมีนโยบายต้องการส่งเสริมการใช้จักรยาน โดยรัฐบาลต้องการส่งเสริมให้การใช้จักรยานเป็นส่วนหนึ่งของชีวิตประจำวัน ไม่ว่าจะเป็นการเดินทางไปโรงเรียน การเดินทางไปทำงาน ตลอดจนการใช้จักรยานในเวลาว่าง ซึ่งมาตรการนี้มีเป้าหมายสิ้นสุดในปี 2040 โดยรัฐบาลมุ่งหวังให้เกิดความปลอดภัยในการใช้จักรยานและ มีความน่าสนใจ ซึ่งประกอบไปด้วยแนวทางหลัก 3 ประการ ได้แก่ มุ่งให้เกิดความปลอดภัยมากขึ้น มุ่งให้เกิดความสะดวกสบายมากขึ้น และ มุ่งให้เกิดถนนที่ดีขึ้น

ในเดือนธันวาคม 2015 รัฐบาลได้กำหนดระยะเวลาในการพัฒนาแนวทางการส่งเสริมการใช้จักรยานไว้ในเอกสารชื่อ “Cycling and Walking Investment Strategy”¹ โดยมีกำหนดระยะเวลาดังนี้

¹ The Department for Transport. (2016). **Cycling and Walking Investment Strategy**. (Online). Available: <http://americantrails.org>. [2016, Noember 2016]



ภาพที่ 1 กำหนดระยะเวลาการพัฒนาแนวทางการส่งเสริมการใช้จักรยาน

ในระหว่างปี 2016 ถึง 2018 (ยุทธศาสตร์การส่งเสริมการใช้จักรยานและการเดินเท้า ระยะที่ 1) นับตั้งแต่เดือนมีนาคม 2016 จนถึงช่วงพฤษภาคมหรือมิถุนายน รัฐจะเริ่มการปรึกษาหารือในมาตรการการส่งเสริมการใช้จักรยานในช่วงเดือนกรกฎาคมจะมีการเผยแพร่ยุทธศาสตร์การส่งเสริมการใช้จักรยานและการเดินเท้าในช่วงปลายปี 2018 จะมีการทบทวนตรวจสอบยุทธศาสตร์การส่งเสริมการใช้จักรยานและการเดินเท้าระยะที่ 1 และเริ่มพัฒนายุทธศาสตร์การส่งเสริมการใช้จักรยานและการเดินเท้าระยะที่ 2 โดยระยะที่ 2 นี้ จะเริ่มต้นในช่วงต้นปี 2018 โดยควบคู่ไปกับการทบทวนตรวจสอบยุทธศาสตร์การส่งเสริมการใช้จักรยานและการเดินเท้าระยะที่ 2 และเริ่มพัฒนายุทธศาสตร์ระยะที่ 3

แนวทางมาตรการส่งเสริม เรื่อง “ความปลอดภัย”: ถนนต้องมีความปลอดภัยเพียงพอในการใช้จักรยาน

1. ถนนต้องมีความปลอดภัยเพียงพอสำหรับผู้ใช้จักรยาน
2. ต้องลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ
3. ต้องมีการกำหนดความเร็วจราจรให้ไม่เกิน 20 ไมล์ต่อชั่วโมง

4. ต้องมีการให้ความรู้แก่เด็กและเยาวชนในการใช้จักรยานตลอดจนฝึกฝนการใช้จักรยานให้แก่เด็กและเยาวชนด้วย

แนวทางมาตรการส่งเสริม เรื่อง “ความสะดวกสบาย”: ผู้ใช้จักรยานต้องใช้จักรยานได้อย่างง่ายดายและมีความสุข

1. ต้องจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยาน

2. ดำเนินการให้มีทางที่เชื่อมต่อกันรอบๆ จุดขนส่งมวลชน ตลอดจนถึงต้องมีทางจักรยานควบคู่ไปกับถนน

3. พัฒนาจุดเชื่อมต่อระหว่างโรงเรียนและสถานที่ทำงาน

4. พัฒนาเทคโนโลยีต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

แนวทางมาตรการส่งเสริม เรื่อง “ถนน”: ให้ความสำคัญกับผู้ใช้จักรยานมาเป็นอันดับแรก

1. ปรับปรุงพัฒนาสถานที่ต่างๆ ให้สามารถใช้จักรยานได้

2. วางแผนพัฒนาทางจักรยาน

3. ริเริ่มทางสีเขียวไม่ว่าจะเป็นทางเดิน ทางจักรยาน หรือ พื้นที่สาธารณะที่ผู้คนสามารถเข้าถึงธรรมชาติได้ในชีวิตประจำวัน²

จากที่กล่าวมาแล้วในข้างต้นว่าประเทศอังกฤษมีนโยบายในการส่งเสริมการใช้จักรยาน ซึ่งนโยบายหนึ่งที่ได้บัญญัติไว้อย่างชัดเจน คือ นโยบายการส่งเสริมให้มีการขี้อจักรยานไปทำงาน โดยจะบัญญัติไว้เป็นแนวทางที่เรียกว่า “แนวทางการส่งเสริมการใช้จักรยานในการเดินทางไปทำงาน” (Cycle to Work Scheme implementation guidance)³

โดยที่รัฐบาลมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้คนทำงานมีสุขภาพที่แข็งแรงและลดมลพิษ ในปี 1999 รัฐบาลจึงได้กำหนดมาตรการทางภาษีโดยรัฐบาลตามพระราชบัญญัติ Finance Act 1999 ซึ่งเป็นกฎหมายที่ได้วางมาตรการในการยกเว้นภาษีรายปี (annual tax exemption) มาตรการดังกล่าวเป็นการจูงใจให้นายจ้างหรือภาคธุรกิจผู้จ้างแรงงานดำเนินการจัดหา

² The Department for Transport. (2016). **Cycling and Walking Investment Strategy**. (Online). Available: <http://americantrails.org>. [2016, Noember 2016]

³ The Department for Transport (2011). **Cycle to Work Scheme implementation guidance**. p age 1.

จักรยานหรืออุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยในการขี่จักรยานมาให้ลูกจ้างขี่ โดยนายจ้างจะได้รับประโยชน์ทางภาษี (tax-free benefit) เพื่อจูงใจให้นายจ้างสนับสนุนการขี่จักรยานของลูกจ้างในขณะเดียวกัน ลูกจ้างก็ได้ประโยชน์โดยตรงจากรอบการจูงใจของภาครัฐให้ลูกจ้างขี่จักรยานมาทำงาน (cycle to work scheme) เช่นเดียวกัน

มาตรการยกเว้นภาษีดังกล่าวเป็นหนึ่งในมาตรการภายใต้โครงการ ชื่อ “โครงการการขนส่งมวลชนสีเขียวแห่งรัฐบาล” (the Government's Green Transport Plan) มาตรการนี้มุ่งให้คนทำงานหันมาใช้จักรยานเป็นพาหนะในการเดินทางไปทำงานมากขึ้น อย่างไรก็ตาม มาตรการยกเว้นภาษีนี้ไม่ครอบคลุมถึงผู้ที่ประกอบธุรกิจส่วนตัว

ตัวอย่างของแนวทางมาตรการยกเว้นภาษี เช่น

1. ธุรกิจที่มีผลประกอบการต่ำกว่าการจดทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่มเริ่มต้นสามารถใช้อัตราคงที่ในการคำนวณการหักภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับการใช้จักรยานเพื่อจุดประสงค์ทางธุรกิจ
2. การเรียกคืนภาษีมูลค่าเพิ่มในการซื้อขาย รวมถึงกรณีที่บุคคลสามารถหรือไม่สามารถเรียกภาษีมูลค่าเพิ่มคืนได้

บุคคลที่ได้อยู่ภายใต้มาตรการของแนวทางการส่งเสริมการใช้จักรยานในการเดินทางไปทำงาน

บริษัททั้งที่เป็นภาครัฐ ภาคเอกชน และ องค์กรอาสาสมัครสามารถใช้มาตรการยกเว้นภาษีสำหรับลูกจ้างตนได้

อุปกรณ์ที่อยู่ภายใต้มาตรการยกเว้นภาษี

อุปกรณ์ที่อยู่ภายใต้มาตรการยกเว้นภาษีได้แก่ อุปกรณ์ความปลอดภัยสำหรับจักรยานและผู้ขี่จักรยาน มาตรการนี้ได้ให้คำจำกัดความของคำว่า “จักรยาน” ให้หมายถึง “จักรยานสองล้อ จักรยานสามล้อ จักรยานที่มีสี่ล้อหรือมากกว่า ซึ่งมีโซ่ยานพาหนะที่มีเครื่องจักรกล ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก ปี 1988 มาตรา 192(1)” แต่ทั้งนี้ ให้รวมถึงจักรยานที่มีบันไดจักรยานไฟฟ้าด้วย

อุปกรณ์ความปลอดภัยสำหรับผู้ขี่จักรยานได้แก่อุปกรณ์ ดังต่อไปนี้

1. หมวกนิรภัยที่เป็นไปตามมาตรฐานของสหภาพยุโรป European standard EN 1078
2. กระดิ่งและแตร
3. ไฟรถ

4. กระจกและบังโคลนรถ
 5. แผ่นรัดข้อเท้าเพื่อป้องกันขาขงเแงงเข้าไปติดในโซ่จักรยาน (Cycle clips) และอุปกรณ์การแต่งกายอื่นๆ
 6. กระเป๋าดัดจักรยานและสายรัดเพื่อให้กระเป๋านั้นอยู่ติดกับจักรยานอย่างปลอดภัย
 7. ที่นั่งสำหรับเด็ก
 8. ตัวล็อก และโซ่สำหรับจอดจักรยาน
 9. เครื่องสูบลมและอุปกรณ์ซ่อมจักรยาน
 10. เสื้อผ้าสะท้อนแสง ซึ่งมีแถบสีขาวด้านหน้า และ แถบสะท้อนแสงที่ติดบริเวณซี่ล้อ
- รถ

นายจ้างมีสิทธิเลือกอุปกรณ์ความปลอดภัยสำหรับลูกจ้าง แต่ทั้งนี้ นายจ้างต้องดำเนินการตรวจสอบกับหน่วยงานสรรพากรในพื้นที่ถึงอุปกรณ์ที่อยู่ภายใต้มาตรการยกเว้นภาษี

มูลค่าอุปกรณ์ที่สามารถจัดให้ลูกจ้าง

มาตรการนี้มีได้กำหนดมูลค่าของอุปกรณ์ นายจ้างอาจให้ลูกจ้างจำนวน 1 คน ต่อจักรยานจำนวน 2 คันก็ได้ (อย่างไรก็ตาม โปรดดูมาตรา 9.1 ของสำนักงานการค้ำชูธรรมที่แนะนำว่ามูลค่าของอุปกรณ์อาจกำหนดได้ถึง 1,000 ปอนด์)

ขอบเขตการใช้มาตรการยกเว้นภาษี

มาตรการจูงใจของภาครัฐให้ลูกจ้างปั่นจักรยานมาทำงานต้องเข้าหลักเกณฑ์สามประการสำคัญ ได้แก่

1. ภายใต้กรอบการจูงใจของภาครัฐให้ลูกจ้างปั่นจักรยานมาทำงานและในระหว่างระยะเวลาการให้ยืม กรรมสิทธิ์ของจักรยานหรืออุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยในการขี่จักรยานต่างๆ ของนายจ้างจะต้องไม่โอนไปยังลูกจ้าง

2. วัตถุประสงค์หลักในการใช้จักรยานของลูกจ้างหรืออุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยนั้น ลูกจ้างต้องใช้สำหรับการเดินทางมาทำงานตามที่กำหนดไว้เท่านั้น เช่น การเดินทางระหว่าง ที่พักของลูกจ้างกับสถานที่ทำงาน หรือ กับสถานีขนส่งมวลชน หรือระหว่างสถานที่ทำงานหนึ่งไปยังสถานที่ทำงานอีกแห่ง

3. นายจ้างจะตกลงเป็นอย่างอื่นนอกเหนือไปจากกรอบการจูงใจของภาครัฐให้ลูกจ้างปั่นจักรยานมาทำงานไม่ได้

ทั้งนี้ คำว่า “วัตถุประสงค์หลักในการใช้จักรยาน” หมายความว่า การใช้จักรยานและอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย ต้องมีอัตราความเกี่ยวข้องกับการเดินทางไปทำงานมากกว่า 50%

การจัดตั้งแผนการจักรยานเพื่อการเดินทางไปทำงาน

เพื่อวัตถุประสงค์ในการช่วยเหลือลูกจ้าง นายจ้างสามารถซื้อจักรยานและอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย และให้ลูกจ้างยืมเพื่อนำไปใช้งาน ซึ่งการดำเนินการของนายจ้างนี้ต้องไม่กระทบต่อเงินเดือนของลูกจ้าง อย่างไรก็ตาม มาตรการดังกล่าวอาจเป็นการผลกระทบให้กับนายจ้างในการหาจักรยาน และอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย ด้วยเหตุนี้ พระราชบัญญัติ Finance Act 1999 จึงได้ออกมาตรการที่สร้างแรงจูงใจให้กับนายจ้าง โดยกำหนดให้นายจ้างที่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขตามที่กฎหมายได้กำหนดไว้ใน การสนับสนุนให้ลูกจ้างขี่จักรยานมาทำงาน สามารถตกลงกับลูกจ้างให้ลูกจ้างรับเงินเดือนในอัตราที่ต่ำกว่าที่ตกลงกันไว้ในสัญญาจ้างแรงงาน (lower amount of salary) หรือในกรณีที่นายจ้างมีความประสงค์ที่จะชดเชยค่าใช้จ่ายที่ได้เสียไปสำหรับการจัดหาจักรยานหรืออุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยที่นำมาให้ลูกจ้างยืม นายจ้างอาจชดเชยโดยใช้วิธี สละเงินเดือน บางส่วนของลูกจ้าง (salary sacrifice arrangement) ซึ่งมีใช้การลดเงินเดือน (salary deduction) และการปรับจากเงินเดือน (charge on salary) นอกจากนี้ มาตรการที่สร้างแรงจูงใจยังรวมถึงสิทธิประโยชน์ในการลดการจ่ายเงินประกันสุขภาพแห่งชาติของนายจ้าง (National Insurance Contributions - NICs) โดยนายจ้างที่เข้าร่วมมาตรการจะได้รับส่วนลดการจ่ายเงินประกันสุขภาพแห่งชาติตามอัตราส่วนที่กฎหมายกำหนดเอาไว้

ผู้มีอำนาจอนุญาตการใช้รอบการจูงใจของภาครัฐให้ลูกจ้างปั่นจักรยานมาทำงาน (cycle to work scheme)

รอบการจูงใจของภาครัฐให้ลูกจ้างปั่นจักรยานมาทำงานเป็นการกำหนดภายใต้พระราชบัญญัติ Finance Act 1999 เรื่องการยกเว้นภาษี ดังนั้น หน่วยงาน HM Revenue & Customs ซึ่งมีหน้าที่ในการจัดเก็บภาษีจึงไม่ต้องมีคำสั่งอนุมัติ

2) การคุ้มครองการใช้จักรยาน

กฎหมายของประเทศอังกฤษได้ให้ความคุ้มครองผู้ขี่จักรยาน ซึ่งจะเห็นได้จากในกฎหมาย เช่น ประมวลกฎหมายทางหลวง (THE HIGHWAY CODE) ได้กำหนดหลักการปฏิบัติตนของผู้ขี่จักรยานไว้หลายประการ รวมถึง พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2534 (the Road Traffic Acts 1991) ได้กำหนดถึงข้อห้ามสำหรับผู้ขี่จักรยาน

3) การควบคุมการใช้จักรยาน

กฎหมายอังกฤษได้วางหลักสำหรับการควบคุมการใช้จักรยานไว้หลายประการ ยกตัวอย่างเช่น การห้ามมิให้ผู้ขับขี่จักรยานขับขึ้นทางเท้า การห้ามมิให้ผู้ขับขี่จักรยานให้บุคคลอื่นซ้อนท้ายจักรยาน เว้นแต่จักรยานนั้นมีที่ให้ผู้คล้อยสามารถซ้อนท้ายได้ การห้ามมิให้ผู้ขับขี่จักรยานเกาะไปกับยานพาหนะหรือรถบรรทุกที่เคลื่อนที่ เป็นต้น

4) การป้องกันอุบัติเหตุจากการใช้จักรยาน

กระทรวงคมนาคมได้จัดทำรายงานเพื่อศึกษาถึงอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการใช้จักรยาน ตลอดจนหาแนวทางในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ดังที่ระบุในรายงาน เรื่อง “โครงสร้างพื้นฐานและความปลอดภัยของผู้ขับขี่จักรยาน” (Infrastructure and Cyclist Safety)⁴

จากการศึกษา โครงสร้างพื้นฐานที่มีความเกี่ยวข้องกับปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุกับผู้ขับขี่จักรยาน คือ ถนนลื่นเนื่องจากสภาพอากาศ และ ผิวถนนที่มีสภาพไม่พร้อมใช้งาน นอกจากนี้ ในกรณีที่เกิดการชนกัน มักเกิดจากการใช้ความเร็วมากเกินไป และ การชนกันนั้นมักเกิดที่บริเวณทางแยก

รายงานฉบับนี้ได้ทำการศึกษาและพบประเด็นดังต่อไปนี้

1. วิธีที่จะช่วยเพิ่มความปลอดภัยในการขับขี่จักรยาน คือ การที่ผู้ขับขี่จักรยานพาหนะทุกประเภทต้องลดความเร็วในการขับขี่ เช่น การติดป้ายเตือนให้ลดความเร็ว การออกแบบถนนให้เหมาะสมทั้งต่อผู้ขับขี่และผู้เดินเท้า หรือ การกำหนดความเร็วให้เกิน 20 ไมล์ต่อชั่วโมง

2. ส่วนใหญ่แล้ว อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับผู้ขับขี่จักรยานมักเป็นอุบัติเหตุที่เกิดร่วมกับบุคคลอื่น และมักเกิดขึ้นบริเวณทางแยก ดังนั้น เมื่อถึงทางแยก ผู้ขับขี่จักรยานจึงควรลดความเร็ว

3 วิธีอีกหนึ่งที่จะช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุต่อผู้ขับขี่จักรยาน คือ การแยกช่องทางสำหรับผู้ขับขี่ออกจากถนนทั่วไป

⁴The Department for Transport (2011). **Infrastructure and Cyclist Safety**. (Online). Available: <https://www.gov.uk>. p. 1-4. [2016, December 19]

4. การทำสัญลักษณ์ทางจักรยาน ป้ายเตือนผู้ขับขี่จักรยาน หรือ ติดตั้งกระจกวงกลม (Trixi mirrors) บริเวณป้ายเตือน เพื่อให้ผู้ที่ขับขี่ยานพาหนะที่มีขนาดใหญ่สามารถมองเห็นจักรยาน หากมีจักรยานขับขี่บริเวณด้านข้างยานพาหนะดังกล่าว

5) การบังคับใช้กฎหมาย

ในกฎหมายของประเทศอังกฤษนั้น มีกฎหมายหลายฉบับที่เกี่ยวข้องกับการใช้จักรยาน ดังต่อไปนี้

1) “ประมวลกฎหมายทางหลวง” (THE HIGHWAY CODE)⁵

ในประมวลกฎหมายทางหลวง มีการบัญญัติถึงมาตรการส่งเสริมการคุ้มครองผู้ใช้จักรยานอยู่ในมาตราที่ 59 ถึง 82 ซึ่งกฎหมายดังกล่าวมีการตีพิมพ์ครั้งแรกเมื่อวันที่ 14 เมษายน ค.ศ.1931 โดยกฎระเบียบส่วนใหญ่ที่ตราขึ้นในกฎหมายฉบับนี้ คือ ข้อกำหนดทางกฎหมาย หากผู้ขับขี่ไม่ปฏิบัติตามย่อมมีความผิดทางอาญา โทษทางอาญาในกฎหมายนี้ประกอบไปด้วยการจ่ายค่าปรับ การลงบันทึกเป็นคะแนนการทำความผิด (penalty points) ในใบอนุญาตขับขี่ หรือ การตัดสิทธิ์ในการขับขี่ เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าผู้ขับขี่ที่ไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดในประมวลกฎหมายทางหลวงนั้น จะไม่ถูกฟ้องร้องดำเนินคดี ประมวลกฎหมายทางหลวงอาจถูกนำมาใช้ในศาลภายใต้ “พระราชบัญญัติการจราจร” (the Traffic Acts) เพื่อกำหนดความรับผิด ทั้งนี้ นอกจากข้อกำหนดทางกฎหมายที่อยู่ในประมวลกฎหมายทางหลวง ข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวกับการขับขี่จะถูกบัญญัติอยู่ใน The Official DSA Guide to Driving และ The Official DSA Guide to Riding

ในหมวดที่ 1 (มาตรา 59 ถึง 71) เป็นการกำหนดถึงภาพรวมโดยทั่วไป ข้อเสนอแนะในการปฏิบัติตนสำหรับผู้ขับขี่จักรยาน ไม่ว่าจะเป็นเรื่องเครื่องแต่งกาย การปฏิบัติตนในเวลากลางคืน เส้นทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ช่องทางจักรยาน เลนจักรยาน การขับขี่บนทางเท้า เลนรถโดยสารประจำทาง การปฏิบัติตนของผู้ขับขี่จักรยาน การปฏิบัติตนของผู้ขับขี่จักรยาน ข้อห้ามของผู้ขับขี่จักรยาน การปฏิบัติตนของผู้ขับขี่จักรยาน การจอดจักรยาน และ ข้อห้ามของผู้ขับขี่จักรยาน

⁵THE HIGHWAY CODE. **The Department for Transport.** (Online). Available: <https://www.gov.uk> [2016, December 22]

กฎหมายกำหนดให้ผู้ใช้จักรยานควรแต่งกายให้เหมาะสม เช่น ใส่หมวกกันน็อกที่เป็นไปตามข้อกำหนด มีขนาดที่พอดีกับศีรษะผู้ขับขี่จักรยาน และ รัดสายให้กระชับ สวมเครื่องแต่งกายที่เหมาะสมกับการขี่จักรยาน หลีกเลี่ยงเครื่องแต่งกายที่อาจพันเข้ากับโซ่หรือล้อจักรยานหรือเครื่องแต่งกายที่อาจทำให้ไฟจักรยานมองเห็นได้ไม่ชัดเจน สวมเครื่องแต่งกายที่มีสีสว่างหรือสีสะท้อนแสง เพื่อให้ผู้ใช้ถนนคนอื่นสามารถมองเห็นผู้ขับขี่จักรยานได้ชัดเจนทั้งในช่วงที่มีแสงสว่างเพียงพอหรือในที่ที่มีแสงน้อย สวมเครื่องแต่งกาย และ/หรือ เครื่องประดับที่สามารถสะท้อนกับแสงได้ในที่มืด เช่น เข็มขัด สายรัดรัดแขนหรือข้อเท้า

การปฏิบัติตนของผู้ขับขี่จักรยานในเวลากลางคืนนั้น จักรยานของผู้ขับขี่จักรยานต้องมีไฟสีขาวด้านหน้าและไฟสีแดงด้านหลัง ซึ่งจะต้องมีขนาดพอดีกับอุปกรณ์สะท้อนแสงสีแดงที่ติดตั้งด้านหลัง รวมถึงต้องมีอุปกรณ์สะท้อนแสงสีเหลืองอำพันติดอยู่บริเวณคันถีจักรยานด้วย ในส่วนของอุปกรณ์สะท้อนแสงสีขาวด้านหน้าและในซีลล้อรถจักรยานนั้นจะช่วยให้ผู้ใช้ถนนคนอื่นสามารถมองเห็นผู้ใช้จักรยานได้ง่ายขึ้น ทั้งนี้ ผู้ขับขี่จักรยานสามารถติดตั้งไฟฉายที่จักรยานได้

ในส่วนของเส้นทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ กฎหมายฉบับนี้ได้ให้ข้อเสนอแนะว่า ผู้ขับขี่จักรยานควรใช้ทางจักรยาน เส้นหยุด (advanced stop lines) ช่องหยุดจักรยาน (cycle boxes) และ ทางสำหรับให้จักรยานข้ามถนน (toucan crossings) ทั้งนี้ การใช้สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ นี้ ขึ้นอยู่กับประสบการณ์และทักษะในการขับขี่จักรยาน มิใช่ข้อบังคับแต่อย่างใดเป็นเพียงแต่สิ่งที่จะช่วยให้ผู้ขับขี่จักรยานได้รับความปลอดภัยเพิ่มมากขึ้น

