

ปัญหาในการปฏิบัติตามแผนทศวรรษแห่งความปลอดภัยบนท้องถนนขององค์กร

สหประชาชาติ (United Nations) ตามกรอบปฏิญญามอสโก : ศึกษากรณี

เกี่ยวกับระบบเบรก ABS ในรถจักรยานยนต์¹

ธฤตดล แก้วดี²

จากการศึกษาเกี่ยวกับปัญหาในการปฏิบัติตามแผนทศวรรษแห่งความปลอดภัยบนท้องถนนขององค์กรสหประชาชาติ (United Nations) ตามกรอบปฏิญญามอสโก ศึกษากรณีเกี่ยวกับระบบเบรก ABS ในรถจักรยานยนต์ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงประวัติ แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานความปลอดภัยสำหรับรถจักรยานยนต์ และที่มาและความสัมพันธ์ของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบเบรกป้องกันล้อล็อก (Anti-lock Braking System) ของรถจักรยานยนต์ เพื่อให้ทำให้ผู้ศึกษารู้และเข้าใจในแนวคิดและทฤษฎีในการพยายามสร้างมาตรการเพื่อการแก้ไขสถานการณ์ความปลอดภัยบนท้องถนนที่เริ่มเป็นปัญหาและส่งผลกระทบต่อสังคมมากยิ่งขึ้นในปัจจุบัน โดยเฉพาะการจราจรด้วยรถจักรยานยนต์สองล้อซึ่งเป็นยานพาหนะที่มีการใช้งานกันอย่างแพร่หลายและเป็นที่ยอมรับต่อประชากรโลกเป็นจำนวนมาก โดยอ้างอิงมาจากแนวคิดด้านการจัดการความปลอดภัยบนท้องถนนที่ได้รับการพิสูจน์และยอมรับในระดับสากลและการนำมาตรฐานเชิงประจักษ์ (Evidence-based measures) มาปรับใช้เพื่อหาดุลยภาพระหว่างสังคมและความปลอดภัยให้สามารถสอดคล้องระหว่างกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งหนึ่งในมาตรการเพื่อการแก้ไขปัญหาความปลอดภัยบนท้องถนนตามแผนทศวรรษแห่งความปลอดภัยบนท้องถนน (Decade of Action for Road Safety) ขององค์กรสหประชาชาติ (United Nations) ที่มีเป้าหมายในการลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงร้อยละ 50 ภายในปี พ.ศ. 2563 นั่นก็คือ การบังคับให้มีการติดตั้งระบบเบรกป้องกันล้อล็อก (Anti-lock Braking System) หรือระบบเบรก ABS ในรถจักรยานยนต์ทุกคันให้เป็นมาตรฐานขั้นต่ำของรถจักรยานยนต์ที่จะสามารถใช้บนท้องถนนได้ ซึ่งระบบเบรกดังกล่าวนี้ได้รับการพิสูจน์แล้วว่า สามารถป้องกันชีวิตของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ โดยมีงานวิจัยจากสถาบันต่างๆ มากมายที่ยืนยันได้ว่ารถจักรยานยนต์ที่มีระบบเบรก ABS สามารถควบคุมยานพาหนะได้ดีกว่าและสามารถหลบเลี่ยงสิ่งกีดขวางต่าง ๆ ได้ดีกว่ารถจักรยานยนต์ที่ไม่มีระบบเบรก ABS โดยทางประเทศไทยนั้นได้มีมติเห็นชอบกรอบ

¹ บทความนี้เรียบเรียงจากการศึกษาค้นคว้าอิสระ เรื่อง ปัญหาในการปฏิบัติตามแผนทศวรรษแห่งความปลอดภัยบนท้องถนนขององค์กรสหประชาชาติ (United Nations) ตามกรอบปฏิญญามอสโก : ศึกษากรณีเกี่ยวกับระบบเบรก ABS ในรถจักรยานยนต์ โดยมีอาจารย์ที่ปรึกษา คือ รองศาสตราจารย์จุฑารัตน์ วงศ์ทองสรรค์ และคณะกรรมการสอบ คือ รองศาสตราจารย์ประเทือง ธนียผล และรองศาสตราจารย์จรล เล็งวิทยา

² นักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรนิเทศศาสตรมหาบัณฑิต (สาขาวิทยบริการเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดเชียงใหม่) คณะนิเทศศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ปฏิกูญญามอสโกและแผนการดังกล่าว โดยได้มีการจัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) และมอบหมายให้ร่างและจัดทำแผนทางการปฏิบัติเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยมีเป้าหมายในการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนให้เป็นไปตามปฏิกูญญาดังกล่าว ก็คือ “ลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า 10 คนต่อประชากร 100,000 คน ภายใน 10 ปี (พ.ศ. 2563)” แต่ทั้งนี้แล้วแม้ว่าประเทศไทยจะเห็นชอบตามกรอบของปฏิกูญญาและดำเนินการมาอย่างต่อเนื่องแล้ว แต่ก็ยังพบว่า จำนวนอุบัติเหตุและมีผู้เสียชีวิตหรือบาดเจ็บจากอุบัติเหตุบนท้องถนนของประเทศไทยกลับมิได้ลดลงแต่อย่างใด และยังคงเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ อย่างต่อเนื่องจนสูงเป็นอันดับที่ 1 ในภูมิภาคเอเชียและสูงเป็นอันดับที่ 9 ของโลกในปี พ.ศ. 2559 โดยเฉพาะผู้เสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ที่มีจำนวนที่มากถึงสามในสี่ของจำนวนผู้เสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ทั้งหมดในประเทศไทย (ร้อยละ 74.4) ซึ่งหากเทียบกับสถิติของประเทศอื่นๆ ก็จะพบว่า ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีอัตราผู้เสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์สูงเป็นอันดับ 1 ของโลก³ ดังนั้นแล้วจึงมีประเด็นคำถามที่ต้องพิจารณาว่า ประเทศไทยสมควรที่จะมีการบังคับให้มีการติดตั้งระบบเบรกป้องกันล้อล็อก (Anti-lock Braking System) หรือระบบเบรก ABS ในรถจักรยานยนต์ทุกคันให้เป็นมาตรฐานขั้นต่ำของรถจักรยานยนต์ที่จะสามารถใช้งานบนท้องถนนได้แล้วหรือไม่

จากการศึกษาทำให้ทราบว่า ประเทศไทยสมควรที่จะมีการบังคับให้มีการติดตั้งระบบเบรกป้องกันล้อล็อก (Anti-lock Braking System) หรือระบบเบรก ABS ในรถจักรยานยนต์ทุกคันให้เป็นมาตรฐานขั้นต่ำของรถจักรยานยนต์ที่จะสามารถใช้งานบนท้องถนนได้แล้ว ซึ่งการไม่มีการบังคับมาตรฐานดังกล่าวนี้ ได้ส่งผลกระทบต่อหลายประการ ซึ่งสรุปได้ ดังต่อไปนี้

จากการศึกษาประเด็นปัญหาในการเกี่ยวกับความอันตรายของรถจักรยานยนต์ที่ไม่มีการติดตั้งระบบเบรก ABS ให้เป็นมาตรฐานขั้นต่ำในประเทศไทย พบว่า จำนวนรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยมีจำนวนที่สูงเป็นอย่างมาก (21,540,584 คัน) คิดเป็นครึ่งหนึ่งของจำนวนรถที่มีในประเทศทั้งหมด ซึ่งร้อยละ 80 ของจำนวนดังกล่าวนี้เป็นรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดความจุของกระบอกสูบ (CC) ที่ต่ำกว่า 126CC⁴ และเมื่อพิจารณาจากจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในรอบ 12 เดือนของปีงบประมาณ 2563 ของกลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก พบว่า มีจำนวนอุบัติเหตุทั้งหมด 70,005 ครั้ง มีจำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุทั้งสิ้น 169,316 คัน โดยประเภทของรถที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์ ประกอบกับสถิติจากศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน (ThaiRSC) ที่ได้รวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์โดยจำแนกตามขนาดความจุของกระบอกสูบ (CC) พบว่า ขนาดของรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือ รถจักรยานยนต์ในขนาดความจุของกระบอกสูบ (CC) ไม่เกิน 150CC ซึ่งจากการรวบรวมสถิติตั้งแต่ปี พ.ศ.2560 ถึงปี พ.ศ.2562 นั้นพบว่า มีผู้ประสบอุบัติเหตุจาก

³ World Health Organization. Global status report on road safety 2018.

