

มาตรการทางกฎหมายในการกำกับดูแลยานพาหนะไฟฟ้าขนาดเล็ก
ในประเทศไทย กรณีศึกษาเฉพาะสกูตเตอร์ไฟฟ้า*

LEGAL MEASURES REGULATING SMALL ELECTRIC VEHICLES
IN THAILAND: A CASE STUDY SPECIFIC TO ELECTRIC SCOOTERS

ธรรณธร พะกะยะ

Tanyarot Pakaya

อัครพร สีสวัสดิ์

Acharaporn Seehawattana

มหาวิทยาลัยขอนแก่น วิทยาเขตหนองคาย

Khon Kaen University Nongkhai Campus, Thailand.

E-mail: Tanyarot_p@kkumail.com

บทคัดย่อ

บทความวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1. ศึกษาหลักการ แนวคิดทางกฎหมายในการกำกับดูแลการใช้ยานพาหนะไฟฟ้าขนาดเล็กประเภทสกูตเตอร์ไฟฟ้า 2. ศึกษามาตรการทางกฎหมายของต่างประเทศในการกำกับดูแลการใช้ยานพาหนะไฟฟ้าขนาดเล็กประเภทสกูตเตอร์ไฟฟ้า 3. เสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหหรืออุปสรรคทางกฎหมายในการกำกับดูแลการใช้ยานพาหนะไฟฟ้าขนาดเล็กประเภทสกูตเตอร์ไฟฟ้าของประเทศไทย โดยวิธีวิจัยเอกสารทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ จากแหล่งข้อมูลที่สำคัญ ประกอบด้วยหนังสือ ตำรา บทความ วารสาร วิทยานิพนธ์ ควบทั้งกฎหมาย และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง นำเสนอเป็นรายงานการวิจัยด้วยวิธีอภิปรายเชิงพรรณนา

ผลการศึกษาพบว่า กฎหมายไทยไม่ได้กำหนดคำนิยามของสกูตเตอร์ไฟฟ้าหรือกำหนดสถานะทางกฎหมาย รวมทั้งการกำหนดพื้นที่ขับขี่สกูตเตอร์ไฟฟ้า จึงทำให้การใช้สกูตเตอร์ไฟฟ้าในปัจจุบันเกิดความไม่ชัดเจนในการใช้สกูตเตอร์ไฟฟ้า และเป็นอุปสรรคต่อการกำกับดูแลของภาครัฐ ซึ่งจากการศึกษา มาตรการทางกฎหมายของต่างประเทศ เช่น ประเทศสิงคโปร์ มีการให้คำนิยามสกูตเตอร์ไฟฟ้าและมีสถานะทางกฎหมายที่ชัดเจนและกำหนดพื้นที่การใช้ขับขี่ และประเทศสหรัฐอเมริกาในรัฐนิวยอร์ก มีการให้คำนิยามสกูตเตอร์ไฟฟ้าและมีการกำหนดพื้นที่การใช้สกูตเตอร์ไฟฟ้าให้ขับขี่บนเลนจักรยานและบนถนน ซึ่งมาตรการทางกฎหมายของต่างประเทศ มีหลักโดยคำนึงถึงผู้ใช้รถใช้ถนนที่มียานพาหนะ

* Received: 9 October 2023; Revised: 23 November 2023; Accepted: 28 November 2023

รูปแบบใหม่เพิ่มขึ้น ดังนั้นแล้ว เพื่อให้เกิดแนวทางที่เหมาะสมในการใช้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าในที่สาธารณะของประเทศไทย จึงต้องกำหนดค่านิยามสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าให้มีสถานะทางกฎหมายเพื่อการกำกับดูแลการใช้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าของประเทศไทยต่อไป

คำสำคัญ: สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า, พ.ร.บ.รถยนต์, การจราจร

Abstract

This research article aims to study: 1. To study the principles and Legal concepts in regulating the use of small electric vehicles and type electric scooters. 2. To study legal measures of foreign countries in regulating the use of small electric vehicles, type electric scooters. 3. To analyze problems in regulating the use of small electric vehicles of Thailand's electric scooter type. 4. Suggest ways to solve problems or legal obstacles in regulating the use of small electric vehicles such as electric scooters in Thailand. By researching documents both within the country and abroad from important sources including books, textbooks, articles, journals, theses, legal texts, and related research. Presented as a research report using a descriptive discussion method.

The results of the study found that Thai law does not define an electric scooter. Determination of legal status Including the designation of areas for using electric scooters makes the use of electric scooters at present unclear and an obstacle for government supervision. From studying legal measures of foreign countries such as Singapore has a definition for electric scooters and determines their appropriate use areas. In the United States, the state of New York has defined electric scooters and designated areas for using electric scooters in bicycle lanes. Legal measures in foreign countries are based on the consideration of road users. Therefore, to create an appropriate approach for Thailand, it is necessary to determine the definition and legal status for regulating electric scooters in Thailand.

Keywords: Electric Scooter, Land Transport, Traffic

บทนำ

เนื่องจากยานพาหนะไฟฟ้าขนาดเล็กประเภทสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า มีการพัฒนาโดยใช้พลังงานที่สะสมในรูปของแบตเตอรี่ ซึ่งสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้ามีขนาดที่กะทัดรัดและใช้งานได้ง่าย จึงทำให้ภาครัฐต้องมีมาตรการให้ทันกับการเปลี่ยนแปลงของยานพาหนะใหม่ ๆ ประกอบกับปัญหามลภาวะทางสิ่งแวดล้อมที่มีผลกระทบต่อโลกที่มาจากตัวการสำคัญคือ “ก๊าซเรือนกระจก” อันประกอบไปด้วย “ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์” หรือ CO_2 มีปริมาณสะสมในชั้นบรรยากาศโลกสูงขึ้น ทำให้สภาพอากาศเสียหายอย่างต่อเนื่อง จึงเป็นเหตุให้นานาชาติเริ่มให้ความสำคัญพร้อมกับตระหนักถึงการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการกำหนดนโยบายของรัฐ และมาตรการทางกฎหมายต่าง ๆ และอุตสาหกรรมยานยนต์ถือเป็นตัวการสำคัญในการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ CO_2 ซึ่งมีการคาดการณ์สัดส่วนของเชื้อเพลิงจากฟอสซิลที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง รวมถึงความก้าวหน้าของเทคโนโลยีที่ทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์มีการเปลี่ยนแปลง นับตั้งแต่ศตวรรษที่ 21 ความสนใจในยานยนต์และการมองหาเชื้อเพลิงทางเลือกอื่น ทำให้รถยนต์ไฟฟ้านั้นกลายมาเป็นจุดเปลี่ยนครั้งสำคัญของวงการยานยนต์ (นิชชา บุรณสิงห์, 2565)

สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า (Electric scooter) เป็นยานพาหนะที่ใช้พลังงานไฟฟ้าที่สะสมอยู่ในรูปของแบตเตอรี่และมีราคาที่ไม่สูง โดยใช้พลังงานไฟฟ้าได้อย่างคุ้มค่าและรวดเร็ว อีกทั้งยังเป็นการลดมลพิษและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมด้วย จึงทำให้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าเป็นที่นิยมเพิ่มขึ้น และยังเป็นยานพาหนะที่เป็นเทคโนโลยีสมัยใหม่ โดยมีการออกแบบยานพาหนะให้มีลักษณะที่ทันสมัยและมีขนาดกะทัดรัดแต่อย่างไรก็ตาม สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้ายังไม่มีมีการให้คำนิยามและสถานะทางกฎหมายไทย รวมถึงไม่มีมาตรการในการกำกับดูแลการใช้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า แม้ว่าภาครัฐผลักดันและเตรียมมาตรการสนับสนุนรถยนต์ไฟฟ้าให้ได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีก็ตาม (นิชชา บุรณสิงห์, 2565) แต่สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าที่มีการซื้อขายในท้องตลาดกลับไม่มีมาตรการการกำกับดูแลให้มีความเหมาะสม จึงทำให้เกิดปัญหาในการใช้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าในพื้นที่ถนนสาธารณะ

ด้วยความก้าวหน้าของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าเป็นที่นิยมมากขึ้นอย่างรวดเร็ว แต่กฎหมายของไทยยังไม่ครอบคลุมไปถึงสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า ไม่ว่าจะเป็นการกำกับดูแลหรือรับรองการใช้ ซึ่งยานพาหนะไฟฟ้าดังกล่าวถูกมองว่ามีประโยชน์ทางเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม จึงทำให้ผู้ใช้ผู้ขับขี่บนถนนสาธารณะหรือบนทางเท้าเพิ่มขึ้น เนื่องจากเข้าใจว่าสามารถใช้ขับขี่บนทางสาธารณะได้ ทำให้ไม่มีความชัดเจนของคำนิยามและสถานะทางกฎหมายของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า และการจำแนกประเภทตามกฎหมายของประเทศไทย รวมถึงมาตรการในการกำกับดูแลการใช้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า และทำให้เกิดประเด็นปัญหากับคำถามใหม่

เกี่ยวกับกฎหมายและโครงสร้างพื้นฐานที่เรามีอยู่ของประเภทยานพาหนะไฟฟ้าต่าง ๆ ในประเทศไทย ซึ่งกฎหมายของประเทศสิงคโปร์เกี่ยวกับยานพาหนะเคลื่อนที่ (Active Mobility Act) : AMA หรือกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกาในรัฐนิวยอร์ก (Vehicle & Traffic) : VAT มีการกำหนดค่านิยามและสถานะทางกฎหมายของสกูตเตอร์ไฟฟ้าและพื้นที่ในการใช้สกูตเตอร์ไฟฟ้าอย่างชัดเจน เพื่อช่วยลดอันตรายต่อผู้ใช้รถใช้ถนน และผู้ใช้ทางเท้าในการใช้พื้นที่สาธารณะร่วมกัน และเป็นการสนับสนุนประโยชน์ของสกูตเตอร์ไฟฟ้าในการส่งเสริมนวัตกรรมและเทคโนโลยีทางเลือกใหม่ ในการดำเนินชีวิตของมนุษย์ และการคำนึงถึงสิ่งแวดล้อมที่มีทรัพยากรอย่างจำกัด ซึ่งในขณะที่มีการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 หรือ COVID-19 ก่อความโกลาหลให้กับชีวิตประจำวันของผู้คนไปทั่วโลก ทำให้หลายสิ่งหลายอย่างกำลังเปลี่ยนแปลงไป รวมทั้งวิธีการเดินทางด้วย ซึ่งสถาบันเพื่อนโยบายการขนส่งและการพัฒนา (Institute for Transportation and Development Policy – ITDP) ประเทศสหรัฐอเมริกา ได้พัฒนาคำนิยามสำหรับไมโครโมบิลิตี้ (Micromobility) ขึ้นมา และพยายามช่วยเมืองต่าง ๆ จัดทำโครงสร้างพื้นฐานให้สนับสนุนการเดินทางทุกรูปแบบ ให้เป็นการส่งเสริมกันได้ดียิ่งขึ้น ซึ่งไมโครโมบิลิตี้ (Micromobility) เป็นคำศัพท์คำหนึ่งที่ใช้กันเฉพาะหมุ่คนผังเมืองนักวางแผนที่เป็นการเดินทางโดยอุปกรณ์น้ำหนักเบา ใช้พลังงานของคนหรือพลังงานไฟฟ้า (มูลนิธิสถาบันการเดินทางและจักรยานไทย, 2566)

ไมโครโมบิลิตี้ (Micromobility) หมายถึง อุปกรณ์ขนาดเล็ก น้ำหนักเบาที่เดินทางได้ด้วยความเร็ว โดยทั่วไปไม่เกิน 25 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (15 ไมล์ต่อชั่วโมง) โดยไมโครโมบิลิตี้มีลักษณะใช้แรงคนหรือพลังงานไฟฟ้า โดยทั่วไปมีความเร็วต่ำ (ความเร็วสูงสุด 25 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) หรือบางครั้งมีความเร็วปานกลาง (ความเร็วสูงสุด 45 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) การเดินไมโครโมบิลิตี้เพิ่มการเข้าถึงขนส่งสาธารณะ (Micromobility increases access to public transportation) ใช้แทนรถยนต์สำหรับการเดินทางระยะสั้น (มูลนิธิสถาบันการเดินทางและจักรยานไทย, 2566) ทั้งนี้ สกูตเตอร์ไฟฟ้าถือเป็นยานพาหนะที่สามารถใช้ในการเดินทางแบบไมโครโมบิลิตี้ได้ เพื่อการพัฒนาเมืองได้อย่างเหมาะสม

การใช้รถยนต์ในเขตที่มีประชากรอาศัยอยู่อย่างหนาแน่น เช่น กรุงเทพมหานคร ทำให้มีปริมาณการใช้รถยนต์อย่างหนาแน่นเช่นกัน ย่อมได้รับผลกระทบตอสสิ่งแวดล้อมทางอากาศอย่างมาก สกูตเตอร์ไฟฟ้าอาจเป็นตัวเลือกหนึ่งในการช่วยลดมลพิษและเพิ่มความสะดวกในการเดินทางในเมืองใหญ่ ด้วยเวลาอันจำกัดได้ดี และลดปริมาณรถยนต์บนท้องถนนได้ส่วนหนึ่งในพื้นที่เส้นทางตามตรอกซอก

