

ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับมาตรการทางปกครองและมาตรการทางการคลังในการป้องกัน
การกระทำความผิดกฎหมายจราจรซ้ำ

Legal issues Related to Administrative and Treasury Measures
to Prevent Repeated Traffic Offenses

สรศักดิ์ชัย โพธิ์สุวรรณ¹, จิรศักดิ์ รอดจันทร์²

Sanchai Bodhisuwan, Jirasak Rodchan

Received June 04, 2022 & Revise December 26, 2022 & Accepted December 26, 2022

บทคัดย่อ

บทความนี้มีวัตถุประสงค์ในการวิจัยเพื่อศึกษาปัญหาความผิดตามกฎหมายจราจร การกำหนดโทษ และกระบวนการบังคับใช้กฎหมายเพื่อลงโทษผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร โดยนำมาตรการทางปกครอง และมาตรการทางการคลังมาใช้ป้องกันการกระทำความผิดกฎหมายจราจรซ้ำ วิธีดำเนินการวิจัย เป็นการวิจัย เอกสารที่เกี่ยวข้อง การสัมภาษณ์เชิงลึก กลุ่มผู้ให้ข้อมูลหลัก ประกอบด้วยเจ้าพนักงานจราจร นักวิชาการ กรมการขนส่ง นักวิชาการด้านกฎหมายจราจร ผู้พิพากษา พนักงานอัยการ มีการสำรวจความคิดเห็นของ ประชาชนของประชาชนทั่วไปและเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเพื่อนำข้อมูลที่ได้มาสนับสนุนการวิเคราะห์ข้อมูล จากการศึกษาเอกสารเพื่อพัฒนากระบวนการบังคับใช้กฎหมายจราจรให้มีประสิทธิภาพป้องกันการกระทำความผิดกฎหมายจราจรซ้ำ

ผลการศึกษา 1) กรณีบทบัญญัติกฎหมายไม่สอดคล้องกับสภาพความเปลี่ยนแปลงของสังคม 2) การนำมาตรการทางปกครองมาใช้ในการป้องกันการกระทำความผิดกฎหมายจราจรซ้ำ 3) การนำมาตรการทางการคลังมาใช้ในการป้องกันการกระทำความผิดกฎหมายจราจรซ้ำ เป็นการนำมาตรการทางการคลังมาสนับสนุนการดำเนินรูปแบบการบังคับใช้กฎหมายจราจรให้มีการพบความผิดให้ได้ทุกราย โดยเน้นรูปแบบการพบความผิดและออกใบสั่งโดยใช้อุปกรณ์และสนับสนุนงบประมาณในกระบวนการให้เหมาะสมกับสภาพปัญหา โดยการแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 146 เพื่อให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งเป็นหน่วยบังคับจัดเก็บเงินค่าปรับจราจรกันเงินค่าปรับจราจรและรายได้อื่นที่เกิดจากการบังคับใช้กฎหมายจราจรเข้ากองทุนตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 โดยมีวัตถุประสงค์เฉพาะเพื่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรและกระบวนการบังคับชำระค่าปรับให้มีงบประมาณขับเคลื่อนที่เพียงพอและเหมาะสม

คำสำคัญ มาตรการทางกฎหมาย การบังคับใช้กฎหมายจราจร

Email : chaisan1st@gmail.com



Abstract

The purpose of this article is to study the problem of traffic violations. Determination of penalties and law enforcement procedures for punishing traffic offenders by adopting administrative and fiscal measures to prevent repeat traffic offenses. The research methodology was divided into three parts. The first part was to study documents in both Thai and foreign languages from textbooks, articles, and related research in order to study the basic concepts of defining offenses and penalties and to find administrative and fiscal measures to prevent repeated traffic offenses. The second part was an in-depth interview consisting of key informants from traffic officers, scholars from Department of Transport, scholar specialized in traffic law, judges, and attorneys. The third part was to collect opinions from the public and traffic police officers in order to support the analysis of data from various sources of documents to improve the process of traffic law enforcement effectively and to prevent repeated traffic offenses.

The results were as follows: 1)When legal provisions are inconsistent with current circumstances in the society, 2)The administrative measures for public order should be implemented. 3)The fiscal measures should be implemented to prevent repetitive offenses by supporting traffic law enforcement. The measures should focus on finding traffic offences and issuing tickets with equipment, and allocate budgets for appropriate measures to solve the problems by amending Land Traffic Act B.E. 2522 article 146 so that Royal Thai Police that collects fines from traffic violation and gains other incomes from law enforcement can put the money in the fund that was founded as specified in Land Traffic Act B.E. 2522 with the objectives to enforce the law and support procedures of collecting fines so the authorities have sufficient driven budgets.

Keywords: legal measures, traffic law enforcement

บทนำ

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2477 เป็นกฎหมายที่บัญญัติเพื่อควบคุมการใช้ทาง แต่พฤติกรรมอันตรายต่างๆ เช่น การขับรถเร็ว การขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้อื่น หรือการฝ่าฝืนกฎหมายด้วยการจอดรถในที่ห้ามจอด การจอดรถซ้อนคัน ฯลฯ ก็ยังคงสามารถพบเห็นได้จนดูเป็นเรื่อง



ธรรมดา เช่นนี้ ผู้กระทำก็อาจไม่รู้สีกว่าตนกำลังทำผิดอะไรเลย ในขณะที่ผู้พบเห็นต่างก็หาชินกลายเป็น ประเพณีที่ยอมรับกันอยู่โดยทั่วไปเจตนารมณ์ของกฎหมายจราจรถูกเพิกเฉย ปัจจุบันพบว่าการกระทำ ความผิดกฎหมายจราจรและเจ้าพนักงานจราจรได้ออกใบสั่งเพื่อให้ไปชำระค่าปรับจำนวนเพิ่มขึ้นมาก ซึ่งจาก สถิติที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้ดำเนินการบันทึกไว้ในระบบ PTM พบว่า การออกใบสั่งจราจรด้วยระบบ ต่างๆ มีสถิติเพิ่มขึ้น สถิติการออกใบสั่งและชำระค่าปรับ ระหว่างปี 2560 – 2562 กล้อง ออโต้ 1,378,667 กล้อง PTM 4,008,319 เขียนมือ 872,741 รวม 9,259,727 (ระบบ PTM สำนักงานตำรวจแห่งชาติ) (PTM system, Royal Thai Police)

นอกจากนั้น จำนวนผู้ที่ได้รับใบสั่งเพื่อให้ไปชำระค่าปรับกลับละเลยไม่ไปชำระค่าปรับตามคำสั่งของ เจ้าพนักงานจราจร จากสถิติที่ได้มีการเก็บรวบรวม ในปี 2562 ผู้ที่ได้รับใบสั่งส่วนใหญ่ไม่ไปชำระค่าปรับตาม คำสั่งเจ้าพนักงานจราจร ใบสั่งที่ออก 6,259,727 ใบสั่งที่ไม่ชำระเงิน 5,372,335 ร้อยละ 85.8% จากสภาพ ปัญหาที่สะท้อนให้เห็นถึงความไม่มีประสิทธิภาพของกฎหมายจราจรที่มีการกระทำความผิดกฎหมายจราจรซ้ำ นั้น หากวิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายจราจรที่ใช้ในการควบคุมผู้ใช้ทาง สามารถแยกปัญหาได้เป็น 3 ประเด็น คือ

ประเด็นที่ 1 ความผิดตามที่บัญญัติในกฎหมายจราจรไม่มีผลต่อการป้องกันการกระทำความผิด กฎหมายจราจรซ้ำ

ประเด็นที่ 2 การกำหนดโทษตามที่บัญญัติในกฎหมายจราจรไม่มีผลต่อการป้องกันการกระทำความผิด กฎหมายจราจรซ้ำ

ประเด็นที่ 3 กระบวนการบังคับใช้กฎหมายเพื่อลงโทษผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรไม่มีผลต่อ การป้องกันการกระทำความผิดกฎหมายจราจรซ้ำ

เมื่อวิเคราะห์แต่ละประเด็นถึงสภาพปัญหาที่มีรายละเอียดดังนี้ การกำหนดความผิดตามบทบัญญัติ กฎหมายจราจรที่มีอยู่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการควบคุมการใช้ทางหรือไม่ หากพิจารณาด้วยบท กฎหมายจราจรพบว่าปัญหาบทกฎหมายที่บัญญัติการกระทำอันเป็นความผิดที่ไม่สอดคล้องกับการ เปลี่ยนแปลงของสภาพสังคมทำให้การกระทำดังกล่าวมีผลต่อประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายในความผิด นั้นและกระทบต่อการกระทำความผิดในฐานะความผิดอื่นที่มีผลต่อความสะดวกและความปลอดภัยในการใช้ ทางซึ่งมีผลต่อประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร

การกระทำที่เป็นความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (According to the Land Traffic Act, B.E. 2522) มีทั้งความผิดเป็นความผิดในลักษณะฝ่าฝืนกฎระเบียบที่จำเป็นต้องควบคุมความเป็น ระเบียบในทางเป็นความผิดที่ไม่ร้ายแรง เช่น ความผิดกรณีการแต่งกายของผู้ขับขี่รถสาธารณะ การหยุดและ จอดในพื้นที่ที่มีเครื่องหมายห้ามหยุดหรือจอด เป็นต้น ส่วนความผิดมีผลให้เกิดความร้ายแรง จึงต้องบัญญัติ กำหนดการกระทำเพื่อป้องกันอันตราย ลักษณะเป็นการก่ออันตรายที่อาจเกิดจากการใช้ทาง เช่น การขับขี่รถ ในขณะที่หย่อนความสามารถในการควบคุมรถ เช่น เมาสุราหรือสิ่งมึนเมาอย่างอื่น



เสพยาเสพติด ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด เป็นต้น หากพิจารณาการกระทำที่มีความเสี่ยงที่จะเกิดความร้ายแรงของการกระทำมี ดังนี้

(1) ความผิดตามบทบัญญัติตามมาตรา 67 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 กำหนดห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด หากฝ่าฝืนมาตรา 152 กำหนดต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท การกระทำของผู้ขับขี่ที่กรณีขับรถเร็วมีผลต่อสมรรถภาพในการควบคุมรถความเร็วที่สูงขึ้นจะมีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุและมีความสัมพันธ์ต่อการเพิ่มของความเสียหายมากขึ้น ทั้งนี้การขับรถด้วยความเร็ว ความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุและความร้ายแรงจะเพิ่มขึ้นตามความเร็วของรถเมื่อพิจารณาอัตราโทษที่กำหนดในกฎหมายจราจร หากต้องการลงโทษเพื่อป้องกันสังคมไม่ให้ผู้กระทำความผิด ควรกำหนดอัตราโทษให้แตกต่างกันเพราะความน่าจะเป็นที่จะเกิดอันตรายจากการขับขี่ที่เร็วขึ้นอยู่การกระทำ ดังนั้นกฎหมายควรกำหนดอัตราโทษกำหนดให้เหมาะสมตามระดับการกระทำที่น่าจะเกิดอันตรายเพื่อป้องกันการกระทำผิด ทั้งนี้เพราะการกำหนดอัตราโทษต้องเกิดผลกระทบต่อผู้ฝ่าฝืนเพื่อให้มีผลในการเปลี่ยนพฤติกรรมกระทำ หากพิจารณาโทษปรับที่กำหนดตามกฎหมายโทษยังไม่สอดคล้องตามความเปลี่ยนแปลงของค่าเงินในปัจจุบันและผลจากการฝ่าฝืนกฎหมายและมีการกระทำที่เกิดในทางที่ยังไม่ได้บัญญัติเป็นการเฉพาะส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของการทำของผู้ใช้ทาง

กระบวนการบังคับใช้กฎหมายเพื่อลงโทษผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรไม่มีผลต่อการป้องกันการกระทำความผิดกฎหมายจราจรซ้ำ

การดำเนินคดีผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรมาลงโทษ กระบวนการมีข้อจำกัด กรณีการบังคับชำระค่าปรับผู้ที่ได้รับใบสั่งแล้วไม่ชำระค่าปรับตามที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนดในใบสั่ง ซึ่งไม่มีการบังคับอย่างจริงจังทำให้ผู้กระทำความผิดไม่ถูกติดตามตัวมาดำเนินคดีเพื่อให้ถูกลงโทษ ปัญหาเกิดจากกระบวนการติดตามตัวผู้กระทำความผิดมาลงโทษมีขั้นตอนดำเนินการตามกระบวนการมีต้นทุนสูงมากเกินเมื่อเทียบกับอัตราค่าปรับที่ผู้กระทำความผิดจะต้องชำระ ทำให้ละเลยในการติดตามตัวผู้กระทำความผิดมาลงโทษจะส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย กรณีนี้คณะรักษาความสงบแห่งชาติได้ตระหนักถึงแนวทางในการติดตามตัวผู้กระทำความผิดมาลงโทษ โดยได้แก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยใช้อำนาจตามมาตรา 44 ออกคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 14/2560 เรื่อง มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจร โดยมีวัตถุประสงค์ให้การบังคับใช้กฎหมายจราจรมีประสิทธิภาพ โดยการสร้างกระบวนการดำเนินการให้ผู้กระทำความผิดรับโทษตามกฎหมายและให้ผู้ใช้รถใช้ถนนเคารพกฎหมายจราจรให้มีวินัยขับขี่และไม่กล้าฝ่าฝืนกฎหมาย การเพิ่มมาตรการกรณีผู้ถูกจับไม่ชำระค่าปรับและไม่มารายงานตัวโดยให้เจ้าพนักงานจราจรแจ้งผู้ถูกจับให้ทราบอีกครั้งก่อน หากมีการเพิกเฉย ก็ใช้กระบวนการส่งข้อมูลให้กรมการขนส่งทางบกดำเนินการช่วยบังคับปรับและหากยังเพิกเฉยก็ให้ส่งพนักงานสอบสวนดำเนินคดีการดำเนินการในขั้นตอนมีค่าใช้จ่ายจำนวนมากเป็นการสร้างภาระทางการคลัง มีขั้นตอนยุ่งยากกระทบหน่วยงานอื่นเป็นการสร้างขั้นตอนที่ซับซ้อน ทั้งที่อายุความในคดีความผิดตามกฎหมายจราจรส่วนใหญ่มีอายุความ 1 ปี หากผู้กระทำความผิดไม่ชำระค่าปรับ



คดีจะขาดอายุความ ซึ่งจะทำให้เกิดผลเสียเกี่ยวกับรายได้ของรัฐและไม่ช่วยในการเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรในการควบคุมพฤติกรรมการใช้ทางและทำให้มีการกระทำความผิดกฎหมายจราจรซ้ำเพิ่มขึ้น

จากความที่กล่าวมาข้างต้น ผู้วิจัยจึงต้องการศึกษาโดยศึกษาแนวทางเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจราจรในการป้องกันการกระทำความผิดกฎหมายจราจรซ้ำ โดยมาตรการที่นำมาใช้ในการบังคับใช้กฎหมายจราจรจะถูกแก้ไขเพิ่มเติมเป็นการนำแนวความคิดมาทางปกครองมาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจราจรให้มีประสิทธิภาพในเชิงป้องกันการกระทำความผิดกฎหมายจราจรซ้ำ และนำมาตรการทางการคลังมาใช้เพิ่มประสิทธิภาพในการแก้ไขปัญหาด้านงบประมาณโดยการนำรายได้จากค่าปรับมาพัฒนาระบบการจราจรเพื่อลดการกระทำความผิดกฎหมายจราจรซ้ำ ทั้งนี้มาตรการที่นำมาใช้มีความเหมาะสมจะแก้ไขพฤติกรรมของผู้กระทำความผิดและยับยั้งการกระทำผิดและเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการป้องกันการกระทำความผิดกฎหมายจราจรซ้ำ

วัตถุประสงค์ในการวิจัย

- 1) เพื่อศึกษาความผิดตามที่บัญญัติไว้ในกฎหมายจราจรในส่วนที่ไม่มีผลต่อการป้องกันการกระทำความผิดกฎหมายจราจรซ้ำ
- 2) เพื่อเสนอแนะมาตรการทางปกครองและมาตรการทางการคลังที่มีผลต่อการป้องกันการกระทำความผิดกฎหมายจราจรซ้ำ

ขอบเขตของการวิจัย

ศึกษาการกำหนดความผิดและโทษตามที่บัญญัติไว้ในกฎหมายจราจรและกระบวนการบังคับใช้กฎหมายเพื่อลงโทษผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรในส่วนที่ไม่มีผลต่อการป้องกันการกระทำความผิดกฎหมายจราจรซ้ำ โดยการนำมาตรการทางปกครองและมาตรการทางการคลังที่มีผลต่อการป้องกันการกระทำความผิดกฎหมายจราจรซ้ำ เพื่อเสนอแนะมาตรการทางปกครองและมาตรการทางการคลังที่มีผลต่อการป้องกันการกระทำความผิดกฎหมายจราจรซ้ำ โดยการจัดตั้งกองทุนและนำรายได้จากเงินค่าปรับมาเข้ากองทุนที่จัดตั้งขึ้นเพื่อใช้ในการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายเพื่อลดการกระทำความผิดกฎหมายจราจรซ้ำ

