มาตรการลงโทษทางอาญาที่เหมาะสมในการควบคุมผู้ประกอบการขนส่ง ด้วยรถยนต์โดยสารประจำทาง

APPROPRIATE CRIMINAL PENALTIES FOR MONITORING BUS SERVICE OPERATORS

เสฏฐพงศ์ สิงหวิริยะ [*]
Setthaphong Singhaviriya [*]
จิรวุฒิ ลิปิพันธ์ [**]
Jirawut Lipipun [**]

วันที่รับบทความ 20 มิถุนายน 2566
วันที่แก้ไขบทความ 20 กรกฎาคม 2566
วันที่ตอบรับบทความ 21 กรกฎาคม 2566

[*] นักศึกษาหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ปรีดี พนมยงค์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์. เจ้าพนักงานขนส่งปฏิบัติงาน กรมการขนส่งทางบก

[*] LL.M. Student, Pridi Banomyong Faculty of Law, Dhurakij Pundit University, Transport Officer (Operational Level) (O 1), Department of Land Transport

[*] e-mail: 645154040005@dpu.ac.th

[**] ดร., ผู้อำนวยการบัณฑิตศึกษา สาขานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ปรีดี พนมยงค์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์

[**] Dr., Pridi Banomyong Faculty of Law, Dhurakij Pundit University

[**] e-mail: jirawut.li@dpu.ac.th

บทคัดย่อ

บทความฉบับนี้มีวัตถุประสงค์ในการศึกษาเกี่ยวกับมาตรการลงโทษที่เหมาะสมในการควบคุมผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถยนต์โดยสารประจำทาง ซึ่งในปัจจุบันพบว่ายังไม่มีประสิทธิภาพ เพียงพอที่จะยับยั้งอุบัติเหตุ อันเกิดจากรถยนต์โดยสารประจำทางได้ ส่งผลให้ในปัจจุบันประเทศไทยกลายเป็นประเทศที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นอันดับหนึ่งของโลก

การเกิดอุบัติเหตุจากรถยนต์โดยสารประจำทาง สามารถเกิดขึ้นได้จากสาเหตุ 2 ประการ คือเกิดจากสภาพของรถยนต์โดยสาร และเกิดจากสภาพร่างกายของผู้ขับขี่รถยนต์โดยสาร เนื่องจากการกระทำความผิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุผู้กระทำมิได้เป็นผู้มีจิตใจเป็นอาชญากรโดยแท้ กฎหมายจึงกำหนดโทษไว้ต่ำ อย่างไรก็ตามในต่างประเทศได้มีการนำแนวคิดเกี่ยวกับค่าเสียหายเชิงลงโทษมาใช้ลงโทษผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์โดยสารประจำทาง ในคดีอุบัติเหตุเพื่อให้ผู้กระทำหลาบจำ โดยศาลกำหนดค่าเสียหายเชิงลงโทษเป็นจำนวนที่สูงหลายเท่าเมื่อเทียบกับค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง จึงทำให้การควบคุมการให้บริการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์โดยสารประจำทาง มีประสิทธิภาพ ประเทศไทยมีการกำหนดให้นำมาตรการค่าเสียหายเชิงลงโทษมาใช้ เช่น ในคดีผู้บริโภคทั่วไป แต่มิได้มีการกำหนดเกี่ยวกับให้นำแนวคิดเรื่องค่าเสียหายเชิงลงโทษมาใช้ลงโทษ ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถยนต์โดยสารประจำทาง ในคดีอุบัติเหตุในกฎหมายเฉพาะ และจากการศึกษาคำพิพากษาในคดีอุบัติเหตุพบว่าศาลได้กำหนดค่าความเสียหายไว้ค่อนข้างต่ำ จึงทำให้ไม่มีผลเป็นการยับยั้งการกระทำความผิด

มาตรการการลงโทษโดยทั่วไป ขอเสนอให้เพิ่มเติมมาตรา 40 ตรี แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ห้ามมิให้ผู้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ใช้ หรือยินยอมให้ผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อกันเกินสี่ชั่วโมงนับแต่ขณะเริ่มปฏิบัติหน้าที่ขับรถ แต่ถ้าในระหว่างนั้น ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถได้พักติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมง ก็ให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถต่อไปได้อีกไม่เกินสี่ชั่วโมงติดต่อกัน ขอเสนอให้เพิ่มเติมมาตรา 138 ตรี ผู้ฝ่าฝืน มาตรา 40 ตรี ดังกล่าวต้องระวางโทษไม่เกินห้าหมื่นบาท ขอเสนอให้มีการแก้ไขมาตรา 127 ทวิ และมาตรา 127 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งจากเดิมมีการกำหนดโทษปรับไว้ไม่เกิน 5,000 บาท โดยแก้ไขโทษ ดังกล่าวเป็น 50,000 บาท โดยนำหลักการเพิ่มโทษตามพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายอาญา (ฉบับที่ 26) พ.ศ. 2560 ที่แก้ไขอัตราโทษของประมวลกฎหมายอาญามาใช้

คำสำคัญ: อุบัติเหตุ, รถยนต์โดยสารประจำทาง, ค่าเสียหายเชิงลงโทษ

Abstract

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

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

The researcher, therefore, proposed law amendments for general penalty measures by adding Section 40 ter., of the Land Transport Act, B.E. 2522, which prohibits licensed transport operators from using or allowing drivers to drive continuously for more than four hours from the start of their driving duties. However, if during that time, the driver takes a break for at least half an hour, they may continue driving for up to four more consecutive hours. It is also suggested to add Section 138 ter. and those who violate Section 40 ter. should be punished not more than 50,000 baht. It was proposed to amend Section 127 and Section 127 bis. of the Land Transport Act, B.E. 2522, which previously imposed a fine of not more than 5,000 baht. The proposed amendment is to increase the fine to 50,000 baht, based on the principle of increasing penalties according to the Act Amending the Criminal Code (No. 26), B.E. 2560.

Keywords: Bus service, accidents, Punitive Damage

1. บทนำ

ปัจจุบันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะอุบัติเหตุที่เกิดจากรถโดยสารประจำทาง ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และรถยนต์รับจ้าง ได้แก่ รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน หรือรถยนต์อื่นนอกจากรถยนต์โดยสารประจำทาง ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นปัญหาสำคัญที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บ และการเสียชีวิตของผู้ใช้รถใช้ถนน และสร้างความสูญเสียให้แก่เศรษฐกิจโดยรวมของ

ประเทศ
มีรายงานสถิติเกี่ยวกับอุบัติเหตุบนถนนที่เกิดขึ้นหลายรูปแบบ ทั้งบนถนนทางหลวง ทางหลวงชนบท และทางด่วน ของปี 2563 (ตลอดทั้งปี) และปี 2564 (ช่วงเดือนมกราคม ถึง เดือนมิถุนายน 2564) ซึ่งเผยแพร่ข้อมูลโดย กระทรวงคมนาคม[1] มีรายละเอียดที่น่าสนใจดังต่อไปนี้

จำนวนอุบัติเหตุบนถนน ปี 2563 - 2564 จากข้อมูลของกระทรวงคมนาคม ในระบบ MOT DATA CATALOG ปี 2563 - 2564 มีการบันทึกอุบัติเหตุบนถนนที่เกิดขึ้นทั้งหมดจำนวน 32,190 ครั้ง แบ่งเป็น