ชอย และลดความหนาแน่นของการจราจรที่ประเทศไทยจะสามารถพัฒนารูปแบบการเดินทางในเมืองใหญ่ ซึ่งสวิตเตอร์ไฟฟ้าสามารถสนับสนุนการเดินทางขนส่งมวลชนเพื่อการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืนได้

ด้วยเหตุนี้ สวิตเตอร์ไฟฟ้าจึงมีแนวโน้มเป็นที่นิยมในประเทศไทย ซึ่งจะเห็นได้จากการใช้บนทางเท้าและบนท้องถนนมากขึ้น แต่ประเทศไทยไม่ได้มีมาตรการทางกฎหมายหรือกฎระเบียบใดในการกำกับดูแลการใช้ การขับขี่และไม่มีคำนิยามถึงคำว่า สวิตเตอร์ไฟฟ้า ไม่ว่าจะเป็นกฎหมายต่าง ๆ เช่น พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม และพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม และเมื่อพิจารณาแล้วจึงต้องมีมาตรการและหลักเกณฑ์ที่ชัดเจนสำหรับสวิตเตอร์ไฟฟ้า เพื่อให้มีแนวทางในการปฏิบัติตาม ระเบียบกฎหมายและการกำกับดูแลของภาครัฐอย่างถูกต้อง

ดังนั้น งานวิจัยฉบับนี้จึงศึกษาหลักการ แนวคิดทางกฎหมายในการกำกับดูแลการใช้สวิตเตอร์ไฟฟ้า มาตรการทางกฎหมายต่างประเทศของสวิตเตอร์ไฟฟ้า และวิเคราะห์แนวทางการแก้ไขปัญหาหรืออุปสรรคทางกฎหมายในการกำกับดูแลสวิตเตอร์ไฟฟ้าในประเทศไทย เพื่อให้มีคำนิยามและสถานะทางกฎหมาย อันนำไปสู่การเสนอแนะมาตรการทางกฎหมายในการกำกับดูแลสวิตเตอร์ไฟฟ้าของประเทศไทยต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาหลักการ แนวคิดทางกฎหมายในการกำกับดูแลการใช้ยานพาหนะไฟฟ้าขนาดเล็กประเภทสวิตเตอร์ไฟฟ้า
2. เพื่อศึกษามาตรการทางกฎหมายของต่างประเทศในการกำกับดูแลการใช้ยานพาหนะไฟฟ้าขนาดเล็กประเภทสวิตเตอร์ไฟฟ้า
3. เพื่อเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาหรืออุปสรรคทางกฎหมายในการกำกับดูแลการใช้ยานพาหนะไฟฟ้าขนาดเล็กประเภทสวิตเตอร์ไฟฟ้าของประเทศไทย

วิธีดำเนินการวิจัย

งานวิจัยนี้เป็นการศึกษารูปแบบการวิจัยเชิงเอกสาร (Documentary Research) โดยทำการรวบรวมข้อมูลจากการทบทวนเอกสารทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ จากแหล่งข้อมูล คือ หนังสือ ตำรา บทความ คำอธิบาย วารสาร วิทยานิพนธ์ ตำบกฎหมายต่างประเทศ ระเบียบปฏิบัติและสารสนเทศจากสื่ออิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งได้จากเว็บไซต์ ห้องสมุดของสถาบันต่าง ๆ โดยนำมาวิเคราะห์และ

สังเคราะห์ให้ได้ข้อสรุปตามประเด็นที่ระบุไว้ในวัตถุประสงค์ของการวิจัย ในรูปแบบรายงานเชิงพรรณนาวิเคราะห์ (Descriptive Analysis)

ผลการวิจัย

หลักการและแนวคิดตลอดทั้งความเป็นมาของ “การจราจร” หรือ (Traffic) เริ่มใช้ครั้งแรกในประเทศไทยเมื่อปี พ.ศ. 2474 โดยกรมตำรวจได้เสนอร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบกต่อกระทรวงมหาดไทย เพื่อขอให้ออกเป็นกฎหมายใช้บังคับประชาชน โดยที่ขณะนั้นรถจำพวกต่าง ๆ ได้เริ่มเพิ่มมากขึ้น เช่น รถแท็กซี่ขนาดเล็ก ซึ่ง พ.ต.อ.ซี. บี.พอลเลต เป็นผู้ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบกขึ้นเป็นภาษาอังกฤษ โดยอาศัยหลักกฎหมายจราจรของประเทศไทย มาดัดแปลงให้เข้ากับสภาพของประเทศไทย และได้ผ่านการพิจารณาจากสภาผู้แทนราษฎรให้ใช้เป็นกฎหมายได้เมื่อปี พ.ศ. 2477 จากนั้นมา คำว่า “จราจร” ก็ได้เริ่มแพร่กระจายออกไปถึงประชาชน (กองบังคับการตำรวจ, 2565)

การจราจร หมายถึง คน สัตว์ และยานพาหนะที่สัญจรไปมาบนถนนหลวง โดยเคลื่อนด้วยแรงคนหรือเครื่องจักรหรือลากจูงไปด้วยสัตว์พาหนะ แต่การจราจรในประเทศไทยเริ่มมีมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2470 แล้ว ขณะนั้นมีรถยนต์ไม่เกิน 1,000 คัน มีถนนที่รถเดินได้สะดวกเพียงไม่กี่สาย และเมื่อถึงราวปี พ.ศ. 2502 เป็นต้นมา การจราจรในเมืองหลวงก็เริ่มเติบโตขึ้น เพราะมีรถชนิดต่าง ๆ มากมายหลายหมื่นคัน (กองบังคับการตำรวจ, 2565)

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม เป็นกฎหมายตราขึ้นเพื่อบังคับรถทุกประเภท โดยการกำหนดลักษณะของรถที่สามารถใช้วิ่งบนทาง รวมทั้งการจดทะเบียนการใช้รถและการชำระภาษี ตลอดจนใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งกฎหมายที่ประกาศใช้บังคับมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2473 นับเป็นเวลาเกือบห้าสิบปีแล้ว และในระหว่างระยะเวลาดังกล่าว มีการแก้ไขเพิ่มเติมมาแล้วประมาณยี่สิบครั้ง เพื่อให้มีความเหมาะสมกับยุคสมัยและสภาพแวดล้อมทางด้านเทคโนโลยี อันจะต้องปรับปรุงให้เหมาะสมและรัดกุม และยังเป็นกฎหมายที่ให้คำนิยามความหมายของคำว่ารถและรถประเภทต่าง ๆ แต่อย่างไรก็ตาม สกูเตอร์ไฟฟ้าไม่เข้าข่ายคำว่า รถจักรยานยนต์ อีกทั้งยังไม่มีมาตรการในการกำกับดูแลการใช้สกูเตอร์ไฟฟ้า แม้ว่าจะมีการใช้ขับขี่ในที่สาธารณะมากขึ้นก็ตาม

