

บทที่ 4

วิเคราะห์เปรียบเทียบกฎหมายควบคุมการขับขี่รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ของ ต่างประเทศกับประเทศไทย

รถจักรยานยนต์ที่มีกำลังสูง (Big bike) เป็นพาหนะที่มีเครื่องยนต์ขนาดใหญ่ ผู้ขับขี่ต้องมีความระมัดระวังเรื่องความปลอดภัย และมีประสบการณ์การใช้งาน เพราะรถมีสมรรถนะค่อนข้างสูง กำลังแรง และน้ำหนักค่อนข้างมาก เพราะฉะนั้นการขับขี่ต้องอาศัยทักษะความชำนาญ ในบทนี้ ผู้เขียนจะวิเคราะห์ประเด็นปัญหา โดยเปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศ เพื่อให้นำไปสู่การแก้ไข ปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อไป

4.1 วิเคราะห์เปรียบเทียบประเด็นเกี่ยวกับมาตรฐานของรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่

จากการศึกษามาตรฐานของรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ของประเทศไทย คือ มาตรฐานเกี่ยวข้องกับผู้ผลิตรถจักรยานยนต์และมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ เฉพาะด้านความปลอดภัย-สารมลพิษ โดยมาตรฐานด้านมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมหรือมาตรฐานการปล่อยมลพิษของรถจักรยานยนต์ มลภาวะทางอากาศ คือสิ่งที่โลกยุคศตวรรษที่ 20 ให้ความสำคัญเป็นอย่างยิ่งเพราะเป็นปัญหาที่ไม่ใช่แค่ระดับประเทศ ทวีป หรือภูมิภาคใดภูมิภาคหนึ่งหนึ่งในมาตรการรับมือกับปัญหาหมอกควันทางอากาศเป็นพิษของโลกที่เกิดขึ้นก็คือ Euro emissions standards ที่เป็นมาตรฐานกำหนดการปล่อยมลพิษของรถยนต์ จากการศึกษพบว่า ในปัจจุบันนี้ประเทศไทยได้ตรากฎกระทรวง กำหนดให้ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ต้องเป็นไปตามมาตรฐาน พ.ศ. 2563 กำหนด มอก. 2915-2561 ที่กำหนดให้รถจักรยานยนต์เฉพาะด้านความปลอดภัย – สารมลพิษจากเครื่องยนต์ ระดับที่ 7 นี้กำหนดปริมาณสารมลพิษตามแนวทางของกลุ่มประเทศสหภาพยุโรป เทียบได้กับมาตรฐาน EURO 4 เพื่อใช้ควบคุมปริมาณสารมลพิษจากเครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์แบบเผาไหม้ภายในให้เข้มงวดกว่าในระดับที่ 6 มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนี้ กำหนดขึ้นโดยใช้เอกสารต่อไปนี้เป็นแนวทาง

Regulation (Eu) No 168/2013	Of The European Parliament And Of The Council Of 15 January 2013 On The Approval And Market Surveillance of Two-Or Three-Wheel Vehicles And Quadricycles
Regulation (Eu) No 134/2014	Supplementing Regulation (Eu) No 168/2013 Of The European Parliament And Of The Council With Regard To Environmental And Propulsion Unit Performance Requirements And Amending Annex V

แสดงให้เห็นได้ว่า ประเทศไทยได้ให้ความสำคัญกับมาตรฐานด้านมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมหรือมาตรฐานการปล่อยมลพิษของรถจักรยานยนต์เป็นอย่างมาก และได้ใช้มาตรฐาน Euro emissions standards ที่ถือเป็นมาตรฐานที่ยอมรับ

