

บทที่ 4

วิเคราะห์เปรียบเทียบมาตรการทางกฎหมายไทยและกฎหมายต่างประเทศ เกี่ยวกับการใช้จักรยาน

เนื้อหาในบทนี้ผู้เขียนจะทำการศึกษามาตรการต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการใช้จักรยานทั้งในด้านการส่งเสริม ค้ำครองการใช้จักรยาน การควบคุมและป้องกันอุบัติเหตุจากการใช้จักรยาน รวมทั้งการเยียวยาความเสียหายและบทลงโทษต่างๆ ของประเทศไทยเปรียบเทียบกับมาตรการในประเทศต่างๆที่ได้ทำการศึกษามาในบทที่ 3

4.1 มาตรการทางกฎหมายด้านการส่งเสริมและค้ำครองการใช้จักรยาน

มาตรการทางกฎหมายในด้านการส่งเสริมและค้ำครองการใช้จักรยานในต่างประเทศส่วนใหญ่เป็นมาตรการที่ได้รับการสนับสนุนจากทางภาครัฐ ดังนั้นการส่งเสริมและค้ำครองการใช้จักรยานจึงอยู่ในรูปแนวทางนโยบายของรัฐบาลจัดตั้งองค์กรเพื่อสนับสนุนการใช้จักรยานรวมทั้งมีกฎหมายที่บัญญัติมาเพื่อสนับสนุนการใช้จักรยานโดยตรงซึ่งรายละเอียดได้กล่าวไว้ในหัวข้อถัดไป

4.1.1 มาตรการด้านส่งเสริมการใช้จักรยาน

ประเทศอังกฤษต้องการส่งเสริมให้การใช้จักรยานเป็นส่วนหนึ่งของชีวิตประจำวัน ไม่ว่าจะเป็นการเดินทางไปโรงเรียน การเดินทางไปทำงาน ตลอดจนการใช้จักรยานในเวลาว่าง โดยรัฐบาลได้กำหนดถึงการพัฒนาแนวทางการส่งเสริมการใช้จักรยานไว้ในเอกสารชื่อ “Cycling and Walking Investment Strategy”¹ ซึ่งถือเป็นยุทธศาสตร์การส่งเสริมการใช้จักรยานและการเดินเท้า

¹ Cycling and Walking Investment Strategy, The Department for Transport, [2016, Noember 2016]

ของอังกฤษ โดยมีการวางแนวทางถึงมาตรการในด้านความปลอดภัยและความสะดวกสบายแก่ผู้ใช้จักรยานให้สามารถใช้จักรยานได้อย่างง่ายดายและมีความสุข นอกจากนี้ประเทศอังกฤษยังมีนโยบายในการส่งเสริมการใช้จักรยาน ซึ่งนโยบายหนึ่งที่ได้บัญญัติไว้อย่างชัดเจน คือ นโยบายการส่งเสริมให้มีการขี่จักรยานไปทำงาน โดยจะบัญญัติไว้เป็นแนวทางที่เรียกว่า “แนวทางการส่งเสริมการใช้จักรยานในการเดินทางไปทำงาน”(Cycle to Work Scheme Implementation guidance)² ซึ่งกำหนดยกเว้นภาษีให้แก่ภาครัฐกิจหรือนายจ้างที่สนับสนุนให้ลูกจ้างใช้จักรยานในการเดินทางไปทำงาน โดยจัดทำเป็นโครงการที่มุ่งเน้นให้คนทำงานหันมาใช้จักรยานภายใต้โครงการ ชื่อ “โครงการการขนส่งมวลชนสีเขียวแห่งรัฐบาล” (The Government's Green Transport Plan)

สหรัฐอเมริกามีลักษณะการส่งเสริมการใช้จักรยานที่เด่นชัด คือ การจัดตั้งองค์กรต่างๆ ที่มุ่งส่งเสริมการใช้จักรยานเป็นจำนวนมาก อาทิ **The Adam Little Foundation** ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยต่อผู้ขี่จักรยานในรัฐ North Carolina **Adventure Cycling Association** องค์กรที่เน้นให้กำลังใจผู้ขี่จักรยาน เสริมสร้างสุขภาพที่ดี **Bike Pure** จัดตั้งเพื่อส่งเสริมด้านจริยธรรม ต่อด้านยาเสพติด การใช้สารเสพติดในนักกีฬา **Bike Walk Connecticut** องค์กรส่งเสริมการปั่นจักรยานและการเดินเพื่อสุขภาพที่ดีในรัฐ นอกจากนี้ยังพบว่ามีองค์กรที่ส่งเสริมการใช้จักรยานอีกมากมาย

ส่วนประเทศต่างๆ ในยุโรปหลายประเทศให้ความสำคัญแก่การใช้จักรยานเป็นอย่างมาก เพราะมุ่งเห็นถึงประโยชน์ในการลดมลภาวะทางอากาศและเสริมสร้างให้ประชาชนมีสุขภาพแข็งแรง โดยแต่ละประเทศมีรูปแบบของการส่งเสริมการใช้จักรยานแตกต่างกันออกไป ดังนี้

1. สาธารณรัฐฝรั่งเศส ได้มีการจัดตั้ง CYCLOCITY ซึ่งเป็นระบบขนส่งมวลชนสาธารณะที่ประชาชนสามารถขี่จักรยานได้

2. ประเทศฮังการีส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้จักรยาน โดยการจัดทำโครงการเพื่อพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นสำหรับการใช้จักรยาน

² Cycle to Work Scheme implementation guidance , The Department for Transport, [2016, Noember 2016]

3. สาธารณรัฐอิตาลีจัดตั้งโครงการ เมืองจักรยาน เพื่อสนับสนุนการเดินทางภายในประเทศด้วยจักรยาน

4. กลุ่มประเทศภาคพื้นยุโรป ประกอบไปด้วยสมาชิก ได้แก่ สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ราชอาณาจักรเบลเยียม ประเทศเนเธอร์แลนด์ สาธารณรัฐโปแลนด์ ได้ร่วมกันจัดตั้งโครงการ PRESTO โดยมีวัตถุประสงค์หลักในการส่งเสริมการใช้จักรยาน และเป็นแนวทางในการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในการขี่จักรยาน การส่งเสริมการใช้จักรยานและจักรยานไฟฟ้า

นอกจากยังมีการรวมตัวกันของประเทศเครือข่ายในสหภาพยุโรปประกอบด้วย ราชอาณาจักรเดนมาร์ก ประเทศเนเธอร์แลนด์ ราชอาณาจักรเบลเยียม สมาพันธ์รัฐสวิส สาธารณรัฐออสเตรีย ในนามของสมาพันธ์ ผู้ปั่นจักรยานแห่งยุโรปได้ร่วมกันโครงการ “EuroVelo routes” เพื่อเครือข่ายการปั่นจักรยานทางไกล ครอบคลุมเส้นทางเชื่อมโยงประเทศต่างๆในทวีปยุโรป และยังมี การให้เงินทุนเพื่อพัฒนาโครงการ Research and Innovation Horizon 2020 ซึ่งเป็น โครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมเพื่อส่งเสริมให้ประชาชนมีสุขภาพที่ดีและใช้จักรยานเป็นพาหนะหลักในการเดินทางในชีวิตประจำวัน

กลุ่มประเทศในภาคพื้นยุโรปยังได้ริเริ่มนโยบายการขี่จักรยานแห่งชาติขึ้น เรียกว่า National cycling policies เพื่อเป็นพัฒนาแผนการและกลยุทธ์ในการขี่จักรยาน และแม้ว่าจะไม่ใช่ข้อบังคับให้ประเทศสมาชิกต้องปฏิบัติตาม แต่ประเทศส่วนใหญ่ก็สนใจและนำไปกำหนดนโยบายของตน อาทิเช่น สาธารณรัฐฟินแลนด์ ราชอาณาจักรสวีเดน สาธารณรัฐราชอาณาจักรเดนมาร์ก ประเทศเนเธอร์แลนด์ สาธารณรัฐฝรั่งเศส สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี และ สมาพันธ์รัฐสวิส ซึ่งนโยบายของแต่ละประเทศก็เป็นไปเพื่อสนับสนุนการใช้จักรยานให้เพิ่มมากขึ้น

ประเทศในเอเชียที่มีการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเป็นจำนวนมากและเป็นประเทศที่ส่งเสริมการใช้จักรยานที่น่าสนใจคือ ประเทศญี่ปุ่น ซึ่งการใช้จักรยานในญี่ปุ่นได้รับการสนับสนุน และส่งเสริมจากภาครัฐอย่างเป็นรูปธรรมที่สุด คือมีการจัดตั้ง สถาบันส่งเสริมการใช้จักรยานในประเทศญี่ปุ่น (The Japan Bicycle Promotion Institute หรือ JBPI)ซึ่งวัตถุประสงค์เพื่อวางแผนกิจกรรมต่างๆ ที่ส่งเสริม สนับสนุนการใช้จักรยานในประเทศญี่ปุ่น และอุตสาหกรรมจักรยาน ไม่ว่าจะเป็นการวางแผนการเสริมสร้างความปลอดภัยในการใช้จักรยาน วิเคราะห์ข้อมูลเพื่อนำมาพัฒนาความร่วมมือระหว่างประเทศ ศึกษาเทคโนโลยีการผลิต ลดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมจะเห็นได้ว่าองค์กรเกี่ยวกับจักรยานของญี่ปุ่นนี้ มีวัตถุประสงค์เกี่ยวกับจักรยานที่ค่อนข้างครอบคลุมในทุกแง่มุม ต่าง

จากองค์เกี่ยวกับจักรยานในประเทศอื่นๆที่ได้ทำการศึกษา เพราะองค์กรในประเทศอื่นๆส่วนใหญ่จัดตั้งมาเพื่อสนับสนุนการใช้จักรยานเท่านั้น ไม่ได้ศึกษาในแง่ของอุตสาหกรรม เทคโนโลยีการผลิตจักรยานด้วย

