

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในปัจจุบันนี้ โลกนั้นเกิดการพัฒนาไปในหลายด้าน โดยเฉพาะในด้านการคมนาคมและขนส่ง ทำให้การบริการขนส่งมวลชนซึ่งเป็นหน้าที่อย่างหนึ่งขององค์การหรือหน่วยงานภาครัฐในการจัดทำบริการสาธารณะ ดังนั้นจึงเกิดระบบการขนส่งเข้ามาให้บริการอย่างหลากหลาย โดยรูปแบบหนึ่งที่จะสามารถตอบสนองต่อความต้องการของประชาชน โดยเฉพาะประชากรในเมืองหลวงใหญ่ๆของประเทศที่สะดวกและรวดเร็วนอกจากรถเมล์ประจำทาง ได้แก่ “รถตู้โดยสาร” (Van pooling) ซึ่งส่วนใหญ่ดำเนินการโดยภาคเอกชนที่ได้เข้าเส้นทางมาจากบริษัทขนส่ง จำกัด ซึ่งเป็นการขนส่งในรูปแบบใหม่ที่ผสมผสานระหว่างระบบขนส่งมวลชนของภาครัฐกับระบบการขนส่งจากกลุ่มของผู้ประกอบการภาค โดยถือว่าจัดเป็นรูปแบบการขนส่งมวลชนกึ่งสาธารณะ (Para Transit) ดังนั้นระบบการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางนั้นจึงเป็นทางเลือกหนึ่งของประชาชนที่จะทำให้การเดินทางสะดวกรวดเร็วขึ้นและเป็นการแบ่งเบาภาระให้กับระบบการขนส่งของภาครัฐนั่นเอง

สังคมเศรษฐกิจทุกวันนี้ถือว่ายานพาหนะสำหรับการขนส่งและสินค้า เป็นปัจจัยห้า ซึ่งมีความสำคัญและมีความจำเป็นในการดำรงชีวิตของทุก ๆ คน ซึ่งค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปทำงานหาเลี้ยงชีพประจำวันของคนทั่วไปนั้นอยู่ประมาณเศษหนึ่งส่วนสี่ของค่าใช้จ่ายรายวัน แต่อาจจะถึงครึ่งหนึ่งสำหรับผู้เดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งส่วนนี้จะประหยัดไปได้มากหากประเทศไทยนี้มีระบบขนส่งสาธารณะที่ดี

ระบบการขนส่งประเภทรถตู้โดยสารนั้นเป็นระบบการขนส่งสาธารณะอย่างหนึ่งในปัจจุบันได้รับความนิยมมากจากประชาชนเนื่องจากมีความสะดวกสบาย รวดเร็ว สามารถให้บริการในเส้นทางที่รถเมล์โดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ (ขสมก.) หรือบริการขนส่งจำกัด (บขส.) ในการบริการรับส่งวิ่งต่างจังหวัดเข้าไม่ถึง และเส้นทางเดินรถที่กำหนดส่วนมากนั้นมีความยืดหยุ่นและมีความสามารถในการเข้าถึงสูงกว่าเส้นทางของรถโดยสารประจำทาง (รถเมล์) มากซึ่งในลักษณะของการเดินรถนั้น จะมีการออกรถเมื่อมีผู้โดยสารเต็มคันรถ และการวิ่งตามเส้นทางของการเดินรถนั้นจะใช้เส้นทางที่สั้นที่สุด ทำให้ระยะเวลาในการเดินทางของรถ

ผู้โดยสารประจำทางนั้นมีความคล้ายคลึงกันกับการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัว ดังนั้นธุรกิจการบริการดังกล่าวนี้จึงเติบโตอย่างรวดเร็ว จากตัวเลขการจดทะเบียนสะสมรถโดยสารกับกรมการขนส่งทางบกนับตั้งแต่ต้นปี ถึงวันที่ 31 ตุลาคม 2559 มีจำนวนมากถึง 156,089 คัน โดยเป็นรถตู้โดยสารจำนวน 41,202 คัน แบ่งเป็นรถตู้โดยสารประจำทาง 16,002 คัน รถตู้โดยสารไม่ประจำทาง 24,136 คัน และรถตู้ส่วนบุคคล 1,064 คัน¹ แต่อย่างไรก็ตาม เมื่อมีการบริการขนส่งสาธารณะมากขึ้น อุบัติเหตุก็ย่อมมากขึ้นตามมาด้วย ซึ่งสถิติการเกิดอุบัติเหตุในรถตู้โดยสารในปี 2558 นั้น มีจำนวน 98 ครั้ง มีผู้ได้รับบาดเจ็บ 847 ราย และเสียชีวิต 104 ราย ส่วนในปี 2559 นั้น มีอุบัติเหตุจากรถตู้เกิดขึ้นจำนวน 215 ครั้ง บาดเจ็บ 1,102 ราย และมีผู้เสียชีวิต 103 ราย² ซึ่งจะเห็นได้ว่าเป็นตัวเลขที่น่าเป็นห่วงเป็นอย่างมาก

ลักษณะของการประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางในนั้นริเริ่มมาจากทางกรมการขนส่งทางบกนั้น ได้เปิดสัมปทานการเดินทางทั่วประเทศ ให้แก่บริษัทขนส่ง จำกัด และเนื่องจากบริษัทขนส่ง จำกัดนั้น ยังมีอัตราค่าจ้างที่มัน้อย จึงมอบสิทธิในการเดินทาง หรือสัมปทานการเดินทางให้แก่ผู้ประกอบการเอกชน เพื่อให้ผู้ประกอบการรายนั้นๆดำเนินการให้บริการขนส่งรถตู้โดยสารแก่ประชาชนต่อไป ซึ่งปัญหาในการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางนั้นในปัจจุบันยังอยู่ในสภาพที่มีจำนวนรถที่เพิ่มขึ้นมากทั้งที่ถูกและผิดกฎหมาย และให้บริการนั้น ยังเกิดความบกพร่อง ไม่ตอบสนองต่อความต้องการของหมู่ประชาชนผู้บริโภคได้ อีกทั้งมาตรฐานของรถตู้แต่ละคันนั้นก็แตกต่างกันไป ลักษณะของผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทาง รวมถึงพฤติกรรมของผู้ขับรถตู้สาธารณะนั้นก็แตกต่างกันไป ซึ่งเมื่อมีการจดทะเบียนรถตู้สาธารณะมากขึ้น ส่งผลให้เกิดการแข่งขันของผู้ประกอบการในแต่ละราย ซึ่งในแง่ของผู้ขับรถบางรายนั้น โดยส่วนใหญ่ จะวิ่งรถต่อวันให้ถี่ขึ้นเพื่อทำรอบ และรายได้ต่อวัน ยิ่งโดยเฉพาะในวันหยุดเทศกาล เป็นผลให้คนขับรถตู้สาธารณะส่วนใหญ่ไม่เคารพกฎจราจร ทำงานทั้งวันทั้งคืน หามรุ่งหามค่ำ เพื่อจุดประสงค์ที่จะทำรายได้ ต่อรอบต่อวันให้มากขึ้น และนายจ้างนั้นก็มิได้มีการควบคุมลูกจ้างซึ่งเป็นผู้ขับรถ กลับยิ่งปล่อยปละละเลยให้ลูกจ้างกระทำเช่นนั้นเนื่องจาก ยิ่งวิ่งถี่ ผู้ประกอบการรายได้ยิ่งเพิ่มมากขึ้น ทำให้ผู้ขับรถนั้นย่อมเกิดความเหนื่อยล้าในการทำงาน(อันเป็นสาเหตุสำคัญของอุบัติเหตุรถโดยสารในประเทศไทย) ดังที่เห็นได้จากตัวอย่างข่าวกรณีที่รถตู้โดยสาร สายอรัญประเทศ-สระแก้ว ทะเบียน

¹ ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย. (2562). *สถิติการจดทะเบียนสะสมรถโดยสารกับกรมการขนส่งทางบก*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://www.tarc.or.th/accident-case>. [2562, 5 กุมภาพันธ์].

² ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนนและหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม. (2561). *สถิติการเกิดอุบัติเหตุในรถตู้โดยสาร*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: https://www.roadsafetythai.org/download_menu-ข้อมูลสถิติ-3.html. [2562, 5 กุมภาพันธ์].