ประเภทรถ ลักษณะเส้นทางที่เกิดอุบัติเหตุบ่อย ในขณะเดียวกันประเภทของรถที่พบว่าเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนมากที่สุด หลายคนอาจคาดเดากันไปว่าต้องเป็น “รถจักรยานยนต์” แต่แท้จริงแล้ว เมื่อดูสถิติแล้วกลับพบว่า รถยนต์สาธารณะ คิดเป็น 27% รถจักรยานยนต์ คิดเป็น 20% ของการเกิดอุบัติเหตุ ถึงแม้ว่าแท้จริงแล้วอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมาจากรถยนต์สาธารณะซึ่งได้แก่รถโดยสารประจำทาง และรถโดยสารไม่ประจำทาง ซึ่งตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้ให้ความหมาย ไว้ดังนี้ การขนส่งประจำทาง หมายความว่า การขนส่งเพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่คณะกรรมการกำหนดหรือตาม ความเข้าใจง่าย ๆ รถโดยสารประจำทาง เช่น รถประจำทางสายวิ่งระหว่างจังหวัดสายที่ 70 กรุงเทพฯ - ปราณบุรี ของบริษัท ขนส่ง จำกัด เป็นผู้รับสัมปทาน และการขนส่งไม่ประจำทาง หมายความว่า การขนส่งเพื่อสินจ้างโดยไม่จำกัดเส้นทาง ซึ่งหากเกิดอุบัติเหตุกับรถโดยสารประจำทางย่อมนำมาซึ่งความสูญเสียอย่างร้ายแรง ทั้งชีวิตและทรัพย์สินการบาดเจ็บหรือพิการ

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

กรณีอุบัติเหตุจากรถโดยสารประจำทาง กรมขนส่ง” เช็กจีพีเอสรถทัวร์ชนตอม่อสระบุรีไม่เกินคาดคนขับหลับใน “กรมการขนส่งทางบก” เผยสาเหตุอุบัติเหตุรถทัวร์ชนตอม่อสะพานสระบุรี เกิดจากหลับในเสียชีวิต 7 ราย บาดเจ็บกว่า 30 ราย เช็กจีพีเอสขณะเกิดเหตุใช้ความเร็วอยู่ที่ 70 กม./ชม. ชี้หากพบว่าประมาทเตรียมลงโทษทั้งคนขับรถ-ผู้ประกอบการ ย้ำเช็กสภาพรถ-คนขับต้องพร้อมก่อนเดินทาง เพื่อความปลอดภัย

จากอุบัติเหตุดังกล่าวพบว่า มีผู้เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ 5 ราย และมาเสียชีวิตเพิ่มตอนที่เข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลอีก 2 ราย และมีผู้บาดเจ็บมากกว่า 30 ราย ซึ่งขณะนี้ได้ช่วยเหลือเบื้องต้นในการนำส่งโรงพยาบาล

[1] กระทรวงคมนาคม, ข้อมูลในระบบ MOT DATA CATALOG ปี 2563 – 2564.

[2] เดลินิวออนไลน์, “กรมขนส่ง” เช็กจีพีเอสรถทัวร์ชนตอม่อสระบุรีไม่เกิน คาดคนขับหลับใน,” (12 มีนาคม 2565), สืบค้นเมื่อวันที่ 17 ธันวาคม 2565, จาก https://www.dailynews.co.th/news/850552/.

ในพื้นที่แล้ว สำหรับรถโดยสารคันเกิดเหตุ มีนายนรินทร์ศาสตร์ หงส์สา เป็นคนขับรถ ขณะนี้รับการรักษาตัวที่โรงพยาบาล ใบอนุญาตขับรถสาธารณะ สิ้นอายุวันที่ 9 ก.ค. 65 ส่วนผู้ประกอบการพบว่าใบอนุญาตประกอบการเดินรถสิ้นอายุในปี 2568 ขณะเกิดอุบัติเหตุจากการตรวจสอบระบบ GPS พบว่าใช้ความเร็วอยู่ที่ 70 กม./ชม. ไม่เกินอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนด

นายจิรุตม์ กล่าวต่อว่า ส่วนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุครั้งนี้นั้น เบื้องต้นคาดว่า คนขับรถหลับใน อย่างไรก็ตาม หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกำลังตรวจสอบสาเหตุที่แท้จริงต่อไป

จากกรณีดังกล่าว ผู้ศึกษาเห็นข้อเท็จจริงนั้นเป็นปัญหา จึงต้องการทำวิจัยในส่วนนี้ขึ้น เพื่อแก้ไขปัญหามาตรการลงโทษที่เหมาะสมในการควบคุมผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถยนต์โดยสารประจำทาง เพื่อจะดำเนินการตามกฎหมายกับคนขับรถและผู้ประกอบการขนส่งต่อไป

2. การดำเนินการลงโทษผู้ประกอบการขนส่งและเยียวยาผู้บาดเจ็บ ผู้เสียชีวิต

เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุกับรถโดยสารสาธารณะในช่วงนี้ และเตรียมพร้อมการเดินทางช่วงสงกรานต์ปี 65 ที่มีการเดินทางจำนวนมาก ขอเน้นย้ำให้ผู้ประกอบการตรวจเช็กสภาพรถให้พร้อมใช้งานก่อนเดินทางทุกครั้ง ขณะที่คนขับรถต้องมีสภาพร่างกายที่พร้อม พักผ่อนให้เพียงพอ ปฏิบัติตามเงื่อนไขการเดินทางที่ ขบ. กำหนด เช่น ตรวจวัดแอลกอฮอล์ สารเสพติด ในเส้นทางที่มีระยะทางเกิน 400 กม. ต้องมีพนักงานขับรถ 2 คน เพื่อเปลี่ยนกันขับ และหากขับไปได้ 4 ชม. ต้องหยุดพัก 30 นาทีแล้วเดินทางต่อ ก่อนการเดินทางทุกครั้ง เป็นต้น นอกจากนี้ ขบ. ยังส่งเจ้าหน้าที่ไปตรวจสอบสถานประกอบการที่ให้บริการรถโดยสาร เพื่อทำการตรวจสอบตัวรถให้มีสภาพแข็งแรง มั่นคงควบคู่ด้วย เพื่อสร้างความปลอดภัยให้ผู้โดยสารที่ใช้บริการต่อไป

3. สาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารประจำทาง ปี 2561

1) ขับรถด้วยความเร็วสูงจำนวน 4 ครั้ง

2) หลับในจำนวน 3 ครั้ง

3) เพลิงไหม้จำนวน 3 ครั้ง

4) เบรกแตก, ยางแตกจำนวน 3 ครั้ง[3]

กรมการขนส่งทางบก ได้กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่ง ที่จะยื่นต่อใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องส่งรายงานการเกิดอุบัติเหตุ การชดชดใช้ค่าสินไหมทดแทน และบันทึกประจำวันเกี่ยวกับคดีหรือ คำพิพากษาของศาล ประกอบการพิจารณาต่ออายุใบอนุญาตต่อคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง

[3] ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, “สถานการณ์อุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะในประเทศไทยปี 2561,” (7 ธันวาคม 2561), สืบค้นเมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2565, จาก http://www.roadsafetythai.org/download_statdetail-edoc-408.html.