ประเทศไทยนั้นกระแสนิยมการใช้จักรยานเกิดขึ้นจากกระแสการออกกำลังกาย เมื่อมีการจัดกิจกรรมเกี่ยวกับจักรยานเพิ่มมากขึ้น รัฐจึงหันมาใส่ใจส่งเสริมการใช้จักรยานในรูปแบบของการจัดระบบและโครงสร้างเส้นทางจักรยาน โดยร่วมมือกับชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทยซึ่งชมรมดังกล่าวได้จัดตั้งขึ้นเองโดยผู้ที่นิยมการปั่นจักรยาน ชมรมดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อหวังลดปัญหาและส่งเสริมการออกกำลังกายที่สามารถทำประโยชน์แบบต่อยอดได้ และได้รับความร่วมมือกับรัฐบาลในเรื่องของโครงสร้างทางจักรยานเท่านั้น การดำเนินงานของชมรมจึงยังไม่ครอบคลุมเท่ากับการจัดตั้งองค์กรจักรยานของประเทศญี่ปุ่นที่รัฐบาลให้การสนับสนุนในหลายด้าน และยังไม่ปรากฏว่ามีมาตรการทางกฎหมายอื่นๆที่เข้าสนับสนุนการใช้จักรยานดังเช่นการใช้มาตรการนโยบายส่งเสริมการใช้จักรยานหรือมาตรการทางภาษีเพื่อสนับสนุนให้มีการใช้จักรยานแต่อย่างใด

จากการศึกษาถึงการส่งเสริมการใช้จักรยานในประเทศต่างๆ จะพบว่า ประเทศอังกฤษและญี่ปุ่นมุ่งส่งเสริมให้มีการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ในขณะที่สหรัฐอเมริกาและสหภาพยุโรปเน้นการใช้จักรยานเพื่อลดมลภาวะและเพื่อเสริมสร้างสุขภาพของประชาชนเช่นเดียวกับประเทศไทยที่การส่งเสริมจักรยานมิใช่เพื่อนำมาใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน แต่เป็นการส่งเสริมเพื่อการสร้างสุขภาพที่ดีและเพื่อลดมลภาวะและลดการใช้พลังงาน

จากลักษณะวัตถุประสงค์ของการส่งเสริมดังกล่าวจึงส่งผลไปยังมาตรการในการส่งเสริมสนับสนุนการใช้จักรยานด้วย คือในประเทศอังกฤษที่มุ่งส่งเสริมให้มีการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันจึงมีมาตรการที่รัฐเข้ามาสนับสนุนอย่างชัดเจนและมีการสนับสนุนจากหน่วยงานของรัฐและองค์กรของรัฐในรูปแบบระหว่างหน่วยงานของรัฐโดยใช้เครื่องมือทางนิติศาสตร์และเศรษฐศาสตร์ร่วมกัน เป็นแรงผลักดันในกิจกรรมการใช้รถจักรยาน เช่นออกมาในรูปแบบของโครงการการขนส่งมวลชนสีเขียวแห่งรัฐบาล หรือการจูงใจทางภาษี ซึ่งมาตรการเช่นนี้จะเกิดขึ้นไม่ได้หากไม่ได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐอย่างแท้จริง หรือกรณีการจัดตั้งองค์กรสถาบันส่งเสริมการใช้จักรยานในประเทศญี่ปุ่น ที่รัฐบาลให้การสนับสนุนเพื่อการใช้จักรยาน ที่รวมไปถึงการ

พัฒนาทดลองในด้านอุตสาหกรรมและความร่วมมือระหว่างประเทศซึ่งครอบคลุมการส่งเสริมการใช้จักรยานในทุกแง่มุม

ในขณะที่ประเทศที่ส่งเสริมการใช้จักรยานเพื่อการออกกำลังกายหรือเพื่อลดมลภาวะ เช่นประเทศอเมริกาหรือประเทศไทยการสนับสนุนจะยังไม่เป็นมาตรการที่เป็นทางการจากภาครัฐที่ครอบคลุมมากนัก การส่งเสริมมักจะเกิดในรูปแบบของการจัดสรรทางจักรยาน หรือการรวมกลุ่มผู้ใช้จักรยานในรูปแบบขององค์กร หรือชมรมที่จัดตั้งขึ้นเองและมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการใช้จักรยานเท่านั้น ยังไม่ครอบคลุมเกี่ยวกับจักรยานในแง่มุมๆอื่นดังเช่นประเทศญี่ปุ่น

ตาราง 12 แสดงมาตรการการส่งเสริมและคุ้มครองการใช้จักรยานของแต่ละประเทศ

ประเทศ	การส่งเสริมและคุ้มครองการใช้จักรยาน
อังกฤษ	<ul style="list-style-type: none"> - รัฐบาลมีจุดประสงค์ส่งเสริมให้การใช้จักรยานเป็นส่วนหนึ่งของชีวิตประจำวัน - แนวทางการส่งเสริมการใช้จักรยาน Cycling and Walking Investment Strategy - แนวทางการส่งเสริมการใช้จักรยานในการเดินทางไปทำงาน (Cycle to Work Scheme implementation guidance) - โครงการการขนส่งมวลชนสีเขียวแห่งรัฐบาล (the Government's Green Transport Plan) (ยกเว้นภาษีแก่ภาคธุรกิจที่ส่งเสริมให้ลูกจ้างใช้จักรยานมาทำงาน) - ประมวลกฎหมายทางหลวง (The Highway Code) - พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2534 (the Road Traffic Acts 1991)
สหรัฐอเมริกา	<ul style="list-style-type: none"> - เน้นการจัดตั้งองค์กรเพื่อสนับสนุนการใช้จักรยาน The Adam Little Foundation (ส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยต่อผู้ขี่จักรยานในรัฐ North Carolina) Adventure Cycling Association (องค์กรที่มุ่งให้กำลังใจผู้ขี่จักรยาน เสริมสร้างสุขภาพที่ดี) Bike Pure (ส่งเสริมด้านจริยธรรม ต่อต้านยาเสพติด การใช้สารเสพติดในนักกีฬา) Bike Walk Connecticut (มุ่งส่งเสริมการปั่นจักรยานและการเดินเพื่อสุขภาพที่ดีในรัฐ)

	<p>Cadence Cycling Foundation (ส่งเสริมสุขภาพที่ดีในเยาวชน)</p> <p>CYCLE Kids (มุ่งส่งเสริมสุขภาพที่ดีในเด็กโดยเน้นให้เด็กเข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวกับการปั่นจักรยาน)</p> <ul style="list-style-type: none"> - ประมวลกฎหมายยานพาหนะ (Uniform Vehicle Code หรือUVC) - ประมวลกฎหมายว่าด้วยข้อบัญญัติแห่งรัฐบาลกลางสหรัฐ (Code of Federal Regulations) - กฎหมายมลรัฐ (State law)
<p>สหภาพยุโรป</p>	<ul style="list-style-type: none"> - the 2010 Working Group on Transport (WGT) ส่งเสริมการใช้จักรยานในกลุ่มประเทศภาคพื้นยุโรป สาธารณรัฐออสเตรเลีย : ส่งเสริมการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม สาธารณรัฐฝรั่งเศส : จัดตั้ง CYCLOCITY ซึ่งเป็นระบบขนส่งมวลชนสาธารณะอนุญาตให้ประชาชนสามารถยืมใช้จักรยานได้ ประเทศอังกฤษ : จัดตั้งโครงการเพื่อพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน ส่งเสริมให้มีการท่องเที่ยวโดยใช้จักรยานและส่งเสริมกีฬาจักรยาน สาธารณรัฐอิตาลี : จัดตั้งโครงการ เมืองจักรยาน - โครงการ “Promoting Cycling for Everyone as a Daily Transport Mode”(PRESTO)ส่งเสริมการใช้จักรยาน ได้แก่ การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในการขับขี่จักรยาน - โครงการ “EuroVelo routes”เครือข่ายการปั่นจักรยานทางไกล ครอบคลุมเส้นทางในทวีปยุโรป - โครงการ Research and Innovation Horizon 2020 โครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม - นโยบาย “National cycling policies” พัฒนาแผนการและกลยุทธ์ในการขับขี่จักรยาน - อนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยการจราจร

ญี่ปุ่น	<ul style="list-style-type: none"> - สถาบันส่งเสริมการใช้จักรยานในประเทศญี่ปุ่น (The Japan Bicycle Promotion Institute หรือ JBPI)วางแผนกิจกรรมต่างๆ ที่ส่งเสริมสนับสนุนการใช้จักรยานในประเทศญี่ปุ่น และอุตสาหกรรมจักรยาน วิเคราะห์ข้อมูลเพื่อนำมาพัฒนาความร่วมมือระหว่างประเทศ ศึกษาเทคโนโลยีการผลิต ลดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการไม่ใช้จักรยาน จัดตั้งคณะกรรมการแห่งชาติ ISO/TC149 เพื่อดำเนินกิจกรรมทางด้านมาตรฐานอุตสาหกรรม ศึกษาและรวบรวมข้อมูลพื้นฐาน พร้อมจัดทำรายงาน - องค์การปั่นจักรยานแห่งประเทศไทย (The Cycling Embassy of Japan)องค์กรที่มุ่งส่งเสริมการปั่นจักรยานเพื่อสุขภาพ ความรับผิดชอบต่อสังคม การมีเศรษฐกิจที่ยั่งยืน และ ความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตลอดจนการสร้างระบบขนส่งมวลชน การสนับสนุนและพัฒนาโครงสร้างเมืองเพื่อให้เหมาะสมกับการใช้จักรยาน
ไทย	<ul style="list-style-type: none"> - ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย(ส่งเสริมการออกกำลังกาย) - การลงนามบันทึกความร่วมมือ (MOU) ระหว่างกระทรวงอุตสาหกรรมเพื่อจัดระบบและ โครงสร้างเพื่อส่งเสริมการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน - โครงการ “เมืองปั่นได้ เมืองปั่นดี”ส่งเสริมการใช้จักรยานในวิถีชีวิตประจำวัน - โครงการพัฒนาเส้นทางจักรยานในพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ จัดทำช่องทางจักรยานและส่งเสริมการใช้จักรยาน - พระราชบัญญัติการจราจร พ.ศ.2522

