

ปัญหาและอุปสรรคในกฎหมายและกฎระเบียบเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์  
ขนาดใหญ่ของประเทศไทย  
PROBLEMS AND OBSTRUCTIONS IN THAI BIG BIKE LAWS  
AND REFULATION \*

รศ.ดร. เอกบุตร\*\*

รัฐการ หาญณรงค์

\*\*\*

## 1. บทนำ

เนื่องจากการขอใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่นั้น แต่เดิมพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มิได้มีการกำหนดประเภทของใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ไว้ ส่งผลให้ผู้ขับขี่ที่เป็นเยาวชนที่มีอายุ 18 ปีสามารถขอรับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ไม่ได้จำกัดขนาดเครื่องยนต์ ต่อมาจากได้มีการตรากฎกระทรวง การขอและการออกใบอนุญาตขับรถ และ การต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2563<sup>1</sup> โดยมีเหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ คือ โดยที่กฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและการออกใบอนุญาตขับรถ และการขอต่ออายุและการอนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2558 ได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานาน บทบัญญัติเกี่ยวกับเอกสารหรือหลักฐานที่ใช้ประกอบการยื่นขอรับ หรือขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ การพิจารณาออกใบอนุญาตขับรถและการอนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาตขับรถ และการอบรมและทดสอบการขับรถไม่เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน

---

\* บทความนี้เรียบเรียงจากสารนิพนธ์เรื่อง ปัญหาและอุปสรรคในกฎหมายและกฎระเบียบเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ของประเทศไทยซึ่งได้ผ่านการสอบสารนิพนธ์เรียบร้อยแล้ว

\*\* ผู้ร่วมดำเนินการจัดทำสารนิพนธ์และที่ปรึกษาสารนิพนธ์

\*\*\* นักศึกษาปริญญาโท คณะนิติศาสตร์ สาขากฎหมายธุรกิจ มหาวิทยาลัยศรีปทุม

<sup>1</sup> ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 137 ตอนที่ 88 ก 22 ตุลาคม 2563

ซึ่งใน ส่วน ของ ใบ ขั บ ซี ร ถ ลั ก ร ย า น ย น ต ั ข น า ด โ ห ญู ได้มีการกำหนดให้ผู้ที่มีความต้องการจะขับรถจักรยานยนต์ที่มีกำลังเครื่องยนต์ ตั้งแต่ 35 กิโลวัตต์ขึ้นไป (47 แรงม้า) หรือขนาดความจุกระบอกสูบรวมกันเกินกว่า 400 cc ต้องมีหลักฐานผ่านการอบรมและทดสอบการขับขี่ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่อธิบดีประกาศกำหนด โดยความเห็นชอบของรัฐมนตรี เป็นการเพิ่มเติมนอกเหนือจากการทดสอบขับขี่รถจักรยานยนต์แบบเดิม เว้นแต่ได้เคยยื่นหลักฐานผ่านการอบรมและทดสอบการขับขี่ดังกล่าวต่อนายทะเบียนมาก่อนแล้ว อย่างไรก็ตาม จะเห็นได้ว่า ประเทศไทยได้มีความพยายามในการวางกฎระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ ให้มีความสอดคล้องกับนานาประเทศและเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่ แต่เนื่องจากรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ นั้นจำเป็นที่จะต้องใช้ทักษะและประสบการณ์ ในการขับขี่ ที่มากกว่ารถจักรยานยนต์ตามปกติ เพราะสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์นั้นมักเกิดจากผู้ขับขี่ที่ขาดประสบการณ์หรือผู้ขับขี่มือใหม่และขาดวุฒิภาวะ ในประเด็นปัญหานี้ ผู้เขียนจึงจะได้นำไปวิเคราะห์เกี่ยวกับความเหมาะสมของการกำหนดหลักเกณฑ์ในการกำหนดเงื่อนไขการขอรับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ ถึงความเหมาะสมของกฎหมายต่อไป

ส ำ ห ร ื บ ค ำ ว ำ Big bike คื อ คำที่ใช้เรียกรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดใหญ่กว่ารถจักรยานยนต์ทั่วไป ซึ่งขนาดของรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดใหญ่ คือ ขนาดของเครื่องยนต์ เฟรม ล้อและยางของรถ รถที่เรียกว่า Big bike จะมีความจุของเครื่องยนต์ตั้งแต่ 250 cc ขึ้นไป จนถึง 2400 cc ซึ่งในแต่ละรุ่นแต่ละยี่ห้อจะมีรูปแบบของเครื่องยนต์และระบบส่งกำลังที่แตกต่างกันออกไป ซึ่งจะมีตั้งแต่ สูบเดี่ยว ถึง 6 สูบ และจัดวางอยู่ในรูปแบบของสูบเรียง และสูบ V ในส่วนระบบส่งกำลังก็จะมีตั้งแต่ระบบที่ใช้โซ่ ใช้เพลาลูกเบี้ยว และใช้สายพาน

เป็นต้น<sup>2</sup> และปัจจุบันรถจักรยานยนต์ที่ผลิตในประเทศไทยแบ่งได้เป็น 2 ประเภทตามนิยามของ The United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) คือ Moped และ Sport โดยการผลิตรถจักรยานยนต์ขนาดเล็กแบบครอบครัวและเกียร์อัตโนมัติประเภท Moped (ส่วนใหญ่มีความจุกระบอกสูบ 100-125 cc.) มีสัดส่วน ถึง 80% ของปริมาณการผลิตทั้งหมด เนื่องจากเป็นที่นิยมของตลาดในประเทศที่เหลือเป็นการผลิตรถจักรยานยนต์ประเภท Sport ที่มีความจุกระบอกสูบ 248 cc. ขึ้นไป<sup>3</sup>

ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีกำลังสูง (Big bike) เป็นพาหนะที่มีเครื่องยนต์ขนาดใหญ่ ผู้ขับขี่ต้องมีความระมัดระวังเรื่องความปลอดภัย และมีประสบการณ์การใช้งาน เพราะรถมีสมรรถนะค่อนข้างสูง กำลังแรง และน้ำหนักค่อนข้างมาก เพราะฉะนั้นการใช้รถต้องอาศัยทักษะความชำนาญจากการศึกษาผู้เขียนจะวิเคราะห์ประเด็นปัญหา โดยเปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศ เพื่อให้นำไปสู่การแก้ไขปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อไป

## 2.

### วิเคราะห์เปรียบเทียบประเด็นเกี่ยวกับมาตรฐานของรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่

สำหรับมาตรฐานของจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ของประเทศไทย คือ มาตรฐานเกี่ยวข้องกับผู้ผลิตรถจักรยานยนต์และมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ เฉพาะด้านความปลอดภัย-สารมลพิษ โดยมาตรฐานด้านมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมหรือมาตรฐานการปล่อยมลพิษของรถจักรยานยนต์ มลภาวะทางอากาศ คือสิ่งที่โลกยุคศตวรรษที่ 20

<sup>2</sup> มนตรี โกมลหัตต. (2558), Big Bike โอกาสใหม่อุตสาหกรรมยานยนต์ไทย, *วารสารสำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า*, ปีที่ 6 ฉบับที่ 52 พฤศจิกายนหน้า 3.

