



ปัญหากฎหมายการป้องกันคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์
ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522

Legal Issues on the Protection of Rights and Freedoms of Children Passengers
Motorcycles under the Land Traffic Act B.E.2522

ณัฐวุฒิ เพชรรัตน์^{1*} และสัญญาพงศ์ ลิ้มประเสริฐ²

Nattawut Pechrat^{1*} and Sanyapong Limprasert²

^{1*}นักศึกษาศาสตรบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรังสิต

²อาจารย์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรังสิต

^{1*}Master Student of Laws Program the Faculty of Law Rangsit University

²Lecturer from the Faculty of Law Rangsit University

*Corresponding Author Email: nattawutpechrat4@gmail.com

Received: 16 June 2025

Revised: 24 June 2025

Accepted: 25 June 2025

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ 1. เพื่อศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และหลักการเกี่ยวกับกฎหมายการป้องกันคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 2. เพื่อศึกษาเปรียบเทียบบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายการป้องกันคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ของประเทศไทยกับกฎหมายต่างประเทศ 3. เพื่อศึกษาวิเคราะห์ปัญหาของมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และ 4. เพื่อศึกษาข้อเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับการป้องกันคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ พ.ศ.2522 ให้มีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล เป็นวิจัยเชิงคุณภาพ ด้วยวิธีการวิจัยเอกสาร ค้นคว้าและรวบรวมข้อมูลจาก ตำรากฎหมาย วิทยานิพนธ์ งานวิจัย บทความ เว็บไซต์ ตัวบทกฎหมาย และข้อมูลสารสนเทศทางอิเล็กทรอนิกส์ที่เกี่ยวข้องทั้งของประเทศไทยและต่างประเทศ แล้วนำข้อมูลที่รวบรวมได้จากเอกสารมาวิเคราะห์ในเชิงเนื้อหา ผลการวิจัยพบว่า 1) แนวคิด ทฤษฎี และหลักการเกี่ยวกับกฎหมายการป้องกันคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มุ่งเน้นให้ความสำคัญกับสิทธิและเสรีภาพของเด็ก และกำหนดให้บทบัญญัติในกฎหมายจราจรมีสภาพบังคับลงโทษแก่ผู้ขับขี่ 2) เมื่อศึกษากฎหมายของประเทศไทยและกฎหมายของต่างประเทศ ปรากฏว่า กฎหมายจราจรของประเทศไทยยังไม่มีมาตรการทางกฎหมายในการกำหนดอายุของเด็กที่เหมาะสมและอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยที่เพียงพอต่อการโดยสารรถจักรยานยนต์ ต่างกับกฎหมายของต่างประเทศที่มีการกำหนดอายุของเด็กที่เหมาะสมและอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยของเด็กเพิ่มขึ้นจากที่กฎหมายไทยมีอยู่ในการโดยสารรถจักรยานยนต์ รวมถึงกำหนดให้บทบัญญัติในกฎหมายจราจรที่เกี่ยวข้องข้อกำหนดด้านอายุและอุปกรณ์ความปลอดภัยของเด็กมีสภาพบังคับลงโทษแก่ผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืน ซึ่งก่อให้เกิด



ผลกระทบต่อสิทธิและเสรีภาพของเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์เป็นอย่างมาก 3) กฎหมายการป้องกันคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 กฎหมายจราจรของประเทศไทยยังไม่มีมาตรการทางกฎหมายในการกำหนดอายุที่เหมาะสมของเด็กและอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยของเด็กที่เพียงพอในการโดยสารรถจักรยานยนต์ รวมถึงการกำหนดให้บทบัญญัติในกฎหมายจราจรที่เกี่ยวกับข้อกำหนดด้านอายุและอุปกรณ์ความปลอดภัยของเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์มีสภาพบังคับลงโทษแก่ผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืน และ 4) เสนอแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ให้มีการกำหนดกฎหมายขึ้นมาเป็นการเฉพาะสำหรับอายุของเด็กที่เหมาะสมและอุปกรณ์ความปลอดภัยที่เพิ่มขึ้นในการโดยสารรถจักรยานยนต์ รวมถึงการกำหนดให้บทบัญญัติในกฎหมายจราจรที่เกี่ยวกับข้อกำหนดด้านอายุและอุปกรณ์ความปลอดภัยของเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ที่กำหนดขึ้นมาเป็นการเฉพาะนี้มีสภาพบังคับลงโทษแก่ผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนให้มีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล

คำสำคัญ: กฎหมายจราจร, สิทธิและเสรีภาพ, เด็กโดยสารรถจักรยานยนต์

Abstract

This research consists purposes were 1. to Study the concept, theory and principle of the law on the protection of rights and freedom of children riding motorcycles according to the Land Traffic Act B.E. 2522 2. to Study and compare the provisions related to the law on the protection of rights and freedom of children riding motorcycles according to the Land Traffic Act B.E. 2522 of Thailand with foreign laws 3. to Study and analyze the problems of legal measures related to the protection of rights and freedom of children riding motorcycles according to the Land Traffic Act B.E. 2522 and 4. to Study the recommendations for the development and improvement of the law on the protection of rights and freedom of children riding motorcycles B.E. 2522 to be effective according to international standards. This is a qualitative research conducted using the documentary research method. Data were collected through the review and compilation of relevant sources, including legal textbooks, theses, research studies, articles, websites, statutes and electronic information related to both Thailand and foreign countries. The collected documents were then analyzed using content analysis. The research results found that 1) The concept, theory and principle of the law on the protection of rights and freedom of children riding motorcycles according to the Land Traffic Act B.E. 2522 focuses on the rights and freedom of children. And stipulate that the provisions in the traffic law have the condition of enforcing punishment for drivers 2) When studying the laws of Thailand and foreign countries, it appears that the traffic law of Thailand still does not have legal measures to determine the appropriate age of children and sufficient safety equipment for riding motorcycles. This is different from the laws of foreign countries that have specified the appropriate age of children and additional child safety equipment from the



existing Thai law for riding motorcycles. Including stipulating that the provisions in the traffic law regarding the age requirements and child safety equipment have the condition of enforcing punishment for drivers who violate, which has a significant impact on the rights and freedoms of children riding motorcycles 3) The law to protect the rights and freedoms of children riding motorcycles according to the Land Traffic Act B.E. 2522, the traffic law of Thailand still does not have legal measures to determine the appropriate age of children and sufficient child safety equipment for riding motorcycles, including stipulating that the provisions in the traffic law regarding the age requirements and child safety equipment for riding motorcycles have the condition of enforcing punishment for drivers who violate and 4) Propose amending the Land Traffic Act B.E. 2522 to enact a specific law for the appropriate age of children and additional safety equipment for riding motorcycles, including stipulating that the provisions in the traffic law regarding the age requirements and child safety equipment for riding motorcycles, which have been specifically specified, have the condition of enforcing punishment for drivers who violate, effectively in accordance with international standards.

Keywords: Traffic Laws, Rights and Freedoms, Children Passengers on Motorcycles

บทนำ

สำหรับประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีสมาชิกในอนุสัญญาว่าด้วยสิทธิเด็ก ค.ศ. 1989 (Convention on the Rights of the Child 1989) และมีผลใช้บังคับเป็นกฎหมายระหว่างประเทศโดยมีพันธกิจให้ต้องมีการพัฒนาการของการคุ้มครองสิทธิเด็กซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของหลักสิทธิมนุษยชน แต่สำหรับเด็กเป็นกลุ่มคนที่ต้องการการปกป้องคุ้มครองมากกว่าคนทั่วไปเนื่องจากความสามารถของสภาวะทางร่างกายและสติปัญญาของเด็กไม่เทียบเท่าผู้ใหญ่ (สมพงษ์ จิตระดับ และอัญมณี บุญเชื้อ, 2551, น.59) ทั้งได้มีการรับรองและคุ้มครองสิทธิมนุษยชนไว้ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ดาริกา ศรีพงษ์พันธุ์กุล, 2558, น.8) ซึ่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายที่มีความเกี่ยวข้องกับกรณีของเด็กโดยสารรถจักรยานยนต์

ปัญหาอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์เกิดขึ้นในสังคมไทย ซึ่งปัญหาสำคัญคือ ในทุกปีมีเด็กไทยที่อายุต่ำกว่า 15 ปี ต้องเสียชีวิตกว่า 1,000 คน เพราะการใช้รถจักรยานยนต์ทั้งเด็กที่ขี่และเด็กที่นั่งเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ (เปรมปัทม ผลิตผล การพิมพ์, 2567) และคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคมีประกาศเตือนเด็กที่มีอายุ 2 ถึง 6 ขวบไม่ควรนั่งโดยสารรถจักรยานยนต์ และมีการทดสอบอันตรายจากการให้เด็กโดยสารรถจักรยานยนต์ เมื่อเกิดอุบัติเหตุจากการชนปรากฏว่า ถึงแม้เด็กจะไม่เสียชีวิตในทันทีแต่ได้รับอันตรายสาหัสสาเหตุมาจากคอของเด็กกระแทกคานหน้ารถจักรยานยนต์ทำให้คอเด็กหักทันที (Amarin BabyandKids, 2019) สำหรับการเด็กที่โดยสารรถจักรยานยนต์พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 122 ได้กำหนดอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยเอาไว้ให้ผู้โดยสารซึ่งรวมถึงเด็กจะต้องสวมหมวกนิรภัยที่จัดทำขึ้นเพื่อป้องกันอันตรายในขณะโดยสารรถจักรยานยนต์ (สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, 2522, น.31) รวมถึงพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ได้กำหนดโทษ



สำหรับผู้ขับขี่ที่กระทำผิดตามมาตรา 122 ไว้ในมาตรา 148 ซึ่งระบุให้ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 2,000 บาท (สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, 2522, น.42-43)

อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่กำหนดให้สวมหมวกนิรภัยสำหรับผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ยังไม่เพียงพอต่อความปลอดภัยของเด็กที่ควรจะได้รับตามสิทธิและเสรีภาพที่กฎหมายควรให้การรับรองคุ้มครองอย่างที่ไม่ต่างประเทศกำหนดให้มีการคุ้มครองทั้งอายุที่เหมาะสมของเด็กและอุปกรณ์ความปลอดภัยที่เพิ่มขึ้นนอกจากหมวกนิรภัยรวมทั้งมีการกำหนดให้ผู้ขับขี่รับผิดชอบในกรณีที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติเกี่ยวกับอายุที่เหมาะสมและอุปกรณ์ความปลอดภัยของเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นการกำหนดบทบัญญัติกฎหมายที่ให้ความสำคัญต่อเด็กเป็นการเฉพาะ

ดังนั้น ผู้วิจัยจึงได้ศึกษาปัญหากฎหมายการป้องกันคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เกี่ยวกับการกำหนดอายุของเด็กที่เหมาะสมและอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยของเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ รวมถึงการกำหนดโทษแก่ผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติดังกล่าว เพื่อให้มีการกำหนดมาตรการทางกฎหมายเป็นการเฉพาะสำหรับเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ให้สอดคล้องกับหลักกฎหมายของต่างประเทศอย่างเป็นสากลเพื่อนำมาแก้ไขบทบัญญัติกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ตามพระราชบัญญัติจราจร พ.ศ. 2522 ในประเทศไทย เพื่อให้เด็กได้รับการป้องกันคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และหลักการเกี่ยวกับกฎหมายการป้องกันคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522
2. เพื่อศึกษาเปรียบเทียบบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายการป้องกันคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ของประเทศไทยกับกฎหมายต่างประเทศ
3. เพื่อศึกษาวิเคราะห์ปัญหาของมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522
4. เพื่อศึกษาข้อเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับการป้องกันคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ พ.ศ. 2522 ให้มีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล

การบทวนวรรณกรรม

งานวิจัยนี้ได้ทำการศึกษาปัญหากฎหมายการป้องกันคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จากหลักการของอนุสัญญาว่าด้วยสิทธิเด็ก ค.ศ. 1989 (Convention on the Rights of the Child 1989) มาตรา 3(1) มีหลักการให้การกระทำทั้งปวงที่เกี่ยวกับเด็กไม่ว่าโดยรัฐหรือเอกชนจะต้องคำนึงถึงผลประโยชน์สูงสุดของเด็กเป็นลำดับแรก (ดารีกา ศรีพงษ์พันธุ์กุล, 2558, น.14) และรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 บัญญัติหลักการรับรองสิทธิเด็ก ไม่ว่าจะเป็นสิทธิในการได้รับการคุ้มครองโดยการตรากฎหมายของฝ่ายนิติบัญญัติ โดยกำหนดให้มี



การตั้งกรรมาธิการวิสามัญ เพื่อพิจารณาร่างพระราชบัญญัติที่ประธานสภาผู้แทนราษฎรวินิจฉัยว่ามีสาระสำคัญต่อเด็ก (รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560, มาตรา 128, น.36) ทั้งบทบัญญัติทั่วไปในเรื่องศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ สิทธิเสรีภาพและความเสมอภาคของบุคคลย่อมได้รับความคุ้มครอง มาตราการที่รัฐกำหนดขึ้นเพื่อคุ้มครองหรืออำนวยความสะดวกแก่เด็กย่อมไม่ถือว่าเป็นการเลือกปฏิบัติโดยไม่เป็นธรรม (ราชกิจจานุเบกษา, 2560) รวมถึงข้อเสนอแนะของงานวิจัยของ องค์การอนามัยโลก เรื่อง การพัฒนาเด็กและความปลอดภัยของเด็กในการใช้รถจักรยานยนต์ (WHO Library Cataloguing-in-Publication data World Health Organization, Regional Office for South-East Asia, 2024, p.33) ศึกษาแนวคิดเกี่ยวกับ สิทธิเสรีภาพ (บรรเจิด สิงคะเนติ, 2543 น.26-27) แนวคิดเกี่ยวกับการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร (ชุมพร พลรักษ์, 2516, 36-51) และทฤษฎีอรรถประโยชน์ (Utilitarian Theory) อันเป็นทฤษฎีเกี่ยวกับการลงโทษ (ณรงค์ ใจหาญ, 2543, น.28-34) ศึกษา พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นอกจากนี้ยังรวมไปถึงกฎหมายของต่างประเทศที่มีการกำหนดอายุที่เหมาะสมและ อุปกรณ์ความปลอดภัยของเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ รวมทั้งกำหนดให้บทบัญญัติในกฎหมายจราจรที่เกี่ยวกับข้อกำหนด ด้านอายุและอุปกรณ์ความปลอดภัยของเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์มีสภาพบังคับลงโทษแก่ผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืน เพื่อนำมา วิเคราะห์เปรียบเทียบปัญหาต่าง ๆ และหาแนวทางแก้ไขปัญหากฎหมายการป้องกันคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของเด็กในการ โดยสารรถจักรยานยนต์ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

วิธีการดำเนินการวิจัย

การวิจัยนี้ เป็นวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยมีวิธีดำเนินการวิจัย ดังนี้

1. แหล่งข้อมูลการวิจัย ได้แก่ การศึกษาวิจัยทางด้านเอกสาร (Document Research) ทำการค้นคว้าหาข้อมูลจาก ตำรา กฎหมาย วิทยานิพนธ์ งานวิจัย บทความ เว็บไซต์ ตัวบทกฎหมาย และข้อมูลสารสนเทศทางอิเล็กทรอนิกส์ที่เกี่ยวข้องทั้งของ ประเทศไทยและต่างประเทศ
2. การรวบรวมข้อมูลในการวิจัย ได้แก่ การเก็บข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) จากเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรากฎหมาย วิทยานิพนธ์ งานวิจัย บทความ เว็บไซต์ ตัวบทกฎหมายและข้อมูลสารสนเทศทางอิเล็กทรอนิกส์ที่เกี่ยวข้องทั้งของ ประเทศไทยและของต่างประเทศ
3. การวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ โดยนำข้อมูลที่ได้จากการรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ มาวิเคราะห์ใน เชิงเนื้อหา (Content Analysis)

ผลการวิจัย

การวิจัยนี้ ผู้วิจัยสามารถจำแนกผลการวิจัยได้ ดังนี้

1. การศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และหลักการเกี่ยวกับกฎหมายการป้องกันคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของเด็กในการโดยสาร รถจักรยานยนต์ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ผลการวิจัยพบว่า หลักการของอนุสัญญาว่าด้วยสิทธิเด็ก ค.ศ. 1989 (Convention on the Rights of the Child 1989) มาตรา 3(1) มีหลักการให้การกระทำทั้งปวงที่เกี่ยวกับเด็กไม่ว่าโดยรัฐหรือเอกชนจะต้องคำนึงถึงผลประโยชน์สูงสุดของเด็กเป็น



