

บทที่ 3

มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจรถตู้โดยสารตามกฎหมาย ของไทยเปรียบเทียบกับต่างประเทศ

การขนส่งผู้โดยสารนั้นถือว่ามีสำคัญต่อการพัฒนาประเทศ ทั้งนี้เนื่องจากการขนส่งผู้โดยสารเป็นปัจจัยขั้นพื้นฐาน (Infrastructure) อย่างหนึ่ง อันเป็นรากฐานสำคัญในการพัฒนาต่าง ๆ ของประเทศ เช่น ด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมือง และการทหาร เป็นต้น ฉะนั้นเองการขนส่งผู้โดยสารจึงเปรียบเสมือนเป็นกุญแจดอกสำคัญที่จะเปิดให้ประเทศชาติบรรลุถึงการพัฒนาและความมั่งคั่ง ตลอดจนการส่งเสริมความสัมพันธ์ระหว่างคนในชาติด้วยกัน โดยในบทที่ 3 นี้จะเป็นการศึกษาถึงการกำหนดคำนิยามของคำว่า “ผู้ประกอบการ” ของผู้ประกอบการเกี่ยวกับการขนส่งทางบก โดยเฉพาะอย่างยิ่งการประกอบธุรกิจรถตู้โดยสารประจำทาง และมาตรการทางกฎหมายในการกำหนดโทษของการควบคุมชั่วโมงการขับรถ การบังคับใช้กฎหมาย และมาตรฐานการควบคุมการดื่มสิ่งของมีแอลกอฮอล์ปฏิบัติงานของพนักงานขับรถโดยสาร ทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ ว่ามีความเหมือนหรือคล้ายหรือแตกต่างกันเพียงใด และสามารถนำมาตราการแบบใดมาปรับใช้ให้สอดคล้องและตอบโต้กับสภาพปัญหาที่ประเทศไทยนั้นประสบพบเจอ เพื่อเป็นแนวทางในการแก้กฎหมายของการขนส่งผู้โดยสารของไทย โดยเฉพาะการประกอบธุรกิจรถตู้โดยสารประจำทางให้มีประสิทธิภาพ มากยิ่งขึ้นต่อไป

3.1 กฎหมายต่างประเทศ

ในหัวข้อต่อไปนี้จะมุ่งศึกษาถึงการกำหนดคำนิยามของคำว่าผู้ประกอบการ มาตรการในการควบคุมชั่วโมงการขับรถของผู้ขับรถโดยสารสาธารณะ และมาตรการในการควบคุมการดื่มสุราขณะขับรถ ซึ่งในประเทศที่จะยกตัวอย่างมานี้ ล้วนเป็นประเทศที่มีมาตรการในการควบคุมการประกอบกิจการรถโดยสารได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่ว่าจะเป็นในด้านการควบคุมการประกอบกิจการรถโดยสารสาธารณะ ในด้านนายจ้าง และด้านลูกจ้าง รวมไปถึงบุคคลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง อันเป็นการคุ้มครองผู้ใช้บริการรถโดยสารได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่ว่าจะเป็นประเทศออสเตรเลีย ที่มีหน่วยงานที่เป็นองค์กรอิสระชื่อ “National Transport Commission (NTC)” ที่ออกมาตรการในการควบคุมการขนส่งสาธารณะรวมทั้งกฎหมายที่ควบคุมการประกอบกิจการขนส่งคนโดยสาร

และสหราชอาณาจักรที่ถือเป็นต้นแบบของการเปิดเสรีระบบการขนส่งและ ระบบการเดินรถ โดยसार และถือว่าเป็นประเทศที่มีผู้ประกอบการเดินรถโดยสารเป็นจำนวนมาก และสหรัฐอเมริกา ที่มีกระทรวงคมนาคมของสหรัฐอเมริกา(United States Department of Transportation) ดูแลด้านการประกอบการขนส่งอย่างใกล้ชิดและมีประสิทธิภาพ และมีมาตรการในการบังคับใช้กฎหมาย รวมถึงบทกำหนดโทษที่รุนแรง ดังนั้น ผู้วิจัยจึงใคร่ขอศึกษามาตรการทางกฎหมายในประเทศดังกล่าวเพื่อนำมาเป็นแนวทางในการวิวัฒน์กฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมการประกอบกิจการรถตู้โดยสารประจำทางของไทย เพื่อให้มีประสิทธิภาพและมีวามชัดเจนในการบังคับใช้ต่อไป

3.1.1 ประเทศออสเตรเลีย

มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารในประเทศออสเตรเลีย นั้น ได้ให้ความสำคัญโดยมีการกำหนดมาตรการในเรื่องควบคุมการขนส่งสาธารณะเอาไว้อย่างชัดเจนและมีประสิทธิภาพในการบังคับใช้ ซึ่งผู้วิจัยจะกล่าวถึงมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมการประกอบธุรกิจการให้บริการรถโดยสารประจำทาง โดยจะยกตัวอย่างในกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งทางบกของประเทศออสเตรเลีย ซึ่งประเทศออสเตรเลียนี้มีการกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ประกอบการทั้งหลายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งไว้อย่างละเอียดชัดเจน เพื่อมีจุดประสงค์ในการส่งเสริมความปลอดภัยสาธารณะ (Public Safety) อันรวมถึงความปลอดภัยในชีวิตของผู้โดยสารและบุคคลอื่น ๆ บนท้องถนนด้วย ทั้งมีการพัฒนาปรับปรุงหลักการต่างๆ เพื่อประสิทธิภาพของกฎหมายอยู่เสมอ จึงเห็นควรที่จะศึกษากฎหมายของประเทศออสเตรเลียเพื่อเป็นแนวทางในการปรับใช้กับประเทศไทย

3.1.1.1 มาตรการกำหนดคำนิยามคำว่า “ผู้ประกอบการ” ของการขนส่งทางบกของประเทศออสเตรเลีย

ในส่วนนี้จะกล่าวถึงกฎหมายที่เกี่ยวกับการให้คำนิยามของคำว่า “ผู้ประกอบการ” ตามกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งของต่างประเทศ ซึ่งกฎหมายที่จะนำมายกตัวอย่างนั้นคนหลักหนีไม่พ้นกฎหมายของประเทศออสเตรเลีย เนื่องจากประเทศออสเตรเลียนี้ได้วางมาตรการทางกฎหมายในเรื่องของการขนส่งได้เป็นอย่างดี โดยในที่นี้จะหยิบยกพระราชบัญญัติกฎหมายแห่งชาติว่าด้วยยานพาหนะขนาดใหญ่ ค.ศ. 2012 (Heavy Vehicle National Law Act 2012) โดยกฎหมายฉบับนี้ได้เกิดขึ้นโดยการของคณะกรรมการขนส่งแห่งชาติ (National Transport Commission - NTC) อันเป็นผลมาจากกระบวนการทำงานร่วมกันของภาคอุตสาหกรรมและรัฐบาลเพื่อพัฒนาแนวทางการบัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับยานพาหนะขนาดใหญ่ (Heavy vehicle) ให้มีความสอดคล้องกันทั่วประเทศ โดยในเดือนสิงหาคม ค.ศ. 2012 รัฐสภาของรัฐควีนแลนด์ (ในฐานะรัฐเจ้าภาพ) ได้ผ่านพระราชบัญญัติกฎหมายแห่งชาติว่าด้วยยานพาหนะขนาดใหญ่ (Heavy Vehicle National Law Act

2012) และมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 10 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 2014 เป็นต้นมา¹ กฎหมายนี้มีหลักการพื้นฐานเป็นเรื่องของความรับผิดชอบร่วมกัน (shared responsibility) ของบุคคลในห่วงโซ่ของความรับผิดชอบ (The Chain of Responsibility(COR)) โดยมองว่าการปฏิบัติตามกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งนั้นเป็นความรับผิดชอบร่วมกันของบุคคลทุกคนในห่วงโซ่อุปทานการขนส่ง (The road transport supply chain) ทุกคนในห่วงโซ่นี้ต้องรับผิดชอบในการป้องกันการฝ่าฝืนกฎหมาย² และต้องรับผิดชอบต่อหากคนขับรถหรือผู้ควบคุมรถได้กระทำผิดขึ้น บุคคลในห่วงโซ่ของความรับผิดชอบตามที่กฎหมายกำหนดไว้ นั้น ได้แก่ นายจ้างของคนขับรถ (an employer of the driver) , คู่สัญญาหลักของคนขับรถ (a prime contractor for the a self- employed driver) , ผู้ควบคุมการใช้รถ (an operator of the vehicle) , ผู้จัดการเวลา (a scheduler) (รวมถึง ผู้จัดการส่งสินค้า ผู้รับสินค้า ผู้จัดการฝ่ายโหลดสินค้า ผู้โหลดสินค้า ผู้ขนถ่ายสินค้า ด้วย)⁴

ตามพระราชบัญญัติแห่งชาติว่าด้วยยานพาหนะขนาดใหญ่³ นั้น มีบทบัญญัติในหลายมาตราที่ได้ขยายความรับผิด (extended liability) ไปยังเจ้าของรถ (owners of heavy vehicles) นายจ้างของคนขับรถ (employers of drivers) คู่สัญญาหลักของคนขับรถที่ไม่ได้เป็นลูกจ้าง (prime-contractor of self-employed drivers) และผู้จัดการเวลา (schedulers) ซึ่งเป็นบุคคลที่การกระทำของเขามีอิทธิพลหรือควบคุมโดยตรงให้มีการปฏิบัติตามข้อกำหนดของกฎหมายได้ โดยหลักการที่สำคัญอยู่ที่เบื้องหลังการขยายความรับผิดนี้คือ “จิตสำนึกในความรับผิดชอบ (accountability) ” สำหรับการกระทำหรือไม่กระทำการ โดยบุคคลซึ่งต้องรับผิดชอบในเรื่องของการปฏิบัติตามข้อกำหนดกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งในเรื่องมวลของรถ ขนาดรถ การบรรทุก (mass , dimension and loading requirement) และในเรื่องของการใช้ความเร็ว (speeding) และความพร้อมของคนขับ (driver fatigue) เพราะเป็นที่รับรู้กันว่าการฝ่าฝืนข้อกำหนดในเรื่องต่างๆ ข้างต้นนั้น ไม่ได้เกิดเนื่องมาจากคนขับรถเพียงฝ่ายเดียว แต่ยังรวมไปถึงบุคคลผู้ซึ่งอยู่ในฐานะมีอิทธิพลหรือสามารถควบคุมให้มีการทำตามข้อกำหนดกฎหมายด้วย การขยายความรับผิดไปยังบุคคลทั้งหลายนี้ทำให้มั่นใจว่าบุคคลทุกฝ่าย (มีหน้าที่รับผิดชอบ(responsible for) ต่อการกระทำซึ่งส่งผลต่อการปฏิบัติ

¹ Heavy Vehicle National Law Act 2012. (Aust). (Online). Available: <https://www.ntc.gov.au/bus-coach/rules-compliance/heavy-vehicle-national-law/>. [2019, 8 February].

² *Ibid*, (Online).

³ *Ibid*, (Online).

⁴ Heavy Vehicle National Law Act 2012. Section 214,217. (Aust).

ตามกฎหมาย) ถูกสร้างให้ตระหนักถึงความรับผิดชอบ (accountable for) ต่อความล้มเหลวในการปฏิบัติตามหน้าที่ที่ตนต้องรับผิดชอบนั้น (that responsibility)⁵

โดยในส่วนของ การฝ่าฝืน โดยการนำรถที่ไม่ได้ปฏิบัติให้ถูกต้องตามข้อกำหนดในเรื่องต่างๆ ดังกล่าวไปขับบนถนน กฎหมายได้กำหนดโทษตามความร้ายแรงของการฝ่าฝืน โดยแบ่งเป็นระดับ ได้แก่ การฝ่าฝืนความผิดเล็กน้อย (a minor risk breach) การฝ่าฝืนความเสียหายอย่างสำคัญ (a substantial risk breach) และการฝ่าฝืนความผิดอย่างร้ายแรง (a severe risk breach)

ตัวอย่างการกำหนดโทษ เช่น กรณีการฝ่าฝืนข้อกำหนดเกี่ยวกับมวลรถ⁶ โดยในมาตรา 96 ได้กำหนดโทษปรับขั้นสูง (maximum penalty) ไว้ดังนี้⁷

(a) 4,000 ดอลลาร์ออสเตรเลีย สำหรับการฝ่าฝืนความเสียหายเล็กน้อย

(b) 6,000 ดอลลาร์ออสเตรเลีย สำหรับการฝ่าฝืนความเสียหายอย่างสำคัญ (ซึ่งมาตรา 97 ให้ความหมายไว้ว่าเป็นการที่มีรถมวลรวมเกินกว่าร้อยละ 105 ของมวลรวมสูงสุดที่กฎหมายอนุญาต)

⁵ Heavy Vehicle National Law Act 2012. Section 214. (Aust).

"Who is a party the chain of responsibility (1) For the purposes of this Division, each of the following persons is a party in the chain of responsibility for a heavy vehicle--

- (a) an employer of the vehicle's driver if the driver is an employed driver;
- (b) a prime contractor for the vehicle's driver if the driver is a self-employed driver;
- (c) an operator of the vehicle;
- (d) a scheduler for the vehicle;
- (e) a loadline manager for any goods in the vehicle;
- (f) a commercial consignor of any goods for transport by the vehicle that are in the vehicle;
- (g) a consignee of any goods in the vehicle, if Division 4 applies to the consignee.

(2) A person may be a party in the chain of responsibility for a heavy vehicle in more than 1 capacity"

⁶ Heavy Vehicle National Law Act 2012. Section 214. (Aust).

⁷ Heavy Vehicle National Law Act 2012. Section 96. (Aust).

"(1) A person must not drive on a road a heavy vehicle that (together with its load) does not, or whose components do not, comply with the mass requirements applying to the vehicle. Maximum penalty---

- (a) for a minor risk breach---\$4000; or
- (b) for a substantial risk breach--- \$6000; or
- (c) for a severe risk breach--- \$10000, plus an additional maximum \$500 for every additional 1

percent over a 120 percent overload (but so that the additional maximum penalty does not exceed \$20000)."

(c) 6,000 ดอลลาร์ออสเตรเลีย สำหรับการฝ่าฝืนความเสี่ยงอย่างร้ายแรง(ซึ่งมาตรา 97 ให้ความหมายไว้ว่าคือการที่รถมีมวลรวมเท่ากับหรือมากกว่าร้อยละ 120 ของมวลรวมสูงสุดที่กฎหมายอนุญาต) และปรับเพิ่มอีกไม่เกิน 500 ดอลลาร์ออสเตรเลีย ต่อจำนวนส่วนเกินที่เพิ่มขึ้นทุก ร้อยละ 1

ซึ่งบทบัญญัติที่สำคัญ ได้แก่ส่วนที่ 4.8 (Part 4.8 Extended liability) ซึ่งเป็นการขยาย ความรับผิดไปยังบุคคลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการฝ่าฝืนบทบัญญัติตามมาตรา 96 มาตรา 102 และ มาตรา 111 ของผู้ขับขี่ นั่นคือมาตรา 183 ซึ่งมีสาระสำคัญที่จะพอสรุปได้ดังต่อไปนี้

“หากมีการกระทำความผิดตามมาตรา 96 มาตรา 102 หรือมาตรา 111 แต่ละบุคคล ต่อไปนี้มีความผิดตามมาตรา 183 นี้ นายจ้างของคนขับรถ (an employer of driver)

(a) นายจ้างของคนขับรถ (an employer of driver)

(b) คู่สัญญาหลักของคนขับรถ (a prime contractor)⁸

(c) ผู้ควบคุมการใช้รถ (an operator of the vehicle)”

โดยมีโทษขั้นสูงเป็นจำนวนเท่ากันที่กำหนดไว้สำหรับความผิดตามมาตรา 96 มาตรา 102 หรือมาตรา 111....

แต่อย่างไรก็ตาม บุคคลสามารถยกข้อต่อสู้เรื่องการใช้ขั้นตอนต่าง ๆ ตามสมควร (reasonable steps defence) เป็นประโยชน์แก่ตนได้

ในส่วนของหน้าที่และความรับผิดชอบของบุคคลในห่วงโซ่ของความรับผิดตาม พระราชบัญญัติแห่งชาติว่าด้วยยานพาหนะขนาดใหญ่ ค.ศ. 2012 นั้น มีหลายบทบัญญัติที่สำคัญที่ ขยายความรับผิดชอบไปยังบุคคลดังกล่าว ดังนี้

หมวดที่ 5 การใช้ยานพาหนะ – ความเร็ว (Chapter 5 Vehicle operations---speeding) ซึ่งความมุ่งหมายของหมวดนี้นั้นมีไว้เพื่อความปรับปรุงความปลอดภัยสาธารณะและการปฏิบัติตามกฎหมายทางถนนของออสเตรเลีย (Australian road laws) โดยได้กำหนดความรับผิดชอบ เกี่ยวกับการใช้ความเร็วของรถขนาดใหญ่แก่บุคคลทั้งหลายซึ่งกิจกรรมทางธุรกิจ (business

⁸ Heavy Vehicle National Law Act 2012. Section 5. (Aust).

“definitions (prime contractor, of the driver of a heavy vehicle , mean a person who engaged the driver to drive the vehicle under a contract for services . Example--- a logistics business that engages a subcontractor to transport goods.)”

⁹ Heavy Vehicle National Law Act 2012. Section 5. (Aust).

“(operate and operator ; a person operates a vehicle or combination, and is an operator of the vehicle or combination , if the person is responsible for controlling or directing the use of... the vehicle...)”

activities) ของเขามีอิทธิพลต่อความประพฤติของผู้ขับรถ¹⁰ โดยการกำหนดให้บุคคลซึ่งสมควรที่สุดที่ต้องเป็นผู้รับผิดชอบโดยตรงในการใช้รถขนาดใหญ่ บุคคลผู้กำหนดตารางเวลาในการใช้รถ หรือเวลาการทำงานของคนขับรถ ให้เขาใช้ขั้นตอนทั้งหลายอันสมควรเพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินกิจกรรมของเขา หรือตารางเวลานั้น ๆ จะไม่เป็นเหตุให้คนขับรถขับเกินอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนดไว้¹¹ ซึ่งหากคนขับรถได้กระทำความผิดโดยการขับรถเร็วเกินกว่าที่อัตราความเร็วที่จำกัดไว้ตามกฎหมาย กฎหมายก็ได้กำหนดความรับผิดไว้แก่บุคคลที่เป็นผู้สมควรเป็นผู้รับผิดชอบไว้โดยตรงด้วย¹² ดังนี้

มาตรา 204 กำหนดว่าบุคคลที่เกี่ยวข้องกับคนขับรถ (a relevant party for the driver) ได้แก่¹³ นายจ้างของคนขับรถ คู่สัญญาหลักของคนขับรถ และผู้ควบคุมการใช้รถ ต้องใช้ทุกขั้นตอนอันสมควร (must take all reasonable steps) เพื่อให้มั่นใจว่าได้วิธีปฏิบัติทางธุรกิจ (business practices) ของตนจะไม่เป็นเหตุให้คนขับรถใช้ความเร็วเกินกว่าอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนด การฝ่าฝืนมีโทษปรับสูงสุดไม่เกิน 10,000 ดอลลาร์ออสเตรเลีย

วิธีการปฏิบัติทางธุรกิจ (business practices) หมายถึง¹⁴ วิธีปฏิบัติ (practices) ของบุคคลในการดำเนินธุรกิจของตน รวมถึงนโยบายในการดำเนินการและกระบวนการขั้นตอนของธุรกิจ การจัดการเกี่ยวกับการบริหารทรัพยากรมนุษย์และสัญญาของธุรกิจการจัดการเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยในมาตรา 204 (1) ได้ยกตัวอย่างของขั้นตอนอันสมควรไว้ (examples of reasonable steps) เช่น

- (1) มีการปรึกษาหารือเพื่อพูดคุยเกี่ยวกับการปฏิบัติตามข้อกำหนดของกฎหมาย กับบุคคลอื่น ๆ ในห่วงโซ่ของความรับผิดชอบ สหภาพ และกลุ่มภาคอุตสาหกรรม อยู่เป็นประจำ
- (2) มีการทบทวนตรวจสอบบันทึกการขับขี่ บันทึกการทำงานและบันทึกการเดินทาง
- (3) มีโปรแกรมเพื่อรายงานและเฝ้าติดตามเหตุการณ์ต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากการใช้ความเร็ว ความเสี่ยงและอันตรายที่เกี่ยวข้อง (เช่น ระบบติดตามด้วยดาวเทียมบอกพิกัด (GPS tracking))

¹⁰ Heavy Vehicle National Law Act 2012. Section 202. (Aust).

¹¹ Heavy Vehicle National Law Act 2012. Section 203[a][b]. (Aust).

¹² Heavy Vehicle National Law Act 2012. Section 203[f]. (Aust).

¹³ Heavy Vehicle National Law Act 2012. Section 204[3]. (Aust).

¹⁴ Heavy Vehicle National Law Act 2012. Section 204[3]. (Aust).

(4) มีการฝึกฝนและให้ข้อมูลเกี่ยวกับเรื่องการใช้ความเร็วแก่คนขับรถ พนักงาน และบุคคลต่าง ในห่วงโซ่ของความรับผิดชอบ

(5) มีการบำรุงรักษาอุปกรณ์ของรถที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามข้อกำหนดความเร็ว เช่น เครื่องวัดความเร็ว (speedometer) ระบบจัดการเครื่องยนต์ (engine management system) และ เครื่องจำกัดความเร็ว (speed limiters) อย่างสม่ำเสมอ

มาตรา 205 จะเป็นมาตรากำหนดหน้าที่ของนายจ้าง และมาตรา 206 กำหนดหน้าที่ของคู่สัญญาหลักและผู้ควบคุมการใช้รถ ว่าเขาต้องไม่เป็นเหตุให้ลูกจ้างหรือคนขับรถขับรถ เว้นแต่ว่า นายจ้าง คู่สัญญาหลักและผู้ควบคุมการใช้รถ จะได้ปฏิบัติตามมาตรา 204 แล้ว และเป็นที่น่าพอใจตามสมควรแก่ตนแล้วว่ากำหนดเวลาสำหรับรถนั้นได้เป็นไปตามมาตรา 207 และมาตรา 208 แล้ว

ส่วนมาตรา 207 และมาตรา 208 เป็นบทบัญญัติกำหนดหน้าที่ประการหนึ่งของผู้กำหนดตารางเวลาการขนส่งหรือกำหนดเวลาทำงานและการพักผ่อนของคนขับรถ (“ผู้จัดตารางเวลา”)

ในมาตรา 207 กำหนดหน้าที่ว่าผู้จัดตารางเวลาต้องใช้ทุกขั้นตอนอันสมควร (must take all reasonable steps) เพื่อให้มั่นใจว่าตารางเวลาของผู้ขับขี่จะไม่เป็นเหตุให้ผู้ขับรถใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด (การฝ่าฝืนมีโทษปรับไม่เกิน 10,000 ดอลลาร์ออสเตรเลีย) โดยได้ยกตัวอย่างขั้นตอนอันสมควรไว้ (examples of reasonable steps) เช่น การให้คำปรึกษาแก่คนขับรถเกี่ยวกับข้อกำหนดเกี่ยวกับตารางเวลาของเขาและข้อกำหนดเรื่องการทำงาน การคำนึงถึงความเร็วเฉลี่ยที่สามารถใช้ได้อย่างถูกกฎหมายในเส้นทางที่จะเดินทางไป การคำนึงถึงสภาพจราจรหรือความล่าช้าต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้น มีการวางแผนรับสถานการณ์ต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นได้ (contingency planning) เกี่ยวกับการจัดตารางเวลา

แต่อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัติแห่งชาติว่าด้วยยานพาหนะขนาดใหญ่ นั้น นอกจากมีบทบัญญัติในหลายมาตราที่ได้ขยายความรับผิดชอบแล้ว ก็ยังมีข้อยกเว้นในเรื่องของการใช้ข้อต่อสู้เรื่องการใช้ขั้นตอนต่าง ๆ ตามสมควร โดยมีหลักเกณฑ์อยู่ในส่วนที่ 10.4 (Part 10.4 Provisions about liability) แห่งพระราชบัญญัติแห่งชาติว่าด้วยยานพาหนะขนาดใหญ่ (Heavy Vehicle National Law Act 2012) โดยสรุปหลักเกณฑ์สำคัญได้ดังนี้

มาตรา 618 วางหลักไว้ว่า¹⁵ ในกรณีที่บุคคลได้รับประโยชน์จากข้อต่อเรื่องการใช้ขั้นตอนอันสมควร บุคคลผู้ถูกฟ้องร้องมีหน้าที่พิสูจน์ว่า (a) ตนไม่ได้รู้และไม่สามารถถูกคาดหมาย

¹⁵ Heavy Vehicle National Law Act 2012. Section 618. (Aust).

