

มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทาง* Legal Measures of Taking Control of The Passenger Van Operators

ปาลวัฒน์ แสนคำ**

สุรีย์ฉาย พลวัน***

คมสัน สุขมาก****

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีจุดประสงค์ในการศึกษาถึงแนวคิดพื้นฐานเกี่ยวกับมาตรการในการควบคุมผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางของประเทศไทยและต่างประเทศ เพื่อวิเคราะห์และหาแนวทางแก้ไข โดยจากการศึกษานั้นพบว่าการควบคุมผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางนั้น กฎหมายหลักที่ใช้บังคับในการประกอบกิจการรถโดยสารได้แก่ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติจราจร ทางบก พ.ศ. 2522 นั้นยังมีปัญหาด้านการกำหนดคำนิยามของคำว่า “ผู้ประกอบการ” ของผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางที่ยังไม่มีความชัดเจน และไม่สามารถบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพเท่าที่ควร ปัญหาด้านการกำหนดความรับผิดชอบและกำหนดโทษทางอาญาที่เหมาะสม เช่น การกำหนดโทษของผู้ประกอบการที่ฝ่าฝืนเรื่องชั่วโมงการทำงานตามกฎหมายของผู้ประกอบการหรือผู้ขับรถของธุรกิจรถตู้โดยสารประจำทางและยิ่งไปกว่านั้นในเรื่องของปัญหามาตรฐานและความไม่ชัดเจนและการบังคับใช้กฎหมายไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกันในเรื่องของการกำหนดโทษของการดื่มสุราหรือของมึนเมาอย่างอื่นของพนักงานขับรถตู้โดยสารประจำทาง ดังนั้น จึงควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 รวมไปถึงออกกฎกระทรวง ว่าด้วยการกำหนดหลักเกณฑ์และความปลอดภัยของการประกอบการรถตู้โดยสารสาธารณะ ในเรื่องของการเพิ่มคำนิยามของคำว่า “ผู้ประกอบการ” รถตู้โดยสาร และแก้ไขอัตราโทษให้เหมาะสม เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายนั้นมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

คำสำคัญ : ผู้ประกอบการรถตู้โดยสาร/ รถโดยสารประจำทาง

Abstract

This research article is aimed at studying fundamental concept relating to measures an taking control of the passenger van operators in Thailand and foreign countries, analyzing and seeking. The study finds that major laws being applied to operation of passenger vehicles are the Land Transport Act B.E. 2522 (1979) and the Land Traffic Act B.E. 2522 (1979) have certain problems i.e. a definition of “Operator” of the passenger van operator is neither definitely stipulated and nor enforceable efficiently as it should be, an inappropriate liability and criminal penalty e.g. penalty imposed to any operator contravening limit of working or driving hours of the operator or the driver of passenger van, as well as problem of standard, imprecision and distinctive direction of law

*วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชากฎหมายอาญาและกระบวนการยุติธรรมทางอาญา คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม

**นักศึกษาหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชากฎหมายอาญาและกระบวนการยุติธรรมทางอาญา คณะนิติศาสตร์

มหาวิทยาลัยศรีปทุม

***ดร. อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก สาขาวิชากฎหมายอาญาและกระบวนการยุติธรรมทางอาญา คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม

****พันตำรวจเอก ดร. อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม สาขาวิชากฎหมายอาญาและกระบวนการยุติธรรมทางอาญา คณะนิติศาสตร์

มหาวิทยาลัยศรีปทุม

enforcement in respect of penalty imposed to any driver of passenger van who is found illegal drinking liquor or partaking other inebriants. Accordingly, amendment should be done to the Land Transport Act B.E. 2522 (1979), the Land Traffic Act B.E. 2522 (1979) and the Ministerial Regulation on Ruling and Safety of Operation of the Passenger Van about definition of “Operator” should be more inclusive and definite for more efficient law enforcement.

Keywords : Passenger Van Operators/ Passenger Van

บทนำ

ระบบการขนส่งประเภทรถตู้โดยสารนั้นเป็นระบบการขนส่งสาธารณะอย่างหนึ่งในปัจจุบันได้รับความนิยมมากจากประชาชน โดยลักษณะของการประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางริเริ่มมาจากทางกรมการขนส่งทางบก ได้เปิดสัมปทานการเดินรถทั่วประเทศ ให้แก่บริษัทขนส่ง จำกัด และเนื่องจากบริษัทขนส่ง จำกัด ยังมีอัตราค่าลงในกาให้บริการน้อย จึงมอบสิทธิในการเดินรถ หรือสัมปทานการเดินรถ ให้แก่ผู้ประกอบการเอกชน เพื่อให้ผู้ประกอบการรายนั้น ๆ ดำเนินการให้บริการขนส่งรถตู้โดยสารแก่ประชาชนต่อไป

ปัญหาในการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางในปัจจุบันยังอยู่ในสภาพที่มีจำนวนรถที่เพิ่มขึ้นมากทั้งที่ถูกต้องและผิดกฎหมาย และการให้บริการ ยังเกิดความบกพร่องหลายประการ เช่น มาตรฐานทางด้านความปลอดภัย และการให้บริการไม่ตอบสนองต่อความต้องการของหมู่ประชาชนผู้บริโภคได้ อีกทั้งมาตรฐานของรถตู้แต่ละคันก็แตกต่างกันไป ลักษณะของผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทาง รวมถึงพฤติกรรมของผู้ขับรถตู้สาธารณะก็แตกต่างกันไป เมื่อมีการจดทะเบียนรถตู้สาธารณะมากขึ้น ส่งผลให้เกิดการแข่งขันของผู้ประกอบการในแต่ละราย ในแง่ของผู้ขับรถบางราย โดยส่วนใหญ่ จะวิ่งรถต่อวันให้ถี่ขึ้นเพื่อทำรอบ และรายได้ต่อวัน ยิ่งโดยเฉพาะในวันหยุดเทศกาล เป็นผลให้คนขับรถตู้สาธารณะส่วนใหญ่ไม่เคารพกฎจราจร ทำงานทั้งวันทั้งคืน เพื่อจุดประสงค์ที่จะทำรายได้ ต่อรอบต่อวันให้มากขึ้น และนายจ้างนั้นก็มิได้มีการควบคุมลูกจ้างซึ่งเป็นผู้ขับรถให้ปฏิบัติตามมาตรฐานทางด้านความปลอดภัย กลับยิ่งปล่อยปละละเลยให้ลูกจ้างขับรถเกินชั่วโมงที่กฎหมายกำหนดต่อวัน เนื่องจาก ยิ่งวิ่งถี่ ผู้ประกอบการก็จากรายได้ยิ่งเพิ่มมากขึ้น ทำให้ผู้ขับรถนั้นย่อมเกิดความเหนื่อยล้าในการทำงาน อันเป็นสาเหตุสำคัญของอุบัติเหตุรถโดยสารในประเทศไทย (ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนนและหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม เรื่องสถิติการเกิดอุบัติเหตุในรถตู้โดยสาร, 2561) และยิ่งไปกว่านั้นหากเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงจนผู้โดยสารเสียชีวิตหรือร่างกายพิการแล้ว ผู้เสียหายเหล่านั้นย่อมที่จะไม่มีหนทางที่จะฟื้นคืน เยียวยาบุคคลดังกล่าวให้กลับคืนมาสภาพเดิมได้

อุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยมีสาเหตุที่สำคัญเกิดจากความประมาทของบุคคล เช่น การขับรถในขณะที่อ่อนล้า สภาพร่างกายไม่พร้อม หรือขับรถในขณะที่เมาสุรา เป็นต้น ดังที่จะได้เห็นจากตัวอย่างกรณีที่เกิดรถตู้โดยสาร เส้นทางเดินทางสายอรัญประเทศ-สระแก้ว ทะเบียน 30-0327-สระแก้ว ประสบอุบัติเหตุเมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2561 เนื่องจากโชเฟอร์ขับรถสายไปมาคล้ายหลับใน และสุดท้ายเกิดอุบัติเหตุ เป็นผลให้มีคนเสียชีวิต 2 คน บาดเจ็บอีก 8 คน (ข่าวสดออนไลน์, 2561) ฉะนั้นแล้วในการประกอบการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะนั้น ผู้ประกอบการขนส่ง จึงต้องมีหน้าที่ในการใช้ความระมัดระวังเพื่อรักษาชีวิตของผู้โดยสาร ให้ผู้โดยสารนั้นเดินทางไปถึงที่หมายอย่างปลอดภัย

จากการศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องนั้น พบว่า ปัจจุบันพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 นั้นกฎหมายยังไม่ครอบคลุมและชัดเจนเพียงพอในแง่ของผู้ประกอบธุรกิจประเภทนี้ ซึ่งสามารถแบ่งแยกสภาพปัญหาได้ดังต่อไปนี้ กล่าวคือ

ประเด็นปัญหาประการแรกเป็นปัญหาในการกำหนดคำนิยามของคำว่า “ผู้ประกอบการ” ในการประกอบกิจการด้านการขนส่งสาธารณะ เนื่องจากในปัจจุบันนี้ มีการนิยมประกอบการขนส่งสาธารณะค่อนข้างมากขึ้น

ผู้ประกอบการหลายราย มุ่งเน้นหวังผลกำไรจากการบริการสาธารณะ ทำให้ธุรกิจการให้บริการขนส่งสาธารณะได้รับความนิยมน้อยลงเรื่อยๆ โดยเฉพาะการขนส่งคนโดยสาร ซึ่งในการประกอบธุรกิจรถโดยสารสาธารณะ ย่อมที่จะต้องมีความนิยมน้อยลงเรื่อยๆ เข้ามาเกี่ยวข้องเป็นอย่างมาก เช่น นายจ้าง คนขับรถโดยสาร เจ้าของสถานที่รับขนส่งคนโดยสาร โดยสภาพปัญหาที่ผู้วิจัยได้ค้นพบ ในประเด็นนี้จะเป็นปัญหาเกี่ยวกับคำนิยามของผู้ประกอบการบริการสาธารณะ ซึ่งคำนิยามในคำว่า “ผู้ประกอบการ” ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ที่เป็นกฎหมายหลักที่ใช้ในการควบคุมและดูแลการประกอบกิจการด้านการขนส่งสาธารณะนั้นไม่ได้บัญญัติไว้ชัดเจนว่าหมายถึงผู้ใด หรือผู้ประกอบการในฐานะใดบ้าง ระหว่างเจ้าของรถยนต์ ผู้จัดการ นายจ้าง ผู้เช่ารถ ผู้ขับขี่ หรือเจ้าของสถานที่ตั้งของสถานที่ในการเริ่มต้นให้บริการ (เจ้าของวินรถตู้) คงมีเพียงแต่บทบัญญัติในพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ที่กำหนดไว้ในมาตรา 23 เพียงว่า “ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง การขนส่งโดยสารขนาดเล็ก หรือการขนส่งส่วนบุคคล เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากนายทะเบียน” โดยมีได้มีบทบัญญัติให้ความหมายหรือคำนิยามของผู้ประกอบการไว้แต่อย่างใด

หากเมื่อพิจารณาคำว่าผู้ประกอบการ (Entrepreneur) โดยทั่วไปย่อมหมายถึง เจ้าของกิจการหรือบุคคลที่จัดตั้งองค์การธุรกิจเพื่อดำเนินกิจการด้านใดด้านหนึ่ง และหวังผลกำไรจากการดำเนินธุรกิจนั้น ๆ และนอกจากนั้นมีความหมายของศาสตร์ให้หมายความรวมถึงตัวแทนของผู้ประกอบกิจการด้วย แต่ก็ยังไม่ครอบคลุมชัดเจน จนเป็นช่องทางให้ผู้ที่จะต้องรับผิดชอบในกระบวนทางศาล และไม่ต้องรับผิดชอบในทั้งทางแพ่งและทางอาญา ซึ่งในความเป็นจริงในทางปฏิบัติของผู้ประกอบการธุรกิจด้านการขนส่งทางบกโดยเฉพาะการขนส่งคนโดยสาร ย่อมมีบุคคลที่เกี่ยวข้องด้วยเป็นจำนวนมาก กล่าวคือ นอกจากจะมีผู้จดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งทางบกต่อคณะกรรมการขนส่งทางบกและคนขับรถโดยสารที่ให้บริการขนส่งสาธารณะทางบกแล้ว ยังมีเจ้าของรถยนต์หรือผู้เช่ารถยนต์เข้ามาให้บริการด้านการขนส่งทางบกและผู้มีหน้าที่ในการจัดสถานที่จอดรถหรือจุดพักรถหรือสถานที่สำหรับรับ ส่ง ผู้โดยสารด้วย ซึ่งบุคคลเหล่านี้ล้วนได้กระทำการเพื่อหวังผลประโยชน์ตอบแทนจากการให้บริการสาธารณะด้านการขนส่งคนโดยสารทั้งสิ้น แต่ไม่ได้มีกฎหมายฉบับใดบัญญัติให้บุคคลเหล่านี้ต้องร่วมรับผิดชอบในการประกอบบริการสาธารณะด้านการขนส่งทางบก

