

## บทที่ 5

### บทสรุป และข้อเสนอแนะ

#### 5.1 บทสรุป

ปัจจุบันการขนส่งนั้นเข้ามามีบทบาทที่สำคัญในชีวิตประจำวันของประชาชนเป็นอย่างมาก เมื่อผู้วิจัยได้ศึกษา วิเคราะห์กฎหมายหลักที่ใช้ควบคุมผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทาง ได้แก่ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ประกอบกับได้เปรียบเทียบกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องของประเทศออสเตรเลีย สหรัฐอเมริกา และสหราชอาณาจักรแล้วพบว่า ปัจจุบันประเทศไทยนั้นยังมีปัญหาในเรื่องของการกำหนดค่านิยามของคำว่า “ผู้ประกอบการ” ของรถตู้โดยสารประจำทางที่ไม่ครอบคลุมและชัดเจน ปัญหาในเรื่องของการกำหนดอัตราโทษของผู้ขับรถที่ฝ่าฝืนการขับรถเกินชั่วโมงต่อวันที่กฎหมายกำหนด และปัญหาในการควบคุมการเสพสุราและของมีนเมาอย่างอื่นขณะขับรถของผู้ขับรถตู้โดยสารประจำทางที่ไม่ได้มาตรฐาน ฉะนั้นแล้วเพื่อให้การประกอบธุรกิจดังกล่าวนี้เป็นไปด้วยความปลอดภัยและเรียบร้อย รัฐจึงจำเป็นต้องตรากฎหมายเพื่อบังคับและควบคุมการประกอบธุรกิจดังกล่าว ผู้วิจัยจึงสรุปได้ว่ามาตรการทางกฎหมายในประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งรถตู้โดยสารสาธารณะประจำทางนั้นยังมีปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายดังต่อไปนี้

ปัญหาการกำหนดค่านิยามของคำว่า “ผู้ประกอบการ” ในการประกอบกิจการด้านการขนส่งในการประกอบธุรกิจรถตู้โดยสารสาธารณะนั้น ย่อมที่จะต้องมีความคลุมเครือเข้ามาเกี่ยวข้องเป็นอย่างมาก เช่น นายจ้าง คนขับรถโดยสาร เจ้าของสถานที่รับขนส่งคนโดยสาร ซึ่งค่านิยามในคำว่า “ผู้ประกอบการ” ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ที่เป็นกฎหมายหลักที่ใช้ในการควบคุมและดูแลการประกอบกิจการด้านการขนส่งสาธารณะนั้น ไม่ได้บัญญัติไว้ชัดเจนว่าหมายถึงผู้ใด หรือผู้ประกอบการในฐานะใดบ้าง ระหว่างเจ้าของรถยนต์ ผู้จัดการ นายจ้าง ผู้เช่ารถตู้ ผู้ขับขี่ หรือเจ้าของสถานที่ตั้งของสถานที่ในการเริ่มต้นให้บริการ (เจ้าของวิน) คงมีเพียงแต่บทบัญญัติในพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ที่กำหนดไว้ในมาตรา 23 เพียงว่า ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง การขนส่งโดยสารขนาดเล็ก หรือการขนส่งส่วนบุคคล เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากนายทะเบียน ซึ่งเมื่อพิจารณาว่าผู้ประกอบการ (entrepreneur) โดยทั่วไปย่อมหมายถึง เจ้าของกิจการหรือบุคคล

