

แนวทางการกำกับดูแลพฤติกรรมกำรขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร

นางสาวปิ่นรวิทย์ เรืองวงศ์ศา

เอกัตศึกษานี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชากฎหมายเศรษฐกิจ

คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2564

หัวข้อเอกัตศึกษา      แนวทางการกำกับดูแลพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสาร  
ประจำทางในกรุงเทพมหานคร

โดย      นางสาวปิ่นธวิทย์ เรืองวงศ์ศา

รหัสประจำตัว      638 00241 34

หลักสูตร      ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชากฎหมายเศรษฐกิจ  
คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

หมวดวิชา      กฎหมายธุรกิจทั่วไป.

อาจารย์ที่ปรึกษา      รองศาสตราจารย์ ดร. ณรงค์เดช สรุโฆษิต

ปีการศึกษา      2564

---

คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้เอกัตศึกษานี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชากฎหมายเศรษฐกิจ

ลงชื่อ..........อาจารย์ที่ปรึกษา  
(รองศาสตราจารย์ ดร. ณรงค์เดช สรุโฆษิต)

## บทคัดย่อ

กรุงเทพมหานคร เป็นศูนย์กลางความเจริญและเป็นศูนย์รวมของประชากรจำนวนมาก จึงส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรบนท้องถนนมาอย่างยาวนาน ปัญหานี้เกิดขึ้นจากหลายปัจจัยแต่ปัจจัยหลักคงหนีไม่พ้นเรื่องอุบัติเหตุบนท้องถนน ซึ่งอุบัติเหตุส่วนมากเกิดขึ้นจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่ไม่ยอมปฏิบัติตามกฎหมายและบ่อยครั้งที่พบว่าผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางมีพฤติกรรมการขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุด้วยเช่นกัน จากสถิติการรับเรื่องร้องเรียนที่เกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครที่มีการร้องเรียนเป็นจำนวนมาก เช่น ชับแทรกและปาดหน้ารถร่วมทาง ชับรถเร็ว ชับรถกระชาก กลับรถในที่ห้ามกลับ และใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ เป็นต้น ซึ่งพฤติกรรมเหล่านี้ถือว่าเป็นพฤติกรรมที่ผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางไม่ควรกระทำเป็นอย่างยิ่ง เนื่องจากผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางควรมีจิตสำนึกที่ดีในการให้บริการและควรตระหนักถึงความปลอดภัยของผู้โดยสารเป็นสำคัญ

จากการศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับประเด็นปัญหาดังกล่าวพบว่ากฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครมีการบัญญัติบทลงโทษผู้กระทำผิดไว้ค่อนข้างเบาและกฎหมายมีช่องว่างให้ผู้กระทำผิดมีโอกาสในการกระทำผิดซ้ำ จึงส่งผลให้ผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครไม่เกรงกลัวต่อมาตรการที่ใช้ในการลงโทษตามที่กฎหมายได้บัญญัติไว้ เมื่อเปรียบเทียบกับกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในประเทศสิงคโปร์ที่มีการบัญญัติบทลงโทษผู้กระทำผิดไว้ค่อนข้างสูง อีกทั้งยังมีการเพิ่มโทษในกรณีที่มีการกระทำผิดซ้ำในความผิดเดิม จึงส่งผลให้พฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางของประเทศสิงคโปร์มีมาตรฐานที่ดี ดังนั้นจึงควรปรับปรุงแนวทางการกำกับดูแลพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร

โดยผู้เขียนขอเสนอให้มีการพิจารณาแก้ไขระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2564 ในข้อ 12 และข้อ 16 คือขอให้พิจารณาเพิ่มโทษในกรณีที่มีการกระทำผิดซ้ำในความผิดเดิมและกำหนดระยะเวลาในการกระทำผิดซ้ำให้แคบลง ทั้งนี้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการกำกับดูแลให้มีมาตรฐานที่ดียิ่งขึ้น

## กิตติกรรมประกาศ

เอกัตศึกษาเรื่องแนวทางการกำกับดูแลพฤติกรรมกำขบขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร สำรเจลลู่่งได้ด้วยควมอนุเคราะห์จากบุคคลหลาย ายด้วยกัน โดยเฉพาะควมกรุณาอย่างยั้งของ รองศาสตราจารย์ ดร. ณรงค์เดช สรุโฆษิต ที่ได้สละเวลาอันมีค่าเพื่อให้ความรู้ คำแนะนำตลอดจนให้คำปรึกษาที่มีประโยชน์ต่อการทำเอกัตศึกษานี้ อีกทั้งยังช่วยแนะแนวทางแก้ไขข้อบกพร่องต่าง เพื่อให้อกัตศึกษานี้สำรเจลลู่่งได้ด้วยดี ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณทุกท่าน ด้วยควมเคารพเป็นอย่างสูง

ขอกราบขอบพระคุณคณาจารย์คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และอาจารย์พิเศษทุกท่าน ที่ได้ถ่ายทอดความรู้ทางด้านนิติศาสตร์และด้านอื่น ให้กับผู้เขียนตลอดมา รวมทั้งขอกราบขอบพระคุณเจ้าหน้าที่ประจำหลักสูตร ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชากฎหมายเศรษฐกิจ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ที่ได้ให้ความช่วยเหลือตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา

ขอกราบขอบพระคุณมารดา ผู้บังคับบัญชาและเพื่อนร่วมงานในบริษัท ตลอดจนเพื่อนนิสิตหลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชากฎหมายเศรษฐกิจ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย รุ่น 23 และพินิสิตรุ่น 22 ที่ให้กำลังใจ คำแนะนำ ความช่วยเหลือ รวมทั้งให้ความสนับสนุนผู้เขียนในการจัดทำเอกัตศึกษานี้ด้วยดีมาตลอด

ท้ายนี้ ผู้เขียนหวังเป็นอย่างยั้งว่าเอกัตศึกษานี้ จะเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่สนใจเพื่อนำไปศึกษาค้นคว้าเป็นความรู้หรือนำไปศึกษาเพิ่มเติมเพื่อให้มีข้อมูลทีสมบูรณ์ยิ่งขึ้น หากมีข้อบกพร่องประการใด ผู้เขียนต้องขอ ัยมา ณ ที่นี้ด้วย

นางสาวปิ่นธวี เรืองวงศ์ศา

## สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อ.....	ค
กิตติกรรมประกาศ.....	ง
สารบัญ.....	จ
สารบัญตาราง.....	ช
สารบัญรูป ภาพ.....	
<b>บทที่ 1 บทนำ.....</b>	<b>1</b>
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ .....	
1.3 สมมติฐาน .....	
1.4 ขอบเขตของงานวิจัย .....	
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ .....	8
1.6 ระเบียบวิธีวิจัย.....	8
<b>บทที่ 2 ความสัมพันธ์และหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้อง .....</b>	
2.1 บทบาทและหน้าที่ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ .....	
2.2 ความสัมพันธ์ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและรถโดยสารเอกชนร่วมบริการ .....	13
2.3 หลักกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางใน กรุงเทพมหานคร.....	1
2.3.1 การกำกับดูแลตามระเบียบปฏิบัติ เรื่องการวางแผนและบริหารการเดินรถ .....	18

2.3.2 การกำกับดูแลตามระเบียบองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ว่าด้วยการบริหารจัดการและกำกับดูแลเอกชนร่วมบริการ พ.ศ. 2561 .....	1
2.3.3 การกำกับดูแลตามข้อบังคับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ฉบับที่ 18 ว่าด้วยวินัย การสอบสวน การลงโทษ และการอุทธรณ์การลงโทษพนักงาน พ.ศ. 2562.....	20
2.3.4 การกำกับดูแลตามระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการพักใช้หรือเพิกถอน ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2564 .....	22
2.3.5 การกำกับดูแลตามหลักกฎหมายในพระราชบัญญัติ จราจรทางบก พ.ศ. 2522 .....	25
2.3.6 การกำกับดูแลตามหลักกฎหมายในพระราชบัญญัติ การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ...	2
<b>บทที่</b> หลักกฎหมายที่เกี่ยวกับการกำกับดูแลพฤติกรรมรถขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในต่างประเทศ .....	38
3.1 ภาพรวมของรถโดยสารประจำทางในประเทศสิงคโปร์ .....	41
3.2 หลักกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลพฤติกรรมรถขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในประเทศสิงคโปร์.....	45
3.2.1 การกำกับดูแลตามกฎหมายจราจรทางบก ว่าด้วยรถบริการสาธารณะ เกี่ยวกับใบอนุญาตประกอบวิชาชีพและความประพฤติของผู้ขับขี่ กระเปารถ ผู้ขับขี่รถสามล้อ และผู้โดยสาร ( ad ra ( b r ) ( a a a d d r r d r r a d r a d a r ) )	45
3.2.2 การกำกับดูแลตามหลักกฎหมายในพระราชบัญญัติ จราจรทางบก ( ad ra ).....	4
3.3 ภาพรวมของรถโดยสารประจำทางในประเทศออสเตรเลีย .....	60
3.4 หลักกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลพฤติกรรมรถขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในประเทศออสเตรเลีย.....	62

บทที่ 4 บทวิเคราะห์หลักกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร.....	64
4.1 ปัญหาและประสิทธิ ภาพของกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครที่บังคับใช้ในปัจจุบัน .....	64
4.1.1 พฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางที่ก่อให้เกิดปัญหาโดยตรงกับผู้โดยสาร .....	1
4.1.2 พฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางที่ก่อให้เกิดปัญหาต่อส่วนรวมและเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน.....	3
4.2 ประสิทธิภาพระหว่างหลักกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครกับหลักกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในต่างประเทศ .....	5
4.2.1 ประเทศสิงคโปร์.....	5
4.2.2 ประเทศประเทศออสเตรเลีย.....	80
บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ .....	83
5.1 บทสรุป .....	83
5.2 ข้อเสนอแนะ .....	85
บรรณานุกรม.....	86

## สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 1 ตารางเปรียบเทียบการรับเรื่องร้องเรียนปีงบประมาณ 2562 2563.....	4
ตารางที่ 2 ตารางแสดงพฤติกรรมกรับข้อร้องเรียนของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง.....	5
ตารางที่ 3 ตารางการจำแนกประเภทและคำอธิบายของรถบริการสาธารณะ .....	42
ตารางที่ 4 ตารางจำนวนการรับเรื่องร้องเรียนผ่านศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ ปีงบประมาณ 2562 (ตุลาคม 2561 กันยายน 2562).....	6
ตารางที่ 5 ตารางจำนวนการรับเรื่องร้องเรียนผ่านศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ ปีงบประมาณ 2563 (ตุลาคม 2562 พฤษภาคม 2563).....	68
ตารางที่ 6 ตารางเปรียบเทียบมาตรการที่ใช้ในการลงโทษผู้กระทำความผิด .....	
ตารางที่ 7 ตารางแสดงการแบ่งกลุ่มข้อหาความผิด.....	82



## สารบัญรูป ภาพ

	หน้า
รูป ภาพที่ 1 8 พฤติกรรมเสี่ยงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ.....	2
รูป ภาพที่ 2 รถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร .....	10
รูป ภาพที่ 3 โครงสร้างองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ .....	12
รูป ภาพที่ 4 ประเทศในอาเซียน.....	3
รูป ภาพที่ 5 ประเมินการผู้เสียชีวิตต่อประชากร 100 000 ราย ในกลุ่มประเทศอาเซียน .....	3
รูป ภาพที่ 6 จำนวนผู้เสียชีวิตจากถนนต่อประชากร 100 000 ราย ปี 201 ในกลุ่ม .....	40
รูป ภาพที่ 7 รถโดยสารประจำทางของประเทศสิงคโปร์.....	41
รูป ภาพที่ 8 รถโดยสารประจำทางของประเทศออสเตรเลีย .....	60
รูป ภาพที่ 9 แผน ภูมิเปรียบเทียบการรับเรื่องร้องเรียนผ่านศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ จำแนกตาม ประเภท 5 อันดับแรก ปีงบประมาณ 2561 2562.....	65
รูป ภาพที่ 10 แผน ภูมิเปรียบเทียบการรับเรื่องร้องเรียนผ่านศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ จำแนก ตามประเภท 5 อันดับแรก ปีงบประมาณ 2562 2563 .....	65
รูป ภาพที่ 11 ระดับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ รถโดยสาร ทุกประเภท (รถธรรมดาและรถปรับอากาศ).....	6
รูป ภาพที่ 12 ระดับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารรวมบริการประเภทธรรมดา.....	0
รูป ภาพที่ 13 ระดับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารรวมบริการประเภทปรับอากาศ.....	0
รูป ภาพที่ 14 อันดับคุณ ภาพการจราจรในอาเซียน ปี 2563 .....	6
รูป ภาพที่ 15 อันดับคุณ ภาพการจราจร ปี 2563 (อันดับที่ 20 40).....	80

## บทคัดย่อ

กรุงเทพมหานคร เป็นศูนย์กลางความเจริญและเป็นศูนย์รวมของประชากรจำนวนมาก จึงส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรบนท้องถนนมาอย่างยาวนาน ปัญหานี้เกิดขึ้นจากหลายปัจจัยแต่ปัจจัยหลักคงหนีไม่พ้นเรื่องอุบัติเหตุบนท้องถนน ซึ่งอุบัติเหตุส่วนมากเกิดขึ้นจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่ไม่ยอมปฏิบัติตามกฎหมายและบ่อยครั้งที่พบว่าผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางมีพฤติกรรมการขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุด้วยเช่นกัน จากสถิติการรับเรื่องร้องเรียนที่เกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครที่มีการร้องเรียนเป็นจำนวนมาก เช่น ชับแทรกและปาดหน้ารถร่วมทาง ชับรถเร็ว ชับรถกระชาก กลับรถในที่ห้ามกลับ และใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ เป็นต้น ซึ่งพฤติกรรมเหล่านี้ถือว่าเป็นพฤติกรรมที่ผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางไม่ควรกระทำเป็นอย่างยิ่ง เนื่องจากผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางควรมีจิตสำนึกที่ดีในการให้บริการและควรตระหนักถึงความปลอดภัยของผู้โดยสารเป็นสำคัญ

จากการศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับประเด็นปัญหาดังกล่าวพบว่ากฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครมีการบัญญัติบทลงโทษผู้กระทำผิดไว้ค่อนข้างเบาและกฎหมายมีช่องว่างให้ผู้กระทำผิดมีโอกาสในการกระทำผิดซ้ำ จึงส่งผลให้ผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครไม่เกรงกลัวต่อมาตรการที่ใช้ในการลงโทษตามที่กฎหมายได้บัญญัติไว้ เมื่อเปรียบเทียบกับกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในประเทศสิงคโปร์ที่มีการบัญญัติบทลงโทษผู้กระทำผิดไว้ค่อนข้างสูง อีกทั้งยังมีการเพิ่มโทษในกรณีที่มีการกระทำผิดซ้ำในความผิดเดิม จึงส่งผลให้พฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางของประเทศสิงคโปร์มีมาตรฐานที่ดี ดังนั้นจึงควรปรับปรุงแนวทางการกำกับดูแลพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร

โดยผู้เขียนขอเสนอให้มีการพิจารณาแก้ไขระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2564 ในข้อ 12 และข้อ 16 คือขอให้พิจารณาเพิ่มโทษในกรณีที่มีการกระทำผิดซ้ำในความผิดเดิมและกำหนดระยะเวลาในการกระทำผิดซ้ำให้แคบลง ทั้งนี้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการกำกับดูแลให้มีมาตรฐานที่ดียิ่งขึ้น

## กิตติกรรมประกาศ

เอกัตศึกษาเรื่องแนวทางการกำกับดูแลพฤติกรรมกำขับของผู้ขับซึรโดโดยสารประจำทางใน กรุงเทพมหานคร สำเรจลู่่งได้ด้วยคามอนุเคราะห์จากบุคคลหลาย ายด้วยกัน โดยเฉพาะคามกรุณาอย่างย้งของ รองศาสตราจารย์ ดร. ณรงค์เดช สรุโฆษิต ที่ได้สละเวลาอันมีค่าเพื่อให้ความรู้ คำแนะนำ ตลอดจนให้คำปรึษาที่มีประโยชน์ต่อการทำเอกัตศึกษาฉบับนี้ อึกทั้งย้งช่วยแนะแนวทางแก้ไข ข้อบกพร่องต่าง เพื่อให้อเอกัตศึกษาฉบับนี้สำเรจลู่่งได้ด้วยดี ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณทุกท่าน ด้วยความเคารพเป็นอย่างสูง

ขอกราบขอบพระคุณคณาจารย์คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และอาจารย์พิเศษทุกท่าน ที่ได้ถ่ายทอดความรู้ทางด้านนิติศาสตร์และด้านอื่น ให้กับผู้เขียนตลอดมา รวมทั้งขอกราบขอบพระคุณเจ้าหน้าที่ประจำหลักสูตร ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชากฎหมายเศรษฐกิจ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ที่ได้ให้ความช่วยเหลือตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา

ขอกราบขอบพระคุณมารดา ผู้บังคับบัญชาและเพื่อนร่วมงานในบริษัท ตลอดจนเพื่อนนิสิต หลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชากฎหมายเศรษฐกิจ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย รุ่น 23 และพินิสิตรุ่น 22 ที่ให้กำลังใจ คำแนะนำ ความช่วยเหลือ รวมทั้งให้ความสนับสนุนผู้เขียนในการจัดทำเอกัตศึกษาฉบับนี้ด้วยดีมาตลอด

ท้ายนี้ ผู้เขียนหวังเป็นอย่างย้งว่าเอกัตศึกษาฉบับนี้ จะเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่สนใจเพื่อนำไปศึกษาค้นคว้าเป็นความรู้หรือนำไปศึกษาเพิ่มเติมเพื่อให้มีข้อมูลทีสมบูรณ์ย้งขึ้น หากมีข้อบกพร่องประการใด ผู้เขียนต้องขอ ัยมา ณ ที่นี้ด้วย

นางสาวป็นธวีย์ เรืองวงษ์ศา

# บทที่

## บทนำ

### ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

กรุงเทพมหานคร เมืองหลวงของประเทศไทย ได้รับการสถาปนาขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2325<sup>1</sup> มีจำนวนประชากรตามทะเบียนราษฎรรวมทั้งสิ้น 5 666 264 คน (พ.ศ. 2562)<sup>2</sup> กรุงเทพมหานครเป็นนครที่มีประชากรมากที่สุดของประเทศไทย อีกทั้งยังเป็นเมืองเศรษฐกิจหลักที่เป็นศูนย์กลางความเจริญในด้านต่าง เช่น การศึกษา การเงินการธนาคาร การท่องเที่ยว การสื่อสาร การพาณิชย์ และการคมนาคม เป็นต้น ด้วยเหตุที่กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางของความเจริญจึงทำให้มีประชากรจากทั่วทุกสารทิศหลั่งไหลเข้ามาในแต่ละวันเป็นจำนวนมาก เมื่อกรุงเทพมหานครกลายเป็น ศูนย์รวมของประชากรจำนวนมากจึงส่งผลให้เกิดปัญหาต่าง ตามมาอย่างมากมาย ซึ่งปัญหาที่อยู่คู่กับกรุงเทพมหานครมาอย่างยาวนานและยังไม่มีใครสามารถแก้ไขปัญหานั้นได้อย่างแท้จริง นั่นคือ ปัญหาการจราจรบนท้องถนน ปัญหานี้เกิดขึ้นจากหลายปัจจัย แต่ปัจจัยหลักคงหนีไม่พ้นเรื่องอุบัติเหตุบนท้องถนน และคงปฏิเสธไม่ได้ว่าอุบัติเหตุโดยส่วนมากเกิดขึ้นจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่ไม่ยอมปฏิบัติตามกฎหมาย ซึ่งพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุที่มักพบเห็นอยู่บ่อยครั้งมีดังนี้ ไม่เปิดไฟ เลี้ยว ตัดสินใจช้าและเปลี่ยนเลน

---

<sup>1</sup> ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. อรทัย กภผล รองศาสตราจารย์ ดร. นครินทร์ เมฆไตรรัตน์. ประวัติและความเป็นมาของกรุงเทพมหานคร ออน ลน์ สถาบันพระปกเกล้า. แหล่งที่มา . a . d . ประวัติและความเป็นมาของกรุงเทพมหานคร (25 สิงหาคม 2564)

<sup>2</sup> ธนาคม จงจิริระ. ประกาศสำนักทะเบียนกลาง เรื่องจำนวนราษฎรทั่วราชอาณาจักร ตามหลักฐานการทะเบียนราษฎร ออน ลน์ ราชกิจจานุเบกษา 2562. แหล่งที่มา .ra a a . . 2563 024 \_001 . (25 สิงหาคม 2564)

กะทันหัน ไม่ปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจร ขับรถเร็ว เข้าแยกไม่ชะลอรถ ดื่มแล้วขับ ขับแทรก ขับแฉ่ง ขับปาด และใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ<sup>3</sup>

### รูปภาพที่ พฤติกรรมเสี่ยงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ



ที่มา บริษัท ดี.ที.เ. เอนเตอร์ไพรส์ จำกัด<sup>4</sup>

<sup>3</sup> ความรู้โลจิสติกส์. พฤติกรรมเสี่ยงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ออน ลน์ กรุงเทพมหานคร บริษัท ดี.ที.เ. เอนเตอร์ไพรส์ จำกัด 2561. แหล่งที่มา .d . . ความรู้โลจิสติกส์ 8 พฤติกรรมเสี่ยงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ (25 สิงหาคม 2564)

<sup>4</sup> เรื่องเดียวกัน

พฤติกรรมทั้งหมดที่กล่าวมาในข้างต้น มิได้เป็นเพียงพฤติกรรมที่พบเห็นเฉพาะกับผู้ขับขี่รถส่วนตัวเท่านั้น แต่บ่อยครั้งที่เราพบว่าผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางก็มีพฤติกรรมดังกล่าวด้วยเช่นกัน ซึ่งถือว่าเป็นพฤติกรรมที่ผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางไม่ควรกระทำเป็นอย่างยิ่ง เนื่องจากผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางควรมีจิตสำนึกที่ดีในการให้บริการและควรตระหนักถึงความปลอดภัยของผู้โดยสารเป็นสำคัญ

รถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครอยู่ ภายใต้การกำกับดูแลขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ซึ่งเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจประเภทสาธารณูปโภคสังกัดกระทรวงคมนาคม จัดตั้งขึ้นโดยพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. 251 มีหน้าที่ในการจัดบริการรถโดยสารประจำทางเพื่อรับส่งประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง ได้แก่ นนทบุรี นครปฐม ปทุมธานี สมุทรสาคร และสมุทรปราการ<sup>5</sup>

ในทุก ปี กรมการขนส่งทางบกจะมีการจัดทำรายงานสถิติการขนส่งประจำปีขึ้น โดยในรายงานจะมีการระบุข้อมูลเกี่ยวกับการรับเรื่องร้องเรียนที่เกี่ยวกับรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครอยู่ด้วย ซึ่งในรายงานสถิติการขนส่ง ประจำปี 2563 ระบุข้อมูลไว้ว่าในปี 2562 มีการรับเรื่องร้องเรียนที่เกี่ยวกับรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร จำนวน 10 026 ครั้ง และมีการรับเรื่องร้องเรียนมากขึ้นในปี 2563 คือจำนวน 11 631 ครั้ง ซึ่งมีจำนวนการรับเรื่องร้องเรียนเพิ่มมากขึ้นถึง 1 605 ครั้ง<sup>6</sup>

<sup>5</sup> องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. การบริการ ออนไลน์ กรุงเทพมหานคร องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. แหล่งที่มา .b a . r (25 สิงหาคม 2564)

<sup>6</sup> กรมการขนส่งทางบก กองแผนงาน กลุ่มสถิติการขนส่ง. รายงานสถิติการขนส่ง ประจำปี 256 กรมการขนส่งทางบก กองแผนงาน กลุ่มสถิติการขนส่ง 2564 หน้า 3 .

ตารางที่ ตารางเปรียบเทียบการรับเรื่องร้องเรียนปีงบประมาณ 2562 256

หน่วย ครั้ง

ประเภ ทรถ	จำนวนรถ		การเปลี่ยนแปลง เพิ่ม ลด
	ปี 2562	ปี 256	
ขสมก.	4 2 2	5 6 2	1 380
รถร่วมบริการ (ธรรมดา)	2 240	2 161	
รถร่วมบริการ (ปรับอากาศ)	2 2 4	2 654	360
รถมินิบัส	1 200	1 144	56
<b>รวม</b>	<b>26</b>	<b>6</b>	<b>6 5</b>

ที่มา เรียบเรียงโดยผู้เขียน

เรื่องที่ได้รับร้องเรียนเกี่ยวกับพฤติกรรมรถขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางโดยส่วนมากจะเป็นพฤติกรรม ดังนี้ ไม่จอดรับ ส่งผู้โดยสารในป้ายหยุดรถประจำทาง ไม่จอดรถเลน ้าย ขับแทรกและปาดหน้ารถร่วมทาง ขับรถเร็ว ขับรถกระชาก กลับรถในที่ห้ามกลับ ไม่ปิดประตูรถโดยสารระหว่างการเดินทาง และใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ เป็นต้น<sup>8</sup>

เรื่องเดียวกัน

<sup>8</sup> องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. ร้องเรียนรถองค์การ ออน ลน์ กรุงเทพมหานคร องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ แหล่งที่มา .b a. . r 20 (24 พฤศจิกายน 2563)

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. ร้องเรียนรถเอกชนร่วมบริการ ออน ลน์ กรุงเทพมหานคร องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ แหล่งที่มา .b a. . r ร้องเรียนรถเอกชนร่วมบริการ (24 พฤศจิกายน 2563)

พฤติกรรมกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและมีผลกระทบกับผู้โดยสารอาจมีทั้งพฤติกรรมที่ผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางประพฤติผิดระเบียบปฏิบัติขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ หรืออาจประพฤติผิดกฎหมายตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกและพระราชบัญญัติจราจรทางบก โดยผู้เขียนได้รวบรวมพฤติกรรมกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางและกฎหมายที่เกี่ยวข้องตามที่ปรากฏในตารางที่ 2

ตารางที่ 2 ตารางแสดงพฤติกรรมกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

พฤติกรรมกรรมการขับขี่ ของผู้ขับขี่รถโดยสาร ประจำทาง	เป็นพฤติกรรมที่ผิดต่อ			
	ระเบียบปฏิบัติ เรื่องการวางแผน	ระเบียบ ขสมก ว่าด้วยการบริหาร	พระราชบัญญัติ การขนส่งทางบก	พระราชบัญญัติ จราจรทางบก
ไม่จอดรับ ส่งผู้โดยสาร ในป้ายหยุดรถประจำทาง	ข้อ 5.2.6.6	ข้อ 44.3.	มาตรา 105	มาตรา 88
ขับแทรกและปาดหน้า รถร่วมทาง	ข้อ 5.2.6.8			มาตรา 23 45
ขับรถเร็ว หวาดเสียว	ข้อ 5.2.6.8			มาตรา 43 6
ไม่ปิดประตูรถโดยสาร ระหว่างการเดินทาง	ข้อ 5.2.6.	ข้อ 44.3.5		
ใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ				มาตรา 43
ไม่มีใบอนุญาตขณะขับขี่	ข้อ 5.2.6.1	ข้อ 44.3.1	มาตรา 3 101	
เมาแล้วขับ		ข้อ 44.3.2	มาตรา 102	มาตรา 43



พฤติกรรมกำรขับขี่ ของผู้ขับขี่รถโดยสาร์ ประจำทง	เป็นพฤติกรรมที่ผิดต่อ			
	ระเบียบปัด เรื่องการวางแผน	ระเบียบ ขสมก ว่าด้วยการบริหาร	พระราชบัญญัติ การขนส่งทงบก	พระราชบัญญัติ จราจรทงบก
แสดงกิริยาหรือใช้ถ้อยคำ เสียดสี หรือกระทำ อนาจาร		ข้อ 44.3.3	มาตรา 102	มาตรา 1
ทิ้งผู้โดยสารกลางทง		ข้อ 44.3.4	มาตรา 104	
ขับรตผ้าสัญญาณไ้ แดง				มาตรา 21 22
กลับรตในที่ห้ามกลับ				มาตรา 53

ที่มา เรียบเรียงโดยผู้เขียน

จากข้อมูลทีกล่าวมาในข้างต้น จะเห็นว่าปัจจุบันผู้ขับขี่รถโดยสาร์ประจำทงในกรุงเทพมหานคร มีระเบียบขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลพฤติกรรมกำรขับขี่อยู่แล้ว แต่เนื่องจากกฎระเบียบและกฎหมายดังกล่าวยังไม่มืประสิทธิภาพที่เพียงพอต่อการกำกับดูแลพฤติกรรมกำรขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสาร์ประจำทงในกรุงเทพมหานคร จึงทำให้ผู้ขับขี่ยังมีพฤติกรรมที่ผิดต่อกฎระเบียบและกฎหมาย ึ่งพฤติกรรมเหล่านี้เป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนด้วยเหตุดังกล่าว จึงเป็นที่มาของเอกัตศีกษาฉบับนี้ ที่มุ่งศีกษาเพื่อหาเพื่อหาแนวทางในการกำกับดูแลพฤติกรรมกำรขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสาร์ประจำทงในกรุงเทพมหานคร ให้เป็นไปในทิศทางที่ดีขึ้น

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. ระเบียบปัด เรื่องการวางแผนและบริหารการเดินรถ กรุงเทพมหานคร องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ 255 หน้า 10.

