

การศึกษาความเป็นไปได้ในการบังคับใช้กฎหมาย: ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานในประเทศไทย

A Study on Possibility of Law Enforcement: Bicycle License in Thailand

ชาคริต ชันนาโพธิ์¹

Chakrit Khunnapo¹

บทคัดย่อ

ใบอนุญาตขับขี่ หมายถึง ใบอนุญาตให้ขับเคลื่อนยานพาหนะได้ซึ่งมีวัตถุประสงค์สามประการได้แก่ 1) เป็นการสร้างกฎระเบียบเพื่อปกป้องสังคม 2) เป็นการสร้างความสะดวกให้กับการจราจร 3) ป้องกันการโจรกรรมยานพาหนะใบอนุญาตขับขี่จักรยานในต่างประเทศนั้น ประเทศแคนาดา เมืองโตรอนโต แบ่งใบอนุญาตออกเป็น ใบขับขี่ยานพาหนะ และใบขับขี่แต่ละบุคคล กฎหมายอเมริกันอยู่กับกฎหมายระดับมลรัฐ ในบางมลรัฐไม่ถือเป็นกฎหมายที่บังคับให้ต้องมี เช่น เมืองวอชิงตัน ดีซี นิวยอร์ก ไอโอวา โอเรกอน แต่ในบางมลรัฐก็ถือบังคับใช้ให้ประชาชนในมลรัฐต้องได้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยาน เช่น มลรัฐแคลิฟอร์เนีย มลรัฐแคนซัส หรือบางมลรัฐก็ถือเอาความสมัครใจของผู้ใช้จักรยานว่าจะจดทะเบียนหรือไม่ เช่น มลรัฐมินเนโซตาในประเทศไทยใบอนุญาตขับขี่จักรยานกำลังได้รับความสนใจที่จะถูกนำกลับมาใช้ใหม่อีกครั้ง นับตั้งแต่ถูกยกเลิกไปเมื่อปี พ.ศ. 2546 ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าสมควรที่จะมีการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวอย่างละเอียด และควรต้องอยู่ภายใต้เหตุผลสามประการ 1) การมีใบขับขี่จักรยาน จะต้องไม่เป็นการสร้างแรงบันดาลใจของผู้ใช้จักรยาน เพราะจะทำให้ความนิยมของประชาชนในการใช้จักรยานลดลง 2) การบังคับใช้ใบขับขี่จักรยานจะต้องช่วยให้ปัญหาเรื่องอุบัติเหตุต่าง ๆ ลดจำนวนลงตามจุดประสงค์ของกฎหมาย 3) ใบขับขี่จะต้องมีส่วนช่วยส่งเสริมให้ประชาชนนิยมชมชอบที่จะใช้จักรยานเป็นพาหนะในการเดินทางมากขึ้น

คำสำคัญ : รถจักรยาน, ใบอนุญาตขับขี่, การบังคับใช้

Abstract

A bicycle license by definition is a license, usually issued by a state authority that permits the operation and/or identification of a bicycle. The license typically serves three proposes: It contributes an understanding of driving rules, it assists the flow of traffic through teaching proper driving techniques and routing, and it can be a valuable tool for identifying lost or stolen units. Bicycle licenses in some foreign countries, for example Canada, are divided into vehicle licenses

¹ อาจารย์ประจำคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม

¹ Lecturer, Faculty of Laws, Mahasarakham university

and Operator Licenses, while in America; the legal system in each state sets the rules for their own state. In some locations (Washington DC , New York , Iowa , Oregon) it is not compulsory to enact bicycle laws. In other states (California, Kansas) bicycle licenses are compulsory, and in Minnesota a volunteer type arrangement is practiced. Bicycle licensing in Thailand presents an interesting issue that needs to be explored. In the writer's opinion, there should be further research in this subject especially in 3 discussion points: 1) Issuing a bike license would not reduce the conduct of rule breakers which will reduce the support of bike policy 2) By enforcing the licensing of bikes; there will be a reduction of lawless behavior. 3) Bike license will assure the bike user will be familiar with routing and traffic flow.

Keywords : Bicycle, License, Law Enforcement

บทนำ

จักรยานถือเป็นยานพาหนะที่นอกจากจะสร้างความสะดวกสบายต่อการสัญจรของประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ชุมชนเมืองซึ่งมีการจราจรคับคั่งแล้ว การปั่นจักรยานยังช่วยให้ผู้ขับขี่มีสุขภาพแข็งแรง อีกทั้งยังอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมด้วยในขณะเดียวกัน เนื่องจากข้อบกพร่องจากกำลังของผู้ปั่นจักรยานเอง ดังนั้น ความนิยมของการจักรยานและการใช้งานจักรยานสำหรับผู้คนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ชุมชนเมืองการปั่นจักรยานในหลายๆ ประเทศจึงได้รับความนิยม เช่น ประเทศในภาคพื้นยุโรปมีพัฒนาการทางกฎหมายและนโยบายที่ก้าวหน้าและมีประสิทธิภาพที่ช่วยส่งเสริมและสนับสนุนให้ประชาชนในประเทศของตนปั่นจักรยาน

สำหรับประเทศไทย เริ่มรู้จักจักรยานเป็นครั้งแรกในการประชุมจักรยาน ที่วังบูรพาภิรมย์ เนื่องในโอกาสที่ กรมหลวงพิษณุโลกประชานาถ เสด็จกลับจากยุโรป และพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวมหาราชเสด็จพระราชดำเนิน เมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม พ.ศ. 2442 ต่อมาได้มีการใช้จักรยานกันอย่างแพร่หลาย และในช่วงสงครามอินโดจีน กองทัพบกของไทยได้นำจักรยานมาใช้เป็นยานพาหนะด้วยส่วนหนึ่งในปี พ.ศ. 2453-

2468 ต่อมาในปี พ.ศ. 2474 ได้มีระเบียบให้ผู้ขับรถจักรยานต้องจดทะเบียนจักรยานเป็นพาหนะประเภทล้อเลื่อน โดยกำหนดให้ไปจดทะเบียนที่กรมทางหลวงแผ่นดิน (ไชยยศ รัตนพงษ์, ๒๕๖๓: ๘๓) และได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติล้อเลื่อน พ.ศ. 2478 ซึ่งต่อมาได้ถูกยกเลิกแล้ว แม้พัฒนาการการใช้จักรยานของประเทศไทยมีทั้งช่วงถดถอย แต่ก็กลับมาเป็นที่นิยมอีกครั้งเพื่อช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายด้านพลังงาน เนื่องจากน้ำมันเชื้อเพลิงมีราคาสูง คนไทยส่วนหนึ่งจึงหันมาขี่จักรยานกันมากขึ้นรวมถึงการปั่นเพื่อสุขภาพและเพื่อเป็นยานพาหนะในเขตชุมชนเมือง

