

มาตรการทางปกครองเกี่ยวกับการตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถ
คณะนิติศาสตร์ปรีดี พนมยงค์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต*
THE ADMINISTRATIVE MEASURES ON DRIVING BEHAVIOR POINT DEDUCTION SYSTEM
OF PRIDI BANOMYONG FACULTY OF LAW, DHURAKIJ PUNDIT UNIVERSITY

ฐากร แก้วใส

Thakoon Kaewsai

คณะนิติศาสตร์ปรีดี พนมยงค์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต, ประเทศไทย

Pridi Banomyong Faculty of Law, Dhurakij Pundit University, Thailand

E-mail: thakoon.aof@gmail.com

โทรศัพท์ 085-2489501

บทคัดย่อ

การวิจัยในครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัญหาทางกฎหมายจากการบังคับใช้มาตรการชะลอการออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีตามคำสั่งหัวหน้ารักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 14/2560 และมาตรการบันทึกคะแนนความประพฤติของผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับรถที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร จากผลการศึกษาพบว่า มีปัญหาเกี่ยวกับการตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถและการชะลอการออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปี ที่ยังไม่สอดคล้องกับหลักความได้สัดส่วนหรือหลักพอสมควรแก่เหตุ และเจตนารมณ์ของกฎหมาย ซึ่งส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย ประชาชนไม่ให้การยอมรับและก่อให้เกิดข้อพิพาทกับเจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมาย

จากผลการศึกษาวิจัย พบว่าควรมีมาตรการบังคับใช้ที่เหมาะสม โดยเห็นควรเสนอให้แก้ไขเพิ่มเติมระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งออกโดยอาศัยฐานอำนาจที่บัญญัติไว้ในมาตรา 142/1 วรรคสอง และมาตรา 142/4 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งได้รับการแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562 โดยยกเลิกหลักเกณฑ์วิธีการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถในกรณีตัดคะแนนในข้อหาความผิดกรณีได้รับใบสั่งและไม่ชำระค่าปรับโดยไม่มีเหตุอันสมควรและกรณีที่ไม่ทราบตัวผู้ขับขี่ที่กำหนดให้ตัดคะแนนตามชื่อที่ปรากฏในหลักฐานทางทะเบียนเป็นผู้ครอบครองรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ หรือเป็นผู้ประกอบการขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และยกเลิกมาตรา 141/1 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 14/2560 เรื่อง มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก ลงวันที่ 21 มีนาคม 2560 ผู้วิจัยเห็นว่าการแก้ไขระเบียบดังกล่าว จะสามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกรรมการขับรถให้มีความปลอดภัย เคารพกฎหมายจราจร และเป็นที่ยอมรับของประชาชน และไม่ก่อให้เกิดข้อพิพาทกับเจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมายต่อไป

* Received 16 October 2025; Revised 22 February 2026; Accepted 2 March 2026



คำสำคัญ: เครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปี, การตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถ, การชะลอการออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปี

Abstract

This thesis aims to study the legal issues arising from the enforcement of the measure to delay the issuance of annual tax payment label under the Order of the Head of the National Council for Peace and Order No. 14/2560, as well as the measure to record the behavior points of licensed drivers who violate or fail to comply with traffic laws. The study found that there are problems concerning the deduction of driving behavior points and the delay in issuing annual tax payment stickers, which are not yet consistent with the principles of public law and the intent of the legislation. These issues affect the effectiveness of law enforcement, lead to a lack of public acceptance, and result in disputes between citizens and law enforcement officers.

The researcher therefore proposes an amendment to the regulations concerning the criteria, procedures, and conditions of the driving behavior point recording system for licensed drivers, which were issued under the authority provided in Section 142/1, paragraph two, and Section 142/4 of the Land Traffic Act B.E. 2522 (1979), as amended by the Land Traffic Act (No. 12) B.E. 2562 (2019), abolishes the criteria and methods for recording driving behavior points in cases of point deductions for offenses resulting in a citation and failing to pay the fine without reasonable cause, as well as in cases where the driver cannot be identified and points are instead deducted based on the name appearing in the vehicle registration records as the legal owner under the vehicle law, or as the transport operator under the land transport law. In addition, Section 141/1 of the Land Traffic Act B.E. 2522 (1979), as amended by the Order of the Head of the National Council for Peace and Order No. 14/2560 on measures to enhance the efficiency of law enforcement under the Land Traffic Act, dated March 21, 2017, should also be repealed. In order to confirm that the enforcement of such legal measures is consistent with the principles of public law and the intent of the legislation, is effective, capable of promoting safer driving behavior, encourages respect for traffic laws, gains public acceptance, and prevents future disputes between citizens and law enforcement officers.