ที่จัดตั้งองค์กรธุรกิจเพื่อดำเนินกิจการด้านใดด้านหนึ่ง และหวังผลกำไรจากการดำเนินธุรกิจนั้นๆ และนอกจากนั้นก็มีแนวคำพิพากษาของศาลฎีกาให้หมายความรวมถึงตัวแทนของผู้ประกอบกิจการด้วย แต่ก็ยังครอบคลุมไม่ชัดเจน จนเป็นช่องทางให้ผู้ที่จะต้องรับผิดชอบนั้นมีข้อต่อสู้ในกระบวนการศาล และไม่ต้องรับผิดชอบในทั้งทางแพ่งและทางอาญา ซึ่งในความเป็นจริงในทางปฏิบัติของผู้ประกอบการธุรกิจด้านการขนส่งทางบกโดยเฉพาะการขนคนโดยสาร ย่อมมีบุคคลที่เกี่ยวข้องด้วยเป็นจำนวนมาก กล่าวคือ นอกจากจะมีผู้จดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งทางบกต่อคณะกรรมการขนส่งทางบกและคนขับรถโดยสารที่ให้บริการขนส่งสาธารณะทางบกแล้ว ยังมีเจ้าของรถยนต์หรือผู้เช่ารถยนต์เข้ามาร่วมให้บริการด้านการขนส่งทางบกและผู้มีหน้าที่ในการจัดสถานที่จอดรถหรือจุดพักรถหรือสถานที่สำหรับ รับ ส่งผู้โดยสารด้วย ซึ่งบุคคลเหล่านี้ล้วนได้กระทำการเพื่อหวังผลประโยชน์ตอบแทนจากการให้บริการสาธารณะด้านการขนส่งคนโดยสารทั้งสิ้น แต่ไม่ได้มีกฎหมายฉบับใดบัญญัติให้บุคคลเหล่านี้ต้องร่วมรับผิดชอบในการประกอบบริการสาธารณะด้านการขนส่งทางบกแต่อย่างใด ซึ่งในความเป็นจริงแล้วบุคคลเหล่านี้ย่อมจะต้องรับผิดชอบในผลร้ายหากเกิดอุบัติเหตุขึ้นเพราะบุคคลเหล่านี้มีหน้าที่โดยตรงที่จะป้องกันผลร้ายนั้น โดยนำแนวความคิดกำหนดตัวบุคคลผู้ต้องรับผิดชอบจากการใช้ยานพาหนะโดยประมาท ซึ่งหากประเทศไทยนั้นนำมาตราการทางกฎหมายของประเทศออสเตรเลีย โดยกำหนดขยายความรับผิดชอบไปยังบุคคลที่เกี่ยวข้องในการร่วมกันป้องกันมิให้ผู้ขับรถนั้นฝ่าฝืนบทบัญญัติว่าด้วยความปลอดภัยก็จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายของประเทศไทยนั้นมีประสิทธิภาพและลดอุบัติเหตุได้มากยิ่งขึ้น

ประเด็นเรื่องการควบคุมชั่วโมงการขับรถของผู้ขับรถผู้โดยสาร หากผู้ประกอบการหรือผู้ขับรถโดยสารนั้นฝ่าฝืนการกระทำดังกล่าว คงมีโทษเพียงปรับเพียงเล็กน้อยและอบรมตามระเบียบกรมการขนส่งทาง และบรรดาความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียวตามกฎหมายนี้ ให้อธิบติหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายมีอำนาจเปรียบเทียบปรับผู้ต้องหาได้ เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามจำนวนที่อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายเปรียบเทียบปรับภายในสามสิบวันแล้ว ให้อธิบติเลิกกันตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ดังนั้นจึงจะเห็นได้ว่าถือเป็นช่องทางหนึ่งที่สามารถช่วยเหลือผู้กระทำความผิดได้ทั้งสิ้น ทั้งยังไม่สร้างความเกรงกลัวต่อกฎหมาย และไม่ได้มีส่วนต่อผลกระทบที่ตามมาตามหลักความได้สัดส่วน ทำให้โทษในปัจจุบันนี้ยังไม่เด็ดขาดและเหมาะสมพอที่ทำให้ผู้ประกอบการธุรกิจรวมถึงพนักงานขับรถโดยสารเกรงกลัวไม่กล้าที่จะกระทำผิดต่อกฎหมาย ซึ่งหากเทียบเคียงกับกฎหมายการขนส่งสาธารณะของต่างประเทศอย่างประเทศออสเตรเลีย ในแง่ของการควบคุมดูแลพฤติกรรมของคนขับรถโดยเฉพาะเรื่องเกี่ยวกับการเหนื่อยล้าในการทำงาน ที่มีอัตราโทษที่รุนแรงและเด็ดขาด