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. ระเบียบองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ว่าด้วยการบริหารจัดการและกำกับดูแลเอกชนร่วมบริการ พ ศ 256 กรุงเทพมหานคร องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ 2561 หน้า 10 11.

พระราชบัญญัติการขนส่งทงบก พ ศ 2522 หน้า 23 2 .

พระราชบัญญัติจราจรทงบก พ ศ 2522 หน้า 3.

## 2 วัตถุประสงค์

1.2.1 เพื่อศึกษาภาวะเปรียบเทียบและหลักกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร ที่มีอยู่ในปัจจุบัน

1.2.2 เพื่อศึกษาปัญหาจากการใช้ภาวะเปรียบเทียบและหลักกฎหมายในการกำกับดูแลพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร

1.2.3 เพื่อศึกษาภาวะเปรียบเทียบและหลักกฎหมายในการกำกับดูแลพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในต่างประเทศ

1.2.4 เพื่อเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาจากการใช้ภาวะเปรียบเทียบและหลักกฎหมายในการกำกับดูแลพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร

### สมมติฐาน

พฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน เพราะกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมายยังไม่มีประสิทธิภาพที่ดีพอ ดังนั้น จึงควรปรับปรุงแนวทางในการกำกับดูแลและควบคุมพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครให้ดียิ่งขึ้น

## 4 ขอบเขตของงานวิจัย

เอกัตศึกษาฉบับนี้ เป็นการศึกษาภาวะเปรียบเทียบและหลักกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร ซึ่งผู้เขียนจะศึกษาถึงปัญหาจากการใช้ภาวะเปรียบเทียบและหลักกฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบันและนำมาเปรียบเทียบกับภาวะเปรียบเทียบและหลักกฎหมายในการกำกับดูแลพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในต่างประเทศ เพื่อนำข้อมูลมา

วิเคราะห์ในทางกฎหมาย เพื่อหาแนวทางในการแก้ไขปัญหามาจากการใช้กฎระเบียบและหลักกฎหมายในการกำกับดูแลพฤติกรรมกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร

## 5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.5.1 ทราบถึงกฎระเบียบและหลักกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลพฤติกรรมกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร ที่มีอยู่ในปัจจุบัน

1.5.2 ทราบถึงปัญหาจากการใช้กฎระเบียบและหลักกฎหมายในการกำกับดูแลพฤติกรรมกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร

1.5.3 ทราบถึงกฎระเบียบและหลักกฎหมายในการกำกับดูแลพฤติกรรมกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในต่างประเทศ

1.5.4 มีข้อเสนอแนะทางการแก้ไขปัญหามาจากการใช้กฎระเบียบและหลักกฎหมายในการกำกับดูแลพฤติกรรมกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร

## 6 ระเบียบวิธีวิจัย

เอกัตศึกษานี้ เป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพ ( a a ar ) โดยการค้นคว้าและรวบรวมข้อมูลจากเอกสารที่เกี่ยวข้อง เช่น หนังสือ วารสาร บทความ วิทยานิพนธ์ และบทกฎหมายต่าง ตลอดจนการค้นคว้าหาข้อมูลจากสื่อออนไลน์ เพื่อนำมาวิเคราะห์เป็นข้อเสนอแนะต่อไป

## บทที่ 2

### ความสัมพันธ์และหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

รถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร หมายถึงรถโดยสารองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และรถโดยสารเอกชนร่วมบริการ ซึ่งอยู่ ภายใต้การกำกับดูแลขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ดังนั้น ผู้เขียนจึงจะศึกษาให้เห็นถึงความสัมพันธ์ระหว่างองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและรถโดยสารเอกชนร่วมบริการ เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการศึกษาถึงหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลพฤติกรรมรถโดยสารของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร

#### 2 บทบาทและหน้าที่ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) หรือ a Ma ra r ( M ) ึ่ง เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจประเภทสาธารณูปโภคสังกัดกระทรวงคมนาคม จัดตั้งขึ้นโดยพระราชกฤษฎีกา จัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. 251 <sup>10</sup> โดยมีวัตถุประสงค์ในการประกอบการขนส่งบุคคลใน กรุงเทพมหานคร คือ การจัดบริการรถโดยสารประจำทางเพื่อรับส่งประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและ จังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง ได้แก่ นนทบุรี นครปฐม ปทุมธานี สมุทรสาคร และสมุทรปราการ และมี วัตถุประสงค์ในการประกอบการอื่นที่เกี่ยวข้องหรือต่อเนื่องกับการประกอบการขนส่งบุคคล นอกจากนี้ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพยังมีอำนาจในการว่าจ้างหรือรับจ้างทำกิจการเกี่ยวกับการขนส่งบุคคล กำหนดอัตราค่าโดยสาร ค่าระวาง ค่าบริการ และค่า าระในกิจการต่าง อีกด้วย<sup>11</sup>

---

<sup>10</sup> องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. การบริการ ออนไลน์ กรุงเทพมหานคร องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ แหล่งที่มา .b a . r (25 สิงหาคม 2564)

<sup>11</sup> พระราชกฤษฎีกา จัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. 2511 หน้า 12.

## รูป ภาพที่ 2 รถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร



ที่มา da <sup>12</sup>

ปัจจุบันองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีการแบ่งเส้นทางรถโดยสารประจำทาง ออกเป็น 8 เขต การเดินรถ ดังนี้<sup>13</sup>

เขตการเดินรถที่ 1 ตั้งอยู่ที่ 113 ถนนพหลโยธิน เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร 10220<sup>14</sup>

เขตการเดินรถที่ 2 ตั้งอยู่ที่ 8 1 2 1 8 ออ สวนสยาม ถนนสวนสยาม แขวงคั่นนายาว เขต คั่นนายาว กรุงเทพมหานคร 10230<sup>15</sup>

<sup>12</sup> da . คนกรุงโปรดทราบ !! ขสมก เตรียมเปลี่ยนหมายเลขรถเมล์ใหม่ ออน ลน์ แหล่งที่มา da . 60026 (25 ตุลาคม 2564)

<sup>13</sup> องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. โครงสร้างการบริหาร ออน ลน์ กรุงเทพมหานคร องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ แหล่งที่มา .b a . r a a ar (25 สิงหาคม 2564)

<sup>14</sup> องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. ติดต่อเรา เขตการเดินรถที่ ออน ลน์ กรุงเทพมหานคร องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ แหล่งที่มา .b a . เขตการเดินรถที่ 1 (25 สิงหาคม 2564)

<sup>15</sup> องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. ติดต่อเรา เขตการเดินรถที่ 2 ออน ลน์ กรุงเทพมหานคร องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ แหล่งที่มา .b a . เขตการเดินรถที่ 2 (25 สิงหาคม 2564)

เขตการเดินรถที่ 3 ตั้งอยู่ที่ 100 หมู่ 8 ตำบล บางแก้ว อำเภ อ บางพลี จังหวัด สมุทรปราการ 10540<sup>16</sup>

เขตการเดินรถที่ 4 ตั้งอยู่ที่ 148 ถนน สุทรโกษา เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร 10110<sup>1</sup>

เขตการเดินรถที่ 5 ตั้งอยู่ที่ 66 1 ถนนพระรามที่ 2 ออย 4 แขวงแสมดำ เขตบางขุนเทียน กรุงเทพมหานคร 10150<sup>18</sup>

เขตการเดินรถที่ 6 ตั้งอยู่ที่ 83 พุทธมณฑลสาย 2 บรมราชชนนี แขวง ศาลาธรรมสพน์ เขตทวีวัฒนา กรุงเทพมหานคร 101 0<sup>1</sup>

เขตการเดินรถที่ 7 ตั้งอยู่ที่ 85 หมู่ 4 ถนนบางกรวย ไทรน้อย ตำบลบางบัวทอง อำเภ อ บางบัวทอง จังหวัดนนทบุรี 11110<sup>20</sup>

เขตการเดินรถที่ 8 ตั้งอยู่ที่ 8 185 1 1 ออยสวนสยาม (อมรพันธ์นคร 8) แขวงคั่นนายาว เขตคั่นนายาว กรุงเทพมหานคร 10230<sup>21</sup>

---

<sup>16</sup> องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. **ติดต่อเรา เขตการเดินรถที่ 3 ออน ลน์** กรุงเทพมหานคร องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ แหล่งที่มา .b a . . เขตการเดินรถที่ 3 (25 สิงหาคม 2564)

<sup>1</sup> องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. **ติดต่อเรา เขตการเดินรถที่ 4 ออน ลน์** กรุงเทพมหานคร องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ แหล่งที่มา .b a . . เขตการเดินรถที่ 4 (25 สิงหาคม 2564)

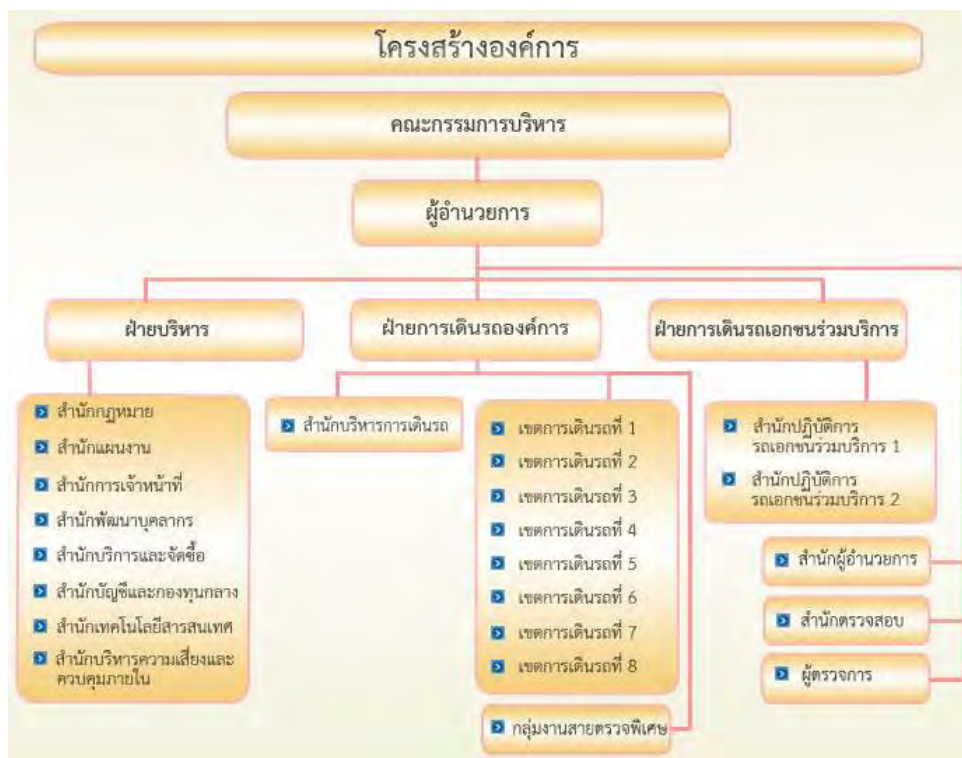
<sup>18</sup> องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. **ติดต่อเรา เขตการเดินรถที่ 5 ออน ลน์** กรุงเทพมหานคร องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ แหล่งที่มา .b a . . เขตการเดินรถที่ 5 (25 สิงหาคม 2564)

<sup>1</sup> องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. **ติดต่อเรา เขตการเดินรถที่ 6 ออน ลน์** กรุงเทพมหานคร องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ แหล่งที่มา .b a . . เขตการเดินรถที่ 6 (25 สิงหาคม 2564)

<sup>20</sup> องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. **ติดต่อเรา เขตการเดินรถที่ 7 ออน ลน์** กรุงเทพมหานคร องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ แหล่งที่มา .b a . . เขตการเดินรถที่ 7 (25 สิงหาคม 2564)

<sup>21</sup> องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. **ติดต่อเรา เขตการเดินรถที่ 8 ออน ลน์** กรุงเทพมหานคร องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ แหล่งที่มา .b a . . เขตการเดินรถที่ 8 (25 สิงหาคม 2564)

## รูป ภาพที่ โครงสร้างองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ



ที่มา องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ<sup>22</sup>

ซึ่งการจัดบริการรถโดยสารประจำทางนี้มีทั้งรถโดยสารองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและรถโดยสารเอกชนร่วมบริการ ที่ร่วมวิ่งบริการกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีการจัดโดยสายประจำทางวิ่งบริการในเส้นทางต่าง รวม 36 เส้นทาง<sup>23</sup>

<sup>22</sup> องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. โครงสร้างการบริหาร ออน ลน์ กรุงเทพมหานคร องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ แหล่งที่มา .b a . r a a ar (25 สิงหาคม 2564)

<sup>23</sup> องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. การบริการ ออน ลน์ กรุงเทพมหานคร องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ แหล่งที่มา .b a . r (25 สิงหาคม 2564)

## 2.2 ความสัมพันธ์ระหว่างองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและรถโดยสารเอกชนร่วมบริการ

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีหน้าที่ในการจัดบริการรถโดยสารประจำทางเพื่อรับส่งประชาชนในกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง<sup>24</sup> ทั้งนี้รถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครมิได้มีเพียงรถโดยสารองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเท่านั้น แต่ยังมีรถโดยสารประจำทางที่เป็นรถโดยสารเอกชนร่วมบริการอีกด้วย

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการที่มีความประสงค์จะนำรถโดยสารเข้าร่วมเดินรถกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ สามารถยื่นขอใบอนุญาตประกอบการกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ โดยผู้ประกอบการต้องปฏิบัติตามระเบียบและข้อบังคับขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพในฐานะผู้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งจากกรมการขนส่งทางบกจะเป็นผู้คัดเลือกผู้ประกอบการที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่ออนุญาตให้เข้าร่วมเดินรถกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ<sup>25</sup>

ผู้ประกอบการที่มีความประสงค์จะขอนำรถโดยสารเข้าร่วมเดินรถกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จะต้องปฏิบัติตามระเบียบขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ว่าด้วยการบริหารจัดการและกำกับดูแลเอกชนร่วมบริการ พ.ศ. 2561 ดังนี้

- 1) ผู้ประกอบการต้องเป็นนิติบุคคล สัญชาติไทย มีวัตถุประสงค์ในการประกอบกิจการเดินรถโดยสารประจำทาง และเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ หรือมีสิทธิครอบครองรถโดยสารที่จะนำเข้าร่วมเดินรถอย่างถูกต้องตามกฎหมาย สำหรับผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทาง 2 ข และมาตรฐาน 3 ก รายหนึ่งมี

<sup>24</sup> เรื่องเดียวกัน

<sup>25</sup> องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. ระเบียบองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ว่าด้วยการบริหารจัดการและกำกับดูแลเอกชนร่วมบริการ พ.ศ. 2561 กรุงเทพมหานคร องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ 2561.



สิทธิเข้าร่วมเดินรถได้มากกว่า 1 เส้นทาง แต่ใน 1 เส้นทางจะมีผู้ประกอบการ  
ของรถแต่ละประเภทเพียง 1 นิติบุคคลเท่านั้น<sup>26</sup>

- 2) ผู้ประกอบการต้องทำหนังสือพร้อมแนบหลักฐาน เพื่อยื่นขออนุมัติจาก  
ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ<sup>2</sup>
- 3) ผู้ประกอบการดำเนินการทำสัญญาหลังจากได้รับอนุมัติจากองค์การขนส่ง  
มวลชนกรุงเทพ พร้อมทั้งชำระค่าธรรมเนียมต่าง ในวันทำสัญญา<sup>28</sup>
- 4) ผู้ประกอบการสามารถโอนสิทธิหรือหน้าที่ในการประกอบการเดินรถให้กับ  
ผู้ประกอบการอื่นได้ แต่ต้องได้รับอนุญาตจากองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ<sup>2</sup>
- 5) ผู้ประกอบการเข้าร่วมเดินรถ ต้องมีคุณสมบัติ ดังนี้
  - (1) ผู้ประกอบการต้องมีทุนจดทะเบียนตามประเภท และต้องชำระทุน  
จดทะเบียนเต็มมูลค่า โดยทุนจดทะเบียนตามประเภท มีดังนี้
    - (1.1) รถมาตรฐาน 2 ข และรถมาตรฐาน 3 ก มีทุนจดทะเบียนไม่  
น้อยกว่า 20 ล้านบาท
    - (1.2) รถมาตรฐาน 3 จ มีทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่า 10 ล้านบาท  
และรถมาตรฐาน 2 จ มีทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่า 1 ล้าน  
บาท
    - (1.3) รถมาตรฐาน 3 ฉ มีทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่า 5 ล้านบาท
    - (1.4) รถมาตรฐาน 2 ค มีทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่า 10 ล้านบาท

---

<sup>26</sup> องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. ระเบียบองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ว่าด้วยการบริหารจัดการและกำกับดูแลเอกชนร่วม  
บริการ พ.ศ. 256 กรุงเทพมหานคร องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ 2561 หน้า 3.

<sup>2</sup> เรื่องเดียวกัน

<sup>28</sup> เรื่องเดียวกัน

<sup>2</sup> เรื่องเดียวกัน

- (2) ผู้ประกอบการต้องมีอยู่จอดรถและสำนักงาน โดยอยู่จอดรถต้องมีพื้นที่จอดรถให้เพียงพอกับจำนวนรถที่เข้าร่วมเดินรถกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ต้องมีท่ารถต้นทางและปลายทางที่เหมาะสม และไม่กีดขวางจากการจราจรในเส้นทางตามใบอนุญาตประกอบการขนส่ง
- สำนักงานของผู้ประกอบการต้องมีสถานที่ตั้งอยู่ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และเป็นสถานที่ที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพสามารถติดต่อประสานงานได้ หากผู้ประกอบการเปลี่ยนแปลงสถานที่ที่ตั้งต้องแจ้งให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพทราบเป็นลายลักษณ์อักษรทุกครั้ง
- (3) ผู้ประกอบการต้องมีแผนการดำเนินงาน ดังนี้
- (3.1) แผนการเดินรถและการบริการ
  - (3.2) แผนพื นานุเคราะห์
  - (3.3) แผนการ ่อมบำรุง
  - (3.4) แผนด้านความปลอดภัย
  - (3.5) แผนด้านสิ่งแวดล้อม
- (4) ผู้ประกอบการต้องไม่มีหนี้ค้างชำระกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
- (5) ผู้ประกอบการต้องจัดส่งผู้ประจํารถเข้ารับการอบรมที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและได้รับใบอนุญาตจากองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ก่อนขึ้นปี ั้ติหน้าที่บนรถโดยสารประจำทาง<sup>30</sup>

---

<sup>30</sup> เรื่องเดียวกัน หน้า 4.

ทั้งนี้ในระเบียบองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ว่าด้วยการบริหารจัดการและกำกับดูแลเอกชนร่วมบริการ พ.ศ. 2561 ได้มีการให้ความหมายของรถโดยสารแต่ละประเภทไว้ ดังนี้

- 1) มาตรฐาน 2 ข หมายความว่า รถโดยสารปรับอากาศมีจำนวนที่นั่งเกิน 30 ที่นั่ง มีที่ขึ้น<sup>31</sup>
- 2) มาตรฐาน 2 ค หมายความว่า รถโดยสารปรับอากาศ มีจำนวนที่นั่งเกิน 21 30 ที่นั่ง ไม่กำหนดที่ขึ้น<sup>32</sup>
- 3) มาตรฐาน 2 จ หมายความว่า รถโดยสารปรับอากาศ มีจำนวนที่นั่งไม่เกิน 20 ที่นั่ง ไม่มีที่ขึ้น<sup>33</sup>
- 4) มาตรฐาน 3 ก หมายความว่า รถโดยสารธรรมดา มีจำนวนที่นั่งเกิน 30 ที่นั่ง มีที่ขึ้น<sup>34</sup>
- 5) มาตรฐาน 3 จ หมายความว่า รถโดยสารธรรมดา มีจำนวนที่นั่งเกิน 13 24 ที่นั่ง<sup>35</sup>
- 6) มาตรฐาน 3 ฉ หมายความว่า รถโดยสารธรรมดา มีจำนวนที่นั่งไม่เกิน 12 ที่นั่ง ไม่มีที่ขึ้น<sup>36</sup>

---

<sup>31</sup> เรื่องเดียวกัน หน้า 2.

<sup>32</sup> เรื่องเดียวกัน

<sup>33</sup> เรื่องเดียวกัน

<sup>34</sup> เรื่องเดียวกัน

<sup>35</sup> เรื่องเดียวกัน

<sup>36</sup> เรื่องเดียวกัน

ซึ่งรถแต่ละประเภทจะต้องมีการวางหลักประกันค่าเสียหายในอัตราที่แตกต่างกันตามมาตรฐานของรถแต่ละประเภท มีการเสียดำเนินการที่แตกต่าง ซึ่งไม่เท่ากัน รวมทั้งยังได้รับอายุสัญญาเข้าร่วมเดินรถที่แตกต่างกันออกไปด้วย<sup>3</sup>

## 2 หลักกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลพฤติกรรมรถของผู้ขับขี่โดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีอำนาจในการกำกับดูแลรถโดยสารองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และรถโดยสารเอกชนร่วมบริการ ตามพระราชกฤษฎีกา จัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. 251<sup>38</sup> ดังนั้นองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจึงได้มีการกำหนดกฎระเบียบและข้อบังคับ เพื่อใช้ในการกำกับดูแลรถโดยสารองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและรถโดยสารเอกชนร่วมบริการ ได้แก่ 1) ระเบียบปฏิบัติ เรื่อง การวางแผนและบริหารการเดินรถ 2) ระเบียบขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ว่าด้วยการบริหารจัดการและกำกับดูแลเอกชนร่วมบริการ พ.ศ. 2561 และ 3) ข้อบังคับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ฉบับที่ 18 ว่าด้วยวินัย การสอบสวน การลงโทษ และการอุทธรณ์การลงโทษพนักงาน พ.ศ. 2562 ประกอบกับการบังคับใช้กฎหมายตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

<sup>3</sup> เรื่องเดียวกัน หน้า 5 8.

<sup>38</sup> องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. การบริการ ออน ลน์ กรุงเทพมหานคร องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. แหล่งที่มา .b a . r (25 สิงหาคม 2564)

## 2 การกำกับดูแลตามระเบียบปฏิบัติ เรื่องการวางแผนและบริหารการเดินรถ

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ประกาศให้มีผลบังคับใช้ระเบียบปฏิบัติ เรื่องการวางแผนและบริหารการเดินรถ เมื่อวันที่ 4 เมษายน 255 โดยส่วนหนึ่งของระเบียบปฏิบัติฉบับนี้มีไว้เพื่อกำกับดูแลผู้ขับขี่รถโดยสารขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ โดยพนักงานขับรถต้องปฏิบัติตามระเบียบปฏิบัติ ดังนี้

- 1) พนักงานขับรถรายงานตัวเพื่อปฏิบัติหน้าที่ก่อนเวลาปฏิบัติงานต่อพนักงานจ่ายงาน โดยการแสดงใบอนุญาตสำหรับเป็นผู้ขับรถและบัตรประจำตัวผู้ขับรถ<sup>3</sup>
- 2) พนักงานขับรถลงชื่อและรับงานในใบลงชื่อประจำวัน ตามตารางที่กำหนด<sup>40</sup>
- 3) พนักงานขับรถรับเอกสารใบทำงาน เพื่อไปรับรถจากนายท่า<sup>41</sup>
- 4) ก่อนที่จะนำรถออกจากคู่งานพนักงานขับรถต้องตรวจสอบความเรียบร้อยของรถโดยสาร<sup>42</sup>
- 5) เมื่อถึงท่าพนักงานขับรถนำใบทำงานให้นายท่าลงเวลา และปล่อยรถตามแผนเพื่อออกวิ่งรับ ส่งผู้โดยสารในเส้นทาง<sup>43</sup>
- 6) พนักงานขับรถต้องหยุดรถ รับ ส่งผู้โดยสารที่ป้ายหยุดรถประจำทาง<sup>44</sup>
- ) พนักงานขับรถรอสัญญาณจากพนักงานเก็บค่าโดยสารและปิดประตูรถให้เรียบร้อยก่อนออกรถ<sup>45</sup>

<sup>3</sup> องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. ระเบียบปฏิบัติ เรื่องการวางแผนและบริหารการเดินรถ กรุงเทพมหานคร องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ 255 หน้า .

<sup>40</sup> เรื่องเดียวกัน

<sup>41</sup> เรื่องเดียวกัน

<sup>42</sup> เรื่องเดียวกัน

<sup>43</sup> เรื่องเดียวกัน หน้า 10.