ลำดับแรก (ดารีกา ศรีพงษ์พันธุ์กุล, 2558, น.14) และรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 บัญญัติหลักการรับรองสิทธิเด็ก ไม่ว่าจะเป็นสิทธิในการได้รับการคุ้มครองโดยการตรากฎหมายของฝ่ายนิติบัญญัติ โดยกำหนดให้มีการตั้งกรรมาธิการวิสามัญ เพื่อพิจารณาร่างพระราชบัญญัติที่ประธานสภาผู้แทนราษฎรวินิจฉัยว่ามีสาระสำคัญต่อเด็ก (ราชกิจจานุเบกษา, 2560) ทั้งบทบัญญัติทั่วไปในเรื่องศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ สิทธิเสรีภาพและความเสมอภาคของบุคคลย่อมได้รับความคุ้มครองมาตรการที่รัฐกำหนดขึ้นเพื่อคุ้มครองหรืออำนวยความสะดวกแก่เด็กย่อมไม่ถือว่าเป็นการเลือกปฏิบัติโดยไม่เป็นธรรม (ราชกิจจานุเบกษา, 2560) รวมถึงแนวคิดเกี่ยวกับสิทธิเสรีภาพ ซึ่งเป็นหลักประกันในการคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพ ที่เป็นพื้นฐานสำคัญของหลักนิติรัฐ การกระทำของรัฐจะต้องดำเนินการให้สอดคล้องกับรัฐธรรมนูญ (บรรเจิด สิงคะเนติ, 2543 น.26-27) โดยมีรัฐธรรมนูญเป็นกฎหมายสูงสุดคอยควบคุมมิให้กฎหมายและการกระทำขัดต่อรัฐธรรมนูญ (วุฒิชัย จิตตานุ, 2546, 75-93; อ้างถึงในภาคภูมิ ศิลารัตน์, 2553, น.324) สำหรับกรณีที่เด็กโดยสารรถจักรยานยนต์อยู่ยออยู่ในพระราชบัญญัติจราจร พ.ศ.2522 ที่จะต้องมีกฎหมายเพื่อคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของเด็ก โดยนำงานวิจัยขององค์การอนามัยโลก เรื่อง การพัฒนาเด็กและความปลอดภัยของเด็กในการใช้รถจักรยานยนต์ ซึ่งได้มีการเสนอแนะให้เด็กวัยทารกตั้งแต่แรกเกิดถึง 1 ขวบ และเด็กก่อนวัยเรียนที่มีอายุ 2-5 ปี ได้รับความปลอดภัยสูงสุด คือ การห้ามไม่ให้เด็กโดยสารรถจักรยานยนต์ แต่อย่างไรก็ตาม ยังได้มีการกำหนดมาตรการความปลอดภัยขั้นต่ำที่ยอมรับได้ คือ การให้เด็กนั่งโดยสารบนรถจักรยานยนต์ที่มีอุปกรณ์ความปลอดภัยอย่างสามล้อพ่วงข้างและมีระบบเบาะนั่งเด็กที่ยึดเข้ากันได้ (WHO Library Cataloguing-in-Publication data World Health Organization, Regional Office for South-East Asia, 2024, p.33) มาเป็นแนวทาง และกฎหมายจราจรจะต้องมีสภาพบังคับแก่ผู้ที่ฝ่าฝืน เพื่อเป็นเครื่องมือให้เจ้าหน้าที่บังคับใช้กฎหมายได้อย่างเป็นไปตามเจตนารมณ์ที่ได้บัญญัติขึ้น (ชุมพร พลรักษ์, 2516, 36-51) ซึ่งการลงโทษควรเป็นไปตามทฤษฎีอรรถประโยชน์ (Utilitarian Theory) อันเป็นทฤษฎีเกี่ยวกับการลงโทษเพื่อข่มขู่และยับยั้งมิให้ผู้ใดกล้าลงมือกระทำผิด (ณรง ใจหาญ, 2543, น.28-34)

2. การศึกษาเปรียบเทียบบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายการป้องกันคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ของประเทศไทยกับกฎหมายต่างประเทศ

ผลการวิจัยพบว่า ประเทศไทยพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่มีการกำหนดอายุที่เหมาะสมของเด็กและอุปกรณ์ความปลอดภัยของเด็กเพิ่มเติมจากหมวกนิรภัยในการโดยสารรถจักรยานยนต์ไว้ รวมถึงการกำหนดโทษบทลงโทษแก่ผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนบทบัญญัตินี้ดังกล่าว ต่างจากกฎหมายจราจรของประเทศสหรัฐอเมริกาในรัฐฮาวายที่กำหนดห้ามผู้โดยสารที่มีอายุต่ำกว่า 7 ขวบ แต่มีข้อยกเว้นให้โดยสารรถจักรยานยนต์ได้เมื่อมีอุปกรณ์ที่กำหนดคือ รถจักรยานยนต์นั้นมีสามล้อขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้ามีห้องโดยสารแบบปิดและมีชุดเข็มขัดนิรภัยสำหรับเด็ก ซึ่งหากผู้ขับขี่ฝ่าฝืนได้กำหนดโทษปรับไม่เกิน 200 ดอลลาร์สหรัฐ (Justia us Law, 2009) ส่วนในรัฐเท็กซัสกำหนดห้ามผู้โดยสารที่มีอายุต่ำกว่า 5 ขวบ แต่มีข้อยกเว้นให้ในกรณีที่อุปกรณ์ที่กำหนดคือ ผู้โดยสารที่มีอายุต่ำกว่า 5 ขวบ นั่งอยู่ในพ่วงข้างที่เป็นอุปกรณ์ติดอยู่กับรถจักรยานยนต์ ซึ่งหากผู้ขับขี่ฝ่าฝืนได้กำหนดโทษปรับไม่น้อยกว่า 100 ดอลลาร์สหรัฐ (Justia us Law, 2005) กฎหมายจราจรของประเทศเครือรัฐออสเตรเลียในรัฐนิวเซาท์เวลส์ได้กำหนดห้ามผู้โดยสารที่มีอายุต่ำกว่า 8 ขวบโดยสารรถจักรยานยนต์ แต่มีข้อยกเว้นให้ในกรณีที่อุปกรณ์ที่กำหนดคือ ผู้โดยสารที่มีอายุต่ำกว่า 8 ขวบ นั่งอยู่ในพ่วงข้างที่เป็นอุปกรณ์ติดอยู่กับรถจักรยานยนต์ (NSW Government, 2014) ซึ่งหากผู้ขับขี่ฝ่าฝืนได้กำหนดโทษปรับในระดับ 5 เป็นจำนวน 349 ดอลลาร์ออสเตรเลีย (NSW Government, 2020) กฎหมายของประเทศ



ราชอาณาจักรเดนมาร์ก กำหนดห้ามเด็กที่มีส่วนสูงน้อยกว่า 135 เซนติเมตร โดยสารรถจักรยานยนต์ เว้นแต่เด็กจะมีอายุ 5 ขวบ และได้ใช้อุปกรณ์ที่กำหนดคือ เบาะนั่งพิเศษสำหรับเด็กหรืออุปกรณ์นิรภัยอื่น ๆ ตามที่กำหนดไว้ และนอกจากนี้เด็กอายุต่ำกว่า 5 ขวบ จะต้องไม่ขนส่งในพ่วงข้างที่ติดอยู่กับรถจักรยานยนต์ เว้นแต่จะมีที่นั่งโดยสารในพ่วงข้างมีเข็มขัดนิรภัย ซึ่งหากผู้ขับขี่ฝ่าฝืนได้กำหนดโทษโดยการตัดใบอนุญาตขับขี่แบบมีเงื่อนไข (Retsinformation, 2018) และกฎหมายของประเทศสาธารณรัฐฝรั่งเศส กำหนดห้ามผู้โดยสารที่เป็นเด็กที่มีอายุต่ำกว่า 5 ขวบ แต่มีข้อยกเว้นให้ในกรณีใช้เบาะที่นั่งที่ออกแบบมาเพื่อการนั่งและติดตั้งระบบยึด ซึ่งหากผู้ขับขี่ฝ่าฝืนได้กำหนดโทษปรับในประเภทที่ 2 (Droit.org, 1921)

