



มาตรการลงโทษที่เหมาะสมในการควบคุมการให้บริการขนส่ง  
ผู้โดยสารสาธารณะ

**The Appropriate Penalty Measures to Control the Passenger  
Transport Services**

วุฒิพงศ์ ศรีรักษา

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต  
สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ปรีดี พนมยงค์  
มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์

พ.ศ. 2561

มาตรการลงโทษที่เหมาะสมในการควบคุมการให้บริการรถขนส่ง  
ผู้โดยสารสาธารณะ

วุฒิพงศ์ ศรีรักษา

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต  
สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ปรีดี พนมยงค์  
มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์

พ.ศ. 2561

**The Appropriate Penalty Measures to Control the Passenger  
Transport Services**

**Wuttipong sriruksa**

**A Thesis 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**

**2018**



## ใบรับรองวิทยานิพนธ์

คณะนิติศาสตร์ปริธี พนมยงค์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์

ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต

หัวข้อวิทยานิพนธ์      มาตรการลงโทษที่เหมาะสมในการควบคุมการให้บริการขนส่ง  
ผู้โดยสารสาธารณะ

เสนอโดย                      นายวุฒิพงศ์ ศรีรักษา

สาขาวิชา                      นิติศาสตร์

หมวดวิชา                      กฎหมายอาญาและกระบวนการยุติธรรมทางอาญา

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์      ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ปราโมทย์ ประजनปัจฉินีก

ได้พิจารณาเห็นชอบ โดยคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์แล้ว

.....ประธานกรรมการ  
(ศาสตราจารย์ ดร.สนทนต์ มณีสวัสดิ์)

.....กรรมการและอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์  
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ปราโมทย์ ประजनปัจฉินีก)

.....กรรมการ  
(รองศาสตราจารย์ ปิยะนุช โปตะวณิช)

.....กรรมการ  
(รองศาสตราจารย์ภาณินี กิจพ่อคำ)

คณะนิติศาสตร์ปริธี พนมยงค์ รับรองแล้ว

.....  
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สมชาย รัตนชื้อสกุล)

วันที่ 31 เดือน กรกฎาคม พ.ศ. 2561

หัวข้อวิทยานิพนธ์	มาตรการลงโทษที่เหมาะสมในการควบคุมการให้บริการรถขนส่ง ผู้โดยสารสาธารณะ
ชื่อผู้เขียน	วุฒิพงษ์ ศรีรักษา
อาจารย์ที่ปรึกษา	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ปราโมทย์ ประจนปัจจนึก
สาขาวิชา	นิติศาสตร์
ปีการศึกษา	2560

### บทคัดย่อ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีวัตถุประสงค์ในการศึกษาเกี่ยวกับมาตรการลงโทษที่เหมาะสมในการควบคุมการให้บริการรถขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ ซึ่งในปัจจุบันพบว่า ยังไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอที่จะยับยั้งอุบัติเหตุอันเกิดจากรถขนส่งผู้โดยสารสาธารณะได้ ส่งผลให้ในปัจจุบันประเทศไทยกลายเป็นประเทศที่มีผู้เสียชีวิตบนท้องถนนมากเป็นอันดับหนึ่งของโลก

การเกิดอุบัติเหตุจากรถขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ สามารถเกิดขึ้นได้ด้วยสาเหตุ 2 ประการคือ เกิดจากสภาพของรถยนต์โดยสาร และเกิดจากสภาพของผู้ขับขี่รถยนต์โดยสาร สาธารณะเนื่องจากการกระทำความผิดอันเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุผู้กระทำมิได้เป็นผู้มีจิตใจเป็นอาชญากรโดยแท้ กฎหมายจึงกำหนดโทษไว้ต่ำ อย่างไรก็ตาม ในต่างประเทศได้มีการนำแนวคิดเกี่ยวกับค่าเสียหายเชิงลงโทษมาใช้ลงโทษผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะในคดีอุบัติเหตุ เพื่อให้ผู้กระทำหลายจำ โดยศาลกำหนดค่าเสียหายเชิงลงโทษเป็นจำนวนที่สูงหลายเท่าเมื่อเทียบกับค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง จึงทำให้การควบคุมการให้บริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะมีประสิทธิภาพ ประเทศไทยมีการกำหนดให้นำมาตรการค่าเสียหายเชิงลงโทษมาใช้ เช่น ในคดีผู้บริโภครั่วไป แต่มิได้มีการกำหนดเกี่ยวกับให้นำแนวคิดเรื่องค่าเสียหายเชิงลงโทษมาใช้ลงโทษผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะในคดีอุบัติเหตุในกฎหมายเฉพาะ และจากการศึกษาคำพิพากษาในคดีอุบัติเหตุพบว่าศาลได้กำหนดค่าความเสียหายไว้ค่อนข้างต่ำ จึงทำให้ไม่มีผลเป็นการยับยั้งการกระทำความผิด ผู้ศึกษาจึงมีข้อเสนอดังต่อไปนี้

มาตรการการลงโทษโดยทั่วไป ขอเสนอให้เพิ่มเติมมาตรา 40 ตรี ห้ามมิให้ผู้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ใช้ หรือยินยอมให้ผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อกันเกินสี่ชั่วโมง นับแต่ขณะเริ่มปฏิบัติหน้าที่ขับรถ แต่ถ้าในระหว่างนั้น ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถได้พักติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมง ก็ให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถต่อไปได้อีกไม่เกินสี่ชั่วโมงติดต่อกัน 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 22) พ.ศ. 2558 ที่แก้ไขอัตราโทษหมวดลหุโทษของประมวลกฎหมายอาญามาใช้

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

และขอเสนอให้นำมาตรการลงโทษตามแนวคิดค่าเสียหายเชิงลงโทษมาใช้ โดยเสนอให้เพิ่มเติมมาตรา 138 จัตวา โดยกำหนดให้ศาลมีอำนาจกำหนดค่าเสียหายเชิงลงโทษเพิ่มเติมจากค่าเสียหายที่แท้จริงเพื่อลงโทษผู้ประกอบการได้ โดยศาลมีอำนาจกำหนดได้ไม่เกินสองเท่าของค่าเสียหายที่แท้จริงที่ศาลกำหนด ถ้าค่าเสียหายที่แท้จริงที่ศาลกำหนดมีจำนวนเงินไม่เกินห้าหมื่นบาท ให้ศาลมีอำนาจกำหนดค่าเสียหายเพื่อการลงโทษได้ไม่เกินห้าเท่าของค่าเสียหายที่แท้จริงที่ศาลกำหนด ทั้งนี้ ค่าเสียหายเพื่อการลงโทษต้องไม่น้อยกว่าจำนวนค่าความเสียหายที่แท้จริงที่ศาลกำหนด

Thesis Title	The Appropriate Penalty Measures to Control the Passenger Transport Services
Author	Wutipong Sriruksa
Thesis Advisor	Assistant Professor. Dr.Pramote Prachonpachanuk
Department	Law
Academic Year	2017

### ABSTRACT

This thesis aims to study the appropriate punishment measures to control public bus service. In the present, it is not enough to prevent accidents caused by public transport. As a result, Thailand has become one of the most casualties in the world.

The accident from public transportation occurred by two reasons First, it is caused by a condition of the car. Second, it is resulted from the driver themselves. Although accident from public transportation deems to be minor peralties, there are some countries impose the punitiue damages as a penaltyThe concept of punitive damages has been applied in foreign countries to penalize public transport operators in accidents. To the deceiver. The court found punitive damages were several times higher than the actual damages,which generates public transport more effective.Thailand has imposed penalties for such use in consumer cases. There is no definition of the concept of punitive damages used to punish public transport operators in cases of specific law.Due to case law, The court found that the damage was relatively low,resulting to impracticable outcome. This research has aimed to study as follows.

General penalty measures Section 40 ter. Prohibits the licensee to use or permit the driver to drive the car for more than four hours from the time the driver starts driving. But if in the meantime The driver is allowed to stay for at least half an hour. To continue driving for up to four consecutive hours. Section 138 ter, who violates Section 40 ter, shall be liable to a fine not exceeding fifty

thousand Baht. Section 127 bis and Section 127 paragraph two of the Land Transport Act, BE 2522 amended by the penalty of not exceeding 5,000 Baht, with the penalty of 50,000 Baht, Amendment of Criminal Code (No. 22) BE 2558 Amending the Criminal Penal Code of the Criminal Code. Administrative sanctions are proposed to be amended. Order of the Head of the National Security Council No. 15/2560 on Public Bus Safety Measures Clause 2 (4), requiring non-regulated transport operators to supervise the occupied vehicles or motorists. In the possession of the transport operator until the cause of the accident is often a condition that gives power to the registrar under the law of land transport. To have the power to order the withdrawal of vehicle registration, suspension of car use or suspension of transport licenses for up to 6 months

Furthermore, this research has proposed to take punitive damages concept into practice. Proposed additional Section 138 quarterly, the court has the power to determine the punitive damages in addition to the actual damages to punish the operator. The court has the power to impose no more than two times the actual damages imposed by the court. If the actual damages payable by the court are not more than 50,000 Baht. The court shall have the power to impose damages for up to five times the amount of actual damages ordered by the court. The damages for punishment shall not be less than the amount of actual damages prescribed by the court



## กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้อย่างสมบูรณ์ก็ด้วยความกรุณาเป็นอย่างสูงจากผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ปราโมทย์ ประจนปัจจนึก ที่เสียดสละเวลาให้กับผู้เขียน ทั้งยังให้คำปรึกษาและคำแนะนำในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ทำให้ผู้เขียนมองเห็นถึงแนวทางในการศึกษาและมองเห็นถึงปัญหา จนกระทั่งผู้เขียนสามารถเรียบเรียงวิทยานิพนธ์เล่มนี้ออกมาได้

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงในความกรุณาของ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ปราโมทย์ ประจนปัจจนึก.อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ที่กรุณาสละเวลาให้คำแนะนำช่วยเหลือ รวมทั้งแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ ตั้งแต่เริ่มการวิจัยด้วยความเอาใจใส่เป็นอย่างดี

ที่สำคัญอีกประการหนึ่ง วิทยานิพนธ์เล่มนี้ไม่อาจจะสำเร็จลงได้ หากผู้เขียนไม่ได้รับกำลังใจและแรงสนับสนุนจนเกิดความมานะพากเพียรจาก นายโชติ ศรีรักษา บิดาของผู้เขียน และนางลานนา ศรีรักษา มารดาของผู้เขียน ซึ่งเป็นครอบครัวอันเป็นที่รักของผู้เขียนเป็นแรงบันดาลใจ จนผู้เขียนพยายามผลักดันตนเองจนสามารถจัดทำวิทยานิพนธ์เล่มนี้จนสำเร็จสมความมุ่งหมายได้เป็นอย่างดี

ผู้เขียนหวังว่าวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาคุณภาพและวงการศึกษาเมื่อนำไปใช้ต่อไปในอนาคตซึ่งในส่วนที่มีประโยชน์และคุณค่าของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้เขียนขอมอบบูชาแด่ บุพการี ครูอาจารย์ และผู้มีพระคุณทุกท่าน แต่หากวิทยานิพนธ์มีข้อผิดพลาดบกพร่องประการใด ผู้เขียนขอกราบอภัยมา ณ โอกาสนี้ และขออนุญาตรับผิดชอบไว้แต่เพียงผู้เดียว

วุฒิพงศ์ ศรีรักษา

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	๗
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	๑
กิตติกรรมประกาศ.....	๗
บทที่	
1. บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	5
1.3 สมมติฐานของการศึกษา.....	6
1.4 ขอบเขตของการศึกษา.....	6
1.5 วิธีการดำเนินการศึกษา.....	7
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	7
2. ความรู้ทั่วไป แนวคิด ทฤษฎีและมาตรการลงโทษที่เหมาะสมในการควบคุมการ ให้บริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ.....	8
2.1 ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับรถขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ.....	8
2.2 ความเป็นมาเกี่ยวกับการให้บริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ.....	16
2.3 แนวคิดเกี่ยวกับสิทธิของผู้ใช้บริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ.....	23
2.4 ทฤษฎีการกำหนดความผิดทางอาญา.....	25
2.5 ทฤษฎีการลงโทษทางอาญา.....	29
2.6 มาตรการลงโทษในการควบคุมการให้บริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ ตามระบบกฎหมายของประเทศไทย.....	34
2.7 แนวคิดเกี่ยวกับค่าเสียหายเชิงลงโทษ.....	49
3. มาตรการลงโทษในการควบคุมการให้บริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ ตามกฎหมายต่างประเทศ.....	65

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
3.1 ออสเตรเลีย.....	65
3.2 สาธารณรัฐเกาหลี.....	83
4. วิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับมาตรการลงโทษในการควบคุมการให้บริการขนส่ง ผู้โดยสารสาธารณะ.....	88
4.1 วิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับมาตรการลงโทษผู้ประกอบการในการให้บริการขนส่ง ผู้โดยสารสาธารณะ .....	88
4.2 วิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับการนำมาตรการค่าเสียหายเชิงลงโทษมาใช้กับกรณี อุบัติเหตุจากรถยนต์โดยสารสาธารณะ.....	96
4.3 วิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับการนำค่าเสียหายเชิงลงโทษมาใช้ลงโทษ ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ.....	101
5. บทสรุปและข้อเสนอแนะ.....	108
5.1 บทสรุป.....	108
5.2 ข้อเสนอแนะ.....	114
บรรณานุกรม.....	118
ประวัติผู้เขียน.....	119

# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

อุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะอุบัติเหตุที่เกิดจากรถชนส่งผู้โดยสาร เป็นปัญหาสำคัญที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บ และการเสียชีวิตของผู้ใช้รถใช้ถนน และสร้างความสูญเสียให้แก่เศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ ในปี พ.ศ. 2560 พบว่า ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตบนท้องถนนมากที่สุดในโลก โดยมีประชากรเสียชีวิต 36.2 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน หรือ 23,256 คน<sup>1</sup> หรือคิดเป็นจำนวนผู้เสียชีวิตมากถึง 15,256 คน และบาดเจ็บอีกกว่า 1,002,193 คน ด้วยเหตุนี้รัฐบาลจึงได้ตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาดังกล่าว และได้มีนโยบายให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชนและภาคประชาสังคม ร่วมกันดำเนินมาตรการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนมาอย่างต่อเนื่อง

ปี พ.ศ.	2558	2559	2560
เสียชีวิต	11,389	9,815	15,256
บาดเจ็บ	660,888	831,118	1,002,193

ตารางที่ 1 สถิติผู้เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุบนท้องถนน ระหว่างปี 2558-2560

ที่มา : ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ , <http://www.thairsc.com/>

<sup>1</sup> “แนวโน้ม : ไทยครองอันดับ 1 เสียชีวิตบนท้องถนน,” มติชนสุดสัปดาห์, คอลัมน์ แนวโน้ม, ( 12-18 มกราคม 2561) : น.12.

ถึงแม้ว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น รถประเภทรถจักรยานยนต์ เป็นรถที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุและนำมาซึ่งการเสียชีวิตมากที่สุด แต่หากอุบัติเหตุดังกล่าวเกิดขึ้นกับรถยนต์โดยสารสาธารณะย่อมนำมาซึ่งความสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินที่ร้ายแรงมากกว่า เนื่องจากจะมีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุในครั้งเดียวกันเป็นจำนวนมาก ดังเช่นที่เกิดขึ้นบนถนนสาย 304 กิโลเมตรที่ 242 ทางหลวงน้ำเขียว มุ่งหน้าสู่อำเภอปรางค์ชัย จังหวัดนครราชสีมา รถทัวร์สองชั้นพลิกคว่ำอันมีสาเหตุมาจากกระบบห้ามล้อชำรุด เป็นเหตุให้คนขับรถไม่สามารถควบคุมรถได้ รถพุ่งข้ามเกาะกลางถนนชนต้นไม้และร้านค้า เป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต 18 ศพ และได้รับบาดเจ็บ 32 ราย นอกจากนี้ หลังการมอบตัวกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ คนขับได้รับสารภาพว่า ก่อนการขับขี่รถได้เสพยาเมทแอมเฟตามีน (ยาบ้า) อีกด้วย<sup>2</sup> เช่นเดียวกับกรณีอุบัติเหตุไฟไหม้รถทัวร์ 2 ชั้น โดยไม่ทราบสาเหตุโดยเพลิงลุกไหม้อย่างรวดเร็วขณะกำลังวิ่งมาถึงบริเวณทางเข้าต้นอุทยานตะบาคาใหญ่ กิโลเมตรที่ 23 ถนนสายตาก-แม่สอด เหตุการณ์ครั้งนี้มีผู้เสียชีวิต 20 ศพ บาดเจ็บสาหัส 3 ราย<sup>3</sup> อีกกรณีหนึ่งเกิดขึ้นกับรถตู้โดยสารสาธารณะ เกิดอุบัติเหตุขึ้นที่ อำเภอเมือง จังหวัดสิงห์บุรี ถนนสายเอเชีย หลักกิโลเมตรที่ 90-91 โดยรถตู้คันดังกล่าวพุ่งชนท้ายรถบรรทุก 10 ล้อ ที่จอดอยู่ข้างทาง เป็นเหตุให้ไฟลุกไหม้ทั้งคันรถ ผู้โดยสารที่อยู่ในรถตู้ทั้งหมดเสียชีวิตรวม 14 คน สาเหตุคาดว่า คนขับรถตู้คันดังกล่าวหลับใน<sup>4</sup>

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน รายงานสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะในกลุ่มรถทัวร์ รถตู้ และรถรับจ้างรับส่งนักเรียนในปี พ.ศ. 2559 พบว่า อุบัติเหตุรถทัวร์โดยสารสาธารณะเกิดขึ้น 239 ครั้ง เป็นรถชั้นเดียว 173 ครั้งและรถ 2 ชั้น 66 ครั้ง ในจำนวนนี้เป็นรถประจำทาง 48 ครั้งและรถไม่ประจำทาง 18 ครั้ง โดยมีผู้เสียชีวิตรวม 133 ราย บาดเจ็บ 2,004 ราย รวมมีผู้ประสบเหตุทั้งสิ้น 2,137 ราย ขณะที่อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถตู้ มีจำนวน 223 ครั้ง

<sup>2</sup> หนังสือพิมพ์ข่าวสด, “คนขับบัสมรณะ 18 ศพ เข้ามอบตัวหลังหนีไป และเจ็บ ซีก่อนชนผู้โดยสารพยายามหลบได้เบาะ,” สืบค้นเมื่อวันที่ 22 มีนาคม 2561, จาก [https://www.khaosod.co.th/breaking-news/news\\_872493](https://www.khaosod.co.th/breaking-news/news_872493)

<sup>3</sup> หนังสือพิมพ์มติชน, “สลด ไฟไหม้รถทัวร์ 2 ชั้น แรงงานพม่า สังกะย 20 ศพ,” สืบค้นเมื่อวันที่ 22 มีนาคม 2561, จาก [https://www.matichon.co.th/local/crime/news\\_896755](https://www.matichon.co.th/local/crime/news_896755)

<sup>4</sup> หนังสือพิมพ์ข่าวสด, “สุดช็อก 14 ศพ รถตู้ดับสงของทั้งคัน ชนท้ายสิบล้อ ไฟลุกท่วม คนขับให้การนาที่ สุดสลด,” สืบค้นเมื่อวันที่ 22 มีนาคม 2561, จาก [https://www.khaosod.co.th/breaking-news/news\\_644563](https://www.khaosod.co.th/breaking-news/news_644563)

เป็นรถตู้ประจำทาง 94 ครั้ง และรถตู้ไม่ประจำทาง 129 ครั้ง มีผู้เสียชีวิตทั้งสิ้น 130 ราย และบาดเจ็บกว่า 1,200 ราย รวมมีผู้ประสบเหตุทั้งสิ้น 1,330 ราย รถโดยสารทัศนศึกษาและรถรับจ้างรับส่งนักเรียน พบว่าในปี พ.ศ. 2559 เกิดอุบัติเหตุขึ้น 38 ครั้ง มีเด็กนักเรียนเสียชีวิต 10 ราย และได้รับบาดเจ็บ 459 ราย รถทัศนศึกษา ในปี พ.ศ. 2559 เกิดอุบัติเหตุขึ้น 10 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 3 ราย บาดเจ็บ 195 ราย ใน 10 ครั้งดังกล่าวเกิดขึ้นกับรถโดยสารชั้นเดียว 7 ครั้ง และเกิดกับรถโดยสาร 2 ชั้น 3 ครั้ง และ 3 ใน 10 ครั้งเกิดขึ้นในช่วงเวลากลางคืน โดยช่วงเวลาเกิดเหตุอยู่ที่เวลา 03.00-04.00 น.<sup>5</sup> รายงานดังกล่าวสะท้อนให้เห็นถึงความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินอันเกิดจากอุบัติเหตุโดยรถยนต์สาธารณะเป็นจำนวนมาก

กฎหมายไทยมีการแบ่งประเภทของรถขนส่งผู้โดยสารออกหลายประเภทตามลักษณะการใช้งาน ออกเป็น 7 มาตรฐาน ได้แก่<sup>6</sup> รถปรับอากาศพิเศษ รถปรับอากาศ รถไม่ปรับอากาศ รถโดยสารสองชั้น รถพ่วง รถกึ่งพ่วง และรถเฉพาะกิจ โดยในแต่ละมาตรฐานยังแบ่งย่อยลงไปอีก ตั้งแต่ ก-ฉ แล้วแต่ละประเภทของรถซึ่งจะเป็นการระบุจำนวนที่นั่ง ผู้โดยสารอื่น สิ่งอำนวยความสะดวก และเครื่องขยายเสียง เช่น รถตู้โดยสารสาธารณะ เป็นรถขนส่งผู้โดยสารประเภทมาตรฐาน 2 (จ) ที่มีลักษณะเป็นรถตู้โดยสารในประเภทการขนส่งประจำทางและไม่ประจำทาง<sup>7</sup> และหากรถขนส่งผู้โดยสารสาธารณะเหล่านี้ เกิดอุบัติเหตุขึ้นย่อมนำมาซึ่งความเสียหายร้ายแรง โดยศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ให้ข้อมูลว่า สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ มาจาก 2 สาเหตุ ได้แก่ (1) เกิดจากคน ซึ่งพบว่า ผู้ขับขี่รถโดยสารมักมีพฤติกรรมการขับขี่ในลักษณะไม่เคารพกฎหมายจราจรหรือตระหนักถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่น เช่น ขับเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดแต่ไม่สามารถควบคุมรถได้ เมื่อเกิดเหตุการณ์เฉพาะหน้าขึ้น หรือบรรทุกคนโดยสารมากกว่าจำนวนที่นั่ง หรือการหลับใน และ (2) เกิดจากสภาพรถ โดยมากรถโดยสาร มักอยู่ในสภาพอายุการใช้งานสูง มีการดัดแปลงด้วยการ

<sup>5</sup> ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, “สถานการณ์ปัญหาอุบัติเหตุโดยสารสาธารณะในประเทศไทย ปี พ.ศ. 2559,” สืบค้นเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561, จาก <http://www.roadsafetythai.org/plan.php?id=41&subid=63>

<sup>6</sup> กฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524)

<sup>7</sup> ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่องการจัดวางที่นั่งรถตู้โดยสารสาธารณะ ตามมาตรการเพิ่มความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ พ.ศ. 2560 ข้อ 2

เพิ่มจำนวนที่นั่งของผู้โดยสารและติดตั้งเก้าอี้เป็นเชื้อเพลิง ซึ่งส่งผลให้น้ำหนักรวมและสมดุล น้ำหนักตัวรถเปลี่ยนแปลงจากตัวรถแบบเดิมซึ่งอาจมีผลโดยตรงต่อการควบคุมรถ การบังคับเลี้ยว จนเกิดเหตุการณ์ หลุดโค้ง ท้ายปัด ล้อลื่นไถล เป็นต้น<sup>8</sup>

ที่ผ่านมา กรมการขนส่งทางบก ได้พยายามออกมาตรการเพื่อความปลอดภัยต่างๆ เพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุอันเกิดจากรถโดยสารสาธารณะ เช่น มาตรการติดตั้งเข็มขัดนิรภัย โดยรถตู้โดยสารที่จดทะเบียนตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2555 ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่ง ทุกคัน และในทุกเส้นทาง สำหรับรถโดยสารที่วิ่งระหว่างกรุงเทพมหานคร ไปต่างจังหวัด (หมวด 2) และวิ่งระหว่างจังหวัด (หมวด 3) ที่จดทะเบียนตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2557 กำหนดให้ติดตั้งเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่ง ทุกคัน เป็นต้น<sup>9</sup> นอกจากนี้ยังมีการสนับสนุนการนำระบบ GPS มาใช้ ให้สามารถรายงานสถานะของรถแต่ละคันมายังศูนย์ GPS ของกรมการขนส่งทางบกแบบเรียลไทม์ หากระบบ GPS ชัดข้อง ต้องดำเนินการแก้ไขโดยเร่งด่วน หากทะเลทรายหรือฝ่าฝืน มีความผิดปรับไม่เกินวันละ 5,000 บาท จนกว่าจะแก้ไขแล้วเสร็จ อีกทั้งมีการกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของตัวรถโดยสารสาธารณะเพิ่มเติม เช่น การติดตั้งถังบรรจุก๊าซต้องไม่เกินสมรรถนะของตัวรถ การกำหนดจำนวนที่นั่ง โดยเฉพาะรถตู้โดยสารต้องไม่เกิน 13 ที่นั่ง การแก้ไขปรับปรุงตัวรถ รวมถึง การแก้ไขกลไกให้ผู้โดยสารสามารถเปิดประตูหลังจากด้านในได้ เมื่อรถเกิดอุบัติเหตุขึ้น เป็นต้น<sup>10</sup> รวมถึงการนำมาตรการลงโทษตามกฎหมายมาใช้ หากผู้ประกอบการไม่ควบคุมดูแลพนักงานขับรถให้ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความปลอดภัยจนเป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรง ฝ่าฝืนการกระทำผิดเงื่อนไขใบอนุญาตประกอบการ บรรทุกผู้โดยสารเกินจำนวนที่นั่ง ทั้งผู้โดยสาร เก็บค่าโดยสารเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด หรือปล่อยให้มีการนำรถไปใช้ในการกระทำผิดกฎหมายอื่น เช่น ความผิดเกี่ยวกับยาเสพติดให้โทษ กรมการขนส่งทางบกสามารถสั่งเพิกถอนการจดทะเบียนรถ ระบุใบใช้รถ

<sup>8</sup> มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค, “รถตู้โดยสาร 18 ที่นั่ง กับความปลอดภัยของผู้โดยสารที่กระทรวงคมนาคมต้องทบทวน,” สืบค้นเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561, จาก <http://www.consumerthai.org/busnews/2491-18-432.html>

<sup>9</sup> ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่องการติดตั้งเข็มขัดนิรภัยและตำแหน่งที่นั่งเพื่อกำหนดคุณสมบัติและการติดตั้งเข็มขัดนิรภัย ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. 2555

<sup>10</sup> ไทยรัฐออนไลน์, “กรมขนส่งทางบกออกมาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก,” สืบค้นเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561, จาก <https://www.thairath.co.th/content/901147>

หรือพักใช้ใบอนุญาตประกอบการขนส่งได้ทันที โดยมีระยะเวลาไม่เกิน 6 เดือน รวมถึงผู้ประกอบการต้องจัดทำคู่มือสมุดประจำรถ ประวัติผู้ขับรถ ตรวจสอบสภาพความพร้อมของรถ และผู้ขับขี่พร้อมบันทึกการตรวจสอบดังกล่าว<sup>11</sup>

ถึงแม้นำมามาตรการต่างๆ ทั้งมาตรการด้านความปลอดภัย และมาตรการลงโทษทั้งทางปกครองและทางอาญามาใช้กับผู้ประกอบการรถขนส่งสาธารณะรวมถึงผู้ขับขี่ซึ่งมีพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมในขณะขับรถหลายประการ แต่การละเมิดกฎหมายยังคงเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง นำมาซึ่งปัญหาการเกิดอุบัติเหตุซึ่งมิได้ลดลงแต่ประการใด ทำให้มีข้อพิจารณาว่า มาตรการที่นำมาใช้ในการลงโทษการให้บริการรถขนส่งสาธารณะที่บัญญัติอยู่ในกฎหมายปัจจุบันอาจยังไม่มีความเหมาะสมเพียงพอ ไม่มีประสิทธิภาพในการระงับยับยั้งการกระทำผิดได้

จากความเป็นมาและความสำคัญของปัญหาดังที่กล่าว ทำให้ผู้ศึกษาสนใจที่จะทำการศึกษาเรื่อง มาตรการลงโทษที่เหมาะสมในการควบคุมการให้บริการรถขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ โดยจะทำการศึกษาเปรียบเทียบกับบทบัญญัติของกฎหมายต่างประเทศ เพื่อหาข้อสรุปเกี่ยวกับมาตรการลงโทษที่เหมาะสมที่จะนำมาปรับปรุงบทกฎหมายไทยให้มีประสิทธิภาพในการยับยั้งการกระทำผิดเกี่ยวกับการให้บริการและการละเมิดกฎหมายแห่งความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น จึงเป็นที่มาของการศึกษาครั้งนี้

## 1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาความเป็นมา แนวคิด เกี่ยวกับการควบคุมการให้บริการรถขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ
2. เพื่อศึกษามาตรการลงโทษตามกฎหมาย ในการควบคุมการให้บริการรถขนส่งสาธารณะของประเทศไทยเปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศ
3. เพื่อศึกษาปัญหาเกี่ยวกับมาตรการลงโทษตามกฎหมายในการควบคุมการให้บริการรถขนส่งสาธารณะ

---

<sup>11</sup> คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ 15/2560 เรื่อง มาตรการเพิ่มความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ



4. เพื่อศึกษาหาแนวทางในการปรับปรุงมาตรการลงโทษในการควบคุมการให้บริการรถขนส่งสาธารณะของประเทศไทยให้มีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

### 1.3 สมมุติฐานของการศึกษา

ประเทศไทยมีมาตรการลงโทษผู้ที่เกี่ยวข้องกับบริการรถขนส่งสาธารณะทั้งในส่วนของผู้ประกอบการและผู้ขับขี่ในกฎหมายสำคัญ 2 ฉบับ ได้แก่ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 รวมถึงคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ 15/2560 เรื่อง มาตรการเพิ่มความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ รวมถึงกฎกระทรวงและประกาศกรมการขนส่งทางบก ซึ่งออกโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติดังกล่าว อย่างไรก็ตาม มาตรการลงโทษที่บัญญัติอยู่ในกฎหมายปัจจุบัน ยังไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอที่จะระงับยับยั้งการกระทำความผิดของผู้ที่เกี่ยวข้องได้ ทำให้เกิดการละเมิดกฎหมายนำมาซึ่งอุบัติเหตุซึ่งส่งผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารเป็นจำนวนมาก ดังนั้น หากมีการวิเคราะห์กฎหมายไทยและศึกษาเปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศก็จะทำให้ได้แนวทางแก้ไขปรับปรุงกฎหมายของไทยเกี่ยวกับมาตรการลงโทษในการควบคุมการให้บริการรถขนส่งสาธารณะให้มีความเหมาะสมและสามารถนำมาใช้ควบคุมการให้บริการรถขนส่งผู้โดยสารสาธารณะให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

### 1.4 ขอบเขตของการศึกษา

การศึกษาเกี่ยวกับมาตรการลงโทษที่เหมาะสมในการควบคุมการให้บริการรถขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ ในครั้งนี้ เป็นการศึกษาบทกฎหมายของไทย ได้แก่ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ตลอดจนกฎระเบียบ ข้อบังคับ หรือประกาศที่ออกโดยกรมการขนส่งทางบก ที่เกี่ยวข้องกับมาตรการลงโทษในการควบคุมการให้บริการรถขนส่งสาธารณะ โดยทำการเปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศ ได้แก่ กฎหมายของประเทศออสเตรเลีย และสาธารณรัฐเกาหลี เพื่อให้ได้แนวทางที่เหมาะสมในการปรับปรุงมาตรการลงโทษในการควบคุมการให้บริการรถขนส่งสาธารณะตามกฎหมายไทย ให้มีผลบังคับใช้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

### 1.5 วิธีการดำเนินการศึกษา

การศึกษาวิจัยงานอิสระฉบับนี้ จะทำการศึกษาวิจัยเชิงเอกสาร ทั้งที่เป็นเอกสารภาษาไทยและต่างประเทศ โดยศึกษาทั้งบทความทางวิชาการ แนวคิดทฤษฎีต่างๆ ตัวยกกฎหมาย พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ตลอดจนกฎระเบียบ ข้อบังคับ หรือประกาศที่ออกโดยกรมการขนส่งทางบก ตลอดจนงานวิจัย วิทยานิพนธ์ และการศึกษาอิสระต่างๆ รวมถึงการศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายไทยกับกฎหมายต่างประเทศ ได้แก่ กฎหมายของประเทศออสเตรเลีย สาธารณรัฐเกาหลี เพื่อให้ได้ข้อสรุปและข้อเสนอแนะในการแก้ไขมาตรการลงโทษตามกฎหมายไทยให้สามารถนำมาใช้ในควบคุมการให้บริการขนส่งสาธารณะได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

### 1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบความเป็นมา แนวคิด ทฤษฎี เกี่ยวกับการควบคุมการให้บริการรถขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ
2. ทำให้ทราบมาตรการลงโทษตามกฎหมาย ในการควบคุมการให้บริการรถขนส่งสาธารณะของประเทศไทยเปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศ
3. ทำให้ทราบปัญหาเกี่ยวกับมาตรการลงโทษตามกฎหมายในการควบคุมการให้บริการรถขนส่งสาธารณะ
4. ทำให้ทราบแนวทางในการปรับปรุงมาตรการลงโทษในการควบคุมการให้บริการรถขนส่งสาธารณะของประเทศไทยให้มีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

## บทที่ 2

# ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวข้องกับ ความรับผิดชอบทางอาญาและมาตรการอื่นที่เกี่ยวข้องในการควบคุม การให้บริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ

ในบทนี้ ผู้ศึกษาจะทำการศึกษาเกี่ยวกับความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับรถขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ ตลอดจน แนวคิด ตามระบบกฎหมายไทยและมาตรการลงโทษที่เหมาะสมในการควบคุมการให้บริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะดังมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

### 2.1 ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับรถขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ

การขนส่งสาธารณะ คือบริการคมนาคมขนส่งผู้โดยสารที่สาธารณชนสามารถใช้บริการได้ในเวลาพร้อมกัน ซึ่งแตกต่างจากรถแท็กซี่ รถร่วม หรือรถเมล์เช่าเหมาคันที่จะไม่รับผู้โดยสารแปลกหน้าหากไม่มีการตกลงกันก่อนล่วงหน้า วิธีการขนส่งสาธารณะรวมไปถึงรถประจำทางสาธารณะ รถราง รถลาก รถไฟ และยังมีหมายรวมถึงระบบขนส่งมวลชนเช่นรถไฟฟ้าและรถไฟฟ้าใต้ดินและเรือข้ามฟาก สายการบิน รถทัวร์ และรถไฟระหว่างเมืองอีกด้วย<sup>1</sup>

ระบบขนส่งสาธารณะสามารถจำแนกออกเป็นหมวดหมู่ได้หลายแนวทางขึ้นอยู่กับหลักเกณฑ์ที่พิจารณา การขนส่งผู้โดยสารด้วยบริการสาธารณะ (Common-carrier urban passenger transportation) เป็นรูปแบบการขนส่งที่รู้จักกันในชื่อของ Transit หรือ Mass transit หรือ Mass transportation เป็นระบบขนส่งที่มีการกำหนดเส้นทางและตารางเวลาของการให้บริการเป็นที่แน่นอนไว้แล้วล่วงหน้า จึงจัดได้ว่าเป็นบริการที่มีเส้นทางและตารางการเดินทางที่แน่นอน

---

<sup>1</sup> การบริหารจัดการ โครงสร้างพื้นฐานและทางด้านการคมนาคมขนส่งในกรุงเทพมหานคร, “การขนส่งสาธารณะ,” สืบค้นเมื่อวันที่ 2 เมษายน 2561, จาก <http://www.pe.eng.ku.ac.th/files/semimar/2016/group10/public.html>

Fixedroute or Fixed-schedule service) ผู้ใช้บริการต้องชำระค่าโดยสารตามที่กำหนดไว้ ระบบขนส่งที่จัดอยู่ในกลุ่มนี้ ได้แก่ รถโดยสารประจำทาง รถราง รถรางคววน เป็นต้น การขนส่งด้วยรถโดยสาร (Bus transit) เป็นระบบขนส่งสาธารณะอีกรูปแบบหนึ่งที่มีความนิยมและมีการนำมาใช้เป็นเวลานาน อีกทั้งเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีความหลากหลาย ไม่ว่าจะเป็นพาหนะที่ใช้หรือรูปแบบการให้บริการ ฯลฯ โดยทั่วไป ยานพาหนะที่ใช้ในบริการขนส่งด้วยรถโดยสารสามารถจำแนกออกได้เป็น 3 ประเภท ได้แก่ รถโดยสารแบบมาตรฐาน รถโดยสารขนาดเล็ก และรถโดยสารความจุสูง โดยมีรายละเอียดคือ

### 2.1.1 รถโดยสารแบบมาตรฐาน (Standard buses)

กฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 กำหนด รูปและลักษณะของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร ออกเป็น 7 มาตรฐาน ดังมีรายละเอียดดังนี้

มาตรฐาน 1 คือ รถปรับอากาศพิเศษซึ่งหมายความว่ารถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารซึ่งมีคัสซี เป็นคัสซีรถโดยสาร มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถ โดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารอื่น มีเครื่องปรับอากาศ มีที่เก็บสัมภาระไว้โดยเฉพาะมีที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม มีอุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์ และมีห้องสุขภัณฑ์<sup>2</sup> รถปรับอากาศประเภทนี้นำมาใช้กันมากในการให้บริการรถปรับอากาศที่เดินทางข้ามจังหวัด

มาตรฐาน 2 คือ รถปรับอากาศ ซึ่งหมายความว่า

(ก) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งเกิน 30 ที่นั่ง โดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารอื่น ซึ่งมีคัสซีเป็นคัสซีรถโดยสารมีทางขึ้นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถ สำหรับที่เก็บสัมภาระ ที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่มอุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์ จะมีหรือไม่มีก็ได้ แต่ไม่มีห้องสุขภัณฑ์

(ข) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งเกิน 30 ที่นั่งและมีที่สำหรับผู้โดยสารอื่นซึ่งคัสซีเป็นคัสซีรถโดยสาร มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถ สำหรับที่เก็บสัมภาระ

<sup>2</sup>กฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ข้อ 10

อุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์นั้น จะมีหรือไม่ก็ได้ แต่ไม่มีที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และห้องสุขภัณฑ์

(ค) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งตั้งแต่ 21 ถึง 30 ที่นั่ง โดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารอื่น ซึ่งมีคัสซีเป็นคัสซีรถโดยสาร มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถ สำหรับที่เก็บสัมภาระ ที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม อุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์ จะมีหรือไม่ก็ได้ แต่ไม่มีห้องสุขภัณฑ์

(ง) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งตั้งแต่ 21 ถึง 30 ที่นั่ง และมีที่สำหรับผู้โดยสารอื่น ซึ่งมีคัสซีเป็นคัสซีรถโดยสาร มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถ สำหรับที่เก็บสัมภาระ อุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์นั้น จะมีหรือไม่ก็ได้ แต่ไม่มีที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และห้องสุขภัณฑ์

รถโดยสารสาธารณะประเภทนี้ มักเป็นรถโดยสารปรับอากาศที่ให้บริการภายในเขตจังหวัด โดยเฉพาะในพื้นที่กรุงเทพมหานครมีรถประเภทดังกล่าวให้บริการเป็นจำนวนมาก

มาตรฐาน 3 คือ รถที่ไม่มีเครื่องปรับอากาศซึ่งหมายความว่า

(ก) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่ง 30 ที่นั่ง และมีที่สำหรับผู้โดยสารอื่น ซึ่งมีคัสซีเป็นคัสซีรถโดยสาร มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถ ไม่มีที่เก็บสัมภาระ ที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และห้องสุขภัณฑ์

(ข) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งเกิน 30 ที่นั่ง โดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารอื่น ซึ่งมีคัสซีเป็นคัสซีรถโดยสาร มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถ มีที่เก็บสัมภาระ แต่ไม่มีที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และห้องสุขภัณฑ์

(ค) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งตั้งแต่ 21 ถึง 30 ที่นั่ง และมีที่สำหรับผู้โดยสารอื่น ซึ่งคัสซีจะเป็นคัสซีรถโดยสารหรือไม่ก็ได้ มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถ ไม่มีที่เก็บสัมภาระ ที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และห้องสุขภัณฑ์

<sup>3</sup> กฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ข้อ

(ง) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งตั้งแต่ 21 ถึง 30 ที่นั่ง โดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารอื่น ซึ่งคัสซีจะเป็นคัสซีรถโดยสารหรือไม่ก็ได้ มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถมีที่เก็บสัมภาระ แต่ไม่มีที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และห้องสุขภัณฑ์

(จ) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งตั้งแต่ 13 ถึง 24 ที่นั่ง ซึ่งคัสซีจะเป็นคัสซีรถโดยสารหรือไม่ก็ได้ มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถจะกำหนดที่สำหรับผู้โดยสารอื่นหรือไม่ก็ได้ และจะมีที่เก็บสัมภาระด้วยหรือไม่ก็ได้

(ฉ) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งไม่เกิน 12 ที่นั่ง โดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารอื่น ซึ่งคัสซีจะเป็นคัสซีรถโดยสารหรือไม่ก็ได้ มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถ จะมีที่เก็บสัมภาระด้วยหรือไม่ก็ได้

รถประเภทดังกล่าวมักนิยมให้บริการเป็นรถยนต์โดยสารเฉพาะภายในเขตจังหวัดเท่านั้น และมีให้บริการเป็นจำนวนมากในจังหวัดใหญ่ๆ ตามหัวเมืองและในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

มาตรฐาน 6 คือ รถกึ่งพ่วง ซึ่งหมายความว่า

(ก) รถกึ่งพ่วงปรับอากาศซึ่งมีสองตอน ตอนท้ายมีเพลาล้อชุดเดียวนำมาต่อพ่วงกับตอนหน้าทำให้มีทางเดินติดต่อกันได้ ซึ่งมีคัสซีเป็นคัสซีรถโดยสาร มีทางขึ้นลงด้านข้าง จะกำหนดให้มีที่สำหรับผู้โดยสารอื่น ที่เก็บสัมภาระ ที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่มอุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์ และห้องสุขภัณฑ์หรือไม่ก็ได้

(ข) รถกึ่งพ่วงไม่มีเครื่องปรับอากาศซึ่งมีสองตอน ตอนท้ายมีเพลาล้อชุดเดียวนำมาต่อพ่วงกับตอนหน้า ทำให้มีทางเดินติดต่อกันได้ ซึ่งมีคัสซีเป็นคัสซีรถโดยสาร มีทางขึ้นลงด้านข้าง ที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และห้องสุขภัณฑ์ จะกำหนดให้มีที่สำหรับผู้โดยสารอื่น ที่เก็บสัมภาระ และอุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์หรือไม่ก็ได้

รถประเภทนี้ มีให้บริการเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานครเท่านั้น

---

<sup>4</sup> กฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ข้อ 10 (3)

<sup>5</sup> กฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ข้อ 10 (6)

มาตรฐาน 7 คือ รถโดยสารเฉพาะกิจซึ่งหมายความว่ารถซึ่งส่วนที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมีลักษณะพิเศษเพื่อใช้ในกิจการใดกิจการหนึ่งโดยเฉพาะ ซึ่งคัสซีจะเป็นคัสซีรถโดยสารหรือไม่ก็ได้ เช่น รถพยาบาล รถบริการซ่อมบำรุงรักษารถบริการถ่ายทอดวิทยุหรือโทรทัศน์ รถบริการไปรษณีย์ รถบริการธนาคาร รถบริการทางการแพทย์ รถบริการในท่าอากาศยาน เป็นต้น<sup>6</sup>

### 2.1.2 รถโดยสารขนาดเล็ก (Minibuses)

เป็นรถโดยสารที่มีรูปแบบและลักษณะของตัวรถที่หลากหลาย รถโดยสารขนาดเล็กแต่ละรุ่นมักผลิตในปริมาณที่ค่อนข้างน้อยเนื่องจากเป็นรถที่มักถูกนำไปใช้ในบริการที่มีลักษณะเฉพาะตัว ได้แก่ การจัดให้บริการแก่ผู้สูงอายุและผู้พิการ การให้บริการในลักษณะรถรับจ้าง และการให้บริการในพื้นที่เขตชานเมืองหรือพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของผู้ใช้บริการต่ำ ขณะที่กฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ข้อ 10(2) (จ) ได้กำหนดมาตรฐานของรถโดยสารขนาดเล็กไว้ หมายถึง