<sup>3</sup> วรธนา ยงพิศาลภพ. (2561). *อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์*. ข้อมูลออนไลน์ [https://www.krungsri.com/bank/getmedia/cdef787a-1b30-4784-86bc-f7fa46282e83/IO\\_Motorcycle\\_2018\\_TH.aspx](https://www.krungsri.com/bank/getmedia/cdef787a-1b30-4784-86bc-f7fa46282e83/IO_Motorcycle_2018_TH.aspx)(มกราคม2563)

ให้ความสำคัญเป็นอย่างยิ่งเพราะเป็นปัญหาที่ไม่ใช่แค่ระดับประเทศ ทวีป หรือภูมิภาคใดภูมิภาคหนึ่งหนึ่งในมาตรการรับมือกับปัญหามลภาวะทางอากาศ เป็น พิษ ของ โลก ที่ เกิด ขึ้น ก็ คือ Euro emissions standards ที่เป็นมาตรฐานกำหนดการปล่อยมลพิษของรถยนต์ จากการศึกษาพบว่า ใน ปัจจุบัน นั้น ประเทศไทย ได้ ต ร า ก ฎ ก ะ ร ะ ท ร ว ง กำหนดให้ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ต้องเป็นไปตามมาตรฐาน พ . ศ . 2 5 6 3 ก า ห น ด ม อ ก . 2915-2561 ที่กำหนดให้รถจักรยานยนต์เฉพาะด้านความปลอดภัย – สารมลพิษ จาก เครื่องยนต์ ระดับ ที่ 7 นี้กำหนดปริมาณสารมลพิษตามแนวทางของกลุ่มประเทศสหภาพยุโรป เทียบ ได้ กับ มา ต ร ฐ า น EURO 4 เพื่อใช้ควบคุมปริมาณสารมลพิษจากเครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์แบบเผาไหม้ภายใน ให้เข้มงวดกว่าในระดับที่ 6 มา ต ร ฐ า น พ ล ิ ต กั ณ ์ อุตสาหกรรมนี้ กำหนดขึ้นโดยใช้เอกสารต่อไปนี้เป็นแนวทาง<sup>4</sup>

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

<sup>4</sup> สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม. (2562). มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์เฉพาะด้านความปลอดภัย-สารพิษจากเครื่องยนต์ ระดับที่ 7 มอก.2915-2561.

Council With Regard To  
Environmental  
And Propulsion Unit  
Performance  
Requirements And Amending  
Annex V

แ ส ด ง ใ ห้ เ หื น ใ ด้ ว ่า  
ประเทศไทยได้ให้ความสำคัญกับมาตรฐานด้านมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมหรือ  
มาตรฐานการปล่อยมลพิษของรถจักรยานยนต์เป็นอย่างมาก  
และได้ใช้มาตรฐาน Euro emissions standards  
ที่ถือเป็นมาตรฐานที่ยอมรับ นอกจากนี้มาตรฐานของกรมขนส่งทางบก ได้แก่  
UN R24: แตร ตามประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณสมบัติ  
คุณลักษณะ และการติดตั้งแตรสัญญาณ และกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ  
และเงื่อนไขการรับรองแบบแตรสัญญาณและแบบการติดตั้งแตรสัญญาณ  
สำหรับรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ พ.ศ. 2559  
กำหนดให้ต้องได้รับการรับรองมาตรฐานตามข้อกำหนดทางเทคนิคของสหประชาชาติว่าด้วยอุปกรณ์ สัญญาณเสียงเตือนสำหรับรถ อนุกรมที่ 00 (UN  
Regulation No. 28.00) ขึ้นไป หรือกรณีของ UN R39: มาตรฐานวัดความเร็ว  
ตามประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณสมบัติ คุณลักษณะ  
และการติดตั้งมาตรวัดความเร็ว และกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ  
และเงื่อนไขการรับรองแบบมาตรวัดความเร็วสำหรับรถยนต์  
และรถจักรยานยนต์ พ.ศ.2556 กำหนดให้ถือว่ามีคุณสมบัติ คุณลักษณะ  
และการติดตั้ง เป็นไปตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม มาตรฐานเลขที่  
มอก. 2308 : 2549 ว่าด้วยมาตรความเร็ว สำหรับยานยนต์และการติดตั้ง  
และข้อกำหนดทางเทคนิคของคณะกรรมการเศรษฐกิจของยุโรปแห่งสหประชาชาติ (United Nations/Economic Commission for Europe)  
ว่าด้วยมาตรวัดความเร็ว อนุกรมที่ 00 (UN Regulation No.39.00) ขึ้นไป  
อีกทั้ง UN R81: กระจก มองหลัง ตามประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง  
ก ำ ห น ด คุ ณ ส ม บั ตี คุ ณ ลั ก ษ ณะ  
และการติดตั้งอุปกรณ์มองภาพของรถจักรยานยนต์ และกำหนดหลักเกณฑ์  
วิธีการ และเงื่อนไขการรับรองแบบอุปกรณ์มองภาพ

และแบบการติดตั้งอุปกรณ์มองภาพของรถจักรยานยนต์ พ.ศ. 2557 กำหนดให้อุปกรณ์มองภาพที่จะติดตั้งกับรถจักรยานยนต์ต้องได้รับการรับรองมาตรฐานตามข้อกำหนดทางเทคนิคของสหประชาชาติ ข้อกำหนดที่ 81 ว่าด้วยอุปกรณ์มองภาพสำหรับรถจักรยานยนต์ อนุกรมที่ 00 (UN Regulation No. 81.00) ขึ้นไป

จากที่ได้แสดงถึงมาตรฐานของจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ ซึ่งข้างต้นจะเห็นได้ว่าประเทศไทยนั้นได้ให้ความสำคัญมาตรฐานของจักรยานยนต์ขนาดใหญ่อย่างมาก โดยในการผลิตก็ได้มีการกำหนดมาตรฐานการผลิตเป็นไปตามมาตรฐาน Euro emissions standards และ UN Regulation ซึ่งเป็นมาตรฐานสากลของสหประชาชาติ