3. การศึกษาวิเคราะห์ปัญหาของมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ผลการวิจัยพบว่า พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่ได้มีการกำหนดอายุที่เหมาะสมสำหรับเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ไว้ แม้จะมีมาตรา 121 กำหนดให้ผู้ขับขี่สามารถบรรทุกผู้โดยสารบนรถจักรยานยนต์ได้โดยให้นั่งอยู่ท้ายผู้ขับขี่และนั่งบนอานที่จัดไว้สำหรับคนโดยสารหรือนั่งอยู่ในที่นั่งพ่วงข้าง แต่ไม่ได้มีการกำหนดถึงกรณีของเด็กโดยสารเป็นการเฉพาะ (สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, 2522, น.31) และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4 (17) ได้ให้ความหมายของ “รถจักรยานยนต์” ไว้ว่า รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้าหรือพลังงานอื่นและมีไม่เกินสองล้อ โดยอนุญาตให้มีพ่วงข้างมีล้อเพิ่มไม่เกินหนึ่งล้อ ซึ่งกำหนดให้รถจักรยานยนต์สามารถมีอุปกรณ์เสริมเข้ามาได้ คือ “พ่วงข้าง” (สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, 2522, น.2) และตามมาตรา 121 ได้กำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องจัดให้ผู้โดยสารที่ตนบรรทุกจะต้องนั่งท้ายผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และนั่งบนอานที่จัดไว้สำหรับคนโดยสารหรือนั่งในที่นั่งพ่วงข้าง ซึ่งผู้โดยสารในมาตรานี้ย่อมหมายความว่ารวมถึงเด็ก จึงทำให้ผู้ขับขี่สามารถเลือกได้ว่า จะให้เด็กโดยสารรถจักรยานยนต์บนอานที่จัดไว้สำหรับคนโดยสารและต้องนั่งอยู่ด้านหลังผู้ขับขี่ หรือผู้ขับขี่จะให้เด็กโดยสารในที่นั่งพ่วงข้างก็ได้ แม้มาตรา 122 ได้กำหนดอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยเอาไว้ให้ผู้โดยสารซึ่งรวมถึงเด็กจะต้องสวมหมวกนิรภัยที่จัดทำขึ้นเพื่อป้องกันอันตรายในขณะโดยสารรถจักรยานยนต์ (สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, 2522, น.31) แต่อุปกรณ์ความปลอดภัยก็ยังไม่เพียงพอสำหรับความปลอดภัยของเด็กที่ควรจะได้รับตามสิทธิและเสรีภาพที่กฎหมายควรให้การรับรองคุ้มครองอย่างเต็มที่ในต่างประเทศกำหนด รวมถึงพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดโทษสำหรับผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดในกรณีที่ไม่ได้บรรทุกทุกคนโดยสารให้นั่งด้านหลังผู้ขับขี่และนั่งบนอานที่จัดไว้สำหรับคนโดยสาร หรือนั่งในที่นั่งพ่วงข้าง รวมถึงการไม่สวมหมวกนิรภัยเพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ตามมาตรา 121 และมาตรา 122 ไว้ในมาตรา 148 ซึ่งระบุให้ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 2,000 บาท (สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, 2522, น.42-43) ซึ่งหากมีการแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ให้มีการกำหนดอายุที่เหมาะสมและอุปกรณ์ความปลอดภัยสำหรับเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ก็ควรมีการกำหนดให้มีสภาพบังคับลงโทษแก่ผู้ขับขี่ที่กระทำการฝ่าฝืนบทบัญญัติดังกล่าวไว้ในมาตรา 148 ด้วย

4. การเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับการป้องกันคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ พ.ศ. 2522 ให้มีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล

ผลการวิจัยพบว่า แนวทางในการพัฒนาปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ พ.ศ. 2522 ให้มีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล ดังนี้



4.1 ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการไม่มีบทบัญญัติคุ้มครองคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพด้านอายุที่เหมาะสมสำหรับเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ โดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่ได้มีการกำหนดอายุที่เหมาะสมสำหรับเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ไว้ แม้จะมีมาตรา 121 กำหนดให้ผู้ขับขี่สามารถบรรทุกผู้โดยสารบนรถจักรยานยนต์ได้โดยให้นั่งอยู่ท้ายผู้ขับขี่และนั่งบนอานที่จัดไว้สำหรับคนโดยสารหรือนั่งอยู่ในที่นั่งพ่วงข้าง แต่ไม่ได้มีการกำหนดถึงกรณีของเด็กโดยสารเป็นการเฉพาะ ทำให้เด็กไม่ได้รับการคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพเกิดความเสียหายต่อเด็ก ซึ่งรัฐจะต้องมีการตรากฎหมายขึ้นมาเพื่อคุ้มครองเด็กให้ได้ประโยชน์สูงสุด จึงควรมีการแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ให้มีบทบัญญัติเป็นการเฉพาะสำหรับการกำหนดอายุของเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ตามงานวิจัยขององค์การอนามัยโลกและตามที่กฎหมายต่างประเทศกำหนดอายุของเด็กไว้ให้เด็กโดยสารรถจักรยานยนต์จะต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 5 ปี เพื่อคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของเด็กที่เป็นกลุ่มคนที่ต้องการการปกป้องคุ้มครองมากกว่าคนทั่วไปเนื่องจากความสามารถของสภาวะทางร่างกายและสติปัญญาของเด็ก

4.2 ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับอุปกรณ์ความปลอดภัยของเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4 (17) ได้ให้ความหมายของ “รถจักรยานยนต์” ไว้ว่า รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้าหรือพลังงานอื่นและมีไม่เกินสองล้อ โดยอนุญาตให้ผู้ขับขี่มีล้อเพิ่มไม่เกินหนึ่งล้อ ซึ่งกำหนดให้รถจักรยานยนต์สามารถมีอุปกรณ์เสริมเข้ามาได้ คือ “พ่วงข้าง” และตามมาตรา 121 ได้กำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องจัดให้ผู้โดยสารที่ตนบรรทุกจะต้องนั่งท้ายผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และนั่งบนอานที่จัดไว้สำหรับคนโดยสารหรือนั่งในที่นั่งพ่วงข้าง ซึ่งผู้โดยสารในมาตรานี้ย่อมหมายความว่ารวมถึงเด็ก จึงทำให้ผู้ขับขี่สามารถเลือกได้ว่า จะให้เด็กโดยสารรถจักรยานยนต์บนอานที่จัดไว้สำหรับคนโดยสารและต้องนั่งอยู่ด้านหลังผู้ขับขี่หรือผู้ขับขี่จะให้เด็กโดยสารในที่นั่งพ่วงข้างก็ได้ แม้มาตรา 122 ได้กำหนดอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยเอาไว้ให้ผู้โดยสารซึ่งรวมถึงเด็กจะต้องสวมหมวกนิรภัยที่จัดทำขึ้นเพื่อป้องกันอันตรายในขณะโดยสารรถจักรยานยนต์ แต่อุปกรณ์ความปลอดภัยก็ยังไม่เพียงพอสำหรับความปลอดภัยของเด็กที่ควรจะได้รับตามสิทธิและเสรีภาพที่กฎหมายควรให้การรับรองคุ้มครองอย่างที่ไม่ต่างประเทศกำหนด จึงควรแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ให้มีการกำหนดบทบัญญัติขึ้นมาเป็นการเฉพาะสำหรับอุปกรณ์ความปลอดภัยของเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นนอกจากหมวกนิรภัยที่มีอยู่ ซึ่งไม่เพียงพอโดยจะให้เด็กที่มีอายุต่ำกว่า 5 ปี ต้องนั่งโดยสารรถจักรยานยนต์ในพ่วงข้างที่ติดอยู่กับรถจักรยานยนต์หรือจะให้นั่งด้านท้ายของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้เมื่อมีที่นั่งพิเศษสำหรับเด็กอย่างที่กำหนดในงานวิจัยขององค์การอนามัยโลกและต่างประเทศกำหนดไว้

