

ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับรถบรรทุกดิน¹

ณัฐชนก แสตนยาอุโฆษ²

จากการศึกษาปัญหากฎหมายเกี่ยวกับรถบรรทุกดิน ตั้งแต่ความเป็นมา ความหมาย แนวคิด ทฤษฎี และหลักการเกี่ยวกับความรับผิดชอบของรถบรรทุกดิน ตลอดจนกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อต้องการหาแนวทางในการแก้ไขปัญหา เนื่องจากปัจจุบันพบว่ามีกรรณการเกี่ยวกับปัญหาเสดินและหินหล่นเคลื่อนถนนจากรถบรรทุกดิน ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากกรณีที่มีผู้ขับขีรถบรรทุกดินไม่มีอุปกรณ์ปิดป้องกันทำให้ดินร่วงหล่นบนพื้นถนนทำให้ทางสกปรกเปรอะเปื้อน โดยสิ่งของที่ตกอยู่บนพื้นถนนส่วนใหญ่มักจะเป็นเศษกรวด หิน ดิน ทราย และเนื่องจากรถบรรทุกมีหลายขนาดทั้งแบบรตพ่วง 18 ล้อ รตบรรทุก 10 ล้อ แม้กระทั่งรตบรรทุก 6 ล้อ ซึ่งเป็นรถขนาดใหญ่จึงทำให้เมื่อเสดินและหินหล่นเคลื่อนบนพื้นถนน จึงส่งผลให้สิ่งเหล่านี้หล่นในปริมาณมากจึงเป็นที่มาของปัญหาฝุ่นฟุ้งกระจาย และก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้ขับขีรถยนต์ รตจักรยานยนต์ที่ใช้ถนน และอีกปัญหาหนึ่งที่เกิดจากรถบรรทุกดินคือ ความเสียหายของพื้นถนน เพราะว่ปัจจุบันสิ่งนักขับนั้นส่วนใหญ่มักจะหลบเลียงกฎหมายเอบบรรทุกสิ่งของเกินที่กฎหมายกำหนดไว้เพื่อเพิ่มปริมารการขนส่ง

แม้ว่ากฎหมายจะได้มีการกำหนดไว้อย่างชัดเจนทั้งที่เกี่ยวกับน้ำหนักของสินค้าที่รถบรรทุกสามารถขนส่งได้ ประกอบกับยังคงได้มีการกำหนดโทษแก่ผู้ขับขีที่สร้างความเดือดร้อนให้แก่บุคคลทั่วไป ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ผู้ใช้รตใช้ถนนในปัจจุบันไม่ค่อยจะใส่ใจ หรือเห็นความสำคัญของการรับผิดชอบต่อสังคม ที่สามารถก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายและอันตรายต่อผู้ใช้ถนนคนอื่น ๆ ทั้งนี้ จากการกระทำดังกล่าวผู้ขับขีรถบรรทุกอาจจะเข้าข่ายเป็นการกระทำที่ประมาท โดยปราศจากความระมัดระวัง ทำให้สิ่งของที่บรรทุกมาตกลงตามถนนหรือเส้นทางที่ขับผ่าน ซึ่งอาจจะเป้นเหตุให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินหรือเป็นการกีดขวางการจราจร รตยนต์ของผู้ขับขีรายอื่นอาจเกิดการเสียหลักไปเกิดอุบัติเหตุได้รับความเสียหายได้ ซึ่งการกระทำดังกล่าวอาจจะเข้าข่ายเป็นการฝ่าฝืนพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 20 และมาตรา 128 ทั้งนี้ไม่เพียงความรำคาญจากสิ่งของที่ตกจากรถเท่านั้น รตบรรทุกยังเป็นสาเหตุหลักของปัญหาพื้นถนนเสียหาย เพราะผู้ใช้รตส่วนใหญ่มักจะลักลอบกฎหมายโดยการบรรทุกน้ำหนักที่เกิน แม้ว่กฎหมายจะมีการกำหนดไว้อย่างชัดเจนถึงปริมาณน้ำหนักที่ใช้ก็ตาม แต่ปัญหาดังกล่าวนี้ก็กลับไม่ค่อยได้รับความ