⁴ Koetniyom S, Chanthanumataporn S, Dangchat M, Setthaluth P, Srisurangkul C. Technical Effectiveness of ABS, Non-ABS and CBS in step-through motorcycles. Bangkok: King Mongkut's University of Technology North Bangkok. 2019.

รถจักรยานยนต์ทั้งหมด 963,108 ราย โดยแบ่งเป็นผู้บาดเจ็บจำนวน 939,578 ราย และผู้เสียชีวิตจำนวน 23,530 ราย โดยเป็นจำนวนของผู้ประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในขนาดความจุของกระบอกสูบ (CC) ไม่เกิน 150CC ถึงร้อยละ 92.1 ของจำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ทั้งหมดดังกล่าว และสถิติของสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) ได้คำนวณมูลค่าความสูญเสียจากการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุจราจรทั้งหมดโดยเฉลี่ยต่อปีได้เป็นจำนวนเท่ากับ 545,435 ล้านบาทต่อปี ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 6 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ฉะนั้นแล้ว จากการศึกษาถึงประสิทธิภาพของระบบเบรก ABS จากผลวิจัยต่างๆ ของต่างประเทศก็จะสรุปว่า หากมีการบังคับติดตั้งระบบเบรก ABS กับรถจักรยานยนต์ใหม่ทุกคันที่จำหน่ายนั้นจะสามารถลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนข้างต้นถึง 1 ใน 3 หรือร้อยละ 26-39 และก่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างชัดเจน อีกทั้งยังลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจไปได้ถึง 10,211-15,316 ล้านบาทในปีแรก และอีกประมาณ 150,000-230,000 ล้านบาท ในช่วงราว 5 ปีอีกด้วย ซึ่งค่าใช้จ่ายในการติดตั้งระบบเบรก ABS นั้นก็ได้ได้เป็นการสร้างภาระต่อผู้บริโภคและผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในประเทศไทยแต่อย่างใด

ประเด็นถัดมา คือ ปัญหาในการส่งออกจากรถจักรยานยนต์ที่ผลิตจากประเทศไทยที่ไม่มีการติดตั้งระบบเบรก ABS ให้เป็นมาตรฐานขั้นต่ำไปยังประเทศอื่นนั้นได้ส่งผลกระทบต่อประเทศไทยอย่างไร พบว่าด้วยนโยบายของประเทศไทยโดยคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (The Board of Investment of Thailand: BOI) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2507 ทำให้ประเทศไทยกลายเป็นฐานการผลิตรถจักรยานยนต์ขนาดเล็กที่สำคัญในภูมิภาคอาเซียน ซึ่งไม่เพียงแต่การผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศเท่านั้น แต่ยังมีมีการส่งออกจากรถจักรยานยนต์และชิ้นส่วนไปยังประเทศอื่นๆ ในอาเซียน รวมทั้งยังเป็นฐานการผลิตรถจักรยานยนต์บางรุ่นส่งกลับไปจำหน่ายยังประเทศแม่ โดยร้อยละ 80 ของปริมาณการผลิตทั้งหมดเป็นการผลิตรถจักรยานยนต์ขนาดเล็กแบบครบวงจรและรถสกูเตอร์ และส่วนที่เหลือเป็นการผลิตรถจักรยานยนต์ที่มีความจุกระบอกสูบ 248CC ขึ้นไป (Big Bike)⁵ โดยจากสถิติของสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (สศอ.) แสดงให้เห็นว่า ตั้งแต่ มกราคม พ.ศ. 2559 - ตุลาคม 2563 นั้น ประเทศไทยมีการผลิตรถจักรยานยนต์เป็นจำนวนทั้งหมด 11,686,936 คัน โดยแบ่งเป็นการผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศจำนวน 8,012,967 คัน และการผลิตเพื่อการส่งออกจำหน่ายนอกประเทศจำนวนทั้งหมด 4,165,535 คัน ซึ่งจำนวนการผลิตทั้งหมดนี้สร้างมูลค่าให้แก่เศรษฐกิจอุตสาหกรรมของประเทศไทยเป็นจำนวน 716,845,928 พันล้านบาท แต่ทว่า หลังจากค่ายรถจักรยานยนต์ชั้นนำของโลกขยายการลงทุนรถจักรยานยนต์ในอินโดนีเซียและเวียดนามเพื่ออาศัยความได้เปรียบจากตลาดในประเทศที่มีขนาดใหญ่ ทำให้ปัจจุบันทั้งสองประเทศนี้มีกำลังการผลิตรถจักรยานยนต์โดยรวมสูงกว่าประเทศไทย และทำให้มีการนำเข้ารถจักรยานยนต์ขนาดเล็กลดลง ส่งผลให้การผลิตรถจักรยานยนต์ขนาดเล็กเพื่อการส่งออกจำหน่ายนอกประเทศไทยนั้นลดลงเป็นอย่างมาก ฉะนั้นแล้ว หาก