ประเทศไทยนั้นกระแสนิยมการใช้จักรยานเกิดขึ้นจากกระแสการออกกำลังกาย เมื่อมีการจัดกิจกรรมเกี่ยวกับจักรยานเพิ่มมากขึ้น รัฐจึงหันมาใส่ใจส่งเสริมการใช้จักรยานในรูปแบบของการจัดระบบและโครงสร้างเส้นทางจักรยาน โดยร่วมมือกับชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทยซึ่งชมรมดังกล่าวได้จัดตั้งขึ้นเองโดยผู้ที่นิยมการปั่นจักรยาน ชมรมดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อหวังลดปัญหาและส่งเสริมการออกกำลังกายที่สามารถทำประโยชน์แบบต่อยอดได้ และได้รับความร่วมมือกับรัฐบาลในเรื่องของโครงสร้างทางจักรยานเท่านั้น การดำเนินงานของชมรมจึงยังไม่ครอบคลุมเท่ากับการจัดตั้งองค์กรจักรยานของประเทศญี่ปุ่นที่รัฐบาลให้การสนับสนุนในหลายด้าน และยังไม่ปรากฏว่ามีมาตรการทางกฎหมายอื่นๆที่เข้าสนับสนุนการใช้จักรยานดังเช่นการใช้มาตรการนโยบายส่งเสริมการใช้จักรยานหรือมาตรการทางภาษีเพื่อสนับสนุนให้มีการใช้จักรยานแต่อย่างใด

จากการศึกษาถึงการส่งเสริมการใช้จักรยานในประเทศต่างๆ จะพบว่า ประเทศอังกฤษและญี่ปุ่นมุ่งส่งเสริมให้มีการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ในขณะที่สหรัฐอเมริกาและสหภาพยุโรปเน้นการใช้จักรยานเพื่อลดมลภาวะและเพื่อเสริมสร้างสุขภาพของประชาชนเช่นเดียวกับประเทศไทยที่การส่งเสริมจักรยานมิใช่เพื่อนำมาใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน แต่เป็นการส่งเสริมเพื่อการสร้างสุขภาพที่ดีและเพื่อลดมลภาวะและลดการใช้พลังงาน

4.1.2 มาตรการด้านการคุ้มครองการใช้จักรยาน

ในทุกประเทศที่ได้ทำการศึกษามานั้น ทุกประเทศให้สิทธิและเสรีภาพแก่ประชาชนในการเดินทาง(Freedom of movement) ไปยังที่ใดๆภายในรัฐของตนก็ได้ และทุกประเทศได้มีการจัดสรรสาธารณูปโภคพื้นฐานให้แก่ประชาชนเพื่อสนับสนุนหรือรองรับการเดินทางด้วยยานพาหนะทุกชนิดเพื่อเป็นการยืนยันคุ้มครองถึงสิทธิของประชาชนในการเดินทางและสิทธิในการเลือกใช้นานพาหนะต่างๆที่ตนพอใจ ทุกประเทศที่ทำการศึกษาในบทที่ 3 ล้วนแต่มีนโยบายกำหนดเส้นทางจักรยานให้แก่ผู้ใช้จักรยาน และบทบัญญัติต่างๆที่ให้สิทธิและจำกัดสิทธิการใช้จักรยานของผู้ใช้จักรยานภายใต้กฎหมายของประเทศตนเอง เช่น ประเทศอังกฤษได้ให้ความคุ้มครองผู้ขับขี่จักรยานและข้อห้ามต่างๆสำหรับผู้ขับขี่จักรยานไว้ในกฎหมายไว้ในประมวลกฎหมายทางหลวง (THE HIGHWAY CODE)และพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2534 (the Road Traffic Acts 1991)รวมทั้งยังบัญญัติกฎหมาย Highways Act 1980 ที่วางหลักเกณฑ์ไว้ให้

รัฐ ท้องถิ่นหรือหน่วยงานด้านจราจรของท้องถิ่นมีหน้าที่ในการจัดให้มีทางจักรยาน (cycle track) สำหรับประชาชนในท้องถิ่นไว้เพื่อรองรับการจราจรหรือการสัญจรโดยจักรยาน

สหรัฐอเมริกาเป็นประเทศที่มีการบัญญัติกฎหมายในรูปแบบของกฎหมายมลรัฐ ซึ่งแต่ละมลรัฐมีอำนาจออกกฎหมายที่เหมาะสม แก่รัฐของตนเองได้ และกฎหมายคุ้มครองผู้ใช้จักรยานที่ให้ความคุ้มครองแก่ผู้ขับขี่จักรยานกฎหมายอย่างเห็นได้ชัดแห่งหลักเกณฑ์หนึ่งคือ ข้อบังคับสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะอื่นที่มีไซ้ให้ต้องให้ความระมัดระวังเป็นอย่างดีแก่ผู้ขับขี่จักรยาน³ ซึ่งในหลายๆรัฐได้บัญญัติไปในแนวทางเดียวกัน

การคุ้มครองจักรยานของกลุ่มประเทศภาคพื้นยุโรปปรากฏในอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยการจราจรที่มุ่งส่งเสริมด้านความปลอดภัยในการใช้ถนน และในกฎหมายของประเทศต่างๆได้มีข้อกำหนดสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะอื่นที่มีไซ้จักรยานต้องให้ความระมัดระวังผู้ขับขี่จักรยาน เช่นเดียวกับการคุ้มครองผู้ใช้จักรยานจากยานพาหนะอื่นในสหรัฐอเมริกา

ประเทศญี่ปุ่นนั้นนอกเหนือจากการให้การคุ้มครองการใช้จักรยานผ่านทางกฎหมายที่บัญญัติเกี่ยวกับการใช้จักรยานและบทลงโทษแล้วยังพบว่าได้รับการคุ้มครองการใช้จักรยานผ่านองค์กรจักรยานที่ได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลด้วยทั้งในแง่ของมาตรฐานความปลอดภัยและมาตรฐานอุตสาหกรรมในตัวจักรยาน

ประเทศไทยก็เป็นประเทศที่ให้ความคุ้มครองการใช้จักรยานในฐานะเป็นเสรีภาพในการเดินทางตามรัฐธรรมนูญ ทำให้ประชาชนผู้ใช้จักรยานได้รับการคุ้มครองสิทธิการใช้จักรยานและการเลือกใช้ยานพาหนะเช่นเดียวกับประเทศอื่นๆ แต่การคุ้มครองสิทธิดังกล่าวนี้ยังอาจถูกจำกัดภายใต้กฎหมายได้ โดยกฎหมายที่คุ้มครองและจำกัดสิทธิเสรีภาพในการใช้จักรยานคือ พระราชบัญญัติการจราจร พ.ศ.2522 ซึ่งพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวได้กำหนด มาตรฐานเกี่ยวกับการใช้จักรยาน โดยทั่วไปและบทลงโทษของผู้ฝ่าฝืนเอาไว้ และไม่มีข้อกำหนดสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะอื่นที่มีไซ้จักรยานต้องให้ความระมัดระวังผู้ขับขี่จักรยานเช่นเดียวกับการคุ้มครองผู้ใช้

³ อาทิเช่น กฎหมายแห่งรัฐแคลิฟอร์เนียได้บัญญัติ “Three Feet for Safety Act” มาตรา 21760 ซึ่งบัญญัติว่า “ผู้ขับขี่รถยนต์ที่ขับตามหรือขับแซงจักรยานในทิศทางเดียวกัน บนถนนหลวงจะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดในพระราชบัญญัตินี้ โดยต้องให้ความระมัดระวังเป็นอย่างดีในการขับตามหรือขับแซง ตลอดจนคำนึงถึงความเร็วที่ใช้, สภาพถนน, สภาพอากาศ, พื้นผิวจราจร และ ความกว้างของถนน”

จักรยานจากยานพาหนะอื่นในสหรัฐอเมริกาหรือในกลุ่มประเทศภาคพื้นยุโรป และในประเทศไทย ไม่มีกฎหมายที่ให้การคุ้มครองการใช้จักรยานในลักษณะที่เป็นบทบัญญัติของกีดกันดังเช่นประเทศ อังกฤษ

4.2 มาตรการทางกฎหมายด้านการควบคุมและป้องกันอุบัติเหตุจากการใช้จักรยาน

โดยที่การควบคุมและป้องกันอุบัติเหตุจากการใช้จักรยานในต่างประเทศเป็นรูปแบบของการบัญญัติข้อห้ามทางกฎหมายและบทลงโทษได้อย่างเป็นรูปธรรม อันจะเป็นตัวอย่างแม่แบบกฎหมายที่ประเทศไทยสามารถนำมาใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดชอบจากการใช้จักรยานได้เป็นอย่างดีและจะช่วยให้อกฎหมายไทยมีความชัดเจนและครอบคลุมยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในมาตรการต่างๆ ดังต่อไปนี้

4.2.1 มาตรการด้านการควบคุมการใช้จักรยาน

การควบคุมการใช้จักรยานในประเทศต่าง ๆ นั้น จะอยู่ในลักษณะของการควบคุมเส้นทางการขับขี่คือให้ขับขี่ในเส้นทางจักรยานที่รัฐจัดทำให้เป็นหลัก รวมถึงกำหนดให้ผู้ขี่จักรยานต้องมีใบอนุญาตขับขี่จักรยาน นอกจากนี้การควบคุมจะอยู่ในรูปแบบของการกำหนดวิธีการใช้เส้นทางหรือการขับขี่ในลักษณะของกฎจราจรสำหรับการใช้จักรยาน การกำหนดกฎดังกล่าวจะแยกกันออกไปตามแต่ละประเทศคือ