เนื่องจากจักรยานเป็นพาหนะประเภทหนึ่งในการคมนาคม จึงมีความเกี่ยวข้องกับการกีดขวางควบคุมการขับขี่จักรยานบนท้องถนนเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้ใช้และประชาชนทั่วไป ซึ่งยานพาหนะอื่น ๆ เช่น รถจักรยานยนต์ รถยนต์ มักมีมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมความปลอดภัยเกี่ยวกับการใช้พาหนะนั้น ๆ เช่น การควบคุมโดยผู้ขับขี่ยานพาหนะจะต้องผ่านการสอบใบอนุญาตขับขี่เป็นต้น ซึ่งเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวกรณีใบอนุญาตขับขี่จักรยาน ประเทศไทยเคยได้มีการบังคับใช้ โดยประกาศใช้ในพระราชบัญญัติล้อเลื่อน พ.ศ. 2478 ซึ่งต่อมาได้ถูกยกเลิก ตามที่กล่าวข้างต้น

การศึกษาถึงความเป็นไปได้ในการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการออกใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานในประเทศไทย โดยศึกษาถึงเจตนารมณ์ ข้อดีข้อเสียของการออกใบอนุญาตขับขี่ยานพาหนะต่าง ๆ และกฎหมายของต่างประเทศ ย่อมจักเป็นประโยชน์ในการส่งเสริมและสนับสนุนให้จักรยานได้รับการยอมรับ และมีการควบคุมความปลอดภัยแก่ประชาชนทั่วไปโดยรวมต่อไป

ความมุ่งหมายของการวิจัย

1. ศึกษาความเป็นมา และแนวคิดเกี่ยวกับกฎหมายว่าด้วยการออกใบอนุญาตขับขี่แก่ผู้ใช้งานพาหนะทั้งในและต่างประเทศ
2. ศึกษากฎหมาย และแนวคิดเกี่ยวกับกฎหมายว่าด้วยการออกใบอนุญาตขับขี่แก่ผู้ใช้รถจักรยานของต่างประเทศจำนวนทั้งสิ้นไม่ต่ำกว่า 3 ประเทศ
3. เสนอแนะแนวทางแก้ปัญหาเกี่ยวกับกฎหมายว่าด้วยการออกใบอนุญาตขับขี่แก่ผู้ใช้งานพาหนะที่เหมาะสมในประเทศไทย

ความสำคัญของการวิจัย

ความสำคัญของการวิจัยนี้ทำให้ได้ทราบถึงความเป็นไปได้ในการบังคับใช้เกี่ยวกับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานในประเทศไทย

วิธีการศึกษาวิจัย

งานวิจัยนี้เป็นการวิจัยเอกสาร (Documentary Research) โดยมุ่งศึกษากฎหมายต่างประเทศและกฎหมายไทย รวมถึงเอกสารทางวิชาการทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศอันได้แก่ กฎหมาย หนังสือ งานวิจัย ดุษฎีนิพนธ์ สารนิพนธ์ และบทความที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายว่าด้วยการออกใบอนุญาตขับขี่แก่ผู้ใช้งานพาหนะในต่างประเทศ และ

สัมภาษณ์เชิงลึก (Interview) บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับเรื่องดังกล่าวของประเทศไทย

กลุ่มเป้าหมาย ได้แก่

1. นักวิชาการทางการคมนาคมจำนวน 1 คน
2. นักวิชาการทางกฎหมายจำนวน 2 คน
3. ประชาชนทั่วไปในจังหวัดมหาสารคามจำนวน 30 คน
4. ผู้ใช้จักรยานเป็นประจำในจังหวัดมหาสารคาม จำนวน 30 คน

ผลการศึกษา

ใบอนุญาตขับขี่ตามความหมายที่ให้โดยพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน ได้อธิบายว่าหมายถึง “ใบอนุญาตให้ขับเคลื่อนยานยนต์ได้” ส่วนพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้บัญญัตินิยามของใบอนุญาตขับขี่ว่า “ใบอนุญาตขับรถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ใบอนุญาตสำหรับคนขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถจักรยานยนต์ ใบอนุญาตขับขี่ตามกฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน และใบอนุญาตผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง” ซึ่งเมื่อพิจารณาตามนิยามดังกล่าวย่อมต้องหมายความว่า ใบอนุญาตขับขี่นั้น เป็นเอกสารที่เมื่อผู้ใดได้รับ หรือมีสิทธิที่จะใช้ใบอนุญาตดังกล่าว ผู้นั้นย่อมสามารถขับเคลื่อนยานยนต์ได้โดยชอบด้วยกฎหมาย ดังนั้นในทางตรงกันข้ามหากผู้ใดขับเคลื่อนยานยนต์ โดยไม่มีหรือไม่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ ผู้นั้นก็จะต้องได้รับโทษตามที่กฎหมายกำหนด

วัตถุประสงค์ของการลงโทษผู้ที่ฝ่าฝืนกฎหมายเกี่ยวกับใบอนุญาตขับขี่ มีหลักการร่วมกันคล้าย ๆ กันในทุก ๆ ประเทศ สามประการได้แก่

- 1) เป็นการสร้างกฎระเบียบเพื่อปกป้องสังคมเป็นวงกว้าง จากผลกระทบที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายเมื่อมีการกระทำผิด โดยความผิดต่อระเบียบเหล่านี้ ทั่วไปจะไม่ถูกกล่าวหาว่าผิดศีล

ธรรม แต่เป็นเทคนิคทางกฎหมายที่ต้องการควบคุมความประพฤติของคน ให้อยู่ในระบบระเบียบเพื่อป้องกันความเสียหาย