นอกจากนี้มาตรฐานของกรมขนส่งทางบก ได้แก่ UN R24: แตร ตามประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณสมบัติ คุณลักษณะ และการติดตั้งแตรสัญญาณ และกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการรับรองแบบแตรสัญญาณและแบบการติดตั้งแตรสัญญาณสำหรับรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ พ.ศ. 2559 กำหนดให้ต้องได้รับการรับรองมาตรฐานตามข้อกำหนดทางเทคนิคของสหประชาชาติว่าด้วยอุปกรณ์ สัญญาณเสียงเตือนสำหรับรถ อนุกรมที่ 00 (UN Regulation No. 28.00) ขึ้นไป หรือกรณีของ UN R39: มาตรฐานวัดความเร็ว ตามประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณสมบัติ คุณลักษณะ และการติดตั้งมาตรฐานวัดความเร็ว และกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการรับรองแบบมาตรฐานวัดความเร็วสำหรับรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ พ.ศ.2556 กำหนดให้ถือว่ามีคุณสมบัติ คุณลักษณะ และการติดตั้ง เป็นไปตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม มาตรฐานเลขที่ มอก. 2308 : 2549 ว่าด้วยมาตรฐานความเร็ว สำหรับยานยนต์และการติดตั้ง และข้อกำหนดทางเทคนิคของคณะกรรมการเศรษฐกิจของยุโรปแห่งสหประชาชาติ (United Nations/Economic Commission for Europe) ว่าด้วยมาตรฐานวัดความเร็ว อนุกรมที่ 00 (UN Regulation No.39.00) ขึ้นไป อีกทั้ง UN R81: กระจก มองหลัง ตามประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณสมบัติ คุณลักษณะ และการติดตั้งอุปกรณ์มองภาพของรถจักรยานยนต์ และกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการรับรองแบบอุปกรณ์มองภาพ และแบบการติดตั้งอุปกรณ์มองภาพของรถจักรยานยนต์ พ.ศ. 2557 กำหนดให้อุปกรณ์มองภาพที่จะติดตั้งกับรถจักรยานยนต์ต้องได้รับการรับรองมาตรฐานตามข้อกำหนดทางเทคนิคของ

สหประชาชาติ ข้อกำหนดที่ 81 ว่าด้วยอุปกรณ์มองภาพสำหรับรถจักรยานยนต์ อนุกรมที่ 00 (UN Regulation No. 81.00) ขึ้นไป

จากที่ได้แสดงถึงมาตรฐานของจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ ช่างต้นจะเห็นได้ว่า ประเทศไทยนั้น ได้ให้ความสำคัญมาตรฐานของจักรยานยนต์ขนาดใหญ่อย่างมาก โดยในการผลิตก็ได้มีการกำหนดมาตรฐานการผลิตเป็นไปตามมาตรฐาน Euro emissions standards และ UN Regulation ซึ่งเป็นมาตรฐานสากลของสหประชาชาติ

4.2 วิเคราะห์เปรียบเทียบประเด็นคุณสมบัติของผู้ขับขี่และใบอนุญาต

ในการวิเคราะห์ประเด็นปัญหานี้ ผู้เขียนได้แบ่งประเด็นวิเคราะห์เป็น 2 ประเด็น ดังนี้

4.2.1 ข้อกำหนดเกี่ยวกับผู้ขับขี่

จากการศึกษากฎหมายที่มีบทบัญญัติเกี่ยวข้องกับเรื่องใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ มี 2 ฉบับ ได้แก่ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (1) ที่กำหนดถึงประเภทของใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล และรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว และ(6) ที่กำหนดถึงประเภทของใบอนุญาตขับรถใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล โดยได้มีการกำหนด และมาตรา 46 กำหนดคุณสมบัติสำหรับผู้ขอใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ชั่วคราว ต้องมีอายุไม่ต่ำกว่าสิบแปดปีบริบูรณ์ สำหรับรถจักรยานยนต์ความจุของกระบอกสูบขนาดไม่เกินร้อยสิบลูกบาศก์เซนติเมตรต้องมีอายุไม่ต่ำกว่าสิบห้าปีบริบูรณ์ ต่อมาได้มีการออกกฎกระทรวงการขอและการออกใบอนุญาตขับรถ และการต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2563 ขึ้นใหม่ เนื่องจากกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและการออกใบอนุญาตขับรถ และการขอต่ออายุและการอนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2548 ได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานาน สำหรับการขอรับใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ของประเทศไทยนั้น พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 กำหนดขนาดกำลังเครื่องยนต์ตั้งแต่ 35 กิโลวัตต์ขึ้นไป หรือมีขนาดความจุของกระบอกสูบรวมกันตั้งแต่ 400 ลูกบาศก์เซนติเมตรขึ้นไป (Big bike) ตามกฎกระทรวงการขอและการออกใบอนุญาตขับรถ และการต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2563 เป็นการกำหนดขนาดของรถจักรยานยนต์ที่มีกำลังสูง (Big bike) โดยได้กำหนดอายุผู้ขับขี่ต้องมีอายุครบ 18 ปีบริบูรณ์ โดยต้องมีใบขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลมาแล้ว ไม่น้อยกว่า 3 ปี (หมายเหตุ ผู้ที่มีใบขับขี่รถมอเตอร์ไซด์แบบตลอดชีพจะได้รับการยกเว้นไม่ต้องไปทำใบขับขี่บิ๊กไบค์) ผ่านการฝึกอบรมการขับขี่เฉพาะ ตามหลักสูตรที่กรมการขนส่งกำหนด และผ่านการสอบข้อเขียนและสอบปฏิบัติ หรือการจับทดสอบในสนามจริง