<sup>44</sup> เรื่องเดียวกัน

<sup>45</sup> เรื่องเดียวกัน

- 8) พนักงานขับรถต้องขับรถตามกฎหมายจราจร ใช้ความเร็วตามกฎหมายกำหนดและขับรถด้วยความระมัดระวังไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ<sup>46</sup>
- 9) เมื่อสิ้นสุดการให้บริการ ให้พนักงานขับรถนำรถเก็บ ายในอยู่ โดยผ่านการตรวจสอบสภาพความเรียบร้อย<sup>47</sup>
- 10) เมื่อรถผ่านการตรวจสอบสภาพความเรียบร้อยแล้ว ให้พนักงานขับรถลงชื่อส่งมอบรถเก็บเข้าอยู่ พร้อมมอบใบทำงานให้นายท่าอยู่<sup>48</sup>

## 2.2 การกำกับดูแลตามระเบียบองค์การองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ว่าด้วยการบริหารจัดการและกำกับดูแลเอกขนร่วมบริการ พ ศ 256

ระเบียบองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ว่าด้วยการบริหารจัดการและกำกับดูแลเอกขนร่วมบริการ พ.ศ. 2561 เป็นระเบียบที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ใช้เพื่อกำกับดูแลผู้ขับขี่รถโดยสารของรถโดยสารเอกขนร่วมบริการ โดยพนักงานขับรถต้องปฏิบัติตามระเบียบ ดังนี้

- 1) พนักงานขับรถต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 25 ปีบริบูรณ์ และต้องมีใบอนุญาตติดตัวขณะปฏิบัติงาน<sup>49</sup>
- 2) ต้องไม่เสพสุราหรือของมีนเมา ยาเสพติด หรือวัตถุออกฤทธิ์ต่อประสาท<sup>50</sup>
- 3) ต้องไม่แสดงกริยาหรือใช้ถ้อยคำเสียชื่อเสียง ดูหมิ่น ก้าวร้าว รังแก รบกวน หรือกระทำอนาจารผู้อื่น<sup>51</sup>

<sup>46</sup> เรื่องเดียวกัน

<sup>47</sup> เรื่องเดียวกัน

<sup>48</sup> เรื่องเดียวกัน

<sup>49</sup> องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. ระเบียบองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ว่าด้วยการบริหารจัดการและกำกับดูแลเอกขนร่วมบริการ พ ศ 256 กรุงเทพมหานคร องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ 2561 หน้า 10.

<sup>50</sup> เรื่องเดียวกัน

<sup>51</sup> เรื่องเดียวกัน

- 4) ต้องรับ ส่งผู้โดยสารให้ถึงจุดหมายปลายทาง<sup>52</sup>
- 5) ต้องปิดประตูทุกครั้งก่อนนำรถออกจากป้ายและขณะรถวิ่ง<sup>53</sup>
- 6) ต้องดูแลผู้โดยสารขึ้น ลงก่อนออกรถ<sup>54</sup>
- ) ต้องไม่สูบบุหรี่บนรถโดยสารหรือสถานที่ตามที่กฎหมายกำหนด<sup>55</sup>
- 8) ต้องแต่งกายให้ถูกต้องตามแบบที่องค์การกำหนด<sup>56</sup>
- ) ต้องหยุดรถรับ ส่งผู้โดยสารในบริเวณที่มีเครื่องหมายให้รถหยุด<sup>5</sup>
- 10) ต้องปฏิบัติและให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ในการปฏิบัติหน้าที่<sup>58</sup>
- 11) ต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก<sup>5</sup>

## 2 การกำกับดูแลตามข้อบังคับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ บัญชี ว่าด้วยวินัย การสอบสวน การลงโทษ และการอุทธรณ์การลงโทษพนักงาน พ.ศ. 2562

ข้อบังคับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ฉบับที่ 18 ว่าด้วยวินัย การสอบสวน การลงโทษ และการอุทธรณ์การลงโทษพนักงาน พ.ศ. 2562 เป็นข้อบังคับที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

---

<sup>52</sup> เรื่องเดียวกัน

<sup>53</sup> เรื่องเดียวกัน

<sup>54</sup> เรื่องเดียวกัน

<sup>55</sup> เรื่องเดียวกัน

<sup>56</sup> เรื่องเดียวกัน

<sup>5</sup> เรื่องเดียวกัน

<sup>58</sup> เรื่องเดียวกัน หน้า 11.

<sup>5</sup> เรื่องเดียวกัน

มีไว้ใช้เพื่อกำกับดูแลพนักงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ซึ่งผู้ขับชั้รถโดยสารถือเป็นหนึ่งในพนักงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จึงต้องปฏิบัติตามข้อบังคับฉบับนี้ด้วยเช่นกัน

โดยในข้อบังคับฉบับนี้ ได้มีการจัดหมวดของกฎเกณฑ์ในด้านต่าง ไว้ดังนี้

หมวด 1 วินัยและการรักษาวินัย กล่าวว่่าพนักงานมีหน้าที่ต้องรักษาวินัยตามที่กำหนดไว้ โดยเคร่งครัด หากผู้ใด ำ นหรือไม่ปฏิบัติตามถือว่าผู้นั้นกระทำความผิดวินัย จะต้องรับโทษตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับนี้<sup>60</sup>

หมวด 2 โทษและการลงโทษ กล่าวถึงถึงการลงโทษพนักงาน ผู้สั่งลงโทษจะต้องสั่งลงโทษให้เหมาะสมกับความผิด โทษทางวินัยมี 5 สถาน คือ 1) ภาคทัณฑ์ 2) ตัดเงินเดือน 3) ลดชั้นเงินเดือน 4) ให้ออก และ 5) ไล่ออก<sup>61</sup>

หมวด 3 การสอบสวน กล่าวถึงพนักงานที่ถูกกล่าวหาหรือกระทำความผิดวินัย ให้ผู้บังคับบัญชาที่มีอำนาจแต่งตั้งคณะกรรมการ แต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนอย่างน้อย 3 คนขึ้นไป เพื่อทำการสอบสวนพนักงาน แต่ก่อนการสอบสวนจะต้องมีการแจ้งข้อกล่าวหาและข้อเท็จจริงแก่พนักงานผู้ถูกกล่าวหาทราบ และต้องให้โอกาสผู้ถูกกล่าวหาชี้แจงพร้อมพยานหลักฐาน<sup>62</sup>

หมวด 4 การอุทธรณ์และการพิจารณาอุทธรณ์ กล่าวถึงพนักงานที่ถูกลงโทษที่ไม่ได้รับความเป็นธรรมมีสิทธิอุทธรณ์คำสั่งลงโทษได้ โดยจะมีการแต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์ขึ้นเพื่อพิจารณาอุทธรณ์<sup>63</sup>

หมวด 5 เงินเดือนระหว่างถูกพักงาน กล่าวถึงพนักงานที่ถูกสั่งพักงาน จะถูกงดจ่ายเงินเดือนและผลประโยชน์อื่น ในระหว่างการพักงานไว้ก่อนจนกว่าจะมีการตัดสินคำสั่งลงโทษ<sup>64</sup>

---

<sup>60</sup> องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. ข้อบังคับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ฉบับที่ ๖ ว่าด้วยวินัย การสอบสวน การลงโทษ และการอุทธรณ์การลงโทษพนักงาน พ.ศ. 2562 กรุงเทพมหานคร องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ 2562 หน้า 2 4.

<sup>61</sup> เรื่องเดียวกัน หน้า 4 .

<sup>62</sup> เรื่องเดียวกัน หน้า 15.

<sup>63</sup> เรื่องเดียวกัน หน้า 15 16.

<sup>64</sup> เรื่องเดียวกัน หน้า 16 1 .



## 2 4 การกำกับดูแลตามระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ขับขี่รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2564

ตามที่กรมการขนส่งทางบกได้รับมอบนโยบายเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนและการตัดคะแนนเพื่อบังคับใช้กับผู้ขับขี่รถสาธารณะจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมานั้น กรมการขนส่งทางบกจึงได้ประกาศให้บังคับใช้ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ขับขี่รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2564 โดยให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2564 เป็นต้นไป<sup>65</sup> ซึ่งระเบียบกรมการขนส่งทางบกฉบับนี้มีวัตถุประสงค์ที่จะบังคับใช้กับผู้ขับขี่รถบรรทุก รวมถึงรถโดยสารที่กระทำความผิดหรือฝ่าฝืนพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก ฉะนั้นรถโดยสารองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและรถโดยสารเอกชนร่วมบริการจึงต้องอยู่ ภายใต้การบังคับใช้ของระเบียบกรมการขนส่งทางบกฉบับนี้ด้วยเช่นกัน

สำหรับระเบียบกรมการขนส่งทางบกฉบับนี้ได้นำเอาระบบการบันทึกคะแนนและการตัดคะแนนมาใช้เป็นเกณฑ์ในการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่รถสาธารณะ ในเบื้องต้นผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่รถสาธารณะจะมีคะแนนคนละ 100 คะแนน<sup>66</sup> หากมีการกระทำความผิดหรือฝ่าฝืนกฎหมายผู้ขับขี่รถสาธารณะจะถูกตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่รถสาธารณะ ซึ่งเกณฑ์ในการตัดคะแนนจะพิจารณาจากข้อหาที่กระทำความผิด ทั้งนี้ได้มีการแบ่งกลุ่มข้อหาความผิดตามความร้ายแรงของการกระทำความผิดออกเป็น 3 กลุ่ม<sup>6</sup> ดังนี้

<sup>65</sup> ข่าวกรมการขนส่งทางบก. กรมการขนส่งทางบก ย้ำ!!! ธันวาคม 2564 เริ่มบังคับใช้มาตรการตัดแต้มใบขับขี่ผู้ขับขี่รถบรรทุกโดยสาร แทก ี่ ตุ๊กตุ๊ก จักรยานยนต์รับจ้าง กระทำผิด ตาม พ ร บ การขนส่งทางบก หรือ พ ร บ รถยนต์ มัรวม ออน ลน์ กรุงเทพมหานคร กรมการขนส่งทางบก. แหล่งที่มา . d . . b . . \_dd 2 6 (13 ธันวาคม 2564)

<sup>66</sup> ประกาศระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ขับขี่รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2564 ข้อ .

<sup>6</sup> เรื่องเดียวกัน ข้อ 12.

กลุ่มที่ 1 ผู้ที่กระทำความผิดจะถูกตัดคะแนนครั้งละ 10 คะแนน โดยมีข้อหาความผิด ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก คือ<sup>68</sup>

- 1) แสดงกริยาหรือใช้ถ้อยคำเสียดสี ดูหมิ่น ก้าวร้าว รังแก ربกวน หรือแสดงกริยา วาจาไม่สุภาพในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่
- 2) ไม่ดูแลผู้โดยสารให้ปลอดภัยตลอดระยะเวลาที่ใช้บริการ
- 3) ไม่หยุดรถเพื่อรับ ส่งผู้โดยสาร ณ จุดที่มีเครื่องหมายให้รถหยุด
- 4) ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด แต่ไม่เกิน 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

กลุ่มที่ 2 ผู้ที่กระทำความผิดจะถูกตัดคะแนนครั้งละ 20 คะแนน โดยมีข้อหาความผิด ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก คือ<sup>6</sup>

- 1) ปลอดภัยหรือลด แหล่งจ่ายพลังงานหรือสัญญาณ ดัดแปลงหรือกระทำการใด ที่เป็นเหตุทำให้ไม่สามารถส่งข้อมูลการเดินทางของรถได้
- 2) ละทิ้งหน้าที่ผู้ขับขี่รถโดยไม่มีเหตุอันควร
- 3) บรรทุกผู้โดยสารเกินจำนวนที่นั่ง
- 4) ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ตั้งแต่ 101-110 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

กลุ่มที่ 3 ผู้ที่กระทำความผิดจะถูกตัดคะแนนครั้งละ 30 คะแนน โดยมีข้อหาความผิด ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก คือ<sup>0</sup>

- 1) กระทำการขายหน้าหรือกระทำการลามกต่อหน้าผู้อื่นในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่

---

<sup>68</sup> เรื่องเดียวกัน บัญชีข้อหาความผิด แนบท้ายระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยการพักใช้หรือเพิกถอน ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2564.

<sup>6</sup> เรื่องเดียวกัน

<sup>0</sup> เรื่องเดียวกัน

- 2) ใช้อุปกรณ์ตัดสัญญาณ ที่เป็นเหตุทำให้ไม่สามารถส่งข้อมูลการเดินทางของรถได้
- 3) ใช้โทรศัพท์มือถือหรือคอมพิวเตอร์พกพา โดยไม่มีอุปกรณ์เสริมในขณะปฏิบัติหน้าที่
- 4) ผ่า นข้อห้ามโดยการรับบรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิง ระเบิด หรือวัตถุอันตราย
- 5) ให้ผู้โดยสารลงจากรถก่อนถึงจุดหมายปลายทาง
- 6) ขับรถประมาทหรือน่าหวาดเสียว ที่อาจส่งผลให้เกิดอันตราย
- ) ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด เกิน 110 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ในกรณีที่ผู้ขับขี่กระทำความผิดร้ายแรง เช่น ดื่มหรือเมาสุรา หรือเสพยาเสพติดในขณะปฏิบัติหน้าที่ หรือขับขี่รถในระหว่างที่ถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ หรือกระทำสิ่งใดที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของประเทศ ตลอดจนการขับขี่รถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น หรือเป็น ภัยต่อสังคม หรือก่อให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรง ผู้ขับขี่จะถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ทันที โดยไม่ต้องพิจารณาตัดคะแนนตามกลุ่มที่กล่าวมาในข้างต้น <sup>1</sup>

หากผู้ขับขี่ถูกตัดคะแนนจนเหลือ 0 คะแนน ผู้ขับขี่จะถูกสั่งให้พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 0 วัน และในกรณีที่ผู้ขับขี่ถูกสั่งให้พักใช้ใบอนุญาตขับขี่มากกว่า 2 ครั้ง ภายใน 3 ปี ผู้ขับขี่จะถูกสั่งให้พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 180 วันหรืออาจถูกสั่งถอนใบอนุญาตขับขี่ (โดยจะเริ่มนับจากวันที่ถูกตัดคะแนนครั้งแรก) <sup>2</sup>

ผู้ขับขี่ที่ถูกตัดคะแนนจนเหลือ 0 คะแนน สามารถขอคืนคะแนนได้จากการเข้ารับการอบรมและทดสอบตามหลักสูตร ึ่งผู้ขับขี่จะได้รับคะแนนคืนหลังจากอบรมและทดสอบผ่าน โดยการ

<sup>1</sup> ประกาศระเบียบกรมการขนส่งทางบกกว่าด้วยการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2564 ข้อ 14 15.

<sup>2</sup> เรื่องเดียวกัน ข้อ 16.

อบรม 2 ชั่วโมง จะได้รับคะแนนคืน 50 คะแนน หรืออบรม 4 ชั่วโมง จะได้รับคะแนนคืน 100 คะแนน ทั้งนี้คะแนนที่ได้คืนเมื่อคิดรวมกับคะแนนที่เหลืออยู่ของผู้ขับขี่ต้องไม่เกิน 100 คะแนน<sup>3</sup>

ผู้ขับขี่ที่ถูกสั่งให้พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ในกรณี que ผู้ขับขี่กระทำความผิดร้ายแรงจะต้องเข้าอบรมจำนวน 4 ชั่วโมง หากผ่านการอบรมและทดสอบตามหลักสูตรแล้ว จะได้รับคะแนนคืนมาเป็น 100 คะแนน โดยต้องให้พนักงานกำหนดที่ถูกสั่งให้พักใช้ใบอนุญาตขับขี่เสียก่อน แต่หากผู้ขับขี่สอบไม่ผ่านหรือไม่เข้ารับการอบรมและทดสอบตามหลักสูตร และมีคะแนนเหลือ 0 คะแนน เมื่อพนักงานกำหนดที่ถูกสั่งให้พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ จะได้รับคะแนนคืน 20 คะแนน<sup>4</sup>

ผู้ขับขี่จะได้รับคะแนนคืนกลับมาเป็น 100 คะแนน ในกรณีที่ผู้ขับขี่ไม่ถูกตัดคะแนนเพิ่มายในระยะเวลา 3 ปี นับจากวันที่ถูกตัดคะแนนครั้งสุดท้าย<sup>5</sup>

## 2 5 การกำกับดูแลตามหลักกฎหมายในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายที่บังคับใช้เกี่ยวผู้ประกอบการขนส่งทางบก ซึ่งรถโดยสารองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและรถโดยสารเอกชนร่วมบริการซึ่งอยู่ภายใต้การกำกับดูแลขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายฉบับนี้ด้วย

ในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 หมวด ให้ความหมายของผู้ประจำรถไว้ว่า ผู้ประจำรถ ได้แก่ 1) ผู้ขับรถ 2) ผู้เก็บค่าโดยสาร 3) นายตรวจ และ 4) ผู้บริการตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ซึ่งผู้ปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถจะต้องได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียน<sup>6</sup>

ใบอนุญาตสำหรับผู้ประจำรถ มี 4 ประเภท คือ 1) ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ 2) ใบอนุญาตเป็นผู้เก็บค่าโดยสาร 3) ใบอนุญาตเป็นนายตรวจ และ 4) ใบอนุญาตเป็นผู้บริการ โดยใบอนุญาตแต่ละ

<sup>3</sup> เรื่องเดียวกัน ข้อ 24.

<sup>4</sup> เรื่องเดียวกัน ข้อ 25.

<sup>5</sup> เรื่องเดียวกัน ข้อ 26.

<sup>6</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 2.

ประเภทที่ใช้สับเปลี่ยนกันไม่ได้ เว้นแต่ใบอนุญาตประเภทที่ 1) 3) และ 4) สามารถใช้เป็นใบอนุญาตประเภทที่ 2) ได้

สำหรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถมี 4 ชนิด คือ

- 1) ใบอนุญาตผู้ขับรถ สำหรับรถที่มีน้ำหนักกรดและน้ำหนักบรรทุกรวมกันไม่เกิน 3 500 กิโลกรัม ไม่ได้ใช้ขนส่งผู้โดยสาร หรือสำหรับรถขนส่งผู้โดยสารไม่เกิน 20 คน<sup>8</sup>
- 2) ใบอนุญาตผู้ขับรถ สำหรับรถที่มีน้ำหนักกรดและน้ำหนักบรรทุกรวมกันเกิน 3 500 กิโลกรัม ไม่ได้ใช้ขนส่งผู้โดยสาร หรือสำหรับรถขนส่งผู้โดยสารเกิน 20 คน
- 3) ใบอนุญาตผู้ขับรถ สำหรับรถลากจูงรถอื่น หรือล้อเลื่อนที่บรรทุกทุกสิ่งของ<sup>80</sup>
- 4) ใบอนุญาตผู้ขับรถ สำหรับรถที่ใช้ขนส่งวัตถุอันตราย<sup>81</sup>

ใบอนุญาตแต่ละชนิดใช้สับเปลี่ยนกันไม่ได้ เว้นแต่ใบอนุญาตชนิดที่ 2) 3) และ 4) สามารถใช้เป็นใบอนุญาตชนิดที่ 3) ได้<sup>82</sup>

ผู้ขอรับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถ ประเภทการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง หรือการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก ต้องมีสัญชาติไทย มีความรู้และความสามารถตามที่กำหนด ร่างกายไม่พิการจนไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ ไม่เป็นผู้วิกลจริต ไม่เป็นผู้มีโรคติดต่อ ไม่เป็นผู้ติดสุรายาเมา หรือยาเสพติด ไม่เป็นผู้มีใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถชนิดเดียวกับที่ได้รับอนุญาตอยู่แล้ว

---

เรื่องเดียวกัน มาตรา 4.

<sup>8</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 5.

เรื่องเดียวกัน

<sup>80</sup> เรื่องเดียวกัน

<sup>81</sup> เรื่องเดียวกัน

<sup>82</sup> เรื่องเดียวกัน

เป็นผู้อยู่ในระหว่างถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถ ไม่เคยได้รับโทษจำคุก โดยคำพิพากษาถึงที่สุด ไม่เป็นผู้เคยถูกควบคุมตัวเพราะมีพฤติการณ์เป็น ัยต่อสังคม<sup>83</sup>

ผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถต้องมีอายุไม่ต่ำกว่าที่กำหนดในกฎกระทรวง และต้องจบหลักสูตรจากโรงเรียนการขนส่งหรือโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกรับรอง<sup>84</sup>

ผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นผู้เก็บค่าโดยสาร นายตรวจ และผู้บริการต้องมีอายุไม่ต่ำกว่าที่กำหนดในกฎกระทรวง<sup>85</sup>

ผู้ขอรับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถ ในการขนส่งส่วนบุคคล ต้องมีความรู้และความสามารถตามที่กำหนด ร่างกายไม่พิการจนไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ ไม่เป็นผู้วิกลจริต ไม่เป็นผู้มีโรคติดต่อ ไม่เป็นผู้ติดสุรา ยาเมา หรือยาเสพติด ไม่เป็นผู้มีใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถชนิดเดียวกับที่ได้รับอนุญาตอยู่แล้ว เป็นผู้อยู่ในระหว่างถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถ ไม่เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุด ไม่เป็นผู้เคยถูกควบคุมตัวเพราะมีพฤติการณ์เป็น ัยต่อสังคม และต้องมีอายุไม่ต่ำกว่าที่กำหนดในกฎกระทรวง<sup>86</sup>

ใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถมีอายุ 3 ปี นับแต่วันที่ออกใบอนุญาต และสามารถต่ออายุใบอนุญาตได้โดยยื่นคำขอต่อนายทะเบียนก่อนวันที่ใบอนุญาตสิ้นอายุ และผู้ได้รับใบอนุญาตต้องมีใบอนุญาตอยู่กับตัวในขณะที่และต้องแสดงต่อนายทะเบียนหรือผู้ตรวจการเมื่อขอตรวจ<sup>8</sup>

ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องแต่งกายสะอาดเรียบร้อย ไม่แสดงกริยาหรือใช้ถ้อยคำเสียดสี ดูหมิ่น ก้าวร้าว รังแก รบกวน หรือแสดงกริยาวาจาในลักษณะไม่สมควรหรือไม่สุ ภาพ

<sup>83</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 6.

<sup>84</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา .

<sup>85</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 8.

<sup>86</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา .

<sup>8</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 100 101.

ไม่เสพสุราหรือของมีนเมา ยาเสพติด หรือวัตถุออกฤทธิ์ต่อประสาท และต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่งตามที่กำหนดในกฎกระทรวง<sup>88</sup>

ในกรณีมีเหตุอันควรเชื่อว่าในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ ผู้ได้รับใบอนุญาตมีสารอยู่ในร่างกายอันเกิดจากการเสพสุรา ของมีนเมา หรือยาเสพติดให้โทษ หรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ให้ผู้มีอำนาจตรวจหรือทดสอบ หรือสั่งให้รับการตรวจหรือทดสอบว่าผู้นั้นมีสารนั้น หรือไม่<sup>89</sup>

ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถนอกจากจะต้องไม่ขับรถในเวลาที่ร่างกายหรือจิตใจหย่อนความสามารถ ไม่รับบรรทุกบุคคลที่เป็นโรคเรื้อนหรือโรคติดต่อที่น่ารังเกียจไปกับผู้โดยสารอื่น ไม่รับบรรทุกศพ สัตว์ หรือสิ่งของที่อาจเกิดอันตรายหรือเป็นที่พึงรังเกียจไปกับโดยสาร ไม่รับบรรทุกทุกน้ำมันเชื้อเพลิง ระเบิด หรือวัตถุอันตรายโดย 'า' นข้อห้าม และต้องหยุดหรือจอดรถ ณ สถานที่ขนส่งและปฏิบัติตามระเบียบเกี่ยวกับสถานีขนส่ง<sup>90</sup>

ภายใต้บังคับกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานในการปฏิบัติหน้าที่ขับรถ ภายใน 24 ชั่วโมง ห้ามผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อกันเกิน 4 ชั่วโมงนับแต่ขณะเริ่มปฏิบัติหน้าที่ แต่ถ้าในระหว่างนั้นได้พักติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมง ก็ให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถต่อไปได้อีกไม่เกิน 4 ติดต่อกัน<sup>91</sup>

ห้ามมิให้ผู้ประจำรถกระทำการใด ให้ผู้โดยสารต้องลงจากรถก่อนที่จะถึงจุดหมายปลายทาง โดยที่ได้ชำระค่าโดยสารถูกต้องตามอัตราที่กำหนดแล้ว<sup>92</sup>

ห้ามมิให้ผู้ขับรถละเว้นการหยุดรถเพื่อรับ ส่งผู้โดยสาร ณ ที่มีเครื่องหมายให้รถหยุด หากมีผู้โดยสารต้องการให้หยุดรถเพื่อรับ ส่ง<sup>93</sup>

<sup>88</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 102.

<sup>89</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 102 ทวิ.

<sup>90</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 103.

<sup>91</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 103 ทวิ.

<sup>92</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 104.

<sup>93</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 105.

ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ ห้ามมิให้ผู้ขับรถกระทำการใด อันเป็นการละทิ้งหน้าที่โดยไม่มีเหตุอันสมควร<sup>4</sup>

หากผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถผู้ใดขาดคุณสมบัติหรือมีข้อบกพร่องไปในภายหลังจากที่ได้รับใบอนุญาตแล้ว นายทะเบียนสามารถสั่งเพิกถอนใบอนุญาตได้<sup>5</sup>

หากผู้ได้รับใบอนุญาต 'า' นหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติในหมวดนี้ ผู้ตรวจการมีอำนาจยึดใบอนุญาตและสั่งเป็นหนังสือให้ผู้นั้นไปรายงานตนต่อนายทะเบียน ภายใน 2 ชั่วโมง และนายทะเบียนมีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตได้ไม่เกิน 180 วัน หรือจะสั่งเพิกถอนใบอนุญาตนั้นก็ได้<sup>6</sup>

หากผู้ได้รับใบอนุญาตถูกสั่งพักหรือเพิกถอนใบอนุญาต มีสิทธิอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรี ภายใน 15 วันนับแต่วันที่ทราบคำสั่ง

ให้นำบทบัญญัติทั้งหลายในกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก ในส่วนที่เกี่ยวกับหน้าที่ของผู้ขับรถ ผู้เก็บค่าโดยสารและนายตรวจมาใช้บังคับโดยอนุโลม<sup>8</sup>

## 2 6 การกำกับดูแลตามหลักกฎหมายในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายที่บังคับใช้กับผู้ที่ใช้การจราจรบนท้องถนน ในพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้มีการให้ความหมายของคำว่า รถบรรทุกคนโดยสาร ไว้ว่าเป็นรถยนต์ที่สร้างขึ้นเพื่อใช้บรรทุกคนโดยสารเกิน ๓ คน และให้ความหมายของคำว่า รถโดยสารประจำทางไว้ว่าเป็นรถบรรทุกคนโดยสารที่เดินตามทางที่กำหนดไว้ และเรียกเก็บค่าโดยสารเป็นรายคนตามอัตรา

<sup>4</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 106.

<sup>5</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 108.

<sup>6</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 10 .

เรื่องเดียวกัน มาตรา 110.

<sup>8</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 111.



