



มาตรการลงโทษทางอาญาที่เหมาะสมในการควบคุมผู้ประกอบการขนส่ง
ด้วยรถยนต์โดยสารประจำทาง

เสกฐ์พงศ์ สิงหวิริยะ

สารนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ปริทัศน์ พนมยงค์
มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต
ปีการศึกษา 2565

APPROPRIATE CRIMINAL PENALTIES FOR MONITORING BUS SERVICE
OPERATORS

SETTHAPHONG SINGHAVIRIYA

A Thematic Paper Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Laws Department of law,
Pridi Banomyong Faculty of law
Dhurakij Pundit University
Academic Year 2022



ใบรับรองสารนิพนธ์

คณะนิติศาสตร์ปริธี พนมมยงค์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต

ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต

หัวข้อสารนิพนธ์ มาตรการลงโทษทางอาญาที่เหมาะสมในการควบคุมผู้ประกอบการขนส่ง
ด้วยรถยนต์โดยสารประจำทาง
เสนอโดย เสฎฐพงศ์ สิงหวริยะ
สาขาวิชา นิติศาสตร์
หมวดวิชา กฎหมายอาญาและกระบวนการยุติธรรมทางอาญา
อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์ อาจารย์ ดร.จิรวุฒิ ลิปิพันธ์
ได้พิจารณาเห็นชอบโดยคณะกรรมการสอบสารนิพนธ์แล้ว

..... ปกป้อง ศรีสินี ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.ปกป้อง ศรีสินี)

..... กรรมการและอาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์
(อาจารย์ ดร.จิรวุฒิ ลิปิพันธ์)

..... อัจฉริยา ชูตินันท์ กรรมการ
(รองศาสตราจารย์อัจฉริยา ชูตินันท์)

คณะนิติศาสตร์ปริธี พนมมยงค์ รับรองแล้ว

..... คณบดีคณะนิติศาสตร์ปริธี พนมมยงค์
(ผู้ช่วยคณบดีรองศาสตราจารย์ ดร.สมชาย รัตน์ชื่อสกุล)
วันที่ ๒๒ เดือน พฤษภาคม ค.ศ. ๒๕๖๖

หัวข้อสารนิพนธ์	มาตรการลงโทษทางอาญาที่เหมาะสมในการควบคุมผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถยนต์โดยสารประจำทาง
ชื่อผู้เขียน	เสกฐพงษ์ สิงหวิริยะ
อาจารย์ที่ปรึกษา	ดร.จิรวุฒิ ลิปิพันธ์
อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม	รองศาสตราจารย์ อัจฉรียา ชูตินันท์
หลักสูตร	นิติศาสตรมหาบัณฑิต (สาขากฎหมายอาญาและกระบวนการยุติธรรมทางอาญา)
ปีการศึกษา	2565

บทคัดย่อ

สารนิพนธ์ฉบับนี้มีวัตถุประสงค์ในการศึกษาเกี่ยวกับมาตรการลงโทษที่เหมาะสมในการควบคุมผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถยนต์โดยสารประจำทาง ซึ่งในปัจจุบันพบว่ยังไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอที่จะยับยั้งอุบัติเหตุอันเกิดจากรถยนต์โดยสารประจำทางได้ ส่งผลให้ในปัจจุบันประเทศไทยกลายเป็นประเทศที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นอันดับหนึ่งของโลก

การเกิดอุบัติเหตุจากรถยนต์โดยสารประจำทาง สามารถเกิดขึ้นได้จากสาเหตุ 2 ประการ คือเกิดจากสภาพของรถยนต์โดยสาร และเกิดจากสภาพร่างกายของผู้ขับขี่รถยนต์โดยสาร เนื่องจากการกระทำความผิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุผู้กระทำมิได้เป็นผู้มีจิตใจเป็นอาชญากรโดยแท้ กฎหมายจึงกำหนดโทษไว้ต่ำ อย่างไรก็ตามในต่างประเทศได้มีการนำแนวคิดเกี่ยวกับค่าเสียหายเชิงลงโทษมาใช้ลงโทษผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์โดยสารประจำทาง ในคดีอุบัติเหตุเพื่อให้ผู้กระทำหลายจำ โดยศาลกำหนดค่าเสียหายเชิงลงโทษเป็นจำนวนที่สูงหลายเท่าเมื่อเทียบกับค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง จึงทำให้การควบคุมการให้บริการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์โดยสารประจำทาง มีประสิทธิภาพ ประเทศไทยมีการกำหนดให้นำมาตรการค่าเสียหายเชิงลงโทษมาใช้ เช่น ในคดีผู้บริโภครั่วไป แต่มิได้มีการกำหนดเกี่ยวกับให้นำแนวคิดเรื่องค่าเสียหายเชิงลงโทษมาใช้ลงโทษ ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถยนต์โดยสารประจำทาง ในคดีอุบัติเหตุในกฎหมายเฉพาะ และจากการศึกษาคำพิพากษาในคดีอุบัติเหตุพบว่าศาลได้กำหนดค่าความเสียหายไว้ค่อนข้างต่ำ จึงทำให้ไม่มีผลเป็นการยับยั้งการกระทำความผิด ผู้ศึกษาจึงมีข้อเสนอดังต่อไปนี้

มาตรการการลงโทษโดยทั่วไป ขอเสนอให้เพิ่มเติมมาตรา 40 ตรี ห้ามมิให้ผู้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ใช้ หรือยินยอมให้ผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อกันเกินสี่ชั่วโมงนับแต่ขณะเริ่มปฏิบัติหน้าที่ขับรถ แต่ถ้าในระหว่างนั้น ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถได้พักติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมงก็ให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถต่อไปได้อีกไม่เกินสี่ชั่วโมงติดต่อกัน ขอเสนอให้เพิ่มเติมมาตรา 138 ตรี ผู้ฝ่าฝืนมาตรา 40 ตรีดังกล่าวต้องระวางโทษไม่เกินห้าหมื่นบาท ขอเสนอให้มีการแก้ไขมาตรา 127 ทวิ และมาตรา 127 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งจากเดิมมีการกำหนดโทษปรับไว้ไม่เกิน

5,000 บาท โดยแก้ไขโทษดังกล่าวเป็น 50,000 บาท โดยนำหลักการเพิ่มโทษตามพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายอาญา (ฉบับที่ 26) พ.ศ. 2560 ที่แก้ไขอัตราโทษของประมวลกฎหมายอาญามาใช้

มาตรการลงโทษทางปกครองขอเสนอให้มีการแก้ไขเพิ่มเติม คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 15/2560 เรื่อง มาตรการเพิ่มความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ ข้อ 2 (4) โดยกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งที่ไม่ควบคุมกำกับดูแลรถที่อยู่ในความครอบครองหรือผู้ขับขี่รถที่อยู่ในความครอบครองของผู้ประกอบการขนส่งจนเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งเป็นเงื่อนไขหนึ่งที่ทำอำนาจแก่นายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ให้มีอำนาจสั่งเพิกถอนการจดทะเบียนรถ ระบุใบใช้รถ หรือพักใช้ใบอนุญาตประกอบการขนส่งได้ไม่เกิน 6 เดือน

และขอเสนอให้นำมาตรการลงโทษตามแนวคิดค่าเสียหายเชิงลงโทษมาใช้ โดยเสนอให้เพิ่มเติมมาตรา 138 จัตวา โดยกำหนดให้ศาลมีอำนาจกำหนดค่าเสียหายเชิงลงโทษเพิ่มเติมจากค่าเสียหายที่แท้จริงเพื่อลงโทษผู้ประกอบการได้ โดยศาลมีอำนาจกำหนดได้ไม่เกินสองเท่าของค่าเสียหายที่แท้จริงที่ศาลกำหนด ถ้าค่าเสียหายที่แท้จริงที่ศาลกำหนดมีจำนวนเงินไม่เกินห้าหมื่นบาท ให้ศาลมีอำนาจกำหนดค่าเสียหายเพื่อการลงโทษได้ไม่เกินห้าเท่าของค่าเสียหายที่แท้จริงที่ศาลกำหนด ทั้งนี้ ค่าเสียหายเพื่อการลงโทษต้องไม่น้อยกว่าจำนวนค่าความเสียหายที่แท้จริงที่ศาลกำหนด

คำสำคัญ: อุบัติเหตุ, รถยนต์โดยสารประจำทาง



Thematic Paper Title	APPROPRIATE CRIMINAL PENALTIES FOR MONITORING BUS SERVICE OPERATORS
Author	Setthaphong Singhaviriya
Thematic Paper Advisor	Dr. Jirawut Lipiphan
Co-Thematic Paper Advisor	Associate Professor Achariya Chutinun
Program	Master Of Laws
Academic Year	2022

ABSTRACT

This research aimed to explore appropriate penalty measures for monitoring bus service operators, which are currently found to be insufficient to suppress bus accidents. As a result, Thailand is currently ranked as the country with the highest number of road accident deaths in the world.

Bus service accidents can occur due to two primary reasons: the condition of the vehicle and the physical condition of the driver. The offender does not have criminal intent, so the law provides relatively lenient punishments. However, in other countries, the concept of punitive damage is implemented for accidents caused by bus service operators in order to deter carelessness. The court sets a punitive damage amount that is much higher than the actual damage costs, so the monitoring of bus service operation is efficient. Thailand has set measures to use punitive damages, such as in consumer protection cases, but not in accident cases caused by bus service operators in any specific laws. Based on the study of judgments in accident cases, the court has set relatively low penalties, which consequently does not deter wrongdoing.

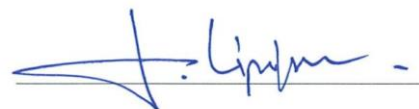
The researcher, therefore, proposed law amendments for general penalty measures by adding Section 40 ter., which prohibits licensed transport operators from using or allowing drivers to drive continuously for more than four hours from the start of their driving duties. However, if during that time, the driver takes a break for at least half an hour, they may continue driving for up to four more consecutive hours. It is also suggested to add Section 138 ter. and those who violate Section 40 ter. should be punished not more than 50,000 baht. It was proposed to amend Section 127 and Section 127 bis. of the Land Transport Act, B.E. 2522, which previously imposed a fine of not more than 5,000 baht. The proposed

amendment is to increase the fine to 50,000 baht, based on the principle of increasing penalties according to the Act Amending the Criminal Code (No. 26), B.E. 2560.

As for administrative punishment, there should be an amendment to the Order of the National Council for Peace and Order, No. 15/2560, regarding measures to increase public transportation safety, Clause 2 (4), enforcing penalties for transport operators who do not supervise vehicles in their ownership or their drivers, causing frequent accidents. The law regarding land transportation should grant authorities the power to revoke vehicle registration, or suspend or withdraw transport business licenses for up to six months.

Additionally, a punitive measure based on the concept of punitive damages should be adopted. There should be an addition of Section 138 quarter so that the court has the power to determine punitive damages in addition to the actual damages to punish the operator. The court should be authorized to determine not more than twice the actual damages determined by the court. If the actual damages determined by the court are not more than fifty thousand baht, the court shall have the power to determine damages for punishment not exceeding five times the actual damages determined by the court. However, the punitive damages must not be less than the amount of actual damage determined by the court.

Keyword: Bus service, accidents



Advisor

กิตติกรรมประกาศ

สารนิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลงได้อย่างสมบูรณ์ก็ด้วยความกรุณาเป็นอย่างสูงจากอาจารย์ ดร. จิรวุฒิ ลิปิพันธ์ ที่เสียสละเวลาให้กับผู้เขียน ทั้งยังให้คำปรึกษาและคำแนะนำในสารนิพนธ์ฉบับนี้ ทำให้ผู้เขียนมองเห็นถึงแนวทางในการศึกษาและมองเห็นถึงปัญหา จนกระทั่งผู้เขียนสามารถเรียบเรียงสารนิพนธ์เล่มนี้ออกมาได้

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงในความกรุณาของ อาจารย์ ดร. จิรวุฒิ ลิปิพันธ์ อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์ ที่กรุณาสละเวลาให้คำแนะนำช่วยเหลือ รวมทั้งแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ตั้งแต่ เริ่มการวิจัยด้วยความเอาใจใส่เป็นอย่างดี

ที่สำคัญอีกประการหนึ่ง สารนิพนธ์เล่มนี้ไม่อาจจะสำเร็จลงได้ หากผู้เขียนไม่ได้รับกำลังใจและแรงสนับสนุนจนเกิดความมานะพากเพียรจาก บิดาและมารดาของผู้เขียน ซึ่งเป็นครอบครัวอันเป็นที่รักของผู้เขียนเป็นแรงบันดาลใจ รวมทั้งผู้บังคับบัญชาและเพื่อนร่วมงานของข้าพเจ้า สำนักงานขนส่งผู้โดยสารกรมการขนส่งทางบก จนผู้เขียนพยายามผลักดันตนเองจนสามารถจัดทำสารนิพนธ์เล่มนี้จนสำเร็จสมความมุ่งหมายได้เป็นอย่างดี

ผู้เขียนหวังว่าสารนิพนธ์ฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนากฎหมายและวงการนิติศาสตร์เมื่อนำไปใช้ต่อไปในอนาคตซึ่งในส่วนที่มีประโยชน์และคุณค่าของสารนิพนธ์ฉบับนี้ ผู้เขียนขอมอบบูชาแด่บุพการี ครูอาจารย์ และผู้มีพระคุณทุกท่าน แต่หากสารนิพนธ์มีข้อผิดพลาดบกพร่องประการใดผู้เขียนขอกราบอภัยมา ณ โอกาสนี้ และขออนุญาตรับผิดพลาดนั้นไว้แต่เพียงผู้เดียว

เสกฐพงษ์ สิงหวิริยะ

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	ฉ
กิตติกรรมประกาศ.....	ช
สารบัญ.....	ณ
สารบัญตาราง.....	ญ
สารบัญภาพ.....	ฎ
บทที่	
1. บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	7
1.3 ขอบเขตของการศึกษา.....	7
1.4 ขอบเขตของการศึกษา.....	7
1.5 วิธีการดำเนินการศึกษา.....	8
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	8
2. แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวข้องกับความรู้ความเข้าใจทางอาญาและมาตรการอื่นที่เกี่ยวข้อง.....	9
ในการควบคุมการให้บริการของผู้ประกอบการขนส่ง ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับ	
การประกอบการขนส่ง	
2.1 ทฤษฎีการกำหนดความผิดทางอาญา.....	9
2.2 ทฤษฎีการลงโทษทางอาญา.....	11
2.3 ความเป็นมาเกี่ยวกับการให้บริการขนส่งสาธารณะ.....	16
2.4 ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกอบการขนส่ง.....	23
2.5 แนวคิดเกี่ยวกับสิทธิของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ.....	30
2.6 มาตรการลงโทษในการควบคุมผู้ประกอบการขนส่งตามระบบกฎหมาย.....	30
ของประเทศไทย	
2.7 แนวคิดเกี่ยวกับค่าเสียหายเชิงลงโทษ.....	42
3. มาตรการลงโทษในการควบคุมผู้ประกอบการขนส่งตามกฎหมายต่างประเทศ.....	56
3.1 ประเทศออสเตรเลีย.....	56
3.2 สาธารณรัฐฝรั่งเศส.....	68
3.3 ประเทศสหรัฐอเมริกา.....	72

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
4. วิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับมาตรการลงโทษในการควบคุมผู้ประกอบการขนส่ง.....	82
4.1 วิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับมาตรการลงโทษผู้ประกอบการในการให้บริการขนส่ง.....	82
ผู้โดยสารสาธารณะ	
4.2 วิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับการนำมาตรการ การลงโทษที่ได้สัดส่วน (Proportional.....	88
Punishment) มาใช้กับกรณีอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ	
4.3 วิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับการนำการลงโทษที่ได้สัดส่วนมาใช้ลงโทษ.....	92
ผู้ประกอบการขนส่ง	
5. บทสรุปและข้อเสนอแนะ.....	97
5.1 บทสรุป.....	97
5.2 ข้อเสนอแนะ.....	102
บรรณานุกรม.....	105
ภาคผนวก.....	109
ก พระราชบัญญัติ กฎกระทรวง คำสั่ง เอกสารราชการ.....	110
ประวัติผู้เขียน.....	112

ตารางที่	หน้า
1.1 ลักษณะเส้นทางถนนที่เกิดอุบัติเหตุ และสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ระหว่างปี 2563 -2564 (ปี 2564 ข้อมูล ณ เดือนมิถุนายน)	1
1.2 การเปรียบเทียบปรับผู้ประกอบการขนส่ง.....	4

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
3.1 อัตราโทษของการฝ่าฝืนความเร็วในประเทศฝรั่งเศส.....	74

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะอุบัติเหตุที่เกิดจากรถโดยสารประจำทางตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และรถยนต์รับจ้าง ได้แก่ รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน หรือรถยนต์อื่นนอกจากรถยนต์โดยสารประจำทาง ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นปัญหาสำคัญที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บ และการเสียชีวิตของผู้ใช้รถใช้ถนน และสร้างความสูญเสียให้แก่เศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ มีรายงานสถิติเกี่ยวกับอุบัติเหตุบนถนนที่เกิดขึ้นหลายรูปแบบ ทั้งบนถนนทางหลวงทางหลวงชนบท และทางด่วน ของปี 2563 (ตลอดทั้งปี) และปี 2564 (ช่วงเดือนมกราคม ถึง เดือนมิถุนายน 2564) ซึ่งเผยแพร่ข้อมูลโดยกระทรวงคมนาคม มีรายละเอียดที่น่าสนใจดังต่อไปนี้

จำนวนอุบัติเหตุบนถนน ปี 2563 - 2564 จากข้อมูลของกระทรวงคมนาคม ในระบบ MOT DATA CATALOG ปี 2563 - 2564 มีการบันทึกอุบัติเหตุบนถนนที่เกิดขึ้นทั้งหมดจำนวน 32,190 ครั้ง โดยปี 2563 21,052 ครั้ง และปี 2564 11,138 ครั้ง จากสถิติจำนวนอุบัติเหตุบนถนนปี 2564 ลดลงจากปี 2563 คิดเป็น 47% สะท้อนให้เห็นว่าการเกิดอุบัติเหตุบนถนนลดลง อันเนื่องมาจากผู้ขับขี่มีความระมัดระวังในการขับขี่มากขึ้น พร้อมทั้งกรมการขนส่งทางบกออกมาตรการ ถ้ากระทำผิดซ้ำซากอาจพิจารณาไม่ต่อใบอนุญาตประกอบการขนส่งให้กับผู้ประกอบการขนส่งต่อไป

ประเภทรถ ลักษณะเส้นทางที่เกิดอุบัติเหตุบ่อย ในขณะเดียวกันประเภทของรถที่พบว่าการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนมากที่สุด หลายคนอาจคาดเดากันไปว่าต้องเป็น “รถจักรยานยนต์” แต่แท้จริงแล้วเมื่อดูสถิติแล้วกลับพบว่า รถยนต์สาธารณะ คิดเป็น 27% รถจักรยานยนต์ คิดเป็น 20% ของการเกิดอุบัติเหตุ

ตารางที่ 1.1 ลักษณะเส้นทางถนนที่เกิดอุบัติเหตุ และสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ระหว่างปี 2563 -2564 (ปี 2564 ข้อมูล ณ เดือนมิถุนายน)

ลักษณะเส้นทางถนนที่เกิดอุบัติเหตุ	สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ
ทางตรง (ไม่ลาดชัน)	การพลิกคว่ำ ตกถนนในทางตรง
ทางโค้งกว้าง (ไม่ลาดชัน)	การชนท้าย
ทางโค้งกว้าง (ลาดชัน)	การพลิกคว่ำ ตกถนนในทางโค้ง
ทางเชื่อมเข้าพื้นที่ สาธารณะ/เชิงพาณิชย์	การชนในทิศทางตรงกันข้าม (ไม่ใช่การแซง)
ทางสามแยกและทางสี่แยก	การชนสิ่งกีดขวาง การชนเป็นมุม การชนคนเดินเท้า

ที่มา: กระทรวงคมนาคม

ถึงแม้ว่าแท้จริงแล้วอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมาจากรถยนต์สาธารณะซึ่งได้แก่รถโดยสารประจำทาง และรถโดยสารไม่ประจำทาง ซึ่งตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้ให้ความหมายไว้ตั้งนี้ การขนส่งประจำทาง หมายความว่า การขนส่งเพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่คณะกรรมการกำหนดหรือตามความเข้าใจง่าย ๆ รถโดยสารประจำทาง เช่น รถประจำทางสายวิ่งระหว่างจังหวัดสายที่ 70 กรุงเทพฯ - ปราณบุรี ของบริษัท ขนส่ง จำกัด เป็นผู้รับสัมปทาน และการขนส่งไม่ประจำทาง หมายความว่า การขนส่งเพื่อสินจ้างโดยไม่จำกัดเส้นทาง ซึ่งหากเกิดอุบัติเหตุกับรถโดยสารประจำทางย่อมนำมาซึ่งความสูญเสียอย่างร้ายแรงทั้งชีวิตและทรัพย์สิน การบาดเจ็บหรือพิการ

ดังเช่นเหตุการณ์ เมื่อวันที่ 12 มี.ค. 2565 นายจิรุตม์ วิศาลจิตร อธิบดีกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) เปิดเผยว่า สำนักงานขนส่งจังหวัดสระบุรี ได้รายงานกรณีรถโดยสารปรับอากาศ สายที่ 935 กรุงเทพฯ - สุวรรณภูมิ ทะเบียน 10-4428 ร้อยเอ็ด เกิดอุบัติเหตุชนตอม่อบริเวณใต้สะพานต่างระดับ (เลี้ยวเมือง) ขาเข้าตัวเมือง จ. สระบุรี บนทางหลวงหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) จากการลงพื้นที่ของสำนักงานขนส่งจังหวัดสระบุรี ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องลงพื้นที่ตรวจสอบเบื้องต้นพบว่า รถโดยสารคันเกิดเหตุเป็นรถโดยสารประเภท 2 ชั้น มีผู้โดยสารประมาณ 40 คน มีบริษัท สหพันธ์ร้อยเอ็ดทัวร์ จำกัด เป็นผู้ประกอบการและเป็นรถร่วมบริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)¹

กรณีอุบัติเหตุจากรถโดยสารประจำทาง กรมขนส่ง” เช็กจีพีเอสรถทัวร์ชนตอม่อสระบุรีไม่เกิน คาคคนขับหลักใน “กรมการขนส่งทางบก” เผยสาเหตุอุบัติเหตุรถทัวร์ชนตอม่อสะพานสระบุรี เกิดจากหลักในเสียชีวิต 7 ราย บาดเจ็บกว่า 30 ราย เช็กจีพีเอสขณะเกิดเหตุใช้ความเร็วอยู่ที่ 70 กม./ชม. ซึ่งหากพบว่าประมาทเตรียมลงโทษทั้งคนขับรถ-ผู้ประกอบการ ย้ำเช็กสภาพรถ-คนขับต้องพร้อมก่อนเดินทาง เพื่อความปลอดภัย

จากอุบัติเหตุดังกล่าวพบว่า มีผู้เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ 5 ราย และมาเสียชีวิตเพิ่มตอนที่เข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลอีก 2 ราย และมีผู้บาดเจ็บมากกว่า 30 ราย ซึ่งขณะนี้ได้ช่วยเหลือเบื้องต้นในการนำส่งโรงพยาบาลในพื้นที่แล้ว สำหรับรถโดยสารคันเกิดเหตุ มีนายนรินทร์ศาสตร์ หงส์สา เป็นคนขับรถ ขณะนี้รับการรักษาตัวที่โรงพยาบาล ใบนุญาตขับรถสาธารณะ สิ้นอายุวันที่ 9 ก.ค. 65 ส่วนผู้ประกอบการพบว่า ใบนุญาตประกอบการเดินรถสิ้นอายุในปี 2568 ขณะเกิดอุบัติเหตุจากการตรวจสอบระบบ GPS พบว่าใช้ความเร็วอยู่ที่ 70 กม./ชม. ไม่เกินอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนด

นายจิรุตม์ กล่าวต่อว่า ส่วนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุครั้งนี้นั้น เบื้องต้นคาดว่า คนขับรถหลักใน อย่างไรก็ตาม หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกำลังตรวจสอบสาเหตุที่แท้จริงต่อไป ส่วนการเอาผิดทางกฎหมายนั้น หากพบว่า คนขับรถ และผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถยนต์โดยสารประจำทางประมาทจนทำให้เกิดอุบัติเหตุครั้งนี้ จะดำเนินการตามกฎหมายกับคนขับรถและผู้ประกอบการขนส่งต่อไป

¹ ‘กรมขนส่ง เช็กจีพีเอสรถทัวร์ชนตอม่อสระบุรีไม่เกิน คาคคนขับหลักใน’ เดลินิวออนไลน์ (12 มีนาคม 2565)
<<https://www.dailynews.co.th/news/850552/>> สืบค้นเมื่อ 17 ธันวาคม 2565.

(การดำเนินการลงโทษผู้ประกอบการขนส่งและเยียวยาผู้บาดเจ็บ ผู้เสียชีวิต)

อย่างไรก็ตาม เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุซ้ำโดยสาธารณะในช่วงนี้ และเตรียมพร้อมการเดินทางช่วงสงกรานต์ปี 65 ที่มีการเดินทางจำนวนมาก ขอเน้นย้ำให้ผู้ประกอบการตรวจเช็คสภาพรถให้พร้อมใช้งานก่อนเดินทางทุกครั้ง ขณะที่คนขับรถต้องมีสภาพร่างกายที่พร้อม พักผ่อนให้เพียงพอ ปฏิบัติตามเงื่อนไขการเดินทางที่ ขบ. กำหนด เช่น ตรวจวัดแอลกอฮอล์ สารเสพติด ในเส้นทางที่มีระยะทางเกิน 400 กม. ต้องมีพนักงานขับรถ 2 คน เพื่อเปลี่ยนกันขับ และหากขับไปได้ 4 ชม. ต้องหยุดพัก 30 นาทีแล้วเดินทางต่อก่อนการเดินทางทุกครั้ง เป็นต้น นอกจากนี้ ขบ. ยังส่งเจ้าหน้าที่ไปตรวจสอบสถานประกอบการที่ให้บริการรถโดยสาร เพื่อทำการตรวจสอบตัวรถให้มีสภาพแข็งแรง มั่นคงควบคู่ด้วย เพื่อสร้างความปลอดภัยให้ผู้โดยสารที่ใช้บริการต่อไป

(การดำเนินการลงโทษผู้ประกอบการขนส่งและเยียวยาผู้บาดเจ็บ ผู้เสียชีวิต)

ด้านนายสัญลักษณ์ ปัญวัฒนลิขิต กรรมการผู้จัดการใหญ่ บขส. กล่าวว่า ได้มอบหมายนายสถานีเดินรถสระบุรี และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องลงพื้นที่ตรวจสอบ และเข้าช่วยเหลือผู้โดยสารจากอุบัติเหตุรถโดยสารของ บริษัทสหพันธ์ร้อยเอ็ดทัวร์ จำกัด เสียหลักพลิกตะแคงชนตอม่อบริเวณถนนมิตรภาพ ขาเข้ากรุงเทพฯ หน้าโรบินสันสระบุรี โดยได้รับรายงานเบื้องต้นว่า รถโดยสารคันดังกล่าว วิ่งให้บริการในเส้นทางสายที่ 935 กรุงเทพฯ - สุวรรณภูมิ หมายเลขทะเบียน 10-4428 ร้อยเอ็ด หมายเลขข้างรถ ม.4 พ 935-2 มีผู้เสียชีวิต 7 ราย ส่วนผู้บาดเจ็บได้เข้ารับการรักษาตัวที่ โรงพยาบาลสระบุรี แก่งคอย และเสาให้ เรียบร้อยแล้ว

กรณีอุบัติเหตุจากรถโดยสารประจำทาง เกิดเหตุสยองรับปีใหม่ไทย เมื่อรถโดยสารประจำทางของบริษัท 407 พัฒนา จำกัด เส้นทางสายอุดรธานี - กรุงเทพฯ ล้อหลังแตกเกิดประกายไฟลุกไหม้ห้องเครื่องก่อนลามเผาทั้งคัน คลอกผู้โดยสารและพนักงานดับ 5 ราย ขณะกำลังพาผู้โดยสารเดินทางไปส่งปลายทางกรุงเทพมหานคร ในจำนวนนี้เป็นเด็ก 2 ราย รายงานข่าวแจ้งว่า วันที่ 13 เมษายน 2564 เวลา 00.25 น. ได้เกิดอุบัติเหตุไฟไหม้รถทัวร์โดยสาร 2 ชั้น บนถนนมิตรภาพ บ้านหนองขาม ตำบลโนนสมบูรณ์ อำเภอบ้านแฮด จังหวัดขอนแก่น เป็นรถโดยสารประจำทางบริษัท 407 พัฒนา จำกัด โดยเพลิงได้ลุกไหม้จนเสียหายหมดทั้งคัน เจ้าหน้าที่ดับเพลิงใช้เวลาประมาณ 30 นาที จึงสามารถควบคุมเพลิงไว้ได้ โดยเจ้าหน้าที่หน่วยกู้ภัยและหน่วยกู้ชีพใกล้เคียงได้นำผู้ได้รับบาดเจ็บจำนวนมากส่งรักษาตัวที่โรงพยาบาลสิรินธร และโรงพยาบาลขอนแก่น² ภายหลังเพลิงสงบ เจ้าหน้าที่กู้ภัยได้เข้าไปตรวจสอบภายในซากรถ ปรากฏว่าพบร่างผู้เสียชีวิตมากถึง 5 ราย ซึ่งส่วนใหญ่จะโดยสารชั้นที่ 2 ของรถทัวร์ โดย 2 ใน 5 ของผู้เสียชีวิตเป็นเด็ก

จากการตรวจสอบพบว่ารถทัวร์คันดังกล่าวเป็นของบริษัท 407 พัฒนา จำกัด หมายเลขทะเบียน 10-7387 อุดรธานี เดินทางออกมาจากสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดอุดรธานี มุ่งหน้าปลายทางสถานีขนส่งผู้โดยสารหมอชิต กรุงเทพมหานคร มีผู้โดยสารรวมพนักงาน 34 คน เมื่อมาถึงที่เกิดเหตุล้อรถทัวร์ด้านหลัง

² ผู้จัดการออนไลน์, 'สยองรับปีใหม่ไทย ไฟไหม้ทัวร์ 407 พัฒนารถชนมิตรภาพขอนแก่น ผู้โดยสาร-พจน. ดับ 5 ราย' ผู้จัดการออนไลน์ (13 เมษายน 2564) <<https://mgronline.com/local/detail/9640000035188>> สืบค้นเมื่อ 19 ธันวาคม 2565.

แตกและเกิดประกายไฟขึ้น จากนั้นไฟได้ลุกลามไหม้ห้องเครื่องที่อยู่ด้านหลัง ก่อนที่จะลุกลามอย่างรวดเร็วจนไฟไหม้รถทั้งคัน จนทำให้มีผู้เสียชีวิตดังกล่าว ซึ่งตำรวจภูธรบ้านแฮดจะได้สอบปากคำคนขับรถคันดังกล่าวที่ได้รับบาดเจ็บจากการถูกไฟลวก เพื่อจะได้หาสาเหตุของเพลิงไหม้ครั้งนี้ พร้อมดำเนินคดีตามกฎหมายต่อไป (การดำเนินการลงโทษผู้ประกอบการขนส่งและเยียวยาผู้บาดเจ็บ ผู้เสียชีวิต)

ขนส่งจังหวัดขอนแก่น เรียกผู้ประกอบการขนส่งบริษัท 407 พัฒนา จำกัด เจ้าของรถทัวร์ไฟไหม้ ยางระเบิด อย่างสด 5 ศพ มาชี้แจงพร้อมบันทึกปากคำเรียบร้อยแล้ว โดยลงโทษไป 3 ข้อหา ตามกฎหมายเปรียบเทียบปรับ 50,000 บาท จากการตรวจสอบหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่ผู้เกี่ยวข้องชาวภูธรเฉพาะด้านวิศวกรรมยานยนต์ของกรมการขนส่งทางบกได้ตรวจสอบอย่างละเอียดและสรุปสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าว คาดว่าเกิดจากไม่ได้มีการตรวจสอบสภาพเบรกให้ดี ก่อนนำมาใช้ โดยได้ตรวจพบลมในระบบเบรกรั่วจนทำให้เกิดเบรกติด เมื่อเบรกติดเป็นเวลานาน ก็จะเกิดความร้อนสูงสะสมขึ้น จนทำให้ยางระเบิดฉีกขาดออก แรงระเบิดของยางส่งผลให้ขุมล้อฉีกขาด และในตำแหน่งดังกล่าว มีการติดตั้งถังแก๊ส NGV เอาไว้จำนวน 10 ถัง ใกล้กับห้องเครื่องยนต์ โดยมีหัววาล์วอยู่ในตำแหน่งเหนือล้อ คาดว่าชิ้นส่วนของยางที่ระเบิดทำให้ท่อส่งแก๊ส NGV ขาด เกิดแก๊สรั่วไหลและเกิดไฟลุกไหม้ขึ้นอย่างรวดเร็ว จนมีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตดังกล่าว ขนส่งจังหวัดขอนแก่นยังได้รายงานต่ออีกว่า ขณะที่การตรวจสอบระบบแก๊ส NGV ของรถทัวร์คันดังกล่าว พบว่า ทั้ง 11 ถัง มีการติดตั้งอย่างถูกต้องและผ่านการตรวจสอบระบบแก๊ส NGV ทั้งหมดได้มาตรฐาน โดยบริษัท 407 พัฒนา จำกัด จะต้องนำรถทัวร์ 2 ชั้นที่ติดตั้งแก๊ส NGV ที่มีอยู่กว่า 20 คันไปทำการตรวจสอบระบบเบรก ความหนาของผ้าเบรก และระบบการติดตั้งถังแก๊ส NGV ที่ขนส่งจังหวัดอุดรธานี โดยขณะนี้ทางผู้ประกอบการได้ทยอยนำรถเข้าตรวจสอบแล้ว ซึ่งหากพบว่าไม่มีสภาพไม่พร้อมใช้งานก็จะมีการสั่งให้หยุดใช้รถคันดังกล่าวและดำเนินการแก้ไขทันทีเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดเหตุซ้ำๆ อย่างไม่รู้จบในส่วนผู้ประกอบการขนส่ง เบื้องต้นพบฐานความผิด ดังนี้

ตารางที่ 1.2 การเปรียบเทียบปรับผู้ประกอบการขนส่ง

ฐานความผิด	การลงโทษ
1. ผู้ประกอบการขนส่งไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงว่าด้วยความปลอดภัย ตามมาตรา 36, 131 ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 50,000 บาท	ปรับ 50,000 บาท

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน รายงานสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุ ของรถโดยสารสาธารณะ ประจำปี พ.ศ. 2561 พบว่า อุบัติเหตุรถโดยสารประจำทาง ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน

มีจำนวน 30 ครั้ง แบ่งเป็นดังนี้ รถทัวร์ชั้นเดียว จำนวน 22 ครั้ง มีผู้เสียชีวิตจำนวน 40 ราย บาดเจ็บจำนวน 234 ราย รถทัวร์ 2 ชั้น จำนวน 8 ครั้ง เสียชีวิต จำนวน 20 ราย บาดเจ็บ จำนวน 56 ราย

(สาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารประจำทาง ปี 2561)

- 1) ขับรถด้วยความเร็วสูงจำนวน 4 ครั้ง
- 2) หลับในจำนวน 3 ครั้ง
- 3) เพลิงไหม้จำนวน 3 ครั้ง
- 4) เบรกแตก, ยางแตกจำนวน 3 ครั้ง³

กรมการขนส่งทางบก ได้กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่ง ที่จะยื่นต่อใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ต้องส่งรายงานการเกิดอุบัติเหตุ การชดเชยค่าสินไหมทดแทน และบันทึกประจำวันเกี่ยวกับคดีหรือคำพิพากษาของศาล ประกอบการพิจารณาต่ออายุใบอนุญาตต่อคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง

ในปี พ.ศ. 2562 กรมการขนส่งทางบกกำหนดให้รถโดยสารและรถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อ ขึ้นไป ทุกคันในประเทศไทย มีระบบ GPS Tracking สามารถติดตามและควบคุมพฤติกรรมการขับรถของพนักงานขับรถได้แบบเรียลไทม์⁴ เพื่อสร้างมาตรฐานความปลอดภัยระบบขนส่งสาธารณะอย่างยั่งยืน การควบคุมการใช้รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุกให้มีความปลอดภัย เป็นหนึ่งในมาตรการสำคัญที่มีส่วนช่วยในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยสนับสนุนให้ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารและรถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อขึ้นไป ติดตั้งระบบ GPS Tracking ภายใต้โครงการมั่นใจทั่วไทย รถใช้ GPS โดยเริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่ 25 มกราคม 2559 เป็นต้นมา เพื่อให้ภาครัฐ ผู้ประกอบการขนส่ง และประชาชนสามารถติดตามและควบคุมพฤติกรรมการขับรถของพนักงานขับรถได้แบบเรียลไทม์ สามารถแสดงข้อมูลการติดตามด้วยความแม่นยำสูง ประกอบด้วย การใช้ความเร็ว, เส้นทางที่ใช้, ระยะทาง, ตำแหน่งพิกัดของรถ, ชั่วโมง การขับรถและเวลาการหยุดพัก เป็นต้น นอกจากนี้ ผู้ประกอบการสามารถใช้เป็นเครื่องมือบริหารการขนส่งทางบกให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด กำหนดเส้นทางระยะทางการใช้รถ ติดตามพฤติกรรมการขับรถ และควบคุมการใช้ความเร็วที่เหมาะสม เพื่อให้เกิดการลดต้นทุนการขนส่ง พัฒนาระบบโลจิสติกส์ ลดการใช้พลังงานและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยมีศูนย์บริหารจัดการเดินรถระบบ GPS ที่กรมการขนส่งทางบก ทั้งที่ส่วนกลางและศูนย์ฯ GPS ในแต่ละจังหวัด เป็นหน่วยงานกลางในการรวบรวมและประมวลผลข้อมูลการใช้งานตลอด 24 ชั่วโมง หรือติดตามรถโดยสารผ่านแอปพลิเคชัน DLT GPS

³ ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, 'สถานการณ์อุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะในประเทศไทยปี 2561' (7 ธันวาคม 2561) <http://www.roadsafetythai.org/download_statdetail-edoc-408.html> สืบค้นเมื่อ 22 ธันวาคม 2565.

⁴ กรมการขนส่งทางบก, 'กรมการขนส่งทางบก ระบุ!!! ภายในสิ้นปี 2562 รถโดยสารและรถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อขึ้นไป ทุกคันในประเทศไทย มีระบบ GPS Tracking' (กรมการขนส่งทางบก PR.DLT.News, 29 มกราคม 2562) <<https://th-th.facebook.com/PR.DLT.NEWS/photos/2241495929406895/>> สืบค้นเมื่อ 22 ธันวาคม 2565.

ณ ปี 2562 มีรถโดยสารและรถบรรทุกมีการติดตั้งระบบ GPS Tracking และเชื่อมโยงข้อมูลกับศูนย์บริหารจัดการเดินรถระบบ GPS กรมการขนส่งทางบกเรียบร้อยแล้ว จำนวนทั้งสิ้น 315,804 คัน ดังนี้

รถโดยสารประจำทางติดตั้ง GPS แล้วจำนวน 22,864 คัน⁵ รถโดยสารไม่ประจำทางติดตั้ง GPS แล้วจำนวน 60,700 คัน รถบรรทุกไม่ประจำทางติดตั้ง GPS แล้วจำนวน 123,459 คัน คงเหลือรถบรรทุกส่วนบุคคลที่จดทะเบียนก่อนปี 2559 จำนวน 257,932 คัน เท่านั้น ซึ่งกำหนดให้ดำเนินการติดตั้ง GPS Tracking ภายในรอบปีภาษี 2562 ซึ่งขณะนี้เจ้าของรถบางส่วนทยอยติดตั้ง GPS แล้วจำนวน 88,393 คัน (คิดเป็นร้อยละ 34.27) ส่งผลให้ภายในปี 2562 นี้ รถโดยสารและรถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อขึ้นไป ในประเทศไทยทุกคันจะมีระบบ GPS Tracking สามารถติดตามการเดินทางได้แบบเรียลไทม์ เพื่อสร้างมาตรฐานความปลอดภัยของระบบขนส่งสาธารณะอย่างยั่งยืน นอกจากนี้ กรมการขนส่งทางบกยังกำหนดให้ติดตั้ง GPS Tracking ในรถแท็กซี่ ตามโครงการ Taxi OK จำนวน 15,456 คัน และ Taxi VIP จำนวน 80 คัน (ข้อมูล ณ วันที่ 27 มกราคม 2562) ทั้งนี้ เพื่อให้มาตรการด้านความปลอดภัยของกรมการขนส่งทางบก เกิดผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนได้รับความคุ้มครองด้านความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น ขอให้ผู้ประกอบการขนส่งควบคุมและกำกับให้พนักงานขับรถปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด โดยจะมีการตรวจสอบรายงานข้อมูลการเดินทาง ที่ผิดปกติเพื่อป้องกันการใช้อุปกรณ์หรือเครื่องรบกวนสัญญาณหรือตัดสัญญาณ GPS รวมถึงประชาสัมพันธ์สำหรับประชาชนสามารถติดตามรถโดยสารสาธารณะผ่านแอปพลิเคชัน DLT GPS ตลอด 24 ชั่วโมง

ถึงแม้จะนำมาตรการต่าง ๆ ทั้งด้านความปลอดภัย และมาตรการลงโทษทั้งทางอาญาและทางปกครองมาใช้บังคับกับผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถยนต์โดยสารประจำทางแล้วก็ตาม แต่ก็ยังไม่สามารถลดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นได้ รวมถึงพฤติกรรมรถบรรทุกที่ไม่เหมาะสมของพนักงานขับรถอีกหลายประการ ทำให้มีข้อพิจารณาว่า กฎหมายในปัจจุบันยังอาจไม่มีความเหมาะสมเพียงพอ ในการระงับยับยั้งการกระทำความผิดได้

จากความเป็นมาและปัญหาที่สำคัญดังกล่าว ทำให้ผู้ศึกษาสนใจที่จะทำการศึกษา เรื่อง มาตรการลงโทษทางอาญาที่เหมาะสมในการควบคุมผู้ประกอบการขนส่ง ด้วยรถยนต์โดยสารประจำทาง โดยจะทำการศึกษาเปรียบเทียบกับบทบัญญัติของกฎหมายต่างประเทศ เพื่อหาข้อสรุปเกี่ยวกับมาตรการลงโทษที่เหมาะสม เพื่อที่จะนำมาปรับปรุงกฎหมายไทยให้มีประสิทธิภาพ ลดการเกิดอุบัติเหตุ และการไม่ปฏิบัติตามกฎหมายของผู้ประกอบการขนส่ง ด้วยรถยนต์โดยสารประจำทาง จึงเป็นที่มาของการศึกษาครั้งนี้

⁵ กรมการขนส่งทางบก กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน, 'รายงานสถิติตามโครงการ มั่นใจทั่วไทย รถใช้GPS' (30 กันยายน 2565) <<https://web.dlt.go.th/statistics/>> สืบค้นเมื่อ 22 ธันวาคม 2565.

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษา แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวข้องกับควมรับผิดชอบทางอาญา มาตรการอื่นที่เกี่ยวข้องในการควบคุมการให้บริการของผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถยนต์โดยสารประจำทาง แนวคิดเกี่ยวกับกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกที่ใช้ในการควบคุมผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์โดยสารประจำทางในประเทศไทย
2. เพื่อวิเคราะห์ปัญหา เปรียบเทียบ มาตรการลงโทษทางกฎหมายในการควบคุมการให้บริการของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางของประเทศไทย เปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศ
3. เพื่อศึกษาหาแนวทางในการปรับปรุงมาตรการลงโทษการให้บริการของผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถยนต์โดยสารประจำทางของประเทศไทยให้มีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

1.3 สมมติฐานของการศึกษา

ในประเทศไทยมีมาตรการลงโทษทางอาญา กับผู้ประกอบการขนส่ง พนักงานขับรถ และผู้ประจำรถที่สำคัญดังนี้ ประมวลกฎหมายอาญา พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และในส่วนที่กรมการขนส่งทางบกควบคุมได้แก่ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 รวมถึงคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ 15/2560 เรื่องมาตรการเพิ่มความปลอดภัย ในรถโดยสารสาธารณะ รวมถึงกฎกระทรวง และประกาศกรมการขนส่งทางบก ซึ่งออกโดยอาศัยอำนาจ ตามพระราชบัญญัติดังกล่าว อย่างไรก็ตาม มาตรการลงโทษที่กำหนดอยู่ในกฎหมายปัจจุบัน ยังขาดประสิทธิภาพที่เพียงพอที่จะระงับยับยั้งการกระทำความผิดของผู้ประกอบการขนส่งและผู้ที่เกี่ยวข้อง ได้ทำให้เกิดการละเมิดกฎหมายและนำมาซึ่งอุบัติเหตุซึ่งส่งผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารเป็นจำนวนมาก ดังนั้น หากมีการวิเคราะห์กฎหมายของประเทศไทย และศึกษาเปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศก็จะมีแนวทางแก้ไขปรับปรุงกฎหมายของประเทศไทยเกี่ยวกับมาตรการลงโทษในทางอาญาแก่ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทาง ให้มีความเหมาะสม และสามารถนำมาใช้ควบคุมการให้บริการของผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทาง ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

1.4 ขอบเขตของการศึกษา

การศึกษาเกี่ยวกับมาตรการลงโทษทางอาญาที่เหมาะสมในการควบคุมผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถยนต์โดยสารประจำทาง ในครั้งนี้ เป็นการศึกษาบทกฎหมายของไทยได้แก่ ประมวลกฎหมายอาญา พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ตลอดจน ระเบียบ ข้อบังคับ หรือประกาศที่ออกโดยกรมการขนส่งทางบก ที่เกี่ยวข้องกับมาตรการลงโทษ ในการควบคุมการดูแลผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทาง โดยทำการเปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศ ได้แก่ กฎหมายของประเทศออสเตรเลีย สาธารณรัฐฝรั่งเศส และประเทศสหรัฐอเมริกา เพื่อให้ได้แนวทางที่เหมาะสมในการปรับปรุงมาตรการลงโทษทางอาญาในการควบคุมการให้บริการของผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถยนต์โดยสารประจำทาง ตามกฎหมายหมายไทยให้มีผลบังคับใช้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นต่อไป

1.5 วิธีการดำเนินการศึกษา

การศึกษาวิจัยฉบับนี้ จะทำการศึกษาวิจัยเชิงเอกสาร ทั้งที่เป็นเอกสารจากภาษาไทยและต่างประเทศ โดยศึกษาทั้งที่เป็นบทความทางวิชาการ แนวคิดทฤษฎีต่าง ๆ ตัวยกกฎหมาย ประมวลกฎหมายอาญา พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ตลอดจน ระเบียบ ข้อบังคับ หรือประกาศที่ออกโดยกรมการขนส่งทางบก ตลอดจนงานวิจัย วิทยานิพนธ์ และการศึกษาอิสระต่าง ๆ รวมถึงการเปรียบเทียบกฎหมายไทยกับกฎหมายต่างประเทศ ได้แก่ กฎหมายของประเทศออสเตรเลีย สาธารณรัฐฝรั่งเศส และประเทศสหรัฐอเมริกา เพื่อให้ได้ข้อสรุปและข้อเสนอแนะในการแก้ไขมาตรการลงโทษตามกฎหมายไทย ให้สามารถนำมาใช้ในการควบคุมการให้บริการของผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถยนต์โดยสารประจำทาง ได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบความเป็นมา แนวคิด ทฤษฎี ที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการให้บริการของผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถยนต์โดยสารประจำทาง
2. ทำให้ทราบมาตรการลงโทษตามกฎหมาย ในการควบคุมการให้บริการรถยนต์โดยสารประจำทางของผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารของประเทศไทยเปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศ
3. ทำให้ทราบถึงปัญหาเกี่ยวกับมาตรการลงโทษทางอาญาตามกฎหมายในการควบคุมผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถยนต์โดยสารประจำทาง
4. ทำให้ทราบแนวทางในการปรับปรุงมาตรการลงโทษในการควบคุมการให้บริการของผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถยนต์โดยสารประจำทางของประเทศไทยให้มีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

บทที่ 2

แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์ทางอาญาและมาตรการอื่นที่เกี่ยวข้อง ในการควบคุมการให้บริการของผู้ประกอบการขนส่ง ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกอบการขนส่ง

ในบทนี้ ผู้ศึกษาจะทำการศึกษาเกี่ยวกับทฤษฎีความสัมพันธ์ทางอาญา แนวคิด ตามระบบกฎหมายไทยและมาตรการลงโทษที่เหมาะสมในการควบคุมการให้บริการของผู้ประกอบการขนส่งตลอดจน ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกอบการขนส่ง ประเภทรถที่ใช้ในการประกอบการขนส่ง มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

2.1 ทฤษฎีการกำหนดความผิดทางอาญา

2.1.1 ความหมายของกฎหมายอาญา

นักวิชาการด้านกฎหมายหลายท่านได้ให้คำอธิบายความของกฎหมายอาญาไว้ ดังต่อไปนี้

ดร.เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์ อธิบายว่า **กฎหมายอาญา** คือ กฎหมายที่บัญญัติให้ผู้กระทำการหรือผู้ไม่กระทำการอย่างหนึ่งอย่างใด ต้องระวางโทษประหารชีวิต จำคุก กักขัง ปรับ หรือ ริบทรัพย์สิน อันเป็นโทษ ที่บัญญัติไว้ใน ประมวลกฎหมายอาญามาตรา 18⁶

กฎหมายอาญา นอกจากที่บัญญัติไว้ใน ประมวลกฎหมายอาญาแล้ว ยังมีบัญญัติอยู่ในพระราชบัญญัติอื่น ๆ อีกมากมาย ซึ่งหาก พระราชบัญญัตินั้น ๆ มีบทบัญญัติมาตราหนึ่งมาตราใด ที่เข้าลักษณะของกฎหมายอาญา ที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น มาตราต่าง ๆ เหล่านั้นก็เป็น กฎหมายอาญา เช่นกัน ดังนั้นจึงต้องนำบทบัญญัติในภาค 1 แห่งประมวลกฎหมายอาญาไปใช้ในกรณีความผิดตามกฎหมายอื่น ๆ นั้นด้วย เว้นแต่กฎหมายนั้น ๆ จะได้บัญญัติไว้เป็นอย่างอื่น ทั้งนี้ตามที่ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 17 บัญญัติไว้

ศาสตราจารย์ ดร.คณิต ฒ นคร ได้ให้ความหมายว่า กฎหมายอาญาคือ “บรรดากฎหมายทั้งหลายที่ระบุดังความผิดอาญา โทษ วิธีการเพื่อความปลอดภัยและมาตรการบังคับทางอาญาอื่นและเป็นกฎหมายที่กำหนดให้ความผิดอาญาเป็นเงื่อนไขของการใช้โทษ วิธีการเพื่อความปลอดภัย และมาตรการบังคับทางอาญาอื่นนั้น ทั้งนี้ ศาสตราจารย์ ดร.คณิต ฒ นคร ได้ให้คำนิยามของกฎหมายอาญาอย่างกว้างไว้ว่า กฎหมายอาญาหมายถึง กฎหมายสามลักษณะคือ กฎหมายอาญาสารบัญญัติ กฎหมายอาญาวิธีบัญญัติหรือกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา และกฎหมายว่าด้วยการบังคับโทษ⁷

⁶ เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์, คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1 (เล่ม 1, สำนักพิมพ์กรุงสยามพับลิชชิง 2562) 1-2.

⁷ คณิต ฒ นคร, กฎหมายอาญาภาคทั่วไป (พิมพ์ครั้งที่ 5, สำนักพิมพ์วิญญูชน 2556) 30.

ศาสตราจารย์ จิตติ ดิงศรัทีย์ อธิบายว่า กฎหมายอาญาเป็นกฎหมายมหาชนที่ว่าด้วยความผิดและโทษทางอาญา⁸

ศาสตราจารย์ ดร.หยุด แสงอุทัย อธิบายว่า กฎหมายอาญา ได้แก่ กฎหมายที่บัญญัติถึงความผิดและโทษทางอาญาโดยแยกพิจารณาได้⁹ ดังนี้

1. การบัญญัติถึงความผิดนั้นหมายถึง การบัญญัติว่าการกระทำและการงดเว้นการกระทำอย่างใดเป็นความผิดอาญา

2. การบัญญัติโทษนั้น หมายความว่า เมื่อได้บัญญัติว่าการกระทำหรือการงดเว้นการกระทำอย่างใดเป็นความผิดแล้วก็ต้องบัญญัติโทษทางอาญาสำหรับความผิดนั้นไว้ด้วย

ดังนั้นจึงสรุปได้ว่า ความหมายของกฎหมายอาญาที่กล่าวมาข้างต้น หมายถึง บรรดากฎหมายทั้งหลายที่บัญญัติถึงการกระทำหรือการไม่กระทำการใดที่เป็นความผิดอาญา และได้มีการกำหนดโทษทางอาญาที่จะได้รับหากฝ่าฝืนบทบัญญัตินั้น ทั้งนี้กฎหมายอาญาของไทย นอกจากบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายอาญาแล้ว ยังรวมถึงกฎหมายอื่น ๆ ที่ได้มีการกำหนดความผิดทางอาญาไว้ เช่น พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นต้น

2.1.2 หลักเกณฑ์ในการกำหนดความผิดทางอาญา

2.1.2.1 เฮอร์เบิร์ต แอล แพ็กเกอร์ (Herbert L. Packer) ในหนังสือเรื่อง The Limits of the Criminal Sanction ได้ให้หลักการไว้ 6 ประการ ในอันที่จะถือว่าการกระทำนั้นควรเป็นความผิดอาญาหรือไม่¹⁰

(1) การกระทำนั้นเป็นที่เห็นได้ชัดในหมู่ชนส่วนมากว่า เป็นการกระทำที่กระทบกระเทือนต่อสังคม และหมู่ชนส่วนมากมิได้ให้อภัยแก่การกระทำเช่นนั้น

(2) ถ้าการกระทำดังกล่าวเป็นความผิดอาญาแล้ว จะไม่ขัดแย้งกับวัตถุประสงค์ของการลงโทษประการต่าง ๆ

(3) การปราบปรามการกระทำเช่นนั้น กล่าวคือการถือว่าการกระทำเช่นนั้นเป็นความผิดทางอาญาจะไม่มีผลเป็นการลดการกระทำที่สังคมเห็นว่าถูกต้องให้น้อยลงไป

(4) หากเป็นความผิดอาญาแล้ว จะมีการใช้บังคับกฎหมายอย่างเสมอภาคและเท่าเทียมกัน

(5) การใช้กระบวนการยุติธรรมทางอาญากับการกระทำดังกล่าว จะไม่มีผลทำให้เกิดการใช้กระบวนการนั้นอย่างเกินขีดความสามารถทั้งทางด้านคุณภาพและปริมาณ

(6) ไม่มีมาตรการควบคุมอย่างสมเหตุสมผลอื่น ๆ แล้ว นอกจากการใช้กฎหมายอาญากับกรณีที่เกิดขึ้น

2.1.2.2 หลักเกณฑ์ว่าด้วยการใช้กฎหมายอาญาต้องมีข้อจำกัด

⁸ จิตติ ดิงศรัทีย์, *กฎหมายอาญาภาค 1* (พิมพ์ครั้งที่ 11, ศูนย์หนังสือเนติบัณฑิตยสภา 2536) 2.

⁹ หยุด แสงอุทัย, *ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทั่วไป* (พิมพ์ครั้งที่ 11, โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2560) 199.

¹⁰ Herbert L. Packe, *The Limits of the Criminal Sanction* (Stanford University 1968) 296.