ผลการวิจัยพบว่า มีประเด็นมาตรการทางกฎหมายในการกำกับดูแลการใช้สกูเตอร์ไฟฟ้าจากการศึกษาที่ผู้ศึกษาพบมีดังนี้

1) ปัญหาคำนิยามความหมายของคำว่า รถจักรยานยนต์ ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 4 ได้ให้คำนิยามคำว่า รถจักรยานยนต์ หมายความว่า รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์หรือกำลังไฟฟ้าและมีล้อไม่เกินสองล้อ ถ้ามีพ่วงข้างมีล้อเพิ่มอีกไม่เกินหนึ่งล้อ และให้หมายความรวมถึงรถจักรยานที่ติดเครื่องยนต์ด้วย แม้ว่าจากการพิจารณาการให้ความหมายของคำนิยามแล้ว จะเข้าข่ายเป็นรถจักรยานยนต์ก็ตาม แต่ตามกฎหมายไม่ถือว่ารวมสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าด้วย ซึ่งในทางปฏิบัติจึงส่งผลทำให้ไม่สามารถใช้ขี่ขึ้นทางสาธารณะได้ เนื่องจากสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าไม่มีอุปกรณ์ส่วนควบหรือเครื่องอุปกรณ์ของรถจักรยานยนต์ที่ต้องตามหลักเกณฑ์ของกฎหมาย ทำให้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าไม่มีสถานะทางกฎหมายเป็นรถจักรยานยนต์

จากกรณีเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น สถานีตำรวจภูธรป่าตอง จังหวัดภูเก็ต ได้นำเสนอภาพการตรวจจับและออกใบสั่งกับนักท่องเที่ยวต่างชาติ ในพื้นที่หาดป่าตอง หลังได้รับการร้องเรียนจากประชาชนว่ามีบุคคลนำสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้ามาขี่ขึ้นถนน ซึ่งอาจเกิดอันตรายแก่ผู้ขี่ เมื่อเราพิจารณาจากข้อเท็จจริงจะเห็นได้ว่า ประเทศไทยไม่มีมาตรการทางกฎหมายในการกำกับดูแล แม้ว่า สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าจะมีวัตถุประสงค์ในการใช้เพื่อขี่ และมีลักษณะที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าสองล้อแต่ไม่เข้าข่ายเป็นรถจักรยานยนต์ที่ต้องตามกฎหมายที่จะต้องนำไปจดทะเบียนก่อนการใช้ขี่ขึ้นถนนสาธารณะ ซึ่งสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้ามีลักษณะการใช้งานและอุปกรณ์ส่วนควบไม่เหมือนกับรถจักรยานยนต์ที่ใช้กันอยู่ในปัจจุบัน ไม่ว่าจะเป็นส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย ดังนั้น สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าจึงควรมีคำนิยามและสถานะทางกฎหมาย เพื่อการกำกับดูแลการใช้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าที่แตกต่างจากรถจักรยานยนต์ที่มีลักษณะส่วนควบไม่เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง (กรมการขนส่งทางบก, 2565)

2) มาตรการในการกำกับดูแลการใช้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าของต่างประเทศ เช่น กฎหมายของประเทศสิงคโปร์ ตามกฎหมาย (Active Mobility Act : AMA) มีการให้คำนิยามเพื่อกำหนดสถานะให้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า เป็นพาหนะเคลื่อนที่ส่วนบุคคลหรือ (Personal mobility device : PMDs) และกำหนดให้ขี่บนเส้นทางร่วมเท่านั้น โดยใช้ความเร็วไม่เกิน 25 กิโลเมตรต่อชั่วโมง หากขี่เกินอัตราความเร็วสูงสุดที่กำหนดไว้ มีบทลงโทษผู้ขี่ เพื่อเป็นการเพิ่มมาตรการในการจำกัดความเร็วที่ใช้ขี่ของยานพาหนะด้วย และยังจำกัดอายุของผู้ขี่ต้องมีอายุ 16 ปีขึ้นไป และกำหนดให้มีการลงทะเบียนสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าภายใต้กฎหมาย (The Small Motorised Vehicles) ที่ผู้นำเข้าจักรยานที่มีมอเตอร์ไฟฟ้าและอุปกรณ์เคลื่อนย้ายส่วนบุคคล (PMDs) ทุกรายจะต้องได้รับการอนุมัติจากกรมขนส่งทางบก (Land Transport Authority : LTA) ก่อน โดยอุปกรณ์ดังกล่าว อยู่ภายใต้รหัส (Harmonized system : HS) เพื่อการกำกับดูแลสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าที่จะใช้ขี่ให้ผ่านการรับรองโดยรัฐก่อนนำไปใช้ขี่ ส่วนตาม

มาตรการทางกฎหมายประเทศสหรัฐอเมริกา ในรัฐนิวยอร์ก (Vehicle & Traffic : VAT) ได้กำหนดพื้นที่ในการขับขี่สกีเตอร์ไฟฟ้าบนเลนจักรยาน ที่จะต้องจำกัดความเร็วอยู่ที่ 15 ไมล์ต่อชั่วโมง และอนุญาตให้ขับขี่สกีเตอร์ไฟฟ้าเฉพาะบนถนนในรัฐนิวยอร์กที่อนุญาตเท่านั้น โดยทั่วทั้งรัฐต้องใช้ความเร็วไม่เกินกว่า 30 ไมล์ต่อชั่วโมง ส่วนในมหานครนิวยอร์ก การขับขี่บนถนนต้องใช้ความเร็วไม่เกินกว่า 25 ไมล์ต่อชั่วโมง และไม่ให้ขับขี่บนทางเท้าเพื่อความปลอดภัยของผู้เดินทางเท้า และตามกฎหมายของรัฐแคลิฟอร์เนีย (California Vehicle Code : CVC) ได้มีคำนิยามของสกีเตอร์ไฟฟ้าและให้ขับขี่สกีเตอร์ไฟฟ้า บนทางจักรยานและบนเลนจักรยาน และกำหนดอายุของผู้ขับขี่ 16 ปีขึ้นไป ทั้งนี้ต้องปฏิบัติตามกฎจราจรเช่นเดียวกัน และกฎหมายของประเทศนิวซีแลนด์ (The Land Transport Act 1998) สามารถใช้สกีเตอร์ไฟฟ้าบนทางเท้าหรือบนถนนได้ ยกเว้นในเลนจักรยานที่กำหนดไว้เป็นส่วนหนึ่งของถนน ไม่สามารถใช้สกีเตอร์ไฟฟ้าขับขี่ในพื้นที่นี้ได้ จากมาตรการทางกฎหมายต่างประเทศ จึงเห็นได้ว่า มาตรการทางกฎหมายต่างประเทศ มีการกำหนดคำนิยามสกีเตอร์ไฟฟ้าให้มีสถานะทางกฎหมาย เพื่อกำหนดมาตรการในการกำกับดูแล เช่น กำหนดพื้นที่ในการขับขี่ กำหนดอายุผู้ขับขี่ กำหนดมาตรการความปลอดภัยของสกีเตอร์ไฟฟ้า ดังนั้นแล้วจึงต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายในการให้คำนิยามสถานะทางกฎหมายของสกีเตอร์ไฟฟ้า

3) เสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาหรืออุปสรรคทางกฎหมายในการกำกับดูแลการใช้สกีเตอร์ไฟฟ้าในประเทศไทย โดยกำหนดให้มีคำนิยามของสกีเตอร์ไฟฟ้าอย่างชัดเจน อันเป็นการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติรถยนต์ และมีหลักเกณฑ์กำหนดส่วนควบของเครื่องอุปกรณ์เพื่อให้เกิดความเหมาะสมตามลักษณะของสกีเตอร์ไฟฟ้า รวมถึงมาตรการทางกฎหมายในการกำกับดูแลการขับขี่สกีเตอร์ไฟฟ้า เช่น พื้นที่ในใช้ขี่ การจำกัดอายุของผู้ขับขี่ การจัดให้มีการจดทะเบียนสกีเตอร์ไฟฟ้า เป็นต้น และเพื่อให้สกีเตอร์ไฟฟ้ามีกฎหมายรับรองจากภาครัฐ ในการกำหนดแนวทางการกำกับดูแล และเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาเมืองและยานพาหนะไฟฟ้าใหม่ ๆ ให้มีความเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมของสังคมในปัจจุบัน

อภิปรายผล

เหตุผลในการออกกฎหมายจราจร เป็นกฎหมายที่บัญญัติเพื่อความปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สินของผู้ขับขี่ ผู้ใช้รถใช้ถนน ตลอดจนความประสงค์ที่จะให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยของการใช้รถใช้ถนน เพื่อมิให้เกิดปัญหาการจราจรตามที่เป็นอยู่ ความผิดตามกฎหมายจราจรจึงเป็น

ความผิดประเภหข้อห้ามอย่างหนึ่ง ซึ่งตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม เป็นกฎหมายหลักที่บัญญัติเกี่ยวกับการจราจร โดยมีขึ้นเพื่อบังคับให้เจ้าของและผู้ขับขี่ปฏิบัติตาม เกี่ยวกับลักษณะของรถที่ใช้ในทางการใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณของรถ การบรรทุก สัญญาณจราจร และเครื่องหมายจราจร การใช้ทางเดินรถและได้กำหนดรายละเอียดในการขับรถ การเลี้ยวรถ และการกลับรถ ฯลฯ ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ใช้รถถือปฏิบัติเป็นไปในลักษณะเดียวกัน นอกจากนี้ กฎหมายได้กำหนดบทลงโทษต่อผู้ฝ่าฝืนบทกฎหมายด้วย และในปัจจุบันการคมนาคมและขนส่งทางบก ได้เจริญก้าวหน้าขยายตัวไปทั่วประเทศ เชื่อมโยงไปยังประเทศใกล้เคียง และจำนวนยานพาหนะในท้องถนนและทางหลวงได้ทวีจำนวนขึ้นเป็นลำดับ ประกอบกับประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนนและ พิสัยว่าด้วยเครื่องหมายและสัญญาณตามถนน (ราชกิจจานุเบกษา, 2550) ทั้งนี้ กฎหมายดังกล่าวก็มี การปรับปรุงกฎหมายให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรและจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น และเพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินของประชาชน

ตามกฎหมายพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ไม่ได้มีการรับรองสถานะทางกฎหมายของสก็ูตเตอร์ไฟฟ้า จึงควรมีการปรับปรุงเพื่อให้ภาครัฐสามารถกำกับดูแลการใช้สก็ูตเตอร์ไฟฟ้าได้ เพื่อให้ประโยชน์ของการพัฒนายานพาหนะไฟฟ้าประเภทสก็ูตเตอร์ไฟฟ้า ใช้ขับขี่ได้ถูกต้องตามกฎหมาย และเป็นไปตามระเบียบกฎจราจร ดังนี้

1. สก็ูตเตอร์ไฟฟ้า ยังไม่ได้มีการให้คำนิยามหรือสถานะทางกฎหมาย และไม่มีการจำแนกประเภท และไม่มีกฎหมายหรือหลักเกณฑ์ในการกำกับดูแลการใช้เหมือนรถจักรยานยนต์ ซึ่งหากมีการให้คำนิยามและจำแนกประเภท รวมถึงมาตรการการกำกับดูแลการใช้ตามกฎหมายเหมือนกับรถจักรยานยนต์ จะทำให้สก็ูตเตอร์ไฟฟ้าถูกใช้อย่างเหมาะสม และเกิดประโยชน์ต่อการเดินทางที่เป็นการส่งเสริมเทคโนโลยีและนวัตกรรมไฟฟ้า และสังเกตได้จากการสนับสนุนของภาครัฐตามพระราชบัญญัติรถยนต์ ฉบับที่ 14 พ.ศ. 2550 มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากปัจจุบันสถานการณ์ราคาน้ำมันได้ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งปัญหาทางมลภาวะทางอากาศที่เพิ่มมากขึ้น และเพื่อเป็นการส่งเสริมให้มีการใช้พลังงานอื่นทดแทนการใช้้ำมันเชื้อเพลิง สนับสนุนการใช้พลังงานอย่างประหยัดและการใช้พลังงานสะอาด เพื่ออนุรักษ์สิ่งแวดล้อมอันเป็นการช่วยให้มีการใช้พลังงานอย่างเหมาะสมและคุ้มค่า และก่อให้เกิดผลดีต่อระบบเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมของประเทศ (ราชกิจจานุเบกษา, 2550) เป็นกรณีที่รัฐเห็นถึงการใช้ยานพาหนะที่ใช้พลังงานอื่นทดแทนยานพาหนะประเภทสันดาปภายใน แต่กฎหมายห้ามใช้สก็ูตเตอร์ไฟฟ้าขับขี่บนถนนสาธารณะ เนื่องจากสก็ูตเตอร์ไฟฟ้าไม่อยู่ในคำนิยามคำว่า รถจักรยานยนต์ เนื่องจากส่วนควบของยานพาหนะไม่ครบองค์ประกอบที่จะใช้ขับขี่บนถนนได้ ซึ่งผู้วิจัยมีความคิดเห็นว่า ในปัจจุบันสก็ูตเตอร์ไฟฟ้าสามารถติดตั้งอุปกรณ์เพิ่มเติม

