

มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์สาธารณะ¹

พรพิมล เนาวศรี²

ในปัจจุบันนี้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่มีบทบาทสำคัญเป็นอย่างยิ่งสำหรับประชาชนที่อาศัยอยู่ในเมืองและนอกเมือง เพราะเป็นพาหนะที่จับจูง่ายราคาไม่แพงและมีความคล่องตัวสูง ทำให้ผู้ใช้บริการสามารถไปยังจุดหมายปลายทางทันตามเวลาที่ต้องการได้ ด้วยเหตุนี้เองจึงทำให้จำนวนจักรยานยนต์เพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว และพฤติกรรมการเดินทางของประชาชนชั้นกลางส่วนใหญ่ในกรุงเทพมหานครจะอาศัยรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลเป็นพาหนะสำคัญในการเดินทางและจากสถิติของกรมการขนส่งทางบก พบว่าพ.ศ. 2549 มีรถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนใหม่จำนวน 2,001,605 คัน ทำให้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะทางเลือกที่ประชาชนเลือกใช้ในการสัญจรเป็นลำดับแรกแทนการใช้บริการพาหนะสาธารณะอื่นๆด้วยเหตุนี้เอง การคมนาคมสาธารณะในรูปแบบใหม่ที่เรียกว่า “มอเตอร์ไซค์รับจ้าง”

อย่างไรก็ดีแม้ว่าจะได้รับการตรากฎหมายและกฎระเบียบอื่นๆขึ้นมาเพื่อควบคุมและจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะ คือพระราชบัญญัติรถยนต์(ฉบับที่ 13)พ.ศ. 2547 กฎกระทรวงฉบับที่ 45 และฉบับที่ 46 (พ.ศ. 2548) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์พ.ศ. 2522 แต่ต้องยอมรับว่าการใช้กฎหมายเรานั้นยังปัญหาคือ การไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องได้อย่างเต็มที่ทั้งนี้เนื่องมาจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างไม่มีความรู้ความเข้าใจกับกฎหมายเรานั้น ดังงานวิจัยที่ระบุว่าการมีรถจักรยานยนต์รับจ้างมีส่วนเกี่ยวข้องกับการเพิ่มขึ้นของปัญหาจราจร โดยทำให้เกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นเพราะส่วนใหญ่ผู้ขับขี่จะมีความรู้หรือมีการศึกษาค่าขาดความรู้ด้านกฎจราจรกฎหมายที่เกี่ยวข้องขาดความรับผิดชอบหรือในทางกลับกันผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะมีความรู้ความเข้าใจ เกี่ยวกับกฎหมายแต่ละเลยและเพิกเฉยต่อการปฏิบัติเนื่องจากกฎหมายเรานั้นมีบทลงโทษที่อ่อนนอกจากนี้แล้วหน่วยงานหรือเจ้าหน้าที่ที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการกำกับดูแลให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะ ปฏิบัติงานไม่เคร่งครัดและไม่ต่อเนื่อง ทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะ ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายไม่ว่าจะเป็นไปตามพระราชบัญญัติรถยนต์(ฉบับที่ 13)พ.ศ. 2547 กฎกระทรวงฉบับที่45และฉบับที่ 46 (พ.ศ. 2548) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นการกำหนดให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะต้องปฏิบัติตามโดยเฉพาะ

เมื่อพิจารณาแล้วจะเห็นได้ว่ายังมีปัญหาทางด้านกฎหมายดังนี้

¹บทความนี้เรียบเรียงจากการศึกษาอิสระ เรื่องมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์สาธารณะ โดยมีอาจารย์ที่ปรึกษา คือ รองศาสตราจารย์รัศมิ์ เต็งวิทยา และมีคณะกรรมการสอบ คือ รองศาสตราจารย์ประเทือง ธนิตผล เป็นประธานกรรมการ และรองศาสตราจารย์จตุพร วงศ์ทองสรรค์ เป็นกรรมการ

²นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต (ส่วนกลาง) คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