### 3. วิเคราะห์เปรียบเทียบประเด็นคุณสมบัติของผู้ขับขี่และใบอนุญาต

ในการวิเคราะห์ประเด็นปัญหานี้ ผู้เขียนได้แบ่งประเด็นวิเคราะห์เป็น 2 ประเด็น ดังนี้

#### 3.1 ข้อกำหนดเกี่ยวกับผู้ขับขี่

จากการศึกษากฎหมายที่มีบทบัญญัติเกี่ยวข้องกับเรื่องใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ มี 2 ฉบับ ได้แก่ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 43 (1) ที่กำหนดถึงประเภทของใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลธรรมดาสามล้อส่วนบุคคล และรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว และ(6) ที่กำหนดถึงประเภทของใบอนุญาตขับรถใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล โดยได้มีการกำหนด และ มาตรา 46 กำหนดคุณสมบัติสำหรับผู้ขอใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ชั่วคราวต้องมีอายุไม่ต่ำกว่าสิบแปดปีบริบูรณ์ สำหรับรถจักรยานยนต์ความจุของกระบอกสูบขนาดไม่เกินร้อยสิบลูกบาศก์เซนติเมตร ต้องมีอายุไม่ต่ำกว่าสิบห้าปีบริบูรณ์ 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 โดยต้องมีใบขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลมาแล้วไม่ต่ำกว่า 3 ปี (หมายเหตุ ผู้ที่มีใบขับขี่รถมอเตอร์ไซด์แบบตลอดชีพจะได้รับการยกเว้นไม่ต้องไปทำใบขับขี่บิ๊กไบค์) ผ่านการฝึกอบรมการขับขี่เฉพาะ ตามหลักสูตรที่กรมการขนส่งกำหนด และผ่านการสอบข้อเขียนและสอบปฏิบัติ หรือการขับทดสอบในสนามจริง

สรุปได้ว่า คุณสมบัติด้านอายุกรณีผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราวมีความประสงค์จะขับรถจักรยานยนต์ที่มีกำลังเครื่องยนต์ตั้งแต่สามสิบกิโลวัตต์ขึ้นไป หรือมีขนาดความจุของกระบอกสูบรวมกันตั้งแต่สี่ร้อยลูกบาศก์เซนติเมตรขึ้นไปนั้น จะต้องมียุอายุ 18 ปีบริบูรณ์ขึ้นไปตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 46 วรรคแรก ซึ่งประเด็นปัญหาเกี่ยวกับอายุของผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ของประเทศไทยที่กำหนดมียุอายุ 18 ปีบริบูรณ์ขึ้นไปนั้น ในประเด็นนี้ ผู้เขียนพิจารณาแล้วเห็นว่าไม่เหมาะสม เนื่องจากมอเตอร์ไซด์ที่มีขนาดใหญ่กว่ามอเตอร์ไซด์ทั่วไป ซึ่งขนาดของมอเตอร์ไซด์ที่มีขนาดใหญ่ คือ ขนาดของเครื่องยนต์เฟรม ล้อและยางของรถ จะมีความจุของเครื่องยนต์ตั้งแต่ 250 cc ขึ้นไปจนถึง 2400 cc

ซึ่งในแต่ละรุ่นแต่ละยี่ห้อก็จะมีรูปแบบของเครื่องยนต์และระบบส่งกำลังที่แตกต่างกันออกไป ซึ่งจะมีตั้งแต่สูบเดี่ยว ถึง 6 สูบ และจัดวางอยู่ในรูปแบบของสูบเรียงและสูบ V

ในส่วนระบบส่งกำลังก็จะมีตั้งแต่ระบบที่ใช้โซ่ ใช้เฟลาขับ และใช้สายพาน การใช้รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ ควรคำนึงถึงเรื่องของอุบัติเหตุถือเป็นเรื่องสำคัญอันดับแรก ในเรื่องของการตัดสินใจและประสบการณ์ขับขี่ ดังนั้นการกำหนดให้บุคคลอายุตั้งแต่ 18 ปีบริบูรณ์สามารถจะเป็นผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ขนาดกำลังเครื่องยนต์ ตั้งแต่ 35 กิโลวัตต์ขึ้นไป หรือมีขนาดความจุของกระบอกสูบรวมกัน ตั้งแต่ 400 ลูกบาศก์เซนติเมตรขึ้นไปจึงไม่เหมาะสมอย่างยิ่ง

จากการศึกษากฎหมายของสหราชอาณาจักร คือ ใน Road Traffic Act 1988 <sup>5</sup>ได้ให้ความหมายของรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ หมายความว่า รถจักรยานยนต์ที่มีกำลังขั้นต่ำ 35 กิโลวัตต์ขึ้นไป และกำหนดประเภทของใบขับขี่สำหรับรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ ได้แก่ <sup>6</sup> ประเภท A ใช้ได้กับรถจักรยานยนต์ที่มีกำลังเกินกว่า 35 กิโลวัตต์ขึ้นไป ที่จะต้องมีอายุ 21 ถึงอายุ 24 ปีสามารถทำใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวสำหรับรถจักรยานยนต์ประเภท A ที่มีกำลังเกินกว่า 35 กิโลวัตต์ขึ้นไปได้

สำหรับกฎหมายของประเทศญี่ปุ่นนั้น ได้กำหนดการขอใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ 400 cc ขึ้นไปนั้น กำหนดให้ผู้ที่มิสิทธิ์เข้ารับการทดสอบ ได้แก่ <sup>7</sup> บุคคลอายุ 18 ปี หรือสูงกว่านั้น ที่ผ่านเกณฑ์การทดสอบทางร่างกาย และการทดสอบรถจักรยานยนต์ตามเกณฑ์ที่กำหนดเหมือนการทดสอบรถจักรยานยนต์

<sup>5</sup> Legislation. Road Traffic Act 1988. ข้อมูลออนไลน์ เข้าถึงข้อมูลโดย <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1988/52/section/87/> (มกราคม 2564)

<sup>6</sup> เอกรัตน์ โลหะ, (2555), *ปัญหาทางกฎหมายในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ศึกษากรณีการขอตรวจใบอนุญาตขับขี่, วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีปทุม*. หน้า 55-64