2) เป็นการสร้างความสะดวกให้กับการจราจร โดยเป็นวัตถุประสงค์หลักของกฎหมายจราจรในทุก ๆ ประเทศ ทั้งนี้เพราะใบอนุญาตขับขี่จำเป็นต้องมีการอนุมัติจากทางราชการ ซึ่งมักเป็นการสอบเพื่อให้ได้รับใบอนุญาต ทำให้ผู้ขอใบอนุญาตจำเป็นต้องรู้ระเบียบ กฎจราจร รวมทั้งมีทักษะในการขับขี่ อันเป็นผลให้เมื่อไปขับขี่ยานพาหนะในการจราจรย่อมเกิดความสะดวกทั้งแก่ผู้ขับขี่เองและบุคคลรอบข้าง

3) ป้องกันการโจรกรรมยานพาหนะ หรือช่วยในการนำยานพาหนะที่ถูกโจรกรรมกลับคืนสู่เจ้าของ เมื่อจับกุมผู้กระทำความผิดได้กล่าวคือใบอนุญาตขับขี่นั้นจะระบุรายละเอียดเกี่ยวกับผู้เป็นเจ้าของบัตร รวมทั้งรายละเอียดของยานพาหนะที่ได้รับอนุญาตพอสมควรซึ่งหากมีการโจรกรรม ใบขับขี่ย่อมเป็นส่วนหนึ่งในการพิสูจน์ความเป็นเจ้าของยานพาหนะนั้น ๆ ยกตัวอย่างเช่น พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 42 ที่บัญญัติเกี่ยวกับการเรียกตรวจได้ทันทีหากเจ้าพนักงานเรียกตรวจ

การบังคับใช้ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานในสหรัฐอเมริกาเนื่องจากประเทศอเมริกา เป็นประเทศที่มีความเป็นรัฐรวม หรือสหรัฐ ทำให้เกิดความหลากหลายของกฎหมาย โดยกฎหมายก็ถือตามกันในแต่ละศาลมลรัฐของตนเป็นเอกเทศและแม้เคยอยู่ในอาณานิคมของอังกฤษ แต่อเมริกาก็มิได้รับเอากฎหมายแบบอย่างของอังกฤษมาทั้งหมด แต่มีหลายส่วนที่อเมริกาเปลี่ยนแปลงรูปแบบให้แตกต่างออกไปเป็นแบบของตนเอง จึงมีผู้เรียกกฎหมายอเมริกันว่า “แองโกล-อเมริกัน” จะเห็นได้จากปัจจุบันอเมริกาได้พัฒนากฎหมายของตนให้มีความคล่องตัวด้วยการออกกฎหมายใหม่ ๆ มาให้ทันสมัย และมีความเป็นอเมริกัน มากกว่าความเป็นแองโกล

ใบอนุญาตขับขี่จักรยานในประเทศอเมริกานั้น ขึ้นอยู่กับกฎหมายระดับมลรัฐ ในบางมลรัฐไม่ถือเป็นกฎหมายที่บังคับให้ต้องมี เช่น เมืองวอชิงตัน ดีซี นิวยอร์ก โอไฮโอ โอเรกอน เป็นต้น แต่ในบางมลรัฐก็ถือบังคับใช้ให้ประชาชนในมลรัฐต้องได้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยาน การทำใบขับขี่จักรยานไม่ใช่เรื่องใหม่ หลายเมืองในมลรัฐต่างๆ ของสหรัฐอเมริกากำหนดให้มีการจดทะเบียนจักรยานภาคบังคับ มิใช่เพื่อกระตุ้นให้ผู้ขับขี่จักรยานเคารพกฎจราจรบนท้องถนน แต่การจดทะเบียนจักรยานมีวัตถุประสงค์หลักในการขจัดปัญหาการโจรกรรมจักรยาน และการช่วยให้เจ้าหน้าที่ตำรวจทราบว่าเจ้าของจักรยานอยู่ที่ไหนและส่งคืนเจ้าของได้เมื่อพบจักรยานที่ถูกโจรกรรมดัดจะยกตัวอย่างดังนี้

ใบอนุญาตขับขี่จักรยานและจดทะเบียนจักรยานในมลรัฐแคลิฟอร์เนียมีการอนุญาตให้รัฐบาลท้องถิ่นของเมืองต่างๆ มีเขตอำนาจท้องถิ่น (local jurisdiction) ในการกำหนดให้มีการทำใบขับขี่จักรยาน ภายใต้กฎหมาย License Requirement VC 39002 ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1) เมืองหรือเคาต์ตี (county) มีข้อบัญญัติหรือข้อมติในการทำใบอนุญาตขับขี่จักรยาน ซึ่งห้ามมิให้ผู้อยู่อาศัยคนใดขับขี่จักรยานถนน หรือทางหลวง หรือทรัพย์สินของสาธารณะอื่นใด หากไม่มีใบขับขี่จักรยานตามที่กำหนดไว้ในภาคนี้ (in accordance with this division)

2) จักรยานใดที่ไม่มีใบขับขี่ภายใต้ส่วนนี้อาจถูกกำหนดบังคับให้ มีใบขับขี่ หรือใบขับขี่เพิ่มเติมได้ตามที่กำหนดไว้ในข้อบัญญัติท้องถิ่น หรือตามคำร้องขอของเจ้าของจักรยาน

3) บุคคลใด ทำให้ใช้การไม่ได้ ทำลาย ทำให้เสียหาย หรือเปลี่ยนแปลงเครื่องหมายหรือรูปแบบการจดทะเบียน หรือลบ เปลี่ยนแปลงหรือทำให้เสียหายซึ่งหมายเลขประจำจักรยาน (Serial Number) หรือเครื่องหมายที่แสดงให้เห็นสัญลักษณ์ของหน่วยงานที่ออกใบขับขี่จักรยานบนโครง (Frame)

จักรยานใดที่ได้รับอนุญาต เป็นการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย

ใบอนุญาตขี่จักรยานและจดทะเบียนจักรยานในมลรัฐแคนซัสกำหนดให้จักรยานต้องจดทะเบียน หรือมีใบขี่จักรยาน ภายใต้ข้อบัญญัติขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เนื่องจากการจดทะเบียนจักรยานสามารถทำได้ง่ายกว่าเมื่อจักรยานนั้นระบุตัวตน และสามารถส่งคืนเจ้าของที่แท้จริงง่ายในกรณีที่จักรยานหายหรือถูกโจรกรรม รวมถึงกรณีเกิดอุบัติเหตุด้วย นอกจากนี้ บางเมืองก็กำหนดให้มีค่าธรรมเนียมในการดำเนินการจดทะเบียน ส่วนบางเมืองก็ไม่เสียค่าใช้จ่ายใด ๆ