(จ) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งไม่เกิน 20 ที่นั่ง โดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารอื่น ซึ่งคัสซีจะเป็นคัสซีรถโดยสารหรือไม่ก็ได้ มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถ จะมีที่เก็บสัมภาระด้วยหรือไม่ก็ได้

ตามคำจำกัดความดังกล่าว รถผู้โดยสารจึงถือเป็นรถตามมาตรฐาน 2 (จ) ที่ได้กำหนดไว้ในกฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) นี้ อนึ่งประกาศกรมการขนส่งทางบก ได้มีการออกประกาศเรื่อง การจัดวางที่นั่งรถผู้โดยสารตามมาตรการเพิ่มความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ โดยมีผลใช้บังคับกับ รถที่ใช้ขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 2 (จ) ที่มีลักษณะเป็นรถผู้โดยสารในประเภทการขนส่งประจำทางและไม่ประจำทาง โดยให้รถผู้โดยสารที่จดทะเบียนใหม่ วางที่นั่งผู้โดยสารได้ไม่เกิน 13 ที่นั่ง โดยที่นั่งแถวหลังสุดต้องมีช่องทางเดิน ขนาดกว้างไม่น้อยกว่า 20 เซนติเมตร เพื่อให้ผู้โดยสารใช้เป็นทางออกฉุกเฉินด้านท้าย และเปิดออกจากตัวรถได้ในกรณีที่มีเหตุจำเป็นหรือเกิด

<sup>6</sup> กฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ข้อ 10 (4)

<sup>7</sup> กฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ข้อ 10(2) (จ)

อุบัติเหตุ ส่วนรถที่จดทะเบียนก่อนที่ประกาศนี้มีผลใช้บังคับ และมีที่นั่งผู้โดยสารเกิน 13 ที่นั่ง ให้จัดวางที่นั่งผู้โดยสารได้ไม่เกิน 13 ที่นั่ง โดยการจัดวางต้องเป็นไปตามเงื่อนไขดังต่อไปนี้<sup>8</sup>

(1) กรณีที่นั่งแถวหลังสุดเป็นที่นั่งคู่ ให้ถอดที่นั่งคู่ด้านซ้ายออก โดยจะนำที่นั่งเดี่ยวมาติดด้านซ้ายสุดอีก 1 ที่นั่ง หรือไม่มีก็ได้ แต่ต้องมีช่องทางเดิน ขนาดความกว้างไม่น้อยกว่า 20 เซนติเมตร เพื่อให้ผู้โดยสารใช้เป็นทางออกฉุกเฉินด้านท้าย และเปิดออกจากตัวรถได้ในกรณีที่มีเหตุจำเป็นหรือเกิดอุบัติเหตุ

(2) กรณีที่นั่งแถวหลังสุดเป็นที่นั่งไม่เกิน 3 ที่นั่ง หรือที่นั่งเกินกว่า 3 ที่นั่ง ให้ปรับปรุงการจัดวางที่นั่งแถวหลังสุดให้มีช่องทางเดิน ขนาดความกว้างไม่น้อยกว่า 20 เซนติเมตร เพื่อให้ผู้โดยสารใช้เป็นทางออกฉุกเฉินด้านท้าย และเปิดออกจากตัวรถได้ในกรณีที่มีเหตุจำเป็นหรือเกิดอุบัติเหตุ

ในกรณีที่รถมีที่นั่งไม่เกิน 13 ที่นั่งอยู่ก่อนแล้ว แต่ไม่มีช่องทางเดินเพื่อให้ผู้โดยสารใช้เป็นทางออกฉุกเฉินด้านท้าย และเปิดออกจากตัวรถได้ในกรณีที่มีเหตุจำเป็นหรือเกิดอุบัติเหตุ ให้ปรับปรุงการจัดวางที่นั่งแถวหลังสุดให้มีช่องทางเดินเช่นเดียวกันด้วย

อย่างไรก็ตาม ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2560 เป็นต้นมา กรมการขนส่งทางบกพยายามยกระดับความปลอดภัยของผู้โดยสารสาธารณะ โดยกำหนดให้นำรถโดยสารขนาดเล็กที่ได้มาตรฐานมาให้บริการแทนรถตู้โดยสาร โดยกำหนดให้นำรถโดยสารขนาดเล็กมาตรฐาน 2 (จ) จำนวนไม่เกิน 20 ที่นั่ง (ที่ไม่ใช่ลักษณะรถตู้) ที่ต้องมีระบบเบรกแบบ ABS Anti-lock Brake System) หรือระบบห้ามล้อแบบอื่นที่มีมาตรฐานเท่ากันหรือสูงกว่า พร้อมติดตั้ง GPS Tracking และอุปกรณ์แสดงผลความเร็ว (Speed Monitor) ตามมาตรฐานที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดมาเปลี่ยนทดแทนรถตู้โดยสาร แต่เพื่อลดผลกระทบของผู้ประกอบการให้มีช่วงเวลาปรับตัวจึงได้กำหนดระยะเวลาแบบเป็นขั้นตอน โดยจะเริ่มทดแทนเฉพาะรถตู้โดยสารที่ครบอายุการใช้งาน (ครบ 10 ปี) ก่อน ซึ่งจะทยอยเปลี่ยนในเส้นทาง หมวด 2 กรุงเทพฯ-ต่างจังหวัดทุกเส้นทาง และหมวด 3 ระหว่างจังหวัดกับจังหวัด เฉพาะเส้นทางที่มีจุดจอดรับ-ส่งผู้โดยสารระหว่างทาง มีผลตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2560 เป็นต้นไป ส่วนเส้นทางหมวด 1 และหมวด 4 ที่ให้บริการในกรุงเทพมหานครและในภูมิภาค

<sup>8</sup> ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง การจัดวางที่นั่งรถตู้โดยสารสาธารณะ ตามมาตรการเพิ่มความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ พ.ศ. 2560 ข้อ 4



รวมถึงเส้นทางหมวด 3 วิ่งระหว่างจังหวัดกับจังหวัด ที่ไม่มีจุดจอดรับ-ส่งผู้โดยสารระหว่างทาง มีผลตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2562 เป็นต้นไป ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งที่จะเข้าหลักเกณฑ์ปี 2562 ขณะนี้ ยังสามารถนำรถผู้โดยสารมาเปลี่ยนทดแทนคันเดิมได้จนถึงวันที่ 30 กันยายน 2562 แต่กำหนดเงื่อนไขต้องเป็นรถใหม่ หรือรถที่มีอายุการใช้งานไม่เกิน 2 ปี และจะมีระยะเวลาในการวิ่งบริการในเส้นทางรวมแล้วไม่เกิน 10 ปี นับจากวันที่จดทะเบียนรถครั้งแรก ทั้งยังต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขการเดินรถอย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะรถผู้โดยสารหมวด 3 ต้องแสดงข้อความ “ห้ามรับ-ส่งผู้โดยสารระหว่างทาง” ด้านหน้ารถและด้านข้างรถ<sup>9</sup>

### 2.1.3 รถโดยสารความจุสูง (High-capacity buses)

เป็นรูปแบบของบริการรถโดยสารที่นิยมใช้กันมานานแล้วในประเทศแถบยุโรป และประเทศสหรัฐอเมริกา รถโดยสารความจุสูงนี้มีค่าใช้จ่ายเริ่มต้นของการดำเนินการที่สูงกว่าของรถโดยสารรูปแบบอื่น แต่ในขณะเดียวกันก็เป็นรูปแบบที่ก่อให้เกิดความประหยัดและความคุ้มค่าในการลงทุนสูงด้วยเช่นกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเส้นทางที่มีความหนาแน่นของผู้ใช้บริการสูง เนื่องจากสามารถลดค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าจ้างพนักงานประจำรถลงได้ค่อนข้างมากเมื่อเทียบกับรถโดยสารรูปแบบอื่น รถโดยสารความจุสูงโดยทั่วไปแล้วสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 รูปแบบ คือ รถโดยสารแบบสองชั้น (Double Decker Buses) เป็นรูปแบบที่ได้รับความนิยมในประเทศอังกฤษ แต่ได้รับความนิยมน้อยในประเทศสหรัฐอเมริกา รถโดยสารแบบสองชั้นมีข้อเสียเปรียบที่สำคัญและเห็นได้ชัดคือ ความล่าช้าที่เกิดขึ้นขณะให้บริการอันเนื่องมาจากการขึ้นลงรถของผู้โดยสาร ทั้งนี้เป็นผลมาจากรูปแบบทางกายภาพของตัวรถเป็นสำคัญที่เป็นสาเหตุทำให้ผู้โดยสารไม่สามารถเคลื่อนตัวไปอย่างสะดวกขณะอยู่ภายในรถ รวมถึงการเดินทางไปยังพื้นที่ชั้นบนของรถที่เป็นไปอย่างล่าช้า

รถโดยสารความจุสูงอีกรูปแบบหนึ่งได้แก่ รถโดยสารแบบต่อพ่วง (Articulated or bending buses) ซึ่งรูปแบบดังกล่าวนี้เป็นที่นิยมในสหรัฐอเมริกา รถโดยสารรูปแบบนี้มีความยาว 50 – 60 ฟุต (15- 18 เมตร) และมีจำนวนที่นั่งผู้โดยสาร 60 – 72 ที่นั่ง มีประตูขึ้น-ลงสำหรับ

<sup>9</sup> กรมการขนส่งทางบก, “ดีเดย์ 1 ตุลาคม 2560 เป็นต้นไป กรมการขนส่งทางบก ยกระดับความปลอดภัยรถโดยสารสาธารณะ กำหนดให้ใช้รถโดยสารขนาดเล็กลดแทนรถผู้โดยสาร,” สืบค้นเมื่อวันที่ 2 เมษายน 2561, จาก [https://www.dlt.go.th/th/public-news/view.php?\\_did=1827](https://www.dlt.go.th/th/public-news/view.php?_did=1827)

ผู้โดยสารอย่างน้อย 2 ประตู ประตูเหล่านี้ได้ถูกออกแบบให้มีความกว้างเป็นพิเศษ ด้วยเหตุนี้จึงทำให้การขึ้นลงของผู้โดยสารเป็นไปด้วยความสะดวกและรวดเร็วกว่ารถสองชั้น ด้วยขนาดของตัวรถที่ใหญ่และมีการต่อพ่วง จึงทำให้รถโดยสารแบบต่อพ่วงครอบครองพื้นที่ผิวดนมากกว่ารถโดยสารแบบสองชั้นเมื่อเทียบกับการให้บริการแก่ผู้โดยสารในอัตราส่วนที่เท่ากัน<sup>10</sup>

ขณะที่ กฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ข้อ 10 กำหนดมาตรฐานของรถโดยสารสองชั้นและรถโดยสารพ่วง เอาไว้ในมาตรฐาน 4 และ 5 ดังต่อไปนี้

มาตรฐาน 4 คือ รถสองชั้นซึ่งหมายความว่า

(ก) รถสองชั้นปรับอากาศ ซึ่งมีคัสซีเป็นคัสซีรถโดยสารมีทางขึ้นลงทางด้านข้างและมีทางขึ้นลงชั้นบนภายในตัวรถอย่างน้อยหนึ่งทาง โดยชั้นล่างกำหนดให้มีที่สำหรับผู้โดยสารยืน มีเครื่องปรับอากาศไม่มีที่เก็บสัมภาระ ที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และห้องสุขภัณฑ์

(ข) รถสองชั้นที่ไม่มีเครื่องปรับอากาศ ซึ่งมีคัสซีเป็นคัสซีรถโดยสาร มีทางขึ้นลงด้านข้าง และมีทางขึ้นลงชั้นบนภายในตัวรถอย่างน้อยหนึ่งทาง โดยชั้นล่างกำหนดให้มีที่สำหรับผู้โดยสารยืน ไม่มีที่เก็บสัมภาระ ที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และห้องสุขภัณฑ์<sup>11</sup>

มาตรฐาน 5 คือ รถพ่วง ซึ่งหมายความว่า

(ก) รถพ่วงปรับอากาศ ซึ่งไม่มีแรงขับเคลื่อนในตัวเอง จำเป็นต้องใช้รถอื่นลากจูงและน้ำหนักกรรวมน้ำหนักบรรทุกทั้งหมดลงบนเพลาล้อสมบูรณ์ในตัวเอง ซึ่งมีคัสซีเป็นคัสซีรถโดยสาร มีทางขึ้นลงด้านข้างจะกำหนดให้มีที่สำหรับผู้โดยสารยืน ที่เก็บสัมภาระ ที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม อุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์ และห้องสุขภัณฑ์หรือไม่ก็ได้

(ข) รถพ่วงที่ไม่มีเครื่องปรับอากาศ ซึ่งไม่มีแรงขับเคลื่อนในตัวเอง จำเป็นต้องใช้รถอื่นลากจูงและน้ำหนักกรรวมน้ำหนักบรรทุกทั้งหมดลงบนเพลาล้อสมบูรณ์ในตัวเอง ซึ่งมีคัสซีเป็นคัสซี

<sup>10</sup> สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์, “ความเป็นมาของระบบขนส่งสาธารณะ,” เอกสารประกอบการสอน, (ชลบุรี : มหาวิทยาลัยบูรพา, 2555), น.179-180.

<sup>11</sup> กฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ข้อ

ชีวิตโดยสารมีทางขึ้นลงด้านข้าง จะกำหนดให้มีที่สำหรับผู้โดยสารขึ้น ที่เก็บสัมภาระที่สำคัญ เตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และอุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์หรือไม่ก็ได้<sup>12</sup>

## 2.2 ความเป็นมาเกี่ยวกับการให้บริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ

ในหัวข้อนี้ ผู้ศึกษาจะทำการศึกษาทั้งความเป็นมาเกี่ยวกับการให้บริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะทั้งในต่างประเทศและในประเทศไทย โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

### 2.2.1 ความเป็นมาเกี่ยวกับการให้บริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะในต่างประเทศ

ระบบขนส่งสาธารณะ (Public transportation or Mass transit) ถือได้ว่าเป็นระบบที่ผ่านขั้นตอนของวิวัฒนาการมาแล้วเป็นเวลานานหลายยุคหลายสมัย เริ่มจากการขนส่งสาธารณะครั้งแรกสุดที่พบในประวัติศาสตร์นั้น เริ่มขึ้นโดยชาวโรมัน ผู้ซึ่งก่อตั้งให้ระบบบริการยานพาหนะที่รับจ้างขนส่งผู้คนและสัมภาระในระหว่างช่วงการปกครองของจักรพรรดิออกุสตุส (Augustus) และจักรพรรดิไซเบอร์ริอุส (Tiberius) พาหนะที่ใช้ในการขนส่งมีลักษณะเป็นรถบรรทุกแบบสองล้อหรือสี่ล้อที่ให้บริการโดยจอดรับส่งผู้โดยสารตามที่พักรายทาง ซึ่งถูกกำหนดให้เป็นสถานีย่อยทุกๆ ระยะทาง 5 - 6 ไมล์ ในยุโรป ระหว่างศตวรรษที่ 16 เริ่มปรากฏมีการใช้รถโค้ช (Coaches) ให้บริการรับส่งผู้โดยสารโดยจัดให้มีการให้บริการที่สม่ำเสมอตามตารางเวลาระหว่างเมืองสำคัญ หลังจากนั้นในศตวรรษที่ 7 ได้ริเริ่มการใช้พาหนะที่เรียกว่า Stagecoaches เพื่อให้บริการขนส่งระหว่างเมืองอย่างไรก็ดี การจัดให้บริการในยุคนี้ค่อนข้างที่จะไม่มีประสิทธิภาพในการดำเนินงาน ทั้งนี้ เนื่องจากสภาพถนนที่ย่ำแย่ประกอบกับราคาค่าโดยสารที่แพงเกินไป การเดินทางเป็นไปด้วยความล่าช้า ทำให้ผู้โดยสารไม่ได้รับความสะดวกสบายเท่าที่ควร การขนส่งสาธารณะรูปแบบแรกที่มีการจัดให้บริการภายในเมือง ได้แก่ การขนส่งโดยพาหนะที่เรียกว่า แฮกนีย์ (Hackney) การขนส่งดังกล่าวเกิดขึ้นในเมืองปารีส และลอนดอน หลังช่วงทศวรรษที่ 1600 เล็กน้อย พาหนะที่ใช้ในการขนส่งมีลักษณะเป็นรถบรรทุกพ่วงขนาดเล็ก ขับเคลื่อนโดยใช้กำลังลากจูงของม้าที่มีขนาดปานกลาง ในช่วงทศวรรษที่ 1700 เมืองลอนดอนมีรถแฮกนีย์ (Hackney) ให้บริการอยู่ประมาณ 600 คัน<sup>13</sup>

<sup>12</sup> กฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ข้อ 10 (5)

<sup>13</sup> สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์, อ่างแล้ว เชิงอรรถที่ 21, น.179-180.

ในปี 1662 นักปรัชญาและนักคณิตศาสตร์ชาวฝรั่งเศส Blaise Pascal ได้ริเริ่มบริการขนส่งโดยรถโค้ชในอัตราค่าโดยสารที่ต่ำโดยให้บริการประจำในห้าเส้นทางเดินรถภายในเมืองปารีส เมื่อเริ่มเข้าสู่ศตวรรษที่ 19 ผู้คนส่วนใหญ่เดินทางไปประกอบอาชีพการงานด้วยการเดินเป็นหลัก เมืองมีความหนาแน่นเพิ่มขึ้นและมีขนาดกะทัดรัดเนื่องจากพื้นที่ของเมืองถูกจำกัดโดยรัศมีของความสามารถในการเดินทางของผู้คนจากบริเวณศูนย์กลางของเมืองนั่นเอง ชาวเมืองที่อาศัยอยู่บริเวณรอบนอกของเมืองเดินทางด้วยรถบรรทุกขนส่งหรือใช้ม้าเป็นพาหนะ อย่างไรก็ตามราคาของม้าในขณะนั้นมีราคาแพงเกินกว่าคนทั่วไปจะซื้อไว้ใช้งานได้ ยุคแห่งการขนส่งที่ทันสมัย เริ่มต้นในปี 1819 ซึ่งเป็นการเดินทางด้วยรถโค้ชในเมืองปารีส พาหนะที่ใช้นำมาจากรถ Stagecoach และถูกเรียกชื่อใหม่เป็น Diligence ขณะที่บริการขนส่งสาธารณะที่จัดให้มีขึ้นครั้งแรกในสหรัฐอเมริกา เริ่มต้นในปี ค.ศ. 1827 โดยการริเริ่มของ Abraham Brower ให้บริการบนถนน Broadway กรุงนิวยอร์ก โดยใช้พาหนะที่เป็นรถโค้ช ขนาด 12 ที่นั่ง ผลิตโดย Wade & Leverich และได้ถูกตั้งชื่อว่า Accommodation จากนั้น Abraham ได้สั่งผลิตรถอีกรุ่นที่ถูกออกแบบให้มีลักษณะแตกต่างออกไป รถรุ่นใหม่มีประตูเข้าออกอยู่ที่ท้ายรถ และมีบันไดเหล็กต่อจากตัวรถลงไปถึงพื้นถนน รถรุ่นนี้ตั้งชื่อว่า Sociable

จากที่กล่าวข้างต้น ได้แสดงให้เห็นวิวัฒนาการและความเป็นมาของระบบขนส่งสาธารณะที่ผ่านมาในอดีตจนถึงยุคการพัฒนาแบบก้าวกระโดดของระบบขนส่งสาธารณะและเป็นจุดเริ่มต้นของระบบขนส่งยุคใหม่ คือตั้งแต่ปี ค.ศ. 1819 เป็นต้นมา ได้มีระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบต่างๆเกิดขึ้นมากมาย ซึ่งถือได้ว่ามีความสำคัญและเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาที่มีอิทธิพลต่อรูปแบบระบบขนส่งสาธารณะในยุคต่อมา โดยรถโดยสาร และรถ Trolleybus ถือได้ว่าเป็นนวัตกรรมที่สำคัญของการขนส่งในช่วงกลางศตวรรษที่ 20 ซึ่งเป็นการพัฒนาระบบขนส่งที่เดินทางบนถนนนอกเหนือจากการขนส่งระบบรางที่ได้ถูกพัฒนามาแล้วก่อนหน้านี้ บริการรถโดยสารถูกนำมาใช้ครั้งแรกที่กรุงนิวยอร์กในปี 1950 โดยบริษัทขนส่งดั้งเดิมชื่อ The Fifth Avenue Coach Company ที่ได้ทำการนำเขารถโดยสารจากภายนอกประเทศเข้ามาเพื่อให้บริการแทนที่ Omnibus ที่ให้บริการอยู่แต่เดิม ปี 1912 หน่วยงานขนส่งระบบรางประจำเมืองคลีฟแลนด์ เริ่มนำรถโดยสารมาให้บริการแก่ผู้เดินทางในลักษณะที่ใช้เป็นตัวป้อน (Feeders) ผู้โดยสารให้กับสายการเดินรถ Streetcars ต้นปี 1920 บริษัท Fageol Brothers ได้พัฒนารถโดยสารให้มีลักษณะที่สะดวกใน

การขึ้น-ลงของผู้โดยสารมากยิ่งขึ้น ด้วยการติดตั้งเครื่องยนต์ไว้ส่วนหน้าของตัวรถ ติดตั้งบันไดขึ้น-ลงในระดับที่ต่ำ และมีประตูเปิด-ปิดที่ควบคุมได้โดยพนักงานขับรถ ทำให้เกิดความสะดวกในการขึ้น-ลงของผู้โดยสารมากยิ่งขึ้น ช่วงเวลานี้ รถโดยสารได้ถูกปรับปรุงในเรื่องของการออกแบบและคุณภาพเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก ปลายทศวรรษที่ 1930 องค์ประกอบของรถโดยสารทั้งหมดได้ถูกปรับปรุงให้มีความทันสมัยขึ้นกว่าเดิม แต่ยังไม่มีการนำระบบปรับอากาศและระบบฟอกอากาศมาใช้ ในปี 1939 รถโดยสารได้ถูกพัฒนาให้มีระบบขับเคลื่อนผ่านล้อและเพลานับอัตโนมัติ รถโดยสารที่ผลิตในช่วงเวลานี้มีความยาว 40 ฟุต บรรทุกผู้โดยสาร ได้ 50 ที่นั่ง มีการผลิตรถโดยสารที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์เบนซิน และโพรเพนบ๊าง ในช่วงเวลาดังกล่าวและต่อเนื่องมาถึงปี 1950<sup>14</sup>

ในยุคเริ่มต้นรถโดยสารถูกออกแบบให้ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์เบนซิน แต่เนื่องจากในกลุ่มประเทศยุโรปในขณะนั้น เชื้อเพลิงดังกล่าวมีราคาที่สูงมาก จึงได้มีการทดสอบเครื่องยนต์ที่ประดิษฐ์โดยบริษัท German Rudolf Diesel ในปี 1890 จากนั้นในปี 1929 หน่วยงานราชการประจำรัฐนิวยอร์กฯ ได้นำเข้ารถโดยสารที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์ดีเซลของ Mercedes Benz เป็นจำนวน 2 คัน รถโดยสารดังกล่าวมีสมรรถนะอยู่ในเกณฑ์ดี แต่การสั่งอะไหล่ให้นำเข้าจากนอกประเทศมีปัญหาบางอย่างเกิดขึ้น ในที่สุดบริษัทผลิตรถยนต์ที่มีชื่อว่า Yellow Coach Company of Pontiac ซึ่งตั้งอยู่ในรัฐมิชิแกน ได้ทำการออกแบบรถโดยสารที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์ดีเซลขึ้นใช้เอง โดยเป็นรถโดยสารขนาด 27 ที่นั่ง เริ่มให้บริการครั้งแรกที่เมืองนิวยอร์กในปี 1937 ทุกวันนี้รถโดยสารส่วนใหญ่ได้ถูกออกแบบให้มีระบบขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์ดีเซลแทบทั้งสิ้น<sup>15</sup>

### 2.2.2 ความเป็นมาเกี่ยวกับการให้บริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะในประเทศไทย

ในสมัยก่อน รถโดยสารประจำทางถูกเรียกว่ารถเมล์ โดยที่มาของคำเรียกดังกล่าวเข้าใจว่าคงเรียกชื่อตามเรือเมล์ รถเมล์ประจำทางที่มีครั้งแรกนั้นใช้กำลังของม้าลากจูงแทน ซึ่งพระยาภักดี นรเศรษฐ (นายเลิศ เศรษฐบุตร) เป็นผู้ริเริ่มกิจการรถเมล์ขึ้นเมื่อราวปี พุทธศักราช 2450 โดยให้บริการจากสะพานยศเส (กษัตริย์ศึก) ถึงประตูน้ำสระปทุม แต่เนื่องจากการใช้ม้าลากจึงไม่รวดเร็วทันใจและไม่สามารถให้ความสะดวกแก่ผู้โดยสารได้อย่างเพียงพอ ในปี พุทธศักราช 2456 พระยาภักดีฯ จึงได้ปรับปรุงกิจการใหม่ รวมทั้งเปลี่ยนแปลงวิธีการเดินรถ โดยนำรถยนต์ยี่ห้อ

<sup>14</sup> เฟื่องอ้าง, น.180.

<sup>15</sup> เฟื่องอ้าง, น.179-180.

ฟอร์คมาวิ่งแทนรถที่ใช้ม้าลากจนถึงแต่เดิม และเพิ่มเส้นทางทำให้บริการให้ไกลขึ้น จากประตูน้ำสะพานถมถึงบางลำพู(ประตูใหม่ตลาดยอด)

รถยนต์ที่ใช้ เป็นรถโดยสารประจำทางครั้งแรกมี 3 ล้อ ขนาดเท่ากับ 1 ใน 3 ของรถโดยสารประจำทางในปัจจุบัน มีที่นั่ง 2 แถว ทาสีขาว มีกากบาทสีแดง นั่งได้ประมาณ 10 คน คนทั่วไปเรียกว่า “ฮ้ายโกร่ง” เนื่องจากตลอดเวลาในการวิ่งไปตามถนนจะเกิดเสียงดังโกร่งกร่าง ประชาชนได้รับความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางเพิ่มขึ้น จึงเป็นที่นิยมอย่างแพร่หลาย รถเมล์จึงขยายตัวออกไปอย่างกว้างขวางออกไปทั่วกรุงเทพมหานคร ในนามของบริษัทนายเลิศ จำกัดหรือบริษัทรถเมล์ขาว

เมื่อการประกอบอาชีพการเดินทางโดยสารประจำทางได้ขยายตัวขึ้น รัฐบาลขณะนั้นมีการสมโภชกรุงรัตนโกสินทร์ 150 ปี (พุทธศักราช 2475) พร้อมทั้งได้สร้างสะพานพระพุทธยอดฟ้าฯ เพื่อเชื่อมการคมนาคมระหว่างฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรีเข้าหากัน ต่อมาในปี พุทธศักราช 2476 กิจการรถเมล์เริ่มเป็นปึกแผ่น มีเศรษฐีชาวจีนเล็งเห็นว่า การประกอบการเดินทางโดยสารประจำทางเป็นอาชีพที่มั่นคง และทำรายได้ดีอย่างหนึ่ง จึงได้ก่อตั้งบริษัทเดินทางโดยสารประจำทาง ขึ้นชื่อ บริษัท ขนนครขนส่ง เดินทางจากตลาดบางลำพู ถึงวงเวียนใหญ่ หลังจากนั้น ได้มีผู้ลงทุนตั้งบริษัทรถโดยสารประจำทาง เพิ่มขึ้นเรื่อยๆ รวมถึงรัฐวิสาหกิจและราชการก็ทำกิจการเดินทางด้วย คือ เทศบาลนครกรุงเทพฯ เทศบาลนนทบุรี บริษัท ขนส่ง จำกัด องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ และบริษัทเอกชนอีก 24 บริษัท รวมผู้ประกอบการเดินทางโดยสารประจำทาง ในกรุงเทพมหานครขณะนั้นมีถึง 28 ราย<sup>16</sup>

หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ทางราชการได้ขายรถบรรทุกให้แก่เอกชนเป็นจำนวนมาก ซึ่งเอกชนได้นำรถบรรทุกดังกล่าวมาดัดแปลงเป็นรถโดยสารประจำทาง มีการเลือกเส้นทางเดินทางเอง โดยไม่ให้ซ้ำกับเส้นทางที่มีรถราง รถประจำทางวิ่งรับผู้โดยสารกันอย่างเสรี จึงก่อให้เกิดการแข่งขันกันขึ้น รัฐบาลจึงได้ออก พระราชบัญญัติการขนส่ง ในปีพุทธศักราช 2497 มาควบคุม โดยกำหนดให้ผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทางต้องขอรับใบอนุญาตประกอบการขนส่งและในระยะหลัง การให้บริการรถเมล์เกิดความสับสน มีการเดินทางทับเส้นทางกันบ้าง แย่งแย่งผู้โดยสาร

<sup>16</sup> องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ, “ความเป็นมา,” สืบค้นเมื่อวันที่ 15 เมษายน 2561, จาก

กันบ้าง การให้บริการของแต่ละบริษัทก็ไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน การปล่อยให้มีการเดินรถอย่างเสรีโดยปราศจากมาตรการควบคุมทำให้เกิดปัญหา ทั้งความคับคั่งของการจราจร เนื่องจากจำนวนรถ ในท้องถนนมีมากกว่าที่ควรจะเป็น โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ประกอบการเดินรถโดยสารประจำทาง ได้ประสบปัญหาค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากราคาน้ำมันในตลาดโลกได้เพิ่มสูงขึ้นอย่างฉับพลัน นับตั้งแต่ปีพุทธศักราช 2516 เป็นต้นมา แต่ผู้ประกอบการไม่สามารถจะปรับอัตราค่าโดยสารให้เพิ่มขึ้นในอัตราสมดุลกับราคาน้ำมันได้ และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เพิ่มขึ้นจึงเป็นผลให้หลายบริษัทเริ่มประสบปัญหาการขาดทุน บางบริษัทก็มีฐานะทรุดลงจนไม่สามารถจะรักษาระดับบริการที่ดีแก่ประชาชนต่อไปได้ ด้วยเหตุนี้จึงเป็นที่มาของการรวมรถโดยสารประจำทางต่างๆ ให้เหลือเพียงหน่วยงานเดียว ครั้นต่อมาในเดือนกันยายน พ.ศ. 2518 ในสมัยรัฐบาลของหม่อมราชวงศ์ คึกฤทธิ์ ปราโมช เป็นนายกรัฐมนตรี ได้มีมติของคณะรัฐมนตรีให้รวมรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร เป็นบริษัทเดียว เรียกว่า "บริษัทมหานครขนส่ง จำกัด เป็นรูปรัฐวิสาหกิจประเภทบริษัท จำกัด มีรัฐถือหุ้นอยู่ 51% และเอกชนถือหุ้น 49% แต่การรวมและการจัดตั้งเป็นบริษัทมหานครขนส่ง จำกัด ดังกล่าวในขณะนั้นมีปัญหาบางประการในเรื่องของกฎหมายการจัดตั้งในรูปแบบของการประกอบกิจการขนส่ง ดังนั้น ต่อมาในสมัยรัฐบาลของหม่อมราชวงศ์ เสนีย์ ปราโมช จึงได้ออกพระราชกฤษฎีกา การจัดตั้งเป็นองค์การของรัฐให้ชื่อว่า "องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ" เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2519 โดยรวมกิจการรถโดยสารทั้งหมดจากบริษัทมหานครขนส่ง จำกัด มาขึ้นอยู่กับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพแทน องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพถือเป็นรัฐวิสาหกิจ ประเภทกิจการสาธารณูปโภค สังกัดกระทรวงคมนาคม มีภารกิจและขอบเขตความรับผิดชอบในการจัดบริการรถโดยสารประจำทางวิ่งรับ-ส่งผู้โดยสาร ในเขตกรุงเทพมหานคร และจังหวัดใกล้เคียง 5 จังหวัด คือ นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ สมุทรสาคร และนครปฐม มีผู้ใช้บริการประมาณกว่า 3 ล้านคนต่อวัน นอกจากนี้ยังมีหน้าที่ในด้านประกอบการอื่นๆ ที่เกี่ยวกับหรือต่อเนื่องกับ การประกอบการขนส่งบุคคล เนื่องจากกิจการเดินรถโดยสารประจำทางจัดเป็นสาธารณูปโภค ชนิดหนึ่งของรัฐที่ให้บริการแก่ประชาชน ผู้มีรายได้น้อย และปานกลางเป็นหลัก การดำเนินการจึงมุ่งสนองตอบนโยบายของรัฐบาลในด้านการให้ความช่วยเหลือแก่ผู้มีรายได้น้อยโดยไม่หวังผลกำไร

การจัดเก็บอัตราค่าโดยสารจึงอยู่ในอัตราต่ำกว่าต้นทุน ตามที่รัฐบาลเป็นผู้กำหนดนโยบายการให้บริการของ ขสมก.<sup>17</sup>

ปัจจุบัน องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีเส้นทางให้บริการรวมทั้งสิ้น 108 เส้นทาง มีจำนวนรถประจำทาง (Bus) ทั้งสิ้น 3,509 คัน<sup>18</sup> แบ่งเป็นรถโดยสารธรรมดา จำนวน 1,659 คัน รถปรับอากาศ 1,850 คัน และมีรถร่วมบริการโดยบริษัทเอกชน ทั้งรถธรรมดาและรถปรับอากาศ จำนวน 4,016 คัน รถประจำทางขนาดเล็ก (Mini Bus) แบ่งเป็นให้บริการบนถนนสายหลัก จำนวน 844 คัน และให้บริการในซอยต่างๆ จำนวน 2,312 คัน รถตู้โดยสารปรับอากาศ แบ่งเป็นส่วนใหญ่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิง หรือแก๊สปิโตรเลียมเหลว จำนวน 5,315 คัน ใช้แก๊สธรรมชาติ จำนวน 213 คัน รวมรถโดยสารประจำทางทั้งสิ้น 16,209 คัน 495 เส้นทาง นอกจากนี้ยังเป็นรัฐวิสาหกิจไทย ซึ่งมีผลประกอบการขาดทุนมากเป็นลำดับที่ 2 รองจากการรถไฟแห่งประเทศไทย<sup>19</sup>

นอกจากการให้บริการภายในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียงรวม 5 จังหวัด ดังที่กล่าวไปแล้ว ยังมีกิจการรถโดยสารสาธารณะอีกประเภทหนึ่ง คือรถโดยสารไม่ประจำทาง หรือรถที่ให้บริการระหว่างกรุงเทพมหานครกับต่างจังหวัด ภายใต้การดำเนินงานของ บริษัท ขนส่ง จำกัด หรือ บขส.

บริษัทขนส่ง จำกัด จัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 13 กรกฎาคม พ.ศ. 2473 ดำเนินการโดยบริษัทเดินอากาศ จำกัด ซึ่งเป็นผู้เริ่มการบินพาณิชย์ในไทย โดยได้จัดรถโดยสารวิ่งระหว่างกรุงเทพฯ-ลพบุรี และปราจีนบุรีเป็นครั้งแรก ต่อมาได้จัดตั้งเป็นรัฐวิสาหกิจเมื่อปี พ.ศ. 2481 ให้อยู่ในสังกัดกระทรวงคมนาคม ในปี พ.ศ. 2500 สมัยรัฐบาลของจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ ได้สั่งการให้จัดระเบียบการขนส่งรถโดยสารประจำทางใหม่ โดยมอบสัมปทานเส้นทางเดินรถระหว่างกรุงเทพฯกับจังหวัดต่าง ๆ (หมวด 2) ให้แก่ บขส.ทั้งหมด โดยกรมการขนส่งทางบกเป็นผู้พิจารณากำหนดอายุสัมปทาน ซึ่งกำหนดทุก ๆ 7 ปี และกำหนดค่าโดยสาร ตารางเดินรถ จำนวน ประเภทของรถ เส้นทางสถานีและจุดจอด ส่วน บขส. มีหน้าที่จัดระเบียบเดินรถให้ความเป็นธรรมแก่เจ้าของรถ

<sup>17</sup> องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ, “ประวัติ ขสมก.,” สืบค้นเมื่อวันที่ 15 เมษายน 2561, จาก

<http://www.bmta.co.th/?q=th/content/ประวัติ-ขสมก>

<sup>18</sup> สถิติเมื่อเดือนกันยายน พ.ศ. 2554

<sup>19</sup> องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร, อ้างแล้ว เจริญรถที่ 28.



ร่วมเปิดโอกาสให้รถเอกชนมาร่วมวิ่งในเส้นทางตามที่กำหนด ซึ่งในบางเส้นทาง บขส. ได้ร่วมวิ่งด้วยผู้ประกอบการเอกชนต้องทำสัญญาเรียกว่า "สัญญาาร่วม" กับ บขส. ปัจจุบันมีรถร่วมอยู่ในความดูแลจำนวน 7 พันกว่าคัน โดยวิ่งใน 309 เส้นทางนอกจากนี้ บขส. เป็นเจ้าของสถานีขนส่งทั่วประเทศจำนวน 119 แห่ง แต่ละสถานีมีห้องสุขาและร้านอาหารไว้บริการแก่ผู้โดยสาร

สัญญาาร่วม บขส. จัดอยู่ในประเภท Build-Transfer-Operate เอกชนเป็นผู้จัดการมาวิ่งเอง แต่ต้องโอนรถให้เป็นกรรมสิทธิ์ของ บขส. ก่อน จึงจะสามารถดำเนินงานได้ เจ้าของรถต้องพาสีตัวถัง ตราบริษัทขนส่ง หมายเลขประจำรถ ชื่อเส้นทาง ติดตั้งเก้าอี้ที่นั่งผู้โดยสารตามที่ บขส. กำหนดให้เรียบร้อยก่อน โดยเจ้าของรถเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายเองแล้วจึงส่งมอบรถให้ บขส. เอกชนต้องจัดหาและจ้างพนักงานประจำรถ จัดหาช่างประจำเพื่อซ่อมรถที่โอนให้อยู่ในสภาพใช้การได้ดี อยู่เสมอ ชำระค่าธรรมเนียม ค่าภาษี หรือค่าปรับต่าง ๆ และยินยอมให้ บขส. นำรถที่โอนไปประกันภัยชนิดบุคคลที่ 3 นอกจากนี้เอกชนต้องวางเงินค้ำประกันสัญญาจำนวนหนึ่ง ขึ้นอยู่กับประเภทของรถและวางหลักทรัพย์ค้ำประกันความเสียหายไม่ต่ำกว่า 1 แสนบาท ต่อรถ 1 คัน รถที่นำมาวิ่งต้องมีสภาพมั่นคงแข็งแรง มีอุปกรณ์และส่วนควบคุมถูกต้องตามกำหนดในกฎกระทรวงผ่านการตรวจสภาพมีใบอนุญาตให้ใช้รถยนต์ของกรมการขนส่งทางบกและใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางระหว่างจังหวัด ส่วนมาตรฐานของรถต้องเป็นไปตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด เช่น ถ้าเป็นรถปรับอากาศชั้น 1 ต้องมีห้องสุขา บริการอาหารเครื่องดื่ม และพนักงานต้อนรับประจำรถ มีอุปกรณ์ให้เสียงประชาสัมพันธ์ และที่เก็บสัมภาระ ถ้าเป็นรถปรับอากาศชั้น 2 จะไม่มีบริการห้องสุขา อาหารและเครื่องดื่ม เป็นต้น รถโดยสารประจำทางระหว่างจังหวัด แบ่งออกเป็น 3 หมวด คือ หมวด 2 วิ่งบริการระหว่าง กรุงเทพฯ-ต่างจังหวัด โดยรถ บขส. และรถร่วมเอกชน ส่วนหมวด 3 และ 4 เป็นรถโดยสารระหว่างจังหวัด (ไม่ผ่านกรุงเทพฯ) และอำเภอ ซึ่งบริการโดยรถร่วมเอกชน<sup>20</sup>

<sup>20</sup> บริษัท ขนส่ง จำกัด, “ระเบียบและคู่มือรถร่วมบริษัทขนส่งจำกัด พุทธศักราช 2547,” สืบค้นเมื่อวันที่

### 2.3 แนวคิดเกี่ยวกับสิทธิของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ เห็นว่าประชาชนที่ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะทั่วไปขาดความรู้เรื่องสิทธิผู้บริโภค ดังนั้นเพื่อพิทักษ์สิทธิของผู้บริโภคมิให้ตกเป็นเหยื่อของอุบัติเหตุซ้ำซาก มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ ร่วมกับศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน จึงได้ร่วมกันประกาศสิทธิผู้บริโภคจากการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ 10 ประการได้แก่<sup>21</sup>

สิทธิก่อนเลือกใช้บริการประกอบไปด้วย

1) ผู้โดยสารมีสิทธิที่จะได้รับรู้ข้อมูลข่าวสารรวมทั้งคำพรรณนาคุณภาพเกี่ยวกับบริการรถโดยสาร รวมทั้งความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยที่ถูกต้องเป็นจริง ครบถ้วน เพียงพอต่อการตัดสินใจใช้บริการ ตัวอย่างเช่น ประเภทและคุณภาพมาตรฐานของรถโดยสาร สิ่งที่จะได้รับการบริการจากรถโดยสาร วันเวลาในการเดินทางและถึงที่หมาย ค่าบริการ รายละเอียดในความคุ้มครองของกรมธรรม์ประกันภัย ตาม พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ และกรมธรรม์ประกันภัยประเภทสมัครใจที่ผู้ประกอบการมีให้ รวมถึงข้อมูลจำเป็นอื่นๆ ที่เกี่ยวกับบริการของรถโดยสาร คือสิ่งที่ผู้โดยสารควรได้รับรู้เพื่อตัดสินใจใช้บริการ ซึ่งหากผู้ให้บริการแสดงข้อความเท็จ หรือปกปิดความจริง โดยผู้โดยสารได้ตกลงจ่ายค่าโดยสารไปแล้วและรู้ว่าตนถูกหลอกลวงในภายหลัง ผู้ให้บริการอาจมีความผิดฐานฉ้อโกงประชาชน มีโทษทั้งจำและปรับ

2) ผู้โดยสารมีสิทธิที่จะได้รับความเป็นธรรมในด้านสัญญา และค่าบริการ โดยห้ามไม่ให้ผู้ให้บริการเรียกเก็บค่าโดยสารเกินกว่าที่ทางการกำหนด

3) ผู้โดยสารมีอิสระในการเลือกใช้บริการรถโดยสารได้โดยสมัครใจ และปราศจากการชักจูงใจอันไม่เป็นธรรม การที่ผู้ให้บริการหรือผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง เรียกให้คนขึ้น รถด้วยการส่งเสียงดังในลักษณะที่ก่อความรำคาญให้แก่ ผู้โดยสารหรือผู้คนที่อยู่โดยรอบ หรือทำการต้อน ดึง เหนี่ยว หรือยึดผู้โดยสาร รวมทั้งสิ่งของเพื่อให้ไปขึ้นรถโดยสารคันใดคันหนึ่ง ถือว่าเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย มีโทษปรับไม่เกิน 1 พันบาท

สิทธิขณะใช้บริการประกอบไปด้วย

<sup>21</sup> กิตติพงษ์ เอมหยวก และคณะ, “มารยาทในการใช้บริการรถประจำทาง,” สืบค้นเมื่อวันที่ 15 เมษายน

1) ผู้โดยสารมีสิทธิที่จะได้รับความปลอดภัยจากการใช้บริการรถโดยสาร เมื่อให้บริการรถโดยสารต้องมีคุณภาพ มาตรฐานด้านความปลอดภัยตามหลักวิชาการที่กฎหมายกำหนด มีสภาพมั่นคงแข็งแรงไม่ก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้โดยสาร และผู้ขับขี่ต้องไม่อยู่ในสภาพหย่อนยาน ไม่เมาสุราหรือเสพยาเสพติด ไม่ขับรถโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว ต้องปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด ขับขี่โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้บริการ

2) ผู้โดยสารมีสิทธิที่จะได้รับการบริการจากรถโดยสารและผู้ให้บริการที่มีคุณภาพ มาตรฐาน เมื่อให้บริการรถโดยสารต้องมีคุณภาพมาตรฐานด้านการบริการตามที่กฎหมายกำหนด ผู้ให้บริการต้องให้บริการต่อผู้โดยสารด้วยความสุภาพ ไม่เสียดสี ดุหมั่น ก้าวร้าว หรือแสดงกิริยาอันใดที่เป็นการไม่ให้เกียรติผู้โดยสาร ไม่สูบบุหรี่ คุยกัน หรือส่งเสียงรบกวนก่อนความเดือดร้อนรำคาญในขณะให้บริการ

สิทธิเมื่อถูกละเมิดหรือเมื่อประสบภัยประกอบไปด้วย

1) ผู้โดยสารมีสิทธิที่จะร้องเรียนหรือฟ้องร้องเพื่อให้ผู้ให้บริการ หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแก้ปัญหา เยียวยา หรือชดใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้น หากเกิดปัญหาจากการใช้บริการไม่ว่าจะร้ายแรงมากน้อยเพียงใด การร้องทุกข์ถือเป็นสิทธิและหน้าที่ของผู้บริโภคทุกคน เพื่อช่วยให้เกิดการแก้ไขปัญหา เยียวยา หรือชดใช้ในความเสียหายที่เกิดขึ้น นอกจากนี้การร้องเรียนยังจะนำไปสู่การพัฒนาคุณภาพ และยกระดับมาตรฐานของรถโดยสารสาธารณะให้ดีขึ้นได้

2) ผู้โดยสารมีสิทธิที่จะได้รับการชดใช้ความเสียหายจากการประกันภัยด้วยความเป็นธรรม โดยไม่มีการประวิงเวลา หรือบังคับให้ประนีประนอมยอมความ เมื่อผู้โดยสารประสบภัยจากการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ความคุ้มครองตามกฎหมายประกันภัยของ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และประกันภัยประเภทสมัครใจที่ผู้ให้บริการจัดให้ถือเป็นการเยียวยาเบื้องต้นที่ผู้โดยสารควรได้รับโดยทันที ไม่ควรถูกประวิงเวลา หรือถูกบังคับให้ทำสัญญาประนีประนอมยอมความ จนทำให้ผู้โดยสารหรือผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องเกิดความเสียหายมากยิ่งขึ้นกว่าที่ได้รับ

3) ผู้โดยสารมีสิทธิที่จะได้รับการชดใช้ความเสียหายทั้งทางร่างกาย อนามัย เสรีภาพ ทรัพย์สิน และสิทธิอื่นๆ ที่ถูกละเมิด การชดใช้ความเสียหายให้กับผู้โดยสาร ในส่วนของค่าปลงศพ และค่ารักษาพยาบาลนั้นอาจไม่เพียงพอ ทั้งนี้ควรได้รับการพิจารณาครอบคลุมถึงสิทธิอื่นๆ ที่

ผู้โดยสารหรือผู้ที่เกี่ยวข้องได้สูญเสียไปด้วย เช่น รายได้จากการประกอบอาชีพที่ต้องขาดไปขณะเจ็บป่วย หรือการชดใช้ความเสียหายให้กับทายาทที่ต้องขาดผู้อุปการะ เป็นต้น

4) ผู้โดยสารมีสิทธิที่จะได้รับการชดใช้ความเสียหายตามหลักแห่งพฤติการณ์ และความร้ายแรงแห่งละเมิด ด้วยความเป็นธรรมและเสมอภาค การเลือกปฏิบัติต่อผู้โดยสารที่ประสบภัยจากการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ อย่างไม่เป็นธรรม ด้วยการใช้ความแตกต่างในเรื่องถิ่นกำเนิด เชื้อชาติ ภาษา เพศ อายุ ความเชื่อทางศาสนา การศึกษา ฐานะทางเศรษฐกิจและสังคม สภาพทางการเงินหรือสุขภาพ หรือความคิดเห็นทางการเมือง ถือเป็นการขัดต่อบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญที่ว่าความเท่าเทียมกัน

5) ผู้โดยสารมีสิทธิที่จะรวมตัวกันเพื่อพิทักษ์สิทธิของตนเองและผู้อื่น เพื่อประโยชน์ที่จะช่วยเพิ่มอำนาจการต่อรองเรียกร้อง ให้เกิดการแก้ปัญหาหรือชดใช้เยียวยาความเสียหายซึ่งการเรียกร้องเป็นกลุ่มจะทำให้ผู้บริโภคมีอำนาจการต่อรองมากกว่าการต่อสู้เรียกร้องโดยลำพัง

## 2.4 ทฤษฎีการกำหนดความผิดทางอาญา

### 2.4.1 ความหมายของกฎหมายอาญา

นักวิชาการด้านกฎหมายหลายท่านได้อธิบายความหมายของกฎหมายอาญาเอาไว้ดังต่อไปนี้

ศาสตราจารย์ ดร.คณิต ณ นคร อธิบายว่า กฎหมายอาญาคือ “บรรดากฎหมายทั้งหลายที่ระบุถึงความผิดอาญา โทษ วิธีการเพื่อความปลอดภัยและมาตรการบังคับทางอาญาอื่นและเป็นกฎหมายที่กำหนดให้ความผิดอาญาเป็นเงื่อนไขของการใช้โทษ วิธีการเพื่อความปลอดภัยและมาตรการบังคับทางอาญาอื่นนั้น ทั้งนี้ ศาสตราจารย์ ดร. คณิต ณ นคร ได้นิยามกฎหมายอาญาในความหมายอย่างกว้าง กฎหมายอาญา หมายถึง กฎหมายสามลักษณะคือ กฎหมายอาญา สารบัญญัติ กฎหมายอาญาวิธีสบัญญัติหรือกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา และกฎหมายว่าด้วยการบังคับโทษ<sup>22</sup>

<sup>22</sup> คณิต ณ นคร, กฎหมายอาญากฎทั่วไป, พิมพ์ครั้งที่ 5 (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2556), น.30.

