

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 บทสรุป

จากการศึกษาในประเด็นปัญหากฎหมายจรรยาบรรณทางบกเพื่อการพัฒนาการคมนาคมขนส่งสู่ประชาคมอาเซียน นั้นจะเห็นได้ว่ากฎหมายที่เกี่ยวกับการจรรยาบรรณของไทยนั้นไม่ว่าจะเป็นพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ.2522 ต่างเป็นกฎหมายสารบัญญัติกึ่งวิธีสารบัญญัติ ในการพิจารณาว่าคดีใดเป็นคดีจรรยาบรรณนั้น เจ้าพนักงานต้องใช้ดุลพินิจเองว่า คดีใดเป็นคดีจรรยาบรรณ การตีความในความผิดเกี่ยวกับคดีจรรยาบรรณ ว่าคดีใดเป็นคดีจรรยาบรรณหรือไม่ จึงไม่ใช่เพียงแต่พิจารณาจากพยานหลักฐานว่าบุคคลใดเป็นผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 แต่เพียงอย่างเดียวเท่านั้น แต่การตีความในความรับผิดชอบนี้ต้องมีหลักที่เกี่ยวข้องกับข้อเท็จจริงและหลักกฎหมายหลายเรื่องและเพื่อให้เกิดความเข้าใจที่ตรงกันทั้งผู้เสียหาย พนักงานเจ้าหน้าที่ตำรวจ พนักงานสอบสวน พนักงานอัยการ และศาล ในการดำเนินคดีในความผิดคดีตามพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 เมื่อพิเคราะห์จากบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 ในมาตรา 4 หมวดคำนิยาม ก็มีได้ให้คำนิยามไว้แต่อย่างใด ก่อให้เกิดปัญหาการตีความไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกันสร้างปัญหาในทางปฏิบัติในการดำเนินคดีจรรยาบรรณเป็นอย่างมาก

ปัญหาหลักเกณฑ์ในการออกใบอนุญาตใบขับขี่ ปัจจุบันได้มีการกระทำผิดกฎหมายจรรยาบรรณและเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งโดยสาเหตุส่วนใหญ่พบว่าผู้ขับขี่ไม่ทราบกฎหมายจรรยาบรรณมีวุฒิภาวะยังน้อย ผู้กระทำความผิดกฎหมายจรรยาบรรณส่วนใหญ่เป็นเด็กและเยาวชน เช่น การนำรถจักรยานยนต์มาแข่งในทางหลวงในเวลากลางคืน โดยมีการตัดแปลงรถเพื่อมาใช้กระทำผิดดังกล่าว

จากการศึกษาพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 แม้จะมีบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์การออกใบอนุญาตขับรถไว้ เช่น มาตรา 43 ได้กำหนดประเภทใบอนุญาตขับรถไว้ 11 ประเภท โดยแต่ละประเภทจะมีหลักเกณฑ์การออกใบอนุญาตที่แตกต่างกันออกไป ส่วนหลักการออกใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์แบบชั่วคราวแก่บุคคลมีอายุ 15 ปีบริบูรณ์ แม้จะมีพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 กำหนดหลักเกณฑ์ไว้แล้ว แต่เมื่อพิจารณาแล้วบทบัญญัติในมาตรานั้นๆ ก็ไม่ได้

แก้ปัญหาดังกล่าวข้างต้นได้แต่อย่างไร ไม่ว่าจะเป็นหลักเกณฑ์ทางด้านอายุ หรือหลักเกณฑ์ทางกายภาพของผู้ขับขี่นั้น พบว่าหลักเกณฑ์ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 นั้น ยังมีความไม่เหมาะสมและไม่ครอบคลุมที่จะช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุและการกระทำความผิดกฎหมายจราจรได้ จึงสมควรที่จะปรับปรุงหลักเกณฑ์การออกใบอนุญาตขับรถเสียใหม่