¹บทความนี้เรียบเรียงจากการศึกษาอิสระ เรื่อง ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับรถบรรทุกดิน โดยมีอาจารย์ที่ปรึกษา คือ รองศาสตราจารย์ ดร.กัลยา คณศิริ และคณะกรรมการสอบ คือ รองศาสตราจารย์ประเสริฐ คณศิริและรองศาสตราจารย์ สุธินี รัตนวราห

²นักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต (วิทยาเขตบางนา) คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ร่วมมือจากผู้ประกอบการรถบรรทุกเท่าที่ควร แม้ว่าปัจจุบันจะมีมาตรการในการควบคุมความเป็นระเบียบบนท้องถนนของกองปราบปรามมาใช้บังคับแล้วก็ตาม แต่กลับพบว่ายังคงมีผู้ที่ใช้ช่องว่างทางกฎหมายในการฝ่าฝืนและไม่ปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนด ดังนั้น จากประเด็นปัญหาทั้ง 3 ประเด็นปัญหาที่ผู้ศึกษาได้ทำการศึกษามา สามารถสรุปได้ดังนี้

ประเด็นที่หนึ่งปัญหาเกี่ยวกับการริบรถบรรทุก กรณีกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 61

มาตรการลงโทษทางอาญากรณีฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราบนทางหลวงตามพระราชบัญญัติทางหลวงพ.ศ.2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 มาตรา 61 ระบุว่า “เพื่อรักษาทางหลวงผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษาห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวง โดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย” เมื่อมีการกระทำความผิดฐานขับรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมายได้กำหนด เจ้าพนักงานจับกุมผู้กระทำความผิดพร้อมยึดรถบรรทุกที่ใช้กระทำความผิดไว้เป็นของกลางจากนั้น เจ้าพนักงานส่งมอบของกลางและตัวผู้ต้องหาต่อพนักงานสอบสวนดำเนินคดีทำการสรุปสำนวน ความเห็นว่าจะส่งฟ้องหรือไม่หากฟ้องก็ต้องมีความเห็นว่าจะริบของกลางหรือไม่ พนักงานอัยการจะเป็นผู้ดำเนินคดีต่อ และก็จะต้องทำการสรุปสำนวนว่าจะส่งฟ้องหรือไม่เช่นกัน ศาลเป็นผู้มีอำนาจใช้ดุลพินิจจะริบหรือไม่ริบก็ได้ตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 33 (1) ทรัพย์สินซึ่งบุคคลได้ใช้การกระทำความผิดและพระราชบัญญัติทางหลวงพ.ศ.2535 มาตรา 61 และมาตรา 73 จึงเป็นเหตุจำเป็นยิ่งที่จะต้องบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ด้วย ทั้งนี้เพื่อสอดคล้องตามวัตถุประสงค์ในผลแห่งการการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดประสิทธิภาพต่อไป ซึ่งวัตถุประสงค์ของกฎหมายเพื่อการควบคุมดูแลรักษาทางหลวงยังไม่เหมาะสมและมาตรการสำหรับดำเนินการกับผู้ฝ่าฝืนยังไม่ได้ผลเท่าที่ควรและปรากฏว่าได้มีการใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดบนทางหลวงก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวงและความปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่ยานพาหนะบนทางหลวง ดังนั้นตามมาตรา 61 ประกอบกับมาตรา 73/2 แห่งพระราชบัญญัตินี้มาเพื่อรักษาและป้องปรามผู้ขับรถบรรทุกหรือรถบรรทุกดินที่มีน้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่ได้กำหนด โดยอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย และหมายควมรวมไปถึงรถที่ใช้บรรทุกสิ่งของที่มีขนาดต่างๆ ซึ่งปรกติมีขนาด กำลัง และสัณฐานมาก โดยเฉพาะบรรดาที่ใช้เพื่อประโยชน์ทางการค้าและหาผลกำไร ทั้งนี้ หากเกิดเหตุแห่งกรณีที่ทำให้พนักงานอัยการสั่งฟ้อง พนักงานอัยการสามารถสั่งฟ้องในประเด็นริบทรัพย์สินตามพระราชบัญญัติทางหลวงได้ ด้วยเหตุผลเพราะให้ผู้กระทำความผิดหรือผู้ประกอบการธุรกิจรถบรรทุกจะได้เกรงกลัวต่อกฎหมาย และไม่กล้าก่อการความเสียหายให้กับรัฐและประชาชนได้อีกต่อไป