⁵ วรรณฯ ขงพิศาลภพ. แนวโน้มธุรกิจ/อุตสาหกรรม ปี 2560-62 “อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์”. Krungsri

ประเทศไทยแจ้งความจำนงค์ที่จะยอมรับและรับรองข้อกำหนด UN Regulations ตามที่แนบท้ายใน The 1958 Agreement ย่อมเป็นการลดอุปสรรคในการส่งออกไปยังประเทศภาคีอื่นเพื่อให้สินค้ายานยนต์ ชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ชิ้นนั้นๆ สามารถที่จะผ่านพิธีศุลกากรและการรับรองผลิตภัณฑ์ภายในประเทศได้ง่ายดายยิ่งขึ้น เป็นการลดภาระต่อผู้ประกอบการในการส่งออกสินค้าของตน และจงใจให้ผู้ประกอบการเข้าลงทุนในประเทศได้ง่ายดายยิ่งขึ้นอันเป็นผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจและการจ้างแรงงานในประเทศอย่างมากมาย ประกอบกับบทบาทที่เพิ่มขึ้นของการผลิตรถจักรยานยนต์ในขนาดความจุของกระบอกสูบ (CC) 250CC ขึ้นไปหรือ Big Bike ในประเทศไทยที่เข้ามาสร้างรายได้ทดแทนกลุ่มตลาดการผลิตรถจักรยานยนต์ขนาดเล็กเพื่อการส่งออกเป็นอย่างมาก ซึ่งหากประเทศไทยแจ้งความจำนงค์ที่จะยอมรับและรับรองในข้อกำหนดและอนุสัญญาดังกล่าวข้างต้น ก็จะเป็นการลดอุปสรรคในการส่งออกไปยังประเทศภาคีอื่นเพื่อให้สินค้ายานยนต์ ชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ชิ้นนั้นๆ สามารถที่จะผ่านพิธีศุลกากรและการรับรองผลิตภัณฑ์ภายในประเทศได้ง่ายดายยิ่งขึ้น ซึ่งเป็นการลดภาระต่อผู้ประกอบการในการส่งออกสินค้าในกลุ่มตลาดนี้ด้วยเช่นกันและในทางกลับกัน ผลจากการยอมรับและรับรองข้อกำหนด UN Regulations ตามที่แนบท้ายใน The 1958 Agreement ดังกล่าวก็จะส่งผลให้สินค้ายานยนต์ ชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ชิ้นนั้นๆ สามารถที่จะผ่านพิธีศุลกากรและการรับรองผลิตภัณฑ์ภายในประเทศไทยได้ง่ายดายยิ่งขึ้นเช่นกัน ซึ่งจะเป็นการลดอุปสรรคในการขนส่งของผู้ประกอบการ และส่งผลดีต่อประชาชนทั้งทางตรงและทางอ้อมไม่ว่าจะเป็นด้านความปลอดภัยของการใช้งานยานพาหนะและลดความเสี่ยงจากการประสบอุบัติเหตุทางถนนและส่งผลราคาสินค้าเหล่านั้นลดลงมาจนอาจจะเกิดความคล่องตัวด้านเศรษฐกิจได้ โดยหากประเทศไทยยอมรับและรับรองในข้อกำหนด UN Regulations no. 78 อันเป็นข้อกำหนดที่ใช้กับระบบเบรกของยานพาหนะประเภท L1, L2, L3, L4 และ L5 โดยกำหนดเอาระบบเบรก ABS เป็นมาตรฐานบังคับขั้นต่ำของรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย ย่อมจะสามารถเพิ่มระดับมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะในประเทศไทยได้อย่างมีนัยยะสำคัญและสามารถนำพาประเทศไทยไปยังจุดมุ่งหมายตามพันธกรณีตามกรอบของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) ได้