ที่วางไว้เป็นระยะทางหรือตลอดทาง ดังนั้นรถโดยสารองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและรถโดยสารเอกชนร่วมบริการ จึงต้องปฏิบัติตามกฎหมายฉบับนี้ด้วย

ในส่วนนี้จะกล่าวถึงข้อกำหนดที่บังคับใช้โดยทั่วไป ซึ่งเป็นกฎหมายที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะบนท้องถนนทุกประเภทต้องปฏิบัติตามรวมถึงผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครต้องปฏิบัติตามกฎหมายเหล่านี้ด้วยเช่นกัน

ลักษณะที่ 3 ได้วางหลักเกี่ยวกับการใช้ทางเดินรถโดยแยกออกเป็นหมวดย่อย โดยในหมวดที่ 1 วางหลักเกี่ยวกับการขับรถไว้ ดังนี้

ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณก่อนที่จะเลี้ยว เปลี่ยนช่องเดินรถ จอดหรือหยุดรถเป็นระยะทางน้อยกว่า 30 เมตร<sup>100</sup> ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 500 บาท<sup>101</sup>

ผู้ขับขี่ต้องขับรถชิดด้านซ้ายของทางเดินรถและลดความเร็ว ในกรณีที่ขับรถสวนกันในช่วงช่องทางเดินรถที่แคบ<sup>102</sup> ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 200 - 500 บาท<sup>103</sup>

ในกรณีที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงให้เป็นทางเดินรถทางเดียว ผู้ขับขี่ต้องขับรถไปตามทิศทางที่เครื่องหมายจราจรกำหนดไว้<sup>104</sup> ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 500 บาท<sup>105</sup>

ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถในกรณีต่อไปนี้ หย่อนความสามารถที่จะขับรถ เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น กีดขวางการจราจร ประมาทหรือนำพาดเสี้ยว ขับรถในลักษณะที่ผิดปกติของการขับรถตามธรรมดา ขับรถคร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ ขับรถบนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควร

---

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

<sup>100</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 36 มาตรา 38.

<sup>101</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 148.

<sup>102</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 3 .

<sup>103</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 151.

<sup>104</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 41.

<sup>105</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 148.

ขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น และห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่<sup>106</sup> ผู้ใด 'า' นหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 400 1 000 บาท<sup>10</sup>

หมวดที่ 2 ได้วางหลักเกี่ยวกับการขับแ และขับผ่านขึ้นหน้ารถคันอื่นไว้ ดังนี้

ห้ามขับรถแ ารถคันอื่นโดยไม่ให้เสียงสัญญาณรวมทั้งตัดหน้ารถคันที่ถูกแ ในระยะ กระชั้นชิด<sup>108</sup> ผู้ใด 'า' นหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 500 บาท<sup>10</sup>

ห้ามขับรถแ ารถคันอื่นจากทางด้าน 'าย<sup>110</sup> ผู้ใด 'า' นหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษ ปรับตั้งแต่ 400 1 000 บาท<sup>111</sup>

ห้ามขับรถแ ารถคันอื่นในขณะที่รถกำลังขึ้นทางชัน ขึ้นสะพาน หรืออยู่ในทางโค้ง ห้ามขับรถแ ารถคันอื่น ายในระยะ 30 เมตร ก่อนถึงทางร่วมทางแยก วงเวียนหรือเกาะที่สร้างไว้ หรือ ทางที่ตัดข้ามทางรถไฟ ห้ามขับรถแ ารถคันอื่นในขณะที่มีหมอก น 'ุนหรือควัน ที่อาจทำให้ไม่เห็นทาง ข้างหน้าในระยะ 60 เมตร ห้ามขับรถแ ารถคันอื่นในขณะที่เข้าที่คับขันหรือเขตปลอดภัย<sup>112</sup> ผู้ใด 'า' น หรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 400 1 000 บาท<sup>113</sup>

ห้ามขับรถแ ารถคันอื่นล้ำเข้าไปในเส้นกึ่งกลางของทางเดินรถที่กำหนดไว้<sup>114</sup> ผู้ใด 'า' น หรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 400 1 000 บาท<sup>115</sup>

หมวดที่ 3 วางหลักเกี่ยวกับการออกรถ การเลี้ยวรถและการกลับรถไว้ ดังนี้

<sup>106</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 43.

<sup>10</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 15 .

<sup>108</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 44.

<sup>10</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 148.

<sup>110</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 45.

<sup>111</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 15 .

<sup>112</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 46.

<sup>113</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 15 .

<sup>114</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 4 .

<sup>115</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 15 .

หากจะขับรถออกจากที่จอดผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณในกรณีที่มีรถจอดหรือมีสิ่งกีดขวางอยู่ข้างหน้า และขับรถออกได้เมื่อเห็นว่าปลอดภัย<sup>116</sup> ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 1 000 บาท<sup>11</sup>

หากจะเลี้ยวรถผู้ขับขี่ต้องขับรถชิดทางด้านที่ต้องการจะเลี้ยวก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร ในกรณีที่จะเลี้ยวอ้อมวงเวียนหรือเกาะที่สร้างไว้ ผู้ขับขี่ต้องขับรถอ้อมไปทางซ้ายของวงเวียนหรือเกาะนั้น และผู้ขับขี่ต้องหยุดให้ทางแก่รถที่กำลังผ่านทางจากด้านอื่นก่อน<sup>118</sup> ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 500 บาท<sup>11</sup>

ห้ามผู้ขับขี่กลับรถหรือเลี้ยวรถทางขวาเมื่อมีรถอื่นสวนหรือตามมาในระยะน้อยกว่า 100 เมตร<sup>120</sup> ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 200 - 500 บาท<sup>121</sup>

ห้ามผู้ขับขี่เลี้ยวรถหรือกลับรถในทางที่มีเครื่องหมายห้ามเลี้ยวรถหรือกลับรถ ห้ามกลับรถในที่ซับซ้อน เขตปลอดภัย บนสะพานหรือในระยะ 100 เมตรจากเชิงสะพาน และทางร่วมทางแยก<sup>122</sup> ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 400 - 1 000 บาท<sup>123</sup>

หมวดที่ 4 วางหลักเกี่ยวกับการหยุดรถและจอดรถไว้ ดังนี้

ผู้ขับขี่จะต้องให้สัญญาณก่อนจะหยุดหรือจอดรถในทางเดินรถเป็นระยะไม่น้อยกว่า 30 เมตร ผู้ขับขี่จะหยุดหรือจอดรถได้เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่กีดขวางการจราจร โดยต้องจอดรถทางด้านซ้ายของทางเดินรถและขนานชิดกับขอบทางหรือไหล่ทางในระยะห่างไม่เกิน 25 ห้า เมตร หรือ

<sup>116</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 50.

<sup>11</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 152.

<sup>118</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 51.

<sup>11</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 148.

<sup>120</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 52.

<sup>121</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 151.

<sup>122</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 53.

<sup>123</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 15 .

จอดตามทิศทางที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนดไว้<sup>124</sup> ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษไม่เกิน 500 บาท<sup>125</sup>

ห้ามผู้ขับขี่หยุดรถในช่องเดินรถ ทางเท้า บนสะพานหรือในอุโมงค์ ทางร่วมทางแยก เขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามหยุด ตรงปากทางเข้า ออกของอาคารหรือทางเดินรถ เขตปลอดภัย และห้ามหยุดรถกีดขวางการจราจร<sup>126</sup> ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษไม่เกิน 500 บาท<sup>12</sup>

ห้ามผู้ขับขี่จอดรถบนทางเท้า บนสะพานหรือในอุโมงค์ ทางร่วมทางแยก ทางข้าม เขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามจอด ห้ามจอดใกล้ท่อน้ำดับเพลิงและตู้ไปรษณีย์ในระยะ 3 เมตร ห้ามจอดในระยะ 10 เมตรจากสัญญาณจราจร ห้ามจอดใกล้ทางรถไฟ และเครื่องหมายหยุดรถประจำทางในระยะ 15 เมตร ห้ามจอดรถย้อนคัน ห้ามจอดรถตรงปากทางเข้า ออกของอาคารหรือทางเดินรถ เขตปลอดภัย ในที่คับขัน และห้ามจอดรถกีดขวางการจราจร<sup>128</sup> ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษไม่เกิน 500 บาท<sup>12</sup>

ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วของรถและหยุดรถให้ห่างจากทางรถไฟ ไม่น้อยกว่า 5 เมตร ถ้าปรากฏว่ามีเครื่องหมายหรือสัญญาณระวางรถไฟ หรือมีเจ้าหน้าที่ให้สัญญาณแสดงว่ารถไฟ กำลังจะผ่าน หรือมีเสียงสัญญาณของรถไฟ หรือรถไฟ กำลังแล่นผ่านเข้ามาใกล้<sup>130</sup> ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษไม่เกิน 500 บาท<sup>131</sup>

<sup>124</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 54.

<sup>125</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 148.

<sup>126</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 55.

<sup>12</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 148.

<sup>128</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 5 .

<sup>12</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 148.

<sup>130</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 62.

<sup>131</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 148.

ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังและลดความเร็วของรถเมื่อขับตามหรือสวนรถโรงเรียนที่กำลังหยุดรับ ส่งนักเรียน<sup>132</sup> ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษไม่เกิน 1 000 บาท<sup>133</sup>

สำหรับในลักษณะ 5 มีการกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถ โดยวางหลักไว้ว่าผู้ขับขี่ต้องขับด้วยอัตราความเร็วตามที่ได้กำหนดไว้ในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจร<sup>134</sup> ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 1 000 บาท<sup>135</sup>

อัตราความเร็วตามกำหนดในกฎกระทรวง มีดังนี้<sup>136</sup>

- 1) รถบรรทุกที่น้ำหนักเกิน 2 200 กิโลกรัม หรือรถโดยสารที่มีที่นั่งคนโดยสารเกิน 15 คน ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
- 2) รถลากจูงรถอื่น ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 65 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
- 3) รถจักรยานยนต์ ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ยกเว้นรถจักรยานยนต์ที่มีเครื่องยนต์ 35 กิโลวัตต์ขึ้นไป หรือมีขนาดความจุระบอกลูกสูบรวมกัน 400 ลูกบาศก์เซนติเมตรขึ้นไป ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 110 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
- 4) รถโรงเรียน ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
- 5) รถโดยสารที่มีที่นั่งคนโดยสารเกิน 15 คนแต่ไม่เกิน 30 คน ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

<sup>132</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 64.

<sup>133</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 152.

<sup>134</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 6 .

<sup>135</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 152.

<sup>136</sup> กฎกระทรวง เรื่องกำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะบนทางหลวงแผ่นดินหรือทางหลวงชนบทที่กำหนด พ ศ 2564

- 6) รถแทรกเตอร์ รถบดถนน หรือรถที่ใช้ในงานเกษตรกรรม ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 45 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
- ) รถอื่น ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่ในกรณีที่รถอยู่ในช่องเดินรถขวาสุด ต้องใช้ความเร็วไม่ต่ำกว่า 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วหากจะเลี้ยวรถ ให้รถคันอื่น แง จอดรถ หยุดรถ หรือกลับรถ<sup>13</sup>  
ผู้ใด 'า' นหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 500 บาท<sup>138</sup>

ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วในกรณีที่ขับรถในทางเดินรถบนเนินเขา บนสะพาน เิงสะพาน ที่แคบ ทางโค้ง ทางลาด ที่คับขัน หรือที่มีหมอก ัน 'ุน หรือควัน ที่อาจทำให้มองไม่เห็นทางข้างหน้าได้ในระยะ 60 เมตร<sup>13</sup> ผู้ใด 'า' นหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 500 บาท<sup>140</sup>

ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วเมื่อขับรถเข้าใกล้ทางร่วมทางแยก ทางข้ามเส้นให้รถหยุด หรือวงเวียน<sup>141</sup> ผู้ใด 'า' นหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 500 บาท<sup>142</sup>

ลักษณะ กล่าวถึงเรื่องอุบัติเหตุ โดยมีการวางหลักไว้ว่า ผู้ใดขับรถในทาง ึ่งก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน ไม่ว่าจะผิดหรือไม่ก็ตาม ต้องหยุดรถและให้ความช่วยเหลือตามสมควร พร้อมทั้งแสดงตัวและแจ้งเหตุต่อเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงทันที ในกรณีที่ผู้ขับขี่หลบหนีไปหรือไม่แสดงตัวต่อเจ้าหน้าที่ ให้สันนิษฐานว่าเป็นผู้กระทำความผิดและเจ้าหน้าที่มีอำนาจยึดรถได้จนกว่าคดีถึงที่สุด<sup>143</sup>  
ผู้ใด 'า' นหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 2 000 10 000 บาท

<sup>13</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 68.

<sup>138</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 148.

<sup>13</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 6 .

<sup>140</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 148.

<sup>141</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 0.

<sup>142</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 148.

<sup>143</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 8.

หรือทั้งจำทั้งปรับ ในกรณีที่ผู้ขับขี่เป็นเหตุทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัสหรือถึงแก่ความตายต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 5 000 - 20 000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ<sup>144</sup>

สำหรับในลักษณะ 11 จะกล่าวถึงข้อกำหนดที่บังคับใช้กับรถบรรทุกทุกคนโดยสาร ซึ่งเป็นกฎหมายที่ผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครปฏิบัติตาม โดยมีการวางหลักกฎหมายไว้ดังนี้

ห้ามไม่ให้เจ้าของรถบรรทุกทุกคนโดยสารหรือผู้ขับขี่รถบรรทุกทุกคนโดยสารรับบรรทุกศพ หรือคนที่เป็นโรคเรื้อนหรือโรคติดต่อ ร่วมไปกับคนโดยสารอื่น<sup>145</sup> ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 1 000 บาท<sup>146</sup>

ห้ามไม่ให้เจ้าของรถบรรทุกทุกคนโดยสาร ผู้ขับขี่รถบรรทุกทุกคนโดยสาร หรือผู้เก็บค่าโดยสาร เรียกให้คนขึ้นรถโดยส่งเสียงอื้ออึง หรือในลักษณะที่ก่อความรำคาญให้แก่คนโดยสารหรือผู้อื่น<sup>14</sup> ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 1 000 บาท<sup>148</sup>

ห้ามไม่ให้เจ้าของรถบรรทุกทุกคนโดยสาร ผู้ขับขี่รถบรรทุกทุกคนโดยสาร หรือผู้เก็บค่าโดยสารปฏิเสธไม่รับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสารโดยไม่มีเหตุอันสมควร<sup>14</sup> ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 500 บาท<sup>150</sup>

ผู้ขับขี่รถบรรทุกทุกคนโดยสารต้องหยุดรถและส่งผู้โดยสารที่เครื่องหมายหยุดรถประจำทาง<sup>151</sup> ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 500 บาท<sup>152</sup>

<sup>144</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 160.

<sup>145</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 85.

<sup>146</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 152.

<sup>14</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 86.

<sup>148</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 152.

<sup>14</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 8 .

<sup>150</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 148.

<sup>151</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 88.

<sup>152</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 148.

ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถบรรทุกทุกคนโดยสารหรือผู้เก็บค่าโดยสารรับบรรทุกทุกคนโดยสารเกินจำนวนที่กฎหมายกำหนด<sup>153</sup> ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 1 000 บาท<sup>154</sup>

ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถบรรทุกทุกคนโดยสารขับรถเที่ยวเร่หาคนขึ้นรถ จอดรถเป็นคันหัวแถวของรถคันอื่นห่างจากเครื่องหมายจราจรเกิน 1 เมตร และจอดรถห่างจากท้ายรถคันหน้าเกินหนึ่งเมตร<sup>155</sup> ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 1 000 บาท<sup>156</sup>

ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถบรรทุกทุกคนโดยสารหรือผู้เก็บค่าโดยสาร สูบบุหรี่หรือคุยกันในขณะขับรถหรือในขณะที่ทำหน้าที่เก็บค่าโดยสาร ห้ามกล่าววาจาไม่สุภาพ เสียดยี่สิบสองดูหมิ่น ก้าวร้าว หรือแสดงกิริยาในลักษณะดังกล่าวต่อคนโดยสารหรือผู้อื่น<sup>157</sup> ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 1 000 บาท<sup>158</sup>

หากจะเติมน้ำมันชนิดไวไฟ ที่มีจุดวาบไฟ ในอุณหภูมิยี่สิบเอ็ดองศาเซลเซียส หรือต่ำกว่านั้น ต้องหยุดเครื่องยนต์และต้องให้คนโดยสารลงจากรถทุกคนด้วย<sup>159</sup> ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 1 000 บาท<sup>160</sup>

อย่างไรก็ตามหลักกฎหมายที่ดีควรเป็นหลักกฎหมายที่มีความเสมอภาค หมายถึงบุคคลประเภทเดียวกันหรือกลุ่มคนที่ประกอบอาชีพเดียวกันควรอยู่ภายใต้การบังคับใช้กฎหมายที่เหมือนกัน เช่น หลักกฎหมายที่บังคับใช้กับผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะควรบังคับใช้กับผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะทุกประเภท ทั้งนี้ หมายความรวมถึงกรณีศึกษาในเอกัตศึกษาฉบับนี้ด้วย

<sup>153</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 8 .

<sup>154</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 152.

<sup>155</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 0.

<sup>156</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 152.

<sup>157</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 1.

<sup>158</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 152.

<sup>159</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 2.

<sup>160</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา 152.



## บทที่

# หลักกฎหมายที่เกี่ยวกับการกำกับดูแลพฤติกรรมกำกวมการขับขี่ ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในต่างประเทศ

ในบทนี้ ผู้เขียนจะศึกษาในประเด็นของหลักกฎหมายที่เกี่ยวกับการกำกับดูแลพฤติกรรมกำกวมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในกฎหมายต่างประเทศ โดยผู้เขียนจะศึกษากรณีของประเทศสิงคโปร์ ( a r ) และประเทศออสเตรเลีย ( ra ) เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ว่ากฎหมายของประเทศสิงคโปร์และประเทศออสเตรเลียมีแนวทางและหลักเกณฑ์ทางกฎหมายใดที่มีประสิทธิภาพในการกำกับดูแลพฤติกรรมกำกวมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทาง ทั้งนี้เพื่อนำมาเสนอเป็นแนวทางในการกำกับดูแลพฤติกรรมกำกวมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร

เหตุจูงใจที่ผู้เขียนเลือกที่จะศึกษาหลักกฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมพฤติกรรมกำกวมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในประเทศสิงคโปร์ เนื่องจากประเทศสิงคโปร์เป็นหนึ่งในประเทศที่อยู่ในกลุ่มประเทศอาเซียน ( ) เช่นเดียวกับประเทศไทย<sup>161</sup> (รูป ภาพที่ 4) อีกทั้งประเทศสิงคโปร์ยังได้รับการจัดอันดับให้เป็นประเทศที่มีความปลอดภัยบนท้องถนนสูง<sup>162</sup> จากการประมาณการผู้เสียชีวิตต่อประชากร 100 000 ราย ในกลุ่มประเทศอาเซียน (รูป ภาพที่ 5)

---

<sup>161</sup> ศูนย์ . ความรู้เกี่ยวกับประชาคมอาเซียน ออน ลน์ ลำปาง วิทยาลัยอาชีวศึกษาลำปาง แหล่งที่มา . a a . a . a a a \_a a . (16 ตุลาคม 2564)

<sup>162</sup> ธนาคารโลก 201 . ภาพรวมมาตรการความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทยสิงคโปร์ สหรัฐอเมริกา สำนักพิมพ์ธนาคารโลก กลุ่ม ธนาคารโลก 1818 เอช สตรีท เอนดับบลิว วอชิงตัน ดีซี 20433 2562 หน้า 16.

รูป ภาพที่ 4 ประเทศในอาเซียน

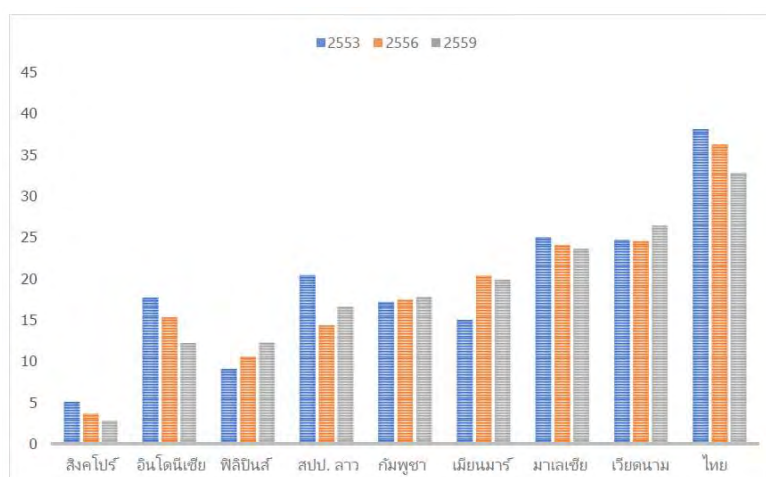


ที่มา ศูนย์

163

รูป ภาพที่ 5 ประมาณการผู้เสียชีวิตต่อประชากร

ราย ในกลุ่มประเทศอาเซียน

ที่มา ภาพรวมมาตรการความปลอดภัยทางถนนในประเทศสิงคโปร์<sup>164</sup>

<sup>163</sup> ศูนย์ . ความรู้เกี่ยวกับประชาคมอาเซียน ออน ลน์ ลำปาง วิทยาลัยอาชีวศึกษาลำปาง  
แหล่งที่มา . a a . a . a a a \_a a . (16 ตุลาคม 2564)

<sup>164</sup> ธนาคารโลก 201 . ภาพรวมมาตรการความปลอดภัยทางถนนในประเทศสิงคโปร์ สหรัฐอเมริกา สำนักพิมพ์  
ธนาคารโลก กลุ่ม ธนาคารโลก 1818 เอช สตรีท เอนดับบลิว วอชิงตัน ดี<sup>ซี</sup> 20433 2562 หน้า 15.

สำหรับเหตุจูงใจที่ทำให้ผู้เขียนเลือกที่จะศึกษาหลักกฎหมายในประเทศประเทศออสเตรเลียนั้น เนื่องจากประเทศออสเตรเลียได้รับการจัดอันดับให้เป็น 1 ใน 10 ประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตบนท้องถนนต่ำที่สุดจาก 42 ประเทศที่เข้าร่วมในด้านความปลอดภัยทางถนนของ <sup>165</sup> หรือที่เรียกว่า <sup>166</sup> ตามที่ปรากฏในรูป ภาพที่ 6

รูป ภาพที่ 6 จำนวนผู้เสียชีวิตจากถนนต่อประชากร ราย ปี 2 ในกลุ่ม



ที่มา <sup>166</sup>

<sup>165</sup> <sup>166</sup>

<sup>166</sup>

### ภาพรวมของรถโดยสารประจำทางในประเทศสิงคโปร์

รถโดยสารประจำทางในประเทศสิงคโปร์ ซึ่งอยู่ ภายใต้การกำกับดูแลขององค์การขนส่งทางบกของประเทศสิงคโปร์ ( a d r a r r a r หรือ ) ที่จัดตั้งขึ้น ภายใต้พระราชบัญญัติการขนส่งทางบกของประเทศสิงคโปร์ ( a d r a r r a r ) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อดำเนินการบริการรถโดยสารประจำทางหรือสถานีรถโดยสารหรือจุดเปลี่ยนรถโดยสารประจำทาง<sup>16</sup>

องค์การขนส่งทางบกของประเทศสิงคโปร์มองว่าการขนส่งสาธารณะเป็นส่วนสำคัญหลักของระบบขนส่งทางบกของประเทศ ซึ่งประกอบด้วยเครือข่ายรถไฟ และรถประจำทาง ดังนั้นจึงมีการตั้งเป้าหมายไว้ว่าจะต้องสร้างการเดินทางและการเชื่อมต่อที่ราบรื่นยิ่งขึ้น โดยมีระบบการขนส่งที่ปลอดภัยและเชื่อถือได้และเพื่อเป็นการวางรากฐานสำหรับอนาคตของระบบการขนส่ง ด้วยเหตุนี้ องค์การขนส่งทางบกของประเทศสิงคโปร์จึงได้มีการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะเพื่อพัฒนาเครือข่ายรถไฟ และรถโดยสารประจำทางที่มีอยู่อย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้เพื่อสร้างความมั่นใจและความน่าเชื่อถือให้กับเครือข่ายการขนส่งสาธารณะของประเทศสิงคโปร์<sup>168</sup>

### รูป ภาพที่ รถโดยสารประจำทางของประเทศสิงคโปร์



ที่มา a d r a r r 16

<sup>16</sup> a r a . a d r a r r a r a r  
r b 1 5 6. a a b r . a . 1 5 (1 b r 2021)  
<sup>168</sup> a d r a r r . b r a r r a r 2021. a a b  
r . a . a \_ \_ a r r \_ r b \_ r a r \_ . ( b r 2021)  
<sup>16</sup> b d

ประเทศสิงคโปร์ได้มีการจำแนกประเภทและลักษณะของรถบริการสาธารณะไว้ตามพระราชบัญญัติ จราจรทางบก<sup>10</sup> ดังปรากฏ ในตารางที่ 3

ตารางที่ 3 ตารางการจำแนกประเภทและคำอธิบายของรถบริการสาธารณะ

ประเภทของรถบริการสาธารณะ	คำอธิบายลักษณะของรถบริการสาธารณะ
(1) รถแท็กซี่	รถที่ใช้กับบริการที่ไม่ได้มีการกำหนดเงื่อนไขไว้ และผู้โดยสารต้องชำระค่าโดยสารซึ่งค่าโดยสารจะมีอัตราที่แตกต่างกัน
(2) รถโดยสารประจำทาง	รถโดยสารประจำทางที่ให้บริการตามกำหนดเวลา และผู้โดยสารต้องชำระค่าโดยสารซึ่งค่าโดยสารจะมีอัตราที่แตกต่างกัน
(3) รถโดยสารส่วนบุคคล	รถโดยสารที่เจ้าของใช้เฉพาะในกิจการของตน หรือใช้สำหรับเป็นพาหนะของบุคคลอื่นเกี่ยวเนื่องกับกิจการของตน โดยกิจการไม่ได้รับผลกำไรจากการใช้รถโดยสารดังกล่าว
(4) รถโดยสารส่วนตัว	รถโดยสารที่ไม่ได้วิ่งบริการบนท้องถนนเป็นประจำ แต่จะเป็นการจ้างตามสัญญาสำหรับการใช้งานของรถโดยสารแต่ละคัน
(5) รถเช่าส่วนตัว	รถที่ได้รับการว่าจ้างหรือเป็นรถที่มีให้เช่าตามสัญญาสำหรับการใช้งาน โดยสามารถเช่าได้ทั้งแบบพร้อมคนขับรถหรือเช่าเฉพาะรถเท่านั้น
(6) รถโรงเรียน	รถโดยสารที่ใช้บรรทุกเด็กไปและกลับจากโรงเรียน โดยมีการจ้างตามสัญญาในอัตราหรือจำนวนเงินคงที่หรือตกลงกัน
(7) แท็กซี่	รถยนต์ที่มีที่นั่งได้ไม่เกิน 8 คน (รวมคนขับ) ซึ่งสามารถวิ่งบริการบนถนนสายใดก็ได้ตามที่ตกลงกัน สำหรับการใช้บริการรถแท็กซี่แต่ละคันนั้นสามารถให้บริการรวมกันหรือให้บริการแยกกัน โดยชำระค่าโดยสารแยกกัน
(8) รถสามล้อ	เป็นรถที่สร้างขึ้นหรือดัดแปลงสำหรับการขนส่งผู้โดยสาร

ที่มา: เรียบเรียงโดยผู้เขียน<sup>11</sup>

<sup>10</sup> a r a . ad ra a r r b 1 63

100. a ab r . a . 1 61 r42 ( b r 2021)