เมืองในมลรัฐแคนซัสยังคงมีการใช้บังคับกฎหมายเกี่ยวกับใบขี่จักรยานและจดทะเบียนจักรยานเช่น เมือง Augusta ซึ่งมีข้อกำหนดให้ทำใบขี่จักรยานตามข้อบัญญัติท้องถิ่น City Code 14-402, 14-403 ซึ่งวางหลักว่า “บุคคลทุกคนที่เป็นเจ้าของจักรยานขี่จักรยานทั้งหมด หรือบางส่วน โดยพลังงานกล้ามเนื้อ จะต้องจัดให้มีใบขี่จักรยาน โดยกรอกข้อมูลลงในเอกสารเป็นลายลักษณ์อักษร เมื่อใดก็ตามที่บุคคลใดได้กรรมสิทธิ์จากการซื้อขาย หรือการให้จักรยานเช่นว่านั้น หรืออย่างอื่นในทำนองเดียวกันนั้น บุคคลดังกล่าวจะต้องกรอกข้อมูลลงในเอกสารเป็นลายลักษณ์อักษรเพื่อทำใบขี่ภายใน 5 วันนับแต่ได้กรรมสิทธิ์ซึ่งออกให้โดยหน่วยงาน Department of Public Safety ในใบขี่จักรยานจะต้องให้สิทธิผู้มีใบขี่จักรยานสามารถขี่จักรยานบนถนน ตรอกหรือทางสาธารณะ รวมถึงทางเดินเท้าได้ (exclusive sidewalk) เมืองจะต้องจัดทำแผ่นป้ายหรือสิ่งอื่นใดทางกายภาพที่แสดงให้เห็นถึงการจดทะเบียนพร้อมกันกับบัตรจดทะเบียนซึ่งมีตราประทับตัวเลขซึ่งเป็นหมายเลขประจำจักรยานและติดแผ่นป้ายหรือสิ่งอื่นใดทางกายภาพที่แสดงให้เห็นถึงการจดทะเบียนลงบนโครงจักรยานซึ่งสามารถแสดงให้เห็นได้ตลอดเวลา และให้ Department of Public Safety จะต้องรวบรวมข้อมูลและบันทึกการออกใบขี่

แต่ละครั้ง และหมายเลขดังกล่าวที่ได้รับการจดทะเบียน การขี่จักรยานโดยไม่มีใบขี่หรือได้รับการจดทะเบียนเป็นการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย”

นอกจากนี้ เมือง Arkansas City เมือง Belleville เมือง Colby และเมือง Derby ยังคงกำหนดให้จักรยานต้องมีใบขี่และจดทะเบียนเป็นต้น

อย่างไรก็ดี บางเมืองได้ยกเลิกกฎหมายฉบับดังกล่าวไป เช่นเมือง Fort Scott ยกเลิกประมวลข้อบัญญัติท้องถิ่น City Code 10.40 ไป เมื่อเดือนสิงหาคม ค.ศ. 2012 เนื่องจากมาตรการดังกล่าวเป็นอุปสรรคต่อการส่งเสริมให้มีการใช้จักรยานในการเดินทาง และเป็นอุปสรรคแก่นักท่องเที่ยวจากต่างเมืองให้ไม่สามารถนำจักรยานของตนเองเข้ามาขี่ได้

เมือง Lola มลรัฐแคนซัสได้ยกเลิกกฎหมายเกี่ยวกับการจดทะเบียนจักรยานภาคบังคับ City Code 90-142 เมื่อเดือนมกราคม ค.ศ. 2013 เนื่องจากข้อบัญญัติกำหนดให้ผู้ขี่จักรยานคนใดในเมือง Lola ต้องมีใบขี่จักรยานและต้องจดทะเบียน และติดแผ่นป้ายทะเบียนจักรยานให้เห็นอย่างชัดเจน และต้องไปทำใบขี่และจดทะเบียนที่สถานีตำรวจ ซึ่งก่อให้เกิดผลกระทบต่อผู้อยู่อาศัยและนักท่องเที่ยวในการส่งเสริมการท่องเที่ยวของเมืองอย่างมาก และได้แก้ไขจากกฎหมายจากบทบังคับให้เป็นแบบทางเลือก (optional) แก่ผู้ขี่จักรยานตาม Sec. 90-142. Registration แทนที่การให้เป็นภาคบังคับ

ใบอนุญาตขี่จักรยานและจดทะเบียนจักรยานในมลรัฐมินเนโซตา กำหนดให้การทำใบขี่จักรยานและจดทะเบียนจักรยานเป็นทางเลือก และโดยสมัครใจของผู้อยู่อาศัยในเมือง แทนที่จะกำหนดให้เป็นภาคบังคับ เช่นแต่เดิมเมือง Minneapolis เคยบังคับใช้การจดทะเบียนจักรยานผ่านโครงการของมลรัฐ แต่ปัจจุบันยกเลิกไปแล้ว สภาแห่งเมือง Minneapolis ได้กำหนดให้การจด

ทะเบียนจักรยานเกิดขึ้นเป็นทางเลือกหรือโดยสมัครใจ และดำเนินการโดยหน่วยงาน Department of Public Safety หนึ่ง มลรัฐมินเนโซตาเป็นเพียงมลรัฐเดียวของสหรัฐอเมริกาที่กำหนดเฉพาะระบบการจดทะเบียนจักรยาน โดยมีบังคับให้จักรยานในมลรัฐทุกคันต้องจดทะเบียน การจดทะเบียนจักรยานจึงเป็นเกิดขึ้นโดยสมัครใจ อย่างไรก็ตามก็ดีเมืองหรือ county อาจออกข้อบัญญัติท้องถิ่นของตนเองให้การจดทะเบียนจักรยานเป็นแบบภาคบังคับก็ได้ ระบบของมลรัฐนี้กำหนดเพียงการจดทะเบียนจักรยาน (bicycle registration) เท่านั้น ที่ต้องได้รับอนุญาตตามกฎหมายแห่งมลรัฐมินเนโซตา