ประเด็นที่สองปัญหาเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ในความรับผิดชอบของผู้ประกอบการหรือเจ้าของรถบรรทุก ดิน

ในปัจจุบันกฎหมายตามพระราชบัญญัติทางหลวงพ.ศ. 2535 กฎหมายกำหนดความรับผิดชอบในการฝ่าฝืนเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกินแก่ผู้กระทำความผิด นั่นคือ ผู้ขับขีรถบรรทุก เหตุเพราะตามมาตรา 73/2 ว่า “ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 59 วรรคหนึ่งหรือฝ่าฝืนประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงตามมาตรา 61 วรรคหนึ่งหรือประกาศของเจ้าพนักงาน ซึ่งผู้อำนวยการทางหลวงแต่งตั้งให้ควบคุมทางหลวงตามมาตรา 61 วรรคสาม ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ และสั่งริบทรัพย์สินตามสมควร”

เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติดังกล่าว ผู้ศึกษาพบว่า ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการ หรือเจ้าของรถบรรทุกหรือรถบรรทุกดิน ถือเป็นเรื่องที่มีความสำคัญ เพราะลักษณะของการทำงานของลูกจ้างเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับปัญหาความปลอดภัย และป้องกันการชำรุดของพื้นผิวถนนในระยะยาว ช่วยประหยัดงบประมาณในการซ่อมบำรุงถนน รวมทั้งไม่ทำให้ถนนชำรุดเร็ว สัตว์จรสะควก และปลอดภัย เป็นไปตามกฎหมายกำหนด เพราะปัญหาส่วนหนึ่งก็มาจากผลประโยชน์ของผู้ประกอบการหรือเจ้าของรถบรรทุก ดังนั้นหากกฎหมายไม่สามารถบังคับใช้ให้ครอบคลุมไปถึงความรับผิดชอบของบุคคลดังกล่าวนี้ได้ ก็จะไม่ส่งผลเป็นไปตามเจตนารมณ์แห่งกฎหมายตามพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวนี้ได้ ดังนั้น หากกฎหมายตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ไม่ได้บัญญัติความรับผิดชอบของผู้ประกอบกิจการหรือเจ้าของรถบรรทุกไว้อย่างชัดเจน ประกอบกับไม่มีกฎหมายใดมารองรับในมาตรการดังกล่าวนี้ คงมีแต่ประมวลกฎหมายอาญาที่ให้การรองรับไว้ในเรื่องของการกำหนดโทษทางอาญาไว้อย่างเดียว กับทั้งตามประมวลกฎหมายอาญาความรับผิดชอบไว้ตามเจตนารมณ์แห่งกฎหมายเพื่อมุ่งถึงการกระทำความผิดของผู้กระทำความผิดที่ส่วนใหญ่ยังเป็นลูกจ้าง ดังนั้นอาจทำให้ผู้ประกอบการหรือเจ้าของรถบรรทุกส่วนใหญ่ใช้ช่องว่างของกฎหมายนี้ในการปิดความรับผิดชอบที่เกิดขึ้นได้อย่างง่ายดาย เหตุเพราะกิจการรถบรรทุกส่วนใหญ่มีมุมมองเน้นถึงผลของกำไรเป็นหลักมากกว่าความปลอดภัยและป้องกันการชำรุดของพื้นผิวถนนในระยะยาว ช่วยประหยัดงบประมาณในการซ่อมบำรุงถนน รวมทั้งไม่ทำให้ถนนชำรุดเร็ว สัตว์จรสะควก และปลอดภัย เป็นไปตามกฎหมายกำหนด

