

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 บทสรุป

การนำสุนัขโดยสารไปด้วยบนบรณยนต์ขณะขับขึ้นท้องถนน โดยไม่มีการควบคุมที่เหมาะสมหรือมีผู้ดูแล ตลอดจนการทิ้งสุนัขตามลำพังในยานพาหนะนั้น แม้ราชอาณาจักรไทยจะมีกฎหมายที่ออกมาเพื่อควบคุมการเลี้ยงสัตว์ อันรวมถึงสุนัขอยู่หลายฉบับ ทั้งกฎหมายที่มุ่งคุ้มครองถึงสิทธิของสัตว์ ความสะอาด ความสงบเรียบร้อย ความถูกสุขอนามัย ตลอดจนกฎหมายที่มุ่งคุ้มครองถึงพฤติกรรมและสมรรถภาพการขับขี่ที่เหมาะสมของผู้ขับขี่ไว้ก็ตาม หากแต่บทบัญญัติเหล่านี้ไม่ได้มีการออกมาเพื่อควบคุมหรือห้ามการกระทำดังกล่าวอย่างเป็นทางการที่ชัดเจนและเฉพาะเจาะจงแต่อย่างใด จนทำให้ปัญหาการนำสุนัขโดยสารไปบนบรณยนต์โดยไม่มีการควบคุมที่เหมาะสม หรือมีผู้ดูแลและการทิ้งสุนัขตามลำพังในยานพาหนะยังคงปรากฏอยู่ในสังคมไทย เกิดเป็นกรณี สุนัขร่วง หล่น หรือกระโดดลงจากรถยนต์ขณะที่กำลังวิ่งอยู่บนถนนเป็นจำนวนมากและเป็นประจำ ก่อความเดือดร้อนให้กับผู้อื่นที่สัญจรอยู่บนท้องถนน หรืออุบัติเหตุ เกิดเป็นความเสียหายทั้งต่อตัวผู้ขับขึ้นนั่นเอง ผู้อื่น หรือแม้แต่ตัวสุนัขนั้น

อีกทั้งการทิ้งสุนัขตามลำพังที่เป็นภัยซึ่งทั้งผู้คน ผู้ขับขี่และเจ้าของสุนัขเองต่างมองว่าเป็นเรื่องเล็กน้อย หากแต่เรื่องเล็กน้อยนี้อาจกลายเป็นความสูญเสียที่สายเกินกว่าจะแก้ไขได้ เพราะการทิ้งสุนัขตามลำพังในยานพาหนะ แม้จะเป็นเพียงระยะเวลาสั้น ๆ ก็อาจก่อให้เกิดความทุกข์ทรมานทั้งทางร่างกายหรือจิตใจของสุนัขนั้นแล้ว และกรณีเลวร้ายที่สุด สุนัขอาจถึงแก่ความตายได้ ทั้ง ๆ ที่เหตุแห่งความทุกข์ทรมานหรือความตายนี้เกิดจากเพียงการคาดไม่ถึงหรือความไม่เอาใจใส่ หรือความประมาทเลินเล่อเท่านั้น อย่างไรก็ตาม เมื่อได้ศึกษาจากกฎหมายระหว่างประเทศ อันได้แก่ 'สภาแห่งสหภาพยุโรป ที่ได้มีการบัญญัติคุ้มครองสิทธิของสัตว์ อันรวมถึงสุนัข ที่มีสิทธิที่จะได้รับความปลอดภัยขณะเดินทาง ไม่ว่าจะบนบรณยนต์หรือยานพาหนะนั้นจะได้เคลื่อนไหวหรือจอดอยู่ก็ตาม ทั้งรัฐออสเตรีย รัฐเม็กซิโกและรัฐแคนาดาแห่งสหรัฐอเมริกา ที่แม้จะไม่ได้มีการบัญญัติถึงกรณีการควบคุมสุนัขภายในบรณยนต์อย่างชัดเจน แต่ก็ได้บัญญัติกำหนดถึงกรณี การนำสุนัขโดยสารภายนอกตัวบรณยนต์ หรือภายในบรณยนต์ที่มีลักษณะเปิดโล่งเอาไว้ว่าผู้ขับขี่จักต้องดำเนินการควบคุมอย่างเหมาะสม โดยกำหนดถึงวิธีการควบคุมเอาไว้ด้วย ซึ่งสาธารณรัฐฝรั่งเศสและสหราชอาณาจักรก็ได้มีการบัญญัติให้มีความครอบคลุมถึงการควบคุมสุนัขโดยสารบนบรณยนต์ที่เป็นลักษณะภายใน

