

โทษทางอาญาในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กรณีศึกษา
การดัดแปลงสภาพรถเพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบ

ธัญญารัตน์ เตศิริ

สารนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ปริธี พนมมงค
มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์
พ.ศ. 2565

CRIMINAL PENALTIES IN THE ROAD TRAFFIC ACT B.E. 2522
CASE STUDY OF ILLEGAL COMMERCIAL
VEHICLE MODIFICATIONS

THANYARAT TESIRI

A Term Paper Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements

for the Degree of Master of Laws

Department of Law

Pridi Banomyong Faculty of Law, Dhurakij Pundit University

2022



ใบรับรองสารนิพนธ์

คณะนิติศาสตร์ปริทัศน์ พนมมยงค์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต
ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต

หัวข้อสารนิพนธ์ โทษทางอาญาในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522
กรณีศึกษาการตัดแปลงสภาพรถเพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบ
เสนอโดย นางสาวธัญญารัตน์ เตศิริ
สาขาวิชา นิติศาสตร์
หมวดวิชา กฎหมายอาญาและกระบวนการยุติธรรมทางอาญา
อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์ อาจารย์ ดร.จิรวุฒิ ลิปิพันธ์

ได้พิจารณาเห็นชอบโดยคณะกรรมการสอบสารนิพนธ์แล้ว



ประธานกรรมการ

(รองศาสตราจารย์ ดร.ปกป้อง ศรีสนิท)



กรรมการและอาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์

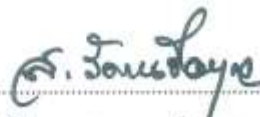
(อาจารย์ ดร.จิรวุฒิ ลิปิพันธ์)



กรรมการ

(รองศาสตราจารย์อัจฉริยา ชูตินันทน์)

คณะนิติศาสตร์ปริทัศน์ พนมมยงค์ รับรองแล้ว



คณบดีคณะนิติศาสตร์ปริทัศน์ พนมมยงค์

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สมชาย รัตน์เชื้อสกุล)

วันที่ ๖ เดือน กรกฎาคม ๒๕๕๕

หัวข้อสารนิพนธ์	โทษทางอาญาในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กรณีศึกษา การตัดแปลงสภาพรถเพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบ
ชื่อผู้เขียน	ธัญญารัตน์ เตศิริ
อาจารย์ที่ปรึกษา	อาจารย์ ดร.จิรวุฒิ ลิปิพันธ์
สาขาวิชา	นิติศาสตร์
ปีการศึกษา	2562

บทคัดย่อ

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ถูกตราขึ้นและประกาศใช้ เนื่องจากการคมนาคมและขนส่งทางบกได้เจริญก้าวหน้าขยายตัวไปทั่วประเทศและเชื่อมโยงไปยังประเทศใกล้เคียงและจำนวนยานพาหนะในท้องถนนและทางหลวงได้ทวีจำนวนขึ้นเป็นลำดับ ประกอบกับประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางบกและพิธีสารว่าด้วยเครื่องหมายและสัญญาณตามถนน สมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกซึ่งได้ใช้บังคับมากกว่าสี่สิบปี ให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรและจำนวนงานพัฒนาที่เพิ่มขึ้น และเพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน อย่างไรก็ตาม การเกิดอุบัติเหตุทางถนนอันส่งผลให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชนยังคงมีขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยสถิติของสำนักงานตำรวจแห่งชาติพบว่าจำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกซึ่งเป็นการกระทำความผิดอันมีสาเหตุมาจากบุคคลเพิ่มขึ้น และยังพบว่ายานพาหนะบรรทุกสินค้าที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ รถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิกอัพ) จากปัญหาดังกล่าว ส่วนหนึ่งเกิดจากโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีความไม่เหมาะสมกับความผิด เช่น ในปัจจุบันมีผู้ประกอบการขนส่งที่ดำเนินธุรกิจขนส่งสินค้าได้ตัดแปลงสภาพรถกระบะ 4 ล้อ เพื่อให้สามารถบรรทุกสินค้าได้ในปริมาณที่มากขึ้น ส่งผลให้เกิดการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด โดยอาจมีสิ่งของตกหล่นหรือยื่นออกมาจากนอกตัวรถเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนบ่อยครั้ง ซึ่งการกระทำความผิดดังกล่าว มีโทษปรับสูงสุดไม่เกิน 5,000 บาท

ดังนั้น เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการกระทำความผิดฐานตัดแปลงสภาพรถเพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบ จึงควรมีมาตรการเพิ่มเติมในการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุหรือความสูญเสียทั้งต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้รถใช้ถนน เช่น การระงับหรือ

เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ในกรณีที่ตรวจพบว่าเป็นการกระทำความผิดครั้งแรกให้มีการจัดฝึกอบรม เพื่อให้ผู้ขับขี่ได้ตระหนักถึงความสำคัญของการขับขี่บนท้องถนนอย่างปลอดภัย ปรับเปลี่ยนอัตรา ค่าปรับและระยะเวลาในการจำคุกให้เหมาะสมกับโทษและความเสียหายที่เกิดขึ้น และควรกำหนด เงื่อนไขในการตัดแปลงรถยนต์ให้กลับมาอยู่ในสภาพที่ปลอดภัยก่อนที่จะได้รับการยกเลิกการระงับ หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ นอกจากนี้ ภาครัฐควรร่วมเข้ามามีบทบาทในการให้ความสำคัญในการ รณรงค์ให้เกิดความปลอดภัยบนท้องถนนผ่านสื่อของรัฐ และควรจัดเจ้าหน้าที่ มาเข้มงวดกวดขันดูแล วินัยจราจรให้มีความเข้มงวดเพิ่มมากยิ่งขึ้นเพื่อประสิทธิภาพในการเพิ่มความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้รถใช้ ถนนให้มากที่สุด

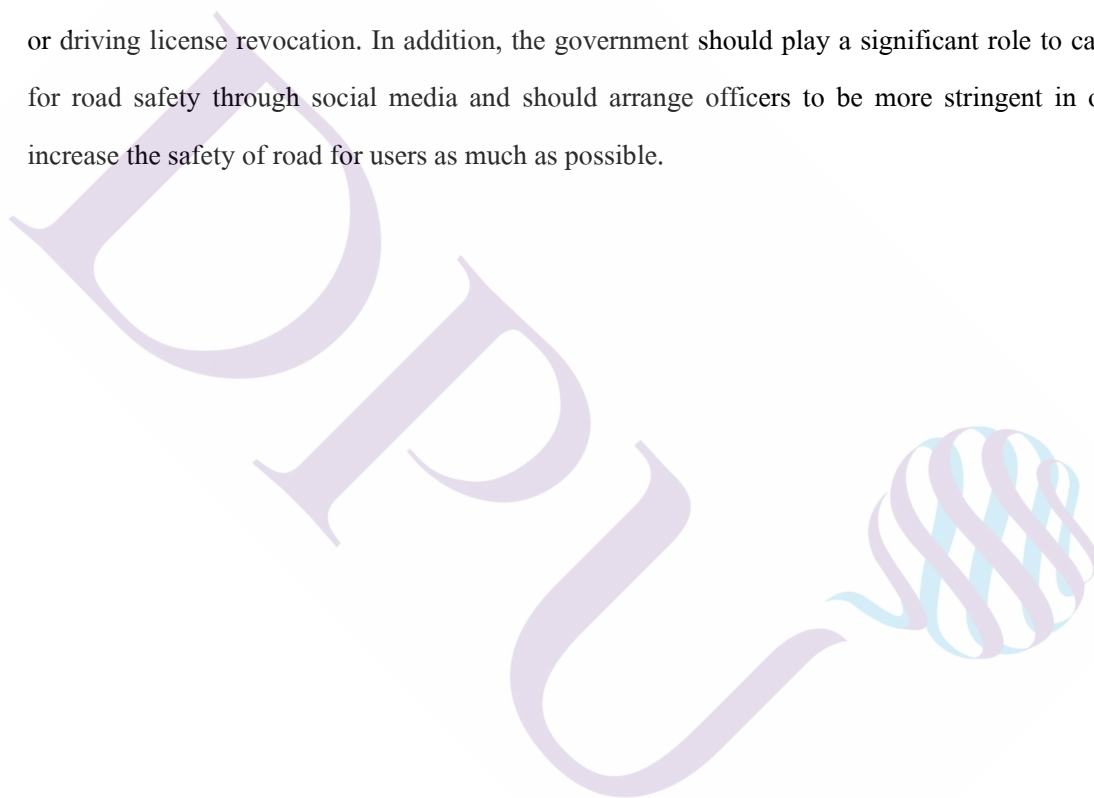


Thematic Paper Title	Criminal Penalties in the Road Traffic Act B.E. 2522 Case study of illegal commercial vehicle modifications
Author	Thanyarat Tesiri
Thematic Paper Advisor	Dr. Jirawut Lipipan
Department	Law
Academic Year	2021

ABSTRACT

The Road Traffic Act B.E. 2522 was enacted and promulgated because of the advancement of land transportation expanding throughout the country and connecting to nearby countries and also the number of vehicles on the roads and highways has steadily increased. In addition, Thailand has become a state party of the Convention on Land Traffic and the Protocol on Signs and Signals. By the way, it is expedient to revise the law on road traffic which has been in force for more than forty years to suit the traffic conditions and the increasing number of development work and for the safety of life, body and property of the people. However, road accidents resulting in damage to people's lives, bodies and property continue to occur. According to the statistics of the Royal Thai Police, the number of road traffic accident cases which is an offense caused by an individual has increased. It was also found that the most accident-prone cargo vehicles were light trucks (pickups). From such problems, they partly due to the penalty under the Road Traffic Act B.E. 2522 is not appropriate for the offense, for example, at present, there are transport operators which is operated the business of transporting goods has modified the condition of a 4-wheel pickup truck to be able to carry a larger amount of cargo which is resulted in loading goods more than the legal limit. Perhaps, there may be something falling or protruding from the outside of the car and caused frequent road accidents, while the commission of such an offense will have a maximum fine of not more than 5,000 Baht.

Therefore, in order to prevent the commission of an offense of modifying the condition of an illegal commercial vehicle, the additional measures should be taken to enforce the law more effectively in order to prevent accidents or loss of life and property of road users such as suspension or revocation of a driving license. In the event that it is detected as a first offense, training will be organized to make drivers aware of the importance of safe driving on the road. Moreover, adjust the rate of fines and the duration of imprisonment to suit the punishment and damage incurred and also set the conditions to modify the vehicle into a safe condition before the suspension has been canceled or driving license revocation. In addition, the government should play a significant role to campaign for road safety through social media and should arrange officers to be more stringent in order to increase the safety of road for users as much as possible.



กิตติกรรมประกาศ

สารนิพนธ์ฉบับนี้ สำเร็จลงได้ด้วยความกรุณาเป็นอย่างสูงของท่านรองศาสตราจารย์ ดร. ปกป้อง ศรีสนิท ที่ให้ความกรุณารับเป็นประธานสอบสารนิพนธ์ และรองศาสตราจารย์อัจฉริยา ชูตินันท์ ที่ให้ความกรุณารับเป็นกรรมการสอบสารนิพนธ์ พร้อมทั้งชี้แนะเพื่อเป็นแนวทางแก้ไขสารนิพนธ์ฉบับนี้

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณอย่างสูงต่อ อาจารย์ ดร.จิรวุฒ ลิปิพันธ์ ที่กรุณารับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษา และสละเวลาอันมีค่าในการให้คำแนะนำต่างๆตลอดจนชี้ให้เห็นแนวทางการจัดทำสารนิพนธ์ฉบับนี้จนแล้วเสร็จ

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณ บิดา มารดา และครอบครัว ที่เป็นกำลังใจและกำลังทรัพย์ในการศึกษาของผู้เขียนตลอดมา

หากสารนิพนธ์นี้มีสาระประโยชน์อยู่บ้าง ผู้เขียนขอขอบนุชาแก่บิดา มารดา ครูบาอาจารย์ ผู้เป็นที่เคารพรักยิ่งของผู้เขียน ส่วนความบกพร่องใดๆ ของสารนิพนธ์ฉบับนี้ผู้เขียนขอน้อมรับไว้แต่เพียงผู้เดียว

ธัญญารัตน์ เตศิริ

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ฅ
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ญ
สารบัญภาพ.....	ฉ
บทที่	
1. บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	2
1.3 ขอบเขตของการวิจัย.....	2
1.4 สมมติฐานของการวิจัย.....	3
1.5 วิธีการศึกษาวิจัย.....	3
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	3
2. แนวคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการดัดแปลงรถเพื่อการพาณิชย์.....	4
2.1 แนวคิดและวัตถุประสงค์ในการบัญญัติกฎหมายจราจร.....	4
2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร.....	9
2.3 แนวคิดเกี่ยวกับการลงโทษทางอาญาและวิธีการ.....	10
2.4 แนวคิดเกี่ยวกับการขนส่งและจราจร.....	24
2.5 แนวคิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุและความปลอดภัยทางถนน.....	27
2.6 มาตรการในการลงโทษฐานดัดแปลงสภาพรถเพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบ.....	29
ในประเทศไทย	
2.7 หลักเกณฑ์การกำหนดระดับความผิดและระดับโทษสำหรับการศึกษา.....	52
วิเคราะห์ในกรณีการดัดแปลงสภาพรถเพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบ	

สารบัญ(ต่อ)

บทที่	หน้า
3. มาตรการลงโทษผู้กระทำความผิดจากการตัดแปลงสภาพรถเพื่อการพาณิชย์..... ที่ผิดระเบียบในต่างประเทศ	66
3.1 มาตรการในการลงโทษการบรรทุกสินค้าเกินขนาดของประเทศสหรัฐอเมริกา.....	66
3.2 มาตรการในการลงโทษการบรรทุกสินค้าเกินขนาดของประเทศสิงคโปร์.....	85
3.3 มาตรการในการลงโทษการบรรทุกสินค้าเกินขนาดของประเทศเยอรมนี.....	92
4. วิเคราะห์ปัญหามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความผิดจากการตัดแปลงรถยนต์..... เพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบ	99
4.1 การวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคของการตัดแปลงรถยนต์เพื่อการพาณิชย์..... ที่ผิดระเบียบ	99
4.2 การวิเคราะห์เปรียบเทียบมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความผิดจาก..... การตัดแปลงสภาพรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบของประเทศไทย และต่างประเทศ	102
4.3 ข้อเสนอมาตรการลงโทษต่อความผิดจากการตัดแปลงรถยนต์เพื่อ..... การพาณิชย์ที่ผิดระเบียบในประเทศไทย	104
5. บทสรุปและข้อเสนอแนะ.....	112
5.1 สรุปผลการศึกษา.....	112
5.2 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย.....	113
5.3 ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป.....	114
บรรณานุกรม.....	115
ประวัติผู้เขียน.....	119

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
2.1 บัญชี 1 กลุ่มความผิดทั่วไป.....	44
2.2 บัญชี 2 กลุ่มความผิดที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยสาธารณะ.....	47
2.3 บัญชี 3 กลุ่มความผิดร้ายแรง.....	50
2.4 เกณฑ์ลำดับที่หนึ่ง เกณฑ์ความร้ายแรงของการกระทำผิด – หลักยุติธรรม.....	57
2.5 เกณฑ์ลำดับที่สอง เกณฑ์ความสัมฤทธิ์ผล – หลักอรรถประโยชน์.....	59
2.6 เกณฑ์ลำดับที่สาม เกณฑ์เทคนิค – การใช้หลักยุติธรรมประกอบกับ.....	60
หลักอรรถประโยชน์	
2.7 ผลการพิจารณาระดับความผิดและระดับโทษ กรณีการตัดแปลงรถยนต์.....	62
เพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบตามเกณฑ์ลำดับที่หนึ่ง	
2.8 ผลการพิจารณาระดับความผิดและระดับโทษของเหตุการณ์ที่ 2 ตามเกณฑ์.....	63
ลำดับที่สอง	
3.1 ค่าปรับของการละเมิดข้อกำหนดด้านขนาดและน้ำหนักของมลรัฐอินเดียนา.....	82
3.2 ค่าปรับของการละเมิดข้อกำหนดด้านขนาดและน้ำหนักของมลรัฐมินนิโซตา.....	84
3.3 ค่าปรับของการบรรทุกเกินขนาดสำหรับรถบรรทุกหรือรถพ่วงของ.....	97
ประเทศเยอรมนี	
4.1 ตารางเปรียบเทียบมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความผิดจากการตัดแปลง.....	103
สภาพรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบ	
4.2 ตารางสรุปข้อเสนอแนะทางกำหนดมาตรการพักใช้และเพิกถอนใบอนุญาต.....	107
ข้อชี้เกี่ยวกับความผิดจากการตัดแปลงสภาพรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบ	
4.3 ตารางแสดงค่าปรับที่ควรจะเป็นฐานตัดแปลงรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่ผิด.....	110
ระเบียบของประเทศไทยโดยแปลงมาจากอัตราค่าปรับของประเทศสหรัฐอเมริกา และประเทศสิงคโปร์	
4.4 ตารางแสดงค่าปรับที่ควรจะเป็นฐานตัดแปลงรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่ผิด.....	111
ระเบียบของประเทศไทยโดยแปลงมาจากอัตราค่าปรับของประเทศเยอรมนี	

สารบัญญภาพ

ภาพที่	หน้า
2.1 The domino model of accident causation.....	27
2.2 Accident prevention by interrupting the accident sequence.....	28
4.1 รถกระบะ 4 ล้อ บรรทุกสิ่งของหรือสินค้าเกินขนาด.....	100



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ถูกตราขึ้นและประกาศใช้ เนื่องจากการคมนาคม และขนส่งทางบกได้เจริญก้าวหน้าขยายตัวไปทั่วประเทศและเชื่อมโยงไปยังประเทศใกล้เคียง และจำนวนยานพาหนะในท้องถนนและทางหลวงได้ทวีจำนวนขึ้นเป็นลำดับ ประกอบกับประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนนและพิธีสารว่าด้วยเครื่องหมายและสัญญาณตามถนน สมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกซึ่งได้ใช้บังคับมาว่าสี่สิบปี ให้เหมาะสมกับสภาพ การจราจรและจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น และเพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของ ประชาชน¹ อย่างไรก็ตาม การเกิดอุบัติเหตุทางถนนอันส่งผลให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกายและ ทรัพย์สินของประชาชนยังคงมีขึ้นอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่าจำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก ในภาพรวม ในปี พ.ศ. 2562 ลดลงเมื่อเทียบกับจำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกในภาพรวม ในปี พ.ศ. 2561 กล่าวคือมีจำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกในภาพรวม ในปี พ.ศ. 2561-2562 จำนวน 103,767 และ 99,087 คดีตามลำดับ แต่จำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกซึ่งเป็นการกระทำความผิดอันมีสาเหตุมา จากบุคคลเพิ่มขึ้น จาก 62,919 คดี เป็น 65,017 คดี คิดเป็นร้อยละ 3.33 นอกจากนี้ ยังพบว่ายานพาหนะ บรรทุกสินค้าที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด 3 อันดับ ได้แก่ 1) รถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิคอัพ) 2) รถบรรทุก 10 ล้อหรือมากกว่า และ 3) รถบรรทุก 6 ล้อ (ข้อมูลจากระบบสารสนเทศสถานีตำรวจ สำนักงานตำรวจ แห่งชาติ (CRIMES))

จากปัญหาดังกล่าว ส่วนหนึ่งเกิดจากโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ยังมีความไม่เหมาะสมกับความผิด กล่าวคือ โทษทางอาญาของประเทศไทย แบ่งออกเป็น 5 สถาน ได้แก่ ประหารชีวิต จำคุก กักขัง ปรับ และริบทรัพย์สิน ในส่วนของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นั้น ได้มีการบัญญัติโทษทางอาญาไว้เพียง 2 สถาน คือ โทษจำคุก และปรับ เพื่อใช้เป็นมาตรการหนึ่ง ในการควบคุมความประพฤติของผู้ขับขี่และสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของประชาชน มากยิ่งขึ้น ยกตัวอย่างเช่น ในปัจจุบันมีผู้ประกอบการขนส่งที่ดำเนินธุรกิจขนส่งสินค้าได้ดัดแปลง

¹ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, แก้ไข โดย วศิน, 7 มกราคม 2553.

สภาพรถกระบะ 4 ล้อเพื่อให้สามารถบรรทุกสินค้าได้ในปริมาณที่มากขึ้น ส่งผลให้เกิดการบรรทุก น้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด โดยอาจมีสิ่งของตกลงหรือยื่นออกมาจากนอกตัวรถ เป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนบ่อยครั้ง ซึ่งการกระทำผิดดังกล่าวมีโทษปรับสูงสุดไม่เกิน 5,000 บาท

ดังนั้น เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายจราจรมีความเหมาะสมและสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการลงโทษ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องศึกษาแนวคิดในการกำหนดบทลงโทษที่เหมาะสมตามสภาวะการณ์ปัจจุบัน โดยศึกษาจากกฎหมายของต่างประเทศเพื่อเป็นแนวทางประกอบการจัดทำข้อเสนอแนะในการกำหนดบทลงโทษที่เหมาะสมในการดัดแปลงสภาพรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาแนวคิดและวัตถุประสงค์ของการลงโทษทางอาญาเกี่ยวกับการดัดแปลงสภาพรถเพื่อการพาณิชย์
2. เพื่อเปรียบเทียบหลักการและสาระสำคัญของกฎหมายจราจรที่บังคับใช้ทั้งประเทศไทยและต่างประเทศ กรณีการดัดแปลงสภาพรถเพื่อการพาณิชย์
3. เพื่อเสนอแนวทางการกำหนดบทลงโทษที่เหมาะสมกับสภาวะการณ์ปัจจุบันในการบังคับใช้ต่อผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร กรณีการดัดแปลงสภาพรถเพื่อการพาณิชย์

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษาวิจัยในครั้งนี้ จะศึกษาหลักการ สาระสำคัญ และบทลงโทษของกฎหมายจราจรที่บังคับใช้ในประเทศไทยในกรณีการดัดแปลงสภาพรถยนต์เพื่อการพาณิชย์แล้วทำการเปรียบเทียบกับกฎหมายจราจรของประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศสิงคโปร์ และประเทศเยอรมนีเพื่อหาแนวทางการกำหนดบทลงโทษที่เหมาะสมกับสภาวะการณ์ปัจจุบัน โดยมีข้อจำกัด ดังนี้

1. ประเภทยานพาหนะ เป็นรถกระบะ 4 ล้อ บรรทุกสินค้า ตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ.2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522²

² กฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ.2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

ข้อ 11 (1) รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของลักษณะ 1 คือ รถกระบะบรรทุก ซึ่งหมายความว่ารถซึ่งส่วนที่ใช้ในการบรรทุกมีลักษณะเป็นกระบะ โดยจะมีหลังคาหรือไม่ก็ได้ รถที่มีเครื่องทุ่นแรงสำหรับยกสิ่งของที่จับบรรทุกในกระบะนั้น ๆ รถที่มีกระบะบรรทุกสามารถยกและให้หมายความรวมถึงรถซึ่งส่วนที่ใช้บรรทุก ไม่มีด้านข้างหรือด้านท้าย

2. ประเภททาง ศึกษาข้อกฎหมายเฉพาะของทางหลวง ไม่รวมทางด่วนหรือทางพิเศษอื่นๆ ตามมาตรา 3 ของพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549³

1.4 สมมติฐานของการวิจัย

การคัดแปลงสภาพรถเพื่อการพาณิชย์ ประเภทรถกระบะ 4 ล้อ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ บรรทุกขนสินค้าให้ได้คราวละมากๆ ซึ่งอาจเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการใช้ถนน ประกอบกับมาตรการบังคับใช้กฎหมายจราจรและบทลงโทษต่อการกระทำผิดดังกล่าวไม่มีความเหมาะสม จึงต้องมีแนวทางในการกำหนดบทลงโทษที่มีความเหมาะสมเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการกระทำผิดซ้ำและมีส่วนช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอันส่งผลให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชนได้

1.5 วิธีการศึกษาวิจัย

ในการศึกษาครั้งนี้ จะทำการวิจัยเอกสาร (Documentary Research) กฎหมายจราจรที่บังคับใช้ในประเทศไทยและต่างประเทศ โดยจะค้นคว้าจากเอกสารที่น่าเชื่อถือต่างๆ เช่น ตำรา หนังสือ ตัวบทกฎหมาย บทความ งานวิจัยและผลงานทางวิชาการที่เกี่ยวข้องทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ รวมถึงข้อมูลจากระบบอินเทอร์เน็ต เพื่อประมวล วิเคราะห์ และสรุปเป็นข้อเสนอแนะต่อไป

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบแนวคิดและวัตถุประสงค์ของการลงโทษทางอาญาเกี่ยวกับการคัดแปลงสภาพรถเพื่อการพาณิชย์
2. ทำให้ทราบหลักการและสาระสำคัญของกฎหมายจราจรที่บังคับใช้ทั้งประเทศไทยและต่างประเทศ กรณีการคัดแปลงสภาพรถเพื่อการพาณิชย์
3. ทำให้ทราบแนวทางการกำหนดบทลงโทษที่เหมาะสมกับสภาพการณ์ปัจจุบันในการบังคับใช้ต่อผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร กรณีการคัดแปลงสภาพรถเพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบ

³ พระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 มาตรา 3 ให้ยกเลิกบทนิยามคำว่า “ทางหลวง” ในมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน...

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี ที่เกี่ยวข้องกับการดัดแปลงรถเพื่อการพาณิชย์

การศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายจราจรในเรื่องของการดัดแปลงสภาพรถเพื่อการพาณิชย์ให้มีความเหมาะสมกับสภาพการณ์ปัจจุบัน เพื่อเป็นแนวทางประกอบการจัดทำข้อเสนอแนะในการกำหนดบทลงโทษที่เหมาะสมในการบังคับใช้ต่อผู้กระทำความผิด ซึ่งจะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและก่อให้เกิดความปลอดภัยทั้งชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนต่อไปในอนาคตนั้นการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องจะนำไปสู่แนวทางประกอบการจัดทำข้อเสนอ ซึ่งมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

2.1 แนวคิดและวัตถุประสงค์ในการบัญญัติกฎหมายจราจร

2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร

2.3 แนวคิดเกี่ยวกับการลงโทษทางอาญาและวิธีการ

2.4 แนวคิดเกี่ยวกับการขนส่งและจราจร

2.5 แนวคิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุและความปลอดภัยทางถนน

2.6 มาตรการในการลงโทษฐานดัดแปลงสภาพรถเพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบในประเทศไทย

2.7 หลักเกณฑ์การกำหนดระดับความผิดและระดับโทษสำหรับการศึกษาวิเคราะห์ในกรณีการดัดแปลงสภาพรถเพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบ

2.1 แนวคิดและวัตถุประสงค์ในการบัญญัติกฎหมายจราจร

จอห์น ออสติน (John Austin) นักปราชญ์กฎหมายชาวอังกฤษ สำนักคิดปฏิฐานนิยม (Positive Law) ได้กล่าวว่า กฎหมาย คือ คำสั่งทั่วไปที่ผู้มีอำนาจเหนือสั่งต่อผู้อยู่ใต้อำนาจของตน ให้กระทำการหรือละเว้น ไม่กระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง ถ้าผู้ใดไม่ปฏิบัติตามผู้นั้นย่อมต้องได้รับโทษ⁴ ซึ่งลักษณะสำคัญประการหนึ่งของกฎหมาย ก็คือ กฎหมายต้องเป็นคำสั่งหรือข้อบังคับที่ใช้ได้เสมอ

⁴ นฤมล ดิบบงษา และสิทธิกร ศักดิ์แสง, “ความหมายของกฎหมายและลักษณะของกฎหมาย : ความสมบูรณ์ของกฎหมายที่ส่งผลกระทบต่อการเมืองการปกครองของประเทศไทย,” วารสารนิติศาสตร์และสังคมท้องถิ่น, ฉบับที่ 3, ปีที่ 2, น. 100 (เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2562).

(Continuity) หมายความว่า กฎหมายเมื่อประกาศมีผลบังคับใช้แล้วก็ใช้ได้ตลอดไปจนกว่าจะถูกแก้ไขเปลี่ยนแปลงหรือยกเลิก โดยกระบวนการที่ถูกต้องตามขั้นตอนในภายหลัง เพราะตราบใดที่ยังไม่มีการยกเลิกก็ต้องถือว่ากฎหมายนั้นยังมีอยู่ จะหยิบยกขึ้นมาใช้เมื่อใดก็ยังคงมีผลบังคับใช้ได้⁵

กฎหมายจราจรเป็นกฎหมายที่มีหลักการและวัตถุประสงค์เพื่อควบคุมการใช้ถนนหรือทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง จี๋ หรือใส่ล้อคนสัตว์ ให้ปฏิบัติตามกฎหมายเพื่อสงวนไว้ซึ่งชีวิตร่างกาย และทรัพย์สินของบุคคลที่ต้องเดินทางเป็นกฎหมายที่มีโทษทางอาญา ผู้ใดฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามจะต้องรับโทษตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรจึงเป็นกฎหมายที่สำคัญยิ่ง ในปัจจุบันและเป็นกฎหมายใกล้ตัวที่เกี่ยวข้องกับชุมชนที่ทุกคนควรรู้และนำไปปฏิบัติ⁶

อนึ่ง กฎหมายจราจรเป็นกฎหมายหลักในการบังคับ ควบคุมการจราจรให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อยและเป็นระบบ ซึ่งองค์ประกอบของกฎหมายจราจร แบ่งออกเป็น 6 ส่วน ดังนี้

- 1) บทบัญญัติกฎหมาย โดยมีการกำหนดสิทธิและหน้าที่ของผู้ใช้รถและใช้ถนนที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมาย
- 2) ผู้ปฏิบัติตามกฎหมาย ได้แก่ ผู้ขับรถทุกชนิด (รวมถึงคนนั่งหรือซ้อนด้วย) คนที่ต้องใช้ถนน (เดินเท้า ข้ามถนน จูง จี๋ หรือใส่ล้อคนสัตว์)
- 3) ผู้บังคับใช้กฎหมาย ได้แก่ เจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ พนักงานสอบสวน ฯลฯ
- 4) เครื่องมือในการใช้บังคับ ได้แก่ เครื่องหมายจราจร และสัญญาณจราจร ฯลฯ
- 5) เครื่องมือในการจับกุม ได้แก่ เครื่องจับความเร็ว เครื่องตรวจแอลกอฮอล์ เครื่องตรวจควันเครื่องตรวจวัดเสียง เครื่องตรวจวัดฟิล์มกรองแสง ฯลฯ
- 6) วิธีการบังคับหรือการลงโทษ ได้แก่ การว่ากล่าวตักเตือน การเปรียบเทียบปรับ การลงโทษ การจำคุก การพักใช้ใบอนุญาตขับรถ⁷

⁵ มนูญ ภูแก้ว, “พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522,” สืบค้นเมื่อวันที่ 24 มกราคม 2564, จาก https://www.parliament.go.th/ewtadmin/ewt/elaw_parcy/ewt_dl_link.php?nid=1514

⁶ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, “คำอธิบายสาระสำคัญของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522,” สืบค้นเมื่อวันที่ 24 มกราคม 2564, จาก <https://www.royalthaipolice.go.th/downloads/laws/คำอธิบาย/คำอธิบายกฎหมายจราจร.htm>

⁷ นัชรสม์ สุทธิบุญวัฒน์, ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในเขตเทศบาลนครราชสีมา, (ม.ป.ท: ม.ป.พ, 2555), น. 8.

2.1.1 ลักษณะของกฎหมายจราจร

อิทธิ มุสิกะพงษ์⁸ ได้กล่าวถึงลักษณะของกฎหมายจราจรไว้ว่า กฎหมายจราจรเป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้น เพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เป็นเกณฑ์ที่ตั้งขึ้นเพื่อใช้บังคับ เพื่อการจัดระเบียบการจราจรให้ทันกับการพัฒนาเทคโนโลยียานยนต์ และสภาพการใช้รถใช้ถนน ดังนั้น กฎหมายจราจรจึงมีลักษณะเป็นกฎหมายเทคนิค (Technical Law) กล่าวคือเป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นมาทันทีเพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นจากการที่กฎหมายที่เป็นลักษณะของขนบธรรมเนียมไม่อาจเพียงพอ เช่น การกำหนดให้รถยนต์ในประเทศไทยจับทิศทางซ้าย ในขณะที่ประเทศในยุโรปจับทิศทางขวา เป็นต้น

2.1.2 ความผิดตามกฎหมายจราจร

การกระทำความผิดกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรเป็นการกระทำผิดที่มีโทษทางอาญาประเภท Mala Prohibita ซึ่งหมายถึง การกระทำผิดที่กฎหมายได้บัญญัติไว้ว่าเป็นความผิด กล่าวคือ การกระทำนั้นๆ ไม่ได้เป็นความชั่วหรืออาชญากรรมด้วยตัวของมันเองแต่อย่างใด เช่น การที่ผู้ขับขี่รถยนต์จะเลี้ยวซ้ายหรือเลี้ยวขวาก็ย่อมสามารถกระทำได้โดยอิสระหากจับจี้ในบ้านของตนเอง แต่หากจับจี้ไปบนท้องถนนแล้วฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจรบังคับห้ามเลี้ยวซ้ายเข้าก็จะเป็นความผิดทันที ทั้งๆ ที่การเลี้ยวซ้ายหรือเลี้ยวขวาก็ไม่ได้เป็นการชั่วหรือเป็นอาชญากรรมแต่อย่างใด อย่างไรก็ตาม ทุกฝ่ายไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่ ผู้ใช้รถใช้ถนน รวมถึงผู้ที่มีอำนาจในการใช้กฎหมายบังคับล้วนแล้วจะต้องมีความรู้ความเข้าใจและปฏิบัติตามกฎหมายที่ได้บัญญัติไว้อย่างเคร่งครัด⁹

เอกรัตน์ โลหะ ได้สรุปความผิดตามกฎหมายจราจรไว้ว่า กฎหมายจราจรเป็นกฎหมายที่ไม่ได้ถูกบัญญัติขึ้นโดยเหตุผลทางด้านศีลธรรมแต่ได้ถูก บัญญัติขึ้นโดยเหตุผลทางเทคนิค จึงเรียกว่ากฎหมายเทคนิค (Technical Law) การกระทำผิดตามกฎหมายจราจร จึงเป็นการกระทำผิดตามกฎหมายบัญญัติว่าเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ หรือ กล่าวอีกนัยหนึ่งได้ว่า ความผิดตามกฎหมายจราจร เป็นความผิดที่จัดอยู่ในประเภท โดยธรรมชาติ ของการกระทำไม่ถือว่าเป็นความผิดทางอาญาโดยแท้ (True crime) และมีลักษณะเป็นความผิด เล็กๆน้อยๆ มีลักษณะที่ไม่เป็นความผิดในตัวเอง แต่มีลักษณะเป็นกฎระเบียบที่ต้องปฏิบัติตาม มิฉะนั้นจะต้องรับผิด ซึ่งเรียกความผิดประเภทนี้ว่า ความผิดต่อกฎระเบียบ (Regulatory Offence) ส่วนความผิดที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อความปลอดภัย

⁸ อ้างอิงใน สมศักดิ์ บุญถม, ปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจร, (ม.ป.ท: ม.ป.พ, 2541), น. 37.

⁹ เพิ่งอ้าง, น. 5.

ในการจรรยา จะมีลักษณะของการกระทำที่อาจเกิดขึ้นในสังคมได้ เรียกความผิดประเภทนี้ว่า ความผิดที่เป็นการก่ออันตราย นอกจากนี้ การกระทำความผิดตามกฎหมายจรรยา ยังมีลักษณะของความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาทอยู่ด้วย จะเห็น ได้ว่าความผิดตามกฎหมายจรรยาแบ่งลักษณะของความผิดเป็น 3 ประเภท คือ

2.1.2.1 ความผิดที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ (Regulatory Offence)

ความผิดต่อกฎระเบียบจัดเป็นส่วนหนึ่งของแบบแผนที่เป็นกฎระเบียบ (Regulatory Scheme) คือ รวมถึงพฤติกรรมซึ่งโดยปกติทั่วไปจะไม่ถูกพิจารณาว่าเป็นการผิดศีลธรรมและจะถูกตำหนิเพียงเล็กน้อย (Little Stigma) เท่านั้น และเนื่องจากเป็นความผิดซึ่งโดยธรรมชาติไม่ใช่ ความผิดอาญา จึงมีโทษไม่รุนแรง โทษจำคุกจึงไม่มีความจำเป็น ดังนั้น บทลงโทษจึงเป็นเพียงการปรับเท่านั้น หรือโทษอย่างอื่นซึ่งอาจนำมาเทียบเคียงได้กับโทษปรับ และจากการที่มีผลเป็นความผิดเล็กน้อย ทำให้วิธีการพิจารณาความผิดและการตัดสินลงโทษ แตกต่างไปจากที่เป็นความผิดทางอาญา

เป้าหมายของการบัญญัติความผิดต่อกฎระเบียบ (Regulatory Legislation) คือ การปกป้องสังคมในวงกว้างจากผลกระทบที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายที่เกิดจากการฝ่าฝืนการกระทำที่ผิดกฎหมาย (Unlawful Activity) และรวมถึงการเปลี่ยนแปลงจากการใช้ความคุ้มครองและผลประโยชน์ส่วนบุคคลและการลงโทษการกระทำที่มีลักษณะผิดศีลธรรมมาเกี่ยวข้องและมาตรการที่เป็นกฎระเบียบ (Regulatory Measure) โดยทั่วไปแล้ว จะควบคุมดูแลเพื่อป้องกันอันตรายที่จะเกิดในอนาคตและเป็นอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมาย โดยผ่านการบังคับใช้ที่มีความระมัดระวัง และความประพฤติตามข้อกำหนดขั้นต่ำ (Enforcement of Minimum Standard of Conduct and Care) ดังนั้น แนวความคิดของความผิดต่อกฎระเบียบ มีรากฐานมาจากการระมัดระวังอย่างมีเหตุผล (Reasonable Care Standard) และเรื่องดังกล่าวไม่ได้แสดงเป็นนัยว่า สมควรจะได้รับ การถูกตำหนิทางจิตใจในลักษณะเช่นเดียวกับความผิดทางอาญา

ด้วยเหตุผลดังกล่าว ความผิดต่อกฎระเบียบเหล่านี้ โดยปกติทั่วไปจะไม่ถูกพิจารณาว่าเป็นการทำผิดศีลธรรม ดังนั้น ผู้กระทำความผิดอาจจะเพียงถูกตำหนิจากสังคม และเป็นความผิดที่มุ่งคุ้มครองประโยชน์ในด้านต่างๆ ในการจัดความเป็นระเบียบเรียบร้อยในสังคมเพื่อประโยชน์ ในทางปกครอง บริหาร ความผิดเหล่านี้มีความมุ่งหมายที่จะยกระดับ มาตรฐานของความปลอดภัย และระดับความรุนแรงที่อาจเกิดจากการอยู่ร่วมกัน เช่น ความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการจรรยา กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง เป็นต้น

2.1.2.2 ความผิดที่เป็นการก่ออันตราย

วัตถุประสงค์หลักในการบัญญัติกฎหมายจราจรขึ้นมานั้นมิใช่เพียงเพื่อความสะดวกในการจราจรเพียงอย่างเดียว แต่ยังเป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อความปลอดภัยในการจราจรด้วย ฉะนั้นจึงมีการลงโทษการกระทำความผิดที่มีลักษณะเป็นการก่อให้เกิดอันตรายด้วย ความผิดที่มีลักษณะก่อให้เกิดอันตราย เป็นการกระทำที่ใกล้จะก่อให้เกิดผล เป็นอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมายที่บุคคลอื่นได้รับความคุ้มครอง แม้ว่าผลเป็นเพียงความเสียหายที่จะยังไม่เกิดขึ้นสามารถลงโทษได้แล้ว ดังนั้น ความผิดที่เป็นการก่ออันตรายจึงมี “ความสมควรการลงโทษ” อยู่ในตัวเองเหมือนความผิดอาญาที่เป็นการทำอันตราย จึงได้มีการบัญญัติความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตรายขึ้น โดยพิจารณาจากความเป็นไปได้ของผลที่จะเกิดขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ได้มีการบัญญัติความผิดดังกล่าว ไว้ในกฎหมายลำดับรอง ซึ่งนับวันจะมีเพิ่มมากขึ้น เช่น กฎหมายว่าด้วยการจราจร เป็นต้น ทั้งนี้ เพราะว่าเป็นความสัมพันธ์ของชีวิตปัจจุบัน โดยทั่วไปแล้วได้นำไปสู่ความจำเป็นจะต้องป้องกันความเสียหายที่เกิดขึ้น แม้ว่าจะเป็นผลให้ต้องจำกัดหรือละเลยต่อหลักนิติรัฐเสรีนิยมไปบ้างก็ตาม

ความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตราย เกิดจากแนวความคิดที่ว่า การกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งของผู้กระทำความผิดที่เป็นการก่ออันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมายที่บุคคลอื่นได้รับการคุ้มครอง โดยที่การกระทำดังกล่าวไม่จำเป็นต้องปรากฏผลของอันตรายในองค์ประกอบความผิดเท่านั้น ไม่จำเป็นต้องวินิจฉัยว่ามีผลของอันตรายเกิดขึ้นจริงหรือไม่ เช่น การขับรถชนต้นมะสุราเพียงเล็กน้อย ก็ถือว่าเป็นความผิด หรือการขับรถชนต้นไม้สัญญาณไฟแดง แม้ว่าการกระทำนั้นยังไม่ก่อให้เกิดความเสียหายก็ตาม แต่จะเห็นว่าอาจเกิดอันตรายขึ้นจากการกระทำดังกล่าวต่อบุคคลทั่วไปได้ กล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ เป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของการจราจรและคุณธรรมทางกฎหมายของส่วนรวม ด้วยเหตุนี้เอง ความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตรายจึงไม่ได้ถูกบัญญัติขึ้นมาเพื่อลงโทษการกระทำที่เกิดความเสียหาย แต่ถูกบัญญัติขึ้นมาเพื่อให้เกิดความมั่นคงและความปลอดภัยในสังคม

2.1.2.3 ความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ถือว่าเป็นกฎหมายอาญาประเภทหนึ่งเพราะเป็นกฎหมายที่ว่าด้วยความผิดและกำหนดโทษไว้ ด้วยเหตุนี้ ความรับผิดในทางอาญาของผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 จึงต้องพิจารณา “เจตนา” ตามมาตรา 59 วรรคแรก แห่งประมวลกฎหมายอาญาดำเนิน แสดงว่าผู้กระทำความผิดจะต้องรับผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 จะต้องมีความผิดด้วย แต่มีบางฐานความผิด แม้ว่าผู้กระทำความผิดจะกระทำโดยประมาท ก็ต้องรับผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ได้แก่ ความผิดฐานขับรถ

โดย ประมาทตามมาตรา 43 (4) ที่บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ขับขีรถโดยประมาทหรือนำพหาคเสี่ยว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน ” จะเห็นได้ว่าพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 43 (4) ใช้คำว่า “อันอาจเกิด” แสดงว่าผลของการกระทำยังไม่เกิดอันตราย ผู้กระทำความผิด ก็ต้องรับโทษแล้ว แม้จะเป็นการกระทำโดยประมาท¹⁰

2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร

สุทธิชัย คำพานิช¹¹ ได้สรุปการบังคับใช้กฎหมายจราจรไว้ว่า การบังคับใช้กฎหมายจราจร หมายถึง การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจทุกรูปแบบเพื่อป้องกันการละเมิดกฎหมายจราจร ซึ่งได้แก่ การตรวจตราในเขตพื้นที่รับผิดชอบ หากพบการกระทำความผิดก็ดำเนินการไปตามอำนาจและหน้าที่ การบังคับใช้กฎหมายจราจรนี้ ไม่ได้จำกัดขอบเขตแต่เพียงการจับกุมและออกใบสั่งเท่านั้น แต่จะรวมไปถึงการป้องกันมิให้ผู้ขับขีรถและคนเดินเท้าละเมิดโดยรู้เท่าไม่ถึงการณ์หรือไม่ตั้งใจ เช่น การเลี้ยวรถในที่ห้าม หรือเดินเหม่อลอย เป็นต้น

สมบัติ ตรีวัฒน์สุวรรณ¹² ได้สรุปการบังคับใช้กฎหมายจราจรไว้ว่า การบังคับใช้กฎหมายจราจร หมายถึง การบังคับให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับ เกี่ยวกับการจราจร การขนส่งทางบก เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยของสังคม และเพื่อเป็นการสร้างวินัยในการขับขี่แก่ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ทั้งนี้ เพราะวินัยจราจรมีความสำคัญและมีบทบาทอย่างยิ่งในการควบคุมกำกับให้บุคคลปฏิบัติตามเงื่อนไขเพราะหากสมาชิก ในสังคมทุกคนมีระเบียบวินัยและถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัดแล้ว ก็ย่อมจะทำให้สังคมสงบสุข มีความเจริญก้าวหน้าอันเป็นสิ่งสำคัญยิ่งในการพัฒนาสังคม ปัญหาการจราจรส่วนหนึ่งเกิดจาก ความไม่มีระเบียบวินัยความเห็นแก่ตัวของผู้ขับขี่ขีรถยาน ซึ่งไม่เคารพและไม่ถือปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ดังนั้น การบังคับใช้กฎหมายจราจร จึงเป็นเครื่องมือสำคัญวิธีหนึ่งในการแก้ไขปัญหการจราจร หมายถึง การบังคับด้วยกฎหมายให้ผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมายจราจร เพื่อให้เกิดความเรียบร้อยในสังคม โดยมีจุดประสงค์เพื่อที่จะเป็นการข่มขู่มากกว่าจะ

¹⁰ คณิศ ฅ นกร, กฎหมายอาญาภาคทั่วไป, พิมพ์ครั้งที่ 7 (กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2563), น. 340-345.

¹¹ สุทธิชัย คำพานิช, “มาตรการในการลงโทษความผิดฐานขับขีรถระหว่างมาสุราตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต, 2557), น. 13-17.

¹² สมบัติ ตรีวัฒน์สุวรรณ, “ความร่วมมือในการบังคับใช้กฎหมายของภาคพลเมืองในการจัดการความปลอดภัยทางถนน: กรณีศึกษาการไ้ร้รถจักรยานยนต์ในจังหวัดขอนแก่น,” (คุยฎีนิพนธ์คุยฎีบัณฑิต วิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตน โกสินทร์, 2557), น. 96-111.

