



รายงานฉบับสมบูรณ์

โครงการวิจัย “การจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร”

โดย

ศาสตราจารย์วีระพงษ์ บุญโญภาส

อาจารย์สุพัตรา แผนวิจิต

พฤศจิกายน 2558

รายงานฉบับสมบูรณ์

โครงการวิจัย “การจัดตั้งศาลจรรยาบรรณในเขตกรุงเทพมหานคร”

คณะผู้วิจัย

- ศาสตราจารย์วาระพงษ์ บุญญภาส
- อาจารย์สุพัตรา แผนวิจิต

สังกัด

คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
นักวิจัยและที่ปรึกษาอิสระ

สนับสนุนโดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)
(ความเห็นในรายงานนี้เป็นของผู้วิจัย สกว. ไม่จำเป็นต้องเห็นด้วยเสมอไป)

คำนำ

ในการดำเนินโครงการศึกษาวิจัยเรื่อง “การจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร” ครั้งนี้ คณะผู้วิจัยขอขอบคุณสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) ที่ได้สนับสนุนทุนการศึกษาค้นคว้าวิจัย ขอขอบคุณผู้ทรงคุณวุฒิทุกท่านที่ได้ให้ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษาค้นคว้า และขอขอบคุณพลตำรวจตรี ดร. อดุลย์ ธีระการศีกดิ์ รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ในฐานะผู้ประสานงานกลาง สำหรับความสนับสนุน ช่วยเหลือและอำนวยความสะดวกอย่างดียิ่งระหว่างที่ดำเนินโครงการ ทำให้คณะผู้วิจัยสามารถดำเนินงานได้บรรลุตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย

นอกจากนั้น คณะผู้วิจัยขอขอบคุณบุคลากรของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) ทุกท่านที่ได้ให้ความช่วยเหลือและอำนวยความสะดวกในเรื่องต่างๆ ด้วยดี ขอขอบคุณผู้ให้ข้อมูลสำคัญทุกท่านที่ได้สละเวลาอันมีค่าให้ผู้วิจัยได้เก็บรวบรวมข้อมูลและสัมภาษณ์เชิงลึก และขอขอบคุณผู้เข้าร่วมสัมภาษณ์เพื่อนำเสนอรายงานและรับฟังความคิดเห็นทุกท่าน ที่มีส่วนสำคัญทำให้งานวิจัยครั้งนี้มีเนื้อหาสมบูรณ์ สามารถใช้เป็นองค์ความรู้สำหรับการศึกษาและเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนากฎหมาย และปรับปรุงระบบการบังคับใช้กฎหมายจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่ออำนวยความสะดวกยุติธรรมให้แก่ประชาชนอย่างสูงสุด

คณะผู้วิจัย

ศาสตราจารย์วีระพงษ์ บุญญะภาส

อาจารย์สุพัตรา แผนวิชิต

บทสรุปผู้บริหาร

1. ความเป็นมาและสภาพปัญหา

กฎหมายจราจรโดยเฉพาะอย่างยิ่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นเพื่อให้เกิดความสะดวก และปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เป็นกฎเกณฑ์ที่บัญญัติให้ทันกับการพัฒนาทางเทคโนโลยียานยนต์และสภาพการจราจร เป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นด้วยเหตุผลทางเทคนิค เพื่อมุ่งจัดระเบียบทางสังคม และจากการที่บทบัญญัติของกฎหมายจราจรมีลักษณะเป็นคำสั่งหรือข้อห้ามของเจ้าพนักงานของรัฐหรือเป็นระเบียบข้อบังคับของสังคม ความผิดจราจรส่วนใหญ่จึงเป็นความผิดเล็กน้อย กฎหมายให้อำนาจเจ้าพนักงานสามารถถ่วงดุลความผิดเบื้องต้นให้คดีเล็กน้อยโดยไม่ต้องนำคดีมาฟ้องศาล โดยการว่ากล่าวตักเตือนหรือการเปรียบเทียบปรับ การปฏิบัติตามกฎหมายจึงมักจะถูกละเลยหรือมีการกระทำความผิดจราจรมากขึ้น และปัญหาที่สำคัญที่ทำให้การจราจรติดขัดและเกิดอุบัติเหตุจราจร มาจากการที่ผู้ใช้รถใช้ถนนกระทำความผิดกฎหมายจราจรเป็นจำนวนมาก ซึ่งหน่วยงานองค์กรและเจ้าหน้าที่ของรัฐที่มีอยู่ไม่สามารถที่จะรักษา ควบคุมและบังคับใช้กฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่งผลความเสียหายให้แก่ชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน นอกจากนั้นยังเป็นช่องทางให้เจ้าหน้าที่รัฐฉวยโอกาสละเว้นในการปฏิบัติหน้าที่เพื่อให้ได้มาซึ่งผลประโยชน์โดยมิชอบด้วยกฎหมายอีกด้วย หากพิจารณาจากสถิติการออกใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจรในปี 2556 ที่ผ่านมาพบว่า มีสถิติการออกใบสั่งจราจรแก่ผู้กระทำความผิดจราจรไปจำนวน 1,601,734 ใบสั่ง แต่ปรากฏว่ามีผู้มาเสียค่าปรับเพียง 647,114 ใบสั่ง คิดเป็นร้อยละ 40 เท่านั้น ยังขาดอีก 954,620 ใบสั่ง ที่ปรากฏว่าไม่มีผู้มาเสียค่าปรับ ส่งผลให้รัฐต้องเสียรายได้ไปเป็นจำนวนมาก สถิติดังกล่าวสะท้อนให้เห็นว่าการบังคับใช้กฎหมายกับความผิดจราจรขาดประสิทธิภาพ ผู้ใช้รถใช้ถนนไม่เกรงกลัวกฎหมาย จึงทำให้เกิดปัญหาจราจรเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ และหากยังปล่อยปละละเลยไม่ดำเนินการแก้ไขปัญหาด้านการวางระบบบริหารและด้านการวางระบบปฏิบัติการให้ชัดเจนเป็นรูปธรรม ก็จะทำให้เกิดวิกฤติปัญหาการจราจรในอนาคตอันใกล้ ซึ่งส่งผลต่อภาพลักษณ์ของระบบเศรษฐกิจและการลงทุนในประเทศ

นอกจากนั้น หากพิจารณาถึงจำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก จากข้อมูลของกองบัญชาการตำรวจนครบาล พบว่า

ปี 2554 จำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก รับแจ้งทั้งหมด 35,817 คดี บาดเจ็บ 7,923 ราย เสียชีวิต 358 คน มีมูลค่าทรัพย์สินเสียหายจำนวน 82,131,923 บาท

ปี 2555 จำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก รับแจ้งทั้งหมด 32,381 คดี บาดเจ็บ 7,241 ราย เสียชีวิต 291 คน มีมูลค่าทรัพย์สินเสียหายจำนวน 117,724,747 บาท

ปี 2556 จำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก รับแจ้งทั้งหมด 28,904 คดี บาดเจ็บ 6,403 ราย เสียชีวิต 266 คน มีมูลค่าทรัพย์สินเสียหายจำนวน 79,026,555 บาท

ปี 2557 (มกราคม – กรกฎาคม) จำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก รับแจ้งทั้งหมด 12,960 คดี บาดเจ็บ 3,595 ราย เสียชีวิต 120 คน มีมูลค่าทรัพย์สินเสียหายจำนวน 40,481,587 บาท

จากข้อมูลดังกล่าว การเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ส่วนใหญ่มาจากความไม่มีวินัยการจราจร การไม่เคารพกฎหมาย ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เป็นผลมาจากการบังคับใช้กฎหมายยังไม่มีประสิทธิภาพพอ

หากพิจารณาถึงหลักการและเจตนารมณ์ในการจัดตั้งศาลจราจร สมมติฐานในเบื้องต้นได้ว่า คดีจราจรควรมีกระบวนการพิจารณาคดีเป็นพิเศษโดยเฉพาะ การพิจารณาต้องรวดเร็วและเป็นธรรม มุ่งแก้ไขไม่ให้เกิดการกระทำความผิดซ้ำ และปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนให้มีระเบียบวินัย เคารพกฎหมายอันเป็นการสร้างวินัยจราจรที่ดี การจัดตั้งศาลจราจรจะทำให้ผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับ คดีจราจรได้รับการพิจารณาโทษจากรัฐโดยมาตรการที่มีประสิทธิภาพ การบังคับใช้กฎหมายที่มี ประสิทธิภาพเป็นเป็นธรรมแก่ประชาชน จะส่งผลให้ผู้กระทำความผิดเกิดความเกรงกลัวและกระทำผิด ลดลง นอกจากนี้ ยังส่งผลต่อการปรับปรุงพฤติกรรมและสร้างวินัยในการจราจร การใช้รถใช้ถนน ผู้ขับ ซึ่งจะเพิ่มความระมัดระวังในการใช้รถใช้ถนนมากขึ้น ทำให้สามารถลดอุบัติเหตุบนท้องถนนลงได้ เป็นการป้องกันอุบัติเหตุและแก้ไขปัญหาจราจรได้อย่างเป็นรูปธรรม และเป็นการลดปัญหาการคอร์รัปชัน ของเจ้าหน้าที่รัฐอีกด้วย

สำหรับแนวทางการกำหนดนโยบายเรื่องการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานครนั้น ปัจจุบันได้ดำเนินโครงการโดยกองบัญชาการตำรวจนครบาลและเสนอแนวทางไปยังสำนักงานศาล ยุติธรรม ซึ่งสำนักงานศาลยุติธรรมยังมีมุมมองที่แตกต่างกันในเรื่องความจำเป็นในการจัดตั้ง โดยสำนักงาน ศาลยุติธรรมมองว่า การจัดตั้งศาลยุติธรรมมีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกในการคุ้มครองสิทธิ ของประชาชน เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงกระบวนการยุติธรรมได้โดยง่าย สะดวก รวดเร็วและทั่วถึง ลดระยะเวลาและภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนในการเข้าถึงความยุติธรรม การจัดตั้งศาลจราจร ขึ้นเป็นพิเศษในเขตกรุงเทพมหานคร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ไขปัญหาการขาดวินัยจราจรของผู้ใช้รถ ใช้ถนนที่กระทำความผิดกฎหมายจราจร และแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับระบบการบริหารจัดการงานจราจร โดย กำหนดให้ต้องนำคดีจราจรมาฟ้องศาลจราจรนั้น สวนทางกับทิศทางในการบริหารจัดการคดีสมัยใหม่ที่ ให้มีการลดปริมาณคดีอาญาบางประเภทที่จะขึ้นสู่ศาล โดยไม่กระทบกระเทือนถึงระบบกระบวนการ ยุติธรรมทางอาญา ประกอบกับการกระทำความผิดกฎหมายจราจรเป็นความผิดเล็กน้อยไม่ใช่การก่อ อาชญากรรมร้ายแรง การนำคดีจราจรไปสู่ศาลจะมีผลกระทบต่อการพิจารณาคดีอื่นๆ ทำให้คดีล่าช้า และสิ้นเปลืองงบประมาณทั้งภาครัฐและประชาชน การแก้ปัญหาการกระทำความผิดกฎหมายจราจรที่ ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในปัจจุบัน สามารถทำได้ด้วยการนำมาตราการอื่นมาบังคับใช้กฎหมาย จราจรให้เข้มงวด เช่น การนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาประยุกต์ใช้ โดยการถ่ายภาพผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร การควบคุมและตรวจสอบใบสั่งด้วยคอมพิวเตอร์ การงดรับชำระภาษีรถประจำปี หรือการพักใช้หรือ

เพิกถอนใบอนุญาตขับรถ ซึ่งสามารถช่วยลดการฝ่าฝืนกฎจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพเช่นกัน
ข้อโต้แย้งจากสำนักงานศาลยุติธรรมดังกล่าวนี้จึงนำมาซึ่งความจำเป็นในการศึกษาวิจัยเพื่อยืนยันถึง
หลักการ เหตุผลและความจำเป็นในการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ประกอบกับที่ผ่านมา
ได้มีการศึกษาวิจัยที่สนับสนุนแนวคิดในการจัดตั้งศาลจราจรในประเทศไทยในหลายประเด็น โดยผล
จากการศึกษาวิจัยส่วนใหญ่เห็นไปในทิศทางเดียวกัน กล่าวคือ เห็นควรให้มีการจัดตั้งศาลจราจรเพื่อให้
การบังคับใช้กฎหมายจราจรโดยให้จัดตั้งในเขตกรุงเทพมหานครที่ปัญหาจราจรและมีปริมาณคดีเป็น
จำนวนมากก่อน แต่การศึกษาวิจัยที่ผ่านมายังขาดโมเดลของการจัดตั้งศาลจราจรของต่างประเทศที่ควร
นำมาปรับใช้กับประเทศไทย อีกทั้งข้อเสนอแนะในงานวิจัยยังขาดรายละเอียดที่ชัดเจนเกี่ยวกับรูปแบบ
โครงสร้าง เขตอำนาจศาล คุณสมบัติของผู้พิพากษา วิธีพิจารณาคดีจราจร การเปรียบเทียบปรับและ
อำนาจของพนักงานสอบสวน ดังนั้น เพื่อแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับการบริหารจัดการงานจราจรดังกล่าว
จึงจำเป็นต้องศึกษาวิจัยถึงแนวทางการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อให้มีองค์กรและ
ระบบการจัดการคดีจราจรที่ใช้ในการแก้ไขปัญหาการกระทำความผิดจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพและ
เป็นรูปธรรม ส่งผลให้การกระทำความผิดจราจรและปัญหาอุบัติเหตุจราจรลดน้อยลง

2. วัตถุประสงค์การวิจัย

- 1) เพื่อศึกษาถึงสภาพปัญหาการบังคับใช้กฎหมายและการดำเนินคดีจราจรในเขต
กรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะในกลุ่มคดีเปรียบเทียบปรับ
- 2) เพื่อศึกษาถึงการจัดตั้งศาลจราจรในต่างประเทศ เพื่อนำมาใช้เป็นต้นแบบในการวิเคราะห์
ความเหมาะสมของประเทศไทย
- 3) เพื่อศึกษาและวิเคราะห์แนวทางการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ได้แก่
รูปแบบโครงสร้าง เขตอำนาจศาล คุณสมบัติของผู้พิพากษา วิธีพิจารณาคดีจราจร การ
เปรียบเทียบปรับและอำนาจของพนักงานสอบสวน

3. ขอบเขตในการศึกษาวิจัย

ขอบเขตด้านเนื้อหา

การศึกษาวิจัยในครั้งนี้ มุ่งศึกษาและวิเคราะห์ในประเด็นต่อไปนี้

- 1) แนวคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร
- 2) สถิติและข้อมูลการกระทำความผิด
- 3) การบังคับใช้และการดำเนินคดีจราจรในประเทศไทย โดยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับ
ความผิดจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ได้แก่ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.

2522 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

- 4) ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะในกลุ่มคดีเปรียบเทียบปรับ
- 5) การบังคับใช้กฎหมายจราจรและศาลจราจรในต่างประเทศ อาทิ ประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศอังกฤษ ประเทศญี่ปุ่น

ขอบเขตด้านประชากร

ประชากรในการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interviewing) ได้แก่ บุคคลในระดับผู้ปฏิบัติงานในกระบวนการยุติธรรมและผู้บังคับใช้กฎหมายจราจร จำนวน 12 คน ซึ่งจะทำให้ผู้วิจัยสามารถนำข้อมูลความเห็นดังกล่าวมาใช้เป็นแนวทางในการศึกษาวิจัยต่อไป และประชากรในการสัมภาษณ์รับฟังความคิดเห็นคือ ผู้ปฏิบัติงานในกระบวนการยุติธรรมและผู้บังคับใช้กฎหมายจราจร ได้แก่ เจ้าพนักงานตำรวจ พนักงานสอบสวน พนักงานอัยการ ผู้พิพากษา เจ้าหน้าที่ในหน่วยงานยุติธรรมที่เกี่ยวข้อง นักวิชาการ ผู้ทรงคุณวุฒิและผู้สนใจทั่วไป

ขอบเขตด้านพื้นที่ศึกษา

พื้นที่ในการเก็บรวบรวมข้อมูลคือ พื้นที่กรุงเทพมหานคร

4. วิธีการดำเนินการวิจัย

1) การวิจัยเอกสาร (Documentary research)

เป็นการวิจัยข้อมูลเอกสารที่เป็นรายงานวิจัย หนังสือ ตำรา เอกสารรายงานการประชุมสัมมนา ข้อมูลจากเครือข่ายอินเทอร์เน็ต ในประเด็นเกี่ยวกับแนวคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร สถิติและข้อมูลการกระทำความผิด กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับคดีจราจร การบังคับใช้กฎหมายจราจรและการดำเนินคดีจราจรในประเทศไทย แนวคิดการจัดตั้งศาลจราจรในประเทศไทย การจัดตั้งศาลชั้นอุทธรณ์พิเศษของประเทศไทย การบังคับคดีจราจรและศาลจราจรในต่างประเทศ โดยกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับคดีจราจรของไทยที่ใช้วิเคราะห์ ได้แก่ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นกฎหมายหลักที่บัญญัติเกี่ยวกับการจราจร ตรารั้วเพื่อบังคับให้เจ้าของและผู้ขับขี่ปฏิบัติตามโดยได้บัญญัติเกี่ยวกับลักษณะของรถที่ใช้ในทาง การใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณของรถ การบรรทุก สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร การใช้ทางเดินรถ และได้กำหนดรายละเอียดในการขับรถ การขับแซงและผ่านขึ้นหน้า การออกรถ การเลี้ยวรถ และการกลับรถ ฯลฯ ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ใช้รถถือปฏิบัติเป็นไปในลักษณะเดียวกัน นอกจากนี้ยังได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ในการควบคุม ดูแล และการจัดการจราจร และกำหนดบทลงโทษต่อผู้ฝ่าฝืนกฎหมายพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 ซึ่งเป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อควบคุมการขนส่งทางบกให้เหมาะสม มีมาตรฐานและเกิดความปลอดภัย โดยได้จัดตั้งคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบกเพื่อ

เป็นองค์กรกลางทำหน้าที่กำหนด นโยบายและมาตรการด้านการขนส่ง และจัดตั้งคณะกรรมการควบคุมขนส่งทางบกเพื่อกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับการขนส่งให้เป็นมาตรฐาน นอกจากนี้ ยังได้กำหนดลักษณะการประกอบการขนส่ง การชดเชยค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง การบริหารจัดการขนส่ง โดยมีบทบัญญัติควบคุมรถ ผู้ประจำรถ ผู้โดยสาร ตลอดจนสถานีขนส่ง และบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนกฎหมาย และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อบังคับรถยนต์ทุกประเภท โดยการกำหนดประเภทและลักษณะของรถยนต์ที่สามารถใช้วิ่งบนทาง รวมทั้งการจดทะเบียนการใช้รถและการชำระภาษี ตลอดจนใบอนุญาตขับขี่ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้ทางร่วมกัน

2) การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interviewing)

เป็นการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับเรื่องที่ศึกษาตามประเด็นสัมภาษณ์ที่กำหนดไว้ล่วงหน้า เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลที่จะใช้ในการวิเคราะห์หาคำอธิบายเชิงคุณภาพวิธีอื่นโดยมีประชากรสัมภาษณ์ เป็นผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key informant) ซึ่งเป็นผู้ใช้อำนาจหน้าที่ตามกฎหมายจราจร ผู้ปฏิบัติงานในกระบวนการยุติธรรม จำนวน 16 คน สุ่มตัวอย่างของพื้นที่เป้าหมายในเขตกรุงเทพมหานคร และนำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึกมาใช้วิเคราะห์แนวทางในการศึกษาเพื่อจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานครต่อไป

ประเด็นที่ใช้ในการสัมภาษณ์มีดังนี้

- ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายและการดำเนินคดีจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร
- ความจำเป็นในการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร
- แนวทางการจัดตั้งศาลจราจร อาทิ การจัดตั้งและรูปแบบ ประเภทคดีที่อยู่ในอำนาจของศาลจราจร อำนาจของเจ้าพนักงานในการเปรียบเทียบปรับ วิธีพิจารณาคดีจราจร คุณสมบัติของผู้พิพากษา
- การจัดตั้งศาลจราจรจะมีผลต่อการสร้างความเป็นธรรมในสังคม การเพิ่มวินัยจราจรของประชาชน ลดปัญหาการคอร์รัปชัน และเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรได้อย่างไร
- ข้อเสนอแนะอื่นๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจร

3) การจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็น

ดำเนินการจัดสัมมนาเพื่อนำเสนอรายงานการวิจัยและร่างแนวทางการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมสัมมนาเมื่อวันอังคารที่ 17 พฤศจิกายน 2558 เวลา 09.00–12.00 น. ณ ห้องแมนดารินซี โรงแรมแมนดาริน สามย่าน กรุงเทพฯ โดยมีกลุ่มเป้าหมายคือ ผู้ปฏิบัติงานในกระบวนการยุติธรรมและผู้บังคับใช้กฎหมายจราจร เจ้าหน้าที่ในหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง นักวิชาการ ผู้ทรงคุณวุฒิและผู้สนใจทั่วไป

5. ผลการวิจัย

จากผลการศึกษาวิจัยพบว่า แนวทางการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร มีหลักการและเจตนารมณ์ กล่าวคือ ปัญหาจราจรในปัจจุบันเกิดจาก ปัญหาปริมาณใบสั่งที่มีจำนวนมากและขาดการติดตามดำเนินคดีกับผู้ได้รับใบสั่งอย่างจริงจัง ปัญหาการใช้ดุลพินิจในการเปรียบเทียบปรับของพนักงานสอบสวนที่ทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมและเท่าเทียมกัน และปัญหาความศักดิ์สิทธิ์ของกฎหมาย ที่กฎหมายที่มีอยู่ไม่สามารถสร้างความเกรงกลัวให้กับประชาชนได้ ทำให้มีการฝ่าฝืนและละเมิดกฎหมายเป็นจำนวนมาก ตลอดจนมีการกระทำความผิดซ้ำอยู่ตลอดเวลา จึงควรให้ศาลเป็นผู้ชี้ขาดและบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้กฎหมายที่มีอยู่แล้วเห็นผลในทางปฏิบัติ โดยกำหนดให้ผู้ที่ได้รับใบสั่งจะต้องมาชำระเงินค่าปรับที่ศาล ภายหลังจากกำหนดเวลาในการชำระค่าปรับ จะทำให้ได้ผลในเชิงข่มขู่ยับยั้งการกระทำความผิด ดังนั้น เป็นการสมควรที่ต้องกำหนดวิธีพิจารณาคดีจราจรขึ้นเป็นพิเศษต่างหากจากคดีอาญาโดยทั่วไป เพื่อให้การพิจารณาคดีจราจรเป็นไปด้วยความสะดวกและรวดเร็ว มุ่งแก้ไขไม่ให้เกิดการกระทำความผิดซ้ำ และปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนให้มีระเบียบวินัยเคารพกฎหมายอันเป็นการสร้างวินัยจราจรที่ดี นอกจากนี้ การบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพเป็นธรรมแก่ประชาชน ส่งผลให้ผู้กระทำความผิดเกิดความเกรงกลัวและกระทำความผิดลดลง ปัญหาจราจรก็ลดน้อยลงตามไปด้วย ทำให้สามารถลดอุบัติเหตุบนท้องถนนลงได้ เป็นการป้องกันอุบัติเหตุและแก้ไขปัญหารถจราจรได้อย่างเป็นรูปธรรม และเป็นการลดปัญหาการคอร์รัปชันของเจ้าหน้าที่รัฐ โดยมีแนวทางการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร มีดังนี้

การจัดตั้งและรูปแบบ

รูปแบบของการจัดตั้งศาลจราจรนั้น เนื่องจากการจัดตั้งเป็นศาลใหม่ อาจยังไม่มี ความจำเป็นในขณะนี้ ด้วยปัญหาเกี่ยวกับโครงสร้าง งบประมาณ สถานที่และบุคลากร ประกอบกับหากพิจารณาการบังคับใช้กฎหมายจราจรของต่างประเทศจะพบว่า ส่วนใหญ่จะไม่ได้จัดตั้งศาลจราจรเป็นศาลเฉพาะ แต่เป็นการใช้ศาลที่พิจารณาคดีเล็กน้อยเป็นศาลที่พิจารณาคดีจราจร โดยการจัดตั้งเป็นแผนกคดีจราจรขึ้นในศาลดังกล่าวและดำเนินกระบวนการพิจารณาคดีแบบรวบรัดและรวดเร็วกว่าคดีประเภทอื่น ตัวอย่างเช่น ในประเทศสหรัฐอเมริกา ที่อำนาจในการพิจารณาคดีจราจรจะเป็นไปตามกฎหมายของมลรัฐ ซึ่งส่วนใหญ่มักจะแยกเป็นแผนกหนึ่งของศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีจำกัด เช่น ศาลเทศบาล (Municipal Courts) เช่น ในเมืองฟิลาเดลเฟีย และเมืองซานฟรานซิสโก หรือในประเทศฝรั่งเศสที่การดำเนินคดีความผิดเกี่ยวกับการจราจรที่อยู่ในส่วนของความผิดลหุโทษ (Les contraventions) ได้กำหนดให้ศาลแขวง (Tribunal de Police) มีอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดี หรือในประเทศญี่ปุ่นที่ส่วนใหญ่แล้วการดำเนินคดีความผิดจราจรจะกระทำแบบรวบรัดและอยู่ในอำนาจในการพิจารณาคดีของศาลแขวง (The District Court) ผู้วิจัยจึงเห็นว่าแนวคิดและรูปแบบที่เหมาะสมในการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ควรจัดตั้งเป็นแผนกคดีจราจรในศาลแขวง

เนื่องจากคดีจราจรในกลุ่มของการเปรียบเทียบปรับที่เป็นคดีที่งานวิจัยนี้ต้องการมุ่งเน้นในการแก้ไข ปัญหา ส่วนใหญ่เป็นคดีที่อยู่ในอำนาจศาลแขวงและศาลแขวงก็ได้ดำเนินกระบวนการพิจารณาในคดี ประเภื่อนี้อยู่แล้ว แต่จำเป็นต้องกำหนดวิธีพิจารณาคดีสำหรับคดีจราจรเป็นการเฉพาะ เพื่อให้คดี สามารถดำเนินการไปได้อย่างรวดเร็วและเป็นธรรม เช่นเดียวกับกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกาที่ จะมีการกำหนดวิธีพิจารณาคดีจราจรเป็นการเฉพาะ ทั้งนี้ แนวทางการแก้ไขกฎหมายสามารถกระทำได้ โดย *ประการแรก* การแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ... เพื่อกำหนดช่องทางให้เจ้าพนักงานคดีจราจรจะต้องนำส่งใบสั่งที่ไม่มีชำระค่าปรับตามเงื่อนไขที่กฎหมาย กำหนดไปยังพนักงานอัยการ เพื่อให้พนักงานอัยการยื่นต่อศาล เพื่อให้ผู้ที่ได้รับใบสั่งต้องไปแสดงตน และชำระค่าปรับที่ศาล และ*ประการที่สอง* การแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธี พิจารณาคดีในศาลแขวง พ.ศ. 2499 (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ... เพื่อกำหนดเพิ่มเติมเกี่ยวกับหมวดว่าด้วยวิธี พิจารณาคดีจราจร เพื่อให้การพิจารณาคดีจราจรในกลุ่มของการเปรียบเทียบปรับมีความชัดเจน รวดเร็วและเป็นธรรม

ประเภทคดีที่กำหนด

ประเภทคดีที่กำหนดในวิธีพิจารณาคดีจราจรที่กำหนดขึ้นใหม่ ได้แก่ คดีความผิดตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 กล่าวคือ

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายที่ออกมาใช้บังคับเนื่องจากการคมนาคมและขนส่งทางบกได้เจริญก้าวหน้าขยายตัวไปทั่วประเทศและเชื่อมโยงไปยังประเทศ ไกลเคียง และจำนวนยานพาหนะในท้องถนนและทางหลวงได้ทวีจำนวนขึ้นเป็นลำดับ ประกอบกับ ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนนและพิธีสารว่าด้วยเครื่องหมายและ สัญญาณตามถนน จึงสมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกซึ่งได้ใช้บังคับมากกว่าสี่สิบปี ให้ เหมาะสมกับสภาพการจราจรและจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น และเพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน และมีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จำนวนทั้งสิ้น 11 ครั้ง โดยปัจจุบันมีจำนวนทั้งสิ้น 163 มาตรา โดยแบ่งออกเป็น 19 ลักษณะ คือ ลักษณะ 1 การใช้รถ (มาตรา 6 – มาตรา 20) ลักษณะ 2 สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร (มาตรา 21 – มาตรา 30) ลักษณะ 3 การใช้ทางเดินรถ (มาตรา 31 – มาตรา 64) ลักษณะ 4 การใช้ ทางเดินรถที่จัดเป็นช่องเดินรถประจำทาง (มาตรา 65 – มาตรา 66) ลักษณะ 5 ข้อกำหนดเกี่ยวกับ ความเร็วของรถ (มาตรา 67 – มาตรา 70) ลักษณะ 6 การขับรถผ่านทางร่วมทางแยกหรือวงเวียน (มาตรา 71 – มาตรา 74) ลักษณะ 7 รถฉุกเฉิน (มาตรา 75 – มาตรา 76) ลักษณะ 8 การลากรถ หรือการจูงรถ (มาตรา 77) ลักษณะ 9 อุบัติเหตุ (มาตรา 78) ลักษณะ 10 รถจักรยาน (มาตรา 79 – มาตรา 84) ลักษณะ 11 รถบรรทุกคนโดยสาร (มาตรา 85 – มาตรา 92) ลักษณะ 12 รถแท็กซี่ (มาตรา 93 – มาตรา 102) ลักษณะ 13 คนเดินเท้า (มาตรา 103 – มาตรา 110) ลักษณะ 14 สัตว์

และสิ่งของในทาง (มาตรา 110 – มาตรา 115) ลักษณะ 15 รถม้า เกวียนและเลื่อน (มาตรา 116 – มาตรา 118) ลักษณะ 16 เขตปลอดภัย (มาตรา 119) ลักษณะ 17 เบ็ดเตล็ด (มาตรา 120 – มาตรา 134) ลักษณะ 18 อำนาจของเจ้าพนักงานจราชและพนักงานเจ้าหน้าที่ (มาตรา 135 – มาตรา 146) ลักษณะ 19 บทกำหนดโทษ (มาตรา 147 – มาตรา 163)

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นกฎหมายที่ตราขึ้น เนื่องจากกฎหมายว่าด้วยการขนส่งได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานแล้ว และสภาพการณ์ในปัจจุบันได้เปลี่ยนแปลงไปเป็นอันมาก บทบัญญัติทั้งหลายที่ใช้บังคับอยู่ไม่เหมาะสมกับกาลสมัย และได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมจำนวนทั้งสิ้น 13 ครั้ง ปัจจุบันมีทั้งสิ้น 169 มาตรา โดยแบ่งออกเป็นแต่ละหมวดคือ หมวด 1 คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก (มาตรา 8 – มาตรา 15) หมวด 2 คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบก (มาตรา 16 – มาตรา 22) หมวด 3 การประกอบกิจการขนส่ง (มาตรา 23 – มาตรา 51) หมวด 4 การชดเชยค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง (มาตรา 52 – มาตรา 64) หมวด 5 การรับจัดการขนส่ง (มาตรา 65 – มาตรา 70) หมวด 6 รถ (มาตรา 71 – มาตรา 91) หมวด 7 ผู้ประจำรถ (มาตรา 92 – มาตรา 111) หมวด 8 ผู้โดยสาร (มาตรา 112 – มาตรา 113) หมวด 9 สถานีขนส่ง (มาตรา 114 – มาตรา 125/1) หมวด 10 บทกำหนดโทษ (มาตรา 126 – มาตรา 163) และบทเฉพาะกาล (มาตรา 164 – มาตรา 169) และบทบัญญัติในมาตรา 163 ให้บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ที่มีโทษปรับสถานเดียว ให้อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายมีอำนาจเปรียบเทียบปรับผู้ต้องหาได้ เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามจำนวนที่อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายเปรียบเทียบภายในสามสิบวันแล้ว ให้ถือว่าคดีเลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา และถ้าผู้ต้องหาไม่ยินยอมตามที่เปรียบเทียบ หรือเมื่อยินยอมแล้วไม่ชำระค่าปรับภายในกำหนดเวลาดังกล่าวให้ดำเนินคดีเพื่อฟ้องร้องต่อไป

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเนื่องจากกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ได้ประกาศใช้บังคับมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2473 นับเป็นเวลาเกือบห้าสิบปีแล้ว และในระหว่างระยะเวลาดังกล่าวได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมมาแล้วประมาณยี่สิบครั้ง อย่างไรก็ตามยังมีบทบัญญัติอีกหลายมาตราที่ใช้อยู่ไม่เหมาะสมกับกาลสมัยและสภาพการณ์ของบ้านเมือง สมควรปรับปรุงเสียใหม่ให้เหมาะสมและรัดกุมยิ่งขึ้น และได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 จำนวนทั้งสิ้น 17 ครั้ง ปัจจุบันมีทั้งสิ้น 72 มาตรา โดยแบ่งออกเป็นแต่ละหมวด คือ หมวด 1 การจดทะเบียนเครื่องหมาย และการใช้รถ (มาตรา 6 – มาตรา 28) หมวด 2 ภาษีประจำปี (มาตรา 29 – มาตรา 41) หมวด 3 ใบอนุญาตขับรถ (มาตรา 42 – มาตรา 57 สัตต) หมวด 4 บทกำหนดโทษ (มาตรา 58 – มาตรา 67 ทวิ) และในมาตรา 67 ทวิ บัญญัติให้บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ที่มีโทษปรับสถานเดียวให้อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายมีอำนาจเปรียบเทียบปรับผู้ต้องหาได้ เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามจำนวนที่อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายเปรียบเทียบภายในสามสิบวันแล้ว ให้ถือว่าคดีเลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา และถ้าผู้ต้องหาไม่ยินยอมตามที่

เปรียบเทียบหรือเมื่อยินยอมแล้วไม่ชำระค่าปรับภายในกำหนดเวลาดังกล่าวให้ดำเนินคดีเพื่อฟ้องร้องต่อไป

ส่วนใหญ่แล้วคดีความผิดเกี่ยวกับจราจรที่มีปริมาณขึ้นสู่ศาลเป็นจำนวนมากและมีปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายมากที่สุด ได้แก่ คดีความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยเฉพาะในกลุ่มของคดีเปรียบเทียบปรับ ดังนั้น ในการกำหนดวิธีพิจารณาคดีจราจรจึงมุ่งแก้ไขในประเด็นดังกล่าว โดยแยกคดีออกเป็น 2 ประเภทคือ

1) ความผิดที่สามารถเปรียบเทียบปรับได้ ที่ต้องกำหนดระยะเวลาในการนำใบสั่งไปชำระค่าปรับตามวิธีการที่กำหนดไว้ในมาตรา 141 และหากเมื่อพ้นกำหนดระยะเวลาดังกล่าวแล้ว ผู้ขับขี่ที่ได้รับใบสั่งจะต้องถูกดำเนินคดีโดยศาลเท่านั้น โดยกำหนดให้เจ้าพนักงานคดีจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ หรือพนักงานสอบสวน ส่งคู่มือใบสั่งนั้นไปยังศาลที่มีเขตอำนาจภายใน 48 ชั่วโมงนับจากสิ้นระยะเวลาการชำระค่าปรับตามที่ระบุไว้ในใบสั่ง และให้ถือว่าผู้ที่ได้รับใบสั่งได้ทราบวันนัดให้ไปศาลแล้ว ทั้งนี้ ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถจะต้องมาปรากฏตัวต่อศาลภายใน 7 วันนับแต่วันที่ถึงกำหนดดังกล่าวไม่ว่าจะให้การรับสารภาพหรือปฏิเสธความผิดก็ตาม แต่หากผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถไม่มาศาลตามเวลาที่กำหนด ให้ศาลมีอำนาจออกหมายเรียกได้

ในการบังคับใช้กฎหมายกับประเภทคดีในกลุ่มนี้ จำเป็นต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ให้มีบทบัญญัติที่สอดคล้องกันในสองประเด็นคือการแก้ไขกำหนดให้เจ้าพนักงานคดีจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ หรือพนักงานสอบสวนต้องนำส่งใบสั่งที่ไม่มีผู้มาชำระค่าปรับตามเวลาที่กำหนดไปยังศาล และการแก้ไขกำหนดช่องทางและวิธีการชำระค่าปรับที่มีความรวดเร็วและอำนวยความสะดวกในการชำระค่าปรับตามใบสั่งให้แก่ประชาชนควบคู่กันไป เช่น การชำระค่าปรับผ่านสถาบันการเงิน ชำระผ่านตัวแทนรับชำระเงิน หรือการชำระผ่านระบบการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-payment) เช่น บัตรเครดิต ระบบ e-banking เป็นต้น โดยแก้ไขกฎหมายให้เป็นไปตามวิธีการที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด

2) ความผิดที่ห้ามเปรียบเทียบปรับ ได้แก่ ความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งความผิดประเภทนี้ส่วนใหญ่เป็นคดีที่อยู่ในอำนาจการพิจารณาของศาลแขวง เว้นแต่คดีความผิดตามมาตรา 160 ตรีวรรคสอง วรรคสามและวรรคสี่ กล่าวคือ

- ความผิดตามมาตรา 157/1 ในกรณีผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการที่ให้มีการตรวจสอบผู้ขับขี่ตามมาตรา 43 ทวิ ในความผิดเสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ หรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทหรือฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตรวจการที่ให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ตามมาตรา 43 ตรีในความผิดเกี่ยวกับการขับรถยนต์หย่อนความสามารถในอันที่จะขับ หรือในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น

- ความผิดตามมาตรา 159 ในกรณีผู้ขับขี่ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งสั่งตามมาตรา 59 วรรคหนึ่ง ในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงาน

เจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่เคลื่อนย้ายรถที่หยุดหรือจอดอยู่อันเป็นการฝ่าฝืนบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ได้ หรือขัดขวางเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ให้เคลื่อนย้ายรถ หรือมิให้ใช้เครื่องมือบังคับรถมิให้เคลื่อนย้ายตามมาตรา 59 วรรคสอง รวมทั้งกรณีการทำให้เสียหาย ทำลาย ทำให้เสื่อมค่า หรือทำให้ไร้ประโยชน์ซึ่งเครื่องมือบังคับรถมิให้เคลื่อนย้าย หรือเคลื่อนย้ายรถที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้ใช้เครื่องมือบังคับมิให้เคลื่อนย้ายตามมาตรา 59 วรรคสอง โดยไม่ได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานสอบสวน

- ความผิดตามมาตรา 160 ในกรณีที่ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของพนักงานเจ้าหน้าที่ในความผิดเกี่ยวกับขับรถหรือขี่หรือควบคุมสัตว์ในทางซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่นตามมาตรา 78 และในกรณีความผิดเกี่ยวกับการขับขี่ขับรถในขณะหย่อนความสามารถในอันที่จะขับ (มาตรา 43 (1)) ในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา หรือไม่อาจแลเห็นทางด้านหน้าหรือด้านหลัง ด้านใดด้านหนึ่งหรือทั้งสองด้านได้พอแก่ความปลอดภัย (มาตรา 43 (5)) หรือโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น (มาตรา 43 (8))

- ความผิดเกี่ยวกับการแข่งรถในทาง หรือเป็นผู้จัด สนับสนุน หรือส่งเสริมให้มีการแข่งรถในทาง ตามมาตรา 160 ทวิ

- ความผิดตามมาตรา 160 ตริ ในกรณีการขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น (มาตรา 43 (2))

อำนาจของเจ้าพนักงานในการเปรียบเทียบปรับ

การเปรียบเทียบคดีเป็นวิธีการที่กฎหมายให้อำนาจแก่เจ้าพนักงานในการใช้ดุลพินิจในการที่จะพิจารณาความผิดและกำหนดโทษผู้กระทำความผิดโดยในความผิดบางประเภทเพื่อให้คดีเล็กน้อย เป็นลักษณะของการใช้อำนาจหน้าที่ที่ถึงตุลาการ และการที่คดีสามารถยุติได้ในชั้นพนักงานสอบสวน จะทำให้เกิดปัญหาการใช้ดุลพินิจในการเปรียบเทียบปรับทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมและการทุจริต นำมาซึ่งปัญหาการใช้ดุลพินิจที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย หรือเป็นการใช้ดุลพินิจโดยฉ้อฉล โดยเจ้าพนักงานอาจใช้การเปรียบเทียบคดีเป็นเครื่องมือในการช่วยเหลือผู้กระทำความผิดหรือผู้ต้องหาให้รอดพ้นจากการถูกดำเนินคดีอาญาในความผิดบางฐานและเป็นช่องทางในการเรียกรับประโยชน์เพื่อแลกกับการกระทำ หรือไม่กระทำการใด ๆ โดยมีขอบ แต่อย่างไรก็ดี ผู้วิจัยเห็นว่ามีความจำเป็นต้องคงอำนาจในการเปรียบเทียบปรับในคดีจราจรของพนักงานเจ้าหน้าที่หรือพนักงานสอบสวนตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ไว้เพื่อให้สอดคล้องกับแนวคิดในการเปรียบเทียบปรับที่ต้องการลดปริมาณคดีที่เข้าสู่ระบบยุติธรรม เป็นการใช้อำนาจในทางบริหารเพื่อกลั่นกรองคดีสู่ศาล ซึ่งสอดคล้องกับแนวนโยบายรัฐในการลดปริมาณคดีสู่ศาลที่มุ่งเน้นกลไกในการลดปริมาณคดี ที่มองว่าการขยายตัวของสภาพสังคมและการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ การพาณิชย์มีความยุ่งยากซับซ้อนมากขึ้นและผลจากการที่มีประชากรในประเทศมีจำนวนมากมายขึ้น ทำให้มีการใช้กฎหมายและศาลเป็นเครื่องมือหรือกลไกในการระงับข้อพิพาทและอาจใช้

เป็นเครื่องมือในการหาประโยชน์บางประการ ส่งผลให้คดีความเข้าสู่การพิจารณาของศาลมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นทุกปี จึงจำเป็นต้องส่งเสริมมาตรการหรือเครื่องมือที่มีประสิทธิภาพในการลดปริมาณคดีขึ้นสู่ศาล

วิธีพิจารณาคดีจราจร

หลักการสำคัญของวิธีพิจารณาคดีจราจร ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ผลจากการเก็บรวบรวมข้อมูลทั้งในเชิงคุณภาพจากเอกสารที่เกี่ยวข้อง จากการสัมภาษณ์เชิงลึกและจากการสนทนารับฟังความคิดเห็น ตลอดจนศึกษาจากรูปแบบการบังคับใช้กฎหมายจราจรของต่างประเทศ จึงได้ข้อสรุปเกี่ยวกับหลักการสำคัญของวิธีพิจารณาคดีจราจรที่เหมาะสมกับประเทศไทย โดยการกำหนดรูปแบบการบังคับใช้ไว้ในกรณีการจัดตั้งแผนกคดีจราจรให้เป็นแผนกหนึ่งในศาลแขวง โดยร่างพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ... เพิ่มหมวดว่าด้วยวิธีพิจารณาคดีจราจร และกำหนดให้ความผิดดังกล่าวหากผู้กระทำความผิดไม่ยอมชำระค่าปรับตามใบสั่งจะต้องมาปรากฏตัวต่อศาลในการพิจารณาคดี เพื่อให้ผู้กระทำความผิดตระหนักถึงความสำคัญของการถูกดำเนินคดี ซึ่งมีขั้นตอนมากทำให้ผู้กระทำความผิดต้องเสียเวลาและค่าใช้จ่ายมากกว่าการนำไปส่งไปชำระผ่านช่องทางตามที่กฎหมายกำหนด อย่างไรก็ตาม หากระบบศาลจราจรของประเทศไทยได้พัฒนาไปสู่การจัดตั้งศาลจราจรเป็นศาลเฉพาะอย่างเต็มรูปแบบ ก็สามารถนำวิธีพิจารณาคดีจราจรตามแนวทางที่คณะผู้วิจัยกำหนดไปบัญญัติไว้ในร่างกฎหมายจัดตั้งศาลศาลจราจรและวิธีพิจารณาคดีจราจรได้ เนื่องจากหลักการส่วนใหญ่รองรับการจัดตั้งศาลจราจรเป็นศาลเฉพาะอยู่แล้ว

คุณสมบัติของผู้พิพากษา

ประเด็นเกี่ยวกับคุณสมบัติของผู้พิพากษาเห็นว่า องค์การศาลเป็นองค์กรที่มีระบบการคัดเลือกผู้ที่ดำรงตำแหน่งเป็นผู้พิพากษาที่มีความเป็นอิสระและเป็นมาตรฐานเดียวกันตามที่ได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการบรรจุข้าราชการตุลาการและแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งไว้ในพระราชบัญญัติระเบียบข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม พ.ศ. 2543 และหากพิจารณาลักษณะของคดีจราจรซึ่งเป็นการกำหนดความผิดในลักษณะความผิดที่เกิดจากข้อห้าม หรือ Mala Prohibita ที่มีลักษณะเป็นกฎหมายเทคนิคตราขึ้นเพื่อการจัดระเบียบทางสังคมและรักษาวินัยจราจรของผู้ใช้รถใช้ถนน จะเห็นได้ว่าการพิจารณาคดีจราจรจึงไม่ใช่เป็นคดีที่มีความยุ่งยากซับซ้อนหรือต้องใช้ความเชี่ยวชาญเป็นพิเศษ จึงเห็นว่าผู้พิพากษาที่พิจารณาคดีในศาลแขวงย่อมสามารถพิจารณาคดีได้เป็นอย่างดี

ข้อจำกัดในการจัดตั้งศาลจราจร

ในกรณีหากจัดตั้งศาลจราจรเป็นศาลชำนาญพิเศษ โดยการตราพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลจราจรฯ พบว่าอาจมีข้อจำกัดหลายประการ อาทิ ข้อจำกัดด้านการจัดตั้งหน่วยงานรัฐใหม่ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 14 กันยายน 2553 เรื่องมาตรการระงับการขอจัดตั้งหน่วยงานใหม่หรือขยาย

หน่วยงานและขั้นตอนการจัดตั้งหน่วยงานของรัฐ ข้อจำกัดด้านงบประมาณและบุคลากรของศาลที่จำเป็นต้องมีการจัดเตรียมงบประมาณเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานและรองรับการปรับโครงสร้างศาลจรรยา ให้สามารถดำเนินการได้ตามขั้นตอนอย่างเป็นระบบรองรับปริมาณคดีที่เพิ่มขึ้น และข้อจำกัดด้านสถานที่ ที่ต้องมีการเตรียมการเรื่องสถานที่ตั้งศาลให้เพียงพอต่อการบริหารจัดการงานคดีของศาล การให้บริการและอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน

Executive Summary

1. Background and Nature of the Problem

The traffic laws, especially the Road Traffic Act, B.E. 2522, are laws, which are prescribed for providing with convenience and safety in the use of automobiles and roads, are rules, which are enacted for keeping up with the technological development and nature of the traffic, in order words, they are technical laws focusing on regulating the society. And as the traffic law provisions by nature are orders or prohibitions of the public authority or rules of the society, the majority of the traffic offenses are petty offenses, the law authorizes the official to provisionally screen the offenses and settle the cases without being required to brought the cases to the Court, thereby reprimanding or imposing fine penalties. Therefore, observance of the laws is usually neglected or the traffic offenses are committed more often, and a major problem, which leads to traffic congestion and accidents, is caused by many of the drivers violating the traffic laws, whereas the existing public agencies and officials are not able to efficiently regulate and enforce the laws, resulting in damage to lives and properties of people. Moreover, the traffic offenses become opportunities for public officials to omit exercise of their authority in order to obtain unlawful benefits. If the statistics of issuance of the tickets by the traffic officials in the year 2013 are considered, it is found that 1,601,734 tickets were issued against the traffic offenders, but only 647,144 tickets have been settled, equivalent to approximately 40% of the total number, the other 954,620 tickets have not been settled, resulting in the State losing a significant amount of income. The said statistics reflect lack of efficiency in enforcement of the traffic laws, the drivers are not deterred by the consequences, resulting in constant rises traffic problems. And if the problems are not addressed and solved by establishing definite and material administration system and operation system, the traffic problems will become a crisis in a near future, in turn affecting the country's images, economy and investment.

Apart from these, if the number of cases of land traffic accidents, according to the data from the Metropolitan Police Bureau, is considered, it is found that:

In 2011, there were totally 35,817 cases reported, comprising of 7,923 injuries and 358 deaths, and property damaged in the amount of 82,131,923 Baht;

In 2012, there were totally 32,381 cases reported, comprising of 7,241 injuries and 291 deaths, and property damaged in the amount of 117,724,747 Baht;

In 2013, there were totally 28,904 cases reported, comprising of 6,403 injuries and 266 deaths, and property damaged in the amount of 79,026,555 Baht; and

In 2014 (January - July), there were totally 12,960 cases reported, comprising of 3,595 injuries and 120 deaths, and property damaged in the amount of 40,481,587 Baht

From the said data, accidents are frequently occur, most of which are caused by transgression of traffic discipline and nonobservance of traffic laws, resulting from inefficient law enforcement.

Contemplating the principles and purposes of establishment of the Traffic Court, a basic hypothesis is that traffic cases should be proceeded in a manner of specialized cases, the proceedings must be swift and fair, and focus on preventing recidivism and improving behaviors of drivers to observe the traffic laws, which lead to better traffic discipline. Establishment of the Traffic Court will result in traffic offenders being proceeded against by the State with more efficient measures. Fair enforcement of the laws will deter the offenders from recommitting the offenses and potential offenders from attempting to commit offenses, as well as result in improvement of behaviors and bringing about traffic discipline, whereby drivers shall exercise more caution in use of the roads, enabling reduction in traffic accidents by prevention and materially solving the traffic problems, and also reducing potential corruption of the public officials.

As an approach to formulate a policy on establishment of the Traffic Court in Bangkok Metropolitan Region, presently the project is being implemented by the Metropolitan Police Bureau and the approach is proposed to the Office of Judiciary, whereas the Office of Judiciary has a different opinion on necessity for establishment, whereby the Office of Judiciary opines that the objective of establishment of the Court of Justice is to administer justice in protecting rights of people, by providing for the people with opportunities of access to the judicial system in swift, convenient and thorough manner, reducing the time and cost for the people of access to the judicial system. Establishment of the Traffic Court especially in Bangkok Metropolitan Region for the objectives to solve the problem of lack of discipline among the drivers, who violate the traffic laws, and to solve problems relating to traffic administration, thereby requiring traffic cases to be brought to the Traffic Court, are opposite to the direction

of the modern case administration, which reduce cases to be brought to the Court by excluding some categories of criminal offenses, without affecting the criminal justice system. Moreover, as violation of the traffic laws is petty offenses, bring the traffic cases to the Court will affect adjudication of other cases, resulting the other cases being delayed and wasting resources of both the public and private sectors. Presently, the problems with violation of the traffic laws, which lead to problems of traffic congestion, can be solved by introducing other measures to strict enforcement of the traffic laws, such as application of cutting-edge technologies by photographing traffic offenders, controlling and inspecting the tickets with computer, prohibition from annual vehicle tax payment, or suspension or revocation of driving license, which can also efficiently prevent violation of the traffic laws. The said argument of the Office of Judiciary leads to necessity for research and study to affirm the rationale and need of establishment of the Traffic Court in Bangkok Metropolitan Region. Additionally, in the past, there have been researches, which support the idea of establishment of the Traffic Court in Thailand at several issues, whereby the majority of the research results are in the same direction. That is to say – it is deemed to be suitable for establishment of the Traffic Court in order to enforce the traffic law, thereby at first establishing in Bangkok Metropolitan Region, where the traffic problems are intense and the caseload is substantial. However, the past researches lack a model of establishment of the Traffic Court in a foreign country, which should be applied to Thailand, as well as the research recommendations lack definite details relating to the formation, structure and jurisdiction of the Court, qualification of the judges, procedures for the traffic cases, settlement of fine penalties and authority of the inquiry officials. In order to solve the said problems relating to the traffic, therefore the research of establishment of the Traffic Court in Bangkok Metropolitan Region is necessary for setting up an organization and administration of the traffic cases, which are introduced to efficiently and materially solve the problem of commission of traffic offenses, result in reduction in the traffic offenses and accidents.

2. Objectives of the Research

To study the nature of the law enforcement and proceedings of the traffic cases in Bangkok, especially in the case category of fine penalty settlement;

To study establishment of the Traffic Courts in foreign countries, as to be models in feasibility study of Thailand;

To study and analyze approaches to establish the Traffic Court in Bangkok Metropolitan Region, with respect to: structural formation; jurisdiction; qualification of the judges; traffic case procedures; fine penalty settlement; and authority of the inquiry officials.

3. Scope of the Research

Scope of Subject Matter

This Research focuses on studying and analyzing the issues as follows:

- 1) Concepts and theories relating to enforcement of the traffic laws;
- 2) Statistics and data of the offense commission;
- 3) Enforcement and proceedings against the traffic cases in Thailand, whereby the laws, which concern commission of the traffic offenses in Bangkok, comprise of the Road Traffic Act, B.E. 2522 the Land Transport Act, B.E. 2522 and the Motor Vehicle Act, B.E. 2522;
- 4) Problems with enforcement of the traffic laws in Bangkok, especially in the case category of fine penalty settlement;
- 5) Enforcement of the traffic laws and the Traffic Court in foreign countries, such as the United States of America, England and Japan.

Scope of Population

The population in collection of data by In-depth interviewing comprises of the operatives in the judicial system and traffic law enforcement officers, totally in the number of 12, whose opinions can be used by the Researcher as approaches to further study, and the population in the seminar and opinion hearing is the operatives in the judicial system and traffic law enforcement officers, comprising of police officers, inquiry officials, public attorneys, judges, officials in relevant judicial agencies, scholars, luminaries and interested people in general.

Geographical Scope of Study

The geographical area, from which the data are collected, is Bangkok Metropolitan Region.

4. Methodology

1) Documentary Research

Is research into documentary information, which is research reports, books, textbooks, seminar materials, information from the internet, at issues relating to the concepts and theories with respect to enforcement of the traffic laws, statistics and data of commission of the traffic offenses, enforcement of the traffic laws and proceedings of the traffic cases in Thailand, idea of establishment of the Traffic Court in Thailand, establishment of specialized courts in Thailand, proceedings of the traffic cases and administration of the Traffic Courts in foreign countries, whereby the laws, which concerns the traffic cases of Thailand in the analysis, comprise of: the Road Traffic Act, B.E. 2522, which is the main statute on the traffic prescribed for enforcing the vehicle owners and drivers to comply with, thereby defining the description of vehicles that use the roads, use of light or sound signals of the vehicles, carriage, traffic signs and signals, use of the roads, and prescribing details of driving, overtaking, setting off, turning and u-turning, etc., thus to be practiced by the drivers in uniformity, as well as prescribes authority of the traffic officers and competent officers to regulate, administer and manage the traffic, and prescribes for punishments against the offenders; the Land Transport Act, B.E. 2522, which is the law prescribed for regulating the land transport as to be in a suitable and safe standard, thereby establishing the Land Transport Policy Committee as to be a central organization responsible for stipulating a policy and standard on the transport, and establishing Land Transport Control Boards in order to specify details relating to the transport as to be a standard, as well as define the description the transport operations, compensation of damages from the transport, provision of the transport services, with prescriptions for regulating vehicles conductors, personnel, passengers, transport stations, and punishments against the offenders; and the Motor Vehicle Act, B.E. 2522, which is the law prescribed for being enforced on all types of vehicles, thereby defining the categories and description of the vehicles, which are allowed to be used on the roads, including registration, use of the vehicles and payment of taxes, as well as driving license, as to maintain safety in common use of the roads.

2) In-depth Interviewing

Is in-depth interviews with individuals directly relating to the subject matters of the study, in accordance with the predetermined interview issues, in order to obtain information for being analyzed by another method of qualitative research, whereby the interviewed population is the key informants, who exercise the authority under the traffic laws, and the operatives in the judicial system, totally in the number of 16, randomly sampled from the target areas in Bangkok Metropolitan Region, and the information, which obtained from the in-depth interviews, is used in analysis of the approaches to further study for establishing the Traffic Court in Bangkok Metropolitan Region.

The interview issues are as follows:

- Problems with law enforcement and proceedings of the traffic cases in Bangkok Metropolitan Region;
- Necessity for establishment of the Traffic Court in Bangkok Metropolitan Region;
- Approaches to establish the Traffic Court, such as organization and formation, categories of cases under the jurisdiction of the Traffic Court, authority of the officials in fine penalty settlement, procedures for the traffic cases, qualification of the judges;
- How establishment of the Traffic Court will bring about fairness in the society and increase traffic discipline among people, reduce corruption problems and increase efficiency in enforcement of the traffic laws.
- Other recommendations for increasing efficiency in enforcement of the traffic laws.

3) Organizing Seminar and Opinion Hearing

A seminar for presenting the report on the research and drafting the approaches to establishment of the Traffic Court in Bangkok Metropolitan Region and hearing opinions and suggestions from the attendants, was held on Tuesday the 17th of November 2015, 09:00 AM. to 12:00 Noon, at Madarin C Room, Mandarin Hotel, Samyan, Bangkok, whereby the target group comprised of the operatives in the judicial system, traffic law enforcement officers and officials in relevant agencies, scholars, luminaries and interested people in general.

5. Research Results

The research results find that approaches to establish the Traffic Court in Bangkok Metropolitan Region have the principles and purposes. That is to say – presently, the traffic problems arise from problems of a large number of the tickets, which lack active proceedings against the offenders, problems of the inquiry officials' exercise of discretion in fine penalty settlement, which leads to unfair discriminatory treatment, and the problem of the sanctity of the law, which fails to a cause deterrent effect among people, resulting in numerous transgressions and violations of the law, as well as constant recidivism, the Court thus should assume the responsibility for adjudicating the cases and enforcing the law, in order that the existing law shall be effective in practice. Therefore, it is appropriate to prescribe the procedures for traffic cases in a manner specifically separated from ordinary criminal cases, in order that proceedings of the traffic cases shall be swift and convenient, focusing on prevention of recidivism and improving behaviors of drivers for more order and observance of the law, which shall create good traffic discipline and lead the law enforcement to be more efficient and fair for the people, resulting in potential offenders being deterred from committing the offenses, which in turn will materially prevent accidents and mitigate traffic problems, and reduce the problem of corruption in the public sector, whereby the approaches to establish the Traffic Court in Bangkok Metropolitan Region are as follows:

Establishment and Formation

Currently, the Traffic Court may not be necessary to be established as a new court, due to problems of the structure, budget, facilities and personnel. Additionally, contemplating enforcement of the traffic laws in foreign countries, it is found that most of the countries do not establish the Traffic Courts as specialized courts, but employ summary courts to try the traffic cases, thereby establishing traffic case departments in such courts and conducting summary proceedings, which are simpler and faster than other case categories. For example, in the United States of America, jurisdiction over the traffic cases varies among the states, most of which establish separate departments in courts that have jurisdiction over limited case categories, such as Municipal Courts, as in Philadelphia and San Francisco. Or in France, as the traffic cases

are tried as petty offenses (*Les contraventions*), the District Courts (*Tribunal de Police*) are prescribed for having jurisdiction over adjudication of such cases. On in Japan, the majority of the traffic cases are tried by summary proceedings and fall under jurisdiction of the District Courts (*chihou saibansho*). The Researcher opines that a suitable concept and formation are to establish the Traffic Court in Bangkok Metropolitan Region as a traffic case department in the District Court, because most of the traffic cases of the fine penalty settlement category, to which this Research is intended to solve, are cases under jurisdiction of the District Court, and the District Court has already been trying the cases of this category, but it is necessary to prescribe special procedures for the traffic cases, in order that the case shall be proceeded swiftly and fairly, similar to the law of the United States of America where special procedures are prescribed for the traffic cases. As such, the approaches to amend the laws can be achieved by: *firstly*, enacting the Amendment to the Road Traffic Act, B.E. 2522 (No. ...), B.E. ..., as to set up a channel that the traffic official must forward the tickets, which have not been paid under the conditions prescribed by the law, to the public attorney, for the public attorney to bring the cases to the Court, in order that the offenders shall be present and pay the fine penalties at the Court; and *secondly*, enacting the Amendment to the Act on Establishment of District Court and District Court Procedure, B.E. 2499 (No. ...), B.E. ..., as to insert the Chapter of procedures for traffic cases, in order that the proceedings of the traffic cases in the category of fine penalty settlement shall be consistent, swift and fair.

Prescribed Case Category

The case category, for which the new traffic case procedures are to be prescribed, consists of offenses under the Road Traffic Act, B.E. 2522, the Land Transport Act, B.E. 2522, and the Motor Vehicle Act, B.E. 2522, that is to say:

The Road Traffic Act, B.E. 2522, was enacted, because the land transport had been advancing and spreading countrywide, and connecting to neighbor countries, and the number of vehicles in the roads and highways continually increasing, as well as Thailand became a party to the Convention on Road Traffic and the Protocol on Road Signs and Signals, thus the traffic law, which has been in force for almost forty years, should be reformed to be suitable for the increasing traffic and number of vehicles, and for safety of lives, bodies and properties of the people, and there have already

been 11 Amendments to the Road Traffic Act, B.E. 2522, totally comprising of 163 Sections, thereby being divided into 19 Titles, namely: Title I – Use of Vehicles (Section 6 – Section 20); Title II – Traffic Signals and Traffic Signs (Section 21 – Section 30); Title III – Use of Roadways (Section 31 – Section 64); Title IV - Use of Roadways Which Are Bus Lanes (Section 65 – Section 66); Title V – Prescription of Speed of Vehicles (Section 67 – Section 70); Title VI – Driving through Junctions or Circles (Section 71 – Section 74); Title VII – Emergency Vehicles (Section 75 – Section 76); Title VIII – Towing or Pulling Vehicles (Section 77); Title IX – Accidents (Section 78); Title X - Bicycles (Section 79 – Section 84); Title XI – Passenger Vehicles (Section 85 – Section 92); Title XII – Taxis (Section 93 – Section 102); Title XIII – Pedestrians (Section 103 – Section 110); Title XIV – Animals and Articles in Ways (Section 110 – Section 115); Title XV – Horse-Drawn Carriages, Carts and Sleighs (Section 116 – Section 118); Title XVI – Safety Zone (Section 119); Title XVII - Miscellaneous (Section 120 – Section 134); Title XVII – Authority of the Traffic Officers and Competent officers (Section 135 – Section 146); Title XIX – Penalty Provisions (Section 147 – Section 163).

The Land Transport Act, B.E. 2522 , was enacted, because the law on land transport had been in force for an extended period of time. And as the current circumstances have been significantly changed, many provisions in force are outdated, there have been there have already been 13 Amendments, totally comprising of 169 Sections, thereby being divided into 10 Chapters, namely: Chapter I - Land Transport Policy Commission (Section 8 – Section15); Chapter II - Land Transport Control Board (Section16 – Section22); Chapter III - Transport Operation (Section23 – Section51); Chapter IV - Compensation for Damages Resulting from Transport (Section52 – Section64); Chapter V - Transport Management (Section65 – Section70); Chapter VI - Vehicles (Section71 – Section91); Chapter VII - Vehicle Personnel (Section92 – Section111); Chapter VIII – Passengers (Section112 – Section113); Chapter IX - Transport Station (Section114 – Section125/1); Chapter X - Penalty Provisions (Section126 – Section163); and Transitional Provisions (Section164 – Section169), and Section163 provides that All the offenses under this Act which is punishable by fine only, the Director-General or the person entrusted by the Director-General has the power to settle the case. After the accused has paid the amount of fine determined by the Director-General or the person entrusted by the Director-General within thirty days, the case is deemed to be settled in accordance with the provisions of the Criminal

Procedure Code. And if the accused does not agree to pay the amount of fine determined, or even though agreed but fails to pay the fine within the said period, the case shall be instituted for further proceedings.

The Motor Vehicle Act, B.E. 2522, was enacted, because the law on vehicles had been in force since A.D. 1930, which had been almost fifty years before, and during the said period, the older law had been amended on approximately twenty occasions. However, there have been provisions under many sections not keeping up with the country's circumstance, thus they should be reformed for more suitability and comprehensive, there have been there have already been 17 Amendments to the Motor Vehicle Act, B.E. 2522,, totally comprising of 72 Sections, thereby being divided into 4 Titles, namely: Title I- Registration of Motor Vehicles (Section 6 – Section 28); Title II - Vehicle Tax (Section 29 – Section 41); Title III: Driver's License (Section 42 – Section 57 *septies*); Title 4 - Penalty Provisions, Motor Vehicle Act (Section 58 – Section 67 *bis*); and Transitional Provisions (Section 68 – Section 72). Additionally, Section 67 *bis* also provides that All the offenses under this Act which is punishable by fine only, the Director-General or the person entrusted by the Director-General has the power to settle the case. After the accused has paid the amount of fine determined by the Director-General or the person entrusted by the Director-General within thirty days, the case is deemed to be settled in accordance with the provisions of the Criminal Procedure Code. And if the accused does not agree to pay the amount of fine determined, or even though agreed but fails to pay the fine within the said period, the case shall be instituted for further proceedings.

In the majority, the traffic offenses, which constitute a significant amount of the Court's caseload and experience problems the most in law enforcement, are the offenses under the Road Traffic Act, B.E. 2522, especially in the case category of fine penalty settlement. Therefore, prescribing the procedures for the traffic cases focuses on solving the said issues, thereby separating the cases into 2 subcategories, being:

- 1) Offenses that is allowed to be settled by fine penalty, for which must a definite period must be prescribed in issuance of a ticket to pay the fine penalty, in accordance with the method provided under Section 141, and if the said period expires, the offender, who has got the ticket, must be tried by the Court only, whereby the traffic case official, or competent officer, or inquiry official must be

required to forward a counterpart of the ticket to the Court of competent jurisdiction within 48 hours after expiry of the period to settle the fine penalty, and it shall be deemed that the offender has acknowledged the date, on which he or she is appointed to be present at the Court, provided that the vehicle driver or the owner must be present at the Court within 7 days after the date of appointment, either to plead guilty or innocent, but if the vehicle driver or the owner fails to be present at the Court within the said period, the Court shall be authorized to issue a writ of summons.

Application of the laws to this case subcategory requires an amendment to the Road Traffic Act, B.E. 2522, as to have consistent provisions in two issues, being: amending the provisions to require the traffic case official, or competent officer, or inquiry official to forward a counterpart of a ticket, which have not been settled, to the Court; and amending the provisions as to provide with channels and methods to pay the fine penalty in a swift manner and provide with convenient for people to settle the fine penalty under a ticket, for example, payment through a financial institution or payment agency, or e-payment, such as by a credit card or e-banking, thereby amending the law to allow the Police Commissioner General to stipulate the methods; and

2) Offenses that is prohibited from being settled by fine penalty, consisting of the offenses under the Road Traffic Act, B.E. 2522, most of which are offense fall under jurisdiction of the District Court, except for the offense under the Second, Third and Fourth Paragraphs of Section 160 *ter*, that is to say -

- the Offense under Section 157/1, in a case where a driver violates or fails to comply with the order of the traffic officer, inquiry official or competent official or Inspector demanding the driver to be examined under section 43 *bis*, with respect to use of a psychotropic substance under the law on narcotics or violates or fails to comply with the order of the Inspector demanding the driver to be tested under section 43 *ter*, with respect to driving while being incapable or intoxicated;

- the Offense under Section 159, in a case where a driver violates or fails to comply with the order of the traffic officer or competent official given under the First Paragraph of Section 59, with respect to the traffic officer or competent official being authorized to order the driver to move, stop or park the

vehicle, which is an offense under this Act, or or obstructs the traffic officer, or competent official in the moving or using a device for locking the vehicle under the Second Paragraph of Section 59, as well as damage or render useless a device for locking the vehicle, or move the vehicle, which is prohibited by the traffic officer or competent official from moving under the Second Paragraph of Section 59 without obtaining permission from the traffic officer or inquiry official;

- the Offense under Section 160, in a case where the person fails to comply with an order of the competent official, with respect to the offense relating to driving a vehicle or controlling an animal thereby causing damage to another person or a property of another person under Section 78, and with respect to driving while being incapable to drive (Section 43 (1)) and in an abnormal driving manner or unsafe visibility in the front or rear, any or both sides of the path (Section 43 (5)) without being aware of safety or trouble of others (Section 43 (8))

- the Offense with respect to engage in, or arrange, support or promote car racing on the road under Section 160 *bis*;

- the Offense under Section 160 *ter*, with respect to driving while being intoxicated (Section 43 (2)).

Authority of the Official in Fine Penalty Settlement

The fine penalty settlement is a method, by which the law allows the official to exercise discretion in contemplating the offense and sentencing the accused of a particular offense category, in order that the proceedings shall be settled, and the nature of which is exercise of quasi-judicial power. As the settlement can be reached at the stage of the inquiry official, it cause a problem with exercise of discretion to settle the fine penalty to leads discrimination and corruption, resulting in a problem of unlawful or corruptible exercise of discretion, whereby the official may abuse the fine penalty settlement as to be a tool to help an offender to get away with the prosecution for some offenses and as to be a channel to solicit for unlawful benefit in return of any action or omission. However, the Researcher opines that it is necessary to maintain the authority of the competent official or inquiry official to settle the traffic cases by the fine penalty under the Road Traffic Act, B.E. 2522, the Land Transport Act, B.E. 2522, and the Motor Vehicle Act, B.E. 2522, as to be consistent with the concepts of the fine penalty settlement as a measure for reducing the number of cases, which

are brought to the formal judicial system, by exercising administrative power to screen the cases before being brought to the Court, and also corresponds to the State's policy on reducing the number of cases to be brought to the Court, focusing on a mechanism for reducing the number of cases, which views that expansion of the society and growth of the more sophisticated economy and commerce, and the growing population of the country, require the laws and the Court to be used as tools and mechanisms for settling disputes and seeking some benefits, resulting in the growing number of cases being brought to the Court. Therefore, it is necessary to encourage measures or mechanisms that efficiently reduce the number of the case to be brought to the Court.

Procedures for Traffic Cases

As to essential principles of the traffic case procedures, the Researcher collects and analyzes the data and information in both quantitative and qualitative aspect from relevant documents, from in-depth interviewing and from opinion hearing, as well as study of format of enforcement of the traffic laws in foreign countries, therefore essential principles of the traffic case procedures, which are suitable for Thailand, are drawn to a conclusion, whereby the formation of enforcement in a scenario of establishment of the Traffic Department in the District Court is specified by drafting the Act on Establishment of and Criminal Procedure in District Court (No. ...), B.E. ..., inserting the Chapter concerning the traffic case procedures, and prescribing that, if the offender fails to settle the fine penalty under a ticket, the offender is required to be present at the Court for trial, in order that the offender shall realize significance of being prosecuted, which consists of many processes, costing the offender more money and time than payment the fine to settle the ticket through the channels specified by the laws. However, if Thailand's Traffic Court System is developed into fully establishing the Traffic Court as a specialized court, the traffic case procedure, which are proposed by the Researcher, can also be drafted into a legislation on Establishment of the Traffic Court and Traffic Case Procedures, because the majority of the principles already support establishment of the Traffic Court as a specialized court.

Qualification of Judges

As to the issue relating the qualification of the Judges, the Researcher finds that the Court of Justice is an organization, whose system of qualifying individuals for holding the judicial office is independent and in a uniform standard, in accordance with the rules of enrollment and appointment of judges under the Judge of Court of Justice Service Act, B.E. 2543. And contemplating nature of the traffic cases, which are offenses due to prohibition or mala prohibita under technical laws that are prescribed for regulating social order and traffic discipline, it can be seen that adjudication of the traffic cases is not complicated or requires specialty, thus the Researcher opines that judges in the District Court are well qualified for adjudicating the traffic cases.

Limits to Establishment of the Traffic Court

If the Traffic Court is established as a specialized court by legislating the Act on Establishment of Traffic Court, it is found that there are potential limits, such as the limit to establishment of a new government agency under the Resolution of the Ministerial Council, on the 14th of September 2010, concerning Measures Withholding Request for Establishment of New Agency and Procedures for Request for Establishment of Government Agency, limits to the financial and human resources of the Court, which require the budget to be prepared for supporting formation and operations of the Traffic Court, in order to systematically carry out the functions of dealing with the increasing caseload, and limits to preparation of establishment of the Court as to be sufficient for the Court's caseload management, in order to provide for the people with services and convenience.