Keywords: Annual Tax Payment Label, Deduction of Driving Behavior Points, Delay the Issuance of Annual Tax Payment Label

บทนำ

เนื่องจากปัจจุบันมีผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรเป็นจำนวนมาก โดยมีพฤติกรรมหลักเลี้ยวและเพิกเฉยต่อการบังคับใช้กฎหมาย และซ้ำยังปรากฏว่ามีการกระทำความผิดดังกล่าวซ้ำอีกในระยะเวลาอันสั้น ซึ่งพฤติกรรมดังกล่าวส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน รวมทั้งความสงบเรียบร้อยของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนทั่วไป ซึ่งอุบัติเหตุทางถนนก่อให้เกิดความสูญเสียแก่ประเทศไทยเป็น



อย่างมาก สำหรับสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทยยังคงเผชิญกับวิกฤตการณ์ที่รุนแรง แม้รายงานจากองค์การอนามัยโลก (WHO) ในปี ค.ศ. 2023 ซึ่งใช้ข้อมูลปี ค.ศ. 2021 จะระบุว่าคนไทยเสียชีวิต 18,218 ราย หรือคำนวณเป็น 25 รายต่อแสนประชากรจากอุบัติเหตุทางถนน โดยอัตราการเสียชีวิตของไทยอยู่ในอันดับที่ 18 ของโลก (พงศศูลี จิระวัณนรักษ์, 2567) แต่ตัวเลขผู้เสียชีวิตสะสมในปี พ.ศ. 2567 ข้อมูลล่าสุด ณ วันที่ 27 ตุลาคม 2567 มีตัวเลขผู้เสียชีวิตสะสมสูงถึง 11,251 ราย และมีตัวเลขการบาดเจ็บสะสม 690,040 ราย (ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ ThaiRSC เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน, 2567) สะท้อนให้เห็นว่าปัจจัยด้านพฤติกรรมมนุษย์ โดยเฉพาะการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ยังคงเป็นสาเหตุที่สำคัญที่คร่าชีวิตประชากรผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างต่อเนื่อง สภาพปัญหาที่สำคัญคือสภาวะการไม่เกรงกลัวกฎหมาย ซึ่งเห็นได้ชัดจากสถิติที่ผู้ขับขี่เพิกเฉยต่อการปฏิบัติตามใบสั่งจราจร โดยมีอัตราการไม่ชำระค่าปรับสูงกว่าร้อยละ 70 ต่อปี ตัวเลขนี้สะท้อนว่ามาตรการบังคับใช้กฎหมายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่มีอยู่เดิมนั้น ขาดประสิทธิภาพในการติดตามตัวผู้กระทำความผิดมาลงโทษ ส่งผลให้เกิดพฤติกรรมกระทำความผิดซ้ำอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากผู้ขับขี่ยอมเสี่ยงเห็นว่าการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรไม่ก่อให้เกิดผลกระทบในด้านลบต่อการใช้ชีวิตประจำวันของตนแต่อย่างใด และเพื่ออุดช่องว่างดังกล่าว รัฐจึงได้พยายามนำ “มาตรการทางปกครอง” มาใช้บังคับกับผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร เพื่อเป็นเครื่องมือเสริมในการบังคับใช้กฎหมายและปรับปรุงพฤติกรรมของผู้ขับขี่ให้ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร โดยมีการนำมาตรการชะลอการออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีและระบบการตัดคะแนนความประพฤติและมาบังคับใช้ ดังนี้

1. คำสั่งหัวหน้ารักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 14/2560 เรื่อง มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก ลงวันที่ 21 มีนาคม 2560 (คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 14/2560, (2560)) ซึ่งมีสาระสำคัญ คือ การแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยให้ยกเลิกความในมาตรา 141 ทวิ และให้ใช้ความในมาตรา 141/1 แทน เพื่อกำหนดมาตรการชะลอการออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีสำหรับเจ้าของรถที่ค้างชำระค่าปรับตามใบสั่งจราจร กรณีเจ้าของรถไม่ชำระค่าปรับที่ค้างชำระในขั้นตอนการเสียภาษีประจำปีสำหรับรถ โดยเจ้าของรถที่ชำระภาษีแต่เพียงอย่างเดียวจะไม่ได้รับเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปี แต่จะได้รับเพียงหลักฐานชั่วคราวซึ่งใช้แทนเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีได้ 30 วัน นับแต่วันที่ยานทะเบียนของกรมการขนส่งทางบกออกให้ และต่อมาหากเจ้าของรถหรือตัวแทนเจ้าของรถได้ไปชำระค่าปรับที่ค้างชำระครบถ้วนภายในกำหนดระยะเวลา 30 วันนับแต่วันที่รับแจ้งจากนายทะเบียน ให้เจ้าของรถหรือตัวแทนเจ้าของรถนำหลักฐานการชำระค่าปรับดังกล่าวมาแสดงต่อนายทะเบียนเพื่อรับเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีต่อไป และให้คดีเป็นอันเลิกกัน และกรณีเจ้าของรถไม่ชำระค่าปรับที่ค้างชำระหรือชำระไม่ครบถ้วนภายในกำหนดระยะเวลา 30 วันนับแต่วันที่รับแจ้งจากนายทะเบียน ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตำรวจแจ้งนายทะเบียนให้งดการออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปี และแจ้งให้พนักงานสอบสวนดำเนินการต่อไป ทั้งนี้ การใช้รถโดยไม่แสดงเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีอาจเป็นการกระทำความผิดตามมาตรา 11 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 2,000 บาท ตามมาตรา 60

2. การแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยออกเป็นพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562 (พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562, 2562) เพื่อกำหนดมาตรการตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถมาใช้กับผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ซึ่งจะนำไปสู่การถูกสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับรถของผู้ขับขี่ผู้นั้นต่อไปอันถือเป็นการใช้มาตรการทางปกครองที่จะนำมาใช้บังคับกับผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรซ้ำ และต่อมาสำนักงานตำรวจแห่งชาติและกรมการขนส่งทางบกได้

ร่วมกันดำเนินการอนุญาตเกี่ยวกับมาตรการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถตามมาตรา 142/1 และมาตรา 142/4 คือ ระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ พ.ศ. 2565 และที่แก้ไขเพิ่มเติม (ระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่, (2565)) ซึ่งมีหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการตัดคะแนน ดังนี้

(1) กำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถทุกคนมี 12 คะแนน (ไม่ว่าจะมีใบอนุญาตขับรถกี่ชนิดก็ตามทั้งใบอนุญาตขับรถที่ออกตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และใบอนุญาตเป็นขับรถที่ออกตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522) หากกระทำความผิดตามข้อหาที่กำหนดให้ตัดคะแนน ก็จะดำเนินการตัดคะแนนใบอนุญาตขับรถทุกประเภท โดยระยะแรกยังไม่มีมีการแยกการตัดคะแนนตามประเภทของใบอนุญาตขับรถ และลักษณะรถ และเมื่อถูกตัดคะแนนจนหมดคะแนนก็ถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับรถทุกประเภทเป็นเวลา 90 วัน

(2) กำหนดกลุ่มข้อหาความผิดซึ่งมีระดับคะแนนที่จะต้องถูกตัดในแต่ละข้อหาตั้งแต่ 1 – 4 คะแนน ดังนี้

(2.1) ข้อหาความผิดที่จะต้องถูกตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถโดยทันที กล่าวคือ เมื่อกระทำความผิดตามข้อหาความผิดในกลุ่มนี้แล้ว (ตัวอย่างข้อหาความผิด เช่น ฝ่าไฟแดง ใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ขับรถไม่หยุดให้คนเดินข้ามทาง วน ทางข้าม เป็นต้น) ก็จะต้องถูกตัดคะแนนทันทีเมื่อชำระค่าปรับหรือเมื่อพ้นกำหนดเวลาตามหนังสือแจ้งการไม่ปฏิบัติตามใบสั่งเว้นแต่มีการโต้แย้งหรือปฏิเสธข้อหาตามใบสั่ง ซึ่งจะต้องถูกตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถ

(2.2) ข้อหาความผิดที่นอกเหนือจาก (2.1) โดยเมื่อกระทำความผิดแล้ว ยังไม่ต้องถูกตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถทันที แต่จะต้องถูกตัดคะแนนก็ต่อเมื่อพ้นกำหนดระยะเวลา 30 วันนับจากวันที่นายทะเบียนของกรมการขนส่งทางบกแจ้งจำนวนค่าปรับที่ค้างชำระให้ทราบตามมาตรา 141/1 (2) (ก) ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 14/2560 เรื่อง มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก ลงวันที่ 21 มีนาคม 2560 ตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น และผู้ขับรถไม่ชำระค่าปรับที่ค้างชำระให้ครบถ้วนภายในระยะเวลาดังกล่าว และถ้าหากผู้กระทำความผิดได้ชำระค่าปรับตามใบสั่งจราจรที่ค้างชำระให้ครบถ้วนถูกต้องภายในระยะเวลาดังกล่าวแล้วผู้กระทำความผิดก็ไม่ต้องถูกตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถแต่อย่างใด