ได้ตามสมควรว่าตนได้รู้เกี่ยวกับการฝ่าฝืนกฎหมาย และ (b) ตนได้ใช้ทุกขั้นตอนอันสมควรเพื่อป้องกันฝ่าฝืนกฎหมายแล้ว หรือ ไม่มีขั้นตอนใด ๆ ที่ตนสามารถคาดหมายได้ตามสมควรที่จะนำมาใช้เพื่อป้องกันการฝ่าฝืนต่อกฎหมาย

ปัจจัยที่ศาลอาจนำมาใช้พิจารณาว่าบุคคลได้ใช้ทุกขั้นตอนตามที่สมควรแล้วหรือไม่ มีตัวอย่างอยู่ใน มาตรา 622 (เป็นกรณียกข้อต่อสู้ฯ ในความผิดเกี่ยวกับความเร็วหรือความผิดเกี่ยวกับการจัดการความเหนื่อยล้า) ดังนี้

- (1) ลักษณะของกิจกรรม (activity) ที่เกี่ยวข้องกับการเกิดความผิด
- (2) ความเสี่ยงต่อความปลอดภัยสาธารณะอันเกี่ยวกับกิจกรรมตามข้อ (a)
- (3) ความเป็นไปได้ที่ความเสี่ยงตามข้อ (b) จะเกิดขึ้น
- (4) ระดับของอันตรายที่น่าจะเป็นผลจากการเกิดความเสี่ยงตามข้อ (b)
- (5) พฤติการณ์ของความผิดที่ถูกกล่าวหา โดยในกรณีของความผิดเกี่ยวกับความเหนื่อยล้า นั้นรวมถึงหมวดหมู่ของความเสี่ยงจากการฝ่าฝืนกฎหมายด้วย
- (6) มาตรการต่าง ๆ ที่มีอยู่และที่ได้ใช้ : เพื่อ 1. ป้องกัน กำจัดหรือลดความเป็นไปได้ที่การฝ่าฝืนกฎหมายจะเกิดขึ้น หรือ 2. เพื่อกำจัดหรือลดความเป็นไปได้ที่ความเสี่ยงต่อความปลอดภัยจะเกิดขึ้นจากการฝ่าฝืนต่อกฎหมาย หรือ 3. เพื่อบริหาร ลดหรือกำจัดความเสี่ยงต่อความปลอดภัยที่เกิดขึ้นจากการฝ่าฝืนต่อกฎหมาย
- (7) ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์ส่วนบุคคลที่ถูกฟ้องร้องมีหรือสมควรจะมี หรือความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ส่วนบุคคลที่ถูกจ้างหรือตัวแทนของเขามีหรือสมควรจะมี
- (8) ระดับความสามารถที่ผู้ถูกฟ้อง หรือลูกจ้างหรือตัวแทนของเขาจำเป็นต้องใช้ มาตรการตามข้อ (f)
- (9) ค่าใช้จ่ายของมาตรการตามข้อ (5)
- (10) มาตรการต่าง ๆ ที่มีอยู่และที่ได้ใช้ อย่างใดอย่างหนึ่งหรือทั้งหมดดังต่อไปนี้

“reasonable steps defence if, in relation to a provision of this Law , a person has the benefit of the reasonable step defence, it is a defence to a charge for an offence against the provision for the person charged to prove that—

- (a) The person did not know, and could not reasonably be expected to have know, of the contravention concerned; and
- (b) Either--- [i] the person took all reasonable step to prevent the contravention; or [ii] there were no steps the person could reasonably be expected to have taken to prevent the contravention.

1. เพื่อรวมเอาเงื่อนไขที่เป็นการรับประกันการปฏิบัติตามกฎหมายนี้ไว้ในข้อตกลงการค้ากับบุคคลผู้มีหน้าที่รับผิดชอบในการใช้รถขนาดใหญ่ 2. เพื่อจัดหาข้อมูล คำแนะนำ การฝึกฝนและการกำกับดูแลลูกจ้างทั้งหลายให้ปฏิบัติตามกฎหมายนี้ได้ 4. เพื่อจัดการแก้ปัญหาเกี่ยวกับทำนองเดียวกันกับปัญหาที่อาจเกิดขึ้นในอดีต

ในด้านของผู้ถูกฟ้องร้องจะถูกพิจารณาและถือว่าได้ใช้ทุกขั้นตอนอันสมควรแล้ว หากว่าได้กระทำการทั้งหมดตามที่กล่าวถึงก่อนหน้านี้นี้ ในตามมาตรา 623 นี้เอง (ในกรณียกข้อต่อสู้ฯ ในความผิดเกี่ยวกับความเร็วหรือความผิดเกี่ยวกับการจัดการความเหนื่อยล้า) เพื่อป้องกันการกระทำหรือการละเว้นการกระทำที่จะนำไปสู่การฝ่าฝืนกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

(1) ได้ระบุและประเมินมุมมองต่าง ๆ ของกิจกรรมทั้งหลาย (activities) ของตน และของคนขับรถ ที่อาจนำไปสู่การฝ่าฝืนของกฎหมายโดยคนขับรถ

(2) ในแต่ละมุมมองตามข้อ (a) นั้น ได้มีการระบุและประเมินถึง 1. ความเสี่ยงของมุมมองในด้านนั้นที่นำไปสู่การฝ่าฝืนต่อกฎหมาย และ 2. หากพบว่าเป็นความเสี่ยงอันสำคัญ ก็ต้องมีการระบุและประเมินเกี่ยวกับมาตรการทั้งหลายที่บุคคลอาจนำมาใช้เพื่อจำกัดความเสี่ยงหรือลดความเสี่ยงลง (หากเป็นไปได้ที่จะจำกัดความเสี่ยงนั้น)

(3) ได้ดำเนินการระบบกำหนดและการประเมินตามข้อ (1) และ (2) เป็นอย่างน้อยทุกปี และ หลังจากที่เกิดเหตุการณ์ที่นำไปสู่หรืออาจจะนำไปสู่การฝ่าฝืนกฎหมายในแต่ละครั้ง

(4) ได้มีการใช้มาตรการตามที่ระบุและประเมินตามข้อ (2)

(5) สำหรับการกระทำ (action) แต่ละอย่างตามข้อ (1) ถึง (4) ที่บุคคลได้กระทำไปนั้น ได้มีการเก็บบันทึกการกระทำนั้นไว้เป็นอย่างน้อย 3 ปี ภายหลังจากที่ได้ทำไปหรือเก็บไว้ นับตั้งแต่ได้ทำ (หากยังไม่ถึงสามปีดังกล่าว)

และนอกจากนี้ บุคคลผู้ถูกฟ้องอาจร้องขอแสดงความจำนงเพื่อพิสูจน์ว่า ตนได้ปฏิบัติตามมาตรฐานและกระบวนการภายใต้ประมวลหลักการปฏิบัติทางอุตสาหกรรม (registered industry code of practice) ทุกประการแล้ว เพื่อเป็นหลักฐานว่าตนได้ใช้ทุกขั้นตอนอันสมควรแล้ว ด้วย (ตามเงื่อนไขมาตรา 625

บทบัญญัติในเรื่องของการขยายความรับผิดชอบของบุคคลในห่วงโซ่การรับผิดชอบนี้ จะบัญญัติห้ามไม่ให้บุคคลยกข้อต่อสู้ว่าตนสำคัญผิดในข้อเท็จจริงไปโดยสุจริตและมีเหตุผลอันควรให้อ้างเพื่อพ้นผิด เป็นการไม่ให้ยกข้ออ้างว่าตนไม่มีความผิด (no-fault criminal excuses) เมื่อมองมุมนี้จึงเป็นการกำหนดความรับผิดโดยเด็ดขาด (...This exposes defendants to an absolute liability offence...) แต่อย่างไรก็ตาม กฎหมายนั้นจึงมีความชอบธรรมอยู่ แม้จะไม่ให้ยกข้ออ้างว่าตนไม่มีความผิด (fault) เพราะสำคัญผิดในข้อเท็จจริง โดยเหตุผลว่าข้อต่อสู้เรื่องการใช้ขั้นตอนอันสมควรนี้

จะเป็นตัวสนับสนุนให้บุคคลพิจารณาถึงขั้นตอนต่าง ๆ ที่ต้องใช้ในกิจการของตนเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการฝ่าฝืนต่อกฎหมายเกี่ยวกับการใช้ถนน (...the defence encourages parties to consider steps that must be taken to prevent on-road breaches.) ซึ่งในบางสถานการณ์นั้น การที่บุคคลไม่ได้ใช้ขั้นตอนอันสมควรก็เป็นสิ่งที่พิจารณาได้ว่ามีความเหมาะสมที่จำเลยจะอาศัยข้ออ้างว่าตนไม่มีความผิด (fault) เช่น การสำคัญผิดในข้อเท็จจริงขึ้นอ้างเพื่อให้ตนพ้นผิดไปได้ จำเลยสมควรที่จะถูกกำหนดให้รับผิดชอบโดยเด็ดขาดหากว่าเขาไม่กระตือรือร้นที่จะใช้ขั้นตอนต่าง ๆ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าการกระทำหรือการประกอบกิจการของตนนั้นจะไม่เป็นเหตุหรือมีส่วนให้เกิดการละเมิดต่อกฎหมาย (on-road breaches) นั้น

ดังนั้น โดยสรุปแล้วการกำหนดบทบาทผู้ยุติการขยายความรับผิดชอบต่อบุคคลในห่วงโซ่ของความรับผิดชอบ (The Chain of Responsibility (COR)) จึงเป็นบทบาทผู้ยุติในด้านคุ้มครองประโยชน์สาธารณะ (public interest) ในแง่ของการประกันความปลอดภัยสาธารณะ (public safety assurance) ด้วยว่าบุคคลในห่วงโซ่ความรับผิดชอบ (COR) ควรที่จะสามารถระบุหรือเห็นได้ถึงการฝ่าฝืนกฎหมายที่อาจเป็นผลจากการประกอบกิจการของเขา และก็ต้องหามาตรการที่เหมาะสมทั้งหลายมาเพื่อบริหารจัดการความเสี่ยงของการละเมิดต่อกฎหมายนั้นๆ โดยเฉพาะในการหามาตรการทางอาญามาบังคับ โดยการขยายความรับผิดชอบมาจากพื้นฐานที่ว่า บ่อยครั้งที่บุคคลอื่น ๆ นอกจากผู้ขับรถและผู้ควบคุมรถ จะต้องเป็นผู้รับผิดชอบ (responsible for) ต่อการละเมิดในข้อกำหนดกฎหมาย การขยายความรับผิดชอบไปยังบุคคลอื่น ๆ นี้จะมีความมุ่งหมายที่จะเพิ่มความเป็นธรรมโดยการกำหนดโทษแก่บุคคลทั้งหมด (all persons) ที่ต้องรับผิดชอบต่อการใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ ยังเป็นที่คาดหมายว่าจะเป็นการสร้างแรงกระตุ้นสำคัญให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และเป็นการสร้างจิตสำนึก ในเรื่องของความพร้อมของคนขับ (driver fatigue) ตามหัวข้อก่อนหน้านี้อีกด้วย โดยจะเห็นได้ว่ามาตรการในการขยายความรับผิดชอบของบุคคลนั้น ยังมิได้มีบัญญัติไว้ในกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมการประกอบกิจการรถรับจ้างโดยสารของประเทศ ไทยไว้แต่อย่างใด ซึ่งในประเทศไทยนั้นยังมีปัญหาในการกำหนดผู้ต้องรับผิดชอบหากมีการกระทำผิดตามกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งทางบก ซึ่งโดยส่วนใหญ่แล้ว บุคคลผู้มีหน้าที่โดยตรงที่จะป้องกันผลนั้น ย่อมสมควรที่จะขยายความรับผิดชอบให้บุคคลเหล่านั้นได้รับโทษทางอาญา ซึ่งเป็นการบังคับให้บุคคลเหล่านั้นต้องมีหน้าที่ป้องกันและระมัดระวังมิให้เกิดความเสียหายในการควบคุมยานพาหนะนั้น อันเป็นการคุ้มครองผลประโยชน์ส่วนรวมนั่นเอง

3.1.1.2 มาตรการในการกำหนดโทษทางอาญาในการควบคุมชั่วโมงการขับรถของพนักงานขับรถโดยสารประเทศออสเตรเลีย

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของประเทศออสเตรเลียนั้นมีอยู่หลายฉบับมาก ซึ่งบางฉบับเป็นเพียงแต่วางข้อกำหนดหน้าที่หรือรายละเอียดเพื่อบังคับตามกฎหมายอื่นๆ บางฉบับก็เน้นไปทางอำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่รัฐในการบังคับใช้กฎหมาย โดยกฎหมายที่จะกล่าวถึงในหัวข้อนี้จะกล่าวเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับมาตรการในการกำหนดโทษชั่วโมงของพนักงานขับรถ นอกจากนี้ได้แก่ กฎหมายมาตรฐานการประกอบการขนส่ง (การขนส่งผู้โดยสาร) ค.ศ. 2010 (Transport Operations (Passenger Transport 2010) Standard 2010) และพระราชบัญญัติแห่งชาติว่าด้วยยานพาหนะขนาดใหญ่ ค.ศ.2012 (Heavy Vehicle National law Act 2012)¹⁶

โดยกฎหมายฉบับแรกที่จะกล่าวถึงนี้เป็นกฎหมายมาตรฐานการประกอบการขนส่ง (การขนส่งผู้โดยสาร) ค.ศ. 2010 ซึ่งได้กำหนดมาตรฐานและหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการผู้โดยสาร (Public Passenger Services) ไว้ซึ่งใช้บังคับกับรถที่ให้บริการรถโดยสารทุกประเภท โดยในส่วนของที่ 4 (Part 4) นั้นได้กำหนดหน้าที่ของผู้ประกอบการ (Operations) ไว้โดยวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและบริการลูกค้า กฎหมายได้กำหนดหน้าที่ต่าง ๆ แก่ผู้ประกอบการ เช่น ผู้ประกอบการต้องทำให้มั่นใจว่าคนขับรถได้รับคำแนะนำเกี่ยวกับหน้าที่ของคนขับรถตามกฎหมายนี้¹⁷ (มาตรา20) ต้องใช้ขั้นตอนอันสมควรเพื่อให้มั่นใจว่าคนขับรถไม่ขับรถหว่าความเหนื่อยล้าของคนขับรถอยู่ในระดับที่อาจทำให้ความปลอดภัยของผู้โดยสารอยู่ในอันตราย¹⁸ (มาตรา 21 ประกอบมาตรา 10) ผู้ประกอบการต้องใช้ขั้นตอนอันสมควรเพื่อให้มั่นใจว่ารถที่นำมาให้บริการนั้นมีความปลอดภัย¹⁹ และให้ปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัย²⁰ เป็นต้น แม้ว่าตามกฎหมายนี้ไม่ได้กำหนดโทษของการไม่ปฏิบัติตามไว้ แต่กฎหมายนี้เองก็ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่ง (การขนส่งคนโดยสาร) ค.ศ. 1994 (Transport Operations [Passenger Transport] Act 1994) ซึ่งในหมวดที่ 9 เรื่องมาตรฐาน (Chapter 9 Standards) ตามมาตรา 100 ก็ได้

¹⁶ สถาบันขนส่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. (2548). *กฎหมายมาตรฐานการประกอบการขนส่ง (การขนส่งผู้โดยสาร)*. เอกสารรายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการศึกษาเพื่อกำหนดยุทธศาสตร์เชิงรุกในการเปิดเสรีทางการค้าบริการสาขาขนส่งทางบก). หน้า 4 - 58

¹⁷ Transport Operations [Passenger Transport] Standard 2010. Section 20. (Aust).

¹⁸ Transport Operations [Passenger Transport] Standard 2010 . Section 21. (Aust).

¹⁹ Transport Operations [Passenger Transport] Standard 2010. Section 22. (Aust).

²⁰ Transport Operations [Passenger Transport] Standard 2010. Section 23. (Aust).

กำหนดมาตรการในการปฏิบัติตามมาตรฐาน(Direction to comply with standards)²¹ ได้กำหนดโทษปรับเป็นหน่วย (Penalty Unit²²) กรณีฝ่าฝืนมาตรฐานในมาตรา 100 โดยได้กำหนดบทลงโทษไว้ในอนุมาตรา (7) ของมาตราดังกล่าว²³ ซึ่งมีโทษปรับสูงสุดไม่เกิน 160 หน่วย สำหรับการฝ่าฝืนบทบัญญัติที่กำหนดมาตรฐานการขนส่งเอาไว้ ดังนั้นโทษของการฝ่าฝืนกฎหมายมาตรฐานประกอบการขนส่ง (การขนส่งผู้โดยสาร) ค.ศ. 2010 นี้เองน่าจะเป็นไปตามพระราชบัญญัติการประกอบการขนส่ง (การขนส่งคนโดยสาร) ค.ศ. 1994 และในพระราชบัญญัติแห่งชาติว่าด้วยยานพาหนะขนาดใหญ่ ค.ศ. 2012 ในมาตรา 223²⁴ ก็ได้ให้ความหมายและยกตัวอย่างของความเหนื่อยล้า (fatigue) ไว้ว่า เช่น “ความรู้สึกง่วงนอน (feeling sleepy) ความรู้สึกเหนื่อยทางกายหรือทางใจ (feeling physically or mentally tired) ความรู้สึกหมดแรงหรือขาดพลังงาน (feeling exhausted or lacking energy) เป็นต้น

ประเทศออสเตรเลียนั้น การกำกับดูแลการควบคุมการขนส่งทางถนนอยู่ในความรับผิดชอบของมลรัฐและดินแดน (States and Territories) เป็นส่วนใหญ่โดยรัฐบาลกลางมีบทบาทในส่วนการประสานงานและกำหนดนโยบายระดับชาติ ซึ่งแต่ละรัฐและดินแดนต่างก็ตรากฎหมายและออกระเบียบต่าง ๆ เกี่ยวกับการขนส่งทางถนนของตนเอง เช่น กฎการใช้ถนนมาตรฐาน ยวดยาน และการออกใบอนุญาตขับขี่ เป็นต้น และได้มีการตั้งองค์กรอิสระชื่อ “National Transport

²¹ Transport Operations [Passenger Transport] Act 1994, Section 100. (Aust).

²² *"Penalty unit"* หรือที่เรียกย่อว่า PU เป็นจำนวนเงินซึ่งใช้คำนวณโทษปรับฐานละเมิดกฎหมายหลายลักษณะ อักษรของประเทศออสเตรเลีย โดยจะกำหนดโทษเป็นค่าปรับสำหรับความผิดฐานใดโดยคำนวณได้จากการคูณมูลค่าหน่วยโทษเข้ากับจำนวนดอลลาร์ออสเตรเลีย เช่น ถ้าต้องปรับ 20 หน่วยโทษ (Penalty unit) และหน่วยโทษหนึ่งหน่วยเท่ากับ 100 ดอลลาร์ออสเตรเลีย ก็คำนวณค่าปรับได้โดยนำ 100 คูณ 20 . สรุปลจาก สิริชนก วิริยเกื้อกุล. (2560). *การใช้หน่วยโทษ(Penalty Unit) ในกฎหมายสิ่งแวดล้อมของประเทศออสเตรเลีย*. สำนักวิชาการ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://library2.parliament.go.th/ebook/content-issue/2560/hi2560-067.pdf> . [2562, 10 มีนาคม].

²³ Transport Operations [Passenger Transport] Act 1994 , . Section 100. (Aust). (7)

"The person must not contravene the direction unless the person has a reasonable excuse for not complying with it. Maximum penalty---160 penalty units."

²⁴ Heavy Vehicle National Law Act 2012 ,Section 223. (Aust).

"What is fatigue (1) Fatigue includes (but is not limited to)---

- (a) feeling sleepy; and
- (b) feeling physically or mentally tired, weary or drowsy; and
- (c) feeling exhausted or lacking energy; and
- (d) behaving in a way consistent with paragraph (a), (b) or (c)"

Commission (NTC)” ซึ่งนอกจากจะรับผิดชอบทางถนนแล้วยังต้องดูแลการขนส่งทางรถไฟและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Intermodal) โดยรายงานต่อคณะรัฐมนตรีด้านการขนส่งของมลรัฐและดินแดนผ่านองค์กร “Australian Transport Council” โดย NTC ได้มีบทบาทในการกำหนดหลักเกณฑ์ เพื่อเป็นกรอบให้การกำกับดูแลในมลรัฐต่าง ๆ มีความสอดคล้องเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ด้วยการนำเสนอแม่แบบของกฎหมาย (Template) เพื่อให้แต่ละมลรัฐนำไปดัดแปลงใช้เอง นอกจากนี้ NTC ยังมีบทบาทดูแลความปลอดภัยในการประกอบธุรกิจการขนส่งทางบก ซึ่งรวมถึงการกำกับดูแลเกี่ยวกับการดำเนินการ คือกฎหมายเกี่ยวกับชั่วโมงการขับขี่รถโดยสาร (National Bus Driving Hours Laws) มาตรฐานแห่งชาติเกี่ยวกับสุขภาพของพนักงานขับรถโดยสาร (National Medical Standards for Driver) เป็นต้น องค์กร NTC มีเป้าหมายเพื่อผลักดันให้เกิดมาตรฐานและการปฏิรูปในประเด็นต่อไปนี้ การปฏิรูปการปลอดภัย ประกอบไปด้วย ระเบียบในการใช้ถนน มาตรฐานหยุดยาน การกำหนดระยะเวลาในการปฏิบัติงานของพนักงานขับขี่ การปฏิรูปด้านประสิทธิภาพ ประกอบด้วยระเบียบเกี่ยวกับน้ำหนัก การจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถขนาดใหญ่และการจดทะเบียนหยุดยานการปฏิรูปด้านการบังคับใช้กฎหมาย ประกอบด้วย การนำระบบของห่วงโซ่ความรับผิดชอบ (Chain of Responsibility) มาใช้ การรับรองสภาพของหยุดยาน และมาตรฐานการลงโทษบนฐานของผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น การปฏิรูปด้านสิ่งแวดล้อม ประกอบไปด้วย การกำหนดมาตรฐานไอเสียที่เข้มงวดขึ้น มาตรฐานเกี่ยวกับเชื้อเพลิงสะอาด และการลดมลภาวะจากเสียงและในขณะนี้ก็ได้พยายามดำเนินการปฏิรูปอุตสาหกรรมการขนส่งทางถนนในด้านอื่น ๆ เพิ่มเติมเพื่อให้เกิดการปรับปรุงที่แข่งขันกันได้ในระดับสากล การทบทวนปัญหาการอ่อนล้าและความปลอดภัยของพนักงานขับขี่ การทบทวนการบังคับให้รถขนาดใหญ่ปฏิบัติตามกฎหมาย เช่นความเข้มงวดในการตรวจจับบรรทุกน้ำหนักเกิน เป็นต้น การใช้แนวทางกำกับดูแลบนมาตรฐานของสมรรถนะของหยุดยาน(Performance-Based Standards) ในการกำกับควบคุมหยุดยานขนาดใหญ่

National Transport Commission (NTC) ได้ให้ความสำคัญ โดยมีการกำหนดหน้าที่พิเศษสำหรับบุคคลที่อยู่ในกลุ่มการขนส่งซึ่งเป็นไปตามระเบียบในเรื่องที่เกี่ยวกับชั่วโมงการขับรถแห่งชาติ (National Driving Hours Regulation) โดยได้กำหนดหน้าที่พิเศษสำหรับนายจ้างและบุคคลที่เกี่ยวข้องในกลุ่มขนส่งว่า ถ้านายจ้างรู้หรือควรรู้ว่าการขับรถนั้นคนขับอาจจะต้องยอมขับในระยะเวลาที่เกินกฎหมายกำหนด การใช้แรงงานขับรถยนต์จะต้องปฏิบัติในเรื่องชั่วโมงการทำงาน การทำงานอื่น ข้อกำหนดเรื่องการพักตามระเบียบ โดยนิยามความหมายในเรื่องของการขนส่งได้แก่ “เวลาขับรถ(Driving Time)” หมายถึง เวลาที่คนขับใช้ไปในการนั่งขับรถของรถโดยสารและบรรทุกน้ำหนักซึ่งรวมถึงเวลาที่ขับรถคนเดียว หรือสองคน การพัก คือ เวลาช่วงที่ไม่ขับรถหรือทำงานอื่นอย่างน้อยช่วงละสิบห้านาที เป็นต้น

ประเทศออสเตรเลียนั้นได้ให้ความสำคัญกับการป้องกันอุบัติเหตุ โดยกำกับการดูแลรถขนส่งผู้โดยสารให้อยู่ในความปลอดภัยของรัฐบาลกลาง โดยมีข้อบังคับ มีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดมาตรฐานขั้นต่ำทางด้านบริการ โดยมีข้อจำกัดเกี่ยวกับอายุรถ หลักสูตรการอบรมภาคบังคับ เป็นต้น และผู้ประกอบการที่ขนส่งผู้โดยสารต้องมีความพร้อมที่จะดำเนินการ ได้อย่างปลอดภัย โดยเฉพาะการจัดการเรื่องความอ่อนล้าในการขับรถ และได้มีมาตรการเพื่อกำหนดแนวทางการจัดการความอ่อนล้า (Transitional Fatigue Management Scheme – TFMS) การจัดการความอ่อนล้าในการขับรถ การทำงานอื่นและเวลาพัก (ในรัฐนิวเซาท์เวลส์) ถือว่าความอ่อนล้าเป็นสัญญาณของความเสียหายที่อาจทำให้เกิดอันตรายไม่เพียงแต่คนขับรถเอง แต่รวมถึงผู้ใช้ถนนคนอื่น ๆ ในการรักษาความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน คนขับรถโดยสารจะได้รับอนุญาตให้ทำงาน และทำงานอื่นภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้เท่านั้น และให้มีเวลาพักขั้นต่ำ ซึ่งตามระเบียบการขับรถได้กำหนดระยะเวลาขับรถตามกฎหมาย การจำกัดเวลาการทำงานก็เหมือนการจำกัดความเร็ว เพราะหมายถึงเวลาที่ทำงานมากที่สุดที่คนขับยังอยู่ในสภาพที่สมบูรณ์นั่นคือคนขับยังรู้สึกตื่นและระมัดระวัง ถ้ามีเหตุที่ทำให้อ่อนล้า เช่นการนอนหลับไม่เพียงพอในวันก่อน คนขับก็ต้องไม่พยายามขับตามระยะเวลาสูงตามที่กำหนด คนขับต้องพักในระยะเวลาอย่างน้อยที่สุดตามที่กฎหมายกำหนดแม้ว่าจะรู้สึกตื่นและรู้สึกไม่อ่อนเพลียก็ตาม ดังนั้นคนขับต้องเตรียมตัวพักเพิ่มเติมระหว่างเวลาใดเวลาหนึ่งในเวลาที่เดินทางถ้ารู้สึกเหนื่อยให้หยุดพักและนอนพัก

ในประเทศออสเตรเลียนั้น ได้ให้ความสำคัญกับความอ่อนล้าของคนขับ โดยมีพระราชบัญญัติเรื่องสุขภาพทางอาชีพและความปลอดภัย ปีคริสต์ศักราช 1984²⁵ โดยได้กำหนดรวมไปถึงความรับผิดชอบของนายจ้าง ในเรื่องหลักประกันสุขภาพ ความปลอดภัยและสวัสดิการในสถานที่ทำงาน ซึ่งตามพระราชบัญญัตินี้เองก็ได้กำหนดโทษขั้นรุนแรงหลายอย่างสำหรับนายจ้างที่ไม่สามารถปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ได้ ซึ่งแนวทางของระบบการรักษาความปลอดภัยในสถานที่ทำงานของนายจ้างนั้นจะต้องสอดคล้องกับระเบียบเรื่องชั่วโมงขับรถแห่งชาติ (National Bus Driving Hours Regulation) ซึ่งระเบียบนี้เองได้บัญญัติขึ้นเพื่อจำกัดเวลาในการขับรถ และเวลาในการพักผ่อน การจำกัดนี้เป็นการจัดสมดุลให้กับการใช้รถบนท้องถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงการจัดการความอ่อนล้า การปฏิบัติตามและการบังคับใช้กฎหมายการจำกัดการเวลาขับรถ ดังนั้นจึงเป็นเรื่องสำคัญที่นายจ้าง รวมถึงคนขับรถนั้นจะต้องปฏิบัติตามหลักการที่กำหนดไว้ และจะต้องฝึกปฏิบัติในการบริหารจัดการจัดการความอ่อนล้าในระยะเวลาขับรถที่จำกัดไว้เพื่อเป็นเครื่องยืนยันได้ว่า ได้ทำหน้าที่ในการรักษาความปลอดภัยในสถานที่ทำงาน

²⁵ The Occupational Safety and Health Act 1984. (Aust).