<sup>7</sup> พิสิษฐ์ วงศ์เธียรธนา. "กฎหมายใบอนุญาตขับรถและการบังคับใช้กฎหมาย". *การประชุมวิชาการระดับชาติเพื่อนำเสนอผลงานวิจัยระดับบัณฑิตศึกษา* ครั้งที่ 8 หน้า 388



านยนต์ประเภท 125 cc และรถจักรยานยนต์ ประเภท 400 cc กำหนดการขอใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ 400 cc ขึ้นไปนั้นต้องได้รับใบรับรองจากโรงเรียนสอนขับรถที่เรียนจบ และต้องมีการทดสอบในสถานการณ์ฉุกเฉิน รวมถึงผ่านหลักสูตรการขับรถสำหรับรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ด้วย

จากการศึกษาทั้งกฎหมายต่างประเทศและกฎหมายของไทย พบความแตกต่างของเกณฑ์การกำหนดอายุของผู้ขอรับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ โดยสหราชอาณาจักร กำหนดขั้นต่ำอายุที่ต้องมีอายุ 21 หรือ 24 ปี สามารถทำใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว เห็นได้ว่าสหราชอาณาจักรนั้นกำหนดเกณฑ์อายุสูงกว่าของประเทศไทยที่ผู้ขอรับใบอนุญาตมีอายุ 18 ปีเท่านั้นนอกจากนี้สหราชอาณาจักรยังกำหนดวิธีการทดสอบก็ยังมี ความแตกต่าง ขึ้นอยู่กับอายุของ ผู้ที่ขอใบอนุญาต เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศญี่ปุ่นที่กำหนดให้บุคคลอายุ 18 ปี หรือสูงกว่า สามารถขอใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ 400 cc ขึ้นไปได้ ถือว่าการกำหนดอายุไม่แตกต่างกับของประเทศไทยแต่จากการศึกษากระบวนการ นั้น มีความเข้มงวดมากกว่าประเทศไทย โดยต้องมีการทดสอบในสถานการณ์ฉุกเฉิน รวมถึงผ่านหลักสูตรการขับรถสำหรับรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ด้วย

### 3.2 ประเภทของใบอนุญาตรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่

ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 43

ได้กำหนดประเภทของใบอนุญาตขับขี่ โดยใบอนุญาตขับรถมี 10 ชนิด คือ

(1) ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล และรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว

(2) ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล

(3) ใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ

(4) ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคล

(5) ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อสาธารณะ

(6) ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล

(7) ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ

- (8) ใบอนุญาตขับรถรถถนน
- (9) ใบอนุญาตขับรถชนิดอื่นนอกจาก (1) – (8)
- (10)

ใบอนุญาตขับรถตามความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคี

จากบทบัญญัติดังกล่าวเห็นได้ว่ารถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลของประเทศไทยนั้นไม่ได้มีการเปิดให้ทำใบอนุญาตขับขี่รถบิ๊กไบค์ หรือไบค์ซีเควทาง สำหรับผู้ที่ขับขี่รถที่มีขนาด 400 cc. ขึ้นไป แต่ยังคงใช้ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์แบบทั่วไปอยู่ ซึ่งหมายความว่าผู้ที่ขอรับใบอนุญาตขับขี่ใหม่ ต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปีบริบูรณ์ และสามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ทุกรุ่นทุกซีซี แต่เนื่องจากรถบิ๊กไบค์เป็นรถขนาดใหญ่ ใช้ความเร็วสูง ผู้ขับขี่ที่เป็นเยาวชนต้องใช้ทักษะมากกว่ารถมอเตอร์ไซด์ทั่วไป รูปแบบของการทำไบค์บิ๊กไบค์ต้องแตกต่างกันในเรื่องของการอบรม และการทดสอบ ต้องมีขั้นตอนที่เข้มข้น

ในขณะที่จากการศึกษากฎหมายของสหราชอาณาจักร คือ Road Traffic Act 1 9 8 8 ได้แบ่งประเภทของไบค์สำหรับรถจักรยานยนต์จะแบ่งออกเป็น 4 ระดับ คือ<sup>8</sup>

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 สามารถทำใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวสำหรับรถจักรยานยนต์ประเภท Moped และรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 125 ซีซี และมีกำลังไม่เกิน 11 กิโลวัตต์ ไบค์ซีซี A1 โดยจะต้องผ่านการฝึกอบรมขั้นพื้นฐาน (Compulsory basic training) หรือ CBT ก่อนหรือเลือกอีกแนวทางโดยให้ผู้ชำนาญการบนถนนเป็นผู้ฝึกสอน

<sup>8</sup> เอกรัตน์ โลหะ,เรื่องเดียวกัน.หน้า 64

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

4. A ใช้ได้กับรถจักรยานยนต์ที่มีกำลังเกินกว่า 35 กิโลวัตต์ ขึ้นไป สำหรับบุคคลอายุ 21 -อายุ 24 ปี สามารถทำใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว 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

ดังที่กล่าวมาจะเห็นได้ว่าประเภทของใบขับขี่รถจักรยานยนต์ของสหราชอาณาจักรนั้นแบ่งประเภทตามกำหนดให้ในการสอบใบอนุญาตขับขี่นั้นจะแบ่งตามขนาดความจุเครื่องยนต์ อย่างไรก็ตามจะต้องเป็นการทดสอบที่ต้องเป็นประสบการณ์ระหว่างที่ได้ใบขับขี่ที่สมบูรณ์ในประเภท A2 และผ่านการทดสอบด้านทฤษฎีในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และทดสอบการปฏิบัติในด้านการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามประเภท A

ส ำ ห ร ั บ บ ุ ค ค ล อ ำ ย 2 1 ปี  
และผ่านการทดสอบด้านทฤษฎีในการขับขี่รถจักรยานยนต์  
และทดสอบการปฏิบัติในด้านการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามประเภท A  
สำหรับบุคคลอายุ 24 ปี

ส ำ ห ร ั บ ก ฎ ห ม า ย ข อ ง ป ระ ท เ ศ ฎ ี ป ุ ่ น  
ไ ต ่ ก ำ ห ้ น ด ป ระ ก ะ ฎ ี ข อ ง ร ถ จ ั ก ร ย ำ น ย ัน ต์  
อ ำ ย ข อ ง ผู้ มี สิ ท ธิ เ ำ ร ั บ ก ำ ร ท ่ ส อ บ เ พ ี อ ข อ ไ บ อ ุ ญ ำ ต ข ั บ ขี  
ก ฎ เ ก ณ์ ท ่ ใน ก ำ ร ท ่ ส อ บ ด ั ง น ี

