

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ประเทศไทยเริ่มผลิตรถจักรยานยนต์ในประเทศตั้งแต่ปี พ.ศ. 2510 โดยในช่วงแรกเป็นการนำเข้าอุปกรณ์มาผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้าจากต่างประเทศ จากนั้นจึงเริ่มส่งเสริมการผลิตในประเทศ โดยการกำหนด Local content เพื่อคุ้มครองอุตสาหกรรมในประเทศ จนถึงช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2533-2542 ประเทศไทยมีการส่งเสริมการลงทุนการผลิตรถจักรยานยนต์ 4 จังหวัดแทนรถจักรยานยนต์ 2 จังหวัดเพื่อลดปัญหามลพิษจากท่อไอเสีย ส่งผลให้อุตสาหกรรมการผลิตรถจักรยานยนต์ของประเทศไทยเติบโตอย่างต่อเนื่อง ในปี พ.ศ.2538 สามารถผลิตได้สูงสุดถึง 1.78 ล้านคัน และมีอัตราการใช้กำลังการผลิตสูงถึงร้อยละ 90 ต่อมาโครงสร้างการผลิตรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยได้ดำเนินการเข้าสู่การเปลี่ยนแปลงจากเดิมที่เคยผลิตรถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก (Moped, Family) เริ่มเปลี่ยนไปผลิตรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ (Big Bike) มากขึ้น สาเหตุเนื่องมาจากรายได้ของผู้บริโภคในประเทศที่เปลี่ยนแปลงไป จะเห็นได้ว่าประเทศไทยนั้นมีความพร้อมทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐาน และมีผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศที่แข็งแกร่ง เนื่องจากเป็นฐานการผลิตรถจักรยานยนต์ที่สำคัญของภูมิภาคมาอย่างยาวนาน ทำให้ผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ชั้นนำต่างตั้งฐานการผลิตในประเทศไทย รวมทั้งใช้ประเทศไทยเป็นฐานการส่งออกด้วยซึ่งในการผลิตรถจักรยานยนต์นั้นจะต้องมีมาตรฐานตามพระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ. 2511 และยังได้มีการตรากฎกระทรวงกำหนดให้ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ต้องเป็นไปตามมาตรฐาน พ.ศ. 2563

ในปัจจุบันการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนมีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น เพราะจากสถิติอุบัติเหตุทางถนน พบว่า มีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บมากขึ้นกว่าทุกปี ทำให้สถานการณ์อยู่ในช่วงวิกฤตซึ่งหากภาครัฐยังไม่มีการป้องกันและเร่งดำเนินการแก้ไขในเรื่องดังกล่าว อาจจะทำให้ประเทศไทยเป็นเจ้าสถิติที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุมากที่สุดในโลก ซึ่งมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนที่ได้มีการเพิ่มขึ้นมากขึ้นไม่เว้นแต่ละวัน โดยเฉพาะช่วงเทศกาลสำคัญงานต่างๆ ที่ได้มีวันหยุดยาวและมักจะเกิดอุบัติเหตุเหล่านี้ได้ก็คือ การกระทำที่ผิดกฎหมายจราจรและเหนือสิ่งอื่นใด

คือพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ไม่ได้ใช้ความระมัดระวังขาดความรอบคอบที่เพียงพอซึ่งวิญญูชนที่จะพึงกระทำหรือด้วยความที่เป็นผู้เยาว์ทำให้ขาดความระมัดระวังยังขาดวุฒิภาวะในการขับขี่การตัดสินใจหรือความถี่คคะนองในวัยของผู้เยาว์ ซึ่งเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนเพิ่มขึ้นอยู่เรื่อย ๆ และผลรายงานความปลอดภัยทางถนนในช่วงปีที่ผ่านมา สถานการณ์รุนแรงจากอุบัติเหตุบนท้องถนนของประเทศไทยมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี จากรายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในปี 2561 ประเทศไทยมีอัตราเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงติดอันดับที่ 9 ของโลก มีผู้เสียชีวิตจำนวน 22,491 คน หรือ 32.7% คนต่อแสนประชากร โดยเฉพาะความรุนแรงที่เกิดขึ้นกับกลุ่มเด็กและเยาวชนที่ใช้รถจักรยานยนต์ ในปีเดียวกันนั้น พบว่าเด็กเยาวชนช่วงอายุ 10-24 ปีมีอัตราเสียชีวิตถึง 70.6% โดยมีสาเหตุส่วนใหญ่จากปัจจัยส่วนบุคคล พฤติกรรมของผู้ขับขี่ ปัญหาสภาพโครงสร้างพื้นฐานของถนน ความไม่เข้มงวดของกฎหมาย เด็กเยาวชนจำนวนมากเข้าถึงการขับขี่รถจักรยานยนต์ในทุกขนาดง่ายขึ้น โดยเฉพาะบิ๊กไบค์ ทำให้ประเทศไทยมีผู้ขับขี่หน้าใหม่ที่อายุน้อยกว่า 18 ปี ตามท้องถนนมากขึ้น¹ จะเห็นได้ว่าสถานการณ์อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่เกิดกับเยาวชนมีความรุนแรงมากขึ้น สาเหตุสำคัญส่วนหนึ่งเกิดจากปัญหาระบบขนส่งมวลชนที่เหมาะสมกับความจำเป็นในการเดินทาง ส่งผลให้ทางเลือกในการเดินทางมีอย่างจำกัด เช่น ต้องเดินทางด้วยรถรับส่งนักเรียนที่ไม่สะดวก หรือทำให้นักเรียนต้องเดินทางโดยใช้จักรยานยนต์แทน โดยเฉพาะการเข้าถึงรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ ที่ง่ายและสะดวกมากขึ้น อย่างไรก็ตามการขอใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่² นั้นแต่เดิมพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มิได้มีการกำหนดประเภทของใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ เนื่องจากไว้ส่งผลให้ผู้ขับขี่ที่เป็นเยาวชนที่มีอายุ 18 ปีสามารถขอรับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ซึ่งไม่ได้จำกัดขนาดเครื่องยนต์ ต่อมาจากการตรากฎกระทรวง การขอและการออกใบอนุญาตขับรถ และการต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2563² โดยมีเหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ คือ โดยที่กฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและการออกใบอนุญาตขับรถ และการขอต่ออายุและการอนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2558 ได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานาน บทบัญญัติเกี่ยวกับเอกสารหรือหลักฐานที่ใช้ประกอบการยื่นขอรับ หรือขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ การพิจารณาออกใบอนุญาตขับรถและการอนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาตขับรถ และการอบรมและทดสอบการขับรถไม่เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน ซึ่งในส่วนของใบขับขี่รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ได้มีการกำหนดให้ผู้ที่มีความต้องการจะขับรถจักรยานยนต์ที่มีกำลังเครื่องยนต์ตั้งแต่

¹ สำนักข่าว Hfocus. (2563). *เปิดภัยบิ๊กไบค์กับวัยรุ่น เจ็บตายเพียบ!*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.hfocus.org/content/2020/11/20445> [2563, 1 เมษายน]

² ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 137 ตอนที่ 88 ก 22 ตุลาคม 2563

35 กิโลวัตต์ขึ้นไป (47 แรงม้า) หรือขนาดความจุกระบอกสูบรวมกันเกินกว่า 400 cc ต้องมีหลักฐานผ่านการอบรมและทดสอบการขับขี่ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่อธิบดีประกาศกำหนด โดยความเห็นชอบของรัฐมนตรี เป็นการเพิ่มเติมนอกเหนือจากการทดสอบขับขี่รถจักรยานยนต์แบบเดิม เว้นแต่ได้เคยยื่นหลักฐานผ่านการอบรมและทดสอบการขับขี่ดังกล่าวต่อนายทะเบียนมาก่อนแล้ว อย่างไรก็ตาม จะเห็นได้ว่า ประเทศไทยได้มีความพยายามในการวางกฎ ระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ ให้มีความสอดคล้องกับนานาประเทศและเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่ แต่เนื่องจากรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ นั้นจำเป็นที่จะต้องใช้ทักษะและประสบการณ์ในการขับขี่ ที่มากกว่ารถจักรยานยนต์ตามปกติ เพราะสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์นั้นมักจะเกิดจากผู้ขับขี่ที่ขาดประสบการณ์หรือผู้ขับขี่มือใหม่และขาดวุฒิภาวะในประเด็นปัญหานี้ ผู้เขียนจึงจะได้นำไปวิเคราะห์เกี่ยวกับความเหมาะสมของการกำหนดหลักเกณฑ์ในการกำหนดเงื่อนไขการขอรับใบขับขี่รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ ถึงความเหมาะสมของกฎหมายต่อไป

