

สก๊อป หน้า1

กฎเหล็กคุมเข้มบิ๊กไบค์
ทางรอดหรืออันตราย?เริ่มบังคับใช้เป็นกฎหมายที่ให้
“ผู้ขับบิ๊กไบค์” ★ มีต่อหน้า 5

สก๊อป

หน้า1

ต้องผ่านการสอบ “ใบขับขี่เฉพาะ” ตามกฎกระทรวงการขออนุญาต
ขับรถ และการต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ.2563 ที่มีผลเดือน ก.พ.2564 นี้
สาระสำคัญ... “ผู้ต้องการซื้อ รถ จยย.” มีความจุระบอบสูบ 400 ซีซี
ขึ้นไป ที่เรียกว่า “บิ๊กไบค์ (Big Bike)” หรือผู้ไม่มีใบขับขี่นี้ “อยากมี”
ต้องมีการอบรมทดสอบเป็นกรณีพิเศษ ส่วนผู้มียุ่อยู่แล้วไม่ต้องอบรมทดสอบใหม่
โดยเฉพาะ “กรณีผู้มีสิทธิขอใบขับขี่ชั่วคราว” ที่ต้องการขับขีรถ จยย.
400 ซีซีขึ้นไป ก็สามารถเข้ารับทดสอบ “ขอใบขับขี่” ตามข้อกำหนดได้
ด้วยเช่นกัน ทำให้เข้าใจแบบผิดๆ เหมือนดู...แต่ที่จริงแล้วอาจกลับ “ส่งเสริม
อันตรายบนท้องถนน” ที่เพิ่มความเสี่ยงต่อ “ผู้ใช้บิ๊กไบค์” และผู้ร่วม
ใช้รถใช้ถนนคนอื่น!

เพราะ “กฎกระทรวง ฉบับ 2548” มีการกำหนดให้ “เด็กอายุ 15-17 ปี”
ขอใบขับขี่ จยย.ชั่วคราวได้ไม่เกิน 110 ซีซี เมื่อกฎกระทรวงฉบับ 2563
ออกมาอาจเปิดโอกาสให้กลุ่มเด็กวัยนี้เข้ารับการฝึกอบรมทดสอบขอใบรับรอง
จากบริษัทเอกชน นำมาประกอบกับการยื่นขอใบขับขี่ชั่วคราว เพื่อขับขีรถ
จยย.เกิน 400 ซีซีขึ้นไปได้ด้วยหรือไม่

กฎกระทรวงฉบับนี้กลายเป็นข้อกั้วลให้ผู้ทำงานด้านณรงค์ลดอุบัติเหตุ
อย่าง พญ.ชไมพันธุ์ สันติกาญจน์ อดีตที่ปรึกษาด้านป้องกันการบาดเจ็บและ
ภาวะพิการ ประจำองค์การอนามัยโลกภาคพื้นเอเชียอาคเนย์ ในฐานะ หน.
โครงการขับขี่สังคมไทยสู่จักรยานยนต์ปลอดภัย บอกว่า ในช่วง 4-5 ปีมานี้
“ผู้ผลิตรถ จยย.” มุ่งเน้นทำการตลาด “กลุ่มผู้มีฐานะดี” ที่ขึ้นขอใบขับขี่รถยนต์
ซีซีขนาดใหญ่

ทำให้ตัวเลข “ผู้ขับขีรถบิ๊กไบค์” ประสบอุบัติเหตุบาดเจ็บรุนแรงและ
เสียชีวิตเพิ่มขึ้น ในจำนวนนี้ก็มีผู้ขับขี่อายุน้อยลงเรื่อยๆ เหตุนี้ “หน่วยงานรัฐ”
มีการปรับปรุงกฎหมายใหม่ เพื่อบังคับใช้กับรถขนาดใหญ่จริงจัง

ทำให้ “องค์กรหลายฝ่ายต่างยินดี” ในขั้นตอนสักร่างกฎกระทรวงนี้
กำหนดให้ “ผู้ขับขีรถบิ๊กไบค์” ต้องผ่านอบรม ทดสอบมีใบรับรองแพทย์ประกอบ
ขอใบขับขี่ เพื่อแก้ปัญหาดการสูญเสียจากอุบัติเหตุในอนาคต