ศาสตราจารย์ จิตติ ดิงศภัทย์ อธิบายว่า กฎหมายอาญา เป็นกฎหมายมหาชนที่ว่าด้วยความผิดและโทษทางอาญา<sup>23</sup>

ส่วนศาสตราจารย์ ดร.หยุด แสงอุทัย อธิบายว่า กฎหมายอาญา ได้แก่ กฎหมายที่บัญญัติถึงความผิดและโทษทางอาญา โดยแยกพิจารณาได้ดังนี้<sup>24</sup>

1. การบัญญัติถึงความผิดนั้นหมายถึง การบัญญัติว่าการกระทำและการงดเว้นการกระทำอย่างใดเป็นความผิดอาญา

2. การบัญญัติโทษนั้นหมายความว่า เมื่อได้บัญญัติได้ว่าการกระทำหรือการงดเว้นการกระทำ อย่างใดเป็นความผิดแล้ว ก็ต้องบัญญัติโทษทางอาญาสำหรับความผิดนั้นไว้ด้วย

ดังนั้น จึงสรุปได้ว่าความหมายของกฎหมายอาญาดังกล่าวข้างต้น หมายถึง บรรดากฎหมายทั้งหลายที่บัญญัติถึงการกระทำหรือการไม่กระทำใดเป็นความผิดอาญา และได้กำหนดโทษทางอาญาที่จะได้รับหากมีการฝ่าฝืนบทบัญญัตินั้น ทั้งนี้กฎหมายอาญาของไทย นอกจากบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายอาญาแล้ว ยังรวมถึงกฎหมายอื่นๆ ที่ได้มีการกำหนดความผิดทางอาญาไว้ เช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 เป็นต้น

#### 2.4.2 หลักเกณฑ์ในการกำหนดความผิดทางอาญา

เนื่องจากกฎหมายอาญาเป็นกฎหมายที่ระบุถึงการกระทำหรือการไม่กระทำการใดเป็นความผิดและมีโทษซึ่งเป็นกฎหมายจำกัดสิทธิเสรีภาพของบุคคล ดังนั้นในการบัญญัติกฎหมายอาญา นักกฎหมาย นักปรัชญา และนักสังคมวิทยาจึงได้พยายามสร้างหลักเกณฑ์ว่าด้วยข้อจำกัดของกฎหมายอาญาไว้หลายประการ ซึ่งนักวิชาการบางท่านเรียกว่า “ทฤษฎีการกำหนดปริมณฑลของกฎหมายอาญาสารบัญญัติตามทฤษฎีอาญา” เพื่อใช้เป็นแนวทางในการบัญญัติกฎหมายอาญาสรุปได้ ดังนี้<sup>25</sup>

1) หลักเกณฑ์ว่าด้วยการกำหนดการกระทำ หรือไม่กระทำการใดเป็นความผิดอาญา

<sup>23</sup> จิตติ ดิงศภัทย์, กฎหมายอาญาภาค 1, พิมพ์ครั้งที่ 11 (กรุงเทพมหานคร : เนติบัณฑิตยสภา , 2536), น.

2.

<sup>24</sup> หยุด แสงอุทัย, ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทั่วไป, ( กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2560), น.199.

<sup>25</sup> อภิรัตน์ เพ็ชรศิริ, ทฤษฎีอาญา, (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2548), น.53.

เนื่องจากภารกิจสำคัญของรัฐประการหนึ่งคือ การกำหนดหลักเกณฑ์ว่าการกระทำใด หรือไม่กระทำการใดเป็นความผิดและมีโทษทางอาญา เพื่อควบคุมและรักษาความสงบเรียบร้อยในรัฐ โดย จอห์น ออสติน (John Austin) อธิบายว่า อำนาจอรัฐที่สำคัญประการหนึ่งคือการรักษาความสงบเรียบร้อยในสังคมซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของอำนาจบริหาร รัฐบาลย่อมมีอำนาจดูแลรักษาความสงบเรียบร้อยและความมั่นคงในสังคมมิให้มีโจรผู้ร้าย มิให้มีอาชญากรรม และดูแลให้ประชาชนรู้สึกอบอุ่น ปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน<sup>26</sup> ดังนั้น กฎหมายอาญาจึงถือเป็นเครื่องมือของรัฐในการปกป้องและคุ้มครองสังคม เพื่อรักษาความสงบเรียบร้อยของสังคมและคุ้มครองสิทธิเสรีภาพของคนในสังคม และหากพิจารณาตามทฤษฎีว่าด้วยการก่อกำเนิดรัฐตามแนวความคิดสัญญาประชาคม (The Social Contract ) โดย John Locke เห็นว่า รัฐนั้นเกิดขึ้นมาเพราะเพื่อให้มนุษย์อยู่ภายใต้กฎหมาย ถ้าไม่มีกฎหมายก็ไม่มีเสรีภาพ กฎหมายเป็นหลักประกันแห่งเสรีภาพซึ่งธรรมชาติของมนุษย์นั้นต้องถูกจำกัดโดยกฎหมายเพื่อให้เกิดความสงบและมั่นคงในชีวิตของทุกคนจึงต้องมีการทำสัญญาประชาคม เพราะหากไม่มีการทำสัญญาประชาคมกันแล้ว มนุษย์ก็จะใช้เสรีภาพอย่างไม่มีขอบเขตจนอาจก่อให้เกิดความขัดแย้งขึ้นในประชาคมได้ รัฐเข้ามาเป็นคู่กรณีในพันธสัญญาประชาคมกับประชาชนเพื่อควบคุมและคุ้มครองเสรีภาพตามกฎหมาย และถ้ารัฐไม่เคารพเสรีภาพ

ของประชาชนเท่ากับรัฐละเมิดพันธสัญญาดังกล่าว และประชาชนสามารถยกเลิกเพิกถอนรัฐได้ ส่วน Jean Jacques Rousseau เห็นว่ามนุษย์เกิดมามีเสรีภาพตามธรรมชาติอย่างไม่จำกัด ทำให้ใช้เสรีภาพของตนเองอย่างไร้ขอบเขตจนก่อให้เกิดความไม่มั่นคงในชีวิตของแต่ละคน จึงมีความจำเป็นให้ทุกคนในประชาคมต้องหันหน้าเข้าหากันเพื่อวางกฎเกณฑ์ของการอยู่ร่วมกันในสังคม ก่อให้เกิดสัญญาประชาคมขึ้นเพื่อจำกัดการใช้เสรีภาพอย่างไร้ขอบเขตของทุกคน ผลของสัญญาประชาคมทำให้แต่ละคนมีข้อผูกพัน 2 ประการ คือ ข้อผูกพันกับตนเอง และข้อผูกพันกับรัฐ ทำให้เป็นจุดกำเนิดรัฐขึ้นมา เพราะทุกคนต่างเข้าทำสัญญาประชาคมมอบให้รัฐ โดยรัฐเกิดจากการรวมตัวกันของทุกคนในประชาคมนั้น ซึ่งเจตนารมณ์ร่วมกันของทุกคนคืออำนาจอธิปไตยเป็นของประชาชนและก่อให้เกิดการปกครองในระบอบประชาธิปไตยโดยตรง โดยให้ความสำคัญกับฝ่ายนิติบัญญัติเป็นอย่างมากเพราะเกิดจากการเข้าทำ สัญญาประชาคมของประชาชนทุกคน ซึ่งจะมีผลติดตามมาประการหนึ่ง คือ ประชาชนมีส่วนร่วมในทางกฎหมายและการเมือง เช่น มีสิทธิเสนอกฎหมาย มีสิทธิออกเสียงแสดงประชามติเรื่องสำคัญๆ ได้ ดังนั้น การบัญญัติกฎหมายต่างๆ ขึ้นเพื่อ

<sup>26</sup> ปรีชาติ มนัสกุล, การกำหนดมาตรการทางอาญาเกี่ยวกับการโจมตีค่าเงินบาท, (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2545), น.35.

บังคับใช้ภายในรัฐ กฎหมายดังกล่าวจึงต้องสอดคล้องกับความต้องการของประชาคมเพื่อคุ้มครองสิทธิเสรีภาพของการอยู่ร่วมกันในสังคมได้อย่างปกติสุขต่อไป

## 2) หลักเกณฑ์ว่าด้วยการใช้กฎหมายอาญาต้องมีข้อจำกัด

เนื่องจากกฎหมายอาญาเป็นกฎหมายจำกัดสิทธิเสรีภาพของบุคคล การใช้กฎหมายอาญาต้องใช้อย่างจำกัด ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อสังคมและมีความเหมาะสมกับสถานการณ์ต่างๆ โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้<sup>27</sup>

(1) รัฐไม่สมควรบัญญัติความผิดในกฎหมายอาญาโดยมีวัตถุประสงค์เพียงเพื่อให้ผู้อื่นเชื่อฟังและหากฝ่าฝืนจะได้รับการลงโทษเพื่อแก้แค้นตอบแทน โดยไม่เกิดประโยชน์ต่อสังคมในเรื่องอื่นๆ ด้วย โดยแนวความคิดนี้ ซีซาร์ เบคคาเรีย เชื่อในเรื่องอรรถประโยชน์แห่งการลงโทษที่ว่า การป้องกันอาชญากรรมดีกว่าการลงโทษ ซึ่งควรเป็นเป้าหมายอุดมคติของการออกกฎหมายที่ดี

(2) รัฐไม่ควรใช้กฎหมายอาญาลงโทษความประพฤตินี้ไม่ก่อให้เกิดอันตรายหรือ ไม่มีพิษภัย โดยแนวความคิดนี้ เจอเรมี เบนธัม เห็นว่ารัฐไม่ควรใช้กฎหมายอาญาในกรณีผลร้ายซึ่งเกิดจากการลงโทษมีมากกว่าผลร้ายซึ่งเกิดจากความผิด โดยเมื่อนำผลที่ได้และผลเสียมาชั่งน้ำหนักแล้ว เห็นว่าการลงโทษตามกฎหมายอาญาเกิดประโยชน์น้อยกว่า แต่แนวความคิดนี้มีจุดอ่อนเกี่ยวกับการกำหนดตัวชี้วัดในการกำหนดโทษให้ได้พอดีกับความผิด ต่อมาอเล็กเกอร์ ได้เสนอแนะให้ปรับปรุงแนวคิดเสียใหม่ที่ว่า “กฎหมายอาญาไม่ควรบัญญัติห้ามการกระทำ ซึ่งจะก่อให้เกิดผลพลอยได้ (By Product) อันจะเป็นผลร้ายมากกว่าการทำให้กฎหมายอาญาต้องการที่จะจำกัด”

(3) รัฐไม่ควรใช้กฎหมายอาญาโดยมีวัตถุประสงค์ในการบังคับให้บุคคลกระทำ เพื่อประโยชน์แก่ตนเองเท่านั้น โดยแนวความคิดนี้ จอห์น สจิวัด มิลล์ (John Stuart Mill) เห็นว่ารัฐไม่ควรจำกัดสิทธิโดยบทบัญญัติของกฎหมาย ถ้าการกระทำนั้นมิได้ก่อให้เกิดการใช้ความรุนแรงหรือเป็นอันตรายต่อผู้อื่น โดยในสังคมที่เจริญแล้ว การใช้กำลังอำนาจเหนือสมาชิกในสังคมของตน จะถือเป็นการถูกต้องก็ต่อเมื่อมีจุดประสงค์ที่จะป้องกันภัยอันตรายอันจะเกิดแก่บุคคลอื่นในสังคมนั้น ภัยอันตรายที่จะเกิดแก่ตนเองโดยมิใช่บุคคลอื่นเป็นผู้ก่อให้เกิดไม่ว่าจะเป็นทางกายภาพหรือทางจริยธรรมแล้ว ย่อมไม่อาจถือเป็นข้ออ้างเพียงพอสำหรับการจำกัดเสรีภาพการกระทำของมนุษย์

<sup>27</sup>ประธาน วัฒนาวณิชย์, ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับอาชญาวิทยา, (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ประกายพริก, 2546), น.358.

## 2.5 ทฤษฎีการลงโทษทางอาญา

ในการศึกษาเกี่ยวกับทฤษฎีการลงโทษทางอาญา ผู้ศึกษาทำการศึกษาเกี่ยวกับความหมายของโทษทางอาญาและทฤษฎีการลงโทษทางอาญาซึ่งประกอบด้วย 3 ทฤษฎีย่อยได้แก่ ทฤษฎีการแก้แค้นทดแทน ทฤษฎีการข่มขู่ยับยั้ง และทฤษฎีการแก้ไขฟื้นฟู โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

### 2.5.1 ความหมายของโทษอาญา

นักวิชาการหลายท่านอันได้แก่ ศาสตราจารย์ ฮาร์ท (H.L.A.Hart.) แห่งมหาวิทยาลัยออกซ์ฟอร์ด ศาสตราจารย์ เบ็น (S.I Benn.) และศาสตราจารย์ ฟลู (A. Flew.X อธิบายว่า โทษทางอาญาจะต้องประกอบด้วยสาระสำคัญ 5 ประการ ได้แก่<sup>28</sup>

1) โทษจะต้องก่อให้เกิดความทุกข์ หมายถึง ผู้ได้รับโทษจะต้องได้รับความทุกข์อย่างใดอย่างหนึ่ง อาจเป็นการจำกัดสิทธิเสรีภาพทางร่างกาย การได้รับความเจ็บปวดทรมาน (pain) หรือการสูญเสียทรัพย์สิน หรืออื่นๆ

2) โทษจะต้องใช้ต่อผู้กระทำผิดกฎหมาย หมายถึง ผู้กระทำผิดกฎหมายเท่านั้นที่จะต้องถูกลงโทษ จะนำบุคคลอื่นที่ไม่ได้กระทำความผิดมารับโทษมิได้

3) โทษจะต้องมีขึ้นเมื่อมีการกระทำผิดกฎหมาย หมายถึง ต้องมีการกระทำผิดกฎหมายเสียก่อน จึงจะลงโทษได้ หากไม่มีการกระทำผิดกฎหมายก็ลงโทษไม่ได้

4) โทษจะต้องเป็นวิธีการซึ่งคนใดคนหนึ่งนอกจากตัวผู้กระทำความผิดนำมาใช้กับผู้กระทำผิดนั้น หากผลร้ายที่เกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลนั้นเอง ไม่นับเป็นโทษทางอาญาตามนัยนี้

5) โทษจะต้องเกิดจากผู้มีอำนาจที่จะกระทำให้เกิดผลร้ายนั้นขึ้นมาได้ หมายถึง โทษนั้นต้องผ่านกระบวนการตามกฎหมาย และผู้มีอำนาจตามกฎหมายจึงจะเป็นผู้ให้ผลร้ายได้

ขณะที่ ศาสตราจารย์ โยฮันส์ แอนเดเนิส (Johannes Andenaes) อธิบายว่า โทษอาญาจะต้องประกอบด้วยลักษณะสำคัญ 3 ประการคือ<sup>29</sup>

<sup>28</sup> สหชน รัตนไพจิตร, “ความประสงค์ของการลงโทษอาญา : ศึกษาเฉพาะประเทศไทยสมัยใช้กฎหมายลักษณะอาญาและประมวลกฎหมายอาญา,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2527), น.31-37.

<sup>29</sup> สหชน รัตนไพจิตร, อ้างแล้ว เชียงธรรมที่ 39, น.6-7.



1) โทษเป็นผลร้ายที่รัฐนำมาใช้กับผู้กระทำผิด ผลร้ายที่จะถือว่าเป็นโทษอาญาตามความหมายนี้จะต้องเป็นโทษที่รัฐซึ่งมีอำนาจนำมาใช้กับผู้กระทำผิด

2) โทษต้องมีขึ้นเมื่อมีการกระทำผิดกฎหมาย หากไม่มีการกระทำผิดกฎหมายแล้วได้รับผลร้าย ไม่ถือว่าเป็นโทษอาญาตามความหมายนี้

3) โทษเป็นผลร้ายซึ่งต้องการตอบแทนให้ผู้กระทำผิดรู้ว่าเป็นผลร้ายที่ได้รับจากรัฐโดยตรงจากการกระทำผิดไม่ใช่ผลร้ายที่เกิดขึ้นโดยอ้อม

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) มีการกระทำผิด

2) การกระทำที่จะเป็นความผิดนั้น ต้องมีกฎหมายบัญญัติไว้ว่าเป็นความผิด

3) การกระทำที่จะเป็นความผิดนั้น ต้องมีกฎหมายบัญญัติไว้ว่าเป็นความผิด และยังต้องมีบทกำหนดโทษไว้ด้วย

#### 2.5.2 ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการลงโทษทางอาญา

1) ทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทน (Retributive Theory)

มีพื้นฐานความคิดมาจากลัทธิเจตจำนงเสรีที่เรียกว่า Free Will ลัทธินี้มีความเชื่อเป็นพื้นฐานว่า มนุษย์มีเหตุผล มีอิสระเสรีภาพที่จะคิด มีเสรีภาพที่จะกระทำการใดๆ ภายใต้ความคิด ความเชื่อและการตัดสินใจของตนเอง รวมทั้งความสามารถของบุคคลในการใช้เหตุผล การกระทำสิ่งใดมนุษย์ย่อมมีเหตุผลเป็นของตนเอง ดังนั้น มนุษย์จึงต้องรับผิดชอบต่อการกระทำของตนเองที่

ได้กระทำลงไป หากเป็นการกระทำที่ดี เขาย่อมได้รับผลตอบแทนที่ดี แต่หากเป็นการกระทำที่ไม่ดี หรือเป็นกระทำการที่ฝ่าฝืนต่อกฎเกณฑ์ของสังคม เขาย่อมสมควรได้รับการตำหนิ หรือได้รับการลงโทษจากสังคมอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ การที่สังคมลงโทษเขา เพราะเหตุผลที่มาจากกระทำความผิดของเขาเอง หาใช่สิ่งอื่นใดไม่ เมื่อเขากระทำเขาย่อมสมควรถูกลงโทษ การลงโทษจึงเป็นการทดแทนการกระทำผิดของเขานั้นเอง

ทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทน ได้รับอิทธิพลมาจากความเชื่อของสำนักอาชญาวิทยาสำนักคลาสสิก (Classical School) ซึ่งเห็นว่า ผู้ที่กระทำผิดเป็นผู้ละเมิดศีลธรรม ฝ่าฝืนกฎเกณฑ์ของสังคม จึงสมควรถูกลงโทษให้เพื่อตอบแทนความผิดที่เขากระทำลงไป

สำหรับทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทนนี้ มีหลักเกณฑ์สำคัญคือ

1) ผู้ที่กระทำผิดเท่านั้นที่จะถูกลงโทษ การที่จะลงโทษบุคคลใด จะต้องมีการกระทำผิด และมีความผิดเกิดขึ้นก่อนจึงจะนำตัวผู้กระทำผิดมาลงโทษได้ ดังนั้น การลงโทษจึงจะลงโทษได้ เฉพาะตัวผู้กระทำผิดเท่านั้น トラบใดที่บุคคลยังมิได้กระทำผิดจะลงโทษเขาไม่ได้ สรุปได้ว่า เงื่อนไขของการลงโทษที่สำคัญคือ จะต้องมีการกระทำผิดเกิดขึ้นเสียก่อนจึงจะลงโทษบุคคลผู้กระทำผิดได้

2) ผู้กระทำผิดทุกคนต้องถูกลงโทษโดยไม่ข้อยกเว้น การลงโทษตามทฤษฎีนี้มุ่งรักษาไว้ซึ่งความยุติธรรม ผู้กระทำผิดเป็นผู้ละเมิดกฎเกณฑ์แห่งความยุติธรรม ไม่ว่าบุคคลนั้นจะเป็นใครก็ตาม หากเป็นผู้ละเมิดกฎเกณฑ์แห่งความยุติธรรมก็ต้องถูกลงโทษทุก ๆ คน แม้ว่าการลงโทษบุคคลนั้นจะไม่เกิดประโยชน์อะไรต่อสังคมก็ตาม

3) จำนวนโทษต้องพอเหมาะกับความผิด การลงโทษตามทฤษฎีการลงโทษเพื่อความสาสม มุ่งหมายที่จะลงโทษให้สาสมกับความผิดที่ได้กระทำลงไป ดังนั้น การลงโทษจึงต้อง “สาสม” กับความผิด โทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดจะต้องมีความสาสมคือมีความหนักเบาเท่า ๆ กับความผิดนั้น

สรุปได้ว่า การลงโทษผู้กระทำผิดมิไว้เพื่อการรักษาความยุติธรรม ดังนั้น การลงโทษจึงต้องลงโทษแก่ผู้กระทำผิดเท่านั้น รวมทั้งต้องลงโทษผู้กระทำผิดทุกคน และจำนวนโทษที่จะลงจะต้องมีขนาดเหมาะสมกับความผิด

## 2) ทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้ง

ทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้ง ตั้งอยู่บนความเชื่อพื้นฐานว่า การกระทำผิดที่เกิดขึ้นในสังคม เมื่อเกิดขึ้นแล้วไม่สามารถที่จะย้อนเวลากลับไปไม่ให้เกิดการกระทำนั้นเกิดขึ้นอีกได้ ดังนั้น เมื่อเกิดการกระทำผิดเกิดขึ้น เราจึงควรรหาทางที่จะป้องกันมิให้เกิดการกระทำผิดลักษณะนั้นเกิดขึ้นมาอีกมากกว่าที่จะแก้แค้นทดแทนผู้กระทำผิด

แนวคิดนี้จึงมองว่าสังคมควรจะใช้วิธีการลงโทษเพื่อเป็นการป้องกันมิให้เกิดการกระทำผิดลักษณะนั้นเกิดขึ้นอีก โดยการใช้อำนาจลงโทษเป็นการข่มขู่ให้บุคคลอื่นในสังคมกลัวเกรงโทษที่จะได้รับและไม่กล้ากระทำความผิด ซึ่งจะถือว่าเป็นการปลูกฝังศีลธรรมให้แก่บุคคลในสังคมไปด้วย

การลงโทษตามทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้ง มิได้คำนึงถึงประโยชน์แต่เฉพาะการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้งตัวผู้กระทำผิดเท่านั้น แต่ยังคำนึงถึงประโยชน์ของประชาชนและสังคมโดยรวมอีกด้วย การลงโทษตามทฤษฎีนี้ตั้งอยู่บนพื้นฐานของ “ทฤษฎีอรรถประโยชน์” (Utilitarian Theory) ตามแนวคิดของ จอห์น สจิวท มิลล์ (J.S. Mill) และ “ทฤษฎีเจตจำนงเสรี” (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) เบ็คคาเรียให้เหตุผลว่า ผู้กระทำผิดบางราย กระบวนการยุติธรรมใช้เวลาหลายปีกว่าที่จะนำตัวมาพิพากษาลงโทษ บ่อยครั้งที่พบว่าเวลาที่ใช้ในการติดตามตัวยาวนานกว่าเวลาตามโทษที่จะกำหนดให้ลงโทษสำหรับความผิดนั้นเสียอีก แม้ว่าจะกำหนดโทษสูงสุดแล้วก็ตาม เบ็คคาเรียจึงกล่าวไว้ว่า “...การลงโทษด้วยความรวดเร็วว่องไวและความใกล้ชิดกับการประกอบอาชญากรรม จะเกิดประโยชน์มากกว่า...” เหตุผลประการที่สอง เบ็คคาเรีย เน้นว่า ความรวดเร็วในการพิพากษาวางโทษผู้กระทำผิดมี

ความสัมพันธ์กับขนาดของการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้ง การพิพากษาวางโทษและการลงโทษด้วยความรวดเร็วมีความสำคัญอย่างยิ่ง

2) ความแน่นอนในการลงโทษ (Certainty of punishment) ประเด็นเรื่องความแน่นอนในการลงโทษ เบ็คคาเรีย เห็นว่าเป็นคุณภาพที่สำคัญที่สุดของการลงโทษ เบ็คคาเรีย กล่าวว่า “...แม้กระทั่งความชั่วร้ายที่น้อยที่สุด..แต่เมื่อผู้กระทำผิดได้รับโทษที่แน่นอน ข่อมจะมีผลในการสร้างความเกรงขามในจิตใจคนได้ดียิ่ง..” และเขายังกล่าวอีกว่า “...ความแน่นอนในการลงโทษ หากมันสามารถช่วยบรรเทาได้ การลงโทษนั้นมันจะถูกบันทึกในความทรงจำได้ยิ่งกว่าความกลัวในวิธีอื่น ซึ่งยุ่งยากกว่า แต่เจือไว้ด้วยความหวังว่าจะได้รับการยกเว้นโทษ...”

3) ความเคร่งครัดหรือความรุนแรงในการลงโทษ (Severity of punishment) เบ็คคาเรีย เน้นว่าการลงโทษที่มีประสิทธิผล โทษที่เป็นไปได้จะต้องมากเกินกว่าประโยชน์ที่ผู้กระทำผิดจะได้รับจากการประกอบอาชญากรรม

นอกจากนี้ ฌ็องฌัก ฌูสตูร์ โยธิน ยังอธิบายไว้ว่า การลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้งมิให้เกิดการกระทำผิดอีกได้อย่างมีประสิทธิภาพนั้นจะต้องปฏิบัติตามหลักสำคัญ 3 ประการคือ<sup>30</sup>

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

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

3) ทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟู

ทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟู เป็นทฤษฎีที่เกิดขึ้นมาพร้อมกับความเจริญก้าวหน้าของการศึกษาแบบวิทยาศาสตร์ ที่เน้นความเป็นเหตุเป็นผล เน้นการศึกษาเชิงประจักษ์ มีการนำ

<sup>30</sup> ฌ็องฌัก ฌูสตูร์ โยธิน, “ทฤษฎีอาชญาวิทยา”, เอกสารประกอบการสอนชุดวิชา กฎหมายอาญาและอาชญาวิทยาชั้นสูง หน่วยที่ 5 สาขาวิชานิติศาสตร์, (นนทบุรี : มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2554), น.30.

ความรู้ทางด้านสังคมศาสตร์มาใช้ มีการนำวิธีการศึกษาแบบเชิงประจักษ์นิยม (Empirical Method) มาใช้ในวงการนิติศาสตร์เพื่อศึกษาถึงสาเหตุแห่งการกระทำผิด โดยศึกษาวิเคราะห์และเก็บข้อมูล ด้วยวิธีการทางวิทยาศาสตร์ ไม่ได้ใช้เพียงการใช้เหตุผลทางตรรกวิทยา (rational)

การลงโทษตามทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟู มีวัตถุประสงค์ดังนี้

1) มุ่งที่จะศึกษาทำความเข้าใจสาเหตุแห่งการกระทำผิด โดยเน้นตัวบุคคลผู้กระทำผิด และสภาพแวดล้อม

2) เพื่อที่จะหาทางแก้ไขผู้กระทำผิดมากกว่าที่จะลงโทษ

3) การทำให้ผู้กระทำผิดกลับไปสู่สังคมของตนเองได้ และมีชีวิตร่วมกับบุคคลอื่นในสังคมอย่างเป็นปกติสุข

ทฤษฎีนี้จึงเรียกว่า “ทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟู” (Rehabilitative Theory) สรุปได้ว่า การลงโทษตามทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟู มีวัตถุประสงค์ที่แท้จริงคือ เพื่อเป็นการฟื้นฟูแก้ไขตัวผู้กระทำผิด ให้กลับตัวเป็นคนดี และมีให้กระทำผิดซ้ำ รวมทั้งการพยายามทำให้ผู้กระทำผิดสามารถกลับเข้าสู่สังคมของตนเอง สามารถใช้ชีวิตร่วมกับบุคคลอื่นๆ ในสังคมได้อย่างเป็นปกติสุข

## 2.6 มาตรการลงโทษในการควบคุมการให้บริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะตามระบบกฎหมายของประเทศไทย

ในหัวข้อนี้ ผู้ศึกษาจะทำการศึกษามาตรการลงโทษในการควบคุมการให้บริการรถขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ โดยจะทำการศึกษากฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนี้ ดังมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

### 2.6.1 มาตรการทั่วไป

#### 2.6.1.1 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

ในการศึกษาพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พบมาตรการลงโทษในส่วนของผู้ประกอบการโดยสาธารณะและผู้ขับรถสาธารณะดังต่อไปนี้

### 1) มาตรการลงโทษผู้ประกอบการโดยสาธารณะ

การศึกษาเกี่ยวกับมาตรการลงโทษผู้ประกอบการโดยสาธารณะ ผู้ศึกษาทำการศึกษาเฉพาะการฝ่าฝืนเงื่อนไขด้านความปลอดภัยจนนำมาสู่การเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งสามารถแบ่งประเภทของการกระทำความผิดของผู้ประกอบการรถยนต์โดยสารออกเป็น 2 กรณีคือ กรณีเกี่ยวกับการกำกับดูแลผู้ขับขี่และกรณีเกี่ยวกับรถยนต์สาธารณะ

การกระทำผิดเกี่ยวกับการกำกับดูแลผู้ขับขี่ มาตรา 40 ทวิ กำหนดห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ใช้หรือยินยอมให้ผู้ใดปฏิบัติหน้าที่ขับรถที่ใช้ในการขนส่ง หากปรากฏว่า ขณะที่ใช้หรือขณะที่ยินยอมให้ขับรถ ผู้ขับรมีอาการได้กระทำการลักษณะใดลักษณะหนึ่งดังต่อไปนี้

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

ประสาท

หากฝ่าฝืนผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือปรับไม่เกิน 40,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

นอกจากกฎหมายยังกำหนดให้ผู้ประกอบการรถยนต์โดยสารสาธารณะต้องไม่ใช้หรือยินยอมให้ผู้ขับรถที่เมาสุราหรือเสพยาเสพติดขับรถแล้ว ยังกำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องคอยดูแลและป้องกันให้บุคคลที่มีลักษณะดังกล่าวขับรถอีกด้วย กรณีที่ผู้ขับรถ ขับรถซึ่งก่อให้เกิดอันตรายหรือเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลอื่น ถ้าปรากฏว่า ในขณะที่ขับรถนั้น ผู้ขับรถได้อยู่ภายใต้ฤทธิ์ของการดื่มสุรา เสพยาเสพติด หรือเสพวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ให้ถือว่าผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 40 ทวิวรรคสอง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท<sup>31</sup> เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าตนมิได้มีส่วนรู้เห็นหรือได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรแล้วที่จะป้องกันมิให้ผู้ขับรถกระทำการดังกล่าว

กรณีผู้ประกอบการขนส่งต้องคอยดูแลมิให้ผู้ขับรถ ขับรถก่อให้เกิดอันตรายพบว่าสำนักงานขนส่งจังหวัดขอนแก่นทำการเปรียบเทียบปรับ ผู้ประกอบการกรณีคนขับรถใช้โทรศัพท์

<sup>31</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 138 ทวิ

ขณะขับรถเป็นเงิน 10,000 บาท ฐานไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัย และมีการทำบันทึกประวัติเอาไว้<sup>32</sup>

ในส่วนของการกระทำความผิดเกี่ยวกับการดูแลรถยนต์โดยสารสาธารณะ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง มีหน้าที่ต้องจัดให้มีสมุดประจำรถ ประวัติผู้ประจำรถ การตรวจสอบสภาพและความพร้อมของรถและผู้ขับรถพร้อมทั้งบันทึกการตรวจสอบดังกล่าว และใบกำกับสินค้าที่ทำกรขนส่ง รวมทั้งต้องจัดทำรายงานการขนส่งและรายงานอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่ง ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด<sup>33</sup> ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท<sup>34</sup>

ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องจัดให้มีอุปกรณ์และเครื่องมือเครื่องใช้ และต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่ง<sup>35</sup>

อนึ่ง รถที่นำมาใช้ในการขนส่งต้องอยู่ในสภาพที่มั่นคงแข็งแรง มีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง<sup>36</sup> ห้ามมิให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงสภาพเครื่องอุปกรณ์หรือส่วนควบของรถให้ผิดแผกแตกต่างในสาระสำคัญตามที่กำหนดในกฎกระทรวง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากนายทะเบียน<sup>37</sup> เมื่อผู้ตรวจการตรวจพบว่ารถคันใดมีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงหรือมีเครื่องอุปกรณ์หรือส่วนควบไม่ครบถ้วน หรือไม่ถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ให้ผู้ตรวจการรายงานให้นายทะเบียนทราบ แต่ถ้าปรากฏโดยชัดแจ้งว่าการใช้รถคันนั้นต่อไปน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่การขนส่ง ให้ผู้ตรวจการมีอำนาจสั่งระงับใช้ไว้เป็นการชั่วคราวได้ และให้รับรายงานให้นายทะเบียนทราบภายในยี่สิบสี่ชั่วโมงให้นายทะเบียนมีอำนาจสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้เป็นเจ้าของรถตามวรรคหนึ่ง จัดการส่งรถคัน

<sup>32</sup> สำนักพิมพ์โพสต์ทูเดย์, “ขนส่งสั่งปรับคนขับใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ ผู้ประกอบการ โคนด้วย,” สืบค้นเมื่อวันที่ 13 เมษายน 2561, จาก <https://www.posttoday.com/social/local/518020>

<sup>33</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 35

<sup>34</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 131

<sup>35</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 36

<sup>36</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 71

<sup>37</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 78

นั้น ไปให้พนักงานตรวจสภาพหรือสถานตรวจสภาพรถที่ได้รับอนุญาตตรวจสอบความบกพร่องตามรายงานของผู้ตรวจการภายในเวลาที่กำหนด<sup>38</sup>

นอกจากนี้ยังมีคำสั่งของหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 15/2560 เรื่อง มาตรการเพิ่มความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ<sup>39</sup> สำคัญคือ ให้กรมการขนส่งทางบก กำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับรถประจำทางและไม่ประจำทางประเภทผู้โดยสาร เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งดำเนินการโดยเคร่งครัด ดังต่อไปนี้

(1) การติดตั้งบรรจุก๊าซธรรมชาติหรือก๊าซปิโตรเลียมเหลวต้องไม่ทำให้น้ำหนักโดยรวมน้ำหนักบรรทุกเกินสมรรถนะของรถ

(2) การติดตั้งหรือการปรับปรุงแก้ไขตัวรถและเครื่องอุปกรณ์ เพื่อความปลอดภัยต่อการใช้รถและการเดินทาง โดยเฉพาะเพื่อให้ผู้โดยสารสามารถออกจากตัวรถได้โดยสะดวกและรวดเร็ว เมื่อมีกรณีจำเป็นหรือเกิดอุบัติเหตุ เช่น การแก้ไขกลไกเปิดประตูหลัง การเพิ่มขนาดหน้าต่าง การปรับปรุงพนักพิงเบาะหลังเพื่อให้พับได้และใช้เป็นทางออกฉุกเฉิน ทั้งนี้ ตามมาตรฐานที่กรมการขนส่งทางบกประกาศกำหนด

(3) กำหนดจำนวนที่นั่งผู้โดยสารให้มีจำนวนที่เหมาะสมและปลอดภัยกับการบรรทุก และขนส่งผู้โดยสารต้องไม่เกินสิบสามที่นั่ง

กรณีตัวอย่างของการบรรทุกผู้โดยสารเกินจำนวนที่นั่งพบว่า กรมการขนส่งทางบก สั่งลงโทษผู้ประกอบการในความผิดฐานไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่นายทะเบียนกำหนดเกี่ยวกับจำนวนที่นั่ง เกณฑ์น้ำหนักบรรทุกและวิธีการบรรทุก เป็นจำนวนเงิน 20,000 บาท พร้อมถอนรถผู้คันดังกล่าวออกจากบัญชีรายละเอียดของรถที่ใช้ในการขนส่ง ของผู้ประกอบการขนส่ง<sup>40</sup> ขณะเดียวกันกรณีรถผู้ขนส่งโดยสาร ใช้ยางที่อยู่ในสภาพชำรุดเสียหายจนอาจก่อให้เกิดอันตรายได้ กรมการขนส่งทางบกได้ติดตามเรียกตัวผู้ประกอบการเจ้าของรถมารายงานตัวและเปรียบเทียบปรับใน

<sup>38</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 83

<sup>39</sup> คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ 15/2560 เรื่อง มาตรการเพิ่มความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ, ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 134 ตอนพิเศษ 85 ง. 21 มีนาคม 2560.

<sup>40</sup> ไทยรัฐออนไลน์, “ขนส่งเอาจริง ปรับหนัก 2 รถผู้โดยสาร สภาพไม่พร้อม-อัดคนเกินที่กำหนด,” สืบค้นเมื่อวันที่ 13 เมษายน 2561, จาก <https://www.thairath.co.th/content/827674>



ความผิดฐานใช้รถที่มีสภาพไม่มั่นคง แข็งแรง เป็นเงิน 5,000 บาท และข้อหาไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่นายทะเบียนกำหนดโดยไม่นำรถเข้าใช้สถานีขนส่งผู้โดยสาร เป็นจำนวนเงิน 2,000 บาท และได้สั่งห้ามใช้รถผู้คันดังกล่าวจนกว่าการแก้ไขจะเรียบร้อย และนำรถเข้าตรวจสภาพที่สำนักงานขนส่งจังหวัดก่อนนำมาใช้งานอีกครั้ง<sup>41</sup> เช่นเดียวกับกรณีรถโดยสารไม่ประจำทาง ของบริษัทผู้ได้รับใบอนุญาตขนส่งแห่งหนึ่งที่น่าออกมาให้บริการรับส่งผู้โดยสาร รถมีลักษณะเอียงซ้ายตลอดการเดินทาง ซึ่งอาจก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยต่อผู้โดยสารและผู้ร่วมใช้รถใช้ถนนได้ จากการสอบถามพนักงานขับรถทราบว่า สาเหตุที่รถมีลักษณะเอียงซ้ายตลอดเกิดจากมีหินเข้าไปติดอยู่บริเวณช่วงล่างถูกลมด้านซ้ายของตัวรถ ทำให้ระบบช่วงล่างติดขัดและไม่สามารถทำงานได้ตามปกติ ส่งผลให้ตัวรถเอียง กรมการขนส่ง จึงทำการเปรียบเทียบปรับพนักงานขับรถตามมาตรา 102 (4) ประกอบมาตรา 127 ความผิดฐานไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยตามกฎหมายกระทรวง อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุส่งผลต่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร เปรียบเทียบปรับในอัตราสูงสุดทันที 5,000 บาท และส่งตัวเข้ารับการอบรมสร้างจิตสำนึกการให้บริการอย่างมีคุณภาพ และการขับรถอย่างปลอดภัย พร้อมบันทึกประวัติความผิดไว้ที่ศูนย์ข้อมูลประวัติผู้ขับรถสาธารณะสำหรับตรวจสอบพฤติกรรมอย่างใกล้ชิด<sup>42</sup>

## 2) มาตรการลงโทษผู้ขับรถโดยสารสาธารณะ

จากการศึกษาพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พบว่ามีการกำหนดเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถโดยสารสาธารณะไว้ 2 ประเภทได้แก่ ใบอนุญาตขับรถชนิดที่หนึ่ง หมายถึงใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถสำหรับรถที่มีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกรวมกันไม่เกิน 3,500 กิโลกรัม ที่มีได้ใช้ขนส่งผู้โดยสาร หรือสำหรับขนส่งผู้โดยสารไม่เกิน 20 คน ใบอนุญาตขับรถชนิดที่สอง หมายถึงใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถสำหรับรถที่มีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกรวมกันเกินกว่า 3,500 กิโลกรัม ที่มีได้ใช้ขนส่งผู้โดยสาร หรือสำหรับขนส่งผู้โดยสารเกิน 20 คน ใบอนุญาตขับรถชนิดที่สองสามารถใช้เป็นใบอนุญาตชนิดที่หนึ่งได้<sup>43</sup> โดยผู้ขอรับใบอนุญาตต้องมีคุณสมบัติดังนี้

<sup>41</sup> ไทยรัฐออนไลน์, อ้างแล้ว เจริญรถที่ 51.