ประเทศอังกฤษมีการควบคุมการใช้จักรยาน ในรูปแบบของการห้ามมิให้ผู้ขี่จักรยานขับขี่บนทางเท้า ห้ามมิให้ผู้ขี่จักรยานให้บุคคลอื่นซ้อนท้ายจักรยาน เว้นแต่จักรยานนั้นมีที่ให้ผู้ขี่คนอื่นสามารถซ้อนท้ายได้ และการห้ามมิให้ผู้ขี่จักรยานเกาะไปกับยานพาหนะหรือรถบรรทุกที่เคลื่อนที่

การควบคุมการใช้จักรยานของสหรัฐอเมริกาจะอยู่ในรูปแบบของการกำหนดให้ผู้ขี่จักรยานต้องขับขี่ช้าๆ กำหนดเรื่องการขับขี่จักรยานบนทางเท้า ลักษณะการขับขี่จักรยานแบบเรียงแถวหน้ากระดาน การห้ามขับขี่จักรยานในขณะมีเมามา กำหนดให้ผู้ขี่ที่อายุต่ำกว่า 16 ปี ต้องสวมหมวกนิรภัย

การควบคุมจักรยานของประเทศในกลุ่มสหภาพยุโรปได้มีบัญญัติไว้ในกฎหมายของแต่ละรัฐนั้น ซึ่งการควบคุมการใช้จักรยานจะอยู่ในรูปแบบของกฎหมายที่กำหนดเกี่ยวกับวิธีการขับขี่

แต่การควบคุมที่นานาใจนั้นคือ การกำหนดให้ขี่จักรยานได้เฉพาะในเวลากลางวันเท่านั้น ของสาธารณรัฐฝรั่งเศส และการกำหนดให้ผู้ขี่จักรยานต้องมีใบอนุญาตขี่จักรยานและให้รัฐมีอำนาจยึดใบอนุญาตขี่จักรยานเพื่อควบคุมการใช้งานจักรยานได้

ประเทศญี่ปุ่นมิได้ควบคุมให้ผู้ขี่จักรยานต้องขี่จักรยานบนทางจักรยานเท่านั้น เหมือนในบางประเทศ ในทางตรงกันข้าม ประเทศญี่ปุ่นอนุญาตให้ผู้ขี่สามารถขี่จักรยานบนถนน ตลอดจนบนทางเท้าได้ แต่ทั้งนี้ ต้องเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด

ประเทศไทยกำหนดให้จักรยานต้องขี่ในเส้นทางที่จัดไว้สำหรับจักรยาน หรือขี่ในช่องทางซ้ายสุดของถนนดังเช่นประเทศอื่นๆทั่วไป และในประเทศไทยเคยมีการกำหนดให้ผู้ขี่จักรยานต้องขอใบอนุญาตนำจักรยานออกใช้ และใบอนุญาตขี่จักรยาน แต่บทบัญญัติดังกล่าวได้ถูกยกเลิกไปแล้ว ดังนั้นในปัจจุบันผู้ใช้จักรยานประเทศไทยไม่ต้องขอใบอนุญาตขี่จักรยานแต่อย่างใด ในขณะที่สาธารณรัฐฝรั่งเศสยังกำหนดให้ผู้ขี่จักรยานต้องมีใบอนุญาตขี่จักรยานอยู่ และการขี่จักรยานในประเทศไทยไม่มีการจำกัดช่วงเวลาในการขี่ดังเช่นสาธารณรัฐฝรั่งเศสที่ให้ผู้ขี่จักรยานได้เฉพาะในช่วงเวลากลางวัน แต่ในประเทศไทยสามารถขี่จักรยานได้ตลอดทั้งกลางวันและกลางคืน นอกจากนี้ในกลุ่มประเทศยุโรป สหรัฐอเมริกา และประเทศญี่ปุ่นต่างกำหนดห้ามมิให้ผู้ขี่จักรยานในขณะมีเมฆ แต่ในประเทศไทยกลับไม่นำบทบัญญัติเรื่องการห้ามขี่ในขณะมีเมฆมาใช้กับจักรยาน ส่วนข้อกำหนดเกี่ยวกับการขี่อื่นๆ อาทิเช่น การห้ามขี่เรียงแถว การห้ามขี่บนทางเท้า ของแต่ละประเทศนั้นมีความใกล้เคียงกัน

4.2.2 มาตรการด้านการป้องกันอุบัติเหตุจากการใช้จักรยาน

ประเทศอังกฤษเป็นประเทศที่มุ่งส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้จักรยานเพื่อการเดินทางในชีวิตประจำวัน ดังนั้นจึงจัดเป็นประเทศที่ให้ความสำคัญเกี่ยวกับการดูแลผู้ใช้จักรยานอย่างมาก และนอกจากการกำหนดนโยบายต่างๆ ส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้จักรยานแล้วยังได้ทำการศึกษาวิจัยถึงปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุแก่ผู้ใช้จักรยานได้ และจากการวิจัยดังกล่าวได้กำหนดแนวทางในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ไว้ในรายงาน “โครงสร้างพื้นฐานและความปลอดภัยของผู้ขี่จักรยาน” (Infrastructure and Cyclist Safety) ซึ่งในรายงานฉบับนี้มีรายงานว่าวิธีที่จะช่วยเพิ่มความปลอดภัยในการขี่จักรยาน คือ การลดความเร็วในการขี่ ซึ่งวิธีการที่กำหนดมาเพื่อสนับสนุนการลดความเร็วในการขี่ประกอบด้วย การตีป้ายเตือนให้ลดความเร็ว การออกแบบถนนให้เหมาะสมทั้งต่อผู้ขี่และผู้เดินเท้า และการกำหนดความเร็วให้เกิน 20 ไมล์ต่อ

ชั่วโมง นอกจากนี้ยังเชื่อว่าแนวทางในการลดการเกิดอุบัติเหตุต่อผู้ขับขี่จักรยานนั้นต้องแยกช่องทางสำหรับผู้ขับขี่ออกจากถนนทั่วไป

สหรัฐอเมริกาเป็นประเทศที่มีรายงานอุบัติเหตุแก่ผู้ขับขี่จักรยานเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก ในช่วงปี 2010 ถึง 2012 คณะบริหารงานด้านทางหลวงแห่งสหพันธรัฐ (Federal Highway Administration หรือ FHWA) กระทรวงคมนาคมจึงได้บัญญัติแนวทางการใช้งานจักรยานให้มีความปลอดภัยคือ Bicycle Road Safety Audit Guidelines and Prompt Lists โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ความรู้และจัดตั้งหน่วยงานด้านการคมนาคม และ Road Safety Audit teams (RSA teams) เพื่อดูแลด้านความปลอดภัยในการใช้จักรยาน ซึ่งหน่วยงานนี้ถือเป็นหน่วยงานที่จัดตั้งมาเพื่อทำหน้าที่ตรวจสอบความปลอดภัยในการใช้ถนนของจักรยาน ไม่ว่าจะเป็นถนน ทางเดิน โครงสร้าง สะพานหรืออุโมงค์ ทางแยกหรือทางร่วมต่างๆ

ประเทศเนเธอร์แลนด์ ราชอาณาจักรเดนมาร์ก สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี สมาพันธรัฐสวิส สาธารณรัฐฝรั่งเศส ถือเป็นประเทศที่มีความปลอดภัยต่อผู้ขับขี่จักรยานสูง มีการกำหนดเกณฑ์การใช้จักรยานเพื่อความปลอดภัยหลายหลายรูปแบบ อาทิ ข้อบัญญัติเรื่องการเว้นระยะห่างในการขับขี่ การกำหนดการใช้ความเร็ว การสวมใส่เครื่องแต่งกายที่มีสีสว่าง การห้ามขับระหว่างรถยนต์ การติดตั้งอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย เป็นต้น แต่ประเทศอื่นๆ ในยุโรปนั้น การใช้จักรยานยังไม่ได้รับมาตรฐานความปลอดภัยที่คึกคักเนื่องจาก ถนนประเทศในยุโรปมีสภาพที่ไม่ดีต่อการขับขี่จักรยานเท่าใดนัก เส้นทางจักรยานส่วนใหญ่ไม่ได้รับการดูแล สกปรก และไม่ปลอดภัย ผู้ขับขี่จักรยานจึงต้องใช้ถนนร่วมกับรถยนต์หรือคนเดินเท้า ซึ่งมักจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุอยู่บ่อยครั้ง และการจัดสรรที่จอดรถจักรยานที่ไม่มีประสิทธิภาพจึงก่อให้เกิดปัญหาการโจรกรรมจักรยานอันเป็นปัญหาใหญ่อยู่ในขณะนี้ และนอกจากนี้สภาพอากาศในทวีปยุโรปนั้นค่อนข้างไม่แน่นอนทำให้เกิดอุบัติเหตุ บ่อยครั้งเนื่องจากผู้ขับขี่จักรยานไม่สามารถคาดเดาสภาพอากาศได้อย่างแน่นอน ซึ่งปัญหานี้ประเทศเนเธอร์แลนด์ได้พัฒนาโปรแกรม “Route Rainfall Prediction” เพื่อพยากรณ์อากาศให้แก่ผู้ขับขี่จักรยาน หรือ มีการใช้แผนที่ GIS ร่วมกับเครือข่ายจักรยานในการ

พยากรณ์อากาศภายใน 2 ชั่วโมงข้างหน้า และ กำหนดสภาพอากาศภายในระยะทาง 1 กิโลเมตร⁴ เพื่อจัดการแก้ไขปัญหาดังกล่าวและได้ผลเป็นอย่างดี

สาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นแก่ผู้ใช้จักรยานในประเทศไทยขณะนี้ คือไม่ปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจรหรือป้ายจราจร และรัฐบาลได้เล็งเห็นถึงความสำคัญในการแก้ไขปัญหานี้ โดยการแก้ไขกฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่จักรยานที่ประมาทต้องเข้ารับการอบรม และกำหนดความผิดในการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรของผู้ใช้จักรยานให้ชัดเจน เช่นการไม่ปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจร การขับขี่จักรยานลอดที่กั้นทางรถไฟเมื่อที่กั้นลงมากั้นทางแล้ว การฝ่าฝืนไม่หยุดรถจักรยานเมื่อขับถึงทางแยก การขับขี่จักรยานที่ไม่มีห้ามล้อที่มีประสิทธิภาพ การขับขี่จักรยานขณะมีเมามา การใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่จักรยาน การใส่หูฟังขณะขับขี่จักรยาน และ การถือร่มขณะขับขี่จักรยาน⁵ การไม่ปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจร การขับขี่จักรยานลอดที่กั้นทางรถไฟเมื่อที่กั้นลงมากั้นทางแล้ว การฝ่าฝืนไม่หยุดรถจักรยานเมื่อขับถึงทางแยก การขับขี่จักรยานที่ไม่มีห้ามล้อที่มีประสิทธิภาพ การขับขี่จักรยานขณะมีเมามา การใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่จักรยาน การใส่หูฟังขณะขับขี่จักรยาน และ การถือร่มขณะขับขี่จักรยาน⁶

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยนั้นสร้างมูลค่าความเสียหายทางเศรษฐกิจของประเทศไทยปีละประมาณ 232,000 ล้านบาท รัฐบาลเล็งเห็นความสำคัญในการแก้ปัญหาดังกล่าวจึงได้กำหนดนโยบายด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุในการจราจรด้วยการสร้างความร่วมมือระหว่างฝ่ายต่างๆ ในการตรวจจับเพื่อป้องกัน การรายงานและการดูแลผู้บาดเจ็บ และขอให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม ร่วมกันดำเนินมาตรการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอย่างจริงจัง แต่่นโยบายต่างๆที่เกิดขึ้นนั้นมีส่วนใช้บังคับกับจักรยานน้อยมากกล่าวคือ มีการกำหนดมาตรการที่มีประสิทธิผลกับผู้ใช้ถนน ประกอบด้วย การควบคุมการขับขี่ให้ปลอดภัย การควบคุมการจราจรบนทางแยก และการลดความรุนแรงของการบาดเจ็บ ด้วยการคาดเข็มขัดนิรภัย

⁴ TRT - Trasporti e Territorio, Milan, Italy, THE PROMOTION OF CYCLING. (Online). Available: <http://www.trt.it> [2015, November 1]

⁵ Masaaki Kameda, Law gets serious about cycling safety, (Online). Available: <http://www.japantimes.co.jp>, [2016, November 17]

⁶ Masaaki Kameda, Law gets serious about cycling safety, (Online). Available: <http://www.japantimes.co.jp>, [2016, November 17]

และสวมหมวกนิรภัย และการกำหนดยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement) มุ่งเน้นการปฏิบัติตามหลักแห่งความปลอดภัย 3 ม. (หมวกกันน็อก เมาไม่ขับ มอเตอร์ไซค์) 2 ข. (เข็มขัดนิรภัย ใบขับขี่) 1 ร. (การไม่ขับเร็ว) ซึ่งจะเห็นได้ว่าการป้องกันเน้นไปที่การตรวจจับเพื่อป้องกัน โดยเฉพาะในเรื่องของ ความเร็ว การสวมหมวกนิรภัย และการคาดเข็มขัดนิรภัย ซึ่งทุกอย่างที่กล่าวมานี้ไม่ได้มีการใช้กับจักรยานเลย ดังนั้นมาตรการนี้จึงไม่ก่อให้เกิดผลดีต่อการป้องกันอุบัติเหตุแก่จักรยานแต่อย่างใด ในปัจจุบันแม้รัฐจะเล็งเห็นความสำคัญในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุ และพบว่าอุบัติเหตุที่เกิดแก่ผู้ใช้จักรยานในประเทศไทยในช่วงปีพ.ศ. 2556- 2559 เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ภายหลังจากที่ประชาชนหันมานิยมใช้จักรยานกันมากขึ้น แต่รัฐก็ยังไม่แนวทางที่ชัดเจนสำหรับจักรยาน โดยเฉพาะในกรณีที่พบว่าผู้ใช้จักรยานมักฝ่าฝืนต่อกฎหมายจราจร รวมทั้งผู้ขายพาหนะอื่นๆ ไม่เฝ้าระวังต่อสิทธิของผู้ใช้จักรยาน อาทิ นำพาหนะอื่นๆ มาขับขี่ในเส้นทางจักรยาน หรือจอดรถในเส้นทางจักรยาน เป็นต้น กรณีการไม่เคารพต่อกฎหมายนี้เมื่อพิจารณาจะพบว่าเป็นปัญหาที่ประเทศญี่ปุ่นได้พบมาก่อนและได้มีการพยายามแก้ไขปัญหาโดยการปรับปรุงกฎหมายในขณะที่ประเทศไทยมีกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่บ้างแต่ก็ยังพบการฝ่าฝืนอยู่เสมอเพราะการบังคับใช้กฎหมายที่ไม่มีประสิทธิภาพดีพอ และในเรื่องการปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย ก็ยังไม่มีมีความก้าวหน้าในเรื่องดังกล่าวแต่อย่างใด และประเทศไทยเองไม่มีการกำหนดแนวทางนโยบายเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้จักรยาน โดยเฉพาะดังที่ปรากฏในประเทศอังกฤษ นอกจากนี้ประเทศไทยไม่ใช่ประเทศที่มีอัตราความปลอดภัยต่อผู้ใช้จักรยานสูงดังเช่นประเทศเนเธอร์แลนด์ ราชอาณาจักรเดนมาร์ก สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี สมาพันธรัฐสวิส สาธารณรัฐฝรั่งเศส ที่ค่อนข้างให้ความสำคัญกับการใช้จักรยานและความปลอดภัย ปัญหาเกี่ยวกับความปลอดภัยของไทย ยังมีลักษณะคล้ายคลึงกับประเทศอื่นๆ ในสหภาพยุโรปที่มีความปลอดภัยด้านจักรยานต่ำ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของสภาพปัญหาพื้นผิวการจราจรที่คับแคบ ไม่เหมาะสมต่อการขับขี่จักรยาน พื้นผิวจราจรยังมีสภาพขรุขระแม้ในกระทั่งเส้นทางจักรยานเองพื้นผิวถนนไม่เรียบ มีฝาท่อ ที่ผิวเส้นทางจักรยาน ป้าย หรือสัญลักษณ์ก็มักชำรุดเสียหายซึ่งล้วนแต่สร้างความไม่ปลอดภัยในการใช้จักรยานทั้งสิ้น

ตาราง 13 แสดงมาตรการด้านการควบคุมและป้องกันอุบัติเหตุจากการใช้จักรยาน

ประเทศ	การควบคุมและการป้องกันอุบัติเหตุ
อังกฤษ	<p>-ประมวลกฎหมายทางหลวง (THE HIGHWAY CODE)</p> <p>- พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2534 (the Road Traffic Acts 1991)</p> <p>ห้ามมิให้ผู้ขับขี่จักรยานขี่บนทางเท้า</p> <p>การห้ามมิให้ผู้ขับขี่จักรยานให้บุคคลอื่นซ้อนท้ายจักรยาน</p> <p>ห้ามมิให้ผู้ขับขี่จักรยานเกาะไปกับยานพาหนะ</p> <p>การกำหนดความเร็วและติดป้ายเตือนให้ลดความเร็ว</p> <p>การทำสัญลักษณ์ทางจักรยาน ป้ายเตือนผู้ขับขี่จักรยาน หรือ ติดตั้งกระจกวงกลม</p> <p>สวมเครื่องแต่งกายที่เหมาะสมกับการขี่จักรยานและสวมเครื่องแต่งกายที่มีสีสว่างหรือสีสะท้อนแสง</p> <p>ติดตั้งอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยให้แก่จักรยาน</p> <p>ห้ามมิให้ผู้ขับขี่จักรยานขี่ในลักษณะที่เป็นอันตราย หรือ ไม่ระมัดระวัง</p> <p>ห้ามมิให้ผู้ขับขี่จักรยานขี่หากดื่มแอลกอฮอล์หรือทานยาที่จะส่งผลต่อการขี่จักรยาน</p>

	<p>- โครงสร้างพื้นฐานและความปลอดภัยของผู้ขับขี่จักรยาน (Infrastructure and Cyclist Safety) แนวทางในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของกระทรวงคมนาคม</p>
<p>สหรัฐอเมริกา</p>	<p>- ประมวลกฎหมายยานพาหนะ” (Uniform Vehicle Code หรือUVC) และกฎหมายที่ออกโดยแต่ละมลรัฐ “Three Feet for Safety Act” ของรัฐแคลิฟอร์เนีย</p> <p> การเว้นระยะห่างในการขับขี่จักรยานเพื่อความปลอดภัย</p> <p> การกำหนดความยาวของจักรยาน</p> <p> ระยะห่างในการขับขี่จักรยาน</p> <p> พื้นที่อำนวยความสะดวกในการจอดจักรยานเพื่อลดความเสี่ยงในการโจรกรรมจักรยาน</p> <p> กำหนดจำนวนผู้ขับขี่จักรยานแบบเรียงหน้ากระดาน</p> <p> กำหนดให้ผู้ขับขี่จักรยานต้องสวมหมวกนิรภัย</p> <p> ห้ามขับขี่ขณะมีเมามา</p> <p> การติดตั้งอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยเช่น ไฟส่องสว่าง ไฟท้าย</p> <p>- แนวทางการใช้งานจักรยานให้มีความปลอดภัย “Bicycle Road Safety Audit Guidelines and Prompt Lists” มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ความรู้และจัดตั้งหน่วยงานด้านการคมนาคม</p> <p>- Road Safety Audit teams (RSA teams) ดูแลด้านความปลอดภัยในการใช้จักรยาน</p>

