

การสร้างมาตรฐานผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ (Big bike) ในประเทศไทย*

โดย นายพิเชษฐ์ วงศ์เสีวรรณ

นิติกรชำนาญการพิเศษ กองกฎหมาย

๑. ที่มาและความสำคัญของปัญหา

ภายหลังจากคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๒๑ สิงหาคม ๒๕๖๑ ขานรับนโยบายจัดระบบรับรองมาตรฐานการขับขี่รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ตั้งแต่ ๔๐๐ ซีซี ขึ้นไป หรือที่มักเรียกกันติดปากว่า “มอเตอร์ไซด์ Big bike” โดยกำหนดให้ผู้ได้รับประเภทใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วไปประเภทเกิน ๑๐๐ ซีซีขึ้นไป นั้น สามารถเข้ามารับการทดสอบในลักษณะสมัครใจ โดยไม่ได้กำหนดเป็นเงื่อนไขบังคับ ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ขับขี่ Big Bike เกิดความรู้สึกภาคภูมิใจ ซึ่งทำให้เกิดกระแสวิพากษ์วิจารณ์ตามมามากมาย โดยเฉพาะในหมู่ Biker หรือผู้นิยมใช้ยานยนต์สองล้อที่มีกำลังแรงและสมรรถนะความเร็วสูงดังกล่าว ส่วนใหญ่ต่างเห็นด้วยกับการที่รัฐจะกำหนดให้การขับขี่ Big bike ต้องผ่านการทดสอบที่มีมาตรฐานที่ยากและเข้มงวดกว่าการขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วไป เพื่อเป็นหลักประกันคุณภาพผู้ขับขี่และสร้างความมั่นใจให้กับบรรดาผู้ขับขี่ยานพาหนะประเภทอื่นที่ใช้ท้องถนนร่วมกัน

ด้วยความสะดวกและหาซื้อได้ง่ายนี้เอง ทำให้ปริมาณของรถจักรยานยนต์มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี จากการสำรวจของสำนักงานสถิติแห่งชาติตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๐ ถึงปัจจุบัน^๑ พบว่ายอดสะสมของรถจักรยานยนต์ที่ได้จดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบกมีเกือบ ๒๔ ล้านคัน แต่ยังไม่มีการระบุตัวเลขที่ชัดเจนว่าเป็นรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดกระบอกสูบรวมกันตั้งแต่ ๔๐๐ ซีซี จำนวนเท่าใด ดังนั้น การกำหนดให้ผู้ขับขี่ Big Bike เข้ารับการทดสอบเพื่อรับรองว่าเป็นผู้ที่มีคุณสมบัติและเหมาะสมที่จะขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีความจุกระบอกสูบและเครื่องยนต์ขนาดใหญ่เช่นนี้ เป็นการเฉพาะก็น่าจะช่วยให้รัฐจัดระเบียบผู้ขับขี่ Big bike ได้สะดวกยิ่งขึ้น

๒. ข้อพิจารณาเกี่ยวกับผู้มีสิทธิขับขี่รถจักรยานยนต์ Big bike ในประเทศไทย

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ กำหนดเงื่อนไขอายุผู้ขอใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ไว้ ๓ ประเภท คือ

๑) ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว กำหนดให้ผู้ขออนุญาตครั้งแรก ต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า ๑๕ ปี (ใบขับขี่มีอายุ ๑ ปี) เงื่อนไขคืออนุญาตให้ขับได้เฉพาะรถจักรยานยนต์ขนาดกระบอกสูบไม่เกิน ๑๐๐ ซีซี และกรณีที่ผู้ขออนุญาตยังมีอายุไม่ถึง ๑๘ ปี เมื่อใบอนุญาตครั้งแรกหมดอายุจะต้องยื่นขอต่ออายุใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว ซึ่งใบอนุญาตที่ขอต่ออายุนี้จะมีอายุ ๒ ปี

๒) ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล (ใบขับขี่มีอายุ ๕ ปี) กำหนดให้ผู้ขออนุญาตต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า ๑๘ ปี และต้องเป็นผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว มาแล้วไม่น้อยกว่า ๑ ปี