ปัญหาประการที่สอง ปัญหาเรื่องอัตราโทษในการควบคุมชั่วโมงการทำงานของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางที่ไม่ได้สัดส่วนและไม่ได้เป็นการป้องปรามการกระทำความผิด ซึ่งกฎหมายในประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งรถโดยสารนั้นยังไม่มีมีการกำหนดอัตราโทษที่เหมาะสมของพนักงานขับรถโดยสารในเรื่องของระยะเวลาในการปฏิบัติหน้าที่และความเหนื่อยล้าของพนักงานขับรถที่เหมาะสม ซึ่งจะทำให้มีปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายหากผู้ประกอบการหรือผู้ขับรถโดยสารนั้นฝ่าฝืนการกระทำดังกล่าว คงมีโทษเพียงโทษปรับเพียงเล็กน้อยและอบรมตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 127 และระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2561 เท่านั้น ซึ่งมีอัตราโทษปรับเพียง 5,000 บาท ประกอบกับหากพิจารณาในด้านดุลยพินิจในการลงโทษปรับตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 163 พบว่า บรรดาความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียวตามกฎหมายนี้ ให้อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายเปรียบเทียบปรับผู้ต้องหาได้ เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามจำนวนที่อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายเปรียบเทียบปรับภายในสามสิบวันแล้ว ให้ถือว่าคดีเลิกกันตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ดังนั้น จึงจะเห็นได้ว่าถือเป็นช่องทางหนึ่งที่สามารถช่วยเหลือผู้กระทำความผิดได้ทั้งสิ้น ทั้งยังไม่สร้างความเกรงกลัวต่อกฎหมายในกลุ่มผู้ประกอบการที่มีวัตถุประสงค์แอบแฝงหรือมิชอบด้วยกฎหมาย และไม่ได้มีส่วนต่อผลกระทบที่ตามมา

ปัญหาประการที่สุดท้ายนั้นเป็นปัญหาเรื่องมาตรการในการควบคุมการเสพสุราหรือของมีเมาในขณะที่ขับรถของพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง โดยพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 127 ทวิ นั้นได้บัญญัติถึง

บทกำหนดโทษ กรณีผู้ที่ขับรถนั้นได้ฝ่าฝืนบทบัญญัติมาตรา 102(3) กล่าวคือ หากผู้ขับรถสาธารณะนั้นเสพสุราหรือของมึนเมาอย่างอื่นนั้นต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือนหรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท แต่หากพิจารณาเรื่องของโทษในกรณีมาแล้วซ้ำในบททั่วไป ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แล้ว ที่ได้มีการบัญญัติแก้ไขบทลงโทษในฉบับที่ 7 พ.ศ. 2550 ว่าหากมีการขับซึรดแล้วเมาสุรานั้นต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาทตามมาตรา 160 ตรี ซึ่งจากบทบัญญัติดังกล่าวจะเห็นได้ว่า กฎหมายนั้นมิได้บัญญัติถึงมาตรฐานการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์กรณีเป็นผู้ขับรถส่วนบุคคลและผู้ขับรถโดยสารสาธารณะ และการบัญญัติถึงเรื่องโทษไม่เหมาะสมในแง่ของอัตราโทษและความร้ายแรงของการกระทำความผิด และความร้ายแรงถึงผลกระทบต่อสังคม ทำให้การบังคับใช้กฎหมายนั้นหย่อนประสิทธิภาพและการบังคับใช้กฎหมายไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาประวัติความเป็นมา ความหมาย แนวคิด และทฤษฎีเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจรถตู้โดยสารประจำทาง
2. เพื่อศึกษาปัญหาการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับมาตรการในการควบคุมประกอบธุรกิจรถตู้โดยสารประจำทาง
3. เพื่อศึกษาหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับมาตรการในการควบคุมประกอบธุรกิจรถตู้โดยสารประจำทางในกฎหมายอาญาของทั้งประเทศไทยและต่างประเทศ
4. เพื่อศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาที่เหมาะสมในการควบคุมประกอบธุรกิจรถตู้โดยสารประจำทางของประเทศไทยอย่างเหมาะสม

ขอบเขตของการวิจัย

เพื่อศึกษาวิเคราะห์กฎหมายเกี่ยวกับเรื่องการกำหนดค่านิยมของผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทาง การกำหนดอัตราโทษของผู้ขับรถโดยสารประจำทางในกรณีที่ขับรถเกินชั่วโมงที่กฎหมายกำหนด ปัญหาในการกำหนดมาตรฐานในการควบคุมการเสพสุราและของมึนเมาอย่างอื่นในขณะที่ขับรถของพนักงานขับรถตู้โดยสารประจำทาง รวมทั้งมาตรการทางกฎหมายของต่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เช่น ประเทศออสเตรเลีย ประเทศสหรัฐอเมริกา และประเทศอังกฤษ

สมมติฐานของการวิจัย

ปัจจุบันพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 นั้นกฎหมายยังไม่ครอบคลุมและชัดเจนเพียงพอในแง่ของผู้ประกอบการประเภทนี้ กล่าวคือ กฎหมายที่ใช้บังคับในปัจจุบันนั้นยังมีปัญหาโดยกฎหมายดังกล่าวไม่ได้ระบุค่านิยมของคำว่า “ผู้ประกอบการ” ไว้อย่างชัดเจน ปัญหาในเรื่องการกำหนดอัตราโทษของผู้ขับรถโดยสารประจำทางในกรณีที่ขับรถเกินชั่วโมงที่กฎหมายกำหนด ปัญหาในการกำหนดมาตรฐานในการควบคุมการเสพสุราและของมึนเมาอย่างอื่นในขณะที่ขับรถของพนักงานขับรถตู้โดยสารประจำทางที่ยังไม่ได้มาตรฐานและยังไม่มีประสิทธิภาพ ดังนั้น จึงจำเป็นที่จะต้องปรับปรุงพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และเห็นควรที่จะออกกฎกระทรวงว่าด้วยการกำหนดหลักเกณฑ์และความปลอดภัยของการประกอบการรถตู้โดยสารสาธารณะ เพื่อให้มีมาตรการในการบังคับใช้กฎหมายให้มีมาตรฐานและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