เพื่อความปลอดภัยในเบื้องต้นได้ เช่น มีไฟส่องสว่าง มีสัญญาณเสียงหรือแตร โดยการติดตั้งเพิ่มเติม ซึ่งผู้วิจัยศึกษากฎหมายของประเทศสิงคโปร์ ที่มีวิสัยทัศน์การพัฒนาประเทศในการริเริ่มและขับเคลื่อน เมืองนวัตกรรมและการออกแบบเชิงสร้างสรรค์ ที่สิงคโปร์ให้ความสำคัญคือเรื่องของ Smart Urban Mobility การใช้เทคโนโลยีมาเป็นส่วนช่วยเพิ่มความสะดวกสบายแก่ประชาชนในการใช้ขนส่งสาธารณะ จัดทำระบบคมนาคมอัจฉริยะ (Intelligent Transport Systems: ITS) แจ้งข้อมูลการจราจรแบบเป็น ปัจจุบัน (real-time) ดำเนินโครงการนำร่องในการใช้รถยนต์ไฟฟ้าร่วมกัน (Electric Vehicle Car-sharing Scheme) อันเป็นการสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีสำหรับการเดินทางด้วยตนเอง ซึ่งประชากรของประเทศสิงคโปร์เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ หรือโดยพาหนะส่วนบุคคล (Personal mobility device : PMDs) ซึ่งเป็นพาหนะทางเลือกให้กับคนในสังคมเมืองที่มีการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง อันเกิดความคล่องตัว สะดวก รวดเร็ว โดยเฉพาะสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า (Electric scooter) ที่ผู้คนนิยมใช้มากที่สุดในบรรดาพาหนะส่วนบุคคล กล่าวคือ สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าในประเทศไทย จึงควรกำหนดค่านิยามเพื่อให้มีสถานะทางกฎหมาย และหากจำแนกประเภทของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าให้อยู่ในหมวดหมู่ที่แยกออกมาจากรถจักรยานยนต์โดยสิ้นเชิง เหมือนประเทศสิงคโปร์ โดยจะจัดให้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าเป็นพาหนะส่วนบุคคล (Personal mobility device : PMDs) และกำหนดพื้นที่ในการขับขี่พร้อมกับจำกัดความเร็วที่ใช้ขับขี่ จึงทำให้กำกับดูแลครอบคลุมและชัดเจนกว่าประเทศนิวซีแลนด์ ที่ไม่ได้ระบุถึงการจำกัดความเร็ว (Smart nation, 2023)

2. มาตรการทางกฎหมายต่างประเทศในการกำกับดูแลการใช้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า กฎหมายจะกำหนดมาตรการในเรื่องพื้นที่ในการใช้ขับขี่บนถนนสาธารณะ เช่น ประเทศสิงคโปร์ จะกำหนดเขตพื้นที่ที่สามารถใช้พาหนะเคลื่อนที่ส่วนบุคคล โดยให้ใช้ขับขี่ได้เฉพาะบางพื้นที่ที่อนุญาต เช่น ให้ขับขี่สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าได้เฉพาะเส้นทางร่วม (Shared Paths) ที่มีเส้นทางจักรยาน (Cycling Paths) และเส้นทางเชื่อมสวนสาธารณะเท่านั้น และห้ามขับขี่บนทางเดินเท้าและไม่ให้ใช้บนถนน ตามกฎหมาย ACTIVE MOBILITY ACT 2017 กำหนด รวมทั้งการลงทะเบียนสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า ส่วนมาตรการในการจำกัดอายุของผู้ขับขี่ จะใช้เกณฑ์เดียวกันกับรถจักรยานยนต์ที่สามารถทำใบขับขี่มาใช้ร่วมกันได้ กล่าวคือ จำกัดอายุผู้ขับขี่ ต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 16 ปี โดยต้องสวมหมวกนิรภัย ซึ่งการขนส่งทางบกประเทศสิงคโปร์ (Land Transport Authority : LTA) ได้เพิ่มมาตรการห้ามการใช้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าบนทางเท้า และกำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องนำสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้ามาจดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบก (LTA) โดยกำหนดขนาดของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและคุณสมบัติของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าไว้อย่างชัดเจน ส่วนประเทศ

สหรัฐอเมริกา ในรัฐนิวยอร์ก สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าได้รับอนุญาตให้ใช้ขับขี่ในรัฐนิวยอร์กและในมหานครนิวยอร์กได้ โดยมีกฎหมาย Vehicle & Traffic 71 หัวข้อ 7 ข้อ 34-D เป็นมาตรการในการควบคุมการใช้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า และอาจมีกฎระเบียบหรือกฎหมายท้องถิ่นในพื้นที่ต่าง ๆ ของเมืองในการกำกับดูแลอีกชั้นหนึ่ง ซึ่งสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าในมหานครนิวยอร์ก อยู่ในพื้นที่ดูแลของ NYC Parks ที่ต้องปฏิบัติตามกฎของ NYC Parks กำหนด กล่าวคือ สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าอนุญาตให้ขับขี่บนทางจักรยาน (Bike lanes) และบนถนนได้ แต่อย่างไรก็ตาม ไม่มีการทดสอบหรือรับรองมาตรฐานสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าเหมือนกับประเทศสิงคโปร์ (New York City Dot, 2023)

ดังนั้น ตามกฎหมายของประเทศไทย ควรมีการให้คำนิยามเพื่อกำหนดสถานะทางกฎหมายของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า เพื่อให้มีมาตรการทางกฎหมายในการกำกับดูแลการใช้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าในการกำหนดพื้นที่ในการขับขี่ ความเร็วในการขับขี่ และการลงทะเบียนสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า และการตรวจสอบสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าที่ต้องผ่านการรับรองมาตรฐาน เพื่อที่ภาครัฐสามารถเตรียมความพร้อมที่จะรับมือกับการดำเนินชีวิตวิถีใหม่ (New Normal) และสนับสนุนการเดินทางแบบไมโครโมบิลิตี (Micromobility)