สรุปได้ว่า คุณสมบัติด้านอายุกรณีผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราวมีความประสงค์จะขับรถจักรยานยนต์ที่มีกำลังเครื่องยนต์ตั้งแต่สามสิบกิโลวัตต์ขึ้นไป หรือมีขนาดความจุของกระบอกสูบ รวมกันตั้งแต่สี่ร้อยลูกบาศก์เซนติเมตรขึ้นไปนั้น จะต้องมียุ 18 ปีบริบูรณ์ขึ้นไปตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 46 วรรคแรก ซึ่งประเด็นปัญหาเกี่ยวกับอายุของผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ของประเทศไทยที่กำหนดมียุ 18 ปีบริบูรณ์ขึ้นไปนั้น ในประเด็นนี้ผู้เขียนพิจารณาแล้วเห็นว่า ไม่เหมาะสม เนื่องจากรถมอเตอร์ไซค์ที่มีขนาดใหญ่กว่ารถมอเตอร์ไซค์ทั่วไป ซึ่งขนาดของมอเตอร์ไซค์ที่มีขนาดใหญ่ คือ ขนาดของเครื่องยนต์ เฟรม ล้อและยางของรถ จะมีความจุของเครื่องยนต์ตั้งแต่ 250 cc ขึ้นไปจนถึง 2400 cc ซึ่งในแต่ละรุ่นแต่ละปีก็จะมีรูปแบบของเครื่องยนต์และระบบส่งกำลังที่แตกต่างกันออกไปซึ่งจะมีตั้งแต่สูบเดี่ยว ถึง 6 สูบ และจัดวางอยู่ในรูปแบบของสูบเรียงและสูบ V ในส่วนระบบส่งกำลังก็จะมีตั้งแต่ระบบที่ใช้โซ่ โซ่เพลทขับเคลื่อน และใช้สายพาน การใช้รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ควรคำนึงถึง เรื่องของอุบัติเหตุถือเป็นเรื่องสำคัญอันดับแรก ในเรื่องของการตัดสินใจ และประสบการณ์ขับขี่ ดังนั้นการกำหนดให้บุคคลอายุตั้งแต่ 18 ปีบริบูรณ์สามารถจะเป็นผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ขนาดกำลังเครื่องยนต์ตั้งแต่ 35 กิโลวัตต์ขึ้นไป หรือมีขนาดความจุของกระบอกสูบรวมกันตั้งแต่ 400 ลูกบาศก์เซนติเมตรขึ้นไปจึงไม่เหมาะสมอย่างยิ่ง

จากการศึกษากฎหมายของสหราชอาณาจักร คือ ใน Road Traffic Act 1988 ได้ให้ความหมายของรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ หมายความว่า รถจักรยานยนต์ที่มีกำลังขั้นต่ำ 35 กิโลวัตต์ขึ้นไป และกำหนดประเภทของใบขับขี่สำหรับรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ ได้แก่ ประเภท A ใช้ได้กับรถจักรยานยนต์ที่มีกำลังเกินกว่า 35 กิโลวัตต์ขึ้นไปที่จะต้องมียุ 21 ถึงอายุ 24 ปี สามารถทำใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวสำหรับรถจักรยานยนต์ประเภท A ที่มีกำลังเกินกว่า 35 กิโลวัตต์ขึ้นไปได้