ทบทวนวรรณกรรม และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

แนวความคิดทางทฤษฎีในการกำหนดโทษกฎหมายจราจรและหลักการและแนวความคิดทางทฤษฎีเกี่ยวกับมาตรการทางปกครองและมาตรการทางการคลัง เพื่อป้องกันการกระทำความผิดกฎหมายจราจร
แนวคิดเกี่ยวกับการกำหนดการกระทำความผิดกฎหมายจราจร



การกำหนดความผิดทางกฎหมายหลักตามแนวความคิดของสำนักความคิดคลาสสิกสคูลว่ามนุษย์มีเจตจำนงอิสระ (Free will) ในการตัดสินใจเลือกการกระทำสิ่งใดโดยคำนึงถึงผลที่ตนจะได้รับประโยชน์ หากการกระทำใดที่ก่อให้เกิดประโยชน์จิตสุมนทิพย์ จิตสว่าง และนันทิ สว่าง, (2557) แก่ตนมากกว่าโทษที่ได้รับ ผู้กระทำก็จะลงมือกระทำสิ่งนั้น ดังนั้น รัฐซึ่งมีหน้าที่ในการดูแลและรักษาความสงบจากการกระทำที่ส่งผลร้ายต่อสังคมส่วนรวม จึงต้องควบคุมพฤติกรรมหรือการกระทำของคนในสังคม โดยการใช้โทษหรือมาตรการที่เป็นผลในทางร้ายตอบแทนเป็นเครื่องมือเพื่อตอบแทนสิ่งที่จะเกิดผลร้ายเพื่อควบคุมพฤติกรรมของคนเหล่านั้น ซึ่งแนวคิดนี้สนใจการกระทำที่แสดงออกมาไม่ได้สนใจสาเหตุที่มาของบุคคลพฤติกรรมที่แสดงหรือกระทำออกมา

ส่วนหลักที่จะพิจารณาว่าการกระทำใดที่ควรกำหนดให้เป็นความผิดนั้น ตามหลักแนวคิดอรรถประโยชน์นิยม (Utilitarian Theory) โดย เบ็นแธม,ค.ศ. 1748-1832 กล่าวไว้ว่าลักษณะการกระทำใดจะถูกหรือผิดขึ้นอยู่กับว่าเราเชื่อว่าผลลัพธ์ของการกระทำนั้นดีหรือเลว ดังนั้นการบัญญัติกฎหมายเพื่อควบคุมการกระทำ ต้องมีเป้าหมายเพื่อคุ้มครองประโยชน์สาธารณะ Jeremy Bentham, (2017) เครื่องมือที่นักกฎหมายนำมาใช้ในการออกกฎหมายที่มีนัยยะว่าจะต้องรู้ค่าหรือจำกัดสิทธิและเสรีภาพคือ ความพึงพอใจและความเดือดร้อน โดยพิจารณาจากพฤติกรรมที่แวดล้อมในการกำหนดคุณค่าความพึงพอใจหรือความเดือดร้อน Jeremy Bentham, (1970) ดังนี้ 1) ความเข้มข้น (intensity) 2) ช่วงเวลา (duration) 3) ความแน่นอนหรือไม่แน่นอน (certainty or uncertainty) 4) ความใกล้ชิดหรือห่างไกล (propinquity or remoteness) 5) ผลอันเกิดจากความพึงพอใจหรือความเดือดร้อนนั้น (fecundity) 6) ความปราศจากผลที่จะตามมา (purity) 7) การขยายผลสู่ประชาชนจำนวนมาก (extent)

แนวความคิดดังกล่าวสอดคล้องกับความคิดเห็นของจอห์น สจิวต มิลล์ (John Stuart Mill) ที่ได้กล่าวว่าเป้าหมายของพฤติกรรมที่สมเหตุสมผลสำหรับผู้กระทำแต่ละคน (individual agent) หากมีเงื่อนไขหรือข้อจำกัดที่ต้องตัดสินใจว่า ความสุขของกลุ่มบุคคลหนึ่งอาจจะก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่อีกกลุ่มบุคคลหนึ่ง แนวความคิดทฤษฎีอรรถประโยชน์นิยม แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ อรรถประโยชน์นิยมแบบการกระทำ (act-utilitarianism) เป็นแนวคิดที่พิจารณาความถูกต้องที่ผลของการกระทำในแต่ละครั้งเป็นสำคัญ และอรรถประโยชน์นิยมแบบกฎ (rule-utilitarianism) เป็นแนวคิดที่เชื่อว่ามีกฎเกณฑ์ที่ดีจะพิจารณาความถูกต้องจากการกระทำตามกฎเกณฑ์นั้น ๆ ถือเป็นหลักเกณฑ์อรรถประโยชน์นิยมแบบการกระทำซึ่งมีระดับของความยืดหยุ่น ทั้งนี้ การกำหนดให้ใช้แนวทางใดแนวทางหนึ่ง พิจารณาจากหลักการลงโทษ ไม่ว่าจะเป็นการลงโทษโดยกฎหมายหรือลงโทษโดยความเห็นสาธารณะ ซึ่งแนวความคิดนี้สอดคล้องกับหลักความยุติธรรมคือกฎหมายดีคือกฎหมายที่มีประโยชน์ต่อสังคม ซึ่งความเหมาะสมในการกำหนดการกระทำของผู้ใช้ทางเป็นความผิดกฎหมายนั้นหลักแนวคิดของทฤษฎีอรรถประโยชน์นิยม 5 ประการ คือ

1. การกำหนดการกระทำของคนเป็นความผิดมีอิทธิพล 2 ประการ คือ ความเจ็บปวด และความพอใจ มนุษย์จะหลีกเลี่ยงความเจ็บปวดและแสวงหาสิ่งที่ตนพอใจ



2. สิ่งที่ดีสิ่งที่ถูกต้องสำหรับมนุษย์ คือ สิ่งที่น่าความพอใจและนำความสุขมาให้มนุษย์ ซึ่งหลักการนี้ตรงกับหลักประโยชน์ตามแนวคิดของ Bentham (Principle of Utility)

3. หลักแห่งประโยชน์ตามที่กล่าวในข้อ 2 การกระทำกระทบแต่เพียงบุคคลเดียวหรือหลายคนสามารถพิจารณาความดีและเลวของการกระทำนั้นได้โดยการพิจารณาผลที่กระทบบุคคลหรือสังคม หากการกระทำที่ก่อให้เกิดความสุขมากที่สุดแก่คนจำนวนมากที่สุดถือเป็นการกระทำที่เป็นความดีแต่หากนำมาซึ่งความทุกข์ต่อบุคคลจำนวนมากถือเป็นการกระทำที่ไม่ดี สมควรห้ามกระทำ

4. การบัญญัติห้ามการกระทำนั้นทำให้ความสุขของสังคมเพิ่มขึ้นหรือไม่ หากเพิ่มขึ้นควรบัญญัติเพราะพื้นฐานของการบัญญัติห้ามการกระทำตามหลักประโยชน์ การห้ามการกระทำของปัจเจกชนที่ไม่สอดคล้องกับผลประโยชน์ของสังคม ปัจเจกชนจะต้องปฏิบัติเพื่อประโยชน์ส่วนตัวได้ที่ไม่ขัดกับผลประโยชน์ของสังคม

5. ความชอบในการลงโทษ อยู่ที่ว่าลงโทษเพื่อป้องกันสังคมให้พ้นจากการกระทำไม่ดีการกำหนดการกระทำเพื่อควบคุมการใช้ทางตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นั้น ทฤษฎีอรรถประโยชน์นิยมมีความเหมาะสม เนื่องจากเจตนารมณ์ทางกฎหมายของพระราชบัญญัติจราจรมุ่งคุ้มครองและการจัดระเบียบการใช้ทาง การลงโทษการกระทำที่ฝ่าฝืนมุ่งป้องกันสังคมมิใช่เป็นการลงโทษเพื่อทดแทนความผิดกฎหมายที่มีประสิทธิภาพในการควบคุมสังคมต้องมีเนื้อหาครอบคลุมการกระทำที่เปลี่ยนแปลงของการกระทำตามยุคสมัยที่ชัดเจน ที่สำคัญคือ ป้องกันภัยที่อาจเกิดขึ้น ดังนั้นรัฐต้องกำหนดเพื่อควบคุมการกระทำ ตามหลักการภัยของการกระทำ (Harm Principle)