ซ้ำร้าย... “ประเทศไทย” กลับมีข้อห้ามการ
จดทะเบียนรถ จยย.ต่ำกว่า 50 ซีซีมาตั้งแต่ปี 2536
ทำให้อาจเป็นประเทศเดียวในโลกที่มีการอนุญาต
ให้ “ผู้เยาว์” อายุขั้นต่ำ 15 ปีสามารถขอมิใบขับขี่
รถ จยย. ได้ด้วยซ้ำและน่าจะเป็นเหตุปัจจัยสำคัญ
ให้มีนักขับหน้าใหม่อายุน้อยที่สุดและมีผู้เสียชีวิต
อุบัติเหตุรถ จยย.มากที่สุดในโลกด้วยซ้ำ

กฎเหล็กคุมเข้มบิ๊กไบค์
ทางรอดหรืออันตราย?

เมื่อประกาศลงราชกิจจานุเบกษาเผยแพร่ “กฎกระทรวงการขอและ
การออกใบอนุญาตขับรถฯ ฉบับใหม่ พ.ศ.2563” ในข้อ 2 ยกเลิกกฎกระทรวง
กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ ออก ขออนุญาต หรือต่อใบขับขี่ 2548 ที่เป็นหัวใจ
สำคัญในการควบคุมเด็กอายุ 15-17 ปี ขอใบขับขี่ จยย.ชั่วคราวได้ไม่เกิน 110 ซีซี
คราวนั้น... “ประเทศไทย” ก็เริ่มมีเยาวชนมีอายุครบ 15 ปียื่นขอใบอนุญาต
ขับรถเพิ่มขึ้นทุกวัน ด้วยเหตุผลความจำเป็นในการเดินทางขับขีไปโรงเรียน
เพราะระบบขนส่งมวลชนยังเข้าไม่ถึงในชนบท หรือชุมชนห่างไกล

ดังนั้น รถ จยย.ถูกใช้เป็นพาหนะระดับต้นๆ ปรากฏว่า ในปี 2561 มี
ผู้ขอใบขับขี่รถ จยย.ชั่วคราว ออกให้นักขับขี่หน้าใหม่ที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ
ทั่วประเทศ 900,505 ใบ คือ กทม. 85,721 ใบ และต่างจังหวัด 814,784 ใบ

ด้วยเหตุนี้ทำให้มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถ จยย.เพิ่มขึ้นต่อเนื่อง และ
เคยถูกจัดอันดับเป็นเบอร์ 1 ของโลกด้วยซ้ำแต่ข้อมูลน่าตกใจคือคนไทยตาย
เฉลี่ยร้อยละ 72.8 ของอุบัติเหตุบนถนน ในจำนวนนี้เป็นกลุ่มเด็กและเยาวชน
อายุต่ำกว่า 20 ปี จำนวน 2,500 รายต่อปี แบ่งเป็นกลุ่มอายุ 15-19 ปี เฉลี่ย
ประมาณ 1,688 รายต่อปี

เพราะขับเร็ว ไม่สวมหมวกกันน็อก ไม่เคารพกฎจราจร ประมาท
ลืกละเลินเล่อตามวัยรุ่น...

ไทยรัฐ Thai Rath Circulation: 800,000 Ad Rate: 2,200	Section: First Section/หน้าแรก		
	วันที่: อังคาร 26 มกราคม 2564		
	ปีที่: 72	ฉบับที่: 23016	หน้า: 1(ล่าง), 5
	Col.Inch: 104.65	Ad Value: 230,230	PRValue (x3): 690,690
คลิ๊ป: สีสี่			
หัวข้อข่าว: สถิติหน้า1: กฎเหล็กคุมเข้มบิกไบค์ ทางรอดหรืออันตราย?			

ที่ว่า...นับแต่ปลายเดือน ก.พ.2564 เป็นต้นไปนี้ที่จะมีการบังคับใช้กฎกระทรวงฯ ฉบับใหม่ 2563 “เด็กอายุ 15 ปีขึ้นไป” ประสงค์ต้องการมี “รถบิกไบค์” ก็ไปอบรมทดสอบจากบริษัทผู้ผลิต ขอใบรับรองแพทย์นำมาประกอบการขออนุญาตขับขี่ และก็ขอใบประกอบขี้อวด จยย.ตั้งแต่ขนาด 110 ซีซี-2,500 ซีซีได้แบบง่ายๆด้วยซ้ำ