เป็นการแก้แค้นผู้กระทำความผิด กฎหมายจารจรที่ออกมาใช้บังคับนี้ เพื่อความสะดวกและปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งเป็นธรรมดาในสังคมที่จะต้องมีการมีผู้ฝ่าฝืนกฎหมายทำให้เกิดผลเสียหายต่อสังคมจะร้ายแรงหรือหนักเบาประการใดย่อมแล้วแต่กรณีที่กระทำ เมื่อมีผู้ฝ่าฝืนที่จะทำให้สังคมเดือดร้อนก็จะต้องมีบทกำหนดโทษเพื่อปกป้องสมาชิกในสังคมให้อยู่ในครรลองเดียวกันให้มากที่สุด

2.3 แนวคิดเกี่ยวกับการลงโทษทางอาญาและวิธีการ

2.3.1 ที่มาของความผิดทางอาญา

หลักกฎหมายอาญาตามแนวคิดของเบ็คคาร์เรีย

ซีซาร์ เบ็คคาร์เรีย (Cesare Beccaria) นักปรัชญาด้านกฎหมายอาญาคนสำคัญในสมัยคริสต์ศตวรรษที่ 18 ได้เสนอแนวคิดที่เป็นการวางรากฐานกฎหมายอาญาไว้ว่า การที่รัฐสามารถออกกฎหมายกำหนดการกระทำใดที่รัฐห้ามมิให้กระทำ เพื่อรักษาความสงบเรียบร้อยของสังคมส่วนรวมได้นั้น เนื่องจาก “ทฤษฎีสัญญาประชาคม” (Social Contract) ที่ประชาชนยินยอมพร้อมใจกันยกอำนาจของตนให้กับรัฐ เพื่อให้รัฐเป็นตัวแทนของตนในการทำหน้าที่ดูแลรักษาความสงบเรียบร้อย ประชาชนจึงต้องยินยอมที่จะจำกัดเสรีภาพของตนเองบางประการ โดยให้สัญญาว่าจะไม่กระทำการบางอย่าง หรืออาจต้องกระทำการบางอย่างที่จำเป็นต่อการรักษาความสงบของสังคมส่วนรวม เสรีภาพที่ประชาชนยอมเสียสละนี้รัฐได้บัญญัติออกมาเป็นสิ่งที่เรียกว่า “กฎหมาย” เพื่อกำหนดสิ่งที่ห้ามกระทำ และสิ่งที่บังคับให้กระทำ หากฝ่าฝืนจะมีบทลงโทษ รัฐจึงมีอำนาจที่จะออกกฎหมายเพื่อกำหนดข้อห้ามเพื่อควบคุมความประพฤติของมนุษย์ในสังคมไว้ หากผู้ใดฝ่าฝืนจะถูกลงโทษ ซึ่งสัญญาประชาคม (Social contract) ที่เบ็คคาร์เรียอธิบายไว้ในส่วนที่เกี่ยวกับกฎหมายอาญา มีหลักการสำคัญ คือ

- 1) ถ้าประชาชนดำรงชีวิตอยู่โดยไม่มีรัฐ ผลประโยชน์ของประชาชนก็จะประสบปัญหาความขัดแย้ง ไม่มีที่สิ้นสุด แล้วประชาชนจะไม่มี ความมั่นคงปลอดภัยและไม่มีความสุขเลยแม้แต่น้อย
- 2) เมื่อเป็นดังนั้น ประชาชนจึงยินยอมพร้อมใจมอบเสรีภาพบางส่วนของตน เพื่อรักษาไว้ซึ่งความมั่นคงปลอดภัยและความสุขโดยส่วนรวม ผลก็คือ ประชาชนต้องยินยอมให้สัญญาว่าตนเองจะต้องไม่กระทำการบางอย่าง และจะกระทำการบางอย่าง ข้อสัญญาดังกล่าวนี้ ก็คือ กฎหมาย (Laws) นั่นเอง

2.3.2 ประเภทของความผิดทางอาญา

ความผิดอาญาอาจแบ่งพิจารณาออกเป็น 6 ประเภท ซึ่งมีสาระสำคัญ ดังนี้

2.3.2.1 ความผิดอาญาในแง่ของกฎหมาย

ความผิดอาญา หมายถึง การกระทำที่ฝ่าฝืนต่อกฎหมายอาญา ซึ่งความผิดอาญาในแง่กฎหมาย แบ่งออกได้เป็น 2 ประการ คือ ความผิดในตัวเอง (Mala in se) และความผิดตามที่มีกฎหมายกำหนด (Mala prohibita)

1) ความผิดในตัวเอง (Mala in se) คือ การกระทำที่เป็นความผิดหรือความชั่วร้ายในตัวเอง (wrong in itself/evil in itself) ฝ่าฝืนหลักธรรมชาติ มโนธรรม ศีลธรรมหรือหลักการสาธารณะของสังคมอารยะ (public principles of a civilized society) การกระทำความผิดดังกล่าว สังคมเห็นว่าเป็นการกระทำที่ฝ่าฝืนความรู้สึกทางศีลธรรมของคนในสังคม สังคมถือว่าสิ่งนั้นเป็นความชั่วร้ายเป็นความผิดพื้นฐาน (traditional) ที่ไม่ใช่ความผิดที่กฎหมายกำหนด ตัวอย่างของความผิดในตัวเอง เช่น ความผิดฐานฆ่าคนตาย ข่มขืนกระทำชำเรา ปล้นทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือลักทรัพย์ เป็นต้น¹³

2) ความผิดตามที่มีกฎหมายกำหนด (Mala prohibita) คือ การกระทำที่เป็นความผิดเพราะมีกฎหมายบัญญัติให้การกระทำความผิดดังกล่าวเป็นความผิด (evil because prohibita) หรือเป็นความผิดตามที่มีกฎหมายห้าม (wrong due to being prohibita) เช่น ความผิดเกี่ยวกับการใช้ข้อมูลภายในอย่างไม่เหมาะสม (improper use of insider information) ออกหุ้นโดยไม่ได้รับอนุญาตหรือหลอกลวงขาย เป็นต้น¹⁴

2.3.2.2 ความผิดอาญาในแง่การกระทำ

การกระทำ หมายถึง การเคลื่อนไหวหรือไม่เคลื่อนไหวร่างกายโดยรู้สำนึก กล่าวคือ อยู่ภายใต้บังคับของจิตใจ ความผิดอาญาในแง่ของการกระทำ จึงแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ

1) ความผิดโดยการเคลื่อนไหวร่างกายและความผิดโดยไม่เคลื่อนไหวร่างกาย

ความผิดโดยการเคลื่อนไหวร่างกาย คือ ความผิดที่เกิดจากการเคลื่อนไหวร่างกายของผู้กระทำ เช่น แดงใช้ปืนยิงคำถึงแก่ความตาย เป็นต้น

ความผิดโดยไม่เคลื่อนไหวร่างกาย คือ ความผิดที่เกิดขึ้น แม้ว่าผู้กระทำ จะไม่ได้เคลื่อนไหวร่างกาย แบ่งออกเป็น 2 ประการ คือ

¹³ ความหมายของ “malum in se” จาก Dictionary.law.com.

¹⁴ ความหมายของ “malum prohibitum” จาก Dictionary.law.com.

1.1) ความผิดโดยการงดเว้น คือ การกระทำให้เกิดผลอันหนึ่งอันใดขึ้น โดยงดเว้นการที่จักต้องกระทำเพื่อป้องกันผลนั้น (มาตรา 59 วรรคท้าย¹⁵ แห่งประมวลกฎหมายอาญา) เช่น มารดาไม่ยอมให้นมบุตร ปลอ่ยให้บุตรอดจนมจันตาย เป็นต้น

1.2) ความผิดโดยการละเว้น คือ ความผิดที่เกิดจากการไม่กระทำ เช่นการไม่ช่วยเหลือเมื่อเห็นผู้อื่นตกอยู่ในภยันตรายแห่งชีวิตซึ่งตนอาจช่วยได้โดยไม่ควรกลัวอันตรายแก่ตนเองหรือผู้อื่น แต่ไม่ช่วยตามความจำเป็น ตามมาตรา 374¹⁶ แห่งประมวลกฎหมายอาญา

2) ความผิดที่ต้องมีผลปรากฏและความผิดที่ไม่ต้องมีผลปรากฏ

2.1) ความผิดที่ต้องมีผลปรากฏ คือ ความผิดที่ต้องมีผลเกิดขึ้นจึงจะเป็นความผิด เช่น ความผิดฐานฆ่าคนตาย ตามมาตรา 288¹⁷ แห่งประมวลกฎหมายอาญา จะต้องปรากฏว่ามี คนตาย จึงจะเป็นความผิด

2.2) ความผิดที่ไม่ต้องมีผลปรากฏ คือความผิดที่แม้ไม่มีผลเกิดขึ้นก็เป็นความผิด เช่น ความผิดฐานแจ้งความเท็จแก่เจ้าพนักงาน ตามมาตรา 137¹⁸ แห่งประมวลกฎหมายอาญา เมื่อมีการแจ้งข้อความอันเป็นเท็จแก่เจ้าพนักงานแล้วเป็นความผิดสำเร็จทันทีโดยไม่คำนึงว่าเจ้าพนักงานจะเชื่อข้อความนั้นหรือไม่

2.3.2.3 ความผิดธรรมดาและความผิดซับซ้อน

1) ความผิดธรรมดา คือ ความผิดที่เกิดจากการกระทำเดียว หรือเป็นความผิดที่เกิดขึ้นและสิ้นสุดลงในขณะที่เดียวกับที่ได้กระทำนั้นเอง เช่น ความผิดฐานบุกรุก กล่าวคือ เป็นความผิดที่เกิดขึ้น

¹⁵ ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 59 บัญญัติว่า “มาตรา 59 บุคคลจะต้องรับผิดชอบในทางอาญาก็ต่อเมื่อได้กระทำโดยเจตนา เว้นแต่จะได้กระทำโดยประมาท ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติให้ต้องรับผิดชอบเมื่อได้กระทำโดยประมาท หรือเว้นแต่ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติไว้โดยแจ้งชัดให้ต้องรับผิดชอบแม้ได้กระทำโดยไม่มีเจตนา... การกระทำ ให้หมายรวมถึงการให้เกิดผลอันหนึ่งอันใดขึ้น โดยงดเว้นการที่จักต้องกระทำเพื่อป้องกันผลนั้นด้วย”

¹⁶ ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 374 บัญญัติว่า “มาตรา 374 ผู้ใดเห็นผู้อื่นตกอยู่ในภยันตรายแห่งชีวิต ซึ่งตนอาจช่วยได้โดยไม่ควรกลัวอันตรายแก่ตนเองหรือผู้อื่น แต่ไม่ช่วยตามความจำเป็น ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

¹⁷ มาตรา 288 ผู้ใดฆ่าผู้อื่น ต้องระวางโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่สิบห้าปีถึงยี่สิบปี”

¹⁸ ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 137 บัญญัติว่า “มาตรา 137 ผู้ใดแจ้งข้อความอันเป็นเท็จแก่เจ้าพนักงาน ซึ่งอาจทำให้ผู้อื่นหรือประชาชนเสียหาย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

และสำเร็จลงทันทีที่ผู้กระทำ “เข้าไป” กระทำการถือครองอสังหาริมทรัพย์ของผู้อื่นหรือกระทำการ
รบกวนการครอบครองอสังหาริมทรัพย์ของผู้อื่น

2) ความผิดซ้ำซ้อน คือความผิดที่เกิดจากการกระทำหลายการกระทำแบ่งออกเป็น

2.1) ความผิดต่อเนื่อง คือ ความผิดที่เกิดจากการกระทำที่เป็นความผิดติดต่อกันสืบเนื่องกัน
อยู่ชั่วระยะหนึ่ง เช่น ความผิดฐานมีอาวุธปืนไว้ในครอบครองโดยไม่ได้รับอนุญาต หรือความผิดฐาน
หมิ่นประมาทด้วยการโฆษณา เป็นต้น

2.2) ความผิดที่ยืดออกไป คือ ความผิดที่มีหลายการกระทำและกระทำโดยผู้กระทำผิดคน
เดียว มีการละเมิดกฎหมายฐานเดียว และมีจุดประสงค์เดียวกันในการกระทำหลายการกระทำดังกล่าว
เช่น นายเอช่มขึ้นนางสาวบีติดต่อกันสามวัน รวม 9 ครั้ง ถือเป็นความผิดที่ยืดออกไป ครอบคลุม
หลักเกณฑ์ทั้งสามข้อ โดยถือเป็นกรรมเดียว เป็นต้น

2.3) ความผิดเป็นปกติธุระ คือ ความผิดที่ต้องมีการกระทำซ้ำ ๆ จึงจะเป็นความผิด เช่น การ
ประพฤติดนเป็นปกติธุระ เป็นผู้จัดหาที่พัก ที่ซ่อนเร้น หรือที่ประชุมให้บุคคลซึ่งตนรู้ว่าเป็นผู้กระทำ
ความผิด ตามมาตรา 214¹⁹ แห่งประมวลกฎหมายอาญา

2.4) ความผิดซ้อน มีได้หลายประการ ดังนี้

(1) การกระทำความผิดเดียวโดยการกระทำหลายการกระทำเช่น การทำร้ายร่างกายผู้อื่น
หลายๆ ครั้ง

(2) การกระทำความผิดเดียวผิดกฎหมายหลายบท เช่น แดงใช้อาวุธปืนยิงคำ ๑ นัดกระสุนถูก
คำบาดเจ็บ และพลาดไปถูกขาจนถึงแก่ความตาย

(3) การกระทำความผิดเดียวเกิดจากการกระทำหลายการกระทำ เช่น การฉ้อโกงตามมาตรา
341²⁰ แห่งประมวลกฎหมายอาญา มีทั้งการแสดงข้อความอันเป็นเท็จและได้รับทรัพย์ไป ซึ่งการกระทำ
แต่ละอันไม่เป็นความผิด แต่เมื่อรวมกันเข้าจึงจะเป็นความผิด

¹⁹ ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 214 บัญญัติว่า “มาตรา 214 ผู้ใดประพฤติดนเป็นปกติธุระ เป็นผู้จัดหา
ที่พัก ที่ซ่อนเร้นหรือที่ประชุมให้บุคคลซึ่งตนรู้ว่าเป็นผู้กระทำความผิดที่บัญญัติไว้ในภาค 2 นี้ ต้องระวางโทษจำคุก
ไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

²⁰ ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 341 บัญญัติว่า “มาตรา 341 ผู้ใดโดยทุจริต หลอกลวงผู้อื่นด้วยการแสดง
ข้อความอันเป็นเท็จหรือปกปิดข้อความจริงซึ่งควรบอกให้แจ้ง และโดยการหลอกลวงดังว่านั้น ได้ไปซึ่งทรัพย์สินจากผู้
ถูกหลอกลวงหรือบุคคลที่สาม หรือทำให้ผู้ถูกหลอกลวงหรือบุคคลที่สาม ทำ ถอน หรือทำลายเอกสารสิทธิผู้อื่น
กระทำความผิดฐานฉ้อโกง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปีหรือปรับไม่เกินหกพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

(4) ความผิดที่เกิดขึ้นจากการรวมการกระทำที่เป็นความผิดในตัวเองเข้าด้วยกัน เช่น ความผิดฐานชิงทรัพย์เกิดขึ้นเพราะมีการลักทรัพย์รวมกับการทำร้ายร่างกาย หรือบุกรุกกับลักทรัพย์เป็นการลักทรัพย์ในเคสดาน ซึ่งเป็นเหตุลดโทษของการลักทรัพย์ธรรมดา

2.3.2.4 ความผิดอาญาในแง่เจตนา

การกระทำความผิดอาญาในแง่ของเจตนา แบ่งออกได้เป็น 5 ประการ ดังต่อไปนี้

- 1) ความผิดที่กระทำโดยเจตนา เช่น ความผิดฐานฆ่าคนตายตามมาตรา 288 แห่งประมวลกฎหมายอาญา
- 2) ความผิดที่กระทำโดยประมาท เช่น ความผิดฐานกระทำโดยประมาทและการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ตามมาตรา 291 แห่งประมวลกฎหมายอาญา
- 3) ความผิดที่ไม่ต้องมีเจตนาและไม่ต้องประมาท เช่น ความผิดฐานทำให้เกิดปฏิญญาแก่น้ำในบ่อสระ หรือที่ขังน้ำอันมีไว้สำหรับประชาชนใช้สอย ซึ่งเป็นความผิดลหุโทษตามมาตรา 380 แห่งประมวลกฎหมายอาญา
- 4) ความผิดนอกเหนือเจตนา เช่น ความผิดฐานมิได้มีเจตนาฆ่าแต่ทำร้ายผู้อื่นจนเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ตามมาตรา 290 แห่งประมวลกฎหมายอาญา
- 5) ความผิดที่ต้องรับผิดในผลสุดท้ายแห่งเจตนา เช่น ความผิดฐานวางเพลิงเผาทรัพย์ของผู้อื่นจนเป็นเหตุให้บุคคลอื่นถึงแก่ความตาย ตามมาตรา 224 แห่งประมวลกฎหมายอาญา

2.3.2.5 ความผิดอาญาในแง่ผู้กระทำ

การกระทำความผิดอาญาในแง่ของผู้กระทำ แบ่งออกได้เป็น 2 ประการ ดังต่อไปนี้

- 1) ความผิดทั่วไป หมายถึง ความผิดที่บุคคลทั่วไปเป็นผู้กระทำความผิดได้โดยสังเกตจากบทบัญญัติความผิดจะเริ่มต้นด้วยคำว่า “ผู้ใด” เช่น มาตรา 288 แห่งประมวลกฎหมายอาญา
- 2) ความผิดที่กำหนดคุณสมบัติของผู้กระทำ หมายถึง ความผิดที่กำหนดไว้โดยเฉพาะว่าผู้กระทำจะต้องมีคุณสมบัติพิเศษ เช่น มาตรา 147 แห่งประมวลกฎหมายอาญา เริ่มต้นด้วยคำว่า “ผู้ใดเป็นเจ้าพนักงาน” หรือมาตรา 301 ใช้คำว่า “หญิงใด”

2.3.2.6 ความผิดอาญาในแง่โทษ

การกระทำความผิดอาญาในแง่ของโทษ แบ่งออกได้เป็น 2 ประการ ดังต่อไปนี้

- 1) ความผิดลหุโทษ ได้แก่ ความผิดที่มีโทษเบา ตามมาตรา 102 แห่งประมวลกฎหมายอาญา โดยความผิดลหุโทษ มีบทบัญญัติที่ให้ใช้เป็นพิเศษแตกต่างจากความผิดทั่วไป ตามมาตรา 104 มาตรา 105 และมาตรา 106 แห่งประมวลกฎหมายอาญา

2) ความผิดทั่วไป ได้แก่ ความผิดที่มีอัตราโทษสูงกว่าความผิดลหุโทษ

2.3.3 ประเภทของความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตราย

ความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตราย จะแบ่งตามระดับความอันตรายออกเป็น 2 รูปแบบ ดังนี้

2.3.3.1 ความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตรายอย่างลอยๆ เกิดจากแนวคิดที่ว่า การกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งของผู้กระทำความผิดเป็นอันตรายโดยทั่วไป (Generelle) ไม่จำเป็นต้องปรากฏผลของอันตรายที่ประจักษ์ในทางองค์ประกอบความผิดแต่อย่างใด²¹ การกระทำความผิดในลักษณะนี้ โดยส่วนใหญ่ หากไม่เป็นอันตรายต่อชีวิต มักจะกำหนดโทษไว้ในกฎหมายอื่น เช่น กฎหมายจราจร หากมีอันตรายต่อชีวิตจะพิจารณาตามประมวลกฎหมายอาญา

2.3.3.2 ความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตรายที่ประจักษ์ เกิดจากแนวคิดที่ว่า การกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งของผู้กระทำความผิดในคดีที่เฉพาะเจาะจง (Einzelfall) ได้ปรากฏผลของอันตรายที่เห็นได้ประจักษ์ (konkrete) ต่อคุณธรรมทางกฎหมายที่บุคคลอื่นได้รับความคุ้มครอง ดังนั้น ความผิดลักษณะนี้ จึงเป็นการยอมรับในฐานะขององค์ประกอบในทางภาวะวิสัย (objektives Tatbestandmerkmal)²² กล่าวคือ เมื่อเกิดการกระทำความผิด จะต้องมียผลที่เป็นอันตรายเกิดขึ้น ที่ครบองค์ประกอบในการกระทำความผิด ไม่เช่นนั้นจะไม่ถูกนำมาพิจารณา

²¹ สุรสิทธิ์ แสงวิโรจน์พัฒน์, “ผลของการกระทำในทางอาญา : ศึกษาเฉพาะกรณีผลที่เป็นการก่ออันตราย,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2536).

²² เห่งฮ้าง.

2.3.4 ทฤษฎีเกี่ยวกับการกำหนดความผิดทางอาญา

2.3.4.1 โทษทางอาญามีความหมาย ดังนี้ ศาสตราจารย์ ฮาร์ท²³ แห่งมหาวิทยาลัยออกซ์ฟอร์ด ศาสตราจารย์ เบ็น²⁴ และศาสตราจารย์ ฟลู²⁵ อธิบายว่า โทษทางอาญาจะต้องประกอบด้วยสาระสำคัญ 5 ประการ ได้แก่

1) โทษจะต้องก่อให้เกิดความทุกข์ หมายถึง ผู้ได้รับโทษจะต้องได้รับความทุกข์อย่างใดอย่างหนึ่ง อาจเป็นการจำกัดสิทธิเสรีภาพทางร่างกาย การได้รับความเจ็บปวดทางกาย (pain) หรือการสูญเสียทรัพย์สินหรืออื่นๆ

2) โทษจะต้องใช้ต่อผู้กระทำผิดกฎหมาย หมายถึง ผู้กระทำผิดกฎหมายเท่านั้นที่จะต้องถูกลงโทษ จะนำบุคคลอื่นที่มีได้กระทำความผิดมารับโทษมิได้

3) โทษจะต้องมีขึ้นเมื่อมีการกระทำผิดกฎหมาย หมายถึง ต้องมีการกระทำผิดกฎหมายเสียก่อน จึงจะลงโทษได้ หากไม่มีการกระทำผิดกฎหมายก็ลงโทษไม่ได้

4) โทษต้องเป็นวิธีการซึ่งคนใดคนหนึ่งนอกจากตัวผู้กระทำความผิดนำมาใช้กับผู้กระทำผิดนั้น หากผลร้ายที่เกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลนั้นเอง ไม่นับเป็นโทษทางอาญาตามนับนี้

5) โทษจะต้องเกิดจากผู้มีอำนาจที่จะกระทำให้เกิดผลร้ายนั้นขึ้นมาได้ หมายถึง โทษนั้นต้องผ่านกระบวนการตามกฎหมาย และผู้มีอำนาจตามกฎหมายจึงจะเป็นผู้ให้ผลร้ายได้

ศาสตราจารย์ โยฮันส์ แอนเดนาส์²⁶ (Johannes Andenaes) อธิบายว่าโทษอาญาจะต้องประกอบด้วยลักษณะสำคัญ 3 ประการ คือ

1) โทษเป็นผลร้ายที่รัฐนำมาใช้กับผู้กระทำผิด ผลร้ายที่จะถือว่าเป็นโทษอาญาตามความหมายนี้จะต้องเป็นโทษที่รัฐซึ่งมีอำนาจนำมาใช้กับผู้กระทำผิด

²³ H.L.A.Hart, *Punishment and Responsibility*, (London: Oxford University Press, 1982), pp. 4-5. อ้างใน สหชน รัตน์ไพจิตร, “ความประสงค์ของการลงโทษอาญา: ศึกษาเฉพาะประเทศไทยสมัยใช้กฎหมายลักษณะอาญาและประมวลกฎหมายอาญา,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2527).

²⁴ S.I Benn, *An Approach to the Punishment in Freedom and Responsibility* ed by Herbert Morris, (California: Stanforn University Press 1961), p.517 5. อ้างใน สหชน รัตน์ไพจิตร, *เพิ่งอ้าง*.

²⁵ A. Flew, *Definition of Punishment in Contemporary Punishment* ed. By Rudolph J. (Gerber and Patrick D.McAnany Notre Dame: University of Notre Dame Press 1972), pp. 31-37 5. อ้างใน สหชน รัตน์ไพจิตร, *เพิ่งอ้าง*.

²⁶ Johannes Andenaes, *The General Part of the Criminal Law of Norway*, (London: Sweet & Maxwell Limited, 1965), pp.8-11. อ้างใน สหชน รัตน์ไพจิตร, *เพิ่งอ้าง*, น. 6-7.

2) โทษต้องมีขึ้นเมื่อมีการกระทำผิดกฎหมาย หากไม่มีการกระทำผิดกฎหมายแล้วได้รับผลร้าย ไม่ถือว่าเป็นโทษอาญาตามความหมายนี้

3) โทษเป็นผลร้ายซึ่งต้องการตอบแทนให้ผู้กระทำผิด รู้ว่าเป็นผลร้ายที่ได้รับจากรัฐโดยตรงจากการกระทำผิด ไม่ใช่ผลร้ายที่เกิดขึ้นโดยอ้อม

ศาสตราจารย์ รอส²⁷ เห็นว่า โทษอาญา เป็น “การตอบสนองของสังคม” ซึ่งมีลักษณะสำคัญคือ

- 1) จะต้องเกิดขึ้นเมื่อมีการกระทำผิดตามกฎหมาย
- 2) จะต้องถูกกำหนดขึ้นและใช้โดยผู้มีอำนาจเท่านั้น
- 3) จะต้องเป็นผลร้ายต่อผู้กระทำผิด
- 4) จะต้องเป็นผลร้ายที่แสดงถึงการตำหนิผู้กระทำผิดว่าผู้นั้นได้กระทำการที่ไม่สมควร หากผลร้ายนั้นไม่ต้องการการตำหนิ ก็ไม่ถือเป็นโทษตามความหมายนี้

โทษทางอาญาดำเนินการตามกฎหมายอาญามีความหมาย ดังนี้

ตามนัยแห่งกฎหมายอาญา พิจารณาความหมายของโทษอาญาตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 2 แห่งประมวลกฎหมายอาญา ดังนี้

มาตรา 2 บุคคลจักต้องรับโทษในทางอาญาต่อเมื่อได้กระทำการอันกฎหมายที่ใช้ในขณะกระทำนั้น บัญญัติเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้และโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดนั้น ต้องเป็นโทษที่บัญญัติไว้ในกฎหมาย

ตามนัยของมาตรา 2 จะเห็นได้ว่า มีการกล่าวถึง “โทษในทางอาญา” ว่าบุคคลจักต้องรับโทษในทางอาญาต่อเมื่อ

1) ได้กระทำการอันกฎหมายที่ใช้ในขณะกระทำนั้นบัญญัติเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ และ

2) โทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดนั้นต้องเป็นโทษที่บัญญัติไว้ในกฎหมาย เมื่อพิจารณาตามตัวบทดังกล่าว จะเห็นได้ว่า กฎหมายอธิบายว่าโทษทางอาญาจะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อ

²⁷ ALF ROSS On Guilt, *Responsibility and Punishment*, (London: Steven & Sons Limited, 1975), p.36. อ้างใน สหชน รัตนไพจิตร, *เพิ่งอ้าง*, น. 7-8.

- 1) มีการกระทำผิด
- 2) การกระทำที่จะเป็นความผิดนั้น ต้องมีกฎหมายบัญญัติไว้ว่าเป็นความผิด
- 3) การกระทำที่จะเป็นความผิดนั้น ต้องมีกฎหมายบัญญัติไว้ว่าเป็นความผิด และยังต้องมี

บทกำหนดโทษไว้ด้วย

2.3.4.2 แนวคิดการกำหนดความผิดทางอาญา

แนวคิดในการบัญญัติความผิดอาญามีขึ้นเพื่ออธิบายว่าการกระทำใดควรเป็นความผิดทางอาญา ซึ่งจะเริ่มจากวิวัฒนาการของการกำหนดความผิดอาญา แนวคิดปัจจุบัน และแนวโน้มของการนำหลักนิติเศรษฐศาสตร์มาช่วยกำหนดความผิดทางอาญา ซึ่งมีวิวัฒนาการในการกำหนดความผิดทางอาญา สามารถสรุปได้ดังนี้²⁸

วิวัฒนาการของการกำหนดความผิดอาญา มีวิวัฒนาการ 3 ช่วง คือ

- 1) การใช้เกณฑ์ทางศีลธรรม กล่าวคือ การใดเป็นการผิดศีลธรรม การนั้นคือการกระทำที่ผิดกฎหมายอาญาและจะถูกลงโทษ การใช้เกณฑ์ดังกล่าวสามารถใช้ได้ดีกับสังคมพื้นฐานที่ยังไม่มีผู้คนอยู่มากนัก เพราะความจำเป็นในการใช้กฎหมายเทคนิคเพื่อรักษาความสงบเรียบร้อยยังไม่มี ความจำเป็น ดังนั้น การผิดศีลธรรมกับการผิดกฎหมายอาญาจึงเป็นเรื่องเดียวกัน เมื่อสังคมพัฒนามากขึ้น มีผู้คนมากขึ้น จึงมีความจำเป็นต้องออกกฎหมายอาญาเพื่อรักษาความสงบเรียบร้อยในสังคม กฎหมายจึงค่อยๆ เลื่อนตัวออกจากศีลธรรม แต่ไม่ได้แยกออกจากกันเด็ดขาด จนทำให้เกิดสภาวะของกฎหมายและศีลธรรมที่มีความสัมพันธ์แบบ intersection กัน กล่าวคือ บางกรณีเป็นทั้งผิดกฎหมายและผิดศีลธรรม เช่น การฆ่าคน บางกรณีผิดศีลธรรมอย่างเดียวไม่ผิดกฎหมาย เช่น การพูดโกหก ที่ไม่ได้ไปซึ่งสินทรัพย์ มิเช่นนั้น จะเป็นความผิดฐานฉ้อโกง และบางกรณีผิดกฎหมายอย่างเดียวไม่ผิดศีลธรรม เช่น การจอดรถในที่ห้ามจอด

- 2) การใช้เกณฑ์ทางสังคม ในช่วงนี้มองว่า การกระทำความผิดคือการกระทำที่กระทบกระเทือนสังคม ซึ่งการพิจารณาว่าอะไรคืออาชญากรรมก็มองจากการกระทำที่ทำให้สังคมเสียหายนั่นเอง เป็นสิ่งที่สังคมรับรู้ร่วมกันว่าการกระทำนั้นคืออาชญากรรม อย่างไรก็ตามแนวคิดนี้ยังสร้างความไม่แน่นอนให้กับกฎหมายอาญา เพราะเวลาเกิดการกระทำใดเกิดขึ้นแล้วยากที่จะหาตัวแทนสังคมมาชี้ว่าการกระทำนั้นเป็นอาชญากรรมและควรถูกลงโทษหรือไม่

²⁸ ปกป้อง ศรีสนิท, กฎหมายอาญาชั้นสูง, พิมพ์ครั้งที่ 3 (กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2563), น. 25-31.

3) การใช้เกณฑ์ทางกฎหมาย แนวคิดเสรีนิยมประชาธิปไตยมองว่า กฎหมายที่ลงโทษผู้กระทำความผิดต้องออกมาจากรัฐสภาซึ่งเป็นผู้แทนประชาชน ดังนั้น เมื่อรัฐสภาออกกฎหมายที่กำหนดความผิดออกมาแล้ว กฎหมายนั้นจะใช้บังคับได้ตามความประสงค์ของประชาชน แม้ว่ากฎหมายที่กำหนดความผิดฐานใหม่ขึ้นมาใหม่จะไม่เกี่ยวข้องกับศีลธรรมเลยก็ตาม การใช้เกณฑ์ทางกฎหมาย โดยยึดถือว่ารัฐสภาเห็นว่าการกระทำใดควรลงโทษ การกระทำนั้นก็เป็นความผิดอาญา อาจทำให้เกิดสภาวะการณ์ที่เรียกว่ากฎหมายอาญาเฟ้อ (over-criminalization) ซึ่งในปัจจุบัน ฝ่ายนิติบัญญัติจะกำหนดให้พฤติกรรมใดเป็นความผิดอาญาโดยดูจากการกระทำนั้นต้องขัดกับความสงบเรียบร้อยของสังคม

2.3.4.3 แนวคิดการกำหนดความผิดทางอาญาในปัจจุบัน

ในปัจจุบันแนวคิดในการกำหนดความผิดอาญาจะพิจารณาไปที่ความสงบเรียบร้อยของสังคมเป็นหลัก มีความชัดเจนในเรื่องการยอมรับอำนาจนิติบัญญัติที่เป็นผู้กำหนดฐานความผิดและบทลงโทษ พร้อมทั้งให้แนวทางว่าจะต้องลงโทษการกระทำที่กระทบต่อความสงบเรียบร้อยของสังคม

2.3.4.4 แนวคิดนิติเศรษฐศาสตร์

นิติเศรษฐศาสตร์ (economic analysis of law) เป็นแนวคิดใหม่ที่นำหลักพื้นฐานทางเศรษฐศาสตร์มาอธิบายกฎหมาย โดยกำหนดให้รัฐเป็นผู้เล่นหนึ่งในสังคม และหากรัฐจะกำหนดความผิดอาญา รัฐจะต้องคำนึงถึง “ผลประโยชน์” (benefits) และต้นทุน (costs) เช่นเดียวกัน ซึ่งหากพิจารณาตามหลักเกณฑ์ทางเศรษฐศาสตร์ การกำหนดว่าพฤติกรรมใดควรเป็นความผิดอาญาควรพิจารณาจากประโยชน์สังคม (social benefits) และต้นทุนของสังคม (social costs) เป็นสำคัญ ดังนั้นแนวคิดนี้จะกำหนดให้รัฐจะกำหนดความผิดอาญาเมื่อการกระทำนั้นสร้างต้นทุนให้มากกว่าประโยชน์สังคม และรัฐจะไม่กำหนดความผิดอาญาเมื่อการกระทำนั้นสร้างประโยชน์กับสังคมมากกว่าต้นทุน

2.3.4.5 ความเป็นมาตรการสุดท้ายของกฎหมายอาญา แบ่งได้ 2 ประการ คือ

1) กฎหมายอาญาควรนำมาใช้เป็นมาตรการสุดท้าย เพราะการใช้กฎหมายอาญาในทุกเรื่องจะมีผลทำลายความศักดิ์สิทธิ์ของกฎหมายอาญา สิ้นเปลืองงบประมาณของรัฐในการดำเนินคดีอาญา ก่อให้เกิดต้นทุนกับรัฐ และเปลืองทรัพยากรมนุษย์ เพราะในความผิดอาญาที่ไม่ร้ายแรง ผู้กระทำความผิดจะถูกบันทึกประวัติอาชญากร (criminal record) และเสียโอกาสในการประกอบอาชีพ

2) โทษจำคุกควรนำมาใช้เป็นมาตรการสุดท้าย เพราะเปลืองงบประมาณรัฐในการควบคุมผู้ต้องขัง และเปลืองค่าเสียโอกาสของมนุษย์ในการเพิ่มผลผลิตด้วยการทำงาน

2.3.4.6 การลงโทษในยุคแรกเป็นการมองการกระทำผิดว่าเป็นการแหกกฎหรือฝ่าฝืนกฎของสังคม (Rule-breaking) และมองไปถึงพฤติกรรมของอาชญากรรมโดยมุ่งเน้นเรื่องเจตจำนงอิสระ (Free Will) และความสามารถของบุคคลในการใช้เหตุผลที่จะตัดสินใจคำนึงผลสืบเนื่องอันเกิดจากพฤติกรรมของตน ความสามารถตามธรรมชาติของมนุษย์ที่มีอยู่แล้วในการที่จะตัดสินใจนี้ขึ้นอยู่กับความคาดหวังระหว่างต้นทุนและผลตอบแทน (Cost and Benefit) ที่จะได้รับจากการกระทำนั้น การทำความเข้าใจเกี่ยวกับความสามารถตามธรรมชาติของมนุษย์นี้จะนำไปสู่การพัฒนาแนวคิดในการลงโทษผู้กระทำผิด²⁹

1) ทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทน (Retributive Theory)

ทฤษฎีนี้เป็นผลสืบเนื่องมาจากระบบการเมืองการปกครอง ศาสนา และระบบสังคมในสมัยอดีตที่ผู้มีอำนาจปกครอง จะใช้วิธีการลงโทษเพื่อการตอบแทนผู้กระทำผิดให้ได้รับโทษ ในลักษณะตาต่อตาฟันต่อฟัน มีการใช้วิธีการที่รุนแรง ทั้งการประหารชีวิต การลงทัณฑ์ทรมานด้วยรูปแบบต่างๆ เพื่อให้สาสมกับความผิดที่ผู้ผิดได้กระทำลงไป และเพื่อให้ผู้กระทำผิดสารภาพและเพื่อทำให้รู้สำนึกถึงความผิดในการกระทำของตนทฤษฎีนี้มีแนวคิดในการลงโทษว่าผู้กระทำผิดมีเจตจำนงเสรี (Free Will) ในการที่จะคิด ตัดสินใจ และกระทำการด้วยตนเอง ประกอบกับมนุษย์มีความมีความสามารถในการใช้เหตุผล เมื่อตัดสินใจทำสิ่งใดลงไปจึงต้องรับผิดชอบต่อการกระทำของตนอย่างเต็มที่ เมื่อกระทำผิดจึงต้องรับผิดชอบต่อความผิดและสมควรได้รับการลงโทษ

2) ทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้ง (Deterrence Theory)

มีแนวคิดว่าการลงโทษนั้นสามารถข่มขู่และยับยั้งตัวผู้กระทำผิดที่ได้รับโทษและบุคคลอื่นที่เห็นตัวอย่าง ทำให้เกิดความเกรงกลัวโทษ จนไม่กล้ากระทำความผิดขึ้นอีก การลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้ง มีวัตถุประสงค์หลัก 2 ประการคือ (1) เพื่อยับยั้งตัวผู้กระทำผิดที่ถูกลงโทษไม่ให้กระทำความผิดซ้ำอีก เพราะเกิดความกลัวเกรงในโทษที่ได้รับ อันเป็นผลให้ตัดโอกาสที่จะกระทำความผิดขึ้นอีก (Incapacitation) (2) เพื่อยับยั้งบุคคลอื่นมิให้กระทำความผิด เนื่องจากได้เห็นผลร้ายของการกระทำความผิดและการได้รับโทษ จนไม่อยากจะกระทำความผิดเพราะเกรงกลัวในโทษ การลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้งนี้อาจกล่าวได้ในอีกความหมายหนึ่ง คือ เป็นการป้องกันมิให้เกิดการกระทำความผิดขึ้นอีกนั่นเอง **ซีซาร์ เบ็คคาเรีย** อธิบายว่า การลงโทษที่สามารถข่มขู่ยับยั้งผู้กระทำผิดได้นั้นควรจะต้องมีลักษณะสำคัญ 3 ประการคือ (1) การลงโทษ

²⁹ ฉัตรวิวัฒน์ สุทธิโยธิน, ทฤษฎีอาชญาวิทยา (หน่วยที่ 6), แนวการศึกษาชุดวิชากฎหมายอาญาและอาชญาวิทยาชั้นสูง, (ม.ป.ท: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาราช, 2557).

ต้องทำด้วยความรวดเร็ว (2) ความแน่นอนในการลงโทษ และ (3) ความเคร่งครัดหรือความรุนแรงในการลงโทษ

3) ทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟู (Rehabilitative Theory)

มีแนวคิดว่าการลงโทษควรมีเพื่อการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิด ให้กลับตัวเป็นคนดีเพื่อไม่ให้ผู้กระทำผิดกลับมากระทำผิดซ้ำ รวมทั้งพยายามที่จะช่วยให้ผู้กระทำผิดกลับคืนสู่สังคมได้ตามปกติ จึงต้องมีการให้การเรียนรู้ การอบรม การฝึกอาชีพ ให้เพียงพอที่เขาจะใช้ในการดำเนินชีวิตได้ รวมทั้งการพยายามช่วยให้ผู้กระทำผิดไม่รู้สึกมีปมค้อยจากการที่ได้รับการลงโทษไปแล้ว สำหรับหลักการลงโทษตามทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟู ประกอบด้วย (1) หลีกเลี่ยงไม่ให้ผู้กระทำผิดต้องประสบกับสิ่งที่ทำลายคุณลักษณะประจำตัวของเขาโดยให้ใช้วิธีการอื่นแทนการลงโทษจำคุกระยะสั้น (2) การลงโทษต้องเหมาะสมกับการกระทำผิดเป็นรายบุคคล (3) เมื่อผู้กระทำผิดแก้ไขดีดังเดิมแล้วให้หยุดการลงโทษและให้มีการปรับปรุงการลงโทษระหว่างที่มีการคุมขัง

2.3.5 การแบ่งชั้นโทษตามกฎหมายอาญาไทย

โทษ คือ สภาพบังคับของกฎหมายอาญา ซึ่งตามประมวลกฎหมายอาญาของประเทศไทย มาตรา 18 ได้กำหนดโทษสำหรับผู้กระทำผิดอาญาไว้³⁰ ดังนี้

2.3.5.1 ประหารชีวิต คือ การเอาผู้ถูกพิพากษาให้ประหารชีวิตไปกระทำให้ตายด้วยวิธีการต่าง ๆ ตามที่กฎหมายกำหนดไว้ โดยโทษลำดับนี้มีจุดมุ่งหมายสำคัญ 3 ประการ ได้แก่ ประการแรก เพื่อป้องกันสังคมโดยตัดผู้กระทำผิดออกจากสังคมโดยเด็ดขาดโดยไม่มีโอกาสกลับมาทำสิ่งที่เป็นภัยต่อสังคมได้อีก ประการที่สอง เพื่อให้คนในสังคมเกิดความหวาดหวั่นไม่กล้ากระทำความผิด และประการสุดท้าย เพื่อแก้แค้นให้แก่สังคมโดยจะเห็นได้จากที่กฎหมายได้บัญญัติให้ลงโทษประหารชีวิตสำหรับการกระทำที่โหดร้ายของผู้กระทำผิด

สำหรับประเทศไทย ในปัจจุบันการลงโทษประหารชีวิตให้ดำเนินการด้วยวิธีฉีดยาหรือสารพิษให้ตาย

2.3.5.2 จำคุก คือ การเอาตัวไปคุมขังไว้ในเรือนจำ ตามกำหนดเวลาที่ศาลพิพากษา ซึ่งโทษลำดับนี้ถือเป็นกระบวนการที่จำกัดสิทธิเสรีภาพที่ส่งผลกระทบต่อชื่อเสียง ชีวิตความเป็นอยู่ของผู้กระทำผิด เป็นการแยกตัวผู้กระทำผิดออกจากสังคมภายใต้เงื่อนไขและระยะเวลาที่

³⁰ อัจฉริยา ชูตินันท์, อาชญาวิทยาและทัณฑวิทยา, พิมพ์ครั้งที่ 4 (กรุงเทพมหานคร : วิทยุชน, 2563), น. 260-265.

กฎหมายกำหนดไว้ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อจิตใจและสร้างรอยมลทินทางสังคมให้กับผู้กระทำความผิดด้วยเหตุนี้ นักอาชญาวิทยาจึงมีความเห็นว่า หากจะให้โทษจำคุกมีประสิทธิภาพมากที่สุด ควรกำหนดหลักเกณฑ์บรรทัดฐานกรณีแห่งการกระทำความผิดและลักษณะพฤติกรรมของอาชญากร และไม่ควรรื้อวิธีทรมานปฏิบัติแก่ผู้กระทำความผิด

อย่างไรก็ตาม การลงโทษจำคุกเป็นวิธีการที่สิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายมาก ควรใช้ลงโทษแก่อาชญากรในคดีอุกฉกรรจ์เพื่อป้องกันสังคมให้ปลอดภัย ดังนั้น ในสังคมสมัยใหม่จึงหลีกเลี่ยงการลงโทษจำคุกโดยพยายามใช้มาตรการอื่นแทนการจำคุกให้มากขึ้น

2.3.5.3 กักขัง คือ การเอาตัวไปกักขังไว้ในสถานที่กักขัง ซึ่งกำหนดเอาไว้มิใช่เรือนจำ หรือ กักขังในที่อยู่อาศัยของผู้กระทำความผิดเองก็ได้ นอกจากนี้ ศาลยังมีอำนาจเปลี่ยนโทษกักขังเป็นโทษจำคุกในภายหลังได้หากภายหลังผู้กระทำความผิดประพฤติตัวไม่ดี ฝ่าฝืนระเบียบของสถานที่กักขัง หรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไข

2.3.5.4 ปรับ คือ การบังคับเอาจากผู้กระทำผิดเป็นจำนวนเงิน ซึ่งโทษนี้ถือว่าเป็นผลดีและเป็นประโยชน์ทั้งต่อผู้กระทำความผิดและต่อรัฐ เพราะการปรับผู้กระทำความผิดจะต้องชำระเงินค่าปรับให้แก่รัฐโดยไม่ถูกจำคุก แต่หากถ้ารัฐไม่ปรับและใช้วิธีการจำคุกแก่ผู้กระทำความผิดแล้ว รัฐก็จะต้องเป็นภาระเลี้ยงดูแก่ผู้กระทำความผิดตลอดเวลาที่อยู่ในระหว่างที่ถูกจำคุกนั้น และก็จะขาดรายได้จากการประกอบอาชีพปกติอีกด้วย

2.3.5.5 ริบทรัพย์สิน คือ เช่น การบังคับเอาจากทรัพย์สิน โดยทรัพย์สินที่ริบตกเป็นของแผ่นดิน ทั้งนี้ กฎหมายได้กำหนดไว้แล้วว่าความผิดในแต่ละฐาน ศาลสามารถพิจารณาและกำหนดโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดในฐานนั้น ๆ ได้อย่างไรบ้าง อย่างไรก็ตาม พึงระลึกไว้เสมอว่าการลงโทษมิใช่ทางเดียวที่จะแก้ไขปัญหาคriminal ได้ เพราะการที่บุคคลจะกระทำความผิดหรือไม่ มิใช่เพราะเขากลัวกฎหมายหรือไม่ เพียงไร แต่เพียงอย่างเดียว หากแต่ยังมีปัจจัยทางด้านสังคม วัฒนธรรม และศีลธรรมมาช่วยในการยับยั้งชั่งใจไม่ให้กระทำความผิดอยู่มาก โดยโทษต่าง ๆ ตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 18 ดังที่ได้กล่าวมานี้ ยังคงมีข้อจำกัดที่ทำให้ยังไม่เหมาะสมแก่การบังคับกับกรณีการกระทำความผิดรุนแรง

2.3.6 การแปรรูปความผิดทางอาญา

เพื่อไม่ให้เกิดสถานการณ์กฎหมายอาญาเพื่อจรรยาบรรณไปสู่การทำลายความศักดิ์สิทธิ์ของกฎหมายและทำให้เกิดความขัดข้องของกระบวนการยุติธรรม จึงมีแนวคิดการแปรรูปความผิดทาง

อาจออกเป็นความรับผิดชอบทางปกครองและมีโทษทางปกครอง (administrativization) เพื่อสร้างประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายและรักษาความศักดิ์สิทธิ์ของกฎหมายอาญา³¹

2.3.6.1 โทษทางปกครอง มีดังต่อไปนี้

- 1) ภาคทัณฑ์
- 2) คำหนีโดยเปิดเผยต่อสาธารณชน
- 3) ปรับทางปกครอง
- 4) จำกัดการประกอบการ
- 5) พักการประกอบการที่ได้รับใบอนุญาต ที่ได้จดทะเบียน หรือที่ได้รับความเห็นชอบภายในระยะเวลาที่กำหนด

6) เพิกถอนใบอนุญาต การจดทะเบียน หรือการให้ความเห็นชอบ

2.3.6.2 หลักเกณฑ์ของโทษทางปกครอง มี 2 ประการ คือ โทษทางปกครองต้องไม่มีโทษที่มีลักษณะลิดรอนเสรีภาพ และการใช้โทษทางปกครองต้องดำเนินการภายใต้กฎหมายที่มีมาตรการคุ้มครองสิทธิเสรีภาพประชาชนตามที่รัฐธรรมนูญรับรอง

2.3.6.3 ข้อแตกต่างระหว่างโทษอาญาและโทษทางปกครอง สามารถสรุปได้ดังนี้

โทษอาญา	โทษทางปกครอง
มีโทษจำคุก	ไม่มีโทษจำคุก
ต้องยื่นฟ้องต่อศาลเพื่อมีคำพิพากษาลงโทษ	บังคับใช้ทันที (immediatement executoire)
ลงบันทึกประวัติอาชญากร (สร้างตราบาป)	ไม่มีการลงบันทึกประวัติอาชญากร
ดำเนินกระบวนการลงโทษแบบเปิดเผย	ดำเนินกระบวนการลงโทษแบบไม่เปิดเผย

2.3.7 หลักพื้นฐานกฎหมายอาญาที่ต้องนำไปใช้กับโทษทางปกครอง

หลักพื้นฐานกฎหมายอาญาเป็นสิ่งจำเป็นในการวินิจฉัยความรับผิดชอบทางอาญา ประกอบด้วยหลักการ โดยสรุปดังนี้³²

³¹ ปกป้อง ศรีสนิท, กฎหมายอาญาชั้นสูง, พิมพ์ครั้งที่ 3 (กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2563), น. 43-49.