30-0327-สระแก้ว ประสบอุบัติเหตุเมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2561 เนื่องจากโชเฟอร์ขับรถสายไปมา คล้ายหลับใน แต่สุดท้ายเกิดอุบัติเหตุ เป็นผลให้มีคนเสียชีวิต 2 คน บาดเจ็บอีก 8 คน³ และอีกกรณี ตัวอย่างหนึ่งที่รถตู้โดยสารประจำทางสายตรัง-หาดใหญ่พลิกคว่ำเมื่อวันที่ 21 กันยายน 2559 เป็นเหตุให้มีผู้บาดเจ็บ 14 คน และบาดเจ็บสาหัส 4 คน โดยเบื้องต้นนั้นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าว คาดว่าเกิดมาจากการหลับใน⁴ ประกอบกับเมื่อเกิดความเสียหายหรือสูญเสียชีวิตไปแล้ว ผู้ที่เสียหายจากอุบัติเหตุดังกล่าวย่อมไม่ได้รับการเยียวยาให้กลับมาเป็นสภาพดั้งเดิม และยิ่งไปกว่านั้น หากเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงจนผู้โดยสารเสียชีวิตหรือร่างกายพิการแล้ว ผู้เสียหายเหล่านั้นย่อมที่จะไม่มีหนทางที่จะฟื้นคืนเยียวยาบุคคลดังกล่าวให้กลับคืนมาสภาพเดิมได้ ดังนั้นจะเห็นได้ว่าปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของไทยนั้นยังเป็นปัญหาสำคัญในสายตาชาวโลกด้วย โดยในปี พ.ศ. 2558 องค์การอนามัยโลกได้จัดทำรายงานสถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศต่าง ๆ ในเอกสารที่ชื่อ Global Status Report on Road Safety 2015⁵ พบว่า ประเทศไทยมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนอยู่ในอันดับที่ 2 จาก 180 ประเทศทั่วโลก คิดเป็น 36.2 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคน ซึ่งถือว่าเป็นเรื่องน่าเป็นห่วงเป็นอย่างมาก และสาเหตุสำคัญที่สุดของการเกิดอุบัติเหตุนั้นก็คือความประมาท โดยอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยมีสาเหตุที่สำคัญเกิดจากความประมาทของบุคคล เช่น การขับรถในขณะที่อ่อนล้า สภาพร่างกายไม่พร้อม หรือขับรถในขณะที่เมาสุรา เป็นต้น ซึ่งในการประกอบกิจการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะนั้น ผู้ประกอบการขนส่ง จึงต้องมีหน้าที่ในการรักษาชีวิตของผู้โดยสาร ให้ผู้โดยสารนั้นเดินทางไปถึงที่หมายอย่างปลอดภัย ดังนั้นหากผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะขาดจิตสำนึก ไม่ตระหนักถึงความปลอดภัยของตนเองหรือผู้โดยสาร เป็นผลให้เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินและชีวิตของประชาชนเป็นจำนวนมาก

³ ข่าวสดออนไลน์. (2561). *รถตู้โดยสาร คนขับหลับในตายคาที่ 2 เจ็บ 8 ผู้เจ็บโอดเดือนโชเฟอร์แล้วหลังรถสาย*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: https://www.khaosod.co.th/around-thailand/news_1953883. [2562, 5 กุมภาพันธ์].

⁴ ข่าวช่อง 8. (2559). *รถตู้โดยสารตรัง-หาดใหญ่พลิกคว่ำคาดคนขับหลับใน*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: https://www.khaosod.co.th/around-thailand/news_1953883. [2562, 5 กุมภาพันธ์].

⁵ “เป็นเอกสารรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนและมาตรการเพื่อความปลอดภัยบนท้องถนนของ 180 ประเทศทั่วโลก รวมทั้งแนะนำข้อมูลต่าง ๆ เพื่อให้แต่ละประเทศนำไปปรับใช้และจัดการกับปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของตน โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยบนท้องถนนและลดการสูญเสียชีวิตและร่างกายของประชากร โลกจากอุบัติเหตุดังกล่าวให้ได้มากที่สุด”. องค์การอนามัยโลก (World Health Organization). (2558). (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/. [2562, 5 กุมภาพันธ์].

จากการศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องนั้น พบว่า ปัจจุบันพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 นั้นกฎหมายยังไม่ครอบคลุมและชัดเจนเพียงพอในแง่ของผู้ประกอบธุรกิจประเภทนี้ ซึ่งสามารถแบ่งแยกสภาพปัญหาได้ดังต่อไปนี้ กล่าวคือ

ประเด็นปัญหาประการแรกเป็นปัญหาในการกำหนดคำนิยามของคำว่า “ผู้ประกอบการ” ในการประกอบกิจการด้านการขนส่งสาธารณะ เนื่องจากในปัจจุบันนี้ มีการนิยามประกอบการขนส่งสาธารณะค่อนข้างมากขึ้น ผู้ประกอบการหลายรายนั้น มุ่งเน้นหวังผลกำไรจากการบริการสาธารณะ ทำให้ธุรกิจการให้บริการขนส่งสาธารณะนั้น ได้รับความนิยมนิยมเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะการขนส่งคนโดยสาร ซึ่งในการประกอบธุรกิจรถโดยสารสาธารณะนั้น ย่อมที่จะต้องมียุคคลหลายฝ่ายเข้ามาเกี่ยวข้องเป็นอย่างมาก เช่น นายจ้าง คนขับรถโดยสาร เจ้าของสถานที่รับขนส่งคนโดยสารโดยสภาพปัญหาที่ผู้วิจัยได้ค้นพบเจอ ในประเด็นนี้จะเป็นปัญหาเกี่ยวกับคำนิยามของผู้ประกอบการบริการสาธารณะ ซึ่งคำนิยามในคำว่า “ผู้ประกอบการ” ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ที่เป็นกฎหมายหลักที่ใช้ในการควบคุมและดูแลการประกอบกิจการด้านการขนส่งสาธารณะนั้น ไม่ได้บัญญัติไว้ชัดเจนว่าหมายถึงผู้ใด หรือผู้ประกอบการในฐานะใดบ้าง ระหว่างเจ้าของรถยนต์ ผู้จัดการ นายจ้าง ผู้เช่ารถตู้ ผู้ขับขี่ หรือเจ้าของสถานที่ตั้งของสถานที่ในการเริ่มต้นให้บริการ (เจ้าของวินรถตู้โดยสาร) คงมีเพียงแต่บทบัญญัติในพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ที่กำหนดไว้ในมาตรา 23 เพียงว่า ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง การขนส่งโดยสารขนาดเล็ก หรือการขนส่งส่วนบุคคล เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากนายทะเบียน ซึ่งเมื่อพิจารณาว่าผู้ประกอบการ (entrepreneur) โดยทั่วไปย่อมหมายถึง เจ้าของกิจการหรือบุคคลที่จัดตั้งองค์กรธุรกิจเพื่อดำเนินกิจการด้านใดด้านหนึ่ง และหวังผลกำไรจากการดำเนินธุรกิจนั้น ๆ และนอกจากนั้นมีแนวคำพิพากษาของศาลฎีกาให้หมายความรวมถึงตัวแทนของผู้ประกอบการด้วย แต่ก็ยังครอบคลุมไม่ชัดเจน จนเป็นช่องทางให้ผู้ที่จะต้องรับผิดชอบนั้นมีข้อต่อสู้ในกระบวนการทางศาล และไม่ต้องรับผิดชอบในทั้งทางแพ่งและทางอาญา ซึ่งในความเป็นจริงในทางปฏิบัติของผู้ประกอบการธุรกิจด้านการขนส่งทางบก โดยเฉพาะการขนส่งคนโดยสาร ย่อมมีบุคคลที่เกี่ยวข้องด้วยเป็นจำนวนมาก กล่าวคือ นอกจากจะมีผู้จดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งทางบกต่อคณะกรรมการขนส่งทางบกและคนขับรถโดยสารที่ให้บริการขนส่งสาธารณะทางบกแล้ว ยังมีเจ้าของรถยนต์หรือผู้เช่ารถยนต์เข้ามาร่วมให้บริการด้านการขนส่งทางบกและผู้มีหน้าที่ในการจัดสถานที่จอดรถหรือจุดพักรถหรือสถานที่สำหรับ รับ ส่งผู้โดยสารด้วย ซึ่งบุคคลเหล่านี้ล้วนได้กระทำการเพื่อหวังผลประโยชน์ตอบแทนจากการให้บริการสาธารณะด้านการขนส่งคนโดยสารทั้งสิ้น แต่ไม่ได้มีกฎหมายฉบับใดบัญญัติให้บุคคลเหล่านี้ต้องร่วมรับผิดชอบในการประกอบบริการสาธารณะด้านการขนส่งทางบกแต่อย่างใด