4. ทฤษฎีการกำหนดความผิดทางอาญา

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

ศาสตราจารย์ ดร.คณิต ณ นคร ได้ให้ความหมายว่า กฎหมายอาญาคือ “บรรดากฎหมายทั้งหลายที่ระบุถึงความผิดอาญา โทษ วิธีการเพื่อความปลอดภัยและมาตรการบังคับทางอาญาอื่นและเป็นกฎหมายที่กำหนดให้ความผิดอาญาเป็นเงื่อนไขของการใช้โทษ วิธีการเพื่อความปลอดภัย และมาตรการบังคับทางอาญาอื่นนั้น[4]

ศาสตราจารย์ จิตติ ติงศภัทิย์ อธิบายว่า กฎหมายอาญาเป็นกฎหมายมหาชนที่ว่าด้วยความผิดและโทษทางอาญา[5]

ส่วนศาสตราจารย์ ดร.หยุด แสงอุทัย อธิบายว่า กฎหมายอาญา ได้แก่ กฎหมายที่บัญญัติถึงความผิดและโทษทางอาญาโดยแยกพิจารณาได้ ดังนี้

1. การบัญญัติถึงความผิดนั้นหมายถึง การบัญญัติว่าการกระทำและการงดเว้นการกระทำอย่างใดเป็นความผิดอาญา

2. การบัญญัติโทษนั้น หมายความว่า เมื่อได้บัญญัติว่าการกระทำหรือการงดเว้นการกระทำอย่างใดเป็นความผิดแล้วก็ต้องบัญญัติโทษทางอาญาสำหรับความผิดนั้นไว้ด้วย[6]

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

ศาสตราจารย์ โยฮันส์ แอนเดอนีส (Johannes Andenaes) อธิบายว่า โทษอาญาจะต้องประกอบด้วยลักษณะสำคัญ 3 ประการคือ[7]

1) โทษเป็นผลร้ายที่รัฐนำมาใช้กับผู้กระทำผิด ผลร้ายที่จะถือว่าเป็นโทษอาญาตามความหมายนี้จะต้องเป็นโทษที่รัฐซึ่งมีอำนาจนำมาใช้กับผู้กระทำผิด

---

[4] คณิต ณ นคร, กฎหมายอาญาภาคทั่วไป, พิมพ์ครั้งที่ 5 (ม.ป.ท: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2556).

[5] จิตติ ติงศภัทิย์, กฎหมายอาญาภาค 1, พิมพ์ครั้งที่ 11 (ม.ป.ท: ศูนย์หนังสือเนติบัณฑิตยสภา, 2536), น. 2.

[6] หยุด แสงอุทัย, ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทั่วไป, พิมพ์ครั้งที่ 11 (ม.ป.ท: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2560), น. 199.

[7] สหธน รัตนไพจิตร, “ความประสงค์ของการลงโทษอาญา : ศึกษาเฉพาะประเทศไทยสมัยใช้กฎหมาย ลักษณะอาญาและประมวลกฎหมายอาญา,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2527), น.31-37.

2) โทษต้องมีขึ้นเมื่อมีการกระทำผิดกฎหมาย หากไม่มีการกระทำผิดกฎหมายแล้วได้รับผลร้ายไม่ถือว่าเป็นโทษอาญาตามความหมายนี้

3) โทษเป็นผลร้ายซึ่งต้องการตอบแทนให้ผู้กระทำผิดรู้ว่าเป็นผลร้ายที่ได้รับจากรัฐโดยตรงจากการกระทำผิดไม่ใช่ผลร้ายที่เกิดขึ้นโดยอ้อม

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

1) ได้กระทำการอันกฎหมายที่ใช้ในขณะกระทำนั้นบัญญัติเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ และ

2) โทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดนั้นต้องเป็นโทษที่บัญญัติไว้ในกฎหมาย เมื่อพิจารณาตามตัวบทดังกล่าว จะเห็นได้ว่า กฎหมายอธิบายว่าโทษทางอาญาจะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อ

(1) มีการกระทำผิด

(2) การกระทำที่จะเป็นความผิดนั้น ต้องมีกฎหมายบัญญัติไว้ว่าเป็นความผิด

(3) การกระทำที่จะเป็นความผิดนั้น ต้องมีกฎหมายบัญญัติไว้ว่าเป็นความผิด และยังต้องมีบทกำหนดโทษไว้ด้วย

5. มาตรการลงโทษในการควบคุมผู้ประกอบการขนส่งตามกฎหมายต่างประเทศ

จากการศึกษาพบว่า ในต่างประเทศมาตรการลงโทษที่เหมาะสมในการควบคุมการให้บริการรถขนส่งผู้โดยสารสาธารณะในบทนี้ ผู้ศึกษาจะทำการศึกษาบทกฎหมายของประเทศออสเตรเลีย ซึ่งเป็นประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law) สาธารณรัฐฝรั่งเศส ซึ่งเป็นประเทศที่ใช้ระบบประมวลกฎหมาย (Civil Law) และประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law) โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

5.1 เครือรัฐออสเตรเลีย

เครือรัฐออสเตรเลีย มีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสาธารณะทั้งในระดับสหพันธรัฐและระดับรัฐ โดยในการศึกษาครั้งนี้ จะทำการศึกษาบทกฎหมายในระดับสหพันธรัฐเท่านั้น ซึ่งประเทศออสเตรเลียมีการบัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งสาธารณะเอาไว้โดยตรง โดยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการขนส่งสาธารณะที่สำคัญ 2 ฉบับได้แก่ Road Transport (Public Passenger Services) Act 2001 และ Road Transport (Public Passenger Services) Regulations 2002 โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

5.1.1 Road Transport (Public Passenger Services) Act 2001

Road Transport (Public Passenger Services) Act 2001 ได้มีการบัญญัติแยกประเภทของรถที่ใช้ในการขนส่งสาธารณะออกจากกันได้แก่ Part 2 เป็นบทบัญญัติเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะ (Bus Services) Part 5 เป็นการบัญญัติเกี่ยวกับรถแท็กซี่ (Taxi Services) Part 7 บัญญัติเกี่ยวกับรถเช่า (Hire car Services) เห็นได้ว่า กฎหมายของประเทศออสเตรเลีย มีความแตกต่างจากกฎหมายของประเทศไทยประการหนึ่ง คือ ได้แยกกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถโดยสารสาธารณะแต่ละประเภทออกจากกัน ขณะที่ประเทศไทยกลับมิได้มีการบัญญัติกฎหมายแยกตามรถโดยสารสาธารณะแต่ละประเภทแต่ประการใด การแยกประเภทของรถโดยสารสาธารณะเป็นการแยกเพื่อสะดวกในการจดทะเบียนรถเท่านั้น