ส่วนในเรื่องอัตราโทษของนายจ้างและลูกจ้างที่ฝ่าฝืนตามพระราชบัญญัติเรื่องสุขภาพทางอาชีพและความปลอดภัย ปีคริสต์ศักราช 1984 นั้น ตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวมีระดับโทษอยู่ด้วยกัน 4 ระดับ²⁶ ซึ่งเป็นโทษปรับ ขั้นต่ำสุดในระดับที่ 1 โดยปรับห้าพันดอลลาร์ออสเตรเลีย ไปจนถึงโทษระดับที่ 4 ซึ่งเป็นโทษจำคุกสูงสุดถึงสองปีและปรับสองแสนห้าหมื่นดอลลาร์ในความผิดครั้งแรก และปรับเพิ่มเป็นสามหมื่นหนึ่งพันสองร้อยดอลลาร์ออสเตรเลียห้าสิบบดอลลาร์สำหรับการกระทำความผิดครั้งต่อไป และนอกจากนี้ยังมีบทกำหนดโทษสำหรับนายจ้างที่เป็นองค์กรธุรกิจ โดยโทษสูงสุดระดับ 4 นั้นในการกระทำความผิดครั้งแรกจะปรับเป็นเงินห้าแสนดอลลาร์ออสเตรเลีย ซึ่งในส่วนของความผิดของนายจ้างนั้น จะอยู่ในหมวดหน้าที่ของนายจ้างในมาตรา 19 โดยพระราชบัญญัติเรื่องสุขภาพทางอาชีพและความปลอดภัย ปีคริสต์ศักราช 1984 ของประเทศออสเตรเลีย โดยใน มาตรา 19A ได้กำหนดไว้ว่า หากนายจ้างฝ่าฝืนตามมาตรา 19(1) นั้น โดยความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของนายจ้างเองนั้น ถือว่านายจ้างมีโทษในระดับสี่ ซึ่งถือว่าเป็นโทษสูงสุดของพระราชบัญญัติเรื่องสุขภาพทางอาชีพและความปลอดภัย ปีคริสต์ศักราช 1984 และนอกจากนี้ หากนายจ้างฝ่าฝืนตามมาตรา 19 (1) จนเป็นเหตุให้ลูกจ้างเสียชีวิตหรือเกิดอันตรายร้ายแรงแก่ลูกจ้างนายจ้างต้องรับโทษ ในระดับสาม และหากนายจ้างฝ่าฝืนในกรณีไม่ร้ายแรงก็จะได้รับโทษในระดับสอง หรือระดับหนึ่งตามลำดับ

ในส่วนของลูกจ้างนั้น ตามพระราชบัญญัติเรื่องสุขภาพทางอาชีพและความปลอดภัย ปีคริสต์ศักราช 1984 ได้กำหนดหน้าที่ของลูกจ้างไว้ในมาตรา 20²⁷ และกำหนดอัตราโทษของลูกจ้างที่ฝ่าฝืนตามพระราชบัญญัตินี้ นั้นได้กำหนดไว้ในมาตรา 20A แห่งพระราชบัญญัติสุขภาพทางอาชีพและความปลอดภัย ปี ค.ศ. 1984 โดยได้กำหนดไว้ว่าหากลูกจ้างฝ่าฝืนตามบทบัญญัติมาตรา 20 นั้น จะถูกปรับครั้งแรกเป็นเงินสองหมื่นห้าพันดอลลาร์ออสเตรเลีย และสามหมื่นหนึ่งพันสองร้อยห้าสิบบดอลลาร์ออสเตรเลีย หากเกิดการกระทำความผิดครั้งที่สอง และหากการฝ่าฝืนนั้นเป็นอันตรายทำให้เกิดการเสียชีวิตของผู้อื่น

อนึ่ง ในประเทศไทยนั้น ได้มีพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554 โดยมีเนื้อหาด้วยบทคล้ายๆกับพระราชบัญญัติสุขภาพทางอาชีพและความปลอดภัย ปีคริสต์ศักราช 1984 ของประเทศออสเตรเลีย โดยตามพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554 ของไทยนั้นได้วางหลักในการควบคุมการทำงานของลูกจ้างไว้ โดยตามมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว ได้

²⁶ The Occupational Safety and Health Act 1984, 3A Penalty and defined . (Aust).

²⁷ The Occupational Safety and Health Act 1984, Section 20. (Aust).

กำหนดให้นายจ้างบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ให้เป็นไปตามมาตรฐานกำหนดในกฎกระทรวง และตามวรรคสามก็ได้กำหนดว่าให้ลูกจ้างมีหน้าที่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมการทำงานตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่งก็ตาม แต่ในกฎกระทรวงตามพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานพ.ศ. 2554 นั้นก็มิได้กำหนดมาตรฐานการควบคุมชั่วโมงการขับรถของพนักงานขับรถโดยสารแต่อย่างใด ซึ่งต่างจากประเทศออสเตรเลีย ที่ได้กำหนดมาตรการในการควบคุมชั่วโมงขับรถของพนักงานหรือลูกจ้างไว้ภายใต้พระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว

ดังนั้นจึงจะเห็นได้ว่าในปัจจุบันนี้ประเทศไทยนั้นตามพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานพ.ศ. 2554 มิได้มีการกำหนดมาตรการในการควบคุมชั่วโมงการขับรถโดยสารแก่นายจ้างหรือลูกจ้าง ซึ่งแตกต่างกับพระราชบัญญัติเรื่องสุขภาพทางอาชีพและความปลอดภัย ปีคริสต์ศักราช 1984 ของประเทศออสเตรเลีย ที่มีการกำหนดไว้ชัดเจนว่าการปฏิบัติหน้าที่ของนายจ้างหรือลูกจ้างนั้นต้องสอดคล้องกับชั่วโมงขับรถแห่งชาติ (National Bus Driving Hours Regulation) นั้นเอง

และนอกจากนี้ ประเทศออสเตรเลียนั้นก็ได้มีพระราชบัญญัติแห่งชาติว่าด้วยยานพาหนะขนาดใหญ่ ค.ศ. 2012 (Heavy Vehicle National law Act 2012) ในมาตรา 229²⁸ นั้นก็ได้กำหนดหน้าที่แก่บุคคลในห่วงโซ่ความรับผิดชอบ²⁹ว่าให้ต้องใช้ขั้นตอนอันสมควรทุกประการ (take all reasonable steps) เพื่อให้แน่ใจว่าคนขับจะไม่ขับรถขนาดใหญ่ ไปบนถนนในขณะที่บกพร่องจากความเหนื่อยล้า การฝ่าฝืนหน้าที่ตามมาตรานี้มีโทษปรับสูงสุดไม่เกิน 10,000 ดอลลาร์ออสเตรเลีย โดยมีใจความสำคัญไว้ว่า

“หลักฐานว่าบุคคลได้ปฏิบัติตามหน้าที่เกี่ยวกับเรื่องความเหนื่อยล้าตามที่กฎหมายอื่น ๆ กำหนดไว้แล้วสามารถใช้เป็นพยานหลักฐานในการพิสูจน์ว่าตนได้ใช้ขั้นตอนอันสมควรทุกประการแล้ว การดำเนินคดีกับบุคคลตามมาตรานี้ไม่จำเป็นที่ผู้ฟ้องร้องจะต้องพิสูจน์ว่าคนขับได้ขับ จะได้ขับหรืออาจจะได้ขับรถฯ ในขณะที่บกพร่องจากความเหนื่อยล้าหรือไม่”

ซึ่งตามมาตรา 230 – 232 นั้นยังได้กำหนดหน้าที่เพิ่มเติมแก่นายจ้าง คู่สัญญาหลักและผู้ควบคุมการจราจร โดยในมาตรา 230 กำหนดให้บุคคลเหล่านี้ต้องใช้ทุกขั้นตอนที่สมควร (must take all reasonable steps) เพื่อให้มั่นใจว่าได้วิธีปฏิบัติทางธุรกิจ (business practices) ของตนจะไม่เป็นเหตุให้คนขับรถขนาดใหญ่...

²⁸ Heavy Vehicle National Act 2012, Section 229-232. (Aust).

- (1) ขับรถในขณะที่บกพร่องจากการเหนื่อยล้า หรือ
 - (2) ขับรถโดยฝ่าฝืนข้อกำหนดเวลาการทำงานและการพักผ่อนของคนขับ หรือ
 - (3) ขับรถโดยฝ่าฝืนกฎหมายอื่น ๆ ที่กำหนดไว้เพื่อให้หลีกเลี่ยงการขับรถใน
- ขณะที่บกพร่องจากความเหนื่อยล้า หรือในขณะที่ฝ่าฝืนต่อข้อกำหนดเวลาการทำงานและการพักผ่อนของคนขับ

การฝ่าฝืนหน้าที่ตามมาตรา 231 นี้กฎหมายกำหนดโทษปรับสูงสุดไว้ไม่เกิน 6,000 ดอลลาร์ออสเตรเลีย

ส่วนในมาตรา 231 นี้ได้กำหนดหน้าที่แก่นายจ้างของคนขับรถขนาดใหญ่ฯ ว่า ต้องไม่เห็นเหตุให้คนขับรถทำการขับรถ และมาตรา 232 กำหนดหน้าที่แก่คู่สัญญาหลักและผู้ควบคุมการใช้รถว่าต้องไม่เป็นเหตุให้คนขับรถทำการขับรถ หรือต้องไม่เข้าทำสัญญาหรือข้อตกลงกับคนขับรถให้ทำการขับรถ เว้นแต่ นายจ้าง คู่สัญญาหลักหรือผู้ควบคุมรถนั้นได้ปฏิบัติตามมาตรา 230 แล้ว และภายหลังจากได้สืบสวนตามสมควรแล้ว เป็นที่พอใจแก่ตนว่าตารางเวลาสำหรับรถขนาดใหญ่ฯ นั้นได้เป็นไปตาม Division 4 ของส่วนที่ 6.2 (Part 6.2 Duties relating to fatigue) แล้ว การฝ่าฝืนหน้าที่ตามมาตรา 231 มาตรา 232 มีโทษปรับสูงสุดไม่เกิน 4,000 ดอลลาร์ออสเตรเลีย

Division 4 เป็นบทกำหนดหน้าที่เพิ่มเติมแก่ผู้จัดตารางเวลาของรถขนาดใหญ่ฯ (Additional duties of schedulers) มีกฎหมายอยู่ 2 มาตรา ได้แก่ มาตรา 233 ซึ่งเป็นบทบัญญัติที่กำหนดหน้าที่แก่ผู้จัดตารางเวลาในทำนองเดียวกันกับมาตรา 230 ที่กล่าวไปแล้วข้างต้น ก็จะต้องใช้ทุกขั้นตอนที่สมควรเพื่อให้มั่นใจว่าตารางเวลาสำหรับคนขับรถจะไม่เป็นเหตุให้คนขับรถขนาดใหญ่ฯ ขับรถในขณะที่บกพร่องจากความเหนื่อยล้า หรือขับรถโดยฝ่าฝืนข้อกำหนดเวลาการทำงานและการพักผ่อนของคนขับ ฯลฯ (การฝ่าฝืนมาตรา 233 โทษปรับไม่เกิน 10,000 ดอลลาร์ออสเตรเลีย) และมาตรา 234 ซึ่งกำหนดว่าผู้จัดตารางเวลาต้องไม่เป็นเหตุให้คนขับรถ เว้นเสียแต่ว่าผู้จัดตารางเวลาจะได้ปฏิบัติตามมาตรา 233 แล้ว และ ตารางเวลาของคนขับรถขนาดใหญ่ฯ นั้นได้คำนึงถึง (1) การให้คนขับมีเวลาพักผ่อนตามที่กฎหมายกำหนดแล้ว และ (2) ได้คำนึงถึงสภาพการจราจรหรือความล่าช้าอื่น ๆ อันคาดหมายได้ตามสมควร (เช่น ความเร็วเฉลี่ยที่แท้จริงที่คนขับรถสามารถใช้ในเส้นทางที่จะเดินทางไปได้อย่างถูกกฎหมายและปลอดภัย, สภาพการจราจรที่เป็นที่รู้ๆ เป็นต้น นำมีการทำถนนหรือการจราจรหนาแน่น, ความล่าช้าจากการขนถ่ายหรือเข้าคิว) การฝ่าฝืนตามมาตรา 234 โทษปรับไม่เกิน 6,000 ดอลลาร์ออสเตรเลีย

การพิจารณาว่าบุคคลเป็นเหตุให้คนขับรถขนาดใหญ่ฯ ในขณะที่บกพร่องจากความเหนื่อยล้าหรือไม่ ใช้มาตรฐานการทดสอบทางภาวะวิสัย (objective reasonableness test)

ว่าการกระทำหรือไม่กระทำตามที่ของบุคคลนั้นเป็นสิ่งที่วิญญูชนจะคาดเห็นได้ว่าน่าจะเป็นเหตุให้บุคคลอื่น (คนขับรถ) ขับรถในขณะที่บกพร่องเช่นนั้นหรือไม่³⁰

ในส่วนของ 6.3 ของพระราชบัญญัติแห่งชาติว่าด้วยยานพาหนะขนาดใหญ่ ค.ศ.2012 (Heavy Vehicle National Act 2012) ของหมวดนี้เองได้วางข้อกำหนดเกี่ยวกับเวลาทำงานและเวลาพักผ่อนของคนขับรถขนาดใหญ่ไว้ (Part 6.3 Requirements relating to work time and rest time) และได้กำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของบุคคลอื่น ๆ นอกจากคนขับรถ (extended liability) ไว้ในมาตรา 261 โดยกำหนดว่าหากคนขับรถได้กระทำการฝ่าฝืนข้อกำหนดเกี่ยวกับกำหนดเวลาการทำงานหรือการพักผ่อน นายจ้าง คู่สัญญาหลัก ผู้ควบคุมการใช้รถ ผู้จัดการเวลา... ย่อมมีความผิดตามมาตรา 261 นี้ ซึ่งกำหนดไว้ตามร้ายแรงของการฝ่าฝืนนี้

(a) การฝ่าฝืนความเสี่ยงเล็กน้อย (a minor risk breach) มีโทษปรับสูงสุดไม่เกิน 4,000 ดอลลาร์ออสเตรเลีย

(b) การฝ่าฝืนความเสี่ยงอย่างสำคัญ (a substantial risk breach) มีโทษปรับสูงสุดไม่เกิน 6,000 ดอลลาร์ออสเตรเลีย

(c) การฝ่าฝืนความเสี่ยงอย่างร้ายแรง (a severe risk breach) มีโทษปรับสูงสุดไม่เกิน 10,000 ดอลลาร์ออสเตรเลีย

(d) การฝ่าฝืนความเสี่ยงขั้นสูงสุด (a critical risk breach) มีโทษปรับสูงสุดไม่เกิน 15,000 ดอลลาร์ออสเตรเลีย

ในการดำเนินคดีกับบุคคลตามมาตรา นี้ ไม่เกี่ยวกับว่าคนขับรถขนาดใหญ่ ได้ถูกดำเนินคดีหรือจะถูกดำเนินคดี หรือถูกพิพากษาในความผิดเกี่ยวกับการฝ่าฝืนข้อกำหนดเวลาการทำงานหรือการพักผ่อนหรือไม่³¹ แต่บุคคลที่ถูกฟ้องร้องตามมาตรา นี้สามารถยกข้อต่อสู้เกี่ยวกับการใช้ขั้นตอนอันสมควร (reasonable steps defence)³² อ้างขึ้นเป็นประโยชน์ต่อไปได้

สรุปแล้ว จะเห็นได้ว่าตามพระราชบัญญัติสุขภาพทางอาชีพและความปลอดภัย ปี ค.ศ. 1984 และ พระราชบัญญัติแห่งชาติว่าด้วยยานพาหนะขนาดใหญ่ ค.ศ.2012 ของประเทศออสเตรเลีย นั้น ได้กำหนดบทลงโทษทางอาญา ในกรณีที่นายจ้างหรือลูกจ้างนั้น ปฏิบัติงานโดยปราศจากความปลอดภัยหรือปราศจากความระมัดระวัง โดยวาเนวทางของระบบการรักษาความปลอดภัยในสถานที่ทำงานของนายจ้างตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว นั้นจะต้องสอดคล้องกับระเบียบเรื่องชั่วโมงขับรถแห่งชาติ (National Bus Driving Hours Regulation) ซึ่งระเบียบนี้เองได้บัญญัติขึ้น

³⁰ Heavy Vehicle National Act 2012 ,Section 242 (2). (Aust).

³¹ Heavy Vehicle National Act 2012 ,Section 261 (5). (Aust).

³² Heavy Vehicle National Act 2012 ,Section 261 (4). (Aust).

เพื่อจำกัดเวลาในการขับรถ และเวลาในการพักผ่อน การจำกัดนี้เป็นการจัดสมดุลให้กับการใช้รถบนท้องถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงการจัดการความอ่อนล้า การปฏิบัติตามและการบังคับใช้กฎหมายการจำกัดการเวลาขับรถ ดังนั้นจึงเป็นเรื่องสำคัญที่นายจ้าง รวมถึงคนขับรถนั้นจะต้องปฏิบัติตามหลักการที่กำหนดไว้ และจะต้องฝึกปฏิบัติในการบริหารการจัดการความอ่อนล้าในระยะเวลาขับรถที่จำกัดไว้เพื่อเป็นเครื่องยืนยันได้ว่า ได้ทำหน้าที่ในการรักษาความปลอดภัยในสถานที่ทำงาน และหากฝ่าฝืนนั้นก็จะมีบทลงโทษทางอาญา มาบังคับใช้ในกรณีที่นายจ้างหรือลูกจ้างฝ่าฝืนพระราชบัญญัติดังกล่าว โดยถือว่าเป็นโทษหนักมากเมื่อเทียบกับประเทศไทย ซึ่งแนวทางดังกล่าวนั้น สมควรที่จะนำมาปรับใช้กับประเทศไทย เพื่อสร้างมาตรฐานในการขับรถขนส่งสาธารณะให้เกิดความปลอดภัย และมีคุณภาพมากยิ่งขึ้น

จากที่กล่าวมานี้และเพื่อให้เห็นภาพได้ชัดเจนยิ่งขึ้น จึงสามารถนำมาสรุปเป็นตารางเปรียบเทียบอัตราโทษของการฝ่าฝืนชั่วโมงการขับรถของประเทศออสเตรเลียและประเทศไทยได้ ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3.1.1 เปรียบเทียบอัตราโทษของการฝ่าฝืนชั่วโมงการขับรถของประเทศออสเตรเลียและประเทศไทย

ประเทศไทย	ประเทศออสเตรเลีย
1. มีโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกพ.ศ. 2522	1. มีโทษปรับเป็นหน่วย(Penalty Unit)สูงสุดไม่เกิน 160 หน่วยตามพระราชบัญญัติการขนส่งผู้โดยสาร ค.ศ. 1994 (Transport Operations [Passenger Transport] Act 1994) 2. จำคุกสูงสุดไม่เกินสองปี หรือปรับไม่เกินสองแสนห้าหมื่นดอลลาร์ออสเตรเลีย (โทษระดับ 4) ตามพระราชบัญญัติเรื่องสุขภาพทางอาชีพและความปลอดภัย ปีคริสต์ศักราช 1984 (The Occupational Safety and Health Act 1984) 3. โทษปรับสูงสุดไม่เกิน 10,000 ดอลลาร์ออสเตรเลีย ตามพระราชบัญญัติแห่งชาติว่าด้วยยานพาหนะขนาดใหญ่ (Heavy Vehicle National Act 2012)

ดังนั้นจะเห็นได้ว่า ในประเทศออสเตรเลียมีอัตราโทษปรับเป็นหน่วยตามพระราชบัญญัติการขนส่งผู้โดยสาร ค.ศ. 1994 โดยปรับเป็นเงินดอลลาร์ออสเตรเลีย และปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นดอลลาร์ออสเตรเลีย ตามพระราชบัญญัติแห่งชาติว่าด้วยการพาหนะขนาดใหญ่ไปจนถึงโทษจำคุก จากพระราชบัญญัติเรื่องสุขภาพทางอาชีพและความปลอดภัย ปีคริสต์ศักราช 1984 ซึ่งต่างจากประเทศไทยที่มีโทษปรับตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เท่านั้น ซึ่งถือว่าเป็นโทษที่น้อยมากและไม่ได้สัดส่วนและไม่ส่งผลเป็นการป้องกันหรือยับยั้งการกระทำความผิดของผู้ให้บริการขนส่งคนโดยสาร

3.1.1.3 มาตรการควบคุมการดื่มสุราหรือของมีเมาอย่างอื่นขณะขับรถของประเทศออสเตรเลีย

ในส่วนของการบังคับใช้กฎหมายควบคุมการดื่มสุราขณะขับรถของประเทศออสเตรเลีย โดยในประเทศออสเตรเลียได้กำหนดในกฎหมายว่าผู้ขับขี่ที่มีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ถือว่ามีความผิดตามกฎหมาย แต่อย่างไรก็ตาม สำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะ เช่น รถบรรทุก รถบัส รถขนส่งสินค้าอันตราย รถยนต์โดยสารสาธารณะ รถที่ใช้การสอนขับรถ รถแท็กซี่ จะกำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดไว้ที่ 0 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์³³ ส่วนในอัตราโทษของแต่ละรัฐของประเทศไทยนั้นจะมีความแตกต่างกัน

ต่อไปนี้ผู้วิจัยจะนำเสนอตารางอัตราโทษของประเทศออสเตรเลีย อัตราโทษของแต่ละรัฐนั้นมีความแตกต่าง แยกกันออกไปในแต่ละรัฐ โดยจะมีอัตราโทษตามตารางดังต่อไปนี้

³³ ไวพจน์ กุลาชัย และ จินดา กลีบกลาย. (2558). *การบังคับใช้กฎหมาย “เมาแล้วขับ”*. ศูนย์วิจัยและพัฒนา กองบัญชาการตำรวจ. โครงการพัฒนาศักยภาพการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร. หน้า 123.