ประเด็นที่สามปัญหาเกี่ยวกับมาตรการในการลงโทษกรณีกระทำความผิดซ้ำ ตามพระราชบัญญัติ รักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535

ปัจจุบันในทางกฎหมายระบุความผิดไว้อย่างชัดเจนว่า หากรถบรรทุกซึ่งกำลังวิ่งอยู่บนทางด่วนและสร้างความเดือดร้อนให้กับรถร่วมท้องถนน เนื่องจากมีเศษขยะปลิวออกมาจากท้ายรถบรรทุก ตกเกลื่อนถนน และปลิวใส่รถที่วิ่งตามด้านหลังนั้น การกระทำของผู้ขับขีรถบรรทุกดังกล่าวอาจจะเข้าข่ายเป็นการกระทำที่ประมาท โดยปราศจากความระมัดระวัง ทำให้สิ่งของที่บรรทุกมาตกลงตามถนนหรือเส้นทาง

ที่ขับผ่าน ซึ่งอาจจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินหรือเป็นการกีดขวางการจราจร รถยนต์ของผู้ขับที่รายอื่นอาจเกิดการเสียหลักไปเกิดอุบัติเหตุได้รับความเสียหายได้ การกระทำดังกล่าวอาจจะเข้าข่ายเป็นการฝ่าฝืนอันก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญ ทำให้สกปรก เปื้อนเปรอะเปื้อน ทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ประชาชน หรือก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน ประกอบกับพระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 จึงได้มีการบัญญัติอัตราโทษโดยระวางโทษปรับไว้ในมาตรา 13 ประกอบกับมาตรา 55 ว่าเจ้าของรถที่บรรทุก หากฝ่าฝืนต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 3,000 บาท นอกจากนี้หากผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่นเกิดอุบัติเหตุจากการเหยียบหรือชนสิ่งของตกหล่นได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต ถือว่าเป็นผลโดยตรงจากการกระทำโดยประมาทของผู้ขับที่รถบรรทุกนั้น และมักพบว่า ผู้ที่กระทำผิดมักจะเป็นคนเดิม ๆ เนื่องจากโทษที่กำหนดไว้มีอัตราโทษน้อยทำให้ผู้กระทำผิดไม่เกิดความเกรงตัวต่อโทษที่ได้รับ ในขณะที่มาตรการของต่างประเทศที่ใช้สำหรับลงโทษและแก้ไขฟื้นฟูแก่ผู้กระทำผิดซ้ำ ไม่ว่าจะเป็นประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศออสเตรเลีย และประเทศสิงคโปร์ กฎหมายให้ความสำคัญกับการลงโทษผู้กระทำผิดซ้ำด้วยโทษจำคุกที่ยาวนานเหมือนกันทั้งสามประเทศ ทั้งนี้ ด้วยเหตุเพื่อตัดโอกาสในการกระทำผิดซ้ำของผู้กระทำผิดซ้ำบางประเภทที่สำคัญให้ได้มากที่สุด ซึ่งตามพระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 ในหลักความสงบเรียบร้อยของประชาชนซึ่งสอดคล้องกับพระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมืองที่มีบทบาทและหน้าที่ตามหลักความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน ในระบบกฎหมายเอกชน และในระบบกฎหมายมหาชนที่มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มนุษย์อยู่ร่วมกันในสังคมที่ตนอาศัยมีความสุข ดังนั้นการกระทำใด ๆ ที่ส่งผลกระทบต่อความสุขของสังคมจึงเป็นสิ่งที่ไม่อาจยินยอมให้เกิดขึ้นและกลายเป็นข้อห้ามที่สังคมใช้บังคับแก่เอกชน หรือหลักความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน เนื่องจากกฎหมายไม่ได้กำหนดที่เกี่ยวกับมาตรการความรับผิดชอบที่ได้บัญญัติความรับผิดชอบไว้ ทั้งนี้เพื่อให้เป็นไปโดยความสงบเรียบร้อยของบ้านเมืองที่ดี ตามหลักประโยชน์สาธารณะที่ควรให้คำนึงถึงประโยชน์ต่อส่วนรวมมากกว่าประโยชน์ส่วนตนในการปกป้องสาธารณะประโยชน์สืบไป

