

โทษทางอาญาในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กรณีศึกษาการดัดแปลงสภาพรถเพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบ

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

ธัญญารัตน์ เตศิริ*

Thanyarat Tesiri*

จิรวุฒิ ลิปิพันธุ์**

Jirawut Lipipun**

วันที่รับบทความ 1 สิงหาคม 2565

วันที่แก้ไขบทความ 11 ธันวาคม 2565

วันที่ตอบรับบทความ 11 ธันวาคม 2565

* นักศึกษาหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ ปริดี พนมยงค์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์

* LL.M. Student, Pridi Banomyong Faculty of Law, Dhurakij Pundit University.

* e-mail: thanyarat_aonn@hotmail.com

** อาจารย์, คณะนิติศาสตร์ปริดี พนมยงค์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์

** Professor, Pridi Banomyong Faculty of Law, Dhurakij Pundit University

** e-mail: jirawut.lin@dpu.ac.th

บทคัดย่อ

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ถูกตราขึ้นและประกาศใช้ เนื่องจากการคมนาคมและขนส่งทางบกได้เจริญก้าวหน้าขยายตัวไปทั่วประเทศและเชื่อมโยงไปยังประเทศใกล้เคียงและจำนวนยานพาหนะในท้องถนนและทางหลวงได้ทวีจำนวนขึ้นเป็นลำดับ ประกอบกับประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางบกและพิธีสารว่าด้วยเครื่องหมายและสัญญาณตามถนน สมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกซึ่งได้ใช้บังคับมากกว่าสี่สิบปีให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรและจำนวนงานพัฒนาที่เพิ่มขึ้น และเพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน อย่างไรก็ตาม การเกิดอุบัติเหตุทางถนนอันส่งผลให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชนยังคงมีขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยสถิติของสำนักงานตำรวจแห่งชาติพบว่าจำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกซึ่งเป็นการกระทำความผิดอันมีสาเหตุมาจากบุคคลเพิ่มขึ้น และยังพบว่ายานพาหนะบรรทุกสินค้าที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ รถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิกอัพ) จากปัญหาดังกล่าว ส่วนหนึ่งเกิดจากโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีความไม่เหมาะสมกับความผิด เช่น ในปัจจุบันมีผู้ประกอบการขนส่งที่ดำเนินธุรกิจขนส่งสินค้าได้ดัดแปลงสภาพรถกระบะ 4 ล้อเพื่อให้สามารถบรรทุกสินค้าได้ในปริมาณที่มากขึ้น ส่งผลให้เกิดการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดโดยอาจมีสิ่งของตกหล่นหรือยื่นออกมาจากนอกตัวรถ เป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนบ่อยครั้ง ซึ่งการกระทำความผิดดังกล่าวมีโทษปรับสูงสุดไม่เกิน 5,000 บาท

ดังนั้น เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการกระทำความผิดฐานดัดแปลงสภาพรถเพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบ จึงควรมีมาตรการเพิ่มเติมในการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุหรือความสูญเสียทั้งต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้รถใช้ถนน เช่น การระงับหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ในกรณีที่ตรวจพบว่าเป็นการกระทำความผิดครั้งแรกให้มีการจัดฝึกอบรมเพื่อให้ผู้ขับขี่ได้ตระหนักถึงความสำคัญของการขับขี่บนท้องถนนอย่างปลอดภัย ปรับเปลี่ยนอัตราค่าปรับและระยะเวลาในการจำคุกให้เหมาะสมกับโทษและความเสียหายที่เกิดขึ้น และควรกำหนดเงื่อนไขในการดัดแปลงรถยนต์ให้กลับมาอยู่ในสภาพที่ปลอดภัยก่อนที่จะได้รับการยกเลิกการระงับหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ นอกจากนี้ ภาครัฐควรร่วมเข้ามามีบทบาทในการให้ความสำคัญในการรณรงค์ให้เกิดความปลอดภัยบนท้องถนนผ่านสื่อของรัฐ และควรจัดเจ้าหน้าที่มาเข้มงวดกวดขันดูแลวินัยจราจรให้มีความเข้มงวดเพิ่มมากยิ่งขึ้นเพื่อประสิทธิภาพในการเพิ่มความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนให้มากที่สุด

คำสำคัญ: โทษทางอาญา พระราชบัญญัติจราจรทางบก ดัดแปลงสภาพรถ

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.

Keywords: Criminal Penalties, The Road Traffic, Illegal Commercial Vehicle Modification

1. บทนำ

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ถูกตราขึ้นและประกาศใช้ เนื่องจากการคมนาคมและขนส่งทางบก ได้เจริญก้าวหน้าขยายตัวไปทั่วประเทศและเชื่อมโยงไปยังประเทศใกล้เคียง และยานพาหนะในท้องถนนและทางหลวงมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นเป็นลำดับ ประกอบกับประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนนและพิธีสารว่าด้วยเครื่องหมายและสัญญาณตามถนน จึงเห็นสมควรปรับปรุงกฎหมาย

ว่าด้วยการจราจรทางบกที่ใช้บังคับมากกว่าสี่สิบปี ให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรและจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มมากขึ้นในปัจจุบัน และเพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน¹ อย่างไรก็ตามการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอันส่งผลให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินของประชาชนยังคงมีขึ้นอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่าจำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกในภาพรวม ในปี พ.ศ. 2562 ลดลงเมื่อเทียบกับจำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกในภาพรวม ในปี พ.ศ. 2561 กล่าวคือ มีจำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกในภาพรวม ในปี พ.ศ. 2561-2562 จำนวน 103,767 และ 99,087 คดีตามลำดับ แต่จำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกซึ่งเป็นการกระทำความผิดอันมีสาเหตุมาจากบุคคลเพิ่มขึ้น จาก 62,919 คดี เป็น 65,017 คดี คิดเป็นร้อยละ 3.33 นอกจากนี้ ยังพบว่ายานพาหนะบรรทุกสินค้าที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด 3 อันดับ ได้แก่ 1) รถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิคอัพ) 2) รถบรรทุก 10 ล้อหรือมากกว่า และ 3) รถบรรทุก 6 ล้อ²

จากปัญหาดังกล่าว ส่วนหนึ่งเกิดจากโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ยังมีความไม่เหมาะสมกับความผิด กล่าวคือ โทษทางอาญาของประเทศไทย แบ่งออกเป็น 5 สถาน ได้แก่ ประหารชีวิต จำคุก กักขัง ปรับ และริบทรัพย์สิน ในส่วนของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นั้นได้มีการบัญญัติโทษทางอาญาไว้เพียง 2 สถาน คือ โทษจำคุก และปรับ เพื่อใช้เป็นมาตรการหนึ่งในการควบคุมความประพฤติของผู้ขับขี่และสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของประชาชนมากยิ่งขึ้น ยกตัวอย่างเช่น ในปัจจุบันมีผู้ประกอบการขนส่งที่ดำเนินธุรกิจขนส่งสินค้าได้ดัดแปลงสภาพรถกระบะ 4 ล้อ เพื่อให้สามารถบรรทุกสินค้าได้ในปริมาณที่มากขึ้น ส่งผลให้เกิดการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด โดยอาจมีสิ่งของตกหล่นหรือยื่นออกมาจากนอกตัวรถ เป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนบ่อยครั้ง ซึ่งการกระทำผิดดังกล่าวมีโทษปรับสูงสุดไม่เกิน 5,000 บาท ซึ่งเป็นอัตราที่น้อย ไม่เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน หากเทียบกับมูลค่าความเสียหายอันเกิดจากอุบัติเหตุที่มีสาเหตุมาจากการกระทำความผิดดังกล่าวข้างต้น

2. แนวคิด ทฤษฎี ที่เกี่ยวข้องกับการดัดแปลงรถเพื่อการพาณิชย์

2.1 แนวคิดและวัตถุประสงค์ในการบัญญัติกฎหมายจราจร

2.1.1 ลักษณะของกฎหมายจราจร

กฎหมายจราจรเป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นเพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เป็นเกณฑ์ที่ตั้งขึ้นเพื่อใช้บังคับ เพื่อการจัดระเบียบการจราจรให้ทันกับการพัฒนาเทคโนโลยียานยนต์และสภาพการใช้รถใช้ถนน ดังนั้น กฎหมายจราจรจึงมีลักษณะเป็นกฎหมายเทคนิค (Technical Law) กล่าวคือ เป็นกฎเกณฑ์ที่บัญญัติขึ้นมาทันทีเพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นจากการที่กฎเกณฑ์ที่เป็นลักษณะของ

¹ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, 10 มิถุนายน และ ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 136 ตอนที่ 67 ก. น. 67.

² สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, “ข้อมูลสถิติคดีจราจร,” สืบค้นเมื่อวันที่ 24 มกราคม 2564, จาก

<https://www.crimespolice.com/portal/>

ชนบธรรมเนียมไม่อาจเพียงพอ เช่น การกำหนดให้รถยนต์ในประเทศไทยขับชิดทางซ้าย ในขณะที่ประเทศในยุโรปขับชิดทางขวา เป็นต้น³

2.1.2 ความผิดตามกฎหมายจราจร

กฎหมายจราจรเป็นกฎหมายที่ไม่ได้ถูกบัญญัติขึ้นโดยเหตุผลทางด้านศีลธรรมแต่ได้ถูกบัญญัติขึ้นโดยเหตุผลทางเทคนิคจึงเรียกว่า กฎหมายเทคนิค (Technical Law) การกระทำผิดตามกฎหมายจราจรจึงเป็นการกระทำผิดตามที่กฎหมายบัญญัติว่าเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งได้ว่าความผิดตามกฎหมายจราจรเป็นความผิดที่ไม่ถือว่าเป็นความผิดทางอาญาโดยแท้ (True crime) และมีลักษณะเป็นความผิดเล็ก ๆ น้อย ๆ ส่วนความผิดที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อความปลอดภัยในการจราจรจะมีลักษณะของการกระทำที่อาจเกิดขึ้นในสังคมได้ เรียกความผิดประเภทนี้ว่า ความผิดที่เป็นการก่ออันตราย นอกจากนี้การกระทำความผิดตามกฎหมายจราจรยังมีลักษณะของความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาทอยู่ด้วย จะเห็นได้ว่าความผิดตามกฎหมายจราจรแบ่งลักษณะของความผิดเป็น 3 ประเภท คือ 1) ความผิดที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ (Regulatory Offence) มีบทลงโทษเป็นเพียงการปรับเท่านั้น หรือโทษอย่างอื่นซึ่งอาจนำมาเทียบเคียงได้กับโทษปรับ และจากการที่มีผลเป็นความผิดเล็กน้อย ทำให้วิธีการพิจารณาความผิดและการตัดสินลงโทษ แตกต่างไปจากที่เป็นความผิดทางอาญา 2) ความผิดที่เป็นการก่ออันตราย เป็นความผิดที่ก่อให้เกิดผลที่เป็นอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมายที่บุคคลอื่นได้รับความคุ้มครอง แม้ว่าผลเป็นเพียงความเสียหายที่จะยังไม่เกิดขึ้นก็ตาม และ 3) ความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท ซึ่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดโทษสำหรับความผิดฐานนี้ด้วย เนื่องจากการกระทำบางการกระทำอันอาจเกิดอันตราย เช่น ความผิดฐานขับรถโดยประมาทตามมาตรา 43(4) ที่บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถโดยประมาทหรือนำพาพลเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน” เป็นต้น⁴

2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร

การบังคับใช้กฎหมายจราจร หมายถึง การบังคับให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร การขนส่งทางบก เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยของสังคม และเพื่อเป็นการสร้างวินัยในการขับขี่แก่ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ทั้งนี้ เพราะวินัยจราจรมีความสำคัญและมีบทบาทอย่างยิ่งในการควบคุมกำกับให้บุคคลปฏิบัติตามเงื่อนไขเพราะหากสมาชิกในสังคมทุกคนมีระเบียบวินัยและถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัดแล้ว ก็ย่อมจะทำให้สังคมสงบสุข มีความเจริญก้าวหน้าอันเป็นสิ่งสำคัญยิ่งในการพัฒนาสังคม ปัญหาการจราจรส่วนหนึ่งเกิดจาก ความไม่มีระเบียบวินัยความเห็นแก่ตัวของผู้ขับขี่รถยนต์ซึ่งไม่เคารพและไม่ถือปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ดังนั้น การบังคับใช้กฎหมายจราจรจึงเป็นเครื่องมือสำคัญวิธีหนึ่งในการแก้ไขปัญหาจราจร หมายถึง การบังคับด้วยกฎหมายให้ผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมายจราจร เพื่อให้เกิดความเรียบร้อยในสังคม โดยมีจุดประสงค์เพื่อที่จะเป็นการข่มขู่มากกว่าจะเป็นการแก้แค้นผู้กระทำความผิด กฎหมายจราจรที่ออกมาใช้บังคับนี้เพื่อความสะดวกและปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งเป็นธรรมดาในสังคมที่จะต้องมีการมีผู้ฝ่าฝืนกฎหมาย

³ สมศักดิ์ บุญถม, “ปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจร,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541).

⁴ คณิต ณ นคร, กฎหมายอาญาภาคทั่วไป, พิมพ์ครั้งที่ 7 (กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2563).

ทำให้เกิดผลเสียหายต่อสังคมจะร้ายแรงหรือหนักเบาประการใดย่อมแล้วแต่กรณีที่ทำ เมื่อมีผู้ฝ่าฝืนที่จะทำ ให้สังคมเดือดร้อนก็จะต้องมีบทกำหนดโทษเพื่อปกป้องสมาชิกในสังคมให้อยู่ในครลองเดียวกันให้มากที่สุด⁵

2.3 แนวคิดเกี่ยวกับการลงโทษทางอาญาและวิธีการ

2.3.1 ที่มาของความผิดทางอาญา

หลักกฎหมายอาญาตามแนวคิดของเบ็คเคอร์เรีย เสนอว่า การที่รัฐสามารถออกกฎหมายกำหนดการ กระทำใดที่รัฐห้ามมิให้กระทำ เพื่อรักษาความสงบเรียบร้อยของสังคมส่วนรวมได้นั้น เนื่องจาก “ทฤษฎี สัญญาประชาคม” (Social Contract) ที่ประชาชนยินยอมพร้อมใจกันยกอำนาจของตนให้กับรัฐ เพื่อให้รัฐเป็น ตัวแทนของตนในการทำหน้าที่ดูแลรักษาความสงบเรียบร้อย ประชาชนจึงต้องยินยอมที่จะจำกัดเสรีภาพของ ตนเองบางประการ โดยให้สัญญาว่าจะไม่กระทำการบางอย่างหรืออาจต้องกระทำการบางอย่างที่จำเป็นต่อการ รักษาความสงบของสังคมส่วนรวมเสรีภาพที่ประชาชนยอมเสียสละนี้รัฐได้บัญญัติออกมาเป็นสิ่งที่เรียกว่า “กฎหมาย” เพื่อกำหนดสิ่งที่ห้ามกระทำและสิ่งที่บังคับให้กระทำ หากฝ่าฝืนจะมีบทลงโทษ รัฐจึงมีอำนาจที่จะ ออกกฎหมายเพื่อกำหนดข้อห้ามเพื่อควบคุมความประพฤติของมนุษย์ในสังคมไว้ หากผู้ใดฝ่าฝืนจะถูกลงโทษ ซึ่งสัญญาประชาคม (Social contract) ที่เบ็คเคอร์เรียอธิบายไว้ในส่วนที่เกี่ยวกับกฎหมายอาญา มีหลักการ สำคัญ คือ⁶