ในส่วน “การขออนุญาตขับขี่” ก็ไม่ใช่เรื่องง่ายเพราะมักมีคนกล่าวอ้างบ่อยว่า “ระบบการสอบง่ายเกินมาตรฐานอยู่แล้ว” ทำให้เป็นสาเหตุหนึ่งในการเกิดอุบัติเหตุกันง่ายเช่นกันและก่อนหน้านี้ก็เคยพยายามขอตัวเลขแยกอายุการออกใบอนุญาตให้ผู้ขับขี่ จยย.จากกรมการขนส่งทางบกหลายครั้งแต่ไม่เคยมีการตอบรับใดๆ

ก่อนหน้านี้ “สภาปฏิรูปแห่งชาติ” ก็ได้พูดคุยประเด็น “รถบิกไบค์” และเห็นตรงกันว่าต้องแยกประเภทใบขับขี่รถ จยย.กลุ่มนี้ “ผู้ขับขี่ต้องมีอายุ 21 ปีขึ้นไป” และต้องผ่านการอบรมรวมทั้งทดสอบขับขี่เพิ่มเติม อีกทั้งให้คำนิยาม “รถบิกไบค์” เริ่มตั้งแต่ รถ จยย. 250 ซีซี เพราะมีความแรง และความเสี่ยงอุบัติเหตุการเสียชีวิตสูง

ต่อมากลายเป็นว่า “กรมการขนส่งทางบก” กลับให้คำนิยามของ “รถบิกไบค์” ตั้งแต่ความจุกระบอกสูบ 400 ซีซีขึ้นไปแทน ที่เป็นความเร็วระดับอันตรายสูงมากทำให้เป็นปัญหา “ข้อจำกัดรถ จยย.มีเครื่องยนต์ต่ำกว่า 400 ซีซี” ก็ไม่ต้องอบรม การทดสอบ หรือมีใบรับรองแพทย์ ก็สามารถขอใบอนุญาตได้อีกด้วยซ้ำ

ตามข้อมูล Thai RSC จำนวนผู้ตายในผู้ใช้รถ จยย. 250-399 ซีซีนี้มีจำนวนมากกว่า 400 ซีซีขึ้นไปที่สำคัญการเสียชีวิตมักเป็นกลุ่มอายุ 15-20 ปี ใช้รถ 250-399 ซีซี และมีมากกว่าการตายใน 400 ซีซี เสียอีก!

“เราไม่มีจุดประสงค์ “ต่อต้านการใช้รถ จยย.ใดๆ” เพราะมีความจำเป็นต่อการอำนวยความสะดวกเดินทางของผู้มีรายได้น้อย และการมี “รถ จยย.บิกไบค์” ก็เป็นสิทธิของทุกคนต้องการจะมีไว้ครอบครองอยู่แล้วแต่กรอบกฎระเบียบว่าด้วยกฎกระทรวงต้องมีความเข้มงวดรัดกุมเพื่อไม่ให้เกิดอันตรายต่อคนไทย” พญ.ชไมพันธุ์ วั

ยอมรับว่า... “อุบัติเหตุ รถ จยย.เสียชีวิต” มักเกิดจาก “จยย.ขนาดเล็ก” จากการกำหนดอนุญาตให้เยาวชนขับขี่ จยย. 110 ซีซี ที่มีความเร็วค่อนข้างสูงถ้าเปรียบเทียบกับต่างประเทศ มีการอนุญาตให้เยาวชนขับขี่ จยย.เช่นกันแต่การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุมีน้อย เพราะมีข้อกำหนดไว้ให้เด็กขับขี่รถ จยย.ได้ไม่เกิน 50 ซีซีเท่านั้น

อย่างเช่น... “ประเทศญี่ปุ่น” อนุญาตให้เยาวชนอายุตั้งแต่ 16 ปี ทำใบขับขี่ได้ ที่ต้องผ่านการอบรม 15 วัน ที่มีค่าใช้จ่ายแพง มีการทดสอบสถานการณ์จริงยากมาก เมื่อมีใบอนุญาตแล้วก็ขับขี่รถ จยย.ไม่เกิน 50 ซีซี จนมีอายุ 18 ปี จึงขอใบขับขี่รถ 100 ซีซี ที่ขับอีก 1 ปี ค่อยขอขับขี่ 150 ซีซี และอีก 2 ปีก็ขับขับขี่ 250 ซีซี ตามลำดับ...

