

ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

กรณีขับรถโดยสารประจำทางในขณะมีนเมา¹

มธุรส ชัยนันดา²

จากการศึกษาปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 กรณีขับรถโดยสารประจำทางในขณะมีนเมา มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาประวัติความเป็นมา แนวคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมายกรณีขับรถโดยสารประจำทางในขณะมีนเมา ซึ่งทำให้ผู้ศึกษาได้รับความรู้ความเข้าใจว่าความผิดฐานขับรถโดยสารประจำทางในขณะมีนเอนี้ เกิดจากการกระทำคือการเสพสุราหรือยาเสพติดให้โทษโดยรู้สำนึกในการกระทำของตน และในขณะเดียวกันผู้กระทำความผิดย่อมเล็งเห็นผลของการกระทำโดยเจตนา นั่นคือการที่เสพสุราเข้าไปจะทำให้ตนมีนเมาในขณะขับรถโดยสารประจำทาง และเมื่อบุคคลนั้นก่อให้เกิดความเสียหายอื่น การกระทำของผู้นั้นต้องถือว่ามิเจตนาจะควบคุมแล้ว บุคคลนั้นจึงต้องรับโทษตามที่กฎหมายกำหนดไว้ โดยอ้างอิงได้จากแนวความคิดโครงสร้างทางอาญาที่อธิบายถึง ความชั่ว (Schuld) หากพิจารณาถึงการกระทำความผิด ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 102 (3)(3ทวิ) แล้ว จะพบว่ามีกรกระทำซึ่งหมายถึง มีการเคลื่อนไหวร่างกายของมนุษย์โดยมิเจตนาจะควบคุม ซึ่งเจตนา หรือเจตนาในการกระทำความผิดฐานขับรถโดยสารประจำทางในขณะมีนเมา คือ เจตนาเล็งเห็นผลที่ปรากฏในประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 59 นั่นเอง (“เจตนาโดยย่อมเล็งเห็นผล หมายความว่า ผู้กระทำความผิดต้องกระทำโดยรู้สำนึก และขณะเดียวกันผู้กระทำความผิดย่อมเล็งเห็นผลของการกระทำนั้น กล่าวคือ ผู้กระทำความผิดไม่ประสงค์ให้ผลเกิดโดยตรง หากแต่ด้วยลักษณะของการกระทำผู้กระทำความผิดย่อมเล็งเห็นได้ว่าการกระทำของตนนั้นจะก่อให้เกิดผล”) รวมทั้งแนวคิดหลักความผิดสำเร็จที่มีลักษณะเป็นการเริ่มต้นใช้สำหรับการลงโทษการกระทำที่เป็นอันตรายในตัวเอง ซึ่งอาจจะก่อให้เกิดการกระทำที่เป็นความผิดได้ และทฤษฎีการลงโทษต้องได้สัดส่วนกับความผิด เนื่องจากการขับรถโดยสารประจำทาง ผู้ขับขี่จะขาดความพินิจที่ใช้ชีวิตอยู่บนท้องถนนย่อมเป็นที่ไว้วางใจของประชาชน ซึ่งนั่นหมายถึงความรับผิดชอบต่อชีวิตของตนเอง ผู้ใช้รถใช้ถนนรวมทั้งชีวิตของผู้โดยสารคนอื่นๆ ดังนั้น การเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงบนท้องถนน อันเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่ ชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินของผู้โดยสารหรือผู้ใช้รถใช้ถนน โดยมีสาเหตุมาจากการที่ผู้ขับรถโดยสารเมาสุราหรือของมีนเมาอย่างอื่น เสพยาเสพติดให้โทษหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและ

¹ บทความนี้เรียบเรียงจากการศึกษาอิสระ เรื่อง ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 กรณีขับรถโดยสารประจำทางในขณะมีนเมา โดยมีอาจารย์ที่ปรึกษา คือ รองศาสตราจารย์จรูญ เล้งวิทยา และคณะกรรมการสอบ คือ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ชรินทร์ เทพสุเมธานนท์ และ รองศาสตราจารย์เรืองยศ แสนภักดี

² นักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต (ส่วนกลาง) คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ประสาธ ซึ่งความเสียหายย่อมมีมากกว่าการขับรยนต์ส่วนบุคคล จึงควรจะต้องมีความรับผิดชอบสูงกว่าปกติ โดยกฎหมายที่ควบคุมและบังคับใช้ในปัจจุบันก็คือพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นกฎหมายสำคัญในการกำหนดบทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่ง และผู้ประจํารถ รวมถึงพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่บังคับใช้เป็นการทั่วไปกับรถทุกชนิด ยกเว้นรถราง รถไฟ