Road Transport (Public Passenger Services) Act 2001 ได้ให้ความหมายของรถยนต์โดยสารหรือรถโดยสารสาธารณะ หมายถึง รถยนต์ที่มีวัตถุประสงค์ในการบรรทุกผู้โดยสารที่มีที่นั่งสำหรับผู้ใหญ่โดยรวมถึงคนขับด้วยเกินกว่า 9 ที่นั่ง แต่ไม่รวมถึง รถลีมูซีน หรือรถราง ส่วนรถโดยสารประจำทางหมายถึง รถประจำทางที่ใช้ในการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ[8]

Road Transport (Public Passenger Services) Act 2001 ได้บัญญัติเกี่ยวกับการขอรับอนุญาตให้เป็นผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะไว้ โดยมีวัตถุประสงค์ของการกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการขอรับอนุญาตเพื่อให้มั่นใจว่า ผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะมีความสามารถทางการเงินเพื่อสามารถให้บริการแก่ประชาชนได้ตามมาตรฐาน และบุคคลที่ได้รับการรับรองมีความเกี่ยวข้องหรือมีส่วนร่วมในการบริการจัดการให้การบริการมีความเหมาะสมรวมถึงแสดงให้เห็นถึงความสามารถที่จะปฏิบัติตามระเบียบโดยเฉพาะอย่างยิ่งข้อกำหนดเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้โดยสารและประชาชน และการบำรุงรักษารถโดยสารสาธารณะ[9]

5.2 สาธารณรัฐฝรั่งเศส

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

ในปี ค.ศ. 2016 อุบัติเหตุจราจรเป็นสาเหตุการเสียชีวิตอันดับที่ 5 ในสหภาพยุโรป อุบัติเหตุทางถนนของฝรั่งเศส ถือเป็นปัญหาสังคมที่ยาวนานมาหลายทศวรรษ อิทธิพลของแอลกอฮอล์ ได้รับการจัดอันดับไว้เป็นอันดับสอง ของการเสียชีวิตบนท้องถนน โชคดีที่รัฐบาลฝรั่งเศสได้ใช้ มาตรการความปลอดภัยทางถนนเพื่อจำกัดการใช้ความเร็วสูงและกำหนดข้อจำกัดที่เข้มงวดมากยิ่งขึ้น สำหรับการขับขี่ภายใต้อิทธิพลดังกล่าว กฎหมายเมาแล้วขับในประเทศฝรั่งเศส ถือเป็นกฎหมายในการขับขี่ที่สำคัญที่สุด ไม่ว่าจะขับรถยนต์ส่วนบุคคล รถยนต์เช่า หรือรถโดยสารประจำทาง ต้องปฏิบัติตาม ระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูงสุดตามกฎหมายสำหรับ

[8] Road Transport (Public Passenger Services) Act 2001, Section 10.

[9] Road Transport (Public Passenger Services) Act 2001, Section 15.

ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล ต้องไม่เกิน 0.05% ขณะที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ของประเทศไทย กรณีที่จะถือว่าเมาแล้วขับต้องมีปริมาณแอลกอฮอล์เกินกว่า 50 มิลลิกรัม

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

เมื่อกรณีการกำหนดชั่วโมงการขับรถให้เป็นหน้าที่ของคณะกรรมการขนส่ง ที่จะกำหนดเกี่ยวกับชั่วโมงการทำงานของผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารประจำทาง นอกจากนี้ยังกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งมีหน้าที่ต้องรายงานข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุ โดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับการพลิกคว่ำ หรือเหตุไฟไหม้ หรือจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ การกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งในฐานะนายจ้างมีหน้าที่ควบคุมดูแลลูกจ้าง มิให้กระทำความผิดฐานเมาแล้วขับ รวมถึงหากผู้ประกอบการเพิกเฉย และปล่อยให้ลูกจ้างที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถยนต์โดยสารสาธารณะมาทำหน้าที่เป็นผู้ขับขี่ หรือกรณีที่ปล่อยให้ผู้ขับขี่กระทำความผิดซ้ำในฐานเมาแล้วขับซ้ำมีการกำหนดไว้ทั้งโทษปรับและจำคุก ข้อกำหนดดังกล่าวตามกฎหมายของสาธารณรัฐฝรั่งเศส นั้นมีความใกล้เคียงกับกฎหมายไทย แต่ต่างกันที่กฎหมายของประเทศไทยมิได้มีการกำหนดเกี่ยวกับการกระทำความผิดซ้ำเอาไว้ ซึ่งผู้ศึกษาเห็นว่า เป็นอีกมาตรการหนึ่ง ที่อาจนำมาใช้ได้ เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งทำหน้าที่ควบคุมกำกับดูแล พฤติกรรมการขับขี่รถยนต์โดยสารให้มีความระมัดระวังและปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

สำหรับกฎหมายของสาธารณรัฐฝรั่งเศสได้มีการกำหนดกฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดชั่วโมงการขับขี่รถยนต์โดยสารสาธารณะไว้ดังต่อไปนี้ โดยใช้เป็นระบบนับคะแนนโทษในฝรั่งเศส เริ่มต้นด้วย 12 คะแนนและถูกระงับใบอนุญาตขับขี่เป็นเวลาหกเดือนเมื่อคะแนนลดไปถึงศูนย์ หากเกิดเหตุการณ์นี้สองครั้งในรอบ 5 ปี ใบอนุญาตจะถูกถอนออกไปหนึ่งปี หากเสียคะแนน 6 คะแนนขึ้นไป (แต่ไม่ใช่ทั้งหมด) สามารถเข้าร่วมหลักสูตรความปลอดภัยทางถนนเพื่อรับคะแนนกลับได้ 4 คะแนน การกระทำผิดกฎหมายที่ถูกตัดเพียงคะแนนเดียวจะได้คะแนนกลับมาภายใน 6 เดือน หากเสียคะแนนมากกว่าหนึ่งคะแนน จะได้รับคะแนนกลับมาใน 2 หรือ 3 ปี (ขึ้นอยู่กับความรุนแรงของการกระทำผิดกฎหมาย) ชั่วโมงการขับรถในสาธารณะฝรั่งเศส กำหนดให้ ผู้ขับขี่ขับรถได้ไม่เกิน 5 ชั่วโมง และต้องมีเวลาพักอย่างน้อย 1 ชั่วโมง ถึงจะขับต่อไปได้อีก 5 ชั่วโมง

5.3 ประเทศสหรัฐอเมริกา

การกำกับดูแลการสอบสวนอุบัติเหตุในการขนส่งของสหรัฐอเมริกาอยู่ภายใต้การดำเนินงานของคณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติ (The National Transportation Safety Board หรือ NTSB) ซึ่งเป็นหน่วยงานอิสระแยกออกจากหน่วยงานอื่นของรัฐ ขึ้นตรงต่อรัฐบาลกลาง จัดตั้งขึ้นตามรัฐบัญญัติว่าด้วยความเป็นอิสระของคณะกรรมการความปลอดภัย พ.ศ. 2517 (The Independent Safety

Board Act of 1974) มีการแก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดเมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2549 ตามรัฐบัญญัติว่าด้วยการให้อำนาจคณะกรรมการความปลอดภัย ในการขนส่งแห่งชาติ พ.ศ. 2549 (The National Transportation Safety Board Reauthorization Act of 2006) จนกลายมาเป็นประมวลกฎหมายสหรัฐอเมริกาว่าด้วยคณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติ (United States Code, Title 49) ที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งคณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติมีหน้าที่กำกับดูแลการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในการขนส่งทางอากาศ, การขนส่งทางทะเล, การขนส่งทางถนน, การขนส่งทางรถไฟ ทางท่อและวัสดุอันตราย เพื่อวิเคราะห์หาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุและให้ข้อเสนอแนะด้านความปลอดภัยในการขนส่งเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุอย่างเดียวกันอีกในอนาคต[10]