ทำให้เยาวชนญี่ปุ่นมักใช้รถ จยย.น้อย เน้นใช้ระบบขนส่งสาธารณะเป็นหลัก เพราะสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัยสูง แต่ทั้งที่ “ประเทศไทย” มีการกอบปี่รถ จยย. 400 ซีซีนับเป็น “บิกไบค์” กลับไม่นำมาตรฐานขั้นตอนขอใบขับขี่มาเป็นบรรทัดฐาน กลับอ้างว่า กลัวถูกต่อว่าจากประชาชน เพราะขั้นตอนการขอใบขับขี่ใช้เวลานานอยู่แล้ว

ซ้ำร้าย... “ประเทศไทย” กลับมีข้อห้ามการจดทะเบียนรถ จยย.ต่ำกว่า 50 ซีซีมาตั้งแต่ปี 2536 ทำให้อาจเป็นประเทศเดียวในโลกที่มีการอนุญาตให้ “ผู้เยาว์” อายุขั้นต่ำ 15 ปี สามารถขอมใบขับขี่รถ จยย.ได้ด้วยซ้ำ และน่าจะเป็นเหตุปัจจัยสำคัญให้มีนักขับหน้าใหม่อายุน้อยที่สุด และมีผู้เสียชีวิตอุบัติเหตุรถ จยย.มากที่สุดในโลกด้วยซ้ำ

อีกทั้งกลับปล่อยให้สามารถปรับเพิ่ม “สเปกเร็วขั้นระดับสูงชัน” กลายเป็นปีบ “บิกไบค์ 400 ซีซี” ถูกจัดเป็นตัวเลือกสุดท้าย และเปิดช่องให้ “รถ จยย.ขนาด 150-399 ซีซี” มียอดขายเพิ่มขึ้น แต่ในต่างประเทศมักมีมาตรฐานจำกัดความเร็วในตัวรถ เช่น เวียดนาม ขับขี่ได้ไม่เกิน 80 กม.ต่อชม. ถ้าเกินนี้หน้าปัดจะเตือนทันที

ในส่วนสาเหตุต้องห้ามเด็กอายุต่ำกว่า 18 ปีเคยมีการศึกษาชัดเจนมากมายแล้วว่า เด็กและเยาวชนยังไม่พร้อมขับรถมีความเสี่ยงสูงเกิดอุบัติเหตุได้ เพราะเป็นนักขับมือใหม่ขาดประสบการณ์ในการขับขี่ขาดวุฒิภาวะในกระบวนการขับขี่ที่ต้องอาศัยความรู้ความสามารถของระบบประสาทและการตัดสินใจที่ดี

เด็กในวัยนี้มีพัฒนาการด้านการประสานงานกล้ามเนื้อ การมองเห็น การแยกแยะภาพเคลื่อนไหว เพื่อตอบสนองการตัดสินใจในภาวะฉุกเฉินยังไม่สมบูรณ์ดีกว่าเด็กอายุ 18-25 ปี โดยเฉพาะพฤติกรรมเสี่ยงจากแรงขับของฮอร์โมนเพศอาจมีแรงเสริมจากอารมณ์แรงผลักดันจากเพื่อนและความเครียดอื่นๆ

และมักขับด้วยความเร็วสูง การแข่งกระชั้นชิด การหยุดรถในระยะกระชั้นชิด การเลี้ยวตัดหน้า และการขับขี่ในสถานการณ์ทำพายุ อีกทั้งยังมีพฤติกรรมชอบการดื่มแอลกอฮอล์ หรือการใชยา ก่อนขับขี่ ที่ไม่นิยมใช้อุปกรณ์เสริมความปลอดภัยด้วยซ้ำ

เรื่อง “อุบัติเหตุ จยย.” ถูกพูดถึงมานานกว่า 17 ปี กลับไม่มีการเปลี่ยนแปลงดีขึ้นอาจเป็นเพราะ “กรมการขนส่งทางบก” ไม่สามารถแก้ไขได้หรือไม่ และควรตั้งหน่วยงานเฉพาะเข้ามาทำอย่างจริงจังได้หรือยัง...

เพราะ “อุบัติเหตุเป็นภัยร้ายแรงระดับชาติ” ดังนั้นกฎกระทรวงและระเบียบข้อบังคับต้องควบคุมส่งเสริมความปลอดภัย ไม่ใช่เพิ่มอันตรายบนท้องถนน.