เนื่องจากกฎหมายอาญาเป็นกฎหมายที่จำกัดสิทธิเสรีภาพของบุคคล การใช้กฎหมายอาญาต้องใช้อย่างเคร่งครัด เพื่อก่อให้เกิดประโยชน์ต่อสังคมและมีความเหมาะสมกับสถานการณ์ต่าง ๆ โดยมีสาระสำคัญดังนี้

(1) รัฐไม่ควรบัญญัติความผิดในกฎหมายอาญาโดยมีวัตถุประสงค์เพียงเพื่อให้ผู้อื่นเชื่อฟังและหากฝ่าฝืนจะได้รับการลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทน โดยไม่เกิดประโยชน์ ต่อสังคมในเรื่องอื่น ๆ ด้วย โดยแนวความคิดนี้ ซีชาร์ เบคคาเรีย เชื่อในเรื่องอรรถประโยชน์แห่งการลงโทษที่ว่าการป้องกันอาชญากรรมดีกว่าการลงโทษ ซึ่งควรเป็นเป้าหมายอุดมคติของการออกกฎหมายที่ดี

(2) รัฐไม่ควรใช้กฎหมายอาญาลงโทษความประพฤติที่ไม่ก่อให้เกิดอันตรายหรือ ไม่มีพิษภัย โดยแนวความคิดนี้ เจอเรมี เบนธัม เห็นว่ารัฐไม่ควรใช้กฎหมายอาญาในกรณีผลร้ายซึ่งเกิดจากการลงโทษ มีมากกว่าผลร้ายซึ่งเกิดจากความผิด โดยเมื่อนำผลที่ได้และผลเสียมาชั่งน้ำหนักแล้ว เห็นว่าการลงโทษ ตามกฎหมายอาญาเกิดประโยชน์น้อยกว่า แต่แนวความคิดนี้ มีจุดอ่อนเกี่ยวกับการกำหนดตัวชี้วัดในการกำหนดโทษให้ได้พอดีกับความผิด ต่อมา วอลท์เกอร์ ได้เสนอแนะให้ปรับปรุงแนวคิดเสียใหม่ที่ว่า “กฎหมายอาญาไม่ควรบัญญัติห้ามการกระทำซึ่งจะก่อให้เกิดผลพลอยได้ (By - Product) อันจะเป็นผลร้ายมากกว่า การกระทำที่กฎหมายอาญาต้องการที่จะจำกัด”

(3) รัฐไม่ควรใช้กฎหมายอาญาโดยมีวัตถุประสงค์ในการบังคับให้บุคคลกระทำเพื่อประโยชน์แก่ตนเองเท่านั้น โดยแนวความคิดนี้ จอห์น สจ๊วต มิลล์ (John Stuart Mill) เห็นว่ารัฐไม่ควรจำกัดสิทธิโดยบทบัญญัติของกฎหมาย ถ้าการกระทำนั้นมีได้ก่อให้เกิดความรุนแรงหรือเป็นอันตรายต่อผู้อื่น โดยในสังคมที่เจริญแล้ว การใช้กำลังอำนาจเหนือสมาชิกในสังคมของตน จะถือว่าเป็นการถูกต้องก็ต่อเมื่อมีจุดประสงค์ที่จะป้องกันภัยอันตรายอันจะเกิดแก่บุคคลอื่นในสังคมนั้นภัยอันตรายที่จะเกิดแก่ตนเองโดยมิใช่บุคคลอื่นเป็นผู้ก่อให้เกิดไม่ว่าจะเป็นทางกายภาพหรือทางจริยธรรมแล้ว ย่อมไม่อาจถือเป็นข้ออ้างเพียงพอสำหรับการจำกัดเสรีภาพการกระทำของมนุษย์¹¹

2.2 ทฤษฎีการลงโทษทางอาญา

ในการศึกษาเกี่ยวกับทฤษฎีการลงโทษทางอาญา ผู้ศึกษาทำการศึกษาเกี่ยวกับความหมายของโทษทางอาญาและทฤษฎีการลงโทษทางอาญาซึ่งประกอบด้วย 3 ทฤษฎีย่อย ได้แก่ ทฤษฎีการแก้แค้นทดแทน ทฤษฎีการข่มขู่ยับยั้ง และทฤษฎีการแก้ไขฟื้นฟู โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

2.2.1 ความหมายของโทษอาญา

นักวิชาการหลายท่านอันได้แก่ ศาตราจารย์ ฮาร์ท (H. L. A. Hart.) แห่งมหาวิทยาลัยออกฟอร์ด ศาตราจารย์ เบน (S. I. Benn.) และศาตราจารย์ ฟลู (A. Flew. X) อธิบายว่า โทษทางอาญา ต้องประกอบด้วยสาระสำคัญ 5 ประการ ได้แก่

¹¹ ประธาน วัฒนาวณิชย์, *ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับอาชญาวิทยา* (สำนักพิมพ์ประกายพริ้ง 2546) 358.

(1) โทษจะต้องก่อให้เกิดความทุกข์ หมายถึง ผู้ได้รับโทษจะต้องได้รับความทุกข์อย่างใดอย่างหนึ่ง อาจเป็นการจำกัดสิทธิเสรีภาพทางร่างกาย การได้รับความเจ็บปวดทางกาย (pain) หรือการสูญเสียทรัพย์สิน หรืออื่น ๆ

(2) โทษจะต้องใช้ต่อผู้กระทำความผิดกฎหมาย หมายถึง ผู้กระทำความผิดกฎหมายเท่านั้นที่จะต้องถูกลงโทษ จะนำบุคคลอื่นที่มีได้กระทำความผิดมารับโทษมิได้

(3) โทษจะต้องมีขึ้นเมื่อมีการกระทำความผิดกฎหมาย หมายถึง ต้องมีการกระทำความผิดกฎหมายเสียก่อน จึงจะลงโทษได้ หากไม่มีการกระทำความผิดกฎหมายก็ลงโทษไม่ได้

(4) โทษจะต้องเป็นวิธีการซึ่งคนใดคนหนึ่งนอกจากตัวผู้กระทำความผิดนำมาใช้กับผู้กระทำความผิดนั้น หากผลร้ายที่เกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลนั้นเอง ไม่นับเป็นโทษทางอาญาตามนัยนี้

(5) โทษจะต้องเกิดจากผู้มีอำนาจที่จะกระทำให้เกิดผลร้ายนั้นขึ้นมาได้ หมายถึง โทษนั้นต้องผ่านกระบวนการตามกฎหมาย และผู้มีอำนาจตามกฎหมายจึงจะเป็นผู้ให้ผลร้ายได้

ขณะที่ ศาสตราจารย์ โยฮันส์ แอนเดอนีส (Johannes Andenaes) อธิบายว่าโทษอาญาจะต้องประกอบด้วยลักษณะสำคัญ 3 ประการคือ¹²

(1) โทษเป็นผลร้ายที่รัฐนำมาใช้กับผู้กระทำความผิด ผลร้ายที่จะถือว่าเป็นโทษอาญาตามความหมายนี้ จะต้องเป็นโทษที่รัฐซึ่งมีอำนาจนำมาใช้กับผู้กระทำความผิด

(2) โทษต้องมีขึ้นเมื่อมีการกระทำความผิดกฎหมาย หากไม่มีการกระทำความผิดกฎหมายแล้ว ได้รับผลร้ายไม่ถือว่าเป็นโทษอาญาตามความหมายนี้

(3) โทษเป็นผลร้ายซึ่งต้องการตอบแทนให้ผู้กระทำความผิดรู้ว่าเป็นผลร้ายที่ได้รับจากรัฐโดยตรงจากการกระทำความผิดไม่ใช่ผลร้ายที่เกิดขึ้นโดยอ้อม

ตามนัยแห่งกฎหมายอาญา พิจารณาความหมายของโทษอาญาตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 2 แห่งประมวลกฎหมายอาญาดังนี้ “มาตรา 2 บุคคลจักต้องรับโทษในทางอาญาต่อเมื่อได้กระทำการ อันกฎหมายที่ใช้ในขณะกระทำนั้นบัญญัติเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้และโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดนั้น ต้องเป็นโทษที่บัญญัติไว้ในกฎหมาย” ตามนัยของมาตรา 2 เห็นได้ว่า มีการกล่าวถึง “โทษในทางอาญา” ว่า บุคคลจักต้องรับโทษในทางอาญาต่อเมื่อ

(1) ได้กระทำการอันกฎหมายที่ใช้ในขณะกระทำนั้นบัญญัติเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ และ

(2) โทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดนั้นต้องเป็นโทษที่บัญญัติไว้ในกฎหมาย เมื่อพิจารณาตามตัวบทดังกล่าว จะเห็นได้ว่า กฎหมายอธิบายว่าโทษทางอาญาจะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อ

(1) มีการกระทำความผิด

(2) การกระทำที่จะเป็นความผิดนั้น ต้องมีกฎหมายบัญญัติไว้ว่าเป็นความผิด

¹² สหชน รัตน์ไพจิตร, ‘ความประสงค์ของการลงโทษอาญา : ศึกษาเฉพาะประเทศไทยสมัยใช้กฎหมาย ลักษณะอาญาและประมวลกฎหมายอาญา’ (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2527) 31-37.

(3) การกระทำที่จะเป็นความผิดนั้น ต้องมีกฎหมายบัญญัติไว้ว่าเป็นความผิด และยังต้องมีบทกำหนดโทษไว้ด้วย

2.2.2 ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการลงโทษทางอาญา

1. ทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทน (Retributive Theory)

ทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทนมีพื้นฐานความคิดมาจากลัทธิเจตจำนงเสรีที่เรียกว่า Free Will ลัทธินี้มีความเชื่อเป็นพื้นฐานว่า มนุษย์มีเหตุผล มีอิสระเสรีภาพที่จะคิดมีเสรีภาพที่จะกระทำการใด ๆ ภายใต้อำนาจความคิดความเชื่อและการตัดสินใจของตนเอง รวมทั้งความสามารถของบุคคลในการใช้เหตุผล การกระทำสิ่งใดมนุษย์ย่อมมีเหตุผลเป็นของตนเอง ดังนั้น มนุษย์จึงต้องรับผิดชอบต่อการกระทำของตนเอง ที่ได้กระทำลงไป หากเป็นการกระทำที่ดี เขาย่อมได้รับผลตอบแทนที่ดี แต่หากเป็นการกระทำที่ไม่ดี หรือเป็นกระทำการที่ฝ่าฝืนต่อกฎเกณฑ์ของสังคม เขาย่อมสมควรได้รับการตำหนิ หรือได้รับการลงโทษจากสังคมอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ การที่สังคม ลงโทษเขา เพราะเหตุผลที่มาจากกระทำความผิดของเขาเอง หาใช้สิ่งอื่นใดไม่ เมื่อเขากระทำเขาย่อมสมควรถูกลงโทษ การลงโทษจึงเป็นการทดแทนการกระทำผิดของเขานั้นเอง

ทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทน ได้รับอิทธิพลมาจากความเชื่อของสำนักอาชญาวิทยาสำนักคลาสสิก (Classical School) ซึ่งเห็นว่า ผู้ที่กระทำผิดเป็นผู้ละเมิดศีลธรรมฝ่าฝืนกฎเกณฑ์ของสังคม จึงสมควรถูกลงโทษให้เพื่อตอบแทนความผิดที่เขากระทำลงไป

สำหรับทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทนนี้ มีหลักเกณฑ์สำคัญคือ

(1) ผู้ที่กระทำผิดเท่านั้นที่จะถูกลงโทษ การที่จะลงโทษบุคคลใด จะต้องมีการกระทำผิดและมีความผิดเกิดขึ้นก่อนจึงจะนำตัวผู้กระทำผิดมาลงโทษได้ ดังนั้น การลงโทษจึงจะลงโทษได้เฉพาะตัวผู้กระทำผิดเท่านั้น トラบใดที่บุคคลยังมิได้กระทำผิดจะลงโทษเขาไม่ได้ สรุปได้ว่า เงื่อนไขของการลงโทษที่สำคัญคือ จะต้องมีการกระทำผิดเกิดขึ้นเสียก่อนจึงจะลงโทษบุคคลผู้กระทำผิดได้

(2) ผู้กระทำผิดทุกคนต้องถูกลงโทษโดยไม่ข้อยกเว้น การลงโทษตามทฤษฎีนี้มุ่งรักษาไว้ซึ่งความยุติธรรม ผู้กระทำผิดเป็นผู้ละเมิดกฎเกณฑ์แห่งความยุติธรรม ไม่ว่าบุคคลนั้นจะเป็นใครก็ตามหากเป็นผู้ละเมิดกฎเกณฑ์แห่งความยุติธรรมก็ต้องถูกลงโทษทุก ๆ คน แม้ว่าการลงโทษบุคคลนั้นจะไม่เกิดประโยชน์อะไรต่อสังคมก็ตาม

(3) จำนวนโทษต้องพอเหมาะกับความผิด การลงโทษตามทฤษฎีการลงโทษเพื่อความสาสมมุ่งหมายที่จะลงโทษให้สาสมกับความผิดที่ได้กระทำลงไป ดังนั้น การลงโทษจึงต้อง “สาสม” กับความผิดโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดจะต้องมีความสาสมคือมีความหนักเบาเท่า ๆ กับความผิดนั้น

สรุปได้ว่า การลงโทษผู้กระทำผิดมีไว้เพื่อการรักษาความยุติธรรม ดังนั้น การลงโทษจึงต้องลงโทษแก่ผู้กระทำผิดเท่านั้น รวมทั้งต้องลงโทษผู้กระทำผิดทุกคน และจำนวนโทษที่จะลงจะต้องมีขนาดเหมาะสมกับความผิด

2. ทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้ง

ทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้ง ตั้งอยู่บนความเชื่อพื้นฐานว่า การกระทำผิดที่เกิดขึ้นในสังคม เมื่อเกิดขึ้นแล้วไม่สามารถที่จะย้อนเวลากลับไปไม่ให้เกิดการกระทำนั้นเกิดขึ้นอีกได้ ดังนั้น เมื่อเกิดการกระทำผิดเกิดขึ้น เราจึงควรหาทางที่จะป้องกันมิให้การกระทำผิดลักษณะนั้นเกิดขึ้นมาอีกมากกว่า ที่จะแก้แค้นทดแทนผู้กระทำผิด

แนวคิดนี้จึงมองว่าสังคมควรจะใช้วิธีการลงโทษเพื่อเป็นการป้องกันมิให้การกระทำผิดลักษณะนั้นเกิดขึ้นอีก โดยการลงโทษเป็นการขู่ให้บุคคลอื่นในสังคมกลัวเกรงโทษที่จะได้รับและไม่กล้ากระทำผิด ซึ่งจะถือว่าเป็นการปลูกฝังศีลธรรมให้แก่บุคคลในสังคมไปด้วย

การลงโทษตามทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้ง มิได้คำนึงถึงประโยชน์แต่เฉพาะการลงโทษเพื่อยับยั้งตัวผู้กระทำผิดเท่านั้น แต่ยังคำนึงถึงประโยชน์ของประชาชนและสังคมโดยรวมอีกด้วย การลงโทษตามทฤษฎีนี้ตั้งอยู่บนพื้นฐานของ “ทฤษฎีอรรถประโยชน์” (Utilitarian Theory) ตามแนวคิดของ จอห์น สจิวต์ มิลล์ (J. S. Mill) และ “ทฤษฎีเจตต์งานเสรี” (Free will) ทฤษฎีอรรถประโยชน์มีแนวคิดว่าการที่จะตัดสินว่าการกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งนั้น เป็นการกระทำที่ถูกต้องชอบธรรมหรือไม่ จะต้องดูจากผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อสังคมโดยรวมเป็นสำคัญ หากการกระทำนั้นก่อให้เกิดผลประโยชน์ต่อสังคมโดยรวม ก็จะถือว่าการกระทำนั้นเป็นสิ่งที่ถูกต้องชอบธรรม โดยมีหลักพิจารณาว่า “การกระทำนั้นก่อให้เกิดความสุขมากที่สุดต่อคนจำนวนมากที่สุด” หรือไม่ ถ้าใช่ ก็จะถือว่าการกระทำนั้นถูกต้องชอบธรรม

ขณะเดียวกัน การลงโทษที่สามารถข่มขู่ยับยั้งผู้กระทำผิดได้ ควรจะต้องมีลักษณะสำคัญ 3 ประการ (Three Key Elements of Punishment) ดังนี้คือ

(1) การลงโทษต้องทำด้วยความรวดเร็ว (Swiftness of punishment) เบ็คคาเรียให้เหตุผลว่าผู้กระทำผิดบางราย กระบวนการยุติธรรมใช้เวลาหลายปีกว่าที่จะนำตัวมาพิพากษาลงโทษบ่อยครั้งที่พบว่า เวลาที่ใช้ในการติดตามตัวยาวนานกว่าเวลาตามโทษที่จะกำหนดให้ลงโทษสำหรับความผิดนั้นเสียอีก แม้ว่าจะกำหนดโทษสูงสุดแล้วก็ตาม เบ็คคาเรียจึงกล่าวไว้ว่า “...การลงโทษด้วยความรวดเร็วว่องไวและความใกล้ชิดกับการประกอบอาชญากรรม จะเกิดประโยชน์มากกว่า..” เหตุผลประการที่สอง เบ็คคาเรียนั้นว่า ความรวดเร็วในการพิพากษาวางโทษผู้กระทำผิดมีความสัมพันธ์กับขนาดของการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้งการพิพากษาวางโทษและการลงโทษด้วยความรวดเร็วมีความสำคัญยิ่ง

(2) ความแน่นอนในการลงโทษ (Certainty of punishment) ประเด็นเรื่องความแน่นอนในการลงโทษ เบ็คคาเรีย เห็นว่าเป็นคุณภาพที่สำคัญที่สุดของการลงโทษ เบ็คคาเรีย กล่าวว่า “...แม้กระทั่งความชั่วร้ายที่น้อยที่สุด..แต่เมื่อผู้กระทำผิดได้รับโทษที่แน่นอน ย่อมจะมีผลในการสร้างความเกรงขามในจิตใจคนได้ดียิ่ง..” และเขายังกล่าวอีกว่า “...ความแน่นอนในการลงโทษ หากมันสามารถช่วยบรรเทาได้ การลงโทษนั้นมันจะถูกบันทึกในความทรงจำได้ยิ่งกว่าความกลัวในวิธีอื่นซึ่งยุ่งยากกว่า แต่เจือไว้ด้วยความหวังว่าจะได้รับการยกเว้นโทษ...”

(3) ความเคร่งครัดหรือความรุนแรงในการลงโทษ (Severity of punishment) เบ็คคาเรีย เน้นว่าการลงโทษที่มีประสิทธิผล โทษที่เป็นไปได้อาจต้องมากเกินกว่าประโยชน์ที่ผู้กระทำผิดจะได้รับจากการ ประกอบอาชญากรรม

นอกจากนี้ ฌูร์ฌ์ว็ฒน์ สุทธิโยธิน ยังอธิบายไว้ว่า การลงโทษเพื่อข่มขู่ยังมีให้เกิดการกระทำ ผิดอีกได้อย่างมีประสิทธิภาพนั้นจะต้องปฏิบัติตามหลักสำคัญ 3 ประการคือ¹³

(1) การลงโทษต้องได้สัดส่วนกับการกระทำผิด (Proportionality) กล่าวคือต้องมีความ “เท่าเทียมกับ” หรือ “พอดี” กับอาชญากรรม และต้องไม่ใช้วิธีการที่รุนแรงเกินกว่าอาชญากรรม

(2) การรับรู้ของสาธารณชน (Public Knowledge) เบ็คคาเรีย เห็นว่า การลงโทษจะไม่สามารถข่มขู่ยับยั้งผู้กระทำผิดได้ จนกว่าการลงโทษนั้นจะเป็นที่รับรู้โดยทั่วไปของสาธารณชน ดังนั้น การลงโทษควรกระทำด้วยความรวดเร็ว จนสามารถทำให้สาธารณชนเข้าใจเชื่อมโยงความสัมพันธ์ระหว่างการลงโทษกับอาชญากรรมนั้น และการลงโทษควรเหมาะสมทางสัญลักษณ์และเข้ากันได้กับอาชญากรรม เพื่อให้สาธารณชนเกิดการเปรียบเทียบระหว่างแรงจูงใจจากการประกอบอาชญากรรมกับการลงโทษที่จะได้รับ ที่สำคัญการลงโทษควรมีความแน่นอน

3. ทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟู

ทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟู เป็นทฤษฎีที่เกิดขึ้นมาพร้อม ๆ กับความเจริญก้าวหน้า ของการศึกษาแบบวิทยาศาสตร์ ที่เน้นความเป็นเหตุเป็นผล เน้นการศึกษาเชิงประจักษ์ มีการนำความรู้ ทางด้านสังคมศาสตร์มาใช้ มีการนำวิธีการศึกษาแบบเชิงประจักษ์นิยม (Empirical Method) มาใช้ในวงการ นิติศาสตร์เพื่อศึกษาถึงสาเหตุแห่งการกระทำผิด โดยศึกษาวิเคราะห์และเก็บข้อมูล ด้วยวิธีการทางวิทยาศาสตร์ ไม่ได้ใช้เพียงการใช้เหตุผลทางตรรกวิทยา (rational)

การลงโทษตามทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟู มีวัตถุประสงค์ดังนี้

(1) มุ่งที่จะศึกษาทำความเข้าใจสาเหตุแห่งการกระทำผิด โดยเน้นตัวบุคคลผู้กระทำผิด และสภาพแวดล้อม

(2) เพื่อที่จะหาทางแก้ไขผู้กระทำผิดมากกว่าที่จะลงโทษ

(3) การทำให้ผู้กระทำผิดกลับไปสู่สังคมของตนเองได้ และมีชีวิตร่วมกับบุคคลอื่นในสังคม อย่างเป็นปกติสุข

ทฤษฎีนี้จึงเรียกว่า “ทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟู” (Rehabilitative Theory) สรุปได้ว่า การลงโทษตามทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟู มีวัตถุประสงค์ที่แท้จริงคือ เพื่อเป็นการฟื้นฟูแก้ไขตัว ผู้กระทำผิด ให้กลับตัวเป็นคนดี และมีให้กระทำผิดซ้ำ รวมทั้งการพยายามทำให้ผู้กระทำผิดสามารถกลับเข้าสู่สังคม ของตนเอง สามารถใช้ชีวิตร่วมกับบุคคลอื่น ๆ ในสังคมได้อย่างเป็นปกติสุข

¹³ ฌูร์ฌ์ว็ฒน์ สุทธิโยธิน, *ทฤษฎีอาชญาวิทยา เอกสารประกอบการสอนชุดวิชา กฎหมายอาญาและอาชญาวิทยา* ชั้นสูง หน่วยที่ 5 สาขาวิชานิติศาสตร์ (มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช 2554) 30.

2.3 ความเป็นมาเกี่ยวกับการให้บริการขนส่งสาธารณะ

ในหัวข้อนี้ ผู้ศึกษาจะทำการศึกษาทั้งความเป็นมาเกี่ยวกับการให้บริการขนส่งสาธารณะทั้งในประเทศไทยและในต่างประเทศ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

2.3.1 ความเป็นมาเกี่ยวกับการให้บริการขนส่งสาธารณะในประเทศไทย

ในสมัยในหลวง ร.4 (พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว) สยามเปิดประเทศทำมาค้าขายกับ¹⁴ นานาอารยประเทศ เรือสำเภา เรือกลไฟบรรทุกสินค้าแล่นในแม่น้ำเจ้าพระยาอย่างคึกคัก มีชาวตะวันตก (ฝรั่ง) เข้ามาเป็นที่ปรึกษาราชการ หม่อมฝรั่งเข้ามาสอนภาษาอังกฤษในรั้วในวัง ฝรั่งทั้งหลายที่เข้ามาพักอาศัย ณ เมืองบางกอก มีนิสัยชอบนั่งรถม้า เดินออกกำลังกาย ชอบแสงแดด ประสงค์จะท่องเที่ยวสัญจร แต่สยามยังไม่มีถนนสำหรับยานพาหนะ คงมีเพียงทางเดินของผู้คนแบบตรอก ซอก ซอย ฝรั่งรวมตัวกันทำหนังสือขึ้นไปถวายในหลวง ร.4 ร้องขอให้ก่อสร้างถนนในบางกอก เพื่อเดินออกกำลังยืดเส้นยืดสาย และเพื่อสะดวกต่อการใช้รถม้าดังเช่นเมืองใหญ่

ในยุโรป ชาวสยามตั้งแต่ตึกดำบรรพ์ใช้เรือเป็นหลัก ในต้นสมัยรัตนโกสินทร์ เมื่อปลอดจากศึกสงครามกับพม่า จึงเน้นการขุดคูคลองเป็นหลักเพื่อป้องกันบ้านเมือง เพื่อการเดินทาง และเพื่อการเกษตร เรื่องถนนสำคัญน้อยกว่าคลอง ตรอก ซอก ซอย ทางเดินในบางกอก ไม่ใช่ถนน ยามหน้าแล้ง ทางเดินกลายเป็นขี้ฝุ่น ยามหน้าฝน ทางเดินและเป็นโคลน ประวัติศาสตร์สยามบันทึกว่า ถนนเส้นแรกที่เกิดขึ้นคือถนนเจริญกรุง ตามด้วยถนนบำรุงเมือง และถนนเฟื่องนคร ต่อมาในราวปี พ.ศ. 2428 ในสมัยในหลวง ร.5 เมื่อมีการสร้างถนนเพิ่มมากขึ้นอีกหลายสาย ชุมชนสยามเริ่มหันมาใช้ถนนมากขึ้น มีรถม้า รถเจ๊กลาก จนกระทั่งมีการนำรถยนต์เข้ามาใช้ ทั้งราชการและส่วนตัว เครื่องจักร เครื่องยนต์ ระบบไฟฟ้า ถูกพัฒนาขึ้นมาแทนการใช้แรงงานสัตว์ แรงงานทาส และเพื่อความสะดวกรบาย นายเลิศ เศรษฐบุตร สุภาพบุรุษหนุ่มชาวสยามที่ถือได้ว่าเป็นนักธุรกิจชั้นนำในสังคมยุคนั้น ติดต่อกับฝรั่งในบางกอกมานาน ผ่านการต่อสู้และบุกเบิกการตั้งห้างนายเลิศ ธุรกิจรถเช่า ม้าเช่า ขายจักรยาน ทำธุรกิจส่งออก - นำเข้า มีกิจการเรือเมล์ ทำธุรกิจที่ดิน โรงน้ำแข็ง โรงแรม ตั้งบาร์ขายเหล้า นายเลิศประสบความสำเร็จในธุรกิจทุกสาขากิจการเดินเรือเมล์ในคลองแสนแสบของนายเลิศไปได้สวย นายเลิศจึงคิดต่อยอดธุรกิจเรือเมล์ด้วยการเดินรถเมล์บนบกที่จะเชื่อมต่อกับเรือเมล์ของตน ซึ่งยังไม่มีใครลงทุนมาก่อน ในปี พ.ศ. 2450 นายเลิศทดลองกิจการรถเมล์ขั้นต้น โดยใช้ม้าลากรถโดยสารจากสะพานยศเส (กษัตริย์ศึก) ถึงประตูน้ำสระปทุม กิจการพอมีกำไรเลี้ยงตัวได้ ปัญหาคือความเร็วที่แปรผันไปตามสภาพของม้า นายเลิศจึงหันไปมองที่รถเมล์ใช้เครื่องยนต์แทนม้า

ต่อมาในปี พ.ศ. 2453 รถบรรทุกยี่ห้อฟอร์ด จากต่างประเทศ คือตัวเลือกที่นายเลิศตัดสินใจนำเครื่องยนต์และโครงรถเข้ามาต่อตัวถังเป็นรถเมล์ในเมืองไทยที่ทำด้วยไม้ทั้งคันซึ่ง นายเลิศออกแบบเอง รถเมล์ใช้เครื่องยนต์ที่วิ่งได้ไกลกว่าม้าลาก นายเลิศขยายเส้นทางวิ่งให้ไกลขึ้น คือจากประตูน้ำสระปทุมไป

¹⁴ นิพัทธ์ ทองเล็ก, พลเอก, 'อดีตที่หอมหวาน - ดำเนินรถเมล์ขาว' *มติชนออนไลน์* (10 ตุลาคม 2559)

จนถึงบางลำพู (ประตูใหม่ตลาดยอด) รถเมล์ยุคแรกยาวประมาณ 1 ใน 3 ของรถเมล์ปัจจุบัน นั่งได้ 10 คน ตัวรถทาสีขาว มีเครื่องหมายกากบาทสีแดงในวงกลมแดง คนทั่วไปเรียกรถเมล์นี้ว่ารถเมล์ขาว รถเมล์ขาว นายเลิศเริ่มขยายพื้นที่กว้างขวางมากขึ้น รถเมล์ขาวชนะใจชาวบางกอกยิ่งนัก ผู้คนหันมาใช้บริการรถเมล์แทนการใช้เรือ นายเลิศมีนโยบายเรียบง่ายว่า “สุภาพ ซื่อสัตย์ ประหยัด ทันใจ เอากำไรน้อย และบริการผู้มีรายได้น้อย” พนักงานรถเมล์ขาวปฏิบัติตามได้จริงเป็นรูปธรรม ปี พ.ศ. 2468 เกิดน้ำท่วมใหญ่ในกรุงเทพฯ นายเลิศใช้เรือเมล์อพยพประชาชน ขนย้ายสัตว์เลี้ยงให้ชาวบ้านแถวคลองแสนแสบ ขนของบรรเทาทุกข์ วิ่งรับ - ส่งผู้โดยสารโดยไม่คิดเงิน ในหลวง ร.6 จึงพระราชทานบรรดาศักดิ์นายเลิศ เป็น เสวกตรี พระยาภักดีนครเศรษฐี เพื่อตอบแทนความดี มีผู้ลงทุนกิจการรถเมล์ตามแบบนายเลิศเกิดขึ้นอีก 28 ราย ในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล ในยุคที่เฟื่องฟูที่สุด กิจการรถเมล์ขาวของนายเลิศ มีพนักงานกิจการรถเมล์ขาวมีอยู่ราว 3,500 คน มีรถเมล์ขาวทั้งสิ้น 800 คัน ธุรกิจรถเมล์ที่เกิดขึ้นใหม่ในกรุงเทพฯ ในช่วงเวลาต่อมา มีปัญหาเรื่องเส้นทางเดินรถที่ไม่สอดคล้อง สภาพรถและการบริการที่ไม่ได้มาตรฐาน เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง น้ำมันขึ้นราคา แต่ราคาค่าโดยสารถูกควบคุม รถเมล์หลายบริษัทเจ๊ง แต่รถเมล์ขาวอยู่ได้ เมื่อปี พ.ศ. 2475 รัฐบาลในขณะนั้นมีการสมโภชกรุงรัตนโกสินทร์ ครบรอบ 150 ปี พร้อมทั้งได้สร้างสะพานพระพุทธยอดฟ้าฯ เพื่อเชื่อมการคมนาคมระหว่างฝั่งพระนครกับฝั่งธนบุรีเข้าหากัน ต่อมาในปี พ.ศ. 2476 กิจการรถเมล์เริ่มเป็นปึกแผ่น มีเศรษฐีชาวเงินเล็งเห็นว่า การประกอบการเดินรถโดยสารประจำทางเป็นอาชีพที่มั่นคง และทำรายได้ดีอย่างหนึ่ง จึงได้ก่อตั้งบริษัทเดินรถโดยสารประจำทาง ขึ้นชื่อ บริษัท ธนนครขนส่ง เดินรถจากตลาดบางลำพู ถึงวงเวียนใหญ่ หลังจากนั้นได้มีผู้ลงทุนตั้งบริษัทเดินรถโดยสารประจำทาง เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ รวมถึงรัฐวิสาหกิจและราชการก็ทำกิจการเดินรถด้วย คือ เทศบาลนครกรุงเทพฯ เทศบาลนครนนทบุรี บริษัท ขนส่ง จำกัด องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ และบริษัทเอกชนอีก 24 บริษัท รวมผู้ประกอบการเดินรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครขณะนั้นมีถึง 28 ราย¹⁵

หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ทางราชการได้ขายรถบรรทุกให้แก่เอกชนเป็นจำนวนมากซึ่งเอกชนได้นำรถบรรทุกดังกล่าวมาดัดแปลงเป็นรถโดยสารประจำทาง มีการเลือกเส้นทางเดินรถเอง โดยไม่ให้เข้ากับเส้นทางที่มีรถราง รถโดยสารประจำทางจึงวิ่งรับ - ส่ง ผู้โดยสารกันอย่างเสรี จึงก่อให้เกิดการแข่งขันกันขึ้น รัฐบาลจึงได้ออกพระราชบัญญัติการขนส่ง ในปีพุทธศักราช 2497 มาควบคุมโดยกำหนดให้ผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทางต้องขอรับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง และในระยะหลังการให้บริการรถเมล์เกิดความสับสน มีการเดินรถทับเส้นทางกันบ้าง แก่งแย่งผู้โดยสารกันบ้าง การให้บริการของแต่ละบริษัทก็ไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน การปล่อยให้มีการเดินรถอย่างเสรีโดยปราศจากมาตรการควบคุม ทำให้เกิดปัญหา ทั้งความคับคั่งของการจราจร เนื่องจากจำนวนรถในท้องถนนมีมากกว่าที่ควรจะเป็น โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ประกอบการเดินรถโดยสารประจำทางได้ประสบปัญหาค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากราคาน้ำมันในตลาดโลกได้เพิ่มสูงขึ้นอย่างฉับพลัน นับตั้งแต่ปีพุทธศักราช 2516 เป็นต้นมา แต่ผู้ประกอบการไม่สามารถจะปรับอัตราค่าโดยสารให้

¹⁵ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ‘แนะนำองค์กร’ (ประวัติ ขสมก.) <<http://www.bmta.co.th/th/about-us>> สืบค้นเมื่อ 5 มีนาคม 2565.

เพิ่มขึ้นในอัตราที่สมดุลกับราคาน้ำมันได้ และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เพิ่มขึ้นจึงเป็นผลให้หลายบริษัทเริ่มประสบปัญหาการขาดทุน บางบริษัทก็มีฐานะทรุดลงจนไม่สามารถจะรักษาระดับบริการที่ดีแก่ประชาชนต่อไปได้ด้วยเหตุนี้จึงเป็นที่มาของการรวมรถโดยสารประจำทางต่าง ๆ ให้เหลือเพียงหน่วยงานเดียว

ต่อมาในเดือนกันยายน 2518 ม.ร.ว. คึกฤทธิ์ ปราโมช เป็นนายกรัฐมนตรี มีคำสั่งให้ รวมรถโดยสารประจำทางทุกสายในกรุงเทพฯ มาเป็นบริษัทเดียวกัน เรียกว่า “บริษัท มหานครขนส่ง จำกัด” ดำเนินกิจการในรูปรัฐวิสาหกิจประเภทบริษัทจำกัด แต่ยังคงติดขัดด้วยปัญหาข้อกฎหมาย รถเมล์ชาวที่แสนดีที่รับใช้ประชาชนมานาน 70 ปี ใน 36 เส้นทาง ถูกแปรสภาพยุบรวมละลายหายไปในปีบริษัท มหานครฯ โดยมีรัฐถือหุ้นอยู่ 51% และเอกชนถือหุ้นอยู่ 49% แต่การรวมและการจัดตั้งเป็นบริษัท มหานครขนส่ง จำกัด ในขณะนั้นมีปัญหาบางประการในเรื่องของกฎหมายการจัดตั้ง ในรูปแบบของการประกอบกิจการประกอบการขนส่ง ดังนั้น ต่อมา สมัยรัฐบาลของ ม.ร.ว. เสถียร ปราโมช ได้ออกพระราชกฤษฎีกาเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2519 เพื่อฟื้นฟูชีวิตกิจการรถโดยสารทั้งหมดอีกครั้ง โดยให้ออนกิจการของ บริษัท มหานครขนส่ง จำกัด มาสังกัดองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ หรือ ขสมก. ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม มีภารกิจและขอบเขตความรับผิดชอบในการจัดบริการรถโดยสารประจำทาง วิ่งรับ - ส่งผู้โดยสาร ในเขตกรุงเทพมหานคร และจังหวัดใกล้เคียง 5 จังหวัด คือ นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ สมุทรสาคร และนครปฐม มีผู้ใช้บริการประมาณกว่า 3 ล้านคนต่อวัน นอกจากนี้ยังมีหน้าที่ในด้านประกอบการอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับหรือต่อเนื่องกับการประกอบการขนส่งส่วนบุคคล

เนื่องจากกิจการเดินรถโดยสารประจำทางจัดเป็นสาธารณูปโภค ประเภทหนึ่งของรัฐที่ให้บริการแก่ประชาชน ผู้มีรายได้น้อย และปานกลางเป็นหลัก การดำเนินการจึงมุ่งสนองต่อนโยบายของรัฐบาลในด้านการให้ความช่วยเหลือแก่ผู้มีรายได้น้อยโดยไม่หวังผลกำไร การจัดเก็บอัตราค่าโดยสารจึงอยู่ในอัตราต่ำกว่าต้นทุน ตามที่รัฐบาลเป็นผู้กำหนดนโยบายการให้บริการของ ขสมก.

ปัจจุบัน องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีเส้นทาง ให้บริการรวมทั้งสิ้น 309 เส้นทาง มีจำนวนรถประจำทาง (Bus) ทั้งสิ้น 6,228 คัน¹⁶ แบ่งเป็นรถโดยสารธรรมดา จำนวน 1,520 คัน รถปรับอากาศ 1,365 คัน และมีรถของบริษัทเอกชนที่ร่วมวิ่งบริการกับ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ รถร่วมบริการ รถธรรมดา 27 คัน รถร่วมบริการรถปรับอากาศ 4 คัน รถมินิบัส 125 คัน รถเล็กในซอย 1,576 คัน รถตู้โดยสารปรับอากาศ 1,534 คัน และรถตู้ CNG เชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ 77 คัน นอกจากนี้ยังเป็นรัฐวิสาหกิจไทย ซึ่งมีผลประกอบการขาดทุนมากที่สุดเป็นอันดับที่ 2 รองจาก การรถไฟแห่งประเทศไทย

นอกจากการให้บริการภายในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียงรวม 5 จังหวัด ดังที่กล่าวไปแล้ว ยังมีกิจการรถโดยสารอีกประเภทหนึ่ง คือรถโดยสารประจำทางที่วิ่งระหว่างจังหวัด เช่น รถโดยสารประจำทาง สายที่ 81 กรุงเทพฯ - กาญจนบุรี ซึ่งอยู่ภายใต้การดำเนินการของ บริษัท ขนส่ง จำกัด หรือ ขส.

¹⁶ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ, ‘การบริการ’ (องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ) <<http://www.bmta.co.th/th/about-us>> สืบค้นเมื่อ 5 มีนาคม 2565.

บริษัท ขนส่ง จำกัด ก่อตั้งเมื่อวันที่ 13 กรกฎาคม 2473 จัดตั้งโดยประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ในชื่อบริษัท เดินอากาศไทย จำกัด โดยเป็นผู้บุกเบิกริเริ่มการบินพาณิชย์ในประเทศไทยเป็นรายแรก และเดินรถยนต์โดยสารสายกรุงเทพฯ - ลพบุรี กรุงเทพฯ - ปราจีนบุรี ต่อมาสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 จึงเป็นรัฐวิสาหกิจและเปลี่ยนชื่อเป็น “บริษัท ขนส่ง จำกัด” (บขส.) เมื่อปี พ.ศ. 2481 ต่อมาในปี พ.ศ. 2490 รัฐบาลแยกกิจการการบินภายในประเทศออกจากบริษัทฯ และปี พ.ศ. 2491 บริษัทฯ เริ่มกิจการเดินเรือโดยมีเรือทั้งสิ้น 48 ลำ จนกระทั่งปี พ.ศ. 2500 มีกิจการเดินเรือทั้งสิ้นจำนวน 18 สาย และมี 4 สาขา คือ สาขาท่าเตียน สาขาปากน้ำโพ - นครสวรรค์ สาขาแปดริ้ว และสาขาอยุธยา อย่างไรก็ตามการสร้างเขื่อนชัยนาททำให้แม่น้ำเจ้าพระยาบางตอนตื้นเขิน ทำให้การเดินเรือไม่สะดวก บริษัทฯ จึงเลิกเดินเรือในปีนั้นเอง ช่วงเวลาดังกล่าวราชการยังมีได้ดำเนินการควบคุมหรือจัดระเบียบการเดินรถโดยสารประจำทางของประเทศ การเดินรถโดยสารระยะสำราญมากโดยเฉพาะในต่างจังหวัด เนื่องจากการขับรถเร็วและแข่งเพื่อแย่งผู้โดยสารทำให้เกิดอุบัติเหตุอยู่เสมอ จึงมีการแสวงหาการคุ้มครองกิจการตนเองจากผู้มีอิทธิพล ซึ่งทำให้เกิดผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนเป็นจำนวนมาก และส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศ

ในปี 2502 รัฐบาลในสมัยจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ ตระหนักถึงความรุนแรงของปัญหาที่เกิดขึ้น จึงมอบสัมปทานเส้นทางเดินรถโดยสารหมวด 2 ในเขตสัมปทาน 25 จังหวัดให้บริษัท ขนส่ง จำกัด แต่เพียงรายเดียว อีกทั้งมอบหมายให้เป็นแกนกลางในการนำรถโดยสารของเอกชนเข้ามาร่วมกับบริษัทฯ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดระเบียบการเดินรถโดยสารให้เป็นระเบียบและเป็นธรรมแก่เจ้าของรถโดยสารทุกรายที่เข้าร่วม ทั้งนี้เพื่อควบคุมดูแลเจ้าของรถโดยสารให้บริการที่ดีแก่ประชาชน

ระหว่างปี พ.ศ. 2502 - 2511 บริษัท ขนส่ง จำกัด พยายามชักจูงบริษัทเดินรถโดยสารเอกชนรายใหญ่เข้าสู่ระบบรถร่วม โดยให้ดำเนินการเดินรถอยู่ในกฎข้อบังคับของทางราชการภายใต้เครื่องหมายของบริษัทฯ ซึ่งสามารถแก้ไขปัญหารถโดยสารผิดกฎหมายได้ แม้ในช่วงแรกบริษัทฯ ยังไม่สามารถดำเนินการให้เป็นไปตามนโยบายของรัฐที่ได้รับมอบหมายและประสบผลการขาดทุนอย่างหนักระหว่างปี พ.ศ. 2502 ถึงปี พ.ศ. 2504 อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ พยายามปรับปรุงทั้งด้านการบริหารจัดการภายในและการให้บริการ จนกระทั่งผลการดำเนินงานเริ่มดีขึ้นเป็นลำดับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2505 ถึงปี พ.ศ. 2516 ทำให้มีผลการดำเนินงานดีขึ้นจนสามารถจ่ายโบนัสได้เป็นครั้งแรก

ระหว่างปี พ.ศ. 2522 ถึง ปี พ.ศ. 2531 เป็นช่วงที่บริษัทฯ จัดระเบียบการเดินรถโดยสารของบริษัทฯ และรถร่วมพร้อมกับให้เกิดความเป็นธรรม ส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการรวมตัวกันของเจ้าของรถโดยสารรายย่อยตามความเหมาะสมของแต่ละกลุ่ม แต่ละเส้นทาง และแต่ละภูมิภาค ซึ่งเป็นผลให้ผู้ประกอบการรถร่วมมีการรวมตัวกันอย่างเป็นรูปธรรมเมื่อปี พ.ศ. 2523 ในนามของสมาคมผู้ประกอบการรถยนต์โดยสาร

ปี พ.ศ. 2510 บริษัทฯ ได้มีพิธีวางศิลาฤกษ์อาคารสถานีขนส่งผู้โดยสารภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ บริเวณตลาดหมอซิด ถนนพหลโยธิน โดยเป็นอาคาร 3 ชั้น บนเนื้อที่ 63 ไร่ และเป็นที่ทำการของสำนักงานใหญ่ โดยผู้โดยสารจะเรียกกันคั่นหูว่า สถานีขนส่งหมอซิด

ปี พ.ศ. 2540 บริษัทฯ เปิดใช้อาคารสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (จตุจักร) หรือหมอชิต 2 อย่างเป็นทางการ ตั้งอยู่ ณ เลขที่ 999 ถนนกำแพงเพชร 2 แขวงจตุจักร เขตจตุจักร โดยย้ายที่ทำการของสำนักงานใหญ่และสถานีขนส่งผู้โดยสารมาไว้รวมกัน เป็นอาคาร 4 ชั้น มีพื้นที่ใช้สอยประมาณ 27,000 ตารางเมตร ออกแบบได้อย่างเหมาะสมและปลอดภัยสำหรับผู้โดยสาร มีสิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน

ปี พ.ศ. 2546 บริษัทฯ ขนส่ง จำกัด มีแผนขยายเส้นทางเดินรถข้ามประเทศไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งนี้เพื่อรองรับการขยายตัวทางการค้า การลงทุน ที่รัฐบาลหมายจะให้ไทยเป็นประตูสู่อินโดจีน ในปี 2547 เริ่มเปิดให้บริการรถโดยสารระหว่างประเทศไทย - สปป.ลาว เส้นทางหนองคาย - นครหลวงเวียงจันทน์ และเส้นทางอุดรธานี - นครหลวงเวียงจันทน์ หลังจากนั้นบริษัทฯ ได้เปิดเดินรถโดยสารระหว่างประเทศเพิ่มเติม ดังนี้ ปี 2548 เส้นทางที่ 3 สายอุบลราชธานี - ปากเซ ปี 2550 เส้นทางที่ 4 สายมุกดาหาร - สะหวันนะเขต ปี 2551 เส้นทางที่ 5 ขอนแก่น - นครหลวงเวียงจันทน์ ปี 2552 เส้นทางที่ 6 นครราชสีมา - นครหลวงเวียงจันทน์ ปี 2554 เส้นทางที่ 7 นครพนม - เมืองท่าแขก ปี 2555 เส้นทางที่ 8 เชียงใหม่ - หลวงพระบาง เส้นทางที่ 9 อุดรธานี - หนองคาย - วังเวียง เส้นทางที่ 10 กรุงเทพฯ - ปากเซ ส่วนขยายเส้นทางสายที่ 6 กรุงเทพฯ - นครหลวงเวียงจันทน์ และในปี พ.ศ. 2557 บริษัทฯ ได้เปิดเดินรถเพิ่มเติมอีก 2 เส้นทาง คือ เส้นทางที่ 11 เชียงราย - บ่อแก้ว เส้นทางที่ 14 เลย - หลวงพระบาง ในส่วนของประเทศกัมพูชา บริษัทฯ ได้ดำเนินการเปิดเดินรถไปแล้ว 2 เส้นทาง คือ กรุงเทพฯ - พนมเปญ กรุงเทพฯ - เสียมราฐ เพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) และบริษัทฯ ยังมีแผนการเดินรถโดยสารระหว่างประเทศเพิ่มเติมไปยังประเทศพม่าและประเทศเวียดนามอีกในอนาคตอันใกล้¹⁷

สัญญาารร่วม บขส. จัดอยู่ในประเภท Build - Transfer - operate เอกชนเป็นผู้จัดการมาวิ่งเอง แต่ต้องโอนรถให้เป็นกรรมสิทธิ์ของ บขส. ก่อน จึงจะสามารถดำเนินงานได้ เจ้าของรถต้องพาสีตัวถัง เป็นตราบริษัท ขนส่ง หมายเลขประจำรถ ชื่อเส้นทาง ติดตั้งเก้าอี้ที่นั่งผู้โดยสารตามที่ บขส. กำหนดให้เรียบร้อยก่อน โดยเจ้าของรถเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายเองแล้วจึงส่งมอบรถให้ บขส. เอกชนต้องจัดหาและจ้างพนักงานประจำรถ จัดหาช่างประจำเพื่อซ่อมรถที่โอนให้อยู่ในสภาพใช้การได้คืออยู่เสมอ ชำระค่าธรรมเนียม ค่าภาษี หรือค่าปรับต่าง ๆ และยินยอมให้ บขส. นำรถที่โอนไปทำประกันภัยคุ้มครองบุคคลที่ 3 นอกจากนี้เอกชนต้องวางเงินค้ำประกันสัญญาจำนวนหนึ่ง ขึ้นอยู่กับประเภทของรถและวางหลักทรัพย์ค้ำประกันความเสียหายไม่ต่ำกว่า 1 แสนบาท ต่อรถ 1 คัน รถที่นำมาวิ่งต้องมีสภาพมั่นคงแข็งแรง มีอุปกรณ์และส่วนควบถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ผ่านการตรวจสภาพ มีใบอนุญาตให้ใช้รถยนต์ของกรมการขนส่งทางบก และใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ส่วนมาตรฐานของรถต้องเป็นไปตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด เช่น ถ้าเป็นรถโดยสารปรับอากาศมาตรฐาน 1 ก ต้องมีห้องสุขา บริการอาหารเครื่องดื่ม และพนักงานต้อนรับประจำรถ มีอุปกรณ์ให้เสียงประชาสัมพันธ์ และมีที่เก็บสัมภาระ ถ้าเป็นรถโดยสารปรับอากาศมาตรฐาน 2 จะไม่มีบริการห้องสุขา อาหารและเครื่องดื่ม เป็นต้น

¹⁷ บริษัทฯ ขนส่งจำกัด, 'ข้อมูลองค์กร' (ตำนาน บขส, 20 เมษายน 2564) <<http://home.transport.co.th/index.php/th/static-page-2>> สืบค้นเมื่อ 15 กุมภาพันธ์ 2566.

รถโดยสารประจำทางระหว่างจังหวัด แบ่งออกเป็น 3 หมวด คือ หมวด 2 วิ่งบริการระหว่าง กรุงเทพฯ - ต่างจังหวัด โดยรถ บขส. และรถร่วมเอกชน ส่วนรถหมวด 3 และรถหมวด 4 เป็นรถโดยสารระหว่างจังหวัด (ไม่ผ่านกรุงเทพฯ) และอำเภอ ซึ่งบริการโดยรถร่วมเอกชน¹⁸

2.3.2 ความเป็นมาเกี่ยวกับการให้บริการขนส่งสาธารณะในต่างประเทศ

ระบบขนส่งสาธารณะ (Public transportation or mass transit) ถือได้ว่าเป็นระบบที่ผ่านขั้นตอนของวิวัฒนาการมาแล้วเป็นเวลานานหลายยุคหลายสมัย เริ่มจากขนส่งสาธารณะครั้งแรกสุดที่พบในประวัติศาสตร์นั้น เริ่มต้นจากชาวโรมัน ผู้ซึ่งก่อตั้งให้ระบบบริการยานพาหนะที่รับจ้างขนส่งผู้คนและสัมภาระในระหว่างช่วงการปกครองของจักรพรรดิออกุสตุส (Augustus) และจักรพรรดิไธเบอลิอุส (Tiberius) พาหนะที่ใช้ในการขนส่งมีลักษณะเป็นรถบรรทุกแบบสองล้อหรือสี่ล้อที่ให้บริการโดยจอดรับส่งผู้โดยสารตามที่พิกRAY ทาง ซึ่งถูกกำหนดให้เป็นสถานีย่อยทุก ๆ ระยะทาง 5 - 6 ไมล์

ในยุโรประหว่างศตวรรษที่ 16 เริ่มมีการใช้รถโค้ช (Coaches) ให้บริการรับส่งผู้โดยสาร โดยจัดให้มีการให้บริการที่สม่ำเสมอตามตารางเวลาระหว่างเมืองสำคัญๆ หลังจากนั้นในศตวรรษที่ 17 ได้ริเริ่มการใช้พาหนะที่เรียกว่า Stagecoaches เพื่อให้บริการขนส่งระหว่างเมืองอย่างไรก็ดี การจัดให้บริการในยุคนี้ค่อนข้างที่จะไม่มีประสิทธิภาพในการดำเนินงาน ทั้งนี้ เนื่องจากสภาพถนนที่ย่ำแย่ ประกอบกับราคาค่าโดยสารที่แพงจนเกินไป การเดินทางเป็นไปด้วยความล่าช้า ทำให้ผู้โดยสารไม่ได้รับความสะดวกสบายเท่าที่ควร การขนส่งสาธารณะรูปแบบแรกที่มีการจัดให้บริการภายในเมือง ได้แก่ การขนส่ง โดยพาหนะที่เรียกว่า แฮ็กนีย์ (Hackney) การขนส่งดังกล่าวเกิดขึ้นในเมืองปารีส และลอนดอน หลังช่วงทศวรรษที่ 1600 เล็กน้อย พาหนะที่ใช้ในการขนส่งมีลักษณะเป็นรถบรรทุกพ่วงขนาดเล็ก ขับเคลื่อนโดยกำลังลากจูงของม้าที่มีขนาดปานกลาง ในช่วงทศวรรษที่ 1700 กรุงลอนดอน มีรถ แฮ็กนีย์ (Hackney) ให้บริการอยู่ประมาณ 600 คัน¹⁹

ในปี ค.ศ. 1662 นักปรัชญาและนักคณิตศาสตร์ชาวฝรั่งเศสนามว่า Blaise Pascal ได้ริเริ่มบริการขนส่งโดยรถโค้ชในอัตราค่าโดยสารที่ต่ำ โดยให้บริการประจำในห้าเส้นทางเดินรถภายในเมืองปารีส เมื่อเริ่มเข้าสู่ศตวรรษที่ 19 ผู้คนส่วนใหญ่เดินทางไปประกอบอาชีพการงานด้วยการเดินเป็นหลัก เมืองมีความหนาแน่นเพิ่มขึ้นและมีขนาดกะทัดรัด เนื่องจากพื้นที่ของเมืองถูกจำกัด โดยวิธีนี้ของความสามารถในการเดินทางของผู้คนจากบริเวณศูนย์กลางของเมืองนั่นเอง ชาวเมืองที่อาศัยอยู่บริเวณรอบนอกของเมืองเดินทาง

¹⁸ บริษัท ขนส่ง จำกัด, 'เกี่ยวกับ บขส.' (การเดินทางรถบริษัท ระเบียบและคู่มือรถร่วมบริษัทขนส่งจำกัด พุทธศักราช 2547 30 ธันวาคม 2557) <<http://home.transport.co.th/index.php/en/executive/สัมปทานเดินรถ.html>> สืบค้นเมื่อ 15 กุมภาพันธ์ 2566.

¹⁹ สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์, *ความเป็นมาของระบบขนส่งสาธารณะ เอกสารประกอบการสอน* (มหาวิทยาลัยบูรพา 2555) 179-180.