สำหรับกฎหมายของประเทศญี่ปุ่นนั้น ได้กำหนดการขอใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ 400 cc ขึ้นไปนั้น กำหนดให้ผู้ที่มิสิทธิ์เข้ารับการทดสอบ ได้แก่ บุคคลอายุ 18 ปี หรือสูงกว่านั้นที่ผ่านเกณฑ์การทดสอบทางร่างกาย และการทดสอบรถจักรยานยนต์ตามเกณฑ์ที่กำหนดเหมือนการทดสอบรถจักรยานยนต์ประเภท 125 cc และรถจักรยานยนต์ ประเภท 400 cc กำหนดการขอใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ 400 cc ขึ้นไปนั้นต้องได้รับใบรับรองจากโรงเรียนสอนขับรถที่เรียนจบ และต้องมีการทดสอบในสถานการณ์ฉุกเฉิน รวมถึงผ่านหลักสูตรการขับรถสำหรับรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ด้วย

จากการศึกษาทั้งกฎหมายต่างประเทศและกฎหมายของไทย พบความแตกต่างของเกณฑ์การกำหนดอายุของผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ โดยสหราชอาณาจักร

กำหนดชั้นอายุที่ต้องมีอายุ 21 หรือ 24 ปีสามารถทำใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว เห็นได้ว่าสหราชอาณาจักรนั้นกำหนดเกณฑ์อายุสูงกว่าของประเทศไทยที่ผู้ขอรับใบอนุญาตมีอายุ 18 ปีเท่านั้น นอกจากนี้สหราชอาณาจักรยังกำหนดวิธีการทดสอบก็ยังคงมีความแตกต่างกันขึ้นอยู่กับอายุของผู้ที่ขอใบอนุญาต เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศญี่ปุ่นที่กำหนดให้บุคคลอายุ 18 ปี หรือสูงกว่า สามารถขอใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ 400 cc ขึ้นไปได้ ถือว่าการกำหนดอายุไม่แตกต่างกับของประเทศไทย แต่จากการศึกษากระบวนการนั้นมีความเข้มงวดมากกว่าประเทศไทย โดยต้องมีการทดสอบในสถานการณ์ฉุกเฉิน รวมถึงผ่านหลักสูตรการขับรถสำหรับรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ด้วย

4.2.2 ประเภทของใบอนุญาตรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่

ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 43 ได้กำหนดประเภทของใบอนุญาตขับขี่โดยใบอนุญาตขับรถมี 10 ชนิด คือ

- 1) ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล และรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว
- 2) ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล
- 3) ใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ
- 4) ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคล
- 5) ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อสาธารณะ
- 6) ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล
- 7) ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ
- 8) ใบอนุญาตขับรถบดถนน
- 9) ใบอนุญาตขับรถชนิดอื่นนอกจาก (1) – (8)
- 10) ใบอนุญาตขับรถตามความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคี

จากบทบัญญัติดังกล่าวเห็นว่า รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลของประเทศไทยนั้นไม่ได้มีการเปิดให้ทำใบอนุญาตขับขี่รถบิ๊กไบค์ หรือใบขับขี่เฉพาะทาง สำหรับผู้ที่ขับขี่รถที่มีขนาด 400 cc. ขึ้นไป แต่ยังคงใช้ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์แบบทั่วไปอยู่ ซึ่งหมายความว่าผู้ที่ขอรับใบอนุญาตขับขี่ใหม่ ต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปีบริบูรณ์ และสามารถขับรถจักรยานยนต์ได้ทุกรุ่นทุกซีซี แต่เนื่องจากรถบิ๊กไบค์เป็นรถขนาดใหญ่ใช้ความเร็วสูง ผู้ขับขี่ที่เป็นเยาวชนต้องใช้ทักษะมากกว่ารถมอเตอร์ไซด์ทั่วไป รูปแบบของการทำใบขับขี่บิ๊กไบค์ต้องแตกต่างทั้งในเรื่องของการอบรม และการทดสอบ ต้องมีขั้นตอนที่เข้มข้น

ในขณะที่จากการศึกษากฎหมายของสหราชอาณาจักร คือ Road Traffic Act 1988 ได้แบ่งประเภทของใบขับขี่สำหรับรถจักรยานยนต์จะแบ่งออกเป็น 4 ระดับ คือ