นอกจากเส้นทางจักรยานแล้ว กฎหมายยังได้กำหนดถึงการใช้ช่องทางจักรยาน และเลนจักรยานไว้ว่า โดยปกติแล้ว ช่องทางจักรยานจะอยู่บริเวณแยกจากช่องทางจราจรปกติ โดยสร้างเป็นช่องทางคู่ขนานไปกับทางเดินหรือทางเท้า ผู้ขับขี่จักรยานและผู้เดินเท้าอาจต้องใช้ทางร่วมกันหรืออาจแยกกันใช้ทางดังกล่าวเมื่อ ผู้ขับขี่จักรยานและผู้เดินเท้าต้องใช้ช่องทางจักรยานร่วมกัน ผู้ขับขี่จักรยานต้องขับขี่ให้ชิดช่องทางฝั่งใดฝั่งหนึ่ง เพื่อให้ผู้เดินเท้าสามารถใช้ช่องทางดังกล่าวได้ด้วย ผู้ขับขี่จักรยานต้องระมัดระวังผู้เดินเท้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งเด็ก คนชรา หรือ ผู้พิการ โดยต้องขับขี่ให้มีช่องทางเหลือไว้ รวมถึงต้องเตรียมตัวชะลอหรือหยุดจักรยานหากเกิดเหตุจำเป็น ตามอดจนผู้ขับขี่จักรยานต้องมีความระมัดระวังเมื่อขับขี่มาถึงบริเวณทางแยก เนื่องจากผู้ขับขี่อาจสังเกตเห็นคนอื่นได้ยาก หรือ ผู้ใช้ถนนคนอื่นอาจไม่สังเกตเห็นผู้ขับขี่จักรยาน ส่วนเลนจักรยานนั้นจะมีการทำสัญลักษณ์โดยใช้เส้นสีขาว (หรืออาจเป็นเส้นประ) ติ๊กไปกับช่องทางจราจร ซึ่งผู้ขับขี่จักรยานต้อง

จับชื้ออยู่ภายในเลน ผู้ขับขี่จักรยานควรตรวจสอบก่อนจับชื้อออกจากเลนจักรยานว่ามีความปลอดภัยเพียงพอและให้สัญญาณก่อนเปลี่ยนเลน ทั้งนี้ การใช้เลนจักรยาน ขึ้นอยู่กับประสบการณ์และทักษะในการขับขี่จักรยาน มิใช่ข้อบังคับแต่อย่างใดเป็นเพียงแต่สิ่งที่จะช่วยให้ผู้ขับขี่จักรยานได้รับความปลอดภัยเพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้ กฎหมายได้ห้ามมิให้ผู้ขับขี่จักรยานจับจับบนทางเท้า

เลนรถโดยสารประจำทางเป็นข้อกำหนดเพิ่มเติม นอกเหนือจากการกำหนดเรื่องการขับขี่จักรยาน โดยกฎหมายกำหนดว่า เลนรถโดยสารประจำทางส่วนใหญ่จะถูกใช้โดยผู้ขับขี่จักรยาน ซึ่งเลนดังกล่าวจะมีสัญลักษณ์จักรยานปรากฏอยู่ ผู้ขับขี่จักรยานควรระมัดระวังผู้โดยสารที่ขึ้นหรือลงจากรถโดยสารประจำทาง ผู้ขับขี่จักรยานควรระมัดระวังเมื่อขับตามรถโดยสารประจำทางหรือขับออกจากเลนรถโดยสารประจำทางเนื่องจากเลนปกติอาจมีสภาพการจราจรที่หนาแน่นมากกว่า รวมถึงผู้ขับขี่จักรยานไม่ควรขับผ่านระหว่างขอบถนนกับรถโดยสารประจำทางที่จอดอยู่

การปฏิบัติตนของผู้ขับขี่จักรยานนั้น กฎหมายได้ให้ข้อควรปฏิบัติไว้ว่า ในการขับขี่จักรยาน ผู้ขับขี่จักรยานควรมือถือทั้ง 2 จับที่แฮนด์จักรยาน เว้นแต่การใช้มือเพื่อให้สัญญาณหรือการเปลี่ยนเกียร์ วางเท้าทั้ง 2 ข้างไว้บนคันถีจักรยาน ห้ามขับขี่จักรยานซ้อนกัน 2 คน และ ควรขับขี่เป็นเส้นตรงไม่ว่าจะเป็นทางแคบ ทางที่การจราจรพลุกพล่าน หรือ ทางโค้ง ห้ามขับขี่จักรยานชิดด้านหลังของยานพาหนะ ห้ามบรรทุกสิ่งของที่อาจส่งผลกระทบต่อการทำงานของจักรยาน หรือ อาจพันเข้ากับล้อหรือโซ่จักรยาน ผู้ขับขี่จักรยานควรคำนึงถึงผู้ใช้ถนนคนอื่น โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้พิการทางสายตา หรือ ผู้เดินเท้าที่มีปัญหาทางสายตา ผู้ขับขี่จักรยานควรให้สัญญาณเพื่อให้นักคลดดังกล่าวทราบเมื่อจำเป็น อาทิเช่น ใช้กริ่งจักรยานเพื่อเตือนนักคลดดังกล่าว ผู้ขับขี่จักรยานควรสังเกตโดยรอบก่อนที่จะจับชื้อออกจากขอบทาง เลี้ยว หรือ ขับหลบ เพื่อให้มั่นใจว่ามีความปลอดภัยเพียงพอ ผู้ขับขี่จักรยานควรให้สัญญาณในการขับขี่ ผู้ขับขี่จักรยานควรสังเกตสิ่งกีดขวางต่างๆ บนถนน เช่น ท่อระบายน้ำ หลุม และ ยานพาหนะที่จอดอยู่ เพื่อที่ผู้ขับขี่จักรยานจะได้ไม่ต้องหักหลบสิ่งกีดขวางอย่างกะทันหัน ผู้ขับขี่จักรยานควรขับขี่จักรยานให้ห่างจากยานพาหนะที่จอดอยู่ และควรระวังประตูรถที่อาจเปิดออกมา หรือ ผู้เดินถนนที่เข้ามาในทางจักรยาน ผู้ขับขี่จักรยานควรระมัดระวังข้างหลัง ผู้ขับขี่จักรยานควรระมัดระวังเนินบนถนน ทางแคบ ผู้ขับขี่จักรยานต้องปฏิบัติตามป้ายและสัญญาณจราจรต่างๆ อย่างเคร่งครัดและ ผู้ขับขี่จักรยานควรระมัดระวังเมื่อขับตามยานพาหนะอีกทั้งในการจอดจักรยาน กฎหมายได้กำหนดว่า ผู้ขับขี่จักรยานต้องจอดจักรยานในที่ที่มองเห็นจักรยานได้ชัดเจน ใช้ที่วางจักรยานหรืออุปกรณ์สำหรับจอดจักรยาน ไม่ควรจอดจักรยาน

ในลักษณะที่เป็นกรกีดขวางหรือเป็นอันตรายต่อผู้ใช้นถนนคนอื่น ควรจอดจักรยานในลักษณะที่จะไม่ล้มลงมา และ ทำให้กีดขวางจนเกิดอันตราย

นอกจากข้อควรปฏิบัติแล้ว กฎหมายนี้ยังกำหนดข้อห้ามของผู้ขี่จักรยานไว้ ไม่ว่าจะเป็นการห้ามมิให้ผู้ขี่จักรยานให้บุคคลอื่นซ้อนท้ายจักรยาน เว้นแต่จักรยานนั้นมีที่ให้กับบุคคลอื่นสามารถซ้อนท้ายได้ การห้ามมิให้ผู้ขี่จักรยานเกาะไปกับยานพาหนะหรือรถบรรทุกที่เคลื่อนที่ การห้ามมิให้ผู้ขี่จักรยานขี่ในลักษณะที่เป็นอันตราย หรือไม่ระมัดระวัง การห้ามมิให้ผู้ขี่จักรยานข้ามเส้นหยุดเมื่อไฟสัญญาณจราจรเป็นสีแดง ทางแยกบางแห่งจะมีเส้นหยุดล่วงหน้า เพื่อให้ผู้ขี่จักรยานรอและหยุดบริเวณข้างหน้ายานพาหนะ และการห้ามมิให้ผู้ขี่จักรยานขี่หากดื่มแอลกอฮอล์หรือทานยาที่จะส่งผลต่อการขี่จักรยาน

ในหมวด 2 (มาตรา 72 ถึง 75) เป็นหมวดที่กำหนดถึงข้อควรระวังในการใช้ทางแยก เช่น เมื่อผู้ขี่จักรยานเข้าใกล้ทางแยกทางซ้าย ผู้ขี่จักรยานควรระมัดระวังยานพาหนะที่กลับรถข้างหน้าผู้ขี่จักรยาน ไม่ว่าจะกลับรถออกหรือเข้ามาในถนน โดยก่อนที่ผู้ขี่จักรยานจะเลี้ยวควรสังเกตผู้ใช้จักรยานหรือผู้ขี่รถจักรยานยนต์คนอื่น นอกจากนี้ ผู้ขี่จักรยานไม่ควรขี่เข้าใกล้ยานพาหนะที่ให้สัญญาณหรือชะลอความเร็วเพื่อเลี้ยวซ้าย เมื่อผู้ขี่จักรยานเข้าใกล้ทางแยกที่มียานพาหนะขนาดยาว เช่น รถบรรทุก ใช้เส้นทางผู้ขี่จักรยานควรระมัดระวังยานพาหนะที่มีขนาดยาว เนื่องจากยานพาหนะดังกล่าวต้องใช้พื้นที่มากในการบังคับเลี้ยว ผู้ขี่ยานพาหนะขนาดยาวอาจไม่สามารถสังเกตเห็นผู้ขี่จักรยานได้ อีกทั้งผู้ขี่ยานพาหนะที่มีขนาดยาวต้องหักรถไปทางขวามากขึ้นเมื่อต้องการเลี้ยวซ้าย ดังนั้น ผู้ขี่จักรยานควรขอให้ผู้ขี่ยานพาหนะที่มีขนาดยาวบังคับยานพาหนะเพื่อเลี้ยวให้เสร็จสิ้นก่อน เนื่องจากล้อหลังจะอยู่ใกล้ขอบทางเมื่อเลี้ยว นอกจากนี้ ผู้ขี่จักรยานไม่ควรขี่เข้าไประหว่างยานพาหนะที่มีขนาดยาวกับขอบทาง นอกจากทางแยกซ้าย ในส่วนของทางแยกขวานั้น ในกรณีที่ผู้ขี่จักรยานต้องการเลี้ยวขวา ผู้ขี่จักรยานควรตรวจสอบว่ามีความปลอดภัยเพียงพอ จากนั้นจึงให้สัญญาณและเปลี่ยนมายังตรงกลางของถนน รอจนกระทั่งเห็นว่าปลอดภัย จากนั้นตรวจสอบครั้งสุดท้ายก่อนเลี้ยว ทั้งนี้ ผู้ขี่จักรยานอาจรอเลี้ยวที่ด้านซ้ายก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัยดีแล้วจึงเลี้ยว หรือ อาจลงจากจักรยานแล้วเดินจักรยานข้ามถนนแทนในประเทศอังกฤษยังมีทางที่เรียกว่า ทางจราจรแบบคู่ขนาน (Dual carriageways) ซึ่งยานพาหนะส่วนใหญ่ที่ขับบนทางจราจรแบบคู่ขนานมักขี่ด้วยความเร็วสูง ดังนั้น เมื่อผู้ขี่

จักรยานต้องการข้ามถนนจึงควรรองนกว่าจะปลอดภัย และค่อยๆ ข้ามทางจราจรแบบคู่ขนานทีละฝั่ง ผู้ขับขี่จักรยานต้องใช้ความระมัดระวังในการข้ามถนนหากถนนลื่น

ในหมวด 3 (มาตรา 76 ถึง 78) เป็นหลักปฏิบัติของผู้ขับขี่จักรยานเมื่อเข้าสู่ทางวงเวียน เนื่องจากการขับขี่บริเวณวงเวียนอาจก่อให้เกิดอันตราย ผู้ขับขี่จักรยานควรใช้ความระมัดระวังเมื่อขับขี่ในบริเวณดังกล่าวการปฏิบัติตนของผู้ขับขี่จักรยาน เมื่ออยู่ในบริเวณวงเวียนนั้น ผู้ขับขี่จักรยานอาจปลอดภัยขึ้นหากใช้วิธีการจูงจักรยานเมื่อถึงบริเวณวงเวียน หากผู้ขับขี่จักรยานตัดสินใจขับขี่แทนการจูงจักรยาน ผู้ขับขี่จักรยานควรขับให้ชิดทางช่องทางซ้าย ระมัดระวังในการขับขี่ เนื่องจากผู้ขับรถยนต์อาจมองไม่เห็นผู้ขับขี่จักรยาน ระมัดระวังเป็นอย่างยิ่งเมื่อผู้ขับขี่จักรยานขับช้อออกจากวงเวียน ผู้ขับขี่จักรยานควรให้สัญญาณทางขวา หากผู้ขับขี่จักรยานยังไม่ต้องการขับช้อออกจากวงเวียน และระมัดระวังยานพาหนะอื่นที่ข้าม ออก หรือ กำลังเข้ามาในวงเวียน นอกจากนี้ ผู้ขับขี่จักรยานควรเหลือพื้นที่ไว้สำหรับยานพาหนะที่มีขนาดยาว เนื่องจากยานพาหนะดังกล่าวต้องใช้พื้นที่มากในการบังคับควบคุมเมื่อขับบริเวณวงเวียน ผู้ขับขี่จักรยานไม่ควรขับขี่เข้าไปในบริเวณพื้นที่ยานพาหนะดังกล่าวผู้ขับขี่จักรยานควรรองนกระทั่งวงเวียนมีความปลอดภัยมากเพียงพอจึงขับขี่เข้าไป

ในหมวด 4 (มาตรา 79 ถึง 82) เป็นหลักปฏิบัติในเรื่องการข้ามถนนของผู้ขับขี่จักรยาน กฎหมายได้ให้หลักปฏิบัติไว้ว่าผู้ขับขี่จักรยานไม่ควรข้ามถนนบริเวณทางข้ามสำหรับผู้ขี่ม้า เนื่องจากทางดังกล่าวเป็นทางสำหรับผู้ขี่ม้าเท่านั้น ผู้ขับขี่จักรยานไม่ควรขับขี่จักรยานข้ามถนนบริเวณทางข้ามแบบมีสัญญาณไฟไม่ว่าจะเป็นแบบ pelican crossing หรือ puffin crossing หรือ ทางม้าลาย (zebra crossing) ผู้ขับขี่จักรยานควรจูงจักรยานเพื่อข้ามทางดังกล่าว นอกจากทางข้ามปกติทั่วไป ประเทศอังกฤษมีทางข้ามอยู่ด้วยกันหลายแบบ แบบที่ 1 คือ ทางข้ามที่เรียกว่า Toucan crossing ทางข้ามแบบ Toucan crossings คือ ทางข้ามที่สัญญาณไฟจราจรซึ่งทั้งผู้ขับขี่จักรยานและผู้เดินถนนสามารถใช้ทางข้ามดังกล่าวร่วมกันได้ในเวลาเดียวกัน ทางข้ามดังกล่าวยังมีปุ่มกดสำหรับการทำงาน เมื่อสัญญาณไฟสีเขียวสำหรับผู้ขับขี่จักรยานและผู้เดินถนนปรากฏขึ้นพร้อมกัน ผู้ขับขี่จักรยานจึงจะสามารถข้ามถนนได้ แบบที่ 2 คือ ทางข้ามแบบขับขี่จักรยานข้ามเท่านั้นซึ่งผู้ขับขี่จักรยานสามารถขับขี่จักรยานข้ามได้ แต่ห้ามมิให้ผู้ขับขี่จักรยานข้ามจนกว่าสัญญาณรูปจักรยานสีเขียวจะปรากฏขึ้น และแบบที่ 3 คือ ทางข้ามแบบยกระดับผู้ขับขี่จักรยานควรใช้ความระมัดระวัง

เมื่อข้ามทางดังกล่าว ดังนั้นผู้ขับขี่จักรยานควรลงจากจักรยานเพื่อจูงจักรยานข้ามเมื่อสังเกตเห็นป้าย สัญญาณ “ลงจากจักรยาน”

นอกจากมาตรการส่งเสริมการคุ้มครองผู้ใช้จักรยานอยู่ในมาตราที่ 59 ถึง 82 กฎหมายฉบับนี้ยังได้กำหนดถึงหลักปฏิบัติเพิ่มเติมสำหรับผู้ขับขี่จักรยานไว้ ดังต่อไปนี้

1. ผู้ขับขี่จักรยานควรเลือกใช้จักรยานที่มีขนาดและชนิดที่ถูกต้องเหมาะสม เพื่อความสบายและความสบายในการขับขี่จักรยาน
2. ผู้ขับขี่จักรยานควรดูแลรักษาไฟและอุปกรณ์สะท้อนแสงของจักรยานให้สะอาดและสามารถใช้งานได้
3. ผู้ขับขี่จักรยานควรดูแลรักษาล้อยางให้อยู่ในสภาพที่ใช้การได้และเติมลมให้เหมาะสมกับความดันยางที่ปรากฏอยู่บนล้อยาง
4. ผู้ขับขี่จักรยานควรดูแลรักษาเกียร์รถจักรยานให้สามารถใช้งานได้
5. ผู้ขับขี่จักรยานควรดูแลรักษาโซ่จักรยานให้สามารถใช้งานได้ โดยการปรับและใส่น้ำมันอยู่เสมอ
6. ผู้ขับขี่จักรยานควรปรับให้เป็นตราบและแฮนด์จักรยานให้มีความสูงเหมาะสมกับผู้ขับขี่จักรยาน
7. ผู้ขับขี่จักรยานควรติดตั้งกระดิ่งที่จักรยาน
8. ผู้ขับขี่จักรยานต้องมั่นใจว่าเบรครถจักรยานมีประสิทธิภาพ ใช้การได้
9. ผู้ขับขี่จักรยานต้องใช้ไฟหน้าและไฟท้ายในเวลาากลางคืน โดยต้องติดตั้งอุปกรณ์สะท้อนแสงที่เป็นสีแดงไว้ด้านหลังท้ายจักรยานด้วย

2.) พระราชบัญญัติการจราจรทางบก ค.ศ. 1991 (The Road Traffic Acts 1991)⁶

พระราชบัญญัติการจราจรทางบก ค.ศ.1991 เป็นกฎหมายเกี่ยวกับการขับขี่ยานพาหนะในลักษณะที่เป็นอันตราย ในส่วนของการขับขี่จักรยานนั้น กฎหมายได้บัญญัติถึง ข้อห้ามในซ้อนจักรยาน (มาตรา 24) การขับขี่จักรยานในลักษณะที่เป็นอันตราย (มาตรา 28) การขับขี่ที่ไม่

⁶ Legislation.gov.uk. **The Road Traffic Acts 1991**. (Online). Available: <http://www.legislation.gov.uk>. [2016, December 10]

ระมัดระวังและประมาทเลินเล่อ (มาตรา 29) การขับขี่จักรยานในสภาพที่ไม่พร้อมอันเนื่องจากอาการมีเมานเมาหรือใช้ยา (มาตรา 30) และ ข้อกำหนดในการแข่งจักรยานบนทางสาธารณะ (มาตรา 31)

มาตรา 24 ข้อห้ามในข้อจรรยาบรรณกฎหมายห้ามมิให้บุคคลมากกว่า 1 คน ช้อนจักรยานที่มีติดตั้งเครื่องยนต์ในขณะที่ขับขี่บนถนน เว้นแต่ จักรยานนั้นได้ผลิตหรือปรับให้สามารถบรรทุกผู้โดยสารได้มากกว่า 1 คน โดยที่บุคคลที่ช้อนจักรยานตามมาตรานี้ให้รวมถึงผู้ขับขี่จักรยาน และ คำว่า “ถนน” ให้รวมถึง ทางขีม้าด้วย

มาตรา 28 กฎหมายกำหนดถึงลักษณะการขับขี่จักรยานที่เป็นความผิดตามผิดตามกฎหมายฉบับนี้ว่าต้องเป็นการขับขี่จักรยานในลักษณะไม่มีความระมัดระวัง และขับขี่จักรยานในลักษณะที่เป็นอันตราย ส่วนคำว่า “ที่เป็นอันตราย” หมายถึง อันตรายไม่ว่าจะเป็นกรณีก่อให้เกิดการบาดเจ็บต่อบุคคล หรือ ก่อให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สิน ไม่ว่าบุคคลนั้นจะรู้หรือไม่ว่าการกระทำนั้นเป็นการกระทำที่ไม่ระมัดระวังหรือก่อให้เกิดอันตราย

มาตรา 29 เป็นการบัญญัติถึงการขับขี่ที่ไม่ระมัดระวังประมาทเลินเล่อหรือ ขับขี่โดยไม่สนใจผู้ใช้ถนนคนอื่น ก็เป็นการกระทำความผิดตามกฎหมายนี้เช่นเดียวกัน

นอกจากการขับขี่จักรยานในลักษณะไม่มีความระมัดระวัง และขับขี่จักรยานในลักษณะที่เป็นอันตรายหรือประมาทเลินเล่อแล้ว ในมาตรา 30 กำหนดว่า การขับขี่จักรยานในสภาพที่ไม่พร้อมอันเนื่องจากอาการมีเมานเมาหรือใช้ยาข่มเป็นความผิด

มาตรา 31 เป็นข้อกำหนดในการแข่งจักรยานบนทางสาธารณะโดยกฎหมายกำหนดว่า บุคคลใดสนับสนุน หรือ เข้าร่วมแข่งขันบนทางสาธารณะ บุคคลนั้นมีความผิดตามกฎหมาย เว้นแต่ การแข่งขัน ได้รับอนุญาตแล้ว และมีการควบคุมให้เป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนด โดยที่ ปลัดกระทรวงอาจอนุญาตหรือมอบอำนาจในการอนุญาตให้มีการแข่งขันบนทางสาธารณะ ได้ทั้งนี้ เมื่อมีการอนุญาตให้สามารถจัดการแข่งขันได้ ผู้บัญชาการตำรวจอาจกำหนดแนวทาง กำหนดเส้นทางแข่ง การจราจรในช่วงเวลาใดเวลาหนึ่ง ตลอดจนการปิดถนนหรือส่วนหนึ่งของถนน ในขณะที่มีการแข่งขันในระยะเวลาดังกล่าวเพื่อป้องกันหรือบรรเทาให้เกิดความเสียหาย

6) การเยียวยาความเสียหาย

ความเสียหายไม่ว่าจะเป็นความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย อนามัย หรือ ทรัพย์สินของผู้ขับขี่จักรยานนั้น กฎหมายของประเทศอังกฤษมิได้กำหนดไว้โดยเฉพาะเจาะจง ดังนั้น เมื่อเกิดความเสียหายดังกล่าวขึ้น การเยียวยาความเสียหาย ย่อมเป็นไปตามหลักเรื่อง “ความรับผิดชอบทางละเมิด”

กล่าวคือ ต้องมีการชดเชยเงิน เรียกว่า “ค่าสินไหมทดแทน” (compensation) ให้แก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายไม่ว่าจะเกิดขึ้นต่อชีวิต ร่างกาย อนามัย หรือ ทรัพย์สิน เช่น ผู้ที่ขับรถชนโดยประมาทชนผู้ขับขี่จักรยาน เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่จักรยานได้รับบาดเจ็บและจักรยานได้รับความเสียหาย เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม นอกจากค่าเสียหายที่สามารถคำนวณเป็นตัวเงิน หรือ “pecuniary loss” ได้แล้ว กฎหมายประเทศอังกฤษยังเปิดโอกาสให้ผู้เสียหายกลับคืนสู่ฐานะเดิมหรือใกล้เคียงฐานะเดิมที่สุด คือ การเรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นอันไม่อาจคำนวณเป็นตัวเงิน เรียกว่า “non-pecuniary loss”

ตัวอย่างคดีที่ศาลอังกฤษยอมรับเยียวยาความเสียหายทางจิตใจ เช่น

คดี Mcloughlin v. O’Brian⁷ ซึ่งเป็นคดีแรกที่วางหลักในเรื่องการเยียวยาความเสียหายทางจิตใจโดยจำเลยขับรถชนรถยนต์ที่สามของโจทก์เป็นคนขับและมีลูกๆ นั่งอยู่ด้วย โจทก์มาถึงโรงพยาบาลและเห็นลูกคนหนึ่งตาย ส่วนสามีและลูกคนอื่นบาดเจ็บสาหัส โจทก์ตกใจอย่างมากจนทำให้โจทก์เจ็บป่วยอย่างรุนแรง มีอาการซึมเศร้า มีพฤติกรรมที่เปลี่ยนไป ศาลสูงสุดจึงตัดสินให้จำเลยชดเชยค่าเสียหายทางจิตใจแก่โจทก์

คดี Page v. Smith⁸ เป็นคดีที่โจทก์อยู่ในเหตุการณ์อุบัติเหตุที่เกิดจากจำเลยประมาทเดินเลี้ยวแม้โจทก์จะไม่ได้รับบาดเจ็บทางร่างกายแต่ทำให้โรคทางจิตเวชที่เรียกว่า “myalgic encephalomyelitis (ME)” หรือภาวะเพลียเรื้อรัง (Chronic Fatigue Syndrome) ที่โจทก์เคยเป็นมาก่อนกลับมาเป็นใหม่ทำให้โจทก์ต้องออกจากการทำงานศาลสูงสุดจึงตัดสินให้จำเลยชดเชยค่าเสียหายทางจิตใจแก่โจทก์