ส่วนการสอบสวนอุบัติเหตุในการขนส่งมีทีมงานสอบสวนที่เรียกว่า “Go Team” ประจำอยู่ในสำนักงานภูมิภาค มีความพร้อมสำหรับการปฏิบัติงานตลอด 24 ชั่วโมง “Go Team” ประกอบด้วยสมาชิกตั้งแต่ 3 หรือ 4 คน ไปจนถึง 10 คน เป็นเจ้าหน้าที่ผู้เชี่ยวชาญ จากสำนักงานใหญ่ ในเขตวอชิงตัน ดี.ซี. ซึ่งได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่หมุนเวียนกันไปเพื่อตอบสนองต่ออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นให้เร็วที่สุดเท่าที่เป็นไปได้ ทีมงานสอบสวนมีหัวหน้าทีมเรียกว่า Investigative in Charge หรือ IIC ซึ่งเป็นเจ้าหน้าที่สอบสวนอาวุโสที่มีประสบการณ์ด้านการสอบสวนอุบัติเหตุในการขนส่งมาเป็นเวลานาน ทีมงานสอบสวนจะเดินทางไปยังจุดเกิดเหตุโดยเครื่องบินพาณิชย์หรือเครื่องบินของรัฐขึ้นอยู่กับสถานการณ์และความพร้อมใช้งาน มีหน้าที่รวบรวมข้อมูลในที่เกิดเหตุ เช่น ตรวจสอบเกี่ยวกับการดำเนินงานของยานพาหนะที่ประสบอุบัติเหตุ โครงสร้างของยานพาหนะ เครื่องยนต์และอุปกรณ์เสริมของเครื่องยนต์ ตรวจสอบระบบไฮดรอลิก และระบบไฟฟ้า ระบบการควบคุมจราจรทางอากาศ การออกแบบอุปกรณ์ ตรวจสอบสภาพแวดล้อม ตรวจสอบการดำเนินการของผู้ประกอบการที่อาจเป็นสาเหตุหรือปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ เช่น ประวัติการใช้ยา ประวัติการรักษาพยาบาล ประวัติการฝึกอบรม ระดับแอลกอฮอล์และ สภาพแวดล้อมในการทำงาน ทั้งนี้ ในระหว่างการสอบสวนสมาชิกคณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติ 1 ใน 5 คน ที่เดินทางไปในที่เกิดเหตุจะต้องสรุปข้อมูลเกี่ยวกับข้อเท็จจริงที่ได้มาจากทีมสอบสวน และหัวหน้าทีมสอบสวนมีหน้าที่สอบสวนรายละเอียดเพิ่มเติมในกรณีจำเป็น หลังจากนั้นจะมีการนำข้อมูลกลับไปยังสำนักงานใหญ่ในเขตวอชิงตัน ดี.ซี. เพื่อวิเคราะห์และจัดทำร่างรายงานการสอบสวนเสนอต่อคณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติซึ่งอาจใช้ระยะเวลา 12 ถึง 18 เดือนนับแต่วันเกิดอุบัติเหตุ และคณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติจะมีการประชุมลงมติให้ความเห็นชอบเกี่ยวกับผลสรุปข้อเท็จจริง เพื่อระบุสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุและให้ข้อเสนอแนะด้านความปลอดภัย หลังจากนั้นจะมีการเผยแพร่ผลการสอบสวนและข้อเสนอแนะด้านความปลอดภัยต่อสาธารณชน

กรณีมีข้อสงสัยว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดทางอาญา เจ้าหน้าที่ตำรวจจะทำการสอบสวนทางอาญาควบคู่ไปกับการสอบสวนของคณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติ โดยคณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติไม่ได้มีหน้าที่สอบสวนเกี่ยวกับความผิดในทางอาญา

[10] National Transportation Safety Board, 49 U.S. Code Chapter 11, 1101-1155.

แต่จะให้การสนับสนุนทางด้านเทคนิค เมื่อได้รับการร้องขอจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ และในปัจจุบันคณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติได้ออกข้อเสนอแนะด้านความปลอดภัยมากกว่า 13,000 รายการ

ตามข้อมูลปี 2019 จากระบบรายงานการวิเคราะห์การเสียชีวิตของกระทรวงคมนาคมของสหรัฐอเมริกา หรือ FARS มีผู้เสียชีวิตรวม 36,096 ราย เนื่องจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ในสหรัฐอเมริกา หลายกรณีเหล่านี้เกิดจากแอลกอฮอล์และยาเสพติด การใช้โทรศัพท์ การขับเร็ว อาการง่วงนอน และแม้กระทั่งการขาดสมาธิกับท้องถนน สถิติอีกประการหนึ่งที่ต้องระวังคือจำนวนผู้ที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะและอุบัติเหตุจากการขับรถในสหรัฐอเมริกา ซึ่งมีส่วนทำให้ประมาณ 17% ของอุบัติเหตุเมาแล้วขับทั้งหมดในประเทศ แม้ว่าจะลดน้อยลงอย่างช้า ๆ แต่วัยรุ่นที่ดื่มแล้วขับก็เป็นปัญหาร้ายแรง หากบุคคลใดที่ต้องการอาศัยอยู่ในสหรัฐอเมริกาและคิดว่าคุ้นเคยกับทางหลวงและเส้นทางในพื้นที่นั้น บุคคลนั้นสามารถเลือกทำงานเป็นคนขับได้ มีตำแหน่งคนขับรถหลายตำแหน่งว่าง และยังสามารถทำงานเป็นคนขับรถส่วนตัว พนักงานขับรถส่งของ หรือแม้แต่คนขับรถบรรทุกในประเทศ

นอกจากนี้ยังมีใบอนุญาตบางประเภท หากบุคคลใดจะทำงานเป็นคนขับ สำหรับอาชีพบางอย่าง เช่น การขับรถบรรทุก ผู้นั้นจะต้องลงทะเบียนเรียนในโรงเรียนสอนขับรถบรรทุกในสหรัฐอเมริกาด้วย โรงเรียนสอนขับรถยนต์ในประเทศไม่ได้ราคาถูกเป็นพิเศษ แต่สำหรับโรงเรียนสอนขับรถบรรทุกและสถาบันชั้นนำอื่น ๆ บุคคลที่สนใจจะทำใบอนุญาตขับขี่ จะต้องใช้เงินเป็นจำนวนมาก ชั่วโมงการขับรถในประเทศสหรัฐอเมริกากำหนดให้ผู้ขับขี่ขับรถได้ ไม่เกิน 3 ชั่วโมง ต่อระยะทางไม่เกิน 400 กิโลเมตร เนื่องจากการเดินทางแต่ละรัฐของประเทศสหรัฐอเมริกามีระยะทางยาว เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการหลับใน และต้องมีเวลาพักอย่างน้อย 1 ชั่วโมง ถึงจะขับต่อไปได้อีก 3 ชั่วโมง สำหรับผู้ฝ่าฝืนชั่วโมงการทำงานและการพักผ่อนจะมีโทษปรับ 150 ดอลลาร์สหรัฐ[11]

6. วิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับมาตรการลงโทษในการควบคุมผู้ประกอบการขนส่ง

6.1 วิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับมาตรการลงโทษผู้ประกอบการในการให้บริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ

การเกิดอุบัติเหตุกับรถที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสารประจำทาง ส่วนหนึ่งมีปัญหามาจากรถที่ให้บริการอยู่ในสภาพที่ไม่พร้อมใช้งาน และอีกส่วนหนึ่งมาจากสภาพของผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารประจำทาง ที่อยู่ในสภาพไม่พร้อมที่จะปฏิบัติหน้าที่ขับรถ โดยปัญหานี้เกิดขึ้นอย่างมาก ในช่วงเทศกาลสำคัญของประเทศ เช่น เทศกาลปีใหม่ เทศกาลสงกรานต์ และช่วงเทศกาลที่มีวันหยุดพิเศษต่อเนื่อง ซึ่งในแต่ละปีจะมีผู้โดยสารจำนวนมากมีความประสงค์จะเดินทางกลับภูมิลำเนา ทำให้มีความต้องการใช้บริการรถยนต์โดยสารประจำทาง สำหรับการเดินทางเป็นจำนวนมาก เป็นเหตุให้ผู้ประกอบการขนส่งบางรายนำรถโดยสารไม่ประจำทาง มาให้บริการเพิ่มหรือที่เรียกกันว่า “รถเสริม” รวมถึงการเพิ่มจำนวนเที่ยวของการเดินทาง ทำให้ผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารประจำทางต้องทำงานหนักขึ้น โดยผู้ประกอบการขนส่งอาจให้พนักงานขับรถ ขับรถต่อเนื่องกันจนไม่มีเวลาพักผ่อน เกิดอาการเหนื่อยล้าและอาจเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงตามมา ตัวอย่างเช่น กรณีอุบัติเหตุ

[11] *เพิ่งอ้าง.*

ช่วงปีใหม่ พ.ศ. 2560 รถตู้โดยสารสายกรุงเทพฯ - จันทบุรี เสียหลักพุ่งข้ามเลนมาชนกับรถกระบะที่สวนทางมาจนเกิดไฟลุกไหม้ทั้ง 2 คัน เป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิตจากเหตุการณ์ดังกล่าวถึง 25 ราย ในเบื้องต้นสันนิษฐานว่ามีสาเหตุมาจาก คนขับรถพักผ่อนไม่เพียงพอ เนื่องจากต้องทำรอบมากกว่าช่วงเวลาปกติ ทำให้เกิดความเหนื่อยล้าและอาจจะหลับใน ขณะเกิดเหตุได้ ข้อสันนิษฐานนี้สอดคล้องกับการตรวจสอบจุดเกิดเหตุที่เจ้าหน้าที่ตำรวจพบร่องรอยการเสียหลักของรถตู้ไถลไปในไหล่ทางแต่ไม่พบร่องรอยการเบรกหรือพยายามหักหลบ และมีรายงานเพิ่มเติมตอนหลังว่า คนขับรถตู้โดยสารคันดังกล่าวได้พักผ่อนเพียง 1 ชั่วโมง หลังขับรถมาจากกรุงเทพถึงจันทบุรีและตีรถกลับทันที นอกจากนี้ยังมีรายงานด้วยว่า คนขับรถคันดังกล่าวต้องขับรถไป - กลับ กรุงเทพฯ - จันทบุรี ถึง 5 เที่ยว ในรอบ 31 ชั่วโมง ถึงแม้คนขับต้องการพักผ่อนเพียงใดก็ตาม แต่ก็ไม่อาจปฏิเสธคำสั่งของนายจ้างได้ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องขับรถภายใต้สภาวะของความเหนื่อยล้าจนเป็นสาเหตุ ให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พบว่ามีการบัญญัติหลักเกณฑ์การควบคุมการให้บริการในส่วนของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งเอาไว้หลายประการ โดยสามารถแบ่งได้เป็นมาตรการทั่วไปและมาตรการทางปกครองมาตรการทั่วไป

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

มาตรา 71 เป็นข้อกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่ง มีหน้าที่ต้องดูแลสภาพรถให้อยู่ในสภาพพร้อมที่ จะให้บริการขนส่งผู้โดยสารด้วยความปลอดภัย โดยรถที่นำมาใช้ ในการขนส่งต้องมีสภาพมั่นคงแข็งแรง มีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง เห็นได้ว่าพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ประกอบการขนส่งที่จะต้องดูแลสภาพรถก่อนนำออกให้บริการ และสภาพของผู้ขับขี่ที่ทำหน้าที่ขับรถ

ขณะเดียวกัน กฎกระทรวง ฉบับที่ 12 ซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ได้กำหนดเกี่ยวกับชั่วโมงการทำงานของผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารประจำทาง ที่เป็นลูกจ้างของผู้ประกอบการขนส่งโดยกำหนดให้นายจ้างจะต้องให้ลูกจ้างซึ่งเป็นผู้มีหน้าที่ขับรถโดยสารประจำทาง ทำงานได้ไม่เกินวันละ 8 ชั่วโมง หากทำงานล่วงเวลาต้องไม่เกิน 2 ชั่วโมง โดยต้องได้รับความยินยอมจากลูกจ้าง และกำหนดเกี่ยวกับเวลาพักของลูกจ้าง โดยหลังจากที่ลูกจ้างขับรถมาแล้ว 4 ชั่วโมง ต้องมีเวลาพักผ่อนอย่างน้อย 1 ชั่วโมง และในวันถัดไปห้ามให้ลูกจ้างทำงานก่อนครบเวลา 10 ชั่วโมง หลังสิ้นสุดการทำงานของวันที่ล่วงมาแล้ว ซึ่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้บัญญัติกฎหมายให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์เกี่ยวกับชั่วโมงการขับขี่รถยนต์โดยสารประจำทางให้สอดคล้องกับกฎกระทรวงดังกล่าวข้างต้น โดยกำหนดให้เป็นหน้าที่ของ

ผู้ขับขี่ ที่จะต้องปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนดไว้ในมาตรา 103 ทวิ ภายใต้บังคับกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงาน ในการปฏิบัติหน้าที่ขับรถในรอบ 24 ชั่วโมง ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อกันเกิน 4 ชั่วโมงนับแต่ขณะเริ่มปฏิบัติหน้าที่ขับรถ แต่ถ้าในระหว่างนั้นผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถได้พักติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมง ก็ให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถต่อไปได้อีกไม่เกิน 4 ชั่วโมงติดต่อกัน ทำให้มีข้อพิจารณาว่าการบัญญัติเกี่ยวกับชั่วโมงการทำงานของผู้ขับขี่รถไว้ในกฎหมายแรงงาน อาจมีความไม่เหมาะสม เนื่องจากกฎหมายแรงงานมิใช่กฎหมายเฉพาะที่มีวัตถุประสงค์นำมาใช้เพื่อควบคุมการให้บริการขนส่งผู้โดยสารประจำทางเป็นการเฉพาะ ข้อพิจารณาประการต่อมาคือ หลักเกณฑ์เกี่ยวกับชั่วโมงการขับรถและการพักผ่อนตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายแรงงานนั้น มีความแตกต่างจากหลักเกณฑ์และชั่วโมงการขับรถและการพักผ่อนที่กำหนดไว้ในมาตรา 103 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ในส่วนของการกำหนดเวลาพัก ซึ่งกฎหมายแรงงาน