เช่นเดียวกันที่จะต้องมีการควบคุมที่เหมาะสมหรือคาดเข็มขัดนิรภัย ทั้งยังมีการกำหนดโทษทางปกครองอันเป็นการตัดแถมใบขับขี่ด้วย อันมีวัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครองและควบคุมผู้ขับขี่ ผู้อื่นความปลอดภัยบนท้องถนน อันเป็นเรื่องของพฤติกรรมและสมรรถภาพการขับขี่ รวมถึงคุ้มครองสุนัขด้วย ซึ่งมีการกำหนดโทษที่แตกต่างกันตามแต่บริบทของแต่ละรัฐและแต่ละประเทศ รวมถึงตามความเสียหายอันเป็นผลที่เกิดขึ้น

ในกรณีของการทิ้งสุนัขตามลำพังในยานพาหนะนั้น ทั้งรัฐเท็กซัส รัฐวอชิงตัน รัฐแมสซาชูเซตส์แห่งสหรัฐอเมริกาและสาธารณรัฐสิงคโปร์ ก็ได้มีการกำหนดไว้เป็นความผิดซึ่งแยกต่างหากจากการกระทำความผิดฐานทารุณกรรมสัตว์ไว้โดยเฉพาะ และได้มีการกำหนดโทษที่แตกต่างกันตามแต่บริบทของแต่ละที่ ซึ่งมีการกำหนดลำดับโทษที่เป็นไปตามแต่ผลของการกระทำที่เกิดขึ้นด้วย ซึ่งหากราชอาณาจักรไทยได้มีการกำหนดให้กรณีการนำสุนัขโดยสารบนยานพาหนะโดยไม่มีการควบคุมที่เหมาะสมหรือผู้ดูแลและการทิ้งสุนัขตามลำพังในยานพาหนะเป็นความผิดและกำหนดโทษทางอาญา รวมถึงโทษทางปกครองที่เป็นการตัดแถมใบขับขี่มารวมบังคับใช้ด้วย เพื่อแก้ปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนน อันเนื่องมาจากสุนัขที่โดยสารบนรถยนต์ ตลอดจนเพื่อคุ้มครองสิทธิของสุนัขขณะเดินทาง ที่จะได้รับความปลอดภัยขณะเดินทาง รวมถึงที่จะไม่ถูกทอดทิ้งโดยลำพังบนยานพาหนะนั้นด้วย ซึ่งผู้วิจัยก็เห็นสมควรที่จะบัญญัติไว้เป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ อย่างไรก็ตาม การกำหนดโทษทางอาญานี้ จะต้องเป็นไปอย่างมีความเหมาะสมและได้สัดส่วนกับพฤติการณ์ของการกระทำที่เป็นไปเพื่อมุ่งหมายคุ้มครองเท่านั้น ยังไม่ได้มีผลร้าย หรืออุบัติเหตุเกิดขึ้น อีกทั้งยังเป็นการจำกัดสิทธิบางประการของผู้คนในสังคม (การบังคับให้ต้องมีการควบคุมสุนัขในระหว่างการขับขี่ที่เหมาะสม) เพื่อเป็นไปในทางให้ความคุ้มครองสิทธิของสุนัข อันเป็นสิ่งมีชีวิตอื่นที่เป็นสัตว์ จึงจำต้องคำนึงถึงหลักความได้สัดส่วนและเพื่อเป็นการป้องปรามเป็นสำคัญ