ประเด็นที่สาม คือ ผลของการจัดต่อกรอบของปฏิญญามอสโก และประกาศทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ที่ประเทศไทยได้ให้ความเห็นชอบและรับรองตามกรอบทั้งสองดังกล่าว นั้น จะส่งผลอย่างไรต่อประเทศ ซึ่งประเทศไทยนั้นในในคราวประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน พ.ศ. 2553 ก็ได้มีมติเห็นชอบตามกรอบปฏิญญามอสโกดังกล่าว และได้มีการจัดตั้งหน่วยงานเพื่อดำเนินการตามกรอบของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) ซึ่งในเวลาต่อมาในที่ประชุมใหญ่ของสมัชชาประชาชาติครั้งที่ 64 ก็ได้มีมติที่ A/RES/64/255 เพื่อรับรองเจตนารมณ์ดังกล่าวและประกาศให้ปีดังกล่าวเป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยบนท้องถนน (Decade of Action for Road Safety)) พร้อมมีประเทศต่างๆ แสดงเจตนารมณ์เข้าร่วมเพิ่มเติมมากมาย ฉะนั้นแล้ว ข้อความนั้นย่อมกล่าวเป็นกฎเกณฑ์ที่สร้างปรากฏการณ์ใหม่ที่สำคัญขึ้น (The emergence of an important new factor) แม้ว่าข้อความนั้นจะเป็นการกระทำฝ่ายเดียว (Unilateral act) ขององค์การระหว่างประเทศ แต่ก็ยังเป็นสิ่งที่สะท้อนถึงเจตนารมณ์ของเหล่าประเทศ

ภาคี โดยเฉพาะหากว่าข้อคิดดังกล่าวได้รับการยอมรับจากประเทศส่วนใหญ่ในโลก ข้อความหมายได้ว่า ข้อความนั้นจะพัฒนาเป็นกฎหมายระหว่างประเทศอย่างแน่นอน โดยจะพัฒนาไปในรูปแบบของ “จารีตประเพณีระหว่างประเทศ” (International Custom) หรือ “สนธิสัญญาระหว่างประเทศ” (International Convention) ก็ขึ้นอยู่กับองค์ประกอบที่จะเกิดขึ้นในอนาคตได้⁶ ซึ่งกลายเป็น กฎหมายที่ควรจะเป็น (Lex ferenda) ซึ่งตามหลัก Pacta sunt servanda (สัญญาต้องเป็นสัญญา) ทำให้ประเทศไทยจึงต้องมีภาระผูกพันที่เข้าร่วมและยอมรับในปฏิญญามอสโกและประกาศทศวรรษแห่งความปลอดภัยบนท้องถนนดังกล่าว ซึ่งหากประเทศไทยไม่ปฏิบัติตามพันธกรณีดังกล่าวแล้ว รัฐสมาชิกอาจจะอาศัย วิธีการบังคับให้เป็นไปตามกฎหมายระหว่างประเทศ (Sanction) โดยการลงโทษทางเศรษฐกิจเพื่อบีบบังคับให้ประเทศไทยปฏิบัติตามพันธกรณีที่ตนผูกพันได้ ไม่ว่าจะเป็น มาตรการทางภาษีที่มีใช้ภาษีศุลกากร (Non- Tariff Barriers) หรือการยกเลิกการให้สิทธิพิเศษทางการค้าหรือสิทธิพิเศษทางศุลกากร (Generalized System of Preferences) หรือมาตรการจำกัดปริมาณนำเข้า (Quantitative Restrictions on Imports) หรือมาตรการออกใบอนุญาตนำเข้า (Non-Automatic Licensing) การกำหนดสัดส่วนของชิ้นส่วนภายในประเทศเพื่อทดแทนสินค้านำเข้า (Local Content Requirements) หรือมาตรการห้ามการนำเข้า (Prohibited imports) หรือมาตรการการกำหนดโควตาการนำเข้า (Trade Quotas) และการตั้งมาตรการทางกีดกันอย่างเด็ดขาดอันได้แก่ มาตรการห้ามนำเข้า (Import Prohibitions) เป็นต้น