ตารางที่ 3.1.2 อัตราโทษ “เมาแล้วขับ” ของประเทศออสเตรเลีย ในส่วนของแคปิตอลเทอริทอรี
(Australian Capital Territory)

ระดับแอลกอฮอล์ในเลือด	การกระทำผิดครั้งแรก	การกระทำผิดซ้ำ
20-50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์	1.ปรับไม่เกิน 500 ดอลลาร์ ออสเตรเลีย 2. พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 3 เดือน	1.ปรับไม่เกิน 1,000 ดอลลาร์ ออสเตรเลีย 2. พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 12 เดือน
50-80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์	1. ปรับไม่เกิน 500 ดอลลาร์ ออสเตรเลีย 2. พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 6 เดือน	1. ปรับไม่เกิน 1,000 ดอลลาร์ ออสเตรเลีย 2. พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 12 เดือน
80 – 150 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์	1. ปรับไม่เกิน 1,000 ดอลลาร์ ออสเตรเลีย 2. จำคุกไม่เกิน 6 เดือนหรือทั้ง จำทั้งปรับ 3. พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 6 เดือน	1. ปรับไม่เกิน 1,000 ดอลลาร์ ออสเตรเลีย 2. จำคุกไม่เกิน 6 เดือนหรือทั้ง จำทั้งปรับ 3. พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 3 ปี
150 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ขึ้นไป	1.ปรับไม่เกิน 1,500 ดอลลาร์ ออสเตรเลีย 2. จำคุกไม่เกิน 9 เดือนหรือทั้ง จำทั้งปรับ 3. พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 3 ปี	1. ปรับไม่เกิน 2,000 ดอลลาร์ ออสเตรเลีย 2. จำคุกไม่เกิน 12 เดือนหรือทั้ง จำทั้งปรับ 3. พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 5 ปี

ตารางที่ 3.1.3 อัตราโทษ “เมาแล้วขับ” ของประเทศออสเตรเลีย ในส่วนของนอร์ทเทิร์นเทอริทอรี (Northern Territory)³⁴

ระดับแอลกอฮอล์ในเลือด	การกระทำผิดครั้งแรก	การกระทำผิดซ้ำ
50-80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์	1. ปรับไม่เกิน 500 ดอลลาร์ออสเตรเลีย 2. จำคุกไม่เกิน 3 เดือน	1. ปรับไม่เกิน 750 ดอลลาร์ออสเตรเลีย 2. จำคุกไม่เกิน 6 เดือน
80 - 150 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์	1. ปรับไม่เกิน 700 ดอลลาร์ออสเตรเลีย 2. จำคุกไม่เกิน 6 เดือน 3. พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 6 เดือน	1. ปรับไม่เกิน 2,000 ดอลลาร์ออสเตรเลีย 2. จำคุกไม่เกิน 12 เดือน 3. พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 12 เดือน
150 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ขึ้นไป	1. ปรับไม่เกิน 1,000 ดอลลาร์ออสเตรเลีย 2. จำคุกไม่เกิน 12 เดือน 3. พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 12 เดือน	1. ปรับไม่เกิน 2,000 ดอลลาร์ออสเตรเลีย 2. จำคุกไม่เกิน 12 เดือน 3. พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ไม่เกิน 5 ปี
0 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์สำหรับในพื้นที่ที่กำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเป็น 0 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์	1. ปรับไม่เกิน 500 ดอลลาร์ออสเตรเลีย 2. จำคุกไม่เกิน 3 เดือน 3. พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 3 เดือน	1. ปรับไม่เกิน 750 ดอลลาร์ออสเตรเลีย 2. จำคุกไม่เกิน 12 เดือน 3. พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 6 เดือน

³⁴ เรื่องเดียวกัน, หน้า 124.

ตารางที่ 3.1.4 อัตราโทษ “มาแล้วจับ” ของประเทศออสเตรเลีย ในส่วนของรัฐนิวเซาท์เวลส์ (New South Wales)³⁵

ระดับแอลกอฮอล์ในเลือด	การกระทำผิดครั้งแรก	การกระทำผิดซ้ำ
50-80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์	1.ปรับไม่เกิน 1,000 ดอลลาร์ออสเตรเลีย 2.พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 6 เดือน	1.ปรับไม่เกิน 2,200 ดอลลาร์ออสเตรเลีย 2.พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 12 เดือน
80 - 150 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์	1.ปรับไม่เกิน 2,200 ดอลลาร์ออสเตรเลีย 2.จำคุกไม่เกิน 9 เดือน 3.พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 12 เดือน	1.ปรับไม่เกิน 3,300 ดอลลาร์ออสเตรเลีย 2.จำคุกไม่เกิน 12 เดือน 3.พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 3 ปี
150 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ขึ้นไป	1.ปรับไม่เกิน 3,300 ดอลลาร์ออสเตรเลีย 2.จำคุกไม่เกิน 18 เดือน 3.พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 3 ปี	1.ปรับไม่เกิน 5,500 ดอลลาร์ออสเตรเลีย 2.จำคุกไม่เกิน 2 ปี 3.พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 5 ปี

ดังนั้น จึงจะเห็นได้ว่า ในเรื่องของอัตราโทษของการดื่มสุราขณะขับขี่ของประเทศออสเตรเลียนั้น ได้มีการแบ่งแยกประเภทของระดับแอลกอฮอล์ในเลือด เป็นขั้นบันไดอย่างชัดเจน และในแต่ละระดับแอลกอฮอล์ในเลือด ก็จะมีโทษหนักเบาแตกต่างกันไป และนอกจากนี้ ได้มีการแยกระดับแอลกอฮอล์ระหว่างผู้ขับรถสาธารณะกับผู้ขับรถส่วนตัวอีกด้วย ซึ่งต่างกับประเทศไทยอย่างชัดเจน โดยประเทศไทยนั้นจะไม่มี การแบ่งแยกปริมาณการตรวจแอลกอฮอล์ในเลือดระหว่างผู้ขับรถยนต์ส่วนบุคคลกับผู้ขับรถรับจ้างสาธารณะ โดยใช้มาตรฐานเดียวกัน กล่าวคือมีแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ถือว่ามีความผิดตามกฎหมาย และนอกจากนี้ อัตราโทษกรณีผู้เสพสุราในขณะขับรถของในประเทศไทยนั้น ยังไม่ได้สัดส่วนระหว่างโทษของผู้ขับรถส่วนบุคคล กล่าวคือ มีความผิดระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี แต่ผู้ขับขี่ขนส่งคนโดยสารนั้น กลับมีโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือนเพียงเท่านั้น

³⁵ เรื่องเดียวกัน, หน้า 125.

และเพื่อให้เห็นภาพรวมได้อย่างชัดเจนยิ่งขึ้น ในที่นี้ผู้วิจัยจะแสดงตารางเปรียบเทียบมาตรการในการควบคุมการดื่มสุราหรือชองมันเมาอย่างอื่นของประเทศไทย และของประเทศออสเตรเลีย ว่ามีความเหมือนหรือแตกต่างกันอย่างไรบ้าง ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3.1.5 เปรียบเทียบเงื่อนไขและอัตราโทษ "เมาแล้วขับ" ของประเทศไทยและประเทศออสเตรเลีย

เงื่อนไข	ประเทศไทย	ประเทศออสเตรเลีย
อัตราโทษ	<p>1. จำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับตั้งแต่ห้าพันถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งให้พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ (พ.ร.บ.จราจรทางบกพ.ศ.2522)</p> <p>2. ผู้ขับรถโดยสาร จำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ(พ.ร.บ.การขนส่งทางบกพ.ศ. 2522)</p>	<p>อัตราโทษนั้นแตกต่างกันแล้วแต่เขตปกครองของรัฐ ดังนี้</p> <p>1.1 รัฐแคปิตอลเทอร์ริทอรี จะมีโทษต่ำสุดปรับไม่เกิน 1,000-2,000 ดอลลาร์ออสเตรเลีย และพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 12 เดือนไปจนถึง จำคุกไม่เกิน 12 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับและพักใช้ใบอนุญาตขับขี่นานถึง 5 ปี</p> <p>1.2 รัฐนอร์ทเทิร์นเทอร์ริทอรี จะมีโทษต่ำสุดปรับไม่เกิน 750-2,000 ดอลลาร์ออสเตรเลีย และพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 6 เดือน ไปจนถึง จำคุกไม่เกิน 12 เดือนหรือทั้งจำทั้งปรับ</p> <p>1.3 รัฐนิวเซาท์เวสต์ จะมีโทษปรับตั้งแต่ 2,200 -5,500 ดอลลาร์ออสเตรเลีย จำคุกไม่เกิน 12 เดือน ไปจนถึง 2 ปี และพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตั้งแต่ 12 เดือนไปจนถึง 5 ปี</p>

การแบ่งแยกระดับของแอลกอฮอล์ในเลือดระหว่างผู้ขับขี่ส่วนบุคคลกับผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ	ไม่มีการแบ่งแยก (ใช้มาตรฐาน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ขึ้นไป)	มีการแบ่งแยกระดับของแอลกอฮอล์ในเลือดระหว่างผู้ขับขี่ส่วนบุคคลกับผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ
การเพิ่มระดับโทษตามปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด	ไม่เพิ่ม	เพิ่ม
เพิ่มโทษกรณีกระทำผิดซ้ำ	มีการเพิ่มโทษ (ฐานไม่เจ็ดหลาบ และดุลยพินิจในการไม่รอกการลงโทษ)	มีการเพิ่มโทษหากกระทำผิดซ้ำ

จากตารางนั้นจะสามารถเปรียบเทียบเงื่อนไข และอัตราโทษและการแบ่งแยกการควบคุมการดื่มสุราของผู้ขับรถโดยสารระหว่างประเทศออสเตรเลียและประเทศไทยได้อย่างชัดเจน โดยประเทศไทยกับประเทศออสเตรเลียนั้นจะมีความแตกต่างด้านการแบ่งแยกสถานะของผู้ขับขี่ได้อย่างชัดเจน โดยหากผู้ขับขี่เป็นผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุก รถบัส รถขนส่งสินค้าอันตราย รถยนต์โดยสารสาธารณะ รถที่ใช้การสอนขับรถ รถแทรกเตอร์ จะกำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดไว้ที่ 0 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ กล่าวคือแม้ระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 0 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ก็จะเป็นความผิดแล้ว และได้มีการแบ่งแยกระดับแอลกอฮอล์ในเลือด โดยประเทศออสเตรเลียนยังมีแอลกอฮอล์ในเลือดสูงมากเท่าไร ก็ยังจะได้รับโทษหนักมากขึ้นเท่านั้น ซึ่งต่างจากประเทศไทย ที่ได้กำหนดไว้ว่าหากผู้ขับขี่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ (กรณีอายุเกิน 20 ปีแล้ว) ก็จะมีคามผิดระดับเดียว และแม้ว่าจะอยู่ในสถานะผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลหรือผู้ขับรถโดยสารสาธารณะ ก็ใช้เกณฑ์การวัดระดับแอลกอฮอล์แบบเดียวกัน แต่ประเทศไทยนั้นยังมีปัญหาตรงที่การบังคับใช้กฎหมายในด้านอัตราโทษเนื่องจากอัตราโทษในการดื่มสุราขณะขับรถของไทยนั้นยังบัญญัติอัตราโทษไม่สอดคล้องกันในด้านของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลกับผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะนั่นเอง

3.1.2 สหราชอาณาจักร

เพื่อให้เกิดความเข้าใจอย่างลึกซึ้งในระบบการควบคุมการประกอบกิจการขนส่งรถสาธารณะนั้น จำเป็นต้องศึกษาระบบการควบคุมการกำกับดูแลการประกอบกิจการของประเทศต่างๆ ควบคู่กันไปด้วย เพื่อให้เห็นความแตกต่างและมุมมองที่จะใช้ในการเปรียบเทียบและสามารถที่จะนำมาพัฒนาปรับปรุงแก้ไขการควบคุมการประกอบกิจการรถตู้โดยสารประจำทางของไทยให้มีประสิทธิภาพและมามาตรฐานยิ่งขึ้น

สหราชอาณาจักรนั้น ถือว่าเป็นต้นแบบของการเปิดเสรีระบบการขนส่งสำหรับประเทศต่าง ๆ ระบบการเดินรถโดยสารของสหราชอาณาจักรนี้สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท กล่าวคือ การเดินรถโดยสารระหว่างเมืองและการเดินรถโดยสารภายในเมือง โดยก่อนปี ค.ศ. 1980 ระบบการเดินรถโดยสารระหว่างเมือง มีบริษัท National Express เป็นผู้ประกอบการหลัก ภายหลังจากที่รัฐได้ทำการยกเลิกข้อกำหนดต่าง ๆ และเปิดเสรีในการประกอบธุรกิจเดินรถโดยสารระหว่างเมือง ส่งผลให้ผู้ประกอบการสามารถตัดสินใจเลือกเส้นทางและความถี่ในการเดินรถ รวมทั้งกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมเอง ซึ่งการเปิดเสรีในการเดินรถโดยสารระหว่างเมือง ทำให้มีผู้ประกอบการรายใหม่เข้าสู่ตลาดมากขึ้น แต่อย่างไรก็ตาม มีผู้ประกอบการรายใหญ่ไม่กี่รายเท่านั้นที่ครอบครองการประกอบกิจการเดินรถโดยสารระหว่างเมือง โดยผู้ประกอบการรายย่อยสามารถเข้ามาดำเนินกิจการได้มีเพียงร้อยละ 5 ของระยะทางประกอบการทั้งหมด เนื่องจากผู้ประกอบการเดิมมักจะมีข้อได้เปรียบในการแข่งขัน สามารถกำหนดราคาค่าโดยสารได้ต่ำกว่า มีคุณภาพของการให้บริการดีกว่าทั้งเรื่องค่าโดยสารและช่องทางการจำหน่ายตั๋ว รวมทั้งการเข้าถึงสถานีได้ดีกว่าผู้ประกอบการรายใหม่³⁶

3.1.2.1 มาตรการกำหนดค่านิยมของคำว่า “ผู้ประกอบการ” ด้านขนส่งสาธารณะของสหราชอาณาจักร

ในสหราชอาณาจักรนั้น ผู้ประกอบการที่จะสามารถดำเนินธุรกิจขนส่งสาธารณะได้นั้น จะต้องมิใบอนุญาตประกอบธุรกิจขนส่งคนโดยสารสาธารณะ (Public Service Vehicle Operator Licensing) และตามกฎหมายนั้น ก็ได้กำหนดค่านิยมไว้ชัดเจน³⁷ในฐานะผู้ประกอบการ (Operator) ไว้ว่า “ผู้ประกอบการนั้นหมายถึงคนขับรถ หากเขานั้นเป็นเจ้าของยานพาหนะ หรือในกรณีอื่น ๆ หรือคนขับรถ ไม่ว่าจะอยู่ภายใต้สัญญาจ้างหรือกรณีคล้ายๆ กัน ในกรณีที่ยานพาหนะยังอยู่ในระหว่างเช่าซื้อ ผู้ประกอบการนั้นคือผู้ครอบครองยานพาหนะนั้น³⁸” ซึ่งแตกต่างจากของ

³⁶ ฉัฐวิน โจนศรี. (2555). “กลไกทางกฎหมายเพื่อจัดการระบบการควบคุมกำกับดูแลผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทาง”. *วารสารวิชาการมหาวิทยาลัยปทุมธานี*, 121(4). หน้า 127-128

³⁷ Traffic Commissioners for Great Britain. (2013). *Vehicle & Operator Services Agency ,”Public service Vehicle Operator Licensing (Guide for operators)*. (Online). Available: <https://www.gov.uk/government/publications/psv-operator-licensing-a-guide-for-operators-psv437>. [2019, 6 March].

³⁸ *Ibid.*, (Online).

“The operator is deemed to be the driver if he/ she owns the vehicle and, in any other case, the person for whom the driver works (whether under a contract of employment or any other description of contract personally to do work). , Where a vehicle is the subject of an agreement for hire, hire-purchase, conditional sale or loan, the owner is the person in possession of the vehicle under that agreement”

ประเทศไทยที่ตามกฎหมายนั้นยังไม่ได้กำหนดคำนิยามของผู้ประกอบการ แต่อย่างไรก็ตาม ทำให้เกิดปัญหาในการตีความถึงหน้าที่และความรับผิดชอบของบุคคลที่นอกเหนือจากผู้ประกอบการ แต่มีหน้าที่ในการควบคุมพนักงานขับรถโดยสาร ในการปฏิบัติหน้าที่ หรือผู้จัดตารางเวลาการขับรถ

3.1.2.2 มาตรการกำหนดโทษทางอาญาในการควบคุมชั่วโมงการขับรถของสหราชอาณาจักร

อย่างที่ทราบกันดีว่าสหราชอาณาจักรเป็นส่วนหนึ่งของสหราชอาณาจักรและได้เข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของประชาคมยุโรป (European Communities หรือ EC) ซึ่งต่อมาได้เปลี่ยนรัฐสมาชิกของสหภาพยุโรป (European Union) หรือ EU ดังนั้นสหราชอาณาจักรจึงจำเป็นต้องปฏิบัติตามกฎหมายภายในให้เป็นกฎหมายสหภาพยุโรป ดังนั้น กฎหมายสหภาพยุโรป (EU Law) จึงถือว่าเป็นที่มาของกฎหมายสหราชอาณาจักร โดยในกฎหมายของสหภาพยุโรป (EU) นั้นได้วางแนวทางกำหนดควบคุมชั่วโมงการขับรถของพนักงานขับไว้³⁹ แต่อย่างไรก็ตาม สหราชอาณาจักรนั้นก็ยังมีกฎหมายภายในประเทศ โดยกำหนดไว้ว่า ผู้ขับขี่รถนั้นไม่จำเป็นต้องเคร่งครัดกับกฎหมายของสหภาพยุโรปก็ได้ แต่ตามกฎหมายภายในของสหราชอาณาจักรนั้น มีหน่วยงานที่รับผิดชอบ ซึ่งเป็นสำนักงานมาตรฐานการขับรถและยานพาหนะของสหราชอาณาจักร (The UK's Driver and Vehicle Standards Agency (DVSA)) โดยเหตุที่ตรากฎหมายควบคุมชั่วโมงการขับรถนั้น ก็เนื่องจากต้องการให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะนั้น ได้พักผ่อนอย่างเพียงพอในระยะเวลาที่กำหนด โดยนอกจากนี้ได้มีสถิติบ่งบอกว่า เกือบหนึ่งในสี่ของการเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุกเพื่อการพาณิชย์ในสหราชอาณาจักรนั้น เกิดจากการการนอนหลับไม่เพียงพอ⁴⁰ ซึ่งกฎหมายดังกล่าวนี้กำหนดไว้ว่าจะต้องขับรถไม่เกิน 10 ชั่วโมงต่อวัน โดยต้องบันทึกชั่วโมงการขับรถต่อวัน ลงในบันทึกทรายสัปดาห์หรือในกราฟวัดความเร็ว

ส่วนในกรณีที่ผู้ขับรถนั้นเป็นผู้ขับรถบรรทุกผู้โดยสารแล้ว ให้ผู้ขับขี่รถนั้นหยุดพักหลังจากขับรถไปแล้ว 5 ชั่วโมง 30 นาที โดยจะต้องหยุดพักผ่อนอย่างน้อย 30 นาที หรือในระยะเวลา 8 ชั่วโมง 30 นาที นั้น ต้องหยุดพักอย่างน้อย 45 นาที หน้าหน้าที่ของนายจ้างนั้นจะต้องมีหน้าที่ตรวจสอบเวลาการทำงานของพนักงานว่าลูกจ้างนั้นไม่ได้ทำงานเกินขีดจำกัด และจะต้องเก็บบันทึกข้อมูลไว้อย่างน้อย 2 ปี

³⁹ Government Digital Service. (2018). *EU Law*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.gov.uk/drivers-hours/eu-rules>. [2562, 12 กุมภาพันธ์].

⁴⁰ Blue tree systems an Orbcomm' Company. (2018). *New fines for breaking UK Commercial Drivers hours rules*. (Online). Available: <http://www.bluetreesystems.com/new-fines-breaking-uk-commercial-drivers-hours-rules/>. [2562, 12 กุมภาพันธ์].

ในเรื่องของการกำหนดโทษของกฎหมายการควบคุมชั่วโมงในการขับรถของสหราชอาณาจักรนั้น ล่าสุดนี้ ได้มีการแก้ไขกฎหมายในเรื่องของอัตราโทษ โดยสำนักงานมาตรฐานสำนักงานมาตรฐานการขับรถและยานพาหนะของสหราชอาณาจักร(The UK's Driver and Vehicle Standards Agency (DVSA)) ได้บังคับใช้กฎหมายแก้ไขใหม่เพื่อวัตถุประสงค์ในการลดจำนวนอุบัติเหตุ โดยกฎหมายใหม่นี้ได้มีการบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 5 มีนาคม ค.ศ.2018 โดยค่าปรับสูงสุดในการฝ่าฝืนกฎชั่วโมงการขับรถได้แก่ การปรับเงินเป็นจำนวน 300-1,500 ปอนด์ และหากพบว่ามีกระทำความผิดซ้ำในรอบ 28 วัน นับแต่กระทำความผิดครั้งแรกนั้น ผู้กระทำความผิดจะถูกนำตัวขึ้นศาลเพื่อตัดสินความผิด

3.1.2.3 มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมการดื่มสุราหรือของมึนเมาอย่างอื่นขณะขับรถของสหราชอาณาจักร

สหราชอาณาจักรนั้นถือเป็นประเทศแรก ๆ ที่เริ่มมีการตั้งจุดตรวจริมถนนเพื่อตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือด ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1967 ต่อมาในปี 1983 ได้มีการนำวิธีการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ทางลมหายใจมาใช้แทนการตรวจวัดจากเลือด และในปีค.ศ. 1996 นี้เอง มีการนำนโยบายการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่ที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุมาปฏิบัติอย่างจริงจัง ดังนั้น ผู้ขับขี่ทุกรายที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจะต้องถูกตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือด ไม่ว่าจะอุบัติเหตุจะมีผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิตหรือไม่ก็ตาม⁴¹

ส่วนของบทลงโทษตามกฎหมายของสหราชอาณาจักรนั้นได้มีการกำหนดอัตราโทษอย่างหลากหลาย ทั้งทางอาญา และโทษทางปกครอง มีทั้งการตัดคะแนน การพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ การส่งตัวไปรักษา โทษปรับ รวมไปถึงโทษจำคุก มีการกำหนดอัตราโทษของกรณีมาแล้วซ้ำโดยสรุปได้จากตารางดังต่อไปนี้

⁴¹ Traffic Injury Research Foundation. (2009).