ด้วยรถบรรทุกขนส่งหรือใช้ม้าเป็นพาหนะ อย่างไรก็ตามราคาของม้าในขณะนั้นมีราคาแพงเกินกว่าที่คนทั่วไปจะซื้อไว้ครอบครองใช้งานได้ ยุคแห่งการขนส่งที่ทันสมัยเริ่มต้น ในปี 1819 ซึ่งเป็นการเดินทางด้วยรถโค้ชในกรุงปารีส พาหนะที่นำมาใช้นำมาจากรถ Stagecoach และถูกเรียกชื่อใหม่เป็น Diligence ขณะที่บริการขนส่งสาธารณะที่จัดให้มีขึ้นครั้งแรกในประเทศสหรัฐอเมริกา เริ่มต้นในปี ค.ศ. 1827 โดยการริเริ่มของ Abraham Brower ให้บริการบนถนน Broadway กรุงนิวยอร์ก โดยใช้พาหนะที่เป็นรถโค้ชขนาด 12 ที่นั่งผลิตโดย Wade & Leverich และได้ถูกตั้งชื่อว่า Accommodation จากนั้น Abraham ได้สั่งผลิตรถอีกรุ่นที่ถูกออกแบบให้มีลักษณะแตกต่างกันออกไป รถรุ่นใหม่นี้มีประตูเข้าออกอยู่ท้ายตัวรถ และมีบันไดเหล็กต่อจากท้ายตัวรถลงไปถึงพื้นถนน รถรุ่นนี้ตั้งชื่อว่า Sociable

จากที่ได้กล่าวมาแล้วในช่วงต้น แสดงให้เห็นถึงวิวัฒนาการและความเป็นมาของระบบขนส่งสาธารณะที่ผ่านมามีในอดีตจนถึงยุคแห่งการพัฒนาแบบก้าวกระโดดของระบบขนส่งสาธารณะและเป็นจุดเริ่มต้นของระบบการขนส่งยุคใหม่ คือตั้งแต่ ปี ค.ศ. 1819 เป็นต้นมา ได้มีระบบขนส่งสาธารณะ รูปแบบต่าง ๆ เกิดขึ้นมากมายซึ่งถือได้ว่ามีความสำคัญและเป็นส่วนหนึ่งของขั้นตอนการพัฒนาที่มีอิทธิพลต่อรูปแบบระบบขนส่งสาธารณะในยุคต่อมา โดยรถโดยสาร และรถ Trolley Bus ถือได้ว่าเป็นนวัตกรรมสำคัญของการขนส่งในช่วงกลางศตวรรษที่ 20 ซึ่งเป็นการพัฒนาระบบขนส่งที่เดินทางบนถนนนอกเหนือจากการขนส่งระบบรางที่ได้ถูกพัฒนามาแล้วก่อนหน้านี้ บริการรถโดยสารถูกนำมาใช้ครั้งแรก ณ กรุงนิวยอร์ก ในปี ค.ศ. 1950 โดยบริษัทขนส่งดั้งเดิมชื่อ The fifth Avenue Coach Company ที่ได้ทำการนำเข้ารถโดยสารจากภายนอกประเทศ เข้ามาเพื่อให้บริการแทนที่ Omnibus ที่ให้บริการอยู่แต่เดิม ปี ค.ศ. 1912 หน่วยงานขนส่งระบบรางประจำเมืองคลีฟแลนด์ เริ่มนำรถโดยสารมาให้บริการแก่ผู้เดินทางในลักษณะที่ใช้เป็นตัวป้อน (Feeders) ผู้โดยสารให้กับสายการเดินรถ Streetcars ต้นปี ค.ศ. 1920 บริษัท Fageol Brothers ได้พัฒนารถโดยสารให้มีลักษณะที่สะดวกในการขึ้น - ลง ของผู้โดยสารมากยิ่งขึ้น ด้วยการติดตั้งเครื่องยนต์ไว้ที่ส่วนหน้าของตัวรถติดตั้งบันไดขึ้น - ลง ในระดับที่ต่ำ และมีประตูเปิด - ปิด ที่ควบคุมโดยพนักงานขับรถ ทำให้เกิดความสะดวกในการขึ้น - ลง ของผู้โดยสารมากยิ่งขึ้น ช่วงเวลานี้ รถโดยสารได้ถูกปรับปรุงในเรื่องของการออกแบบและคุณภาพเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก ปลายทศวรรษที่ 1930 องค์ประกอบของรถโดยสารทั้งหมดได้ถูกปรับปรุงให้มีความทันสมัยมากขึ้นกว่าเดิม แต่ยังไม่มีการนำระบบปรับอากาศ และระบบฟอกอากาศมาใช้

ในปี ค.ศ. 1939 รถโดยสารได้ถูกพัฒนาให้มีระบบขับเคลื่อนผ่านล้อและเพลลาแบบอัตโนมัติ รถโดยสารที่ผลิตในช่วงเวลานี้มีความยาว 40 ฟุต บรรทุกผู้โดยสารได้ 50 ที่นั่ง มีการผลิตรถโดยสารที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์เบนซิน และโพรเพนบ้าง ในช่วงเวลาดังกล่าวและต่อเนื่องมาถึงปี 1950²⁰

ในยุคเริ่มต้นรถโดยสารถูกออกแบบให้ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์เบนซิน แต่เนื่องจากในกลุ่มประเทศยุโรปขณะนั้น เชื้อเพลิงดังกล่าวมีราคาที่สูงมาก จึงได้มีการทดสอบเครื่องยนต์ที่ประดิษฐ์ขึ้นโดยบริษัท German Rudolf Diesels ในปี 1890 จากนั้นในปี 1929 หน่วยงานราชการประจำรัฐนิวเจอร์ซีย์ ได้นำเข้ารถโดยสารที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์ดีเซลของ Mercedes Benz เป็นจำนวน 2 คัน รถโดยสารดังกล่าว

²⁰ เฟิงอ้าง.

มีสมรรถนะอยู่ในเกณฑ์ที่ดี แต่การสั่งอะไหล่นำเข้าจากนอกประเทศมีปัญหาบางอย่างเกิดขึ้น ในที่สุดบริษัทผลิตรถยนต์ที่มีชื่อว่า Yellow Coach of Pontiac ซึ่งตั้งอยู่ในรัฐมิชิแกน ได้ทำการออกแบบรถโดยสารที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์ดีเซลขึ้นใช้เอง โดยเป็นรถโดยสารขนาด 20 ที่นั่ง เริ่มให้บริการครั้งแรกที่เมืองนิวยอร์กในปี ค.ศ. 1937 ทุกวันนี้รถโดยสารส่วนใหญ่ได้ถูกออกแบบให้มีระบบขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์ดีเซลแทบทั้งสิ้น²¹

2.4 ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกอบการขนส่ง

การประกอบการขนส่ง มีดังต่อไปนี้

1. การขนส่งประจำทาง หมายความว่า การขนส่งเพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่คณะกรรมการกำหนด²² ได้แก่ รถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร รถโดยสารประจำทางจากกรุงเทพฯ ไปส่วนภูมิภาค รถโดยสารประจำทางระหว่างจังหวัดในส่วนภูมิภาค และรถโดยสารประจำทางในเขตจังหวัดในส่วนภูมิภาค ลักษณะแผ่นป้ายทะเบียนรถ มีพื้นเป็นสีเหลือง ตัวอักษรและตัวเลขเป็นสีดำ เช่น 10 - 9999 สถานที่ติดต่อให้ยื่นคำขอได้ตามภูมิลำเนา (กรณีเป็นบุคคลธรรมดา) หรือตามที่ตั้งสำนักงานใหญ่ (กรณีเป็นนิติบุคคล) ส่วนกลาง ที่ส่วนการขนส่งผู้โดยสารประจำทาง สำนักการขนส่งผู้โดยสาร กรมการขนส่งทางบก ส่วนภูมิภาค ที่สำนักงานขนส่งจังหวัด

2. การขนส่งไม่ประจำทาง หมายความว่า การขนส่งเพื่อสินจ้างโดยไม่จำกัดเส้นทาง และห้ามมิให้กระทำการขนส่งอันมีลักษณะเช่นเดียวหรือคล้ายกัน หรือมีลักษณะเป็นการแย่งผลประโยชน์กับ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง แบ่งเป็น 2 ลักษณะ คือ

การขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถโดยสาร ได้แก่ การขนส่งเพื่อสินจ้างด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารไปยังจุดต่าง ๆ โดยจัดเก็บค่าขนส่งและหรือค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง เป็นรายบุคคล หรือโดยการเหมาเป็นรายเที่ยว รายวัน หรือรายเดือน ลักษณะแผ่นป้ายทะเบียนรถ มีพื้นเป็นสีเหลือง ตัวอักษรและตัวเลขเป็น สีดำ เช่น 30-9999 สถานที่ติดต่อให้ยื่นคำขอได้ตามภูมิลำเนา (กรณีเป็นบุคคลธรรมดา) หรือตามที่ตั้งสำนักงานใหญ่ (กรณีเป็นนิติบุคคล)

ส่วนกลาง ที่ส่วนการขนส่งผู้โดยสารไม่ประจำทาง ด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร สำนักการขนส่งผู้โดยสาร กรมการขนส่งทางบก

การขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถบรรทุก ได้แก่ การขนส่งเพื่อสินจ้างด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ (บรรทุกสินค้าหรือสิ่งของของผู้ว่าจ้างหรือผู้ใช้บริการ) ไปยังจุดหมายปลายทางต่าง ๆ โดยจัดเก็บค่าขนส่งและหรือค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง ลักษณะแผ่นป้ายทะเบียนรถ มีพื้นเป็นสีเหลือง ตัวอักษรและ

²¹ เฟิงอ้าง.

²² พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522.

ตัวเลขเป็นสีดำ เช่น 70-9999 สถานที่ติดต่อให้ยื่นคำขอได้ตามภูมิำเนา (กรณีเป็นบุคคลธรรมดา) หรือตามที่ตั้งสำนักงานใหญ่ (กรณีเป็นนิติบุคคล)

ส่วนกลาง ที่ส่วนประกอบการขนส่งสินค้า ด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์และสิ่งของ สำนักงานขนส่งสินค้า กรมการขนส่งทางบก ส่วนภูมิภาค ที่สำนักงานขนส่งจังหวัด

3. การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก หมายความว่า การขนส่งคนหรือสิ่งของ หรือคนและสิ่งของรวมกัน เพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่คณะกรรมการกำหนด ด้วยรถที่มีน้ำหนักบรรทุกและน้ำหนักบรรทุกรวมกันไม่เกิน 4,000 กิโลกรัม ได้แก่ รถโดยสารรับจ้างขนาดเล็ก ซึ่งมีเส้นทางเดินรถในเขตตัวเมืองที่มีพื้นที่ไม่ไกลมากนัก และมักจะเป็นเขตท้องที่ที่รถโดยสารขนาดใหญ่ ไม่สามารถเข้าไปรับ - ส่ง ผู้โดยสารได้โดยสะดวกจึงจำเป็นต้องใช้รถขนาดเล็ก ลักษณะแผ่นป้ายทะเบียนรถ มีพื้นเป็นสีเหลือง ตัวอักษรและตัวเลขเป็นสีดำ เช่น 20-9999 สถานที่ติดต่อให้ยื่นคำขอได้ตามภูมิำเนา (กรณีเป็นบุคคลธรรมดา) หรือตามที่ตั้งสำนักงานใหญ่ (กรณีเป็นนิติบุคคล)

ส่วนกลาง ที่ส่วนการขนส่งผู้โดยสารประจำทาง สำนักงานขนส่งผู้โดยสาร กรมการขนส่งทางบก ส่วนภูมิภาค ที่สำนักงานขนส่งจังหวัด

4. การขนส่งส่วนบุคคล หมายความว่า การขนส่งเพื่อการค้าหรือธุรกิจของตนเอง ด้วยรถที่มีน้ำหนักเกินกว่า 2,200 กิโลกรัม โดยมีได้ใช้รถนั้นเป็นเครื่องมือรับจ้างหารายได้ แบ่งเป็น 2 ลักษณะคือ

การขนส่งส่วนบุคคลด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร ลักษณะแผ่นป้ายทะเบียนรถ มีพื้นเป็นสีขาว ตัวอักษรและตัวเลขเป็นสีดำ เช่น 40-9999

การขนส่งส่วนบุคคลด้วยรถบรรทุก (รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ) ลักษณะแผ่นป้ายทะเบียนรถ มีพื้นเป็นสีขาว ตัวอักษรและตัวเลขเป็นสีดำ เช่น 80-9999 สถานที่ติดต่อให้ยื่นคำขอได้ตามภูมิำเนา (กรณีเป็นบุคคลธรรมดา) หรือตามที่ตั้งสำนักงานใหญ่ (กรณีเป็นนิติบุคคล)

2.4.1 การแบ่งประเภทรถโดยสารที่นำมาใช้ในการประกอบการขนส่ง

กฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดลักษณะและมาตรฐานรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร²³ มีรายละเอียดดังนี้

มาตรฐาน 1 รถปรับอากาศพิเศษ แบ่งเป็นดังนี้

รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 1 (ก) คือ รถปรับอากาศพิเศษ ไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารยืน มีการกำหนดห้องผู้โดยสารเป็นสัดส่วนแยกออกจากห้องผู้ขับรถ แชนซีเป็นแชนซีรถโดยสาร มีทางขึ้น - ลง ด้านข้างหรือด้านท้ายของรถ มีแบบและการจัดวางที่นั่งผู้โดยสาร ที่ให้ความสะดวกสบายกว่ารถโดยสารมาตรฐาน 1 (ข) มีที่เก็บสัมภาระไว้โดยเฉพาะ มีที่เตรียมอาหารและเครื่องดื่ม มีอุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์และมีห้องสุขภัณฑ์

รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 1 (ข) คือ รถปรับอากาศพิเศษ ไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารยืน มีแชนซีเป็นแชนซีรถโดยสาร มีทางขึ้น - ลงด้านข้างหรือด้านท้ายของรถมีที่เก็บสัมภาระไว้

²³ ส่วนตรวจสภาพรถ กรมการขนส่งทางบก, 'งานตรวจสภาพขนส่ง' (มาตรฐานรถโดยสาร) <<https://www.dlt-inspection.info/dlt/index.php?ref=inspection-work-truck>> สืบค้นเมื่อ 1 มีนาคม 2565.

รถโดยสารมาตรฐาน 3 (ง) คือรถที่ไม่มีเครื่องปรับอากาศที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่ง 21 - 30 ที่นั่ง โดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารอื่น ซึ่งจะมีแอสซีเป็นแอสซีรถโดยสารหรือไม่ก็ได้ มีทางขึ้น - ลง ด้านข้างหรือด้านท้ายของรถ มีที่เก็บสัมภาระ แต่ไม่มีที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และห้องสุขาภัณฑ์

รถโดยสารมาตรฐาน 3 (จ) คือรถที่ไม่มีเครื่องปรับอากาศที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่ง 13 - 24 ที่นั่ง ซึ่งจะมีแอสซีเป็นแอสซีรถโดยสารหรือไม่ก็ได้ มีทางขึ้น - ลง ด้านข้างหรือด้านท้ายของรถ จะกำหนดที่สำหรับผู้โดยสารอื่นหรือไม่ก็ได้ และจะมีที่เก็บสัมภาระด้วยหรือไม่ก็ได้

รถโดยสารมาตรฐาน 3 (ฉ) คือรถที่ไม่มีเครื่องปรับอากาศที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่ง ไม่เกิน 12 ที่นั่ง โดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารอื่น ซึ่งจะมีแอสซีเป็นแอสซีรถโดยสารหรือไม่ก็ได้ มีทางขึ้น - ลง ด้านข้างหรือด้าน ท้ายของรถ และจะมีที่เก็บสัมภาระด้วยหรือไม่ก็ได้

มาตรฐาน 4 รถสองชั้น

รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 4 (ก) คือ รถสองชั้นปรับอากาศพิเศษ ไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารอื่น มีแบบการจัดวางที่นั่งผู้โดยสารที่ให้ความสะดวกสบาย ซึ่งแอสซีเป็นแอสซีรถโดยสาร มีห้องผู้โดยสารทั้งชั้นบนและชั้นล่าง พื้นห้องผู้โดยสารทั้งสองชั้นแยกจากกันเด็ดขาด มีทางขึ้น - ลง ชั้นล่าง อยู่ด้านข้าง และมีทางขึ้น - ลง ชั้น บนอยู่ภายในตัวรถ มีที่เก็บสัมภาระไว้โดยเฉพาะ มีที่สำหรับเตรียมอาหาร และเครื่องดื่ม มีอุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์และมีห้องสุขาภัณฑ์

รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 4 (ข) คือ รถสองชั้นปรับอากาศ ไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารอื่น ซึ่งแอสซีเป็นแอสซีรถโดยสาร มีห้องผู้โดยสารทั้งชั้นบนและชั้นล่าง พื้นห้องผู้โดยสารทั้งสองชั้นแยกจากกันเด็ดขาด มีทาง ขึ้น - ลง ชั้นล่างอยู่ด้านข้าง และมีทางขึ้น - ลง ชั้นบนอยู่ภายในตัวรถ มีที่เก็บสัมภาระไว้โดยเฉพาะ มีที่สำหรับเตรียม อาหารและเครื่องดื่ม มีอุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์และมีห้องสุขาภัณฑ์

รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 4 (ค) คือ รถสองชั้นปรับอากาศ ไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารอื่น ซึ่งแอสซีเป็นแอสซีรถโดยสาร มีห้องผู้โดยสารทั้งชั้นบนและชั้นล่าง พื้นห้องผู้โดยสารทั้งสองชั้นแยกจากกันเด็ดขาด มีทาง ขึ้น - ลง ชั้นล่างอยู่ด้านข้าง และมีทางขึ้น - ลง ชั้นบนอยู่ภายในตัวรถ สำหรับที่เก็บสัมภาระ ที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม อุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์นั้นจะมีหรือไม่ก็ได้แต่ไม่มีห้องสุขาภัณฑ์

รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 4 (ง) คือ รถสองชั้นปรับอากาศ ชั้นล่างกำหนดให้มีที่สำหรับผู้โดยสารอื่น ซึ่งแอสซีเป็นแอสซีรถโดยสาร มีห้องผู้โดยสารทั้งชั้นบนและชั้นล่าง พื้นห้องผู้โดยสารทั้งสองชั้นแยกจากกัน เด็ดขาด มีทางขึ้น - ลง ชั้นล่างอยู่ด้านข้าง และมีทางขึ้น - ลง ชั้นบนอยู่ภายในตัวรถ สำหรับที่เก็บสัมภาระ อุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์นั้นจะมีหรือไม่ก็ได้แต่ไม่มีที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และห้องสุขาภัณฑ์

รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 4 (จ) คือ รถสองชั้นไม่มีปรับอากาศ ชั้นล่างกำหนดให้มีที่สำหรับผู้โดยสารอื่น ซึ่งแอสซีเป็นแอสซีรถโดยสาร มีห้องผู้โดยสารทั้งชั้นบนและชั้นล่าง พื้นห้องผู้โดยสาร

ทั้งสองชั้นแยกจากกัน เต็ดขาด มีทางขึ้น - ลงชั้นล่างอยู่ด้านข้าง และมี ทางขึ้น - ลงชั้นบนอยู่ภายในตัวรถ ไม่มีที่เก็บสัมภาระ ที่สำหรับเตรียม อาหารและเครื่องดื่ม และห้องสุขภัณฑ์ (ปัจจุบัน 1 มีนาคม 2565 ยังไม่มีการจดทะเบียน)

รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 4 (ฉ) คือ รถสองชั้นไม่มีปรับอากาศไม่กำหนดให้มี ที่สำหรับ ผู้โดยสารอื่น ซึ่งแชสซีเป็นแชสซีรถโดยสาร มีห้องผู้โดยสารทั้งชั้นบนและชั้นล่าง พื้นห้องผู้โดยสารทั้งสองชั้น แยกจากกันเต็ดขาด มีทางขึ้น - ลงชั้นล่างอยู่ด้านข้าง และมี ทางขึ้น - ลงชั้นบนอยู่ภายในตัวรถ มีที่เก็บ สัมภาระ แต่ไม่มีที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และห้องสุขภัณฑ์ (ปัจจุบัน 1 มีนาคม 2565 ยังไม่มีการ จดทะเบียน)

ในปัจจุบัน รถมามาตรฐาน 4 กรมการขนส่งทางบก ดำเนินการจดทะเบียน รถมามาตรฐาน 4 (ก) ถึง 4 (ง) เท่านั้น

มาตรฐาน 5 รถพ่วง

รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 5 (ก) คือ รถพ่วงปรับอากาศ ไม่มีแรงขับเคลื่อนในตัวเอง จำเป็นต้องใช้รถอื่นลากจูง และน้ำหนักกรรวมน้ำหนักบรรทุกทั้งหมดลงบนเพลาล้อสมบูรณ์ในตัวเอง มีแชสซี เป็นแชสซีรถโดยสาร มีทางขึ้น - ลงอยู่ด้านข้าง จะกำหนดให้มีที่สำหรับผู้โดยสารอื่น ที่เก็บสัมภาระ ที่สำหรับ เตรียมอาหารและ เครื่องดื่มอุปกรณ์เสียงและประชาสัมพันธ์และมีห้องสุขภัณฑ์หรือไม่ก็ได้

รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 5 (ข) คือ รถพ่วงที่ไม่มีเครื่องปรับอากาศ ไม่มีแรง ขับเคลื่อนในตัวเองจำเป็นต้องใช้รถอื่นลากจูง และน้ำหนักกรรวมน้ำหนักบรรทุกทั้งหมดลงบนเพลาล้อสมบูรณ์ ในตัวเอง มีแชสซี เป็นแชสซีรถโดยสาร มีทางขึ้น - ลงอยู่ด้านข้าง จะกำหนดให้มีที่สำหรับผู้โดยสารอื่น ที่เก็บสัมภาระ ที่สำหรับเตรียม อาหารและเครื่องดื่ม อุปกรณ์เสียงและประชาสัมพันธ์หรือไม่ก็ได้

มาตรฐาน 6 รถกึ่งพ่วง

รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 6 (ก) คือ รถกึ่งพ่วงปรับอากาศ ซึ่งมีสองตอน ตอนท้าย มีเพลาชุดเดียนนำมาต่อพ่วงกับตอนหน้า ทำให้มีทางเดินติดต่อกันได้ มีแชสซีเป็นแชสซีรถโดยสาร มีทางขึ้น - ลง ด้านข้าง จะกำหนดให้มีที่สำหรับผู้โดยสารอื่น ที่เก็บสัมภาระ ที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม อุปกรณ์ เสียงและประชาสัมพันธ์และมีห้องสุขภัณฑ์หรือไม่ก็ได้

รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 6 (ข) คือ รถกึ่งพ่วงไม่มีเครื่องปรับอากาศ ซึ่งมีสองตอน ตอนท้าย มีเพลาชุดเดียนนำมาต่อพ่วงกับตอนหน้า ทำให้มีทางเดินติดต่อกันได้มีแชสซีเป็นแชสซีรถโดยสาร มีทางขึ้น - ลงด้านข้าง จะกำหนดให้มีที่สำหรับผู้โดยสารอื่น ที่เก็บสัมภาระ ที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม อุปกรณ์เสียงและ ประชาสัมพันธ์และมีห้องสุขภัณฑ์หรือไม่ก็ได้

มาตรฐาน 7 รถโดยสารเฉพาะกิจ

รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 7 คือ รถโดยสารเฉพาะกิจ รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมีลักษณะพิเศษ เพื่อใช้ในกิจการใดกิจการหนึ่งโดยเฉพาะ มีแชนซีเป็นแชนซีรถโดยสารหรือไม่ก็ได้ เช่นรถ x-ray เคลื่อนที่, รถบริการไปรษณีย์, รถบริการธนาคาร เป็นต้น²⁴

2.4.2 รถโดยสารขนาดเล็ก (Minibus)

เป็นรถโดยสารที่รูปแบบ และลักษณะของตัวรถที่หลากหลาย รถโดยสารขนาดเล็กแต่ละรุ่นมักจะผลิตในปริมาณที่ค่อนข้างน้อย เนื่องจากเป็นรถที่มักถูกนำไปใช้ในบริการที่มีลักษณะเฉพาะตัว ได้แก่ การจัดบริการให้แก่ผู้สูงอายุ ผู้พิการ การให้บริการในลักษณะรถรับจ้าง และการให้บริการในพื้นที่เขตชานเมือง หรือพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของประชาชนผู้ใช้บริการต่ำ ขณะที่กฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ข้อ 10 (2) (จ) ได้กำหนดมาตรฐานของรถโดยสารขนาดเล็กไว้ หมายถึง

(จ) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งไม่เกิน 20 ที่นั่งโดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารยืนซึ่งแชนซีจะเป็นแชนซีรถโดยสารหรือไม่ก็ได้ มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถ จะมีที่เก็บสัมภาระหรือไม่ก็ได้²⁵

ตามคำจำกัดความข้างต้น รถตู้โดยสารจึงถือเป็นรถมาตรฐาน 2 (จ) ที่ได้กำหนดไว้ในกฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) ทั้งนี้ ได้มีประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง การจัดวางที่นั่งรถตู้สาธารณะตามมาตรการเพิ่มความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ โดยมีผลบังคับใช้กับรถที่ใช้ ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 2 (จ) ที่มีลักษณะเป็นรถตู้โดยสารในประเภทของการขนส่งประจำทางและการขนส่งไม่ประจำทาง โดยให้รถตู้โดยสารที่จดทะเบียนใหม่ วางที่นั่งผู้โดยสารได้ไม่เกิน 13 ที่นั่ง โดยที่นั่งแถวหลังสุดต้องมีช่องทางเดินขนาดกว้างไม่น้อยกว่า 20 เซนติเมตร เพื่อให้ผู้โดยสารใช้เป็นทางออกฉุกเฉินด้านท้าย และเปิดออกจากตัวรถได้ ในกรณีที่มีเหตุจำเป็นหรืออุบัติเหตุ ส่วนรถที่จดทะเบียนก่อนประกาศนี้มีผลใช้บังคับ และมีที่นั่งผู้โดยสารเกิน 13 ที่นั่ง ให้จัดวางที่นั่งโดยสารได้ไม่เกิน 13 ที่นั่ง โดยการจัดวางต้องเป็นไปตามเงื่อนไขดังต่อไปนี้

(1) กรณีที่นั่งแถวหลังสุดเป็นคู่ ให้ถอดที่นั่งคู่ด้านซ้ายออก โดยจะนำที่นั่งเดี่ยวมาติดด้านซ้ายสุดอีก 1 ที่นั่ง หรือไม่ก็ได้ แต่ต้องมีช่องทางเดิน ขนาดความกว้างไม่น้อยกว่า 20 เซนติเมตร เพื่อให้ผู้โดยสารใช้เป็นทางออกฉุกเฉินด้านท้าย และเปิดออกจากตัวรถได้ ในกรณีที่มีเหตุจำเป็นหรืออุบัติเหตุ

(2) กรณีที่นั่งแถวหลังสุดเป็นที่นั่งไม่เกิน 3 ที่นั่ง หรือนั่งเกินกว่า 3 ที่นั่ง ให้ปรับปรุงการจัดวางที่นั่งแถวหลังสุดให้มีช่องทางเดิน ขนาดความกว้างไม่น้อยกว่า 20 เซนติเมตร เพื่อให้ผู้โดยสารใช้เป็นทางออกฉุกเฉินด้านท้าย และเปิดออกจากตัวรถได้ ในกรณีที่มีเหตุจำเป็นหรืออุบัติเหตุ

ในกรณีรถที่มีที่นั่งไม่เกิน 13 ที่นั่งอยู่ก่อนแล้ว แต่ไม่มีช่องทางเดินเพื่อให้ผู้โดยสารใช้เป็นทางออกฉุกเฉินด้านท้าย และเปิดออกจากตัวรถได้ ในกรณีที่มีเหตุจำเป็นหรืออุบัติเหตุ ให้ปรับปรุงการจัดวางที่นั่งแถวหลังสุด ให้มีช่องทางเดินเช่นเดียวกันด้วย

²⁴ กฎกระทรวง ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2524.

²⁵ เพิ่งอ้าง.

อย่างไรก็ตามตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2560 กรมการขนส่งทางบก พยายามยกระดับความปลอดภัย แก่ผู้โดยสารรถประจำทาง และรถไม่ประจำทาง โดยกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่ง²⁶ นำรถโดยสารขนาดเล็กที่ได้มาตรฐานมาบรรจุ ทดแทนรถตู้โดยสารที่มีอายุครบ 10 ปี โดยรถโดยสารขนาดเล็กมาตรฐาน 2 (จ) จำนวนไม่เกิน 20 ที่นั่ง (ที่ไม่ใช่รถตู้โดยสาร) จะต้องมีระบบเบรกแบบ ABS (anti-lock brake system) หรือระบบห้ามล้อแบบอื่นที่มีมาตรฐานเท่ากันหรือสูงกว่า พร้อมทั้งติดตั้ง GPS Tracking และอุปกรณ์แสดงผลความเร็ว (Speed Monitor) ตามมาตรฐานที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด แต่เพื่อลดผลกระทบต่อผู้ประกอบการขนส่ง ให้มีช่วงเวลาปรับตัว กรมการขนส่งทางบกจึงได้กำหนดระยะเวลาแบบเป็นขั้นตอนโดยจะเริ่มทดแทนเฉพาะรถตู้โดยสารที่มีอายุการใช้งานครบ 10 ปี ก่อน ซึ่งจะทยอยเปลี่ยนในเส้นทางหมวด 2 กรุงเทพฯ - ต่างจังหวัด ทุกเส้นทาง และหมวด 3 ระหว่างจังหวัด - จังหวัด เฉพาะเส้นทางที่มีจุดจอดรับ - ส่งผู้โดยสารระหว่างทางมีผลตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2560 เป็นต้นไป ส่วนเส้นทางหมวด 1 และหมวด 4 ที่ให้บริการในกรุงเทพมหานครและในภูมิภาค รวมถึงวิ่งระหว่างจังหวัดกับจังหวัด ที่ไม่มีจุดจอดรับ - ส่งผู้โดยสารระหว่างทาง มีผลตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2562 เป็นต้นไป²⁷

2.4.3 รถโดยสารความจุสูง (High - capacity buses)

เป็นรูปแบบของบริการรถโดยสารที่นิยมใช้บริการในประเทศแถบยุโรป และประเทศสหรัฐอเมริกา รถโดยสารความจุสูงนี้ มีค่าใช้จ่ายเริ่มต้นของการดำเนินการที่สูงกว่ารถโดยสารประเภทอื่น แต่ในขณะเดียวกันก็เป็นรูปแบบที่ก่อให้เกิดความประหยัดและความคุ้มค่าในการลงทุนสูงด้วยเช่นกัน โดยเฉพาะในเส้นทางที่มีความหนาแน่นของผู้ใช้บริการสูง เนื่องจากสามารถลดค่าใช้จ่าย เกี่ยวกับค่าจ้างพนักงานประจำรถลงได้ค่อนข้างมากเมื่อเทียบกับรถโดยสารรูปแบบอื่น รถโดยสารความจุสูงโดยทั่วไปแล้ว สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 รูปแบบ คือรถโดยสารแบบสองชั้น (Double Decker Buses) เป็นรูปแบบที่ได้รับความนิยมในประเทศอังกฤษ แต่ได้รับความนิยมน้อยในประเทศสหรัฐอเมริกา รถโดยสารแบบสองชั้นมีข้อเสียเปรียบที่สำคัญและเห็นได้ชัดคือ ความล่าช้าที่เกิดขึ้นขณะให้บริการ อันเนื่องมาจากการขึ้นลงรถของผู้โดยสาร ทั้งนี้เป็นผลมาจากรูปแบบทางกายภาพของตัวรถเป็นสำคัญที่เป็นสาเหตุทำให้ผู้โดยสาร ไม่สามารถเคลื่อนตัวไปอย่างสะดวกขณะอยู่ภายในรถ รวมถึงการเดินไปยังพื้นที่ชั้นบนของรถที่เป็นไปอย่างล่าช้า

รถโดยสารความจุสูงอีกรูปแบบหนึ่งได้แก่ รถโดยสารแบบต่อพ่วง (Articulated or bending buses) ซึ่งรูปแบบดังกล่าวเป็นที่นิยมในประเทศสหรัฐอเมริกา รถโดยสารรูปแบบนี้มี ความยาว 50 - 60 ฟุต (15 - 18 เมตร) และมีจำนวนที่นั่งผู้โดยสาร 60 - 72 ที่นั่ง มีประตูขึ้น - ลง สำหรับผู้โดยสารอย่างน้อย 2 ประตู ประตูเหล่านี้ได้ถูกออกแบบเป็นพิเศษ ด้วยเหตุนี้จึงทำให้การขึ้นลงของผู้โดยสารเป็นไปด้วยความ

²⁶ ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง การจัดวางที่นั่งรถตู้โดยสารสาธารณะ ตามมาตรการเพิ่มความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ พ.ศ. 2560.

²⁷ ‘ดีเดย์ 1 ต.ค. ใช้รถโดยสารเล็กแทนรถตู้อายุครบ 10 ปี’ *กรุงเทพธุรกิจ* (28 มิถุนายน 2562) <<https://www.bangkokbiznews.com/social/839172>> สืบค้นเมื่อ 5 มีนาคม 2565.

สะดวกและรวดเร็วกว่ารถสองชั้น ด้วยขนาดของตัวรถที่ใหญ่ และมีการต่อพ่วงครอบครองพื้นผิวถนนมากกว่ารถโดยสารแบบสองชั้นเมื่อเทียบกับการให้บริการแก่ผู้โดยสารในอัตราส่วนที่เท่ากัน²⁸

2.5 แนวคิดเกี่ยวกับสิทธิของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ เห็นว่าประชาชนที่ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะทั่วไป ขาดความรู้เรื่องสิทธิผู้บริโภค ดังนั้นเพื่อเป็นการพิทักษ์สิทธิของผู้บริโภค มิให้ตกเป็นเหยื่อของการเกิดอุบัติเหตุซ้ำซาก มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ ร่วมกับศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน จึงได้ร่วมกันประกาศสิทธิผู้บริโภคจากการรับบริการรถโดยสารสาธารณะ 10 ประการ ดังนี้²⁹

- (1) ผู้โดยสารมีสิทธิร้องเรียนหรือฟ้องร้องเพื่อให้ผู้ให้บริการหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการแก้ไขปัญหา เยียวยา หรือชดใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้น
- (2) ผู้โดยสารมีสิทธิที่จะได้รับการชดใช้ความเสียหายจากการประกันภัยโดยไม่มี การประวิงเวลา หรือบังคับให้ประนีประนอมยอมความ
- (3) ผู้โดยสารมีสิทธิที่จะได้รับการชดใช้ความเสียหายทั้งทางร่างกาย อนามัย เสรีภาพ ทรัพย์สิน และสิทธิอื่น ๆ ที่ถูกละเมิด
- (4) ผู้โดยสารมีสิทธิที่จะได้รับการชดใช้ความเสียหายด้วยหลักแห่งพฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิด
- (5) ผู้โดยสารมีสิทธิที่จะรวมตัวกันเพื่อพิทักษ์สิทธิของตนและของผู้อื่น
- (6) ผู้โดยสารมีสิทธิที่จะได้รับความปลอดภัยจากการใช้บริการรถโดยสาร
- (7) ผู้โดยสารมีสิทธิที่จะได้รับการบริการจากรถโดยสารและผู้ให้บริการที่มีคุณภาพมาตรฐาน
- (8) ผู้โดยสารมีสิทธิที่จะได้รับข้อมูลข่าวสารรวมทั้งคำพรรณนาคุณภาพเกี่ยวกับบริการรถโดยสาร รวมทั้งความคุ้มครองตามกฎหมายประกันภัย ที่ถูกต้องเป็นจริง ครบถ้วน เพียงพอต่อการตัดสินใจใช้บริการ
- (9) ผู้โดยสารมีสิทธิที่จะได้รับความเป็นธรรมในด้านสัญญา และราคาค่าบริการ
- (10) ผู้โดยสารมีอิสระในการเลือกใช้บริการรถโดยสารด้วยความสมัครใจ และปราศจากการชักจูงใจอันไม่เป็นธรรม

²⁸ สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์, *ความเป็นมาของระบบขนส่งสาธารณะ เอกสารประกอบการสอน* (มหาวิทยาลัยบูรพา 2555) 179-180.

²⁹ Super NUCHI, 'สิทธิของผู้บริโภคบริการรถสาธารณะ 10 ประการ' (เครือข่ายคุ้มครองผู้บริโภค, 28 กรกฎาคม 2552) <<https://consumersouth.org/paper/451>> สืบค้นเมื่อ 8 มีนาคม 2565.

2.6 มาตรการลงโทษในการควบคุมผู้ประกอบการขนส่งตามระบบกฎหมายของประเทศไทย

ในหัวข้อนี้ ผู้ศึกษาจะทำการศึกษามาตรการลงโทษในการควบคุมผู้ประกอบการขนส่ง โดยจะทำการศึกษากฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนี้ ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

2.6.1 มาตรการทั่วไป

2.6.1.1 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

ในการศึกษาพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พบมาตรการลงโทษในส่วนของผู้ประกอบการขนส่งและผู้ขับรถโดยสารสาธารณะดังต่อไปนี้

1. มาตรการลงโทษผู้ประกอบการขนส่ง

การศึกษาเกี่ยวกับมาตรการลงโทษผู้ประกอบการขนส่ง ผู้ศึกษาทำการศึกษาเฉพาะการฝ่าฝืนเงื่อนไขด้านความปลอดภัยจนนำมาสู่การเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งสามารถแบ่งประเภทของการกระทำ ความผิดของผู้ประกอบการขนส่งออกเป็น 2 กรณี คือ กรณีเกี่ยวกับการกำกับดูแลผู้ขับขี่และกรณีเกี่ยวกับรถยนต์โดยสารประจำทาง

การกระทำความผิดเกี่ยวกับการกำกับดูแลผู้ขับขี่ มาตรา 40 ทวิ กำหนดห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ใช้นหรือยินยอมให้ผู้ใดปฏิบัติหน้าที่ขับรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร หากปรากฏว่าขณะที่ใช้นหรือขณะที่ยินยอมให้ขับรถ ผู้ขับรมีอาการได้กระทำการลักษณะใดลักษณะหนึ่งดังต่อไปนี้

- (1) เมาสุราหรือของมีเมาอย่างอื่น
- (2) เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ
- (3) เสพวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท

และประสาท

หากฝ่าฝืนผู้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือปรับไม่เกิน 40,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

นอกจากกฎหมายยังกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต้องไม่ใช้นหรือยินยอมให้ผู้ขับรถที่เมาสุราหรือเสพยาเสพติดขับรถแล้ว ยังกำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องคอยดูแลและป้องกันให้บุคคลที่มีลักษณะดังกล่าวขับรถอีกด้วย กรณีที่ผู้ขับรถ ขับรถซึ่งก่อให้เกิดอันตรายหรือเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลอื่น ถ้าปรากฏว่าในขณะที่ขับรถนั้น ผู้ขับรถได้อยู่ภายใต้ฤทธิ์ของสารเมาสุราเสพยาเสพติด หรือเสพวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ให้ถือว่าผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งฝ่าฝืน มาตรา 40 ทวิ วรรค 2 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท³⁰ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าตนมิได้มีส่วนรู้เห็นหรือได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรแล้วที่จะป้องกันมิให้ผู้ขับรถ กระทำการดังกล่าว

กรณีผู้ประกอบการขนส่งต้องคอยดูแลมิให้ผู้ขับรถ ขับรถก่อให้เกิดอันตรายพบว่าสำนักงานขนส่งจังหวัดขอนแก่นได้ดำเนินการเปรียบเทียบปรับ ผู้ประกอบการขนส่งกรณีผู้ขับรถใช้โทรศัพท์

³⁰ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 138 ทวิ.

ขณะขับรถเป็นเงิน 10,000 บาท ฐานไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัย และมีการทำบันทึกประวัติเอาไว้³¹

ในส่วนของการกระทำความผิดเกี่ยวกับการดูแลรถยนต์โดยสารประจำทาง ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง มีหน้าที่ต้องจัดให้มีสมุดประจำรถ ประวัติผู้ประจำรถ การตรวจสอบสภาพและความพร้อมของรถและผู้ขับรถพร้อมทั้งบันทึกผลการตรวจสอบดังกล่าว และใบกำกับสินค้าที่ทำการขนส่ง รวมทั้งจัดทำรายงานการขนส่งและรายงานอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่ง ทั้งนี้ตามหลักเกณฑ์วิธีการและเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด³² ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท³³

ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องจัดให้มีอุปกรณ์และเครื่องมือเครื่องใช้ และต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่ง³⁴

อนึ่ง รถที่นำมาใช้ในการขนส่งต้องอยู่ในสภาพที่มั่นคงแข็งแรง มีเครื่องมืออุปกรณ์ และส่วนควบถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง³⁵ ห้ามมิให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมสภาพเครื่องยนต์ อุปกรณ์หรือส่วนควบของรถให้ผิดแผกแตกต่างในสาระสำคัญไปจากตามที่กำหนดในกฎกระทรวง³⁶ เมื่อผู้ตรวจการพบว่ารถคันใด มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรือมีอุปกรณ์ส่วนควบไม่ครบถ้วน หรือไม่ถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ให้ผู้ตรวจการรายงานให้นายทะเบียนทราบ แต่ถ้าปรากฏโดยชัดแจ้งว่าการใช้รถคันนั้นต่อไป น่าจะเป็นเหตุให้เกิดภัยอันตรายแก่การขนส่ง ให้ผู้ตรวจการมีอำนาจสั่งระงับใช้ไว้เป็นการชั่วคราวได้ และให้รับรายงานให้นายทะเบียนทราบภายในยี่สิบสี่ชั่วโมงให้นายทะเบียนมีอำนาจสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้เป็นเจ้าของรถตามวรรคหนึ่ง จัดการส่งรถคันดังกล่าวไปให้พนักงานตรวจสอบสภาพหรือสถานตรวจสอบสภาพรถที่ได้รับอนุญาตจากกรมการขนส่งทางบกตรวจสอบความบกพร่องตามรายงานของผู้ตรวจการภายในเวลาที่กำหนด³⁷

นอกจากนี้ยังมีคำสั่งของหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ 15/2560 เรื่อง มาตรการเพิ่มความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ โดยมีสาระสำคัญดังนี้ ให้กรมการขนส่งทางบกกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับรถโดยสารประจำทางและรถโดยสารไม่ประจำทางประเภทรถตู้โดยสาร เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งดำเนินการโดยเคร่งครัด ดังต่อไปนี้

³¹ ‘ขนส่งสั่งปรับคนขับใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ ผู้ประกอบการโดนด้วย’ โพสต์ทูเดย์ (2 ตุลาคม 2560) <<https://www.posttoday.com/social/local/518020>> สืบค้นเมื่อ 28 สิงหาคม 2565.

³² พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 35.

³³ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 131.

³⁴ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 36.

³⁵ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 71.

³⁶ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 78.

³⁷ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 83.

(1) การติดตั้งถังบรรจุก๊าซธรรมชาติหรือก๊าซปิโตรเลียมเหลวต้องไม่ทำให้น้ำหนักโดยรวมน้ำหนักบรรทุกเกินสมรรถนะของรถ

(2) การติดตั้งและปรับปรุงแก้ไขตัวรถและเครื่องอุปกรณ์ เพื่อความปลอดภัยต่อการใช้รถและการเดินทาง โดยเฉพาะเพื่อให้ผู้โดยสารสามารถออกจากตัวรถได้โดยสะดวกและรวดเร็ว เมื่อมีกรณีจำเป็นหรือเกิดอุบัติเหตุ เช่น การแก้ไขกลไกเปิดประตูหลัง การเพิ่มขนาดหน้าต่าง การปรับปรุงพนักพิงเบาะหลังเพื่อให้พับได้และใช้เป็นทางออกฉุกเฉิน ทั้งนี้ตามมาตรฐานที่กรมการขนส่งทางบกประกาศกำหนด

(3) การกำหนดจำนวนที่นั่งผู้โดยสารให้มีจำนวนที่เหมาะสมและปลอดภัยกับการบรรทุกและขนส่งผู้โดยสารต้องไม่เกินสิบสามที่นั่ง³⁸

กรณีตัวอย่างของการบรรทุกผู้โดยสารเกินจำนวนที่นั่งพบว่า กรมการขนส่งทางบกสั่งลงโทษผู้ประกอบการขนส่งในความผิดฐานไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่นายทะเบียนกำหนดเกี่ยวกับจำนวนที่นั่งเกณฑ์น้ำหนักบรรทุกและวิธีการบรรทุก เป็นจำนวนเงิน 20,000 บาท พร้อมถอนรถผู้ค้ำประกันดังกล่าวออกจากบัญชีรายละเอียดของรถที่ใช้ในการขนส่ง (บัญชี ขส.บ 11) ของผู้ประกอบการขนส่ง³⁹ ขณะเดียวกันกรณีรถตู้โดยสารที่ใช้ยางที่อยู่ในสภาพชำรุดเสียหายจนอาจก่อให้เกิดอันตรายได้ กรมการขนส่งทางบกได้ติดตามเรียกตัวผู้ประกอบการขนส่งและเจ้าของรถมารายงานตัวและเปรียบเทียบปรับในความผิดฐานใช้รถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง เป็นเงิน 5,000 บาท และข้อหาไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่นายทะเบียนกำหนดโดยไม่นำเข้าใช้สถานีขนส่งผู้โดยสารเป็นจำนวนเงิน 2,000 บาท และได้สั่งห้ามใช้รถผู้ค้ำประกันดังกล่าวจนกว่าการแก้ไขจะเรียบร้อย และต้องนำรถเข้าตรวจสภาพที่สำนักงานขนส่งจังหวัดก่อนนำมาใช้งานอีกครั้ง เช่นเดียวกับกรณีรถโดยสารไม่ประจำทางของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งแห่งหนึ่ง ที่นำออกมาให้บริการรับส่งผู้โดยสารรถมีลักษณะเอียงซ้ายตลอดการเดินทาง ซึ่งอาจก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยต่อผู้โดยสารและผู้ร่วมใช้รถใช้ถนนได้จากการสอบถามพนักงานขับรถทราบว่า สาเหตุที่รถมีลักษณะเอียงซ้ายตลอดเกิดจากมีหินเข้าไปติดอยู่บริเวณช่วงล่างถูกลมด้านซ้ายของตัวรถ ทำให้ระบบช่วงล่างติดขัดและไม่สามารถทำงานได้ตามปกติ ส่งผลให้ตัวรถเอียง กรมการขนส่งทางบก จึงได้ทำการเปรียบเทียบปรับพนักงานขับรถตามมาตรา 102 (4) ประกอบมาตรา 127 ความผิดฐานไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยตามกฎหมายกระทรวง อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุส่งผลต่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร เปรียบเทียบปรับในอัตราสูงสุดทันที 5,000 บาท และส่งตัวเข้ารับการอบรมสร้างจิตสำนึกการให้บริการอย่างมีคุณภาพและการขับรถอย่างปลอดภัย พร้อมบันทึกประวัติความผิดไว้ที่ศูนย์ข้อมูลประวัติผู้ขับรถสาธารณะ สำหรับตรวจสอบพฤติกรรมอย่างใกล้ชิด⁴⁰

³⁸ คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ 15/2560 เรื่อง มาตรการเพิ่มความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ (21 มีนาคม 2560).

³⁹ ‘ขนส่งเอาจริง ปรับหนัก 2 รถตู้โดยสาร สภาพไม่พร้อม-อัดคนเกินที่กำหนด’ ไทยรัฐออนไลน์ (4 มกราคม 2560) <<https://www.thairath.co.th/content/827864>> สืบค้นเมื่อ 26 กันยายน 2565.

⁴⁰ ‘กรมการขนส่งทางบก ปรับสูงสุด กรณีรถโดยสารไม่ประจำทางมีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง’ ฐานเศรษฐกิจ (26 กรกฎาคม 2559) <<https://www.thansettakij.com/business/75261>> สืบค้นเมื่อ 26 กันยายน 2565.

2. มาตรการลงโทษผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทาง

จากการศึกษาพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พบว่ามีการกำหนดเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถโดยสารประจำทางไว้ 2 ประเภท ได้แก่ ใบอนุญาตขับรถชนิดที่หนึ่ง หมายถึง ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถที่มีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกรวมกันไม่เกิน 3,500 กิโลกรัม ที่มีได้ใช้ขนส่งผู้โดยสารหรือสำหรับขนส่งผู้โดยสารไม่เกิน 20 คน ใบอนุญาตขับรถชนิดที่สอง หมายถึง ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถที่มีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกรวมกันเกินกว่า 3,500 กิโลกรัม ที่มีได้ใช้ขนส่งผู้โดยสาร หรือสำหรับขนส่งผู้โดยสารเกิน 20 คน ใบอนุญาตขับรถชนิดที่สองสามารถใช้แทนใบอนุญาตขับรถชนิดที่หนึ่งได้⁴¹ โดยผู้ขอรับใบอนุญาตต้องมีคุณสมบัติดังนี้

- (1) มีสัญชาติไทย
- (2) มีความรู้และความสามารถตามที่กำหนดในกำหนดในกฎกระทรวง
- (3) ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการจนเป็นที่เห็นได้ว่าไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ด้วยความสะดวกเหมาะสม

เหมาะสมควร

- (4) ไม่เป็นผู้วิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือนไม่สมประกอบ
- (5) ไม่เป็นผู้มีโรคติดต่ออันเป็นที่รังเกียจ
- (6) ไม่เป็นผู้ติดสุรายาเมาหรือยาเสพติดให้โทษ
- (7) ไม่เป็นผู้มีใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถประเภทหรือชนิดเดียวกับที่ได้รับอนุญาตอยู่แล้ว

(8) ไม่เป็นผู้อยู่ระหว่างถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถเว้นแต่การเพิกถอนใบอนุญาตนั้นพ้นกำหนดสามปีแล้ว นับแต่วันที่มิคำสั่งเพิกถอน

(9) ไม่เป็นผู้เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุด หรือคำสั่งที่ขอด้วยกฎหมายให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดอันได้กระทำโดยประมาทที่มีใช้เกี่ยวกับการใช้รถในการกระทำความผิดหรือความผิดลหุโทษ หรือได้พ้นโทษมาแล้วเกินสามปี

(10) ไม่เป็นผู้ถูกควบคุมตัวเพราะมีพฤติการณ์อันเป็นภัยต่อสังคม หรือเป็นอันตราย เว้นแต่ได้พ้นจากการควบคุมตัวมาแล้วเกินหนึ่งปี⁴²

หากพบว่าผู้ขับขี่ที่ได้รับใบอนุญาตไปแล้ว ต่อมาภายหลังมีคุณสมบัติหรือลักษณะดังกล่าวบกพร่องไป ให้นายทะเบียนสั่งเพิกถอนใบอนุญาตของผู้นั้นเสีย⁴³ อย่างไรก็ตามผู้ที่มีสิทธิอุทธรณ์คำสั่งต่อรัฐมนตรีภายใน 15 วัน นับจากวันที่ได้รับทราบคำสั่ง และคำวินิจฉัยของรัฐมนตรีให้ถือเป็นที่สุด⁴⁴ ผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะต้องมีใบอนุญาตขับรถที่ยังไม่สิ้นอายุและต้องพกใบอนุญาตขับรถติดตัว รวมถึงต้องใช้ใบอนุญาตขับ

⁴¹ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2535 มาตรา 95.

⁴² พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 96.

⁴³ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 108.

⁴⁴ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 110.

รถให้ตรงตามประเภทของรถ หากตรวจพบผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารสาธารณะไม่มีใบอนุญาตขับรถ มีความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก โทษจำคุกไม่เกิน 2 ปีหรือปรับไม่เกิน 40,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 กำหนดให้ขณะปฏิบัติหน้าที่ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องไม่เสพหรือเมาสุราหรือของมีเมาอื่น ๆ ไม่เสพยาเสพติดให้โทษ ไม่เสพวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท และต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่งตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง⁴⁵ ต้องไม่ขับรถในเวลาที่ร่างกายหรือจิตใจอ่อนความสามารถ ไม่รับบรรทุกบุคคลที่เป็นโรคเรื้อนหรือโรคติดต่อที่น่ารังเกียจไปกับผู้โดยสารอื่น ไม่รับบรรทุกศพ สัตว์หรือสิ่งของที่อาจเกิดอันตรายหรือพึงเป็นที่รังเกียจไปกับผู้โดยสาร ไม่รับบรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิง ระเบิดหรือวัตถุอันตรายโดยฝ่าฝืนข้อห้ามตามที่อธิบดีประกาศกำหนดไว้ในราชกิจจานุเบกษา และต้องหยุดหรือจอดรถ ณ สถานที่ขนส่งและปฏิบัติตามระเบียบเกี่ยวกับสถานีขนส่งตามมาตรา 19 (8) และ (10)⁴⁶ ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท⁴⁷

กรณีดังกล่าวมีตัวอย่างคือ สำนักงานขนส่งจังหวัดสุราษฎร์ธานี ลงโทษพนักงานขับรถของบริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) โดยพักใช้ใบอนุญาตขับรถ 30 วัน เปรียบเทียบปรับ 5,000 บาท ตามมาตรา 104 ประกอบ มาตรา 127 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก เนื่องจากให้ผู้โดยสารลงจากรถก่อนถึงจุดหมายปลายทาง และได้ทำการส่งตัวเข้ารับการอบรมและบันทึกประวัติความผิดที่ศูนย์ประวัติผู้ขับรถสาธารณะ และหากมีการกระทำความผิดซ้ำ จะทำการเพิกถอนใบอนุญาตขับรถทันที⁴⁸

สำหรับการขับรถขนส่งสาธารณะทั้งแบบประจำทางและไม่ประจำทางระหว่างจังหวัดหรือระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศ ห้ามผู้ขับรถบรรทุกคนโดยสารเกินกว่าจำนวนที่นั่งที่กำหนดไว้ในใบอนุญาต⁴⁹ ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท⁵⁰ กรณีดังกล่าวมีตัวอย่างคือ กรมการขนส่งทางบก ได้ดำเนินการเปรียบเทียบปรับ รถตู้โดยสารประจำทางหมายเลขทะเบียน 10-0457 กำแพงเพชร ลักษณะมาตรฐาน ม.2 (จ) สายกำแพงเพชร - พิจิตร ในความผิดฐานบรรทุกผู้โดยสารเกินจำนวนที่นั่ง โดยดำเนินการสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของพนักงานขับรถเป็นเวลา 30 วัน และเปรียบเทียบปรับเป็นเงิน 5,000 บาท ตามมาตรา 107 ประกอบ มาตรา 127 ฐานความผิดบรรทุกผู้โดยสารเกินจำนวนที่นั่ง⁵¹

อนึ่งภายใต้กฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงาน ในการปฏิบัติหน้าที่ขับรถในรอบ 24 ชั่วโมง ห้ามมิให้ผู้ขับรถขับรถติดต่อกันเกิน 4 ชั่วโมง นับแต่เวลาเริ่มปฏิบัติหน้าที่ขับรถ แต่ถ้าในระหว่างนั้น

⁴⁵ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 102.

⁴⁶ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 103.

⁴⁷ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 127.

⁴⁸ ‘ขนส่งลงโทษพนักงานขับรถ-เจ้าของรถ-ผู้ประกอบการขนส่งกระทำผิดกฎหมายเอาเปรียบผู้โดยสาร’ *มติชนออนไลน์* (13 มกราคม 2561) <<https://www.matichon.co.th/new/80149>> สืบค้นเมื่อ 28 กันยายน 2565.

⁴⁹ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 107.

⁵⁰ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 127.

⁵¹ ‘ขนส่งเอาจริง ปรับหนัก 2 รถตู้โดยสาร สภาพไม่พร้อม-อัดคนเกินจำนวนที่นั่ง’ *ไทยรัฐออนไลน์* (4 มกราคม 2560) <<https://www.thairath.co.th/content/827674>> สืบค้นเมื่อ 29 กันยายน 2565.

ผู้ขับรถได้พักติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมง ก็ให้ขับรถไปได้อีก ไม่เกิน 4 ชั่วโมงติดต่อกัน⁵² ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท⁵³ ขณะเดียวกันหากพบว่าผู้ขับรถเสพยาเสพติดให้โทษหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ต้องระวางโทษสูงกว่าที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษหรือกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทแล้วแต่กรณีอีกหนึ่งในสาม⁵⁴ ผู้ขับขี่รถต้องไม่ดื่มแอลกอฮอล์ หรือของมีเมาอื่น ๆ โดยปริมาณแอลกอฮอล์ต้องเป็นศูนย์ หากตรวจพบต้องเปลี่ยนตัวผู้ขับขี่ทันที และผู้ขับขี่มีโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 2,000 ถึง 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ⁵⁵

นอกจากกรณีเสพสิ่งเสพติดและวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตประสาทแล้ว ยังมีกรณีการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะที่ขับรถ เช่นกรณีผู้ขับรถโดยสารประจำทางสายขอนแก่น - ร้อยเอ็ด ใช้โทรศัพท์ในขณะที่ขับรถ สำนักงานขนส่งจังหวัดขอนแก่นได้ลงโทษปรับเป็นเงินจำนวน 5,000 บาท และสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับรถเป็นเวลา 30 วัน⁵⁶

2.6.1.2 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

มาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม มีอำนาจในการออกกฎกระทรวง ในเรื่องต่าง ๆ โดยในส่วนของที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมผู้ประกอบการขนส่งและผู้ขับรถโดยสารสาธารณะมีปรากฏอยู่ใน

(5) กฎกระทรวงเกี่ยวกับสีและเครื่องหมายสำหรับรถยนต์โดยสารสาธารณะ

(6) กฎกระทรวงเกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุกทุกอย่างมาก และจำนวนคนโดยสารอย่างมาก สำหรับรถยนต์สาธารณะ

(14) อัตราค่าจ้างบรรทุกทุกคนโดยสาร หรือค่าบริการอื่น สำหรับรถยนต์สาธารณะ

(15) เครื่องแต่งกาย เครื่องหมาย ประวัติคนขับ บัตรประจำตัวคนขับ และการแสดงบัตรประจำตัวผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารสาธารณะ เป็นต้น โดยกฎกระทรวงดังกล่าวมีรายละเอียดและสาระสำคัญอันเกี่ยวข้องกับมาตรการลงโทษดังต่อไปนี้

1. มาตรการลงโทษผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะ

⁵² พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 103 ทวิ.