บทคัดย่อ

โครงการศึกษาวิจัยเรื่อง “การจัดตั้งศาลจรรยาในเขตกรุงเทพมหานคร” มีวัตถุประสงค์ในการวิจัยเพื่อศึกษาถึงสภาพปัญหาการบังคับใช้กฎหมายและการดำเนินคดีจรรยาในเขตกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะในกลุ่มคดีเปรียบเทียบปรับ ศึกษาถึงการจัดตั้งศาลจรรยาในต่างประเทศ เพื่อนำมาใช้เป็นต้นแบบในการวิเคราะห์ความเหมาะสมของประเทศไทยและวิเคราะห์แนวทางการจัดตั้งศาลจรรยาในเขตกรุงเทพมหานคร ได้แก่ รูปแบบโครงสร้าง เขตอำนาจศาล คุณสมบัติของผู้พิพากษา วิธีพิจารณาตัดสินคดีจรรยา การเปรียบเทียบปรับและอำนาจของพนักงานสอบสวน

วิธีการดำเนินการวิจัย ใช้วิธีศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพด้วยการรวบรวมข้อมูลจากเอกสาร (Documentary Research) การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) และการจัดสัมมนาเพื่อนำเสนอรายงานการวิจัยและร่างแนวทางการจัดตั้งศาลจรรยาในเขตกรุงเทพมหานครและรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้ปฏิบัติงานในกระบวนการยุติธรรมและผู้บังคับใช้กฎหมายจรรยาเจ้าหน้าที่ในหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง นักวิชาการ ผู้ทรงคุณวุฒิและผู้สนใจทั่วไป

จากผลการศึกษาวิจัยพบว่า สืบเนื่องมาจากปัญหาปริมาณใบสั่งที่มีจำนวนมากและขาดการติดตามดำเนินคดีกับผู้ได้รับใบสั่งอย่างจริงจัง ปัญหาการใช้ดุลพินิจในการเปรียบเทียบปรับของพนักงานสอบสวนที่ทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมและเท่าเทียมกัน และปัญหาความศักดิ์สิทธิ์ของกฎหมายที่กฎหมายที่มีอยู่ไม่สามารถสร้างความเกรงกลัวให้กับประชาชนได้ ทำให้มีการฝ่าฝืนและละเมิดกฎหมายเป็นจำนวนมาก ตลอดจนมีการกระทำความผิดซ้ำอยู่ตลอดเวลา จึงควรให้ศาลเป็นผู้ชี้ขาดและบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้กฎหมายที่มีอยู่แล้วเห็นผลในทางปฏิบัติ จึงสมควรกำหนดวิธีพิจารณาตัดสินคดีจรรยาขึ้นเป็นพิเศษต่างหากจากคดีอาญาโดยทั่วไป เพื่อให้การพิจารณาตัดสินคดีจรรยาเป็นไปด้วยความสะดวกและรวดเร็ว มุ่งแก้ไขไม่ให้เกิดการกระทำความผิดซ้ำ และปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนให้มีระเบียบวินัยเคารพกฎหมายอันเป็นการสร้างวินัยจรรยาที่ดี และทำให้การบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพเป็นธรรมแก่ประชาชน ส่งผลให้ผู้กระทำความผิดเกิดความเกรงกลัวและกระทำความผิดลดลง เป็นการป้องกันอุบัติเหตุและแก้ไขปัญหายาจรจรได้อย่างเป็นรูปธรรม และลดปัญหาการคอร์รัปชันของเจ้าหน้าที่รัฐ

ผู้วิจัยจึงได้เสนอแนะให้แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจรรยาทางบก พ.ศ. 2522 (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ... เพื่อกำหนดช่องทางให้เจ้าพนักงานคดีจรรยาจะต้องนำส่งใบสั่งที่ไม่มีชำระค่าปรับตามเงื่อนไขที่กฎหมายกำหนดไปยังพนักงานอัยการ เพื่อให้พนักงานอัยการยื่นต่อศาล เพื่อให้ผู้ที่ได้รับใบสั่งต้องไปแสดงตนและชำระค่าปรับที่ศาล และแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาตัดสินคดีในศาลแขวง พ.ศ. 2499 (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ... เพื่อกำหนดเพิ่มเติมเกี่ยวกับหมวดว่าด้วยวิธีพิจารณาตัดสินคดีจรรยา เพื่อให้การพิจารณาตัดสินคดีจรรยาในกลุ่มของการเปรียบเทียบปรับมีความชัดเจน รวดเร็วและเป็นธรรม

Abstract

The objective of the Project on Research of “Establishment of Traffic Court in Bangkok Metropolitan Region” is to study the nature of the problems in traffic law enforcement and proceedings in Bangkok Metropolitan Region, especially in the case category of fine penalty settlement, studying establishment of Traffic Courts in foreign countries, as to be models in feasibility study of Thailand and analysis of approach to establish the Traffic Court in Bangkok Metropolitan Region, namely: structural formation; jurisdiction; qualification of the judges; traffic case procedures; fine penalty settlement; and authority of the inquiry officials.

The research methodology employs qualitative methods of qualitative research by using Documentary Research and In-depth Interview and organizing a seminar for presenting the report on the research and drafting the approaches to establishment of the Traffic Court in Bangkok Metropolitan Region and hearing opinions and suggestions from the operatives in the judicial system, traffic law enforcement officers and officials in relevant agencies, scholars, luminaries and interested people in general.

The results of the Research and Study find that, due to the problem of a tremendous number of the tickets, whose offenders have not been actively proceeded against, the problem of exercise of discretion in the inquiry officials' fine penalty settlement, which leads to unfair discriminatory treatment, and the problem of the sanctity of the law, which fails to a cause deterrent effect among people, resulting in numerous transgressions and violations of the law, as well as constant recidivism, the Court thus should assume the responsibility for adjudicating the cases and enforcing the law, in order that the existing law shall be effective in practice. Therefore, it is appropriate to prescribe the procedures for traffic cases in a manner specifically separated from ordinary criminal cases, in order that proceedings of the traffic cases shall be swift and convenient, focusing on prevention of recidivism and improving behaviors of drivers for more order and observance of the law, which shall create good traffic discipline and lead the law enforcement to be more efficient and fair for the people, resulting in potential offenders being deterred from committing the offenses, which in turn will materially prevent accidents and mitigate traffic problems, and reduce the problem of corruption in the public sector.

The Researcher recommends: enacting the Amendment to the Road Traffic Act, B.E. 2522 (No. ...), B.E. ..., as to set up a channel that the traffic official must forward the tickets, which have not been paid under the conditions prescribed by the law, to the public attorney, for the public attorney to bring the cases to the Court, in order that the offenders shall be present and pay the fine penalties at the Court; and enacting the Amendment to the Act on Establishment of District Court and District Court Procedure, B.E. 2499 (No. ...), B.E. ..., as to insert the Chapter of procedures for traffic cases, in order that the proceedings of the traffic cases in the category of fine penalty settlement shall be consistent, swift and fair.

สารบัญ

หน้า

บทสรุปผู้บริหาร.....	ก
Executive Summary.....	ฐ
บทคัดย่อ.....	พ
Abstract.....	ฟ
สารบัญ.....	ม
 บทที่ 1 บทนำ.....	 1
1. ความสำคัญของปัญหา.....	1
2. วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	3
3. ขอบเขตในการศึกษาวิจัย.....	3
4. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	4
 บทที่ 2 การทบทวนวรรณกรรม.....	 5
1. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร.....	5
1.1 แนวความคิดในการกำหนดความผิดจราจร.....	5
1.2 แนวคิดและทฤษฎีการลงโทษในความผิดจราจร.....	8
1.3 ทฤษฎีการบังคับใช้กฎหมาย.....	13
1.4 แนวคิดในการให้อำนาจเจ้าพนักงานในการเปรียบเทียบ.....	17
2. การบังคับใช้กฎหมายจราจรของประเทศไทย.....	21
2.1 ลักษณะของความผิดจราจร.....	21
2.1.1 ความผิดที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ	22
2.1.2 ความผิดที่เป็นการก่ออันตราย	24
2.1.3 ความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท.....	26
2.2 กฎหมายที่เกี่ยวข้อง.....	28
2.2.1 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522.....	28
2.2.2 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522.....	32
2.2.3 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522.....	36
2.3 การบังคับใช้กฎหมายและดำเนินคดีในความผิดจราจร.....	41
2.3.1 การดำเนินคดีในชั้นเจ้าพนักงาน	41
2.3.1.1 การจับกุมของเจ้าพนักงาน.....	41
2.3.1.2 การเปรียบเทียบปรับ.....	44

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

2.3.1.3 การดำเนินการต่อผู้กระทำความผิดจรรยาบรรณหรือกรณี ไม่ยอมให้เปรียบเทียบปรับ.....	45
2.3.1.4 การดำเนินการต่อผู้กระทำความผิดในกรณีเพิกเฉยต่อใบสั่งหรือ คำสั่งของเจ้าพนักงาน.....	47
2.3.2 การดำเนินคดีในชั้นพนักงานอัยการ.....	48
2.3.2.1 การดำเนินคดีที่อยู่ในอำนาจศาลแขวง.....	48
2.3.2.2 การดำเนินคดีที่ไม่อยู่ในอำนาจศาลแขวง.....	49
2.3.3 การดำเนินคดีในชั้นศาล.....	50
2.3.3.1 คดีที่อยู่ในอำนาจศาลแขวงที่จะพิจารณาพิพากษาได้.....	50
2.3.3.2 คดีที่ไม่อยู่ในอำนาจศาลแขวงที่จะพิจารณาพิพากษาได้.....	51
2.3.3.3 สิทธิในการอุทธรณ์ฎีกา.....	51
3. สถิติและข้อมูลเกี่ยวกับความผิดจรรยาบรรณในกรุงเทพมหานคร.....	52
4. นโยบายการแก้ไขปัญหายาเสพติดในกรุงเทพมหานคร.....	61
4.1 แผนพัฒนาและแก้ไขปัญหาระบบการจราจรในกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2557 กองบัญชาการตำรวจนครบาล.....	61
4.2 บันทึกข้อตกลง (MOU) กับหน่วยงานต่างๆ	62
5. แนวคิดการจัดตั้งศาลจราจรในประเทศไทย	66
6. การจัดตั้งศาลชำนาญพิเศษของประเทศไทย	71
7. การบังคับคดีจราจรและศาลจราจรในต่างประเทศ.....	77
7.1 ประเทศสหรัฐอเมริกา.....	77
7.2 ประเทศฝรั่งเศส.....	88
7.3 ประเทศญี่ปุ่น	95
8. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	103
บทที่ 3 ระเบียบวิธีวิจัย (Research Methodology).....	122
การวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative research).....	122
1. การวิจัยเอกสาร (Documentary research).....	122
2. การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interviewing).....	123
2.1 ประชากรสัมภาษณ์.....	123
2.2 ประเด็นสัมภาษณ์.....	124

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

3. การสัมมนาปรับปรุงความคิดเห็น.....	124
4. การวิเคราะห์ข้อมูล.....	124
บทที่ 4 แนวทางการจัดตั้งศาลจรรยาในเขตกรุงเทพมหานคร.....	125
1. ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายจรรยาที่นำมาสู่ความจำเป็นในการจัดตั้งศาลจรรยา.....	125
2. สรุปผลการสัมภาษณ์เชิงลึก.....	129
3. สรุปผลจากการสัมมนาปรับปรุงความเห็น.....	135
4. แนวทางการจัดตั้งศาลจรรยาในเขตกรุงเทพมหานคร.....	141
4.1 หลักการและเจตนารมณ์ของการจัดตั้งศาลจรรยา.....	141
4.2 การจัดตั้งและรูปแบบ.....	142
4.3 ประเภทคดีที่กำหนด.....	142
4.4 อำนาจของเจ้าพนักงานในการเปรียบเทียบปรับ.....	146
4.5 วิธีพิจารณาคดีจรรยา	146
4.6 คุณสมบัติของผู้พิพากษา	147
4.7 ข้อจำกัดในการจัดตั้งศาลจรรยา	148
บทที่ 5 ข้อเสนอแนะในการจัดตั้งศาลจรรยาในเขตกรุงเทพมหานคร.....	150
1. ร่างพระราชบัญญัติจรรยาทางบก (ฉบับที่ ...) พ.ศ.	155
2. ร่างพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง (ฉบับที่ ...) พ.ศ.	158
บรรณานุกรม	161
ภาคผนวก	
รายงานการรวบรวมข้อมูลโดยการสัมภาษณ์เชิงลึก.....	167

บทที่ 1

บทนำ

1. ความสำคัญของปัญหา

กฎหมายจราจรโดยเฉพาะอย่างยิ่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นเพื่อให้เกิดความสะดวก และปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เป็นกฎเกณฑ์ที่บัญญัติให้ทันกับการพัฒนาทางเทคโนโลยียานยนต์และสภาพการจราจร เป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นด้วยเหตุผลทางเทคนิค เพื่อมุ่งจัดระเบียบทางสังคม และจากการที่บทบัญญัติของกฎหมายจราจรมีลักษณะเป็นคำสั่งหรือข้อห้ามของเจ้าพนักงานของรัฐหรือเป็นระเบียบข้อบังคับของสังคม ความผิดจราจรส่วนใหญ่จึงเป็นความผิดเล็กน้อย กฎหมายให้อำนาจเจ้าพนักงานสามารถลั่นกรอความผิดเบื้องต้นให้คดีเล็กน้อยโดยไม่ต้องนำคดีมาฟ้องศาล โดยการว่ากล่าวตักเตือนหรือการเปรียบเทียบปรับ การปฏิบัติตามกฎหมายจึงมักจะถูกละเลยหรือมีการกระทำความผิดจราจรมากขึ้น และปัญหาที่สำคัญที่ทำให้การจราจรติดขัดและเกิดอุบัติเหตุจราจร มาจากการที่ผู้ใช้รถใช้ถนนกระทำความผิดกฎหมายจราจรเป็นจำนวนมาก ซึ่งหน่วยงานองค์กรและเจ้าหน้าที่ของรัฐที่มีอยู่ไม่สามารถที่จะรักษา ควบคุมและบังคับใช้กฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่งผลความเสียหายให้แก่ชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน นอกจากนั้นยังเป็นช่องทางให้เจ้าหน้าที่รัฐฉวยโอกาสละเว้นในการปฏิบัติหน้าที่เพื่อให้ได้มาซึ่งผลประโยชน์โดยมิชอบด้วยกฎหมายอีกด้วย หากพิจารณาจากสถิติการออกใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจรในปี 2556 ที่ผ่านมาพบว่า มีสถิติการออกใบสั่งจราจรแก่ผู้กระทำความผิดจราจรไปจำนวน 1,601,734 ใบสั่ง แต่ปรากฏว่ามีผู้มาเสียค่าปรับเพียง 647,114 ใบสั่ง คิดเป็นร้อยละ 40 เท่านั้น ยังขาดอีก 954,620 ใบสั่ง ที่ปรากฏว่าไม่มีผู้มาเสียค่าปรับ ส่งผลให้รัฐต้องเสียรายได้ไปเป็นจำนวนมาก สถิตินี้ดังกล่าวสะท้อนให้เห็นว่าการบังคับใช้กฎหมายกับความผิดจราจรขาดประสิทธิภาพ ผู้ใช้รถใช้ถนนไม่เกรงกลัวกฎหมาย จึงทำให้เกิดปัญหาจราจรเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ และหากยังปล่อยปละละเลยไม่ดำเนินการแก้ไขปัญหาด้านการวางระบบบริหารและด้านการวางระบบปฏิบัติการให้ชัดเจนเป็นรูปธรรม ก็จะทำให้เกิดวิกฤติปัญหาการจราจรในอนาคตอันใกล้ ซึ่งส่งผลต่อภาพลักษณ์ของระบบเศรษฐกิจและการลงทุนในประเทศ

นอกจากนั้น หากพิจารณาถึงจำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก จากข้อมูลของกองบัญชาการตำรวจนครบาล พบว่า

ปี 2554 จำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก รับแจ้งทั้งหมด 35,817 คดี บาดเจ็บ 7,923 ราย เสียชีวิต 358 คน มีมูลค่าทรัพย์สินเสียหายจำนวน 82,131,923 บาท

ปี 2555 จำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก รับแจ้งทั้งหมด 32,381 คดี บาดเจ็บ 7,241 ราย เสียชีวิต 291 คน มีมูลค่าทรัพย์สินเสียหายจำนวน 117,724,747 บาท

ปี 2556 จำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก รับแจ้งทั้งหมด 28,904 คดี บาดเจ็บ 6,403 ราย เสียชีวิต 266 คน มีมูลค่าทรัพย์สินเสียหายจำนวน 79,026,555 บาท

ปี 2557 (มกราคม – กรกฎาคม) จำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก รับแจ้งทั้งหมด 12,960 คดี บาดเจ็บ 3,595 ราย เสียชีวิต 120 คน มีมูลค่าทรัพย์สินเสียหายจำนวน 40,481,587 บาท

จากข้อมูลดังกล่าว การเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ส่วนใหญ่มาจากความไม่มีวินัยการจราจร การไม่เคารพกฎหมาย ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เป็นผลมาจากการบังคับใช้กฎหมายยังไม่มีประสิทธิภาพพอ

หากพิจารณาถึงหลักการและเจตนารมณ์ในการจัดตั้งศาลจราจร สมมติฐานในเบื้องต้นได้ว่า คดีจราจรควรมีกระบวนการพิจารณาที่เป็นพิเศษโดยเฉพาะ การพิจารณาต้องรวดเร็วและเป็นธรรม มุ่งแก้ไขไม่ให้เกิดการกระทำความผิดซ้ำ และปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนให้มีระเบียบวินัย เคารพกฎหมายอันเป็นการสร้างวินัยจราจรที่ดี การจัดตั้งศาลจราจรจะทำให้ผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับ คดีจราจรได้รับการพิจารณาโทษจากรัฐโดยมาตรการที่มีประสิทธิภาพ การบังคับใช้กฎหมายที่มี ประสิทธิภาพเป็นเป็นธรรมแก่ประชาชน จะส่งผลให้ผู้กระทำความผิดเกิดความเกรงกลัวและกระทำผิด ลดลง นอกจากนั้น ยังส่งผลต่อการปรับปรุงพฤติกรรมและสร้างวินัยในการจราจร การใช้รถใช้ถนน ผู้ขับ ซึ่งจะเพิ่มความระมัดระวังในการใช้รถใช้ถนนมากขึ้น ทำให้สามารถลดอุบัติเหตุบนท้องถนนลงได้ เป็นการป้องกันอุบัติเหตุและแก้ไขปัญหาจราจรได้อย่างเป็นรูปธรรม และเป็นการลดปัญหาการคอร์รัปชัน ของเจ้าหน้าที่รัฐอีกด้วย

สำหรับแนวทางการกำหนดนโยบายเรื่องการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานครนั้น ปัจจุบันได้ดำเนินโครงการโดยกองบัญชาการตำรวจนครบาลและเสนอแนวทางไปยังสำนักงานศาล ยุติธรรม ซึ่งสำนักงานศาลยุติธรรมยังมีมุมมองที่แตกต่างกันในเรื่องความจำเป็นในการจัดตั้ง โดยสำนักงาน ศาลยุติธรรมมองว่า การจัดตั้งศาลยุติธรรมมีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความยุติธรรมในการคุ้มครองสิทธิ ของประชาชน เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงกระบวนการยุติธรรมได้โดยง่าย สะดวก รวดเร็วและ ทัวถึง ลดระยะเวลาและภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนในการเข้าถึงความยุติธรรม การจัดตั้งศาลจราจร ขึ้นเป็นพิเศษในเขตกรุงเทพมหานคร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ไขปัญหาการขาดวินัยจราจรของผู้ใช้รถ ใช้ถนนที่กระทำความผิดกฎหมายจราจร และแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับระบบการบริหารจัดการงานจราจร โดย กำหนดให้ต้องนำคดีจราจรมาฟ้องศาลจราจรนั้น สวนทางกับทิศทางในการบริหารจัดการคดีสมัยใหม่ที่ ให้มีการลดปริมาณคดีอาญาบางประเภทที่จะขึ้นสู่ศาล โดยไม่กระทบกระเทือนถึงระบบกระบวนการ ยุติธรรมทางอาญา ประกอบกับการกระทำความผิดกฎหมายจราจรเป็นความผิดเล็กน้อยไม่ใช่ออาชญากรรมร้ายแรง การนำคดีจราจรไปสู่ศาลจะมีผลกระทบต่อการพิจารณาคดีอื่นๆ ทำให้คดีล่าช้า และสิ้นเปลืองงบประมาณทั้งภาครัฐและประชาชน การแก้ปัญหาการกระทำความผิดกฎหมายจราจรที่ ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในปัจจุบัน สามารถทำได้ด้วยการนำมาตราการอื่นมาบังคับใช้กฎหมาย จราจรให้เข้มงวด เช่น การนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาประยุกต์ใช้ โดยการถ่ายภาพผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร

การควบคุมและตรวจสอบใบสั่งด้วยคอมพิวเตอร์ การงดรับชำระภาษีรถประจำปี หรือการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ ซึ่งสามารถช่วยลดการฝ่าฝืนกฎจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพเช่นกัน ข้อโต้แย้งจากสำนักงานศาลยุติธรรมดังกล่าวนี้จึงนำมาซึ่งความจำเป็นในการศึกษาวิจัยเพื่อยืนยันถึงหลักการ เหตุผลและความจำเป็นในการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ประกอบกับที่ผ่านมาได้มีการศึกษาวิจัยที่สนับสนุนแนวคิดในการจัดตั้งศาลจราจรในประเทศไทยในหลายประเด็น โดยผลจากการศึกษาวิจัยส่วนใหญ่เห็นไปในทิศทางเดียวกัน กล่าวคือ เห็นควรให้มีการจัดตั้งศาลจราจรเพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายจราจรโดยให้จัดตั้งในเขตกรุงเทพมหานครที่ปัญหาจราจรและมีปริมาณคดีเป็นจำนวนมากก่อน แต่การศึกษาวิจัยที่ผ่านมายังขาดโมเดลของการจัดตั้งศาลจราจรของต่างประเทศที่ควรนำมาปรับใช้กับประเทศไทย อีกทั้งข้อเสนอแนะในงานวิจัยยังขาดรายละเอียดที่ชัดเจนเกี่ยวกับรูปแบบโครงสร้าง เขตอำนาจศาล คุณสมบัติของผู้พิพากษา วิธีพิจารณาคดีจราจร การเปรียบเทียบปรับและอำนาจของพนักงานสอบสวน ดังนั้น เพื่อแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับการบริหารจัดการงานจราจรดังกล่าวจึงจำเป็นต้องศึกษาวิจัยถึงแนวทางการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อให้มีองค์กรและระบบการจัดการคดีจราจรที่ใช้ในการแก้ไขปัญหาการกระทำความผิดจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพและเป็นรูปธรรม ส่งผลให้การกระทำความผิดจราจรและปัญหาอุบัติเหตุจราจรลดน้อยลง

2. วัตถุประสงค์ของการวิจัย

- 1) เพื่อศึกษาถึงสภาพปัญหาการบังคับใช้กฎหมายและการดำเนินคดีจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะในกลุ่มคดีเปรียบเทียบปรับ
- 2) เพื่อศึกษาถึงการจัดตั้งศาลจราจรในต่างประเทศ เพื่อนำมาใช้เป็นต้นแบบในการวิเคราะห์ความเหมาะสมของประเทศไทย
- 3) เพื่อศึกษาและวิเคราะห์แนวทางการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ได้แก่ รูปแบบโครงสร้าง เขตอำนาจศาล คุณสมบัติของผู้พิพากษา วิธีพิจารณาคดีจราจร การเปรียบเทียบปรับและอำนาจของพนักงานสอบสวน

3. ขอบเขตในการศึกษาวิจัย

ขอบเขตด้านเนื้อหา

การศึกษาวิจัยในครั้งนี้ มุ่งศึกษาและวิเคราะห์ในประเด็นต่อไปนี้

- 1) แนวคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร
- 2) สถิติและข้อมูลการกระทำความผิด
- 3) การบังคับใช้และการดำเนินคดีจราจรในประเทศไทย โดยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความผิดจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ได้แก่ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.

2522 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

- 4) ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะในกลุ่มคดีเปรียบเทียบปรับ
- 5) การบังคับใช้กฎหมายจราจรและศาลจราจรในต่างประเทศ อาทิ ประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศอังกฤษ ประเทศญี่ปุ่น

ขอบเขตด้านประชากร

ประชากรในการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interviewing) ได้แก่ บุคคลในระดับผู้ปฏิบัติงานในกระบวนการยุติธรรมและผู้บังคับใช้กฎหมายจราจร จำนวน 12 คน ซึ่งจะทำให้ผู้วิจัยสามารถนำข้อมูลความเห็นดังกล่าวมาใช้เป็นแนวทางในการศึกษาวิจัยต่อไป และประชากรในการสัมภาษณ์รับฟังความคิดเห็นคือ ผู้ปฏิบัติงานในกระบวนการยุติธรรมและผู้บังคับใช้กฎหมายจราจร ได้แก่ เจ้าพนักงานตำรวจ พนักงานสอบสวน พนักงานอัยการ ผู้พิพากษา เจ้าหน้าที่ในหน่วยงานยุติธรรมที่เกี่ยวข้อง นักวิชาการ ผู้ทรงคุณวุฒิและผู้สนใจทั่วไป

ขอบเขตด้านพื้นที่ศึกษา

พื้นที่ในการเก็บรวบรวมข้อมูลคือ พื้นที่กรุงเทพมหานคร

4. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) ทำให้เกิดองค์ความรู้เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายและการดำเนินคดีจราจรของประเทศ ไทยและต่างประเทศ
- 2) ทำให้ทราบรูปแบบและแนวทางการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร
- 3) การจัดตั้งศาลจราจรจะสร้างความเป็นธรรมในสังคม เพิ่มวินัยด้านการจราจรของ ประชาชน ลดปัญหาการคอร์รัปชันและเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจร
- 4) กองบัญชาการตำรวจนครบาลสามารถนำผลงานวิจัยไปใช้เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการ พัฒนามาตรฐานและปรับปรุงระบบการบังคับใช้กฎหมายจราจรและผลักดันให้การจัดตั้ง ศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานครเป็นนโยบายเร่งด่วน
- 5) เป็นฐานข้อมูลองค์ความรู้และเป็นข้อมูลการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และ หน่วยงานในกระบวนการยุติธรรมสามารถนำผลการศึกษาวิจัยไปใช้ประโยชน์ได้

บทที่ 2

การทบทวนวรรณกรรม

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อเสนอแนะแนวทางการจัดตั้งศาลจารจรในเขตกรุงเทพมหานคร ในส่วนทบทวนวรรณกรรมจึงประกอบด้วยเนื้อหาเกี่ยวกับแนวคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายจารจร กฎหมายที่เกี่ยวกับความผิดจารจร การบังคับใช้กฎหมายและการดำเนินคดีจารจร สถิติและข้อมูลเกี่ยวกับความผิดจารจร นโยบายการแก้ไขปัญหาคารจรในกรุงเทพมหานคร แนวคิดการจัดตั้งศาลจารจรในประเทศไทย แนวคิดการจัดตั้งศาลชั้นอุทธรณ์ในประเทศไทย แนวคิดการจัดตั้งศาลจารจรของต่างประเทศที่นำมาใช้วิเคราะห์ ตลอดจนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจารจร

1.1 แนวความคิดในการกำหนดความผิดจารจร

ความผิดจารจรเป็นการกำหนดความผิดที่หลักสากลเรียกว่า Mala Prohibita คือ การกระทำที่กฎหมายกำหนดให้เป็นความผิดหรือความผิดที่เกิดจากข้อห้าม อาจจะแตกต่างกันออกไปตามเงื่อนไขต่างๆ กล่าวคือ การกระทำหนึ่งอาจเป็นความผิดในประเทศหนึ่งหรือช่วงระยะเวลาหนึ่ง แต่อาจไม่เป็นความผิดในอีกประเทศหรือในระยะเวลาอื่น จะตรงกันข้ามกับ Mala In Se¹ ซึ่งเป็นการกระทำที่เป็นความผิดในตัวเอง ความผิดที่เป็น Mala Prohibita หรือ Mala Cum Prohibita มักจะเป็นความผิดที่ไม่ผิดต่อกฎเกณฑ์อื่นของสังคม แต่รัฐกำหนดเอาว่าเป็นความผิดอาญาเพื่อประโยชน์ของรัฐเอง ความผิดประเภทนี้ไม่ใช่ความผิดชั่วร้ายในตัวของมันเอง แต่เป็นความผิดเพราะกฎหมายห้าม เรียกกันว่าเป็น “ความผิดในทางเทคนิค” ภาษาอังกฤษเรียกว่า Technical Offence โดยกำหนดโทษอาญาในความผิดที่เป็น Mala Prohibita จะเป็นไปตามนโยบายของรัฐ จึงอาจมีการใช้มาตรการอื่นแทนการลงโทษ เพื่อลดการใช้โทษทางอาญาโดยไม่จำเป็น ตัวอย่างเช่น กฎหมายเกี่ยวกับการพนัน

¹ Mala In Se คือ การกระทำที่เป็นความผิดในตัวของมันเอง ไม่ว่าจะกระทำลงในสถานที่ใด ยุคสมัยใด เวลาใด และโดยผู้กระทำผู้ใดก็ตาม โดยที่ในเบื้องต้นเมื่อนุษย์มาอยู่รวมกันเป็นสังคมและ ค่อยๆพัฒนากฎเกณฑ์ในการอยู่ร่วมกันในหลายรูปแบบตั้งแต่ศาสนา ศีลธรรม จารีตประเพณี จนกระทั่งปรากฏอยู่ในรูปแบบของกฎหมาย ดังนั้นกฎเกณฑ์ต่างๆเหล่านี้ จึงมีส่วนที่เกี่ยวข้องหรือเหมือนกันอยู่ พึงสังเกตได้ว่า ความผิดประเภทที่เป็น Mala In Se มักจะเป็นการกระทำที่เป็นข้อห้ามในทางศาสนา หรือทางศีลธรรม หรือเป็นสิ่งที่ไม่พึงปฏิบัติในทางจารีตประเพณีอยู่ด้วย เช่น ความผิดฐานฆ่าผู้อื่น ทำร้ายร่างกาย ลักทรัพย์ หรือหมิ่นประมาท และในบางกรณีอาจนำข้อห้ามในทางจารีตประเพณีมากำหนดเป็นบทบัญญัติอันเป็นเงื่อนไขในการที่ผู้กระทำจะต้องรับโทษสูงขึ้น เช่น กรณีบุตรีฆ่าบิดาหรือมารดา หรืออาจนำมาเป็นเหตุบรรเทาโทษ เช่น กรณีบุตรที่ให้ที่พักพิงแก่บิดามารดาที่เป็นผู้กระทำความผิดและหลบหนีการจับกุม กฎหมายกำหนดให้ศาลจะลงโทษน้อยกว่าที่กฎหมายกำหนดเพียงใดก็ได้ หรือจะไม่ลงโทษเลยก็ได้

ของประเทศไทยมีกฎหมายบัญญัติความรับผิดชอบทางอาญาไว้ตามพระราชบัญญัติการพนัน พุทธศักราช 2478 ที่ตราออกมาเพื่อใช้ในการป้องกันและปราบปรามการเล่นการพนัน แต่ไม่ได้มองว่าผู้กระทำความผิด หรือผู้เล่นการพนันเป็นผู้กระทำความผิดในตัวเอง หรือมีความชั่วร้ายในตัวเองแบบ Mala in se และลักษณะเด่นของความผิดที่เป็นข้อห้ามหรือ Mala Prohibita นั้น คือจะมีความแตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ แต่ละยุคสมัย ข้อห้ามในยุคสมัยหนึ่งอาจไม่เป็นข้อห้ามในอีกยุคสมัยก็ได้ เช่นเดียวกับความผิดเกี่ยวกับการพนันที่ในหลายประเทศอาจไม่มีกฎหมายกำหนดให้เป็นความผิดและอาจมีการอนุญาตให้มีการเล่นการพนันอย่างเสรี

กฎหมายจราจรถือเป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นเพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เป็นกฎหมายที่สร้างขึ้นเพื่อใช้บังคับเพื่อการจัดระเบียบการจราจรให้ทันกับการพัฒนาการเทคโนโลยียานยนต์และสภาพการใช้รถใช้ถนน ดังนั้น กฎหมายจราจรจึงมีลักษณะเป็นกฎหมายเทคนิคคือบัญญัติขึ้นด้วยเหตุผลทางเทคนิค เพื่อการจัดระเบียบทางสังคม ไม่ได้บัญญัติตามเหตุผลทางด้านศีลธรรม เช่น การเดินทางทางซ้ายทางขวาไม่มีความถูกผิดในตัวของมันเอง ความถูกผิดเกิดขึ้นเนื่องจากการตั้งกฎหมายเป็นต้น โดยพื้นฐานของกฎหมายจราจรจึง บัญญัติขึ้นเพื่อประโยชน์ในทางปกครอง บริหาร โดยกำหนดกฎหมายและมาตรการต่าง ๆ เพื่อบังคับให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ฉะนั้น การกระทำที่ฝ่าฝืนกฎหมาย จึงอยู่นอกเหนือความรู้สึกมนุษยธรรมในเรื่องความถูกผิดทางศีลธรรม ซึ่งหลาย ๆ ประเทศเช่น เยอรมันได้แยกความผิดจราจรนี้ให้สิ้นสภาพการเป็นความผิดอาญา โดยพิจารณาจัดให้การกระทำผิดดังกล่าวเป็นลักษณะของการฝ่าฝืนระเบียบ เท่านั้น เป็นผลให้การกำหนดนโยบายทางอาญาต่อผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรไม่จำเป็นต้องใช้โทษและกระบวนการทางอาญามาบังคับ เช่นเดียวกับความผิดอาญาทั่วไป ทั้งนี้เพื่อหลีกเลี่ยงผลเสียในการเข้ามาสู่กระบวนการทางอาญา และการพิจารณาของศาล แต่สำหรับกฎหมายไทยไม่ได้แยกความผิดจราจรออกไปจากกฎหมายอาญา ทั้งนี้ เป็นเพราะแนวคิดในการร่างกฎหมายไทยที่นำแนวคิดของประเทศอังกฤษมาใช้ ประกอบกับการที่สังคมไทย ประชาชนยังขาดจิตสำนึกในการปฏิบัติตามกฎหมายด้วยตนเอง หรือขาดหลักความเชื่อฟังกฎหมาย ดังนั้น เพื่อให้กฎหมายที่บัญญัติขึ้นมีผลบังคับใช้จึงต้องอาศัยบทลงโทษทางอาญามาใช้บังคับ

โดยทั่วไปความผิดตามกฎหมายจราจรสามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภทหลัก คือ

1) ความผิดประเภทที่เกี่ยวกับการจราจร เป็นการที่ผู้ขับขี่ได้กระทำความผิดหลังจากที่หยุดรถ หรือจอดรถแล้ว แม้จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุหรือมีความร้ายแรงน้อยกว่า แต่โอกาสที่จะทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดได้ง่าย เช่น การจอดรถในเขตป้ายจอดรถประจำทาง การจอดรถในที่ห้ามจอด การจอดรถซ้อนคัน เป็นต้น

2) ความผิดประเภทที่เกี่ยวกับการขับเคลื่อนรถ เป็นการที่ผู้ขับขี่ได้กระทำความผิดขณะที่อยู่ในระหว่างขับขี่รถยนต์ ความผิดประเภทนี้ ถือว่าเป็นความผิดประเภทที่ร้ายแรง และเป็น

สาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจรมากที่สุด ได้แก่ การขับรถด้วยความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร ขับรถในขณะมีเมามา เป็นต้น²

ผู้กระทำผิดตามกฎหมายจราจรจะถูกลงโทษในรูปแบบต่างๆ เช่น การปรับ การเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว การยึดรถ การตัดแต้มของผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ การบังคับการมีส่วนร่วมโปรแกรมการแก้ไขพฤติกรรมของผู้กระทำผิด การจำคุก การกักขัง หรือการบริการชุมชน โดยจุดมุ่งหมายของการลงโทษจะลงโทษผู้กระทำผิดเพื่อปกป้องสังคมและมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมของผู้กระทำผิดและประชาชนทุกคน ซึ่งเป็นการป้องกันเพื่อไม่ให้เกิดการกระทำผิดขึ้นในอนาคต การศึกษาจำนวนมากแสดงให้เห็นว่าการบังคับใช้กฎหมายและการใช้บทลงโทษร่วมกันนั้น สามารถป้องกันการละเมิดกฎระเบียบของการจราจรและเพิ่มความปลอดภัยทางท้องถนนเพิ่มมากขึ้น รูปแบบของการลงโทษชนิดที่พบมากที่สุดขณะนี้คือการปรับ แต่ตรวจพบว่าการปรับนั้น กลับมีผลต่อการลดการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรน้อยมาก สิ่งสำคัญคือต้องคำนึงถึงเหตุผลของผู้คนสำหรับพฤติกรรมที่กระทำและขีดความสามารถในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเกี่ยวกับกฎจราจร ประเภทของวิธีการนี้ต้องกำหนดบทลงโทษและการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีที่จะมีบทบาทสำคัญเพิ่มมากขึ้น ในส่วนนี้ในแง่ของการลงโทษที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่สามารถถือเป็นเครื่องมือสำหรับพฤติกรรมที่ไม่พึงประสงค์ เพื่อกำหนดทิศทางของพฤติกรรมการขับขี่ที่พึงประสงค์ ด้วยการเชื่อมโยงการรับรู้ผลกระทบทางลบกับพฤติกรรมที่ไม่พึงประสงค์ ปัจจุบันบทลงโทษสำหรับการละเมิดการจราจรส่วนใหญ่ประกอบด้วยค่าปรับที่มีอัตราสูง และรวมไปถึงการเพิกถอนใบอนุญาตชั่วคราว การบังคับการมีส่วนร่วมโปรแกรมการแก้ไขพฤติกรรมของผู้กระทำผิด การจำคุก การกักขัง หรือการบริการชุมชน สำหรับความผิดที่อันตรายร้ายแรงต่อสังคมซึ่งก่อให้เกิดอัตราการบาดเจ็บสูง

การกำหนดโทษตามกฎหมายจราจรมีความสัมพันธ์โดยตรงกับผู้ใช้งานและยังมีความสัมพันธ์ระหว่างผู้ใช้งานและสภาพแวดล้อมในการขับขี่ การกำหนดโทษตามกฎหมายจราจรมีจุดมุ่งหมายเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยและทำให้การจราจรเป็นไปอย่างสะดวกรวดเร็ว แนวคิดของการบังคับใช้กฎหมายจราจรและลงโทษผู้กระทำผิดถือเป็นขั้นตอนสุดท้ายที่จำเป็นในการป้องกันผู้ใช้รถใช้ถนนจากการละเมิดกฎหมายจราจรทั้งเจตนาและไม่เจตนา ซึ่งการบังคับใช้บทลงโทษเหล่านี้สอดคล้องกับเป้าหมายของสังคมอย่างมาก ตัวอย่างเช่น กฎหมายจราจรได้ลงโทษผู้กระทำผิด ผู้กระทำผิดต้องชดเชยความผิดของตนตามบทลงโทษทางกฎหมายต่อสังคม หรือการลงโทษจำคุกเพื่อปกป้องสังคมจากผู้กระทำผิด

² นิสิต พันธมิตร และคณะ , โครงการ “แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกของสำนักงานตำรวจแห่งชาติให้กับประชาชนในด้านการจราจร” , สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) , 2555 , หน้า 19-20.

1.2 แนวคิดและทฤษฎีการลงโทษในกฎหมายจารจร

เนื่องจากความผิดเป็นปรากฏการณ์อย่างหนึ่งของสังคม³ ฉะนั้น สังคมซึ่งเกิดจากการรวมตัวกันของสมาชิกหรือปัจเจกชน จำเป็นต้องมีมาตรการควบคุมความประพฤติของสมาชิกในสังคม เพื่อให้สังคมมีความปกติสุขและความสงบเรียบร้อย ซึ่งแต่เดิมในสังคมยุคแรกๆ นั้น การลงโทษต่อผู้กระทำความผิดมีลักษณะเป็นการแก้แค้นส่วนตัว เช่น การกระทำเพื่อทดแทนความโกรธแค้นของผู้ถูกทำร้าย โทษที่ลงแก่ผู้กระทำผิดก็เป็นโทษที่รุนแรง เช่น ฆ่าผู้กระทำความผิดหรือขับไล่ออกจากชุมชน ถ้าเป็นการทำร้ายคนในชุมชนอื่น การแก้แค้นก็อาจเป็นการต่อสู้ระหว่างชุมชน ฝ่ายที่แพ้ต้องเสียเบี้ยปรับ (penalty) ซึ่งเป็นความคิดพื้นฐานในเรื่องโทษอย่างหนึ่ง และในสมัยต่อมาเมื่อมีการปกครองชุมชนเป็นระเบียบชัดเจนขึ้นและอำนาจปกครองเป็นของหัวหน้าชุมชนเด่นชัดขึ้น การแก้แค้นเป็นส่วนตัวก็ลดลงกลายมาเป็นการลงโทษโดยหัวหน้าและวิวัฒนาการมาเป็นระบบการแก้แค้นโดยชุมชน จนในที่สุดก็กลายมาเป็นการลงโทษโดยรัฐในปัจจุบัน⁴ โดยใช้กฎหมายบังคับแก่สมาชิกในสังคม หากมีการละเมิดกฎหมายซึ่งถือว่าเป็นความผิด ก็จะต้องมีการลงโทษ การลงโทษจึงเป็นเครื่องส่งเสริมประสิทธิภาพของกฎหมายอย่างหนึ่ง และเป็นการใช้อำนาจบังคับ (Sanction) โดยรัฐเป็นผู้กระทำตอบโต้ผู้กระทำความผิด การลงโทษเป็นการที่รัฐกำหนดภาวะอย่างหนึ่งอย่างใดแก่บุคคลซึ่งภาวะนั้นโดยปกติธรรมดาแล้วถือเป็นสิ่งไม่พึงปรารถนา ในอันที่จะตอบโต้เนื่องจากการที่บุคคลนั้นได้กระทำความผิดหรือก่ออาชญากรรมขึ้น⁵ โดยลักษณะดังกล่าวจะเห็นว่า แม้จะเป็นการกระหนาบกระเทือนสิทธิเสรีภาพของประชาชน การลงโทษผู้กระทำความผิดเป็นสิ่งที่ผู้มีอำนาจในรัฐจักต้องกระทำเพื่อรักษาความสงบของรัฐ อีกทั้งการลงโทษยังเป็นเครื่องมือส่งเสริมประสิทธิภาพของกฎหมายอีกประการหนึ่ง

ทฤษฎีและวัตถุประสงค์ของการลงโทษมีความแตกต่างกันไปตามยุคสมัย และความเจริญก้าวหน้าของรัฐ อันประกอบไปด้วย สังคม เศรษฐกิจและการปกครอง โดยเริ่มแรกในยุคก่อนสำนักคลาสสิกนั้น การลงโทษผู้กระทำความผิดจะมีความรุนแรง เนื่องจากมีความคิดทางด้านศาสนาคิริตส์เข้ามาครอบงำ จึงถือว่าการกระทำความผิดเป็นบาป (sin) การลงโทษจึงมีวัตถุประสงค์เพื่อกำจัดสิ่งชั่วร้าย หรือที่เรียกว่าทฤษฎีไถ่บาป (Sin Theory) ต่อมาในช่วงปลายศตวรรษที่ 18 Cesare Beccaria นักอาชญาวิทยาชาวอิตาลี และ Jeremy Bentham นักกฎหมายและนักปราชญ์ชาว

³ จิตติ ดิงศภัทิย์, คำอธิบายประมวลกฎหมายอาญา ภาค 1 ตอน 1 (กรุงเทพมหานคร : แสงทองการพิมพ์, 2515), หน้า 6.

⁴ จิตติ ดิงศภัทิย์, กฎหมายอาญาภาค 1 (กรุงเทพมหานคร : สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2525), หน้า 8.

⁵ Andrew Von Hirsch, Doing Justice the Choice of Punishment, 1st ed. (New York : Hill and Wang, 1976), p.35.

อังกฤษได้ร่วมกันพัฒนาสำนักคลาสสิก⁶ ในการพิจารณาถึงความรับผิดชอบในการกระทำ สำนักคลาสสิกได้ยึดถือความคิดทางปรัชญาของลัทธิเจตจำนงอิสระ (Free will) โดยเชื่อว่าบุคคลมีเจตจำนงอิสระที่จะกระทำสิ่งใดก็ได้ที่ตนเห็นสมควร และถูกต้องเป็นไปตามความพอใจของตนเอง ด้วยเหตุนี้มนุษย์จึงมีทางเลือกที่จะกระทำ หรือไม่กระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง และเมื่อมนุษย์มีทางเลือกมนุษย์จึงต้องรับผิดชอบต่อการกระทำนั้น หากว่าตนเลือกที่จะกระทำผิดกฎหมาย

ต่อมาในช่วงศตวรรษที่ 19 Guizot และ Jouffo ชาวฝรั่งเศส ได้ก่อตั้งสำนักคลาสสิกใหม่ (Neo - Classical School) โดยยึดถือความคิดหลักๆ เช่นเดียวกับสำนักคลาสสิก แต่เห็นว่าการลงโทษยังมีความรุนแรงเกินไป โดยเฉพาะประมวลกฎหมายอาญาฝรั่งเศส ค.ศ. 1791 ซึ่งมีบทลงโทษที่รุนแรงมาก จนต้องปรับปรุงในปี ค.ศ. 1810 กำหนดให้ศาลใช้ดุลพินิจในการลงโทษได้ตามสมควร และมีการกำหนดโทษขั้นสูงขั้นต่ำไว้ ก่อให้เกิดหลักทฤษฎีทนายใหม่ ส่งผลให้มีการแก้ไขประมวลกฎหมายอาญาฝรั่งเศสในปี ค.ศ. 1819 ต่อมาในช่วงปลายศตวรรษที่ 19 ได้มีการจัดตั้งสำนักอิตาเลียน โดยมีผู้ร่วมก่อตั้งคือ Lombroso Carofalo และ Ferri โดยแนวความคิดของสำนักนี้ได้หันเหจากแนวความคิดของสำนักคลาสสิกและนีโอคลาสสิก ซึ่งเชื่อในลัทธิเจตจำนงอิสระโดยสิ้นเชิง และหันมาให้ความสนใจกับทฤษฎีที่ว่า การที่มนุษย์ประกอบอาชญากรรม หรือกระทำผิดกฎหมายนั้นเนื่องมาจากสาเหตุทางธรรมชาติ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสาเหตุหรือปัจจัยทางชีววิทยา (Biological Factor) ดังนั้นการจะพิจารณาลงโทษผู้กระทำผิดจึงควรหาวิธีที่เหมาะสมกับผู้กระทำความผิดแต่ละราย นอกจากนี้ยังมีการคิดค้นวิธีการลงโทษซึ่งทำให้สามารถแก้ไขตัวผู้กระทำความผิดได้มาใช้ เช่น แนวความคิดเรื่องการลงโทษที่ไม่มีกำหนดระยะเวลา หรือการรอกการลงโทษ และแนวความคิดเรื่องการคุมประพฤติ เป็นต้น⁷

จากทฤษฎีการลงโทษดังกล่าว ซึ่งได้มีวิวัฒนาการมาตามลำดับและมีผลต่อการบัญญัติกฎหมายของแต่ละประเทศ และการที่รัฐได้บัญญัติกฎหมายขึ้นก็เพื่อใช้กฎหมายเป็นเครื่องมือในการรักษาความสงบเรียบร้อยและการลงโทษเป็นเครื่องส่งเสริมประสิทธิภาพของกฎหมาย ดังนั้นวัตถุประสงค์อันแท้จริงของการลงโทษ คือ ต้องการให้สมาชิกของรัฐอยู่ร่วมกันด้วยความสงบเรียบร้อย และเพื่อคุ้มครองสังคม การคุ้มครองสังคมจึงเป็นจุดมุ่งหมายขั้นสุดท้ายของการลงโทษที่สำคัญที่สุด เนื่องจากสังคมแต่ละยุคสมัยมีเป้าหมายและเหตุผลของการลงโทษที่แตกต่างกัน โดยในยุคที่สังคมไม่

⁶ Clarence Ray Jeffery, "The Historical Development of Criminology," in Pioneers in Criminology (London : Stevens & Sons, 1960), p. 366.

⁷ อัยยรัช บุญส่งสุวรรณ, "ปัญหาข้อจำกัดการรอกการลงโทษและรอกการกำหนดโทษตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 56," (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2543), หน้า 14.

เจริญเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์ของการลงโทษจึงเป็นการแก้แค้นและทดแทนการกระทำความผิด และในยุคต่อมาที่สังคมมีความเจริญมากขึ้น การป้องกันสังคม การยับยั้ง ก็เป็นเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์ของการลงโทษในลำดับต่อมา และในปัจจุบันการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิดก็เป็นเป้าหมายและเหตุผลที่ได้รับความสนใจมากยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตามโดยสรุปแล้วอาจกล่าวได้ว่าเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์ของการลงโทษอาจแบ่งได้เป็น 4 ประการ ดังต่อไปนี้⁸

(1) การลงโทษเพื่อการแก้แค้นทดแทน (Retribution)

การลงโทษเพื่อการทดแทนเป็นการลงโทษต่อผู้กระทำความผิดมาตั้งแต่ในสมัยโบราณ ซึ่งปรากฏให้เห็นจากหลัก “ ตาต่อตาและฟันต่อฟัน ” (an eye for an eye and a tooth for a tooth) ซึ่งภายใต้หลักนี้ บุคคลผู้กระทำความผิดหรือฝ่าฝืนกฎเกณฑ์ของสังคมจะต้องได้รับการปฏิบัติในทำนองเดียวกับที่บุคคลนั้นได้กระทำต่อผู้เคราะห์ร้าย⁹ ทั้งนี้ เนื่องจากสัญญาตณแห่งการแก้แค้นของมนุษย์และสัตว์ซึ่งมีมาแต่ครั้งดึกดำบรรพ์ประการหนึ่ง และอีกประการหนึ่งมาจากความคิดที่ว่า จะเป็นการไม่ยุติธรรมเลยหากว่าผู้กระทำความผิดจะไม่ได้รับผลร้ายอันเนื่องมาจากการที่ตนกระทำความผิดนั้น สาเหตุประการที่สองนี้สอดคล้องกับแนวความคิดระบบศีลธรรมที่เห็นว่า ถ้ารัฐมีอำนาจในการลงโทษเนื่องจากหลักความยุติธรรมดังกล่าวการลงโทษเพื่อทดแทนนี้ก็ควรเป็นโทษที่หนักสาสมกับความผิดที่ได้กระทำขึ้นตามทฤษฎี Free Will โดย Cesare Beccaria ซึ่งมีความเห็นว่า กฎหมายควรกำหนดโทษให้เหมาะสมกับความผิด (The punishment should fit the crime) และควรกำหนดลักษณะของโทษไว้หลาย ๆ ประเภท เพราะว่าโทษอย่างเดียวกันจะให้เหมาะสมกับความผิดทุกอย่างย่อมเป็นไปได้¹⁰

ดังนั้น วัตถุประสงค์ของการลงโทษเพื่อการแก้แค้นทดแทน จะเน้นการลงโทษให้สาสมกับการกระทำความผิด รูปแบบการลงโทษจึงมีลักษณะรุนแรง ป่าเถื่อน เช่น การเชียน การแขวนคอ การทรมาน การประหารชีวิต โดยการลงโทษเพื่อการแก้ไขทดแทนนี้ตั้งอยู่บนหลักที่ว่า ถ้าการกระทำความผิดร้ายแรงเพียงใด โทษที่ผู้กระทำผิดจะได้รับก็จะรุนแรงเช่นกัน เป็นการลงโทษที่มีวัตถุประสงค์สอดคล้องกับความรู้สึกของประชาชนผู้เสียหายและประชาชนโดยทั่วไปที่ต้องการจะเห็นคนที่ทำร้ายผู้อื่นได้รับผลร้ายเช่นกัน

⁸ สุโขทัยธรรมาธิราช, มหาวิทยาลัย, "เอกสารการสอน ชุดวิชากฎหมายอาญา 1 : ภาคบทบัญญัติทั่วไป," (กรุงเทพมหานคร : ฝ่ายการพิมพ์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2525), หน้า 175.

⁹ Norman A. Carison, Kären M. Hess. And Christine M.H. Orthmann, Corrections in the 21st century : a practical approach (Wadsworth Publishing Company, 1999), p. 15.

¹⁰ Sue Titus Reid , J.D.Ph.D. . Crime and Criminology . 3th ed . Holt Rinehart and Winstion, 1982 , p. 62. อ้างถึงใน เรื่องเดียวกัน , หน้า 11.

ในทางปฏิบัติจริงๆ ในปัจจุบัน แม้วัตถุประสงค์เพื่อการแก้แค้นทดแทนจะไม่ใช่ที่นิยมของนักทฤษฎีทั่วไป โดยให้เหตุผลว่าเป็นสิ่งที่ล้าสมัยและไม่ชอบด้วยมนุษยธรรม แต่วัตถุประสงค์เพื่อการแก้แค้นทดแทนยังคงมีอยู่ และมีการใช้มาโดยตลอด เพียงแต่การนำมาเป็นหลักการในการพิจารณาลงโทษมากน้อยเพียงใดนั้น จะเป็นไปตามสภาพสังคมและแนวนโยบายแห่งผู้ปกครองยุคนั้นๆ กอปรกับในสภาพจิตใจของมนุษย์ทั่วไปคงปฏิเสธไม่ได้ว่ายังมีความต้องการให้ผู้กระทำความผิดได้รับโทษเพื่อเป็นการแก้แค้นทดแทนอยู่ด้วยเสมอ

(2) การลงโทษเพื่อเป็นการข่มขู่หรือยับยั้ง (Deterrence)

การลงโทษเพื่อการข่มขู่ เป็นการลงโทษเพื่อข่มขู่ผู้กระทำความผิดให้เข็ดหลาบไม่กล้าจะกระทำความผิดซ้ำอีก ทั้งยังเป็นตัวอย่างให้คนทั่วไปเห็น จะได้ไม่มีการเลียนแบบหรือเอาอย่าง สมมติฐานภายใต้วัตถุประสงค์นี้มีว่า ถ้าสังคมไม่สามารถนำตัวผู้กระทำความผิดมาสู่ระบบงานยุติธรรมและลงโทษผู้นั้นได้แล้ว ก็เท่ากับว่าสังคมนั้นได้ส่งเสริมอาชญากรรม เพราะฉะนั้นการลงโทษจึงมุ่งที่จะหยุดหรือลดอาชญากรรมมิให้เกิดขึ้น และให้มีผลยับยั้งพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายด้วย

แม้ว่าการลงโทษเพื่อการข่มขู่จะเป็นสิ่งที่สามารถลดการก่ออาชญากรรมลงได้ แต่มีผู้ที่ไม่เห็นด้วยกับวัตถุประสงค์ดังกล่าว โดยให้เหตุผลว่า การลงโทษเพื่อการข่มขู่ทำให้เกิดผลเสียมากกว่าผลดี เช่น ทำให้บุคลิกภาพของบุคคลเสื่อมเสียลงไป เนื่องจากต้องไปรับโทษอยู่ร่วมกับนักโทษคนอื่นๆ ทั้งๆ ที่ผู้นั้นได้กระทำความผิดเป็นครั้งแรกหรือโดยมิได้ตั้งใจก็ตาม นอกจากนั้น การลงโทษเพื่อการข่มขู่มิได้คำนึงถึงการปรับปรุงตัวบุคคลและไม่ได้คำนึงถึงการช่วยเหลือหลังจากพ้นโทษ แต่อย่างไรก็ดี ไม่มีความจำเป็นที่จะต้องคำนึงถึงแต่การลงโทษเพื่อการข่มขู่แต่เพียงประการเดียว เพราะอาจใช้วิธีการแก้ไขปรับปรุงและช่วยเหลือหลังพ้นโทษไปพร้อมๆ กับการลงโทษเพื่อการข่มขู่ได้ ทั้งนี้การแก้ไขปรับปรุงย่อมขึ้นอยู่กับองค์ประกอบหลายประการ เช่น การแยกขังผู้ต้องโทษตามความรุนแรงของความผิด การอบรมความประพฤติ สิ่งเหล่านี้ย่อมกระทำได้แม้ผู้ต้องโทษจะได้รับโทษหนัก หรือถูกจำคุกมาเป็นเวลานานก็ตาม และหากปรากฏว่าผู้ต้องโทษสามารถแก้ไขปรับปรุงตนเองได้แล้ว ก็อาจปล่อยตัวผู้นั้นให้พ้นโทษก่อนกำหนดเวลาก็ได้ จะเห็นได้ว่า การลงโทษเพื่อการข่มขู่อาจใช้พร้อมไปกับการลงโทษเพื่อการแก้ไขปรับปรุงและการช่วยเหลือหลังจากพ้นโทษได้โดยไม่ขัดแย้งกันแต่อย่างใด¹¹

¹¹ สมยศ วัฒนภิรมย์, "การรอกการลงโทษและการรอกการกำหนดโทษปรับ," (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารนิติศาสตรบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2536), หน้า 19 - 20.

(3) การลงโทษเพื่อเป็นการตัดโอกาสการกระทำความผิด (Incapacitation)

มีวัตถุประสงค์เพื่อไม่ให้ผู้กระทำความผิดที่ถูกลงโทษมีโอกาสกระทำความผิดซ้ำอีก แม้การลงโทษตามวัตถุประสงค์ในข้อนี้คล้ายกับวัตถุประสงค์เพื่อการข่มขู่หรือยับยั้งและวัตถุประสงค์เพื่อการปรับปรุงแก้ไขในข้อที่ว่ามุ่งหมายจะไม่ให้ผู้กระทำความผิดได้กระทำความผิดซ้ำ แต่ต่างกันที่ว่าวัตถุประสงค์เพื่อการข่มขู่หรือยับยั้งมุ่งให้ผู้กระทำความผิดเกิดความเกรงกลัวไม่กล้ากระทำความผิดขึ้นอีก ส่วนวัตถุประสงค์เพื่อการปรับปรุงแก้ไขมุ่งอบรมให้ผู้กระทำความผิดไม่กระทำความผิดอีกโดยสมัครใจและปรับปรุงแก้ไขให้ตัวเขาสามารถงดเว้นกระทำความผิดได้

อนึ่ง การลงโทษตามทฤษฎีที่กล่าวมาข้างต้นบางอย่างก็มักจะมุ่งไปในทางข่มขู่มากกว่ามุ่งไปในทางตัดโอกาสอย่างแท้จริง เช่น โทษประหารชีวิตก็ตั้งไว้ให้พอเหมาะกับความรุนแรงของการกระทำความผิด เพื่อข่มขู่ไม่ให้คนกล้ากระทำความผิดเช่นนั้น ไม่ได้ตั้งไว้โดยประสงค์จะตัดผู้กระทำความผิดไม่ให้มีโอกาสกระทำความผิดขึ้นอีกโดยแท้จริง หรือการเพิ่มโทษแก่ผู้กระทำความผิดหลายครั้งไม่เช็ดหลายก็ดูจะมุ่งไปในทางข่มขู่ไว้ว่าถ้ากระทำความผิดขึ้นอีกจะถูกควบคุมตัวไว้นาน การที่ได้ผลเป็นการทำให้ผู้นั้นไม่มีโอกาสกระทำความผิดไปอีกนานดูจะเป็นเพียงผลพลอยได้เท่านั้น¹²

(4) การลงโทษเพื่อเป็นการปรับปรุงแก้ไข (Rehabilitation)

การลงโทษเพื่อการปรับปรุงแก้ไขผู้กระทำความผิดนี้ เป็นการลงโทษเพื่อวัตถุประสงค์ในอนาคต มีลักษณะคล้ายกับการลงโทษเพื่อการข่มขู่ แต่มีความแตกต่างกัน การลงโทษเพื่อการแก้ไขปรับปรุงนั้น ส่งผลเป็นการเฉพาะตัวแก่ผู้กระทำความผิด กล่าวคือ เมื่อผู้กระทำความผิดได้รับโทษแล้วจะเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมและกลับตัวเป็นคนดี เพื่อเข้าสู่สังคมได้อีกครั้งโดยไม่เกิดปมด้อยว่าตนได้เคยกระทำความผิดและได้รับโทษ¹³

ทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขปรับปรุงหรือฟื้นฟูจิตใจผู้กระทำความผิดตั้งอยู่บนพื้นฐานความเชื่อที่ว่า ผู้กระทำความผิดสามารถเปลี่ยนแปลงได้ภายใต้การบำบัดดูแลที่เหมาะสม นัก

¹² เชษฐภัทร พรหมชนะ , “การนำมาตรการอื่นมาใช้บังคับนอกเหนือจากการกักขังแทนค่าปรับ ” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารนิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ , 2546) , หน้า 16-17 .

¹³ สหชน รัตน์ไพจิตร, “ความประสงค์ของการลงโทษอาญา : ศึกษาเฉพาะประเทศไทยสมัยใช้กฎหมายลักษณะอาญาและประมวลกฎหมายอาญา ” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารนิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ , 2546) , หน้า 60.

อาชญาวิทยาในสมัยแรก ๆ จะกล่าวถึงการสำนึกบาปและเน้นถึงการเข้ารับการอบรมเกี่ยวกับทางศาสนาเป็นพื้นฐานเบื้องต้น การที่อาชญากรจะต้องถูกเก็บตัวอยู่ในสถานที่จองจำอย่างโดดเดี่ยว พวกเขาจึงไม่สามารถที่จะถูกชักจูงโดยผู้อื่น และมีเวลาเข้ารับการรักษาแก้ไขฟื้นฟูในสิ่งที่ได้กระทำลงไป วิธีการสมัยใหม่จะมีการจัดโปรแกรมการรักษา การอบรมภายในเรือนจำควบคู่ไปกับโครงการกลับตัวกลับใจที่จัดขึ้นสำหรับเยาวชนและผู้อื่นที่ไม่จำเป็นต้องได้รับโทษจำคุกระยะสั้น¹⁴

จะเห็นได้ว่าวัตถุประสงค์ของการลงโทษเพื่อแก้ไขปรับปรุงนั้นเป็นความคิดสมัยใหม่มุ่งฟื้นฟูผู้กระทำความผิดทั้งทางด้านจิตใจร่างกาย เช่น การลงโทษปรับแทนโทษจำคุก หรือ การคุมประพฤติแทนการจำคุกในความผิดที่ไม่ร้ายแรง เป็นต้น แต่หากมีการกระทำความผิดที่ร้ายแรง การลงโทษเพื่อแก้ไขปรับปรุงเพียงอย่างเดียวจะไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ของการลงโทษได้ แต่อย่างไรก็ตาม วัตถุประสงค์ของการลงโทษในสมัยปัจจุบันได้เปลี่ยนแปลงไปจากสมัยก่อนคือ มุ่งประสงค์ให้เป็นการแก้ไขปรับปรุงตัวบุคคลเพื่อให้กลับตัวเป็นพลเมืองดีและเพื่อเป็นการป้องกันสังคมให้ปลอดภัยจากการประกอบอาชญากรรม เนื่องจากเห็นว่าการลงโทษเพื่อเป็นการแก้แค้นทดแทนนั้น นอกจากจะไม่เกิดผลดีแก่สังคมแล้วแล้วยังกลับเป็นโทษแก่สังคมอีกด้วย จึงได้มีการแก้ไขปรับปรุงในด้านการคุมประพฤติและการดูแลนักโทษในทัณฑสถานและการพักการลงโทษ เป็นต้น

แต่มีข้อสังเกตเกี่ยวกับการลงโทษเพื่อการแก้ไขปรับปรุงตัวผู้กระทำความผิด คือ สำหรับผู้กระทำความผิดบางจำพวกจะไม่สามารถแก้ไขให้กลับตัวเป็นคนดีได้ วิธีการแก้ไขปรับปรุงจึงแตกต่างกันออกไปตามความเหมาะสมกับผู้กระทำความผิดแต่ละคน ซึ่งส่วนมากในทางปฏิบัติแล้วทำได้ยาก เพราะขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ เช่น สถานที่ กำลังคนและงบประมาณ เป็นต้น นอกจากนั้น การปรับปรุงผู้กระทำความผิดจะต้องเป็นไปโดยพอเหมาะพอควร และมีให้เป็นการส่งเสริมผู้กระทำความผิดให้ได้รับการช่วยเหลืออุปการะจากรัฐมากกว่าบุคคลธรรมดาที่มีได้กระทำความผิด¹⁵

1.3 ทฤษฎีการบังคับใช้กฎหมาย

กระบวนการยุติธรรมทางอาญา (Criminal Justice) เป็นกลไกที่กำหนดภาพรวมของขั้นตอนและวิธีการเพื่อดำเนินการกับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายโดยมีองค์กร หน่วยงาน เจ้าหน้าที่ รวมถึงบุคลากรที่มีอำนาจหน้าที่โดยเฉพาะในการควบคุมขั้นตอนต่างๆ ให้เป็นไปตามกฎหมาย โดยกระบวนการยุติธรรมทางอาญาของไทยมีสถาบันหลักที่รับผิดชอบในการบังคับใช้กฎหมายอาญาเพื่อรักษาความเป็นระเบียบเรียบร้อย ความสงบสุข ความมีเสถียรภาพของบ้านเมือง รวมทั้งดำรงไว้ซึ่ง

¹⁴ Sue Titus Reid , J.D.Ph.D. . Crime and Criminology . 3th ed . Holt Rinehart and Winstion, 1982 ,p. 66

¹⁵ สมยศ วัฒนภิรมย์, "การรื้อการลงโทษและการรื้อการกำหนดโทษปรับ," หน้า 23.

ความศักดิ์สิทธิ์ของกฎหมายประกอบด้วย ตำรวจ อัยการ ศาลและราชทัณฑ์ โดยแต่ละองค์กรจะรับผิดชอบภารกิจในการบังคับใช้กฎหมายของตนเป็นการเฉพาะและปฏิบัติงานแยกอิสระจากกัน แต่ใน การปฏิบัติงานของทุกองค์กรในกระบวนการยุติธรรมจะต้องดำเนินภายในขอบเขตแห่งกฎหมายภายใต้ เงื่อนไขที่ว่า กฎหมายเป็นคำสั่งคำบังคับที่ควบคุมและส่งเสริมให้บุคคลปฏิบัติตามอยู่ในกรอบปทัสฐานที่ เป็นแบบอย่างความประพฤติของชุมชน หรือเป็นกฎเกณฑ์ทางสังคม (Social Norms or Regulation)¹⁶ โดยภาระหน้าที่ของหน่วยงานในกระบวนการยุติธรรมทางอาญาดำเนินไปเพื่อที่จะ อำนาจความยุติธรรมให้แก่ประชาชน ค้ำครองป้องกันสังคมจากการถูกละเมิดและเป็นหลักประกัน เสรีภาพของประชาชน¹⁷ ซึ่งจะนำไปสู่การควบคุมการกระทำความผิดในสังคมได้ตามความมุ่งหมายของ การบังคับใช้กฎหมายและการควบคุมสังคมที่มีอยู่สามประการ

1. รัฐเป็นผู้ใช้มาตรการทางกฎหมายเพื่อควบคุมความประพฤติและคุ้มครองพิทักษ์ ผลประโยชน์ของสมาชิกในสังคมตามหลักกฎหมายมหาชนในฐานะที่รัฐมีอำนาจเหนือราษฎรมิได้รวมถึง กฎหมายเอกชนอันเป็นกฎหมายว่าด้วยความสัมพันธ์ระหว่างราษฎรในฐานะเท่าเทียมกัน
2. รัฐเป็นผู้ได้รับอาณัติมอบหมาย (Mandate) จัดสรรเจ้าหน้าที่ควบคุมรับผิดชอบ การปฏิบัติหน้าที่รักษาความสงบเรียบร้อยและความผาสุกของชุมชนให้เป็นไปตามเจตนารมณ์และหลัก กฎหมายอย่างเคร่งครัด
3. การบังคับใช้กฎหมายจะต้องบังคับใช้แก่สมาชิกในสังคมโดยเสมอภาค ภายใต้หลัก นิติธรรม (Justice Under Law) ปราศจากความลำเอียงหรือรังเกียจเด็ดฉันทโดยสิ้นเชิง

หลักเกณฑ์ทั้งสามประการดังกล่าวนี้แสดงให้เห็นอย่างแจ่มชัดว่า กฎหมายเป็น เครื่องมือควบคุมการกระทำความผิดในสังคมที่สำคัญอย่างยิ่ง แต่ความสงบสุขและความปลอดภัยใน สังคมจะเกิดขึ้นได้ก็โดยประชาชนแต่ละคนในสังคมต้องเคารพกฎหมายบ้านเมืองด้วยและเจ้าหน้าที่ของ รัฐก็ต้องดำเนินการกับผู้กระทำความผิดอย่างเที่ยงตรงและเที่ยงธรรม นอกจากนั้นก็ยังต้องกำหนด มาตรการป้องกันภัยทางสังคมโดยเด็ดขาดและยุติธรรม เพื่อรักษาไว้ซึ่งหลักการ (Rule of Law) ที่ สอดคล้องกับครรลองการปกครองในระบอบประชาธิปไตยในลักษณะประสานประโยชน์ระหว่าง กฎหมายและความเป็นระเบียบเรียบร้อยและความเป็นธรรมในสังคม (Law, Order, and Justice) และเพื่อให้การบริหารงานยุติธรรมเป็นไปตามความมุ่งหมายของการบังคับใช้กฎหมายในอันที่จะควบคุม การกระทำความผิดที่เกิดขึ้นในสังคม นำตัวผู้กระทำความผิดมาลงโทษและป้องกันภัยอันตรายที่เกิดขึ้น แก่สมาชิกในสังคม

¹⁶ ประเสริฐ เมฆมณี, ตำรวจและกระบวนการยุติธรรม, (กรุงเทพมหานคร : บพิธการพิมพ์, 2523), หน้า 3,6.

¹⁷ ดร.ณ โสติพันธ์, การบริหารงานกระบวนการทางยุติธรรมทางอาญา, วารสารอัยการ, ปีที่ 5, ฉบับที่ 51 มีนาคม 2525, หน้า 47.

ทั้งนี้ ทฤษฎีการบังคับใช้กฎหมายของหน่วยงานในกระบวนการยุติธรรมที่เป็นที่ยอมรับกันทั่วไป จะเป็นรูปแบบตามแนวความคิดของ Professor Herbert Packer ซึ่งได้แก่ ทฤษฎีกระบวนการยุติธรรม (Due Process) และทฤษฎีการควบคุมอาชญากรรม (Crime Control)¹⁸

ทฤษฎีกระบวนการยุติธรรม (Due Process)

ทฤษฎีนี้จะเน้นหนักในด้านการคุ้มครองสิทธิบางประการของบุคคล หรืออาจกล่าวได้ว่าการดำเนินคดีกับผู้ต้องหาโดยใช้ทฤษฎีกระบวนการยุติธรรมนั้น รูปแบบของการดำเนินคดีจะอยู่ในลักษณะที่ยึดถือกฎหมายเป็นสำคัญ และมุ่งเน้นถึงหลักกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวกับการคุ้มครองสิทธิเสรีภาพของบุคคล บุคคลใดจะถือว่าเป็นผู้กระทำความผิด บุคคลนั้นจะต้องถูกตัดสินโดยศาล และวิธีการในการดำเนินคดีจะต้องเป็นไปอย่างถูกต้อง บริสุทธิ์ ยุติธรรม ไม่มีอคติหรือไม่ใช้อำนาจไปในทางที่มิชอบ บุคคลที่ยังเป็นผู้บริสุทธิ์จะได้รับความคุ้มครอง แต่บุคคลที่กระทำความผิดก็ย่อมต้องได้รับการลงโทษ หัวใจสำคัญของทฤษฎีนี้ก็คือ ในการพิสูจน์ความผิดของบุคคลใดบุคคลหนึ่ง บุคคลนั้นจะถูกสันนิษฐานว่าเป็นผู้บริสุทธิ์อยู่เสมอ จนกว่าจะพิสูจน์ได้ว่าบุคคลนั้นได้กระทำความผิดจริง สำหรับวิธีการหรือรูปแบบในการตรวจสอบก็ย่อมต้องเป็นไปด้วยความถูกต้องเป็นธรรม

ในส่วนการดำเนินคดีตามแนวความคิดของทฤษฎีนี้ ผู้ต้องหาจะไม่ถูกส่งผ่านไปตามขั้นตอนต่างๆ ในกระบวนการยุติธรรมได้อย่างสะดวก โดยมากจะมีอุปสรรคเข้ามาขัดขวาง เนื่องจากทฤษฎีกระบวนการยุติธรรมนี้ให้ความสำคัญในเรื่องหลักนิติธรรม (Rule of law) มากกว่าการควบคุมอาชญากรรม เนื่องจากการไม่เชื่อว่าการควบคุมอาชญากรรมจะมีประสิทธิภาพป้องกันหรือปราบปรามมิให้เกิดอาชญากรรมได้ โดยเฉพาะเมื่อพิจารณาถึงการแสวงหาข้อเท็จจริงของเจ้าพนักงานตำรวจ พนักงานสอบสวน พนักงานอัยการ ทฤษฎีกระบวนการยุติธรรมเห็นว่าขั้นตอนในการแสวงหาข้อเท็จจริงโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐ อาจเกิดจากการแสวงหาข้อเท็จจริงโดยไม่ชอบก็ได้ เช่น อาจเกิดจากวิธีการล่อลวงให้ซื้อ หรือการสร้างพยานหลักฐานใหม่ๆ ขึ้นมา ทำให้ข้อเท็จจริงที่ได้มาโดยมิชอบนั้นไม่สามารถนำมาใช้ได้ ดังนั้นจากที่กล่าวมาแสดงให้เห็นชัดเจนว่าทฤษฎีนี้เป็นทฤษฎีที่มุ่งคุ้มครองสิทธิ เสรีภาพของบุคคลเป็นอย่างมาก และศาลคือผู้ที่将使ความยุติธรรมได้ดีที่สุด สำหรับการดำเนินคดีก็ต้องดำเนินคดีให้เป็นไปด้วยความถูกต้อง ตามกระบวนการนิติธรรมและทฤษฎีนี้จะไม่ยอมรับวิธีการที่มิชอบด้วยกฎหมาย เช่น การล่อซื้อหรือการหลอกลวง ฯลฯ

ดังนั้น อาจกล่าวโดยสรุปได้ว่าทฤษฎีกระบวนการยุติธรรมนี้ยึดถือแนวทางที่จะให้ได้มาซึ่งความเป็นธรรม ควบคู่ไปกับวัตถุประสงค์ในเรื่องของการควบคุมอาชญากรรม และหน้าที่ที่สำคัญอย่างหนึ่งของศาล ก็คือ การที่จะก่อให้เกิดความยุติธรรมขึ้นมากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ โดย

¹⁸ ประธาน วัฒนวานิช, “ระบบความยุติธรรมทางอาญา : แนวความคิดเกี่ยวกับการควบคุมอาชญากรรมและกระบวนการนิติธรรม”, วารสารนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ปีที่ 9 ฉบับที่ 2 (กันยายน - พฤศจิกายน , 2520), หน้า 150.