(3) การคืนคะแนนที่ถูกตัด มีการกำหนดหลักเกณฑ์ ดังนี้

(3.1) กรณีใช้สิทธิอบรมความรู้เกี่ยวกับการขับรถและวินัยจราจร หรือ

(3.2) กรณีไม่ใช้สิทธิอบรมความรู้เกี่ยวกับการขับรถและวินัยจราจร

(3.2.1) เมื่อพ้นกำหนด 1 ปี นับแต่วันที่ถูกลดคะแนนในแต่ละข้อหา

(3.2.2) กรณีถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาต จะได้รับคืน 8 คะแนน เมื่อพ้นกำหนดวันที่ถูกสั่งพักใช้ หากไม่ได้กระทำความผิดอีกภายในระยะเวลา 1 ปี จะได้รับคืนอีก 4 คะแนน

(4) การอบรมเพื่อขอรับคืนคะแนนที่ถูกตัด มีการกำหนดหลักเกณฑ์ ดังนี้

(4.1) ผู้มีสิทธิอบรมต้องมีคะแนนเหลือน้อยกว่า 6 คะแนน หรือถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตเป็นเวลา 90 วัน

(4.2) สามารถอบรมได้ปีละ 2 ครั้ง ตามปีปฏิทิน โดยการใช้สิทธิอบรมครั้งที่ 1 จะได้รับคืนคะแนนกลับมาไม่เกิน 12 คะแนน และการใช้สิทธิอบรมครั้งที่ 2 จะได้รับคืนคะแนนกลับมาเป็น 6 คะแนน

(5) เมื่อผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับรถถูกตัดคะแนนจนหมดคะแนนแล้ว ก็จะถูกเจ้าพนักงานจราจรสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับรถเป็นระยะเวลา 90 วัน และภายในระยะเวลา 3 ปี นับแต่วันที่ถูกลดคะแนนใช้ใบอนุญาตขับรถครั้งแรก



หากถูกตัดคะแนนจนหมดคะแนนแล้วถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับรถเกินกว่า 2 ครั้ง ก็จะต้องถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับรถเป็นระยะเวลาเกินกว่า 90 วัน หรืออาจถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับรถได้

อย่างไรก็ตาม การนำมาตรการเหล่านี้มาใช้บังคับอาจก่อให้เกิดความขัดแย้งในเชิงหลักการและปัญหาในเชิงปฏิบัติที่ส่งผลกระทบต่อสิทธิของประชาชน และไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ในการปรับปรุงพฤติกรรมของผู้ขับขี่ให้เคารพกฎหมายจราจรได้ โดยสามารถวิเคราะห์สภาพปัญหาทางกฎหมายตามประเด็นได้ ดังนี้

ประการแรก คือ แม้ระบบการตัดคะแนนจะมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างระเบียบวินัยจราจร แต่เงื่อนไขในข้อหาบางประเภทกลับกำหนดว่า ผู้ขับขี่จะถูกตัดคะแนนก็ต่อเมื่อพ้นกำหนดระยะเวลาแจ้งเตือนและไม่ชำระค่าปรับมาตรการทางปกครองนี้จะส่งผลกระทบต่อผู้ขับขี่ที่ไม่ชำระค่าปรับเท่านั้น ผู้ขับขี่สามารถชำระค่าปรับเพื่อหลีกเลี่ยงการตัดคะแนนได้ กระบวนการนี้ส่งผลให้ความมุ่งหมายของกฎหมายที่ต้องการปรับปรุงพฤติกรรมของผู้ขับขี่ให้เคารพกฎหมายจราจรเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนนั้นอาจไม่บรรลุวัตถุประสงค์ได้

ประการที่สอง คือ ในกรณีที่ไม่สามารถระบุตัวผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดได้ กฎหมายให้อำนาจเจ้าหน้าที่ในการตัดคะแนนความประพฤติของเจ้าของรถตามทะเบียนรถ การกำหนดความรับผิดชอบในลักษณะดังกล่าวถือเป็นการบังคับใช้กฎหมายกับบุคคลที่ไม่ได้เป็นผู้ฝ่าฝืนกฎหมายโดยตรงต้องได้รับโทษจากการกระทำของผู้อื่น ซึ่งถือเป็นประเด็นที่ต้องพิจารณาว่า มาตรการดังกล่าวมีความได้สัดส่วนหรือไม่