³² เพิ่งอ้าง, น. 138-148.

2.3.7.1 หลักความชอบด้วยกฎหมายของความผิดและโทษ (le principe de legalite des delits et des peines) หมายถึง ไม่มีโทษทางปกครองหากไม่มีกฎหมายกำหนดความผิดและโทษไว้ล่วงหน้า

2.3.7.2 หลักกฎหมายอาญาไม่ย้อนหลังเป็นผลร้ายกับผู้กระทำความผิดและหลักกฎหมายอาญาอาจย้อนหลังเป็นคุณได้ (le principe de non-retroactivite des lois repressive plus severes et de retroactivite ou d'application immediate des lois repressives plus douces) หมายถึง โทษทางปกครองย้อนหลังเป็นผลร้ายไม่ได้ และหากโทษทางปกครองใดเป็นผลดีกว่าโทษที่กำหนดในขณะที่กระทำความผิด ให้โทษทางปกครองที่เป็นผลดีกว่าย้อนหลังได้

2.3.7.3 หลักการลงโทษที่จำเป็นและได้สัดส่วน (le principe de necessite et de proportionnalite des sanctions) หมายถึง การลงโทษทางปกครองต้องเป็นการลงโทษที่จำเป็นและได้สัดส่วนกับความรุนแรงของการกระทำที่ละเมิดกฎหมาย

2.3.7.4 หลักการลงโทษเฉพาะบุคคลที่กระทำความผิดเป็นการเฉพาะตัว (le principe de personnalite des peines) หมายถึง การลงโทษทางปกครองต้องเป็นการลงโทษเฉพาะผู้ที่กระทำความผิดเท่านั้น ไม่ขยายไปถึงโทษผู้เป็นทายาทหรือผู้ได้รับสิทธิจากผู้กระทำความผิด

2.4 แนวคิดเกี่ยวกับการขนส่งและจราจร

2.4.1 ทฤษฎีด้านการขนส่งสินค้า

โดยทั่วไปการขนส่ง (Transportation) หมายถึงการเคลื่อนย้ายคน (People) สัตว์ สิ่งของ (Goods) จากสถานที่หนึ่งไปยังสถานที่อีกแห่งหนึ่ง อย่างไรก็ดี หากพิจารณาจากคำนิยามนี้แค่ผิวเผิน อาจก่อให้เกิดความเข้าใจผิดขึ้นมาได้ว่า การขนส่งเป็นการเคลื่อนย้ายคน สัตว์ หรือสิ่งของจากอาคารแห่งหนึ่งเท่านั้น แต่แท้จริงแล้วการขนส่งยังมีความหมายกว้างขวางโดยครอบคลุมไปถึงการขนส่ง การขนถ่าย การเคลื่อนย้ายคนหรือสิ่งของภายในอาคาร ภายในบ้าน ภายในที่ทำงานหรือภายในโรงงานด้วย ดังนั้นหากยึดคำจำกัดความถูกต้องแล้วการที่คนเราเดินอยู่ภายในบ้าน การใช้รถเข็นช่วยบรรทุกของเมื่อเข้าไปซื้อสินค้าหรือการที่กรรมกรขนถ่ายสินค้าที่ทำเรือก็นับเป็นส่วนหนึ่งของกิจกรรมการขนส่งเช่นเดียวกัน³³

³³ จักรกฤษณ์ ดวงพัศตรา, หลักการขนส่ง, พิมพ์ครั้งที่ 1 (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2543).

การขนส่ง ตามนิยามทางเศรษฐศาสตร์ยังมีความหมายที่ซับซ้อนกว่านิยามของการขนส่งตามที่เข้าใจกันโดยทั่วไป กล่าวคือ การขนส่ง หมายถึง การเคลื่อนย้ายบุคคลหรือสินค้าจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกสถานที่หนึ่ง อันก่อให้เกิดอรรถประโยชน์ด้านสถานที่ (Place Utility) และอรรถประโยชน์ด้านเวลา (Time Utility) ดังนั้นถ้าพิจารณาจากนิยามข้างต้น การขนส่งสินค้า (Freight Transportation) จึงหมายถึง การเคลื่อนย้ายสินค้าจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกสถานที่หนึ่ง อันก่อให้เกิดอรรถประโยชน์ด้านสถานที่ (Place Utility) และอรรถประโยชน์ด้านเวลา (Time Utility) ทั้งนี้ การเคลื่อนย้ายดังกล่าวเป็นกิจกรรมที่เพิ่มมูลค่าให้แก่สินค้าซึ่งจะเป็นการก่อให้เกิดอรรถประโยชน์ด้านสถานที่ และเวลาในการขนส่ง (Time-in-Transit) กับความต่อเนื่อง ในการให้บริการ (Consistency of Service) เป็นตัวที่บ่งบอกถึงอรรถประโยชน์ด้านเวลา³⁴

ประสิทธิภาพในการขนส่ง (Efficiency of Transportation) การพัฒนาการขนส่งนั้น มุ่งที่จะพัฒนาให้การขนส่งมีคุณภาพ มีมาตรฐาน และประสิทธิภาพมากที่สุด ซึ่งตามหลักของการขนส่งแล้วถือว่าการขนส่งที่มีประสิทธิภาพจะต้องประกอบด้วยคุณสมบัติดังต่อไปนี้

1) ความรวดเร็ว การขนส่งที่มีความรวดเร็วสามารถที่จะทำให้สินค้าและบริการต่าง ๆ ไปสู่ตลาดได้อย่างรวดเร็ว ทันเวลา และทันต่อความต้องการมีความสดและมีคุณภาพเหมือนกับสินค้าและบริการที่แหล่งผลิต

2) การประหยัด การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ จะต้องทำให้เกิดการประหยัดในต้นทุนการขนส่งและประหยัดในราคาค่าบริการ กล่าวคือ ผู้ประกอบกิจการขนส่งต้องพยายามให้ต้นทุนในการขนส่งต่ำที่สุดเท่าที่จะทำได้ ซึ่งเมื่อต้นทุนในการขนส่งต่ำแล้ว การเรียกเก็บอัตราค่าบริการก็ลดลงด้วยอันจะทำให้ผู้ใช้บริการประหยัดค่าใช้จ่ายในการเสียอัตราค่าบริการ โดยสารหรือค่าระวางด้วย ดังนั้นความประหยัดถือได้ว่าเป็นส่วนหนึ่งของการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ

3) ความปลอดภัย หมายถึง ความปลอดภัยจากการสูญเสียวินิจฉัยหรือเสียหายของสินค้า ตลอดจนความปลอดภัยของยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งด้วย ซึ่งถือได้ว่าเป็นสิ่งที่สำคัญมากสำหรับระบบการขนส่ง ซึ่งถือได้ว่าผู้ประกอบการขนส่งต้องรับผิดชอบต่อการสูญเสียวินิจฉัยและเสียหายในทุกอย่างที่เกิดขึ้นต่อสินค้าและบริการ

³⁴ เติ้งฮ้าง.

4) ความสะดวกสบาย การขนส่งที่ดีจะต้องให้ความสะดวกสบายแก่ผู้ใช้บริการ หรือความสะดวกในการขนส่งสินค้าและบริการ เช่น ยานพาหนะจะต้องมีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่าง ๆ ให้อย่างครบถ้วน พร้อมทั้งนำมาใช้ในการเคลื่อนย้ายได้ทันที

5) ความแน่นอนเชื่อถือได้และตรงต่อเวลา (Certainty and Punctuality) ถือเป็นเรื่องที่สำคัญอีกประการหนึ่งสำหรับการขนส่ง เพราะการขนส่งที่ดีและมีประสิทธิภาพจะต้องมีกำหนดในการเดินทางที่แน่นอนเชื่อถือได้ และตรงต่อเวลา มีจำนวนเที่ยวที่วิ่ง เวลาที่จะออกเดินทางจากต้นทาง เวลาที่เดินทางถึงปลายทาง ระยะเวลาในการเดินทาง เวลาที่จะผ่านจุดที่สำคัญต่าง ๆ ซึ่งจะต้องระบุไว้ และจะต้องรักษาเวลาให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้จึงจะถือว่ามีประสิทธิภาพ³⁵

จากทฤษฎีเกี่ยวกับการขนส่งสินค้า สรุปได้ว่า การขนส่ง (Transportation) หมายถึง การเคลื่อนย้ายคน (People) สัตว์ สิ่งของ (Goods) จากสถานที่หนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่ง โดยการขนส่งที่มีประสิทธิภาพจะต้องประกอบด้วย ความเร็ว การประหยัด ความปลอดภัย ความสะดวกสบาย ความแน่นอนเชื่อถือได้และตรงต่อเวลา

2.4.2 แนวคิดด้านการจราจร

วิศวกรรมขนส่ง (Transportation Engineering) คือ การประยุกต์หลักการที่เป็นวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีด้านการขนส่งเข้าด้วยกัน เพื่อการวางแผน ออกแบบ ดำเนินการและบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานของระบบขนส่งประเภทต่างๆ ที่ใช้ในการเคลื่อนย้ายคนและสิ่งของ ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความปลอดภัย รวดเร็ว สะดวกสบาย ประหยัด และไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม³⁶ ขอบข่ายงานวิศวกรรมขนส่งที่สำคัญอย่างมากสาขาหนึ่ง ได้แก่ วิศวกรรมจราจร (Traffic Engineering) โดยนิยามวิศวกรรมจราจร คือ สาขาหนึ่งของวิศวกรรมขนส่งที่เกี่ยวข้องกับการวางแผน การออกแบบทางเรขาคณิตและการควบคุมกระแสนจราจรของถนนย่อย ถนนหลัก ทางหลวง โครงข่ายถนน สถานี พื้นที่โดยรอบถนน และความสัมพันธ์ระหว่างการขนส่งประเภทต่าง ๆ ที่มาใช้เส้นทางร่วมกัน³⁷

³⁵ คำนาย อภิปรัชญาสกุล, โลกีสติกส์และการจัดการซัพพลายเชน : กลยุทธ์ทำให้รวยช่วยให้ประหยัด, (กรุงเทพมหานคร : นัฐพรการพิมพ์, 2546).

³⁶ Institute of Transportation Engineers, Traffic Engineering Handbook, (Institute of Transportation Engineers, 1999).

³⁷ สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์, “วิศวกรรมขนส่ง (Transportation Engineering) [online], 2551,” สืบค้นเมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2565, จาก <http://www.surames.com/index.php?lay=show&ac=article&Id=538787407&Ntype=3>

2.5 แนวคิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุและความปลอดภัยทางถนน

2.5.1 ทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory)

ทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory) ของการเกิดอุบัติเหตุ สามารถเชื่อมโยงได้กับปรัชญาความปลอดภัยของ H.W. Heinrich เกี่ยวกับสาเหตุของอุบัติเหตุได้ทฤษฎีโดมิโน กล่าวว่า การบาดเจ็บและความเสียหายต่างๆ เป็นผลที่สืบเนื่องโดยตรงมาจากอุบัติเหตุและอุบัติเหตุเป็นผลมาจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัยหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งเปรียบได้เหมือนตัวโดมิโนที่เรียงกันอยู่ 5 ตัวใกล้กัน เมื่อตัวที่หนึ่งล้มย่อมมีผลทำให้ตัวโดมิโนถัดไปล้มตามกันไปด้วย ตัวโดมิโนทั้งห้าตัว ได้แก่

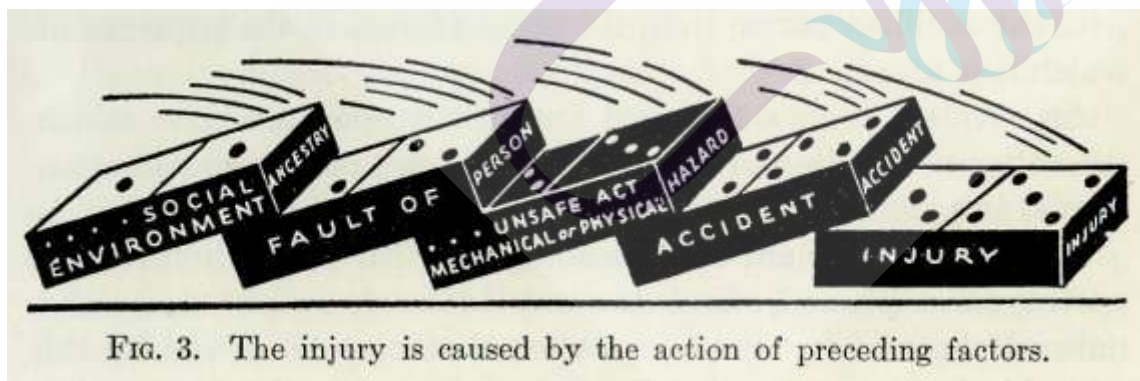
1) สภาพแวดล้อมหรือภูมิหลังของบุคคล (Social Environment or Background) ได้แก่ สภาพการเลี้ยงดูของครอบครัว ขนบธรรมเนียมประเพณีตลอดจนสภาพแวดล้อมทางกายภาพ เช่น ชุมชนแออัด ชุมชนเมืองย่อมมีความแตกต่างกัน

2) ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล (Defects of Person) ได้แก่ ความพิการของร่างกาย เช่น ตาบอดสี หูหนวก และการมีโรคประจำตัว เช่น โรคหัวใจ เป็นต้น

3) การกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Acts/Unsafe Conditions) ได้แก่ การกระทำหรือพฤติกรรมของบุคคลที่เสี่ยงต่ออันตราย เช่น การขับรถด้วยความเร็วสูง เป็นต้น

4) อุบัติเหตุ (Accident)

5) การบาดเจ็บหรือเสียหาย (Injury/Damages) ได้แก่ ผลที่เกิดจากอุบัติเหตุ เช่น การบาดเจ็บ นิ้วขาด เสียดวงตา ขาหัก อัมพาต เสียชีวิต รวมทั้งทรัพย์สินเสียหาย เป็นต้น³⁸



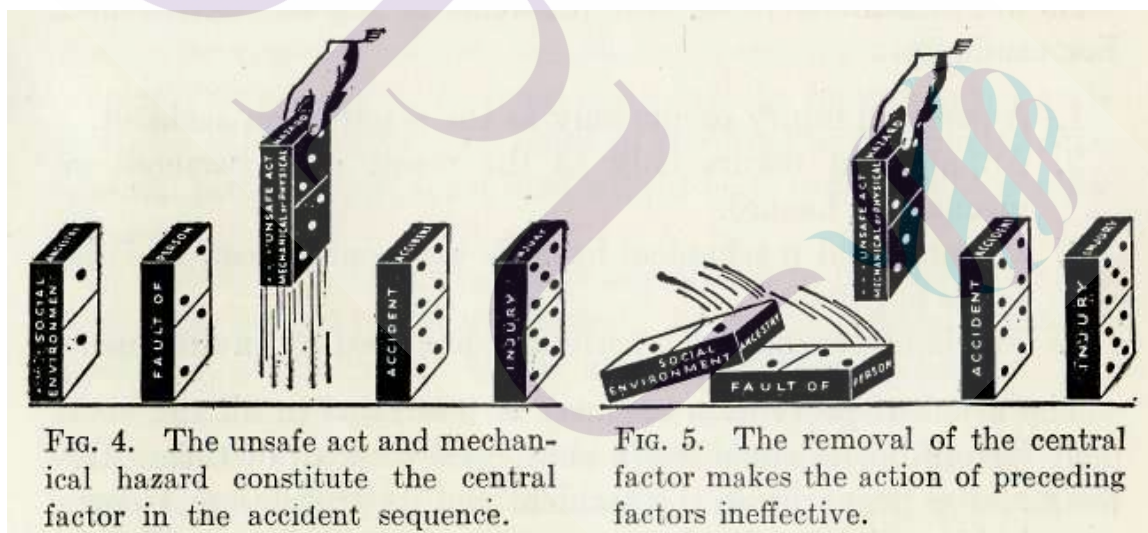
ภาพที่ 2.1 The domino model of accident causation

³⁸ Eric Marsden, "Heinrich's domino model of accident causation [online]," 1 August 2017. Available from <https://risk-engineering.org/concept/Heinrich-dominos>

นั่นคือ สภาพแวดล้อมของสังคมหรือภูมิหลังของคนใดคนหนึ่ง เช่น สภาพครอบครัวฐานะความเป็นอยู่ การศึกษา อบรม ก่อให้เกิดความบกพร่องผิดปกติของคนนั้น ทศนคติต่อความปลอดภัยที่ไม่ถูกต้อง ชอบเสี่ยง มั่งง่าย ก่อให้เกิดการกระทำที่ไม่ปลอดภัยหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งจะทำก่อให้เกิดอุบัติเหตุและทำให้เกิดการบาดเจ็บหรือความสูญเสียตามมา ทฤษฎีโดมิโนนี้ มีผู้เรียกชื่อใหม่เป็น “ลูกโซ่ของอุบัติเหตุ (Accident Chain)”

การป้องกันอุบัติเหตุตามทฤษฎีโดมิโน

ตามทฤษฎีโดมิโน หรือลูกโซ่ของอุบัติเหตุ เมื่อโดมิโนตัวที่ 1 ล้ม ตัวถัดไปก็ล้มตาม ดังนั้นหากไม่ให้โดมิโนตัวที่ 4 ล้ม (ไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ) ก็ต้องเอาโดมิโนตัวที่ 3 ออก (กำจัดการกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย) การบาดเจ็บหรือความเสียหายก็จะไม่เกิดขึ้นการป้องกันอุบัติเหตุตามทฤษฎีโดมิโนหรือลูกโซ่อุบัติเหตุ ก็คือ การตัดลูกโซ่อุบัติเหตุ โดยกำจัดการกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัยออกไปอุบัติเหตุก็ไม่เกิดขึ้น ส่วนการที่จะแก้ไข ป้องกันที่โดมิโนตัวที่ 1 (สภาพแวดล้อมของสังคมหรือภูมิหลังของบุคคล) หรือตัวที่ 2 (ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล) เป็นเรื่องที่แก้ไขได้ยากกว่า เพราะเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นและปลูกฝังเป็นคุณสมบัติส่วนบุคคลแล้ว³⁹



ภาพที่ 2.2 Accident prevention by interrupting the accident sequence

³⁹ แหล่งเดิม, 27.

2.6 มาตรการในการลงโทษฐานตัดแปลงสภาพรถเพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบในประเทศไทย

2.6.1 หลักการและสาระสำคัญของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

เนื่องจากการคมนาคมและขนส่งทางบกได้เจริญก้าวหน้าขยายตัวไปทั่วประเทศ และเชื่อมโยงไปยังประเทศใกล้เคียง และจำนวนยานพาหนะในท้องถนนและทางหลวงได้ทวีจำนวนขึ้นเป็นลำดับ ประกอบกับประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนนและพิธีสารว่าด้วยเครื่องหมายและสัญญาณตามถนน สมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกซึ่งได้ใช้บังคับมากกว่าสี่สิบปี ให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรและจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น และเพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ขึ้น โดยมีมาตราที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

ลักษณะ 1 การใช้รถ

หมวด 1 ลักษณะของรถที่ใช้ในทาง

มาตรา 6 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตรายหรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสารหรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ

รถที่ใช้ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องจัดให้มีเครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์และหรือส่วนควบที่ครบถ้วนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อนกฎหมายว่าด้วยรถลาก หรือกฎหมายว่าด้วยรถจ้าง และใช้การได้ดี

สภาพของรถที่อาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยตามวรรคหนึ่งและวิธีการทดสอบ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 7 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีได้ติดแผ่นป้ายเลขทะเบียนแผ่นป้ายเครื่องหมายเลขทะเบียนหรือป้ายประจำรถ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่งกฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน กฎหมายว่าด้วยรถลาก หรือกฎหมายว่าด้วยรถจ้าง มาใช้ในทางเดินรถ

มาตรา 8 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่ผู้ขับขี่ไม่อาจแลเห็นทางพอแก่ความปลอดภัยมาใช้ในทางเดินรถ

เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ ให้อธิบดีมีอำนาจออกระเบียบเกี่ยวกับการใช้วัสดุกรองแสงกับรถที่นำมาใช้ในทางเดินรถได้ โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา 9 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่เกิดเสียงอื้ออึงหรือมีสิ่งลากฎไปบนทางเดินรถมาใช้ในทางเดินรถ

มาตรา 10 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีล้อหรือส่วนที่สัมผัสกับผิวทาง ไม่ใช่ยางมาใช้ในทางเดินรถ เว้นแต่เป็นรถที่ได้รับยกเว้นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง หรือเป็นรถที่ได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจร

มาตรา 10 ทวิ3 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่เครื่องยนต์ก่อให้เกิดก๊าซ ผุนควัน ละอองเคมี หรือเสียงเกินเกณฑ์ที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา มาใช้ในทางเดินรถ

หมวด 2 การใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณของรถ

มาตรา 11 ในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอที่จะมองเห็นคน รถหรือสิ่งกีดขวางในทางได้โดยชัดแจ้งภายในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทาง ต้องเปิดไฟหรือใช้แสงสว่างตามประเภท ลักษณะ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 15 รถที่บรรทุกของยื่นเกินความยาวของตัวรถ ขณะที่อยู่ในทางเดินรถและในเวลาต้องเปิดไฟตามมาตรา 11 หรือมาตรา 61 ผู้ขับขี่ต้องจุดไฟสัญญาณแสงแดงหรือในเวลากลางวันต้องติดธงสีแดงไว้ที่ตอนปลายสุดของสิ่งที่ยื่นนั้น โดยจุดไฟสัญญาณหรือติดธงไว้ให้มองเห็นได้ในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร

ไฟสัญญาณแสงแดงหรือธงสีแดงตามวรรคหนึ่ง จะใช้ชนิด ลักษณะหรือจำนวนเท่าใด ให้อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

หมวด 3 การบรรทุก

มาตรา 18⁴⁰ รถที่ใช้บรรทุกคน สัตว์ หรือสิ่งของ จะใช้บรรทุกในลักษณะใดโดยรถชนิดหรือประเภทใด ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 19 ในกรณีที่มีความจำเป็นจะต้องบรรทุกคน สัตว์ หรือสิ่งของนอกเหนือไปจากหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง เมื่อเจ้าของรถร้องขอเจ้าพนักงาน

จราจรจะผ่อนผันโดยอนุญาตเป็นหนังสือเป็นการชั่วคราวเฉพาะรายก็ได้

มาตรา 20 ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถบรรทุกคน สัตว์ หรือสิ่งของต้องจัดให้มีสิ่งป้องกันมิให้ คน สัตว์ หรือสิ่งของที่บรรทุกตกหล่น รั่วไหล ส่องกลิ่น ส่องแสงสะท้อน หรือปลิวไปจากรถอันอาจก่อเหตุเดือดร้อน รำคาญ ทำให้ทางสกปรกเปรอะเปื้อน ทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ประชาชน หรือก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน

⁴⁰ มาตรา 18 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2550

ลักษณะ 19 บทกำหนดโทษ

มาตรา 152⁴¹ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 7 มาตรา 10 ทวิ มาตรา 13 วรรคหนึ่ง มาตรา 15 วรรคหนึ่ง มาตรา 16 มาตรา 21 วรรคหนึ่ง มาตรา 22 มาตรา 23 (1) มาตรา 24 มาตรา 25 มาตรา 26 มาตรา 29 มาตรา 49 มาตรา 50 มาตรา 56 มาตรา 64 มาตรา 67 วรรคหนึ่ง มาตรา 72 วรรคหนึ่งหรือวรรคสาม มาตรา 77 วรรคหนึ่ง มาตรา 85 มาตรา 86 มาตรา 89 วรรคหนึ่ง มาตรา 90 มาตรา 91 มาตรา 92 มาตรา 93 มาตรา 94 วรรคหนึ่ง มาตรา 95 มาตรา 99 มาตรา 127 มาตรา 128 หรือ มาตรา 130 หรือไม่ปฏิบัติตามประกาศที่อธิบดีกำหนดตามมาตรา 15 วรรคสอง หรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 77 วรรคสอง หรือมาตรา 96 วรรคสอง **ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท**

มาตรา 161⁴² ในกรณีที่ผู้ขับขี่ผู้ใดได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ ให้ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ผู้บัญชาการตำรวจภูธร ผู้บังคับการตำรวจจราจร ผู้บังคับการตำรวจทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจจากผู้ดำรงตำแหน่งดังกล่าวมีอำนาจสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้น มีกำหนดครั้งละไม่เกินหกสิบวัน

ผู้สั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่งอาจบันทึกการยึดและคะแนนไว้ด้านหลังใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกยึด และดำเนินการอบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำตั้งแต่สองครั้งภายในหนึ่งปี รวมทั้งสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ที่เสียคะแนนมากของผู้ขับขี่นั้น มีกำหนดครั้งละไม่เกินเก้าสิบวัน

การดำเนินการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ให้เป็นไปตามที่อธิบดีกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ผู้ขับขี่ซึ่งถูกสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่ง หรือถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคสอง มีสิทธิอุทธรณ์คำสั่งต่ออธิบดีภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ถูกสั่งยึดหรือสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่

ให้อธิบดีวินิจฉัยอุทธรณ์ตามวรรคสี่ ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับคำอุทธรณ์ ถ้าไม่ได้วินิจฉัยชี้ขาดภายในเวลาดังกล่าว ให้ถือว่าอธิบดีวินิจฉัยไม่ให้ยึดใบอนุญาตขับขี่หรือไม่พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามคำอุทธรณ์ของผู้ขับขี่

⁴¹ มาตรา 152 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535

⁴² มาตรา 161 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535

คำวินิจฉัยของอธิบดีให้เป็นที่สุด

มาตรา 162⁴³ ในคดีที่ผู้จับขังต้องคำพิพากษาว่าได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรธนนั้น ๆ นอกจากจะได้รับโทษสำหรับการกระทำความผิดดังกล่าวแล้ว ถ้าศาลเห็นว่าหากให้ผู้นั้นขังรตต่อไปอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น ให้ศาลมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขังขังของผู้นั้นได้

ในกรณีที่ศาลเห็นว่า พฤติกรรมของผู้กระทำความผิดตามวรรคหนึ่งยังอยู่ในวิสัยที่จะแก้ไขฟื้นฟูได้ ศาลอาจมีคำสั่งพักใช้ใบอนุญาตขังขังของผู้นั้นและให้ผู้นั้นทำงานบริการสังคมหรือทำงานสาธารณประโยชน์ภายใต้เงื่อนไขและระยะเวลาที่ศาลกำหนด โดยให้อยู่ในความดูแลของพนักงานคุมประพฤติ เจ้าหน้าที่ของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หรือองค์กรซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อการบริการสังคมการกุศลสาธารณะ หรือสาธารณประโยชน์ที่ยินยอมรับผิดชอบได้ด้วยก็ได้ และถ้าความปรากฏในภายหลังว่าผู้กระทำความผิดดังกล่าวไม่ปฏิบัติตามคำสั่งหรือเงื่อนไขที่กำหนดไว้ให้ศาลมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขังขังของผู้นั้นตามวรรคหนึ่ง

ผู้ใดขังขังในระหว่างที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตขังขังตามคำสั่งของศาลต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปีและปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท

มาตรา 163 คดีที่มีผู้กระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งอันเป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับทางหลวงหรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรธนนั้น ๆ ถ้าการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามนั้นก่อให้เกิดความเสียหายแก่สัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่ได้ทำหรือติดตั้งไว้ เมื่อพนักงานอัยการยื่นฟ้องผู้กระทำความผิด ให้พนักงานอัยการเรียกราคาหรือค่าเสียหายสำหรับสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรดังกล่าวด้วย

2.6.2 หลักการและสาระสำคัญของพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

เนื่องจากกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ได้ประกาศใช้บังคับมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2473 นับเป็นเวลาเกือบห้าสิบปีแล้ว และในระหว่างระยะเวลาดังกล่าวมีการแก้ไขเพิ่มเติมมาแล้วประมาณยี่สิบครั้ง อย่างไรก็ตามยังมีบทบัญญัติอีกหลายมาตราที่ใช้อยู่ไม่เหมาะสมกับกาลสมัยและสภาพการณ์ของบ้านเมืองสมควรปรับปรุงเสียใหม่ให้เหมาะสมและรัดกุมยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ขึ้น โดยมีมาตราที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

⁴³ มาตรา 162 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2550

มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้

“รถ” หมายความว่า รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์และรถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

“รถยนต์” หมายความว่า รถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการ และรถยนต์ส่วนบุคคล

“รถยนต์สาธารณะ” หมายความว่า

(1) รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนที่ใช้รับจ้างระหว่างจังหวัด โดยรับส่งคนโดยสารได้เฉพาะที่นายทะเบียนกำหนด

(2) รถยนต์รับจ้าง ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน หรือรถยนต์สาธารณะอื่นนอกจากรถยนต์โดยสารประจำทาง

“รถยนต์บริการ” หมายความว่า รถยนต์บรรทุกคนโดยสารหรือให้เช่าซึ่งบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน ดังต่อไปนี้

(1) รถยนต์บริการธุรกิจ ซึ่งได้แก่รถยนต์ที่ใช้บรรทุกคนโดยสารระหว่างท่าอากาศยานท่าเรือเดินทะเล สถานีขนส่งหรือสถานีรถไฟกับโรงแรมที่พักอาศัย ที่ทำการของผู้โดยสาร หรือที่ทำการของผู้บริการธุรกิจนั้น

(2) รถยนต์บริการทัศนจร ซึ่งได้แก่รถยนต์ที่ผู้ประกอบการธุรกิจเกี่ยวกับการท่องเที่ยวใช้รับส่งคนโดยสารเพื่อการท่องเที่ยว

(3) รถยนต์บริการให้เช่า ซึ่งได้แก่รถยนต์ที่จัดไว้ให้เช่าซึ่งมิใช่เป็นการเช่าเพื่อนำไปรับจ้างบรรทุกคนโดยสารหรือสิ่งของ

“รถยนต์ส่วนบุคคล”⁴⁴ หมายความว่า รถยนต์นั่งส่วนบุคคล และรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลซึ่งมิได้ใช้ประกอบการขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

“รถจักรยานยนต์” หมายความว่า รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์หรือกำลังไฟฟ้าและมีล้อไม่เกินสองล้อ ถ้ามีพ่วงข้างมีล้อเพิ่มอีกไม่เกินหนึ่งล้อ และให้หมายความรวมถึงรถจักรยานที่ติดเครื่องยนต์ด้วย

“รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล”⁴⁵ หมายความว่า รถจักรยานยนต์ที่มีได้ใช้รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร

⁴⁴ มาตรา 4 นิยามคำว่า “รถยนต์ส่วนบุคคล” แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 17) พ.ศ. 2557

⁴⁵ มาตรา 4 นิยามคำว่า “รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล” เพิ่ม โดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2547

“รถจักรยานยนต์สาธารณะ”⁴⁶ หมายความว่า รถจักรยานยนต์ที่ใช้รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร แต่ไม่หมายรวมถึงรถจักรยานยนต์ที่มีพ่วงข้างและรถจักรยานที่ติดเครื่องยนต์

“รถพ่วง” หมายความว่า รถที่เคลื่อนที่ไปโดยใช้รถอื่นลากจูง

“รถบดถนน” หมายความว่า รถที่ใช้ในการบดอัดวัสดุบนพื้นให้แน่น และมีเครื่องยนต์ขับเคลื่อนในตัวเอง หรือใช้รถอื่นลากจูง

“รถแทรกเตอร์” หมายความว่า รถที่มีล้อหรือสายพาน และมีเครื่องยนต์ขับเคลื่อนในตัวเอง เป็นเครื่องจักรกลขั้นพื้นฐานในงานที่เกี่ยวกับการขุด ตัก ดันหรือถอดลาก เป็นต้น หรือรถยนต์สำหรับลากจูงซึ่งมิได้ใช้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

“เจ้าของรถ” หมายความว่า ผู้มีรถไว้ในครอบครองด้วย

“ผู้ตรวจการ”⁴⁷ หมายความว่า ข้าราชการสังกัดกรมการขนส่งทางบก ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งให้เป็นผู้ตรวจการตามพระราชบัญญัตินี้

“นายทะเบียน”⁴⁸ หมายความว่า ข้าราชการซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งให้เป็นนายทะเบียน

“อธิบดี”⁴⁹ หมายความว่า อธิบดีกรมการขนส่งทางบก

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

[คำว่า “รถยนต์” “รถจักรยานยนต์” และ “เครื่องยนต์” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2546]

2.6.3 หลักการและสาระสำคัญของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

เนื่องจากกฎหมายว่าด้วยการขนส่งได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานแล้ว และสภาพการณ์ในปัจจุบันได้เปลี่ยนแปลงไปเป็นอันมาก บทบัญญัติทั้งหลายที่ใช้บังคับอยู่ไม่เหมาะสมกับกาลสมัยสมควรปรับปรุงบทบัญญัติกฎหมายว่าด้วยการขนส่งเสียใหม่ให้เหมาะสมยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ขึ้น โดยมีมาตราที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

⁴⁶ มาตรา 4 นิยามคำว่า “รถจักรยานยนต์สาธารณะ” เพิ่มโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2547

⁴⁷ มาตรา 4 นิยามคำว่า “ผู้ตรวจการ” เพิ่มโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2542

⁴⁸ มาตรา 4 นิยามคำว่า “นายทะเบียน” แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2530

⁴⁹ มาตรา 4 นิยามคำว่า “อธิบดี” แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2530

มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้

- (1) “การขนส่ง” หมายความว่า การขนคน สัตว์ หรือสิ่งของ โดยทางบกด้วยรถ
- (2) “การขนส่งประจำทาง” หมายความว่า การขนส่งเพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่คณะกรรมการกำหนด
- (3) “การขนส่งไม่ประจำทาง” หมายความว่า การขนส่งเพื่อสินจ้างโดยไม่จำกัดเส้นทาง
- (4)⁵⁰ “การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก” หมายความว่า การขนส่งคนหรือสิ่งของหรือคนและสิ่งของรวมกันเพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่คณะกรรมการกำหนดด้วยรถที่มีน้ำหนักและน้ำหนักบรรทุกรวมกันไม่เกินสี่พันกิโลกรัม
- (5)⁵¹ “การขนส่งส่วนบุคคล” หมายความว่า การขนส่งเพื่อการค้าหรือธุรกิจของตนเองด้วยรถที่มีน้ำหนักเกินสองพันสองร้อยกิโลกรัม
- (6) “การขนส่งระหว่างจังหวัด” หมายความว่า การขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง หรือการขนส่งส่วนบุคคลซึ่งกระทำระหว่างจังหวัดกับจังหวัด
- (7) “การขนส่งระหว่างประเทศ” หมายความว่า การขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง หรือการขนส่งส่วนบุคคลซึ่งกระทำระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศ
- (8) “การรับจัดการขนส่ง” หมายความว่า การรับจ้างรวบรวมคน สัตว์หรือสิ่งของ และจัดให้บุคคลอื่นซึ่งเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งทำการขนส่งจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่งในความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่ง
- (9) “รถ” หมายความว่า ยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้ในการขนส่งทางบกซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น และหมายความรวมถึงรถพ่วงของรถนั้นด้วย ทั้งนี้ เว้นแต่รถไฟ
- (10) “ผู้ตรวจการ” หมายความว่า ข้าราชการสังกัดกรมการขนส่งทางบก ซึ่ง รัฐมนตรีแต่งตั้งให้มีหน้าที่ตรวจการขนส่ง
- (11) “พนักงานตรวจสภาพ” หมายความว่า ข้าราชการสังกัดกรมการขนส่งทางบก ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้มีหน้าที่ตรวจความมั่นคงแข็งแรง ความสะอาด ความเรียบร้อย และความเหมาะสมของสภาพรถที่นำมาใช้ในการขนส่ง

⁵⁰ มาตรา 4 (4) แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2523

⁵¹ มาตรา 4 (5) แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2557

(12) “นายทะเบียน” หมายความว่า นายทะเบียนกลาง หรือนายทะเบียนประจำจังหวัด แล้วแต่กรณี

(13) “คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางหรือ คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัด แล้วแต่กรณี

(14) “อธิบดี” หมายความว่า อธิบดีกรมการขนส่งทางบก

(15) “รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้
มาตรา 54 พระราชบัญญัตินี้มิให้ใช้บังคับแก่

(1) การขนส่งโดยรถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร

(2) การขนส่งโดย

(ก) รถยนต์รับจ้างที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด ที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์บริการที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกินเจ็ดคน และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

(ข)⁵² รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคนแต่ไม่เกินสิบสองคน และรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกินสองพันสองร้อยกิโลกรัมตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ซึ่งมีได้ใช้ประกอบการขนส่งเพื่อสินจ้าง

(ค) รถยนต์สามล้อ รถจักรยานยนต์ และรถแท็กซี่ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

(3) การขนส่งตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

หมวด 3 การประกอบการขนส่ง

มาตรา 23 ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก หรือการขนส่งส่วนบุคคล เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียน การขออนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 27 ใบอนุญาตประกอบการขนส่งมีสี่ประเภท คือ

(1) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง

(2) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง

(3) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก

(4) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคล

⁵² มาตรา 5 (2) (ข) แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2557

ใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางหรือ ใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก ให้ใช้เป็นใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลได้

ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งใช้รถผิดประเภทตามที่ระบุไว้ข้างต้น เว้นแต่ จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากนายทะเบียนเป็นครั้งคราว ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการ ควบคุมการขนส่งทางบกกลางกำหนด

มาตรา 33 ในการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก ให้นายทะเบียนโดยอนุมัติของคณะกรรมการกำหนดเงื่อนไขไว้ในใบอนุญาตเกี่ยวกับ

- (1) จำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบการขนส่งตามเส้นทางที่ใช้ในการประกอบการขนส่ง
- (2) ลักษณะ ชนิด ขนาดและสีของรถและเครื่องหมายของผู้ประกอบการขนส่งที่ต้องให้ปรากฏประจำรถทุกครั้ง
- (3) จำนวนที่นั่ง เกณฑ์น้ำหนักบรรทุก และวิธีการบรรทุก
- (4) เวลาและจำนวนเที่ยวของการเดินรถ
- (5) เส้นทางที่ใช้ในการประกอบการขนส่ง
- (6) อัตราค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง
- (7) เงื่อนไขอื่นที่กำหนดในกฎกระทรวง

ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็กต้องจัดให้มีประกาศเงื่อนไขตาม (5) และ (6) ณ ที่ซึ่งอธิบดีกำหนด

มาตรา 45 ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็กซึ่งประสงค์จะเลิกประกอบการขนส่งต้องแจ้งความประสงค์ดังกล่าวเป็นหนังสือให้นายทะเบียนทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่าหกสิบวันก่อนวันเลิกประกอบการขนส่ง

หมวด 4 การชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง

มาตรา 52 ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก และผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ต้องวางหลักทรัพย์เป็นเงินสด หรือพันธบัตรรัฐบาลไทยอย่างใดอย่างหนึ่งหรือทั้งสองอย่างรวมกัน หรือเป็นสัญญาประกันภัยและกรมธรรม์ประกันภัยซึ่งทำกับบริษัทประกันภัยที่นายทะเบียนกลางให้ความเห็นชอบต่อนายทะเบียนกลาง ในกรณีเป็นสัญญาประกันภัยและกรมธรรม์ประกันภัยผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องเป็นผู้เอาประกันภัย โดยให้

บุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหายเนื่องจากการขนส่งของตนเป็นผู้รับประโยชน์ สำหรับการชดใช้ค่าเสียหายที่เป็นค่าใช้จ่ายเบื้องต้นเพื่อประกันความเสียหายอันเกิดแก่ชีวิตหรือร่างกายของบุคคลภายนอก และซึ่งผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งจะต้องรับผิดชอบเนื่องจากการขนส่งของตน ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง⁵³

จำนวนหรือมูลค่าของหลักทรัพย์ตามวรรคหนึ่ง ให้กำหนดตามขนาดและประเภทของการประกอบการขนส่งแต่ต้องไม่น้อยกว่าที่กำหนดในกฎกระทรวง

ในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งวางหลักทรัพย์เป็นเงินสดไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนให้ดอกผลที่เกิดจากหลักทรัพย์ที่เป็นเงินสดนั้นตกเป็นของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งที่วางหลักทรัพย์

ให้กรมการขนส่งทางบกเป็นผู้รับผิดชอบในการเปิดบัญชีเงินฝาก และการเบิกจ่ายเงินจากบัญชีหลักทรัพย์กับธนาคารตามระเบียบของกระทรวงการคลัง

มาตรา 56 เมื่อรถของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ร่างกายหรือชีวิตของบุคคลใดนอกจากความรับผิดชอบที่กำหนดไว้ในมาตรา 59 ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งซึ่งเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายจะต้องชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นให้แก่ผู้เสียหายหรือทายาท ในกรณีที่ผู้เสียหายถึงแก่ความตาย

ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นซึ่งจะต้องจ่ายให้แก่ผู้เสียหาย ให้จ่ายตามความร้ายแรงของความเสียหาย ทั้งนี้ ตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

เพื่อประโยชน์แห่งพระราชบัญญัตินี้ ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นหมายถึง ค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้ในการรักษาพยาบาล รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ระหว่างการรักษาพยาบาลและหรือค่าปลงศพ

หมวด 6 รถ

มาตรา 78 ห้ามมิให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงสภาพเครื่องอุปกรณ์หรือส่วนควบคุมของรถให้ผิดแผกแตกต่างในสาระสำคัญตามที่กำหนดในกฎกระทรวง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากนายทะเบียน

มาตรา 83 เมื่อผู้ตรวจการตรวจพบว่ารถคันใดมีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงหรือมีเครื่องอุปกรณ์หรือส่วนควบคุมไม่ครบถ้วน หรือไม่ถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ให้ผู้ตรวจการรายงานให้นายทะเบียนทราบ แต่ถ้าปรากฏโดยชัดแจ้งว่าการใช้รถคันนั้นต่อไปน่าจะเป็นเหตุให้เกิด

⁵³ มาตรา 52 วรรคหนึ่ง แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2535

กษัตริย์ทรงแต่งตั้งให้ผู้ตรวจการมีอำนาจสั่งระงับใช้ไว้เป็นการชั่วคราวได้ และให้รับรายงานให้นายทะเบียนทราบภายในยี่สิบสี่ชั่วโมง

ให้นายทะเบียนมีอำนาจสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้เป็นเจ้าของรถตามวรรคหนึ่ง จัดการส่งรถคันนั้นไปให้พนักงานตรวจสภาพหรือสถานตรวจสภาพรถที่ได้รับอนุญาตตรวจสอบความพร้อมพร้อมตามรายงานของผู้ตรวจการภายในเวลาที่กำหนด

เมื่อนายทะเบียนมีคำสั่งตามวรรคสองแล้ว ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตงดการใช้รถดังกล่าวไว้จนกว่านายทะเบียนจะมีคำสั่งอนุญาตให้ใช้ได้ต่อไป

หมวด 10 บทกำหนดโทษ

มาตรา 126 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 23 วรรคหนึ่ง มาตรา 25 วรรคหนึ่ง มาตรา 26 วรรคหนึ่ง มาตรา 65 วรรคหนึ่ง หรือมาตรา 74 วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา 128 ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 27 วรรคสาม ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา 131 ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้ใดไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดตามมาตรา 31 (2) (3) (4) (5) (6) (7) (8) (9) (10) (11) (12) (13) (14) หรือ (15) หรือในอนุมาตราหนึ่งอนุมาตราใดตามมาตรา 32 มาตรา 33 หรือมาตรา 34 หรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 35 หรือมาตรา 36 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท

มาตรา 143 ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 45 มาตรา 45 มาตรา 79 หรือมาตรา 80 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

มาตรา 149 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 78 มาตรา 81 วรรคหนึ่ง หรือมาตรา 82 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท

2.6.4 หลักการและสาระสำคัญของพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535

เนื่องจากประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 295 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2515 ซึ่งเป็นกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันได้ประกาศใช้มาเป็นเวลานานไม่เหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบันสมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยทางหลวงให้สอดคล้องกับความเจริญและการพัฒนาประเทศในปัจจุบัน จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ขึ้น โดยมีข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

ส่วนที่ 2 การควบคุม การรักษา การขยายและสงวนเขตทางหลวง

หมวด 3 การรักษาทางหลวง

มาตรา 61 เพื่อรักษาทางหลวง ผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจประกาศห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวง โดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย

ประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงตามวรรคหนึ่ง ต้องได้รับอนุมัติจากอธิบดีกรมทางหลวง สำหรับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน หรือได้รับอนุมัติจากอธิบดีกรมโยธาธิการหรือเลขาธิการเร่งรัดพัฒนาชนบท แล้วแต่กรณี สำหรับทางหลวงชนบท และทางหลวงสุขาภิบาล หรือได้รับอนุมัติจากผู้ว่าราชการจังหวัดสำหรับทางหลวงเทศบาล

ทั้งนี้ ให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เว้นแต่ในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุเกิดขึ้น ทำให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวงหรือไม่ปลอดภัยแก่การจราจรในทางหลวงให้เจ้าพนักงานซึ่งผู้อำนวยการทางหลวงแต่งตั้งให้ควบคุมทางหลวงมีอำนาจประกาศห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวงตามวรรคหนึ่งได้ ทั้งนี้ ให้ประกาศไว้ในที่เปิดเผย ณ บริเวณดังกล่าวข้างต้น และชั่วระยะเวลาอันกำหนด

ส่วนที่ 4 บทกำหนดโทษ

มาตรา 73 ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 41 มาตรา 49 วรรคหนึ่ง มาตรา 60 หรือมาตรา 64 วรรคสองหรือฝ่าฝืนประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงตามมาตรา 61 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับไม่เกินหกพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

2.6.5 หลักการและสาระสำคัญของกฎกระทรวงว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่ง พ.ศ. 2554

เนื่องจากที่ผ่านมามีการขนส่งโดยรถขนาดเล็กเป็นการขนส่งอีกประเภทหนึ่งที่ยังมิได้กำหนดให้นำข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่งมาใช้บังคับในทุกกรณีเหมือนดังเช่นการประกอบการขนส่งประเภทอื่น จึงควรมีการนำข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่งมาใช้บังคับกับการขนส่งโดยรถขนาดเล็กด้วย นอกจากนี้ ควรมีการกำหนดข้อห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งให้หรือยินยอมให้บุคคลซึ่งไม่มีใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถเพิ่มเติมขึ้นจากเดิมที่ห้ามเฉพาะบุคคลซึ่งมีใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถไม่ตรงตามประเภทและชนิดของรถที่ใช้ทำการขนส่งหรือใบอนุญาตที่สิ้นอายุแล้ว รวมถึงการกำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถต้องปฏิบัติตามให้เหมาะสม และไม่กระทำการที่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน อันก่อให้เกิดความเดือดร้อนและไม่ปลอดภัยต่อประชาชนผู้ใช้บริการ และห้ามผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถในการขนส่งใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะขับรถ เว้นแต่จะได้อุปกรณ์เสริม

โดยผู้ขับรถไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น จึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่ง พ.ศ. 2554 ซึ่งให้ไว้ ณ วันที่ 16 มีนาคม พ.ศ. 2554⁵⁴ อาศัยอำนาจตามความใน มาตรา 7 และมาตรา 102 (4) แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และมาตรา 36 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2535 อันเป็นกฎหมายที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา 29 ประกอบกับมาตรา 32 มาตรา 33 มาตรา 34 มาตรา 41 และมาตรา 43 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย โดยมีข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

ข้อ 3 ในการใช้รถทำการขนส่งผู้โดยสาร ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประเภทการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง การขนส่งโดยสารขนาดเล็ก และการขนส่งระหว่างประเทศ ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่ง ดังต่อไปนี้

- (1) ไม่ใช่หรือยินยอมให้บุคคลต่อไปนี้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถ
 - (ก) บุคคลซึ่งไม่มีใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ หรือมีใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถไม่ตรงตามประเภทและชนิดของรถที่ใช้ทำการขนส่ง หรือมีใบอนุญาตที่สิ้นอายุแล้ว
 - (ข) ผู้ขับรถซึ่งปฏิบัติหน้าที่เกินชั่วโมงการทำงานตามที่กฎหมายกำหนด
 - (ค) ผู้ขับรถซึ่งหย่อนความสามารถในการขับรถ
- (2) จัดให้มีเครื่องหมายแสดงการห้ามสูบบุหรี่ติดไว้ในบริเวณที่มองเห็นได้ชัดเจนภายในตัวรถตามแบบที่อธิบดีประกาศกำหนด
- (3) จัดให้มีคำเตือนมิให้ขึ้นหรือลงรถนอกบริเวณที่มีเครื่องหมายหยุดรถ ติดไว้ในบริเวณที่มองเห็นได้ชัดเจนที่ตัวรถด้านนอกและภายในตัวรถ ตามแบบที่อธิบดีประกาศกำหนด
- (4) จัดให้มีข้อมูลชื่อตัว ชื่อสกุล เลขที่ใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถและหมายเลขทะเบียนรถ ติดไว้ในบริเวณที่มองเห็นได้ชัดเจนภายในตัวรถ ตามแบบที่อธิบดีประกาศกำหนด
- (5) จัดให้มีข้อมูลเกี่ยวกับหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อแจ้งภัยและเหตุร้าย ติดไว้ในบริเวณที่มองเห็นได้ชัดเจนภายในตัวรถ ตามแบบที่อธิบดีประกาศกำหนด
- (6) จัดให้มีเครื่องหมายหรือสัญญาณที่จะต้องแสดงเมื่อจำเป็นต้องจอดรถในทางเดินรถ เนื่องจากเครื่องยนต์หรือเครื่องอุปกรณ์ของรถขัดข้องตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบกสำหรับผู้ได้รับ

⁵⁴ ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 128/ตอนที่ 23 ก (5 เมษายน 2554), น. 27 – 30.