สรุป/ข้อเสนอแนะ

การศึกษามาตรการกำกับดูแลการใช้ประเภทสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าในประเทศไทย ทำให้ทราบถึงหลักการ แนวคิดทางกฎหมายในการกำกับดูแลการใช้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า และทำให้ทราบถึงมาตรการทางกฎหมายของต่างประเทศในการกำกับดูแลการใช้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า รวมทั้งทำให้ทราบถึงปัญหาในการกำกับดูแลการใช้มาตรการทางกฎหมายในการกำกับดูแลการใช้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าของประเทศไทย เพื่อเสนอแนะแนวทางในการกำกับดูแลการใช้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและความสำคัญในการกำหนดคำนิยามเพื่อสถานะทางกฎหมายของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าอย่างเหมาะสม

ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาและวิเคราะห์จากกฎหมายของต่างประเทศ ผู้ศึกษามีข้อเสนอแนะที่เห็นว่าควรนำมาปรับใช้กับประเทศไทย ในเรื่องของการกำหนดคำนิยามเพื่อสถานะทางกฎหมายของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า มาตรการกำกับดูแลการใช้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า เพื่อให้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าเหล่านี้สามารถใช้ขับขี่ได้บนเส้นทางสาธารณะโดยถูกต้องตามกฎหมายจราจร พร้อมทั้งมีมาตรการในการกำกับดูแลการใช้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าได้อย่างปลอดภัยต่อผู้ขับขี่และผู้ใช้ทางเท้า โดยผู้ศึกษามีข้อเสนอแนะ ดังนี้

1. กำหนดคำนิยามของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและหลักเกณฑ์ในการกำหนดส่วนควบหรืออุปกรณ์ที่สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า ต้องติดตั้งหรือข้อห้ามต่าง ๆ ของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า เพื่อจะนำไปสู่การมีสถานะทางกฎหมายของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 4 ซึ่งอาจจะแยกสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าออกมาจากรถจักรยานยนต์เหมือนมาตรการของประเทศสิงคโปร์และประเทศสหรัฐอเมริกาในรัฐนิวยอร์ก

มาตรการประเทศสิงคโปร์ มีการกำหนดคำนิยามและสถานะของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าให้เป็นอุปกรณ์เคลื่อนย้ายส่วนบุคคล (Personal mobility device : PMDs) หากใช้มาตรการนี้ สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าจะแยกออกจากรถจักรยานยนต์โดยสิ้นเชิง และในส่วนของอุปกรณ์ส่วนควบหรือหลักเกณฑ์ที่สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าต้องมี เช่น ไฟส่องสว่าง สัญญาณไฟ เป็นต้น สิ่งเหล่านี้ในประเทศสิงคโปร์จะบรรจุอยู่ในกฎหมายที่ได้รับการรับรองในขั้นตอนการลงทะเบียนสกู๊ตเตอร์ ซึ่งกรมการขนส่งทางบกจะมีอำนาจหน้าที่ในการตรวจสอบ ดังนั้น ผู้ศึกษาจึงมีความคิดเห็นว่า ควรให้คำนิยามเหมือนกฎหมายประเทศสิงคโปร์ที่มีการกำหนดเป็นยานพาหนะส่วนบุคคล (PMDs) รวมทั้งการกำหนดหลักเกณฑ์อุปกรณ์ที่สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าต้องมี ตามมาตรฐานพร้อมกับจดทะเบียนกับกรมขนส่งทางบก อันจะเป็นขั้นตอนที่สกู๊ตเตอร์ได้รับการตรวจสอบคุณสมบัติหรืออุปกรณ์ที่ติดตั้ง และห้ามการดัดแปลงอื่น ๆ ได้อย่างถูกต้องภายใต้ขั้นตอนการตรวจสอบของภาครัฐ

2. การจัดพื้นที่ในการขับขี่สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า ไม่ว่าจะเป็นบนถนนสาธารณะและทางจักรยาน พื้นที่สาธารณะทางเดินเท้า เป็นต้น เมื่อพิจารณาแล้ว ผู้ศึกษามีความคิดเห็นว่า ในประเทศไทยเส้นทางขนส่งทางบกและการจราจรยังคงไม่มีความพร้อม เป็นต้นว่าพื้นถนนที่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ใช้สัญจร ยังชำรุด และประชาชนยังไม่รักษากฎจราจรเท่าที่ควร ประกอบกับต้องมีความเข้มงวดในกฎจราจรด้วย

มาตรการของประเทศสหรัฐอเมริกา ในรัฐนิวยอร์ก สามารถขับขี่สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าบนทางจักรยานหรือเลนจักรยานและบนถนนได้ โดยสามารถขับขี่ได้แต่จะต้องทำความเร็วไม่เกินกว่า 30 ไมล์ต่อชั่วโมง และไม่ได้บังคับให้สวมหมวกนิรภัย เพียงแต่แนะนำว่าควรสวมเท่านั้น ส่วนมาตรการของประเทศสิงคโปร์ ให้ขับขี่สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าเฉพาะบนทางร่วม (Shared Path) อาทิ เส้นทางเชื่อมสวนสาธารณะ (Park Connector Network) และเส้นทางจักรยาน (Cycling Paths) เท่านั้น และห้ามขับขึ้นทางเท้า ทั้งนี้ รวมไปถึงพื้นสนามหญ้าด้วย หากมีผู้ฝ่าฝืนจะมีมาตรการลงโทษทางอาญา ดังนั้น ผู้ศึกษามีความคิดเห็นว่าพื้นที่ในการขับขี่สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าในประเทศไทย อาจนำมาตรการทางกฎหมาย

ของประเทศสิงคโปร์ในระยะแรกมาปฏิบัติ กล่าวคือ จำกัดพื้นที่การขับขี่ให้ชัดเจน โดยเฉพาะบนเส้นทางเชื่อมสวนสาธารณะเท่านั้น ส่วนในระยะยาว อาจพิจารณากฎหมายในการใช้ขับขี่ได้อย่างรถจักรยานยนต์เหมือนกับประเทศสหรัฐอเมริกา ในรัฐนิวยอร์ก ทั้งนี้ สิทธิและความรับผิดชอบต่าง ๆ ของสกูตเตอร์ไฟฟ้า ก็ต้องปฏิบัติอย่างเดียวกันกับรถจักรยานยนต์

3. มาตรการกำกับดูแลการขับขี่หรือมาตรการอื่น ๆ เช่น การจำกัดอายุของผู้ขับขี่ รวมถึงการมีใบอนุญาตขับขี่ การจดทะเบียนสกูตเตอร์ไฟฟ้าที่ผ่านการตรวจสอบคุณสมบัติเพื่อมาตรการความปลอดภัย