<sup>11</sup> b d d d

นอกจากนี้ตามพระราชบัญญัติ จราจรทางบกยังได้วางหลักเกี่ยวกับการออกใบอนุญาตรถบริการสาธารณะไว้ว่าให้นายทะเบียนเป็นผู้ออกใบอนุญาตให้ใช้รถบริการสาธารณะ และห้ามมิให้นายทะเบียนออกใบอนุญาตรถบริการสาธารณะแก่บุคคลที่เป็นผู้เยาว์หรือยานพาหนะใดที่ไม่เป็นไปตามเงื่อนไขตามที่กำหนด<sup>1 2</sup>

ดังนั้นผู้ประกอบการในประเทศสิงคโปร์ที่มีความประสงค์จะประกอบกิจการรถโดยสารประจำทางจะต้องดำเนินการยื่นแบบเพื่อขออนุญาตต่อนายทะเบียนก่อนการประกอบกิจการ สำหรับการพิจารณาคำขอรับใบอนุญาตนั้น นายทะเบียนจะเป็นผู้ดำเนินการพิจารณาจากคุณสมบัติและองค์ประกอบต่าง ตามกฎจราจรทางบก ว่าด้วยรถบริการสาธารณะ<sup>1 3</sup> ซึ่งมีการวางหลักในการพิจารณาไว้ดังนี้

- 1) โครงสร้างของรถมีความเหมาะสมสำหรับใช้เป็นรถบริการสาธารณะ และให้ความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสาร<sup>1 4</sup>
- 2) มีการทาสีและเคลือบเงารถอย่างเหมาะสม<sup>1 5</sup>
- 3) มีการติดตั้ง และอุปกรณ์ประกอบอื่น ที่เหมาะสม<sup>1 6</sup>
- 4) เป็นรถใหม่<sup>1</sup>
- 5) เป็นเครื่องยนต์ที่ใช้ น้ำมันเบนซิน<sup>1 8</sup>
- 6) ระบุชื่อของผู้ประกอบการที่ด้านข้างของตัวรถ<sup>1</sup>

---

<sup>1 2</sup> b d 102.  
<sup>1 3</sup> a r a . ad ra b r a r  
r b 1 6 3. a ab r .a . . 1 61  
14 a 20180621 ( b r 2021)  
<sup>1 4</sup> b d  
<sup>1 5</sup> b d  
<sup>1 6</sup> b d  
<sup>1</sup> b d  
<sup>1 8</sup> b d  
<sup>1</sup> b d

อีกทั้งยังห้ามมิให้ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตนำรถบริการสาธารณะดังกล่าวบรรทุกผู้โดยสารเกินจำนวนที่ได้รับอนุญาตให้บรรทุกได้<sup>180</sup> รวมถึงห้ามผู้ประกอบการนำรถบริการสาธารณะไปติดตั้งที่นั่งเพิ่มเติมเกินกว่าจำนวนที่นั่งที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตที่ออกให้สำหรับรถดังกล่าว เว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรล่วงหน้าจากนายทะเบียน<sup>181</sup> นอกจากนี้กฎจราจรทางบก ว่าด้วยรถบริการสาธารณะ ยังได้มีการกำหนดที่จอดรถรับ ส่งผู้โดยสารสำหรับรถบริการสาธารณะไว้อีกด้วย<sup>182</sup>

สำหรับการขออนุญาตประกอบกิจการรถโดยสารประจำทางจะแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ คือ ผู้ประกอบการที่ประสงค์จะขออนุญาตประกอบกิจการรถโดยสารประจำทางมากกว่า 10 สายขึ้นไป จะต้องยื่นใบขออนุญาตบริการรถโดยสารประจำทางประเภท 1 และสำหรับผู้ประกอบการที่ประสงค์จะขออนุญาตประกอบกิจการรถโดยสารประจำทางน้อยกว่า 10 สายจะต้องยื่นใบขออนุญาตบริการรถโดยสารประจำทางประเภท 2 โดยผู้ประกอบการจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขการอนุญาต รวมถึงมาตรฐานคุณภาพการบริการ หลักการปฏิบัติและคำแนะนำขององค์การขนส่งทางบกของประเทศสิงคโปร์ และพระราชบัญญัติอุตสาหกรรมบริการรถโดยสาร ( Road Transport ) รวมทั้งกฎหมายลูกอื่นด้วย อย่างไรก็ตาม เมื่อผู้ประกอบการได้รับการอนุมัติคำขอแล้วผู้ประกอบการต้องชำระค่าธรรมเนียมและวางเงินประกันให้กับองค์การขนส่งทางบกของประเทศสิงคโปร์ เพื่อป้องกันในกรณีที่ผู้ประกอบการไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขการอนุญาต<sup>183</sup>

<sup>180</sup> b d 5.

<sup>181</sup> b d 5 .

<sup>182</sup> b d 2 .

a d ra r r . r a r 2021. a ab  
r . a . a d r\_ a d r\_ a r r a \_ b b \_  
r \_ . ( b r 2021)

2 หลักกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลพฤติกรรมกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในประเทศไทย

สำนักงานขนส่งทางบกของประเทศไทยมีอำนาจในการกำกับดูแลรถโดยสารประจำทางในประเทศไทย ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกของประเทศไทย<sup>184</sup> และมีการใช้หลักเกณฑ์และหลักกฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมพฤติกรรมกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทาง ได้แก่ กฎจราจรทางบก ว่าด้วยรถบริการสาธารณะ เกี่ยวกับใบอนุญาตประกอบวิชาชีพและความประพฤติของผู้ขับขี่ กระเปารถ ผู้ขับขี่รถสามล้อ และผู้โดยสาร ( ad ra ( b r ) ( a a a d d r r d r r a d r a d a r ) ) และพระราชบัญญัติ จราจรทางบก ( ad ra )

2 การกำกับดูแลตามกฎหมายจราจรทางบก ว่าด้วยรถบริการสาธารณะ เกี่ยวกับใบอนุญาตประกอบวิชาชีพและความประพฤติของผู้ขับขี่ กระเปารถ ผู้ขับขี่รถสามล้อ และผู้โดยสาร ad ra b r a a a d d r r d r r a d r a d a r

กฎจราจรทางบก ว่าด้วยรถบริการสาธารณะ เกี่ยวกับใบอนุญาตประกอบวิชาชีพและความประพฤติของผู้ขับขี่ กระเปารถ ผู้ขับขี่รถสามล้อ และผู้โดยสาร เป็นกฎหมายที่มีไว้เพื่อกำกับดูแลผู้ประกอบการเกี่ยวกับรถสาธารณะ รวมถึงมีไว้เพื่อใช้กำกับดูแลผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางด้วยเช่นกัน กล่าวคือผู้ที่ประสงค์จะขั้ยานพาหนะต้องยื่นแบบเพื่อขออนุมัติกับนายทะเบียน<sup>185</sup> สำหรับ

---

<sup>184</sup> a r a . a d ra r r a r a r  
r b 1 5 6. a ab r .a . 1 5(1 b r 2021)

<sup>185</sup> a r a . ad ra b r a a a d d  
r r d r r a d r a d a r a r r b  
1 4 4. a ab r .a . 1 61 8( b r 2021)



ผู้ที่ได้รับอนุญาตให้ขับขีรถโดยสารสาธารณะจะต้องติดใบอนุญาตไว้ที่หน้าอกด้านซ้ายเพื่อให้เห็นได้อย่างชัดเจนในขณะปฏิบัติหน้าที่ผู้ขับขีรถโดยสารสาธารณะทุกครั้ง<sup>186</sup>

ในตอนที 3 ของกฎจรรยาทางบก ว่าด้วยรถบริการสาธารณะได้มีการวางหลักเกี่ยวกับการกำกับดูแลความประพฤติของผู้ขับขีรถโดยสารประจำทาง กระเปารถ และผู้ขับขีรถสามล้อ ึ่งจะมีหลักเกณฑ์ที่ใช้ในการกำกับดูแลความประพฤติของผู้ขับขีรถโดยสารประจำทาง ดังต่อไปนี้

มาตรา 21 กล่าวว่าผู้ที่ได้รับใบอนุญาตประกอบวิชาชีพจะต้องปฏิบัติหน้าที่ได้รับการว่าจ้างเพื่อผลประโยชน์ในการขนส่งผู้โดยสาร ดังนี้

- 1) ต้องประพฤติตนตามกฎหมายอย่างมีระเบียบ<sup>18</sup>
- 2) ต้องใช้ความระมัดระวังอย่างที่สุดเพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร<sup>188</sup>
- 3) ไม่จงใจหลอกลวงหรือป้เสทที่จะแจ้งให้ผู้โดยสารคนใดที่ไม่ทราบถึงจุดหมายปลายทาง หรือเส้นทางของยานพาหนะ หรือค่าโดยสารสำหรับการเดินทางใดที่จะเดินทางโดยรถสาธารณะ<sup>18</sup>
- 4) ต้องแสดงใบอนุญาตตามคำขอของเจ้าหน้าที่ตำรวจ นายทะเบียน หรือเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ<sup>1 0</sup>
- 5) ต้องสวมใส่เครื่องเครื่องแบบและรองเท้าตามที่นายทะเบียนอนุญาต และต้องรักษาส าทให้เรียบร้อย สะอาด และอยู่ในส าทที่อยู่เสมอ<sup>1 1</sup>

<sup>186</sup> b d 16.

<sup>18</sup> b d 21 (1) (a).

<sup>188</sup> b d 21 (1) (b).

<sup>18</sup> b d 21 (1) ( ).

<sup>1 0</sup> b d 21 (1) ( ).

<sup>1 1</sup> b d 21 (1) ( ).

- 6) ต้องรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของเครื่องแต่งกาย โดยต้องไม่อยู่ในสภาพที่อาจทำให้เบาะของตัวรถหรือเสื้อผ้าของผู้โดยสารคนใดสกปรก และต้องไม่อยู่ในสภาพที่จะเป็นที่รังเกียจแก่ผู้โดยสาร<sup>1 2</sup>
- ) ไม่ขัดขวางหรือละเลยที่จะให้ข้อมูลและความช่วยเหลือ หากมีการขอตรวจสอบรถจากนายทะเบียนหรือเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจสั่งการในเวลาที่เหมาะสม<sup>1 3</sup>
- 8) ไม่อนุญาตให้บุคคลอื่นกระทำการแทนตนในฐานะผู้ขับขี่หรือผู้ควบคุมรถ โดยไม่ได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจากนายจ้างหรือเจ้าของรถ<sup>1 4</sup>
- ) ห้ามทิ้งผู้โดยสารก่อนถึงที่หมายปลายทาง<sup>1 5</sup>
- 10) ไม่เรียกร้องหรือก่อกวนบุคคลอื่นเพื่อให้ได้มาซึ่งผู้โดยสาร<sup>1 6</sup>
- 11) ไม่ประมาทเลินเล่อหรือประพฤติดุจดั่งโดยจงใจ ซึ่งจะทำให้เกิดการบาดเจ็บหรือเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินในรถ<sup>1</sup>

มาตรา 22 กล่าวถึงกฎเกณฑ์ของผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่รถโดยสารสาธารณะ จะต้องปฏิบัติตาม ดังนี้

- 1) ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ขับขี่ยานพาหนะบนถนน ผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะต้องอยู่ในตำแหน่งที่นั่งคนขับ เว้นแต่จะมีเหตุอันควรให้กระทำการอย่างอื่น<sup>1 8</sup>

<sup>1 2</sup> b d 21 (1) ( ).

<sup>1 3</sup> b d 21 (1) ( ).

<sup>1 4</sup> b d 21 (1) ( ).

<sup>1 5</sup> b d 21 (1) ( ).

<sup>1 6</sup> b d 21 (1) ( ).

<sup>1</sup> b d 21 (1) ( ).

<sup>1 8</sup> b d 22 (1) (a).

- 2) ขณะปฏิบัติหน้าที่ผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะต้องไม่กีดขวางหรือขัดขวางผู้ขับขี่ยานพาหนะอื่น<sup>1</sup>
- 3) ผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะต้องหยุดรถเมื่อได้รับคำสั่งหรือสัญญาณให้หยุดรถจากนายทะเบียนหรือเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจสั่งการ<sup>200</sup>
- 4) เพื่อประโยชน์ในการรับส่งผู้โดยสาร ผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางจะต้องจอดรถรับส่งผู้โดยสารในที่จอดรถประจำทางที่กำหนดไว้<sup>201</sup>
- 5) ผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะต้องไม่จอดรถบนถนนนานเกินความจำเป็น เว้นแต่จะมีเหตุอันควร<sup>202</sup>

มาตรา 22ก เป็นข้อห้ามเพื่อไม่ให้ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่รถโดยสารสาธารณะกระทำการใดอันเป็นเหตุในการสร้างความรบกวนแก่ผู้อื่น ดังนี้

- 1) ห้ามไม่ให้ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่เดินเตรเพื่อวัตถุประสงค์ในการชักชวนผู้โดยสารไม่ว่าด้วยวิธีใด และห้ามไม่ให้ชักชวนผู้โดยสารด้วยวิธีการอื่นใดที่นอกเหนือจากวิธีการโฆษณาสำหรับยานพาหนะที่ระบุในแต่ละประเภท<sup>203</sup>
- 2) ตามวรรค 1) จะใช้ไม่ได้ในกรณี que ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจากเจ้าของหรือผู้ดำเนินการในสถานที่สาธารณะตามเงื่อนไขของความยินยอมให้สามารถเดินเตรเพื่อวัตถุประสงค์ในการชักชวนผู้โดยสารได้<sup>204</sup>

<sup>1</sup> b d 22 (1) (b).

<sup>200</sup> b d 22 (1) ( ).

<sup>201</sup> b d 22 (1) (d).

<sup>202</sup> b d 22 (1) ( ).

<sup>203</sup> b d 22 (1).

<sup>204</sup> b d 22 (2).

มาตรา 2 กล่าวถึงการกำกับดูแลความประพฤติของผู้รับใบอนุญาตขับรถโดยสารประจำทาง ดังนี้

- 1) ขณะปฏิบัติหน้าที่ผู้ขับรถโดยสารประจำทางห้ามหยุดรถรับ ส่งผู้โดยสารในที่อื่นใด นอกจากที่จุดหยุดรถประจำทางที่ได้มีการกำหนดไว้<sup>205</sup>
- 2) ผู้ขับรถโดยสารประจำทางห้ามพูดคุยกับกระเปารถหรือบุคคลอื่นใด ในขณะที่ขับรถอยู่ เว้นแต่จะมีเหตุอันควรให้ทำเช่นนั้น<sup>206</sup>
- 3) ผู้ขับรถโดยสารประจำทางห้ามดื่มเชื้อเพลิงในรถโดยสารในขณะที่รถโดยสารมีผู้โดยสารอยู่<sup>20</sup>
- 4) ผู้ขับรถโดยสารประจำทางต้องหยุดรถรับ ส่งผู้โดยสารที่ป้ายรถเมล์ถัดไปทุกครั้ง เมื่อมีผู้โดยสารในรถหรือที่ป้ายรถเมล์ส่งสัญญาณให้หยุดรถ<sup>208</sup>

## 2.2 การกำกับดูแลตามหลักกฎหมายในพระราชบัญญัติ จราจรทางบก ad ra

พระราชบัญญัติจราจรทางบก เป็นกฎหมายที่บังคับใช้กับผู้ที่ใช้การจราจรบนท้องถนน ในพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้มีการให้ความหมายของคำว่า รถบริการสาธารณะ ( b r ) ไว้ว่าเป็นรถที่มีไว้เพื่อใช้ในการขนส่งหรือเก็บไว้เพื่อใช้ในการขนส่ง หรือให้เช่าโดยได้รับการว่าจ้างตามสัญญา<sup>20</sup> ดังนั้นรถโดยสารประจำทาง จึงถือว่าเป็นรถบริการสาธารณะ จึงต้องปฏิบัติตามกฎหมายฉบับนี้ด้วย

<sup>205</sup> b d 2 (a).

<sup>206</sup> b d 2 (b).

<sup>20</sup> b d 2 (d).

<sup>208</sup> b d 2 (d).

<sup>20</sup> a r a . ad ra a r r b 1 63

2. a ab r .a . . 1 61 r42 ( b r 2021)

โดยในส่วนที่ 2 หมวดที่ 1 ของพระราชบัญญัติจราจรทางบก ได้วางหลักในการกำกับดูแลผู้ขับขี่บนท้องถนนทุกคนเกี่ยวกับเรื่องใบขับขี่ไว้ว่า ห้ามไม่ให้ผู้ใดขับขี่รถบนถนนถ้าไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถ และห้ามไม่ให้ผู้ใดจ้างหรืออนุญาตให้บุคคลอื่นขับขี่รถบนถนนถ้าบุคคลนั้นไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถ หากฝ่าฝืนต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 10 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ แต่ในกรณีที่ผู้ขับขี่นั้นเป็นผู้กระทำความผิด ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 20 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 6 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ<sup>210</sup> และในขณะที่ขับขี่รถบนท้องถนนหากเจ้าหน้าที่ตำรวจขอให้แสดงใบอนุญาตขับขี่รถเพื่อตรวจสอบหากผู้ใดไม่ปฏิบัติตามจะถือว่ามีความผิด<sup>211</sup>

สำหรับในส่วนที่ 4 หมวดที่ 1 ของพระราชบัญญัติจราจรทางบก ได้วางหลักเกี่ยวกับการขับขี่รถและความผิดเกี่ยวกับการขับขี่ไว้ดังนี้

มาตรา 63 ห้ามมิให้ผู้ใดขับขี่ยานพาหนะบนถนนด้วยความเร็วที่สูงกว่าความเร็วที่กฎหมายกำหนดไว้ ตามประเภทของยานพาหนะนั้น ผู้ใดขับขี่ยานพาหนะบนถนนด้วยความเร็วเกินขีดจำกัดความเร็วที่กำหนดถือว่ามีความผิด<sup>212</sup>

มาตรา 64 (1) หากบุคคลใดขับขี่ยานพาหนะบนถนนด้วยความประมาท หรือด้วยความเร็ว หรือขับขี่ยานพาหนะในลักษณะที่เป็นอันตรายต่อสาธารณะ หากพิจารณาจากพฤติการณ์รวมทั้งลักษณะและสภาพการใช้ถนนจริงในขณะนั้นหรือที่คาดว่าจะเป็นจะอยู่บนท้องถนน บุคคลนั้นถือเป็นผู้กระทำความผิด<sup>213</sup> และต้องระวางโทษดังนี้

- 1) ถ้าผู้กระทำความผิดเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษดังต่อไปนี้<sup>214</sup>

<sup>210</sup> b d 35 (1) (2) a d (3).

<sup>211</sup> b d 3 .

<sup>212</sup> b d 63.

<sup>213</sup> b d 64 (1).

<sup>214</sup> b d 64 (2).

- (1) ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่น้อยกว่า 2 ปีแต่ไม่เกิน 8 ปี<sup>215</sup>
  - (2) หากผู้นั้นเป็นผู้กระทำความผิดซ้ำ ต้องระวางโทษจำคุกไม่น้อยกว่า 4 ปีแต่ไม่เกิน 15 ปี<sup>216</sup>
  - (3) ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดเป็นผู้กระทำความผิดอย่างร้ายแรง ต้องระวางโทษจำคุกไม่น้อยกว่า 1 ปีแต่ไม่เกิน 2 ปี ซึ่งเป็นโทษที่นอกเหนือจากโทษตามวรรค (1) และ (2)<sup>21</sup>
  - (4) หากผู้นั้นเป็นผู้กระทำความผิดอย่างร้ายแรงซ้ำ จะมีโทษจำคุกไม่น้อยกว่า 2 ปีแต่ไม่เกิน 4 ปี ซึ่งเป็นโทษที่นอกเหนือจากโทษตามวรรค (1) และ (2)<sup>218</sup>
- 2) ถ้าผู้กระทำความผิดเป็นเหตุให้ผู้อื่นเกิดการบาดเจ็บสาหัส ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษดังต่อไปนี้<sup>21</sup>
- (1) ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่น้อยกว่า 1 ปีแต่ไม่เกิน 5 ปี<sup>220</sup>
  - (2) หากผู้นั้นเป็นผู้กระทำความผิดซ้ำ ต้องระวางโทษจำคุกไม่น้อยกว่า 2 ปี ไม่เกิน 10 ปี<sup>221</sup>

---

<sup>215</sup> b d 64 (2) (a).

<sup>216</sup> b d 64 (2) (b).

<sup>21</sup> b d 64 (2) (c).

<sup>218</sup> b d 64 (2) (d).

<sup>21</sup> b d 64 (2) (e).

<sup>220</sup> b d 64 (2) (a).

<sup>221</sup> b d 64 (2) (b).

- (3) ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดเป็นผู้กระทำความผิดอย่างร้ายแรง ต้องระวางโทษปรับไม่ต่ำกว่า 2 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ แต่ไม่เกิน 10 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ และจำคุกไม่น้อยกว่า 6 เดือน แต่ไม่เกิน 1 ปี ึ่งเป็นโทษที่นอกเหนือจากโทษตามวรรค (1) และ (2)<sup>222</sup>
- (4) หากผู้นั้นเป็นผู้กระทำความผิดอย่างร้ายแรง ้า ต้องระวางโทษปรับไม่น้อยกว่า 5 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ แต่ไม่เกิน 20 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ และจำคุกไม่เกิน 1 ปีแต่ไม่เกิน 2 ปี ึ่งเป็นโทษที่นอกเหนือจากโทษตามวรรค (1) และ (2)<sup>223</sup>
- 3) ถ้าผู้กระทำความผิดเป็นเหตุให้ผู้อื่นเกิดการบาดเจ็บ ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษดังต่อไปนี้<sup>224</sup>
- (1) ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 10 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ<sup>225</sup>
- (2) หากผู้นั้นเป็นผู้กระทำความผิด ้า ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 20 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 4 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ<sup>226</sup>
- (3) ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดเป็นผู้กระทำความผิดอย่างร้ายแรง ต้องระวางโทษปรับไม่น้อยกว่า 2 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ แต่ไม่เกิน 10 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 12 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ ึ่งเป็นโทษที่นอกเหนือจากโทษตามวรรค (1) และ (2)<sup>22</sup>

---

<sup>222</sup> b d 64 (2 ) ( ).

<sup>223</sup> b d 64 (2 ) (d).

<sup>224</sup> b d 64 (2 ) .

<sup>225</sup> b d 64 (2 ) (a).

<sup>226</sup> b d 64 (2 ) (b).

<sup>22</sup> b d 64 (2 ) ( ).

- (4) หากผู้นั้นเป็นผู้กระทำความผิดอย่างร้ายแรง<sup>๒๒๘</sup> ต้องระวางโทษปรับไม่น้อยกว่า 5 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ แต่ไม่เกิน 20 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ และจำคุกไม่เกิน 2 ปี<sup>๒๒๙</sup> เป็นโทษที่นอกเหนือจากโทษตามวรรค (1) และ (2)<sup>๒๒๘</sup>
- 4) ถ้าผู้กระทำความผิดเป็นเหตุให้เกิดกรณีอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการขับชียานพาหนะของผู้กระทำความผิด ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษดังต่อไปนี้<sup>๒๒๙</sup>
- (1) ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 12 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ<sup>๒๓๐</sup>
- (2) หากผู้นั้นเป็นผู้กระทำความผิด<sup>๒๒๙</sup> ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 10 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ<sup>๒๓๑</sup>
- (3) ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดเป็นผู้กระทำความผิดอย่างร้ายแรง ต้องระวางโทษปรับไม่น้อยกว่า 2 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ แต่ไม่เกิน 10 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 12 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ<sup>๒๓๒</sup> เป็นโทษที่นอกเหนือจากโทษตามวรรค (1) และ (2)<sup>๒๓๒</sup>
- (4) หากผู้นั้นเป็นผู้กระทำความผิดอย่างร้ายแรง<sup>๒๒๙</sup> ต้องระวางโทษปรับไม่น้อยกว่า 5 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ แต่ไม่เกิน 20 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ และจำคุกไม่เกิน 2 ปี<sup>๒๒๙</sup> เป็นโทษที่นอกเหนือจากโทษตามวรรค (1) และ (2)<sup>๒๓๓</sup>

---

<sup>๒๒๘</sup> b d 64 (2 ) (d).

<sup>๒๒๙</sup> b d 64 (2 ) .

<sup>๒๓๐</sup> b d 64 (2 ) (a).

<sup>๒๓๑</sup> b d 64 (2 ) (b).

<sup>๒๓๒</sup> b d 64 (2 ) ( ) .

<sup>๒๓๓</sup> b d 64 (2 ) (d).



มาตรา 65 หากบุคคลใดขับขี่ยานพาหนะบนถนนโดยปราศจากความใส่ใจและเอาใจใส่ หรือปราศจากการพิจารณาอย่างสมเหตุสมผล บุคคลนั้นถือเป็นผู้กระทำความผิด<sup>234</sup> และต้องระวางโทษ ดังนี้

- 1) ถ้าผู้กระทำความผิดเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษดังต่อไปนี้<sup>235</sup>
  - (1) ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 10 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ<sup>236</sup>
  - (2) หากผู้นั้นเป็นผู้กระทำความผิด ้า ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 20 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 6 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ<sup>23</sup>
  - (3) ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดเป็นผู้กระทำความผิดอย่างร้ายแรง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี ึ่งเป็นโทษที่นอกเหนือจากโทษตามวรรค (1) และ (2)<sup>238</sup>
  - (4) หากผู้นั้นเป็นผู้กระทำความผิดอย่างร้ายแรง ้า จะมีโทษจำคุกไม่เกิน 4 ปี ึ่งเป็นโทษที่นอกเหนือจากโทษตามวรรค (1) และ (2)<sup>23</sup>
- 2) ถ้าผู้กระทำความผิดเป็นเหตุให้ผู้อื่นเกิดการบาดเจ็บสาหัส ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษดังต่อไปนี้<sup>240</sup>

---

<sup>234</sup> b d 65.

<sup>235</sup> b d 65 (2).

<sup>236</sup> b d 65 (2) (a).

<sup>23</sup> b d 65 (2) (b).

<sup>238</sup> b d 65 (2) ( ).

<sup>23</sup> b d 65 (2) (d).

<sup>240</sup> b d 65 (3).

- (1) ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ<sup>241</sup>
  - (2) หากผู้นั้นเป็นผู้กระทำความผิดซ้ำ ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 10 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 4 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ<sup>242</sup>
  - (3) ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดเป็นผู้กระทำความผิดอย่างร้ายแรง ต้องระวางโทษปรับไม่ต่ำกว่า 2 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ แต่ไม่เกิน 10 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ และจำคุกไม่เกิน 12 เดือน ซึ่งเป็นโทษที่นอกเหนือจากโทษตามวรรค (1) และ (2)<sup>243</sup>
  - (4) หากผู้นั้นเป็นผู้กระทำความผิดอย่างร้ายแรงซ้ำ ต้องระวางโทษปรับไม่น้อยกว่า 5 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ แต่ไม่เกิน 20 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ และจำคุกไม่เกิน 2 ปี ซึ่งเป็นโทษที่นอกเหนือจากโทษตามวรรค (1) และ (2)<sup>244</sup>
- 3) ถ้าผู้กระทำความผิดเป็นเหตุให้ผู้อื่นเกิดการบาดเจ็บ ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษดังต่อไปนี้<sup>245</sup>
- (1) ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 2 500 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 12 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ<sup>246</sup>

---

<sup>241</sup> b d 65 (3) (a).

<sup>242</sup> b d 65 (3) (b).

<sup>243</sup> b d 65 (3) (c).

<sup>244</sup> b d 65 (3) (d).