ตารางที่ 3.2.1 อัตราโทษมาแล้วจับของสหราชอาณาจักร

ระดับแอลกอฮอล์ในเลือด	อัตราโทษ
ต่ำกว่า 0.08 กรัม/100มิลลิลิตร	<ol style="list-style-type: none"> 1. ตัดคะแนน 3-11 คะแนน 2. ค่าปรับนั้นขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของศาล 3. พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 12 เดือน
0.08-0.137 กรัม/100มิลลิลิตร	<ol style="list-style-type: none"> 1. ตัดคะแนน 3-11 คะแนน 2. ปรับ 150 ปอนด์ – 150 เพอร์เซ็นต์ ของรายได้ต่อสัปดาห์ 3. พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 12-16 เดือน 4. เข้ารับการบำบัดรักษา 4.5 เดือน
0.138-0.206 กรัม/100 มิลลิลิตร	<ol style="list-style-type: none"> 1. ตัดคะแนน 3-11 คะแนน 2. ปรับ 150 ปอนด์ – ปรับ 150 ปอนด์ – 150 เพอร์เซ็นต์ของรายได้ต่อสัปดาห์ 3. พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 17-22 เดือน 4. เข้ารับการบำบัด 6 เดือน
0.207-0.275 กรัม/100มิลลิลิตร	<ol style="list-style-type: none"> 1. ตัดคะแนน 3-11 คะแนน 2. ปรับไม่เกิน 5,000 ปอนด์ 3. พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 23-28 เดือน 4. เข้ารับการบำบัดรักษา 7.5 เดือน 5. บริการสังคม
สูงกว่า 0.275 กรัม/100 มิลลิลิตร	<ol style="list-style-type: none"> 1. ตัดคะแนน 3-11 คะแนน 2. ปรับไม่เกิน 5,000 ปอนด์ 3. พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 29-36 เดือน 4. เข้ารับการบำบัดรักษา 9 เดือน 5. บริการสังคม

จากตารางนั้นจะเห็นได้ว่า อัตราโทษเมาแล้วขับของสหราชอาณาจักร นั้นได้มีอัตราโทษอย่างหลากหลาย เช่น โทษทางปกครอง ได้แก่การหักคะแนน การพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ไปจนถึงเข้ารับการบำบัดรักษา คล้าย ๆ กับมาตรการในการควบคุมการดื่มสุราของประเทศไทย

โดยทั่วไปแล้วศาลสหราชอาณาจักรนั้นจะลงโทษด้วยการปรับระหว่าง 400 – 450 ปอนด์ (ประมาณ 20,000 – 22,500 บาท) และพักใช้ใบอนุญาตขับขี่เป็นเวลาอย่างน้อย 1 ปี อย่างไรก็ตาม หากผู้ที่ขับขี่ที่เมาแล้วก่อให้เกิดอุบัติเหตุและมีคนเสียชีวิต จะต้องโทษจำคุกไม่เกิน 14 ปี นอกจากนี้ หากมีการกระทำผิดซ้ำภายในระยะเวลา 10 ปี หรือมีระดับแอลกอฮอล์สูงกว่าที่กฎหมายกำหนด 2.5 เท่า จะถือว่าเป็น “ผู้กระทำความผิดที่มีความเสี่ยงสูง” จะถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่อย่างน้อย 3 ปี และหากต้องการขับขี่ยานพาหนะอีกหลังจากพ้นกำหนด จะต้องได้รับการรับรองจากแพทย์เสียก่อนว่าไม่มีปัญหาเกี่ยวกับแอลกอฮอล์

ส่วนความแตกต่างระหว่างความรับผิดชอบของผู้ขับขี่รถสาธารณะหรือผู้ขับขี่รถในเชิงพาณิชย์ (Commercial Driving) กับผู้ขับขี่ส่วนบุคคลนั้น ในสหราชอาณาจักร น่าจะไม่มีแบ่งแยกความรับผิดชอบ โดยน่าจะใช้มาตรฐานเดียวกันแม้ว่าผู้ขับขี่รถสาธารณะนั้นจะเป็นผู้ขับขี่รถสาธารณะหรือผู้ขับขี่รถส่วนบุคคลก็ตาม แต่จะใช้เกณฑ์การวัดแอลกอฮอล์โดยอิงหลักเกณฑ์ตามอายุเป็นสำคัญ คล้าย ๆ กับมาตรการในการควบคุมการเสพสุราของไทย ที่ไม่มีแบ่งแยกระดับการวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดระหว่างผู้ขับขี่รถส่วนบุคคลกับผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ

3.1.3 สหรัฐอเมริกา

สหรัฐอเมริกานั้น ถือว่าเป็นสหพันธรัฐ โดยประกอบด้วย 50 รัฐ ซึ่งกระบวนการยุติธรรมทางอาญาในสหรัฐอเมริกานั้นมีลักษณะและรูปแบบเฉพาะที่ไม่เหมือนประเทศใด ๆ คือเป็นระบบ Dual Sovereignty กล่าวคือ มีการแยกอำนาจในการดำเนินคดีระหว่างรัฐบาลกลาง (Federal System) และมลรัฐ (State system) ออกจากกันอย่างชัดเจน ตามระบบ Dual Sovereignty ทั้งรัฐบาลกลางและมลรัฐ มีอำนาจในการพิจารณาเพื่อดำเนินคดีจำเลยในการกระทำเดียวกันหากพบว่าการกระทำนั้นเป็นความผิดตามกฎหมายของรัฐบาลกลางและกฎหมายของแต่ละมลรัฐในคราวเดียวกัน⁴²

3.1.3.1 มาตรการทางกฎหมายในการกำหนดค่านิยมค่าว่าผู้ประกอบการด้านขนส่งสาธารณะของสหรัฐอเมริกา

สหรัฐอเมริกานั้น ถือว่าเป็นประเทศใหญ่เป็นอันดับต้นๆของโลกรองจากประเทศจีน และเป็นประเทศผู้นำในหลายๆด้าน ไม่ว่าจะเป็นทางด้านอาหาร เทคโนโลยี และเศรษฐกิจ โดยมีระบบเศรษฐกิจเป็นระบบเสรี สหรัฐอเมริกานั้นจึงเป็นประเทศที่มีความเจริญเติบโตในระดับที่ก้าวกระโดดเป็นอย่างมาก โดยเป็นประเทศที่ถือว่ามี GDP สูงเป็นอันดับ 1 ของโลก จึงได้ขึ้นชื่อ

⁴² น้ำแท้ มีบุญสร้าง. (2554). *กระบวนการยุติธรรมทางอาญาเปรียบเทียบ*. กรุงเทพฯ: สุทรไพศาล. หน้า 1.

ว่าเป็นประเทศมหาอำนาจทางเศรษฐกิจอันดับ 1 ของโลก ดังนั้นแล้ว นักลงทุนทั่วโลกจึงสนใจที่จะแสวงหาช่องทางและโอกาสในการลงทุนในสหรัฐอเมริกาเป็นอย่างมาก ฉะนั้นแล้วเมื่อมีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจมากยิ่งขึ้น มีนักลงทุนเข้ามาแสวงหาการลงทุนในสหรัฐอเมริกาเป็นจำนวนมากแล้ว โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในระบบการขนส่งทางบกของสหรัฐอเมริกานั้น ก็ย่อมต้องที่จะมีกลไกหรือพัฒนาการทางด้านกฎหมายอย่างรวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ เพื่อรองรับการประกอบธุรกิจทางด้านคมนาคม โดยเฉพาะอย่างยิ่งแล้ว การขนส่งผู้โดยสาร ย่อมมีความสำคัญเป็นอย่างมาก และเป็นเส้นเลือดสำคัญที่หล่อเลี้ยงให้ระบบเศรษฐกิจของสหรัฐอเมริกานี้ดำเนินไปได้อย่างราบรื่น

ในสหรัฐอเมริกานั้น การประกอบกิจการขนส่งทางบกทุกชนิดรวมทั้งรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารนั้นจะต้องขออนุญาตจากหน่วยงาน 2 ระดับ คือ หน่วยงานของรัฐบาลกลาง ได้แก่ Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA) ซึ่งเป็นหน่วยงานภายใต้กระทรวงคมนาคมของสหรัฐ (US Department of Transportation - DOT) และหน่วยงานระดับมลรัฐ ซึ่งสำหรับหน่วยงาน FMCSA นั้นถือว่ามีบทบาทสำคัญในการกำหนดกรอบหลักเกณฑ์ในเรื่องการออกใบอนุญาตขับขี่ขนส่งพาณิชย์ (Commercial Driver License - CDL) โดยมีผลบังคับใช้ในทุกรัฐของประเทศ และหาก FMCSA พิจารณาแล้วเห็นว่ามลรัฐใดออกใบอนุญาตโดยไม่สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ที่กำหนดโดยหน่วยงานรัฐบาลกลางแล้ว FMCSA มีอำนาจที่จะยับยั้งการออกใบอนุญาตขับขี่เชิงพาณิชย์ (CDL) ดังกล่าวได้⁴³

ในส่วนของการกำหนดค่านิยม ของคำว่าผู้ประกอบการในการขนส่งผู้โดยสารของสหรัฐอเมริกานั้น จะมีการกำหนดค่านิยมของผู้ประกอบการขนส่งไว้แบบกว้าง ๆ แต่ก็ยังสามารถบังคับใช้กำหนดความรับผิดชอบของผู้ประกอบการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ผู้ประกอบการขนส่งโดยสารของสหรัฐนั้น จำต้องมีใบอนุญาตการประกอบการขนส่งดังเช่นประเทศไทย ซึ่งค่านิยมการประกอบการขนส่งของสหรัฐอเมริกานั้นจะปรากฏอยู่ในกฎหมายหมวดการขนส่งของสหรัฐอเมริกา (U.S. Code Title 49, Transportation) ตามมาตรา 30301⁴⁴ ในหมวดค่านิยมนั้นได้กำหนดค่านิยมของ "ผู้ประกอบการ" ที่เกี่ยวกับการขนส่งไว้ว่า "ใบอนุญาตผู้ประกอบการยานยนต์ หมายถึง ใบอนุญาตที่ออกโดยรัฐ อนุญาตให้บุคคลในการดำเนินงานยานยนต์บนท้องถนนสาธารณะหรือทางหลวง" และตามกฎหมายเกี่ยวกับยานพาหนะ (Vehicle Code) ของมลรัฐแคลิฟอร์เนีย ก็ได้กำหนดค่านิยม ของคำว่าผู้ประกอบการไว้แบบกว้าง ๆ เช่นกัน โดยในมาตรา

⁴³ เดือนเด่น นิคมบริรักษ์ และคณะ (2548). *โครงการจัดทำเขตการค้าเสรีไทย-สหรัฐอเมริกาในภาคการขนส่งและโลจิสติกส์*. รายงานการวิจัยฉบับสมบูรณ์. กรุงเทพฯ: สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. หน้า 3-20.

⁴⁴ U.S. Code. Title 49, Transportation. Section 30301.

38750⁴⁵ ได้กำหนดคำนิยามของผู้ประกอบการไว้ว่า "ผู้ประกอบการหมายถึงบุคคลที่นั่งอยู่ในที่นั่งคนขับหรือหากไม่มีบุคคลใดนั่งอยู่ในที่นั่งคนขับก็เป็นบุคคลที่ใช้เทคโนโลยีช่วยในการใช้งาน" ประกอบกับสหรัฐอเมริกาใช้ระบบกฎหมายแบบ คอมมอนลอว์ มีคณะลูกขุน ซึ่งแตกต่างจากของไทย ทำให้การบังคับใช้กฎหมายของสหรัฐอเมริกามีประสิทธิภาพกว่า ในแง่ของการขยายความรับผิดชอบ โดยจะบัญญัติคำนิยามของคำว่าผู้ประกอบการไว้อย่างกว้างๆ โดยไม่ได้เฉพาะเจาะจงไว้แค่เฉพาะผู้ขับรถหรือเจ้าของรถเท่านั้น ซึ่งแตกต่างจากของไทย ที่เน้นบังคับใช้กฎหมายตามพระราชบัญญัติและไม่มีกำหนดคำนิยามของผู้ประกอบการไว้อย่างชัดเจน และยังหากเป็นกฎหมายอาญาด้วยแล้ว การบังคับใช้ก็จะยิ่งต้องตีความอย่างเคร่งครัดและอย่างแคบนั่นเอง

3.1.3.2 มาตรการการกำหนดโทษทางอาญาในการควบคุมชั่วโมงการทำงานของพนักงานขับรถโดยสารสหรัฐอเมริกา

มาตรการในการควบคุมชั่วโมงการทำงานขับรถของการขนส่งสาธารณะในสหรัฐอเมริกานั้น ถูกควบคุมโดยหน่วยงาน ได้แก่ กระทรวงคมนาคมของสหรัฐอเมริกา(United States Department of Transportation) โดยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องได้แก่ กฎข้อบังคับการให้บริการเกี่ยวกับการกำหนดชั่วโมงการทำงานขับรถ (Regulatory Impact Analysis - Hours of Service Final Rule 2011) โดยกฎหมายฉบับดังกล่าวนี้ ได้กำหนดโทษปรับในกรณีที่ผู้ขับรถ หรือผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะฝ่าฝืนการขับรถเกินที่กฎหมายกำหนดนั้น จะมีโทษปรับ หรืออาจจะถูกลงโทษในด้านอื่นๆ เช่น ถูกยกเลิกใบขับขี่ หรือลดระดับความปลอดภัย(ตัดคะแนน) ขึ้นอยู่กับความรุนแรงของการกระทำ โดยผู้ขับรถหรือผู้ประกอบการนั้นฝ่าฝืนข้อบังคับดังกล่าว ก็จะต้องจ่ายค่าปรับและหยุดขับรถจนกว่าจะปฏิบัติตามกฎหมาย⁴⁶

3.1.3.3 มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมการดื่มสุราขณะขับรถโดยสารของสหรัฐอเมริกา

ในการออกกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกรณีเมาแล้วขับในสหรัฐอเมริกานั้น เริ่มต้นขึ้นในปี ค.ศ. 2000 โดยในปีดังกล่าว มลรัฐส่วนใหญ่มีการกำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดไว้ที่ 0.10 กรัม/100มิลลิลิตร ต่อมาในปี 2005 ทุกมลรัฐจะมีการกำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดไว้

⁴⁵ Vehicle Code. Section 38750.

An "operator" of an autonomous vehicle is the person who is seated in the driver's seat, or, if there is no person in the driver's seat, causes the autonomous technology to engage "

⁴⁶ GEOTAB management by measurement . (2017). *Your Guide to hours of service (U.S.)*. (Online). Available: <https://www.geotab.com/blog/your-guide-to-understanding-hours-of-service/>. [2019, 3 March].

ที่ 0.08 กรัม /100 มิลลิลิตร⁴⁷ แต่เนื่องจากสหรัฐอเมริกา เป็นประเทศที่แต่ละมลรัฐจะมีกฎหมายเป็นของตนเอง ดังนั้น กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกรณีเมาแล้วขับจึงต่างกันไปในแต่ละมลรัฐ

ซึ่งประเด็นที่จะมุ่งนำมาศึกษา ในกรณีของมาตรการการควบคุมการเสพสุราหรือของมีนเมาอย่างอื่นในขณะขับรถ นั้น ผู้วิจัยจะยกตัวอย่างกฎหมายของมลรัฐแคลิฟอร์เนีย ซึ่งการควบคุมการเสพสุราในขณะขับรถนั้น มีปรากฏอยู่ใน ประมวลกฎหมายว่าด้วยยานพาหนะ ของรัฐแคลิฟอร์เนีย “Vehicle Code” Section 23152(a)(California's Driving Under the Influence of Alcohol Law) ซึ่งได้กำหนดเกี่ยวกับมาตรการการควบคุมและกำหนดโทษในกรณีของผู้ขับขี่ยานพาหนะนั้นเสพสุราหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ขณะขับรถ โดยตามข้อ 2⁴⁸ ในความผิดเกี่ยวกับแอลกอฮอล์และยาเสพติด 23152-23229.1 โดยตามกฎหมายดังกล่าวได้กำหนดขีดจำกัดปริมาณความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในกระแสเลือด(BAC)⁴⁹ ดังต่อไปนี้

(1) BAC มีระดับ 0.08 เปอร์เซ็นต์ขึ้นไป (เกิน 80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์) หากบุคคลอายุ 21 ปีขึ้นไป

(2) BAC มีระดับ 0.01 เปอร์เซ็นต์ขึ้นไป (เกิน 10 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์) หากบุคคลอายุไม่ถึง 21 ปี

(3) BAC มีระดับ 0.01 เปอร์เซ็นต์ (เกิน 80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์) ขึ้นไปทุกช่วงวัย หากบุคคลอยู่ในระหว่างการคุมประพฤติการขับขณะมีนเมา (DUI)

(4) BAC มีระดับ 0.04 เปอร์เซ็นต์ (เกิน 40 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์) ขึ้นไปในยานพาหนะใด ๆ ที่ต้องมีใบอนุญาตขับขี่เพื่อการพาณิชย์ (CDL) และทั้งที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่เพื่อการพาณิชย์(CDL) ที่ออกให้แก่ผู้ขับขี่กรมยานยนต์ (DMV)

ส่วนพนักงานขับรถที่ใบอนุญาตขับขี่เพื่อการพาณิชย์ (CDL) หรือ (Commercial Driver) นั้น ตามกฎหมายของมลรัฐแคลิฟอร์เนีย นั้น มีอยู่ 2 ประเภท⁵⁰ ได้แก่ ใบอนุญาตขับรถบรรทุกขนาดใหญ่ (Class B) ซึ่งมีน้ำหนักรวมหรือมากกว่า 26,000 ปอนด์ และรถลักษณะ 3 เพลา ที่มีน้ำหนักมากกว่า 6,000 ปอนด์ และใบอนุญาตขับรถเพื่อการพาณิชย์ขนาดเล็กเล็ก (Class C) ซึ่งหมายถึงรถบรรทุกผู้โดยสารที่มีมากกว่า 10 คน และรวมถึงรถโรงเรียน

⁴⁷ Traffic Injury Foundation. 2009.

⁴⁸ Vehicle Code. Section 23152. (2009).

⁴⁹ สำนักงานขนส่งแห่งรัฐแคลิฟอร์เนีย. (2561). *คู่มือขับขี่ใน California*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก :

<https://www.dmv.ca.gov/portal/wcm/connect/6128c7c6-da4e-4f1e-a1e5-6ef3a7a160ce/dl600TH.pdf?MOD=AJPERES>. หน้า 97-101.

⁵⁰ Vehicle Code. (2009). Section 23152(d), 15300 VC .“Commercial Driver”

และรถที่บรรทุกสารอันตรายที่ต้องมีป้ายประกาศ ดังนั้นผู้ขับรถโดยสารสาธารณะนั้นก็อยู่ภายใต้ค่านิยามของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่เพื่อการพาณิชย์ (CDL) ที่จะต้องมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือด 0.04 เปอร์เซ็นต์ขึ้นไปตาม (4) ที่จะต้องถูกดำเนินคดีตามกฎหมายเกี่ยวกับการขับรถขณะมีเมินเมา DUI

ส่วนมาตรการการลงโทษเกี่ยวกับการขับรถขณะมีเมินเมา(DUI) ของศาลในรัฐแคลิฟอร์เนียมีโทษจำคุกสูงสุด 6 เดือน และชำระค่าปรับระหว่าง 390-1,000 ดอลลาร์ (พร้อมค่าปรับประมาณสามเท่าในการประเมินบทลงโทษ) โดยในการกระทำผิดครั้งแรกนั้นรถของผู้กระทำความผิดอาจถูกยึดและมีค่าธรรมเนียมในการเก็บรักษา

ดังนั้น จึงจะเห็นได้ว่า มาตรการในการควบคุมสิ่งมีเมินเมาหรือสารเสพติดอย่างอื่นของกฎหมาย DUI ของมลรัฐแคลิฟอร์เนียได้แยกมาตรฐานในการตรวจวัดแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลและผู้ขับขี่รถสาธารณะหรือรถในเชิงพาณิชย์ไว้อย่างชัดเจน กล่าวคือ หากเป็นผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ทั่วไปนั้น เมื่อมีอายุมากกว่า 21 ปี ต้องมีปริมาณความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในกระแสเลือด (BAC) มากกว่า 0.08 เปอร์เซ็นต์ (เกิน 80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์) ขึ้นไปจึงจะถูกดำเนินคดี แต่หากเป็นผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่เพื่อการพาณิชย์ (CDL) นั้น เพียงแค่มีปริมาณความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในกระแสเลือด(BAC) มากกว่า 0.04 เปอร์เซ็นต์ (เกิน 40 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์) ขึ้นไป ก็สามารถถูกดำเนินคดีได้ ซึ่งต่างจากประเทศไทย ที่ไม่ได้แบ่งแยกมาตรฐานการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ของผู้ขับรถทั่วไปและผู้ขับรถโดยสารสาธารณะไว้ ซึ่งในความเป็นแล้วสมควรที่จะมีการแบ่งแยกมาตรฐานของผู้ขับขี่รถสาธารณะให้ต่างจากผู้ขับรถทั่วไป เพื่อเป็นการสร้างมาตรฐานของผู้ขับขี่รถสาธารณะไว้ให้มีมาตรฐานสูง และกำหนดโทษให้เหมาะสมกับความรับผิดชอบอันเป็นการสร้างมาตรการในการควบคุมการประจักษ์กิจการรถตู้โดยสารประจำทางให้มีมาตรฐานมากยิ่งขึ้นและให้เหมาะสมกับสภาพสังคมในปัจจุบัน และนอกจากนี้ในเรื่องของอัตราโทษทางอาญาในควบคุมสิ่งมีเมินเมาหรือสารเสพติดอย่างอื่นของกฎหมายมลรัฐแคลิฟอร์เนียก็ใช้กฎหมายฉบับเดียวกัน ได้แก่ประมวลกฎหมายว่าด้วยยานพาหนะ (Vehicle Code) โดยได้กำหนดอัตราโทษทางอาญาได้อย่างเป็นไปในทางเดียวกัน

3.2 กฎหมายเกี่ยวกับการประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางของประเทศไทย

จากการศึกษาถึงปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจรถตู้โดยสารประจำทาง เมื่อหากพิจารณาแล้วจะเห็นได้ว่าการประกอบธุรกิจรถตู้โดยสารประจำทางนั้น เป็นการประกอบธุรกิจการค้าบริการที่มีลักษณะเป็นการบริการสาธารณะที่รัฐต้องจัดการควบคุมดูแลเพื่อให้ผู้ใช้บริการในการที่จะเดินทางได้อย่างสะดวก รวดเร็ว จึงใคร่ที่จะกล่าวถึงมาตรการทางกฎหมายของไทยที่เกี่ยวข้องเพื่อศึกษาต่อไป

เมื่อการขนส่งนั้นมีความสำคัญต่อประโยชน์สาธารณะ ดังนั้นจึงเป็นหน้าที่ของรัฐที่จะต้องเข้ามาจัดการ โดยอาศัยกฎหมายที่รัฐเป็นผู้ออกใช้บังคับ เพื่อให้การจัดการเกิดความชัดเจน แน่นอน เกิดความปลอดภัยของผู้ใช้บริการ และควบคุมมาตรฐานของผู้ประกอบการหรือลูกจ้างที่ฝ่าฝืนต่อกฎหมาย ซึ่งในหัวข้อนี้จึงได้ศึกษาถึงมาตรการทางกฎหมายตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นกฎหมายที่มีวัตถุประสงค์หลักในการควบคุมการประกอบการขนส่ง พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ประมวลกฎหมายอาญา ตลอดจนระเบียบ คำพิพากษา รวมถึงกฎกระทรวงที่เกี่ยวข้อง โดยอาศัยการใช้บังคับโดยผ่านฝ่ายบริหารหรือฝ่ายปกครองของรัฐ เพื่อให้เป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการ วางระเบียบและการควบคุมดูแล และมาตรการการลงโทษต่อผู้ประกอบการหรือลูกจ้างที่ฝ่าฝืนต่อกฎหมาย เพื่อวางระเบียบและการควบคุมดูแลให้การประกอบการหรือลูกจ้างขนส่งเป็นไปในแนวทางที่รัฐเห็นว่าเหมาะสม และเป็นการคุ้มครองสิทธิของผู้ใช้บริการซึ่งเป็นประชาชน ซึ่งในปัจจุบันนี้กฎหมายที่ใช้บังคับและความคุมในการประกอบกิจการรถตู้โดยสารประจำทางนั้นยังมีสภาพปัญหาข้อบกพร่องอยู่หลายประการ ได้แก่ ปัญหาในเรื่องของการกำหนดอัตราโทษของการควบคุมการขับรถของขับรถตู้โดยสารประจำทาง ปัญหาในการกำหนดอัตราโทษของผู้ขับรถสาธารณะ กับผู้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล ที่ไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกันและไม่เหมาะสมกับสภาพความร้ายแรงของการกระทำ และปัญหาสุดท้ายเป็นปัญหาในด้านของการกำหนด "คำนิยาม" ของผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทาง

3.2.1.ประมวลกฎหมายอาญา

สำหรับกฎหมายที่กำหนดเกี่ยวกับกรณีของผู้ประกอบการก่อให้เกิดความเสียหายแก่ร่างกาย เนื่องจากความบกพร่องในการปฏิบัติหน้าที่นั้น จึงหลีกเลี่ยงไม่ได้ที่จะกล่าวถึงประมวลกฎหมายอาญาซึ่งเป็นกฎหมายทั่วไปที่ใช้เป็นแม่แบบหลักในการกำหนดความรับผิดทางอาญา โดยในตอนนี้จะกล่าวเกี่ยวกับความผิดในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถยนต์รับจ้างขนส่งคนโดยสารอย่างไม่ปลอดภัยทั้งที่เป็นความผิดที่เป็นการก่อให้เกิดอันตรายและความผิดที่เป็นการกระทำอันตราย

3.2.1.1 บทบัญญัติของกฎหมาย

ความผิดที่เป็นการก่ออันตราย ได้แก่ ความผิดในลักษณะ 6 ซึ่งว่าด้วยความผิดเกี่ยวกับการก่อให้เกิดอันตรายต่อประชาชน ดังนี้

1. ความผิดตามมาตรา 232

“ผู้ใดกระทำด้วยประการใด ๆ ให้นานพาหนะดังต่อไปนี้ อยู่ในลักษณะอันน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่บุคคล...(2)รถยนต์ใช้สำหรับการขนส่งสาธารณะ... ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หกเดือนถึงเจ็ดปี และปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่นสี่พันบาท”

องค์ประกอบภายนอกตามมาตรานี้ นั้นหมายถึง ผู้ใด ได้กระทำการด้วยประการใดๆ โดยการกระทำดังกล่าวนี้มีได้มีกฎหมายบัญญัติไว้ชัดเจนว่ากระทำด้วยลักษณะใด ให้รถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งสาธารณะ ซึ่งจำกัดว่าจำเป็นต้องเป็นรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งสาธารณะเท่านั้น และประการสุดท้ายเป็นการกระทำในลักษณะที่น่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่บุคคล โดยการกระทำลักษณะนี้ไม่จำเป็นต้องมีผลของการกระทำ เป็นพฤติการณ์ประกอบการกระทำเท่านั้น

ส่วนองค์ประกอบภายในของมาตรานี้ ได้แก่เจตนา ซึ่งหมายถึง การที่ผู้กระทำรู้ว่า ยานพาหนะดังกล่าวเป็นรถยนต์ที่ใช้สำหรับการขนส่งสาธารณะ และผู้กระทำต้องการทำให้รถยนต์ที่ใช้สำหรับการขนส่งสาธารณะอยู่ในลักษณะอันน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่บุคคล⁵¹

2. ความผิดตามมาตรา 233

“ผู้ใดใช้ยานพาหนะรับจ้างขนส่งคนโดยสาร เมื่อยานพาหนะนั้นมีลักษณะหรือมีการบรรทุกจนน่าจะเป็นอันตรายแก่บุคคลในยานพาหนะนั้น ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสองพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

องค์ประกอบภายนอกของมาตรานี้ ได้แก่ ผู้ใด กระทำการคือ การใช้ยานพาหนะรับจ้างขนส่งคนโดยสาร ซึ่งความหมายของการขนส่งคนโดยสารตามมาตรา 608⁵² และเมื่อยานพาหนะนั้น มีลักษณะน่าจะเป็นอันตรายแก่บุคคลในยานพาหนะนั้น หรือมีการบรรทุกจนน่าจะเป็นอันตรายแก่บุคคลในยานพาหนะนั้น ซึ่งการกระทำดังกล่าว เป็นพฤติการณ์ประกอบการกระทำและเป็นการบัญญัติความผิดที่มีเจตนารมณ์ในการมุ่งป้องกันผลร้ายจากการขนส่ง ส่วนองค์ประกอบภายในของมาตรานี้ ได้แก่ เจตนา คือ เจตนาใช้ยานพาหนะในลักษณะดังกล่าวรับจ้างขนส่งคนโดยสาร กล่าวคือ ผู้กระทำรู้ถึงสภาพของยานพาหนะหรือรู้ถึงลักษณะของการบรรทุก และผู้กระทำต้องใช้ยานพาหนะนั้นรับจ้างขนส่งคนโดยสาร⁵³

ความผิดก่ออันตรายแก่ยานพาหนะตามมาตรา 232 และความผิดฐานก่ออันตรายในการรับจ้างขนส่งคนโดยสารตามมาตรา 233 มีคุณธรรมทางกฎหมาย คือ ภัยอันตรายต่อประชาชน ภัยอันตรายในที่นี้คือ ภัยอันตรายต่อชีวิตหรือร่างกาย⁵⁴

⁵¹ คณิต ฒ นคร. (2559). *กฎหมายอาญาภาคความผิด*. กรุงเทพฯ: วิญญูชน. หน้า 620.