ใบอนุญาตประกอบการขนส่งประเภทการขนส่งส่วนบุคคล ให้ปฏิบัติตามข้อกำหนดด้วยความปลอดภัยในการขนส่งเฉพาะ (1) และ (6)

ข้อ 4 ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดด้วยความปลอดภัยในการขนส่ง ดังต่อไปนี้

(1) ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถในการขนส่งผู้โดยสารในประเภทการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก และการขนส่งระหว่างประเทศต้อง

(ก) ดูแลผู้โดยสารให้ปฏิบัติตามข้อกำหนดด้วยความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยในระหว่างการโดยสาร

(ข) ดูแลให้ผู้โดยสารวางสัมภาระในตำแหน่งที่ไม่กีดขวางทางขึ้นลงหรือทางเดินภายในตัวรถ และไม่อยู่ในตำแหน่งที่จะเป็นอันตรายต่อผู้โดยสารอื่นหรือผู้อื่น

(ค) ดูแลให้ผู้โดยสารได้รับความปลอดภัยตลอดเวลาที่อยู่ในระหว่างการโดยสารและในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุใด ๆ ขึ้นในระหว่างทำการขนส่งจะต้องช่วยเหลือหรือจัดให้ผู้โดยสารพ้นจากอุบัติเหตุ นั้นก่อน

(ง) ไม่ละทิ้งหน้าที่โดยไม่มีเหตุอันควร

(จ) ไม่ยื่นมือ แขน หรือส่วนใดส่วนหนึ่งของร่างกายออกนอกตัวรถ เว้นแต่เป็นการกระทำเพื่อให้สัญญาณตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก

(ฉ) ไม่นำสิ่งของใด ๆ ที่มีกลิ่นรุนแรงที่ก่อความรำคาญต่อผู้โดยสารขึ้นบนรถ เว้นแต่จะได้จัดเก็บให้มิดชิดโดยปราศจากกลิ่นนั้น

(ช) ไม่นำดอกไม้เพลิง วัตถุระเบิด หรือวัตถุอันตรายขึ้นบนรถ

(ซ) ไม่ถ่ายหรือทิ้งสิ่งหนึ่งสิ่งใดลงบนรถ เว้นแต่เป็นการถ่ายหรือทิ้งในบริเวณที่จัดไว้เป็นที่ถ่ายหรือทิ้งโดยเฉพาะ

(ฌ) ไม่กระทำการอันควรขายหน้าต่อหน้าธารกำนัล หรือกระทำการลามกอย่างอื่นไม่ว่าจะกระทำด้วยตนเอง หรือกระทำด้วยสื่อหรือวัสดุใด ๆ อันทำให้ปรากฏความหมายในทำนองเดียวกัน

(ญ) ไม่สูบบุหรี่หรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะทำนองเดียวกัน

(2) ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถในการขนส่งในประเภทการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก การขนส่งส่วนบุคคล และการขนส่งระหว่างประเทศนอกจากต้องปฏิบัติตามที่กำหนดไว้ใน (1) แล้ว ต้อง

(ก) บันทึกรายการต่าง ๆ ในสมุดประจำรถ

(ข) ไม่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะที่ขับรถ เว้นแต่การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนาโดยผู้ขับรถไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น

2.6.6 หลักการและสาระสำคัญของข้อกำหนดกรมตำรวจ ณ วันที่ 20 เมษายน พ.ศ. 2522

ข้อกำหนดกรมตำรวจ เรื่อง ชนิด ลักษณะ จำนวนของธงหรือสัญญาณสำหรับรถที่บรรทุกของขึ้นเกินความยาวตัวรถ กำหนด ณ วันที่ 20 เมษายน พ.ศ. 2522⁵⁵ อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 15 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยประกาศ กำหนดชนิด ลักษณะ จำนวนของธงหรือสัญญาณไฟสำหรับรถที่บรรทุกของขึ้นเกินความยาวของตัวรถไว้ ดังต่อไปนี้

1. ธง มีลักษณะเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า ขนาดกว้าง 30 เซนติเมตร ยาว 45 เซนติเมตร ทำด้วยผ้าหรือวัสดุสังเคราะห์สีแดงเรืองแสง ไม่ขาดชำรุด หรือเปราะเป็นอันเสื่อมสภาพการเรืองแสง

2. ไฟสัญญาณแสงแดง ต้องออกท้ายรถให้สามารถเห็นแสงไฟได้ชัดเจนในระยะไม่น้อยกว่า 150 เมตร

3. ถ้าสิ่งของที่บรรทุกกว้างเกิน 1 เมตร ให้ติดธงตามข้อ 1 ทั้งด้านซ้ายและด้านขวา เพื่อแสดงส่วนกว้างของสิ่งของนั้น และในเวลาต้องเปิดไฟ ตามมาตรา 11 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ให้ใช้โคมไฟสัญญาณตามข้อ 2 ติดไว้ตรงจุดที่ติดธงด้วย

4. ถ้าสิ่งของที่บรรทุกยาวเกินตัวรถตั้งแต่ 2.50 เมตรขึ้นไป ต้องติดธงหรือโคมไฟไว้กึ่งกลางด้านข้างของสิ่งของนั้นข้างละ 1 ชุด ส่วนลักษณะของธงและโคมไฟ ตลอดจนเงื่อนไขในการใช้ให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อ 1, 2 และ 3

2.6.7. หลักการและสาระสำคัญของระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการปักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2561⁵⁶ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ข้อ 6 บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ที่นายทะเบียนจะสั่งปักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตให้แบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

⁵⁵ ราชกิจจานุเบกษา ฉบับพิเศษ เล่มที่ 96/ตอนที่ 65 (28 เมษายน 2522), น. 4 – 5.

⁵⁶ ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 135 ตอนพิเศษ 334 ง (28 ธันวาคม 2561).

กลุ่มที่ 1 ความผิดทั่วไป เป็นความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียว

กลุ่มที่ 2 ความผิดที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยสาธารณะ เป็นความผิดที่ก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ผู้โดยสารหรือกระทบต่อความปลอดภัย และประโยชน์สาธารณะ หรือส่งผลให้การบังคับใช้กฎหมายเสื่อมประสิทธิภาพ

กลุ่มที่ 3 ความผิดร้ายแรง เป็นความผิดที่มีโทษจำคุก

ข้อหาความผิด การเปรียบเทียบปรับ การอบรม ระยะเวลาการสั่งพักใช้และการเพิกถอนใบอนุญาตให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในบัญชี 1 – 3 ท้ายระเบียบนี้

ทั้งนี้ รายละเอียดบัญชีแนบท้ายปรากฏตามตาราง ดังนี้

ตารางที่ 2.1 บัญชี 1 กลุ่มความผิดทั่วไป

มาตรา	ข้อหาความผิด	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	บทกำหนดโทษ
ม.102 (4)	<ul style="list-style-type: none"> - การกระทำอันควรขายหน้าต่อหน้าธารกำนัลหรือกระทำการลามกอย่างอื่นขณะปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ขับรถ - สูบบุหรี่หรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะทำนองเดียวกันขณะปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ขับรถ - ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่หรือคอมพิวเตอร์พกพาในขณะที่ขับรถโดยไม่ใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนา - ไม่ใช้เครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถ (ปลดหรือถอดเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ แหล่งจ่ายพลังงานหรือสัญญาณหรือตัดแปลงให้ไม่สามารถส่งข้อมูลการเดินทางของรถได้) 	ปรับและ อบรม	ปรับ, พัก ใช้ไม่น้อย กว่า 1 เดือน แต่ ไม่เกิน 3 เดือนและ อบรม	ปรับ, พัก ใช้ไม่น้อย กว่า 3 เดือน แต่ ไม่เกิน 6 เดือนและ อบรม	ม.127 ปรับ ไม่เกิน 5,000 บาท

มาตรา	ข้อหาความผิด	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	บทกำหนดโทษ
ม.103 (1)	- ขับรถในเวลาที่ยานพาหนะหรือจิตใจ หยาบความสามารถ	ปรับและ อบรม	ปรับ, พัก ใช้ไม่น้อย กว่า 1 เดือน แต่ ไม่เกิน 3 เดือนและ อบรม	ปรับ, พัก ใช้ไม่น้อย กว่า 3 เดือน แต่ ไม่เกิน 6 เดือนและ อบรม	ม.127 ปรับ ไม่เกิน 5,000 บาท
ม.103 (4)	- รับปรทุกน้ำมันเชื้อเพลิง ระเบิด หรือวัตถุอันตรายโดยฝ่าฝืนข้อ ห้ามตามที่อธิบดีกำหนด	ปรับและ อบรม	ปรับ, พัก ใช้ไม่น้อย กว่า 1 เดือน แต่ ไม่เกิน 3 เดือนและ อบรม	ปรับ, พัก ใช้ไม่น้อย กว่า 3 เดือน แต่ ไม่เกิน 6 เดือนและ อบรม	ม.127 ปรับ ไม่เกิน 5,000 บาท

มาตรา	ข้อหาความผิด	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	บทกำหนดโทษ
ม.103 (5)	- ไม่หยุดหรือจอดรถ ณ สถานี ขนส่ง - ไม่ปฏิบัติตามระเบียบเกี่ยวกับ สถานีขนส่ง	ปรับและ อบรม	ปรับ, พัก ใช้ไม่น้อย กว่า 1 เดือน แต่ ไม่เกิน 3 เดือนและ อบรม	ปรับ, พัก ใช้ไม่น้อย กว่า 3 เดือน แต่ ไม่เกิน 6 เดือนและ อบรม	ม.127 ปรับ ไม่เกิน 5,000 บาท
ม.103	- ขับรถเกินกว่าชั่วโมงการทำงาน	ปรับและ	ปรับ, พัก	ปรับ, พัก	ม.127 ปรับ

มาตรา	ข้อหาความผิด	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	บทกำหนดโทษ
ทวิ	ที่กฎหมายกำหนด	อบรม	ใช้ไม่น้อยกว่า 1 เดือน แต่ไม่เกิน 3 เดือนและอบรม	ใช้ไม่น้อยกว่า 3 เดือน แต่ไม่เกิน 6 เดือนและอบรม	ไม่เกิน 5,000 บาท
ม.104	- การกระทำให้ผู้โดยสารซึ่งได้ชำระค่าโดยสารถูกต้องแล้วต้องลงจากรถก่อนถึงจุดหมายปลายทาง	ปรับและอบรม	ปรับ, พักใช้ไม่น้อยกว่า 1 เดือน แต่ไม่เกิน 3 เดือนและอบรม	ปรับ, พักใช้ไม่น้อยกว่า 3 เดือน แต่ไม่เกิน 6 เดือนและอบรม	ม.127 ปรับไม่เกิน 5,000 บาท
ม.105	- ไม่หยุดรถเพื่อรับหรือส่งผู้โดยสาร ณ ที่ที่มีเครื่องหมายให้รถหยุด	ปรับและอบรม	ปรับ, พักใช้ไม่น้อยกว่า 1 เดือน แต่ไม่เกิน 3 เดือนและอบรม	ปรับ, พักใช้ไม่น้อยกว่า 3 เดือน แต่ไม่เกิน 6 เดือนและอบรม	ม.159 ปรับไม่เกิน 5,000 บาท
ม.106	ขณะปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ขับรถได้ละทิ้งหน้าที่โดยไม่มีเหตุอันสมควร	ปรับและอบรม	ปรับ, พักใช้ไม่น้อยกว่า 1 เดือน แต่ไม่เกิน 3 เดือนและ	ปรับ, พักใช้ไม่น้อยกว่า 3 เดือน แต่ไม่เกิน 6 เดือนและ	ม.127 ปรับไม่เกิน 5,000 บาท

มาตรา	ข้อหาความผิด	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	บทกำหนดโทษ
			อบรม	อบรม	
ม.159	เรียกเก็บค่าขนส่งหรือค่าบริการ อย่างอื่นให้ผิดไปจากอัตราที่ คณะกรรมการกำหนด	ปรับและ อบรม	ปรับ, พัก ใช้ไม่น้อย กว่า 1 เดือน แต่ ไม่เกิน 3 เดือนและ อบรม	ปรับ, พัก ใช้ไม่น้อย กว่า 3 เดือน แต่ ไม่เกิน 6 เดือนและ อบรม	ม.127 ปรับ ไม่เกิน 5,000 บาท

หมายเหตุ 1. ผู้ขับรถที่กระทำความผิดต้องเข้ารับการอบรมเสริมความรู้และสร้างความตระหนักในการให้บริการที่ดีแก่ผู้ใช้บริการตามหัวข้อวิชาที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด เป็นเวลาไม่น้อยกว่า 3 ชั่วโมง

2. การพิจารณาลงโทษปรับสามารถลงโทษหนักหรือเบาภายใต้อัตราโทษที่กฎหมายกำหนดโดยคำนึงถึงความร้ายแรงของพฤติการณ์การกระทำความผิด

ตารางที่ 2.2 บัญชี 2 กลุ่มความผิดที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยสาธารณะ

มาตรา	ข้อหาความผิด	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	บทกำหนดโทษ
ม.40	- ทำการขนส่งเช่น เดี่ยวหรือค้ายหรือ แข่งผลประโยชน์กับ ผู้ได้รับใบอนุญาต ประกอบการขนส่ง ประจำทาง (เฉพาะ กรณีผู้ขับรถเป็น บุคคลเดียวกับ ผู้ประกอบการขนส่ง เท่านั้น)	ปรับและ อบรม	ปรับ, พักใช้ ไม่น้อยกว่า 3 เดือน แต่ไม่ เกิน 6 เดือน และอบรม	ปรับและเพิก ถอน ใบอนุญาต	ม.138 ปรับตั้ง แต่ 50,000 บาท ถึง 200,000 บาท

มาตรา	ข้อหาความผิด	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	บทกำหนดโทษ
ม . 102 (4)	- ไม่ใช้เครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถ (ไม่ล็อกอุปกรณ์สำหรับยึดผู้บรรทุกสินค้า, ไม่ล็อกอุปกรณ์ต่อพ่วง) - ไม่แสดงเครื่องหมายเมื่อจำเป็นต้องจอดรถในทางเดินรถหรือไหล่ทาง	ปรับ และ อบรม	ปรับ, พักใช้ ไม่น้อยกว่า 3 เดือน แต่ไม่ เกิน 6 เดือน และอบรม	ปรับและเพิก ถอน ใบอนุญาต	ม.127 ปรับไม่ เกิน 5,000 บาท
ม.107	- บรรทุกผู้โดยสารเกินจำนวนที่นั่งผู้โดยสาร	ปรับ และ อบรม	ปรับ, พักใช้ ไม่น้อยกว่า 3 เดือน แต่ไม่ เกิน 6 เดือน และอบรม	ปรับและเพิก ถอน ใบอนุญาต	ม.127 ปรับไม่ เกิน 5,000 บาท
ม.111	- ขับรถด้วยอัตราความเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด (ม . 67 พ.ร.บ. จราจรทางบกฯ) - ขับรถโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว	ปรับ และ อบรม	ปรับ, พักใช้ ไม่น้อยกว่า 3 เดือน แต่ไม่ เกิน 6 เดือน และอบรม	ปรับและเพิก ถอน ใบอนุญาต	ม. 161 ปรับ ไม่เกิน 5,000 บาท

มาตรา	ข้อหาความผิด	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	บทกำหนดโทษ
	<p>อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน (ม.43 (4) พ.ร.บ. จราจรทางบกฯ)</p> <p>- ขับรถโดยก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น และไม่หยุดรถให้ความช่วยเหลือตามสมควร (ม.78 วรรคหนึ่ง พ.ร.บ. จราจรทางบกฯ)</p>				

หมายเหตุ: 1. ผู้ขับรถที่กระทำความผิดต้องเข้ารับการอบรมเสริมความรู้และสร้างความตระหนักในการให้บริการที่ดีแก่ผู้ใช้บริการตามหัวข้อวิชาที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด เป็นเวลาไม่น้อยกว่า 3 ชั่วโมง

2. การพิจารณาลงโทษปรับสามารถลงโทษหนักหรือเบาภายใต้อัตราโทษที่กฎหมายกำหนดโดยคำนึงถึงความร้ายแรงของพฤติการณ์การกระทำความผิด

ตารางที่ 2.3 บัญชี 3 กลุ่มความผิดร้ายแรง

มาตรา	ข้อหาความผิด	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	บทกำหนดโทษ
ม.102 (3)	- เสพหรือเมาสุรา หรือของมีนเมา อย่างอื่นขณะปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ขับรถ	พักใช้ 30 วัน	พักใช้ 60 วัน	เพิกถอน	ม.127 ทวิ วรรคหนึ่ง จำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือ ปรับตั้งแต่ 2,000 บาท ถึง 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้ง ปรับ
ม.102 (3 ทวิ)	- เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษขณะปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ขับรถ	พักใช้ 30 วัน	พักใช้ 60 วัน	เพิกถอน	ม.127 ทวิ วรรคสอง ระวางโทษสูง กว่าที่กฎหมาย ว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ กำหนดอีก หนึ่งในสาม
ม.102 (3 ตริ)	- เสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทขณะปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้	พักใช้ 30 วัน	พักใช้ 60 วัน	เพิกถอน	ม.127 ทวิ วรรคสอง ระวางโทษสูง กว่าที่กฎหมาย ว่าด้วยวัตถุที่ ออกฤทธิ์ต่อ จิตและ

มาตรา	ข้อหาความผิด	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	บทกำหนดโทษ
	ขับรถ				ประสาธ กำหนดอีก หนึ่งในสาม
ม . 104 (4)	- ไม่ใช่เครื่อง อุปกรณ์และส่วน ควบของรถ (ใช้ อุปกรณ์ประเภทตัด สัญญาณความถี่วิทยุ (Radio Jamming) เช่น GPS Jammer, Mobile Phone Jammer เป็นต้น ทำ ให้ไม่สามารถส่ง ข้อมูลการเดินทาง ของรถได้)	พักใช้ 30 วัน	พักใช้ 60 วัน	เพิกถอน	ม.127 ปรับไม่ เกิน 5,000 บาท

หมายเหตุ: ในกรณีเป็นความผิดตามกฎหมายอื่น เช่น พระราชบัญญัติวิทยุคมนาคม พ.ศ. 2498 มาตรา 6 มาตรา 23 และมาตรา 26 ให้ดำเนินการแจ้งความร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวนเพื่อดำเนินคดีในข้อหาความผิดนั้นด้วย

ข้อ 7 การพิจารณาใช้มาตรการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตตามที่กำหนดไว้ในบัญชี 1 และ 2 ต้องเป็นกรณีผู้ได้รับใบอนุญาตกระทำความผิดซ้ำในข้อหาเดียวกันภายในกำหนด 2 ปีนับแต่วันที่ได้กระทำความผิดครั้งแรก

ข้อ 8 ในกรณีปรากฏข้อเท็จจริงว่า การกระทำของผู้ได้รับใบอนุญาตส่งผลกระทบต่อชื่อเสียง หรือภาพพจน์ของประเทศ หรือเป็นการขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น หรือก่อให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงจนทำให้มีผู้บาดเจ็บ หรือเสียชีวิตจำนวนมาก ให้นายทะเบียนพิจารณาสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตทันทีตามพฤติการณ์แห่งการกระทำความผิด โดยไม่ต้องดำเนินการตามที่กำหนดไว้ในข้อ 6 และ ข้อ 7

2.7 หลักเกณฑ์การกำหนดระดับความผิดและระดับโทษสำหรับการศึกษาวิเคราะห์ในกรณีการดัดแปลงสภาพรถเพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบ

ตามที่รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.2560 มาตรา 77 วรรคสาม ระบุไว้ว่า รัฐพึงใช้ระบบอนุญาตและระบบคณะกรรมการในกฎหมายเฉพาะกรณีที่เป็น พึงกำหนดหลักเกณฑ์การใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ของรัฐและระยะเวลาในการดำเนินการตามขั้นตอนต่างๆ ที่บัญญัติไว้ในกฎหมายให้ชัดเจน และพึงกำหนดโทษอาญาเฉพาะความผิดร้ายแรง⁵⁷ ดังนั้น เพื่อให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของรัฐธรรมนูญดังกล่าวข้างต้น จึงจำเป็นต้องกำหนดระดับความผิดและระดับโทษ โดยได้มีการตราพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. 2562⁵⁸ ขึ้นเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมาย การตรวจสอบความจำเป็นในการตรากฎหมาย การรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องและวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายเพื่อประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย และการเปิดเผยผลการรับฟังความคิดเห็นและการวิเคราะห์นั้นต่อประชาชน หลักเกณฑ์การตรวจสอบเนื้อหาของร่างกฎหมายที่เกี่ยวกับระบบอนุญาต ระบบคณะกรรมการ การใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ของรัฐ ระยะเวลาในการดำเนินการตามขั้นตอนต่างๆ และการกำหนดโทษอาญา เพื่อให้การตรากฎหมายเป็นไปโดยละเอียดรอบคอบ ไม่สร้างภาระแก่ประชาชนเกินความจำเป็น ตลอดจนกำหนดหลักเกณฑ์การประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมายภายหลัง เมื่อกฎหมายมีผลใช้บังคับแล้วเพื่อพัฒนากฎหมายให้ทันสมัยและสอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป และการเข้าถึงบทบัญญัติของกฎหมายของประชาชน ทั้งนี้ คณะกรรมการพัฒนากฎหมายได้อาศัยอำนาจตามมาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. 2562 ในการออกคำแนะนำเกี่ยวกับการกำหนดโทษอาญาในกฎหมาย⁵⁹ ตามที่ได้ระบุในมาตรา 5 และมาตรา 21 (8) แห่งพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. 2562 กำหนดให้ในการจัดทำร่างกฎหมาย หน่วยงานของรัฐพึงกำหนดโทษอาญาในกฎหมายเฉพาะความผิดร้ายแรง และให้คำนึงถึงหลักเกณฑ์ ดังนี้ (1) การกระทำนั้นต้องกระทบต่อความมั่นคงหรือความปลอดภัยของประเทศ ความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนอย่างร้ายแรง หรือมีผลกระทบต่อส่วนรวม และ (2) เป็นกรณีที่ไม่สามารถใช้มาตรการอื่นใดเพื่อบังคับใช้

⁵⁷ ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 134/ตอนที่ 40 ก (6 เมษายน 2560), น. 20.

⁵⁸ ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 136/ตอนที่ 72 ก (31 พฤษภาคม 2562).

⁵⁹ ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 136/ตอนที่ 132 ก (27 พฤศจิกายน 2562), น. 18 - 21.

กฎหมายอย่างได้ผลและมีประสิทธิภาพเพียงพอที่จะทำให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมายได้ โดยการกำหนดโทษทางอาญาในกฎหมายสำหรับการกระทำความผิดจะต้องยึดหลักเกณฑ์ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 การกระทำที่เป็นความผิดร้ายแรงนั้นเป็นการกระทำที่กระทบต่อความมั่นคงของรัฐ หรือความปลอดภัยของประเทศ ความสงบเรียบร้อยของประชาชน หรือกระทบต่อศีลธรรมอันดีของประชาชนอย่างร้ายแรง หรือมีผลกระทบต่อส่วนรวมในวงกว้าง

หน่วยงานของรัฐต้องพิจารณาวัตถุประสงค์ของการตรากฎหมาย หากเป็นไปได้เพื่อคุ้มครองสิ่งต่อไปนี้ อาจกำหนดเป็นโทษอาญาได้

(1) เป็นการกระทำที่กระทบต่อความมั่นคงของรัฐหรือความปลอดภัยของประเทศ ได้แก่ การกระทำอันที่อาจทำให้เกิดความไม่มั่นคงทางเศรษฐกิจ สังคม หรือการเมืองการปกครอง หรือเป็นการกระทำที่อาจทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยของประเทศหรือประชาชน อาจกำหนดเป็นความผิดอาญาได้ตามความร้ายแรงของการกระทำนั้น ๆ

(2) เป็นการกระทำที่กระทบต่อความสงบเรียบร้อยของประชาชน (public order) หรือกระทบต่อศีลธรรมอันดีของประชาชนอย่างร้ายแรง (good morals) หรือมีผลกระทบต่อส่วนรวมในวงกว้าง ซึ่งต้องคำนึงถึงสภาพสังคมและเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไป

ในการพิจารณาดังกล่าวให้ถือหลัก ดังต่อไปนี้

ความสงบเรียบร้อยของประชาชน (public order) คือ กฎเกณฑ์เพื่อรักษาความสงบเรียบร้อย มุ่งคุ้มครองการอยู่ร่วมกันของคนในสังคมหรือในประเทศชาติ เพื่อให้เกิดความมั่นคง (security) ความสงบสุข (tranquility) สันติภาพ (peace) และสุขภาพ (public health) ร่วมกันของคนในสังคม การกระทำใดที่ทำให้เกิดความไม่มั่นคง ความไม่สงบสุข ความวุ่นวายหรือบ่อนทำลายสุขภาพอันจะมีผลต่อการอยู่ร่วมกันของคนในสังคม การกระทำที่กระทบต่อความสงบเรียบร้อยของประชาชนนั้น ย่อมกำหนดเป็นความผิดอาญาได้ตามความร้ายแรงแห่งการกระทำและเจตนา

ศีลธรรมอันดีของประชาชน (good morals) คือ กฎเกณฑ์ที่คนในสังคมส่วนใหญ่ถือปฏิบัติ ตามความเชื่อ ตามประเพณี หรือศาสนา และถือว่าเป็นเครื่องวินิจฉัยความประพฤติว่าถูกต้องหรือไม่ ปกติการกระทำที่ขัดต่อศีลธรรมอันดีของประชาชนย่อมทำให้นิติกรรมเสียไป แต่การกระทำที่ขัดต่อศีลธรรมอันดีของประชาชนจะเป็นความผิดอาญาก็ต่อเมื่อการกระทำนั้นเป็นเรื่องร้ายแรงและกระทบต่อการอยู่ร่วมกันของคนในสังคมอันอาจทำให้เกิดความไม่มั่นคง ความไม่สงบสุข ความวุ่นวายในสังคมได้ ศีลธรรมอันดีของประชาชนนี้อาจมีวิวัฒนาการได้ตามยุคสมัยและตามพื้นที่ การกระทำที่กระทบต่อศีลธรรมอันดีของประชาชนอย่างร้ายแรงย่อมกำหนดเป็นความผิดอาญาได้ตามยุคสมัย

การกระทำที่มีผลกระทบต่อส่วนรวม คือ การกระทำที่ส่งผลร้ายต่อประชาชนในวงกว้าง ในด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมืองการปกครอง หรือสิ่งแวดล้อม หรือผลกระทบที่เป็นผลร้ายอื่นที่ไม่เพียงแต่เป็นการกระทบต่อปัจเจกบุคคลเป็นการส่วนตัว

ทั้งนี้ ในการพิจารณาหลักเกณฑ์ตาม (1) และ (2) หน่วยงานของรัฐต้องตระหนักว่า เกณฑ์ดังกล่าวมีลักษณะเป็นพลวัตจึงต้องพิจารณาให้สอดคล้องกับยุคสมัย สภาพสังคม เศรษฐกิจ การเมือง การปกครอง วัฒนธรรม และประเพณีที่เปลี่ยนแปลงไป รวมถึงถึงความก้าวหน้าของเทคโนโลยี และปัจจัยอื่น ๆ

ข้อ 2 เป็นกรณีที่ไม่สามารถใช้มาตรการอื่นใดเพื่อบังคับใช้กฎหมายอย่างได้ผลและมีประสิทธิภาพเพียงพอที่จะทำให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมายได้

การกำหนดให้การกระทำใดเป็นความผิดและโทษอาญาเป็นการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลอย่างยิ่ง จึงต้องใช้ในกรณีที่ไม่มีมาตรการอื่นเพื่อให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมายได้ หรือการลงโทษอย่างอื่นที่ไม่ใช่โทษอาญาไม่ทำให้ผู้กระทำความผิดเกรงกลัวเพราะได้รับประโยชน์ทางเศรษฐกิจคุ้มค่ากว่าโทษที่ได้รับ หากมีมาตรการอื่นที่ทำให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมายได้ เช่น มาตรการจูงใจเพื่อให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมาย หรือการอำนวยความสะดวกให้กระทำการที่รัฐอยากให้กระทำ การกำหนดมาตรการบังคับทางปกครอง การกำหนดสภาพบังคับทางเศรษฐกิจ เช่น การกำหนดโทษปรับเป็นพินัย⁶⁰ หรือการกำหนดให้เอกชนฟ้องร้องดำเนินคดีได้เอง เห็นสมควรใช้มาตรการดังกล่าว แต่ถ้ามาตรการดังกล่าวไม่อาจทำให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมายอย่างได้ผลหรือมีประสิทธิภาพเพียงพอ กรณีนี้จึงกำหนดให้การฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายดังกล่าวเป็นความผิด และมีโทษอาญา

ข้อ 3 ความผิดที่บัญญัติไว้แล้วในประมวลกฎหมายอาญา ภาควิชาความผิด หากบทบัญญัติความผิดที่มีโทษอาญาในพระราชบัญญัติใดมีองค์ประกอบความผิดเหมือนหรือคล้ายคลึงกับความผิดที่กำหนดในภาควิชาความผิดของประมวลกฎหมายอาญา มิให้กำหนดโทษอาญาในร่างกฎหมายนั้น เว้นแต่จะมีเหตุผลความจำเป็นพิเศษว่าเป็นกฎหมายเฉพาะจำเป็นต้องมีโทษสูงกว่าหรือมีโทษอุปกรณ์ เช่น เพิกถอนสิทธิเลือกตั้งหรือสิทธิสมัครรับเลือกตั้ง

⁶⁰ โทษปรับเป็นพินัย เป็นแนวทางหนึ่งในการกำหนดสภาพบังคับที่เป็นผลร้ายกรณีไม่ปฏิบัติตามกฎหมายและไม่ใช้โทษอาญาหรือโทษทางปกครอง ซึ่งอยู่ระหว่างการศึกษาและจัดทำร่างกฎหมายโดยสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

อย่างไรก็ดี ในกรณีที่ประสงค์จะกำหนดโทษอาญาที่มีโทษน้อยกว่าโดยมิให้นำประมวลกฎหมายอาญามาใช้บังคับจะต้องระบุในกฎหมายเฉพาะนั้นให้ชัดเจนว่า มิให้นำโทษสำหรับความผิดตามประมวลกฎหมายอาญามาใช้บังคับสำหรับการกระทำความผิดตามกฎหมายเฉพาะนั้น

ข้อ 4 ในกรณีที่มีพันธกรณีระหว่างประเทศที่มีผลผูกพันประเทศไทย เช่น สนธิสัญญา หรือความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคี กำหนดพันธกรณีให้ประเทศไทยต้องตรากฎหมาย ที่มีโทษอาญาตามที่กำหนดไว้ในพันธกรณีนั้น ให้กำหนดโทษอาญาได้ตามความจำเป็นและเหมาะสมและมีเพดานโทษ (threshold) ที่ชัดเจนด้วย ทั้งนี้ ในการตรากฎหมายที่กำหนดโทษอาญาตามพันธกรณีระหว่างประเทศนั้นจะต้องอ้างข้อความในพันธกรณีที่ระบุให้กำหนดโทษอาญาให้ชัดเจนด้วย มิใช่แค่เป็นข้อเสนอแนะตามพันธกรณีว่าอาจกำหนดเป็นโทษอาญาเท่านั้น

ข้อ 5 การกระทำใดที่เป็นกรรมเดียวและมีโทษอาญาอยู่แล้ว จะกำหนดให้การกระทำกรรมเดียวกันนั้นมีโทษอย่างอื่นด้วย เพื่อจูงใจให้ยอมรับโทษอย่างอื่นนั้นเพื่อระงับคดียอมกระทำมิได้

บทบัญญัติแห่งกฎหมายทั้งหลายที่กำหนด “มาตรการลงโทษทางแพ่ง” เช่น กฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ต้องเปลี่ยนบทบัญญัติเป็นสภาพบังคับอื่นที่เหมาะสม เช่น โทษปรับทางปกครอง หรือโทษปรับเป็นพินัย เว้นแต่โดยสภาพของความผิดสมควรมีโทษอาญา เพราะเรื่องทางแพ่งในระบบประมวลกฎหมาย หมายถึงเรื่องระหว่างเอกชนกับเอกชนเท่านั้น แต่การละเมิดกฎหมาย ดังกล่าวข้างต้นไม่ใช่เรื่องระหว่างเอกชนกับเอกชน หากแต่เป็นเรื่องระหว่างรัฐหรือหน่วยงานของรัฐซึ่งต้องรักษาความสงบเรียบร้อยให้กับบุคคล จึงไม่ใช่เรื่องทางแพ่งและการเปลี่ยนโทษทางแพ่งมาเป็นโทษปรับเป็นพินัยย่อมคุ้มครองสิทธิเสรีภาพของผู้ถูกลงโทษมากกว่า

ตัวอย่างของการกระทำที่ไม่ควรกำหนดเป็นโทษอาญาตามหลักเกณฑ์ข้อ 1 และ 2

(1) การกระทำความผิดเล็กน้อย เช่น ผิดกฎจราจรเล็กน้อย โดยการจอดรถในที่ห้ามจอด ขับรถทับเส้นทึบ (เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง) หรือก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญที่กระทำต่อปัจเจกชน อาจกำหนดเป็นโทษปรับเป็นพินัยได้ ซึ่งต่างจากการกระทำผิดกฎจราจรที่อาจกระทบต่อความปลอดภัยของผู้อื่นซึ่งต้องกำหนดเป็นโทษอาญา เช่น การขับรถโดยไม่มีใบอนุญาต การขับรถฝ่าไฟแดง (สัญญาณไฟจราจร)

(2) กระทำการฝ่าฝืนกฎหมายเศรษฐกิจที่ไม่มีผลกระทบรุนแรง อาจใช้มาตรการบังคับทางปกครองหรือมาตรการบังคับอื่นแทน เช่น สั่งให้หยุดหรือแก้ไขให้ถูกต้อง หรือการใช้มาตรการบังคับทางแพ่งในกรณีการละเมิดทรัพย์สินทางปัญญาที่ไม่ได้มีความมุ่งหมายทางการค้า

(3) การฝ่าฝืนไม่ต่ออายุใบอนุญาตหรือต่ออายุใบอนุญาตเกินกำหนด ไม่แจ้งเปลี่ยนสถานที่ประกอบการ

(4) ความผิดเกี่ยวกับการแต่งเครื่องแต่งกายโดยไม่มีสิทธิ เช่น แต่งกายแสดงวิทยฐานะของสถาบันอุดมศึกษาโดยไม่มีสิทธิ แต่การแต่งเครื่องแบบเจ้าพนักงานซึ่งมีอำนาจตามกฎหมายโดยไม่มีสิทธิควรกำหนดเป็นโทษอาญาเพราะจะทำให้ประชาชนเข้าใจผิดว่าเป็นเจ้าพนักงาน

จากเจตนารมณ์ของรัฐธรรมนูญและคำแนะนำของคณะกรรมการพัฒนากฎหมายที่ได้เสนอแนะแนวทางการกำหนดโทษอาญาตามพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. 2562 ที่กล่าวข้างต้น จึงควรมีการพิจารณากำหนดระดับความผิดและระดับโทษที่เกี่ยวข้องอย่างเป็นระบบ โดยในต่างประเทศ เช่น ประเทศฝรั่งเศส ก็มีการศึกษาวิเคราะห์แนวทางที่เหมาะสมในการกำหนดโทษอาญา รวมถึงการนำมาตรกรอื่นมาใช้เป็นทางเลือกแทนโทษอาญาสำหรับการกระทำความผิดบางประเภทและใช้โทษทางปกครองแทนโทษอาญา ซึ่งคณะกรรมการปรับปรุงประมวลกฎหมายอาญาได้เสนอเกณฑ์พิจารณาที่เป็นระบบในการเลือกกำหนดโทษ ดังนี้⁶¹

เกณฑ์ลำดับที่หนึ่ง เกณฑ์ความร้ายแรงของการกระทำผิด (critères de gravité) ซึ่งเป็นการใช้หลักยุติธรรม (principe de justice) พิจารณาว่าการกระทำนั้น มีความร้ายแรงถึงขั้นที่สมควรกำหนดให้มีโทษอาญาหรือไม่ ซึ่งการกระทำผิดจะมีระดับความร้ายแรงเพียงใดนั้น คณะกรรมการฯ ได้กำหนดให้พิจารณาจากตัวชี้วัด (indicateurs) สามประการประกอบกัน ได้แก่ (1) ลักษณะการกระทำผิด (2) ความสำคัญของสิ่งที่กฎหมายมุ่งคุ้มครอง และ (3) ความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่สิ่งที่กฎหมายมุ่งคุ้มครอง โดยแต่ละตัวชี้วัดจะมีเกณฑ์พิจารณา (critères) เพื่อวิเคราะห์ถึงความเหมาะสมในการกำหนดโทษอาญาในระดับที่ลดหลั่นกันไป ตั้งแต่ระดับต่ำสุด (ค่าคะแนน 1) ระดับปานกลาง (ค่าคะแนน 2) จนถึงระดับสูงสุด (ค่าคะแนน 3) โดยมีรายละเอียดตามตารางต่อไปนี้

⁶¹ ศุภวัฒน์ สิงห์สุวรรณ, เกณฑ์พิจารณาในการเลือกกำหนดโทษทางปกครองแทนโทษอาญา, (ม.ป.ท: สำนักกฎหมายปกครอง, ม.ป.ป), น. 30 – 39.