<sup>42</sup>ฐานเศรษฐกิจ, “กรมการขนส่งทางบก ปรับสูงสุด กรณีรถโดยสารไม่ประจำทางมีสภาพไม่มั่นคง แข็งแรง,” สืบค้นเมื่อวันที่ 13 เมษายน 2561, จาก <http://www.thansettakij.com/content/75261>

<sup>43</sup> มาตรา 95 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2535

- (1) มีสัญชาติไทย
- (2) มีความรู้และความสามารถตามที่กำหนดในกฎกระทรวง
- (3) ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการจนเป็นที่เห็นได้ว่าไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ด้วยความสามารถเหมาะสม
- (4) ไม่เป็นผู้วิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือนไม่สมประกอบ
- (5) ไม่เป็นผู้มีโรคติดต่ออันเป็นที่รังเกียจ
- (6) ไม่เป็นผู้ติดสุรายาเมาหรือยาเสพติดให้โทษ
- (7) ไม่เป็นผู้มีใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถประเภทหรือชนิดเดียวกับที่ได้รับอนุญาตอยู่แล้ว
- (8) ไม่เป็นผู้อยู่ในระหว่างถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถ เว้นแต่การเพิกถอนใบอนุญาตนั้นพ้นกำหนดสามปีแล้วนับแต่วันที่มิคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาต
- (9) ไม่เป็นผู้เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดหรือคำสั่งที่ชอด้วยกฎหมายให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดอันได้กระทำโดยประมาทที่มีช้เกี่ยวกับการใช้รถในการกระทำผิดหรือความผิดลหุโทษ หรือได้พ้นโทษมาแล้วเกินสามปี
- (10) ไม่เป็นผู้เคยถูกควบคุมตัวเพราะมีพฤติการณ์เป็นภัยต่อสังคม หรือเป็นอันธพาล เว้นแต่ได้พ้นจากการควบคุมตัวมาแล้วเกินหนึ่งปี<sup>44</sup>

หากพบว่าผู้ขับขี่ที่ได้รับใบอนุญาตไปแล้ว ต่อมาภายหลังคุณสมบัติหรือลักษณะดังกล่าวบกพร่องไป ให้นายทะเบียนสั่งเพิกถอนใบอนุญาตของผู้นั้นเสีย<sup>45</sup> อย่งไรก็ตาม ผู้นั้นมีสิทธิอุทธรณ์คำสั่งต่อรัฐมนตรีภายใน 15 วันนับจากวันที่ได้รับทราบคำสั่ง และคำวินิจฉัยของรัฐมนตรีถือเป็นที่สุด<sup>46</sup> ผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะต้องมีใบอนุญาตขับรถที่ยังไม่หมดอายุ และต้องพกใบอนุญาตขับรถติดตัว รวมถึงต้องใช้ใบอนุญาตขับรถให้ตรงตามประเภทของรถ หากตรวจพบผู้ขับขี่รถยนต์โดยสาธารณะไม่มีใบอนุญาตขับรถ มีความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก โทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือปรับไม่เกิน 40,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

<sup>44</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 96

<sup>45</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 108

<sup>46</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 110

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดให้ขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องไม่เสพหรือเมาสุราหรือของมีเมาอื่น ๆ ไม่เสพยาเสพติดให้โทษ ไม่เสพวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท และต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดด้วยความปลอดภัยในการขนส่งตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง<sup>47</sup> ต้องไม่ขับรถในเวลาที่ยังง่วงหรือจิตใจอ่อนความสามารถ ไม่รับบรรทุกบุคคลที่เป็น โรคเรื้อนหรือโรคติดต่อที่น่ารังเกียจไปกับผู้โดยสารอื่น ไม่รับบรรทุกศพ สัตว์หรือสิ่งของที่อาจเกิดอันตรายหรือเป็นที่พึงรังเกียจไปกับผู้โดยสาร ไม่รับบรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิงระเบิด หรือวัตถุอันตรายโดยฝ่าฝืนข้อห้ามตามที่อธิบดีประกาศไว้ในราชกิจจานุเบกษา และต้องหยุดหรือจอดรถ ณ สถานที่ขนส่งและปฏิบัติตามระเบียบเกี่ยวกับสถานีขนส่งตามมาตรา 19(8) และ (10)<sup>48</sup> ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท<sup>49</sup>

กรณีดังกล่าวมีตัวอย่างคือ สำนักงานขนส่งจังหวัดสุราษฎร์ธานี ลงโทษพนักงานขับรถของบริษัทขนส่ง จำกัด (บขส.) โดยพักใช้ใบอนุญาตขับรถ 30 วัน เปรียบเทียบปรับ 5,000 บาท ตามมาตรา 104 ประกอบมาตรา 127 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก เนื่องจากให้ผู้โดยสารลงจากรถก่อนถึงจุดหมายปลายทาง และส่งตัวเข้ารับการอบรมและบันทึกประวัติความผิดที่ศูนย์ข้อมูลประวัติผู้ขับรถสาธารณะ และหากมีการกระทำความผิดซ้ำ จะทำการเพิกถอนใบอนุญาตขับรถทันที<sup>50</sup>

สำหรับการขับรถขนส่งสาธารณะทั้งแบบประจำทางและไม่ประจำทางระหว่างจังหวัดหรือระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศ ห้ามผู้ขับรถรับบรรทุกทุกคนโดยสารเกินกว่าจำนวนที่นั่งที่กำหนดไว้ในใบอนุญาต<sup>51</sup> ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท<sup>52</sup> กรณีดังกล่าวมีตัวอย่างคือ กรมการขนส่งทางบกได้ทำการเปรียบเทียบปรับ รถตู้โดยสารหมายเลขทะเบียน 10-457 ก้าแพงเพชร ม.2 จ. สายก้าแพงเพชร-พิจิตร โดยทำการบรรทุกทุกคนโดยสารเกินที่นั่ง โดยสั่งพักใช้

<sup>47</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 102

<sup>48</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 103

<sup>49</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 127

<sup>50</sup> สำนักพิมพ์มติชน, “ขนส่งลงโทษพนักงานขับรถ-เจ้าของรถ-ผู้ประกอบการขนส่งกระทำผิดกฎหมายเอาเปรียบผู้โดยสาร,” สืบค้นเมื่อวันที่ 20 เมษายน 2561, จาก <https://www.matichon.co.th/news/801494>

<sup>51</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 107

<sup>52</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 127

ใบอนุญาตขับขี่ของพนักงานขับรถ 30 วัน และเปรียบเทียบปรับเป็นเงิน 5,000 บาทตามมาตรา 107 ประกอบมาตรา 127 ฐานความผิดรับผู้โดยสารเกินจำนวนที่นั่ง<sup>53</sup>

อนึ่ง ภายใต้งานหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงาน ในการปฏิบัติหน้าที่ขับรถในรอบ 24 ชั่วโมง ห้ามมิให้ผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อกันเกิน 4 ชั่วโมง นับแต่เวลาเริ่มปฏิบัติหน้าที่ขับรถ แต่ถ้าในระหว่างนั้น ผู้ขับรถได้พักติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมง ก็ให้ขับรถต่อไปได้อีก ไม่เกิน 4 ชั่วโมง ติดต่อกัน<sup>54</sup> ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท<sup>55</sup> ขณะเดียวกัน หากพบว่า ผู้ขับรถเสพยาเสพติดให้โทษหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ต้องระวางโทษสูงกว่าที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษหรือกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทแล้วแต่กรณีอีกหนึ่งในสาม<sup>56</sup> ผู้ขับขี่ต้องไม่ดื่มแอลกอฮอล์หรือของมีเมาอื่น ๆ โดยปริมาณแอลกอฮอล์ต้องเป็นศูนย์ หากตรวจพบต้องเปลี่ยนตัวผู้ขับขี่โดยทันที และผู้ขับขี่มีโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่ 2,000-10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ<sup>57</sup>

นอกจากกรณีเสพสิ่งเสพติดและวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทแล้ว ยังมีกรณีการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะที่ขับรถ เช่นกรณีผู้ขับรถโดยสารสายขอนแก่น-ร้อยเอ็ด ใช้โทรศัพท์ในขณะที่ขับรถ สำนักงานขนส่งจังหวัดขอนแก่น ได้สั่งโทษปรับเป็นเงิน 5,000 บาท และสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับรถเป็นเวลา 30 วัน<sup>58</sup>

#### 2.6.1.2 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

มาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม มีอำนาจในการออกกฎกระทรวง ในเรื่องต่างๆ โดยในส่วนของที่เกี่ยวข้องกับการควบคุม

<sup>53</sup> ไทยรัฐออนไลน์, “ขนส่งเอาจริง ปรับหนัก 2 รดผู้โดยสาร สภาพไม่พร้อม-อึดคนเกินจำนวนที่นั่ง,” สืบค้นเมื่อวันที่ 20 เมษายน 2561, จาก <https://www.thairath.co.th/content/827674>

<sup>54</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 103 ทวิ

<sup>55</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 127.

<sup>56</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 127 ทวิ วรรคสอง

<sup>57</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 127 ทวิ

<sup>58</sup> สำนักพิมพ์โพสต์ทูเดย์, “ขนส่งขอนแก่นสั่งปรับคนขับรถโดยสารเล่นมือถือขณะขับรถ ถูกผู้โดยสารถ่ายคลิปวิน ขณะผู้ประกอบการเดินรถโดนลงโทษด้วย,” สืบค้นเมื่อวันที่ 20 เมษายน 2561, จาก

ผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะและผู้ขับรถโดยสารสาธารณะมีปรากฏอยู่ใน (5) กฎกระทรวงเกี่ยวกับสีและเครื่องหมายสำหรับรถยนต์สาธารณะ (6) กฎกระทรวงเกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุกทุกอย่างมาก และจำนวนคนโดยสารอย่างมาก สำหรับรถยนต์สาธารณะ (14) อัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารหรือค่าบริการอื่น สำหรับรถยนต์สาธารณะ (15) เครื่องแต่งกาย เครื่องหมาย ประวัติคนขับ บัตรประจำตัวคนขับ และการแสดงบัตรประจำตัวคนขับรถยนต์สาธารณะ เป็นต้น โดยกฎกระทรวงดังกล่าวมีรายละเอียดและสาระสำคัญอันเกี่ยวข้องกับมาตรการลงโทษดังต่อไปนี้

1) มาตรการลงโทษผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะ

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 กำหนดมาตรการลงโทษผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะ ที่เป็นเจ้าของรถแต่กลับยินยอมให้บุคคลที่ไม่มีใบอนุญาตขับรถรถยนต์สาธารณะ เข้าขับรถของตนได้<sup>59</sup> ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 2,000 บาท<sup>60</sup>

2) มาตรการลงโทษผู้ขับรถโดยสารสาธารณะ

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 43 กำหนดเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถ โดยมาตรา 43 (4) เป็นใบอนุญาตประเภทขับรถรถยนต์สาธารณะ ขณะเดียวกัน ผู้ที่มีใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถยนต์ประเภทการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง หรือการขนส่งโดยสารขนาดเล็กตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ให้ใช้แทนใบอนุญาตขับรถรถยนต์สาธารณะตามมาตรา 43 (4) ได้<sup>61</sup> ขณะเดียวกัน ผู้ขอรับใบอนุญาตใบอนุญาตขับรถรถยนต์สาธารณะ ต้องมีคุณสมบัติดังต่อไปนี้

(1) ได้รับใบอนุญาตขับรถตามมาตรา 43(1) มาแล้วไม่น้อยกว่าหนึ่งปี

(2) มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา 46 และ

(3) ไม่เคยต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้ลงโทษหรือถูกเจ้าพนักงานเปรียบเทียบปรับตั้งแต่สองครั้งขึ้นไป สำหรับความผิดเกี่ยวกับการขับรถอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ เว้นแต่จะพ้นโทษครั้งสุดท้ายไม่น้อยกว่าหกเดือนแล้ว (ก) ฝ่าฝืนสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร (ข) ในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น (ค) ในลักษณะกีดขวางการจราจร (ง) ใช้ความเร็วเกินอัตราที่กฎหมาย

<sup>59</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 56

<sup>60</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 60

<sup>61</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 43 ทวิ

กำหนด (จ) โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน (ฉ) โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น<sup>62</sup>

นอกจากนี้ยังมีการกำหนดเกี่ยวกับคุณสมบัติอื่นๆอีก 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

ตามพระราชบัญญัตินี้ หรือความผิดเกี่ยวกับความสงบสุขของประชาชน ความผิดเกี่ยวกับการก่อให้เกิดอันตรายต่อประชาชน ความผิดเกี่ยวกับเงินตรา ความผิดเกี่ยวกับเพศ ความผิดต่อชีวิต ความผิดต่อร่างกาย ความผิดต่อเสรีภาพ ความผิดฐานลักทรัพย์และวิ่งราวทรัพย์ ความผิดฐานกรรโชก ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์และปล้นทรัพย์ ความผิดฐานข่มขืน ความผิดฐานรับของโจร และความผิดฐานทำให้เสียทรัพย์ตามประมวลกฎหมายอาญา หรือความผิดเกี่ยวกับยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษหรือโดยคำสั่งที่ชอบด้วยกฎหมายให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ หรือพ้นโทษมาแล้วไม่น้อยกว่าสามปี<sup>63</sup> นอกจากนี้ ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถชนิดสาธารณะที่ผู้ขาดคุณสมบัติอันเนื่องมาจาก เคยเป็นผู้ได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุกตามเงื่อนไขใน มาตรา 49 (8) แต่พ้นโทษจำคุกมาแล้วไม่น้อยกว่า

(1) หกเดือนสำหรับโทษจำคุกตามคำพิพากษาไม่เกินสามเดือน

<sup>62</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 47

<sup>63</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 49

(2) หนึ่งปีสำหรับโทษจำคุกตามคำพิพากษาไม่เกินสามเดือนในคดีเกี่ยวกับการใช้รถ  
กระทำความผิด หรือ

(3) หนึ่งปีหกเดือนสำหรับโทษจำคุกตามคำพิพากษาเกินสามเดือนแต่ไม่เกินสามปีและ  
ได้ยื่นคำร้องต่อนายทะเบียนโดยชี้แจงถึงเหตุผลที่ตนต้องโทษพร้อมกับแสดงหลักฐานว่าตนเป็น  
บุคคลที่มีความประพฤติเรียบร้อยควรไว้วางใจให้ขับรถยนต์สาธารณะหรือรถจักรยานยนต์  
สาธารณะได้ แล้วแต่กรณี ให้นายทะเบียนดำเนินการสอบสวนคำร้องดังกล่าว ถ้าเห็นด้วยกับคำร้อง  
ก็ให้มีอำนาจออกใบอนุญาตขับรถให้ได้โดยมิให้นำบทบัญญัติมาตรา 49 (8) มาใช้บังคับ แต่ถ้าไม่  
เห็นด้วย ให้สั่งยกคำร้องและแจ้งให้ผู้ขอทราบ<sup>64</sup>

ขณะเดียวกัน กฎกระทรวงกำหนดความปลอดภัยในการรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร พ.ศ.  
2555<sup>65</sup> ซึ่งออกโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 5 (15/1) และมาตรา 57 ฉ (7) แห่งพระราช  
บัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 กำหนดเกี่ยวกับข้อปฏิบัติในการรับจ้างบรรทุกคนโดยสารซึ่งผู้ขับรถยนต์  
สาธารณะต้องปฏิบัติดังต่อไปนี้

(1) ไม่เปลี่ยนแปลงตัวรถหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของรถ หรือเพิ่มสิ่งหนึ่งสิ่งใดเข้าไป ซึ่ง  
น่าจะเป็นอันตรายแก่การขับรถหรือการโดยสาร

(2) ในกรณีเป็นรถที่ใช้ก๊าซธรรมชาติอัดหรือก๊าซปิโตรเลียมเหลวเป็นเชื้อเพลิง ต้องใช้  
รถที่ผ่านการตรวจและทดสอบส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ รวมทั้งการติดตั้งส่วนควบและเครื่อง  
อุปกรณ์ตามที่กำหนดในกฎกระทรวงว่าด้วยการกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ของรถที่ใช้  
ก๊าซธรรมชาติอัดเป็นเชื้อเพลิง หรือกฎกระทรวงว่าด้วยการกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ของ  
รถที่ใช้ก๊าซปิโตรเลียมเหลวเป็นเชื้อเพลิง แล้วแต่กรณี

(3) ต้องให้คนโดยสารขึ้นนั่งประจำที่ให้พร้อมก่อนเคลื่อนรถ

(4) ต้องให้คนโดยสารซึ่งนั่งคอนหน้าแถวเดียวกับผู้ขับรถร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัย  
ไว้กับที่นั่งเพื่อป้องกันอันตรายในขณะโดยสาร

<sup>64</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 50

<sup>65</sup> กฎกระทรวงกำหนดความปลอดภัยในการรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร พ.ศ. 2555, ราชกิจจานุเบกษา,  
เล่ม 129/ตอนที่ 9 ก./ หน้า 4/24 มกราคม 2555.

(5) ไม่บรรทุกสิ่งของไปกับคนโดยสาร เว้นแต่เป็นสัมภาระของคนโดยสารที่ไม่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการขับรถและการโดยสาร

(6) ดูแลคนโดยสารให้ได้รับความปลอดภัยตลอดเวลาที่อยู่ระหว่างการโดยสารและในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุจะต้องให้ความช่วยเหลือตามสมควร

(7) ไม่ขับรถในลักษณะประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันน่าจะเป็นอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน

(8) ไม่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะที่ขับรถ เว้นแต่การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนาโดยผู้ขับรถไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น

(9) ไม่กระทำการอันควรขายหน้าต่อหน้าธารกำนัล หรือกระทำการลามกอย่างอื่นไม่ว่าจะกระทำด้วยตนเอง หรือกระทำด้วยสื่อหรือวัสดุใด ๆ อันทำให้ปรากฏความหมายในทำนองเดียวกัน

(10) ต้องดับเครื่องยนต์ทุกครั้งขณะเต็มเชื้อเพลิง

(11) ต้องลงจากรถและแจ้งให้คนโดยสารลงจากรถโดยให้รออยู่ในบริเวณที่ปลอดภัย ขณะเต็มเชื้อเพลิง

ผู้ขับรถรับจ้างบรรทุกคนโดยสารผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 5 (15/1) ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท<sup>66</sup>

นอกจากนี้ยังมีมาตรการลงโทษกรณีที่อยู่ระหว่างการรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร ผู้ขับรถยนต์สาธารณะจะปฏิเสธไม่รับจ้างบรรทุกคนโดยสารมิได้ เว้นแต่การบรรทุกนั้นน่าจะก่อให้เกิดอันตรายแก่ตนหรือแก่คนโดยสาร<sup>67</sup> ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท ขณะเดียวกัน ในการรับจ้างดังกล่าว ผู้ขับรถยนต์สาธารณะต้องพาคนโดยสารไปยังสถานที่ที่จ้างตามเส้นทางที่สั้นที่สุด หรือถึงที่หมายเร็วที่สุด หรือเส้นทางที่ไม่อ้อมเกินควรและต้องส่งคนโดยสาร ณ สถานที่

<sup>66</sup>พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 58/1

<sup>67</sup>พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 57 จัตวา



ตามที่ตกลงกันได้ ห้ามมิให้ผู้ขับรถพาคนโดยสารไปทิ้งระหว่างทางไม่ว่าด้วยประการใด<sup>68</sup> ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท<sup>69</sup>

ขณะเดียวกันยังมีการกำหนดห้ามมิให้ผู้ขับรถยนต์สาธารณะ มีให้กระทำการดังต่อไปนี้ ด้วย (1) ไม่สูบบุหรี่ หรือกระทำด้วยประการใด ๆ ในลักษณะที่ก่อความรำคาญให้แก่คนโดยสาร (2) ไม่กล่าววาจาไม่สุภาพ เสียดสี ดูหมิ่น ก้าวร้าวหรือแสดงกิริยาในลักษณะดังกล่าวต่อคนโดยสาร ผู้ที่ฝ่าฝืนต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท<sup>70</sup> (3) ไม่เสพหรือเมาสุราหรือของมึนเมาอย่างอื่น ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ<sup>71</sup> (4) ไม่เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ หรือ (5) ไม่เสพติดวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ต้องระวางโทษสูงกว่าที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ หรือกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทแล้วแต่กรณี อีกหนึ่งในสาม (6) ไม่ขับรถในขณะที่หย่อนความสามารถในอันที่จะขับ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ<sup>72</sup> (7) ปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการรับจ้างบรรทุกคนโดยสารตามที่กำหนดในกฎกระทรวง<sup>73</sup>

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

ด้านกฎหมายแรงงาน กฎกระทรวงฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 กำหนดให้นายจ้างจัดให้ลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่ขบซี ยานพาหนะมีเวลาพักติดต่อกันวันหนึ่งไม่น้อยกว่าหนึ่งชั่วโมงหลังจากลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่ขบซี ยานพาหนะได้ทำงานมาแล้วไม่เกินสี่ชั่วโมง นายจ้างและลูกจ้างตามวรรคหนึ่ง อาจตกลงกันได้

<sup>68</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 57 เบญจ

<sup>69</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 66/2

<sup>70</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 66/2

<sup>71</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 66/3

<sup>72</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 66/3

<sup>73</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 57 ฉ

เวลาพักครั้งหนึ่งน้อยกว่าหนึ่งชั่วโมงก็ได้ แต่ต้องไม่น้อยกว่าครึ่งละ 20 นาที และเมื่อรวมกันแล้ว ไม่น้อยกว่าวันละหนึ่งชั่วโมง<sup>74</sup> ห้ามมิให้นายจ้างให้ลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่ขี้นยานพาหนะ เริ่มต้นทำงานในวันทำงานถัดไปก่อนครบระยะเวลาสิบชั่วโมงหลังจากสิ้นสุดการทำงานในวันทำงานที่ล่วงมาแล้ว<sup>75</sup> บทบัญญัติดังกล่าวสอดคล้องกับมาตรา 103 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ที่กำหนดมาตรการในการควบคุมผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารสาธารณะมิให้ขับรถเกินจำนวน ชั่วโมงตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายแรงงาน ซึ่งผู้ศึกษาจะกล่าวถึงรายละเอียดในหัวข้อมาตรการ ควบคุมผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารสาธารณะต่อไป

## 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 หรือ มาตรา 34 หรือไม่ปฏิบัติหรือปฏิบัติไม่ถูกต้องตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยของผู้โดยสาร ตามมาตรา 36 หรือไม่ปฏิบัติหรือปฏิบัติไม่ถูกต้องตามบทบัญญัติในหมวด 4 ว่าด้วยการชดใช้ ค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง ให้นายทะเบียนมีอำนาจสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง นั้นปฏิบัติให้ถูกต้อง หรือจัดการแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด ถ้าผู้ได้รับใบอนุญาต ประกอบการขนส่งไม่ปฏิบัติหรือไม่แก้ไขให้ถูกต้อง หรือเป็นที่เห็นได้ว่าผู้ได้รับใบอนุญาต ประกอบการขนส่งไม่สามารถจะดำเนินการตามเงื่อนไขหรือข้อกำหนดนั้น หรือการดำเนินการนั้น น่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายหรือเสื่อมประโยชน์ต่อประชาชน ให้นายทะเบียนโดยอนุมัติของ คณะกรรมการสั่งเพิกถอนใบอนุญาตประกอบการขนส่งได้ แต่ถ้าเป็นการเพิกถอนใบอนุญาต

<sup>74</sup> กฎกระทรวงฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ข้อ

<sup>75</sup> กฎกระทรวงฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ข้อ

ประกอบการขนส่งประจำทางให้เป็นอำนาจของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางที่จะพิจารณาอนุมัติ<sup>76</sup>

#### 2.6.2.2 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะไปแล้ว หากกระทำความผิดดังที่จะกล่าวต่อไปนี้ นายทะเบียนอาจมีคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาตเสียก็ได้

(1) กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ซ้ำในข้อหาเดียวกับความผิดครั้งก่อนภายในเวลาหนึ่งเดือนนับแต่วันที่ความผิดครั้งก่อนเกิดขึ้น

(2) ไม่มารายงานตนต่อนายทะเบียนตามที่นายทะเบียนสั่งเป็นหนังสือไปแล้วไม่น้อยกว่าสองครั้งโดยมีระยะเวลาห่างกันไม่น้อยกว่าหนึ่งเดือน ทั้งนี้ โดยไม่มีเหตุสมควร

(3) เรียกเก็บค่าโดยสารหรือค่าบริการอื่นเกินกว่าอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง<sup>77</sup>

2.6.2.3 คำสั่งของหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 15/2560 เรื่องมาตรการเพิ่มความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ

คำสั่งของหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 15/2560 เรื่องมาตรการเพิ่มความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ ข้อ 2 สำคัญคือ ให้นายทะเบียนมีอำนาจเพิกถอนการจดทะเบียนรถ ระบุการใช้รถหรือพักใช้ใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่เกิน 6 เดือนกรณีต่อไปนี้ เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงจากการขนส่งอันกระทบต่อความเชื่อมั่นในระบบการขนส่ง โดยมี สาเหตุมาจากการที่ผู้ประกอบการขนส่งไม่ควบคุมกำกับดูแลผู้ขับรถให้ใช้ความเร็วไม่เกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ขับรถเกินชั่วโมงการทำงานตามที่กฎหมายกำหนด ขับรถโดยประมาท หรือขับรถในขณะที่ร่างกายหรือจิตใจอ่อนความสามารถ หรือผู้ประกอบการขนส่งไม่ควบคุมกำกับดูแลผู้ขับรถหรือพนักงานเก็บค่าโดยสาร ทำให้มีการบรรทุกผู้โดยสารเกินจำนวนที่นั่ง ทอดทิ้งผู้โดยสาร หรือเก็บค่าโดยสารเกินอัตราที่กำหนด<sup>78</sup>

<sup>76</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 46

<sup>77</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 53/1

<sup>78</sup> คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ 15/2560 เรื่อง มาตรการเพิ่มความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ, ราชกิจจานุเบกษา, เล่ม 134 ตอนพิเศษ 85 ง. 21 มีนาคม 2560

## 2.7 แนวคิดเกี่ยวกับค่าเสียหายเชิงลงโทษ

หลักค่าเสียหายเชิงลงโทษมีที่มาจากหลักกฎหมายคอมมอนลอว์ โดยเฉพาะประเทศอังกฤษและสหรัฐอเมริกา หลักการแล้วค่าเสียหายในเชิงลงโทษมีเป้าหมายสังคมสองประการ คือ การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน (compensation damages) ของกฎหมายแพ่ง และ การลงโทษในทางอาญา เพื่อความมุ่งหมายในการป้องปราม (deterrence) มิให้เอาเยี่ยงอย่าง<sup>79</sup>

### 2.7.1 ความหมายของค่าเสียหายเชิงลงโทษ

อนงค์รัตน์ คงลาภ ให้อธิบายความหมายของค่าเสียหาย หมายถึง ค่าสินไหมทดแทนอันเป็นตัวเงินที่ศาลเป็นผู้กำหนดให้แก่บุคคลที่ได้รับความเสียหาย เนื่องมาจากการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายของบุคคลอื่น ค่าเสียหายอาจแบ่งได้เป็นสองประเภทคือ ค่าเสียหายอันเป็นการทดแทน (Compensatory Damages) และค่าเสียหายเชิงลงโทษ (punitive damages หรือ exemplary damages) อนงค์รัตน์ คงลาภ ได้อ้างถึงความหมายของ ค่าเสียหายเชิงลงโทษจาก Blacklaw Dictionary ซึ่งได้ให้ความหมายของค่าเสียหายเชิงลงโทษว่าเป็นค่าเสียหายจำนวนที่เพิ่มขึ้น ซึ่งกำหนดให้แก่โจทก์ในจำนวนที่มาก และเหนือกว่าการทดแทนความเสียหายแก่ทรัพย์สินของโจทก์ ในกรณีที่การกระทำความผิดต่อโจทก์สร้างความเสียหาย ซึ่งมีพฤติการณ์ของความรุนแรง การถูกบีบบังคับ เจตนาร้าย นอ้ฉล หรือขาดความยับยั้ง (wanton) และการกระทำอันเลวร้ายในส่วนของจำเลย และเป็นค่าเสียหายที่ตั้งใจจะปลอบโยนโจทก์ เพื่อเยียวยาความเจ็บปวดทางจิตใจ ความรู้สึก ความอับอาย การถูกดูถูกเหยียดหยาม หรือความเสียหายอื่นจากความผิดดั้งเดิม หรือเพื่อลงโทษจำเลยสำหรับความประพฤติอันชั่วร้าย หรือเพื่อเป็นตัวอย่างสำหรับจำเลย<sup>80</sup>

ชูศักดิ์ ฉัตรชุกริตมากร อธิบายเกี่ยวกับค่าเสียหายเชิงลงโทษว่า เป็นคำที่แปลจากศัพท์ภาษาอังกฤษว่า Punitive Damages ซึ่งหมายถึงค่าเสียหายที่กำหนดขึ้นเพื่อลงโทษจำเลย แต่นอกจากคำนี้แล้วยังมีคำอื่นๆ ที่ใช้เรียกค่าเสียหายที่มีลักษณะเช่นเดียวกัน ไม่ว่าจะเป็น Exemplary Damages

<sup>79</sup> ธรรมนิติ์ สุมันตกุล, ค่าเสียหายเชิงลงโทษ, (กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, 2558), น.1-13.

<sup>80</sup> อนงค์รัตน์ คงลาภ, ค่าเสียหายเชิงลงโทษความท้าทายใหม่ในระบบกฎหมายประเทศไทย, (กรุงเทพมหานคร : สำนักงานอัยการระหว่างประเทศ, 2557), น.1.

(ค่าเสียหายเพื่อเป็นเยี่ยงอย่าง), Vindict Damages (ค่าเสียหายที่เป็นการแก้แค้น) หรือ Retribution Damages (ค่าเสียหายที่เป็นการตอบแทนแก้แค้น) โดยเป็นค่าเสียหายที่มีได้มุ่งหมายในการชดเชยความเสียหายให้แก่โจทก์ แม้ค่าเสียหายชนิดนี้จะมีชื่อเรียกมากมายแต่ชื่อทั้งหมดนี้จะมีความหมายเป็นไปในทิศทางเดียวกัน โดยหมายความถึงค่าเสียหายที่เพิ่มเติมขึ้นนอกเหนือจากค่าเสียหายที่โจทก์พิสูจน์ได้ และมีจุดมุ่งหมายเพื่อเป็นการลงโทษผู้กระทำความผิดที่มีพฤติกรรมนำดำเนินให้เจ็ดหลายจนไม่หวนกลับมาทำพฤติกรรมเช่นเดิมอีก และยังมีมุ่งป้องปรามมิให้ผู้อื่นมีพฤติกรรมเช่นเดียวกันนี้อีกในภายภาคหน้า ค่าเสียหายชนิดนี้จะกำหนดขึ้นในกรณีที่พฤติกรรมของผู้กระทำความผิดมีความชั่วร้ายมากโดยเป็นการจงใจกระทำความผิดทั้ง ๆ ที่รู้ว่าหากกระทำไปจะก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น แต่ก็มิได้ใส่ใจกับผลของการกระทำนั้น ซึ่งได้แก่ การกระทำความผิดโดยจงใจ (Willful) การประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง (Gross Negligence) การกระทำที่ขาดความยับยั้ง (Wanton) กระทำความผิดโดยสะเพร่าไม่ใช้ความไตร่ตรอง ทำโดยไม่คำนึงถึงผลที่ตามมา (Reckless) กระทำความผิดโดยมีเจตนาชั่วร้ายต้องการให้ผู้อื่นได้รับอันตราย (Malicious) หรือ กระทำความผิดโดยใช้วิธีการกดขี่ข่มเหงผู้อื่น (Oppressive) เป็นต้น<sup>81</sup>

### 2.7.2 หลักการชดเชยค่าสินไหมเชิงทดแทน (Compensation damages)

การชดเชยค่าสินไหมทดแทนทั่วไปตามหลัก compensation damages จะเกิดขึ้นต่อเมื่อมีความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลภายนอกจากการกระทำของคนอื่น (negative externalities<sup>3</sup>) ผู้กระทำให้เกิดความเสียหายต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนต่อผู้เสียหายเพื่อเยียวยาผู้เสียหายให้กลับคืนสู่ฐานะเดิม คือชดเชยตามที่เกิดความเสียหายขึ้นจริง ซึ่งบางกรณีการคำนวณค่าเสียหายสามารถกระทำได้โดยง่าย แต่บางกรณี การเยียวยาความเสียหายเป็นไปเพื่ออดีตและอนาคต มีหลายสาเหตุที่ทำให้ผู้กระทำผิดหลีกเลี่ยงหนีจากความผิดได้ เช่น ประการแรก ความเสียหายนั้นไม่ทราบว่ามีสาเหตุเกิดจากอะไร ประการที่สอง แม้ว่าผู้ได้รับความเสียหายรู้ว่ามีความเสียหายเกิดขึ้นกับเขา แต่ก็ยากที่จะพิสูจน์ว่ามาเกิดจากใคร ไม่สามารถหาความสัมพันธ์ระหว่างเหตุและผล (causation) ตามหลักของมาตรา 420 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้ ประการที่สาม รู้ว่าความเสียหายเกิด

<sup>81</sup>ชูศักดิ์ ธีตรชุตินาคร, “ค่าเสียหายเชิงลงโทษในคดีผู้บริโภค,” (รายงานส่วนบุคคล สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม, 2553), น.5.

และมาจากเหตุใด แต่ก็ตัดสินใจไม่ฟ้องร้องผู้ที่กระทำความผิด เนื่องจากไม่คุ้มทุน เสียเวลามากกว่า ผลลัพธ์ที่ได้ 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 หากผู้เสียหายได้รับการชดเชยน้อยกว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง ก็จะทำให้เกิดผล “under-deterrence” หมายความว่าหลักป้องกันความเสียหายไว้ก่อน (precaution หรือ reasonable precaution หรือ due diligence) ก็จะไม่เพียงพอ

### 2.7.3 วิธีการคำนวณค่าความเสียหายเชิงลงโทษ

เมื่อพิจารณาการคำนวณค่าเสียหายในเชิงลงโทษตามกฎหมายไทยเท่าที่มีการบัญญัติ หลักการนี้ในปัจจุบันพบว่า จะกำหนดให้ชดใช้ค่าความเสียหายไม่เกินสองเท่าบ้าง เช่น มาตรา 11 (2) แห่งพระราชบัญญัติพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 หรือสี่เท่าบ้าง เช่น มาตรา 16 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ พ.ศ. 2550 เป็นต้น ซึ่งการคำนวณดังกล่าวมิได้มีหลักฐานปรากฏว่าคำนวณจากหลักการใด ขณะเดียวกันในต่างประเทศ ศาลสหรัฐอเมริกา 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. ซึ่งรถยนต์ BMW รุ่น sedan จากตัวแทนจำหน่ายในรัฐ Alabama โจทก์พบว่าจำเลยคือ BMW of North America ได้ทำสีใหม่ของรถยนต์บางส่วนเนื่องจากมีความเสียหายของรถก่อนที่จะส่งมาจำหน่ายในประเทศสหรัฐอเมริกาและบริษัทก็ปกปิดข้อเท็จจริงนี้ คณะลูกขุนวินิจฉัยให้ Gore ได้รับค่าสินไหมทดแทนจำนวน \$4,000 สำหรับค่าเสื่อมราคาของรถ และกำหนดค่าเสียหายเชิงลงโทษแก่บริษัทจำนวน \$ 4 ล้าน ศาลสูงของ Alabama ลดค่าเสียหายเชิงลงโทษลงเหลือ \$ 2 ล้าน แต่ศาลสูงแห่งสหรัฐอเมริกาเห็นว่าสูงไปจึงลดลงเหลือ \$ 50,000 ในคดี Gore จึงมีการหาโอกาสความน่าจะเป็น จากข้อเท็จจริงพบว่ามียอดรถยนต์ใหม่จำนวน 14 คันที่ขายใน Alabama ที่ทำสีใหม่ รวมทั้งรถของ Gore ด้วย และเจ้าของรถคันหนึ่งเคยฟ้องแล้ว ความน่าจะเป็นในการฟ้องคดียังศาลจึงมี 2 ใน 14 ราย ค่าเสียหายกรณีละเมิดจึงควรเป็นสองเท่าของ \$ 4,000 คูณด้วย 7 เท่ากับ \$ 28,000 ในจำนวนนี้เป็นความเสียหายปกติ \$ 4,000 และค่าเสียหายเชิงลงโทษ \$ 24,000 เท่ากับค่าเสียหายเชิงลงโทษเป็นจำนวน 6 เท่า ของค่าความเสียหายปกติ อย่างไรก็ตามค่าเสียหายรวมที่ศาล Alabama พิพากษาคือ \$ 2 ล้าน แต่ศาลสูงสหรัฐอเมริกาไม่เห็นด้วย และลดค่าความเสียหายลงเหลือ \$50,000 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 ก่อนหน้านี้อัปตันของเรือบรรทุกน้ำมัน Joseph Hazelwood เข้ารับการบำบัดแอลกอฮอล์และมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นตามมา (Hazelwood ปฏิเสธการดื่ม) ถือว่าฝ่าฝืนข้อบังคับเกี่ยวกับการดื่มแอลกอฮอล์ การฟ้องเรียกค่าเสียหายจากบริษัท Exxon ก็เนื่องมาจากอุบัติเหตุ จำเลยซึ่งประกอบไปด้วยชาวประมงและชาวพื้นเมือง Alaskan ได้รับค่าสินไหมทดแทนจำนวนหลายล้านดอลลาร์ และ \$5 พันล้านเป็นค่าเสียหายเชิงลงโทษ ศาลสูงพิพากษายืน

คดี Pacific Mutual Life Insurance Co. v. Haslip (499 U.S. 1(1991)) เป็นเรื่องตัวแทนประกันภัยแสดง premium ประกันอันเป็นเท็จ กรรมธรรม์ประกันนี้เป็นประกันสุขภาพแบบกลุ่ม ขาย

ให้แก่ประชาชน Roosevelt City, Alabama เมื่อ Cleopatra Haslip ลูกจ้างของเมืองต้องเข้ารับการรักษาตัวในโรงพยาบาล เธอไม่ทราบว่ากรมธรรม์สิ้นอายุ เนื่องจากตัวแทนของบริษัทประกันภัยแสดงข้อเท็จจริงให้สำคัญผิด เพื่อแพทย์และโรงพยาบาลเรียกค่ารักษาพยาบาล เธอและลูกจ้างคนอื่นๆ จึงฟ้องบริษัท Pacific Mutual Life Insurance Company ในข้อหาฉ้อฉล ลูกขุนวินิจฉัยให้ค่าสินไหมทดแทนทั้งสิ้น \$1,040,000 ซึ่ง \$ 200,000 เป็นค่าเสียหายปกติ และ \$ 840,000 เป็นค่าเสียหายเชิงลงโทษ แสดงให้เห็นว่า ได้คำนวณค่าความเสียหายเชิงลงโทษในคดีนี้ 4.2 เท่า แม้คณะลูกขุนจะไม่แสดงว่าใช้หลักอันใด ศาล Alabama Supreme Court และศาลสูงแห่งสหรัฐอเมริกา (United States Supreme Court) พิพากษายืน สถานการณ์ในคดี Exxon นี้ เป็นไปไม่ได้โดยที่บริษัทขนาดใหญ่จะหลีกเลี่ยงความรับผิด อุบัติเหตุเกิดขึ้นเนื่องจากเรือชนแนวปะการังย่อมเป็นที่ทราบกันดีกว่า เรือเป็นของบริษัทใดที่ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น ดังนั้น ผู้กระทำจึงไม่มีโอกาสหลบหนี ค่าเสียหายเชิงลงโทษที่ศาลกำหนดจึงไม่น่าจะเหมาะสม<sup>82</sup>

#### 2.7.4 องค์ประกอบของการพิจารณาค่าเสียหายเชิงลงโทษ

ศาลสูงของสหรัฐอเมริกาได้นำองค์ประกอบดังต่อไปนี้มาเป็นหลักในการพิจารณาค่าความเสียหายในเชิงลงโทษได้แก่<sup>83</sup>

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

(2) รายได้ของจำเลย (wealth of Defendants) หมายถึงความสามารถในการชดเชยค่าสินไหมทดแทน โดยเฉพาะเมื่อจำเลยเป็นนิติบุคคลขนาดใหญ่ เช่น ในคดี The Exxon Valdes ข้างต้น คณะลูกขุนพิจารณาจากรายงานประจำปีของบริษัทที่ระบุว่า “บริษัทมีความสามารถทางการเงินในการดำเนินการเพื่อบรรลุเป้าหมายในการหาผลกำไร ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาสิบปี บริษัทสามารถทำผลกำไรได้มากกว่า 10 ล้านล้านเหรียญสหรัฐฯ” นักวิชาการส่วนหนึ่งไม่เห็นด้วย

<sup>82</sup> ธรรมนิติ์ สุมนต์กุล, อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 90, น.6.

<sup>83</sup> เฟิงอ้าง, น.7-8.