วิธีการดำเนินการวิจัย

การวิจัยดังกล่าวเป็นการศึกษาค้นคว้ารวบรวมข้อมูลจากการวิจัยเอกสาร (Documentary Research) เป็นหลัก โดยอาศัยเอกสารจากแหล่งต่าง ๆ เช่น หนังสือ ตำรา บทความ กฎหมาย ที่เกี่ยวข้องของทั้งไทยและกฎหมายต่างประเทศ งานวิจัยวิทยานิพนธ์ที่เกี่ยวข้อง วารสาร สิ่งตีพิมพ์ และเอกสารอื่น ๆ รวมถึงค้นคว้าจากอินเทอร์เน็ตที่เกี่ยวข้อง เพื่อศึกษาเรื่องการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางเพื่อให้ทราบถึงสภาพปัญหาและนำมาวิเคราะห์เรียบเรียงเพื่อให้ง่ายต่อความเข้าใจ

ผลการวิจัย

เมื่อได้ศึกษา วิเคราะห์พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และเปรียบเทียบกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องของประเทศออสเตรเลีย สหรัฐอเมริกา และอังกฤษแล้วพบว่า ปัจจุบันการขนส่งนั้นเข้ามามีบทบาทที่สำคัญในชีวิตประจำวันของประชาชนเป็นอย่างมาก ฉะนั้นแล้วเพื่อให้การประกอบธุรกิจดังกล่าวนี้เป็นไปด้วยความปลอดภัยและเรียบร้อย รัฐจึงจำเป็นต้องตรากฎหมายเพื่อบังคับและควบคุมการประกอบธุรกิจดังกล่าว โดยใช้กฎหมายเป็นเครื่องมือในการจัดระเบียบสังคม ซึ่งพฤติกรรมของคนในสังคมที่รัฐต้องการควบคุมโดยการกำหนดให้เป็นความผิดอาญานั้นย่อมแตกต่างกันไปในแต่ละสถานที่และเปลี่ยนแปลงไปตามกาลสมัย ขึ้นอยู่กับนโยบายทางอาญาของแต่ละประเทศ แต่หลักเกณฑ์พื้นฐานที่ใช้ในการกำหนดความผิดทางอาญาของสังคมทุกสมัยมีอยู่ว่า “ความผิดอาญาเป็นการกระทำที่กระทบกระเทือนถึงความสงบเรียบร้อยของสังคม กระทบต่อการอยู่ร่วมกันอันเป็นเรื่องของส่วนรวมถึงขนาดที่รัฐต้องเข้าดำเนินการป้องกันและปราบปราม” (คณิต ณ นคร, 2559)

จากที่ได้กล่าวมาแล้ว ผู้วิจัยมีความสนใจศึกษาปัญหาของมาตรการในการควบคุมผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทาง ในประเด็นดังต่อไปนี้

1. ปัญหาด้านการกำหนดคำนิยามคำว่า “ผู้ประกอบการ” ของรถตู้สาธารณะในประเทศไทย

ผู้ประกอบการ รวมถึงบุคคลอื่น ๆ ที่มีหน้าที่ควบคุมผู้ขับรถโดยสารนั้น ย่อมที่มีหน้าที่โดยตรง เพื่อป้องกันผล โดยสามารถนำเรื่องหน้าที่ต้องควบคุมการกระทำของบุคคลอื่นตามตำราของประเทศอังกฤษ (Duty to Control Conduct of Other) โดยแม้ว่าจะเป็นเรื่องคนละชั้นตอนกันกับการพิจารณาในเรื่องของการกระทำก็ตาม แต่การกระทำไม่ว่าจะกระทำโดยเจตนาหรือโดยประมาทนั้น (โดยส่วนใหญ่การทำความผิดเกี่ยวกับการขนส่งนั้นย่อมเป็นเรื่องของประมาท) ก็เป็นเรื่องของการที่ไม่ใช้ความระมัดระวัง หรือได้ใช้ความระมัดระวังแล้วแต่หาได้เพียงพอไม่ โดยบุคคลเช่นนั้นจักต้องมีตามภาวะวิสัยและพฤติการณ์ โดยคำว่า “จักต้องมี” แสดงให้เห็นว่าเป็นหน้าที่ที่จะต้องใช้ความระมัดระวังในกรณีนั้น ๆ ด้วย ซึ่งตามประมวลกฎหมายอาญาของไทยก็ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 59 วรรคสี่

ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยยานพาหนะขนาดใหญ่ ค.ศ. 2010 (Heavy Vehicle National Law 2010) ของประเทศออสเตรเลียนั้น ได้กำหนดขยายความรับผิดชอบผู้ประกอบการ นายจ้าง และบุคคลที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องไว้อย่างชัดเจน ว่าต้องรับผิดชอบหากกระทำการใด ๆ ที่เป็นเหตุให้คนขับรถขนาดใหญ่ ขับรถในขณะที่บกพร่องจากความเหนื่อย ล้า หรือขับรถโดยฝ่าฝืนข้อกำหนดเวลาการทำงานและการพักผ่อนของคนขับ (ลักซนา ยูนิพันธ์, 2559, หน้า 106) ซึ่งแม้ว่าตามพระราชบัญญัติว่าด้วยยานพาหนะขนาดใหญ่ ค.ศ. 2010 นั้น จะใช้บังคับกับยานพาหนะขนาดใหญ่ อาทิเช่น รถบรรทุกสินค้าหรือรถพ่วง เพื่อจุดประสงค์ในการควบคุมการขนส่งจราจรให้ปลอดภัยก็ตาม แต่ผู้วิจัยก็เห็นว่า สามารถนำหลักการ แนวคิด หรือมาตรการตามพระราชบัญญัติดังกล่าวนี้ มาบังคับใช้กับกรณีของบุคคลต่าง ๆ ที่มีหน้าที่ที่เกี่ยวข้องในการควบคุม หรือการจัดตารางเวลาในการขับรถของพนักงานขับรถตู้โดยสารประจำทางได้นอกจากผู้ประกอบการเอง โดยทั้งผู้ขับรถโดยสารขนาดใหญ่ กับผู้ขับรถตู้โดยสารประจำทาง ล้วนที่จะต้องมีหน้าที่ในการควบคุมรถแล่นไปบนถนนได้อย่างปลอดภัย โดยสามารถใช้ความระมัดระวังอย่างสูงพอ ๆ กัน หากนำแนวคิดของ