กำหนดให้ผู้ขับขี่ ซึ่งขับรถยนต์โดยสารมาแล้ว 4 ชั่วโมง ต้องมีเวลาพัก 1 ชั่วโมง ขณะที่พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดให้มีเวลาพักครึ่งชั่วโมง ข้อแตกต่างดังกล่าว อาจมีผลต่อการบังคับใช้กฎหมาย เนื่องจากพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มีผลบังคับใช้กับผู้ขับขี่รถโดยสารซึ่งเป็นลูกจ้างโดยตรง ขณะที่กฎหมายแรงงาน เป็นกฎหมายที่มีผลบังคับให้นายจ้างต้องให้ความคุ้มครองแก่ลูกจ้าง ข้อพิจารณาประการสุดท้ายคือ มาตรา 103 ทวิ เป็นการกำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารประจำทาง และรถยนต์โดยสารไม่ประจำทาง ที่ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดดังกล่าว แต่มิได้กำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ประกอบการขนส่ง ที่จะต้องกำหนดชั่วโมงการทำงานและชั่วโมงการพักผ่อนให้แก่ผู้ขับขี่ให้เป็นไปตามนั้น ดังนั้น หากมีผู้ขับขี่รายใดที่ฝ่าฝืนโดยขับรถยนต์โดยสารประจำทาง เกินกว่าจำนวนที่กฎหมายกำหนด หรือพักผ่อนไม่เพียงพอไม่ครบตามจำนวนที่กฎหมายกำหนด พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ก็สามารถนำมาใช้ลงโทษได้เพียงผู้ขับขี่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายเท่านั้น แต่จะลงโทษผู้ประกอบการขนส่งด้วยนั้นหาได้ไม่ ทั้งนี้ผู้ขับขี่เองอาจมิได้มีความประสงค์ จะกระทำการอันฝ่าฝืนกฎหมาย แต่อาจตกอยู่ในสภาวะที่มิอาจขัดขืนคำสั่งของนายจ้างได้ เนื่องจากตนเองเป็นลูกจ้างและหากไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของนายจ้างก็อาจส่งผลกระทบกระเทือนต่อหน้าที่การงานของตนในอนาคตของตนได้ ดังนั้นลูกจ้างจึงอยู่ในสถานะจำยอมต้องปฏิบัติงานตามคำสั่งของนายจ้าง ถึงแม้การปฏิบัติงานดังกล่าว จะส่งผลให้ลูกจ้างกระทำความผิดต่อกฎหมาย ก่อให้เกิดความเหนื่อยล้า และอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงตามมาได้

กรณีดังกล่าวจึงแตกต่างจากกฎหมายต่างประเทศ ซึ่งจากการศึกษาพบว่ากฎหมายประเทศออสเตรเลียได้มีการออกระเบียบของคณะกรรมการขนส่งแห่งชาติ เกี่ยวกับชั่วโมงการขับรถของผู้ขับขี่รถบัส หรือรถยนต์โดยสารประจำทางไว้เป็นการเฉพาะภายใต้ระเบียบนี้ ได้กำหนดชั่วโมงการขับขี่ ที่ผู้ขับขี่จะสามารถทำการขับขี่อย่างต่อเนื่องได้ รวมถึงมีการกำหนดระยะเวลาพักผ่อนของผู้ขับขี่หลังการขับขี่รถต่อเนื่องนั้น เอาไว้อย่างชัดเจน เช่นการขับขี่รถติดต่อกันเป็นระยะเวลา 5 ชั่วโมง ในจำนวนนี้ เป็นการขับขี่รถเป็นจำนวน 4 ชั่วโมงครึ่ง และพัก 30 นาที การพักดังกล่าว จะเป็นการพักช่วงเวลาเดียวกันต่อเนื่อง 30 นาทีก็ได้ หรือการพักเป็น 2 ช่วงเวลา ช่วงละ 15 นาที ก็ได้ ที่สำคัญมีการกำหนดบทลงโทษแก่ผู้ประกอบการขนส่งที่ควรรู้ หรือมีเหตุให้ต้อง

รู้ว่า การอนุญาตให้ลูกจ้างขับรถคันดังกล่าวเป็นการขับขี่รถ เกินจำนวนชั่วโมงที่กฎหมายกำหนด โดยมีอัตราโทษปรับ 1,500 ดอลลาร์ออสเตรเลีย เป็นต้น

สำหรับสาธารณรัฐฝรั่งเศสนั้น ได้มีการกำหนดจำนวนชั่วโมงการขับขี่และโทษสำหรับผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารสาธารณะไว้ดังนี้ ผู้ขับขี่สามารถขับรถได้ ไม่เกิน 5 ชั่วโมง และต้องมีเวลาพักอย่างน้อย 1 ชั่วโมง ถึงจะขับต่อไปได้อีก 5 ชั่วโมง หากมีการฝ่าฝืนจะมีบทลงโทษ คือ ใช้เป็นระบบนับคะแนนโทษในฝรั่งเศสเริ่มต้นด้วย 12 คะแนน และถูกระงับใบอนุญาตขับขี่เป็นเวลาหกเดือนเมื่อคะแนนลดไปถึงศูนย์ หากเกิดเหตุการณ์นี้สองครั้งในรอบ 5 ปี ใบอนุญาตจะถูกถอนออกไปหนึ่งปี หากเสียคะแนน 6 คะแนนขึ้นไป (แต่ไม่ใช่ทั้งหมด) สามารถเข้าร่วมหลักสูตรความปลอดภัยทางถนนเพื่อรับคะแนนกลับได้ 4 คะแนน การกระทำผิดกฎหมายที่ถูกตัดเพียงคะแนนเดียวจะได้คะแนนกลับมาภายใน 6 เดือน หากเสียคะแนนมากกว่าหนึ่งคะแนนจะได้รับคะแนนกลับมาใน 2 หรือ 3 ปี (ขึ้นอยู่กับความรุนแรงของการกระทำผิดกฎหมาย) ส่วนประเทศไทยนั้นเริ่มมีการใช้บทลงโทษเรื่องการตัดคะแนนมาใช้ เมื่อวันที่ 9 มกราคม 2566 โดยกำหนดให้มี 12 แต้ม แต่ยังไม่ครอบคลุมถึงเรื่องชั่วโมงการขับขี่ หากผู้ขับขี่ถูกตัดคะแนนจนเหลือ 0 คะแนน จะถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่หรือห้ามขับรถทุกประเภทเป็นเวลา 90 วัน โดยมีหนังสือแจ้งคำสั่ง หากฝ่าฝืนขับรถในขณะถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่จะมีโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน ปรับไม่เกิน 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และประเทศสหรัฐอเมริกาได้มีการกำหนดชั่วโมงการขับรถในประเทศสหรัฐอเมริกา โดยกำหนดให้ ผู้ขับขี่ขับรถได้ ไม่เกิน 3 ชั่วโมง ต่อระยะทางไม่เกิน 400 กิโลเมตร เนื่องจากการเดินทางแต่ละรัฐของประเทศสหรัฐอเมริกามีระยะทางยาว เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการหลับใน และต้องมีเวลาพักอย่างน้อย 1 ชั่วโมง ถึงจะขับต่อไปได้อีก 3 ชั่วโมง สำหรับผู้ฝ่าฝืนชั่วโมงการทำงานและการพักผ่อน จะมีโทษปรับ 150 ดอลลาร์สหรัฐ[12]