จากการศึกษาค้นคว้าปัญหาในการปฏิบัติตามแผนทศวรรษแห่งความปลอดภัยบนท้องถนนขององค์การสหประชาชาติ (United Nations) ตามกรอบปฏิญญามอสโกในกรณีเกี่ยวกับระบบเบรก ABS ในรถจักรยานยนต์ ผู้ศึกษาพบว่ามีข้อเสนอแนะ คือ

1. เห็นสมควรให้มีการบังคับติดตั้งระบบเบรก ABS ให้เป็นมาตรฐานขั้นต่ำสำหรับรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย โดยกำหนดในกลุ่มรถจักรยานยนต์ในขนาดความจุของกระบอกสูบ (CC) ที่น้อยกว่า 200CC เพื่อให้ครอบคลุมถึงรถจักรยานยนต์ที่มีการใช้งานบนท้องถนนกันเป็นจำนวนมากในปัจจุบัน โดยมีเป้าหมายเพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุอันทำให้เกิดผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตให้ได้มากที่สุด และสอดคล้องต่อประกาศทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน

2. เห็นสมควรให้ประเทศไทยกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำหรือสูงกว่ามาตรฐานของประเทศอื่นโดยยึดตาม UN Regulation เพื่อจะได้รับประโยชน์ตาม The Agreement 1958 อันจะช่วยลดอุปสรรคทางการค้ากับประเทศภาคีลงได้เป็นอย่างมาก

3. เห็นสมควรให้มีการปฏิบัติตามกรอบของปฏิญญามอสโก และประกาศทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนเพื่อหลีกเลี่ยงการถูกลงโทษ (Sanction) ทางเศรษฐกิจเพื่อบีบบังคับให้ประเทศไทยปฏิบัติตามพันธกรณีที่ตนผูกพันได้

⁶ ปณิธิ์ ปฐมวัฒน์. “ข้อคิดขององค์การระหว่างประเทศกับการเป็นบ่อเกิดของกฎหมายระหว่าง ประเทศ”. หน้าต่างโลก: The Knowledge Windows. จุลนิติ (พฤศจิกายน - ธันวาคม 2557) : 143-153.

เอกสารอ้างอิง

- Koetnuyom S, Chanthanumataporn S, Dangchat M, Setthaluth P, Srisurangkul C. **Technical Effectiveness of ABS, Non-ABS and CBS in step-through motorcycles**. Bangkok: King Mongkut's University of Technology North Bangkok. 2019.
- World Health Organization. Global status report on road safety 2018
- วรรณ ขงพิศาลภพ. แนวโน้มธุรกิจ/อุตสาหกรรม ปี 2560-62 “อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์”. **Krungsri Research**. 2017
- ปณิษฐ์ ปทุมวัฒน์. “ข้อดีขององค์การระหว่างประเทศกับการเป็นบ่อเกิดของกฎหมายระหว่างประเทศ”. หน้าต่างโลก: The Knowledge Windows. **อุทธรณ์** (พฤศจิกายน - ธันวาคม 2557) : 143-153.