จากคดีข้างต้นแสดงให้เห็นว่าศาลอังกฤษจะชดเชยค่าเสียหายทางจิตใจเฉพาะกรณีที่เป็นการเยียวยาความเสียหายที่เกิดจากการเจ็บป่วยทางจิตใจอย่างแท้จริง ดังนั้น หากเป็นเพียงความเสียหายทางจิตจรรูปแบบอื่นๆ ซึ่งเป็นเพียงความรู้สึกหรืออารมณ์ เช่น ความเศร้าโศกเสียใจ ความทุกข์ใจ ศาลอังกฤษย่อมสามารถปฏิเสธที่จะไม่ชดเชยค่าเสียหายให้อย่างไรก็ตาม แม้กฎหมายอังกฤษจะยอมให้ชดเชยค่าเสียหายทางจิตใจ แต่ก็ได้มีการวางเงื่อนไขไว้หลายประการเพื่อป้องกันการที่ผู้เสียหายจะ

⁷Mcloughlin v. O’Brian [1983] (Online). Available: <http://www.pierre-legrand.com>. [2016, December 10]

⁸Page v Smith (1995) (Online). Available: <https://www.emplaw.co.uk>. [2016, December 10]

ขอให้ชดเชยค่าเสียหายที่มากจนเกินไป (flood gate) โดยนำหลักเกณฑ์ที่ เรียกว่า “**control mechanisms**” ซึ่งปรากฏในคดี *McLoughlin v. O’Brian* มาใช้ดังนี้

ก) พิจารณาผู้ที่จะได้รับ ความเสียหายทางจิตใจว่าเป็นผู้เสียหายโดยตรง (primary victim) เป็นผู้เสียหายโดยอ้อม (secondary victim) หรือ เป็นเพียงผู้เห็นเหตุการณ์ (bystander)

ข) พิจารณาความใกล้ชิดของผู้เสียหายกับเหตุละเมิดนั้น

ค) พิจารณาความเสียหายที่เกิดขึ้นว่ามีเหตุผลตามกฎหมายหรือไม่

ในส่วนของการประเมินค่าเสียหายสำหรับความเสียหายทางจิตใจนั้น ศาลจะใช้ดุลยพินิจในการกำหนดจำนวน ค่าเสียหายเนื่องจากการยากที่จะประเมินจำนวนค่าเสียหายที่แน่นอน โดยศาลจะพิจารณาหลักฐานต่างๆ ประกอบพฤติการณ์แห่งคดี เช่น ลักษณะแห่งความเสียหาย ระดับของความเจ็บปวดและทุกข์ทรมาน ระยะเวลาในการรักษาหรือความสามารถของผู้เสียหายที่จะใช้ชีวิตได้อย่างปกติสุข⁹

ดังนั้น ในกรณีที่ผู้ขับขี่จักรยานได้รับความเสียหาย นอกจากค่าเสียหายที่สามารถคำนวณเป็นจำนวนเงินได้ เช่น ค่าซ่อมจักรยาน หรือ ค่ารักษาพยาบาลแล้ว กฎหมายประเทศอังกฤษยังได้คุ้มครองผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากการละเมิด โดยให้สิทธิผู้ขับขี่จักรยานสามารถเรียกร้องค่าเสียหายทางจิตใจได้อีกทางหนึ่ง หากความเสียหายที่ได้รับนั้นเข้าหลักเกณฑ์ control mechanisms ตามที่ได้กล่าวมาในข้างต้น

7) บทลงโทษ

ประเทศอังกฤษได้มีการกำหนดประเภทความผิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจรไว้ใน Road Traffic Regulation Act¹⁰ 1984 ส่วนใหญ่จะระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 ปอนด์ และมีโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน เว้นแต่ความผิดบางฐาน เช่น ขับรถในลักษณะอันตราย (Dangerous driving) ซึ่งมีโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี และไม่มีเพดานโทษปรับ

⁹ พรทิพย์ สุทธิธรรมศิลป์. (2557). ค่าเสียหายทางจิตใจ: ศึกษากฎหมายลักษณะละเมิดของอังกฤษและเยอรมันเปรียบเทียบกับกฎหมายลักษณะละเมิดของไทย, ระดับงานนิพนธ์สาขา, สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม สำนักงานศาลยุติธรรม. หน้า 18

¹⁰ Legislation.gov.uk. (2016) **Road Traffic Regulation Act**. (Online). Available :

<http://www.legislation.gov.uk>. [2016, December 11]

บทลงโทษตามกฎหมายสำหรับผู้ขับขี่จักรยาน โดยหลักๆ แล้ว เกิดจากการกระทำ ความผิด ดังต่อไปนี้

1.) การขับขี่จักรยานในลักษณะที่เป็นอันตราย

การขับขี่จักรยานในลักษณะที่เป็นอันตราย ทั้งการก่อให้เกิดอันตรายไม่ว่าจะต่อบุคคล หรือทรัพย์สิน ถือเป็นความผิดฐานหนึ่งตามมาตรา 28 แห่งพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2534 (the Road Traffic Acts 1991) ในกรณีที่ผู้ขับขี่จักรยานฝ่าฝืน จะต้องระวางโทษปรับสูงสุดไม่เกิน 2,500 ปอนด์

2.) การขับขี่จักรยานในลักษณะที่ไม่ระมัดระวัง

การขับขี่จักรยานในลักษณะที่ไม่ระมัดระวังคือ การที่บุคคลใดขับขี่จักรยานบนถนน โดยไม่ระมัดระวัง หรือ ไม่ใส่ใจต่อบุคคลอื่น ถือเป็นความผิดฐานหนึ่งตามมาตรา 29 แห่งพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2534 (the Road Traffic Acts 1991) ในกรณีที่ผู้ขับขี่จักรยาน ฝ่าฝืน จะต้องระวางโทษปรับสูงสุดไม่เกิน 1,000 ปอนด์

3.) การฝ่าฝืนสัญญาณจราจรสีแดง

ในกรณีที่ผู้ขับขี่จักรยานฝ่าฝืน จะต้องระวางโทษปรับ 50 ปอนด์ และ Fixed Penalty Notice (Fixed Penalty Notice) คือ การที่ศาลใช้วิธีพิจารณาคดีแบบรวบรัดโดยเจ้าพนักงานจะออก ใบสั่ง (penalty notice) ซึ่งในใบสั่งนั้นจะระบุถึงฐานความผิด จำนวนเงินค่าปรับ ระยะเวลาที่ ผู้กระทำความผิดสามารถชำระค่าปรับและสถานที่ที่ผู้กระทำความผิดสามารถชำระค่าปรับ หาก ผู้กระทำความผิดชำระค่าปรับภายในเวลาที่กำหนด ค่าปรับจะต้องชำระจะลดลง 50% แต่หากไม่ ชำระค่าปรับภายในเวลาที่กำหนด เจ้าพนักงานก็มีหนังสือแจ้งเตือนให้ชำระค่าปรับ โดยกำหนด ระยะเวลาที่ต้องชำระค่าปรับไว้ในหนังสือแจ้งเตือน และหากผู้กระทำความผิดยังไม่ชำระค่าปรับภายใน กำหนดเวลาที่ระบุไว้ในหนังสือแจ้งเตือนอีกจำนวนเงินค่าปรับที่ผู้กระทำความผิดจะต้องชำระจะเพิ่มขึ้น อีก 50% หากผู้กระทำความผิดไม่ชำระค่าปรับก็จะถูกดำเนินคดีและอาจถูกจำคุก

4.) การขับขี่จักรยานบนทางเท้า

มาตรา 72 พระราชบัญญัติทางหลวง (the Highways Act 1835) ได้บัญญัติห้ามมิให้ขับขี่ จักรยานบนทางเท้าว่า ผู้ใดสนใจขับขี่จักรยานบนทางเท้า หรือ ริมทางหลวง ผู้นั้นถือว่ากระทำ ความผิดตามกฎหมายนี้ ประกอบกับมาตรา 64 แห่งประมวลกฎหมายทางหลวง (the Highway Code) ในกรณีที่ผู้ขับขี่จักรยานฝ่าฝืน จะต้องระวางโทษ Fixed Penalty Notice

5.) การขับขี่จักรยานในอาคารมีนเมาหรือใช้ยา

ความผิดฐานขับขี่จักรยานในอาคารมีนเมาหรือใช้ยานั้น กฎหมายกำหนดมาตรฐานไว้ต่ำกว่าผู้ที่ขับขี่ยานพาหนะชนิดอื่น เนื่องจากในมาตรา 30 แห่งพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2534 (the Road Traffic Acts 1991) ได้ใช้คำว่า “มีความสามารถไม่พร้อมในการขับขี่” เจ้าหน้าที่ตำรวจจึงไม่อาจนำหลักเกณฑ์เรื่องการวัดค่าแอลกอฮอล์และการวัดระดับแอลกอฮอล์จากลมหายใจมาใช้กับผู้ขับขี่จักรยานได้ อย่างไรก็ตาม แม้ว่าผู้ขับขี่จักรยานในขณะที่มีนเมาไม่อาจถูกยึดใบขับขี่หรือถูกหักคะแนนการขับขี่ได้เช่นเดียวกับผู้ขับรถยนต์ ตาม “พระราชบัญญัติอำนาจศาลอาญา เรื่องการกำหนดโทษ ปี 2000” ได้กำหนดไว้ว่า ผู้ที่ขับขี่จักรยานในขณะที่มีนเมาอาจถูกตัดสิทธิ์มิให้ขับรถยนต์แทน

6.) การขับขี่จักรยานอย่างเกรี้ยวกราด

ตามกฎหมายแล้ว ผู้ขับขี่จักรยานจะไม่ถูกควบคุมในเรื่องการใช้ความเร็วในการขับขี่ อย่างไรก็ตาม ภายใต้พระราชบัญญัติการกระทำความผิดต่อบุคคลอื่น ปี 1861 (Offences Against the Person Act 1861) ผู้ขับขี่จักรยานอาจถูกจับและระวางโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี หากเป็นการขับขี่ที่ไม่มีความระมัดระวังและเป็นการขับขี่ด้วยความเกรี้ยวกราด อันทำให้เกิดอันตรายต่อผู้อื่น

7.) โทษตามประมวลกฎหมายทางหลวง (THE HIGHWAY CODE)

นอกจากโทษของความผิดฐานต่างๆ ตามที่กล่าวมาในข้างต้น ประมวลกฎหมายทางหลวง (THE HIGHWAY CODE) ยังได้กำหนดโทษไว้สำหรับผู้ขับขี่จักรยานที่กระทำความผิด ดังนี้

| ความผิด | ระวางโทษสูงสุด |
|---|------------------------------------|
| ความผิดฐานไม่ปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจร | 1,000 ปอนด์ / ตัดสิทธิ์ในการขับขี่ |
| ความผิดฐานขับขี่จักรยานในลักษณะที่เป็นอันตราย | 1,000 ปอนด์ |
| ความผิดฐานขับขี่จักรยานในลักษณะที่ไม่ระมัดระวัง | 1,000 ปอนด์ |
| ความผิดฐานขับขี่จักรยานบนทางเท้า | 500 ปอนด์ |

ตารางที่ 6 โทษสำหรับผู้ขับขี่จักรยานที่กระทำความผิด

8) มาตรการในการควบคุมการใช้จักรยานเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางบก

มาตรการในการควบคุมการใช้จักรยานเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางบกเนื่องด้วยสภาพรถจักรยานนั้นมีระบอบอย่างชัดเจนในกฎหมายของประเทศอังกฤษ โดยในประมวลกฎหมายทางหลวง (THE HIGHWAY CODE) มาตรา 60 เรื่อง การปฏิบัติตนในเวลากลางคืน ได้กำหนดให้จักรยานของผู้ขับขี่จักรยานต้องมีไฟสีขาวด้านหน้าและไฟสีแดงด้านหลัง ซึ่งจะต้องมีขนาดพอดีกับอุปกรณ์สะท้อนแสงสีแดงที่ติดด้านหลัง รวมถึงต้องมีอุปกรณ์สะท้อนแสงสีเหลืองอำพันติดอยู่บริเวณคันถีจักรยานด้วย ในส่วนของอุปกรณ์สะท้อนแสงสีขาวด้านหน้าและในซีลล้อรถจักรยานนั้นจะช่วยให้ผู้ใช้ถนนคนอื่นสามารถมองเห็นผู้ใช้จักรยานได้ง่ายขึ้น นอกจากนี้ ในหมวด 5 เรื่อง ผู้ขับขี่จักรยานและจักรยาน ได้กำหนดให้ผู้ขับขี่จักรยานควรเลือกใช้จักรยานที่มีขนาดและชนิดที่ถูกต้องเหมาะสม เพื่อความสบายและความสบายในการขับขี่จักรยาน ผู้ขับขี่จักรยานควรดูแลรักษาไฟและอุปกรณ์สะท้อนแสงของจักรยานให้สะอาดและสามารถใช้งานได้ ผู้ขับขี่จักรยานควรดูแลรักษาล้ออย่างให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้และเติมลมให้เหมาะสมกับความดันยางที่ปรากฏอยู่บนล้อยาง ผู้ขับขี่จักรยานควรดูแลรักษาเกียร์รถจักรยานให้สามารถใช้งานได้ ผู้ขับขี่จักรยานควรดูแลรักษาโซ่จักรยานให้สามารถใช้งานได้ โดยการปรับและใส่น้ำมันอยู่เสมอ ผู้ขับขี่จักรยานควรปรับให้เป็นถีบและแฮนด์จักรยานให้มีความสูงเหมาะสมกับผู้ขับขี่จักรยาน ผู้ขับขี่จักรยานควรติดตั้งกระดิ่งที่จักรยาน ผู้ขับขี่จักรยานต้องมั่นใจว่าเบรครถจักรยานมีประสิทธิภาพใช้งานได้

3.1.1.2 มาตรการส่งเสริมและคุ้มครองผู้ใช้จักรยานในกฎหมายสหรัฐอเมริกา

ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา ผู้คนนิยมเดินทางไปทำงานโดยใช้จักรยานมากขึ้นเป็นอย่างมาก ด้วยเหตุนี้ ทั้งมลรัฐ เมือง และรัฐบาลกลางของสหรัฐอเมริกาต่างก็ออกมาสนับสนุนการใช้จักรยาน ปัจจุบัน กฎหมายจราจรหลายฉบับจะอยู่ภายใต้ “ประมวลกฎหมายยานพาหนะ” (Uniform Vehicle Code หรือ UVC) ประมวลกฎหมายดังกล่าวถูกบัญญัติขึ้นในปีค.ศ.1926 โดย “คณะกรรมการแห่งชาติว่าด้วยกฎหมายและข้อบัญญัติจราจร” (the National Committee on Uniform Traffic Laws and Ordinances หรือ NCUTLO) นอกจาก NCUTLO แล้ว ยังมี “คณะมนตรีแห่งชาติว่าด้วยกฎหมายและข้อบัญญัติจราจร” (The National Council on Uniform Traffic Control Devices หรือ NCUTCD) ร่วมในการบัญญัติกฎหมายดังกล่าว ต่อมาในช่วงต้นปี 2000 NCUTLO ได้ยุติการ

ดำเนินงาน NCUTCD จึงเป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่ปรับปรุงประมวลกฎหมายยานพาหนะ โดยฉบับล่าสุดได้มีการตีพิมพ์ในปีค.ศ. 2000¹¹

1) การส่งเสริมการใช้จักรยาน

สหรัฐอเมริกาเป็นประเทศหนึ่งที่มีการส่งเสริมการใช้จักรยานดังจะเห็นได้จากกฎหมายจักรยานนั้นมีบัญญัติอยู่ในทั้งกฎหมายสหพันธรัฐ และ กฎหมายของแต่ละมลรัฐ นอกจากนี้ สหรัฐอเมริกายังมีการจัดตั้งองค์กรต่างๆ ที่มุ่งส่งเสริมการใช้จักรยานเป็นจำนวนมาก ยกตัวอย่างเช่น

1.1) The Adam Little Foundation

เป็นองค์กรที่ก่อตั้งเพื่อระลึกถึงนักปั่นจักรยาน นาย Adam Little ที่ปั่นจักรยานจาก Mt. Pleasant แต่ประสบอุบัติเหตุเสียชีวิตเนื่องจากถูกรถชน องค์กรนี้ตั้งขึ้นเพื่อส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยต่อผู้ขับขี่จักรยานในรัฐ North Carolina

1.2) Adventure Cycling Association

เป็นองค์กรที่มุ่งให้กำลังใจผู้ขับขี่จักรยาน เสริมสร้างสุขภาพที่ดี

1.3) Bike Pure

เป็นองค์กรที่ไม่แสวงหาผลกำไร มุ่งส่งเสริมด้านจรรยาบรรณ ต่อด้านยาเสพติด การใช้สารเสพติดในนักกีฬา

1.4) Bike Walk Connecticut

เป็นองค์กรที่ไม่แสวงหาผลกำไรมุ่งส่งเสริมการปั่นจักรยานและการเดินเพื่อสุขภาพที่ดีในรัฐ Connecticut

1.5) Cadence Cycling Foundation

The Cadence Cycling Foundation (CCF) ก่อตั้งในปี 2007 เพื่อส่งเสริมสุขภาพที่ดีในเยาวชนอายุระหว่าง 9 ถึง 18 ปี

¹¹ Ken McLeod (2015) *Bicycle Laws in the United States-Past, Present, and Future*. p. age. 870. [2016, November 14]

1.6) CYCLE Kids

เป็นองค์กรที่มุ่งส่งเสริมสุขภาพที่ดีในเด็ก โดยเน้นให้เด็กเข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวกับการปั่นจักรยาน

นอกจากนี้ยังมีองค์กรต่างๆ มากมาย ไม่ว่าจะเป็น **CyclingSavvy Duke City Wheelmen Foundation International Mountain Biking Association Iowa Bicycle Coalition League of American Bicyclists The National Brotherhood of Cyclists PeopleForBikes Rails-to-Trails Conservancy Team Share the Road United States Deaf Cycling Association Wheel Movement World Bicycle Relief Yield to Life Youth Educational Sports Inc. (YES, Inc.)** เป็นต้น¹²

2) การคุ้มครองการใช้จักรยาน

กฎหมายสหรัฐอเมริกาได้ให้ความคุ้มครองผู้ขับขี่จักรยาน ซึ่งจะเห็นได้จากในกฎหมายหลายฉบับของรัฐต่างๆ นั้น ต่างก็กำหนดข้อบังคับสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะอื่นที่มีใช้จักรยาน โดยผู้ที่ขับขี่รถยนต์ต้องใช้ความระมัดระวังผู้ขับขี่จักรยาน เช่น กฎหมายแห่งรัฐแคลิฟอร์เนียได้บัญญัติ “**Three Feet for Safety Act**”¹³ มาตรา 21760 ซึ่งบัญญัติว่า “ผู้ขับขี่รถยนต์ที่ขับตามหรือขับแซงจักรยานในทิศทางเดียวกัน บนถนนหลวงจะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดในพระราชบัญญัตินี้ โดยต้องใช้ความระมัดระวังเป็นอย่างดีในการขับตามหรือขับแซง ตลอดจนคำนึงถึงความเร็วที่ใช้ สภาพถนน สภาพอากาศ พื้นผิวจราจร และ ความกว้างของถนน” เป็นต้น

3) การควบคุมการใช้จักรยาน

เนื่องจากสหรัฐอเมริกามีระบบกฎหมายที่ต่างจากประเทศอื่น กล่าวคือ มีกฎหมายที่ออกโดยรัฐบาลกลาง และ กฎหมายที่ออกโดยแต่ละมลรัฐ ดังนั้น การควบคุมการใช้จักรยานในสหรัฐอเมริกานั้นจะขึ้นอยู่กับกฎหมายของแต่ละรัฐ นอกจากนี้ ยังมีบางรัฐที่อนุญาตให้แต่ละเขตมี

¹² Cycling Advocacy Organizations (2013). (Online). Available : <http://www.usacycling.org>. [2016, November 14]

¹³ Three Feet for Safety Act. California Legislative Information. Available: <http://leginfo.legislature.ca.gov>. [2016, November 14]

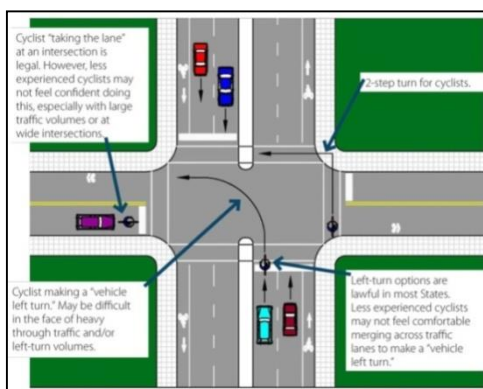
อำนาจในการออกกฎหมายควบคุมการใช้จักรยานของ เช่น การกำหนดให้ผู้ขับขี่จักรยานต้องขับขี่ชิดขวา การขับขี่จักรยานบนทางเท้า การขับขี่จักรยานแบบเรียงแถวหน้ากระดาน เป็นต้น

4) การป้องกันอุบัติเหตุจากการใช้จักรยาน

ในระหว่างปี 2010 ถึง 2012 จำนวนผู้ขับขี่จักรยานที่เสียชีวิตเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก เช่น ในรัฐแคลิฟอร์เนีย มีจำนวนผู้เสียชีวิต 338 ราย รัฐฟลอริดา มีจำนวนผู้เสียชีวิต 329 ราย รัฐเท็กซัส มีจำนวนผู้เสียชีวิต 143 ราย รัฐนิวยอร์ก มีจำนวนผู้เสียชีวิต 138 ราย รัฐอิลลินอยส์ มีจำนวนผู้เสียชีวิต 80 ราย และ รัฐมิชิแกน มีจำนวนผู้เสียชีวิต 72 ราย ซึ่งเมื่อรวมจำนวนผู้เสียชีวิตจาก 6 รัฐนี้ คิดเป็นจำนวนมากกว่าครึ่งหนึ่งของจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมดในช่วงเวลานั้น¹⁴

คณะกรรมการด้านทางหลวงแห่งสหพันธรัฐ (Federal Highway Administration หรือ FHWA) กระทรวงคมนาคมได้ตระหนักถึงความสำคัญในเรื่องความปลอดภัยของผู้ขับขี่จักรยาน FHWA จึงได้บัญญัติแนวทางการใช้งานจักรยานเพื่อความปลอดภัย หรือ Bicycle Road Safety Audit Guidelines and Prompt Lists โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ความรู้และจัดตั้งหน่วยงานด้านการคมนาคม และ Road Safety Audit teams (RSA teams) เพื่อดูแลด้านความปลอดภัยในการใช้จักรยาน RSA คือ หน่วยงานที่ทำหน้าที่ตรวจสอบความปลอดภัยในการใช้ถนนของจักรยาน ไม่ว่าจะ เป็นถนน ทางเดิน โครงสร้างสะพานหรืออุโมงค์ ทางแยกหรือทางร่วมต่างๆ เป็นต้น เช่น

1.) แนวทางการขับขี่จักรยานบริเวณสี่แยก

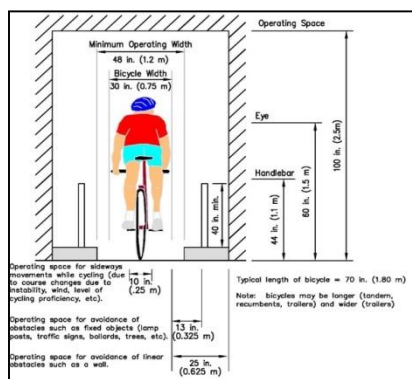


ภาพที่ 2 การขับขี่จักรยานที่ถูกต้องตามกฎหมาย

¹⁴ Dr. Allan Williams. (2014) *Bicyclist Safety*. p. age 4.