ตารางที่ 2.4 เกณฑ์ลำดับที่หนึ่ง เกณฑ์ความร้ายแรงของการกระทำผิด – หลักยุติธรรม

ตัวชี้วัด	เกณฑ์พิจารณา	ระดับที่สมควรกำหนดเป็น ความผิดอาญา
ลักษณะการกระทำผิด	การกระทำโดยเจตนา	3
	การกระทำโดยประมาท	2
	การผิดพลาดบกพร่อง	1
สิ่งที่กฎหมายมุ่งคุ้มครอง	คุณค่าระดับสูงที่มีอาจล่วงละเมิดได้	3
	สิทธิเสรีภาพที่อาจถูกจำกัด	2
	กฎระเบียบในการอยู่ร่วมกันในสังคม	1
ความเสียหาย	ความเสียหายร้ายแรง	3
	ความเสียหายเล็กน้อย	2
	ความเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหาย	1

สำหรับตัวชี้วัดในเรื่องสิ่งที่กฎหมายมุ่งคุ้มครองนั้น คณะกรรมการฯ ได้ให้คำอธิบายไว้
ดังนี้

1) “คุณค่าระดับสูงที่มีอาจล่วงละเมิดได้” หมายถึง คุณค่าที่รับรองโดยกฎเกณฑ์ทางกฎหมายที่มีลำดับศักดิ์สูงกว่ากฎหมายของฝ่ายนิติบัญญัติ ซึ่งได้แก่ รัฐธรรมนูญหรือพันธกรณีระหว่างประเทศซึ่งตัวอย่างของคุณค่าระดับสูงที่มีอาจล่วงละเมิดได้ เช่น ศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ ชีวิตของบุคคลหรือบูรณภาพแห่งดินแดน

2) “สิทธิเสรีภาพที่อาจถูกจำกัดได้” ได้แก่ สิทธิและเสรีภาพส่วนใหญ่ที่รับรองไว้โดยรัฐธรรมนูญหรือพันธกรณีระหว่างประเทศ แต่เป็นสิทธิและเสรีภาพที่มีข้อยกเว้นและอาจถูกจำกัดได้ เช่น เสรีภาพส่วนบุคคล ความปลอดภัยของบุคคล สิทธิในทรัพย์สิน ความเป็นอยู่ส่วนตัว และชีวิตครอบครัวการไม่เลือกปฏิบัติ ความเสมอภาค เสรีภาพในการนับถือศาสนาและแสดงความคิดเห็น สิทธิในการศึกษาอบรมและวัฒนธรรม และสิทธิในการมีสิ่งแวดล้อมที่ดี

3) “กฎระเบียบในการอยู่ร่วมกันในสังคม” ได้แก่ กฎเกณฑ์ที่ใช้บังคับกับบุคคลบางประเภทเช่น การเก็บรักษาทะเบียนการค้าหรือเอกสารสำคัญต่าง ๆ ในการประกอบธุรกิจ หรือกฎเกณฑ์

ที่ใช้บังคับกับการกระทำในบางเรื่อง เช่น การจอตกรถคิดขวางทางจราจร ซึ่งเป็นการฝ่าฝืนกฎระเบียบแต่ไม่ก่ออันตรายแก่บุคคลอื่น

เมื่อนำตัวชี้วัดทั้งสามประการมาคำนวณประกอบกันแล้ว หากได้ค่ารวมมากกว่า 7 เช่น กรณีที่การกระทำนั้นเป็นการกระทำโดยเจตนา (ค่าคะแนน 3) และก่อให้เกิดความเสียหายร้ายแรง (ค่าคะแนน 3) ต่อคุณค่าระดับสูงที่มีอาจล่วงละเมิดได้ (ค่าคะแนน 3) ค่ารวมจะเท่ากับ 9 กรณีดังกล่าวสมควรกำหนดให้การกระทำนั้นมีโทษอาญา แต่กรณีที่ค่ารวมต่ำกว่า 5 เช่น เป็นการบกพร่องผิดพลาด (ค่าคะแนน 1) ที่ทำให้เกิดความเสียหายที่จะเกิดความเสียหาย (ค่าคะแนน 1) ต่อกฎระเบียบในการอยู่ร่วมกันในสังคม (ค่าคะแนน 1) ค่ารวมจะเท่ากับ 3 กรณีนี้สมควรใช้มาตรการอื่นแทนโทษอาญา โดยมาตรการที่สมควรใช้จะเป็นโทษทางปกครองหรือโทษทางแพ่ง ต้องพิจารณาต่อไปโดยใช้เกณฑ์ลำดับที่สามหรือเกณฑ์เทคนิค ส่วนกรณีที่ค่ารวมอยู่ระหว่าง 5 - 7 เช่น เป็นการกระทำโดยประมาท (ค่าคะแนน 2) ที่ก่อความเสียหายเล็กน้อย (ค่าคะแนน 2) ต่อสิทธิหรือเสรีภาพที่อาจมีการจำกัดได้ (ค่าคะแนน 2) ค่ารวมจะเท่ากับ 6 ถือเป็นกรณีที่ยังกำกึ่งว่าสมควรใช้โทษอาญาหรือมาตรการอื่นแทนโทษอาญา ในกรณีเช่นนี้ ต้องพิจารณาโดยใช้เกณฑ์ลำดับที่สองหรือเกณฑ์ว่าด้วยความสัมฤทธิ์ผลของโทษต่อไปตามหลักอรรถประโยชน์

เกณฑ์ลำดับที่สอง เกณฑ์ความสัมฤทธิ์ผลของโทษ (critères d'efficacité et d'effectivité) ซึ่งเป็นการใช้หลักอรรถประโยชน์ (principe d'utilité) จะพิจารณาถึงประสิทธิภาพของโทษและความพร้อมในการบังคับใช้โทษประกอบกัน ซึ่งการพิจารณาประกอบด้วยสองขั้นตอน ได้แก่ (1) ประสิทธิภาพของโทษที่กฎหมายกำหนดไว้ในปัจจุบัน และ (2) ความพร้อมหรือศักยภาพในการบังคับใช้โทษอาญาที่จะกำหนดขึ้นใหม่ โดยมีรายละเอียดตามตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 2.5 เกณฑ์ลำดับที่สอง เกณฑ์ความสัมฤทธิ์ผล – หลักอรรถประโยชน์

ตัวชี้วัด	เกณฑ์พิจารณา	ระดับที่สมควรกำหนดเป็น ความผิดอาญา
ประสิทธิภาพของโทษอาญาที่ กำหนดในกฎหมาย	ไม่มีการกำหนดโทษอาญาไว้	3
	โทษอาญาไม่มีประสิทธิภาพ	2
	โทษอาญามีประสิทธิภาพ	1
ประสิทธิภาพของโทษอื่น ๆ นอกจากโทษอาญา	ไม่มีการกำหนดโทษอื่น ๆ ไว้	3
	โทษอื่น ๆ ไม่มีประสิทธิภาพ	2
	โทษอื่น ๆ มีประสิทธิภาพ	1
ความพร้อมในการบังคับใช้ โทษอาญา	พร้อมที่จะสืบสวนและพิจารณาคดี	3
	พร้อมสืบสวนแต่ไม่พร้อมพิจารณาคดี	2
	ไม่มีความพร้อมในการสืบสวน	1

ทั้งนี้ ในกรณีใดที่ยังไม่มีการกำหนดโทษอาญาไว้ (ค่าคะแนน 3) และไม่มีการกำหนดโทษอื่น ๆ ไว้เช่นกัน (ค่าคะแนน 3) และกระบวนการยุติธรรมทางอาญามีความพร้อมในการสืบสวนและพิจารณาคดี (ค่าคะแนน 3) ค่ารวมจะเท่ากับ 9 กรณีสมควรกำหนดให้การกระทำนั้นมีโทษอาญา แต่กรณีพื้นฐานความผิดอาญาทั่วไปมีประสิทธิภาพอยู่แล้ว (ค่าคะแนน 1) และโทษอื่น ๆ ที่กำหนดไว้ก็มีประสิทธิภาพ (ค่าคะแนน 1) ซึ่งหากกำหนดให้การกระทำนั้นเป็นฐานความผิดอาญาใหม่เป็นการเฉพาะ จะไม่มีความพร้อมในการสืบสวน (1) ค่ารวมจะเท่ากับ 3 กรณีย่อมไม่สมควรกำหนดให้การกระทำนั้นมีโทษอาญาเป็นการเฉพาะอีก

เกณฑ์ลำดับที่สาม เกณฑ์เทคนิค (critères techniques) ซึ่งเป็นการใช้หลักยุติธรรมและหลักอรรถประโยชน์ควบคู่กัน ในกรณีที่เหมาะสมควรใช้มาตรการอื่น โดยต้องพิจารณาต่อไปว่าสมควรใช้**โทษทางปกครอง** (sanction administrative) **โทษทางแพ่ง** (sanction civile) หรือใช้**วิธีการไกล่เกลี่ยข้อพิพาท** (médiation) บนพื้นฐานแนวคิดที่ว่าโทษทางปกครองเป็นเรื่องการควบคุมกำกับ (régulation) โทษทางแพ่งเป็นเรื่องการเยียวยาความเสียหาย (réparation) ส่วนการไกล่เกลี่ยข้อพิพาทเป็นเรื่องการสร้าง**ความปรองดอง** (réconciliation) โดยจะใช้ตัวชี้วัดสามประการประกอบกัน ได้แก่ (1) ลักษณะ

ความเสียหาย ซึ่งเป็นการพิจารณาว่าการกระทำนั้นได้ก่อความเสียหายแก่บุคคลเฉพาะรายแล้วหรือไม่ได้ก่อความเสียหายแก่ผู้ใด หรืออาจจะก่อความเสียหายขึ้นได้ (2) สิ่งที่ถูกหมายมุ่งคุ้มครอง ซึ่งต้องพิจารณาว่าการกระทำนั้นเป็นการล่วงละเมิดต่อประโยชน์ส่วนบุคคล ประโยชน์ของทางราชการ หรือเป็นการล่วงละเมิดต่อประโยชน์ส่วนรวมโดยทั่วไป และ (3) ลักษณะการกระทำผิด ซึ่งจะพิจารณาว่าเป็นการฝ่าฝืนหน้าที่ทางแพ่ง หน้าที่ทางปกครอง หรือเป็นการฝ่าฝืนหน้าที่ใด ๆ ที่มีลักษณะกลาง ๆ โดยเกณฑ์เทคนิคมีรายละเอียดปรากฏตามตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 2.6 เกณฑ์ลำดับที่สาม เกณฑ์เทคนิค – การใช้หลักยุติธรรมประกอบกับหลักอรรถประโยชน์

ตัวชี้วัด	เกณฑ์พิจารณา	ระดับที่สมควรกำหนดโทษ	
		โทษทางแพ่ง/ การไต่ลง่เกลี่ยข้อพิพาท	โทษทางปกครอง
ความเสียหาย	ความเสียหายเกิดขึ้นแล้ว	3	1
	ความเสียหายอาจเกิดขึ้นได้	2	2
	ไม่เกิดความเสียหายกับบุคคลเฉพาะราย	1	3
สิ่งที่มุ่งคุ้มครอง	ประโยชน์ส่วนบุคคล	3	1
	ประโยชน์สาธารณะ	2	2
	ประโยชน์ทางราชการ	1	3
การกระทำผิด	การฝ่าฝืนหน้าที่ทางแพ่ง	3	1
	การกระทำใด ๆ	2	2
	การฝ่าฝืนหน้าที่ทางปกครอง	1	3

ทั้งนี้ กรณีที่เป็นการกระทำที่ก่อความเสียหายกับบุคคลเป็นการเฉพาะราย โดยเป็นการล่วงละเมิดต่อประโยชน์ของปัจเจกบุคคลและเป็นการฝ่าฝืนหน้าที่ทางแพ่ง ย่อมสมควรกำหนดให้มีโทษทางแพ่งหรือใช้การไต่ลง่เกลี่ยข้อพิพาท ส่วนกรณีการกระทำที่ไม่ได้ก่อความเสียหายกับบุคคลใดเป็น

การเฉพาะ โดยเป็นการล่วงละเมิดต่อประโยชน์ของทางราชการและเป็นการฝ่าฝืนหน้าที่ทางปกครองสมควรกำหนดให้มีโทษทางปกครอง⁶²

ส่วนปัญหาว่าจะเลือกใช้โทษทางแพ่งหรือการไต่ถามข้อพิพาทนั้น การไต่ถามข้อพิพาท แตกต่างจากการลงโทษทางแพ่งตรงที่มองการกระทำผิดเป็น “ความขัดแย้งระหว่างบุคคล” มากกว่าเป็นการฝ่าฝืนกฎเกณฑ์ทางกฎหมาย และข้อตกลงที่เกิดจากกระบวนการไต่ถามเป็นการสร้างความปรองดองระหว่างบุคคลที่เกี่ยวข้องมากกว่าเป็นการปกป้องกฎเกณฑ์ที่ถูกล่วงละเมิด ซึ่งการไต่ถามเป็นวิธีการที่ใช้ได้ดีในกรณีที่ผู้กระทำผิดและผู้เสียหายมีสถานะทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมใกล้เคียงกัน และสามารถหาข้อยุติที่เหมาะสมกับแต่ละกรณีได้ดีกว่าการลงโทษทางแพ่ง⁶³

อย่างไรก็ตาม จากหลักเกณฑ์ที่กล่าวมาข้างต้น สามารถสรุปได้ว่า แนวทางในการกำหนดโทษจะใช้ระดับความร้ายแรงของการกระทำผิด เป็นเกณฑ์พิจารณาสำคัญในการเลือกกำหนดโทษ โดยพิจารณาถึงความสำคัญของสิ่งที่กฎหมายมุ่งคุ้มครองว่าการกระทำนั้นล่วงละเมิดต่อคุณค่าระดับสูงหรือคุณค่าลำดับรอง ส่วนโทษทางปกครองจะใช้กับการกระทำผิดที่มีได้กระทบต่อคุณค่าอันสำคัญยิ่งของสังคมแต่เป็นการฝ่าฝืนกฎเกณฑ์ในการควบคุมของรัฐ ยกเว้นในกรณีที่การฝ่าฝืนดังกล่าวกระทบต่อคุณค่าอันสำคัญยิ่งของสังคม โดยเฉพาะความมั่นคงของรัฐ ก็สามารถกำหนดให้มีโทษอาญาได้

ดังนั้น การศึกษาในครั้งนี้ จะพิจารณาแนวทางการกำหนดระดับความผิดและระดับโทษ โดยแบ่งออกเป็น 2 ลำดับ ดังนี้

ลำดับที่หนึ่ง จะใช้เกณฑ์ความร้ายแรงของการกระทำผิด ซึ่งมีตัวชี้วัด 3 ประการประกอบกัน ได้แก่ ลักษณะการกระทำผิด ความสำคัญของสิ่งที่กฎหมายมุ่งคุ้มครอง และระดับความเสียหายที่เกิดขึ้น

ลำดับที่สอง จะใช้ในกรณีของการกระทำผิดที่มีลักษณะก้ำกึ่งไม่อาจหาข้อยุติได้ว่าควรกำหนดให้มีโทษอาญาหรือใช้มาตรการอื่น ก็จะใช้เกณฑ์ประสิทธิภาพในการลงโทษเพื่อชี้ขาดต่อไป

โดยผู้เขียนได้จำลองเหตุการณ์ที่อาจเป็นไปได้ในการกระทำความคิดกรณีการคัดแปลงรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบ แบ่งออกเป็น 3 เหตุการณ์ ดังนี้

เหตุการณ์ที่ 1 นายคำกระทำการดัดแปลงสภาพรถยนต์บรรทุก 4 ล้อให้มีลักษณะที่สามารถบรรทุกขนสิ่งของได้คราวละมาก ๆ โดยเป็นการดัดแปลงสภาพที่ขัดต่อกฎหมายประกอบกับได้บรรทุก

⁶² Carval (S.), *La responsabilité civile dans sa fonction de peine privée*, (Paris : L.G.D.J., 1995), p. 254s.

⁶³ Coutant-Lapalus (C.), “La sanction civile,” in *La sanction*, (Paris : L’Harmattan, 2007), pp. 211-224.

สิ่งของเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด แล้วนำไปวิ่งบนทางหลวง ระหว่างทางเกิดการทะเลาะเบาะแว้ง มีปากเสียงกับนายแดงที่ไม่พอใจกับการบรรทุกสิ่งของเกินขนาดของนายดำด้วยเกรงเรื่องความปลอดภัยในการใช้ถนน จึงบันดาลโทสะและขับรถยนต์คันดังกล่าวพุ่งชนรถของนายแดงจนเสียชีวิต

เหตุการณ์ที่ 2 นายดำกระทำการตัดแปลงสภาพรถยนต์บรรทุก 4 ล้อให้มีลักษณะที่สามารถบรรทุกสิ่งของได้คราวละมาก ๆ โดยเป็นการตัดแปลงสภาพที่ขัดต่อกฎหมายประกอบกับได้บรรทุกสิ่งของเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด แล้วนำไปวิ่งบนทางหลวง ในขณะที่ทำการเลี้ยวเข้าซอยแคบ สิ่งของที่บรรทุกยื่นออกมาเกินกว่าระยะที่กฎหมายกำหนด เป็นเหตุให้เกิดการเฉี่ยวชนนายเขียวที่ขับจักรยานยนต์ผ่านมา ทำให้นายเขียวได้รับบาดเจ็บ

เหตุการณ์ที่ 3 นายดำกระทำการตัดแปลงสภาพรถยนต์บรรทุก 4 ล้อให้มีลักษณะที่สามารถบรรทุกสิ่งของได้คราวละมาก ๆ โดยเป็นการตัดแปลงสภาพที่ขัดต่อกฎหมายประกอบกับได้บรรทุกสิ่งของเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด แล้วนำไปวิ่งบนทางหลวง ซึ่งนายดำได้ทำการรัดสิ่งของให้อยู่ติดกับรถ แต่เชือกที่รัดคลายออก ทำให้สิ่งของที่บรรทุกเคลื่อนไปมา เสี่ยงต่อการร่วงหล่นหรือปลิวออกจากรถซึ่งในขณะที่มีผู้พบเห็นเหตุการณ์ยังไม่มีผู้ใดได้รับบาดเจ็บจากเหตุการณ์ดังกล่าว

เมื่อนำเหตุการณ์ทั้ง 3 เหตุการณ์มาวิเคราะห์ตามเกณฑ์ความร้ายแรงของการกระทำผิดแล้วพบว่า การกระทำความผิดฐานตัดแปลงสภาพรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบเป็นการกระทำความผิดฐานลหุโทษ เป็นการฝ่าฝืนกฎหมายทางปกครอง หากจะเป็นโทษอาญาได้ก็ต่อเมื่อการกระทำความผิดดังกล่าวเป็นการกระทำโดยเจตนาและมีผลทำให้เกิดความเสียหายร้ายแรงเท่านั้น ดังผลสรุปการพิจารณาระดับความผิดและระดับโทษ ซึ่งรายละเอียดปรากฏตามตารางดังต่อไปนี้

ตารางที่ 2.7 ผลการพิจารณาระดับความผิดและระดับโทษ กรณีการตัดแปลงรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบ ตามเกณฑ์ลำดับที่หนึ่ง

เหตุการณ์	ลักษณะการกระทำผิด	สิ่งที่กฎหมายมุ่งคุ้มครอง	ความเสียหาย	รวม	ข้อสรุป
1	3	1	3	8	โทษอาญา
2	2	1	2	5	ก้ำกึ่ง
3	1	1	1	3	โทษทางปกครอง

ในส่วนของเหตุการณ์ที่ 2 กรณีที่มีความก้ำกึ่งไม่สามารถหาข้อยุติได้ จะใช้เกณฑ์ประสิทธิภาพในการลงโทษ ซึ่งรายละเอียดปรากฏตามตารางดังต่อไปนี้

ตารางที่ 2.8 ผลการพิจารณาระดับความผิดและระดับโทษของเหตุการณ์ที่ 2 ตามเกณฑ์ลำดับที่สอง

เหตุการณ์	ประสิทธิภาพของโทษอาญาที่กำหนดในกฎหมาย	ประสิทธิภาพของโทษอื่น ๆ นอกจากโทษอาญา	ความพร้อมในการบังคับใช้โทษอาญา	รวม	ข้อสรุป
2	1	1	3	5	โทษทางปกครอง/ มาตรการอื่น ๆ

นอกจากจะพิจารณาเรื่องการกำหนดระดับความผิดและระดับโทษแล้ว การพิจารณาในรายละเอียดความผิด ซึ่งจำแนกได้ ดังนี้

2.7.1 ความผิดต่อด้วยานพาหนะ

ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 78 ระบุว่า ห้ามไม่ให้มีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงสภาพรถหรือส่วนควบคุมของรถให้มีความแตกต่างไปจากปกติอย่างมีนัยสำคัญ เว้นแต่ได้รับการอนุญาตจากนายทะเบียน ซึ่งหากกระทำความผิดมีโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท และมาตรา 83 ระบุว่า เมื่อมีการตรวจพบว่ามีมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงสภาพรถดังกล่าว โดยหากนำไปใช้งานอาจจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อการขนส่ง ผู้ตรวจการสามารถระงับการใช้รถนั้นได้ชั่วคราวและต้องรับรายงานให้นายทะเบียนทราบภายในยี่สิบสี่ชั่วโมง ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้เป็นเจ้าของรถจะต้องนำรถนั้นส่งให้พนักงานตรวจสภาพหรือสถานตรวจสภาพรถที่ได้รับอนุญาตตรวจสอบความบกพร่องภายในเวลาที่กำหนด ซึ่งจะไม่สามารถนำรถนั้นมาใช้งานได้จนกว่าจะได้รับอนุญาตจากนายทะเบียน ซึ่งคล้ายคลึงกับกฎหมายของรัฐอินเดียนา ประเทศสหรัฐอเมริกา ที่มีโทษสำหรับการละเมิดข้อจำกัดในการบรรทุกขนที่กำหนดให้บุคคลที่กระทำความผิดต้องจ่ายค่าธรรมเนียมในการบรรทุกขนสินค้าเกินขนาดก่อนจึงจะสามารถเคลื่อนย้ายรถได้ กล่าวโดยสรุป คือ หากพบว่ามีมีการดัดแปลงสภาพรถที่ขัดต่อข้อกำหนด จะถูกระงับการใช้งานรถคันดังกล่าวทันที

อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันเนื่องจากมีเจ้าของรถจำนวนมากทำการแก้ไขเพิ่มเติมหรือดัดแปลงรถที่จดทะเบียนไว้ ซึ่งหากไม่มีการควบคุมกำกับดูแลให้รถนั้นมีมาตรฐานความปลอดภัย ถูกต้องและเหมาะสมกับหลักวิศวกรรมยานยนต์ อาจทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยทั้งต่อเจ้าของรถและผู้ใช้ถนนร่วมกัน อีกทั้งยังอาจเกิดเป็นช่องทางให้เกิดการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย เช่น การสวมทะเบียนหรือฟอกรถได้ กรมการขนส่งทางบกได้ออกระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยหลักเกณฑ์การขออนุญาตและการอนุญาตให้ใช้รถที่ทำการแก้ไขเพิ่มเติมหรือดัดแปลงตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. 2562⁶⁴ เพื่อวางหลักเกณฑ์การอนุญาตให้ทำการแก้ไขเพิ่มเติมหรือดัดแปลงรถ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้งานและสอดคล้องกับมาตรฐานสากล ตลอดจนเพื่อให้นายทะเบียนมีกรอบการปฏิบัติหน้าที่เป็นไปในแนวทางเดียวกัน ซึ่งมีระเบียบในการแก้ไขเพิ่มเติมหรือดัดแปลงรถที่เกี่ยวข้องคือ ข้อ 6 การเปลี่ยนแปลงตัวรถหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของรถให้ผิดไปจากรายการที่จดทะเบียน เช่น การแจ้งเปลี่ยนสี เครื่องยนต์ หรือรายการอื่นใดที่การเปลี่ยนแปลงนั้นไม่กระทบต่อความปลอดภัยในการใช้รถ เช่น การติดตั้งโครงหลังคาหรือโครงเหล็กด้านข้างรถ ให้กระทำได้ แต่ต้องนำรถไปให้นายทะเบียนตรวจสอบหรือตรวจสภาพรถและบันทึกการเปลี่ยนแปลงก่อนใช้รถนั้น

2.7.2 ความผิดต่อผู้ควบคุมหรือผู้เป็นเจ้าของยานพาหนะ

ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 6 ระบุว่า ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงหรืออาจเกิดอันตรายหรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสารหรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ และมาตรา 20 ผู้ที่ขับขี่ซึ่งขับรถบรรทุกคน สัตว์ หรือสิ่งของต้องจัดให้มีสิ่งป้องกันมิให้คน สัตว์ หรือสิ่งของที่บรรทุกตกหล่น รั่วไหล สังกัด ส่องแสงสะท้อน หรือปลิวไปจากรถอันอาจก่อเหตุเดือดร้อน รำคาญ ทำให้ทางสกปรกเปรอะเปื้อน ทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ประชาชน หรือก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน ซึ่งหากกระทำความผิดมีโทษปรับไม่เกิน 500 บาท ซึ่งในกรณีที่เป็นบุคคลธรรมดา อาจพิจารณาตามหลักเกณฑ์ที่กล่าวไปแล้วในข้างต้น ส่วนในกรณีที่เป็นนิติบุคคล อาจพิจารณาการนำมาตรการอื่น ๆ มาใช้ในการกำกับดูแลเจ้าของยานพาหนะโดยอาจจะมีการตั้งเตือน ระวัง เพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการ แล้วแต่กรณี

2.7.3 ความผิดต่อผู้ขับขี่ยานพาหนะ

ในการกระทำความผิดควรจะกำหนดหลักเกณฑ์ของความผิดที่ควรระวังหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ โดยพิจารณาจากระดับความผิด ซึ่งระดับความผิดเล็กน้อย อาจใช้มาตรการอื่น ๆ เช่น

⁶⁴ ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 136/ตอนพิเศษ 245 ง (3 ตุลาคม 2562).

การบำเพ็ญประโยชน์ ความผิดที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย ให้สามารถระงับได้เป็นการชั่วคราว แต่หากความผิดดังกล่าวก่อให้เกิดความเสียหายร้ายแรง ให้เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ โดยมีระยะเวลา กำหนด ทั้งนี้ หากการกระทำความผิดดังกล่าวมีโทษทางอาญา ตามมาตรา 291⁶⁵ ผู้ใดกระทำโดยประมาทและการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 10 ปี และปรับไม่เกิน 200,000 บาท และมาตรา 300⁶⁶ ผู้ใดกระทำโดยประมาทและการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นรับอันตรายสาหัส ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือปรับไม่เกิน 60,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

จากการพิจารณาในเบื้องต้นอาจกล่าวสรุปได้ว่า เมื่อมีการกระทำความผิดจากการดัดแปลงสภาพรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่ไม่เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดนั้น โดยปกติแล้วหากพฤติกรรมแห่งคดีปรากฏว่าการกระทำผิดยังไม่เป็นผลอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินของบุคคลอื่นมักจะถือว่าการกระทำผิดไม่ร้ายแรง อย่างไรก็ตาม หากการกระทำผิดดังกล่าวเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อ ชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินของบุคคลอื่น หรือผู้กระทำความผิดซ้ำแล้วซ้ำอีกก็สมควรที่จะได้รับโทษ ในสถานหนัก เพื่อให้เกิดความเข็ดหลาบ อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันกฎหมายไม่ได้กำหนดไว้ว่าการดัดแปลงสภาพรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่ไม่เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินของบุคคลอื่น จะมีแนวทางการกำหนดโทษอย่างไร เนื่องจากขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจและศาลในการวินิจฉัยเหตุแห่งการกระทำความผิดนั้น นอกจากนี้ ยังไม่มีการกำหนดระดับโทษสำหรับกรณีเป็นผู้ที่กระทำความผิดซ้ำไว้อีกด้วย

⁶⁵ อตราโทษ แก้ไขเพิ่มเติม โดยมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายอาญา (ฉบับที่ 26) พ.ศ. 2560

⁶⁶ เพิ่งอ้าง, น. 62.

บทที่ 3

มาตรการลงโทษผู้กระทำความผิดจากการดัดแปลงสภาพรถ เพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบในต่างประเทศ

จากการค้นคว้ากฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ของต่างประเทศ พบว่า กรณีการดัดแปลงสภาพรถเพื่อการพาณิชย์เพื่อบรรทุกสินค้าในคราวละหลายๆ นั้น มีลักษณะที่แตกต่างจากกรณีในประเทศไทย อย่างไรก็ตาม กรณีการบรรทุกสิ่งของที่มีขนาดและน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดย่อมเป็นการละเมิดและถือเป็นการกระทำความผิดตามกฎหมายจราจร ดังนั้น ในบทนี้ ผู้เขียนจะได้กล่าวถึงรูปแบบและมาตรการลงโทษผู้กระทำความผิดจากการบรรทุกสินค้าที่มีขนาดและน้ำหนักเกินตามกฎหมายต่างประเทศ ซึ่งเป็นการศึกษาแนวคิดในการเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อป้องกันไม่ให้ผู้กระทำความผิดกระทำความผิดซ้ำอีกเมื่อพ้นโทษ รวมถึงให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนมากยิ่งขึ้น โดยจะได้ศึกษาถึงมาตรการลงโทษผู้กระทำความผิดดังกล่าวในประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศสิงคโปร์ ทั้งนี้ เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์และเสนอแนะแนวทางในการกำหนดบทลงโทษหรือมาตรการที่เหมาะสมกับการนำมาบังคับใช้กับกฎหมายจราจรในประเทศไทยต่อไป

3.1 มาตรการในการลงโทษการบรรทุกสินค้าเกินขนาดของประเทศสหรัฐอเมริกา

ประเทศสหรัฐอเมริกาประกอบด้วยมลรัฐต่าง ๆ 50 รัฐ รวมตัวเข้าเป็นประเทศเดียวกันเรียกว่า สหรัฐอเมริกา (United State of America) อย่างไรก็ตาม บรรดารัฐทั้งปวงยังคงมีความเป็นอิสระในบางเรื่อง โดยอำนาจของมลรัฐ (State) จะแตกต่างจากอำนาจของรัฐบาลกลาง (Federal Government) ซึ่งมีอำนาจส่วนใหญ่เกี่ยวกับกรณีระหว่างมลรัฐต่อมลรัฐ และกรณีระหว่างประเทศสหรัฐอเมริกากับประเทศอื่น ๆ ดังนั้น เรื่องใดที่เกี่ยวกับเหตุการณ์ภายในมลรัฐของแต่ละมลรัฐโดยเฉพาะและไม่เกี่ยวกับมลรัฐอื่น และไม่ปรากฏจากรัฐธรรมนูญหรือกฎหมายใดว่าอยู่ในอำนาจของรัฐบาลกลาง มลรัฐนั้น ๆ ย่อมมีอำนาจเด็ดขาดและสูงสุด เพราะแต่ละมลรัฐ (State) มีรัฐบาลของตนเอง มีผู้ว่าการมลรัฐ (Governor) เป็นหัวหน้ารัฐบาล มีหน่วยราชการต่างๆ เป็นผู้รับผิดชอบการบริหารกิจการต่างๆ ภายในมลรัฐ แต่ละมลรัฐมีเมืองหลวงของมลรัฐเอง มีรัฐสภาของตนเอง มีศาลชั้นต้น ศาลอุทธรณ์ ศาลสูงสุดของมลรัฐเอง และมีการออกกฎหมายของตนเองได้ แต่ต้องไม่ขัดต่อรัฐธรรมนูญ จึงไม่เป็นการแปลก

ประหลาดที่การกระทำในเรื่องเดียวกัน บางกรณีอาจเป็นความผิดในรัฐหนึ่งและอาจไม่เป็นความผิดในอีกรัฐหนึ่งก็ได้ ดังนั้น ระบบกฎหมายและระบบศาลของสหรัฐอเมริกาจึงมีความซับซ้อนและแตกต่างจากประเทศอื่นโดยทั่วไป⁶⁷

มาตรการการลงโทษของประเทศสหรัฐอเมริกาอยู่ภายใต้กฎหมายสหรัฐ คือ US Code Title 8 อาญาและวิธีการพิจารณาคดี Chapter 227 Sentences ซึ่งหลักการบังคับใช้โดยทั่วไปตาม US Code นั้น จะบังคับใช้กับผู้กระทำความผิดตามกฎหมายสหรัฐ เว้นแต่การกระทำความผิดนั้นจะอยู่ภายใต้กฎหมายว่าด้วยกระบวนการยุติธรรมทหาร (The Uniform Code of Military Justice) และกรณีการกระทำของรัฐสภา (The Act of Congress) ที่ใช้บังคับเฉพาะใน District of Columbia ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด

ใน Chapter 227 Sentences นั้น ได้จำแนกการกำหนดบทลงโทษออกเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนที่กำหนดบทลงโทษสำหรับผู้กระทำความผิดที่เป็นบุคคล (18 U.S. Code § 3551 (b)) และบทลงโทษสำหรับผู้กระทำความผิดที่เป็นนิติบุคคล/องค์กร (18 U.S. Code § 3551 (c)) ดังนี้

3.1.1 บทลงโทษสำหรับผู้กระทำความผิดที่เป็นบุคคล มีดังนี้

- 1) คุมประพฤติ
- 2) ปรับ
- 3) จำคุก

3.1.2 บทลงโทษสำหรับผู้กระทำความผิดที่เป็นนิติบุคคล/องค์กร มีดังนี้

- 1) คุมประพฤติ
- 2) ปรับ

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากระบบกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นระบบกฎหมายแบบจารีตประเพณี (Common law) ที่ได้รับอิทธิพลมาจากประเทศอังกฤษ จะให้อำนาจแก่มลรัฐในการตรากฎหมายภายใน ซึ่งอำนาจของมลรัฐ (State) จะแตกต่างจากอำนาจของรัฐบาลกลาง (Federal Government) โดยไม่เข้าไปแทรกแซงการบัญญัติกฎหมาย จึงทำให้ในปัจจุบัน กฎหมายของแต่ละมลรัฐมีความแตกต่างกันมาก และเพื่อให้กฎหมายของแต่ละมลรัฐเป็นไปในทิศทางเดียวกัน รัฐบาลจึงออกกฎหมายในลักษณะ Model Law มาบังคับใช้เป็นแบบอย่าง

⁶⁷ กอบกุล จันทวโร, “ระบบกฎหมายของสหรัฐอเมริกา และการพิจารณาตัดสินคดีโดยลูกขุน เปรียบเทียบกับศาลไทย,” http://freedom-thing.blogspot.com/2011/11/blog-post_24.html

ในส่วนของกฎหมายจราจรของประเทศสหรัฐอเมริกา⁶⁸ แต่ละมลรัฐเป็นผู้บัญญัติกฎหมายเอง โดยกฎหมายจราจรนั้นถือเป็นกฎหมายอาญา เนื่องจากเป็นกฎหมายที่ได้บัญญัติความผิดและโทษทางอาญาไว้ ดังนั้น มาตรการในการลงโทษผู้กระทำความผิดจากการบรรทุกสินค้าเกินขนาดจึงจำเป็นต้องพิจารณาในรายละเอียดของกฎหมายที่แต่ละมลรัฐบัญญัติเป็นหลัก โดยผู้เขียนได้ทำการค้นคว้าและพบว่ามีกฎหมายจราจรของมลรัฐที่เกี่ยวข้องที่จะหยิบยกมาเป็นตัวอย่าง ดังต่อไปนี้

3.1.3 มลรัฐอินเดียนา (Indiana)

มลรัฐอินเดียนาได้กำหนดกฎระเบียบและบทลงโทษของการบรรทุกสินค้าเกินขนาดไว้ในกฎหมายจราจร มาตรา 20 Size and Weight Regulation (IC 9-20)⁶⁸ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

IC 9-20 มาตรา 20. ขนาดและน้ำหนัก

IC 9-20-1 บทที่ 1 บททั่วไป

IC 9-20-1-1 ข้อห้ามในการใช้ยานพาหนะที่มีขนาดและน้ำหนักเกินกว่าที่กำหนด

ข้อ 1 บุคคลรวมทั้งผู้ประกอบการขนส่งไม่สามารถใช้งานหรือเคลื่อนย้ายไปบนทางหลวงโดยใช้ยานพาหนะหรือรถที่มีขนาดหรือน้ำหนักรวมกันเกินกว่าข้อจำกัดที่ระบุไว้ในบทนี้ ยกเว้นที่ระบุไว้เป็นอย่างอื่นในบทนี้

IC 9-20-1-2 เจ้าของยานพาหนะ; ข้อห้ามที่ก่อให้เกิดหรืออนุญาตให้ใช้ยานพาหนะที่มีขนาดและน้ำหนักเกินกว่าที่กำหนด

ข้อ 2 บุคคลตามที่กำหนดไว้ใน IC 9-13-2-124 ซึ่งเป็นเจ้าของ: (1) ยานพาหนะ; (2) ผู้ให้บริการ (a carrier); (3) บริษัทขนส่ง (a shipper); หรือ (4) อื่นๆ; ต้องไม่ก่อให้เกิดหรืออนุญาตโดยเจตนาให้ใช้งานหรือเคลื่อนย้ายยานพาหนะหรือการรวมกันของยานพาหนะที่มีขนาดหรือน้ำหนักเกินกว่าที่กำหนดที่ระบุไว้ในบทนี้

IC 9-20-1-3 หน่วยงานท้องถิ่น; การรับข้อบัญญัติ; การติดสัญญา; กรมการขนส่ง; ข้อจำกัดด้านน้ำหนัก

ข้อ 3 (a) อนุमतรานี้ใช้ไม่ได้กับทางหลวงหรือถนนใดๆ ในระบบทางหลวงของรัฐยกเว้นตามที่ระบุไว้ในอนุมาตรา (e), หน่วยงานท้องถิ่นในส่วนที่เกี่ยวข้องกับทางหลวงภายใต้เขตอำนาจของ

⁶⁸ Special Courts Committee of the Judicial Conference of Indiana, "OVERSIZED/OVERWEIGHT VEHICLES AND COMMERCIAL DRIVER LICENSE VIOLATIONS," สืบค้นเมื่อวันที่ 24 มกราคม 2564, จาก <https://www.in.gov/courts/iocs/files/pubs-cdl-manual.pdf>

ศาลตามกฎหมายสามารถกำหนดให้: (1) ห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวงใด ๆ หรือ (2) กำหนดข้อจำกัดเกี่ยวกับน้ำหนักของยานพาหนะที่จะใช้งานบนทางหลวงใด ๆ, ระยะเวลารวมไม่เกินเก้าสิบวันในหนึ่งปี เมื่อใดก็ตามที่ทางหลวงใด ๆ เกิดการเสื่อมสภาพจากฝน หิมะหรือสภาพภูมิอากาศอื่น ๆ ซึ่งได้รับความเสียหายอย่างร้ายแรงหรือถูกทำลายโดยไม่มีการควบคุมยานพาหนะ

(b) หน่วยงานท้องถิ่นที่ใช้เทศบัญญัติภายใต้อนุมาตรา (a) จะต้องสร้างหรือก่อให้เกิดการสร้างและคงป้ายที่ระบุเงื่อนไขของข้อบัญญัติที่ปลายแต่ละด้านของทางหลวงใด ๆ ที่ได้รับผลกระทบจากเทศบัญญัติและที่ตัดกันกับทางหลวงอื่น โดยอาจไม่มีการบังคับใช้จนกว่าจะมีการสร้างและบำรุงรักษาป้ายแล้วเสร็จ

(c) หน่วยงานท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องกับทางหลวงภายใต้เขตอำนาจของदनยกรเว้นทางหลวงในระบบทางหลวงของรัฐและเส้นทางที่บำรุงรักษาของรัฐผ่านเมืองและในเมือง ซึ่งมีอำนาจตามกฎหมายให้ดำเนินการได้ ยกเว้นตามที่ระบุไว้ในอนุมาตรา (e) ดังต่อไปนี้

(1) ห้ามใช้รถบรรทุกหรือรถเพื่อการพาณิชย์อื่น ๆ

(2) กำหนดข้อจำกัดเกี่ยวกับน้ำหนัก ขนาด หรือการใช้ยานพาหนะเหล่านั้นบนทางหลวง ซึ่งต้องมีการกำหนดข้อห้ามและข้อจำกัดโดยการติดตั้งป้ายที่เหมาะสมบนทางหลวง

(d) กรมการขนส่งมลรัฐอินเดียนามีอำนาจเช่นเดียวกันกับที่มอบให้กับหน่วยงานท้องถิ่นในอนุมาตรา (a) และ (c) เพื่อกำหนดตามคำสั่งของผู้บริหารและกำหนดข้อจำกัดเกี่ยวกับน้ำหนัก ขนาด และการใช้ยานพาหนะที่ดำเนินการบนทางหลวงในระบบทางหลวงของรัฐ รวมถึงเส้นทางที่ดูแลโดยรัฐผ่านเมืองและในเมือง ซึ่งข้อจำกัดเหล่านี้ไม่สามารถบังคับใช้ได้จนกว่าจะมีการสร้างป้ายแจ้งข้อจำกัดบนทางหลวงหรือส่วนหนึ่งของทางหลวงที่ได้รับผลกระทบจากคำสั่ง

(e) ผู้บัญชาการของกรมการขนส่งมลรัฐอินเดียนาอาจกำหนดคำสั่งที่นำมาใช้ภายใต้อนุมาตรา (d) เป็นกฎฉุกเฉินและใช้คำสั่งในลักษณะเดียวกับกฎฉุกเฉินที่นำมาใช้ภายใต้ IC 4-22-2-37.1

(f) ในข้อบัญญัติภายใต้อนุมาตรา (a) หรือ (c) หน่วยงานท้องถิ่นต้องไม่ห้ามการเดินรถที่มีความยาวไม่เกินสี่สิบห้า (45) ฟุตในส่วนใด ๆ ของระบบปฐมภูมิ (ตามที่กำหนดไว้ใน IC 8-23-1-33) ซึ่งบัญญัติไว้เมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 1991

IC 9-20-1-4 การละเมิดข้อจำกัด; การละเมิด คลาส C; ระบบคะแนน

ข้อ 4 บุคคลที่ละเมิดบทนี้ ได้กระทำการละเมิดแบบคลาส C ซึ่งสำนักไม่อาจประเมินคะแนนภายใต้ระบบคะแนนสำหรับการละเมิดคลาส C ภายใต้บทนี้ได้

IC 9-20-1-5 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับโครงสร้างค่าธรรมเนียมสำหรับใบอนุญาต

ข้อ 5 กรมการขนส่งมลรัฐอินเดียนาจะใช้กฎเกณฑ์ตามลักษณะที่ระบุไว้ภายใต้ IC 4-22-2-37.1 สำหรับ:

(1) การกำหนดโครงสร้างค่าธรรมเนียมและการบังคับใช้ใบอนุญาตสำหรับน้ำหนักบรรทุกที่น้ำหนักเกิน

(2) โครงสร้างค่าธรรมเนียมใบอนุญาตบรรทุกบนทางหลวงที่มีน้ำหนักมากเป็นพิเศษและ

(3) โครงสร้างค่าธรรมเนียมใบอนุญาตสำหรับการบรรทุกน้ำหนักเกิน

กฎระเบียบที่นำมาใช้ภายใต้มาตรานี้จะหมดอายุเมื่อมีการตรากฎระเบียบใหม่มาแทนที่เท่านั้น

IC 9-20-2 บทที่ 2 ข้อยกเว้น

IC 9-20-2-1 การใช้มาตรา ข้อยกเว้น ข้อกำหนดด้านขนาดและน้ำหนักที่ประกาศอนุญาต

ข้อ 1 (a) ข้อนี้ใช้ไม่ได้กับยานพาหนะ ยกเว้นตามที่ระบุไว้ในอนุมาตรา (b) และ (c)

(1) ขณะดำเนินการก่อสร้างทางหลวงและ

(2) เมื่อการเคลื่อนที่ของยานพาหนะถูกจับกุมทั้งหมดบนทางหลวงหรือถนนหรือบางส่วนของทางหลวงหรือถนนที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างและยังไม่เปิดให้ใช้เป็นการสาธารณะ

(b) หากหน่วยงานที่มีเขตอำนาจในการก่อสร้างทางหลวงสาธารณะแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรไปยังเจ้าของหรือผู้ควบคุมยานพาหนะว่าห้ามใช้ยานพาหนะโดยไม่ได้รับใบอนุญาตจากหน่วยงานเจ้าของหรือผู้ดำเนินการ เจ้าของหรือผู้ควบคุมยานพาหนะจะต้องได้รับอนุญาตจากหน่วยงานก่อนที่จะใช้งานรถภายในพื้นที่ก่อสร้างทางหลวง

(c) หากได้รับการแจ้งตามอนุมาตรา (b) และเจ้าของหรือผู้ดำเนินการไม่ได้รับใบอนุญาตตามบทนี้ ให้หมายถึงยานพาหนะของเจ้าของหรือผู้ดำเนินการที่มีส่วนร่วมในการก่อสร้างทางหลวงสาธารณะ

(d) การแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรที่ออกจากหน่วยงานที่มีเขตอำนาจศาลถึงเจ้าของหรือผู้ดำเนินการอาจอยู่ในรูปแบบของเอกสารใด ๆ ต่อไปนี้:

(1) จดหมาย

(2) เอกสารข้อมูลจำเพาะ

(3) เอกสารสัญญา

(4) ข้อตกลงเป็นลายลักษณ์อักษร

(5) เอกสารที่เป็นลายลักษณ์อักษรเกี่ยวกับงานก่อสร้างที่เจ้าของหรือผู้ดำเนินการดำเนินการ
IC 9-20-2-2 "รถบรรทุกสินค้าทางการเกษตร" นิยาม; การประยุกต์ใช้

ข้อ 2 (a) ตามที่ใช้ในบทนี้ "รถบรรทุกสินค้าเกษตร" ให้หมายรวมถึงรถบรรทุกใบยาสูบ
 ที่ยังไม่ได้แปรรูป

(b) ยกเว้นการเดินทางด้วยทางหลวงระหว่างรัฐในบทนี้ ใช้ไม่ได้กับสิ่งต่อไปนี้:

(1) เครื่องจักรหรืออุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างทางหลวงหรือการบำรุงรักษาโดยกรมการ
 ขนส่งมลรัฐหรือเทศบาลของมลรัฐอินเดียนา

(2) การทำการเกษตร เมื่อใช้ในระหว่างการทำฟาร์มหรือเมื่อสร้างขึ้นเพื่อให้สามารถ
 เคลื่อนย้ายอุปกรณ์ได้โดยไม่ทำให้วัสดุเสียหายกับทางหลวง

(3) เครื่องจักรระบายน้ำในฟาร์ม

(c) บทนี้ไม่บังคับใช้กับอุปกรณ์ดับเพลิงที่เจ้าของหรือผู้ดำเนินการเป็นหน่วยงานทาง
 การเมืองหรือหน่วยงานอาสาสมัครดับเพลิง (ตามที่กำหนดไว้ใน IC 36-8-12-2)

(d) ยกเว้นการเดินทางบนทางหลวงระหว่างรัฐตามบทนี้ ไม่จำกัดความกว้างหรือความสูง
 ของรถที่บรรทุกสินค้าทางการเกษตร

IC 9-20-2-3 ยานพาหนะสำหรับผู้พิการ; ข้อยกเว้น

ข้อ 3 การเคลื่อนที่ของยานพาหนะหรือยานพาหนะที่ดัดแปลงสำหรับผู้พิการ
 เป็นระยะทางที่ไม่เกินห้าสิบ (50) ไมล์ทางหลวงโดยลงทะเบียนเป็นยานพาหนะดัดแปลงหรือ
 ยานพาหนะที่อธิบายไว้ใน IC 9-18.1-6-5 จะได้รับการยกเว้นจากการจำกัดขนาด รูปทรงและน้ำหนัก
 ภายใต้อำนาจนี้

IC 9-20-3 บทที่ 3 ข้อจำกัดของขนาดโดยทั่วไป

IC 9-20-3-1 ข้อจำกัดด้านยานพาหนะและน้ำหนักบรรทุก

ข้อ 1 ข้อจำกัดสูงสุดเกี่ยวกับความกว้าง ความยาว และความสูงของยานพาหนะที่กำหนดใน
 บทนี้ จะใช้กับยานพาหนะและน้ำหนักบรรทุก ยกเว้นตามที่กฎหมายกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

IC 9-20-3-2 ข้อจำกัดสูงสุดด้านความกว้าง; ข้อยกเว้น

ข้อ 2 (a) ข้อจำกัดสูงสุดด้านความกว้าง ยกเว้นอุปกรณ์เฉพาะความกว้างตาม 23 CFR
 658.15 หรือกฎหมายมหาชนของสหรัฐอเมริกา 98-17 คือแปด (8) ฟุตหก (6) นิ้ว

(b) ข้อกำหนดด้านความกว้างในอนุมาตรา (a) ใช้ไม่ได้กับสิ่งต่อไปนี้:

(1) เครื่องจักรหรืออุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างสาธารณูปโภคหรือการบำรุงรักษา หากการละเมิดมีผลมาจากสิ่งที่มีขนาดใหญ่

(2) ยานพาหนะเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจที่มีรูปลักษณะที่ทำให้รถกว้างกว่าข้อกำหนดสูงสุดด้านความกว้างที่อธิบายไว้ในอนุมาตรา (a) หาก:

(A) อุปกรณ์ตกแต่งเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจต้องไม่ขยายเกินความกว้างของกระจกมองหลังภายนอกของรถที่ผู้ผลิตติดตั้งหรือยานยนต์ที่ให้พลังงานขับเคลื่อน และ

(B) ผู้ผลิตติดตั้งกระจกมองหลังด้านนอกขยายให้เหลือเพียงระยะที่จำเป็นเพื่อให้ได้มุมมองที่ต้องการสำหรับตัวรถได้

IC 9-20-3-3 ข้อกำหนดสูงสุดด้านความสูง

ข้อ 3 (a) ยานพาหนะต้องมีความสูงไม่เกินข้อกำหนดสูงสุดด้านความสูง คือ สิบสามฟุต, หกนิ้ว

(b) ข้อกำหนดด้านความสูงในอนุมาตรา (a) ไม่จำเป็นต้องมีการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายในการบรรเทาความเสียหายให้เจ้าของยานพาหนะที่ได้รับความเสียหายไม่เกินข้อกำหนดการรับผิดชอบต่อความเสียหายนั้น

IC 9-20-3-4 ข้อกำหนดสูงสุดด้านความยาว

ข้อ 4 ยานพาหนะที่ขับเคลื่อนโดยใช้พลังงานของตัวเอง ต้องมีความยาวไม่เกิน สิบสี่ฟุต, ยกเว้นอุปกรณ์ที่มีความยาวพิเศษตาม 23 CFR 658.13. อย่างไรก็ตาม:

(1) ยานพาหนะเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ ต้องไม่เกินสี่สิบห้า (45) ฟุต;

(2) ยานพาหนะที่บริษัทรถไฟใช้ในการขนส่งรางเหล็กที่เกี่ยวข้องกับโครงการก่อสร้างทางรถไฟการก่อสร้างใหม่หรือการบำรุงรักษา ต้องไม่เกินสี่สิบ (40) ฟุต

(3) รถบัสอยู่ภายใต้ IC 9-20-8-2 และ

(4) ยานพาหนะเดี่ยวที่ติดตั้งอุปกรณ์เฉพาะแบบถาวร ซึ่งใช้สำหรับยก เอ็มจีบ สุนัข หรือ นิดฟันจะได้รับอนุญาตเพิ่มเติมอีกห้า (5) ฟุตสำหรับการยื่นของอุปกรณ์ ระยะยื่นที่อนุญาตจะไม่ใช่ในการขนส่งสินค้า

IC 9-20-3-5 ความกว้างของการบรรทุก; ข้อกำหนด

ข้อ 5 ยานพาหนะจะต้องไม่บรรทุกสิ่งของเกินขอบของบังโคลน (fenders) ด้านซ้ายของตัวรถหรือเกินกว่า หก (6) นิ้วเหนือขอบของบังโคลนด้านขวาของตัวรถ

IC 9-20-3-6 การบริหารจัดการ โดยกรมสรรพากร

ข้อ 6 กรมสรรพากรจะเป็นผู้จัดการใน chapter นี้

IC 9-20-4 บทที่ 4 ข้อจำกัดของน้ำหนักโดยทั่วไป

IC 9-20-4-1 ข้อจำกัดสูงสุดด้านน้ำหนัก; การบังคับใช้ข้อจำกัด

ข้อ 1 (a) บุคคลไม่สามารถใช้งานหรือเป็นเหตุให้ต้องใช้งานบนทางหลวงโดยใช้ยานพาหนะหรือยานพาหนะต่อพ่วงที่มีน้ำหนักเกินกว่าหนึ่ง (1) หรือมากกว่าข้อจำกัด ยกเว้นตามที่ระบุไว้ในอนุมาตรา (b) และ (c) ดังต่อไปนี้:

(1) น้ำหนักรวม (total gross weight) รวมน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะใด ๆ หรือยานพาหนะต่อพ่วงใด ๆ ต้องมีน้ำหนักรวมไม่เกินกว่าน้ำหนักของกลุ่มสอง (2) เพลาหรือมากกว่าที่จะรับได้ โดยการใช้สูตรต่อไปนี้:

$$W = 500 \{[(LN) \div (N-1)] + 12N + 36\}$$

โดยที่ W เท่ากับน้ำหนักรวมของกลุ่มที่มีสอง (2) เพลาหรือมากกว่านั้น ไปจนถึงห้าร้อย (500) ปอนด์

L เท่ากับระยะทางเป็นฟุตระหว่างสุดขั้วของกลุ่มที่มีสอง (2) หรือมากกว่าเพลาคู่ต่อเนื่องกัน และ

N เท่ากับจำนวนเพลาคู่ในกลุ่มที่พิจารณา ยกเว้นว่าชุดเพลาคู่อาจรับน้ำหนักรวมได้สามหมื่นสี่พัน (34,000) ปอนด์ โดยให้ระยะห่างโดยรวมระหว่างชุดแรกและชุดสุดท้าย คือสามสิบหก (36) ฟุตขึ้นไป โดยข้อจำกัดของน้ำหนักรวม ซึ่งคำนวณภายใต้อนุมาตรานี้ ต้องไม่เกินแปดหมื่น (80,000) ปอนด์

(2) น้ำหนักที่กระจุกอยู่บนพื้นผิวถนนจากกลุ่มเพลาคู่ใด ๆ ต้องไม่เกินดังต่อไปนี้:

(A) น้ำหนักรวมสามหมื่นสี่พัน (34,000) ปอนด์

(B) สองหมื่น (20,000) ปอนด์สำหรับแต่ละเพลาคู่ในกลุ่มคู่

(3) ยานพาหนะต้องไม่มีน้ำหนักล้อสูงสุด ทั้งที่ไม่บรรทุกหรือมีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าความกว้างแปดร้อย (800) ปอนด์ต่อนิ้วของยาง โดยวัดจากหน้าแปลนของขอบล้อหรือน้ำหนักเพลาคู่เกินสองหมื่น (20,000) ปอนด์

(b) การบังคับใช้ข้อจำกัดด้านน้ำหนักภายใต้บทนี้ขึ้นไป ดังต่อไปนี้:

(1) ถูกต้องตามกฎหมายที่จะดำเนินการภายในขอบเขตของใบอนุญาตภายใต้ข้อจำกัดด้านน้ำหนักที่กำหนดโดยกรมการขนส่งของมลรัฐอินเดียนาและมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2499 ตามที่ระบุไว้ใน IC 9-20-6

(2) การใช้งานหรือก่อให้เกิดการใช้นานพาหนะหรือการรวมกันของยานพาหนะบนทางหลวงที่ใช้งานหนักเป็นเรื่องถูกต้องตามกฎหมายหรือทางหลวงพิเศษสำหรับงานหนักที่กำหนดโดยกรมขนส่งของรัฐอินเดียนาหากดำเนินการภายใต้ข้อจำกัดที่กำหนด

(3) ส่วนย่อย (ก) ไม่ใช้กับทางหลวงถนนถนนหรือสะพานใด ๆ ที่ทางการท้องถิ่นกำหนดขีดจำกัด น้ำหนักที่น้อยกว่าภายใต้ IC 9-20-1-3 หรือ IC 9-20-7-2 อย่างไรก็ตามหน่วยงานท้องถิ่นโดยการดำเนินการที่เหมาะสมอาจจัดตั้งและกำหนดทางหลวงเขตหรือเมืองถนนหรือถนนหรือบางส่วนของทางหลวงถนนหรือถนนเป็นทางหลวงที่ใช้งานหนักได้ภายใต้ข้อ จำกัด ด้านน้ำหนักที่กำหนดไว้ภายใต้ IC 9-20-5 .