บทบัญญัติที่ให้อำนาจของพนักงานสอบสวน การใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวน ในการเปรียบเทียบปรับหรือว่ากล่าวตักเตือนนั้น ไม่มีหลักเกณฑ์ในการควบคุมการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานว่ากรณีใดเป็นความผิดร้ายแรง กรณีใดเป็นความผิดที่ไม่ร้ายแรง การที่กฎหมายให้ดุลพินิจดังกล่าวเป็นสิ่งบั่นทอนประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมายเพราะก่อให้เกิดปัญหาตามมา คือ ไม่มีมาตรฐานในการเปรียบเทียบปรับ กรณีในคดีเกี่ยวกับการขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดตามมาตรา 67 โทษปรับอาจปรับไม่เท่ากันทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับดุลพินิจของพนักงานสอบสวน ทั้งที่เป็นกรณีเดียวกันเกิดความไม่เป็นธรรมในการใช้บังคับกฎหมายกับประชาชนทั้งทำให้ความผิดร้ายแรงกับความไม่ร้ายแรงเป็นความผิดเป็นความผิดที่สามารถเปรียบเทียบปรับได้ ทำให้ผู้กระทำความผิดที่มีลักษณะร้ายแรงได้รับ โทษเพียงเล็กน้อยหรือไม่ต้องรับโทษเลย ส่งผลให้ความเคารพเกรงกลัวต่อกฎหมายของประชาชนลดลง ทำให้การบังคับใช้กฎหมายจราจรไม่เกิดประสิทธิภาพเท่าที่ควรจากการศึกษาในประเด็นความเหมาะสมของบทกำหนดโทษ การบังคับใช้กฎหมายให้บรรลุผลตามวัตถุประสงค์ของกฎหมาย นั้น ต้องคำนึงถึงความศักดิ์สิทธิ์ของกฎหมาย กล่าวคือสภาพบังคับทางกฎหมายนั่นเอง ดังนั้นวัตถุประสงค์ของกฎหมายกับสภาพบังคับทางกฎหมายต้องมีสภาพที่เหมาะสมสอดคล้องต้องกัน ปัญหาความไม่เหมาะสมของบทกำหนดโทษพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แม้ว่าพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้มีแก้ไขเพิ่มเติมมาแล้วหลายครั้ง โดยหลังที่สุดได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมเมื่อ พ.ศ. 2551 นั้น ก็เป็นเพียงการแก้ไขเพิ่มเติมข้อความว่าลักษณะใดถือเป็นการกระทำผิด หรือลักษณะใดที่ไม่เป็นความผิด แต่บทกำหนดโทษบางมาตรามีได้มีการแก้ไขแต่อย่างไรกลับมีบทกำหนดโทษที่ล้าสมัยไม่สอดคล้องกับสภาพสังคมในปัจจุบัน

ดังนั้นจะเห็นได้ว่า การกำหนดโทษของกฎหมายจราจรของประเทศไทยในปัจจุบัน ไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการลงโทษกล่าวคือ ในส่วนของโทษปรับเห็นว่าจำนวนค่าปรับนั้นน้อยเกินไป เมื่อเทียบกับค่าเงินในปัจจุบันประกอบกับเศรษฐกิจที่เปลี่ยนไป เช่น ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 147 ได้กำหนดโทษปรับ ไม่เกินสองร้อยบาท ซึ่งโทษปรับในมาตราดังกล่าวได้มีมาตั้งแต่ตราพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ปัจจุบัน พ.ศ. 2559 เป็นเวลากว่าสามปีแล้วก็มีได้แก้ไขเพิ่มเติมแต่อย่างไร นับว่าเงินจำนวนดังกล่าวในปัจจุบันเงินสองร้อยบาทนั้นเป็นจำนวนน้อยมาก ไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการลงโทษทำให้