พระราชบัญญัติว่าด้วยยานพาหนะขนาดใหญ่ของประเทศออสเตรเลียมาปรับใช้กับกรณีการขนส่งรถตู้โดยสารประจำทางนั้นจะทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพ และแก้ปัญหาได้ตรงจุดมากยิ่งขึ้น โดยกำหนดหน้าที่และขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ทำหน้าที่จัดตารางการขับรถของพนักงานขับรถโดยสารไว้ชัดเจนว่าจะต้องรับผิดชอบทางอาญา หากบุคคลเหล่านั้นเจตนาหรือประมาทเลินเล่อ ไม่ควบคุมหรือปล่อยปละละเลยให้พนักงานขับรถโดยสารนั้นขับรถเกินชั่วโมงการทำงานที่กฎหมายกำหนดไว้ และเพิ่มบทบรรณการหากการกระทำดังกล่าวนั้นก่อให้เกิดอุบัติเหตุ และมีความเสียหาย ซึ่งถือว่าเป็นการสร้างมาตรการทั้งในด้านการป้องปรามและเป็นการข่มขู่ยังมีให้บุคคลใดกระทำการฝ่าฝืนต่อกฎหมายขึ้น ส่วนประเทศอังกฤษ ได้กำหนดหลักเกณฑ์ที่ผู้ประกอบการที่จะสามารถดำเนินธุรกิจขนส่งสาธารณะได้จะต้องมีใบอนุญาตประกอบธุรกิจขนส่งคนโดยสารสาธารณะ (Public Service Vehicle Operator Licensing) และตามกฎหมายนั้น ก็ได้กำหนดค่านิยามไว้ชัดเจนในฐานะผู้ประกอบการ (Operator) ไว้ว่า “ผู้ประกอบการนั้นหมายถึงคนขับรถ หากเขานั้นเป็นเจ้าของยานพาหนะ หรือในกรณีอื่น ๆ หรือคนขับรถ ไม่ว่าจะอยู่ภายใต้สัญญาจ้างหรือกรณีคล้ายๆ กัน ในกรณีที่ยานพาหนะ ยังอยู่ในระหว่างเช่าซื้อ ผู้ประกอบการนั้นคือผู้ครอบครองยานพาหนะ (Traffic Commissioners for Great Britain, 2013) ซึ่งแตกต่างจากของประเทศไทยที่ตามกฎหมายนั้นยังไม่ได้กำหนดค่านิยามของผู้ประกอบการ แต่อย่างใด ดังนั้น ผู้วิจัยจึงเห็นสมควรที่จะกำหนดค่านิยามของคำว่า “ผู้ประกอบการ” ไว้ให้ชัดเจน โดยกำหนดให้ผู้ประกอบการนั้นหมายความว่านายจ้างของคนขับรถโดยสารสาธารณะ คู่สัญญาหลักของคนขับรถ ผู้ควบคุมการใช้รถ รวมถึงผู้จัดตารางเวลาด้วย และเพิ่มหน้าที่ของผู้จัดตารางเวลาขับรถของพนักงานขับรถตู้โดยสาร ไว้ให้ชัดเจนว่า หากผู้จัดตารางเวลาการขับรถของพนักงานขับรถตู้โดยสารประจำทาง เจตนาหรือประมาทเลินเล่อ ไม่ควบคุมหรือปล่อยปละละเลยให้พนักงานขับรถโดยสารนั้นขับรถเกินชั่วโมงการทำงานที่กฎหมายกำหนดไว้ และเพิ่มบทบรรณการหากการกระทำดังกล่าวนั้นก่อให้เกิดอุบัติเหตุ และมีความเสียหาย โดยวิธีการกำหนดไว้ในกฎกระทรวงว่าด้วยความปลอดภัยของการประกอบกิจการรถตู้โดยสารประจำทาง เป็นต้น

2. ปัญหากำหนดโทษทางอาญาในการควบคุมชั่วโมงการทำงานและเวลาพักของพนักงานขับรถตู้โดยสารประจำทาง

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดอัตราโทษในกรณีที่ผู้ประกอบการใช้หรือยินยอมให้ผู้ขับรถโดยสารสาธารณะที่ปฏิบัติหน้าที่เกินชั่วโมงการทำงานตามที่กฎหมายกำหนด หรือผู้ขับรถเอง (ที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการ) ปฏิบัติหน้าที่ขับรถเกินชั่วโมงการทำงานตามที่กฎหมายกำหนด คือ โทษปรับไม่เกินห้าพันบาท ซึ่งโทษสำหรับความผิดดังกล่าวนี้ในปัจจุบันถือว่ายังเป็นอัตราโทษที่น้อยทำให้ผู้กระทำความผิดนั้นไม่มีความเกรงกลัวต่อกฎหมาย และไม่ผลเป็นการข่มขู่ขัง หรือป้องกัน ตามแนวคิดในการกำหนดโทษทางอาญา และหากพิจารณาในแง่ของนิติเศรษฐศาสตร์ยังได้มีการพิจารณา “โอกาสในการเกิดความเสียหาย” ประกอบร่วมกับ “ขนาดของความเสียหายที่อาชญากรรมได้ก่อขึ้น” (ปกป้อง ศรีสนิท, 2559, หน้า 51-52) เพื่อหาความเสียหายที่แท้จริง โดยพิจารณาว่าความผิดใดเกิดขึ้นบ่อย แสดงว่าโอกาสในการเกิดความผิดนั้นมีมาก ย่อมสร้างความเสียหายที่แท้จริงให้แก่สังคมมากขึ้นไปด้วย ดังนั้น ความผิดในลักษณะดังกล่าวนี้ไม่ว่าจะเป็นความผิดที่เกิดจากการที่ผู้กระทำความผิดปฏิบัติหน้าที่ขับรถตู้โดยสารประจำทางเกินชั่วโมงการทำงานตามที่กฎหมายกำหนดและผู้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถตู้โดยสารสาธารณะที่เสพสุราหรือสิ่งมีเมาอย่างอื่นขณะขับรถแล้ว ถือว่าเป็นความผิดที่มีมิติที่ร้ายแรงมากและเกิดอุบัติเหตุขึ้นบ่อยในสังคมไทยในปัจจุบัน หากปล่อยให้มีการกระทำความผิดมาก ๆ ย่อมเกิดผลกระทบต่อสังคมส่วนรวมมากกว่า ดังนั้น จึงสมควรลงโทษหนักเพื่อยับยั้งความผิดนั้น

ในเรื่องของการกำหนดโทษของกฎหมายการควบคุมชั่วโมงในการขับรถของประเทศไทย ได้มีการแก้ไขกฎหมายในเรื่องของอัตราโทษ โดยสำนักงานมาตรฐานสำนักงานมาตรฐานการขับรถและยานพาหนะของสหราชอาณาจักร (The UK's Driver and Vehicle Standards Agency (DVSA)) ได้บังคับใช้กฎหมายแก้ไขใหม่นี้เพื่อ