5.2 ข้อเสนอแนะ

ปัญหาการนำสุนัขโดยสารบนรถยนต์ โดยไม่มีการควบคุมที่เหมาะสมหรือไม่ผู้ดูแลในราชอาณาจักรไทย เกิดจากความไม่ตระหนักถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้น จนเกิดเป็นอุบัติเหตุบนท้องถนน สร้างความเดือดร้อนและความเสียหายเสียหายไปยังผู้ขับขี่ ผู้ขับขี่อื่น ผู้อื่นที่ได้สัญจรและใช้ประโยชน์บนท้องถนนนั้น แม้ราชอาณาจักรไทยจะได้มีกฎหมายเพื่อควบคุมพฤติกรรมและสมรรถภาพการขับขี่ที่เหมาะสม ตลอดจนกฎหมายที่คุ้มครองสิทธิของสัตว์ก็ตาม แต่ก็ไม่มีกรอบคลุมไปถึงกรณีดังกล่าวแต่อย่างใด

เนื่องจากราชอาณาจักรไทยไม่มีกฎหมายที่บัญญัติถึงการควบคุมสุนัขที่โดยสารในรถยนต์ที่เป็นการเฉพาะแต่อย่างใด ไม่ว่าจะเป็นการโดยสารภายในหรือภายนอกรถยนต์ก็ตาม ให้ต้องมีการ

ควบคุมที่เหมาะสมหรือมีผู้ดูแล ผู้วิจัยจึงเสนอให้บัญญัติเป็นกฎหมายลำดับรอง กล่าวคือ อาศัยอำนาจตามมาตรา 4 และมาตรา 24 แห่งพระราชบัญญัติป้องกันการทารุณกรรมและการจัดสวัสดิภาพสัตว์ พ.ศ. 2557 ในการออกเป็น ประกาศกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขนส่งสุนัข หรือการนำสุนัขโดยสารบนรถยนต์ หรือยานพาหนะ พ.ศ. ... โดยมีเนื้อหา บัญญัติถึงการให้คำนิยาม การกำหนดความผิดและบทลงโทษ ดังนี้

“ข้อ 1 ในประกาศนี้

การขนส่งสุนัข หรือการนำสุนัขโดยสาร หมายความว่า การดำเนินการขนส่งหรือการนำสุนัขโดยสารจากสถานที่ต้นทางไปยังสถานที่ปลายทาง ไม่ว่าจะเพื่อวัตถุประสงค์ใด รวมถึงการพัก โดยไม่ว่ายานพาหนะที่ขนส่งจะได้จอดอยู่ หรือเคลื่อนที่ก็ตาม และรวมถึงการขนถ่ายสุนัขที่เกิดขึ้นระหว่างการขนส่งหรือโดยสารด้วย

ยานพาหนะ หมายถึง พาหนะที่นำสุนัขโดยสารหรือขนส่งสุนัข ที่ขับเคลื่อนด้วยกำลังเครื่องจักรกล เครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่นใด ไม่ว่าจะเป็นส่วนภายนอกหรือภายในยานพาหนะนั้น รวมถึงส่วนพ่วงของพาหนะนั้นและการลากจูงด้วย

ยานพาหนะที่มีลักษณะเปิดโล่ง หมายถึง ยานพาหนะที่มีส่วนใดส่วนหนึ่งไม่ปิด ไม่ว่าจะป็นหน้าต่าง ด้านบนหรือด้านข้าง ไม่ได้หมายความรวมถึงเฉพาะรถกระบะ รถเปิดประทุน หรือรถพ่วงเท่านั้น

การควบคุมสุนัขให้มีความเหมาะสม หมายถึง การคาดเข็มขัดนิรภัย การใช้สายรัดเข็มขัด ครงสุนัข ที่กั้นสุนัข หรือสิ่งอื่นใดที่มีลักษณะเดียวกัน ที่ทำให้สุนัขไม่สามารถเคลื่อนไหวได้อย่างอิสระภายในยานพาหนะนั้น รวมถึงเพื่อไม่ให้สุนัขสามารถข้องเกี่ยวกับเนื้อตัวของผู้ขับขี่ได้โดยตรง