ประเด็นสุดท้ายเป็นประเด็นปัญหาเกี่ยวกับมาตรการในการควบคุมการเสพสุราและของมีนเมาอย่างอื่นของพนักงานขับรถผู้โดยสาร ซึ่งตามพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 127 ทวิ นั้นได้บัญญัติถึงบทกำหนดโทษ กรณีผู้ที่ขับรถนั้นได้ฝ่าฝืนบทบัญญัติมาตรา 102(3) กล่าวคือ หากผู้ขับรถสาธารณะ นั้นเสพสุราหรือของมีนเมาอย่างอื่นนั้นต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือนหรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท แต่หากพิจารณาเรื่องของโทษในกรณีมาแล้ว ขับในบททั่วไป ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ. 2522 แล้ว ที่ได้มีการบัญญัติแก้ไขบทลงโทษในฉบับที่ 7 พ.ศ. 2550 ว่าหากมีการจับจีรแล้วเมาสุรานั้นต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาทตามมาตรา 160 โดยจะเห็นได้ว่า กฎหมายนั้นได้มีการบัญญัติถึงเรื่องโทษไม่เหมาะสมในแง่ของการกำหนดอัตราโทษ การบังคับใช้กฎหมายไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกันและความร้ายแรงของการกระทำความผิด ที่เป็นผู้ขับรถกรณีธรรมดาและผู้ขับรถโดยสารสาธารณะ และความร้ายแรงถึงผลกระทบต่อสังคม ทำให้การบังคับใช้กฎหมายนั้นไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน ซึ่งหากนำมาตรการทางกฎหมายของประเทศออสเตรเลียมาบังคับใช้แล้วจะทำให้การบังคับใช้กฎหมายของไทยมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นและเป็นการป้องปรามมิให้ผู้ประกอบการหรือผู้ขับรถผู้โดยสารนั้นกระทำความผิดอันเป็นการลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุและสร้างมาตรฐานให้การขนส่งสาธารณะของไทยมากยิ่งขึ้น

## 5.2 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษามาตรการในการควบคุมการประกอบธุรกิจรถผู้โดยสารประจำทางของไทย นั้น ผู้วิจัยจึงขอเสนอมาตรการทางอาญาที่จะควบคุมการประกอบกิจการรถผู้โดยสารประจำทางดังต่อไปนี้

5.2.1 เห็นควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยเพิ่มคำนิยามของคำว่าผู้ประกอบการตามมาตรา 4

แก้ไขเพิ่มเติมดังนี้

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

โดยเหตุผลที่ต้องกำหนดคำนิยามของคำว่า“ผู้ประกอบการ” ให้ชัดเจนนั้นเพื่อให้มีบทบัญญัติกฎหมายในการขยายความรับผิดชอบไปยังบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะผู้ที่มีหน้าที่โดยตรงในการควบคุมผู้ขับรถผู้โดยสารประจำทาง เพื่อให้สอดคล้องกับแนวคิดในการกำหนดตัวบุคคลผู้ต้องรับผิดชอบจากการใช้ยานพาหนะโดยประมาท โดยอ้างอิงจากกฎหมายของประเทศ

ออสเตรเลีย ในพระราชบัญญัติว่าด้วยยานพาหนะขนาดใหญ่ ค.ศ. 2012 (Heavy Vehicle National Law Act 2012) ที่ได้กำหนดขยายความรับผิดชอบไปยังบุคคลในห่วงโซ่ของความรับผิดชอบ ได้แก่ นายจ้าง ของคนขับรถ คู่สัญญาหลักของคนขับรถ ผู้ควบคุมการใช้รถ และผู้จัดตารางเวลาการใช้รถด้วย

5.2.2 เห็นควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 127 จากเดิม

“ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 103 ทวิ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท”