จากการศึกษาทำให้ทราบว่ากฎหมายเกี่ยวกับการขับรยนต์โดยสารประจําทางในขณะมีนเมาของประเทศไทยในปัจจุบัน บทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวข้องดังกล่าวยังมีข้อบกพร่องและมีปัญหาหลายประการในการบังคับใช้เกี่ยวกับกรณีของผู้ขับรยนต์โดยสารประจําทางเสพสุรา เมาสุราหรือของมีนเมาอย่างอื่น รวมถึงยาเสพติดให้โทษหรือวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ไม่ชัดเจนและเหมาะสม อีกทั้งยังขาดความรัดกุมในส่วนของตัวบทกฎหมาย และยังมีช่องว่างทางกฎหมาย ทำให้ยังปรากฏปัญหาหลายประการ ซึ่งสรุปได้ดังต่อไปนี้

จากการศึกษาประเด็นปัญหาระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในการกำหนดความผิดฐานเป็นผู้ขับรยนต์โดยสารประจําทางในขณะเสพหรือเมาสุรา พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 102 (3) ระบุว่า ในขณะปฏิบัติหน้าที่ ผู้ประจํารถต้องไม่เสพหรือเมาสุราหรือของมีนเมาอย่างอื่น จะเห็นว่าบทบัญญัติดังกล่าวได้กำหนดรวมเอาการกระทำที่เป็นการเสพ และการเมาสุราซึ่งก็เป็นความผิดทั้งคู่มารวมไว้ในบทบัญญัติอนุมาตราเดียวกันและมีระวางโทษเช่นเดียวกัน อีกทั้งในประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการตรวจหรือทดสอบสารอันเกิดจากการเสพสุราและกำหนดเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจตรวจหรือทดสอบ หรือสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจํารถในขณะปฏิบัติหน้าที่รับการตรวจหรือทดสอบ ก็กำหนดระดับเกณฑ์มาตรฐานของแอลกอฮอล์ที่ยอมให้มีในเลือดในขณะปฏิบัติหน้าที่ ต้องไม่เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ หากเกินกว่ากำหนด ถือว่าเป็นผู้เสพสุรา ซึ่งการกำหนดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดดังกล่าวดูเหมือนจะสูงเกินไป ทำให้การกำหนดความรับผิดชอบกรณีผู้ขับรยนต์โดยสารประจําทางที่เสพหรือเมาสุราหรือของมีนเมาอย่างอื่นมีความหนักเบาเท่ากัน และเป็นปัญหาต่อการเพิ่มระวางโทษกรณีผู้ขับรยนต์โดยสารประจําทางที่เมาสุราหรือของมีนเมาอย่างอื่น เนื่องจากมาตรการในการลงโทษตามมาตรา 127 ทวิ วรรคหนึ่งเป็นบทบัญญัติลงโทษผู้ขับรยนต์ที่เสพสุราและเมาสุราหรือของมีนเมาอย่างอื่น โดยไม่มีการแบ่งแยกฐานความผิดและอัตราโทษสำหรับบุคคลที่กระทำการฝ่าฝืนบทบัญญัติมาตรา 102 (3) ว่าบุคคลที่กระทำการฝ่าฝืนเป็นผู้เสพสุรา หรือเมาสุรา ซึ่งสำหรับผู้กระทำความผิดทั้งสองประเภทควรมีบทบัญญัติกำหนดความผิดและอัตราโทษที่แตกต่างกัน

ประเด็นปัญหาที่สอง การกำหนดอัตราโทษของการขับรยนต์โดยสารประจําทางในขณะเมาสุราหรือของมีนเมาอย่างอื่น สืบเนื่องจากมาตรา 127 ทวิ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522