4.3 ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับกำหนดให้บทบัญญัติในกฎหมายจราจรที่เกี่ยวกับข้อกำหนดด้านอายุและอุปกรณ์ความปลอดภัยของเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์มีสภาพบังคับลงโทษแก่ผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืน ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดโทษสำหรับผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดไว้ในกรณีที่ไม่ได้บรรทุกคนโดยสารให้นั่งด้านท้ายผู้ขับขี่และนั่งบนอานที่จัดไว้สำหรับคนโดยสาร หรือนั่งในที่นั่งพ่วงข้างรวมถึงการไม่สวมหมวกนิรภัยเพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ตามมาตรา 121 และมาตรา 122 ไว้ในมาตรา 148 ซึ่งระบุให้ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 2,000 บาท จึงควรมีการแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เมื่อได้มีการกำหนดอายุที่เหมาะสมและอุปกรณ์ความปลอดภัยสำหรับเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ก็ต้องมีการกำหนดให้มีสภาพบังคับลงโทษแก่ผู้ขับขี่ที่กระทำการฝ่าฝืนบทบัญญัตินี้ดังกล่าวไว้ในมาตรา 148 เพื่อข่มขู่ยับยั้งไม่ให้ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนมาตรการที่คุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์



สรุปผลการวิจัย

การวิจัยนี้ ผู้วิจัยสามารถสรุปผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์ได้ ดังนี้

1. เพื่อศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และหลักการเกี่ยวกับกฎหมายการป้องกันคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พบว่า อนุสัญญาว่าด้วยสิทธิเด็ก ค.ศ.1989 (Convention on the Rights of the Child 1989) และรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 ต่างให้การคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของเด็กซึ่งกำหนดให้รัฐต้องคำนึงถึงผลประโยชน์สูงสุดที่เด็กควรจะได้รับโดยที่รัฐต้องตรากฎหมายขึ้นมาให้มีสาระสำคัญแก่เด็กให้ได้มากที่สุด และในกรณีที่เด็กเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จึงเข้ามาเกี่ยวข้องกับเรื่องดังกล่าวที่จะต้องมีการกำหนดมาตรการทางกฎหมายให้เด็กได้รับการคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพสูงสุดตามหลักการของรัฐธรรมนูญ โดยลักษณะของกฎหมายจราจรต้องมีสภาพบังคับลงโทษแก่ผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนเพื่อข่มขู่ยับยั้งมิให้กระทำการฝ่าฝืนต่อบทบัญญัติที่คุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์

2. เพื่อศึกษาเปรียบเทียบบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายการป้องกันคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ของประเทศไทยกับกฎหมายต่างประเทศ พบว่า ประเทศไทยพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่มีการกำหนดอายุที่เหมาะสมของเด็กและอุปกรณ์ความปลอดภัยของเด็กเพิ่มเติม นอกจากหมวกนิรภัยในการโดยสารรถจักรยานยนต์ไว้ รวมถึงการกำหนดโทษบทลงโทษแก่ผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติดังกล่าว ต่างจากกฎหมายจราจรของประเทศสหรัฐอเมริกาในรัฐฮาวายและในรัฐเท็กซัส ประเทศเครือรัฐออสเตรเลียในรัฐนิวเซาท์เวลส์ ประเทศราชอาณาจักรเดนมาร์ก และประเทศสาธารณรัฐฝรั่งเศส ที่มีการกำหนดอายุที่เหมาะสมของเด็กและอุปกรณ์ความปลอดภัยของเด็ก นอกจากหมวกนิรภัยในการโดยสารรถจักรยานยนต์ และได้มีการกำหนดบทลงโทษแก่ผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนต่อบทบัญญัติดังกล่าว

3. เพื่อศึกษาวิเคราะห์ปัญหาของมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พบว่า 1) ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการไม่มีบทบัญญัติคุ้มครองคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพด้านอายุที่เหมาะสมสำหรับเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ โดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่ได้มีการกำหนดอายุที่เหมาะสมสำหรับเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ไว้ แม้จะมีมาตรา 121 กำหนดให้ผู้ขับขี่สามารถบรรทุกผู้โดยสารบนรถจักรยานยนต์ได้โดยให้นั่งอยู่ท้ายผู้ขับขี่และนั่งบนอานที่จัดไว้สำหรับคนโดยสารหรือนั่งอยู่ในที่นั่งพ่วงข้าง แต่ไม่ได้มีการกำหนดถึงกรณีที่เด็กโดยสารเป็นการเฉพาะ ทำให้เด็กไม่ได้รับการคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพเกิดความเสียหายต่อเด็ก ซึ่งรัฐจะต้องมีการตรากฎหมายขึ้นมาเพื่อคุ้มครองเด็กให้ได้ประโยชน์สูงสุด ดังนั้น จึงควรมีการแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ให้มีบทบัญญัติเป็นการเฉพาะสำหรับการกำหนดอายุของเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ตามงานวิจัยขององค์การอนามัยโลกและตามที่กฎหมายต่างประเทศกำหนดให้เด็กโดยสารรถจักรยานยนต์จะต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 5 ปี 2) ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับอุปกรณ์ความปลอดภัยของเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4 (17) ได้ให้ความหมายของ “รถจักรยานยนต์” ไว้ว่า รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้าหรือพลังงานอื่นและมีไม่เกินสองล้อ โดยอนุญาตให้มีพ่วงข้างมีล้อเพิ่มไม่เกินหนึ่งล้อ ซึ่งกำหนดให้รถจักรยานยนต์สามารถมีอุปกรณ์เสริมเข้ามาได้ คือ “พ่วงข้าง” และตามมาตรา 121 ได้กำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องจัดให้ผู้โดยสารที่ตนบรรทุกจะต้องนั่งท้ายผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และนั่งบนอานที่จัดไว้สำหรับคนโดยสารหรือนั่งในที่นั่งพ่วงข้าง ซึ่งผู้โดยสารในมาตรานี้ย่อมหมายความว่ารวมถึงเด็ก จึงทำให้ผู้ขับขี่สามารถเลือกได้ว่า จะ



ให้เด็กโดยสารรถจักรยานยนต์บนยานที่จัดไว้สำหรับคนโดยสารและต้องนั่งอยู่ด้านหลังผู้ขับขี่ หรือผู้ขับขี่จะให้เด็กโดยสารในที่นั่งพ่วงข้างก็ได้ แม้มาตรา 122 ได้กำหนดอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยเอาไว้ให้ผู้โดยสารซึ่งรวมถึงเด็กจะต้องสวมหมวกนิรภัยที่จัดทำขึ้นเพื่อป้องกันอันตรายในขณะโดยสารรถจักรยานยนต์ แต่อุปกรณ์ความปลอดภัยก็ยังไม่เพียงพอสำหรับความปลอดภัยของเด็กที่ควรจะได้รับตามสิทธิและเสรีภาพที่กฎหมายควรให้การรับรองคุ้มครองอย่างที่ไม่ต่างประเทศกำหนด ดังนั้น จึงควรแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ให้มีการกำหนดบทบัญญัติขึ้นมาเป็นการเฉพาะสำหรับอุปกรณ์ความปลอดภัยของเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นนอกจากหมวกนิรภัยที่มีอยู่ ซึ่งไม่เพียงพอโดยจะให้เด็กที่มีอายุต่ำกว่า 5 ปี ต้องนั่งโดยสารรถจักรยานยนต์ในพ่วงข้างที่ติดอยู่กับรถจักรยานยนต์หรือจะให้นั่งด้านท้ายของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้เมื่อมีที่นั่งพิเศษสำหรับเด็กอย่างที่กำหนดในงานวิจัยขององค์การอนามัยโลกและต่างประเทศกำหนดไว้ และ 3) ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับกำหนดให้บทบัญญัติในกฎหมายจราจรที่เกี่ยวกับข้อกำหนดด้านอายุและอุปกรณ์ความปลอดภัยของเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์มีสภาพบังคับลงโทษแก่ผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืน ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดโทษสำหรับผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดไว้ในกรณีที่มิได้บรรทุกคนโดยสารให้นั่งด้านท้ายผู้ขับขี่และนั่งบนยานที่จัดไว้สำหรับคนโดยสาร หรือนั่งในที่นั่งพ่วงข้างรวมถึงการไม่สวมหมวกนิรภัยเพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ตามมาตรา 121 และมาตรา 122 ไว้ในมาตรา 148 ซึ่งระบุให้ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 2,000 บาท ดังนั้น จึงควรมีการแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เมื่อได้มีการกำหนดอายุที่เหมาะสมและอุปกรณ์ความปลอดภัยสำหรับเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ก็ต้องมีการกำหนดให้มีสภาพบังคับลงโทษแก่ผู้ขับขี่ที่กระทำการฝ่าฝืนบทบัญญัตินี้ดังกล่าวไว้ในมาตรา 148 เพื่อข่มขู่ยับยั้งมิให้ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนมาตรการที่คุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์