ประการสุดท้าย คือ มาตรการชะลอการออกเครื่องหมายเสียภาษีประจำปีส่งผลให้เจ้าของรถไม่สามารถนำรถที่ชำระภาษีแล้วไปใช้งานได้อย่างปกติเพียงเพราะไม่ชำระค่าปรับจราจรที่ค้างชำระ มาตรการนี้ย่อมก่อให้เกิดวงจรรวมรับผิดชอบที่ไม่สิ้นสุด กล่าวคือ เมื่อประชาชนมีความจำเป็นต้องใช้รถที่ไม่มีเครื่องหมายแสดงการเสียภาษี (ซึ่งเกิดจากการถูกชะลอไว้โดยรัฐ) ย่อมนำไปสู่การถูกตัดคะแนนความประพฤติเพิ่มเติมอีกชั้นหนึ่ง ทั้งที่ในความเป็นจริง รัฐมีกลไกตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 ที่สามารถใช้บังคับให้เกิดผลตามกฎหมายได้โดยไม่ต้องอาศัยวิธีการจำกัดสิทธิในทรัพย์สินที่เป็นการสร้างภาระเกินสมควรแก่เหตุได้

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาแนวคิดทฤษฎีและมาตรการทางปกครองเกี่ยวกับการตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถ
2. เพื่อศึกษาเปรียบเทียบของต่างประเทศและของไทยสำหรับมาตรการทางปกครองเกี่ยวกับการตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถ
3. เพื่อศึกษาวิเคราะห์ปัญหามาตรการทางปกครองเกี่ยวกับการตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถ
4. เพื่อเสนอแนะแนวทางในการแก้ปัญหามาตรการทางปกครองเกี่ยวกับการตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถ

ระเบียบวิธีการวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการศึกษาวิจัยและใช้วิธีการในลักษณะวิจัยเชิงเอกสาร (Document Research) โดยการค้นคว้าหาข้อมูลจากหนังสือวิชาการ ตำรากฎหมาย สารนิพนธ์ วิทยานิพนธ์ บทความวิชาการ วารสาร เอกสารต่างๆ ตำบกฎหมาย รวมถึงสื่ออิเล็กทรอนิกส์ทั้งหลายที่เป็นภาษาไทยและต่างประเทศ เพื่อนำข้อมูลมาศึกษาและดำเนินการวิเคราะห์หาข้อสรุปและข้อเสนอแนะเพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาต่อไป

ผลการวิจัย

จากศึกษาวิเคราะห์ปัญหามาตรการทางปกครองเกี่ยวกับการตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถของประเทศไทยสำหรับผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกเปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศ พบว่า

1. ประเทศไทย ตัดคะแนนตามข้อหาความผิดและตัดคะแนนเมื่อไม่ชำระค่าปรับ และอาจมีการตัดคะแนนของเจ้าของรถกรณีที่ไม่ทราบตัวผู้ขับขี่ที่กระทำความผิด และมีมาตรการชะลอการออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีกรณีเจ้าของรถไม่ชำระค่าปรับที่ค้างชำระในขั้นตอนการเสียภาษีประจำปีสำหรับรถ
2. ประเทศฝรั่งเศส ตัดคะแนนตามข้อหาความผิด โดยไม่มีการตัดคะแนนเมื่อไม่ชำระค่าปรับหรือกรณีที่ไม่ทราบตัวผู้ขับขี่ที่กระทำความผิด (French Republic Service Public, 2025)
3. ประเทศจีน ตัดคะแนนตามข้อหาความผิด โดยไม่มีการตัดคะแนนเมื่อไม่ชำระค่าปรับหรือกรณีที่ไม่ทราบตัวผู้ขับขี่ที่กระทำความผิด (สำนักงานศูนย์วิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2564)
4. ประเทศญี่ปุ่น ตัดคะแนนตามข้อหาความผิด โดยไม่มีการตัดคะแนนเมื่อไม่ชำระค่าปรับหรือกรณีที่ไม่ทราบตัวผู้ขับขี่ที่กระทำความผิด และมีการออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีเฉพาะรถขนาดเล็กและรถจักรยานยนต์ ซึ่งตรวจสอบการชำระภาษีประจำปีสำหรับรถโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (Japan Safe Driving Center, 2025)
5. ประเทศสิงคโปร์ ตัดคะแนนตามข้อหาความผิด โดยไม่มีการตัดคะแนนเมื่อไม่ชำระค่าปรับหรือกรณีที่ไม่ทราบตัวผู้ขับขี่ที่กระทำความผิด และไม่มีการออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปี ซึ่งตรวจสอบการชำระภาษีประจำปีสำหรับรถโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, 2566)
6. สหราชอาณาจักร ไม่มีการออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปี ซึ่งตรวจสอบการชำระภาษีประจำปีสำหรับรถโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (Vehicle Excise and Registration Act 1994, 2014)