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้แบ่งการวิจัยออกเป็น 3 ส่วน

ส่วนที่ 1 เป็นการวิจัยเอกสารทั้งในส่วนภาษาไทยและภาษาต่างประเทศทั้งที่เป็นตำรา คำอธิบายกฎหมาย บทความ งานวิจัย กฎหมายภายในของบางประเทศ นอกจากนี้จะได้ศึกษาความเห็น ข้อเสนอแนะของประเทศต่างๆ องค์กร คณะกรรมการต่างๆ ตลอดจนคำพิพากษาของศาลที่เกี่ยวข้อง โดยจะนำมาวิเคราะห์เพื่อหาแนวคิดพื้นฐานในการกำหนดความผิดกฎหมายจราจรและมาตรฐานลงโทษ และสังเคราะห์เพื่อให้ได้ข้อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมเพื่อนำมาใช้ในการกำหนดแนวทางกฎหมายเพื่อควบคุมพฤติกรรม การกระทำความผิดกฎหมายจราจร เพื่อลดการกระทำความผิดซ้ำ

ส่วนที่ 2 การออกแบบสอบถาม จะเป็นการสอบถามเพื่อสำรวจความเห็นของประชาชนทั่วไปและเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ในการนำรายได้จากค่าปรับมาจัดตั้งกองทุนเพื่อพัฒนาระบบการบังคับใช้กฎหมายจราจรให้มีประสิทธิภาพ

ส่วนที่ 3 เป็นการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) ประเภอบุคคลที่มีความรู้ความสามารถผู้เชี่ยวชาญ เกี่ยวกับเรื่องที่ศึกษา ทั้งในทางทฤษฎีและในทางปฏิบัติ ได้แก่เจ้าพนักงานจราจร นักวิชาการ



กรรมการขนส่ง นักวิชาการด้านกฎหมายจราจร ผู้พิพากษา พนักงานอัยการตลอดจนประชาชน ผู้ถูกบังคับใช้กฎหมายเพื่อทราบความคิดเห็นและนำหลักการที่ได้จากการเก็บข้อมูลมาใช้สังเคราะห์ มาตรการบังคับที่เหมาะสมกับบริบทสังคมไทยในการแก้ไขประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจราจรนำมาสนับสนุนการสังเคราะห์ส่วนที่ 1

ผลการวิจัย

1 บทบัญญัติความผิดและโทษที่มีประสิทธิภาพในการป้องกันการกระทำความผิดกฎหมายจราจร ซ้ำ พบว่า

เจตนารมณ์ของการบัญญัติพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 เป็นกฎหมายที่ใช้ควบคุมการกระทำที่ไม่ปลอดภัยในการใช้ทาง จากการศึกษาพบว่าปัจจุบันการบังคับใช้กฎหมายจราจรไม่มีประสิทธิภาพทำให้มีการกระทำความผิดกฎหมายจราจรซ้ำเพิ่มสูงขึ้นทำให้เกิดปัญหาการจราจรโดยเฉพาะด้านความปลอดภัย เนื่องจากการกระทำความผิดจำนวนมากที่เจ้าพนักงานจราจรไม่สามารถจับกุมตัวได้ และผู้ที่ถูกจับหลังจากได้รับใบสั่งก็เพิกเฉยไม่จ่ายค่าปรับ(<https://news.thaipbs.or.th/content/280460> เมื่อ 20 ตุลาคม 2562) เจ้าหน้าที่เพิกเฉยปล่อยให้คดีขาดอายุความแสดงให้เห็นถึงประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย จึงมีการกระทำความผิดตามกฎหมายจราจรซ้ำ จากการศึกษาปรากฏผลสรุปได้ดังนี้

1) การกำหนดความผิดตามกฎหมายจราจร

ตามแนวคิดทางทฤษฎีอรรถประโยชน์นิยมที่กล่าวว่า กฎหมายถูกนำมาใช้เป็นเครื่องมือควบคุมการกระทำของคนในสังคมโดยมีเป้าหมายเพื่อคุ้มครองประโยชน์สาธารณะ กฎหมายที่ดีจะต้องควบคุมสังคมได้ กรณีการใช้ทางกำหนดแนวทางปฏิบัติของผู้ใช้ทางเพื่อนำมาซึ่งความความเป็นระเบียบและการปฏิบัติที่ปลอดภัยตามหลักประโยชน์ แต่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 พบว่า บทบัญญัติของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ที่มีการบังคับใช้อยู่ยังไม่สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงดังนี้

(1) การกระทำผิดและจอตรถในทางเดินรถ

การหยุดรถหรือจอตรถในทางเดินรถเป็นการกระทำที่ปัจเจกชนได้รับประโยชน์ที่สังคมส่วนรวมได้รับ ผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์สาธารณะ ตามหลักประโยชน์ของแนวคิดทางทฤษฎีอรรถประโยชน์นิยม การหยุดหรือการจอตรถในทางเดินรถ นั้นหากพิจารณาจากคำนิยามที่กล่าวไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 (Road Traffic Act, B.E. 2522) มาตรา 4(3) ว่า “ทางเดินรถ” หมายถึง พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับการเดินรถไม่ว่าในระดับพื้นดิน ใต้หรือเหนือพื้นดิน ดังนั้นการที่ผู้ขับขี่รถหยุดและจอตรถในทางเดินรถ จึงเป็นการกระทำที่ขัดต่อประโยชน์สาธารณะ เป็นการกระทำที่กระทบต่อการทำหน้าที่ของทาง ปัญหาเกิดจากบทบัญญัติของกฎหมายเนื่องจาก มาตรา 54 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ที่บัญญัติว่า “ผู้ขับขี่ต้องจอตรถทางด้านซ้ายของทางเดินรถและจอตรถให้ด้านซ้ายของรถขนานชิดกับขอบทางหรือไหล่ทางในระยะห่างไม่เกินยี่สิบห้าเซนติเมตรหรือจอตรถตามทิศทางหรือด้านหนึ่งด้านใดของทางเดินรถที่



หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรกำหนดไว้ แต่ในกรณีที่มีช่องทางเดินรถประจำทางอยู่ทางด้านซ้ายสุดของทางเดินรถ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่จอดรถในลักษณะดังกล่าวในเวลาที่กำหนดให้ใช้ช่องทางเดินรถประจำทางนั้น” และมาตรา 55 ที่บัญญัติ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่หยุดรถ (1) ในช่องทางเดินรถ เว้นแต่หยุดชิดขอบทางด้านซ้ายของทางเดินรถในกรณีที่ไม่ใช่ช่องทางเดินรถประจำทาง

จากบทบัญญัติมาตรา 54 วรรคสองและมาตรา 55(1) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ทำให้มีการหยุดและจอดในทางเดินได้ แต่ในสถานการณ์ปัจจุบันความเจริญทางเศรษฐกิจทำให้รถที่มาใช้ทางมากขึ้นผลกระทบจากการหยุดและจอดในทางเดินรถจึงเพิ่มขึ้น บทบัญญัติของกฎหมายในมาตรา 54 วรรคสอง และมาตรา 55 (1) ที่บัญญัติให้หยุดและจอดในทางเดินรถ จึงเป็นปัญหาทางกฎหมายที่บทบัญญัติของกฎหมายขัดต่อเจตนารมณ์ทางกฎหมายของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ที่ต้องการควบคุมการใช้ทางให้เกิดความเป็นระเบียบและปลอดภัยและเป็นบัญญัติที่ไม่สอดคล้องกับสถานการณ์ของสังคมที่เปลี่ยนไปซึ่งประเด็นดังกล่าวองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นได้แก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยการเสนอพระราชบัญญัติจัดระเบียบการจอดรถในเขตองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ.2562 ไว้แก้ไขปัญหการหยุดและจอดในทางไว้เป็นกฎหมายเฉพาะเพื่อจัดระเบียบการหยุดหรือจอดในทางให้มีความเป็นระเบียบถือเป็นการแก้ไขปัญหการหยุดและจอดโดยใช้กฎหมายบังคับ ซึ่งทำให้บทบัญญัติเกี่ยวกับการหยุดและจอดในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 กระทบผลและทำให้การปฏิบัติไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน หากไม่แก้ไขบทบัญญัติกฎหมายจราจรให้สอดคล้องกับหลักกฎหมายดังกล่าว นอกจากนั้นการกระทำที่ผู้ขับขี่หยุดและจอดในทางเดินรถยังทำให้ผู้ขับขี่รถ จักรยานยนต์ รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสาร โดยรถทั้งสามประเภท พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 35 กำหนดให้ใช้เฉพาะช่องทางเดินรถด้านซ้าย เมื่อมีรถจอดในทางเดินรถทำให้ดังกล่าวเกิดอุปสรรคในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร การหยุดและจอดในทางเดินรถจึงทำให้รถทั้งสามประเภทดังกล่าวได้รับผลกระทบต่อการปฏิบัติตามกฎหมาย จึงกล่าวได้ว่าบทบัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับการหยุดและจอดเป็นบทบัญญัติที่ขัดต่อเจตนารมณ์ทางกฎหมายจราจรที่บัญญัติเพื่อต้องการให้เกิดความปลอดภัยและสะดวกในการใช้ทาง เพื่อแก้ไขปัญหการจราจรเกี่ยวกับบทบัญญัติการหยุดและจอดในทางเดินรถ จึงควรแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 54 โดยห้ามมิให้จอดรถในทางเดินรถ หรือจอดนอกทางเดินรถแต่มีอุปกรณ์ส่วนควบของรถหรือสิ่งของที่บรรทุกเข้ามาในทางเดินรถเว้นในพื้นที่ที่เจ้าพนักงานท้องถิ่นกำหนดให้หยุดและจอดทั้งนี้ตามกฎหมายว่าด้วยการนั้นแต่การจอดต้องไม่มีอุปกรณ์ส่วนควบของรถหรือสิ่งของที่บรรทุกเข้ามาในทางเดินรถและมาตรา 55 (1) ควรแก้ไข ห้ามมิให้จอดรถในทางเดินรถหรือจอดให้อุปกรณ์ควรควบหรือสิ่งของที่บรรทุกเข้ามาในทางเดินรถในทางเดินรถ การที่บัญญัติกฎหมายห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถจอดในทางเดินรถ จึงเป็นวิธีที่สามารถแก้ไขปัญหการจราจร และช่วยให้รถที่ถูกบังคับให้ใช้ช่องทางเดินรถด้านซ้ายไม่มีข้ออ้างในการฝ่าฝืนกฎหมายในการใช้ช่องทางเดินรถอันเป็นการป้องกันการกระทำความผิดกฎหมายจราจรซ้ำ



สรุป อภิปรายผล ข้อเสนอแนะ

สรุป

มาตรการทางกฎหมายปกครองไม่ถือเป็นโทษทางปกครองจึงไม่เป็นการลงโทษผู้กระทำความผิดซ้ำแต่เป็นมาตรการป้องกันเพื่อรักษาความสงบเรียบร้อยหรือเป็นมาตรการตั้งสิทธิหรือมาตรการทดแทนความเสียหายจึงสามารถนำมาใช้ในการป้องกันการกระทำความผิดกฎหมายจราจรซ้ำได้ซึ่งต้องนำระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถ มาใช้เป็นหลักฐานที่อ้างอิงว่าบุคคลนั้นมีพฤติกรรมการกระทำความผิดกฎหมายจราจรซ้ำเพื่อนำมาตรการทางปกครองมาใช้ดังนี้

1) มาตรการรักษาความสงบเรียบร้อย เนื่องจากผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรจะเป็นผู้ที่มีสิทธิขับซึ่รถ โดยจะมีการออกใบอนุญาตให้ขับซึ่รถ โดยผู้ที่ได้รับใบอนุญาตต้องมีคุณสมบัติที่กำหนดไว้ล่วงหน้าซึ่งเป็นกฎเกณฑ์ทางปกครองเพื่อใช้เป็นเกณฑ์พิจารณาว่าผู้ขออนุญาตมีความเหมาะสมที่นายทะเบียนจะออกใบอนุญาตขับซึ่ให้ การอนุญาตของนายทะเบียนเป็นอำนาจในการตั้งสิทธิของผู้ขับซึ่ หากบุคคลดังกล่าวขาดคุณสมบัติก็จะพักสิทธิหรือเพิกถอนสิทธิในรูปแบบการยึดใบอนุญาต การพักใช้ใบอนุญาต การเพิกถอนใบอนุญาต ซึ่งการป้องกันการกระทำที่กระทบต่อหลักกฎหมายว่าด้วยการป้องกันภัยและอันตรายเป็นการคุ้มครองประโยชน์สาธารณะหรือประโยชน์ส่วนรวม การที่ผู้ขับซึ่ที่ได้รับอนุญาตขับซึ่แล้ว เมื่อมาขับซึ่รถก็ต้องปฏิบัติตามกฎหมายจราจร หากผู้ขับซึ่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรก็จะมีผลลงโทษเพื่อข่มขู่และยับยั้งการกระทำความผิดในครั้งต่อไป ดังนั้นการที่ผู้ได้รับอนุญาตแล้วเมื่อไปขับซึ่รถแล้วไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรและถูกดำเนินคดีและมีการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 บันทึกดังกล่าวเป็นหลักฐานที่แสดงว่าบุคคลไม่สามารถควบคุมพฤติกรรมหรือการกระทำในขณะที่ใช้ทางเป็นการไม่นำพาต่อความสงบเรียบร้อยของสังคม ดังนั้นการพิจารณาต่อใบอนุญาตขับซึ่ควรจะมีการพิจารณาข้อมูลจากการบันทึกความประพฤติการขับซึ่ตั้งแต่การออกใบอนุญาตขับซึ่ ว่าสมควรอนุญาตต่อใบอนุญาตหรือไม่ การใช้อำนาจทางปกครองที่อยู่ในอำนาจของนายทะเบียนเพื่อรักษาความสงบเรียบร้อยที่คาดการณ์ได้จากการกระทำครั้งก่อนของผู้ที่ขอต่อใบอนุญาต อีกทั้งผู้ที่กระทำความผิดกฎหมายจราจรถือเป็นผู้ที่สร้างภาระกับรัฐในการดูแลความสงบเรียบร้อย และเป็นการเพิ่มความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ แต่การใช้อำนาจของนายทะเบียนอนุญาตและไม่อนุญาต เป็นการใช้อำนาจทางปกครองเพื่อกำหนดบุคคลที่จะมาขับซึ่รถต้องอยู่ภายใต้หลักความชอบด้วยกฎหมาย ดังนั้นให้นายทะเบียนสามารถใช้เกณฑ์บันทึกความประพฤติการขับซึ่รถที่ถูกตัดคะแนนมาพิจารณาต่อใบอนุญาตขับซึ่ได้ จำเป็นต้องกำหนดหลักเกณฑ์ดังกล่าวไว้ในกฎหมายไว้ก่อน ดังนั้นควรนำเกณฑ์การตัดคะแนนมาใช้กำหนดเป็นคุณสมบัติและความประพฤติของผู้ที่ต้องการต่อใบอนุญาตขับซึ่ โดยการกำหนดเป็นเงื่อนไขในการต่อใบอนุญาตขับซึ่รถ ได้แก่ การอบรมหลักสูตรพิเศษโดยจ่ายค่าอบรมเอง การขยายจำนวนครั้งในการต่อใบอนุญาต การไม่อนุญาตให้ต่อใบอนุญาต

2) มาตรการคู่ขนาน เป็นมาตรการที่เจ้าหน้าที่รัฐใช้อำนาจในการระงับสิทธิโดยการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตที่นายทะเบียนออกให้ โดยต้องนำมาตรการบันทึกความประพฤติของผู้ขับซึ่รถที่ถูกตัดแต้มความ



ประพจน์ตามเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด นายทะเบียนก็จะใช้อำนาจเพิกถอนเพราะถือว่าเป็นผู้ขาดคุณสมบัติ ซึ่งไม่ถือว่าเป็นการลงโทษทางปกครอง เพราะการเพิกถอนใบอนุญาตด้วยสาเหตุผู้ได้รับอนุญาตขาดคุณสมบัติ การใช้สิทธิเพิกถอนที่มีอำนาจอนุญาตได้ตั้งสิทธิไว้ เมื่อผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรซ้ำและถูกบันทึกคะแนนความประพฤติถึงเกณฑ์ที่กำหนด ในพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ ผู้กระทำความผิดที่ถูกตัดแต้มความประพฤติระดับที่กำหนด เจ้าพนักงานจราจรจะรายงานไปยังนายทะเบียนให้พักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาต การใช้อำนาจดังกล่าวถือเป็นมาตรการคู่ขนาน ซึ่งเป็นสภาพบังคับทางกฎหมายปกครองที่ใช้ป้องกันการกระทำความผิดกฎหมายจราจรซ้ำได้

3) มาตรการอบรม เป็นมาตรการที่ถูกนำมาใช้เพื่อเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจเพื่อให้ผู้ใช้ทางปฏิบัติตามกฎหมายจราจร มีการดำเนินการก่อนออกใบอนุญาตขับขี่ซึ่งชุดความรู้ประเภทนี้จะเกิดผลกับผู้ที่ไม่เคยมีความรู้ แต่ต้องการรู้กฎหมายเกี่ยวกับการขับขี่ที่ถูกต้องสอบเพื่อขอใบอนุญาตขับขี่ โดยรัฐจะทำหน้าที่ทดสอบประเมินความรู้ หากผ่านเกณฑ์ ก็จะเป็นเงื่อนไขในการออกใบอนุญาตขับขี่ให้ ซึ่งในการอบรมให้ความรู้กรณีจะไม่เหมาะสมนำมาใช้ในการป้องกันการกระทำความผิดกฎหมายจราจรซ้ำ นอกจากนั้นมาตรการอบรมผู้ที่กระทำความผิดโดยผู้ขับขี่ที่ถูกตัดคะแนนความประพฤติจะต้องขอเข้ารับการอบรมเพื่อจะได้รับคะแนนคืน เพื่อจะได้มีสิทธิใช้ใบอนุญาตขับขี่จากการที่ถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ (กรมการขนส่งทางบก. (2563). (Department of Land Transport. (2020).