1) AM ใช้ได้กับรถจักรยานยนต์ ประเภท Moped โดยผู้ขอใบอนุญาตจะต้องมีอายุ 16 ปี โดยจะต้องผ่านการฝึกอบรมขั้นพื้นฐาน (Compulsory basic training) หรือ CBT ก่อน

2) A1 ใช้ได้กับรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 125 ซีซี และมีกำลังไม่เกิน 11 กิโลวัตต์ ใช้สำหรับบุคคลอายุ 17 ปี สามารถทำใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวสำหรับรถจักรยานยนต์ ประเภท Moped และรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 125 ซีซี และมีกำลังไม่เกิน 11 กิโลวัตต์ ใบขับขี่ชั้น A1 โดยจะต้องผ่านการฝึกอบรมขั้นพื้นฐาน (Compulsory basic training) หรือ CBT ก่อนหรือเลือกอีกแนวทาง โดยให้ผู้ชำนาญการบนถนนเป็นผู้ฝึกสอน

3) A2 ใช้ได้กับรถจักรยานยนต์ที่มีกำลังไม่เกิน 35 กิโลวัตต์ บุคคลอายุ 19 ปี สามารถทำใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว หลังจากนั้นจะมีการทดสอบด้านทฤษฎีในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และทดสอบการปฏิบัติในด้านการขับขี่รถจักรยานยนต์อีกครั้งเพื่อให้ได้ใบขับขี่ที่สมบูรณ์

4) A ใช้ได้กับรถจักรยานยนต์ที่มีกำลังเกินกว่า 35 กิโลวัตต์ขึ้นไป สำหรับบุคคลอายุ 21 -อายุ 24 ปีสามารถทำใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว โดยกระบวนการที่สามารถทำใบขับขี่มีสองแนวทางคือ

4.1) Progressive access สำหรับบุคคลอายุ 21 ปี จะต้องมีประสบการณ์ในการขับขี่ไม่ต่ำกว่าสองปีในประเภทรถจักรยานยนต์ A2 โดยจะต้องเป็นประสบการณ์ระหว่างที่ได้ใบขับขี่ที่สมบูรณ์ในประเภท A2 และผ่านการทดสอบด้านทฤษฎีในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และทดสอบการปฏิบัติในด้านการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามประเภท A

4.2) Direct access สำหรับบุคคลอายุ 24 ปี จะต้องผ่านการฝึกอบรมขั้นพื้นฐาน (Compulsory basic training) หรือ CBT (เฉพาะในกรณีที่ยังไม่ได้ใบขับขี่ฉบับสมบูรณ์ในชั้น A1 หรือ A2) และผ่านการทดสอบด้านทฤษฎีในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และทดสอบการปฏิบัติในด้านการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามประเภท A

หลังจากนั้นจะมีการทดสอบด้านทฤษฎีในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และทดสอบการปฏิบัติในด้านการขับขี่รถจักรยานยนต์อีกครั้งเพื่อให้ได้ใบขับขี่ที่สมบูรณ์

ดังที่กล่าวมาจะเห็นได้ว่าประเภทของใบขับขี่รถจักรยานยนต์ของสหราชอาณาจักรนั้น แบ่งประเภท ตามกำหนดให้ในการสอบใบอนุญาตขับขี่นั้นจะแบ่งตามขนาดความจุเครื่องยนต์อย่างชัดเจน อีกทั้งในการทดสอบก็จะต้องเป็นการทดสอบที่ต้องเป็นประสบการณ์ระหว่างที่ได้ใบขับขี่ที่สมบูรณ์ในประเภท A2 และผ่านการทดสอบด้านทฤษฎีในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และทดสอบการปฏิบัติในด้านการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามประเภท A สำหรับบุคคลอายุ 21 ปี และผ่านการทดสอบด้านทฤษฎีในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และทดสอบการปฏิบัติในด้านการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามประเภท A สำหรับบุคคลอายุ 24 ปี

สำหรับกฎหมายของประเทศญี่ปุ่น ได้กำหนดประเภทของรถจักรยานยนต์ อายุของผู้มีสิทธิเข้ารับการทดสอบเพื่อขอใบอนุญาตขับขี่ กฎเกณฑ์ในการทดสอบ ดังนี้