ผู้กระทำความผิดไม่เกรงกลัวต่อโทษปรับดังกล่าวเพราะถ้าได้ทำเพื่อให้ตนเองมีความสะดวกแล้ว แม้จะละเมิดต่อกฎหมายผู้กระทำความผิดก็ยอมที่จะเสียค่าปรับดังกล่าว มากกว่าที่จะปฏิบัติตามกฎหมาย กับทั้งจำนวนค่าปรับในกฎหมายจรรยาบรรณนั้น โทษปรับไม่มีความแน่นอนขึ้นอยู่กับดุลพินิจของพนักงานสอบสวน เช่น โทษปรับตามมาตรา 151 ได้กำหนดค่าปรับสำหรับผู้ฝ่าฝืน โดยมีโทษปรับตั้งแต่สองร้อยบาทถึงห้าร้อยบาท นั้นไม่มีหลักเกณฑ์ที่แน่นอนในกรณีที่ผู้กระทำความผิดในกรณีเดียวกันโดยมีลักษณะเช่นเดียวกัน แต่เสียค่าปรับ ไม่เท่ากันทำให้เกิดความอดคิดอ้าง ส่งผลให้ประชาชนไม่เคารพต่อกฎหมาย ในส่วนของโทษจำคุกนั้น พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 นั้นเป็นความเล็กน้อยที่ผู้กระทำความผิดมิได้มีเจตนาเป็นอาชญากร แต่กฎหมายจรรยาบรรณเป็นกฎหมายเกี่ยวกับความสงบสุขของประชาชน รัฐเป็นผู้เสียหาย ดังนั้นในการกระทำความผิดที่มีลักษณะร้ายแรงเป็นภัยต่อความสงบสุขของประชาชนกฎหมายจึงกำหนดโทษจำคุก ซึ่งหากพิเคราะห์เสริมการลงโทษตามพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 จะมีมาตรการตั้งแต่การพักใบอนุญาตใบขับขี่ จนถึงเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ และความผิดที่มีโทษจำคุกนั้น ส่วนใหญ่จะกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 แล้วก่อให้เกิดความเสียหายต่อร่างกาย หรือชีวิตของผู้อื่น เช่น ในมาตรา 157/1 วรรคสาม ซึ่งบัญญัติว่า “ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคสองเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สองปีถึงหกปี และปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทถึงหนึ่งแสนสองหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้น มีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตใบขับขี่” นอกจากนี้ความผิดบางมาตราที่มีลักษณะร้ายแรง แม้ยังไม่เกิดผลที่ทำให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้อื่น เช่น มาตรา 17 วรรคแรก การบรรทุกของเหลวไวไฟ หรือวัตถุระเบิด หรือวัตถุอันตรายชนิดอื่นใด โดยไม่จัดให้มีแผ่นป้ายแสดงถึงวัตถุที่บรรทุก ซึ่งมาตรา 158 กำหนดโทษไว้ให้จำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับไม่เกินห้าพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 มิได้มีบทบัญญัติให้ครอบคลุมถึงความผิดที่มีลักษณะร้ายแรง ทุกกรณีให้มีโทษจำคุกด้วย เช่น ในความผิดฐานขับรถย้อนศร ซึ่งโดยสภาพแล้วการกระทำดังกล่าวมีสภาพร้ายแรง อาจจะก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้อื่น เป็นการกระทำโดยประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง ทำให้ผู้กระทำความผิดที่มีลักษณะร้ายแรง ได้รับโทษเพียงเล็กน้อยหรือไม่ได้รับโทษอะไรเลย ส่งผลให้ประชาชนไม่เกิดความเกรงกลัวต่อกฎหมายจรรยาบรรณเป็นปัญหาการบังคับใช้กฎหมายจรรยาบรรณไปในที่สุด

จากการศึกษาวิเคราะห์การบังคับใช้กฎหมายจรรยาบรรณของประเทศไทยในประเด็นการตีความในความผิดเกี่ยวกับคดีจรรยาบรรณ หลักเกณฑ์ในการออกใบอนุญาตใบขับขี่ การใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงาน และความเหมาะสมของบทกำหนดโทษ สามารถสรุปได้ว่าพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ประกาศใช้มาเป็นเวลานาน และบทบัญญัติของกฎหมาย

ที่ไม่ชัดเจนและไม่ครอบคลุมจึงไม่เหมาะสมกับกับสภาพในปัจจุบันเพราะไม่มีการควบคุมการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงาน รวมทั้งบทลงโทษกับวัตถุประสงคืไม่สอดคล้องกัน จึงทำให้การบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 จึงไม่มีประสิทธิภาพ

5.2 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษากฎหมายจราจรทางบกเพื่อการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนากฎหมายสู่ประชาคมอาเซียน ผู้เขียนมีข้อเสนอแนะสำหรับการแก้ไขปัญหาการใช้บังคับกฎหมายจราจรของประเทศไทยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับบทบัญญัติของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ดังนี้