คำนึงถึงวิธีการ รูปแบบ ในการแสวงหาพยานหลักฐาน สืบสวน สอบสวน ของเจ้าพนักงานตำรวจ พนักงานอัยการ ฯลฯ โดยหลักแล้วบุคคลจะไม่ถูกพิจารณาหรือลงโทษเพียงเพราะว่ามีอาการกล่าวหาหรือเพียงเพราะมีพยานหลักฐานว่าเขาได้กระทำเท่านั้น แต่จะต้องผ่านการพิจารณาพินิจ พิจารณาคำให้การอย่างละเอียดถี่ถ้วน ทั้งในแง่ความถูกต้องและการคุ้มครองสิทธิของบุคคล ศาลจะต้องทำหน้าที่เป็นองค์กรกลางที่จะต้องตรวจสอบวินิจฉัยข้อเท็จจริง และศาลจะไม่ยอมรับการได้มาซึ่งพยานหลักฐานโดยวิธีการที่มีชอบด้วยกฎหมายและอาจจะพิจารณาปล่อยตัวผู้ต้องหาไปได้

ทฤษฎีการควบคุมอาชญากรรม (Crime Control)

หน้าที่ที่สำคัญอย่างหนึ่งของกระบวนการยุติธรรมทางอาญาคือ การควบคุมและปราบปรามอาชญากรรม โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อให้ได้มาซึ่งความสงบสุข เป็นระเบียบเรียบร้อยของคนในสังคม ดังนั้นจึงจำเป็นที่จะต้องมีการมาตรการหรือหลักการ นโยบายที่แน่นอน มีประสิทธิภาพ โดยมุ่งควบคุม ปราบปรามและลงโทษอาชญากรรมที่กระทำความผิดอย่างจริงจัง เนื่องจากการกระทำของเหล่าอาชญากรเหล่านั้นกระทบกระเทือนต่อความมั่นคง ความสงบสุขของประเทศชาติ อีกทั้งสิทธิเสรีภาพของประชาชนผู้สุจริตถูกกระทบกระเทือน และถูกคุกคามจากภัยอาชญากรรม ดังนั้นถ้าหากกฎหมายไม่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลเพียงพอที่จะใช้ในการปราบปรามอาชญากรรม ก็จะก่อให้เกิดความไม่น่าเชื่อถือของกฎหมาย ประชาชนโดยทั่วไปขาดความเกรงกลัว ผู้ที่เคารพปฏิบัติตามกฎหมายก็จะกลายเป็นผู้ที่ต้องเสียเปรียบ ถูกกลั่นแกล้งสิทธิ เสรีภาพ ถูกรุกรานผลประโยชน์และล่วงละเมิดเกิดความไม่สงบและเรียบร้อยทั้งต่อชีวิตและทรัพย์สิน

กระบวนการทางอาญาของรัฐจะต้องให้หลักประกันต่อสังคม และการที่จะบรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าวนี้ เราจะต้องปรับปรุงและเพิ่มพูนประสิทธิภาพของกระบวนการยุติธรรม เช่น การสืบสวน การดำเนินคดีอาญา การพิสูจน์ความผิดและการปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดซึ่งถูกศาลพิพากษาลงโทษแล้วอย่างได้ผล กระบวนการยุติธรรมที่มีประสิทธิภาพจะต้องมีสถิติการจับกุมผู้กระทำผิดและการพิพากษาผู้กระทำผิดสูง โดยการใช้ทรัพยากรอย่างจำกัดการดำเนินตามขั้นตอนต่างๆในกระบวนการยุติธรรมจะต้องมีความรวดเร็วและแน่นอน ขั้นตอนในกระบวนการทางอาญาจะต้องไม่มีแบบพิธีที่เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินคดี การค้นหาข้อเท็จจริงในคดีจะพยายามให้ยุติในขั้นตอนของกระบวนการยุติธรรมให้มากที่สุด ทฤษฎีนี้เชื่อว่า การดำเนินงานตามขั้นตอนในกระบวนการยุติธรรมควรจะต้องอยู่ภายใต้อำนาจของพนักงานสอบสวนและพนักงานอัยการเป็นส่วนใหญ่ โดยความมุ่งหมายของรูปแบบนี้ก็คือ ขั้นตอนในกระบวนการยุติธรรมจะต้องรวบรัด สม่่าเสมอ ไม่หยุดชะงัก มีประสิทธิภาพและต้องยอมรับว่า การค้นหาข้อเท็จจริงในชั้นเจ้าพนักงานตำรวจและพนักงานอัยการเพียงพอที่จะเชื่อถือได้

ดังนั้น อาจกล่าวได้ว่า ทฤษฎีการควบคุมอาชญากรรมนี้ มุ่งเน้นต่อการควบคุมและปราบปรามอาชญากรรมที่สำคัญ โดยที่จะเน้นหนักต่อการปราบปรามอาชญากรรมอย่างต่อเนื่องและจริงจัง แต่สำหรับในส่วนของการคุ้มครองสิทธิ เสรีภาพของบุคคล สำหรับทฤษฎีนี้แล้วจะพิจารณา

ในเรื่องดังกล่าวเป็นลำดับรองลงไป หรืออาจจะกล่าวเพื่อให้่ายต่อการเข้าใจได้ว่า หากเราสามารถควบคุมและป้องกันอาชญากรรมได้ สังคมก็จะเกิดความสงบสุขเป็นระเบียบเรียบร้อย และเมื่อสังคมเป็นระเบียบเรียบร้อยก็เท่ากับเป็นการคุ้มครองสิทธิเสรีภาพของบุคคลไปโดยปริยาย ดังนั้น โดยลักษณะรูปแบบและวิธีการดำเนินงานตามทฤษฎีนี้ ในแต่ละขั้นตอนของกระบวนการยุติธรรมจะดำเนินไปอย่างรวดเร็ว ไม่หยุดชะงัก เป็นการโต้ตอบกับปัญหาอาชญากรรมอย่างเฉียบขาด มีการเปิดให้ใช้โอกาสในการพิจารณา หรือใช้ดุลยพินิจอย่างกว้างขวาง รวมถึงการกลั่นกรองข้อมูลพยานหลักฐานในชั้นการปฏิบัติการ โดยมีจุดมุ่งหมายที่สำคัญ คือประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งหมายถึง การพิจารณาและการตัดสินไม่ว่าจะให้ปล่อยตัวผู้ต้องหา หรือลงโทษผู้กระทำความผิด ก็จะกระทำโดยเร็ว ไม่มีกระบวนการต่างๆ มากอวยขัดขวาง โดยทฤษฎีนี้เชื่อว่าตำรวจและอัยการสามารถที่จะวินิจฉัยความผิดในชั้นต้นได้อย่างที่ Herbert Packer ได้กล่าวยืนยันในเรื่องนี้ไว้ว่า “กระบวนการกลั่นกรองกรองควรจะถูกดำเนินการโดยตำรวจและอัยการ ซึ่งเป็นบุคคลที่น่าเชื่อถือว่าจะสามารถที่จะระบุตัวผู้กระทำความผิดได้อย่างแน่นอน”¹⁹

1.4 แนวคิดในการให้อำนาจเจ้าพนักงานในการเปรียบเทียบ

การที่กฎหมายได้ให้อำนาจแก่เจ้าพนักงานในการเปรียบเทียบปรับความผิดจรรยาทางมาจากแนวความคิดในการดำเนินคดีความผิดเล็กน้อยที่มีการมอบอำนาจแก่เจ้าพนักงานในการทำการเปรียบเทียบคดีความผิดเล็กน้อยได้ ซึ่งถือว่าเป็นการใช้อำนาจหน้าที่ที่ถึงตุลาการ

เริ่มจากประมวล ร.ศ. 110 (พ.ศ. 2434) ผู้มีอำนาจเต็มในการดำเนินคดีความผิดเล็กน้อย คือ เจ้าพนักงานตำรวจที่เรียกว่า “พลตระเวน” ทำหน้าที่จับกุมผู้กระทำความผิดเอาตัวมาส่ง ณ ที่ทำการของพลตระเวน เรียกว่า “ศาลกองตระเวน” ทำการเปรียบเทียบไกล่เกลี่ยตัดสินคดีเล็กน้อยให้เสร็จไปทั้งคดีแพ่งและคดีอาญา²⁰ ต่อมาในปี ร.ศ. 111 (พ.ศ. 2535) พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตั้งศาลโปริสภาขึ้นเป็นศาลกองตระเวนสำหรับกรุงเทพมหานคร ตามพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลโปริสภาเป็นศาลกองตระเวนสำหรับกรุงเทพมหานคร ลงวันที่ 31 มีนาคม ร.ศ. 111 และให้ขึ้นอยู่กับการตรวจยุติธรรมมีอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดีอาญาที่เป็นลหุโทษเพียงกำหนดเขียน 50 ทีลงมา และจำตารางตั้งแต่ 6 เดือนลงมา กับมีปรับไหม

¹⁹ Herbert Packer, *The Limits of the Criminal Sanction*, Stanford: Stanford University Press., 1968, p. 160.

²⁰ สำรง อติกนิษฐ, คำบรรยายการว่าความในศาลแขวงรวมทั้งศาลอาญา ศาลจังหวัด ศาลแพ่ง กระบวนการพิจารณา ศาลอุทธรณ์ ศาลฎีกา เล่ม 1 (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์ทองถิ่น กรมการปกครอง, 2517), หน้า 1-2. อ้างถึงใน อิทธิ มุสิกพงษ์, “การดำเนินคดีความผิดเล็กน้อย,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต แผนกอาญา คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2534,) หน้า 73.

เพียงเงิน 2 ชั่งลงมา และมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีแพ่งที่มีทุนทรัพย์ตั้งแต่ 2 ชั่งลงมา²¹ และในปีถัดมา ร.ศ. 114 (พ.ศ. 2438) ได้มีการจัดตั้งศาลโปริสภาเพิ่มขึ้นอีก 3 ศาลคือ ศาลโปริสภาที่ 1 พิจารณาพิพากษาคดีในเขตพระนครใต้ ศาลโปริสภาที่ 2 พิจารณาพิพากษาคดีในเขตพระนครเหนือ และศาลโปริสภาที่ 3 พิจารณาพิพากษาคดีในเขตธนบุรี โดยพลตระเวนทำหน้าที่เป็นโจทก์ฟ้องคดีในศาลโปริสภาทั้งสามศาลเรียกว่า “ผู้ฟ้องคดี” ศาลโปริสภาจะทำการไต่สวนคดีทุกคดีและโจทก์เป็นผู้ว่าคดีความต่อศาล ผู้พิพากษาศาลโปริสภาผู้พิจารณาคดีเรียกว่า “ศาลไต่สวน” ผลการไต่สวนคดีหากปรากฏว่าคดีใดเกินอำนาจศาลโปริสภาก็ให้ศาลไต่สวนดำเนินการส่งรายงานการไต่สวนคดีที่เกินจำนวนไปถึงเจ้ากรมอัยการ ตามความในพระราชบัญญัติความมีโทษใช้พลางก่อน ร.ศ. 115²²

แม้อำนาจในการดำเนินคดีความผิดเล็กน้อยจะได้มาอยู่ที่ศาลโปริสภาแล้วก็ตาม แต่ต่อมาได้เริ่มมีแนวความคิดในการที่จะให้เจ้าพนักงานฝ่ายปกครองมีอำนาจในการไกล่เกลี่ยระงับคดีเล็กน้อยที่เกิดขึ้นในท้องถิ่นของตนเองโดยไม่ต้องไปศาล เพราะในสมัยนั้นศาลยังมีอยู่เป็นจำนวนน้อย จึงไม่อาจจะดูแลตัดสินคดีเล็กน้อยที่เกิดขึ้นได้ทั่วถึง จึงมีการให้อำนาจนายอำเภอซึ่งเป็นเจ้าพนักงานปกครองเป็นผู้ดำเนินการแทนตามพระราชบัญญัติลักษณะปกครองท้องที่ พ.ศ. 2457 ตามที่บัญญัติไว้ในบทที่ 3 ว่าด้วยลักษณะปกครองอำเภอ มาตรา 105 ว่า “ความผิดใดๆ อันต้องตามประมวลกฎหมายอาญาหรือกฎหมายอื่นกำหนดเป็นลหุโทษก็ดี ความผิดล่วงละเมิดพระราชบัญญัติภาษีอากร อันเบี่ยงปรับกำหนดไว้ในพระราชบัญญัติไม่เกินสองร้อยบาทก็ดี เมื่อกรรมการอำเภอไต่สวนเห็นจำเลยมีพิรุณให้กรรมการอำเภอมีอำนาจที่จะเปรียบเทียบให้ตกลงกันได้ถ้าไม่ตกลงได้ก็ดี หรือกรรมการอำเภอเห็นว่าโทษของจำเลยเกินกว่าปรับสองร้อย หรือเป็นโทษทั้งปรับทั้งจำ หรือโทษจำอย่างเดียวก็ดี ก็ให้ส่งคดีเรื่องนั้นไปยังเมือง”²³ แนวความคิดดังกล่าวนี้ได้กลายเป็นจุดเริ่มต้นของการเปรียบเทียบโดยเจ้าพนักงาน ซึ่งต่อมาได้ให้ตำรวจภูธรมีอำนาจดังกล่าวนี้ด้วยตามพระราชบัญญัติให้ตำรวจภูธรมีอำนาจเปรียบเทียบคดีอาญา พุทธศักราช 2481

ต่อมาในปี พ.ศ. 2477 ได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติให้ใช้พระธรรมนูญศาลยุติธรรม พุทธศักราช 2477 ศาลโปริสภาจึงเปลี่ยนชื่อใหม่ว่า “ศาลแขวง” มีอำนาจพิจารณาพิพากษา

²¹ พระยานิติศาสตร์ไพศาลย์, คำสอนชั้นปริญญาตรี พุทธศักราช 2501-2502 ประวัติศาสตร์กฎหมายไทย (กรุงเทพมหานคร : วิริยะการพิมพ์ 2502), หน้า 262-364.

²² อรรถ อติกนิษฐ, คำบรรยายการว่าความในศาลแขวงรวมทั้งศาลอาญา ศาลจังหวัด ศาลแพ่ง กระบวนการพิจารณา ศาลอุทธรณ์ ศาลฎีกา เล่ม 1, หน้า 2.

²³ อธิ มุสิกพงษ์, “การดำเนินคดีความผิดเล็กน้อย,” (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต แผนกอาญา คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2534,) , หน้า 74-75

คดีที่เป็นความผิดเล็กน้อย²⁴ และได้มีการประกาศใช้ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา พุทธศักราช 2477 ในปีพ.ศ. 2478 มีการเพิ่มเติมบทบัญญัติในการดำเนินคดีเล็กน้อยไว้ 2 กรณีคือ

(1) การเลิกคดีเล็กน้อยโดยการเสียค่าปรับอย่างสูงตามมาตรา 37 (1)

มาตรา 37 (1) บัญญัติว่า “ในคดีมีโทษปรับสถานเดียว เมื่อผู้กระทำความผิดยินยอมเสียค่าปรับในอัตราอย่างสูงสำหรับความผิดนั้นแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ก่อนศาลพิจารณา”

(2) การเลิกคดีอาญาโดยการเปรียบเทียบของเจ้าพนักงานตามมาตรา 37 (2) – (4) และมาตรา 38

มาตรา 37 (2) บัญญัติว่า “ในคดีความผิดที่เป็นลหุโทษหรือความผิดที่มีอัตราโทษไม่สูงกว่าความผิดลหุโทษหรือคดีอื่นที่มีโทษปรับสถานเดียวอย่างสูงไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือความผิดต่อกฎหมายภาษีอากร ซึ่งมีโทษปรับอย่างสูงไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท เมื่อผู้ต้องหาชำระค่าปรับตามที่พนักงานสอบสวนได้เปรียบเทียบแล้ว”

มาตรา 37 (3) บัญญัติว่า “ในคดีความผิดที่เป็นลหุโทษหรือความผิดที่มีอัตราโทษไม่สูงกว่าความผิดลหุโทษหรือคดีอื่นที่มีโทษปรับสถานเดียวอย่างสูงไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท ซึ่งเกิดขึ้นในกรุงเทพมหานคร เมื่อผู้ต้องหาชำระค่าปรับตามที่นายตำรวจประจำท้องที่ตั้งแต่ตำแหน่งสารวัตรขึ้นไป หรือนายตำรวจชั้นสัญญาบัตรผู้กระทำการในตำแหน่งนั้นๆ ได้เปรียบเทียบแล้ว”

มาตรา 37 (4) บัญญัติว่า “ในคดีซึ่งเปรียบเทียบได้ตามกฎหมายอื่น เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามค่าเปรียบเทียบของพนักงานเจ้าหน้าที่แล้ว”

มาตรา 38 บัญญัติว่า “ความผิดตามอนุมาตรา (2) (3) และ (4) แห่งมาตราก่อน ถ้าเจ้าพนักงานดังกล่าวในมาตรานั้นเห็นว่าผู้ต้องหาไม่ควรได้รับโทษจำคุกให้อำนาจเปรียบเทียบดังนี้

(1) ให้กำหนดค่าปรับซึ่งผู้ต้องหาจะพึงชำระ ถ้าผู้ต้องหาและผู้เสียหายยินยอมนั้น เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระเงินค่าปรับตามจำนวนที่เจ้าหน้าที่กำหนดให้ภายในเวลาอันสมควร แต่ไม่เกินสิบห้าวันแล้ว คดีนั้นเป็นอันเสร็จเด็ดขาด

ถ้าผู้ต้องหาไม่ยินยอมตามที่เปรียบเทียบ หรือเมื่อยินยอมแล้วไม่ชำระค่าปรับภายในเวลาที่กำหนดในวรรคก่อน ให้ดำเนินคดีต่อไป

(2) ในคดีมีค่าทดแทน ถ้าผู้เสียหายและผู้ต้องหายินยอมให้เปรียบเทียบ ให้เจ้าหน้าที่กะจำนวนตามที่เห็นควรหรือตามที่คู่ความตกลงกัน”

วิธีการดังกล่าวเป็นกระบวนการในการระงับคดีอาญาที่มีลักษณะเป็นความผิดเล็กน้อย โดยความสมัครใจของผู้กระทำความผิดเสียก่อนที่คดีจะเข้าสู่ศาล และได้ยกเลิกอำนาจในการเปรียบเทียบโดยนายอำเภอและตำรวจรูปไป โดยให้เจ้าพนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจสอบสวนเป็นผู้ที่มี

²⁴ พระยานิติศาสตรไพศาลย์, คำสอนชั้นปริญญาตรี พุทธศักราช 2501 – 2502 ประวัติศาสตร์กฎหมายไทย, หน้า 368-369.

อำนาจในการเปรียบเทียบปรับแทนเพื่อให้สอดคล้องกับประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาดังกล่าว²⁵

การเปรียบเทียบคือ การพิจารณาความผิดและกำหนดโทษผู้กระทำความผิด โดยเจ้าพนักงานในความผิดบางประเภทเพื่อให้คดีเล็กน้อย มีเจตนารมณ์เพื่อเป็นการผ่อนปรนให้ผู้กระทำความผิดที่มีโทษสถานเบาหรือเป็นคดีความเล็กน้อยๆ ไม่จำเป็นต้องเสียเวลาไปถูกสอบสวนดำเนินฟ้องร้องยังศาล เมื่อพนักงานสอบสวนหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ใช้ดุลพินิจว่าผู้กระทำความผิดไม่สมควรได้รับโทษจำคุก และเป็นคดีที่เปรียบเทียบได้ ประกอบกับผู้กระทำความผิดยินยอมให้เปรียบเทียบได้ตามกฎหมาย ผลคือเมื่อชำระค่าปรับแล้วก็ทำให้คดีอาญาเป็นอันเลิกกันตามกฎหมาย

จากข้างต้นเห็นได้ว่าในกรณีที่เป็นความผิดอาญาเล็กน้อยที่มีอัตราโทษต่ำและไม่ร้ายแรงนั้น กฎหมายไทยจะให้อำนาจเจ้าพนักงานตำรวจเป็นผู้มีอำนาจในการเปรียบเทียบความผิดโดยความสำคัญอยู่ที่การกลั่นกรองคดีที่เป็นความผิดเล็กน้อยๆ ที่สามารถตกลงกันได้โดยไม่ต้องไปศาล ทั้งนี้ เพื่อแบ่งเบาภาระของศาลซึ่งศาลในสมัยนั้นยังมีไม่เพียงพอ และการเปรียบเทียบโดยเจ้าพนักงานก็ได้มีการพัฒนาต่อมาจนถือว่าเป็นเครื่องมือช่วยในการปกครองบริหารอย่างหนึ่ง²⁶ โดยกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการปกครองบริหารในเรื่องต่างๆ จะเปิดโอกาสให้เจ้าพนักงานผู้รักษาตามกฎหมายนั้นมียอำนาจในการเปรียบเทียบคดีได้ เช่น

- พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 145 วรรคแรก ที่กำหนดให้บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ นอกจากความผิดที่กำหนดโทษไว้ในมาตรา 157/1 มาตรา 159 มาตรา 160 มาตรา 160 ทวิ และมาตรา 160 ตริ ให้พนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจทำการสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามีอำนาจเปรียบเทียบหรือว่ากล่าวตักเตือนได้

- พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 163 ที่ให้บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ที่มีโทษปรับสถานเดียว ให้อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายมีอำนาจเปรียบเทียบปรับผู้ต้องหาได้ เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามจำนวนที่อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายเปรียบเทียบภายในสามสิบวันแล้ว ให้ถือว่าคดีเล็กน้อยตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ถ้าผู้ต้องหาไม่ยินยอมตามที่เปรียบเทียบ หรือเมื่อยินยอมแล้วไม่ชำระค่าปรับภายในกำหนดเวลาดังกล่าวให้ดำเนินคดีเพื่อฟ้องร้องต่อไป

²⁵ พระราชบัญญัติการเปรียบเทียบคดีอาญา พุทธศักราช 2481.

²⁶ อานนท์ วิบูลย์สวัสดิ์, การใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานในการปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารคดี สาขานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539, หน้า 12-16.

- พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 67 ทวิ ที่ให้บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ที่มีโทษปรับสถานเดียวให้อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายมีอำนาจเปรียบเทียบปรับผู้ต้องหาได้ เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามจำนวนที่อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายเปรียบเทียบภายในสามสิบวันแล้ว ให้ถือว่าคดีเลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ถ้าผู้ต้องหาไม่ยินยอมตามที่เปรียบเทียบหรือเมื่อยินยอมแล้วไม่ชำระค่าปรับภายในกำหนดเวลาดังกล่าวให้ดำเนินคดีเพื่อฟ้องร้องต่อไป

2. การบังคับใช้กฎหมายจราจรของประเทศไทย

2.1 ลักษณะของความผิดจราจร

กฎหมายจราจรนั้น เป็นกฎหมายที่ไม่ได้ถูกบัญญัติขึ้นตามเหตุผลทางด้านศีลธรรม แต่ได้ถูกบัญญัติขึ้นโดยเหตุผลทางเทคนิค จึงเรียกว่ากฎหมายเทคนิค (Technical law) ซึ่งเป็นกฎหมายที่เกิดจากการบัญญัติขึ้นเพื่อปัญหาเฉพาะเจาะจงในบางเรื่อง เป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นด้วยเหตุผลทางเทคนิค (Technical reason) คือ มิได้เกิดจากศีลธรรม ธรรมเนียมประเพณีโดยตรง แต่เป็นเหตุผลทางเทคนิคสำหรับเรื่องนั้นๆ ตัวอย่างที่เห็นได้ชัดเจนนกเช่น กฎหมายจราจรกำหนดให้ขับรถทางซ้ายของถนน เป็นต้น²⁷ การกระทำผิดตามกฎหมายจราจรจึงเป็นการกระทำผิดตามที่กฎหมายบัญญัติว่าเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งได้ว่าความผิดตามกฎหมายจราจร เป็นความผิดที่ถูกจัดอยู่ในประเภทที่โดยธรรมชาติของการกระทำไม่ถือว่าเป็นความผิดอาญาโดยแท้ (true crime) และมีลักษณะเป็นความผิดเล็กน้อยเกินกว่าที่จะเป็นความผิดอาญา เหตุผลในการบัญญัติกฎหมายว่าด้วยการจราจรขึ้นมาเพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการจราจร ดังนั้น ความผิดตามกฎหมายจราจรที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อความสะดวกในการจราจรจึงมีลักษณะความผิดของการกระทำที่ไม่เป็นความผิดในตัวเอง แต่มีลักษณะเป็นกฎระเบียบที่ต้องปฏิบัติตาม มิฉะนั้น จะต้องรับผิดซึ่งเรียก ลักษณะของความผิดนี้ว่า ความผิดต่อกฎระเบียบ (regulatory offence) ส่วนความผิดที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อความปลอดภัยในการจราจรจะมีลักษณะของการกระทำที่อาจเกิดขึ้นต่อสังคมได้ ซึ่งเราเรียก ลักษณะของความผิดนี้ว่าความผิดที่เป็นการก่ออันตราย นอกจากนี้ การกระทำความผิดตามกฎหมายจราจรยังมีลักษณะของความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาทอยู่ด้วย²⁸ โดยมีลักษณะของความผิดแบ่ง

²⁷ แสวง บุญเฉลิมวิภาส, “ทฤษฎีกฎหมายสามชั้น มองในแง่กฎหมายอาญา,” ใน รวมบทความในโอกาสครบรอบ 60 ปี ดร.ปรีดี เภสมทรัพย์ (กรุงเทพมหานคร : พี.เค. พรินต์เฮาส์, 2531), หน้า 143-144.

²⁸ สาโรจน์ คุ่มทรัพย์ , การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร , วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารคดี สาขานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539, หน้า 30.

ออกเป็นความผิดต่อกฎระเบียบ (regulatory offences) ความผิดที่เป็นการก่ออันตราย และความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท

2.1.1 ความผิดที่เป็นการผิดต่อกฎระเบียบ (regulatory offences)

ความผิดต่อกฎระเบียบ (regulatory offences) ถูกจัดว่าเป็นส่วนหนึ่งของแบบแผนที่เป็นกฎระเบียบ (regulatory offences) คือ รวมถึงพฤติกรรมซึ่งโดยปกติทั่วไปจะไม่ถูกพิจารณาว่าเป็นการผิดศีลธรรมและถูกตำหนิเพียงเล็กน้อย (little stigma) เท่านั้น และเนื่องจากเป็นความผิดซึ่งโดยธรรมชาติไม่ใช่ความผิดอาญา จึงมีลักษณะโทษที่ไม่รุนแรง โทษจำคุกจึงไม่มีความจำเป็น ดังนั้นบทลงโทษจึงเป็นเพียงการลงโทษปรับเพียงเล็กน้อย หรือโทษอย่างอื่นซึ่งโดยธรรมชาติอาจนำมาเทียบเคียงได้กับโทษปรับและจากการที่มีผลเป็นความผิดเล็กน้อย ทำให้วิธีพิจารณาความผิดและการตัดสินลงโทษแตกต่างจากความผิดที่เป็นการผิดอาญาโดยแท้ (crimes)

เป้าหมายของการบัญญัติความผิดต่อกฎระเบียบ (regulatory legislation) คือการปกป้องสังคมในวงกว้างจากผลกระทบที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายที่เกิดจากการฝ่าฝืนการกระทำที่ผิดกฎหมาย (unlawful activity) และรวมถึงการเปลี่ยนแปลงจากการที่ให้ความคุ้มครองผลประโยชน์ส่วนบุคคล และการลงโทษการกระทำที่มีลักษณะผิดศีลธรรมมาเป็นการปกป้องคุ้มครองผลประโยชน์ของสาธารณชนและลงโทษการกระทำที่ไม่จำเป็นต้องมีลักษณะผิดศีลธรรมมาเกี่ยวข้อง และมาตรการที่เป็นกฎระเบียบ (regulatory measure) โดยทั่วไปแล้วจะควบคุมดูแลเพื่อป้องกันอันตรายที่จะเกิดในอนาคตและเป็นอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมายโดยผ่านการบังคับใช้ให้มีความระมัดระวังและความประพฤติตามข้อกำหนดขั้นต่ำ (enforcement of minimum standard of conduct and care) ดังนั้น แนวความคิดของความผิดต่อกฎระเบียบ (regulatory offences)²⁹ มีรากฐานมาจากการระมัดระวังอย่างมีเหตุผล (reasonable care standard) และเรื่องดังกล่าวไม่ได้แสดงเป็นนัยว่าสมควรจะได้รับการถูกตำหนิทางจิตใจในลักษณะเช่นเดียวกับความผิดทางอาญา

ด้วยเหตุผลที่ได้กล่าวมาข้างต้น ความผิดต่อกฎระเบียบ (regulatory offences) เหล่านี้ โดยปกติทั่วไปจะไม่ถูกพิจารณาว่าเป็นการทำผิดศีลธรรม ดังนั้น ผู้กระทำการถูกตำหนิเพียงเล็กน้อยเท่านั้น³⁰ และเป็นความผิดที่มุ่งคุ้มครองประโยชน์ในด้านต่างๆ ในการจัดความเป็น

²⁹ The Commission elaborated on these distinctions in *Studies on Strict Liability*, 1974, pp. 20-22. Quoted in John Swaigen, *Regulatory Offences in Canada*, p. 7.

³⁰ พรณรายรัตน์ ศรีไชยรัตน์, “ความเหมาะสมในการบัญญัติความผิดลหุโทษไว้ในประมวลกฎหมายอาญา.” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทนิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2536), หน้า 44-46.

ระเบียบเรียบร้อยในสังคมเพื่อประโยชน์ในทางปกครอง บริหาร ความผิดเหล่านี้มีความมุ่งหมายที่จะยกระดับมาตรฐานของความปลอดภัยและระดับความรุนแรงที่อาจเกิดจากการอยู่ร่วมกัน เช่น ความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการจราจร กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง เป็นต้น และเนื่องจากเป็นความผิดซึ่งโดยธรรมชาติไม่ใช่ความผิดอาญาจึงมีลักษณะการลงโทษที่ไม่รุนแรง ดังนั้น บทลงโทษจึงเป็นเพียงการลงโทษปรับเพียงเล็กน้อย หรือโทษอย่างอื่นซึ่งโดยธรรมชาติอาจนำมาเทียบเคียงได้กับโทษปรับ โดยไม่จำเป็นต้องบังคับด้วยโทษจำคุกและจากการที่มีผลเป็นความผิดเล็กน้อยทำให้วิธีพิจารณาความผิดและการตัดสินลงโทษจึงมีลักษณะที่รวดเร็ว ประหยัดค่าใช้จ่ายและให้ความสะดวกต่อผู้กระทำความผิดเล็กน้อยตามสมควรโดยลดขั้นตอนตามกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาทั่วไปลงซึ่งแตกต่างจากความผิดที่เป็นความผิดอาญาโดยแท้ (crimes) เพราะหากพิจารณาทางด้านตัวผู้กระทำความผิดนั้น โดยนัยของสังคมก็ไม่ได้ถือว่าอยู่ในฐานะที่เป็นอาชญากร แต่เป็นเพียงผู้ที่ฝ่าฝืนและละเมิดข้อตกลงในการจัดระเบียบของสังคมเท่านั้น จึงไม่สมควรที่จะต้องเข้าไปอยู่ในกระบวนการในทางอาญาที่อาจทำให้ฐานะทางสังคมของตนลดต่ำลงเพราะมลทินหรือตามบาป

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าความผิดที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ (regulatory offences) มีลักษณะของการกระทำที่กฎหมายประสงค์จะให้เป็นการผิดและกำหนดโทษไว้ โดยไม่จำเป็นต้องมีลักษณะผิดในตัวของมันเองและปราศจากซึ่งหลักเกณฑ์ที่จะพิจารณาถึงสิ่งที่เป็นความผิดในแง่ศีลธรรม และเมื่อพิจารณาถึงความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่ได้มีการบัญญัติขึ้นมาเพื่อความเป็นระเบียบและทำให้เกิดความสะดวกในการจราจร จะเห็นได้ว่ามีลักษณะของความผิดที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ เช่น

- กรณีที่บัญญัติขึ้นเพื่อความสะดวกในการตรวจสอบรถยนต์ ได้แก่ตาม มาตรา 7 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีได้ติดแผ่นป้ายเลขทะเบียน แผ่นป้ายเครื่องหมายเลขทะเบียนหรือป้ายประจำรถ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน กฎหมายว่าด้วยรถลาก หรือกฎหมายว่าด้วยรถจ้างมาใช้ในทางเดินรถ

- กรณีที่บัญญัติขึ้น เพื่อความเป็นระเบียบของผู้ที่ขับขี่รถยนต์โดยทั่วไป ได้แก่ ตาม มาตรา 9 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่เกิดเสียงอื้ออึงหรือมีสิ่งลากฎไปบนทางเดินรถมาใช้ในทางเดินรถ

ลักษณะความผิดดังกล่าวจะเห็นได้ว่าไม่มีลักษณะของการกระทำที่เป็นการก่อให้เกิดความเสียหายหรืออันตรายต่อความปลอดภัยในการจราจรแต่อย่างใด เป็นเพียงกฎระเบียบที่กฎหมายบัญญัติเป็นความผิดไว้ก็เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยในการจราจรของผู้ใช้รถใช้ถนน จึงมีลักษณะเป็นความผิดที่ไม่ร้ายแรง³¹

³¹ สาโรจน์ คุ่มทรัพย์ , การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร , หน้า 31-32.

2.1.2 ลักษณะของความผิดที่เป็นการก่ออันตราย

วัตถุประสงค์ในการบัญญัติกฎหมายจราจรขึ้นมา มิใช่เพียงเพื่อความสะดวกในการจราจรเพียงอย่างเดียว แต่ยังเป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อความปลอดภัยในการจราจรอีกด้วย ฉะนั้นจึงมีการลงโทษการกระทำความผิดที่มีลักษณะที่เป็นการก่ออันตรายอีกด้วย ความผิดที่เป็นการก่ออันตรายนั้นเป็นการกระทำที่ใกล้จะก่อให้เกิดผลที่เป็นอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมายที่บุคคลอื่นได้รับความคุ้มครอง³² แม้ว่าผลที่เป็นความเสียหายจะยังไม่เกิดขึ้นก็สามารถลงโทษได้แล้ว ดังนั้นความผิดที่เป็นการก่ออันตรายจึงมี “ความสมควรลงโทษ” อยู่ในตัวเองเหมือนความผิดอาญาที่เป็นการทำอันตราย จึงได้มีการบัญญัติความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตรายขึ้น โดยพิจารณาจากความเป็นไปได้ของผลที่เกิดขึ้นโดยเฉพาะอย่างยิ่งได้มีการบัญญัติความผิดดังกล่าวไว้ในกฎหมายลำดับรอง ซึ่งนับวันมีแต่จะเพิ่มขึ้น เช่น กฎหมายว่าด้วยการจราจร เป็นต้น ทั้งนี้ เพราะว่าในความสัมพันธ์ของชีวิตในปัจจุบันโดยทั่วไปแล้วได้นำไปสู่ความจำเป็นที่จะต้องป้องกันความเสียหายที่จะเกิดขึ้น แม้ว่าจะเป็นผลให้ต้องจำกัดหรือละเลยต่อหลักนิติรัฐเสรีนิยมไปบ้างก็ตาม

ความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตรายเกิดจากแนวความคิดที่ว่าการกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งของผู้กระทำความผิดที่เป็นอันตรายโดยทั่วไปต่อคุณธรรมทางกฎหมายที่บุคคลอื่นได้รับการคุ้มครองโดยที่การกระทำดังกล่าวของผู้กระทำความผิดไม่จำเป็นต้องปรากฏผลของอันตรายในองค์ประกอบของความผิดแต่อย่างใด³³ ดังนั้น การวินิจฉัยความรับผิดในทางอาญาในกรณีดังกล่าวจึงพิจารณาจากการกระทำที่ครบองค์ประกอบของความผิดเท่านั้น ไม่จำเป็นต้องวินิจฉัยว่ามีผลของอันตรายเกิดขึ้นจริงหรือไม่ เช่น การขบถรถยนต์ในขณะเมาสุราเพียงเล็กน้อยก็ถือว่าเป็นความผิดตามมาตรา 43 (2) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 หรือ การขบถรถยนต์ฝ่าฝืนไฟสีแดงก็ถือว่าเป็นความผิดฐานขบถรถฝ่าฝืนไปสัญญาณสีแดงตามมาตรา 22 (2) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แม้ว่าการกระทำนั้นจะไม่เกิดอุบัติเหตุหรือความเสียหายก็ตาม แต่จะเห็นได้ว่าอาจเกิดอันตรายขึ้นจากการกระทำดังกล่าวต่อบุคคลทั่วไปได้ กล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของการจราจรและคุณธรรมทางกฎหมายของส่วนรวม ด้วยเหตุนี้เอง ความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตรายจึงไม่ได้ถูกบัญญัติขึ้นมาเพื่อลงโทษการกระทำที่เกิดผลของความเสียหาย แต่ถูกบัญญัติขึ้นมาเพื่อก่อให้เกิดความมั่นคง และปลอดภัยในสังคม

³² คณิต ฒ นคร, กฎหมายอาญาภาคความผิด (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2534), หน้า 14.

³³ สุรสิทธิ์ แสงวิโรจน์พัฒน์, “ผลของการกระทำในทางอาญา : ศึกษาเฉพาะกรณีผลที่เป็นการก่ออันตราย,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารคดี คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2536), หน้า 9-30. อ้างถึงใน สารจันท์ คัมภีร์พิชญ์, การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร, หน้า 34.

ผลของความผิดที่เป็นการก่ออันตรายนั้น เพียงแต่อยู่ในฐานะความเป็นไปได้ก็ต้องรับผิดชอบแล้ว โดยไม่จำเป็นต้องวินิจฉัยถึงปัญหาความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลของความผิดอาญาเหมือนความรับผิดอาญาที่เป็นการทำอันตรายที่จำต้องต้องมีความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลของการกระทำอย่างแท้จริง เช่น นาย ก. ได้ขับรถยนต์ไปทางเดินรถที่มีรถไฟผ่าน เมื่อปรากฏว่ามีเสียงสัญญาณของรถไฟ หรือรถไฟกำลังแล่นผ่านเข้ามาใกล้อันอาจเกิดอันตรายได้ นาย ก. ไม่ลดความเร็วลงและไม่หยุดรถให้ห่างจากทางรถไฟไม่น้อยกว่า 5 เมตร ตามมาตรา 62 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แม้ว่าจะไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นก็ตาม เพราะการกระทำผิดดังกล่าวถือว่าเป็นการกระทำ ความผิดที่เป็นการก่ออันตรายเนื่องจากผลของการกระทำดังกล่าวย่อมก่อให้เกิดอันตรายแก่ชีวิตและร่างกายของผู้อื่นได้ ถ้าเกิดผลของอันตรายจากการชนกันเกิดขึ้นในขณะที่รถไฟกำลังแล่นผ่านมา ด้วยเหตุนี้ในกรณีความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตรายจึงวินิจฉัยเพียงแต่ว่ามีผลของอันตรายน่าจะเกิดขึ้นจริงหรืออยู่ในฐานะความเป็นความเป็นไปหรือไม่เท่านั้น ความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่มีลักษณะเป็นการก่ออันตราย เช่น

- มาตรา 6 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตราย หรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสารหรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ

รถที่ใช้ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องจัดให้มีเครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์ และหรือส่วนควบที่ครบถ้วนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน กฎหมายว่าด้วยรถลาก หรือกฎหมายว่าด้วยรถจ้าง และใช้การได้ดี

สภาพของรถที่อาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยตามวรรคหนึ่งและวิธีการทดสอบ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

- มาตรา 46 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแข่งเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นในกรณีต่อไปนี้

(1) เมื่อรถกำลังขึ้นทางชัน ขึ้นสะพาน หรืออยู่ในทางโค้ง เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรให้แข่งได้

(2) ภายในระยะสามสิบเมตรก่อนถึงทางข้าม ทางร่วมทางแยก วงเวียนหรือเกาะที่สร้างไว้ หรือทางเดินรถที่ตัดข้ามทางรถไฟ

(3) เมื่อมีหมอก ฝน ฝุ่นหรือควัน จนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะหกสิบเมตร

(4) เมื่อเข้าที่คับขันหรือเขตปลอดภัย

- มาตรา 134 ห้ามมิให้ผู้ใดแข่งรถในทาง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจร

ห้ามมิให้ผู้ใดจัด สนับสนุน หรือส่งเสริมให้มีการแข่งรถในทาง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจร

ซึ่งความผิดเหล่านี้เป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อคุ้มครองป้องกันอันตรายแก่บุคคลอื่นในการใช้ทางจราจร สิ่งที่ถูกกฎหมายมุ่งคุ้มครองคือความปลอดภัยในการจราจร

2.1.3 ความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท

กฎหมายอาญาคือ กฎหมายที่บัญญัติว่าการกระทำหรือไม่กระทำการอย่างใดเป็นความผิดและกำหนดโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิด³⁴ ดังนั้น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จึงถือว่าเป็นกฎหมายอาญาประเภทหนึ่ง เพราะเป็นกฎหมายที่ว่าด้วยความผิดและกำหนดโทษไว้ด้วยเหตุนี้ ความรับผิดในทางอาญาของผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จึงต้องพิจารณาตามมาตรา 59 วรรคแรก แห่งประมวลกฎหมายอาญาที่บัญญัติว่า “บุคคลจะต้องรับผิดในทางอาญาก็ต่อเมื่อได้กระทำโดยเจตนา เว้นแต่จะได้กระทำโดยประมาท ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติให้ต้องรับผิดเมื่อได้กระทำโดยประมาทหรือเว้นแต่ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติไว้โดยแจ้งชัดให้ต้องรับผิดแม้ได้กระทำโดยไม่มีเจตนา” จากบทบัญญัติดังกล่าวจะเห็นได้ว่า การกระทำความผิดซึ่งทำให้ผู้กระทำความผิดมีความรับผิดในทางอาญาโดยหลักทั่วไปต้องเป็นการกระทำโดยเจตนา เว้นแต่กฎหมายบัญญัติให้ต้องรับผิด แม้จะได้กระทำโดยประมาทหรือกฎหมายบัญญัติไว้อย่างชัดแจ้งให้รับผิด กรณีที่ได้กระทำโดยไม่มีเจตนา หากพิจารณาถึงการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จะเห็นได้ว่าผู้กระทำความผิดจะต้องรับผิดก็ต่อเมื่อได้กระทำโดยเจตนา แต่มีบางฐานความผิดที่แม้ว่าผู้กระทำความผิดได้กระทำโดยประมาท ก็ต้องรับผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้แก่ ความผิดฐานขับรถโดยประมาทตามมาตรา 43 (4) ที่บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน” การกระทำโดยประมาทโดยทั่วไป บุคคลจะต้องรับผิดในทางอาญาจากการกระทำโดยประมาทของตนก็ต่อเมื่อมีผลของการกระทำโดยประมาทเกิดขึ้นแล้ว แต่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นั้นแม้ผลยังไม่เกิดก็ต้องรับผิดแล้ว ทั้งนี้เนื่องจากเมื่อพิจารณาฐานความผิดมาตรา 43 (4) ที่บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถโดยประมาท... อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน” จะเห็นว่ากฎหมายบัญญัติให้รับผิดแม้ว่าผลของการกระทำโดยประมาทจะยังไม่เกิดขึ้นก็ตาม เพียงแต่ผลของการกระทำโดยประมาทนั้น “อาจเกิด” อันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินเท่านั้น ผู้ขับขี่ก็ต้องรับผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (4) แล้ว

แม้ว่าหลักทั่วไปของความรับผิดทางอาญาตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ต้องเป็นการกระทำโดยเจตนาก็ตาม หากพิจารณาถึงการกระทำความผิดดังกล่าวจะเห็นได้ว่ามี

³⁴ เกียรติขจร วังนะสวัสดิ์, คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1 (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2531), หน้า 4.

การกระทำโดยปราศจากความระมัดระวังหรือการกระทำโดยประมาทแฝงอยู่ด้วย ทั้งนี้ เพราะบางกรณี ผลของการกระทำอันเดียวนั้นจะมีอย่างเดียว แต่อาจเป็นผลจากการกระทำโดยเจตนา และประมาท พร้อมๆ กันก็ได้ เช่น การขับซิ่งด้วยความเร็วสูงเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดผู้ขับซิ่งย่อมเสี่ยงเห็นได้ว่าอาจก่อให้เกิดอันตรายได้ แม้ว่าผู้ขับซิ่งนั้นไม่มีเจตนาต้องการที่จะให้ผลนั้นเกิดขึ้นก็ตาม หรือการขับซิ่งในขณะที่เมาสุรา จริงอยู่ในขณะนั้นเมาผู้ขับซิ่งไม่รู้ว่าตนได้กระทำอะไรลงไป ซึ่งอาจถือว่าไม่มีการกระทำ แต่ก่อนที่จะเมาสุรานั้นผู้ขับซิ่งรู้ตัวแล้วว่าอาจก่อให้เกิดอันตรายขึ้นจากการขับซิ่งในขณะเมาสุราได้แต่ยังฝืนดื่มสุรา กรณีเหล่านี้ถือว่าผู้ขับซิ่งได้กระทำประมาทมาตั้งแต่ต้น เรียกว่าเป็นการประมาทโดยจงใจ (recklessness) ซึ่งตามกฎหมายของประเทศคอมมอนลอว์ได้แยกการกระทำโดยประมาทออกเป็น 2 ประเภท คือ ประมาทธรรมดา (negligence) และประมาทโดยจงใจ (recklessness) ประมาทโดยจงใจ หมายความว่า ผู้กระทำไม่ได้แต่เพียงขาดความระมัดระวังเท่านั้น แต่ได้กระทำโดยรู้สำนึกอยู่แล้วว่า เป็นการเสี่ยงที่จะเกิดภัยภัยขึ้นทำลง โดยคิดว่าคงสามารถหลีกเลี่ยงไม่ให้เกิดภัยขึ้นได้ ดังนั้น จะเห็นได้ว่า ข้อแตกต่างระหว่างการประมาทโดยจงใจกับเจตนาเสี่ยงเห็นผล คือ ถ้าเป็นการเสี่ยงเห็นได้ว่าเกิดผลแน่ แท้ก็เป็นเจตนาเสี่ยงเห็นผล แต่ถ้าคาดเห็นว่าผลอาจเกิดขึ้นได้โดย ไม่แน่ว่าจะเกิดและคิดว่าคงสามารถหลีกเลี่ยงผลนั้นได้ก็เป็นประมาทโดยจงใจ³⁵ ดังนั้น หากการขับซิ่งนั้นไปชนคนตาย ผู้ขับซิ่งนอกจากจะต้องรับผิดชอบตามมาตรา 67 หรือมาตรา 43 (2) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2555 ยังต้องมีความผิดฐานฆ่าคนตายโดยประมาทตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 291 อีกด้วย อย่างไรก็ตาม การใช้รถตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มิใช่ว่าการขับซิ่งจะต้องเป็นการกระทำโดยประมาทไปทุกกรณี แม้ว่าการกระทำดังกล่าวอาจก่อให้เกิดอันตรายได้ก็ตาม กล่าวคือ กฎหมายให้ทุกคนเสี่ยงภัยได้ภายในขอบเขตที่กฎหมายกำหนด เช่น นาย ก. ขับซิ่งด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนดและไม่ประมาท นาย ข. ได้วิ่งตัดหน้ารถอย่างกระชั้นชิดเป็นเหตุให้ นาย ข. ถึงแก่ความตาย กรณีเช่นนี้จะถือว่านาย ก. กระทำโดยประมาทไม่ได้ ที่กล่าวเช่นนี้ก็เพราะว่าแม้การใช้รถใช้ถนนนั้นอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ประชาชนได้ แต่กฎหมายอนุญาตให้กระทำได้ก็เนื่องจากกฎหมายถือว่าการใช้รถใช้ถนนดังกล่าวเป็น “การกระทำที่สังคมยอมรับ”³⁶ จะต้องอยู่ในขอบเขตของกฎเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดนั่นก็คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยผ่านการบังคับใช้ให้มีความระมัดระวัง หากผู้กระทำฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าวย่อมต้องรับผิดชอบและหากการกระทำโดยปราศจากความระมัดระวังของตนเป็นการกระทำโดยประมาท ต้องตามบทบัญญัติในประมวลกฎหมายอาญาผู้กระทำก็ต้องรับตามประมวลกฎหมายอาญานั้นด้วย

³⁵ เรื่องเดียวกัน , หน้า 157-165.

³⁶ คณิต ณ นคร, “การเสี่ยงที่อนุญาต,” วารสารอัยการ 4 (พฤษภาคม 2524) : 62. ได้อธิบาย “การกระทำที่สังคมยอมรับ” คือ การกระทำใดๆ ที่อยู่ในขอบเขตของระเบียบของการอยู่ร่วมกันที่ยอมรับนับถือกันทั่วไป ที่มีประวัติดีความเป็นมาจนกลายเป็นระเบียบของการอยู่ร่วมกัน

ดังนั้น ลักษณะความผิดตามกฎหมายจราจร สามารถแยกลักษณะความผิดออกได้เป็น 2 ลักษณะ คือ

1. ความผิดที่มีลักษณะไม่ร้ายแรง เป็นความผิดที่ตามกฎหมายระเบียบที่ออกมาเพื่อความสะดวกหรือความเป็นระเบียบในการจราจร
2. ความผิดที่มีลักษณะร้ายแรง ความผิดประเภทนี้จะเป็นความผิดที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อป้องกันอันตรายจากการกระทำที่มีลักษณะเป็นการก่ออันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมาย คือความปลอดภัยในการจราจร

จากลักษณะความผิดตามกฎหมายจราจรที่เป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อความเป็นระเบียบและเป็นการป้องกันอันตรายจากการกระทำที่อาจก่อให้เกิดอันตรายในการจราจรนั้น มีความมุ่งหมายที่จะยกระดับมาตรฐานของความปลอดภัยและคุ้มครองประโยชน์ในด้านต่างๆ ในการจัดความเป็นระเบียบเรียบร้อยในรัฐเพื่อประโยชน์ในทางบริหารปกครอง³⁷

2.2 กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

2.2.1 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายที่ออกมาใช้บังคับเนื่องจากการคมนาคมและขนส่งทางบกได้เจริญก้าวหน้าขยายตัวไปทั่วประเทศและเชื่อมโยงไปยังประเทศใกล้เคียง และจำนวนยานพาหนะในท้องถนนและทางหลวงได้ทวีจำนวนขึ้นเป็นลำดับ ประกอบกับประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนนและพิธีสารว่าด้วยเครื่องหมายและสัญญาณตามถนน จึงสมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกซึ่งได้ใช้บังคับมาว่าสี่สิบปี ให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรและจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น และเพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน

ปัจจุบันมีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จำนวนทั้งสิ้น 11 ครั้ง รายละเอียดดังนี้

- พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2522 ตราขึ้นเนื่องจากได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 บางมาตรามีลักษณะไม่เหมาะสมและบกพร่อง ขัดต่อการปฏิบัติในบางท้องที่

³⁷ สาโรจน์ คุ่มทรัพย์ , การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร , หน้า 38.

- พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2529 ตราขึ้นเนื่องจากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน มีบทบัญญัติห้ามรถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารแล่นในช่องทางเดินรถด้านขวามือ ข้อห้ามนี้รวมถึงรถบรรทุกเล็กที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันกิโลกรัมด้วย แต่รถดังกล่าวมิใช่รถที่มีความเร็วช้าหรือใช้ความเร็วต่ำ จึงไม่จำเป็นต้องบังคับให้ขับรถในช่องทางเดินรถด้านซ้ายสุด การบังคับเช่นนี้ทำให้ผู้ใช้รถดังกล่าวไม่ได้รับความเป็นธรรม สมควรให้รถบรรทุกเล็กที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันกิโลกรัม สามารถใช้ทางเดินรถขวามือได้

- ประกาศคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ ฉบับที่ 39 เรื่อง การแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก ลงวันที่ 28 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2534 ตราขึ้นโดยที่คณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติได้พิจารณาเห็นว่า ในปัจจุบันกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบกได้บัญญัติให้อำนาจเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจเคลื่อนย้ายรถที่จอดหรือหยุดโดยฝ่าฝืนกฎหมายได้ แต่ยังไม่เป็นการเพียงพอที่จะให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ปฏิบัติถูกต้องตามกฎหมาย สมควรเพิ่มมาตรการให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้ายหรือไม่ให้เคลื่อนย้ายรถ รวมทั้งค่าดูแลรักษานั้นด้วย

- พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 เหตุผลในการตราคือ โดยที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานแล้ว บทบัญญัติบางประการแห่งพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวไม่เหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน สมควรแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อให้เกิดความสะดวกและความปลอดภัยในการจราจร

- พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2538 ตราขึ้นโดยที่ในปัจจุบันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกมีผลต่อการพัฒนาประเทศโดยตรงและมีแนวโน้มที่จะเพิ่มจำนวนสูงขึ้นเป็นอันมาก สมควรกำหนดมาตรการเพื่อสร้างความปลอดภัยและลดความรุนแรงของอันตรายที่อาจเกิดขึ้นแก่ผู้ขับขี่รถยนต์และคนโดยสารรถยนต์ โดยกำหนดให้ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่ขับขี่รถยนต์ และต้องจัดให้คนโดยสารรถยนต์ ซึ่งนั่งที่นั่งตอนหน้าแถวเดียวกับที่นั่งผู้ขับขี่รถยนต์รัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่โดยสารรถยนต์ และคนโดยสารรถยนต์ดังกล่าวต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่โดยสารรถยนต์ด้วย

- พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2542 เหตุผลในการประกาศใช้คือ โดยที่ในปัจจุบันอุบัติเหตุร้ายแรงที่เกิดขึ้นบนท้องถนนอันเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลต่าง ๆ นั้น มีสาเหตุส่วนหนึ่งเนื่องมาจากผู้ขับขี่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทกลุ่มแอมเฟตามีนในขณะที่ขับรถ แม้จะได้มีการจับกุมปราบปรามและป้องกันมิให้ผู้ขับขี่เสพหรือเมาสิ่งต่าง ๆ ดังกล่าวในขณะที่ขับรถแล้วก็ตาม แต่ก็ปรากฏว่ายังมีผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนอยู่อีก สมควรกำหนดให้ผู้ตรวจการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและผู้ตรวจการตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์มีอำนาจดำเนินการเกี่ยวกับการทดสอบหรือการตรวจสอบของมีเมาหรือสารเสพติดดังกล่าวใน

ผู้ขับขี่ได้เช่นเดียวกับเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก เพื่อเป็นการแบ่งเบาภาระของเจ้าพนักงานดังกล่าวและปรับปรุงอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่ และผู้ตรวจการให้สามารถดำเนินการทดสอบหรือตรวจสอบ ตลอดจนจับกุมปราบปรามผู้ขับขี่ซึ่งเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทกลุ่มแอมเฟตามีนในขณะที่ขับรถให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และทำให้เกิดความปลอดภัยในท้องถนนมากยิ่งขึ้น

- พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2550 เหตุผลในการประกาศใช้คือ โดยที่ในปัจจุบันการโดยสารรถจักรยานยนต์เป็นที่นิยมกันอย่างแพร่หลาย และจำนวนอุบัติเหตุอันเนื่องจากรถจักรยานยนต์ได้เพิ่มมากขึ้น ประกอบกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอันเนื่องมาจากการขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น หรือเสพยาเสพติดให้โทษ หรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ได้เพิ่มสูงขึ้นด้วย สมควรกำหนดให้คนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตราย และกำหนดให้ความผิดของผู้ขับขี่ที่ได้ขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น เป็นความผิดที่ไม่อาจอ้างกล่าวอ้างแก้ตัวหรือทำการเปรียบเทียบได้ รวมทั้งปรับปรุงบทกำหนดโทษสำหรับความผิดฐานขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น หรือเสพยาเสพติดให้โทษหรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ตลอดจนปรับปรุงประเภทของรถที่ใช้บรรทุกคน สัตว์ หรือสิ่งของให้ครอบคลุมถึงการบรรทุกของรถทุกประเภทด้วย

- พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 เหตุผลในการประกาศใช้คือ โดยที่ปัจจุบัน ผู้ขับขี่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะที่ขับรถ เป็นสาเหตุหนึ่งที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนและก่อให้เกิดอันตรายแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของบุคคล สมควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อกำหนดห้ามผู้ขับขี่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะที่ขับรถ เว้นแต่ในกรณีการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนา โดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น

- ประกาศคณะรักษาความสงบแห่งชาติฉบับที่ 87/2557 เรื่อง การแก้ไขเพิ่มเติมผู้รักษาการตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานตำรวจ ลงวันที่ 10 กรกฎาคม พุทธศักราช 2557

- พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2557 มีเหตุผลในการประกาศใช้คือ โดยที่ปัจจุบันเมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบการกระทำความผิดของผู้ขับขี่ไม่ว่าด้วยตนเองหรือด้วยเครื่องอุปกรณ์ใด ๆ แล้วแต่ไม่อาจออกไปสั่งให้ผู้ขับขี่ได้ในขณะนั้นเพราะไม่สามารถเรียกให้ผู้ขับขี่หยุดรถได้ ซึ่งส่งผลให้การบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร สมควรแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 140 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 เพื่อให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ที่พบการกระทำความผิดดังกล่าวสามารถส่งไปยังภูมิลำเนาของเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับได้

- พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557 มีเหตุผลในการประกาศใช้ คือ โดยที่เป็นการสมควรกำหนดมาตรการในด้านความปลอดภัยเพื่อช่วยในการให้สัญญาณจราจรและสมควรกำหนดข้อสันนิษฐานว่าผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ในกรณีที่ไม่ยอมให้ทดสอบโดยไม่มีเหตุอันควร อันจะเป็นมาตรการในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากผู้ขับขี่รถขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น

สำหรับเนื้อหาของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีทั้งสิ้น 163 มาตรา โดยแบ่งออกเป็น 19 ลักษณะ ดังนี้

- ลักษณะ 1 การใช้รถ (มาตรา 6 – มาตรา 20)
- ลักษณะ 2 สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร (มาตรา 21 – มาตรา 30)
- ลักษณะ 3 การใช้ทางเดินรถ (มาตรา 31 – มาตรา 64)
- ลักษณะ 4 การใช้ทางเดินรถที่จัดเป็นช่องเดินรถประจำทาง (มาตรา 65 – มาตรา 66)
- ลักษณะ 5 ข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถ (มาตรา 67 – มาตรา 70)
- ลักษณะ 6 การขับรถผ่านทางร่วมทางแยกหรือวงเวียน (มาตรา 71 – มาตรา 74)
- ลักษณะ 7 รถฉุกเฉิน (มาตรา 75 – มาตรา 76)
- ลักษณะ 8 การลากรถหรือการจูงรถ (มาตรา 77)
- ลักษณะ 9 อุบัติเหตุ (มาตรา 78)
- ลักษณะ 10 รถจักรยาน (มาตรา 79 – มาตรา 84)
- ลักษณะ 11 รถบรรทุกคนโดยสาร (มาตรา 85 – มาตรา 92)
- ลักษณะ 12 รถแท็กซี่ (มาตรา 93 – มาตรา 102)
- ลักษณะ 13 คนเดินเท้า (มาตรา 103 – มาตรา 110)
- ลักษณะ 14 สัตว์และสิ่งของในทาง (มาตรา 110 – มาตรา 115)
- ลักษณะ 15 รถม้า เกวียนและเลื่อน (มาตรา 116 – มาตรา 118)
- ลักษณะ 16 เขตปลอดภัย (มาตรา 119)
- ลักษณะ 17 เบ็ดเตล็ด (มาตรา 120 – มาตรา 134)
- ลักษณะ 18 อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ (มาตรา 135 – มาตรา 146)
- ลักษณะ 19 บทกำหนดโทษ (มาตรา 147 – มาตรา 163)

2.2.2 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายที่ตราขึ้น เนื่องจากกฎหมายว่าด้วยการขนส่งได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานแล้ว และสภาพการณ์ในปัจจุบันได้เปลี่ยนแปลงไปเป็นอันมาก บทบัญญัติทั้งหลายที่ใช้บังคับอยู่ไม่เหมาะสมกับกาลสมัย สมควรปรับปรุงบทบัญญัติกฎหมายว่าด้วยการขนส่งเสียใหม่ให้เหมาะสมยิ่งขึ้น

ปัจจุบันพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มีการแก้ไขเพิ่มเติมจำนวนทั้งสิ้น 13 ครั้ง รายละเอียดดังนี้

- พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2523 ตราขึ้นเนื่องจากผลแห่งการประกาศใช้พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้ส่งผลกระทบต่อบรรดาบรรทุกขนส่งสินค้า ของผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล คือ

ก. บรรทุกที่ใช้รถมีน้ำหนักต่ำกว่าหนึ่งพันกิโลกรัมทั่วพระราชอาณาจักร สำหรับประกอบการภายในครอบครัว ต่างได้รับความเดือดร้อนอย่างยิ่ง เพราะต้องไปยื่นขอจดทะเบียนขนส่งส่วนบุคคล และต้องใช้ใบอนุญาตขับขี่ของกรมการขนส่งทางบก นอกเหนือไปจากใบอนุญาตของกรมตำรวจที่มีอยู่แล้ว ก่อให้เกิดความเดือดร้อน เพราะรถบรรทุกขนาดเล็กเหล่านี้หาจำเป็นต้องใช้ความชำนาญเชี่ยวชาญเป็นพิเศษไม่ เนื่องจากเป็นรถที่ส่วนมากใช้ในธุรกิจส่วนตัว ภายในครัวเรือนและใช้ในการขนส่งพืชผลของเกษตรกร จึงสมควรได้รับการยกเว้นไม่ต้องไปจดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบก และการใช้ใบขับขี่ของกรมการขนส่งทางบก

ข. สำหรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ ซึ่งได้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลตามใบอนุญาตนั้น การจำกัดท้องที่ทำการขนส่งนั้น ย่อมก่อให้เกิดความไม่สะดวกและเป็นธรรม เพราะผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลก็ย่อมหมายถึงประกอบธุรกิจส่วนตัวนั่นเอง ท้องที่ที่กำหนดให้แน่นอนย่อมเป็นเครื่องกีดขวางการปฏิบัติงาน เพราะการที่จะบรรทุกสินค้าของตนไปส่งยังที่ต่าง ๆ การที่จะต้องไปขออนุญาตเป็นครั้งคราวนั้นย่อมก่อให้เกิดภาวะสูญเปล่าทางเศรษฐกิจ เป็นการเพิ่มราคาทุนโดยไม่จำเป็น

ค. โดยทั่วไปการตรวจสอบสภาพรถมักล่าช้า เมื่อนำรถไปขอรับการตรวจแล้วแต่ปรากฏว่ารถมีจำนวนมาก ตรวจสอบไม่ทันหากนำไปวิ่งขนส่งก็จะต้องถูกจับกุม และมีโทษสูง และการที่จอดรอการตรวจสอบเป็นระยะนาน ๆ นั้น ย่อมทำให้เศรษฐกิจกระทบกระเทือน จึงสมควรกำหนดเวลาตรวจไว้ และหากความล่าช้าเป็นเพราะความผิดของพนักงานหรือผู้มีอำนาจตรวจสอบสภาพ ก็ไม่สมควรเอาโทษแก่ผู้ประกอบการขนส่งที่ขอตรวจสภาพไว้แล้ว เพราะโทษมีกำหนดสูง

ง. การต่อใบอนุญาตตามบทเฉพาะกาลของใบอนุญาตประกอบการขนส่งซึ่งได้รับอนุญาตไว้แล้ว ก่อนใช้พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ขนาดและส่วนซึ่งพนักงานตรวจสอบสภาพตามกฎหมายเก่า ทั้งของกรมตำรวจและกรมการขนส่งทางบก ไม่เป็นระเบียบเดียวกัน และมี

มาตรฐานต่างกัน ฉะนั้น การขอต่อใบอนุญาตใหม่จึงไม่สมควรนำเหตุผลของการผิดขนาดและส่วนมาเป็นข้อปฏิเสธ การขอต่อใบอนุญาตเก่านั้นอาศัยเหตุผลดังกล่าว

- พระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พ.ศ. 2529 มีเหตุผลในการประกาศใช้คือ โดยที่ในปัจจุบันมีรถจำนวนมากใช้น้ำมันดีเซลหรือก๊าซเป็นเชื้อเพลิง ทำให้เกิดความจำเป็นในการส่งน้ำมันดีเซลหรือก๊าซเข้ามาในราชอาณาจักร ดังนั้น เพื่อป้องกันมิให้มีการเพิ่มจำนวนรถที่ใช้น้ำมันดีเซลหรือก๊าซเป็นเชื้อเพลิง และเพื่อเป็นการประหยัดเงินตราต่างประเทศในการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าว สมควรแก้ไขพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และโดยที่เป็นกรณีฉุกเฉินที่มีความจำเป็นเร่งด่วนในอันที่จะรักษาความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศ

- พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2530 มีเหตุผลในการประกาศใช้คือ โดยที่ประเทศไทยได้ทำความตกลงกับประเทศในสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ว่าด้วยการยอมรับใบอนุญาตขับรถภายในประเทศซึ่งกันและกัน และโดยที่ประเทศไทยอาจทำความตกลงในทำนองเดียวกันกับประเทศอื่น ๆ ด้วย ซึ่งความตกลงดังกล่าวจะมีผลให้ผู้มีใบอนุญาตขับรถที่ออกโดยพนักงานเจ้าหน้าที่หรือสมาคมยานยนต์ ที่ได้รับอนุญาตจากรัฐบาลของประเทศในสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ หรือจากรัฐบาลของประเทศที่ประเทศไทยมีความตกลงด้วย สามารถใช้ใบอนุญาตขับรถนั้นขับรถในประเทศไทยได้ ฉะนั้น เพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามพันธกรณีที่ประเทศไทยมีอยู่ต่างประเทศตามความตกลงดังกล่าว

- พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 มีเหตุผลในการประกาศใช้คือ เนื่องจากผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถ โดยเฉพาะผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถส่วนมากมักนิยมเสพยาเสพติดให้โทษหรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ ทำให้เกิดอุบัติเหตุสร้างความสูญเสียแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชนบนท้องถนนเป็นอันมาก สมควรมีบทบัญญัติกำหนดความผิดและกำหนดโทษเกี่ยวกับการเสพยาเสพติดให้โทษ หรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว และให้อำนาจผู้ตรวจการ พนักงานฝ่ายปกครอง หรือตำรวจ สั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถที่มีเหตุอันควรเชื่อว่าเมาสุราหรือของมีเมาอย่างอื่นหรือเสพยาเสพติดให้โทษ หรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่รับการตรวจหรือทดสอบถึงเหตุดังกล่าวได้

- พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2535 มีเหตุผลในการประกาศใช้คือ โดยที่ปรากฏว่าอุบัติเหตุที่เกิดจากรถที่ใช้ในการขนส่งวัตถุอันตราย ได้ก่อให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรงแก่ร่างกาย ชีวิต และทรัพย์สินของบุคคลภายนอก แต่โดยที่พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ยังไม่มีบทบัญญัติควบคุมการขนส่งวัตถุอันตรายไว้อย่างเพียงพอและเหมาะสม สมควรแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งวัตถุอันตรายเสียใหม่เพื่อความปลอดภัยในการขนส่ง

- พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2537 มีเหตุผลในการประกาศใช้ คือ โดยที่ปัจจุบันมีผู้นำรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคนแต่ไม่เกินสิบสองคน หรือรถยนต์ส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันกิโลกรัม ซึ่งจดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ไปใช้ประกอบการขนส่งเพื่อสินจ้างในลักษณะที่เป็นการแก่งแย่งแข่งขันกับผู้ได้รับอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง โดยมีได้รับอนุญาตให้ประกอบการขนส่งจากนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และโดยที่บทบัญญัติของกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกได้บัญญัติยกเว้นไว้มิให้ใช้บังคับแก่การขนส่งโดยรถยนต์ดังกล่าว เป็นเหตุให้ทางราชการไม่สามารถเข้าควบคุมและจัดระเบียบการขนส่งได้ จึงเป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติการให้เป็นไปตามกฎหมาย สมควรปรับปรุงบทบัญญัตินี้ดังกล่าวให้เหมาะสม

- พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2537 มีเหตุผลในการประกาศใช้ คือ เนื่องจากกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน ได้กำหนดให้ใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถมีอายุเพียงหนึ่งปี ทำให้ผู้ประกอบการอาชีพเป็นผู้ประจำรถจะต้องมาต่อใบอนุญาตทุก ๆ หนึ่งปี ซึ่งเป็นระยะเวลาที่สั้นมากทำให้เกิดความไม่สะดวกเสียเวลาและค่าใช้จ่ายแก่ผู้ประกอบการอาชีพดังกล่าวเป็นอย่างยิ่งในการที่จะต้องเดินทางมาต่อใบอนุญาตทุก ๆ ปี โดยเฉพาะผู้ที่เดินทางไปทำงานในจังหวัดอื่น การกำหนดระยะเวลาดังกล่าวจึงเป็นการเพิ่มภาระให้แก่ผู้ประกอบการดังกล่าวโดยไม่จำเป็น จึงสมควรให้มีการขยายอายุของใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถเพิ่มขึ้นจากหนึ่งปีเป็นสามปี

- พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2542 มีเหตุผลในการประกาศใช้ คือ โดยที่ในปัจจุบันอุบัติเหตุร้ายแรงที่เกิดบนท้องถนนอันเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลต่าง ๆ นั้น มีสาเหตุมาจากการที่ผู้ขับรถเมาสุราหรือของมีเมาอย่างอื่น เสพยาเสพติดให้โทษ หรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท รวมทั้งการปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อกันนานเกินไปจนทำให้ผู้ขับรถเกิดความตึงเครียด ดังนั้น เพื่อเป็นการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงอันเนื่องมาจากกรณีดังกล่าว สมควรกำหนดห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งใช้หรือยินยอมให้ผู้ขับรถซึ่งมีอาการหรือกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังกล่าวปฏิบัติหน้าที่ขับรถที่ใช้ในการขนส่ง และกำหนดให้มีหน้าที่ควบคุมดูแลและป้องกันมิให้ผู้ขับรถที่มีอาการหรือกระทำการเช่นนั้นขับรถที่ใช้ในการขนส่งด้วย รวมทั้งสมควรกำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถได้ไม่เกินสี่ชั่วโมงติดต่อกัน เพื่อไม่ให้เกิดความตึงเครียดจนเกินไป นอกจากนั้นสมควรกำหนดให้ผู้ปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถโดยไม่ได้รับใบอนุญาต และได้กระทำการใด ๆ อันเป็นความผิดที่กำหนดไว้สำหรับผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถ ต้องระวางโทษเช่นเดียวกับผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถที่กระทำความผิดดังกล่าวด้วย

- พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2542 มีเหตุผลในการประกาศใช้ คือ เนื่องจากพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ยังมิได้บัญญัติให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติสภาตำบลและองค์การบริหารส่วนตำบล พ.ศ. 2537 เพื่อที่จะให้มีการจัดสรรภาษีที่จัดเก็บได้ให้เป็นรายได้ขององค์การบริหารส่วนตำบลได้ นอกจากนี้โดยที่ถ้อยคำเกี่ยวกับราชการส่วน

ท้องถิ่นในกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกมีใช้อยู่หลายคำตามรูปแบบของราชการส่วนท้องถิ่นซึ่งมีอยู่หลากหลาย โดยเมื่อจัดตั้งราชการส่วนท้องถิ่นขึ้นใหม่ ก็จะต้องแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกทุกครั้ง เพื่อให้ราชการส่วนท้องถิ่นนั้นได้รับการจัดสรรภาษีรถ ดังเช่นในกรณีขององค์การบริหารส่วนตำบลนี้เป็นต้น ฉะนั้น เพื่อให้องค์การบริหารส่วนตำบลได้รับจัดสรรภาษีรถ และเพื่อปรับปรุงถ้อยคำเกี่ยวกับราชการส่วนท้องถิ่นให้ครอบคลุมถึงราชการส่วนท้องถิ่นทุกประเภท

- พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2546 มีเหตุผลในการประกาศใช้คือ โดยที่ปัจจุบันมีเจ้าของรถเป็นจำนวนมากละเลยหรือหลีกเลี่ยงการชำระภาษีรถประจำปี ทำให้มีภาษีรถประจำปีค้างชำระเพิ่มขึ้นทุกปี และเมื่อมีการเปลี่ยนเจ้าของรถก็เกิดข้อโต้แย้งในการชำระภาษีรถประจำปีที่ยังค้างชำระ สมควรปรับปรุงมาตรการในการจัดเก็บภาษีรถประจำปีที่ยังค้างชำระให้ได้ผลอย่างจริงจัง

- พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2550 มีเหตุผลในการประกาศใช้คือ เนื่องจากปัจจุบันสถานการณ์ราคาน้ำมันได้ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งปัญหาทางด้านมลภาวะทางอากาศที่เพิ่มมากขึ้น และเพื่อเป็นการส่งเสริมให้มีการใช้พลังงานอื่นทดแทนการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิง สนับสนุนการใช้พลังงานอย่างประหยัด และการใช้พลังงานสะอาดเพื่ออนุรักษ์สิ่งแวดล้อม อันจะเป็นการช่วยให้มีการใช้พลังงานอย่างเหมาะสมและคุ้มค่าและก่อให้เกิดผลดีต่อระบบเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมของประเทศ สมควรส่งเสริมการใช้รถที่ใช้พลังงานดังกล่าวโดยกำหนดให้มีอัตราภาษีประจำปีสำหรับรถเหล่านี้เป็นการเฉพาะ

- พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2557 มีเหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานาน สมควรปรับปรุงบทบัญญัติบางประการเสียใหม่ เพื่อให้สอดคล้องกับเทคโนโลยีการผลิตรถในปัจจุบันที่มีการพัฒนาเปลี่ยนแปลงไปมาก และเพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นอีกทั้งเพื่อเป็นการคุ้มครองผู้ใช้บริการการตรวจสภาพรถให้ได้รับความเป็นธรรม

- พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2557 มีเหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากปัจจุบันได้มีการปรับปรุงการบริหารราชการ ทำให้มีหน่วยงานของรัฐรูปแบบต่าง ๆ เกิดขึ้นเพิ่มเติมจากหน่วยงานทางราชการที่มีอยู่เดิม อีกทั้งหน่วยงานทางราชการเดิมบางหน่วยก็ได้มีการปรับเปลี่ยนฐานะหรือรูปแบบการดำเนินการใหม่ อันมีผลทำให้หน่วยงานนั้น ๆ มิได้มีฐานะเป็นกระทรวง ทบวง กรม หรือหน่วยงานตามที่กฎหมายกำหนดให้ได้รับยกเว้นการขออนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลและยกเว้นภาษีรถประจำปี อย่างไรก็ตาม เนื่องจากหน่วยงานที่เกิดขึ้นหรือปรับเปลี่ยนใหม่นั้นมีฐานะเป็นหน่วยงานของรัฐ สมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกเพื่อให้หน่วยงานดังกล่าวได้รับยกเว้นการขออนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลและยกเว้นภาษีรถประจำปี

สำหรับเนื้อหาของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มีทั้งสิ้น 169 มาตรา โดยแบ่งออกเป็นแต่ละหมวด ดังนี้

- หมวด 1 คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก (มาตรา 8 – มาตรา 15)
- หมวด 2 คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบก (มาตรา 16 – มาตรา 22)
- หมวด 3 การประกอบการขนส่ง (มาตรา 23 – มาตรา 51)
- หมวด 4 การชดเชยค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง (มาตรา 52 – มาตรา 64)
- หมวด 5 การรับจัดการขนส่ง (มาตรา 65 – มาตรา 70)
- หมวด 6 รถ (มาตรา 71 – มาตรา 91)
- หมวด 7 ผู้ประจำรถ (มาตรา 92 – มาตรา 111)
- หมวด 8 ผู้โดยสาร (มาตรา 112 – มาตรา 113)
- หมวด 9 สถานีขนส่ง (มาตรา 114 – มาตรา 125/1)
- หมวด 10 บทกำหนดโทษ (มาตรา 126 – มาตรา 163)
- บทเฉพาะกาล (มาตรา 164 – มาตรา 169)

2.2.3 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเนื่องจากกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ได้ประกาศใช้บังคับมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2473 นับเป็นเวลาเกือบห้าสิบปีแล้ว และในระหว่างระยะเวลาดังกล่าวมีการแก้ไขเพิ่มเติมมาแล้วประมาณยี่สิบครั้ง อย่างไรก็ตามก็ยังมิพบบัญญัติอีกหลายมาตราที่ใช้อยู่ไม่เหมาะสมกับกาลสมัยและสภาพการณ์ของบ้านเมือง สมควรปรับปรุงเสียใหม่ให้เหมาะสมและรัดกุมยิ่งขึ้น

ปัจจุบันมีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 จำนวนทั้งสิ้น 17 ครั้ง รายละเอียดดังนี้

- พระราชบัญญัติ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2524 ตราขึ้นเนื่องจากหลักเกณฑ์และอัตราการเก็บภาษีรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคนยังไม่เหมาะสม สมควรเปลี่ยนหลักเกณฑ์และอัตราภาษีรถยนต์ดังกล่าวเพื่อก่อให้เกิดการใช้น้ำมันโดยประหยัดตามสภาวะของการขาดแคลนน้ำมันในปัจจุบัน นอกจากนั้น สมควรเพิ่มอัตราภาษีรถยนต์ดังกล่าวสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคนที่นิติบุคคลบางประเภทเป็นเจ้าของ เพราะภาษีรถยนต์ย่อมถือเป็นรายจ่ายในการคำนวณกำไรสุทธิเพื่อเสียภาษีเงินได้ของนิติบุคคลดังกล่าวอยู่แล้ว

- พระราชบัญญัติ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2525 ตราขึ้นเนื่องจากปรากฏว่าพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 บัญญัติให้ “ผู้ใด” (อันหมายถึงเจ้าของกรรมสิทธิ์รถยนต์) จะไปขอจดทะเบียนรถให้ยื่นคำขอต่อนายทะเบียนแห่งท้องที่ที่ตนมีภูมิลำเนานั้น ยังไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์และความต้องการของประชาชนในปัจจุบัน เพราะประชาชนส่วนใหญ่ได้ซื้อรถยนต์ในระบบ “เช่า

ซื้อ” การขอตระเบียนรถจึงตกเป็นหน้าที่ของผู้ขายคือบริษัทรถยนต์ ซึ่งมีภูมิลำเนาอยู่ในที่ต่าง ๆ การต่อทะเบียนก็ดี การตรวจสอบสภาพรถยนต์ก็ดี จะต้องกระทำที่นายทะเบียนในท้องที่นั้นเมื่อประชาชนซื้อรถไปใช้ในท้องที่อื่น การกระทำตามพระราชบัญญัติรถยนต์นี้จึงเป็นการสร้างความเดือดร้อนให้แก่ประชาชนเป็นอย่างมาก และเมื่อมีการกระทำความผิดเกิดขึ้นก็ยากแก่การติดตามผู้กระทำความผิด เพราะเจ้าของรถและผู้ครอบครองมิใช่บุคคลคนเดียว

- พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2527 ตราขึ้นเนื่องจากมาตรา 6 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 บัญญัติห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถ เว้นแต่รถนั้นเป็นรถที่จดทะเบียนและเสียภาษีประจำปีสำหรับรถนั้นครบถ้วนถูกต้องแล้ว หากผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 6 วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาทตามมาตรา 59 โดยมีได้แยกประเภทความผิดกรณีการใช้รถที่จดทะเบียนแล้ว แต่ยังมีได้เสียภาษีประจำปีสำหรับรถนั้นให้ครบถ้วนถูกต้องภายในเวลาที่กำหนด ทำให้ผู้ใช้รถในกรณีที่ยังมิได้เสียภาษีประจำปีต้องได้รับโทษในอัตราเดียวกันกับกรณีการใช้รถที่ยังมิได้จดทะเบียนตามมาตรา 59 ซึ่งเป็นความผิดที่เปรียบเทียบไม่ได้ สมควรกำหนดแยกประเภทความผิดเกี่ยวกับการใช้รถที่จดทะเบียนแล้วแต่ยังมีได้เสียภาษีประจำปี ออกจากความผิดเกี่ยวกับการใช้รถที่ยังมิได้จดทะเบียน โดยให้มีอัตราโทษแตกต่างกันและมีอัตราโทษเหมาะสมแก่กรณีด้วย โดยกำหนดโทษสำหรับความผิดกรณีการใช้รถที่จดทะเบียนแล้ว แต่ยังมีได้เสียภาษีประจำปี เป็นความผิดที่เปรียบเทียบได้ นอกจากนั้น เนื่องจากได้มีการกำหนดให้รถใช้งานเกษตรกรรมเป็น “รถ” ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ซึ่งจะต้องมีการจดทะเบียนและผ่านการตรวจสอบสภาพรถ และเพื่อเป็นการส่งเสริมเกษตรกรรมของประเทศ สมควรกำหนดให้รถดังกล่าวได้รับยกเว้นค่าธรรมเนียมตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และโดยที่สมควรกำหนดให้เงินที่เป็นค่าธรรมเนียมแผ่นป้ายทะเบียนรถได้นำมาใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนเพื่อการผลิตแผ่นป้ายสำหรับยานพาหนะต่อไป โดยไม่ต้องจัดสรรให้แก่ราชการส่วนท้องถิ่น

- พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2528 ตราขึ้นด้วยปรากฏว่าการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่จดทะเบียนเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล หรือรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล จะใช้เป็นรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล หรือรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ซึ่งผิดไปจากประเภทจดทะเบียนไว้ไม่ได้ เป็นเหตุให้ประชาชนที่สามารถมีรถได้เพียงคันเดียวได้รับความเดือดร้อนโดยไม่มีเหตุอันสมควร

- พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2528 ตราขึ้นเนื่องจากพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ได้บัญญัติเกี่ยวกับคุณสมบัติและการออกใบอนุญาตให้แก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไว้ โดยกำหนดให้ผู้ที่จะมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ได้จะต้องมีอายุไม่ต่ำกว่าสิบแปดปีบริบูรณ์ แต่ในความเป็นจริงแล้วปรากฏว่าเด็กที่มีอายุไม่ต่ำกว่าสิบห้าปีและมีภูมิลำเนาอยู่ต่างจังหวัดนั้นส่วนมากมีรถจักรยานยนต์ใช้เป็นพาหนะทั้งสิ้น เพราะมีความจำเป็นที่จะต้องใช้รถจักรยานยนต์ขี่ไปโรงเรียนหรือใช้ในกิจการด้านอื่น ๆ เนื่องจากสถานศึกษาอยู่ห่างไกลจากบ้านมาก ซึ่งการกระทำดังกล่าวถือว่าเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย ดังนั้นเพื่อให้เด็กที่มีอายุไม่ต่ำกว่าสิบห้าปีมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ได้โดยไม่ผิดกฎหมาย จึงสมควรแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติดังกล่าวเสีย และเนื่องจากในปัจจุบัน

กฎหมายบัญญัติให้บุคคลที่มีอายุสิบห้าปีบริบูรณ์ต้องไปทำบัตรประจำตัวประชาชนทุกคน ดังนั้นจึงสมควรอนุญาตให้ผู้ที่มีอายุไม่ต่ำกว่าสิบห้าปีมีใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ได้เช่นเดียวกัน

- พระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 พ.ศ. 2529 มีเหตุผลในการประกาศใช้ คือ โดยที่ในปัจจุบันมีรถยนต์จำนวนมากใช้หรือเปลี่ยนไปใช้น้ำมันดีเซลหรือก๊าซเป็นเชื้อเพลิง ทำให้เกิดความจำเป็นในการส่งน้ำมันดีเซลหรือก๊าซเข้ามาในราชอาณาจักร ดังนั้นเพื่อป้องกันมิให้มีการเพิ่มจำนวนรถที่ใช้น้ำมันดีเซลหรือก๊าซเป็นเชื้อเพลิง และเพื่อเป็นการประหยัดเงินตราต่างประเทศในการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าว สมควรแก้ไขพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และโดยที่เป็นกรณีฉุกเฉินที่มีความจำเป็นเร่งด่วนในอันที่จะรักษาความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศ

- พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2530 มีเหตุผลในการประกาศใช้คือ เนื่องจากได้มีการโอนอำนาจหน้าที่และกิจการบริหารบางส่วนของกรมตำรวจ กระทรวงมหาดไทย เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน ไปเป็นของกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ในการนี้สมควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ให้สอดคล้องกับการโอนอำนาจหน้าที่และกิจการบริหารดังกล่าว และแก้ไขให้อธิบดีกรมการขนส่งทางบกหรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมการขนส่งทางบกมอบหมาย มีอำนาจเปรียบเทียบปรับในความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียวได้ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชน นอกจากนี้สมควรแก้ไขให้สถานตรวจสภาพที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกซึ่งเป็นของเอกชนมีส่วนในการตรวจสอบสภาพรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ด้วย

- พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2530 มีเหตุผลในการประกาศใช้คือ โดยที่ประเทศไทยได้ทำความตกลงกับประเทศในสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ว่าด้วยการยอมรับใบอนุญาตขับรถภายในประเทศซึ่งกันและกัน และโดยที่ประเทศไทยอาจทำความตกลงในการทำนองเดียวกันกับประเทศอื่น ๆ ด้วย ซึ่งความตกลงดังกล่าวจะมีผลให้ผู้มีใบอนุญาตขับรถที่ออกโดยพนักงานเจ้าหน้าที่หรือสมาคมยานยนต์ที่ได้รับอนุญาตจากรัฐบาลของประเทศในสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ หรือจากรัฐบาลของประเทศที่ประเทศไทยมีความตกลงด้วย สามารถใช้ใบอนุญาตขับรถนั้นขับรถในประเทศไทยได้ ทั้งนี้ เพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามพันธกรณีที่ประเทศไทยมีอยู่ต่างประเทศตามความตกลงดังกล่าว นอกจากนี้ เห็นสมควรกำหนดให้ใบอนุญาตขับรถระหว่างประเทศสำหรับรถยนต์ส่วนบุคคลและรถจักรยานยนต์ ที่ออกตามอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนน ทำ ณ นครเจนีวา ค.ศ. 1949 ซึ่งประเทศไทยได้ภาคยานุวัติเมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2505 เป็นใบอนุญาตขับรถชนิดหนึ่งตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

- พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2537 มีเหตุผลในการประกาศใช้คือ เนื่องจากผู้ได้รับอนุญาตเป็นผู้ขับรถที่จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ไม่อาจใช้ใบอนุญาตนั้นขับรถที่จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ได้ ทั้ง ๆ ที่โดยข้อเท็จจริงแล้ว ผู้ซึ่งมีความสามารถขับรถขนาดใหญ่ย่อมสามารถขับรถที่มีขนาดเล็กกว่าได้ สมควรกำหนดให้ผู้ได้รับ

ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ขั้รถที่จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ในบางประเภทได้

- พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2542 มีเหตุผลในการประกาศใช้คือ โดยที่กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ในปัจจุบันได้กำหนดบทนิยามคำว่า “รถยนต์ส่วนบุคคล” ไว้ไม่ชัดเจนและไม่สอดคล้องกับหลักการเกี่ยวกับการใช้บังคับกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก นอกจากนั้น ยังมีได้กำหนดให้ผู้ตรวจการเพื่อทำหน้าที่เป็นผู้ตรวจสอบการปฏิบัติเกี่ยวกับรถยนต์ให้เป็นไปตามกฎหมายโดยเฉพาะ ดังนั้น เพื่อให้บทนิยามคำว่า “รถยนต์ส่วนบุคคล” ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์มีความหมายชัดเจนโดยไม่มีความหมายครอบคลุมถึงรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคนแต่ไม่เกินสิบสองคนและรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันห้าร้อยกิโลกรัมซึ่งใช้ประกอบการขนส่งเพื่อสินจ้างที่อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และเพื่อให้การตรวจสอบการปฏิบัติเกี่ยวกับรถยนต์เป็นไปตามกฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับแนวทางการตรวจสอบการขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก สมควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ในส่วนที่เกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว

- พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2544 ตราขึ้นเนื่องจากในปัจจุบันมีผู้นำรถที่ขับเคลื่อนด้วยกำลังไฟฟ้ามาใช้และในอนาคตมีแนวโน้มว่าอาจจะมีการนำรถที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานอื่นมาใช้ภายในประเทศด้วย แต่โดยที่พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มิได้กำหนดอัตราภาษีประจำปีสำหรับรถลักษณะดังกล่าวไว้ สมควรกำหนดอัตราภาษีประจำปีสำหรับรถลักษณะดังกล่าว

- พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2546 ตราขึ้นเนื่องจากปัจจุบันการจดทะเบียนรถเพื่อให้ได้หมายเลขทะเบียนซึ่งเป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปยังไม่มีหลักเกณฑ์ที่เหมาะสม รวมทั้งยังมีการละเลยหรือหลีกเลี่ยงการชำระภาษีประจำปี ทำให้มีภาษีประจำปีค้างชำระเพิ่มขึ้นทุกปี สมควรกำหนดให้มีการประมวลหมายเลขทะเบียนซึ่งเป็นที่ยอมรับกัน อันจะเป็นการแก้ไขปัญหาการเลือกปฏิบัติ และช่วยเพิ่มรายได้ให้แก่รัฐอีกทางหนึ่ง ตลอดจนปรับปรุงมาตรการในการจัดเก็บภาษีประจำปีที่ดีค้างชำระให้ได้ผลอย่างจริงจัง และปรับปรุงอายุใบอนุญาตขับรถให้เหมาะสมยิ่งขึ้น รวมทั้งปรับปรุงคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของผู้มีสิทธิขอรับใบอนุญาตขับรถสาธารณะ

- พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2547 ตราขึ้นเนื่องจากปัจจุบันมีผู้นำรถจักรยานยนต์มาใช้รับส่งคนโดยสารเพื่อสินจ้างเป็นจำนวนมาก แต่กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ยังไม่มีบทบัญญัติในส่วนที่เกี่ยวกับการควบคุมการใช้รถจักรยานยนต์รับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสาร สมควรกำหนดให้มีบทบัญญัติในลักษณะดังกล่าว เพื่อให้การรับจ้างเป็นไปด้วยความเรียบร้อย และปลอดภัยแก่คนโดยสาร นอกจากนี้ สมควรกำหนดให้นายทะเบียนมีอำนาจเรียกผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถมาตรวจสอบคุณสมบัติหรือลักษณะต้องห้ามภายหลังที่ได้รับใบอนุญาตไปแล้วได้

- พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2550 ตราขึ้นเนื่องจากปัจจุบันสถานการณ์ราคาน้ำมันได้ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งปัญหาทางด้านมลภาวะทางอากาศที่เพิ่มมากขึ้น และเพื่อเป็นการส่งเสริมให้มีการใช้พลังงานอื่นทดแทนการใช้้ำมันเชื้อเพลิง สนับสนุนการใช้พลังงานอย่าง

ประหยัด และการใช้พลังงานสะอาดเพื่ออนุรักษ์สิ่งแวดล้อม รวมทั้งปัจจุบันมีผู้นำรถที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าและพลังงานอื่นโดยมิได้ใช้เครื่องยนต์มาใช้ภายในประเทศด้วย อันจะเป็นการช่วยให้มีการใช้พลังงานอย่างเหมาะสมและคุ้มค่า และก่อให้เกิดผลดีต่อระบบเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมของประเทศสมควรส่งเสริมการใช้รถที่ใช้พลังงานดังกล่าวและกำหนดให้มีอัตราภาษีประจำปีสำหรับรถเหล่านี้เป็นการเฉพาะ

- พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 15) พ.ศ. 2551 มีเหตุผลในการประกาศใช้คือ โดยที่ สหกรณ์ทรัพย์หลายประเภทสามารถจดจำนองเป็นประกันหนี้ได้ ดังเช่น เรือกำปั่น หรือเรือมีระวางตั้งแต่ 6 ตันขึ้นไป เรือกลไฟ หรือเรือยนต์มีระวางตั้งแต่ 5 ตันขึ้นไป แพ สัตว์พาหนะ สามารถจดจำนองได้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 703 ส่วนเครื่องจักรสามารถจดจำนองได้ตามกฎหมายเครื่องจักร แต่ปรากฏว่ารถยนต์ ได้แก่ รถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการ และรถยนต์ส่วนบุคคล รวมทั้งรถพ่วง รถบดถนน และรถแทรกเตอร์ เป็นสหกรณ์ทรัพย์ที่มีมูลค่าสูงแต่ไม่สามารถจดทะเบียนจำนองเป็นประกันหนี้ได้ตามกฎหมาย ในกรณีที่ต้องใช้เป็นประกันหนี้จึงต้องใช้วิธีการโอนขายแก่เจ้าหนี้ และทำเป็นสัญญาเช่าซื้อซึ่งต้องเสียค่าธรรมเนียมและค่าดอกเบี้ยในอัตราที่สูงเป็นภาระแก่ประชาชนและผู้ประกอบการหลายล้านคนทั่วประเทศ สมควรบรรเทาภาระดังกล่าวนี้ และทำให้รถดังกล่าวเป็นสินทรัพย์ที่มีมูลค่า มีราคา ที่สามารถจดจำนองเป็นประกันหนี้ได้ และผู้เป็นเจ้าของยังคงมีสิทธิ์ครอบครองใช้สอยได้ดังเดิม

- พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 16) พ.ศ. 2556 ตราขึ้นเนื่องจากปัจจุบันได้มีการปรับปรุงการบริหารราชการ ทำให้มีหน่วยงานของรัฐรูปแบบต่าง ๆ เกิดขึ้นเพิ่มเติมจากหน่วยงานทางราชการที่มีอยู่เดิม อีกทั้งหน่วยงานทางราชการเดิมบางหน่วยก็ได้มีการปรับเปลี่ยนฐานะหรือรูปแบบการดำเนินการใหม่ อันมีผลทำให้หน่วยงานนั้น ๆ มิได้มีฐานะเป็นกระทรวง ทบวง กรม หรือหน่วยงานตามที่กฎหมายกำหนดให้ได้รับการยกเว้นค่าธรรมเนียมและภาษีประจำปี อย่างไรก็ตาม เนื่องจากหน่วยงานที่เกิดขึ้นหรือปรับเปลี่ยนใหม่นั้นมีฐานะเป็นหน่วยงานของรัฐ สมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยรถยนต์เพื่อให้รถของหน่วยงานดังกล่าวได้รับการยกเว้นค่าธรรมเนียมและภาษีประจำปี

- พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 17) พ.ศ. 2557 ตราขึ้นเนื่องจากกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานาน สมควรปรับปรุงบทบัญญัติบางประการเสียใหม่ เพื่อให้สอดคล้องกับเทคโนโลยีการผลิตรถในปัจจุบันที่มีการพัฒนาเปลี่ยนแปลงไปมาก และสอดคล้องกับการใช้รถตลอดจนเพื่อให้การควบคุมและการกำกับดูแลการปฏิบัติตามกฎหมายดังกล่าวมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น และให้มีอัตราค่าธรรมเนียมและอัตราภาษีประจำปีสำหรับรถอื่นที่กำหนดในกฎกระทรวงที่เหมาะสม

สำหรับเนื้อหาของพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มีทั้งสิ้น 72 มาตรา โดยแบ่งออกเป็นแต่ละหมวด ดังนี้

หมวด 1 การจดทะเบียน เครื่องหมาย และการใช้รถ (มาตรา 6 – มาตรา 28)

หมวด 2 ภาษีประจำปี (มาตรา 29 – มาตรา 41)

หมวด 3 ใบอนุญาตขับรถ (มาตรา 42 – มาตรา 57 สัตต)

หมวด 4 บทกำหนดโทษ (มาตรา 58 – มาตรา 67 ทวิ)

บทเฉพาะกาล (มาตรา 68 – มาตรา 72)

2.3 การบังคับใช้กฎหมายและดำเนินคดีความผิดจราจร

2.3.1 การดำเนินคดีในชั้นเจ้าพนักงาน

2.3.1.1 กระบวนการจับกุมของเจ้าพนักงาน

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 142 เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถในเมื่อพบว่ารถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 6 หรือในกรณีเห็นว่าผู้ขับขี่หรือบุคคลใดในรถนั้นได้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ และดำเนินการตามมาตรา 140 วรรคแรก กล่าวคือ

- ว่ากล่าว ตักเตือนผู้ขับขี่ หรือ

- ออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้ ในกรณีที่ไม่มีพบตัวผู้ขับขี่ ให้ติดหรือผูกใบสั่งไว้ที่รถที่ผู้ขับขี่เห็นได้ง่าย และถ้าไม่สามารถติดหรือผูกใบสั่งไว้ที่รถได้ไม่ว่าด้วยเหตุใด ให้ส่งใบสั่งพร้อมพยานหลักฐานโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับไปยังภูมิลำเนาของเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถภายในระยะเวลาตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด นับแต่วันที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบการกระทำความผิด และให้ถือว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถได้รับใบสั่งนั้นเมื่อพ้นกำหนดสามสิบวันนับแต่วันส่ง

ในการจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรของประเทศไทย คู่มือในการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรไทย มีระบุเรื่องการปฏิบัติตนต่อประชาชนในการแจ้งข้อกล่าวหา และการเขียนใบสั่งจราจรไว้ดังนี้³⁸

1. การแนะนำตัว

การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรในการบังคับใช้กฎหมายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ หรือกฎหมายอื่น ๆ กับประชาชนที่กระทำความผิดกฎหมายนั้น ในบางครั้งย่อมทำให้ประชาชนเกิดความไม่พอใจในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว ดังนั้นเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร จึง

³⁸ กองบัญชาการศึกษา สำนักงานตำรวจแห่งชาติ , “องค์ความรู้ทฤษฎีในการจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร” ในคู่มือปฏิบัติงานด้านการจราจร, http://pknow.edupol.org/Course/C3/Kamppolice_group/subj_traffic/tf1/home.html สืบค้นเมื่อ 25 พฤศจิกายน 2557

จำเป็นจะต้องมีความอดทน อดกลั้นต่อสิ่งที่ได้รับจากประชาชน เช่น การพูดจาที่แสดงออกถึงความโกรธ พูดประชดประชันด้วยถ้อยคำที่ไม่สุภาพ ไม่ให้เกียรติเจ้าหน้าที่ ฯลฯ แต่สิ่งที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจะต้องตระหนักคือ การระมัดระวังในการใช้เสียง สำเนียงและถ้อยคำที่สุภาพ อ่อนน้อมกับประชาชนทุกครั้ง นอกจากนั้นแล้วในการพูดคุยเจ้าหน้าที่ตำรวจจะต้องมองตาผู้ที่สนทนาด้วย ไม่ใช่หูฟังแต่ตาไม่มองหน้าผู้พูดหรือผู้ฟัง และพยายามทำใจให้ว่างจากสิ่งวุ่นต่าง ๆ ในขณะที่พูดกับประชาชน และที่สำคัญที่สุดท่านกำลังเป็นผู้ให้บริการแก่ประชาชน ดังนั้นท่านจะต้องเป็นผู้ให้บริการที่ดี ถึงแม้ว่าท่านจะได้รับสิ่งตอบแทนที่ไม่พึงประสงค์ก็ตาม

2. การเข้าหาผู้ถูกจับกุม และการแจ้งข้อกล่าวหา

การเขียนใบสั่งในการออกใบสั่งตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ดังกล่าวมาแล้วนั้น ก่อนเขียนใบสั่ง ขณะเขียนใบสั่งและหลังการเขียนใบสั่งจะต้องถือปฏิบัติตามหนังสือ กองบัญชาการตำรวจนครบาล ที่ 0609.(อก.)43/24123 ลงวันที่ 16 ตุลาคม 2541 เรื่องแนวทางการปฏิบัติงานด้านจราจร และหนังสือกองบังคับการตำรวจจราจรที่ 0609.(จร.) 66/7488 ลงวันที่ 20 ตุลาคม 2541 เรื่อง ขั้นตอนการบังคับใช้กฎหมาย ในการจับกุม และการสอบสวนคดีความผิดเกี่ยวกับการจราจรโดยเคร่งครัด ซึ่งสามารถสรุปเป็นขั้นตอนในการปฏิบัติ ดังต่อไปนี้

1. ผู้จับกุมต้องอยู่ในจุดหรือตำแหน่งที่เปิดเผย เห็นได้ชัดเจนไม่แอบแฝงซ่อนเร้นการแสดงตัวต้องแสดงตัวอย่างเปิดเผยให้ประชาชนเห็นเด่นชัด การดักจับโดยอำพรางหรือซุ่มดักจับให้เลิกโดยเด็ดขาด

2. การเรียกหรือหยุดรถเพื่อจับ ให้ใช้สัญญาณนกหวีดหรือสัญญาณมือด้วยท่าทางที่ถูกต้องและสุภาพ พร้อมทั้งชี้แนะให้หยุดรถในลักษณะที่ปลอดภัย ไม่กีดขวางการจราจร

3. การเข้าหาผู้ถูกจับกุม ให้เข้าหาทางด้านผู้ถูกจับกumnั่งอยู่ แสดงการทักทายด้วยท้าวานทยัตต์ พร้อมกับชี้ว่าจาที่สุภาพว่า สวัสดีครับ แล้วชี้แจงเหตุผลของการเรียกรถให้หยุด พร้อมแจ้งข้อกล่าวหา (ที่ชัดเจน) จากนั้นจึงสามารถขอตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่รถได้ ห้ามยึดกุญแจรถโดยไม่มีเหตุอันสมควรและห้ามใช้มือหรือวัตถุสิ่งของที่ถืออยู่ เช่น วิทยุสื่อสารหรือเสาอากาศทุบรถ หรือเคาะรถของผู้ถูกจับกุมโดยเด็ดขาด ทั้งนี้ การจับกุมต้องไม่เป็นลักษณะการจ้องจับผิดหรือหวังผลประโยชน์ตอบแทน ควรจับกุมในข้อหาที่มีผู้ฝ่าฝืนได้กระทำชัดเจนแล้ว ไม่เป็นการเรียกรถเพื่อที่จะหาความผิดจับกุม และการจับกุมต้องกระทำอย่างเสมอภาคกัน

4. การพูดคุยหรือชี้แจง ให้ใช้คำสุภาพ ห้ามใช้คำพูดว่า "ลื้อ,อ้าว,มึง,กู ฯลฯ" หรือคำพูดที่ไม่สุภาพ อย่างเด็ดขาด พึงระมัดระวังกริยาที่ไม่มีมารยาท

5. การเขียนใบสั่งต้องดำเนินการโดยไม่ชักช้า เปิดเผย ชัดเจน ถูกต้อง เรียบร้อย มอบให้กับผู้ถูกจับกุมไป ณ จุดที่จับกumnั้น เมื่อเสร็จแล้วควรทำความเคารพ ด้วยท้าวานทยัตต์ อีกครั้ง

6. ห้ามนำผู้ถูกจับกุมเข้าไปในตู่ยามหรือตู้ควบคุมสัญญาณไฟ เพื่อพูดคุยหรือเขียนใบสั่งโดยเด็ดขาด เพราะจะทำให้ผู้พบเห็นเกิดภาพพจน์ที่ไม่ดีงามต่อตำรวจจราจร รับผิดชอบใบสั่งแจ้งข้อหาให้ชัดเจน มอบให้ผู้ขับขี่โดยเร็ว แล้วทำความเคารพด้วยท่าวันทยหัตถ์ พร้อมกับกล่าวคำว่าขอบคุณครับ หรือขอโทษครับอีกครั้ง

7. การว่ากล่าวตักเตือนตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 นั้นสามารถกระทำได้ ด้วยกริยาวาจาที่สุภาพ ห้ามใช้ถ้อยคำในลักษณะต่อรอง เช่น "จะเอาอย่างไร" จะเสียค่าปรับที่โรงพักหรือเสียค่าปรับที่นี่" อันเป็นการแสดงเจตนาที่ไม่บริสุทธิ์

8. การนำส่งใบอนุญาตขับขี่ ต้องดำเนินการส่งให้สถานีตำรวจท้องที่หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทันที หรือกรณีมีความจำเป็นภายใน 8 ชั่วโมงหลังจากที่จับกุมและเขียนใบสั่งแล้ว

การดำเนินการดังกล่าวสามารถดำเนินการต่อผู้กระทำผิดจราจรได้ทุกความผิด ยกเว้น ความผิดที่กำหนดไว้ในมาตรา 157/1 มาตรา 159 มาตรา 160 มาตรา 160 ทวิ และมาตรา 160 ตรี ห้ามมิให้ว่ากล่าวตักเตือนหรือทำการเปรียบเทียบปรับ ต้องนำตัวส่งพนักงานสอบสวนเพื่อสอบสวนส่งฟ้องต่อศาลตามเขตอำนาจต่อไป เช่น ความผิดฐานขับขี่รถภายใต้อิทธิพลของยาเสพติด การขับรถในขณะหย่อนความสามารถ เมาสุรา ผิดปกติวิสัย หรือไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้อื่น การขับแข่งรถในทาง เป็นต้น สำหรับใบสั่งที่เจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้ออกให้แก่ผู้ขับขี่ที่กระทำผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ นั้น ถือว่าเป็นใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ด้วย ในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่เรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ สำหรับเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้เรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ ต้องรับนำใบอนุญาตขับขี่ที่เรียกเก็บไว้ไปมอบให้พนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจทำการสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ภายในเวลา 8 ชั่วโมงนับแต่เวลาที่ออกใบสั่ง³⁹

อนึ่ง ใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ที่เจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ออกให้ดังกล่าว นั้น สามารถใช้แทนใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นการชั่วคราวไม่เกิน 7 วัน เมื่อเจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือพนักงานสอบสวนได้ว่ากล่าวตักเตือน หรือทำการเปรียบเทียบปรับ และผู้ขับขี่ได้ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบแล้ว ให้คืนใบอนุญาตขับขี่แก่ผู้นั้นทันที⁴⁰

สำหรับกระบวนการจับกุมของเจ้าพนักงานอื่นๆ ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ กฎหมายให้อำนาจผู้ตรวจการ⁴¹ เรียกรถให้หยุดเพื่อทำการตรวจสอบ และเมื่อเชื่อว่ามีกระทำความ

³⁹ พระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ มาตรา 140 วรรคสาม

⁴⁰ พระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ มาตรา 140 วรรคสี่

⁴¹ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ มาตรา 50

เป็นการฝ่าฝืนกฎหมาย ให้เจ้าพนักงานนั้นๆ มีอำนาจจับกุมผู้ฝ่าฝืนได้ เมื่อได้ทำการจับกุมแล้วให้นำตัวผู้ฝ่าฝืนส่งเจ้าพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจเพื่อดำเนินคดีต่อไป

2.3.1.2 กระบวนการเปรียบเทียบปรับ

เมื่อมีการกระทำผิดและเจ้าพนักงานได้ออกใบสั่งแล้ว ผู้กระทำความผิดจะต้องมารายงานตัวเพื่อให้พนักงานสอบสวนทำการสอบสวนเปรียบเทียบปรับ สำหรับอธิบดีกรมการขนส่งทางบกหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายนั้น มีอำนาจเปรียบเทียบปรับผู้กระทำความผิดในคดีความผิดต่อพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ และพระราชบัญญัติรถยนต์ฯ ที่มีโทษปรับสถานเดียวและผู้ต้องหายอมให้เปรียบเทียบ⁴² ในทางปฏิบัติอธิบดีกรมการขนส่งทางบกได้มอบอำนาจในการเปรียบเทียบปรับบรรดาความผิดต่อพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ และพระราชบัญญัติรถยนต์ฯ ที่มีโทษปรับสถานเดียวให้แก่พนักงานสอบสวนทำการเปรียบเทียบปรับแทนได้

ผลของการเปรียบเทียบปรับตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ และพระราชบัญญัติรถยนต์ฯ ดังกล่าว เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามจำนวนที่อธิบดีหรือผู้ที่อธิบดีมอบหมายเปรียบเทียบภายในสามสิบวันแล้ว ถือว่าคดีเลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา⁴³ และเมื่อคดีอาญาเลิกกัน สิทธินำคดีอาญามาฟ้องก็ระงับ⁴⁴

สำหรับการเปรียบเทียบปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ ซึ่งกระทำโดยพนักงานสอบสวนนั้น เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือสถานที่ที่อธิบดีกำหนดแล้ว ถือว่าคดีอาญาเป็นอันเลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาเช่นกัน

หลักการเปรียบเทียบคดีตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกของพนักงานสอบสวนตามระเบียบการตำรวจเกี่ยวกับคดี ลักษณะที่ 9 บทที่ 3 มีดังนี้

(1) การกระทำผิดต่อ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 นอกจากความผิดที่กำหนดไว้ในมาตรา 140 วรรคสองให้พนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจทำการสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มีอำนาจเปรียบเทียบ หรือว่ากล่าวตักเตือนได้

⁴² พระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ มาตรา 163 และพระราชบัญญัติรถยนต์ฯ มาตรา 67 ทวิ

⁴³ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 37

⁴⁴ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 39 (3)

(2) วิธีการเปรียบเทียบตลอดจนการกำหนดค่าเปรียบเทียบแก่ผู้กระทำผิด การส่งสำนวนการเปรียบเทียบให้พนักงานอัยการ การรับเงินค่าปรับความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียวซึ่งผู้กระทำผิดนำเงินค่าปรับอย่างสูงสำหรับความผิดนั้นมาชำระเพื่อขอให้คดีเลิก ให้ปฏิบัติอย่างเดียวกับการเปรียบเทียบคดีอาญาอื่นๆโดยอนุโลม

(3) ให้พนักงานสอบสวน ผู้ทำการเปรียบเทียบออกใบเสร็จรับเงินให้แก่ผู้ต้องหารับไป โดยให้ผู้ต้องหาลงลายมือชื่อไว้เป็นสำคัญในต้นข้อใบเสร็จรับเงินนั้น

(4) การชำระค่าปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ทางไปรษณีย์แม้ผู้ได้รับใบสั่งไม่ปรากฏตัวต่อพนักงานสอบสวน เมื่อชำระค่าปรับครบถูกต้องแล้วให้คดีเป็นอันเลิกกัน พนักงานสอบสวนขอที่จะต้องบันทึกการเปรียบเทียบแล้วส่งไปยังพนักงานอัยการเพื่อตรวจสอบตาม ป.วิ อ. มาตรา 142 วรรคท้าย (ข้อหาหรืออัยการสูงสุดที่ 56/2540)

(5) ผู้ต้องหาลงลายมือชื่อยินยอมชำระค่าปรับในใบสั่งแล้ว ผู้ต้องหาสามารถมอบหมายให้ผู้อื่นนำใบสั่งไปชำระค่าปรับแทนได้โดยผู้ต้องหาไม่ต้องไปรายงานตัวต่อพนักงานสอบสวน และผู้ไปชำระค่าปรับแทน รับใบขับขี่และใบเสร็จรับเงินให้กับผู้ที่ได้รับใบสั่งนั้นได้ โดยผู้ต้องหาไม่ต้องไปรายงานตัวต่อพนักงานสอบสวนเพื่อให้พนักงานสอบสวนแจ้งข้อหาให้ทราบตาม ป.วิ อ. มาตรา 134 ตามหลักกฎหมายทั่วไป เพราะตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 141 ซึ่งเป็นกฎหมายพิเศษได้บัญญัติให้ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถสามารถชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบไว้ในใบสั่ง ณ สถานที่และภายในวัน เวลา ที่ระบุไว้ในใบสั่งได้โดยไม่ต้องไปรายงานตัว (คณะกรรมการกฤษฎีกา คณะที่ 9 นร.0601/506 ลง 7 มิถุนายน 2543)

(6) จำเลยให้การรับสารภาพในชั้นสอบสวนในข้อหาขับรถประมาทเป็นเหตุให้ทรัพย์สินของผู้อื่นได้รับเสียหาย และยินยอมให้พนักงานสอบสวนเปรียบเทียบปรับ ผลของการเปรียบเทียบปรับไม่ใช่คำพิพากษาในส่วนอาญาตาม ป.วิ อ.มาตรา 46 ดังนั้น การพิพากษาคดีส่วนแพ่งจึงไม่จำต้องถือข้อเท็จจริงตามคดีที่บัญญัติไว้ในบทมาตราดังกล่าว และจำเลยอาจนำสืบโต้แย้งเป็นอย่างอื่นได้ (ฎีกาที่ 4949/2528)

2.3.1.3 การดำเนินการต่อผู้กระทำผิดจราจรร้ายแรงหรือกรณีไม่ยอมให้เปรียบเทียบปรับ

การดำเนินการต่อผู้กระทำผิดจราจรร้ายแรง หรือกรณีที่ผู้กระทำผิดจราจรไม่ยอมให้เปรียบเทียบปรับ พนักงานสอบสวนผู้รับผิดชอบต้องทำการสอบสวน แล้วดำเนินการตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา หรือหากอยู่ในอำนาจศาลแขวงก็ให้ดำเนินการตามพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวง และวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง แล้วแต่กรณี

หากเป็นคดีที่อยู่ในอำนาจศาลแขวงที่จะพิจารณาพิพากษาได้ จะต้องดำเนินการตามพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง พ.ศ. 2499 มาตรา 7 กล่าวคือ เมื่อมีการจับตัวผู้ต้องหาแล้ว ให้พนักงานสอบสวนผู้รับผิดชอบส่งตัวผู้ต้องหาพร้อมด้วยสำนวนการสอบสวนไปยังพนักงานอัยการ เพื่อให้พนักงานอัยการยื่นฟ้องต่อศาลแขวงให้ทันภายในกำหนดเวลาสี่สิบแปดชั่วโมงนับแต่เวลาที่ผู้ต้องหาถูกจับ แต่มิให้นับเวลาเดินทางตามปกติที่นำตัวผู้ต้องหาจากที่จับมายังที่ทำการของพนักงานสอบสวน จากที่ทำการของพนักงานสอบสวนหรือจากที่ทำการของพนักงานอัยการมาศาลเข้าในกำหนดเวลาสี่สิบแปดชั่วโมงนั้นด้วย

ในกรณีที่ไม่มีกรจับแต่พนักงานสอบสวนได้แจ้งข้อหาแก่ผู้ต้องหาแล้ว ให้พนักงานสอบสวนผู้รับผิดชอบส่งสำนวนการสอบสวนไปยังพนักงานอัยการพร้อมกับส่งให้ผู้ต้องหาไปพบพนักงานอัยการเพื่อให้พนักงานอัยการยื่นฟ้องต่อศาลแขวงให้ทันภายในกำหนดเวลาสี่สิบแปดชั่วโมงนับแต่เวลาที่ผู้ต้องหาได้รับแจ้งข้อหา แต่มิให้นับเวลาเดินทางตามปกติจากที่ทำการของพนักงานสอบสวนหรือจากที่ทำการของพนักงานอัยการมาศาลเข้าในกำหนดเวลาสี่สิบแปดชั่วโมงนั้นด้วย

ในกรณีที่เกิดความจำเป็นไม่สามารถฟ้องผู้ต้องหาต่อศาลให้ทันภายในกำหนดเวลาดังกล่าวในวรรคหนึ่งหรือวรรคสอง ให้พนักงานสอบสวนหรือพนักงานอัยการ แล้วแต่กรณี ยื่นคำร้องต่อศาลเพื่อขอผิดฟ้องต่อไปได้อีกคราวละไม่เกินหกวัน แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกินสามคราว ในการวินิจฉัยคำร้องเช่นว่านี้ ถ้ามีการขอให้ชังผู้ต้องหาด้วยหรือผู้ต้องหาแสดงตัวต่อศาล ให้ศาลสอบถามผู้ต้องหาว่าจะมีข้อคัดค้านประการใดหรือไม่ และศาลอาจเรียกพนักงานสอบสวนหรือพนักงานอัยการมาชี้แจงเหตุจำเป็นหรืออาจเรียกพยานมาเบิกความประกอบก็ได้

เมื่อศาลสั่งอนุญาตให้ผิดฟ้องครบสามคราวแล้ว หากพนักงานสอบสวนหรือพนักงานอัยการยื่นคำร้องต่อศาลเพื่อขอผิดฟ้องต่อไปอีกโดยอ้างเหตุจำเป็น ศาลจะอนุญาตตามขอนั้นได้ก็ต่อเมื่อพนักงานสอบสวนหรือพนักงานอัยการได้แสดงถึงเหตุจำเป็นและนำพยานมาเบิกความประกอบจนเป็นที่พอใจแก่ศาล ถ้ามีการขอให้ชังผู้ต้องหาด้วยหรือผู้ต้องหาแสดงตัวต่อศาล ให้ศาลสอบถามผู้ต้องหาว่าจะมีข้อคัดค้านประการใดหรือไม่ ในกรณีเช่นว่านี้ ศาลมีอำนาจสั่งอนุญาตให้ผิดฟ้องต่อไปได้คราวละไม่เกินหกวัน แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกินสองคราว

ผู้ต้องหาจะแต่งทนายความเพื่อแถลงข้อคัดค้านและซักถามพยานก็ได้

ในระหว่างการสอบสวนของพนักงานสอบสวน หากผู้ต้องหาซึ่งถูกแจ้งข้อหาได้หลบหนีไป ให้พนักงานสอบสวนผู้รับผิดชอบทำการสอบสวนต่อไปโดยเร็ว และถ้าการสอบสวนได้เสร็จสิ้นลงแล้ว ให้พนักงานสอบสวนผู้รับผิดชอบส่งสำนวนการสอบสวนไปยังพนักงานอัยการเพื่อพิจารณาส่งต่อไป โดยให้นำมาตรา 141 แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาใช้บังคับโดยอนุโลม ในกรณีที่

ระยะเวลาการขอคัดฟ้องตามมาตรานี้ได้สิ้นสุดลงในระหว่างที่ผู้ต้องหาหลบหนี และพนักงานอัยการมีคำสั่งฟ้อง พนักงานอัยการอาจขออนุญาตฟ้องคดีต่ออัยการสูงสุดตามมาตรา 9 ไว้ก่อนก็ได้

สำหรับคดีความผิดต่อกฎหมายจราจรที่มีได้อยู่ในอำนาจการพิจารณาพิพากษาของศาลแขวง ในกรณีที่เป็นการผิดลหุโทษ หรือความผิดที่มีอัตราโทษไม่สูงกว่าความผิดลหุโทษ พนักงานสอบสวนจะควบคุมผู้ถูกจับไว้ได้เท่าเวลาที่จะถามคำให้การ และเท่าที่จะรู้ตัวว่าเป็นใครอยู่ที่ใดเท่านั้น ส่วนความผิดอื่นที่มีโทษลหุโทษ พนักงานสอบสวนมีอำนาจควบคุมได้ 48 ชั่วโมงนับแต่เวลาที่ผู้ถูกจับมาถึงที่ทำการของพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ แต่มีให้นับเวลาการเดินทางตามปกติที่นำตัวผู้ถูกจับมาศาลรวมเข้าในกำหนดเวลา 48 ชั่วโมงนั้นด้วย ในกรณีที่มีเหตุจำเป็นเพื่อทำการสอบสวนหรือมีเหตุจำเป็นอย่างอื่น จะยืดเวลาเกินกว่า 48 ชั่วโมงได้เท่าที่มีเหตุจำเป็นแต่มีให้เกิน 7 วัน ถ้าเกินความจำเป็นที่จะควบคุมผู้ถูกจับไว้เกินกว่ากำหนดเวลาดังกล่าวข้างต้นเพื่อให้การสอบสวนเสร็จสิ้น ให้ส่งผู้ต้องหามาศาลให้พนักงานสอบสวนยื่นคำร้องต่อศาลขอหมายขังผู้ต้องหานั้นไว้

ในกรณีความผิดอาญาที่ได้กระทำความผิด มีอัตราโทษจำคุกอย่างสูงไม่เกินหกเดือนหรือปรับไม่เกินห้าร้อยบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ศาลมีอำนาจสั่งขังได้ครั้งเดียว มีกำหนดไม่เกิน 7 วัน ในกรณีความผิดอาญาที่มีอัตราโทษจำคุกอย่างสูงเกินกว่าหกเดือนแต่ไม่ถึงสิบปี หรือปรับเกินกว่าห้าร้อยบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ศาลมีอำนาจสั่งขังหลายครั้งติดต่อกันได้ แต่ครั้งหนึ่งต้องไม่เกิน 12 วัน และรวมกันทั้งหมดต้องไม่เกิน 48 วัน ในกรณีที่ศาลสั่งขังครบ 48 วันแล้ว หากพนักงานอัยการ หรือพนักงานสอบสวนยื่นคำร้องต่อศาลเพื่อขอขังต่อไปอีกโดยอ้างถึงเหตุจำเป็นศาลจะสั่งขังต่อไปได้ ก็ต่อเมื่อพนักงานอัยการ หรือพนักงานสอบสวนได้แสดงถึงเหตุจำเป็นและนำพยานหลักฐานมาให้ศาลได้สอบสวนจนเป็นที่พอใจแก่ศาล การไต่สวนชั้นนี้ผู้ต้องหาจะแต่งตั้งทนายเพื่อแถลงข้อคัดค้าน และซักถามพยานก็ได้⁴⁵

2.3.1.4 การดำเนินการต่อผู้กระทำผิดในกรณีเพิกเฉยต่อใบสั่งหรือคำสั่งของเจ้าพนักงาน

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 141 ทวิ

(1) ในกรณีที่ทราบที่อยู่ของผู้ขับขี่หรือที่อยู่ของเจ้าของรถ ให้พนักงานสอบสวนออกหมายเรียกผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถให้มารายงานตัวที่พนักงานสอบสวน ในกรณีดังกล่าวนี้ ผู้ได้รับหมายเรียกต้องมารายงานตัวตามวัน เวลา และ ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในหมายเรียก และให้พนักงานสอบสวนดำเนินการเปรียบเทียบและว่ากล่าวตักเตือนผู้ได้รับหมายเรียกดังกล่าว

⁴⁵ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 87

(2) ในกรณีที่ไม้อาจส่งหมายเรียกให้แก่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถได้ ให้พนักงานสอบสวนแจ้งเป็นหนังสือไปยังนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก เพื่อให้นายทะเบียนแจ้งให้ผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นไปรายงานตัวที่พนักงานสอบสวนตามหมายเรียก ถ้าผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีเป็นเพียงตัวแทนของเจ้าของรถ ให้ผู้มาติดต่อแจ้งให้เจ้าของรถทราบเพื่อไปรายงานตัวที่พนักงานสอบสวนตามหมายเรียก ในกรณีดังกล่าวนี้ให้นายทะเบียนรับชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นไว้เป็นการชั่วคราวจนกว่าจะได้รับแจ้งจากพนักงานสอบสวนว่าได้มีการปฏิบัติตามหมายเรียกนั้นแล้ว การรับชำระภาษีประจำปีไม่เป็นที่เหตุให้ผู้ไม่ต้องชำระเงินเพิ่มตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก แล้วแต่กรณี

สำหรับในกรณีที่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ ให้ติดหรือผูกใบสั่งไว้ที่รถที่ผู้ขับขี่เห็นได้ง่าย และถ้าไม่สามารถติดหรือผูกใบสั่งไว้ที่รถได้ไม่ว่าด้วยเหตุใด ให้ส่งใบสั่งพร้อมพยานหลักฐานโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับไปยังภูมิลำเนาของเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถภายในระยะเวลาตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด นับแต่วันที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบการกระทำความผิดและให้ถือว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถได้รับใบสั่งนั้นเมื่อพ้นกำหนดสามสิบวันนับแต่วันส่ง และเมื่อพ้นระยะเวลาตามที่กำหนดให้ไปรายงานแล้วไม่มีผู้ใดมารายงานตัวตามใบสั่งก็จะดำเนินการออกหมายเรียกและตรวจสอบข้อมูลใบสั่งต่อผู้เป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถหมายเลขทะเบียนที่ปรากฏตามใบสั่ง โดยวิธีการเช่นเดียวกับการดำเนินการในกรณีที่พบตัวผู้กระทำความผิดข้างต้น ⁴⁶

2.3.2 การดำเนินการในชั้นพนักงานอัยการ

2.3.2.1 การดำเนินคดีที่อยู่ในอำนาจศาลแขวง

สำหรับคดีที่อยู่ในอำนาจของศาลแขวงที่จะพิจารณาพิพากษาได้ พนักงานอัยการจะต้องฟ้องคดีภายในระยะเวลา 48 ชั่วโมงนับแต่เวลาที่ผู้ต้องหาถูกจับ หากมีเหตุจำเป็นไม่สามารถฟ้องผู้ต้องหาต่อศาลได้ทันภายในกำหนดเวลาดังกล่าวได้ พนักงานอัยการจะต้องยื่นคำร้องขอผิดฟ้องและฝากขังต่อศาลเช่นเดียวกับการดำเนินการในชั้นพนักงานสอบสวน ⁴⁷

⁴⁶ มณฑลทัณฑ์ บุนนาค , ทศนะของผู้ขับรถยนต์และบุคลากรในกระบวนการยุติธรรมต่อการกำหนดกฎหมายวิธีพิจารณาความสำหรับคดีจราจรขึ้นเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย และช่วยแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร , วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารคดี คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ , 2538, หน้า 43-46.

⁴⁷ พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาคดีอาญาในศาลแขวง พ.ศ. 2499 มาตรา 7

อนึ่ง ในกรณีที่กรณีผู้ต้องหาหลบหนีจากการควบคุม หรือกักขัง หรือส่งตัวผู้ต้องหาไปดำเนินคดีที่ศาลอื่นและต่อมาปรากฏว่าผู้ต้องหาไม่อยู่ในอำนาจของศาลนั้นๆ มิให้นำระยะเวลาที่ผู้ต้องหาหลบหนี หรือระยะเวลาที่ผู้ต้องหาถูกควบคุม หรือขังตามกฎหมายนั้นๆ เข้าในกำหนดเวลาที่กฎหมายบัญญัติให้ขออนุญาตผิดฟ้องดังกล่าวข้างต้น⁴⁸

เมื่อพนักงานสอบสวนได้ทำการสอบสวนและส่งตัวผู้กระทำความผิดให้พนักงานอัยการดำเนินการต่อไปแล้ว พนักงานอัยการจะดำเนินการฟ้องคดีแยกไว้เป็น 2 กรณี

1. ในคดีอาญาที่อยู่ในอำนาจศาลแขวงที่จะพิจารณาพิพากษาได้ ถ้าผู้ต้องหาให้การรับสารภาพตลอดข้อหาต่อพนักงานสอบสวน ให้พนักงานสอบสวนนำผู้ต้องหายังพนักงานอัยการหรือส่งให้ผู้ต้องหาไปพบพนักงานอัยการในกรณีที่ผู้ต้องหามีได้ถูกควบคุมตัวเพื่อฟ้องศาลโดยมิต้องทำการสอบสวน และให้ฟ้องด้วยวาจา ให้ศาลถามผู้ต้องหาว่าจะให้การประการใด และถ้าผู้ต้องหายังให้การรับสารภาพ ให้ศาลบันทึกคำฟ้อง คำรับสารภาพ และทำคำพิพากษาในบันทึกฉบับเดียวกันแล้วให้โจทก์จำเลยลงชื่อไว้ในบันทึกนั้น ถ้าผู้ต้องหาให้การปฏิเสธให้ศาลสั่งให้พนักงานอัยการรับตัวผู้ต้องหาคืนเพื่อดำเนินการต่อไป⁴⁹ ซึ่งในทางปฏิบัติพนักงานอัยการจะทำคำฟ้องมาเป็นหนังสือ ที่เรียกว่า บันทึกหลักฐานการฟ้องคดีด้วยวาจา

2. กรณีผู้ต้องหาต่อสู้คดี พนักงานอัยการจะฟ้องคดีได้ต่อเมื่อมีการสอบสวนโดยพนักงานสอบสวนแล้ว ถ้าไม่มีการสอบสวน พนักงานอัยการไม่มีอำนาจฟ้องคดี ส่วนคำฟ้องพนักงานอัยการสามารถฟ้องคดีด้วยวาจาได้เหมือนกับกรณีที่ผู้ต้องหาในการรับสารภาพดังกล่าว

อนึ่ง การฟ้องคดีที่อยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลแขวงในท้องที่ที่ไม่มีศาลแขวงตั้งอยู่ พนักงานอัยการสามารถฟ้องคดีต่อศาลจังหวัดที่มีเขตอำนาจ และเมื่อฟ้องคดีต่อศาลดังกล่าว การดำเนินคดีและการดำเนินกระบวนการพิจารณา ใช้วิธีพิจารณาเหมือนกับการดำเนินคดีและการดำเนินกระบวนการพิจารณาในศาลแขวงโดยนำบทบัญญัติในพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง พ.ศ. 2499 และแก้ไขเพิ่มเติมไปใช้⁵⁰

2.3.2.2 การดำเนินคดีที่ไม่อยู่ในอำนาจศาลแขวง

การดำเนินคดีที่ไม่อยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลแขวง จะต้องอยู่ภายใต้บังคับแห่งบทบัญญัติของประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาโดยเคร่งครัดในกรณีความผิดที่ได้กระทำมีอัตราโทษจำคุกอย่างสูงไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินห้าร้อยบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ศาลมี

⁴⁸ พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาคดีอาญาในศาลแขวง พ.ศ. 2499 มาตรา 7 ทวิ

⁴⁹ พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาคดีอาญาในศาลแขวง พ.ศ. 2499 มาตรา 20

⁵⁰ พระราชบัญญัติให้นำวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวงมาใช้บังคับในศาลจังหวัด พ.ศ. 2520 มาตรา 3

อำนาจสั่งชั่งได้ครั้งเดียวมีกำหนดไม่เกิน 7 วัน ในกรณีความผิดที่ได้กระทำมีอัตราโทษจำคุกอย่างสูงเกินกว่าหกเดือนแต่ไม่ถึงสิบปี หรือปรับเกินกว่าห้าร้อยบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ศาลอำนาจสั่งชั่งหลายครั้งติดต่อกันได้ แต่ครั้งหนึ่งต้องไม่เกิน 12 วัน และรวมกันทั้งหมดต้องไม่เกิน 48 วัน

บรรดาความผิดตามกฎหมายจราจรของประเทศไทยในปัจจุบันนี้ มีอัตราโทษจำคุกอย่างสูงไม่เกิน 10 ปี หรืออัตราโทษปรับไม่เกิน 200,000 บาท ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 87 บัญญัติให้ในกรณีความผิดอาญาที่มีอัตราโทษจำคุกอย่างสูงตั้งแต่สิบปีขึ้นไป จะมีโทษปรับด้วยหรือไม่ก็ตาม ศาลมีอำนาจสั่งชั่งหลายครั้งติด ๆ กันได้ แต่ครั้งหนึ่งต้องไม่เกินสิบสองวัน และรวมกันทั้งหมดต้องไม่เกินแปดสิบสี่วัน ศาลจึงมีอำนาจสั่งชั่งผู้ต้องหาได้ไม่เกิน 48 วัน ดังนั้น เมื่อครบกำหนดที่ศาลมีอำนาจสั่งชั่งผู้ต้องหาแล้ว ถ้าพนักงานอัยการยังไม่สามารถฟ้องคดีได้ก็ต้องปล่อยตัวผู้ต้องหาไป

การฟ้องคดีจะต้องทำเป็นหนังสือมีข้อความตามแบบที่กฎหมายกำหนดไว้ และจะต้องมีการสอบสวนก่อน ไม่ว่าจะเป็นกรณีที่ผู้ต้องหาไร้สารภาพหรือปฏิเสธ มิฉะนั้น พนักงานอัยการไม่มีอำนาจฟ้อง เมื่อพนักงานอัยการยื่นฟ้องคดีและศาลได้สั่งประทับฟ้องแล้วก็เป็นที่ของพนักงานอัยการที่จะต้องนำพยานหลักฐานมาสืบพิสูจน์ความผิดของจำเลย

2.3.3 การดำเนินคดีในชั้นศาล

เมื่อได้มีการฟ้องคดีต่อศาล ศาลจะต้องดำเนินกระบวนการพิจารณาตามที่กฎหมายกำหนดไว้ แยกพิจารณาดังนี้

2.3.3.1 คดีที่อยู่ในอำนาจศาลแขวงที่จะพิจารณาพิพากษาได้

ให้ศาลแขวงดำเนินการพิจารณาโดยเร็ว คำสั่งหรือคำพิพากษาจะกระทำด้วยวาจาก็ได้ แต่ให้ทำบันทึกไว้พอได้ใจความ⁴⁶ การดำเนินการพิจารณาพิพากษาในกรณีนี้จะรวดเร็วมาก โดยศาลสามารถทำการพิจารณาพิพากษาเสร็จสิ้นภายในเวลาเพียง 5 นาที นับแต่เจ้าหน้าที่ธุรการนำสำนวนเสนอต่อผู้พิพากษา

ในกรณีที่ผู้ต้องหาให้การรับสารภาพในชั้นสอบสวน และพนักงานสอบสวนนำตัวผู้ต้องหาส่งพนักงานอัยการเพื่อดำเนินการฟ้องคดีโดยไม่มีการสอบสวน แต่ผู้ต้องหาให้การปฏิเสธในชั้น

⁴⁶ พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง พ.ศ. 2499 มาตรา 21

ศาล ศาลจะมีคำสั่งให้พนักงานอัยการรับตัวผู้ต้องหาคืนไป เพื่อดำเนินการสอบสวนแล้วนำกลับมาฟ้องใหม่

ในกรณีที่ผู้ต้องหาให้การปฏิเสธ การฟ้องคดีจะต้องมีการสอบสวนและเมื่อฟ้องคดีก็จะต้องมีการสืบพยานโจทก์จำเลยจนถึงพิพากษา กล่าวคือ จะมีการดำเนินคดีเต็มรูปแบบเหมือนอย่างการดำเนินคดีอาญาทั่วไป ซึ่งจะทำให้การพิจารณาพิพากษาคดีต้องใช้ระยะเวลานานกว่าการพิจารณาคดีในศาลแขวง เนื่องจากบทบัญญัติเกี่ยวกับวิธีพิจารณาคดีมีความเคร่งครัดมากกว่า

สำหรับท้องที่ที่ไม่มีศาลแขวงเปิดทำการ การฟ้องคดีที่อยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลแขวง ก็สามารถยื่นฟ้องต่อศาลจังหวัด กรณีเช่นนี้ การดำเนินคดีจะใช้วิธีพิจารณาความอาญาเช่นเดียวกับศาลแขวง เสมือนหนึ่งว่าคดีนั้นได้ยื่นฟ้องต่อศาลแขวงและได้ดำเนินคดีในศาลแขวง ทั้งนี้ เพราะมีกฎหมายให้นำไปใช้ได้⁴⁷

2.3.3.2 คดีที่ไม่อยู่ในอำนาจศาลแขวงที่จะพิจารณาพิพากษาได้

คดีที่ไม่อยู่ในอำนาจของศาลแขวงที่จะพิจารณาพิพากษาได้ การฟ้องคดีจะต้องฟ้องต่อศาลจังหวัด ศาลอาญา ศาลอาญาธนบุรี ศาลอาญากรุงเทพใต้ แล้วแต่กรณี การดำเนินกระบวนการพิจารณาจะเป็นไปตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา จะไม่ใช้วิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง กล่าวคือ มีการดำเนินกระบวนการพิจารณาเหมือนอย่างคดีอาญาโดยทั่วไป

ในการดำเนินกระบวนการพิจารณาในศาล ไม่ว่าจะเป็นคดีที่อยู่ในอำนาจของศาลแขวงที่จะพิจารณาพิพากษาหรือไม่ จำเลยมีสิทธิขอประกันตัวหรือขอให้ศาลปล่อยชั่วคราวในระหว่างพิจารณา และมีสิทธิแต่งตั้งทนายความเข้าช่วยแก้ต่างในการดำเนินกระบวนการพิจารณาได้

2.3.3.3 สิทธิในการอุทธรณ์ฎีกา

เมื่อศาลได้มีคำพิพากษาแล้ว คู่ความมีสิทธิที่จะอุทธรณ์ฎีกาได้ภายใต้เงื่อนไขที่กฎหมายบัญญัติไว้ กล่าวคือ สามารถอุทธรณ์ในข้อเท็จจริงที่ไม่ต้องห้ามตามกฎหมาย หรืออุทธรณ์ในปัญหาข้อกฎหมาย และสามารถฎีกาได้เฉพาะปัญหาข้อกฎหมายเท่านั้น

⁴⁷ พระราชบัญญัติให้นำวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวงมาใช้บังคับในศาลจังหวัด พ.ศ. 2520 มาตรา 3

3. สถิติและข้อมูลเกี่ยวกับความผิดจราจรในกรุงเทพมหานคร

กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปัจจุบันกำลังประสบกับปัญหาด้านการจราจรติดขัด และมีแนวโน้มจะรุนแรงมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้เป็นผลอันเนื่องมาจากความต้องการในการเดินทางของประชาชนที่เพิ่มมากขึ้นซึ่งมาจากการพัฒนาของเมืองที่มีการใช้ที่ดินที่ขยายตัวเพิ่มมากขึ้นซึ่งหากไม่มีการเตรียมการแก้ไขหรือมีแผนงานโครงการที่จะรองรับกับปัญหาการจราจรดังกล่าว จะส่งผลกระทบต่อการเดินทางและความเป็นอยู่ของประชาชน รวมทั้งจะส่งผลทำให้เกิดความเสียหายต่อภาพรวมของประเทศในด้านเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อมในอนาคต ซึ่งปัญหาที่เป็นประเด็นสำคัญที่สุดที่ทำให้การจราจรติดขัดและเกิดปัญหาอุบัติเหตุคือการที่ผู้ใช้รถใช้ถนนกระทำความผิดกฎหมายจราจรเป็นจำนวนมาก หน่วยงาน องค์กรและเจ้าหน้าที่รัฐที่มีอยู่ไม่สามารถที่จะรักษา ควบคุมและบังคับใช้กฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ เป็นเหตุให้มีผู้ละเมิดกฎหมายเป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน นอกจากนั้น ยังเป็นช่องทางให้เจ้าหน้าที่รัฐฉวยโอกาสละเว้นในการปฏิบัติหน้าที่เพื่อให้ได้มาซึ่งผลประโยชน์โดยมิชอบด้วย

หากพิจารณาจากสถิติการออกใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ช่วงปี 2555 – 2557 ตามตารางที่ 1- ตารางที่ 3 มีสถิติการออกใบสั่งแก่ผู้กระทำความผิดและมีผู้มาเสียค่าปรับ เป็นจำนวนดังนี้

ปี 2555 มีการออกใบสั่งจำนวน 1,541,680 ใบสั่ง แต่มีผู้มาเสียค่าปรับเพียง 671,795 ราย คิดเป็นร้อยละ 49.64

ปี 2556 มีการออกใบสั่งจำนวน 1,601,734 ใบสั่ง แต่มีผู้มาเสียค่าปรับเพียง 647,114 ราย คิดเป็นร้อยละ 44.43

ปี 2557 มีการออกใบสั่งจำนวน 1,685,071 ใบสั่ง แต่มีผู้มาเสียค่าปรับเพียง 703,407 ราย คิดเป็นร้อยละ 45.25

จะเห็นว่าผู้กระทำการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรมากขึ้น การออกใบสั่งมีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี แต่มีผู้มาชำระค่าปรับตามใบสั่งไม่ถึงร้อยละ 50 และมีแนวโน้มน้อยลง แสดงให้เห็นว่า พฤติกรรมการขับขี่ของคนกรุงเทพฯ ที่ขาดวินัยแล้ว ยังมีแนวโน้มไม่เสียค่าปรับเพิ่มขึ้นอย่างมาก ซึ่งอาจแสดงถึงความไม่ศักดิ์สิทธิ์ของกฎหมาย กระบวนการภายหลังการออกใบสั่งที่ขัดข้อง หรือการทำงานที่เน้นแต่การจัดการจราจรมากจนเสียสมดุลในการบังคับใช้กฎหมาย นอกจากนี้ ในแง่เศรษฐศาสตร์ ยังแสดงถึงการทำงานที่สูญเปล่าของแรงงานและรายได้จากค่าปรับจำนวนมาก ที่สำคัญคือ การไม่สามารถแก้ไขพฤติกรรมเพื่อจัดระเบียบของสังคมให้ปลอดภัย ทำให้เกิดปัญหาจราจรเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ จึงควรต้องวางระบบการบริหารงานจราจรและการบังคับใช้กฎหมายจราจรให้เป็นรูปธรรม มีความสะดวก รวดเร็ว และคุ้มครองสร้างความเป็นธรรมให้แก่ประชาชน เพื่อรองรับการแก้ไขปัญหาวิกฤตจราจรที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต

ตารางที่ 1 สถิติการออกไปส่งของเจ้าพนักงานจราจรในเขตความรับผิดชอบ ตามสำเนาใบสั่งและบัญชีผู้มารายงานตัวในเขตความรับผิดชอบของระดับกองบัญชาการตำรวจนครบาล ตั้งแต่ เดือน มกราคม ถึงเดือน ธันวาคม พ.ศ. 2555

เดือน	เบิกใบสั่ง (เล่ม)	ออกไปส่ง		รวม/ราย	มารายงานตัว		รวม/ราย	คิดเป็นร้อยละ	
		พบตัว	ไม่พบตัว		พบตัว	ไม่พบตัว		พบตัว	ไม่พบตัว
มกราคม	6,950	106,870	27,573	134,443	55,150	6,871	62,021	51.60	24.92
กุมภาพันธ์	7,000	127,235	29,893	157,128	64,566	6,803	71,369	50.75	22.76
มีนาคม	7,500	111,455	26,617	138,072	57,771	5,940	63,711	51.83	22.32
เมษายน	6,600	102,171	22,934	125,105	53,073	5,055	58,128	51.95	22.04
พฤษภาคม	9,600	149,311	42,443	191,754	75,626	10,837	86,463	50.65	25.53
มิถุนายน	10,000	162,037	39,024	201,061	82,427	12,209	94,636	50.87	31.29
กรกฎาคม	8,600	149,906	40,642	190,548	71,828	11,486	83,314	47.92	28.26
สิงหาคม	5,500	74,967	32,616	107,583	34,992	7,991	42,983	46.68	24.50
กันยายน	2,550	29,219	29,755	58,974	11,226	7,240	18,466	38.42	24.33
ตุลาคม	4,100	43,083	31,987	75,070	19,654	7,361	27,015	45.62	23.10
พฤศจิกายน	3,700	48,697	26,493	75,190	24,110	5,700	29,810	49.51	21.52
ธันวาคม	5,150	58,814	27,938	86,752	27,251	6,628	33,879	46.33	23.72
รวม	77,250	1,163,765	377,915	1,541,680	577,674	94,121	671,795	49.64	24.91