**แก้ไขเพิ่มเติมดังนี้**

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

โดยเหตุผลที่ต้องปรับปรุงแก้ไขบทบัญญัติดังกล่าวก็เพื่อให้สอดคล้องกับแนวคิดทฤษฎี การลงโทษตามหลักการ ได้สัดส่วน โดยอ้างอิงกับการกำหนดโทษในเรื่องของการฝ่าฝืนชั่วโมงการ ขับรถของประเทศออสเตรเลีย ตามพระราชบัญญัติการขนส่ง (การขนส่งคนโดยสาร) ค.ศ. 1994 (Transport Operations[Passenger Transport] Act 1994) ที่มีการกำหนดโทษดังกล่าวในทางอาญา ได้อย่างมีสัดส่วนและมีมาตรฐาน ดังนั้นแล้วเห็นควรที่ประเทศไทยปรับปรุงกฎหมายไปในทิศทาง เดียวกับกฎหมายของประเทศออสเตรเลียมาเพื่อเป็นการยกระดับมาตรฐานในการขนส่งคนโดยสาร ของประเทศไทยให้ดียิ่งขึ้นและเป็นการป้องปรามมิให้มีการกระทำความผิดทางอาญาของผู้ขับรถผู้ โดยสารเพื่อเป็นการลดอุบัติเหตุ และให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้โดยสาร

5.2.3. เห็นควรยกเลิกพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 127 ทวิ วรรค แรก และเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 160 ตรี

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

“ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 102 (3) ต้อง ระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท แต่ถ้าผู้นั้นเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ต้องระวางโทษ จำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 102 (3 ทวิ) หรือ (3 ตรี) ต้องระวางโทษตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษหรือกฎหมายว่าด้วยวัตถุ ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท แล้วแต่กรณี แต่ถ้าผู้นั้นเป็นผู้ที่ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถต้องระวาง โทษสูงกว่าที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ หรือกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อ จิตและประสาท แล้วแต่กรณี อีกหนึ่งในสาม”

แก้ไขเพิ่มเติมดังนี้

“(ยกเลิกความในวรรคแรก)

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

โดยเหตุผลที่ต้องยกเลิกความในวรรคแรกนั้นก็เนื่องจากเดิมนั้น กฎหมายมีความซ้ำซ้อนและมีการกำหนดอัตราโทษที่ไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน ผู้วิจัยจึงเห็นควรเสนอแก้บทบัญญัติดังกล่าวนี้โดยยกเลิกพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 127 ทวิ วรรคแรก และเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 160 ตริ เพื่อให้การบัญญัติกฎหมายในส่วนของอัตราโทษของผู้ขับรถสาธารณะรวมถึงผู้ขับรถผู้โดยสารสาธารณะนั้นมีประสิทธิภาพและมากยิ่งขึ้น

(2) แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 160 ตริ จากเดิม

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

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปี และปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัสผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สองปีถึงหกปี และปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทถึงหนึ่งแสนสองหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สามถึงสิบปี และปรับตั้งแต่หกหมื่นบาทถึงสองแสนบาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่”

แก้ไขเพิ่มเติมดังนี้

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

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปี และปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัสผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สองปีถึงหกปี และปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทถึงหนึ่งแสนสองหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สามถึงสิบปี และปรับตั้งแต่หกหมื่นบาทถึงสองแสนบาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่”

ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดเป็นผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขนส่งสาธารณะต้องระวางโทษเป็นสองเท่า”

5.2.4. เห็นควรแก้ไขกฎกระทรวง ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยกำหนดหลักเกณฑ์ใหม่ จากเดิม

“กรณีที่วัดจากเลือด เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ เว้นแต่ผู้ขับขี่กรณีดังต่อไปนี้มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด เกิน 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

- (ก) ผู้ขับขี่ซึ่งมีอายุต่ำกว่ายี่สิบปีบริบูรณ์
- (ข) ผู้ขับขี่ซึ่งได้รับอนุญาตขับรถชั่วคราวตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์
- (ค) ผู้ขับขี่ซึ่งมีใบอนุญาตขับขี่สำหรับรถประเภทอื่นที่ใช้แทนกันไม่ได้
- (ง) ผู้ขับขี่ซึ่งไม่มีใบอนุญาตขับขี่ หรืออยู่ระหว่างถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาต

ขับขี่”

แก้ไขเพิ่มเติมดังนี้

“กรณีที่วัดจากเลือด เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ เว้นแต่ผู้ขับขี่กรณีดังต่อไปนี้มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด เกิน 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