กับการนำความมั่งคั่งมาพิจารณาประกอบ โดยเฉพาะเมื่อจำเลยมิใช่นิติบุคคล แต่ก็เห็นด้วยในกรณีที่มีความเสียหายเกิดจากนิติบุคคลในอุตสาหกรรมยาและอุตสาหกรรมการบินขนาดใหญ่

(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) เมื่อใช้หลักการชดเชยค่าเสียหายเชิงลงโทษแล้วอาจดูเหมือนว่าจำเลยจะไม่ได้ประโยชน์ใดๆ 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 แต่ก็เป็นที่กังขาว่าค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีจะเป็นการชดเชยที่เหมาะสม (proper deterrence) หรือไม่ เนื่องจากอาจเป็นการกระตุ้นให้เกิดการฟ้องร้องกันโดยไม่พิจารณาโอกาสความน่าจะเป็นของการเกิดเหตุ ซึ่งเป็นวัตถุประสงค์ของการฟ้องร้องดำเนินคดี และกลายเป็นหากำไรจากการฟ้องร้อง

(6) คดีอื่นที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการถูกฟ้อง (Related Private Litigation) จำเลยอาจต้องถูกดำเนินคดีหลายครั้ง เนื่องจากมีความผิดเกิดขึ้นหลายครั้ง หรือเกิดขึ้นซ้ำๆ กัน (multiple suits) เช่น คดี Green Oil Co. v. Hornsby, 539 So. 2d 218, 224, Ala. 1989 ในกรณีนี้หากศาลคาดการณ์ได้ว่าจะมีการฟ้องร้องกันมากมายเพียงใด ศาลจะใช้ “escrow accounts” สำหรับการให้ค่าทดแทนเชิงลงโทษ (escrow หมายความว่า เงินหรือทรัพย์สินซึ่งถูกวางไว้ที่บุคคลที่สามจนกว่าจะบรรลุตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้แล้ว) โดยจำเลยจะต้องส่งเงินค่าเสียหายเข้าบัญชีดังกล่าวนี้ และจ่ายค่าทดแทนจากบัญชีนี้ มิใช่จากจำเลย ด้วยวิธีการนี้ก็จะไม่มีการชดเชยความเสียหายเกินกว่ามูลค่าความเสียหาย

(7) คดีอาญาอื่น (Related Public Penalties) การได้รับโทษทางอาญาดำเนินคดีก็มีความเสียหายในเชิงลงโทษในคดีนั้น ทั้งนี้ค่าเสียหายเชิงลงโทษควรจะลดลงเนื่องจากจำเลยชดใช้ความผิดของเขาบ้างแล้ว เช่น ในคดี Green Oil – จำเลยได้รับโทษทางอาญาอยู่แล้ว จึงควรได้รับการผ่อนผันค่าเสียหายในเชิงลงโทษ อย่างไรก็ตาม ศาลสูงสหรัฐอเมริกาให้ความเห็นแย้งว่า ในคดี Gore เมื่อการดำเนินทางอาญาได้สะท้อนความรับผิดชอบแล้ว ยิ่งโทษทางอาญาสูงมาก ก็แสดงว่าได้มีการชดใช้ในเชิงลงโทษแล้ว (Gore- เมื่อเปรียบเทียบค่าเสียหายเชิงลงโทษ กับค่าเสียหายในทางแพ่ง และโทษอาญา จะเป็นการทำให้มีการลงโทษที่เกินเลยไป

(8) ภาษีอื่นที่เป็นการลงโทษเหมือนกัน (Treatment of Punitive Damages) การที่จำเลยได้ต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายเชิงลงโทษนั้นเนื่องมาจากการทำธุรกิจหรือการประกอบการหากำไรของจำเลย ฉะนั้นจึงสามารถหักค่าเสียหายเป็นค่าใช้จ่ายของบริษัทได้ แต่จะหักไม่ได้หากความเสียหายเชิงลงโทษนั้นเป็นผลมาจากการกระทำที่มีได้ทำในเชิงธุรกิจ (non-business) หรือเป็นกิจกรรมส่วนตัว (personal activity) หลักภาษีดังกล่าวจึงมีผลต่อการลงโทษโดยปรามการกระทำด้วย

(9) การประกันความเสียหายของจำเลย (Insurability of Punitive Damages) การประกันภัยค่าเสียหายเชิงลงโทษ ในประเทศสหรัฐอเมริกาหลายมลรัฐยอมรับว่าสามารถสามารถทำประกันภัยได้ อย่างไรก็ตาม การประกันภัยนี้สามารถกระทำได้แต่เพียงบางมลรัฐเท่านั้น แต่บางมลรัฐไม่ยอมรับให้มีการประกันภัย โดยเหตุผลของการยอมรับก็เพื่อให้ผู้กระทำความผิดมีความสามารถในการชดใช้เมื่อต้องรับผิดชอบเช่นเดียวกับกรณีความเสียหายที่ต้องชดใช้ในกรณีละเมิดปกติ และการที่จำเลยมีประกันนี้ก็ไม่ทำให้ผู้เสียหายเสียประโยชน์ใดๆ ขณะเดียวกันจำเลยสามารถมั่นใจได้ว่า ความเสียหายที่เกิดขึ้นตนเองได้รับการชดใช้แน่นอน

(10) สถานะของบุคคลที่สาม (third party versus consumer victims) ผู้ได้รับความเสียหายอาจจะเรียกได้ว่าเป็นบุคคลที่สาม เนื่องจากมีความสัมพันธ์ทางสัญญา กับจำเลย เช่น ชาวประมงหรือชนพื้นเมือง Alaska ที่ได้รับความเสียหายเนื่องจากน้ำมันรั่วไหลจากเรือ Exxon Valdez หรือหลายกรณีผู้ได้รับความเสียหายเป็นลูกค้า เช่นในคดี Gore เมื่อพิจารณาความเสียหายเชิงลงโทษ ศาลจะไม่สนใจว่าผู้เสียหายเป็นบุคคลที่สามหรือลูกค้าหรือไม่ มีการเสนอว่าสถานะของผู้ได้รับความเสียหายเป็นอย่างไรก็มีความสำคัญในการกำหนดความเสียหาย ถ้าผู้เสียหายเป็น

ผู้บริโภคได้รับความเสียหายจากสินค้าหรือบริการ การใช้ความเสียหายในเชิงลงโทษก็ไม่จำเป็นนัก เนื่องจากตลาดจะเป็นตัวบังคับให้ผู้ผลิตมีความระมัดระวัง มิฉะนั้นหากสินค้าหรือบริการมีปัญหา เขาก็จะขายสินค้าหรือบริการนั้นไม่ได้ แต่ก็ต้องด้วยเงื่อนไขที่ว่าผู้บริโภคได้รับข้อมูลข่าวสารนั้น มาแล้วอย่างดีด้วย แต่กรณีนี้ก็เป็นไปได้ยากสำหรับลูกค้าของร้านอาหารซึ่งไม่รู้ว่าอาหารจะปลอดภัยเพียงใด กรณีนี้อาจยังจำเป็นต้องใช้ค่าเสียหายเชิงลงโทษเพื่อให้ผู้ประกอบการใช้ความระมัดระวังในเรื่องความสะอาดและความปลอดภัย

(11) การผิดสัญญา (Breach of Contract) โดยปกติ จะไม่ใช่หลักของความเสียหายเชิงลงโทษกับความสัมพันธ์ทางสัญญา แต่ก็มีแนวโน้มที่จะนำหลักการนี้มาใช้มากขึ้น เช่น ในสัญญาจ้างแรงงาน สัญญาประกันภัย กรณีไม่ปฏิบัติตามสัญญาและมีแนวโน้มจะหลีกเลี่ยงความรับผิดชอบ เพื่อให้มีความรับผิดชอบมากขึ้น เช่น สัญญาระหว่างบริษัทเอกชนกับเทศบาลเมืองให้รับผิดชอบเปลี่ยนหลอดไฟฟ้าเสียบริเวณ หากไม่ปฏิบัติตามสัญญาในสัญญานั้นจะกำหนดเป็นค่าปรับ แต่เพื่อเป็นการสร้างเหตุจูงใจให้บริษัทเอกชนรีบเปลี่ยนไม่ว่าหลอดไฟจะเสียจากเหตุใดก็ตาม โดยไม่ต้องรอพิสูจน์ อย่างไรก็ตาม ศาลอเมริกัน และมีข้อเสนอว่าศาลควรพิจารณาอย่างรอบคอบเพราะค่าเสียหายเชิงลงโทษและค่าปรับอาจเกิดการซ้ำซ้อนกัน จึงต้องชัดเจนถึงขนาดว่าเป็นเงื่อนไขตกลงกันเป็นพิเศษระหว่างคู่สัญญา

(12) ค่าเสียหายอื่นที่เหลืออยู่ (component of harm not included in compensatory damages) หลักความเสียหายเชิงลงโทษควรนำมาใช้เมื่อความเสียหายนี้ไม่ใช่ความเสียหายทางเศรษฐกิจและไม่อยู่ในความเสียหายที่ได้จากหลัก Compensatory Damages กล่าวคือ โดยปกติแล้วไม่มีการลงโทษ แต่กรณีความเสียหายเชิงลงโทษต้องการลงโทษด้วย คือยังมีความเสียหายเหลืออยู่นอกเหนือจากหลักปกติ (missing component of harm) และต้องการให้มีการป้องกันและเตือนล่วงหน้าที่เหมาะสม (appropriate precaution) และการคาดการณ์ถึงความเสี่ยงไว้ก่อน

(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 ผู้ทำให้เกิดความเสียหาย หลีกเลี่ยงการชดใช้ โดยการทำสัญญาให้ผู้อื่นรับเสี่ยงภัยแทน ศาลไม่ได้สนใจสิ่งเหล่านี้ เช่น การขนส่งวัตถุมีพิษ บริษัทประกันภัยทำสัญญาช่วงให้ผู้อื่นทำแทน เพื่อเลี่ยงความรับผิดชอบ ศาลไม่ค่อยรับฟังประเด็นนี้ เนื่องจากการรับจ้างต่อเพื่อขนส่งสารพิษ ตามปกติผู้รับจ้างย่อมเรียกค่าจ้างสูงกว่าจนคุ้มอันตราย บริษัทจะมาทำสัญญาวันแต่ค่าจ้างถูกกว่าค่าเสียหาย ไม่ต้องรับผิดชอบจนไปถึงให้หมด

(15) ตกลงเรื่องความเสียหายหากจะเกิดไว้ล่วงหน้า (Encouraging Market Transaction) ในบางกรณีผู้ที่อาจทำให้เกิดความเสียหายจะติดต่อกับผู้ที่เสียหายไว้ล่วงหน้าก่อนที่จะสร้างความเสียหาย เช่น เมื่อละเมิดลิขสิทธิ์หรือบุกรุก ต้องใช้ค่าเสียหายเท่าใด ยิ่งค่าเสียหายกำหนดไว้สูง ยิ่งกระทำละเมิด ค่าเสียหายกลับกลายเป็นการสร้างค่าใช้จ่ายในตลาด เมื่อต้นทุนการตกลงกันต่ำ ค่าต้นทุนการตลาดอาจถูกกว่าค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดี คู่กรณีสามารถต่อรอง over-deter injurers สมยอมกัน โดยมีได้สนใจต่อสังคม กรณีนี้ค่าเสียหายควรสูงเพื่อป้องกันไม่ให้มีการเจรจาระหว่างผู้เสียหายและผู้ทำให้เกิดความเสียหายขึ้น

#### 2.7.5 ขอบเขตและข้อจำกัดในการบังคับใช้ค่าเสียหายเชิงลงโทษ

ประเทศสหรัฐอเมริกาถือเป็นประเทศที่มีการบังคับใช้ค่าเสียหายในเชิงลงโทษอย่างแพร่หลายมากที่สุดเมื่อเทียบกับประเทศอื่นในระบบกฎหมายจารีตประเพณี โดยมีวัตถุประสงค์คือ 1) เพื่อที่จะลงโทษจำเลยจากการกระทำความผิดที่มีพฤติการณ์ร้ายแรง 2) เพื่อยับยั้งป้องปรามจำเลยมิให้กระทำมิชอบเช่นนั้นอีกในอนาคต ซึ่งในการกำหนดค่าเสียหายในเชิงลงโทษนั้นมักจะถูกกำหนดในคดีเกี่ยวกับการกระทำละเมิด ไม่ว่าจะเป็นการกระทำละเมิดโดยบุคคลทั่วไปหรือการกระทำละเมิดธุรกิจการค้าต่างๆ เนื่องจากการบังคับใช้ค่าเสียหายในเชิงลงโทษในประเทศสหรัฐอเมริกา นั้นไม่มีข้อจำกัดของการบังคับใช้และยังสามารถกำหนดค่าเสียหายในเชิงลงโทษได้ แม้ว่าจำเลยจะได้รับลงโทษในทางอาญามาแล้ว ส่งผลทำให้การกำหนดค่าเสียหายในเชิงลงโทษของประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นไปกว้างขวางมาก ซึ่งในอดีตการกำหนดจำนวนของค่าเสียหายในเชิงลงโทษนั้นศาลสูงไม่ได้กำหนดแนวทางในการกำหนดค่าเสียหายในเชิงลงโทษและจะไม่เข้าไปยุ่งเกี่ยวกับการกำหนดจำนวนค่าเสียหายในเชิงลงโทษของคณะลูกขุนและศาล แต่ในปัจจุบันศาลสูงของประเทศสหรัฐอเมริกาได้เข้ามามีบทบาทในการกำหนดจำนวนค่าเสียหายในเชิงลงโทษ โดยได้

วางหลักเกณฑ์และแนวทางของการกำหนดค่าเสียหายในเชิงลงโทษไว้ในคดีของBMW of North America v. Gore และ Cooper Industries v. Leatherman Tall Group ว่าการกำหนด

ค่าเสียหายในเชิงลงโทษศาลจะต้องพิจารณาและคำนึงถึงสิ่งต่อไปนี้คือ 1) ระดับความร้ายแรงแห่งพฤติกรรมจำเลย 2) อัตราส่วนระหว่างค่าสินไหมทดแทนกับค่าเสียหายในเชิงลงโทษ และ 3) ความ

แตกต่างระหว่างค่าเสียหายในเชิงลงโทษกับค่าปรับของความผิดซึ่งมีพฤติกรรมอย่างเดียวกัน

นอกจากนี้ในปี ค.ศ.2003 ศาลสูงของประเทศสหรัฐอเมริกายังได้วางหลักเกณฑ์และแนวทางการกำหนดจำนวนค่าเสียหายในเชิงลงโทษไว้ในคดีของ State Farm Mutual Automobile Insurance v. Campbell อีกว่าการกำหนดค่าเสียหายในเชิงลงโทษนั้นไม่ควรจะกำหนดสูงเกินไปกว่าอัตรา 10 : 1 ระหว่างค่าเสียหายในเชิงลงโทษกับค่าสินไหมทดแทนและค่าเสียหายอื่นๆที่เกิดขึ้น อีกทั้งในมลรัฐของประเทศสหรัฐอเมริกาได้มีการจำกัดจำนวนค่าเสียหายในเชิงลงโทษไว้เป็นการเฉพาะ เช่น มลรัฐแอละบามาและมลรัฐจอร์เจีย ได้มีการกำหนดจำนวนค่าเสียหายในเชิงลงโทษเป็นจำนวน 250,000 ดอลลาร์สหรัฐ ในมลรัฐนิวเจอร์ซีย์มีการกำหนดค่าเสียหายในเชิงลงโทษเป็นจำนวน 5 เท่า ของค่าสินไหมทดแทนหรือจำนวน 350,000 ดอลลาร์สหรัฐแล้วแต่ว่าอย่างไรจะสูงกว่า รวมทั้งมลรัฐโอกลาโฮมาได้กำหนดจำนวนค่าเสียหายในเชิงลงโทษโดยแบ่งค่าเสียหายดังกล่าวออกเป็น 3 ลำดับ คือ

1) กรณีที่การพิจารณาของคณะลูกขุนพบว่าเป็นที่แน่ชัดและพยานหลักฐานเป็นที่ชัดเจนและน่าเชื่อถือว่าจำเลยกระทำความผิดโดยไม่ตั้งใจหรือไม่คำนึงถึงสิทธิบุคคลอื่น คณะลูกขุนอาจกำหนดค่าเสียหายในเชิงลงโทษเป็นจำนวนไม่เกินกว่า (ก) 100,000 ดอลลาร์สหรัฐ หรือ (ข) เป็นจำนวนหนึ่งเท่าของค่าเสียหายที่แท้จริง

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

3) กรณีที่การพิจารณาของคณะลูกขุนพบว่าเป็นที่แน่ชัดและพยานหลักฐานเป็นที่น่าเชื่อถือว่าจำเลยกระทำความผิดโดยเจตนามุ่งร้ายต่อบุคคลอื่นและมีหลักฐานโดยปราศจากเหตุอันควรสงสัยว่าจำเลยกระทำโดยเจตนามุ่งร้ายและได้เข้าร่วมกระทำการที่เป็นอันตรายต่อชีวิต คณะลูกขุนอาจกำหนดค่าเสียหายในเชิงลงโทษตามที่เห็นสมควรได้ในปัจจุบันแม้ว่าประเทศสหรัฐอเมริกาจะได้นำเอาแนวคิดในเรื่องค่าเสียหายในเชิงลงโทษมาใช้บังคับอย่างกว้างขวางและค่อนข้างที่จะรุนแรง แต่ศาลก็พยายามที่จะจำกัดหรือห้ามมิให้มีการกำหนดจำนวนของค่าเสียหายในเชิงลงโทษที่สูงเกินไป ทั้งนี้เพื่อต้องการที่จะสร้างมาตรฐานที่ชัดเจน สมเหตุสมผล และมีสัดส่วนที่เหมาะสมสำหรับการกำหนดค่าเสียหายในเชิงลงโทษ เช่น มีการถกเถียงกันเรื่องค่าเสียหายเชิงลงโทษที่สูงเกินไปในบางคดี อาจมีปัญหาค่าความชอบด้วยรัฐธรรมนูญโดยมีแนวโน้มว่าหากค่าเสียหายไม่เกิน 4 เท่าของค่าเสียหายจริงก็น่าจะถือว่าไม่ขัดรัฐธรรมนูญ โดยในกระบวนการปฏิรูปกฎหมายละเมิด (Tort Reform) ของสหรัฐ มลรัฐต่างๆพยายามกำหนดค่าเสียหายเชิงลงโทษสูงสุดไว้ได้แก่รัฐอาร์คันซอ ให้ไม่เกิน 3 เท่า รัฐเท็กซัสไม่เกิน 2 เท่า เป็นต้น แนวโน้มล่าสุดในการให้ค่าเสียหายเชิงลงโทษในสหรัฐ อาจพิจารณาได้จากกรณีที่ศาลฎีกาสหรัฐตัดสินคดี Exxon Shipping Co. v. Baker เมื่อปี 2008 กำหนดให้บริษัท Exxon Valdez ซึ่งทำน้ำมันหกในทะเลชดใช้ค่าเสียหายเชิงลงโทษไม่เกิน 507 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเท่ากับค่าเสียหายเชิงชดเชยที่ Exxon จ่ายให้ผู้เสียหาย (1:1) จากเดิมที่ศาลชั้นต้นกำหนดถึง 2.5 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยศาลฎีกาให้ความเห็นในคำตัดสินว่าค่าเสียหายเชิงลงโทษในสหรัฐในหลายกรณีสูงเกินไปและค่าเสียหายในระดับสูงที่ไม่อาจทำนายได้ขัดแย้งกับบทบาทของค่าเสียหายในการเป็นเครื่องมือเพื่อการลงโทษเพราะควรจะสามารถทำได้อย่างมีเหตุผล<sup>84</sup>

#### 2.7.6 ค่าเสียหายเชิงลงโทษในกรณีผู้ก่อความเสียหายเป็นนิติบุคคล

กรณีผู้ก่อความเสียหายเป็นนิติบุคคล สังคมลงโทษเพื่อตำหนิ (reprehensive conduct) คือปฏิกิริยาสังคมต่อความไม่สนใจสวัสดิภาพของผู้อื่นในสังคม เมื่อจำเลยเป็นบุคคลธรรมดาที่พิจารณาว่าควรตำหนิเท่าใดแล้วลงโทษ ถ้าเป็นแต่ว่าถ้าเป็นนิติบุคคลย่อมหาความสัมพันธ์ของการ

<sup>84</sup> สมเกียรติ ตั้งกิจวานิชย์ และคณะ, “บทสรุปผู้บริหาร การพัฒนากฎหมายว่าด้วยการกำหนดค่าเสียหายในเชิงลงโทษมาใช้ในประเทศไทย,” (กรุงเทพมหานคร : มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, 2553),

ลงโทษกับการตำหนิยาก ในที่นี้มีมุมมองหลายประการ โดยมีความเห็นต่างกันเกี่ยวกับวัตถุประสงค์ของการลงโทษ อาจลงโทษนิติบุคคลโดยรวม (entities) คือแยกจากบุคคลในนิติบุคคล หรือต้องลงโทษนิติบุคคลเช่นเดียวกับบริษัทกระทำเหมือนบุคคลธรรมดา (culpable individuals)

ประการแรก การกำหนดค่าเสียหายเชิงลงโทษแก่บริษัทไม่ได้นำไปสู่การลงโทษเพื่อการตำหนิในบริษัท ดังนั้นการลงโทษลูกจ้างบริษัทไม่มีผลเป็นการตำหนิบริษัท ลงโทษบริษัทก็ไม่ได้ตำหนิผู้ถือหุ้นหรือลูกค้า สรุปว่าการลงโทษคนในบริษัททำให้คุณค่าเชิงลงโทษด้อยลง

ประการที่สอง มีการพิจารณาว่าหากลงโทษบริษัทแล้วจะมีผลถึงบุคคลหรือไม่ บริษัทควบคุมคนได้โดยผ่านกระบวนการกำหนดโทษภายในองค์กร (internal sanction) เช่น ลดเงินเดือน เปลี่ยนตำแหน่ง แต่การลงโทษบริษัทจะมีผลต่อการประณามหรือตำหนิคนน้อยมาก เนื่องจาก อาจหาตัวผู้กระทำความผิดไม่ได้ หรือการลงโทษภายในอาจเบาไป หรือบุคคลที่กระทำความผิดอาจโยกย้ายไปแล้ว

ประการที่สาม การลงโทษมีผลถึงผู้ถือหุ้น ทำให้ผู้ถือหุ้นรับผลทางอ้อมจากได้เงินผลน้อยลง ถ้าถือว่าการลงโทษนิติบุคคลคือการลงโทษคน นิติบุคคลนั้นเป็นการรวมตัวของบุคคลเพื่อประโยชน์ในการประกอบการหรือเพื่อประสานการทำงาน การลงโทษด้วยหลักการความเสียหายเชิงลงโทษก็เป็นไปได้ ประกอบกับความเสียหายใหญ่ๆ มักเกิดจากการประกอบการหากำไรของบริษัท เช่น เรือบรรทุกน้ำมัน ดังเช่นที่เรารับรู้โดยข่าวสารทางสื่อมวลชนและรู้ว่าสาเหตุมาจากบริษัทใด สังคมก็ยอมตำหนิได้ และผู้ถือหุ้นและลูกค้าก็ถูกตำหนิได้เช่นกัน เนื่องจากเขาได้ประโยชน์จากผลกำไรบริษัทที่ทำความเสียหายต่อสังคม

#### 2.7.7 บทบัญญัติกฎหมายไทยเกี่ยวกับค่าเสียหายเชิงลงโทษ

1) พระราชบัญญัติความลับทางการค้า พ.ศ. 2545

ส่วนกฎหมายอื่น ได้แก่ ที่บัญญัติไว้ใน พระราชบัญญัติความลับทางการค้า พ.ศ. 2545 มาตรา 13 ความว่า

“ในการกำหนดค่าสินไหมทดแทนเมื่อมีการฟ้องคดีตามมาตรา 8 (2) ศาลมีอำนาจกำหนดตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

(1) นอกจากกำหนดค่าสินไหมทดแทนเฉพาะในความเสียหายที่เกิดขึ้นอย่างแท้จริง ศาลอาจมีคำสั่งให้ผู้ละเมิดสิทธิในความลับทางการค้าคืนผลประโยชน์ที่ได้จาก หรือเนื่องจากการละเมิดโดยคิดรวมเข้าไปในค่าสินไหมทดแทนได้

(2) ในกรณีที่ไม้อาจกำหนดค่าสินไหมทดแทนตาม (1) ได้ ให้ศาลกำหนดค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ควบคุมความลับทางการค้าตามจำนวนที่ศาลเห็นสมควร

(3) ในกรณีที่ปรากฏหลักฐานชัดเจนว่าการละเมิดสิทธิในความลับทางการค้า เป็นการกระทำโดยจงใจหรือมีเจตนาถั่นแถั่น เป็นเหตุให้ความลับทางการค้าดังกล่าวสิ้นสภาพการเป็นความลับทางการค้า ให้ศาลมีอำนาจสั่งให้ผู้ละเมิดจ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อการลงโทษเพิ่มขึ้นจากจำนวนที่ศาลกำหนดตาม (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 สามิ ภริยา บุพการี หรือผู้สืบสันดานของบุคคลนั้นชอบที่จะได้รับค่าเสียหายสำหรับความเสียหายต่อจิตใจ

(2) หากข้อเท็จจริงปรากฏว่าผู้ประกอบการได้ผลิต นำเข้า หรือขายสินค้าโดยรู้อยู่แล้วว่าสินค้านั้นเป็นสินค้าที่ไม่ปลอดภัย หรือมิได้รู้เพราะความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง หรือเมื่อรู้ว่าสินค้าไม่ปลอดภัยภายหลังจากการผลิต นำเข้า หรือขายสินค้านั้นแล้วไม่ดำเนินการใด ๆ ตามสมควรเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหาย ให้ศาลมีอำนาจสั่งให้ผู้ประกอบการจ่ายค่าสินไหม



ทดแทนเพื่อการลงโทษเพิ่มขึ้นจากจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่แท้จริงที่ศาลกำหนดได้ตามที่ศาลเห็นสมควร แต่ไม่เกินสองเท่าของค่าสินไหมทดแทนที่แท้จริงนั้น ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงพฤติการณ์ต่าง ๆ เช่น ความร้ายแรงของความเสียหายที่ผู้เสียหายได้รับ การที่ผู้ประกอบการรู้ถึงความปลอดภัยของสินค้า ระยะเวลาที่ผู้ประกอบการปกปิดความปลอดภัยของสินค้า การดำเนินการของผู้ประกอบการเมื่อทราบว่าสินค้านั้นเป็นสินค้าที่ไม่ปลอดภัย ผลประโยชน์ที่ผู้ประกอบการได้รับ สถานะทางการเงินของผู้ประกอบการ การที่ผู้ประกอบการได้บรรเทาความเสียหายที่เกิดขึ้น ตลอดจนการที่ผู้เสียหายมีส่วนในการก่อให้เกิดความเสียหายด้วย”

พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 เป็นบทบัญญัติที่กล่าวถึงค่าเสียหายเชิงลงโทษเอาไว้แต่ค่าเสียหายดังกล่าว ศาลมีอำนาจกำหนดเพียงไม่เกินสองเท่าของค่าสินไหมที่แท้จริงเท่านั้น

### 3) พระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551

พระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551 มาตรา 42 กำหนดไว้ความว่า

“ถ้าการกระทำที่ถูกร้องเรียนเกิดจากการที่ผู้ประกอบการกระทำความโดยเจตนาเอาเปรียบผู้บริโภคโดยไม่เป็นธรรมหรือจงใจให้ผู้บริโภคได้รับความเสียหายหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงไม่นำพาต่อความเสียหายที่จะเกิดแก่ผู้บริโภคหรือกระทำการอันเป็นการฝ่าฝืนต่อความรับผิดชอบในฐานะผู้มีอาชีพหรือธุรกิจอันยอมเป็นที่ไว้วางใจของประชาชน เมื่อศาลมีคำพิพากษาให้ผู้ประกอบการชดเชยค่าเสียหายแก่ผู้บริโภค ให้ศาลมีอำนาจสั่งให้ผู้ประกอบการจ่ายค่าเสียหายเพื่อการลงโทษเพิ่มขึ้นจากจำนวนค่าเสียหายที่แท้จริงที่ศาลกำหนดได้ตามที่เห็นสมควร ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงพฤติการณ์ต่าง ๆ เช่น ความเสียหายที่ผู้บริโภคได้รับ ผลประโยชน์ที่ผู้ประกอบการธุรกิจได้รับ สถานะทางการเงินของผู้ประกอบการ การที่ผู้ประกอบการได้บรรเทาความเสียหายที่เกิดขึ้น ตลอดจนการที่ผู้บริโภคมีส่วนในการก่อให้เกิดความเสียหายด้วย

การกำหนดค่าเสียหายเพื่อการลงโทษตามวรรคหนึ่ง ให้ศาลมีอำนาจกำหนดได้ไม่เกินสองเท่าของค่าเสียหายที่แท้จริงที่ศาลกำหนด แต่ถ้าค่าเสียหายที่แท้จริงที่ศาลกำหนดมีจำนวนเงินไม่เกินห้าหมื่นบาท ให้ศาลมีอำนาจกำหนดค่าเสียหายเพื่อการลงโทษได้ไม่เกินห้าเท่าของค่าเสียหายที่แท้จริงที่ศาลกำหนด”

ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้อำนาจศาลกำหนดค่าความเสียหายเชิงลงโทษได้ไม่เกินสองเท่าของค่าความเสียหายที่แท้จริง แต่หากค่าความเสียหายที่แท้จริง ศาลกำหนดให้จำนวนไม่เกินห้าหมื่นบาท ศาลมีอำนาจกำหนดค่าความเสียหายได้ไม่เกินห้าเท่าของค่าความเสียหายที่แท้จริงที่ศาลกำหนด

จากบทบัญญัติดังกล่าวเห็นได้ว่า การนำหลักการเกี่ยวกับค่าเสียหายเชิงลงโทษมาใช้มีหลักเกณฑ์ในการพิจารณาคือ

- 1) กระทำโดยเจตนาเอาเปรียบผู้บริโภคโดยไม่เป็นธรรม
- 2) จงใจให้ผู้บริโภคได้รับความเสียหาย
- 3) ประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงไม่นำพาต่อความเสียหายที่จะเกิดแก่ผู้บริโภค
- 4) กระทำการอันเป็นการฝ่าฝืนต่อความรับผิดชอบในฐานะผู้มีอาชีพหรือธุรกิจอันยอมเป็นที่ไว้วางใจของประชาชน

ตัวอย่างจากกรณีศาลอุทธรณ์ภาค 5 แผนกคดีผู้บริโภค พิพากษาคดีรถโดยสารเปรมประชา เมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2560 จำนวน 2 คดี ในคดีที่นายลำพูน – นางทอง เจริญเกียรติ และ คดีนายวรัญญู อยู่สุภาพ เป็นโจทก์ยื่นฟ้องนายอื่นแก้ว มูลสุข และบริษัท เปรมประชาชนส่ง จำกัด เป็นจำเลยคดีผู้บริโภค ต่อศาลจังหวัดเชียงใหม่ ว่า บริษัท เปรมประชาชนส่ง จำกัด ประกอบกิจการขนส่งคนโดยสารอันเป็นกิจการที่ต้องรับผิดชอบต่อชีวิต ทรัพย์สินและความปลอดภัยของสาธารณชน แต่เหตุครั้งนี้เกิดจากนายอื่นแก้ว มูลสุข ลูกจ้างของบริษัทที่ขับรถโดยสารรับผู้โดยสารเกินอัตราบรรทุกที่กฎหมายกำหนด ประมาทขับรถด้วยความเร็วสูง ลงทางโค้งเนินเขาโดยปราศจากความระมัดระวัง แม้จะมีผู้โดยสารร้องเตือนแล้ว แต่นายอื่นแก้ว มูลสุข ยังคงไม่สนใจและยังคงขับรถด้วยความเร็วต่อไป ทำให้เกิดอุบัติเหตุมีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก จึงถือว่าการกระทำโดยประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงไม่นำพาต่อความเสียหายที่จะเกิดแก่ผู้บริโภค ตามพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551 มาตรา 42 ซึ่งบริษัท เปรมประชาชนส่ง จำกัด ผู้ประกอบธุรกิจและเป็นนายจ้างของนายอื่นแก้ว มูลสุข จะต้องรับผิดชอบด้วย

พิพากษาแก้เป็นว่าให้บริษัท เปรมประชาชนส่ง จำกัด กับพวกร่วมกันชำระเงิน ให้กับนายลำพูน – นางทอง เจริญเกียรติ รวมเป็นเงิน 1,030,000 บาท และนายวรัญญู อยู่สุภาพ เป็นเงิน 186,740 บาท กับให้บริษัท เปรมประชาชนส่ง จำกัด ในฐานะผู้ประกอบการจ่ายค่าเสียหาย

เพื่อการลงโทษเพิ่มขึ้นจากค่าเสียหายที่แท้จริงอีกคดีละ 50,000 บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับถัดจากวันฟ้องเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จ

จำนวนเงิน 50,000 บาท ที่ศาลอุทธรณ์กำหนดให้ ก็คือ ค่าเสียหายเพื่อการลงโทษ ตาม มาตรา 42 นี้ ที่กำหนดขึ้นเพื่อเป็นค่าเสียหายที่เพิ่มเติมขึ้นนอกเหนือจากค่าเสียหายที่โจทก์พิสูจน์ได้ (ศาลพิพากษา) หรือค่าเสียหายที่แท้จริง ทั้งนี้เพื่อเป็นการลงโทษผู้ประกอบการธุรกิจที่ดำเนินธุรกิจใน ลักษณะเอาเปรียบผู้บริโภคมากเกินไป และยังมีมุ่งหมายเพื่อเป็นการป้องปรามมิให้ผู้ประกอบการ รายอื่นมีพฤติกรรมเช่นเดียวกัน โดยฝ่ายผู้บริโภคที่เป็น โจทก์ไม่จำเป็นต้องเป็นฝ่ายพิสูจน์ ค่าเสียหายส่วนนี้ เพราะศาลจะเป็นผู้พิจารณากำหนดเองตามความเหมาะสม โดยคำนึงถึงลักษณะ ความร้ายแรง สภาพและปริมาณความเสียหายที่โจทก์ได้รับ ตลอดจนฐานะทางเศรษฐกิจของจำเลย ที่เป็นผู้ประกอบการ<sup>85</sup>

กล่าวโดยสรุป วัตถุประสงค์ของการชดเชยค่าเสียหายเชิงลงโทษมี 2 ประการคือ เพื่อ เยียวยาความเสียหายและเพื่อการลงโทษ ค่าเสียหายเชิงลงโทษจะนำมาใช้เมื่อการป้องปรามไม่ เพียงพอเนื่องจากผู้กระทำความผิดมีโอกาสหลบหนีหรือหลุดจากการลงโทษ ค่าเสียหายเชิงลงโทษ ควรกำหนดในระดับเมื่อความเสียหายเท่ากับอันตรายหรือความเสียหายที่เขาก่อให้เกิดขึ้น (payments equal harm) โดยคำนึงถึงปัจจัยต่างๆ ของโอกาสการหลบหนี การคำนวณตามสูตรนี้จะ ทำให้เกิดมูลค่าความเสียหายในระดับสูงสุดที่ไม่มากไม่น้อยเกินไป และในปัจจุบัน กฎหมายของ ไทยหลายฉบับยอมรับหลักการนี้ ดังตัวอย่างกฎหมายที่นำมากล่าวไว้ ซึ่งกำหนดการใช้ดุลยพินิจ ของศาลในกฎหมายแต่ละฉบับต่างกันเนื่องจากเจตนารมณ์ของกฎหมายแต่ละฉบับต่างกัน ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับกฎหมายแต่ละฉบับนั้นต้องการการบังคับที่รุนแรงหรือการป้องปรามเพียงใด

<sup>85</sup> สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค, “ค่าเสียหายเพื่อการลงโทษคืออะไร,” นิตยสารฉลาดซื้อ, ฉบับที่ 195 ค่าเสียหายเพื่อการลงโทษกับคดีรถโดยสารสาธารณะ, สืบค้นเมื่อวันที่ 13 เมษายน 2561, จาก <https://www.chaladsue.com/article/2567/บทความพิเศษ-ฉบับที่-195-ค่าเสียหายเพื่อการลงโทษกับคดีรถโดยสารสาธารณะ>

## บทที่ 3

### มาตรการลงโทษในการควบคุมการให้บริการขนส่งสาธารณะ ตามกฎหมายต่างประเทศ

การศึกษาเกี่ยวกับมาตรการลงโทษที่เหมาะสมในการควบคุมการให้บริการรถขนส่งผู้โดยสารสาธารณะในบทนี้ ผู้ศึกษาจะทำการศึกษากฎหมายของประเทศออสเตรเลีย ซึ่งเป็นประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law) และสาธารณรัฐเกาหลี ซึ่งเป็นประเทศที่ใช้ระบบประมวลกฎหมาย (Civil Law) โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

#### 3.1 ออสเตรเลีย

ประเทศออสเตรเลีย มีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสาธารณะทั้งในระดับสหพันธรัฐและระดับรัฐ โดยในการศึกษารั้งนี้ จะทำการศึกษากฎหมายในระดับสหพันธรัฐเท่านั้น ซึ่งประเทศออสเตรเลียมีการบัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งสาธารณะเอาไว้โดยตรง 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 กฎหมายของประเทศไทยมีความแตกต่างจากกฎหมายไทยประการหนึ่งคือ ได้แยกกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถโดยสารสาธารณะแต่ละประเภทออกจากกัน ขณะที่ประเทศไทยกลับมิได้มีการบัญญัติกฎหมายแยกตามรถโดยสารสาธารณะแต่ละ

ประเภทแต่ประการใด การแยกประเภทของรถโดยสารสาธารณะเป็นการแยกเพื่อสะดวกในการจดทะเบียนรถเท่านั้น ดังนั้นเพื่อเป็นการจำกัดขอบเขตของการศึกษาในการศึกษาครั้งนี้ ผู้ศึกษาจะทำการศึกษาเฉพาะในส่วนของรถโดยสารสาธารณะ (Bus Services) ตามกฎหมายของประเทศออสเตรเลียเพื่อทำการเปรียบเทียบกับกฎหมายของไทยเท่านั้น

Road Transport (Public Passenger Services) Act 2001 ได้ให้ความหมายของรถยนต์โดยสารหรือรถโดยสารสาธารณะ หมายถึง รถยนต์ที่มีวัตถุประสงค์ในการบรรทุกผู้โดยสารที่มีที่นั่งสำหรับผู้ใหญ่โดยรวมถึงคนขับด้วยเกินกว่า 9 ที่นั่ง แต่ไม่รวมถึง รถลิμουซีน หรือรถราง ส่วนรถโดยสารประจำทางหมายถึง รถประจำทางที่ใช้ในการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ<sup>1</sup>

Road Transport (Public Passenger Services) Act 2001 ได้บัญญัติเกี่ยวกับการขอรับอนุญาตให้เป็นผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะไว้ โดยมีวัตถุประสงค์ของการกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการขอรับอนุญาตเพื่อให้มั่นใจว่า ผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะมีความสามารถทางการเงินเพื่อสามารถให้บริการแก่ประชาชนได้ตามมาตรฐาน และบุคคลที่ได้รับการรับรองมีความเกี่ยวข้องหรือมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการให้บริการมีความเหมาะสม รวมถึงแสดงให้เห็นถึงความสามารถที่จะปฏิบัติตามระเบียบ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ข้อกำหนดเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้โดยสารและประชาชน และการบำรุงรักษารถโดยสารสาธารณะ<sup>2</sup>

<sup>1</sup> 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

<sup>2</sup> 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

ขณะเดียวกัน ได้มีการบัญญัติโทษเอาไว้สำหรับบุคคลที่มีได้ขอรับอนุญาตให้เป็นผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะตามกฎหมายฉบับนี้ไม่ว่าจะเป็นในส่วนของการให้บริการรถโดยสารประจำทางในเส้นทางปกติ หรือในส่วนของการให้บริการเช่าเหมา ก็ตาม โดยผู้กระทำการฝ่าฝืนนำรถออกให้บริการมีความผิด ต้องระวางโทษสูงสุด ปรับ 50 หน่วยโทษ<sup>3</sup> นอกจากนี้ หากมีบุคคลใดหลงคิดว่าเป็นผู้ประกอบการรับอนุญาตมีความผิดต้องระวางโทษสูงสุดปรับ 30 หน่วยโทษ<sup>4</sup> อีกส่วนหนึ่ง<sup>5</sup>

(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.

<sup>3</sup> 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.

(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.

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> ในกฎหมายของประเทศออสเตรเลีย หน่วยโทษ (Penalty Unit) เป็นจำนวนเงินซึ่งใช้คำนวณโทษปรับฐานละเมิดกฎหมายลายลักษณ์อักษร ค่าปรับสำหรับความผิดฐานใดคำนวณได้โดยคูณมูลค่าหน่วยโทษเข้ากับจำนวนหน่วยโทษที่กำหนดไว้สำหรับความผิดฐานนั้น เช่น ถ้าต้องโทษปรับ 20 หน่วยโทษ และหน่วยโทษหน่วยหนึ่งเท่ากับ 100 ดอลลาร์ออสเตรเลีย ก็คำนวณค่าปรับได้โดยนำ 100 คูณ 20 เป็นต้น ความถี่และวิธีการปรับค่าหน่วยโทษให้ทันสมัยเป็นอำนาจของรัฐบาลกลาง รัฐบาลรัฐและดินแดนจะกำหนดขึ้นเองตามกรอบอำนาจของตน ในรัฐออสเตรเลียตะวันตกกำหนดหน่วยโทษเกี่ยวกับการจราจรทางบกไว้ที่ 50 ดอลลาร์ออสเตรเลีย แต่

นอกจากนี้ เงื่อนไขสำหรับการควบคุมการให้บริการรถโดยสารสาธารณะเกี่ยวข้องกับ การดำเนินงานของรถโดยสารสาธารณะโดยบุคคลที่ได้รับอนุญาตกำหนดให้มีการควบคุมในเรื่อง ดังต่อไปนี้

(1) การกำหนดให้การให้บริการขนส่งสาธารณะต้องคำนึงถึงเรื่องดังต่อไปนี้ ความ ปลอดภัยของผู้โดยสาร (เช่น ชนิดของอุปกรณ์รักษาความปลอดภัย) และประชาชน คุณสมบัติ การ ฝึกอบรมและประสบการณ์ของผู้ขับรถโดยสารสาธารณะและบุคคลที่ให้บริการอื่นๆ ในนามของ ผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะ และเวลาขับรถสูงสุด และเวลาพักผ่อนของคนขับ การ ประกันภัย ตัวโดยสาร และ ข้อร้องเรียนของผู้โดยสารและการสอบถามข้อมูลอื่นๆ

(2) การเตรียมการและการตีพิมพ์ และการปฏิบัติตามตารางเวลาสำหรับการให้บริการ บนเส้นทางปกติ

(3) ภาระหน้าที่ของคนขับรถและคนอื่นๆที่ให้บริการในนามของผู้ประกอบการรถ โดยสาธารณะที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการ

(4) ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับสภาพของรถทั้งภายในและภายนอก เกี่ยวกับรถ และอุปกรณ์ส่วนควบใดๆ

(5) การบำรุงรักษาและการทำความสะอาดรถ

(6) การบำรุงรักษาที่จอดรถ และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ สำหรับรถ

(7) ดำเนินการและเก็บบันทึกเกี่ยวกับตรวจสอบสภาพรถ

(8) ตรวจสอบบันทึกและระบบ

---

สำหรับความผิดร้ายแรงอื่นกำหนดไว้ที่ 110 ดอลลาร์ออสเตรเลีย ในรัฐวิกตอเรียค่าของหน่วยโทษาจะกำหนดตาม ปิงบประมาณโดย Treasurer และประกาศลงใน Government Gazette ภายใต้บังคับของ Monetary Units Act 2004 โดยในวันที่ 1 กรกฎาคม ค.ศ. 2012 หนึ่งหน่วยโทษาของรัฐวิกตอเรียมีค่า 140.84 ดอลลาร์ออสเตรเลีย ในขณะที่ หนึ่งหน่วยโทษาในรัฐนิวเซาท์เวลส์มีค่า 110 ดอลลาร์ออสเตรเลีย และในรัฐควีนส์แลนด์มีค่า 100 ดอลลาร์ ออสเตรเลีย สำหรับรัฐบาลกลางกำหนดค่าหน่วยโทษาสำหรับบุคคลธรรมดาไว้ที่ 110 ดอลลาร์ออสเตรเลีย ตั้งแต่ ค.ศ. 2007 หนึ่งหน่วยโทษาสำหรับนิติบุคคลมักมีค่ามากกว่าหน่วยโทษาสำหรับบุคคลธรรมดา เช่น ในมณฑลนคร หลวงออสเตรเลียหนึ่งหน่วยโทษาสำหรับบุคคลธรรมดามีค่า 110 ดอลลาร์ออสเตรเลีย แต่มีค่า 550 ดอลลาร์ ออสเตรเลียสำหรับบริษัท. ใน วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี, หน่วยโทษา, [Online], สืบค้นเมื่อวันที่ 27 มิถุนายน 2561, จาก <https://th.wikipedia.org/wiki/หน่วยโทษา>

(9) ข้อกำหนดเกี่ยวกับการแสดงหมายเลขรถในการโฆษณาสำหรับการให้บริการ

(10) ให้ข้อมูลและรายงานต่อหน่วยงานการขนส่งทางบก<sup>6</sup>

ขณะเดียวกันระเบียบเกี่ยวกับการควบคุมรถโดยสารสาธารณะยังมีข้อกำหนดที่มีความสัมพันธ์กับการควบคุมรถโดยสารสาธารณะ รวมถึง

(1) ระเบียบหรือข้อห้ามในการใช้รถบนถนนหรือบนถนนในบางพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง

(2) การรับและส่งผู้โดยสารและอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสาร และ

---

<sup>6</sup> 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.



(3) ระเบียบเกี่ยวกับรายงานที่ต้องจัดทำและเก็บ วิธีการทำและการเก็บรักษา รวมถึงการตรวจสอบรายงาน

(4) การขนส่งสัมภาระของผู้โดยสารและสินค้าอื่นๆและสัตว์

(5) ระเบียบหรือข้อห้ามเกี่ยวกับการขึ้นของผู้โดยสารในรถหรือในส่วนของรถ

(6) ความเร็วสูงสุดของรถโดยสารสาธารณะ

(7) ข้อห้ามในการชักชวนผู้โดยสารเพื่อการจ้างงาน

(8) การออกแบบ อุปกรณ์และส่วนควบทั้งภายในและภายนอกของรถโดยสารสาธารณะ

(9) จุดจอดรถ สถานี ป้ายประจำทางบนเส้นทางรถโดยสารสาธารณะ

(10) กฎระเบียบ และข้อห้าม สัญลักษณ์ และการโฆษณาข้างหรือด้านนอกของรถโดยสารสาธารณะ<sup>7</sup>

<sup>7</sup> 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.

นอกจากนี้ยังมีระเบียบเกี่ยวกับผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ โดยมีสาระสำคัญเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ การปฏิบัติตัวของคนขับ และวิธีการแต่งกาย<sup>8</sup> ที่สำคัญภายใต้กฎหมายฉบับนี้ยังมีการกำหนดระเบียบเกี่ยวกับการปฏิบัติตัวของผู้โดยสารโดยกำหนดเกี่ยวกับ ข้อห้ามในการกินหรือการดื่มบนรถโดยสารประจำทาง และให้อำนาจแก่ ผู้ขับรถ เจ้าหน้าที่ตำรวจ และผู้ได้รับอนุญาตตามกฎหมายฉบับนี้ มีอำนาจในการเชิญตัวผู้กระทำการฝ่าฝืนลงจากรถ หรือหากพวกเขาไม่ยอมลงก็สามารถนำตัวบุคคลดังกล่าวลงจากรถได้<sup>9</sup>

เห็นได้ว่า 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 บัญญัติเกี่ยวกับการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ (Bus Services) เอาไว้ ดังที่ผู้ศึกษาจะได้ทำการกล่าวถึงเฉพาะการกระทำที่มีการกำหนดมาตรการลงโทษเอาไว้ดังต่อไปนี้

<sup>8</sup> 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.

<sup>9</sup> 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 authorised people to direct people

contravening a regulation to leave a bus and to remove them if they fail to leave.

### 3.1.2.1 มาตรการลงโทษผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะ

ระเบียบฉบับนี้ กำหนดให้ผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะต้องทำการบำรุงรักษารถยนต์อยู่เสมอ โดยห้ามใช้รถของผู้ผลิตรถยนต์ที่ไม่ได้มาตรฐานของยานพาหนะ รวมถึงไม่ใช้รถที่ไม่สอดคล้องกับมาตรฐานสำหรับยานพาหนะ หรือรถที่กระทำการฝ่าฝืนกฎหมายเกี่ยวกับทะเบียน ต้องระวางโทษสูงสุด 20 หน่วยโทษ<sup>10</sup>

ผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะจะต้องเขียนรายงานเกี่ยวกับการบำรุงรักษารถโดยสารสาธารณะ โดยมีรายละเอียดของรถแต่ละคันดังต่อไปนี้ (1) ยี่ห้อ รุ่น และปีที่ผลิต (2) หมายเลขทะเบียนรถ (3) กรมธรรม์ประกันภัย และวันหมดอายุ (4) จำนวนที่นั่ง และที่ยืนของผู้โดยสาร รวมถึงจำนวนผู้โดยสารในรถ (5) วันที่ก่อนนำรถโดยสารมาใช้ และวันหยุดการใช้งาน (6) การตรวจสอบสภาพรถตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 21 (การบำรุงรักษารถโดยสาร) (7) ข้อบกพร่องใดๆ ที่มีผลต่อความปลอดภัยทางถนน หรือความปลอดภัยของรถ (8) การทำความสะอาด การบริการ การบำรุงรักษาและการซ่อมแซมรถโดยสาร และงานอื่นๆ ที่จะกระทำต่อรถโดยสาร ในกรณีการเกิดอุบัติเหตุหรือเกิดเหตุการณ์อื่นๆ และมีการตาย หรือการบาดเจ็บทางร่างกายของบุคคลที่เกิดขึ้นหรือเกิดจากการใช้งานของรถโดยสาร หรือความเสียหายที่เกิดขึ้นหรือเกิดจาก

<sup>10</sup> 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.