1) ถ้าประชาชนดำรงชีวิตอยู่โดยไม่มีรัฐ ผลประโยชน์ของประชาชนก็จะประสบปัญหาความขัดแย้งไม่มี ที่สิ้นสุดแล้วประชาชนจะไม่มี ความมั่นคงปลอดภัยและไม่มีความสุขเลยแม้แต่น้อย

2) เมื่อเป็นดังนั้น ประชาชนจึงยินยอมพร้อมใจมอบเสรีภาพบางส่วนของตน เพื่อรักษาไว้ซึ่งความมั่นคง ปลอดภัยและความสุขโดยส่วนรวมผลก็คือประชาชนต้องยินยอมให้สัญญาว่าตนเองจะต้องไม่กระทำการ บางอย่างและจะกระทำการบางอย่าง ข้อสัญญาดังกล่าวนี้นี้ ก็คือ กฎหมาย (Laws) นั่นเอง

2.3.2 ประเภทของความผิดทางอาญา

ความผิดอาญาอาจแบ่งพิจารณาออกเป็น 6 ประเภท ซึ่งมีสาระสำคัญ ดังนี้

1) ความผิดอาญาในแง่ของกฎหมาย แบ่งออกได้เป็น 2 ประการ คือ ความผิดในตัวเอง (Mala in se) เช่น ความผิดฐานฆ่าคนตาย ข่มขืนกระทำชำเรา ปล้นทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือลักทรัพย์ เป็นต้น และความผิดตามที่มี กฎหมายกำหนด (Mala prohibita) เช่น ความผิดเกี่ยวกับการใช้ข้อมูลภายในอย่างไม่เหมาะสม (improper use of insider information) ออกหุ้นโดยไม่ได้รับอนุญาตหรือหลอกลวงประชาชน เป็นต้น⁷

⁵ สมบัติ ตรีวัฒน์สุวรรณ, “ความร่วมมือในการบังคับใช้กฎหมายของภาคพลเมืองในการจัดการความปลอดภัยทางถนน: กรณีศึกษาการใช้รถจักรยานยนต์ในจังหวัดขอนแก่น,” (ดุสิตบัณฑิตดุสิตบัณฑิต วิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ มหาวิทยาลัย เทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์, 2557).

⁶ Beccaria Cesare, 1764. อ้างถึงใน ธีรวัฒน์ สุทธิโยธิน, ทฤษฎีความรับผิดชอบทางอาญา เรื่องที่ 2.1.1 ที่มาของความผิดอาญา, นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2549), น. 9-10.

⁷ ธีรวัฒน์ สุทธิโยธิน, ทฤษฎีความรับผิดชอบทางอาญา เรื่องที่ 2.1.2 ประเภทของความผิดอาญา, นนทบุรี: มหาวิทยาลัย สุโขทัยธรรมาธิราช, 2549), น. 15.

2) ความผิดอาญาในแง่การกระทำ แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ ความผิดโดยการเคลื่อนไหวและไม่เคลื่อนไหวร่างกาย และความผิดที่ต้องมีผลปรากฏและไม่ต้องมีผลปรากฏ

3) ความผิดธรรมดาและความผิดซับซ้อน ซึ่งความผิดซับซ้อน แบ่งออกเป็น ความผิดต่อเนื่องในลักษณะสืบเนื่องกันอยู่ชั่วระยะหนึ่ง เช่น ความผิดฐานมีอาวุธปืนไว้ในครอบครองโดยไม่ได้รับอนุญาต เป็นต้น และความผิดที่ยืดออกไป หมายถึง ความผิดที่มีหลายการกระทำและการกระทำโดยผู้กระทำผิดคนเดียวมีการละเมิดกฎหมายฐานเดียวและมีจุดประสงค์เดียวกันในการกระทำหลายการกระทำดังกล่าว เช่น นายเอข่มขืนนางสาวบีติดต่อกันสามวัน รวม 9 ครั้ง เป็นต้น

4) ความผิดอาญาในแง่เจตนา ได้แก่ ความผิดที่กระทำโดยเจตนา ความผิดที่กระทำโดยประมาท ความผิดที่ไม่ต้องมีเจตนาและไม่ต้องประมาท เช่น ความผิดฐานทำให้เกิดปฏิภูลแก่น้ำในบ่อสระ หรือที่ขังน้ำอันมีไว้สำหรับประชาชนใช้สอย ซึ่งเป็นความผิดลหุโทษตามมาตรา 380 แห่งประมวลกฎหมายอาญา เป็นต้น ความผิดนอกเหนือเจตนา เช่น ความผิดฐานมิได้มีเจตนาฆ่าแต่ทำร้ายผู้อื่นจนเป็นเหตุให้ผู้นั้นถึงแก่ความตายตามมาตรา 290 แห่งประมวลกฎหมายอาญา เป็นต้น และความผิดที่ต้องรับผิดชอบในผลสุดท้ายแห่งเจตนา เช่น ความผิดฐานวางเพลิงเผาทรัพย์ของผู้อื่นจนเป็นเหตุให้บุคคลอื่นถึงแก่ความตาย ตามมาตรา 224 แห่งประมวลกฎหมายอาญา เป็นต้น

5) ความผิดอาญาในแง่ผู้กระทำ ได้แก่ บุคคลทั่วไปเป็นผู้กระทำความผิด โดยเริ่มต้นด้วยคำว่า “ผู้ใด” และบุคคลที่มีคุณสมบัติพิเศษ เช่น มาตรา 147 แห่งประมวลกฎหมายอาญา เริ่มต้นด้วยคำว่า “ผู้ใดเป็นเจ้าพนักงาน” หรือมาตรา 301 ใช้คำว่า “หญิงใด”

6) ความผิดอาญาในแง่โทษ ได้แก่ ความผิดลหุโทษ และความผิดทั่วไป ได้แก่ ความผิดที่มีอัตราโทษสูงกว่าความผิดลหุโทษ⁸

2.3.3 ประเภทของความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตราย

แบ่งตามระดับความอันตรายออกเป็น 2 รูปแบบ คือ ความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตรายอย่างลอย ๆ เกิดจากแนวคิดที่ว่า การกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งของผู้กระทำความผิดเป็นอันตรายโดยทั่วไป (Generelle) ไม่จำเป็นต้องปรากฏผลของอันตรายที่ประจักษ์ในทางองค์ประกอบความผิดแต่อย่างใด การกระทำความผิดในลักษณะนี้โดยส่วนใหญ่หากไม่เป็นอันตรายต่อชีวิตมักจะกำหนดโทษไว้ในกฎหมายอื่น เช่น กฎหมายจราจร หากมีอันตรายต่อชีวิตจะพิจารณาตามประมวลกฎหมายอาญา และความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตรายที่ประจักษ์ เกิดจากแนวคิดที่ว่า การกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งของผู้กระทำความผิดในคดีที่เฉพาะเจาะจง (Einzelfall) ได้ปรากฏผลของอันตรายที่เห็นได้ประจักษ์ (konkrete) ต่อคุณธรรมทางกฎหมายที่บุคคลอื่นได้รับความคุ้มครอง ดังนั้น ความผิดลักษณะนี้ จึงเป็นการยอมรับในฐานะขององค์ประกอบในทางภาวะวิสัย

⁸ เกียรติจักร วัจนะสวัสดิ์, คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1, พิมพ์ครั้งที่ 11, กรุงเทพมหานคร: กรุงเทพมหานคร พับลิชชิ่ง, 2562), น. 90-97.