4. เพื่อศึกษาข้อเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับการป้องกันคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ พ.ศ. 2522 ให้มีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล พบว่า 1) ควรมีการแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ให้มีบทบัญญัติเป็นการเฉพาะสำหรับการกำหนดอายุของเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ตามงานวิจัยขององค์การอนามัยโลกและตามที่กฎหมายต่างประเทศกำหนดให้เด็กโดยสารรถจักรยานยนต์จะต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 5 ปี 2) ควรแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ให้มีการกำหนดบทบัญญัติขึ้นมาเป็นการเฉพาะสำหรับอุปกรณ์ความปลอดภัยของเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นนอกจากหมวกนิรภัยที่มีอยู่ ซึ่งไม่เพียงพอโดยจะให้เด็กที่มีอายุต่ำกว่า 5 ปี ต้องนั่งโดยสารรถจักรยานยนต์ในพ่วงข้างที่ติดอยู่กับรถจักรยานยนต์หรือจะให้นั่งด้านท้ายของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้เมื่อมีที่นั่งพิเศษสำหรับเด็กอย่างที่กำหนดในงานวิจัยขององค์การอนามัยโลกและต่างประเทศกำหนดไว้ และ 3) ควรมีการแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เมื่อได้มีการกำหนดอายุที่เหมาะสมและอุปกรณ์ความปลอดภัยสำหรับเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ก็ต้องมีการกำหนดให้มีสภาพบังคับลงโทษแก่ผู้ขับขี่ที่กระทำการฝ่าฝืนบทบัญญัตินี้ดังกล่าวไว้ในมาตรา 148 เพื่อข่มขู่ยับยั้งมิให้ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนมาตรการที่คุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์



การอภิปรายผล

การวิจัยนี้ ผู้วิจัยสามารถอภิปรายผลการวิจัยได้ ดังนี้

1. แนวคิด ทฤษฎี และหลักการเกี่ยวกับกฎหมายการป้องกันคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 สำหรับประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีสมาชิกในอนุสัญญาว่าด้วยสิทธิเด็ก ค.ศ. 1989 (Convention on the Rights of the Child 1989) และมีผลใช้บังคับเป็นกฎหมายระหว่างประเทศโดยมีพันธกิจให้ต้องมีการพัฒนาการของการคุ้มครองสิทธิเด็กซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของหลักสิทธิมนุษยชน แต่สำหรับเด็กเป็นกลุ่มชนที่ต้องการการปกป้องคุ้มครองมากกว่าคนทั่วไปเนื่องจากความสามารถของสภาวะทางร่างกายและสติปัญญาของเด็กไม่เทียบเท่าผู้ใหญ่ ในตามมาตรา 3(1) อนุสัญญาว่าด้วยสิทธิเด็ก ค.ศ. 1989 (Convention on the Rights of the Child 1989) จึงมีหลักการให้การกระทำทั้งปวงที่เกี่ยวกับเด็กไม่ว่าโดยรัฐหรือเอกชนจะต้องคำนึงถึงผลประโยชน์สูงสุดของเด็กเป็นลำดับแรก ทั้งได้มีการรับรองและคุ้มครองสิทธิมนุษยชนไว้ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 บัญญัติหลักการรับรองสิทธิเด็ก ไม่ว่าจะเป็นสิทธิในการได้รับการคุ้มครองโดยการตรากฎหมายของฝ่ายนิติบัญญัติ โดยกำหนดให้มีการตั้งกรรมาธิการวิสามัญ เพื่อพิจารณาร่างพระราชบัญญัติที่ประธานสภาผู้แทนราษฎรวินิจฉัยว่ามีสาระสำคัญต่อเด็ก ทั้งบทบัญญัติทั่วไปในเรื่องศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ สิทธิเสรีภาพและความเสมอภาคของบุคคลย่อมได้รับความคุ้มครอง มาตราการที่รัฐกำหนดขึ้นเพื่อคุ้มครองหรืออำนวยความสะดวกแก่เด็กย่อมไม่ถือว่าเป็นการเลือกปฏิบัติโดยไม่เป็นธรรม รวมถึงแนวคิดเกี่ยวกับสิทธิเสรีภาพ ซึ่งเป็นหลักประกันในการคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพ ที่เป็นพื้นฐานสำคัญของหลักนิติรัฐ การกระทำของรัฐจะต้องดำเนินการให้สอดคล้องกับรัฐธรรมนูญ โดยมีรัฐธรรมนูญเป็นกฎหมายสูงสุดคอยควบคุมมิให้กฎหมายและการกระทำขัดต่อรัฐธรรมนูญ สำหรับกรณีที่เกิดโดยสารรถจักรยานยนต์ย่อมอยู่ในพระราชบัญญัติจราจร พ.ศ. 2522 ที่จะต้องมีกฎหมายเพื่อคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของเด็กทั้งนี้รัฐจะต้องมีการตรากฎหมายขึ้นมาเพื่อคุ้มครองเด็กให้ได้รับประโยชน์อย่างถึงที่สุด โดยนำงานวิจัยขององค์การอนามัยโลก เรื่องการพัฒนาเด็กและความปลอดภัยของเด็กในการใช้รถจักรยานยนต์ ซึ่งได้มีการเสนอแนะให้เด็กวัยทารกตั้งแต่แรกเกิดถึง 1 ขวบ และเด็กก่อนวัยเรียนที่มีอายุ 2-5 ปี ให้ได้รับความปลอดภัยสูงสุด คือ การห้ามไม่ให้เด็กโดยสารรถจักรยานยนต์ แต่อย่างไรก็ตาม ยังได้มีการกำหนดมาตรการความปลอดภัยขั้นต่ำที่ยอมรับได้ คือ การให้เด็กนั่งโดยสารบนรถจักรยานยนต์ที่มีอุปกรณ์ความปลอดภัยอย่างสามล้อพ่วงข้างและมีระบบเบาะนั่งเด็กที่ยึดเข้ากันได้มาเป็นแนวทาง และกฎหมายจราจรจะต้องมีสภาพบังคับแก่ผู้ที่ฝ่าฝืน เพื่อเป็นเครื่องมือให้เจ้าหน้าที่บังคับใช้กฎหมายได้อย่างเป็นไปตามเจตนารมณ์ที่ได้บัญญัติขึ้น อันเป็นทฤษฎีเกี่ยวกับการลงโทษเพื่อข่มขู่และยับยั้งมิให้ผู้ใดกล้าลงมือกระทำความผิด

2. เปรียบเทียบบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายการป้องกันคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ของประเทศไทยกับกฎหมายต่างประเทศ สำหรับประเทศไทยพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่มีการกำหนดอายุที่เหมาะสมของเด็กและอุปกรณ์ความปลอดภัยของเด็กเพิ่มเติมจากหมวกนิรภัยในการโดยสารรถจักรยานยนต์ไว้ รวมถึงการกำหนดโทษบทลงโทษแก่ผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติดังกล่าว ต่างจากกฎหมายจราจรของประเทศสหรัฐอเมริกาในรัฐฮาวายที่กำหนดห้ามผู้โดยสารที่มีอายุต่ำกว่า 7 ขวบ แต่มีข้อยกเว้นให้โดยสารรถจักรยานยนต์ได้เมื่อมีอุปกรณ์ที่กำหนดคือ รถจักรยานยนต์นั้นมีสามล้อขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้ามีห้องโดยสารแบบปิดและมีชุดเข็มขัดนิรภัยสำหรับเด็ก ซึ่งหากผู้ขับขี่ฝ่าฝืนได้กำหนดโทษปรับไม่เกิน 200 ดอลลาร์สหรัฐ ส่วนในรัฐเท็กซัสกำหนดห้ามผู้โดยสารที่มีอายุต่ำกว่า 5 ขวบ



