

ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมการขับขีรถจักรยานยนต์¹

นัทพร เกียรติพิริยะ²

รถ กลายเป็นปัจจัยที่ 6 ในการดำรงชีวิตของมนุษย์ และรถที่ใช้กันมากในเวลาที่การจราจรคับขันหรือติดขัด คือ รถจักรยานยนต์ เพื่อความสะดวก รวดเร็ว ซึ่งก่อนที่ผู้ขับขี่จะมาขับขี่หรือใช้รถบนท้องถนนได้นั้น ต้องมีใบอนุญาตขับขี่ซึ่งออกโดยกรมขนส่งทางบกก่อน ซึ่งใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ตลอดชีพได้ถูกยกเลิกไปแล้วเมื่อปี พ.ศ. 2546

ตั้งแต่ปี 2568 เป็นต้นมาต้องมีการต่ออายุใบอนุญาตขับขี่ทุก 5 ปี และการอบรมใบอนุญาตขับขี่ออนไลน์นั้นสามารถทำได้ด้วยตนเอง ก่อนที่จะไปต่อใบขับขี่ผู้ที่ขออบรมใบขับขี่ออนไลน์ต้องมีคุณสมบัติดังนี้ คือ ต่อใบอนุญาตขับขี่จาก 5 ปี เป็น 5 ปี ต้องอบรม 1 ชั่วโมง ใบอนุญาตขับขี่หมดอายุเกิน 1 ปี ต้องอบรมใหม่ 5 ชั่วโมง และต้องสอบข้อเขียน ใบอนุญาตขับขี่หมดอายุเกิน 3 ปี ต้องเข้ารับการอบรมใหม่ 5 ชั่วโมง ต้องสอบทั้งข้อเขียน และทดสอบการขับรถใหม่อีกครั้ง ซึ่งมีทั้งรถจักรยานยนต์ขนาดเล็กและขนาดใหญ่ รถจักรยานยนต์ที่มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 110 ซีซี จะขอรับใบอนุญาตขับขี่ได้เมื่อมีอายุ 15 ปีบริบูรณ์ และรถจักรยานยนต์ที่มีความจุแบบไม่จำกัดขนาดเครื่องยนต์ จะขอรับใบอนุญาตขับขี่ได้เมื่ออายุ 18 ปีบริบูรณ์ เพื่อแสดงว่าใบอนุญาตขับขี่ที่ได้มานั้นแสดงว่า คนมีสมรรถภาพ มีความรู้ความสามารถเพียงพอที่จะขับขี่บนท้องถนน

ขั้นตอนการขอมีใบอนุญาตขับขี่นั้น นอกจากจะต้องยื่นคำขอต่อนายทะเบียนแล้ว ผู้ยื่นคำขอจะต้องมีคุณสมบัติครบถ้วน และไม่มีลักษณะต้องห้ามตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 เช่น มีอายุครบ 15 ปีบริบูรณ์ ตามที่กฎหมายกำหนด อีกทั้งต้องมีการทดสอบความรู้ความสามารถในการขับรถตามกฎหมายจราจร นายทะเบียนจึงจะสามารถออกใบอนุญาตขับขี่ให้แก่ผู้ขอได้ ซึ่งถ้าผู้ยื่นคำขออายุไม่ครบ 15 ปีบริบูรณ์ ตามที่กฎหมายกำหนดหรือมีลักษณะต้องห้ามตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 แล้ว นายทะเบียนก็ไม่สามารถออกใบอนุญาตขับขี่ให้แก่ผู้ขอได้ แต่อาจมีบุคคลบางกลุ่มที่อายุยังไม่ถึงเกณฑ์ที่จะขอรับใบอนุญาตขับขี่ มีการนำรถจักรยานยนต์ออกมาขับขี่บนท้องถนนโดยไม่สวมหมวกนิรภัย และไม่เคารพกฎจราจร เนื่องจากไม่มีความรู้ความสามารถในการขับขี่ หรือมีการรวมกลุ่มกันของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อมาแข่งขันรถบนท้องถนนหรือทางสาธารณะ บางคนอาจจะไม่สวมหมวกนิรภัย หรือเมาแล้วขับ ทำให้เกิดอุบัติเหตุที่อันตรายต่อตนเองและบุคคลอื่น เพราะความกึกก้องของ ขาดสติสัมปชัญญะ