(4) ยานพาหนะที่ดำเนินการบนทางด่วนจะอยู่ภายใต้กฎของน้ำหนักที่ใช้สำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกทางถนนโดยแผนกขนส่งของรัฐอินเดียนาภายใต้ IC 8-15-2 และไม่อยู่ภายใต้ส่วนย่อย (a) เมื่อใช้งานบนทางพิเศษ

(5) สำหรับวัตถุประสงค์ของยานพาหนะสำหรับงานหนักที่ติดตั้งหน่วยกำลังเสริมข้อจำกัดด้านน้ำหนักที่ระบุไว้ในส่วนย่อย (a) จะเพิ่มขึ้นสี่ร้อย (400) ปอนด์

(6) สำหรับวัตถุประสงค์ของรถยนต์ที่ใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงเครื่องยนต์ข้อ จำกัด ด้านน้ำหนักที่ระบุไว้ในส่วนย่อย (a) จะเพิ่มขึ้นสองพัน (2,000) ปอนด์

(c) ข้อจำกัดด้านน้ำหนักที่มากขึ้นซึ่งกำหนดไว้ในส่วนย่อย (a) หรือส่วนย่อยนี้ใช้กับยานพาหนะที่วิ่งบนทางหลวง ข้อจำกัดด้านน้ำหนักมีผลในวันที่ 4 มกราคม 1975 สำหรับทางหลวงใด ๆ ที่ไม่ได้กำหนดให้เป็นทางหลวงสำหรับงานหนักภายใต้ IC 9-20-5 มีดังต่อไปนี้:

(1) น้ำหนักรวมน้ำหนักบรรทุกทุกเป็นปอนด์ของยานพาหนะหรือรถรวมกันต้องไม่เกินเจ็ดหมื่นสามพันสองร้อยแปดสิบ (73,280) ปอนด์

(2) น้ำหนักรวมที่กระจุกอยู่บนพื้นผิวถนนจากกลุ่มเพลาคู่ต้องไม่เกินหนึ่งหมื่นหกพัน (16,000) ปอนด์สำหรับแต่ละเพลของการประกอบควบคู่

(3) รถต้องไม่มีน้ำหนักล้อสูงสุดไม่บรรทุกหรือมีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าความกว้างแปดร้อย (800) ปอนด์ต่อนิ้วของยางโดยวัดระหว่างหน้าแปลนของขอบล้อหรือมีน้ำหนักเพลามากกว่าหนึ่งหมื่นแปดพัน (18,000) ปอนด์.

(d) สำหรับวัตถุประสงค์ของส่วนนี้ "หน่วยกำลังเสริม" หมายถึงระบบรวมทั้ง:

(1) ให้ความร้อนเครื่องปรับอากาศการอุ่นเครื่องยนต์หรือไฟฟ้าแก่ส่วนประกอบของยานพาหนะที่ใช้งานหนัก และ

(2) ได้รับการรับรองโดยผู้ดูแลระบบของ United States Environmental Protection Agency ภายใต้ 40 CFR 89 ว่าเป็นไปตามมาตรฐานการปล่อยมลพิษที่เกี่ยวข้อง

(e) เพื่อความมุ่งประสงค์ของมาตรานี้ "ยานพาหนะสำหรับงานหนัก" หมายความว่ายานพาหนะที่: (1) มีพิคคาน้ำหนักกรวมมากกว่าแปดพันห้าร้อย (8,500) ปอนด์ และ (2) ใช้เครื่องยนต์ดีเซล

IC 9-20-4-2 การขนส่งสินค้าเกษตรและท่อนไม้พิเศษไม้เปลือกไม้และขี้เลื่อย

ข้อ 2 (a) ส่วนที่ 1 ของบทนี้เกี่ยวกับน้ำหนักรถ ส่วนที่ 3 ของบทนี้เป็นการประเมินบทลงโทษสำหรับการขนส่งน้ำหนักเกินกว่าข้อจำกัดของน้ำหนักบรรทุกที่จดทะเบียนไว้สำหรับยานพาหนะขนส่ง และมาตรา 3 ของบทนี้ห้ามบุคคลเคลื่อนย้ายรถขนส่งที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินจนกว่าจะมีการจ่ายค่าปรับ ซึ่งจะไม่ใช้กับยานพาหนะหรือยานพาหนะต่อพ่วงที่ขนส่ง:

(1) สินค้าเกษตรจากสถานที่ผลิตไปยังจุดแรกของการส่งมอบซึ่งมีการชั่งน้ำหนักสินค้าและโอนชื่อไปยังสินค้านั้นหากน้ำหนักของรถที่มีน้ำหนักบรรทุกหรือยานพาหนะต่อพ่วงที่มีน้ำหนักบรรทุกไม่เกินข้อ จำกัดด้านน้ำหนักรวมโดย มากกว่าสิบเปอร์เซ็นต์ (10%); หรือ

(2) ท่อนไม้ เศษไม้ เปลือกไม้และขี้เลื่อย ถ้าน้ำหนักของรถที่บรรทุกไม่เกินอย่างใดอย่างหนึ่ง: (A) ข้อจำกัดด้านน้ำหนักรวม หรือ (B) ข้อจำกัดของน้ำหนักเพลามากกว่าสิบเปอร์เซ็นต์ (10%) หรือ

(b) ข้อยกเว้นในส่วนย่อย (a) ใช้ไม่ได้กับสิ่งต่อไปนี้: (1) ข้อจำกัดของน้ำหนักที่กำหนดสำหรับสะพานหรือส่วนของทางหลวงภายใต้ IC 9-20-1-3 (2) ยานพาหนะที่ทำงานบนส่วนใดส่วนหนึ่งของทางหลวงระหว่างรัฐ

IC 9-20-4-3 การละเมิดข้อจำกัดในการบรรทุก น้ำหนักจดทะเบียนของยานพาหนะ การประเมินโทษ การละเมิดคลาส C

ข้อ 3 (a) น้ำหนักรวมที่เจ้าของยานพาหนะระบุไว้ในคำขอจดทะเบียนภายใต้บทนี้กำหนด และแก้ไขข้อจำกัดของน้ำหนักบรรทุก รวมถึงน้ำหนักที่ไม่บรรทุกของยานพาหนะหรือยานพาหนะต่อพ่วงที่มีอุปกรณ์ครบครันสำหรับการให้บริการ ยานพาหนะหรือรถต่อพ่วงบนทางหลวงในช่วงเวลาที่ได้รับการจดทะเบียนหรือใบอนุญาต ยกเว้นตามที่ระบุไว้ในส่วนย่อย (b) การขนส่งของยานพาหนะที่จดทะเบียนและได้รับใบอนุญาตหรือยานพาหนะต่อพ่วงที่เกินข้อจำกัดที่กำหนดไว้ในคำขอลงทะเบียน ผู้ที่ฝ่าฝืนจะได้รับโทษตามบทนี้ หรือการเพิกถอนใบอนุญาตสำหรับยานพาหนะหรือทั้งสองอย่าง

(b) เนื่องจากการใช้เครื่องซั่งประเภทต่างๆและความแปรปรวนของน้ำหนักเครื่องซั่งจึงไม่อาจประเมินการลงโทษได้หากน้ำหนักเครื่องซั่งจริงของยานพาหนะหรือยานพาหนะต่อพ่วงที่มีน้ำหนักบรรทุกไม่เกินร้อยละครึ่งหนึ่ง (1 1/2%) ของน้ำหนักจดทะเบียนของยานพาหนะหรือยานพาหนะต่อพ่วงรวมทั้งน้ำหนักบรรทุก

(c) บุคคลที่ละเมิดส่วนนี้กระทำการละเมิดคลาส C นอกจากบุคคลนั้นจะต้องจ่ายส่วนต่างระหว่างค่าธรรมเนียมที่จ่ายสำหรับการจดทะเบียนรถและค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนรถบวกกับน้ำหนักบรรทุกสูงสุดที่เท่ากับน้ำหนักบรรทุกส่วนเกินที่ขนส่ง และจะไม่ได้รับอนุญาตให้เคลื่อนย้ายรถขนส่งจนกว่าจะมีการชำระค่าธรรมเนียมผู้ขนส่งสัมภาระส่วนเกิน

IC 9-20-4-4 บริหารโดยกรมสรรพากร

ข้อ 4 กรมสรรพากรของรัฐจะดูแลบทนี้

IC 9-20-5 บทที่ 5 ทางหลวงและทางหลวงพิเศษที่รับน้ำหนักมาก

IC 9-20-5-2 ข้อจำกัดด้านน้ำหนักสูงสุดทางหลวงที่รับน้ำหนักมาก

ข้อ 2 เมื่อใดก็ตามที่กรมการขนส่งของมลรัฐอินเดียนากำหนดทางหลวงที่รับน้ำหนักมาก กรมจะกำหนดน้ำหนักสูงสุดของยานพาหนะที่อาจขนส่งบนทางหลวงด้วย น้ำหนักสูงสุดต้องไม่เกินข้อจำกัด ต่อไปนี้:

(1) รถต้องไม่มีน้ำหนักล้อสูงสุดไม่บรรทุกหรือมีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าความกว้างแปดร้อย (800) ปอนด์ต่อนิ้วของยางโดยวัดระหว่างหน้าแปลนของขอบล้อหรือน้ำหนักเพลากินกว่าสองหมื่นสองพันสี่ร้อย (22,400) ปอนด์

(2) น้ำหนักรวมที่กระจุกอยู่บนพื้นผิวถนนจากกลุ่มเพลาคู่ใด ๆ ต้องไม่เกินหนึ่งหมื่นแปดพัน (18,000) ปอนด์สำหรับแต่ละเพลาน้ำหนัก

(3) น้ำหนักรวมบวKN้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะหรือยานพาหนะต่อพ่วงต้องไม่เกินแปดหมื่น (80,000) ปอนด์

IC 9-20-5-5 ข้อจำกัดด้านขนาดและน้ำหนักสูงสุดทางของหลวงพิเศษที่รับน้ำหนักมาก, การหมดอายุ

ข้อ 5 (a) ยกเว้นตามที่ระบุไว้ในส่วนย่อย (b) ข้อจำกัดของขนาดและน้ำหนักสูงสุดสำหรับยานพาหนะที่มีการอนุญาตบรรทุกน้ำหนักพิเศษบนทางหลวงที่รับน้ำหนักมาก มีดังนี้

(1) รถต้องไม่มีน้ำหนักล้อสูงสุดไม่บรรทุกหรือมีน้ำหนักบรรทุกเกินความกว้างของยางแปดร้อย (800) ปอนด์ต่อนิ้วโดยวัดระหว่างหน้าแปลนของขอบล้อ

(2) น้ำหนักเพลาคือต้องไม่เกินหนึ่งหมื่นแปดพัน (18,000) ปอนด์

(3) เพลาในการรวมเพลาคือต้องไม่เกินหนึ่งหมื่นสามพัน (13,000) ปอนด์ต่อเพลายกเว้นกลุ่มดีคู่หนึ่ง (1) ที่อาจมีน้ำหนักหนึ่งหมื่นหกพัน (16,000) ปอนด์ต่อเพลาคือหรือรวมกันสามหมื่นสองพัน (32,000) ปอนด์

(4) ยกเว้นตามที่ระบุไว้ในข้อ 4 (a) (22) ของบทนี้ น้ำหนักรวมของน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะใด ๆ หรือยานพาหนะต่อพ่วงต้องไม่เกินหนึ่งแสนสามหมื่นสี่พัน (134,000) ปอนด์

(5) ระยะห่างของเพลาคือต้องไม่น้อยกว่าสาม (3) ฟุตหก (6) นิ้วระหว่างแต่ละเพลาในชุดเพลาคือ

(6) ระยะห่างของเพลาคือต้องไม่น้อยกว่าแปด (8) ฟุตระหว่างแต่ละเพลาคือหรือเพลารวมกัน

(b) ยานพาหนะที่ทำงานตามมาตรา 4 (a) (23) ของบทนี้อาจไม่มี: (1) น้ำหนักล้อสูงสุดไม่บรรทุกหรือมีน้ำหนักเกินหนึ่งพันหกร้อยห้าสิบ (1,650) ปอนด์ต่อนิ้วของความกว้างของยางโดยวัดระหว่างหน้าแปลนของขอบล้อ หรือ (2) น้ำหนักเพลาคือที่เกินหกหมื่นห้าพัน (65,000) ปอนด์

(c) ส่วนนี้จะหมดอายุในภายหลังจากวันต่อไปนี้: (1) วันที่ซึ่งกฎที่อธิบายไว้ในส่วนที่ 1 (c) (2) ของบทนี้ประกาศใช้ จนถึง (2) 31 ธันวาคม 2557

IC 9-20-5-7 การอนุญาตสำหรับน้ำหนักพิเศษ ทางหลวงพิเศษที่รับน้ำหนักมาก ค่าธรรมเนียม; ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตเพิ่มเติม

ข้อ 7 (a) เจ้าของหรือผู้ควบคุมยานพาหนะหรือรถต่อพ่วงที่มีน้ำหนักรวมเกินกว่าแปดหมื่น (80,000) ปอนด์ แต่ไม่น้อยกว่าสองแสนหกหมื่นสี่พัน (264,000) ปอนด์จะต้อง:

(1) รับใบอนุญาตขึ้นทะเบียนน้ำหนักพิเศษ

(2) ลงทะเบียนเป็นประจำทุกปีและจ่ายค่าธรรมเนียมการลงทะเบียนให้กับกรมสรรพากรของรัฐเป็นประจำทุกปี และ

(3) ติดตั้งตัวระบายยานพาหนะอัตโนมัติที่ได้รับการอนุมัติในรถแต่ละคันที่ระบุไว้ในใบอนุญาตน้ำหนักพิเศษ

เพื่อเดินทางบนทางหลวงพิเศษที่รับน้ำหนักมาก

(b) ค่าธรรมเนียมสำหรับการลงทะเบียนรายปีภายใต้ส่วนย่อย (a) คือยี่สิบห้าดอลลาร์ (\$ 25) ค่าธรรมเนียมที่กำหนดภายใต้ส่วนนี้จะต้องฝากไว้ในกองทุนกำกับดูแลผู้ให้บริการยานยนต์ที่จัดตั้งขึ้นภายใต้ IC 8-2.1-23

(c) กรมสรรพากรของรัฐอาจกำหนดค่าธรรมเนียมใบอนุญาตเพิ่มเติมในจำนวนที่ไม่เกินหนึ่งดอลลาร์ (\$ 1) ในการเดินทางแต่ละครั้งที่อนุญาตสำหรับรถที่จดทะเบียนภายใต้ส่วนย่อย (a) ค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมนี้เพื่อการใช้งานและการบำรุงรักษาตัวระบายยานพาหนะอัตโนมัติ ค่าธรรมเนียมที่กำหนดภายใต้ส่วนนี้จะต้องฝากไว้ในกองทุนกำกับดูแลผู้ให้บริการยานยนต์ที่จัดตั้งขึ้นภายใต้ IC 8-2.1-23

IC 9-20-6-2.5 กรมการขนส่งมลรัฐอินเดียหรือหน่วยงานท้องถิ่นในการอนุญาตให้ขนย้ายสิ่งของที่มีน้ำหนักเกินหารได้

ข้อ 2.5 กรมการขนส่งหรือหน่วยงานท้องถิ่นของมลรัฐอินเดีย:

- (1) มีเขตอำนาจเหนือทางหลวงของรัฐ ทางหลวงระหว่างรัฐหรือถนนในท้องถิ่น และ
- (2) รับผิดชอบในการซ่อมแซมและบำรุงรักษาทางหลวงของรัฐ ทางหลวงระหว่างรัฐหรือถนนในท้องถิ่น

อาจมีการบังคับใช้เป็นลายลักษณ์อักษรและแสดงเหตุการณ์การอนุญาตสำหรับการขนส่งน้ำหนักเกินปกติ

IC 9-20-6-4 น้ำหนักสูงสุด ใบอนุญาตฉุกเฉิน การออก; เงื่อนไข; การควบคุมการเคลื่อนไหว

ข้อ 4 (a) แม้ว่า IC 9-20-4 และอยู่ภายใต้ส่วนย่อย (b) น้ำหนักสูงสุดสำหรับรถฉุกเฉินที่ได้รับอนุญาตที่ทำงานบนทางหลวงต้องไม่น้อยกว่า:

- (1) สองหมื่นสี่พัน (24,000) ปอนด์สำหรับแกนพวงมาลัยเดี่ยว
- (2) สามหมื่นสามพันห้าร้อย (33,500) ปอนด์บนเพลลาขับเดี่ยว
- (3) หกหมื่นสองพัน (62,000) ปอนด์บนเพลลาตีคู่ หรือ
- (4) ห้าหมื่นสองพัน (52,000) ปอนด์บนเพลลาขับหลังแบบตีคู่

(b) น้ำหนักกรรมสูงสุดของรถจักรยานที่ได้รับอนุญาตซึ่งทำงานบนทางหลวงคือแปดหมื่นหกพัน (86,000) ปอนด์

(c) กรมการขนส่งหรือหน่วยงานหรือหน่วยงานทางการเมืองของมลรัฐอินเดียนาที่ได้รับอนุญาตจากบทนี้ การอนุญาตให้ใช้งานแทนชุดเจาะ รถเคลื่อนที่แบบแทรคเตอร์หรือใบอนุญาตสำหรับการขนส่งยานพาหนะที่มีน้ำหนักมากหรือมีขนาดใหญ่ รถบรรทุกหรือวัตถุอื่น ๆ ที่ไม่เป็นไปตามบทนี้ ในกรณีฉุกเฉิน สามารถอนุญาตให้ทำงานในหรือผ่านอินเดียนาโดยไม่คำนึงถึง IC 9-20-14-2 กับบุคคลในช่วงเวลาที่มีเงื่อนไขต่อไปนี้: (1) ผู้ว่าราชการจังหวัดประกาศภาวะฉุกเฉินจากภัยพิบัติภายใต้ IC 10-14-3-12 (2) รัฐบาลกลางประกาศภาวะฉุกเฉินสำหรับพื้นที่นอกอินเดียนา (3) การอนุญาตฉุกเฉินอย่างสมเหตุสมผลที่คาดว่าจะช่วยบรรเทาสาธารณภัย

(d) กรมการขนส่งของมลรัฐอินเดียนา หน่วยงานหรือหน่วยงานทางการเมืองจะควบคุมการเคลื่อนไหวโดยใบอนุญาตฉุกเฉินเพื่อหลีกเลี่ยงอันตรายที่ไม่เหมาะสม

บทลงโทษสำหรับผู้กระทำผิดฐานบรรทุกสินค้าเกินขนาด

การกระทำอันเป็นการละเมิดกฎหมายจราจรว่าด้วยข้อจำกัดด้านขนาดและน้ำหนัก เช่น การขับขี่ยานพาหนะหรือยานพาหนะต่อพ่วง (IC 9-20-4 และ IC 9-20-5) หรือรถบรรทุกขย (IC 9-20-11) ถือเป็นความผิดต่อเนื่อง (Continuing Offence)⁶⁹ โดยสถานที่สำหรับการฟ้องร้องจะอยู่ในเขตที่เกิดการกระทำความผิด เมื่อพิสูจน์ได้ว่ามีความผิดหรือไม่มีความผิดในมลรัฐหนึ่งแล้วจะไม่สามารถฟ้องร้องดำเนินคดีในอีกมลรัฐได้ ซึ่งบทลงโทษในการกระทำความผิดฐานละเมิดกฎหมายจราจรว่าด้วยข้อจำกัดด้านขนาดและน้ำหนักจะระบุไว้ใน IC 9-20-18 Penalties and Enforcement (บทลงโทษและการบังคับใช้) โดยมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

IC 9-20-18-12 การละเมิดมาตรา การละเมิดคลาส C; การละเมิดข้อจำกัดด้านน้ำหนัก การละเมิดคลาส B; การป้องกัน; ระวัง; กองทุน; การเบิกจ่าย; ระบบคะแนน (Point System)

ข้อ 12 (a) ยกเว้นตามที่ระบุไว้ในส่วนย่อย (b) บุคคลที่ละเมิดบทนี้ถือว่าได้กระทำการละเมิดคลาส C

(b) การละเมิดข้อจำกัดด้านน้ำหนักใน IC 9-20-4, IC 9-20-5, IC 9-20-11 หรือ IC 9-20-7-1 คือ:

⁶⁹ ความผิดต่อเนื่อง (Continuing Offence) คือ ความผิดที่เกิดจากการกระทำที่เป็นความผิดติดต่อกันสืบเนื่องกันอยู่ชั่วระยะหนึ่ง

(1) การละเมิดคลาส B หากน้ำหนักส่วนเกินทั้งหมดภายใต้ข้อจำกัดเหล่านั้นมากกว่าห้าพัน (5,000) ปอนด์ แต่ไม่เกินหนึ่งหมื่น (10,000) ปอนด์ และ

(2) การละเมิดคลาส A หากน้ำหนักส่วนเกินทั้งหมดภายใต้ข้อจำกัดเหล่านั้นมากกว่าหนึ่งหมื่น (10,000) ปอนด์

(c) ส่วนย่อยนี้ใช้ไม่ได้กับการละเมิดที่เกิดขึ้นบนทางหลวงระหว่างรัฐ หากเป็นการป้องกันข้อหาละเมิดข้อจำกัดด้านน้ำหนักใน IC 9-20-4, IC 9-20-5 หรือ IC 9-20-11 ว่าน้ำหนักส่วนเกินทั้งหมดภายใต้ข้อจำกัดเหล่านั้นน้อยกว่าหนึ่งพัน (1,000) ปอนด์

(d) ศาลอาจรังับการจดทะเบียนรถที่ใช้ในการฝ่าฝืนมาตรานี้เป็นเวลาไม่เกินเก้าสิบ (90) วัน

(e) เมื่อมีการตัดสินลงโทษบุคคลในการละเมิดกฎหมายเกี่ยวกับข้อจำกัดด้านน้ำหนักของยานพาหนะที่ทำงานบนทางหลวง ศาลอาจแนะนำให้ระงับใบอนุญาตขับรถของบุคคลนั้นหากมีการละเมิดโดยเจตนา

(f) แม้จะมีข้อกำหนดตาม IC 34-28-5-4 เงินที่รับได้จากการตัดสินของศาล ยกเว้นค่าใช้จ่ายสำหรับการละเมิดภายใต้ส่วนย่อย (a) หรือ (b) จะถูกฝากไว้ในกองทุนทางหลวงของรัฐ

(g) กรมการขนส่งไม่สามารถประเมินคะแนนภายใต้ระบบคะแนนสำหรับการละเมิดข้อจำกัดด้านน้ำหนักใน IC 9-20-4, IC 9-20-5, IC 9-20-11 หรือ IC 9-20-7- 1.

IC 9-20-18-12.5 คะแนนที่ประเมินว่าละเมิดการจำกัดน้ำหนัก การปฏิเสธ การระงับหรือการเพิกถอนใบอนุญาต

ข้อ 12.5 (a) คะแนนที่สำนักงานยานยนต์ประเมินต่อบุคคลว่ามีการละเมิดหลังจากวันที่ 31 ธันวาคม 2558 ของการจำกัดน้ำหนักใน IC 9-20-4, IC 9-20-5, IC 9-20-11 หรือ IC 9-20-7-1 ถือเป็นโมฆะ

(b) การปฏิเสธ การระงับหรือการเพิกถอนใบอนุญาตของผู้ประกอบการคนขับรถหรือคนขับรถโดยสารสาธารณะ โดยสำนักงานยานยนต์ซึ่งอ้างอิงจากการสะสมคะแนนทั้งหมดหรือบางส่วนตามที่อธิบายไว้ในส่วนย่อย (ก) ถือเป็นโมฆะ

IC 9-20-18-14 การบรรทุกสิ่งของที่ผิดกฎหมาย; การละเมิดคลาส C

ข้อ 14 (a) ส่วนนี้ใช้ไม่ได้กับรถที่มีด้านที่ยื่นออกมาเหนือน้ำหนักบรรทุก เว้นแต่จะไม่ได้รับน้ำหนักบรรทุกอย่างปลอดภัย

(b) บุคคลที่ดำเนินการหรืออนุญาตให้ใช้ยานพาหนะ:

(1) ซึ่ง:

(A) ท่อนไม้ ท่อ เสา ถัง หม้อไอน้ำหรือวัตถุที่คล้ายกันถูกบรรทุกไปและไม่ได้ยึดแน่นหนา

โดย:

(i) โซ่โลหะ

(ii) สายไฟ;

(iii) เหล็กมัด; หรือ

(iv) สายรัดเส้นใยสังเคราะห์

ระบุว่ามี ความแข็งแรงและติดตั้งฮาร์ดแวร์ที่เข้ากันได้ซึ่งมีความแข็งแรงเพียงพอที่จะรับน้ำหนักในสถานที่ภายใต้การจราจรปกติหรือสภาพถนน และ

(B) น้ำหนักบรรทุกหรือชิ้นส่วนที่มีความยาวมากกว่าสิบ (10) ฟุตไม่ได้ถูกยึดด้วยอุปกรณ์อย่างน้อยสาม (3) ที่อยู่ในรายการย่อย (1) โดยหนึ่ง (1) จะต้องอยู่ใกล้ปลายแต่ละด้าน และอีกจุดหนึ่งที่จุดศูนย์กลางโดยประมาณของสิ่งของที่บรรทุก และ

(2) บนถนนสาธารณะหรือทางหลวง; กระทำการละเมิดคลาส C

IC 9-20-18-15 การบังคับใช้ข้อ จำกัด ด้านขนาดและน้ำหนัก ความร่วมมือระหว่าง

หน่วยงาน

ข้อ 15 คณะกรรมการตำรวจของรัฐอินเดียนา กรมตำรวจของรัฐและกรมการขนส่งของรัฐอินเดียนาจะร่วมมือในการบังคับใช้กฎหมายของรัฐอินเดียนาที่เกี่ยวข้องกับความสูง ความกว้าง ความยาว น้ำหนักรวมและน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะหรือยานพาหนะต่อพ่วง โดยมีหรือ ไม่มีการใช้งานลาก ขับเคลื่อน เคลื่อนย้ายหรือขนส่งบนหรือบนทางหลวง

โดยสรุปแล้ว ตาม IC 9-20-18-1. การละเมิดทั้งหมดภายใต้ IC 9-20 ยกเว้นการละเมิดน้ำหนัก 5,000 ปอนด์ขึ้นไป ถือเป็นความผิดคลาส C และนอกเหนือจากค่าปรับ ศาลอาจระงับการจดทะเบียนรถยนต์เป็นระยะเวลาไม่เกิน 90 วัน

IC 9-20-18-12 (a) และ (d) IC 9-20-18-12 (c) สร้างข้อยกเว้นจากการพิสูจน์ว่ามีความผิดซึ่งสามารถปรับใช้กับทางหลวงทั้งหมดยกเว้นทางหลวงระหว่างรัฐหากการละเมิดนั้นมีน้ำหนักน้อยกว่า 1,000 ปอนด์

ในทุกกรณีที่มีการละเมิดข้อจำกัดด้านน้ำหนัก ศาลอาจแนะนำให้ระงับใบอนุญาตของรถบรรทุกหากการละเมิดนั้นกระทำโดยเจตนา ซึ่ง IC 9-20-18-12 (e) ค่าปรับจากการกระทำผิด range C

เท่ากับ \$ 1.00 - \$ 500.00 ระวังการจดทะเบียนรถ 1 - 90 วัน และแนะนำให้ระวังใบอนุญาต (หากกระทำความผิดโดยเจตนา) range B ปรับ \$ 1.00 - \$ 1,000.00 ระวังการลงทะเบียนรถ 1-90 วัน และแนะนำให้ระวังใบอนุญาต (หากกระทำความผิดโดยเจตนา) และ range A ปรับ \$ 1.00 - \$ 10,000.00 ระวังการลงทะเบียนรถ 1 - 90 วัน และแนะนำให้ระวังใบอนุญาต (หากกระทำความผิดโดยเจตนา) ที่ ึ่ง นี้

ในส่วนของยานพาหนะที่บรรทุกเกินขนาด จะต้องจ่ายค่าปรับ \$ 189

ตารางที่ 3.1 ค่าปรับของการละเมิดข้อจำกัดด้านขนาดและน้ำหนักของมลรัฐอินเดียนา

น้ำหนัก	ค่าปรับ
0 - 1999 lbs	\$.02 ต่อ ปอนด์ + ค่าธรรมเนียมศาล
2000 – 2999 lbs	\$.04 ต่อ ปอนด์ + ค่าธรรมเนียมศาล
3000 – 3999 lbs	\$.06 ต่อ ปอนด์ + ค่าธรรมเนียมศาล
4000 - 4999 lbs	\$.08 ต่อ ปอนด์ + ค่าธรรมเนียมศาล
ตั้งแต่ 5000 lbs ขึ้นไป	\$.10 ต่อ ปอนด์ + ค่าธรรมเนียมศาล

3.1.4 มลรัฐมินนิสโซตา (Minnesota)

มลรัฐมินนิสโซตาได้กำหนดบทลงโทษของการบรรทุกสินค้าเกินขนาดไว้ในกฎหมายจราจร ในส่วนที่ 169.80 ขนาด น้ำหนัก และการบรรทุก⁷⁰ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

169.80 ขนาด น้ำหนัก และการบรรทุก

ข้อย่อย 1 ข้อจำกัด; ลหุโทษ

(a) เป็นความผิดทางอาญาสำหรับบุคคลที่จะขับรถหรือเคลื่อนย้ายหรือสำหรับเจ้าของที่จะก่อให้เกิดหรือยินยอมให้ขับหรือเคลื่อนย้ายบนทางหลวงโดยใช้ยานพาหนะหรือยานพาหนะที่มีขนาดหรือน้ำหนักเกินข้อจำกัดที่ระบุไว้ในมาตรา 169.80 ถึง 169.88 หรือฝ่าฝืนมาตรา 169.80 ถึง 169.88 นอกเหนือจากมาตรา 169.81 ส่วนย่อย 5a และขนาดและน้ำหนักสูงสุดของยานพาหนะตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 169.80 ถึง 169.88 จะถูกต้องตามกฎหมายทั่วทั้งรัฐและหน่วยงานท้องถิ่นจะไม่มีอำนาจหรือ

70 Minnesota Office of the Revisor of Statutes, “2020 Minnesota Statutes,” Available from :

<https://www.revisor.mn.gov/statutes/cite/169.80>

อำนาจในการเปลี่ยนแปลงข้อกำหนดเหล่านี้ ยกเว้นในกรณีที่มีการให้อำนาจโดยชัดแจ้งในมาตรา 169.80 ถึง 169.88

(b) เมื่อมีการชั่งน้ำหนักเพลาทันทีทั้งหมดของยานพาหนะหรือยานพาหนะต่อพ่วง ผลรวมของน้ำหนักของเพลาทีซึ่งจะต้องเป็นน้ำหนักรวมทั้งหมดของรถหรือยานพาหนะต่อพ่วงที่ชั่ง

(c) เมื่อแต่ละเพลากลุ่มใด ๆ ที่มีสองเพลารวมกันหรือมากกว่าติดต่อกันของยานพาหนะหรือยานพาหนะต่อพ่วงได้รับการชั่งน้ำหนักแยกกัน ผลรวมของน้ำหนักของเพลาทีซึ่งจะเป็นน้ำหนักรวมทั้งหมดของกลุ่มของเพลาทีซึ่ง

(d) เมื่อในกลุ่มใด ๆ ของสามเพลารวมกันขึ้นไปติดต่อกันของยานพาหนะหรือยานพาหนะต่อพ่วงใด ๆ เพลาใด ๆ ได้รับการชั่งน้ำหนักแยกกัน และสองเพลารวมกันในกลุ่มได้รับการชั่งน้ำหนักรวมกันแล้วผลรวมของน้ำหนัก เพลาทีซึ่งแยกกันและเพลาทีซึ่งเข้าด้วยกันจะเป็นน้ำหนักรวมทั้งหมดของกลุ่มเพลาทีซึ่ง

(e) บทบัญญัติของมาตรา 169.80 ถึง 169.88 เกี่ยวกับขนาดน้ำหนักและน้ำหนักบรรทุกไม่ใช้กับยานพาหนะที่ทำงานภายใต้เงื่อนไขของใบอนุญาตพิเศษที่ออกให้ตามที่กฎหมายบัญญัติ

ข้อย่อย 2 ความกว้างด้านนอก

(a) ความกว้างภายนอกทั้งหมดของยานพาหนะที่ไม่รวมกระจกมองหลังหรืออุปกรณ์ป้องกันการบรรทุกซึ่งไม่ใช่ส่วนหนึ่งของรถ จะต้องไม่เกินสามนิ้วในแต่ละด้านหรือน้ำหนักบรรทุกต้องไม่เกิน 102 นิ้ว ยกเว้นความกว้างภายนอกของยานพาหนะที่เป็นของหน่วยงานทางการเมืองและใช้เฉพาะเพื่อจุดประสงค์ในการจัดการกากตะกอนน้ำเสียจากโรงบำบัดน้ำเสียไปยังทุ่งนาหรือสถานที่กำจัด ต้องไม่เกิน 12 ฟุตและยกเว้นตามที่ระบุไว้เป็นอย่างอื่นในส่วนนี้

(b) ยานพาหนะที่มีความกว้างภายนอกรวมเกิน 102 นิ้วซึ่งเป็นของหน่วยงานทางการเมืองและใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการขนส่งหรือใช้กากตะกอนน้ำเสียไปยังทุ่งนาหรือสถานที่กำจัด จะต้องไม่ขนส่งกากตะกอนในระยะทางที่เกินกว่า 15 ไมล์ หรือเดินทางไปกลับระหว่างช่วงพระอาทิตย์ตกถึงพระอาทิตย์ขึ้นหรือในเวลาอื่น ๆ เมื่อทัศนวิสัยในการมองเห็นมีความผิดปกติจากสภาพอากาศ ควันหมอกหรือสภาพอื่น ๆ ซึ่งทำให้คนและยานพาหนะไม่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนบนทางหลวงในระยะทาง 500 ฟุต

(c) ความกว้างภายนอกทั้งหมดของรถเทอร์เลอร์พื้นต่ำหรืออุปกรณ์คอลลี่และน้ำหนักบรรทุกที่ใช้เฉพาะสำหรับการขนส่งเครื่องจักรในฟาร์มและอุปกรณ์ก่อสร้าง ต้องมีความกว้างไม่เกินเก้าฟุต ยกเว้นรถพ่วงพื้นต่ำหรืออุปกรณ์คอลลี่ที่มีความกว้างภายนอกทั้งหมด รวมถึงน้ำหนักบรรทุกที่

เกินกว่า 102 นิ้วจะไม่สามารถใช้งานได้บนทางหลวงระหว่างรัฐใด ๆ โดยไม่ได้รับใบอนุญาตให้ดำเนินการตามมาตรา 169.86 ก่อน ยานพาหนะจะต้องแสดงธงสีแดงสี่เหลี่ยมจัตุรัสขนาด 12 นิ้วเป็นเครื่องหมายที่ด้านหน้าและด้านหลังของด้านซ้ายของรถ

(d) ความกว้างภายนอกทั้งหมดของรถบัสโดยสารที่ให้บริการเฉพาะในเมืองหรือเมืองที่อยู่ติดกันในรัฐนี้ต้องไม่เกินเก้าฟุต

(e) ข้อจำกัดความกว้างสูงสุดในย่อหน้า (a) สำหรับรถเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจตามที่กำหนดไว้ในหัวข้อ 168.002 ส่วนย่อย 27 ไม่รวมอยู่ในอุปกรณ์เสริมบนรถเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจที่ไม่ขยายเกินความกว้างของกระจกมองหลังด้านนอกของรถ

ข้อย่อย 3 ยานพาหนะที่บรรทุกผู้โดยสาร

ห้ามใช้ยานพาหนะประเภทผู้โดยสารบนทางหลวงใด ๆ ที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าแนวบังโคลนทางด้านซ้ายของยานพาหนะดังกล่าวหรือยื่นเกินกว่าเส้นบังโคลนทางด้านขวาเกินหกนิ้ว

บทลงโทษสำหรับผู้กระทำผิดฐานบรรทุกสินค้าเกินขนาด

การขับขี่ยานพาหนะที่มีน้ำหนักเกินในมินนิสโซตาถือเป็นความผิดทางอาญาประเภทละเมิดโทษและความรับผิดชอบทางแพ่ง โดยเจ้าของหรือผู้เช่ายานพาหนะที่มีน้ำหนักรวมเกินกว่าข้อจำกัดด้านน้ำหนักที่กำหนดไว้ในมาตรา 169.823 ถึง 169.8295 169.84 ถึง 169.851 และ 169.87 หรือผู้ขนส่งที่ขนส่งหรือประมูลสินค้าสำหรับการขนส่งในรถบรรทุกคันเดียวหรือรถต่อพ่วง ที่เกินข้อจำกัดด้านน้ำหนักที่กำหนดไว้ในมาตรา 169.823 ถึง 169.8295 169.84 ถึง 169.851 และ 169.87 ต้องระวางโทษทางแพ่ง ไม่ว่าจะมีความผิดอื่นใดในทางตรงกันข้าม หากพบว่าบุคคลใดมีความผิดในการละเมิดข้อจำกัดด้านน้ำหนักที่กำหนดไว้ในมาตรานี้หรือมาตรา 169.823 ถึง 169.8295 169.84 ถึง 169.851 หรือ 169.87 ซึ่งพบว่าพยายามที่จะหลบเลี่ยงสถานีชั่งน้ำหนักหรือหลีกเลี่ยงการชั่งน้ำหนักโดยใช้เครื่องชั่งแบบอยู่กับที่โดยเจตนา ภายใต้มาตรา 169.85 หรือกฎหมายอื่น ศาลจะต้องกำหนดโทษเป็นสองเท่า

ตารางที่ 3.2 ค่าปรับของการละเมิดข้อจำกัดด้านขนาดและน้ำหนักของมลรัฐมินนิสโซตา

น้ำหนัก	ค่าปรับ
999 lbs หรือต่ำกว่า	\$50 + ค่าธรรมเนียมทั่วไป \$75
1,000 – 1,999 lbs	\$100 + ค่าธรรมเนียมทั่วไป \$75
2,000 – 2,999 lbs	\$200 + ค่าธรรมเนียมทั่วไป \$75

น้ำหนัก	ค่าปรับ
3,000 – 3,999 lbs	\$300 + ค่าธรรมเนียมทั่วไป \$75
4,000 – 4,999 lbs	\$400 + ค่าธรรมเนียมทั่วไป \$75
5,000 – 5,999 lbs	\$500 + ค่าธรรมเนียมทั่วไป \$75
6,000 – 6,999 lbs	\$600 + ค่าธรรมเนียมทั่วไป \$75
7,000 – 7,999 lbs	\$700 + ค่าธรรมเนียมทั่วไป \$75
8,000 – 8,999 lbs	\$800 + ค่าธรรมเนียมทั่วไป \$75
9,000 – 9,999 lbs	\$900 + ค่าธรรมเนียมทั่วไป \$75
10,000 หรือมากกว่า	\$1.000 + ค่าธรรมเนียมทั่วไป \$75

3.2 มาตรการในการลงโทษการบรรทุกสินค้าเกินขนาดของประเทศสิงคโปร์

เนื่องจากประเทศไทยและประเทศสิงคโปร์เป็นประเทศสมาชิกอาเซียน โดยได้มีกฎระเบียบการขนส่งระหว่างประเทศระหว่างกันภายใต้กรอบความตกลงอาเซียน (Asean Framework Agreement) ซึ่งเป็นกรอบความตกลงที่กำหนดหลักการให้แต่ละประเทศยอมรับให้มีการขนส่งข้ามแดน ผ่านแดนระหว่างกัน ยอมรับใบอนุญาตขับขี่และหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถเชิงพาณิชย์ของแต่ละประเทศสมาชิกอาเซียน และการยอมรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบภายในประเทศสมาชิก ทั้งนี้ในกฎหมายจราจรของประเทศสิงคโปร์ได้มีการกำหนดมาตรฐานและลักษณะรถซึ่งจะกำหนดคุณลักษณะ ความกว้าง ความยาว และความสูงเอาไว้แตกต่างกันตามความเหมาะสมของการใช้งาน⁷¹ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

3.2.1 ข้อกำหนดเรื่องความยาวโดยรวม

นายทะเบียนจะอนุญาตให้ใช้รถตามข้อตกลง และวัตถุประสงค์ของการใช้ยานพาหนะ หากรถมีความยาวไม่เกินข้อกำหนดด้านล่างนี้

- 1) ยานพาหนะที่มีมอเตอร์นอกเหนือจากยานพาหนะที่มีการพ่วงต่อกัน จะต้องมีความยาวรวมไม่เกิน 12 เมตร
- 2) ยานพาหนะที่เป็นรถหัวลากจะต้องมีความยาวรวมไม่เกิน 14 เมตร

⁷¹ กรมการขนส่งทางบก, “คู่มือ “เตรียมความพร้อมผู้ประกอบการขนส่งไทยสู่อาเซียน” (สาธารณรัฐสิงคโปร์)”, น. 49-59.