7. ข้อเสนอแนะ

ในปัจจุบันประเทศไทยกลายเป็นประเทศที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นอันดับหนึ่งของโลก อุบัติเหตุกับรถโดยสารประจำทางเกิดขึ้นบ่อยครั้ง ทำให้มีผู้เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บเป็นจำนวนมาก ทำให้มีข้อสังเกตว่า มาตรการลงโทษที่จะนำมาใช้ในการควบคุมผู้ประกอบการขนส่งนั้น ยังมีปัญหาบางประการที่จะนำมาศึกษาวิเคราะห์สรุปได้ ดังต่อไปนี้

ปัญหาเกี่ยวกับมาตรการลงโทษผู้ประกอบการขนส่ง

ในช่วงเทศกาลสำคัญที่มีวันหยุดต่อเนื่องกัน เช่น เทศกาลปีใหม่ เทศกาลสงกรานต์ ซึ่งในแต่ละปีจะมีผู้โดยสารจำนวนมากจะเดินทางกลับภูมิลำเนา หรือท่องเที่ยว ทำให้มีความจำเป็นต้องใช้บริการรถโดยสารประจำทาง หรือเช่าเหมารถโดยสารไม่ประจำทาง สำหรับการเดินทางเป็นจำนวนมาก เป็นเหตุให้ผู้ประกอบการขนส่งบางราย นำรถขนส่งมาให้บริการเพิ่มหรือที่เรียกว่า “รถเสริม” รวมถึงการเพิ่มจำนวนของเที่ยวการเดินทาง ทำให้ผู้ขับขี่

[12] จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา, “แนวทางการนำบทเรียนการพัฒนาด้านการขนส่งทางถนนของสหภาพยุโรปมาประยุกต์ใช้กับไทย และอาเซียน, (2559) ฉบับที่ 9 วารสารการขนส่งและโลจิสติกส์ 8-11,” สืบค้นเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2565, จาก http://www.cuti.chula.ac.th/twwwroot/journals/old/translog2016/p1.pdf.

รถยนต์โดยสารประจำทางต้องทำงานหนักขึ้น โดยผู้ประกอบการขนส่งอาจให้ผู้ขับขี่ขับรถต่อเนื่องกันจนพักผ่อนไม่เพียงพอ เกิดอาการเหนื่อยล้าและอาจเป็นสาเหตุให้ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงตามมา

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

จึงเห็นว่า กรณีที่ผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารประจำทาง กระทำการฝ่าฝืนกฎหมายที่บัญญัติไว้ในมาตรา 102 (3) ซึ่งมีการกำหนดอัตราโทษไว้ในมาตรา 127 ทวิ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 2,000 ถึง 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ มาตรา 102 (3 ทวิ) มาตรา 102 (3 ตรี) ซึ่งมีการกำหนดโทษไว้ในมาตรา 127 ทวิ วรรคสอง ต้องระวางโทษตามที่กฎหมายกำหนดไว้ ในกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ หรือกฎหมายที่ว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท แล้วแต่กรณี โดยโทษสูงกว่าที่กำหนดไว้ในกฎหมายดังกล่าวอีกหนึ่งในสาม มาตรา 103 (1) และมาตรา 103 ทวิ มีการกำหนดอัตราโทษไว้ในมาตรา 127 ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท หากการฝ่าฝืนดังกล่าวนำมาซึ่งอุบัติเหตุส่งผลให้มีผู้เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บ ควรมีการเพิ่มโทษจากระวางโทษที่กำหนดไว้ในข้างต้นอีกหนึ่งในสาม นอกจากนี้ยังควรปรับปรุงอัตราโทษตามมาตรา 127 ให้มีความทันสมัยสอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบันมากยิ่งขึ้น

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

1. ปัญหาเกี่ยวกับมาตรการลงโทษผู้ประกอบการขนส่งในการให้บริการขนส่งผู้โดยสาร

1) ขอให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติในมาตรา 40 ตรี แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยใช้ถ้อยคำดังต่อไปนี้

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

2) ขอให้เพิ่มเติมบทบัญญัติมาตรา 138 ตรี แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยใช้ถ้อยคำต่อไปนี้

“ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 40 ตรี ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 50,000 บาท”

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

กระทรวงคมนาคม. ข้อมูลในระบบ MOT DATA CATALOG ปี 2563 – 2564.

เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์. คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1 เล่ม 1. ม.ป.ท: สำนักพิมพ์กรุงสยามพับลิชชิ่ง, 2562.

คณิต ณ นคร. กฎหมายอาญาภาคทั่วไป. พิมพ์ครั้งที่ 5. ม.ป.ท: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2556.

จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา. “แนวทางการนำบทเรียนการพัฒนาด้านการขนส่งทางถนนของสหภาพยุโรปมาประยุกต์ใช้กับไทยและอาเซียน” (2559) ฉบับที่ 9 วารสารการขนส่งและโลจิสติกส์ 8-11.” http://www.cuti.chula.ac.th/twwwroot/journals/old/translog2016/p1.pdf, 30 กันยายน 2565.

จิตติ ติงศภัทิย์. กฎหมายอาญาภาค 1. พิมพ์ครั้งที่ 11. ม.ป.ท: ศูนย์หนังสือเนติบัณฑิตยสภา, 2536.

เดลินิวออนไลน์. “กรมขนส่ง” เช็กจีพีเอสรถทัวร์ชนตอม่อสระบุรีไม่เกิน คาดคนขับหลับใน” (12 มีนาคม 2565).” https://www.dailynews.co.th/news/850552/, 17 ธันวาคม 2565.

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน. “สถานการณ์อุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะในประเทศไทยปี 2561” (7 ธันวาคม 2561).” http://www.roadsafetythai.org/download_statdetail-edoc-408.html, 22 ธันวาคม 2565.

สหธน รัตนไพจิตร. “ความประสงค์ของการลงโทษอาญา: ศึกษาเฉพาะประเทศไทยสมัยใช้กฎหมาย ลักษณะอาญาและประมวลกฎหมายอาญา.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2527.

หยุด แสงอุทัย. ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทั่วไป. พิมพ์ครั้งที่ 11. ม.ป.ท: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2560.

ภาษาต่างประเทศ

Road Transport (Public Passenger Services) Act 2001.

Road Transport (Public Passenger Services) Regulations 2002.

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

United States Code. “Title 49. Chapter 11 - National Transportation Safety Board.” http://www.speedingeurope.com/france/, 21 มีนาคม 2566.