1) รถจักรยานยนต์ ประเภท 50 cc ผู้ที่มีสิทธิเข้ารับการทดสอบ ได้แก่ บุคคลที่มีอายุ 16 ปี หรือสูงกว่านั้นที่ผ่านเกณฑ์การทดสอบร่างกายที่มีใบรับรองจากโรงเรียนสอนขับรถแล้วว่าสามารถขับรถมอเตอร์ไซค์ขนาด 50 cc หรือน้อยกว่า

2) รถจักรยานยนต์ ประเภท 125 cc ผู้ที่มีสิทธิเข้ารับการทดสอบ ได้แก่ บุคคลที่มีอายุ 16 ปี หรือสูงกว่านั้นที่ผ่านเกณฑ์การทดสอบร่างกาย ที่มีใบรับรองจากโรงเรียนสอนขับรถแล้วได้รับการยกเว้นจากการทดสอบข้อเขียน

3) รถจักรยานยนต์ ประเภท 400 cc ผู้ที่มีสิทธิเข้ารับการทดสอบ ได้แก่ บุคคลที่มีอายุ 16 ปี หรือสูงกว่านั้นที่ผ่านเกณฑ์การทดสอบร่างกาย ที่มีใบรับรองจากโรงเรียนสอนขับรถแล้ว หรือมีใบอนุญาต 125 cc ได้รับการยกเว้นจากการทดสอบข้อเขียน

4) รถจักรยานยนต์ 400 cc ขึ้นไปผู้ที่มีสิทธิเข้ารับการทดสอบ ได้แก่ บุคคลอายุ 18 ปี หรือสูงกว่านั้นที่ผ่านเกณฑ์การทดสอบทางร่างกาย โดยการทดสอบก็จะเหมือนกับการทดสอบรถจักรยานยนต์ ประเภท 125 cc และรถจักรยานยนต์ ประเภท 400 cc คือการทดสอบศูนย์ทดสอบการขับขี่ข้อสอบข้อเขียน (95 คำถาม / 50 นาที) ต้องผ่านเกณฑ์ 90 % ถ้าผ่านหลักสูตรการขับขี่ที่กำหนดให้โรงเรียนขับรถจะได้รับการยกเว้นจากการทดสอบการขับขี่โดยจะต้องทดสอบขับรถที่ได้รับการขออนุญาต เป็นเวลา 3 ชั่วโมง แต่ถ้าหากมีใบอนุญาตขับขี่ 125 cc การทดสอบ ดังกล่าวข้างต้นได้รับการยกเว้น และต้องใบรับรองจากโรงเรียนสอนขับรถที่เรียนจบ ต้องมีการทดสอบในสถานการณ์ฉุกเฉิน รวมถึงผ่านหลักสูตรการขับรถสำหรับรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่

ทั้งนี้เห็นได้ว่า การกำหนดประเภทของใบขับขี่รถจักรยานยนต์ของประเทศไทยตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 43 นั้นมีความแตกต่างกับประเทศญี่ปุ่น และสหราชอาณาจักรที่กำหนดให้ในการสอบใบอนุญาตขับขี่นั้นจะแบ่งตามขนาดความจุเครื่องยนต์ ว่าใบขับขี่ประเภทไหนสามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ประเภทใดส่งผลให้เกิดความชัดเจน อีกทั้งในการทดสอบบุคคลขอใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ในปัจจุบันจะอบรมใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์นั้นมีเพียง 4 ชั่วโมง ในขณะที่สหราชอาณาจักร กำหนดขั้นตอนของการสอบใบอนุญาตขับขี่ก็แบ่งตามอายุ สำหรับอายุ 21 ปี ต้องผ่านกระบวนการ Progressive access จะต้องมีการประเมินในการขับขี่ไม่ต่ำกว่าสองปีในประเภทรถจักรยานยนต์ A2 โดยจะต้องเป็นประสบการณ์ระหว่างที่ได้ใบขับขี่ที่สมบูรณ์ในประเภท A2 และผ่านการทดสอบด้านทฤษฎีในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และทดสอบการปฏิบัติในด้านการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามประเภท A ในขณะที่บุคคลที่มีอายุ 24 ปี ต้องผ่านกระบวนการ Direct access สำหรับบุคคลอายุ 24 ปี ที่จะต้อง

