

ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายแก่ผู้ขับขี่สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า¹

วราภรณ์ ช่างทำ²

จากการที่ได้ศึกษาเกี่ยวกับปัญหาการบังคับใช้กฎหมายแก่ผู้ขับขี่สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความหมายแนวคิดและหลักการเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายแก่ผู้ขับขี่สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า ซึ่งการบังคับใช้กฎหมายแก่ผู้ขับขี่สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าในปัจจุบันถือเป็นเรื่องที่มีความสำคัญและกำลังเป็นที่ถกเถียงในสังคม เนื่องจากสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าเป็นยานพาหนะที่ไม่สร้างมลพิษให้สิ่งแวดล้อมตามแนวทฤษฎีการเคลื่อนที่ในเมืองอย่างยั่งยืน³ ที่ได้รับการสนับสนุนอย่างกว้างขวางจากผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อมและการขนส่งสาธารณะ อีกทั้งยังมีขนาดเล็ก กะทัดรัด น้ำหนักเบา ออกแบบมาเพื่อใช้เดินทางในระยะทางสั้นๆ ซึ่งเป็นระยะทางที่อาจไกลเกินไปสำหรับการเดินและไกลเกินกว่าที่จะใช้รถยนต์จึงได้รับความนิยมเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในหลายพื้นที่⁴ แต่กลับพบว่าหากมีการนำสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้ามาขับขี่ ผู้ขับขี่สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าอาจมีความผิดต้องถูกดำเนินคดีตามกฎหมายในหลายข้อหา เนื่องจากสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าในปัจจุบันยังไม่ได้มีการจัดประเภทอย่างชัดเจน⁵ ในกฎหมายไทย ทำให้เกิดความไม่ชัดเจนในเรื่องของการบังคับใช้กฎหมายจราจร

อย่างไรก็ตาม เมื่อได้ทำการศึกษาปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายแก่ผู้ขับขี่สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า พบว่ายังมีปัญหาอยู่หลายประการ สามารถสรุปได้ดังนี้

ประการแรกคือ ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายแก่ผู้ขับขี่สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า รวมถึงปัญหาเรื่องพื้นที่ในการขับขี่สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า หากพิจารณาตามกฎหมายจราจรของไทย รถสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าจะจัดอยู่ในหมวดรถจักรยานยนต์ ตามนิยาม ในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 4(3) ซึ่งระบุว่า รถจักรยานยนต์ คือ รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้าหรือพลังงานอื่น และมีล้อไม่เกินสองล้อ เมื่อสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าซึ่งขับเคลื่อนด้วยกำลังไฟฟ้า และมีสองล้อจึงถูกจัดเข้าหมวดรถจักรยานยนต์ หากผู้ขับขี่สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าจะ

¹บทความนี้เรียบเรียงจากการค้นคว้าอิสระ เรื่อง ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายแก่ผู้ขับขี่สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า โดยมีอาจารย์ที่ปรึกษา คือ รองศาสตราจารย์สุชสมัย สุทธิบดี และคณะกรรมการสอบ คือ ศาสตราจารย์ พิเศษปัญญา สุทธิบดี และรองศาสตราจารย์ประเทือง ธนนิผล

²นักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต (วิทยาเขตบางนา) คณะนิติศาสตร์มหาวิทยาลัยรามคำแหง

³World bank, Sustainable Urban Mobility [Online], Available URL: <https://www.worldbank.org/en/topic>.

⁴บรรณัฐ พะกะยะ และ อัจฉราพร ลิ่ววัฒนะ, “มาตรการทางกฎหมายในการกำกับดูแลยานพาหนะไฟฟ้าขนาดเล็กในประเทศไทย กรณีศึกษาเฉพาะสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า”, วารสารศึกษิตาลัย มหาวิทยาลัยขอนแก่น วิทยาเขตหนองคาย ปีที่ 4, ฉบับที่ 3 (กันยายน-ธันวาคม 2566): 129

⁵ไพฑูรย์ มุนินทร์วัฒน. “มาตรการทางกฎหมายในการจัดการและส่งเสริมการใช้งานสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าในประเทศไทย”, วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2565.