ตารางที่ 2 สถิติการออกไปสั่งของเจ้าพนักงานจราจรในเขตความรับผิดชอบ ตามสำเนาใบสั่งและบัญชีผู้มารายงานตัวในเขตความรับผิดชอบของระดับ กองบัญชาการตำรวจนครบาล ตั้งแต่ เดือน มกราคม ถึงเดือน ธันวาคม พ.ศ. 2556

เดือน	เบิกใบสั่ง (เล่ม)	ออกไปสั่ง		รวม/ราย	มารายงานตัว		รวม/ราย	คิดเป็นร้อยละ	
		พบตัว	ไม่พบตัว		พบตัว	ไม่พบตัว		พบตัว	ไม่พบตัว
มกราคม	7,350	104,930	34,363	139,293	48,123	8,084	56,207	45.86	23.53
กุมภาพันธ์	7,450	145,870	34,655	180,525	61,280	7,402	68,682	42.01	21.36
มีนาคม	9,350	153,961	26,831	180,792	66,033	6,222	72,255	42.89	23.19
เมษายน	7,700	137,519	19,902	157,421	54,239	4,475	58,714	39.44	22.49
พฤษภาคม	8,250	121,553	23,289	144,842	55,677	5,572	61,249	45.80	23.93
มิถุนายน	6,850	119,669	25,759	145,428	54,811	5,739	60,550	45.80	22.28
กรกฎาคม	8,300	117,258	24,984	142,242	54,943	4,797	59,740	46.86	19.20
สิงหาคม	7,050	113,392	24,606	137,998	51,672	5,153	56,825	45.57	20.94
กันยายน	6,400	103,367	24,016	127,383	45,597	4,890	50,487	44.11	20.36
ตุลาคม	6,400	85,392	21,646	107,038	40,821	4,121	44,942	47.80	19.04
พฤศจิกายน	4,650	65,213	14,699	79,912	30,127	3,308	33,435	46.20	22.50
ธันวาคม	3,100	48,648	10,212	58,860	21,696	2,332	24,028	44.60	22.84
รวม	82,850	1,316,772	248,962	1,601,734	585,019	62,095	647,114	44.43	21.79

ตารางที่ 3 สถิติการออกใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจรในเขตความรับผิดชอบ ตามสำเนาใบสั่งและบัญชีผู้มารายงานตัวในเขตความรับผิดชอบของระดับกองบัญชาการตำรวจนครบาล ตั้งแต่ เดือน มกราคม ถึงเดือน ธันวาคม พ.ศ. 2557

เดือน	เบิกใบสั่ง (เล่ม)	ออกใบสั่ง		รวม/ราย	มารายงานตัว		รวม/ราย	คิดเป็นร้อยละ	
		พบตัว	ไม่พบตัว		พบตัว	ไม่พบตัว		พบตัว	ไม่พบตัว
มกราคม	3,900	51,261	9,860	61,121	24,402	1,624	26,026	47.60	16.47
กุมภาพันธ์	4,450	68,609	12,091	80,700	33,548	2,301	35,849	48.90	19.03
มีนาคม	6,900	110,413	23,230	133,643	51,847	4,675	56,522	46.96	20.12
เมษายน	6,250	111,318	22,665	133,983	52,429	4,932	57,361	47.10	21.76
พฤษภาคม	6,900	113,235	22,877	136,112	53,729	4,807	58,536	47.45	21.01
มิถุนายน	9,570	146,447	39,507	185,954	71,002	5,860	79,862	48.48	22.43
กรกฎาคม	9,130	152,614	31,877	184,491	76,929	8,394	85,323	50.41	26.33
สิงหาคม	8,100	133,630	29,198	162,828	64,632	7,218	71,850	48.37	24.72
กันยายน	8,700	146,363	22,886	169,249	66,952	6,224	73,176	45.74	27.20
ตุลาคม	7,550	129,829	20,874	150,703	55,469	5,903	61,372	42.72	28.28
พฤศจิกายน	8,100	133,176	20,161	153,337	48,912	5,171	54,083	36.73	25.65
ธันวาคม	7,700	116,246	16,704	132,950	39,583	3,864	43,447	34.05	23.13
รวม	87,250	1,413,141	271,930	1,685,071	639,434	63,973	703,407	45.25	23.53

นอกจากนั้น หากพิจารณาถึงจำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก จากข้อมูลของกองบัญชาการตำรวจนครบาล ตามตารางที่ 4-6 จะพบว่า

ปี 2555 จำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก รับแจ้งทั้งหมด 32,381 คดี บาดเจ็บ 7,241 ราย เสียชีวิต 291 คน มีมูลค่าทรัพย์สินเสียหายจำนวน 117,724,747 บาท

ปี 2556 จำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก รับแจ้งทั้งหมด 28,904 คดี บาดเจ็บ 6,403 ราย เสียชีวิต 266 คน มีมูลค่าทรัพย์สินเสียหายจำนวน 79,026,555 บาท

ปี 2557 (มกราคม – กรกฎาคม) จำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก รับแจ้งทั้งหมด 12,960 คดี บาดเจ็บ 3,595 ราย เสียชีวิต 120 คน มีมูลค่าทรัพย์สินเสียหายจำนวน 40,481,587 บาท

ข้อมูลดังกล่าว แสดงแนวโน้มความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้ถนนที่มากขึ้นอันเนื่องมาจากการฝ่าฝืนกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แสดงให้เห็นถึงการขาดประสิทธิภาพของมาตรการทางกฎหมายที่จะควบคุมพฤติกรรมของผู้ขับขี่เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อสังคม

ตารางที่ 4 จำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก กองบัญชาการตำรวจนครบาล ปี 2555

จำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก					
กองบัญชาการตำรวจนครบาล					
ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2555 ถึง 31 ธันวาคม 2555					
จำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกวันแจ้งทั้งหมด			32,381	คดี	
จำนวนคน/ยานพาหนะ ที่เกิดอุบัติเหตุ		สาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น		ความสูญเสียทั้งหมดที่เกิดจากอุบัติเหตุ	
1. คนเดินเท้า	1,028 ราย	1. ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด	1,854 ราย	1. จำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมด ชาย	221 คน หญิง 70 คน รวม 291 คน
2. รถจักรยานยนต์	102 คัน	2. ตัดหน้ารถจักรยานยนต์	3,590 ราย	1.1 เสียชีวิตที่เกิดเหตุ ชาย	149 คน หญิง 48 คน รวม 197 คน
3. รถสามล้อ	12 คัน	3. แซงรถอย่างผิด กม.	831 ราย	1.2 เสียชีวิตที่โรงพยาบาล ชาย	72 คน หญิง 22 คน รวม 94 คน
4. รถจักรยานยนต์	9,814 คัน	4. ขับรถไม่เปิดไฟ/ไม่ใช้แสงสว่างตามกำหนด	8 ราย	2. จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส ชาย	171 คน หญิง 97 คน รวม 268 คน
5. รถสามล้อเครื่อง	231 คัน	5. ไม่ใช้สัญญาณจอด/ชะลอ/เลี้ยว	256 ราย	3. จำนวนผู้บาดเจ็บเล็กน้อยชาย	4,332 คน หญิง 2,641 คน รวม 6,973 คน
6. รถยนต์นั่ง	12,313 คัน	6. ผ่าคันป้ายหยุดขณะออกจากทางร่วมแยก	353 ราย	4. มูลค่าทรัพย์สินเสียหาย	รวม 117,724,747.00 บาท
7. รถโดยสารขนาดเล็ก (รถตุ๊ก)	483 คัน	7. ผ่าคันสัญญาณไฟ/เครื่องหมายจราจร	432 ราย	จำนวนผู้ต้องหา	
8. รถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิคอัพ)	2,674 คัน	8. ไม่ขับรถในช่องทางเดินรถสายสุด	61 ราย	1. จับกุม	ชาย 19,863 คน หญิง 2,825 คน รวม 22,688 คน
9. รถโดยสารขนาดใหญ่	655 คัน	9. รถเสียไม่แสดงเครื่องหมายหรือสัญญาณตามที่กำหนด	5 ราย	2. หลบหนี	ชาย 59 คน หญิง 5 คน รวม 64 คน
10. รถบรรทุก 6 ล้อ	412 คัน	10. บรรทุกเกินอัตรา	8 ราย	3. ไม่รู้ตัว	จำนวน - คน
11. รถบรรทุก 10 ล้อหรือมากกว่า	341 คัน	11. ขับไม่ชำนาญ/ไม่เป็น	842 ราย		
12. รถอีแต๋น	- คัน	12. อุปกรณ์ชำรุด	4,916 ราย		
13. รถแท็กซี่	2,708 คัน	13. เมาสุรา	2,601 ราย		
14. อื่นๆ	422 คัน	14. หลับนอน	84 ราย		
		15. ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	- ราย		
		16. ไม่สวมหมวกกันน็อค	3 ราย		
		17. เสพสารออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท เช่น ยาบ้า	6 ราย		
		18. สัตว์พาหนะวิ่งตัดหน้า เช่น วัว ควาย	12 ราย		
		19. ขับรถผิดช่องทาง/ขับคร่อมเลน	596 ราย		
		20. ขับรถตามกระชั้นชิด	3,397 ราย		
		21. ไม่ยอมให้รถที่มีสิทธิไปก่อน	881 ราย		
		22. อื่นๆ	8,770 ราย		
		23. ไม่แจ้ง	11,674 ราย		

ตารางที่ 5 จำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก กองบัญชาการตำรวจนครบาล ปี 2556

จำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก			กองบัญชาการตำรวจนครบาล		
ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2556 ถึง 31 ธันวาคม 2556					
จำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกวันแจ้งทั้งหมด			28,904 คดี		
จำนวนคน/ยานพาหนะ ที่เกิดอุบัติเหตุ	สาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น		ความสูญเสียทั้งหมดที่เกิดจากอุบัติเหตุ		
1. คนเดินเท้า 785 ราย	1. ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด 1,433 ราย		1. จำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมด ชาย 197 คน หญิง 69 คน รวม 266 คน		
2. รถจักรยานยนต์ 79 คัน	2. ดัดหนวาระยะกระชั้นชิด 3,109 ราย		1.1 เสียชีวิตที่จุดเกิดเหตุ ชาย 135 คน หญิง 42 คน รวม 177 คน		
3. รถสามล้อ 10 คัน	3. แซงรถอย่างผิด กม. 596 ราย		1.2 เสียชีวิตที่โรงพยาบาล ชาย 62 คน หญิง 27 คน รวม 89 คน		
4. รถจักรยานยนต์ 8,748 คัน	4. ขับรถไม่เปิดไฟ/ไม่ใช้แสงสว่างตามกำหนด 1 ราย		2. จำนวนคนบาดเจ็บสาหัส ชาย 126 คน หญิง 74 คน รวม 200 คน		
5. รถสามล้อเครื่อง 210 คัน	5. ไม่ให้สัญญาณจอด/ชะลอเสียง 96 ราย		3. จำนวนคนบาดเจ็บเล็กน้อย ชาย 3,973 คน หญิง 2,230 คน รวม 6,203 คน		
6. รถยนต์นั่ง 10,784 คัน	6. ผ่าคันป้ายหยุดขณะออกจากทางร่วมแยก 79 ราย		4. มูลค่าทรัพย์สินเสียหาย รวม 79,026,555.00 บาท		
7. รถโดยสารขนาดเล็ก (รถตุ๊ก) 438 คัน	7. ผ่าคันสัญญาณไฟเครื่องหมายจราจร 290 ราย		จำนวนผู้ต้องหา		
8. รถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิคอัพ) 2,483 คัน	8. ไม่ขับรถในช่องทางเดินรถสายสุด 23 ราย				
9. รถโดยสารขนาดใหญ่ 481 คัน	9. รถเสียไม่แสดงเครื่องหมายหรือสัญญาณตามที่กำหนด 4 ราย		1. จับกุม ชาย 16,300 คน หญิง 2,631 คน รวม 18,931 คน		
10. รถบรรทุก 6 ล้อ 329 คัน	10. บรรทุกเกินอัตรา 8 ราย		2. หลบหนี ชาย 35 คน หญิง 2 คน รวม 37 คน		
11. รถบรรทุก 10 ล้อหรือมากกว่า 288 คัน	11. ขับไม่ชำนาญ/ไม่เป็น 1,580 ราย		3. ไม่รู้ตัว จำนวน - คน		
12. รถอีแต๋น - คัน	12. อุปกรณ์ชำรุด 1,795 ราย				
13. รถแท็กซี่ 2,171 คัน	13. เมาสุรา 1,823 ราย				
14. อื่นๆ 353 คัน	14. หลับนอน 55 ราย				
	15. ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย - ราย				
	16. ไม่สวมหมวกกันน็อค 4 ราย				
	17. เสพสารออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท เช่น ยาบ้า 6 ราย				
	18. สัตว์พาหนะวิ่งตัดหน้า เช่น วัว ควาย 15 ราย				
	19. ขับรถผิดช่องทาง, ขับรถร่วมเลน 503 ราย				
	20. ขับรถตามกฎระยะชิด 2,678 ราย				
	21. ไม่ยอมให้รถที่มีสิทธิ์ไปก่อน 788 ราย				
	22. อื่นๆ 6,165 ราย				
	23. ไม่แจ้ง 11,567 ราย				

ตารางที่ 6 จำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก กองบัญชาการตำรวจนครบาล ปี 2557

จำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก									
กองบัญชาการตำรวจนครบาล									
ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2557 ถึง 31 กรกฎาคม 2557									
จำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกวันแจ้งทั้งหมด				12,960	คดี				
จำนวนคน/ยานพาหนะ ที่เกิดอุบัติเหตุ		สาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น			ความสูญเสียทั้งหมดที่เกิดจากอุบัติเหตุ				
1. คนเดินเท้า	325 ราย	1. ขับรถเร็วเกินอัตราที่ กม. กำหนด	640 ราย	1. จำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมด	ชาย 98 คน หญิง 22 คน รวม 120 คน				
2. รถจักรยาน	51 คัน	2. ตัดหน้าระยะกระชั้นชิด	1,620 ราย	1.1 เสียชีวิตที่จุดเกิดเหตุ	ชาย 64 คน หญิง 11 คน รวม 75 คน				
3. รถสามล้อ	8 คัน	3. แซงรถอย่างผิด กม.	254 ราย	1.2 เสียชีวิตที่โรงพยาบาล	ชาย 34 คน หญิง 11 คน รวม 45 คน				
4. รถจักรยานยนต์	4,673 คัน	4. ขับรถไม่เปิดไฟ/ไม่ใช้แสงสว่างตามกำหนด	1 ราย	2. จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส	ชาย 54 คน หญิง 28 คน รวม 82 คน				
5. รถสามล้อเครื่อง	83 คัน	5. ไม่ใช้สัญญาณจอด/ชะลอเสียง	38 ราย	3. จำนวนผู้บาดเจ็บเล็กน้อย	ชาย 2,292 คน หญิง 1,221 คน รวม 3,513 คน				
6. รถยนต์นั่ง	5,530 คัน	6. ผ่าคันป้ายหยุดขณะออกจากทางรวมแยก	11 ราย	4. มูลค่าทรัพย์สินเสียหาย	รวม 40,481,587.00 บาท				
7. รถโดยสารขนาดเล็ก (รถตุ๋)	192 คัน	7. ผ่าคันสัญญาณไฟ/เครื่องหมายจราจร	132 ราย	จำนวนผู้ต้องหา					
8. รถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิคอัพ)	1,259 คัน	8. ไม่ขับรถในช่องทางเดินรถสายสุด	23 ราย						
9. รถโดยสารขนาดใหญ่	203 คัน	9. รถเสียไม่แสดงเครื่องหมายหรือสัญญาณตามที่กำหนด	3 ราย	1. จับกุม	ชาย 7,711 คน หญิง 1,288 คน รวม 8,999 คน				
10. รถบรรทุก 6 ล้อ	172 คัน	10. บรรทุกเกินอัตรา	3 ราย	2. หลบหนี	ชาย 12 คน หญิง 4 คน รวม 16 คน				
11. รถบรรทุก 10 ล้อหรือมากกว่า	133 คัน	11. ขับไม่ชำนาญ/ไม่เป็น	828 ราย	3. ไม่รู้ตัว	จำนวน - คน				
12. รถอู่แท่น	- คัน	12. อุปกรณ์ชำรุด	847 ราย						
13. รถแท็กซี่	970 คัน	13. เมาสุรา	273 ราย						
14. อื่นๆ	161 คัน	14. หลับใน	19 ราย						
		15. ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	4 ราย						
		16. ไม่สวมหมวกกันน็อค	- ราย						
		17. เสพสารออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท เช่น ยาบ้า	- ราย						
		18. สัตว์พาหนะวิ่งตัดหน้า เช่น วัว ควาย	3 ราย						
		19. ขับรถผิดช่องทาง/ขับคร่อมเลน	227 ราย						
		20. ขับรถตามกระชั้นชิด	1,183 ราย						
		21. ไม่ยอมให้รถที่มีสิทธิไปก่อน	595 ราย						
		22. อื่นๆ	2,643 ราย						
		23. ไม่แจ้ง	5,700 ราย						

ข้อมูลอุบัติเหตุจราจรดังกล่าวสอดคล้องกับรายงานข้อมูลสถิติกระบวนการยุติธรรมที่สำนักงานศาลยุติธรรมได้ทำการรวบรวมสถิติคดีในกระบวนการยุติธรรมในชั้นพนักงานอัยการและชั้นพิจารณาคดีศาล ซึ่งประกอบด้วยข้อมูลการฟ้องคดี ข้อมูลคดีประเภทต่างๆ ที่อยู่ในความรับผิดชอบของพนักงานอัยการและศาลและสถิติผลการพิจารณาคดีตามตารางที่ 7 พบว่า จำนวนคดีตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในช่วงระหว่างปี 2553 ถึงปี 2558 มีปริมาณคดีขึ้นสู่ศาลมากเป็นอันดับอันดับสองรองจากคดีอาญาแพ่งคดีอาญาแพ่ง แสดงให้เห็นว่าแม้ปัจจุบัน ภาครัฐจะพยายามใช้มาตรการต่างๆ ทั้งการรณรงค์, ค่าขวัญ และการเพิ่มสภาพบังคับด้านโทษต่อความผิดเกี่ยวกับการจราจร แต่จำนวนผู้กระทำความผิดหาได้ลดน้อยลงไม่ สาเหตุส่วนหนึ่งอาจเป็นเพราะคนไทยไม่ตระหนักถึงภัยอันตรายที่เกิดขึ้น การขาดระเบียบวินัยในการใช้รถใช้ถนน อีกทั้งการใช้มาตรการสร้างจิตสำนึกก็ไม่ได้ผลกับความผิดประเภทนี้ และสภาพบังคับเรื่องโทษมีลักษณะไม่รุนแรง เนื่องจากความผิดจราจรเป็นความผิดที่เกิดจากข้อห้าม (Mala Prohibita) ซึ่งส่วนใหญ่โทษจะไม่สูง คดีส่วนใหญ่จึงมักจะถูกรอการลงโทษและคุมประพฤติแทน ความเกรงกลัวของโทษทางอาญาจึงมีน้อยกว่าความผิดที่ก่อให้เกิดภัยอันตรายต่อสังคมประเภทอื่นๆ จึงนำมาสู่แนวคิดในการจัดตั้งศาลจราจรเพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายจราจรมีประสิทธิภาพมากขึ้นและส่งผลให้ประชาชนเกิดความเกรงกลัวและสร้างวินัยในการใช้รถใช้ถนนมากขึ้น

ตารางที่ 7 จำนวนข้อหาสูงสุด 5 อันดับที่ขึ้นสู่การพิจารณาคดีในคดีอาญาของศาลชั้นต้นทั่วราชอาณาจักร ประจำปี พ.ศ. 2553 – 2558

อันดับ	จำนวนข้อหาสูงสุด 5 อันดับที่ขึ้นสู่การพิจารณาคดีในคดีอาญาของศาลชั้นต้นทั่วราชอาณาจักร ประจำปี พ.ศ. 2553 – 2558					
	พ.ศ. 2553 (จำนวนข้อหา)	พ.ศ. 2554 (จำนวนข้อหา)	พ.ศ. 2555 (จำนวนข้อหา)	พ.ศ. 2556 (จำนวนข้อหา)	พ.ศ. 2557 (จำนวนข้อหา)	พ.ศ. 2558 (จำนวนข้อหา)
1	พ.ร.บ.ยาเสพติดให้โทษ 160,597	พ.ร.บ.ยาเสพติดให้โทษ 222,065	พ.ร.บ.ยาเสพติดให้โทษ 258,747	พ.ร.บ.ยาเสพติดให้โทษ 322,096	พ.ร.บ.ยาเสพติดให้โทษ 314,562	พ.ร.บ.ยาเสพติดให้โทษ 273,367
2	พ.ร.บ. จราจรทางบก 106,648	พ.ร.บ.จราจรทางบก 116,533	พ.ร.บ. จราจรทางบก 139,427	พ.ร.บ. จราจรทางบก 166,989	พ.ร.บ. จราจรทางบก 155,365	พ.ร.บ.จราจรทางบก 152,976
3	พ.ร.บ. การพนัน 63,295	พ.ร.บ. การพนัน 53,496	พ.ร.บ. การพนัน 51,012	พ.ร.บ. การพนัน 54,417	พ.ร.บ. การพนัน 77,069	พ.ร.บ. การพนัน 74,125
4	พ.ร.บ. คนเข้าเมือง 34,232	พ.ร.บ.คนเข้าเมือง 32,933	พ.ร.บ. อาวุธปืนฯ 32,482	พ.ร.บ. อาวุธปืนฯ 43,346	พ.ร.บ. อาวุธปืนฯ 43,766	พ.ร.บ. อาวุธปืนฯ 36,589
5	ความผิดฐานลักทรัพย์ 31,758	ความผิดฐานลักทรัพย์ 32,348	พ.ร.บ.คนเข้าเมือง 28,268	ความผิดฐานลักทรัพย์ 28,832	ความผิดฐานลักทรัพย์ 28,569	พ.ร.บ.คนเข้าเมือง 29,915

ที่มา : จำนวนข้อหาสูงสุด 5 อันดับที่ขึ้นสู่การพิจารณาและข้อหาที่พิจารณาเสร็จไปของศาลชั้นต้นทั่วราชอาณาจักร ในคดีอาญา จากข้อมูลรายงานสถิติคดีศาลยุติธรรมทั่วราชอาณาจักร ประจำปี พ.ศ. 2553 – 2558

4. นโยบายการแก้ไขปัญหาราจรในกรุงเทพมหานคร

4.1 แผนพัฒนาและแก้ไขปัญหาระบบการจราจรในกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2557 กองบัญชาการตำรวจนครบาล

กองบัญชาการตำรวจนครบาลโดยพลตำรวจตรี ดร. อดุลย์ ณรงค์ศักดิ์ รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ได้ดำเนินการจัดทำแผนพัฒนาและแก้ไขปัญหาระบบการจราจรในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครขึ้น โดยกำหนดวิสัยทัศน์คือ “ตำรวจนครบาลมุ่งมั่นพัฒนาและแก้ไขปัญหาราจรในกรุงเทพมหานครอย่างมืออาชีพ” และได้กำหนดพันธกิจในการดำเนินการขึ้นหลายประการ เพื่อเป้าหมายในการพัฒนาและแก้ไขปัญหาราจรให้ได้ผลดีและมีประสิทธิภาพ เพื่อรองรับการเจริญเติบโตและการขยายตัวของเมืองหลวงอย่างเป็นรูปธรรมและสามารถดำเนินการพัฒนาระบบการจราจรและแก้ไขปัญหาราจรในกรุงเทพมหานครได้อย่างมีประสิทธิภาพสมบูรณ์ที่สุด โดยเฉพาะในยุทธศาสตร์ที่ 5 เรื่องการบังคับใช้กฎหมาย และการปรับปรุงกฎหมายจราจร มีการกำหนดเป้าหมายมาตรการและโครงการดังนี้

เป้าหมาย

1. กฎหมายจราจรและกฎหมายที่เกี่ยวข้องได้รับการปรับปรุงให้ทันสมัย
2. บทลงโทษผู้กระทำความผิดจราจรมีความเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพ
3. กฎหมายรองรับการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการจัดการจราจรและบังคับใช้กฎหมาย

มาตรการ

1. เสนอปรับปรุงกฎหมายจราจรและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการลงโทษผู้กระทำความผิดจราจรให้ทันสมัย
2. เสนอปรับปรุงกฎหมายจราจรและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการรองรับการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการจราจร
3. ผลักดันให้มีศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

โครงการ

1. โครงการรณรงค์การบังคับใช้กฎหมายจราจร
2. โครงการบังคับใช้กฎหมายโดยการเคลื่อนย้ายรถที่จอดผิดกฎหมายออกจากผิวการจราจร
3. โครงการใบสั่งและใบเสร็จจิวอิเล็กทรอนิกส์

4. โครงการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายจราจร และการออกระเบียบรองรับการเปรียบเทียบปรับอิเล็กทรอนิกส์
5. โครงการเสนอปรับปรุงแก้ไขกฎหมายจราจร
6. โครงการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร
7. โครงการปรับปรุงใบสั่งและเครื่องหมายจราจร เพื่อรองรับประชาคมอาเซียน
8. โครงการปรับปรุงระบบฐานข้อมูลใบสั่งและการบังคับใช้กฎหมาย
9. โครงการลดมลภาวะทางเสียง และฝุ่นควัน
10. โครงการแก้ไขปัญหาแผ่นป้ายทะเบียนรถปลอม

4.2 บันทึกข้อตกลง (MOU) กับหน่วยงานต่างๆ

1) บันทึกข้อตกลง (MOU) ว่าด้วยความร่วมมือด้านการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณศูนย์การค้า/ห้างสรรพสินค้า

บันทึกข้อตกลงความร่วมมือลงนามเมื่อวันที่ 4 เดือน สิงหาคม พ.ศ. 2557 ระหว่างสมาคมศูนย์การค้าไทย สมาคมผู้ค้าปลีกไทยกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อร่วมกันแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณศูนย์การค้า/ห้างสรรพสินค้า มีข้อตกลงความร่วมมือ ดังนี้

1. การบริหารจัดการที่จอดรถภายในอาคารจอดรถของศูนย์การค้า/ห้างสรรพสินค้า
 - 1.1 จัดให้มีที่จอดรถสำรองให้เพียงพอ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในวันหยุดซึ่งมีผู้มาใช้บริการจำนวนมาก
 - 1.2 จัดระบบการจอดรถโดยการจัดให้รถที่เข้ามาภายในอาคารจอดรถขึ้นไปจอดให้เต็มทีละชั้นก่อน และควรแสดงข้อมูลพื้นที่จอดรถที่ยังว่าง โดยไม่ต้องให้ผู้ใช้บริการหาที่จอดรถ กรณีที่จอดรถเต็มต้องมีระบบแจ้งเตือนให้ผู้ใช้บริการรับทราบ
 - 1.3 การจัดที่จอดรถไว้สำหรับบุคคลบางกลุ่ม แต่ไม่มีรถมาจอด ทำให้เสียพื้นที่ของศูนย์/ห้างฯ ควรพิจารณาให้รถผู้ใช้บริการทั่วไปเข้ามาจอดได้ตามสมควร
 - 1.4 ควรลดพื้นที่จอดรถของผู้บริหารและพนักงานของศูนย์/ห้างฯ เพื่อเพิ่มพื้นที่จอดรถให้กับผู้มาใช้บริการ
2. การจัดการจราจรภายในศูนย์การค้า/ห้างสรรพสินค้า
 - 2.1 ควรจัดตั้งศูนย์ประสานงานภายใน เพื่อเป็นศูนย์ประสานงานร่วมระหว่างฝ่ายรักษาความปลอดภัยและเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ในการแก้ไขปัญหาการจราจรร่วมกัน
 - 2.2 ควรติดตั้งกล้อง CCTV สำหรับควบคุมแก้ไขปัญหการจราจรบริเวณศูนย์การค้า/ห้างฯ เพิ่มเติมจากกล้อง CCTV ที่มุ่งเน้นการรักษาความปลอดภัย

2.3 กรณีที่จัดสถานที่จอดรถไว้ด้านหน้า ซึ่งทำให้การจราจรที่จะเข้ามาในบริเวณศูนย์/ห้าง มีการชะลอตัวจนเกิดการติดขัด ต้องจัดอาสาสมัครจราจร เพื่อให้สามารถจัดการจราจรให้รถเข้า-ออก จุดจอดได้อย่างสะดวก รวดเร็ว

2.4 ควรจัดที่จอดรถสาธารณะภายในบริเวณศูนย์/ห้างฯ เพื่อให้บริการรับ-ส่งผู้โดยสาร ด้วยความสะดวกและปลอดภัย โดยประสานงานกับสถานีตำรวจท้องที่ในการดำเนินการ กรณีที่ผู้ขับขี่รถสาธารณะไม่ปฏิบัติตาม

2.5 ต้องจัดที่จอดรถสำหรับผู้พิการ/ผู้สูงอายุ ไว้ในบริเวณที่เหมาะสมและไม่กีดขวางช่องทางเดินรถ เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวก

2.6 ควรจัดการดูแลความปลอดภัยสำหรับสุภาพสตรีเป็นกรณีพิเศษ เช่น จอดรถในที่สะดวกใกล้เจ้าหน้าที่ หรือจัดที่จอดรถโดยเฉพาะ

2.7 จัดให้มีอาสาสมัครจราจรที่ผ่านการอบรมจากเจ้าหน้าที่ตำรวจของท้องที่นั้นๆ ก่อนบรรจุปฏิบัติหน้าที่

3. การจัดระบบการจราจรภายนอกศูนย์การค้า/ห้างสรรพสินค้า และอื่นๆ

3.1 ควรจัดจุดรับ-ส่งเข้าไปภายในอาคารจอดรถ โดยมีระยะห่างจากถนนพอสมควร และในชั่วโมงเร่งด่วนต้องเพิ่มเจ้าหน้าที่เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการจราจรให้เป็นไปด้วยความรวดเร็ว

3.2 สถานีตำรวจท้องที่ ศูนย์/ห้างฯ รวมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องประชุมเพื่อวิเคราะห์และแก้ปัญหาจราจรอย่างต่อเนื่อง และเพื่อจัดระบบการจราจรให้มีความคล่องตัวที่สุด

3.3 กรณีที่มีการจัดกิจกรรมที่ส่งผลกระทบต่อจราจร เช่น ลานเบียร์ ลานดนตรี กิจกรรมส่งเสริมการขายอื่นๆ ควรจัดกิจกรรมนอกช่วงเวลาที่มีการจราจรเร่งด่วน ติดขัด และแนะนำให้ผู้ใช้บริการเดินทางด้วยรถสาธารณะ สถานีตำรวจท้องที่จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจปฏิบัติหน้าที่ร่วมกับเจ้าหน้าที่ของศูนย์/ห้างฯ พร้อมแลกเปลี่ยนหมายเลขโทรศัพท์สำหรับติดต่อ เพื่อให้สามารถติดต่อประสานงานได้อย่างรวดเร็ว

3.4 สถานีตำรวจท้องที่ต้องให้ความสำคัญในการจัดการจราจร บริเวณพื้นที่โดยรอบของศูนย์/ห้างฯ รวมทั้งดำเนินการบังคับใช้กฎหมายกับรถทุกประเภท และหาบแร่ แผงลอย อย่างจริงจังและต่อเนื่อง

ทั้งนี้ ทั้งสองฝ่ายจะประสานความร่วมมือระหว่างกันและจะสนับสนุนการดำเนินงานตลอดจนติดตามประเมินผลการดำเนินงาน ตามบันทึกความเข้าใจให้เกิดประโยชน์สูงสุดเป็นระยะต่อไป

2) บันทึกข้อตกลง (MOU) ว่าด้วยความร่วมมือด้านการแก้ไขปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้นหน้าโรงเรียน/สถานศึกษา

บันทึกข้อตกลงความร่วมมือลงนาม เมื่อวันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2557 ระหว่าง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กับ โรงเรียน / สถาบันการศึกษา ในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 35 แห่ง เพื่อร่วมมือกันแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณด้านหน้าโรงเรียน/สถานศึกษา มีข้อตกลงความร่วมมือ ดังนี้

1. บริหารจัดการภายในโรงเรียน/สถานศึกษา

1.1 โรงเรียน / สถานศึกษา จะพิจารณาปรับปรุงลักษณะทางกายภาพในส่วนที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจร ภายในโรงเรียน/สถานศึกษา เช่น พิจารณาทำจุดเข้าเพื่อรับส่งนักเรียน, ปรับปรุงทางเข้าออกโรงเรียน/สถานศึกษา ทางเข้า-ออก ให้สะดวกและจัดการจราจรในการรับส่งภายในโรงเรียน

1.2 จัดระบบการรับส่งนักเรียนภายในโรงเรียน/สถานศึกษา สามารถให้เข้าไปรับส่งภายในโรงเรียนหรือมีที่จอดรถรับส่งสำหรับผู้ปกครองมารับส่ง หากสามารถดำเนินการได้ เพื่อลดปัญหาการจราจรด้านหน้าโรงเรียน/สถานศึกษา

1.3 โรงเรียน / สถานศึกษา จะพิจารณาในการเหลื่อมเวลาเข้าหรือเลิกเรียนเพื่อลดปัญหาการจราจร

2. การบริหารจัดการด้านนอกโรงเรียน / สถานศึกษา

2.1 โรงเรียน / สถานศึกษา ดำเนินการเชิญผู้ปกครองมาประชุมชี้แจงในการรับส่งนักเรียน รวมทั้งเสริมสร้างวินัยด้านการจราจร ให้ความร่วมมือแก้ปัญหาจราจร เช่น กำหนดจุดรับ-ส่งให้รวดเร็ว และมีความพร้อมในการขึ้นลงรถ ไม่จอดคอยเป็นเวลานาน เพื่อลดปัญหาการจราจร

2.2 โรงเรียน / สถานศึกษา ร่วมกันพิจารณาจุดรับส่งนักเรียน นอกจากมาส่งหน้าโรงเรียน ให้พิจารณาจุดรับส่งอาจจะห่างจากโรงเรียน เช่น ห้างสรรพสินค้า ลานสาธารณะ หรือสวนสาธารณะแล้วมีรถรับส่งรวม นักเรียนมาที่โรงเรียน เพื่อลดปัญหาการจราจรหน้าโรงเรียน

2.3 โรงเรียน / สถานศึกษา ยินดีให้ความร่วมมือ จัดเจ้าหน้าที่อาสาสมัครในการจัดการจราจรบริเวณด้านหน้าโรงเรียน / สถานศึกษา เช่น โครงการพี่รับน้อง, จัดครูเวรประจำวัน รับ-ส่ง หรือ ลูกเสือจราจรร่วมจัดการจราจร

3. การจัดการบริหารโดยทั่วไปและอื่นๆ

3.1 สถานีตำรวจท้องที่ โรงเรียน / สถานศึกษา รวมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องประชุมเพื่อวิเคราะห์และแก้ไขปัญหาจราจรอย่างต่อเนื่อง และเพื่อจัดระบบการจราจรให้มีความคล่องตัวที่สุด

3.2 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ยินดีให้การสนับสนุน การฝึกอบรมให้แก่พนักงานของโรงเรียน / สถานศึกษา ที่ปฏิบัติหน้าที่การจราจร

3.3 หากมีกิจกรรมใดๆ ของโรงเรียน / สถานศึกษา ผู้อำนวยการโรงเรียน / สถานศึกษา ยินดีที่จะแจ้งให้เจ้าหน้าที่ตำรวจ สถานที่ท้องที่ๆ ตั้งอยู่ทราบก่อนล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 2 วัน เพื่อวางแผนการจัดการจราจร

3.4 สถานีตำรวจท้องที่ ต้องให้ความสำคัญในการจัดการจราจร บริเวณพื้นที่โดยรอบ ของโรงเรียน / สถานศึกษา รวมทั้งดำเนินการบังคับใช้กฎหมายกับรถทุกประเภท และหาบแร่ แผงลอย อย่างจริงจังและต่อเนื่อง

ทั้งนี้ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ / โรงเรียน / สถาบันการศึกษา / จะประสานความร่วมมือระหว่างกันและสนับสนุนการดำเนินงาน ตลอดจนถึงติดตามประเมินผล ตามบันทึกความเข้าใจให้ เกิดประโยชน์สูงสุดเป็นระยะต่อไป

3) บันทึกข้อตกลง (MOU) ว่าด้วยความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาจราจรที่เกิดขึ้น บริเวณตลาด

บันทึกข้อตกลงความร่วมมือลงนาม เมื่อวันที่ 26 เดือน สิงหาคม พ.ศ. 2557 ระหว่าง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กับ ผู้บริหาร หรือผู้ประกอบการตลาด ในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อร่วมกัน แก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณตลาด โดยมีข้อตกลงความร่วมมือกัน ดังนี้

1. การบริหารจัดการบริเวณภายในตลาด

1.1 ผู้บริหารหรือผู้ประกอบการตลาด จะจัดสถานที่จอดรถภายในบริเวณตลาดให้ เพียงพอกับจำนวนผู้เข้ามาใช้บริการ หากไม่เพียงพอจะจัดหาสถานที่เช่าจอดรถของเอกชนบริเวณ ใกล้เคียงเพิ่มเติมและจัดรถรับ-ส่งไว้บริการ

1.2 ผู้บริหารหรือผู้ประกอบการตลาด จะจัดระเบียบการจราจรภายในสถานที่จอดรถ โดยจัดทำป้ายเส้นทางการเดินรถ ตีเส้นช่องจอดรถ ทำป้ายจราจร บอกทางเข้า – ออก และจำนวนรถที่สามารถจอดได้ไว้อย่างชัดเจน รวมตลอดถึงป้ายสัญลักษณ์ หรือ ป้ายสัญญาณจราจรอื่นๆ ที่จำเป็น เพื่อ ความสะดวกด้านการจราจรและความปลอดภัยของประชาชนโดยทั่วไป

1.3 ผู้บริหารหรือผู้ประกอบการตลาด จะจัดจุดจอดรถสำหรับรถโดยสารสาธารณะที่มี ทารถอยู่ในบริเวณตลาดไว้เป็นการเฉพาะ และจัดระเบียบผู้ประกอบการรถโดยสารไม่ให้กีดขวาง การจราจร

1.4 ผู้บริหารหรือผู้ประกอบการตลาด จะจัดสถานที่จอดรถสำหรับผู้ค้าไว้ให้ขนถ่าย สินค้าและต้องจัดระเบียบการจอดรถสำหรับผู้ขนถ่ายสินค้าที่มาก่อน – หลัง

1.5 ผู้บริหารหรือผู้ประกอบการตลาด จะจัดสถานที่จอดรถสำหรับคนพิการและ คนชราไว้ในบริเวณสถานที่ที่เหมาะสม และไม่กีดขวางช่องทางเดินรถเพื่อเป็นการอำนวยความสะดวก

1.6 ผู้บริหารหรือผู้ประกอบการตลาด จะจัดระบบการจำหน่ายสินค้า โดยกำหนดให้สินค้าที่ต้องใช้ระยะเวลาในการบรรจุหีบห่อจัดตั้งอยู่ด้านในของตลาด และสินค้าที่ไม่ต้องบรรจุหีบห่อจัดตั้งอยู่บริเวณด้านหน้าของตลาด เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชนผู้มาซื้อสินค้า

1.7 ผู้บริหารหรือผู้ประกอบการตลาด จะจัดให้มีเจ้าหน้าที่จัดการจราจรของตลาด อย่างเพียงพอโดยเฉพาะทางเข้า-ออก ซึ่งมีการชะลอตัวจนเกิดการจราจรติดขัด และมีอุปกรณ์เครื่องมือสื่อสารสำหรับติดต่อสื่อสารระหว่างผู้ปฏิบัติ เพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้อย่างรวดเร็ว

2. การบริหารจัดการบริเวณภายนอกตลาด

2.1 ผู้บริหารหรือผู้ประกอบการตลาด เจ้าหน้าที่ตำรวจ และเจ้าหน้าที่เทศกิจ จะควบคุมกำกับดูแลผู้ค้าไม่ให้ร้านค้าแผงลอยตั้งรัยล้นหรือล้ำเข้ามาในบริเวณทางเดินหรือพื้นผิวจราจร

2.2 เจ้าหน้าที่ตำรวจ จะจัดระเบียบจุดจอดรถโดยสารสาธารณะ สำหรับรับ – ส่ง ผู้โดยสารบริเวณภายนอกตลาดไม่ให้กีดขวางการจราจรและทางเข้า – ออก ของตลาด

2.3 เจ้าหน้าที่ตำรวจและเจ้าหน้าที่เทศกิจจะต้องให้ความสำคัญในการจัดการจราจรบริเวณพื้นที่โดยรอบตลาด รวมทั้งดำเนินการบังคับใช้กฎหมายกับรถทุกประเภท และหาบเร่ แผงลอย อย่างจริงจังและต่อเนื่อง

3. การบริหารจัดการโดยทั่วไปและอื่นๆ

3.1 ผู้บริหารหรือผู้ประกอบการตลาด และเจ้าหน้าที่ตำรวจ จะจัดตั้งศูนย์ประสานงานร่วมระหว่างฝ่ายเจ้าหน้าที่จัดการจราจรของตลาด และเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรร่วมกัน

3.2 เจ้าหน้าที่ตำรวจจะจัดผู้ที่มีความรู้ความสามารถในด้านการจราจรโดยเฉพาะ มาอบรมให้ความรู้กับเจ้าหน้าที่จัดการจราจรของตลาด และจัดอบรมให้เป็นอาสาจราจรเพื่อทำหน้าที่ช่วยเหลือการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ได้อย่างถูกต้องตามกฎหมาย

3.3 สถานีตำรวจท้องที่ และผู้บริหารหรือผู้ประกอบการตลาด รวมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องประชุมเพื่อวิเคราะห์และร่วมมือกันแก้ไขปัญหาการจราจรอย่างต่อเนื่อง

ทั้งนี้ ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องจะประสานความร่วมมือระหว่างกัน และจะสนับสนุนการดำเนินงานตลอดจนติดตามประเมินผล ตามบันทึกความเข้าใจให้เกิดประโยชน์สูงสุดเป็นระยะต่อไป

5. แนวคิดการจัดตั้งศาลจราจรในประเทศไทย

แนวความคิดเกี่ยวกับศาลจราจรในประเทศนั้นได้มีผู้คิดและสนใจมาเป็นเวลานาน โดยมีผู้เสนอ นำวิธีพิจารณาของศาลจราจรในสหรัฐอเมริกามาดัดแปลงใช้กับวิธีพิจารณาคดีจราจรในศาลแขวงเพื่อให้เกิดความสะดวกแก่ผู้มาเสียค่าปรับให้มากขึ้นและให้เกิดความเที่ยงธรรมมากขึ้น และอีกวิธีหนึ่งก็คือการจัดตั้งศาลจราจร เพื่อพิจารณาความผิด เพื่อปรับผู้ฝ่าฝืนอย่างรวดเร็วและเที่ยงธรรม โดยความคิดการจัดตั้งศาลจราจรเป็นรูปธรรมมากขึ้น เมื่อนายชรินทร์ เผ่าวิบูลย์ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร

กรุงเทพมหานครและคณะ ได้เสนอร่างพิจารณาจัดตั้งศาลจรรยาต่อสภาผู้แทนราษฎรในสมัยประชุม รัฐสภา (สมัยสามัญ) ประจำปี พ.ศ.2529 โดยมีชื่อเต็มว่า “พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลจรรยาและวิธีพิจารณาคดีจรรยา พ.ศ.....”

ผู้เสนอร่างดังกล่าวได้ให้เหตุผลในการตราพระราชบัญญัติว่า “ในปัจจุบันมีการกระทำผิดเกี่ยวกับการจรรยาเป็นจำนวนมากโดยที่เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สามารถจะรักษากฎหมายหรือปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมายจรรยาอย่างเต็มที่ ซึ่งเป็นเหตุให้การจรรยาติดขัดและก่อให้เกิดความเสียหายแก่ประชาชน และบางครั้งยังเป็นช่องทางให้เจ้าหน้าที่ฉวยโอกาสละเว้นการปฏิบัติหน้าที่เพื่อให้ได้มาเพื่อผลประโยชน์โดยมิชอบ นอกจากนี้ยังมีจุดประสงค์เพื่อให้การดำเนินคดีเป็นไปอย่างสะดวกประหยัดและรวดเร็วและเป็นธรรมเกี่ยวกับคู่ความจึงได้มีแนวความคิดในการจัดตั้งศาลจรรยาขึ้นมาพิจารณาคดีจรรยา”

รูปแบบวิธีการรวมทั้งอำนาจหน้าที่ของศาลจรรยาที่นำเสนอ นั้น มีรายละเอียดโดยสรุปคือ

1. ศาลจรรยาในเขตกรุงเทพมหานครจะพิจารณาคดีความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการจรรยา กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และคดีที่กฎหมายบัญญัติให้อยู่ในอำนาจศาลจรรยา ส่วนจังหวัดอื่นจะตั้งศาลจรรยาที่ได้ให้ตราเป็นพระราชบัญญัติและระบุเขตอำนาจศาลด้วย
2. ให้พนักงานหรือข้าราชการตำรวจ ซึ่งมียศตั้งแต่ ร.ต.ต. ขึ้นไปมีอำนาจดำเนินคดีอาญาเป็นผู้ฟ้องคดีอาญาจรรยาต่อศาลจรรยาโดยเฉพาะ
3. เมื่อศาลจรรยาเปิดทำการ ห้ามมิให้ศาลอื่นรับคดีที่มีอยู่ในอำนาจของศาลจรรยาไว้พิจารณาพิพากษา
4. คดีความที่มีอยู่ในอำนาจศาลจรรยาตามกฎหมาย จะไม่อยู่ในอำนาจเจ้าพนักงานตามกฎหมายนั้นที่จะเปรียบเทียบได้ ต้องส่งฟ้องศาลพิจารณาพิพากษา
5. ให้ผู้ว่าคดีจรรยาฟ้องคดีด้วยวาจาไว้สำหรับคดีจรรยาที่มีอัตราโทษจำคุก อย่างสูงไม่เกิน 6 เดือน หรือปรับไม่เกิน 5,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ
6. กำหนดวิธีส่งคำคู่ความ หรือเอกสารอื่นใดไปยังคู่ความในคดีจรรยาให้กระทำโดยเจ้าพนักงานศาล หรือ ส่งทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับหรือวิธีอื่นใดก็ได้
7. ให้ฟ้องคดีจรรยาได้โดยไม่ต้องมีตัวจำเลยในระหว่างพิจารณา เว้นแต่มีเหตุชัดเจนว่าจำเลยจะหลบหนีไปให้พ้นอำนาจศาล แต่ศาลจะปล่อยชั่วคราวโดยมีประกันหรือไม่ก็ได้
8. ให้คดีจรรยาห้ามศาลชั้นจำเลยในระหว่างพิจารณา เว้นแต่มีเหตุชัดเจนว่าจำเลยจะหลบหนีไปให้พ้นอำนาจศาล แต่ศาลจะปล่อยชั่วคราวโดยมีประกันหรือไม่ก็ได้
9. คดีจรรยาที่เกินอำนาจที่จะฟ้องวาจาได้ ให้ศาลทำการพิจารณา และมีคำพิพากษาหรือคำสั่งให้เสร็จภายใน 1 เดือน

10. คดีจรรยาให้มื่อุทธธณและฎีกาได้ทำนองเดียวกันกับคดีอาญาทั่วไป
11. การนั่งพิจารณาพิพากษาคดีต้องมีผู้พิพากษาอย่างต่ำ 2 นาย

และในปัจจุบัน ตามคำสั่งกองบัญชาตำรวจนครบาล ที่ 459/2556 ได้แต่งตั้งคณะทำงานพิจารณาการจัดตั้งศาลคดีจราจรขึ้น เพื่อแก้ไขการบังคับใช้กฎหมายจราจร และได้ยื่นเสนอโครงการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ต่อสำนักงานศาลยุติธรรม ตามหนังสือสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ด่วนที่สุดที่ ตช 0011.14/632 ลงวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2557 โดยมีรายละเอียดหลักการและสาระสำคัญดังนี้

1. หลักการและเหตุผล

โดยปัจจุบันมีการกระทำความผิดกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรเป็นจำนวนมาก ซึ่งองค์กรและเจ้าหน้าที่ของรัฐที่มีอยู่ไม่สามารถที่จะรักษาการให้เป็นไปตามกฎหมายหรือควบคุมให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ เป็นเหตุให้มีผู้ละเมิดกฎหมายจำนวนมากและเกิดปัญหาการจราจรติดขัด ตลอดจนเกิดความเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนและของรัฐในป็นหนึ่งๆ เป็นจำนวนมากศาล นอกจากนี้นี้ยังเป็นช่องทางให้เจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมายฉวยโอกาสละเว้นการปฏิบัติตามหน้าที่เพื่อให้ได้มาซึ่งผลประโยชน์อันมิชอบ ยิ่งไปกว่านั้นยังมีแนวโน้มการเพิ่มขึ้นของจำนวนยานพาหนะประเภทต่างๆ ตลอดจนจำนวนประชากร โดยเฉพาะในกรุงเทพมหานคร ตามสถิติที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ประมวลไว้ตลอดจนสถิติการจับกุมผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับการจราจรในกรุงเทพมหานคร ดังนั้น เพื่อแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับการจราจรดังกล่าว สมควรพิจารณาปรับปรุงองค์กรและระบบการดำเนินคดีจราจรให้เป็นไปโดยสะดวก รวดเร็ว ประหยัด และสร้างความเป็นธรรมแก่คู่กรณี โดยพิจารณาจัดตั้งศาลจราจรขึ้นเป็นการถาวร ทั้งนี้ในระยะเริ่มแรกควรที่จะพิจารณาขยายระบบงานของศาลแขวงเพื่อรองรับการดำเนินการในเรื่องนี้ ก่อนที่จะจัดตั้งศาลจราจรขึ้นดำเนินการเต็มรูปแบบในระยะต่อไป

2. วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้มีองค์กรและกระบวนการวิธีการที่จะแก้ปัญหการกระทำผิดกฎจราจรที่ได้ผลและทำให้การกระทำผิดกฎจราจรลดลง
2. เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาการจราจรที่ไม่มีระเบียบในปัจจุบันให้เป็นระเบียบยิ่งขึ้น เป็นการลดการละเมิดกฎจราจร ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ เกิดความเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สิน การจราจรติดขัด และความสับสนในการจราจรที่เป็นการสิ้นเปลืองทางเศรษฐกิจ และการเสียสุขภาพจิตของผู้ใช้รถใช้ถนน
3. ขจัดปัญหาเกี่ยวกับการเปรียบเทียบปรับของพนักงานสอบสวน โดยเฉพาะเกี่ยวกับการใช้ดุลยพินิจในการเปรียบเทียบปรับทำให้ผู้ฝ่าฝืนได้รับโทษที่เหมาะสมกับความผิดยิ่งขึ้นและเป็นการ

ป้องกันการให้สินบนต่อพนักงานสอบสวนผู้เปรียบเทียบหรือการให้ความช่วยเหลือกันในการเปรียบเทียบในอัตราที่ต่ำ

4. มีวิธีพิจารณาเป็นพิเศษและจัดตั้งขึ้นในท้องที่เขตต่างๆ เริ่มจากในกรุงเทพมหานคร เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนมากขึ้น

5. เป็นแหล่งข้อมูลและแหล่งรวบรวมสถิติคดีกระทำความผิดประเภทต่างๆ ในด้านการจราจรที่เกิดขึ้นในพื้นที่กรุงเทพมหานครเพื่อประโยชน์ในการวิจัยและวางแผนของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับด้านการจราจรเพื่อการปรับปรุงแก้ไขและกำหนดมาตรการในทางปฏิบัติต่อไป

3. เป้าหมาย

ดำเนินการในเขตกรุงเทพมหานคร

4. วิธีดำเนินการ

4.1 การจัดตั้งและรูปแบบ

1. ดำเนินการจัดตั้งศาลจราจรขึ้นเป็นพิเศษโดยให้เป็นศาลชั้นต้น สังกัดอยู่ในกระทรวงยุติธรรม และมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีความผิดต่อกฎหมายจราจร โดยเสนอให้ตราเป็นพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลจราจรและวิธีพิจารณาคดีจราจรขึ้น

2. ในระยะเริ่มแรก ดำเนินการโดยศาลยุติธรรมที่มีอยู่ในลักษณะเป็นการทดลองงานก่อน โดยไม่จำเป็นต้องตราเป็นพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลจราจรขึ้นเป็นพิเศษ

3. ศาลยุติธรรมที่สมควรให้เป็นศาลดำเนินการนั้น เนื่องจากจุดประสงค์ของการจัดตั้งศาลจราจรดำริที่จะจัดตั้งขึ้นเพื่อแก้ไขปัญหาคดีความผิดเกี่ยวกับการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครก่อน จึงสมควรให้ศาลแขวงในกรุงเทพมหานครทุกศาลที่มีอยู่ในปัจจุบัน อันได้แก่ ศาลแขวงพระนครเหนือ ศาลแขวงพระนครใต้ ศาลแขวงธนบุรี และที่จะตั้งขึ้นในอนาคต รวมทั้งสาขาของศาลแขวงอื่นๆ รับผิดชอบดำเนินการในเขตอำนาจของตน เนื่องจากคดีความผิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจรส่วนใหญ่ อยู่ในอำนาจของศาลแขวง ที่จะพิจารณาพิพากษาได้อยู่แล้ว

4. สำหรับการดำเนินงานโดยศาลแขวงนี้ อาจทำให้โดยผู้พิพากษาหัวหน้าศาลแขวงแต่ละแห่ง เป็นผู้กำหนดการนั่งพิจารณาคดีความผิดต่อกฎหมายจราจรขึ้น ณ สถานที่อื่นนอกที่ทำการศาลแขวง ในวันทำงานหรือในวันหยุดงาน และในเวลาใดๆ ที่เห็นสมควร ทั้งนี้โดยอาศัยอำนาจตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 35 ประกอบกับพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง มาตรา 4 มาใช้บังคับ ทำนองเดียวกันกับการเปิดศาลอาญาขึ้นพิจารณาคำร้องขอฝากขังผู้ต้องหา ณ ที่ทำการเรือนจำพิเศษกรุงเทพมหานคร โดยถือว่า “เป็นการจำเป็น” ตามที่กฎหมายให้อำนาจไว้ เพราะไม่อาจนั่งพิจารณาคดีความผิดต่อกฎหมายจราจร ณ ที่ทำการของศาลแขวงที่มีอยู่ เพื่อให้การพิจารณาเป็นไปโดยรวดเร็วได้

5. การดำเนินการพิจารณาคดีความผิดต่อกฎหมายจราจร โดยวิธีดังกล่าวตามข้อ 4 อาจดำเนินการได้ง่ายกว่าและประหยัดกว่าในกรณีที่ดำเนินการไม่ได้ผลตามที่ประสงค์ก็อาจยุบเลิกได้โดยง่าย เพียงแต่ยกเลิกคำสั่งเท่านั้น

4.2 ผู้พิพากษาและองค์คณะผู้พิพากษา

1. การดำเนินการพิจารณาพิพากษาคดีความผิดต่อกฎหมายจราจร โดยศาลแขวงนี้ เป็นการจัดให้ผู้พิพากษาของศาลแขวง ออกไปนั่งพิจารณาพิพากษาคดีนอกสถานที่ตามคำสั่งของผู้พิพากษาหัวหน้าศาลแขวง ฉะนั้นผู้พิพากษาที่จะพิจารณาพิพากษาคดีความผิดต่อกฎหมายจราจร ก็คือผู้พิพากษาประจำศาลแขวง

2. สำหรับจำนวนผู้พิพากษาของศาลแขวงในกรุงเทพมหานครในแต่ละแห่งนั้น หากได้รับคำสั่งให้ออกไปนั่งพิจารณาพิพากษาคดีความผิดต่อกฎหมายจราจรนอกสถานที่แล้ว จำนวนผู้พิพากษาศาลแขวงที่อยู่ปฏิบัติงาน ณ ที่ทำการศาลแขวงอาจจะมีเหลือไม่เพียงพอที่จะปฏิบัติงานประจำศาลแขวงนั้นๆ ในกรณีเช่นนี้ กระทรวงยุติธรรมก็อาจจะดำเนินการแต่งตั้งผู้พิพากษาสับเปลี่ยนไปช่วยทำงานในศาลแขวงเป็นการชั่วคราวได้

3. องค์คณะผู้พิพากษาที่จะพิจารณาพิพากษา ความผิดต่อกฎหมายจราจรนั้น คงเป็นไปตามบทบัญญัติแห่งพระธรรมนูญศาลยุติธรรม

4.3 ความผิดต่อกฎหมายจราจรประเภทใดบ้างที่จะกำหนดให้พิจารณาพิพากษานอกสถานที่และอำนาจพิจารณาพิพากษา

1. การกำหนดให้ผู้พิพากษาศาลแขวงออกนั่งพิจารณานอกสถานที่นั้นเป็นการดำเนินการในนามของศาลแขวง ความผิดต่อกฎหมายจราจรที่จะพิจารณาพิพากษาได้ จึงย่อมเป็นความผิดที่มีอัตราโทษตามที่กฎหมายกำหนดไว้ให้ศาลแขวงมีอำนาจพิจารณาพิพากษาได้เอง สำหรับความผิดต่อกฎหมายจราจรส่วนใหญ่มีอัตราโทษต่ำ อยู่ในอำนาจของศาลแขวงที่จะพิจารณาพิพากษาได้ ไม่น่าจะมีข้อขัดข้อง

2. ความผิดต่อกฎหมายจราจรนั้น ไม่ควรกำหนดเฉพาะความผิดต่อพระราชบัญญัติจราจรทางบก แต่ควรรวมถึงความผิดต่อพระราชบัญญัติต่างๆ ที่เกี่ยวกับการใช้รถ และใช้ถนนด้วย เช่น ความผิดต่อพระราชบัญญัติรถยนต์ ความผิดต่อพระราชบัญญัติการขนส่ง เป็นต้น ซึ่งความผิดต่อกฎหมายดังกล่าวส่วนใหญ่มีอัตราโทษ ซึ่งศาลแขวงมีอำนาจพิจารณาพิพากษาได้

3. ขั้นตอนการปฏิบัติงานนั้น ในขั้นแรกที่กำหนดให้ผู้พิพากษาศาลแขวง ออกไปนั่งพิจารณาพิพากษาคดีความผิดต่อกฎหมายจราจรนอกสถานที่นี้ ควรกำหนดให้พิจารณาพิพากษาคดีเฉพาะในคดีที่จำเลยรับสารภาพเท่านั้น ส่วนคดีที่จำเลยให้การปฏิเสธควรกำหนดให้ดำเนินการพิจารณาพิพากษา ณ สถานที่ทำการของศาลแขวง ทั้งนี้เพื่อมิให้เป็นภาระแก่ผู้พิพากษาที่ออกนั่งพิจารณานอกสถานที่มากเกินไป เพื่อลดปัญหาเกี่ยวกับสถานที่นั่งพิจารณา จำนวนผู้พิพากษา และเจ้าหน้าที่ศาลด้วย

4.4 สถานที่และเวลาปฏิบัติงาน

1. สถานที่ที่ควรกำหนดให้ผู้พิพากษาศาลแขวงออกไปนั่งพิจารณาคดีความผิดต่อกฎหมายจราจรนั้นควรกำหนดตามความจำเป็นและความเหมาะสม

2. สำหรับเวลาที่กำหนดให้ออกนั่งพิจารณานอกสถานที่ อาจกำหนดให้ทำการ 24 ชั่วโมง และทุกวัน โดยกำหนดให้ผู้พิพากษาออกปฏิบัติงานเป็น 3 ผลัด ผลัดละ 8 ชั่วโมง และควรพิจารณากำหนดค่าตอบแทนให้แก่ผู้พิพากษา และเจ้าหน้าที่ธุรการศาล ที่ต้องปฏิบัติงานล่วงเวลาทำการตามปกติเป็นพิเศษบ้างตามสมควร

5. วิธีพิจารณาและการพิพากษาคดี

การพิจารณาพิพากษาคดีความผิดต่อกฎหมายจราจรนอกสถานที่นั้นเป็นการปฏิบัติงานในอำนาจของศาลแขวง ดังนั้น จึงต้องเป็นไปตามพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและพิจารณาความอาญาในศาลแขวง

6. การจัดตั้งศาลชำนาญพิเศษของประเทศไทย

ระบบศาลยุติธรรมในประเทศไทย เมื่อแบ่งตามลักษณะแห่งคดีและวิธีพิจารณาที่ศาลใช้บังคับแล้ว อาจแบ่งออกได้เป็น

(1) ศาลธรรมดา เป็นศาลตามพระธรรมนูญศาลยุติธรรมที่พิจารณาและพิพากษาคดีแพ่งและคดีอาญาทั่วไป

(2) ศาลพิเศษ เป็นศาลชั้นต้นที่ใช้วิธีพิจารณาตามแบบที่บัญญัติอยู่ในกฎหมายเฉพาะของศาลนั้นเพื่อให้เหมาะสมกับคดีที่มีลักษณะพิเศษ เช่น คดีเยาวชนและครอบครัว เป็นต้น แต่ผู้พิพากษาในศาลนี้มีได้ใช้ความรู้ความเข้าใจในการพิจารณาพิพากษาคดีเป็นพิเศษ จึงมิได้จัดตั้งเป็นศาลชำนาญพิเศษอีกประเภทหนึ่ง

(3) ศาลชำนาญพิเศษ เป็นศาลชั้นต้นที่ใช้วิธีพิจารณาตามแบบที่บัญญัติอยู่ในการจัดตั้งศาลและวิธีพิจารณาของศาลนั้นเป็นพิเศษที่แตกต่างจากศาลธรรมดาเช่นเดียวกับศาลพิเศษ แต่มีผู้พิพากษาที่มีความรู้ความเข้าใจในเรื่องนั้นๆ โดยเฉพาะเป็นผู้พิจารณาพิพากษาคดีบางประเภท โดยศาลชำนาญพิเศษในขณะนี้มียุ 4 ศาลเรียงลำดับตามปีที่มีการจัดตั้ง ดังนี้

(ก) ศาลแรงงานกลาง

ศาลแรงงานกลาง ได้จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแรงงานและวิธีพิจารณาคดีแรงงาน พ.ศ. 2522 เปิดทำการเมื่อวันที่ 23 เมษายน 2523 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เป็นศาลชำนาญพิเศษพิจารณาพิพากษาคดีแรงงาน ซึ่งมีความแตกต่างจากอรรถคดีทั่วไป การดำเนินกระบวนการพิจารณา

คดีในศาลแรงงาน จะใช้วิธีไกล่เกลี่ยและการระงับข้อพิพาทเป็นหลัก แต่หากคู่กรณี (นายจ้าง-ลูกจ้าง) ไม่สามารถตกลงกันได้ ศาลก็จะพิจารณาคัดสินชี้ขาดตามบัญญัติแห่งกฎหมาย โดยคำนึงถึงความเป็นธรรมและความสงบเรียบร้อยต่อไป ศาลแรงงานมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีเกี่ยวกับการจ้างแรงงาน สิทธิหน้าที่ตามกฎหมายแรงงานซึ่งได้แก่กฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงาน กฎหมายว่าด้วยแรงงานสัมพันธ์ กฎหมายว่าด้วยเงินทดแทน กฎหมายว่าด้วยประกันสังคม เป็นต้น รวมทั้งกรณีละเมิดระหว่างนายจ้างและลูกจ้าง การพิจารณาคดีประกอบด้วยผู้พิพากษา 3 ฝ่ายคือ ผู้พิพากษาซึ่งเป็นข้าราชการฝ่ายตุลาการ ผู้พิพากษาสมทบฝ่ายนายจ้างและผู้พิพากษาสมทบฝ่ายลูกจ้าง จำนวนฝ่ายละเท่าๆกัน ร่วมเป็นองค์คณะการพิจารณาพิพากษาคดี

ปัจจุบันศาลแรงงานกลางมีฐานะเป็นศาลชั้นต้น สังกัดสำนักงานศาลยุติธรรม ศาลแรงงานกลางมีเขตอำนาจครอบคลุมพื้นที่ 6 จังหวัดคือ กรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ นครปฐม สมุทรสาคร นนทบุรีและปทุมธานี และในระหว่างที่ยังไม่ได้จัดตั้งศาลแรงงานภาค หรือศาลแรงงานจังหวัดนั้น ศาลแรงงานกลางมีอำนาจครอบคลุมพื้นที่ทั่วราชอาณาจักร⁵¹

แนวคิดการจัดตั้งศาลแรงงานตามที่ปรากฏตามหมายเหตุท้ายพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแรงงานและวิธีพิจารณาคดีแรงงาน พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแรงงานและวิธีพิจารณาคดีแรงงาน (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2550 สืบเนื่องมาจากคดีแรงงานเป็นคดีที่มีลักษณะพิเศษแตกต่างไปจากคดีแพ่งและคดีอาญาโดยทั่วไป เพราะเป็นข้อขัดแย้งระหว่างนายจ้างกับลูกจ้างตามสัญญาจ้างแรงงานหรือเกี่ยวกับสิทธิของนายจ้างและลูกจ้างตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงาน และกฎหมายว่าด้วยแรงงานสัมพันธ์ ซึ่งข้อขัดแย้งดังกล่าวควรได้รับการพิจารณาโดยผู้พิพากษาซึ่งเป็นผู้มีความรู้และความเข้าใจในปัญหาแรงงานร่วมกับผู้พิพากษาสมทบฝ่ายนายจ้างและฝ่ายลูกจ้าง ทั้งการดำเนินคดีควรเป็นไปโดยสะดวก ประหยัด รวดเร็ว เสมอภาคและเป็นธรรมเพื่อให้คู่ความมีโอกาสประนีประนอมยอมความและสามารถกลับไปทำงานร่วมกันโดยไม่เกิดความรู้สึกเป็นอริต่อกัน จำเป็นต้องยกเว้นขั้นตอนและวิธีการต่าง ๆ ที่บัญญัติในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งหลายกรณีด้วยกันเพื่อให้เกิดการคล่องตัวยิ่งขึ้น และต่อมาเมื่อพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแรงงานและวิธีพิจารณาคดีแรงงาน พ.ศ. 2522 ได้ประกาศใช้มาเป็นเวลานานแล้ว จึงทำให้บทบัญญัติบางประการไม่สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงทางการเมือง สังคม และเศรษฐกิจ ซึ่งได้ปรับโครงสร้างทางการเมือง การปกครองโดยกำหนดให้แยกศาลยุติธรรมออกเป็นสถาบันอิสระ มีการจัดตั้งกระทรวงแรงงาน และมีการประกาศใช้พระราชบัญญัติที่เกี่ยวกับแรงงานอีกหลายฉบับ รวมทั้งในปัจจุบันสภาพสังคมและเศรษฐกิจของประเทศและสภาพการจ้างและการทำงานเปลี่ยนแปลงไป ทำให้ปัญหาทางด้านแรงงานมีความซับซ้อนและมีปริมาณทวีขึ้นเป็นอย่างมาก อันจะเป็นสาเหตุให้ข้อพิพาททางด้านแรงงานที่เข้าสู่ศาลมี

⁵¹ www.lbc.coj.go.th , สืบค้นเมื่อ 23 ตุลาคม 2558.

ความยุ่งยากและปริมาณมากขึ้นตามไปด้วย นอกจากนี้ ยังมีบทบัญญัติบางประการไม่สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในทางปฏิบัติ รวมทั้งเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาด้านแรงงานและล้ำสมัย จึงเป็นเหตุให้ต้องมีการแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแรงงานและวิธีพิจารณาคดีแรงงาน พ.ศ. 2522 ให้มีความเหมาะสมกับสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป และให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น แต่ยังคงไว้ซึ่งหลักแห่งกฎหมายวิธีพิจารณาคดีแรงงานที่จะต้องกระทำโดยประหยัด สะดวก รวดเร็วและเที่ยงธรรม

พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแรงงานและวิธีพิจารณาคดีแรงงาน พ.ศ. 2522 มีบทบัญญัติจำนวน 60 มาตรา เนื้อหาประกอบด้วย หมวด 1 ศาลแรงงาน หมวด 2 ผู้พิพากษาในศาลแรงงาน หมวด 3 วิธีพิจารณาคดีแรงงาน (ประกอบด้วยส่วนที่ 1 บททั่วไป ส่วนที่ 2 วิธีพิจารณาคดีแรงงานในศาลแรงงาน) หมวด 4 อุทธรณ์ หมวด 5 วิธีการชั่วคราวก่อนพิพากษาและการบังคับตามคำพิพากษาหรือคำสั่ง และบทเฉพาะกาล

(ข) ศาลภาษีอากรกลาง

ศาลภาษีอากรเป็นศาลยุติธรรมชั้นต้นตามพระธรรมนูญ แบ่งออกเป็นศาลภาษีอากรกลางและศาลภาษีอากรจังหวัด โดยศาลภาษีอากรกลางจัดตั้งขึ้นในมีเขตอำนาจตลอดกรุงเทพมหานคร จังหวัดสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรสาคร จังหวัดนครปฐม จังหวัดนนทบุรี และจังหวัดปทุมธานี ส่วนศาลภาษีอากรจังหวัดยังมิได้จัดตั้งขึ้นและในระหว่างที่ศาลภาษีอากรจังหวัดยังมิได้เปิดทำการในท้องที่ใด โจทก์จะยื่นคำฟ้องต่อศาลภาษีอากรกลางหรือจะยื่นคำฟ้องต่อศาลจังหวัดแห่งท้องที่ที่จำเลยมีภูมิลำเนาก็ได้ เว้นแต่คดีภาษีอากรที่เกิดขึ้นในเขตกรุงเทพมหานคร จังหวัดสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรสาคร จังหวัดนครปฐม จังหวัดนนทบุรี และจังหวัดปทุมธานี โจทก์จะต้องยื่นคำฟ้องต่อศาลภาษีอากรกลางเท่านั้น อนึ่ง ศาลภาษีอากรกลางอาจขอให้ศาลจังหวัดแห่งท้องที่ซึ่งโจทก์ยื่นคำฟ้องไว้ หรือศาลจังหวัดอื่นใดดำเนินกระบวนการพิจารณาใดๆ อันมิใช่เป็นการวินิจฉัยชี้ขาดข้อพิพาทแห่งคดีได้ ในกรณีเช่นนี้ให้ศาลจังหวัดนำวิธีพิจารณาคดีภาษีอากรมาใช้บังคับแก่การดำเนินกระบวนการพิจารณาในศาลนั้น⁵²

ศาลภาษีอากรกลางจัดตั้งขึ้นโดยพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลภาษีอากรและวิธีพิจารณาคดีภาษีอากร พ.ศ. 2528 โดยมีเหตุผลในการประกาศใช้คือ โดยที่คดีภาษีอากรเป็นคดีที่มีลักษณะพิเศษแตกต่างไปจากคดีแพ่งโดยทั่วไป เพราะเป็นข้อพิพาทระหว่างเอกชนกับรัฐอันเนื่องมาจากการประเมินหรือการจัดเก็บภาษีอากร ซึ่งหากได้รับการพิจารณาโดยผู้พิพากษาที่มีความรู้ความเข้าใจในปัญหาทางด้านภาษีอากรโดยเฉพาะ ก็จะทำให้การพิจารณาคดีภาษีอากรเป็นไปได้โดยรวดเร็วยิ่งขึ้น จึงสมควรจัดตั้งศาลภาษีอากรขึ้นเพื่อพิจารณาคดีภาษีอากรโดยมีวิธีพิจารณาคดีเป็นพิเศษ ยกเว้นชั้นตอน

⁵² www.taxc.coj.go.th, สืบค้นเมื่อ 27 ตุลาคม 2558.