จากข้อมูลเบื้องต้นจะเห็นได้ว่าอเมริกาเป็นประเทศที่เคยมีทั้งใช้บังคับกฎหมายเกี่ยวกับการทำใบอนุญาตขับขี่จักรยาน และจดทะเบียนจักรยาน และมีทั้งบางมลรัฐถูกประกาศยกเลิกไปแล้ว ทั้งนี้คงเป็นเพราะความไม่เหมาะสมและอุปสรรคบางอย่างของการบังคับใช้ เช่น เป็นการบั่นทอนความรู้สึกของประชาชนในรัฐทำให้ไม่อยากใช้จักรยานแทนที่จะส่งเสริม หรือชาวต่างประเทศไม่สะดวกในการใช้จักรยานที่จะต้องทำใบอนุญาตขับขี่ เป็นต้น

อีกประเทศที่น่าสนใจในเรื่องใบอนุญาตขับขี่จักรยานคือในประเทศแคนาดา: เมืองโตรอนโต มีการแบ่งประเภทของใบอนุญาตขับขี่จักรยานและการจดทะเบียนจักรยานทั้งนี้ ใบขับขี่หรือใบอนุญาตขับขี่ (license) ที่ใช้ในโตรอนโตสามารถแบ่งออกได้ 2 ประเภท โดยพิจารณาจากวัตถุประสงค์ในการใช้ ได้แก่

1. การออกใบอนุญาตประเภทยานพาหนะ (vehicle license) เป็นการกำหนดให้ติดแผ่นป้ายทะเบียนบนรถจักรยานเพื่อให้ง่ายต่อการระบุตัวตนไม่ว่าจะใช้ประโยชน์ในการป้องกันการโจรกรรมหรือการบังคับใช้กฎหมายจราจรก็ตาม

2. การออกใบอนุญาตประเภทผู้ขับขี่ (Operator License) เป็นการประกันว่าผู้ขับขี่จักรยานได้ผ่านระดับความรู้และความสามารถขั้นต่ำก่อนที่จะได้รับอนุญาตให้ขับขี่บนท้องถนน

การทำใบอนุญาตขับขี่จักรยานและการจดทะเบียนจักรยานในโตรอนโตกำหนดขึ้นด้วยเหตุผลดังนี้

1. ป้องกันการโจรกรรมจักรยาน หรือช่วยในการนำจักรยานที่ถูกโจรกรรมกลับคืนสู่เจ้าของเมื่อจับกุมผู้กระทำผิดได้

2. ปรับปรุงข้อบังคับ (compliance) ด้วยกฎหมายโดยผู้ขับขี่จักรยาน

3. ช่วยรัฐในการรายงานว่าผู้ขับขี่จักรยานได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติการจราจรทางหลวง และข้อบัญญัติท้องถิ่น

4. ทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถออกไปสั่ง (ticket) แก่ผู้ขับขี่จักรยานซึ่งได้กระทำความผิดในฐานะความผิดต่างๆ เกี่ยวกับการจราจร

ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานในประเทศไทยได้มีการพัฒนามาจากกฎหมายเกี่ยวกับเส้นทางคมนาคมยานพาหนะและระบบจราจรมาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 โดยลำดับการตรากฎหมายออกใช้ในรูปแบบพระราชบัญญัติต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

เมื่อ พ.ศ. 2460 ได้เริ่มประกาศใช้กฎหมายชื่อว่า พระราชบัญญัติล้อเลื่อนพระพุทศักราช 2460 ซึ่งมีบทบัญญัติเกี่ยวกับล้อเลื่อนและจักรยานเป็นครั้งแรกต่อมาได้มีการแก้ไขปรับปรุงเป็นพระราชบัญญัติล้อเลื่อนพระพุทศักราช 2478

พระราชบัญญัติล้อเลื่อน พ.ศ. 2478 เป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้จักรยานโดยตรงในหลายเรื่องเช่นการจดทะเบียนและออกใบอนุญาตรถจักรยาน 2 ล้อ 3 ล้อ และ 4 ล้อ, การจดทะเบียนและออกใบอนุญาตขับขี่รถจักรยาน 2 ล้อ 3 ล้อ และ 4 ล้อ, ลักษณะล้อเลื่อนเครื่องหมายล้อเลื่อนรับจ้างและเครื่องแต่งกายผู้ขับขี่ล้อเลื่อนรับจ้าง

ในส่วนที่เกี่ยวกับการบังคับใช้ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานนั้น พระราชบัญญัติล้อเลื่อน พ.ศ. 2478 มีการกำหนดเอาไว้ในมาตราหลัก ๆ ดังนี้

มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้วันแต่จะมีข้อความแสดงให้เห็นเป็นอย่างอื่น

(1) “ล้อเลื่อน” หมายความว่า ยานพาหนะเช่นรถเกวียนอันประกอบด้วยเพลาล้อ

ซึ่งเคลื่อนไปได้ด้วยกำลังคนหรือสัตว์ทั้งนี้ไม่รวมถึงรถลากและรถจ้างซึ่งกล่าวไว้ในพระราชบัญญัติรถลากและรถจ้างในท้องที่ที่ใช้พระราชบัญญัตินั้นๆ หรือล้อเลื่อนสำหรับเด็กซึ่งผู้ใหญ่ไม่อาจใช้เป็นพาหนะได้

มาตรา 17 การฝึกหัดขับขี่ยล้อเลื่อนนั้นจะฝึกหัดบนทางหลวงก็ได้แต่ต้องได้รับใบอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่

ใบอนุญาตให้ฝึกหัดขับขี่ยล้อเลื่อนนั้นให้กำหนดวันเวลาและเขตทางหลวงที่อนุญาตให้ทำการฝึกหัด

มาตรา 18 ห้ามมิให้บุคคลใดขับขี่ยล้อเลื่อนนอกจากเกวียนบนทางหลวงเว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตขับขี่จากพนักงานเจ้าหน้าที่

สำหรับผู้ขับขี่ยล้อเลื่อนที่เป็นของกระทรวงกลาโหมให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมมีอำนาจแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่ขึ้นเพื่อการออกใบอนุญาตขับขี่

มาตรา 19 ใบอนุญาตขับขี่ยนั้นแบ่งออกเป็นสองประเภท

(1) ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยาน 2 ล้อ

(2) ใบอนุญาตขับขี่ยล้อเลื่อนอื่นนอกจากเกวียน

ใบอนุญาตเหล่านี้ให้ใช้ได้ทั่วราชอาณาจักร ใบอนุญาตตาม (1) ให้ใช้ได้ตลอดชีพของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่โดยไม่ต้องต่ออายุใบอนุญาต ใบอนุญาตตาม (2) ให้ใช้ได้ตลอดเวลาสิบสองเดือนนับแต่วันออกใบอนุญาต