การใช้รถโดยสาร และผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดดังกล่าวข้างต้น มีโทษสูงสุดปรับ 10 หน่วยโทษ<sup>11</sup>

ระเบียบเกี่ยวกับการให้บริการรถโดยสารกำหนดหน้าที่ของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะในกรณีเกิดอุบัติเหตุเกี่ยวกับรถขึ้น โดย

1) ผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะต้องแจ้งแก่หน่วยงานด้านการขนส่งสาธารณะ โดยเร็วที่สุดเท่าที่จะสามารถดำเนินการได้ (แต่ไม่เกิน 24 ชั่วโมง) หลังจากเกิดอุบัติเหตุ โดยทำเป็นหนังสือ แจ้งวันและเวลาสถานที่ที่เกิดอุบัติเหตุขึ้น โดยผู้ที่ฝ่าฝืนมีโทษสูงสุด ปรับ 20 หน่วยโทษ

<sup>11</sup> 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) เป็นลายลักษณ์อักษร เกี่ยวกับ (ก) ยี่ห้อ รุ่น และหมายเลขทะเบียนของรถที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น (ข) ชื่อและที่อยู่ของผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ (ค) สถานการณ์ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ (ง) ชื่อและที่อยู่ของบุคคลที่เสียชีวิตหรือบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุ (จ) กรณีของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บ ต้องรายงานชนิดของความบาดเจ็บที่เกิดขึ้นด้วย ผู้ที่กระทำการฝ่าฝืนมีโทษปรับสูงสุด 20 หน่วยโทษ<sup>12</sup>

ขณะที่ให้บริการ ผู้ประกอบการรถโดยสารต้องมั่นใจว่า ในขณะที่มีการใช้รถโดยสารสาธารณะในงานบริการอยู่นั้น ทั้งภายในและภายนอก รถหรืออุปกรณ์ของรถต้องสะอาดและไม่สามารถรับความเสียหาย ตลอดจนมีการติดตั้งอย่างถูกต้องมีความปลอดภัย ผู้กระทำการฝ่าฝืนมีโทษปรับ 10 หน่วยโทษ<sup>13</sup> ภายได้มาตรฐานนี้ ภายนอกของรถโดยสารประจำทางหมายถึง โครงสร้างของรถ ประตู บารักันชน ขอบ และล้อของรถ

<sup>12</sup> 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.

<sup>13</sup> 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.

ระเบียบเกี่ยวกับการให้บริการรถโดยสารสาธารณะกำหนดให้ผู้ขับรถโดยสารสาธารณะต้องมีใบอนุญาตขับรถที่ถูกต้องเหมาะสมตรงกับประเภทของการใช้งาน โดยผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะจะต้องแน่ใจว่าบุคคลที่ขับรถโดยสารสาธารณะภายใต้ใบอนุญาตของตนนั้น เป็นผู้ถือใบอนุญาตขับรถสาธารณะ เว้นแต่บุคคลดังกล่าวจะมีใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะตามกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่ง ค.ศ. 2000 มาตรา 94 A ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษ 20 หน่วยโทษ<sup>14</sup>

ตามมาตรา 27 ของระเบียบเกี่ยวกับการให้บริการรถโดยสารสาธารณะกำหนดให้ผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะจะต้องจัดทำบันทึกเกี่ยวกับผู้ขับรถโดยสารสาธารณะ เป็นลายลักษณ์อักษร โดยมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้ ชื่อเต็มและที่อยู่ของผู้ขับรถ ข้อมูลเจ้าหน้าที่ขับรถตามคำสั่ง ซึ่งรวมถึงการเปลี่ยนแปลงข้อมูลดังกล่าวซึ่งต้องแจ้งไปยังผู้มีอำนาจตามที่สำนักงานการขนส่งทางบกกำหนด และวันที่และเวลาที่รถถูกขับเคลื่อนโดยบุคคลดังกล่าว ผู้ประกอบการจะต้องไม่ล้มเหลวในการดำเนินการดังกล่าวข้างต้น หากฝ่าฝืนต้องระวางโทษปรับ 10 หน่วยโทษ<sup>15</sup>

---

Maximum penalty: 10 penalty units.

<sup>14</sup> Section 26 Bus drivers to hold appropriate driver licence 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 licence authorising the person to drive the vehicle for hire or reward;

or

(b) exempt from holding a public vehicle licence under the Road Transport (Driver Licensing)

Regulation 2000, section 94A.

<sup>15</sup> 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 หน่วยโทษ<sup>16</sup>

ผู้ประกอบการต้องเก็บรักษายันติกเกี่ยวกับผู้ขับรถเอาไว้เพื่อการตรวจสอบตามระเบียบว่าด้วยการขนส่ง อย่างน้อย 2 ปี นับจากวันที่มีการบันทึกรายการสุดท้าย โดยบันทึกดังกล่าวต้องเก็บรักษาไว้เพื่อการตรวจสอบที่จำเป็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจหรือเจ้าหน้าที่ที่ได้รับอนุญาต และจัดให้มีการบันทึกหรือการทำสำเนาให้แก่ผู้มีอำนาจในการตรวจสอบกำหนด ผู้ใดฝ่าฝืนมีโทษปรับ 10 หน่วยโทษ<sup>17</sup>

---

Maximum penalty: 10 penalty units.

<sup>16</sup> Section 26 Bus drivers to hold appropriate driver licence 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 licence authorising the person to drive the vehicle for hire or reward; or

(b) exempt from holding a public vehicle licence 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.

<sup>17</sup> 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.

สำหรับจำนวนสูงสุดของผู้โดยสาร ผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาตให้บริการรถโดยสารประจำทางชั้นเดียวจะต้องแสดงข้อความที่เห็นได้อย่างชัดเจนที่ด้านหลังของรถ โดยข้อความต้องมีขนาดอย่างน้อย 25 มิลลิเมตร ถึงจำนวนที่นั่งและจำนวนสูงสุดของผู้โดยสารยืน หากฝ่าฝืนมีโทษปรับ 5 หน่วยโทษสำหรับผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาตให้บริการรถโดยสารสองชั้น ต้องแสดงข้อความในตำแหน่งที่เห็นได้ชัดเจนที่ด้านหลังของรถ ถึงข้อความที่อ่านแล้วเข้าใจโดยมีขนาด อย่างน้อย 25 มิลลิเมตร ถึง จำนวนผู้โดยสารนั่งที่ได้รับอนุญาตในแต่ละชั้น และจำนวนผู้โดยสารยืน หากฝ่าฝืนมีโทษปรับ 5 หน่วยโทษ<sup>18</sup> ผู้ประกอบการรถโดยสารจะต้องแสดงการรับรองการใช้รถโดยสารประจำทาง โดยจะต้องแสดงในตำแหน่งที่ได้รับการอนุมัติ โดยข้อความดังกล่าวต้องมีขนาดอย่างน้อย 50 มิลลิเมตร ผู้ใดฝ่าฝืนมีโทษสูงสุด 5 หน่วยโทษ<sup>19</sup>

<sup>18</sup>Section 29 Display of notice on bus about maximum number of passengers

(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.

<sup>19</sup> 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.



หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการติดกล้องรักษาความปลอดภัยภายในรถโดยสารประจำทาง ผู้ประกอบการที่ได้รับการอนุมัติจะต้องติดตั้งกล้องรักษาความปลอดภัยภายในรถ และมีป้ายบอก ผู้โดยสารว่า พวกเขาอาจอยู่ภายใต้การเฝ้าระวังรักษาความปลอดภัยขณะที่อยู่ใน หรืออยู่ใกล้ รถโดยสารประจำทาง หรืออยู่นอกรถ โดยกำหนดอัตราโทษสูงสุดไว้ 5 หน่วยโทษ<sup>20</sup> กล้องรักษาความปลอดภัยดังกล่าวจะทำการบันทึกเหตุการณ์เอาไว้ และกฎหมายกำหนดให้ผู้ประกอบการจะต้องเก็บรักษาเหตุการณ์ไว้ 30 วัน ในกรณีที่อาจถูกเรียกตรวจสอบจากเจ้าหน้าที่ตำรวจหรือหน่วยงานด้านความปลอดภัยทางถนน และเมื่อครบกำหนด 30 วันแล้ว ให้ทำลายเทปบันทึกเหตุการณ์ดังกล่าวทันที ผู้กระทำการฝ่าฝืนต้องระวางโทษสูงสุด 10 หน่วยโทษ<sup>21</sup> ขณะเดียวกัน ระหว่างระยะเวลาภายใน 30 วันดังกล่าวหากมีการร้องขอจากเจ้าหน้าที่ตำรวจหรือหน่วยงานด้านความปลอดภัยทางถนน ผู้ประกอบการที่ได้รับการอนุมัติต้องส่งมอบเทปบันทึกดังกล่าวแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจหรือผู้มีอำนาจ และผู้ประกอบการจะต้องไม่ปราศจากเหตุผลหากไม่สามารถดำเนินการตามที่ถูกร้องขอได้ ผู้ฝ่าฝืนต้องระวางโทษสูงสุด 10 หน่วยโทษ<sup>22</sup> นอกจากนี้ผู้ประกอบการที่ได้รับอนุมัติยังมีหน้าที่

<sup>20</sup> Section 31 Presence of security camera in bus to be indicated

The accredited operator of a bus fitted with a security camera must ensure that signs telling people that they may be under video surveillance while in or near the bus are conspicuously placed inside and outside the bus.

Maximum penalty: 5 penalty units.

<sup>21</sup> 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.

<sup>22</sup>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.

ดูแลรักษาสภาพภายในรถโดยสารให้กล้องรักษาความปลอดภัยให้สามารถทำงานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ผู้ฝ่าฝืนต้องระวางโทษสูงสุด 5 หน่วยโทษ<sup>23</sup>

สำหรับตัวอย่างของการลงโทษผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะ พบว่ามีกรณีของรถบัสเช่าเหมาลำซึ่งมีความสูง 3.8 เมตร ชนเข้ากับสะพาน Montagus Street ซึ่งนับจากถนนใต้สะพานจนถึงตัวสะพานมีความสูงเพียง 3 เมตร ทำให้รถบัสคันดังกล่าวไม่สามารถผ่านไปได้ เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บรวม 11 คน ซึ่งหน่วยงานด้านการขนส่งของมลรัฐวิกตอเรียกล่าวว่า บริษัท ควรรู้ถึงความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากระดับสะพานที่ต่ำ และวิธีการที่จะลดหรือขจัดความเสี่ยงนี้ ในคดีนี้ ศาลพิพากษาลงโทษบริษัทซึ่งเป็นนิติบุคคลเป็นเงิน 1.4 ล้านเหรียญและกรรมการรายบุคคลอีกคนละ 285,000 เหรียญ<sup>24</sup>

### 3.1.2.2 มาตรการลงโทษผู้ขับรถโดยสารสาธารณะ

หน้าที่ของคนขับรถโดยสารสาธารณะ ประการหนึ่งตามที่ระเบียบฉบับนี้กำหนดคือ คนขับรถโดยสารสาธารณะมีหน้าที่ในการตรวจสอบกล้องรักษาความปลอดภัยบนรถโดยสารให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้อยู่เสมอ หากฝ่าฝืนต้องระวางโทษสูงสุด 5 หน่วยโทษ<sup>25</sup> และหลังจากทำการตรวจสอบพบว่า กล้องรักษาความปลอดภัยไม่อยู่ในสภาพใช้งานได้ คนขับรถต้องแจ้งต่อ

---

Maximum penalty: 10 penalty units.

<sup>23</sup> 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.

<sup>24</sup> 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 24 May 2018.

<sup>25</sup>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.

ผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะทราบเพื่อดำเนินการแก้ไข หากฝ่าฝืนต้องระวางโทษสูงสุด 5 หน่วยโทษ<sup>26</sup>

สำหรับมาตรการควบคุมพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ ระเบียบฉบับนี้ กำหนดห้ามมิให้ผู้ขับขี่ต้องไม่ชักชวนผู้โดยสารหรือชักชวนให้ว่าจ้าง หรือเคลื่อนรถในขณะที่ ประตูรถยังเปิดอยู่ หรือเริ่มหรือหยุดรถโดยสารบนทางที่เป็นต้นเหตุให้ผู้โดยสารหรือบุคคลอื่นใด ได้รับบาดเจ็บโดยไม่จำเป็น มีโทษสูงสุด 10 หน่วยโทษ<sup>27</sup>

คนขับรถจะต้องไม่ ลุกออกจากที่นั่งของผู้ขับขี่ในขณะการเดินทางของรถโดยสารโดย ปราศจากเหตุผล ต้องระวางโทษสูงสุด 5 หน่วยโทษ<sup>28</sup> ในการขับรถ คนขับรถต้องไม่อนุญาตให้ผู้โดยสารเข้ามายุ่งเกี่ยวกับคนขับหรือครอบครองที่นั่งคนขับหรือบางส่วนของที่นั่ง ผู้ฝ่าฝืนต้อง ระวางโทษ 5 หน่วยโทษ ขณะเดียวกัน ในขณะที่รถกำลังแล่นอยู่ คนขับจะต้องไม่กระทำความผิดไปนี้ ต้องไม่บรรทุกผู้โดยสารในส่วนของรถโดยสารที่ไม่ได้รับการออกแบบมาให้บรรทุก หรือใน ส่วนของรถโดยสารด้านข้าง หรือด้านหน้าที่นั่งของคนขับ หรือ กรณีเป็นรถสองชั้น ให้ไปยืนอยู่บน ฝ้าฟ้าชั้นบนของรถโดยสาร ฝ่าฝืนมีโทษปรับ 5 หน่วยโทษ<sup>29</sup> ส่วนที่ไม่ได้ถูกออกแบบมาเพื่อ

<sup>26</sup> Section 38 (3) If the camera is not operating, the driver must tell the accredited operator of the bus.

Maximum penalty: 5 penalty units.

<sup>27</sup> 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.

<sup>28</sup> 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.

<sup>29</sup> Section 44 Passengers not to be carried on certain parts of a bus

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

บรรทุกคนโดยสาร รวมถึง หลังคา บันไดและที่เหยียบ และหมายถึงบันไดที่ขึ้นของรถโดยสารสองชั้นด้วย<sup>30</sup>

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

คณะกรรมการการขนส่งแห่งชาติว่าด้วยระเบียบเกี่ยวกับชั่วโมงการขับขี่ 2006 เป็นบทบัญญัติที่ใช้บังคับกับผู้ประกอบการที่เป็นนายจ้างและลูกจ้างในการขับรถบรรทุกทุกหน้กและรถโดยสารเชิงพาณิชย์ ซึ่งรถโดยสารเชิงพาณิชย์ เกี่ยวกับหน้าที่ในการบันทึกข้อมูลการขับรถ ทั้งในส่วนที่เป็นหน้าที่ของนายจ้างและลูกจ้าง รวมถึง การกำหนดระยะเวลาการทำงานบนท้องถนนของลูกจ้าง และเวลาพักของลูกจ้างด้วย

ข้อ 77 ของบทบัญญัตินี้ กำหนดว่านายจ้างจะต้องไม่อนุญาตให้ลูกจ้างขับรถโดยสารเชิงพาณิชย์ ถ้านายจ้างรู้หรือมีเหตุผลอันควรรู้ว่า การขับรถดังกล่าวจะเป็นการกระทำความผิดเกี่ยวกับชั่วโมงการขับขี่ โดยผู้กระทำความผิดมีอัตราโทษปรับ 1,500 ดอลลาร์ออสเตรเลีย<sup>31</sup>

- 
- (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.

<sup>30</sup> Section 44 Passengers not to be carried on certain parts of a bus

- (3) Without limiting subsection (2), the parts of a bus not designed to carry passengers include—

- (a) the roof, steps and footboard; and
- (b) if the bus is a double-decker—the stairs to the upper deck.

<sup>31</sup> National Transport Commission(Road Transport Legislation—Driving Hours

ส่วนข้อกำหนดเกี่ยวกับชั่วโมงการขับรถและเวลาพัก แตกต่างกันไปตามกฎหมายของมลรัฐ ของผู้ขับขี่ที่กำหนดกำหนดเป็น 3 ลักษณะคือ ข้อกำหนดการทำงานสูงสุดในรอบ 5 ชั่วโมง รอบระยะเวลาการทำงานสูงสุดในรอบ 14 ชั่วโมง และรอบการทำงานสูงสุดใน 72 ชั่วโมง<sup>32</sup> กรณีที่กำหนดให้ต้องมีเวลาพัก 30 นาที โดยกำหนดเป็นช่วงเวลาเดียวกันก็ได้ หรือสองช่วงเวลา ช่วงละ 15 นาทีก็ได้ กรณีที่กำหนดให้ต้องมีเวลาพัก 10 ชั่วโมง ต้องเป็นการพัก 6 ชั่วโมงต่อเนื่อง กรณีที่กำหนดให้มีเวลาพัก 96 ชั่วโมง ต้องมีการพักอย่างน้อย 24 ชั่วโมงต่อเนื่อง ที่คนขับรถบัสเชิงพาณิชย์ ไม่ได้ขับรถ ซึ่งก็จะมีการกำหนดโทษเอาไว้ตามแต่กรณีโดยมีอัตราตั้งแต่ 1,000-1,500 ดอลลาร์ออสเตรเลีย เป็นต้น

---

An employer must not allow an employed driver to drive a heavy truck or commercial bus for the employer if the employer knows, or reasonably ought to know, that by driving the vehicle the driver would, or would be likely to, commit a core driving hours offence.

Penalty: \$1,500.

<sup>32</sup> 19 Regulated hours—maximum driving times

(1) For this Part, the maximum driving times of a driver are:

- (a) for any relevant period 1—5 hours; and
- (b) for any relevant period 2—12 hours; and
- (c) for any relevant period 3—72 hours.

(2) A driver commits an offence if, for any relevant period 1, 2 or 3 in which the driver drives a heavy truck or commercial bus on a road or road-related area, the driver's total driving time exceeds the driver's maximum driving time.

Penalty:

- (a) for relevant period 1—\$1,000;
- (b) for relevant periods 2 and 3:
  - (i) if the excess is less than 1 hour—\$1,000;
  - (ii) if the excess is at least 1 hour—\$1,500.

### 3.2 สาธารณรัฐเกาหลี

มาตรการลงโทษในการควบคุมการให้บริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะของประเทศเกาหลีใต้บัญญัติอยู่ในกฎหมายว่าด้วยการให้บริการขนส่งสาธารณะ (Passenger Transport Services Act) โดยกฎหมายฉบับนี้ได้กำหนดวัตถุประสงค์ของการตรากฎหมายไว้ว่า เพื่อส่งเสริมการคุ้มครองสวัสดิภาพของประชาชนในการให้บริการผู้โดยสาร และเพื่อความราบรื่นของการขนส่งผู้โดยสารและการพัฒนาโดยภาพรวมของระบบบริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ<sup>33</sup> โดยกฎหมายฉบับนี้ให้ความหมายของบริการขนส่งผู้โดยสาร หมายถึง ผู้โดยสารในธุรกิจขนส่ง ธุรกิจเช่ารถ ธุรกิจสถานีขนส่งและการขนส่งในธุรกิจเฟรนไชส์<sup>34</sup>

#### 3.2.1 มาตรการลงโทษ ผู้ประกอบการรถโดยสารขนส่งสาธารณะ

กฎหมายว่าด้วยการให้บริการขนส่งสาธารณะ (Passenger Transport Services Act) ได้กำหนดเกี่ยวกับมาตรการอุบัติเหตุ (Measures for Accidents) ไว้ในมาตรา 19 ความว่า

(1) การเกิดภัยธรรมชาติหรือเกิดอุบัติเหตุที่เป็นเหตุทำให้ผู้โดยสารเสียชีวิตหรือบาดเจ็บ ผู้ประกอบการธุรกิจการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะจะต้องใช้มาตรการที่จำเป็น เช่น การจัดการ การรักษาความปลอดภัย ซึ่งกำหนดโดยกฎหมายของกระทรวงที่ดิน การขนส่งทางบกและทางทะเล

(2) ผู้ประกอบการธุรกิจการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ เมื่อรถยนต์ที่นำมาใช้ในธุรกิจเกิดอุบัติเหตุ ต้องทำรายงานเกี่ยวกับอุบัติเหตุดังกล่าวเสนอต่อรัฐมนตรีฯ หรือนายกเทศมนตรี ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดในกฎหมาย โดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับ การพลิกคว่ำของรถยนต์โดยสาร เหตุไฟ

(3) ไหม้รถ หรือ จำนวนผู้เสียชีวิต<sup>35</sup>

<sup>33</sup> Passenger Transport Services Act , Article 1 (Purpose)

The purpose of this Act is to promote public welfare by establishing order in passenger transport services and striving for the smooth transport of passengers and the overall development of passenger transport services.

<sup>34</sup> Article 2 (Definitions)

The term "passenger transport service" means a passenger transport business, rent-a-car business, bus terminal business and passenger transport franchise business.

<sup>35</sup> Article 19 (Measures for Accidents)

ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ ยกเว้น ผู้ประกอบการธุรกิจการขนส่งที่เป็นเจ้าของรถยนต์คันเดียวและเป็นผู้ขับขี่ ต้องแจ้งข้อเท็จจริงเกี่ยวกับพนักงานขนส่ง ภายในวันที่ 10 ของทุกเดือน เกี่ยวกับ

(1) จำนวนของพนักงานที่ว่างใหม่ หรือออกในเดือนก่อนหน้า รวมถึงประเภทของใบอนุญาตขับขี่และวันที่ได้รับอนุญาต

(2) สรุปสถานะของพนักงานขนส่ง ณ สิ้นเดือนที่ผ่านมา<sup>36</sup>

อนึ่ง มาตรา 85 ของพระราชบัญญัติว่าด้วยการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ กำหนดไว้ว่า ผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะอาจถูกยกเลิกใบอนุญาตให้บริการ ระบุ หรือพักใช้ใบอนุญาตชั่วคราว ไม่เกิน 6 เดือน โดยผู้ศึกษาจะนำมากล่าวเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของผู้โดยสาร

---

(1) Where a natural disaster or a traffic accident causes passengers deaths or injuries, a transport business operator shall promptly take necessary measures such as managing the articles left behind or securing alternative transportation means, etc. as prescribed by the Ordinance of the Ministry of Land, Transportation and Maritime Affairs.

(2) Any transport business operator shall, when any of his/her business automobiles are involved with any of the following accidents (hereafter referred to as the “grave traffic accident”), make a report promptly to the Minister of Land, Transportation and Maritime Affairs or the Mayor/Do governor under the conditions as prescribed by the Ordinance of the Ministry of Land, Transportation and Maritime Affairs.

1. Overturn of an automobile;
2. Fire to an automobile; or
3. Casualties exceeding the number as determined by the Presidential

Decree.

<sup>36</sup> Article 22 (Notice of Facts about Transport Employees)

(1) A transport business operator (excluding a transport business operator who owns only one automobile and drives the automobile first hand) shall notify the Mayor/Do governor of the following matters on the transport employees by the 10th date of each month:

1. List of transport employees who were newly employed or retired in the previous month (including the type of driver’s license and date of acquisition for newly employed transport employees); and
2. Present status of transport employees as of the end of the previous month.

ได้แก่สถานการณ์ดังต่อไปนี้ เมื่อเป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรที่รุนแรง หรือการเกิดอุบัติเหตุจราจรบ่อยครั้ง<sup>37</sup> โดยอุบัติเหตุร้ายแรง หมายถึง อุบัติเหตุในครั้งเดียวที่ก่อให้เกิดการเสียชีวิตและบาดเจ็บ มากเกินกว่าอัตราที่กำหนดโดยประธานาธิบดี และอุบัติเหตุจราจรบ่อยครั้งหมายถึง อัตราส่วนของจำนวนของการเกิดอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้น โดยรถยนต์โดยสารสาธารณะที่อยู่ความครอบครองของผู้ประกอบกิจการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ<sup>38</sup>

การทำรายงานอุบัติเหตุเป็นเท็จ<sup>39</sup> ให้บุคคลที่ขาดคุณสมบัติมีส่วนร่วมในการให้บริการ โดยการเป็นพนักงานขับรถ<sup>40</sup> กระทำละเมิดเงื่อนไขของการขอรับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้<sup>41</sup>

---

<sup>37</sup> Article 85 (Cancellation, Etc. of License)

(1) Where a passenger transport service operator falls under any of the following subparagraphs, the Minister of Land, Transportation and Maritime Affairs or the Mayor/Do governor (limited to the terminal business and rental car business, and passenger transport business prescribed by the Presidential Decree) may cancel the license, permission, authorization or registration, order him/her to suspend the whole or part of his/her business for a fixed period of not more than six months, or order him/her to change his/her business plan which accompanies closing routes or reducing the number of automobiles in operation: Provided, that in the cases of subparagraphs 4 and 6, the license or registration shall be cancelled

3. Where he/she has caused high casualties due to a serious traffic accident or frequent traffic accidents;

<sup>38</sup>Article 85 (Cancellation, Etc. of License) (2) “Serious traffic accident” under paragraph (1) 3 means a single accident that has caused casualties exceeding the number determined by the Presidential Decree and “frequent traffic accidents” under the same paragraph means a case falling under the number of traffic accidents or traffic accident index (referring to the ratio of the number of traffic accidents to the number of possessed automobiles of a passenger transport service operator) as determined by the Presidential Decree.

<sup>39</sup> Article 85 (Cancellation, Etc. of License) (1) 18. Where he/she has failed to take measures under Article 19 or has failed to make a report or has made a false report on an accident;

<sup>40</sup> Article 85 (Cancellation, Etc. of License) (1) 20. Where he/she has had a person without qualification as a transport employee engage in driving service in violation of Article 21 (2);

<sup>41</sup>Article 85 (Cancellation, Etc. of License) (1) 38. Where he/she has violated conditions accompanying a license, permission or authorization under this Act;



มาตรการลงโทษด้านความปลอดภัยดังกล่าวยังเป็นไปตามบทบัญญัติมาตรา 92 ซึ่งกำหนดให้บุคคลที่ได้กระทำการในลักษณะดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 10 ล้านบาท

(1) บุคคลที่กระทำการอันเป็นการละเมิดการขับรถตามที่บัญญัติไว้ในข้อ 34(2) กล่าวคือ ไม่มีมาตรการสำหรับการควบคุมผู้เช่ารถยนต์

(2) บุคคลที่ให้ผู้ขับขี่กระทำการฝ่าฝืนมาตรา 34 (2)

ขณะเดียวกันมีข้อกำหนดเกี่ยวกับความรับผิดชอบของนายจ้างให้มีหน้าที่ดูแลควบคุมลูกจ้างมิให้กระทำความผิดกฎหมายฐานเมาแล้วขับ

กรณีของผู้ประกอบการโดยสาธารณะ หากมีการเพิกเฉยและปล่อยให้ลูกจ้างซึ่งไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถยนต์สาธารณะ หรือเคยกระทำความผิดกรณีเมาแล้วขับ ไปกระทำความผิดซ้ำ มีโทษปรับไม่เกิน 3 ล้านบาท<sup>42</sup> (หรือประมาณ 85,000 บาท) และจำคุกไม่เกิน 1 ปี

### 3.2.2 มาตรการลงโทษผู้ขับรถโดยสาธารณะ

พระราชบัญญัติการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ มาตรา 87 กำหนดให้ นายกเทศมนตรี หรือเจ้าหน้าที่ของรัฐอาจกำหนดให้บุคคลใดบุคคลหนึ่งเป็นผู้ขาดคุณสมบัติในการเป็นผู้ให้บริการรถยนต์โดยสารสาธารณะ ไม่เกิน 6 เดือน โดยเงื่อนไขหนึ่งคือ การเป็นต้นเหตุที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจำนวนมากจากอุบัติเหตุจราจร การจงใจกระทำความผิดกฎหมายหรือกระทำการอันไม่เป็นธรรมเกี่ยวกับการให้บริการ หรือละเมิดพระราชบัญญัตินี้<sup>43</sup>

อนึ่ง กฎหมายจราจรทางบก (Road Traffic Act) มาตรา 50 ของประเทศเกาหลีใต้ได้มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการดื่มสุราและเสพยาเสพติดว่า ห้ามบุคคลใดๆ ขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มึนเมา โดยมีข้อกำหนดว่าผู้ขับขี่มีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่า 0.05 กรัม/100 มิลลิเมตร ถือว่าเมาแล้วขับ อัตราโทษปรับจำคุกไม่เกิน 3 ปี และปรับไม่เกิน 10 ล้านบาท (หรือประมาณ 286,000

<sup>42</sup> อัตราแลกเปลี่ยน 1 วอน ประมาณ 0.0286 บาท

<sup>43</sup> Article 87 (Cancellation, Etc. of Qualifications for Transport Employees) (1)

6. Where he/she has caused casualties exceeding the number as determined by the Presidential Decree due to a traffic accident;

7. Where he/she has committed wrongdoing or unjust acts in relation to driving service; and

8. Where he/she has violated this Act or an order or disposition under this Act.

บาท) พักใช้ใบอนุญาตขับรถไม่เกิน 1 ปี และกรณีเกิดอุบัติเหตุ จนเป็นสาเหตุให้มีผู้เสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บ มีโทษปรับไม่เกิน 15 ล้านบาท (หรือประมาณ 429,000 บาท) จำคุกไม่เกิน 5 ปี และเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่<sup>44</sup> ในทางปฏิบัติ หากผู้ขับขี่มีปริมาณแอลกอฮอล์ต่ำกว่า 0.05 กรัม/100 มิลลิลิตร จะไม่มีการลงโทษ แต่หากมีปริมาณแอลกอฮอล์ตั้งแต่ 0.05-0.09 จะมีการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่เป็นการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่เป็นเวลา 100 วัน ปริมาณแอลกอฮอล์ 0.09 - 0.10 จะเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ และหากปริมาณแอลกอฮอล์ตั้งแต่ 0.10 - 0.36 จะถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจับกุม<sup>45</sup>

---

<sup>44</sup> ไวกอน์ กุลราชย์, “รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ โครงการ การบังคับใช้กฎหมาย กรณีเมาแล้วขับ ในประเทศอังกฤษ สหรัฐอเมริกา เกาหลีใต้ เวียดนาม สิงคโปร์และไทย,” (กรุงเทพมหานคร : สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.), 2555), น. 22.

<sup>45</sup> เฟิงอ้าย, น. 23.

## บทที่ 4

### วิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับมาตรการลงโทษในการควบคุม การให้บริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ

ในปัจจุบัน กฎหมายที่ใช้เป็นมาตรการควบคุมการให้บริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะของประเทศไทย บัญญัติอยู่ในกฎหมายสำคัญ 2 ฉบับคือ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 รวมถึงกฎระเบียบต่างๆ ที่ออกโดยอาศัยอำนาจของพระราชบัญญัติทั้งสองฉบับนี้

หนึ่ง ในปัจจุบัน ประเทศไทยกลายเป็นประเทศที่มีผู้เสียชีวิตอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นอันดับหนึ่งของโลก ถึงแม้ว่าประเภทของรถที่ก่อให้เกิดการเสียชีวิตส่วนใหญ่จะมาจากรถจักรยานยนต์ก็ตาม แต่อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถยนต์โดยสารสาธารณะก็พบว่าเกิดขึ้นบ่อยครั้ง และเมื่อเกิดเหตุขึ้นแล้ว มักมีผู้เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บเป็นจำนวนมาก ถึงแม้ภาครัฐจะพยายามออกมาตรการด้านความปลอดภัยมาบังคับใช้แต่สถิติของการเกิดอุบัติเหตุกลับมิได้ลดลงแต่ประการใด โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลต่างๆ ทั้งเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ พบว่า รถยนต์โดยสารสาธารณะมักกระทำการฝ่าฝืนกฎหมายและมาตรการด้านความปลอดภัย จนเป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บเป็นจำนวนมาก จึงทำให้มีข้อพิจารณาว่า มาตรการลงโทษที่นำมาใช้ในการควบคุมการให้บริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะนั้นยังมีปัญหาบางประการ ทำให้ไม่สามารถนำมาบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังที่ผู้ศึกษาจะนำมาศึกษาวิเคราะห์ดังต่อไปนี้

#### 4.1 วิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับมาตรการลงโทษผู้ประกอบการในการให้บริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ

การเกิดอุบัติเหตุกับรถที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ ส่วนหนึ่งมีปัญหามาจากรถที่ให้บริการไม่อยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งาน และอีกส่วนหนึ่งมาจากสภาพของผู้ขับขี่รถยนต์

โดยสาธารณชนที่ไม่อยู่ในสภาพพร้อมที่จะปฏิบัติหน้าที่ขับรถ โดยปัญหานี้เกิดขึ้นอย่างมากในช่วงเทศกาลสำคัญของประเทศ เช่น เทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ ซึ่งในแต่ละปีจะมีผู้โดยสารจำนวนมากมีความประสงค์จะเดินทางกลับภูมิลำเนา ทำให้มีความต้องการใช้บริการรถขนส่งสาธารณะสำหรับการเดินทางเป็นจำนวนมาก เป็นเหตุให้ผู้ประกอบการบางรายนำรถขนส่งมาให้บริการเพิ่มหรือที่เรียกว่า “รถเสริม” รวมถึงการเพิ่มจำนวนเที่ยวของการเดินทาง ทำให้ผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารสาธารณะต้องทำงานหนักขึ้น โดยผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะอาจให้ผู้ขับขี่ขับรถต่อเนื่องจนไม่มีเวลาพักผ่อน เกิดการเหนื่อยล้าและอาจเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงตามมา ตัวอย่างเช่น กรณีอุบัติเหตุช่วงปีใหม่ 2560 รถตู้โดยสารสายกรุงเทพฯ-จันทบุรี เสียหลักพุ่งข้ามเลนมาชนกับรถกระบะที่สวนทางจนเกิดไฟลุกไหม้ทั้งสองคัน เป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิตจากเหตุการณ์เดียวกันทั้งสิ้น 25 ราย ในเบื้องต้นสันนิษฐานว่ามีสาเหตุมาจาก คนขับรถพักผ่อนไม่เพียงพอ เนื่องจากต้องทำรอบมากกว่าช่วงเวลาปกติ ทำให้เกิดความเหนื่อยล้าและอาจจะหลับในขณะที่เกิดเหตุได้ ข้อสันนิษฐานนี้สอดคล้องกับการตรวจสอบจุดเกิดเหตุที่เจ้าหน้าที่ตำรวจพบร่องรอยการเสียหลักรถตู้ไถลไปในไหล่ทางแต่ไม่พบรอยเบรกหรือพยายามหักหลบ และมีรายงานเพิ่มเติมมาตอนหลังว่า คนขับรถตู้โดยสารดังกล่าวได้พักผ่อนเพียง 1 ชั่วโมง หลังจากขับรถจากกรุงเทพฯมาถึงจันทบุรีและตีรถกลับทันที นอกจากนี้ยังมีรายงานด้วยว่า คนขับคนดังกล่าวต้องขับรถไป-กลับ กรุงเทพฯ-จันทบุรี ถึง 5 เที่ยวในรอบ 31 ชั่วโมง ถึงแม้คนขับต้องการพักผ่อนเพียงใดก็ตาม แต่ก็ไม่สามารถปฏิเสธคำสั่งของนายจ้างได้ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องขับรถภายใต้สภาวะของความเหนื่อยล้าจนเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พบว่า มีการบัญญัติหลักเกณฑ์การควบคุมการให้บริการในส่วนของผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะเอาไว้หลายประการ โดยสามารถแบ่งได้เป็นมาตรการทั่วไปและมาตรการทางปกครอง

#### มาตรการทั่วไป

มาตรา 40 ทวิ ได้กำหนดห้ามมิให้ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารใช้หรือยินยอมให้ผู้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของมีเมาอย่างอื่น เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ เสพวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำ

ทั้งปรับ ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะซึ่งได้รับใบอนุญาตต้องคอยดูแลและป้องกันมิให้ผู้ที่มีอาการหรือกระทำการดังที่กล่าวข้างต้นปฏิบัติหน้าที่ขับรถ โดยกำหนดอัตราโทษต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าคนมิได้มีส่วนรู้เห็นหรือได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรแล้วที่จะป้องกันมิให้ผู้ขับรถกระทำการดังกล่าวแล้ว

มาตรา 71 เป็นข้อกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะมีหน้าที่ต้องดูแลสภาพรถให้อยู่ในสภาพพร้อมที่จะให้บริการขนส่งผู้โดยสารด้วยความปลอดภัย โดยรถที่นำมาใช้ในการขนส่งต้องมีสภาพมั่นคงแข็งแรง มีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง เห็นได้ว่า พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะต้องดูแลทั้งสภาพของรถที่นำมาให้บริการและสภาพของผู้ขับขี่ ที่ทำหน้าที่ขับรถ

ขณะเดียวกัน กฎกระทรวงฉบับที่ 12 ซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ได้กำหนดเกี่ยวกับชั่วโมงการทำงานของผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารสาธารณะที่เป็นลูกจ้างของผู้ประกอบการ พ โดยกำหนดให้นายจ้างจะต้องให้ลูกจ้างซึ่งเป็นผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารสาธารณะทำงานได้ไม่เกินวันละ 8 ชั่วโมง หากทำงานล่วงเวลาต้องไม่เกิน 2 ชั่วโมง โดยต้องได้รับความยินยอมจากลูกจ้าง และกำหนดเกี่ยวกับเวลาพักของลูกจ้าง โดยหลังจากที่ลูกจ้างขับรถมาแล้ว 4 ชั่วโมง ต้องมีเวลาพักผ่อนติดต่อกันอย่างน้อย 1 ชั่วโมง และในวันถัดไปห้ามให้ลูกจ้างเริ่มทำงานก่อนครบเวลา 10 ชั่วโมง หลังสิ้นสุดการทำงานของวันที่ล่วงมาแล้ว ซึ่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้บัญญัติกฎหมายให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์เกี่ยวกับชั่วโมงการขับขี่รถยนต์โดยสารสาธารณะให้สอดคล้องกับกฎทรงดังกล่าวมาข้างต้น โดยกำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ขับขี่ที่จะต้องปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนดไว้ในมาตรา 103 ทวิ ภายใต้บังคับกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานในการปฏิบัติหน้าที่ขับรถในรอบยี่สิบสี่ชั่วโมง ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อกันเกินสี่ชั่วโมงนับแต่ขณะเริ่มปฏิบัติหน้าที่ขับรถ แต่ถ้าในระหว่างนั้น ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถได้พักติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมง ก็ให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถต่อไปได้อีกไม่เกินสี่ชั่วโมงติดต่อกัน ทำให้มีข้อพิจารณาว่าการบัญญัติเกี่ยวกับชั่วโมงการทำงานของผู้ขับขี่ไว้ในกฎหมายแรงงาน อาจมีความไม่เหมาะสม เนื่องจากกฎหมายแรงงานมิใช่กฎหมายเฉพาะที่มีวัตถุประสงค์นำมาใช้เพื่อควบคุมการให้บริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะเป็น

การเฉพาะ ข้อพิจารณาประการต่อมาคือ หลักเกณฑ์เกี่ยวกับชั่วโมงการขับรถและการพักผ่อนตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายแรงงานนั้น มีความแตกต่างจากหลักเกณฑ์ชั่วโมงการขับรถและการพักผ่อนที่กำหนดไว้ในมาตรา 103 ทวิแห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกพ.ศ. 2522 ในส่วนของการกำหนดเวลาพัก ซึ่งกฎหมายแรงงานกำหนดให้ผู้ขับขี่ ซึ่งขับรถยนต์โดยสารมาแล้ว 4 ชั่วโมงต้องมีเวลาพัก 1 ชั่วโมง ขณะที่พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดให้มีเวลาพักครึ่งชั่วโมง ข้อแตกต่างดังกล่าวอาจมีผลต่อการบังคับใช้กฎหมาย เนื่องจากพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มีผลบังคับใช้กับผู้ขับรถโดยสารซึ่งเป็นลูกจ้างโดยตรง ขณะที่กฎหมายแรงงาน เป็นกฎหมายที่มีผลบังคับให้นายจ้างต้องให้ความคุ้มครองแก่ลูกจ้าง ข้อพิจารณาประการสุดท้ายคือ มาตรา 103 ทวิ เป็นการกำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ขับรถยนต์โดยสารสาธารณะที่ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดดังกล่าว แต่มิได้กำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ประกอบการรถยนต์โดยสารสาธารณะที่จะต้องกำหนดชั่วโมงทำงานและชั่วโมงการพักผ่อนให้แก่ผู้ขับขี่ให้เป็นไปตามนั้น ดังนั้น หากมีผู้ขับขี่รายใดที่ฝ่าฝืน โดยขับรถยนต์โดยสารสาธารณะเกินกว่าจำนวนที่กฎหมายกำหนดหรือพักผ่อนไม่เพียงพอไม่ครบตามจำนวนที่กฎหมายกำหนด พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ก็สามารถนำมาใช้ลงโทษได้เพียงผู้ขับขี่ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายเท่านั้น แต่จะลงโทษผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะด้วยนั้นหาได้ไม่ ทั้งที่ผู้ขับขี่เองอาจมิได้มีความประสงค์จะกระทำการฝ่าฝืนกฎหมาย แต่อาจตกอยู่ในสภาวะที่มีอาจขัดคำสั่งของนายจ้างได้ เนื่องจากตนเองเป็นลูกจ้างและหากไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของนายจ้างก็อาจส่งผลกระทบต่อการทำงานต่อไปในอนาคตได้ ดังนั้น ลูกจ้างจึงอยู่ในสถานะจำยอมต้องปฏิบัติงานตามคำสั่งของนายจ้าง ถึงแม้การปฏิบัติงานดังกล่าวจะส่งผลให้ลูกจ้างกระทำผิดต่อกฎหมาย ก่อให้เกิดความเหนื่อยล้าและอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุที่ร้ายแรงตามมาได้

กรณีดังกล่าวจึงแตกต่างจากกฎหมายต่างประเทศ ซึ่งจากการศึกษาพบว่า กฎหมายประเทศออสเตรเลียได้มีการออกระเบียบของคณะกรรมการขนส่งแห่งชาติเกี่ยวกับชั่วโมงการขับรถบนท้องถนนของผู้ขับรถบัส หรือรถยนต์โดยสารประจำทางเอาไว้เป็นการเฉพาะ ภายใต้ระเบียบนี้ ได้กำหนดชั่วโมงการขับขี่ที่ผู้ขับขี่จะสามารถทำการขับขี่อย่างต่อเนื่องได้ รวมถึงมีการกำหนดระยะเวลาพักผ่อนของผู้ขับขี่หลังการขับรถต่อเนื่องนั้นเอาไว้อย่างชัดเจน เช่น การขับรถติดต่อกันเป็นเวลา 5 ชั่วโมง ในจำนวนนี้ เป็นการขับรถ 4 โมงครึ่งและพัก 30 นาที การพักดังกล่าวจะเป็นการพักช่วงเวลาเดียวต่อเนื่อง 30 นาทีก็ได้ หรือการพักเป็น 2 ช่วงเวลา ช่วงละ 15 นาทีก็ได้ที่

สำคัญมีการกำหนดบทลงโทษแก่ผู้ประกอบการที่ควรรู้ หรือมีเหตุให้ต้องรู้ว่า การอนุญาตให้ลูกจ้าง ขับรถดังกล่าวเป็นการขับซึ่รถเกินจำนวนชั่วโมงที่กฎหมายกำหนด โดยมีอัตราโทษปรับ 1,500 ดอลลาร์ออสเตรเลีย เป็นต้น