⁵² จิตติ ดิงศภัทย์. (2548). *คำอธิบายประมวลกฎหมายอาญา ภาค 2 ตอนที่ 1*. (พิมพ์ครั้งที่ 8). กรุงเทพฯ: จีรัชการพิมพ์. หน้า 519.

⁵³ คณิต ฒ นคร. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 51. หน้า 622.

⁵⁴ เรื่องเดียวกัน, หน้า 619, 621.

คำว่า “อยู่ในลักษณะอันน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่บุคคลในยานพาหนะนั้น” ตามมาตรา 233 เป็นพฤติการณ์ประกอบการกระทำ ไม่ใช่ผลของการกระทำ เพราะเป็นความคิดสำเร็จ โดยที่ยังไม่มีความเสียหายตามมา⁵⁵ รัฐจึงต้องการลงโทษผู้กระทำทันทีเพื่อเป็นการป้องกัน โดยไม่จำเป็นต้องรอให้มีความเสียหายเสียก่อน

องค์ประกอบที่ว่า “อยู่ในลักษณะอันน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่บุคคล” “จนน่าจะเป็นอันตรายแก่บุคคลในยานพาหนะนั้น” เป็นองค์ประกอบภายนอกที่เป็นพฤติการณ์ประกอบการกระทำ ซึ่งใช้มาตรฐานของวิญญูชนโดยไม่คำนึงถึงความรู้ความเข้าใจของผู้กระทำ⁵⁶ กล่าวคือ การพิสูจน์องค์ประกอบที่น่าจะเป็นอันตรายหรือไม่ ให้พิสูจน์ตามความรู้ของคนธรรมดาทั่วไปว่าน่าจะเป็นอันตรายหรือไม่ มิได้ถือตามความรู้ของบุคคลในฐานะผู้กระทำ⁵⁷ ดังนั้น ผู้กระทำจะยกข้ออ้างว่าตนไม่รู้ว่าการกระทำนั้นจะเป็นอันตราย เป็นการไม่รู้ข้อเท็จจริงอันเป็นองค์ประกอบของความผิดจึงไม่มีเจตนาอันนั้นไม่ได้ เพราะองค์ประกอบดังกล่าวไม่ใช่ข้อเท็จจริงที่ผู้กระทำต้องรู้⁵⁸

หากบุคคลธรรมดาทั่วไปเห็นว่ากรกระทำไม่น่าจะเป็นอันตราย การกระทำก็ขาดองค์ประกอบภายนอก ไม่เป็นความผิด แม้ในชั้นพยายามก็ไม่เป็นความผิด แต่หากมีการกระทำที่เป็นสภาพอันตรายแล้ว แต่กระทำไม่สำเร็จ ก็เป็นพยายามได้เช่นเดียวกับพยายามกระทำความคิดที่สำเร็จได้ในตัวการกระทำนั่นเอง⁵⁹ แต่คงมิได้เฉพาะพยายามประเภท “กระทำไปไม่ตลอด” ส่วนพยายามประเภท “กระทำไปตลอดแล้วแต่ไม่บรรลุผล” คงมิไม่ได้เพราะหากทำไปตลอดแล้วก็เป็นความผิดสำเร็จ⁶⁰

3. ความผิดตามมาตรา 239

“ถ้าการกระทำดังกล่าวในมาตรา 226 ถึงมาตรา 237 เป็นการกระทำโดยประมาท และใกล้จะเป็นอันตรายแก่ชีวิตของผู้อื่น ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสองพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

⁵⁵ จิตติ ดิงศภัทย์. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 52. หน้า 480.

⁵⁶ เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์. (2557). *กฎหมายอาญาภาคความผิด เล่ม 2* (พิมพ์ครั้งที่ 6). กรุงเทพฯ: จีรัชการพิมพ์. หน้า 84.

⁵⁷ จิตติ ดิงศภัทย์. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 52. หน้า 481.

⁵⁸ หยุค แสงอุทัย. (2556). *กฎหมายอาญา ภาค 2 – 3* (พิมพ์ครั้งที่ 11). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 619, 621.

⁵⁹ จิตติ ดิงศภัทย์. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 52. หน้า 480-481

⁶⁰ เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 56. หน้า 85.

ภัยอันตรายที่กฎหมายระบุไว้คือ “สภาวะของการใกล้จะเป็นอันตรายแก่ชีวิตของบุคคลอื่น”⁶¹ โดยคำว่า “...อันตรายแก่ชีวิตของบุคคลอื่น” นั้นไม่หมายความรวมถึงอันตรายแก่ร่างกายหรือจิตใจ⁶² ความผิดตามมาตรานี้มีตัวอย่าง เช่น

“นายแดงเป็นนายท้ายเรือยนต์บรรทุกทุกคนโดยสารข้ามจากเกาะกลางทะเลมาที่แผ่นดิน ลูกเรือแอบบรรทุกของและสัมภาระต่าง ๆ ได้ห้องเรือมากมายโดยที่นายแดงไม่รู้และไม่ตรวจตราดูให้ดี นายแดงเห็นว่าบนเรือมีผู้โดยสารจำนวนไม่เกินที่กำหนดไว้จึงเดินเรือออกจากเกาะ โดยไม่รู้ว่าน้ำหนักทั้งคนและสิ่งของรวมกันนั้นเกินอัตรารวมไปมาก เมื่อเรือแล่นอยู่กลางทะเล เรือเทียบใกล้คว่ำ เช่นนี้ นายแดงผิดมาตรา 239 เพราะการกระทำความผิดตามมาตรา 233 โดยประมาทและใกล้จะเป็นอันตรายแก่ชีวิตของผู้โดยสาร(ตายนายแดงไม่ผิดมาตรา 233 เพราะจะผิดมาตรา 233 ได้ จะต้องมีเจตนาบรรทุกเพียบตั้งแต่แรก) และหากเรือคว่ำคนตายกลางทะเล นายแดงก็ผิดมาตรา 293 (และผิดมาตรา 239 ด้วย) ต้องลงโทษตามมาตรา 291 อันเป็นบทหนัก(ตามมาตรา 90)”⁶³

ลักษณะการกระทำในความผิดต่าง ๆ ที่กล่าวถึงข้างต้นนี้ เป็นการกระทำอันใกล้ที่จะก่อให้เกิดผลที่เป็นการกระทำอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมายคือชีวิตหรือร่างกายผู้อื่นแล้ว ฝ่ายนิติบัญญัติจึงกำหนดให้เป็นความผิดสำเร็จแม้ว่าจะยังไม่มีผู้ใดเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บจากการกระทำดังกล่าว การพิจารณาความผิดจึงพิจารณาเพียงว่าการกระทำของผู้กระทำความผิดประกอบที่กฎหมายบัญญัติเป็นความผิดหรือไม่

อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่การกระทำโดยเจตนาตามมาตรา 232 หรือมาตรา 233 ทำให้เกิดผลเสียหายแก่ชีวิตหรือร่างกายขึ้นจริง ประมวลกฎหมายอาญาก็ได้กำหนดให้ผู้กระทำความผิดต้องรับโทษหนักขึ้นจากผลที่เกิดจากการกระทำนั้นด้วย

4. ความผิดตามมาตรา 238

“ถ้าการกระทำความผิดตามมาตรา 226 ถึงมาตรา 237 เป็นเหตุให้บุคคลอื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่ห้าปีถึงยี่สิบปี และปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทถึงสี่หมื่นบาท

ถ้าเป็นเหตุให้บุคคลอื่นรับอันตรายสาหัส ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงสองหมื่นบาท”

⁶¹ เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 56. หน้า 88-89.

⁶² เรื่องเดียวกัน, หน้า 85.

⁶³ เรื่องเดียวกัน, หน้า 88-89.

ความตายหรืออันตรายสาหัสเป็นผลที่ทำให้ผู้กระทำความผิดต้องรับโทษหนักขึ้นตาม มาตรา 238 ซึ่งหนักกว่าโทษตามมาตรา 232 หรือมาตรา 233 ความตายหรืออันตรายสาหัสนี้จึงต้อง เป็นทั้งผลโดยตรง และผลธรรมดาที่ย่อมเกิดขึ้นได้ตามมาตรา 63 ด้วย⁶⁴

ส่วนการกระทำความผิดตามมาตรา 232 หรือมาตรา 233 โดยประมาทและใกล้จะ เป็นอันตรายแก่ชีวิตของบุคคลอื่นซึ่งเป็นความผิดก่อนอันตรายตามมาตรา 239 หากเกิดผลเป็นการ กระทำอันตรายขึ้นจะเป็นความผิดตามมาตรา 291 และมาตรา 300 แล้วแต่ผลที่เกิดขึ้น

2. ความผิดที่เป็นการทำอันตราย

ความรับผิดจากการใช้รถยนต์รับจ้างขนส่งคนโดยสารที่เป็นเหตุให้เกิดความ เสียหายขึ้นมักจะเป็นความผิดที่เกิดจากการกระทำโดยประมาท ได้แก่ ความผิดในลักษณะ 10 ว่า ด้วยความผิดเกี่ยวกับชีวิตและร่างกาย มาตรา 291 มาตรา 300 และความผิดลหุโทษ ตามมาตรา 390

2.1 มาตรา 291 “ผู้ใดกระทำโดยประมาท และการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึง แก่ความตาย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบปี และปรับไม่เกินสองหมื่นบาท”

2.2 มาตรา 300 “ผู้ใดกระทำโดยประมาท และการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่น ได้รับความอันตรายสาหัส ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกพันบาท หรือทั้งจำทั้ง ปรับ”

2.3 มาตรา 390 “ผู้ใดกระทำโดยประมาท และการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่น ได้รับความอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่น บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

ความผิดตามมาตรา 232 หรือมาตรา 233 เป็นความผิดที่กระทำโดยเจตนา หากมี ผลเสียหายเกิดขึ้นย่อมไม่เป็นความผิดตามมาตรา 291 มาตรา 300 หรือมาตรา 390 ซึ่งเป็นความผิดจาก การกระทำโดยประมาท

ส่วนความผิดตามมาตรา 239 นั้นเริ่มต้นจากการกระทำความผิดตามมาตรา 232 หรือมาตรา 233 โดยประมาท เมื่อเกิดผลเสียหายขึ้นจึงเป็นความผิดตามมาตรา 291 มาตรา 300 หรือ มาตรา 390 ได้ เป็นการกระทำความผิดเดียวผิดต่อกฎหมายหลายบทตามมาตรา 90 ซึ่งต้องลงโทษตาม บทหนัก อันได้แก่ มาตรา 291 มาตรา 300 และมาตรา 239 ตามลำดับ

จากการรวบรวมข้อมูลของผู้วิจัย ยังไม่พบคำพิพากษาคดีอาญาของไทยที่เอาผิด กับผู้เป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถรับจ้างขนส่งคนโดยสารสาธารณะ ซึ่งไม่ได้ขับหรือรับจ้าง ดังกล่าวเอง (ถ้ากรณีที่เป็นผู้ขับเอง ย่อมมีความผิดเนื่องจากฐานะผู้ขับขี้อยู่แล้ว) เจ้าของรถหรือผู้ ครอบครอง หรือผู้ประกอบการคงเพียงรับผิดชอบทางแพ่งในมูลละเมิดเท่านั้น แม้จะเกิดอุบัติเหตุ

⁶⁴ เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 56. หน้า 83.

เกี่ยวกับรถรับจ้างหรือขนส่งคนโดยสารอยู่เป็นประจำ แต่บุคคลที่ถูกดำเนินคดีอาญาเองมันเป็นผู้ขับรถซึ่งโดยปกติมีฐานะเป็นเพียงลูกจ้างหรือไม่ได้เป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถเอง ผู้วิจัยเห็นว่าอาจมีคดีที่ฟ้องร้องเอาผิดทางอาญากับผู้ประกอบการหรือนายจ้างที่เป็นเจ้าของรถหรือเป็นผู้ครอบครองรถอยู่บ้าง แต่จากการสืบค้นคำพิพากษาที่เป็นที่ยุติและเผยแพร่คือคำพิพากษาศาลฎีกาแล้วพบเพียงการลงโทษผู้ขับขี่เท่านั้น ส่วนนายจ้างหรือผู้เป็นเจ้าของรถโดยส่วนใหญ่แล้วจะถูกดำเนินคดีทางแพ่งเสียมากกว่า ทั้งที่อุบัติเหตุหลายกรณีนั้นเกิดขึ้นที่เห็นเป็นที่ประจักษ์นั้นส่วนใหญ่เกิดจากผู้ประกอบการรถรับจ้างเองในการบกพร่องบริหารจัดการธุรกิจการขนส่งของตน เช่น การไม่ใส่ใจดูแลสภาพร่างกาย ความอ่อนล้าของคนขับรถ จัดให้คนขับรถทำงานควบกะ หามรุ่งหามค่ำเพื่อหวังกำไรจากการประกอบกิจการนั้น เป็นเหตุให้ผู้ประกอบการมีความน่าตำหนิ แต่เหตุใดไม่มีการขยายความรับผิดชอบโทษผู้ประกอบการ ตามประมวลกฎหมายอาญานี้ เพียงแต่อาจจะมีความผิดตามพระราชบัญญัติอื่นๆ เช่นพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งถือว่าเป็นโทษที่ไม่ร้ายแรง ทำให้ผู้ประกอบการไม่เข็ดหลาบ และไม่ได้เป็นการแก้ปัญหาแต่อย่างใด ซึ่งเหตุที่ต้องศึกษากฎหมายอาญาในเรื่องของความผิดที่เป็นการก่ออันตรายและความผิดที่เป็นการทำอันตรายนี้ ก็เนื่องจากเพื่อเป็นการศึกษาหลักเกณฑ์การกำหนดตัวผู้ต้องรับผิดชอบจากการกระทำผิดนั้นๆ เพื่อที่จะได้กำหนดตัวผู้รับผิดชอบได้ถูกต้อง และเหมาะสม นั่นเอง

3.2.1.2 คำพิพากษาศาลฎีกาที่เกี่ยวข้อง (และแนวทางปรับใช้กฎหมายตามประมวลกฎหมายอาญา)

แม้ว่าผู้วิจัยจะไม่พบคดีอาญาที่มีการลงโทษผู้ประกอบการขนส่งคนโดยสาร หรือบุคคลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับกิจการรับจ้างขนส่งคนโดยสารที่จะนำมาเป็นตัวอย่างในการปรับใช้กฎหมายของศาลได้อย่างชัดเจน แต่ผู้วิจัยพบข้อมูลที่แสดงความเห็นทางวิชาการที่ตรงหรือใกล้เคียงได้กับกรณีศึกษา⁶⁵

“ข้อเท็จจริงจากการสื่อสารมวลชนได้ความว่า รถวิ่งจากยโสธรจะเข้ากรุงเทพฯ รถใช้มากกว่า 30 ปีแล้ว ระหว่างทางเกิดเบรกแตกเกียร์หลุด ถูกถึงน้ำมันทำให้น้ำมันรั่วไหล เพลากลางหลุด ก่อนนั้นคนขับลงไปตรวจสอบดู ก็รู้สภาพรถเป็นอย่างดี แต่ก็ยังนำรถมาวิ่งต่อเข้ากรุงเทพฯ เพลิงลุกไหม้ทั้งคัน ตามกฎหมายบรรทุกได้เพียง 40 กว่าคน แต่รถบรรทุกถึงกว่า 60 คน แสดงว่ารถหนักมาก ทำให้ตัวรถ อุปกรณ์เสียหาย จะเกิดเหตุเมื่อใดก็ได้ (ไม่ใช่เรื่องอุบัติเหตุ) มีคนตายถึง 30 คน

⁶⁵ ไพจิตร บุญญพันธ์. (2550). “การปรับใช้กฎหมายกรณีรถทัวร์โดยสารไฟลุกไหม้ทั้งคัน คนตาย 30 คน.

ซึ่งในทางกฎหมายอาญา ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 232 การกระทำให้ ยานพาหนะอยู่ในลักษณะอันน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่บุคคลตาม (2) คือรถยนต์ที่ใช้ในการ ขนส่งสาธารณะ และตามมาตรา 233 ใช้ยานพาหนะรับจ้างขนส่งคนโดยสาร เมื่อยานพาหนะนั้นมี ลักษณะหรือมีการบรรทุกทุกจนน่าจะเป็นอันตรายแก่บุคคลในยานพาหนะนั้น ฯลฯ ตามตัวบท กฎหมาย 2 มาตรา นี้เพียงอยู่ในลักษณะหรือมีลักษณะจนน่าจะเป็นอันตราย ก็เป็นความผิดสำเร็จ แล้ว เป็นความผิดด้วยกฎหมายหลายบท เพราะกฎหมายใช้คำว่าอันน่าจะเป็นเหตุจนน่าจะเป็น อันตราย ยังไม่ต้องเกิดอันตรายจริง

ถ้าเกิดอันตรายจริง ๆ ก็เป็นการกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ต้องด้วยประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291 อีกบทหนึ่ง เป็นความผิดหลายบท โดยใช้รถโดยสาร เป็นเครื่องมือ (instrumentality) กระทำการโดยประมาท เกิดเพลิงลุกไหม้ เป็นเหตุให้ผู้อื่น (คน โดยสาร) ถึงแก่ความตาย ในกรณีนี้ แม้ผู้ประกอบการกับคนขับรถโดยสารจะเป็นนายจ้างลูกจ้างกัน ในทางแพ่งก็ถือไม่ได้ว่าผู้ประกอบการเป็นผู้ใช้ให้กระทำความผิดทางอาญา จึงต้องรับผิดชอบ กระทำโดยประมาท ต่างคนต่างประมาท ไม่รวมกัน (ไม่ว่าในทางอาญาหรือทางแพ่ง จะมีตัวการ ประมาทร่วมกันไม่ได้) ศาลควรต้องลงโทษเต็มอัตราคือจำคุก 10 ปี...”

มีตัวอย่างคดีสำคัญที่ศาลลงโทษผู้ที่เป็นเจ้าของรถ (เจ้าของกิจการ) จากการใช้รถ ในกิจการของตนโดยประมาท ได้แก่ “คดีของบริษัทอุตสาหกรรมแก๊สสยาม” ตามคำพิพากษาฎีกาที่ 3446/2537 ซึ่งเป็นคดีแรกที่ลงโทษนิติบุคคลในความผิดที่ได้กระทำโดยประมาท แม้กรณีจะไม่ใช้ รถรับจ้างขนส่งโดยสารก็ตาม แต่ผู้วิจัยเห็นว่าเหตุผลในคำพิพากษานี้จะสามารถนำมาเทียบเคียงกับ ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการกรณีที่ประมาท ปล่อยปละละเลยให้เกิดเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดอัน ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ประชาชนได้ โดยคำพิพากษาฎีกาดังกล่าวนี้ถือเป็นคำพิพากษาที่เกิดขึ้น จากโศกนาฏกรรมครั้งสำคัญของประเทศไทย ที่เกิดผลร้ายแรงที่คร่าชีวิตของประชาชนหลายชีวิต และถือว่าเป็นอุบัติเหตุครั้งร้ายแรงอย่างหนึ่งของประวัติศาสตร์ไทย โดยมีข้อเท็จจริง⁶⁶ ว่า “รถยนต์ บรรทุกก๊าซคันหมายเลขทะเบียน 71-0415 กรุงเทพมหานคร เป็นของจำเลยที่ 1 ซึ่งเป็นนิติบุคคล ประเภทบริษัทจำกัด มีจำเลยที่ 2 เป็นกรรมการผู้จัดการ ในวันเวลาและสถานที่เกิดเหตุตามฟ้อง นาย สุทัศน์ สักแคเล็ก ลูกจ้างของจำเลยที่ 1 ได้ขับรถยนต์บรรทุกก๊าซคันดังกล่าวเพื่อนำก๊าซปิโตรเลียม เหลว (แอล.พี.จี) ไปส่งให้แก่ลูกค้า และได้เกิดเหตุพลิกคว่ำ ทำให้เกิดเพลิงไหม้ทรัพย์สินของผู้อื่น และบุคคลอื่นถึงแก่ความตายได้รับอันตรายสาหัส และได้รับอันตรายสาหัส และได้รับอันตรายแก่ กายเป็นจำนวนมาก นายสุทัศน์ถึงแก่ความตายในที่เกิดเหตุ

⁶⁶ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3446/2537.

ซึ่งคดีนี้ศาลลงโทษจำเลยทั้งสองตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291 (ความผิดฐานกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย) ซึ่งเป็นบทหนัก โดยให้ลงโทษปรับจำเลยที่ 1 20,000 บาท ส่วนจำเลยที่ 2 ให้ลงโทษจำคุก 2 ปีและปรับ 20,000 บาท โดยรอการลงโทษจำคุกไว้มีกำหนด 3 ปี ซึ่งจากข้อเท็จจริงในคดีของคำพิพากษาศาลฎีกาดังกล่าว จึงจะเห็นได้ถึงความร้ายแรงของยานพาหนะได้ว่าหากผู้ขับขี่ยานพาหนะนั้นมิได้ใช้ความระมัดระวัง และประมาทแล้ว จะเกิดผลร้ายมากเพียงใด

ส่วนในตัวอย่างของการปรับใช้กฎหมายในคดีอาญาที่เกี่ยวข้องกับการใช้ยานพาหนะของคนโดยสารที่เกิดอันตรายนั้นที่ผู้วิจัยรวบรวมนั้น มีดังต่อไปนี้

1. คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 153/2506.⁶⁷ จำเลยบรรทุกคนโดยสารเกินอัตราถึงกับต้องเกาะข้างรถ ท้ายรถ ขึ้นหลังคา และยังมีน้ำแข็งก้อนใหญ่บรรทุกไปด้วยสิบลูกกว่าก้อน รถยนต์คันนี้มีการบรรทุกจนน่าจะเป็นอันตรายแก่คนในยานพาหนะนั้นตามความในมาตรา 233 นั้นแล้ว... จำเลยจึงมีความผิดตามมาตรา 233 แต่ภายหลังที่ได้มีการบรรทุกคนโดยสารเกินอัตราดังกล่าวแล้ว จำเลยก็ได้ขับรถไปโดยปลอดภัยจากจุดที่รับคนโดยสารถึงที่เกิดเหตุเป็นระยะทางถึง 30 กิโลเมตร ทั้งอันตรายที่คนโดยสารได้รับก็เนื่องจากการขับของจำเลยซึ่งขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดไว้มาก การที่รถคว่ำและคนโดยสารตายและได้รับอันตรายสาหัสนั้น ไม่ใช่เนื่องมาจากเหตุที่บรรทุกคนโดยสารเกินจำนวน แต่เนื่องมาจากเหตุที่จำเลยขับรถเร็วอันเป็นการประมาท หรืออีกนัยหนึ่งเท่ากับศาลอุทธรณ์ได้ชี้ขาดข้อเท็จจริงว่า การที่คนโดยสารตายและได้รับอันตรายสาหัสนั้นหาได้เนื่องจากสาเหตุที่จำเลยได้กระทำความผิดตามมาตรา 233 ไม่ คดีนี้จึงไม่มีทางที่ศาลจะลงโทษจำเลยตามมาตรา 238 ได้ จำเลยผิดตามมาตรา 291 และมาตรา 300 ลงโทษตามมาตรา 291...⁶⁸

2. คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1281-1282/2538 จำเลยที่ 2 ถึงที่ 4 ตกลงกันเป็นหุ้นส่วนซื้อเรือเอี่ยมจูนมาต่อเติมดัดแปลง เพื่อใช้ประโยชน์ร่วมกันในกิจการท่องเที่ยว โดยจำเลยที่ 2 มีหน้าที่ไปติดต่อขอซื้อเรือ จำเลยที่ 3 มีหน้าที่ติดต่อจดทะเบียนและขออนุญาตใช้เรือ จำเลยที่ 4 มีหน้าที่ออกแบบและต่อเติมเรือ และได้จ้างจำเลยที่ 1 ขับเรือของกลางซึ่งมีลักษณะน่าจะเป็นอันตรายแก่บุคคลในเรือไปในการรับจ้างขนส่งคนโดยสาร ด้วยการบรรทุกจนน่าจะเป็นอันตรายแก่บุคคลในเรือนั้น จึงเป็นกรณีจำเลยทั้งสี่ร่วมกันกระทำความผิดด้วยกันตามมาตรา 83... (เป็นตัวการร่วมกันกระทำความผิดตามมาตรา 233)⁶⁹

⁶⁷ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 153/2506.