จากการศึกษาปัญหากฎหมายเกี่ยวกับรถบรรทุกดิน โดยผู้ศึกษาได้ทำการสรุปปัญหาทั้ง 3 ประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้นโดยเฉพาะการลงโทษทางอาญาในการริบรถบรรทุก กรณีบรรทุกเกินตามที่กฎหมายกำหนดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 61 ความรับผิดชอบกรณีกระทำความผิดซ้ำ ตามพระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 และมาตรการในการลงโทษ ทั้งนี้ผู้ศึกษาจึงขอเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาดังต่อไปนี้

1. ปัญหาเกี่ยวกับการริบรถบรรทุก กรณีกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.

2535 มาตรา 61

ควรจะแก้ไขเพิ่มเติม

มาตรา 73/2 โดยระบุว่า “ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 59 วรรคหนึ่งหรือฝ่าฝืนประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงตามมาตรา 61 วรรคหนึ่งหรือประกาศของเจ้าพนักงาน ซึ่งผู้อำนวยการทางหลวงแต่งตั้งให้ควบคุมทางหลวงตามมาตรา 61 วรรคสาม ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ และสั่ง

ริบทรัพย์สันตามสมควร”

ทั้งนี้ หากเกิดเหตุแห่งกรณีที่ให้พนักงานอัยการสั่งฟ้อง พนักงานอัยการสามารถสั่งฟ้องในประเด็นริบทรัพย์สันตามพระราชบัญญัติทางหลวงได้ ด้วยเหตุผลเพราะให้ผู้กระทำความผิดหรือผู้ประกอบการธุรกิจรถบรรทุกได้เกรงกลัวต่อกฎหมาย และไม่ล่าช้าการความเสียหายให้กับรัฐและประชาชนได้อีกต่อไป

2. ปัญหาเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ในความรับผิดชอบของผู้ประกอบการหรือเจ้าของรถบรรทุกดิน

ควรตราบทบัญญัติกฎหมาย เกี่ยวกับหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการหรือเจ้าของรถบรรทุกให้ชัดเจนตามพระราชบัญญัติทางหลวงพ.ศ. 2535 ในหมวดหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการหรือเจ้าของรถไม่ว่าจะเป็นทางแพ่งหรือทางอาญา

ทั้งนี้ เพื่อให้กฎหมายอยู่ภายใต้กรอบของทฤษฎีความรับผิดชอบเพื่อให้มีผลชัดเจนในการบังคับใช้กฎหมายตามพระราชบัญญัติทางหลวงพ.ศ. 2535 ต่อไป

3. ปัญหาเกี่ยวกับมาตรการในการลงโทษกรณีกระทำความผิดซ้ำ ตามพระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535

ควรแก้ไขเพิ่มเติม

มาตรา 55 บัญญัติว่า “ผู้ใดขับขีรถซึ่งบรรทุกมูลสัตว์ กรวด หิน ดินเลน ทราบ มูลฝอยหรือมีน้ำมันและวัตถุติดกล่าวได้ตกลงปลิวฟุ้งกระจายหรือรั่วไหลลงบนถนน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือนหรือปรับไม่เกิน 6,000 บาทหรือทั้งจำทั้งปรับ”