นอกจากข้อกำหนดในเรื่องชั่วโมงการขับซึ่รถยนต์โดยสาธารณะและช่วงการพักผ่อนตามที่ได้อ้างมาแล้ว พบว่า กฎหมายของประเทศออสเตรเลียมีข้อกำหนดเกี่ยวกับการควบคุมผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะในลักษณะอื่นอีกหลายประการเช่น ข้อกำหนดเกี่ยวกับการบำรุงรักษาสภาพรถ อุปกรณ์ของรถต้องมีการติดตั้งอย่างปลอดภัย การกำหนดห้ามมิให้ผู้มีใบอนุญาตขับรถประเภทอื่นมาขับรถยนต์โดยสาธารณะ ข้อกำหนดสูงสุดเกี่ยวกับจำนวนผู้โดยสาร บนรถเกี่ยวกับผู้ขับรถ เห็นได้ว่า ข้อกำหนดในลักษณะดังที่กล่าวมา มีความใกล้เคียงกับข้อกำหนดที่บัญญัติไว้ในกฎหมายของไทยอยู่แล้ว และในส่วนของข้อกำหนดการขับซึ่รถยนต์โดยสาธารณะนั้น มีความแตกต่างกันตรงที่ กฎหมายไทยทั้งกฎหมายแรงงานและพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดให้ผู้ขับซึ่สามารถขับซึ่รถยนต์โดยสาธารณะได้ต่อเนื่องเพียง 4 ชั่วโมงเท่านั้น แต่กฎหมายของประเทศออสเตรเลียกำหนดให้ขับรถยนต์โดยสารต่อเนื่องได้ 4 ชั่วโมงครึ่ง ขณะที่ชั่วโมงการพักมีความแตกต่างจากกฎหมายแรงงานของไทย หลังจากที่ขับรถต่อเนื่องมา 4 ชั่วโมงแล้ว กำหนดให้นายจ้างต้องให้ลูกจ้างพักอย่างน้อย 1 ชั่วโมง ขณะที่มีความเหมือนกับพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ที่กำหนดให้ผู้ขับซึ่พักได้ครึ่งชั่วโมง แต่กฎหมายของประเทศออสเตรเลียกำหนดรายละเอียดเพิ่มเติมว่า จะแบ่งช่วงเวลาของการพักออกเป็น 2 ช่วงๆละ 15 นาทีก็ได้

ขณะเดียวกันจากการศึกษาบทบัญญัติของกฎหมายประเทศสาธารณรัฐเกาหลีพบว่า มีการกำหนดให้เป็นหน้าที่ของคณะกรรมการการขนส่งที่จะกำหนดเกี่ยวกับชั่วโมงการทำงานของผู้ขับซึ่รถยนต์โดยสาธารณะ นอกจากนี้ยังกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะมีหน้าที่ต้องรายงานข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุ โดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับการพลิกคว่ำ หรือเหตุไฟไหม้ หรือจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ การกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะในฐานะนายจ้างมีหน้าที่ควบคุมดูแลลูกจ้างมิให้กระทำความผิดกฎหมายในความผิดฐานเมาแล้วขับ รวมถึงหากผู้ประกอบการ เพิกเฉยและปล่อยให้ลูกจ้างที่ไม่มีใบอนุญาตขับซึ่รถยนต์โดยสาธารณะมาทำหน้าที่เป็นผู้ขับซึ่หรือกรณีปล่อยให้ผู้ขับซึ่กระทำความผิดในความผิดฐานเมาแล้วขับซึ่ มีการกำหนดโทษไว้ทั้งโทษปรับและจำคุก ข้อกำหนดดังกล่าวตามกฎหมายของสาธารณรัฐเกาหลี

นั้น มีความใกล้เคียงกับกฎหมายไทย แต่ต่างกันที่กฎหมายไทยมิได้มีการกำหนดเกี่ยวกับการกระทำ ความผิดซ้ำเอาไว้ ซึ่งผู้ศึกษาเห็นว่า เป็นอีกมาตรการหนึ่งที่น่านำมาใช้ได้ เพื่อให้ผู้ประกอบการ ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะทำหน้าที่ในการควบคุมกำกับดูแลพฤติกรรมการขับขี่รถยนต์โดยสารของผู้ขับขี่ให้มีความระมัดระวังและปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

กล่าวโดยสรุป กฎหมายไทยที่มีความแตกต่างจากกฎหมายต่างประเทศที่เห็นได้ชัดเจน คือ กฎหมายไทยมิได้มีการกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะต้องรับผิดชอบที่ผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารได้ทำการขับขี่เกินชั่วโมงการขับขี่เกินกว่าจำนวนที่กฎหมายกำหนด และหากนำหลักเกณฑ์ดังกล่าวมากำหนดไว้ในกฎหมาย ย่อมมีข้อพิจารณาต่อไปว่า อัตราโทษของการปล่อย ปล่อยให้ไม่ควบคุมดูแลผู้ขับขี่จนเป็นเหตุให้ผู้ขับขี่มีชั่วโมงการขับขี่สูงกว่าที่กฎหมายกำหนด ควรจะเป็นเท่าใดจึงจะมีความเหมาะสม อนึ่ง เมื่อพิจารณาบทบัญญัติของมาตรา 103 ทวิ นั้นพบว่ามี การกำหนดโทษผู้ขับขี่ที่กระทำการฝ่าฝืนไว้ในมาตรา 127 ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์โดยสาร สาธารณะที่ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามมาตรา 103 ทวิ ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท

ขณะเดียวกัน เมื่อพิจารณาแนวคิดเกี่ยวกับการลงโทษทางอาญาแล้วพบว่า การจะนำ มาตรการทางอาญามาใช้ลงโทษบุคคลหนึ่งบุคคลใดนั้น โทษทางอาญาดังกล่าวจะต้องมีการบัญญัติ กฎหมายไว้อย่างชัดเจนแน่นอน จะนำกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งโดยนำบทกฎหมายที่ใช้บังคับกับ ผู้ขับขี่ มาบังคับใช้แก่นายจ้างซึ่งเป็นผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะนั้นย่อมไม่สามารถ กระทำได้ อย่างไรก็ตาม การจะลงโทษผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะเป็นเท่าใดนั้น อาจพิจารณา ตามหลักของ “ผู้ใช้” ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 84 ประมวลกฎหมายอาญา ซึ่งบัญญัติไว้ว่า “ใดก่อ ให้ผู้อื่นกระทำความผิดไม่ว่าด้วยการใช้ บังคับ ชูเชิญ จ้าง วานหรือยุยงส่งเสริม หรือด้วย วิธีอื่นใด ผู้นั้นเป็นผู้ใช้ให้กระทำความผิด ต้องรับโทษเสมือนตัวการ...” จากหลักการ ดังกล่าวข้างต้น ผู้ศึกษาจึงเห็นว่า ควรมีการกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะมี หน้าที่ต้องสอดส่องดูแลผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารอันเป็นลูกจ้างของตน โดยกำหนดห้ามมิให้ ผู้ประกอบการฯ ใช้ หรือยินยอมให้ผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารสาธารณะกระทำการอันเป็นการฝ่าฝืน บทบัญญัติมาตรา 103 ทวิ หากฝ่าฝืนมีอัตราโทษปรับเป็นเงินไม่เกิน 5,000 บาท เท่ากับอัตราโทษ ของผู้ขับขี่ที่กำหนดไว้ในมาตรา 127 ทวิ อย่างไรก็ตาม อัตราโทษที่กำหนดไว้ในมาตรา 127 ทวิ ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท นี้ เป็นการกำหนดโทษตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก



(ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2542 ซึ่งผู้ศึกษาเห็นว่า เป็นการล้ำสมัย ขณะเดียวกันในปี พ.ศ. 2558 ได้มีการปรับปรุงอัตราโทษในความผิดลหุโทษตามประมวลกฎหมายอาญาให้มีความทันสมัย สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันที่ค่าเงินของประเทศไทยได้เปลี่ยนแปลงไป โดยพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายอาญา (ฉบับที่ 22) พ.ศ. 2558 โดยกำหนดอัตราโทษในความผิดลหุโทษเพิ่มเติมจากเดิม 10 เท่า เช่น บทบัญญัติที่เคยกำหนดอัตราโทษปรับไว้ไม่เกิน 500 บาท ได้มีการปรับปรุงอัตราโทษให้เป็นอัตราโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท และบทบัญญัติที่เคยกำหนดอัตราโทษไว้ ไม่เกิน 1,000 บาท ได้มีการปรับปรุงอัตราโทษให้เป็นไม่เกิน 10,000 บาท ผู้ศึกษาจึงเห็นว่า ควรมีการปรับปรุงอัตราโทษที่กำหนดไว้ในมาตรา 127 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ข้างต้นด้วย โดยใช้หลักเกณฑ์เดียวกับการปรับปรุงอัตราโทษในความผิดลหุโทษ แห่งประมวลกฎหมายอาญา เพื่อให้อัตราโทษดังกล่าวมีความทันสมัยและสอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสังคมที่เปลี่ยนไปในปัจจุบันมากยิ่งขึ้น

#### มาตรการทางปกครอง

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดมาตรการทางปกครองซึ่งนำมาใช้ลงโทษผู้ประกอบการในการให้บริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะในกรณีที่ไม่ปฏิบัติหรือปฏิบัติไม่ถูกต้องตามเงื่อนไขในมาตรา 31 มาตรา 32 มาตรา 33 หรือมาตรา 34 หรือไม่ปฏิบัติหรือปฏิบัติไม่ถูกต้องตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยของผู้โดยสารตามมาตรา 36 หรือไม่ปฏิบัติหรือปฏิบัติไม่ถูกต้องตามบทบัญญัติในหมวด 4 ว่าด้วยการชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง ให้นายทะเบียนมีอำนาจสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งนั้นปฏิบัติให้ถูกต้อง หรือจัดการแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด ถ้าผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ปฏิบัติหรือไม่แก้ไขให้ถูกต้อง หรือเป็นที่เห็นได้ว่าผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่สามารถจะดำเนินการตามเงื่อนไขหรือข้อกำหนดนั้น หรือการดำเนินการนั้นน่าจะเป็นเหตุให้เกิดภัยอันตรายหรือเสื่อมประโยชน์ต่อประชาชน ให้นายทะเบียนโดยอนุมัติของคณะกรรมการสั่งเพิกถอนใบอนุญาตประกอบการขนส่งได้ สอดคล้องกับคำสั่งของหัวหน้าคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ ที่ 15/2560 เรื่อง มาตรการเพิ่มความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งได้ให้อำนาจแก่นายทะเบียนมีอำนาจเพิกถอนการจดทะเบียนรถ ระบุการใช้รถหรือพักใช้ใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่เกิน 6 เดือนกรณีต่อไป นี้ เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงจากการขนส่งอันกระทบต่อความเชื่อมั่นใน

ระบบการขนส่ง โดยมี สาเหตุมาจากการที่ผู้ประกอบการขนส่ง ไม่ควบคุมกำกับดูแลผู้ขับรถให้ใช้ความเร็วไม่เกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ขับรถเกินชั่วโมงการทำงานตามที่กฎหมายกำหนด ขับรถโดยประมาท หรือขับรถในขณะที่ร่างกายหรือจิตใจอ่อนความสามารถ หรือผู้ประกอบการขนส่ง ไม่ควบคุมกำกับดูแลผู้ขับรถหรือพนักงานเก็บค่าโดยสาร ทำให้มีการบรรทุกผู้โดยสารเกินจำนวนที่นั่ง ทอดทิ้งผู้โดยสาร หรือเก็บค่าโดยสารเกินอัตราที่กำหนด

ขณะเดียวกัน จากการศึกษามาตรการลงโทษผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะของต่างประเทศพบว่า สาธารณรัฐเกาหลีได้กำหนดเกี่ยวกับมาตรการลงโทษทางปกครองเอาไว้ในมาตรา 85 พระราชบัญญัติว่าด้วยการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ โดยกำหนดว่า ผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะอาจถูกยกเลิกใบอนุญาตให้บริการ หรือพักใช้ใบอนุญาตชั่วคราวไม่เกิน 6 เดือน ในหลายกรณี รวมถึง ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากรุนแรง หรือการเกิดอุบัติเหตุจากรอบยครั้ง โดยอุบัติเหตุรุนแรงดังกล่าว หมายถึงอุบัติเหตุในครั้งเดียวที่ก่อให้เกิดการเสียชีวิตและบาดเจ็บ มากเกินกว่าอัตราที่ประธานาธิบดีกำหนด และอุบัติเหตุจากรอบยครั้ง หมายถึงอัตราส่วนของจำนวนของการเกิดอุบัติเหตุจากรุนแรงที่เกิดขึ้น โดยรถยนต์โดยสารสาธารณะที่อยู่ในความครอบครองของผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะ

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกฎหมายไทยกับกฎหมายต่างประเทศ ดังที่กล่าวมาแล้ว พบว่าได้นำมาตรการทางปกครอง อันได้แก่ การพักใช้ใบอนุญาตและการเพิกถอนใบอนุญาตมาใช้ควบคุมผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะที่ละเลยด้านความปลอดภัยเอาไว้ โดยกำหนดให้นายทะเบียนมีอำนาจในการเพิกถอน ระงับ หรือพักใช้ใบอนุญาตชั่วคราวได้ไม่เกิน 6 เดือนเช่นเดียวกัน แสดงให้เห็นว่า กฎหมายไทยสอดคล้องกับกฎหมายต่างประเทศในเรื่องดังกล่าว อย่างไรก็ตาม กฎหมายไทยได้กำหนดให้นำมาตรการทางปกครองดังกล่าวมาใช้เฉพาะกรณีการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงเท่านั้น แต่ไม่ได้มีการกำหนดให้นำมาตรการทางปกครองดังกล่าวมาใช้ในกรณีที่รถซึ่งอยู่ในความครอบครองของผู้ประกอบการมีอัตราส่วนของการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งด้วย ดังนั้น ผู้ศึกษาจึงเห็นว่า หากมีการเพิ่มบทลงโทษทางปกครอง โดยกำหนดให้นายทะเบียนมีอำนาจในการเพิกถอน ระงับ หรือพักใช้ใบอนุญาตผู้ประกอบการไม่เกิน 6 เดือนในกรณีที่รถซึ่งอยู่ในความครอบครองของผู้ประกอบการ เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งด้วย ก็จะทำให้มาตรการทางปกครองที่นำมาใช้ควบคุมผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

#### 4.2 วิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับการวิจัยมาตรการค่าเสียหายเชิงลงโทษมาใช้กับกรณีอุบัติเหตุจากรถยนต์โดยสารสาธารณะ

รถยนต์โดยสารสาธารณะที่ให้บริการอยู่ในประเทศไทยปัจจุบัน มีด้วยกันหลายประเภท โดยประเภทที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดได้แก่ รถตู้โดยสารสาธารณะและรถโดยสารขนาดใหญ่หรือรถบัส ซึ่งรถยนต์ทั้งสองประเภทนี้มักให้บริการขนส่งผู้โดยสารข้ามจังหวัด โดยเฉพาะรถตู้โดยสารพบว่าเป็นรถโดยสารสาธารณะที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด พิจารณาจากการเก็บสถิติของมูลนิธิเพื่อผู้บริโภค ร่วมกับศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนนพบว่า ในปี พ.ศ. 2560 รถตู้โดยสารเป็นรถยนต์โดยสารที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดถึง 236 ครั้ง หรือ 21.5 ครั้งต่อเดือน ทำให้มีผู้ที่ได้รับบาดเจ็บรวม 906 คน หรือเฉลี่ย 82.4 คนต่อเดือน มีผู้เสียชีวิตรวมทั้งสิ้น 113 คน หรือโดยเฉลี่ย 10.3 คนต่อเดือน

สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากรถยนต์โดยสารเหล่านี้ พบว่า มีด้วยกันสองสาเหตุหลักคือ เกิดจากสภาพของรถยนต์โดยสารที่ไม่เหมาะแก่การบรรทุกผู้โดยสาร ขาดการดูแลที่เหมาะสม ทำให้อุปกรณ์ของรถบกพร่องขณะใช้งาน เช่น ระบบเบรก ระบบเกียร์ เป็นต้น เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่ไม่สามารถควบคุมรถได้ จนทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น การดูแลรักษารถยนต์โดยสารให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานนี้อยู่ในความรับผิดชอบของผู้ประกอบการรถยนต์โดยสารสาธารณะซึ่งได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการจากหน่วยงานภาครัฐ ส่วนอีกสาเหตุหนึ่งเกิดจากสภาพความพร้อมของผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารสาธารณะ เช่น ขับขี่ในขณะที่สภาพร่างกายไม่พร้อม อยู่ในสภาวะมึนเมา หรือเสพยาเสพติด การขาดการพักผ่อนให้เพียงพอ จนทำให้หลับในใน หรือในขณะที่ขับรถ ผู้ขับขี่กระทำการฝ่าฝืนมาตรการด้านความปลอดภัย เช่น บรรทุกผู้โดยสารเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด พนักงานขับรถหวาดเสียวไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้โดยสาร เป็นต้น

จากสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุดังที่กล่าวมา พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นกฎหมายหลักที่นำมาใช้ควบคุมการให้บริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะจึงได้มีบทบัญญัติเพื่อควบคุมทั้งในส่วนของผู้ประกอบการรถยนต์โดยสารสาธารณะ และผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารสาธารณะ เช่น กำหนดให้ผู้ประกอบการต้องดูแลรักษาสภาพของรถยนต์โดยสารให้อยู่ในสภาพดี พร้อมให้บริการ รวมถึงกำหนดหน้าที่ของผู้ประกอบการรถยนต์โดยสารต้องกำกับดูแลผู้

ขี้ขี้ ห้ามผู้ที่อยู่ในสภาพเมาสุรา เสดยาเสพติด หรือวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ฯลฯ ทำหน้าที่ขี้ขี้รถยนต์โดยสารสาธารณะที่อยู่ในความครอบครองของตน รวมถึงต้องคอยดูแลมิให้ผู้ขี้ขี้รถ ทำการขี้ขี้รถก่อให้เกิดอันตราย เช่น ใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขี้ขี้รถ ขี้ขี้เร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ขี้ขี้เกินชั่วโมงทำงานตามที่กฎหมายกำหนด ขี้ขี้โดยประมาท หรือขี้ขี้ในขณะที่ร่างกายหรือจิตใจอ่อนความสามารถ เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาพบว่า เมื่อมีการพบเห็นผู้ขี้ขี้รถยนต์โดยสารสาธารณะที่มีแนวโน้มว่าจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ สำนักงานขนส่งจังหวัด ซึ่งเป็นเจ้าพนักงานตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ได้นำมาตรการลงโทษผู้ประกอบการและผู้ขี้ขี้มาใช้ โดยในส่วนของผู้ประกอบการได้ทำการเปรียบเทียบปรับตั้งแต่ 2,000 บาท ถึง 10,000 บาท แล้วแต่กรณี ถึงแม้มีการนำมาตรการดังกล่าวมาใช้ แต่พบว่าผู้ประกอบการที่กระทำการฝ่าฝืนกฎหมายอย่างต่อเนื่อง แสดงให้เห็นว่า มาตรการลงโทษที่นำมาใช้นั้น ไม่เหมาะสมกับสภาพของการกระทำความผิด รวมถึงไม่มีผลเป็นการยับยั้งการกระทำความผิดตามเจตนาของการนำมาตรการลงโทษทางอาญามาใช้ เช่นเดียวกับมาตรการควบคุมผู้ขี้ขี้รถยนต์โดยสารสาธารณะซึ่งมีการกำหนดห้ามมิให้ผู้ที่ไม่ใช่ใบอนุญาตขี้ขี้รถยนต์โดยสารสาธารณะทำหน้าที่ในการขี้ขี้ กำหนดห้ามมิให้ผู้ขี้ขี้รถยนต์โดยสารสาธารณะขี้ขี้ขณะที่อยู่ในสภาพเมาสุราหรือของมีเมาอื่น ๆ หรือเสพยาเสพติดหรือเสพวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอื่นๆ รวมถึงต้องปฏิบัติตามมาตรการความปลอดภัยที่รัฐกำหนด โดยมาตรการลงโทษส่วนใหญ่คือปรับไม่เกิน 5,000 บาท แต่ที่ผ่านมามีผู้ขี้ขี้กระทำการฝ่าฝืนกฎหมายเป็นจำนวนมาก โดยส่วนใหญ่ผู้ขี้ขี้เหล่านี้ กระทำความผิดโดยอยู่ภายใต้คำสั่งของผู้ประกอบการ ซึ่งมีความประสงค์จะเพิ่มรอบของการให้บริการผู้โดยสาร หรือขาดผู้ขี้ขี้ จึงยินยอมให้บุคคลที่อยู่ภายใต้การดื่มสุราหรือเสพยาเสพติด เข้าทำการขี้ขี้ของตน การกล่าวกระทำ ความผิดดังกล่าวทั้งในส่วนของที่ผู้ประกอบการต้องรับผิดชอบตามกฎหมายและในส่วนที่ผู้ประกอบการใช้ให้ผู้ขี้ขี้กระทำความผิดกฎหมาย แสดงให้เห็นว่า อัตราโทษดังกล่าวไม่มีความเหมาะสม ไม่สามารถเป็นมาตรการยับยั้งการกระทำความผิดของผู้ขี้ขี้รถยนต์โดยสารได้

อนึ่ง ขณะเดียวกัน เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นแล้ว การเยียวยาความเสียหายจึงมีความสำคัญ จากการศึกษาพบว่า เคยมีคำพิพากษาของศาลอุทธรณ์ภาค 5 แผนกคดีผู้บริโภค ได้ทำการพิพากษาให้ผู้ประกอบการรถยนต์โดยสารสาธารณะ ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น โดยนำหลักการ

ค่าเสียหายเชิงลงโทษตามที่ได้บัญญัติอยู่ในพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551 มาบังคับใช้ด้วย โดยถือว่า ผู้โดยสารเป็นผู้บริโภค ที่ได้รับความเสียหายจากการที่ผู้ประกอบการรถยนต์โดยสารสาธารณะประมาทเดินเล่ออย่างร้ายแรง ไม่นำพาต่อความเสียหายที่จะเกิดแก่ผู้บริโภค ไม่ควบคุมกำกับดูแลผู้ขับขี่อย่างเพียงพอ ทำให้ผู้ขับขี่ขับรถด้วยความประมาท ใช้ความเร็วสูงขณะขับรถลงเนินเขาโดยปราศจากความระมัดระวัง ถึงแม้มีผู้โดยสารร้องเตือนแต่ผู้ขับขี่มิได้ให้ความสนใจ ยังคงขับรถเร็วต่อไป จนเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุในที่สุด ทำให้มีผู้เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บจำนวนมาก คดีดังกล่าวนี้ นอกจากศาลพิพากษาให้ผู้ประกอบการรถยนต์โดยสารสาธารณะต้องชดใช้ค่าเสียหายแก่ผู้เสียหายแล้ว ยังมีการกำหนดค่าความเสียหายเพื่อการลงโทษตามมาตรา 42 แห่งพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551 เป็นเงิน 50,000 บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับถัดจากวันฟ้องเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จให้แก่ผู้เสียหายอีกด้วย

จากคำพิพากษาที่ยกมาข้างต้นทำให้เห็นว่า ปัจจุบันมีแนวคิดในการนำหลักของค่าเสียหายเชิงลงโทษมาใช้กับคดีอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นไปตามพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551 มาตรา 42 ซึ่งกำหนดไว้ว่า “ ถ้าการกระทำที่ถูกฟ้องร้องเกิดจากการที่ผู้ประกอบการกระทำโดยเจตนาเอาเปรียบผู้บริโภคโดยไม่เป็นธรรมหรือจงใจให้ผู้บริโภคได้รับความเสียหายหรือประมาทเดินเล่ออย่างร้ายแรงไม่นำพาต่อความเสียหายที่จะเกิดแก่ผู้บริโภคหรือกระทำการอันเป็นการฝ่าฝืนต่อความรับผิดชอบในฐานะผู้มีอาชีพหรือธุรกิจอันยอมเป็นที่ไว้วางใจของประชาชน เมื่อศาลมีคำพิพากษาให้ผู้ประกอบการชดใช้ค่าเสียหายแก่ผู้บริโภค ให้ศาลมีอำนาจสั่งให้ผู้ประกอบการชดใช้ค่าเสียหายเพื่อการลงโทษเพิ่มขึ้นจากจำนวนค่าเสียหายที่แท้จริงที่ศาลกำหนดได้ตามที่เห็นสมควร ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงพฤติการณ์ต่าง ๆ เช่น ความเสียหายที่ผู้บริโภคได้รับ ผลประโยชน์ที่ผู้ประกอบการธุรกิจได้รับ สถานะทางการเงินของผู้ประกอบการธุรกิจ การที่ผู้ประกอบการธุรกิจได้บรรเทาความเสียหายที่เกิดขึ้น ตลอดจนการที่ผู้บริโภคมีส่วนในการก่อให้เกิดความเสียหายด้วย

การกำหนดค่าเสียหายเพื่อการลงโทษตามวรรคหนึ่ง ให้ศาลมีอำนาจกำหนดได้ไม่เกินสองเท่าของค่าเสียหายที่แท้จริงที่ศาลกำหนด แต่ถ้าค่าเสียหายที่แท้จริงที่ศาลกำหนดมีจำนวนเงินไม่เกินห้าหมื่นบาท ให้ศาลมีอำนาจกำหนดค่าเสียหายเพื่อการลงโทษได้ไม่เกินห้าเท่าของค่าเสียหายที่แท้จริงที่ศาลกำหนด”

อย่างไรก็ตาม การนำหลักค่าความเสียหายเชิงลงโทษดังกล่าวมาใช้กับคดีอุบัติเหตุอาจมิได้นำมาใช้ในทุกกรณี เนื่องจากกฎหมายเฉพาะที่ใช้ในการควบคุมการให้บริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะมิได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับค่าความเสียหายเชิงลงโทษเอาไว้ เช่น คดีรถร่วม บขส. ปรับอากาศชั้นสอง พลิกคว่ำเป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต 5 ราย ที่จังหวัดอุดรธานีนั้น พบว่า ศาลพิพากษาให้จำเลยต้องรับผิดชอบตามค่าความเสียหายที่แท้จริงเท่านั้น มิได้นำมาตรการค่าความเสียหายเชิงลงโทษมาใช้แต่ประการใด นอกจากนี้ พระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551 ดังกล่าวเป็นหลักเกณฑ์ที่กำหนดขึ้น เพื่อใช้กับคดีผู้บริโภคทั่วไปทุกคดี ดังนั้นจึงมีข้อพิจารณาว่ามีความเหมาะสมเพียงพอที่จะนำมาใช้กับคดีอุบัติเหตุหรือไม่

จากการศึกษาพบว่า ในปัจจุบันกฎหมายของไทยได้นำค่าเสียหายเชิงลงโทษมาใช้ในกฎหมายเฉพาะ หลายฉบับ เช่น พระราชบัญญัติความลับทางการค้า พ.ศ. 2545 มาตรา 13 บัญญัติไว้ว่า “...ให้ศาลมีอำนาจสั่งให้ผู้ละเมิดจ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อการลงโทษเพิ่มขึ้นจากจำนวนที่ศาลกำหนดตาม (1) หรือ (2) ได้ แต่ต้องไม่เกินสองเท่าของค่าสินไหมทดแทนตาม (1) หรือ (2)” พระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 มาตรา 11 กำหนดไว้ว่า “นอกจากค่าสินไหมทดแทนเพื่อละเมิดตามที่กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ศาลมีอำนาจกำหนดค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้ด้วย...”

เมื่อผู้ศึกษาทำการศึกษาค่าพิพาทภาคีอุบัติเหตุของต่างประเทศพบว่า มีกรณีนำค่าเสียหายเชิงลงโทษมาใช้เช่นกรณี BMW of North America, Inc. v. Gore (116 S. Ct. 1589 (1996)) คณะลูกขุนได้วินิจฉัยให้ Gore ได้รับค่าสินไหมทดแทนจำนวน \$4,000 สำหรับค่าเสื่อมราคาของรถ และกำหนดค่าเสียหายเชิงลงโทษแก่บริษัทจำนวน \$ 4 ล้าน ศาลสูงของ Alabama ลดค่าเสียหายเชิงลงโทษลงเหลือ \$ 2 ล้าน แต่ศาลสูงแห่งสหรัฐอเมริกาเห็นว่าสูงไปจึงลดลงเหลือ \$ 50,000 อีกกรณีหนึ่งคือ 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 ศาลได้วินิจฉัยให้ จำเลยซึ่งประกอบไปด้วยชาวประมงและชาวพื้นเมือง Alaskan ได้รับค่าสินไหมทดแทนจำนวนหลายล้านดอลลาร์ และ \$5 พันล้านเป็นค่าเสียหายเชิงลงโทษ ศาลสูงพิพากษายืนเป็นต้น

อนึ่ง พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ถือเป็นกฎหมายจราจร ซึ่งเป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นเพื่อความปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของผู้ขับขี่ ผู้ใช้รถใช้ถนน ตลอดจนความประสงค์ที่จะให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยของการใช้รถใช้ถนน ดังนั้นการกำหนดลักษณะของการกระทำความผิดในกฎหมายดังกล่าวจึงมีความแตกต่างจากกฎหมายฉบับอื่น โดยมีการกำหนดความผิดเอาไว้หลายลักษณะเช่น ความผิดต่อกฎระเบียบทั่วไป ซึ่งจะถูกดำเนินคดีเพียงเล็กน้อย โทษไม่รุนแรงโดยทั่วไปกำหนดเป็นโทษปรับเท่านั้น ความผิดที่เป็นการก่ออันตราย เช่น การบัญญัติมิให้นำรถที่มีสภาพไม่ปลอดภัยต่อการใช้งานมาใช้ ทั้งนี้เพื่อเป็นการคุ้มครองความปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนทุกคน ความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท เช่น การขับขีรถลักษณะหวาดเสียว ประมาท อันอาจจะก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือแก่ทรัพย์สิน ซึ่งกฎหมายให้คำว่า “อันอาจเกิด” แสดงว่า ผลของการกระทำยังไม่เกิดอันตราย แต่ผู้กระทำความผิดก็ต้องรับโทษแล้ว และมีข้อพิจารณาอีกประการหนึ่งว่า จิตใจของผู้กระทำความผิดมิได้เป็นความชั่ว หรือตั้งใจก่ออาชญากรรม เช่น การขับขีรถยนต์โดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ย่อมแตกต่างจากการจงใจฆ่าผู้อื่นจนถึงแก่ความตาย ดังนั้น การขับขีรถยนต์โดยประมาท หากกำหนดโทษไว้สูงเกินไป ก็อาจจะไม่เป็นธรรมต่อผู้กระทำความผิดได้ ขณะเดียวกัน หากกำหนดโทษไว้ต่ำเกินไป ก็จะไม่ส่งผลในการยับยั้งการกระทำความผิด ซึ่งกรณีการใช้รถที่อยู่ในสภาพไม่พร้อมที่จะใช้งานก็ดี หรือกรณีผู้ขับขี่ไม่อยู่ในสภาพที่พร้อมจะทำการขับขีรถยนต์โดยสารหรือขับขีด้วยความประมาทก็ดี อาจนำมาซึ่งความเสียหายในชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารได้ ด้วยเหตุนี้ ผู้ศึกษาจึงเห็นว่า การบัญญัติให้โทษอาญาสูงขึ้นอาจไม่มีความเหมาะสม จึงควรรนำหลักค่าเสียหายเชิงลงโทษมาใช้กับคดีความผิดอุบัติเหตุแทน โดยเฉพาะอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินที่รุนแรง โดยบัญญัติหลักการดังกล่าวไว้ในกฎหมายเฉพาะ คือพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อให้สามารถนำหลักการเกี่ยวกับค่าความเสียหายเชิงลงโทษมาใช้กับคดีอุบัติเหตุได้อย่างเหมาะสม และมีประสิทธิภาพเพียงพอที่จะยับยั้งการกระทำความผิด

#### 4.3 วิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับการนำค่าเสียหายเชิงลงโทษมาใช้ลงโทษผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสาร สาธารณะ

สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุกับรถยนต์โดยสารสาธารณะส่วนหนึ่งเกิดขึ้นมาจากตัวของผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารสาธารณะเอง อย่างไรก็ตาม ตัวของผู้ขับขี่โดยส่วนใหญ่มักปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ประกอบการ ไม่ว่าจะเป็นการกระทำความผิดตามกฎหมายจราจรทางบก เช่น ขับรถเร็ว ขับด้วยความประมาทหวาดเสียว หรือการกระทำความผิดต่อกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง เช่น รับผู้โดยสารเกินจำนวน การเพิ่มรอบจนทำให้ผู้ขับขี่มีเวลาพักผ่อนไม่เพียงพอ ไม่เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด และในบางกรณี ผู้ขับขี่มักอาศัยยาเสพติดบางชนิดเข้าช่วย เพื่อให้สามารถขับรถได้ยาวนานขึ้น ซึ่งหากผู้ประกอบการทำหน้าที่ของตนอย่างเคร่งครัด เช่น ควบคุมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารสาธารณะ ไม่ยินยอมให้ผู้หนึ่งผู้ใดที่ตกอยู่ภายใต้อิทธิพลของยาเสพติด หรือพักผ่อนไม่เพียงพอ ไม่เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด การกระทำความผิดของผู้ขับขี่ก็จะไม่อาจเกิดขึ้นได้ ดังนั้น มาตรการลงโทษผู้ประกอบการรถยนต์โดยสารสาธารณะจึงมีความสำคัญยิ่งกว่าการกระทำความผิดของผู้ขับขี่

อนึ่ง เมื่อพิจารณาบทบัญญัติของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 แล้วพบว่า ได้มีการบัญญัติห้ามมิให้ผู้ขับขี่กระทำการในลักษณะต่างๆ อันส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร เช่น ในขณะที่ขับรถ ผู้ขับขี่จะต้องไม่เสพหรือเมาสุราหรือของมึนเมาอื่นๆ ไม่เสพยาเสพติดให้โทษ ไม่เสพวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท และต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่งตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ต้องไม่ขับรถในเวลาที่ยานพาหนะหรือจิตใจหย่อนความสามารถ ไม่รับบรรทุกบุคคลที่เป็นโรคเรื้อนหรือโรคติดต่อที่น่ารังเกียจไปกับผู้โดยสารอื่น ไม่รับบรรทุกศพ สัตว์ หรือสิ่งของที่อาจเกิดอันตรายหรือเป็นที่พึงรังเกียจไปกับผู้โดยสาร ไม่รับบรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิง ระเบิด หรือวัตถุอันตรายโดยฝ่าฝืนข้อห้ามตามที่อธิบดีประกาศไว้ในราชกิจจานุเบกษา ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท นอกจากนี้ผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารสาธารณะยังต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการขับขี่ทั่วไปตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 เช่น ต้องไม่ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ ต้องไม่ขับรถในลักษณะหวาดเสียวไม่ปลอดภัย อันอาจจะก่อให้เกิดอันตรายหรือเกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ ฯลฯ อีกด้วย



มีข้อพิจารณาประการหนึ่งคือ การขับรถโดยสาธารณะเกินจำนวนที่กฎหมายกำหนดไว้ในมาตรา 103 ทวิ ซึ่งบัญญัติไว้ว่า “ภายใต้บังคับกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานในการปฏิบัติหน้าที่ขับรถในรอบยี่สิบสี่ชั่วโมง ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อกันเกินสี่ชั่วโมงนับแต่ขณะเริ่มปฏิบัติหน้าที่ขับรถ แต่ถ้าในระหว่างนั้น ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถได้พักติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมง ก็ให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถต่อไปได้อีกไม่เกินสี่ชั่วโมงติดต่อกัน” บทบัญญัติมาตราดังกล่าว กำหนดแต่เพียงผู้ขับขี่ที่กระทำการฝ่าฝืนกฎหมาย ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาทเท่านั้น แต่มิได้มีการกล่าวถึงบทเพิ่มโทษใดๆ ในกรณีที่การฝ่าฝืนดังกล่าวเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรง นำมาซึ่งการเสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บของตัวผู้ขับขี่เองและผู้โดยสารเป็นจำนวนมาก

กรณีดังกล่าว ผู้ศึกษาจึงจะทำการแบ่งการศึกษาออกเป็นสองประเด็น ประเด็นแรก คือ การเพิ่มโทษต่อผู้ประกอบการที่กระทำการฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าวจนเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ นำมาซึ่งการเสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บของผู้โดยสารจำนวนมาก กรณีศึกษาที่เกิดขึ้นในทางปฏิบัติพบว่าผู้ประกอบการรถยนต์โดยสารสาธารณะมักจะทำประกันภัย และหากมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น บริษัทประกันภัยจะเข้ามาดำเนินการเกี่ยวกับการชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้โดยสารที่ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิต เช่น กรณีอุบัติเหตุรถบัสของบริษัท กันเองทัวร์ ซึ่งประกอบการนำผู้โดยสารท่องเที่ยวในจังหวัดกาฬสินธุ์ ได้เกิดอุบัติเหตุขณะที่นำนักท่องเที่ยวเดินทางกลับจากการท่องเที่ยวที่จังหวัดจันทบุรี เป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิตรวมทั้งสิ้น 18 ราย และบาดเจ็บอีก 32 ราย เจ้าหน้าที่ได้ดำเนินคดีทางอาญากับผู้ขับขี่ใน 4 ฐานความผิด ได้แก่ เสพยาเสพติด, ขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด ขับขี่รถโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บ เสียชีวิต และความผิดฐานหลบหนี ขณะที่ผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะ ถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจดำเนินคดีอาญา ใน 2 ฐานความผิดคือ ไม่มีการตรวจสอบสภาพรถตามที่กฎหมายกำหนด และความผิดฐานปล่อยละเลยให้คนขับเสพยาเสพติด ขณะที่บริษัทประกันภัยต้องเข้ามารับผิดชอบในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียชีวิตรายละ 650,000 บาท ซึ่งโดยมากหลังจากทางญาติของผู้เสียชีวิตได้รับเงินค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทประกันภัยแล้ว มักไม่พอใจฟ้องดำเนินคดีทางแพ่งกับผู้ประกอบการเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายใดๆ เพิ่มอีก จึงมีข้อพิจารณาว่า ว่า การดำเนินคดีกับผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะเพียง 2 ฐานความผิดดังกล่าวข้างต้นมีความเหมาะสมหรือไม่ และมีผลเป็นการยับยั้งการกระทำผิด มิให้ผู้ประกอบการฝ่า

ฝืนกฎหมายที่กำหนดให้มีหน้าที่ในการตรวจสอบสภาพรถและป้องกันระวังสภาพของผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารสาธารณะที่อยู่ในความควบคุมของตนหรือไม่

เมื่อพิจารณาแนวคิดเกี่ยวกับค่าความเสียหายเชิงลงโทษมาใช้ลงโทษผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารพบว่า มีวัตถุประสงค์หลัก 2 ประการคือ เพื่อเยียวยาความเสียหายให้แก่ผู้โดยสารที่ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น และเพื่อการลงโทษผู้ประกอบการภายใต้ขอบเขตที่นำมาใช้ต่อเมื่อมาตรการป้องปรามไม่เพียงพอ เป็นเหตุให้เนื่องจากผู้กระทำความผิดมีโอกาสหลบหนีหรือหลุดจากการลงโทษ อนึ่ง เมื่อพิจารณาจากแนวคำพิพากษาของไทย ที่เคยพิพากษาในคดีอุบัติเหตุโดยนำหลักค่าเสียหายเชิงลงโทษมาใช้พบว่า ในคดีที่บริษัทเปรมประชาชนส่ง จำกัด ซึ่งข้อเท็จจริงของคดีคือ นายอินแก้ว มูลสุข ลูกจ้างของบริษัทที่ขับรถโดยสารรับผู้โดยสารเกินอัตราบรรทุกที่กฎหมายกำหนด ประมาทขับรถด้วยความเร็วสูง ลงทางโค้งเนินเขาโดยปราศจากความระมัดระวัง แม้จะมีผู้โดยสารร้องเตือนแล้ว แต่นายอินแก้ว มูลสุข ยังคงไม่สนใจและยังคงขับรถด้วยความเร็วต่อไป ทำให้เกิดอุบัติเหตุมีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก ศาลอุทธรณ์ภาค 5 ได้ตัดสินให้บริษัทเปรมประชาชนส่ง จำกัด กับพวก ร่วมกันชำระเงินให้แก่ นายลำพูน-นางทอง เจริญเกียรติ รวมเป็นเงิน 1,030,000 บาท นอกจากนี้ยังมีการกำหนดให้บริษัทจ่ายค่าเสียหายเชิงลงโทษเพิ่มจากค่าเสียหายที่แท้จริงอีกคดีละ 50,000 บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันถัดจากวันฟ้องไปจนกว่าจะชำระเสร็จ ปัญหาจึงมีว่า การที่ศาลกำหนดค่าเสียหายเชิงลงโทษเป็นจำนวน 50,000 บาทนั้น มีความเหมาะสมแล้วหรือไม่

อนึ่ง เมื่อพิจารณาหลักการกำหนดค่าความเสียหายเชิงลงโทษตามที่มีอยู่ในบทกฎหมายไทยฉบับต่างๆ แล้วพบว่า พระราชบัญญัติความลับทางการค้า พ.ศ. 2545 กำหนดไว้ว่า ศาลมีอำนาจสั่งให้ผู้ละเมิดจ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อการลงโทษเพิ่มขึ้นจากจำนวนที่ศาลกำหนดได้ แต่ต้องไม่เกินสองเท่าของค่าสินไหมทดแทนตาม (1) อันหมายถึงค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง หรือ (2) หมายถึง ค่าสินไหมที่ศาลกำหนดให้ตามความเหมาะสมเนื่องจากไม่อาจทราบความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงได้

พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 กำหนดไว้ว่า ศาลมีอำนาจสั่งให้ผู้ประกอบการจ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อการลงโทษเพิ่มขึ้นจากจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่แท้จริงที่ศาลกำหนดได้ตามที่ศาลเห็นสมควร แต่ไม่เกินสองเท่าของค่า

สินไหมทดแทนที่แท้จริงนั้น ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงพฤติการณ์ต่าง ๆ เช่น ความร้ายแรงของความเสียหายที่ผู้เสียหายได้รับ การที่ผู้ประกอบการรู้ถึงความปลอดภัยของสินค้า ระยะเวลาที่ผู้ประกอบการปกปิดความปลอดภัยของสินค้า การดำเนินการของผู้ประกอบการเมื่อทราบว่าสินค้านั้นเป็นสินค้าที่ไม่ปลอดภัย ผลประโยชน์ที่ผู้ประกอบการได้รับ สถานะทางการเงินของผู้ประกอบการ การที่ผู้ประกอบการได้บรรเทาความเสียหายที่เกิดขึ้น ตลอดจนการที่ผู้เสียหายมีส่วนในการก่อให้เกิดความเสียหายด้วย

ขณะที่พระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551 มีข้อกำหนดเกี่ยวกับค่าเสียหายเชิงลงโทษไว้แตกต่างจากบทกฎหมายฉบับอื่น โดยการกำหนดค่าเสียหายเพื่อการลงโทษแบ่งได้เป็น 2 เงื่อนไขกล่าวคือ ถ้าค่าความเสียหายที่แท้จริงเกิน 50,000 บาท ศาลมีอำนาจกำหนดค่าเสียหายเชิงลงโทษได้ไม่เกินสองเท่าของค่าเสียหายที่แท้จริงที่ศาลกำหนด แต่ถ้าค่าเสียหายที่แท้จริงที่ศาลกำหนดมีจำนวนเงินไม่เกินห้าหมื่นบาท ศาลมีอำนาจกำหนดค่าเสียหายเพื่อการลงโทษได้ไม่เกินห้าเท่าของค่าเสียหายที่แท้จริงที่ศาลกำหนด เมื่อนำมาพิจารณาประกอบกับคดี ศาลอุทธรณ์ภาค 5 ได้ตัดสินให้บริษัทเปรมประชาชนส่ง จำกัด จ่ายค่าเสียหายเชิงลงโทษเพิ่มอีก คดีละ 50,000 บาทนั้น ด้วยความเคารพต่อคำพิพากษาของศาล แต่ผู้ศึกษาไม่เห็นด้วยกับคำพิพากษาดังกล่าว เนื่องจากเห็นว่า เป็นการกำหนดมูลค่าความเสียหายเชิงลงโทษที่น้อยเกินไป เมื่อเทียบกับค่าความเสียหายที่แท้จริงที่ศาลกำหนด เนื่องจากค่าความเสียหายส่วนใหญ่มักจ่ายโดยบริษัทประกันภัยอยู่แล้ว ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะต้องจ่ายเพียงส่วนต่างที่เกิดขึ้นระหว่างวงเงินประกันภัยกับค่าความเสียหายที่แท้จริงที่ศาลกำหนดเท่านั้น การกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะจ่ายเพิ่มขึ้นอีก 50,000 บาท จากมูลค่าความเสียหายจริง 1,030,000 บาท จึงไม่เพียงพอที่จะทำให้ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะเกิดความตระหนักในความปลอดภัยและทำหน้าที่ในการตรวจสอบสภาพของรถและสภาพของผู้ขับขี่ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้นเมื่อเทียบกับประโยชน์ที่ได้รับจากการใช้ให้ลูกจ้างซึ่งเป็นผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารสาธารณะฝ่าฝืนกฎหมายต่อไป

ขณะที่ตามกฎหมายต่างประเทศ ซึ่งมีการนำหลักความเสียหายเชิงลงโทษมาใช้พบว่าค่าเสียหายเชิงลงโทษมักมีมูลค่าสูงกว่าค่าความเสียหายปกติ เช่น คดี BMW of North America, Inc. v. Gore (116 S. Ct. 1589 (1996)) ค่าความเสียหายปกติเป็นเงิน 4,000 ดอลลาร์ ศาลกำหนดค่า