1. การที่กฎหมายกำหนดอายุขั้นต่ำของผู้ขับรถจักรยานยนต์ไว้เพียง 20 ปีบริบูรณ์นั้นเพราะเป็นการกำหนดอายุที่ขั้นต่ำที่น้อยเกินไปเนื่องจากบุคคลในช่วงอายุดังกล่าวถือเป็นวัยคาบเกี่ยวระหว่างการเป็นวัยรุ่นตอนปลายกับการเป็นผู้ใหญ่ตอนต้นซึ่งยังไม่มีวุฒิภาวะและยังมีความกึกคะนองและขาดการตัดสินใจที่เพียงพอต่อการรับผิดชอบในชีวิตร่างกายและทรัพย์สินของผู้อื่นและโดยลักษณะของคนขับรถจักรยานยนต์สาธารณะนั้นเป็นการให้บริการประชาชนที่มีความหลากหลายบางครั้งจะต้องพบกับผู้โดยสารที่แตกต่างกันไปรวมทั้งต้องเผชิญกับความเครียดของการจราจรและภาวะมลพิษบนท้องถนนจึงอาจทำให้ขาดวุฒิภาวะในการทำงานได้บางครั้งความรับผิดชอบน้อยดังนั้นก็กล่าวได้ว่ามาตรการทางกฎหมายในการกำหนดอายุขั้นต่ำนี้ยังไม่มีประสิทธิภาพพอต่อการกำหนดคุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ ที่จะให้คัดสรรบุคคลที่มีวุฒิที่เหมาะสมให้เป็นผู้ประกอบอาชีพขับรถจักรยานยนต์ได้

คุณสมบัติในเรื่องอายุของผู้ขับรถจักรยานยนต์สาธารณะพบว่ากฎหมายนี้ยังไม่มีกำหนดอายุขั้นสูงของผู้ขับรถจักรยานยนต์สาธารณะไว้จึงเป็นการชี้ให้เห็นว่ากฎหมายยังไม่ได้ให้ความสำคัญในเรื่องอายุขั้นสูงของผู้ขับรถจักรยานยนต์สาธารณะไว้แต่อย่างใดซึ่งอายุขั้นสูงของผู้ขับรถจักรยานยนต์สาธารณะถือว่าเป็นเรื่องสำคัญในการที่จะให้การบริการรถจักรยานยนต์สาธารณะเกิดความปลอดภัยอย่างสูงสุดต่อผู้ให้บริการเพราะโดยลักษณะการให้บริการสาธารณะดังกล่าวเป็นการให้บริการที่มีความเสี่ยงมากกว่าบริการสาธารณะอย่างอื่นประกอบกับต้องใช้กำลังกายสุขภาพร่างกายต้องมีความแข็งแรงเพียงพอที่จะพุงรถจักรยานยนต์พร้อมผู้โดยสารเพราะต้องคำนึงถึงความปลอดภัยในการให้บริการเนื่องจากต้องเผชิญกับอันตรายเมื่อกฎหมายไม่มีการจำกัดอายุขั้นสูงของผู้ขับรถจักรยานยนต์รับจ้างไว้จึงทำให้ผู้ที่มีอายุกว่า 60 ปีก็สามารถขับรถจักรยานยนต์สาธารณะได้แต่หากพิจารณาถึงสภาวะของบุคคลในช่วงอายุดังกล่าวจะเห็นว่าสมรรถภาพของการขับที่ยานพาหนะย่อมลดน้อยถอยลงจนทำให้ขาดความสามารถในการควบคุมยานพาหนะให้มีประสิทธิภาพได้อีกทั้งยังทำให้มีความเสี่ยงต่อการที่จะเกิดอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น