⁵³ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 127.

⁵⁴ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 127 ทวิ วรรค 2.

⁵⁵ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 127.

⁵⁶ ‘ขนส่งขอนแก่นสั่งปรับคนขับรถโดยสารเล่นมือถือขณะขับรถ ถูกผู้โดยสารถ่ายคลิปว่อนขณะที่ผู้ประกอบการขนส่งโดนลงโทษด้วย’ โพสต์ทูเดย์ (2 ตุลาคม 2560) <<https://www.posttoday.com/politics/518020>> สืบค้นเมื่อ 28 กันยายน 2565.

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 กำหนดมาตรการลงโทษผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะ ที่เป็นเจ้าของรถแต่กลับยินยอมให้บุคคลที่ไม่มีใบอนุญาตขับรถโดยสารสาธารณะ เข้าขับรถของตนได้⁵⁷ ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 2,000 บาท⁵⁸

2. มาตรการลงโทษผู้ขับรถโดยสารสาธารณะ

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 43 กำหนดเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถ โดยมาตรา 43 (4) เป็นใบอนุญาตประเภทขับรถยนต์สาธารณะ ขณะเดียวกัน ผู้ที่มีใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถยนต์ ประเภทการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง หรือการขนส่งโดยสารขนาดเล็กตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ให้ใช้แทนใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะตามมาตรา 43 (4) ได้⁵⁹ ขณะเดียวกัน ผู้ขอรับใบอนุญาตใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ ต้องมีคุณสมบัติดังต่อไปนี้

- (1) ได้รับใบอนุญาตขับรถตามมาตรา 43 (1) มาแล้วไม่น้อยกว่าหนึ่งปี
- (2) มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา 46 และ
- (3) ไม่เคยต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้ลงโทษหรือถูกเจ้าพนักงานเปรียบเทียบปรับตั้งแต่สองครั้งขึ้นไป สำหรับความผิดเกี่ยวกับการขับรถอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ เว้นแต่จะพ้นโทษครั้งสุดท้ายไม่น้อยกว่าหกเดือนแล้ว (ก) ฝ่าฝืนสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร (ข) ในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น (ค) ในลักษณะกีดขวางการจราจร (ง) ใช้ความเร็วเกินอัตราที่กำหนด (จ) โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน (ฉ) โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น⁶⁰

นอกจากนี้ยังมีการกำหนดเกี่ยวกับคุณสมบัติอื่น ๆ อีก ได้แก่

- (1) ได้รับใบอนุญาตขับรถตามมาตรา 43 (1) มาแล้วไม่น้อยกว่าหนึ่งปี
- (2) มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา 46 แต่ต้องมีอายุไม่ต่ำกว่ายี่สิบสองปีบริบูรณ์ สำหรับผู้ขอใบอนุญาตขับรถตามมาตรา 43 (4) หรือ (5)
- (3) ไม่มีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา 47 (3)
- (4) มีสัญชาติไทย
- (5) รู้จักถนนและทางหลวงในจังหวัดที่ขอรับใบอนุญาตขับรถพอสมควร
- (6) ไม่เป็นผู้มีโรคติดต่อร้ายแรงตามที่กำหนดในกฎกระทรวง
- (7) ไม่เป็นผู้ติดสุรายาเมาหรือยาเสพติดให้โทษ
- (8) ไม่เคยเป็นผู้ได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุกในความผิด

⁵⁷ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 56.

⁵⁸ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 60.

⁵⁹ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 ทวิ.

⁶⁰ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 47.

ตามพระราชบัญญัตินี้ หรือความผิดเกี่ยวกับความสงบสุขของประชาชน ความผิดเกี่ยวกับการก่อให้เกิดอันตรายต่อประชาชน ความผิดเกี่ยวกับเงินตรา ความผิดเกี่ยวกับเพศ ความผิดต่อชีวิต ความผิดต่อร่างกาย ความผิดต่อเสรีภาพ ความผิดฐานลักทรัพย์และวิ่งราวทรัพย์ ความผิดฐานกรรโชก ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์และปล้นทรัพย์ ความผิดฐานยักยอก ความผิดฐานรับของโจร และความผิดฐานทำให้เสียทรัพย์ตามประมวลกฎหมายอาญา หรือความผิดเกี่ยวกับยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ หรือโดยคำสั่งที่ชอบด้วยกฎหมายให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ หรือพ้นโทษมาแล้วไม่น้อยกว่าสามปี⁶¹

นอกจากนี้ ผู้ขอรับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์สาธารณะที่เป็นผู้ขาดคุณสมบัติอันเนื่องมาจาก เคยเป็นผู้ได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุกตามเงื่อนไขใน มาตรา 49 (8) แต่พ้นโทษจำคุกมาแล้วไม่น้อยกว่า

- (1) หกเดือน สำหรับโทษจำคุกตามคำพิพากษาไม่เกินสามเดือน
- (2) หนึ่งปี สำหรับโทษจำคุกตามคำพิพากษาไม่เกินสามเดือนในคดีเกี่ยวกับการใช้รถ ทำความผิด หรือ

(3) หนึ่งปีหกเดือน สำหรับโทษจำคุกตามคำพิพากษาเกินสามเดือนแต่ไม่เกินสามปี และได้ยื่นคำร้องต่อนายทะเบียนโดยชี้แจงถึงเหตุผลที่ตนต้องโทษพร้อมกับแสดงหลักฐานว่าตนเป็นบุคคลที่มีความประพฤติเรียบร้อยควรไว้วางใจให้ขับรถสาธารณะหรือรถจักรยานยนต์สาธารณะได้แล้วแต่กรณี ให้นายทะเบียนดำเนินการสอบสวนคำร้องดังกล่าว ถ้าเห็นด้วยกับคำร้อง ก็ให้มีอำนาจออกใบอนุญาตขับขี่รถให้ได้โดยมิให้นำบทบัญญัติมาตรา 49 (8) มาใช้บังคับ แต่ถ้าไม่เห็นด้วย ให้สั่งยกคำร้องและแจ้งให้ผู้ขอทราบ⁶²

ขณะเดียวกัน กฎกระทรวงกำหนดความปลอดภัยในการรับจ้างบรรทุกทุกคน โดยสาร พ.ศ. 2555⁶³ ซึ่งออกโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 5 (15/1) และมาตรา 57 ฉ (7) แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 กำหนดเกี่ยวกับข้อปฏิบัติในการรับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสารซึ่งผู้ขับรถสาธารณะต้องปฏิบัติดังต่อไปนี้

- (1) ไม่เปลี่ยนแปลงตัวรถหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของรถ หรือเพิ่มสิ่งหนึ่งสิ่งใดเข้าไป ซึ่งน่าจะเป็นอันตรายแก่การขับรถหรือการโดยสาร

⁶¹ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 49.

⁶² พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 50.

⁶³ กฎกระทรวง เรื่อง กำหนดความปลอดภัยในการรับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสาร พ.ศ. 2555.

(2) ในกรณีเป็นรถที่ใช้ก๊าซธรรมชาติอัดหรือก๊าซปิโตรเลียมเหลวเป็นเชื้อเพลิง ต้องใช้รถที่ผ่านการตรวจและทดสอบส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ รวมทั้งการติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ ตามที่กำหนดในกฎกระทรวงว่าด้วยการกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ของรถที่ใช้ก๊าซธรรมชาติอัดเป็นเชื้อเพลิง หรือกฎกระทรวงว่าด้วยการกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ของรถที่ใช้ก๊าซปิโตรเลียมเหลวเป็นเชื้อเพลิง แล้วแต่กรณี

(3) ต้องให้คนโดยสารขึ้นนั่งประจำที่ให้พร้อมก่อนเคลื่อนรถ

(4) ต้องให้คนโดยสารซึ่งนั่งตอนหน้าแถวเดียวกับผู้ขับรถร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งเพื่อป้องกันอันตรายในขณะโดยสาร

(5) ไม่บรรทุกสิ่งของไปกับคนโดยสาร เว้นแต่เป็นสัมภาระของคนโดยสารที่ไม่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการขับรถและการโดยสาร

(6) ดูแลคนโดยสารให้ได้รับความปลอดภัยตลอดเวลาที่อยู่ในระหว่างการโดยสารและในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุจะต้องให้ความช่วยเหลือตามสมควร

(7) ไม่ขับรถในลักษณะประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันน่าจะเป็นอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน

(8) ไม่ใช่โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะที่ขับรถ เว้นแต่การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนาโดยผู้ขับรถไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น

(9) ไม่กระทำการอันควรขายหน้าต่อหน้าธารกำนัล หรือกระทำการลามกอย่างอื่น ไม่ว่าจะกระทำด้วยตนเอง หรือกระทำด้วยสื่อหรือวัสดุใด ๆ อันทำให้ปรากฏความหมายในทำนองเดียวกัน

(10) ต้องดับเครื่องยนต์ทุกครั้งขณะเติมเชื้อเพลิง

(11) ต้องลงจากรถและแจ้งให้คนโดยสารลงจากรถโดยให้รออยู่ในบริเวณที่ปลอดภัย ขณะเติมเชื้อเพลิง

ผู้ขับรถรับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสารผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 5 (15/1) ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท⁶⁴

นอกจากนี้ยังมีมาตรการลงโทษกรณีที่อยู่ระหว่างการรับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสารผู้ขับรถยนต์สาธารณะจะปฏิเสธไม่รับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสารมิได้ เว้นแต่การบรรทุกทุกนั้นน่าจะก่อให้เกิดอันตรายแก่ตนหรือแก่คนโดยสาร⁶⁵ ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท ขณะเดียวกัน ในการรับจ้างดังกล่าวผู้ขับรถยนต์สาธารณะต้องพาคนโดยสารไปยังสถานที่ที่จ้างตามเส้นทางที่สั้นที่สุด หรือถึงที่หมายเร็วที่สุด

⁶⁴ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 58/1.

⁶⁵ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 57 จัตวา.

หรือเส้นทางที่ไม่อ้อมเกินควรและต้องส่งคนโดยสาร ณ สถานที่ตามที่ตกลงกันไว้ ห้ามมิให้ผู้ขับรถพาคนโดยสารไปทิ้งระหว่างทางไม่ว่าด้วยประการใด ๆ⁶⁶ ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท⁶⁷

ขณะเดียวกันยังมีการกำหนดห้ามมิให้ผู้ขับรถยนต์สาธารณะ มิให้กระทำการดังต่อไปนี้ด้วย

(1) ไม่สูบบุหรี่ หรือกระทำด้วยประการใด ๆ ในลักษณะที่ก่อความรำคาญให้แก่คนโดยสาร

(2) ไม่กล่าวจาไม่สุภาพ เสียสติ ดุหมั่น ก้าวร้าวหรือแสดงกิริยาในลักษณะดังกล่าวต่อคนโดยสารผู้ที่ฝ่าฝืนต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท⁶⁸

(3) ไม่เสพหรือเมาสุราหรือของมึนเมาอย่างอื่น ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ⁶⁹

(4) ไม่เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ หรือ

(5) ไม่เสพติดวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ต้องระวางโทษสูงกว่าที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษหรือกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทแล้วแต่กรณี อีกหนึ่งในสาม

(6) ไม่ขับรถในขณะที่อ่อนความสามารถในอันที่จะขับต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ⁷⁰

(7) ปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการรับจ้างบรรทุกคนโดยสารตามที่กำหนดในกฎกระทรวง⁷¹

2.6.1.3 กฎกระทรวงฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541

ด้านกฎหมายแรงงาน กฎกระทรวงฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 กำหนดให้นายจ้างจัดให้ลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่ขับชี่ยานพาหนะมีเวลาพักติดต่อกันวันหนึ่งไม่น้อยกว่าหนึ่งชั่วโมงหลังจากลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่ขับชี่ยานพาหนะได้ทำงานมาแล้วไม่เกินสี่ชั่วโมง นายจ้างและลูกจ้างตามวรรคหนึ่ง อาจตกลงกันให้มีเวลาพักครั้งหนึ่งน้อยกว่าหนึ่งชั่วโมงก็ได้ แต่ต้องไม่น้อยกว่าครึ่งละ 20 นาที และเมื่อรวมกันแล้วไม่น้อยกว่าวันละหนึ่งชั่วโมง⁷²ห้ามมิให้นายจ้าง

⁶⁶ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 57 เบญจ.

⁶⁷ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 66/2.

⁶⁸ เพิ่งอ้าง.

⁶⁹ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 66/3.

⁷⁰ เพิ่งอ้าง.

⁷¹ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 57 ฉ.

⁷² กฎกระทรวง ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ข้อ 4 (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2541.

ให้ลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่ขับชี่ยานพาหนะ เริ่มต้นทำงานในวันทำงานถัดไปก่อนครบระยะเวลาสิบชั่วโมงหลังจากสิ้นสุดการทำงานในวันทำงานที่ล่วงมาแล้ว⁷³ บทบัญญัติดังกล่าวสอดคล้องกับมาตรา 103 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ที่กำหนดมาตรการในการควบคุมผู้ขับชี่รถยนต์โดยสารสาธารณะมิให้ขับรถเกินจำนวนชั่วโมงตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายแรงงาน ซึ่งผู้ศึกษาจะกล่าวถึงรายละเอียดในหัวข้อมาตรการควบคุมผู้ขับชี่รถยนต์โดยสารสาธารณะต่อไป

2.6.2 มาตรการทางปกครอง

2.6.2.1 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดไว้ว่า เมื่อปรากฏว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง

(1) ขาดคุณสมบัติตามมาตรา 24

(2) ไม่ปฏิบัติหรือปฏิบัติไม่ถูกต้องตามเงื่อนไขในมาตรา 31 มาตรา 32 มาตรา 33 หรือมาตรา 34 หรือไม่ปฏิบัติหรือปฏิบัติไม่ถูกต้องตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยของผู้โดยสารตามมาตรา 36 หรือไม่ปฏิบัติหรือปฏิบัติไม่ถูกต้องตามบทบัญญัติในหมวด 4 ว่าด้วยการชดใช้ ค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง ให้นายทะเบียนมีอำนาจสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง นั้นปฏิบัติให้ถูกต้องหรือจัดการแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด ถ้าผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ปฏิบัติหรือไม่แก้ไขให้ถูกต้อง หรือเป็นที่เห็นได้ว่าผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่สามารถจะดำเนินการตามเงื่อนไขหรือข้อกำหนดนั้น หรือการดำเนินการนั้นน่าจะเป็นเหตุให้เกิดภัยอันตรายหรือเสื่อมประโยชน์ต่อประชาชน ให้นายทะเบียนโดยอนุมัติของคณะกรรมการสั่งเพิกถอนใบอนุญาตประกอบการขนส่งได้ แต่ถ้าเป็นการเพิกถอนใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางให้เป็นอำนาจของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางที่จะพิจารณาอนุมัติ⁷⁴

2.6.2.2 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับรถโดยสารณะไปแล้ว หากกระทำความผิดดังที่จะกล่าวต่อไปนี้ นายทะเบียนอาจมีคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาตเสียก็ได้

(1) กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ซ้ำในข้อหาเดียวกับความผิดครั้งก่อนภายในเวลาหนึ่งเดือนนับแต่วันที่ความผิดครั้งก่อนเกิดขึ้น

(2) ไม่มารายงานตนต่อนายทะเบียนตามที่นายทะเบียนสั่งเป็นหนังสือไปแล้วไม่น้อยกว่าสองครั้งโดยมีระยะเวลาห่างกันไม่น้อยกว่าหนึ่งเดือน ทั้งนี้ โดยไม่มีเหตุสมควร

(3) เรียกเก็บค่าโดยสารหรือค่าบริการอื่นเกินกว่าอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง⁷⁵

⁷³ กฎกระทรวง ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ข้อ 5 (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2541.

⁷⁴ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 46.

⁷⁵ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 53/1.

2.6.2.3 คำสั่งของหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 15/2560 เรื่อง มาตรการเพิ่มความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ

คำสั่งของหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 15/2560 เรื่อง มาตรการเพิ่มความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ ข้อ 2 สาระสำคัญคือ ให้นายทะเบียนมีอำนาจเพิกถอนการจดทะเบียนรถ ระบุการใช้รถหรือפקใช้ใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่เกิน 6 เดือน กรณีต่อไปนี้เป็นเหตุร้ายแรงจากการขนส่งอันกระทบต่อความเชื่อมั่นในระบบการขนส่ง โดยมีสาเหตุมาจากการที่ผู้ประกอบการขนส่งไม่ควบคุมกำกับดูแลผู้ขับรถให้ใช้ความเร็วไม่เกินอัตราที่กำหนด ขับรถเกินชั่วโมงการทำงานตามที่กฎหมายกำหนด ขับรถโดยประมาท หรือขับรถในขณะที่ร่างกายหรือจิตใจหย่อนความสามารถ หรือผู้ประกอบการขนส่งไม่ควบคุมกำกับดูแลผู้ขับรถหรือพนักงานเก็บค่าโดยสาร ทำให้มีการบรรทุกผู้โดยสารเกินจำนวนที่นั่ง ทอดทิ้งผู้โดยสาร หรือเก็บค่าโดยสารเกินอัตราที่กำหนด⁷⁶

2.7 แนวคิดเกี่ยวกับค่าเสียหายเชิงลงโทษ

หลักค่าเสียหายเชิงลงโทษมีที่มาจากหลักกฎหมายคอมมอนลอว์ โดยเฉพาะประเทศอังกฤษและสหรัฐอเมริกา หลักการแล้วค่าเสียหายในเชิงลงโทษมีเป้าหมายสังคมสองประการ คือ การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน (compensation damages) ของ กฎหมายแพ่ง และการลงโทษในทางอาญา เพื่อความมุ่งหมายในการป้องปราม (deterrence) มิให้เอาเยี่ยงอย่าง⁷⁷

2.7.1 ความหมายของค่าเสียหายเชิงลงโทษ

อนงค์รัตน์ คงลาภ ให้อธิบายความหมายของค่าเสียหาย หมายถึง ค่าสินไหมทดแทนอันเป็นตัวเงินที่ศาลเป็นผู้กำหนดให้แก่บุคคลที่ได้รับความเสียหาย เนื่องมาจากการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายของบุคคลอื่น ค่าเสียหายอาจแบ่งได้เป็นสองประเภทคือ ค่าเสียหายอันเป็นการทดแทน (Compensatory Damages) และค่าเสียหายเชิงลงโทษ (punitive damages หรือ exemplary damages) อนงค์รัตน์ คงลาภ ได้อ้างถึงความหมายของ ค่าเสียหายเชิงลงโทษจาก Black law Dictionary ซึ่งได้ให้ความหมายของค่าเสียหายเชิงลงโทษว่าเป็นค่าเสียหายจำนวนที่เพิ่มขึ้น ซึ่งกำหนดให้แก่โจทก์ในจำนวนที่มาก และเหนือกว่าการทดแทนความเสียหายแก่ทรัพย์สินของโจทก์ ในกรณีที่มีการกระทำความผิดต่อโจทก์สร้างความเสียหาย ซึ่งมีพฤติการณ์ของความรุนแรง การถูกบีบบังคับ เจตนาร้าย ฉ้อฉล หรือขาดความยับยั้ง (wanton) และการกระทำอันเลวร้ายในส่วนของ จำเลย และเป็นค่าเสียหายที่ตั้งใจจะปลอบโยนโจทก์ เพื่อเยียวยาความเจ็บปวดทางจิตใจ

⁷⁶ คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ 15/2560 เรื่อง มาตรการเพิ่มความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ (21 มีนาคม 2560).

⁷⁷ ธรรมนิติย์ สุ่มันตกุล, 'ค่าเสียหายเชิงลงโทษ' (2558) 3 ฤกษ์ฎีกาสาร 10 <<http://web.krisdika.go.th/data/news/news11660.pdf>> สืบค้นเมื่อ 19 ธันวาคม 2565.

ความรู้สึก ความอับอาย การถูกดูถูกเหยียดหยาม หรือความเสียหายอื่นจากความผิดดั้งเดิม หรือเพื่อลงโทษ จำเลยสำหรับความประพฤติอันชั่วร้าย หรือเพื่อเป็นตัวอย่างสำหรับจำเลย⁷⁸

ชูศักดิ์ ฉัตรชุตินาคร อธิบายเกี่ยวกับค่าเสียหายเชิงลงโทษว่า เป็นคำที่แปลจากศัพท์ภาษาอังกฤษว่า Punitive Damages ซึ่งหมายถึงค่าเสียหายที่กำหนดขึ้นเพื่อลงโทษจำเลย แต่นอกจากคำนี้แล้วยังมี คำอื่น ๆ ที่ใช้เรียกค่าเสียหายที่มีลักษณะเช่นเดียวกัน ไม่ว่าจะเป็น Exemplary Damages (ค่าเสียหาย เพื่อเป็นเยี่ยงอย่าง), Vindict Damages (ค่าเสียหายที่เป็นการแก้แค้น) หรือ Retribution Damages (ค่าเสียหายที่เป็นการตอบแทนแก้แค้น) โดยเป็นค่าเสียหายที่มีได้มุ่งหมายในการชดเชยความเสียหาย ให้แก่โจทก์ แม้ค่าเสียหายชนิดนี้จะมีชื่อเรียกมากมายแต่ชื่อทั้งหมดนี้จะมีความหมายเป็นไปในทิศทางเดียวกัน โดยหมายความถึงค่าเสียหายที่เพิ่มเติมขึ้นนอกเหนือจากค่าเสียหายที่โจทก์พิสูจน์ได้ และมีจุดมุ่งหมาย เพื่อเป็นการลงโทษผู้กระทำความผิดที่มีพฤติกรรมน่าตำหนิให้เข็ดหลาบจนไม่หวนกลับมาทำผิดกรรม เช่นเดิมอีก และยังมุ่งป้องปรามมิให้ผู้อื่นมีพฤติกรรมเช่นเดียวกันนี้อีกในภายภาคหน้า ค่าเสียหายชนิดนี้ จะกำหนดขึ้นในกรณีที่พฤติกรรมของผู้กระทำความผิดมีความชั่วร้ายมากโดยเป็นการจงใจกระทำความผิดทั้ง ๆ ที่รู้ว่าหากกระทำไปจะก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น แต่ก็มิได้ใส่ใจกับผลของการกระทำนั้น ซึ่งได้แก่ การกระทำ ละเมิดโดยจงใจ (Willful) การประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง (Gross Negligence) การกระทำที่ขาดความ ยับยั้ง (Wanton) กระทำความผิดโดยสะเพร่าไม่ใช้ความไตร่ตรอง ทำโดยไม่คำนึงถึงผลที่ตามมา (Reckless) กระทำความผิดโดยมีเจตนาชั่วร้ายต้องการให้ผู้อื่นได้รับอันตราย (Malicious) หรือ กระทำความผิดโดยใช้วิธีการ กดขี่ข่มเหงผู้อื่น (Oppressive) เป็นต้น⁷⁹

2.7.2 หลักการชดใช้ค่าสินไหมเชิงทดแทน (Compensation damages)

การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนทั่วไปตามหลัก compensation damages จะเกิดขึ้นต่อเมื่อ มีความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลภายนอกจากการกระทำของคนอื่น (negative externalities³) ผู้กระทำทำให้เกิดความเสียหายต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนต่อผู้เสียหายเพื่อเยียวยาผู้เสียหายให้ กลับคืนสู่ฐานะเดิม คือชดใช้ตามที่เกิดความเสียหายขึ้นจริง ซึ่งบางกรณีการคำนวณค่าเสียหายสามารถกระทำได้ง่าย แต่บาง กรณี การเยียวยาความเสียหายเป็นไปเพื่ออดีตและอนาคต มีหลายสาเหตุที่ทำให้ผู้กระทำผิดหลีกเลี่ยงจากความผิดได้ เช่น ประการแรก ความเสียหายนั้นไม่ทราบว่ามีสาเหตุเกิดจากอะไร ประการที่สอง แม้ว่าผู้ได้รับความเสียหายรู้ว่ามีความเสียหายเกิดขึ้นกับเขา แต่ก็ยากที่จะพิสูจน์ว่ามาเกิดจากใคร ไม่สามารถหา ความสัมพันธ์ระหว่างเหตุและผล (causation) ตามหลักของมาตรา 420 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและ

⁷⁸ อนุศักดิ์ คงลาภ, 'ค่าเสียหายเชิงลงโทษความท้าทายใหม่ในระบบกฎหมายประเทศไทย' (8 กุมภาพันธ์ 2562) <<https://oia.coj.go.th/th/content/category/detail/id/8/cid/129/iid/120294>> สืบค้นเมื่อ 19 ธันวาคม 2565.

⁷⁹ ชูศักดิ์ ฉัตรชุตินาคร, 'ค่าเสียหายเชิงลงโทษในคดีผู้บริโภค' (สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม 2553)

พาณิชย์ได้ ประการที่สาม รู้ว่าความเสียหายเกิดและมาจากเหตุใด แต่ก็ตัดสินใจไม่ฟ้องร้องผู้ที่กระทำความผิด เนื่องจากไม่คุ้มทุน เสียเวลามากกว่าผลลัพธ์ที่ได้ การพิสูจน์ความสัมพันธ์ระหว่างเหตุและผล (causation) อยู่ในระดับต่ำ

การชดใช้ค่าเสียหายเชิงลงโทษ (Punitive damages) เป็นการเยียวยาตามหลัก compensation damages เช่นเดียวกับการชดใช้ค่าสินไหมเชิงทดแทนทั่วไป ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์ของทฤษฎีว่าด้วยหนี้ (traditional legal standard) แต่บางกรณีนั้นไม่สมควรเยียวยาตามปกติ มีเหตุผลอธิบายในทางเศรษฐศาสตร์มากมาย เช่น กรณีมีความเสียหายเกิดจากการขับรถยนต์ โดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อทำให้เกิดความเสียหาย การที่จะนำตัวผู้กระทำให้เกิดความเสียหายมาพิจารณาตามหลักการค่าเสียหายเชิงลงโทษ (Punitive damages) นั้นมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการชดใช้ค่าเสียหายเพื่อการป้องปราม (deterrence) ซึ่งให้ชดใช้ความเสียหายเพื่อปัจจุบันและเพื่อผลในอนาคตที่จะไม่มีผู้ใดเอาเยี่ยงอย่าง

การศึกษาในเชิงลงโทษโดยมีความมุ่งหมายเพื่อป้องกันสังคมพบว่ามาตรการนี้จะเป็นผลต่อเมื่อผู้เสียหายได้รับการชดเชยไม่มากหรือน้อยเกินไป หากผู้เสียหายได้รับการชดเชยน้อยกว่า ความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง ก็จะทำให้เกิดผล “under-deterrence” หมายความว่า หลักป้องกันความเสียหายไว้ก่อน (precaution หรือ reasonable precaution หรือ due diligence) ก็จะไม่เพียงพอ

2.7.3 วิธีการคำนวณค่าความเสียหายเชิงลงโทษ

เมื่อพิจารณาการคำนวณค่าเสียหายในเชิงลงโทษตามกฎหมายไทยเท่าที่มีการบัญญัติหลักการนี้ในปัจจุบันพบว่า จะกำหนดให้ชดใช้ค่าความเสียหายไม่เกินสองเท่าบ้าง เช่น มาตรา 11 (2) แห่งพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 หรือสี่เท่าบ้าง เช่น มาตรา 16 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ พ.ศ. 2550 เป็นต้น ซึ่งการคำนวณดังกล่าวมิได้มีหลักฐานปรากฏว่าคำนวณจากหลักการใด ขณะเดียวกันในต่างประเทศศาลสหรัฐอเมริกา มีสูตรในการคิดคำนวณ เมื่อผู้ก่อให้เกิดความเสียหายมีโอกาสหลีกเลี่ยงจากความรับผิดที่ตนก่อ จะกำหนดความเสียหายทั้งสิ้น (total damages) ด้วยสูตร ดังนี้

ค่าเสียหายเชิงลงโทษ = ความเสียหายที่เกิดขึ้นคูณด้วยโอกาสความน่าจะเป็นที่ผู้ได้รับความเสียหายต้องรับผิดเมื่อความเสียหายเกิดขึ้น (the total damages imposed on an injurer should equal the harm multiplied by the reciprocal of the probability that the injurer will be found liable when he ought to be)

ตัวอย่างคดีที่นำหลักการค่าความเสียหายในเชิงลงโทษมาใช้ได้แก่ กรณี BMW of North America, Inc. v. Gore (116 S. Ct. 1589 (1996)) ในคดีนี้ โจทก์ Ira Gore Jr. ซื้อรถยนต์ BMW รุ่น sedan จากตัวแทนจำหน่ายในรัฐ Alabama โจทก์พบว่าจำเลยคือ BMW of North America ได้ทำสีใหม่ของรถยนต์บางส่วนเนื่องจากมีความเสียหายของรถก่อนที่จะส่งมาจำหน่ายในประเทศสหรัฐอเมริกาและบริษัทก็ปกปิดข้อเท็จจริงนี้ คณะลูกขุนวินิจฉัยให้ Gore ได้รับค่าสินไหมทดแทนจำนวน 4,000 ดอลลาร์สหรัฐ สำหรับค่าเสื่อมราคาของรถ และกำหนดค่าเสียหายเชิงลงโทษแก่บริษัทจำนวน 4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ศาลสูงของ Alabama ลดค่าเสียหายเชิงลงโทษลงเหลือ 2 ล้านดอลลาร์สหรัฐ แต่ศาลสูงแห่งสหรัฐอเมริกาเห็นว่าสูงไปจึงลดลงเหลือ 50,000 ดอลลาร์สหรัฐ ในคดี Gore จึงมีการหาโอกาสความน่าจะเป็นจากข้อเท็จจริงพบว่ามีรถยนต์ใหม่จำนวน 14 คันที่ขายใน Alabama ที่ทำสีใหม่ รวมทั้งรถของ Gore ด้วย และเจ้าของรถคันหนึ่งเคยฟ้องแล้ว ความน่าจะเป็นในการฟ้องคดีจึงมี 2 ใน 14 ราย ค่าเสียหายกรณีละเมิดจึงควรเป็นสองเท่าของ 4,000 ดอลลาร์สหรัฐ คูณด้วย 7 เท่ากับ 28,000 ดอลลาร์สหรัฐ ในจำนวนนี้เป็นความเสียหายปกติ 4,000 ดอลลาร์สหรัฐ และค่าเสียหายเชิงลงโทษ 24,000 ดอลลาร์สหรัฐ เท่ากับค่าเสียหายเชิงลงโทษเป็นจำนวน 6 เท่า ของค่าความเสียหายปกติ อย่างไรก็ตามค่าเสียหายรวมทั้งศาล Alabama พิพากษาคือ 2 ล้านดอลลาร์สหรัฐ แต่ศาลสูงสหรัฐอเมริกาไม่เห็นด้วย และลดค่าความเสียหายลงเหลือ 50,000 ดอลลาร์สหรัฐ ข้างต้น

อีกคดีหนึ่ง คือ The Exxon Valdez (No. A89-0095-CV (D. Alaska Sept. 24, 1996) คดีนี้เรือบรรทุกน้ำมันของจำเลย เรือ Exxon Valdez ชนแนวปะการังที่บริเวณ Prince William Sound ที่ Alaska น้ำมันรั่วไหล 11 ล้านแกลลอน และทำความเสียหายแก่สิ่งแวดล้อมชายฝั่งยาวถึง 1,000 ไมล์ ก่อนหน้านี้อุปกรณ์ของเรือบรรทุกน้ำมัน Joseph Hazelwood เข้ารับการบำบัดแอลกอฮอล์และมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นตามมา (Hazelwood ปฏิเสธการดื่ม) ถือว่าฝ่าฝืนข้อบังคับเกี่ยวกับการดื่มแอลกอฮอล์ การฟ้องเรียกค่าเสียหายจากบริษัท Exxon ก็เนื่องมาจากอุบัติเหตุ จำเลยซึ่งประกอบไปด้วยชาวประมงและชาวพื้นเมือง Alaskan ได้รับค่าสินไหมทดแทนจำนวนหลายล้านดอลลาร์สหรัฐ และ 5 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ เป็นค่าเสียหายเชิงลงโทษ ศาลสูงพิพากษายืน

คดี Pacific Mutual Life Insurance Co. v. Haslip (499 U.S. 1(1991)) เป็นเรื่องตัวแทนประกันภัยแสดง premium ประกันอันเป็นเท็จ กรมธรรม์ประกันนี้เป็นประกันสุขภาพแบบกลุ่ม ขายให้แก่ประชาชน Roosevelt City, Alabama เมื่อ Cleopatra Haslip ลูกจ้างของเมืองต้องเข้ารักษาตัวในโรงพยาบาล เธอไม่ทราบว่ากรมธรรม์สิ้นอายุ เนื่องจากตัวแทนของบริษัทประกันภัยแสดงข้อเท็จจริงให้สำคัญผิด เพื่อแพทย์และโรงพยาบาลเรียกค่ารักษาพยาบาล เธอและลูกจ้างคนอื่น ๆ จึงฟ้องบริษัท Pacific Mutual Life Insurance Company ในข้อหาฉ้อฉล ลูกขุนวินิจฉัยให้ค่าสินไหมทดแทนทั้งสิ้น 1,040,000 ดอลลาร์สหรัฐ ซึ่ง 200,000 ดอลลาร์สหรัฐ เป็นค่าเสียหายปกติ และ 840,000 ดอลลาร์สหรัฐ เป็นค่าเสียหายเชิงลงโทษ แสดงให้เห็นว่า ได้คำนวณค่าความเสียหายเชิงลงโทษในคดีนี้ 4.2 เท่า แม้คณะลูกขุนจะไม่แสดงว่าใช้หลักอันใด ศาล Alabama Supreme Court และศาลสูงแห่งสหรัฐอเมริกา (United States Supreme Court) พิพากษายืน สถานการณ์ในคดี Exxon นี้ เป็นไปไม่ได้เลยที่บริษัทขนาดใหญ่นี้จะหลีกเลี่ยงความรับผิดชอบที่เกิดขึ้นเนื่องจากเรือชนแนวปะการังย่อมเป็นที่ทราบกันดีกว่า เรือเป็นของบริษัทใดที่ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น ดังนั้น ผู้กระทำจึงไม่มีโอกาสหลบหนี ค่าเสียหายเชิงลงโทษที่ศาลกำหนดจึงไม่น่าจะเหมาะสม⁸⁰

2.7.4 องค์ประกอบของการพิจารณาค่าเสียหายเชิงลงโทษ

⁸⁰ ธรรมนิติ สุ่มันตกุล, 'ค่าเสียหายเชิงลงโทษ' (2558) 3 ฤกษ์ฎีกาสาร 10 <<http://web.krisdika.go.th/data/news/news11660.pdf>> สืบค้นเมื่อ 19 ธันวาคม 2565.

ศาลสูงของสหรัฐอเมริกาได้นำองค์ประกอบดังต่อไปนี้มาเป็นหลักในการพิจารณาค่าความเสียหายในเชิงลงโทษได้แก่⁸¹

(1) พฤติกรรมที่น่าตำหนิติเตียน (Reprehensibility of conduct) หมายถึงพฤติกรรมร้าย หรือการกระทำที่ขาดความระมัดระวัง ไม่เคารพต่อสิทธิของบุคคลอื่น แต่การนำองค์ประกอบนี้มาพิจารณาต้องระวังไม่ให้เกินแก่ความจำเป็นการลงโทษที่ต้องป้องปราม (over-deterrence) ด้วย

(2) รายได้ของจำเลย (wealth of Defendants) หมายถึงความสามารถในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน โดยเฉพาะเมื่อจำเลยเป็นนิติบุคคลขนาดใหญ่ เช่น ในคดี The Exxon Valdes ข้างต้น คณะลูกขุนพิจารณาจากรายงานประจำปีของบริษัทที่ระบุว่า “บริษัทมีความสามารถทางการเงินในการดำเนินการเพื่อบรรลุเป้าหมายในการหาผลกำไร ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาสิบปี บริษัทสามารถทำผลกำไรได้มากกว่า 10 ล้านล้านเหรียญสหรัฐฯ” นักวิชาการส่วนหนึ่งไม่เห็นด้วยกับการนำความมั่งคั่งมาพิจารณาประกอบ โดยเฉพาะเมื่อจำเลยมิใช่นิติบุคคล แต่ก็เห็นด้วยในกรณีที่ความเสียหายเกิดจากนิติบุคคลในอุตสาหกรรมยาและอุตสาหกรรมการบินขนาดใหญ่

(3) ความเสียหายที่อาจเกิดได้อีก (potential harm) ในบางคดีศาลมิได้พิจารณาแต่เพียงความเสียหายที่เกิดขึ้นแล้ว (actual harm) แต่พิจารณารวมไปถึงความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นได้ (potential harm) เช่น คดี TXO Product Corp. v. Alliance Resources Corp., 509 U.S. 443, 460 (1993) น้ำมันรั่ว 1 ใน 5 ของถัง ซึ่งสันนิษฐานได้ว่ายังมีความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นได้จากน้ำมันในส่วนที่เหลือ

(4) ประโยชน์ที่จำเลยได้ไป (gain of defendant) เมื่อใช้หลักการชดใช้ค่าเสียหายเชิงลงโทษแล้วอาจดูเหมือนว่าจำเลยจะไม่ได้ประโยชน์ใด ๆ แต่จำเลยยังเหลือประโยชน์โดยเฉพาะจากการกระทำผิดกฎหมายต่อสังคม

(5) ค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดี (Litigation Costs) คดี Ultimate Chem. Co. v. Surface Transp. Int'l, Inc., 658 P.2d 1008, 1012 (Kan. 1983) ลูกขุนอาจพิจารณาค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีได้ และคดี Fisher v. Johns-Manville Corp., 521 A2d 466, 482 (N. J. 1986) ค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีเป็นองค์ประกอบในการพิจารณาขนาดและจำนวนของการคำนวณความเสียหายในเชิงลงโทษ เพื่อให้ความช่วยเหลือแก่ผู้เสียหายในการดำเนินคดีเรียกค่าสินไหมทดแทนจากผู้กระทำละเมิด แต่ก็เป็นที่กังขาว่าค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีจะเป็นการชดใช้ที่เหมาะสม (proper deterrence) หรือไม่ เนื่องจากอาจเป็นการกระตุ้นให้เกิดการฟ้องร้องกันโดยไม่พิจารณาโอกาสความน่าจะเป็น ของการเกิดเหตุ ซึ่งเป็นวัตถุประสงค์ของการฟ้องร้องดำเนินคดี และกลายเป็นหากำไรจากการฟ้องร้อง

(6) คดีอื่นที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการถูกฟ้อง (Related Private Litigation) จำเลยอาจต้องถูกดำเนินคดีหลายครั้ง เนื่องจากมีความผิดเกิดขึ้นหลายครั้ง หรือเกิดขึ้นซ้ำ ๆ กัน (multiple suits) เช่นคดี Green Oil Co. v. Hornsby, 539 So. 2d 218, 224, Ala. 1989 ในกรณีนี้หากศาลคาดการณ์ได้ว่าจะมีการฟ้องร้องกัน

⁸¹ เพิ่งอ้าง.

มารายเพียงใด ศาลจะใช้ “escrow accounts” สำหรับการให้ค่าทดแทนเชิงลงโทษ (escrow หมายความว่า เงินหรือทรัพย์สินซึ่งถูกวางไว้ที่บุคคลที่สามจนกว่าจะบรรลุตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้แล้ว) โดยจำเลยจะต้องส่ง เงินค่าเสียหายเข้าบัญชีดังกล่าวนี้ และจ่ายค่าทดแทนจากบัญชีนี้ มิใช่จากจำเลย ด้วยวิธีการนี้ก็จะไม่มีการ ชดใช้ความเสียหายเกินกว่ามูลค่าความเสียหาย

(7) คดีอาญาอื่น (Related Public Penalties) การได้รับโทษทางอาญาด้วยก็มีผลต่อความเสียหาย ในเชิงลงโทษในคดีนั้น ทั้งนี้ค่าเสียหายเชิงลงโทษควรจะลดลงเนื่องจากจำเลยชดใช้ความผิดของเขาบ้างแล้ว เช่น ในคดี Green Oil - จำเลยได้รับโทษทางอาญาอยู่แล้ว จึงควรได้รับ การผ่อนผันค่าเสียหายในเชิงลงโทษ อย่างไรก็ตาม ศาลสูงสหรัฐอเมริกาให้ความเห็นแย้งว่า ในคดี Gore เมื่อการดำเนินทางอาญาได้สะท้อนความ รับผิดชอบแล้ว ยิ่งโทษทางอาญาสูงมาก ก็แสดงว่าได้มีการชดใช้ในเชิงลงโทษแล้ว (Gore - เมื่อเปรียบเทียบ ค่าเสียหายเชิงลงโทษ กับค่าเสียหายในทางแพ่งและโทษอาญา จะเป็นการทำให้มีการลงโทษที่เกินเลยไป)

(8) ภาษีอื่นที่เป็นการลงโทษเหมือนกัน (Treatment of Punitive Damages) การที่จำเลยได้ ต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายเชิงลงโทษนั้นเนื่องมาจากการทำธุรกิจหรือการประกอบการหากำไรของจำเลย ฉะนั้นจึงสามารถหักค่าเสียหายเป็นค่าใช้จ่ายของบริษัทได้ แต่จะหักไม่ได้หากความเสียหายเชิงลงโทษนั้นเป็น ผลมาจากการกระทำที่มิได้ทำในเชิงธุรกิจ (non - business) หรือเป็นกิจกรรมส่วนตัว (personal activity) หลักภาษีดังกล่าวจึงมีผลต่อการลงโทษโดยปรามการกระทำด้วย

(9) การประกันความเสียหายของจำเลย (Insurability of Punitive Damages) การประกันภัย ค่าเสียหายเชิงลงโทษ ในประเทศสหรัฐอเมริกาหลายมลรัฐยอมรับว่าสามารถทำประกันภัยได้ อย่างไรก็ตาม การประกันภัยนี้สามารถกระทำได้แต่เพียงบางมลรัฐเท่านั้น แต่บางมลรัฐไม่ยอมรับให้มีการ ประกันภัย โดยเหตุผลของการยอมรับก็เพื่อให้ผู้กระทำความผิดมีความสามารถในการชดใช้เมื่อต้องรับผิดชอบ เช่นเดียวกับกรณีความเสียหายที่ต้องชดใช้ในกรณีละเมิดปกติ และการที่จำเลยมีประกันนี้ก็ไม่ทำให้ผู้เสียหาย เสียประโยชน์ใด ๆ ขณะเดียวกันจำเลยสามารถมั่นใจได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นตนเองได้รับการชดใช้แน่นอน

(10) สถานะของบุคคลที่สาม (third party versus consumer victims) ผู้ได้รับความเสียหาย อาจจะถูกเรียกว่าเป็นบุคคลที่สาม เนื่องจากมีความสัมพันธ์ทางสัญญา กับจำเลย เช่นชาวประมงหรือ ชนพื้นเมือง Alaska ที่ได้รับความเสียหายเนื่องจากน้ำมันรั่วไหลจากเรือ Exxon Valdez หรือหลายกรณี ผู้ได้รับความเสียหายเป็นลูกค้า เช่น ในคดี Gore เมื่อพิจารณาความเสียหายเชิงลงโทษ ศาลจะไม่สนใจว่า ผู้เสียหายเป็นบุคคลที่สามหรือลูกค้าหรือไม่ มีการเสนอว่าสถานะของผู้ได้รับความเสียหายเป็นอย่างไร ก็มีความสำคัญในการกำหนดความเสียหาย ถ้าผู้เสียหายเป็นผู้บริโภคได้รับความเสียหายจากสินค้าหรือบริการ การใช้ความเสียหายในเชิงลงโทษก็ไม่จำเป็นนัก เนื่องจากตลาดจะเป็นตัวบังคับให้ผู้ผลิตมีความระมัดระวัง มิฉะนั้นหากสินค้าหรือบริการมีปัญหา เขาก็จะขายสินค้าหรือบริการนั้นไม่ได้ แต่ก็ต้องด้วยเงื่อนไขที่ว่าผู้บริโภค ได้รับข้อมูลข่าวสารนั้น มาแล้วอย่างดีด้วย แต่กรณีนี้ก็เป็นไปได้ยากสำหรับลูกค้าของร้านอาหารซึ่งไม่รู้ว่า อาหารจะปลอดภัยเพียงใด กรณีนี้อาจยังจำเป็นต้องใช้ค่าเสียหายเชิงลงโทษเพื่อให้ผู้ประกอบการใช้ความ ระมัดระวังในเรื่องความสะอาดและความปลอดภัย

(11) การผิดสัญญา (Breach of Contract) โดยปรกติ จะไม่ใช่หลักของความเสียหายเชิงลงโทษกับความสัมพันธ์ทางสัญญา แต่ก็มีแนวโน้มที่จะนำหลักการนี้มาใช้มากขึ้น เช่น ในสัญญาจ้างแรงงาน สัญญาประกันภัย กรณีไม่ปฏิบัติตามสัญญาและมีแนวโน้มจะหลีกเลี่ยงความรับผิดชอบหรือเพื่อให้มีความรับผิดชอบมากขึ้น เช่น สัญญาระหว่างบริษัทเอกชนกับเทศบาลเมืองให้รับผิดชอบเปลี่ยนหลอดไฟฟ้าเสียริมถนน หากไม่ปฏิบัติตามสัญญาในสัญญานั้นจะกำหนดเป็นค่าปรับ แต่เพื่อเป็นการสร้างเหตุจูงใจให้บริษัทเอกชนรับผิดชอบไม่ว่าหลอดไฟจะเสียหายจากเหตุใดก็ตาม โดยไม่ต้องรอพิสูจน์ อย่างไรก็ตาม ศาลอเมริกัน และมีข้อเสนอแนะว่าศาลควรพิจารณาอย่างรอบคอบเพราะค่าเสียหายเชิงลงโทษและค่าปรับอาจเกิดการซ้ำซ้อนกัน จึงต้องชัดเจนถึงขนาดว่าเป็นเงื่อนไขตกลงกันเป็นพิเศษระหว่างคู่สัญญา

(12) ค่าเสียหายอื่นที่เหลืออยู่ (component of harm not included in compensatory damages) หลักความเสียหายเชิงลงโทษควรนำมาใช้เมื่อความเสียหายนี้ไม่ใช่ความเสียหายทางเศรษฐกิจและไม่อยู่ในความเสียหายที่ได้จากหลัก Compensatory Damages กล่าวคือ โดยปรกติแล้ว ไม่มีการลงโทษ แต่กรณีความเสียหายเชิงลงโทษต้องการลงโทษด้วย คือยังมีความเสียหายเหลืออยู่นอกจากหลักปรกติ (missing component of harm) และต้องการให้มีการป้องกันและเตือนล่วงหน้าที่เหมาะสม (appropriate precaution) และการคาดการณ์ถึงความเสียหายไว้ก่อน

(13) ความเสียหายที่กระทบระบบเศรษฐกิจและไม่ใช่เรื่องส่วนตัว (Economic loss and Personal injury) ศาลจะพิจารณาความเสียหายที่เกิดขึ้นว่าเป็นความเสียหายส่วนตัวหรือความเสียหายที่ทางเศรษฐกิจ กล่าวคือเป็นการกระทำที่ “ขาดความระมัดระวังต่อสุขภาพและความปลอดภัยของผู้อื่น” (reckless disregard for the health and safety of others) ความเสียหายไม่ใช่เรื่องส่วนตัว แต่กระทบต่อระบบเศรษฐกิจและสังคมศาลก็จะพิจารณาให้

(14) จำเลยดำเนินการให้ทำสัญญาให้ผู้อื่นชดใช้ความเสียหายแทน (Externalization of risk through independent contractor) Externalization of Risk หมายถึง ผู้ทำให้เกิดความเสียหายหลีกเลี่ยงการชดใช้ โดยการทำสัญญาให้ผู้อื่นรับเสี่ยงภัยแทน ศาลไม่ได้สนใจสิ่งเหล่านี้ เช่น การขนส่งวัตถุมีพิษ บริษัทประกันภัยทำสัญญาช่วงให้ผู้อื่นทำแทน เพื่อเลี่ยงความรับผิด ศาลไม่ค่อยรับฟังประเด็นนี้ เนื่องจากการรับจ้างต่อเพื่อขนส่งสารพิษ ตามปกติผู้รับจ้างย่อมเรียกค่าจ้างสูงกว่าจันคุ้มอันตราย บริษัทจะมาทำสัญญาวันแต่ว่าค่าจ้างถูกกว่าค่าเสียหาย ไม่ต้องรับผิดชอบขนไปทิ้งให้หมด

(15) ตกลงเรื่องความเสียหายหากจะเกิดไว้ล่วงหน้า (Encouraging Market Transaction) ในบางกรณีผู้ที่อาจทำให้เกิดความเสียหายจะติดต่อกับผู้ที่เสียหายไว้ล่วงหน้าก่อนที่จะสร้างความเสียหาย เช่น เมื่อละเมิดลิขสิทธิ์หรือบุกรุก ต้องใช้ค่าเสียหายเท่าใด ยิ่งค่าเสียหายกำหนดไว้สูง ยิ่งกระทำละเมิด ค่าเสียหายกลับกลายเป็นการสร้างค่าใช้จ่ายในตลาด เมื่อต้นทุนการตกลงกันต่ำ ค่าต้นทุนการตลาดอาจถูกกว่าค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดี คู่กรณีสามารถต่อรอง over - deter in jurors สมยอมกันโดยมิได้สนใจต่อสังคม กรณีนี้ค่าเสียหายควรสูงเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการเจรจาระหว่างผู้เสียหายและผู้ที่ทำให้เกิดความเสียหายขึ้น

2.7.5 ขอบเขตและข้อจำกัดในการบังคับใช้ค่าเสียหายเชิงลงโทษ

ประเทศสหรัฐอเมริกา นั้นถือเป็นประเทศที่มีการบังคับใช้ค่าเสียหายในเชิงลงโทษอย่างแพร่หลายมากที่สุดเมื่อเทียบกับประเทศอื่นในระบบกฎหมายจารีตประเพณี โดยมีวัตถุประสงค์คือ

(1) เพื่อที่จะลงโทษจำเลยจากการกระทำความผิดที่มีพฤติการณ์ร้ายแรง

(2) เพื่อยับยั้งป้องปรามจำเลยมิให้กระทำความผิดเช่นนั้นอีกในอนาคต ซึ่งในการกำหนดค่าเสียหายในเชิงลงโทษนั้นมักจะถูกกำหนดในคดีเกี่ยวกับการกระทำละเมิด ไม่ว่าจะเป็นการกระทำละเมิดโดยบุคคลทั่วไปหรือการกระทำละเมิดธุรกิจการค้าต่าง ๆ เนื่องจากการบังคับใช้ค่าเสียหายในเชิงลงโทษในประเทศสหรัฐอเมริกานั้น ไม่มีข้อจำกัดของการบังคับใช้และยังสามารถกำหนดค่าเสียหายในเชิงลงโทษได้แม้ว่าจำเลยจะได้รับลงโทษในทางอาญามาแล้ว ส่งผลทำให้การกำหนดค่าเสียหายในเชิงลงโทษ ของประเทศสหรัฐอเมริกา เป็นไปกว้างขวางมาก ซึ่งในอดีตการกำหนดจำนวนของค่าเสียหายในเชิงลงโทษนั้นศาลสูงไม่ได้กำหนดแนวทางในการกำหนดค่าเสียหายในเชิงลงโทษและจะไม่เข้าไปยุ่งเกี่ยวกับการกำหนดจำนวนค่าเสียหายในเชิงลงโทษของคณะลูกขุนและศาล แต่ในปัจจุบันศาลสูงของประเทศสหรัฐอเมริกาได้เข้ามามีบทบาทในการกำหนดจำนวนค่าเสียหายในเชิงลงโทษ โดยได้วางหลักเกณฑ์และแนวทางของการกำหนดค่าเสียหายในเชิงลงโทษไว้ในคดีของ BMW of North America v. Gore และ Cooper Industries v. Leatherman Tall Group ว่าการกำหนดค่าเสียหายในเชิงลงโทษศาลจะต้องพิจารณาและคำนึงถึงสิ่งต่อไปนี้คือ

(1) ระดับความร้ายแรงแห่งพฤติกรรมจำเลย

(2) อัตราส่วนระหว่างค่าสินไหมทดแทนกับค่าเสียหายในเชิงลงโทษและ

(3) ความแตกต่างระหว่างค่าเสียหายในเชิงลงโทษกับค่าปรับของความผิดซึ่งมีพฤติกรรมการอย่างเดียวกัน

นอกจากนี้ในปี ค.ศ. 2003 ศาลสูงของประเทศสหรัฐอเมริกายังได้วางหลักเกณฑ์และแนวทางการกำหนดจำนวนค่าเสียหายในเชิงลงโทษไว้ในคดีของ State Farm Mutual Automobile Insurance v. Campbell อีกว่าการกำหนดค่าเสียหายในเชิงลงโทษนั้นไม่ควรจะกำหนดสูงเกินไปกว่าอัตรา 10 : 1 ระหว่างค่าเสียหายในเชิงลงโทษกับค่าสินไหมทดแทนและค่าเสียหายอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นอีก ทั้งในมลรัฐของประเทศสหรัฐอเมริกาได้มีการจำกัดจำนวนค่าเสียหายในเชิงลงโทษไว้เป็นการเฉพาะ เช่น มลรัฐแอละแบมา และมลรัฐจอร์เจีย ได้มีการกำหนดจำนวนค่าเสียหายในเชิงลงโทษเป็นจำนวน 250,000 ดอลลาร์สหรัฐ ในมลรัฐนิวเจอร์ซีย์มีการกำหนดค่าเสียหายในเชิงลงโทษเป็น จำนวน 5 เท่า ของค่าสินไหมทดแทนหรือจำนวน 350,000 ดอลลาร์สหรัฐแล้วแต่ว่าอย่างใดจะสูง กว่า รวมทั้งมลรัฐโอกลาโฮมาได้กำหนดจำนวนค่าเสียหายในเชิงลงโทษโดยแบ่งค่าเสียหายดังกล่าวออกเป็น 3 ลำดับ คือ

(1) กรณีที่การพิจารณาของคณะลูกขุนพบว่าเป็นที่แน่ชัดและพยานหลักฐานเป็นที่ชัดเจนและน่าเชื่อถือว่าจำเลยกระทำความผิดโดยไม่ใส่ใจหรือไม่คำนึงถึงสิทธิบุคคลอื่น คณะลูกขุน อาจกำหนดค่าเสียหายในเชิงลงโทษเป็นจำนวนไม่เกินกว่า (ก) 100,000 ดอลลาร์สหรัฐ หรือ (ข) เป็นจำนวนหนึ่งเท่าของค่าเสียหายที่แท้จริง

(2) กรณีที่การพิจารณาของคณะลูกขุนพบว่าเป็นที่แน่ชัดและพยานหลักฐานเป็นที่ชัดเจนและน่าเชื่อถือว่าจำเลยกระทำความผิดโดยมีเจตนามุ่งร้ายต่อบุคคลอื่น คณะลูกขุนอาจกำหนดค่าเสียหายในเชิงลงโทษเป็นจำนวนไม่เกินกว่า (ก) 500,000 ดอลลาร์สหรัฐ หรือ (ข) จำนวนสองเท่าของความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง หรือ (ค) จำนวนที่เกิดจากประโยชน์ที่เพิ่มขึ้นอันเป็นผลโดยตรงจากการกระทำละเมิดที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อโจทก์หรือหน่วยงานอื่น ๆ

(3) กรณีที่การพิจารณาของคณะลูกขุนพบว่าเป็นที่แน่ชัดและพยานหลักฐานเป็นที่น่าเชื่อถือว่าจำเลยกระทำความผิดโดยเจตนามุ่งร้ายต่อบุคคลอื่นและมีหลักฐานโดยปราศจากเหตุอันควรสงสัยว่าจำเลยกระทำโดยเจตนามุ่งร้ายและได้เข้าร่วมกระทำการที่เป็นอันตรายต่อชีวิต คณะลูกขุนอาจกำหนดค่าเสียหายในเชิงลงโทษตามที่เห็นสมควรได้ในปัจจุบันแม้ว่าประเทศสหรัฐอเมริกาจะได้นำเอาแนวคิดในเรื่องค่าเสียหายในเชิงลงโทษมาใช้บังคับอย่างกว้างขวางและค่อนข้างที่จะรุนแรง แต่ศาลก็พยายามที่จะจำกัดหรือห้ามมิให้มีการกำหนดจำนวนของค่าเสียหายในเชิงลงโทษที่สูงเกินไป ทั้งนี้เพื่อต้องการที่จะสร้างมาตรฐานที่ชัดเจนสมเหตุสมผล และมีสัดส่วนที่เหมาะสมสำหรับการกำหนดค่าเสียหายในเชิงลงโทษ เช่น มีการถกเถียงกันเรื่องค่าเสียหายเชิงลงโทษที่สูงเกินไปในบางคดี อาจมีปัญหาค่าความชอบด้วยรัฐธรรมนูญโดยมีแนวโน้มว่าหากค่าเสียหายไม่เกิน 4 เท่าของค่าเสียหายจริงก็น่าจะถือว่าไม่ขัดรัฐธรรมนูญ โดยในกระบวนการปฏิรูปกฎหมายละเมิด (Tort Reform) ของสหรัฐ มลรัฐต่าง ๆ พยายามกำหนดค่าเสียหายเชิงลงโทษสูงสุดไว้ ได้แก่ รัฐอาร์คันซอ ให้ไม่เกิน 3 เท่า รัฐเท็กซัสไม่เกิน 2 เท่า เป็นต้น แนวโน้มล่าสุดในการให้ค่าเสียหายเชิงลงโทษในสหรัฐ อาจพิจารณาได้จากการที่ศาลฎีกาสหรัฐตัดสินคดี Exxon Shipping Co. v. Baker เมื่อปี 2008 กำหนดให้บริษัท Exxon Valdez ซึ่งทำน้ำมันหกในทะเลลดค่าเสียหายเชิงลงโทษไม่เกิน 507 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเท่ากับค่าเสียหายเชิงชดเชยที่ Exxon จ่ายให้ผู้เสียหาย (1:1) จากเดิมที่ศาลชั้นต้นกำหนดถึง 2.5 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยศาลฎีกาให้ความเห็นในคำตัดสินว่าค่าเสียหายเชิงลงโทษในสหรัฐในหลายกรณีสูงเกินไปและค่าเสียหายในระดับสูงที่ไม่อาจทำนายได้ขัดแย้งกับบทบาทของค่าเสียหายในการเป็นเครื่องมือเพื่อการลงโทษเพราะควรจะคาดการณ์ได้อย่างมีเหตุผล⁸²

2.7.6 ค่าเสียหายเชิงลงโทษในกรณีผู้ก่อความเสียหายเป็นนิติบุคคล

กรณีผู้ก่อความเสียหายเป็นนิติบุคคล สังคมลงโทษเพื่อตำหนิ (reprehensive conduct) คือ ปฏิกริยาสังคมต่อความไม่สนใจสวัสดิภาพของผู้อื่นในสังคม เมื่อจำเลยเป็นบุคคลธรรมดา ก็พิจารณาว่าควรตำหนิเท่าใดแล้วลงโทษ ถ้าเป็นแต่ว่าถ้าเป็นนิติบุคคลย่อมหาความสัมพันธ์ของการลงโทษกับการตำหนิยาก ในที่นี้มีมุมมองหลายประการโดยมีความเห็นต่างกันเกี่ยวกับวัตถุประสงค์ของการลงโทษ อาจลงโทษนิติบุคคลโดยรวม (entities) คือแยกจากบุคคลในนิติบุคคล หรือต้องลงโทษนิติบุคคลเช่นเดียวกับบริษัทกระทำเหมือนบุคคลธรรมดา (culpable individuals)

⁸² สมเกียรติ ตั้งกิจวานิชย์ และคณะ, *การพัฒนากฎหมายว่าด้วยการกำหนดค่าเสียหายในเชิงลงโทษมาใช้ในประเทศไทย* (เล่ม 2, มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย 2553) 11.