มาตรการประเทศสิงคโปร์ ให้นุคนำสกูตเตอร์ไฟฟ้าจดทะเบียนก่อนใช้ขับขี่ และผู้ขับขี่สกูตเตอร์ไฟฟ้าต้องเป็นบุคคลที่มีอายุไม่ต่ำกว่า 16 ปี เว้นแต่จะได้รับการควบคุมดูแลจากผู้ใหญ่ ซึ่งต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 21 ปี กล่าวคือ ผู้ขับขี่จะต้องผ่านการสอบการขับขี่ เพื่อขอมีใบอนุญาตขับขี่สกูตเตอร์ไฟฟ้าและมาตรฐานความปลอดภัย ที่สกูตเตอร์ไฟฟ้าจะต้องได้รับการรับรอง และจัดให้มีประกันภัยของบุคคลที่สาม ดังนั้น ผู้ศึกษามีความคิดเห็นว่า การจำกัดอายุของผู้ขับขี่สกูตเตอร์ไฟฟ้าอาจนำหลักเกณฑ์ตามอายุของผู้ขับรถจักรยานยนต์ที่สามารถทำใบขับขี่มาใช้ร่วมกันได้ กล่าวคือ จำกัดอายุผู้ขับขี่ต้องมีอายุ 15 ปีขึ้นไป โดยต้องสวมหมวกนิรภัยด้วย กรณีเกิดความเสียหายจากการขับขี่สกูตเตอร์ไฟฟ้า ผู้ศึกษามีความคิดเห็นว่า หากสกูตเตอร์ไฟฟ้ามีสถานะทางกฎหมาย กล่าวคือ มีสถานะทางกฎหมายรับรองและให้ขับขี่ในพื้นที่ที่รัฐกำหนด ผู้ขับขี่ควรได้รับสิทธิและความรับผิดชอบทั้งหมด เช่นเดียวกับรถจักรยานยนต์ตามกฎหมายของไทย เช่น ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ พ.ศ. 2535 หรือกรณีเรียกร้องค่าเสียหายจากประกันภัยภาคสมัครใจ เป็นต้น

ผู้ศึกษามีความคิดเห็นว่า สกูตเตอร์ไฟฟ้าควรมีการกำหนดสถานะทางกฎหมาย เนื่องจากยานพาหนะต่าง ๆ มีการพัฒนาและเปลี่ยนแปลงไปตามยุคสมัยและมีวิวัฒนาการใหม่ ๆ ประกอบกับแนวทางและนโยบายส่งเสริมการใช้นโยบายของภาครัฐเองในเรื่องยานพาหนะไฟฟ้า ดังนั้น ผู้ศึกษาจึงเห็นว่า ควรมีค่านิยามครอบคลุมไปถึงสกูตเตอร์ไฟฟ้า เพื่อจะเป็นประโยชน์ในการกำหนดสถานะทางกฎหมายการกำหนดทิศทางการกำกับดูแลและมาตรการที่เหมาะสม ไม่ว่าจะเป็นการกำหนดหลักเกณฑ์คุณลักษณะของสกูตเตอร์ไฟฟ้า ส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย การกำหนดอัตราความเร็ว การจำกัดพื้นที่ในการใช้ขับขี่ รวมไปถึงมาตรการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องด้วย กล่าวคือ กำหนดให้สกูตเตอร์ไฟฟ้าบรรจุเป็นยานพาหนะอีกประเภทหนึ่งที่แยกออกมาจากรถจักรยานยนต์ ซึ่งหากภาครัฐกำหนดสถานะให้กับสกูตเตอร์ไฟฟ้าได้นั้น จะทำให้การกำกับดูแลมีประสิทธิภาพ พร้อมทั้งส่งผลต่อการพัฒนาเมืองด้วย ภายใต้การดูแลของรัฐที่จะต้องจัดให้มีมาตรการทางกฎหมาย ในการกำกับดูแล

ยานพาหนะทุกประเภท ที่จะนำไปใช้ในพื้นที่สาธารณะ เพื่อให้มีคุณสมบัติหรือคุณลักษณะที่รัฐสามารถกำหนดให้ปฏิบัติตามเงื่อนไข ก่อนการใช้สก็ูเตอร์ไฟฟ้าขับเคลื่อนที่สาธารณะได้อย่างปลอดภัยในสังคม

เอกสารอ้างอิง

- กรมการขนส่งทางบก. (2565). รายงานสถิติการขนส่ง 5 ปี. เรียกใช้เมื่อ 27 พฤศจิกายน 2565 จาก http://www.dlt.go.th/minisite/m_upload/editor-pic/technplan/files/Apr2564.pdf
- กองบังคับการตำรวจ. (2564). ประวัติความเป็นมา. เรียกใช้เมื่อ 27 พฤศจิกายน 2565 จาก <http://www.trafficpolice.go.th/history>
- ณิชชา บุณยสิงห์. (2558). รถยนต์พลังงานไฟฟ้านวัตกรรมใหม่เพื่อสิ่งแวดล้อม. เรียกใช้เมื่อ 27 พฤศจิกายน 2565 จาก <https://shorturl.asia/59Asm>
- ณิชชา บุณยสิงห์. (2559). มาตรการสนับสนุนการผลิตรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าของรัฐบาล. เรียกใช้เมื่อ 27 พฤศจิกายน 2565 จาก <https://shorturl.asia/aBblv>.
- มูลนิธิสถาบันการเดินทางและจักรยานไทย (2563). ไมโครโมบิลิตี้เติมช่องว่างที่เกิดขึ้นได้เมื่อผลกระทบของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ขยายออกไป. เรียกใช้เมื่อ 18 มีนาคม 2566 จาก <https://shorturl.asia/sDBNG>.
- ราชกิจจานุเบกษา. (2550). พระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2550. เล่มที่ 124/9 ตอนที่ 102 หน้า 3 (30 ธันวาคม 2550).
- ราชกิจจานุเบกษา. (2550). ประกาศใช้กฎหมาย ว่าด้วยการจราจรทางถนนละฬีสารว่าด้วยเครื่องหมายและสัญญาณตามถนน. เล่มที่ 82 ตอนที่ 85 หน้า 1 (7 ตุลาคม 2508).
- New York City Dot. (2023, March 18). *Electric Bicycles & More*. Retrieved from <https://www.nyc.gov/html/dot/html/bicyclists/ebikes.shtml>.
- Smart nation. (2023, March 18). *Smart Urban Mobility. Smart Nation and Digital Government Office*. Retrieved from <https://shorturl.asia/DQL6H>.