1) ควรเพิ่มคำนิยามในพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ. 2522 มาตรา 4 เช่น เพิ่มคำว่า “คดีจราจร” หมายความว่า คดีอันเกิดจากการใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนซึ่งงูง ชี่ หรือ ไล่ต้อนสัตว์ ซึ่งฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 หรือ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์รถจ้าง ล้อเลื่อน และกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง ควรแก้ไขเพิ่มเติมรูปแบบด้านภาษาที่มีการกำหนดไว้ในใบสั่งทั้งที่เป็นกรณีปกติแบบฟอร์มใบสั่งและที่มีการตั้งชำระค่าปรับทางไปรษณีย์

2) ควรมีการแก้ไขหลักเกณฑ์ทางด้านในการออกใบอนุญาตขับรถตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 เสียใหม่ โดยเพิ่มหลักเกณฑ์ต่างๆ ดังนี้กฎหมายควรกำหนดเกณฑ์เงื่อนไขอายุของใบอนุญาตใบขับขี่แบบชั่วคราวเสียใหม่ จากเดิมที่กำหนดให้บุคคลซึ่งมีอายุ 15 ปีบริบูรณ์สามารถมีใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์แบบชั่วคราวได้ซึ่งบุคคลอายุ 15 ปี ยังเป็นวัยรุ่นนึกคะนอง ยังไม่มีความรับผิดชอบ ยังไม่สามารถยับยั้งชั่งใจหรือใช้วิจารณญาณรอบคอบได้เต็มที่ ฉะนั้นจากเดิมที่กำหนดไว้ 15 ปีบริบูรณ์ควรเป็นอายุ 17 ปีบริบูรณ์ สำหรับบุคคลที่มีอายุ 17 ปีบริบูรณ์ แม้จะยังไม่สามารถยับยั้งชั่งใจได้เต็มที่ แต่การจำกัดอายุที่สูงเป็นอาจจะทำให้เกินความจำเป็น เพราะบุคคลดังกล่าวสามารถจะช่วยแบ่งเบาภาระของผู้ปกครองได้แล้ว แต่ควรเพิ่มเติมข้อจำกัดเข้าไป เช่น ห้ามขับรถในเวลา 22.00 นาฬิกา ถึง 05.00 นาฬิกา ทั้งนี้ ยังเป็นการป้องกันการก่ออาชญากรรมและ พฤติการณ์การแข่งรถในเวลากลางคืนของเยาวชนได้อีกด้วย ส่งผลให้การกระทำ ความผิดในคดีจราจรลดลง

ในด้านหลักเกณฑ์ทางกายภาพของผู้ขับขี่ ควรมีข้อกำหนดเกี่ยวกับสัดส่วนร่างกายของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์แบบชั่วคราว เช่น น้ำหนัก ส่วนสูงขั้นต่ำของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์แบบชั่วคราว เพราะได้มีการแก้กฎกระทรวงกำหนดความจุของกระบอกสูบของรถจักรยานยนต์สำหรับผู้ขอใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว พ.ศ. 2548 ได้แก่อำนาจความจุ

ของกระบอกสูบจากเดิมที่ได้ให้อนุญาตแก่ลิสซีสซี เป็นหนึ่งร้อยลิสซีสซี ทั้งนี้โดยไม่ได้คำนึงถึงหลักเกณฑ์ทางกายของบุคคลที่มีอายุ 15 ปีบริบูรณ์แต่อย่างใด จึงควรให้แก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายให้เพิ่มขนาดน้ำหนักหรือส่วนสูงขั้นต่ำของใบขับขี่รถจักรยานยนต์แบบชั่วคราวด้วย และเพิ่มข้อจำกัดว่าใบอนุญาตใบขับขี่แบบชั่วคราวที่ออกให้แก่ บุคคลที่มีอายุสิบห้าปีบริบูรณ์ มิให้บุคคลอื่นซ้อนท้ายด้วย หรือห้ามขับเกินความเร็วที่กำหนด และหากมีการฝ่าฝืนก็ให้มีการยึดใบอนุญาตใบขับขี่ทันที และการออกใบขับขี่ใหม่ต้องมีหลักเกณฑ์ที่เพิ่มขึ้นและออกได้ยากมากกว่าเดิม

3) สำหรับปัญหาการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นั้น ควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นดังนี้