ได้กำหนดอัตราโทษสำหรับผู้ขับรถโดยสารที่เมาสุราหรือของมีเมาอย่างอื่น ให้ระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือ ปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ หากได้พิจารณาเปรียบเทียบกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ในความผิดฐานขับขีรถในขณะเมาสุราหรือของมีเมาอย่างอื่น ซึ่งใช้บังคับกับการขับขีรถทุกชนิด ยกเว้นรถรางและรถไฟ โดยผู้ฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และยังให้ศาลมีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขีรถไม่น้อยกว่าหกเดือน หรืออาจเพิกถอนใบอนุญาตขับขีรถเสียเลยก็ได้ ดังนั้นผู้ศึกษาเห็นว่าเป็นการกำหนดอัตราโทษที่น้อยเกินไปและไม่ได้สัดส่วนสำหรับผู้ขับรถโดยสารประจำทางในขณะมีเมา อันจะต้องอยู่ในความรับผิดชอบเป็นพิเศษ จึงไม่ควรมียอัตราโทษที่น้อยกว่าหรือเท่ากับการบังคับใช้กฎหมายกับกรณีการขับขีรถทุกชนิดทั่วไปในขณะมีเมา

ประเด็นปัญหาที่สาม การกำหนดอัตราโทษสำหรับผู้ขับรถโดยสารประจำทางที่เสพยาเสพติดหรือวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ในขณะปฏิบัติหน้าที่ จากการที่มาตรา 127 ทวิ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 ได้กำหนดอัตราโทษสำหรับผู้ขับรถโดยสารที่เสพยาเสพติดให้โทษ ให้ระวางโทษสูงกว่าที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษเพียงหนึ่งในสาม ผู้ศึกษาเห็นว่าเป็นการกำหนดอัตราโทษที่น้อยเกินไปและไม่ได้สัดส่วนสำหรับผู้กระทำความผิดเสพยาเสพติดในขณะขับรถโดยสาร อันจะต้องอยู่ในความรับผิดชอบสูงกว่าบุคคลซึ่งเสพยาเสพติดทั่วไป อีกทั้งยังเป็นการกำหนดบทกำหนดโทษที่ไม่ชัดเจน ดังนั้นจึงควรมีมาตรการเพิ่มโทษสำหรับกรณีผู้ขับรถโดยสารเสพยาเสพติดในขณะปฏิบัติหน้าที่ เพื่อเป็นการข่มขู่ ยับยั้ง ป้องปรามมิให้เกิดการกระทำความผิดขึ้น

ประเด็นปัญหาที่สี่ การกำหนดอัตราโทษสำหรับผลกระทบบนความผิดเกี่ยวกับผู้ขับรถโดยสารประจำทางในขณะมีเมา จากการที่พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 มิได้มีบทบัญญัติกำหนดอัตราโทษสำหรับการขับรถโดยสารประจำทางในขณะเมาสุราหรือของมีเมาอย่างอื่น หรือเสพยาเสพติดให้โทษหรือวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท จนส่งผลให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ หรือได้รับอันตรายสาหัส หรือถึงแก่ความตาย ในทางปฏิบัติผู้บังคับใช้กฎหมายจึงไปหยิบยกบทบัญญัติกำหนดความรับผิดจากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 อันบังคับใช้เป็นการทั่วไปกับรถทุกชนิดมาใช้บังคับกับการขับรถโดยสารประจำทาง ทำให้กลายเป็นการใช้ดุลพินิจของศาลในการกำหนดโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิด ดังนั้นจึงควรมีบทบัญญัติกำหนดความรับผิดเป็นการเฉพาะสำหรับผู้ที่มีอาชีพขับรถ จึงควรที่จะเชี่ยวชาญในการขับขีรถและมีความระมัดระวังเป็นพิเศษเพื่อความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารและผู้ใช้รถใช้ถนน

จากการศึกษาค้นคว้ามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการขับรถโดยสารประจำทางในขณะมีเมามาตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 ผู้ศึกษาพบว่ามีข้อเสนอแนะ คือ

1. ประเด็นเกี่ยวกับระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในการกำหนดความผิดฐานเป็นผู้ขับรถโดยสารประจำทางในขณะเสพหรือเมาสุรา ผู้ศึกษาพบว่ามิใช่ข้อเสนอแนะ คือ

1.1 ปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 102 (3) โดยการยกเลิกความผิดฐานเสพสุราในขณะปฏิบัติหน้าที่ขับรถของผู้ประจำรถ จากเดิมวางหลักว่า “ในขณะปฏิบัติหน้าที่ ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถต้อง...

(3) ไม่เสพหรือเมาสุราหรือของมีนเมาอย่างอื่น”

แก้เป็น “ในขณะปฏิบัติหน้าที่ ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถต้อง...