3) ยานพาหนะที่เป็นรถพ่วงจะต้องมีความยาวรวมไม่เกิน 18 เมตร

3.2.2 ข้อกำหนดเรื่องความกว้างโดยรวม

นายทะเบียนจะอนุญาตให้ใช้รถได้ตามวัตถุประสงค์ของการใช้ยานพาหนะ หากรถมีความกว้างไม่เกินข้อกำหนดดังต่อไปนี้

2.1) ยานพาหนะที่มีมอเตอร์หรือรถหัวลากจะต้องมีความกว้างรวมไม่เกิน 2.6 เมตร

2.2) ยานพาหนะที่มีน้ำหนักเบา และยานพาหนะที่มีน้ำหนักมากจะต้องมีความกว้างโดยรวมไม่เกิน 2.6 เมตร

3.2.3 ข้อกำหนดเรื่องความสูงโดยรวม

ยานพาหนะที่มีมอเตอร์จะต้องสูงไม่เกิน 4.0 เมตร โดยวัดจากพื้นผิวดนจนถึงหลังคาของยานพาหนะ

3.2.4 ข้อกำหนดเกี่ยวกับยานพาหนะหนักระหว่างการเดินทาง

ระหว่างการเดินทาง ควรปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด โดยมีข้อควรปฏิบัติดังนี้

(1) ปฏิบัติตามป้ายกำหนดความสูง

(2) ขับรถไม่เกินความเร็วที่กฎหมายกำหนดไว้สำหรับประเภทยานพาหนะที่ตนขับขี่ โดยสำหรับรถบรรทุกหนักจะต้องใช้ความเร็วไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

(3) หากยานพาหนะแล่นออกจากเส้นทางที่วางแผนไว้ให้หยุดรถ และขอคำแนะนำสำหรับเส้นทางอื่น

(4) หากหลงทางหรือสับสนให้หยุดรถ และขอคำแนะนำเส้นทางอื่น

(5) หากรู้ตัวว่ายานพาหนะถูกขวางโดยสิ่งปลูกสร้างบนท้องถนนที่สูงน้อยกว่าที่ยานพาหนะจะผ่านได้ ให้หยุด และขอคำแนะนำเส้นทางอื่นแทน

ทั้งนี้ ตามกฎหมายแล้ว รถขนสินค้าทุกประเภทจะสามารถบรรทุกรถที่มีน้ำหนักรวมได้ไม่เกิน 12 ตัน และต้องใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนดนั่นคือ รถบรรทุกหนักจะต้องใช้ความเร็วไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง หากบุคคลใดแก้ไข หรือตัดแปลงมาตรวัดความเร็ว หรือขับขี่รถบรรทุกหนักที่มาตรวัดความเร็วไม่เที่ยงตรง อาจมีโทษเป็นการปรับเงินไม่เกิน \$1,000 หรือจำคุกไม่เกิน 3 เดือน

3.2.5 ข้อควรปฏิบัติเมื่อขับขี่ยานพาหนะที่มีขนาดเกินมาตรฐาน

รูปแบบของสินค้าในวันจะยังมีความหลากหลาย และท้าทายข้อจำกัด ทั้งด้าน โครงสร้าง พื้นฐานการคมนาคม ข้อจำกัดของยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง และข้อจำกัดด้านกฎหมายทำให้

บริหารการจัดการการขนส่งมีความท้าทายมากขึ้น อย่างไรก็ตาม การขั้ขั้ยานพาหนะที่มีขนาดเกินกว่ามาตรฐานในลักษณะที่แตกต่างกันก็มีข้อควรปฏิบัติที่แตกต่างกันไป ดังสรุปได้ดังนี้

ข้อควรปฏิบัติเมื่อขับรถบรรทุกหนักที่มีความสูงเกินกำหนด

(1) สำหรับการขับรถบรรทุกหนักไม่จำเป็นต้องแจ้งตำรวจจราจรเรื่องการจำกัดความสูงในการขั้ขั้แต่ให้ขออนุญาตขับรถที่มีความสูงเกินกำหนดจากกรมการขนส่งทางบกประเทศสิงคโปร์

(2) ยานพาหนะที่มีความสูงเกิน 4.5 เมตรจะต้องมีตำรวจนำทาง โดยกฎหมายการจราจรทางถนนมาตรา 79 ได้กำหนดไว้ว่า บุคคลใดก็ตามที่ขับรถ หรือเป็นเหตุให้ขับรถบรรทุกหนักบนถนนโดยที่รถนั้นมีความสูงเกิน 4.5 เมตร โดยไม่มีตำรวจหรือผู้ช่วยตำรวจนำทางจะมีความผิดฐานฝ่าฝืนกฎจราจรและจะต้องได้รับการลงโทษ

ข้อควรปฏิบัติเมื่อขับรถบรรทุกหนักที่มีขนาดใหญ่เกินกำหนด

รถบรรทุกหนักที่มีขนาดกว่าปกติ(เกินกำหนด) คือ รถที่มีลักษณะ ดังต่อไปนี้

(1) ความกว้างโดยรวมของยานพาหนะที่มีระวางการไหลดมากกว่า 2.6 เมตร

(2) ส่วนของสินค้าที่ยื่นเกินออกมาทางด้านท้ายรถจะต้อง

(2.1) มากกว่าหรือเท่ากับ 40% ของความยาวของยานพาหนะ หรือ

(2.2) 1.8 เมตร โดยให้ยึดอันที่น้อยกว่าเป็นเกณฑ์

(3) รถบรรทุกหนักที่บรรทุกเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด โดยการเคลื่อนย้ายของรถบรรทุกหนักที่มีขนาดใหญ่กว่าปกติซึ่งมีลักษณะตามที่ระบุข้างต้นจึงต้องได้รับการควบคุม กล่าวคือ จะต้องขออนุญาตจากกรมการขนส่งทางบกประเทศสิงคโปร์เสียก่อนจึงจะสามารถเคลื่อนย้ายได้ เพราะเหตุว่ารถบรรทุกหนักที่มีขนาดใหญ่กว่าปกติซึ่งจะใช้สำหรับบรรทุกสินค้าที่มีขนาดใหญ่และหนักมีแนวโน้มที่จะทำให้การจราจรติดขัด อีกทั้งการขนส่งสินค้าที่มีขนาดใหญ่และมีน้ำหนักมากยังอาจส่งผลกระทบต่อโครงสร้างของถนนให้ทรุดโทรมลงได้ ดังนั้น เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อผู้ใช้รถใช้ถนนการเคลื่อนย้ายรถบรรทุกหนักที่มีขนาดใหญ่กว่าปกติจะต้องขออนุญาตจากกรมการขนส่งทางบกประเทศสิงคโปร์ก่อน

3.2.6 น้ำหนักรถบรรทุก

ยานพาหนะที่บรรทุกสินค้าจะถูกจำแนกประเภทตามน้ำหนักบรรทุกสูงสุดที่รถประเภทนั้นๆ จะสามารถบรรทุกได้ โดยสามารถจำแนกประเภทยานพาหนะที่บรรทุกสินค้าได้ดังนี้

(1) ยานพาหนะบรรทุกสินค้าน้ำหนักเบา คือ ยานพาหนะที่สามารถบรรทุกน้ำหนักได้ไม่เกิน 3.5 ตัน

(2) ยานพาหนะบรรทุกสินค้าน้ำหนักมาก คือ ยานพาหนะที่สามารถบรรทุกน้ำหนักได้มากกว่า 3.5 ตันขึ้นไป แต่ไม่เกิน 16 ตัน

(3) ยานพาหนะบรรทุกสินค้าน้ำหนักมากเป็นพิเศษ คือ ยานพาหนะที่สามารถบรรทุกน้ำหนักได้มากกว่า 16 ตันขึ้นไป

มาตรการในการลงโทษการบรรทุกสินค้าเกินขนาดของประเทศสิงคโปร์อยู่ภายใต้พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (Road Traffic Act) หมวด 276⁷² การจราจรทางบกที่ด้วยการควบคุมความกว้างและความยาวของยานพาหนะ ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมของสิงคโปร์มีอำนาจตามมาตรา 140 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกในการออกกฎระเบียบ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ข้อ 1 การประกาศใช้

กฎระเบียบนี้ คือ กฎระเบียบการจราจรทางบก ปี 2010 ว่าด้วยการควบคุมความกว้างและความยาวของยานพาหนะ โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2010

ข้อ 2 คำนิยาม

ในกฎระเบียบนี้

“ถนนที่มีการควบคุม” หมายถึง ถนนใดๆ ที่ถูกกำหนดแล้วเมื่อวันที่ 7 ตุลาคม 2016 บนเว็บไซต์ <https://prompt.lta.gov.sg/WebUIPWAS/Information/RoadsControlledList.aspx>;

“คนขับรถ” หมายถึง (a) ผู้ที่มีความเกี่ยวข้องกับรถยนต์ ขับขี่ หรือมีส่วนรับผิดชอบกับรถยนต์ และ (b) ผู้ที่มีความเกี่ยวข้องกับรถหัวลาก ขับขี่ หรือมีส่วนรับผิดชอบกับรถยนต์ที่มีเครื่องพวงท้าย

“เจ้าของ” หมายถึง (a) ผู้ที่เป็นเจ้าของหรือเจ้าของร่วมของรถยนต์หรือรถหัวลาก หรือ (b) ผู้ที่ใช้หรือควบคุมรถยนต์หรือรถหัวลากภายใต้สัญญาสินเชื่อ สัญญาเช่า สัญญาเช่า-ซื้อ หรือสัญญาเช่า แต่ไม่ได้หมายรวมถึงคนขับรถที่ถูกว่าจ้างให้ขับรถยนต์หรือรถหัวลาก

ข้อ 3 ข้อกำหนดการบรรทุกที่ไม่เกินความกว้างและความยาวของยานพาหนะ

ตามกฎระเบียบข้อ 4 และ 5 เจ้าของและคนขับรถยนต์หรือรถหัวลากต้องทำให้แน่ใจว่าในขณะที่รถวิ่งบนถนนจะต้องไม่มีส่วนใดส่วนหนึ่งของของที่บรรทุกยื่นออกมาเกินขนาดของตัวรถเว้นแต่

⁷² Legislation Division of the Attorney-General's Chambers, “ROAD TRAFFIC ACT (CHAPTER 276),”

(a) ส่วนที่ยื่นออกมาด้านหลัง (rear overhang) น้อยกว่า 40% ของความยาวตัวรถยนต์หรือรถหัวลากหรือน้อยกว่า 1.8 เมตร และ

(b) ความกว้างทั้งหมดของตัวรถยนต์หรือรถหัวลากหรือรถยนต์ หรือรถหัวลากที่บรรทุกสิ่งของที่ยื่นออกมาด้านข้าง

(i) ระยะ 2.6 เมตรหรือน้อยกว่า สำหรับรถยนต์หรือรถหัวลากที่วิ่งบนถนนที่มีการควบคุม หรือ

(ii) ระยะ 3 เมตรหรือน้อยกว่า สำหรับรถยนต์หรือรถหัวลากที่วิ่งบนถนนอื่นๆ

ข้อ 4 การอนุญาตบรรทุกสิ่งของที่มีขนาดเกินกว่าที่กำหนดในข้อ 3

กำหนดให้สามารถบรรทุกสิ่งของที่มีขนาดเกินกว่าที่กำหนดในข้อ 3 ได้เฉพาะวัตถุประสงค์ เพื่อ

(a) การรักษาชีวิตและทรัพย์สินในกรณีที่เกิดอัคคีภัย

(b) การช่วยเหลือผู้ประสบภัย หรือ

(c) กิจกรรมการจำลองสถานการณ์ที่ได้รับการอนุมัติจากผู้มีอำนาจตามกฎหมายนี้

ข้อ 5 การอนุญาตให้มีการใช้รถยนต์หรือรถหัวลากที่มีความกว้างและความยาวเกินขนาดที่กำหนด

(1) ห้ามบุคคลใช้หรือเป็นเหตุให้เกิดการใช้

(a) รถยนต์หรือรถหัวลากที่บรรทุกสิ่งของเกินขนาดที่ระบุไว้ในข้อ 3(a) หรือ

(b) รถยนต์หรือรถหัวลากที่มีความกว้างโดยรวมเกินกว่า

(i) ระยะ 2.6 เมตรหรือน้อยกว่า สำหรับรถยนต์หรือรถหัวลากที่วิ่งบนถนนที่มีการควบคุม หรือ

(ii) ระยะ 3 เมตรหรือน้อยกว่า สำหรับรถยนต์หรือรถหัวลากที่วิ่งบนถนนอื่นๆ

เว้นแต่จะได้รับการอนุญาตให้ใช้รถยนต์หรือรถหัวลากบนถนน โดยให้สอดคล้องกับใบอนุญาตการเดินทางหรือใบอนุญาตตามระยะเวลาที่อนุญาตโดยผู้มีอำนาจตามกฎหมายนี้

(2) การยื่นขอใบอนุญาตเดินทางหรือใบอนุญาตตามระยะเวลา จะต้อง

(a) ดำเนินการตามแบบฟอร์มให้ถูกต้องไม่น้อยกว่า 3 วันทำการก่อนจะนำรถยนต์หรือรถหัวลากไปวิ่งบนถนน

(b) ดำเนินการควบคุมกับการดำเนินการตามแบบฟอร์มการชดเชยค่าเสียหายที่จะชดเชยให้เจ้าหน้าที่รัฐในกรณีที่เกิดจากความเสียหายบนถนนและการเรียกร้องและการรับผิดชอบอันมีสาเหตุ

มาจากการเสียชีวิต การบาดเจ็บ ความเสียหายหรือสูญเสีย ซึ่งบุคคลใดๆ อาจได้รับความเดือดร้อนจากเหตุของการใช้รถยนต์หรือรถหัวลากบนถนน

(c) จ่ายค่าธรรมเนียมใบอนุญาตการเดินทาง ราคา \$12 และใบอนุญาตตามระยะเวลา ราคา \$20

(3) ผู้มีอำนาจอาจพิจารณาออกใบอนุญาตการเดินทางหรือใบอนุญาตตามระยะเวลาตามความเหมาะสม (รวมทั้งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์)

(4) ในการออกใบอนุญาตการเดินทางหรือใบอนุญาตตามระยะเวลา ผู้มีอำนาจอาจกำหนดเงื่อนไข ดังนี้

- (a) ระยะด้านข้างที่ยื่นออกมาจากการบรรทุกของรถยนต์หรือรถหัวลาก
- (b) ความสูงโดยรวมของรถยนต์หรือรถหัวลาก
- (c) ความจำเป็นของตำรวจหรือหน่วยงานคุ้มครองอื่นๆ ในการดูแลการขนส่งสิ่งของ
- (d) ชั่วโมงและเส้นทางการเดินทางของรถยนต์หรือรถหัวลาก
- (e) มาตรการความปลอดภัยต่างๆ

(5) ผู้มีอำนาจอาจกำหนดเงื่อนไขเพิ่มเติมนอกเหนือจาก ข้อย่อย (4) คือ ใบอนุญาตตามระยะเวลาจะต้องไม่มีการเปลี่ยนเจ้าของของรถยนต์หรือรถหัวลาก และการออกใบอนุญาตจะต้องดำเนินการในช่วงที่ใบอนุญาตยังไม่หมดอายุ ทั้งนี้ ใบอนุญาตจะถูกระงับก็ต่อเมื่อมีการละเมิดเงื่อนไขดังกล่าว

(6) ในกฎระเบียบนี้

“แบบฟอร์มที่เหมาะสม” หมายถึง แบบฟอร์มที่ปรากฏบนเว็บไซต์ <http://www.lta.gov.sg>

“ใบอนุญาตตามระยะเวลา” หมายถึง ใบอนุญาตการใช้รถยนต์หรือรถหัวลากบนถนนแบบไม่จำกัดการเดินทาง ที่ระบุใน ข้อย่อย (1)(a) หรือ (b)

(a) ในเส้นทาง และ

(b) ระหว่างระยะเวลา 3 เดือนนับจากวันที่ได้รับอนุญาต

“ใบอนุญาตการเดินทาง” หมายถึง ใบอนุญาตใช้รถยนต์หรือรถหัวลากบนถนนแบบการเดินทางเที่ยวเดียว ที่ระบุใน ข้อย่อย (1)(a) หรือ (b) บนเส้นทางและวันที่ระบุไว้ในใบอนุญาต

ข้อ 6 บทกำหนดโทษ

มาตรา 79 ความผิดฐานจับขีรถยนต์ที่มีน้ำหนักมากโดยไม่มีตำรวจคุ้มกัน

(1) บุคคลใดที่จับรถหรือทำให้ต้องจับขีรถยนต์ใด ๆ ด้วยยานพาหนะที่มีน้ำหนักมาก ซึ่งมีความสูงโดยรวมเกิน 4.5 เมตร โดยไม่ได้รับการควบคุมจากเจ้าหน้าที่ตำรวจหรือหน่วยสนับสนุน ที่ได้รับการแต่งตั้งตามกฎหมายอย่างเป็นทางการเป็นลายลักษณ์อักษรใด ๆ จะมีความผิดตามกฎหมายนี้

(2) ผู้กระทำความผิดตามอนุมาตรา (1) ต้องรับโทษตามความผิด

(ก) สำหรับความผิดครั้งแรก ให้จำคุกตามระยะเวลาขั้นต่ำที่กำหนดไว้ไม่น้อยกว่าหนึ่งปี และไม่เกิน 3 ปีและปรับไม่เกิน 2,000 ดอลลาร์ และ

(ข) สำหรับความผิดครั้งที่สองหรือครั้งต่อไป มีโทษจำคุกไม่น้อยกว่า 2 ปีและไม่เกิน 5 ปีและปรับไม่เกิน 5,000 ดอลลาร์

(3) [ยกเลิก]

(4) บุคคลที่ถูกตัดสินว่ามีความผิดตามอนุมาตรา (1) เว้นแต่ศาลจะมีเหตุผลพิเศษที่เห็นว่สมควรสั่งเป็นอย่างอื่นและไม่กระทบกระเทือนต่ออำนาจของศาลในการสั่งตัดสิทธิเป็นระยะเวลานาน ขึ้น โดย

(ก) ในกรณีความผิดครั้งแรก จะถูกตัดสิทธิไม่ให้มีหรือได้รับใบอนุญาตขับรถ เป็นเวลาไม่น้อยกว่าหนึ่งปี และ

(ข) ในกรณีความผิดครั้งที่สองหรือครั้งต่อไป จะถูกตัดสิทธิไม่ให้มีหรือได้รับใบอนุญาตขับรถเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 2 ปี

(5) การตัดสิทธิใดๆ ที่เกิดขึ้นกับบุคคลใดๆ ภายใต้อนุมาตรา (4) จะมีผลตั้งแต่วันที่ผู้กระทำความผิดได้รับการปล่อยตัวจากเรือนจำ

(6) ในส่วนนี้ –

“ยานพาหนะหนัก” หมายความว่า –

(ก) ยานพาหนะสินค้าที่มีน้ำหนักบรรทุกเกิน 2,500 กิโลกรัม

(ข) ยานพาหนะ ซึ่ง –

(i) โรงงานวิศวกรรมหรือเคลื่อนที่หรือได้รับการออกแบบและสร้างขึ้นเพื่อการปฏิบัติการทางวิศวกรรม หรือ

(ii) ลากจูงรถพ่วงที่บรรทุกตู้คอนเทนเนอร์หรือสิ่งของอื่น ๆ

“ความสูงโดยรวม” ซึ่งสัมพันธ์กับยานพาหนะหนัก หมายถึง ระยะห่างระหว่างพื้นผิวที่รถวางอยู่กับจุดสูงสุดของรถและจุดที่รับน้ำหนักบรรทุกสูงสุด

3.3 มาตรการในการลงโทษการบรรทุกสินค้าเกินขนาดของประเทศเยอรมนี

ประเทศเยอรมนีได้กำหนดมาตรการในการลงโทษการบรรทุกสินค้าเกินขนาดตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก (Straßenverkehrs-Ordnung : StVO)⁷³ (ฉบับวันที่ 6 มีนาคม ค.ศ. 2013 (Federal Law Gazette I, p. 367, 1 เมษายน ค.ศ. 2013) ปรับปรุงล่าสุด เมื่อวันที่ 12 กรกฎาคม ค.ศ. 2021 (Federal Law Gazette I, p. 3091, 28 กรกฎาคม ค.ศ. 2021)) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หมวด 1 กฎจราจรทั่วไป

มาตรา 22 การบรรทุกขน

(1) สินค้า รวมทั้งอุปกรณ์ความปลอดภัยและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในการยกขน จะต้องถูกจัดเก็บและรักษาความปลอดภัยให้อยู่ในลักษณะที่ไม่สามารถลื่น ไหล ตก กลิ้ง ออกจากตัวยานพาหนะหรือก่อให้เกิดเสียงในกรณีที่เกิดการเบรกหรือการหักเลี้ยวอย่างกะทันหันซึ่งจะต้องปฏิบัติตามแนวทางด้านวิศวกรรมเสียง (Sound engineering practice)

(2) ยานพาหนะที่บรรทุกสิ่งของ จะต้องกว้างไม่เกิน 2.25 เมตร และสูงไม่เกิน 4 เมตร ยานพาหนะที่ใช้สำหรับการเกษตรหรือป่าไม้ เมื่อบรรทุกผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรหรือป่าไม้ หรืออุปกรณ์ต่างๆ แล้ว จะต้องกว้างไม่เกิน 3 เมตร และสูงไม่เกิน 4 เมตร และยานพาหนะประเภทตู้แช่เย็น จะต้องกว้างไม่เกิน 2.6 เมตร

(3) ในกรณีที่ความสูงถึง 2.5 เมตร สิ่งของที่บรรทุกจะต้องไม่ยื่นออกไปเกินกว่าด้านหน้าของยานพาหนะ หรือในกรณีของการบรรทุกยานพาหนะแบบซ้อนกัน จะต้องไม่ยื่นออกไปเกินกว่าด้านหน้าของรถลาก หรือในกรณีอื่นๆ สิ่งของที่บรรทุกอาจจะยื่นออกไปด้านหน้าของยานพาหนะได้ 50 เซนติเมตร

(4) การบรรทุกสิ่งของอาจจะยื่นออกไปด้านหลังของยานพาหนะได้ไม่เกิน 1.5 เมตร ในระยะการขนส่งไม่เกิน 100 กิโลเมตร อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่ความสูงไม่เกิน 3 เมตร หรือการขนส่งเกิดขึ้นนอกอาณาเขตที่กฎระเบียบปัจจุบันบังคับใช้ จะไม่ถูกนำมาพิจารณาตามมาตรานี้ ยานพาหนะ

⁷³ Gerhard Dannemann, “Road Traffic Regulations (Straßenverkehrs-Ordnung, StVO) with Annexes,”

หรือการลากจูงยานพาหนะที่บรรทุกสิ่งของ จะต้องไม่ยาวเกิน 20.75 เมตร หากส่วนปลายสุดที่ยื่นออกมาจากแผ่นสะท้อนด้านหลังของยานพาหนะมากกว่า 1 เมตร อย่างน้อยจะต้องมีสัญลักษณ์ที่ทำให้เห็นได้ชัดเจน ดังนี้

- ธงสีแดง 1 ผืน ขนาดไม่น้อยกว่า 30x30 เซนติเมตรบริเวณครอสบาร์ (Cross-bar)
- ธงสีแดง 1 ผืน บริเวณมุมขวาเพื่อบอกทิศทางการขนส่ง หรือ
- ธงสีแดงทรงกระบอกที่มีเส้นผ่านศูนย์กลางอย่างน้อย 35 เมตร

อุปกรณ์ความปลอดภัยเหล่านี้ จะต้องติดอยู่กับสิ่งของที่บรรทุก โดยสูงไม่เกิน 1.5 เมตร จากถนน ในกรณีจำเป็น (มาตรา 17 (1)) จะต้องติดโคมไฟสีแดงอย่างน้อย 1 ดวง ในบริเวณเดียวกัน และนอกจากนี้การติดป้ายสะท้อนแสงสีแดง จะต้องสูงไม่เกิน 90 เซนติเมตรจากพื้นดิน

(5) หากกรณีการบรรทุกสิ่งของที่ยื่นออกไปด้านข้างมากกว่า 40 เซนติเมตร เหนือไฟของยานพาหนะหรือในกรณีของยานพาหนะแบบมอเตอร์ที่ยื่นออกไปสุดแสงสว่างของไฟข้าง (sidelights) หรือไฟท้าย จะต้องทำให้เห็นได้ชัดเจน ในกรณีจำเป็น (มาตรา 17 (1)) จะต้องยื่นออกไปด้านข้างไม่เกิน 40 เซนติเมตร จากขอบด้านนอกสุด และไม่เกิน 1.5 เมตรจากพื้นถนน ซึ่งไฟด้านหน้าจะเป็นแสงสีขาว และไฟท้ายจะเป็นแสงสีแดง โดยจะต้องไม่กีดขวางหรือบดบังทัศนวิสัยด้านข้าง

มาตรา 23 ข้อบังคับอื่นๆ สำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะ

(1) บุคคลที่ขับขี่ยานพาหนะ มีหน้าที่รับผิดชอบในการตรวจสอบให้แน่ใจว่าวิสัยทัศน์ การมองเห็น จะไม่ถูกบดบัง และการได้ยินเสียงจะไม่เกิดความบกพร่อง โดยผู้โดยสาร สัตว์ สิ่งของ อุปกรณ์ หรือสภาพของยานพาหนะ ต้องตรวจสอบให้แน่ใจว่ายานพาหนะ ยานพาหนะลากจูง ยานพาหนะขนส่งสัตว์และบรรทุกสิ่งของและผู้โดยสาร เป็นไปตามกฎระเบียบและความปลอดภัยของยานพาหนะจะต้องไม่บกพร่องจากการบรรทุกสิ่งของหรือการขนส่งผู้โดยสาร รวมถึงต้องตรวจสอบให้แน่ใจว่าใบอนุญาตตามที่กฎหมายกำหนดไม่หมดอายุ สำหรับยานพาหนะแบบมอเตอร์และรถพ่วง จะต้องติดตั้งอุปกรณ์ส่องสว่างและใช้งานในช่วงเวลากลางวัน อย่างไรก็ตาม ผู้ขับขี่ยังคงใช้ไฟส่องสว่างได้ตลอดในกรณีจำเป็น (มาตรา 17 (1))

(1a) บุคคลที่ขับขี่ยานพาหนะ จะต้องไม่ใช้โทรศัพท์มือถือระหว่างขับขี่ กรณีนี้จะไม่บังคับใช้หากยานพาหนะหยุดนิ่งและเมื่อเครื่องยนต์ดับลงแล้ว

(1b) บุคคลที่ขับขี่ยานพาหนะ จะต้องไม่ใช้งานหรือพกพาอุปกรณ์ที่ออกแบบมาเพื่อแสดงหรือรบกวนมาตรการบังคับการจราจร กรณีนี้จะบังคับใช้กับอุปกรณ์ที่ออกแบบมาเพื่อรบกวนมาตรการบังคับความเร็ว (เครื่องตรวจจับเรดาร์หรือเครื่องตรวจจับเลเซอร์)

(2) บุคคลที่ขับขี่ยานพาหนะ จะต้องนำยานพาหนะ ยานพาหนะต่อพ่วง หรือยานพาหนะขนส่งสัตว์ออกจากถนนผ่านช่องทางที่สั้นที่สุด หากเกิดเหตุขัดข้องทางเทคนิคในขณะที่ยานพาหนะใช้งานหรืออาจมีผลกระทบต่อความปลอดภัยบนท้องถนนอย่างร้ายแรง และจะต้องซ่อมแซมยานพาหนะโดยไม่ชักช้า

(3) บุคคลที่ขับขี่จักรยานหรือจักรยานยนต์ จะต้องไม่ยึดติดกับยานพาหนะคันอื่น จะต้องไม่ปล่อยมือจากคันบังคับ แต่สามารถปล่อยเท้าออกจากที่ปักเท้าหรือที่เหยียบได้แล้วแต่กรณี

หมวด 3 กฎระเบียบ ค่าปรับทางปกครอง และข้อกำหนด

มาตรา 46 การยกเว้นและการอนุญาต

(1) ในกรณีเฉพาะหรือกรณีทั่วไป เจ้าหน้าที่จราจรทางถนนอาจอนุญาตหรือได้รับการยกเว้นจาก

(1) บทบัญญัติว่าด้วยการใช้ถนน (มาตรา 2)

(2) ข้อห้ามในการเดินบนมอเตอร์เวย์หรือถนนหรือการขับขี่ยานพาหนะบนมอเตอร์เวย์หรือถนน (มาตรา 18(1) และ (9))

(3) ข้อห้ามในการหยุดและจอดรถ (มาตรา 12(4))

(4) ข้อห้ามของการจอดด้านหน้าหรือฝั่งตรงข้ามทางเข้า-ออกที่ปัก (มาตรา 12(3)(3))

(4a) บทบัญญัติที่ระบุว่าผู้ใช้ถนนสามารถจอดบริเวณจุดเก็บค่าจอดรถ (Parking meters) เฉพาะกรณีที่เครื่องยังทำงาน และบริเวณเครื่องจำหน่ายตั๋วจอดรถเฉพาะเครื่องที่มีการจ่ายและออกตั๋ว (มาตรา 13(1))

(4b) บทบัญญัติที่ระบุว่าผู้ใช้ถนนอาจจอดในเขตห้ามรถ (sign 290.1 and 290.2) เฉพาะช่วงเวลาที่กำหนด (มาตรา 13(2))

(4c) บทบัญญัติที่ควบคุมการลากรถ (มาตรา 15a)

(5) บทบัญญัติที่ควบคุมความสูง ความยาว ความกว้างของยานพาหนะและการบรรทุก (มาตรา 18(1) วรรคสอง มาตรา 22(2) ถึง (4))

(5a) ข้อห้ามในการขนส่งบุคคลที่ไม่ได้รับการอนุญาต (มาตรา 21)

(5b) บทบัญญัติว่าด้วยการใช้เข็มขัดนิรภัยและการสวมหมวกนิรภัย (มาตรา 21a)

(6) ข้อห้ามของการนำทางสัตว์จากยานยนต์และสัตว์อื่นนอกจากสุนัข (มาตรา 28(1) วรรคสามและวรรคสี่)

(7) การห้ามขับรถในวันอาทิตย์และวันหยุดนักขัตฤกษ์ (มาตรา 30(3))

- (8) ข้อห้ามในการนำสิ่งกีดขวางเข้าไปในถนน (มาตรา 32(1))
- (9) ข้อห้ามในการใช้ลำโพงและการเสนอขายสินค้าหรือบริการบนถนน (มาตรา 33(1)(1) และ (2))
- (10) ข้อห้ามในการแสดงโฆษณาและการประชาสัมพันธ์ร่วมกับป้ายจราจร (มาตรา 33(2) วรรคสอง) เฉพาะพื้นที่ว่างที่อยู่บนป้ายหยุดรถสาธารณะ
- (11) ข้อห้ามหรือข้อจำกัดตามสัญญาตักกับคูแผล (ภาคผนวก 2) สัญญาแฉ่ง (ภาคผนวก 3) การติดตั้งการจราจร (ภาคผนวก 4) หรือคำแนะนำ (มาตรา 45(4))
- (12) การห้ามจอดในเวลากลางคืนและวันอาทิตย์และวันหยุดนักขัตฤกษ์ (มาตรา 12(3a)) การยกเว้นจากการห้ามนำผู้โดยสารไปบริเวณพื้นที่บรรทุกสินค้าหรือในห้องโหลดสินค้าของยานพาหนะ (มาตรา 21(2)) อาจได้รับอนุญาตสำหรับการดำเนินการของกองทัพอากาศของสำนักงานใหญ่ระหว่างประเทศที่จัดตั้งขึ้นบนพื้นฐานของสนธิสัญญาแอตแลนติกเหนือ ตำรวจสหพันธ์รัฐและกองกำลังตำรวจ และสำหรับการควบคุมภัยพิบัติโดยหน่วยงานที่เหมาะสมของรัฐบาลของแต่ละรัฐ เช่นเดียวกับบทบัญญัติว่าด้วยการใช้เข็มขัดนิรภัยและการสวมหมวกนิรภัย (มาตรา 21a) มาตรา 49 ความผิดทางปกครอง
- (1) บุคคลใดที่ละเมิดทั้งโดยเจตนาหรือประมาทเลินเล่อ
- (1) พฤติกรรมผู้ใช้นั้นทั่วไปตามมาตรา 1(2)
- (2) การใช้ถนนโดยยานพาหนะตามมาตรา 2(1) ถึง (3a) มาตรา 2(4) วรรคห้าหรือวรรคหก หรือมาตรา 2(5)
- (3) ความเร็วตามมาตรา 3
- (4) ระยะห่างระหว่างยานพาหนะตามมาตรา 4
- (5) การแซงตามมาตรา 5(1) หรือ (2) มาตรา (5)(3)(1) มาตรา 5(3a) ถึง (4a) มาตรา 5(5) วรรคสอง มาตรา 5(6) หรือ (7)
- (6) การผ่านตามมาตรา 6
- (7) การใช้เลนซ้ายตามมาตรา 7(3a) วรรคหนึ่ง มาตรา 7(3b) วรรคสอง มาตรา 7(3c) วรรคสาม หรือการเปลี่ยนเลนตามมาตรา 7(5)
- (7a) พฤติกรรมบนเลนที่ลดความเร็วตามมาตรา 7a(3)
- (8) สิทธิการให้ทาง (the right of way) ตามมาตรา 8

- (9) การเลี้ยว การกลับรถ หรือการถอยหลัง ตามมาตรา 9(1) มาตรา 9(2) วรรคสองและสาม หรือมาตรา 9(3) ถึง (5)
- (10) การเข้า-ออกถนน ตามมาตรา 10 วรรคหนึ่งและสอง
- (11) พฤติกรรมในสถานการณ์เฉพาะ ตามมาตรา 11(1) หรือ (2)
- (12) การหยุดหรือจอด ตามมาตรา 12(1) มาตรา 12(3) มาตรา 12(3a) วรรคหนึ่ง มาตรา 12(3b) วรรคหนึ่ง ประโยคแรกประโยคที่สองประโยคที่สองประโยคที่สามหรือห้าของมาตรา 12(4) วรรคหนึ่ง วรรคสอง วรรคสองย่อย วรรคสาม หรือวรรคห้า หรือมาตรา 12 (4a) ถึง (6)
- (13) จุดเก็บค่าจอดรถ ตัวจอดรถ หรือแผ่นจอดรถ ตามมาตรา 13(1) หรือ (2)
- (14) หน้าที่ที่ต้องปฏิบัติเมื่อขึ้นหรือลงจากรถตามมาตรา 14
- (15) ยานพาหนะชำรุด ตามมาตรา 15
- (15a) การลากยานพาหนะ ตามมาตรา 15a
- (16) การให้สัญญาณเตือน ตามมาตรา 16
- (17) แสงสว่างของยานพาหนะและพื้นที่จอดรถอับแสง ตามมาตรา 17(1) ถึง (4) มาตรา 17(4a) วรรคหนึ่ง มาตรา 17(5) หรือ (6)
- (18) การใช้จักรยานยนต์และถนน ตามมาตรา 18(1) ถึง (3) มาตรา 18(5) วรรคสอง หรือ มาตรา 18(6) ถึง (11)
- (19) พฤติกรรม
- a) บริเวณทางข้าม ตามมาตรา 19(1) วรรคหนึ่ง วรรคสองย่อยหรือสามย่อย วรรคสอง หรือ วรรคสาม หรือมาตรา 19(2) วรรคหนึ่ง วรรคสอง หรือมาตรา 19(3)ถึง (6) หรือ
- b) บริเวณจุดจอดรถสาธารณะและจุดจอดรถโรงเรียน ตามมาตรา 20
- (20) การขนส่งผู้โดยสารตามมาตรา 21(1) วรรคสี่ มาตรา 21(1a) วรรคหนึ่ง วรรคสอง มาตรา 21(2) วรรคหนึ่ง วรรคสี่ หรือวรรคหก หรือมาตรา 21(3) วรรคหนึ่งหรือวรรคสอง
- (20a) การสวมเข็มขัดนิรภัยตามมาตรา 21a(1) วรรคหนึ่ง หรือการสวมหมวกกันน็อกตาม มาตรา 21a(2) วรรคหนึ่ง
- (21) การบรรทุก ตามมาตรา 22
- (22) หน้าที่ของผู้ขับขี่ยานพาหนะ ตามมาตรา 23(1) มาตรา 23(1a) วรรคหนึ่ง มาตรา 23(1b) มาตรา 21(2) วรรคหนึ่ง หรือมาตรา 21(3)
- (23) การใช้รถหรือรถเงินสำหรับผู้พิการหรืออื่นๆ ที่ระบุในมาตรา 24(1) ตามมาตรา 24(2)

(24) พุทธกรรม

a) ของคนเดินเท้า ตามมาตรา 25(1) ถึง (4)

b) บริเวณทางเดินเท้า ตามมาตรา 26 หรือ

c) บนสะพาน ตามมาตรา 27(6)

(25) การคุ้มครองสิ่งแวดลอม ตามมาตรา 30(1) หรือ (2) หรือการห้ามขับรถในวันอาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์ ตามมาตรา 30(3) วรรคหนึ่งหรือวรรคสอง หรือมาตรา 30(3)(4) วรรคสอง

(26) กีฬาหรือเกม ตามมาตรา 31(1) วรรคหนึ่ง หรือมาตรา 31(2) วรรคสาม

(27) การก่อให้เกิดการก่อกวนหรือการทำเครื่องหมายสิ่งกีดขวางต่อการจราจร ตามมาตรา 32

(28) ความบกพร่องทางจราจร ตามมาตรา 33(1) หรือ (2) หรือ

(29) พุทธกรรมจากอุบัติเหตุทางจราจร ตามมาตรา 34(1)(1) มาตรา 34(1)(2) มาตรา 34(1)(5) หรือมาตรา 34(1)(6)(ข) หรือตามมาตรา 34(3);

ให้ถือว่ากระทำความผิดเกี่ยวกับการจราจรตามความหมายของมาตรา 24 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก

ตารางที่ 3.3 ค่าปรับของการบรรทุกเกินขนาดสำหรับรถบรรทุกหรือรถพ่วงของประเทศเยอรมนี⁷⁴

บรรทุกเกิน	ค่าปรับ ผู้ขับขี่ (ยูโร)	หักคะแนน ผู้ขับขี่	ค่าปรับ เจ้าของยานพาหนะ (ยูโร)	หักคะแนน เจ้าของ ยานพาหนะ
ยานพาหนะที่มีน้ำหนักรวมไม่เกิน 7.5 ตัน				
มากกว่า 5 %	10		10	
มากกว่า 10 %	30		30	
มากกว่า 15 %	35		35	
มากกว่า 20 %	95	1	95	1
มากกว่า 25 %	140	1	140	1
มากกว่า 30 %	235	1	235	1

⁷⁴ Bussgeldkatalog.de, "The catalogue of fines for overloading trucks," Available from :

บรรทุกเกิน	ค่าปรับ ผู้ขับขี่ (ยูโร)	หักคะแนน ผู้ขับขี่	ค่าปรับ เจ้าของยานพาหนะ (ยูโร)	หักคะแนน เจ้าของ ยานพาหนะ
ยานพาหนะที่มีน้ำหนักรวมเกิน 7.5 ตัน				
มากกว่า 2-5 %	30		35	
มากกว่า 5 %	80	1	140	1
มากกว่า 10 %	110	1	235	1
มากกว่า 15 %	140	1	285	1
มากกว่า 20 %	190	1	380	1
มากกว่า 25 %	285	1	425	1
มากกว่า 30 %	380	1	425	1

บทที่ 4

วิเคราะห์ปัญหามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความผิดจากการตัดแปลงรถยนต์ เพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบ

การตัดแปลงรถยนต์ที่เกิดขึ้นในประเทศไทยโดยส่วนใหญ่จะเป็นการตัดแปลงรถกระบะ (Pick up) เพื่อใช้ในการบรรทุกของหรือขนส่งสินค้าในการดำเนินธุรกิจต่างๆ ซึ่งในปัจจุบันการตัดแปลงดังกล่าว มีทั้งที่กระทำอย่างถูกต้องระเบียบและผิดระเบียบ กรมการขนส่งทางบกได้กำหนดระเบียบและข้อบังคับเกี่ยวกับการตัดแปลงสภาพรถเพื่อให้การกระทำดังกล่าวไม่เป็นอันตรายต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้รถใช้ถนน หากมีการตัดแปลงแก้ไขสภาพตัวรถที่เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด จะมีความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก มาตรา 78 มีโทษปรับสูงสุดไม่เกิน 5,000 บาท และหากการกระทำดังกล่าวเป็นเหตุให้เกิดหรือเสี่ยงต่อการเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน จะมีความผิดและถูกลงโทษตามสมควร เช่น โทษปรับ โทษจำคุก การพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ เป็นต้น

ในการวิเคราะห์ปัญหามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความผิดจากการตัดแปลงรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบจะแยกพิจารณาปัญหาเป็น 3 ประเด็น ดังนี้

1. การวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคของการตัดแปลงรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบ
2. การวิเคราะห์เปรียบเทียบมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความผิดจากการตัดแปลงรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบของประเทศไทยและต่างประเทศ
3. ข้อเสนอมาตรการลงโทษต่อความผิดจากการตัดแปลงรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบในประเทศไทย

4.1 การวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคของการตัดแปลงรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบ

จากการศึกษาค้นคว้าจากแหล่งข่าวทางออนไลน์เกี่ยวกับปัญหาของรถกระบะ 4 ล้อบรรทุกสิ่งของหรือสินค้าเกินขนาด ในปัจจุบันมีบางกรณีที่เกี่ยวข้องการเกิดอุบัติเหตุ เช่น การพลิกคว่ำเนื่องจากการถ่วงดุลน้ำหนักของสิ่งของหรือสินค้ากับตัวรถไม่สมดุลกัน หรือการบรรทุกสิ่งของหรือสินค้าเกินขนาดเป็นเหตุให้เกิดการบดบังทัศนวิสัยในการขับขี่ จึงเกิดการชนกันกับรถคันอื่นบนถนน⁷⁵ และการกระทำเหล่านี้ยังคงถูกพบเห็นอยู่เป็นระยะ ซึ่งกฎหมายที่ใช้กำกับดูแล เช่น พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก

⁷⁵ ไทยรัฐออนไลน์. สืบค้นเมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2565, จากเว็บไซต์ <https://www.thairath.co.th/news/local/783076>.

พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2535 ฯลฯ และกฎที่เกี่ยวข้องนั้น ยังคงไม่สามารถแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้



ภาพที่ 4.1 รถกระบะ 4 ล้อ บรรทุกสิ่งของหรือสินค้าเกินขนาด

4.1.1 ปัญหาและอุปสรรคของการตัดแปลงรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบ

จากการศึกษาแนวคิด ทฤษฎีที่ได้ศึกษาค้นคว้าแล้วในบทที่ 2 ผู้เขียนจะวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคของการตัดแปลงรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบที่อาจเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุและความเสียหาย โดยใช้ทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory) ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

- 1) สภาพแวดล้อมหรือภูมิหลังของบุคคล (Social Enviroment or Background)

โดยส่วนใหญ่ ผู้กระทำความผิดมักจะเป็นผู้ที่มีรายได้น้อย เนื่องจากอาจมีอาชีพขับรถรับจ้าง ซึ่งอาจมีรายได้ที่ไม่สม่ำเสมอ ขึ้นอยู่กับงานที่ได้รับในแต่ละวัน

- 2) ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล (Defects of Person)

ผู้กระทำความผิดอาจจะเป็นผู้ที่มีความรู้ทางด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งหรือการบรรทุกสิ่งของหรือสินค้าไม่มาก หรืออาจไม่ให้ความสำคัญกับการปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และอาจมีทัศนคติต่อความปลอดภัยที่ไม่ถูกต้อง ชอบเสี่ยง และมักง่าย

3) การกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Acts/Unsafe Conditions)

จากสภาพแวดล้อมหรือภูมิหลังของผู้กระทำผิด ซึ่งอาจเป็นผู้มีรายได้น้อยหรือมีรายได้น้อยไม่สม่ำเสมอ ประกอบกับสภาพแวดล้อมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง จึงก่อให้เกิดการตัดสินใจตัดสินใจเปลี่ยนแปลงสภาพรถยนต์ให้สามารถรองรับการขนส่งสิ่งของหรือสินค้าได้ในคราวละมาก ๆ เพื่อประหยัดต้นทุนในการขนส่ง และการทำกำไรได้มากยิ่งขึ้น จนเป็นเหตุให้เกิดการบรรทุกเกินความสูงหรือขนาดน้ำหนักตามที่กฎหมายกำหนด และก่อให้เกิดสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งอาจจะทำให้เกิดอุบัติเหตุและทำให้เกิดการบาดเจ็บหรือความสูญเสียตามมา

4) อุบัติเหตุ (Accident)

เมื่อมีสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย จึงมีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บหรือการสูญเสียสูง โดยจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุก ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 จำแนกตามลักษณะรถบรรทุก⁷⁶ พบว่า กระบะบรรทุก เป็นอันดับหนึ่งที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ซึ่งเป็นต้นเหตุสำคัญในการเกิดอุบัติเหตุ โดยปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุมาจากพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับรถ ได้แก่ การขับรถตามหลังในระยะกระชั้นชิด การขับติดต่อกันเป็นระยะเวลานานเป็นผลทำให้ร่างกายอ่อนเพลียหรือหลับใน การขับรถเร็ว การเปลี่ยนช่องทางเดินรถในระยะกระชั้นชิด การขับรถประมาท ฯลฯ

5) การบาดเจ็บหรือเสียหาย (Injury/Damages)

เมื่อเกิดอุบัติเหตุจากสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัยจากปัจจัยเสี่ยงที่กล่าวมาข้างต้น จึงทำให้มีโอกาสเกิดการบาดเจ็บหรือสูญเสียได้ และพบว่ามีจำนวนผู้เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บรุนแรงเป็นจำนวนมาก เนื่องจากขนาดและน้ำหนักของรถบรรทุก ที่มักจะส่งเสริมให้อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมีความรุนแรงที่สูงขึ้นไม่ว่าจะมีคู่มือหรือไม่มีคู่มือก็ตาม

4.1.2 แนวทางแก้ไข

ในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุตามทฤษฎีโดมิโนนั้น จะต้องกำจัดการกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย จึงจะทำให้การบาดเจ็บหรือการสูญเสียไม่เกิดขึ้น ซึ่งผู้เชี่ยวชาญวิเคราะห์จากสาเหตุของปัญหาดังกล่าวแล้ว จึงสรุปได้ว่า เครื่องมือสำคัญในการยับยั้งการกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัยได้อย่างมีประสิทธิภาพ คือ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมการ

⁷⁶ กรมการขนส่งทางบก. รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุจากรถบรรทุก ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563.