อภิปรายผลการวิจัย

จากการศึกษาพบว่า มาตรการตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และมาตรการชะลอการออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีตามคำสั่ง คสช. ที่ 14/2560 แม้จะมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างวินัยจราจร และมีความมุ่งหมายที่จะใช้เป็นกลไกในการป้องกัน แก้ไข และคัดกรองผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรซ้ำๆ ออกจากท้องถนน แต่เมื่อพิจารณาในมิติทางด้านกฎหมายแล้ว มาตรการดังกล่าวกลับมีประเด็นที่ต้องวิเคราะห์ถึงผลกระทบต่อหลักการพื้นฐานทางกฎหมายมหาชนอย่างมีนัยสำคัญ เช่น หลักแห่งความพอสมควรแก่เหตุหรือหลักแห่งความได้สัดส่วน หลักการสภาพบังคับทางกฎหมายมหาชนและภารกิจในการรักษาความสงบเรียบร้อยสาธารณะ (พรสันต์ เลี้ยงบุญเลิศชัย, 2567) ดังนี้

1. มาตรการทางปกครองดังกล่าวมีการผสมผสานระหว่าง “การควบคุมพฤติกรรมในการขับรถ” และ “การบังคับชำระค่าปรับตามใบสั่งจราจร” โดยประเด็นที่มีความเด่นชัดคือ มีการนำมาตรการทางปกครองมาใช้เป็นเครื่องมือในการบังคับชำระค่าปรับด้วย ซึ่งเห็นได้จากการกำหนดให้มีการตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถกรณีไม่ชำระค่าปรับและหากผู้ขับขี่มีการชำระค่าปรับก็จะต้องถูกตัดคะแนนแต่อย่างใด ผู้วิจัยเห็นว่า มาตรการนี้สะท้อนถึงการมุ่งเน้นสัมฤทธิ์ผลในทางรายได้ของเงินค่าปรับมากกว่าความปลอดภัยสาธารณะ ส่งผลให้มาตรการขาดความรวดเร็วในการจัดการกับผู้กระทำผิดที่แท้จริง และอาจกลายเป็นช่องทางให้ผู้มีฐานะทางเศรษฐกิจหลักเลี่ยงผลกระทบได้ด้วยการชำระเงิน ซึ่งอาจไม่สอดคล้องหลักการสภาพบังคับทางกฎหมายมหาชนที่ต้องมุ่งรักษาความสงบเรียบร้อยเป็นสำคัญ (ชาญชัย แสวงศักดิ์, 2564) อีกทั้ง การตัดคะแนนกรณีไม่แสดงเครื่องหมายเสียภาษีอันเนื่องมาจากกรณีไม่ชำระค่าปรับตามใบสั่งจราจรที่ค้างชำระในขั้นตอนการชำระภาษีประจำปี ผู้วิจัยเห็นว่า ขาดความเชื่อมโยงโดยตรงกับพฤติกรรมในการขับรถที่ส่งผลต่อความปลอดภัยสาธารณะ การมุ่งเน้นการใช้อำนาจแทรกแซงกระบวนการทางภาษีเพื่อให้ชำระเงิน จึงอาจเป็นการสร้างภาระแก่ประชาชนเกินสมควรและอาจไม่สอดคล้องกับหลักความได้สัดส่วน (บรรเจิด สิงคะเนติ, 2564) เนื่องจากผู้ที่มีฐานะทางเศรษฐกิจดีสามารถชำระ



ค่าปรับเพื่อหลีกเลี่ยงการถูกตัดคะแนนได้ ซึ่งทำให้ประสิทธิภาพในการควบคุมพฤติกรรมผู้ขับขี่ลดลงและไม่เป็นไปตามความมุ่งหมายในการบังคับใช้มาตรการตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถ

2. ปัญหาการตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถในกรณีที่ไม่ทราบตัวผู้ขับขี่ที่แท้จริง แต่ใช้วิธีการลงโทษบุคคลตามชื่อที่ปรากฏในทะเบียนรถแทน ผู้วิจัยเห็นว่า มาตรการนี้ไม่มีความเหมาะสมและไม่จำเป็น เนื่องจากไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ในการควบคุมพฤติกรรมของผู้ขับรถที่กระทำความผิดจริงได้ และยังเป็นภาระผลกระทบในการพิสูจน์ความบริสุทธิ์ไปยังเจ้าของรถและต้องรับผิดชอบผู้อื่นอันส่งผลกระทบต่อเจ้าของรถได้รับความเดือดร้อนเกินสมควร ซึ่งถือเป็นมาตรการที่อาจไม่สอดคล้องกับหลักความได้สัดส่วน (วรพจน์ วิสสุตพิชญ์, 2566) การสังเคราะห์ประเด็นปัญหานี้แสดงให้เห็นว่า หากต้องการให้มาตรการดังกล่าวบรรลุวัตถุประสงค์ในการควบคุมพฤติกรรมของผู้ขับรถที่กระทำความผิดจริงได้ จำเป็นต้องจัดให้มีมาตรการพิสูจน์ตัวตนให้ชัดเจนก่อนการตัดคะแนน เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่เจ้าของรถและสามารถลงโทษผู้ที่กระทำความผิดจริงได้ต่อไป

3. ปัญหาการชะลอการออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีสำหรับรถนี้ ผู้วิจัยเห็นว่า อาจมีปัญหาในเรื่องความชอบธรรมทางกฎหมายและการใช้อำนาจอธิปไตย นอกจากมิติความพอสมควรแก่เหตุแล้ว มาตรการเหล่านี้ยังมีประเด็นเรื่อง ความชอบธรรมในการตรากฎหมาย (เกรียงไกร เจริญธนาวัฒน์, 2565) เนื่องจากพื้นฐานของมาตรการชะลอการออกเครื่องหมายเสียภาษีประจำปีสำหรับรถมาจากคำสั่ง คสช. ที่ 14/2560 เรื่อง มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก ซึ่งไม่ได้ผ่านกระบวนการนิติบัญญัติตามปกติ และอาจไม่สอดคล้องกับเจตนารมณ์ของกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกที่มุ่งเน้นการจัดเก็บภาษีประจำปีสำหรับรถอันอาจนำไปสู่การสูญเสียรายได้ของรัฐบาลจากการจัดเก็บภาษีประจำปีสำหรับรถ และยิ่งก่อให้เกิดความเสี่ยงทางกฎหมายแก่นายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกที่อาจถูกฟ้องร้องดำเนินคดี เนื่องจากกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ไม่มีบทบัญญัติให้อำนาจนายทะเบียนในการงดหรือชะลอการออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีได้ นอกจากนี้ ศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษาให้นายทะเบียนออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปี เนื่องจากไม่สามารถตรวจสอบได้ว่าเจ้าพนักงานจราจรดำเนินการตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ในมาตรา 141/1 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยคำสั่ง คสช. ที่ 14/2560 ครบถ้วนถูกต้องหรือไม่

ในการนี้ เพื่อให้มาตรการตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถซึ่งเป็นมาตรการทางปกครองที่ใช้ในการควบคุมพฤติกรรมในการขับรถของผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับรถมีความสอดคล้องกับหลักความพอสมควรแก่เหตุและมีประสิทธิภาพอย่างแท้จริง ผู้วิจัยเห็นว่า ควรดำเนินการปรับปรุงมาตรการดังกล่าวโดยแยกแยะระหว่าง “มาตรการควบคุมพฤติกรรมในการขับรถ” ออกจาก “มาตรการบังคับชำระค่าปรับ” ให้ชัดเจน โดยยกเลิกการตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถสำหรับกรณีที่ไม่ชำระค่าปรับหรือการไม่แสดงเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปี ทั้งที่ชำระภาษีแล้วแต่ยังไม่ชำระค่าปรับเพื่อลดผลกระทบต่อสิทธิในการใช้รถของผู้เสียภาษี และเปลี่ยนมาใช้วิธีการตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถโดยทันทีเมื่อเกิดการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร เพื่อความรวดเร็วในการป้องกันและแก้ไขพฤติกรรมของผู้ขับรถที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายซ้ำ ในขณะเดียวกัน ในส่วนของการบังคับชำระค่าปรับ ควรใช้กระบวนการดำเนินคดีตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 ซึ่งเป็นกระบวนการลงโทษผู้ขับรถให้ต้องชำระค่าปรับเป็นพินัยต่อไป

สรุปและข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาและวิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับรถ ผู้วิจัยได้มีข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยอิงหลักการและทฤษฎีทางกฎหมาย

รวมถึงกฎหมายต่างประเทศและกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้อง เช่น พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อให้การใช้มาตรการทางปกครองโดยการตัดคะแนนความประพฤติ ในการขับรถมีประสิทธิภาพ ส่งเสริมพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัย ลดการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรเพิ่มความ ปลอดภัยบนท้องถนน และลดการเกิดข้อโต้แย้งระหว่างเจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมายกับผู้ขับรถ ดังนี้

1. เห็นควรพิจารณาแก้ไขเพิ่มเติมระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนน ความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งออกตามความในมาตรา 142/1 วรรคสอง และมาตรา 142/4 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562 ในประเด็นดังนี้

(1) เห็นควรยกเลิกหลักเกณฑ์การตัดคะแนนสำหรับกรณีที่ไม่ชำระค่าปรับ และใช้มาตรการทดแทนโดยกำหนด หลักเกณฑ์การตัดคะแนนทันทีเมื่อมีการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรไม่ว่าจะมีการชำระค่าปรับหรือไม่ก็ตาม เพื่อให้การ ตัดคะแนนเป็นมาตรฐานเดียวกัน และสอดคล้องกับแนวทางสากล