จากปัญหาดังกล่าวผู้เขียนจึงสนใจที่จะศึกษาปัญหาเปรียบเทียบกฎหมายการควบคุมการขับขี่รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ ของต่างประเทศกับประเทศไทย

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาความเป็นมาของกฎหมายการควบคุมการผลิตและการขับขี่รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ ของต่างประเทศและประเทศไทย
2. เพื่อศึกษาหลักเกณฑ์ทางกฎหมายในการควบคุมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ กฎหมายต่างประเทศ และกฎหมายไทย
3. เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ปัญหากฎหมายและเปรียบเทียบกฎหมายการควบคุมการขับขี่รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ ของต่างประเทศกับประเทศไทย
4. เพื่อศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับกฎหมายการควบคุมการขับขี่รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่

1.3 สมมติฐานของการศึกษา

โดยที่ในปัจจุบัน ประชาชนบางกลุ่มในประเทศไทยมีความนิยมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่กันมากขึ้น และเกิดอุบัติเหตุรุนแรงเพิ่มมากขึ้น รวมทั้งมีการนำรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่มาขับขี่บนท้องถนน รวมถึงตรอกซอกซอยต่างๆ และมีเสียงดังเป็นการ

รบกวนผู้ใช้ถนนสาธารณะ ประกอบกับประเทศไทยยังขาดกฎหมายเฉพาะที่เหมาะสมจะนำมาบังคับใช้กับรถจักรยานยนต์ประเภทนี้ อันเป็นการแตกต่างไปจากกฎหมายของต่างประเทศซึ่งมีกฎเกณฑ์บังคับใช้ได้โดยตรงและมีประสิทธิภาพมากกว่า จึงควรนำแม่แบบกฎหมายต่างประเทศมาพิจารณาปรับแก้กฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบัน เช่น กฎหมายจราจร กฎหมายสิ่งแวดล้อม กฎหมายอาญา และกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องด้วยเช่นกัน เพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบ และความ เป็นธรรมของการอยู่ร่วมกันในสังคมให้ดียิ่งขึ้น

1.4 ขอบเขตของการศึกษา

ผู้เขียนจะศึกษาหลักเกณฑ์ทางกฎหมายในการควบคุมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ กฎหมายต่างประเทศและกฎหมายไทย โดยศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายการควบคุมการขับขี่รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ ของต่างประเทศกับประเทศไทย รวมถึงการวิเคราะห์ปัญหากฎหมายที่เกี่ยวข้อง

1.5 วิธีดำเนินการศึกษา

โดยการวิจัยเอกสารเป็นสำคัญ (Documentary Research) อันประกอบด้วยการศึกษาจากเอกสาร ตำรา ด้วบทกฎหมาย หนังสือ บทความในวารสารวิชาการ ระเบียบปฏิบัติของหน่วยงานต่างๆ รวมถึงข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (Internet)

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงความเป็นมาของกฎหมายควบคุมการผลิตและการขับขี่รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ ของต่างประเทศและประเทศไทย
2. ทำให้ทราบถึงหลักเกณฑ์ทางกฎหมายในการควบคุมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ กฎหมายต่างประเทศ และกฎหมายไทย
3. ทำให้ทราบถึงปัญหากฎหมายและสามารถเปรียบเทียบกฎหมายการควบคุมการขับขี่รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ ของต่างประเทศกับประเทศไทย
4. ทำให้ทราบถึงแนวทางการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายการควบคุมการขับขี่รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่