1.รถจักรยานยนต์ ประเภท 50 cc ผู้ที่มีสิทธิเข้ารับการทดสอบ  
ไ ต ่ แ ก ่ บ ุ ค ค ล ท ี่ มี อ ำ ย 1 6 ปี  
หรือสูงกว่านั้นที่ผ่านเกณฑ์การทดสอบร่างกายที่มีใบรับรองจากโรงเรียนสอนขับ  
รถแล้วว่าสามารถขับรถมอเตอร์ไซค์ขนาด 50 cc หรือน้อยกว่า

2.รถจักรยานยนต์ ประเภท 125 cc ผู้ที่มีสิทธิเข้ารับการทดสอบ  
ไ ต ่ แ ก ่ บ ุ ค ค ล ท ี่ มี อ ำ ย 1 6 ปี หรือสูงกว่านั้นที่ผ่านเกณฑ์การทดสอบร่างกาย  
ท ี่ มี ไ บ ร ั บ ร อ ง จ ำ ก ร ี อ ง เ ร ี ย น ส ่ อ น ข ั บ ร ถ แ ล ้ว  
ไ ต ่ ร ั บ ก ำ ร ย ก เ ว ้ น จ ำ ก ก ำ ร ท ่ ส อ บ ข ั อ เ ำ ย น

3.รถจักรยานยนต์ ประเภท 400 cc ผู้ที่มีสิทธิเข้ารับการทดสอบ  
ไ ต ่ แ ก ่ บ ุ ค ค ล ท ี่ มี อ ำ ย 1 6 ปี หรือสูงกว่านั้นที่ผ่านเกณฑ์การทดสอบร่างกาย  
ท ี่ มี ไ บ ร ั บ ร อ ง จ ำ ก ร ี อ ง เ ร ี ย น ส ่ อ น ข ั บ ร ถ แ ล ้ว หรือมีใบอนุญาต 125 cc  
ไ ต ่ ร ั บ ก ำ ร ย ก เ ว ้ น จ ำ ก ก ำ ร ท ่ ส อ บ ข ั อ เ ำ ย น

4.รถจักรยานยนต์ 400 cc ขึ้นไปผู้ที่มีสิทธิเข้ารับการทดสอบ  
ไ ต ่ แ ก ่ บ ุ ค ค ล อ ำ ย 1 8 ปี หรือสูงกว่านั้นที่ผ่านเกณฑ์การทดสอบทางร่างกาย  
โ ด ย ก ำ ร ท ่ ส อ บ ก ี จะ เ ห ม ี อ ่ น ก ั บ ก ำ ร ท ่ ส อ บ ร ถ จ ั ก ร ย ำ น ย ัน ต์ ป ระ ก ะ ฎ ี  
แ ล ะ ร ถ จ ั ก ร ย ำ น ย ัน ต์ ป ระ ก ะ ฎ ี 4 0 0 cc  
ค ี อ ก ำ ร ท ่ ส อ บ ส ุ ญ ์ ท ่ ส อ บ ก ำ ร ข ั บ ขี ส ่ อ บ ข ั อ เ ำ ย น (95 ค ำ ถ ำ ม / 5 0 น ำ ท ี่)  
ต ี่ อ ุ ญ ำ ต เ ก ณ์ 9 0 %  
ถ้าผ่านหลักสูตรการขับขี่ที่กำหนดให้โรงเรียนขับรถจะได้รับการยกเว้นจากกา  
รทดสอบการขับขี่โดยจะต้องทดสอบขับรถที่ได้รับมอบหมาย เป็นเวลา 3  
ช ั ว โ ม ง แ ต ่ ถ้าหากมีใบอนุญาตขับขี่ 125 cc การทดสอบ  
ด ั ง ก ล ำ ว ข ั อ ง ต ี่ น ไ ต ่ ร ั บ ก ำ ร ย ก เ ว ้ น  
แ ล ะ ต ี่ อ ง ไ บ ร ั บ ร อ ง จ ำ ก ร ี อ ง เ ร ี ย น ส ่ อ น ข ั บ ร ถ ท ี่ เ ร ี ย น จ บ

ต้องมีการทดสอบในสถานการณ์ฉุกเฉิน รวมถึงผ่านหลักสูตรการขับรถสำหรับรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่

ทั้งนี้ เห็น ใ้ ได้ ว่า การกำหนดประเภทของใบขับขี่รถจักรยานยนต์ของประเทศไทยตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 43 นั้นมีความแตกต่างกับประเทศญี่ปุ่น และสหราชอาณาจักรที่กำหนดให้ในการสอบใบอนุญาตขับขี่นั้นจะแบ่งตามขนาด ความ ม ลุ เ ค รี่ อ ง ย น ต์ ว่าใบขับขี่ประเภทไหนสามารถขับรถจักรยานยนต์ได้ประเภทใดส่งผลให้เกิด ความ ม ช้ ด เ ล จ น อี ก ทั้งในการทดสอบบุคคลขอใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ในปัจจุบันจะอบรม ใบ อนุ ญา ต ขั บ ชี ร ถ จั ก ร ย า น ย น ต์ นั้น มี เพียง 4 ชั ว โ ม ง ใน ฆ ณ ะ ที่ ส ห ร า ช อ า น า จั ก ร กำหนดขั้นตอนของการสอบใบอนุญาตขับขี่ก็แบ่งตามอายุ สำหรับอายุ 21 ปี ต้อง ผ่าน ภาระ บ ว น ก า ร Progressive access จะต้องมีประสบการณ์ในการขับขี่ไม่ต่ำกว่าสองปีในประเภทรถจักรยานยนต์ A2 โดยจะต้องเป็นประสบการณ์ระหว่างที่ได้ใบขับขี่ที่สมบูรณ์ในประเภท A2 และผ่านการทดสอบด้านทฤษฎีในการขับขีรถจักรยานยนต์ และทดสอบการปฏิบัติในด้านการขับขีรถจักรยานยนต์ตามประเภท A ในขณะที่บุคคลที่มีอายุ 24 ปี ต้องผ่านการอบรมการ Direct access สำหรับบุคคลอายุ 24 ปี ที่จะต้องผ่านการฝึกอบรมขั้นพื้นฐาน (Compulsory basic training) ห รื อ CBT (เฉพาะในกรณี ที่ ยัง ไม่ ได้ ใบ ขับขี่ ฉบับ สมบูรณ์ ใน ชั้น A1 หรือ A2) และผ่านการทดสอบด้านทฤษฎีในการขับขีรถจักรยานยนต์ และทดสอบการปฏิบัติในด้านการขับขีรถจักรยานยนต์ตามประเภท A หลังจากผ่านการอบรมดังกล่าวแล้วจะมีการทดสอบด้านทฤษฎีในการขับขีรถ จั ก ร ย า น ย น ต์ และทดสอบการปฏิบัติในด้านการขับขีรถจักรยานยนต์อีกครั้งเพื่อให้ได้ใบขับขี่ ที่ สมบูรณ์ ทั้งนี้ ผู้เข้ารับการทดสอบในประเภท A2 และประเภท A จะ ต้อง ผู้ ข ำ น า ญ ก า ร บ น ถ น น เป็น ผู้ ฝึ ก ส อ น (AMI) หุ ก ค ร ั้ง เมื่ อ ขั บ ชี บ น ถ น น ส า ธ า ร ณะ หรือในประเทศญี่ปุ่นซึ่งมีการเรียนรู้การขับขีรถจักรยานยนต์ ก่อนการสอบ