วัตถุประสงค์ในการลดจำนวนอุบัติเหตุ โดยกฎหมายใหม่นี้ได้มีการบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 5 มีนาคม ค.ศ.2018 โดยค่าปรับสูงสุดในการฝ่าฝืนกฎชั่วโมงการขับรถได้แก่ การปรับเงินเป็นจำนวน 300-1,500 ปอนด์ และหากพบว่ามีผลกระทบความผิดซ้ำในรอบ 28 วัน นับแต่กระทำผิดครั้งแรกนั้น ผู้กระทำผิดจะถูกนำตัวขึ้นศาลเพื่อตัดสินความผิด (Blue tree systems an Orbcomm' Company, 2018)

นอกจากนี้หากมีการเพิ่มโทษหนักขึ้นมากกว่าโทษปรับเพียงอย่างเดียวแล้ว ก็จะทำให้ความผิดดังกล่าวนี้ไม่สามารถเลิกกันโดยเปรียบเทียบปรับเพียงอย่างเดียวตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาได้ จึงเป็นการปิดช่องทางที่เจ้าหน้าที่จะสามารถช่วยเหลือผู้กระทำความผิดได้ (ณัฐวิภา อัครภูวดล, 2557, หน้า 24) เพราะคดีดังกล่าวนี้ต้องทำการสอบสวนและสั่งให้พนักงานอัยการสั่งฟ้องและให้ศาลยุติธรรมนั้นพิจารณาตามลำดับ ผู้วิจัยจึงเห็นควรกำหนดอัตราโทษให้เหมาะสมกับความร้ายแรงของการกระทำความผิด โดยการแก้อัตราโทษตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นกฎหมายหลักในการบังคับใช้เกี่ยวกับการควบคุมการขับรถเกินชั่วโมงของพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง โดยอาจจะอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติดังกล่าวนี้ออกเป็นกฎกระทรวงที่ใช้บังคับโดยเฉพาะเจาะจงแก่ผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทางและเพิ่มโทษทางปกครองเพื่อที่จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายในการควบคุมชั่วโมงการขับรถของพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นโดยการคำนึงถึงหลักความได้สัดส่วน โดยรัฐนั้นจะต้องชั่งน้ำหนักถึงประโยชน์ที่เกิดขึ้นต่อสาธารณะชนนั้นคุ้มค่ามากกว่าผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการไปกระทบสิทธิและเสรีภาพของประชาชน (กิติมา แก้วนะรา, 2559, หน้า 57) นอกจากการกำหนดโทษทางอาญาที่รุนแรงและได้สัดส่วนแล้ว รัฐจึงจำเป็นต้องมีการแทรกแซงการประกอบธุรกิจดังกล่าวโดยเพิ่มมาตรการทางปกครองขึ้นด้วย ซึ่งวิธีการและเครื่องมือในการแทรกแซงทางเศรษฐกิจนี้จะนิยมใช้ ได้แก่ บทบัญญัติของกฎหมาย คำสั่ง และคำสั่งห้าม ซึ่งเรียกวานิติกรรมทางปกครองประเภทนิติกรรมฝ่ายเดียว โดยหากเจ้าพนักงานตรวจพบว่าผู้ประกอบการหรือผู้จัดตารางเวลาการเดินทางใด อนุญาตหรือปล่อยให้ผู้ขับรถโดยสารประจำทางขับรถเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดแล้ว ให้สั่งให้ระงับใบอนุญาตประกอบการนั้นหรือสั่งห้ามมิให้บุคคลที่เกี่ยวข้องดำเนินการประกอบธุรกิจชั่วคราวตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งในส่วนของการแก้อัตราโทษของบทบัญญัติว่าด้วยการควบคุมชั่วโมงการขับรถของพนักงานขับรถโดยสาร

3. ปัญหาด้านมาตรฐานการควบคุมการเสพสุราหรือของมีนเมาอย่างอื่นขณะขับรถของคนขับรถโดยสารประจำทาง

กฎหมายที่ใช้ในการควบคุมการดื่มสุราหรือของมีนเมาอย่างอื่น ของผู้ขับรถโดยสารสาธารณะของไทยในปัจจุบันตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 นั้นยังมีปัญหาในการกำหนดระดับโทษ กล่าวคือไม่ได้กำหนดหลักเกณฑ์การวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดในรูปแบบขั้นบันได โดย มาตรฐานการวัดระดับแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางนั้น จะใช้หลักการวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดโดยผู้ใดมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ถึงจะมีความผิดโดยไม่แบ่งแยกกว่าจะเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถประเภทใด แม้ว่ากรมการขนส่งทางบก ผู้มีหน้าที่โดยตรงในการรับผิดชอบควบคุมการประกอบการรถโดยสารรับจ้างนั้นจะเคยมีมาตรการควบคุมกวดขันให้ผู้ปฏิบัติงานเป็นผู้ประจำรถ และผู้ให้บริการรถโดยสารสาธารณะทุกประเภทต้องมีแอลกอฮอล์ในเลือดเป็น 0 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ขับรถโดยสารก็ตาม (ไทยรัฐออนไลน์, 2555) แต่ทางกรมการขนส่งทางบกก็มิได้มีการบังคับใช้มาตรการดังกล่าวเป็นรูปธรรม เช่น การเสนอแก้ไขกฎหมายหรือออกประกาศ กฎกระทรวงแก้ไขปัญหาดังกล่าวแต่อย่างใด ทำให้การกำหนดโทษของผู้กระทำผิดนั้น ขาดความยืดหยุ่น ไม่เหมาะสมกับสภาพสังคมในปัจจุบันแต่อย่างใด ทำให้การบังคับใช้กฎหมายนั้นไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร

ในประเทศสหรัฐอเมริกาได้มีมาตรการในการควบคุมสิ่งมีนเมาหรือสารเสพติดอย่างอื่น ของมลรัฐแคลิฟอร์เนียนั้นได้แยกมาตรฐานในการตรวจวัดแอลกอฮอล์ของผู้ขับรถยนต์ส่วนบุคคลและผู้ขับรถสาธารณะหรือรถ