ประการแรก การกำหนดค่าเสียหายเชิงลงโทษแก่บริษัทไม่ได้นำไปสู่การลงโทษเพื่อการดำเนินในบริษัท ดังนั้นการลงโทษลูกจ้างบริษัทไม่มีผลเป็นการดำเนินบริษัท ลงโทษบริษัทก็ ไม่ได้ดำเนินผู้ถือหุ้นหรือลูกค้า สรุปว่าการลงโทษคนในบริษัททำให้คุณค่าเชิงลงโทษด้อยลง

ประการที่สอง มีการพิจารณาว่าหากลงโทษบริษัทแล้วจะมีผลถึงบุคคลหรือไม่ บริษัท ควบคุมคนได้โดยผ่านกระบวนการกำหนดโทษภายในองค์กร (internal sanction) เช่น ลดเงินเดือน เปลี่ยนตำแหน่ง แต่การลงโทษบริษัทจะมีผลต่อการประณามหรือดำเนินคนน้อยมาก เนื่องจาก อาจหาตัวผู้กระทำความผิดไม่ได้ หรือการลงโทษภายในอาจหายไป หรือบุคคลที่กระทำความผิดอาจโยกย้ายไปแล้ว

ประการที่สาม การลงโทษมีผลถึงผู้ถือหุ้น ทำให้ผู้ถือหุ้นรับผลทางอ้อมจากได้เงินผลน้อยลง ถ้าถือว่าการลงโทษนิติบุคคลคือการลงโทษคน นิติบุคคลนั้นเป็นการรวมตัวของบุคคลเพื่อประโยชน์ในการประกอบการหรือเพื่อประสานการทำงาน การลงโทษด้วยหลักการความเสียหายเชิงลงโทษก็เป็นไปได้ ประกอบกับความเสียหายใหญ่ๆ มักเกิดจากการประกอบการหากำไรของบริษัท เช่น เรือบรรทุกน้ำมัน ดังเช่นที่เรารับรู้โดยข่าวสารทางสื่อมวลชนและรู้ว่าสาเหตุมาจากบริษัทใด สังคมก็ยอมดำเนินได้ และผู้ถือหุ้นและลูกค้าก็ถูกดำเนินได้เช่นกัน เนื่องจากเขาได้ประโยชน์จากผลกำไรบริษัทที่ทำความเสียหายต่อสังคม

2.7.7 บทบัญญัติกฎหมายไทยเกี่ยวกับค่าเสียหายเชิงลงโทษ

1. พระราชบัญญัติความลับทางการค้า พ.ศ. 2545

พระราชบัญญัติความลับทางการค้า พ.ศ. 2545 ส่วนกฎหมายอื่น ได้แก่ ที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติความลับทางการค้า พ.ศ. 2545 มาตรา 13 ความว่า “ในการกำหนดค่าสินไหมทดแทนเมื่อมีการฟ้องคดีตามมาตรา 8 (2) ศาลมีอำนาจ กำหนดตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

(1) นอกจากกำหนดค่าสินไหมทดแทนเฉพาะในความเสียหายที่เกิดขึ้นอย่างแท้จริงศาลอาจมีคำสั่งให้ผู้ละเมิดสิทธิในความลับทางการค้าคืนผลประโยชน์ที่ได้จาก หรือเนื่องจากการละเมิดโดยคิดรวมเข้าไปในค่าสินไหมทดแทนได้

(2) ในกรณีที่ไม้อาจกำหนดค่าสินไหมทดแทนตาม (1) ได้ ให้ศาลกำหนดค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ควบคุมความลับทางการค้าตามจำนวนที่ศาลเห็นสมควร

(3) ในกรณีที่ปรากฏหลักฐานชัดเจนว่าการละเมิดสิทธิในความลับทางการค้า เป็นการกระทำโดยจงใจหรือมีเจตนาถลำแก่ง เป็นเหตุให้ความลับทางการค้าดังกล่าวสิ้นสภาพการเป็นความลับทางการค้า ให้ศาลมีอำนาจสั่งให้ผู้ละเมิดจ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อการลงโทษเพิ่มขึ้นจาก จำนวนที่ศาลกำหนดตาม (1) หรือ (2) ได้ แต่ต้องไม่เกินสองเท่าของค่าสินไหมทดแทนตาม (1) หรือ (2)” ข้อสังเกตประการหนึ่งคือ ในพระราชบัญญัติความลับทางการค้า พ.ศ. 2545 กฎหมายมิได้ใช้ถ้อยคำว่า “ความเสียหายเชิงลงโทษ” แต่ความหมายของมาตรา 13 ดังกล่าวก็คือความเสียหายเชิงลงโทษ

2. พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551

พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 มาตรา 11 กำหนดไว้ความว่า “นอกจากค่าสินไหมทดแทนเพื่อละเมิดตามที่กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ศาลมีอำนาจกำหนดค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้ด้วย

(1) ค่าเสียหายสำหรับความเสียหายต่อจิตใจอันเป็นผลเนื่องมาจากความเสียหายต่อร่างกาย สุขภาพ หรืออนามัยของผู้เสียหาย และหากผู้เสียหายถึงแก่ความตาย สามี ภริยา บุพการี หรือผู้สืบสันดานของบุคคลนั้นชอบที่จะได้รับค่าเสียหายสำหรับความเสียหายต่อจิตใจ

(2) หากข้อเท็จจริงปรากฏว่าผู้ประกอบการได้ผลิต นำเข้า หรือขายสินค้าโดยรู้อยู่แล้วว่าสินค้านั้นเป็นสินค้าที่ไม่ปลอดภัย หรือมิได้รู้เพราะความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง หรือเมื่อรู้ว่าสินค้าไม่ปลอดภัยภายหลังจากการผลิต นำเข้า หรือขายสินค้านั้นแล้วไม่ดำเนินการใด ๆ ตามสมควรเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหาย ให้ศาลมีอำนาจสั่งให้ผู้ประกอบการจ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อการลงโทษเพิ่มขึ้นจากจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่แท้จริงที่ศาลกำหนดได้ตามที่ศาล เห็นสมควร แต่ไม่เกินสองเท่าของค่าสินไหมทดแทนที่แท้จริงนั้น ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงพฤติการณ์ต่าง ๆ เช่น ความร้ายแรงของความเสียหายที่ผู้เสียหายได้รับการที่ผู้ประกอบการรู้ถึงความไม่ปลอดภัยของสินค้า ระยะเวลาที่ผู้ประกอบการปกปิดความไม่ปลอดภัยของสินค้า การดำเนินการของผู้ประกอบการเมื่อทราบว่าสินค้านั้นเป็นสินค้าที่ไม่ปลอดภัย ผลประโยชน์ที่ผู้ประกอบการได้รับ สถานะทางการเงินของผู้ประกอบการ การที่ผู้ประกอบการได้บรรเทาความเสียหายที่เกิดขึ้นตลอดจนการที่ผู้เสียหายมีส่วนในการก่อให้เกิดความเสียหายด้วย”

พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 เป็นบทบัญญัติที่กล่าวถึงค่าเสียหายเชิงลงโทษเอาไว้แต่ค่าเสียหายดังกล่าว ศาลมีอำนาจกำหนดเพียงไม่เกินสองเท่าของค่าสินไหมที่แท้จริงเท่านั้น

3. พระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551

พระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551 มาตรา 42 กำหนดไว้ความว่า “ถ้าการกระทำที่ถูกฟ้องร้องเกิดจากการที่ผู้ประกอบการกระทำโดยเจตนาเอาเปรียบ ผู้บริโภคโดยไม่เป็นธรรมหรือจงใจให้ผู้บริโภคได้รับความเสียหายหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงไม่นำพาต่อความเสียหายที่จะเกิดแก่ผู้บริโภคหรือกระทำการอันเป็นการฝ่าฝืนต่อความรับผิดชอบในฐานะผู้มีอาชีพหรือธุรกิจอันยอมเป็นที่ไว้วางใจของประชาชน เมื่อศาลมีคำพิพากษา ให้ผู้ประกอบการชดใช้ค่าเสียหายแก่ผู้บริโภค ให้ศาลมีอำนาจสั่งให้ผู้ประกอบการจ่าย ค่าเสียหายเพื่อการลงโทษเพิ่มขึ้นจากจำนวนค่าเสียหายที่แท้จริงที่ศาลกำหนดได้ตามที่เห็นสมควร ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงพฤติการณ์ต่าง ๆ เช่น ความเสียหายที่ผู้บริโภคได้รับ ผลประโยชน์ที่ผู้ประกอบการได้รับ สถานะทางการเงินของผู้ประกอบการ การที่ผู้ประกอบการได้บรรเทาความเสียหาย ที่เกิดขึ้นตลอดจนการที่ผู้บริโภคมมีส่วนในการก่อให้เกิดความเสียหายด้วย

การกำหนดค่าเสียหายเพื่อการลงโทษตามวรรคหนึ่ง ให้ศาลมีอำนาจกำหนดได้ไม่เกินสองเท่าของค่าเสียหายที่แท้จริงที่ศาลกำหนด แต่ถ้าค่าเสียหายที่แท้จริงที่ศาลกำหนดมีจำนวนเงินไม่เกินห้าหมื่นบาท ให้ศาลมีอำนาจกำหนดค่าเสียหายเพื่อการลงโทษได้ไม่เกินห้าเท่าของค่าเสียหายที่แท้จริงที่ศาลกำหนด”

ตามพระราชบัญญัตินี้ให้อำนาจศาลกำหนดค่าความเสียหายเชิงลงโทษได้ไม่เกินสองเท่า ของค่าความเสียหายที่แท้จริง แต่หากค่าความเสียหายที่แท้จริง ศาลกำหนดให้จำนวนไม่เกินห้าหมื่นบาท ศาลมีอำนาจกำหนดค่าความเสียหายได้ไม่เกินห้าเท่าของค่าความเสียหายที่แท้จริงที่ศาลกำหนด จากบทบัญญัติดังกล่าวเห็นได้ว่า การนำหลักการเกี่ยวกับค่าเสียหายเชิงลงโทษมาใช้ มีหลักเกณฑ์ในการพิจารณา คือ

- (1) กระทำโดยเจตนาเอาเปรียบผู้บริโภคโดยไม่เป็นธรรม
- (2) จงใจให้ผู้บริโภคได้รับความเสียหาย
- (3) ประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงไม่นำพาต่อความเสียหายที่จะเกิดแก่ผู้บริโภค
- (4) กระทำการอันเป็นการฝ่าฝืนต่อความรับผิดชอบในฐานะผู้มีอาชีพหรือธุรกิจอันยอมเป็นที่

ไว้วางใจของประชาชน

ตัวอย่างจากกรณีศาลอุทธรณ์ภาค 5 แผนกคดีผู้บริโภค พิพากษาคดีรถโดยสารบริษัท เปรมประชาชนส่ง จำกัด เมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2560 จำนวน 2 คดี ในคดีที่นายลำพูน - นางทอง เจริญเกียรติ และ คดีนายวรัญญ์ อยู่สุภาพ เป็นโจทก์ยื่นฟ้องนายอินแก้ว มูลสุข และบริษัท เปรมประชาชนส่ง จำกัด เป็นจำเลยคดีผู้บริโภค ต่อศาลจังหวัดเชียงใหม่ว่า บริษัท เปรมประชาชนส่ง จำกัด ประกอบกิจการขนส่งคนโดยสารอันเป็นกิจการที่ต้องรับผิดชอบต่อชีวิต ทรัพย์สินและความปลอดภัยของสาธารณชน แต่เหตุครั้งนี้เกิดจากนายอินแก้ว มูลสุข ลูกจ้างของบริษัทที่ขับรถโดยสารรับผู้โดยสารเกินอัตราบรรทุกที่กฎหมายกำหนด ประมาทขับรถด้วยความเร็วสูง ลงทางโค้งเนินเขาโดยปราศจากความระมัดระวัง แม้จะมีผู้โดยสารร้องเตือนแล้ว แต่นายอินแก้ว มูลสุข ยังคงไม่สนใจและยังคงขับรถด้วยความเร็วต่อไป ทำให้เกิดอุบัติเหตุมีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก จึงถือว่าเป็นการกระทำโดยประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงไม่นำพาต่อความเสียหายที่จะเกิดแก่ผู้บริโภค ตามพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551 มาตรา 42 ซึ่งบริษัท เปรมประชาชนส่ง จำกัด ผู้ประกอบธุรกิจและเป็นนายจ้างของนายอินแก้ว มูลสุข จะต้องรับผิดชอบต่อพิพาทฯแก่บริษัทฯ ให้บริษัท เปรมประชาชนส่ง จำกัด กับพวกพร้อมกันชำระเงิน ให้กับ นายลำพูน - นางทอง เจริญเกียรติ รวมเป็นเงิน 1,030,000 บาท และนายวรัญญ์ อยู่สุภาพ เป็นเงิน 186,740 บาท กับให้บริษัท เปรมประชาชนส่ง จำกัด ในฐานะผู้ประกอบการขนส่ง จ่ายค่าเสียหายเพื่อการลงโทษเพิ่มขึ้นจากค่าเสียหายที่แท้จริงอีกคดีละ 50,000 บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับถัดจากวันฟ้องเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จ จำนวนเงิน 50,000 บาท ที่ศาลอุทธรณ์กำหนดให้ก็คือ ค่าเสียหายเพื่อการลงโทษตามมาตรา 42 นี้ ที่กำหนดขึ้นเพื่อเป็นค่าเสียหายที่เพิ่มเติมขึ้นนอกเหนือจากค่าเสียหายที่โจทก์พิสูจน์ได้ (ศาลพิพากษา) หรือค่าเสียหายที่แท้จริง ทั้งนี้เพื่อเป็นการลงโทษผู้ประกอบการธุรกิจที่ดำเนินธุรกิจในลักษณะเอาเปรียบผู้บริโภคมากเกินไป และยังมีมุ่งหมายเพื่อเป็นการป้องปรามมิให้ผู้ประกอบธุรกิจรายอื่นมีพฤติกรรมเช่นเดียวกัน โดยฝ่ายผู้บริโภคที่เป็นโจทก์ไม่จำเป็นต้องเป็นฝ่ายพิสูจน์ค่าเสียหายส่วนนี้ เพราะศาลจะเป็น

ผู้พิจารณากำหนดเองตามความเหมาะสม โดยคำนึงถึงลักษณะความร้ายแรง สภาพและปริมาณความเสียหายที่โจทก์ได้รับ ตลอดจนฐานะทางเศรษฐกิจของจำเลยที่เป็นผู้ประกอบการธุรกิจ⁸³

กล่าวโดยสรุป วัตถุประสงค์ของการชดเชย ค่าเสียหายเชิงลงโทษมี 2 ประการคือ เพื่อเยียวยาความเสียหายและเพื่อการลงโทษ ค่าเสียหายเชิงลงโทษจะนำมาใช้เมื่อการป้องปรามไม่เพียงพอเนื่องจากผู้กระทำความผิดมีโอกาสหลบหนีหรือหลุดจากการลงโทษ ค่าเสียหายเชิงลงโทษควรกำหนดในระดับเมื่อความเสียหายเท่ากับอันตรายหรือความเสียหายที่เขาก่อให้เกิดขึ้น (payments equal harm) โดยคำนึงถึงปัจจัยต่าง ๆ ของโอกาสการหลบหนี การคำนวณตามสูตรนี้จะ ทำให้เกิดมูลค่าความเสียหายในระดับสูงสุดที่ไม่มาก ไม่น้อยเกินไป และในปัจจุบันกฎหมายของไทยหลายฉบับยอมรับหลักการนี้ ดังตัวอย่างกฎหมายที่นำมากล่าวไว้ ซึ่งกำหนดการใช้ดุลยพินิจของศาลในกฎหมายแต่ละฉบับต่างกันเนื่องจากเจตนารมณ์ของกฎหมายแต่ละฉบับต่างกัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับกฎหมายแต่ละฉบับนั้นต้องการการบังคับที่รุนแรงหรือการป้องปรามเพียงใด⁸⁴

นอกจากนี้ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2565 เป็นต้นไป กรมการขนส่งทางบกกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งทั้งรถโดยสารและรถบรรทุกต้องจัดให้มีการบำรุงรักษารถและเก็บประวัติการดำเนินการ ตามระยะอย่างน้อยทุก 6 เดือน หรือระยะทางไม่เกิน 40,000 กิโลเมตร⁸⁵

ขั้นตอนการบำรุงรักษารถ ผู้ประกอบการขนส่งสามารถนำรถเข้าบำรุงรักษาได้ตามช่องทางต่าง ๆ ได้แก่ ศูนย์บริการของผู้ผลิตรถ อุ้งรับซ่อมทั่วไป หรือศูนย์ซ่อมของผู้ได้รับใบอนุญาตหรือเจ้าของรถ

1. รายละเอียดรายการที่ต้องบำรุงรักษารถ จำนวน 10 รายการ ดังนี้

1) ระบบเครื่องยนต์	6) ระบบรองรับน้ำหนัก
2) ระบบไอเสีย	7) ระบบไฟฟ้า ไฟส่องสว่างและไฟสัญญาณ
3) ระบบส่งกำลัง	8) วงล้อและยาง
4) ระบบบังคับเลี้ยว	9) ตัวถัง
5) ระบบห้ามล้อ	10) ระบบเชื้อเพลิง

⁸³ ‘ค่าเสียหายเพื่อการลงโทษกับคดีรถโดยสารสาธารณะ’ 195 ฉลาดซื้อนิตยสารออนไลน์ <<https://www.chaladsue.com/article/2567/>> สืบค้นเมื่อ 30 กันยายน 2565.

⁸⁴ หนังสือกรมการขนส่งทางบก คค 0409.5/1595 เรื่อง ขอให้ดำเนินการสั่งให้บริษัท เปรมประชาขนส่ง จำกัด ชำระหนี้ตามคำพิพากษาให้กับผู้บริโภคร (20 กุมภาพันธ์ 2563).

⁸⁵ กรมการขนส่งทางบก ‘ชาวประชาสัมพันธ์ Facebook fanpage DLT PR News’ (กรมการขนส่งทางบก, 30 กันยายน 2565) สืบค้นเมื่อ 22 ธันวาคม 2565.

2. บันทึกประวัติการบำรุงรักษารถลงในแบบบันทึกการบำรุงรักษารถ (Log Book)
3. นำบันทึกประวัติการบำรุงรักษารถมาแสดงเมื่อนำรถเข้ารับการตรวจสภาพรถ โดยในการเริ่มต้นบำรุงรักษารถ กำหนดระยะเวลานำรถเข้าบำรุงรักษาตามรอบสิ้นงวดปีภาษี ดังนี้

1) รถที่มีอายุภาษีสิ้นงวดที่ 1 ของปี 2565 เริ่มบำรุงรักษา 1 เมษายน 2566
2) รถที่มีอายุภาษีสิ้นงวดที่ 2 ของปี 2565 เริ่มบำรุงรักษา 1 กรกฎาคม 2566
3) รถที่มีอายุภาษีสิ้นงวดที่ 3 ของปี 2565 เริ่มบำรุงรักษา 1 ตุลาคม 2566
4) รถที่มีอายุภาษีสิ้นงวดที่ 4 ของปี 2565 เริ่มบำรุงรักษา 1 มกราคม 2566

นายเสกสม อัครพันธ์ รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก (ฝ่ายปฏิบัติการ) และโฆษกกรมการขนส่งทางบก กล่าวว่า ตามที่กระทรวงคมนาคมได้มีกฎกระทรวงกำหนดเงื่อนไขการบำรุงรักษารถไว้ในใบอนุญาตประกอบการขนส่ง พ.ศ. 2563 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่ง ทำการตรวจสอบและบำรุงรักษารถเมื่อครบตามระยะทางหรือระยะเวลาที่กำหนด เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถและลดโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุ อันมีสาเหตุมาจากสภาพเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถขาดความสมบูรณ์ ซึ่งกรมการขนส่งทางบก โดยความเห็นชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้มีประกาศเรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการเงื่อนไขและระยะเวลาการบำรุงรักษารถ ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2565 เมื่อวันที่ 4 มีนาคม 2565 โดยมีเนื้อหาที่กำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ประเภทการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก และการประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ให้มีการบำรุงรักษารถตามระยะเวลาทุก 6 เดือน หรือระยะทาง 40,000 กิโลเมตร ทั้งนี้จะทำการบำรุงรักษาตามระยะทางหรือระยะเวลาที่น้อยกว่า หรือจะบำรุงรักษารถตามระยะทางหรือระยะเวลาที่ผู้ผลิตรถกำหนดก็ได้ ประกาศดังกล่าวมีผลบังคับใช้ในวันที่ 21 กันยายน 2565 โดยรถกลุ่มแรกต้องเริ่มทำการบำรุงรักษาตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2565 เป็นต้นไป

รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก กล่าวทิ้งท้ายว่า กรมการขนส่งทางบกขอความร่วมมือผู้ประกอบการขนส่งให้นำรถมาบำรุงรักษาตามหลักเกณฑ์ดังกล่าว เพื่อความพร้อมของรถและความปลอดภัยในการให้บริการประชาชน ลดการสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุ และเนื่องจากการบำรุงรักษารถ ได้ถูกกำหนดเป็นเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ตามมติของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ดังนั้น การฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขจะถือว่าเป็นความผิดฐานไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขในใบอนุญาต มีโทษปรับสูงสุดไม่เกิน 50,000 บาท และอาจส่งผลต่อการพิจารณา การต่อใบอนุญาตประกอบการขนส่งต่อไปด้วย

บทที่ 3

มาตรการลงโทษในการควบคุมผู้ประกอบการขนส่งตามกฎหมายต่างประเทศ

การศึกษาเกี่ยวกับมาตรการลงโทษที่เหมาะสมในการควบคุมการให้บริการรถขนส่งผู้โดยสารสาธารณะในบทนี้ ผู้ศึกษาจะทำการศึกษากฎหมายของประเทศออสเตรเลีย ซึ่งเป็นประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law) สาธารณรัฐฝรั่งเศส ซึ่งเป็นประเทศที่ใช้ระบบประมวลกฎหมาย (Civil Law) และประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law) โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

3.1 ประเทศออสเตรเลีย

ประเทศออสเตรเลีย มีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสาธารณะทั้งในระดับสหพันธรัฐและระดับรัฐ โดยในการศึกษาคำนี้ จะทำการศึกษากฎหมายในระดับสหพันธรัฐเท่านั้น ซึ่งประเทศออสเตรเลีย มีการบัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งสาธารณะเอาไว้โดยตรง โดยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการขนส่งสาธารณะที่สำคัญ 2 ฉบับได้แก่ Road Transport (Public Passenger Services) Act 2001 และ Road Transport (Public Passenger Services) Regulations 2002 โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

3.1.1 Road Transport (Public Passenger Services) Act 2001

Road Transport (Public Passenger Services) Act 2001 ได้มีการบัญญัติแยกประเภทของรถที่ใช้ในการขนส่งสาธารณะออกจากกัน ได้แก่ Part 2 เป็นบทบัญญัติเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะ (Bus Services) Part 5 เป็นการบัญญัติเกี่ยวกับรถแท็กซี่ (Taxi Services) Part 7 บัญญัติเกี่ยวกับรถเช่า (Hire car Services) เห็นได้ว่า กฎหมายของออสเตรเลีย มีความแตกต่างจากกฎหมายของประเทศไทยประการหนึ่ง คือ ได้แยกกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถโดยสารสาธารณะแต่ละประเภทออกจากกัน ขณะที่ประเทศไทยกลับไม่ได้มีการบัญญัติกฎหมายแยกตามรถโดยสารสาธารณะแต่ละประเภทแต่ประการใด การแยกประเภทของรถโดยสารสาธารณะเป็นการแยกเพื่อสะดวกในการจดทะเบียนรถเท่านั้น ดังนั้นเพื่อเป็นการจำกัดขอบเขตของการศึกษาในการศึกษาคำนี้ ผู้ศึกษาจะทำการศึกษาเฉพาะในส่วนของรถโดยสารสาธารณะ (Bus Services) ตามกฎหมายของออสเตรเลียเพื่อทำการเปรียบเทียบกับกฎหมายของประเทศไทยเท่านั้น

Road Transport (Public Passenger Services) Act 2001 ได้ให้ความหมายของรถยนต์โดยสารหรือรถโดยสารสาธารณะ หมายถึง รถยนต์ที่มีวัตถุประสงค์ในการบรรทุกผู้โดยสารที่มีที่นั่งสำหรับ

ผู้ใหญ่โดยรวมถึงคนขับด้วยเกินกว่า 9 ที่นั่ง แต่ไม่รวมถึง รถสิมูซัน หรือรถราง ส่วนรถโดยสารประจำทาง หมายถึง รถประจำทางที่ใช้ในการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ⁸⁶

Road Transport (Public Passenger Services) Act 2001 ได้บัญญัติเกี่ยวกับการขอรับอนุญาต ให้เป็นผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะไว้ โดยมีวัตถุประสงค์ของการกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการขอรับ อนุญาตเพื่อให้มั่นใจว่า ผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะมีความสามารถทางการเงินเพื่อสามารถให้บริการแก่ ประชาชนได้ตามมาตรฐาน และบุคคลที่ได้รับการรับรองมีความเกี่ยวข้องหรือมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการ ให้การบริการมีความเหมาะสมรวมถึงแสดงให้เห็นถึงความสามารถที่จะปฏิบัติตามระเบียบโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ข้อกำหนดเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้โดยสารและประชาชน และการบำรุงรักษารถโดยสารสาธารณะ⁸⁷

ขณะเดียวกันได้มีการบัญญัติโทษเอาไว้สำหรับบุคคลที่ได้ขอรับอนุญาตให้เป็นผู้ประกอบการรถ โดยโดยสารสาธารณะตามกฎหมายฉบับนี้ไม่ว่าจะเป็นในส่วนของการให้บริการรถโดยสารประจำทางในเส้นทาง ปกติ หรือในส่วนของกรให้บริการเช่าเหมา ก็ตาม โดยผู้กระทำการฝ่าฝืนนำรถออกให้บริการมีความผิด ต้องระวางโทษสูงสุด ปรับ 50 หน่วยโทษ⁸⁸

⁸⁶ Part 2 Bus Services Division 2.1 Basic Concepts Section 10 A Meaning of bus and public bus
In this Act: *bus*—

(a) means a motor vehicle built mainly to carry people that seats over 9 adults (including the driver); but

(b) does not include—

(i) a limousine; or

(ii) a light rail vehicle. public bus means a bus used to provide a bus service

⁸⁷ Section 15 Bus operators—purposes of accreditation

The purpose of accreditation under the regulations to operate a bus service is to ensure that—

(a) the accredited person has the financial capacity to meet the service standards for the service;

and

(b) the accredited person, and each person who is concerned with, or takes part in, the management of the service, are suitable people to operate the service; and

(c) the accredited person, and each person who is concerned with, or takes part in, the management of the service, have demonstrated the capacity to comply with the relevant regulations and, in particular, the regulations about—

(i) the safety of passengers and the public; and

(ii) the maintenance of public buses.

⁸⁸ Section 20 Unaccredited operators not to operate certain bus Services

(1) A person must not operate, in or partly in the ACT, a regular route service unless the person is accredited under the regulations to operate regular route services.

Maximum penalty: 50 penalty units.

นอกจากนี้ หากมีบุคคลใดหลงกลวงว่าเป็นผู้ประกอบการรับอนุญาตมีความผิดต้องระวางโทษสูงสุดปรับ 30 หน่วยโทษ⁸⁹ อีกส่วนหนึ่ง⁹⁰

นอกจากนี้ เงื่อนไขสำหรับการควบคุมการให้บริการรถโดยสารสาธารณะเกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของรถโดยสารสาธารณะโดยบุคคลที่ได้รับอนุญาตกำหนดให้มีการควบคุมในเรื่องดังต่อไปนี้

(2) A person must not operate, in or partly in the ACT, a tour and charter service unless the person is accredited under the regulations to operate tour and charter services.

Maximum penalty: 50 penalty units.

⁸⁹ Section 21 Pretending to be an accredited bus service operator

A person must not pretend to be accredited under the regulations to operate a bus service.

Maximum penalty: 30 penalty units.

⁹⁰ ในกฎหมายของประเทศออสเตรเลีย หน่วยโทษ (Penalty Unit) เป็นจำนวนเงินซึ่งใช้คำนวณโทษปรับฐานละเมิดกฎหมายลายลักษณ์อักษร ค่าปรับสำหรับความผิดฐานใดคำนวณได้โดยคูณมูลค่าหน่วยโทษเข้ากับจำนวนหน่วยโทษที่กำหนดไว้สำหรับความผิดฐานนั้น เช่น ถ้าต้องโทษปรับ 20 หน่วยโทษ และหน่วยโทษหน่วย หนึ่งเท่ากับ 100 ดอลลาร์ออสเตรเลีย ก็คำนวณค่าปรับได้โดยนำ 100 คูณ 20 เป็นต้น ความถี่และวิธีการปรับค่าหน่วยโทษให้ทันสมัยเป็นอำนาจของรัฐบาลกลาง รัฐบาลรัฐและดินแดนจะกำหนดขึ้นเองตามกรอบอำนาจของตน ในรัฐออสเตรเลียตะวันตกกำหนดหน่วยโทษเกี่ยวกับการจราจรทางบกไว้ที่ 50 ดอลลาร์ออสเตรเลีย แต่ในกฎหมายของประเทศออสเตรเลีย หน่วยโทษ (Penalty Unit) เป็นจำนวนเงินซึ่งใช้คำนวณโทษปรับฐานละเมิดกฎหมายลายลักษณ์อักษร ค่าปรับสำหรับความผิดฐานใดคำนวณได้โดยคูณมูลค่าหน่วยโทษเข้ากับจำนวนหน่วยโทษที่กำหนดไว้สำหรับความผิดฐานนั้น เช่น ถ้าต้องโทษปรับ 20 หน่วยโทษ และหน่วยโทษหน่วย หนึ่งเท่ากับ 100 ดอลลาร์ออสเตรเลีย ก็คำนวณค่าปรับได้โดยนำ 100 คูณ 20 เป็นต้น ความถี่และวิธีการปรับค่าหน่วยโทษให้ทันสมัยเป็นอำนาจของรัฐบาลกลาง รัฐบาลรัฐและดินแดนจะกำหนดขึ้นเองตามกรอบอำนาจของตน ในรัฐออสเตรเลียตะวันตกกำหนดหน่วยโทษเกี่ยวกับการจราจรทางบกไว้ที่ 50 ดอลลาร์ออสเตรเลีย แต่สำหรับความผิดร้ายแรงอื่นกำหนดไว้ที่ 110 ดอลลาร์ออสเตรเลีย ในรัฐวิกตอเรียค่าของหน่วยโทษจะกำหนด ตามปีงบประมาณโดย Treasurer และประกาศลงใน Government Gazette ภายใต้บังคับของ Monetary Units Act 2004 โดยในวันที่ 1 กรกฎาคม ค.ศ. 2012 หนึ่งหน่วยโทษของรัฐวิกตอเรียมีค่า 140.84 ดอลลาร์ออสเตรเลีย ในขณะที่หนึ่งหน่วยโทษในรัฐนิวเซาท์เวลส์มีค่า 110 ดอลลาร์ออสเตรเลีย และในรัฐควีนส์แลนด์มีค่า 100 ดอลลาร์ออสเตรเลีย สำหรับรัฐบาลกลางกำหนด ค่าหน่วยโทษสำหรับบุคคลธรรมดาไว้ที่ 110 ดอลลาร์ออสเตรเลีย ตั้งแต่ ค.ศ. 2007 หนึ่ง หน่วยโทษสำหรับนิติบุคคล มักมีค่ามากกว่าหน่วยโทษสำหรับบุคคลธรรมดา เช่น ในมลฑลนครหลวงออสเตรเลียหนึ่งหน่วยโทษสำหรับบุคคลธรรมดา มีค่า 110 ดอลลาร์ออสเตรเลีย แต่มีค่า 550 ดอลลาร์ออสเตรเลียสำหรับบริษัท. ในวิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี, หน่วยโทษ [Online], สืบค้นเมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2565, จาก<https://th.wikipedia.org/wiki/หน่วยโทษ>.

1. การกำหนดให้การให้บริการขนส่งสาธารณะต้องคำนึงถึงเรื่องดังต่อไปนี้ ความปลอดภัยของผู้โดยสาร (เช่น ชนิดของอุปกรณ์รักษาความปลอดภัย) และประชาชน คุณสมบัติ การฝึกอบรมและประสบการณ์ของผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะและบุคคลที่ให้บริการอื่น ๆ ในนามของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะ และเวลาขับรถสูงสุด และเวลาพักผ่อนของคนขับ การประกันภัย ตัวโดยสาร และข้อร้องเรียนของผู้โดยสารและการสอบถามข้อมูลอื่น ๆ
2. การเตรียมการและการตีพิมพ์ และการปฏิบัติตามตารางเวลาสำหรับการให้บริการบนเส้นทางปกติ
3. ภาระหน้าที่ของคนขับรถและคนอื่น ๆ ที่ให้บริการในนามของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการ
4. ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับสภาพของรถทั้งภายในและภายนอก เกี่ยวกับรถและอุปกรณ์ส่วนควบใด ๆ
5. การบำรุงรักษาและการทำความสะอาดรถ
6. การบำรุงรักษาที่จอดรถ และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ สำหรับรถ
7. ดำเนินการและเก็บบันทึกเกี่ยวกับตรวจสอบสภาพรถ
8. ตรวจสอบบันทึกและระบบ
9. ข้อกำหนดเกี่ยวกับการแสดงหมายเลขรถในการโฆษณาสำหรับการให้บริการ

10. ให้ข้อมูลและรายงานต่อหน่วยงานขนส่งทางบก⁹¹

ขณะเดียวกันระเบียบเกี่ยวกับการควบคุมรถโดยสารสาธารณะยังมีข้อกำหนดที่มีความสัมพันธ์กับการควบคุมรถโดยสารสาธารณะ รวมถึง

- (1) ระเบียบหรือข้อห้ามในการใช้รถบนถนนหรือบนถนนในบางพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง
- (2) การรับและส่งผู้โดยสารและอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสาร และ
- (3) ระเบียบเกี่ยวกับรายงานที่ต้องจัดทำและเก็บ วิธีการทำและการเก็บรักษา รวมถึงการ

ตรวจสอบรายงาน

- (4) การขนส่งสัมภาระของผู้โดยสารและสินค้าอื่น ๆ และสัตว์
- (5) ระเบียบหรือข้อห้ามเกี่ยวกับการยื่นของผู้โดยสารในรถหรือในส่วนของรถ
- (6) ความเร็วสูงสุดของรถโดยสารสาธารณะ
- (7) ข้อห้ามในการชักชวนผู้โดยสารเพื่อการจ้างงาน

⁹¹ Section 24 Regulations about operation of bus services by accredited people

A regulation may make provision in relation to the operation of bus services by accredited bus service operators, including, for example—

(a) the conduct of bus services, including, for example—

(i) the safety of passengers (including, for example, by the use of particular kinds of security devices) and the public; and

(ii) the qualifications, training and experience of bus drivers and other people providing services on behalf of accredited bus service operators; and (iii) maximum driving times and minimum rest times of bus drivers; and

(iv) insurance; and

(v) the issue of tickets; and

(vi) customer complaints and inquiries; and

(b) the preparation and publication of, and compliance with, timetables for regular route services; and

(c) the obligations of drivers of public buses and other people providing services on behalf of accredited bus service operators; and

(d) the requirements that public buses, and their equipment and fittings (internal and external), must comply with; and

(e) the maintenance and cleaning of public buses; and

(f) maintenance, parking and other facilities for public buses; and

(g) the making and keeping of records and their inspection; and

(h) the auditing of records and systems; and

(i) requirements for display of accreditation numbers on advertisements for the service; and

(j) the provision of information and reports to the road transport authority.

- (8) การออกแบบ อุปกรณ์และส่วนควบทั้งภายในและภายนอกของรถโดยสารสาธารณะ
- (9) จุดจอดรถ สถานี ป้ายประจำทางบนเส้นทางรถโดยสารสาธารณะ
- (10) กฎระเบียบ และข้อห้าม สัญลักษณ์ และการโฆษณาด้านข้างหรือด้านนอกของรถโดยสารสาธารณะ⁹²

นอกจากนี้ยังมีระเบียบเกี่ยวกับผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ โดยมีสาระสำคัญเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ การปฏิบัติตัวของคนขับ และวิธีการแต่งกาย⁹³ ที่สำคัญภายใต้กฎหมายฉบับนี้ยังมีการกำหนดระเบียบเกี่ยวกับการปฏิบัติตัวของผู้โดยสารโดยกำหนดเกี่ยวกับ ข้อห้ามในการกินหรือการดื่มบนรถโดยสารประจำทาง และให้อำนาจแก่ ผู้ขับขี่รถ เจ้าหน้าที่ตำรวจ และผู้ได้รับอนุญาตตามกฎหมายฉบับนี้ มีอำนาจในการเชิญตัว ผู้กระทำการฝ่าฝืนลงจากรถ หรือหากพวกเขาไม่ยอมลงก็สามารถนำตัวบุคคลดังกล่าวลงจากรถได้⁹⁴เห็นได้ว่า

⁹² Section 25 Regulations about operation of public buses

A regulation may make provision in relation to the operation of public buses, including, for example—

- (a) the regulation or prohibition of the use of public buses on certain roads or road related areas; and
- (b) the picking-up and dropping-off of passengers and other matters relating to the transport of passengers; and
- (c) the records to be made and kept by, how they are to be made and kept, and their inspection; and
- (d) the transport of passengers' luggage or other goods, and animals; and
- (e) the regulation or prohibition of the transport of passengers standing in or on any part of a public bus; and
- (f) the maximum speed of public buses; and
- (g) the prohibition of anyone from soliciting for passengers or for a hiring; and
- (h) the design, equipment and fittings (internal or external) of public buses; and
- (i) the sections, terminal points and bus stops on bus routes; and
- (j) the regulation or prohibition of notices, signs and advertisements inside or on the outside of public buses.

⁹³ Section 26 Regulations about bus drivers

A regulation may make provision in relation to drivers of public buses, including, for example—

- (a) the powers, duties and conduct of drivers; and
- (b) how drivers must dress.

⁹⁴ Regulations about conduct of passengers

A regulation may make provision in relation to the conduct of passengers on public buses, including, for example—

- (a) the regulation or prohibition of eating and drinking; and
- (b) the authority of public bus drivers, police officers and authorized people to direct people contravening a regulation to leave a bus and to remove them if they fail to leave.

กฎหมายฉบับดังกล่าวมิได้มีการกำหนดมาตรการลงโทษในการให้บริการรถโดยสารสาธารณะทั้งในส่วนของผู้ประกอบการและผู้ขับขี่เอาไว้แต่ประการใด มีเพียงการกำหนดระเบียบ และหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการออกใบอนุญาต รวมถึงหลักเกณฑ์ที่ใช้ในการควบคุมการให้บริการรถโดยสารสาธารณะของผู้ประกอบการและผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะเอาไว้เท่านั้น

3.1.2 Road Transport (Public Passenger Services) Regulation 2002

ระเบียบเกี่ยวกับการขนส่งทางถนน (การให้บริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ) ค.ศ. 2002 (Road Transport (Public Passenger Services) Regulation 2002) ออกโดยอาศัยอำนาจตาม Road Transport (Public Passenger Services) Act 2001 โดยระเบียบฉบับนี้ในบทที่ 3 บัญญัติ เกี่ยวกับการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ (Bus Services) เอาไว้ ดังที่ผู้ศึกษาจะได้ทำการกล่าวถึงเฉพาะการกระทำที่มีการกำหนดมาตรการลงโทษเอาไว้ดังต่อไปนี้

3.1.2.1 มาตรการลงโทษผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะ

ระเบียบฉบับนี้กำหนดให้ผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะต้องทำการบำรุงรักษารถยนต์อยู่เสมอโดยห้ามใช้รถของผู้ผลิตรถยนต์ที่ไม่ได้มาตรฐานของยานพาหนะ รวมถึงไม่ใช้รถที่ไม่สอดคล้องกับมาตรฐานสำหรับยานพาหนะ หรือรถที่กระทำการฝ่าฝืนกฎหมายเกี่ยวกับทะเบียน ต้องระวางโทษสูงสุด 20 หน่วยโทษ⁹⁵

ผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะจะต้องเขียนรายงานเกี่ยวกับการบำรุงรักษารถโดยสารสาธารณะโดยมีรายละเอียดของรถแต่ละคันดังต่อไปนี้

- (1) ยี่ห้อ รุ่น และปี ที่ผลิต
- (2) หมายเลขทะเบียนรถ
- (3) กรมธรรม์ประกันภัย และวันหมดอายุ
- (4) จำนวนที่นั่ง และที่ยืนของผู้โดยสาร รวมถึงจำนวนผู้โดยสารในรถ

⁹⁵ Section 21 Maintenance of buses

(1) The accredited operator of a bus must not use the vehicle, or allow someone else to use the vehicle, to operate a bus service if the vehicle has not been serviced and maintained in accordance with the vehicle manufacturer's maintenance standards (however described) relating to the vehicle.

Maximum penalty: 20 penalty units.

(2) The accredited operator of a bus must not use the vehicle, or allow someone else to use the vehicle, to operate a bus service if—

(a) the vehicle does not comply with the applicable vehicle standards for the vehicle; or

(b) the use of the vehicle by the accredited operator or other person would contravene the

Road Transport (Vehicle Registration) Act 1999.

Maximum penalty: 20 penalty units.

- (5) วันที่ก่อนนำรถโดยสารมาใช้ และวันหยุดการใช้งาน
- (6) การตรวจสอบสภาพรถตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 21 (การบำรุงรักษารถโดยสาร)
- (7) ข้อบกพร่องใด ๆ ที่มีผลต่อความปลอดภัยทางถนน หรือความปลอดภัยของรถ
- (8) การทำความสะอาด การบริการ การบำรุงรักษาและการซ่อมแซมรถโดยสาร และงานอื่น ๆ ที่จะกระทำต่อรถโดยสารในกรณีการเกิดอุบัติเหตุหรือเกิดเหตุการณ์อื่น ๆ และมีการตาย หรือการบาดเจ็บทางร่างกายของบุคคลที่เกิดขึ้นหรือเกิดจากการใช้งานของรถโดยสาร หรือความเสียหายที่เกิดขึ้นหรือเกิดจากการใช้รถโดยสารและผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดดังกล่าวข้างต้น มีโทษสูงสุดปรับ 10 หน่วยโทษ⁹⁶

ระเบียบเกี่ยวกับการให้บริการรถโดยสารกำหนดหน้าที่ของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะในกรณีเกิดอุบัติเหตุเกี่ยวกับรถขึ้น โดย

1. ผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะต้องแจ้งแก่หน่วยงานด้านการขนส่งสาธารณะโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะสามารถดำเนินการได้ (แต่ไม่เกิน 24 ชั่วโมง) หลังจากเกิดอุบัติเหตุโดยทำเป็นหนังสือแจ้งวันและเวลาสถานที่ที่เกิดอุบัติเหตุขึ้น โดยผู้ที่ฝ่าฝืนมีโทษสูงสุดปรับ 20 หน่วยโทษ

⁹⁶ Section 22 Fleet and maintenance records for buses to be made

(1) The accredited operator of a bus service must make a written record of the following particulars for each bus used to operate the service:

- (a) the make, model and year of manufacture of the bus;
- (b) the registration number of the bus;
- (c) the insurance policies, and the expiry date of the policies, that apply in relation to the operation of the bus;
- (d) the maximum number of seated and standing passengers that may be carried on the bus in accordance with section 37 (Maximum number of passengers in buses);
- (e) the date the bus was first used by the operator to operate the bus service and (if applicable) the date the bus ceased to be used by the operator to operate the bus service;
- (f) the inspections of the bus for compliance with section 21 (Maintenance of buses);
- (g) any defects that affect the roadworthiness or safe operation of the bus;
- (h) the cleaning, servicing, maintenance and repair of the bus and any other work done to the bus;
- (i) accidents or other incidents in which—
 - (i) the death of, or bodily injury to, a person is caused by, or arises out of the use of, the bus; or
 - (ii) damage to property is caused by, or arises out of the use of, the bus.

(2) The accredited operator of a bus service must not fail to comply with subsection (1).

Maximum penalty: 10 penalty units.

2. ผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะต้องให้ข้อมูลแก่หน่วยงานด้านการขนส่งสาธารณะ เร็วที่สุดเท่าที่กระทำได้ (แต่ไม่เกิน 5 วันหลังจากวันแจ้งเหตุอุบัติเหตุ) เป็นลายลักษณ์อักษรเกี่ยวกับ (ก) ยี่ห้อ รุ่น และหมายเลขทะเบียนของรถที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น (ข) ชื่อและที่อยู่ของผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ (ค) สถานการณ์ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ (ง) ชื่อและที่อยู่ของบุคคลที่เสียชีวิตหรือบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุ (จ) กรณีของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บ ต้องรายงานชนิดของความบาดเจ็บที่เกิดขึ้นด้วยผู้ที่กระทำการฝ่าฝืนมีโทษปรับสูงสุด 20 หน่วยโทษ⁹⁷ ขณะที่ให้บริการ ผู้ประกอบการรถโดยสารต้องมั่นใจว่าในขณะที่มีการใช้รถโดยสารสาธารณะในงานบริการอยู่นั้น ทั้งภายในและภายนอกหรืออุปกรณ์ของรถต้องสะอาดและไม่ได้รับความเสียหาย ตลอดจน มีการติดตั้งอย่างถูกต้องมีความปลอดภัย ผู้กระทำการฝ่าฝืนมีโทษปรับ 10 หน่วยโทษ⁹⁸ ภายใต้มาตรานี้ ภายนอกของรถโดยสารประจำทางหมายถึง โครงสร้างของรถ ประตูบาร์กันชน ขอบ และล้อของรถ

ระเบียบเกี่ยวกับการให้บริการรถโดยสารสาธารณะกำหนดให้ผู้ขับรถโดยสารสาธารณะต้องมีใบอนุญาตขับรถที่ถูกต้องเหมาะสมตรงกับประเภทของการทำงาน โดยผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะจะต้องแน่ใจว่าบุคคลที่ขับรถโดยสารสาธารณะภายใต้ใบอนุญาตของตนนั้น เป็นผู้ถือใบอนุญาตขับรถสาธารณะ เว้นแต่บุคคลดังกล่าวจะมีใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ ตามกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่ง

⁹⁷ Section 24 Notifiable incidents involving buses

(1) The accredited operator of a bus service must, as soon as practicable (but within 24 hours) after a notifiable accident, give the road transport authority written notice of the time and date when, and the place where, the accident happened.

Maximum penalty: 20 penalty units.

(2) The accredited operator of a bus service must, as soon as practicable (but no later than 5 days after the day of a notifiable accident), give the road transport authority written notice of the following information:

- (a) the make, model and registration number of the bus involved in the accident;
- (b) the full name and home address of the driver of the bus involved in the accident;
- (c) the circumstances of the accident;
- (d) the name and address of anyone killed or injured in the accident;
- (e) for an injured person—the kind of injuries received by the person.

Maximum penalty: 20 penalty units.

⁹⁸ Condition of buses

(1) The accredited operator of a bus service must ensure that, while a bus is being used to operate the service, its interior, exterior and fittings are clean and undamaged and that its fittings are properly fitted and securely in place.

Maximum penalty: 10 penalty units.

ค.ศ. 2000 มาตรา 94 A ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษ 20 หน่วยโทษ⁹⁹ ตามมาตรา 27 ของระเบียบเกี่ยวกับการให้บริการรถโดยสารสาธารณะกำหนดให้ ผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะจะต้องจัดทำบันทึกเกี่ยวกับผู้ขับรถโดยสารสาธารณะ เป็นลายลักษณ์อักษร โดยมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้ ชื่อเต็มและที่อยู่ของผู้ขับรถ ข้อมูลเจ้าหน้าที่ขับรถตามคำสั่ง ซึ่งรวมถึงการเปลี่ยนแปลงข้อมูลดังกล่าวซึ่งต้องแจ้งไปยังผู้มีอำนาจตามที่สำนักงานการขนส่งทางบกกำหนดและวันที่และเวลาที่รถถูกขับเคลื่อนโดยบุคคลดังกล่าว ผู้ประกอบการจะต้องไม่ล้มเหลวในการดำเนินการดังกล่าวข้างต้น หากฝ่าฝืนต้องระวางโทษปรับ 10 หน่วยโทษ¹⁰⁰

⁹⁹ Section 26 Bus drivers to hold appropriate driver license or authority

(1) The accredited operator of a bus service must ensure that a person who drives a vehicle to operate the service is—

(a) the holder of a public vehicle license authorising the person to drive the vehicle for hire or reward; or

(b) exempt from holding a public vehicle license under the Road Transport (Driver Licensing) Regulation 2000, section 94A.

¹⁰⁰ Section 27 Records of bus drivers etc. to be maintained by accredited operator

(1) The accredited operator of a bus service must make a written record of the following particulars for each person who drives a bus to operate the service:

(a) the person's full name and home address;

(b) the prescribed driver authority information for the person, including any change to the information notified to the accredited operator by the road transport authority;

(c) the dates and times when the bus was driven by the person.

(2) The accredited operator of a bus service must not fail to comply with subsection (1).

ผู้ประกอบการจะต้องไม่ให้บุคคลที่ถือใบอนุญาตขับรถผิดประเภทมาขับรถยนต์โดยสารสาธารณะ โดยอัตราโทษสูงสุดสำหรับผู้ประกอบการที่กระทำการฝ่าฝืนคือต้องระวางโทษปรับ 20 หน่วยโทษ¹⁰¹

ผู้ประกอบการต้องเก็บรักษานันทิกเกี่ยวกับผู้ขับรถเอาไว้เพื่อการตรวจสอบ ตามระเบียบว่าด้วยการขนส่ง อย่างน้อย 2 ปี นับจากวันที่มีการบันทึกการสุดท้าย โดยบันทึกดังกล่าวต้องเก็บรักษาไว้ เพื่อการตรวจสอบที่จำเป็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจหรือเจ้าหน้าที่ที่ได้รับอนุญาต และจัดให้มีการบันทึกหรือการทำสำเนาให้แก่ผู้มีอำนาจในการตรวจสอบกำหนด ผู้ใดฝ่าฝืนมีโทษปรับ 10 หน่วยโทษ¹⁰²

สำหรับจำนวนสูงสุดของผู้โดยสาร ผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาตให้บริการรถโดยสารประจำทางชั้นเดียวจะต้องแสดงข้อความที่เห็นได้อย่างชัดเจนที่ด้านหลังของรถ โดยข้อความต้องมีขนาดอย่างน้อย 25 มิลลิเมตร ถึงจำนวนที่นั่งและจำนวนสูงสุดของผู้โดยสารยื่น หากฝ่าฝืนมีโทษปรับ 5 หน่วยโทษสำหรับผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาตให้บริการรถโดยสารสองชั้นต้องแสดงข้อความในตำแหน่งที่เห็นได้ชัดเจนที่ด้านหลังของรถ ถึงข้อความที่อ่านแล้วเข้าใจโดยมีขนาดอย่างน้อย 25 มิลลิเมตร ถึง จำนวนผู้โดยสารนั่ง

¹⁰¹ Section 26 Bus drivers to hold appropriate driver license or authority

(1) The accredited operator of a bus service must ensure that a person who drives a vehicle to operate the service is—

(a) the holder of a public vehicle license authorising the person to drive the vehicle for hire or reward; or

(b) exempt from holding a public vehicle license under the Road Transport (Driver Licensing) Regulation 2000, section 94A (Exemption of drivers of public vehicles driven for hire or reward—Act, s 31 (1) (b)).