ทั้งการอบรมภาคทฤษฎี 26 ชั่วโมง และการอบรมทักษะการขับขี่รถ แยกตามประเภทของรถออกเป็นรถจักรยานยนต์ขนาดไม่เกิน 125 ซีซี ต้องฝึกขับขี่ไม่น้อยกว่า 12 ชั่วโมง รถขนาด 125 – 400 ซีซี ต้องผ่านการอบรมทักษะการขับขี่ไม่น้อยกว่า 19 ชั่วโมง และรถขนาด 400 ซีซี ขึ้นไป ต้องผ่านการอบรมไม่น้อยกว่า 36 ชั่วโมง จึงจะได้รับอนุญาตให้ออกมาขับขี่รถได้อย่างปลอดภัย

ดังนั้น ปัญหาของประเทศไทยที่ไม่ได้มีการเปิดให้ทำใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ หรือใบขับขี่เฉพาะทางสำหรับผู้ที่ขับขี่รถที่มีขนาด 400 cc. ขึ้นไป ส่งผลให้ในปัจจุบันยังคงใช้ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์แบบทั่วไปอยู่ ผู้เขียนเห็นว่าควรนำแนวทางของสหราชอาณาจักรมาเป็นแบบอย่างในการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในทางปฏิบัติ

#### 4.

#### วิเคราะห์เปรียบเทียบประเด็นกฎหมายจราจรเพื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่

ในประเด็นนี้ผู้เขียนจะได้ศึกษาเกี่ยวกับจราจรเพื่อขับขี่จักรยานยนต์ขนาดใหญ่ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 โดยกำหนดการขับขี่ ดังนี้

1. รถจักรยานยนต์ให้บรรทุกของไม่เกิน 50 กิโลกรัม และนั่งซ้อนท้ายได้เพียง 1 คนเท่านั้น
2. ข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจรได้แก่

2.1 ในเขตกรุงเทพมหานคร หรือเมืองพัทยาหรือเขตเทศบาลความเร็วของรถจักรยานยนต์ต้องไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

2.2 การขับขี่รถจักรยานยนต์นอกเขตที่กำหนดไว้ในข้อ 2.1 จะต้องใช้ความเร็วของรถจักรยานยนต์ต้องไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

2.3 แต่หากมีเครื่องหมายจราจรกำหนดความเร็วไว้ผู้ขับขี่จะต้องขับไม่เกินอัตราความเร็วที่กำหนด

กรณีดังกล่าวนี้เห็นได้ว่าการกำหนดให้การขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นการกำหนดข้อปฏิบัติของรถจักรยานยนต์ทั่วไปโดยไม่ปรากฏว่ามีการกำหนดเฉพาะรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ ในทางปฏิบัติจึงเห็นได้ว่ารถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่มักจะแทรกในช่องจราจรที่มีรถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก โดยไม่จอดรอรถสัญญาณไฟเหมือนรถยนต์ส่งผลให้เกิดอันตรายเป็นอย่างมาก

อีกทั้งกฎหมายของประเทศไทยก็ไม่ได้มีการกำหนดข้อจำกัดความเร็วที่ชัดเจน ในขณะที่จากการศึกษากฎหมายของประเทศญี่ปุ่น Road Traffic Law (Dourokoutsuu) กฎเกณฑ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่สรุปได้ดังนี้

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

กรณีดังกล่าวแสดงให้เห็นว่ากฎหมายของประเทศญี่ปุ่นนั้นกำหนดกฎเกณฑ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ตามขนาดของเครื่องยนต์ไว้อย่างชัดเจน

สำหรับประเด็นเกี่ยวกับช่องทางเฉพาะของรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ หรือ บิ๊กไบค์เลน (ทางสำหรับ Big Bike โดยเฉพาะ) นั้น จากการศึกษากฎหมายของประเทศไทย พบว่า ไม่ปรากฏว่ากฎหมายได้มีการกำหนดให้ช่องทางเฉพาะรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ ในปัจจุบันการขับขี่รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่จึงเกิดอุบัติเหตุ หรือ เสี่ยงต่ออันตรายแก่ผู้ขับขี่ เช่น การขับขี่รถจักรยานยนต์ในเมืองที่มีชุมชนตลอดเส้นทางหรือทางถนนที่แคบ รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่นั้นเป็นรถที่มีขนาดใหญ่ต้องการการทรงตัวสูง หากนำมาใช้ในเมืองที่มีสะพานทางโค้ง ถือว่าอันตรายมาก รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ จึงเหมาะกับถนนประเภทแยกเลน การขับขี่ที่ จะต้องใช้ความเร็วสูงไม่สามารถใช้ได้จริง เพราะถนนไม่ได้ออกแบบไว้ให้เอื้อต่อการขับขี่

ในขณะที่สหราชอาณาจักรกำหนดการควบคุมช่องทางเฉพาะสำหรับรถจักรยานยนต์ หรือที่เรียกว่าการแยกช่องจราจรสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในสหราชอาณาจักร เรียกว่า lane filtering ซึ่งปรากฏในข้อ 88 ของรหัสทางหลวงยืนยันว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีสิทธิใช้แยกช่องจราจรในการจราจรที่เคลื่อนตัวช้าตราบเท่าที่ดำเนินการได้อย่างปลอดภัยและผู้ขับขี่จะดูแลและรักษาความเร็วให้ต่ำ<sup>9</sup>

ดังนั้น เพื่อความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ ผู้เขียนเห็นว่า ควรพิจารณาเกี่ยวกับการจำกัดความเร็วของรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ และกำหนดช่องทางเฉพาะ หรือทางสำหรับรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ เป็นการเฉพาะ ทั้งนี้โดยพิจารณาแนวทางจากกฎหมายต่างประเทศ