2. มีการกำหนดค่าอัตราค่าโดยสารเพดานขั้นสูงไว้ในระยะทาง 2- 5 กิโลเมตรแรกโดยในระยะทาง 2 กิโลเมตรแรกอัตราค่าโดยสารไม่เกิน 25 บาทนั้นเป็นอัตราที่สูงมากเพราะมีการเรียกเก็บค่าโดยสารเต็มอัตราที่กำหนดซึ่งไม่ผิดกฎหมายเมื่อประชาชนมีความจำเป็นต้องใช้บริการเพราะความไม่สะดวกหลายประการ เช่นถนนในซอยแคบไม่มีทางเท้าเดินหรือมีทางเท้าแต่ถูกยึดเป็นบิรรถจักรยานยนต์และร้านขายของทั้งหลายหรือซอยนั้นลึกและเปลี่ยวและไม่มีการบริการสาธารณะอย่างอื่นที่ประกอบกับความเร่งรีบให้ทันเวลารถจักรยานยนต์สาธารณะจึงได้รับความนิยมเป็นอย่างมากในคนระดับปานกลางลงมาอาศัยบริการสาธารณะในการเดินทางและรถจักรยานยนต์สาธารณะเป็นบริการสาธารณะการเก็บค่าโดยสารจะต้องเป็นทำเพราะการกำหนดอัตราค่าโดยสารดังกล่าวเป็นการให้ผู้ขับรถจักรยานยนต์สาธารณะเรียกเก็บค่าโดยสารได้หลายอัตราซึ่งอาจมีปัญหาหน้าม่นราคาแพงทำให้ผู้ขับรถจักรยานยนต์สาธารณะเรียกเก็บค่าโดยสารแพงขึ้นทำให้

การเก็บค่าโดยสารไม่ตรงตามที่ป้ายแสดงราคาไว้ ณ ที่รอร์ับคนโดยสารไม่มีป้ายแสดงอัตราค่าโดยสารทำให้การเก็บค่าโดยสารไม่เท่ากันเกิดความไม่เท่าเทียมกันในการให้บริการ

3. ตามกฎหมายแล้วไม่ว่าจะเป็นรถประเภทใดก็ต้องมีป้ายทะเบียนติดไว้กับรถทุกคันและต้องติดไว้ในที่สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนถึงแม้ว่ารถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่จะติดแผ่นป้ายทะเบียนตามแบบที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดแต่ก็มีรถจักรยานยนต์อยู่จำนวนไม่น้อยที่วิ่งอยู่บนท้องถนนโดยไม่ติดแผ่นป้ายทะเบียนเช่นรถจักรยานยนต์ที่ซื้อมาใหม่หรือป้ายทะเบียนหายซึ่งในจำนวนรถเหล่านั้นมีรถจักรยานยนต์สาธารณะอยู่ด้วยการที่เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่เข้มงวดจับกุมรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลและรถจักรยานยนต์สาธารณะนั้นส่งผลให้เป็นการเปิดโอกาสให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั้งรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลและรถจักรยานยนต์สาธารณะนั้นสามารถนำรถจักรยานยนต์ที่ไม่ติดแผ่นป้ายทะเบียนไปเป็นพาหนะในการประกอบอาชญากรรมได้โดยผู้เสียหายไม่สามารถจดจำทะเบียนรถได้หากมองให้ลึกลงไปถึงสาเหตุที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ติดแผ่นป้ายทะเบียนนั้นอาจเป็นไปได้ว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์นั้นได้ตัวรถจักรยานยนต์มาอย่างไม่ถูกต้องตามกฎหมายจึงไม่สามารถนำรถไปจดทะเบียนได้หรือไม่ยอมเสียค่าธรรมเนียมต่อภาษีทะเบียนรถจักรยานยนต์หรือเป็นการแสดงเจตนาทุจริตว่ากลัวผู้เสียหายหรือบุคคลอื่นจดจำทะเบียนรถได้หากผู้ขับขี่กระทำการใดๆอันผิดกฎหมาย เป็นต้น