ขนส่งทางบก ก็ได้มีการออกประกาศเกี่ยวกับแนวทางการปฏิบัติต่อการคัดแปลงสภาพรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่ถูกต้องเพื่อให้เกิดความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น อีกทั้ง ยังไม่มาตรการลงโทษสำหรับผู้กระทำ ความผิด เช่น การปรับ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ข้อกฎหมายทั้งในอดีตจนถึงปัจจุบัน ยังไม่สามารถระงับ ยับยั้งการกระทำ ความผิดดังกล่าวได้ตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย ผู้เขียนจึงได้ทำการวิเคราะห์ เปรียบเทียบมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความผิดจากการคัดแปลงสภาพรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่ผิด ระเบียบของประเทศไทยและต่างประเทศ เพื่อเสนอแนวทางการกำหนดมาตรการที่เหมาะสมต่อไป

4.2 การวิเคราะห์เปรียบเทียบมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความผิดจากการคัดแปลงสภาพรถยนต์ เพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบของประเทศไทยและต่างประเทศ

จากการศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายและบทลงโทษเกี่ยวกับการคัดแปลงสภาพรถยนต์ เพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบของประเทศไทยและต่างประเทศ พบว่า เมื่อเปรียบเทียบมาตรการ และบทลงโทษในต่างประเทศแล้ว มาตรการการบังคับใช้กฎหมายของประเทศไทยมีบทลงโทษที่น้อย มากหากเทียบกับความสูญเสียที่เกิดขึ้นต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้ประสบอุบัติเหตุในแต่ละครั้ง นอกจากนี้ยังไม่มี การแบ่งระดับความร้ายแรงของการกระทำ ความผิดในกรณีต่างๆ ที่อาจจะเกิดขึ้น ซึ่ง แต่ละกรณีที่แตกต่างกันจะส่งผลกระทบต่อโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้นนั่นเอง ทั้งนี้ จาก การศึกษาทั้งในประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศสิงคโปร์ และประเทศเยอรมนี มีการแบ่งอัตราโทษปรับ และจำคุกสำหรับการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดที่แตกต่างกันไปตามระดับความรุนแรง ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

ตารางที่ 4.1 ตารางเปรียบเทียบมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความผิดจากการดัดแปลงสภาพรถยนต์
เพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบ

โทษ	สหรัฐอเมริกา	สิงคโปร์	เยอรมนี	ไทย
1. พัก/เพิกถอนใบอนุญาต ขับขี่	✓ มีการระงับ การลงทะเบียน รถ ไม่เกิน 90 วัน	✓	✓	✓
2. ปรับ	✓	✓	✓ - ใช้ระบบ คะแนน - แยกปรับผู้ขับ ขี่และผู้เป็น เจ้าของ ยานพาหนะ	✓
3. จำคุก	-	✓	-	-

จากตารางข้างต้นจะเห็นได้ว่า ประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศเยอรมนี มีการกำหนดบทลงโทษที่แปรผันตามสัดส่วนของความรุนแรงของผู้กระทำความผิด กล่าวคือ ประเทศสหรัฐอเมริกา จะดำเนินการกับผู้กระทำความผิด โดยกำหนดระดับความรุนแรงของการกระทำ เช่น การพักใช้ใบอนุญาต โดยมีการกำหนดระยะเวลาที่ชัดเจน หรือการปรับ หากเห็นว่าการกระทำนั้นเป็นความผิดที่อาจส่งผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้รถใช้ถนน ส่วนประเทศเยอรมนี จะใช้ระบบคะแนนในการกำหนดระดับการลงโทษ กล่าวคือ ในการกระทำความผิดครั้งแรก จะถูกหักคะแนนความประพฤติ หากมีการกระทำความผิดเดิมซ้ำๆ ก็จะดำเนินการลงโทษปรับตามฐานความผิดนั้นๆ อีกทั้งยังมีการแยกปรับระหว่างผู้ขับขี่และผู้เป็นเจ้าของยานพาหนะด้วย ซึ่งถือว่าเป็นการกำหนดสัดส่วนบทลงโทษที่ชัดเจน ดังนั้น ผู้เขียนจึงเห็นว่าควรมนำหลักการของประเทศทั้งสองมาปรับใช้ในการกำหนดบทลงโทษสำหรับการกระทำความผิดฐานดัดแปลงรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบ

4.3 ข้อเสนอมาตรการลงโทษต่อความผิดจากการตัดแปลงรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบในประเทศไทย

4.3.1 แนวทางตามคำพิพากษาฎีกา

จากการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการตัดแปลงรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ในบทที่ 2 จะเห็นได้ว่าการบัญญัติกฎหมายจราจรเป็นไปเพื่อการอำนวยความสะดวกและสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนร่วมกัน ดังนั้น การกระทำผิดกฎหมายจราจรจึงเป็นการกระทำที่ก่อให้เกิดอันตรายโดยเครื่องมือสำคัญที่จะป้องกันการกระทำผิดกฎหมายจราจร คือ การบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด เพื่อให้ทุกคนในสังคมปฏิบัติตามกฎหมายจราจรและอยู่ในครรลองเดียวกันให้มากที่สุด ซึ่งผู้เขียนได้ศึกษาเพิ่มเติมเกี่ยวกับคำพิพากษาในกรณีการตัดแปลงรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบเพื่อหาแนวทางในการกำหนดมาตรการที่เหมาะสมสำหรับความผิดดังกล่าว ทั้งนี้ มีตัวอย่างคำพิพากษาที่มีลักษณะของคดีใกล้เคียงหรือในทำนองเดียวกันกับความผิดที่กล่าวข้างต้น ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5980/2560

จำเลยใช้ยานพาหนะบนทางหลวงมีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดไว้จำนวนมาก โดยไม่คำนึงว่าจะก่อให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรงเพียงใดต่อสภาพทางหลวงแผ่นดิน ซึ่งเป็นสมบัติของส่วนรวมและมีไว้เพื่อประโยชน์ร่วมกัน การกระทำดังกล่าวของจำเลยทำให้ผู้ร่วมใช้เส้นทางสัญจรไปมาต้องเสี่ยงต่ออันตรายที่เกิดจากสภาพของยานพาหนะที่บรรทุกน้ำหนักเป็นจำนวนมาก จนเกินกว่าที่ผู้ขับขี่จะควบคุมให้แล่นไปได้อย่างปลอดภัย พฤติการณ์ในการทำความผิดของจำเลยนับว่าร้ายแรง แม้ไม่ปรากฏว่าจำเลยเคยได้รับโทษจำคุกมาก่อน ยังไม่สมควรที่จะรอการลงโทษจำคุกให้แก่จำเลย⁷⁷.

⁷⁷ ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 56 บัญญัติว่า “ผู้ใดกระทำความผิดซึ่งมีโทษจำคุกหรือปรับ และในคดีนั้นศาลจะลงโทษจำคุกไม่เกินห้าปีไม่ว่าจะลงโทษปรับด้วยหรือไม่ก็ตามหรือลงโทษปรับ ถ้าปรากฏว่าผู้นั้น

- (1) ไม่เคยรับโทษจำคุกมาก่อน หรือ
- (2) เคยรับโทษจำคุกมาก่อนแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาท หรือความผิดลหุโทษ หรือเป็นโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือ
- (3) เคยรับโทษจำคุกมาก่อนแต่พ้นโทษจำคุกมาแล้วเกินกว่าห้าปี แล้วมากระทำความผิดอีก โดยความผิดในครั้งหลังเป็นความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ

และเมื่อศาลได้คำนึงถึงอายุ ประวัติ ความประพฤติ สติปัญญา การศึกษาอบรม สุขภาพ ภาวะแห่งจิต นิสัย อาชีพ และสิ่งแวดล้อมของผู้นั้น หรือสภาพความผิด หรือการรู้สึกความผิด และพยายามบรรเทาผลร้ายที่เกิดขึ้น หรือเหตุอื่นอันควรปรานีแล้ว ศาลจะพิพากษาว่าผู้นั้นมีความผิดแต่รอการกำหนดโทษหรือกำหนดโทษแต่รอการลงโทษไว้ไม่ว่าจะเป็นโทษจำคุกหรือปรับอย่างหนึ่งอย่างใดหรือทั้งสองอย่าง เพื่อให้โอกาสกลับตัวภายในระยะเวลาที่ศาลจะได้

ข้อเท็จจริง

โจทก์ฟ้องขอให้ลงโทษตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 61⁷⁸, 73/2⁷⁹

คดีนี้จำเลยขับรถพ่วงบรรทุกข้าวสาร มีน้ำหนักยานพาหนะของรถลากจูงและรถพ่วงรวม น้ำหนักบรรทุก จำนวน 65,730 กิโลกรัม ซึ่งเกินกว่าน้ำหนักที่กำหนดตามประกาศของผู้อำนวยการทางหลวง เป็นจำนวน 15,230 กิโลกรัม

ศาลชั้นต้นลงโทษจำคุก 2 เดือน จำเลยให้การรับสารภาพ คงจำคุก 1 เดือน

จำเลยอุทธรณ์

ศาลอุทธรณ์ภาค 1 พิพากษาแก้เป็นว่า ให้ลงโทษปรับ 10,000 บาท อีกสถานหนึ่งลดโทษให้ครึ่งหนึ่ง คงปรับ 5,000 บาท โทษจำคุกให้รอการลงโทษไว้ 1 ปี.^{๗๙}

โจทก์ฎีกา โดยอัยการสูงสุดรับรองให้ฎีกาในปัญหาข้อเท็จจริง

ศาลฎีกาพิพากษาแก้เป็นว่า ไม่รอการลงโทษจำคุก ไม่ลงโทษปรับ ...^{๘๐}

จากกรณีข้างต้น ผู้เขียนมีความเห็นเช่นเดียวกับคำพิพากษาศาลฎีกา ที่เห็นว่าจำเป็นต้องลงโทษจำคุกถึงแม้ว่าจำเลยไม่เคยปรากฏโทษจำคุกมาก่อน เนื่องจากเรื่องความสะดวกและความ

กำหนดแต่ต้องไม่เกินห้าปีนับแต่วันที่ศาลพิพากษา โดยจะกำหนดเงื่อนไขเพื่อคุ้มครองประพฤติก่อนหน้านั้นด้วยหรือไม่ก็ได้...”

⁷⁸ พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 (ปรับปรุงล่าสุด พ.ศ. 2562)

มาตรา 61 เพื่อรักษาทางหลวง ผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษาห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวงโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักคงเหลือเกินกว่าที่กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย

ประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงตามวรรคหนึ่งต้องได้รับอนุมัติจากอธิบดีกรมทางหลวงสำหรับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน หรือได้รับอนุมัติจากอธิบดีกรมทางหลวงชนบท สำหรับทางหลวงชนบท หรือได้รับอนุมัติจากผู้ว่าราชการจังหวัดสำหรับทางหลวงท้องถิ่น

ในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุเกิดขึ้นทำให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวงหรือไม่ปลอดภัยแก่การจราจรในทางหลวง ให้เจ้าพนักงานซึ่งผู้อำนวยการทางหลวงแต่งตั้งให้ควบคุมทางหลวงมีอำนาจประกาศห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวงนั้นได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด โดยให้ปิดประกาศนั้นไว้ในที่เปิดเผย ณ บริเวณที่มีเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุเกิดขึ้นนั้น

⁷⁹ มาตรา 73/2 ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 59 วรรคหนึ่ง หรือฝ่าฝืนประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงตามมาตรา 61 วรรคหนึ่ง หรือประกาศของเจ้าพนักงานซึ่งผู้อำนวยการทางหลวงแต่งตั้งให้ควบคุมทางหลวงตามมาตรา 61 วรรคสาม ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

⁸⁰ สหรัฐ กิติ สุภการ, หลักและคำพิพากษากฎหมายอาญา, พิมพ์ครั้งที่ 2 ปรับปรุงใหม่ (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ อมรินทร์พริ้นติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง จำกัด (มหาชน), 2557).

ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน หากพิจารณาถึงบทบัญญัติทั้งหลายตั้งแต่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พระราชบัญญัติรถยนต์ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พระราชบัญญัติทางหลวง ฯลฯ ล้วนแล้วแต่บัญญัติขึ้นเป็นหลักเกณฑ์หรือแนวปฏิบัติในการใช้รถใช้ถนนร่วมกันเพื่อให้มีผลทางกฎหมายเกิดขึ้นมา และมีการปรับปรุงให้เหมาะกับสภาพสังคมที่มีการเปลี่ยนแปลงไป รวมถึงทำให้มีความรัดกุม เข้มงวดมากยิ่งขึ้น เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ดังนั้น โดยสภาพของการกระทำความผิด ถึงแม้ว่าจะไม่ได้ระบุว่าเป็นการตัดแปลงสภาพรถยนต์เพื่อให้สามารถขนส่งสินค้าได้คราวละมากๆ แต่การกระทำผิดดังกล่าวมีผลทำให้เกิดความเสียหายกับทางหลวงอันส่งผลกระทบต่อหรืออันตรายต่อผู้ใช้รถใช้ถนน ถือเป็นการกระทำความผิดร้ายแรง จึงควรมีการกำหนดโทษจำคุก โดยไม่ต้องรอการลงโทษจำคุก

4.3.2 แนวทางจากการเปรียบเทียบมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความผิดจากการตัดแปลงสภาพรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบของประเทศไทยและต่างประเทศ

การลงโทษผู้กระทำความผิดฐานตัดแปลงสภาพรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบในปัจจุบัน จะคำนึงถึงวัตถุประสงค์ในการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้งเพื่อไม่ให้ผู้กระทำความผิดกลับไปกระทำความผิดซ้ำอีก ในขณะเดียวกัน ก็เพื่อไม่ให้ผู้อื่นเอาเป็นเยี่ยงอย่าง ดังนั้น เพื่อให้วัตถุประสงค์ในการลงโทษบรรลุผล จึงควรเพิ่มความหลากหลายในการลงโทษ โดยควรให้โทษหรือทางเลือกในการกำหนดโทษในทางอาญาให้มีความหลากหลายมากกว่าเดิมเพื่อให้เกิดการบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ ซึ่งผู้เขียนได้นำเสนอมาตรการการลงโทษต่อการกระทำความผิดฐานตัดแปลงสภาพรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบ แบ่งเป็น 3 ประเด็น ดังนี้

4.3.2.1 มาตรการพักใช้และเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ในประเทศไทยยังไม่มีการใช้มาตรการพักใช้และเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ในกรณีการกระทำความผิดฐานตัดแปลงสภาพรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบ เนื่องจากเป็นความผิดหุโทษ

ในกรณีของการกระทำความผิดฐานตัดแปลงสภาพรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบจะต้องโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาทเท่านั้น หากนำรถยนต์ดังกล่าวมาวิ่งบนถนนและไม่ได้กระทำการอันเป็นเหตุให้เกิดความไม่ปลอดภัยสาธารณะ จึงเห็นได้ว่า หากไม่เกิดเหตุการณ์ร้ายแรงต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้รถใช้ถนนแล้ว การกระทำผิดนี้แทบจะไม่ได้รับการลงโทษตามสมควร และเมื่อผู้กระทำความผิดทำการรับโทษและดำเนินการจ่ายค่าปรับตามสมควรแล้ว อาจมีโอกาสในการกระทำความผิดซ้ำอีก จากเหตุผลดังกล่าว จึงควรมีการกำหนดมาตรการพักใช้และเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่เพิ่มอีก ในกรณีที่เป็นความผิดครั้งที่ 2 และ 3 และหากผู้กระทำความผิดได้กระทำความผิดอันส่งผลกระทบต่อผู้ใช้รถใช้ถนน เช่น กีดขวางการจราจร อาจมีมาตรการปรับเพิ่มเติมเป็นค่าเสียเวลาในการกีดขวาง

การจราจร ทั้งนี้ หากเกิดอุบัติเหตุจนถึงขั้นเสียชีวิตให้พิจารณาความตามกฎหมายอาญาและเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ต่อไป

อย่างไรก็ตาม ควรมีการกำหนดให้ผู้กระทำความผิดนำรถยนต์ที่ดัดแปลงอย่างผิดระเบียบไปปรับเปลี่ยนในเป็นไปตามระเบียบและนำมาประกอบการยื่นขอยกเลิกการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ภายในระยะเวลาที่กำหนด หากผู้กระทำความผิดไม่ปฏิบัติตาม เจ้าหน้าที่มีอำนาจในการริบรถยนต์คันดังกล่าวให้ตกเป็นของแผ่นดิน เพื่อป้องกันไม่ให้ผู้กระทำความผิดนำไปใช้กระทำความผิดอีก

นอกจากนี้ ควรมีการนำการฝึกอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัย รวมถึงข้อกฎหมายที่ผู้ขับขี่ควรรู้ เพื่อสร้างการตระหนักรู้และความระมัดระวังในการขับขี่อย่างปลอดภัย

ตารางที่ 4.2 ตารางสรุปข้อเสนอแนวทางกำหนดมาตรการพักใช้และเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่เกี่ยวกับความผิดจากการดัดแปลงสภาพรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบ

ระดับความรุนแรงของการกระทำ ความผิด จำนวนครั้งที่กระทำความผิด	ความผิด ครั้งแรก	ความผิด ครั้งที่ 2	ความผิดมากกว่า 2 ครั้งขึ้นไป
กระทำความผิดเป็นผลให้เกิดความเสียหายเล็กน้อย เกิดอุบัติเหตุแต่ไม่พบว่ามีผู้เสียชีวิต	อบรมการขับขี่ที่ปลอดภัย อย่างน้อย 1 หลักสูตร+ ให้ดำเนินการแก้ไขสภาพรถให้ถูกต้องตามกฎหมาย	พักใช้ใบอนุญาตชั่วคราวเป็นระยะเวลา 7 วัน+ ให้ดำเนินการแก้ไขสภาพรถให้ถูกต้องตามกฎหมาย	พักใช้ใบอนุญาตชั่วคราวเป็นระยะเวลา 15-30 วัน แล้วแต่กรณี+ ให้ดำเนินการแก้ไขสภาพรถให้ถูกต้องตามกฎหมาย
กระทำความผิดเป็นผลให้เกิดความเสียหายปานกลาง เช่น เกิดอุบัติเหตุแล้วพบว่ามีผู้ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย-ปานกลาง	พักใช้ใบอนุญาตชั่วคราวเป็นระยะเวลา 15 วัน+ ให้ดำเนินการแก้ไขสภาพรถให้ถูกต้องตามกฎหมาย	พักใช้ใบอนุญาตชั่วคราวเป็นระยะเวลา 30 วัน+ ให้ดำเนินการแก้ไขสภาพรถให้ถูกต้องตามกฎหมาย	พักใช้ใบอนุญาตชั่วคราวเป็นระยะเวลา 90 วัน+ ให้ดำเนินการแก้ไขสภาพรถให้ถูกต้องตามกฎหมาย

ระดับความรุนแรงของ การกระทำ ความผิด จำนวนครั้ง ที่กระทำผิด	ความผิด ครั้งแรก	ความผิด ครั้งที่ 2	ความผิดมากกว่า 2 ครั้งขึ้นไป
กระทำความผิดเป็นผลให้เกิด ความเสียหายปานกลาง เช่น เกิดอุบัติเหตุแล้วพบว่า ผู้ได้รับบาดเจ็บสาหัสถึงขั้น เสียชีวิต	พักใช้ใบอนุญาต ชั่วคราวเป็น ระยะเวลา 15 วัน+ ให้ดำเนินการแก้ไข สภาพรถให้ถูกต้อง ตามกฎหมาย	พักใช้ใบอนุญาต ชั่วคราวเป็น ระยะเวลา 30 วัน+ ให้ดำเนินการ แก้ไขสภาพรถให้ ถูกต้องตาม กฎหมาย	เพิกถอน ใบอนุญาต+ให้ ดำเนินการแก้ไข สภาพรถให้ถูกต้อง ตามกฎหมาย

4.3.2.2 มาตรการปรับ

จากการศึกษา รวบรวมค่าปรับของการกระทำความผิดจากกฎหมายจราจรของประเทศสหรัฐอเมริกาและสิงคโปร์ พบว่า ในกฎหมายจราจรของทั้งสหรัฐอเมริกาและสิงคโปร์จะมีโทษปรับจากการกระทำความผิดฐานบรรทุกสิ่งของที่มีขนาดความกว้าง ความยาว และน้ำหนักของสิ่งของเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด อันเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายต่อสภาพถนน รวมถึงอาจเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลอื่น เนื่องจากพฤติการณ์ของผู้ขับขี่รถบรรทุกสินค้าทั้งสหรัฐอเมริกาและสิงคโปร์โดยส่วนใหญ่จะเลือกใช้รถยนต์บรรทุกหรือรถพ่วงขนาด 4 ล้อขึ้นไปที่มีลักษณะเป็นตู้ทึบ แต่การกระทำผิดจะเกิดขึ้นเมื่อมีการคัดแปลงอุปกรณ์ภายในของรถยนต์เพื่อให้สามารถรองรับน้ำหนักบรรทุกได้มากขึ้น ซึ่งการกระทำนี้ส่งผลกระทบต่อสภาพของทาง หากเกิดอุบัติเหตุอาจส่งผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้รถใช้ถนนในวงกว้าง ทั้งนี้ ผู้เขียนได้ทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบค่าปรับฐานบรรทุกสิ่งของที่มีขนาดความยาว ความกว้าง และน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดของสหรัฐอเมริกาและสิงคโปร์โดยใช้การแปลงโดยการเทียบอัตราส่วนของอัตราค่าปรับกับค่าแรงขั้นต่ำของสหรัฐอเมริกาเฉลี่ยที่ 1,840 บาทต่อวัน⁸¹ เทียบกับอัตราค่าแรงขั้นต่ำเฉลี่ยของประเทศไทยที่ 331 บาทต่อวัน⁸² จะได้อัตราส่วนอยู่ที่ 5.56 เท่า แล้วนำอัตราส่วนดังกล่าวมาประกอบการแปลง

⁸¹ U.S. Department of Labor, "Minimum Wage," สืบค้นเมื่อวันที่ 31 มกราคม 2563, จาก

<https://www.dol.gov/agencies/whd/minimum-wage>.

⁸² Billion Mindset, สรุปรูป "ค่าแรงขั้นต่ำ" และ "ราคาน้ำมัน" ของกลุ่มประเทศอาเซียนในปี 2020," สืบค้นเมื่อวันที่ 31 มกราคม 2564 จาก <https://www.billionmindset.com/minimum-wage-and-oil-price-asean/>.

ค่าปรับของสหรัฐอเมริกาเป็นค่าปรับที่ควรจะเป็นของประเทศไทย ส่วนการเปรียบเทียบค่าปรับของประเทศไทยกับค่าปรับของสหรัฐอเมริกาไม่ได้กำหนดค่าแรงขั้นต่ำ ดังนั้น ผู้เขียนจะขอใช้อัตราส่วนเปรียบเทียบของสหรัฐอเมริกาและประเทศไทยเป็นหลัก โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ตารางที่ 4.3 ตารางแสดงค่าปรับที่ควรจะเป็นฐานตัดแปลงรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบของประเทศไทยโดยแปลงมาจากอัตราค่าปรับของประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศสิงคโปร์

บทกำหนดโทษ	น้ำหนักบรรทุกเกิน (ตัน)					
	1	2	3	4	5 ขึ้นไป	ผิดครั้งที่ 2
ประเทศไทย						
ปรับ	1,196 บาท	2,392 บาท	3,588 บาท	4,784 บาท	5,980 บาท	10,000 บาท ขึ้นไป
พักใบอนุญาต	-	-	-	-	-	-
จำคุก	-	-	-	-	-	-
ประเทศสหรัฐอเมริกา						
ปรับ	5,980 บาท	11,960 บาท	17,940 บาท	23,920 บาท	29,900 บาท	-
พักใบอนุญาต	-	-	-	-	-	-
จำคุก	-	-	-	-	-	-

บทกำหนด โทษ	น้ำหนักบรรทุกเกิน (ตัน)					
	1	2	3	4	5 ขึ้นไป	ผิดครั้งที่ 2
ประเทศสิงคโปร์						
ปรับ	45,600 บาท					114,000 บาท
พักใบอนุญาต	-	-	-	-	-	-
จำคุก	1 -3 ปี					2 – 5 ปี

ในส่วนของประเทศเยอรมนี ได้มีการกำหนดค่าปรับที่แตกต่างออกไปจากประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศสิงคโปร์ โดยมีการคำนวณค่าปรับเป็นเปอร์เซ็นต์ของน้ำหนักบรรทุกที่เกินขนาดประกอบกับการใช้ระบบหักคะแนน เพื่อประเมินความผิดของผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 4.4 ตารางแสดงค่าปรับที่ควรจะเป็นฐานตัดแปลงรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบของประเทศไทยโดยแปลงมาจากอัตราค่าปรับของประเทศเยอรมนี

บทกำหนดโทษ	น้ำหนักบรรทุกเกินสำหรับยานพาหนะที่มีน้ำหนักรวมไม่เกิน 7.5 ตัน					
	5%	10%	15%	20%	25%	30%
ประเทศเยอรมนี						
ปรับ	373 บาท	1,120 บาท	1,306 บาท	3,545 บาท	5,224 บาท	8,769 บาท
พักใบอนุญาต	-	-	-	-	-	-
จำคุก	-	-	-	-	-	-

4.3.2.3 มาตรการจำคุก

ถึงแม้ว่าโดยสภาพการตัดแปลงสภาพรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบโดยลำพัง จะไม่ใช่ความผิดที่ร้ายแรงถึงขั้นที่ต้องนำโทษจำคุกมาบังคับใช้ โดยการตัดแปลงสภาพรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบเป็นการกระทำความผิดที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ (Regulatory Offence) เป็นความผิดซึ่งโดยธรรมชาติ ดังนั้น บทลงโทษจึงเป็นเพียงการปรับเท่านั้น หรือโทษอย่างอื่นซึ่งอาจนำมาเทียบเคียงได้กับโทษปรับ และจากการที่มีผลเป็นความผิดเล็กน้อย ทำให้วิธีการพิจารณาความผิดและการตัดสินลงโทษแตกต่างไปจากที่เป็นความผิดทางอาญา แต่หากการกระทำผิดดังกล่าวเป็นการกระทำความผิดโดยประมาทอันเสี่ยงต่อการเกิดอันตรายไม่ว่าจะเป็นการรู้ตัวในทางอ้อมหรือการไม่รู้ตัว กล่าวคือ การเสี่ยงโดยรู้ตัวถึงอันตรายและเป็นการเสี่ยงโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร หรือการรู้ตัวในทางภาวะวิสัย กล่าวคือ การเสี่ยงโดยไม่มีเหตุผลอันสมควรไม่ว่าผู้กระทำความผิดจะรู้ตัวหรือไม่รู้ถึงอันตรายนั้นก็ตามจึงจัดเป็นความประมาทโดยจงใจ (Recklessness) เช่น การตัดแปลงสภาพรถยนต์เพื่อบรรทุกขนสินค้าน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดและนำมาวิ่งบนถนนและก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ความเสียหายต่อทรัพย์สินและชีวิต อันเกิดจากความประมาทของผู้ขับรถ เป็นต้น จึงเป็นระดับของความประมาทที่สมควรถูกลงโทษ ซึ่งหมายถึงการขาดความระมัดระวังในการขับขี่เป็นอย่างมาก ดังนั้นผู้เขียนจึงเสนอให้มีโทษจำคุกสำหรับฐานความผิดนี้ ในกรณีที่การกระทำความผิดดังกล่าวส่งผลกระทบอย่างร้ายแรง ก่อให้เกิดการสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน เพื่อเป็นการข่มขู่ยับยั้ง (Deterrence Theory) ไม่ให้ผู้ขับขี่ทำพฤติกรรมที่อาจจะก่อให้เกิดการกระทำความผิดดังกล่าวได้

บทที่ 5

สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

งานวิจัยนี้มุ่งศึกษาแนวคิดในการกำหนดโทษที่เหมาะสมตามสภาวการณ์ปัจจุบันเพื่อเป็นแนวทางประกอบการจัดทำข้อเสนอแนะในการกำหนดบทลงโทษที่เหมาะสมในการดัดแปลงสภาพรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ต่อไป ซึ่งในบทที่ 5 นี้ ผู้เขียนได้สรุปผลการศึกษาจากการรวบรวมข้อมูล รวมถึงวิจัยเอกสาร กฎหมายจราจรที่บังคับใช้ในประเทศไทยและต่างประเทศที่สอดคล้องกับแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง (บทที่ 2) นอกจากนี้ ยังได้นำเสนอข้อเสนอนี้เพื่อประโยชน์ทางการศึกษาครั้งต่อไปที่มีเนื้อหาเกี่ยวข้องกับงานวิจัยฉบับนี้ อย่างไรก็ตาม งานวิจัยฉบับนี้ยังมีข้อจำกัดอยู่บางประการที่อาจทำให้ผลการวิจัยยังไม่สมบูรณ์ เนื่องจากงานวิจัยฉบับนี้วิเคราะห์ข้อมูลเฉพาะข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องสอดคล้องกับการบรรทุกสินค้าเกิดขนาดทั้งในด้านความสูงและน้ำหนักเท่านั้น อย่างไรก็ตาม ในความเป็นจริง ยังมีการดัดแปลงสภาพรถยนต์เพื่อขนส่งผู้โดยสารที่อาจเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บหรือการสูญเสียอยู่อีกมาก ซึ่งจะเป็นข้อดีในการศึกษาวิจัยในครั้งต่อไป

5.1 สรุปผลการศึกษา

จากการศึกษาค้นคว้าในครั้งนี้ พบว่า กฎหมายและบทลงโทษเกี่ยวกับการดัดแปลงสภาพรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบของต่างประเทศ มีการกำหนดโทษโดยใช้หลักเกณฑ์การแบ่งระดับความร้ายแรงของการกระทำความผิดในกรณีต่างๆ ที่อาจจะเกิดขึ้น ซึ่งมีการแบ่งอัตราโทษปรับและจำคุกสำหรับการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดที่แตกต่างกันไปตามระดับความรุนแรง รวมถึงการใช้มาตรการอื่นๆ เข้ามาช่วย เช่น การพักใช้ใบอนุญาตตามระยะเวลาที่กำหนด การหักคะแนนความประพฤติสำหรับการกระทำความผิดครั้งแรก เป็นต้น

ดังที่กล่าวมาข้างต้น สรุปได้ว่า โทษปรับและจำคุกเป็นรูปแบบของโทษที่บังคับใช้ในปัจจุบันของประเทศไทย ยังไม่สามารถระงับหรือยับยั้งการกระทำความผิดฐานการดัดแปลงสภาพรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงจำเป็นต้องมีมาตรการเพิ่มเติมในการบังคับใช้เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุหรือความสูญเสียทั้งต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้รถใช้ถนน และสอดคล้องกับกฎหมายจราจรที่บังคับใช้ในประเทศไทย โดยนำมาปรับใช้กับความผิดดังกล่าว กล่าวคือ มาตรการเพิ่มเติมที่ได้นำเสนอจะต้องคำนึงถึงระดับความผิดและระดับโทษ โดยต้องมีการ

กำหนดให้เหมาะสมกับความผิดเพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายจราจรเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ประกอบกับการคำนึงถึงโทษที่บังคับใช้ในปัจจุบัน ไม่ว่าจะเป็นการระงับหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ในกรณีที่ตรวจพบว่าเป็นการกระทำความผิดครั้ง ให้มีการจัดฝึกอบรมเพื่อให้ผู้ขับขี่ได้ตระหนักถึง ความสำคัญของการขับขี่บนท้องถนนอย่างปลอดภัยหากพบว่ามีกระทำความผิดครั้งต่อไปควร พิจารณาระงับหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ รวมถึงการกำหนดให้ผู้กระทำความผิดนำรถยนต์ที่ได้ คัดแปลงสภาพเพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบไปปรับปรุงแก้ไขให้ถูกต้องเพื่อความปลอดภัยก่อนที่จะ นำมาวิ่งในถนน และกำหนดเป็นเงื่อนไขในการยกเลิกการระงับหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ดังกล่าว ไปข้างต้น

อย่างไรก็ตาม หากเจ้าหน้าที่ประเมินแล้วว่าการกระทำความผิดดังกล่าวส่งผลกระทบต่อผู้ใช้รถ ใช้ถนน ทั้งต่อชีวิตและทรัพย์สิน ให้นำโทษปรับและโทษจำคุกมาใช้ตามสมควร ซึ่งอาจจะมีการ ปรับเปลี่ยนอัตราค่าปรับและระยะเวลาจำคุกให้เหมาะสมกับโทษและความเสียหายที่เกิดขึ้น โดยอาจ การแก้ไขพระราชบัญญัติการจราจรทางบกในหมวดค่าปรับให้แปรผันตามความเสียหายและความเสี่ยง ที่อาจเกิดขึ้นกับสังคม โดยพิจารณาจากอัตราค่าครองชีพของประเทศไทยเปรียบเทียบกับค่าปรับของ ต่างประเทศ เช่น ประเทศไทยควรมีค่าปรับตามน้ำหนักที่บรรทุกเกิน โดยปรับตั้งแต่ 1,000 บาทขึ้นไป ในกรณีที่กระทำความผิดมากกว่า 2 ครั้งขึ้นไป ก็ให้ปรับอย่างน้อย 10,000 บาท แล้วแต่กรณี เป็นต้น สำหรับโทษจำคุก เห็นควรให้มีการกำหนดไว้ในฐานความผิดนี้เพื่อเป็นการข่มขู่ยับยั้งไม่ให้ผู้ขับขี่ กระทำความผิดฐานนี้ ดังตัวอย่างจากคำพิพากษาของศาลฎีกาที่ผู้เขียนนำเสนอไว้ในบทที่ 4

5.2 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

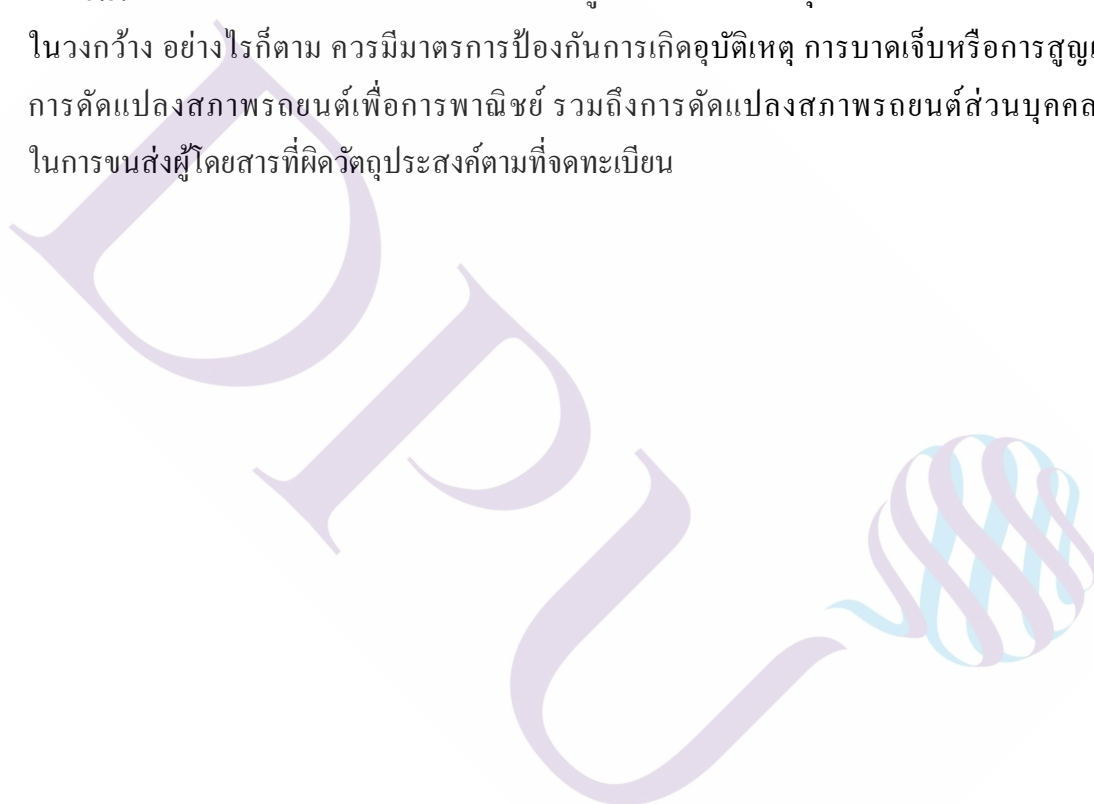
จากที่กล่าวมาข้างต้น ผู้ศึกษาเห็นว่าสมควรที่จะต้องนำมาตรการเพิ่มเติม เช่น การระงับ หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ รวมถึงการกำหนดเงื่อนไขในการตัดแปลงรถยนต์ให้กลับมาอยู่ในสภาพที่ ปลอดภัยก่อนที่จะได้รับการยกเลิกการระงับหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ประกอบกับโทษปรับและ โทษจำคุกสำหรับกรณีที่เกิดผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินผู้ใช้รถ ใช้ถนนมาบังคับใช้ควบคู่กับ กฎหมายจราจรในกรณีการตัดแปลงสภาพรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบเพื่อป้องกัน ไม่ให้เกิดการ กระทำความผิด รวมถึงไม่ให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้รถใช้ถนนจากการกระทำ ความผิดเช่นว่านี้ นอกจากนี้ ภาครัฐควรร่วมเข้ามามีบทบาทในการให้ความสำคัญในการรณรงค์ให้เกิด ความปลอดภัยบนท้องถนนผ่านทางสื่อของรัฐ และควรจัดเจ้าหน้าที่มาเข้มงวดกวดขันดูแลวินัยจราจร

ให้มีความเข้มงวดเพิ่มมากยิ่งขึ้น เพื่อประสิทธิภาพในการเพิ่มความปลอดภัยให้เด็กแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนให้มากที่สุด

5.3 ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

5.3.1 ควรมีการศึกษาปัญหาเชิงพฤติกรรมของผู้ขับขี่เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์หาแนวทางในการกำหนดหรือบัญญัติกฎหมายจราจร ระเบียบ ข้อบังคับที่เข้มงวดต่อไป

5.3.2 ควรมีการศึกษาในกรณีของการขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งในปัจจุบันอาจจะยังไม่แสดงผลกระทบในวงกว้าง อย่างไรก็ตาม ควรมีมาตรการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บหรือการสูญเสียชีวิตจากการตัดแปลงสภาพรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ รวมถึงการตัดแปลงสภาพรถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่ผิดวัตถุประสงค์ตามที่จดทะเบียน





บรรณานุกรม

ภาษาไทย

กรมการขนส่งทางบก. “คู่มือ “เตรียมความพร้อมผู้ประกอบการขนส่งไทยสู่อาเซียน.”

(สาธารณรัฐสิงคโปร์).”

กรมการขนส่งทางบก. รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุจากรถบรรทุก ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563.

กอบกุล จันทวโร. “ระบบกฎหมายของสหรัฐอเมริกา และการพิจารณาตัดสินคดีโดยลูกขุน เปรียบเทียบกับศาลไทย.” http://freedom-thing.blogspot.com/2011/11/blog-post_24.html

คณิต ณ นคร. กฎหมายอาญาภาคทั่วไป. พิมพ์ครั้งที่ 7. กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2563.

คำนาย อภิปรัชญาสกุล. โลจิสติกส์และการจัดการซัพพลายเชน : กลยุทธ์ทำให้รวยช่วยให้ประหยัด. กรุงเทพมหานคร : นัฐพรการพิมพ์, 2546.

จักรกฤษณ์ ดวงพิศตรา. หลักการขนส่ง. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2543.

ณัฐวิวัฒน์ สุทธิโยชิน. “ทฤษฎีอาชญาวิทยา (หน่วยที่ 6). แนวการศึกษาชุดวิชากฎหมายอาญาและอาชญาวิทยาชั้นสูง. มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2557.

“ไทยรัฐออนไลน์.” <https://www.thairath.co.th/news/local/783076>., 8 กุมภาพันธ์ 2565.

นฤมล ตีบวงษา และสิทธิกร ศักดิ์แสง. “ความหมายของกฎหมายและลักษณะของกฎหมาย : ความสมบูรณ์ของกฎหมายที่ส่งผลกระทบต่อการเมืองการปกครองของประเทศไทย.”

วารสารนิติศาสตร์และสังคมท้องถิ่น. ฉบับที่ 3 (2). น. 100 (เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2562).

นัชรินทร์ ชูหิรัญญ์วัฒน์. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในเขตเทศบาลนครราชสีมา. ม.ป.ท: ม.ป.พ, 2555.

ปกป้อง ศรีสนิท. กฎหมายอาญาชั้นสูง. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2563.

สมบัติ ตรีวัฒน์สุวรรณ. “ความร่วมมือในการบังคับใช้กฎหมายของภาคพลเมืองในการจัดการความปลอดภัยทางถนน: กรณีศึกษาการใช้รถจักรยานยนต์ในจังหวัดขอนแก่น.” คุษฎีบัณฑิต

วิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์, 2557.

สมศักดิ์ บุญถม. ปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจร. ม.ป.ท: ม.ป.พ, 2541.

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. “คำอธิบายสาระสำคัญของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522.”

<https://www.royalthaipolice.go.th/downloads/laws/> คำอธิบาย/คำอธิบายกฎหมายจราจร.htm,
24 มกราคม 2564.

สุทธิชัย คำพานิช. “มาตรการในการลงโทษความผิดฐานขับขีระหว่างเมาสุราตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์, 2557.

สุรสิทธิ์ แสงวิโรจน์พัฒน์. “ผลของการกระทำในทางอาญา : ศึกษาเฉพาะกรณีผลที่เป็นการก่ออันตราย.” วิทยานิพนธ์หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2536.

สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์. “วิศวกรรมขนส่ง (Transportation Engineering) [online].”

<http://www.surames.com/index.php?lay=show&ac=article&Id=538787407&Ntype=3>,
1 กุมภาพันธ์ 2565.

ศุภวัฒน์ สิงห์สุวรรณ. เกณฑ์พิจารณาในการเลือกกำหนดโทษทางปกครองแทนโทษอาญา.

ม.ป.ท: สำนักกฎหมายปกครอง. ม.ป.ป.

อังกริยา ชูตินันท์. อาชญวิทยาและทัณฑวิทยา. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพมหานคร : วิทยุชน, 2563.

ภาษาต่างประเทศ

A. Flew. Definition of Punishment in Contemporary Punishment ed. By Rudolph J. Gerber and Patrick D. McAnany Notre Dame: University of Notre Dame Press, 1972.

ALF ROSS On Guilt. Responsibility and Punishment. London: Steven & Sons Limited, 1975.

Billion Mindset. สรุป “ค่าแรงขั้นต่ำ” และ “ราคาน้ำมัน” ของกลุ่มประเทศอาเซียนในปี 2020.”

<https://www.billionmindset.com/minimum-wage-and-oil-price-asean/>, 31 มกราคม 2564.

Bussgeldkatalog.de. “The catalogue of fines for overloading trucks.”

<https://www.bussgeldkatalog.org/ueberladung/#lkw>

Carval (S.). La responsabilité civile dans sa fonction de peine privée. Paris: L.G.D.J., 1995.

Coutant-Lapalus (C.). “La sanction civile.” in La sanction. Paris: L’Harmattan, 2007.

Eric Marsden. “Heinrich’s domino model of accident causation [online].”

<https://risk-engineering.org/concept/Heinrich-dominos>, 1 August 2017.

- Gerhard Dannemann. "Road Traffic Regulations (Straßenverkehrs-Ordnung, StVO) with Annexes" Available." <https://germanlawarchive.iuscomp.org/?p=1290> H.L.A.Hart. Punishment and Responsibility. London: Oxford University Press, 1982. อ้างใน สหชน รัตน์ไพจิตร. "ความประสงค์ของการลงโทษอาญา: ศึกษาเฉพาะประเทศไทยสมัยใช้กฎหมายลักษณะอาญาและประมวลกฎหมายอาญา." วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2527.
- Institute of Transportation Engineers. Traffic Engineering Handbook. Institute of Transportation Engineers, 1999.
- Johannes Andenaes. The General Part of the Criminal Law of Norway. London: Sweet & Maxwell Limited 1965 อ้างใน สหชน รัตน์ไพจิตร.
- Legislation Division of the Attorney-General's Chambers. "ROAD TRAFFIC ACT (CHAPTER 276)." <https://sso.agc.gov.sg/SL/RTA1961-S626-2010?DocDate=20161007>minimum-wage.
- Minnesota Office of the Revisor of Statutes. "2020 Minnesota Statutes." <https://www.revisor.mn.gov/statutes/cite/169.80>
- S.I Benn. "An Approach to the Punishment in Freedom and Responsibility ed by Herbert Morris." California: Stanforn University Press 1961. อ้างใน สหชน รัตน์ไพจิตร.
- Special Courts Committee of the Judicial Conference of Indiana. OVERSIZED/OVERWEIGHT VEHICLES AND COMMERCIAL DRIVER LICENSE VIOLATIONS." <https://www.in.gov/courts/iocs/files/pubs-cdl-manual.pdf>, 24 มกราคม 2564.
- U.S. Department of Labor. "Minimum Wage." <https://www.dol.gov/agencies/whd/>, 31 มกราคม 2563.

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ – นามสกุล
ประวัติการศึกษา

นางสาวธัญญารัตน์ เตศิริ
พ.ศ. 2556 นิติศาสตรบัณฑิต
มหาวิทยาลัยบูรพา
พ.ศ. 2560 ประกาศนียบัตรว่าความ รุ่นที่ 45 พ.ศ. 2558
สำนักฝึกอบรมวิชาว่าความแห่งสภานายความ