มาตรา 59 บัญญัติว่า “พนักงานสอบสวน เจ้าพนักงานท้องถิ่น หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 51 ต้องระวางโทษ 3 เท่าของผู้กระทำความผิดตามที่มีการแจ้งความนั้น”

ควรเพิ่มบทบัญญัติมาตรา 60 เป็น

“ผู้ใดเคยต้องโทษกรณีฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม มาตรา 55 หรือมาตรา 59 และผู้นั้นต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้ลงโทษจำคุก ถ้าได้กระทำความผิดใด ๆ อีกในระหว่างที่ยังจะต้องรับโทษอยู่ก็ดี ภายในเวลาห้าปีนับแต่วันพ้นโทษก็ดี หากศาลจะพิพากษาลงโทษครั้งหลังถึงจำคุกก็ให้เพิ่มโทษที่จะลงแก่ผู้นั้นหนึ่งในสามของโทษที่ศาลกำหนดสำหรับความผิดครั้งหลัง

ทั้งนี้ เพื่อเป็นไปตามทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้ง ในเรื่องการลงโทษเพื่อป้องกันหรือป้องปรามตัวผู้กระทำผิดที่และบุคคลอื่นให้เห็นเป็นตัวอย่าง ไม่กล้ากระทำความผิดขึ้นอีกหรือไม่กล้าที่จะกระทำ

ความผิดซ้ำอีก ประกอบกับการกำหนดโทษแก่เจ้าหน้าที่ให้มีความชัดเจนแน่นอนในการปฏิบัติหน้าที่ ไม่ให้มีความบกพร่องในการทำงานซึ่งเป็นปัจจัยหลักของการทุจริตต่อหน้าที่ ทั้งนี้เพื่อให้เป็นไปโดยความสงบเรียบร้อยของบ้านเมืองที่ดี ตามหลักประโยชน์สาธารณะที่ควรให้คำนึงถึงประโยชน์ต่อส่วนรวม มากกว่าประโยชน์ส่วนตนในการปกป้องสาธารณะประโยชน์สืบไป

เอกสารอ้างอิง

กรมการขนส่งทางบก. คู่มือการกำกับดูแลหน่วยตรวจประเมินอิสระ. กรุงเทพฯ: กรมการขนส่งทางบก, 2557.

_____. บทความอุตสาหกรรมรถบรรทุกของประเทศไทย.สถาบันยานยนต์. กรุงเทพมหานคร: สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม, 2553.

กานดา ปานดำ. “การบังคับโทษปรับ: ศึกษากรณีบังคับให้ทำงานแทนค่าปรับ.” วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต. คณะนิติศาสตร์ปริทัศน์ มงคลมัยมหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์, 2557.

คณิต ฒ นกร. กฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา. พิมพ์ครั้งที่ 9. กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2561.

จิต เศรษฐบุตร. หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด. พิมพ์ครั้งที่ 8. กรุงเทพฯ: โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอนคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2556.

ทวีเกียรติ มินะกนิษฐ. คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาคทั่วไป. พิมพ์ครั้งที่ 23. กรุงเทพฯ: บริษัท สำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด, 2564.

_____. มาตรการบังคับทางอาญา. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2557.

นพพร โพธิ์รังสิยากร. “การใช้ดุลพินิจของศาลในการลงโทษ.” วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. กรุงเทพฯ 2524.

รากรณ์ แพร่อรรถ. “พลวัตและการดำเนินธุรกิจการขนส่งด้วยรถบรรทุก หินทราย ของผู้ประกอบการในจังหวัดนครปฐม.” วิทยานิพนธ์ปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต. มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2554.

สายสุดา นิงสานนท์. “ความรับผิดชอบในกฎหมายลักษณะละเมิด.” วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์. บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2525.