<p>สหภาพยุโรป</p>	<p>อนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยการจราจร (Vienna Convention on Road Traffic) และกฎหมายภายในของแต่ละประเทศ</p> <ul style="list-style-type: none"> -โปรแกรม “Route Rainfall Prediction” เพื่อพยากรณ์อากาศให้แก่ผู้ขับขี่จักรยาน การใช้แผนที่ GIS ร่วมกับเครือข่ายจักรยานในการพยากรณ์อากาศ (ประเทศเนเธอร์แลนด์) - สวมใส่เครื่องแต่งกายที่มีสีสว่าง • ตรวจสอบสภาพอากาศ เว้นระยะห่างในการขับขี่ ใช้ความเร็วให้เหมาะสมห้ามขับเข้ามาระหว่างรถยนต์ ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่จักรยาน ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรและสัญญาณไฟ รวมถึงป้ายจราจรทุกครั้ง ติดตั้งอุปกรณ์สะท้อนแสงและไฟหน้า-ไฟท้ายจักรยาน ห้ามขับบนทางเท้า (สาธารณรัฐฝรั่งเศส) - ต้องปฏิบัติตามกฎหมายจราจรทุกประการเหมือนกับผู้ขับรถยนต์ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่จักรยานขับขี่ในลักษณะขนานกันไป ต้องให้สัญญาณมือทุกครั้ง หากเลี้ยว (สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี) - ติดตั้งอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยเช่น ไฟส่องสว่าง ไฟท้าย กริ่ง ต้องสวมเครื่องแต่งกายสะท้อนแสงเมื่อต้องขับขี่ในอุโมงค์ (สาธารณรัฐอิตาลี) - สัญลักษ์ณ์ในการจอดจักรยาน ติดตั้งอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย (ประเทศเนเธอร์แลนด์) - ติดตั้งกริ่ง มีห้ามล้อ ติดตั้งไฟสะท้อน รวมถึงไฟส่องสว่าง ต้องสวมใส่เครื่องแต่งกายที่มองเห็นได้ชัด ต้องปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดเหมือนเช่นเดียวกับผู้ใช้ถนนคนอื่น ห้ามขับขี่คู่นานในช่วงเวลากลางวัน ห้ามขับขี่ขณะมีเมฆ (สาธารณรัฐฝรั่งเศส)
<p>ญี่ปุ่น</p>	<ul style="list-style-type: none"> - รัฐบาลมีนโยบายมุ่งลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้จักรยานโดยการแก้ไขกฎหมาย ต้องขับขี่จักรยานบนทางจักรยานเท่านั้น ผู้ขับขี่จักรยานที่ประมาทต้องเข้ารับการอบรม ห้ามขับขี่ขณะมีเมฆ

	<p>ห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่จักรยาน</p> <p>ห้ามใส่หูฟังขณะขับขี่จักรยาน</p> <p>ห้ามถือร่มขณะขับขี่จักรยาน</p> <p>จักรยานที่ใช้ต้องมีห้ามล้อที่มีประสิทธิภาพ</p>
ไทย	<p>- ตั้งคณะทำงานเพื่อปรับปรุงมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม(มอก.)จักรยาน</p> <p>- โครงการ “ทศวรรษเพื่อความปลอดภัยทางถนน” มีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน</p> <p>- พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522</p> <p>ต้องจัดให้มีอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย เช่น อุปกรณ์ให้เสียงสัญญาณเป็นเสียงกระดิ่ง โคมไฟแสงขาวหน้ารถ ไฟท้ายจักรยาน</p> <p>ต้องมีเครื่องห้ามล้อที่ดี</p> <p>ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถจักรยาน ขับขี่โดยประมาทหรือนำพาดเสียวว่าจะเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน</p> <p>ห้ามขับขนานกันเกินสองคัน</p>

4.3 การบังคับใช้กฎหมาย การเยียวยาความเสียหายและบทลงโทษ

เป็นที่น่าสังเกตว่ากฎหมายที่ใช้บังคับเกี่ยวกับความรับผิดชอบและบทลงโทษในประเทศไทยในขณะนี้ไม่เหมาะสมกับสถานการณ์การใช้จักรยานที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการใช้จักรยานในประเทศไทยนั้นค่อนข้างขาดประสิทธิภาพ รวมทั้งผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการใช้จักรยานไม่ได้รับการเยียวยาความเสียหายที่เป็นธรรม ซึ่งเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับประกอบกับมาตรการต่างๆ ในต่างประเทศแล้วจะพบว่า ในต่างประเทศมีมาตรการและบทลงโทษที่เหมาะสมและทันสมัยกว่าอันสามารถนำมาเป็นแนวทางในการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายไทยในเรื่องนี้ได้เป็นอย่างดีถึงประเด็นต่างๆ เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายการเยียวยาความเสียหายและบทลงโทษตามที่กล่าวต่อไปนี้ในประเทศไทยต่อไปได้โดยผู้เขียนได้สรุปไว้ดังต่อไปนี้

4.3.1 มาตรการในการบังคับใช้กฎหมาย

ประเทศอังกฤษนั้นมีกฎหมายหลายฉบับที่เกี่ยวข้องกับการใช้จักรยานคือ ประมวลกฎหมายทางหลวง” (THE HIGHWAY CODE) กฎระเบียบส่วนใหญ่ที่ตราขึ้นในกฎหมายฉบับนี้คือ ข้อกำหนดทางกฎหมาย และหากผู้ขับขี่ไม่ปฏิบัติตามย่อมมีความผิดทางอาญา โทษทางอาญาในกฎหมายนี้ประกอบไปด้วยการจ่ายค่าปรับ การลงบันทึกเป็นคะแนนการทำความผิด (penalty points) ในใบอนุญาตขับขี่ หรือ การตัดสิทธิ์ในการขับขี่ นอกจากนี้บทบัญญัติทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้จักรยาน ยังมีการกำหนดข้อห้ามต่างๆ ในการใช้จักรยานไว้ในพระราชบัญญัติการจราจร (Road Traffic Acts) และ The Official DSA Guide to Driving และ The Official DSA Guide to Riding

ระบบกฎหมายของสหรัฐอเมริกาแบ่งออกได้เป็น 2 ระบบ คือ กฎหมายสหพันธรัฐ (Federal law) ซึ่งเป็นกฎหมายที่ออกโดยรัฐบาลกลาง และบังคับใช้กับรัฐทั้ง 50 รัฐ รวมถึงเขตปกครองโคลัมเบีย (District of Columbia) และ พื้นที่อาณาเขตของสหรัฐอเมริกา และ กฎหมายมลรัฐ (State law) ซึ่งแต่ละรัฐจะมีอิสระในการบัญญัติกฎหมายของตนเองรัฐบาลกลาง (Federal Government) ซึ่งในส่วนของกฎหมายที่เกี่ยวกับจักรยานนั้น ได้รับการบัญญัติอยู่ในทั้งในกฎหมายสหพันธรัฐและกฎหมายมลรัฐ โดยในกฎหมายสหพันธรัฐ ได้บัญญัตินิยามเกี่ยวกับการใช้จักรยาน และกำหนดหน้าที่ของพลเมืองว่าพลเมืองมีหน้าที่ต้องศึกษาข้อกำหนดเกี่ยวกับลักษณะทางกายภาพของทางเดินจักรยาน ทางแยกที่มีทางเดินจักรยาน ตลอดจนทางเดินจักรยานที่เชื่อมต่อกับเส้นทางคมนาคมอื่น ๆ สถานที่ตั้งของทางเดินจักรยานพื้นที่อำนวยความสะดวกในการจอด

จักรยานรวมถึงป้ายรถประจำทางกฎระเบียบสำหรับผู้ขี่จักรยานและผู้ขับรถยนต์ ตลอดจนการลงทะเบียนจักรยานเพื่อลดความเสี่ยงในการถูกรังแกหรือการโจรกรรมจักรยาน รวมถึงการศึกษาถึงความปลอดภัยในการใช้จักรยานและการเสริมสร้างทักษะในการขี่จักรยานอย่างปลอดภัย ซึ่งแนวทางดังกล่าวถือเป็นบทบัญญัติกลางที่ทุกมลรัฐแม้ว่าจะมีกฎหมายเกี่ยวกับจักรยานของแต่ละรัฐเอง แต่ส่วนก็ต้องอยู่ภายใต้กฎหมายฉบับนี้เสมอ ในส่วนที่นอกเหนือไปจากบทบัญญัตินี้แต่ละรัฐมีอำนาจออกกฎหมายเกี่ยวกับจักรยานบังคับใช้ได้เอง ซึ่งกฎหมายของแต่ละมลรัฐที่น่าสนใจคือรัฐ Colorado บัญญัติห้ามมิให้มีการปั่นจักรยานบนถนนหลัก รัฐ Nebraska ซึ่งรัฐดังกล่าวมีกฎหมายกำหนดให้ผู้ขี่จักรยานต้องขี่เรียงแถว ห้ามมิให้ขี่คู่กันไป รัฐ Alabama กำหนดให้ผู้ขี่จักรยานที่อายุต่ำกว่า 16 ปี ต้องสวมหมวกนิรภัยและห้ามขี่จักรยานขณะมีเมามา รัฐ Arizona กำหนดให้ผู้ขี่รถยนต์ต้องใช้ความระมัดระวังโดยการเว้นระยะห่างจากจักรยานไม่น้อยกว่า 3 ฟุต เป็นต้น