จากภาพด้านบน ผู้ขับขี่จักรยานที่อยู่มุมซ้ายบนจอดจักรยานหลังเส้นหยุด บริเวณสี่แยกซึ่งถือว่าเป็นการปฏิบัติที่ถูกต้องตามกฎหมายส่วนมุมขวาล่าง ผู้ขับขี่จักรยานต้องการเลี้ยวซ้ายจึงจอดเลี้ยวในเลนซ้ายซึ่งถือว่าเป็นการปฏิบัติที่ถูกต้องตามกฎหมาย

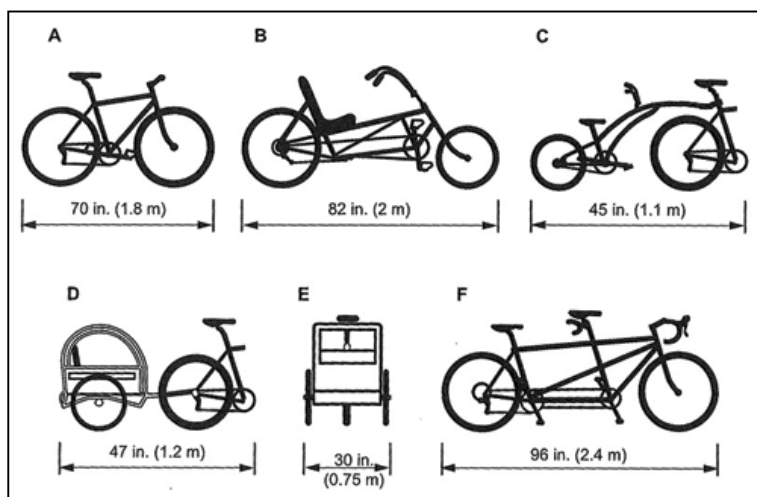
2.) การเว้นระยะห่างในการขับขี่จักรยานเพื่อความปลอดภัย



ภาพที่ 3 การเว้นระยะห่างในการขับขี่จักรยานเพื่อความปลอดภัย

จากภาพ ในกรณีที่ดินไม่มีสิ่งกีดขวาง ช่องทางจักรยานควรมีความกว้างประมาณ 1.2 เมตร โดยที่ความกว้างของจักรยานรวมผู้ขับขี่แล้วควรมีความกว้างประมาณ 0.75 เมตร ความกว้างระยะห่างจากส่วนนอกสุดของร่างกายไปจนถึงแนวกันทางจักรยานควรมีความกว้างประมาณ 0.325 เมตร เพื่อหลีกเลี่ยงสิ่งกีดขวางต่างๆ เช่น ไฟถนน ป้ายสัญญาณจราจร หรือ ต้นไม้

3.) ความยาวของจักรยานประเภทต่างๆ



- A. Adult Typical Bike
- B. Adult Single Recumbent Bicycle
- C. Additional Length for Trailer Bike
- D. Additional Length for Child Trailer
- E. Width for Child trailer
- F. Adult Tandem Bicycle

ภาพที่ 4 ความยาวของจักรยานประเภทต่างๆ

ผู้ขับขี่จักรยานควรคำนึงถึงความยาวจักรยานที่นำมาขับขี่ เนื่องจากอาจเกิดปัญหาเมื่อจักรยานจอดบริเวณทางแยกที่ต้องมีการใช้ทางร่วมกับรถยนต์ จักรยาน หรือ ผู้เดินเท้า ซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายได้ หากจักรยานมีความยาวเกินไป

5) การบังคับใช้กฎหมาย

ระบบกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกาแบ่งออกได้เป็น 2 ระบบ คือ **กฎหมายสหพันธรัฐ (Federal law)** ซึ่งเป็นกฎหมายที่ออกโดยรัฐบาลกลาง และบังคับใช้กับรัฐทั้ง 50 รัฐ รวมถึงเขตปกครองโคลัมเบีย (District of Columbia) และ พื้นที่อาณาเขตของสหรัฐอเมริกา และ **กฎหมายมลรัฐ (State law)** ซึ่งแต่ละรัฐจะมีอิสระในการบัญญัติกฎหมายของตนเอง รัฐบาลกลาง (Federal Government) จะไม่เข้ามาแทรกแซง โดยกฎหมายมลรัฐนี้จะใช้บังคับกับพลเมืองและนักท่องเที่ยวในมลรัฐนั้นๆ รวมถึงภาคธุรกิจและองค์กรต่างๆ ที่ดำเนินกิจการภายในรัฐนั้น ทั้งนี้ ในกรณีที่กฎหมายมลรัฐขัดหรือแย้งกับกฎหมายสหพันธรัฐ กฎหมายสหพันธรัฐย่อมมีอำนาจเหนือกว่า ในส่วนของกฎหมายที่เกี่ยวกับจักรยานนั้น จะบัญญัติอยู่ในทั้งกฎหมายสหพันธรัฐและกฎหมายมลรัฐ ดังต่อไปนี้

1.) กฎหมายสหพันธรัฐ (Federal law)

ประมวลกฎหมายว่าด้วยข้อบัญญัติแห่งรัฐบาลกลางสหรัฐ (Code of Federal Regulations)¹⁵

ข้อกำหนดในการใช้จักรยานมีปรากฏอยู่ในมาตรา 52.1162 ซึ่งได้ให้ความหมายของคำต่างๆ ที่ใช้ในกฎหมายไว้ ดังนี้

- 1) จักรยาน หมายถึง ยานพาหนะสองล้อที่ไม่มีเครื่องยนต์
- 2) ทางจักรยาน (Bike path) หมายถึง ทางสำหรับจักรยาน โดยเฉพาะซึ่งถูกแบ่งออกจากทางจราจรสิ่งแบ่งเขต
- 3) เลนจักรยาน (Bike lane) หมายถึง เลนของถนนที่กำหนดให้จักรยานซึ่งถูกแบ่งออกจากทางจราจร โดยเส้นแบ่ง การทาสีบนทาง หรือ สัญลักษณ์อื่นใดที่เหมาะสม เลนจักรยานสำหรับ

¹⁵U.S. Government Publishing Office. (2016) **CODE OF FEDERAL REGULATIONS § 52.1162 Regulation for bicycle use.** (Online). Available : <https://www.gpo.gov> [2016, November 14]

ชั่วโมงเร่งด่วน หมายถึง เล่นจักรยานที่สามารถใช้ได้เฉพาะในช่วงเวลาที่มีการจราจรแออัดเนื่องจากยานพาหนะขนาดใหญ่

4) เส้นทางจักรยาน (Bike route) หมายถึง เส้นทางที่จักรยานใช้ร่วมกันกับยานพาหนะที่มีเครื่องยนต์

5) ทางเดินจักรยาน (Bikeway) หมายถึง ทางจักรยาน เล่นจักรยาน และ เส้นทางจักรยาน

6) พื้นที่อำนวยความสะดวกในการจอดจักรยาน หมายถึง สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการจอดจักรยานเป็นการชั่วคราว โดยผู้ขับขี่สามารถล็อกจักรยานเพื่อลดความเสี่ยงในการโจรกรรมจักรยาน

7) พื้นที่อำนวยความสะดวกในการจอดยานพาหนะ หมายถึง พื้นที่ โรงจอด อาคาร หรือ สิ่งใดที่ยานพาหนะที่มีเครื่องยนต์สามารถจอดได้เป็นการชั่วคราว

8) ช่องจอด หมายถึง พื้นที่ที่สามารถจอดรถยนต์ได้ 1 คัน

9) MBTA หมายถึง องค์การขนส่งมวลชนแห่ง Massachusetts Bay (Massachusetts Bay Transportation Authority)

นอกจากการนิยามความหมาย ประมวลกฎหมายว่าด้วยข้อบัญญัติแห่งรัฐบาลกลาง สหรัฐยังได้กำหนดถึงหน้าที่ของพลเมืองที่ต้องศึกษาข้อกำหนดต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นลักษณะทางกายภาพของทางเดินจักรยาน ทางแยกที่มีทางเดินจักรยาน ตลอดจนทางเดินจักรยานที่เชื่อมต่อกับเส้นทางการคมนาคมอื่นๆ สถานที่ตั้งของทางเดินจักรยาน สถานที่ตั้งของพื้นที่อำนวยความสะดวกในการจอดจักรยานรวมถึงป้ายรถประจำทาง กฎระเบียบสำหรับผู้ขับขี่จักรยานและผู้ขับรถยนต์ ตลอดจนการลงทะเบียนจักรยานเพื่อลดความเสี่ยงในการถูกโจรกรรมจักรยานและเพิ่มความเป็นไปได้ในการตามหาจักรยานที่ถูกโจรกรรมไป การศึกษาถึงความปลอดภัยในการใช้จักรยาน การเสริมสร้างทักษะในการขับขี่จักรยานอย่างปลอดภัย

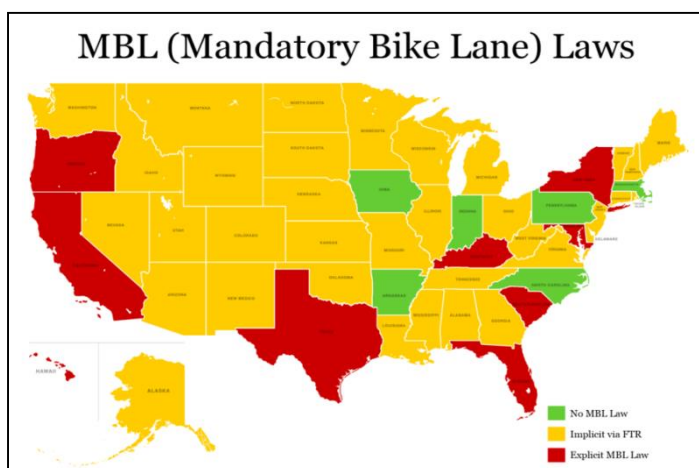
2.) กฎหมายมลรัฐ (State law)¹⁶

ตามที่ได้อธิบายมาแล้วในเบื้องต้นว่ารัฐแต่ละรัฐจะมีอิสระในการบัญญัติกฎหมายของตนเอง ซึ่งสามารถแบ่งออกเป็นหัวข้อได้ดังต่อไปนี้

¹⁶ U.S. Bicycle Laws by State. (2016). American Bicycling Education Association, Inc. (Online). Available: <http://iamtraffic.org>. [2016, November 14]

จากภาพรัฐที่มีสีแดง หมายถึง รัฐที่มีกฎหมายเรื่องการขับจักรยานซิดขวา มีเพียงรัฐจำนวน 6 รัฐ (รัฐเดีลิว) ที่มีได้บังคับใช้กฎหมายเรื่องการขับจักรยานซิดขวา โดยจาก 6 รัฐดังกล่าว มีเพียงรัฐ North Carolina และ Arkansas ที่มีการบังคับใช้กฎหมายดังกล่าวเหมือนกันทั่วทั้งรัฐ ดังนั้น อีก 4 รัฐที่เหลือสามารถตรากฎหมายจักรยานเรื่องการขับซิดขวาได้เอง

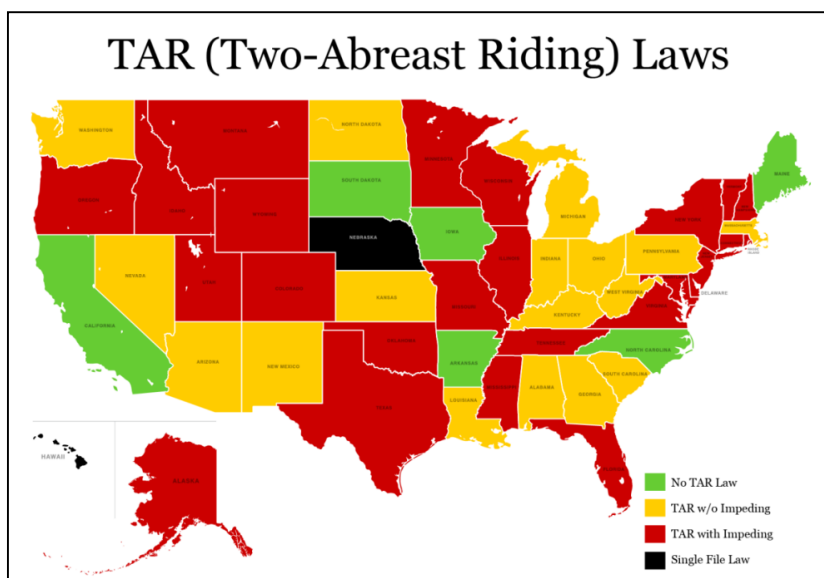
2.3) การบังคับใช้กฎหมาย เรื่อง เลนจักรยาน (Mandatory bike lane laws)



ภาพที่ 7 การบังคับใช้กฎหมาย เรื่อง เลนจักรยาน

จากภาพ รัฐสีแดง หมายถึง รัฐที่มีกฎหมายบังคับใช้ เรื่อง การขับจักรยานในเลนจักรยาน รัฐสีเหลือง หมายถึง รัฐที่บังคับใช้เลนจักรยานโดยปริยายเนื่องจากมีกฎหมายที่บังคับให้ผู้ขับจักรยานต้องขับซิดขวา และ รัฐสีเขียว หมายถึง รัฐที่ไม่มีกฎหมายบังคับใช้เรื่องเลนจักรยาน

2.4 การบังคับใช้กฎหมาย เรื่องจำนวนผู้ขับจักรยาน (Two-Abreast Riding Laws)



ภาพที่ 8 การบังคับใช้กฎหมาย เรื่องจำนวนผู้ขับขี่จักรยาน

จากภาพ รัฐสีเขียวไม่มีกฎหมายกำหนดจำนวนผู้ขับขี่จักรยานแบบเรียงหน้ากระดานใน 1 เลน รัฐสีเหลือง หมายถึง รัฐที่กำหนดให้ใน 1 เลนจักรยาน ผู้ขับขี่สามารถขี่จักรยานคู่กันได้ไม่เกิน 2 คน รัฐสีแดง หมายถึง รัฐที่มีกฎหมายกำหนดให้ผู้ขับขี่จักรยานขับเรียงเดียว ห้ามการขี่คู่ขนานเป็นการกีดขวางทางจราจร ส่วนรัฐสีดำ คือ รัฐ Nebraska ซึ่งรัฐดังกล่าวมีกฎหมายกำหนดให้ผู้ขับขี่จักรยานต้องขี่เรียงแถว ห้ามมิให้ขี่คู่กันไป¹⁷

นอกจากการแบ่งการบังคับใช้กฎหมายจักรยาน โดยแบ่งเป็นหัวข้อต่างๆ แล้ว ผู้วิจัยจะได้นำเสนอตัวอย่างของกฎหมายจักรยานของรัฐต่างๆ¹⁸ที่น่าสนใจ ดังนี้

1) Alabama

1.1) กฎหมายการขับรถตามกัน

กฎหมายของรัฐ Alabama มิได้กำหนดระยะห่างในกรณีที่รถยนต์ขับตามจักรยาน หรือจักรยานขับตามรถยนต์

¹⁷ Dan Gutierrez. (2015) U.S. Bicycle Laws by State

¹⁸ STATE BIKE LAWS. (2016) **the League of American Bicyclists**. (Online). Available : WWW.BIKELEAGUE.ORG. [2015, November 15]

1.2) กฎหมายหมวกนิรภัย

รัฐ Alabama กำหนดให้ผู้ขับขี่จักรยานที่อายุต่ำกว่า 16 ปี ต้องสวมหมวกนิรภัย

1.3) การขับขี่จักรยานขณะมีนเมา

รัฐ Alabama กำหนดให้จักรยานเป็นยานพาหนะชนิดหนึ่ง การขับขี่ยานพาหนะขณะมีนเมาจึงนำมาบังคับใช้กับผู้ขับขี่จักรยานด้วยเช่นกัน

2.) Alaska

2.1) กฎหมายการขับรถตามกัน

กฎหมายของรัฐ Alaska มิได้กำหนดระยะห่างในกรณีที่รถยนต์ขับตามจักรยาน หรือจักรยานขับตามรถยนต์

2.2) กฎหมายหมวกนิรภัย

รัฐ Alaska ไม่มีกฎหมายกำหนดในเรื่องการสวมหมวกนิรภัย ดังนั้น ผู้ขับขี่จักรยานที่ไม่สวมหมวกนิรภัยจึงมิได้กระทำความผิดตามกฎหมาย

3.) Arizona

3.1) กฎหมายการขับรถตามกัน

กฎหมายของรัฐ Arizona กำหนดให้เมื่อผู้ขับขี่รถยนต์ขับตามจักรยานในทิศทางเดียวกัน ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องใช้ความระมัดระวังโดยการเว้นระยะห่างจากจักรยานไม่น้อยกว่า 3 ฟุต

3.2) การขับขี่จักรยานขณะมีนเมา

รัฐ Arizona มิได้กำหนดให้จักรยานเป็นยานพาหนะชนิดหนึ่ง ซึ่งตามกฎหมายแล้ว การขับขี่ยานพาหนะขณะมีนเมาถูกบัญญัติให้ปรับใช้กับการขับขี่ยานพาหนะเท่านั้น ดังนั้น การขับขี่จักรยานขณะมีนเมาจึงไม่ผิดกฎหมาย

4.) District of Columbia

4.1) กฎหมายการขับรถตามกัน

กฎหมายของ District of Columbia กำหนดให้เมื่อผู้ขับขี่รถยนต์ขับตามจักรยานในทิศทางเดียวกัน ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องใช้ความระมัดระวังโดยการเว้นระยะห่างจากจักรยานไม่น้อยกว่า 3 ฟุต

4.2) กฎหมายหมวกนิรภัย

District of Columbia กำหนดให้ผู้ขับขี่จักรยานที่อายุต่ำกว่า 16 ปี ต้องสวมหมวกนิรภัย

5.) Florida

รัฐ Florida กำหนดให้ผู้ขับขี่จักรยานต้องขี่จักรยานให้ชิดขวา เว้นแต่กรณีเมื่อขี่ตามหรือขี่แข่งจักรยานคันอื่นหรือยานพาหนะอื่นในทิศทางเดียวกัน เมื่อต้องเตรียมตัวเลี้ยวซ้ายที่ทางแยกและเมื่อต้องหลบสิ่งกีดขวางหรือสถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัย

6.) New York

6.1) กฎหมายการขับรถตามกัน

กฎหมายของ New York กำหนดให้เมื่อผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ขี่ตามจักรยานในทิศทางเดียวกัน ผู้หากต้องการจะแซงจักรยานต้องแซงทางด้านซ้ายในบริเวณที่เห็นแล้วว่าจะมีความปลอดภัยเพียงพอ

6.2) กฎหมายหมวกนิรภัย

กฎหมายของ New York กำหนดให้ผู้ขับขี่จักรยานที่อายุต่ำกว่า 14 ปี ต้องสวมหมวกนิรภัย

6.3) กฎหมายการขี่จักรยานบนทางเท้า

กฎหมายของ New York มิได้กำหนดเรื่องการห้ามขี่จักรยานบนทางเท้า อย่างไรก็ตาม ผู้ขับขี่จักรยานจะขี่ขึ้นบนทางเท้าได้ต่อเมื่อมีป้ายสัญญาณอนุญาตให้ขี่ขึ้นบนทางเท้า

7.) Rhode Island

7.1) กฎหมายการขับรถตามกัน

กฎหมายของ Rhode Island กำหนดให้ผู้ขับรถยนต์ต้องแซงผู้ขับขี่จักรยานทางซ้ายในระยะเวลาที่มีความปลอดภัยเพียงพอ เพื่อป้องกันการขับรถยนต์เกี่ยวกับจักรยาน หรือ ในกรณีที่ผู้ขับขี่จักรยานอาจล้มลงมาในเลนของรถยนต์ เว้นแต่กรณี เมื่อขับรถยนต์ในเลนที่แยกออกจากเลนจักรยาน เมื่อขี่รถยนต์ด้วยความเร็วไม่เกิน 15 ไมล์ต่อชั่วโมง และเมื่อขี่รถยนต์ทางขวาของจักรยาน และ จักรยานกำลังเลี้ยวซ้าย

7.2) กฎหมายหมวกนิรภัย

กฎหมายของ New York กำหนดให้ผู้ขับขี่จักรยานที่อายุต่ำกว่า 15 ปี ต้องสวมหมวกนิรภัย

7.3) กฎหมายการขี่จักรยานบนทางเท้า

กฎหมายของ Rhode Island อนุญาตให้ยานพาหนะที่ขับเคลื่อน โคนแรงของมนุษย์ สามารถจับขึ้นทางเท้าได้ เว้นแต่จะมีป้ายสัญญาณกำหนดให้ห้ามจับขึ้นทางเท้า ทั้งนี้ ผู้ขับขี่จักรยานต้องใช้ความระมัดระวังผู้เดินทางด้วย¹⁹

แต่ละรัฐต่างก็มีกฎหมายที่กำหนดเรื่องการใช้จักรยานที่เหมือนและแตกต่างกันออกไป โดยต่อไปผู้วิจัยจะได้นำเสนอตารางสรุปกฎหมายจักรยานของแต่ละรัฐ ซึ่งประกอบไปด้วยประเด็น ได้แก่ เรื่องการนิยามความหมายของคำว่า จักรยาน การนิยามความหมายของคำว่า ถนน กฎหมาย การจับตามจักรยาน กฎหมายการจับจักรยานคู่กันหน้ากระดานสองคน กฎหมาย เรื่อง ระยะทางส่องสว่างของไฟหน้าจักรยาน กฎหมาย เรื่อง การบังคับใช้ไฟท้ายสะท้อนแสง กฎหมาย เรื่อง ระยะทางส่องสว่างของไฟสะท้อนแสงท้ายจักรยาน กฎหมาย เรื่อง การบังคับใช้ไฟท้าย กฎหมาย เรื่อง ระยะทางส่องสว่างของไฟท้ายจักรยาน และ กฎหมาย เรื่อง การถือของระหว่างการขี่จักรยาน ดังนี้

¹⁹ League of American Bicyclists. (2016). **State Bike Laws**. (Online). Available : <http://bikeleague.org>. [2015, November 15]

| State | Definition of "Bicycle" | Definition of "Roadway" | Overtaking a Bicycle Statute | Riding Two Abreast Statute | Front Illumination Distance (ft) | Rear Reflector Use? | Rear Reflector Distance (ft) | Rear Light Use? | Rear Illumination Distance (ft) | Carrying Items: Required Hands |
|---------------|-------------------------|-------------------------|------------------------------|----------------------------|----------------------------------|---------------------|------------------------------|-----------------|---------------------------------|--------------------------------|
| Alabama | Y | Y | N | Y | 500 | Required | 100-600 | With reflector | 500 | 1 |
| Alaska | Y | N | N | Y | 500 | N | — | Required | 500 | 1 |
| Arizona | Y | Y | Y | Y | 500 | Required | 50-300 | With reflector | 500 | 1 |
| Arkansas | N | N | Y | N | 500 | Or light | 100-350 | Or reflector | 500 | — |
| California | Y | N | Y | N | 300 | Required | 500 | N | — | 1 |
| Colorado | Y | N | Y | Y | 500 | Required | 600 | N | — | 1 |
| Connecticut | N | N | Y | Y | 500 | Required | 600 | N | — | 2 |
| Delaware | Y | N | N | Y | 500 | Required | 600 | N | — | 2 |
| Florida | Y | Y | Y | Y | 500 | Required | 600 | Required | 600 | 1 |
| Georgia | Y | Y | N | Y | 300 | Required | 300 | With reflector | 300 | 1 |
| Hawaii | Y | N | N | Y | 500 | Required | 600 | N | — | 2 |
| Idaho | Y | Y | N | Y | 500 | Required | — | Required | 500 | 1 |
| Illinois | Y | Y | Y | Y | 500 | Required | 100-600 | With reflector | 500 | 2 |
| Indiana | Y | Y | N | Y | 500 | Or light | 500 | Or reflector | 500 | 2 |
| Iowa | Y | N | N | N | 300 | Or light | 300 | Or reflector | 300 | — |
| Kansas | Y | Y | N | Y | 500 | Required | 100-600 | With reflector | 500 | 1 |
| Kentucky | N | N | N | Y | 500 | Required | 100 | Required | 500 | 1 |
| Louisiana | Y | Y | Y | Y | 500 | Required | 100-600 | With reflector | 500 | 1 |
| Maine | Y | Y | Y | N | 200 | Or light | 200 | Or reflector | 200 | — |
| Maryland | Y | Y | Y | Y | 500 | Or light | 100-600 | Or reflector | 500 | 2 |
| Massachusetts | Y | N | Y | Y | 500 | Or light | 600 | Or reflector | 600 | 1 |
| Michigan | Y | Y | N | Y | 500 | Required | 100-600 | With reflector | 500 | 2 |
| Minnesota | Y | Y | Y | Y | 500 | Required | 100-600 | With reflector | — | 1 |
| Mississippi | N | Y | Y | Y | 500 | Or light | 500 | Or reflector | 500 | — |
| Missouri | Y | Y | Y | Y | 500 | Or light | 600 | Or reflector | 600 | — |

| | | | | | | | | | | |
|----------------|---|---|---|---|-------|------------|---------|----------------|-------|---|
| Montana | N | Y | Y | Y | 500 | Required | — | With reflector | 500 | 1 |
| Nebraska | Y | Y | N | Y | 500 | Required | 100–600 | With reflector | 500 | 1 |
| Nevada | Y | Y | Y | Y | 500 | Required | 50–300 | N | — | 1 |
| New Hampshire | Y | Y | Y | Y | 300 | Required | 300 | With reflector | 300 | 1 |
| New Jersey | Y | Y | N | Y | 500 | With light | 50–300 | Required | 500 | — |
| New Mexico | Y | Y | N | Y | 500 | Required | 50–300 | With reflector | 500 | 1 |
| New York | Y | Y | Y | Y | 500 | N | — | Required | 300 | 1 |
| North Carolina | Y | Y | N | N | 300 | N | — | Required | 200 | — |
| North Dakota | Y | Y | N | Y | 500 | Required | — | With reflector | 500 | 1 |
| Ohio | Y | Y | N | Y | 500 | Required | 100–600 | Required | 500 | 1 |
| Oklahoma | Y | Y | Y | Y | 1,000 | N | — | Required | 1,000 | 1 |
| Oregon | Y | Y | Y | N | 500 | Or light | 600 | Or reflector | 600 | 1 |
| Pennsylvania | Y | Y | N | Y | 500 | Required | 500 | With reflector | 500 | 1 |
| Rhode Island | Y | Y | N | Y | 500 | Required | 600 | With reflector | 500 | 2 |
| South Carolina | Y | Y | Y | Y | 500 | Required | 50–300 | With reflector | 500 | 1 |
| South Dakota | N | N | N | N | 300 | N | — | Required | 200 | — |
| Tennessee | Y | Y | Y | Y | 500 | Or light | 500 | Or reflector | 500 | 1 |
| Texas | Y | Y | N | Y | 500 | Required | 50–300 | Required | 500 | 1 |
| Utah | Y | Y | Y | Y | 500 | Or light | 500 | Or reflector | 500 | 2 |
| Vermont | Y | Y | N | Y | 500 | Required | 300 | With reflector | — | 1 |
| Virginia | Y | Y | Y | Y | 500 | Required | 600 | Required | 500 | 1 |
| Washington | Y | Y | N | Y | 500 | Required | 600 | With reflector | 500 | 1 |
| West Virginia | Y | Y | N | Y | 500 | Required | 50–300 | With reflector | 500 | 1 |
| Wisconsin | Y | Y | Y | Y | 500 | Required | 50–500 | With reflector | 500 | 1 |
| Wyoming | Y | Y | N | Y | 500 | Required | 600 | With reflector | 500 | 2 |

NOTE: Y = yes; N = no; — = state does not have a statute.