ในเชิงพาณิชย์ไว้อย่างชัดเจน กล่าวคือ หากเป็นผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ทั่วไปนั้น เมื่อมีอายุมากกว่า 21 ปี ต้องมีปริมาณความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในกระแสเลือด (BAC) มากกว่า 0.08 เปอร์เซ็นต์ขึ้นไปจึงจะถูกดำเนินคดี แต่หากเป็นผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่เพื่อการพาณิชย์ (CDL) นั้น เพียงแค่มียังปริมาณความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในกระแสเลือด (BAC) มากกว่า 0.04 เปอร์เซ็นต์ขึ้นไป (สำนักงานขนส่งแห่งรัฐแคลิฟอร์เนีย, 2561) ก็สามารถถูกดำเนินคดีได้ ซึ่งต่างจากประเทศไทย ที่ไม่ได้แบ่งแยกมาตรฐานการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่รถทั่วไปและผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะไว้ ฉะนั้น ผู้วิจัยเห็นว่าประเทศไทยจึงสมควรที่จะนำมาตราฐานการตรวจวัดแอลกอฮอล์ตามแบบมาตรฐานในมลรัฐแคลิฟอร์เนียมาเป็นแนวทางบังคับใช้ จึงทำให้การควบคุมการเสพสุราในขณะขับรถของผู้ขับขี่โดยสารประจำทางนั้นมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

จากการศึกษามาตรการในการควบคุมการประกอบธุรกิจรถตู้โดยสารประจำทางของไทยนั้น และศึกษาทบทวนถึงแนวคิด ทฤษฎี และกฎหมายต่างประเทศ รวมถึงทิววิเคราะห์ถึงสภาพปัญหาดังกล่าวแล้ว ผู้วิจัยจึงขอเสนอมาตรการทางอาญาที่จะควบคุมการประกอบกิจการรถตู้โดยสารประจำทางดังต่อไปนี้

1. เห็นควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยเพิ่มคำนิยามของคำว่า ผู้ประกอบการตามมาตรา 4

แก้ไขเพิ่มเติม ดังนี้

“มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้ (16). “ผู้ประกอบการ หมายความว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งสาธารณะ และให้หมายความไปถึงนายจ้างของคนขับรถโดยสารสาธารณะ คู่สัญญาหลักของคนขับรถ ผู้ควบคุมการใช้รถ ผู้จัดตารางเวลาด้วย”

2. เห็นควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 127 จากเดิม

“ผู้ที่ได้รับอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 103 ทวิ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท”

แก้ไขเพิ่มเติม ดังนี้

มาตรา 127 วรรคสอง “ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถหรือผู้มีหน้าที่ควบคุมการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ขับรถฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 103 ทวิ ให้ระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

3. เห็นควรยกเลิกพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 127 ทวิ วรรคแรก และเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 160 ตรี

(1). พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 127 ทวิ วรรคแรก จากเดิม

“ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 102(3) ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท แต่ถ้าผู้นั้นเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 102 (3ทวิ) หรือ (3 ตรี) ต้องระวางโทษตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษหรือกฎหมายว่าด้วยวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท แล้วแต่กรณี แต่ถ้าผู้นั้นเป็นผู้ที่ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถต้องระวางโทษสูงกว่าที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ หรือกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท แล้วแต่กรณี อีกหนึ่งในสาม”

แก้ไขเพิ่มเติม ดังนี้

“(ยกเลิกความในวรรคแรก)

ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 102 (3ทวิ) หรือ (3 ตริ) ต้องระวางโทษตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษหรือกฎหมายว่าด้วยวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท แล้วแต่กรณี แต่ถ้าผู้นั้นเป็นผู้ที่ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถต้องระวางโทษสูงกว่าที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ หรือกฎหมายว่าด้วยวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท แล้วแต่กรณี อีกหนึ่งในสาม”

4. เห็นควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 160 ตริ จากเดิม

มาตรา 160 ตริ “ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (2) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือนหรือเพิกถอนใบขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ผู้กระทำความต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปี และปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัสผู้กระทำความต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สองปีถึงหกปี และปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทถึงหนึ่งแสนสองหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สามถึงสิบปี และปรับตั้งแต่หกหมื่นบาทถึงสองแสนบาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่”

แก้ไขเพิ่มเติม ดังนี้

มาตรา 160 ตริ “ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (2) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือนหรือเพิกถอนใบขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ผู้กระทำความต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปี และปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัสผู้กระทำความต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สองปีถึงหกปี และปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทถึงหนึ่งแสนสองหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สามถึงสิบปี และปรับตั้งแต่หกหมื่นบาทถึงสองแสนบาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่”

ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดเป็นผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขนส่งสาธารณะต้องระวางโทษเป็นสองเท่า”

5. เห็นควรแก้ไขกฎกระทรวง ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยกำหนดหลักเกณฑ์ใหม่ จากเดิม

“กรณีที่วัดจากเลือด เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ เว้นแต่ผู้ขับขี่กรณีดังต่อไปนี้ที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

- (ก) ผู้ขับขี่ซึ่งมีอายุต่ำกว่ายี่สิบปีบริบูรณ์
- (ข) ผู้ขับขี่ซึ่งได้รับอนุญาตชั่วคราวตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์
- (ค) ผู้ขับขี่ซึ่งมีใบอนุญาตขับขี่สำหรับรถประเภทอื่นที่ใช้แทนกันไม่ได้

(ง) ผู้ขับขี่ซึ่งไม่มีใบอนุญาตขับขี่ หรืออยู่ระหว่างถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่”
แก้ไขเพิ่มเติม ดังนี้

“กรณีที่วัดจากเลือด เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ เว้นแต่ผู้ขับขี่กรณีดังต่อไปนี้ที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด เกิน 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

(ก) ผู้ขับขี่ซึ่งมีอายุต่ำกว่ายี่สิบปีบริบูรณ์

(ข) ผู้ขับขี่ซึ่งได้รับอนุญาตขับรถชั่วคราวตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

(ค) ผู้ขับขี่ซึ่งมีใบอนุญาตขับขี่สำหรับรถประเภทอื่นที่ใช้แทนกันไม่ได้

(ง) ผู้ขับขี่ซึ่งไม่มีใบอนุญาตขับขี่ หรืออยู่ระหว่างถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่”
กรณีที่วัดจากเลือด เกิน 0 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

(จ) ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งสาธารณะตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

6. เห็นควรออกกฎกระทรวงว่าด้วยการกำหนดหลักเกณฑ์และความปลอดภัยของการประกอบการรถตู้โดยสารสาธารณะประจำทาง ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 โดยให้มีประเด็นดังต่อไปนี้

(1) การกำหนดประเภทของรถ ให้ใช้ข้อความ ดังนี้

"รถ" หมายความว่า รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร มาตรฐาน 2 (จ) และ 2 (ต) ที่มีลักษณะเป็นรถตู้โดยสารในประเภทขนส่งประจำทาง