<sup>245</sup> b d 65 (4).

<sup>246</sup> b d 65 (4) (a).

- (2) หากผู้นั้นเป็นผู้กระทำความผิด ้า ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ<sup>24</sup>
- (3) ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดเป็นผู้กระทำความผิดอย่างร้ายแรง ต้องระวางโทษปรับไม่น้อยกว่า 2 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ แต่ไม่เกิน 10 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 12 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ ึ่งเป็นโทษที่นอกเหนือจากโทษตามวรรค (1) และ (2)<sup>248</sup>
- (4) หากผู้นั้นเป็นผู้กระทำความผิดอย่างร้ายแรง ้า ต้องระวางโทษปรับไม่น้อยกว่า 5 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ แต่ไม่เกิน 20 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ และจำคุกไม่เกิน 2 ปี ึ่งเป็นโทษที่นอกเหนือจากโทษตามวรรค (1) และ (2)<sup>24</sup>
- 4) ถ้าผู้กระทำความผิดเป็นเหตุให้เกิดกรณีอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่พาหนะของผู้กระทำความผิด ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษดังต่อไปนี้<sup>250</sup>
- (1) ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษปรับปรับไม่เกิน 1 500 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ<sup>251</sup>
- (2) หากผู้นั้นเป็นผู้กระทำความผิด ้า ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 3 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 12 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ<sup>252</sup>
- (3) ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดเป็นผู้กระทำความผิดอย่างร้ายแรง ต้องระวางโทษปรับไม่น้อยกว่า 2 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ แต่ไม่เกิน 10 000

---

<sup>24</sup> b d 65 (4) (b).

<sup>248</sup> b d 65 (4) ( ).

<sup>24</sup> b d 65 (4) (d).

<sup>250</sup> b d 65 (5).

<sup>251</sup> b d 65 (5) (a).

<sup>252</sup> b d 65 (5) (b).

ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 12 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ ึ่งเป็นโทษที่นอกเหนือจากโทษตามวรรค (1) และ (2)<sup>253</sup>

- (4) หากผู้นั้นเป็นผู้กระทำความผิดอย่างร้ายแรง ้า ต้องระวางโทษปรับไม่น้อยกว่า 5 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ แต่ไม่เกิน 20 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ และจำคุกไม่เกิน 2 ปี ึ่งเป็นโทษที่นอกเหนือจากโทษตามวรรค (1) และ (2)<sup>254</sup>

มาตรา 65ก ผู้ใดขบขีหรือพยายามจะขบขียานยนต์หนักหรือรถบริการสาธารณะใด ที่จัดประเ ทเป็นรถโดยสารประจำทางชนกัอาคารหรือโครงสร้างใด ถือว่ามีความผิดและต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ และในกรณีที่กระทำความผิดเป็นครั้งที่ 2 หรือครั้งต่อมาต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 10 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ<sup>255</sup>

มาตรา 65ข ผู้ที่ใช้อุปกรณ์สื่อสารเคลื่อนที่ในขณะที่กำลังขบขียานพาหนะอยู่บนถนนหรือในที่สาธารณะถือว่ามีความผิดและต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 1 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ<sup>256</sup> ในที่นี้ไม่รวมถึงอุปกรณ์สื่อสารเคลื่อนที่ที่เป็นอุปกรณ์สวมใส่ได้ เช่น นาฬิกาอัจฉริยะ ( ar a )<sup>25</sup> และในกรณีที่ถูกตัดสินหรือพบว่าเป็นผู้กระทำความผิด ้า ผู้นั้นต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 2 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 12 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ<sup>258</sup>

มาตรา 6 ผู้ใดขบขีหรือพยายามจะขบขียานพาหนะบนถนนหรือในที่สาธารณะในขณะที่เมาสุราหรือยาเสพติดหรือสารที่ทำให้มึนเมา จนไม่สามารถควบคุมยานพาหนะดังกล่าวได้อย่างเหมาะสม หรือมีแอลกอฮอล์ในร่างกายมากเกินไปจนขัดจำกัดที่กำหนด ถือว่ามีความผิดและต้องระวางโทษ

<sup>253</sup> b d 65 (5) ( ).

<sup>254</sup> b d 65 (5) (d).

<sup>255</sup> b d 65 .

<sup>256</sup> b d 65 (1).

<sup>25</sup> b d 65 (1) .

<sup>258</sup> b d 65 (2).

ปรับไม่น้อยกว่า 2 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ แต่ไม่เกิน 10 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 12 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ และในกรณีที่มีความผิดเป็นครั้งที่ 2 หรือครั้งต่อมา ต้องระวางโทษปรับไม่น้อยกว่า 5 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ แต่ไม่เกิน 20 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ และจำคุกไม่เกิน 2 ปี<sup>25</sup>

ในส่วนที่ 4 หมวดที่ 2 ตามบทบัญญัติของกฎหมายฉบับนี้ได้วางหลักเกี่ยวกับเรื่องอุบัติเหตุไว้ว่า ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุบนถนนโดยที่ผู้ขับขี่เป็นเหตุทำให้เกิดความเสียหายหรือบาดเจ็บแก่บุคคล ยานพาหนะหรือโครงสร้างใด ผู้ขับขี่ต้องหยุดรถและต้องให้ความช่วยเหลือตามสมควร พร้อมทั้งแสดงตัวกับคู่กรณี และต้องรายงานอุบัติเหตุที่สถานีตำรวจหรือต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้ ภายใน 24 ชั่วโมงหลังจากเกิดอุบัติเหตุ<sup>260</sup>

ในกรณีที่ผู้ขับขี่เป็นเหตุทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัสหรือถึงแก่ความตาย ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 3 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 12 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ และในกรณีที่ผู้ขับขี่เป็นผู้กระทำความผิดซ้ำ ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ<sup>261</sup> และศาลอาจตัดสินให้ยึดใบอนุญาตขับขี่เป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า 12 เดือน นับแต่วันที่ได้รับโทษ หรือนับแต่วันที่ได้รับการปล่อยตัวจากเรือนจำ ในกรณีที่ต้องโทษจำคุก<sup>262</sup>

และในส่วนที่ 5 ของพระราชบัญญัติจราจรทางบก ได้วางหลักในการกำกับดูแลเกี่ยวกับเรื่องรถบริการสาธารณะไว้ว่า ห้ามมิให้นายทะเบียนออกใบอนุญาตรถบริการสาธารณะแก่บุคคลที่เป็นผู้เยาว์หรือเกี่ยวกับยานพาหนะใด ที่ไม่เป็นไปตามเงื่อนไข<sup>263</sup>

รถบริการสาธารณะทุกคันที่ได้รับอนุญาตจะต้องติดใบอนุญาต แผ่นป้ายทะเบียน หรือเครื่องหมายอื่นใดที่นายทะเบียนออกให้เพื่อแสดงวัตถุประสงค์ที่ระบุว่ายานพาหนะดังกล่าวเป็นรถบริการสาธารณะตามที่กำหนด เมื่อใบอนุญาตรถยนต์สาธารณะหมดอายุ ถูกระงับ หรือถูกเพิกถอน ต้องนำ

<sup>25</sup> b d 6 (1).

<sup>260</sup> b d 84 (1) a d (2).

<sup>261</sup> b d 84 (3) a d (8).

<sup>262</sup> b d 84 ( ).

<sup>263</sup> b d 102.

ใบอนุญาต แผ่นป้ายทะเบียน หรือเครื่องหมายอื่นใดที่นายทะเบียนออกให้ ส่งคืนแก่นายทะเบียน ภายใน 10 วันหลังจากหมดอายุ ระบุ หรือเพิกถอน หากผู้ใดไม่ส่งคืนจะต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 500 ดอลลาร์ สิงคโปร์ และหากบุคคลใดติดใบอนุญาต แผ่นป้ายทะเบียน หรือเครื่องหมายอื่นใดที่นายทะเบียนออกให้ อย่างไม่ถูกต้องบนยานพาหนะอื่นใดถือว่ามีความผิด<sup>264</sup>

มาตรา 110 ห้ามมิให้ผู้ใดขับรถหรือทำหน้าที่เป็นผู้ควบคุมรถบริการสาธารณะบนถนน เว้นแต่จะมีใบอนุญาตประกอบวิชาชีพที่นายทะเบียนออกให้ เพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าว หรือห้ามมิให้ผู้ใด จ้างหรืออนุญาตให้บุคคลใด ที่ไม่มีใบอนุญาตขับรถหรือทำหน้าที่เป็นผู้ควบคุมรถบริการสาธารณะ<sup>265</sup>

ห้ามมิให้นายทะเบียนออกใบอนุญาตประกอบวิชาชีพให้กับผู้ที่มีอายุไม่ถึงเกณฑ์ที่กำหนดไว้ตามประเภ ของรถบริการสาธารณะนั้น <sup>266</sup>

ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตประกอบวิชาชีพในการขับรถบริการสาธารณะ สามารถขับรถบริการ สาธารณะได้เพียงประเภ เทียบเท่านั้นตามประเภ ทที่ระบุไว้ในใบอนุญาต<sup>267</sup>

นายทะเบียนสามารถสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตประกอบอาชีพทั้งหมดหรือ บางส่วนได้ หากผู้ที่ได้รับใบอนุญาต 'า' นหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขของใบอนุญาตหรือบทบัญญัติใด ตามพระราชบัญญัตินี้ หรือผู้ที่ได้รับใบอนุญาตเป็นบุคคลที่ประพฤติของตนไม่เหมาะสม เมื่อพิจารณาจาก จำนวนคะแนนเสียที่สะสมตามหลักเกณฑ์<sup>268</sup>

---

<sup>264</sup> b d 105.

<sup>265</sup> b d 110 (1).

<sup>266</sup> b d 110 (2 ).

<sup>267</sup> b d 110 (3).

<sup>268</sup> b d 110 (4).

## ภาพรวมของรถโดยสารประจำทางในประเทศออสเตรเลีย

ประเทศออสเตรเลียจัดได้ว่าเป็นประเทศที่มีระบบขนส่งสาธารณะที่ดีและมีประสิทธิภาพ จึงส่งผลให้ประชาชนส่วนมากนิยมเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะรถประจำทาง ซึ่งถือเป็นตัวเลือกที่ได้รับความนิยมเป็นอย่างมาก เนื่องจากรถประจำทางในประเทศออสเตรเลียมีบริการที่ครอบคลุมหลายเส้นทางในสถานที่ที่เป็นจุดสำคัญต่าง ทั้ง ภายในเมืองและนอกเมือง

### รูป ภาพที่ รถโดยสารประจำทางของประเทศออสเตรเลีย



ที่มา ระบบสาธารณะออสเตรเลีย<sup>26</sup>

<sup>26</sup> a d d d a d r ba ra r . r ba ra r .  
a ab r .br ba ra r . ar d r d ar ( a ar 2022)

ประเทศออสเตรเลีย ได้มีการจำแนกประเภทและลักษณะของยานพาหนะหนักตามกฎหมายแห่งชาติว่าด้วยเรื่องของยานพาหนะหนัก ( a a a ) โดยมีการมีการจำแนกออกเป็น 3 ประเภท ดังนี้

- 1) ยานพาหนะหนักประเภท 1 คือยานพาหนะที่มีวัตถุประสงค์พิเศษหรือเป็นยานพาหนะทางการเกษตร<sup>2 0</sup>
- 2) ยานพาหนะหนักประเภท 2 คือยานพาหนะที่เป็นรถกึ่งพ่วง รถไถ รถประจำทาง รวมทั้งยานพาหนะที่ออกแบบมาเพื่อบรรทุกยานพาหนะ<sup>2 1</sup>
- 3) ยานพาหนะหนักประเภท 3 คือยานพาหนะหนักที่ไม่ใช่ยานพาหนะหนักในประเภท 1<sup>2 2</sup>

รถโดยสารประจำทางในประเทศออสเตรเลีย จัดอยู่ในประเภทของยานพาหนะหนักประเภท 2 สำหรับผู้ประกอบการในประเทศออสเตรเลียที่มีความประสงค์จะประกอบกิจการรถโดยสารประจำทางจะต้องดำเนินการขออนุญาตแก่หน่วยงานที่กำกับดูแลและต้องปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนดไว้อย่างครบถ้วน<sup>2 3</sup> จึงจะสามารถประกอบกิจการรถโดยสารประจำทางได้

---

<sup>2 0</sup> a a a a d a a a a a d a a d  
a a a a r ( ) 2021 116. a a b r . r. a a  
a a a a d r a (8 a ar 2022)

<sup>2 1</sup> b d 136.

<sup>2 2</sup> b d 116.

<sup>2 3</sup> b d 143 14 .



#### 4 หลักกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลพฤติกรรมกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในประเทศออสเตรเลีย

ผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในประเทศออสเตรเลียจะอยู่ภายใต้การกำกับดูแลตามกฎหมายแห่งชาติว่าด้วยเรื่องของยานพาหนะหนัก ( a a a a ) ซึ่งถือเป็นกฎหมายแม่บทที่ใช้ในการกำกับดูแลและควบคุมพฤติกรรมกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในประเทศออสเตรเลีย โดยในกฎหมายแห่งชาติว่าด้วยเรื่องของยานพาหนะหนักนี้ได้นำหลักที่ว่าด้วยความรับผิดชอบด้านห่วงโซ่ความรับผิดชอบ หรือ a b ( ) มาใช้ประกอบด้วย ซึ่งหมายความว่าใครก็ตามที่มีส่วนร่วมหรือมีอำนาจควบคุมในห่วงโซ่การขนส่งจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย หากการกระทำหรือการตัดสินใจของพวกเขาก่อให้เกิดหรือมีส่วนทำให้ผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางกระทำการใดที่ a กฎหมาย ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ที่มีอำนาจควบคุมในห่วงโซ่การขนส่งทางถนนตระหนักถึงความรับผิดชอบรวมกันกับผู้ขับขี่ผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทาง<sup>2 4</sup>

มาตรา 5 ของกฎหมายแห่งชาติว่าด้วยเรื่องของยานพาหนะหนักได้ให้คำจำกัดความบุคคลที่อยู่ในห่วงโซ่ความรับผิดชอบไว้ได้แก่ นายจ้างของผู้ขับขี่ ผู้รับเหมาหลักของผู้ขับขี่ ผู้ควบคุมยานพาหนะ ผู้กำหนดตารางเวลาสำหรับรถ ผู้ส่งและผู้รับสินค้าในรถ ผู้แพคสินค้าในรถ และผู้จัดการการขนถ่ายสินค้าในรถ<sup>2 5</sup>

มาตรา 26 กวางหลักว่า ความปลอดภัยในการขับขี่ที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะหนักเป็นความรับผิดชอบร่วมกันทุกฝ่ายที่อยู่ในห่วงโซ่ความรับผิดชอบ ซึ่งระดับและลักษณะของความรับผิดชอบ

<sup>2 4</sup> a a a a a d a a a b a a a r ( ) 2021. a ab r . r. a a a r d a a a r b a r (8 a ar 2022

<sup>2 5</sup> a a a a a d a . a a a a a d a ( a d ) . a a a a r 2 2 5 a ab r r a a a a a a d r a a ar 2 22

แต่ละ 'ายจะขึ้นอยู่กับหน้าที่ที่บุคคลนั้นกระทำหรือจำเป็นต้องกระทำ หรือลักษณะของความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการขนส่ง รวมถึงอำนาจในการควบคุมของแต่ละ 'าย<sup>2 6</sup>

มาตรา 26ค วางหลักว่า หน้าที่หลักบุคคลที่อยู่ในห่วงโ 'ความรับผิดชอบต้องช่วยกันสอดส่องดูแล เพื่อป้องกันความเสียหายที่จะเกิดขึ้นในกิจกรรมการขนส่งเท่าที่เป็นไปได้เหมาะสม<sup>2</sup>

มาตรา 26จ วางหลักว่า หากบุคคลที่อยู่ในห่วงโ 'ความรับผิดชอบไม่ตรวจสอบ หรือสั่งการ หรือ บังคับ (ไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม) ให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะหนักขับขี่ด้วยความเร็วเกินกำหนด หรือขับขี่ใน ขณะที่มีความอ่อนล้า หรือขับขี่ในขณะที่เป็นชั่วโมงพักผ่อน หรือขับขี่โดย 'า นกฎหมายอื่น ผู้กระทำ ความผิดต้องระวางโทษปรับสูงสุด 10 000 ดอลลาร์ออสเตรเลีย<sup>2 8</sup>

---

<sup>2 6</sup> b d 26 .

<sup>2</sup> b d 26 .

<sup>2 8</sup> b d 26 .

## บทที่ 4

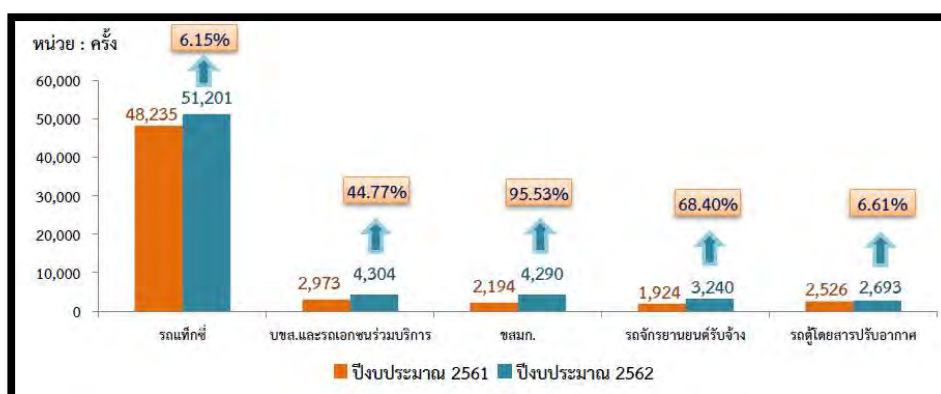
### บทวิเคราะห์หลักกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลพฤติกรรมกรรมการขับขี่ ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร

ปัญหาการจราจรบนท้องถนนในกรุงเทพมหานครเกิดขึ้นจากหลายปัจจัย ซึ่งการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนถือเป็นปัจจัยหลักอย่างหนึ่งที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจร โดยอุบัติเหตุส่วนมากมักเกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย และบ่อยครั้งที่พบว่าผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางมีพฤติกรรมในการขับขี่รถโดยสารประจำทางที่ไม่เหมาะสมหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายด้วยเช่นกัน จากการศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับหลักกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลพฤติกรรมกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครและหลักกฎหมายที่เกี่ยวกับการกำกับดูแลพฤติกรรมกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในประเทศสิงคโปร์และประเทศออสเตรเลียมาแล้วนั้น สามารถนำข้อมูลที่เกี่ยวข้องมาวิเคราะห์ได้ดังต่อไปนี้

#### 4 ปัญหาและประสิทธิ ภาพของกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลพฤติกรรมกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครที่บังคับใช้ในปัจจุบัน

จากการศึกษาพบว่าในปัจจุบันผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางยังคงมีพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถโดยสารประจำทางที่ไม่เหมาะสมอยู่เป็นจำนวนมาก โดยวิเคราะห์ได้จากสถิติในการรับเรื่องร้องเรียนผ่านศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ ซึ่งมีการระบุจำนวนการรับเรื่องร้องเรียนเพิ่มมากขึ้นอยู่เสมอ ตามที่มีการเปิดเผยข้อมูลในรายงานสถิติการขนส่งประจำปี ของกรมการขนส่งทางบก ดังข้อมูลที่ปรากฏ ในรูป ภาพที่ และรูป ภาพที่ 10

รูป ภาพที่ แผนภูมิเปรียบเทียบการรับเรื่องร้องเรียนผ่านศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ  
จำแนกตามประเภท 5 อันดับแรก ปีงบประมาณ 2561 2562



ที่มา รายงานสถิติการขนส่ง ประจำปี 2562<sup>2</sup>

รูป ภาพที่ แผนภูมิเปรียบเทียบการรับเรื่องร้องเรียนผ่านศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ  
จำแนกตามประเภท 5 อันดับแรก ปีงบประมาณ 2562 256



ที่มา รายงานสถิติการขนส่ง ประจำปี 2563<sup>280</sup>

<sup>2</sup> กรมการขนส่งทางบก กองแผนงาน กลุ่มสถิติการขนส่ง. รายงานสถิติการขนส่ง ประจำปี 2562 กรมการขนส่งทางบก กองแผนงาน กลุ่มสถิติการขนส่ง 2563. หน้า 40.

<sup>280</sup> กรมการขนส่งทางบก กองแผนงาน กลุ่มสถิติการขนส่ง. รายงานสถิติการขนส่ง ประจำปี 256 กรมการขนส่งทางบก กองแผนงาน กลุ่มสถิติการขนส่ง 2564. หน้า 40.

ข้อมูลสถิติในการรับเรื่องร้องเรียนผ่านศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ ตามที่เปิดเผยไว้ใน รายงานสถิติการขนส่งประจำปีของกรมการขนส่งทางบกนั้น ได้มีการจัดอันดับประเภทรถที่มีการร้องเรียนมากที่สุดใน 5 อันดับแรกไว้ โดยในปี 2562 และปี 2563 รถโดยสารขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและรถเอกชนร่วมบริการถูกจัดอยู่ใน 5 อันดับแรกที่มีการร้องเรียนมากที่สุด จะเห็นได้ว่าในปี 2562 มีการร้องเรียนรถโดยสารขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเพิ่มมากขึ้นถึง 5.53<sup>281</sup> เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2561 และมีการร้องเรียนรถเอกชนร่วมบริการ เพิ่มมากขึ้นถึง 44.<sup>282</sup> ในปี 2562 สำหรับในรายงานสถิติการขนส่งประจำปี 2563 จะเห็นว่าในปี 2563 มีสถิติในการร้องเรียนรถโดยสารขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเพิ่มมากขึ้นอีก 32.15<sup>283</sup> เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2562 และมีการร้องเรียนรถเอกชนร่วมบริการ (ปรับอากาศ) เพิ่มมากขึ้นถึง 15.6<sup>284</sup> ในปี 2563 จะเห็นได้ว่าในปี 2563 มีจำนวนการร้องเรียนรถสาธารณะที่อยู่ในความดูแลขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเพิ่มขึ้นจากปี 2562 ได้อย่างชัดเจน

นอกจากนี้ ศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะยังได้มีการรวบรวมจำนวนการรับเรื่องร้องเรียนที่มีการร้องเรียนผ่านศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะตามปีงบประมาณไว้ โดยมีการจำแนกเรื่องที่ได้รับ การร้องเรียนออกเป็นข้อหาตามหลักกฎหมายของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก ซึ่งในส่วนนี้ผู้เขียนได้ เรียบเรียงเฉพาะข้อมูลเรื่องร้องเรียนที่เกี่ยวกับพฤติกรรมกรับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางออกมา เพื่อแสดงให้เห็นว่าพฤติกรรมในการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางที่ไม่เหมาะสมนั้นยังคงเป็น ปัญหาที่มีอยู่อย่างต่อเนื่อง โดยสามารถวิเคราะห์ได้จากข้อมูลที่มีผู้ร้องเรียนผ่านศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถ สาธารณะเป็นจำนวนมาก ดังข้อมูลที่ปรากฏ ในตารางที่ 4 และตารางที่ 5

<sup>281</sup> กรมการขนส่งทางบก กองแผนงาน กลุ่มสถิติการขนส่ง. รายงานสถิติการขนส่ง ประจำปี 2562 กรมการขนส่งทางบก กองแผนงาน กลุ่มสถิติการขนส่ง 2563. หน้า 40.

สถิติการร้องเรียนรถเอกชนร่วมบริการในนี้รวมกับสถิติรถของบริษัท ขนส่ง จำกัด ด้วย

<sup>282</sup> เรื่องเดียวกัน

<sup>283</sup> กรมการขนส่งทางบก กองแผนงาน กลุ่มสถิติการขนส่ง. รายงานสถิติการขนส่ง ประจำปี 256 กรมการขนส่งทางบก กองแผนงาน กลุ่มสถิติการขนส่ง 2564. หน้า 40.