ตารางที่ 7 กฎหมายจักรยานของแต่ละมลรัฐ²⁰

²⁰Jeremy R. Chapman. (2010). Uniform Vehicle Code and State Statutes Governing Bicycling, 2010 **Analysis of Definitions and Statutes**. (Online). Available : <http://www.topslab.wisc.edu>. [2015, November 12]

6) การเยียวยาความเสียหาย

การเยียวยาความเสียหายให้แก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายทั้งที่เป็นผู้จับตัวเอง หรือ เป็นผู้ที่ได้รับเสียหายจากการกระทำของผู้จับจำกรยานนั้น ไม่ว่าจะโดยจงใจหรือประมาท เป็นเหตุให้เกิดความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย อนามัย สุขภาพ หรือทรัพย์สิน ย่อมเป็นไปตามหลักกฎหมายทั่วไป เรื่อง “ความรับผิดทางละเมิด” ซึ่งตามกฎหมายของอเมริกาได้แบ่งลักษณะของความรับผิดทางละเมิดไว้ได้แก่

1. การกระทำโดยจงใจ

การกระทำละเมิดโดยจงใจ ผู้กระทำไม่จำเป็นต้องเจตนาเพื่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้อื่นเพียงอย่างเดียว เพียงแต่มีความตั้งใจที่จะก้าวล่วงสิทธิหรือประโยชน์ของบุคคลอื่น กฎหมายก็ถือว่าเป็นการละเมิดโดยจงใจแล้ว ซึ่งประกอบไปด้วยการทำร้ายร่างกาย การข่มขู่ การกักขัง และ การทำให้เกิดความทุกข์แก่จิตใจ

2. การกระทำโดยประมาท

การกระทำโดยประมาท มักเป็นสาเหตุส่วนใหญ่ที่ทำให้เกิดการละเมิด การกระทำโดยประมาท หมายถึง การไม่ใช้ความระมัดระวังตามสมควรตามที่วิญญูชนควรใช้²¹

ตามหลักกฎหมายของสหรัฐอเมริกาว่าด้วยความรับผิดของบุคคลอื่นเกิดจากการละเมิด ไม่ว่าจะโดยจงใจหรือประมาท โดยหลักแล้ว ผู้ใดจะรับโทษจะต้องมีความผิด (Fault) ซึ่งเป็นไปตามหลัก “ไม่มีความรับผิด ถ้าปราศจากความผิด” อย่างไรก็ตาม กฎหมายสหรัฐอเมริกาได้มีหลักเรื่องความรับผิดทางละเมิดอีกประการ คือ ความรับผิดที่ไม่อยู่บนพื้นฐานของความผิด หรือที่เรียกว่า “ความรับผิดโดยเด็ดขาด (Strict liability)” ความรับผิดโดยเด็ดขาด หมายถึงความรับผิดของบุคคลที่จะต้องชดใช้ความเสียหายในการกระทำของตนที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่นแม้ว่าการกระทำนั้นจะไม่ใช่ความผิดหรือไม่ได้เจตนาหรือประมาทเกินเลยโดยไม่จำเป็นต้องพิจารณาว่าการกระทำนั้นจะเป็นความผิดหรือไม่ถ้าได้การกระทำนั้นก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่นก็ต้องรับผิด

²¹ Michael R. McCurdy and Jason B. Robinson. (2010). Tort Law in the United State

โจทก์หรือผู้ฟ้องคดีเพียงแต่พิสูจน์ว่าตนได้รับความเสียหายตามเงื่อนไขที่กฎหมายกำหนดโดยไม่จำเป็นต้องพิสูจน์ความผิดของบุคคลนั้น²²

ดังนั้น หลักการเยียวยาความเสียหายของกฎหมายสหรัฐอเมริกา ผู้ที่ได้รับความเสียหายอาจเรียกค่าเสียหายได้จากหลักเรื่องความรับผิดชอบทางละเมิดทั่วไป ตลอดจนความรับผิดโดยเด็ดขาดได้อีกทางหนึ่ง

7) บทลงโทษ

กฎหมายจักรยานของแต่ละรัฐจะบัญญัติบทลงโทษไว้ในกฎหมายของตนเอง ผู้วิจัยจะได้ยกตัวอย่างบทลงโทษของบางรัฐ ดังนี้

7.1) ประมวลกฎหมายจราจรแห่งรัฐแคลิฟอร์เนีย (CALIFORNIA VEHICLE CODE)²³

มาตรา 21200 กำหนดให้ผู้ขับขี่จักรยานบนทางหลวง ถือว่ามีสิทธิเทียบเท่ากับผู้ใช้ยานพาหนะอื่นๆ ตามกฎหมายนี้ซึ่งรวมถึงการขับขี่ในขณะที่มีนเมาเนื่องจากการใช้แอลกอฮอล์หรือยาด้วย ดังนั้น ในมาตรา 21200.5 จึงได้กำหนดให้การขับขี่จักรยานในขณะที่มีนเมาเนื่องจากการใช้แอลกอฮอล์หรือยา ถือว่าเป็นการกระทำความผิดตามกฎหมาย ผู้ที่ถูกจับกุมอันเนื่องมาจากการฝ่าฝืนมาตราดังกล่าว ผู้นั้นจะต้องเข้ารับการทดสอบทางเคมี โดยจะมีการตรวจเลือด ลมหายใจ หรือปัสสาวะ เพื่อตรวจวัดว่าระดับแอลกอฮอล์หรือยาอยู่ในระดับตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 23612 ผู้ที่ฝ่าฝืนมาตรานี้ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 250 ดอลลาร์

ประมวลกฎหมายจราจรแห่งรัฐแคลิฟอร์เนีย ยังได้กำหนดถึงอายุขั้นต่ำในการขับขี่จักรยาน มาตรา 21212 กำหนดว่าห้ามมิให้บุคคลที่อายุต่ำกว่า 18 ปี ขับขี่จักรยานบนทางที่ระบุไว้ในมาตรา 890.4 แห่งประมวลกฎหมายถนนและทางหลวง หรือ ทางจักรยานสาธารณะ หรือ ทางเดินใดๆ หากมิได้สวมเครื่องแต่งกายที่เหมาะสมรัดกุมและสวมหมวกนิรภัยที่เป็นไปตามมาตรฐานสินค้าของ the American Society for Testing and Materials (ASTM) หรือ the United States Consumer Product Safety Commission (CPSC) มาตรฐานขององค์กรอื่นใดผู้ใดฝ่าฝืนมาตรานี้ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 25 ดอลลาร์

²² ณรงค์ฤทธิ์ เพชรฤทธิ์. (2554). ความรับผิดของรัฐโดยปราศจากความผิด. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.pub-law.net>, สืบค้นเมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2559

²³ CALIFORNIA VEHICLE CODE. (Online). Available: <http://www.leginfo.ca.gov>, [2015, November 5]

มาตรา 23103 เป็นการบัญญัติถึงการขังขี้นยานพาหนะบนทางหลวง โดยมีได้คำนี้ถึง ความปลอดภัยทั้งต่อบุคคลหรือทรัพย์สิน ไม่ว่าจะโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ตลอดจนการขัง ขี้นยานพาหนะบนทางเท้ายอมเป็นการกระทำความผิดตามกฎหมาย โดยผู้ใดกระทำความผิดตาม มาตรานี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่น้อยกว่า 5 วัน แต่ไม่เกิน 90 วัน หรือ ต้องระวางโทษปรับไม่น้อย กว่า 145 ดอลลาร์ แต่ไม่เกิน 1,000 ดอลลาร์ หรือ ทั้งจำทั้งปรับ และในกรณีที่มีการขังขี้นยานพาหนะ เป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อร่างกาย ผู้นั้นต้องระวางโทษจำคุกไม่น้อยกว่า 30 วัน แต่ไม่เกิน 6 เดือน หรือ ต้องระวางโทษปรับไม่น้อยกว่า 220 ดอลลาร์ แต่ไม่เกิน 1,000 ดอลลาร์ หรือ ทั้งจำทั้งปรับ (มาตรา 23104)

มาตรา 23105 เป็นบทเพิ่มโทษของมาตรา 23103 กล่าวคือ ในกรณีที่มีการขังขี้นก่อให้เกิด อันตรายต่อบุคคลหนึ่งหรือมากกว่า ผู้นั้นต้องระวางโทษจำคุกตามมาตรา 1170 ประมวลกฎหมาย โทษอาญา หรือ จำคุกไม่น้อยกว่า 30 วัน แต่ไม่เกิน 6 เดือน หรือ ต้องระวางโทษปรับไม่น้อยกว่า 220 ดอลลาร์ แต่ไม่เกิน 1,000 ดอลลาร์ หรือ ทั้งจำทั้งปรับ หากเป็นการบาดเจ็บดังต่อไปนี้

- 1) หมดสติ
- 2) ได้รับความกระทบกระเทือน
- 3) กระดูกหัก
- 4) การสูญเสียสมรรถภาพของทั้งร่างกายหรืออวัยวะ
- 5) บาดแผลที่ต้องมีการเย็บ
- 6) การทำให้เสียโฉม
- 7) สมองได้รับบาดเจ็บ
- 8) อัมพาต

นอกจาก ประมวลกฎหมายจราจรแห่งรัฐแคลิฟอร์เนียแล้ว กฎหมายแห่งรัฐแคลิฟอร์เนีย ยังได้กำหนดบทลงโทษที่อยู่ใน “**Three Feet for Safety Act**”²⁴ (พระราชบัญญัติระยะห่าง 3 ฟุต) มาตรา 21760 ซึ่งบัญญัติถึงกรณีผู้ขับรถยนต์ที่ขับตามหรือขับแซงจากรยานในทิศทางเดียวกันบน ถนนหลวงนั้นจะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดในพระราชบัญญัตินี้ โดยต้องให้ความระมัดระวังเป็น อย่างดีในการขับตามหรือขับแซง ตลอดจนคำนึงถึงความเร็วที่ใช้ สภาพถนน สภาพอากาศ พื้นผิว

²⁴ Assembly Bill No. 1371. (Online). Available: <http://leginfo.legislature.ca.gov>. [2015, November 5]

จราจร และความกว้างของถนน โดยที่ผู้ขับขี่จะต้องไม่จับตามหรือจับแขวงจักรยานที่อยู่ในทิศทางเดียวกันในระยะน้อยกว่า 3 ฟุตอย่างไรก็ตาม ในกรณีที่ผู้ขับขี่ไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนด อันเนื่องมาจากสภาพจราจรหรือสภาพถนน ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วให้เหมาะสม และจับแขวงต่อเมื่อมีความปลอดภัยโดยคำนึงถึงความเร็วที่ใช้ สภาพถนน สภาพอากาศ พื้นผิวจราจร และความกว้างของถนน ทั้งนี้ ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษปรับ 35 ดอลลาร์

7.2) ประมวลกฎหมายจราจรแห่งรัฐโอเรกอน (Oregon Revised Statutes)²⁵

มาตรา 811.135 กำหนดถึงความผิดฐานขับขี่ไม่ความระมัดระวัง ซึ่งผู้ขับขี่ที่จะถือว่ากระทำความผิดตามกฎหมายนี้ ในกรณีจับแขวงผู้ปั่นจักรยานโดยไม่ระมัดระวัง และฝ่าฝืนข้อกำหนดที่กำหนดไว้ว่า ผู้ขับขี่อาจแขวงจักรยานทางซ้ายและกลับเข้าช่องทางของตนเองในระยะปลอดภัย โดยที่คำว่า “ระยะปลอดภัย” หมายถึง ระยะห่างที่เพียงพอในการไม่เฉี่ยวหรือสัมผัสกับผู้ปั่นจักรยาน ทั้งนี้ มาตรการนี้ไม่ใช่บังคับกับผู้ขับขี่ที่ขับขี่ในเลนที่แยกออกจากเลนจักรยาน ขั้บรยยนต์ที่ความเร็วไม่เกิน 35 ไมล์ต่อชั่วโมง หรือแขวงผู้ปั่นจักรยานทางขวา และ ผู้ปั่นจักรยานกำลังเตรียมตัวเลี้ยวซ้ายผู้ที่ฝ่าฝืนมาตรการนี้ถือว่ากระทำความผิดระดับ Class B (ระวางโทษปรับไม่เกิน 360 ดอลลาร์)

การแสดงสัญญาณเมื่อต้องการเลี้ยวหรือเปลี่ยนเลนเป็นสิ่งสำคัญในการขับขี่จักรยานเป็นอย่างมาก มิฉะนั้นอาจเกิดอันตรายต่อตัวผู้ขับขี่เอง รวมถึงผู้ใช้งานพาหนะอื่นด้วย มาตรา 814.440 จึงได้กำหนดความผิดฐานไม่แสดงสัญญาณเลี้ยวไว้ว่า ผู้ขับขี่จักรยานที่ไม่ให้สัญญาณเมื่อต้องการเลี้ยว ถือว่ากระทำความผิดตามมาตรานี้หากหยุดจักรยานโดยไม่ให้สัญญาณมืออย่างต่อเนื่อง ในระยะอย่างน้อย 100 เมตรก่อนการหยุด หรือเลี้ยวจักรยานโดยไม่ให้สัญญาณมืออย่างต่อเนื่อง ในระยะอย่างน้อย 100 เมตรก่อนการเลี้ยว ผู้ที่ฝ่าฝืนมาตรการนี้ถือว่ากระทำความผิดระดับ Class D (ระวางโทษปรับไม่เกิน 90 ดอลลาร์)

มาตรา 815.280 กำหนดถึงความผิดฐานไม่ติดตั้งอุปกรณ์สำหรับจักรยาน โดยผู้ขับขี่จักรยานที่ไม่ติดตั้งอุปกรณ์สำหรับจักรยาน ถือว่ากระทำความผิดตามมาตรานี้หากไม่ติดตั้งอุปกรณ์สำหรับจักรยานซึ่งอุปกรณ์สำหรับจักรยานที่กฎหมายกำหนด มีข้อกำหนด คือ ต้องใช้อุปกรณ์ไฟที่ติดตั้งกับจักรยานเมื่อวิสัยทัศน์ในการมองเห็นถูกจำกัด อุปกรณ์ไฟสีขาวซึ่งสามารถส่องสว่างได้

²⁵ Ray Thomas. (2014). Pedal Power: A Legal Guide for Oregon Bicyclists, p. 13 - 14

เป็นระยะทางอย่างน้อย 500 เมตรจากด้านหน้าจักรยาน และอุปกรณ์ไฟสีแดง หรือ ไฟสะท้อนแสงสีแดงซึ่งสามารถส่องสว่างได้เป็นระยะทางอย่างน้อย 600 เมตรจากด้านท้ายจักรยาน ผู้ที่ฝ่าฝืนมาตรานี้ถือว่ากระทำความผิดระดับ Class D (ระวางโทษปรับไม่เกิน 90 ดอลลาร์)

กฎหมายจราจรแห่งรัฐโอเรกอนได้ให้ความสำคัญต่อการสวมหมวกนิรภัย เนื่องจากเป็นอุปกรณ์ที่จะช่วยลดการบาดเจ็บในกรณีที่ผู้ขับขี่จักรยานประสบอุบัติเหตุ โดยใน มาตรา 814.485 กำหนดว่าผู้ใดไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่จักรยานบนทางหลวงจะถือว่ากระทำความผิดตามกฎหมายนี้ หากผู้นั้นอายุต่ำกว่า 16 ปี ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรานี้ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 25 ดอลลาร์)

นอกจากกฎหมายของมลรัฐแล้ว รัฐโอเรกอนยังอนุญาตให้แต่ละเมืองในรัฐสามารถออกกฎหมายและกำหนดบทลงโทษได้เอง ยกตัวอย่างในเรื่องการขับขี่จักรยานบนทางเท้า เช่น เมือง Ashland ห้ามมิให้ขับขี่จักรยานบนทางเท้าบริเวณที่เป็นย่านธุรกิจ หากฝ่าฝืนผู้นั้นต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 500 ดอลลาร์ เมือง McMinnville ห้ามมิให้ขับขี่จักรยานบนทางเท้าบริเวณที่เป็นย่านธุรกิจทางฝั่งตะวันตกของถนน Adams Street ฝั่งตะวันออกของย่าน Irvine ทางฝั่งเหนือของ 5th Street และ ทางฝั่งใต้ของถนน 1st Street หากฝ่าฝืนผู้นั้นต้องระวางโทษปรับ 100 ดอลลาร์

7.3) ประมวลกฎหมายจราจรแห่งรัฐฮาวายปี 2013 (2013 Hawaii Revised Statutes)²⁶

กฎหมายจราจรแห่งรัฐฮาวายยังให้ความสำคัญต่อการสวมหมวกนิรภัยเช่นกัน ในมาตรา 291C-150 กำหนดห้ามมิให้ผู้ใดที่อายุต่ำกว่า 16 ปี ขับขี่จักรยานบนถนน ทางจักรยาน หรือ ทางสาธารณะ หากมิได้สวมหมวกนิรภัยซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานสากล เช่น the National Highway Traffic Safety Administration the National Safety Council หรือ the Children's Safety Network ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรานี้ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 25 ดอลลาร์

7.4) กฎหมายจราจรนิวยอร์ก (New York Bike Law)²⁷

กฎหมายจราจรนิวยอร์กมีข้อกำหนดที่เกี่ยวกับการนำเด็กซ้อนจักรยาน ดังปรากฏในมาตรา 1238 ว่าห้ามมิให้นำเด็กอายุต่ำกว่า 1 ปี ซ้อนจักรยานรวมถึงห้ามมิให้ผู้ขับขี่นำเด็กติดไว้กับตัวในขณะที่ขับขี่ การฝ่าฝืนมาตรานี้ครั้งแรก ผู้กระทำความผิดยังมีต้องระวางโทษปรับ ในกรณีทำผิด

²⁶ Justia Corporate Center VEHICLES. (2013). 2013 Hawaii Revised Statutes TITLE 17. **MOTOR AND OTHER.** (Online). Available : <http://law.justia.com>. [2015, November 5]

²⁷ New York University. (2013). **NYC Bike Laws.** (Online). Available: www.nyu.edu. [2015, November 1]

ครั้งที่ 2 ผู้กระทำความผิดต้องระวางปรับไม่เกิน 50 ดอลลาร์ในกรณีที่เป็นเด็กอายุ 1 – 5 ปี กฎหมายกำหนดว่าห้ามมิให้นำเด็กซ้อนท้ายจักรยานหากไม่สวมหมวกนิรภัยที่สวมไม่มีมาตรฐาน และผู้ขับขี่ต้องจัดที่นั่งแยกซึ่งติดตั้งกับที่นั่งจักรยานอย่างมั่นคงอีกด้วย ในกรณี ผู้ขับขี่หรือผู้ซ้อนที่มีอายุต่ำกว่า 14 ปี ต้องสวมหมวกนิรภัยเช่นกัน ผู้ที่ฝ่าฝืนต้องระวางปรับไม่เกิน 50 ดอลลาร์

7.5) กฎหมายจักรยานรัฐเวอร์มอนท์ (Vermont Bike Law)²⁸

มาตรา 1139 กำหนดให้ผู้ขับขี่จักรยานบนถนนจะต้องใช้ความระมัดระวังเมื่อขับผ่านยานพาหนะที่จอดอยู่ หรือที่ขับมาในทิศทางเดียวกัน โดยผู้ขับขี่จักรยานต้องจับชิดขวาของถนนเท่าที่สามารถทำได้ ทั้งนี้ ผู้ขับขี่จักรยานสามารถจับชิดซ้ายเมื่อเตรียมตัวเลี้ยวซ้ายที่ทางแยก เข้าใกล้ทางแยกโดยการเลี้ยวขวา จับตามยานพาหนะอื่น หรือหลบสิ่งกีดขวางหรือสภาพถนนที่อาจเป็นอันตรายผู้ที่ฝ่าฝืนมาตรานี้ต้องระวางโทษปรับ 70 ดอลลาร์

กฎหมายจักรยานรัฐเวอร์มอนท์ได้กำหนดถึงการเปลี่ยน โดยการให้สัญญาณมือไว้ว่าผู้ขับขี่จักรยานที่ต้องการเปลี่ยนความเร็วหรือทิศทาง เมื่อให้สัญญาณมือแล้ว ต้องให้สัญญาณมือทางฝั่งซ้าย และปฏิบัติตามคำแนะนำนี้

- 1) การเลี้ยวซ้าย – ยื่นแขนและมือออกไปเป็นแนวนาน
- 2) การเลี้ยวขวา – ตั้งแขนขึ้น หรือ ยื่นแขนและมือขวาออกไปเป็นแนวนาน
- 3) การหยุดหรือลดความเร็ว – ลดมือลงเป็นแนวเฉียง จากสูงลงมาต่ำ

ผู้ที่ฝ่าฝืนมาตรานี้ต้องระวางโทษปรับ 214 ดอลลาร์

8) มาตรการในการควบคุมการใช้จักรยานเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถบก

สหรัฐอเมริกาได้มีการกำหนดกฎหมายการสวมใส่หมวกนิรภัย (Helmet Law) สำหรับผู้ขับขี่จักรยาน อย่างไรก็ตาม สหรัฐอเมริกาไม่มีกฎหมายเรื่องการสวมหมวกนิรภัยบัญญัติอยู่ในกฎหมายสหพันธรัฐ แต่ละรัฐจะเป็นผู้กำหนดกฎหมายการสวมหมวกนิรภัยเอง ซึ่งส่วนใหญ่แล้วมักกำหนดให้บุคคลที่อายุต่ำกว่า 18 ปี ต้องสวมหมวกนิรภัย โดยมีรัฐจำนวน 49 รัฐ ที่บังคับให้บุคคลทุกคนต้องสวมหมวกนิรภัยผู้วิจัยจะได้ยกตัวอย่างกฎหมายหมวกนิรภัยของแต่ละรัฐ ดังนี้

²⁸Vermont Bicycle & Pedestrian Coalition. (2013). **Vermont Bicycling Laws**. (Online). Available: <http://thegmbc.com>. [2015, November 1]

| อาณาเขต | อายุ |
|-----------------------|--------------------|
| Alabama | |
| State law | Under 16 |
| Montevallo | All ages |
| Alaska | |
| Bethel | Under 18 |
| Kenai | Under 16 |
| California | |
| State Law | Passengers under 5 |
| State Law | Riders under 18 |
| Georgia | |
| State Law | Under 16 |
| Hawaii | |
| State Law | Under 16 |
| Illinois | |
| Barrington | Under 17 |
| Massachusetts | |
| State Law | Passengers under 5 |
| State Law | Riders under 17 |
| Nevada | |
| Duckwater | Under 17 |
| North Carolina | |
| Carolina Beach | Under 16 |
| Carrboro | Under 16 |
| Cary | Under 16 |
| Chapel Hill | Under 16 |

| อาณาเขต | อายุ |
|-------------------------|-----------------|
| Charlotte | Under 16 |
| Ohio | |
| Akron | Under 16 |
| Beachwood | Under 16 |
| Bexley | Under 16 |
| Columbus | Ages 1-17 |
| Dayton | Under 13 |
| East Cleveland | Under 18 |
| Glendale | Under 19 |
| Orange Village | Ages 6 to 15 |
| Strongsville | Under 12 |
| Pennsylvania | |
| State Law | Riders under 12 |
| Virginia | |
| Albemarle County | Under 15 |
| Alexandria | Under 15 |
| Amherst County | Under 15 |
| Arlington County | Under 15 |
| Blacksburg | Under 15 |
| Fairfax City | Under 15 |
| Washington State | |
| Aberdeen | All ages |
| Bainbridge Island | All ages |

ตารางที่ 8 กฎหมายหมวกนิรภัยของแต่ละรัฐ

ในส่วนของ การประกันภัย²⁹ สหรัฐอเมริกาไม่มีข้อบังคับให้จักรยานต้องทำประกันภัยดังกล่าวรวมถึงในประเทศอื่นๆ ด้วย อย่างไรก็ตาม การทำประกันภัย แม้ว่าจะไม่มีกฎหมายกำหนดข้อบังคับไว้ว่าผู้ขับขี่จักรยานต้องทำประกันภัยดังเช่นยานพาหนะชนิด แต่ในปัจจุบัน เนื่องจากผู้คนที่ต่างก็หันมาให้ความสนใจในการขับขี่จักรยาน ทั้งเพื่อการขับขี่ไปทำงาน การท่องเที่ยว หรือ เพื่อสุขภาพ จึงมีภาคเอกชนที่มีการเสนอการทำประกันภัยสำหรับผู้ขับขี่จักรยาน ยกตัวเช่น บริษัทประกัน Markel Specialty มีการเสนอทำประกันภัยสำหรับจักรยานและชิ้นส่วนจักรยาน ในกรณีที่เกิดความเสียหายหรือถูกโจรกรรม รวมถึงในกรณีที่ผู้ขับขี่จักรยานได้รับบาดเจ็บ โดยบริษัทจะชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้ขับขี่จักรยานในวงเงินตั้งแต่ 25,000 ถึง 100,000 เหรียญสหรัฐ นอกจากนี้ยังจ่ายค่ารักษาพยาบาลให้ผู้ขับขี่จักรยานที่ได้รับบาดเจ็บอีกตั้งแต่ 1,000 ถึง 10,000 เหรียญสหรัฐ³⁰