นำมาใช้ขับเคลื่อนถนนสาธารณะ ก็จะต้องไปขอจดทะเบียนกับทางกรมการขนส่งทางบก ตามมาตรา 5 ในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และในขณะเดียวกันก็ต้องเป็นรถที่มีสภาพมั่นคงแข็งแรง ตามมาตรา 6 ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 อีกทั้งต้องมีลักษณะตามที่กำหนดในประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่องกำหนดกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้าที่ใช้ขับเคลื่อนรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ รวมไปถึงเรื่องส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ตามกฎหมายกระทรวงที่ได้กำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถไว้ด้วย แต่เนื่องจากสตูดิโอไฟฟ้าไม่สามารถที่จะนำไปจดทะเบียนตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ได้ ตามเหตุผลที่ว่า สตูดิโอไฟฟ้าไม่สามารถทำความเร็วสูงสุดได้ตามที่กำหนดในประกาศกรมการขนส่งทางบก รวมถึงในเรื่องส่วนควบตามกฎหมายกระทรวงที่ได้กำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถไว้ใน ข้อ 5 โดย รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลนั้น ต้องมีและใช้ส่วนควบ และเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถอย่างน้อยตาม ข้อ 3 (1) เมื่อพิจารณาแล้วสตูดิโอไฟฟ้าก็ไม่เข้าหลักเกณฑ์ที่จะไปขอจดทะเบียนได้อยู่ดี ส่งผลให้สตูดิโอไฟฟ้าจึงเป็นรถที่ถูกห้ามใช้เนื่องจากไม่ได้จดทะเบียน ตามมาตรา 6 ซึ่งห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถที่ยังมิได้จดทะเบียน ดังนั้นสตูดิโอไฟฟ้าจึงไม่สามารถนำมาใช้ บนทางได้เลย ทั้งที่สตูดิโอไฟฟ้านั้นมีการนำเข้ามาอย่างถูกต้องและมีการจัดจำหน่ายโดยทั่วไป แต่เมื่อซื้อสตูดิโอไฟฟ้าแล้วนำมาขับขี่ไม่ว่าจะเป็นพื้นที่ใดก็ตามจะถือว่ามีความผิดทั้งสิ้น

ประการที่สองคือ ปัญหาเรื่องค่าปรับและอัตราโทษของผู้ขับขี่สตูดิโอไฟฟ้า ซึ่งโทษปรับสำหรับการขับขี่สตูดิโอไฟฟ้าในที่สาธารณะตามกฎหมายจราจร ระบุว่า การขับขี่ยานพาหนะที่ไม่ได้จดทะเบียนถือว่าผิดกฎหมาย ตาม มาตรา 6 และมาตรา 59 ของพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ซึ่งกำหนดโทษปรับสูงสุดไม่เกิน 10,000 บาท และอาจถูกตั้งข้อหาเพิ่มเติมในกรณีที่ไม่มีใบขับขี่ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 เดือน หรือปรับไม่เกิน 1,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ เห็นว่าโทษปรับดังกล่าวเมื่อพิจารณาตามหลักความเหมาะสมและความสมดุล โทษปรับต้องมีความเหมาะสมกับความร้ายแรงของการกระทำผิด ไม่มากเกินไป หรือน้อยเกินไป ซึ่งหมายความว่าโทษควรสอดคล้องกับผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการกระทำผิด การขับขี่ สตูดิโอไฟฟ้าในพื้นที่สาธารณะซึ่งผู้ขับขี่อาจไม่ได้มีเจตนาสร้างความเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้อื่น ในทางกลับกันผู้ขับขี่สตูดิโอไฟฟ้าอาจมีเจตนาประสงค์เพื่อช่วยลดมลพิษทางอากาศ ลดการใช้รถยนต์ รถจักรยานยนต์ ซึ่งเห็นว่าค่าปรับและอัตราโทษดังกล่าวนี้ อาจสูงเกินไป เมื่อเทียบกับการกระทำความผิด และราคาของสตูดิโอไฟฟ้าซึ่งมีราคาเริ่มต้นเพียงไม่ถึงหนึ่งหมื่นบาท จึงควรมีการพิจารณาแก้ไขให้อัตราโทษสอดคล้องกับความรุนแรงของการกระทำผิดในการขับขี่สตูดิโอไฟฟ้าให้เหมาะสม

ประการที่สามคือ ปัญหาการกำหนดมาตรการในการขับขี่สตูดิโอไฟฟ้า เนื่องจากการใช้งานสตูดิโอไฟฟ้าเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วแต่กฎหมายที่ครอบคลุมการใช้งานยานพาหนะประเภทนี้ยังไม่ชัดเจนและไม่ครอบคลุมเพียงพอ การขาดกฎหมายที่ชัดเจนของสตูดิโอไฟฟ้ายานพาหนะรูปแบบใหม่ที่ยังไม่ได้ถูกระบุไว้ในกฎหมายจราจร ทำให้ไม่มีกฎระเบียบที่รองรับการใช้งานสตูดิโอไฟฟ้าอย่างเต็มประสิทธิภาพ