จะเห็นได้ว่าใบอนุญาตขับขี่รถจักรยาน เคยถูกบัญญัติในพระราชบัญญัติล้อเลื่อนดังกล่าว เป็นกฎหมายที่บังคับให้บุคคลที่ขับขี่ยล้อเลื่อนนอกจากเกวียนบนทางหลวงจะต้องได้รับใบอนุญาตขับขี่จากพนักงานเจ้าหน้าที่และใบขับขี่ยดังกล่าวใช้ได้ตลอดอายุของผู้ถือบัตร

บทกำหนดโทษผู้ที่ฝ่าฝืนนั้นพระราชบัญญัติล้อเลื่อนบัญญัติเอาไว้ในมาตรา 25

มาตรา 25 ผู้ใด

(1) ใช้ล้อเลื่อนที่มีได้จดทะเบียนและรับใบอนุญาตหรือใช้ล้อเลื่อนซึ่งใบอนุญาตได้ถูกยึดหรือเพิกถอนแล้ว

(2) ใช้ล้อเลื่อนนอกเขตจังหวัดที่ได้จดทะเบียนและรับใบอนุญาตโดยไม่ได้รับอนุญาตหรือโดยไม่ถูกต้องตามที่ได้รับอนุญาต

(3) ใช้ล้อเลื่อนที่ได้จดทะเบียนและรับใบอนุญาตบรรทุกคนหรือของเกินอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

(4) ใช้ล้อเลื่อนโดยไม่ได้รับใบอนุญาตขับขี่หรือโดยใบอนุญาตขับขี่ถูกยึดหรือเพิกถอนแล้ว หรือ

(5) เป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองล้อเลื่อนยอมให้บุคคลอื่นซึ่งไม่มีใบอนุญาตขับขี่ยล้อเลื่อนขับขี่ยล้อเลื่อนนอกจากเกวียน

มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองร้อยบาท

พระราชบัญญัติล้อเลื่อนใช้บังคับมาได้สักระยะหนึ่ง ประเทศไทยได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการปรับปรุงกฎหมายเพื่อการพัฒนาประเทศขึ้น ซึ่งคณะกรรมการดังกล่าวได้เสนอให้มีการยกเลิกพระราชบัญญัติรถจักรยานยนต์โกสินทร์ศก 120 พระราชบัญญัติรถจักรยานยนต์โกสินทร์ศก 124 และพระราชบัญญัติล้อเลื่อนพุทธศักราช 2478 ต่อมาเมื่อวันที่ 5 พฤศจิกายน 2546 พระราชบัญญัติยกเลิกกฎหมายบางฉบับที่ไม่เหมาะสมกับกาลปัจจุบัน พ.ศ. 2546 ได้มีผลบังคับใช้อันเป็นการยกเลิกพระราชบัญญัติล้อเลื่อนพุทธศักราช 2478 ส่งผลให้ "ใบอนุญาตขับขี่ยล้อเลื่อนและรถจักรยานทุกชนิด" ต้องยกเลิกไปทั้ง 2 กรณีคือ

1. ไม่ต้องสอบขอรับใบอนุญาตขับขี่จากพนักงานเจ้าหน้าที่และไม่มีโทษปรับไม่เกินสองร้อยบาทอีกต่อไป

2. ไม่ต้องมีใบอนุญาตขับขี่อยู่กับตัวขณะขับขี่และไม่มีโทษปรับเป็นเงินไม่เกินสิบสองบาทอีกต่อไป

ในปัจจุบันจักรยานได้รับความนิยมในฐานะพาหนะที่รักษาสสิ่งแวดล้อมและช่วยเสริมสร้างสุขภาพที่ดีแก่ผู้ใช้งาน เมื่อได้รับความนิยมอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับจักรยานก็มากขึ้น เพราะเหตุว่าปัจจุบันกฎหมายที่ใช้ควบคุมการขับขี่จักรยานนั้นมีการบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ ซึ่งมีบทบัญญัติเกี่ยวข้องกับรถจักรยานน้อยมาก และไม่มีหมวดหมู่เฉพาะ บทบัญญัติที่มีอยู่ เช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ

มาตรา 37 การให้สัญญาณด้วยมือและแขน : ให้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

(1) ลดความเร็วให้ยืนแขนขวาออกไปเสมอไหล่และโบกมือขึ้นลงหลายครั้ง

(2) หยุดรถให้ยืนแขนขวาออกไปเสมอไหล่ ยกแขนขวาท่อนล่างตั้งฉากกับแขนท่อนบนและตั้งฝ่ามือขึ้น

(3) จะให้รถคันอื่นแซงให้ยืนแขนขวาออกไปเสมอไหล่และโบกมือไปข้างหน้าหลายครั้ง

(4) จะเลี้ยวขวาหรือเปลี่ยนช่องเดินรถไปทางขวาให้ยืนแขนขวาไปนอกรถเสมอไหล่

(5) จะเลี้ยวซ้ายหรือเปลี่ยนช่องเดินรถไปทางซ้ายให้ยืนแขนขวาออกไปนอกรถเสมอไหล่และงอข้อศอกขึ้นโบกไปทางซ้ายหลายครั้ง

มาตรา 43 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ

(1) ในขณะที่หย่อนความสามารถในอันที่จะขับ

(2) ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น

(3) ในลักษณะกีดขวางการจราจร

(4) โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน

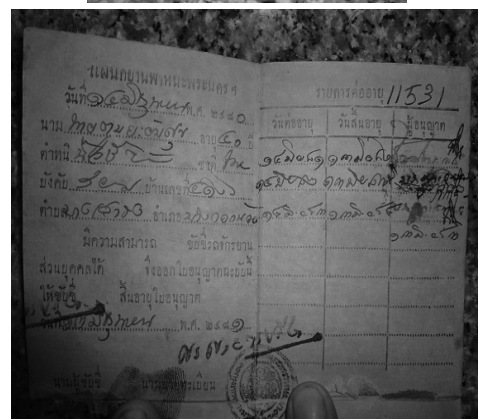
(5) ในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดาหรือไม่อาจแลเห็นทางด้านหน้าหรือด้านหลังด้านใดด้านหนึ่งหรือทั้งสองด้านได้พอแก่ความปลอดภัย