ข้อ 2 การขนส่งสุนัขหรือการนำสุนัขโดยสารบนยานพาหนะ ผู้ขับขี่จะต้องดำเนินการควบคุมสุนัขให้มีความเหมาะสม หรือมีผู้ดูแลขณะเดินทางหรือขณะขนส่ง เพื่อไม่ให้สุนัขสามารถรบกวนสมาธิผู้ขับขี่ หรือบดบังทัศนวิสัยผู้ขับขี่ โดยคำนึงถึงสวัสดิภาพของสุนัขนั้น

การขนส่งสุนัข หรือการนำสุนัขโดยสารบนยานพาหนะที่มีลักษณะเปิดโล่ง ผู้ขับขี่จะต้องดำเนินการควบคุมที่เหมาะสม หรือมีผู้ดูแล เพื่อป้องกันไม่ให้สุนัขนั้น ร่วง หล่น กระ โอด หรือถูกโยนลงมาจากยานพาหนะนั้น

ข้อ 4 การฝ่าฝืนข้อ 2 ผู้ขับขี่ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท”

และ แก้ไข โดยเพิ่มเติมบทบัญญัติในพระราชบัญญัติจราจร ทางบก .ศ. 2522 ในเรื่องของพฤติกรรมและสมรรถภาพการขับขี่ที่เหมาะสม ในมาตรา 43 จากเดิม

“ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ

- (1) ในขณะที่หย่อนความสามารถในอันที่จะจับ
- (2) ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น
- (3) ในลักษณะกีดขวางการจราจร
- (4) โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน
- (5) ในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา หรือไม่อาจแลเห็นทางด้านหน้าหรือด้านหลัง ด้านใดด้านหนึ่งหรือทั้งสองด้าน ได้พอแก่ความปลอดภัย
- (6) คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ เว้นแต่เมื่อเปลี่ยนช่องเดินรถ เลี้ยวรถ หรือกลับรถ
- (7) บนทางเท้า โดยไม่มีเหตุอันสมควร เว้นแต่รถลากเข็นสำหรับทารก คนป่วยหรือคนพิการ
- (8) โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น
- (9) ในขณะที่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ เว้นแต่การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนาโดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น”

เพิ่มเติมเป็น (10) ในมาตรา 43 แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าว ดังนี้

“ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ

...

(10) ในขณะที่มีสุนัขโดยสาร ในยานพาหนะนั้น เว้นแต่จะ ได้มีการควบคุมที่เหมาะสม ดัง การคาดเข็มขัดนิรภัย การใช้สายรัดเข็มขัด กรงสุนัข ที่กั้นสุนัข หรือ สิ่งอื่นใดที่มีลักษณะเดียวกัน ที่ทำให้สุนัขไม่สามารถเคลื่อนไหวได้อย่างอิสระภายในยานพาหนะนั้น รวมถึงเพื่อไม่ให้สุนัขสามารถขี้อึงเกี่ยวกับเนื้อตัวของผู้ขับขี่ได้โดยตรงหรือมีผู้ดูแล”

โดยการกำหนดโทษให้เป็นไปตามบทบัญญัติเดิม มาตรา 157 แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าว ซึ่งกำหนดเป็นโทษปรับตั้งแต่ 400 บาทถึง 1,000 บาท โดยแก้ไขเพิ่มเติมความผิดตาม มาตรา 43 (10) เข้าด้วย ซึ่งจะปรากฏข้อความ ดังนี้ “ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 35 มาตรา 43 (3) (4) (6) (7) (9) หรือ (10) มาตรา 45 มาตรา 46 มาตรา 47 มาตรา 48 มาตรา 53 มาตรา 65 วรรคหนึ่ง หรือ มาตรา 125 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สี่ร้อยบาทถึงหนึ่งพันบาท”

และกำหนดเพิ่มเติมบทบัญญัติในระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ พ.ศ. 2565 อันเป็นโทษทางปกครอง ตัดแต่มีใบขับขี่ โดยกำหนดคะแนนจำนวน ที่จะต้องถูกตัดกรณีการนำสุนัขโดยสารบนรถยนต์ที่ไม่มีการควบคุมที่เหมาะสมนั้น จะต้องถูกตัดคะแนนจำนวน 1 คะแนน ซึ่งจากเดิม