ควรแก้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยกำหนดประเภทฐานความผิดเสียใหม่ โดยกำหนดตามลักษณะของการกระทำผิดว่ากระทำใดเป็นความผิดร้ายแรง ความผิดใดไม่ร้ายแรง โดยบัญญัติเป็นมาตราไว้ต่างหาก เช่น “การกระทำความผิดตามมาตราดังต่อไปนี้เป็นความร้ายแรง” เป็นต้น การกระทำความผิดตามมาตราต่อไปนี้ไม่เป็นความผิดร้ายแรง ควรดำเนินการแก้ไขบทบัญญัติกฎหมายต่างๆ ที่บัญญัติให้อำนาจแก่เจ้าหน้าที่ที่ให้ดุลพินิจ เพื่อป้องกันมิให้เจ้าหน้าที่แสวงหาประโยชน์จากการใช้ดุลพินิจเหล่านั้นให้เป็นคุณหรือเป็นโทษต่อประชาชน

4) ด้านบทกำหนดโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ควรแก้ไขเพิ่มเติมเป็นดังนี้

กรณีความไม่แน่นอนของโทษปรับ แก้ไขโดยการบัญญัติบทลงโทษตามกฎหมาย ให้มีความแน่นอน ไม่เปิดโอกาสให้เจ้าหน้าที่เลือกใช้ดุลพินิจได้ เช่นพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 151 ได้กำหนดค่าปรับสำหรับผู้ฝ่าฝืนโดยมีโทษปรับตั้งแต่สองร้อยบาทถึงห้าร้อยบาท นั้นมีลักษณะค่าปรับที่ไม่แน่นอนเปิดโอกาสให้เจ้าหน้าที่ใช้ดุลพินิจได้ จึงควรแก้เป็นไม่มีอัตราโทษขั้นต่ำ เช่น ใน มาตรา 151 ดังกล่าวผู้ฝ่าฝืนโดยมีโทษปรับห้าร้อยบาท เป็นต้น ส่วนเรื่องโทษปรับ ควรเพิ่มโทษปรับให้สูงขึ้นเพื่อให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการลงโทษ เนื่องจากค่าปรับที่ปรากฏในกฎหมายปัจจุบันนั้นต่ำเกินไปไม่สอดคล้องกับสภาพในปัจจุบัน ทั้งนี้เพื่อให้บรรลุผลตามวัตถุประสงค์ของโทษปรับในการยับยั้ง ช่มชู้ปราบปรามผู้กระทำความผิด ในส่วนโทษจำคุกนั้น บางมาตรามีลักษณะการกระทำความผิดที่ร้ายแรงแต่มีโทษปรับแต่เพียงอย่างเดียว ทำให้ผู้กระทำความผิดไม่เกรงกลัวต่อบทลงโทษไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการลงโทษ ดังนั้น เมื่อมีการแยกการกระทำความผิดที่มีลักษณะร้ายแรงออกจากการกระทำความผิดที่ไม่มีลักษณะร้ายแรงแล้ว ก็ให้เพิ่มโทษจำคุก สำหรับความผิดฐานดังกล่าวด้วยทั้งจะเป็นการป้องกันและช่วยปรามมิให้ประชาชนกระทำความผิด หรือมีความยับยั้งชั่งใจที่คิดจะกระทำความผิดและควรมีบทบัญญัติที่มีการเพิ่มโทษเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่าเมื่อมีการกระทำความผิดในลักษณะเดียวกันด้วย

แนวทางในการแก้ไขปัญหาก็เสนอแนะมาทั้งหมดนี้ก็จะสามารถนำมาใช้ในการแก้ไข
ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายจราจรของประเทศไทยให้ได้ผล ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องต้องดำเนินการ
ไปพร้อมๆ กัน การแก้ไขปรับปรุงกฎหมายเป็นวิธีที่ช่วยแก้ไขปัญหาก็ได้ระดับหนึ่ง แต่วิธีที่ดีที่สุด
คือ ประชาชนคนไทยทุกคน มีจิตสำนึก ในสิทธิและหน้าที่ของตน และมีความรับผิดชอบต่อสังคม
เมื่อเป็นดังนี้ สังคมไทยก็จะเกิดแต่ความสุข