¹บทความนี้เรียบเรียงจากการค้นคว้าอิสระ เรื่อง ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมการขับขีรถจักรยานยนต์ โดยมีอาจารย์ที่ปรึกษา คือ รองศาสตราจารย์ ดร. มัลลิกา พินิจจันทร์ และคณะกรรมการสอบ คือ รองศาสตราจารย์ ดร. ปภาศรี บัวสวรรค์ และ รองศาสตราจารย์กำธร กำประเสริฐ

²นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง สาขาวิทยบริการเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดอุทัยธานี

และรถจักรยานยนต์ที่นำออกมานั้น อาจมีการแต่งรถหรืออุปกรณ์ส่วนควบเปลี่ยนแปลงไป ซึ่งการแต่งรถหรือตัดแปลงสภาพนั้นเป็นความชอบส่วนบุคคล

ตัวอย่างเช่น ทริปน้ำไม่อาบดังที่ปรากฏในข่าว คือ เป็นแก๊งของรถจักรยานยนต์ซึ่ง ซึ่งมีการประกาศนัดรวมตัวกันผ่านโลกโซเชียลเพื่อไปมอบของให้โรงเรียนแห่งหนึ่ง ในอำเภอเขาค้อ จังหวัดเพชรบูรณ์ นั้นเป็นสายบุญหรือประลองชิง แต่ด้วยการตัดแปลงรถจักรยานยนต์จะกระทำได้ ต้องเป็นการตัดแปลงเพื่อความสวยงาม ปลอดภัย และต้องไม่สร้างความเดือดร้อนต่อผู้อื่น

แต่ลักษณะการกระทำของแก๊งน้ำไม่อาบ เป็นการขับจี้รถจักรยานยนต์ที่เสียงดัง กีดขวางการจราจร ซึ่งสร้างความเดือดร้อนรำคาญให้กับผู้ที่ใช้รถใช้ถนน และประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณนั้น เนื่องมาจากรถจักรยานยนต์ที่แต่งด้วยความเร็วจะทำให้เกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะจุดอันตรายบนเส้นทางขึ้นไปบนภูทับเบิก ซึ่งมีโค้งทั้งหมด 111 โค้ง โดยเกิดอุบัติเหตุบ่อยบริเวณโค้ง S1 โค้ง S3 และในซอยบ้านน้ำเพียงดิน รถจักรยานยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุข้างขึ้นจะมีปัญหาหลุดโค้ง เนื่องจากมาด้วยความเร็ว ส่วนข้างลงเกิดจากการเบรกไม่อยู่ ที่ผ่านมารถจักรยานยนต์ที่แต่งซึ่งบางคันไม่ใส่เบรกหลัง ทำให้ควบคุมรถยาก ทำให้เกิดอุบัติเหตุกับผู้อื่น และมีเหตุรถยนต์หลุดโค้งบริเวณข้างลงภูทับเบิก เนื่องมาจากมาด้วยความเร็วเบรกไม่อยู่ จึงหวะเดียวกับกลุ่มรถจักรยานยนต์ทริปดังกล่าวสวนมาทางข้างขึ้นกำลังขับคร่อมเลนกลาง ทำให้รถยนต์ต้องหักหลบจนตกข้างทาง โดยหนึ่งในผู้ประสบอุบัติเหตุกำลังตั้งครรภ์ 2 เดือน ดังที่ปรากฏในข่าว เมื่อรถจักรยานยนต์มีการตัดแปลง ทำให้เวลาขึ้นเขาจะมีปัญหาเครื่องดับกลางทางจนทำให้รถที่ตามมา เสียจังหวะและเกิดอุบัติเหตุ ส่วนหนึ่งมาจากความไม่ชำนาญของผู้ขับที่เร่งความเร็วมาตลอดทาง แม้จะเป็นทางขึ้นภูเขา ประกอบกับพื้นถนนบริเวณโค้งมีรอยคราบน้ำมันของรถที่สัญจรไปมา ทำให้รถจักรยานยนต์ที่ขับมาด้วยความเร็วประสบอุบัติเหตุจากพื้นถนนลื่นบ่อยครั้ง