กฎหมายจักรยานที่ใช้บังคับกับประเทศในภาคพื้นยุโรป คือ “อนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยการจราจร” (Vienna Convention on Road Traffic) อนุสัญญานี้ตราขึ้นเพื่อสนับสนุนการจราจรระหว่างประเทศและส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยในการใช้ถนน โดยการบัญญัติกฎจราจรสากลที่บังคับใช้กับประเทศที่ลงนามในอนุสัญญา โดยอนุสัญญานี้ได้กำหนดถึงนิยามของจักรยานและเงื่อนไขเกี่ยวกับสภาพของจักรยานที่จะนำมาใช้เอาไว้คือต้องมีห้ามล้อที่มีประสิทธิภาพติดตั้งครั้งที่สามารถได้ย่นได้ในระยะที่เหมาะสมติดตั้งอุปกรณ์สะท้อนแสงสีแดงที่บริเวณด้านท้ายจักรยาน และ ติดตั้งไฟสีขาวหรือสีเหลืองที่ด้านหน้าจักรยาน รวมถึงไฟสีแดงที่ด้านท้ายจักรยาน ทั้งนี้เพื่อความปลอดภัยในการจราจร และนอกจากอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยการจราจรแล้ว ประเทศต่างในยุโรปต่างก็มีกฎหมายที่บังคับใช้กับจักรยานเป็นของตัวเองด้วยเช่น กฎหมายจราจรสาธารณรัฐอิตาลี (Italian Road Traffic Law) กฎหมายจักรยานของประเทศเนเธอร์แลนด์ Road Traffic Signs and Regulations in the Netherlands ซึ่งแต่ละประเทศก็มีการกำหนดข้อบังคับเกี่ยวกับการใช้จักรยาน และบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนซึ่งบทบัญญัติต่างๆมักมีความใกล้เคียงกัน เช่นลักษณะของจักรยานต้องมีการติดอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย การห้ามขับขี่จักรยานขณะมีเมามา ช่องทางในการขับขี่ เป็นต้นนอกจากนี้ยังได้มีการจัดตั้งหน่วยงานด้านการคมนาคม และ Road Safety Audit teams (RSA teams) เพื่อดูแลด้านความปลอดภัยในการใช้จักรยานทำหน้าที่ตรวจสอบความปลอดภัยในการใช้ถนนของจักรยาน ไม่ว่าจะเป็นถนน ทางเดิน โครงสร้างสะพานหรืออุโมงค์ ทางแยกหรือทางร่วม

กฎหมายจักรยานในประเทศญี่ปุ่นเป็นลักษณะของการบัญญัติข้อห้ามและบทลงโทษซึ่งบทลงโทษในกรณีฝ่าฝืนบทบัญญัติดังกล่าวนั้นมีทั้งโทษปรับหรือโทษจำคุก ซึ่งข้อกำหนดเกี่ยวกับการขับขี่จักรยานในญี่ปุ่นนั้น คือ ห้ามขับขี่จักรยานซ้อนสองคนสำหรับจักรยานที่ออกแบบมาสำหรับ 1 คน ห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่จักรยาน ห้ามมิให้บุคคลใดถือร่มในขณะที่ขี่จักรยาน ห้ามบุคคลใส่หูฟังขณะขับขี่จักรยาน ต้องติดตั้งไฟส่องสว่างทั้งด้านหน้าและด้านหลังของจักรยาน ห้ามมิให้ขับขี่จักรยานแบบคู่กันหน้ากระดาน ผู้ขับขี่จักรยานสามารถขับขี่บนทางเท้าได้ แต่ต้องชี้ให้ชัดเจนทางเท้า ในกรณีที่ผู้ขับขี่จักรยานขับขี่ในลักษณะที่กีดขวางคนเดินเท้า ผู้ขับขี่จักรยานต้องหลบและให้คนเดินผ่านไปก่อน ห้ามขับขี่จักรยานขณะมีเมามา

ประเทศไทยนั้นไม่มีกฎหมายเกี่ยวกับจักรยานโดยเฉพาะ และมีกฎหมายที่บังคับใช้กับจักรยานคือ พระราชบัญญัติการจราจร พ.ศ. 2522 ฉบับเดียวซึ่งเป็นบทบัญญัติที่รวมกฎหมายเกี่ยวกับยานพาหนะต่างๆ ที่ใช้บนท้องถนนเข้าด้วยกัน โดยข้อกำหนดเกี่ยวกับการใช้จักรยานที่บัญญัติในพระราชบัญญัติฉบับนี้ เช่นกำหนดให้นำเรื่องเกี่ยวกับ สัญญาจราจร เครื่องหมาย

จรรยา การขั้บรต การเลี้ยวรต การหยุด การจอด ความเร็วในการขั้บรต และบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืน

ในเรื่องมาตรการการบังคับใช้กฎหมายนั้นพิจารณาได้ว่า แต่ละประเทศจะบัญญัติมาตรการในเรื่องที่เกี่ยวกับการใช้จักรยานไว้ในกฎหมายของแต่ละประเทศเอง โดยการกำหนดเป็นบัญญัติในลักษณะของการใช้จักรยานและวิธีการต่างๆ เพื่อความปลอดภัยรวมไปถึงการกำหนดบทลงโทษทางอาญาแก่ผู้ฝ่าฝืนด้วย โดยกฎหมายต่างๆ ก็จะถูกดูแลโดยหน่วยงานต่างๆ ที่รับผิดชอบโดยปกติทั่วไปในด้านการดูแลงานจราจร แต่มีสหภาพยุโรปที่มีการจัดตั้งองค์กรพิเศษด้านการจราจรขึ้นเพื่อดูแลความปลอดภัยในการใช้จักรยาน โดยเฉพาะซึ่งองค์กรพิเศษนี้ไม่พบว่ามีในประเทศอื่นๆ ได้มีการดำเนินการเช่นนี้ด้วย ส่วนข้อบัญญัติทางกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรนั้น ส่วนใหญ่มีความคล้ายกันมีความแตกต่างกันบ้างในบางกรณีเช่น ในประเทศไทยหรือรัฐของอเมริกาบางรัฐ ไม่ได้กำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องสวมหมวกนิรภัย ในขณะที่ประเทศหรือรัฐอื่นกำหนดให้ต้องสวมหมวกนิรภัย หรือในกรณีที่ประเทศไทยไม่ได้กำหนดห้ามมิให้ผู้ขับขี่จักรยานในขณะที่มีเมา แต่ในประเทศอื่นๆ การกระทำดังกล่าวถือเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย

4.3.2 มาตรการในการเยียวยาความเสียหาย

กฎหมายของประเทศอังกฤษมิได้กำหนดเรื่องความเสียหายไม่ว่าจะเป็นความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย อนามัย หรือ ทรัพย์สินของผู้ขับขี่จักรยานไว้ โดยเฉพาะเจาะจงการเยียวยาความเสียหายจึงเป็นไปตามหลักเรื่อง “ความรับผิดชอบทางละเมิด” กล่าวคือ ต้องมีการชดเชยเงิน เรียกว่า “ค่าสินไหมทดแทน” (compensation) ให้แก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายไม่ว่าจะเกิดขึ้นต่อชีวิต ร่างกาย อนามัย หรือ ทรัพย์สิน ซึ่งนอกจากค่าเสียหายที่สามารถคำนวณเป็นตัวเงิน (pecuniary loss) กฎหมายประเทศอังกฤษยังเปิดโอกาสให้ผู้เสียหายกลับคืนสู่ฐานะเดิมหรือใกล้เคียงฐานะเดิมที่สุด โดยการกำหนดให้สามารถเรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นอันไม่อาจคำนวณเป็นตัวเงิน (non-pecuniary loss) ได้ด้วยเช่นกรณีที่ศาลอังกฤษได้ตัดสินให้จำเลยชดเชยค่าเสียหายทางจิตใจแก่โจทก์ภายหลังจากที่โจทก์ตกใจอย่างมาก จากการที่จำเลยขับรถชนรถยนต์สามล้อและลูกของโจทก์ จนทำให้โจทก์เจ็บป่วยอย่างรุนแรง มีอาการซึมเศร้า มีพฤติกรรมที่เปลี่ยนไป⁷

การเยียวยาความเสียหายให้แก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายทั้งที่เป็นผู้ขับขี่เอง หรือ เป็นผู้ที่ได้รับเสียหายจากการกระทำของผู้ขับขี่จักรยานในสหรัฐอเมริกา นั้น ไม่ว่าจะโดยจงใจหรือ

⁷ คดี Mcloughlin v. O'Brian Mcloughlin v. O'Brian [1983] 1 AC 420.

ประมาท เป็นเหตุให้เกิดความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย อนามัย สุขภาพ หรือทรัพย์สิน ย่อมเป็นไปตามหลักกฎหมายทั่วไป เรื่อง ความรับผิดชอบทางละเมิดเช่นเดียวกับประเทศอังกฤษ

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

จะเห็นได้ว่าในประเทศส่วนใหญ่รวมทั้งประเทศไทยใช้หลักความรับผิดชอบทางละเมิดโดยทั่วไปเพื่อการเยียวยาความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้ใช้จักรยานซึ่งต้องอาศัยการวินิจฉัยถึงความเสียหายและต้องพิสูจน์ถึงการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ก่อความเสียหาย ไม่ได้มีการกำหนดการเยียวยาความเสียหายแก่ผู้ใช้จักรยานเป็นพิเศษหรือแตกต่างไปจากความรับผิดชอบในความเสียหายโดยทั่วไป ในขณะที่ประเทศเนเธอร์แลนด์เป็นประเทศที่มีกฎหมายบัญญัติแตกต่างออกไปและน่าสนใจ เพราะในประเทศเนเธอร์แลนด์นั้นได้มีบทบัญญัติของกฎหมายที่เอื้อต่อผู้ใช้จักรยานเป็นพิเศษคือ หากเกิดอุบัติเหตุ รถจักรยานชนกับรถยนต์ โดยไม่มีเจตนา ก็ถือว่าเป็นความผิดของฝ่ายรถยนต์ ฝ่ายประกันภัยของรถยนต์ต้องเป็นผู้รับผิดชอบค่าเสียหาย แม้หากแน่ชัดว่าเป็นความผิดของฝ่ายคนขี่จักรยาน แต่ไม่มีเจตนา ฝ่ายประกันภัยของรถยนต์ก็ต้องจ่ายค่าเสียหายค่าซ่อม ค่ารักษาที่เกิดขึ้นครั้งหนึ่ง หากผู้ขี่จักรยานเป็นผู้มีอายุ 14 ปีหรือต่ำกว่า ฝ่ายประกันภัยของรถยนต์ต้องเป็นฝ่ายรับผิดชอบค่าเสียหายทั้งหมด ทั้งนี้ต้องเป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นโดยไม่เจตนา ซึ่งก็ล้วนเป็นข้อดีสำหรับผู้ใช้จักรยาน และเป็นการป้องปรามให้รถยนต์หรือยานพาหนะอื่นๆซึ่งสามารถก่อให้เกิดอันตรายต่ออันตรายต่อจักรยานได้มากกว่า มีส่วนในการระมัดระวังผู้ใช้จักรยานให้มากยิ่งขึ้น