<sup>9</sup> Digby brown. (2017) *.Is it illegal to filter on a motorcycle?* (Online). Available [https://www.digbybrown.co.uk/news/is-it-illegal-to-filter-on-a-motorcycle\(May2021\)](https://www.digbybrown.co.uk/news/is-it-illegal-to-filter-on-a-motorcycle(May2021))



## 5. บทสรุปและข้อเสนอแนะ

### 5.1 บทสรุป

ปัจจุบันความนิยมขับขี่รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ในประเทศไทยมีเป็นจำนวนมากนั้น มีทั้งเป็นเยาวชนและผู้ใหญ่ เนื่องจากพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 46 วรรคแรกที่กำหนดคุณสมบัติด้านอายุกรณีผู้ขอรับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราวมีความประสงค์จะขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีกำลังเครื่องยนต์ตั้งแต่สามสิบกิโลวัตต์ขึ้นไป หรือมีขนาดความจุของกระบอกสูบรวมกันตั้งแต่สี่ร้อยลูกบาศก์เซนติเมตรขึ้นไปนั้น จะต้องมียอายุ 18 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป และจากสมรรถนะของรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ นั้นจะมีขนาดใหญ่และความเร็วมากกว่ารถจักรยานยนต์ทั่วไป ผู้ขับขี่จึงจะต้องมีความสามารถมากกว่าปกติ

อีกทั้งในการขับขี่รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่จะต้องมีทางเฉพาะเพื่อความสะดวกและความสะดวกแก่สมกับภารกิจขับขี่ อย่างไรก็ตามในปัจจุบันการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนมีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น เพราะจากสถิติอุบัติเหตุทางถนนพบว่า มีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บมากขึ้นกว่าทุกปี ทำให้สถานการณ์อยู่ในช่วงวิกฤตซึ่งหากภาครัฐยังไม่มีการป้องกันและเร่งดำเนินการแก้ไขในเรื่องดังกล่าว ส่วนหนึ่งของอุบัติเหตุมาจากกลุ่มที่นิยมขับขี่รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุรุนแรงเพิ่มมากขึ้น รวมทั้งมีการนำรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่มาขับขี่บนท้องถนนรวมถึงตรอกซอกซอยต่างๆ ก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้ขับขี่รวมไปถึงบุคคลอื่น

จากปัญหาดังกล่าวจึงต้องพิจารณากฎหมายของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับภารกิจจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ โดยกฎหมายเรื่องใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้แก่พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (1) ที่กำหนดถึงประเภทของใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล

รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล และรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว และมาตรา 43 (6) ที่กำหนดถึงประเภทของใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล และ มาตรา 46 กำหนดคุณสมบัติสำหรับผู้ขอใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ชั่วคราวต้องมีอายุ ไม่น้อยกว่า สิบแปดปีบริบูรณ์ สำหรับรถจักรยานยนต์ความจุของกระบอกสูบขนาดไม่เกินร้อยสิบลูกบาศก์เซนติเมตรต้องมีอายุ ไม่น้อยกว่า สิบห้าปีบริบูรณ์ ต่อมาได้มีการออกกฎกระทรวงขอและการออกใบอนุญาตขับรถ และการต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2563 ส่งผลให้บุคคลที่จะขอใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ นั้นต้องมีอายุ 18 ปีบริบูรณ์ ขึ้นไปนั้น และจากสมรรถนะของรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ ที่มีขนาดใหญ่และความเร็วมากกว่ารถจักรยานยนต์ทั่วไป การกำหนดอายุของประเทศไทยจึงไม่เหมาะสม เนื่องจากผู้เยาว์การตัดสินใจ หรือการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า ในขณะที่ขับรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่อาจ จะไม่มีความสามารถหรือประสบการณ์เท่ากับผู้ใหญ่

เมื่อพิจารณากฎหมายของสหราชอาณาจักร คือ ใน Road Traffic Act 1988 จะกำหนดให้บุคคลที่สามารถขอใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ต้องมีอายุ 21 ถึงอายุ 24 ปี และกฎหมายของประเทศญี่ปุ่นแม้ว่าจะกำหนดให้บุคคลอายุ 18 ปี หรือสูงกว่าสามารถขอใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ 400 cc ขึ้นไปได้ ถือว่าการกำหนดอายุไม่แตกต่างกันกับของประเทศไทย แต่จากการศึกษากระบวนการขออนุญาตนั้นมีความเข้มงวดมากกว่าประเทศไทย

นอกจากนี้ยังมีปัญหาประเภทของใบอนุญาตจักรยานยนต์ ปรากฏตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 43 ได้กำหนดประเภทของใบอนุญาตขับสี่ โดยใบอนุญาตขับรถมี 10 ชนิด แต่ไม่ได้มีการเปิดให้ทำใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ หรือใบขับสี่เฉพาะทาง สำหรับผู้ที่ขับสี่ที่มีขนาด 400 cc. ขึ้นไป แต่ยังคงใช้ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์แบบทั่วไป

ในเรื่องดังกล่าวกฎหมายของสหราชอาณาจักรและประเทศญี่ปุ่นนั้นกำหนดให้ในการสอบใบอนุญาตขับขี่นั้นจะแบ่งประเภทของใบขับขี่ตามขนาดความจุเครื่องยนต์ ว่าใบขับขี่ประเภทไหนสามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ประเภทใดได้ส่งผลให้เกิดความชัดเจน

อีกทั้งกฎหมายจราจรเพื่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นข้อกำหนดข้อปฏิบัติของรถจักรยานยนต์ทั่วไปโดยไม่ปรากฏว่ามีการกำหนดเป็นการเฉพาะรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ จากการศึกษากฎหมายของสหราชอาณาจักรได้กำหนดให้มีการควบคุมช่องทางเฉพาะสำหรับรถจักรยานยนต์หรือที่เรียกว่าการแยกช่องจราจรสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในสหราชอาณาจักร เรียกว่า lane filtering ไว้อย่างชัดเจน

ดังนั้นจากปัญหาเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ของประเทศไทยที่ไม่ได้มีกฎหมายกำหนดไว้โดยเฉพาะ เหมือนกับกฎหมายต่างประเทศจึงส่งผลกระทบต่อให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติหลายประการตามที่ได้วิเคราะห์ไว้ ดังนั้นจึงควรต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายโดยนำแม่แบบกฎหมายต่างประเทศมาพิจารณาต่อไป