ในปัจจุบัน การใช้รถจักรยานยนต์เป็นรูปแบบการคมนาคมที่ได้รับความนิยมอย่างแพร่หลาย โดยเฉพาะในเขตเมืองและชนบทที่มีการจราจรหนาแน่นหรือถนนแคบ รถจักรยานยนต์สามารถตอบสนองความต้องการด้านความสะดวกรวดเร็วได้เป็นอย่างดี ความนิยมในการใช้รถจักรยานยนต์ยังสัมพันธ์กับปัญหาด้านความปลอดภัยและอุบัติเหตุบนท้องถนนอย่างใกล้ชิด ปัจจัยสำคัญประการหนึ่งที่มีผลต่อความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์ คือ การมีใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกต้องตามกฎหมาย

การออกใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นกระบวนการทางกฎหมายที่มุ่งเน้นการควบคุมและรับรองว่าผู้ขับขี่มีความรู้ ความสามารถ และจิตสำนึกในการขับอย่างปลอดภัย แต่กลับพบว่า มีปัญหาและอุปสรรคหลายประการเกี่ยวกับกระบวนการออกใบอนุญาต ไม่ว่าจะเป็นช่องว่างของกฎหมาย ความเข้มงวดของการทดสอบ ขั้นตอน การออกใบอนุญาตที่อาจไม่ทั่วถึง หรือแม้แต่การขาดการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง

รถจักรยานยนต์ไม่เพียงเป็นพาหนะที่ใช้ในการเดินทางเท่านั้น แต่ยังกลายเป็นสิ่งที่แสดงออกถึงตัวตน ความชอบของผู้ใช้รถจำนวนมาก โดยเฉพาะในกลุ่มเยาวชนและผู้ที่ยินยอมการแต่งรถ การตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ เช่น การเปลี่ยนท่อไอเสียให้มีเสียงดัง การปรับแต่งเครื่องยนต์เพื่อเพิ่มความเร็ว หรือ

การเปลี่ยนแปลงรูปแบบโครงสร้างของรถ กลายเป็นพฤติกรรมที่พบเห็นได้ทั่วไป การดัดแปลงเหล่านี้มักส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของผู้ขับขี่ ผู้ใช้ถนนคนอื่นและสิ่งแวดล้อม แม้ว่ากฎหมายจะมีบทบัญญัติเกี่ยวกับการควบคุมการดัดแปลงสภาพรถและการกำหนดโทษไว้อย่างชัดเจน เช่น พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจดทะเบียนรถ แต่กลับพบว่าการบังคับใช้กฎหมายในเรื่องนี้ยังมีข้อจำกัด ทั้งในด้านความชัดเจนของบทบัญญัติ การตีความกฎหมาย การตรวจสอบของเจ้าหน้าที่ รวมถึงระดับโทษที่อาจไม่เพียงพอในการยับยั้งพฤติกรรมดัดแปลงที่ผิดกฎหมาย

การรวมกลุ่มของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดขึ้นอย่างแพร่หลายในหลายพื้นที่ ทั้งในรูปแบบของชมรมรถจักรยานยนต์แบบเป็นทางการ กลุ่มผู้ใช้รถประเภทเดียวกัน หรือการนัดรวมตัวเพื่อทำกิจกรรม เช่น การขับขี่ท่องเที่ยว การจัดขบวนแห่ หรือกิจกรรมการกุศล การรวมกลุ่มของผู้ขับขี่เหล่านี้ แม้จะมีวัตถุประสงค์ที่ดีในบางกรณี แต่กลับกลายเป็นปัญหาทางสังคมและกฎหมายในอีกหลายด้าน โดยเฉพาะเมื่อการรวมกลุ่มนำไปสู่พฤติกรรมที่รบกวนสาธารณะ เช่น การขับขี่ในลักษณะขบวนแห่เสียงดัง การปิดถนนโดยไม่ได้รับอนุญาต หรือแม้แต่การแข่งรถในทางสาธารณะ

แม้กฎหมายจะมีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการใช้รถในทางสาธารณะ การชุมนุมในที่สาธารณะ และการรักษาความสงบเรียบร้อย แต่บทบัญญัติเหล่านี้อาจยังไม่ครอบคลุมหรือไม่สามารถบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพกับกรณีเฉพาะของการรวมกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะในกรณีที่ไม่มีการจัดตั้งอย่างเป็นทางการ หรือมีลักษณะกึ่งสุมเสี่ยงต่อการกระทำผิดกฎหมาย เช่น กลุ่มซิ่ง หรือกลุ่มที่ก่อความเดือดร้อนให้แก่ประชาชน