ปัญหาในเรื่องการกำหนดมาตรการในการขับขี่สกู๊ตเตอร์นี้จะเห็นได้อย่างชัดเจนว่าขาดมาตรการที่จำเป็นในการบังคับใช้แก่ผู้ขับขี่สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการกำหนดอายุของผู้ขับขี่ ความเร็วที่เหมาะสมในการขับขี่ ประกอบกับเรื่องอุปกรณ์ส่วนควบที่จำเป็นอันพึงควรมีสำหรับการขับขี่สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า

ดังนั้นแล้วเพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายแก่ผู้ขับขี่สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าเกิดประสิทธิภาพเพื่อให้เป็นไปตามแนวคิดในด้านการคมนาคมที่ยั่งยืนและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม รวมถึงการตอบสนองต่อปัญหาการจราจรที่แออัดในเมือง และลดปัญหาดังที่ได้กล่าวไว้ผู้ศึกษาจึงมีข้อเสนอแนะให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมในประเด็นปัญหาดังต่อไปนี้

1. ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายแก่ผู้ขับขี่สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้ารวมถึงปัญหาเรื่องพื้นที่ในการขับขี่สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า จากการที่ไม่มีกฎหมายเฉพาะสำหรับสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า ทำให้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าถูกจัดให้อยู่ในหมวดของรถจักรยานยนต์ และต้องถูกบังคับเช่นเดียวกับรถจักรยานยนต์จึงเป็นปัญหาต่อผู้ขับขี่สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าเป็นอย่างมาก จากการศึกษาพบว่าในต่างประเทศเช่น ประเทศสิงคโปร์และประเทศเยอรมนี มีการออกกฎหมายสำหรับสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้ารวมถึงมีการกำหนดเรื่องพื้นที่ในการขับขี่สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าไว้อย่างชัดเจน

ดังนั้นจึงเห็นควรให้มีการกำหนดค่านิยามใหม่ให้แก่รถสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า เพื่อจะได้แยกประเภทรถสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าออกจากรถจักรยานยนต์โดยออกกฎหมายเพิ่มเติมในมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 กำหนดค่านิยามความหมายขึ้นมาใหม่สำหรับรถสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า เพิ่มค่านิยาม เช่น “รถขนาดเล็กที่ใช้กำลังไฟฟ้า” หมายความว่า ยานพาหนะขนาดเล็กทุกชนิดที่เดินด้วยกำลังไฟฟ้าโดยทำความเร็วสูงสุดได้ไม่เกิน 20 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

และจะต้องแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในลักษณะ 10 รถจักรยาน ในมาตรา 79 จากเดิมที่บัญญัติว่า “ทางใดที่ได้จัดทำไว้สำหรับรถจักรยาน ผู้ขับขี่รถจักรยานต้องขับในทางนั้น” ควรแก้ไขเพิ่มเติมเป็นว่า “ทางใดที่ได้จัดทำไว้สำหรับรถจักรยาน ผู้ขับขี่รถจักรยานและผู้ขับขี่รถขนาดเล็กที่ใช้กำลังไฟฟ้า ต้องขับในทางนั้น” เพื่อให้ผู้ขับขี่สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า ต้องปฏิบัติตามโดยขับขี่ในทางที่ได้จัดทำไว้เท่านั้น เพื่อให้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าได้มีพื้นที่ในการขับขี่ได้อย่างชัดเจนและปลอดภัย

2. ปัญหาเรื่องค่าปรับและอัตราโทษของผู้ขับขี่สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า เดิมค่าปรับสำหรับการขับขี่สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าในที่สาธารณะ ตามมาตรา 6 และมาตรา 59 ของพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 กำหนดโทษปรับสูงสุดไม่เกิน 10,000 บาท เห็นว่าอัตราโทษปรับดังกล่าวนั้นอาจสูงเกินไป

ดังนั้นจึงเห็นควรให้มีการแก้ไขอัตราค่าปรับสำหรับการกระทำความผิดครั้งแรกควรได้รับการตักเตือน โดยอาจกำหนดค่าปรับเบา กำหนดอัตราค่าปรับเริ่มที่ 500-1,000 บาท สำหรับความผิดในการขับขี่สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าบนทางเท้าเพื่อป้องกันการนำสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าไปขับขึ้นบนทางเท้า

ในกรณีที่มีการขับขี่เร็วเกินกำหนด หรือ ฝ่าฝืนกฎจราจร อาจกำหนดค่าปรับที่ 1,000-2,000 บาท และอาจกำหนดค่าปรับ 4,000-6,000 บาท ในกรณีที่นำรถสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าที่ยังไม่ได้จดทะเบียนมาขับขี่