บริษัทประกันเอกชนอีกบริษัทที่มีชื่อเสียงในการทำประกันภัยจักรยาน คือ บริษัท Velosurance บริษัทประกันภัยดังกล่าวคุ้มครองทั้งในกรณีที่ผู้ขับขี่จักรยานได้รับบาดเจ็บ ถึงแก่ความตาย ตลอดจนคุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นกับจักรยาน โดยบริษัทจะชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้ทำประกันภัยในวงเงินตั้งแต่ 25,000 ถึง 50,000 เหรียญสหรัฐ หรือ จ่าย 100,000 เหรียญสหรัฐต่ออุบัติเหตุที่เกิดขึ้น 1 ครั้ง³¹

3.1.2 มาตรการส่งเสริมและคุ้มครองผู้ใช้จักรยานในกลุ่มประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายซีวิลลอว์

3.1.2.1 มาตรการส่งเสริมและคุ้มครองผู้ใช้จักรยานของกลุ่มประเทศภาคพื้นยุโรป

1) การส่งเสริมการใช้จักรยาน³²

²⁹ Bicycle Law, Insurance advice. (2014). Available : [http://www. Bicyclelaw.com/](http://www.Bicyclelaw.com/). สืบค้น เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2559

³⁰ Markel bicycle insurance coverages. (Online). Available : <http://www. Markelinsurance. Com, .> [2560, พฤษภาคม 2560]

³¹ Velosurance (Online). Available: <https://velosurance.com>, สืบค้นเมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม 2560

³² Organisation for Economic Co-operation and Development. (2014). Policies to promote bicycle use. (Online). Available: <http://www.oecd.org>. [2015, October 3]

กลุ่มประเทศภาคพื้นยุโรปมุ่งส่งเสริมให้ประชาชนใช้จักรยาน เนื่องจากต้องการลดมลภาวะทางอากาศและเสริมสร้างให้ประชาชนมีสุขภาพที่แข็งแรง โดยกลุ่มประเทศภาคพื้นยุโรปได้จัดทำ “The 2010 Working Group on Transport (WGT)” โดยมีรายละเอียดของวัตถุประสงค์ในการส่งเสริมการใช้จักรยาน ดังมีตัวอย่างดังนี้

1. สาธารณรัฐออสเตรีย: ส่งเสริมการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม อีกทั้งการใช้จักรยานยังเป็นการเดินทางที่รวดเร็ว ประหยัด
2. สาธารณรัฐฝรั่งเศส: จัดตั้ง CYCLOCITY ซึ่งเป็นระบบขนส่งมวลชนสาธารณะอนุญาตให้ประชาชนสามารถขี่จักรยานได้
3. ประเทศอังกฤษ: จัดตั้งโครงการเพื่อพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน ส่งเสริมให้มีการท่องเที่ยวโดยใช้จักรยาน ตลอดจนส่งเสริมกีฬาจักรยาน
4. สาธารณรัฐอิตาลี: จัดตั้งโครงการ “เมืองจักรยาน”

นอกจากนี้ กลุ่มประเทศภาคพื้นยุโรปยังได้จัดตั้งโครงการอีกหนึ่งโครงการที่มีความสำคัญในการส่งเสริมการใช้จักรยาน คือ โครงการ “Promoting Cycling for Everyone as a Daily Transport Mode” หรือที่เรียกว่า PRESTO ซึ่งจัดตั้งโดยองค์กรอำนาจการเพื่อการแข่งขันและนวัตกรรม (The Executive Agency for Competitiveness and Innovation หรือ EACI) โครงการดังกล่าวประกอบไปด้วยสมาชิก ได้แก่ สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ราชอาณาจักรเบลเยียม ประเทศเนเธอร์แลนด์ สาธารณรัฐโปแลนด์

โครงการ PRESTO มีวัตถุประสงค์หลักในการส่งเสริมการใช้จักรยาน ได้แก่ การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในการขี่จักรยาน การส่งเสริมการใช้จักรยานและจักรยานไฟฟ้า

| แนวทางนโยบายโครงการ PRESTO | | |
|---------------------------------|---------------------------------|-------------------------------|
| กรอบการดำเนินงาน | | |
| โครงสร้างพื้นฐานในการขี่จักรยาน | การส่งเสริมการใช้จักรยาน | การส่งเสริมการใช้จักรยานไฟฟ้า |
| การเชื่อมต่อทาง | สร้างความตระหนักในการใช้จักรยาน | การตรากฎหมาย |
| • ทางจักรยาน | • จัดทำโฆษณา | • ตรากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับ |

| แนวทางนโยบายโครงการ PRESTO | | |
|--|---|-----------------------------------|
| กรอบการดำเนินงาน | | |
| โครงสร้างพื้นฐาน ในการขับเคลื่อนจักรยาน | การส่งเสริมการใช้จักรยาน | การส่งเสริมการใช้จักรยาน ไฟฟ้า |
| | | จักรยานไฟฟ้า |
| • เลนจักรยาน | • จัดงานอีเวนต์และงาน รณรงค์ที่เกี่ยวกับจักรยาน | |
| • ถนนจักรยาน | • ส่งเสริมให้โรงเรียนมี โครงการที่เกี่ยวกับจักรยาน | |
| • ทางสำหรับจักรยาน และทางเดิน | • จัดทำโฆษณาที่ส่งเสริม ความปลอดภัยในการใช้ จักรยาน | |
| ทางแยกและทางข้าม | ข้อมูล | |
| • ทางแยกที่ต้องจับชิด ขวา | • จัดทำแผนที่สำหรับจักรยาน | |
| • ทางวงเวียน | • ศูนย์ข้อมูลสำหรับ จักรยาน | |
| • ทางแยกที่มีสัญญาณ ไฟจราจร | โครงการฝึกอบรม | |
| • การแยกถนนและทาง จักรยาน | • โครงการฝึกอบรมที่ มุ่งเน้นเยาวชนเป็นหลัก | |
| ที่จอดจักรยาน | • โครงการทดสอบการขี่ จักรยาน | |
| • ที่จอดจักรยาน | | |
| • ที่จอดจักรยานบริเวณ ในเมือง | | |

| แนวทางนโยบายโครงการ PRESTO | | |
|---|--------------------------|-----------------------------------|
| กรอบการดำเนินงาน | | |
| โครงสร้างพื้นฐาน ในการขับขี่จักรยาน | การส่งเสริมการใช้จักรยาน | การส่งเสริมการใช้จักรยาน ไฟฟ้า |
| • ที่จอดจักรยานบริเวณ ที่อยู่อาศัย | | |
| ระบบขนส่งมวลชน สาธารณะ | | |
| • สิ่งอำนวยความสะดวก สำหรับ จักรยาน | | |

ตารางที่ 9 แนวทางนโยบายโครงการ PRESTO³³

อีกหนึ่งโครงการที่แสดงให้เห็นว่า สหภาพยุโรปเป็นกลุ่มประเทศที่ส่งเสริมให้ประชาชนใช้จักรยาน คือ โครงการ “EuroVelo routes” โครงการนี้เป็นเครือข่ายการปั่นจักรยานทางไกล ครอบคลุมเส้นทางในทวีปยุโรป จัดตั้งโดยสมาพันธ์ ผู้ปั่นจักรยานแห่งยุโรป ในปัจจุบันมีเส้นทาง 14 เส้นทางซึ่งจะเสร็จสมบูรณ์ภายในปี 2020 ประเทศที่เป็นเครือข่ายของโครงการนี้ เช่น ราชอาณาจักรเดนมาร์ก ประเทศเนเธอร์แลนด์ ราชอาณาจักรเบลเยียม สมาพันธ์รัฐสวิส สาธารณรัฐออสเตรีย

³³ Promoting Cycling for Everyone as a Daily Transport Mode. (2015). (Online). Available : <https://ec.europa.eu>. [2015, November 1]



ภาพที่ 9 เส้นทาง EuroVelo routes³⁴

สหภาพยุโรปยังมีการให้เงินทุนเพื่อพัฒนาโครงการ Research and Innovation Horizon 2020 ซึ่งเป็นโครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยจะมีการนำการปั่นจักรยานเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาโครงการดังกล่าวด้วยเช่นกัน เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนมีสุขภาพที่ดีและใช้จักรยานเป็นพาหนะหลักในการเดินทางในชีวิตประจำวัน³⁵

กลุ่มประเทศในภาคพื้นยุโรปยังได้ริเริ่มนโยบายการขับขี่จักรยานแห่งชาติขึ้น เรียกว่า “National cycling policies“ นโยบายดังกล่าวมีใช้ข้อบังคับหรือกฎหมายที่กลุ่มประเทศในยุโรปต้องปฏิบัติตาม อย่างไรก็ตาม ประเทศต่างๆ ก็ต่างมีความสนใจและเข้าร่วมนโยบายดังกล่าวโดยสมัครใจเพื่อพัฒนาแผนการและกลยุทธ์ในการขับขี่จักรยาน ซึ่งแต่ละประเทศก็จะวางแผนนโยบายที่แตกต่างกันออกไป ดังนี้

³⁴European Cyclists’ Federation. (2014), **EuroVelo routes**. (Online). Available: <http://www.eurovelo.org>. [2015, November 1]

³⁵European Parliament. (2014). Cycling mobility in the EU, p. age 14

| ประเทศ | นโยบายแห่งชาติ | ชื่อ / คำอธิบาย | เป้าหมาย |
|---------------------|----------------|--|---|
| สาธารณรัฐฟินแลนด์ | มี | ส่วนหนึ่งของ “Transport policy guidelines and transport network investment and financing programme” จนถึงปี 2020 | <ul style="list-style-type: none"> - ส่งเสริมการลงทุนโดยรัฐบาลท้องถิ่นเพื่อเส้นทางปั่นจักรยานท้องถิ่น - ส่งเสริมการปั่นจักรยานในฐานะการขนส่งสาธารณะ - เพิ่มมาตรฐานสำหรับเส้นทางจักรยาน |
| ราชอาณาจักรสวีเดน | มี | Swedish National Strategy for More and Safer Cycle Traffic (2000) | <ul style="list-style-type: none"> - เพิ่มความปลอดภัยสำหรับสำหรับผู้ขับขี่จักรยาน - เพิ่มต้นแบบการใช้จักรยานร่วมกัน |
| สาธารณรัฐออสเตรีย | มี | MasterplanRadfahren StrategiezurFörderung des Radverkehrs in Österreich’ (2006) | <ul style="list-style-type: none"> - ส่งเสริมการจัดการด้านจราจร - ให้ความรู้ด้านการขนส่งสาธารณะ และจักรยาน - บัญญัติกฎหมาย |
| ราชอาณาจักรเดนมาร์ก | มี | - Cycling into the 21st century | |

| ประเทศ | นโยบาย แห่งชาติ | ชื่อ / คำอธิบาย | เป้าหมาย |
|---------------------------------|--------------------|--|---|
| | | – Promoting safer cycling | |
| เนเธอร์แลนด์ | มี | Dutch Bicycle Master Plan (1990-1997) | |
| สาธารณรัฐ ฝรั่งเศส | มี บางส่วน | วางแผนพัฒนา'Etat en faveur du vélo'proposé en 2007 par le Coordonnateur Interministériel เพื่อพัฒนาการใช้จักรยาน | <ul style="list-style-type: none"> – ส่งเสริมการใช้จักรยาน – ส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้จักรยาน – ป้องกันการโจรกรรมจักรยาน – มุ่งให้ความรู้เยาวชนในโรงเรียน – ส่งเสริมการปั่นจักรยานเพื่อสุขภาพ – ส่งเสริมการปั่นจักรยานเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวพักผ่อน – สนับสนุนอุตสาหกรรมจักรยาน |
| สหพันธ์ สาธารณรัฐ เยอรมนี | มี | 'Ride your bike!' 2002-2012 | <ul style="list-style-type: none"> – ริเริ่มวิธีการใหม่ๆ และ วางกลยุทธ์เพื่อประชาสัมพันธ์การใช้ |

| ประเทศ | นโยบาย แห่งชาติ | ชื่อ / คำอธิบาย | เป้าหมาย |
|----------------|-----------------------|---|--|
| | | | จักรยาน |
| สมาพันธรัฐสวิส | มี บาง ส่ว น | ส่วนหนึ่งของกลยุทธ์เพื่อ การพัฒนา ปี 2008–2011 | – ส่งเสริมการคมนาคม ที่ยั่งยืน – เพิ่มต้นแบบการใช้ จักรยานร่วมกัน |

ตารางที่ 10 แผนพัฒนาการใช้จักรยานของบางประเทศในยุโรปและข้อสรุปเป้าหมายของแต่ละประเทศ³⁶

2) การคุ้มครองการใช้จักรยาน

กลุ่มประเทศภาคพื้นยุโรปได้ให้ความคุ้มครองผู้ขับขี่จักรยาน ซึ่งจะเห็นได้จากทั้งอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยการจราจรที่ตราขึ้นเพื่อสนับสนุนการจราจรระหว่างประเทศและส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยในการใช้ถนน ตลอดจนกฎหมายของประเทศต่างๆ ก็ได้กำหนดข้อบังคับสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะอื่นที่มีใช้จักรยาน โดยผู้ที่ขับขี่รถยนต์หรือยานพาหนะอื่นใดที่มีใช้จักรยานต้องให้ความระมัดระวังผู้ขับขี่จักรยาน

3) การควบคุมการใช้จักรยาน

การควบคุมการใช้จักรยานในกลุ่มประเทศยุโรปขึ้นอยู่กับกฎหมายของแต่ละประเทศ เช่น กฎหมายสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ห้ามมิให้ผู้ขับขี่จักรยานขับขี่ในลักษณะขนานกันไปสองคน ผู้ขับขี่ต้องขี่จักรยานเป็นแนวตรงเท่านั้น ในขณะที่สาธารณรัฐฝรั่งเศส การขับขี่จักรยานแบบคู่ขนานกัน ผู้ขับขี่สามารถทำได้เฉพาะในเวลากลางวันเท่านั้น หรือ ในกรณีที่ผู้ขับขี่จักรยานในสาธารณรัฐฝรั่งเศสกระทำความผิดตามกฎหมายจราจร รัฐมีสิทธิยึดใบขับขี่จักรยานเพื่อควบคุมการใช้งานจักรยานได้

³⁶TRT - Trasporti e Territorio, Milan, Italy. **THE PROMOTION OF CYCLING.** (Online). Available: <http://www.trt.it> [2015, November 1]

4) การป้องกันอุบัติเหตุจากการใช้จักรยาน

ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุในกลุ่มประเทศภาคพื้นยุโรปมีสาเหตุ ดังนี้³⁷

4.1) ปัญหาเรื่อง ความปลอดภัยของผู้ขับขี่จักรยาน

นอกจากประเทศที่มีความปลอดภัยต่อผู้ขับขี่จักรยาน (เช่น ประเทศเนเธอร์แลนด์ ราชอาณาจักรเดนมาร์ก สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี และ สมาพันธรัฐสวิส) ถนนประเทศในยุโรป มีสภาพที่ไม่ดีต่อการขับขี่จักรยานทำให้นัก เส้นทางจักรยานส่วนใหญ่ไม่ได้รับการดูแล สกปรก และไม่ปลอดภัย ผู้ขับขี่จักรยานจึงต้องใช้ถนนร่วมกับรถยนต์หรือคนเดินเท้า ซึ่งมักจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุอยู่บ่อยครั้ง ทำให้ไม่ค่อยมีผู้สนใจขับขี่จักรยาน ดังนั้น รัฐบาลจึงควรมีมาตรการที่สำคัญเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ตลอดจนให้ความรู้ความเข้าใจในเรื่องการขับขี่จักรยานแก่ประชาชนทั่วไป

4.2) ปัญหาเรื่อง การมีที่จอดจักรยานที่ไม่เพียงพอ

ในเมืองมักจะประสบปัญหาที่จอดจักรยานไม่เพียงพอ สิ่งนี้จึงมีส่วนที่ทำให้ประชาชนไม่สนใจที่จะใช้จักรยาน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ปัญหาการโจรกรรมจักรยานเป็นปัญหาใหญ่ในขณะนี้ หลายๆ เมืองจึงแก้ปัญหาด้วยการใช้อุปกรณ์ป้องกันการโจรกรรม วิธีหนึ่งที่จะสามารถช่วยในการแก้ปัญหาคือ จัดสรรที่จอดรถจักรยานให้มากขึ้น จัดสรรสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับล้อจักรยาน จำกัดให้มีการเช่าจักรยานหรือลือคเกอร์

4.3) ปัญหาเรื่อง สภาพอากาศ

สภาพอากาศเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากผู้ขับขี่จักรยานไม่สามารถคาดเดาสภาพอากาศได้อย่างแน่ชัด วิธีการแก้ไขปัญหา เช่น บริษัทในประเทศเนเธอร์แลนด์ได้พัฒนาโปรแกรม “Route Rainfall Prediction” เพื่อพยากรณ์อากาศให้แก่ผู้ขับขี่จักรยาน หรือ มีการใช้แผนที่ GIS ร่วมกับเครือข่ายจักรยานในการพยากรณ์อากาศภายใน 2 ชั่วโมงข้างหน้า และ คำนวณสภาพอากาศภายในระยะทาง 1 กิโลเมตร³⁸

³⁷South East Europe Transnational Cooperation Programme, Road safety in South East European regions, Best practice examples of safe cycling in Europe. (Online). Available: <https://www.avp-rs.si>. [2015, November 1]

³⁸ TRT - Trasporti e Territorio, Milan, Italy. **THE PROMOTION OF CYCLING**. (Online). Available: <http://www.trt.it> [2015, November 1]

สาธารณรัฐฝรั่งเศสเป็นประเทศหนึ่งที่กำหนดหลักการในเรื่องความปลอดภัยในการขับขี่จักรยาน ซึ่งประเทศต่างๆ สามารถนำไปปรับใช้ได้ ยกตัวอย่างเช่น

1. ต้องมีความระมัดระวังตัวขณะขับขี่อยู่เสมอ
2. สวมใส่เครื่องแต่งกายที่มีสีสว่าง
3. ตรวจสอบสภาพอากาศ
4. เคารพผู้ร่วมทางคนอื่น
5. เว้นระยะห่างในการขับขี่ให้เหมาะสมเมื่อขับตามกัน
6. เว้นระยะห่างในการขับขี่ให้เหมาะสมเมื่อต้องแซง
7. ใช้ความเร็วให้เหมาะสม
8. ห้ามขับเข้ามาระหว่างรถยนต์
9. ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่จักรยาน
10. ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรและสัญญาณไฟ รวมถึงป้ายจราจรทุกครั้ง
11. ติดตั้งอุปกรณ์สะท้อนแสงและไฟหน้า-ไฟท้ายจักรยาน
12. ห้ามขับบนทางเท้า
13. ฟังระลึกรั้วเสมอว่าผู้ขับแต่ละคนต่างก็มีประสบการณ์ และการใช้ความเร็วที่

แตกต่างกัน

14. ขับชิดขวาเสมอ
15. ชะลอจักรยานเสมอเมื่อมีผู้อื่นขับเข้ามาใกล้

5) การบังคับใช้กฎหมาย

กฎหมายจักรยานที่ใช้บังคับกับประเทศในภาคพื้นยุโรป คือ “อนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยการจราจร” (Vienna Convention on Road Traffic) อนุสัญญานี้ตราขึ้นเพื่อสนับสนุนการจราจรระหว่างประเทศและส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยในการใช้ถนน โดยการบัญญัติกฎจราจรสากลที่บังคับใช้กับประเทศที่ลงนามในอนุสัญญา โดยอนุสัญญาดังกล่าวได้ให้คำจำกัดความของคำว่า “จักรยาน” ว่าหมายถึง ยานพาหนะใดๆ ที่ประกอบด้วยล้ออย่างน้อย 2 ล้อ และ ขับเคลื่อนโดยกำลังของมนุษย์เท่านั้น (มาตรา 1) และได้กำหนดเงื่อนไขการจราจรสากลสำหรับจักรยานและจักรยานไฟฟ้าไว้ในมาตรา 44 ไว้ว่าจักรยานที่ไม่มีเครื่องยนต์ต้องมีห้ามล้อที่มีประสิทธิภาพ ติดตั้งกริ่งที่สามารถได้ยินได้ในระยะที่เหมาะสม และ ต้องไม่ติดตั้งอุปกรณ์อื่นใดที่ใช้เสียงเตือน และต้องติดตั้ง

อุปกรณ์สะท้อนแสงสีแดงที่บริเวณด้านท้ายจักรยาน และ ติดตั้งไฟสีขาวหรือสีเหลืองที่ด้านหน้าจักรยาน รวมถึงไฟสีแดงที่ด้ายท้ายจักรยาน

นอกจากอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยการจราจรแล้ว แต่ละประเทศในทวีปยุโรปต่างก็มีกฎหมายจักรยานเป็นของตนเอง ยกตัวอย่างเช่น

1) สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี³⁹

กฎหมายจักรยานของสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ก่อนข้างคล้ายกับกฎหมายของสหรัฐอเมริกา เช่น การขับขี่จักรยานชิดขวา และ ต้องปฏิบัติตามกฎหมายจราจรทุกประการ เหมือนกับผู้ขับรถยนต์ หากผู้ขับขี่จักรยานไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรและเกิดอุบัติเหตุ ผู้ขับขี่จักรยานต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย เช่น หากผู้ขับขี่จักรยานสวมหมวกฟางขณะขับขี่จักรยานต้องระวางโทษปรับ 10 ยูโร หากผู้ขับขี่จักรยานฝ่าสัญญาณไฟแดงต้องระวางโทษปรับ 45 ยูโร หากผู้ขับขี่จักรยานฝ่าสัญญาณไฟแดงที่ปรากฏขึ้นแล้วมากกว่า 1 วินาที ต้องระวางโทษปรับ 100 ยูโร เป็นต้น

กฎหมายสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ห้ามมิให้ผู้ขับขี่จักรยานขับขี่ในลักษณะขนานกันไป ผู้ขับขี่ต้องขี่จักรยานเป็นแนวตรงเท่านั้น ส่วนในเรื่องการให้สัญญาณมือ กฎหมายกำหนดให้ผู้ขับขี่จักรยานต้องให้สัญญาณมือทุกครั้ง หากเลี้ยวซ้ายต้องให้สัญญาณมือซ้าย หากเลี้ยวขวา ต้องให้สัญญาณมือขวา หากต้องการหยุดต้องยื่นมือออกและคว่ำมือลง ซึ่งจะมีความคล้ายกันกับกฎหมายของสหรัฐอเมริกา

2) สาธารณรัฐอิตาลี⁴⁰

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับจักรยานของสาธารณรัฐอิตาลี คือ กฎหมายจราจรสาธารณรัฐอิตาลี (Italian Road Traffic Law) ซึ่งกฎหมายฉบับนี้จะไม่ใช่บังคับกับนักแข่งจักรยาน เยาวชนกฎหมายฉบับนี้ได้ตราข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับจักรยานไว้หลายประการ ดังนี้

1. ล้อหน้าและล้อหลังจะต้องติดตั้งห้ามล้อที่แยกออกจากกัน ครั้งที่ติดตั้งจะต้องได้ยื่นเสียงดังอย่างน้อย 30 เมตร ด้านหน้าของจักรยานจะต้องติดตั้งไฟสีขาวหรือสีเหลือง และ ด้านท้าย

³⁹Timothy J. Burleigh and Bicycle Germany LLC (2014), **German Bicycle Laws**. (Online). Available: <http://bicyclegermany.com>. [2015, November 17]

⁴⁰HOW TO : Legally Ride a Bicycle in Italy. (Online). Available: <http://christoph.wernli.org>. [2015, November 5]

จะต้องติดตั้งไฟสีแดง ตลอดจนต้องติดตั้งอุปกรณ์สะท้อนแสงสีแดงที่ด้านท้าย ผู้ฝ่าฝืนต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 23 – 92 ยูโร (มาตรา 68 และ 223)

2. ต้องติดตั้งแผ่นสะท้อนแสงที่ซี่ล้อ (มาตรา 223)

3. ผู้ขับขี่จักรยานสามารถให้ผู้อื่นซ้อนจักรยานได้ แต่ต้องให้ซ้อนเฉพาะแต่ในเมืองเท่านั้น (มาตรา 182)

4. ผู้ขับขี่จักรยานต้องสวมเครื่องแต่งกายสะท้อนแสงเมื่อต้องขี่ในอุโมงค์ ผู้ฝ่าฝืนต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 23 – 92 ยูโร (มาตรา 182)