ตามรายงานการจับกุมรถจักรยานยนต์ที่ดัดแปลงและทำผิดกฎจราจรของกลุ่มรถจักรยานยนต์ทริปน้ำไม่อาบ โดยมีการตั้งด่านของเจ้าหน้าที่ตำรวจบนเส้นทางสายหลัก 6 จุด เส้นทางสายรอง 14 จุด ได้จับกุมตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ไม่สวมหมวกนิรภัย 72 ราย ขับรถโดยไม่ได้รับอนุญาต 135 ราย อุปกรณ์ส่วนควบไม่ครบถ้วน 98 ราย ไม่ติดแผ่นป้ายทะเบียน 84 ราย ไม่ชำระภาษีประจำปี 42 ราย ผ่าฝืนป้ายจราจรด้วยการขับรื้อย้อนศร 8 ราย เปลี่ยนแปลงตัวรถให้ผิดไปจากรายการที่จดทะเบียน 93 รายซึ่งได้มีกฎหมายต่าง ๆ ในการควบคุมการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่แล้ว ดังนั้นจะเห็นได้ว่า มีกฎหมายควบคุมการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่แล้ว แต่ยังมีปัญหาที่ต้องนำมาศึกษาค้นคว้า คือ

1. ปัญหาเกี่ยวกับการออกใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ตามมาตรา 42 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

มาตรา 42 บัญญัติว่า “ผู้ขับรถต้องได้รับใบอนุญาตขับรถและต้องมีใบอนุญาตขับรถ และสำเนาภาพถ่ายใบคู่มือจดทะเบียนรถในขณะขับหรือควบคุมผู้ฝึกหัดขับรถเพื่อแสดงต่อเจ้าพนักงานได้ทันที”

การใช้รถใช้ถนนเป็นกิจกรรมที่มีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับชีวิตประจำวัน การขับขี่โดยปราศจากทักษะ ความรู้ หรือวุฒิภาวะที่เหมาะสม ย่อมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและความเสียหายทั้งต่อชีวิต

และทรัพย์สินของตนเองและผู้อื่น การขอรับใบอนุญาตขับขี่จึงถูกกำหนดให้เป็นกระบวนการที่ต้องผ่านการอบรมและทดสอบอย่างเข้มงวด โดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

ดังนั้นจะเห็นได้ว่าการศึกษากฎหมายดังกล่าว พบว่า ระบบการอบรมและทดสอบเพื่อขอรับใบอนุญาตขับขี่ยังคงมีข้อบกพร่องที่ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพ คือ การออกใบอนุญาตให้แก่ผู้ที่ยังขาดวุฒิภาวะ โดยเฉพาะกรณีของใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ชั่วคราวที่สามารถออกให้แก่ผู้มีอายุ 15 ปีบริบูรณ์ แม้ในทางกฎหมายจะเป็นผู้เยาว์ที่สามารถขอใบอนุญาตได้ แต่เนื่องจากเด็กในวัยนี้ยังขาดการควบคุมตนเอง และมีแนวโน้มสูงที่จะขับขี่ด้วยพฤติกรรมเสี่ยง เช่น แซงรถ ขับเร็ว ไม่สวมหมวกนิรภัย และประสพการณ์ในการตัดสินใจบนท้องถนน ซึ่งอาจนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

2. ปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดโทษในการตัดแปลงสภาพรถ ตามมาตรา 14 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

มาตรา 14 บัญญัติว่า “รถใดที่จดทะเบียนแล้ว ห้ามมิให้ผู้ใดเปลี่ยนแปลงตัวรถ หรือส่วนหนึ่งส่วนใดของรถให้ผิดไปจากรายการที่จดทะเบียนไว้และใช้รถนั้น เว้นแต่เจ้าของรถนำรถไปให้นายทะเบียนตรวจสอบสภาพก่อน”

การตัดแปลงสภาพรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ทั้งในรูปแบบการเปลี่ยนแปลงเพื่อเพิ่มสมรรถนะรถ เช่น การเปลี่ยนเครื่องยนต์ ท่อไอเสีย หรือระบบไฟ รวมไปถึงการตกแต่งเพื่อความสวยงามตามรสนิยมของผู้ขับขี่ แม้ว่าพฤติกรรมดังกล่าวจะสะท้อนเสรีภาพส่วนบุคคล แต่ก็มีผลกระทบต่อความปลอดภัยในการขับขี่ สภาพแวดล้อม และความสงบเรียบร้อยของสังคม