๓) ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะ หรือที่เราคุ้นเคยในชื่อมอเตอร์ไซด์รับจ้างนั้น ผู้ขออนุญาตต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า ๒๐ ปี และต้องได้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล (ใบขับขี่มีอายุ ๕ ปี) แล้ว

สำหรับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลและใบขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะนี้ จะไม่จำกัดขนาดกระบอกสูบรวม เพราะอนุญาตให้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ตั้งแต่ ๑๐๐ ซีซี ขึ้นไปได้ พูดง่าย ๆ ว่าบุคคลทั่วไปสามารถหาซื้อ Big bike มาขับได้ทันทีเมื่อมีใบอนุญาตประเภทส่วนบุคคลแล้ว กล่าวคือ ขยับจากที่เคยขับประเภทไม่เกิน ๑๐๐ ซีซี ไปขับรถที่มีขนาดใหญ่ขึ้นแบบไม่จำกัดซีซีได้เลย ถือเป็นช่องว่างของกฎหมายที่หลายฝ่ายกังวล ว่าท้ายที่สุดแล้วควรกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับคุณสมบัติของผู้มีสิทธิขอใบอนุญาตขับ Big bike เท่าใด และควรต้องมีประสบการณ์หรือทักษะความชำนาญในระดับใดที่เพียงพอจะขับรถประเภทนี้ได้

*บทความวิชาการฉบับนี้เป็นความเห็นส่วนบุคคล ผู้เขียนเพียงต้องการสะท้อนทัศนะในฐานะนักกฎหมายของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยที่สนใจงานด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้นำไปสู่การปรับปรุงแก้ไขระเบียบข้อกฎหมายที่เป็นประโยชน์ต่อสังคม

สืบเนื่องจากรถจักรยานยนต์ที่มีกระบอกสูบรวมกัน ตั้งแต่ ๔๐๐ ซีซี ขึ้นไป มีประเด็นที่ต้องพิจารณาหลายเรื่องด้วยกัน ประเด็นแรก คือ การกำหนดช่องจราจรเดินรถ (เลน) ว่า ยังจำเป็นต้องขับช่องทางซ้าย เหมือนกับรถจักรยานยนต์ทั่วไปที่ซีซีต่ำกว่า หรือไม่อย่างไร เพราะ รถชนิดนี้มีความเร็วสูง เมื่อไม่สามารถขับเลนซ้ายได้ การขับเลนขวาจะส่งผลกระทบต่อการใช้ทางร่วมกับรถยนต์และรถขนาดใหญ่อื่นๆ หรือไม่อย่างไร

นอกจากนี้ ปัจจัยด้านสภาพการจราจร โดยเฉพาะในเขตเมืองใหญ่ๆ ซึ่งการจราจรคับคั่ง การใช้ Big bike น่าจะประสบปัญหาในการขับขี่ เนื่องจากไม่สามารถใช้ความเร็วในการทรงตัวได้ ซึ่งจำเป็นที่รัฐจะต้องออกแบบทางพิเศษสำหรับรถประเภทนี้ รวมถึงสิทธิในการใช้ความเร็วเกินกว่ารถจักรยานยนต์ทั่วไป เช่น อาจอนุญาตให้ขับหรือใช้บริการบนทางพิเศษ (ทางด่วน) หรือทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) ได้ หรือกำหนดโซนนิ่งเฉพาะเพื่อความคล่องตัวในการขับขี่เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาในการใช้ทางร่วมกับยานพาหนะขนาดเล็ก เป็นต้น แต่ทว่า เมื่อมองอีกมุมหนึ่ง การกำหนดให้มีใบอนุญาตขับ Big bike โดยเฉพาะ อาจเป็นการสนับสนุนหรือส่งเสริมให้เกิดการเพิ่มปริมาณการใช้รถชนิดนี้มากขึ้นตามไปด้วย ซึ่งรัฐก็ต้องมีมาตรการควบคุมดูแลและเฝ้าระวัง โดยเฉพาะการป้องกันอุบัติเหตุจากการใช้ความเร็วซึ่งมีโอกาสเกิดเพิ่มขึ้นเช่นกัน