- (ก). ผู้ขับขี่ซึ่งมีอายุต่ำกว่ายี่สิบปีบริบูรณ์

- (ข). ผู้ขับขี่ซึ่งได้รับอนุญาตขับรถชั่วคราวตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์  
 (ค). ผู้ขับขี่ซึ่งมีใบอนุญาตขับขี่สำหรับรถประเภทอื่นที่ใช้แทนกันไม่ได้  
 (ง). ผู้ขับขี่ซึ่งไม่มีใบอนุญาตขับขี่ หรืออยู่ระหว่างถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาต

ขับขี่

กรณีที่เกิดจากเลือด เกิน 0 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

(จ). ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งสาธารณะตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522”

เหตุผลที่ต้องปรับปรุงแก้ไขบทบัญญัติดังกล่าวข้างต้นก็เพื่อให้สอดคล้องกับแนวคิดทฤษฎีการลงโทษตามหลักการได้สัดส่วนเป็นหลัก โดยอิงกับการกำหนดโทษในเรื่องของการควบคุมการเสพสุราในขณะขับรถของประเทศออสเตรเลีย ตามพระราชบัญญัติการขนส่ง (การขนส่งคนโดยสาร) ค.ศ. 1994 (Transport Operations[Passenger Transport] Act 1994) และกฎหมายของมลรัฐแคลิฟอร์เนีย สหรัฐอเมริกา ที่มีมาตรการการควบคุมแอลกอฮอล์ของผู้ขับรถโดยสาร ได้อย่างมีสัดส่วนและมีมาตรฐาน ดังนั้นแล้วเห็นควรที่ประเทศไทยจะนำแนวคิดและมาตรการทางกฎหมายของประเทศออสเตรเลียและสหรัฐอเมริกามาปรับปรุงใช้เพื่อเป็นการยกระดับมาตรฐานในการขนส่งคนโดยสารของประเทศไทยให้ดียิ่งขึ้นและเป็นการป้องปรามมิให้มีการกระทำความผิดทางอาญาของผู้ขับรถผู้โดยสารมิให้ฝ่าฝืนกฎหมายในเรื่องของการเสพสุราขณะขับรถโดยกำหนดให้การวัดปริมาณแอลกอฮอล์นั้นให้เหลือ 0 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ เพื่อเป็นการลดอุบัติเหตุ และให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารมากยิ่งขึ้น

5.2.5 นอกจากนี้เห็นควรออกกฎกระทรวง ว่าด้วยการกำหนดหลักเกณฑ์และความปลอดภัยของการประกอบการรถผู้โดยสารสาธารณะประจำทาง ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 เพื่อให้มีมาตรฐานและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยให้มีประเด็นดังต่อไปนี้

(1) การกำหนดประเภทของรถ ให้ใช้ข้อความดังนี้

**"รถ" หมายความว่า รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร มาตรฐาน 2 (จ) และ 2 (ต) ที่มีลักษณะเป็นรถผู้โดยสารในประเภทขนส่งประจำทาง**

(2) กำหนดให้คำนิยามของผู้ประกอบการ โดยให้ใช้คำนิยามต่อไปนี้

**"ผู้ประกอบการ" ให้หมายความรวมถึงไปถึงนายจ้างของคนขับรถโดยสารสาธารณะ คู่สัญญาหลักของคนขับรถ ผู้ควบคุมการไ้รถ ผู้จัดการเวลาการเดินทางรถผู้โดยสารประจำทางด้วย"**

(3) กำหนดความผิดสำหรับผู้ประกอบการหรือผู้มีหน้าที่ควบคุมรถผู้โดยสารประจำทาง และให้มีการปรับปรุงโทษให้เหมาะสม โดยใช้ข้อความดังต่อไปนี้

"ผู้ประกอบการหรือผู้มีหน้าที่ควบคุมเวลาการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ประจำรถ บังคับหรือยินยอมให้ผู้ประจำรถขับรถฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 103 ทวิ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี

ผู้ประกอบการหรือผู้มีหน้าที่ควบคุมเวลาการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ประจำรถ บังคับหรือยินยอมให้ผู้ประจำรถขับรถฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 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"