ดังนั้นจะเห็นได้ว่า มาตราดังกล่าวห้ามเปลี่ยนแปลงตัวรถ หรือส่วนหนึ่งส่วนใดของรถให้ผิดไปจากรายการที่จดทะเบียนไว้ แต่ไม่ได้ระบุชัดเจนว่าการเปลี่ยนแปลงใดเข้าข่ายผิดไป เช่น การเปลี่ยนสีรถ ซึ่งอาจจะเป็นสีใกล้เคียง หรือการเปลี่ยนขนาดล้อ ขอบยาง หรือไฟหน้าและไฟท้ายแบบแต่ง ปัญหานี้ทำให้เกิดการบังคับใช้กฎหมายยังไม่ครอบคลุมถึงรถที่จดทะเบียนเรื่องการเปลี่ยนแปลงตัวรถหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของรถ อีกทั้งกฎหมายไม่ได้ระบุชัดเจนว่าการตัดแปลงใดบ้างที่ผิดไปจากรายการที่จดทะเบียนรถที่นำเข้าชิ้นส่วนมาประกอบเองเรียกว่า รถจดประกอบ มักมีการดัดแปลงตั้งแต่ต้นว่าแบบใดต้องขออนุญาตตรวจสอบสภาพก่อน แบบใดสามารถทำได้ และแบบใดผิดกฎหมาย แต่มาตรา 14 ใช้บังคับเฉพาะรถที่จดทะเบียนแล้วเท่านั้น ด้วยเหตุนี้ กฎหมาย จึงเข้ามาควบคุมและกำหนดบทลงโทษผู้กระทำการดัดแปลงที่ไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด

3. ปัญหาเกี่ยวกับการรวมกลุ่มของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ตามมาตรา 43 (3) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

มาตรา 43 (3) บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถในลักษณะกีดขวางการจราจร”

การใช้รถจักรยานยนต์เพื่อการเดินทาง การท่องเที่ยว หรือกิจกรรมกลุ่มพบเห็นได้ทั่วไปในสังคมไทย โดยเฉพาะในช่วงวันหยุด เช่น การเดินทางไปร่วมงานบุญ หรือการรวมกลุ่มเพื่อความบันเทิง การขับขี่เป็นขบวนหรือเป็นกลุ่มใหญ่ก็สามารถก่อให้เกิดผลกระทบต่อการจราจรและความปลอดภัย

บนท้องถนนได้ การรวมกลุ่มของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในลักษณะขบวนขนาดใหญ่ อาจไม่ได้กระทำด้วยเจตนาในการ กีดขวางจราจรโดยตรง แต่จากสภาพการขับขี่ เช่น การเรียงหน้ากระดาน การเคลื่อนที่ช้า การเบียดช่องจราจร หรือการรวมตัวที่สับสน ก็สามารถก่อให้เกิดการกีดขวางทางอ้อม รวมถึงอันตรายจากพฤติกรรมขับขี่ที่ไม่เป็นระเบียบ เช่น การเปลี่ยนช่องทางโดยไม่ให้สัญญาณ การเบรกกะทันหัน การแข่งขันภายในกลุ่ม หรือการไม่เว้นระยะห่างที่เหมาะสม

ดังนั้นจะเห็นได้ว่า การศึกษากฎหมายดังกล่าว อาจเกิดปัญหาความปลอดภัยและการควบคุมการขับขี่เป็นกลุ่มใหญ่มีความเสี่ยงต่อความปลอดภัยทั้งของผู้ขับขี่ในกลุ่มและผู้ใช้ถนนอื่น ๆ เช่น การชนกันในกลุ่ม หรือการที่รถคันอื่นพยายามแซงขบวนแล้วเกิดอุบัติเหตุ แต่มาตรา 43 (3) มุ่งเน้นที่ “การกีดขวาง” มากกว่าประเด็นความปลอดภัยโดยตรง ทำให้การจัดการปัญหานี้อาจยังไม่ครอบคลุม

ดังนั้นจะเห็นได้ว่า ปัญหาทั้งสามดังกล่าวข้างต้นเป็นปัญหาที่สำคัญสมควรที่จะนำมาศึกษาค้นคว้า และหาแนวทางแก้ไขต่อไป

ตามที่คุณศึกษาได้ศึกษาปัญหาเกี่ยวกับการควบคุมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 รวมทั้งความหมาย แนวคิด ความเป็นมา และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ทำให้ได้บทสรุปสำหรับปัญหากฎหมายดังกล่าว เพื่อจะได้นำมาปรับปรุงแก้ไขให้เกิดประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย โดยผู้ศึกษาขอเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปัญหาดังต่อไปนี้