(objektives Tatbestandmerkmal) กล่าวคือ เมื่อเกิดการกระทำความผิด จะต้องมีส่วนที่เป็นอันตรายเกิดขึ้นที่ครอบคลุมประกอบในการกระทำความผิดไม่เช่นนั้นจะไม่ถูกนำมาพิจารณา⁹

2.3.4 ทฤษฎีเกี่ยวกับการกำหนดความผิดทางอาญา

โทษทางอาญาตามนัยแห่งกฎหมายอาญามีความหมายตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 2 แห่งประมวลกฎหมายอาญา คือ บุคคลจักต้องรับโทษในทางอาญาต่อเมื่อได้กระทำการอันกฎหมายที่ใช้ในขณะกระทำนั้นบัญญัติเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้และโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดนั้น ต้องเป็นโทษที่บัญญัติไว้ในกฎหมาย อาจกล่าวได้ว่าบุคคลจักต้องรับโทษในทางอาญาต่อเมื่อได้กระทำการอันกฎหมายที่ใช้ในขณะกระทำนั้นบัญญัติเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ และโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดนั้นต้องเป็นโทษที่บัญญัติไว้ในกฎหมาย โดยเมื่อพิจารณาตามตัวบทดังกล่าวจะเห็นได้ว่ากฎหมายอธิบายว่าโทษทางอาญาจะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อมีการกระทำความผิด ซึ่งการกระทำที่จะเป็นความผิดนั้นต้องมีกฎหมายบัญญัติไว้ว่าเป็นความผิดรวมถึงต้องมีกฎหมายบัญญัติไว้ว่าเป็นความผิดและยังต้องมีบทกำหนดโทษไว้ด้วย

ในการกำหนดความผิดทางอาญา มีแนวคิดในการกำหนดโดยใช้การใช้เกณฑ์ทางศีลธรรม การใช้เกณฑ์ทางสังคม การใช้เกณฑ์ทางกฎหมาย ซึ่งปัจจุบันแนวคิดในการกำหนดความผิดอาญาจะพิจารณาไปที่ความสงบเรียบร้อยของสังคมเป็นหลักมีความชัดเจนในเรื่องการยอมรับอำนาจนิติบัญญัติที่เป็นผู้กำหนดฐานความผิดและบทลงโทษพร้อมกับให้แนวทางว่าจะต้องลงโทษการกระทำที่กระทบต่อความสงบเรียบร้อยของสังคม นำไปสู่ทฤษฎีการลงโทษผู้กระทำความผิด เช่น ทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทน (Retributive Theory) ทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้ง (Deterrence Theory) และทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟู (Rehabilitative Theory) เป็นต้น¹⁰

นอกจากนี้ ยังมีแนวคิดใหม่ที่เรียกว่า นิติเศรษฐศาสตร์ (economic analysis of law) เป็นแนวคิดนำหลักพื้นฐานทางเศรษฐศาสตร์มาอธิบายกฎหมาย โดยกำหนดให้รัฐเป็นผู้เล่นหนึ่งในสังคม และหากรัฐจะกำหนดความผิดอาญารัฐจะต้องคำนึงถึง “ผลประโยชน์” (benefits) และต้นทุน (costs) เช่นเดียวกัน ซึ่งหากพิจารณาตามหลักเกณฑ์ทางเศรษฐศาสตร์ การกำหนดว่าพฤติกรรมใดควรเป็นความผิดอาญาควรพิจารณาจากประโยชน์สังคม (social benefits) และต้นทุนของสังคม (social costs) เป็นสำคัญ ดังนั้น แนวคิดนี้จะกำหนดให้รัฐจะกำหนดความผิดอาญาเมื่อการกระทำนั้นสร้างต้นทุนให้มากกว่าประโยชน์สังคม และรัฐจะไม่กำหนดความผิดอาญาเมื่อการกระทำนั้นสร้างประโยชน์กับสังคมมากกว่าต้นทุน

อย่างไรก็ตาม กฎหมายอาญาควรนำมาใช้เป็นมาตรการสุดท้าย เพราะการใช้กฎหมายอาญาในทุกเรื่องจะมีผลทำลายความศักดิ์สิทธิ์ของกฎหมายอาญา สิ้นเปลืองงบประมาณของรัฐในการดำเนินคดีอาญาก่อให้เกิดต้นทุนกับรัฐและเปลืองทรัพยากรมนุษย์ เพราะในความผิดอาญาที่ไม่ร้ายแรง ผู้กระทำความผิดจะถูกบันทึกประวัติอาชญากร (criminal record) และเสียโอกาสในการประกอบอาชีพอีกทั้ง โทษจำคุกควรนำมาใช้เป็น

⁹ สุรสิทธิ์ แสงวิโรจน์พัฒน์, “ผลของการกระทำในทางอาญา: ศึกษาเฉพาะกรณีผลที่เป็นการก่ออันตราย,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2536).

¹⁰ ปกป้อง ศรีสนิท, กฎหมายอาญาขั้นสูง, พิมพ์ครั้งที่ 3 (กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2563), น. 25-31.

มาตรการสุดท้ายเพราะเปลืองงบประมาณรัฐในการควบคุมผู้ต้องขังและเปลืองค่าเสียโอกาสของมนุษย์ในการเพิ่มผลผลิตด้วยการทำงาน

2.3.5 การแบ่งชั้นโทษตามกฎหมายอาญาไทย

โทษ คือ สภาพบังคับของกฎหมายอาญา ซึ่งตามประมวลกฎหมายอาญาของประเทศไทย มาตรา 18 ได้กำหนดโทษสำหรับผู้กระทำความผิดอาญาไว้ ได้แก่ ประหารชีวิต จำคุก กักขัง ปรับ และริบทรัพย์สิน¹¹

2.3.6 การแปรรูปความผิดทางอาญา

เพื่อไม่ให้เกิดสถานการณ์กฎหมายอาญาเพื่อจูงนำไปสู่การทำลายความศักดิ์สิทธิ์ของกฎหมายและทำให้เกิดความขัดข้องของกระบวนการยุติธรรม จึงมีแนวทางการแปรรูปความผิดทางอาญาออกเป็นความรับผิดทางปกครองและมีโทษทางปกครอง (administrativization) เพื่อสร้างประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายและรักษาความศักดิ์สิทธิ์ของกฎหมายอาญา ได้แก่ ภาคทัณฑ์ ดำเนินโดยเปิดเผยต่อสาธารณชน ปรับทางปกครอง จำคุกการประกอบการ พักการประกอบการที่ได้รับใบอนุญาตที่ได้จดทะเบียน หรือที่ได้รับความเห็นชอบภายในระยะเวลาที่กำหนด และเพิกถอนใบอนุญาต การจดทะเบียน หรือการให้ความเห็นชอบ เป็นต้น ทั้งนี้ โทษดังกล่าวต้องไม่ลดทอนเสรีภาพ และต้องดำเนินการภายใต้กฎหมายที่มีมาตรการคุ้มครองสิทธิเสรีภาพประชาชนตามที่รัฐธรรมนูญรับรอง¹²

2.3.7 หลักพื้นฐานกฎหมายอาญาที่ต้องนำไปใช้กับโทษทางปกครอง

หลักพื้นฐานกฎหมายอาญาเป็นสิ่งจำเป็นในการวินิจฉัยความรับผิดทางอาญา ประกอบด้วย หลักความชอบด้วยกฎหมายของความผิดและโทษหลักกฎหมายอาญาไม่ย้อนหลังเป็นผลร้ายกับผู้กระทำความผิดและหลักกฎหมายอาญาอาจย้อนหลังเป็นคุณได้ หลักการลงโทษที่จำเป็นและได้สัดส่วน และหลักการลงโทษเฉพาะบุคคลที่กระทำความผิดเป็นการเฉพาะตัว¹³