Maximum penalty: 20 penalty units.

¹⁰² Section 28 Keeping and inspection etc. of records about buses

(1) A person who is or has been the accredited operator of a bus service must—

(a) keep every record required to be made by the person under the Act for at least 2 years after the day the last entry was made in it; and

(b) produce the record for inspection when required by a police officer or authorised person; and

(c) provide the record, or a copy of the record, to the road time when required to do so, in writing, by the authority.

(2) A person must not fail to comply with subsection (1).

Maximum penalty: 10 penalty units.

ที่ได้รับอนุญาตในแต่ละชั้น และจำนวนผู้โดยสารยืน หากฝ่าฝืนมีโทษปรับ 5 หน่วยโทษ¹⁰³

ผู้ประกอบการรถโดยสารจะต้องแสดงการรับรองการใช้รถโดยสารประจำทาง โดยจะต้องแสดงในตำแหน่งที่ได้รับการอนุมัติ โดยข้อความดังกล่าวต้องมีขนาดอย่างน้อย 50 มิลลิเมตร ผู้ใดฝ่าฝืนมีโทษสูงสุด 5 หน่วยโทษ¹⁰⁴

หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการติดก๊อกรักษาความปลอดภัยภายในรถโดยสารประจำทางผู้ประกอบการที่ได้รับการอนุมัติจะต้องติดตั้งก๊อกรักษาความปลอดภัยภายในรถ และมีป้ายบอกผู้โดยสารว่า พวกเขาอาจอยู่ภายใต้การเฝ้าระวังรักษาความปลอดภัยขณะที่อยู่ใน หรืออยู่ใกล้รถโดยสารประจำทาง หรืออยู่นอกรถ โดยกำหนดอัตราโทษสูงสุดไว้ 5 หน่วยโทษ¹⁰⁵ ก๊อกรักษาความปลอดภัยดังกล่าวจะทำการบันทึกเหตุการณ์เอาไว้ และกฎหมายกำหนดให้ผู้ประกอบการจะต้องเก็บรักษาเหตุการณ์ไว้ 30 วัน ในกรณี

¹⁰³ Section 28 Keeping and inspection etc. of records about buses.

(1) The accredited operator of a single-decker bus used to operate a bus service must display in a conspicuous position at the rear of the bus a statement, in legible text at least 25mm high, of the maximum number of seated, and the maximum number of standing, passengers the bus is permitted to carry under section 37 (3) (Maximum number of passengers in buses).

Maximum penalty: 5 penalty units.

(2) The accredited operator of a double-decker bus used to operate a bus service must display in a conspicuous position at the rear of the bus a statement, in legible text at least 25mm high, of—

(a) the maximum number of seated passengers the bus is permitted to carry on each deck of the bus under section 37 (3); and

(b) the maximum number of standing passengers the bus is permitted to carry on the lower deck under the subsection.

Maximum penalty: 5 penalty units.

¹⁰⁴ Section 30 Accreditation details to be displayed on buses

(1) The accredited operator of a bus used to operate a bus service must display on the bus in a position approved by the road transport authority a statement, in legible text at least 50mm high, of the name in which the accreditation is held and the accreditation number allocated to the operator by the authority.

Maximum penalty: 5 penalty units.

¹⁰⁵ Section 30 Accreditation details to be displayed on buses

(1) The accredited operator of a bus used to operate a bus service must display on the bus in a position approved by the road transport authority a statement, in legible text at least 50mm high, of the name in which the accreditation is held and the accreditation number allocated to the operator by the authority.

Maximum penalty: 5 penalty units.

ที่อาจถูกเรียกตรวจสอบจากเจ้าหน้าที่ตำรวจหรือหน่วยงานด้านความปลอดภัยทางถนน และเมื่อครบกำหนด 30 วันแล้ว ให้ทำลายเทปบันทึกเหตุการณ์ดังกล่าว ทันที ผู้กระทำการฝ่าฝืนต้องระวางโทษสูงสุด 10 หน่วยโทษ¹⁰⁶

ขณะเดียวกัน ระหว่างระยะเวลาภายใน 30 วันดังกล่าวหากมีการร้องขอจากเจ้าหน้าที่ตำรวจหรือหน่วยงานด้านความปลอดภัยทางถนน ผู้ประกอบการที่ได้รับการอนุมัติต้องส่งมอบเทปบันทึกดังกล่าวแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจหรือผู้มีอำนาจ และผู้ประกอบการจะต้องไม่ปราศจากเหตุผลหากไม่สามารถดำเนินการตามที่ถูกร้องขอได้ ผู้ฝ่าฝืนต้องระวางโทษสูงสุด 10 หน่วยโทษ¹⁰⁷ นอกจากนี้ผู้ประกอบการที่ได้รับอนุมัติยังมีหน้าที่ดูแลรักษาสภาพภายในรถโดยสารให้กล้องรักษาความปลอดภัยให้สามารถทำงานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ผู้ฝ่าฝืนต้องระวางโทษสูงสุด 5 หน่วยโทษ¹⁰⁸

สำหรับตัวอย่างของการลงโทษผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะ พบว่ามีกรณีของรถบัสเช่าเหมาลำซึ่งมีความสูง 3.8 เมตร ชนเข้ากับสะพาน Montagus Street ซึ่งนับจากถนนได้สะพานจนถึงตัวสะพานมีความสูงเพียง 3 เมตร ทำให้รถบัสคันดังกล่าวไม่สามารถผ่านไปได้ เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บรวม 11 คน ซึ่งหน่วยงานด้านการขนส่งของมลรัฐวิกตอเรียเรียกว่า บริษัท ควรรู้ถึงความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากระดับสะพานที่ต่ำ และวิธีการที่จะลดหรือขจัดความเสี่ยงนี้ ในคดีนี้ ศาลพิพากษาลงโทษบริษัท ซึ่งเป็นนิติบุคคลเป็นเงิน 1.4 ล้านเหรียญและกรรมการ รายบุคคลอีกคนละ 285,000 เหรียญ¹⁰⁹

¹⁰⁶ Section 32 Bus operator's responsibilities for security camera recordings

(1) This section applies to the accredited operator of a bus if the bus is fitted with a security camera.

(2) If a recording made by the security camera has not been given to a police officer or the road transport authority under subsection (4), the accredited operator must ensure that the recording is—

(a) kept by the accredited operator for 30 days after the day it is made; and
(b) destroyed as soon as practicable after the end of the 30 day period.

(3) The accredited operator of a bus must not fail to comply with subsection (2).

Maximum penalty: 10 penalty units.

¹⁰⁷ Section 31 (4) If a police officer or the road transport authority asks the accredited operator of a bus to give the police officer or authority a recording made by the security camera, the accredited operator must not, without reasonable excuse, fail to comply with the request.

Maximum penalty: 10 penalty units.

¹⁰⁸ Section 31 (5) The accredited operator of a bus must maintain, in good condition and fully operational, equipment that can display a recording made by the security camera.

Maximum penalty: 5 penalty units.

¹⁰⁹ South Melbourne crash: Bus operator should have known risk of low bridge, [Online].From <http://www.abc.net.au/news/2017-10-04/bus-company-charged-over-south-melbourne-bridge-crash/9014554>. Retrieved 17 Oct 2022.

3.1.2.2 มาตรการลงโทษผู้ขับรถโดยสารสาธารณะ

หน้าที่ของคนขับรถโดยสารสาธารณะ ประการหนึ่งตามที่ระเบียบฉบับนี้กำหนดคือคนขับรถโดยสารสาธารณะมีหน้าที่ในการตรวจสอบกล้องรักษาความปลอดภัยบนรถโดยสารให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้อยู่เสมอ หากฝ่าฝืนต้องระวางโทษสูงสุด 5 หน่วยโทษ¹¹⁰ และหลังจากทำการ ตรวจสอบพบว่ากล้องรักษาความปลอดภัยไม่อยู่ในสภาพใช้งานได้ คนขับรถต้องแจ้งต่อผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะ ทราบเพื่อดำเนินการแก้ไข หากฝ่าฝืนต้องระวางโทษสูงสุด 5 หน่วยโทษ¹¹¹

สำหรับมาตรการควบคุมพฤติกรรมของผู้ขับรถโดยสารสาธารณะ ระเบียบฉบับนี้ กำหนดห้ามมิให้ผู้ขับขี่ต้องไม่ชักชวนผู้โดยสารหรือชักชวนให้ว่าจ้าง หรือเคลื่อนรถในขณะที่ประตูลัง ยังเปิดอยู่ หรือเริ่มหรือหยุดรถโดยสารบนทางที่เป็นต้นเหตุให้ผู้โดยสารหรือบุคคลอื่นใดได้รับบาดเจ็บโดยไม่จำเป็น มีโทษสูงสุด 10 หน่วยโทษ¹¹²

คนขับรถจะต้องไม่ลุกออกจากที่นั่งของผู้ขับขี่ในขณะการเดินทางของรถโดยสาร โดยปราศจากเหตุผล ต้องระวางโทษสูงสุด 5 หน่วยโทษ¹¹³ ในการขับรถ คนขับรถต้องไม่อนุญาตให้ผู้โดยสารเข้ามายุ่งเกี่ยวกับคนขับหรือครอบครองที่นั่งคนขับหรือบางส่วนของที่นั่ง ผู้ฝ่าฝืนต้องระวางโทษ 5 หน่วยโทษ ขณะเดียวกัน ในขณะที่รถกำลังแล่นอยู่ คนขับจะต้องไม่กระทำได้ดังต่อไปนี้ ต้องไม่บรรทุกผู้โดยสารในส่วนของรถโดยสารที่ไม่ได้รับการออกแบบมาให้บรรทุก หรือในส่วนของรถโดยสารด้านข้าง หรือด้านหน้าที่นั่งของ

¹¹⁰ Section 38 Responsibilities of bus drivers for security cameras

(1) This section applies to the driver of a bus if the bus is fitted with a security camera.

(2) The driver must, before operating the vehicle as a bus, check whether the security camera is operating.

Maximum penalty: 5 penalty units.

¹¹¹ Section 38 (3) If the camera is not operating, the driver must tell the accredited operator of the bus.

Maximum penalty: 5 penalty units.

¹¹² Section 41 Behaviour of bus drivers generally

A bus driver must not—

(a) solicit for passengers or for a hiring; or

(b) move the bus while a door is open; or

(c) start or stop the bus in a way that subjects a passenger or anyone else to unnecessary risk of injury.

Maximum penalty: 10 penalty units.

¹¹³ Section 43 Drivers to remain in bus

A bus driver must not, without reasonable excuse, leave the driver's seat of the bus during a journey of the bus.

Maximum penalty: 5 penalty units.

คนขับ หรือ กรณีเป็นรถสองชั้น ให้ไปยืนอยู่บนคาดฟ้าชั้นบนของรถโดยสาร ฝ่าฝืนมีโทษปรับ 5 หน่วยโทษ¹¹⁴ ส่วนที่ไม่ได้ถูกออกแบบมาเพื่อบรรทุกคนโดยสาร รวมถึง หลังคา บันไดและที่เหยียบและหมายถึงบันไดที่ขึ้นของรถโดยสารสองชั้นด้วย

3.1.3 National Transport Commission (Road Transport Legislation – Driving Hours Regulations : Regulations : Regulations 2006

คณะกรรมการขนส่งแห่งชาติว่าด้วยระเบียบเกี่ยวกับชั่วโมงการขับขี่ 2006 เป็นบทบัญญัติที่ใช้บังคับกับผู้ประกอบการที่เป็นนายจ้างและลูกจ้างในการขับรถบรรทุกหนักและรถโดยสารเชิงพาณิชย์ ซึ่งรถโดยสารเชิงพาณิชย์ เกี่ยวกับหน้าที่ในการบันทึกข้อมูลการขับรถ ทั้งในส่วนที่เป็นหน้าที่ของนายจ้างและลูกจ้าง รวมถึงการกำหนดระยะเวลา การทำงานบนท้องถนนของลูกจ้าง และเวลาพักของลูกจ้างด้วย

ข้อ 77 ของบทบัญญัตินี้ กำหนดว่านายจ้างจะต้องไม่อนุญาตให้ลูกจ้างขับรถโดยสารเชิงพาณิชย์ ถ้านายจ้างรู้หรือมีเหตุอันควรรู้ว่า การขับรถดังกล่าวจะเป็นการกระทำความผิดเกี่ยวกับชั่วโมงการขับรถ โดยผู้กระทำความผิดมีอัตราโทษปรับ 1,500 ดอลลาร์ออสเตรเลีย

ส่วนข้อกำหนดเกี่ยวกับชั่วโมงการขับรถและเวลาพัก แตกต่างกันไปตามกฎหมายของแต่ละมลรัฐ ของผู้ขับขี่กำหนดเป็น 3 ลักษณะคือ ข้อกำหนดในการทำงานสูงสุดในรอบ 5 ชั่วโมง รอบระยะเวลาการทำงานสูงสุดในรอบ 14 ชั่วโมง และรอบการทำงานสูงสุดใน 72 ชั่วโมง กรณีที่ต้องกำหนดให้มีเวลาพัก 30 นาที โดยกำหนดเป็นช่วงเวลาเดียวกันก็ได้ หรือ 2 ช่วงเวลา ช่วงละ 15 นาทีก็ได้ กรณีที่ต้องกำหนดให้มีเวลาพัก 10 ชั่วโมง ต้องเป็นการพัก 6 ชั่วโมงต่อเนื่อง กรณีที่กำหนดให้มีเวลาพัก 96 ชั่วโมง ต้องมีการพักอย่างน้อย 24 ชั่วโมงต่อเนื่องที่คนขับรถโดยสารเชิงพาณิชย์ไม่ได้ขับรถ ซึ่งจะมีการกำหนดโทษเอาไว้ตามแต่กรณีโดยมีอัตราตั้งแต่ 1,000 - 1,500 ดอลลาร์ออสเตรเลีย เป็นต้น

¹¹⁴ Section 44 Passengers not to be carried on certain parts of a bus

(1) A bus driver must not allow a passenger—

- (a) to enter the driver’s compartment (if any) of the bus; or
- (b) to occupy the driver’s seat or a part of the driver’s seat.

Maximum penalty: 5 penalty units.

(2) A bus driver must not, while the bus is moving, allow a passenger—

- (a) on a part of the bus not designed to carry passengers; or
- (b) on a part of the bus beside or in front of the driver’s seat; or
- (c) if the bus is a double-decker—to stand on the upper deck of the bus.

Maximum penalty: 5 penalty units.

3.2 สาธารณรัฐฝรั่งเศส

สหภาพยุโรป (European Union-EU)¹¹⁵ เป็นสหภาพทางเศรษฐกิจและการเมืองประกอบด้วยสมาชิก 28 ประเทศ ได้แก่ ออสเตรีย เบลเยียม บัลแกเรีย โครเอเชีย ไซปรัส สาธารณรัฐเช็ก เดนมาร์ก เอสโตเนีย ฟินแลนด์ ฝรั่งเศส เยอรมนี กรีซ ฮังการี ไอร์แลนด์ อิตาลี ลัตเวีย ลิทัวเนีย ลักเซมเบิร์ก มอลตา เนเธอร์แลนด์ โปแลนด์ โปรตุเกส โรมาเนีย สโลวาเกีย สโลวีเนีย สเปน สวีเดน และสหราชอาณาจักร ซึ่งส่วนใหญ่เป็นประเทศที่ตั้งอยู่ในทวีปยุโรปมีพื้นที่รวม 4.32 ล้านตารางกิโลเมตร ประชากรรวมกันกว่า 500 ล้านคน และมีผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) คิดเป็นประมาณร้อยละ 20 ของ GDP โลก และมี GDP ต่อหัวประมาณ 25,000 ยูโร

สหภาพยุโรปถือกำเนิดขึ้นจากประชาคมถ่านหินและเหล็กกล้าแห่งยุโรป (European Coal and Steel Community - ECSC) และประชาคมเศรษฐกิจยุโรป (European Economic Community - EEC) ซึ่งก่อตั้งขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2494 และ 2501 ตามลำดับ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดข้อจำกัดและอุปสรรคการค้าสินค้าบริการ เงินทุนแรงงานและการกำหนดนโยบายการเกษตรร่วมกัน รวมถึงกระตุ้นให้เกิดการแข่งขันระหว่างประเทศสมาชิก และกำหนดนโยบายการค้าต่างประเทศร่วมกัน ต่อมาประเทศสมาชิกได้จัดทำสนธิสัญญามาสทริชท์ (Maastricht Treaty) เพื่อสถาปนาสหภาพยุโรปขึ้นในปี พ.ศ. 2535 และในภายหลังได้แก้ไขหลักพื้นฐานรัฐธรรมนูญเพื่อให้ประเทศสมาชิกยึดถือรัฐธรรมนูญร่วมกันโดยประเทศสมาชิกได้จัดทำสนธิสัญญา ลิสบอน (Treaty of Lisbon) ขึ้นเมื่อปี 2552 เพื่อให้สหภาพยุโรปดำเนินการผ่านระบบองค์การอิสระเหนือชาติและตัดสินใจเจรจาระหว่างรัฐบาล โดยรัฐสมาชิก โดยสถาบันสำคัญของสหภาพยุโรป มีคณะกรรมการยุโรป (European Commission) คณะมนตรีสหภาพยุโรป (Council of European Union) สภายุโรป (European Parliament) ศาลยุติธรรมแห่งสหภาพยุโรป (European Court of Justice) ธนาคารกลางยุโรป (European Central Bank) พลเมืองสหภาพยุโรป โดยมีการเลือกตั้งสมาชิกรัฐสภายุโรป ทุก ๆ 5 ปี

สมาชิกของสหภาพยุโรปได้เริ่มต้นก่อตั้งมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2494 (ค.ศ.1957) ซึ่งประกอบด้วย 6 ประเทศ (EU6) ที่เป็นผู้ก่อตั้งได้แก่เยอรมัน ฝรั่งเศส อิตาลี เบลเยียมลักเซมเบิร์ก เนเธอร์แลนด์ ต่อมาในปี พ.ศ. 2516 (ค.ศ. 1973) สหภาพยุโรปได้มีการขยายสมาชิกครั้งแรก (First Enlarge) โดยเพิ่มสมาชิกจากเดิม EU6 เป็น EU9 สมาชิกที่เพิ่มมาใหม่ ได้แก่ สหราชอาณาจักร ไอร์แลนด์ และเดนมาร์ก ถัดมาในปี พ.ศ. 2524 (ค.ศ. 1981) ได้ปรับเป็น EU10 สมาชิกใหม่ที่เข้ามา ได้แก่ กรีซ ถัดมาในปี พ.ศ. 2529 (ค.ศ. 1986) ได้ปรับเป็น EU12 โดยสมาชิกใหม่ ได้แก่ สเปน และโปรตุเกส และในปี พ.ศ. 2535 (ค.ศ. 1992) ซึ่งเป็นปีที่ก่อตั้งสหภาพยุโรปอย่างเป็นทางการและมีการรวมตัวกันอย่างสมบูรณ์ EU ได้ขยายสมาชิกครั้งที่สี่

¹¹⁵ จักรกฤษณ์ ดวงพิศตรา, 'แนวทางการนำบทเรียนการพัฒนาด้านการขนส่งทางถนนของสหภาพยุโรปมาประยุกต์ใช้กับไทยและอาเซียน' (2559) ฉบับที่ 9 วารสารการขนส่งและโลจิสติกส์ 8-11 <<http://www.cutit.chula.ac.th/twwwroot/journals/old/translog2016/p1.pdf>> สืบค้นเมื่อ 30 กันยายน 2565.

โดยมีสมาชิก 15 ประเทศ (EU15) ได้แก่ เยอรมัน ฝรั่งเศส อิตาลี เบลเยียม ลักเซมเบิร์ก เนเธอร์แลนด์ สหราชอาณาจักร ไอร์แลนด์ เดนมาร์ก กรีซ สเปน โปรตุเกส ออสเตรีย ฟินแลนด์ และสวีเดน ซึ่งครอบคลุมสมาชิกเกือบทั้งหมดในยุโรปตะวันตก ถัดมาในปี พ.ศ. 2547 (ค.ศ. 2004) ได้มีการขยายจำนวนสมาชิกครั้งยิ่งใหญ่ที่สุดใน EU โดยขยายจาก EU15 เป็น EU25 เพิ่มเติมจาก 15 ประเทศเป็น 25 ประเทศ โดยประเทศสมาชิกที่เข้ามาใหม่ ได้แก่ สาธารณรัฐเช็ก เอสโตเนีย ลิทัวเนีย โปแลนด์ สโลวาเกีย และสโลวีเนีย และในปี พ.ศ. 2550 (ค.ศ. 2007) และปี พ.ศ. 2556 (ค.ศ. 2013) มีสมาชิกใหม่ที่เข้ามา ได้แก่ โรมาเนีย บัลแกเรีย และโครเอเชีย ตามลำดับ จนปัจจุบัน EU มีสมาชิกรวม 28 ประเทศ (EU28) อย่างไรก็ตาม ผู้นำการขับเคลื่อนกิจกรรมด้านการ รวมกลุ่มทางเศรษฐกิจในสหภาพยุโรปส่วนใหญ่จะนำโดยประเทศเยอรมัน ฝรั่งเศส อิตาลี เบลเยียม เนเธอร์แลนด์ และลักเซมเบิร์ก ซึ่งเป็นกลุ่มผู้ก่อตั้งสหภาพยุโรป ซึ่งรวมถึงการกำหนดกฎเกณฑ์การเปิดเสรีการค้าและการขนส่ง

การขนส่งสินค้าทางถนนเป็นรูปแบบหลักสำหรับการขนส่งสินค้าภายในสหภาพยุโรป โดยมีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 75 ของปริมาณการขนส่งภายในสหภาพยุโรปวัดตามหน่วยตัน-กิโลเมตร การประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนในยุโรปจำแนกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ (1) การประกอบการรับจ้างขนส่งสาธารณะ (For Hire Transportation) โดยเป็นการให้บริการรับจ้างขนส่งสินค้าแก่ผู้ผลิตสินค้า และผู้ใช้บริการทั่วไปคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 70 ของปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนนทั้งหมด และ (2) การขนส่งสินค้าส่วนบุคคล (Own Account Transportation) คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 30 ของปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนนทั้งหมด

ในช่วงก่อนที่สหภาพยุโรปจะมีการรวมตัวเป็นตลาดเดียว การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศในยุโรปมีการดำเนินการภายใต้ 4 ลักษณะ ดังนี้

1. การขนส่งระหว่างประเทศที่เป็นไปตามความตกลงทวิภาคีระหว่างประเทศที่มีพรมแดนติดกัน (Bilateral Agreement between Member States) เป็นความตกลงที่อนุญาตให้มีการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างกันโดยมีทั้งกรณีที่อนุญาตให้มีการขนส่งระหว่างกันโดยเสรีและกรณีที่อนุญาตให้มีการขนส่งระหว่างกันภายใต้จำนวนโควตาที่กำหนดเป็นจำนวนเที่ยว และเพดานราคาค่าขนส่งสูงสุดและต่ำสุดภายใต้ความตกลงทวิภาคี ประเทศปลายทางจะอนุญาตให้ผู้ขนส่งสินค้าสาธารณะและผู้ขนส่งสินค้าส่วนบุคคลสามารถทำการขนส่งระหว่างประเทศได้ภายใต้กรอบเวลาที่กำหนด หรือภายใต้จำนวนเที่ยวที่กำหนด ซึ่งระบบการกำหนดโควตา ดังกล่าวเป็นระบบที่ใช้กันมาดั้งเดิมและยกเลิกไปในปี พ.ศ. 2535 (ค.ศ. 1992) เมื่อสหภาพยุโรปมีการรวมตัวกันอย่างสมบูรณ์

2. การขนส่งระหว่างประเทศภายใต้ใบอนุญาตของประชาคมยุโรป (Under Community Permit) เป็นระบบที่จัดตั้งขึ้นในปี พ.ศ. 2512 (ค.ศ. 1969) ที่อนุญาตให้ยานพาหนะจำนวนไม่เกิน 1,200 คันที่เป็นของผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะสามารถประกอบการขนส่งได้โดยเสรีภายใต้ดินแดนของประชาคมยุโรป โดยจะต่อใบอนุญาตเป็นรายปี และไม่จำกัดจำนวนเที่ยววิ่ง โดยกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับใบอนุญาตของประชาคมยุโรปมีสัดส่วนการขนส่งระหว่างประเทศคิดเป็นประมาณร้อยละ 5 ของปริมาณ

การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางถนนทั้งหมด โดยการขนส่งลักษณะดังกล่าวได้ยกเลิกไปในปี พ.ศ. 2535 เมื่อสหภาพยุโรปมีการรวมตัวกันอย่างสมบูรณ์

3. การขนส่งระหว่างประเทศภายใต้โควตาที่เห็นชอบโดยที่ประชุมรัฐมนตรีขนส่งแห่งยุโรป (Under European Conference of Ministers of Transport - ECMT) มีลักษณะคล้ายใบอนุญาตของประเทศสมาชิกยุโรป (Community Permit) แต่มีข้อแตกต่างตรงที่ใบอนุญาตแบบ ECMT จะใช้สำหรับประเทศส่วนใหญ่ที่เป็นสมาชิกที่ประชุมรัฐมนตรีขนส่งแห่งยุโรป (ซึ่งรวมบางประเทศที่ไม่ได้เป็นสมาชิกสหภาพยุโรป แต่อยู่ในทวีปยุโรป) ได้แก่ สวิตเซอร์แลนด์ ตุรกี และบางประเทศในยุโรปตะวันออก และยุโรปกลาง โดยมีจำนวนรถบรรทุก ที่ได้รับ อนุญาต ECMT ประมาณ 4,100 คัน โดยการขนส่ง ในระบบ ECMT ยังคงมีอยู่ ภายหลังจากปี 2535 ที่สหภาพยุโรปมีการรวมตัวกันอย่างสมบูรณ์ เนื่องจากมีความเกี่ยวพันกับประเทศที่ไม่ได้เป็นสมาชิกสหภาพยุโรปที่ยังคงมีการจำกัดโควตาการอนุญาตให้ทำการขนส่งเข้ามาในสหภาพยุโรป

4. การขนส่งระหว่างประเทศที่ไม่ได้อยู่ภายใต้โควตา (Quota Exemption) ได้แก่ กรณีการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางรางและการขนส่งสินค้าทางถนนโดยรถบรรทุกที่มีขนาดไม่เกิน 3.5 ตัน และการขนส่งข้ามแดนด้วยรถบรรทุกที่มีระยะห่างไม่เกิน 25 กิโลเมตรจากพรมแดน จะไม่มีข้อกำหนดจำนวนโควตารายเกี่ยวกับการขนส่ง ในส่วนนี้จะเป็นการนำเสนอข้อมูลพัฒนาการการรวมกลุ่มด้านการขนส่งทางถนนจากแต่ละประเทศเข้ามารวมเป็นสหภาพยุโรป ปัญหาและอุปสรรคในการประสานกฎระเบียบของแต่ละประเทศก่อนจะมาเป็นสหภาพยุโรป นโยบายและกฎระเบียบที่สำคัญที่เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจ และการปฏิบัติงานด้านการขนส่งทางถนนที่กำหนดโดยคณะกรรมการยุโรป (European Commission-Mobility and Transport)

ขณะเดียวกันจากการศึกษาบทบัญญัติของกฎหมายประเทศสาธารณรัฐฝรั่งเศสพบว่า ตามสถิติของ Statista ผู้เสียชีวิตในท้องถนนของฝรั่งเศสดูเหมือนจะลดลง ตัวอย่างเช่น อัตราการเสียชีวิตที่เสียค่าผ่านทางต่อพันล้านกิโลเมตรเพิ่มขึ้นจาก 4.8 ในปี ค.ศ. 2000 และเหลือเพียง 1.8 ในปี ค.ศ. 2015 ฝรั่งเศสเป็นหนึ่งในไม่กี่ประเทศในยุโรปที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนลดลง 13 เปอร์เซ็นต์จากการเสียชีวิตบนท้องถนน จากปี ค.ศ. 2010 ถึง ค.ศ. 2016

ในปี ค.ศ. 2016 อุบัติเหตุจราจรเป็นสาเหตุการเสียชีวิตอันดับที่ 5 ในสหภาพยุโรป อุบัติเหตุทางถนนของฝรั่งเศส ถือเป็นปัญหาสังคมที่ยาวนานมาหลายทศวรรษ อิทธิพลของแอลกอฮอล์ ได้รับการจัดอันดับไว้เป็นอันดับสอง ของการเสียชีวิตบนท้องถนน โชคดีที่รัฐบาลฝรั่งเศสได้ใช้ มาตรการความปลอดภัยทางถนน เพื่อจำกัดการใช้ความเร็วสูงและกำหนดข้อจำกัดที่เข้มงวดมากยิ่งขึ้น สำหรับการขับขี่ภายใต้อิทธิพลดังกล่าว กฎหมายเมาแล้วขับในประเทศฝรั่งเศส ถือเป็นกฎหมายในการขับขี่ที่สำคัญที่สุด ไม่ว่าจะขับรถยนต์ส่วนบุคคล รถยนต์เช่า หรือรถโดยสารประจำทาง ต้องปฏิบัติตาม ระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูงสุดตามกฎหมายสำหรับ ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล ต้องไม่เกิน 0.05% ขณะที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ของประเทศไทย กรณีที่จะถือว่าเมาแล้วขับต้องมีปริมาณแอลกอฮอล์เกินกว่า 50 มิลลิกรัม

สำหรับในประเทศสาธารณรัฐฝรั่งเศสต้องมีปริมาณแอลกอฮอล์เกินผู้ขับขี่รถบัส รถโค้ช ระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูงสุดตามกฎหมายสำหรับผู้ขับขี่รถดังกล่าว ต้องไม่เกิน 0.02% และคนขับใหม่ที่มีประสบการณ์น้อยกว่าสามปี ตำรวจสามารถสุ่มตรวจลมหายใจได้ และการทดลองดังกล่าว รวมถึงการทดสอบสารเสพติดถือเป็นภาคบังคับหลังจากผู้ขับขี่เกิดอุบัติเหตุหรือกระทำความผิดร้ายแรง ขณะที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ของประเทศไทย กรณีผู้ที่ปฏิบัติหน้าที่ขับรถยนต์สาธารณะ รถยนต์โดยสารประจำทาง ต้องมีปริมาณแอลกอฮอล์ เป็น 0 มิลลิกรัม ซึ่งกรมการขนส่งทางบก จะให้อำนาจผู้ตรวจการขนส่งตรวจความพร้อมก่อนเริ่มปฏิบัติหน้าที่ในช่วงเทศกาลวันหยุดยาวต่อเนื่อง

เมื่อกรณีการกำหนดชั่วโมงการขับรถให้เป็นหน้าที่ของคณะกรรมการขนส่ง ที่จะกำหนดเกี่ยวกับชั่วโมงการทำงานของผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารประจำทาง นอกจากนี้ยังกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งมีหน้าที่ต้องรายงานข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุ โดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับการพลิกคว่ำ หรือเหตุไฟไหม้ หรือจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ การกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งในฐานะนายจ้างมีหน้าที่ควบคุมดูแลลูกจ้างมิให้กระทำความผิดฐานเมาแล้วขับ รวมถึงหากผู้ประกอบการเพิกเฉย และปล่อยให้ลูกจ้างที่ไม่มีใบอนุญาตขับรถยนต์โดยสารสาธารณะมาทำหน้าที่เป็นผู้ขับขี่ หรือกรณีที่ปล่อยให้ผู้ขับขี่กระทำความผิดซ้ำในฐานะเมาแล้วขับซ้ำ มีการกำหนดไว้ทั้งโทษปรับและจำคุก ข้อกำหนดดังกล่าวตามกฎหมายของสาธารณรัฐฝรั่งเศส นั้นมีความใกล้เคียงกับกฎหมายไทย แต่ต่างกันที่กฎหมายของประเทศไทยมิได้มีการกำหนดเกี่ยวกับการกระทำความผิดซ้ำเอาไว้ ซึ่งผู้ศึกษาเห็นว่า เป็นอีกมาตรการหนึ่ง ที่อาจนำมาใช้ได้ เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งทำหน้าที่ควบคุมกำกับดูแล พฤติกรรมการขับรถยนต์โดยสารให้มีความระมัดระวังและปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

อัตราโทษของการฝ่าฝืนความเร็วในประเทศฝรั่งเศสปรากฏตามตารางต่อไปนี้¹¹⁶

ภาพที่ 3.1 อัตราโทษของการฝ่าฝืนความเร็วในประเทศฝรั่งเศส

France/Monaco important numbers :					
Limit - km/h	30	50	90 ⁽¹⁾	110 ⁽¹⁾	130 ⁽²⁾
Fine +20 km/h	€135 ⁽³⁾	€135 ⁽³⁾	€135 ⁽³⁾	€135 ⁽³⁾	€135 ⁽³⁾
Fine +40 km/h	€135 ⁽³⁾	€135 ⁽³⁾	€135 ⁽³⁾	€135 ⁽³⁾	€135 ⁽³⁾
LICENSE ⁽⁴⁾	61	81	121	141	161
JAIL ⁽⁵⁾	Repeated violations with more than +50 km/h				

Source: www.speedingeurope.com

¹¹⁶ SpeedingEurope, (Speeding Europe, 1 September 2019)

<<http://www.speedingeurope.com/france/>> accessed 21 March 2023.

โดยระบบนับคะแนนโทษในฝรั่งเศส เริ่มต้นด้วย 12 คะแนนและถูกระงับใบอนุญาตขับขี่เป็นเวลาหกเดือนเมื่อคะแนนลดไปถึงศูนย์ หากเกิดเหตุการณ์นี้สองครั้งในรอบ 5 ปี ใบอนุญาตจะถูกถอนออกไปหนึ่งปี หากเสียคะแนน 6 คะแนนขึ้นไป (แต่ไม่ใช่ทั้งหมด) สามารถเข้าร่วมหลักสูตรความปลอดภัยทางถนนเพื่อรับคะแนนกลับได้ 4 คะแนน การกระทำ ผิดกฎหมายที่ถูกตัดเพียงคะแนนเดียวจะได้คะแนนกลับมาภายใน 6 เดือนหากเสียคะแนนมากกว่าหนึ่งคะแนน จะได้รับคะแนนกลับมาใน 2 หรือ 3 ปี (ขึ้นอยู่กับความรุนแรงของการกระทำผิดกฎหมาย)

3.3 ประเทศสหรัฐอเมริกา

3.3.1 ความเป็นมา

การกำกับดูแลการสอบสวนอุบัติเหตุในการขนส่งของสหรัฐอเมริกาอยู่ภายใต้การดำเนินงานของคณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติ (The National Transportation Safety Board หรือ NTSB) ซึ่งเป็นหน่วยงานอิสระแยกออกจากหน่วยงานอื่นของรัฐ ขึ้นตรงต่อรัฐบาลกลาง จัดตั้งขึ้นตามรัฐบัญญัติว่าด้วยความเป็นอิสระของคณะกรรมการความปลอดภัย พ.ศ. 2517 (The Independent Safety Board Act of 1974) มีการแก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดเมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2549 ตามรัฐบัญญัติว่าด้วยการให้อำนาจคณะกรรมการความปลอดภัย ในการขนส่งแห่งชาติ พ.ศ. 2549 (The National Transportation Safety Board Reauthorization Act of 2006) จนกลายมาเป็นประมวลกฎหมายสหรัฐอเมริกาว่าด้วยคณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติ (United States Code, Title 49) ที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งคณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติมีหน้าที่กำกับดูแลการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในการขนส่งทางอากาศ, การขนส่งทางทะเล, การขนส่งทางถนน, การขนส่งทางรถไฟ ทางท่อและวัสดุอันตราย เพื่อวิเคราะห์หาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุและให้ข้อเสนอแนะด้านความปลอดภัยในการขนส่งเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุอย่างเดียวกันอีกในอนาคต¹¹⁷

คณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติมีต้นกำเนิดมาจากรัฐบัญญัติว่าด้วยการพาณิชย์ทางอากาศ พ.ศ. 2469 (The Air Commerce Act of 1926) ซึ่งรัฐสภาแห่งสหรัฐอเมริกาได้เรียกเก็บเงินจากกระทรวงพาณิชย์เพื่อใช้ในการตรวจสอบสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุอากาศยาน ต่อมาได้โอนความรับผิดชอบดังกล่าวให้กับสำนักความปลอดภัยการบินของคณะกรรมการการบินพลเรือนในปี พ.ศ. 2483

ในปี พ.ศ. 2510 สภาคองเกรสของสหรัฐอเมริกาได้รวมหน่วยงานด้านการขนส่งทั้งหมดไว้ในกรมการขนส่งของสหรัฐอเมริกา (U.S. Department of Transportation หรือ DOT) ตามวัตถุประสงค์เชิงนโยบายด้านการบริหารที่ต้องการสนับสนุนให้การคมนาคมมีความรวดเร็วปลอดภัย มีประสิทธิภาพและสะดวกสบายในราคาต่ำที่สุดและจัดตั้งคณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติให้เป็นหน่วยงานอิสระในสังกัดของกรมการขนส่งให้มีอำนาจหน้าที่ในการควบคุมดูแลออกมาตรการเพื่อความปลอดภัยด้านการคมนาคมและการขนส่งภายในประเทศและสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น

¹¹⁷ National Transportation Safety Board, 49 U.S. Code Chapter 11, 1101-1155.

กับการคมนาคม โดยสภาองค์กรเห็นว่า องค์การเดี่ยวที่กำหนดภารกิจไว้อย่างชัดเจนจะมีประสิทธิภาพ ในการส่งเสริมความปลอดภัยในระบบการขนส่งในระดับสูงมากกว่า การแยกหน่วยงาน ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2510 คณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติมีหน้าที่สอบสวนอุบัติเหตุในด้านการบิน ทางหลวง ทางทะเล ทางท่อและทางรถไฟ ตลอดจนอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งวัสดุอันตราย

ภายหลังสภาองค์กร¹¹⁸ ได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติ ขึ้นมาใหม่ในฐานะองค์กรอิสระ ที่แยกออกจากกรมการขนส่งโดยสิ้นเชิงในปี พ.ศ. 2517 กล่าวคือ คณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติ ไม่ได้เป็นส่วนหนึ่งของกรมการขนส่งและไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับหน่วยงานใด ๆ ของกรมการขนส่งและองค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration) โดยให้เหตุผลว่า “หน่วยงานของรัฐบาลกลางไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างถูกต้อง เว้นเสียแต่ว่าจะแบ่งแยกและเป็นอิสระจากหน่วยงานอื่นใดของสหรัฐอเมริกา” เนื่องจากกรมการขนส่งมีหน้าที่ ในการดำเนินงานและกำกับดูแลในวงกว้าง ซึ่งมีผลกระทบต่อความปลอดภัย ความเหมาะสมเพียงพอและ ประสิทธิภาพของระบบการขนส่ง และการเกิดอุบัติเหตุในการขนส่งอาจเกิดจากข้อบกพร่องในระบบดังกล่าว ความเป็นอิสระของคณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติ จึงถือเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการกำกับ ดูแลที่เหมาะสม คณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติดำเนินการตรวจสอบและให้ข้อเสนอแนะ จากมุมมองที่เป็นประโยชน์เพื่อความปลอดภัยในระบบการขนส่งโดยไม่มีอำนาจในการควบคุม วางระเบียบ ทางกฎหมาย จัดหาเงินทุนและไม่มีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรงในการประกอบกิจการขนส่งในรูปแบบต่าง ๆ ในปี พ.ศ. 2539 รัฐสภาได้มอบหมายให้คณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติ รับผิดชอบในการ ประสานความช่วยเหลือของรัฐบาลกลางแก่ครอบครัว ของผู้ประสบอุบัติเหตุทางอากาศ แม้ว่าจะมีการออก กฎหมายในเบื้องต้นเพื่อให้ความช่วยเหลือต่ออุบัติเหตุทางอากาศ แต่ต่อมาได้ขยายความช่วยเหลือไปยัง การขนส่งทุกรูปแบบโดยพิจารณาเป็นรายกรณีไปและในปี พ.ศ. 2543 คณะกรรมการความปลอดภัยในการ ขนส่งแห่งชาติ ได้พัฒนาทักษะด้านเทคนิคของพนักงานและทำให้เกิดความเชี่ยวชาญด้านการสอบสวน เพื่อให้เข้าถึงประชาคมการขนส่ง (The Transportation Community) ได้มากขึ้น โดยการจัดตั้ง National Transportation Safety Board Academy (NTSB Academy) ขึ้นใน George Washington University Virginia Campus และเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2549 สถาบัน NTSB Academy ได้เปลี่ยนเป็นศูนย์ฝึกอบรม ของคณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติ (The NTSB Training Center) เพื่อสะท้อนให้เห็นถึง ภารกิจการฝึกอบรมของสถาบันมากขึ้น เนื่องจากคณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติ ไม่มีอำนาจในการควบคุมอุตสาหกรรมการขนส่งอย่างเป็นทางการ ประสิทธิภาพในการทำงานจึงขึ้นอยู่กับ ความสำเร็จในการสอบสวนอย่างละเอียดแม่นยำและเป็นอิสระเพื่อให้ข้อเสนอแนะเรื่องความปลอดภัยในการ ขนส่งอย่างเหมาะสม

¹¹⁸ National Transportation Safety Board, ‘History of The National Transportation Safety Board’ <<https://www.nts.gov/about/history/Pages/default.aspx>> accessed 21 March 2023.

ปัจจุบันสำนักงานคณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติ ทำหน้าที่สนับสนุนการสอบสวนอุบัติเหตุในการขนส่งของคณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติ มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในเขตวอชิงตัน ดี.ซี. และสำนักงานภูมิภาค 9 แห่ง สำนักงานคณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติขึ้นตรงต่อประธานคณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติ แบ่งโครงสร้างองค์กรออกเป็น 5 หน่วยงานย่อย ประกอบด้วย 1) สำนักงานการเงิน 2) สำนักงานที่ปรึกษาทั่วไป 3) สำนักงานข้อเสนอแนะด้านความปลอดภัยและการสื่อสาร 4) สำนักงานการจ้างงาน และ 5) สำนักงานกรรมการผู้จัดการ โดยสำนักงานกรรมการผู้จัดการมีหน้าที่รับผิดชอบส่วนงานย่อย 8 ฝ่าย ได้แก่ 1) ฝ่ายความปลอดภัยทางการบิน 2) ฝ่ายความปลอดภัยทางทะเล 3) ฝ่ายความปลอดภัยทางถนน 4) ฝ่ายความปลอดภัยทางรถไฟท่อและวัสดุอันตราย 5) ฝ่ายวิจัยและวิศวกรรม 6) ฝ่ายบริหารจัดการ 7) ฝ่ายข้อมูลข่าวสาร และ 8) ฝ่ายกฎหมาย

สำนักงานคณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติ มีพนักงานประมาณ 400 คน ซึ่งมีความเชี่ยวชาญในการขนส่งทุกรูปแบบเพื่อสนับสนุนด้านการสอบสวนอุบัติเหตุ เช่น วิศวกรอากาศยาน เจ้าหน้าที่สอบสวนทางอากาศ ผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยในการขนส่ง เจ้าหน้าที่สอบสวนทางถนน นักวิจัยด้านปัจจัยมนุษย์ นักวิจัยทางด้านเทคนิค ผู้เชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ เป็นต้น

ในการปฏิบัติงาน คณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติ เป็นผู้บริหารและประธานเจ้าหน้าที่ธุรการของสำนักงานคณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติ มีอำนาจบริหารจัดการ เช่น แต่งตั้งและกำกับดูแลเจ้าหน้าที่และลูกจ้างชั่วคราว กำหนดค่าจ้างของเจ้าหน้าที่และลูกจ้าง กำหนดหน้าที่ของพนักงาน ลูกจ้าง ดูแลค่าใช้จ่ายทั้งหมดของคณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติ มีอำนาจแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ฝ่ายการเงิน ตั้งสำนักงานหรือเจ้าหน้าที่เฉพาะสำหรับสอบสวนและรายงานอุบัติเหตุในการขนส่งแต่ละรูปแบบ ดำเนินการเกี่ยวกับการสอบสวนอุบัติเหตุ เช่น สั่งให้รวบรวมข้อเท็จจริงเพิ่มเติม สั่งให้สอบสวนทางเทคนิค เป็นต้น ประชุมสรุปข้อเท็จจริงเพื่อระบุสาเหตุของอุบัติเหตุและให้ข้อเสนอแนะด้านความปลอดภัย เจรจาและทำข้อตกลงกับบุคคลภายนอก จัดให้มีการฝึกอบรมเกี่ยวกับการสอบสวนอุบัติเหตุ ยื่นเสนอเอกสารเกี่ยวกับงบประมาณและการเสนอความเห็นทางกฎหมายต่อรัฐสภา ยื่นรายงานประจำปีเกี่ยวกับผลสรุปทางสถิติและการสอบสวนอุบัติเหตุในการขนส่งต่อรัฐสภา กำหนดชั้นความลับของข้อมูลเพื่อให้ความคุ้มครองข้อมูลและผู้ใช้ข้อมูลจากการดำเนินการ ทั้งในทางแพ่ง ทางอาญาและทางวินัย ตลอดจนพิจารณาข้ออุทธรณ์คำสั่งของเจ้าหน้าที่ของคณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติ

ส่วนการสอบสวนอุบัติเหตุในการขนส่งมีทีมงานสอบสวนที่เรียกว่า “Go Team” ประจำอยู่ในสำนักงานภูมิภาค มีความพร้อมสำหรับการปฏิบัติงานตลอด 24 ชั่วโมง “Go Team” ประกอบด้วยสมาชิกตั้งแต่ 3 หรือ 4 คน ไปจนถึง 10 คน เป็นเจ้าหน้าที่ผู้เชี่ยวชาญ จากสำนักงานใหญ่ ในเขตวอชิงตัน ดี.ซี. ซึ่งได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่หมุนเวียนกันไปเพื่อตอบสนองต่ออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นให้เร็วที่สุดเท่าที่เป็นไปได้ ทีมงานสอบสวนมีหัวหน้าทีมเรียกว่า Investigative in Charge หรือ IIC ซึ่งเป็นเจ้าหน้าที่สอบสวนอาวุโสที่มีประสบการณ์ด้านการสอบสวนอุบัติเหตุในการขนส่งมาเป็นเวลานาน ทีมงานสอบสวนจะเดินทางไปยังจุด

เกิดเหตุโดยเครื่องบินพาณิชย์หรือเครื่องบินของรัฐขึ้นอยู่กับสถานการณ์และความพร้อมใช้งาน มีหน้าที่รวบรวมข้อมูลในที่เกิดเหตุ เช่น ตรวจสอบเกี่ยวกับการดำเนินงานของยานพาหนะที่ประสบอุบัติเหตุ โครงสร้างของยานพาหนะ เครื่องยนต์และอุปกรณ์เสริมของเครื่องยนต์ ตรวจสอบระบบไฮดรอลิก และระบบไฟฟ้า ระบบการควบคุมจราจรทางอากาศ การออกแบบอุปกรณ์ ตรวจสอบสภาพแวดล้อม ตรวจสอบการดำเนินการของผู้ประกอบการที่อาจเป็นสาเหตุหรือปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ เช่น ประวัติการใช้ยา ประวัติการรักษาพยาบาล ประวัติการฝึกอบรม ระดับแอลกอฮอล์และ สภาพแวดล้อมในการทำงาน ทั้งนี้ ในระหว่างการสอบสวนสมาชิกคณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติ 1 ใน 5 คน ที่เดินทางไปในที่เกิดเหตุ จะต้องสรุปข้อมูลเกี่ยวกับข้อเท็จจริงที่ได้มาจากทีมสอบสวน และหัวหน้าทีมสอบสวนมีหน้าที่สอบสวนรายละเอียดเพิ่มเติมในกรณีจำเป็น หลังจากนั้นจะมีการนำข้อมูลกลับไปยังสำนักงานใหญ่ในเขตวอชิงตัน ดี.ซี. เพื่อวิเคราะห์และจัดทำร่างรายงานการสอบสวนเสนอต่อคณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติ ซึ่งอาจใช้ระยะเวลา 12 ถึง 18 เดือนนับแต่วันเกิดอุบัติเหตุ และคณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติ จะมีการประชุมลงมติให้ความเห็นชอบเกี่ยวกับผลสรุปข้อเท็จจริง เพื่อระบุสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ และให้ข้อเสนอแนะด้านความปลอดภัย หลังจากนั้นจะมีการเผยแพร่ผลการสอบสวนและข้อเสนอแนะด้านความปลอดภัยต่อสาธารณชน

กรณีมีข้อสงสัยว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดทางอาญา เจ้าหน้าที่ตำรวจจะทำการสอบสวนทางอาญาควบคู่ไปกับการสอบสวนของคณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติ โดยคณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติไม่ได้มีหน้าที่สอบสวนเกี่ยวกับความผิดในทางอาญาแต่จะให้การสนับสนุนทางด้านเทคนิค เมื่อได้รับการร้องขอจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ และในปัจจุบันคณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติได้ออกข้อเสนอแนะด้านความปลอดภัยมากกว่า 13,000 รายการ

3.3.2 ความหมายของคำว่าอุบัติเหตุ

ประมวลกฎหมายสหรัฐอเมริกาว่าด้วยคณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติ (United States Code, Title 49) กำหนดนิยามของคำว่า “อุบัติเหตุ” อย่างกว้างไว้ใน มาตรา 1101 ให้หมายความรวมถึงความเสียหายหรือการถูกทำลายหรือความเสื่อมสลายที่เกิดขึ้นแก่ยานพาหนะภาคพื้น¹¹⁹ ยานพาหนะในการขนส่งทางอากาศหรือท่อ โดยไม่คำนึงว่าเหตุการณ์นั้น เกิดขึ้นโดยบังเอิญหรือไม่ก็ตาม โดยไม่ได้ระบุรายละเอียดของเหตุการณ์ที่ถือว่าเป็นอุบัติเหตุไว้อย่างชัดเจนเพื่อเปิดช่องให้คณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติ มีอำนาจกำกับดูแลการสอบสวนเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางท่อ และการขนส่งภาคพื้น (ซึ่งหมายถึงการขนส่งทางถนน การขนส่งทางราง และการขนส่งทางน้ำ) อย่างทั่วถึง

3.3.3 ขอบเขตการบังคับใช้

¹¹⁹ 49 U.S. Code Definitions: ‘In this chapter, the term “accident” includes damage to or destruction of vehicles in surface or air transportation or pipelines, regardless of whether the initiating event is accidental or otherwise’ 1101.

จากนิยามของคำว่า “อุบัติเหตุ” ที่ครอบคลุมถึงความเสียหายของยานพาหนะในการขนส่งภาคพื้น การขนส่งทางอากาศหรือการขนส่งทางท่อ และมาตรา 1131(a) ที่กำหนดให้คณะกรรมการ ความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติมีอำนาจทั่วไป (general authority) ในการสอบสวนและชี้ชัดถึงข้อเท็จจริง (facts) พฤติการณ์ (circumstances) และสาเหตุที่เป็นไปได้ ของอุบัติเหตุอากาศยาน อุบัติเหตุทางถนน อุบัติเหตุ ทางรถไฟ อุบัติเหตุทางท่อ อุบัติเหตุทางทะเล และอุบัติเหตุอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งส่วนบุคคลหรือการขนส่ง ทรัพย์สิน ประมวลกฎหมายสหรัฐอเมริกา จึงมุ่งหมายให้คณะกรรมการความปลอดภัยด้านการขนส่งแห่งชาติ มีอำนาจสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในการขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางท่อ การขนส่งทางถนน การขนส่ง ทางรางและการขนส่งทางน้ำ โดยมีอำนาจสอบสวนอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องหรือเกิดขึ้นดังต่อไปนี้¹²⁰

3.3.3.1 อุบัติเหตุทางถนน

อุบัติเหตุบนถนนรวมถึงอุบัติเหตุบนถนนบริเวณทางข้ามทางรถไฟ

3.3.3.2 อุบัติเหตุอื่น

¹²⁰ 49 U.S. Code § 1131 - General authority - (a) General.— (1) The National Transportation Safety Board shall investigate or have investigated (in detail the Board prescribes) and establish the facts, circumstances, and cause or probable cause of—

(a) an aircraft accident the Board has authority to investigate under section 1132 of this title or an aircraft accident involving a public aircraft as defined by section 40102 (a) (37) [1] of this title other than an aircraft operated by the Armed Forces or by an intelligence agency of the United States;

(b) a highway accident, including a railroad grade crossing accident, the (A) Board selects in cooperation with a State;

(c) a railroad accident in which there is a fatality or substantial property damage, or that involves a passenger train;

(d) a pipeline accident in which there is a fatality, substantial property damage, or significant injury to the environment;

(e) a major marine casualty (except a casualty involving only public vessels) occurring on or under the navigable waters, internal waters, or the territorial sea of the United States as described in Presidential Proclamation No. 5928 of December 27, 1988, or involving a vessel of the United States (as defined in section 2101 (46) 1 of title 46), under regulations prescribed jointly by the Board and the head of the department in which the Coast Guard is operating; and

(f) any other accident related to the transportation of individuals or property when the Board decides—

(i) the accident is catastrophic;

(ii) the accident involves problems of a recurring character; or

(iii) the investigation of the accident would carry out this chapter.

อุบัติเหตุอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งส่วนบุคคลหรือการขนส่งทรัพย์สิน (transportation of individuals or property) ที่คณะกรรมการเห็นว่าเป็นความเสียหายร้ายแรงหรือเกี่ยวข้องกับปัญหาที่เกิดขึ้นบ่อย หรือเป็นการสอบสวนอุบัติเหตุที่ควรจะดำเนินการ โดยคณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติ

3.3.4 การกำกับดูแลการสอบสวนอุบัติเหตุ

ประมวลกฎหมายแห่งสหรัฐอเมริกา บรรพที่ 49 ลักษณะที่ 11 (United States Code, Title 49, Chapter 11) ว่าด้วยคณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติ ได้กำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับองค์กรและการบริหารจัดการของคณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติ ไว้ในหมวดที่ 2 มาตรา 1111 - 1119 โดยมีสาระสำคัญเกี่ยวกับผู้มีอำนาจการกำกับดูแลการสอบสวนอุบัติเหตุในการขนส่งและการจัดระเบียบบริหารองค์กร

3.3.5 กรณีการตรวจหาสารเสพติด (drug tests)

กรณีมีอุบัติเหตุหรืออุบัติเหตุการณที่อยู่ที่ภายใต้เขตอำนาจสอบสวนของคณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติเกิดขึ้น¹²¹ และลูกจ้างหรือเจ้าหน้าที่ของกระทรวงคมนาคมที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุหรืออุบัติเหตุการณนั้นได้รับการตรวจหาสารเสพติดไปแล้วตามข้อบังคับว่าด้วยการตรวจทางพิษวิทยา หลังเกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากมีการปฏิบัติที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Practice) หรือมีเหตุอันควรสงสัยอย่างอื่น รัฐมนตรีขนส่ง (The Secretary of Transportation) ต้องให้ข้อมูลเกี่ยวกับรายงานการตรวจทางพิษวิทยา ที่เป็นบวก (ที่ได้รับการตรวจสอบโดยเจ้าหน้าที่ตรวจสอบทางการแพทย์) แก่คณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติ เมื่อได้รับการร้องขอเป็นลายลักษณ์อักษร

¹²¹ The United States Secretary of Transportation, or the Secretary of Transportation is the head of the United States Department of Transportation

คณะกรรมการจะต้องรักษาความลับของข้อมูลบันทึกการตรวจสอบจากห้องปฏิบัติการซึ่งแสดงผลการใช้ยาเสพติดในทางการแพทย์และข้อมูลทางการแพทย์ที่ได้รับจากเจ้าหน้าที่ทดสอบ แต่คณะกรรมการอาจบันทึกข้อมูลดังกล่าวลงในหลักฐานการสอบสวนอุบัติเหตุ หรืออุบัติการณ์ได้หากเป็นประเด็นปัญหาในการสอบสวนและมีความจำเป็นต้องระบุรายละเอียดนั้น¹²²

¹²² 49 U.S. Code § 1114 - (e) Drug Tests.—

(1) Notwithstanding section 503 (e) of the Supplemental Appropriations Act, 1987 (Public Law 100– 71, 101 Stat. 471), the Secretary of Transportation shall provide the following information to the Board when requested in writing by the Board:

(a) any report of a confirmed positive toxicological test, verified as positive by a medical review officer, conducted on an officer or employee of the Department of Transportation under post-accident, unsafe practice, or reasonable suspicion toxicological testing requirements of the Department, when the officer or employee is reasonably associated with the circumstances of an accident or incident under the investigative jurisdiction of the Board.