## 5.2 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาประเด็นปัญหาโดยเปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศทั้งสหราชอาณาจักรและกฎหมายของประเทศญี่ปุ่น ซึ่งทั้งสองประเทศได้มีการกำหนดแนวทางเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ไว้ อย่างไรก็ตามยังชัดเจน ดังนั้นผู้เขียนจึงได้นำมาเป็นแนวทางในการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายที่เกี่ยวข้องดังนี้

1) แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 46 (1) จากเดิมบัญญัติว่า

“ มาตรา 46 ผู้ขอใบอนุญาตขับรถตามมาตรา 43 (1) ต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามดังต่อไปนี้

(1) มีอายุไม่ต่ำกว่าสิบแปดปีบริบูรณ์ แต่ถ้าเป็นผู้ขอใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว สำหรับรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดความจุของกระบอกสูบรวมกันไม่เกินที่กำหนด ในกฎกระทรวงต้องมีอายุไม่ต่ำกว่าสิบห้าปีบริบูรณ์

(2) ... "

ผู้เขียนเห็นสมควรแก้ไขเพิ่มเติมเป็น

"มาตรา 46 ผู้ขอใบอนุญาตขับรถตามมาตรา 43 (1) ต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามดังต่อไปนี้

(1) มีอายุไม่ต่ำกว่าสิบแปดปีบริบูรณ์ แต่ถ้าเป็นผู้ขอใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว สำหรับรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดความจุของกระบอกสูบรวมกันไม่เกินหนึ่งร้อย ลิบ ลูกบาศก์เซนติเมตรต้องมีอายุไม่ต่ำกว่าสิบห้าปีบริบูรณ์ หรือเป็นผู้ขอใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ส่วนบุคคลชั่วคราว สำหรับรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดความจุของกระบอกสูบรวมกันตั้งแต่สี่ร้อยลูก บาศก์เซนติเมตรขึ้นไปต้องมีอายุไม่ต่ำกว่ายี่สิบเอ็ดปีบริบูรณ์

(2) ... "

2) แก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (1) และ (6) จากเดิม บัญญัติว่า

" มาตรา 43 ใบอนุญาตขับรถมีดังนี้

(1) ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล หรือรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว

(2) ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล

(3) ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคล

(4) ใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ

(5) ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อสาธารณะ

(6) ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล

(6/1) ... "

ผู้เขียนเห็นสมควรแก้ไขเพิ่มเติมเป็น

"มาตรา 43 ใบอนุญาตขับรถมีดังนี้

(1) ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล หรือรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ส่วนบุคคลชั่วคราว

- (2) ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล
- (3) ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคล
- (4) ใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ
- (5) ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อสาธารณะ
- (6) ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล หรือรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ส่วนบุคคล

(6/1) ... "

3)

ผู้เขียนเห็นสมควรให้ออกกฎกระทรวงเพิ่มเติมโดยออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดให้มีช่องทางจราจรเฉพาะสำหรับรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ที่มีขนาดความจุของกระบอกลูกบวมกันตั้งแต่ 400 ลูกบาศก์เซนติเมตรขึ้นไป หรือกำหนดให้ใช้หรือห้ามใช้ช่องทางจราจรใดให้ชัดเจน

เมื่อได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายที่เกี่ยวข้องข้างต้น ย่อมจะส่งผลให้ประเทศไทยมีมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่เป็นการเฉพาะ และสามารถแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในปัจจุบันทั้งเกี่ยวกับผู้ขับขี่ที่มีอายุไม่เหมาะสม การกำหนดประเภทของใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ รวมไปถึงการกำหนดช่องทางเฉพาะให้กับรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ใช้ในการขับขี่ ซึ่งอาจช่วยลดอุบัติเหตุของประเทศไทยได้ในอนาคต

### เอกสารอ้างอิง

พระราชบัญญัติผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ. 2511

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

กฎกระทรวงการขอและการออกใบอนุญาตขับรถ

และการต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2563

กฎกระทรวง ฉบับที่ 14 (พ.ศ. 2535)

ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

กฎกระทรวงกำหนดให้ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ต้องเป็นไปตาม  
มาตรฐาน พ.ศ. 2563

ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 137 ตอนที่ 88 ก 22 ตุลาคม 2563  
มนตรี โกมลทัต. (2558), Big Bike โอกาสใหม่อุตสาหกรรมยานยนต์ไทย,  
**วารสารสำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า**,ปีที่ 6 ฉบับที่  
52 พฤศจิกายน.

วรรณา ยงพิศาลภพ. (2561). **อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์.**

ข้อมูลออนไลน์

[https://www.krungsri.com/bank/getmedia/cdef787a-1b30-4784-86bc-](https://www.krungsri.com/bank/getmedia/cdef787a-1b30-4784-86bc-f7fa46282e83/IO_Motorcycle_2018_TH.aspx)

[f7fa46282e83/IO\\_Motorcycle\\_2018\\_TH.aspx](https://www.krungsri.com/bank/getmedia/cdef787a-1b30-4784-86bc-f7fa46282e83/IO_Motorcycle_2018_TH.aspx)(มกราคม2563)

สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม. (2562).

มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม

รถจักรยานยนต์เฉพาะด้านความปลอดภัย-สารพิษจากเครื่องยนต์

ระดับที่ 7 มอก.2915-2561.

เอกรัตน์ โลหะ,

(2555), **ปัญหาทางกฎหมายในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทาง  
ก พ.ศ.2522**

**ศึกษากรณีการขอตรวจใบอนุญาตขับขี่,วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต  
นิติ มหาวิทยาลัยศรีปทุม.**

พิสิษฐ์ วงศ์เธียรธนา. "กฎหมายใบอนุญาตขับรถและการบังคับใช้กฎหมาย".

**การประชุมวิชาการระดับชาติเพื่อนำเสนอผลงานวิจัยระดับบัณฑิตศึกษา** ครั้งที่ 8 หน้า 388

Digby brown. (2017) ***.Is it illegal to filter on a motorcycle?***

(Online). Available

[https://www.digbybrown.co.uk/news/is-it-illegal-to-filter-on-a-motorcycle\(May2021\)](https://www.digbybrown.co.uk/news/is-it-illegal-to-filter-on-a-motorcycle(May2021))

Legislation. Road Traffic Act 1988. ข้อมูลออนไลน์

เข้าถึงข้อมูลโดย<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1988/52/section/87>(มกราคม 2564)