ปัญหาประการที่สอง ปัญหาเรื่องอัตราโทษในการควบคุมชั่วโมงการทำงานของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางที่ไม่ได้สัดส่วนและไม่ได้เป็นการป้องปรามการกระทำความผิด

กฎหมายในประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งรถโดยสารนั้นยังไม่มีกำหนดถึงอัตราโทษที่เหมาะสมของพนักงานขับรถโดยสารในเรื่องของระยะเวลาในการปฏิบัติหน้าที่และความเหนื่อยล้าของพนักงานขับรถที่เหมาะสม และแม้ว่าจะมีพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 และพระราชบัญญัติชื้ออนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554 และระเบียบที่เกี่ยวข้องก็ตาม ที่กล่าวถึงการจำกัดเวลาชั่วโมงในการปฏิบัติงานของผู้ขับรถสาธารณะก็ตาม แต่พระราชบัญญัติและกฎหมายดังกล่าวนั้นยังไม่มีการกำหนดโทษทางอาญาเป็นที่ชัดเจน และแน่นอน ซึ่งจะทำให้มีปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายหากผู้ประกอบการหรือผู้ขับรถโดยสารนั้นฝ่าฝืนการกระทำดังกล่าว คงมีโทษเพียงปรับเพียงเล็กน้อยและอบรมตามระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการพักใช้เพิกถอนใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2561 เท่านั้น ประกอบกับหากพิจารณาในด้านดุลยพินิจในการลงโทษปรับตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 163 ก็พบว่า บรรดาความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียวตามกฎหมายนี้ ให้อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายมีอำนาจเปรียบเทียบปรับผู้ต้องหาได้ เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามจำนวนที่อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายเปรียบเทียบปรับภายในสามสิบวันแล้ว ให้ถือว่าคดีเลิกกันตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ดังนั้นจึงจะเห็นว่าถือเป็นช่องทางหนึ่งที่สามารถช่วยเหลือผู้กระทำความผิดได้ทั้งสิ้น ทั้งยังไม่สร้างความเกรงกลัวต่อกฎหมายในกลุ่มผู้ประกอบการที่มีวัตถุประสงค์แอบแฝงหรือมิชอบด้วยกฎหมาย และไม่ได้สัดส่วนต่อผลกระทบที่ตามมา ทำให้โทษในปัจจุบันนี้ยังไม่เด็ดขาดและเหมาะสมพอที่ทำให้ผู้ประกอบการธุรกิจรวมถึงพนักงานขับรถโดยสารเกรงกลัวไม่กล้าที่จะกระทำผิดต่อกฎหมาย ซึ่งหากเทียบเคียงกับกฎหมายการขนส่งสาธารณะของต่างประเทศ เช่น ประเทศออสเตรเลียแล้วพบว่ากฎหมายนั้นได้กำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งไว้ละเอียดชัดเจน ครอบคลุมในแง่ของการควบคุมดูแลพฤติกรรมของคนขับรถ โดยเฉพาะเรื่องเกี่ยวกับการเหนื่อยล้าในการทำงาน

ปัญหาประการที่สุดท้ายนั้นเป็นปัญหาเรื่องมาตรการในการควบคุมการเสพยาหรือของมีเมาในขณะขับรถของพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง

ประเทศไทยนั้นประสบปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบกบ่อยครั้ง ซึ่งปัญหาอุบัติเหตุลักษณะนี้ก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินอย่างมหาศาล นอกจากนี้จะทำให้ได้รับผลกระทบจากทรัพย์สินแล้วย่อมได้รับผลกระทบจากการเสพยาหรือนอกเหนือจากการพัฒนาประเทศตลอดจนส่งผลกระทบต่อสุขภาพจิตของสมาชิกในครอบครัวและคนใกล้ชิดและผู้บริสุทธ์ีอาจจะ