(b) any laboratory record documenting that the test is confirmed positive.

(2) Except as provided by paragraph (3) of this subsection, the Board shall maintain the confidentiality of, and exempt from disclosure under section 552(b) (3) of title 5—

(a) a laboratory record provided the Board under paragraph (1) of this subsection that reveals medical use of a drug allowed under applicable regulations; and

(b) medical information provided by the tested officer or employee related to the test or a review of the test.

บทที่ 4

วิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับมาตรการลงโทษ

ในการควบคุมผู้ประกอบการขนส่ง

ในปัจจุบัน กฎหมายที่ใช้เป็นมาตรการในการควบคุมการให้บริการของผู้ประกอบการขนส่งของประเทศไทย ถูกบัญญัติอยู่ในกฎหมายสำคัญ 2 ฉบับ กล่าวคือ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 รวมถึงกฎระเบียบต่าง ๆ ที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามความในพระราชบัญญัติทั้ง 2 ฉบับนี้

อนึ่ง ในปัจจุบันประเทศไทยกลายเป็นประเทศที่มีผู้เสียชีวิตอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นอันดับหนึ่งของโลก ถึงแม้ประเภทของรถที่ก่อให้เกิดการเสียชีวิต ส่วนใหญ่จะมาจากรถจักรยานยนต์ก็ตาม แต่อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากรถโดยสารประจำทาง และรถโดยสารไม่ประจำทาง ก็พบว่าเกิดขึ้นบ่อยครั้ง และเมื่อเกิดเหตุขึ้นแล้ว มักจะมีผู้เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บเป็นจำนวนมาก ถึงแม้ภาครัฐจะพยายามออกมาตรการด้านความปลอดภัยมาบังคับใช้แต่สถิติของการเกิดอุบัติเหตุกลับไม่ได้ลดลงแต่ประการใด โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลต่าง ๆ เช่น เทศกาลปีใหม่ เทศกาลสงกรานต์ และช่วงเทศกาลที่มีวันหยุดพิเศษต่อเนื่องพบว่าผู้ประกอบการขนส่งมักกระทำการอันเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎหมายและมาตรการด้านความปลอดภัยจนเป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บเป็นจำนวนมาก จึงทำให้มีข้อพิจารณาว่า มาตรการลงโทษที่นำมาใช้ในการควบคุมการให้บริการของผู้ประกอบการขนส่งนั้นยังมีปัญหาบางประการ ทำให้ไม่สามารถนำมาบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังที่ผู้ศึกษาจะนำมาวิเคราะห์ดังต่อไปนี้

4.1 วิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับมาตรการลงโทษผู้ประกอบการในการให้บริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ

การเกิดอุบัติเหตุกับรถที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสารประจำทาง ส่วนหนึ่งมีปัญหามาจากรถที่ให้บริการอยู่ในสภาพที่ไม่พร้อมใช้งาน และอีกส่วนหนึ่งมาจากสภาพของผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารประจำทางที่อยู่ในสภาพไม่พร้อมที่จะปฏิบัติหน้าที่ขับรถ โดยปัญหานี้เกิดขึ้นอย่างมาก ในช่วงเทศกาลสำคัญของประเทศ เช่น เทศกาลปีใหม่ เทศกาลสงกรานต์ และช่วงเทศกาลที่มีวันหยุดพิเศษต่อเนื่อง ซึ่งในแต่ละปีจะมีผู้โดยสารจำนวนมาก มีความประสงค์จะเดินทางกลับภูมิลำเนา ทำให้มีความต้องการใช้บริการรถยนต์โดยสารประจำทางสำหรับการเดินทางเป็นจำนวนมาก เป็นเหตุให้ผู้ประกอบการขนส่งบางรายนำรถโดยสารไม่ประจำทางมาให้บริการเพิ่มหรือที่เรียกกันว่า “รถเสริม” รวมถึงการเพิ่มจำนวนเที่ยวของการเดินทาง ทำให้ผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารประจำทางต้องทำงานหนักขึ้น โดยผู้ประกอบการขนส่งอาจให้พนักงานขับรถ ขับรถต่อเนื่องกันจนไม่มีเวลาพักผ่อน เกิดอาการเหนื่อยล้าและอาจเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงตามมา ตัวอย่างเช่น กรณีอุบัติเหตุช่วงปีใหม่ พ.ศ. 2560 รถตู้โดยสารสายกรุงเทพฯ - จันทบุรี เสียหลักพุ่งข้ามเลนมาชนกับรถกระบะที่สวนทางมาจนเกิดไฟลุกไหม้ทั้ง 2 คัน เป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิตจากเหตุการณ์ดังกล่าวถึง 25 ราย ในเบื้องต้นสันนิษฐานว่ามีสาเหตุมาจาก คนขับรถพักผ่อนไม่เพียงพอ เนื่องจากต้องทำรอบมากกว่า

ช่วงเวลาปกติ ทำให้เกิดความเหนื่อยล้าและอาจจะหลับใน ขณะเกิดเหตุได้ ข้อสันนิษฐานนี้สอดคล้องกับการตรวจสอบจุดเกิดเหตุที่เจ้าหน้าที่ตำรวจพบร่องรอยการเสียหายหลักของรถตู้ไกลไปในไหล่ทางแต่ไม่พบร่องรอยการเบรกหรือพยายามหักหลบ และมีรายงานเพิ่มเติมตอนหลังว่า คนขับรถตู้โดยสารคันดังกล่าวได้พักผ่อนเพียง 1 ชั่วโมง หลังขับรถมาจากกรุงเทพถึงจันทบุรีและตีรถกลับทันที นอกจากนี้ยังมีรายงานด้วยว่าคนขับรถคันดังกล่าวต้องขับรถไป - กลับ กรุงเทพฯ - จันทบุรี ถึง 5 เที่ยว ในรอบ 31 ชั่วโมง ถึงแม้คนขับต้องการพักผ่อนเพียงใดก็ตาม แต่ก็ไม่อาจปฏิเสธคำสั่งของนายจ้างได้ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องขับรถภายใต้สภาวะของความเหนื่อยล้าจนเป็นสาเหตุ ให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พบว่ามีการบัญญัติหลักเกณฑ์การควบคุมการให้บริการในส่วนของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งเอาไว้หลายประการ โดยสามารถแบ่งได้เป็นมาตรการทั่วไปและมาตรการทางปกครอง

มาตรการทั่วไป

มาตรา 40 ทวิ ได้กำหนดห้ามมิให้ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารใช้หรือยินยอมให้ผู้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของมีนเมาอย่างอื่น เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ เสพวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือปรับไม่เกิน 40,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ผู้ประกอบการขนส่งซึ่งได้รับใบอนุญาตประกอบการต้องคอยดูแลป้องกันมิให้ผู้ที่มีอาการ หรือกระทำการดังที่กล่าวข้างต้นปฏิบัติหน้าที่ขับรถ โดยกำหนดอัตราโทษต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 40,000 บาท เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าตนมิได้มีส่วนรู้เห็น หรือได้ใช้ความระมัดระวัง ตามสมควรแล้วที่จะป้องกันมิให้ผู้ขับรถกระทำการดังกล่าวแล้ว

มาตรา 71 เป็นข้อกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่ง มีหน้าที่ต้องดูแลสภาพรถให้อยู่ในสภาพพร้อมที่จะให้บริการขนส่งผู้โดยสารด้วยความปลอดภัย โดยรถที่นำมาใช้ ในการขนส่งต้องมีสภาพมั่นคง แข็งแรง มีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง เห็นได้ว่าพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ประกอบการขนส่งที่จะต้องดูแลสภาพรถก่อนนำออกให้บริการ และสภาพของผู้ขับขี่ที่ทำหน้าที่ขับรถ

ขณะเดียวกัน กฎกระทรวง ฉบับที่ 12 ซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ได้กำหนดเกี่ยวกับชั่วโมงการทำงานของผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารประจำทาง ที่เป็นลูกจ้างของผู้ประกอบการขนส่ง โดยกำหนดให้นายจ้างจะต้องให้ลูกจ้างซึ่งเป็นผู้มีหน้าที่ขับรถโดยสารประจำทางทำงานได้ไม่เกินวันละ 8 ชั่วโมง หากทำงานล่วงเวลาต้องไม่เกิน 2 ชั่วโมง โดยต้องได้รับความยินยอมจากลูกจ้าง และกำหนดเกี่ยวกับเวลาพักของลูกจ้าง โดยหลังจากที่ลูกจ้างขับรถมาแล้ว 4 ชั่วโมง ต้องมีเวลาพักผ่อนอย่างน้อย 1 ชั่วโมง และในวันถัดไปห้ามให้ลูกจ้างทำงานก่อนครบเวลา 10 ชั่วโมง หลังสิ้นสุดการทำงานของวันที่ล่วงมาแล้ว ซึ่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้บัญญัติกฎหมายให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์เกี่ยวกับชั่วโมงการขับขี่รถยนต์โดยสารประจำทางให้สอดคล้องกับกฎกระทรวงดังกล่าวข้างต้น โดยกำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ขับขี่ ที่จะต้องปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนดไว้ในมาตรา 103 ทวิ

ภายใต้บังคับกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงาน ในการปฏิบัติหน้าที่ขับรถในรอบ 24 ชั่วโมง ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อกันเกิน 4 ชั่วโมงนับแต่ขณะเริ่มปฏิบัติหน้าที่ขับรถ แต่ถ้าในระหว่างนั้นผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถได้พักติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมง ก็ให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถต่อไปได้อีกไม่เกิน 4 ชั่วโมงติดต่อกัน ทำให้มีข้อพิจารณาว่าการบัญญัติเกี่ยวกับชั่วโมงการทำงานของรถของผู้ขับรถไว้ในกฎหมายแรงงาน อาจมีความไม่เหมาะสม เนื่องจากกฎหมายแรงงานมิใช่กฎหมายเฉพาะที่มีวัตถุประสงค์นำมาใช้เพื่อควบคุมการให้บริการขนส่งผู้โดยสารประจำทางเป็นการเฉพาะ ข้อพิจารณาประการต่อมาคือ หลักเกณฑ์เกี่ยวกับชั่วโมงการขับรถและการพักผ่อนตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายแรงงานนั้น มีความแตกต่างจากหลักเกณฑ์และชั่วโมงการขับรถและการพักผ่อนที่กำหนดไว้ในมาตรา 103 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ในส่วนของการกำหนดเวลาพัก ซึ่งกฎหมายแรงงานกำหนดให้ผู้ขับขี่ ซึ่งขับริยนต์โดยสารมาแล้ว 4 ชั่วโมง ต้องมีเวลาพัก 1 ชั่วโมง ขณะที่พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดให้มีเวลาพักครึ่งชั่วโมง ข้อแตกต่างดังกล่าว อาจมีผลต่อการบังคับใช้กฎหมาย เนื่องจากพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มีผลบังคับใช้กับผู้ขับขี่รถโดยสารซึ่งเป็นลูกจ้างโดยตรง ขณะที่กฎหมายแรงงาน เป็นกฎหมายที่มีผลบังคับให้นายจ้างต้องให้ความคุ้มครองแก่ลูกจ้าง ข้อพิจารณาประการสุดท้ายคือ มาตรา 103 ทวิ เป็นการกำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ขับขี่รถขับริยนต์โดยสารประจำทาง และรยนต์โดยสารไม่ประจำทาง ที่ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดดังกล่าว แต่มิได้กำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ประกอบการขนส่ง ที่จะต้องกำหนดชั่วโมงการทำงานและชั่วโมงการพักผ่อนให้แก่ผู้ขับขี่ให้เป็นไปตามนั้น ดังนั้น หากมีผู้ขับขี่รายใดที่ฝ่าฝืนโดยขับริยนต์โดยสารประจำทาง เกินกว่าจำนวนที่กฎหมายกำหนด หรือพักผ่อนไม่เพียงพอไม่ครบตามจำนวนที่กฎหมายกำหนด พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ก็สามารถนำมาใช้ลงโทษได้เพียงผู้ขับขี่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายเท่านั้น แต่จะลงโทษผู้ประกอบการขนส่งด้วยนั้นหาได้ไม่ ทั้งนี้ผู้ขับขี่เองอาจมิได้มีความประสงค์ จะกระทำการอันฝ่าฝืนกฎหมาย แต่อาจตกอยู่ในสภาวะที่มีอาจขัดคำสั่งของนายจ้างได้ เนื่องจากตนเองเป็นลูกจ้างและหากไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของนายจ้างก็อาจส่งผลกระทบต่อหน้าที่การงานของตนในอนาคตของตนได้ ดังนั้นลูกจ้างจึงอยู่ในสถานะจำยอมต้องปฏิบัติงานตามคำสั่งของนายจ้าง ถึงแม้การปฏิบัติงานดังกล่าว จะส่งผลให้ลูกจ้างกระทำความผิดต่อกฎหมาย ก่อให้เกิดความเสียหาย และอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงตามมาได้

กรณีดังกล่าวจึงแตกต่างจากกฎหมายต่างประเทศ ซึ่งจากการศึกษาพบว่ากฎหมายประเทศออสเตรเลีย ได้มีการออกระเบียบของคณะกรรมการขนส่งแห่งชาติ เกี่ยวกับชั่วโมงการขับรถของผู้ขับรถบัสหรือรถโดยสารประจำทางไว้เป็นการเฉพาะภายใต้ระเบียบนี้ ได้กำหนดชั่วโมงการขับขี่ ที่ผู้ขับขี่จะสามารถทำการขับขี้อย่างต่อเนื่องได้ รวมถึงมีการกำหนดระยะเวลาพักผ่อนของผู้ขับขี่หลังการขับขีรถต่อเนื่องนั้นเอาไว้อย่างชัดเจน เช่นการขับขีรถติดต่อกันเป็นระยะเวลา 5 ชั่วโมง ในจำนวนนี้ เป็นการขับขีรถเป็นจำนวน 4 ชั่วโมงครึ่ง และพัก 30 นาที การพักดังกล่าว จะเป็นการพักช่วงเวลาเดียวกันต่อเนื่อง 30 นาทีก็ได้ หรือการพักเป็น 2 ช่วงเวลา ช่วงละ 15 นาที ก็ได้ ที่สำคัญมีการกำหนดบทลงโทษแก่ผู้ประกอบการขนส่ง

ที่ควรรู้ หรือมีเหตุให้ต้องรู้ว่า การอนุญาตให้ลูกจ้างขับรถคันดังกล่าวเป็นการขับซึ่รถ เกินจำนวนชั่วโมงที่กฎหมายกำหนด โดยมีอัตราโทษปรับ 1,500 ดอลลาร์ออสเตรเลีย เป็นต้น

นอกจากข้อกำหนดในเรื่องชั่วโมงการขับซึ่รถยนต์โดยสารประจำทาง และช่วงเวลาการพักผ่อนตามที่ได้กล่าวมาแล้ว พบว่ากฎหมายของประเทศออสเตรเลียมีข้อจำกัดเกี่ยวกับการควบคุมผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทาง ในลักษณะอื่นอีกหลายประการ เช่น ข้อกำหนดเกี่ยวกับการบำรุงรักษาสภาพรถ อุปกรณ์ของรถต้องมีการติดตั้งอย่างปลอดภัย การกำหนดห้ามมิให้ผู้มีใบอนุญาตขับรถประเภทอื่นมาขับรถยนต์โดยสารประจำทาง ข้อกำหนดสูงสุดเกี่ยวกับจำนวนผู้โดยสาร บนที่นั่งเกี่ยวกับผู้ขับรถ เห็นได้ว่าข้อกำหนดดังที่ได้กล่าว มีความใกล้เคียงกับข้อกำหนดที่บัญญัติไว้ในกฎหมายของประเทศไทยอยู่แล้ว และในส่วนของข้อกำหนดเกี่ยวกับการขับซึ่รถยนต์โดยสารประจำทาง มีความแตกต่างกันตรงที่ กฎหมายของประเทศไทยทั้งกฎหมายแรงงาน และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดให้ผู้ขับซึ่สามารถขับซึ่รถยนต์ประจำทางได้ต่อเนื่อง เพียง 4 ชั่วโมง เท่านั้น แต่กฎหมายของประเทศออสเตรเลียกำหนดให้ขับรถยนต์โดยสารต่อเนื่องได้ 4 ชั่วโมงครึ่ง ขณะที่ชั่วโมงการพักมีการแตกต่างจากกฎหมายแรงงานของประเทศไทย หลังจากที่ขับรถมาต่อเนื่อง 4 ชั่วโมงแล้ว กำหนดให้นายจ้างต้องให้ลูกจ้างพักอย่างน้อย 1 ชั่วโมง ขณะที่ความเหมือนกับพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ที่กำหนดให้ผู้ขับซึ่ได้พักครึ่งชั่วโมง แต่กฎหมายของประเทศไทยกำหนดรายละเอียดเพิ่มเติมว่า จะแบ่งช่วงเวลาของการพักออกเป็น 2 ช่วง ช่วงละ 15 นาทีก็ได้

ขณะเดียวกันจากการศึกษาบทบัญญัติของกฎหมายประเทศสาธารณรัฐฝรั่งเศส พบว่า ตามสถิติของ Statista ผู้เสียชีวิตในท้องถนนของสาธารณรัฐฝรั่งเศส ดูเหมือนจะลดลง ตัวอย่างเช่น อัตราการเสียชีวิตที่เสียค่าผ่านทางต่อพันล้านกิโลเมตรเพิ่มขึ้นจาก 4.8 ในปี ค.ศ. 2000 และเหลือเพียง 1.8 ในปี ค.ศ. 2015 ฝรั่งเศสเป็นหนึ่งในไม่กี่ประเทศในยุโรปที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนลดลง 13 เปอร์เซ็นต์ จากการเสียชีวิตบนท้องถนน จากปี ค.ศ. 2010 ถึง ค.ศ. 2016

ในปี ค.ศ. 2016 อุบัติเหตุจราจรเป็นสาเหตุการเสียชีวิตอันดับที่ 5 ในสหภาพยุโรป อุบัติเหตุทางถนนของสาธารณรัฐฝรั่งเศส ถือเป็นปัญหาสังคมที่ยาวนานมาหลายทศวรรษ อิทธิพลของแอลกอฮอล์ได้รับการจัดอันดับไว้เป็นอันดับสองของการเสียชีวิตบนท้องถนน โชคดีที่รัฐบาลสาธารณรัฐฝรั่งเศสได้ใช้มาตรการความปลอดภัยทางถนน เพื่อจำกัดการใช้ความเร็วสูงและกำหนดข้อจำกัดที่เข้มงวดมากยิ่งขึ้น สำหรับการขับซึ่ภายใต้อิทธิพลดังกล่าว กฎหมายมาแล้วขับในประเทศสาธารณรัฐฝรั่งเศส ถือเป็นกฎหมายในการขับซึ่ที่สำคัญที่สุด ไม่ว่าจะขับรถยนต์ส่วนบุคคล รถยนต์เช่า หรือรถโดยสารประจำทาง ต้องปฏิบัติตามระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูงสุดตามกฎหมายสำหรับผู้ขับซึ่รถยนต์ส่วนบุคคล ต้องไม่เกิน 0.05% ขณะที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ของประเทศไทย กรณีที่จะถือว่ามาแล้วขับต้องมีปริมาณแอลกอฮอล์เกินกว่า 50 มิลลิกรัม

สำหรับในประเทศสาธารณรัฐฝรั่งเศส ต้องมีปริมาณแอลกอฮอล์ของผู้ขับซึ่รถบัส รถโค้ช ระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูงสุดตามกฎหมายสำหรับผู้ขับซึ่รถดังกล่าว ต้องไม่เกิน 0.02% และคนขับใหม่ที่มี

ประสบการณ์น้อยกว่าสามปี ดำรงสามารถสู่มตรวจลมหายใจได้ และการทดลองดังกล่าว รวมถึงการทดสอบสารเสพติดถือเป็นภาคบังคับหลังจากผู้ขับขี่เกิดอุบัติเหตุหรือกระทำความผิดร้ายแรง ขณะที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ของประเทศไทย กรณีผู้ที่ปฏิบัติหน้าที่ขับรถยนต์สาธารณะ รถยนต์โดยสารประจำทาง ต้องมีปริมาณแอลกอฮอล์ เป็น 0 มิลลิกรัม ซึ่งกรมการขนส่งทางบกจะให้อำนาจผู้ตรวจการขนส่งตรวจความพร้อมก่อนเริ่มปฏิบัติหน้าที่ ในช่วงเทศกาลวันหยุดยาวต่อเนื่อง

เมื่อกรณีการกำหนดชั่วโมงการขับขี่ให้เป็นหน้าที่ของคณะกรรมการขนส่ง ที่จะกำหนดเกี่ยวกับชั่วโมงการทำงานของผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารประจำทาง นอกจากนี้ยังกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งมีหน้าที่ต้องรายงานข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุ โดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับการพลิกคว่ำ หรือเหตุไฟไหม้ หรือจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ การกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งในฐานะนายจ้างมีหน้าที่ควบคุมดูแลลูกจ้างมิให้กระทำความผิดฐานเมาแล้วขับ รวมถึงหากผู้ประกอบการเพิกเฉย และปล่อยให้ลูกจ้างที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถยนต์โดยสารสาธารณะมาทำหน้าที่เป็นผู้ขับขี่ หรือกรณีปล่อยให้ผู้ขับขี่กระทำความผิดซ้ำในฐานะเมาแล้วขับซ้ำ มีการกำหนดไว้ทั้งโทษปรับและจำคุก ข้อกำหนดดังกล่าวตามกฎหมายของสาธารณรัฐฝรั่งเศสนั้นมีความใกล้เคียงกับกฎหมายของประเทศไทย แต่ต่างกันที่กฎหมายของประเทศไทยมิได้มีการกำหนดเกี่ยวกับการกระทำความผิดซ้ำเอาไว้ ซึ่งผู้ศึกษาเห็นว่า เป็นอีกมาตรการหนึ่ง ที่อาจนำมาปรับใช้ได้ เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งทำหน้าที่ควบคุมกำกับดูแล พฤติกรรมการขับขี่รถยนต์โดยสารให้มีความระมัดระวังและปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

กล่าวโดยสรุป กฎหมายของประเทศไทยที่มีความแตกต่าง จากกฎหมายต่างประเทศที่เห็นได้ชัดคือกฎหมายของประเทศไทย มิได้กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต้องรับผิดชอบกรณีที่ผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารประจำทาง ต้องรับผิดชอบกรณีที่ผู้ขับขี่ได้ทำการขับขี่เกินกว่าจำนวนชั่วโมงที่กฎหมายกำหนด และหากนำหลักเกณฑ์ดังกล่าวมากำหนดไว้ในกฎหมาย ย่อมมีข้อพิจารณาต่อไปว่า อัตราโทษของการปล่อยปละละเลยไม่ควบคุมดูแลผู้ขับขี่จนเป็นเหตุให้ผู้ขับขี่มีชั่วโมงการขับขี่สูงกว่าที่กฎหมายกำหนด ควรจะเป็นเท่าใด จึงจะมีความเหมาะสม อนึ่ง เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติของมาตรา 103 ทวิ นั้น พบว่ามีการกำหนดโทษผู้ขับขี่ที่กระทำการฝ่าฝืนไว้ในมาตรา 127 ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์โดยสาร ที่ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามมาตรา 103 ทวิ ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท

ขณะเดียวกัน เมื่อพิจารณาแนวคิดเกี่ยวกับการลงโทษทางอาญาแล้วพบว่า การจะนำมาตรการทางอาญามาใช้ลงโทษบุคคลใดบุคคลหนึ่งนั้น โทษทางอาญาดังกล่าวจะต้องมีการบัญญัติกฎหมายไว้อย่างชัดเจนแน่นอน จะนำกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง โดยนำบทกฎหมายที่ใช้บังคับกับผู้ขับขี่ มาใช้บังคับแก่นายจ้างซึ่งเป็นผู้ประกอบการขนส่งนั้น ย่อมไม่สามารถกระทำได้ อย่างไรก็ตาม การจะลงโทษผู้ประกอบการขนส่งเป็นเท่าไคนั้น อาจพิจารณา ตามหลักของ “ผู้ใช้” ตามที่ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 84 ได้กำหนดไว้ “ผู้ใดก่อให้เกิดผู้อื่นกระทำความผิดไม่ว่าด้วยการใช้ บังคับ ชูเชิญ จ้างวาน หรือยุยงส่งเสริม หรือด้วยวิธีอื่นใด ผู้นั้นเป็นผู้ใช้ให้กระทำความผิด ต้องรับโทษเสมือนตัวการ” จากหลักการดังกล่าวข้างต้น ผู้ศึกษาเห็นว่า ควรมีการกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่ง มีหน้าที่สอดส่องดูแลผู้ขับขี่โดยสารประจำทาง

อันเป็นลูกจ้างของตน โดยกำหนดห้ามมิให้ผู้ประกอบการขนส่ง ใช้หรือ ยินยอม ให้ผู้ขับขี่ กระทำการอันเป็นการฝ่าฝืนบทบัญญัติ มาตรา 103 ทวิ หากฝ่าฝืนมีโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท เท่ากับอัตราโทษของผู้ขับขี่ที่กำหนดไว้ในมาตรา 127 ทวิ อย่างไรก็ตาม อัตราโทษที่กำหนดไว้ในมาตรา 127 ทวิ ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท นี้ เป็นการกำหนดโทษตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 ฉบับที่ 8 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2542 ซึ่งผู้ศึกษาเห็นว่าเป็นการล้าสมัย

ขณะเดียวกันในปี พ.ศ. 2560 ได้มีการปรับปรุงอัตราโทษ ในความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291 และมาตรา 300 ให้มีความทันสมัย สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน ที่ค่าเงินของประเทศไทยได้เปลี่ยนแปลงไป โดยพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายอาญา (ฉบับที่ 26) พ.ศ. 2560 โดยกำหนดอัตราโทษในความผิดตามมาตรา 291 เพิ่มจากเดิม 10 เท่า เช่น บทบัญญัติใดเคยกำหนดอัตราโทษปรับไว้ไม่เกิน 20,000 บาท ได้มีการปรับปรุงอัตราโทษให้เป็นอัตราโทษปรับไม่เกิน 200,000 บาท และบทบัญญัติในมาตรา 300 ที่กำหนดโทษไว้ปรับไม่เกิน 6,000 บาท ได้มีการปรับปรุงอัตราโทษไว้เป็นไม่เกิน 60,000 บาท ผู้ศึกษาจึงเห็นว่า ควรมีการปรับปรุงอัตราโทษที่กำหนดไว้ในมาตรา 127 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ข้างต้นด้วย โดยใช้หลักเกณฑ์เดียวกับการปรับปรุงอัตราโทษในความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา เพื่อให้อัตราโทษดังกล่าวมีความทันสมัยและสอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสังคมที่เปลี่ยนแปลงไปในปัจจุบันมากยิ่งขึ้น

มาตรการทางปกครอง

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดมาตรการทางปกครองซึ่งนำมาใช้ลงโทษผู้ประกอบการขนส่งในการให้บริการขนส่งผู้โดยสาร ในกรณีที่ไม่ปฏิบัติ หรือปฏิบัติไม่ถูกต้อง ตามเงื่อนไขในมาตรา 31 มาตรา 32 มาตรา 33 หรือ มาตรา 34 หรือไม่ปฏิบัติ หรือปฏิบัติไม่ถูกต้องตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยของผู้โดยสาร ตามมาตรา 36 หรือไม่ปฏิบัติหรือปฏิบัติไม่ถูกต้อง ตามบทบัญญัติในหมวด 4 ว่าด้วยการชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง ให้นายทะเบียน มีอำนาจสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งนั้นปฏิบัติให้ถูกต้อง หรือจัดการแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด ถ้าผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ปฏิบัติตาม หรือไม่แก้ไขให้ถูกต้อง หรือเป็นที่เห็นได้ว่าผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่สามารถจะดำเนินการตามเงื่อนไขหรือข้อกำหนดนั้น หรือการดำเนินการนั้น น่าจะเป็นเหตุให้เกิดภัยอันตรายหรือเสื่อมประโยชน์ต่อประชาชน ให้นายทะเบียนโดยอนุมัติของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง สั่งเพิกถอนใบอนุญาตประกอบการขนส่งได้ ซึ่งสอดคล้องกับคำสั่งของหัวหน้าคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ ที่ 15/2560 เรื่อง มาตรการเพิ่มความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งได้ให้อำนาจแก่นายทะเบียนมีอำนาจเพิกถอนการจดทะเบียนรถ ระวังการใช้รถหรือพักใช้ใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ไม่เกิน 6 เดือน ในกรณีดังต่อไปนี้ เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงจากการขนส่งอันกระทบต่อความเชื่อมั่นในระบบการขนส่ง โดยมีสาเหตุมาจากการที่ผู้ประกอบการขนส่งไม่ควบคุมกำกับดูแลผู้ขับรถ ให้ใช้ความเร็วไม่เกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ขับรถเกินชั่วโมงการทำงานตามที่กฎหมายกำหนด ขับรถโดยประมาท หรือขับรถในขณะที่ร่างกายหรือจิตใจอ่อนความสามารถ หรือผู้ประกอบการขนส่งไม่ควบคุม

กำกับดูแลผู้ขับรถหรือพนักงานเก็บค่าโดยสาร ทำให้มีการบรรทุกผู้โดยสารเกินจำนวนที่นั่ง ทอดทิ้งผู้โดยสารก่อนถึงจุดหมายปลายทาง หรือเก็บค่าโดยสารเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด

ขณะเดียวกันจากการศึกษามาตรการลงโทษผู้ประกอบการขนส่งของต่างประเทศพบว่า ประเทศออสเตรเลีย มีระเบียบเกี่ยวกับการขนส่งทางถนน (การให้บริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ) ค.ศ. 2002 (Road Transport (Public Passenger Services) Regulation 2002) ออกโดยอาศัยอำนาจตาม Road Transport (Public Passenger Services) Act 2001 ได้กำหนดเกี่ยวกับมาตรการทางปกครองเอาไว้ ระเบียบฉบับนี้กำหนดให้ผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะต้องทำการบำรุงรักษารถยนต์อยู่เสมอ โดยห้ามใช้รถของผู้ผลิตรถยนต์ที่ไม่ได้มาตรฐานของยานพาหนะ รวมถึงไม่ใช้รถที่ไม่สอดคล้องกับมาตรฐานสำหรับยานพาหนะ หรือรถที่กระทำการฝ่าฝืนกฎหมายเกี่ยวกับทะเบียน ต้องระวางโทษสูงสุด 20 หน่วยโทษ และมีการพักใช้ใบอนุญาตประกอบการขนส่งเป็นเวลา 6 เดือน

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกฎหมายของประเทศไทยกับกฎหมายต่างประเทศ ดังที่กล่าวมาแล้ว พบว่าได้มีการนำมาตรการทางปกครองอัน ได้แก่ การพักใช้ใบอนุญาตและการเพิกถอนใบอนุญาตประกอบการขนส่ง มาใช้ควบคุมผู้ประกอบการขนส่งที่ละเลยด้านความปลอดภัยเอาไว้ โดยกำหนดให้นายทะเบียนมีอำนาจในการเพิกถอน ระงับ หรือพักใช้ใบอนุญาตชั่วคราวได้ไม่เกิน 6 เดือน เช่นเดียวกัน แสดงให้เห็นว่ากฎหมายของประเทศไทยสอดคล้องกับกฎหมายต่างประเทศในเรื่องดังกล่าว อย่างไรก็ตาม กฎหมายของประเทศไทย ได้กำหนดมาตรการทางปกครองดังกล่าวมาใช้เฉพาะกรณีการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงเท่านั้น แต่ไม่ได้มีการกำหนดให้นำมาตรการทางปกครองดังกล่าวมาใช้ในกรณีที่รถซึ่งอยู่ในความครอบครองของผู้ประกอบการมีอัตราส่วนของการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งด้วย ดังนั้นผู้ศึกษาจึงเห็นว่า หากมีการเพิ่มบทลงโทษทางปกครอง โดยกำหนดให้นายทะเบียนมีอำนาจในการเพิกถอน ระงับ หรือพักใช้ใบอนุญาตของผู้ประกอบการขนส่ง ที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งด้วย ก็จะทำให้มาตรการทางปกครองที่นำมาใช้ในการควบคุมผู้ประกอบการขนส่งมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

4.2 วิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับการนำมาตรการ การลงโทษที่ได้สัดส่วน (Proportional Punishment) มาใช้กับกรณีอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ

รถยนต์โดยสารสาธารณะที่มีการให้บริการอยู่ในประเทศไทย ปัจจุบันมีด้วยกันหลายประเภท โดยประเภทรถที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ได้แก่ รถตู้โดยสารสาธารณะและรถโดยสารขนาดใหญ่หรือรถบัส ซึ่งรถยนต์ทั้งสองประเภทนี้ มักให้บริการขนส่งผู้โดยสารข้ามจังหวัด โดยเฉพาะรถตู้โดยสารพบว่า เป็นรถโดยสารสาธารณะที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด พิจารณาจากการเก็บสถิติของมูลนิธิเพื่อผู้บริโภคร่วมกับ ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยพบว่า ในปี พ.ศ. 2560 รถตู้โดยสารเป็นรถยนต์โดยสารที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดถึง 236 ครั้ง หรือ 21.5 ครั้งต่อเดือน ทำให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บรวม 906 คน หรือเฉลี่ย 82.4 คนต่อเดือน มีผู้เสียชีวิตรวมทั้งสิ้น 103 คน หรือโดยเฉลี่ย 10.3 คนต่อเดือน

สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากรถยนต์โดยสารเหล่านี้ พบว่า มีด้วยกัน 2 สาเหตุหลัก คือเกิดจากสภาพของรถยนต์ที่ไม่เหมาะสมแก่การบรรทุกผู้โดยสาร ขาดการดูแลที่เหมาะสม ทำให้อุปกรณ์ส่วนควบของรถเกิดความบกพร่องขณะใช้งาน เช่น ระบบเบรก ระบบเกียร์ เป็นต้น เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่ไม่สามารถควบคุมรถได้จนทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น การดูแลรักษาเครื่องยนต์โดยสารให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานนั้น อยู่ในความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่ง ซึ่งเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการจากหน่วยงานภาครัฐ

ส่วนอีกสาเหตุหนึ่งเกิดจากสภาพความไม่พร้อมของผู้ขับขี่ เช่น ขับขี่รถในขณะที่สภาพร่างกายไม่พร้อม อยู่ในสภาวะมึนเมา หรือเสพยาเสพติด การขาดการพักผ่อนที่เพียงพอ จนทำให้หลับใน หรือในขณะที่ขับรถผู้ขับขี่กระทำการฝ่าฝืนมาตรการด้านความปลอดภัย เช่น การบรรทุกผู้โดยสารเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด พนักงานขับรถ ขับรถหวาดเสียวโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้โดยสาร เป็นต้น

จากสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุดังที่กล่าวมา พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นกฎหมายหลักที่นำมาใช้ในการควบคุมการให้บริการขนส่งผู้โดยสาร จึงได้มีบทบัญญัติที่ใช้การควบคุมทั้งในส่วนของผู้ประกอบการขนส่งและผู้ขับขี่ เช่น กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต้องดูแลรักษาสภาพของรถยนต์ ให้อยู่ในสภาพดี พร้อมให้บริการ รวมถึงกำหนดหน้าที่ของผู้ประกอบการขนส่งต้องกำกับดูแลผู้ขับขี่ห้ามผู้ที่อยู่ในสภาพเมาสุรา เสพยาเสพติด หรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ฯลฯ ทำหน้าที่ขับรถยนต์โดยสารที่อยู่ในความครอบครองของตน รวมถึงต้องคอยดูแลมิให้ผู้ขับรถทำการขับรถก่อให้เกิดอันตราย เช่น ใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับรถ ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ขับรถเกินจำนวนทำงานชั่วโมงที่กฎหมายกำหนด ขับรถโดยประมาท หรือขับรถในขณะที่ร่างกายหรือจิตใจอ่อนความสามารถ เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาพบว่า เมื่อมีการพบเห็นผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารประจำทาง รถยนต์โดยสารสาธารณะ ที่มีแนวโน้มว่าจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ กรมการขนส่งทางบก หรือสำนักงานขนส่งจังหวัดที่รับผิดชอบดูแลผู้ประกอบการขนส่ง ซึ่งเป็นเจ้าพนักงานตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ได้ดำเนินการนำมาตรการลงโทษผู้ประกอบการขนส่งและผู้ขับขี่มาใช้ โดยในส่วนของผู้ประกอบการได้ทำการเปรียบเทียบปรับตั้งแต่ 2,000 บาท ถึง 10,000 บาท แล้วแต่กรณี ถึงแม้มีการนำมาตรการดังกล่าวมาใช้ แต่พบว่า มีผู้ประกอบการขนส่งที่กระทำการฝ่าฝืนกฎหมายอย่างต่อเนื่อง แสดงให้เห็นว่า มาตรการลงโทษที่นำมาใช้นั้นไม่เหมาะสมกับสภาพของการกระทำความผิด รวมถึงไม่มีผลเป็นการยับยั้งการกระทำความผิด ตามเจตนาของการนำมาตรการลงโทษทางอาญามาใช้ เช่นเดียวกับมาตรการควบคุมผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารสาธารณะ ซึ่งมีการกำหนดห้ามมิให้ผู้ที่ไม่ได้รับใบอนุญาตรถยนต์โดยสารสาธารณะทำหน้าที่ในการขับขี่ กำหนดมิให้ผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารสาธารณะขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของมีเมานอื่น ๆ หรือเสพยาเสพติดหรือเสพวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอื่น ๆ รวมถึงต้องปฏิบัติตามมาตรการด้านความปลอดภัยที่รัฐกำหนด โดยมาตรการลงโทษส่วนใหญ่ คือปรับไม่เกิน 5,000 บาท แต่ที่ผ่านมาพบว่า มีผู้ขับขี่กระทำการฝ่าฝืนกฎหมายเป็นจำนวนมาก โดยส่วนใหญ่ผู้ขับขี่เหล่านี้ กระทำความผิดโดยอยู่ใต้คำสั่งของผู้ประกอบการขนส่ง ซึ่งมีความประสงค์จะเพิ่มรอบในการให้บริการผู้โดยสาร หรือขาดผู้ขับขี่ ซึ่งยินยอมให้บุคคลที่อยู่ภายใต้การดื่มสุราหรือเสพยาเสพติด เข้าทำการขับรถของตน การกล่าวหาการกระทำความผิดดังกล่าวทั้งในส่วนของผู้ประกอบการ

ต้องรับผิดชอบตามกฎหมายและในส่วนที่ผู้ประกอบการใช้ให้ผู้ซบขี่กระทำความผิดกฎหมาย แสดงให้เห็นว่าอัตราโทษดังกล่าวไม่มีความเหมาะสม ไม่สามารถเป็นมาตรการยับยั้งการกระทำความผิดของผู้ซบขี่รถยนต์โดยสารประจำทางได้

อนึ่ง ขณะเดียวกัน เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นแล้ว การเยียวยาค่าความเสียหายจึงมีความสำคัญจากการศึกษาพบว่าเมื่อพิจารณาบทบัญญัติของพระราชบัญญัติในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถรับจ้างขนส่งคนโดยสาร พบว่ากฎหมายได้ให้ความสำคัญของสภาพรถและสภาพคนขับอันเป็น สาเหตุหลักของอุบัติเหตุทางถนน โดยกำหนดหน้าที่แก่ผู้ใช้รถรับจ้างขนส่งคนโดยสารเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวไว้ หน้าที่ของ “เจ้าของรถ” ก็ครอบคลุมถึงหน้าที่ทั้งสองประการ แต่ผู้เขียนมีข้อสังเกตดังนี้ เห็นว่ากฎหมายกำหนดไว้ชัดเจนแล้วว่าบุคคลที่นำรถมาใช้ต้องดูแลรถให้อยู่ในสภาพที่เหมาะสมปลอดภัยแก่การนำมาซบขี่ แต่กฎหมายกำหนดหน้าที่แก่ “ผู้ใด” เช่น กรณีของรถยนต์รับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน (พระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ มาตรา 6 และมาตรา 8) และรถยนต์โดยสารประจำทาง (พระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ มาตรา 71) โทษปรับตามพระราชบัญญัติเป็นหน้าที่ของ “เจ้าของรถ” “ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง” ที่พิจารณากันมาข้างต้นล้วนแต่เป็นความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียว (เว้นแต่ความผิดตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ มาตรา 40 ทวิ วรรคแรก) ซึ่งกฎหมายทั้งสามฉบับมีบทบัญญัติที่กำหนดว่า กรณีความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ที่มีโทษปรับสถานเดียว ให้เปรียบเทียบปรับได้ และหากมีการชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบปรับในเวลาที่กำหนดแล้ว ให้ถือว่าคดีเป็นอันเลิกกัน

จากการศึกษาพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวที่ยกมาข้างต้นทำให้เห็นว่า ปัจจุบันยังไม่มีแนวคิดในการนำหลักการลงโทษที่ได้สัดส่วน (Proportional Punishment) ของค่าเสียหายมาใช้กับคดีอุบัติเหตุ จากรถยนต์โดยสารประจำทาง

อย่างไรก็ตาม การนำหลักการลงโทษที่ได้สัดส่วนดังกล่าว มาใช้กับคดีอุบัติเหตุอาจมีได้นำมาใช้ในทุกกรณี เนื่องจากกฎหมายเฉพาะที่ใช้ในการควบคุมการให้บริการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์โดยสารประจำทาง มิได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับหลักการลงโทษที่ได้สัดส่วนเอาไว้ เช่น คดีรถร่วม บขส. (บริษัท ขนส่ง จำกัด) พลิกคว่ำเป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต 5 ราย ที่จังหวัดอุดรธาณีนัน พบว่า ศาลพิพากษาให้จำเลยต้องรับผิดชอบค่าความเสียหายที่แท้จริงเท่านั้น มิได้นำมาตรการการลงโทษที่ได้สัดส่วนมาใช้ แต่ประการใด นอกจากนี้จากการศึกษา พระราชบัญญัติลิขสิทธิ์ พ.ศ. 2537 มาตรา 69 ได้บัญญัติไว้ว่า ผู้ใดกระทำการละเมิดลิขสิทธิ์ หรือสิทธิของนักแสดงตามมาตรา 27 มาตรา 28 มาตรา 29 มาตรา 30 หรือมาตรา 52 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สองหมื่นถึงสองแสนบาท ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นการกระทำเพื่อการค้า ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หกเดือนถึงสี่ปี หรือปรับตั้งแต่หนึ่งแสนถึงแปดแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ซึ่งจะเห็นได้ว่า ความผิดตามพระราชบัญญัติลิขสิทธิ์ พ.ศ. 2537 ไม่ได้มีการส่งผลกระทบต่อชีวิต ร่างกายของบุคคล แต่กลับมีอัตราโทษที่สูงกว่า พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ที่มีผลบังคับใช้กับผู้ประกอบการขนส่ง ขณะเดียวกัน ในปัจจุบันกฎหมายของประเทศไทยได้นำหลักมาตรการลงโทษที่ได้สัดส่วนมาใช้ในมาใช้ในกฎหมายเฉพาะหลายฉบับ เช่น พระราชบัญญัติลิขสิทธิ์

พ.ศ. 2537 พระราชบัญญัติยาเสพติดให้โทษ พ.ศ. 2522 ดังนั้น จึงมีข้อพิจารณาว่ามีความเหมาะสมเพียงพอที่จะนำมาใช้กับคดีอุบัติเหตุหรือไม่

จากการศึกษาผู้ศึกษาจึงเห็นว่า เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ควรนำหลักการลงโทษที่ได้สัดส่วนมาใช้ โดยบัญญัติหลักการดังกล่าว ไว้ในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อให้สามารถนำหลักการดังกล่าวมาใช้ในคดีอุบัติเหตุที่เกิดจากรถยนต์โดยสารประจำทาง ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ในปัจจุบันกฎหมายของไทยได้นำการลงโทษที่ได้สัดส่วน มาใช้ในกฎหมายเฉพาะหลายฉบับ เช่น พระราชบัญญัติลิขสิทธิ์ พ.ศ. 2537 มาตรา 69 ได้บัญญัติไว้ว่า ผู้ใดกระทำการละเมิดลิขสิทธิ์ หรือสิทธิของนักแสดงตามมาตรา 27 มาตรา 28 มาตรา 29 มาตรา 30 หรือมาตรา 52 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สองหมื่นถึงสองแสนบาท ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นการกระทำเพื่อการค้าผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หกเดือนถึงสี่ปี หรือปรับตั้งแต่หนึ่งแสนถึงแปดแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ เป็นต้น

อนึ่ง พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ถือเป็นกฎหมายจราจร ซึ่งเป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นเพื่อความปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของผู้ขับขี่ ผู้ใช้รถใช้ถนนตลอดจนความประสงค์ที่จะให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยของการใช้รถใช้ถนน ดังนั้นการ กำหนดลักษณะของการกระทำความผิดในกฎหมายดังกล่าวจึงมีความแตกต่างจากกฎหมายฉบับอื่นโดยมีการกำหนดความผิดเอาไว้หลายลักษณะ เช่น ความผิดต่อกฎระเบียบทั่วไป ซึ่งจะถูกดำเนินเพียงเล็กน้อย โทษไม่รุนแรงโดยทั่วไปกำหนดเป็นโทษปรับเท่านั้น ความผิดที่เป็นการก่ออันตรายเช่น การบัญญัติมิให้นำรถที่มีสภาพไม่ปลอดภัยต่อการใช้งานมาใช้ ทั้งนี้เพื่อเป็นการคุ้มครองความปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนทุกคน ความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท เช่น การขับซึ่รถลักษณะหวาดเสียว ประมาท อันอาจจะก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือแก่ทรัพย์สิน ซึ่งกฎหมายให้คำว่า “อันอาจเกิด” แสดงว่า ผลของการกระทำยังไม่เกิดอันตราย แต่ผู้กระทำความผิดก็ต้องรับโทษแล้ว และมีข้อพิจารณาอีกประการหนึ่งว่า จิตใจของผู้กระทำความผิดมิได้เป็นความชั่ว หรือตั้งใจก่ออาชญากรรม เช่น การขับซึ่รถยนต์โดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ย่อมแตกต่างจาก การจงใจฆ่าผู้อื่นจนถึงแก่ความตาย ดังนั้น การขับซึ่รถยนต์โดยประมาท หากกำหนดโทษไว้สูงเกินไป ก็อาจจะไม่เป็นธรรมต่อผู้กระทำความผิดได้ ขณะเดียวกัน หากกำหนดโทษไว้ต่ำเกินไป ก็จะไม่มีการยับยั้งการกระทำความผิด ซึ่งกรณีการใช้รถที่อยู่ในสภาพไม่พร้อมที่จะใช้งานก็ดีหรือกรณีผู้ขับขี่ไม่อยู่ในสภาพที่พร้อมจะทำการขับซึ่รถยนต์โดยสารหรือขับซึ่ด้วยความประมาทก็ดี อาจนำมาซึ่งความเสียหายในชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารได้ ด้วยเหตุนี้ ผู้ศึกษาจึงเห็นว่า การบัญญัติให้โทษอาญาสูงขึ้นอาจไม่มีความเหมาะสม จึงควรนำหลักค่าเสียหายเชิงลงโทษมาใช้กับคดีความผิดอุบัติเหตุแทน โดยเฉพาะอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินที่รุนแรงโดยบัญญัติหลักการดังกล่าวไว้ในกฎหมายเฉพาะคือพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อให้สามารถนำหลักการเกี่ยวกับค่าความเสียหายเชิงลงโทษมาใช้กับคดีอุบัติเหตุได้อย่างเหมาะสม และมีประสิทธิภาพเพียงพอที่จะยับยั้งการกระทำความผิด

4.3 วิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับการนำการลงโทษที่ได้สัดส่วนมาใช้ลงโทษผู้ประกอบการขนส่ง

สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุกับรถยนต์โดยสารประจำทางส่วนหนึ่งเกิดขึ้นมาจากตัวของผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารประจำทางเอง อย่างไรก็ตาม ตัวของผู้ขับขี่โดยส่วนใหญ่มักปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ประกอบการขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นการกระทำความผิดตามกฎหมายจราจรทางบก เช่น ขับรถเร็ว ขับด้วยความประมาท หวาดเสียว หรือการกระทำความผิดต่อกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง เช่น รับผู้โดยสารเกินจำนวน การเพิ่มรอบจนทำให้ผู้ขับที่มีเวลาพักผ่อนไม่เพียงพอ ไม่เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด และในบางกรณี ผู้ขับขี้อาจอาศัยยาเสพติดบางชนิดเข้าช่วย เพื่อให้สามารถขับรถได้ยาวนานขึ้น ซึ่งหากผู้ประกอบการขนส่งทำหน้าที่ของตนอย่างเคร่งครัด เช่น ควบคุมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารประจำทาง ไม่ยินยอมให้ผู้หนึ่งผู้ใดที่ตกอยู่ภายใต้อิทธิพลของยาเสพติด หรือพักผ่อนไม่เพียงพอ ไม่เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด การกระทำความผิดของผู้ขับขี้อาจจะไม่อาจเกิดขึ้นได้ ดังนั้น มาตรการลงโทษผู้ประกอบการขนส่งประจำทาง จึงมีความสำคัญยิ่งกว่าการกระทำความผิดของผู้ขับขี่

อนึ่ง เมื่อพิจารณาบทบัญญัติของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 แล้ว พบว่าได้มีการบัญญัติห้ามมิให้ผู้ขับขี่กระทำการในลักษณะต่าง ๆ อันส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร เช่น ในขณะที่ขับรถ ผู้ขับขี้อาจต้องไม่เสพยาหรือของมีเมาอื่น ๆ ไม่เสพยาเสพติดให้โทษ ไม่เสพวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท และต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่งตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ต้องไม่ขับรถในเวลาที่ย่ำแย่ หรือจิตใจอ่อนความสามารถ ไม่รับบรรทุกบุคคลที่เป็นโรคเรื้อรังหรือโรคติดต่อที่น่ารังเกียจไปกับผู้โดยสารอื่น ไม่รับบรรทุกศพ สัตว์ หรือสิ่งของที่อาจเกิดอันตรายหรือเป็นที่พึงรังเกียจไปกับผู้โดยสาร ไม่รับบรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิง ระเบิด หรือวัตถุอันตรายโดยฝ่าฝืนข้อห้ามตามที่อธิบดีประกาศไว้ในราชกิจจานุเบกษา ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท นอกจากนี้ผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารประจำทางยังต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการขับขี่ทั่วไปตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 เช่น ต้องไม่ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ ต้องไม่ขับรถในลักษณะหวาดเสียวไม่ปลอดภัย อันอาจจะก่อให้เกิดอันตรายหรือเกิดอุบัติเหตุขึ้นได้อีกด้วย

มีข้อพิจารณาประการหนึ่งคือ การขับรถโดยสารสาธารณะเกินจำนวนที่กฎหมายกำหนดไว้ในมาตรา 103 ทวิ ซึ่งบัญญัติไว้ว่า “ภายใต้บังคับกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานในการปฏิบัติหน้าที่ขับรถในรอบยี่สิบสี่ชั่วโมง ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อกันเกินยี่สิบสี่ชั่วโมงนับแต่ขณะเริ่มปฏิบัติหน้าที่ขับรถ แต่ถ้าในระหว่างนั้น ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถได้พักติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมง ก็ให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถต่อไปได้อีกไม่เกินยี่สิบสี่ชั่วโมงติดต่อกัน” บทบัญญัติมาตราดังกล่าวกำหนดแต่เพียงผู้ขับขี่ที่กระทำการฝ่าฝืนกฎหมาย ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาทเท่านั้น แต่มิได้มีการกล่าวถึงบทเพิ่มโทษใด ๆ ในกรณีที่การฝ่าฝืนดังกล่าวเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรง นำมาซึ่งการเสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บของตัวผู้ขับขี่เองและผู้โดยสารเป็นจำนวนมาก

กรณีดังกล่าว ผู้ศึกษาจึงจะทำการแบ่งการศึกษาออกเป็นสองประเด็น ประเด็นแรก คือการเพิ่มโทษต่อผู้ประกอบการขนส่งที่กระทำการฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าวจนเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นมาซึ่งการเสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บของผู้โดยสารจำนวนมาก กรณีศึกษาที่เกิดขึ้นในทางปฏิบัติพบว่าผู้ประกอบการขนส่งมักจะทำประกันภัย และหากมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น บริษัทประกันภัยจะเข้ามาดำเนินการเกี่ยวกับการชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้โดยสารที่ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิต เช่น กรณีอุบัติเหตุรถบัสของบริษัท กันเองทัวร์ จำกัด ซึ่งประกอบการนำผู้โดยสารท่องเที่ยวในจังหวัดกาฬสินธุ์ได้เกิดอุบัติเหตุขณะที่นำนักท่องเที่ยวเดินทางกลับจากการท่องเที่ยวที่จังหวัดจันทบุรี เป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิตรวมทั้งสิ้น 18 ราย และบาดเจ็บอีก 32 ราย เจ้าหน้าที่ได้ดำเนินคดีทางอาญากับผู้ขับขี่ใน 4 ฐานความผิดได้แก่ เสพยาเสพติด, ขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดซ้ำซ้อนโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บ เสียชีวิต และความผิดฐานหลบหนี ขณะที่ผู้ประกอบการขนส่ง ถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจดำเนินคดีอาญา ใน 2 ฐานความผิดคือ ไม่มีการตรวจสอบสภาพรถตามที่กฎหมายกำหนด และความผิดฐานปล่อยปละละเลยให้คนขับเสพยาเสพติด ขณะที่บริษัทประกันภัยต้องเข้ามารับผิดชอบในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียชีวิตรายละ 650,000 บาท ซึ่งโดยมากหลังจากทางญาติของผู้เสียชีวิตได้รับเงินค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทประกันภัยแล้ว มักไม่ตั้งใจฟ้องดำเนินคดีทางแพ่งกับผู้ประกอบการขนส่งเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายใด ๆ เพิ่มอีก จึงมีข้อพิจารณาว่า การดำเนินคดีกับผู้ประกอบการขนส่งมีเพียง 2 ฐานความผิดดังกล่าวข้างต้นมีความเหมาะสมหรือไม่ และมีผลเป็นการยับยั้งการกระทำผิด มิให้ผู้ประกอบการฝ่าฝืนกฎหมายที่กำหนดให้มีหน้าที่ในการตรวจสอบสภาพรถและป้องกันระวังสภาพของผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารสาธารณะที่อยู่ในความควบคุมของตนหรือไม่เมื่อพิจารณาแนวคิดเกี่ยวกับค่าความเสียหายเชิงลงโทษมาใช้ลงโทษผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารพบว่า มีวัตถุประสงค์หลัก 2 ประการคือ เพื่อเยียวยาความเสียหายให้แก่ผู้โดยสารที่ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น และเพื่อการลงโทษผู้ประกอบการขนส่งภายใต้ขอบเขตคือนำมาใช้ต่อเมื่อมาตรการป้องปรามไม่เพียงพอ เป็นเหตุให้เนื่องจากผู้กระทำความผิดมีโอกาสหลบหนีหรือหลุดจากการลงโทษ