แต่มีข้อยกเว้นให้ในกรณีที่มีอุปกรณ์ที่กำหนดคือ ผู้โดยสารที่อายุต่ำกว่า 5 ขวบ นั่งอยู่ในพวงข้างที่เป็นอุปกรณ์ติดอยู่กับรถจักรยานยนต์ ซึ่งหากผู้ขับขี่ฝ่าฝืนได้กำหนดโทษปรับไม่น้อยกว่า 100 ดอลลาร์สหรัฐ กฎหมายจราจรของประเทศเครือรัฐออสเตรเลียในรัฐนิวเซาท์เวลส์ ได้กำหนดห้ามผู้โดยสารที่มีอายุต่ำกว่า 8 ขวบโดยสารรถจักรยานยนต์ แต่มีข้อยกเว้นให้ในกรณีที่มีอุปกรณ์ที่กำหนดคือ ผู้โดยสารที่อายุต่ำกว่า 8 ขวบ นั่งอยู่ในพวงข้างที่เป็นอุปกรณ์ติดอยู่กับรถจักรยานยนต์ ซึ่งหากผู้ขับขี่ฝ่าฝืนได้กำหนดโทษปรับในระดับ 5 เป็นจำนวน 349 ดอลลาร์ออสเตรเลีย กฎหมายของประเทศราชอาณาจักรเดนมาร์ก กำหนดห้ามเด็กที่มีส่วนสูงน้อยกว่า 135 เซนติเมตร โดยสารรถจักรยานยนต์ เว้นแต่เด็กจะมีอายุ 5 ขวบและได้ใช้อุปกรณ์ที่กำหนดคือ เบาะนั่งพิเศษสำหรับเด็กหรืออุปกรณ์นิรภัยอื่น ๆ ตามที่กำหนดไว้ และนอกจากนี้เด็กอายุต่ำกว่า 5 ขวบ จะต้องไม่ขนส่งในพวงข้างที่ติดอยู่กับรถจักรยานยนต์ เว้นแต่จะมีที่นั่งโดยสารในพวงข้างมีเข็มขัดนิรภัย ซึ่งหากผู้ขับขี่ฝ่าฝืนได้กำหนดโทษโดยการตัดใบอนุญาตขับขี่แบบมีเงื่อนไข และกฎหมายของประเทศสาธารณรัฐฝรั่งเศสกำหนดห้ามผู้โดยสารที่เป็นเด็กที่มีอายุต่ำกว่า 5 ขวบ แต่มีข้อยกเว้นให้ในกรณีใช้เบาะที่นั่งที่ออกแบบมาเพื่อการนั่งและติดตั้งระบบยึด ซึ่งหากผู้ขับขี่ฝ่าฝืนได้กำหนดโทษปรับในประเภทที่ 2

3. ปัญหาของมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 สำหรับในประเทศไทยอุบัติเหตุเกี่ยวกับเด็กโดยสารรถจักรยานยนต์ส่งผลกระทบต่อสิทธิและเสรีภาพของเด็กอย่างมากเพราะเด็กเป็นกลุ่มคนที่ต้องการการปกป้องคุ้มครองมากกว่าคนทั่วไปเนื่องจากความสามารถของสภาวะทางร่างกายและสติปัญญาของเด็กไม่เทียบเท่าผู้ใหญ่ เนื่องจากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่ได้มีการกำหนดอายุที่เหมาะสมสำหรับเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ไว้ แม้จะมีมาตรา 121 กำหนดให้ผู้ขับขี่สามารถบรรทุกผู้โดยสารบนรถจักรยานยนต์ได้โดยให้นั่งอยู่ท้ายผู้ขับขี่และนั่งบนอานที่จัดไว้สำหรับคนโดยสารหรือนั่งอยู่ในที่นั่งพวงข้าง แต่ไม่ได้มีการกำหนดถึงกรณีที่เด็กโดยสารเป็นการเฉพาะ และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4 (17) ได้ให้ความหมายของ “รถจักรยานยนต์” ไว้ว่า รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้าหรือพลังงานอื่นและมีไม่เกินสองล้อ โดยอนุญาตให้มีพวงข้างมีล้อเพิ่มไม่เกินหนึ่งล้อ ซึ่งกำหนดให้รถจักรยานยนต์สามารถมีอุปกรณ์เสริมเข้ามาได้ คือ “พวงข้าง” และตามมาตรา 121 ได้กำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องจัดให้ผู้โดยสารที่ตนบรรทุกจะต้องนั่งท้ายผู้ขับขี่หรือรถจักรยานยนต์และนั่งบนอานที่จัดไว้สำหรับคนโดยสารหรือนั่งในที่นั่งพวงข้าง ซึ่งผู้โดยสารในมาตรานี้ย่อมหมายความว่ารวมถึงเด็ก จึงทำให้ผู้ขับขี่สามารถเลือกได้ว่า จะให้เด็กโดยสารรถจักรยานยนต์บนอานที่จัดไว้สำหรับคนโดยสารและต้องนั่งอยู่ด้านหลังผู้ขับขี่ หรือผู้ขับขี่จะให้เด็กโดยสารในที่นั่งพวงข้างก็ได้ แม้มาตรา 122 ได้กำหนดอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยเอาไว้ให้ผู้โดยสารซึ่งรวมถึงเด็กจะต้องสวมหมวกนิรภัยที่จัดทำขึ้นเพื่อป้องกันอันตรายในขณะโดยสารรถจักรยานยนต์ แต่อุปกรณ์ความปลอดภัยก็ยังไม่เพียงพอสำหรับความปลอดภัยของเด็กที่ควรจะได้รับตามสิทธิและเสรีภาพที่กฎหมายควรให้การรับรองคุ้มครองอย่างที่ในต่างประเทศกำหนด จึงทำให้เห็นว่าประเทศไทยยังไม่ได้มีการอนุวัติกฎหมายให้มีประสิทธิภาพเทียบเท่าสากล ซึ่งรัฐจะต้องตรากฎหมายขึ้นมาเพื่อให้เด็กได้รับประโยชน์สูงสุดและสอดคล้องกับหลักสิทธิและเสรีภาพของเด็กที่รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 กำหนดให้และเป็นกฎหมายสูงสุดที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จะต้องกำหนดกฎหมายขึ้นมากำหนดคุ้มครองให้สอดคล้องกับหลักการดังกล่าว โดยงานวิจัยขององค์การอนามัยโลก เรื่อง การพัฒนาเด็กและความปลอดภัยของเด็กในการใช้รถจักรยานยนต์ และกฎหมายจราจรของต่างประเทศมาเป็นแนวทางการกำหนดมาตรการทางกฎหมาย จึงควรแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ให้มีการกำหนดอายุที่เหมาะสมและอุปกรณ์ความปลอดภัยของเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ รวมถึงเมื่อมีการแก้ไขพระราชบัญญัติ



จรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 ให้มีการกำหนดอายุที่เหมาะสมและอุปกรณ์ความปลอดภัยสำหรับเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ก็ควรมีการกำหนดให้มีสภาพบังคับลงโทษแก่ผู้ขับขี่ที่กระทำการฝ่าฝืนบทบัญญัติดังกล่าวไว้ในมาตรา 148 เพื่อข่มขู่ยับยั้งไม่ให้ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนต่อบทบัญญัติกฎหมายที่เป็นมาตรการทางกฎหมายเพื่อคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์

4. แนวทางในการพัฒนาปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับการป้องกันคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ พ.ศ. 2522 ให้มีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล พิจารณาได้ ดังนี้

4.1 แก้ไขพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 ให้มีบทบัญญัติเป็นการเฉพาะสำหรับการกำหนดอายุของเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ตามงานวิจัยขององค์การอนามัยโลกและตามที่กฎหมายต่างประเทศกำหนดให้เด็กโดยสารรถจักรยานยนต์จะต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 5 ปี

4.2 แก้ไขพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 ให้มีการกำหนดบทบัญญัติขึ้นมาเป็นการเฉพาะสำหรับอุปกรณ์ความปลอดภัยของเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นนอกจากหมวกนิรภัยที่มีอยู่ ซึ่งไม่เพียงพอโดยจะให้เด็กที่มีอายุต่ำกว่า 5 ปีต้องนั่งโดยสารรถจักรยานยนต์ในพ่วงข้างที่ติดอยู่กับรถจักรยานยนต์หรือจะให้นั่งด้านท้ายของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้เมื่อมีที่นั่งพิเศษสำหรับเด็กอย่างที่กำหนดในงานวิจัยขององค์การอนามัยโลกและต่างประเทศกำหนดไว้

4.3 แก้ไขพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 เมื่อได้มีการกำหนดอายุที่เหมาะสมและอุปกรณ์ความปลอดภัยสำหรับเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ก็ควรมีการกำหนดให้มีสภาพบังคับลงโทษแก่ผู้ขับขี่ที่กระทำการฝ่าฝืนบทบัญญัติดังกล่าวไว้ในมาตรา 148