ได้รับอันตรายตกเป็นเหยื่ออันเกิดจากการเมาแล้วขับ ดังที่ได้เห็นจากสถิติคดีเมาแล้วขับที่เพิ่มขึ้นในทุกๆ ปี และจากสถิติผู้บาดเจ็บในเดือนมกราคม พ.ศ. 2562 นั้น มีมากถึง 94,035 ราย และเสียชีวิต 1,413 ราย⁶ ซึ่งถือว่ายังเป็นตัวเลขที่มาก และยังผู้ขับขี่รถยนต์นั้นเป็นผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะแล้ว รัฐย่อมหามาตรการที่จะป้องกันและลงโทษผู้ขับรถประเภทนี้ให้หนักกว่าผู้ขับรถยนต์ส่วนบุคคลธรรมดา เนื่องจากผู้ขับรถโดยสารประจำทางนั้น มีหน้าที่ในการรักษาชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารที่ร่วมเดินทางมาด้วย และต้องมีจิตสำนึก และความรับผิดชอบต่อหน้าที่ที่กระทำ ซึ่งมีหน้าที่เป็นผู้รักษาชีวิตของผู้ร่วมเดินทาง

พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 127 ทวิ⁷ นั้นได้บัญญัติถึงบทกำหนดโทษกรณีผู้ขับขี่รถนั้นได้ฝ่าฝืนบทบัญญัติมาตรา 102(3) กล่าวคือ หากผู้ขับรถสาธารณะ นั้นเสพสุราหรือของมึนเมาอย่างอื่นนั้นต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือนหรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท แต่หากพิจารณาเรื่องของโทษในกรณีเมาแล้วขับในบททั่วไป ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ. 2522 แล้ว ที่ได้มีการบัญญัติแก้ไขบทลงโทษในฉบับที่ 7 พ.ศ. 2550 ว่าหากมีการขับขี่รถแล้วเมาสุรานั้นต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาทตามมาตรา 160 ตี⁸ ซึ่งจากบทบัญญัติดังกล่าวจะเห็นได้ว่า กฎหมายนั้น ได้มีการบัญญัติถึงเรื่องโทษไม่เหมาะสมในแง่ของอัตราโทษและความร้ายแรงของการกระทำความผิด ที่เป็นผู้ขับรถกรณีธรรมดาและผู้ขับรถโดยสารสาธารณะ และความร้ายแรงถึงผลกระทบต่อสังคม ทำให้การบังคับใช้กฎหมายนั้นไม่เป็นไปทิศทางเดียวกัน

ดังนั้นผู้วิจัยจึงมีความประสงค์ที่จะศึกษามาตรการในการลงโทษของผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะในกรณีที่มีการเสพสุราหรือของมึนเมาอย่างอื่นในขณะที่ขับรถ และแนวทางกำหนดโทษที่เหมาะสมกับการกระทำความผิดและผลกระทบต่อประโยชน์ส่วนรวม โดยศึกษามาตรการกฎหมายของต่างประเทศ เช่นสหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย และสหราชอาณาจักร และนอกจากนี้ยังมีประเด็นปัญหาเกี่ยวกับการตรวจวัดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในเรื่องของระดับการวัดแอลกอฮอล์ เนื่องจากในประเทศไทยนั้น การตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ของผู้ขับรถนั้น ยังไม่มีบัญญัติแยกอย่างชัดเจน ในกรณีที่ผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางเป็นผู้เสพสิ่งมึนเมา กับบุคคลธรรมดาขับรถในขณะที่เสพสิ่งมึนเมา ซึ่งในเรื่องนี้ผู้วิจัยเห็นว่าสมควรกำหนดมาตรฐานการตรวจวัดแอลกอฮอล์ระหว่างผู้ขับขี่รถขนส่งสาธารณะกับผู้ขับรถยนต์ส่วนบุคคลไว้ให้แตกต่างกัน

⁶ มูลนิธิเมาไม่ขับ. (2562). *สถิติผู้บาดเจ็บเมาแล้วขับ*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://www.ddd.or.th/Statistics/OfDeathAndInjuries/index/2019>. [2562, 25 กุมภาพันธ์].

⁷ พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 127 ทวิ.

⁸ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 160 ตี.