และวิธีการต่างๆ ที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งบางอย่างเพื่อให้เกิดการคล่องตัวยิ่งขึ้น

พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแรงงานและวิธีพิจารณาคดีแรงงาน พ.ศ. 2522 มีจำนวนทั้งสิ้น 33 มาตรา ประกอบด้วย หมวด 1 ศาลภาษีอากร หมวด 2 ผู้พิพากษาในศาลภาษีอากร หมวด 3 วิธีพิจารณาคดีภาษีอากร หมวด 4 อุทธรณ์และบทเฉพาะกาล

(ค) ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางจัดตั้งขึ้นโดยพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศและวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2539 เพราะปัญหาการละเมิดทรัพย์สินทางปัญญาและความผิดทางการค้าระหว่างประเทศมีความซับซ้อนมากยิ่งขึ้น สืบเนื่องจากความเปลี่ยนแปลงทางสังคมและความเจริญก้าวหน้าทางด้านเทคโนโลยีในปัจจุบัน ปัญหาข้อพิพาททางด้านทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ จึงมีความสำคัญต่อความมั่นคงของระบบเศรษฐกิจของประเทศ และโดยที่คดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นคดีที่มีลักษณะพิเศษแตกต่างจากคดีอาญาและคดีแพ่งโดยทั่วไป ซึ่งหากได้รับการพิจารณาโดยผู้พิพากษาซึ่งมีความรู้และความเข้าใจในเรื่องเกี่ยวกับทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ โดยมีบุคคลภายนอกซึ่งมีความรู้และความเข้าใจในเรื่องดังกล่าวเข้ามาร่วมพิจารณาและพิพากษาคดีด้วย ทั้งนี้ เพื่อให้การอำนวยความยุติธรรมทางด้านทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นไปอย่างเที่ยงธรรม รวดเร็วมีประสิทธิภาพ และเป็นบรรทัดฐานได้รับความเชื่อถือในระดับสากล

ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางมีเขตอำนาจครอบคลุมท้องที่ 6 จังหวัด ได้แก่ กรุงเทพมหานคร นครปฐม นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการและสมุทรสาคร แต่เนื่องจากปัจจุบันยังไม่มี การจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศในท้องที่ภูมิภาค ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางจึงมีเขตอำนาจครอบคลุมท้องที่ดังกล่าวทั่วราชอาณาจักร อย่างไรก็ตาม เพื่อให้การยื่นคำคู่ความและเอกสารต่างๆ เป็นไปโดยสะดวกและประหยัดโจทก์ในคดีแพ่งสามารถจะยื่นคำฟ้องต่อศาลจังหวัดที่จำเลยมีภูมิลำเนาอยู่ในเขตศาล หรือต่อศาลจังหวัดที่มูลคดีเกิดขึ้นในเขตศาลก็ได้ และโจทก์ในคดีอาญาสามารถจะยื่นคำฟ้องต่อศาลจังหวัดแห่งท้องที่ที่ความผิดเกิดขึ้น อ้างหรือเชื่อว่าได้เกิดขึ้น หรือจำเลยมีที่อยู่หรือถูกจับได้ หรือท้องที่ที่เจ้าพนักงานทำการสอบสวนจำเลยก็ได้⁵³

⁵³ www.ipitc.coj.go.th, สืบค้นเมื่อ 16 ตุลาคม 2558.

พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศและวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2539 มีบทบัญญัติทั้งสิ้น 47 มาตรา ประกอบด้วย หมวด 1 ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ หมวด 2 ผู้พิพากษาในศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ หมวด 3 วิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ หมวด 4 อุตธรณ์และบทเฉพาะกาล

(ง) ศาลล้มละลายกลาง

ศาลล้มละลายกลางมีเขตอำนาจตลอดกรุงเทพมหานคร แต่ในระหว่างที่ศาลล้มละลายภาคยังมิได้เปิดทำการในท้องที่ใด ให้ศาลล้มละลายกลางมีเขตในท้องที่นั้นด้วย การยื่นคำฟ้องหรือคำร้องขอจะยื่นต่อศาลจังหวัดซึ่งลูกหนี้มีภูมิลำเนาอยู่ในเขตศาลหรือประกอบธุรกิจอยู่ในเขต ไม่ว่าด้วยตนเองหรือโดยตัวแทนในขณะที่ยื่นคำฟ้องหรือคำร้องขอหรือภายในกำหนดเวลาหนึ่งปีก่อนหน้านั้นก็ได้ ให้ศาลจังหวัดแจ้งไปยังศาลล้มละลายกลาง เมื่อศาลล้มละลายกลางรับคดีนั้นไว้แล้วจะออกไปทำการไต่สวน นั่งพิจารณาและพิพากษาคดี ณ ศาลจังหวัดแห่งท้องที่นั้น หรือจะกำหนดให้ทำการไต่สวน นั่งพิจารณาและพิพากษาคดี ณ ศาลล้มละลายกลางก็ได้ตามที่ศาลล้มละลายกลางจะเห็นสมควร ทั้งนี้ ศาลล้มละลายกลางอาจขอให้ศาลจังหวัดแห่งท้องที่ที่มีการยื่นคำฟ้อง หรือคำร้องขอไว้หรือศาลจังหวัดอื่นใดดำเนินกระบวนการพิจารณาใดๆ อันมิใช่เป็นการวินิจฉัยชี้ขาดข้อพิพาทแห่งคดีได้ตามความจำเป็น⁵⁴

ศาลล้มละลายกลางจัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลล้มละลายและวิธีพิจารณาคดีล้มละลาย พ.ศ. 2542 มีเหตุผลในการประกาศใช้คือ เนื่องจากคดีล้มละลายเป็นคดีที่มีลักษณะพิเศษแตกต่างจากคดีแพ่งโดยทั่วไป ซึ่งโดยผลของคดีล้มละลายย่อมกระทบต่อเศรษฐกิจโดยรวม และหากได้รับการพิจารณาโดยผู้พิพากษาที่มีความรู้และความเข้าใจในเรื่องเกี่ยวกับกฎหมายว่าด้วยล้มละลายโดยเฉพาะแล้ว ย่อมทำให้การดำเนินกระบวนการพิจารณาสามารถดำเนินไปโดยรวดเร็วและเที่ยงธรรมยิ่งขึ้น สมควรจัดตั้งศาลล้มละลายขึ้นเพื่อพิจารณาคดีล้มละลายโดยเฉพาะและให้มีวิธีพิจารณาคดีล้มละลายโดยเหมาะสม และได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมจำนวน 2 ครั้งคือ พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลล้มละลายและวิธีพิจารณาคดีล้มละลาย (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2547 มีเหตุผลในการประกาศใช้คือ โดยที่บทบัญญัติในส่วนที่กำหนดหลักเกณฑ์การอุทธรณ์คำพิพากษาหรือคำสั่งของศาลล้มละลายที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันมีความไม่เหมาะสม เป็นเหตุให้การดำเนินกระบวนการพิจารณาเป็นไปด้วยความล่าช้าไม่คุ้มครองสิทธิของบรรดาเจ้าหนี้และลูกหนี้อย่างเพียงพอ ประกอบกับหลักเกณฑ์การอุทธรณ์ที่กำหนดในกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งศาลล้มละลายและวิธีพิจารณาคดีล้มละลายที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันใช้บังคับเฉพาะคดีฟื้นฟูกิจการของลูกหนี้ สมควรแก้ไขบทบัญญัติเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การอุทธรณ์คำพิพากษา

⁵⁴ www.cbc.coj.go.th, สืบค้นเมื่อ 16 ตุลาคม 2558.

หรือคำสั่งของศาลล้มละลาย เพื่อให้การดำเนินกระบวนการพิจารณาเป็นไปด้วยความรวดเร็วยิ่งขึ้น และเพื่อให้หลักเกณฑ์การอุทธรณ์ทั้งคดีล้มละลายและคดีฟื้นฟูกิจการของลูกหนี้อยู่ในกฎหมายเดียวกัน และพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลล้มละลายและวิธีพิจารณาคดีล้มละลาย (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2548 มีเหตุผลในการประกาศใช้คือ เนื่องจากปัจจุบันศาลล้มละลายมีอำนาจพิจารณาพิพากษาเฉพาะคดีตามกฎหมายว่าด้วยล้มละลายที่มีใช้คดีอาญา ทำให้คดีอาญาที่เกี่ยวกับกฎหมายว่าด้วยล้มละลาย ซึ่งต้องอาศัยผู้พิพากษาที่มีความรู้ความชำนาญเกี่ยวกับกฎหมายว่าด้วยล้มละลายอยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลธรรมดา ดังนั้น สมควรกำหนดให้ศาลล้มละลายซึ่งเป็นศาลชั้นอุทธรณ์พิเศษสามารถพิจารณาพิพากษาคดีอาญาดังกล่าวได้ รวมทั้งมีวิธีพิจารณาพิเศษที่เหมาะสมกับลักษณะของคดีล้มละลาย อันจะเป็นผลให้การดำเนินคดีล้มละลายมีความถูกต้องและเป็นธรรมมากยิ่งขึ้น

พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลล้มละลายและวิธีพิจารณาคดีล้มละลาย พ.ศ. 2542 มีจำนวนทั้งสิ้น 30 มาตรา ประกอบด้วย หมวด 1 ศาลล้มละลาย หมวด 2 ผู้พิพากษาในศาลล้มละลาย หมวด 3 วิธีพิจารณาคดีล้มละลาย (ประกอบด้วย ส่วนที่ 1 วิธีพิจารณาในศาลชั้นต้นและส่วนที่ 2 อุทธรณ์) และบทเฉพาะกาล

อนึ่ง ศาลอุทธรณ์ ศาลอุทธรณ์ภาคและศาลฎีกา รับพิจารณาพิพากษาคดีที่อุทธรณ์หรือฎีกาคัดค้านคำพิพากษาหรือคำสั่งของศาลชั้นต้นที่เป็นศาลธรรมดากับศาลเยาวชนและครอบครัวและศาลล้มละลายที่มีใช้คดีฟื้นฟูกิจการของลูกหนี้ ส่วนศาลฎีกาก็รับพิจารณาพิพากษาคดีที่อุทธรณ์คำพิพากษาหรือคำสั่งของศาลแรงงาน ศาลภาษีอากร ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ และศาลล้มละลายเฉพาะคดีฟื้นฟูกิจการของลูกหนี้ด้วย โดยไม่ได้แบ่งศาลอุทธรณ์ ศาลอุทธรณ์ภาคและศาลฎีกาในลักษณะดังกล่าว อย่างไรก็ตาม ถ้าเป็นคดีของศาลพิเศษ หรือศาลชั้นอุทธรณ์พิเศษจะได้รับการพิจารณาพิพากษาโดยแผนกคดีเยาวชนและครอบครัวในศาลอุทธรณ์หรือศาลอุทธรณ์ภาคหรือแผนกคดีแรงงาน แผนกคดีภาษีอากร แผนกคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศและแผนกคดีล้มละลายในศาลฎีกาแล้วแต่กรณี โดยใช้วิธีพิจารณาแบบพิเศษที่มีกฎหมายบัญญัติไว้โดยเฉพาะในชั้นอุทธรณ์ ฎีกา บังคับแก้คดีดังกล่าวด้วย⁵⁵

และปัจจุบันมีการเล็งเห็นความสำคัญของการดำเนินคดีบางประเภท จึงได้มีการจัดแผนกคดีขึ้นในศาลชั้นต้น ได้แก่ การจัดตั้งแผนกคดีค้ำมนุษย์ในศาลอาญา⁵⁶ การจัดตั้งแผนกคดีทุจริตและประพฤติ

⁵⁵ ไพโรจน์ วายุภาพ, คู่มือปฏิบัติพระธรรมนูญศาลยุติธรรม, กรุงเทพฯ : ห้างหุ้นส่วนจำกัด จีรรัชการพิมพ์, 2543, หน้า 32-33.

⁵⁶ ประกาศคณะกรรมการบริหารศาลยุติธรรมเรื่อง การจัดตั้งแผนกคดีค้ำมนุษย์ในศาลอาญา ลงวันที่ 12 มิถุนายน 2558

มิชอบของเจ้าหน้าที่รัฐในศาลอาญา⁵⁷ และการจัดตั้งแผนกคดียาเสพติดในศาลอาญา⁵⁸ โดยมีแนวคิดมาจากการที่คดีทั้งสามประเภทมีความแตกต่างจากคดีอาญาทั่วไปคือ เป็นการกระทำที่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมในวงกว้าง โดยเฉพาะคดีทุจริตที่ส่งผลกระทบต่อเสถียรภาพทางการเมืองและความมั่นคงของรัฐ ขณะที่ผู้กระทำผิดมักเป็นกลุ่มผู้มีอิทธิพล หรือองค์กรเส้นทางการเงิน มีการใช้ความรุนแรง ขัดขวางกระบวนการยุติธรรม จึงทำให้การแสวงหาพยานหลักฐานทำได้ยากและพยานมักถูกข่มขู่คุกคาม จึงจำเป็นต้องให้ความสำคัญ ดังนั้น การพิจารณาพิพากษาคดีทั้งสามประเภทนี้ จึงควรมีผู้พิพากษาที่มีความรู้และความเข้าใจในปัญหา รวมทั้งวิธีพิจารณาที่กำหนดขึ้นเป็นพิเศษ เพื่อจะได้สามารถดำเนินกระบวนการพิจารณาแสวงหาข้อเท็จจริงได้อย่างมีประสิทธิภาพและเป็นรูปธรรม⁵⁹

7. การบังคับคดีจราจรและศาลจราจรในต่างประเทศ

7.1 ประเทศสหรัฐอเมริกา

การดำเนินคดีจราจรและการบังคับใช้กฎหมายจราจรของประเทศสหรัฐอเมริกานั้น ในแต่ละมลรัฐจะมีการบัญญัติกฎหมายจราจรของมลรัฐ ให้เป็นไปตามกฎหมายต้นแบบเรียกว่า Model Traffic Ordinance ตามที่คณะกรรมการจัดวางแนวทางกฎหมายจราจรแห่งชาติ (The National Committee on Uniform Traffic Laws and Ordinance) ซึ่งเป็นหน่วยงานเอกชนที่ไม่แสวงหากำไรและมีหน้าที่ในการวางแนวทางกฎหมายจราจรในประเทศสหรัฐอเมริกากำหนดไว้ เพื่อให้กฎหมายจราจรในแต่ละมลรัฐของประเทศมีความเป็นเอกภาพและเป็นไปในแนวทางเดียวกัน กฎหมายต้นแบบดังกล่าว ได้กำหนดประเภทของความผิดเกี่ยวกับการจราจรเป็น 2 ประเภทคือ⁶⁰

1) ความผิดที่ไม่เกี่ยวกับการขับเคลื่อนรถ ส่วนใหญ่ความผิดเกี่ยวกับการจอดรถ (Parking Violations) เช่น จอดรถในที่ห้ามจอด จอดรถเกินเวลาที่ชำระค่าจอด หรือจอดรถไม่ชอบด้วยกฎหมาย หรือฝ่าฝืนคำสั่งของเจ้าพนักงาน เป็นต้น ความผิดประเภทนี้เป็นความผิดที่มีโทษปรับ สถาน

⁵⁷ ประกาศคณะกรรมการบริหารศาลยุติธรรมเรื่อง การจัดตั้งแผนกคดีทุจริตและประพฤติมิชอบของเจ้าหน้าที่รัฐในศาลอาญา ลงวันที่ 12 มิถุนายน 2558

⁵⁸ ประกาศคณะกรรมการบริหารศาลยุติธรรมเรื่อง การจัดตั้งแผนกคดียาเสพติดในศาลอาญา ลงวันที่ 12 มิถุนายน 2558

⁵⁹ <http://www.manager.co.th/Crime/ViewNews.aspx?NewsID=9580000090244> , สืบค้นเมื่อ 10 สิงหาคม 2558

⁶⁰ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา , ”ศาลจราจร” , ในอนุสรณ์ในการพระราชทานเพลิงศพนายประสิทธิ์ ศรีนิท , (กรุงเทพมหานคร : วัชรินทร์การพิมพ์) , 2521 , หน้า 96. อ้างถึงใน มณฑลทัณฑ์ บุนนาค , ทศนะของผู้ขับรถยนต์และบุคลากรในกระบวนการยุติธรรมต่อการกำหนดกฎหมายวิธีพิจารณาความสำหรับคดีจราจรขึ้น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายและช่วยแก้ไขปัญหารถจราจรในกรุงเทพมหานคร , 2538, หน้า 60.

เดียว หากผู้กระทำความผิดรับสารภาพว่ากระทำความผิดและไม่ประสงค์ที่จะสู้คดีก็สามารถนำเงินไปชำระค่าปรับได้ที่ศาลที่มีเขตอำนาจ หรือ นำไปชำระที่ Traffic violations bureau ซึ่งโดยทั่วไปจะมีสำนักงานตั้งอยู่บริเวณสถานีตำรวจ หรือจะส่งเงินค่าปรับทางไปรษณีย์ก็ได้ โดยด้านหลังใบสั่งจะมีจำนวนค่าปรับซึ่งกฎหมายกำหนดไว้อยู่ด้านหลังว่าทำผิดมาตราใด และมีโทษเท่าใด ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดประสงค์จะสู้คดี หรือไม่ประสงค์ที่จะชำระเงินตามจำนวนที่กฎหมายกำหนดก็ต้องไปศาลเพื่อสู้คดี หรือให้ศาลกำหนดค่าปรับให้

2) ความผิดเกี่ยวกับการขับเคลื่อนรถ (Moving Violations) เช่น ขับรถด้วยความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณ ขับรถโดยไม่มีใบขับขี่ หรือขับรถในขณะที่เมาสุรา เป็นต้น ความผิดประเภทนี้ นอกจากจะเป็นความผิดที่มีโทษปรับแล้ว ยังความผิดที่มีโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือนอีกด้วย ซึ่งจัดว่าเป็นความผิดประเภท misdemeanor สำหรับความผิดประเภทนี้ เมื่อเจ้าพนักงานจราจรพบการกระทำความผิดก็จะดำเนินการจับกุมผู้กระทำความผิด และออกใบสั่ง Traffic citation บันทึกหมายเลขใบขับขี่และลักษณะการกระทำความผิด รวมถึงวันและเวลาที่กำหนดให้ผู้ต้องหาไปศาล เมื่อถึงวันนัดพิจารณาครั้งแรก ศาลจะอ่านและอธิบายฟ้องให้จำเลยฟัง ถ้าจำเลยให้การรับสารภาพศาลก็จะตัดสินคดีไปเลยโดยไม่ต้องสืบพยาน ซึ่งศาลอาจเพียงแต่ลงโทษปรับ หรือให้รอกการลงโทษจำคุกไว้ หรืออาจจะลงโทษจำคุกแล้วแต่ความหนักเบาของการกระทำความผิดกฎหมายจราจรของจำเลย ความผิดเกี่ยวกับการขับเคลื่อนรถ (Moving violations) ที่ผู้กระทำความผิดต้องไปแสดงตัวที่ศาล ได้แก่ ความผิดฐานขับขี่ยานพาหนะระหว่างมีลมมา หรือเสพยาเสพติดขณะขับรถ ความผิดฐานขับขี่ยานพาหนะจนเกิดอุบัติเหตุ ความผิดฐานหลบหนีหลังจากเกิดอุบัติเหตุ ความผิดฐานขับขี่ยานพาหนะขณะถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ ความผิดฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด เป็นต้น

การดำเนินคดีแก่ผู้กระทำความผิดตามกฎหมายจราจรนั้น เมื่อเจ้าพนักงานจราจรพบการกระทำความผิดหรือฝ่าฝืนกฎหมายจราจรแล้ว เจ้าพนักงานจราจรก็จะออก Traffic citation หรืออาจเรียกว่า ใบสั่ง (Uniform traffic ticket) ให้แก่ผู้กระทำความผิด โดยใน Traffic citation นั้นจะมีรายละเอียดเกี่ยวกับ ชื่อ ที่อยู่ ของผู้กระทำความผิด รายละเอียดเกี่ยวกับการกระทำความผิด มาตราที่กระทำความผิด วัน เวลา และสถานที่ที่กระทำความผิด และวันและเวลาที่กำหนดให้ผู้กระทำความผิดไปศาล ตลอดจนอัตราค่าปรับของการกระทำความผิด มาตราต่าง ๆ นอกจากนี้ เจ้าพนักงานจราจรจะส่งต้นฉบับ หรือสำเนา Traffic citation ให้แก่ผู้กระทำความผิด นอกจากนี้ เจ้าพนักงานจราจรก็ยังส่ง Traffic citation ให้แก่ศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาพิพากษา หรือส่งให้แก่ Traffic violations bureau อีกด้วย หลังจากที่เจ้าพนักงานจราจรได้ออก Traffic citation แล้ว เจ้าพนักงานจราจรก็หมดหน้าที่ เจ้าพนักงานจราจรจะเปรียบเทียบปรับ หรือมีคำสั่งเพิกถอน Traffic citation ไม่ได้ แต่จะเป็นอำนาจของศาลเท่านั้นที่จะเป็นผู้พิจารณาสั่งในคดีความผิดเกี่ยวกับจราจร และเมื่อศาลมีคำสั่งอย่างไรแล้วไม่ว่า

จะเป็นการสั่งให้ผู้กระทำความผิดชำระค่าปรับ สั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ เป็นต้น ศาลก็จะแจ้งให้ศูนย์คอมพิวเตอร์ทราบเพื่อเก็บข้อมูลและสถิติการกระทำความผิดไว้⁶¹

อย่างไรก็ดี ประเทศสหรัฐอเมริกาประกอบด้วยมลรัฐต่าง ๆ 50 รัฐ รวมตัวเข้าเป็นประเทศเดียวกันเรียกว่า สหรัฐอเมริกา (United State of America) ปกครองตามระบอบประชาธิปไตยแบบสหพันธรัฐ โดยแบ่งอำนาจของรัฐออกเป็นฝ่ายบริหาร ฝ่ายนิติบัญญัติและฝ่ายตุลาการ การแบ่งอำนาจและหน้าที่ของแต่ละฝ่ายเป็นไปเพื่อตรวจสอบและถ่วงดุลระหว่างกันและกัน เพื่อป้องกันมิให้ฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดควบคุมอำนาจรัฐได้ทั้งหมด กฎหมายอาญาซึ่งเป็นหลักของกระบวนการยุติธรรมถูกตราโดยฝ่ายนิติบัญญัติ ถูกตีความและใช้ดุลพินิจโดยฝ่ายตุลาการ และถูกบังคับใช้โดยอำนาจของฝ่ายบริหาร ทั้งนี้ อำนาจของมลรัฐ (State) จะแตกต่างจากอำนาจของรัฐบาลกลาง (Federal Government) ซึ่งมีอำนาจส่วนใหญ่เกี่ยวกับกรณีระหว่างมลรัฐต่อมลรัฐ และกรณีระหว่างประเทศสหรัฐอเมริกากับประเทศอื่น ๆ ดังนั้น เรื่องใดที่เกี่ยวกับเหตุการณ์ภายในมลรัฐของแต่ละมลรัฐโดยเฉพาะและไม่เกี่ยวกับมลรัฐอื่น และไม่ปรากฏจากรัฐธรรมนูญหรือกฎหมายใดว่าอยู่ในอำนาจของรัฐบาลกลาง มลรัฐย่อมมีอำนาจเด็ดขาดและสูงสุด เพราะแต่ละมลรัฐ (State) มีรัฐบาลของตนเอง มีผู้ว่าการมลรัฐ (Governor) เป็นหัวหน้ารัฐบาล มีหน่วยราชการต่างๆ เป็นผู้รับผิดชอบการบริหารกิจการต่าง ๆ ภายในมลรัฐ แต่ละมลรัฐมีเมืองหลวงของมลรัฐเอง มีรัฐสภาของตนเอง มีศาลชั้นต้น ศาลอุทธรณ์ ศาลสูงสุดของมลรัฐเอง และมีการออกกฎหมายของตนเองได้ แต่ต้องไม่ขัดต่อรัฐธรรมนูญ จึงไม่เป็นการแปลกประหลาดที่การกระทำในเรื่องเดียวกัน บางกรณีอาจเป็นความผิดในรัฐหนึ่งและอาจไม่เป็นความผิดในอีกรัฐหนึ่งก็ได้ ดังนั้น ระบบกฎหมายและระบบศาลของสหรัฐอเมริกาจึงมีความซับซ้อนและแตกต่างจากประเทศอื่นโดยทั่วไป⁶²

ปัจจุบันระบบศาลของประเทศสหรัฐอเมริกาคือระบบศาลคู่ (dual court system) ประกอบด้วยศาลของรัฐบาลกลาง (Federal Courts) และศาลของมลรัฐ (State Courts) โดยแต่ละศาลก็จะมีแบ่งแยกหน่วยงานออกเป็นอีกหลายหน่วยงานดังรายละเอียดต่อไปนี้⁶³

⁶¹ Code of Washington (RCW) section 46.64.010 , อานนท์ วิบูลสวัสดิ์, “การใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานในการปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522, หน้า 53 และโสภณ รัตนกร, “ศาลเทศบาลและศาลจราจร,” วารสารนิติศาสตร์, ปีที่ 9 (กันยายน-พฤศจิกายน, 2520), หน้า 221 อ้างถึงใน ธีรยุทธ โลหะเลิศกิจ , ปัญหาในการเปรียบเทียบคดี : ศึกษาเปรียบเทียบระหว่างประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญากับกฎหมายอื่น , วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ , 2555, หน้า 53-54.

⁶² กอบกุล จันทวโร , “ระบบกฎหมายของสหรัฐอเมริกาและระบบกฎหมายไทย” , เอกสารเผยแพร่ใน เว็บไซต์สำนักงาน ป.ป.ส. , www.oncb.go.th , หน้า 1.

⁶³ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช สาขาวิชานิติศาสตร์. เอกสารการสอนชุดวิชาการบริหารงานยุติธรรมเปรียบเทียบชั้นสูง . นนทบุรี: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2555. หน้า 9-43.

1) ศาลรัฐบาลกลาง (U.S. Federal Court) แบ่งออกเป็น 4 ชั้น ได้แก่ ศาลมาจิสเตรตส์ (Magistrates court) ซึ่งน่าจะเทียบได้กับศาลแขวงของไทย ศาลเขต (District court) ซึ่งน่าจะเทียบได้กับศาลจังหวัดของไทย ศาลอุทธรณ์ (Circuit court) และศาลสูงสุด (Supreme court) ซึ่งน่าจะเทียบได้กับศาลฎีกาของไทยนั่นเอง โดยเขตอำนาจของแต่ละศาลมีดังนี้

1.1) ศาลมาจิสเตรตส์ (U.S. Magistrate court) ถือเป็นศาลรัฐบาลกลางชั้นล่างสุด ตั้งขึ้นโดยรัฐบัญญัติว่าด้วยศาลมาจิสเตรตส์ของรัฐบาลกลาง ค.ศ.1968 เป็นศาลที่มีเขตอำนาจจำกัด พิจารณาคดีลหุโทษและคดีอาญาเล็กน้อยๆ ที่ผิดกฎหมายของรัฐบาลกลาง

1.2) ศาลเขต (U.S. District court) เป็นศาลชั้นต้นที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีของระบบศาลรัฐบาลกลางใน 50 มลรัฐ รวมถึงกรุงวอชิงตัน ดี.ซี. เปอร์โตริโก เกาะกวม และเกาะเวอร์จินกับหมู่เกาะมาเรียนาเหนือ โดยศาลเขตเป็นศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดีเป็นศาลแรกเกี่ยวกับข้อหาที่จำเลยถูกฟ้อง ศาลนี้ก็จะเป็นผู้ตัดสินว่าจำเลยมีความผิดหรือไม่ ศาลเขตมีทั้งหมด 94 ศาลทั้งประเทศสหรัฐอเมริกาและท้องที่ในความดูแล ศาลเขตแต่ละศาลมีห้องพิจารณา 1 ห้องหรือมากกว่า และมีผู้พิพากษานายเดียวหรือมากกว่า ห้องพิจารณาแต่ละห้องมีเจ้าหน้าที่สนับสนุนจำนวนมาก เช่น พนักงานอัยการ เจ้าหน้าที่ประจำศาล และเจ้าหน้าที่พลเรือนอื่นๆ ของศาลด้วย

1.3) ศาลอุทธรณ์ (U.S. Court of appeal) เป็นศาลที่จัดตั้งตามกฎหมายที่ออกโดยรัฐสภา เป็นศาลที่พิจารณาคดีที่อุทธรณ์ขึ้นมาจากศาลเขต ศาลอุทธรณ์มีทั้งหมด 13 ศาลและมีผู้พิพากษาศาลอุทธรณ์มากกว่า 165 คน แต่ละศาลอุทธรณ์จะมีสำนักงานใหญ่แห่งเดียวยกเว้น กรุงวอชิงตัน ดี.ซี. ที่มีศาลอุทธรณ์ 2 ศาล สำหรับคดีแพ่งและคดีอาญาอย่างละศาล เขตอำนาจทางภูมิศาสตร์ของศาลอุทธรณ์เรียกว่า Circuit ที่เป็นเช่นนั้นก็เพราะเหตุที่ว่า แต่แรกเริ่มผู้พิพากษาศาลอุทธรณ์เดินทางไปตามท้องที่ต่างๆ เพื่อพิจารณาคดีอุทธรณ์ เพราะฉะนั้นศาลอุทธรณ์จึงได้ชื่ออีกอย่างหนึ่งว่า U.S. Circuit Court

1.4) ศาลสูงสุดของสหรัฐอเมริกา (U.S. Supreme court) เป็นศาลสูงสุดในระบบการศาลของประเทศ มีเพียงศาลเดียวตั้งอยู่ในกรุงวอชิงตัน ดี.ซี. และมีผู้พิพากษา 9 คนที่แต่งตั้งโดยประธานาธิบดีโดยผ่านการรับรองจากวุฒิสภา คำพิพากษาของศาลสูงสุดเป็นที่สุด แม้แต่รัฐสภาก็ไม่อาจออกกฎหมายมาลบล้างได้ อย่างไรก็ตาม ศาลสูงสุดของสหรัฐอเมริกาไม่ได้มีบทบาทในทางการพิจารณาเท่านั้นเพราะศาลนี้ยังมีอำนาจตุลาการที่สำคัญทางด้านอื่นๆ อีก เช่น ศาลสูงสุดเป็นผู้ไกล่เกลี่ยคดีระหว่างมลรัฐและระหว่างสหรัฐอเมริกากับประเทศอื่นๆ นอกจากนี้ศาลสูงสุดยังเป็นผู้มีอำนาจขั้นสุดท้ายสำหรับความเห็นทางกฎหมายที่มีผลผูกพันรัฐบาลกลางอีกด้วย

2) ศาลมลรัฐ (State courts) แต่ละมลรัฐจะมีศาลของตนเอง ดังนั้น ทั้ง 50 มลรัฐจะมีศาลชั้นต้น ศาลอุทธรณ์ และศาลสูงสุด ซึ่งตามปกติจะมี 3 ชั้นหรืออาจมากกว่าในแต่ละมลรัฐ ซึ่งแต่ละมลรัฐมีอิสระในการจัดศาลของตนได้ตามที่ต้องการ และอาจมีการเรียกชื่อศาลที่แตกต่างกันออกไป ยกตัวอย่างเช่น มลรัฐนิวยอร์ก เรียกชื่อศาลชั้นต้นที่พิจารณาคดีอาญาอุกฉกรรจ์ว่า Supreme Court

หรือ ศาลสูงสุด เป็นต้น และจัดตั้งศาลพิเศษเพื่อชำระคดีเฉพาะเรื่องใดเรื่องหนึ่ง เช่น ศาลยาเสพติด ดังนั้นจึงมีศาลหลากหลายแตกต่างกันไปตามแต่ละมลรัฐ ศาลมลรัฐชำระคดีมากมายหลายประเภท ตั้งแต่คดีประทุษร้ายต่อชีวิต ต่อทรัพย์สินไปจนถึงคดีอื่นๆ ศาลมลรัฐอาจแบ่งออกได้เป็น 4 ระดับคือ (1) ศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีจำกัด (2) ศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดีทั่วไปไม่จำกัด (3) ศาลอุทธรณ์ และ (4) ศาลสูงสุดของมลรัฐ

2.1) ศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีจำกัด (Court of Limited Jurisdiction) มีชื่อเรียกหลายอย่าง เช่น ศาลเทศบาล (Municipal Courts) ศาลท้องที่ (County Courts) ศาลเขต (District Courts) และศาลมหานคร (Metropolitan Courts) เป็นต้น ซึ่งชื่อของแต่ละศาลแสดงให้เห็นเขตอำนาจทางภูมิศาสตร์ของแต่ละศาลและเขตอำนาจในการชำระคดี อาจกล่าวได้ว่าศาลเหล่านี้มีอำนาจชำระคดีได้ค่อนข้างจำกัด ตามปกติจะพิจารณาเฉพาะคดีลหุโทษ คดีทำผิดเทศบัญญัติ คดีผิดกฎจราจรหรือคดีแพ่งที่มีความเสียหายไม่เกิน 1,000 เหรียญสหรัฐหรือประมาณ 30,000 บาท ในทางคดีอาญาที่ศาลเหล่านี้มีอำนาจชำระก็ยกตัวอย่างเช่น คดีลักขโมยของในห้างสรรพสินค้า คดีประทุษดินไม่สมควรในสถานที่สาธารณะ หรือคดีทำร้ายร่างกายผู้อื่นไม่ถึงกับบาดเจ็บหรือเป็นอันตรายต่อกายหรือจิตใจ อำนาจในการลงโทษของศาลเหล่านี้ก็มีจำกัดเช่นเดียวกันคือ ลงโทษได้แค่ปรับ ให้บริการสังคม หรือจำคุกไม่เกิน 1 ปีในเรือนจำท้องถิ่น นอกจากนี้ ศาลเหล่านี้จะดำเนินการไต่สวนมูลฟ้องหรือพิจารณาปล่อยชั่วคราวในคดีอุกฉกรรจ์ก่อนส่งคดีไปพิจารณาในศาลที่มีเขตอำนาจทั่วไป

2.2) ศาลที่มีเขตอำนาจทั่วไป (Court of General Jurisdiction) ในสหรัฐอเมริกา มีศาลที่มีเขตอำนาจทั่วไปประมาณ 2,000 ศาล ซึ่งมีชื่อต่าง ๆ กันเช่น Felony Courts, Superior Courts, Supreme Courts, County Courts หรือ District Courts บรรดาศาลที่มีเขตอำนาจทั่วไปเหล่านี้จะพิจารณาคดีอุกฉกรรจ์ที่มีความร้ายแรงมากยิ่งขึ้นกว่าศาลที่พิจารณาคดีจำกัด เช่น คดีฆ่าคนตายโดยเจตนา คดีข่มขืนกระทำชำเรา และคดีปล้นทรัพย์ เป็นต้น และชำระคดีแพ่งที่มีทุนทรัพย์หรือความเสียหายมากกว่า 10,000 ดอลลาร์ เป็นต้น นอกจากนี้ศาลเหล่านี้ยังรับผิดชอบพิจารณาคดีที่อุทธรณ์ขึ้นมาจากศาลที่มีเขตอำนาจจำกัดอีกด้วย บรรดาศาลที่มีเขตอำนาจทั่วไปเหล่านี้เป็นศาลที่จัดตั้งขึ้นในเขตท้องที่เดียวหรือหลายท้องที่รวมกัน บางศาลแยกพิจารณาเฉพาะคดีแพ่ง บางศาลแยกพิจารณาเฉพาะคดีอาญา ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านของแต่ละศาลด้วย

2.3) ศาลอุทธรณ์ (Appellate Courts) ใน 39 มลรัฐมีศาลชั้นกลางที่ทำหน้าที่คล้ายศาลอุทธรณ์คดีอาญาของศาลรัฐบาลกลาง ชื่อทั่วไปของศาลอุทธรณ์ก็มีอาทิเช่น Court of Criminal Appeals, Court of Appeals, Appellate Division of Superior Court และ Commonwealth Court เป็นต้น ศาลอุทธรณ์เหล่านี้มีอำนาจพิจารณาคดีที่อุทธรณ์ว่าศาลชั้นล่างดำเนินกระบวนการพิจารณาคดีผิดพลาด คดีสิทธิพลเมืองและปัญหารัฐธรรมนูญทั้งของรัฐบาลกลางและของมลรัฐด้วย

3) ศาลสูงสุด (Court of Last Resort) ในแต่ละรัฐจะมีศาลสูงสุดเพียงศาลเดียว ยกเว้นในมลรัฐโอกลาโฮมา และมลรัฐเท็กซัส ที่มีศาลสูงสุด 2 ศาล ศาลหนึ่งพิจารณาเฉพาะคดีอาญา และอีกศาลหนึ่งพิจารณาคดีอื่นๆ ศาลสูงสุดในแต่ละมลรัฐอาจจะมีหลายชื่อ เช่น Supreme Court, Supreme Judicial Court, Court of Appeals และ High Court โดยในศาลสูงสุดนี้จะพิจารณาคดีอาญาและคดีอื่นๆที่อุทธรณ์หรือฎีกาขึ้นมาจากศาลล่าง โดยในแต่ละรัฐได้กำหนดจำนวนผู้พิพากษาศาลสูงสุดเอาไว้ระหว่าง 5 ถึง 9 คน โดยศาลสูงสุดนี้มีอำนาจชำระคดีและทำงานคล้ายกับศาลสูงสุดของรัฐบาลกลาง โดยมีข้อสังเกตว่าเมื่อจำเลยในคดีอาญาได้ใช้มาตรฐานการอุทธรณ์หรือฎีกาในศาลมลรัฐแล้ว จำเลยยังสามารถยื่นฎีกาต่อศาลสูงสุดของสหรัฐต่อไปได้อีกด้วย⁶⁴

สำหรับคดีจราจร อำนาจในการพิจารณาคดีจะเป็นไปตามกฎหมายของมลรัฐ ส่วนใหญ่มักจะแยกเป็นแผนกหนึ่งของศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีจำกัด เช่น ศาลเทศบาล (Municipal Courts) เช่น ในเมืองฟิลาเดลเฟีย และเมืองซานฟรานซิสโก และแต่ละเมืองจะมีวิธีพิจารณาคดีจราจรเป็นการเฉพาะ

ศาลเทศบาล หรือ Municipal Courts จัดตั้งขึ้นโดยเทศบัญญัติ สภาเทศบาลแต่ละแห่งอาจจัดตั้งศาลเทศบาลเพื่อพิจารณาและตัดสินคดีทั้งหมดภายในเขตอำนาจของตน ศาลเช่นว่าเป็นส่วนหนึ่งของระบบกระบวนการยุติธรรมระบบเดียว โดยสภาอาจจัดตั้งประธานเป็นผู้ทำหน้าที่ผู้พิพากษาของศาลเทศบาลได้ หรืออาจมอบหมายอำนาจหน้าที่ไปยังอธิบดีผู้พิพากษาศาลของเทศมณฑล ให้แต่งตั้งผู้หนึ่งผู้ใดเป็นผู้พิพากษาในศาลเทศบาลได้

ศาลเทศบาลมีเขตอำนาจเหนืออรรถคดีที่เกิดขึ้นตามข้อบัญญัติต่างๆ ของเทศบาลและกระทำความผิดในเขตเทศบาล ในความผิดที่มีโทษปรับไม่เกิน 500 ดอลลาร์ หรือโทษจำคุกไม่เกิน 30 วัน หรือทั้งจำทั้งปรับ หากมีการร้องขอโดยทนายความหรือที่ปรึกษากฎหมายและได้รับการเห็นชอบจากจำเลย ศาลเทศบาลอาจพิจารณารรรถคดี ซึ่งถูกโอนมาจากที่อื่นได้ (ตามประมวลกฎหมายมลรัฐเซาท์แคโรไลนา มาตรา 22-3-545) แต่ระวางโทษต้องไม่เกินโทษปรับ 5,100 ดอลลาร์ หรือโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือทั้งจำทั้งปรับ⁶⁵

⁶⁴ วีระพงษ์ บุญญากาศและคณะ, โครงการศึกษาวิจัยเรื่องการนำระบบไต่สวนมาใช้ในกระบวนการยุติธรรมทางอาญาศึกษาเปรียบเทียบนานาประเทศ, ได้รับทุนสนับสนุนการวิจัยจากสถาบันกฎหมายอาญา สำนักงานอัยการสูงสุด, 2556, หน้า 207-209.

⁶⁵ State of South Carolina Municipal Court Handbook, 2011, p.11.
https://www.masc.sc/SiteCollectionDocuments/Municipal%20Court/municipal_court_handbook_11.pdf

วิธีพิจารณาความและแนวปฏิบัติในการดำเนินคดีความผิดจรรยาของศาลเทศบาลนั้น โดยหลักความผิดจรรยาจะถูมองว่าเป็นความผิดต่อรัฐในการฝ่าฝืนกฎหมายอาญาและจึงเป็นอาชญากรรมโดยสภาพ ตัวอย่างเช่น บุคคลผู้ถูกตั้งข้อกล่าวหาฐานความผิดจรรยา ซึ่งอาจถูกลงโทษจำคุก มีสิทธิเช่นเดียวกันที่จะได้รับตามกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาในคดีอาญาทั่วไป รวมถึงสิทธิที่จะมีทนายความและสิทธิที่จะได้รับการพิจารณาคดีโดยคณะลูกขุนที่เป็นกลาง เมื่อคดีความผิดจรรยาขึ้นเกี่ยวข้องกับความผิดฐานทำร้ายหรือประทุษร้ายร่างกาย⁶⁶ อย่างไรก็ตามการพิจารณาคดีจรรยาในศาลเทศบาลจะกระทำด้วยวิธีพิจารณาคดีที่รวบรัดและรวดเร็ว ผู้วิจัยจึงขอก้าวถึงวิธีพิจารณาคดีจรรยาของแผนกคดีจรรยาในศาลเทศบาลเมืองฟิลาเดลเฟีย⁶⁷ เพื่อเป็นแนวทางในการวิเคราะห์ต่อไป

วิธีพิจารณาคดีจรรยาของแผนกคดีจรรยาของศาลเทศบาล (Municipal Courts) ในเมืองฟิลาเดลเฟียปรากฏตาม TITLE 234 RULES OF CRIMINAL PROCEDURE CHAPTER 10. RULES OF CRIMINAL PROCEDURE FOR THE PHILADELPHIA MUNICIPAL COURT AND THE PHILADELPHIA MUNICIPAL COURT TRAFFIC DIVISION PART B. Philadelphia Municipal Court Traffic Division Procedures เป็นข้อบัญญัติเกี่ยวกับวิธีพิจารณาความในแผนกคดีจรรยา รายละเอียดดังนี้

ข้อบังคับ 1030 ขอบเขตของข้อบังคับของศาลเทศบาล แผนกคดีจรรยา

บัญญัติให้ใช้กระบวนการพิจารณาคดีอาญาอย่างรวบรัดในคดีจรรยา

ข้อบังคับ 1031 การเริ่มต้นกระบวนการพิจารณาคดี

(ก) การพิจารณาคดีจรรยาแบบรวบรัด จะเริ่มต้นขึ้นเมื่อ

- (1) การออกข้อกล่าวหาไปยังจำเลย
- (2) การยื่นข้อกล่าวหาต่อศาลเทศบาลฟิลาเดลเฟีย แผนกคดีจรรยา
- (3) เมื่อมีการจับกุมแบบไม่มีหมายหรือการจับกุมที่ได้รับมอบอำนาจตามกฎหมาย

กฎหมาย

(ข) ในกรณีที่มีการบัญญัติไว้โดยข้อบังคับว่าเป็นข้อยกเว้นสำหรับวิธีการแจ้งเตือนและในการพิจารณาคดี ให้เจ้าพนักงานบังคับใช้กฎหมายยื่นการแจ้งเตือนเป็นหนังสือแก่จำเลยระบุ

⁶⁶ State of South Carolina Municipal Court Handbook , 2011, p.20.

https://www.masc.sc/SiteCollectionDocuments/Municipal%20Court/municipal_court_handbook_11.pdf

⁶⁷ CHAPTER 10. RULES OF CRIMINAL PROCEDURE FOR THE PHILADELPHIA MUNICIPAL COURT AND THE PHILADELPHIA MUNICIPAL COURT TRAFFIC DIVISION ,
<http://www.pacode.com/secure/data/234/chapter10/chap10toc.html>

รายละเอียดเกี่ยวกับวัน เวลาและสถานที่ซึ่งถูกกำหนดขึ้นสำหรับการพิจารณาดีแบบรวบรัด และเมื่อมีการออกข้อกล่าวหาไปยังจำเลย

(1) ในการแจ้งเตือนการพิจารณาดีต้องมีคำอธิบายว่า หากจำเลยยอมรับผิดและชำระค่าปรับและค่าใช้จ่ายดังที่ระบุตามข้อกล่าวหาภายในเวลาที่กำหนด การพิจารณาดีแบบรวบรัดจะถูกยกเลิก

(2) ในการแจ้งเตือนการพิจารณาดี ต้องมีข้อความแจ้งเตือนไปยังจำเลยว่า

ก. การไม่ปรากฏตัวเพื่อการพิจารณาดีถือเป็นความยินยอมในการพิจารณาดีลับหลังจำเลย

ข. หากจำเลยถูกตัดสินว่าผิดจริงให้ยึดหลักประกันที่วางไว้และปรับใช้เป็นค่าปรับและค่าใช้จ่าย

ค. ให้จำเลยมีสิทธิที่จะอุทธรณ์ภายใน 30 วัน เพื่อการพิจารณาดีใหม่ในศาลแบบสามัญ

ข้อบังคับ 1032 การยื่นคำร้อง

จำเลยสามารถยื่นคำร้องเพื่อเข้าสู่กระบวนการพิจารณาดีจราจร โดยส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ไปยังศาลเทศบาล แผนกคดีจราจร เกี่ยวกับการแจ้งเตือน การชำระค่าปรับและค่าใช้จ่าย หรือการวางหลักประกัน

ข้อบังคับ 1033 วิธีพิจารณาเมื่อจำเลยถูกจับกุมตามหมาย

(ก) เมื่อจำเลยถูกจับกุมตามหมาย ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจนำตัวจำเลยเพื่อไปปรากฏตัวต่อหน้าเจ้าพนักงานผู้ออกคำสั่งและดำเนินการดังที่บัญญัติไว้ในข้อบังคับนี้และข้อบังคับท้องถิ่นโดยไม่ชักช้า

(ข) เมื่อจำเลยปรากฏตัวต่อหน้าหรือโดยวิธีการของอุปกรณ์สื่อภาพและเสียง ให้ผู้พิพากษารับทราบข้อกล่าวหาและ

(1) ในกรณีที่จำเลยยังไม่ทำคำร้องให้แจ้งจำเลยเกี่ยวกับข้อกล่าวหา

(2) แจ้งจำเลยเกี่ยวกับข้อกล่าวหาที่เคยมีการตัดสินว่ามีค่าปรับหรือค่าใช้จ่ายค้างชำระ ซึ่งจำเลยมีนัดต่อคำสั่งให้ชำระเงินหรือกำหนดการชำระเงิน และ

(3) แนะนำจำเลยถึงเรื่องสิทธิที่จะมีทนายความ หรือแนะนำจำเลยเกี่ยวกับการแต่งตั้งทนายความโดยแผนกคดีจราจรในกรณีที่ศาลตัดสินว่าจำเลยมีความผิดและจำเลยไม่มีความสามารถทางการเงินในการจัดหาทนายความ

(ค) เมื่อจำเลยปรากฏตัวต่อหน้าศาลเพื่อรับทราบข้อกล่าวหา ให้ศาลรับทราบข้อกล่าวหาและกำหนดการพิจารณาดีในศาลนัดต่อไป หรือให้การแจ้งเตือนเรื่องการไต่สวน หรือ

หมายเรียกแก้จำเลย หรือกำหนดหลักประกันดังที่บัญญัติไว้ในข้อบังคับ 1034 และข้อบังคับท้องถิ่น และปล่อยตัวจำเลย หรือหากจำเลยไม่สามารถวางหลักประกันได้ ให้ส่งจำเลยไปยังสถานที่กักขัง

(ง) เมื่อจำเลยปรากฏตัวต่อหน้าผู้พิพากษาแผนกคดีจราจรหรือเจ้าพนักงานไต่สวน

(1) หากเรื่องยังไม่พร้อมจะดำเนินกระบวนการพิจารณา ให้ผู้พิพากษาแผนกคดีจราจรหรือเจ้าพนักงานไต่สวนกำหนดการพิจารณาคดีในศาลนัดต่อไป ให้ออกคำสั่งนัดแก้จำเลยและให้ปล่อยตัวจำเลยไปโดยมีการเฝ้าติดตาม นอกเสียจากเจ้าพนักงานผู้ออกคำสั่งมีเหตุอันควรเชื่อว่า จำเลยมีโอกาสหลบหนี เจ้าพนักงานผู้ออกคำสั่งอาจกำหนดให้วางหลักประกันตามจำนวนเงินดังที่บัญญัติไว้ในข้อบังคับ 452, 1034 และข้อบังคับท้องถิ่น และหากจำเลยไม่วางหลักประกัน ให้ส่งจำเลยไปยังสถานที่กักขัง

1) ในการตัดสินใจจำเป็นจะต้องกำหนดหลักประกันหรือไม่และควรกำหนดหลักประกันเป็นจำนวนเงินเท่าใด ให้ผู้พิพากษาแผนกคดีจราจรหรือเจ้าพนักงานไต่สวนพิจารณาปัจจัยดังรายการที่แสดงบัญชีไว้ในข้อบังคับ 523 จำนวนเงินหลักประกันจะไม่เกินกว่าค่าปรับและค่าใช้จ่ายเต็มจำนวน

2) หากได้มีการกำหนดหลักประกันแล้ว ให้ผู้พิพากษาแผนกคดีจราจรหรือเจ้าพนักงานไต่สวนแถลงเป็นหนังสือถึงเหตุผลว่า เหตุใดจึงมีการกำหนดหลักประกันใดๆ นอกเหนือจากการปล่อยตัวโดยมีการเฝ้าติดตามและข้อเท็จจริงที่สนับสนุนการตัดสินใจจำเลยมีความสามารถที่จะชำระหลักประกันเป็นเงิน

3) หากมีการกำหนดหลักประกันและจำเลยไม่วางหลักประกัน ไม่ให้กักขังจำเลยโดยไม่มีการพิจารณาคดีนานกว่า 72 ชั่วโมง หรือก่อนสิ้นสุดวันทำการถัดไป หากเวลา 72 ชั่วโมงสิ้นสุดลงในวันหยุดราชการ

(2) หากเรื่องพร้อมที่จะดำเนินกระบวนการพิจารณา

1) เมื่อจำเลยถูกจับกุมตัวตามหมายที่ออกดังที่บัญญัติไว้ในข้อบังคับ 430 (ก) หรือ (ข) (1) (a) หรือ (B) (2) จำเลยจะยื่นคำให้การ หากจำเลยรับสารภาพ ให้ผู้พิพากษาแผนกคดีจราจรหรือเจ้าพนักงานไต่สวนกำหนดโทษ หากจำเลยปฏิเสธข้อกล่าวหา ให้มีการดำเนินการพิจารณาคดีแบบรวบรัด

2) เมื่อจำเลยถูกจับกุมตัวหลังการพิจารณาโดยขาดนัดตามหมายที่ออกดังที่บัญญัติไว้ในข้อบังคับ 430 (ข) (3) (c) และ (ข) (4)

ก. ให้ผู้พิพากษาแผนกคดีจราจรหรือเจ้าพนักงานไต่สวนดำเนินการไต่สวนโดยทันที เพื่อตัดสินความสามารถจำเลยที่จะชำระเงินที่ถึงกำหนดเต็มจำนวน

ข. หากผู้พิพากษาแผนกคดีจราจรหรือเจ้าพนักงานไต่สวนตัดสินว่าจำเลยไม่มีความสามารถทางการเงินที่จะชำระเงินที่ถึงกำหนดเต็มจำนวน ผู้พิพากษาอาจสั่งกำหนดการชำระเงินเป็นงวดดังที่บัญญัติไว้ในข้อบังคับ 456 (ค) (2)

ค. หากผู้พิพากษาหรือเจ้าพนักงานไต่สวนตัดสินว่าจำเลยมีความสามารถทางการเงินที่จะชำระเงินที่ถึงกำหนดเต็มจำนวน และมีความเป็นไปได้ว่าจะลงโทษจำคุกเมื่อสิ้นสุดการไต่สวน ให้ผู้พิพากษาหรือเจ้าพนักงานไต่สวนแนะนำจำเลยถึงเรื่องสิทธิที่จะมีทนายความ และหากจำเลยไม่มีความสามารถทางการเงินที่จะมีทนายความ ให้แนะนำจำเลยว่าจะมีการแต่งตั้งทนายโดยแผนกคดีจราจร ดังที่บัญญัติไว้ในข้อบังคับ 1035 ทั้งนี้ อาจดำเนินการไต่สวน หากมีทนายความที่จำเลยหาเองหรือถูกแต่งตั้งให้แก่จำเลยแล้ว มิฉะนั้น ให้กำหนดเวลาการนัดไต่สวนใหม่ไปยังวันที่หนึ่งและให้ปล่อยตัวจำเลยโดยมีหลักประกัน ดังที่บัญญัติไว้ในข้อบังคับ 1034

ง. เมื่อสิ้นสุดการไต่สวน ให้ผู้พิพากษาแผนกคดีจราจรหรือเจ้าพนักงานไต่สวนดำเนินการดังที่บัญญัติไว้ในข้อบังคับ 456 (ค) (3) คือหากมีการกำหนดหลักประกันและจำเลยไม่วางหลักประกัน ไม่ให้กักขังจำเลยโดยไม่มีการพิจารณาคดีนานกว่า 72 ชั่วโมง หรือก่อนสิ้นสุดวันทำการถัดไป หากเวลา 72 ชั่วโมงสิ้นสุดลงในวันหยุดราชการ

(3) เมื่อจำเลยถูกจับกุมตัวหลังผิวนัดชำระค่าปรับหรือค่าใช้จ่าย หรือกลับเข้าสู่กระบวนการพิจารณาคดีตามหมายที่ออกดังที่บัญญัติไว้ในข้อบังคับ 430 (ข) (3) (b) และ (B) (4)

1) ให้ผู้พิพากษาแผนกคดีจราจรหรือเจ้าพนักงานไต่สวนดำเนินการไต่สวนในทันที เพื่อตัดสินว่าจำเลยมีความสามารถที่จะชำระค่าปรับและค่าใช้จ่ายที่ค้างชำระตามคำสั่งก่อนหน้านี้หรือไม่

2) หากผู้พิพากษาหรือเจ้าพนักงานไต่สวนตัดสินว่าจำเลยไม่มีความสามารถที่จะชำระค่าปรับและค่าใช้จ่ายที่ค้างชำระตามคำสั่งก่อนหน้านี้ ผู้พิพากษาอาจออกคำสั่งการชำระเงินและกำหนดการชำระเงินใหม่อีกครั้งได้

3) หากผู้พิพากษาหรือเจ้าพนักงานไต่สวนตัดสินว่าจำเลยมีความสามารถที่จะชำระค่าปรับและค่าใช้จ่ายที่ค้างชำระตามคำสั่งก่อนหน้านี้ และมีความเป็นไปได้ว่าจะลงโทษจำคุกเมื่อสิ้นสุดการไต่สวน ให้ผู้พิพากษานำจำเลยถึงเรื่องสิทธิที่จะมีทนายความ และหากจำเลยไม่มีความสามารถทางการเงินที่จะมีทนายความ ให้แนะนำจำเลยว่าจะมีการแต่งตั้งทนายความโดยแผนกคดีจราจร ดังที่บัญญัติไว้ในข้อบังคับ 1035 ทั้งนี้ อาจดำเนินการไต่สวน หากมีทนายความที่จำเลยหาเองหรือถูกแต่งตั้งให้แก่จำเลยแล้ว มิฉะนั้น ให้กำหนดเวลาการนัดไต่สวนใหม่ไปยังวันที่หนึ่งและให้ปล่อยตัวจำเลยโดยมีหลักประกัน ดังที่บัญญัติไว้ในข้อบังคับ 1034

4) เมื่อสิ้นสุดการไต่สวน ให้ผู้พิพากษาแผนกคดีจราจรหรือเจ้าพนักงานไต่สวนดำเนินการดังที่บัญญัติไว้ในข้อบังคับ 456 (ค) (3)

(4) เมื่อจำเลยถูกจับกุมตัวตามหมายจับหลายฉบับในหลายคดีที่เกี่ยวข้องกับทั้งข้อกล่าวหาที่ยังไม่ถูกวินิจฉัยชี้ขาด และข้อกล่าวหาที่ถูกวินิจฉัยชี้ขาดแล้ว โดยมีเงินค้างชำระ ให้ดำเนินเรื่องดังที่บัญญัติไว้ในวรรค (ง) (2) (a) (การพิจารณาคดีแบบรวบรัด) หรือวรรค (ง) (2) (b) หรือ (ง) (2) (c) (การไต่สวนการผิวนัด) อาจนำกรณีเหล่านี้รวมกันและกำหนดกระบวนการพิจารณาต่อหน้าผู้พิพากษาแผนกคดีจราจรหรือเจ้าพนักงานไต่สวนท่านเดียวกันได้

ข้อบังคับ 1034 หลักประกัน

(ก) นอกเสียจากดั่งที่บัญญัติไว้ในข้อบังคับนี้ ให้กระบวนการสำหรับหลักประกันเป็นดั่งที่บัญญัติไว้ในข้อบังคับ 452

(ข) เมื่อตัดสินและกำหนดจำนวนเงินของหลักประกันแล้ว

(1) หากจำเลยไม่มีประวัติการไม่มาปรากฏตัวตามการไต่สวนที่กำหนดมาก่อน หรือมีเหตุอันควรเชื่ออื่นๆ ว่า จำเลยจะไม่มาปรากฏตัว หรือจำเลยไม่สามารถวางหลักประกันได้ให้ผู้พิพากษาแผนกคดีจราจร หรือเจ้าพนักงานไต่สวนรับทราบข้อกล่าวหาและพิจารณาปล่อยตัวจำเลยโดยมีการเฝ้าติดตาม หรือลงชื่อรับประกันตนเอง หรือโดยมีหลักประกันจำนวนเล็กน้อย

(2) หากจำเลยมีประวัติการไม่ปรากฏตัวต่อการไต่สวนที่กำหนดโดยแผนกคดีจราจร และการแจ้งเตือนเกี่ยวกับการไต่สวนถูกส่งมอบให้แก่จำเลย ผู้พิพากษาแผนกคดีจราจรหรือเจ้าพนักงานไต่สวนรับทราบข้อกล่าวหา อาจกำหนดหลักประกันเป็นจำนวนเงินไม่เกินกว่าหลักประกันที่จำเป็นสำหรับการชำระเงินตามข้อกล่าวหาที่ยังไม่ถูกวินิจฉัยชี้ขาดและเงินค่าปรับและค่าใช้จ่ายค้างชำระของจำเลยที่เป็นหนี้ตามข้อกล่าวหาที่ถูกวินิจฉัยชี้ขาดแล้ว

ข้อบังคับ 1035 การแต่งตั้งทนาย

(ก) เมื่อผู้พิพากษาแผนกคดีจราจรหรือเจ้าพนักงานไต่สวนได้ตัดสินในเบื้องต้นว่า ความเป็นไปได้ว่าจะลงโทษจำคุกเมื่อสิ้นสุดกระบวนการพิจารณาคดีจราจรแบบรวบรัด

(1) อาจกระทำการไต่สวน หากมีทนายที่จำเลยหามาหรือแต่งตั้งให้จำเลยหรือ

(2) หากจำเลยไม่สามารถว่าจ้างทนายความได้ในทางอื่นใด ให้ผู้พิพากษาดำเนินกระบวนการพิจารณาต่อไป และออกคำสั่งกำหนดนัดและแต่งตั้งทนายความ หรือส่งจำเลยไปรายงานตัวเพื่อการสัมภาษณ์ด้านการเงิน เพื่อที่จะตัดสินคุณสมบัติที่จะได้รับสิทธิในการมีทนายความที่ศาลแต่งตั้ง

(ข) เมื่อจำเลยรายงานตัวเพื่อการสัมภาษณ์ด้านการเงิน เพื่อที่จะตัดสินคุณสมบัติที่จะมีสิทธิได้รับทนายที่ศาลแต่งตั้ง ให้จำเลยยื่นเอกสารประกอบ อย่างเช่นใบอนุญาตขับขี่ ใบเสร็จรับเงินค่าจ้าง และข้อมูลที่เกี่ยวข้องอื่นๆ เมื่อมีการตรวจทานข้อมูลที่ยื่นในระหว่างการสัมภาษณ์ด้านการเงิน ให้ผู้พิพากษาแผนกคดีจราจรหรือเจ้าพนักงานไต่สวนเพื่อออกคำสั่งที่เหมาะสม

(ค) ให้การแต่งตั้งทนายสิ้นสุดเมื่อเสร็จสิ้นกระบวนการพิจารณาของแผนกคดีจราจร นอกเสียจากผู้พิพากษาแผนกคดีจราจรตัดสินจำเลยให้รับโทษจำคุก ซึ่งในกรณีนี้ ให้การแต่งตั้งทนายความยังอยู่ตลอดการอุทธรณ์ใดๆ เพื่อการพิจารณาคดีใหม่ในศาลแบบสามัญ

(ง) เมื่อมีการลงโทษที่รวมการจำขังเอาไว้ หากจำเลยมีทนายความส่วนตัวต่อสู้อย่างดี ให้ผู้พิพากษาแผนกคดีจราจรแนะนำจำเลยว่า ในกรณีที่ทนายความส่วนตัวสิ้นสุดการต่อสู้คดีแทนจำเลยหลังการกำหนดโทษ และก่อนการบังคับใช้โทษ หากจำเลยไม่สามารถหาทนายความได้ จำเลยมีสิทธิให้

จะได้รับทนายความแต่งตั้งเพื่อต่อสู้คดีแทนจำเลยที่จะยื่นอุทธรณ์เพื่อการพิจารณาคดีใหม่ ให้การแต่งตั้งทนายความยังอยู่ตลอดการอุทธรณ์ใดๆ เพื่อการพิจารณาคดีใหม่ในศาลแบบสามัญ

ข้อบังคับ 1036 เจ้าพนักงานไต่สวนประจำศาลเทศบาลฟิลาเดลเฟีย แผนกคดี

จรรยา

(ก) ดังที่บัญญัติไว้ในข้อบังคับนี้ เจ้าพนักงานไต่สวนประจำศาลเทศบาลฟิลาเดลเฟีย แผนกคดีจรรยา อาจได้รับการแต่งตั้งเพื่อไต่สวนคดี ออกคำวินิจฉัยชี้ขาดที่เกี่ยวกับการยื่นฟ้องฐานความผิดแบบรวบรัด ที่เกิดขึ้นตามลักษณะ 75 (เกี่ยวกับยานพาหนะ) และเทศบัญญัติที่ออกตามมาตามลักษณะ 75 ได้

(1) เจ้าพนักงานไต่สวนเป็น “เจ้าพนักงานผู้ออกคำสั่ง” เฉพาะเพื่อวัตถุประสงค์ของการดำเนินการพิจารณาคดีแบบรวบรัด การรับคำร้อง การดำเนินกาพิจารณาคดีโดยลับหลัง การกำหนดหลักประกัน และการดำเนินกระบวนการหลังพิจารณา รวมถึงการจัดทำกำหนดการชำระเงินหรือการทำกำหนดการดังกล่าวซ้ำอีกครั้ง การกำกับดูแลตามกฎหมาย การกำหนดการชำระเงิน การดำเนินการไต่สวนหมายจับ และหน้าที่อื่นตามที่ระบุไว้โดยข้อบังคับท้องถิ่น

(2) เจ้าพนักงานไต่สวนจะไม่ดำเนินการพิจารณาคดีแบบรวบรัดหรือการไต่สวน หากมีความเป็นไปได้ว่าจะลงโทษจำคุกเมื่อสิ้นสุดกระบวนการพิจารณาคดีจรรยาแบบรวบรัด

(ข) ให้ศาลเทศบาลฟิลาเดลเฟีย แผนกคดีจรรยา จัดทำคุณสมบัติและเกณฑ์วุฒิการศึกษาสำหรับตำแหน่งเจ้าพนักงานไต่สวน

(ค) เจ้าพนักงานไต่สวนประจำศาลเทศบาลฟิลาเดลเฟีย แผนกคดีจรรยา ต้องอยู่ภายใต้ประมวลจริยธรรมเช่นเดียวกับผู้พิพากษาและเจ้าหน้าที่ศาล

7.2 ประเทศฝรั่งเศส

ประเทศฝรั่งเศสเป็นประเทศอยู่ภายใต้ระบบกฎหมายลายลักษณ์อักษร (civil law) การปกครองประเทศตลอดจนการพิจารณาพิพากษาคดีต่าง ๆ จึงต้องยึดโยงอยู่กับบทบัญญัติแห่งกฎหมายเป็นสำคัญ อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณากฎหมายของประเทศฝรั่งเศสแล้วจะพบว่าระบบในการพิจารณาคดีและการค้นหาความจริงจะไม่ได้เป็นไปในลักษณะของระบบไต่สวนหรือระบบกล่าวหาบริสุทธิ์ แต่จะเป็นไปในลักษณะของการยึดเอาระบบใดระบบหนึ่งเป็นหลักแล้วนำเอาอีกระบบหนึ่งมาเสริม ทั้งนี้หากเป็นการพิจารณาคดีอาญาก็จะเน้นหนักไปทางระบบไต่สวน ขณะที่ในการพิจารณาคดีแพ่งก็จะเน้นหนักไปทางระบบกล่าวหา⁶⁸

⁶⁸ Charles DEBBASCH et Jean-Claude RICCI, *Contentieux administrative*, 7th ed., Dalloz, 1999, pp. 16-17.

กระบวนการยุติธรรมทางอาญาในฝรั่งเศสสามารถแบ่งแยกออกได้สองขั้นตอนใหญ่ ๆ กล่าวคือ ขั้นตอนก่อนการฟ้องคดีซึ่งเริ่มตั้งแต่เมื่อมีการกระทำความผิดเกิดขึ้นไปจนถึงขั้นตอนการไต่สวนเพื่อจะมีคำสั่งว่าจะฟ้องคดีหรือไม่ ซึ่งในส่วนนี้จะมีเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องจากสามหน่วยงาน ได้แก่ ตำรวจ พนักงานอัยการ และผู้พิพากษาไต่สวน โดยภารกิจหลักของเจ้าหน้าที่จากทั้งสามหน่วยงานในขั้นตอนนี้จะเป็นการร่วมมือกันสืบสวนสอบสวนเพื่อรวบรวมพยานหลักฐานมาใช้ในการพิจารณาว่าจะทำการฟ้องคดีดังกล่าวหรือไม่ ทั้งนี้การสืบสวนสอบสวนดังกล่าวจะมีผู้พิพากษาไต่สวนหรือพนักงานอัยการเป็นผู้ควบคุมการสอบสวนสืบสวนขึ้นอยู่กับความร้ายแรงและประเภทของความผิด ในส่วนขั้นหลังการฟ้องคดีหรือ ขั้นพิจารณาคดีจะเริ่มตั้งแต่มีการฟ้องคดีไปจนถึงการมีคำพิพากษาคดี

โดยประมวลกฎหมายอาญาฝรั่งเศส มาตรา 111-1 ได้แบ่งความผิดไว้เป็น 3 ประเภท ได้แก่

(1) ความผิดอุกฤษฏ์โทษหรือมหันตโทษ (Felonies) เช่น ความผิดฐานฆ่าผู้อื่น ความผิดฐานข่มขืนกระทำชำเรา ความผิดฐานปล้นทรัพย์ และความผิดฐานลักพาตัว

(2) ความผิดมิชฌิมโทษหรือมัยโทษ (Misdemeanours) เช่น ความผิดฐานลักทรัพย์ ความผิดฐานฆ่าผู้อื่นโดยไม่เจตนา ความผิดฐานฉ้อโกง ความผิดเกี่ยวกับยาเสพติด และ ความผิดฐานดื่มสุราขณะขับรถ

(3) ความผิดลหุโทษ (Petty offences) เช่น ความผิดเล็กน้อยเกี่ยวกับท้องถนน ความผิดฐานส่งเสียงรบกวนผู้อื่น⁶⁹

ส่วนใหญ่แล้วความผิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจร เช่น การจอดรถในที่ห้ามจอด หรือขับขี่ยานพาหนะเกินกว่าความเร็วที่กฎหมายกำหนด เป็นต้น จะอยู่ในส่วนของความผิดลหุโทษ (Les contraventions) ได้แก่ ความผิดที่มีโทษปรับ หรือ โทษที่ห้ามหรือจำกัดสิทธิบางประการตามที่กำหนดไว้ใน มาตรา 131-14 เท่านั้น ซึ่งความผิดลหุโทษนี้จะไม่มีความจำคุก นอกจากโทษดังกล่าวแล้ว ยังสามารถลงโทษเสริมอย่างใดอย่างหนึ่งหรืออย่างตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 131-16 และมาตรา 131-17 ได้อีกด้วย สำหรับโทษปรับนั้น แบ่งออกเป็น 5 ระดับ⁴⁹ คือ

- (ก) ความผิดลหุโทษระดับที่ 1 ปรับไม่เกิน 38 ยูโร
- (ข) ความผิดลหุโทษระดับที่ 2 ปรับไม่เกิน 150 ยูโร
- (ค) ความผิดลหุโทษระดับที่ 3 ปรับไม่เกิน 450 ยูโร
- (ง) ความผิดลหุโทษระดับที่ 4 ปรับไม่เกิน 750 ยูโร
- (จ) ความผิดลหุโทษระดับที่ 5 ปรับไม่เกิน 1,500 ยูโร

⁶⁹ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , รายงานการวิจัยฉบับสมบูรณ์เรื่อง “การบังคับใช้โทษทางอาญาประเภทอื่นที่มีผลอยู่ในประมวลกฎหมายอาญาของไทย” , 2554 , หน้า 99.