4.3.3 บทลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรทางบก

บทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนบทบัญญัติในประเทศอังกฤษนั้นได้มีการกำหนดประเภทความผิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจรไว้ใน Road Traffic Regulation Act 1984 ซึ่งโทษที่กำหนดเป็นโทษปรับโทษจำคุก และการตัดสิทธิในการขับขี่ ซึ่งส่วนใหญ่จะระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 ปอนด์ และมีโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือนแต่มีเพียงความผิดบางฐาน เช่น ขับรถในลักษณะอันตราย (Dangerous driving) ซึ่งมีโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี และไม่มีเพดานโทษปรับและนอกจากนี้ในกรณี

ขับขี่จักรยานขณะมีนเมานั้น ไม่อาจถูกยึดใบขับขี่หรือถูกหักคะแนนการขับขี่ได้เช่นเดียวกับผู้ขับรถยนต์ แต่อาจถูกตัดสิทธิมิให้ขับรถยนต์แทนได้⁸

บทลงโทษในประเทศอื่นๆ ทั้งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี สาธารณรัฐอิตาลี ญี่ปุ่น และไทย มีบทลงโทษที่เหมือนกันคือ เป็นการลงโทษด้วยการปรับหรือจำคุกหรือทั้งจำทั้งปรับ ซึ่งจำนวนเงินที่ปรับนั้นจะแตกต่างกันออกไปในแต่ละประเทศ และนอกจากนี้ในสาธารณรัฐฝรั่งเศส นอกจากมีการลงโทษด้วยการปรับหรือการจำคุกแล้ว ยังมีการกำหนดให้สามารถยึดใบอนุญาตขับขี่ได้

⁸ เนื่องจากในมาตรา 30 แห่งพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2534 (the Road Traffic Acts 1991) ได้ใช้คำว่า “มีความสามารถไม่พร้อมในการขับขี่” เจ้าหน้าที่ตำรวจจึงไม่อาจนำหลักเกณฑ์เรื่องการวัดค่าแอลกอฮอล์และการวัดระดับ แอลกอฮอล์จากลมหายใจมาใช้กับผู้ขับขี่จักรยานได้ อย่างไรก็ตาม แม้ว่าผู้ขับขี่จักรยานในขณะมีนเมานั้น ไม่อาจถูกยึดใบขับขี่หรือถูกหักคะแนนการขับขี่ได้เช่นเดียวกับผู้ขับรถยนต์ ตาม “พระราชบัญญัติอำนาจศาลอาญา เรื่อง การกำหนดโทษ ปี 2000” ได้กำหนดไว้ว่า ผู้ที่ขับขี่จักรยานในขณะมีนเมานั้นอาจถูกตัดสิทธิมิให้ขับรถยนต์แทน

ตาราง 14 แสดงมาตรการด้านการควบคุมและป้องกันอุบัติเหตุจากการใช้จักรยาน

ประเทศ	ลักษณะความผิด	โทษ
อังกฤษ	การจับจักรยานในลักษณะที่เป็นอันตราย	โทษปรับสูงสุดไม่เกิน 2,500 ปอนด์
	การจับจักรยานในลักษณะที่ไม่ระมัดระวัง	โทษปรับสูงสุดไม่เกิน 1,000 ปอนด์
	ฝ่าสัญญาจราจรสีแดง	ระวางโทษปรับ 50 ปอนด์
	จับจักรยานในขณะที่มีเมฆ	ถูกตัดสิทธิ์มิให้ขับรถยนต์
	การจับขี่ด้วยความเกรี้ยวกราด อันทำให้เกิดอันตรายต่อผู้อื่น	ระวางโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี
	ไม่ปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจร	1,000 ปอนด์ / ตัดสิทธิ์ในการขับขี่
	จับจักรยานในลักษณะที่เป็นอันตราย	1,000 ปอนด์
	จับจักรยานในลักษณะที่ไม่ระมัดระวัง	1,000 ปอนด์
	จับจักรยานบนทางเท้า	500 ปอนด์
สหรัฐอเมริกา	ประมวลกฎหมายจราจรแห่งรัฐแคลิฟอร์เนีย	

	(CALIFORNIA VEHICLE CODE) - ขับขี่จักรยานในขณะมีนเมา	โทษปรับไม่เกิน 250 ดอลลาร์
	- บุคคลอายุต่ำกว่า 18 ปีที่ไม่สวมเครื่องแต่งกายที่เหมาะสมและสวมหมวกนิรภัย	ปรับไม่เกิน 25 ดอลลาร์
	- ขับขี่ยานพาหนะบนทางหลวงหรือทางเท้าโดยมิได้คำนึงถึงความปลอดภัยทั้งต่อบุคคลหรือทรัพย์สิน	โทษจำคุกไม่น้อยกว่า 5 วัน แต่ไม่เกิน 90 วัน หรือปรับไม่น้อยกว่า 145 ดอลลาร์ แต่ไม่เกิน 1,000 ดอลลาร์ หรือ ทั้งจำทั้งปรับ
สหรัฐอเมริกา	- ขับขี่ยานพาหนะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายร่างกาย	โทษจำคุกไม่น้อยกว่า 30 วัน แต่ไม่เกิน 6 เดือน หรือ ต้องระวางโทษปรับไม่น้อยกว่า 220 ดอลลาร์ แต่ไม่เกิน 1,000 ดอลลาร์ หรือ ทั้งจำทั้งปรับ
	ประมวลกฎหมายจราจรแห่งรัฐโอเรกอน (Oregon Revised Statutes) - ไม่ให้สัญญาณเมื่อต้องการเลี้ยว	โทษปรับไม่เกิน 90 ดอลลาร์
	- ไม่ติดตั้งอุปกรณ์สำหรับจักรยาน	โทษปรับไม่เกิน 90 ดอลลาร์
	- ไม่สวมหมวกนิรภัย	โทษปรับไม่เกิน 25 ดอลลาร์
	ประมวลกฎหมายจราจรแห่งรัฐฮาวายปี 2013	

	(2013 Hawaii Revised Statutes) -ผู้ที่อายุต่ำกว่า 16 ปี ขับขี่ โดยไม่ได้สวมหมวกนิรภัย	โทษปรับไม่เกิน 25 ดอลลาร์
	กฎหมายจักรยานรัฐเวอร์มอนต์ (Vermont) -ผู้ขับขี่จักรยานที่ไม่ใช้เข็มขัด	โทษปรับ 70 ดอลลาร์
	-ไม่ให้สัญญาณมือเมื่อต้องการเปลี่ยนความเร็วหรือทิศทาง	โทษปรับ 214 ดอลลาร์
สหภาพยุโรป		
สหพันธ์ สาธารณรัฐ เยอรมนี	สวมหูฟังขณะขับขี่จักรยาน	โทษปรับ 10 ยูโร
	ฝ่าสัญญาณไฟแดง	โทษปรับ 45 ยูโร หรือ 100 ยูโร
	ไม่ใช่ทางจักรยาน ขับจักรยานผิดทางหรือ ขับสวนเลน	โทษปรับ 20 ยูโร
	ขับขี่จักรยานบนทางเท้า	โทษปรับ 10 ยูโร
สาธารณรัฐ อิตาลี	ไม่ติดตั้งห้ามล้อ กริ่งไฟ	โทษปรับตั้งแต่ 23 – 92 ยูโร
	ไม่สวมเครื่องแต่งกายสะท้อนแสงเมื่อต้องขับขี่ ในอุโมงค์	โทษปรับตั้งแต่ 23 – 92 ยูโร

ญี่ปุ่น	ซ้อนจักรยานที่ออกแบบมาสำหรับขี่แค่ 1 คน	โทษปรับไม่เกิน 20,000 เยน
	ใช้โทรศัพท์ขณะที่ขี่จักรยาน	โทษปรับไม่เกิน 50,000 เยน
	ถือร่มในขณะที่ขี่จักรยาน	โทษปรับไม่เกิน 50,000 เยน
	ใส่หูฟังขณะขี่จักรยาน	โทษปรับไม่เกิน 50,000 เยน
	ไม่ติดตั้งไฟส่องสว่าง	โทษปรับไม่เกิน 50,000 เยน
	ขี่จักรยานแบบคู่กันหน้ากระดาน	โทษปรับไม่เกิน 20,000 เยน
	ขี่ขึ้นทางเท้าโดยหลบและให้คนเดินผ่านไปก่อน	โทษปรับไม่เกิน 20,000 เยน
	ขี่จักรยานในอาคารมีนเมา	โทษจำคุกไม่เกิน 5 ปีหรือปรับไม่เกิน 1 ล้านเยน
	ปฏิเสธการเข้าอบรม	โทษปรับไม่เกิน 50,000 เยน
ไทย	นำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงหรืออาจจะเกิด	โทษปรับไม่เกิน 500 บาท

	อันตรายมาใช้ในทางเดินรถ	
	ไม่ได้จัดให้มีอุปกรณ์ให้เสียงสัญญาณเป็นเสียงกระดิ่ง ไม่ติดโคมไฟ	โทษปรับไม่เกิน 200 ร้อยบาท
	ไม่ขยับจีจี้จักรยานในทางที่จัดไว้สำหรับรถจักรยานหรือไม่ขยับจีจี้ให้ชิดขอบทางด้านซ้าย	โทษปรับไม่เกิน 200 ร้อยบาท
	ผู้ขับขี่ไม่หยุดรถและให้ความช่วยเหลือตามสมควรแก่ผู้เสียหาย	โทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือนหรือปรับตั้งแต่ 2,000 บาทถึง 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ
	ฝ่าฝืนสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร	โทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท
	หากไม่ให้สัญญาณมือและแขน ไฟสัญญาณหรือสัญญาณอื่นแก่ผู้ใช้ทาง	โทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท
	หยุดรถหรือจอดรถในทางเดินรถ	โทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท