

# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

อดีตประเทศไทยเริ่มมีกฎหมายจราจรครั้งแรก เรียกว่า พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2477 การร่างพระราชบัญญัตินี้ได้ให้นำหลักกฎหมายของกฎหมายจราจรในอังกฤษ เพื่อนำมาปรับให้เหมาะสมกับประเทศไทย ซึ่งต่อมากฎหมายได้มีการพัฒนาให้ทันสมัยเป็นการสร้างระเบียบจราจรที่ดีขึ้น โดยประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แทนกฎหมายเดิม<sup>1</sup> พระราชบัญญัตินี้มีขึ้นสืบเนื่องจากการคมนาคมและขนส่งทางบกเจริญก้าวหน้าขยายตัวไปทั่วประเทศ รวมถึงเชื่อมโยงกับเพื่อนบ้านจำนวนยานพาหนะบนถนนมีเพิ่มมากขึ้น และประเทศไทยร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนนและพิธีสารว่าด้วยเครื่องหมายและสัญญาณตามถนน สมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกซึ่งใช้บังคับมากกว่า 40 ปี ให้เหมาะสมกับสภาพการจราจร และจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน<sup>2</sup>

ปัจจุบันปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน การฝ่าฝืนพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งก่อให้เกิดการสูญเสียชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน โดยจากบันทึกข้อมูลของศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน พบว่าอัตราการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุในแต่ละปีนั้นมีจำนวนมาก โดยเฉพาะทุกช่วงเทศกาลวันสำคัญต่างๆ ที่ประชาชนจะใช้รถใช้ถนนและเกิดอุบัติเหตุ สร้างความเสียหายแก่ชีวิต ทรัพย์สินเป็นจำนวนไม่น้อย ซึ่งในแต่ละปีจะมีจากสถิติที่มีการบันทึกข้อมูลไว้ ดังนี้ ในปี พ.ศ. 2563 ผู้เสียชีวิตจำนวน 15,748 ราย ผู้บาดเจ็บจำนวน 1,014,521 ราย ต่อมาในปี พ.ศ. 2564 มีสถิติผู้เสียชีวิตจำนวน 13,565 ราย ผู้บาดเจ็บจำนวน 883,307 ราย และในปี พ.ศ. 2565 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2565 ถึง วันที่ 28 กรกฎาคม 2565

---

<sup>1</sup> กัตติกา รอดเส็ง. (2563). *ปัญหาทางกฎหมายในการกำหนดโทษบุคคลที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับขี่ขณะเมาสุราตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชากฎหมายอาญาและกระบวนการยุติธรรมทางอาญา, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม. หน้า 15.

<sup>2</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (ฉบับตัดเต็มแก้ไขไปฉบับ). หน้า 118.

มีผู้เสียชีวิต จำนวน 8,459 ราย ผู้บาดเจ็บ จำนวน 513,247 ราย<sup>3</sup> และมีข้อมูลจากศูนย์วิชาการ เพื่อความปลอดภัยทางถนน กรณีคนไทยก่ออุบัติเหตุทางถนนสูงสุดในเอเชียถือเป็นอันดับ 2 ของโลก รองจากลิเบีย เมื่อเทียบกับสัดส่วนต่อประชากรในปี พ.ศ. 2563 มีคนเสียชีวิต 36.2 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคน ซึ่งในยุโรปมีอัตราอุบัติเหตุต่ำซึ่งในประเทศที่มีประชากรพอ ๆ กับไทย เช่น ฝรั่งเศส อังกฤษ มีอุบัติเหตุและการเสียชีวิตต่ำกว่าไทยมาก ในไทยสถิติจะพุ่งสูงมากช่วงเทศกาล ปีใหม่ สงกรานต์ เนื่องจากประชาชนเดินทางระหว่างกรุงเทพมหานคร และต่างจังหวัดเป็นจำนวนมาก เรียกว่า 7 วันอันตราย ซึ่งสาเหตุส่วนใหญ่มาจากการขับซัดด้วยความเร็วขาดความระมัดระวัง รวมถึง เรื่องความมึนเมา และความง่วง ความเหนื่อยของผู้ขับรถ<sup>4</sup> และมีข้อมูลจากกรมป้องกันและบรรเทา สาธารณภัย ศูนย์อำนวยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ช่วงสงกรานต์ในปี พ.ศ. 2565 โดยสรุป สถิติอุบัติเหตุทางถนนสะสม 7 วัน (วันที่ 11-17 เมษายน 2565) เกิดอุบัติเหตุรวม 1,917 ครั้ง ผู้บาดเจ็บ 1,869 คน ผู้เสียชีวิต 278 ราย พบว่าจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและจำนวนผู้บาดเจ็บ ลดลงจากปีที่ผ่านมา แต่มีจำนวนผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้น โดยสถิติผู้เสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุมีอัตราที่เพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นผลมาจากการขับรถด้วยความเร็วสูงทำให้เกิดการบาดเจ็บรุนแรงและเสียชีวิต ซึ่งในช่วง สงกรานต์ปีนี้จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ ผู้บาดเจ็บ และผู้เสียชีวิตลดลง เมื่อเปรียบเทียบกับข้อมูล ค่าเฉลี่ยสถิติอุบัติเหตุทางถนนย้อนหลัง 3 ปี สำหรับสาเหตุหลักอุบัติเหตุทางถนนยังคงเกิดจากการ ขับรถเร็วและดื่มแล้วขับ รวมถึงจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงสุด<sup>5</sup>

แม้จะมีพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม มาบังคับใช้แก่ผู้ที่ กระทำความคิดเพื่อให้ได้รับโทษที่สูงขึ้นนั้นเช่นกรณีการขับซัดขณะเมาสุราก็ไม่ได้ทำให้เกิดอุบัติเหตุ จากการใช้รถลดลงแต่อย่างใด จะเห็นได้ว่าบทบัญญัติโทษที่มีอยู่ในปัจจุบันอาจไม่มีประสิทธิภาพ มากพอ หรือควรมีมาตรการอื่นเพื่อให้มีการกำหนดโทษที่เหมาะสมและทำให้ผู้กระทำความผิด เกรงกลัวที่จะกระทำผิดอีก<sup>6</sup> การบังคับใช้กฎหมายจราจรและการลงโทษแก่ผู้กระทำความผิดตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีการใช้หลักของการลงโทษแบบข่มขู่ยับยั้งเป็นการ ป้องกันสังคมด้วยการลงโทษผู้กระทำความผิดรายบุคคล เพื่อยับยั้งมิให้กระทำความผิดซ้ำ และ

<sup>3</sup> ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน. (2565). *ข้อมูลรับแจ้งอุบัติเหตุทางถนน ในรอบ 24 ชั่วโมง*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.thairsc.com/>. [2565, 29 กรกฎาคม].

<sup>4</sup> วิทยากร เชียงกุล. (2565). *ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนสูง ต้องแก้ไขทั้งระบบ*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.bangkokbiznews.com/columnist/989274>. [2565, 29 กรกฎาคม].

<sup>5</sup> จุฑานทรสุทธิกิจ. (2565). *“สงกรานต์ 2565” สรุปสถิติอุบัติเหตุทางถนน 7 วัน เสียชีวิต 278 ราย*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.thansettakij.com/general-news/521644>. [2565, 29 กรกฎาคม].

<sup>6</sup> กัตติการ รอดเส็ง. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 1. หน้า 4.

เป็นตัวอย่างแก่บุคคลอื่นในสังคมจะได้เกรงกลัวยับยั้งไม่กระทำความผิด ปัจจุบันพบว่ามิผู้ที่กระทำความผิดและไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรการทางกฎหมายจะเห็นได้จากกร โทษตั้งข้อความลงสื่อ โซเชียลต่าง ๆ แสดงให้เห็นว่าถึงไม่ไปเสียค่าปรับตามใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจรก็มิได้เกิดผลเสียหายใด ๆ นำไปสู่ประเด็นที่ว่าพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 บังคับใช้ได้จริงหรือไม่<sup>7</sup>

การบังคับโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เมื่อมีการกระทำความผิดทางอาญาเกิดขึ้น ย่อมต้องมีการลงโทษแก่ผู้กระทำความผิดตามกฎหมาย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลงโทษโดยตรงกับบุคคลที่กระทำความผิดเป็นการป้องปรามมิให้มีการกระทำความผิดอีก ซึ่งโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดนั้น มีทั้งแบบโทษที่มุ่งบังคับเอากับชีวิต หรือเสรีภาพของบุคคล เช่น การประหารชีวิต จำคุก หรือกักขัง ส่วนโทษที่มุ่งบังคับกับทรัพย์สิน เช่น โทษปรับ หรือริบทรัพย์สิน การบังคับโทษตามประมวลกฎหมายอาญา ตามมาตรา 18 กำหนดโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดไว้ 5 สถาน ดังนี้

- (1) ประหารชีวิต
- (2) จำคุก
- (3) กักขัง
- (4) ปรับ
- (5) ริบทรัพย์สิน

ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ผู้กระทำความผิดส่วนมากจะมีมาตรการบังคับการลงโทษเป็นโทษปรับ<sup>8</sup> โทษปรับ คือ โทษทางอาญาฐานหนึ่ง ซึ่งมีข้อดีในแง่ต้นทุนการบริหารจัดการที่ต่ำกว่าโทษจำคุก คุมประพฤติ และกักบริเวณ นอกจากนี้สังคมยังไม่ต้องสูญเสียทรัพยากรมนุษย์จากโทษจำคุก และผู้กระทำความผิดไม่เกิดตราบาป ดังนั้นการใช้โทษปรับแทนโทษจำคุกในกรณีที่มีได้เป็นความผิดอุกฉกรรจ์ จึงเป็นทางเลือกที่สำคัญทางหนึ่งในการปฏิรูปกระบวนการยุติธรรมทางอาญาของไทยแต่ในปัจจุบันพบว่า โทษปรับของไทยยังไม่มีมาตรฐานที่ชัดเจน นอกจากนี้จำนวนเงินที่ระบุไว้ตายตัวในกฎหมายฉบับต่าง ๆ ยังไม่สอดคล้องกับเงินเฟ้อ ซึ่งทำให้ผลการป้องปรามการกระทำผิดลดลงตามลำดับเวลา<sup>9</sup> โทษปรับทางอาญาจากกฎหมายหลายฉบับ

<sup>7</sup> วิลาสินี สิทธิโสภณ. (2561). *การบังคับใช้กฎหมายจราจรและการลงโทษต่อผู้กระทำผิด*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: [https://www.parliament.go.th/ewtadmin/ewt/elaw\\_parcy/ewt\\_dl\\_link.php?nid=1834](https://www.parliament.go.th/ewtadmin/ewt/elaw_parcy/ewt_dl_link.php?nid=1834). [2565, 29 กรกฎาคม].

<sup>8</sup> คอลัมน์เกร็ดกฎหมายน่ารู้. (2559). *การบังคับโทษปรับทางอาญา*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: [https://www.senate.go.th/assets/portals/93/fileups/272/files/S%E0%B9%88ub\\_Jun/12know/k130.pdf](https://www.senate.go.th/assets/portals/93/fileups/272/files/S%E0%B9%88ub_Jun/12know/k130.pdf). [2565, 29 กรกฎาคม].

<sup>9</sup> อิศร์ กุล อุน ทศต. (2556). *ระบบค่าปรับทางอาญา*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://tdri.or.th/2014/03/criminal-charges-system/>. [2565, 29 กรกฎาคม].

ทั้งประมวลกฎหมายอาญา และพระราชบัญญัติอื่น ๆ ที่มีรูปแบบการบัญญัติโทษปรับทางอาญา แบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ โทษปรับทดแทนจำคุก โทษปรับที่ใช้คู่โทษจำคุกและโทษปรับอย่างเดียว การใช้โทษปรับในกระบวนการยุติธรรมทางอาญาของไทยปัจจุบันกฎหมายต่าง ๆ เมื่อพิจารณาแยกตามรูปแบบการบัญญัติโทษปรับทางอาญาพบว่าโทษปรับกำหนดให้ลงโทษผู้กระทำความผิดโดยการจำคุก หรือปรับ หรือทั้งจำทั้งปรับ กฎหมายที่กำหนดบทลงโทษในลักษณะนี้ก่อให้เกิดความสับสนระหว่างกฎหมายที่ออกต่างเวลากัน โดยกฎหมายที่ตราขึ้นทีหลังมักกำหนดโทษปรับไว้สูงกว่าแม้จะกำหนดโทษจำคุกไว้ไม่ต่างกัน การกำหนดโทษปรับโดยมิได้คำนึงถึงเงินเพื่อทำให้ค่าปรับที่แท้จริงเมื่อปรับด้วยเงินเพื่อมีค่าลดลงเมื่อเวลาผ่านไป ด้วยเหตุนี้ผลในการป้องปรามการกระทำผิดจึงลดลงตามไปด้วย และมักนำไปสู่การลงโทษด้วยการจำคุกเป็นหลัก<sup>10</sup>

จากกรณีดังกล่าวข้างต้นจะเห็นได้ว่าการประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยมีเหตุผลเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนที่ปัจจุบันมีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งสาเหตุส่วนใหญ่มาจากผู้ขับขี่ขาดวินัยในการใช้รถใช้ถนนและไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรประกอบกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานบทบัญญัติบางประการไม่เหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน และถึงแม้ว่าเมื่อวันที่ 9 มกราคม 2566 ที่ผ่านมาจะมีการนำระเบียบการบังคับใช้กฎในการตัดคะแนน ใบขับขี่ที่มีการดำเนินการด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ มีการจัดทำระบบฐานข้อมูลใบสั่ง (PTM) โครงการ PTM: Police Ticket Management โดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติบันทึกการทำผิดกฎจราจรและตัดคะแนนในแต่ละครั้ง หากผู้กระทำความผิดถูกตัดคะแนนหมดจะถูกสั่งพักใบอนุญาตขับขี่<sup>11</sup> ทั้งนี้ก็ยังมีผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นจำนวนมาก โดยจากการรายงานข้อมูลล่าสุดของสำนักแผนงานและงบประมาณ สำนักงานศาลยุติธรรม รายงานข้อมูลสถิติคดีความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เมื่อวันที่ 11-17 เมษายน 2566 (ช่วง 7 วันอันตราย) ได้มีคดีขึ้นสู่การพิจารณาของศาลชั้นต้นทั่วราชอาณาจักร จำนวน 17,782 คดี

<sup>10</sup> อิศร์กุล อุณหเกตุ. (2556). *ชุดหนังสือการสำรวจองค์ความรู้เพื่อการปฏิรูปประเทศไทย ระบบค่าปรับทางอาญา*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://kb.hsri.or.th/dspace/bitstream/handle/11228/3971/Penalty-Itsakul-Unahakate.pdf?sequence=2&isAllowed=y>. [2565, 29 กรกฎาคม].

<sup>11</sup> กรมประชาสัมพันธ์. (2566). *สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เข้มงวดผู้ที่ทำผิดกฎหมายจราจร โดยการตัดแต้มใบขับขี่เพื่อสร้างวินัย ลดอุบัติเหตุบนท้องถนน*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.prd.go.th/content/page/index/id/163852>. [2566, 19 พฤษภาคม].

ซึ่งจำนวนสถิติปีที่ผ่านมา มีเพียง 16,208 คดี<sup>12</sup> แสดงให้เห็นว่าโทษทางอาญาตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นั้น ไม่สามารถยับยั้งข่มขู่ป้องปรามการกระทำความผิดให้ลดลงได้แต่อย่างใด ดังนั้น จึงเห็นควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กรณีโทษปรับทางอาญา ซึ่งประเทศไทยควรมีมาตรการที่เหมาะสมในการนำมาบังคับใช้อย่างรวดเร็ว เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรบนท้องถนน ลดความสูญเสียแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินที่จะเกิดขึ้น จากสภาพปัญหาที่กล่าวมาทั้งหมดข้างต้น ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้จึงมุ่งเน้นศึกษาการพัฒนาพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กรณีเกี่ยวกับโทษปรับทางอาญาที่เหมาะสม โดยศึกษากฎหมายของต่างประเทศเป็นแนวทาง เพื่อนำไปสู่แนวทางในการพัฒนาพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

## 1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาแนวคิด ทฤษฎี ปัญหาการ บังคับใช้กฎหมายจราจรทางบก และศึกษากรณีโทษปรับทางอาญา
2. เพื่อศึกษากฎหมายไทยเปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศ เกี่ยวกับปัญหาการบังคับใช้กฎหมายจราจรทางบก และศึกษากรณีโทษปรับทางอาญา
3. เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับการ บังคับใช้กฎหมายจราจรทางบก และศึกษากรณีโทษปรับทางอาญา
4. เพื่อให้ได้แนวทางในการแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรทางบก และกรณีโทษปรับทางอาญาที่เหมาะสม และมีประสิทธิภาพ

## 1.3 สมมติฐานของการศึกษา

ในปัจจุบันการบังคับโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม รวมถึงกฎกระทรวง ระเบียบ ข้อบังคับ ข้อกำหนด ประกาศ และคำสั่งต่าง ๆ นั้น ยังไม่เหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบันจำเป็นต้องมีการปรับเปลี่ยนโทษปรับทางอาญา โดยการนำระบบโทษปรับตามวันและราย ได้มาบังคับใช้ เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพทางเศรษฐกิจปัจจุบันและเหมาะสมกับฐานะของแต่ละบุคคล ซึ่งจะทำให้การบังคับใช้กฎหมายจราจรทางบกมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

<sup>12</sup> ส่วนระบบข้อมูลและสถิติ สำนักแผนงานและงบประมาณ สำนักงานศาลยุติธรรม. (2566). *รายงานข้อมูลสถิติคดีจำนวนข้อหาความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://oppb.coj.go.th/th/page/item/index/id/4>. [2566, 19 พฤษภาคม].

#### 1.4 ขอบเขตของการศึกษา

สารนิพนธ์นี้ศึกษาค้นคว้าเกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องรวมถึงโทษปรับทางอาญาของไทย คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ประมวลกฎหมายอาญา ทั้งนี้ ได้มีการศึกษากฎหมายไทย เปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศ ได้แก่ สหรัฐอเมริกา สหราชอาณาจักร สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี และสาธารณรัฐฟินแลนด์ ในเรื่องเดียวกัน เพื่อหาแนวทางที่เหมาะสมในการปรับเปลี่ยนโทษปรับทางอาญาให้เหมาะสมกับการบังคับใช้ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

#### 1.5 วิธีดำเนินการศึกษา

สารนิพนธ์นี้ใช้วิธีวิจัยทางเอกสาร (Documentary Research) โดยศึกษาจากพระราชบัญญัติ ประกอบกับการค้นคว้าข้อมูลจากเอกสาร และสารสนเทศต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ ในรูปแบบของ ตำบทยกกฎหมาย ตำรา บทความ วารสาร รายงานการวิจัย วิทยานิพนธ์ สารนิพนธ์ รวมถึงการสืบค้นข้อมูล และเอกสารที่เกี่ยวข้องทางอินเทอร์เน็ต (Internet) เพื่อนำมาวิเคราะห์ให้ได้ซึ่งข้อสรุปและแนวทางการแก้ไขปัญหาคriminalกระทำผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้อย่างถูกต้องและเหมาะสม

#### 1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงแนวคิด ทฤษฎี เกี่ยวกับการ บังคับ ใช้กฎหมาย และโทษปรับทางอาญาเกี่ยวกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522
2. ทำให้ทราบถึงมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้โทษปรับทางอาญาของไทย และต่างประเทศ
3. ทำให้ทราบถึงปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการรับผิดชอบทางอาญา กรณีการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522
4. ทำให้ทราบถึงแนวทางในการแก้ไขและพัฒนากฎหมายจราจรทางบก กรณีโทษปรับทางอาญาที่มีประสิทธิภาพ