กรณีนี้เป็นการอบรมหลังจากได้รับใบอนุญาตขับขี่แล้วและเมื่อมาใช้ทางผู้ที่ได้รับอนุญาตการกระทำความผิดซ้ำๆ จนถูกตัดคะแนนความประพฤติในการขับขี่หรือถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ อาจเข้ารับการอบรมความรู้เกี่ยวกับการขับขี่และวินัยจราจรตามที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติและกรมการขนส่งทางบกกำหนดเพื่อเป็นมาตรการเสริมการลงโทษ ตามหลักสูตรที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติและอธิบดีกรมการขนส่งทางบกกำหนดเพื่อกำหนดซึ่งอาจมอบหมายให้โรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกรับรองดำเนินการได้ โดยผู้เข้ารับการอบรมต้องเสียค่าใช้จ่ายเอง

การนำมาตรการทางปกครองมาใช้เพื่อป้องกันการกระทำความผิดกฎหมายจราจรซ้ำ โดยต้องใช้เกณฑ์ระบบที่คะแนนความประพฤติของผู้ขับขี่ที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 กำหนดไว้ในมาตรา141/1 มาใช้เป็นเกณฑ์ในการดำเนินการเพื่อให้ผู้ที่กระทำความผิดกฎหมายได้รับผลกระทบต่อการดำรงชีวิตในการขับขี่รถ จะช่วยให้ไม่กล้ากระทำความผิด ซึ่งเป็นมาตรการที่ต้องใช้หน่วยงานทางปกครองในการดำเนินการ การดำเนินการต้องแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องทางปกครอง แต่เป็นมาตรการที่ไม่กระทบกระบวนการดำเนินคดีผู้กระทำความผิด จึงไม่ทำให้คดีมีความซับซ้อนและไม่สร้างภาระแก่รัฐแต่เป็นมาตรการที่กีดกันตัวผู้กระทำความผิดให้ระวังการขับขี่ให้ไม่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรจนทำให้ถูกตัดคะแนนซึ่งเป็นป้องกันการกระทำความผิดกฎหมายจราจรซ้ำ

แนวทางในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวตามหลักการและแนวคิดกฎหมายการคลังที่มีการดำเนินการในรูปแบบการกันเงินที่มีลักษณะเฉพาะเจาะจงเพื่อใช้จ่ายตามวัตถุประสงค์เฉพาะ แนวคิดนี้เป็นการดำเนินการแก้ไข



ปัญหาในการจัดทำบริการสาธารณะที่นำนโยบายการคลังเพื่อนำมาสนับสนุนการจัดหาอุปกรณ์เพื่อนำรูปแบบการตรวจพบความผิดและจับเพื่อออกใบสั่งผู้กระทำความผิดให้ได้ทุกราย อีกทั้งยังสามารถแก้ไขปัญหาเกิดความคล่องตัวในการใช้จ่ายในการขับเคลื่อนกระบวนการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการส่งใบสั่งและหนังสือแจ้งเตือนที่ต้องใช้งบประมาณในการขับเคลื่อนที่ไม่สามารถคาดการณ์ความจำเป็นล่วงหน้าได้ ทั้งนี้เพราะไม่สามารถคาดคะเนการกระทำความผิดล่วงหน้าได้ ประกอบกับกระบวนการบังคับใช้กฎหมายต้องดำเนินการอย่างรวดเร็วที่ไม่สามารถใช้งบประมาณปกติได้ทันเวลา

การกั้นเงินค่าปรับจราจรและเงินได้อื่นที่เกิดจากการบังคับใช้กฎหมายจราจรเป็นการนำแนวคิดทางกฎหมายการคลังเกี่ยวกับการจัดเก็บภาษีที่มีลักษณะเฉพาะเจาะจง มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเงินไปจ่ายในการจัดทำบริการสาธารณะโดยลักษณะการจัดเก็บภาษีที่มีลักษณะเฉพาะเจาะจง คือ เป็นการ“กั้นเงิน”จากรายได้ที่รัฐจัดเก็บมา และมีบทบัญญัติของกฎหมายอนุญาตให้อำนาจหน่วยงานสามารถ “กั้นเงิน”เพื่อใช้จ่ายตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ในกฎหมาย โดยเงินที่กั้นแยกจากบัญชีงบประมาณรายจ่ายประจำปีโดยไม่ต้องนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน จึงเป็นเงินแผ่นดินประเภทนอกงบประมาณในรูปแบบกองทุนไว้สำหรับใช้จ่ายตามวัตถุประสงค์ที่กฎหมายกำหนดไว้เป็นการเฉพาะ แม้เงินค่าปรับจราจรและรายได้ที่เกิดจากการบังคับใช้กฎหมายจราจรจะไม่เป็นภาษี แต่ก็ยังเป็นรายได้ของรัฐประเด็นนี้นักวิชาการต่างประเทศให้ความเห็นไว้ในความหมายอย่างกว้างว่า เงินที่กั้นไม่ได้กำหนดไว้เฉพาะเงินที่จัดเก็บในรูปแบบภาษีหรือค่าธรรมเนียมเท่านั้น แต่รวมถึงเงินได้ทุกประเภทที่รัฐบาลบังคับจัดเก็บ ซึ่งในประเทศไทยก็มีการกั้นเงินที่ไม่ใช่ภาษีมาใช้ตามวัตถุประสงค์เฉพาะได้แก่ กองทุนกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนและกองทุนเพื่อการสืบสวนสอบสวนคดีอาญาที่ไม่ได้กั้นเงินรายได้ประเภทภาษีเข้ากองทุน ดังนั้นเงินค่าปรับจราจรและรายได้อื่นที่ได้มาจากการบังคับใช้กฎหมายจราจร จึงสามารถกั้นไว้ใช้ตามวัตถุประสงค์ในกระบวนการบังคับใช้กฎหมายจราจรให้มีประสิทธิภาพในการป้องกันการกระทำความผิดและกระทำความผิดซ้ำได้ หน่วยงานของรัฐที่ใช้เงินตามกองทุนมีความเฉพาะเจาะจงประเภทรายได้จากค่าปรับและเงินได้ที่เกิดจากการบังคับใช้กฎหมายจราจร เพื่อจะได้ไม่กระทบรายได้อื่นของรัฐ เพื่อนำไปใช้จ่ายตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าเพื่อเพื่อการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจราจร การนำหลักการและมาตรการกฎหมายการคลัง มาใช้ในการป้องกันการกระทำความผิดกฎหมายจราจรซ้ำนั้น เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพโดยทำให้มีงบประมาณสนับสนุนการใช้อุปกรณ์เป็นรูปแบบพบความผิดและตรวจจับเพื่อออกใบสั่ง และช่วยสนับสนุนงบประมาณในขั้นตอนการบังคับโทษ นั้นเนื่องจากไม่สามารถคาดการณ์จำนวนเงินที่ต้องใช้ล่วงหน้าตามความจำเป็นของการดำเนินการส่งใบสั่งและแจ้งผู้กระทำความผิดให้จ่ายค่าปรับและอื่นๆ เพื่อกลไกขับเคลื่อนกระบวนการมีความสมบูรณ์

(1) แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 โดยกำหนดคำนิยามศัพท์คำว่า “กองทุน” หมายความว่า กองทุนเพื่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร” และบัญญัติกฎหมายกำหนดรายละเอียดของกองทุน ประกอบด้วยให้จัดตั้งกองทุนหนึ่งตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก เรียกว่า กองทุนเพื่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร โดยให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่บังคับใช้กฎหมายเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบ



ดำเนินการของกองทุนเพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ และให้ตั้งคณะกรรมการบริหารกองทุน ขึ้นมาคณะหนึ่ง กำหนดแหล่งแหล่งรายได้ของกองทุน โดยกันเงินจากค่าปรับตามกฎหมายจราจร และเงินได้อื่นที่ได้มา เนื่องจากการบังคับใช้กฎหมายจราจร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทุนสนับสนุนและส่งเสริมกระบวนการบังคับใช้กฎหมายจราจรให้มีประสิทธิภาพและมีการติดตามประเมินการปฏิบัติงานตามระเบียบที่กำหนด ไว้ใน พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 โดยแก้ไขมาตรา 146 ให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติกันเงินค่าปรับ จราจรและเงินอื่นที่ได้มาจากการบังคับใช้กฎหมายจราจร มาเก็บไว้ในกองทุนที่ตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติ จราจรทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติซึ่งเป็นหน่วยที่ใช้อำนาจบังคับใช้กฎหมายจราจร นำเงินที่กันไว้ใช้จ่ายตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ในกฎหมาย

(2) บัญญัติรายละเอียดเพิ่มเติมในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 เกี่ยวกับการตั้งกองทุน และกำหนดวัตถุประสงค์ในการนำเงินไปใช้จ่ายไว้เป็นการเฉพาะ การจัดการรายได้ของกองทุน คณะกรรมการ บริหารกองทุน และอำนาจหน้าที่ตลอดจนกระบวนการดำเนินการบริหาร การใช้จ่ายตลอดจนการตรวจสอบ กองทุน

องค์ความรู้ที่ได้จากการวิจัย

ปัจจัยทำให้การบังคับใช้กฎหมายจราจรไม่มีประสิทธิภาพจึงมีการกระทำความผิดกฎหมายจราจรซ้ำ ในบทที่ 1 และจากการทบทวนวรรณกรรมศึกษาแนวความคิดทางทฤษฎีเกี่ยวกับมาตรการทางปกครองและ มาตรการทางการคลังมาใช้วิเคราะห์เพื่อนำมาใช้ในการป้องกันการกระทำความผิดกฎหมายจราจรซ้ำ โดยได้ วิเคราะห์ประเด็นต่างๆ ในบทที่ 4 ดังนั้นในบทนี้ผู้วิจัยจึงได้ทำการสรุปและอภิปรายผลจากการศึกษาและได้ ทำข้อเสนอแนะเพื่อนำมาตรการทางปกครองและมาตรการทางการคลังมาใช้เพื่อป้องกันการกระทำความผิด กฎหมายจราจรซ้ำอย่างเหมาะสมที่สุด

ข้อเสนอแนะการนำมาตรการทางกฎหมายปกครองมาใช้เพื่อป้องกันการกระทำความผิดกฎหมายจราจร ซ้ำ

กฎหมายปกครองถูกนำมาใช้ในการควบคุมสังคมในรูปแบบการกำหนดความสัมพันธ์ระหว่างฝ่าย ปกครองกับเอกชนหรือฝ่ายปกครองกับฝ่ายปกครอง การดำเนินการทางกฎหมายปกครองเป็นการใช้อำนาจรัฐ ในการจัดระเบียบให้สังคมเกิดความสงบเรียบร้อยจากการฝ่าฝืน กฎ ข้อบังคับหรือคำสั่งเจ้าหน้าที่ของรัฐเพื่อ คุ้มครองประโยชน์สาธารณะ โดยกลไกทางกฎหมายปกครองเป็นการดำเนินการเพื่อบรรลุผลในเชิงป้องกัน

1 การนำมาตรการทางปกครองเกี่ยวกับคุณสมบัติของผู้ขออนุญาตขับรถควบคุมการขับขี่รถถือ เป็นการใช้อำนาจทางปกครองของรัฐต้องการควบคุมคนที่มาใช้ทางโดยนายทะเบียนจะออกใบอนุญาต ขับขี่ให้แก่ผู้ที่มีคุณสมบัติครบถ้วนและทดสอบทางวิชาการและทักษะการขับขี่ผ่านเกณฑ์ที่ได้กำหนดไว้



ล่วงหน้าแล้ว แต่หากบุคคลดังกล่าวขาดคุณสมบัติก็จะพักสิทธิหรือเพิกถอนสิทธิการมีใช้ใบอนุญาตในรูปแบบการยึดใบอนุญาต การพักใช้ใบอนุญาต การเพิกถอนใบอนุญาต

การนำมาตรการทางปกครองเกี่ยวกับคุณสมบัติมาใช้ในการป้องกันการกระทำความผิดกฎหมายจราจรขึ้นเป็นการนำมาตรการรักษาความสงบเรียบร้อย ซึ่งบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับขี่ของผู้ที่เคยได้รับอนุญาตให้ขับขี่มาแล้ว เมื่อมาใช้ทางแต่ไม่สามารถปฏิบัติตามกฎหมายได้ หากอนุญาตให้บุคคลดังกล่าวขับขี่ต่อไป ก็จะส่งผลต่อความสงบเรียบร้อยของการใช้ทาง ดังนั้นบันทึกคะแนนความประพฤติ จึงเป็นข้อมูลอ้างอิงพฤติกรรมของบุคคลดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งเจ้าหน้าที่สามารถป้องกันการกระทำของบุคคลเหล่านั้นได้โดยกำหนดเป็นคุณสมบัติของผู้ที่จะต่อใบอนุญาตหรือเพื่อขอใบอนุญาตในชั้นที่สูงกว่า ทั้งนี้เพราะการที่ผู้เคยได้รับใบอนุญาตครั้งแรกยังไม่สามารถวัดผลลักษณะพฤติกรรมปฏิบัติตามกฎหมายจราจรได้แต่ในการต่อใบอนุญาตขับขี่หรือการขอใบอนุญาตขับขี่ระดับสูงขึ้น จะมีข้อมูลพฤติกรรมหรือการกระทำในระหว่างที่ได้รับอนุญาตขับขี่ในระบบบันทึกคะแนนที่ได้บันทึกทุกครั้งที่ผ่านมาที่ผู้กระทำความผิดมาใช้แสดงข้อมูลประวัติการขับขี่การผู้ที่กระทำความผิดที่ไม่เคยถูกจับและดำเนินคดีแล้วมากระทำความผิดซ้ำอีก จึงเป็นข้อมูลที่แสดงให้เห็นถึงพื้นฐานทางความคิดเกี่ยวกับความรับผิดชอบต่อสังคมในการใช้พื้นที่สาธารณะซึ่งคะแนนที่ผู้ขับขี่ถูกหักและได้ถูกบันทึกในระบบการคะแนนความประพฤติของผู้ขับขี่ จึงสะท้อนให้สามารถกำหนดเป็นคุณสมบัติเพื่อขอต่อใบอนุญาตขับขี่ได้ ถือเป็นมาตรการที่ช่วยในการรักษาความสงบเรียบร้อยและยังช่วยป้องกันการกระทำความผิดกฎหมายจราจรซ้ำได้ด้วย ซึ่งนายทะเบียนจะใช้อำนาจตัดสินใจเพราะเป็นผู้ขาดคุณสมบัติได้ต้องมีการกำหนดคุณสมบัติไว้ในกฎหมายเพื่อให้นายทะเบียนได้ใช้อำนาจที่ชอบด้วยกฎหมาย ดังนั้นการนำมาตรการทางกฎหมายปกครอง มาตรการรักษาความสงบเรียบร้อยมาใช้ป้องกันการกระทำความผิดกฎหมายจราจรซ้ำ โดยนำหลักฐานกระทำครั้งก่อนโดยพิจารณาจากระบบบันทึกความประพฤติของผู้ขับขี่รถมากำหนดเป็นคุณสมบัติของผู้ขอต่อใบอนุญาตขับขี่รถเป็นการดำเนินการเพื่อรักษาความสงบเรียบร้อยในการใช้ทาง การที่ผู้ขับขี่ที่เคยได้รับอนุญาตขับขี่แล้วไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรก็จะถูกดำเนินคดีและมีการบันทึกคะแนนความประพฤติ แสดงว่าบุคคลไม่สามารถควบคุมการกระทำในขณะที่ใช้ทางเป็นการไม่นำพาต่อความสงบเรียบร้อยของสังคม ดังนั้นการพิจารณาต่อใบอนุญาตขับขี่ควรจะมีการพิจารณาข้อมูลจากการบันทึกความประพฤติการขับขี่ตั้งแต่การออกใบอนุญาตขับขี่ว่าสมควรอนุญาตต่อใบอนุญาตหรือไม่ การดำเนินการดังกล่าวเป็นการใช้อำนาจทางปกครองเพื่อรักษาความสงบเรียบร้อยที่ศาลการณได้จากการกระทำครั้งก่อนของผู้ที่ขอต่อใบอนุญาต