(6) คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถเว้นแต่เมื่อเปลี่ยนช่องเดินรถเลี้ยวหรือกลับรถ

(7) บนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควรเว้นแต่รถลากเข็นสำหรับทารกคนป่วยหรือคนพิการ

(8) โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น

ตัวอย่างการจดทะเบียน และใบอนุญาตขับขี่จักรยานตาม พ.ร.บ. ล้อเลื่อน



ตารางแสดงการเปรียบเทียบเรื่องการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยใบอนุญาตขับขี่รถจักรยาน

ประเทศ/มลรัฐ	ใช้บังคับ	เคยใช้บังคับ	นำกลับมาใช้บังคับ	อนุญาตให้ผู้ขับขี่เลือก
มลรัฐแคลิฟอร์เนีย	บังคับใช้ภายใต้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น			
มลรัฐแคนซัส	บังคับใช้ภายใต้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น			
มลรัฐมินเนโซตา				การจดทะเบียนจักรยาน แสดงความสมัครใจผู้ขับขี่
มลรัฐ วอชิงตัน ดีซี, นิวยอร์ก, ไอโอวา, โอเรกอน		ประกาศยกเลิกใบอนุญาตขับขี่จักรยาน		
ประเทศสวิตเซอร์แลนด์		ประกาศยกเลิกใบอนุญาตขับขี่จักรยาน		
ประเทศไทย		ประกาศยกเลิกใบอนุญาตขับขี่จักรยาน		
ประเทศแคนาดา เมืองโตรอนโต			นำใบอนุญาตขับขี่จักรยานกลับมาใช้อีกครั้ง	

ตารางสรุปข้อดีข้อเสียของการบังคับใช้ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยาน

ประเด็น	ข้อดี	ข้อเสีย
1. ความเท่าเทียมในการใช้ถนนร่วมกัน	- ผู้ใช้จักรยานควรจ่ายค่าธรรมเนียมสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยาน เช่น ทางจักรยาน เป็นต้น จึงจำเป็นต้องทำใบขับขี่จักรยานและจดทะเบียนจักรยานเพื่อเก็บค่าธรรมเนียมในการใช้ถนนในการสัญจรอย่างเท่าเทียมกัน	- ผู้ขับขี่จักรยานส่วนใหญ่มักจะได้อำนาจที่น้อยและเป็นเจ้าของรถยนต์ส่วนบุคคลด้วย - ถนนเป็นทรัพย์สินของสาธารณะที่ประชาชนทุกคนสามารถใช้ร่วมกันได้และประชาชนที่มีรายได้เพียงประปรายก็เสียภาษีในแต่ละปีอยู่แล้ว และเงินภาษีที่จัดสรรมาให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นก็นำมาจัดทำสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน เช่น ถนน รวมถึงการสร้างทางสำหรับจักรยานด้วย จึงไม่จำเป็นต้องทำใบขับขี่จักรยาน ดังนั้น การเก็บค่าธรรมเนียมและการทำใบขับขี่จักรยานจึงเป็นการทำให้เกิดอุปสรรคในการเลือกใช้จักรยานเป็นการคมนาคมทางเลือกและเป็นอุปสรรคในการขับขี่
2. การส่งเสริมให้เคารพกฎจราจร	- ลดการไม่ปฏิบัติตามและฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่จักรยาน - ให้อำนาจเจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถออกใบสั่งแก่ผู้ขับขี่จักรยานที่ฝ่าฝืนกฎจราจร ดังเช่นที่ออกใบสั่งให้กับผู้ขับขี่รถยนต์ที่ฝ่าฝืนกฎหมาย ช่วยให้ประชาชนเคารพกฎจราจรมากยิ่งขึ้น	- มีความเข้าใจที่คลาดเคลื่อนว่าผู้ขับขี่จักรยานมักจะฝ่าฝืนกฎจราจรและมีความจำเป็นต้องกลไกในการทำให้ผู้ขับขี่จักรยานปฏิบัติตามกฎจราจรมากยิ่งขึ้นโดยการทำให้ใบขับขี่และจดทะเบียนจักรยาน เพื่อสร้างสภาพบังคับในทางกฎหมาย อย่างไรก็ตาม แม้จริงแล้วไม่มีหลักฐานยืนยันว่าผู้ขับขี่จักรยานเป็นกลุ่มที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ขับขี่ยานพาหนะชนิดอื่นบนท้องถนน - วัตถุประสงค์ของการทำใบขับขี่รถยนต์นั้นแตกต่างจากจักรยานตรงที่ รถยนต์เป็นยานพาหนะอันตรายกำลังเครื่องจักรกล มีขนาดใหญ่จึงมีความเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินของผู้อื่นได้มากกว่า ส่วนการขับขี่จักรยานไม่ได้ก่อให้เกิดความต่อความปลอดภัยของสาธารณะและไม่จำเป็นต้องใช้วิธีการออกใบขับขี่เช่นเดียวกับรถยนต์ - การจัดอบรมและให้ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่จักรยานและการใช้จักรยานแก่ทั้งผู้ขับขี่จักรยานและรถยนต์เป็นวิธีการที่ทำให้สามารถทำให้เกิดความปลอดภัยในการใช้ถนน โดยไม่สร้างอุปสรรคในการใช้จักรยานและการทำใบขับขี่จะต้องมีขั้นตอนที่ง่ายและต้องทำ
3. การลดการโจรกรรมจักรยาน	- ลดการโจรกรรมจักรยาน - สามารถนำจักรยานที่ถูกโจรกรรมส่งกลับคืนเจ้าของได้อย่างถูกต้อง เมื่อตำรวจสามารถจับกุมผู้กระทำผิดได้	- ไม่สามารถลดปัญหาการโจรกรรมได้ และเพิ่มภาระค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ

วิเคราะห์เนื้อหาทางกฎหมายประกอบบทสรุปการสัมภาษณ์เชิงลึกของงานวิจัย

จากกฎหมายที่กล่าวมาทั้งหมด จะเห็นได้ว่า บทบัญญัติของกฎหมายในประเทศไทยยังขาดเรื่องสำคัญเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานมากมาย ไม่ว่าจะเป็นเรื่อง การควบคุมการใช้ความเร็วรถจักรยาน อายุของผู้ที่สามารถใช้รถจักรยาน อุปกรณ์ที่ต้องมีในจักรยานเพื่อความปลอดภัยขณะขับขี่ อีกทั้งใบอนุญาตขับขี่จักรยานที่เคยถูกบังคับใช้มาแล้วในพระราชบัญญัติล้อเลื่อน พ.ศ. 2478 แต่ก็ถูกยกเลิกไป ส่วนพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ ก็ได้บัญญัติเกี่ยวกับเรื่องใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานเลย ทั้งที่ในปัจจุบันจักรยานมีการนิยมใช้อย่างแพร่หลายบนท้องถนน และอุบัติเหตุก็เกิดกับผู้ใช้ยานพาหนะประเภทนี้บ่อยครั้ง