2.4 แนวคิดเกี่ยวกับการขนส่งและจราจร

2.4.1 ทฤษฎีด้านการขนส่งสินค้า

การขนส่ง หมายถึง การเคลื่อนย้ายบุคคลหรือสินค้าจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกสถานที่หนึ่ง อันก่อให้เกิดอรรถประโยชน์ด้านสถานที่ (Place Utility) และอรรถประโยชน์ด้านเวลา (Time Utility) ดังนั้นถ้าพิจารณาจากนิยามข้างต้น การขนส่งสินค้า (Freight Transportation) จึงหมายถึงการเคลื่อนย้ายสินค้าจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกสถานที่หนึ่งอันก่อให้เกิดอรรถประโยชน์ด้านสถานที่ (Place Utility) และอรรถประโยชน์ด้านเวลา (Time Utility) ทั้งนี้ การเคลื่อนย้ายดังกล่าวเป็นกิจกรรมที่เพิ่มมูลค่าให้แก่สินค้าซึ่งจะเป็นการก่อให้เกิดอรรถประโยชน์ด้านสถานที่ และเวลาในการขนส่ง (Time-in-Transit) กับความต่อเนื่องในการให้บริการ (Consistency of Service) เป็นตัวที่บ่งบอกถึงอรรถประโยชน์ด้านเวลา¹⁴

¹¹ อัจฉริยา ชูตินันท์, อาชญาวิทยาและทัณฑวิทยา, พิมพ์ครั้งที่ 4 (กรุงเทพมหานคร: วิทยุชน, 2563), น. 260-265.

¹² ปกป้อง ศรีสนิท, อ้าวแล้ว เชิงอรรถที่ 10, น. 43-49.

¹³ เพ็ญอ้าว, น. 138-148.

¹⁴ เพ็ญอ้าว.

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 ดำเนินการและบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานของระบบขนส่งประเภทต่าง ๆ ที่ใช้ในการเคลื่อนย้ายคนและสิ่งของ ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความปลอดภัย รวดเร็ว สะดวกสบาย ประหยัด และไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม¹⁵ ขอบข่ายงานวิศวกรรมขนส่งที่สำคัญอย่างมากสาขาหนึ่ง ได้แก่ วิศวกรรมจราจร (Traffic Engineering) โดยนิยาม วิศวกรรมจราจร คือ สาขาหนึ่งของวิศวกรรมขนส่งที่เกี่ยวข้องกับการวางแผน การออกแบบทางเรขาคณิตและการควบคุมกระแสจราจรของถนนย่อย ถนนหลัก ทางหลวง โครงข่ายถนน สถานี พื้นที่โดยรอบถนน และความสัมพันธ์ระหว่างการขนส่งประเภทต่าง ๆ ที่มาใช้เส้นทางร่วมกัน¹⁶

2.5 แนวคิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุและความปลอดภัยทางถนน

2.5.1 ทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory)

ทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory) ของการเกิดอุบัติเหตุ สามารถเชื่อมโยงได้กับปรัชญาความปลอดภัยของ H.W. Heinrich เกี่ยวกับสาเหตุของอุบัติเหตุได้ทฤษฎีโดมิโน กล่าวว่า การบาดเจ็บและความเสียหายต่าง ๆ เป็นผลที่สืบเนื่องโดยตรงมาจากอุบัติเหตุและอุบัติเหตุเป็นผลมาจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัยหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งเปรียบได้เหมือนตัวโดมิโนที่เรียงกันอยู่ 5 ตัวใกล้กันเมื่อตัวที่หนึ่งล้มย่อมมีผลทำให้ตัวโดมิโนถัดไปล้มตามกันไปด้วย ตัวโดมิโนทั้งห้าตัว ได้แก่ สภาพแวดล้อมหรือภูมิหลังของบุคคล (Social Environment or Background) ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล (Defects of Person) การกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Acts/Unsafe Conditions) อุบัติเหตุ (Accident) และการบาดเจ็บหรือเสียหาย (Injury/Damages) เป็นต้น นั่นคือ สภาพแวดล้อมของสังคมหรือภูมิหลังของคนใดคนหนึ่ง เช่น สภาพครอบครัวฐานะความเป็นอยู่ การศึกษาอบรม ก่อให้เกิดความบกพร่องผิดปกติของคนนั้น ทักษะติดต่อความปลอดภัยที่ไม่ถูกต้อง ชอบเสี่ยง มักง่าย ก่อให้เกิดการกระทำที่ไม่ปลอดภัยหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งจะทําให้เกิดอุบัติเหตุและทำให้เกิดการบาดเจ็บหรือความสูญเสียตามมา ทฤษฎีโดมิโนนี้มีผู้เรียกชื่อใหม่เป็น “ลูกโซ่ของอุบัติเหตุ (Accident Chain)” ซึ่งการป้องกันอุบัติเหตุตามทฤษฎีโดมิโน คือ การตัดลูกโซ่อุบัติเหตุ โดยการจัดการกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัยออกไป อุบัติเหตุก็ไม่เกิดขึ้น¹⁷

¹⁵ Institute of Transportation Engineers, 1999.

¹⁶ สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์, “วิศวกรรมขนส่ง (Transportation Engineering),” สืบค้นเมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2565, จาก <http://www.surames.com/index.php?lay=show&ac=article&id=538787407&Ntype=3>.

¹⁷ Eric Marsden. “Heinrich’s domino model of accident causation,” Retrieved from <https://risk-engineering.org/concept/Heinrich-dominos>.

2.6 มาตรการในการลงโทษฐานดัดแปลงสภาพรถเพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบในประเทศไทย

ประเทศไทยมีการบัญญัติกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่ง ซึ่งมีการปรับปรุงตัวบทกฎหมายให้สอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน ได้แก่ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 กฎกระทรวงว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่ง พ.ศ. 2554 ข้อกำหนดกรมตำรวจ ณ วันที่ 20 เมษายน พ.ศ. 2522 และระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2561 ซึ่งมีการกำหนดบทลงโทษตามความผิด เช่น มาตรา 78 ห้ามมิให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงสภาพเครื่องอุปกรณ์หรือส่วนควบคุมของรถให้ผิดแผกแตกต่างในสาระสำคัญตามที่กำหนดในกฎกระทรวง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากนายทะเบียน ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท เป็นต้น

2.7 หลักเกณฑ์การกำหนดระดับความผิดและระดับโทษสำหรับการศึกษาวิเคราะห์ในกรณีการดัดแปลงสภาพรถเพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบ

ประเทศฝรั่งเศส มีการศึกษาวิเคราะห์แนวทางที่เหมาะสมในการกำหนดโทษอาญา รวมถึงการนำมาตรการอื่นมาใช้เป็นทางเลือกแทนโทษอาญาสำหรับการกระทำความผิดบางประเภทและใช้โทษทางปกครองแทนโทษอาญา ซึ่งคณะกรรมการปรับปรุงประมวลกฎหมายอาญาได้เสนอเกณฑ์พิจารณาที่เป็นระบบในการเลือกกำหนดโทษ ดังนี้¹⁸ **เกณฑ์ลำดับที่หนึ่ง** เกณฑ์ความร้ายแรงของการกระทำผิด (critères de gravité) ซึ่งกำหนดตัวชี้วัด 3 ประการประกอบกัน ได้แก่ (1) ลักษณะการกระทำผิด (2) ความสำคัญของสิ่งที่กฎหมายมุ่งคุ้มครอง และ (3) ความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่สิ่งที่กฎหมายมุ่งคุ้มครอง **เกณฑ์ลำดับที่สอง** เกณฑ์ความสัมฤทธิ์ผลของโทษ (critères d'efficacité et d'effectivité) ซึ่งเป็นการใช้หลักอรรถประโยชน์ (principe d'utilité) จะพิจารณาถึงประสิทธิภาพของโทษและความพร้อมในการบังคับใช้โทษประกอบกัน ซึ่งการพิจารณาประกอบด้วย 2 ขั้นตอน ได้แก่ (1) ประสิทธิภาพของโทษที่กฎหมายกำหนดไว้ในปัจจุบัน และ (2) ความพร้อมหรือศักยภาพในการบังคับใช้โทษอาญาที่จะกำหนดขึ้นใหม่ และ**เกณฑ์ลำดับที่สาม** เกณฑ์เทคนิค (critères techniques) ซึ่งเป็นการใช้หลักยุติธรรมและหลักอรรถประโยชน์ควบคู่กัน ในกรณีที่สมควรใช้มาตรการอื่น โดยต้องพิจารณาต่อไปว่าสมควรใช้**โทษทางปกครอง** (sanction administrative) **โทษทางแพ่ง** (sanction civile) หรือใช้วิธีการ**ไกล่เกลี่ยข้อพิพาท** (médiation) บนพื้นฐานแนวคิดที่ว่าโทษทางปกครองเป็นเรื่องการควบคุมกำกับ (régulation) โทษทางแพ่งเป็นเรื่องการเยียวยาความเสียหาย (réparation) ส่วนการไกล่เกลี่ยข้อพิพาทเป็นเรื่องการสร้างความปลอดภัย (réconciliation) โดยจะใช้ตัวชี้วัด 3 ประการประกอบกัน ได้แก่ (1) ลักษณะความเสียหาย ซึ่งเป็นการพิจารณาว่าการกระทำนั้นได้ก่อความเสียหายแก่บุคคลเฉพาะรายแล้วหรือไม่ได้ก่อความเสียหายแก่ผู้ใด หรืออาจจะก่อความเสียหายขึ้นได้ (2) สิ่งที่กฎหมายมุ่งคุ้มครอง ซึ่งต้องพิจารณาว่าการกระทำนั้นเป็นการล่วงละเมิดต่อประโยชน์ส่วนบุคคล ประโยชน์ของทางราชการ หรือเป็นการ

¹⁸ ศุภวัฒน์ สิงห์สุวงษ์, “เกณฑ์พิจารณาในการเลือกกำหนดโทษทางปกครองแทนโทษอาญา ในการสัมมนา เรื่อง หลักเกณฑ์การกำหนดโทษทางปกครองในการตรากฎหมาย,” วันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2560. กรุงเทพมหานคร: สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, 2560), น. 87-96.

ล่งละเมิดต่อประโยชน์ส่วนรวมโดยทั่วไป และ (3) ลักษณะการกระทำผิด ซึ่งจะพิจารณาว่าเป็นการฝ่าฝืนหน้าที่ทางแพ่ง หน้าที่ทางปกครอง หรือเป็นการฝ่าฝืนหน้าที่ใด ๆ ที่มีลักษณะกลาง ๆ

สำหรับการปรับใช้กับการกำหนดระดับความผิดและระดับโทษ กรณีการดัดแปลงสภาพรถเพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบ จะพิจารณาโดยแบ่งออกเป็น 2 ลำดับ ได้แก่ **ลำดับที่หนึ่ง** จะใช้เกณฑ์ความร้ายแรงของการกระทำผิด ซึ่งมีตัวชี้วัด 3 ประการประกอบกัน ได้แก่ ลักษณะการกระทำผิด ความสำคัญของสิ่งที่กฎหมายมุ่งคุ้มครอง และระดับความเสียหายที่เกิดขึ้น และ **ลำดับที่สอง** จะใช้ในกรณีของการกระทำผิดที่มีลักษณะกำกวมไม่อาจหาข้อยุติได้ว่าควรกำหนดให้มีโทษอาญาหรือใช้มาตรการอื่น ก็จะใช้เกณฑ์ประสิทธิภาพในการลงโทษเพื่อชี้ขาดต่อไป

3. มาตรการลงโทษผู้กระทำความผิดจากการดัดแปลงสภาพรถเพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบในต่างประเทศ

3.1 ประเทศสหรัฐอเมริกา

มาตรการการลงโทษของประเทศสหรัฐอเมริกาอยู่ภายใต้กฎหมายสหรัฐ คือ US Code Title 8 อาญาและวิธีการพิจารณาความอาญา Chapter 227 Sentences ในส่วนของกฎหมายจราจรของประเทศสหรัฐอเมริกานั้น แต่ละมลรัฐเป็นผู้บัญญัติกฎหมายเอง โดยกฎหมายจราจรมันถือเป็นกฎหมายอาญา เนื่องจากเป็นกฎหมายที่ได้บัญญัติความผิดและโทษทางอาญาไว้ ดังนั้น มาตรการในการลงโทษผู้กระทำความผิดจากการบรรทุกสินค้าเกินขนาดจึงจำเป็นต้องพิจารณาในรายละเอียดของกฎหมายที่แต่ละมลรัฐบัญญัติเป็นหลัก โดยยกตัวอย่าง จำนวน 2 มลรัฐ ได้แก่¹⁹

มลรัฐอินเดียนา (Indiana) ได้กำหนดบทลงโทษสำหรับความผิด โดยการการเพิกถอนใบอนุญาตสำหรับยานพาหนะ รวมถึงจะต้องจ่ายส่วนต่างระหว่างค่าธรรมเนียมที่จ่ายสำหรับการจดทะเบียนรถและค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนรถบวกกับน้ำหนักบรรทุกสูงสุดที่เท่ากับน้ำหนักบรรทุกส่วนเกินที่ขนส่ง และจะไม่ได้รับอนุญาตให้เคลื่อนย้ายรถขนส่งจนกว่าจะมีการชำระค่าธรรมเนียมผู้ขนส่งสัมภาระส่วนเกิน

มลรัฐมินนิโซตา (Minnesota) ได้กำหนดบทลงโทษสำหรับความผิด โดยเจ้าของหรือผู้เช่ายานพาหนะที่มีน้ำหนักรวมเกินกว่าข้อจำกัดด้านน้ำหนักหรือผู้ขนส่งที่ขนส่งหรือประมูลสินค้าสำหรับการขนส่งในรถบรรทุกคันเดียวหรือรถต่อพ่วงที่เกินข้อจำกัดด้านน้ำหนัก ต้องระวางโทษทางแพ่ง ไม่ว่าจะมีความผิดอื่นใดในทางตรงกันข้าม หากพบว่าบุคคลใดมีความผิดในการละเมิดข้อจำกัดด้านน้ำหนักที่กำหนดไว้ หากพบว่าพยายามที่จะหลบเลี่ยงสถานีชั่งน้ำหนักหรือหลีกเลี่ยงการชั่งน้ำหนักโดยเจตนา ศาลจะต้องกำหนดโทษเป็นสองเท่า

3.2 ประเทศสิงคโปร์

ประเทศสิงคโปร์เป็นประเทศสมาชิกอาเซียน โดยได้มีกฎระเบียบการขนส่งระหว่างประเทศระหว่างกันภายใต้กรอบความตกลงอาเซียน (Asean Framework Agreement) ซึ่งเป็นกรอบความตกลงที่กำหนดหลักการให้แต่ละประเทศยอมรับให้มีการขนส่งข้ามแดน ผ่านแดนระหว่างกัน ยอมรับใบอนุญาตขับขี่และ

¹⁹ กอบกุล จันทวโร, “ระบบกฎหมายของสหรัฐอเมริกา และการพิจารณาคดีโดยลูกขุน เปรียบเทียบกับศาลไทย,” สืบค้นเมื่อวันที่ 24 มกราคม 2564, จาก http://freedom-thing.blogspot.com/2011/11/blog-post_24.html.