(2) กำหนดให้คำนิยามของผู้ประกอบการ โดยให้ใช้คำนิยามต่อไปนี้

"ผู้ประกอบการ" ให้ความหมายรวมถึงนายจ้างของคนขับรถโดยสารสาธารณะ คู่สัญญาหลักของคนขับรถ ผู้ควบคุมการใช้รถ ผู้จัดตารางเวลาการเดินทางรถตู้โดยสารประจำทางด้วย"

(3) กำหนดความผิดสำหรับผู้ประกอบการหรือผู้มีหน้าที่ควบคุมรถตู้โดยสารประจำทางและให้มีการปรับปรุงโทษให้เหมาะสม โดยใช้ข้อความดังต่อไปนี้

"ผู้ประกอบการหรือผู้มีหน้าที่ควบคุมเวลาการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ประจำรถ บังคับ หรือยินยอมให้ผู้ประจำรถขับรถฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 103 ทวิ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี

ผู้ประกอบการหรือผู้มีหน้าที่ควบคุมเวลาการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ประจำรถ บังคับ หรือยินยอมให้ผู้ประจำรถขับรถฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 103 ทวิ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้พักใช้ใบอนุญาตประกอบการหรือมิให้ประกอบกิจการดังกล่าว 3 เดือน

หากการฝ่าฝืนตามมาตรา 103 ทวิ ดังกล่าวเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กาย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือปรับไม่เกินสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้พักใช้ใบอนุญาตประกอบการหรือมิให้ประกอบกิจการดังกล่าว 6 เดือน

หากการฝ่าฝืนตามมาตรา 103 ทวิ ดังกล่าวเป็นเหตุให้ผู้อื่น ได้รับอันตรายสาหัสต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือปรับไม่เกินห้าแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้พักใช้ใบอนุญาตประกอบการหรือมิให้ประกอบกิจการดังกล่าว 1 ปี

หากการฝ่าฝืนตามมาตรา 103 ทวิ ดังกล่าวเป็นเหตุให้ผู้อื่น ถึงแก่ความตายต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 7 ปี หรือปรับไม่เกินเจ็ดแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้พักใช้ใบอนุญาตประกอบการหรือมิให้ประกอบกิจการดังกล่าว ตลอดชีวิต"

จากงานวิจัยนี้จึงสามารถสรุปได้ว่า ปัจจุบันมาตรการในการควบคุมผู้ประกอบการรถตู้ประจำทางของประเทศไทยในปัจจุบันนั้นยังขาดประสิทธิภาพและไม่ได้เป็นมาตรฐานสากล ฉะนั้นแล้ว เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายและสร้างมาตรฐานในการควบคุมผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางดังกล่าว รัฐจึงเห็นควรที่จะต้องแก้ไขกฎหมายที่

เกี่ยวข้อง ตามข้อเสนอแนะที่ผู้วิจัยได้นำเสนอ เพื่อยกระดับและสร้างมาตรฐานการขนส่งรถตู้โดยสารสาธารณะของไทย มีมาตรฐานมากยิ่งขึ้น

เอกสารอ้างอิง

- กิติมา แก้วนะรา. (2559). *หลักความได้สัดส่วนกับบทกำหนดโทษที่เหมาะสมสำหรับผู้กระทำความผิดในคดียาเสพติด ให้โทษ:ศึกษารณีย่อมเฟตตามีน*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชานิติศาสตร์, คณะนิติศาสตร์, มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
- ข่าวสดออนไลน์. (2561). *รถตู้ ขนสยอง! คนขับหลับใน ซึ่งชนต้นไม้ หลังคาเปิด ผู้โดยสารผวา ดับ 2 ศพ เจ็บเพียบ*. วันที่ค้นข้อมูล 14 เมษายน 2562, เข้าถึงได้จาก https://www.khaosod.co.th/breaking-news/news_1953707
- คณิต ณ นคร. (2559). *กฎหมายอาญาภาคความผิด* (พิมพ์ครั้งที่ 11). กรุงเทพฯ: วิญญูชน
- ณัฐวิน อัครภูวดล. (2557). ระบบการควบคุมกำกับดูแลการประกอบกิจการรถโดยสารประจำทาง. *วารสารวิชาการ มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร*, 5(2), 21-33.
- ไทยรัฐออนไลน์. (2555). *ขนส่งย่ำรถสาธารณะห้ามดื่มขับ ฝ่าฝืนโทษจำ-ปรับ*. วันที่ค้นข้อมูล 14 เมษายน 2562, เข้าถึงได้จาก <https://www.thairath.co.th/content/303639>
- ธงชัย จันทร์กระจ่าง. (2556). ปัญหาและอุปสรรคทางกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ประกอบการบริการสาธารณะด้านการขนส่งทางบกภายใต้การควบคุมของกรมการขนส่งทางบก. *วารสารวิชาการศรีปทุม ชลบุรี*, 9(3), 111-119.
- ปกป้อง ศรีสนิท. (2559). *กฎหมายอาญาชั้นสูง*. กรุงเทพฯ: วิญญูชน
- ลักขณา ยืนพันธ์. (2559). *ความรับผิดชอบทางอาญาของเจ้าของหรือผู้ครอบครองยานพาหนะรับจ้างขนส่งคนโดยสาร*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชากฎหมายอาญา, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนนและหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม. (2562). *สถิติการเกิดอุบัติเหตุในรถตู้โดยสาร*. วันที่ค้นข้อมูล 14 เมษายน 2562, เข้าถึงได้จาก https://www.roadsafetythai.org/download_menu-ข้อมูลสถิติ-3.html
- สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. (2562). *พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562*. วันที่ค้นข้อมูล 20 กรกฎาคม 2562, เข้าถึงได้จาก <http://web.krisdika.go.th/data/law/law2/%A803/%A803-20-9999-update.htm>
- สำนักงานขนส่งแห่งรัฐแคลิฟอร์เนีย. (2561). *คู่มือขับขี่ใน California*. วันที่ค้นข้อมูล 14 เมษายน 2562, เข้าถึงได้จาก <https://www.dmv.ca.gov/portal/wcm/connect/6128c7c6-da4e-4f1e-a1e5-6ef3a7a160ce/dl600TH.pdf?MOD=AJPERES> .
- Blue tree systems an Orbcomm' Company. (2018). *New fines for breaking UK Commercial Drivers hours rules*. Retrieved from <http://www.bluetreesystems.com/new-fines-breaking-uk-commercial-drivers-hours-rules/> (12 February,2019)
- Traffic Commissioners for Great Britain. (2013). *“Vehicle & Operator Services Agency”, Public service Vehicle Operator Licensing (Guide for operators)*. Retrieved from <https://www.gov.uk/government/publications/psv-operator-licensing-a-guide-for-operators-psv437>