ผ่านการฝึกอบรมขั้นพื้นฐาน (Compulsory basic training) หรือ CBT (เฉพาะในกรณีที่ยังไม่ได้ใบขับขี่ฉบับสมบูรณ์ในชั้น A1 หรือ A2) และผ่านการทดสอบด้านทฤษฎีในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และทดสอบการปฏิบัติในด้านการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามประเภท A หลังจากผ่านกระบวนการดังกล่าวแล้วจะมีการทดสอบด้านทฤษฎีในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และทดสอบการปฏิบัติในด้านการขับขี่รถจักรยานยนต์อีกครั้งเพื่อให้ได้ใบขับขี่ที่สมบูรณ์ ทั้งนี้ผู้เข้ารับการทดสอบในประเภท A2 และประเภท A จะต้องผู้ชำนาญการบนถนนเป็นผู้ฝึกสอน (AMI) ทุกครั้งเมื่อขับขี่บนถนนสาธารณะ หรือในประเทศญี่ปุ่นซึ่งมีการเรียนรู้การขับขี่รถจักรยานยนต์ ก่อนการสอบ ทั้งการอบรมภาคทฤษฎี 26 ชั่วโมง และการอบรมทักษะการขับขี่รถ แยกตามประเภทของรถ ออกเป็นรถจักรยานยนต์ขนาดไม่เกิน 125 ซีซี ต้องฝึกขับขี่ไม่น้อยกว่า 12 ชั่วโมง รถขนาด 125 – 400 ซีซี ต้องผ่านการอบรมทักษะการขับขี่ไม่น้อยกว่า 19 ชั่วโมง และรถขนาด 400 ซีซี ขึ้นไปต้องผ่านการอบรมไม่น้อยกว่า 36 ชั่วโมง จึงจะได้รับอนุญาตให้ออกมาขับขี่รถได้อย่างปลอดภัย

ดังนั้น ปัญหาของประเทศไทยที่ไม่ได้มีการเปิดให้ทำใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ หรือใบขับขี่เฉพาะทางสำหรับผู้ขับขี่รถที่มีขนาด 400 cc. ขึ้นไป ส่งผลให้ในปัจจุบันยังคงใช้ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์แบบทั่วไปอยู่ ผู้เขียนเห็นว่าควรนำแนวทางของสหราชอาณาจักรมาเป็นแบบอย่างในการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในทางปฏิบัติ

4.3 วิเคราะห์เปรียบเทียบประเด็นกฎหมายจราจรเพื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่

ในประเด็นนี้ผู้เขียนจะได้ศึกษาเกี่ยวกับจราจรเพื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยกำหนดการขับขี่ ดังนี้

1) รถจักรยานยนต์ให้บรรทุกของไม่เกิน 50 กิโลกรัม และนั่งซ้อนท้ายได้เพียง 1 คนเท่านั้น

2) ข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจร ได้แก่

2.1) ในเขตกรุงเทพมหานคร หรือเมืองพัทยาหรือเขตเทศบาลความเร็วของรถจักรยานยนต์ต้องไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

2.2) การขับขี่รถจักรยานยนต์นอกเขตที่กำหนดไว้ในข้อ 2.1 จะต้องใช้ความเร็วของรถจักรยานยนต์ต้องไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

2.3) แต่หากมีเครื่องหมายจราจรกำหนดความเร็วไว้ผู้ขับขี่จะต้องขับรถไม่เกินอัตราความเร็วที่กำหนด

กรณีดังกล่าวนี้เห็นได้ว่าการกำหนดให้การขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นการกำหนดข้อปฏิบัติของรถจักรยานยนต์ทั่วไป โดยไม่ปรากฏว่ามีการกำหนดเฉพาะรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่