อย่างชัดเจน และกำหนดโทษให้สอดคล้องกัน ดังเช่นต่างประเทศปฏิบัติกัน ซึ่งจะได้ศึกษาในบทต่อไป เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายในประเทศไทยนั้นมีประสิทธิภาพ และเป็นการสร้างมาตรฐานทางกฎหมายให้สอดคล้องและทัดเทียมกับนานาประเทศอีกด้วย

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1.2.1 เพื่อศึกษาประวัติความเป็นมา ความหมายและแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจรถตู้โดยสารประจำทาง

1.2.2 เพื่อศึกษาหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับมาตรการในการควบคุมประกอบธุรกิจรถตู้โดยสารประจำทางในกฎหมายอาญาของทั้งประเทศไทยและประเทศออสเตรเลีย สหราชอาณาจักร และสหรัฐอเมริกา

1.2.3 เพื่อศึกษากรณีปัญหาการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับมาตรการในการควบคุมประกอบธุรกิจรถตู้โดยสารประจำทาง

1.2.4 เพื่อศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาที่เหมาะสมในการควบคุมประกอบธุรกิจรถตู้โดยสารประจำทางของประเทศไทยอย่างเหมาะสม

1.3 สมมติฐานของการศึกษา

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 นั้นยังมีปัญหาและขาดประสิทธิภาพ กล่าวคือ กฎหมายดังกล่าวไม่ได้ระบุคำนิยามของคำว่า “ผู้ประกอบการ” ใว้อย่างชัดเจน ปัญหาในเรื่องการกำหนดอัตราโทษของผู้ขับรถตู้โดยสารประจำทางในกรณีที่ขับรถเกินชั่วโมงที่กำหนด และปัญหาในการกำหนดมาตรฐานในการควบคุมการเสพสุราและของมีเมาอย่างอื่นในขณะขับรถของพนักงานขับรถตู้โดยสารประจำทางที่ยังไม่ได้มาตรฐานและยังไม่มีประสิทธิภาพ ดังนั้นจึงจำเป็นที่จะต้องปรับปรุงพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และออกกฎกระทรวงเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจรถตู้โดยสารประจำทาง ให้มีมาตรฐานและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

1.4 ขอบเขตของการศึกษา

เพื่อศึกษาวิเคราะห์กฎหมายเกี่ยวกับเรื่องการกำหนดคำนิยามของผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทาง การกำหนดอัตราโทษของผู้ขับรถตู้โดยสารประจำทางในกรณีที่ขับรถเกินชั่วโมงที่กำหนด ปัญหาในการกำหนดมาตรฐานในการควบคุมการเสพสุราและของมีเมาอย่าง

อื่นในขณะขับรถของพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง รวมทั้งมาตรการทางกฎหมายของต่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เช่นประเทศออสเตรเลีย สหรัฐอเมริกาและสหราชอาณาจักรด้วย

1.5 วิธีดำเนินการศึกษา

เป็นการศึกษาค้นคว้ารวบรวมข้อมูลจากการวิจัยเอกสาร (Documentary Research) เป็นหลัก โดยอาศัยเอกสารจากแหล่งต่าง ๆ เช่น หนังสือ ตำรา บทความ กฎหมาย ที่เกี่ยวข้องของทั้งไทยและกฎหมายต่างประเทศ งานวิจัยวิทยานิพนธ์ที่เกี่ยวข้อง วารสาร สิ่งตีพิมพ์ และเอกสารอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อศึกษาเรื่องการให้บริการรถโดยสารประจำทางเพื่อให้ทราบถึงสภาพปัญหาและนำมาวิเคราะห์เรียบเรียงเพื่อให้ง่ายต่อความเข้าใจ

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.6.1 ทำให้ทราบประวัติความเป็นมา ความหมายและแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจรถโดยสารประจำทาง

1.6.2 ทำให้ทราบหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับมาตรการในการควบคุมประกอบธุรกิจรถโดยสารประจำทางในกฎหมายอาญาของทั้งประเทศไทยและต่างประเทศเช่นประเทศออสเตรเลีย สหราชอาณาจักร และสหรัฐอเมริกา

1.6.3 ทำให้ทราบปัญหาการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับมาตรการในการควบคุมประกอบธุรกิจรถโดยสารประจำทาง

1.6.4 เพื่อให้ทราบแนวทางการแก้ไขปัญหาที่เหมาะสมในการควบคุมประกอบธุรกิจรถโดยสารประจำทางของประเทศไทยอย่างเหมาะสม