ข้อค้นพบ หรือองค์ความรู้ใหม่

ข้อค้นพบใหม่สามารถเสนอแนวทางในการป้องกันคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ พ.ศ. 2522 ได้แก่ รัฐควรมีมาตรการทางกฎหมายในพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 ให้มีบทบัญญัติเป็นการเฉพาะสำหรับการกำหนดอายุของเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ รวมถึงการกำหนดให้เด็กได้รับความปลอดภัยเพิ่มขึ้นจากที่มีอยู่คือ หมวกนิรภัย โดยกำหนดให้มีอุปกรณ์ความปลอดภัยเพิ่มเข้ามา เช่น พ่วงข้างรถจักรยานยนต์ หรือที่นั่งพิเศษสำหรับเด็กบนรถจักรยานยนต์ เป็นต้น เพื่อคุ้มครองสิทธิเสรีภาพและความปลอดภัยของเด็กให้ได้อย่างมากที่สุด

ข้อเสนอแนะการวิจัย

1. ข้อเสนอแนะในการนำไปใช้

1.1 ควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติในพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 ให้มีการเพิ่มเติมมาตรา 121/1 ขึ้นมาเป็นการเฉพาะในการกำหนดอายุของเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ ดังนี้ “มาตรา 121/1 ห้ามผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์นำเด็กที่มีอายุต่ำกว่าห้าปีโดยสารบนรถจักรยานยนต์”

1.2 ควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติในพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 ให้มีการเพิ่มเติมอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยสำหรับเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์เข้าไปในวรรคสองของมาตรา 121/1 โดยให้เด็กที่มีอายุต่ำกว่าห้าปีโดยสารรถจักรยานยนต์ได้เมื่อมีอุปกรณ์ความปลอดภัยที่กำหนด ดังนี้ “มาตรา 121/1 เด็กที่มีอายุต่ำกว่าห้าปีสามารถโดยสาร



รถจักรยานยนต์ได้ เมื่อนั่งโดยสารในสามล้อพ่วงข้างที่ติดอยู่กับรถจักรยานยนต์หรือนั่งซ้อนท้ายของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้เมื่อมีที่นั่งพิเศษสำหรับเด็กเพื่อป้องกันอันตราย”

1.3 ควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ให้นำมาตรา 121/1 เข้าไปในบทลงโทษปรับสำหรับผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดตามมาตรา 148 ดังนี้ “มาตรา 148 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ... มาตรา 121/1 ... ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท”

2. ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

2.1 ควรมีการศึกษาเพิ่มเติมกรณีอุปการณ์ด้านความปลอดภัยที่ได้มาตรฐานตามงานวิจัยทางกลศาสตร์เพื่อผลิตนวัตกรรมป้องกันการบาดเจ็บที่เหมาะสมสำหรับเด็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ และอุปกรณ์ความปลอดภัยอย่างอื่น เช่น หมวกนิรภัยที่เหมาะสมตามช่วงวัยของเด็ก กางเกงขายาวที่ช่วยป้องกันขาของเด็กในกรณีเกิดอุบัติเหตุ และรองเท้าที่ทำด้วยยางหรือหนังป้องกันการบาดเจ็บ

2.2 การจำกัดความเร็วของรถจักรยานยนต์เพื่อความปลอดภัยในการเดินทางของเด็กที่โดยสารรถจักรยานยนต์

เอกสารอ้างอิง

- ชุมพร พลรักษ์. (2516). การละเมิดต่อกฎหมายในสังคมไทย. *วารสารนิติศาสตร์*, 1(4), 36-51.
- ณรงค์ ใจหาญ. (2543). *กฎหมายอาญา ว่าด้วยโทษและวิธีการเพื่อความปลอดภัย*. กรุงเทพฯ: วิญญูชน.
- ดริกา ศรีพงษ์พันธุ์กุล. (2558). *แนวคิดใหม่ในการลงโทษผู้ให้เด็กกระทำความผิดทางอาญา*. (วิทยานิพนธ์). สาขากฎหมายอาญา คณะนิติศาสตร์ กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- บรรเจิด สิงคะเนติ. (2543). *หลักการพื้นฐานเกี่ยวกับสิทธิเสรีภาพและศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ตามรัฐธรรมนูญ พ.ศ.2540*. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์วิญญูชน.
- เปรมปัทม ผลิตผลการพิมพ์. (2567). *ไทยครองอันดับหนึ่ง มอเตอร์ไซด์มากที่สุดในโลกส่วนเด็กไทยตามจากมอเตอร์ไซด์ปีละ 1300 คน*. สืบค้นเมื่อ 13 มิถุนายน 2568, จาก <https://thaipublica.org/?s=ไทยครองอันดับหนึ่ง>
- ภาคภูมิ ศิลารัตน์. (2553). *ปัญหาในการรับรองและคุ้มครองสิทธิมนุษยชน*. สืบค้นเมื่อ 15 พฤษภาคม 2567, จาก <https://kpi-lib.com/elib/cgi-bin/opacexe.exe?op=mmvw&db=Main&skin=&mmid=5396&bid=14536>
- ราชกิจจานุเบกษา. (2560). *รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560*. เล่ม 134 ตอนที่ 40ก. สืบค้นเมื่อ 15 พฤษภาคม 2567, จาก <https://www.ratchakitcha.soc.go.th/DATA/PDF/2560/A/040/1.PDF>
- สมพงษ์ จิตระดับ และอัญมณี บุญเชื้อ. (2551). *หลักสูตรสิทธิเด็กและการวางแผนท้องถิ่นเพื่อเด็กและเยาวชน พุทธศักราช 2551*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์ธรรมดาเพรสจำกัด.
- สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. (2522). *พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522*. สืบค้นเมื่อ 15 พฤษภาคม 2567, จาก <http://web.krisdika.go.th/data/law/law2/%A803/%A803-20-9999-update.htm>
- Amarin BabyandKids. (2019). *เด็กเล็กซ้อนมอเตอร์ไซด์ อันตรายกว่าที่คุณคิด*. Retrieved 3 May 2023, from <https://www.amarinbabyandkids.com/.../accident/motorcycle/>



Droit.org. (1921). *Code de la route*. Retrieved 7 September 2023, from

[https://codes.droit.org/PDF/Code%20de%20la % 20route.pdf](https://codes.droit.org/PDF/Code%20de%20la%20route.pdf)

Justia us Law (2005). *2023 Texas Statutes Transportation Code Title 7 - Vehicles and Traffic Subtitle C - Rules of the Road Chapter 545 - Operation and Movement of Vehicles Subchapter I. Miscellaneous Rules Section 545.416. Riding on Motorcycle or Moped*. Retrieved 7 September 2023, from

<https://law.justia.com/codes/texas/transportation-code/title-7/subtitle-c/ chapter-545/subchapter-i/section-545-416/>

NSW Government. (2014). *ROAD RULES 2014*. Retrieved 7 September 2023, from [https://legislation.nsw.gov.au/view/html/inforce/current/sl-2014-0758?fbclid=IwZXh0bgNhZW0CMTEAAAR6yKz](https://legislation.nsw.gov.au/view/html/inforce/current/sl-2014-0758?fbclid=IwZXh0bgNhZW0CMTEAAAR6yKzSw_cFzxw82HbCvHNcVBTvy4tqJUPcrC2nim0JkqLxwhTZbaoRLDj-KEw_aem_5V5ZGE_U3KpKDoMYTqje7A#sec.270)

[Sw_cFzxw82HbCvHNcVBTvy4tqJUPcrC2nim0JkqLxwhTZbaoRLDj-KEw_aem_5V5ZGE_U3KpKDoMYTqje7A#sec.270](https://legislation.nsw.gov.au/view/html/inforce/current/sl-2014-0758?fbclid=IwZXh0bgNhZW0CMTEAAAR6yKzSw_cFzxw82HbCvHNcVBTvy4tqJUPcrC2nim0JkqLxwhTZbaoRLDj-KEw_aem_5V5ZGE_U3KpKDoMYTqje7A#sec.270)

Retsinformation. (2018). *Bekendtgørelse af fardselsloven*. Retrieved 7 September 2023, from

[https://www.retsinformation. dk/api/pdf/204976](https://www.retsinformation.dk/api/pdf/204976)

WHO Library Cataloguing-in-Publication data World Health Organization Regional Office for South-East Asia.

(2024). *Child development and motorcycle safety*. Retrieved 7 September 2023, from <https://iris.who.int/.../10665/160762/9789290224860-DPR.pdf>