ความเสียหายเชิงลงโทษเพิ่มอีก 24,000 ดอลลาร์ เห็นได้ว่า ค่าความเสียหายเชิงลงโทษศาลกำหนดให้เป็น 6 เท่าของค่าความเสียหายปกติ ขณะที่คดี Pacific Mutual Life Insurance Co. v. Haslip (499 U.S. 1(1991)) ในคดีนี้คณะลูกขุน กำหนดค่าความเสียหายทดแทนปกติเป็นเงิน 200,000 ดอลลาร์ และกำหนดค่าความเสียหายเชิงลงโทษ เป็น 840,000 ดอลลาร์ รวมเป็นค่าความเสียหายทั้งสิ้น 1,040,000 ดอลลาร์ เท่ากับค่าความเสียหายเชิงลงโทษเป็น 4.2 เท่า ของค่าความเสียหายปกติ ถึงแม้ว่าจะมีข้อคัดค้านว่า การกำหนดค่าความเสียหายเชิงลงโทษดังกล่าวไม่มีความเหมาะสม เนื่องจากพฤติการณ์แห่งคดี คือเรื่องของบริษัทได้ช่นแนวปะการัง จึงยอมเป็นที่ทราบกันดีว่า เรือของบริษัทใดเป็นผู้ก่อความเสียหาย ผู้กระทำจึงไม่มีโอกาสหลบหนีหรือหลีกเลี่ยงความรับผิดชอบ อย่างไรก็ตาม ในคดีดังกล่าว ศาล Alabama Supreme Court และศาลสูงแห่งสหรัฐอเมริกา (United States Supreme Court) พิพากษายืน ขณะที่ บทกฎหมายของประเทศเกาหลี ให้ความสำคัญกับกรณีของการก่อให้เกิดอุบัติเหตุรุนแรง ซึ่งหมายถึงอุบัติเหตุในครั้งเดียวที่ก่อให้เกิดการเสียชีวิตและบาดเจ็บ มากกว่าอัตราที่กำหนดโดยประธานาธิบดี แต่กฎหมายไทยกลับมิได้ให้มีการบัญญัติมาตรการลงโทษของอุบัติเหตุรุนแรงกับอุบัติเหตุทั่วไปให้ต้องรับโทษแตกต่างกันแต่ประการใด

ผู้ศึกษาจึงเห็นว่า ควรกรณนำหลักการเกี่ยวกับค่าเสียหายเชิงลงโทษตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2541 มาบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับค่าเสียหายเชิงลงโทษออกเป็นสองหลักเกณฑ์กล่าวคือ กรณีค่าเสียหายที่แท้จริงเกินกว่า 50,000 บาท และกรณีค่าความเสียหายที่แท้จริงไม่เกิน 50,000 บาท อย่างไรก็ตาม การกำหนดค่าความเสียหายเชิงลงโทษข้างต้น ศาลจะกำหนดให้น้อยกว่าค่าความเสียหายที่แท้จริงมิได้ นอกจากนี้ ควรมีการบัญญัติเกี่ยวกับการลงโทษผู้ประกอบการกรณีอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเป็นอุบัติเหตุที่รุนแรงตามแนวทางของกฎหมายของสาธารณรัฐเกาหลีมาใช้

ส่วนกรณีของผู้ขับขี่ การฝ่าฝืนข้อกำหนดของกฎหมายที่กำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ขับรถจนเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น เช่น การฝ่าฝืนข้อกำหนดเกี่ยวกับชั่วโมงทำงานนั้น เกิดขึ้นเนื่องจากคำสั่งของผู้ประกอบการซึ่งเป็นนายจ้าง การจะนำหลักการเกี่ยวกับค่าความเสียหายเชิงลงโทษมาใช้เช่นเดียวกับกรณีการเพิ่มโทษผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะนั้นย่อมไม่มีความเหมาะสม

อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาบทบัญญัติของประเทศสาธารณรัฐเกาหลีพบว่ากฎหมายจราจรทางบก (Road Traffic Act) มาตรา 50 ของประเทศเกาหลีใต้ได้มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการดื่มสุราและเสพยาเสพติดว่า ห้ามบุคคลใดๆ ขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มีเมามา โดยมีข้อกำหนดว่าผู้ขับขี่มีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่า 0.05 กรัม/100 มิลลิตร ถือว่าเมาแล้วขับ อัตราโทษปรับจำคุกไม่เกิน 3 ปี และปรับไม่เกิน 10 ล้านวอน (หรือประมาณ 286,000 บาท) พักใช้ใบอนุญาตขับรถไม่เกิน 1 ปี และกรณีเกิดอุบัติเหตุ จนเป็นสาเหตุให้มีผู้เสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บ มีโทษปรับไม่เกิน 15 ล้านวอน (หรือประมาณ 429,000 บาท) จำคุกไม่เกิน 5 ปี และเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ แสดงให้เห็นว่า สาธารณรัฐเกาหลีให้ความสำคัญกับการกระทำผิดกฎหมายด้านความปลอดภัยของผู้ขับขี่เป็นอย่างมากและมีการกำหนดบทเพิ่มโทษไว้ในกฎหมายให้ผู้ขับขี่ต้องรับโทษหนักขึ้นหากการกระทำฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าวเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจนเป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บ

ผู้ศึกษาจึงเห็นว่า กรณีที่ผู้ขับขี่รถยนต์โดยสาธารณะกระทำการฝ่าฝืนพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 102 (3) ซึ่งมีกำหนดอัตราโทษไว้ในมาตรา 127 ทวิ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือนหรือปรับตั้งแต่ 2,000-10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ (3 ทวิ) มาตรา (3 ตริ) 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 หากการฝ่าฝืนดังกล่าวเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นมาซึ่งมีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บ ควรมีการเพิ่มโทษจากระวางโทษที่กำหนดไว้ข้างต้นอีกหนึ่งในสาม

อย่างไรก็ตาม อัตราโทษที่กำหนดไว้ในมาตรา 127 ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท นี้ เป็นการกำหนดโทษตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2542 ซึ่งผู้ศึกษาเห็นว่า เป็นการล้ำสมัย ขณะเดียวกันในปี พ.ศ. 2558 ได้มีการปรับปรุงอัตราโทษในความผิดลหุโทษตามประมวลกฎหมายอาญาให้มีความทันสมัย สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันที่ค่าเงินของประเทศไทยได้เปลี่ยนแปลงไป โดยพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายอาญา (ฉบับ

ที่ 22) พ.ศ. 2558 โดยกำหนดอัตราโทษในความผิดลหุโทษเพิ่มจากเดิม 10 เท่า เช่น บทบัญญัติใด  
เคยกำหนดอัตราโทษปรับไว้ไม่เกิน 500 บาท ได้มีการปรับปรุงอัตราโทษให้เป็นอัตราโทษปรับไม่  
เกิน 5,000 บาท และบทบัญญัติใดที่กำหนดอัตราโทษไว้ไม่เกิน 1,000 บาท ได้มีการปรับปรุงอัตรา  
โทษให้เป็นไม่เกิน 10,000 บาท เช่นเดียวกับ อัตราโทษที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการขนส่ง  
ทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งยังคงล้าสมัยและไม่สอดคล้องกับค่าเงินที่เปลี่ยนแปลงไป ผู้ศึกษาจึงเห็นว่า  
ควรมีการปรับปรุงอัตราโทษที่กำหนดไว้ในมาตรา 127 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.  
2522 ข้างต้นด้วย โดยใช้หลักเกณฑ์เดียวกับการปรับปรุงอัตราโทษในความผิดลหุโทษ แห่ง  
ประมวลกฎหมายอาญา เพื่อให้อัตราโทษดังกล่าวมีความทันสมัยและสอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจ  
และสังคมที่เปลี่ยนไปในปัจจุบันมากยิ่งขึ้น

## บทที่ 5

### บทสรุปและข้อเสนอแนะ

#### 5.1 บทสรุป

ในปัจจุบัน ประเทศไทยกลายเป็นประเทศที่มีผู้เสียชีวิตอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นอันดับหนึ่งของโลก อุบัติเหตุกับรถยนต์โดยสารสาธารณะเกิดขึ้นบ่อยครั้ง ทำให้มีผู้เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บเป็นจำนวนมาก ทำให้มีข้อพิจารณาว่า มาตรการลงโทษที่นำมาใช้ในการควบคุมการให้บริการรถขนส่งผู้โดยสารสาธารณะนั้นยังมีปัญหาบางประการ ผู้ศึกษาจะนำมาศึกษาวิเคราะห์สรุปได้ดังต่อไปนี้

ประเด็นแรก ปัญหาเกี่ยวกับมาตรการลงโทษผู้ประกอบการในการให้บริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ

ในช่วงเทศกาลสำคัญของประเทศ เช่น เทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ ซึ่งในแต่ละปีจะมีผู้โดยสารจำนวนมากมีความประสงค์จะเดินทางกลับภูมิลำเนา ทำให้มีความต้องการใช้บริการรถขนส่งสาธารณะสำหรับการเดินทางเป็นจำนวนมาก เป็นเหตุให้ผู้ประกอบการบางรายนำรถขนส่งมาให้บริการเพิ่มหรือที่เรียกว่า “รถเสริม” รวมถึงการเพิ่มจำนวนเที่ยวของการเดินทาง ทำให้ผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารสาธารณะต้องทำงานหนักขึ้น โดยผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะอาจให้ผู้ขับขี่ขับรถต่อเนื่องจนไม่มีเวลาพักผ่อน เกิดการเหนื่อยล้าและอาจเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงตามมา

ในการศึกษาครั้งนี้ ผู้ศึกษาได้ทำการแบ่งมาตรการลงโทษผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะออกเป็น 2 กรณี คือ มาตรการลงโทษทั่วไป และมาตรการลงโทษทางปกครอง รายละเอียดดังนี้

### มาตรการลงโทษทั่วไป

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พบว่า มีการบัญญัติหลักเกณฑ์การควบคุมการให้บริการในส่วนของผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะเอาไว้หลายประการแต่ในส่วนของผู้ปฏิบัติงานของผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารสาธารณะที่เป็นลูกจ้างของผู้ประกอบการ พบว่ามีบทบัญญัติให้ความคุ้มครองไว้ในกฎกระทรวงฉบับที่ 12 ซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 โดยกำหนดให้นายจ้างจะต้องให้ลูกจ้างซึ่งเป็นผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารสาธารณะทำงานได้ไม่เกินวันละ 8 ชั่วโมง หากทำงานล่วงเวลาต้องไม่เกิน 2 ชั่วโมง โดยต้องได้รับความยินยอมจากลูกจ้าง และกำหนดเกี่ยวกับเวลาพักของลูกจ้าง โดยหลังจากที่ลูกจ้างขับรถมาแล้ว 4 ชั่วโมง ต้องมีเวลาพักผ่อนติดต่อกันอย่างน้อย 1 ชั่วโมง และในวันถัดไปห้ามให้ลูกจ้างเริ่มทำงานก่อนครบเวลา 10 ชั่วโมง หลังสิ้นสุดการทำงานของวันที่ล่วงมาแล้ว

ถึงแม้พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เองก็ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับชั่วโมงการขับขี่รถยนต์โดยสารสาธารณะเอาไว้ แต่เป็นการกำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ขับขี่ที่จะต้องปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนดไว้ในกฎหมายดังกล่าว ทำให้มีข้อพิจารณาหลายประการ ประการแรก การบัญญัติเกี่ยวกับชั่วโมงการทำงานของผู้ขับขี่ไว้ในกฎหมายแรงงาน อาจมีความไม่เหมาะสมเนื่องจากกฎหมายแรงงานมิใช่กฎหมายเฉพาะที่มีวัตถุประสงค์นำมาใช้เพื่อควบคุมการให้บริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะเป็นการเฉพาะ ข้อพิจารณาประการต่อมาคือ หลักเกณฑ์เกี่ยวกับชั่วโมงการขับรถและการพักผ่อนตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายแรงงานนั้น มีความแตกต่างจากหลักเกณฑ์ชั่วโมงการขับรถและการพักผ่อนที่กำหนดไว้ในมาตรา 103 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ในส่วนของการกำหนดเวลาพัก ซึ่งกฎหมายแรงงานกำหนดให้ผู้ขับขี่ ซึ่งขับรถโดยสารมาแล้ว 4 ชั่วโมง ต้องมีเวลาพัก 1 ชั่วโมง ขณะที่พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดให้มีเวลาพัก ครึ่งชั่วโมง ข้อแตกต่างดังกล่าวอาจมีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายเนื่องจากพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มีผลบังคับใช้กับผู้ขับขี่โดยสารซึ่งเป็นลูกจ้างโดยตรง ขณะที่กฎหมายแรงงาน เป็นกฎหมายที่มีผลบังคับให้นายจ้างต้องให้ความคุ้มครองแก่ลูกจ้าง ข้อพิจารณาประการสุดท้ายคือ มาตรา 103 ทวิ เป็นการกำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารสาธารณะที่ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดดังกล่าว แต่ไม่ได้กำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ประกอบการรถยนต์โดยสารสาธารณะที่จะต้องกำหนดชั่วโมงทำงานและชั่วโมงการพักผ่อน



ให้แก่ผู้ขับขี่ให้เป็นไปตามนั้น ดังนั้น หากมีผู้ขับขี่รายใดที่ฝ่าฝืนโดยขบถยนต์โดยสารสาธารณะเกินกว่าจำนวนที่กฎหมายกำหนดหรือพักผ่อนไม่เพียงพอไม่ครบตามจำนวนที่กฎหมายกำหนด พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ก็สามารถนำมาใช้ลงโทษได้เพียงผู้ขับขี่ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายเท่านั้น แต่จะลงโทษผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะด้วยไม่ได้ ทั้งนี้ผู้ขับขี่เองอาจก็ได้มีความประสงค์จะกระทำการฝ่าฝืนกฎหมาย แต่อาจตกอยู่ในสถานะที่มีอาจขัดแย้งคำสั่งของนายจ้างได้ เนื่องจากตนเองเป็นลูกจ้างและหากไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของนายจ้างก็อาจส่งผลกระทบต่องานต่อไปในอนาคตได้ ผู้ศึกษาจึงเห็นว่า ควรมีการกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะมีหน้าที่ต้องสอดส่องดูแลผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารอันเป็นลูกจ้างของตน โดยกำหนดห้ามมิให้ผู้ประกอบการฯ ใช้ หรือยินยอมให้ผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารสาธารณะกระทำการอันเป็นการฝ่าฝืนบทบัญญัติมาตรา 103 ทวิ หากฝ่าฝืนมีอัตราโทษปรับเป็นเงินไม่เกิน 5,000 บาท ตามหลักของ “ผู้ใช้” ซึ่งปรากฏอยู่ในประมวลกฎหมายอาญา

#### มาตรการทางปกครอง

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดมาตรการทางปกครองซึ่งนำมาใช้ลงโทษผู้ประกอบการในการให้บริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะในกรณีที่ไม่ปฏิบัติหรือปฏิบัติไม่ถูกต้องตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยของผู้โดยสาร โดยให้นายทะเบียนมีอำนาจสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งนั้นปฏิบัติให้ถูกต้อง หรือจัดการแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด ถ้าผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ปฏิบัติหรือไม่แก้ไขให้ถูกต้อง หรือเป็นที่เห็นได้ว่าผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่สามารถจะดำเนินการตามเงื่อนไขหรือข้อกำหนดนั้น หรือการดำเนินการนั้นน่าจะเป็นเหตุให้เกิดภัยอันตรายหรือเสื่อมประโยชน์ต่อประชาชน ให้นายทะเบียนโดยอนุมัติของคณะกรรมการสั่งเพิกถอนใบอนุญาตประกอบการขนส่งได้

เช่นเดียวกับ คำสั่งของหัวหน้าคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ ที่ 15/2560 เรื่อง มาตรการเพิ่มความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งได้ให้อำนาจแก่นายทะเบียนมีอำนาจเพิกถอนการจดทะเบียนรถ ระบุการใช้รถหรือพักใช้ใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่เกิน 6 เดือนกรณีต่อไป นี้ เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงจากการขนส่งอันกระทบต่อความเชื่อมั่นในระบบการขนส่ง โดยมี สาเหตุมาจากการที่ผู้ประกอบการขนส่งไม่ควบคุมกำกับดูแลผู้ขับรถให้ใช้ความเร็วไม่เกินอัตราที่

กฎหมายกำหนด ขับรถเกินชั่วโมงการทำงานตามที่กฎหมายกำหนด ขับรถโดยประมาท หรือขับรถในขณะที่ร่างกายหรือจิตใจอ่อนความสามารถ หรือผู้ประกอบการขนส่งไม่ควบคุมกำกับดูแลผู้ขับรถหรือพนักงานเก็บค่าโดยสาร ทำให้มีการบรรทุกผู้โดยสารเกินจำนวนที่นั่ง ทอดทิ้งผู้โดยสารหรือเก็บค่าโดยสารเกินอัตราที่กำหนด แต่มิได้มีการกำหนดให้นำมาตรการทางปกครองดังกล่าวมาใช้ในกรณีที่รถซึ่งอยู่ในความครอบครองของผู้ประกอบการมีอัตราส่วนของการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งด้วย ดังนั้น ผู้ศึกษาจึงเห็นว่า หากมีการเพิ่มบทลงโทษทางปกครอง โดยกำหนดให้นายทะเบียนมีอำนาจในการเพิกถอน ระงับ หรือพักใช้ใบอนุญาตผู้ประกอบการไม่เกิน 6 เดือนในกรณีที่รถซึ่งอยู่ในความครอบครองของผู้ประกอบการ เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งด้วย ก็จะให้นำมาตรการทางปกครองที่นำมาใช้ควบคุมผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ประเด็นต่อมา ปัญหาเกี่ยวกับการนำมาตรการค่าเสียหายเชิงลงโทษมาใช้กับกรณีอุบัติเหตุจากรถยนต์โดยสารสาธารณะ

สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากรถยนต์โดยสารสาธารณะพบว่า มีด้วยกันสองสาเหตุหลักคือ เกิดจากสภาพของรถยนต์โดยสารที่ไม่เหมาะแก่การบรรทุกผู้โดยสาร ขาดการดูแลที่เหมาะสม ทำให้อุปกรณ์ของรถบกพร่องขณะใช้งาน และอีกสาเหตุหนึ่งเกิดจากสภาพความไม่พร้อมของผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารสาธารณะ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นกฎหมายหลักที่นำมาใช้ควบคุมการให้บริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะจึงได้มีบทบัญญัติเพื่อควบคุมในสองส่วนดังกล่าว โดยกำหนดให้ผู้ประกอบการต้องดูแลรักษาสภาพของรถยนต์โดยสารให้อยู่ในสภาพดี พร้อมให้บริการ ต้องกำกับดูแลผู้ขับขี่ ห้ามผู้ที่อยู่ในสภาพเมามสุรา เสพยาเสพติด หรือวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ฯลฯ ทำหน้าที่ขับขี่รถยนต์โดยสารสาธารณะที่อยู่ในความครอบครองของตน รวมถึงต้องคอยดูแลมิให้ผู้ขับรถ ทำการขับรถก่อให้เกิดอันตราย เช่น ใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับรถ ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ขับรถเกินชั่วโมงการทำงานตามที่กฎหมายกำหนด ขับรถโดยประมาท หรือขับรถในขณะที่ร่างกายหรือจิตใจอ่อนความสามารถ เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาพบว่า ในทางปฏิบัติถึงแม้มีการนำมาตรการดังกล่าวมาใช้ แต่ผู้ประกอบการที่กระทำการฝ่าฝืนกฎหมายอย่างต่อเนื่อง แสดงให้เห็นว่า มาตรการลงโทษที่นำมาใช้นั้น ไม่เหมาะสมกับสภาพของการกระทำความผิด รวมถึงไม่มีผลเป็นการยับยั้งการกระทำ

ความผิดตามเจตนาของการนำมาตราการลงโทษทางอาญามาใช้ เช่นเดียวกับมาตรการควบคุมผู้ขับขี่รถยนต์โดยสาธารณะซึ่งมีการกำหนดห้ามมิให้ผู้ที่ไม่ใช่ใบอนุญาตขับขี่รถยนต์โดยสาธารณะทำหน้าที่ในการขับขี่ กำหนดให้ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถยนต์โดยสาธารณะขับรถขณะที่อยู่ในสภาพเมาสุราหรือของมีเมาอื่น ๆ หรือเสพยาเสพติดหรือเสพวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอื่น ๆ รวมถึงต้องปฏิบัติตามมาตรการความปลอดภัยที่รัฐกำหนด โดยมาตรการลงโทษส่วนใหญ่คือปรับไม่เกิน 5,000 บาท แสดงให้เห็นว่า อัตราโทษดังกล่าวไม่มีความเหมาะสม ไม่สามารถเป็นมาตรการยับยั้งการกระทำความผิดของผู้ขับขี่รถยนต์โดยสาร ได้ เห็นได้จากในปัจจุบันมีผู้ขับขี่กระทำการฝ่าฝืนกฎหมายจำนวนมาก

จากการศึกษาคำพิพากษาเกี่ยวกับคดีอุบัติเหตุพบว่า มีการนำหลักการค่าเสียหายเชิงลงโทษมาใช้ ซึ่งเป็นไปตามพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551 มาตรา 42 และการนำหลักค่าความเสียหายเชิงลงโทษดังกล่าวมาใช้ ก็มีได้มีการนำมาใช้กับคดีอุบัติเหตุทุกคดี เนื่องจากพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ.2551 มิได้เป็นกฎหมายเฉพาะที่มีผลบังคับใช้กับการขนส่งโดยสาธารณะ ขณะเดียวกัน ในปัจจุบันกฎหมายของไทยได้นำหลักการค่าเสียหายเชิงลงโทษมาใช้ในกฎหมายเฉพาะหลายฉบับ เช่น พระราชบัญญัติความล้มเหลวการค้า พ.ศ. 2545 พระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551

ผู้ศึกษาจึงเห็นว่า เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ควรนำหลักการค่าเสียหายเชิงลงโทษมาใช้ โดยบัญญัติหลักการดังกล่าวไว้ในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อให้สามารถนำหลักการดังกล่าวมาใช้ในคดีอุบัติเหตุที่เกิดจากรถยนต์โดยสารสาธารณะมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ประเด็นสุดท้าย ปัญหาเกี่ยวกับการเพิ่มโทษผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะและผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ฝ่าฝืนมาตรการด้านความปลอดภัยจนเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรง

กรณีดังกล่าว ผู้ศึกษาจึงมีแนวคิดในการเพิ่มโทษผู้กระทำการฝ่าฝืนมาตรการด้านความปลอดภัย โดยจะทำการแบ่งการศึกษาออกเป็นสองประเด็น ประเด็นแรก คือการเพิ่มโทษต่อผู้ประกอบการที่กระทำการฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าวจนเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุนำมาซึ่งการเสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บของผู้โดยสารจำนวนมาก ซึ่งเห็นว่าควรนำแนวคิดเกี่ยวกับค่าความเสียหายเชิงลงโทษตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2541 มาบัญญัติไว้ใน

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับค่าเสียหายเชิงลงโทษ ออกเป็นสองหลักเกณฑ์กล่าวคือ กรณีค่าเสียหายที่แท้จริงเกินกว่า 50,000 บาท และกรณีค่าความเสียหายที่แท้จริงไม่เกิน 50,000 บาท อย่างไรก็ตาม การกำหนดค่าความเสียหายเชิงลงโทษข้างต้น ศาลจะกำหนดให้น้อยกว่ากว่าค่าความเสียหายที่แท้จริงมิได้ และการเพิ่มโทษผู้ขับขี่ การจะนำหลักการเกี่ยวกับค่าความเสียหายเชิงลงโทษมาใช้เช่นเดียวกับกรณีการเพิ่มโทษผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะนั้นย่อมไม่มีความเหมาะสม อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาบทบัญญัติของประเทศสาธารณรัฐเกาหลีพบว่ากฎหมายจราจรทางบก (Road Traffic Act) มาตรา 50 ของประเทศเกาหลีใต้ ได้มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการดื่มสุราและเสพยาเสพติดว่า ห้ามบุคคลใดๆ ขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มีเมามา โดยมีข้อกำหนดว่าผู้ขับขี่มีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่า 0.05 กรัม/100 มิลลิกรัม ถือว่าเมาแล้วขับ อัตราโทษปรับจำคุกไม่เกิน 3 ปี และปรับไม่เกิน 10 ล้านบาท (หรือประมาณ 286,000 บาท) พักใช้ใบอนุญาตขับรถไม่เกิน 1 ปี และกรณีเกิดอุบัติเหตุ จนเป็นสาเหตุให้มีผู้เสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บ มีโทษปรับไม่เกิน 15 ล้านบาท (หรือประมาณ 429,000 บาท) จำคุกไม่เกิน 5 ปี และเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ แสดงให้เห็นว่า สาธารณรัฐเกาหลีให้ความสำคัญกับการกระทำผิดกฎหมายด้านความปลอดภัยของผู้ขับขี่เป็นอย่างมากและมีการกำหนดบทเพิ่มโทษไว้ในกฎหมายให้ผู้ขับขี่ต้องรับโทษหนักขึ้นหากการกระทำฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าวเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจนเป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บ

ผู้ศึกษาจึงเห็นว่า กรณีที่ผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารสาธารณะกระทำการฝ่าฝืนกฎหมายที่บัญญัติไว้ในมาตรา 102 (3) ซึ่งมีกำหนดอัตราโทษไว้ในมาตรา 127 ทวิ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือนหรือปรับตั้งแต่ 2,000-10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ มาตรา 102 (3 ทวิ) มาตรา 102 (3 ตริ) ซึ่งมีการกำหนดอัตราโทษไว้ในมาตรา 127 ทวิ วรรคสอง ต้องระวางโทษตามที่กฎหมายกำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษหรือกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทแล้วแต่กรณี โดยโทษสูงกว่าที่กำหนดไว้ในกฎหมายดังกล่าวอีกหนึ่งในสาม ,มาตรา 103 (1) และมาตรา 103 ทวิ มีการกำหนดอัตราโทษไว้ในมาตรา 127 ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท หากการฝ่าฝืนดังกล่าวเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ นำมาซึ่งมีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บ ควรมีการเพิ่มโทษจากระวางโทษที่กำหนดไว้ข้างต้นอีกหนึ่งในสาม นอกจากนี้ ยังควรปรับปรุงอัตราโทษตามมาตรา 127 ให้มีความทันสมัยสอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสังคมในปัจจุบันมากยิ่งขึ้น โดยนำหลักเกณฑ์การ

เพิ่มโทษตามพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายอาญา (ฉบับที่ 22) พ.ศ. 2558 ซึ่งได้กำหนดให้อัตราโทษปรับที่บัญญัติอยู่ในหมวดลหุโทษของประมวลกฎหมายอาญา เพิ่มขึ้นจากเดิม 10 เท่ามาใช้

## 5.2 ข้อเสนอแนะ

1. ปัญหาเกี่ยวกับมาตรการลงโทษผู้ประกอบการในการให้บริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ

1) ผู้ศึกษาขอเสนอให้มีการเพิ่มเติมบทบัญญัติมาตรา 40 ตรี พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยใช้ถ้อยคำต่อไปนี้

“มาตรา 40 ตรี ภายได้บังคับกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานในการปฏิบัติหน้าที่ขับรถในรอบยี่สิบสี่ชั่วโมง ห้ามมิให้ผู้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ใช้ หรือยินยอมให้ผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อกันเกินสี่ชั่วโมงนับแต่ขณะเริ่มปฏิบัติหน้าที่ขับรถ แต่ถ้าในระหว่างนั้น ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถได้พักติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมง ก็ให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถต่อไปได้อีกไม่เกินสี่ชั่วโมงติดต่อกัน”

2) ผู้ศึกษาขอเสนอให้มีการเพิ่มเติมบทบัญญัติมาตรา 138 ตรี พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยใช้ถ้อยคำต่อไปนี้

“ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 40 ตรี ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท”

3) ผู้ศึกษาขอเสนอให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 15/2560 เรื่อง มาตรการเพิ่มความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ ข้อ 2 จากเดิมที่กำหนดไว้ว่า

ข้อ 2 ให้นายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก มีอำนาจสั่งเพิกถอนการจดทะเบียนรถ ระงับใช้รถ หรือพักใช้ใบอนุญาตประกอบการขนส่งได้ไม่เกิน 6 เดือน เมื่อมีกรณีดังต่อไปนี้

(1) เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงจากการขนส่งอันกระทบต่อความเชื่อมั่นในระบบการขนส่ง โดยมีสาเหตุมาจากการที่ผู้ประกอบการขนส่งไม่ควบคุมกำกับดูแลผู้ขับรถให้ใช้ความเร็วไม่เกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ขับรถเกินชั่วโมงการทำงานตามที่กฎหมายกำหนด ขับรถโดยประมาท หรือขับรถในขณะที่ร่างกายหรือจิตใจอ่อนความสามารถ

(2) ผู้ประกอบการขนส่งปล่อยปลดละเลยให้มีการนำรถไปใช้กระทำความผิด เช่น ความผิดเกี่ยวกับยาเสพติดให้โทษ ความผิดเกี่ยวกับการหลีกเลียงภาษี

(3) ผู้ประกอบการขนส่งไม่ควบคุมกำกับดูแลผู้ขับรถหรือพนักงานเก็บค่าโดยสาร ทำให้มีการบรรทุกผู้โดยสารเกินจำนวนที่นั่ง ทอดทิ้งผู้โดยสาร หรือเก็บค่าโดยสารเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด

ผู้ศึกษาขอเสนอให้เพิ่ม ข้อ 2 (4) โดยใช้ถ้อยคำดังต่อไปนี้

(4) ผู้ประกอบการขนส่ง ไม่ควบคุมกำกับดูแลรถที่อยู่ในความครอบครองหรือผู้ขับรถที่อยู่ในความครอบครองของผู้ประกอบการขนส่งเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง

2. ปัญหาเกี่ยวกับการนำมาตรการค่าเสียหายเชิงลงโทษมาใช้กับกรณีอุบัติเหตุจากรถยนต์โดยสารสาธารณะ

ผู้ศึกษาขอเสนอให้ นำหลักการค่าเสียหายเชิงลงโทษมาใช้ โดยบัญญัติหลักการดังกล่าวไว้ในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อให้สามารถนำหลักการดังกล่าวมาใช้ในคดีอุบัติเหตุที่เกิดจากรถยนต์โดยสารสาธารณะมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

3. ปัญหาเกี่ยวกับการเพิ่มโทษผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะและผู้ขับขี่กรณีการฝ่าฝืนมาตรการด้านความปลอดภัยจนเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรง

1) ผู้ศึกษาขอเสนอให้มีการเพิ่มเติมบทบัญญัติมาตรา 138 จัตวา พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยใช้ถ้อยคำต่อไปนี้

“ผู้โดยสารหรือทายาทซึ่งได้รับความเสียหายจากการทำละเมิดของผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะเป็นเหตุให้ได้รับอันตรายจนถึงแก่ชีวิต ร่างกาย หรือสูญเสียทรัพย์สิน มีสิทธิเรียกร้องค่าความเสียหายตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และเมื่อศาลมีคำพิพากษาให้ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะชดใช้ค่าเสียหายแก่ผู้ได้รับความเสียหายแล้ว ให้ศาลมีอำนาจสั่งให้ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะจ่ายค่าเสียหายเพื่อการลงโทษเพิ่มขึ้นจากจำนวนค่าเสียหายที่แท้จริงที่ศาลกำหนดได้ตามที่เห็นสมควร ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงพฤติการณ์ต่าง ๆ เช่น ความเสียหายที่ผู้เสียหายได้รับ ผลประโยชน์ที่ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะได้รับ สถานะทางการเงินของผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ การที่ผู้ประกอบการขนส่ง

ผู้โดยสารถาษาธารณะได้รับการบรรเทาความเสียหายที่เกิดขึ้น ตลอดจนการที่ผู้เสียหายมีส่วนในการก่อให้เกิดความเสียหายด้วย

การกำหนดค่าเสียหายเพื่อการลงโทษตามวรรคหนึ่ง ให้ศาลมีอำนาจกำหนดได้ไม่เกินสองเท่าของค่าเสียหายที่แท้จริงที่ศาลกำหนด ถ้าค่าเสียหายที่แท้จริงที่ศาลกำหนดมีจำนวนเงินไม่เกินห้าหมื่นบาท ให้ศาลมีอำนาจกำหนดค่าเสียหายเพื่อการลงโทษได้ไม่เกินห้าเท่าของค่าเสียหายที่แท้จริงที่ศาลกำหนด ทั้งนี้ ค่าเสียหายเพื่อการลงโทษต้องไม่น้อยกว่าจำนวนค่าความเสียหายที่แท้จริงที่ศาลกำหนด”

2) ผู้ศึกษาขอเสนอแนะให้มีการเพิ่มเติมมาตรา 127 ทวิ วรรคท้ายจากเดิมที่กำหนดว่า

“มาตรา 127 ทวิ ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถผู้ไต่ฝ่าฝืนมาตรา 102

(3) ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท แต่ถ้าผู้นั้นเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือนหรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถผู้ไต่ฝ่าฝืนมาตรา 102 (3 ทวิ) หรือ (3 ตริ) ต้องระวางโทษตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษหรือกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท แล้วแต่กรณี แต่ถ้าผู้นั้นเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ต้องระวางโทษสูงกว่าที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ หรือกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท แล้วแต่กรณีอีกหนึ่งในสาม”

โดยใช้ถ้อยคำต่อไปนี้แทน

“มาตรา 127 ทวิ ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถผู้ไต่ฝ่าฝืนมาตรา 102

(3) ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท แต่ถ้าผู้นั้นเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือนหรือปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถผู้ไต่ฝ่าฝืนมาตรา 102 (3 ทวิ) หรือ (3 ตริ) ต้องระวางโทษตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษหรือกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท แล้วแต่กรณี แต่ถ้าผู้นั้นเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ต้องระวางโทษสูงกว่าที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ หรือกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท แล้วแต่กรณีอีกหนึ่งในสาม

ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามวรรคแรกและวรรคสองหากการกระทำดังกล่าวเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุทำให้มีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บเป็นจำนวนมาก ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องระวางโทษสูงกว่าที่กำหนดไว้ในวรรคแรกและวรรคสอง แล้วแต่กรณีอีกหนึ่งในสาม

3) ผู้ศึกษาขอเสนอให้มีการเพิ่มเติมมาตรา 127 วรรคสอง พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก 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”

โดยใช้ถ้อยคำต่อไปนี้แทน

“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”

ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ขับรถผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา มาตรา 103 (1) และมาตรา 103 ทวิ เป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุรุนแรงทำให้มีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจำนวนมาก ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องระวางโทษสูงกว่าที่กำหนดไว้ในวรรคแรกอีกหนึ่งในสาม”





**บรรณานุกรม**

## บรรณานุกรม

### ภาษาไทย

“การบริหารจัดการ โครงสร้างพื้นฐานและทางด้านการคมนาคมขนส่งในกรุงเทพมหานคร.” จาก

<http://www.pe.eng.ku.ac.th/files/semimar/2016/group10/public.html>, 2 เมษายน 2561.

กิตติพงษ์ เอ็มหยวก และคณะ. “มารยาทในการใช้บริการรถประจำทาง.” จาก

[http://3keuryota.blogspot.com/p/blog-page\\_02.html](http://3keuryota.blogspot.com/p/blog-page_02.html) 15 เมษายน 2561

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

กฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ข้อ 10 (1)

กฎกระทรวงฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541. กรมการขนส่งทางบก. “ดีเดย์ 1 ตุลาคม 2560 เป็นต้นไป กรมการขนส่งทางบก ยกระดับความปลอดภัยรถโดยสารสาธารณะ กำหนดให้ใช้รถโดยสารขนาดเล็กแทนรถตู้โดยสาร.” จาก [https://www.dlt.go.th/th/public-news/view.php?\\_did=1827](https://www.dlt.go.th/th/public-news/view.php?_did=1827), 2 เมษายน 2561.

คณิต ฅ นคร. กฎหมายอาญาภาคทั่วไป. พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2556. คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ 15/2560 เรื่อง มาตรการเพิ่มความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ, ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 134ตอนพิเศษ 85 ง. 21 มีนาคม 2560.

จิตติ ดิงศักดิ์. กฎหมายอาญาภาค 1. พิมพ์ครั้งที่ 11. กรุงเทพมหานคร : เนติบัณฑิตยสภา, 2555. ชุศักรดี ฉัตรชุติมากร. “ค่าเสียหายเชิงลงโทษในคดีผู้บริโภคร.” รายงานส่วนบุคคล สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม, 2553.

ฐานเศรษฐกิจ. “กรมการขนส่งทางบก ปรับสูงสุด กรณีรถโดยสารไม่ประจำทางมีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง.” จาก <http://www.thansettakij.com/content/75261>, 3 มิถุนายน 2556.

ณัฐวัฒน์ สุทธิโยธิน. “ทฤษฎีอาชญาวิทยา.” แนวการศึกษา ชุติวิชา กฎหมายอาญาและอาชญาวิทยาชั้นสูง หน่วยที่ 5 สาขาวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2554.

ไทยรัฐออนไลน์. “กรมขนส่งทางบกออกมาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก.” จาก <https://www.thairath.co.th/content/901147>, 27 มีนาคม 2561.

ไทยรัฐออนไลน์. “ขนส่งเอาจริง ปรับหนัก 2 รถตู้โดยสาร สภาพไม่พร้อม-อัดคนเกินที่กำหนด.” จาก <https://www.thairath.co.th/content/827674>, 13 เมษายน 2561.

ธรรมนิติ์ สุมันต์กุล. ค่าเสียหายเชิงลงโทษ. กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, 2558.

บริษัท ขนส่ง จำกัด. “ระเบียบและคู่มือรถร่วมบริษัทขนส่งจำกัด พุทธศักราช 2547.” จาก <http://home.transport.co.th/index.php/en/executive/สัมปทานการเดินรถ.html>, 15 เมษายน 2561.

ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่องการจัดวางที่นั่งรถตู้โดยสารสาธารณะ ตามมาตรการเพิ่มความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ พ.ศ. 2560.

ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่องการติดตั้งเข็มขัดนิรภัยและตำแหน่งที่นั่งเพื่อกำหนดคุณสมบัติและการติดตั้งเข็มขัดนิรภัย ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. 2555.

ประธาน วัฒนวาณิชย์. ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับอาชญาวิทยา. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ประกายพริก, 2546.

ปาริชาติ มนัสกุล. “การกำหนดมาตรการทางอาญาเกี่ยวกับการโจมนีค่าเงินบาท.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2545.

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

มติชน. “ขนส่งลงโทษพนักงานขับรถ-เจ้าของรถ-ผู้ประกอบการขนส่งกระทำผิดกฎหมายเอาเปรียบผู้โดยสาร.” จาก <https://www.matichon.co.th/news/801494>, 20 เมษายน 2561.

มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค. “รถตู้โดยสาร 18 ที่นั่ง กับความปลอดภัยของผู้โดยสารที่กระทรวงคมนาคมต้องทบทวน.” จาก <http://www.consumerthai.org/busnews/2491-18-432.html>, 27 มีนาคม 2561

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน. “สถานการณ์ปัญหาหนรถโดยสารสาธารณะในประเทศไทย ปี พ.ศ. 2559.” จาก <http://www.roadsafetythai.org/plan.php?id=41&subid=63>, 27 มีนาคม 2561.

สทรน รัตนไพจิตร. “ความประสงค์ของการลงโทษอาญา: ศึกษาเฉพาะประเทศไทยสมัยใช้

กฎหมายลักษณะอาญาและประมวลกฎหมายอาญา.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะ  
นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2527.

สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์, “ความเป็นมาของระบบขนส่งสาธารณะ.” เอกสารประกอบการสอนภาควิชา  
วิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา.

สมเกียรติ ตั้งกิจวานิชย์ และคณะ มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. “บทสรุปผู้บริหาร  
การพัฒนากฎหมายว่าด้วยการกำหนดค่าเสียหายในเชิงลงโทษมาใช้ในประเทศไทย.”  
2553.

สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค. “ค่าเสียหายเพื่อการลงโทษคืออะไร.” นิตยสารฉลาด  
ซื้อ. ฉบับที่ 195 ค่าเสียหายเพื่อการลงโทษกับคดีรถโดยสารสาธารณะ. จาก  
[https://www.chaladsue.com/article/2567/บทความพิเศษ-ฉบับที่-195-ค่าเสียหายเพื่อการ  
ลงโทษกับคดีรถโดยสารสาธารณะ](https://www.chaladsue.com/article/2567/บทความพิเศษ-ฉบับที่-195-ค่าเสียหายเพื่อการลงโทษกับคดีรถโดยสารสาธารณะ), 13 เมษายน 2561.

สำนักพิมพ์โพสต์ทูเดย์. “ขนส่งขอนแก่นสั่งปรับคนขับรถโดยสารเล่นมือถือขณะขับรถ ถูก  
ผู้โดยสารถ่ายคลิปวิน ขณะที่ผู้ประกอบการเดินรถโดนลงโทษด้วย.” จาก  
<https://www.posttoday.com/social/local/518020>, 20 เมษายน 2561.

สำนักพิมพ์โพสต์ทูเดย์. “ขนส่งสั่งปรับคนขับใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ ผู้ประกอบการโดน  
ด้วย.” จาก <https://www.posttoday.com/social/local/518020>, วันที่ 13 เมษายน 2561.

สำนักพิมพ์มติชน. “ขนส่งลงโทษพนักงานขับรถ-เจ้าของรถ-ผู้ประกอบการขนส่งกระทำผิด  
กฎหมายเอาเปรียบผู้โดยสาร.” จาก <https://www.matichon.co.th/news/801494>,  
20 เมษายน 2561.

หนังสือพิมพ์ข่าวสด. “คนขับบัสมรณะ 18 ศพ เข้มอบตัวหลังหนีไป และเจ็บ ซีก่อนชนผู้โดยสาร  
พยายามหลบได้เบาะ.” จาก [https://www.kaosod.co.th/breaking-news/news\\_872493](https://www.kaosod.co.th/breaking-news/news_872493), 22  
มีนาคม 2561.

หนังสือพิมพ์ข่าวสด. “สุดซ็อก 14 ศพ รถตู้ดับสยองทั้งคัน ชนท้ายสิบล้อไฟลุกท่วม คนขับให้การ  
นาที่สดสด.” จาก [https://www.kaosod.co.th/breaking-news/news\\_644563](https://www.kaosod.co.th/breaking-news/news_644563), 22 มีนาคม  
2561.

หนังสือพิมพ์มติชน. “แนวโน้ม : ไทยครองอันดับ 1 เสียชีวิตบนท้องถนน.” หนังสือพิมพ์มติชนสุด

สัปดาห์. คอลัมน์ แนวโน้ม ฉบับวันที่ 12-18 มกราคม 2561.

หนังสือพิมพ์มติชน. “สลด ไหม้รถทัวร์ 2 ชั้น แรงงานพม่า สั่งเวร 20 ศพ.” จาก

[https://www.matichon.co.th/local/crime/news\\_896755](https://www.matichon.co.th/local/crime/news_896755), 22 มีนาคม 2561

หยุด แสงอุทัย. ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทั่วไป. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2560.

อภิรัตน์ เพ็ชรศิริ. ทฤษฎีอาญา. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2548.

อนงค์รัตน์ คงลาภ. ค่าเสียหายเชิงลงโทษความเสียหายใหม่ในระบบกฎหมายประเทศไทย.

กรุงเทพมหานคร : สำนักงานอัยการระหว่างประเทศ, 2557.

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. “ประวัติ ขสมก.” จาก <http://www.bmta.co.th/?q=th/content/>

ประวัติ-ขสมก., 15 เมษายน 2561.

### ภาษาต่างประเทศ

National Transport Commission(Road Transport Legislation—Driving Hours

Passenger Transport Services Act , Article 1 (Purpose)

Road Transport ( Public Passenger Services) Act 2001

Road Transport (Public Passenger Services) Regulation 2002

“South Melbourne crash: Bus operator should have known risk of low bridge.” From

[http://www.abc.net.au/news/2017-10-04/bus-company-charged-over-south-melbourne-](http://www.abc.net.au/news/2017-10-04/bus-company-charged-over-south-melbourne-bridge-crash/9014554)

[bridge-crash/9014554](http://www.abc.net.au/news/2017-10-04/bus-company-charged-over-south-melbourne-bridge-crash/9014554). Retrieved, 24 May 2018.

## ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-นามสกุล

วุฒิพงษ์ ศรีรักษา

ประวัติการศึกษา

พ.ศ. 2556 นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต

ตำแหน่งและสถานที่ทำงานปัจจุบัน

-