การดำเนินการเพื่อให้การใช้อำนาจของนายทะเบียนชอบด้วยกฎหมาย จำเป็นต้องกำหนดคุณสมบัติให้ผู้ที่ถูกตัดคะแนนความประพฤติในการขับขี่เป็นคุณสมบัติสำหรับผู้ที่ต้องการต่อใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งมาตรการดังกล่าวถือเป็นการดำเนินการที่สอดคล้องกับหลักการควบคุมการใช้ทางเพราะถือว่าบุคคลนั้นมีพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมหากอนุญาตขับขี่ในทาง มีแนวโน้มมีก่อพฤติกรรมขับขี่ที่จะส่งผลต่อความสงบเรียบร้อยและความปลอดภัยในการใช้ทาง ควรที่จะตัดสิทธิ์ในการต่อใบอนุญาตหรืออาจขยายระยะเวลาการ



ต่อใบอนุญาต 5 ปี หรืออาจจัดการอบรมพิเศษเพิ่ม สอดคล้องกับความเห็นของตุลาการศาลปกครอง และ พนักงานสอบสวนและเจ้าพนักงานจราจรว่าเห็นด้วยแต่การดำเนินการต้องกำหนดกฎเกณฑ์ให้เกิดความเคร่งครัดในการให้ผู้ชี้ทางเป็นผู้ที่รักษากฎหมาย ซึ่งการออกกฎควบคุมการต่อใบอนุญาตถือเป็นวิธีการที่มีความเหมาะสม ดังนั้นเพื่อให้การดำเนินการตามมาตรการควบคุมผู้ชี้ชี้ไม่ให้กระทำความผิดกฎหมายจราจรซ้ำ จึงควรแก้ไขและเพิ่มหลักเกณฑ์ในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 47 ดังนี้

มาตรา 47 ผู้ขอใบอนุญาตขับรถตามมาตรา 43(2)(3)(4)(5)(6)หรือ (6/1) ต้อง

(1) ได้รับอนุญาตขับรถตามมาตรา 43(1) มาแล้วไม่น้อยกว่า 1 ปี

(2) มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา 46 และ

(3) ไม่เคยต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้ลงโทษ

(4) เป็นผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรและถูกตัดคะแนนความประพฤติการขับขี่รถตามระบบการตัดคะแนน ต้องดำเนินการดังนี้

(ก) หากถูกตัดคะแนนเกิน 4 คะแนนแต่ไม่เกิน 6 คะแนน ให้ขยายเวลาตาม(1) เป็น ไม่น้อยกว่า 2 ปี

(ข) หากถูกตัดคะแนนความประพฤติเกิน 6 คะแนนถึง 8 คะแนนให้ขยายเวลาตาม(1) เป็นไม่น้อยกว่า 3 ปี และให้เข้ารับการอบรมในหลักสูตรพิเศษที่จัดขึ้นเป็นการเฉพาะโดยผู้อบรมเสียค่าใช้จ่ายด้วยตนเอง

(ค) หากถูกตัดคะแนนความประพฤติเกิน 8 คะแนนขึ้นไป ให้ขยายระยะเวลาตาม (1) เป็น 4 ปี และให้เข้ารับการอบรมในหลักสูตรพิเศษที่จัดขึ้นเป็นการเฉพาะโดยผู้อบรมเสียค่าใช้จ่ายด้วยตนเอง

2 มาตรการคู่ขนาน เป็นมาตรการที่ถูกนำมาใช้ในการป้องกันการกระทำความผิดกฎหมายจราจรซ้ำ อยู่แล้ว โดยกำหนดอยู่ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 162 โดยการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตที่นายทะเบียนออกให้โดยนาระบบตัดแต้มความประพฤติมาเป็นเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดให้นายทะเบียนใช้อำนาจเพิกถอน พักใช้ใบอนุญาตในงานวิจัยนี้จึงไม่ต้องเสนอแนะเพิ่มเติม

3 มาตรการอบรม ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 143/3 ให้นำระบบการตัดคะแนนความประพฤติมาใช้เป็นเกณฑ์เพื่อจะได้รับการคะแนนคืน ซึ่งมีการดำเนินการในพระราชบัญญัติจราจรแต่ยังไม่ได้บังคับใช้อย่างจริงจัง

4 มาตรการด้านการประกันภัย เป็นมาตรการทางการเงิน เพราะการประกันภัยเป็นการรับความเสี่ยงการกระทำความผิดกฎหมายจราจรซ้ำเป็นเป็นการกระทำที่มีความเสี่ยงจะเกิดอันตราย ถือเป็นความเสี่ยงที่ ซึ่งบริษัทประกันภัยหากต้องการลดความเสี่ยงที่ต้องจ่ายจากกำหนดหลักเกณฑ์โดยใช้บันทึกประวัติระบบการบันทึกความประพฤติในการขับขี่รถมาใช้เป็นเครื่องมือในการกำหนดเบี้ยประกันภัยได้ ซึ่งประเทศญี่ปุ่นมีการนำคะแนนความประพฤติการขับขี่รถมาใช้เป็นเงื่อนไขในการกำหนดเพิ่มหรือลดเบี้ยประกัน แต่รัฐไม่สามารถดำเนินการบังคับแต่หากต้องการสนับสนุนเอกชนในการดำเนินการ ทำได้บันทึกข้อตกลงให้ข้อมูลคะแนนความประพฤติของผู้ชี้ชี้ที่ต้องการส่วนลดประกันภัยภาคสมัครใจ อันเป็นการป้องกันการกระทำความผิดกฎหมายจราจรซ้ำ



จากมาตรการทางกฎหมายปกครองที่ได้กล่าวถึง บางมาตรการพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้นำมาใช้ในการป้องกันการกระทำความผิดกฎหมายจราจรซ้ำแล้ว ซึ่งมาตรการดังกล่าวไม่กระทบกระบวนการดำเนินคดีผู้กระทำความผิด จึงไม่ทำให้คดีมีความซับซ้อนและไม่สร้างภาระด้านงบประมาณของรัฐ ซึ่งมาตรการทางปกครองจะเป็นมาตรการที่กีดกันผู้กระทำความผิดเพิ่มความระวังการขับขี่ให้ไม่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรเพราะจะถูกตัดคะแนนความประพฤติ เป็นมาตรการที่ใช้เป็นป้องกันการกระทำความผิดกฎหมายจราจรซ้ำได้เป็นอย่างดี

เอกสารอ้างอิง

- กรมการขนส่งทางบก. (2563). กรมการขนส่งทางบก ร่วมกับเอกชนเดินหน้าจัดโครงการอบรมเสริมความรู้ให้แก่ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถชนิดชั่วคราว เฉพาะผู้ที่ยังไม่เคยมีใบอนุญาตขับรถมาก่อน. https://www.dlt.go.th/th/public-news/view.php?_did=2480
- จิตสุนนทิพย์ จิตสว่าง และนที สว่าง, (2557).ประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมายในการลงโทษ และการปฏิบัติต่อผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร (รายงานวิจัย), สนับสนุนโดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.). (กรุงเทพฯ
- Jeremy Bentham, (2017) An Introduction to the Principles of Morals and Legislation, UCL Bentham Project. Retrieved 26 May 2017, p. 158, cited in โธมัส ฮ็อบส์, ประวัติปรัชญาการเมือง เล่มที่ 2, (กรุงเทพฯ: มูลนิธิเพื่อการศึกษาประชาธิปไตยและการพัฒนาโครงการจัดพิมพ์คปไฟ)
- Jeremy Bentham, (1970) Of Laws is General, ed. By H.L.A. Hart (London: Athlone Press, 1970) chap. VI, p. 54 cited in Lyons, “Normal Law, Nearly Just Societies, and Myths of Legal Theory,” Law and the Public Interest, p. 74-75. อ้างใน ภริชญา วีระสุโข, “แนวคิดอรรถประโยชน์นิยมและทฤษฎีความยุติธรรม,”

Translated Thai Reference

- Department of Land Transport. (2020). The Department of Land Transport together with the private sector continues to organize additional training programs. Knowledge for applicants for a temporary driving license Only those who have never had a driver's license before. https://www.dlt.go.th/th/public-news/view.php?_did=2480



Jitsumonthip Jitsawang and Natthee Sawang, (2014). Efficiency of law enforcement in punishment. and treatment of traffic offenders (Research report), supported by the Thailand Research Fund (TRF). (Bangkok

Jeremy Bentham,(2017) An Introduction to the Principles of Morals and Legislation, UCL Bentham Project. Retrieved 26 May 2017, p. 158, cited in Thomas Hobbs, A History of Political Philosophy, Volume 2, (Bangkok: Foundation for Democracy Education and Development Project Publishing Torch).

Jeremy Bentham, (1970) Of Laws is General, ed. By H.L.A. Hart (London: Athlone Press,1970)chap. VI, p. 54 cited in Lyons, “Normal Law, Nearly Just Societies, and Myths of Legal Theory,” Law and the Public Interest, p. 74-75. Cited in Pirajaya Weerasuko, “ Utilitarianism and Theory of Justice,”