ในทางปฏิบัติจึงเห็นได้ว่ารถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่มักจะแทรกในช่องจราจรเหมือนรถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก โดยไม่จอดรอรถสัญญาณไฟเหมือนรถยนต์ส่งผลให้เกิดอันตรายเป็นอย่างมาก อีกทั้งกฎหมายของประเทศไทยก็ไม่ได้มีการกำหนดข้อจำกัดความเร็วที่ชัดเจน ในขณะที่จากการศึกษากฎหมายของประเทศญี่ปุ่น Road Traffic Law (Dourokoutsuu) กฎเกณฑ์ในการขับขีรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ สรุปได้ดังนี้

1) เครื่องยนต์มีขนาดไม่เกิน 400 ซีซี

(1) ความเร็วถูกจำกัดอยู่ที่ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมงบนทางด่วน และ 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมงในเส้นทางปกติ

(2) อนุญาตให้มีผู้ซ้อนท้ายได้

(3) ขึ้นทางด่วนได้ แต่ต้องไม่มีบุคคลอื่นซ้อนท้าย

(4) แผ่นป้ายทะเบียนสีขาว ถ้าเครื่องยนต์มีขนาดกว่า 250 ซีซีป้ายทะเบียนจะมีขอบสีเขียว

(5) ประกันภาคบังคับ 13,650 เยน 21,000 เยน 28,000 เยน สำหรับ 12 และ 3 ปี ตามลำดับ

2) เครื่องยนต์มีขนาดเกินกว่า 400 ซีซี ขึ้นไป

(1) ความเร็วถูกจำกัดอยู่ที่ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมงบนทางด่วน และ 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมงในเส้นทางปกติ

(2) อนุญาตให้มีผู้ซ้อนท้ายได้

(3) ขึ้นทางด่วนได้ แต่ต้องไม่มีบุคคลอื่นซ้อนท้าย

(4) แผ่นป้ายทะเบียนสีขาว มีขอบสีเขียว

(5) ประกันภาคบังคับ 17,100 เยน 27,800 เยน สำหรับ 1 และ 2 ปี ตามลำดับ

กรณีดังกล่าวแสดงให้เห็นว่า กฎหมายของประเทศญี่ปุ่นนั้นกำหนดกฎเกณฑ์ในการขับขีรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ตามขนาดของเครื่องยนต์ไว้อย่างชัดเจน

สำหรับประเด็นเกี่ยวกับช่องทางเฉพาะของรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ หรือ บิ๊กไบค์เลน (ทางสำหรับ Big Bike โดยเฉพาะ) นั้น จากการศึกษากฎหมายของประเทศไทย พบว่า ไม่ปรากฏว่ากฎหมายได้มีการกำหนดให้ช่องทางเฉพาะรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ ในปัจจุบันการขับขีรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่จึงเกิดอุบัติเหตุ หรือเสี่ยงต่ออันตรายแก่ผู้ขับขี่ เช่น การขับขีรถจักรยานยนต์ในเมืองที่มีชุมชนตลอดเส้นทางหรือทางถนนที่แคบ รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่เป็นรถที่มีขนาดใหญ่ต้องการการทรงตัวสูง หากนำมาใช้ในเมืองที่มีสะพานทางโค้ง ถือว่าอันตราย

มาก รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่จึงเหมาะกับถนนประเภทแยกเลน การขับขี่ที่ต้องใช้ความเร็วสูงไม่สามารถใช้ได้จริง เพราะถนนไม่ได้ออกแบบไว้ให้เอื้อต่อการขับขี่

ในขณะที่สหราชอาณาจักรกำหนดการควบคุมช่องทางเฉพาะสำหรับรถจักรยานยนต์ หรือที่เรียกว่าการแยกช่องจราจรสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในสหราชอาณาจักร เรียกว่า lane filtering ซึ่งปรากฏในข้อ 88 ของรหัสทางหลวงยืนยันว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีสิทธิใช้แยกช่องจราจร ในการจราจรที่เคลื่อนตัวช้าๆ ราบเท่าที่ดำเนินการได้อย่างปลอดภัยและผู้ขับขี่จะดูแลและรักษาความเร็วให้ต่ำ

ดังนั้น เพื่อความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ ผู้เขียนเห็นว่า ควรพิจารณาเกี่ยวกับการจำกัดความเร็วของรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ และการกำหนดช่องทางเฉพาะ หรือทางสำหรับรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่เป็นการเฉพาะ ทั้งนี้ โดยพิจารณาแนวทางจากกฎหมายต่างประเทศ