อนึ่ง เมื่อพิจารณาจากแนวคำพิพากษาของไทย ที่เคยพิพากษาคดีอุบัติเหตุโดยนำหลักค่าเสียหายเชิงลงโทษมาใช้พบว่า ในคดีที่ บริษัท เปรมประชาขนส่ง จำกัด ซึ่งข้อเท็จจริงของคดีคือ นายอินแก้ว มูลสุข ลูกจ้างของบริษัทที่ขับรถโดยสารรับผู้โดยสารเกินอัตราบรรทุกที่กฎหมายกำหนด ประมาทขับรถด้วยความเร็วสูงลงทางโค้งเนินเขาโดยปราศจากความระมัดระวัง แม้จะมีผู้โดยสารร้องเตือนแล้ว แต่นายอินแก้ว มูลสุข ยังคงไม่สนใจและยังคงขับรถด้วยความเร็วต่อไป ทำให้เกิดอุบัติเหตุมีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก ศาลอุทธรณ์ภาค 5 ได้ตัดสินให้บริษัท เปรมประชาขนส่ง จำกัด กับพวก ร่วมกันชำระเงินให้แก่ นายลำพูน-นางทอง เจริญเกียรติ รวมเป็นเงิน 1,030,000 บาท นอกจากนี้ยังมีการกำหนดให้บริษัทจ่ายค่าเสียหายเชิงลงโทษเพิ่มจากค่าเสียหายที่แท้จริงอีกคดีละ 50,000 บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันถัดจากวันฟ้องไปจนกว่าจะชำระเสร็จ ปัญหาจึงมีว่าการที่ศาลกำหนดค่าเสียหายเชิงลงโทษเป็นจำนวน 50,000 บาท นั้นมีความเหมาะสมแล้วหรือไม่

อนึ่ง เมื่อพิจารณาจากแนวคำพิพากษาของไทย ที่เคยพิพากษาคดีอุบัติเหตุโดยพบว่า ในคดีที่บริษัท เปรมประชาชนส่ง จำกัด ซึ่งข้อเท็จจริงของคดีคือ นายอินแก้ว มูลสุข ลูกจ้างของบริษัทที่ขับรถโดยสารรับผู้โดยสารเกินอัตราบรรทุกที่กฎหมายกำหนด ประมาทขับรถด้วยความเร็วสูงลงทางโค้งเนินเขาโดยปราศจากความระมัดระวัง แม้จะมีผู้โดยสารร้องเตือนแล้ว แต่นายอินแก้ว มูลสุข ยังคงไม่สนใจและยังคงขับรถด้วยความเร็วต่อไป ทำให้เกิดอุบัติเหตุมีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก ศาลอุทธรณ์ภาค 5 ได้ตัดสินให้บริษัท เปรมประชาชนส่ง จำกัด กับพวก ร่วมกันชำระเงินให้แก่ นายลำพูน-นางทอง เจริญเกียรติ รวมเป็นเงิน 1,030,000 บาท นอกจากนี้ยังมีการกำหนดให้บริษัทจ่ายค่าเสียหายเพิ่มจากค่าเสียหายที่แท้จริงอีกคดีละ 50,000 บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันถัดจากวันฟ้องไปจนกว่าจะชำระเสร็จ ปัญหาจึงมีว่าการที่ศาลกำหนดค่าเสียหายเป็นจำนวน 50,000 บาทนั้น มีความเหมาะสมแล้วหรือไม่

อนึ่ง เมื่อพิจารณาหลักการกำหนดค่าความเสียหายและการลงโทษที่ได้สัดส่วนตามที่มีอยู่ในบทกฎหมายไทยฉบับต่าง ๆ แล้วพบว่า พระราชบัญญัติลิขสิทธิ์ พ.ศ. 2537 กำหนดไว้ว่า ผู้ใดกระทำการละเมิดลิขสิทธิ์ หรือสิทธิของนักแสดงตามมาตรา 27 มาตรา 28 มาตรา 29 มาตรา 30 หรือมาตรา 52 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สองหมื่นถึงสองแสนบาท ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นการกระทำเพื่อการค้าผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หกเดือนถึงสี่ปี หรือปรับตั้งแต่ หนึ่งแสนถึงแปดแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ทั้งนี้ควรมีการปรับแก้โทษปรับและโทษจำคุก ตามพระราชบัญญัติการขนส่งบก พ.ศ. 2522 ให้มีความสอดคล้องกับโทษตามพระราชบัญญัติลิขสิทธิ์ พ.ศ. 2537 ซึ่งเป็นการลงโทษที่ได้สัดส่วน เนื่องจากเมื่อเกิดอุบัติเหตุจากรถยนต์โดยสารประจำทางแล้ว มักจะเกิดความสูญเสีย ทั้งทาง ร่างกาย ชีวิต และทรัพย์สิน โทษตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ในปัจจุบัน ยังไม่มีความเหมาะสม โดยขอเสนอให้ เมื่อศาลพิพากษาแล้วให้นำโทษปรับ ที่ปรับจากผู้ประกอบการขนส่ง และพนักงานขับรถ มาแบ่งให้ผู้เสียหาย เช่นมูลค่าความเสียหาย 500,000 บาท ให้ศาลมีอำนาจสั่งให้ผู้ประกอบการขนส่ง และพนักงานขับรถ จ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อการลงโทษเพิ่มขึ้นจากจำนวนที่ศาลกำหนดได้อีก 2 เท่า ของมูลค่าความเสียหาย

เมื่อนำมาพิจารณาประกอบกับคดี ศาลอุทธรณ์ภาค 5 ได้ตัดสินให้บริษัท เปรมประชาชนส่ง จำกัด จ่ายค่าเสียหายเพิ่มอีก คดีละ 50,000 บาทนั้น ด้วยความเคารพต่อคำพิพากษาของศาล แต่ผู้ศึกษาไม่เห็นด้วยกับคำพิพากษา ดังกล่าว เนื่องจากเห็นว่า เป็นการกำหนดมูลค่าความเสียหายที่น้อยเกินไป เมื่อเทียบกับค่าความเสียหายที่แท้จริงที่ศาลกำหนด เนื่องจากค่าความเสียหายส่วนใหญ่มักจ่ายโดยบริษัทประกันภัยอยู่แล้ว ผู้ประกอบการขนส่งต้องจ่ายเพียงส่วนต่างที่เกิดขึ้นระหว่างวงเงินประกันภัยกับค่าความเสียหายที่แท้จริงที่ศาลกำหนดเท่านั้น การกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งจ่ายเพิ่มขึ้นอีก 50,000 บาท จากมูลค่าความเสียหายจริง 1,030,000 บาท จึงไม่เพียงพอที่จะทำให้ผู้ประกอบการขนส่งเกิดความตระหนักในความปลอดภัยและทำหน้าที่ในการตรวจสอบสภาพของรถและสภาพของผู้ขับขี่ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้นเมื่อเทียบกับประโยชน์ที่ได้รับจากการใช้ให้ลูกจ้างซึ่งเป็นผู้ขับขีรถยนต์โดยสารประจำทางฝ่าฝืนกฎหมายต่อไป

ผู้ศึกษาจึงเห็นว่าควรนำหลักการลงโทษที่ได้สัดส่วนมาบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการลงโทษที่ได้สัดส่วนออกเป็นสองหลักเกณฑ์ กล่าวคือ กรณี

ค่าเสียหายที่แท้จริงเกินกว่า 50,000 บาท และกรณีค่าความเสียหายที่แท้จริงไม่เกิน 50,000 บาท อย่างไรก็ตาม การกำหนดค่าความเสียหายข้างต้น ศาลจะกำหนดให้น้อยกว่าค่าความเสียหายที่แท้จริงไม่ได้ นอกจากนี้ ควรมีการบัญญัติเกี่ยวกับการลงโทษผู้ประกอบการกรณีอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเป็นอุบัติเหตุที่รุนแรง ตามแนวทางของกฎหมายของสาธารณรัฐฝรั่งเศสใช้ ส่วนกรณีของผู้ขับขี่ การฝ่าฝืนข้อกำหนดของกฎหมายที่กำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ขับรถจนเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น เช่น การฝ่าฝืนข้อกำหนดเกี่ยวกับชั่วโมงทำงานนั้น เกิดขึ้นเนื่องจากคำสั่งของผู้ประกอบการขนส่งซึ่งเป็นนายจ้าง การจะนำหลักการเกี่ยวกับการลงโทษที่ได้สัดส่วนมาใช้เช่นเดียวกับกรณีการเพิ่มโทษผู้ประกอบการขนส่งนั้นย่อมมีความเหมาะสมเพื่อไม่ให้ผู้เสียหายหรือทายาทแล้วแต่กรณี เกิดการเสียเวลาในการฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทน เป็นคดีแพ่งอีก

อย่างไรก็ตามสาธารณรัฐฝรั่งเศส ก็นับเป็นประเทศที่มีอัตราเปรียบเทียบปรับในกรณีที่เกิดเหตุมาแล้วซับซ้อนมาก คิดเป็นอัตราค่าปรับที่ 2,000 - 300,000 ฟรังก์ฝรั่งเศส (หรือประมาณ 11,906 - 1,786,000 บาท) และยังต้องโทษจำคุกอีกกว่า 2 เดือน - 3 ปี ทั้งยังมีสิทธิ์ที่จะถูกยึดใบขับขี่อีกด้วย แสดงให้เห็นว่า สาธารณรัฐฝรั่งเศสให้ความสำคัญกับการกระทำความผิดด้านความปลอดภัยของผู้ขับขี่เป็นอย่างมากและมีการกำหนดบทเพิ่มโทษไว้ในกฎหมายให้ผู้ขับขี่ต้องรับโทษหนักขึ้น หากการกระทำฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าวเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจนเป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บ

ผู้ศึกษาจึงเห็นว่า กรณีที่ผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารประจำทางกระทำการฝ่าฝืน พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 102 (3) ซึ่งมีกำหนดอัตราโทษไว้ในมาตรา 127 ทวิ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือนหรือปรับตั้งแต่ 2,000 - 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ (3 ทวิ) มาตรา (3 ตร) ซึ่งมีการกำหนดอัตราโทษไว้ในมาตรา 127 ทวิ วรรคสอง ต้องระวางโทษตามที่กฎหมายกำหนดไว้ในพระราชบัญญัติยาเสพติดให้โทษ พ.ศ. 2522 หรือกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามพระราชบัญญัติวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท พ.ศ. 2559 แล้วแต่กรณี โดยโทษสูงกว่าที่กำหนดไว้ในกฎหมายดังกล่าวอีกหนึ่งในสาม พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 103 (1) และมาตรา 103 ทวิ มีการกำหนดอัตราโทษไว้ในมาตรา 127 ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท หากการฝ่าฝืนดังกล่าวเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นมา ซึ่งมีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บ ควรมีการเพิ่มโทษจากระวางโทษที่กำหนดไว้ข้างต้นอีกหนึ่งในสาม อย่างไรก็ตาม อัตราโทษที่กำหนดไว้ในมาตรา 127 ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท นี้ เป็นการกำหนดโทษตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2542 ซึ่งผู้ศึกษาเห็นว่า เป็นการล้ำสมัย ขณะเดียวกันในปี พ.ศ. 2560 ได้มีการปรับปรุงอัตราโทษในความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา ให้มีความทันสมัย สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันที่ค่าเงินของประเทศไทยได้เปลี่ยนแปลงไป โดยพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายอาญา (ฉบับที่ 26) พ.ศ. 2560 โดยกำหนดอัตราโทษในความผิดเพิ่มเติมจากเดิม 10 เท่า เช่น บทบัญญัติตามมาตรา 300 เคยกำหนดอัตราโทษปรับไว้ไม่เกิน 6,000 บาท ได้มีการปรับปรุงอัตราโทษให้เป็นอัตราโทษปรับไม่เกิน 60,000 บาท และบทบัญญัติใดที่กำหนดอัตราโทษไว้ไม่เกิน 12,000 บาท ได้มีการปรับปรุงอัตราโทษให้เป็นไม่เกิน 120,000 บาท เช่นเดียวกับ

อัตราโทษที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งยังคงล้าสมัยและไม่สอดคล้องกับค่าเงินที่เปลี่ยนแปลงไป

ผู้ศึกษาจึงเห็นว่าควรมีการปรับปรุงอัตราโทษที่กำหนดไว้ในมาตรา 127 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ข้างต้นด้วย โดยใช้หลักเกณฑ์เดียวกับการปรับปรุงอัตราโทษในความผิดแห่งประมวลกฎหมายอาญา เพื่อให้อัตราโทษดังกล่าวมีความทันสมัยและสอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสังคมที่เปลี่ยนแปลงไปในปัจจุบันมากยิ่งขึ้น

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 บทสรุป

ในปัจจุบันประเทศไทยกลายเป็นประเทศที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นอันดับหนึ่งของโลก อุบัติเหตุก็เกิดโดยสารประจำทางเกิดขึ้นบ่อยครั้ง ทำให้มีผู้เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บเป็นจำนวนมาก ทำให้มีข้อสังเกตว่า มาตรการลงโทษที่จะนำมาใช้ในการควบคุมผู้ประกอบการขนส่งนั้น ยังมีปัญหาบางประการ ผู้ศึกษาจะนำมาศึกษาวิเคราะห์สรุปได้ ดังต่อไปนี้

ประการแรก ปัญหาเกี่ยวกับมาตรการลงโทษผู้ประกอบการขนส่ง

ในช่วงเทศกาลสำคัญที่มีวันหยุดต่อเนื่องกัน เช่น เทศกาลปีใหม่ เทศกาลสงกรานต์ ซึ่งในแต่ละปีจะมีผู้โดยสารจำนวนมากจะเดินทางกลับภูมิลำเนา หรือท่องเที่ยว ทำให้มีความจำเป็นต้องใช้บริการรถโดยสารประจำทาง หรือเช่าเหมารถโดยสารไม่ประจำทาง สำหรับการเดินทางเป็นจำนวนมาก เป็นเหตุให้ผู้ประกอบการขนส่งบางราย นำรถขนส่งมาให้บริการเพิ่มหรือที่เรียกว่า “รถเสริม” รวมถึงการเพิ่มจำนวนของเที่ยวการเดินทาง ทำให้ผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารประจำทางต้องทำงานหนักขึ้น โดยผู้ประกอบการขนส่งอาจให้ผู้ขับขี่ขับรถต่อเนื่องกันจนพักผ่อนไม่เพียงพอ เกิดอาการเหนื่อยล้าและอาจเป็นสาเหตุให้ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงตามมา

ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ ผู้ศึกษาได้ทำการแบ่งมาตรการลงโทษผู้ประกอบการขนส่ง ออกเป็น 2 กรณี คือ มาตรการลงโทษทั่วไป และมาตรการลงโทษทางปกครอง รายละเอียดดังนี้

มาตรการลงโทษทั่วไป

เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พบว่า มีการบัญญัติหลักเกณฑ์ควบคุมการให้บริการ ในส่วนของผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถโดยสารประจำทางเอาไว้หลายประการ แต่ในส่วนของชั่วโมงการทำงานของผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารประจำทาง ที่เป็นลูกจ้างของผู้ประกอบการขนส่ง พบว่ามีบทบัญญัติให้ความคุ้มครองไว้ในกฎกระทรวงฉบับที่ 12 ซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 โดยกำหนดให้นายจ้างจะต้องให้ลูกจ้างซึ่งเป็นผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารประจำทาง ทำงานได้ไม่เกินวันละ 8 ชั่วโมง หากทำงานล่วงเวลาต้องไม่เกิน 2 ชั่วโมง โดยต้องได้รับความยินยอมจากลูกจ้าง และกำหนดเกี่ยวกับเวลาพักของลูกจ้าง โดยหลังจากที่ลูกจ้างขับรถมาแล้ว 4 ชั่วโมง ต้องมีเวลาพักผ่อนติดต่อกันอย่างน้อย 1 ชั่วโมง และในวันถัดไปห้ามให้ลูกจ้างทำงานก่อนครบเวลา 10 ชั่วโมง หลังสิ้นสุดการทำงานของวันที่ล่วงมาแล้ว

ถึงแม้พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ก็ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับชั่วโมงการขับขี่รถยนต์โดยสารประจำทางเอาไว้ แต่เป็นการกำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ขับขี่ที่จะต้องปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนดไว้ในกฎหมายดังกล่าว ทำให้มีข้อพิจารณาหลายประการ

ประการแรก การบัญญัติเกี่ยวกับชั่วโมงการทำงานของผู้ขับขี่ไว้ในกฎหมายแรงงาน อาจไม่มีความเหมาะสม เนื่องจากกฎหมายแรงงานมิใช่กฎหมายเฉพาะที่มีวัตถุประสงค์นำมาใช้เพื่อควบคุมการให้บริการขนส่งผู้โดยสารประจำทางเป็นการเฉพาะ ข้อพิจารณาประการต่อมาคือ หลักเกณฑ์เกี่ยวกับชั่วโมงการขับรถและการพักผ่อนตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายแรงงานนั้น มีความแตกต่างจากหลักเกณฑ์ชั่วโมงการขับรถและชั่วโมงการพักผ่อนที่กำหนดไว้ในมาตรา 103 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2522 ในส่วนของการกำหนดเวลาพัก ซึ่งกฎหมายแรงงานกำหนดให้ผู้ขับขี่ ซึ่งขับรถยนต์โดยสารมาแล้ว 4 ชั่วโมง ต้องมีเวลาพัก 1 ชั่วโมง ขณะที่พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดให้มีเวลาพักครึ่งชั่วโมง (หรือ 30 นาที) ข้อแตกต่างดังกล่าวอาจมีผลต่อการบังคับใช้กฎหมาย เนื่องจาก พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มีผลบังคับใช้กับผู้ขับขี่รถโดยสารซึ่งเป็นลูกจ้างโดยตรง ขณะที่กฎหมายแรงงานเป็นกฎหมายที่มีผลบังคับให้นายจ้างต้องให้ความคุ้มครองแก่ลูกจ้าง ข้อพิจารณาประการสุดท้ายคือ มาตรา 103 ทวิ เป็นการกำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารประจำทางที่ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดดังกล่าว แต่มิได้กำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ประกอบการขนส่งที่จะต้องกำหนดชั่วโมงทำงานและชั่วโมงการพักผ่อนให้แก่ผู้ขับขี่ให้เป็นไปตามนั้น ดังนั้น หากมีผู้ขับขี่รายใดที่ฝ่าฝืนโดยขับรถยนต์โดยสารประจำทางเกินกว่าจำนวนที่กฎหมายกำหนดหรือพักผ่อนไม่เพียงพอไม่ครบตามจำนวนที่กฎหมายกำหนด พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ก็สามารถนำมาใช้ลงโทษได้เพียงผู้ขับขี่ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายเท่านั้น แต่จะลงโทษผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถโดยสารประจำทางด้วยไม่ได้ ทั้งที่ผู้ขับขี่เองอาจมิได้มีความประสงค์จะกระทำการฝ่าฝืนกฎหมาย แต่อาจตกอยู่ในสภาวะที่มีอาจขัดแย้งคำสั่งของนายจ้างได้ เนื่องจากตนเองเป็นลูกจ้างและหากไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของนายจ้างก็อาจส่งผลกระทบต่อท่านต่อไปในอนาคตได้ ผู้ศึกษาจึงเห็นว่า ควรมีการกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารประจำทาง มีหน้าที่ต้องสอดส่องดูแลผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารอันเป็นลูกจ้างของตนโดยกำหนด ห้ามมิให้ผู้ประกอบการฯ ใช้ หรือยินยอมให้ผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารประจำทางกระทำการอันเป็นการฝ่าฝืนบทบัญญัติมาตรา 103 ทวิ หากฝ่าฝืนมีอัตราโทษปรับเป็นเงินไม่เกิน 5,000 บาท ตามหลักของ “ผู้ใช้” ซึ่งปรากฏอยู่ในประมวลกฎหมายอาญา

มาตรการทางปกครอง

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดมาตรการทางปกครองซึ่งนำมาใช้ลงโทษผู้ประกอบการขนส่งในการให้บริการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถโดยสารประจำทางในกรณีที่ไม่ปฏิบัติหรือปฏิบัติไม่ถูกต้องตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยของผู้โดยสาร โดยให้นายทะเบียนมีอำนาจสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งนั้นปฏิบัติให้ถูกต้อง หรือจัดการแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด ถ้าผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ปฏิบัติหรือไม่แก้ไขให้ถูกต้อง หรือเป็นที่เห็นได้ว่าผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่สามารถจะดำเนินการตามเงื่อนไขหรือข้อกำหนดนั้น หรือการดำเนินการนั้นน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายหรือเสื่อมประโยชน์ต่อประชาชน ให้นายทะเบียนโดยอนุมัติของคณะกรรมการสั่งเพิกถอนใบอนุญาตประกอบการขนส่งได้

เช่นเดียวกับ คำสั่งของหัวหน้าคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ ที่ 15/2560 เรื่อง มาตรการเพิ่มความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งได้ให้อำนาจแก่นายทะเบียนมีอำนาจเพิกถอนการจดทะเบียนรถระงับการใช้รถหรือพักใช้ใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่เกิน 6 เดือนกรณีต่อไปนี้ เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงจากการขนส่งอันกระทบต่อความเชื่อมั่นในระบบการขนส่ง โดยมี สาเหตุมาจากการที่ผู้ประกอบการขนส่งไม่ควบคุมกำกับดูแลผู้ขับรถให้ใช้ความเร็วไม่เกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ขับรถเกินชั่วโมงที่กฎหมายกำหนด ขับรถโดยประมาท หรือขับรถในขณะที่ร่างกายหรือจิตใจหย่อนความสามารถ หรือผู้ประกอบการขนส่งไม่ควบคุมกำกับดูแลผู้ขับรถหรือพนักงานเก็บค่าโดยสาร ทำให้มีการบรรทุกผู้โดยสารเกินจำนวนที่นั่งทอดทิ้งผู้โดยสาร หรือเก็บค่าโดยสารเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด แต่มิได้มีการกำหนดให้นำมาตรการทางปกครองดังกล่าวมาใช้ ในกรณีซึ่งรถที่อยู่ในความครอบครองของผู้ประกอบการขนส่งมีอัตราส่วนของการเกิดอุบัติเหตุหลายครั้งด้วย ดังนั้นผู้ศึกษาเห็นว่าหากมีการเพิ่มบทลงโทษทางปกครอง โดยกำหนดให้นายทะเบียนกลางมีอำนาจในการเพิกถอน ระงับ หรือพักใช้ใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่เกิน 6 เดือน ในกรณีรถที่อยู่ในความครอบครองของผู้ประกอบการขนส่งเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งด้วย ก็จะทำให้มาตรการทางปกครองที่นำมาใช้ในการควบคุมผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทาง และไม่ประจำทางมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ประเด็นต่อมา ปัญหาเกี่ยวกับการนำมาตราการการลงโทษที่ได้สัดส่วนมาใช้กับกรณีอุบัติเหตุจากรถโดยสารประจำทาง

สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากรถโดยสารประจำทางพบว่า มีด้วยกัน 2 สาเหตุ ซึ่งสาเหตุหลักคือเกิดจากสภาพของรถโดยสารที่ไม่เหมาะสมกับการบรรทุกผู้โดยสาร ขาดการดูแลที่เหมาะสม ทำให้อุปกรณ์ของรถชำรุดบกพร่องขณะใช้งาน และอีกสาเหตุหนึ่งเกิดจากสภาพความไม่พร้อมของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทาง พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นกฎหมายหลักที่นำมาใช้ควบคุมการให้บริการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถโดยสารประจำทาง จึงได้มีบทบัญญัติเพื่อควบคุมในสองส่วนดังกล่าว โดยกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต้องดูแลรักษาสภาพรถของรถยนต์โดยสารให้อยู่ในสภาพดี พร้อมให้บริการต้องกำกับดูแลผู้ขับขี่ ห้ามผู้ที่อยู่ในสภาพเมาสุรา เสพยาเสพติดหรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท ฯลฯ ทำหน้าที่ขับรถยนต์โดยสารที่อยู่ในความครอบครองของตน รวมถึงต้องคอยดูแลมิให้ผู้ขับรถ ทำการขับรถก่อให้เกิดอันตราย เช่น ใช้โทรศัพท์มือถือถือในขณะที่ขับรถ ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ขับรถเกินชั่วโมงทำงานตามที่กฎหมายกำหนด ขับรถโดยประมาท หรือขับรถในขณะที่ร่างกายหรือจิตใจหย่อนความสามารถ เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาพบว่า ในทางปฏิบัติถึงแม้มีการนำมาตราการดังกล่าวมาใช้แต่ผู้ประกอบการขนส่งที่ได้กระทำการอันเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายอย่างต่อเนื่อง แสดงให้เห็นว่ามาตรการลงโทษที่นำมาใช้นั้น ไม่เหมาะสมกับสภาพของการกระทำผิด รวมถึงไม่มีผลเป็นการยับยั้งการกระทำความผิดตามเจตนาของการนำมาตราการลงโทษทางอาญามาใช้ เช่นเดียวกับมาตรการควบคุมผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารประจำทาง ซึ่งมีการกำหนดให้ ห้ามมิให้ผู้ที่ไม่มียุติบัตรขับรถทุกประเภทชนิดที่ 2 (ท.2) ทำหน้าที่ในการขับขี่กำหนดห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารประจำทาง ขับรถในขณะที่อยู่ในสภาพเมาสุราหรือของมึนเมา

อื่น ๆ หรือเสพยาเสพติด หรือเสพวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอื่น ๆ รวมถึงต้องปฏิบัติตามมาตรการความปลอดภัยที่รัฐกำหนด โดยมาตรการลงโทษส่วนใหญ่คือปรับไม่เกิน 5,000 บาท แสดงให้เห็นว่าอัตราโทษดังกล่าวไม่มีความเหมาะสม ไม่สามารถเป็นมาตรการยับยั้งการกระทำความผิดของผู้ซึ่บรณนต์โดยสารประจำทางได้ เห็นได้จากในปัจจุบันมีผู้ซึ่บรณนต์กระทำความผิดอันเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายเป็นจำนวนมาก

จากการศึกษาคำพิพากษาเกี่ยวกับคดีอุบัติเหตุพบว่า ยังไม่มีการนำหลักมาตรการการลงโทษที่ได้สัดส่วนมาใช้ ซึ่งตามพระราชบัญญัติลิขสิทธิ์ พ.ศ. 2537 มาตรา 69 ได้บัญญัติไว้ว่า ผู้ใดกระทำการละเมิดลิขสิทธิ์ หรือสิทธิของนักแสดงตามมาตรา 27 มาตรา 28 มาตรา 29 มาตรา 30 หรือมาตรา 52 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สองหมื่นถึงสองแสนบาท ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นการกระทำเพื่อการค้าผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หกเดือนถึงสี่ปี หรือปรับตั้งแต่หนึ่งแสนถึงแปดแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ซึ่งจะเห็นได้ว่า ความผิดตามพระราชบัญญัติลิขสิทธิ์ พ.ศ. 2537 ไม่ได้มีการส่งผลกระทบต่อชีวิต ร่างกายของบุคคล แต่กลับมีอัตราโทษที่สูงกว่า พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ที่มีผลบังคับใช้กับผู้ประกอบการขนส่ง ขณะเดียวกัน ในปัจจุบันกฎหมายของประเทศไทยได้นำหลักมาตรการลงโทษที่ได้สัดส่วนมาใช้ในมาใช้ในกฎหมายเฉพาะหลายฉบับ เช่น พระราชบัญญัติลิขสิทธิ์ พ.ศ. 2537 พระราชบัญญัติยาเสพติดให้โทษ พ.ศ. 2522

ผู้ศึกษาจึงเห็นว่า เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ควรนำหลักการลงโทษที่ได้สัดส่วนมาใช้ โดยบัญญัติหลักการดังกล่าวไว้ในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อให้สามารถนำหลักการดังกล่าวมาใช้ในคดีอุบัติเหตุที่เกิดจากรถยนต์โดยสารประจำทางให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ประเด็นสุดท้าย ปัญหาเกี่ยวกับการเพิ่มโทษผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารประจำทาง และผู้ซึ่บรณนต์กรณีฝ่าฝืนมาตรการด้านความปลอดภัยจนเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง

กรณีดังกล่าว ผู้ศึกษาจึงมีแนวคิดในการเพิ่มโทษผู้กระทำการฝ่าฝืนมาตรการด้านความปลอดภัย โดยจะทำการแบ่งการศึกษาออกเป็น 2 ประเด็น

ประเด็นแรก คือ การเพิ่มโทษต่อผู้ประกอบการขนส่งที่กระทำการฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าวจนเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ นำมาซึ่งการเสียชีวิตและมีผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บเป็นจำนวนมาก จึงเห็นควรนำแนวคิดเกี่ยวกับหลักความได้สัดส่วนในการลงโทษ (Principle of proportionality) ซึ่งแนวคิดของความได้สัดส่วนในการลงโทษ และการพิจารณาขนาดของความเสียหายต่อสังคมกับการกำหนดขนาดบทลงโทษทางอาญา มาตรการลงโทษที่ได้สัดส่วน กล่าวคือ การพิจารณาว่าโทษที่จะลงกับผู้กระทำความผิดหรือไม่ มีมาตรวัด 3 ประการคือ

1. ความรุนแรงของการกระทำความผิด หมายถึงให้ศาลพิจารณาว่าผู้กระทำได้กระทำความผิดที่รุนแรงเพียงใด

2. การเปรียบเทียบกับคดีอื่น หมายถึง ให้ศาลพิจารณาโดยกำหนดโทษโดยเปรียบเทียบกับคดีอื่นว่าในคดีอื่นมีความรุนแรงกว่าคดีที่ตัดสินนี้ ศาลลงโทษรุนแรงเพียงใด ซึ่งศาลควรจะลงโทษไม่เกินกว่าคดีที่รุนแรงกว่าคดีที่ตัดสิน

3. การเปรียบเทียบกับศาลอื่น หมายถึงให้ศาลพิจารณาว่าในคดีแบบเดียวกันนี้ในศาลอื่นลงโทษเพียงใด ซึ่งศาลควรจะลงโทษใกล้เคียงกันกับที่ศาลอื่นลงโทษในคดีลักษณะเดียวกัน มาบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการลงโทษแบบได้สัดส่วน ออกเป็นสองหลักเกณฑ์ กล่าวคือ กรณีค่าเสียหายที่แท้จริงเกินกว่า 50,000 บาท ให้เพิ่มค่าเสียหายขึ้นอีกจำนวน 5 เท่า และกรณีที่ค่าเสียหายที่แท้จริงไม่เกิน 50,000 บาท ให้เพิ่มค่าเสียหายขึ้นอีกจำนวน 2 เท่า อย่างไรก็ตามการกำหนดค่าความเสียหายข้างต้น ศาลจะกำหนดให้น้อยกว่าค่าความเสียหายที่แท้จริงมิได้ และการเพิ่มโทษผู้ขับขี่ การจะนำหลักการเกี่ยวกับการลงโทษแบบได้สัดส่วน มาใช้เช่นเดียวกับกรณีการเพิ่มโทษผู้ประกอบการขนส่ง ย่อมมีความเหมาะสมขึ้นกว่าเดิมเนื่องจาก หากมีโทษปรับที่สูงขึ้นและเด็ดขาด จะส่งผลให้ผู้ประกอบการขนส่ง และพนักงานขับรถ มีความรอบคอบและระมัดระวังมากยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตาม จากศึกษาบทบัญญัติของประเทศสาธารณรัฐฝรั่งเศส พบว่ากฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก (Road Traffic Act) ของประเทศสาธารณรัฐฝรั่งเศส ได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการบริโภคแอลกอฮอล์และยาเสพติดว่า ระดับแอลกอฮอล์ที่กฎหมายกำหนดคือ ไม่เกิน 0.5 กรัมต่อลิตรเลือด และ 0.2 กรัมต่อลิตรเลือด สำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะสาธารณะ ผู้ถือใบขับขี่ชั่วคราว และผู้เรียนขับรถ การขับขี่ยานพาหนะหรือการพาผู้เรียนขับรถออกถนนจริง หลังใช้สารหรือพืชที่จัดว่าเป็นยาเสพติดเป็นสิ่งต้องห้ามไม่ว่าจะใช้ในปริมาณเท่าไรก็ตาม การขับขี่ยานพาหนะขณะมีเมามาจากแอลกอฮอล์หรือยาเสพติดอาจทำให้ถูกพักใช้ใบขับขี่ทันที และถ้าไม่มีผู้ใดสามารถขับขี่ยานพาหนะแทนได้โดยผู้นั้นต้องถือใบขับขี่ที่ยังไม่หมดอายุ ยานพาหนะนั้นจะถูกยึดคล้อย

ถ้ามีการตรวจพบการกระทำผิดบนท้องถนนและมีการยึดคล้อยยานพาหนะแล้ว ยานพาหนะจะถูกเคลื่อนย้ายไปเก็บเป็นเวลา 7 วัน ผู้ที่จะสามารถมารับยานพาหนะคืนได้ต้องมีใบขับขี่และมีประกัน

ประเทศสาธารณรัฐฝรั่งเศส ก็นับเป็นประเทศที่มีอัตราเปรียบเทียบปรับในกรณีที่เกิดเหตุมาแล้ว ขับสูงมากคิดเป็นอัตราค่าปรับที่ 2,000-300,000 ฟรังก์ฝรั่งเศส (หรือประมาณ 11,906 - 1,786,000 บาท) และยังต้องโทษจำคุกอีกกว่า 2 เดือน - 3 ปี ทั้งยังมีสิทธิ์ที่จะถูกยึดใบขับขี่อีกด้วย แสดงให้เห็นว่าประเทศสาธารณรัฐฝรั่งเศส ให้ความสำคัญกับการกระทำความผิดด้านความปลอดภัยของผู้ขับขี่เป็นอย่างมาก และมีการกำหนดบทเพิ่มโทษไว้ในกฎหมายให้ผู้ขับขี่ต้องรับโทษหนักขึ้น หากการกระทำฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าวเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจนเป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บ

ผู้ศึกษาจึงเห็นว่า กรณีที่ผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารประจำทาง กระทำการฝ่าฝืนกฎหมายที่บัญญัติไว้ใน มาตรา 102 (3) ซึ่งมีการกำหนดอัตราโทษไว้ในมาตรา 127 ทวิ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 2,000 ถึง 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ มาตรา 102 (3 ทวิ) มาตรา 102 (3 ตรี) ซึ่งมีการกำหนดโทษไว้ในมาตรา 127 ทวิ วรรคสอง ต้องระวางโทษตามที่กฎหมายกำหนดไว้ ในกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ หรือกฎหมายที่ว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท แล้วแต่กรณี โดยโทษสูงกว่า

ที่กำหนดไว้ในกฎหมายดังกล่าวอีกหนึ่งในสาม,มาตรา 103 (1) และมาตรา 103 ทวิ มีการกำหนดอัตราโทษไว้ในมาตรา 127 ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท หากการฝ่าฝืนดังกล่าวนำมาซึ่งอุบัติเหตุส่งผลให้มีผู้เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บ ควรมีการเพิ่มโทษจากระวางโทษที่กำหนดไว้ในข้างต้นอีกหนึ่งในสาม นอกจากนี้ยังควรปรับปรุงอัตราโทษตามมาตรา 127 ให้มีความทันสมัยสอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบันมากยิ่งขึ้น

โดยนำหลักเกณฑ์การเพิ่มโทษตามพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายอาญา (ฉบับที่ 26) พ.ศ. 2560 ซึ่งได้กำหนดให้อัตราโทษปรับซึ่งได้บัญญัติอยู่ในประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291 มาตรา 300 เพิ่มขึ้นจากเดิม 10 เท่ามาใช้

5.2 ข้อเสนอแนะ

1. ปัญหาเกี่ยวกับมาตรการลงโทษผู้ประกอบการขนส่งในการให้บริการขนส่งผู้โดยสาร

1) ผู้ศึกษาขอให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติในมาตรา 40 ทรี แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยใช้ถ้อยคำดังต่อไปนี้

“มาตรา 40 ทรี ภายใต้บังคับกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงาน ในการปฏิบัติหน้าที่ขับรถในรอบยี่สิบสี่ชั่วโมง ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ใช้ หรือยินยอมให้ผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อกันเกินสี่ชั่วโมงนับแต่ขณะเริ่มปฏิบัติหน้าที่ขับรถ แต่ถ้าในระหว่างนั้น ผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถ ได้พักติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมง ก็ให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถต่อไปได้อีกไม่เกินสี่ชั่วโมงติดต่อกัน”

2) ผู้ศึกษาขอให้เพิ่มเติมบทบัญญัติมาตรา 138 ทรี แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยใช้ถ้อยคำต่อไปนี้

“ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 40 ทรี ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 500,000 บาท และหากการกระทำดังกล่าวเป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 800,000 บาท และจำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ”

3) ผู้ศึกษาขอเสนอให้มีการแก้ไขเพิ่มเติม คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ 15/2560 เรื่อง มาตรการเพิ่มความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ ข้อ 2 จากเดิมที่กำหนดไว้ว่า

ข้อ 2. ให้นายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก มีอำนาจสั่งเพิกถอนการจดทะเบียนรถรับจ้างการใช้รถ หรือพักใช้ใบอนุญาตประกอบการขนส่งได้ไม่เกิน 6 เดือน เมื่อมีกรณีดังต่อไปนี้

(1) เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงจากการขนส่งอันกระทบต่อความเชื่อมั่นในระบบการขนส่ง โดยมีสาเหตุมาจากการที่ผู้ประกอบการขนส่งไม่ควบคุมกำกับดูแลผู้ขับรถให้ใช้ความเร็วไม่เกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ขับรถเกินชั่วโมงการทำงานตามที่กฎหมายกำหนด ขับรถโดยประมาทหรือขับรถในขณะที่ร่างกายหรือจิตใจหย่อนความสามารถ

(2) ผู้ประกอบการขนส่งปล่อยปละละเลยให้มีการนำรถไปใช้ในการกระทำความผิด เช่น ความผิดเกี่ยวกับยาเสพติดให้โทษ ความผิดเกี่ยวกับการเลี้ยวภาษี

(3) ผู้ประกอบการขนส่งไม่ควบคุมกำกับดูแล ผู้ขับรถหรือพนักงานเก็บค่าโดยสาร ทำให้มีการบรรทุกผู้โดยสารเกินจำนวนที่นั่ง ทอดทิ้งผู้โดยสาร หรือเก็บค่าโดยสารเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ผู้ศึกษาขอเสนอให้เพิ่ม ข้อ 2 (4) โดยใช้ถ้อยคำดังต่อไปนี้

(4) ผู้ประกอบการขนส่ง ไม่ควบคุมกำกับดูแลรถโดยสารประจำทางที่อยู่ในความครอบครองหรือผู้ขับรถที่อยู่ในความครอบครองของผู้ประกอบการขนส่งเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง

2. ปัญหาเกี่ยวกับการนำมาตรการลงโทษที่ได้สัดส่วนมาใช้กับกรณีอุบัติเหตุจากรถโดยสารประจำทาง

ผู้ศึกษาขอเสนอให้ นำหลักการมาตรการลงโทษที่ได้สัดส่วน (Principle of proportionality) มาใช้ โดยกำหนดหลักการดังกล่าว ไว้ในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อให้สามารถนำหลักการดังกล่าวมาใช้ในคดีอุบัติเหตุที่เกิดจากรถโดยสารประจำทางให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

3. ปัญหาเกี่ยวกับการเพิ่มโทษผู้ประกอบการขนส่งและผู้ขับขี่กรณีการฝ่าฝืนมาตรการด้านความปลอดภัย จนเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรง

(1) ผู้ศึกษาขอเสนอให้มีการเพิ่มเติม บทบัญญัติมาตรา 138 ของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยใช้ถ้อยคำต่อไปนี้

“ผู้โดยสารหรือทายาทซึ่งได้รับความเสียหายจากการกระทำละเมิดของผู้ประกอบการขนส่ง เป็นเหตุให้เกิดอันตรายจนถึงแก่ชีวิต ร่างกาย หรือสูญเสียทรัพย์สิน มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และเมื่อศาลมีคำพิพากษาให้ผู้ประกอบการขนส่งชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้เสียหายแล้ว ให้ศาลมีอำนาจสั่งให้ผู้ประกอบการขนส่งจ่ายค่าเสียหายเพิ่มขึ้นจากจำนวนค่าเสียหายที่แท้จริงที่ศาลกำหนดได้ตามที่เห็นสมควร ทั้งนี้โดยคำนึงถึงพฤติการณ์ต่าง ๆ เช่น ความเสียหายที่ผู้เสียหายได้รับ ผลประโยชน์ที่ผู้ประกอบการขนส่งได้รับ สถานะทางการเงินของผู้ประกอบการขนส่ง การที่ผู้ประกอบการขนส่งได้รับการบรรเทาความเสียหายที่เกิดขึ้น ตลอดจนการที่ผู้เสียหายมีส่วนในการก่อให้เกิดความเสียหายด้วย

การกำหนดค่าเสียหายตามวรรคหนึ่ง ให้ศาลมีอำนาจกำหนดได้ไม่เกินห้าเท่าของค่าเสียหายที่แท้จริงที่ศาลกำหนด ถ้าค่าเสียหายที่แท้จริงที่ศาลกำหนดมีจำนวนเงินไม่เกินห้าหมื่นบาท ให้ศาลมีอำนาจกำหนดค่าเสียหายเพื่อการลงโทษได้ไม่เกินสิบเท่า ของค่าเสียหายที่แท้จริงที่ศาลกำหนด ทั้งนี้ ค่าเสียหายเพื่อการลงโทษต้องไม่น้อยกว่าจำนวนค่าเสียหายที่แท้จริงที่ศาลกำหนด”

2) ผู้ศึกษาขอเสนอแนะให้มีการเพิ่มเติม มาตรา 127 ทวิ วรรคท้าย จากเดิมที่บัญญัติว่า

“มาตรา 127 ทวิ ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ประจำรถ ผู้ใดฝ่าฝืน มาตรา 102 (3) ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท แต่ถ้าผู้นั้นเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือนหรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 102 (3 ทวิ) หรือ (3 ตร) ต้องระวางโทษ ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษหรือกฎหมายว่าด้วยวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท แล้วแต่กรณี แต่ถ้าผู้นั้นเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ต้องระวางโทษสูงกว่าที่กฎหมาย

ไว้ในกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ หรือกฎหมายว่าด้วยวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท แล้วแต่กรณี อีกหนึ่งในสาม”

โดยให้ใช้ถ้อยคำต่อไปนี้แทน

“มาตรา 127 ทวิ ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ประจำรถ ผู้ใดฝ่าฝืน มาตรา 102 (3) ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท แต่ถ้าผู้นั้นเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 102 (3 ทวิ) หรือ (3 ตร) ต้องระวางโทษ ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษหรือกฎหมายว่าด้วยวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท แล้วแต่กรณี แต่ถ้าผู้นั้นเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ต้องระวางโทษสูงกว่าที่กฎหมายไว้ในกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ หรือกฎหมายว่าด้วยวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท แล้วแต่กรณี อีกหนึ่งในสาม”

ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามวรรคแรกและวรรคสอง หากการกระทำดังกล่าวเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุมีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บเป็นจำนวนมาก ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องระวางโทษสูงกว่าที่กำหนดไว้ในวรรคแรกและวรรคสอง แล้วแต่กรณีอีกหนึ่งในสาม

3) ผู้ศึกษาขอให้มีการเพิ่มเติมมาตรา 127 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 จากเดิมที่กำหนดว่า

“ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 26 วรรคสอง มาตรา 101 มาตรา 102 (1) (2) หรือ (4) มาตรา 103 มาตรา 103 ทวิ มาตรา 104 มาตรา 105 มาตรา 106 หรือมาตรา 107 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท”

โดยให้ใช้ถ้อยคำต่อไปนี้แทน

“ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 26 วรรคสอง มาตรา 101 มาตรา 102 (1) (2) หรือ (4) มาตรา 103 มาตรา 103 ทวิ มาตรา 104 มาตรา 105 มาตรา 106 หรือมาตรา 107 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท”

“ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 103 (1) และมาตรา 103 ทวิ เป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุรุนแรงทำให้มีผู้เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บจำนวนมาก ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องระวางโทษสูงกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้ในวรรคแรกอีกหนึ่งในสาม”

บรรณานุกรม

บรรณานุกรม

กรมการขนส่งทางบก, ‘กรมการขนส่งทางบก ระบุภายในสิ้นปี 2562 รถโดยสารและรถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อขึ้นไป ทุกคันในประเทศไทย มีระบบ GPS Tracking’ (กรมการขนส่งทางบก PR.DLT.News, 29 มกราคม 2562) <<https://th.facebook.com/PR.DLT.NEWS/photos/2241495929406895/>> สืบค้นเมื่อ 22 ธันวาคม 2565.

_____, ‘รายงานสถิติตามโครงการ มั่นใจทั่วไทย รถใช้GPS’ (กลุ่มสถิติการขนส่ง, 30 กันยายน 2565) <<https://web.dlt.go.th/statistics/>> สืบค้นเมื่อ 22 ธันวาคม 2565.

_____, ‘ข่าวประชาสัมพันธ์ Facebook Fanpage DLT PR News’ (กรมการขนส่งทางบก, 30 กันยายน 2565) สืบค้นเมื่อ 22 ธันวาคม 2565.

‘กรมการขนส่งทางบก ปรับสูงสุด กรณีรถโดยสารไม่ประจำทางมีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง’ *ฐานเศรษฐกิจ* (26 กรกฎาคม 2559) <<https://www.thansettakij.com/business/75261>> สืบค้นเมื่อ 26 กันยายน 2565.

‘กรมขนส่ง เช็กจีพีเอสรถทัวร์ขนต่อมอสรบุรีไม่เกิน คาดคนขับหลับใน’ *เดลินิวออนไลน์* (12 มีนาคม 2565) <<https://www.dailynews.co.th/news/850552/>> สืบค้นเมื่อ 17 ธันวาคม 2565.

เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์, *คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1* (เล่ม 1, สำนักพิมพ์กรุงสยามพับลิชชิง 2562).

‘ขนส่งลงโทษพนักงานขับรถ-เจ้าของรถ-ผู้ประกอบการขนส่งกระทำผิดกฎหมายเอาเปรียบผู้โดยสาร’ *มติชนออนไลน์* (13 มกราคม 2561) <<https://www.matichon.co.th/new/80149>> สืบค้นเมื่อ 28 กันยายน 2565.

‘ขนส่งสั่งปรับคนขับใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ ผู้ประกอบการโดนด้วย’ *โพสต์ทูเดย์* (2 ตุลาคม 2560) <<https://www.posttoday.com/politics/518020>> สืบค้นเมื่อ 28 กันยายน 2565.

‘ขนส่งเอาจริง ปรับหนัก 2 รถตู้โดยสาร สภาพไม่พร้อม-อัดคนเกินที่กำหนด’ *ไทยรัฐออนไลน์* (4 มกราคม 2560) <<https://www.thairath.co.th/content/827864>> สืบค้นเมื่อ 26 กันยายน 2565.

คณิต ณ นคร, *กฎหมายอาญาภาคทั่วไป* (พิมพ์ครั้งที่ 5, สำนักพิมพ์วิญญูชน 2556).

‘ค่าเสียหายเพื่อการลงโทษกับคดีรถโดยสารสาธารณะ’ (2550) 195 *ฉลาดซื้อ* นิตยสารออนไลน์ <<https://shorturl.asia/xajAD>> สืบค้นเมื่อ 30 กันยายน 2565.

จักรกฤษณ์ ดวงพิศตรา, ‘แนวทางการนำบทเรียนการพัฒนาด้านการขนส่งทางถนนของสหภาพยุโรปมาประยุกต์ใช้ กับไทยและอาเซียน’ (2559) 9 *วารสารการขนส่งและโลจิสติกส์* <<http://www.cuti.chula.ac.th/twwroot/journals/old/translog2016/p1.pdf>> สืบค้นเมื่อ 30 กันยายน 2565.

จิตติ ดิงศภัทย์, *กฎหมายอาญาภาค 1* (พิมพ์ครั้งที่ 11, ศูนย์หนังสือเนติบัณฑิตยสภา 2536).

ชูศักดิ์ ฉัตรชุตินาการ, ‘ค่าเสียหายเชิงลงโทษในคดีผู้บริโภค’ (สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม 2553).

บรรณานุกรม (ต่อ)

- ณัฐวิวัฒน์ สุทธิโยธิน, *ทฤษฎีอาชญาวิทยา เอกสารประกอบการสอนชุดวิชา กฎหมายอาญาและอาชญาวิทยา* *ชั้นสูง หน่วยที่ 5 สาขาวิชานิติศาสตร์* (มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช 2554).
- ธรรมนิตย์ สุมนต์กุล, 'ค่าเสียหายเชิงลงโทษ' (กุมภาพันธ์-มีนาคม 2558) 3 *กฤษฎีกาสาร*
<<http://web.krisdika.go.th/data/news/news11660.pdf>> สืบค้นเมื่อ 19 ธันวาคม 2565.
- นิพัทธ์ ทองเล็ก, พลเอก, 'อดีตที่หอมหวาน - ตำนานรถเมล์ขาว' *มติชนออนไลน์* (10 ตุลาคม 2559)
<https://www.matichon.co.th/columnists/news_315412> สืบค้นเมื่อ 15 เมษายน 2565.
- บริษัท ขนส่ง จำกัด, 'เกี่ยวกับ บขส.' (การเดินรถบริษัท ระเบียบและคู่มือรถร่วมบริษัทขนส่ง จำกัด พุทธศักราช 2547, 30 ธันวาคม 2557) <<https://shorturl.asia/XHabg>> สืบค้นเมื่อ 15 กุมภาพันธ์ 2566.
- บริษัท ขนส่งจำกัด, 'ข้อมูลองค์กร' (ตำนาน บขส., 20 เมษายน 2564) <<https://shorturl.asia/oNYqG>>
สืบค้นเมื่อ 15 กุมภาพันธ์ 2566.
- ประธาน วัฒนวาณิชย์, *ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับอาชญาวิทยา* (สำนักพิมพ์ประกายพริก 2546).
- ผู้จัดการออนไลน์, 'สยองรับปีใหม่ไทย ไฟไหม้ทัวร์ 407 พัฒนาบนถนนมิตรภาพขอนแก่น ผู้โดยสาร-พнг.ดับ 5 ราย'
ผู้จัดการออนไลน์ (13 เมษายน 2564) <<https://mgronline.com/local/detail/9640000035188>>
สืบค้นเมื่อ 19 ธันวาคม 2565.
- ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, 'สถานการณ์อุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะในประเทศไทยปี 2561'
(ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, 7 ธันวาคม 2561)
<http://www.roadsafetythai.org/download_statdetail-edoc-408.html> สืบค้นเมื่อ 22 ธันวาคม 2565.
- สมเกียรติ ตั้งกิจวานิชย์ และคณะ, *การพัฒนากฎหมายว่าด้วยการกำหนดค่าเสียหายในเชิงลงโทษมาใช้ในประเทศไทย* (เล่ม 2, มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย 2553).
- ส่วนตรวจสภาพรถ กรมการขนส่งทางบก 'งานตรวจสภาพขนส่ง' (มาตรฐานรถโดยสาร) <<https://www.dlt-inspection.info/dlt/index.php?ref=inspection-work-truck>> สืบค้นเมื่อ 1 มีนาคม 2565.
- สทรน รัตน์ไพจิตร, 'ความประสงค์ของการลงโทษอาญา : ศึกษาเฉพาะประเทศไทยสมัยใช้กฎหมาย ลักษณะอาญาและประมวลกฎหมายอาญา' (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2527).
- สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์, *ความเป็นมาของระบบขนส่งสาธารณะ เอกสารประกอบการสอน* (มหาวิทยาลัยบูรพา 2555).

บรรณานุกรม (ต่อ)

- หยุด แสงอุทัย, *ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทั่วไป* (พิมพ์ครั้งที่ 11, โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2560).
- องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ‘การบริการ’ <<http://www.bmta.co.th/th/about-us>> สืบค้นเมื่อ 5 มีนาคม 2565.
- องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ‘แนะนำองค์กร’ (ประวัติ ขสมก.) <<http://www.bmta.co.th/th/about-us>> สืบค้นเมื่อ 5 มีนาคม 2565.
- อนงค์รัตน์ คงลาภ, ‘ค่าเสียหายเชิงลงโทษความเสียหายใหม่ในระบบกฎหมายประเทศไทย’ (8 กุมภาพันธ์ 2562) <<https://oia.coj.go.th/th/content/category/detail/id/8/cid/129/iid/120294>> สืบค้นเมื่อ 19 ธันวาคม 2565.
- Super NUCHI, ‘สิทธิของผู้บริโภคบริการรถสาธารณะ 10 ประการ’ (เครือข่ายคุ้มครองผู้บริโภคภาคใต้, 28 กรกฎาคม 2552) <<https://consumersouth.org/paper/451>> สืบค้นเมื่อ 8 มีนาคม 2565.
- Anthony M. Golec, *TECHNIQUES OF LEGAL INVESTIGATION* (3rd edn, Charles C Thomas Publisher, 1995).
- Herbert L. Packer, *The Limits of the Criminal Sanction* (Stanford University 1968).
- Jack Miles, ‘Accident or Occurrence’ *SOUTH TEXAS LAW* 1. 1955.
- Jeffrey W. Vincoli, *Basic Guide to Accident Investigation and Loss Control* John (Wiley & Sons 1994).
- National Transportation Safety Board, ‘History of The National Transportation Safety Board’ <<https://www.nts.gov/about/history/Pages/default.Asp>> accessed 21 March 2023.
- Transparency, <<http://www.tsb.gc.ca /eng/divulgateion-disclosure/index.asp>> accessed 20 March 2023. .
- Transportation Safety Board of Canada, ‘About the TSB’ <<http://www.tsb. gc.ca/eng/qui-about/index.asp>> accessed 20 March 2023.
- Speeding Europe, (Speeding Europe, 1 Septeber 2019) <<http://www.speedingeurope.com/france/>> accessed 21 March 2023.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

พระราชบัญญัติ กฎกระทรวง คำสั่ง เอกสารราชการ

ภาคผนวก ก

พระราชบัญญัติ

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522.

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522.

กฎกระทรวง

กฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522
ข้อ 10 (2) (จ).

กฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522
ข้อ 10 (4).

กฎกระทรวงฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ข้อ 4.

กฎกระทรวงฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ข้อ 5.

กฎกระทรวงกำหนดความปลอดภัยในการรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร พ.ศ. 2555, ราชกิจจานุเบกษา, เล่ม 129/
ตอนที่ 9 ก./ หน้า 4/24 มกราคม 2555.

คำสั่ง

คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ 15/2560 เรื่อง มาตรการเพิ่มความปลอดภัยในรถโดยสาร
สาธารณะ, ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 134 ตอนพิเศษ 85 ง. 21 มีนาคม 2560.

เอกสารราชการ

หนังสือกรมการขนส่งทางบก คค 0409.5/1595 เรื่อง ขอให้ดำเนินการสั่งให้บริษัท เปรมประชาขนส่ง จำกัด
ชำระหนี้ตามคำพิพากษาให้กับผู้บริโภคลง (20 กุมภาพันธ์ 2563).

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ – นามสกุล

เสฏฐพงษ์ สิงหวิริยะ

ประวัติการศึกษา

- พ.ศ. 2559 ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง สาขาวิชาคอมพิวเตอร์ธุรกิจ วิทยาลัยเทคโนโลยี
จรัสสินทวงศ์
- พ.ศ. 2550 ปริญญาตรี นิติศาสตร์บัณฑิต มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต

ประสบการณ์ทำงาน

- พ.ศ. 2563 เจ้าพนักงานขนส่งปฏิบัติงาน กรมการขนส่งทางบก
- พ.ศ. 2559 นักวิชาการขนส่ง (ด้านกฎหมาย) งานประมวลหมายเลขทะเบียนรถ
กรมการขนส่งทางบก
- พ.ศ. 2552 เจ้าหน้าที่ศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารและรับเรื่องร้องเรียน กรมการขนส่งทางบก