<sup>284</sup> เรื่องเดียวกัน

ตารางที่ 4 ตารางจำนวนการรับเรื่องร้องเรียนผ่านศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ

ปีงบประมาณ 2562 ตุลาคม 256 กันยายน 2562

หน่วย ข้อหา

ลำดับ	ข้อหาที่ร้องเรียน	ประเภทรถ				รวม
		ขสมก	รถร่วม บริการ ธรรมดา	รถร่วม บริการ ปอ	รถมินิบัส	
1	ขับรถประมาทหน้าหวาดเสียว	1 185	1 120	840	663	3 808
2	แสดงกิริยาวาจาไม่สุภาพ	54	460	426	228	1 661
3	ไม่หยุดรับ ส่งผู้โดยสารที่ป้าย	1 23	432	541	11	2 331
4	ให้ผู้โดยสารลงก่อนถึงจุดหมาย ปลายทาง	86	10	115	88	3 8
5	บรรทุกผู้โดยสารเกินจำนวนที่นั่ง		1		4	21
6	จอดรถขวางทางจราจร จอดรถขวางป้ายหยุดรถ	10	145	110	142	504
	ใช้รถออกนอกเส้นทางโดยไม่ได้รับ อนุญาต	30	25	32	25	112
8	สูบบุหรี่ขณะปฏิบัติงานที่	23	8	24	2	1 4
	ไม่ปิดประตูอัตโนมัติขณะเดินรถ	35	6	8	1	131
10	กระทำการอันควรขายหน้าหรือลามก	3	1	3	1	8
11	ประตูอัตโนมัติหนีบผู้โดยสาร	35	2	15	4	56
รวมจำนวนข้อหาที่ร้องเรียน		3 2	2 462	2 123	1 322	204

ที่มา เรียบเรียงโดยผู้เขียน<sup>285</sup>

<sup>285</sup> สำนักงานพี นารัฐบาลดิจิทัล (องค์การมหาชน) (สพร.). การรับเรื่องร้องเรียนผ่านศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ  
โทร 5 4 จำแนกตามเรื่องร้องเรียน ออน ลน์ องค์กร กรมการขนส่งทางบก. แหล่งที่มา da a. . da a 1584  
(1 พฤศจิกายน 2564)

ตารางที่ 5 ตารางจำนวนการรับเรื่องร้องเรียนผ่านศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ

ปีงบประมาณ 256 ตุลาคม 2562 พฤษภาคม 256

หน่วย ข้อหา

ลำดับ	ข้อหาที่ร้องเรียน	ประเภท				รวม
		ขสมก	รถร่วม บริการ ธรรมดา	รถร่วม บริการ ปอ	รถมินิบัส	
1	ขับรถประมาทหน้าหวาดเสียว	60	6 2	65	42	2 16
2	แสดงกิริยาวาจาไม่สุภาพ	422	2 4	26	156	1 121
3	ไม่หยุดรับ ส่งผู้โดยสารที่ป้าย	1 238	312	400	84	2 034
4	ให้ผู้โดยสารลงก่อนถึงจุดหมาย ปลายทาง	62		0	4	258
5	บรรทุกผู้โดยสารเกินจำนวนที่นั่ง		1	4	1	13
6	จอดรถขวางทางจราจร จอดรถขวางป้ายหยุดรถ	83	103	0	0	326
	ใช้รถออกนอกเส้นทางโดยไม่ได้รับ อนุญาต	2	11	14	21	5
8	สูบบุหรี่ขณะปฏิบัติงานที่	13	30	14	18	5
	ไม่ปิดประตูอัตโนมัติขณะเดินรถ	8	35			5
10	กระทำการอันควรขายหน้าหรือลามก	2		2	2	6
11	ประตูอัตโนมัติหนีบผู้โดยสาร	33	2	12	1	48
รวมจำนวนข้อหาที่ร้องเรียน		2 85	1 51	1 51	838	6 31

ที่มา เรียบเรียงโดยผู้เขียน<sup>286</sup>

<sup>286</sup> เรื่องเดียวกัน

หากวิเคราะห์จากพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางที่มีการร้องเรียนตามที่ปรากฏอยู่ในตารางที่ 4 และตารางที่ 5 นั้น จะเห็นได้ว่าบางพฤติกรรมเป็นปัญหาที่อาจส่งผลกระทบต่อโดยตรงกับผู้โดยสารเพียงเท่านั้น แต่ในบางพฤติกรรมอาจส่งผลกระทบต่อส่วนรวมและเป็นปัญหาที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อปัญหาการจราจรบนท้องถนนด้วย

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้ทำการสำรวจความพึงพอใจในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะจากผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2563 โดยปรากฏว่าผลสำรวจความพึงพอใจในด้านความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพรวมทุกประเภท มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.82<sup>28</sup> คะแนน (รูป ภาพที่ 9) รถโดยสารรวมบริการประเภทรถธรรมดา มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.6<sup>288</sup> คะแนน (รูป ภาพที่ 10) และรถโดยสารรวมบริการประเภทรถปรับอากาศ มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.8<sup>28</sup> คะแนน (รูป ภาพที่ 11) จากคะแนนเต็ม 5.00 คะแนน

รูป ภาพที่ 9 ระดับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ  
รถโดยสารทุกประเภท รถธรรมดาและรถปรับอากาศ



ที่มา โครงการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ ประจำปีงบประมาณ 2563 ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)<sup>20</sup>

<sup>28</sup> องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. โครงการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ ประจำปีงบประมาณ 256 ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ขสมก มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี หน้า 5 2

<sup>288</sup> เรื่องเดียวกัน หน้า 5 28

<sup>28</sup> เรื่องเดียวกัน หน้า 5 2

<sup>20</sup> เรื่องเดียวกัน หน้า 5 26



รูป ภาพที่ 2 ระดับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารรวมบริการประ เ ทรธรรมดา



ที่มา โครงการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ ประจำปีงบประมาณ 2563 ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก).<sup>2 1</sup>

รูป ภาพที่ 3 ระดับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารรวมบริการประ เ ทรปรับอากาศ



ที่มา โครงการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ ประจำปีงบประมาณ 2563 ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก).<sup>2 2</sup>

<sup>2 1</sup> เรื่องเดียวกัน หน้า 5 28

<sup>2 2</sup> เรื่องเดียวกัน หน้า 5 2

จากผลสำรวจความพึงพอใจในการใช้บริการรถโดยสารขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและรถโดยสารรวมบริการในด้านความปลอดภัยที่คิดออกมาเป็นค่าเฉลี่ยนั้น เห็นได้ว่าคะแนนเฉลี่ยโดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ดังนั้นองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจึงควรใส่ใจและให้ความสำคัญในด้านความปลอดภัยให้มากยิ่งขึ้น ทั้งนี้เพื่อเป็นการป้องกันไม่ให้เกิดผลกระทบหรือเกิดอันตรายกับผู้โดยสาร รวมทั้งเป็นการป้องกันไม่ให้เกิดปัจจัยที่เสี่ยงที่จะส่งผลกระทบต่อปัญหาการจราจรบนท้องถนนด้วย

#### 4 พฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางที่ก่อให้เกิดปัญหาโดยตรงกับผู้โดยสาร

เมื่อผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางขาดจิตสำนึกที่ดีหรือขาดวินัยต่อการปฏิบัติหน้าที่ จึงปรากฏให้เห็นพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางที่อาจก่อให้เกิดปัญหากับผู้โดยสารได้โดยตรง อันประกอบไปด้วยพฤติกรรมดังนี้

- 1) ไม่หยุดรับ ส่งผู้โดยสารในป้ายหยุดรถประจำทาง<sup>2 3</sup> หรือไม่จอดรถเลน<sup>๒ ๔</sup> ในกรณีนี้อาจเป็นเหตุที่ทำให้ผู้โดยสารได้รับอันตรายจากยาพาหนะอื่นได้ เช่น เกิดการเฉี่ยวหรือชน ในขณะที่ผู้โดยสารกำลังลงจากรถโดยสารประจำทาง หรือ ระหว่างการเดินทางกลับไปยังทางเท้า

<sup>2 3</sup> สำนักงานพัฒนาการขนส่ง (องค์การมหาชน) (สพร.). การรับเรื่องร้องเรียนผ่านศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ โทร 5 4 จำแนกตามเรื่องร้องเรียน ออน ลน์ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. แหล่งที่มา da a. . da a 1584 (1 พฤศจิกายน 2564)

<sup>2 4</sup> องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. ร้องเรียนรถองค์การ ออน ลน์ กรุงเทพมหานคร องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ แหล่งที่มา .b a. . r 20 (24 พฤศจิกายน 2563)

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. ร้องเรียนรถเอกชนร่วมบริการ ออน ลน์ กรุงเทพมหานคร องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ แหล่งที่มา .b a. . r ร้องเรียนรถเอกชนร่วมบริการ (24 พฤศจิกายน 2563)

- 2) ให้ผู้โดยสารลงก่อนถึงจุดหมายปลายทาง หรือทิ้งผู้โดยสารกลางทาง<sup>2 5</sup> ในกรณีนี้เป็นเหตุที่ทำให้ผู้โดยสารต้องเสียเวลาในการเดินทางเพิ่มขึ้น
- 3) ใช้รถออกนอกเส้นทางโดยไม่ได้รับอนุญาต<sup>2 6</sup> ในกรณีนี้อาจทำให้ผู้โดยสารเกิดการตื่นตระหนกได้ หากผู้โดยสารไม่คุ้นชินกับทางที่ผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางใช้ และอาจทำให้ผู้โดยสารต้องเสียเวลาในการเดินทางเพิ่มขึ้นด้วย
- 4) บรรทุกผู้โดยสารเกินจำนวนที่นั่ง<sup>2</sup> ในกรณีนี้อาจทำให้ผู้โดยสารไม่ได้รับความสะดวกสบายในการเดินทาง เนื่องจากต้องเบียดเสียดกับผู้โดยสารอื่นเป็นจำนวนมาก
- 5) ไม่ปิดประตูอัตโนมัติขณะเดินรถ<sup>2 8</sup> ในกรณีนี้เป็นเหตุที่ทำให้ผู้โดยสารอาจประสบอุบัติเหตุระหว่างการเดินทางได้ เช่น ในขณะที่เดินรถอยู่นั้นผู้โดยสารอาจหล่นลงมาจากรถโดยสารประจำทางและได้รับอันตรายจากยานพาหนะอื่นได้
- 6) ประตูอัตโนมัติหนีบผู้โดยสาร<sup>2</sup> ในกรณีนี้อาจทำให้ผู้โดยสารเกิดการบาดเจ็บได้
- ) แสดงกิริยาวาจาไม่สุภาพ หรือกระทำการอันควรขายหน้าหรือลามก<sup>300</sup> ในกรณีที่แสดงกิริยาวาจาไม่สุภาพอาจเป็นเหตุที่ทำให้ผู้โดยสารเกิดความไม่พอใจรำคาญใจ และอาจเป็นเหตุที่ทำให้เกิดการทะเลาะวิวาทกันได้ หรือในกรณีที่

---

<sup>2 5</sup> สำนักงานพี นารัฐบาลดิจิทัล (องค์การมหาชน) (สพร.). การรับเรื่องร้องเรียนผ่านศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ โทร 5 4 จำแนกตามเรื่องร้องเรียน ออนไลน์ องค์กร กรมการขนส่งทางบก. แหล่งที่มา da a. . da a 1584 (1 พฤศจิกายน 2564)

<sup>2 6</sup> เรื่องเดียวกัน

<sup>2</sup> เรื่องเดียวกัน

<sup>2 8</sup> เรื่องเดียวกัน

<sup>2</sup> เรื่องเดียวกัน

<sup>300</sup> เรื่องเดียวกัน

กระทำการอันควรขายหน้าหรือลามก อาจส่งผลที่กระทบกระเทือนต่อจิตใจ  
ของผู้โดยสารได้

- 8) สูบบุหรี่ขณะปฏิบัติหน้าที่<sup>301</sup> ในกรณีนี้เป็นเหตุในการทำให้ผู้โดยสารเกิดการ  
รำคาญและอาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพของผู้โดยสารด้วย

จะเห็นได้ว่าพฤติกรรมทั้งหมดที่กล่าวมาในข้างต้นอาจสร้างปัญหากับผู้โดยสารในหลาย  
แง่มุม ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของสภาพอารมณ์ สภาพจิตใจ รวมไปถึงความปลอดภัยในระหว่างการเดินทาง  
และในบางกรณีอาจเป็นเหตุที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนขึ้นได้

#### 4 2 พฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางที่ก่อให้เกิดปัญหาต่อส่วนรวม และเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน

ผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางที่ปฏิบัติหน้าที่โดยไม่คำนึงถึงกฎหมายและขาดความ  
รับผิดชอบต่อสังคมส่วนรวมมักจะแสดงพฤติกรรมการขับขี่ที่อาจก่อให้เกิดปัญหาต่อส่วนรวมและเสี่ยงต่อ  
การเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ซึ่งพฤติกรรมการขับขี่ผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางเหล่านี้มักจะมีการ  
ร้องเรียนอยู่เป็นจำนวนมาก อันประกอบไปด้วยพฤติกรรมดังนี้

- 1) ขับรถประมาทนำหวาดเสียว<sup>302</sup> หมายความว่ารวมถึง ขับรถแทรกและปาดหน้ารถ  
ร่วมทาง ขับรถเร็ว ขับรถกระชาก<sup>303</sup> ในกรณีนี้เป็นเหตุในการทำให้เกิดอุบัติเหตุ  
บนท้องถนน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อผู้ขับขี่โดยส่วนรวม และอาจส่งผลให้เกิด

<sup>301</sup> เรื่องเดียวกัน

<sup>302</sup> เรื่องเดียวกัน

<sup>303</sup> องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. **ร้องเรียนรถองค์การ ออน ลน์** กรุงเทพมหานคร องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ  
แหล่งที่มา .b a . r 20 (24 พฤศจิกายน 2563)

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. **ร้องเรียนรถเอกชนร่วมบริการ ออน ลน์** กรุงเทพมหานคร องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ  
แหล่งที่มา .b a . r ร้องเรียนรถเอกชนร่วมบริการ (24 พฤศจิกายน 2563)

เหตุทะเลาะวิวาท อันเนื่องมาจากเกิดความไม่พอใจหรือรำคาญใจจากผู้ขับขี่ ยานพาหนะอื่นได้

- 2) กลัปรถในที่ห้ามกลับ<sup>304</sup> ในกรณีนี้อาจส่งผลให้เกิดการติดขัดบนท้องถนน หรือ อาจเป็นเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้ เช่น หากผู้ขับขี่ยานพาหนะอื่น ที่มาในทางตรงอาจไม่ได้สังเกตเห็นว่ามีการกลับรถเนื่องจากไม่ใช่จุดกลับรถที่ กฎหมายกำหนดไว้ จึงอาจทำให้เกิดการเฉี่ยวหรือชนกันขึ้น
- 3) จอดรถขวางทางจราจร หรือจอดรถขวางป้ายหยุดรถ<sup>305</sup> ในกรณีนี้ส่งผลให้เกิด การติดขัดบนท้องถนน ซึ่งอาจทำให้กระทบกับผู้ขับขี่ยานพาหนะอื่น และอาจ เกิดความไม่พอใจหรือรำคาญใจกับผู้ขับขี่ยานพาหนะอื่น จนเป็นเหตุที่ทำให้ เกิดการทะเลาะวิวาทกันได้
- 4) ใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ<sup>306</sup> ในกรณีนี้อาจสร้างความไม่พอใจหรือรำคาญใจให้กับ ผู้โดยสารที่อยู่ใกล้เคียง และอาจส่งผลให้ผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางเสียสมาธิ ในการปฏิบัติหน้าที่ เป็นเหตุทำให้ความสามารถในการควบคุมยานพาหนะมี ประสิทธิภาพลดลง ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนขึ้นด้วย

<sup>304</sup> เรื่องเดียวกัน

<sup>305</sup> สำนักงานพนักงานสอบสวนตำรวจนครบาล (องค์การมหาชน) (สพ.ร.). การรับเรื่องร้องเรียนผ่านศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ โทร 5 4 จำแนกตามเรื่องร้องเรียน ออน ลน์ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. แหล่งที่มา da a. . da a 1584 (1 พฤศจิกายน 2564)

<sup>306</sup> องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. ร้องเรียนรถองค์การ ออน ลน์ กรุงเทพมหานคร องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ แหล่งที่มา .b a. . r 20 (24 พฤศจิกายน 2563)

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. ร้องเรียนรถเอกชนร่วมบริการ ออน ลน์ กรุงเทพมหานคร องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ แหล่งที่มา .b a. . r ร้องเรียนรถเอกชนร่วมบริการ (24 พฤศจิกายน 2563)

พฤติกรรมของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางทั้งหมดที่กล่าวมาในข้างต้นถือว่าเป็นเหตุที่อาจก่อให้เกิดปัญหาต่อส่วนรวม ซึ่งอาจทำให้เกิดความเสียหายขึ้นในหลาย ด้าน เช่น ทำให้เสียสุขภาพจิต เสียเวลาในการเดินทาง เสียทรัพย์สิน ได้รับการบาดเจ็บหรือในบางกรณีหากเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง อาจทำให้มีผู้เสียชีวิตเลยก็เป็นได้

#### 4.2 ประสิทธิภาพระหว่างหลักกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลพฤติกรรมรถโดยสารประจำทางของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครกับหลักกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลพฤติกรรมรถโดยสารประจำทางของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในต่างประเทศ

จากการศึกษาหลักกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลพฤติกรรมรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครกับหลักกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลพฤติกรรมรถโดยสารประจำทางในประเทศสิงคโปร์และประเทศออสเตรเลียนั้น ทำให้ผู้เขียนเล็งเห็นถึงความแตกต่างในประสิทธิภาพของหลักกฎหมายระหว่างหลักกฎหมายที่ใช้ในประเทศสิงคโปร์และประเทศออสเตรเลีย กับหลักกฎหมายที่ใช้ในกรุงเทพมหานคร โดยสามารถวิเคราะห์ข้อมูลได้ดังต่อไปนี้

#### 4.2 ประเทศสิงคโปร์

ข้อมูลการจัดอันดับคุณ ภาพการจราจรในปี 2563 จากเว็บไซต์ b ได้มีการแสดงให้เห็นดัชนีคุณ ภาพการจราจรของหลายประเทศทั่วโลก รวมไปถึงประเทศที่เป็นสมาชิกในกลุ่มอาเซียนด้วย โดยมีการจัดอันดับจากประเทศที่มีคุณ ภาพแย่ไปหาประเทศที่มีคุณ ภาพดี ซึ่งหมายถึงประเทศที่ถูกจัดให้อยู่ในอันดับต้น ถือเป็นประเทศที่มีคุณ ภาพการจราจรที่ไม่ดีนั่นเอง โดยมีการนำปัจจัยหลาย ปัจจัยที่เกี่ยวกับคุณ ภาพการจราจรมาเป็นเกณฑ์ในการประเมิน และจากการเผยแพร่ข้อมูลการจัดอันดับ

คุณภาพการจราจรในปี 2563 นี้ ประเทศไทยถูกจัดให้อยู่ในอันดับที่ 21<sup>30</sup> ส่วนประเทศสิงคโปร์นั้นถูกจัดให้อยู่ในอันดับที่ 32<sup>308</sup> จากทั้งหมดเป็นจำนวน 81<sup>30</sup> ประเทศทั่วโลก

รูป ภาพที่ 4 อันดับคุณภาพการจราจรในอาเซียน ปี 256



ที่มา ศูนย์ข้อมูลข่าวสารอาเซียน<sup>310</sup>

<sup>30</sup> M . ra d b r 2 2 a ab r . b . ra  
ra \_b\_ r . 2020 (22 b r 2021)

<sup>308</sup> b d

<sup>30</sup> b d

<sup>310</sup> ศูนย์ข้อมูลข่าวสารอาเซียน กรมประชาสัมพันธ์. อันดับ คุณ ภาพการจราจร ในอาเซียน ปี 256 ออนไลน์ กรุงเทพมหานคร กรมประชาสัมพันธ์ 2564. แหล่งที่มา .a a a. \_ . d 110 a d (28 ตุลาคม 2564)

การจัดอันดับคุณ ภาพการจราจรที่กล่าวมาในข้างต้น ผลปรากฏว่าประเทศสิงคโปร์ถูกจัดให้อยู่ในอันดับที่ดีกว่าประเทศไทยมากถึง 11 อันดับด้วยกัน นั้นหมายความว่า การจราจรของประเทศสิงคโปร์มีคุณ ภาพที่ดีกว่าการจราจรของประเทศไทยเป็นอย่างมาก จากข้อมูลดังกล่าวแสดงให้เห็นว่า ประเทศสิงคโปร์มีหลักกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลการจราจรที่มีประสิทธิภาพดีกว่าประเทศไทย อันส่งผลให้มีการวิเคราะห์ได้ถึงหลักกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลพฤติกรรมจราจรของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในประเทศสิงคโปร์ ซึ่งอาจมีประสิทธิภาพ ภาพในการบังคับใช้ที่ดีกว่าหลักกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลพฤติกรรมจราจรของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครด้วยเช่นกัน

หากพิจารณาหลักกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลพฤติกรรมจราจรของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครกับประเทศสิงคโปร์ ในส่วนที่ใช้ในการกำกับดูแลพฤติกรรมจราจรของผู้ขับขี่รถ อาจก่อให้เกิดปัญหาต่อส่วนรวมและเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน จะเห็นข้อแตกต่างได้อย่างชัดเจนว่าหลักกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลพฤติกรรมจราจรของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครนั้น มีการบัญญัติมาตรการที่ใช้ในการลงโทษผู้กระทำความผิดไว้เบา กว่าหลักกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลพฤติกรรมจราจรของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในประเทศสิงคโปร์เป็นอย่างมาก ดังข้อมูลที่ปรากฏในตารางที่ 6

ตารางที่ 6 ตารางเปรียบเทียบมาตรการที่ใช้ในการลงโทษผู้กระทำความผิด

พฤติกรรมจราจรของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทาง	มาตรการที่ใช้ในการลงโทษผู้กระทำความผิด	
	กรุงเทพมหานคร	ประเทศสิงคโปร์
ขับรถเร็ว	ปรับไม่เกิน 1 000 บาท (มาตรา 6 และมาตรา 152)	ปรับไม่เกิน 5 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 12 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ หากกระทำความผิด ำ ปรับไม่เกิน 10 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ โทษเพิ่มเติมในกรณีที่เป็นความผิดร้ายแรง ปรับไม่น้อยกว่า 2 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ แต่ไม่เกิน 10 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 12 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ



พฤติกรรมการขับขี่ ของผู้ขับขี่รถ โดยสารประจำทาง	มาตรการที่ใช้ในการลงโทษผู้กระทำความผิด	
	กรุงเทพมหานคร	ประเทศสิงคโปร์
		หากกระทำความผิด ำ ปรับไม่น้อยกว่า 5 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ แต่ไม่เกิน 20 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ และจำคุกไม่เกิน 2 ปี (มาตรา 64)
ขับรถประมาท หวาดเสียว	ปรับตั้งแต่ 400 1 000 บาท (มาตรา 43 และมาตรา 15 )	ปรับไม่เกิน 5 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 12 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ หากกระทำความผิด ำ ปรับไม่เกิน 10 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ <u>โทษเพิ่มเติมในกรณีที่เป็นความผิดร้ายแรง</u> ปรับไม่น้อยกว่า 2 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ แต่ไม่เกิน 10 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 12 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ หากกระทำความผิด ำ ปรับไม่น้อยกว่า 5 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ แต่ไม่เกิน 20 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ และจำคุกไม่เกิน 2 ปี (มาตรา 64)
ใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ	ปรับตั้งแต่ 400 1 000 บาท (มาตรา 43 และมาตรา 15 )	ปรับไม่เกิน 1 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ หากกระทำความผิด ำ ปรับไม่เกิน 2 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 12 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ (มาตรา 65ข)
ขับขี่ขณะเมาสุรา หรือยาเสพติด	ปรับตั้งแต่ 400 1 000 บาท (มาตรา 43 และมาตรา 15 )	ปรับไม่น้อยกว่า 2 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ แต่ไม่เกิน 10 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 12 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ หากกระทำความผิด ำ ปรับไม่น้อยกว่า 5 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ แต่ไม่เกิน 20 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ และจำคุกไม่เกิน 2 ปี (มาตรา 6 )
ชนกับอาคารหรือ โครงสร้างใด	ไม่มี	ปรับไม่เกิน 5 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ หากกระทำความผิด ำ ปรับไม่เกิน 10 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ (มาตรา 65ก)

พฤติกรรมการณ์การขับขี่ ของผู้ขับขี่รถ โดยสารประจำทาง	มาตรการที่ใช้ในการลงโทษผู้กระทำผิด	
	กรุงเทพมหานคร	ประเทศสิงคโปร์
เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับ อันตรายสาหัสหรือถึง แก่ความตาย	จำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือ ปรับตั้งแต่ 5 000 20 000 บาท หรือทั้งจำทั้ง ปรับ (มาตรา 8 และมาตรา 160)	ปรับไม่เกิน 3 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 12 เดือน หรือทั้งจำทั้ง ปรับ หากกระทำผิดซ้ำ ปรับไม่เกิน 5 000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ และศาลอาจตัดสินให้ยึดใบอนุญาตขับขี่เป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า 12 เดือน นับแต่วันที่ได้รับโทษ หรือนับแต่วันที่ได้รับการปล่อยตัวจากเรือนจำ ในกรณี ต้องโทษจำคุก (มาตรา 84)

ที่มา เรียบเรียงโดยผู้เขียน<sup>311</sup>

เมื่อพิจารณาข้อบัญญัติมาตรการที่ใช้ในการลงโทษผู้กระทำผิดตามหลักกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลพฤติกรรมการณ์การขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครกับประเทศสิงคโปร์นั้น พบว่าเหตุที่ทำให้หลักกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลพฤติกรรมการณ์การขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครขาดประสิทธิ ภาพในการบังคับใช้นั้น มีผลมาจากการบัญญัติมาตรการที่ใช้ในการลงโทษผู้กระทำผิดที่เบาเกินไป เมื่อเปรียบเทียบกับการบัญญัติมาตรการที่ใช้ในการลงโทษผู้กระทำผิดตามหลักกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลพฤติกรรมการณ์การขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในประเทศสิงคโปร์ จึงทำให้ผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครไม่เกรงกลัวที่จะกระทำพฤติกรรมการณ์การขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

<sup>311</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

## 4.2.2 ประเทศออสเตรเลีย

การเผยแพร่ข้อมูลการจัดอันดับคุณ ภาพการจราจรในปี 2563 จากเว็บไซต์ b ที่ มีการแสดงให้เห็นดัชนีคุณ ภาพการจราจรจากทั้งหมดเป็นจำนวน 81 ประเทศทั่วโลกนั้น ประเทศ ออสเตรเลียถูกจัดให้อยู่ในอันดับที่ 34<sup>312</sup> ประเทศออสเตรเลียถูกจัดให้อยู่ในอันดับที่ดีกว่าประเทศไทย มากถึง 13 อันดับด้วยกัน โดยผลการจัดอันดับคุณ ภาพการจราจรนี้แสดงให้เห็นว่าการจราจรของประเทศ ออสเตรเลียมีคุณ ภาพที่ดีกว่าการจราจรของประเทศไทยเป็นอย่างมาก

รูป ภาพที่ 5 อันดับคุณ ภาพการจราจร ปี 256 อันดับที่ 2-4

Rank	Country	Traffic Index	Time Index (in minutes)	Time Exp. Index	Inefficiency Index	CO <sub>2</sub> Emission Index
20	United Arab Emirates	173.12	36.85	865.76	256.25	8251.19
21	Thailand	170.60	38.23	1156.49	211.31	7026.57
22	Malaysia	169.14	37.03	901.00	189.81	7800.49
23	Panama	168.93	36.48	797.19	199.57	8116.68
24	Pakistan	163.76	38.56	1234.86	187.73	5830.96
25	China	161.88	41.81	2188.41	175.22	3605.88
26	Kuwait	158.89	34.44	481.38	187.16	7891.12
27	Ecuador	158.24	37.55	1006.27	145.76	5912.67
28	United States	151.18	32.89	307.30	236.15	7291.28
29	Uruguay	151.17	39.89	1582.88	156.55	3478.87
30	Israel	149.78	35.91	698.68	163.28	5573.94
31	Ireland	148.67	37.68	1034.08	175.21	4303.28
32	Singapore	148.61	41.31	2016.11	150.58	2512.97
33	Ukraine	147.92	38.65	1257.31	135.50	3865.09
34	Australia	146.52	34.73	520.25	201.30	5593.02
35	Belgium	145.28	36.15	738.21	187.86	4658.45
36	South Korea	142.96	39.57	1494.20	152.02	2745.98
37	Canada	140.47	33.87	411.67	176.12	5333.48
38	Hong Kong	139.51	41.46	2067.98	145.73	1640.09
39	Qatar	137.98	29.72	97.52	141.84	7477.62
40	Morocco	137.39	36.89	873.53	148.00	3455.60

ที่มา: World Bank, 2020<sup>313</sup>

<sup>312</sup> M . ra d b r 2 2 a ab r . b . ra  
ra \_b\_ r . 2020 (22 b r 2021)

<sup>313</sup> b d

จากข้อมูลดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าประเทศออสเตรเลียมีหลักกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลการจราจรที่มีประสิทธิภาพดีกว่าประเทศไทยเป็นอย่างมาก ทั้งนี้อาจส่งผลมาจากการที่ประเทศออสเตรเลียได้นำหลักที่ว่าด้วยความรับผิดชอบด้านห่วงโซ่ 'ความรับผิดชอบ หรือ a

b ( ) มาเป็นแนวทางในการบัญญัติกฎหมายแม่บทที่ใช้ในการกำกับดูแลและควบคุมพฤติกรรมจราจรของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในประเทศออสเตรเลียเป็นได้ เนื่องจากหลักที่ว่าด้วยความรับผิดชอบด้านห่วงโซ่ 'ความรับผิดชอบนั้น มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มความปลอดภัยบนท้องถนนจากการป้องกันพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นบนท้องถนน ด้วยการบัญญัติกฎหมายให้บุคคลที่อยู่ในห่วงโซ่ 'ความรับผิดชอบ เช่น นายจ้างของผู้ขับขี่ ผู้รับเหมาหลักของผู้ขับขี่ ผู้ควบคุมยานพาหนะ รวมทั้งผู้กำหนดตารางเวลาการเดินทาง ต้องร่วมรับผิดชอบในกรณีที่ผู้ขับขี่กระทำความผิดด้วย