3.) ประเทศเนเธอร์แลนด์⁴¹

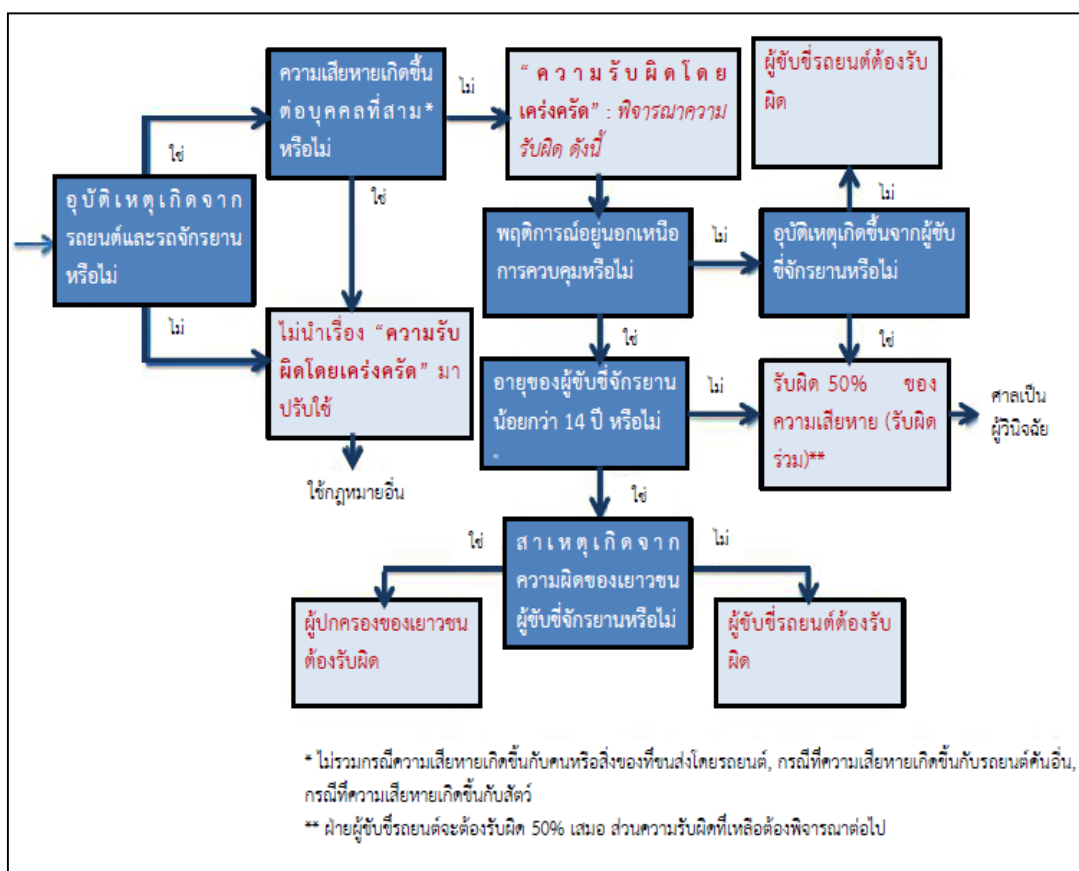
กระทรวงโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งแวดล้อมได้บัญญัติกฎหมายจักรยานไว้ใน “Road Traffic Signs and Regulations in the Netherlands” ไว้หลายมาตรา ไม่ว่าจะเป็นข้อกำหนดที่กำหนดให้ผู้ขับขี่จักรยานสามารถขี่จักรยานแบบเรียงหน้ากระดานสองคนได้ (มาตรา 3) ในการขี่จักรยาน ผู้ขับขี่จักรยานต้องขี่ในช่องทางจักรยานในกรณีที่ทางจักรยานไม่สามารถใช้งานได้ ผู้ขับขี่จักรยานสามารถขี่จักรยานบนถนนได้ อย่างไรก็ตามผู้ขับขี่จักรยานที่มีจำนวนล้อมากกว่า 2 ล้อ มีความกว้างไม่เกิน 0.75 เมตร และ สิ่งพ่วงข้างความกว้างไม่เกิน 0.75 เมตร สามารถขี่บนถนนได้ (มาตรา 5) นอกจากข้อกำหนดการขี่แล้ว กฎหมายยังมีข้อกำหนดเรื่องการห้ามจอดของผู้ขับขี่รถยนต์ไว้ คือ ผู้ขับขี่รถยนต์ห้ามจอดในบริเวณบนทางจักรยานหรือภายในเลนจักรยาน (มาตรา 23) ในส่วนของจักรยาน ผู้ขับขี่จักรยานอาจจอดบนทางเดิน ทางเท้า ริมนถนน หรือที่ใดที่มีป้ายสัญลักษณ์อนุญาตให้จอด (มาตรา 27) กรณีการใช้และการติดตั้งไฟจักรยาน ผู้ขับขี่จักรยานจะใช้ไฟเมื่อเวลากลางคืน หรือ ในเวลากลางวันหากมองเห็นทางได้ยาก ส่วนจักรยานที่มี 2 ล้อ หรือ 3 ล้อ ต้องติดตั้งไฟด้านหน้าสีขาวหรือสีเหลือง เว้นแต่ ผู้ขับขี่สวมเครื่องแต่งกายที่มีแถบสีขาวหรือสีเหลืองติดที่บริเวณหน้าอกแล้ว (มาตรา 35)

นอกประเทศเนเธอร์แลนด์ได้บัญญัติ “ความรับผิดชอบโดยเคร่งครัด”(strict liability) ไว้ในมาตรา 185 แห่งพระราชบัญญัติความปลอดภัยทางถนน 1994 (the Road Safety Act of 1994) เนื่องจาก ด้วยสภาพความแตกต่างระหว่างผู้ขับขี่รถยนต์กับผู้ขับขี่จักรยานแล้ว ในกรณีที่เกิด

⁴¹Ministry of Infrastructure and the Environment, Road Traffic Signs and Regulations in the Netherlands. (Online). Available: <https://www.government.nl>. [2015, November 5]

อุบัติเหตุ ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ได้รับอันตรายหรือบาดเจ็บมากกว่า ผู้ขับขี่รถยนต์จึงต้องตระหนักถึงข้อเท็จจริงดังกล่าว ดังนั้นภายใต้กฎหมายนี้ ผู้ขับขี่จักรยานยนต์และคนเดินเท้าถูกจัดให้เป็นผู้ใช้ถนนประเภทที่เสี่ยงต่อการเกิดอันตราย (vulnerable road users) กฎหมายนี้มุ่งคุ้มครองผู้ใช้ถนนประเภทที่เสี่ยงต่อการเกิดอันตรายจากการขับขี่ของผู้ใช้ถนนประเภทที่มีอำนาจมากกว่า กล่าวคือ เมื่อเกิดอุบัติเหตุ ในกรณีที่ผู้ขับขี่รถยนต์สามารถสังเกตเห็นได้ว่าอาจเกิดอุบัติเหตุ กฎหมายถือว่าผู้ขับขี่รถยนต์เป็นผู้กระทำผิด แม้ว่าผู้ขับขี่รถยนต์จะสามารถพิสูจน์ได้ว่าสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุมิได้มาจากผู้ขับขี่รถยนต์ ผู้ขับขี่รถยนต์ยังคงต้องรับผิดชอบบางส่วน ในกรณีที่ผู้ขับขี่รถยนต์พิสูจน์ได้ว่าสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุเกิดจาก “พฤติการณ์ที่นอกเหนือการควบคุม” (circumstances beyond control) ผู้ขับขี่รถยนต์ยังคงต้องรับผิดชอบบางส่วนเช่นกัน เช่น ผู้ขับขี่รถยนต์ชนผู้ขับขี่จักรยาน เนื่องจากไม่มีทางจักรยานให้ผู้ขับขี่จักรยาน ทำให้ผู้ขับขี่จักรยานต้องขับขี่บนถนน ในกรณีนี้ ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องรับผิดชอบหนึ่งของความเสียหายที่เกิดขึ้น⁴² ความรับผิดชอบมาตรา 185 อาจพิจารณาได้ตามแผนผัง ดังต่อไปนี้

⁴²Strict Liability in Cycling Laws to Ready the Roads for Environmentally Friendly Commuting, Colleen Maker, Boston College Environmental Affairs Law Review Volume 42, Issue 2 Article 7, p. age 486-488



ตารางที่ 11 ความรับผิดโดยเคร่งครัดตามมาตรา 185 แห่งพระราชบัญญัติความปลอดภัยทางถนน

1994⁴³

มาตรา 185 เรื่อง ความรับผิดโดยเคร่งครัด จะนำมาบังคับใช้ต่อเมื่อเกิดอุบัติเหตุบนถนนสาธารณะ โดยคู่กรณีต้องเป็นผู้ใช้ถนนที่ขับขี่รถยนต์และผู้ใช้ถนนที่มีได้ขับขี่รถยนต์ มาตรานี้จะไม่ใช่บังคับกับกรณีดังนี้

- 1.) กรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นกับสิ่งของหรือคนที่โดยสารอยู่ในรถยนต์
- 2.) กรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นกับรถยนต์คันอื่น
- 3.) กรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นกับสัตว์
- 4.) กรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นกับรถยนต์ที่จอดอยู่

⁴³Bicycle dutch, (2013). *Strict liability in the Netherlands*. (Online). Available:

<https://bicycledutch.wordpress.com>. [2017, January 23]

เมื่อมีการปรับใช้มาตรา 185 ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องชดเชยค่าเสียหายทางแพ่ง หากผู้ขับขี่รถยนต์ไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นอยู่เหนือการควบคุม ซึ่งถือว่าเป็นการยาก เนื่องจากผู้ขับขี่รถยนต์ต้องพิสูจน์ว่าตนขับรถอย่างปลอดภัย ทั้งนี้ เด็กที่อายุต่ำกว่า 14 ปี จะได้รับความคุ้มครองเสมอ แม้ว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจะมีสาเหตุมาจากเด็กดังกล่าว กฎหมายนี้ได้ส่งผลให้ผู้ขับขี่เกิดความระมัดระวังผู้ขับขี่จักรยานและคนเดินเท้ามากขึ้น⁴⁴

4.) สาธารณรัฐฝรั่งเศส⁴⁵

ข้อกำหนดสำหรับการขับขี่จักรยานของสาธารณรัฐฝรั่งเศสมีข้อกำหนดเหมือนในหลายๆ ประเทศในยุโรป กฎหมายสาธารณรัฐฝรั่งเศสกำหนดให้ผู้ขับขี่จักรยานต้องปฏิบัติตามข้อกำหนด ดังนี้

1. ติดตั้งกริ่ง มีห้ามล้อ ติดตั้งไฟสะท้อน รวมถึงไฟส่องสว่างทั้งด้านหน้าและด้านหลังจักรยาน

2. กฎหมายสาธารณรัฐฝรั่งเศสมีได้บังคับให้ผู้ขับขี่จักรยานต้องสวมหมวกนิรภัย การสวมหมวกนิรภัยเป็นเพียงคำแนะนำเท่านั้น แต่กฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่จักรยานต้องสวมใส่เครื่องแต่งกายที่มองเห็นได้ชัดเจนต้องขับขี่จักรยานในที่ที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอ

3. ผู้ขับขี่จักรยานต้องปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดเหมือนเช่นเดียวกับผู้ใช้นบนคนอื่น การขับขี่จักรยานแบบคู่ขนานกัน ผู้ขับขี่สามารถทำได้เฉพาะในเวลากลางวันเท่านั้น

4. ผู้ขับขี่จักรยานขณะมีเมาต้องรับผิดชอบเช่นเดียวกับกับผู้ใช้นบนคนอื่น ผู้ที่ฝ่าฝืนต้องระวางโทษปรับ ถูกยึดจักรยาน ไปจนถึงการยึดใบขับขี่จักรยาน

6) การเยียวยาความเสียหาย⁴⁶

ในการเยียวยาความเสียหายแก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายย่อมเป็นไปตามหลักความรับผิดชอบทางละเมิด โดยกลุ่มประเทศยุโรปได้มีการจัดตั้ง The European Group on Tort Law (Tilburg

⁴⁴ Bicycle dutch. (2013). **Strict liability in the Netherlands**. (Online). Available:

<https://bicycledutch.wordpress.com>. [2017, January 23]

⁴⁵ Freewheeling france. (2013). **Road rules for cycling in France**. (Online). Available:

www.freewheelingfrance.com. [2016, November 5]

⁴⁶ European Group on Tort Law, **Principles of European Tort Law**. (Online). Available: <http://www.egtl.org>.

[2016, November 5]

Group) ซึ่งเป็นการรวมกลุ่มของผู้เชี่ยวชาญในด้านกฎหมายละเมิด จัดตั้งกลุ่มดังกล่าวในปี 1992 และได้ตราหลักของความรับผิดทางละเมิดในกลุ่มสหภาพยุโรปขึ้นมา เรียกว่า Principles of European Tort Law (PETL) ซึ่งจะกำหนดถึงความรับผิดทั่วไป ความรับผิดโดยเด็ดขาด (Strict liability) ค่าเสียหายที่สามารถคำนวณเป็นตัวเงิน (pecuniary loss) และ ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นอันไม่อาจคำนวณเป็นตัวเงิน (non-pecuniary loss)

มาตรา 5:101 ได้กำหนดว่า ผู้ใดกระทำการให้เกิดอันตรายที่ผิดปกติ ผู้นั้นต้องรับผิดโดยเด็ดขาดจากความเสียหายที่เกิดขึ้น ส่วนการกระทำใดจะถือว่าเป็นอันตรายที่ผิดปกตินั้น ต้องเป็นกรณีที่เกิดการณ้ได้ว่าอาจจะเกิดความเสียหายและมีความเสี่ยงอย่างสูงที่จะเกิดความเสียหาย แม้ว่า จะได้ใช้ความระมัดระวังแล้ว และมีสาเหตุจากการกระทำที่ปกติ

ในการคำนวณค่าเสียหายที่ผู้กระทำความผิดต้องชดใช้ กฎหมายกำหนดให้ค่าเสียหายที่สามารถคำนวณเป็นตัวเงิน (pecuniary loss) คือ ความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อผู้ได้รับความเสียหาย โดยที่การคำนวณค่าเสียหายนี้ อาจคำนวณจากความเสียหายที่เป็นรูปธรรม รวมถึงค่าเสียหายที่เป็นนามธรรม เช่น การคำนวณค่าเสียหายจากราคาตลาด (มาตรา 10:201) ทั้งนี้ ในกรณีที่ผู้ใดได้รับความเสียหายต่อร่างกาย หรือ จิตใจค่าเสียหายที่สามารถคำนวณเป็นตัวเงินนั้นอาจคำนวณจากการสูญเสียรายได้ การสูญเสียความสามารถในการหารายได้ และค่าใช้จ่ายอื่นอันสมควร เช่น ค่ารักษาพยาบาล แต่ในกรณีที่เสียชีวิต ให้ถือว่าบุคคล เช่น สมาชิกครอบครัวเป็นผู้ที่ได้รับความเสียหายเช่นกัน (มาตรา 10:202)

นอกจากความเสียหายที่เกิดกับชีวิตหรือร่างกายแล้ว ในกรณีที่ทรัพย์สินสูญหาย ถูกทำลายหรือ ทำให้เสียหาย ให้คำนวณค่าเสียหายจากราคาทรัพย์สินหรือการลดค่าของทรัพย์สิน ทั้งนี้ ค่าเสียหายอาจจะเรียกได้จากผลกระทบจากการความเสียหายก็ได้ เช่น การขาดทุนของธุรกิจ(มาตรา 10:203)

ดังนั้น ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการละเมิด อาจได้รับการเยียวยาความเสียหายภายใต้หลักการดังกล่าวได้

7) บทลงโทษ

บทลงโทษที่กฎหมายระบุไว้โดยชัดแจ้งนั้นมีบัญญัติไว้ในกฎหมายของบางประเทศ ผู้วิจัยจะได้ยกตัวอย่างบทลงโทษที่น่าสนใจ เช่น ในสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ในพระราชบัญญัติการจราจรทางบก (The Road Traffic Act) ความผิดฐานฝ่าฝืนกฎจราจร ผู้กระทำ

ความผิดต้องระวางโทษปรับ ดังนี้ กรณีไม่ใช้ทางจักรยาน ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษปรับ 20 ยูโร กรณีขับขี่จักรยานบนทางเท้า ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษปรับ 10 ยูโร กรณีไม่ขับจักรยานชิดขวา ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษปรับ 15 ยูโร กรณีขับจักรยานผิดทางหรือขับสวนเลน ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษปรับ 20 ยูโร กรณีขับขี่จักรยานในบริเวณทางเท้า (pedestrian zone) ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษปรับ 15 ยูโร⁴⁷

ในกรณีความผิดฐานขับขี่จักรยานขณะมีเมเมา มีกำหนดไว้อย่างชัดเจนในกฎหมายสาธารณรัฐโปแลนด์ กล่าวคือ กรณีมีแอลกอฮอล์ในเลือด จำนวน 0.02% ผู้กระทำความผิดจะถูกยึดใบขับขี่ตั้งแต่ 6 เดือน ถึง 3 ปี และ ระวางโทษจำคุก ไม่เกิน 1 เดือน ในกรณีที่มีแอลกอฮอล์ในเลือด จำนวน 0.05% ผู้กระทำความผิดจะถูกยึดใบขับขี่ตั้งแต่ 1 ปี ถึง 10 ปี และ ระวางโทษจำคุก ไม่เกิน 2 ปี โดยผู้ที่ขับขี่จักรยานย่อมได้รับโทษเช่นเดียวกันกับผู้ขับรถยนต์⁴⁸

8) มาตรการในการควบคุมการใช้จักรยานเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถบก

ในหัวข้อนี้ เป็นการศึกษาถึงมาตรการในการควบคุมการใช้จักรยานเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถบก ทั้งในเรื่องมาตรการจำกัดประเภทถนนที่จะอนุญาตให้ใช้จักรยาน และ มาตรการด้านความปลอดภัยในการใช้จักรยานซึ่งมาตรการด้านความปลอดภัยในการใช้จักรยาน แบ่งออกได้เป็นมาตรการการใช้หมวกนิรภัยในสหรัฐอเมริกาและประเทศญี่ปุ่น มาตรการเรื่องสภาพรถจักรยานในประเทศอังกฤษและประเทศญี่ปุ่นและมาตรการในเรื่องการประกันภัยในสหรัฐอเมริกา

3.1.2.2 มาตรการส่งเสริมและคุ้มครองผู้ใช้จักรยานในประเทศญี่ปุ่น

1) การส่งเสริมการใช้จักรยาน

ประเทศญี่ปุ่นถือได้ว่าเป็นประเทศหนึ่งที่นิยมใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน อีกทั้งรัฐยังส่งเสริมให้มีการใช้จักรยาน ดังจะเห็นได้มาตรการต่างๆ ที่เป็นรูปธรรม

1.1 สถาบันส่งเสริมการใช้จักรยานในประเทศญี่ปุ่น (The Japan Bicycle Promotion Institute หรือ JBPI)

⁴⁷ Timothy J. Burleigh and Bicycle Germany LLC. (2014). **German Bicycle Laws**. (Online). Available: <http://bicyclegermany.com>. [2015, October 23]

⁴⁸ IRU (2014). **Suspension of driving licence**. (Online). Available: <https://www.iru.org>. [2015, November 8]

JBPI เป็นองค์กรที่ไม่แสวงหากำไร จัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 1 เมษายน ค.ศ.1964 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อวางแผนกิจกรรมต่างๆ ที่ส่งเสริม สนับสนุนการใช้จักรยานในประเทศญี่ปุ่น และอุตสาหกรรมจักรยาน ไม่ว่าจะเป็นการวางแผนการเสริมสร้างความปลอดภัยในการใช้จักรยาน วิเคราะห์ข้อมูลเพื่อนำมาพัฒนาความร่วมมือระหว่างประเทศ ศึกษาเทคโนโลยีการผลิต ลดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการไม่ใช้จักรยาน ตั้งคณะกรรมการแห่งชาติ ISO/TC149 เพื่อดำเนินกิจกรรมทางด้านมาตรฐานอุตสาหกรรม ศึกษาและรวบรวมข้อมูลพื้นฐาน พร้อมจัดทำรายงาน⁴⁹

⁴⁹Japan Bicycle Promotion Institute (2016). **about us**. (Online). Available: <http://www.jbpi.or.jp>. [2015, November 8]

1.2 องค์การการปั่นจักรยานแห่งประเทศไทยญี่ปุ่น (The Cycling Embassy of Japan)

องค์การการปั่นจักรยานแห่งประเทศไทยญี่ปุ่นคือ องค์การที่มุ่งส่งเสริมการปั่นจักรยานเพื่อ สุขภาพ ความรับผิดชอบต่อสังคม การมีเศรษฐกิจที่ยั่งยืน และ ความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตลอดจนการสร้างระบบขนส่งมวลชน การสนับสนุนและพัฒนาโครงสร้างเมืองเพื่อให้เหมาะสม กับการใช้จักรยาน โดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

1.2.1 วาระต่างประเทศ

มุ่งส่งเสริมการติดต่อสื่อสารกันระหว่างประเทศโดยการนำแนวทางในการขับขี่ จักรยานจากทั่วโลกและสนับสนุนแนวทางต่างๆ ดังกล่าวให้มีการปรับใช้ในประเศญี่ปุ่นผ่านสื่อ โซเชียลมีเดีย การบรรยายให้ความรู้โดยตัวแทนขององค์กร การประชุม และ กิจกรรมต่างๆ ที่ องค์กรเป็นผู้จัดขึ้น นอกจากนี้ องค์กรยังจัดทำงานวิจัยในประเด็นท้องถิ่นที่เกี่ยวกับการปั่นจักรยาน และการศึกษาวิจัยวัฒนธรรมการปั่นจักรยานของประเทศต่างๆ เป็นสื่อกลางในการแลกเปลี่ยน ข้อมูลระหว่างประเทศเพื่อรับรองหลักปฏิบัติของนโยบายในการปั่นจักรยาน

1.2.2 วาระภายในประเทศ

สนับสนุนการทำงานร่วมกันภายในท้องถิ่น เพื่อสนับสนุนผู้ขับขี่จักรยานโดยการให้ ความรู้ ทัศนคติความปลอดภัยในการใช้ถนน ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานสำหรับผู้ขับขี่จักรยานและ คนเดินเท้า⁵⁰

ภารกิจขององค์กรคือการให้บริการดังนี้

1) จัดการบรรยายและนำเสนอการขับขี่จักรยาน

มีการจัดบรรยายให้ความรู้และนำเสนอข้อมูลการขับขี่จักรยานในเมืองโตเกียวและทั่ว ประเทศสำหรับการประชุมนานาชาติ

⁵⁰The Cycling Embassy of Japan Approach. (2016). (Online). Available: <http://cycling-embassy.jp/about>. [2015, November 17]

2) ให้บริการให้คำปรึกษาและการวิจัย

ดำเนินการวิจัยการใช้จักรยานในประเทศญี่ปุ่น รวมถึงการศึกษาประชากร เมือง และ พฤติกรรมมนุษย์⁵¹

2) การคุ้มครองการใช้จักรยาน

ประเทศญี่ปุ่นได้ให้ความสำคัญกับการใช้จักรยาน จะเห็นได้จากการจัดตั้งองค์กรต่างๆ ที่มุ่งส่งเสริมสนับสนุนให้มีการใช้จักรยาน ความปลอดภัยในการใช้จักรยาน การวางแผนทางการพัฒนาการใช้จักรยานให้มีความเหมาะสม

3) การควบคุมการใช้จักรยาน

ประเทศญี่ปุ่นมิได้ควบคุมให้ผู้ขับขี่จักรยานต้องขับขี่จักรยานบนทางจักรยานเท่านั้น เหมือนในบางประเทศ ในทางตรงกันข้าม ประเทศญี่ปุ่นอนุญาตให้ผู้ขับขี่สามารถขับขี่จักรยานบนถนน ตลอดจนบนทางเท้าได้ แต่ทั้งนี้ ต้องเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด

4) การป้องกันอุบัติเหตุจากการใช้จักรยาน⁵²

ตามสถิติของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (The National Police Agency) ในปี 2013 ผู้ใช้จักรยานในประเทศญี่ปุ่นมีจำนวน 71,551 ล้านคน ซึ่งมีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างสูงจากการสำรวจในปี 1970 คือ 27,643 ล้านคน จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับผู้ขับขี่จักรยานก็มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นเป็นร้อยละ 13.5 โดยผู้เสียชีวิตมีจำนวน 106,427 ราย บาดเจ็บ 67,876 ราย หรือคิดเป็นร้อยละ 63.8 สาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุเกิดขึ้นจากการไม่ปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจรหรือป้ายจราจร

ดังนั้น รัฐบาลจึงมีนโยบายมุ่งลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้จักรยานโดยการแก้ไขกฎหมาย จำแนกประเภทของการกระทำความผิดเป็น 14 ประเภท และ บังคับให้ผู้ขับขี่จักรยานที่ประมาทต้องเข้ารับการอบรม การกระทำความผิด เช่น การไม่ปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจร การขับขี่จักรยานลัดที่กั้นทางรถไฟเมื่อกั้นลงมาทางแล้ว การฝ่าฝืนไม่หยุดรถจักรยาน