ซึ่งการกำหนดค่าปรับตามอัตราดังกล่าวนี้พิจารณาตามความเหมาะสมจากกำลังซื้อและสภาพเศรษฐกิจในประเทศไทยรวมถึงราคาของสก็ูเตอร์ไฟฟ้า และหากพบว่าผู้ขับขี่ทำผิดซ้ำควรมีการปรับเพิ่มอัตราค่าปรับ ซึ่งโทษปรับควรสอดคล้องกับสถานการณ์และบริบทที่เกิดขึ้น เพื่อให้การลงโทษเป็นไปตามความเหมาะสม

3. ปัญหาการกำหนดมาตรการในการขับขี่สก็ูเตอร์ไฟฟ้า จากที่ได้ศึกษาประเทศไทยยังไม่ได้มีมาตรการสำหรับการขับขี่สก็ูเตอร์ไฟฟ้า

ดังนั้นจึงควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายโดยการออกกฎหมายบังคับใช้เป็นการเฉพาะสำหรับการกำหนดมาตรการและการควบคุมรถขนาดเล็กที่ใช้กำลังไฟฟ้าเช่น สก็ูเตอร์ไฟฟ้า หรือยานพาหนะขนาดเล็กทุกชนิดที่เดินด้วยกำลังไฟฟ้าโดยกำหนดว่ารถประเภทนี้จะต้องนำไปจดทะเบียนและเสียภาษีประจำควรกำหนดอัตราเสียภาษีประจำสำหรับสก็ูเตอร์ไฟฟ้าไว้ที่คันละ 50 บาท และเพื่อให้ถูกต้องตามกฎหมายที่มีการกำหนดค่านิยามขึ้นมาใหม่เพิ่มเติมตามข้อเสนอแนะในข้อที่ 1 จะต้องมีการกำหนดนิยามขยายความเพิ่มเติมให้รวมไปถึงนิยามในส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์โดยกำหนดว่า “รถขนาดเล็กที่ใช้กำลังไฟฟ้า” ต้องมีและใช้ส่วนควบเช่น “เบรก” รถขนาดเล็กที่ใช้กำลังไฟฟ้าต้องมีเบรกที่มีประสิทธิภาพทั้งล้อหน้าและล้อหลังเพื่อให้สามารถหยุดได้อย่างปลอดภัย “แสงไฟและอุปกรณ์สะท้อนแสง” รถขนาดเล็กที่ใช้กำลังไฟฟ้าต้องมีไฟหน้าที่สามารถส่องสว่างได้ในระยะที่เพียงพอ และด้านหลังต้องมีไฟสีแดงหรืออุปกรณ์สะท้อนแสง เพื่อให้สามารถมองเห็นได้ในเวลากลางคืนหรือสภาพแสงน้อย “กระดิ่งหรือสัญญาณเสียง” รถขนาดเล็กที่ใช้กำลังไฟฟ้าต้องมีสัญญาณเสียง เช่น กระดิ่ง หรืออุปกรณ์อื่นๆ ที่สามารถใช้แจ้งเตือนผู้ใช้งานคนอื่นได้ หรืออาจกำหนดให้ใช้ส่วนควบ เช่นเดียวกันกับ รถจักรยานตามความในมาตรา 80 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และต้องกำหนดด้วยว่าผู้ขับขี่ต้องมีอายุอย่างน้อย 15 ปีขึ้นไป ผู้ขับขี่จะต้องสวมหมวกกันน็อกขณะขับขี่หรือการกำหนดมาตรการเพิ่มว่าควรจะต้องใส่สนับศอกและสนับเข่าขณะขับขี่นั้นด้วย

เอกสารอ้างอิง

ไพฑูรย์ มุนินทร์วัฒน์. “มาตรการทางกฎหมายในการจัดการและส่งเสริมการใช้งานสก็ูเตอร์ไฟฟ้าในประเทศไทย”, วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2565.

ธรรณูร พะกะยะ และ อัจฉราพร สีหวัฒน์, “มาตรการทางกฎหมายในการกำกับดูแลยานพาหนะไฟฟ้าขนาดเล็กในประเทศไทย กรณีศึกษาเฉพาะสก็ูเตอร์ไฟฟ้า”, วารสารศึกษิตาแลยมหาวิทยาลัยขอนแก่น วิทยาเขตหนองคาย ปีที่ 4 ,ฉบับที่ 3 (กันยายน-ธันวาคม 2566): 129

World bank, **Sustainable Urban Mobility** [Online], Available URL: <https://www.worldbank.org/en/topic>.