4. ถ้าพิจารณาตามหลักเกณฑ์ในเรื่องความปลอดภัยตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ที่แก้ไขโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2547 ซึ่งผู้ศึกษาเห็นว่าหลักเกณฑ์ส่วนใหญ่จะบัญญัติไว้อย่างกว้างๆ ไม่ชัดเจน จึงไม่มีจุดยุติว่าการปฏิบัติ ที่ถูกต้องเป็นอย่างไร ผู้ศึกษาจึงเห็นว่าการบัญญัติไว้กว้างๆ เช่นนี้ ทำให้เกิดปัญหาในการบังคับใช้ กล่าวคือทั้งผู้ปฏิบัติตามกฎหมาย และผู้บังคับใช้กฎหมายอาจตีความหมาย ในทางที่แตกต่างกันไปหาข้อยุติที่ถูกต้องไม่ได้ ซึ่งอาจจะทำให้เกิดปัญหาได้ เช่น เจ้าหน้าที่ตำรวจอาจเห็นว่าการบรรทุกของจักรยานยนต์สาธารณะไม่ปลอดภัยเป็นอันตรายต่อผู้โดยสาร แต่คนขับรถจักรยานยนต์สาธารณะอาจมองในจุดที่แตกต่างออกไปว่าการบรรทุก เช่นนั้นปลอดภัยแล้ว เป็นต้น

ส่วนการให้ใช้ทางที่สั้นที่สุดไม่อ้อมเกินไปนั้นเห็นว่า เส้นทางที่สั้นและ ใกล้ที่สุดอาจเป็นเส้นทางที่ไม่ปลอดภัย เช่น อาจเป็นเส้นทางเปลี่ยว หรือเส้นทางที่ไม่มีคนสัญจรไปมา และผู้โดยสารจำนวนไม่น้อยที่โดยสารรถ แต่ไม่รู้จักเส้นทางเลย ซึ่งอาจจะถูกล่อลวงในทางอาชญากรรมได้

จากการที่ได้ศึกษาถึงมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์สาธารณะ มีข้อเสนอแนะ ดังนี้

1. ควรแก้ไขพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ดังนี้

มาตรา 49(1)ผู้จะเข้ามาประกอบอาชีพขับรถจักรยานยนต์สาธารณะจะต้องเป็นผู้ที่มีใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์มาแล้วไม่น้อยกว่าหนึ่งปีตามมาตรา 47(1)แก้ไขเพิ่มเติมเป็นสองปี

มาตรา 49(2)กฎหมายกำหนดหลักเกณฑ์เงื่อนไขอายุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะเสียใหม่ จากเดิมที่กฎหมายกำหนดให้ผู้ขอใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะต้องมีอายุ 20 ปีบริบูรณ์ขึ้นไปควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมมาเป็น 25 ปีบริบูรณ์และควรกำหนดอายุขั้นสูงของผู้ขับรถสาธารณะไว้ด้วยเพราะถือว่าเป็นคุณสมบัติที่สำคัญประการหนึ่งของผู้รับใบอนุญาตโดยให้เพิ่มข้อความไว้ในข้อกำหนดเรื่องคุณสมบัติของผู้ขออนุญาตว่า“ผู้ขอใบอนุญาตขับรถสาธารณะต้องมีอายุไม่เกิน 55 ปีบริบูรณ์”

2.กฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารสำหรับรถจักรยานยนต์สาธารณะพ.ศ. 2548 ข้อ 1(1)และ(2)

เห็นควรแก้ไขเพิ่มเติมเป็นอัตราค่าโดยสารที่แน่นอนโดยกำหนดเป็นราคาต่อกิโลเมตร

-ควรออกกฎกระทรวงเกี่ยวกับหน้าที่ของผู้ที่แสดงป้ายอัตราค่าโดยสารและตรวจสอบผู้ขับรถจักรยานยนต์สาธารณะในแต่ละวันพร้อมทั้งรายงานความเรียบร้อยหรือความผิดปกติไปยังสำนักงานเขตพื้นที่ที่รับผิดชอบ

-พระราชบัญญัติรถยนต์พ.ศ. 2522 ไม่มีบทลงโทษกับวินรถจักรยานยนต์สาธารณะที่ไม่แสดงป้ายอัตราค่าโดยสารจึงไม่มีสภาพบังคับเห็นควรกำหนดเพิ่มเติมกฎหมายเกี่ยวกับการลงโทษปรับวินที่ไม่แสดงป้ายอัตราค่าโดยสารนั้นๆ โดยบังคับกับผู้ที่มีหน้าที่ดังกล่าว