⁵¹The Cycling Embassy of Japan Services5 (2016). (Online). Available: <http://cycling-embassy.jp/service>. [2015, November 17]

⁵²Masaaki Kameda (2016). **Law gets serious about cycling safety**. (Online). Available: <http://www.japantimes.co.jp>. [2015, November 17]

เมื่อขับถึงทางแยก การขับขี่จักรยานที่ไม่มีห้ามล้อที่มีประสิทธิภาพ การขับขี่จักรยานขณะมีเมฆา การใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่จักรยาน การใส่หูฟังขณะขับขี่จักรยาน และ การถือร่มขณะขับขี่จักรยาน

5) การบังคับใช้กฎหมาย⁵³

5.1 การขับขี่จักรยานซ้อนสองคน

ในกรณีที่บุคคลใดจำนวน 2 คน ซ้อนจักรยานที่ออกแบบมาสำหรับขับขี่แค่ 1 คน บุคคลนั้นกระทำความผิดตามกฎหมายต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 20,000 เยน (ประมาณ 170 ดอลลาร์)

5.2 คอยโทรศัพท์ ส่งข้อความ หรือใช้โทรศัพท์

ในกรณีที่บุคคลใดคอยโทรศัพท์ ส่งข้อความ หรือใช้โทรศัพท์ขณะที่ขับขี่จักรยาน บุคคลนั้นกระทำความผิดตามกฎหมายต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 50,000 เยน (ประมาณ 420 ดอลลาร์)

5.3 การถือร่มขณะขับขี่จักรยาน

กฎหมายญี่ปุ่นห้ามมิให้บุคคลใดถือร่มในขณะที่ขับขี่จักรยาน ในกรณีที่ฝ่าฝืน บุคคลนั้นกระทำความผิดตามกฎหมายต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 50,000 เยน (ประมาณ 420 ดอลลาร์)

5.4 การใส่หูฟังในขณะขับขี่จักรยาน

การใส่หูฟังขณะขับขี่จักรยานอาจก่อให้เกิดอันตรายเนื่องจากผู้ขับขี่จะไม่ได้ยินเสียงต่างๆ ที่ขึ้นรอบตัวผู้ขับขี่ เช่น เสียงรถยนต์ที่เข้ามาใกล้ ดังนั้น บุคคลใดที่ใส่หูฟังขณะขับขี่จักรยาน บุคคลนั้นกระทำความผิดตามกฎหมายต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 50,000 เยน (ประมาณ 420 ดอลลาร์)

5.5 การขับขี่จักรยานโดยไม่ติดตั้งไฟที่จักรยาน

บุคคลใดไม่ติดตั้งไฟส่องสว่างทั้งด้านหน้าและด้านหลังของจักรยาน บุคคลนั้นกระทำความผิดตามกฎหมายต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 50,000 เยน (ประมาณ 420 ดอลลาร์)

5.6 การขับขี่จักรยานแบบคู่กันหน้ากระดาน

กฎหมายญี่ปุ่นห้ามมิให้ขับขี่จักรยานแบบคู่กันหน้ากระดานยกเว้นในกรณีที่มีป้ายจราจรอนุญาตให้สามารถขับขี่ในลักษณะเช่นนั้นได้ ซึ่งสามารถขับขี่แบบเรียงหน้ากระดานได้ไม่

⁵³The Expat's Guide to Japan. (2015). **8 Things You Can't Do on a Bike in Japan**. (Online). Available:

<http://expatsguide.jp>. [2015, November 17]

เกิน 2 คนเท่านั้น ในกรณีที่ฝ่าฝืน บุคคลนั้นกระทำความผิดตามกฎหมายต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 20,000 เยน (ประมาณ 170 ดอลลาร์)

5.7 การจับขังในลักษณะกีดขวางทางเท้า

กฎหมายญี่ปุ่นอนุญาตให้ผู้จับขังจักรยานสามารถจับขังบนทางเท้าได้ แต่ต้องชี้ให้ชัดเจนขอบทางเท้า ในกรณีที่ผู้จับขังจักรยานจับขังในลักษณะที่กีดขวางคนเดินเท้า ผู้จับขังจักรยานต้องหลบและให้คนเดินผ่านไปก่อน ในกรณีที่ฝ่าฝืน บุคคลนั้นกระทำความผิดตามกฎหมายต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 20,000 เยน (ประมาณ 170 ดอลลาร์)

5.8 การจับขังจักรยานในอาคารมีนเมา

กฎหมายกำหนดให้ผู้จับขังจักรยานในอาคารมีนเมาต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือ ปรับไม่เกิน 1 ล้านเยน (ประมาณ 8,000 ดอลลาร์)

6) การเยียวยาความเสียหาย⁵⁴

การเยียวยาความเสียหายเป็นไปตามหลักความรับผิดชอบละเมิดทั่วไป โจทก์มีหน้าที่ในการพิสูจน์ว่า 1) จำเลยกระทำการโดยเจตนา หรือ ประมาทเลินเล่อ 2) การกระทำดังกล่าวเป็นการละเมิดสิทธิ 3) สาเหตุ ความสัมพันธ์ระหว่างความเสียหาย กับ การกระทำไม่ว่าจะโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ 4) ความเสียหาย

ใน ส่วนของความรับผิด โดยเด็ดขาด (Strict liability) รวมถึง “ค่าเสียหายเชิงลงโทษ”(punitive damages) ซึ่งเป็นค่าเสียหายที่เพิ่มเติมขึ้นนอกเหนือค่าสินไหมทดแทนความเสียหายธรรมดาที่กำหนดให้ผู้ละเมิดต้องชดใช้แก่ผู้เสียหายเพื่อตอบแทนความรุนแรงแห่งพฤติการณ์ของการกระทำละเมิดนั้น กฎหมายญี่ปุ่นมิได้มีกำหนดไว้

ดังนั้น การเยียวยาความเสียหายจึงเป็นไปตามหลักความรับผิดชอบละเมิดทั่วไปที่ผู้ละเมิดต้องชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้ที่ได้รับความเสียหาย

⁵⁴Susumu Hirano, Drafts of the Japanese Strict Product Liability Code: Shall Japanese Manufacturers Also Become the Insurers of their Products, Cornell International Law Journal, Volume 25 Issue 3 Symposium 1992 Article 9, p.645 - 646

7) บทลงโทษ⁵⁵

ตามที่ได้กล่าวมาในข้อ (5) การบังคับใช้กฎหมาย กฎหมายจักรยานของประเทศญี่ปุ่น ได้กำหนดบทลงโทษตามความผิดแต่ฐานความผิดไว้ นอกจากนี้ กฎหมายยังให้อำนาจเจ้าหน้าที่ตำรวจในการออกใบสั่งแก่บุคคลที่มีอายุ 14 ปีขึ้นไป หากบุคคลใดกระทำความผิดจำนวนสองครั้ง หรือมากกว่าภายในระยะ 3 ปี บุคคลนั้นต้องเข้ารับการอบรมเช่นเดียวกันกับผู้ขับขี่รถยนต์ รถบรรทุก รถจักรยานยนต์ที่กระทำความผิด โดยผู้ขับขี่จักรยานที่เข้ารับการอบรมต้องชำระเงิน ค่าอบรมเป็นจำนวน 5,700 เยน หากผู้ใดปฏิเสธเข้าอบรม ผู้นั้นต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 50,000 เยน

8) มาตรการในการควบคุมการใช้จักรยานเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรางบก

ในเรื่องของมาตรการจำกัดประเภทถนนที่จะอนุญาตให้ใช้จักรยานได้ โดยส่วนใหญ่แล้ว กฎหมายของประเทศต่างๆ มักจะกำหนดให้จักรยานต้องขับขี่ในช่องทางจักรยาน หรือ ถนนจักรยานเท่านั้น ห้ามผู้ขับขี่จักรยานขับขี่บนทางเท้า หรือ บนถนนหลัก ทั้งนี้เพื่อความปลอดภัยของผู้ขับขี่จักรยานเอง รวมถึง ความปลอดภัยของผู้ขับขี่ยานพาหนะชนิดอื่น ตลอดจนคนเดินเท้า อย่างไรก็ตาม มีกฎหมายบางประเทศ เช่น ประเทศญี่ปุ่นอนุญาตให้ผู้ขับขี่จักรยานสามารถขับขี่บนทางเท้าได้ แต่ต้องปฏิบัติตามกฎจราจร เช่น ไม่ขับขี่ในลักษณะกีดขวางทาง หรือ หากมีคนเดินเท้า ผู้ขับขี่จักรยานต้องหลีกเลี่ยงให้คนเดินเท้าก่อน เป็นต้น นอกจากนี้ กรมตำรวจได้กำหนดข้อบังคับเรื่องสภาพจักรยาน โดยกำหนดให้ผู้ขับขี่จักรยานต้องติดตั้งอุปกรณ์ส่องสว่างที่ใช้การได้ อุปกรณ์สะท้อนที่ด้านท้ายจักรยาน รวมถึงกระดิ่งด้วย

ส่วน มาตรการด้านความปลอดภัยในการใช้จักรยานในเรื่องของหมวกนิรภัยประเทศญี่ปุ่นได้มีการกำหนดกฎหมายการสวมใส่หมวกนิรภัย (Helmet Law) สำหรับผู้ขับขี่จักรยาน โดยประเทศญี่ปุ่นบัญญัติกฎหมายหมวกนิรภัยเมื่อปี 2008 โดยกำหนดให้เยาวชนที่อายุต่ำกว่า 13 ปี ต้องสวมหมวกนิรภัย⁵⁶

⁵⁵Masaaki Kameda. (2014). **Law gets serious about cycling safety.** (Online). Available:

<http://www.japantimes.co.jp>. [2015, November 10]

⁵⁶Bicycle Helmet Safety Institute. (2015). **Bicycle Helmet Laws.** (Online). Available:

<http://www.helmets.org/mandator.htm>, สืบค้นเมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน 2559

3.2 ข้อดีและข้อเสียของกฎหมายจักรยานในประเทศอังกฤษ สหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรปและประเทศญี่ปุ่น

กฎหมายที่เกี่ยวกับจักรยานในประเทศอังกฤษมีข้อดีหลายประการ คือ

1. มีแนวทางการส่งเสริมการใช้จักรยานที่หลากหลายเช่น

1.1 มาตรการ Cycling and Walking Investment Strategy เพื่อกำหนดระยะเวลาการพัฒนาแนวทางการส่งเสริมการใช้จักรยาน

1.2 แนวทางมาตรการส่งเสริมทั้งในเรื่องความปลอดภัย ความสะดวกสบาย และการพัฒนาถนน

1.3 มาตรการ Cycle to Work Scheme implementation guidance เช่น การปรับลดภาษีให้แก่ นายจ้าง เพื่อจูงใจให้นายจ้างจัดจักรยานให้แก่ลูกจ้างในการเดินทางมาทำงาน

2. ประมวลกฎหมายทางหลวง (The Highway Code)

เป็นกฎหมายที่กำหนดถึงหลักปฏิบัติในการใช้จักรยาน ได้อย่างละเอียด ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องการแต่งกาย การปฏิบัติตนในเวลากลางคืน การใช้เส้นทางจักรยาน การใส่หมวกนิรภัย การห้ามมิให้ผู้ขับขี่จักรยานให้บุคคลอื่นซ้อนท้ายจักรยาน ข้อควรระวังในการใช้ทางแยก หลักปฏิบัติของผู้ขับขี่จักรยานเมื่อเข้าสู่ทางวงเวียน หลักปฏิบัติในเรื่องการข้ามถนนของผู้ขับขี่จักรยาน รวมไปถึงการเลือกใช้จักรยานที่มีขนาดและชนิดที่ถูกต้องเหมาะสม เป็นต้น

3. พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2534 (the Road Traffic Acts 1991)

เป็นกฎหมายเกี่ยวกับการขับขี่ยานพาหนะในลักษณะที่เป็นอันตราย เช่น การกำหนดข้อห้ามในซ้อนจักรยาน การขับขี่จักรยานในลักษณะที่เป็นอันตราย การขับขี่ที่ไม่ระมัดระวังและประมาทเลินเล่อ การขับขี่จักรยานในสภาพที่ไม่พร้อมอันเนื่องจากอาการมึนเมาหรือใช้ยา และข้อกำหนดในการแข่งจักรยานบนทางสาธารณะ

4. การเรียกค่าเสียหาย

การเรียกค่าเสียหายนั้น ผู้เสียหายสามารถเรียกได้ทั้งค่าเสียหายที่สามารถคำนวณเป็นตัวเงิน หรือ “pecuniary loss” รวมถึง ค่าเสียหายเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นอันไม่อาจคำนวณเป็นตัวเงิน เรียกว่า “non-pecuniary loss”

นอกจากนี้ ยังมีการชดใช้ค่าเสียหายทางจิตใจ โดยมีการวางเงื่อนไขไว้หลายประการเพื่อป้องกันการที่ผู้เสียหายจะขอให้ชดใช้ค่าเสียหายที่มากจนเกินไป (flood gate) โดยนำหลักเกณฑ์ที่เรียกว่า “**control mechanisms**” มาเป็นเงื่อนไขในการประเมิน ซึ่งศาลจะเป็นผู้ใช้ดุลยพินิจในการกำหนดจำนวนค่าเสียหาย

อย่างไรก็ตาม องค์กรที่ทำหน้าที่ส่งเสริม สนับสนุนการใช้จักรยานนั้นยังมีจำนวนน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่นในสหภาพยุโรป หรือ สหรัฐอเมริกา

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับจักรยานในสหรัฐอเมริกามีข้อดีหลายประการ คือ

1. ประมวลกฎหมายยานพาหนะ(Uniform Vehicle Code หรือ UVC)

กฎหมายจราจรหลายฉบับจะอยู่ภายใต้ ประมวลกฎหมายยานพาหนะนี้

2. มีการจัดตั้งองค์กรต่างๆ เพื่อสนับสนุนส่งเสริมการใช้จักรยาน

องค์กรต่างๆ ได้สนับสนุนส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยต่อผู้ขับขี่จักรยาน องค์กรที่มุ่งให้กำลังใจผู้ขับขี่จักรยาน องค์กรที่ส่งเสริมด้านจริยธรรม การต่อต้านยาเสพติด การใช้สารเสพติดในนักกีฬา องค์กรที่ส่งเสริมสุขภาพที่ดีในเยาวชน เช่น **The Adam Little Foundation Adventure Cycling Association Cadence Cycling Foundation CYCLE Kids**

3. มีคณะกรรมการด้านทางหลวงแห่งสหพันธรัฐ (Federal Highway Administration หรือ FHWA)

คณะกรรมการกลุ่มนี้จะทำหน้าที่ตรวจสอบความปลอดภัยในการใช้ถนนของจักรยาน ไม่ว่าจะเป็นถนน ทางเดิน โครงสร้างสะพานหรืออุโมงค์ ทางแยกหรือทางร่วมต่างๆ ยกตัวอย่างเช่น การกำหนดแนวทางการขับขี่จักรยานบริเวณสี่แยก การกำหนดเรื่องการเว้นระยะห่างในการขับขี่จักรยานเพื่อความปลอดภัย รวมถึงการกำหนดความยาวของจักรยานประเภทต่างๆ

4. ประมวลกฎหมายว่าด้วยข้อบัญญัติแห่งรัฐบาลกลางสหรัฐ (Code of Federal Regulations)

เป็นกฎหมายสูงสุดที่ออกโดยรัฐบาลกลาง โดยมีการกำหนดถึงความหมายของคำต่างๆ ที่ใช้ในกฎหมาย ทำให้เกิดความชัดเจน การกำหนดถึงหน้าที่ของพลเมืองที่ต้องศึกษาข้อกำหนดต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นลักษณะทางกายภาพของทางเดินจักรยาน ทางแยกที่มีทางเดินจักรยาน กฎระเบียบสำหรับผู้ขับขี่จักรยานและผู้ขับขี่รถยนต์ ตลอดจนการลงทะเบียนจักรยานเพื่อลดความเสี่ยงในการถูกลักขโมยจักรยานและเพิ่มความเป็นไปได้ในการตามหาจักรยานที่ถูกลักขโมยไป

การศึกษาถึงความปลอดภัยในการใช้จักรยาน การเสริมสร้างทักษะในการขับขี่จักรยานอย่างปลอดภัย

5. กฎหมายมลรัฐ (State law)

แต่ละรัฐจะมีอิสระในการบัญญัติกฎหมายของตนเองรัฐบาลกลางจะไม่เข้ามาแทรกแซง โดยกฎหมายมลรัฐนี้จะใช้บังคับกับพลเมืองและนักท่องเที่ยวในมลรัฐนั้นๆ รวมถึงภาคธุรกิจและองค์กรต่างๆ ที่ดำเนินกิจการภายในรัฐนั้นจึงทำให้เกิดความเหมาะสมกับสภาพสังคมของแต่ละรัฐ เช่น การขับขี่จักรยานซิคขวานั้น มีเพียงรัฐจำนวน 6 รัฐ ที่ได้บังคับใช้กฎหมายเรื่องการขับขี่จักรยานซิคขวา

6. ความรับผิดโดยเด็ดขาด (Strict liability)

กฎหมายสหรัฐอเมริกามีหลักเรื่องความรับผิดทางละเมิดนอกจากความรับผิดทั่วไป คือ “ความรับผิดโดยเด็ดขาด (Strict liability) กล่าวคือ ผู้ที่ได้รับความเสียหายอาจเรียกค่าเสียหายได้จากหลักเรื่องความรับผิดทางละเมิดทั่วไป ตลอดจนความรับผิดโดยเด็ดขาดได้อีกทางหนึ่ง

อย่างไรก็ตาม กฎหมายเรื่องการสวมหมวกนิรภัยไม่มีบัญญัติอยู่ในกฎหมายสหพันธรัฐ แต่ละรัฐจะเป็นผู้กำหนดกฎหมายการสวมหมวกนิรภัยเอง โดยมีรัฐจำนวน 49 รัฐ ที่บังคับให้บุคคลทุกคนต้องสวมหมวกนิรภัยดังนั้น การสวมหมวกนิรภัยจึงไม่ใช่ข้อกำหนดที่ทุกรัฐต้องปฏิบัติตาม

กฎหมายที่เกี่ยวกับจักรยานในสหภาพยุโรปมีข้อดีหลายประการ คือ

1. มีคณะทำงานว่าด้วยการขนส่ง ค.ศ.2010 (Working Group on Transport (WGT) ค.ศ.2010)

วัตถุประสงค์ คือ เพื่อลดมลภาวะทางอากาศและเสริมสร้างให้ประชาชนมีสุขภาพที่แข็งแรง เช่น สาธารณรัฐออสเตรียมีการส่งเสริมการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม อีกทั้งการใช้จักรยานยังเป็นการเดินทางที่รวดเร็ว ประหยัด สาธารณรัฐฝรั่งเศสมีการจัดตั้ง CYCLOCITY ซึ่งเป็นระบบขนส่งมวลชนสาธารณะอนุญาตให้ประชาชนสามารถยืมใช้จักรยานได้ประเทศฮังการีมีการจัดตั้งโครงการเพื่อพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานส่งเสริมให้มีการท่องเที่ยวโดยใช้จักรยาน ตลอดจนถึงส่งเสริมกีฬาจักรยาน สาธารณรัฐอิตาลีมีการจัดตั้งโครงการ “เมืองจักรยาน”

2. มีการจัดตั้งโครงการส่งเสริมการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันสำหรับประชาชน (“Promoting Cycling for Everyone as a Daily Transport Mode” (PRESTO))

เป็นโครงการส่งเสริมการใช้จักรยาน ในด้านต่างๆ ได้แก่ การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน ในการขี่จักรยาน การส่งเสริมการใช้จักรยานและจักรยานไฟฟ้า

3. มีเส้นทางจักรยานยุโรป (“EuroVelo routes”)

เครือข่ายการปั่นจักรยานทางไกล ครอบคลุมเส้นทางในทวีปยุโรป

4. โครงการวิจัยและนวัตกรรมในช่วง ค.ศ. 2020 (“Research and Innovation Horizon ค.ศ. 2020”)

เป็นโครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยจะนำการปั่นจักรยานเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาโครงการดังกล่าว เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนมีสุขภาพที่ดี และใช้จักรยานเป็นพาหนะหลักในการเดินทางใน

5. มีจักรยานแห่งชาติ (“National cycling policies”)

เป็นการพัฒนาแผนการและกลยุทธ์ในการขี่จักรยาน ซึ่งแต่ละประเทศก็จะวางนโยบายที่แตกต่างกันออกไป เช่น สาธารณรัฐฟินแลนด์ ส่งเสริมการลงทุน โดยรัฐบาลท้องถิ่นเพื่อเส้นทางปั่นจักรยานท้องถิ่น นโยบายแห่งชาติ สาธารณรัฐฝรั่งเศส วางแผนพัฒนา l'Etat en faveur du vélo proposé en 2007 par le Coordonnateur การส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้จักรยาน การป้องกันการโจรกรรมจักรยาน

6. อนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยการจราจร ค.ศ. 1968 (“Convention On Road Traffic”)

ตราขึ้นเพื่อสนับสนุนการจราจรระหว่างประเทศและส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยในการใช้ถนน

7. กลุ่มผู้เชี่ยวชาญในกฎหมายละเมิดของสหภาพยุโรป (“The European Group on Tort Law (Tilburg Group)”)

กลุ่มประเทศยุโรปได้มีการจัดตั้ง The European Group on Tort Law (Tilburg Group) ซึ่งเป็นการรวมกลุ่มของผู้เชี่ยวชาญในด้านกฎหมายละเมิด และได้ตราหลักของความรับผิดทางละเมิดในกลุ่มสหภาพยุโรปขึ้นมา เรียกว่า Principles of European Tort Law (PETL) ซึ่งจะกำหนดถึงความรับผิดทั่วไป ความรับผิดโดยเด็ดขาด (Strict liability) ค่าเสียหายที่สามารถคำนวณเป็นตัวเงิน (pecuniary loss) และ ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นอันไม่อาจคำนวณเป็นตัวเงิน (non-pecuniary loss)

อย่างไรก็ตามถนนประเทศในยุโรปมีสภาพที่ไม่ดีต่อการขับขี่จักรยาน เส้นทางจักรยานส่วนใหญ่ไม่ได้รับการดูแล สกปรก และไม่ปลอดภัย ผู้ขับขี่จักรยานจึงต้องใช้ถนนร่วมกันกับรถยนต์หรือคนเดินเท้า ซึ่งมักจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุอยู่บ่อยครั้ง ทำให้ไม่ค่อยมีผู้สนใจขับขี่จักรยาน ดังนั้น รัฐบาลจึงควรบัญญัติมาตรการที่สำคัญเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ตลอดจนให้ความรู้ความเข้าใจในเรื่องการขับขี่จักรยานแก่ประชาชนทั่วไป นอกจากนี้ ยังไม่มีการบัญญัติถึงกฎหมายการสวมใส่หมวกนิรภัย (Helmet Law)

กฎหมายที่เกี่ยวกับจักรยานในประเทศญี่ปุ่นมีข้อดีหลายประการ คือ มีองค์การหลักที่ส่งเสริมการใช้จักรยาน

1. สถาบันส่งเสริมการใช้จักรยานในประเทศญี่ปุ่น (The Japan Bicycle Promotion Institute หรือ JBPI) วางแผนกิจกรรมต่างๆ ที่ส่งเสริม สนับสนุนการใช้จักรยานในประเทศญี่ปุ่น และอุตสาหกรรมจักรยาน การวางแผนการเสริมสร้างความปลอดภัยในการใช้จักรยาน การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อนำมาพัฒนาความร่วมมือระหว่างประเทศ การศึกษาเทคโนโลยีการผลิต ตลอดจนการลดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการไม่ใช้จักรยาน

2. องค์การการปั่นจักรยานแห่งประเทศไทย (The Cycling Embassy of Japan) เป็นองค์การที่มุ่งส่งเสริมการปั่นจักรยานเพื่อสุขภาพ ความรับผิดชอบต่อสังคม การมีเศรษฐกิจที่ยั่งยืน และความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตลอดจนการสร้างระบบขนส่งมวลชน การสนับสนุนและพัฒนาโครงสร้างเมืองเพื่อให้เหมาะสมกับการใช้จักรยาน

อย่างไรก็ตาม ยังไม่มีการกำหนดเรื่อง ความรับผิดโดยเด็ดขาด (Strict liability) รวมถึง “ค่าเสียหายเชิงลงโทษ”(punitive damages) ซึ่งเป็นค่าเสียหายที่เพิ่มเติมขึ้นนอกเหนือค่าสินไหมทดแทนความเสียหายธรรมดาที่กำหนดให้ผู้ละเมิดต้องชดใช้แก่ผู้เสียหายเพื่อตอบแทนความรุนแรงแห่งพฤติการณ์ของการกระทำละเมิดนั้น

ตามที่ได้ทำตารางเปรียบเทียบข้อดีและข้อเสียของกฎหมายจักรยานในประเทศอังกฤษ สหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรปและญี่ปุ่นในภาคผนวก จ. หน้า 287