⁶⁸ จิตติ ตังศภัทย์. (2555). *คำอธิบายประมวลกฎหมายอาญา ภาค 1* (พิมพ์ครั้งที่ 11). นนทบุรี: การพิมพ์เพชรรุ่ง. หน้า 158-159.

⁶⁹ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1281-1282/2538.

3. คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7547/2542 จำเลยที่ 2 ถึงที่ 4 ร่วมทุนกับซื้อเรือลำเกิดเหตุ ซึ่งเป็นเรือเอี่ยมจื๋นมาต่อเติมตัดแปลงเป็นเรือสองชั้นเพื่อรับจ้างขนส่งคนโดยสารไปชมทิวทัศน์ในอ่างเก็บน้ำเขื่อนอุบลรัตน์โดยจำเลยที่ 2 มีหน้าที่ยื่นขอใบอนุญาตใช้เรือต่อการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยซึ่งเป็นผู้ดูแลเขื่อนอุบลรัตน์ จำเลยที่ 3 มีหน้าที่จัดหาผู้โดยสารหรือ จำเลยที่ 4 มีหน้าที่ออกแบบต่อเติมเรือ และได้ว่าจ้างจำเลยที่ 1 ควบคุมเรือลำที่เกิดเหตุซึ่งมีลักษณะน่าจะเป็นอันตรายแก่บุคคลในเรือ นั้น ไปรับจ้างขนส่งคนโดยสารด้วยการบรรทุกจนน่าจะเป็นอันตรายแก่บุคคลในเรือ นั้น จำเลยที่ 1 ถึงที่ 4 จึงเป็นตัวละครร่วมกระทำความคิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 233 ประกอบด้วยมาตรา 83 เมื่อการกระทำนั้นเป็นเหตุให้บุคคลอื่นถึงแก่ความตาย จำเลยที่ 1 ถึงที่ 4 จึงต้องรับโทษหนักขึ้นตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 238 วรรคหนึ่ง... จำเลยที่ 2 ถึงที่ 4 ใช้เรือลำเกิดเหตุรับจ้างขนส่งคนโดยสารโดยเจตนาจนน่าจะเกิดอันตรายแก่บุคคลในเรือ นั้นอันเป็นความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 233 กรณีจึงมิใช่การกระทำโดยประมาทตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 59 วรรคสี่ ... จึงไม่มีความผิดฐานกระทำโดยประมาทและการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายอีกบทหนึ่ง⁷⁰

จากคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1281 – 1282/2538 และคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7547/2542 นี้ เห็นได้ชัดว่า ศาลฎีกานั้นพิพากษาว่าจำเลยทั้ง 4 เป็นตัวละครร่วมกันกระทำความคิดตาม มาตรา 233 โดยหากคำบรรทัดฐานคำพิพากษาศาลฎีกานี้มาปรับใช้กับกรณีขนส่งรถตู้โดยสารประจำทางในกรณีและผู้วิจัยเน้นศึกษา นั้น ก็จะสามารถลงโทษผู้กระทำความคิดที่มีหน้าที่ระมัดระวังมิให้ยานพาหนะเกิดอันตรายขึ้นได้

ในส่วนท้ายนี้ มีตัวอย่างคำพิพากษาศาลฎีกาที่พอจะแสดงให้เห็นถึงสภาพอันตรายของรถยนต์รับจ้างขนส่งคนโดยสาร ซึ่งส่วนใหญ่แล้วเป็นประเด็นเรื่องสมควรถงโทษจำเลย (ผู้ขับขี่) สถานเบาหรือรอการลงโทษจำเลยหรือไม่ เพื่อประกอบในการแก้ไขอัตราโทษและกำหนดดุลยพินิจในการกำหนดโทษ โดยข้อเท็จจริงมีอยู่ว่า "บริเวณข้างถนนที่เกิดเหตุมีรถยนต์ของชาวบ้านจอดอยู่หลายคันเพราะมีการทำบุญกฐิน ผู้คนพลุกพล่าน จำเลยขับรถยนต์โดยสารซึ่งเป็นรถขนาดใหญ่ย่อมต้องเพิ่มความระมัดระวัง แต่จำเลยกลับขับรถด้วยความเร็วสูงจนเป็นเหตุให้เฉี่ยวชนด้านท้ายรถยนต์กระบะที่แล่นอยู่ข้างหน้าอย่างแรง รถยนต์กระบะกระเด็นไปชนกับรถยนต์ของชาวบ้าน ทำให้มีผู้ถึงแก่ความตาย 2 คน และได้รับอันตรายแก่กายอีก 2 คน เป็นการกระทำที่ไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้อื่น นับเป็นพฤติการณ์ที่ร้ายแรง หลังเกิดเหตุจำเลยไม่ได้แสดงความรับผิดชอบ แม้จำเลยจะนำเงินมาวางศาลชั้นต้นเพื่อชดใช้ให้แก่ทายาทของผู้ตาย แต่ก็เป็นการกระทำภายหลังจาก

⁷⁰ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7547/2542.

ศาลชั้นต้นพิพากษา ทั้งไม่ปรากฏว่าทนายของผู้ตายไม่ใส่ใจเอาความ กรณียังไม่มีเหตุผลเพียงพอ ที่สมควรจะกำหนดโทษให้เบาลงและรอการลงโทษ..."⁷¹

โดยสรุปแล้ว จากการสืบค้นของผู้วิจัย ยังไม่พบคำพิพากษาศาลฎีกาที่ลงโทษเจ้าของ หรือผู้ครอบครองรถยนต์รับจ้างขนส่งคนโดยสาร หรือผู้ควบคุมตารางการขับรถ หรือเจ้าของ สถานที่รับส่งคนโดยสาร รวมถึงคู่สัญญาหลักซึ่งไม่ได้เป็นผู้ขับขี่เองในความผิดตามประมวล กฎหมายอาญา คงเจอแต่ฎีกาที่ 3446/2537 ที่จำเลยที่เป็นนิติบุคคล ประกอบอาชีพค้าก๊าซอันเป็น วัตถุไวไฟ มีหน้าที่ต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของประชาชน แต่ทำหน้าที่บกพร่องไม่นำรถยนต์คัน ที่บรรทุกก๊าซที่ไม่ได้ผ่านการตรวจสอบรับรองจากกรมโยธาธิการ และใช้ถังก๊าซบนพื้นดิน อีกทั้ง ไม่มีวาล์วนิรภัยติดตั้งอยู่บนถังก๊าซมาใช้บรรทุก เป็นเหตุให้รถคันดังกล่าวคว่ำ และก๊าซระเบิด จน เกิดความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินต่อผู้อื่นเป็นจำนวนมาก

แต่อย่างไรก็ตาม ตามฎีกาที่ 3446/2537 นั้นก็เป็นเพียงฎีกาที่เทียบเคียง แต่กรณี อุบัติเหตุรถตู้รับจ้างขนส่งคนโดยสารนั้น นอกจากสาเหตุเกี่ยวกับสภาพรถแล้ว ยังมีสาเหตุมาจาก พฤติกรรมของคนขับรถ ประกอบด้วย เช่น การขับรถเร็ว ความเหนื่อยล้า การหลับใน การดื่ม แอลกอฮอล์ของมีนเมา โดยอุบัติเหตุส่วนใหญ่ก็เป็นเรื่องของการประมาทของบุคคลประเภทนี้ แต่ ผู้วิจัยยังไม่พบตัวอย่างในการปรับใช้ความผิดตามประมวลกฎหมายอาญาในกรณีที่ผู้ประกอบการ ไม่ใช้ความระมัดระวังในการควบคุมดูแลพฤติกรรมของคนขับรถเหล่านี้แต่อย่างใด โดยจำเป็นต้อง ศึกษาคำพิพากษาศาลฎีกาเหล่านี้เพื่อนำไปวิเคราะห์และเปรียบเทียบในการกำหนดบุคคลอื่นที่ต้อง รับผิดชอบนอกเหนือจากเจ้าของรถโดยสารหรือผู้ขับโดยสาร เพื่อหามาตรการที่เหมาะสมในการ ตีความหมายของคำว่า "ผู้ประกอบการ" ที่มีหน้าที่ในการรับผิดชอบทางอาญา หากผลร้ายนั้นเกิดขึ้น เพราะความพล่อยปละละเลยและความบกพร่องในการใช้ความระมัดระวังของตน

3.2.2 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 นั้นถือว่าเป็นหัวใจสำคัญและถือว่าเป็น กฎหมายหลักที่ใช้บังคับและควบคุมการประกอบกิจการรถตู้โดยสารประจำทาง ซึ่งการกำหนด หลักเกณฑ์ที่เกี่ยวกับมาตรฐานความสามารถของบุคลากรประจำยานพาหนะนั้นนั้นถือว่ามีความสำคัญ มาก เพราะเจตนารมณ์ของการให้บริการคือ ความปลอดภัยและความสะดวกสบายในการเดินทาง ซึ่งผู้ประจำรถหรือผู้ขับนั้นต้องเป็นผู้ที่มีความรับผิดชอบต่อคนโดยสารหรือทรัพย์สินของ ผู้โดยสารรวมทั้งประชาชนทั่วไปโดยเฉพาะผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งการคุ้มครองเวลาทำงานของ พนักงานโดยสารขับรถประจำทางของประเทศไทยนั้น มีกฎหมายควบคุมการทำงานของพนักงาน

⁷¹ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 295/2555.

ขับรถได้แก่ พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งตามมาตรา 103 ทวิ⁷² นั้นได้บัญญัติไว้ว่า ภายใต้งบับว่าด้วยการคุ้มครองแรงงาน ในการปฏิบัติหน้าที่ขับรถในรอบยี่สิบสี่ชั่วโมง ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อกันเกินสี่ชั่วโมงนับแต่ขณะเริ่มปฏิบัติหน้าที่ขับรถ แต่ถ้าในระหว่างนั้น ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถได้พักติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมง ก็ให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถต่อไปได้อีกไม่เกินสี่ชั่วโมงติดต่อกัน

โดยในปัจจุบันก็ได้มีกฎกระทรวงว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่ง พ.ศ. 2558⁷³ ซึ่งได้กำหนดไว้ว่า "ข้อ 3 ในการใช้รถทำการขนส่งผู้โดยสาร ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประเภทการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก และการขนส่งระหว่างประเทศต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่ง ดังต่อไปนี้

(1) ไม่ใช่หรือยินยอมให้บุคคลต่อไปนี้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถ

(ข) ผู้ขับรถซึ่งปฏิบัติหน้าที่เกินชั่วโมงการทำงานตามที่กฎหมายกำหนด

โดยผู้ที่ฝ่าฝืนข้อห้ามตามกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่ง พ.ศ. 2558 นี้ จะต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาทตามมาตรา 127 แห่งพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งถือว่าเป็นโทษที่เล็กน้อยในสภาพสังคมปัจจุบัน

นอกจากนี้เอง ยังได้มีระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2561 โดยในระเบียบดังกล่าวนี้ ได้มีการวางมาตรการในการเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ และจัดให้มีการอบรม รวมไปถึงการปรับกรณีของผู้ขับรถยนต์ รวมทั้งผู้ขับรถโดยสารสาธารณะนั้นฝ่าฝืนกฎหมาย โดยตารางท้ายระเบียบดังกล่าวนี้ได้วางหลักเกณฑ์ว่าหากผู้ได้รับใบอนุญาต ได้ขับรถเกินกว่าชั่วโมงการทำงานที่กฎหมายกำหนดตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก มาตรา 103 ทวินั้น นอกจะได้ระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาทแล้ว ยังต้องได้เข้ารับการอบรมควบคุมกับการปรับในครั้งแรก และทำการปรับและพักใช้ใบอนุญาตไม่น้อยกว่า 1 เดือน แต่ไม่เกิน 3 เดือนและอบรมในครั้งที่ 2 และปรับ อบรม รวมทั้งพักใช้ใบอนุญาตไม่น้อยกว่า 3 เดือนแต่ไม่เกิน 6 เดือน หากกระทำความผิดอย่างเดียวกันในครั้งที่ 3⁷⁴ ซึ่งจะเห็นได้ว่ามีมาตรการในการลงโทษที่รุนแรงขึ้นหากมีการกระทำผิดซ้ำ แต่อย่างไรก็ตามโทษที่บังคับตามระเบียบดังกล่าวนี้ คงเป็นโทษทางปกครอง ซึ่งถือว่าไม่ร้ายแรง ส่วนโทษปรับทาง

⁷² พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 103 ทวิ.

⁷³ กฎกระทรวง ความปลอดภัยในการขนส่ง พ.ศ. 2558 ออกตามความในมาตรา 7 วรรคหนึ่ง: พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และมาตรา 36, 102 (4)

⁷⁴ ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2561.

อาณานิคม ยังปรับไม่เกิน 5,000 บาทตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 127 แม้ว่าจะกระทำผิดซ้ำก็ครั้งก็ตาม และตามบัญชีดังกล่าวนั้นก็ยังถือว่าเป็นความผิดประเภทกลุ่มร้ายแรงทั่วไป

มาตรการการควบคุมการเสพสุราหรือของมีเหมืออย่างอื่นของผู้ขับรถผู้โดยสารประจำทาง นั้น ได้มีบทบัญญัติกฎหมาย ของกฎหมายที่มีการควบคุมและกำหนดโทษไว้ในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ตามมาตรา 102 (3)⁷⁵ ซึ่งได้บัญญัติไว้ว่า ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถต้อง (3) ไม่เสพหรือเมาสุราหรือของมีเหมืออย่างอื่น โดยได้กำหนดโทษไว้ในมาตรา 127 ทวิ⁷⁶ โดยได้กำหนดโทษหากผู้ขับรถทำการฝ่าฝืนนั้นให้ระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ซึ่งบทบัญญัติดังกล่าวนี้ถือว่าเป็นบทบัญญัติเฉพาะที่ใช้บังคับกับผู้ได้รับอนุญาตขับรถสาธารณะเท่านั้น

ตามระเบียบกรมการขนส่งทางบก⁷⁷ ว่าด้วยการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2561 นั้นก็ได้วางมาตรการลงโทษทางปกครองแก่ผู้ที่เสพสุราหรือของมีเหมืออย่างอื่นขณะขับรถโดยสารประจำทาง โดยในระเบียบดังกล่าวนอกจากผู้ นั้นจะได้รับโทษจำคุกไม่เกิน ๓ เดือน หรือปรับตั้งแต่ 2,000 บาทถึง 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 แล้ว ผู้ที่นั้นถือว่ากระทำความผิดร้ายแรง ตามระเบียบฯ ดังกล่าว โดยหากกระทำความผิดครั้งแรก จะถูกพักใช้ใบอนุญาต 30 วัน และหากกระทำความผิดครั้งที่สอง จะถูกพักใช้ใบอนุญาต 60 วัน และถูกเพิกถอนใบอนุญาต หากกระทำความผิดในครั้งที่ 3

ต่อมาจะขอก้าวในแง่ของประเด็นการกำหนดค่าว่าผู้ประกอบการ โดยตามตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกก็ยังควบคุมผู้ประกอบการ โดยห้ามมิให้ผู้ประกอบการ ใช้ หรือยินยอมให้ผู้ใดปฏิบัติหน้าที่ขับรถในขณะที่เสพสุราหรือของมีเหมืออย่างอื่น ในมาตรา 40 ทวิ โดยได้วางหลักไว้ว่า “ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งใช้หรือยินยอมให้ผู้ใดปฏิบัติหน้าที่ขับรถที่ใช้ในการขนส่งหากปรากฏว่าขณะใช้หรือยินยอมให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถ ผู้นั้นมีอาการ หรือกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ (1) เมาสุราหรือของมีเหมืออย่างอื่น” โดยหากผู้ประกอบการฝ่าฝืนบทบัญญัติตามมาตรา 40 ทวินั้น จะต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือ

⁷⁵ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 102 (3).

⁷⁶ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 127 ทวิ.

⁷⁷ ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2561.

⁷⁸ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 40 ทวิ .

ปรับไม่เกินสี่หมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ ตามมาตรา 138 ทวินั่นเอง⁷⁹ ซึ่งอัตราโทษดังกล่าวผู้วิจัยนั้นเห็นว่าเป็นอัตราโทษที่เหมาะสมกับสภาพความผิดแล้ว แต่อย่างไรก็ตาม ผู้ที่เสพสุราและปฏิบัติหน้าที่ขับรถนั้นก็ยังคงรับโทษตามมาตรา 127 ทวิ อยู่เช่นเดิม

การบริการสาธารณะด้านการขนส่งทางบกในประเทศไทยนั้นมีหลายประเภท ทั้งรถยนต์รับจ้างประจำทาง รถยนต์รับจ้างไม่ประจำทาง รถรับจ้างส่วนบุคคล ซึ่งบริการสาธารณะในด้านนี้ขยายเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนรวดเร็วจากปัจจัยการดำรงชีพในสังคมปัจจุบันของประเทศไทย ทำให้การบริการสาธารณะนั้นเจริญเติบโตอย่างกว้างขวาง ก่อให้เกิดธุรกิจ และเกิดความสัมพันธ์ของผู้มีหน้าที่รับผิดชอบในการประกอบธุรกิจขนส่งสาธารณะนี้ในหลายๆ ด้าน แต่อย่างไรก็ตาม แม้การขนส่งทางบกอันเป็นบริการสาธารณะจะมีกฎหมายหลักที่ควบคุม กล่าวคือ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 แต่ ที่เป็นกฎหมายหลักนั้น ก็ยังไม่มียุติมาตรการเพียงพอที่จะควบคุมผู้ประกอบการบริการสาธารณะด้านการขนส่งทางบกได้ โดยในทั้งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ดังกล่าวนั้น มิได้มีคำนิยามของคำว่า “ผู้ประกอบการ” แต่อย่างใด โดยมีแต่เพียงมาตรา 23 ที่ได้บัญญัติไว้เพียงว่า "ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง การขนส่งโดยสารขนาดเล็ก หรือการขนส่งส่วนบุคคล เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากนายทะเบียน"⁸⁰ ทำให้มีปัญหาในเรื่องการตีความของความหมายของคำว่า "ผู้ประกอบการ" ที่จะใช้ควบคุมดูแลการประกอบกิจการด้านขนส่ง โดยเฉพาะ การขนส่งรถตู้โดยสารประจำทางว่าผู้ประกอบการนั้น หมายถึงใครบ้าง ระหว่างเจ้าของรถยนต์ ผู้จัดการ ผู้เช่ารถยนต์ ผู้ขับขี่ หรือเจ้าของวิน (เจ้าของสถานที่ ที่รับ ส่งผู้โดยสาร) ซึ่งในทางปฏิบัติทำให้เกิดปัญหาในเรื่องของการรับผิดชอบทั้งทางแพ่งและทางอาญา ทำให้การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งสาธารณะนี้ไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร

3.2.3 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่ใช้บังคับกับผู้ขับรถโดยทั่วไป ซึ่งตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในในเรื่องของการควบคุมการเสพสุราขณะขับรถนั้น มาตรา 43⁸¹ ได้บัญญัติไว้ว่า ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถ (2) ในขณะที่เมาสุราหรือเมาอย่างอื่น ซึ่งหากผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนนั้น ต้องระวางโทษตามมาตรา 160 ตรี⁸² โดยผู้ใดฝ่าฝืนตามมาตรา 43 (2) ต้องระวางโทษ

⁷⁹ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 138 ทวิ .

⁸⁰ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 23.

⁸¹ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 43.

⁸² พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 160 ตรี.

จำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับตั้งแต่ห้าพันถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งให้พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ฉะนั้นจึงจะเห็นได้ว่า ในอัตราโทษของผู้ขับขี่ทั่วไปตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นั้น ได้ระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่ห้าพันถึงสองหมื่นบาท ส่วนอัตราโทษของผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 นั้น ได้ระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือนหรือปรับตั้งแต่สองพันถึงหนึ่งหมื่นบาทเท่านั้น ซึ่งหากจะพิจารณาจากความร้ายแรงของการกระทำความผิดในฐานะผู้ขับรถโดยสารและผู้ขับรถยนต์ส่วนตัวแล้ว มาตรการการกำหนดโทษของผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะนั้นเหตุใดจึงมีโทษน้อยกว่ากรณีผู้เมาสุราแล้วขับรถในกรณีทั่วไป ซึ่งประเด็นนี้ผู้เขียนจะวิเคราะห์มาตรการดังกล่าวนี้ในบทต่อไป

การตรวจสอบว่าผู้ใด จะมีความผิดฐานเมาแล้วขับนั้น ก็ต้องมีการตรวจสอบโดยการตรวจหรือทดสอบสารอันเกิดจากการเสพสุรา ตามข้อ 2 แห่งประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการตรวจ หรือทดสอบสารอันเกิดจากการเสพสุรา และกำหนดเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจตรวจสอบหรือทดสอบ หรือสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ประจำรถในขณะปฏิบัติหน้าที่รับการตรวจหรือทดสอบ พ.ศ. 2554 หมายความว่า การตรวจหรือทดสอบหาระดับหรือปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด โดยกฎกระทรวง ฉบับที่ 16 (พ.ศ.2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522⁸³ ซึ่งได้กำหนดว่า ในการทำสอบว่าผู้ขับขี่เมาสุราหรือไม่นั้น กระทำโดยการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ กำหนดให้ทำได้ 3 วิธี คือ

(1) ตรวจวัดลมหายใจด้วยเครื่องมือ และอุปกรณ์ที่ใช้ในการตรวจสอบ หรือทดสอบ โดยวิธีเป่าลมหายใจ (Breath Analyzer Test) และอ่านค่าของแอลกอฮอล์ในเลือดเป็นมิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

(2) ตรวจจากปัสสาวะ

(3) ตรวจวัดจากเลือด

การตรวจวัดตาม (2) หรือ (3) ให้ใช้ในกรณีที่ไม่สามารถทดสอบตาม (1) ได้เท่านั้น ถ้ากรณีตรวจวัดจากเลือด แล้วปรากฏว่ามีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ให้ถือว่าเมาสุรา กรณีตรวจวัดจากลมหายใจหรือปัสสาวะ จะถือว่าเมาสุรา ให้เทียบปริมาณแอลกอฮอล์ โดยใช้ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเป็นเกณฑ์มาตรฐาน ซึ่งต่อมาก็ได้มีกฎกระทรวง ฉบับที่ 21 (พ.ศ.2560) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522⁸⁴ โดยกำหนดหลักเกณฑ์ใหม่

⁸³ กฎกระทรวง ฉบับที่ 16 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522.

⁸⁴ กฎกระทรวง ฉบับที่ 21 (พ.ศ. 2560) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522.