การจะจัดให้ในประเทศไทยมีการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยใบอนุญาตขับขี่นั้น สมควรที่จะมีการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวอย่างละเอียด ทั้งต้องวิเคราะห์เกี่ยวกับข้อดีข้อเสียของการนำมาใช้ว่ามีประโยชน์แก่รัฐและประชาชนอย่างไร ซึ่งจากการสัมภาษณ์เชิงลึกจากบุคคลทั่วไปทั้งผู้ใช้จักรยาน และบุคคลทั่วไป รวมถึงนักวิชาการทางกฎหมายและคมนาคม อาจจะสรุปความคิดเห็นเรื่องความเหมาะสมต่อการบังคับใช้ได้ว่า

การแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายเกี่ยวกับจราจรให้มีการบังคับใช้เรื่องใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานนั้น บุคคลทั่วไปและผู้ใช้จักรยานส่วนใหญ่ รวมถึงนักวิชาการทางกฎหมายและคมนาคมถึงจำนวนร้อยละเก้าสิบ เห็นว่า การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานเป็นประโยชน์ มากกว่าเป็นโทษ โดยกฎหมายที่จะบังคับใช้ให้มีใบอนุญาตขับขี่ดังกล่าว เรื่องการสอบใบขับขี่ต้องไม่เป็นภาระที่ทำให้รู้สึกว่าจะไม่อยากจะไปหาหาหนะประเภทจักรยาน และความเห็นส่วนใหญ่ยังเห็นว่า ใบขับขี่ต้องแสดงให้เห็นว่าใช้จักรยานได้จริง และลดอุบัติเหตุได้เป็นรูปธรรม โดยเทียบจากพาหนะประเภทอื่น ๆ

ส่วนในเรื่องของความยุ่งยากที่จะเกิดกับประชาชน หากต้องให้มีการสอบใบอนุญาตขับขี่ตามกฎหมาย พบว่า ประมาณร้อยละห้าสิบของบุคคลทั่วไปเห็นว่า ใบขับขี่ทำให้เกิดความยุ่งยากแก่ประชาชนที่ต้องมีการเพิ่มขึ้น อันจะทำให้การใช้จักรยานอาจได้รับความนิยมนลดลง ส่วนอีกประมาณร้อยละห้าสิบ เห็นว่าเป็นประโยชน์และไม่ยุ่งยากมากนักเกี่ยวกับการสอบใบอนุญาต

เมื่อพิจารณาจากกฎหมายที่ยังไม่มีการบังคับใช้ใบอนุญาตขับขี่จักรยาน ประกอบกับความคิดเห็นของการสัมภาษณ์เชิงลึก การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับเรื่องนี้ควรเกิดมีขึ้น แต่รูปแบบที่จะให้มันมีความเห็นที่หลากหลาย ทั้งที่เห็นว่าควรเป็นกฎหมายในระดับพระราชบัญญัติ หรือเป็น กฎระเบียบ หรือให้เป็นนโยบายของรัฐ แต่ทางนักกฎหมายและนักวิชาการทั้งสองท่านเห็นตรงกันว่า ควรมีการบังคับใช้ แต่ต้องศึกษาวิจัยรูปแบบเกี่ยวกับการบังคับใช้โดยละเอียด

ข้อเสนอแนะ

ควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายเกี่ยวกับจราจรให้มีการบังคับใช้ใบขับขี่รถจักรยาน โดยการบัญญัติกฎหมายดังกล่าว ต้องมีการเปรียบเทียบกฎหมายของต่างประเทศ เพื่อนำเสนอต่อประชาชนในการให้ความเห็นแก่เรื่องดังกล่าว และต้องอยู่ภายใต้เหตุผลสามประการ

- 1) การมีใบขับขี่จักรยาน จะต้องไม่เป็นสร้างแรงบันดาลใจของผู้ใช้จักรยาน เพราะจะทำให้ความนิยมของประชาชนในการใช้จักรยานลดลง
- 2) การบังคับใช้ใบขับขี่จักรยานจะต้องช่วยให้ปัญหาเรื่องอุบัติเหตุต่าง ๆ ลดจำนวนลงตามจุดประสงค์ของกฎหมาย
- 3) ใบขับขี่จะต้องมีส่วนช่วยส่งเสริมให้ประชาชนนิยมชมชอบที่จะใช้จักรยานเป็นพาหนะในการเดินทางมากขึ้น

อันจักเป็นประโยชน์ต่อการส่งเสริมให้ ประชาชน ทั้งยังเป็นการลดอุบัติเหตุบนท้องถนน
จักรยานเป็นที่ยอมรับ และเป็นที่ยอมรับใช้ของ ได้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

เอกสารอ้างอิง

ไชยยศ รัตนพงษ์และณัฐ นิลวัชร. (2546). รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการศึกษากฎหมายเกี่ยวกับการใช้
จักรยานในประเทศไทย. (กรุงเทพฯ: ในนามของชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทยยื่น
ต่อสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ).

เอกรัตน์ โลหะ.(2553). “ปัญหาทางกฎหมายในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ศึกษา
กรณีการขอตรวจใบอนุญาตขับขี่”, วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์มหาวิทยาลัยศรีปทุม.
www.thestar.com/news/gta/2009/05/23/mandatory_bicycle_licensing_fair.html (retrieved on
December, 26, 2015)

www.dot.state.mn.us/bike/other.html(retrieved on December, 26, 2015)

www.kansascyclist.com/bicycle-registration.html (retrieved on December, 26, 2015)

[www.genevalunch.com/blog/2011/05/23/last-year-for-bike-licenses-but-third-party-insurance-manda-
tory/](http://www.genevalunch.com/blog/2011/05/23/last-year-for-bike-licenses-but-third-party-insurance-mandatory/)(retrieved on December, 26, 2015)