ประเด็นที่ ๒ นอกจากกรณีช่องจราจรแล้ว รัฐต้องให้ความสำคัญเรื่องการคัดกรองคุณภาพของผู้ขับขี่ด้วย ดังนั้น ใบขับขี่ Big bike ต้องมีมาตรฐานความยาก เพื่อให้ได้คนที่มีคุณภาพในการขับขี่จริงๆ หากเปรียบเทียบกับประเทศญี่ปุ่นผู้ขออนุญาตขับรถ แม้จะอนุญาตให้บุคคลที่มีอายุไม่ต่ำกว่า ๑๖ ปี^๑ เข้ารับการทดสอบได้ แต่จะแยกใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ตามระดับความยากออกเป็น ๔ ประเภท ได้แก่ เริ่มจากประเภทที่ ๑ สำหรับนักขับหน้าใหม่ใช้รถจักรยานยนต์ขนาดกระบอกสูบรวมไม่เกิน ๕๐ ซีซี ประเภทที่ ๒ อนุญาตให้เพิ่มขนาดกระบอกสูบรวมได้แต่ไม่เกิน ๑๒๕ ซีซี และประเภทที่ ๓ ไม่เกิน ๔๐๐ ซีซี และประเภทสุดท้ายคือ Big bike ซึ่งมีความจุกระบอกสูบตั้งแต่ ๔๐๐ ซีซีขึ้นไป โดยต้องผ่านการทดสอบตามระดับความยากตามแต่ขนาดซีซีก่อน เรียกได้ว่า กว่าบุคคลจะมีคุณสมบัติเข้ารับการทดสอบเพื่อขอใบอนุญาต Big bike ได้ ก็มีอายุที่เพิ่มขึ้นอยู่ในช่วงวัยที่เหมาะสมแล้ว

ในประเทศญี่ปุ่นการได้มาซึ่งใบอนุญาตขับ Big bike นั้น อยู่ในระดับที่ยากมากถึงยากที่สุด จนแทบจะไม่มีใครเลยที่สอบผ่านในครั้งแรกหรือในครั้งเดียว สำหรับคนที่สอบไม่ผ่านก็ต้องพัฒนาตนเองให้มีคุณภาพเพื่อให้ผ่านการทดสอบ มีการกล่าวกันว่าผู้ที่ผ่านการทดสอบได้ใบอนุญาตขับ Big bike ในญี่ปุ่น ถือว่าเป็นผู้ขับขี่ที่มีคุณภาพสูงมากและมีมาตรฐานเป็นที่ยอมรับในระดับสากล ถึงขนาดมีการเปรียบเทียบความยากแบบติดตลกว่าเป็นการทดสอบที่ไม่แพ้การสอบเข้ามหาวิทยาลัยชั้นนำของญี่ปุ่น ครอบครัวญาติพี่น้องจะมาแสดงความยินดี มีการเลี้ยงฉลองใหญ่โตเมื่อลูกหลานผ่านการทดสอบและได้รับใบอนุญาตขับรถในญี่ปุ่น ราวกับได้สร้างเกียรติยศชื่อเสียงให้แก่วงศ์ตระกูล หากคนในสังคมไทยเห็นคุณค่าของความยากในการได้มาซึ่งใบอนุญาตขับรถแบบนี้บ้างก็คงจะดีไม่น้อย

แน่นอนว่าการทดสอบมาตรฐานการขับรถจักรยานยนต์ Big bike ที่ประเทศไทยกำลังพัฒนาอยู่ นี้จะต้องมีระดับความยากที่เข้มข้นเทียบเท่ามาตรฐานสากล เพราะเราหยิบเอาแนวทางของญี่ปุ่นมาเป็นต้นแบบ ทั้งเรื่องคุณภาพผู้ขับขี่ และเรื่องการปรับปรุงกฎระเบียบที่เหมาะสมกับยุคสมัย รวมถึงการสร้างนวัตกรรมการอบรมทั้งในภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ

๓. บทสรุปและข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

นอกจากข้อกำหนดเกี่ยวกับการอบรมและทดสอบแล้ว ในทางปฏิบัติรัฐต้องวางรากฐานในเรื่องเหล่านี้ด้วย