จากเดิม ว่า กรณีที่วัดจากเลือด เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ เว้นแต่ผู้ขับขี่กรณี ดังต่อไปนี้ที่มีปริมาณ แอลกอฮอล์ในเลือด เกิน 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

- (ก) ผู้ขับขี่ซึ่งมีอายุต่ำกว่าสี่สิบปีบริบูรณ์
 - (ข) ผู้ขับขี่ซึ่งได้รับอนุญาตขับรถชั่วคราวตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์
 - (ค) ผู้ขับขี่ซึ่งมีใบอนุญาตขับขี่สำหรับรถประเภทอื่นที่ใช้แทนกันไม่ได้
 - (ง) ผู้ขับขี่ซึ่งไม่มีใบอนุญาตขับขี่ หรืออยู่ระหว่างถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาต
- ขับขี่

ประเด็นที่เป็นปัญหาที่จะต้องศึกษา จะมีประเด็นตาม (ค) นั้น กล่าวคือ ผู้ขับขี่ซึ่งมีใบอนุญาตขับขี่สำหรับรถประเภทอื่นที่ใช้กันไม่ได้ อันจะอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ที่ถือว่าเมาสุรา หาก วัดปริมาณแอลกอฮอล์จากเลือดเกิน 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์นั้น ได้แก่ผู้ขับขี่ประเภทใด เป็นผู้ขับขี่ ประเภทขับรถโดยสารสาธารณะหรือไม่ ดังนั้นจึงจะต้องไปศึกษาลึกเข้าไปถึงประเภทของใบขับขี่ หรือใบอนุญาตขับรถ ซึ่งประเภทของใบอนุญาตขับนี้ นั้น ที่ได้บัญญัติอยู่ตามพระราชบัญญัติ รถยนต์ พ.ศ. 2522 ในหัวข้อต่อไป

3.2.4 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 นั้น ถือเป็นกฎหมายหลักอีกฉบับหนึ่งที่ใช้บังคับ เกี่ยวกับการขนส่งสาธารณะในประเทศไทย โดยส่วนใหญ่เนื้อหาของพระราชบัญญัตินี้จะเป็นการ กำหนดมาตรการรถยนต์ ควบคุมมาตรฐานของรถ และวางมาตรการของเรื่องการจัดทะเบียน รถยนต์ คุณสมบัติของผู้ที่สามารถรับใบอนุญาตในการขับขี่รถยนต์ในแต่ละประเภท โดย พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 นี้เอง ได้วางหลักในเรื่องของการจัดทะเบียนรถยนต์และการขอ อนุญาตใช้รถยนต์ในการประกอบการไว้ ดังต่อไปนี้

มาตรา 6 ห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถดังต่อไปนี้

- (1) รถที่ยังไม่ได้จดทะเบียน
- (2) รถที่ถูกเพิกถอน
- (3) รถที่ยังไม่ได้เสียภาษีประจำปี
- (4) รถที่แจ้งการไม่ใช้รถ
- (5) ระที่ทะเบียนระงับ

มาตรา 21 ห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถไม่ตรงตามประเภทที่จดทะเบียนไว้ เว้นแต่กรณี ดังต่อไปนี้

- (1) การใช้รถยนต์บริการธุรกิจ รถยนต์บริการทัศนจร หรือรถจักรยานยนต์สาธารณะ ในกิจการส่วนตัว

(2) การใช้รถยนต์สาธารณะในกิจการส่วนตัว โดยมีข้อความแสดงไว้ที่รถนั้นให้เห็นได้ง่ายจากภายนอกกว่าใช้ในกิจการส่วนตัว

(3) การใช้รถยนต์สาธารณะบรรทุกของที่ติดตัวไปกับผู้โดยสาร

(3.1) การใช้รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกินสองพันสองร้อย กิโลกรัมเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล หรือใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเป็นรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนด

(4) ได้รับอนุญาตจากนายทะเบียน ตามหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

ประเด็นที่จะนำมาหยิบยกศึกษาในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 นั้น จะเป็นเรื่องการควบคุมแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่รถสาธารณะ ก่อนอื่นจึงจำเป็นต้องไปศึกษาในส่วนเรื่องของชนิดของใบขับขี่ที่ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 โดยใน มาตรา 43 ได้กำหนดว่าใบอนุญาตขับรถมีดังนี้⁸⁵

(1) ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล หรือรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว

(2) ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล

(3) ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคล

(4) ใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ

(5) ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อสาธารณะ

(6) ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล

(7) ใบอนุญาตขับรถบดถนน

(8) ใบอนุญาตขับรถแทรกเตอร์

(9) ใบอนุญาตขับรถชนิดอื่นนอกจาก (1) ถึง (8)

(10) ใบอนุญาตขับรถตามความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคี

โดยมาตรา 43 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 นี้ก็ได้กำหนดให้ใบอนุญาตขับรถตาม (4) นั้นสามารถใช้สำหรับรถยนต์บริการและใช้แทนใบอนุญาตขับรถตาม (2) ได้ด้วย ดังนั้นจึงจำเป็นต้องศึกษา พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ควบคู่กันไป ในประเด็นของการควบคุมการดื่มแอลกอฮอล์ในขณะขับรถ โดยประเด็นนี้อยู่ที่หากพิจารณาจาก ตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 21 (พ.ศ.2560) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (ก) นั้น ผู้ที่มีใบอนุญาตขับขี่สำหรับรถประเภทอื่นที่ใช้แทนกันไม่ได้ ตาม

⁸⁵ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522. มาตรา 43.

ความหมายดังกล่าวนี้ จึงมิใช่ผู้ที่มิใช่ข้าราชการ อันจะอยู่ภายใต้บังคับว่าจะต้องมี แอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ จึงจะถือว่าเมาสุรา ดังนั้น โดยสรุปแล้ว ผู้ที่ขับรถ โดยสารประจำทาง และผู้ขับรถยนต์ส่วนบุคคลทั่วไป การที่จะถือว่าผู้นั้นเมาสุราในขณะที่ขับรถนั้น ต้องใช้หลักเกณฑ์เดียวกันตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 21 (พ.ศ.2560) ออกตามความใน พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กล่าวคือ มีแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ดังนั้นจึงเป็นปัญหาว่า เหตุใดผู้ที่ขับรถโดยสารสาธารณะ จึงใช้หลักเกณฑ์การมาตรฐานเดียวกัน กับผู้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล เนื่องจากผู้ขับรถโดยสารสาธารณะนั้น ควรที่จะมีมาตรฐานการ ตรวจปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดสูงกว่าผู้ที่ขับรถยนต์ส่วนบุคคลทั่วไป ก็เพราะว่าผู้ที่ขับรถ โดยสารนั้น เป็นผู้ที่ได้รับผิดชอบชีวิต และทรัพย์สินต่อผู้โดยสารเป็นจำนวนมาก ดังนั้นจึงจำเป็นต้อง มีมาตรการในการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ ในกรณีที่ผู้ขับรถโดยสารประจำทางนั้นเมาสุรา ขณะปฏิบัติหน้าที่แยกออกต่างจากมาตรฐานของผู้ขับรถยนต์ส่วนบุคคลทั่วไป และแก้ไขในส่วน อัตราโทษให้เหมาะสม ดังเช่นกฎหมายต่างประเทศที่ปฏิบัติกัน เพื่อเป็นการแก้ปัญหาในเรื่องของ ประเด็นการควบคุมการเสพสุราของผู้ขับรถโดยสารประจำทางให้มีอัตราโทษที่เหมาะสมกับ ความร้ายแรงของการกระทำความผิด

3.2.5 พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541

นอกจากจะศึกษาจากพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นกฎหมายหลักในการบังคับใช้เกี่ยวกับการประกอบการขนส่งรถโดยสารประจำทางแล้ว ต้องไปศึกษาถึงในเรื่องของพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 รวมทั้งกฎกระทรวงที่เกี่ยวข้อง แม้ว่าตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 จะมีได้ถือว่าเป็นกฎหมายหลักในการบังคับใช้และ กำหนดมาตรการในการควบคุมผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทางก็ตาม แต่ผู้วิจัยเห็นว่า ในการดำเนินการประกอบธุรกิจขนส่งผู้โดยสารนี้ ย่อมที่จะมีกฎหมายหลายฉบับที่เข้ามาเกี่ยวข้องในการดำเนินธุรกิจดังกล่าวซึ่งพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงานนั้นก็เกี่ยวข้องกับการควบคุมพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง และนายจ้างนั้นถือว่ามีหน้าที่โดยตรงในการควบคุมการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถดังกล่าวโดยตรง โดยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 นี้จะมุ่งใช้บังคับแก่นายจ้างที่ใช้ให้ลูกจ้างของตนนั้นปฏิบัติงาน โดยในส่วนนี้ผู้วิจัยจะกล่าวถึงเพื่อวิเคราะห์ ประเด็นสภาพการทำงาน ชั่วโมงการทำงาน และระยะเวลาในการพักผ่อนของแรงงานด้านขนส่ง โดยรถยนต์เป็นงานที่มีลักษณะแตกต่างไปจากงานประเภทอื่น ๆ ซึ่งตามกฎกระทรวงฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2541) ซึ่งออกตามในมาตรา 6 และมาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ได้กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการเพื่อให้ความคุ้มครองไว้โดยมีหลักเกณฑ์ที่ให้ความคุ้มครองดังนี้ "นายจ้างต้องกำหนดเวลาเริ่มต้นและเวลาสิ้นสุดของการทำงานปกติของลูกจ้างในงานขนส่งทางบก

หนึ่งวันไม่เกินแปดชั่วโมง ห้ามมิให้นายจ้างให้ลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่ขบขี้ยานพาหนะทำงานล่วงเวลา เว้นแต่ได้รับความยินยอมเป็นหนังสือจากลูกจ้าง ในกรณีที่ได้รับความยินยอมจากลูกจ้าง นายจ้างอาจให้ลูกจ้างทำงานล่วงเวลาได้วันหนึ่งไม่เกินสองชั่วโมง เว้นแต่มีความจำเป็นอันเกิดจากสาเหตุสุดวิสัย อุบัติเหตุ หรือปัญหาการจราจร" ซึ่งเท่ากับว่ากฎกระทรวงฉบับที่ 12 (พ.ศ.2541) นี้ อนุญาตให้แรงงานขับรถยนต์สามารถทำงานได้รวมเวลาทั้งสิ้นสิบชั่วโมงต่อหนึ่งวันเท่านั้น แต่อย่างไรก็ตาม ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 นี้ก็ได้มีบทลงโทษทางอาญาหากนายจ้างนั้นฝ่าฝืนกฎกระทรวงฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2541) ซึ่งออกตามในมาตรา 6 และมาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 นี้แต่อย่างใด ทำให้เกิดปัญหาในการบังคับใช้โดยหากนายจ้างได้ฝ่าฝืนกฎกระทรวงดังกล่าว ก็มีได้ต้องได้รับโทษทางอาญาแต่อย่างใดโดยตรงกับสภาพปัญหาในการกำหนดอัตราโทษของผู้ที่ฝ่าฝืน ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมการทำงานของพนักงานขับรถผู้โดยสารประจำทาง

แต่อย่างไรก็ตาม แนวทางในการแก้ไขสภาพปัญหาในเรื่องประเด็นของการกำหนดอัตราโทษในการควบคุมพนักงานขับรถในกรณีที่ฝ่าฝืนชั่วโมงขับรถตามกฎหมายนั้นถ้าจะเป็นการแก้ปัญหามาให้ตรงจุดนั้น ควรที่จะไปแก้ไขที่พระราชบัญญัติที่ใช้บังคับเกี่ยวกับการควบคุมการประกอบธุรกิจรถผู้โดยสารประจำทางโดยตรง ได้แก่พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งผู้วิจัยเห็นว่า การแก้ปัญหามาตามพระราชบัญญัติที่ใช้บังคับใช้เกี่ยวกับการขนส่งผู้โดยสารเป็นหลักนั้นจะเป็นการแก้ปัญหามาให้ตรงจุดและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

3.2.6 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน

พ.ศ. 2554

เนื่องจากพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554 นั้นผู้วิจัยมีความเห็นว่า พระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวของไทยนั้น มีความเหมือนกับพระราชบัญญัติเรื่องสุขภาพ ความปลอดภัยและสวัสดิการในสถานที่ทำงานค.ศ. 1984 ของประเทศออสเตรเลีย โดยพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานพ.ศ. 2554 แต่อย่างไรก็ตามตามพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานพ.ศ. 2554 นั้นก็ได้ถือว่าเป็นพระราชบัญญัติหลักที่ใช้บังคับเกี่ยวกับประเด็นในการควบคุมผู้ประกอบการเกี่ยวกับธุรกิจรถผู้โดยสารประจำทางเอกชนไว้โดยตรงแต่อย่างใด เป็นเพียงกำหนดหลักเกณฑ์และแนวทางในการควบคุมสุขภาพ ความปลอดภัยในการทำงานโดยกว้างๆ มิได้เจาะจงเฉพาะการประกอบการเกี่ยวกับประเภทการขนส่งเพียงอย่างเดียวเท่านั้น แต่เหตุที่ผู้วิจัยต้องศึกษาถึงพระราชบัญญัตินี้ก็เนื่องจาก ตามพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และ

สภาพแวดล้อมในการทำงานพ.ศ. 2554⁸⁶นั้นมีความคล้ายคลึงกับพระราชบัญญัติเรื่องสุขภาพ ความปลอดภัยและสวัสดิการในสถานที่ทำงานค.ศ. 1984 ของประเทศออสเตรเลีย โดยตามพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานพ.ศ. 2554 ได้วางหลักในการควบคุมการทำงานของลูกจ้างไว้ โดยตามมาตรา 8⁸⁶ แห่งพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว ได้กำหนดให้นายจ้างบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ให้เป็นไปตามมาตรฐานกำหนดในกฎกระทรวง และตามวรรคสามก็ได้กำหนดว่าให้ลูกจ้างมีหน้าที่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมการทำงานตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่ง แต่อย่างไรก็ตาม ตามพระราชบัญญัตินี้ก็มีได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการควบคุมการทำงานที่เกี่ยวกับการชั่วโมงในการขับรถของผู้ขับรถโดยสารไว้ และแม้แต่ในกฎกระทรวงตามพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานพ.ศ. 2554 นั้นก็มีได้กำหนดมาตรฐานการควบคุมชั่วโมงการขับรถของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางไว้เช่นกัน ซึ่งต่างจากประเทศออสเตรเลียที่มีพระราชบัญญัติเรื่องสุขภาพ ความปลอดภัยและสวัสดิการในสถานที่ทำงานค.ศ. 1984 ที่ได้กำหนดไว้ว่าแนวทางในการรักษาความปลอดภัยในการทำงานนั้นจะต้องสอดคล้องกับระเบียบเรื่องชั่วโมงการขับรถแห่งชาติ (National Bus Driving Hours Regulation) โดยผู้วิจัยเห็นว่าควรนำแนวคิด และหลักเกณฑ์ในการควบคุมชั่วโมงการขับรถของพนักงานขับรถโดยสารให้สอดคล้องกับชั่วโมงการขับรถ แบบที่ประเทศออสเตรเลียได้วางมาตรการไว้ จึงจะสามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างตรงจุด และมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น แต่อย่างไรก็ตาม เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างในแนวทางเดียวกัน ผู้วิจัยเห็นว่าสมควรที่จะกำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องของการควบคุมชั่วโมงการทำงานของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางแยกไว้ในกฎกระทรวงในเรื่องของความปลอดภัยของรถโดยสารประจำทางซึ่งอาศัยอำนาจของพระราชบัญญัติการขนส่งพ.ศ. 2522ซึ่งเป็นกฎหมายหลักจะทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพและเป็นแนวทางเดียวกันมากกว่า

ในท้ายที่สุดนี้เพื่อเป็นการเปรียบเทียบให้เห็นความแตกต่างและความเหมือน ของมาตรการในการควบคุมการประกอบกิจการรถโดยสารในทุกสภาพปัญหาและทุกประเด็นอย่างเห็นภาพ และเป็นที่ยอมรับมากยิ่งขึ้น ผู้วิจัยได้จัดทำตารางเปรียบเทียบมาตรฐานในการควบคุมการประกอบธุรกิจรถโดยสารในประเทศไทยไว้ต่างประเทศ ในประเด็นเรื่องการกำหนดค่านิยามของผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทาง ประเด็นการกำหนดโทษในการควบคุมชั่วโมงการทำงานของพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง และประเด็นเรื่องมาตรฐานในการควบคุมการเสพสุราและของมีนเมาอย่างอื่นขณะขับรถของพนักงานขับรถโดยสาร ดังตารางต่อไปนี้

⁸⁶ พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานพ.ศ. 2554. มาตรา 8.

3.3 เปรียบเทียบมาตรการควบคุมการประกอบธุรกิจรถโดยสารไทยและต่างประเทศ

ประเด็นปัญหา	ประเทศ ออสเตรเลีย	สหราชอาณาจักร	สหรัฐอเมริกา	ประเทศไทย
ประเด็นเรื่องการให้คำนิยามของผู้ประกอบการ	มีการให้คำนิยามโดยตรง รวมทั้งบทบัญญัติขยายความรับผิดชอบไปยังเจ้าของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล คู่สัญญาหลักของรถส่วนบุคคลที่ไม่ได้เป็นลูกจ้าง และผู้จัดตารางเวลา	มีการกำหนดคำนิยามไว้อย่างชัดเจน	ไม่มีมีการให้คำนิยาม	ไม่มีมีการให้คำนิยามของคำว่าผู้ประกอบการอย่างชัดเจน
ประเด็นในการกำหนดอัตราโทษชั่วโมงการขับรถของพนักงานขับรถโดยสาร	มีการควบคุมอย่างชัดเจน หากฝ่าฝืนมีโทษปรับไม่เกินปรับไม่เกิน 6,000 ดอลลาร์ออสเตรเลีย หรือมีโทษจำคุก	มีการควบคุมอย่างชัดเจน มีโทษปรับ 300-1,500 ปอนด์ หากกระทำผิดซ้ำ โทษจะหนักขึ้นเรื่อยๆ (อัตราโทษแตกต่างกันในแต่ละรัฐ)	มีการควบคุมอย่างชัดเจน และมีโทษปรับหรืออาจจะถูกลงโทษในด้านอื่น ๆ เช่น ถูกยกเลิกใบขับขี่ หรือลดระดับความปลอดภัย (ตัดคะแนน) ขึ้นอยู่กับความรุนแรงของการกระทำ	-มีการควบคุมชั่วโมงการขับรถ แต่ยังมีโทษน้อย หากผู้ขับรถฝ่าฝืน (ปรับไม่เกิน 5,000 บาท) ตามมาตรา 127 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522
ประเด็นเรื่องมาตรฐานการควบคุมการเสพสุราขณะมีนเมาของผู้ขับรถโดยสาร	มีการแบ่งระดับการตรวจวัดแอลกอฮอล์ระหว่างผู้ขับรถธรรมดาและผู้ขับรถสาธารณะ (อัตราโทษมีความร้ายแรงในแต่ละรัฐมีทั้งจำคุกและปรับ)	ไม่มีการแบ่งแยกความรับผิดชอบระหว่างผู้ขับรถธรรมดาและผู้ขับรถสาธารณะ แต่จะแบ่งแยกตามระดับแอลกอฮอล์ในเลือด (มีโทษปรับ)	มีการแบ่งระดับการตรวจวัดแอลกอฮอล์ระหว่างผู้ขับรถธรรมดาและผู้ขับรถสาธารณะ (มีโทษจำคุกและโทษปรับ)	ไม่มีการแบ่งระดับการตรวจวัดแอลกอฮอล์ของผู้ขับรถส่วนบุคคลกับผู้ขับรถสาธารณะ (ใช้มาตรฐานเดียวกัน (50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์)) มีโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 2,000-10,000 บาท

จากการศึกษาเปรียบเทียบระหว่างกฎหมายไทยและกฎหมายต่างประเทศที่เกี่ยวข้องนั้น ผู้วิจัยพบว่า ประเด็นปัญหาเรื่องการกำหนดคำนิยามของ "ผู้ประกอบการ" ของผู้ประกอบการรัฐ โดยสารประจำทาง ซึ่งจากตารางประเด็นแรกนี้ ในตารางจะกล่าวถึงประเด็นการกำหนดนิยามคำว่า "ผู้ประกอบการ" โดยในประเทศไทยนั้นกฎหมายที่ใช้บังคับที่เกี่ยวกับการประกอบกิจการรถตู้โดยสารประจำทางนั้น ไม่ว่าจะ เป็นพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 หรือพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ก็ยังไม่กำหนดคำนิยามของคำว่า "ผู้ประกอบการ" ไว้แต่อย่างใด ซึ่งหากพิจารณาจากตารางแล้ว ประเทศออสเตรเลียนั้น จากที่ผู้วิจัยศึกษา ก็ได้มีการนิยามคำว่า "ผู้ประกอบการ" ไว้อย่างชัดเจนดังเช่นของประเทศไทย แต่ประเทศออสเตรเลียนั้น ว่าด้วยพระราชบัญญัติว่าด้วยยานพาหนะขนาดใหญ่ พ.ศ. 2010 นั้น ได้มีบทบัญญัติขยายความรับผิดชอบ ไปยังเจ้าของรถ นายจ้างของคนขับรถ คู่สัญญาหลักของคนขับรถที่ไม่ได้เป็นลูกจ้าง และผู้จัดตารางเวลา ให้ครอบคลุม ให้บุคคลเหล่านั้นต้องรับผิดชอบหากกระทำผิดกฎหมายด้วย ส่วนในสหราชอาณาจักร ได้มีการกำหนดคำนิยามของคำว่า "ผู้ประกอบการ" ไว้อย่างชัดเจน แต่ผู้วิจัยยังเห็นว่ายังไม่ครอบคลุมเท่าการกำหนดขยายความรับผิดชอบของบุคคลที่อยู่ในห่วงโซ่ความรับผิดชอบของประเทศออสเตรเลีย โดยสหราชอาณาจักรได้กำหนดคำนิยามของคำว่าผู้ประกอบการไว้ว่า หมายถึงคนขับรถ ไม่ว่าจะอยู่ภายใต้สัญญาหรือกรณีก่อภัย ๆ กัน ส่วนในสหรัฐอเมริกานั้นก็ได้มีการกำหนดคำนิยามตามกฎหมายไว้อย่างชัดเจน แต่อาจจะเป็นการกำหนดคำนิยามตามความหมายทั่วไป ได้เช่นกัน ซึ่งหากประเทศไทยนั้นได้รับนำมาตรการในการกำหนดคำนิยามของผู้ประกอบไว้อย่างชัดเจน และกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบในเรื่องของบุคคลที่จัดตารางเวลาการขับรถของพนักงานขับรถตู้โดยสารไว้ในกฎกระทรวง ที่ออกโดยอาศัยอำนาจของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ให้ต้องรับผิดชอบ หากเกิดความเสียหาย หรือ มีการตรวจพบว่าพนักงานขับรถตู้โดยสารนั้นขับรถตู้โดยสารเกินชั่วโมงการทำงานที่กฎหมายกำหนดด้วยเหตุที่ผู้จัดตารางเวลานั้นทำการจัดตารางเวลาให้ผู้ขับรถนั้นๆ ขับรถเกินเวลาที่กฎหมายกำหนด ก็สามารถทำให้แก้ปัญหาในเรื่องดังกล่าวได้อย่างตรงจุดและมีประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายได้มากยิ่งขึ้น

ประเด็นปัญหาเรื่องการกำหนดอัตราโทษของพนักงานขับรถตู้โดยสารประจำทางที่ฝ่าฝืนชั่วโมงการขับรถตามกฎหมาย โดยจากตารางนั้นจะเห็นได้ว่า ในประเด็นเรื่องการกำหนดโทษในการควบคุมชั่วโมงการขับรถโดยสารของประเทศไทยนั้น หากผู้ใดฝ่าฝืนการควบคุมชั่วโมงการขับรถดังกล่าว จะมีโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท ตามมาตรา 127 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 แต่ในต่างประเทศ อย่างเช่นประเทศออสเตรเลียนั้น หากผู้ใดฝ่าฝืนชั่วโมงการขับรถโดยสารตามกฎหมายนั้น จะมีความผิดอย่างหลากหลาย ตั้งแต่โทษปรับไปจนถึงโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี ตามแต่ละพระราชบัญญัติที่ใช้บังคับ โดยพระราชบัญญัติที่ใช้บังคับนั้นจะเป็นพระราชบัญญัติ

การขนส่งคนโดยสาร ค.ศ. 1994 พระราชบัญญัติสุขภาพทางอาชีพและความปลอดภัย พ.ศ.1984 และพระราชบัญญัติว่าด้วยยานพาหนะขนาดใหญ่ ค.ศ. 2010 ส่วนในสหราชอาณาจักรนั้นจะมีโทษปรับ และมีการปรับหนักขึ้นเรื่อยๆ หากมีการกระทำความผิดซ้ำ ส่วนในสหรัฐอเมริกานั้นจะมีโทษปรับ หรืออาจจะถูกลงโทษในด้านอื่น ๆ เช่น ถูกยกเลิกใบขับขี่ หรือลดระดับความปลอดภัย (ตัดคะแนน) ขึ้นอยู่กับความรุนแรงของการกระทำ

ประเด็นสภาพปัญหาของการควบคุมการเสพสุราของพนักงานขับรถขนส่งโดยสารของประเทศไทย นั้น ในตารางจะเห็นได้ว่าในประเทศไทยนั้นไม่มีการแบ่งระดับการตรวจวัดแอลกอฮอล์ระหว่างผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลกับบุคคลที่ขับรถโดยสารสาธารณะ โดยใช้มาตรฐานเดียวกันได้แก่ 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ขึ้นไปจึงจะถือว่ามีความผิด และมีโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 2,000-10,000 บาท โดยแตกต่างจากต่างประเทศ เช่น ประเทศออสเตรเลีย ที่มีการแบ่งแยกการตรวจวัดแอลกอฮอล์ระหว่างผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลกับบุคคลที่ขับรถโดยสารสาธารณะไว้อย่างชัดเจน โดยหากเป็นผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะนั้น แม้มีแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 0 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ก็เป็นความผิดแล้ว ส่วนในสหราชอาณาจักรนั้นน่าจะมีมาตรการคล้ายกับของประเทศไทย โดยไม่มีการแบ่งแยกความรับผิดชอบระหว่างผู้ขับรถธรรมดากับผู้ขับรถสาธารณะ แต่จะแบ่งแยกตามระดับแอลกอฮอล์ในเลือด ส่วนในสหรัฐอเมริกานั้น ตามมลรัฐแคลิฟอร์เนียนั้นมีการแบ่งระดับการตรวจวัดแอลกอฮอล์ระหว่างผู้ขับรถธรรมดากับผู้ขับรถสาธารณะ โดยผู้ขับขี่รถเพื่อการพาณิชย์ "Commercial Driver" (รถโดยสารสาธารณะก็อยู่ในความหมายรถเพื่อการพาณิชย์) จะมีการกำหนดควบคุมระดับแอลกอฮอล์ในเลือด 40 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ขึ้นไปจึงจะมีความผิด ส่วนผู้ขับขี่รถส่วนบุคคลธรรมดา นั้นจะมีการกำหนดควบคุมระดับแอลกอฮอล์ในเลือด 80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ขึ้นไป จึงจะมีความผิด ซึ่งถือได้ว่ามาตรการในการควบคุมการเป่าแอลกอฮอล์ของมลรัฐแคลิฟอร์เนีย นั้น ได้มีการแบ่งแยกมาตรฐานการเป่าแอลกอฮอล์ระหว่างผู้ขับรถส่วนบุคคลและผู้ขับรถสาธารณะไว้อย่างชัดเจนและหลากหลาย และมีประสิทธิภาพ ซึ่งต่างจากของประเทศไทยอย่างสิ้นเชิง