(3) ไม่มีแอลกอฮอล์ในเลือด หรือไม่เสพของมีนเมาอย่างอื่น”

1.2 ออกประกาศกรมการขนส่งทางบกเรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการตรวจหรือทดสอบสารอันเกิดจากการเสพสุราและกำหนดเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจตรวจหรือทดสอบหรือสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ประจำรถในขณะปฏิบัติหน้าที่รับการตรวจหรือทดสอบ ฉบับใหม่โดยวางหลักดังนี้

“ข้อ 1 ให้ยกเลิกประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการตรวจหรือทดสอบสารอันเกิดจากการเสพสุราและกำหนดเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจตรวจหรือทดสอบหรือสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ประจำรถในขณะปฏิบัติหน้าที่รับการตรวจหรือทดสอบ ลงวันที่ 18 มกราคม พ.ศ. 2554

ข้อ 4 การตรวจหรือทดสอบสารอันเกิดจากการเสพสุราให้ถือปฏิบัติ ดังนี้

(1) เครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการตรวจหรือทดสอบให้ใช้เครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือด โดยวิธีเป่าลมหายใจ (BREATH ANALYZER TEST) ซึ่งสามารถอ่านค่าของแอลกอฮอล์ในเลือดเป็นมิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

(2) วิธีการตรวจหรือทดสอบ ให้ถือปฏิบัติตามคู่มือวิธีการตรวจหรือทดสอบของเครื่องตรวจแต่ละผลิตภัณฑ์”

2. ประเด็นเกี่ยวกับการกำหนดอัตราโทษของการขับรถโดยสารประจำทางในขณะเมาสุราหรือของมีนเมาอย่างอื่น ผู้ศึกษาเห็นควรปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 127 ทวิ วรรคหนึ่ง โดยจากเดิมวางหลักว่า

“ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 102 (3) ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท แต่ถ้าผู้นั้นเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

แก้เป็น“ ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 102 (3) ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท แต่ถ้าผู้นั้นเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือปรับตั้งแต่ ห้าหมื่นบาทถึง สองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

3. ประเด็นเกี่ยวกับการกำหนดอัตราโทษสำหรับผู้ขับรถโดยสารประจำทางที่เสพยาเสพติดหรือวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ ผู้ศึกษาเห็นควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 127 ทวิ วรรคสอง โดยจากเดิมวางหลักว่า

“ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 102 (3 ทวิ) หรือ (3 ตรี) ต้องระวางโทษตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษหรือกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท แล้วแต่กรณี แต่ถ้าผู้นั้นเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ต้องระวางโทษสูงกว่าที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ หรือกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท แล้วแต่กรณี อีกหนึ่งในสาม”

แก้เป็น “ ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 102 (3 ทวิ) หรือ (3 ตรี) ต้องระวางโทษตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษหรือกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท แล้วแต่กรณี แต่ถ้าผู้นั้นเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับตั้งแต่ห้าหมื่นบาทถึง สองแสนบาท หรือทั้งจำและปรับ

2.4 ประเด็นเกี่ยวกับการกำหนดอัตราโทษสำหรับผลกระทบบกของอุบัติเหตุเกี่ยวกับผู้ขับรถโดยสารประจำทางในขณะมีเมา ผู้ศึกษาพบว่าควรเพิ่มเติมวรรคสามในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 127 ทวิ ความว่า

“ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถซึ่งเป็นผู้ขับรถผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 102 (3)(3 ทวิ) หรือ (3 ตรี) เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 15-20 ปี และปรับตั้งแต่สองแสนบาทถึงห้าแสนบาท”

เอกสารอ้างอิง

ทวีเกียรติ มีนะกนิษฐ. คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาคทั่วไป. พิมพ์ครั้งที่ 17 ,กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์
วิญญูชน, 2559.

มารีชา เทพลีธธา. “มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับผู้ขับขี่รถที่บริโภคสุรา.”วิทยานิพนธ์นิติศาสตรดุษฎี
บัณฑิต.สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์,2559.

สุรศักดิ์ มีบัว. “การกำหนดอัตราโทษที่เหมาะสมสำหรับผู้ขับขี่รถในขณะที่มีเมามาเป็นเหตุให้เกิดความเสียหาย
แก่ผู้อื่น.” วารสารการเมืองการปกครอง .ปีที่ 8 ฉบับที่ 2. (พฤษภาคม-สิงหาคม 2561)