๑) กำหนดมาตรฐานการทดสอบ ออกแบบระบบคัดกรองผู้ขับขี่ที่มีคุณภาพที่จะออกไปขับขี่ สร้างความพร้อมเรื่องสนามสอบที่เพียงพอและเป็นมืออาชีพ เนื่องจากคนที่ขับ Big bike ส่วนใหญ่เป็นผู้ที่ฐานะและเข้าถึง

สินค้าซื้อได้ง่าย ดังนั้นหากเป็นไปได้ รัฐควรมีมาตรการจูงใจให้ผู้ประกอบการหรือบริษัทผู้ผลิต Big bike มีส่วนร่วมในการเป็นผู้ให้บริการทดสอบ หรือฝึกอบรมให้ทัดเทียมกับนานาชาติ ซึ่งจะช่วยให้ภาครัฐเบาแรงได้มาก

๒) การสร้างความตระหนักแก่ภาคธุรกิจผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ ให้มีความรับผิดชอบต่อสังคม ด้วยการณรงค์ส่งเสริมการขายในบริบทที่เหมาะสมต่อสังคมไทย คำนึงถึงความปลอดภัยสาธารณะ และตั้งอยู่บนพื้นฐานของการดำเนินธุรกิจที่มีความรับผิดชอบต่อผู้บริโภค อาทิ การผลิตรถจักรยานยนต์ซีซีต่ำออกสู่ตลาด เพื่อให้หนักขับหน้าใหม่มีทางเลือกในการใช้งานด้วยความเร็วที่เหมาะสม การปลูกฝังให้ผู้เริ่มขับขี่รถจักรยานยนต์ใช้รถที่มีความจุกระสุนรวมขนาดต่ำ และจิงค่อยๆ เพิ่มขนาดความจุเมื่อมีทักษะความชำนาญอันเป็นการส่งเสริมประสบการณ์

๓) การเน้นย้ำผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ Big bike ตระหนักถึงการใช้อุปกรณ์นิรภัยและเครื่องป้องกันอันตรายจากการขับขี่ รวมถึงการเข้มงวดเรื่องการใช้ความเร็วในพื้นที่ชุมชนหรือเขตจำกัดความเร็ว

๔) ควรมีการแยกประเภทใบอนุญาตขับ Big bike ออกจากใบอนุญาตรถจักรยานยนต์ทั่วไป เพื่อให้เกิดความชัดเจนในอนาคต และรัฐต้องพิจารณาถึงฐานภาษีต่างๆ ที่จะต้องดำเนินการปรับปรุงให้สมกับการอนุญาตให้มีการทดสอบเป็นการเฉพาะด้วย กล่าวคือ อัตราการต่อภาษีประจำปีของ Big bike ย่อมต้องแตกต่างจากอัตราภาษีของรถจักรยานยนต์ทั่วไป นั่นเอง

ปีหน้า พ.ศ. ๒๕๖๒ เราคงได้เห็นประเทศไทยบังคับใช้ใบขับขี่ Big bike อย่างชัดเจนเป็นรูปธรรม แม้วันนี้จะยังอยู่ระหว่างการศึกษาก็ตาม แต่ก็เปรียบได้ดั่งการมองเห็นแสงสว่างที่ปลายอุโมงค์ ซึ่งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กระทรวงมหาดไทย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง คงต้องบูรณาการความร่วมมืออย่างจริงจังเพื่อหาทางออกนั้นให้เจอ...

.....

*ข้อมูลวิชาการอ้างอิง

^๑ สำนักงานสถิติแห่งชาติ. จำนวนรถจักรยานยนต์สะสม. การสำรวจภาวะเศรษฐกิจและสังคมของครัวเรือน พ.ศ. 2550 – 2559 (แบบสำรวจสมาชิกและใช้จ่ายของครัวเรือน)

^๒ พิสิษฐ์ วงศ์เถียรธนา. การทบทวนเรื่องอายุขั้นต่ำของผู้มีสิทธิขอใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ชั่วคราว. <<http://122.155.1.141/site2/download-src.php?did=27592>>.