1. ปัญหาเกี่ยวกับการออกใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ตามมาตรา 42

กฎหมายเดิม มาตรา 42 บัญญัติว่า “ผู้ขับรถต้องได้รับใบอนุญาตขับรถและต้องมีใบอนุญาตขับรถ และสำเนาภาพถ่ายใบคู่มือจดทะเบียนรถในขณะขับหรือควบคุมผู้ฝึกหัดขับรถ เพื่อแสดงต่อเจ้าพนักงานได้ทันที”

ขอเสนอให้แก้ไขใหม่เป็น มาตรา 42 “ผู้ขับรถต้องได้รับใบอนุญาตขับรถและต้องมีใบอนุญาตขับรถ และสำเนาภาพถ่ายใบคู่มือจดทะเบียนรถ หรือเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ในขณะขับหรือควบคุมผู้ฝึกหัดขับรถ เพื่อแสดงต่อเจ้าพนักงานได้ทันที”

2. ปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดโทษในการดัดแปลงสภาพรถ ตามมาตรา 14

กฎหมายเดิม มาตรา 14 บัญญัติว่า “รถใดที่จดทะเบียนแล้ว ห้ามมิให้ผู้ใดเปลี่ยนแปลงตัวรถหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของรถให้ผิดไปจากรายการที่จะทะเบียนไว้และใช้รถนั้น เว้นแต่เจ้าของรถนำไปให้นายทะเบียนตรวจสอบสภาพก่อน”

ขอเสนอให้เพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับการเพิ่มโทษปรับในการดัดแปลงสภาพรถ เนื่องจากโทษปรับของไทยปรับไม่เกิน 2,000 บาท ซึ่งเป็นโทษปรับที่ต่ำเกินไป ให้ค่าปรับสูงเหมือนกับของรัฐที่กักตุน เพราะรัฐที่กักตุนค่าปรับในการดัดแปลงสภาพรถสูงถึง 500 ดอลลาร์สหรัฐ หรือประมาณ 18,000 บาท

3. ปัญหาเกี่ยวกับการรวมกลุ่มของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ตามมาตรา 43(3)

กฎหมายเดิม มาตรา 43(3) บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถในลักษณะ กีดขวางการจราจร”

ขอเสนอให้แก้ไขใหม่เป็น มาตรา 43(3) “ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจร การหยุดรถ หรือการเคลื่อนรถโดยปราศจากเหตุสมควร ซึ่งเป็นเหตุให้การจราจรติดขัด ระบาย หรือขัดขวางความสะดวกของผู้ใช้ทางคนอื่น หรือเป็นการทำให้เกิดอันตรายหรือเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ”

เอกสารอ้างอิง

กรมการขนส่งทางบก. คู่มือกฎหมายว่าด้วยการใช้รถใช้ถนน. กรุงเทพมหานคร: กรมการขนส่งทางบก, 2563.

_____. แนวทางการจัดกิจกรรมของกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์เพื่อความปลอดภัยและความเป็นระเบียบ. กรุงเทพมหานคร: กรมการขนส่งทางบก, 2562.

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. แนวทางการจัดการอุบัติเหตุทางถนน [Online]. Available URL: <https://backofficeminisite.disaster.go.th>, 2568 (พฤษภาคม, 24).

_____. รายงานสถิติอุบัติเหตุทางถนนประจำปี 2565 [Online]. Available URL: <https://www.disaster.go.th>, 2568 (พฤษภาคม, 5).

ประสิทธิ์ ปิวาวัฒนพานิช. สิทธิมนุษยชนและหลักการพื้นฐานของรัฐธรรมนูญ. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2563.

มูลนิธิเมาไม่ขับ. รายงานผลการดำเนินงาน “สวมหมวกกันน็อก 100%” [Online]. Available URL: <https://www.ddd.or.th>, 2568 (พฤษภาคม, 21).

วรเจตน์ ภาคีรัตน์. รัฐธรรมนูญนิยม. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2560.

วิบูลย์ ธรรมรักษ์. กฎหมายจราจรทางบก. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2560.

วิศิษฐ์ วิศิษฐ์สรอรรถ. ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายจราจรทางบก. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2561.

วีระพล ตั้งสุวรรณ. กฎหมายรัฐธรรมนูญ. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2564.