หนังสือรับรองการตรวจสภาพรถเชิงพาณิชย์ของแต่ละประเทศสมาชิกอาเซียน และการยอมรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบภายในประเทศสมาชิก ทั้งนี้ ในกฎหมายจราจรของประเทศสิงคโปร์ได้มีการกำหนดมาตรฐานและลักษณะรถซึ่งจะกำหนดคุณลักษณะ ความกว้าง ความยาว และความสูงเอาไว้แตกต่างกันตามความเหมาะสมของการใช้งาน ซึ่งได้กำหนดบดลงโทษ เช่น กรณีที่บุคคลใดที่ขับรถหรือทำให้ต้องขับขึ้นถนนใด ๆ ด้วยยานพาหนะที่มีน้ำหนักมาก ซึ่งมีความสูงโดยรวมเกิน 4.5 เมตรโดยไม่ได้รับการควบคุมจากเจ้าหน้าที่ตำรวจหรือหน่วยสนับสนุนที่ได้รับการแต่งตั้งตามกฎหมายอย่างเป็นทางการเป็นลายลักษณ์อักษรใด ๆ สำหรับความผิดครั้งแรก ให้จำคุกตามระยะเวลาขั้นต่ำที่กำหนดไว้ไม่น้อยกว่าหนึ่งปีและไม่เกิน 3 ปีและปรับไม่เกิน 2,000 ดอลลาร์ และสำหรับความผิดครั้งที่สองหรือครั้งต่อ ๆ ไป มีโทษจำคุกไม่น้อยกว่า 2 ปีและไม่เกิน 5 ปีและปรับไม่เกิน 5,000 ดอลลาร์ เป็นต้น²⁰

3.3 ประเทศเยอรมนี

ประเทศเยอรมนีได้กำหนดมาตรการในการลงโทษการบรรทุกสินค้าเกินขนาดตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก (Straßenverkehrs-Ordnung : StVO) (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)) ซึ่งได้กำหนดบดลงโทษ โดยการปรับและการใช้ระบบคะแนน (Point System)

4. วิเคราะห์ปัญหามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความผิดจากการดัดแปลงรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบ

4.1 ปัญหาของรถกระบะ 4 ล้อบรรทุกสิ่งของหรือสินค้าเกินขนาด ในปัจจุบันมีบางกรณีที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เช่น การพลิกคว่ำเนื่องจากการถ่วงดุลน้ำหนักของสิ่งของหรือสินค้ากับตัวรถไม่สมดุลกัน หรือการบรรทุกสิ่งของหรือสินค้าเกินขนาดเป็นเหตุให้เกิดการบดบังทัศนวิสัยในการขับขี่ จึงเกิดการชนกันกับรถคันอื่นบนถนน (ไทยรัฐออนไลน์, 2559) และการกระทำเหล่านี้ยังคงถูกพบเห็นอยู่เป็นระยะ ซึ่งกฎหมายที่ใช้กำกับดูแล เช่น พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2535 ฯลฯ และกฎที่เกี่ยวข้องนั้น ยังคงไม่สามารถแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้ เมื่อวิเคราะห์โดยใช้ทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory) แล้ว พบว่า โดยส่วนใหญ่ ผู้กระทำความผิดมักจะเป็นผู้ที่มีรายได้น้อย เนื่องจากอาจมีอาชีพขับรถรับจ้างซึ่งอาจมีรายได้ที่ไม่สม่ำเสมอ ขึ้นอยู่กับงานที่ได้รับในแต่ละวัน อาจจะเป็นผู้ที่มีความรู้ทางด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งหรือการบรรทุกสิ่งของหรือสินค้าไม่มาก หรืออาจไม่ให้ความสำคัญกับการปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และอาจมีทัศนคติต่อความปลอดภัยที่ไม่ถูกต้อง ชอบเสี่ยง และมักง่ายจึงก่อให้เกิดการตัดสินใจดัดแปลงสภาพรถยนต์ให้สามารถรองรับการขนส่งสิ่งของหรือสินค้าได้ในคราวละมาก ๆ เพื่อประหยัดต้นทุนในการขนส่งและการทำกำไรได้มากยิ่งขึ้น จนเป็นเหตุให้เกิดการบรรทุก

²⁰ กรมการขนส่งทางบก, 2562.

เกินความสูงหรือขนาดน้ำหนักตามที่กฎหมายกำหนด และก่อให้เกิดสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งอาจจะทำให้เกิดอุบัติเหตุและทำให้เกิดการบาดเจ็บหรือความสูญเสียตามมา

เมื่อมีสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย จึงมีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บหรือการสูญเสียสูง โดยจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุก ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 จำแนกตามลักษณะรถบรรทุก²¹ พบว่า กระบะบรรทุกเป็นอันดับหนึ่งที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ซึ่งเป็นต้นเหตุสำคัญในการเกิดอุบัติเหตุ โดยปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุมาจากพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับรถ ได้แก่ การขับรถตามหลังในระยะกระชั้นชิด การขับติดต่อกันเป็นระยะเวลานานเป็นผลทำให้ร่างกายอ่อนเพลียหรือหลับใน การขับรถเร็วการเปลี่ยนช่องทางเดินรถในระยะกระชั้นชิด การขับรถประมาท ฯลฯ จึงทำให้มีโอกาสเกิดการบาดเจ็บหรือสูญเสียได้ และพบว่ามีจำนวนผู้เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บรุนแรงเป็นจำนวนมาก เนื่องจากขนาดและน้ำหนักของรถบรรทุกที่มักจะส่งเสริมให้เกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น มีความรุนแรงที่สูงขึ้นไม่ว่าจะมีคู่กรณีหรือไม่มีคู่กรณีก็ตาม

ในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุตามทฤษฎีโดมิโนนั้น จะต้องกำจัดการกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย จึงจะทำให้การบาดเจ็บหรือการสูญเสียไม่เกิดขึ้น ซึ่งผู้เชี่ยวชาญวิเคราะห์จากสาเหตุของปัญหาดังกล่าวแล้ว จึงสรุปได้ว่า เครื่องมือสำคัญในการยับยั้งการกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัยได้อย่างมีประสิทธิภาพคือ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมการขนส่งทางบก ก็ได้มีการออกประกาศเกี่ยวกับแนวทางการปฏิบัติต่อการดัดแปลงสภาพรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่ถูกต้องเพื่อให้เกิดความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น แต่ยังไม่สามารถระงับ ยับยั้งการกระทำผิดดังกล่าวได้ตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย

4.2 เมื่อเปรียบเทียบมาตรการและบทลงโทษกรณีการดัดแปลงรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบในต่างประเทศแล้ว พบว่า มาตรการการบังคับใช้กฎหมายของประเทศไทยมีบทลงโทษที่น้อยมากหากเทียบกับความสูญเสียที่เกิดขึ้นต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้ประสบอุบัติเหตุในแต่ละครั้ง นอกจากนี้ยังไม่มีระบบการแบ่งระดับความร้ายแรงของการกระทำความผิดในกรณีต่าง ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้น ซึ่งแต่ละกรณีที่แตกต่างกันจะส่งผลกระทบต่อโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้นนั่นเอง

ประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศเยอรมนี มีการกำหนดบทลงโทษที่แปรผันตามสัดส่วนของความรุนแรงของผู้กระทำความผิด กล่าวคือ ประเทศสหรัฐอเมริกาจะดำเนินการกับผู้กระทำความผิดโดยกำหนดระดับความรุนแรงของการกระทำ เช่น การพักใช้ใบอนุญาต โดยมีการกำหนดระยะเวลาที่ชัดเจน หรือการปรับ หากเห็นว่าการกระทำนั้นเป็นความผิดที่อาจส่งผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้รถใช้ถนน ส่วนประเทศเยอรมนี จะใช้ระบบคะแนนในการกำหนดระดับการลงโทษ กล่าวคือ ในการกระทำความผิดครั้งแรก จะถูกหักคะแนนความประพฤติ หากมีการกระทำความผิดเดิมซ้ำ ๆ ก็จะมีการลงโทษปรับตามฐานความผิดนั้น ๆ อีกทั้ง ยังมีการแยกปรับระหว่างผู้ขับขี่และผู้เป็นเจ้าของยานพาหนะด้วย ซึ่งถือว่าเป็นการกำหนดสัดส่วนบทลงโทษที่ชัดเจน ดังนั้น ผู้เขียนจึงเห็นว่าควรนำหลักการของประเทศทั้งสองมาปรับใช้ในการกำหนดบทลงโทษสำหรับการกระทำความผิดฐานดัดแปลงรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบ

²¹ กรมการขนส่งทางบก, “รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุจากรถบรรทุก ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563,” (กรุงเทพมหานคร: กระทรวงคมนาคม, 2563).

5. ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษากฎหมายและบทลงโทษเกี่ยวกับการดัดแปลงสภาพรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ รวมถึงหลักเกณฑ์การแบ่งระดับความร้ายแรงของการกระทำความผิดในกรณีต่าง ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นแล้วนั้น ผู้เขียนจึงอยากเสนอแนะแนวทางหรือมาตรการเพิ่มเติมในการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุหรือความสูญเสียทั้งต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้รถใช้ถนน ดังนี้

1. ควรมีมาตรการเพิ่มเติมในการบังคับใช้กฎหมายที่สอดคล้องกับกฎหมายจราจรที่บังคับใช้ในประเทศไทย โดยนำมาปรับใช้กับความผิดฐานดัดแปลงสภาพรถเพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบ โดยคำนึงถึงระดับความผิดและระดับโทษที่เหมาะสมกับความผิดเพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายจราจรเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เช่น การระงับหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ในกรณีที่ตรวจพบว่าเป็นการกระทำความผิดครั้งแรก ให้มีการจัดฝึกอบรมเพื่อให้ผู้ขับขี่ได้ตระหนักถึงความสำคัญของการขับขี่บนท้องถนนอย่างปลอดภัยหากพบว่ามีกระทำความผิดครั้งต่อไป ควรพิจารณาการระงับหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ รวมถึงการกำหนดให้ผู้กระทำความผิดนำรถยนต์ที่ได้ดัดแปลงสภาพเพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบไปปรับปรุงแก้ไขให้ถูกต้องเพื่อความปลอดภัยก่อนที่จะนำมาวิ่งในถนน และกำหนดเป็นเงื่อนไขในการยกเลิกการระงับหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ดังที่กล่าวไปข้างต้น

2. ปรับเปลี่ยนอัตราค่าปรับและระยะเวลาจำคุกให้เหมาะสมกับโทษและความเสียหายที่เกิดขึ้น โดยอาจการแก้ไขพระราชบัญญัติการจราจรทางบกในหมวดค่าปรับให้แปรผันตามความเสียหายและความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นกับสังคม โดยพิจารณาจากอัตราค่าครองชีพของประเทศไทยเปรียบเทียบกับค่าปรับของต่างประเทศ เช่น ประเทศไทยควรมีค่าปรับตามน้ำหนักที่บรรทุกเกิน โดยปรับตั้งแต่ 1,000 บาทขึ้นไป ในกรณีที่กระทำความผิดมากกว่า 2 ครั้งขึ้นไป ก็ให้ปรับอย่างน้อย 10,000 บาท แล้วแต่กรณี เป็นต้น สำหรับโทษจำคุก เห็นควรให้มีการกำหนดไว้ในฐานความผิดนี้เพื่อเป็นการข่มขู่ยังไม่ให้ผู้ขับขี่กระทำความผิดฐานนี้

3. ควรกำหนดเงื่อนไขในการดัดแปลงรถยนต์ให้กลับมาอยู่ในสภาพที่ปลอดภัยก่อนที่จะได้รับการยกเลิกการระงับหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ นอกจากนี้ ภาครัฐควรร่วมเข้ามามีบทบาทในการให้ความสำคัญในการรณรงค์ให้เกิดความปลอดภัยบนท้องถนนผ่านทางสื่อของรัฐ และควรจัดเจ้าหน้าที่มาเข้มงวดกวดขันดูแลวินัยจราจรให้มีความเข้มงวดเพิ่มมากยิ่งขึ้น เพื่อประสิทธิภาพในการเพิ่มความปลอดภัยให้เกิดแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนให้มากที่สุด

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

กรมการขนส่งทางบก. “คู่มือ “เตรียมความพร้อมผู้ประกอบการขนส่งไทยสู่อาเซียน” (สาธารณรัฐสิงคโปร์).”

<https://www.thaitruckcenter.com/InterTransport/>, 24 มกราคม 2564.

กรมการขนส่งทางบก. “รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุจากรถบรรทุก ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563.” กรุงเทพมหานคร: กระทรวงคมนาคม, 2563.

กอบกุล จันทวโร, “ระบบกฎหมายของสหรัฐอเมริกา และการพิจารณาตัดสินคดีโดยลูกขุน เปรียบเทียบกับ ศาลไทย,” http://freedom-thing.blogspot.com/2011/11/blog-post_24.html, 24 มกราคม 2564.

เกียรติจักร วัจนะสวัสดิ์. คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1. พิมพ์ครั้งที่ 11. กรุงเทพมหานคร: กรุงเทพมหานคร: พัชรี, 2562.

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

ณัฐวัฒน์ สุทธิโยธิน. ทฤษฎีความรับผิดทางอาญา เรื่องที่ 2.1.1 ที่มาของความผิดอาญา. นนทบุรี: มหาวิทยาลัย สุโขทัยธรรมาธิราช, 2549.

ณัฐวัฒน์ สุทธิโยธิน. ทฤษฎีความรับผิดทางอาญา เรื่องที่ 2.1.2 ประเภทของความผิดอาญา. นนทบุรี: มหาวิทยาลัย สุโขทัยธรรมาธิราช, 2549.

ไทยรัฐออนไลน์. “กระบะเมืองชลฯ บรรทุกของเกินตัว ผู้ร่วมทางหัวนพลิกคว่ำกระบะทวงกว้าง ใน ไทยรัฐ.” <https://www.thairath.co.th/news/local/783076>, 24 มกราคม 2564.

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

ศุภวัฒน์ สิงห์สูงษ์. “เกณฑ์พิจารณาในการเลือกกำหนดโทษทางปกครองแทนโทษอาญา ในการสัมมนา เรื่อง หลักเกณฑ์การกำหนดโทษทางปกครองในการตรากฎหมาย.” วันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2560. กรุงเทพมหานคร: สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, 2560.

สมบัติ ตรีวัฒน์สุวรรณ. “ความร่วมมือในการบังคับใช้กฎหมายของภาคพลเมืองในการจัดการความปลอดภัยทางถนน: กรณีศึกษาการใช้รถจักรยานยนต์ในจังหวัดขอนแก่น.” ดัชนีนิพนธ์ดัชนีบัณฑิต วิทยาลัย นวัตกรรมจัดการ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์, 2557.

สมศักดิ์ บุญถม. “ปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจร.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541.

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. “ข้อมูลสถิติคดีจราจร.” <https://www.crimespolice.com/portal/>, 24 มกราคม 2564.

สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์. “วิศวกรรมขนส่ง (Transportation Engineering).”

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

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

อัจฉริยา ชูตินันท์. อาชญาวิทยาและทัณฑ์วิทยา. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2563.

ภาษาต่างประเทศ

Eric Marsden. “Heinrich’s domino model of accident causation,”

<https://risk-engineering.org/concept/Heinrich-dominos>.