(2) เห็นควรยกเลิกหลักเกณฑ์การตัดคะแนนโดยไม่ทราบตัวผู้ขับขี่ และคงหลักเกณฑ์การตัดคะแนนเฉพาะผู้ขับขี่ที่ กระทำความผิดจริง พร้อมกำหนดระบบการพิสูจน์ตัวตนที่ชัดเจนและมีขั้นตอนการอุทธรณ์ที่โปร่งใส หากเจ้าของ หรือผู้ครอบครองรถไม่สามารถแจ้งตัวผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดตามกฎหมายจราจรได้ ก็เห็นควรกำหนดบทลงโทษ ไว้เป็นการเฉพาะในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อให้มีการลงโทษเจ้าของรถดังกล่าวให้มีความ เหมาะสมต่อไป

2. เห็นควรพิจารณายกเลิกมาตรการชะลอการออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีตามมาตรา 141/1 แห่ง พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยคำสั่งหัวหน้ารักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 14/2560 แต่ควรบังคับใช้มาตรการตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถสำหรับผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย ว่าด้วยการจราจรทางบกโดยเคร่งครัด และดำเนินคดีกับผู้ที่ไม่ชำระค่าปรับตามใบสั่งจราจรที่ค้างชำระโดยใช้ กระบวนการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 โดยจัดส่งสำนวนความผิดทางพินัยไปยัง พนักงานอัยการเพื่อฟ้องคดีต่อศาลเพื่อศาลจะได้พิจารณาพิพากษาหรือออกคำสั่งให้ผู้ขับขี่ให้ชำระค่าปรับต่อไป

บรรณานุกรม

คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 14/2560 เรื่อง มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย ว่าด้วยการจราจรทางบก. (21 มีนาคม 2560). ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 134 ตอนพิเศษ 85 ง หน้า 39.

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562. (22 พฤษภาคม 2562). ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 136 ตอนพิเศษ 67 ก หน้า 67.

ระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของ ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ พ.ศ. 2565. เล่ม 139 ตอนพิเศษ 166 ง หน้า 7.

เกรียงไกร เจริญนาวัฒน์. (2565). หลักพื้นฐานกฎหมายมหาชน (พิมพ์ครั้งที่ 8). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์วิญญูชน.

ชาญชัย แสวงศักดิ์. (2564). โทษทางปกครอง : กฎหมายเปรียบเทียบ. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์วิญญูชน.

บรรเจิด สิงคะเนติ. (2564). หลักกฎหมายมหาชน หลักนิติธรรม/นิติรัฐ ในฐานะ “เกณฑ์” จำกัดอำนาจรัฐ (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์วิญญูชน.

พงศ์สุลี จีระวัฒนรักษ์. (2567). ปรับพฤติกรรมขับขี่ สร้างถนนสายปลอดภัย ไร้เสี่ยงอุบัติเหตุ.

สืบค้น 30 ตุลาคม 2567, จาก <https://www.shorturl.asia/hLYUf>

พรสันต์ เลี้ยงบุญเลิศชัย. (2567). หลักพื้นฐานทางกฎหมายปกครอง ข้อความคิดว่าด้วยรัฐ ฝ่ายปกครองและอำนาจ



- ทางปกครอง (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์วิญญูชน.
- มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. (2566). รายงานการวิจัยและนวัตกรรมฉบับสมบูรณ์ โครงการ
การเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษาการบังคับใช้ระบบ
ตัดแต้ม. สืบค้น 31 ตุลาคม 2567, จาก <https://tdri.or.th/2024/08/570421/>
- วรพจน์ วิศรุตพิชญ์. (2566). ข้อความคิดและหลักการพื้นฐานบางประการของกฎหมายปกครอง (พิมพ์ครั้งที่ 6).
กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์วิญญูชน.
- ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ ThaiRSC เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน. ข้อมูลรับแจ้งอุบัติเหตุ
ทางถนน ผู้เสียชีวิตสะสม. สืบค้น 27 ตุลาคม 2567, จาก <https://www.thairsc.com/>
- French Republic Service Public. (2025). Driving license: scale of points removed per offense.
Retrieved March 21, 2025, from <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F31551>
- Japan Safe Driving Center. (2025). Notification of points accumulated. Retrieved June 15, 2025,
from <https://www.jsdc.or.jp/en/tabid/146/Default.aspx>
- United Kingdom. (2014). Vehicle Excise and Registration Act 1994, c. 22, as amended October 1,
2014 (UK). Retrieved February 21, 2026, from <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1994/22/section/33/2014-10-01>