“ข้อ 11 ให้ตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ขับขี่ตามข้อ 9 เมื่อมีการกระทำความผิดตามจำนวนคะแนนแต่ละข้อหา ดังนี้

11.1 ตัดคะแนน ครั้งละ 1 คะแนน

- (1) ขับรถไม่หยุดให้คนเดินข้ามทาง ฌ ทางข้าม (ฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางประเภทบังคับ “เส้นทางข้าม” (มาตรา 21 วรรคหนึ่ง และมาตรา 152))
 - (2) ขับรถโดยประมาทหรือนำพหาคเสี้ยว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน (มาตรา 43 (4) และมาตรา 157)
 - (3) ขับรถบนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควร (มาตรา 43 (7) และมาตรา 157)
 - (4) ขับรถในขณะที่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยไม่ใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนา (มาตรา 43 (9) และมาตรา 157)
 - (5) ไม่ขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทาง (มาตรา 67 วรรคหนึ่ง และมาตรา 152)
 - (6) ไม่หยุดรถหรือจอดรถให้อยู่ชิดขอบทางด้านซ้ายหรือชิดช่องเดินรถประจำทาง เพื่อให้รถฉุกเฉินผ่านไปก่อนเมื่อเห็นรถฉุกเฉินขณะปฏิบัติหน้าที่ (มาตรา 76 (2) และมาตรา 148)
 - (7) ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตราย หรือ ขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะที่คนโดยสารรถจักรยานยนต์มิได้สวมหมวกที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตราย (มาตรา 122 วรรคหนึ่ง วรรคสอง และมาตรา 148)
 - (8) ขับขี่รถยนต์โดยไม่รัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่ขับขี่รถยนต์ หรือ ขับขี่รถยนต์โดยไม่จัดให้คนโดยสารรถยนต์รัดร่างกายไว้กับที่นั่งด้วยเข็มขัดนิรภัยขณะโดยสารรถยนต์ (มาตรา 123 วรรคสอง และมาตรา 148)
 - (9) นำรถที่มีได้ติดแผ่นป้ายเลขทะเบียน แผ่นป้ายเครื่องหมายเลขทะเบียน หรือป้ายประจำรถตามกฎหมาย มาใช้ในทางเดินรถ (มาตรา 7 และมาตรา 152)
 - (10) ไม่จัดให้รถที่จดทะเบียนแล้วมีและแสดงแผ่นป้ายและเครื่องหมายครบถ้วน ถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง (มาตรา 11 และมาตรา 60 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522)
 - (11) เปลี่ยนแปลงโดยวิธีใด ๆ หรือปิดบังทั้งหมดหรือบางส่วนซึ่งเครื่องหมาย ที่นายทะเบียนออกให้ประจารถ (มาตรา 67 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522)
 - (12) ได้รับใบสั่งและไม่ชำระค่าปรับ โดยไม่มีเหตุอันสมควร (มาตรา 155) ในข้อความผิดตามบัญชีแนบท้ายระเบียบนี้”
- เพิ่มเติมเป็นอนุมาตรา (4 ทวิ) ในบทบัญญัติดังกล่าว มีข้อความต่อไปนี้ “ (4 ทวิ) ขับรถในขณะที่มีสุนัขโดยสาร โดยไม่มีการควบคุมที่เหมาะสมหรือผู้ดูแล (มาตรา 43 (10) และมาตรา 157)”

แนวคิดในการกำหนดให้การควบคุมสุนัขที่ไม่มีความเหมาะสมหรือไม่มีผู้ดูแล ผู้วิจัยนำแนวทางจากรัฐเมนและรัฐแมสซาชูเซตส์แห่งสหรัฐอเมริกา สาธารณรัฐฝรั่งเศสและสหราชอาณาจักรมาเป็นต้นแบบในการกำหนดให้เป็นความผิดและนำแนวทางจากรัฐเมนแห่งสหรัฐอเมริกา สาธารณรัฐฝรั่งเศสและสหราชอาณาจักรมาเป็นแนวทางในการกำหนดโทษ โดยคำนึงถึงบริบทของสังคม เศรษฐกิจ ปริมาณประชากรของราชอาณาจักรไทยเป็นสำคัญ (โทษต่ำกว่ากรณีมาตรา 24 และมาตรา 32 แห่งพระราชบัญญัติป้องกันการทารุณกรรมและการจัดสวัสดิภาพสัตว์ พ.ศ. 2557 ที่ปรับไม่เกิน 40,000 บาท โดยนำโทษปรับของกรณีการขังขี้ในพฤติกรรมและสมรรถภาพที่ไม่เหมาะสม กรณีใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขีมาพิจารณาร่วมในการกำหนดโทษ)

ปัญหาการทิ้งสุนัขตามลำพังในยานพาหนะ ที่เจ้าของสุนัข หรือบุคคลอื่น ๆ ไม่ให้ความสำคัญหรือไม่ได้ใช้ความระมัดระวังเท่าที่ควร และเห็นว่าเป็นเรื่องที่ไม่ค่อย เพราะอาจเป็นการทิ้งในระยะเวลาดสั้น ๆ เท่านั้น อย่างไรก็ตาม ระยะเวลาอันสั้นนี้ ก็มากเพียงพอที่จะเป็นการรบกวนความเป็นอยู่ที่ดีและความปลอดภัยของสุนัขนั้นแล้ว จากการถูกทิ้งหรือกักขังเพียงลำพังในยานพาหนะนั้น เนื่องจากราชอาณาจักรไทยไม่มีกฎหมายที่บัญญัติให้การทิ้งสุนัขตามลำพังในยานพาหนะถือเป็นความผิดเฉพาะ แยกต่างหากจากการกระทำความผิดฐานทารุณกรรมสัตว์ และเพียงแต่การทิ้งนี้ก็ยังไม่เป็นความผิดถึงขั้นการผิดหน้าที่ในการจัดสวัสดิภาพสัตว์ด้วยเช่นกัน

ผู้วิจัยจึงเสนอให้บัญญัติเป็นกฎหมายลำดับรอง เพิ่มเติมเป็นบทบัญญัติในประกาศกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขนส่งสุนัข หรือการนำสุนัขโดยสารบนรถยนต์หรือยานพาหนะ พ.ศ. ... โดยมีเนื้อหา ดังนี้

“ข้อ 3 ห้ามมิให้ผู้ใด ทิ้ง หรือกักขังสุนัขตามลำพังในยานพาหนะ ในลักษณะที่อาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพของสุนัข

ข้อ 5 การฝ่าฝืนข้อ 3 ผู้นั้นต้องระวางโทษปรับ ตั้งแต่ 500 บาทแต่ไม่เกิน 1,000 บาท กรณีกระทำความผิดครั้งแรก และต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 1,000 บาทแต่ไม่เกิน 3,000 บาท กรณีกระทำความผิดครั้งที่สอง หรือครั้งต่อ ๆ ไป”

แนวคิดของการทิ้งสุนัขตามลำพังในยานพาหนะนี้ ผู้วิจัยได้นำแนวทางในการกำหนดเป็นความผิดจากรัฐเท็กซัส รัฐวอชิงตันและรัฐแมสซาชูเซตส์แห่งสหรัฐอเมริกาและสาธารณรัฐสิงคโปร์มาเป็นต้นแบบในการกำหนดเป็นความผิดและได้นำแนวทางจากรัฐวอชิงตัน รัฐแมสซาชูเซตส์แห่งสหรัฐอเมริกาและสาธารณรัฐสิงคโปร์มากำหนดเป็นแนวทางในการกำหนดโทษทางอาญาและกำหนดลำดับของโทษ โดยคำนึงถึงบริบทในสังคม เศรษฐกิจและปริมาณประชากรของราชอาณาจักรไทยเป็นสำคัญ