ในปัจจุบันกรมการขนส่งทางบกได้มีการประกาศให้บังคับใช้ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2564 โดยมีผลบังคับใช้มาตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2564<sup>314</sup> ึ่งเป็นการนำระบบการบันทึกคะแนนและการตัดคะแนนมาบังคับใช้กับผู้ขับขี่รถสาธารณะ โดยจะมีการตัดคะแนนตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในกรณีที่ผู้ขับขี่กระทำความผิดหรือฝ่าฝืนพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก เมื่อใดที่ถูกตัดคะแนนจนเหลือ 0 คะแนน ผู้ขับขี่จะถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่เป็นเวลา 0 วัน และผู้ขับขี่จะถูกสั่งให้พักใช้ใบอนุญาตขับขี่เป็นเวลา 180 วันหรืออาจถูกสั่งถอนใบอนุญาตขับขี่ ในกรณีที่ผู้ขับขี่ถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่มากกว่า 2 ครั้ง ภายในระยะเวลา 3 ปี โดยเริ่มนับจากวันที่ถูกตัดคะแนนครั้งแรก ในระเบียบกรมการขนส่งทางบกฉบับนี้มีการกำหนดเกณฑ์ในการตัดคะแนนออกเป็น 3 กลุ่ม โดยพิจารณาแบ่งกลุ่มจากข้อหาความผิดตามความร้ายแรงของการกระทำความผิดของผู้ขับขี่ ดังข้อมูลที่ปรากฏ ในตารางที่

<sup>314</sup> ขาวกรมการขนส่งทางบก. กรมการขนส่งทางบก ย้ำ!!! ธันวาคม 2564 เริ่มบังคับใช้มาตรการตัดแต้มใบขับขี่ผู้ขับรถบรรทุกโดยสาร แท็กซี่ ตุ๊กตุ๊ก จักรยานยนต์รับจ้าง กระทำผิด ตาม พ.ร.บ การขนส่งทางบก หรือ พ.ร.บ รถยนต์ มั่วรวม ออเน ลน์ กรุงเทพมหานคร กรมการขนส่งทางบก. แหล่งที่มา .d . . b . . \_dd 2 6 (13 ธันวาคม 2564)

### ตารางที่ ๑ ตารางแสดงการแบ่งกลุ่มข้อหาความผิด

กลุ่มที่	ตัดคะแนน	ข้อหาความผิด
1	10	แสดงกริยาจากที่ไม่สมควรหรือไม่สุภาพขณะปฏิบัติหน้าที่
		ไม่ดูแลผู้โดยสารให้ปลอดภัยตลอดระยะเวลาที่ใช้บริการ
		ไม่หยุดรถรับส่งผู้โดยสาร ณ ที่ที่มีเครื่องหมายให้รถหยุด
		ขับรถเร็วเกินกำหนด แต่ไม่เกิน 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
2	20	ไม่ใช้ หรือทำให้ไม่สามารถส่งข้อมูลการเดินทางของรถได้
		ละทิ้งหน้าที่ผู้ขับขี่โดยไม่มีเหตุอันควร
		บรรทุกผู้โดยสารเกินจำนวนที่นั่ง
		ขับรถเร็วเกินกำหนด ตั้งแต่ 101-110 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
3	30	กระทำการลามกต่อหน้าผู้อื่นในขณะปฏิบัติหน้าที่
		ใช้อุปกรณ์ตัดสัญญาณ
		ใช้โทรศัพท์มือถือหรือคอมพิวเตอร์พกพาในขณะปฏิบัติหน้าที่
		รับบรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิง ระเบิด หรือวัตถุอันตราย
		ให้ผู้โดยสารลงจากรถก่อนถึงจุดหมายปลายทาง
		ขับรถประมาทหรือนำพาดเสียว ที่อาจส่งผลให้เกิดอันตราย
		ขับรถเร็วเกินกำหนด เกิน 110 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ที่มา: เรียบเรียงโดยผู้เขียน<sup>315</sup>

เมื่อพิจารณาจากบทลงโทษตามที่ได้กำหนดไว้ในระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2564 จะเห็นได้ว่ามีการกำหนดบทลงโทษเกี่ยวกับผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมในการกระทำความผิดไว้ว่า ในกรณีผู้ขับขี่ถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่มากกว่า 2 ครั้ง ภายในระยะเวลา 3 ปี ผู้ขับขี่จะถูกสั่งให้พักใช้ใบอนุญาตขับขี่เป็นเวลา 180 วันหรืออาจถูกสั่งถอนใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งการกำหนดระยะเวลาไว้ที่ 3 ปีเป็นระยะเวลาที่เปิดช่องว่างให้ผู้ขับขี่ช้านานเกินไป อาจส่งผลให้ผู้ขับขี่กระทำความผิดซ้ำๆ ในช่วงระยะเวลาดังกล่าว ทั้งนี้หากต้องการสร้างพฤติกรรมการขับขี่ที่ดีมีความปลอดภัยและลดการกระทำผิดซ้ำๆ ควรปรับกฎเกณฑ์ให้มีประสิทธิภาพในการบังคับใช้มากขึ้น

<sup>315</sup> ประกาศระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2564 หน้า .

## บทที่ 5

### บทสรุปและข้อเสนอแนะ

#### 5 บทสรุป

ปัญหาการจราจรบนท้องถนนในกรุงเทพมหานครเกิดขึ้นจากหลายปัจจัย ซึ่งการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนถือเป็นปัจจัยหลักที่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรอย่างเห็นได้ชัดเจน โดยเฉพาะในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุขึ้นนั้นก็มักเกิดโดยสารประจําทาง เนื่องจากอาจจะมิได้รับบาดเจ็บหรือมีผู้เสียชีวิตเป็นจำนวนมาก เพราะรถโดยสารประจําทางมีหน้าที่ในการขนส่งผู้โดยสารจำนวนมาก ซึ่งสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุโดยส่วนมากมักมาจากพฤติกรรมในการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจําทางที่ขาดจิตสำนึกในการขับขี่และไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของตนเองและส่วนรวม ซึ่งตามหลักการที่ดีนั้นผู้ขับขี่รถโดยสารประจําทางควรมีจิตสำนึกที่ดีในการให้บริการและควรตระหนักถึงความปลอดภัยของผู้โดยสารเป็นสำคัญ

จากการศึกษาหลักกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลพฤติกรรมรถโดยสารประจําทางในกรุงเทพมหานครพบว่าในปัจจุบันมีการใช้กฎหมายในการกำกับดูแลอยู่หลายฉบับ ซึ่งประกอบไปด้วย 1) ระเบียบปฏิบัติ เรื่องการวางแผนและบริหารการเดินรถ 2) ระเบียบองค์การองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ว่าด้วยการบริหารจัดการและกำกับดูแลเอกชนร่วมบริการ พ.ศ. 2561 และ 3) ข้อบังคับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ฉบับที่ 18 ว่าด้วยวินัย การสอบสวน การลงโทษ และการอุทธรณ์การลงโทษพนักงาน พ.ศ. 2562 4) การกำกับดูแลตามระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2564 5) พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และ 6) พระราชบัญญัติจราจร ทางบก พ.ศ. 2522 โดยในกฎหมายแต่ละฉบับจะมีการระบุข้อควรปฏิบัติและข้อห้ามในการปฏิบัติตนของผู้ขับขี่รถโดยสารประจําทางไว้อย่างชัดเจน แต่สาเหตุที่ทำให้ผู้ขับขี่รถโดยสารประจําทางไม่ปฏิบัติตามหลักกฎหมายนั้น เนื่องจากกฎหมายมีการบัญญัติมาตรการที่ใช้ในการลงโทษผู้กระทำความผิดไว้เป็นโทษที่เบาเกินไป และกฎหมายมีช่องว่างให้ผู้ขับขี่รถโดยสาร

ประจำทางมีโอกาสในการกระทำผิด<sup>๕</sup> จึงส่งผลให้ผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครไม่เกรงกลัวต่อมาตรการที่ใช้ในการลงโทษตามที่กฎหมายได้บัญญัติไว้ อันจะเห็นได้จากข้อมูลการรับเรื่องร้องเรียนที่เกี่ยวกับพฤติกรรมรถกระบะของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร โดยพฤติกรรมที่มีการร้องเรียนจำนวนมาก เช่น ขับรถประมาทหน้าหวาดเสียว ขับรถแทรกและปาดหน้ารถร่วมทาง ขับรถเร็ว ขับรถกระชาก กลับรถในที่ห้ามกลับ ใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ เป็นต้น ข้อมูลจากสถิติในการรับเรื่องร้องเรียนที่มีจำนวนการร้องเรียนมากขึ้นในทุก ปี ตามรายงานสถิติการขนส่งประจำปี ของกรมการขนส่งทางบก ซึ่งพฤติกรรมรถกระบะเหล่านี้อาจเป็นสาเหตุก่อให้เกิดปัญหาต่อส่วนรวมและเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นอย่างมาก และจากสถิติในการร้องเรียนนั้นแสดงให้เห็นว่ามาตรการที่ใช้ในการลงโทษผู้กระทำผิดในปัจจุบันยังไม่มีประสิทธิภาพที่ดีพอสำหรับการควบคุมพฤติกรรมรถกระบะของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร

เมื่อได้ศึกษาข้อมูลและเปรียบเทียบมาตรการทางกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลพฤติกรรมรถกระบะของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครกับหลักกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลพฤติกรรมรถกระบะของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในประเทศสิงคโปร์และประเทศออสเตรเลีย จะเห็นว่ามาตรการทางกฎหมายของประเทศสิงคโปร์ มีการบัญญัติมาตรการที่ใช้ในการลงโทษผู้กระทำผิดไว้ค่อนข้างสูงกว่าการบัญญัติมาตรการที่ใช้ในการลงโทษผู้กระทำผิดของประเทศไทยเป็นอย่างมาก อีกทั้งยังมีการเพิ่มโทษในกรณีที่ผู้กระทำผิด<sup>๕</sup> ในฐานความผิดเดิม สำหรับมาตรการทางกฎหมายของประเทศออสเตรเลียได้มีการบัญญัติมาตรการที่ใช้ในการลงโทษบุคคลที่อยู่ในห่วงโ 'ความรับผิดชอบ เช่น ผู้ประกอบการหรือนายจ้าง ให้เป็นผู้มีความผิดร่วมกันกับผู้ขับขี่ในกรณีที่ผู้ขับขี่กระทำความผิดกฎหมายด้วย และเมื่อพิจารณาพฤติกรรมรถกระบะของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางของประเทศสิงคโปร์และประเทศออสเตรเลีย จะเห็นว่าพฤติกรรมรถกระบะของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางของประเทศสิงคโปร์และประเทศออสเตรเลียมีมาตรฐานที่ดีและมักได้รับคำชื่นชมจากต่างประเทศอยู่เสมอ จึงทำให้เกิดข้อสันนิษฐานว่ามีการบัญญัติมาตรการที่ใช้ในการลงโทษผู้กระทำผิดไว้ค่อนข้างสูงโดยเฉพาะกับผู้ที่เกี่ยวข้องกับความผิด<sup>๕</sup> และให้ผู้ประกอบการหรือนายจ้างมีส่วนร่วมในความผิด ส่งผลให้เกิดพฤติกรรมรถกระบะของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางมีมาตรฐานที่ดีตามไปด้วย ทั้งนี้อาจเป็นเพราะผู้ขับขี่เกรงกลัวต่อบทลงโทษที่จะเกิดขึ้น รวมทั้ง

ผู้ประกอบการหรือนายจ้างอาจช่วยระมัดระวังหรือตรวจสอบพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่มากขึ้น เนื่องจากเกรงกลัวว่าตนต้องรับผิดชอบด้วยก็เป็นได้

## 5.2 ข้อเสนอแนะ

จากประเด็นปัญหาที่ได้ศึกษาหลักกฎหมายที่เกี่ยวกับการกำกับดูแลพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร พบว่าการกำหนดมาตรการที่ใช้ในการลงโทษผู้กระทำความผิด ้าเป็นมาตรการที่กำหนดโทษไว้ค่อนข้างเบาจึงเป็นสาเหตุให้ผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางใน กรุงเทพมหานครไม่เกรงกลัวต่อบทลงโทษที่จะเกิดขึ้น ึ่งหากยังไม่สามารถควบคุมพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครได้อย่างแท้จริง ก็จะส่งผลให้เกิดพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุอันเป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรบนท้องถนนตามมาด้วย ผู้เขียนจึงมีความคิดเห็น ว่าควรมีการพิจารณาเพื่อหาแนวทางการกำกับดูแลพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางใน กรุงเทพมหานครเพิ่มเติม โดยผู้เขียนขอเสนอแนะแนวทางการกำกับดูแลพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร ดังต่อไปนี้

- 1) ควรพิจารณานำแนวทางเรื่องการเพิ่มโทษในกรณีที่กระทำผิด ้าในฐานความผิดเดิม ตามหลักกฎหมายของประเทศสิงคโปร์มาประยุกต์ใช้
- 2) ควรพิจารณานำแนวทางตามหลักที่ว่าด้วยความรับผิดชอบด้านห่วงโ ' ความรับผิดชอบ หรือ a b ( ) ตามหลักกฎหมายของประเทศออสเตรเลียมาประยุกต์ใช้

โดยอาจนำแนวทางเรื่องการเพิ่มโทษในกรณีที่กระทำผิด ้าในฐานความผิดเดิม และแนวทางตามหลักที่ว่าด้วยความรับผิดชอบด้านห่วงโ ' ความรับผิดชอบ มาประยุกต์ใช้ในระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2564 ทั้งนี้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพให้กับหลักกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครให้ดียิ่งขึ้น



## บรรณานุกรม

### ภาษาไทย

กฎกระทรวง เรื่องกำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะบนทางหลวงแผ่นดินหรือทางหลวงชนบทที่กำหนด พ.ศ. 2564.

กรมการขนส่งทางบก กองแผนงาน กลุ่มสถิติการขนส่ง. รายงานสถิติการขนส่ง ประจำปี 2562. กรมการขนส่งทางบก กองแผนงาน กลุ่มสถิติการขนส่ง 2563.

กรมการขนส่งทางบก กองแผนงาน กลุ่มสถิติการขนส่ง. รายงานสถิติการขนส่ง ประจำปี 2563. กรมการขนส่งทางบก กองแผนงาน กลุ่มสถิติการขนส่ง 2564.

การเตรียมความพร้อมเข้าสู่ประชาคมอาเซียนจังหวัดกำแพงเพชร. ประเทศในอาเซียน (ออนไลน์). กลุ่มงานข้อมูลสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานจังหวัดกำแพงเพชร แหล่งที่มา . a a . . a a \_ a . (5 ตุลาคม 2564)

ข่าวกรมการขนส่งทางบก. กรมการขนส่งทางบก ติวเข้ม!!! พนักงานขับรถโดยสาร เสริมสร้างความปลอดภัยและมาตรฐานการให้บริการ ตามโครงการ เสริมความรู้ สู้ถนนปลอดภัย ใส่ใจบริการ ประจำปีงบประมาณ 2562" (ออนไลน์). กรุงเทพมหานคร กรมการขนส่งทางบก แหล่งที่มา .d . . b . \_dd 225 (26 สิงหาคม 2564)

ข่าวกรมการขนส่งทางบก. กรมการขนส่งทางบก ย้ำ!!! 1 ธันวาคม 2564 เริ่มบังคับใช้มาตรการตัดแต้มใบขับขี่ผู้ขับรถบรรทุกโดยสาร แทก<sup>๑</sup> ทุกทุก จักรยานยนต์รับจ้าง กระทำผิด ตาม พ.ร.บ.การขนส่งทางบก หรือ พ.ร.บ.รถยนต์ไม่รวม (ออนไลน์). กรุงเทพมหานคร กรมการขนส่งทางบก แหล่งที่มา .d . . b . \_dd 2 6 (13 ธันวาคม 2564)

ความรู้โลจิสติกส์. 8 พฤติกรรมเสี่ยงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ (ออนไลน์). กรุงเทพมหานคร บริษัท ดี.ที.ี. เอนเตอร์ไพรส์ จำกัด 2561. แหล่งที่มา .d . . ความรู้โลจิสติกส์ 8 พฤติกรรมเสี่ยงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ (25 สิงหาคม 2564)

โครงการอนุรักษ์พันธุกรรมพืชอันเนื่องมาจากพระราชดำริ สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี. สมาชิกฐานทรัพยากรท้องถิ่น เขต กรุงเทพมหานคร จำนวน 50 แห่ง (ออนไลน์). สวนจิตลดา แหล่งที่มา .r .r. d \_ b r 1 \_ \_ b r 1. a . (24 พฤศจิกายน 2563)

ธนาคาร จงจิระ. ประกาศสำนักทะเบียนกลาง เรื่องจำนวนราษฎรทั่วราชอาณาจักร ตามหลักฐานการทะเบียนราษฎร (ออนไลน์). ราชกิจจานุเบกษา 2562. แหล่งที่มา .ra a a . . 2563 024 \_001 . (25 สิงหาคม 2564)

ธนาคารโลก 201 . ารรวมมาตรการความปลอดภัย ทางถนนในประเทศสิงคโปร์. สหรัฐอเมริกา สำนักพิมพ์ธนาคารโลก กลุ่ม ธนาคารโลก 1818 เอช สตรีท เอนด์บลิว วอชิงตัน ดีซี 20433 2562.

ประกาศระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2564.

ประวัติกรุงเทพ. กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลาง (ออนไลน์). แหล่งที่มา . . a 123456 a (25 สิงหาคม 2564)

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. อรทัย กกผล รองศาสตราจารย์ ดร. นครินทร์ เมฆไตรรัตน์. ประวัติและความเป็นมาของกรุงเทพมหานคร (ออนไลน์). สถาบันพระปกเกล้า แหล่งที่มา . . a . d . ประวัติและความเป็นมาของกรุงเทพมหานคร (25 สิงหาคม 2564)

พระราชกฤษฎีกา จัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. 251 .

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522.

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522.

พลพิพ นั วรชินาคมนั. การนำเอาโทษกักขังมาใช้บังคับกับผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 . ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2553.

พิณทิรา ทวีปัญญาศ. อำนวยการในการบังคับใช้โทษปรับและมาตรการทดแทนโทษปรับของพนักงานสอบสวน ศึกษากรณีตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 . ปริญญานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัย สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2555.

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี. รายงานผลการศึกษาระดับสมบูรณ รายงานการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ ประจำปีงบประมาณ 2563 ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. 2563.

รัชมงคล มงคลดาว. ปัจจัยทางเศรษฐกิจสังคมกับความคิดเห็นของประชาชนในการไม่เคารพกฎหมาย กรณีศึกษาพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 บทบังคับการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ . ปริญญารัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการปกครอง าควิชาการปกครอง คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2561.

ศุณย์ . ความรู้เกี่ยวกับประชาคมอาเซียน (ออนไลน์). ลำปาง วิทยาลัยอาชีวศึกษาลำปาง แหล่งที่มา .a a .a . a a a \_a a . (16 ตุลาคม 2564)

ศุณย์ข้อมูลข่าวสารอาเซียน กรมประชาสัมพันธ์. อันดับ คุณ ภาพการจราจร ในอาเซียน ปี 2563 (ออนไลน์). กรุงเทพมหานคร กรมประชาสัมพันธ์ 2564. แหล่งที่มา .a a a . \_ . d 110 a d (28 ตุลาคม 2564)

ศุณย์เทคโนโลยีสารสนเทศ ุมิศาสตร์กรุงเทพมหานคร. ข้อมูลสถิติจำนวนประชากรและพื้นที่รายเขตของกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2561 (ออนไลน์). ศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร 2561. แหล่งที่มา .ba . \_ r a a (23 พฤศจิกายน 2563)

เศรษฐกิจของแต่ละจังหวัดในไทย. จังหวัดกรุงเทพมหานคร (ออนไลน์). แหล่งที่มา . . a (25 สิงหาคม 2564)

สำนักงานพินาธิปไตยดิจิทัล (องค์การมหาชน) (สพร.). การรับเรื่องร้องเรียนผ่านศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ โทร. 1584 จำแนกตามเรื่องร้องเรียน (ออนไลน์). องค์การ กรมการขนส่งทางบก แหล่งที่มา da a . da a 1584 (1 พฤศจิกายน 2564)

สุภัทรา รัตนภาพ. ประวัติกรุงเทพฯ (ออนไลน์). ท่องเที่ยวในกรุงเทพฯ แหล่งที่มา  
 . . . a a ra2018 ra a r (24 พฤศจิกายน  
 2563)

สุเมธ องกิตติกุล วาริ ปล้องอ่อน และณิชน ทงพ น์. ปรีรูป รถมลไทย โดยผู้ให้บริการ  
 (ออนไลน์). กรุงเทพมหานคร สถาบันวิจัยเพื่อการพั นาประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ) 2562. แหล่งที่มา  
 dr. r. 201 11 0 b8 b 0 b8 8 0 b8 b4 0 b8 a3 0 b8  
 b 0 b8 b 0 b8 a3 0 b8 6 0 b 80 0 b8 a1 0 b8 a5 0  
 b 8 0 b 84 0 b8 0 b8 a2 0 b 82 0 b8 4 0 b8 a2  
 0 b8 0 b8 b 0 b 8 (26 สิงหาคม 2564)

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ. การบริการ (ออนไลน์). กรุงเทพมหานคร องค์การขนส่งมวลชน  
 กรุงเทพฯ แหล่งที่มา .b a . r (25 สิงหาคม 2564)

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ. ข้อบังคับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ ฉบับที่ 18 ว่าด้วยวินัย  
 การสอบสวน การลงโทษ และการอุทธรณ์การลงโทษพนักงาน พ.ศ. 2562. กรุงเทพมหานคร องค์การ  
 ขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ 2562.

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ. โครงการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ ประจำปี  
 งบประมาณ 2563 ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ (ขสมก.). มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้า  
 ธนบุรี.

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ. โครงสร้างการบริหาร (ออนไลน์). กรุงเทพมหานคร องค์การ  
 ขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ แหล่งที่มา .b a . r a a ar (25 สิงหาคม  
 2564)

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ. ติดต่อเรา เขตการเดินรถที่ 1 (ออนไลน์). กรุงเทพมหานคร  
 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ แหล่งที่มา .b a . เขตการเดินรถที่ 1  
 (25 สิงหาคม 2564)



องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. ร้องเรียนรถเอกชนร่วมบริการ (ออนไลน์). กรุงเทพมหานคร  
 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ แหล่งที่มา .b a. . r ร้องเรียนรถเอกชน  
 ร่วมบริการ (24 พฤศจิกายน 2563)

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. ระเบียบปฏิบัติ เรื่องการวางแผนและบริหารการเดินทาง.  
 กรุงเทพมหานคร องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ 255 .

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. ระเบียบองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ว่าด้วยการบริหารจัดการ  
 และกำกับดูแลเอกชนร่วมบริการ พ.ศ. 2561. กรุงเทพมหานคร องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ 2561.

อรทัย กกผลและนครินทร์ เมฆไตรรัตน์. ประวัติและความเป็นมาของกรุงเทพมหานคร  
 (ออนไลน์). สถาบันพระปกเกล้า แหล่งที่มา . .a . d . ประวัติและความเป็นมา  
 ของกรุงเทพมหานคร (23 พฤศจิกายน 2563)

อรทัย กกผลและวุฒิสาร ตันไชย. กรุงเทพมหานคร (ออนไลน์). สถาบันพระปกเกล้า  
 แหล่งที่มา . .a . d . กรุงเทพมหานคร (23 พฤศจิกายน 2563)

ไออี อะบรอด ศูนย์แนะแนวการศึกษาต่อต่างประเทศ. ระบบสารสนเทศออสเตรเลีย ( ).  
 กรุงเทพมหานคร. a ab r . abr ad a a d. b d a .  
 d 143 (8 a ar 2022)

a Mad b . เกี่ยวกับสิงคโปร์ (ออนไลน์). a r . แหล่งที่มา  
 . a r . \_ ra d ab a r 1 (1 ตุลาคม  
 2564)

da . คนกรุงโปรดทราบ !! ขสมก.เตรียมเปลี่ยนหมายเลขรถเมล์ใหม่ (ออนไลน์).  
 แหล่งที่มา . da . 60026 (25 ตุลาคม 2564)

ภาษาอังกฤษ

a b ra a. a ( ). a ab r  
 . ra ra a. a a ( a ar 2022)

a a a. r a d r ( ). ra  
 a a a ab r . a . . ar dr  
 (24 พฤศจิกายน 2563)

r a r r Ma a . d r a d ra r a  
 b . r a d 2018. a ab r . r a . .a  
 d r a d ra r a r b ( a ar 2022)

a a a a a d a . a a b  
 ( ). a a a a r ( ) 2021. a ab r .  
 r .a a a r d a a a r b a r  
 (8 a ar 2022)

a a a a a d a . a a a a a d  
 a ( a d) ( ). a a a a r ( ) 2021.  
 a ab r . r .a a a a a a a d  
 r a (8 a ar 2022)

r a a ra r r . ad a a r 2020. ra  
 r a a ra r a a a d a r 2020.

r a a ra r r . ad a a r 2021 a  
 d1 . ra r a a ra r a a a d a r 2021.

a d r a r r . r ( ). r a r  
2021. a a b r . a . a d r \_ a  
d r \_ a r r a \_ b b \_ r \_ . ( b r 2021)

a d r a r r . b r a r ( ). r  
a r 2021. a a b r . a . a \_  
\_ a r . r \_ r a a (3 b r 2021)

a d r a r r . b r a r ( ). r  
a r 2021. a a b r . a . a \_  
\_ a r r \_ r b \_ r a r \_ . ( b r 2021)

M a r a d r r a a . a b ( ). r  
r r a a 201 2020. a a b r . a r a d . a . a a  
a r a r a r b (8 a a r 2022)

M a r a d r r a a . a a b a r r  
( ). r r r a a 201 2020. a a b r .  
a r a d . a . a b a a a a r r a  
r b d r . d (8 a a r 2022)

M a r a d r r a a . a a b a  
r ( ). r r r a a 201 2020. a a b r  
. a r a d . a . a b a a a a r  
r a r b r . d (8 a a r 2022)

a a a a r . a b r r ( ).  
a a b r . r r a d r r . a a d 2018 08  
a d r a b r . d ( a a r 2022)



M . ra d b r 2020 ( ). a ab r .  
b . ra ra \_b\_ r . 2020 (22 b r 2021)

a r a . ad ra r r a r ( ).  
a r r b 1 5 6. a ab r .a .  
. 1 5 (1 b r 2021)

a r a . ad ra ( b r ) ( a a  
ad d r r d r r a d r a d a r )  
( ). a r r b 1 4 4. a ab r  
.a . . 1 61 8 ( b r 2021)

a r a . ad ra ( b r ) ( ).  
a r r b 1 6 3. a ab r .a .  
. 1 61 14 a 20180621 ( b r 2021)

a r a . ad ra ( ). a r r  
b 1 63 100. a ab r .a . . 1 61  
r42 ( b r 2021)

a r a . ad ra ( ). a r r  
b 1 63 2. a ab r .a . . 1 61  
r42 ( b r 2021)

a a r r ra a b r . ad  
ra ( ). a r a r r b 2020. a ab  
r .a . . 1 61 r42 (24 b r 2020)

a d d d a d r ba ra r. ( ).  
r ba ra r . a ab r .br ba ra r.  
ar d r d ar ( a ar 2022)