3. ควรออกกฎกระทรวงกำหนดสีของแผ่นป้ายทะเบียนรถจักรยานยนต์หน่วยงานของรัฐควรออกมาตรการให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะแสดงเลขทะเบียนรถจักรยานยนต์สาธารณะไว้บนเสื้อกั๊กที่สวมใส่เพื่อให้ผู้โดยสารสังเกตเห็นได้ง่ายเพราะบางครั้งถ้าแผ่นป้ายทะเบียนไม่ชัดเจนจะสามารถดูได้จากเสื้อกั๊กได้อีกทางหนึ่งอีกทั้งเป็นการควบคุมและป้องกันมิให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะสลัดใช้รถจักรยานยนต์คันอื่นซึ่งไม่ใช่คันที่ตนจดทะเบียนมาขับขี่รับส่งผู้โดยสารเนื่องจากบ่อยครั้งผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะยืมรถของบุคคลอื่นมาเป็นพาหนะในการรับจ้างซึ่งเมื่อเกิดความเสียหายจะไม่สามารถตามตัวผู้ขับขี่ที่แท้จริงได้

4. ปัญหาการกำหนดให้ผู้ขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ ต้องพาไปส่งยัง สถานที่ที่ไว้จ้างตามเส้นทางที่สั้นที่สุดหรือถึงที่หมายเร็วที่สุด และเส้นทางที่ไม่อ้อมเกิน สมควร (มาตรา 57 เบญจ) นั้นกระทบต่อความปลอดภัยเพราะอาจทำให้ผู้ขับรถจักรยานยนต์สาธารณะขับด้วยความเร็วและใช้เส้นทางลัดที่ไม่ปลอดภัยได้ จึงเห็นควรยกเลิกบท บัญญัติดังกล่าว เพื่อให้ผู้โดยสารเดินทางได้โดยปลอดภัย

กำหนดให้ผู้ขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ ไม่รับจ้างบรรทุกคนโดยสารได้ ในกรณีการบรรทุกคนนั้นน่าจะก่อให้เกิดอันตรายแก่ตนหรือแก่คนโดยสาร ซึ่งไม่บัญญัติ ว่าอย่างไรเป็นการบรรทุกคนน่าจะก่อให้เกิดอันตรายแก่ตนหรือแก่คนโดยสารทำให้ไม่มีความชัดเจนยากต่อการปฏิบัติ จึงเห็นควรแก้ไขและเพิ่มเติมบทบัญญัติดังกล่าวโดยบัญญัติว่าการบรรทุกคนโดยสารให้มีน้ำหนักรวมกันทั้งผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้โดยสาร และสัมภาระรวมกันแล้วไม่

เกินที่กิโกรัมที่มีความปลอดภัยทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารซึ่ง อาจกำหนดโดยกฎกระทรวง ทั้งนี้เพราะการกำหนดน้ำหนักทำให้สามารถควบคุมตรวจสอบพิสูจน์ได้

เอกสารอ้างอิง

ชยพจน์ หาสุณหะบทบาทและพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง: ศึกษาจากความเห็นของ
เจ้าหน้าที่สายตรวจประจำสถานีนครบาล วิทยานิพนธ์

สังคมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาอาชญาวิทยาและงานยุติธรรม มหาวิทยาลัยมหิดล 2536

ชัยรพ จุณณวัตต์ ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะในเขต

กรุงเทพมหานคร วิทยานิพนธ์สังคมวิทยามหาบัณฑิต ภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา
บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2540

ณัฐยา จรรยาชัยเลิศ “ปัจจัยที่มีผลต่อการใช้ดุลพินิจกำหนดโทษของศาลยุติธรรม” วิทยานิพนธ์นิติศาสตร์
มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหิดล 2546

นพพร โพธิ์รังสิยากร “การใช้ดุลพินิจของศาลในการลงโทษ” วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2524

ผจงจิต ผาภูมิ สุขภาพจิตของผู้ขับขี่รถมอเตอร์ไซด์รับจ้างในกรุงเทพมหานคร วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตร์
มหาบัณฑิต ภาควิชาจิตเวชศาสตร์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2538