โทษสำหรับความผิดลหุโทษ (Petty offences) ซึ่งเป็นความผิดที่กำหนดขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรักษาความมีวินัยของส่วนรวม โดยส่วนมากมักเป็นความผิดที่มีลักษณะไม่ร้ายแรงและเป็นความผิดที่เกิดจากข้อห้าม (Mala Prohibita) ซึ่งมาตรา 131-12 ประมวลกฎหมายอาญาฝรั่งเศสได้กำหนดโทษสำหรับความผิดลหุโทษไว้ ได้แก่ โทษปรับและโทษริบทรัพย์หรือห้ามหรือจำกัดสิทธิบางประการตาม มาตรา 131-14 ดังนี้

(1) โทษปรับ

ความผิดลหุโทษนั้นเป็นความผิดที่ลงโทษปรับตามกฎหมายได้ไม่เกินสามพันยูโร โดยกำหนดลำดับชั้นของโทษปรับไว้ดังนี้

- (1.1) ปรับไม่เกิน 38 ยูโร สำหรับความผิดลหุโทษชั้นต้น (first class)
- (1.2) ปรับไม่เกิน 150 ยูโร สำหรับความผิดลหุโทษชั้นที่สอง (second class)
- (1.3) ปรับไม่เกิน 450 ยูโร สำหรับความผิดลหุโทษชั้นที่สาม (third class)
- (1.4) ปรับไม่เกิน 750 ยูโร สำหรับความผิดลหุโทษชั้นที่สี่ (fourth class)
- (1.5) ปรับไม่เกิน 1,500 ยูโร สำหรับความผิดลหุโทษชั้นที่ห้า (fifth class)

(2) โทษริบทรัพย์หรือห้ามหรือจำกัดสิทธิบางประการตามมาตรา 131-14

ในกรณีที่เป็นการกระทำความผิดลหุโทษชั้นที่ห้า ศาลอาจกำหนดโทษริบทรัพย์หรือห้ามหรือจำกัดสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้

- (2.1) การพักใบอนุญาตขับขี่ที่กำหนดระยะเวลาสูงสุดหนึ่งปี
 - (2.2) การห้ามนำยานพาหนะของผู้กระทำความผิดออกใช้ กำหนดเวลาสูงสุด 6 เดือน
 - (2.3) การริบอาวุธหนึ่งหรือหลายรายการของผู้กระทำความผิดหรืออยู่ในความครอบครองของผู้กระทำความผิด
 - (2.4) การเพิกถอนใบอนุญาตล่าสัตว์ และห้ามขอใบอนุญาตใหม่ กำหนดเวลาสูงสุด 1 ปี
 - (2.5) การห้ามส่งจ่ายเช็คเพื่อการอื่นนอกเหนือจากเช็คที่อนุญาตให้ถอนเงินโดยผู้ส่งจ่าย ซึ่งเป็นผู้จ่าย หรือเช็คที่ได้รับการรับรองและแสดงบัตรจ่ายเงินของธนาคาร กำหนดเวลาสูงสุด 5 ปี
 - (2.6) การริบทรัพย์สินซึ่งใช้ในการกระทำความผิดหรือมีไว้เพื่อใช้ในการกระทำความผิด หรือทรัพย์สินที่ได้มาจากการกระทำความผิด อย่างไรก็ตามการริบทรัพย์ดังกล่าวไม่อาจกระทำได้หากเป็นความผิดเกี่ยวกับการพิมพ์
- อย่างไรก็ดี จะลงโทษปรับร่วมกับโทษริบทรัพย์หรือห้ามใช้สิทธิดังกล่าวข้างต้นไม่ได้ แต่สามารถลงโทษโทษริบทรัพย์หรือห้ามใช้สิทธิหลายประการร่วมกันได้

นอกจากนี้ตามมาตรา 131-16 ประมวลกฎหมายอาญาฝรั่งเศส ได้กำหนดไว้ว่าในกรณี ที่ผู้กระทำความผิดเป็นบุคคลธรรมดา เมื่อมีการลงโทษผู้กระทำความผิดโทษตามบทบัญญัติในเรื่อง ดังกล่าวแล้ว ยังสามารถลงโทษเสริมดังต่อไปนี้ได้อีกด้วย

(ก) โทษเสริมสำหรับความผิดลหุโทษ

- (1) การพักใบอนุญาตขับขี่ที่กำหนดระยะเวลาสูงสุดสามปี
- (2) การห้ามมีอาวุธซึ่งต้องมีใบอนุญาตไว้ในครอบครอง เป็นเวลาไม่เกินสามปี
- (3) การริบอาวุธหนึ่งหรือหลายรายการของผู้กระทำความผิดหรืออยู่ในความ ครอบครองของผู้กระทำความผิด
- (4) การเพิกถอนใบอนุญาตล่าสัตว์ และห้ามขอใบอนุญาตใหม่ กำหนดเวลา สูงสุด 3 ปี
- (5) การริบทรัพย์สินซึ่งใช้ในการกระทำความผิดหรือมีไว้เพื่อใช้ในการกระทำ ความผิด หรือทรัพย์สินที่ได้มาจากการกระทำความผิด
- (6) การห้ามขับขี่ยานพาหนะบางประเภท รวมทั้งยานพาหนะที่ไม่ต้องมี ใบอนุญาตขับขี่ กำหนดเวลาสูงสุด 3 ปี
- (7) เข้ารับการอบรมหลักสูตรความระมัดระวังในการใช้ถนนอย่างปลอดภัย โดยผู้กระทำความผิดต้องเสียค่าใช้จ่ายเอง ทั้งนี้ ผู้กระทำความผิดต้องเข้ารับการอบรมในหลักสูตร ดังกล่าวภายในหกเดือนนับแต่คำวินิจฉัยให้ลงโทษดังกล่าวนี้เป็นที่สุด และเมื่อเข้ารับการอบรมจนครบ หลักสูตรแล้ว ผู้กระทำความผิดจะได้รับประกาศนียบัตรซึ่งผู้กระทำความผิดจะต้องส่งให้แก่พนักงาน อัยการเพื่อยืนยันถึงการได้เข้ารับการอบรม
- (8) เข้ารับการอบรมหลักสูตรพลเมืองโดยผู้กระทำความผิดต้องเสียค่าใช้จ่าย เอง ทั้งนี้ เมื่อมีการลงโทษเสริมตามที่บัญญัติไว้ดังกล่าวข้างต้นประการหนึ่งประการใดแล้ว ศาลจะ ลงโทษเสริมอย่างเดียวยกเว้นไม่ลงโทษหลักก็ได้

สำหรับศาลที่มีอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดีในส่วน of ศาลที่พิจารณาพิพากษา คดีของประเทศสาธารณรัฐฝรั่งเศสนั้น มีการแบ่งโครงสร้างเป็น 3 ชั้น ดังนี้

- (1) the Police Court พิจารณาความผิดลหุโทษซึ่งมีโทษปรับ โทษที่ไม่ต้องถูกกักขัง หรือโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี และสามารถพิจารณาคดีได้โดยผู้พิพากษาคนเดียว
- (2) the Criminal Court พิจารณาคดีที่มีความผิดร้ายแรงมากขึ้น ซึ่งมีโทษจำคุกไม่ เกิน 10 ปี ซึ่งพิจารณาคดีโดยองค์คณะผู้พิพากษา 3 คน แต่โดยทั่วไปแล้วอาจพิจารณาคดีโดยผู้ พิพากษาคนเดียวก็ได้
- (3) The Court of Assizes พิจารณาคดีซึ่งมีความร้ายแรงมากที่สุด ซึ่งมีโทษจำคุก เกินกว่า 10 ปีขึ้นไป หรือจำคุกตลอดชีวิต ซึ่งพิจารณาคดีโดยองค์คณะผู้พิพากษา 3 คน และคณะลูกขุน 9 คน ก่อน ค.ศ.2001 คำพิพากษาของ The Court of Assizes ไม่สามารถอุทธรณ์ แต่ปัจจุบันถ้า พิจารณาคดีโดยองค์คณะผู้พิพากษา 3 คน และคณะลูกขุน 12 คน สามารถอุทธรณ์ได้

ศาลอุทธรณ์จะพิจารณาคดีที่อุทธรณ์มาจาก the Police Court and the Criminal Court ซึ่งประกอบไปด้วยองค์คณะผู้พิพากษา 3 หรือ 5 คน ศาลสูงสุดของกระบวนการยุติธรรมของฝรั่งเศส คือ the Court of Cassation จำเลยสามารถยื่นฎีกาต่อศาลดังกล่าวเพื่อให้กลับคำพิพากษาของศาลล่างได้หากคำพิพากษาดังกล่าวนั้นไม่เป็นไปตามกฎหมาย หาก the Court of Cassation เพิกถอนคำพิพากษาของ the Police Court ก็จะมีคดีดังกล่าวกลับมาให้พิพากษาใหม่ หรือหากเป็นการเพิกถอนคำพิพากษาของ the Criminal Court หรือ the Court of Assize ก็จะมีการส่งคดีกลับมายังศาลล่างเพื่อพิพากษาใหม่โดยเปลี่ยนองค์คณะในการพิพากษา ทั้งนี้ การเพิกถอนคำพิพากษาอาจเป็นการเพิกถอนทั้งหมดหรือบางส่วนก็ได้⁷⁰

ประเทศฝรั่งเศสได้กำหนดความผิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจรไว้ใน Code de la route ซึ่งความผิดตามกฎหมายจราจรนั้นก็มีทั้งความผิดที่เป็นความผิดลหุโทษ มัชฌิมโทษ และอุกฤษฏ์โทษ ในส่วนของความผิดลหุโทษตามกฎหมายจราจร นั้น ได้กำหนดให้ความผิดลหุโทษตามกฎหมายจราจรสามารถระงับไปได้โดยการที่ผู้กระทำความผิดชำระค่าปรับ ซึ่งวิธีการชำระค่าปรับ มี 2 วิธี ดังนี้

(1) วิธีชำระค่าปรับทันทีแก่เจ้าพนักงานผู้พบการกระทำความผิด (La perception immediate de l'amende par l'agent verbalisateur)⁷¹ กล่าวคือ เมื่อเจ้าพนักงานจราจรซึ่งได้รับการแต่งตั้งให้มีอำนาจรับชำระค่าปรับพบการกระทำความผิด ก็จะทำบันทึกการกระทำความผิดนั้น แล้วแจ้งแก่ผู้กระทำความผิดว่าได้กระทำความผิดต่อกฎหมายมาตราใด และจะต้องเสียค่าปรับเป็นจำนวนเท่าใด ซึ่งผู้กระทำความผิดจะชำระค่าปรับให้แก่เจ้าพนักงานจราจรทันทีก็ได้ ถ้าผู้กระทำความผิดยอมชำระค่าปรับ เจ้าพนักงานจราจรก็จะออกใบรับให้ และให้ผู้กระทำความผิดลงนามในบันทึกการกระทำความผิด ซึ่งบันทึกนี้จะถูกส่งไปให้แก่พนักงานอัยการเพื่อทำการตรวจสอบอีกชั้นหนึ่ง ถ้าพนักงานอัยการพิจารณาแล้วเห็นว่าเป็นการถูกต้อง คดีอาญาสำหรับความผิดนั้นก็จะระงับไป

(2) วิธีชำระค่าปรับโดยแสตมป์ (Timbré amende) กรณีนี้เป็นการชำระค่าปรับในความผิดจราจรที่มีโทษปรับจำนวนน้อย ซึ่งเป็นความผิดลหุโทษระดับที่ 167 และมักเป็นกรณีที่ผู้กระทำความผิดไม่ได้อยู่ในที่เกิดเหตุ เช่น การจอดรถในที่ห้ามจอด เจ้าพนักงานจราจรที่พบการกระทำความผิดก็จะเขียนใบสั่งติดไว้ที่รถยนต์ โดยใบสั่งนั้นจะระบุว่าผู้กระทำความผิดได้กระทำความผิดกฎหมายมาตราใด และจะต้องเสียค่าปรับเป็นจำนวนเท่าใด ภายในระยะเวลา 8 วัน นับแต่วันที่ลงใบสั่งให้ผู้กระทำความผิดซื้อ “อากรค่าปรับ” (Timbré amende) มาปิดลงในใบสั่งตามอัตราที่ระบุไว้ แล้วเอา

⁷⁰ เรื่องเดียวกัน , หน้า 105-106 , 109.

⁷¹ โกเมน ภัทรภิรมย์, “การฟ้องคดีอาญาในประเทศฝรั่งเศส,” อัยการนิเทศ, เล่มที่ 32 ฉบับที่ 1 (2513), หน้า 178 อ้างถึงใน ธีรยุทธ โลหะเลิศกิจ ,ปัญหาในการเปรียบเทียบคดี : ศึกษาเปรียบเทียบระหว่างประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญากับกฎหมายอื่น , 2555, หน้า 60.

ใบสั่งที่ติดอากรค่าปรับแล้วส่งทางไปรษณีย์ไปยังที่ที่กำหนดซึ่งในใบสั่งได้ระบุไว้แล้ว เมื่อเจ้าพนักงานจราจรได้รับใบสั่งที่ติดอากรค่าปรับภายในกำหนดเวลาแล้ว คดีอาญาก็เป็นอันระงับไป⁷²

ในการดำเนินคดีความผิดเกี่ยวกับการจราจรที่อยู่ในส่วนของความผิดลหุโทษ (Les contraventions) ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาฝรั่งเศส (Le Code Procédure Pénale) มาตรา 521 กำหนดให้ศาลที่มีอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดีที่เป็นความผิดลหุโทษ คือ ศาลแขวง (Tribunal de Police) โดยเมื่อพนักงานอัยการ หรือ เจ้าหน้าที่ตำรวจประจำศาลแขวง ได้ยื่นคำฟ้องต่อศาลแขวงแล้ว หากพนักงานอัยการ หรือเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำศาลแขวง ได้แถลงต่อศาลว่าขอให้ศาลดำเนินคดีแบบรวบรัด เมื่อศาลพิจารณาแล้วเห็นว่าการพิจารณาคดีโดยเปิดโอกาสให้จำเลยต่อสู้คดีนั้นไม่เป็นประโยชน์ ศาลก็จะมีคำสั่งทางอาญา (Criminal order) โดยไม่กำหนดให้มีวันพิจารณาคดีก็ได้⁷³ ซึ่งในคำสั่งทางอาญาดังกล่าวนี้อาจระบุชื่อ ที่อยู่ วันเดือน ปีเกิด ภูมิลำเนาของจำเลย วันและเวลาสถานที่กระทำความผิด บทบัญญัติของกฎหมายที่กำหนดว่าการกระทำของจำเลยเป็นความผิด และหากศาลมีคำสั่งลงโทษปรับ ก็จะกำหนดจำนวนค่าปรับไว้ในคำสั่งดังกล่าวด้วย แต่หากศาลเห็นว่าจำเลยไม่ได้กระทำความผิดศาลก็จะมีคำสั่งยกฟ้อง โดยระบุไว้ในคำสั่งทางอาญาเช่นกัน หรืออาจสั่งให้จำเลยชำระค่าปรับ พร้อมกำหนดโทษเสริมอย่างใด อย่างหนึ่งก็ได้ โดยในคำสั่งทางอาญา (Criminal order) นั้น ศาลไม่จำเป็นต้องระบุเหตุผลใน การทำคำสั่งไว้ก็ได้⁷⁴

หลังจากที่ศาลมีคำสั่งทางอาญา (Criminal order) แล้ว พนักงานอัยการอาจจะยื่นคำร้องต่อศาลแขวงเพื่อขอให้เพิกถอนการบังคับคดีตามคำสั่งทางอาญาของศาลภายใน 10 วันนับแต่วันที่ศาลมีคำสั่งก็ได้ หากพนักงานอัยการไม่ได้ยื่นคำร้องเพื่อขอให้เพิกถอนการบังคับคดีตามคำสั่งทางอาญาของศาลภายในระยะเวลาดังกล่าวข้างต้นแล้ว คำสั่งทางอาญานี้จะถูกส่งไปยังจำเลยทางไปรษณีย์ตอบรับ และศาลก็จะดำเนินการบังคับคดีตามคำสั่งทางอาญาเช่นเดียวกับ การบังคับคดีตามคำพิพากษาของศาลต่อไป ในกรณีนี้จำเลยจะยื่นคำร้องเพื่อขอให้ศาลเพิกถอนการบังคับคดีตามคำสั่งทางอาญาต่อศาล หรือจะชำระเงินค่าปรับ ภายในระยะเวลา 30 วันนับจากวันที่ส่งคำสั่งทางอาญาก็ได้ หากจำเลยไม่ยื่นคำร้องดังกล่าว หรือไม่ชำระค่าปรับตามที่ศาลกำหนดไว้ในคำสั่งแล้ว คำสั่งดังกล่าวก็จะถึงที่สุด⁷⁵ และจำเลยก็ต้องรับผิดชอบทั้งค่าปรับและค่าฤชาธรรมเนียมศาลในการบังคับคดีอีกส่วนหนึ่งด้วย⁷⁶ และใน

⁷² ชีรยุทธ โลหะเลิศกิจ ,ปัญหาในการเปรียบเทียบคดี : ศึกษาเปรียบเทียบระหว่างประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญากับกฎหมายอื่น , 2555, หน้า 60-61.

⁷³ Le Code Procédure Pénale , article 525

⁷⁴ Le Code Procédure Pénale , article 526

⁷⁵ Le Code Procédure Pénale , article 528-1.

⁷⁶ Le Code Procédure Pénale , article 527.

กรณีที่พนักงานอัยการยื่นคำร้องขอให้ศาลเพิกถอนคำสั่งทางอาญา หรือจำเลยยื่นคำร้องขอให้ศาลเพิกถอนการบังคับตามคำสั่ง ทางอาญา ศาลก็จะกำหนดวันนัดพิจารณาคดีต่อไป⁷⁷

ในชั้นพิจารณาคดีของศาลแขวงนั้น จะใช้วิธีพิจารณาคดีที่คล้ายกับศาลมัชฌิมโท ⁷⁸ กล่าวคือ เมื่อพนักงานอัยการ หรือเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำศาลแขวงยื่นคำฟ้องต่อศาลแขวงแล้ว เจ้าหน้าที่ศาล ซึ่งเรียกว่า “huissier” จะส่งสำเนาคำฟ้องไปให้แก่จำเลย ซึ่งมีผลทำให้จำเลยจะต้องมาศาลภายใน 10 วันนับแต่วันที่ได้ส่งหมายเรียก หากจำเลยมีภูมิลำเนาอยู่ในจังหวัดที่ห่างไกล หรืออยู่ต่างประเทศ ระยะเวลาที่จะขยายเป็น 1 เดือน และ 2 เดือน ตามลำดับ⁶² เมื่อจำเลยได้รับหมายเรียกดังกล่าวแล้ว จำเลยอาจจะตั้งทนายความหรือตัวแทนเฉพาะคดี (fondé de procuration spéciale) มาศาลแทนจำเลยโดยไม่ต้องขอต่อศาลก็ได้ กล่าวคือ ศาลอาจพิจารณาคดีลับหลังจำเลยก็ได้ หากจำเลย สละสิทธิของตนที่จะเข้าร่วมการพิจารณาคดี และเมื่อถึงวันพิจารณาศาลก็จะสอบถามชื่อ และนามสกุล ของจำเลยและแจ้งให้จำเลยทราบว่าคดีนี้ ใครเป็นผู้ฟ้องคดี จากนั้นศาลก็จะสอบถามคำให้การของ จำเลย และให้พยานของแต่ละฝ่าย เข้าเบิกความเมื่อพยานทั้งสองฝ่ายเบิกความเสร็จ คดีก็เป็นอันเสร็จ การพิจารณาและศาลก็จะพิจารณาพิพากษาว่าจำเลยกระทำความผิดหรือไม่ต่อไป แต่หากจำเลยให้การ รับสารภาพ ศาลก็สามารถตัดสินคดีได้ทันทีโดยไม่ต้องฟังการสืบพยานใดๆ อีก

สำหรับความผิดลหุโทษระดับที่ 1-4 นั้น ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ฝรั่งเศส ได้กำหนดให้คดีอาญาสามารถเล็กน้อยได้ในชั้นเจ้าพนักงานก่อนศาลพิจารณา หากผู้กระทำความผิดยินยอมชำระเงินค่าปรับตามอัตราที่กฎหมายกำหนดไว้ตายตัวและเมื่อผู้กระทำความผิดชำระ เงินค่าปรับแล้ว ความผิดดังกล่าวก็เป็นอันระงับไป ซึ่งการชำระค่าปรับดังกล่าวผู้กระทำความผิดอาจจะ ชำระให้กับเจ้าหน้าที่ที่พบการกระทำความผิดซึ่งเป็นผู้ทำบันทึกการกระทำความผิดที่เกิดขึ้น หรือ ผู้กระทำความผิดอาจจะชำระให้กับหน่วยงานตามที่ระบุไว้ในหนังสือแจ้งเตือนการกระทำความผิด ภายใน 45 วันนับจากวันที่มีการกระทำความผิดก็ได้⁷⁹

⁷⁷ อธิษฐาน โลหะเลิศกิจ , ปัญหาในการเปรียบเทียบคดี : ศึกษาเปรียบเทียบระหว่างประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญากับกฎหมายอื่น , 2555, หน้า 58-59.

⁷⁸ อธิษฐาน โลหะเลิศกิจ, กฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาฝรั่งเศส (กรุงเทพมหานคร : อนุสรณ์งานพระราชทานเพลิงศพ ดร.อธิษฐาน โลหะเลิศกิจ, 2541), หน้า 67 อ้างถึงใน อธิษฐาน โลหะเลิศกิจ , ปัญหาในการเปรียบเทียบคดี : ศึกษาเปรียบเทียบระหว่างประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญากับกฎหมายอื่น , 2555, หน้า 59-60.

⁷⁹ Le Code Procédure Pénale , article 529-1.

7.3 ประเทศญี่ปุ่น

ประเทศญี่ปุ่นได้รับอิทธิพลด้านกฎหมายมาจากประเทศจีน เนื่องจากได้ทำการค้ากับประเทศจีน และมีบางช่วงที่ประเทศญี่ปุ่นตกอยู่ภายใต้การปกครองของประเทศจีน⁸⁰ ต่อมาภายหลังจากสงครามโลกครั้งที่ 2 รูปแบบและแนวคิดของกฎหมายสหรัฐอเมริกาได้มีอิทธิพลต่อระบบกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาของญี่ปุ่นมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการยอมรับในระบบกล่าวหา (adversarial system) โดยได้เปลี่ยนแปลงกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาโดยนำแนวคิดเรื่อง Due Process มาใช้ โดยกำหนดหลักประกันสิทธิเสรีภาพขั้นมูลฐานของประชาชนไว้อย่างชัดเจน ทั้งนี้ ภายใต้อิทธิพลของระบบกฎหมายแองโกลอเมริกา (Anglo-America) ประเทศญี่ปุ่นจึงเป็นประเทศที่มีจุดเด่นของระบบกฎหมายทั้งสองระบบ กล่าวคือ ระบบ civil law และ ระบบ common law ปัจจุบันกฎหมายญี่ปุ่นจึงมีลักษณะผสมระหว่างกฎหมายสามลักษณะคือ กฎหมายภาคพื้นยุโรป กฎหมายแองโกลอเมริกันและกฎหมายดั้งเดิม (กฎหมายจีน)

ประมวลกฎหมายอาญา (Penal Code) ของญี่ปุ่นได้รับการปรับปรุงครั้งสำคัญในปี 1907 โดยในการปรับปรุงกฎหมายในครั้งนั้นได้ยอมรับแนวคิดในกฎหมายเยอรมันมาแทนที่แนวคิดตามกฎหมายฝรั่งเศสโดยเฉพาะเรื่องการแบ่งความผิดเป็นตามประเภทของโทษ คือ โทษอุกฉกรรจ์ โทษปานกลาง และโทษเล็กน้อย ที่สำคัญคือ การเพิ่มดุลพินิจของศาลในการทำคำพิพากษา แม้ประมวลกฎหมายอาญาของญี่ปุ่นได้มีการแก้ไขอีกครั้งในปี 1947 แต่หลักการสำคัญที่มีอยู่ในฉบับปี 1907 ก็ยังคงมีอยู่ดั้งเดิม เว้นแต่การยกเลิกความผิดที่เกี่ยวกับการสงคราม พระบรมวงศานุวงศ์โดยประมวลกฎหมายอาญฉบับนี้ยังมีผลบังคับใช้จนถึงปัจจุบัน

บทบัญญัติทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการดำเนินคดีอาญาของประเทศนี้อยู่ภายใต้ “หลักการดำเนินคดีโดยรัฐ” ซึ่งตรงกับแนวความคิดแบบอรรถประโยชน์นิยม (utilitarianism) ที่เห็นว่าการดำเนินคดีอาญามีไว้เพื่อรักษาผลประโยชน์ของสังคม อำนาจและหน้าที่ในการปราบปรามจึงตกเป็นของรัฐ เอกชนไม่มีหน้าที่ในการรักษาความสงบเรียบร้อย ซึ่งจะเห็นได้จากประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา (The Code of Criminal Procedure) (Act No. 131 of 1948) ที่กำหนดให้

⁸⁰ Moriyama T. World Factbook of Criminal Justice Systems Japan. Retrieved July 7, 2009 from <http://www.ojp.usdoj.gov/bjs/pub/ascii/wfbcjjap.txt>.

เฉพาะอัยการเท่านั้นเป็นผู้มีอำนาจฟ้องคดีอาญา⁸¹ ผู้เสียหายหรือตำรวจไม่มีอำนาจฟ้องคดีอาญาจึงเรียกระบบนี้ว่า ระบบผูกขาดอำนาจการฟ้องคดี (monopolization of prosecution)⁸²

ขั้นตอนการดำเนินคดีอาญาตามกฎหมายญี่ปุ่นกล่าวโดยภาพรวม มีดังนี้

- การดำเนินคดีอาญาใช้ระบบไต่สวน ผู้เสียหายหรือผู้ที่พบการกระทำผิดอาจเริ่มคดีด้วยการร้องทุกข์หรือกล่าวโทษเป็นลายลักษณ์อักษรหรือด้วยวาจาต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจหรือพนักงานอัยการก็ได้ หากร้องทุกข์หรือกล่าวโทษต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจๆ ต้องส่งเอกสารและพยานไปยังพนักงานอัยการโดยเร็ว

- ตำรวจฝ่ายคดีจะเป็นผู้ทำการสืบสวนและสอบสวนเบื้องต้น พนักงานอัยการนอกจากจะมีอำนาจและหน้าที่ในการควบคุมดูแล สั่งการและให้คำแนะนำแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจแล้วยังมีอำนาจซักถามและถามคำให้การผู้ต้องหาและพยานสำคัญในคดีนั้นได้ด้วย

- เมื่อการสอบสวนเสร็จสิ้น พนักงานอัยการญี่ปุ่นจะมีอำนาจเฉพาะ (exclusive power) ในการใช้ดุลพินิจสั่งฟ้องคดีกล่าวคือ พนักงานอัยการมีอิสระอย่างเต็มที่ในการพิจารณาพยานหลักฐานในสำนวนเพื่อจะมีคำสั่งฟ้องหรือคำสั่งไม่ฟ้อง หรือสั่งชะลอการฟ้องไว้โดยมีกำหนดเวลาซึ่งอำนาจการสั่งคดีอาญาของพนักงานอัยการญี่ปุ่นดังกล่าวนี้เป็นอำนาจเด็ดขาด เมื่อมีคำสั่งแล้วไม่ต้องรับความเห็นชอบจากผู้ใดอีก

- กรณีสั่งฟ้อง พนักงานอัยการจะฟ้องผู้กระทำความผิดต่อศาลให้มีการพิจารณาคดี หรือร้องขอให้พิจารณาโดยรวบรัด⁸³ หรือร้องขอให้พิจารณาโดยรวดเร็วในกรณีความผิดจรรยา และเมื่อพนักงานอัยการได้ยื่นฟ้องคดีไปแล้วก็อาจถอนคดีได้เสมอภายในระยะเวลาใดเวลาหนึ่งก่อนศาลชั้นต้นมีคำพิพากษา กล่าวอีกนัยหนึ่งจะเห็นได้ว่า ในคดีอาญาพนักงานอัยการญี่ปุ่นมีอำนาจโดยสมบูรณ์ตั้งแต่สอบสวนความผิดอาญาทุกประเภท ฟ้องร้องขอให้ศาลใช้กฎหมายโดยถูกต้อง ไปจนถึงควบคุมการบังคับคดีตามคำพิพากษา

⁸¹ The Code of Criminal Procedure, Article 247 Prosecution shall be instituted by a public prosecutor.

⁸² ชาญเชวณ ไชยยานุกิจ , “คำฟ้องของพนักงานอัยการ”, เอกสารประกอบการบรรยายพิเศษ เรื่อง ระบบอัยการญี่ปุ่น : แนวคิดและทิศทางในการปฏิรูประบบอัยการไทย แปลจาก Tomoko Sasaki, The Criminal Justice in Japan – Prosecution, UNAFEI, 99th Seminar , 23 มกราคม , 2540, หน้า 19.

⁸³ The Code of Criminal Procedure , Article 350-2 (1) When a public prosecutor deems it appropriate, considering a case in which he/she is intending to institute prosecution to be clear and minor and where the examination of evidence is expected to be completed promptly as well as other circumstances, he/she may make a petition for a speedy trial procedure in writing; provided, however, that this shall not apply to cases which are punishable by the death penalty, life imprisonment or imprisonment with or without work for not less than one year.

- หากเป็นกรณีสั่งไม่ฟ้อง พนักงานอัยการต้องแจ้งผลการพิจารณาสั่งไม่ฟ้องไปยังผู้เสียหายและผู้ต้องหาในทันที ซึ่งรวมถึงกรณีการถอนฟ้องด้วย⁸⁴ ซึ่งหากผู้เสียหายหรือผู้ต้องหาไม่เห็นด้วยกับคำสั่งดังกล่าว ผู้ไม่เห็นด้วยมีสิทธิร้องขอต่อศาลชั้นต้นที่มีเขตอำนาจเหนือพนักงานอัยการนั้นเพื่อไต่สวนและมีคำสั่งให้พนักงานอัยการนั้นฟ้องคดีได้ภายใน 7 วันนับแต่วันที่ได้รับทราบคำสั่งนั้น

ศาลยุติธรรมทั้งหมดในญี่ปุ่นถูกจัดตั้งอยู่ในกระบวนการยุติธรรมระบบเดียวของประเทศ มีศาลยุติธรรมทั้งหมด 5 ประเภท คือ ศาลฎีกา ศาลสูง ศาลแขวง ศาลครอบครัว และศาลคดีไม่มีข้อยุ่งยาก⁸⁵

1) ศาลฎีกา (The Supreme Court)

ศาลฎีกา (The Supreme Court) ตั้งอยู่ในกรุงโตเกียวเป็นศาลยุติธรรมชั้นสูงสุดในญี่ปุ่น ประกอบด้วยประธานศาลฎีกาและผู้พิพากษา 14 คน ศาลฎีกามีที่ประชุมใหญ่คณะเดียว ประกอบด้วยผู้พิพากษาทั้งหมดและองค์คณะเล็กอีก 3 คณะ แต่ละองค์คณะประกอบด้วยผู้พิพากษาจำนวน 5 คน

ศาลฎีกามีอำนาจไต่สวนการอุทธรณ์ที่เป็น Jokoku (การอุทธรณ์ขั้นสุดท้าย) และ Kokoku (การอุทธรณ์ต่อคำตัดสินที่กำหนดไว้เป็นการเฉพาะตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความ)

ในการพิจารณาคดีสามัญ การอุทธรณ์ Jokoku นั้น ต้องเป็นโต้แย้งคำพิพากษาของศาลสูง (The High Court) ในกรณีต่อไปนี้

- (1) การฝ่าฝืนรัฐธรรมนูญหรือความผิดพลาดในการตีความกฎหมายรัฐธรรมนูญ หรือ
- (2) การพิพากษาคดีที่ขัดต่อบรรทัดฐานของศาลฎีกาหรือศาลสูง

⁸⁴The Code of Criminal Procedure , Article 259 Where a public prosecutor has made a disposition not to institute prosecution, the public prosecutor shall promptly notify the suspect of such upon his/her request.

Article 260 Where a public prosecutor has instituted prosecution or made a disposition not to institute prosecution regarding a case with respect to which a complaint, accusation or claim has been filed, the public prosecutor shall notify the person who filed the complaint, accusation or claim promptly. This shall also apply to cases where a public prosecutor has withdrawn the prosecution or has sent the case to a public prosecutor of another public prosecutor's office.

⁸⁵ วีระพงษ์ บุญญะภาสและคณะ, โครงการศึกษาวิจัยเรื่องการนำระบบไต่สวนมาใช้ในกระบวนการยุติธรรมทางอาญาศึกษาเปรียบเทียบนานาประเทศ , ได้รับทุนสนับสนุนการวิจัยจากสถาบันกฎหมายอาญา สำนักงานอัยการสูงสุด , 2556,, หน้า 115-116.

รัฐธรรมนูญญี่ปุ่นมาตรา 81⁸⁶ ให้อำนาจศาลฎีกาในฐานะที่เป็นศาลยุติธรรมลำดับสุดท้าย ในการตัดสินความชอบด้วยกฎหมายรัฐธรรมนูญของกฎหมาย คำสั่ง กฎหรือการบังคับใดๆ

2) ศาลสูง (The High Court)

ศาลสูง (The High Court) มีทั้งหมด 8 แห่งตั้งอยู่ในเมืองใหญ่คือ Tokyo, Osaka, Nagoya, Hiroshima, Fukuoka, Sendai, Sapporo, Takamatsu ศาลสูงแต่ละแห่งประกอบด้วย ประธานและผู้พิพากษาศาลสูงคนอื่นๆ ศาลสูงมีเขตอำนาจเหนือ Koso (การอุทธรณ์โต้แย้งในลำดับแรกต่อการตัดสินของศาลแขวง (The District Court) หรือศาลคดีไม่มีข้อยุ่งยาก (The Summary Court) ตามที่ถูกระบุโดยกฎหมาย โดยทั่วไปคดีของศาลสูงจะถูกพิจารณาโดยองค์คณะของผู้พิพากษา 3 คน อย่างไรก็ตาม คดีที่เกี่ยวข้องกับการจลาจล (insurrection cases) ซึ่งศาลสูงมีเขตอำนาจแต่แรกจะถูกพิจารณาโดยองค์คณะของผู้พิพากษา 5 คน

3) ศาลแขวง (The District Court)

ศาลแขวง (The District Court) มีอยู่ 50 แห่ง ซึ่งแต่ละแห่งตั้งอยู่ในเมืองที่มีองค์กรบริหารปกครองส่วนท้องถิ่นควบคุมอยู่ เขตอำนาจของศาลแขวงแต่ละแห่งมีอยู่รอบเขตปกครองประจำท้องถิ่น ยกเว้น Hokkaido ซึ่งถูกแบ่งเป็นสี่แขวงของเขตอำนาจศาล เนื่องจากเป็นเมืองที่มีขนาดใหญ่ ศาลแขวงทั้งหมดมี 203 สำนักงานสาขาอยู่ตามเมืองใหญ่ ศาลแขวงมีเขตอำนาจเป็นการทั่วไปอยู่เหนือทุกคดีในชั้นต้น ยกเว้นคดีที่อยู่ในอำนาจของศาลคดีไม่มีข้อยุ่งยาก (The Summary Court) ซึ่งส่วนใหญ่เป็นคดีที่มีค่าปรับหรือลงโทษสถานเบา และศาลสูง (The High Court) ได้แก่ คดีที่เกี่ยวข้องกับการจลาจล ส่วนมากของคดีในศาลแขวงถูกพิจารณาโดยผู้พิพากษาเพียงคนเดียว

อย่างไรก็ตาม โดยทั่วไปแล้ว คดีอาญาที่มีโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกอย่างน้อย 1 ปีขึ้นไป จะถูกพิจารณาด้วยองค์คณะของผู้พิพากษา 3 คน และคดีอื่นๆ อาจถูกพิจารณาด้วยองค์คณะของผู้พิพากษา 3 คนได้เช่นกัน

การพิจารณาคดีในศาลแขวง เป็นการไต่สวนที่เรียกว่า Saiban-In เป็นการพิจารณาโดยองค์คณะผสม คล้ายกับระบบการพิจารณาแบบลูกขุน ประกอบด้วยผู้พิพากษาอาชีพและผู้พิพากษาที่เป็นพลเมือง สำหรับความผิดซึ่งถูกระบุไว้โดยกฎหมาย ซึ่งจะได้กล่าวต่อไป

4) ศาลครอบครัว (The Family Court)

ศาลครอบครัวและสาขาต่างๆของศาลครอบครัวตั้งอยู่ที่เดียวกับศาลแขวง และสาขาของศาลแขวง ศาลครอบครัวมีเขตอำนาจเหนือคดีการทำความผิดของเด็กที่มีอายุต่ำกว่า

⁸⁶ The Constitution of Japan , Article 81 : The Supreme Court is the court of last resort with power to determine the constitutionality of any law, order, regulation or official act.

20 ปี คดีนี้จะถูกพิจารณาโดยผู้พิพากษาเพียงคนเดียวหรือองค์คณะผู้พิพากษา 3 คนโดยใช้รายงานที่ถูกเตรียมโดยเจ้าพนักงานทัณฑ์บนของศาลครอบครัวและผู้เชี่ยวชาญของสถานพินิจเยาวชนประกอบการพิจารณาคดี

5) ศาลคดีไม่มีข้อยุ่งยาก (The Summary Court)

ปัจจุบันมีศาลคดีไม่มีข้อยุ่งยากจำนวน 438 แห่งทั่วญี่ปุ่น ทุกคดีถูกตัดสินโดยผู้พิพากษาเพียงคนเดียว เขตอำนาจของศาลคดีไม่มีข้อยุ่งยากคือ มีอำนาจพิจารณาคดี ;

- (1) คดีที่มีโทษปรับเพียงเล็กน้อยหรือคดีที่มีโทษจำคุกเล็กน้อย
- (2) คดีที่มีการกำหนดโทษปรับเป็นโทษทางเลือก
- (3) คดีการพนันอันติดเป็นนิสัย การประกอบสถานพินิจเพื่อหากำไร การยกยอก และอาชญากรรมเกี่ยวกับทรัพย์สินที่ถูกโจรกรรม

รูปแบบของการดำเนินคดีอาญาในประเทศญี่ปุ่น แยกออกเป็น

1) การดำเนินคดีอาญาโดยการฟ้องคดีอาญา (Indictment)

การดำเนินคดีอาญาโดยการฟ้องคดีอาญา คือคำขอให้ดำเนินการพิจารณาคดีอย่างเป็นทางการ โดยการยื่นเอกสารตั้งข้อกล่าวหา (คำฟ้อง) ที่เรียกว่า Kiso-Jo

Kiso-Jo ต้องประกอบด้วยลักษณะที่ชัดเจนของข้อเท็จจริงและรายละเอียดของความผิดซึ่งถูกกล่าวหา

ณ เวลาที่มีการยื่น Kiso-Jo โดยคำยินยอมของจำเลย พนักงานอัยการอาจร้องขอต่อศาลให้พิจารณาคดีนั้น โดยวิธีพิจารณาคดีอย่างรวบรัด (Speedy Trial Procedure) วิธีพิจารณาคดีอย่างรวบรัดนี้ สามารถนำมาปรับใช้ภายใต้เงื่อนไขต่อไปนี้

(1) ความผิดดังกล่าวไม่มีโทษประหารชีวิต หรือจำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกไม่ต่ำกว่าหนึ่งปี

(2) เป็นคดีที่ไม่มีข้อยุ่งยากและเป็นคดีเล็กน้อย และ

(3) สามารถดำเนินการไต่สวนพยานหลักฐานได้ทันที

และเมื่อคำร้องได้รับอนุมัติ คดีนั้นจะถูกพิจารณาโดยกระบวนการที่เรียบง่ายและรวบรัด หากเป็นไปได้จะมีคำพิพากษายภายใน 1 วัน

เมื่อตัดสินให้จำเลยรับโทษจำคุก ศาลต้องสั่งรอกการดำเนินการลงโทษไว้ จำเลยไม่อาจอุทธรณ์คำพิพากษาในคดีที่ได้รับการพิจารณาคดีอย่างรวบรัด เพราะเหตุที่ว่า การไต่สวนข้อเท็จจริงมีความผิดพลาดได้

วิธีพิจารณาคดีอย่างรวบรัดถูกนำมาใช้ในเดือนตุลาคม 2006 เพื่อดำเนินการกับคดีเล็กน้อย ในปี 2009 มีการดำเนินกระบวนการพิจารณาคดีแบบรวบรัดกับจำเลย 4,470 คน โดยส่วน

ใหญ่เป็นคดีเกี่ยวกับการฝ่าฝืนพระราชบัญญัติควบคุมการใช้สารกระตุ้น พระราชบัญญัติควบคุมคนเข้าเมือง และพระราชบัญญัติการจราจร

2. การดำเนินคดีอาญาแบบไม่มีข้อยุ่งยาก (Summary Prosecution)

พนักงานอัยการอาจดำเนินคดีอาญาในศาลคดีไม่มีข้อยุ่งยาก (The Summary Court) และร้องขอคำสั่งแบบไม่มีข้อยุ่งยากได้ในคดีที่ศาลอาจตัดสินลงโทษจำเลยในความผิดที่มีโทษปรับไม่เกิน 1 ล้านเยนหรือโทษปรับเพียงเล็กน้อย การยื่นฟ้องคดีอาญาแบบไม่มีข้อยุ่งยากจะต้องได้รับความยินยอมเป็นหนังสือจากจำเลย การพิจารณาคดีจะไม่มีการสืบพยานหรือไต่สวน ผู้พิพากษาศาลในคดีไม่มีข้อยุ่งยากจะพิจารณาคดีจากรายงานข้อมูลคดีที่พนักงานอัยการส่งขึ้นมาและออกคำสั่ง คู่ความฝ่ายที่ไม่พอใจกับคำสั่งอาจยื่นขอให้มีการไต่สวนอย่างเป็นทางการได้ภายใน 14 วัน⁸⁷

ในการสอบสวนคดีความผิดการจราจร เมื่อเกิดอุบัติเหตุด้านการจราจรร้ายแรง ตำรวจจะสรุปสำนวนการสอบสวนและส่งไปยังสำนักงานอัยการ ซึ่งอัยการในญี่ปุ่นมีอำนาจเชิงดุลพินิจอย่างกว้างขวาง กล่าวคือ มีอำนาจหน้าที่ในการที่จะดำเนินการสอบสวนคดีจราจร มีอำนาจหน้าที่ดำเนินคดีอาญา มีอำนาจในการใช้ดุลพินิจในการสั่งฟ้องหรือสั่งไม่ฟ้องคดี มีอำนาจในการที่จะร้องขอให้ศาลปรับใช้ความยุติธรรมตามกฎหมายในคดีอาญา มีอำนาจในการที่จะสั่งการบังคับใช้โทษ มีการมอบหมายอำนาจหน้าที่ทางศาลและเรื่องอื่นๆเกี่ยวกับเงื่อนไขที่จำเป็นของหน้าที่ของตน ตัวอย่างเช่น ทำการร้องขอต่อศาลเพื่อให้มีการแจ้งเตือน และอำนาจหน้าที่ในการแสดงความคิดเห็นต่อศาล มีอำนาจหน้าที่ในการที่จะปฏิบัติหน้าที่อื่นๆซึ่งถูกกำหนดในกฎหมายและข้อบัญญัติของญี่ปุ่น ซึ่งหากอัยการดำเนินการสั่งฟ้อง จะดำเนินการตามกระบวนการวิธีพิจารณาแบบรวบรัด

กระบวนการดำเนินคดีอาญาเริ่มโดยขั้นตอนการสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ค.ศ. 2491 บรรพ 2 ลักษณะที่หนึ่ง บทที่ 1 การสอบสวน การสอบสวนโดยตำรวจ (8) ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 189 กล่าวว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ใดก็ตามจะปฏิบัติหน้าที่ของตนดังที่ถูกบัญญัติไว้ในกฎหมายอื่น หรือดังที่ถูกกำหนดไว้โดยคณะกรรมการความปลอดภัยสาธารณะแห่งชาติ หรือคณะกรรมการความปลอดภัยสาธารณะท้องถิ่น และเจ้าหน้าที่ตำรวจ

⁸⁷ CRIMINAL JUSTICE FLOW CHART , The United Nations Asia and Far East Institute for the Prevention of Crime and the Treatment of Offenders (UNAFEI) , CRIMINAL JUSTICE IN JAPAN , 2011 , <http://www.unafei.or.jp>.

ผู้ใดก็ตาม เมื่อพิจารณาว่ามีความผิดเกิดขึ้นจะสอบสวนผู้กระทำความผิดและรวบรวมพยานหลักฐาน เพื่อดำเนินคดีต่อไป⁸⁸

ส่วนใหญ่คดีความผิดจราจรที่มีโทษปรับต่ำกว่า 50,000 เยน จะดำเนินคดีแบบรวบรัด ในศาลแขวง (The District Court) จะใช้วิธีพิจารณาคดีที่รวดเร็ว เรียบง่ายและมีความเป็นธรรม การพิจารณาจะใช้หลักการพิจารณาคดีด้วยวาจาเพิ่มเข้ามาจากการพิจารณาแบบรวบรัดตามปกติ ดังนั้น วิธีพิจารณาคดีจราจรนี้จึงอาจเรียกได้ว่าเป็นวิธีพิจารณาที่ถูกปรับปรุงโดนแนวคิดของการดำเนินคดีแบบ วาจา⁸⁹ โดยการพิจารณาคดีแบบรวบรัดนี้จะใช้กับคดีความผิดจราจรที่เกิดขึ้นในชีวิตประจำวัน อาทิ ความผิดในการจอดยานพาหนะ การไม่หยุด เมื่อคนเดินข้ามถนน การไม่ทำการหยุดรถในช่วงสั้นๆ เมื่อ ถึงทางแยก ฯลฯ

ในการบังคับคดีจราจรของประเทศญี่ปุ่น มีการลงโทษทางด้านการเงินกับผู้กระทำความผิดฝ่าฝืนกฎหมายจราจรเรียกว่า ระบบ Hansoku-kin คือกระบวนการซึ่งผู้ที่กระทำความผิดเล็กน้อย ในการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรทางบกจะได้รับยกเว้นจากโทษอาญา โดยการชำระจำนวนเงินที่ถูก กำหนดตามกฎหมาย ในฐานะสภาพบังคับทางปกครอง การชำระเงินอาจชำระได้ ณ ที่ทำการ ไปรษณีย์ หรือชำระผ่านสถาบันการธนาคารบางแห่ง เมื่อผู้กระทำความผิดได้รับการบอกกล่าว (Kokuchi) หรือการแจ้งเตือน (Tsuukoku) จากเจ้าหน้าที่ตำรวจเกี่ยวกับการกระทำความผิด โดย เริ่มแรก บุคคลซึ่งฝ่าฝืนความผิดเล็กน้อยตามกฎหมายจราจรทางบกจะได้รับใบสั่ง (การบอกกล่าว) ออกโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ ซึ่งตามปกติคือการออกใบสั่ง ณ ที่เกิดเหตุ ใบสั่งดังกล่าวนี้จะมีรายละเอียด เกี่ยวกับสภาพการฝ่าฝืน และระบุสถานียตำรวจ ซึ่งบุคคลนั้นจะต้องไปรายงานตัวในวันหลังและจำนวน เงิน การชำระเงินตามระบบ “Hansoku-kin” มี 2 วิธีคือ

(1) การชำระเงิน ณ ที่ทำการไปรษณีย์ หรือชำระผ่านสถาบันการธนาคาร ภายใน 7 วันหลังจากได้รับใบสั่ง และเพิ่มให้อีกหนึ่งวัน หากวันสุดท้ายของสัปดาห์ดังกล่าวตรงกับวันอาทิตย์หรือ วันหยุดนักขัตฤกษ์ ระบบนี้ถูกเรียกว่า การชำระเงินเฉพาะกาล หากผู้ฝ่าฝืนชำระตามใบสั่งนี้ ผู้ฝ่าฝืน ไม่จำเป็นต้องมารายงานตัวที่สถานีตำรวจ

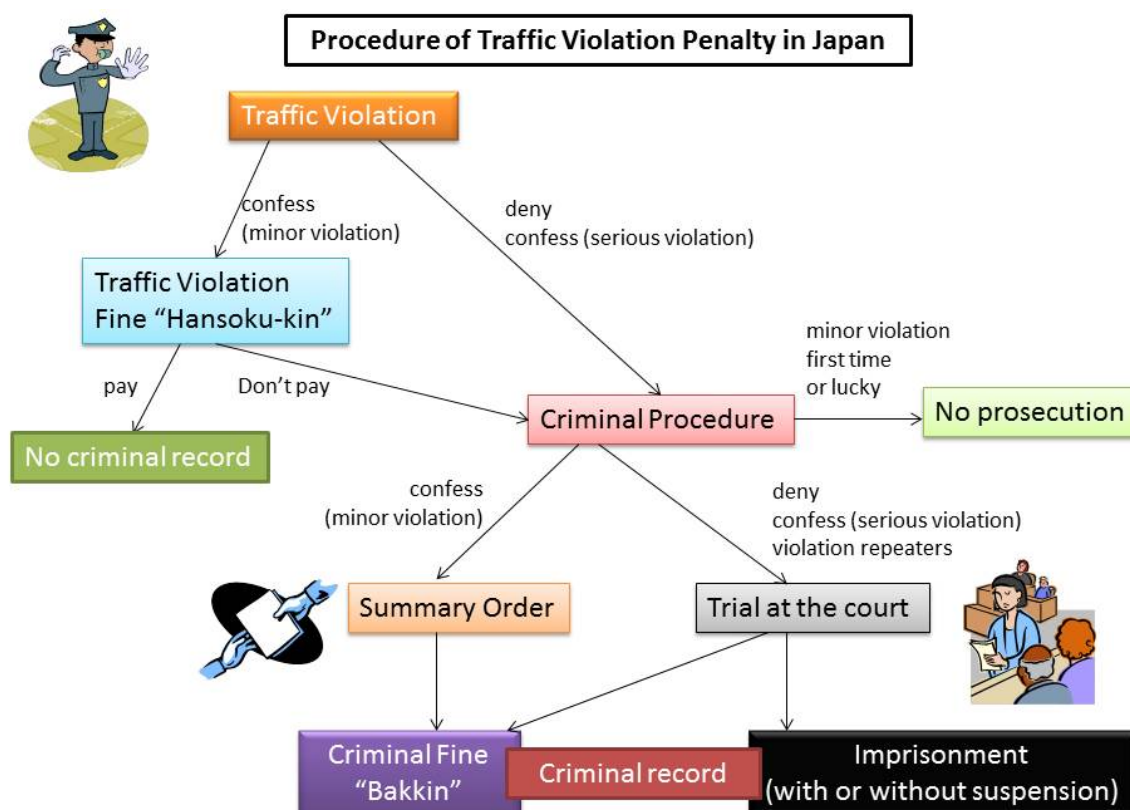
(2) เมื่อผู้ฝ่าฝืนไม่ทำการชำระเงินเฉพาะกาลตาม (1) ข้างต้น จะการแจ้งเตือนดังกล่าว ข้างต้นถูกให้แก่ผู้ฝ่าฝืน ให้ชำระเงิน ณ ที่ทำการไปรษณีย์ หรือชำระผ่านสถาบันการธนาคาร ภายใน ห้วงเวลาซึ่งถูกระบุในการแจ้งเตือนเป็นหนังสือ (ภายใน 10 วัน หลังจากได้รับการแจ้งเตือน) ซึ่งผู้ฝ่าฝืน

⁸⁸ Lucas Benitez , An Overview of Traffic Crime and its Criminal Punishment in Japan , 2003 , http://dspace.lib.niigata-u.ac.jp/dspace/bitstream/10191/1076/1/18_0097.pdf

⁸⁹ อธิ มุสิกพงษ์ , “การดำเนินคดีความผิดเล็กน้อย,” 2534 , หน้า 54.

ได้รับจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ แต่ในกรณีนี้ผู้ฝ่าฝืนจะต้องไปรายงานตัวยังสถานีตำรวจตามที่ถูกระบุไว้ในใบสั่ง

หากผู้ฝ่าฝืนชำระค่าปรับตามระบบ “Hansoku-kin” ภายในเวลาที่กำหนด ผู้นั้นจะไม่ถูกทำบันทึกประวัติอาชญากรรม (“Zenka”) ลงในข้อมูลส่วนบุคคลของท่าน แต่หากผู้ฝ่าฝืนไม่ชำระเงินตามระบบ “Hansoku-kin” หรือผู้ฝ่าฝืนให้การปฏิเสธ หรือหากการฝ่าฝืนกฎจราจรเป็นเรื่องร้ายแรง คดีจะถูกดำเนินตามวิธีพิจารณาความอาญาตามปกติ และอาจต้องโทษอาญาตามคำพิพากษาของศาล



8. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

คณะผู้วิจัยได้ศึกษารวบรวมข้อมูลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับประเด็นการบังคับใช้กฎหมายจราจร และการจัดตั้งศาลจราจรในประเทศไทย เพื่อนำมาเป็นข้อมูลเชิงคุณภาพใช้ประกอบการวิเคราะห์ข้อมูลต่อไป รายละเอียดดังนี้

คณะกรรมการอิสระว่าด้วยการส่งเสริมหลักนิติธรรมแห่งชาติ (คอ.นธ.) , ปัญหาบ้านเมือง : ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจร ⁹⁰ โดยศาสตราจารย์ ดร.อุกฤษ มงคลนาวิน ได้หยิบยกประเด็นปัญหาเกี่ยวกับกฎหมายจราจร กรณีผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ได้รับความเป็นธรรมจากเจ้าพนักงานจราจรขึ้นมาพิจารณา ด้วยเหตุที่ได้มีการร้องเรียนจากประชาชนเป็นจำนวนมากว่า มีเจ้าพนักงานจราจรตั้งด่านเพื่อรีดไถเงินจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยการกล่าวหาหรือตั้งข้อหาด้านจราจรที่ไม่เป็นธรรม มีการยึดใบอนุญาตขับขี่ ยึดกุญแจรถ และมีการเรียกเงิน ในรายงานระบุถึงสภาพปัญหาการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และแนวทางแก้ไข มีดังนี้

1) ปัญหาเกี่ยวกับอำนาจในการเปรียบเทียบปรับของเจ้าพนักงาน ทำให้เกิดปัญหาการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานในทางที่มีชอบหรือไม่เป็นธรรมต่อผู้กระทำผิด เกิดการเรียกสินบนเพื่อมิให้มีการดำเนินคดีทางศาลได้ ดังนั้น ควรกำหนดอัตราในการเปรียบเทียบปรับในข้อหาความผิดเล็กๆ น้อยๆ และไม่ก่อให้เกิดอันตรายแก่ชีวิตร่างกายของผู้ใช้รถใช้ถนนอื่น ๆ ให้มีจำนวนเพียง 100 บาท น่าจะเป็นการเพียงพอและเหมาะสม

2) ปัญหาเกี่ยวกับขั้นตอนและวิธีการในการชำระค่าปรับ มีความไม่สะดวกและทำให้เสียเวลาแก่ผู้กระทำความผิด ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ผู้กระทำความผิดมักจะมีการติดสินบนหรือจ่ายเงินเพื่อแลกกับการไม่ต้องได้รับใบสั่งจากเจ้าพนักงานจราจรหรือถูกดำเนินคดี ดังนั้น ควรเพิ่มช่องทางหรือวิธีการในการชำระค่าปรับจราจรให้มากขึ้นและมีความสะดวกมากยิ่งขึ้น เช่น การกำหนดให้ชำระค่าปรับจราจรได้ตามร้านสะดวกซื้อต่าง ๆ หรือตามเคาน์เตอร์เซอร์วิส เป็นต้น

3) ปัญหาเกี่ยวกับเจ้าพนักงานปฏิบัติหน้าที่ในทางที่มีชอบหรือไม่เป็นธรรมต่อผู้กระทำผิดมีการจับกุมในข้อหาที่มีผู้ฝ่าฝืนไม่ได้กระทำผิดชัดเจน หรือเป็นการเรียกให้หยุดรถเพื่อที่จะหาความผิดจับกุม หรือโดยการกล่าวหาหรือตั้งข้อหาด้านจราจรที่ไม่เป็นธรรม มีการยึดใบอนุญาตขับขี่ ยึดกุญแจรถ หรือยึดรถ และมีการเรียกเงินอีกด้วย ดังนั้น ผู้บังคับบัญชาของเจ้าพนักงานจราจรควรเคร่งครัดและบังคับบัญชาให้มีการถือปฏิบัติตามหนังสือกองบัญชาการตำรวจนครบาลที่ 0609. (อก.) 43 /24123 ลงวันที่ 16 ตุลาคม 2541 เรื่อง แนวทางการปฏิบัติงานด้านจราจร และหนังสือกองบังคับการตำรวจจราจร ที่ 0609. (จร.) 66 / 7488 ลงวันที่ 20 ตุลาคม 2541 เรื่อง ขั้นตอนการบังคับใช้

⁹⁰ คณะกรรมการอิสระว่าด้วยการส่งเสริมหลักนิติธรรมแห่งชาติ (คอ.นธ.) , ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจร , <http://www.nrlcthailand.org/> , สืบค้นเมื่อ 23 ธันวาคม 2557.

กฎหมายในการจับกุม และการสอบสวนคดีความผิดเกี่ยวกับจรรยาอย่างจริงจัง ซึ่งได้กำหนดขั้นตอนการปฏิบัติไว้ เช่น ผู้จับกุมต้องอยู่ในจุดหรือตำแหน่งที่เปิดเผย เห็นได้ชัดเจน ไม่แอบแฝง ซ่อนเร้น การแสดงตัวต้องแสดงตัวอย่างเปิดเผยให้ประชาชนเห็นได้ชัดเจน การดักจับโดยอำพรางหรือซุ่มดักจับควรให้ยกเลิกวิธีการดังกล่าวโดยเด็ดขาด ห้ามยึดกุญแจรถโดยไม่มีเหตุอันสมควร ทั้งนี้ การจับกุมต้องไม่เป็นลักษณะการจ้องจับผิด หรือหวังผลประโยชน์ตอบแทน ควรจับกุมในข้อหาที่มีผู้ฝ่าฝืนได้กระทำความผิดชัดเจนแล้ว ไม่เป็นการเรียกรถเพื่อที่จะหาความผิดจับกุม และการจับกุมจะต้องทำอย่างเสมอภาคกัน ห้ามนำผู้ถูกจับกุมเข้าไปในตู่ยามหรือตู่ควบคุมสัญญาณไฟจราจรเพื่อพูดคุยหรือเขียนใบสั่งโดยเด็ดขาด ควรเขียนใบสั่ง หรือแจ้งข้อหาในการจับกุมให้ชัดเจน หรือมอบให้ผู้ขับขี่โดยเร็ว เป็นต้น

ทั้งนี้ ได้เสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปัญหากลุ่มผู้แทนกองบัญชาการตำรวจนครบาล โดยการออกระเบียบปฏิบัติภายในและไม่จำเป็นต้องแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แต่ประการใด ดังนี้

1) การจับกุมจะต้องทำอย่างเสมอภาคกัน ไม่เลือกปฏิบัติ ควรจับกุมในข้อหาที่มีผู้ฝ่าฝืนได้กระทำความผิดชัดเจนแล้ว ไม่เป็นการเรียกรถเพื่อที่จะหาความผิดจับกุม หรือเพื่อยึดข้อหา

2) การออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่เพื่อไปชำระค่าปรับ เจ้าพนักงานจราจรไม่ต้องเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้เป็นการชั่วคราว เพราะพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 140 วรรคสาม ได้กำหนดเพียงว่า “เจ้าพนักงานจราจรจะเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้เป็นการชั่วคราวก็ได้” ซึ่งไม่ได้กำหนดให้ยึดใบอนุญาตขับขี่ไว้ทุกกรณี และไม่มีอำนาจที่จะยึดกุญแจรถ เพราะกฎหมายไม่ได้ให้อำนาจที่จะกระทำได้

3) กำหนดอัตราในการเปรียบเทียบปรับในข้อหาความผิดเล็ก ๆ น้อย ๆ ที่ไม่ก่อให้เกิดอันตรายแก่ชีวิตร่างกายของผู้ใช้รถใช้ถนนอื่น ๆ ให้มีจำนวนเพียง 100 บาท เท่านั้น เพราะการเพิ่มอัตราค่าปรับให้สูงขึ้น ไม่ได้ช่วยแก้ไขปัญหารถจราจรให้น้อยลงแต่ประการใด

4) กำหนดแบบใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจรให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น กล่าวคือ ให้ระบุข้อหาหรือฐานความผิดตามกฎหมายจราจรไว้ในใบสั่งทั้งหมด หรืออย่างน้อยให้มากกว่าในปัจจุบัน เพราะตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดข้อหาหรือฐานความผิดไว้ประมาณ 58 ข้อหา แต่แบบใบสั่งในปัจจุบันระบุข้อหาหรือฐานความผิดไว้เพียง 20 ข้อหา เท่านั้น ส่วนข้อหาที่เหลือจะใช้วิธีการให้เจ้าพนักงานจราจรกรอกข้อความลงในช่องว่างด้วยลายมือ ซึ่งในทางปฏิบัติมีปัญหาเพราะเจ้าพนักงานจราจรส่วนใหญ่มักจะกรอกข้อความด้วยลายมือที่อ่านยาก และบางครั้งก็เป็นการกรอกข้อหาที่นอกเหนือจากที่กฎหมายกำหนด

5) ควรเพิ่มช่องทางหรือวิธีการในการชำระค่าปรับจราจรให้มากขึ้นและมีความสะดวกมากยิ่งขึ้น เช่น การกำหนดให้ชำระค่าปรับจราจรได้ตามร้านสะดวกซื้อต่าง ๆ หรือตามเคาน์เตอร์เซอร์วิส เป็นต้น เพราะพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 141 (1) ได้กำหนดว่า “ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่งอาจเลือกชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือตามจำนวนที่พนักงานสอบสวนแจ้งให้ทราบ ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือสถานที่ที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศใน

ราชกิจจานุเบกษาภายในวัน เวลา ที่ระบุไว้ในใบสั่ง” ซึ่งเปิดช่องให้สามารถกระทำได้อยู่แล้วโดยไม่ต้องแก้ไขกฎหมาย

นิสิต พันธมิตร และคณะ , โครงการ “แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกของสำนักงานตำรวจแห่งชาติให้กับประชาชนในด้านการจราจร” , สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) , 2555 การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยด้านการบริหารงานจราจร การควบคุมอุบัติเหตุจราจร และการดำเนินคดีจราจร ในการสร้างประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกด้านการจราจร โดยเก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสารต่างๆ และการเก็บแบบสอบถามจากประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนและตำรวจจราจร ในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ นอกจากนี้ ยังได้กำหนดให้มีเวทีการระดมความคิดเห็น โดยครั้งแรกจัดประชุมระดมความคิดเห็นจากเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรทั้งระดับสัญญาบัตรและชั้นประทวนทั่วจังหวัดเชียงใหม่ และครั้งที่สองเป็นการรับฟังความคิดเห็นสาธารณะเป็นการระดมความเห็นของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ทั้งในส่วนของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่เป็นผู้ปฏิบัติงานโดยตรง พนักงานอัยการ ศาล และ พนักงานควบคุมประพฤติ รวมถึงประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่เป็นผู้รับบริการ

ผลการศึกษาพบว่า แนวทางในการสร้างประสิทธิภาพการบริหารงานจราจรตามยุทธศาสตร์ 5 E ประกอบด้วย

1) ด้านการบังคับใช้กฎหมาย โดยมุ่งการกวดขันเคร่งครัดเน้นทั้งการกระทำ ความผิดที่เป็นฐานความผิดต่อกฎระเบียบและการกวดขันการทำความผิดที่เป็นฐานความผิดที่เป็นอันตรายต่อบุคคลอื่น โดยระยะแรก เป็นการแจ้งเตือนให้ผู้ใช้รถใช้ถนนต้องปฏิบัติตามกฎจราจร โดยใช้ป้ายหรือแผ่นพับประชาสัมพันธ์หรือใช้สื่ออื่นๆ ระยะที่สอง เป็นการดำเนินการกวดขันวินัยจราจรที่เกี่ยวข้องกับความผิดฐานผิดต่อกฎระเบียบ มีการ จับ ปรับ หรือตักเตือนตามดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ โดยเพิ่มความถี่ในการกวดขันจับกุม และระยะที่สาม เป็นการดำเนินการอย่างจริงจังกับผู้กระทำความผิดซ้ำอย่างต่อเนื่อง โดยเพิ่มบทลงโทษสำหรับผู้กระทำความผิดซ้ำซาก

2) ด้านวิศวกรรมจราจรถึงแม้ว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่ได้มีหน้าที่ในการปฏิบัติงานทางด้านวิศวกรรมจราจรแต่ก็สามารถเชื่อมประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ ประสานงานกับหน่วยงานที่มีหน้าที่โดยตรงเพื่อตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนในระดับท้องถิ่น การวิเคราะห์จุดเสี่ยง การแก้ปัญหาการจราจรเบื้องต้นในระดับท้องถิ่น การปรับปรุง ขยายพื้นผิวการจราจรใหม่ การติดตั้งปิดเปิดสัญญาณไฟจราจรให้มีความสอดคล้องต่อช่วงเวลาในการสัญจรทั้งในช่วงเวลาปกติและในช่วงเวลาเร่งด่วน เป็นต้น

3) ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรต้องให้ความรู้ที่ถูกต้องเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยในโรงเรียนและบุคคลทั่วไป โดยการเข้าร่วมเป็นวิทยากรสนับสนุนการพัฒนาหลักสูตรและโครงสร้างด้านความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษาการเผยแพร่ความรู้ด้านการขับขี้อย่างปลอดภัย การปรับเปลี่ยนทัศนคติและความเข้าใจต่อ

การจัดการความปลอดภัยทางถนน รวมถึงการประสานกับองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นให้เป็นผู้ดำเนินการจัดการฝึกอบรมให้ความรู้เรื่องการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยในท้องถิ่นหรือพื้นที่ของตน เป็นต้น

4) ด้านการช่วยเหลือทางการแพทย์ฉุกเฉิน โดยแนวทางในการสร้างประสิทธิภาพการช่วยเหลือฉุกเฉิน อาทิ สร้างเครือข่ายและประสานเครือข่าย บุคลากรสนับสนุนทางการแพทย์ในการช่วยเหลือฉุกเฉินโดยการแลกเปลี่ยนข้อมูลเชิงสถิติ ในการรับแจ้งเหตุ ระยะเวลาในการเข้าถึงที่เกิดเหตุ ระยะเวลาในการนำส่ง รวมถึงการประสานงานกับองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นให้เป็นผู้ดำเนินการและบริหารจัดการระบบแพทย์ฉุกเฉินให้แก่ประชาชนในท้องถิ่นหรือพื้นที่ของตนเอง และ

5) ด้านการติดตามและประเมินผล โดยการประสานงานในการพัฒนา ระบบการติดตามประเมินผลอย่างเป็นระบบ การติดตามและประเมินผลกลุ่มเสี่ยง การเข้าไปมีส่วนร่วมในการพัฒนาสารสนเทศ เพื่อการตัดสินใจในระดับพื้นที่ เพื่อให้เกิดการแก้ปัญหา ได้อย่างทันเวลาและถูกต้อง โดยประสานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาระบบสารสนเทศภายในจังหวัด เพื่อใช้ในการกำหนดมาตรการที่เหมาะสม การประสานความร่วมมือในการพัฒนาความพร้อมสำหรับระบบเทคโนโลยีสารสนเทศสำหรับการแพทย์ฉุกเฉิน

ส่วนแนวทางการสร้างความมีประสิทธิภาพในการควบคุมอุบัติเหตุการจราจรนั้น ประการแรก ควรที่จะนำมาตรการทางการปกครองมาใช้ในการที่จะป้องกันแก้ไขเพื่อให้ผู้กระทำความผิดได้ใช้ความระมัดระวังหรือหลีกเลี่ยงในการที่จะเกิดผลเสียดังกล่าวต่อความปลอดภัยและความเป็นระเบียบจราจรมากกว่าเดิม โดยการให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรในโรงเรียนสำหรับอบรมผู้กระทำความผิดเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้กระทำความผิดมิให้กระทำความผิดซ้ำอีกหรือการกำหนดเงื่อนไขในการทำกิจกรรมบริการสังคม เป็นต้น และ ประการที่สอง การคำนึงถึงการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจต้องเป็นไปภายใต้ขอบเขตของความชอบด้วยกฎหมายซึ่งจะต้องคำนึงถึง หลักสมควรแก่เหตุ และหลักความเสมอภาค รวมถึงการลดข้อบกพร่องการกระทำที่ถือว่าเป็นความบกพร่องในการใช้ดุลยพินิจทั้งการใช้ดุลยพินิจมากเกินไปที่กฎหมายกำหนด การไม่ใช้ดุลยพินิจ และการใช้ดุลยพินิจอย่างมิชอบ

ในขณะที่แนวทางการสร้างประสิทธิภาพการดำเนินคดีด้านจราจร แนวทางปฏิบัติที่สำคัญคือ

1) มุ่งเน้นการประชาสัมพันธ์งานสืบสวนอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจรต่อหน่วยที่เกี่ยวข้องที่ทำงานด้านป้องกันและบรรเทาอุบัติเหตุภัยจราจรรวมถึงประชาชนทั่วไปเพิ่มขึ้น เพื่อให้เข้าใจการทำงานของหน่วยสืบสวน สอบสวนมากขึ้น

2) การถ่ายทอดความรู้ วิธีเก็บข้อมูลในที่เกิดเหตุเพื่อการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป ซึ่งอาจทำได้ในรูปของการฝึกอบรม การจัดทำคู่มือ หรือแผ่นพับประชาสัมพันธ์ เพื่อการช่วยเหลือแบ่งเบาภารกิจของตำรวจจราจร การจัดประชุมกลุ่มย่อยเพื่อหาแนวทางความร่วมมือระหว่างหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุฯ กระทรวงสาธารณสุข (โรงพยาบาล สำนักงาน

สาธารณสุข กองควบคุมโรค และหน่วยกู้ภัย) โรงพยาบาล สถาบันอุดมศึกษาต่างๆ และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อให้งานสืบสวนอุบัติเหตุจราจรทางบกสามารถดำเนินการต่อไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ หน่วยสืบสวนฯควรสามารถดำเนินการสืบสวนได้มีอิสระ ใช้ความรู้สหวิทยาการ และสามารถเข้าถึงข้อมูลได้ และ

3) การประสานความร่วมมือจากหลายหน่วยงานในการสืบสวน เช่น โรงพยาบาลวิชาชีพ วิศวกรเครื่องกล ผู้เชี่ยวชาญในการเก็บหลักฐาน วิศวกรจราจร เป็นต้น ซึ่งควรจะต้องจัดตั้งโดยเป็นความร่วมมือจากหลายหน่วยงาน เพื่อสร้างความโปร่งใสในกระบวนการเก็บรวบรวมหลักฐาน อีกทั้งยังเป็นการสร้างความเชื่อมั่นให้แก่คู่กรณีที่มีต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจว่าดำเนินการอย่างบริสุทธิ์ ยุติธรรม

สำหรับแนวทางในการบูรณาการด้านการบริหารงานจราจร การควบคุมอุบัติเหตุ และการดำเนินคดีด้านการจราจรเพื่อสร้างควมมีประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกด้านงานจราจรของตำรวจ ประกอบด้วย

1) แนวทางการเพิ่มต้นทุนสำหรับผู้กระทำความผิดเนื่องจากผลกระทบภายนอก (externalities) ได้แก่ การปรับปรุงกฎหมายโดยเพิ่มต้นทุนสำหรับผู้กระทำความผิดทั้งนี้เนื่องมาจากการกระทำความผิดการจราจรบางอย่าง ไม่ได้มีผลกระทบโดยตรงต่อคู่กรณีแต่มีผลกระทบที่เป็นความสูญเสียของส่วนรวม รวมไปถึงผลกระทบภายนอกซึ่งการกระทำความผิดดังกล่าวหากเกิดความสูญเสียเกิดขึ้นนั้นมีเพียงแต่มีผลโดยตรงต่อคู่กรณีแต่ความเสียหายมีผลต่อผู้ใช้รถใช้ถนนอื่นผู้โดยสาร ผลกระทบที่มีต่อสิ่งแวดล้อม และการเพิ่มต้นทุนโดยการใช้อนุมัติการอื่น การเพิ่มต้นทุนเช่นการเพิ่มอัตราค่าปรับให้สูงขึ้นอาจทำได้ในการแก้ไขกฎหมายแต่มีความยุ่งยากและใช้เวลานาน หากแต่การใช้อนุมัติการเสริมอื่นในการเพิ่มต้นทุนการกระทำความผิด เช่น การนำผู้กระทำความผิดส่งฟ้องต่อศาลให้ศาลเป็นผู้พิจารณาการลงโทษว่าจะปรับหรือจำคุกหรือทั้งจำและปรับเท่าไร หรือจะสั่งยึด หรือพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ หรือให้ผู้กระทำความผิดนั้นเข้าไปอบรมในโรงเรียนที่ให้ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ซึ่งวิธีการดังกล่าวนี้จะทำให้ต้นทุนในการกระทำความผิดที่ผู้กระทำความผิดได้รับเพิ่มสูงขึ้น ดังนั้น จะทำให้ผู้ที่คิดจะกระทำความผิดเกิดความเกรงกลัวได้

2) ควรมีการนามาตรการการบันทึกคะแนนใบอนุญาตขับขี่และการสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นอกจากจะให้เจ้าพนักงานจราจรทำการยึดใบอนุญาตขับขี่ได้แล้ว ยังได้ให้อำนาจแก่ผู้สั่งยึดใบอนุญาตขับขี่บันทึกการยึดและคะแนนไว้ด้านหลังใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกยึด และดำเนินการอบรมทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดซ้ำตั้งแต่สองครั้งภายในหนึ่งปีรวมทั้งสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ที่เสียคะแนนมากของผู้ขับขี่นั้นมีการกำหนดครั้งละไม่เกินเก้าสิบวัน เพื่อป้องกันแก้ไขอบรมผู้กระทำความผิดไม่ให้กลับมากระทำความผิดซ้ำอีก

3) การดำเนินคดีความผิดจราจรในชั้นศาลที่เป็นอยู่ในปัจจุบันมีขั้นตอนที่ยุ่งยากและซับซ้อนเกินความจำเป็น หากมีการแก้ไขขั้นตอนการดำเนินคดีในส่วนที่เกี่ยวกับการสอบสวน ผัดฟ้อง ฝากขัง จะทำให้การพิจารณาคดีและพิพากษาในคดีความผิดจราจรเป็นไปอย่างรวดเร็วกว่าที่

เป็นอยู่ในปัจจุบัน และอาจทำให้เกิดประสิทธิภาพในการลงโทษผู้กระทำความผิดโดยศาล ทำให้เกิดความเชื่อถือในความยุติธรรม รวมทั้งการลดขั้นตอนการดำเนินคดีดังกล่าวยังเป็นการช่วยแบ่งเบาภาระของพนักงานสอบสวนและพนักงานอัยการเพื่อให้การพิจารณาคดีจรวดมีความรวดเร็ว ซึ่งวิธีการดังกล่าวนี้ย่อมสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ในความรวดเร็วและคุ้มครองสิทธิของผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดได้อย่างเหมาะสมกับลักษณะของคดีจราจร

ภาณุ เกิดลาภผล , พล.ต.ต., ความเป็นไปได้ในการจัดตั้งศาลจราจรในประเทศไทย, วิทยาลัยการยุติธรรม สำนักงานศาลยุติธรรม, 2552 งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาแนวทางการปฏิบัติของศาลจราจรในต่างประเทศ ศึกษาทักษะของตำรวจจราจรในสังกัดกองบัญชาการตำรวจนครบาลต่อความเป็นไปได้ของการจัดตั้งศาลจราจรในประเทศไทย ศึกษาทักษะของตำรวจจราจรในสังกัดกองบัญชาการตำรวจนครบาลต่อแนวทางปฏิบัติของศาลจราจรที่ควรจะเป็น โดยได้แบ่งกลุ่มตัวอย่างสำหรับการวิจัยออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ เจ้าหน้าที่ตำรวจที่รับผิดชอบงานจราจรระดับรองผู้กำกับการและสารวัตรในสังกัดกองบัญชาการตำรวจนครบาลรวมจำนวนทั้งหมด 109 คน และจากเจ้าหน้าที่ตำรวจที่รับผิดชอบงานจราจรในระดับผู้บังคับการและรองผู้บังคับการ จำนวน 10 ราย และผู้พิพากษาจำนวน 5 ราย โดยใช้แบบสอบถามและการสัมภาษณ์รายบุคคลเป็นเครื่องมือ สถิติที่ใช้คือ ค่าเฉลี่ย ร้อยละ ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน

ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย และมีอายุระหว่าง 41-50 ปี มีตำแหน่งเป็นสารวัตร ประสบการณ์ในงานด้านจราจร มีประสบการณ์ 4 ปีขึ้นไป ทักษะเกี่ยวกับการจัดตั้งศาลจราจรในประเทศไทย กลุ่มตัวอย่างเห็นด้วยกับการจัดตั้งศาลจราจรให้น้ำหนักความคิดเห็นเป็น 3 ด้านดังนี้ ด้านคุณสมบัติของผู้พิพากษา ผู้พิพากษาประจำศาลจราจร ควรมีความรู้ ความชำนาญในเรื่องกฎหมายจราจรอย่างแท้จริง มีความเห็นในระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.67) ด้านบทบาทของศาลจราจร มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังเพื่อยับยั้งการทำผิดกฎจราจร มีความเห็นในระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.44) ควรมีการจัดตั้งศาลจราจรเพื่อพิจารณาคดีจราจรโดยเฉพาะ มีความเห็นในระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.29) ทักษะเกี่ยวกับแนวทางปฏิบัติของศาลจราจรโดยพิจารณาจากประเภทของการทำผิดที่ควรดำเนินคดีที่ศาลจราจร ผู้ศึกษาได้กำหนดไว้ 6 ด้านโดยเรียงลำดับจากมากที่สุดไปน้อยที่สุด ดังนี้

1. การขับรถที่เป็นอันตราย ขับรถแข่งความเร็วบนถนน มีความเห็นด้วยในระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.49)
2. สมรรถภาพของผู้ขับขี่ ผู้ขับขี่เมาสุราหรือเมายาของอย่างอื่น มีความเห็นด้วยในระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.44)
3. การฝ่าฝืนสัญญาณไฟ หรือเครื่องหมายจราจร ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร หรือเครื่องหมายการเดินรถ มีความเห็นด้วยในระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.16)

4. การให้สัญญาณไฟต่างๆ ไม่เปิดหรือแสดงไฟสัญญาณเตือนเมื่อขับขีรถบรรทุกของเหลวไวไฟ หรือไม่นำรถจอดให้พ้นทางเมื่อรถเสีย มีความเห็นด้วยในระดับมาก (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.06)

5. การขัดขึ้นคำสั่งของเจ้าพนักงานขัดขึ้นคำสั่งเจ้าพนักงานที่ให้เคลื่อนย้ายรถที่จอดอยู่โดยฝ่าฝืนกฎหมายมีความเห็นด้วยในระดับมาก (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.04)

6. การบรรทุก ไม่จัดให้มีป้ายแสดงวัตถุที่บรรทุก หรือเครื่องดับเพลิงเมื่อขับรถบรรทุกวัตถุระเบิดหรือวัตถุอันตรายมีความเห็นด้วยในระดับมาก (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.87)

ข้อเสนอแนะจากการศึกษา แยกเป็น

ด้านนโยบาย ควรมีการจัดตั้งศาลจราจรอย่างรวดเร็วที่สุด ซึ่งหากสามารถจัดตั้งได้และมีความพร้อมในขั้นต้นต้องจัดตั้งในกรุงเทพมหานครก่อน แล้วจึงขยายไปยังจังหวัดใหญ่ๆ และเมื่อมีความพร้อมควรเปิดให้ครบทุกจังหวัดหรือจังหวัดใหญ่ๆ ที่มีปัญหาด้านการจราจรมากๆ เนื่องจากการกระทำผิดพระราชบัญญัติจราจรเป็นความผิดเล็กน้อยมิใช่ความผิดร้ายแรง หากมีศาลจราจรก็จะสามารถพิพากษาให้แล้วเสร็จได้ในเวลาอันรวดเร็ว

ด้านบริหาร การจัดตั้งศาลจราจร การบริหารหรือจัดการศาลจราจรควรจะเป็นในทิศทางเช่นเดียวกับศาลอาญาและศาลแขวง ขึ้นอยู่กับศาลยุติธรรม อาจมีองค์คณะเหมือนศาลคดีเด็กและเยาวชน เช่น แต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิเป็นคณะตุลาการ ช่วยพิจารณาคดีและไกล่เกลี่ยข้อพิพาทและให้ตำรวจเป็นผู้ว่าคดีโดยไม่ต้องให้พนักงานอัยการเป็นผู้ฟ้องคดีแต่เฉพาะคดีที่มีอาญาโทษอยู่ในอำนาจศาลแขวง

ด้านผู้ปฏิบัติ การจัดตั้งศาลจราจร เห็นควรตั้งคณะทำงานเพื่อกำหนดบทบาทและอำนาจหน้าที่ของศาลจราจรให้ชัดเจน และกำหนดให้ชัดเจนว่าความผิดใดควรขึ้นศาลจราจร กระบวนการพิจารณาจะต้องเป็นไปด้วยความรวดเร็วและให้จัดหน่วยที่ตั้งไว้กับกองบังคับการของแต่ละกองบังคับการ และกองบัญชาการตำรวจนครบาลด้วย จะได้จุดปรับที่ครอบคลุมในพื้นที่ และจัดเวรผู้ที่มีอำนาจเปรียบเทียบ และสามารถปรับได้ตลอด 24 ชั่วโมง ให้จัดเวรเหมือนเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อให้สามารถให้บริการแก่ประชาชนได้สะดวกขึ้นกรณีผู้ที่ต้องการเสียค่าปรับเลย

พุทธกาล รัชตร , คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ได้ศึกษาวิจัยเรื่องโครงสร้างการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจจราจร โดยนำเสนอต่อที่ประชุมการสัมมนาในระดับชาติ เรื่องอุบัติเหตุจราจรครั้งที่ 9 วันที่ 20-21 สิงหาคม 2552 กรุงเทพฯ โดยผลการวิจัยระบุว่าปัญหาการจราจรมีองค์ประกอบสำคัญ 2 ส่วน ได้แก่ 1) การจัดการจราจรที่มุ่งในการดูแลปัญหาการจราจรติดขัดในเมืองใหญ่ ซึ่งมีความสูญเสียทางเศรษฐกิจ อันเกิดเนื่องจากความล่าช้า เพิ่มต้นทุนค่าขนส่ง จำเป็นที่จะต้องสร้างความตระหนักในระดับชาติให้ทุกส่วนงานที่เกี่ยวข้องวางแผนร่วมกัน ด้านการจัดการเดินรถ การอนุญาตจำนวนรถและการเสริมสร้างทางเลือกในการเดินทางรูปแบบต่างๆ และ 2)

การวิเคราะห์ถึงประสิทธิผลการบังคับใช้กฎหมายจราจรให้เกิดผลการลดจำนวนอุบัติเหตุ ที่นำมาซึ่งความสูญเสียทรัพย์สิน คุณภาพชีวิตที่เลวลงและการเสียชีวิตของประชาชน

ผลการศึกษาพบประเด็นที่น่าสนใจดังนี้

1. สถานการณ์กำลังคน เงิน วัสดุอุปกรณ์และการจัดการการศึกษาพบว่าสำนักงานตำรวจแห่งชาติมีปัญหาด้านการจัดการ ทำให้ขาดกำลังเจ้าหน้าที่ ขาดงบประมาณ ขาดวัสดุอุปกรณ์ และมีเจ้าหน้าที่ฝ่ายอำนวยการที่อ่อนแอ โดยงานจราจรเป็นภารกิจรองจากงานด้านอาชญากรรม การศึกษาพบว่ากำลังคน เงิน วัสดุอุปกรณ์ที่เจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่ได้รับมีประมาณร้อยละ 50 ของความต้องการจริง ซึ่งเกิดขึ้นมานาน โดยจำเป็นต้องปรับเปลี่ยนกำลังคนให้เหมาะสมกับสภาพปัญหาที่เกิดขึ้น

2. โครงสร้างการทำงานประจำวันในการจัดการจราจรและบังคับใช้กฎหมาย โครงสร้างการทำงานประจำวันของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร พบว่าการทำงานส่วนใหญ่ใช้ไปกับการปรับโครงสร้างการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ให้ทำงานได้ทั้ง 2 หน้าที่ คือการจัดการจราจร และการบังคับใช้กฎหมายเป็นสัดส่วนที่เหมาะสม ได้แก่ 50 : 50 ในระยะ 1-3 ปี และลดเป็น 30:70 ในระยะ 3-10 ปีเนื่องจากใช้เทคโนโลยีมาจัดการจราจรแทนคนให้มากขึ้น โดยจำเป็นต้องวางแผนให้มีกำลังทำงานด้านการบังคับใช้กฎหมายทั้งกลางวันและกลางคืน แนวความคิดในการเพิ่มตำรวจจราจรนั้นควรเพิ่มกำลังเท่าที่จำเป็นแตกต่างกันไปตามขนาดของสถานีตำรวจ เพื่อให้เกิดการแบ่งงานเป็นผลผลิตได้ครบ 3 ผลัดใน 1 วัน

3. โครงสร้างในการทำงานที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ควรดำเนินการประกอบไปด้วย 4 ส่วน คือ การปรับปรุงศักยภาพของกองพัฒนาการจราจร การพัฒนานักวิชาการจราจร การพัฒนางานธุรการจราจรประจำสถานีตำรวจ และพัฒนาสายงานฝ่ายอำนวยการเพื่อให้งานจราจรมีความเข้มแข็งทุกหน้าที่

4. การพัฒนาสายงานฝ่ายอำนวยการทั้งหมด ฝ่ายอำนวยการในอนาคตจะต้องสนับสนุนผู้ปฏิบัติงานในเรื่อง คน เงิน วัสดุอุปกรณ์ฯ ให้พร้อมที่จะปฏิบัติหน้าที่ โดยอาจจะใช้บุคลากรเอกชน โดยฝ่ายอำนวยการระดับที่สูงกว่าสถานีจะมีหน้าที่สำคัญ คือด้านแผนงาน งบประมาณ และงานด้านยุทธศาสตร์ฯ ส่วนเจ้าหน้าที่ธุรการระดับสถานีก็จะมีการทำงานที่คล้ายกัน แต่เน้นที่การให้บริการระดับสถานีมากกว่า

ข้อเสนอแนะจากการศึกษา

1. เสนอสำนักงานตำรวจแห่งชาติ รับทราบผลการศึกษา เห็นชอบในหลักการ และตั้งหน่วยงานรับผิดชอบดูแลการดำเนินการต่อไป

2. จัดประชุม/สัมมนา เพื่อเผยแพร่ รับฟังความคิดเห็นต่อผลการศึกษาและการพัฒนางานจราจรตามที่เสนอ กล่าวคือเสนอสำนักงานงบประมาณให้ทราบปัญหาด้านงบประมาณ วัสดุอุปกรณ์ในการทำงานของตำรวจจราจร เสนอรัฐบาลให้ทราบปัญหาด้านกำลังพล จากการจำกัดกำลังพลภาครัฐ พร้อมเสนอแนวทางการแก้ปัญหาที่จะมีในอนาคต เพื่อขอรับฟังความคิดเห็น

3. ตั้งคณะกรรมการเพื่อพัฒนางานด้านการจราจรสำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยมีหลายหน่วยงานเกี่ยวข้องมีส่วนร่วมกับการสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

4. ตั้งโรงเรียนจราจร เพื่อฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรให้เป็นสายงานวิชาชีพ โดยมีการวางแผนให้สำเร็จใน 2 ปี

5. พิจารณาความเป็นไปได้ในการตั้งกองทุนจราจร โดยนำเงินรายได้ของรัฐบาลสนับสนุนเข้ากองทุน อาทิ ภาษีน้ำมัน ภาษีรถยนต์ ค่าปรับจราจร และเงินบริจาค มีรูปแบบเป็นคณะกรรมการ มีหน้าที่สนับสนุนการป้องกันแก้ไขปัญหาคอขวดจราจร การสนับสนุนอุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้ การฝึกอบรม วิชาการ การเยียวยาผู้ได้รับผลร้ายจากอุบัติเหตุ เป็นต้น

6. พัฒนากองพัฒนาการจราจร ด้านโครงสร้างหน้าที่ให้รับผิดชอบเฉพาะงานด้านการจราจร แยกงานอื่นออกไป เพื่อให้ทำงานได้มีประสิทธิภาพ ปรับจำนวนและคุณสมบัติเฉพาะของบุคลากร ให้เหมาะสมกับงานและให้อำนาจในการดูแลงานสำคัญด้านการจราจรครบทุกด้านของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยรับงานเฉพาะด้านวิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์ แผนงาน โครงการ การฝึกอบรม การวิจัยและพัฒนา การแก้ไขระเบียบกฎหมายจราจร ฯ โดยแยกงานธุรการที่เป็นกรรมาธิการทั่วไป ออกไป เพื่อให้มีความคล่องตัว

7. จัดบุคลากรเอกชน ทำงานธุรการจราจรประจำสถานี ฝ่ายอำนวยความสะดวกจราจร นักวิชาการกองพัฒนาการจราจร เพื่อเข้ามาทำงานที่เจ้าหน้าที่ตำรวจฝ่ายปฏิบัติไม่ถนัด และไม่จำเป็นต้องใช้ข้าราชการ

8. ปรับปรุงระบบการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร และแยกสายงานจราจร เป็นสายงานเฉพาะ ที่มีระบบการสอน ค่าตอบแทนประจำตำแหน่ง การเจริญเติบโตเฉพาะทาง หากมีการโยกย้ายเจ้าหน้าที่ตำรวจสายงานอื่นเข้ามาทำงานจะต้องผ่านการฝึกอบรมตามที่วางไว้ และหากมีการแข่งขันเพื่อดำรงตำแหน่งสูงขึ้น จะต้องพิจารณาตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดที่บุคคลในสายงานมีลำดับความสำคัญสูงกว่า

9. ปรับปรุงศูนย์จราจรจังหวัดเชียงใหม่ ให้เพิ่มโครงสร้างการทำงาน อย่างน้อยมีงานสำคัญ 7 ด้านคือ 1. การจัดการจราจร 2. การป้องกันอุบัติเหตุ 3. อุปกรณ์พิเศษ ได้แก่ การตรวจวัดเสียงดัง คิววินด้า ความเร็ว ความเมา 4. ศูนย์ควบคุมจราจร 5. ใบสั่งใบขับขี่ 6. ช่างยนต์และการตรวจสภาพ 7. อำนาจการ วิเคราะห์ตำแหน่ง โดยควรยกระดับหัวหน้าหน่วยเป็นระดับผู้กำกับการขึ้นไป และนำโครงสร้างไปใช้กับเมืองใหญ่อื่นๆของประเทศที่มีปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุ

10. ปรับตัวชี้วัดของสำนักงานตำรวจแห่งชาติเรื่องการจราจร ทุกระดับ โดยให้ผลการดำเนินงานเพื่อลดสถิติการเกิดอุบัติเหตุเป็นผลงานสำคัญลำดับที่ 1 ของงานจราจร

11. วางหลักเกณฑ์ให้ผู้บริหารงานจราจรระดับสูงตั้งแต่ผู้บังคับการขึ้นไป เมื่อเข้ารับตำแหน่งใหม่ จะต้องเข้ารับฟังคำบรรยาย อย่างน้อย 4 หัวข้อคือ 1. สถานการณ์จราจร 2. แนว

ทางการจัดการจราจร 3. แนวทางการป้องกันแก้ไขปัญหาคอขวด 4. กำลังพล แผนงาน งบประมาณฯ และเสนอสำนักงานตำรวจแห่งชาติให้แต่งตั้งผู้บริหารงานจราจร จากบุคคลที่มีศักยภาพในการทำงาน โดยอาจจะมีการแข่งขันการเสนอวิสัยทัศน์ในการทำงานประกอบกับปัจจัยอื่นๆ ด้วย

พิทยา กิจติวรานนท์ , ปัญหาการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ศึกษาเฉพาะเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (นนทบุรี ปทุมธานีและสมุทรปราการ) , วิทยาลัยการยุติธรรม สำนักงานศาลยุติธรรม, 2551 งานวิจัยมีวัตถุประสงค์ในการศึกษาคือ เพื่อให้ทราบลักษณะปัญหาของการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ทราบแนวทางและวิธีการในการบังคับใช้ที่เหมาะสม รวมถึงเสนอแนวคิดสำหรับการแก้ไขและป้องกันปัญหา ปรับปรุงและพัฒนาการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ ตลอดจนการบริหารจัดการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้การบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประสิทธิผล

จากผลการศึกษาและวิเคราะห์ปัญหา สามารถสรุปสาเหตุของปัญหาการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยจัดลำดับตามความสำคัญของสาเหตุได้ดังนี้

(1) ปัจจัยเกี่ยวกับตัวบทกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมาย อันเนื่องจากกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรประกอบด้วยกฎหมายหลายฉบับ จากหลายหน่วยงาน มาตราที่กำหนดล้าสมัย ไม่เหมาะสมกับเหตุการณ์และสถานการณ์การใช้รถใช้ถนนในปัจจุบัน การบังคับใช้กฎหมายไม่ทั่วถึง ไม่เป็นธรรมและไม่มีประสิทธิภาพทำให้ผู้กระทำผิดไม่เกรงกลัวกฎหมาย และการให้อำนาจเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในการใช้ดุลยพินิจพิจารณาความผิดมีผลให้การบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพเพราะก่อให้เกิดปัญหาความไม่ยุติธรรมในสังคม

(2) ปัจจัยเกี่ยวกับพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งมักจะมาจากการขาดจิตสำนึกถึงความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ขาดความรู้ทางกฎหมายจราจรของประชาชน คุณสมบัติของผู้ขับขี่ และการขอใบอนุญาตขับรถทั้งส่วนบุคคลและสาธารณะที่ไม่เคร่งครัดเข้มงวด ความประมาทเลินเล่อ ความไม่มีระเบียบวินัยในการขับขี่ของผู้ขับรถสาธารณะ และความมักง่ายเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตนของผู้ประกอบกิจการเกี่ยวกับการเดินรถสาธารณะ นอกจากนี้มีผู้ฝ่าฝืนที่มีการกระทำผิดซ้ำซ้อนจนเกิดเป็นความเคยชินไม่เกรงกลัวต่อโทษที่จะได้รับ เพราะภาครัฐไม่มีระบบการเก็บข้อมูลความผิดเพื่อใช้ในการตรวจสอบย้อนหลัง

(3) ปัจจัยเกี่ยวกับเจ้าหน้าที่ของรัฐ ได้แก่ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เป็นผลมาจากการบริหารงานของหน่วยงานที่ขาดความต่อเนื่องด้านนโยบายและแนวทางการทำงาน โครงสร้างของหน่วยงานมีอำนาจหน้าที่ในการดูแลที่กว้างมากผู้มีหน้าที่รับผิดชอบดูแลไม่ทั่วถึง และแต่ละตำแหน่งหน้าที่มักจะปฏิบัติไม่ตรงกับหน้าที่หลัก นอกจากนี้ยังมีสาเหตุจากการขาดความพร้อมของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เช่น รายได้ สวัสดิการ หน้าที่ความรับผิดชอบความท้าทายของงาน และโอกาสที่จะก้าวหน้าต่อไป จึงทำให้ความตั้งใจปฏิบัติหน้าที่ลดน้อยลง (4) ปัจจัยเกี่ยวกับองค์กรหรือหน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวกับการจราจร จากการมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจราจรจำนวนมากทำให้เกิดปัญหาใน

การกำหนดนโยบาย มาตรการ แนวทางการทำงานที่เป็นทิศทางเดียวกัน และการดำเนินงานที่ซ้ำซ้อน และการขาดการจัดตั้งหน่วยงานที่ทำหน้าที่พิจารณาความผิดที่เกิดจากการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรมีเพียงเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ใช้ดุลยพินิจพิจารณาความผิด (5) ปัจจัยเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมและระบบขนส่งสาธารณะ เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างรวดเร็วและต่อเนื่องและการขาดการพัฒนาปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะให้มีคุณภาพสำหรับประชาชน

การบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ให้เกิดประสิทธิภาพควรมีแนวทางดำเนินการและวิธีการที่จะบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ดังนี้

(1) ปัจจัยเกี่ยวกับตัวบทกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมาย ผู้บัญญัติควรใช้ความระมัดระวังการบัญญัติกฎหมายซ้ำและกำหนดโทษควรกำหนดในลักษณะป้องกันปัญหาในอนาคต ควรปรับปรุงกฎหมายให้มีสภาพบังคับใช้เหมาะสมกับเหตุการณ์และสภาพการณ์ในปัจจุบัน ทั้งมาตรการการลงโทษและวิธีการปฏิบัติที่สะดวก รวดเร็ว ไม่ยุ่งยากหน่วยงานที่รับผิดชอบควรมีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาช่วยบริหารงานทั้งกระบวนการตั้งแต่การป้องกันจนถึงการลงโทษผู้กระทำความผิด และควรลดอำนาจการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ให้น้อยลง ควรมีการกำหนดอัตราโทษขั้นต่ำที่แน่นอนของการกระทำความผิด

(2) ปัจจัยเกี่ยวกับพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน รัฐควรมีการให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรตั้งแต่เด็กเพื่อปลูกจิตสำนึก ควรมีการปรับปรุงมาตรฐานโรงเรียนสอนขับรถ ประชาสัมพันธ์และให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรกับประชาชนทั่วไปอยู่เสมอ ควรมีการกำหนดคุณสมบัติของผู้ขับขี่ กำหนดกฎเกณฑ์และเงื่อนไขการขอใบอนุญาตขับรถทั้งส่วนบุคคลและสาธารณะ ให้มีความเข้มงวดมากยิ่งขึ้น ควรออกข้อกำหนดเพิ่มเติมสำหรับบังคับใช้กับผู้ประกอบการและผู้ขับขี่รถสาธารณะ เช่น กำหนดระยะเวลาในการขับขี่ บทลงโทษที่รุนแรงขึ้น และควรนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้กับงานจราจร เพราะสามารถใช้ตรวจสอบความผิดได้ด้วยความเร็ว

(3) ปัจจัยเกี่ยวกับเจ้าหน้าที่ของรัฐ ได้แก่ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ควรมีการกำหนดนโยบายการทำงานของหน่วยงานที่ชัดเจนมีความต่อเนื่องของแผนการทำงานไม่ว่าจะมีการปรับเปลี่ยนตัวผู้บังคับบัญชาหรือไม่ก็ตาม ควรปรับโครงสร้างของหน่วยงานให้มีความกระชับในการสั่งการและปฏิบัติการ ปรับเปลี่ยนบทบาทหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรให้เน้นการอำนวยความสะดวกมากกว่าการปราบปราม รัฐและหน่วยงานต้นสังกัดควรพิจารณาจัดสรรงบประมาณอย่างเหมาะสมสนับสนุนการทำงานของเจ้าหน้าที่

(4) ปัจจัยเกี่ยวกับองค์กรหรือหน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวกับการจราจร รัฐบาลควรมีการกำหนดนโยบายอย่างชัดเจนในเรื่องการแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับการจราจร และมอบหมายให้หน่วยงานหลักทำหน้าที่กำหนดแผนงาน จัดทำงบประมาณและพิจารณาประเมินผลงานแต่ละหน่วยงาน ควรมีการจัดตั้งศาลจราจรเพื่อทำหน้าที่พิจารณาคดีจราจรให้เป็นไปอย่างรวดเร็ว ยุติธรรมและมีประสิทธิภาพ และช่วยแก้ไขปัญหการจราจรที่ล้นเกินไม่รายงานตัวตามใบสั่ง

(5) ปัจจัยเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมและระบบขนส่งสาธารณะ รัฐบาลควรมีการปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะที่ให้บริการประชาชนให้มีคุณภาพ ความปลอดภัย และความต่อเนื่องสะดวก รวดเร็วมากขึ้น

กรวีร์ ภาตะนันท์ , ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายและการดำเนินคดีกับผู้กระทำ ความผิดจราจรในศาลแขวงแผนกคดีจราจร, มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์ , 2541 โดยมีวัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัยเพื่อศึกษากฎหมายจราจร การดำเนินการต่อผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรและวิธีพิจารณาคดีจราจร ตลอดจนปัญหาและข้อบกพร่องของการดำเนินการเพื่อนำความผิดจราจรที่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจร จราจรติดขัดและมีผลต่อสภาวะแวดล้อมความผิดที่อาจก่อให้เกิดอันตรายอย่างร้ายแรงต่อประชาชนขึ้นสู่การพิจารณาของศาล ภายใต้กฎหมายอันมีกระบวนการพิจารณาคดีเป็นพิเศษโดยเฉพาะ โดยมุ่งจะแก้ไขไม่ให้กระทำความผิดซ้ำอีก และเพื่อเป็นการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนให้มีระเบียบวินัยเคารพกฎหมายอันเป็นการสร้างวินัยจราจรที่ดีต่อไป

ข้อเสนอแนะของงานวิจัยคือ เนื่องจากคดีจราจรเป็นคดีที่มีลักษณะพิเศษ ผู้ฝ่าฝืนมิได้มีเจตนาร้ายถึงขั้นเป็นอาญาของสังคม แต่ผู้กระทำผิดปฏิบัติตนเห็นแก่ตัวไม่คำนึงถึงประโยชน์ของส่วนรวม การแก้ไขต้องมุ่งแก้ไขพฤติกรรมของตัวบุคคลและเทคนิคด้านกฎหมายไปพร้อมกัน โดยกำหนดให้มีการดำเนินคดีโดย รวดเร็ว รวดเร็ว สะดวก และประหยัด จึงมีแนวคิดที่ว่า ควรแบ่งแยกประเภทของคดีจราจรตามลำดับความร้ายแรง อันเป็นมูลเหตุก่อให้เกิดอุบัติเหตุอย่างร้ายแรงและทำให้การจราจรติดขัด ให้เข้าสู่การพิจารณาของศาลที่มีความเชี่ยวชาญคดีจราจร โดยเฉพาะวิธีพิจารณาคดีจราจรเป็นพิเศษ โดยดำเนินปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่สำคัญคือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และรับดำเนินการประกาศใช้วิธีพิจารณาคดีจราจร โดยเฉพาะตามร่างพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวงว่าด้วยหมวดวิธีพิจารณาคดีจราจรเพื่อให้สามารถนำความผิดที่อาจก่อให้เกิดอันตรายอย่างร้ายแรงต่อสังคม ความผิดที่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดและมีผลกระทบต่อสภาวะแวดล้อม รวมทั้งความผิดที่เกี่ยวกับตัวรถและใบอนุญาตขับขี่ขึ้นสู่การพิจารณาของศาลกำหนดฐานความผิดที่ต้องขึ้นศาล โดยพิจารณาจาก

1. ลักษณะความผิดที่ก่อให้เกิดปัญหาจราจรติดขัด เช่น ความผิดฐานจอดรถในที่ห้ามจอด ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟหรือเครื่องหมายจราจร เป็นต้น
2. ลักษณะความผิดที่อาจก่อให้เกิดอันตรายร้ายแรง เช่น ขับรถโดยประมาทหรือขณะมีเมามาสุราปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดสูงกว่าที่กฎหมายกำหนด ขับรถเกินอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนด เป็นต้น
3. ลักษณะความผิดที่เกี่ยวกับตัวรถและใบอนุญาตขับขี่ เช่น ขับรถไม่มีใบอนุญาตขับขี่ใช้รถที่มีได้จดทะเบียน เป็นต้น

ส่วนโทษที่จะได้รับนั้นมีหลายประเภทขึ้นอยู่กับความเหมาะสมแต่ละคดีเริ่มตั้งแต่ว่ากล่าวตักเตือน ยึด พักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ปรับ คุมประพฤติ เช่น ผู้ที่ขับขี่ขณะมึนเมาให้เข้าโรงเรียนการอบรมการจราจรสำหรับผู้ขับขี่รถโดยปราศจากวินัย รวมทั้งอาจให้ทำงานบริการสังคมแทนการชำระค่าปรับ

สำหรับมาตรการการลงโทษและมาตรการเสริม (Penalty) ที่เหมาะสมกับคดีจราจรนับเป็นส่วนสำคัญในการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด จะต้องทำการศึกษาแนวทางการแก้ไข ดังนี้

1. ปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 โดยกำหนดอัตราโทษปรับขั้นต่ำไว้ในอัตราที่สูง เพื่อให้เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพของปัญหาที่เกิดขึ้นเป็นการยับยั้งมิให้ผู้กระทำความผิดกระทำผิดซ้ำอีก และหากผู้กระทำความผิดยังกระทำผิดซ้ำอีก ศาลจะต้องนำความสามารถในการชำระค่าปรับของผู้กระทำความผิดมาพิจารณาเพื่อกำหนดจำนวนเงินค่าปรับให้เหมาะสมกับสภาพภาพของผู้กระทำความผิด
2. ควรปรับปรุงแก้ไขจำกัดการใช้อำนาจของพนักงานสอบสวนในการตักเตือนตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ให้น้อยลง โดยกำหนดความผิดที่ไม่สามารถว่ากล่าวตักเตือนได้เพิ่มขึ้น เพื่อให้การบังคับการลงโทษเป็นไปตามขั้นตอนที่เหมาะสมลดการทุจริตของเจ้าหน้าที่ตำรวจลง
3. ประกาศใช้ร่างกฎหมายวิธีพิจารณาจราจรโดยเฉพาะ เพื่อให้การพิจารณาคดีมีความรวดเร็วโดยตัดอำนาจพนักงานสอบสวนและพนักงานอัยการออกไป และนำทฤษฎี Strict Liability มาใช้กับการพิจารณาคดีจราจรเพื่อตัดปัญหาในเรื่องการพิสูจน์เจตนา
4. นำมาตรการการลงโทษโดยวิธีการตัดคะแนนมาใช้บังคับอย่างจริงจังโดยจะต้องทำการศึกษาวิธีการดังกล่าวเพื่อนำมาประยุกต์ใช้สำหรับประเทศไทย และควรจะมีการประสานงานกันระหว่างองค์กรของรัฐเองเพื่อให้มาตรการดังกล่าวสามารถบังคับใช้ได้มีประสิทธิภาพ
5. จัดตั้งศูนย์ข้อมูลของผู้ใช้รถใช้ถนนโดยสามารถตรวจสอบข้อมูลจากใบอนุญาตขับขี่พร้อมทำบันทึกประวัติการกระทำความผิดเพื่อใช้ประกอบพิจารณาของศาลต่อไป
6. แยกการพิจารณาคดีจราจรออกจากคดีอาญาเนื่องวิธีพิจารณาคดีจราจรมีลักษณะเฉพาะและใช้บังคับกับความผิดเล็กน้อยเท่านั้นมิเป็นการสมควรอย่างยิ่งที่จะนำมาพิจารณาคดีอาญาที่เกี่ยวข้องกับคดีจราจร
7. ควรให้ศาลใช้ดุลพินิจกำหนดเงื่อนไขควบคุมประพฤติโดยวิธีการบริการสังคมภายหลังจากศาลมีคำพิพากษาแล้ว
8. ควรจัดตั้งศาลจราจรซึ่งเป็นศาลพิเศษ โดยเร็ว
9. ควรปรับปรุงให้บทกำหนดโทษสามารถแก้ไขพฤติกรรมของผู้กระทำความผิดและปลูกจิตสำนึกให้ผู้กระทำความผิดมีความรับผิดชอบต่อสังคมมากขึ้น

10. ควรปรับปรุงวิธีการชำระค่าปรับทางไปรษณีย์พร้อมกับประชาสัมพันธ์ให้ผู้ขับชื้อทราบโดยทั่วกัน

11. เงินส่วนแบ่งควรให้ศาลเป็นผู้สั่งให้แบ่งเงินดังกล่าวให้กับพนักงานจราจรผู้ออก ใบสั่ง ทั้งนี้เพื่อลดปัญหาการทุจริตเงินส่วนแบ่งจากค่าปรับ โดยเมื่อผู้กระทำความผิดชำระค่าปรับตามที่ศาลกำหนดแล้วพนักงานจราจรจะต้องแสดงความจำนงเพื่อขอรับเงินดังกล่าวจากศาล และศาลจะเป็นผู้พิจารณาควรจะแบ่งเงินดังกล่าวให้แก่พนักงานจราจรเป็นจำนวนเท่าใด

12. กำหนดให้มีการอุทธรณ์คำพิพากษาคดีจราจรได้แต่ให้ถึงที่สุดในชั้นศาลอุทธรณ์

มณฑลทัฬหี บุณนาค , ทักษะของผู้ขับรถยนต์และบุคลากรในกระบวนการยุติธรรมต่อการกำหนดกฎหมายวิธีพิจารณาความสำหรับคดีจราจรขึ้น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายและช่วยแก้ไขปัญหายจราจรในกรุงเทพมหานคร , มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ , 2538 งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษากฎหมายจราจร รวมทั้งการดำเนินการต่อผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร และวิธีพิจารณาคดีจราจร ตลอดจนปัญหาและข้อบกพร่องของการดำเนินการในปัจจุบัน ศึกษาแนวคิดของการพิจารณาแก้ไขวิธีดำเนินการต่อผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรให้เหมาะสม และการพิจารณานำความผิดจราจรร้ายแรงขึ้นสู่การพิจารณาของศาล ศึกษาทักษะของผู้ขับรถยนต์และบุคลากรในกระบวนการยุติธรรม ต่อการพิจารณาแก้ไขวิธีดำเนินการต่อผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรให้เหมาะสม และการนำความผิดจราจรร้ายแรงขึ้นสู่การพิจารณาของศาล โดยวิธีพิจารณาคดีที่ผู้ศึกษากำหนดเสนอ ตลอดจนมาตรการลงโทษ การคุมประพฤติ และการอบรมการจราจรที่กำหนดขึ้นตามแนวคิดดังกล่าว รวมถึงผลของการดำเนินการตามแนวคิดต่อการเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย และการแก้ไขปัญหายจราจรในกรุงเทพมหานคร และเพื่อทราบประเด็นปัญหาและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินการตามแนวความคิดดังกล่าว ตลอดจนแนวทางแก้ไขปัญหา

ผลจากการศึกษามีข้อเสนอแนะคือ

1) ข้อเสนอแนะต่อการแก้ไขปัญหายจราจร

มาตรการทางการศึกษา

1. ควรได้มีการรณรงค์ด้านวินัยจราจร โดยส่งเสริมให้ประชาชนมีความรู้ และความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายจราจรเบื้องต้น ผ่านทางสื่อต่างๆ อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนปฏิบัติการเชิงรุกในกลุ่มเยาวชน เพื่อสร้างจิตสำนึก และค่านิยมในการปฏิบัติตามกฎหมาย

2. ควรได้มีการอบรม เจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการจราจรให้ทราบถึงกฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการจราจรอย่างแท้จริง และควรสอดแทรกคุณธรรม จริยธรรม ในการปฏิบัติหน้าที่ เพื่อให้การปฏิบัติหน้าที่เกิดความแม่นยำ ถูกต้อง

3. ควรจัดให้มีการอบรมเพื่อให้ความรู้แก่ผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร เพื่อผลในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ไม่กระทำความผิดอีก

มาตรการทางวิศวกรรมจราจร

1. ควรที่จะได้มีการปรับปรุงเครื่องหมาย ป้ายสัญญาณ สัญญาณไฟ ให้มีความชัดเจนและให้ผู้ขับขี่สังเกตเห็นได้ง่าย เมื่อมีการชำรุดเสียหาย ควรที่จะได้มีการซ่อม แก้ไข เปลี่ยน เพื่อให้ใช้งานได้ตามปกติโดยเร็ว โดยจัดหน่วยเคลื่อนที่เร็วเพื่อดำเนินการ
2. กวดขันปรับปรุงพื้นผิวดถนนที่ขรุขระ อันเนื่องมาจากเหตุต่างๆ ให้การจราจรสามารถเคลื่อนที่ได้โดยไม่ต้องชะลอ หรือหยุด โดยเฉพาะในพื้นที่ที่มีการวางระบบสาธารณูปโภค เช่น ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ ฯลฯ
3. เร่งรัดโครงการตัดถนน ทางด่วน และระบบขนส่งมวลชน ทั้งที่กำลังก่อสร้างหรือที่เป็นนโยบายอยู่ ให้สามารถดำเนินการได้อย่างรวดเร็ว โดยแนวทางที่สามารถจัดปัญหาข้ออุปสรรคของการดำเนินการ โดยเฉพาะปัญหาด้านการเมือง
4. รัฐควรกวดขันการปฏิบัติตามกฎหมายผังเมืองให้เป็นผลอย่างจริงจัง โดยเฉพาะในแหล่งชุมชนที่ตั้งขึ้นใหม่รัฐควรที่จะเข้าไปจัดการ ดูแล ให้ทันกับความเจริญโดยใช้การผังเมืองนำการพัฒนาชุมชน เพื่อไม่ให้มีปัญหาเช่นเดียวกับแหล่งธุรกิจ และชุมชนในปัจจุบัน

มาตรฐานทางกฎหมาย

1. ส่งเสริมการร่วมมือกันในการรักษากฎหมายระหว่างเจ้าหน้าที่ และผู้ใช้รถใช้ถนนโดยการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด ไม่ใช่ร่วมมือกันฝ่าฝืนระเบียบข้อบังคับ เช่น การเรียกเอาทรัพย์สินเพื่อไม่ดำเนินการของเจ้าหน้าที่ การให้สินบนเจ้าหน้าที่เพื่อไม่ดำเนินการตามกฎหมาย การสมยอมของเจ้าหน้าที่ที่จะไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย เป็นต้น
2. กวดขันการมีวินัย และการปฏิบัติตามกฎหมายให้สม่ำเสมอ เพื่อให้เกิดความเคยชินที่จะปฏิบัติตามกฎหมาย
3. ควรนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ เพื่อลดปริมาณงานที่ไม่จำเป็นลง และสามารถช่วยพิสูจน์ความผิดของผู้ฝ่าฝืนโดยไม่เกิดผลเสีย
4. รัฐควรให้ความสำคัญแก่สภาพการปฏิบัติงาน และสุขภาพของเจ้าหน้าที่ ตำรวจจราจร โดยจัดสวัสดิการที่เป็นพิเศษ และเพิ่มจำนวนเจ้าหน้าที่ให้เพียงพอ เพื่อลดเวลาการทำงานที่มีความตรากตรำให้เหมาะสม

2) ข้อเสนอแนะต่อการดำเนินการตามแนวทางที่ศึกษา

1. การที่จะทำให้ระบบประสบความสำเร็จ ปัจจัยเกื้อหนุนที่สำคัญอันหนึ่ง คือ ระบบฐานข้อมูล เพราะหากมีระบบฐานข้อมูลที่สามารถตรวจสอบหมายเลขทะเบียนรถ ใบอนุญาตขับรถ สถิติการกระทำผิด และการลงโทษของผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างดีแล้ว จะสามารถสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายได้ดี และหากได้มีการเชื่อมโยงข้อมูลกับข้อมูลทะเบียนราษฎร์ของกรมการปกครอง จะทำให้การตรวจสอบถิ่นที่อยู่ และข้อมูลอื่นๆ ได้ผลดียิ่งขึ้น
2. การประชาสัมพันธ์ นับเป็นปัจจัยเกื้อหนุนให้มีการบังคับใช้กฎหมายนี้มีประสิทธิภาพเช่นกัน จึงจำเป็นที่จะต้องมีการประชาสัมพันธ์เป็นระยะๆ เพื่อให้ประชาชนได้ทราบ และ

สนับสนุน ไม่ใช่มาประชาสัมพันธ์เมื่อจะนำกฎหมายมาบังคับใช้ เพราะจะทำให้ประชาชนรู้สึกว่าคุณบังคับปฏิบัติ

3. ควรพิจารณาปรับปรุง การแบ่งเขตอำนาจศาลแขวง กับเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจ ให้มีความสอดคล้องกัน เพื่อให้เกิดความสะดวกในการมาติดต่อของประชาชนรวมทั้งเจ้าหน้าที่ด้วย

4. การร่างกฎหมายนี้ กระทรวงยุติธรรมและสถาบันทางนิติบัญญัติควรที่จะมีการใช้ระบบข้อมูลเพื่อสนับสนุนในการกำหนดมาตรการต่างๆ ในกฎหมาย หรืออาจมีการทำการไต่สวน สาธารณะ เพื่อทราบปัญหา รับฟังความคิดเห็นในทุกระดับ นำมาเป็นข้อมูลประกอบการกำหนดมาตรการ ทั้งนี้จะสามารถทำให้เกิดความเข้าใจเมื่อมีการนำมาบังคับใช้ เกิดการยอมรับที่จะปฏิบัติตาม

5. การศึกษารูปแบบ วิธีการ และเทคโนโลยีของต่างประเทศมาใช้ จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องพิจารณาศึกษาความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติที่เหมาะสมกับลักษณะภูมิประเทศ ภูมิอากาศ ลักษณะของประชาชน ประเพณีและวัฒนธรรมของประเทศไทย เพื่อให้สามารถบังคับใช้ได้จริง

6. การกำหนดให้ผู้กระทำผิดถูกจรรยาบรรณเมื่อได้รับใบสั่งแล้วสามารถชำระค่าปรับทางไปรษณีย์โดยการส่งธนาคัต หรือตัวแลกเงิน ที่ทำให้เกิดความสะดวกและผลักดันให้ผู้กระทำผิดได้ปฏิบัติตามกฎหมายโดยการชำระค่าปรับมากขึ้นนั้น ควรที่จะมีการศึกษาวิธีชำระค่าปรับทางอื่นด้วย เช่น การชำระผ่านธนาคาร การชำระด้วยบัตรเครดิต และการชำระโดยส่งเช็คทางไปรษณีย์

7. ควรจัดตั้งหน่วยงานที่จะมารับผิดชอบในการควบคุมใบสั่ง และข้อมูลผู้กระทำผิดถูกจรรยาบรรณโดยเฉพาะ ทำหน้าที่ควบคุมระบบข้อมูลใบสั่ง ข้อมูลการชำระค่าปรับทางไปรษณีย์หรือชำระที่สถานีตำรวจ หรือข้อมูลใบสั่งที่ให้ผู้กระทำผิดต้องขึ้นศาล รวมทั้งเก็บข้อมูลการกระทำผิดโดยการประสานข้อมูลใบอนุญาตขับขี่กับกรมการขนส่งทางบก หน่วยงานนี้นับเป็นหน่วยงานสนับสนุนที่สำคัญ และเนื่องจากจะต้องมีปริมาณของงานมาก และมีคุณภาพของงานสูงจึงควรจะมีการพิจารณาจัดตั้งเป็นหน่วยงานพิเศษ โดยอาจจัดตั้งเป็นหน่วยขึ้นตรงต่อกองบัญชาการตำรวจจราจร หากมีการยกระดับส่วนราชการของกองบังคับการตำรวจจราจรในอนาคต

8. ควรปลูกฝังจิตสำนึกและเหตุผลของการปฏิบัติตามกฎหมายตามหลัก Obedient to Law ให้ประชาชนเชื่อว่ากฎหมายจราจรสร้างขึ้นเพื่อความสะดวก และความปลอดภัยในการใช้ถนน และต้องปฏิบัติ หากฝ่าฝืนจะต้องถูกลงโทษ

9. ควรมีการปรับปรุงวิธีการ สำหรับมาตรการการยึด พักใช้ หรือเพิกถอนใบอนุญาตและการตัดคะแนนผู้กระทำผิดเพื่อผลในการพักใช้ใบอนุญาต ให้สามารถนำมาบังคับใช้ได้จริง และมีความสะดวก ในทางปฏิบัติยิ่งขึ้น เพื่อเป็นมาตรการสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดผลอย่างมีประสิทธิภาพ

10. ควรจัดสวัสดิการให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเป็นพิเศษ ให้มีความชัดเจนและเกิดประโยชน์ยิ่งขึ้น แทนที่จะนำค่าปรับในส่วนของตำรวจให้เจ้าหน้าที่โดยตรงในจำนวน

เท่ากันไม่เกิน 5,000 บาทอย่างในปัจจุบันนั้น ควรที่จะนำเงินค่าปรับที่ได้มาแบ่งจัดเป็นสวัสดิการจรรยา โดยแบ่งส่วนแบ่งที่ได้รับมา ส่วนหนึ่งจัดตั้งเป็นกองทุนสวัสดิการจรรยา อีกส่วนหนึ่งเป็นส่วนแบ่งให้เจ้าหน้าที่ผู้จับกุม โดยพิจารณาจากผลการจับกุมเป็นหลัก ทั้งนี้เพื่อจูงใจและเป็นกำลังใจให้ปฏิบัติหน้าที่ ดีกว่าการแบ่งเท่ากันอย่างปัจจุบัน อนึ่งหากเกรงจะเกิดปัญหาเรื่องการจับกุมโดยมุ่งหวังรางวัลมากเกินไปนั้น ประเด็นนี้คงเป็นปัญหาทางการบริหารงานบุคคลที่สามารถควบคุมได้โดยผู้บังคับบัญชา จะต้องกวดขันนโยบาย และการปฏิบัติให้มีการปฏิบัติที่ถูกต้องนอกจากนี้เจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยาควรได้รับสิทธิจากเงินกองทุนสวัสดิการจรรยา เช่น การกู้ยืม เงินดอกเบี้ยต่ำ ฯลฯ ซึ่งจะทำให้เกิดความมั่นคงในชีวิตราชการ และครอบครัวของเจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยา และช่วยลดการประพฤติในทางทุจริตได้

11. ควรทำความเข้าใจให้ผู้เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะระบบงานยุติธรรมที่ยังยึดติดอยู่กับอำนาจ รูปแบบ หรือวิธีการเดิมๆ ให้เห็นความสำคัญของการพัฒนารูปแบบ กระบวนการ ที่จำเป็นต้องลดขั้นตอนที่ไม่จำเป็นออก เพื่อให้เกิดความเหมาะสมกับลักษณะของคดีจรรยาและให้บุคคลากรที่มีอยู่จำกัดสามารถไปดำเนินการกับความผิดอื่นที่มีความร้ายแรงได้ดีขึ้น

3) ข้อเสนอแนะในการวิจัยต่อไป

1. ควรได้มีการศึกษาโดยละเอียดเกี่ยวกับลักษณะความผิดจรรยาที่ควรกำหนดเป็นความผิดร้ายแรงเพิ่มเติม เพื่อให้สามารถกำหนดมาตรการที่เหมาะสมกับลักษณะของความผิดนั้นๆ

2. ควรได้มีการศึกษาโดยละเอียดของกระบวนการในแต่ละขั้นตอน โดยเฉพาะเรื่องการฟ้องคดีจรรยา และผู้ฟ้องคดีจรรยา ให้เกิดความเหมาะสมกับลักษณะของคดีจรรยา

3. ควรศึกษาถึงทัศนคติของผู้เกี่ยวข้องในการบัญญัติกฎหมาย หรือการแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจรรยา เช่น สมาชิกวุฒิสภา เพื่อให้ทราบแนวทางและข้อมูลเพื่อนำมาพิจารณากำหนดมาตรการและขั้นตอนได้อย่างเหมาะสม และไม่เกิดความล่าช้าหากมีการเสนอร่างกฎหมายดังกล่าวขึ้นสู่การพิจารณาในขั้นตอนการนิติบัญญัติ

อดิศักดิ์ น้อยประเสริฐ , ทัศนคติของเจ้าหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ในกระบวนการยุติธรรมและอาจารย์คณะนิติศาสตร์ต่อการจัดตั้งศาลจรรยาในเขตกรุงเทพมหานคร , มหาวิทยาลัยมหิดล , 2531 งานวิจัยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงทัศนคติของเจ้าหน้าที่ในกระบวนการยุติธรรม และอาจารย์คณะนิติศาสตร์ต่อการจัดตั้งศาลจรรยา ศึกษาปัจจัยต่างๆ ที่มีผลถึงทัศนคติของเจ้าหน้าที่ในกระบวนการยุติธรรมและอาจารย์คณะนิติศาสตร์ต่อการจัดตั้งศาลจรรยา ศึกษาแนวทางและแนวความคิดที่จะนำมาประกอบการพิจารณาเกี่ยวกับการจัดตั้งศาลจรรยาและเพื่อหาขอบเขตอำนาจการพิจารณาคดีของศาลจรรยาหากได้มีการจัดตั้งศาลจรรยา โดยข้อเสนอแนะในการดำเนินการของศาลจรรยามีดังนี้คือ

1) ในการดำเนินการจัดตั้งศาลจรรยาบรรณจะเกิดปัญหาในด้านการพร้อมของบุคลากรสถานที่และงบประมาณเป็นสำคัญดังนั้นจึงควรมีการเตรียมพร้อมในปัจจัยดังกล่าว เพราะเมื่อมีศาลจรรยาบรรณขึ้นจะเกิดความขัดแย้งและไม่สะดวกกับผู้ที่เกี่ยวข้องมากมาย โดยเฉพาะผู้กระทำผิดที่จะต้องถูกดำเนินการในศาลจรรยาบรรณ ดังนั้นก่อนการดำเนินการจึงควรได้ศึกษาถึงปัญหาอุปสรรคที่จะเกิดขึ้นให้พร้อมเสียก่อน และทำการแก้ไขก่อนที่จะดำเนินการต่อไป

2) เมื่อมีการดำเนินการจัดตั้งศาลจรรยาบรรณ จะต้องเน้นความสำคัญของการบริการและสะดวกกับผู้กระทำผิดเป็นหลัก โดยลดขั้นตอนการดำเนินการที่ไม่จำเป็นออกไป เพื่อจะได้เป็นไปตามจุดประสงค์ในการลงโทษผู้กระทำผิดจรรยาบรรณคือ ต้องลงโทษทุกคนที่กระทำผิดและการลงโทษต้องกระทำอย่างรวดเร็ว

3) การดำเนินการจัดตั้งศาลจรรยาบรรณ สิ่งที่จะมีผลตามมาก็คือ สิ่งที่จะมีผลตามมาก็คือ การทุจริตของเจ้าหน้าที่ในขณะจับกุม เพื่อดำเนินการที่จะไม่ต้องไปเสียค่าปรับที่ศาล ดังนั้น จึงควรหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาต่างๆ ให้รัดกุมยิ่งขึ้น โดยเฉพาะในด้านการบริการของศาล หรือการแบ่งเปอร์เซ็นต์ค่าปรับที่เหมาะสมแก่ผู้จับกุม เพื่อเป็นแรงจูงใจในการทุจริตและการดำเนินการจับกุมอย่างเฉียบขาด

4) ในการดำเนินคดีความผิดจรรยาบรรณที่ผู้กระทำผิดได้รับใบสั่ง ควรมีการปรับปรุงจากระบบเดิม เป็นระบบการเสียค่าปรับตายตัวในบางข้อหา เช่น ในคดีความผิดที่ไม่ร้ายแรง เช่น จอctrณผิดกฎจราจร นอกจากนั้น ควรมีการปรับปรุงวิธีการเสียค่าปรับที่สะดวกแก่ผู้กระทำผิด เช่น การเสียค่าปรับทางไปรษณีย์ หรือทางเครดิตการ์ดเพราะนอกจากจะสะดวกแก่ผู้กระทำผิดแล้วยังทำให้ลดคดีเจ้าหน้าที่ หรือ ศาลจะต้องดำเนินการลงอีก เพราะผู้กระทำผิดจะรู้ว่าแต่ละครั้งจะต้องเสียค่าปรับเท่าไรก็จะได้ส่งค่าปรับไปทางไปรษณีย์หรือใช้บริการเครดิตการ์ดก็ได้ เป็นการลดภาระการทำงานของทุก ๆ ฝ่าย

5) ควรมีการปรับปรุงวิธีการติดตามผู้กระทำผิดมาดำเนินการตามกฎหมายให้มีประสิทธิภาพมากกว่าในปัจจุบัน เพราะปัญหาที่เป็นอยู่ในปัจจุบันคือ ไม่สามารถนำตัวผู้กระทำผิดมาลงโทษได้ ดังนั้น ในประเด็นนี้ก่อนที่จะดำเนินการจัดตั้งศาลจรรยาบรรณต้องหาวิธีที่รัดกุมที่จะนำตัวผู้กระทำผิดมาลงโทษให้มากที่สุด รวมทั้งการติดตามนั้นควรเป็นวิธีที่เป็นธรรมรัดกุมและถูกต้องแก่ผู้กระทำผิดหรือเจ้าของรถที่กระทำผิดด้วย และระบบจะต้องรัดกุมมากกว่าในปัจจุบัน โดยควรมอบงานให้หน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งรับหน้าที่โดยเฉพาะ เพื่อจะได้มีประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายอย่างสมบูรณ์

6) การดำเนินงานของศาลจรรยาบรรณ ควรกำหนดวันที่สะดวกแก่ผู้กระทำผิดด้วย เช่น กำหนดวันเวลาไปศาลไว้ล่วงหน้าอย่างแน่นอน กำหนดพิจารณาในวันเสาร์อาทิตย์ หรือหลังเวลาราชการ

7) ควรขยายการวิจัยครั้งต่อไป โดยศึกษาถึงทัศนคติของประชาชนหรือผู้ใช้รถที่มีต่อการจัดตั้งศาลจรรยาบรรณ ว่าประชาชนหรือผู้ขับขี่รถยนต์มีความเห็นอย่างไรกับการตั้งศาลจรรยาบรรณ

การใช้มาตรการทางศาลเป็นวิธีการรุนแรงหรือไม่และหากมีการจัดตั้งศาล ควรมีวิธีการอย่างไร ที่ผู้ใช้รถใช้ถนนจะสะดวกที่สุด

8) ควรศึกษาถึงความเป็นไปได้และผลกระทบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในกระบวนการยุติธรรม อันได้แก่ ตำรวจ อัยการ ศาล รวมทั้งศึกษาถึงกฎหมาย ระเบียบแบบแผนต่างๆ ที่มีผลกระทบเมื่อมีการจัดตั้งศาลจราจร เพื่อหาแนวทางแก้ไขและปรับปรุงให้สอดคล้องกับแนวทางในการจัดตั้งศาลจราจรต่อไป

9) ควรศึกษาถึงทัศนคติของเจ้าหน้าที่ในระดับบริหารในกระบวนการยุติธรรม หรือผู้บริหารที่มีอำนาจในการตัดสินใจ เช่น สมาชิกวุฒิสภา เป็นต้น ต่อการจัดตั้งศาลจราจร ทั้งนี้เพราะประชาชนกลุ่มนี้มีส่วนสำคัญในการตัดสินใจว่าควรจัดตั้งศาลจราจรหรือไม่

บทที่ 3

ระเบียบวิธีวิจัย (Research Methodology)

ระเบียบวิธีวิจัยในการเก็บรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูลใช้วิธีวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative research) ประกอบด้วย การวิจัยเอกสาร (Documentary research) การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interviewing)

การวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative research)

1. การวิจัยเอกสาร (Documentary research)

เป็นการวิจัยข้อมูลเอกสารที่เป็นรายงานวิจัย หนังสือ ตำรา เอกสารรายงานการประชุมสัมมนา ข้อมูลจากเครือข่ายอินเทอร์เน็ต ในประเด็นต่อไปนี้

- แนวคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร
- สถิติและข้อมูลการกระทำความผิด
- กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับคดีจราจร
- การบังคับใช้กฎหมายจราจรและการดำเนินคดีจราจรในประเทศไทย
- การจัดตั้งศาลจราจรของต่างประเทศ

สำหรับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับคดีจราจรที่วิเคราะห์ ได้แก่

- พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 เป็นกฎหมายหลักที่บัญญัติเกี่ยวกับการจราจร ตรารั้วเพื่อบังคับให้เจ้าของและผู้ขับขี่ปฏิบัติตามโดยได้บัญญัติเกี่ยวกับลักษณะของรถที่ใช้ในทาง การใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณของรถ การบรรทุก สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร การใช้ทางเดินรถ และได้กำหนดรายละเอียดในการขับรถ การขับแซงและผ่านขึ้นหน้า การออกรถ การเลี้ยวรถ และการกลับรถ ฯลฯ ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ใช้รถถือปฏิบัติเป็นไปในลักษณะเดียวกัน นอกจากนี้ยังได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ในการควบคุม ดูแล และการจัดการจราจร และกำหนดบทลงโทษต่อผู้ฝ่าฝืนกฎหมาย

- พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 เป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อควบคุมการขนส่งทางบกให้เหมาะสม มีมาตรฐานและเกิดความปลอดภัย โดยได้จัดตั้งคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบกเพื่อเป็นองค์กรกลางทำหน้าที่กำหนด นโยบายและมาตรการด้านการขนส่ง และจัดตั้งคณะกรรมการควบคุมขนส่งทางบกเพื่อกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับการขนส่งให้เป็นมาตรฐาน นอกจากนี้ ยังได้กำหนดลักษณะการประกอบการขนส่ง การชดเชยค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง การรับ

จัดการขนส่งโดยมีบทบาทยุติควบคุมรถ ผู้ประจำรถ ผู้โดยสาร ตลอดจนสถานีขนส่ง และบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนกฎหมาย

- พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อบังคับรถยนต์ทุกประเภท โดยการกำหนดประเภทและลักษณะของรถยนต์ที่สามารถใช้วิ่งบนทาง รวมทั้งการจดทะเบียนการใช้รถและการชำระภาษี ตลอดจนใบอนุญาตขับขี่ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้ทางร่วมกัน

2. การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interviewing)

เป็นการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับเรื่องที่ศึกษาตามประเด็นสัมภาษณ์ที่กำหนดไว้ล่วงหน้า เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลที่จะใช้ในการวิเคราะห์วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพวิธีอื่นโดยมีรายละเอียดดังนี้

2.1 ประชากรสัมภาษณ์

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key informant) เป็นผู้ใช้อำนาจหน้าที่ตามกฎหมายจรรยาบรรณปฏิบัติงานในกระบวนการยุติธรรม จำนวน 16 คน โดยมีหลักเกณฑ์ในการเลือกประชากรสัมภาษณ์ดังกล่าวด้วยวิธีการเลือกตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive sampling) ประกอบด้วย

ผู้ให้ข้อมูล

- | | |
|------------------------------------|---|
| 1. นายภัทรศักดิ์ วรรณแสง | เลขาธิการสำนักงานศาลยุติธรรม |
| 2. ศ. พิเศษ ดร.จิรนิติ หะวานนท์ | ผู้พิพากษาศาลฎีกา |
| 3. นายสหัสรัฐ สิริวัฒน์ | ผู้พิพากษารองหัวหน้าศาลแขวงปทุมวัน |
| 4. นายฉัตรชัย ตรีพิพัฒน์กุล | อัยการจังหวัดประจำสำนักงานอัยการสูงสุด |
| 5. นายวันชัย จันทรสติพิผล | อัยการจังหวัดประจำสำนักงานอัยการสูงสุด |
| 6. พล.ต.ท. ภาณุ เกิดลาภผล | ผู้ช่วยผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ |
| 7. พล.ต.ต. เมธี กุศลสร้าง | รองผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาค 1 |
| 8. พ.ต.อ. ทินกร ญัฏฐมั่งคั่ง | รองผู้บังคับการตำรวจจราจร |
| 9. พ.ต.ต. พิพัฒน์ ว่องเจริญพิชผล | สว.จร. สน.จรเข้มน้อย |
| 10. พ.ต.ต. ญัฏฐพงศ์ ชัยปฏิยุทธพงศ์ | สวป. สน.ลาดพร้าว |
| 11. ร.ต.ต. ประสาท ทั้งทอง | รอง สว.จร. สน.ทุ่งมหาเมฆ |
| 12. ร.ต.ท.ไพจิตร รูปแก้ว | รอง.สว.จร. สน.ทุ่งมหาเมฆ |
| 13. รศ. ณรงค์ ใจหาญ | คณบดี คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ |
| 14. อาจารย์นันท์ช กิจรณันท์ | คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ |
| 15. อาจารย์เจนวิทย์ นวลแสง | หัวหน้าภาควิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา |
| 16. ร.ต.อ. วิศิษฐ์ เจนนานนท์ | คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม |

2.2 ประเด็นสัมภาษณ์

ประเด็นที่ใช้ในการสัมภาษณ์มีดังนี้

- 1) ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายและการดำเนินคดีจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร
- 2) ความจำเป็นในการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร
- 3) แนวทางการจัดตั้งศาลจราจร
 - 3.1) การจัดตั้งและรูปแบบ
 - 3.2) ประเภทคดีที่อยู่ในอำนาจของศาลจราจร
 - 3.3) อำนาจของเจ้าพนักงานในการเปรียบเทียบปรับ
 - 3.4) วิธีพิจารณาคดีจราจร
 - 3.5) คุณสมบัติของผู้พิพากษา
- 4) การจัดตั้งศาลจราจรจะมีผลต่อการสร้างความเป็นธรรมในสังคม การเพิ่มวินัยจราจรของประชาชน ลดปัญหาการคอร์รัปชัน และเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรได้อย่างไร
- 5) ข้อเสนอแนะอื่นๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจร

3. การจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็น

ดำเนินการจัดสัมมนาเพื่อนำเสนอรายงานการวิจัยและร่างแนวทางการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมสัมมนาเมื่อวันอังคารที่ 17 พฤศจิกายน 2558 เวลา 09.00–12.00 น. ณ ห้องแมนดารินซี โรงแรมแมนดาริน สามย่าน กรุงเทพฯ โดยมีกลุ่มเป้าหมายคือ ผู้ปฏิบัติงานในกระบวนการยุติธรรมและผู้บังคับใช้กฎหมายจราจร อาทิเช่น เจ้าพนักงานตำรวจ พนักงานสอบสวน พนักงานอัยการ ผู้พิพากษา เจ้าหน้าที่ในหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง นักวิชาการ ผู้ทรงคุณวุฒิและผู้สนใจทั่วไป

4. การวิเคราะห์ข้อมูล

ในส่วนของการวิเคราะห์ข้อมูลงานวิจัย ผู้วิจัยจะทำการสังเคราะห์และวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ โดยวิเคราะห์จากเนื้อหาที่ได้จากการวิจัยเอกสาร (Content analysis) และวิเคราะห์จากข้อมูลจากความเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยการสัมภาษณ์เชิงลึก ผู้ทรงคุณวุฒิและการสัมมนารับฟังความคิดเห็น เพื่อนำมาเป็นแนวทางในการวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร โดยนำเสนอเนื้อหาตามลำดับของเรื่องที่ทำการศึกษาเพื่อประมวลเป็นบทสรุปและข้อเสนอการวิจัยที่สมบูรณ์ต่อไป

บทที่ 4

แนวทางการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

ในบทนี้เป็นการวิเคราะห์แนวทางการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร โดยการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อจัดทำข้อเสนอแนะ ผู้วิจัยได้ศึกษาถึงปัญหาการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่นำมาสู่ความจำเป็นในการจัดตั้งศาลจราจร ศึกษารูปแบบการบังคับคดีจราจรและศาลจราจรในต่างประเทศ ได้แก่ ประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศฝรั่งเศสและประเทศญี่ปุ่น รวมถึงแนวคิดการจัดตั้งศาลพิเศษของประเทศไทย โดยแนวทางการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานครนั้น ประกอบด้วย หลักการและเจตนารมณ์ของการจัดตั้งศาลจราจร การจัดตั้งและรูปแบบ ประเภทคดีที่อยู่ในอำนาจของศาลจราจร อำนาจของเจ้าพนักงานในการเปรียบเทียบปรับ วิธีพิจารณาคดีจราจร

1. ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่นำมาสู่ความจำเป็นในการจัดตั้งศาลจราจร

จากการศึกษาพบว่า การบังคับใช้กฎหมายและการดำเนินคดีในความผิดจราจรในเขตกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน มีปัญหาหลักๆ 2 ประการที่นำไปสู่แนวคิดในการจัดตั้งศาลจราจรเพื่อให้การบังคับกฎหมายมีประสิทธิภาพ กฎหมายมีความศักดิ์และประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนเกิดความเกรงกลัวและมีพฤติกรรมที่เคารพกฎจราจรมากขึ้น กล่าวคือ

ประการแรกคือ ปัญหาความศักดิ์สิทธิ์ของกฎหมายที่กฎหมายขาดประสิทธิภาพไม่มีผลในเชิงข่มขู่ยับยั้งการกระทำความผิด เนื่องจากไม่มีการบังคับชำระค่าปรับตามใบสั่งอย่างจริงจัง ทั้งกรณีใบสั่งที่ออกให้แก่ผู้ที่พบตัวและไม่พบตัว รวมทั้งใบสั่งที่ส่งไปรษณีย์ไปยังผู้กระทำความผิดด้วย ทำให้ผู้กระทำความผิดไม่เกรงกลัวต่อการกระทำความผิดและละเลยไม่ชำระค่าปรับ รวมทั้งมีกระทำความผิดซ้ำเรื่อยมาและมีจำนวนมากขึ้นในทุกปี

ประการที่สองคือ ปัญหาเกี่ยวกับอำนาจในการเปรียบเทียบปรับของเจ้าพนักงานทำให้เกิดปัญหาการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานในทางที่มีชอบหรือไม่เป็นธรรมต่อผู้กระทำความผิด ที่ทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมในการบังคับใช้กฎหมายและเป็นช่องทางของเจ้าพนักงานและประชาชนในการทุจริตทั้งกรณีการแสวงหาประโยชน์โดยมิชอบ เรียกรับสินบน การเสนอให้สินบน โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจบางคนอาจมีพฤติกรรมทุจริตคอร์รัปชันเพื่อแลกเปลี่ยนกับการไม่ดำเนินการตามกฎหมาย จนทำให้ประชาชนรู้สึกว่าการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรไม่ใช่เรื่องสำคัญ เพราะสามารถคุยกับเจ้าพนักงานจราจรเพื่อต่อรองได้ ปัญหาเหล่านี้ส่งผลให้ผู้ขับขี่ขาดวินัยในการใช้รถใช้ถนน ไม่ตระหนักถึงความเสียหายที่เกิด

จากการไม่เคารพกฎหมาย และไม่เกรงกลัวการกระทำความผิด ทำให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินจำนวนมาก

นอกจากปัญหาหลัก 2 ประการดังกล่าว ยังพบปัญหาที่เป็นอุปสรรคต่อการบังคับใช้และการดำเนินคดีความผิดจราจรอีกหลายประการ ได้แก่

1) ปัญหาด้านตัวบทกฎหมาย ที่มีบทกำหนดโทษบางประการที่ไม่เหมาะสมกับประเภทความผิด และขาดความรุนแรงเพียงพอที่จะทำให้ผู้ที่กระทำความผิดเกิดความเกรงกลัว ไม่สามารถส่งผลในเชิงข่มขู่ยับยั้งการกระทำความผิดได้ ผู้ขับขี่ไม่เกรงกลัวการบังคับใช้กฎหมายและมีกระทำความผิดซ้ำอย่างต่อเนื่อง

2) ปัญหาเกี่ยวกับขั้นตอนและวิธีการในการชำระค่าปรับ มีความไม่สะดวกและทำให้เสียเวลาแก่ผู้กระทำความผิด ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ผู้กระทำความผิดมักจะมีการติดสินบนหรือจ่ายเงินเพื่อแลกกับการไม่ต้องได้รับใบสั่งจากเจ้าพนักงานจราจรหรือถูกดำเนินคดีและเป็นช่องทางให้เจ้าพนักงานปฏิบัติหน้าที่ในทางที่มิชอบหรือไม่เป็นธรรมต่อผู้กระทำความผิดมีการจับกุมในข้อหาที่มีผู้ฝ่าฝืนไม่ได้กระทำความผิดชัดเจน หรือเป็นการเรียกให้หยุดรถเพื่อที่จะหาความผิดจับกุม หรือโดยการกล่าวหาหรือตั้งข้อหาด้านจราจรที่ไม่เป็นธรรม นอกจากนี้ สภาพบังคับตามกฎหมายจราจรยังขาดความเด็ดขาด อย่างเช่นในกรณีการออกใบสั่ง ภาครัฐไม่มีระบบการเก็บข้อมูลความผิดเพื่อใช้ในการตรวจสอบย้อนหลัง ไม่มีระบบการติดตามหรือหมายเรียกผู้กระทำความผิดที่ไม่ยอมชำระค่าปรับ ทำให้มีการกระทำความผิดซ้ำเกิดขึ้น จนเกิดเป็นความเคยชิน ไม่เกรงกลัวต่อโทษที่จะได้รับ และข้อมูลการออกใบสั่งยังเชื่อมโยงกับข้อมูลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้มีมาตรการและสภาพบังคับที่เป็นผลเสียต่อผู้กระทำความผิดที่ไม่ชำระค่าปรับ เช่น ในเรื่องการต่อภาษีรถยนต์ หรือการต่อใบอนุญาตขับขี่

3) ปัญหาเกี่ยวกับพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน ปัญหานี้เกิดจากการขาดจิตสำนึกถึงความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เนื่องจากขาดความรู้ทางกฎหมายจราจรของประชาชน คุณสมบัติของผู้ขับขี่และการขอใบอนุญาตขับรถทั้งส่วนบุคคลและสาธารณะที่ไม่เคร่งครัดเข้มงวด ความประมาทเลินเล่อ ความไม่มีระเบียบวินัยในการขับขี่ของผู้ขับรถสาธารณะ และความมั่งก่ายเหินแก่ประโยชน์ส่วนตนของผู้ประกอบกิจการเกี่ยวกับการเดินรถสาธารณะ

4) ปัญหาด้านบุคลากรและงบประมาณ เนื่องจากปัจจุบันที่มีจำนวนเจ้าพนักงานจราจรมิเพียงพอ เมื่อเทียบกับขนาดพื้นที่และปริมาณยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น เป็นผลมาจากการบริหารงานของหน่วยงานที่ขาดความต่อเนื่องด้านนโยบายและแนวทางการทำงาน โครงสร้างของหน่วยงานมีอำนาจหน้าที่ในการดูแลที่กว้างมาก ผู้มีหน้าที่รับผิดชอบดูแลไม่ทั่วถึง และยังมีสาเหตุมาจากการขาดความ

พร้อมของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เช่น รายได้ สวัสดิการ หน้าที่ความรับผิดชอบความท้าทายของงาน และโอกาสที่จะก้าวหน้าต่อไป จึงทำให้ความตั้งใจปฏิบัติหน้าที่ลดน้อยลง

5) ปัญหาเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมและระบบขนส่งสาธารณะ เนื่องจากปัญหาการทำผิดกฎจราจรในเขตกรุงเทพมหานครเป็นผลเกี่ยวเนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วและต่อเนื่องของของผู้ใช้รถใช้ถนน การขาดการกำหนดนโยบายการคมนาคมขนส่งที่เป็นรูปธรรม และการขาดการพัฒนาปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะให้มีคุณภาพสำหรับประชาชน¹ กล่าวคือ หากพิจารณาจากสถิติจำนวนรถที่จดทะเบียนตั้งแต่ปี 2549 จนถึงปี 2558 (ตามตารางที่ 8) พบว่ามีแนวโน้มการจดทะเบียนรถสูงขึ้นทุกปี และเมื่อรวมกับปริมาณรถที่มีมากอยู่แล้วยังมีปริมาณยานพาหนะจำนวนมาก แต่พื้นที่ถนนกลับมีจำกัด ย่อมทำให้เกิดโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุมีมากขึ้นตามไปด้วย ทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดและมีปัญหาการทำผิดกฎจราจรตามมา และเมื่อมีผู้ขับขี่เป็นจำนวนมาก การกวดขัน จับกุมผู้กระทำความผิดกฎจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจอาจดำเนินการไม่ทั่วถึง ทำให้ผู้ที่กระทำความผิดแต่ไม่ถูกดำเนินคดีใดๆ จากเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่เกิดความเกรงกลัวกฎหมายและกระทำความผิดซ้ำอีก พฤติกรรมการขับขี่ก็จะเป็นไปด้วยความประมาท ทำให้เกิดอุบัติเหตุสร้างความเดือดร้อนและความเสียหายให้แก่ผู้อื่น และปัญหาด้านระบบขนส่งสาธารณะยังส่งผลต่อปัญหาจราจร เนื่องจากแม้ปัจจุบันในกรุงเทพมหานครจะมีระบบการขนส่งสาธารณะที่ให้บริการประชาชนหลายประเภท ได้แก่ รถโดยสารประจำทาง เรือโดยสาร รถไฟฟ้าและรถไฟใต้ดิน แต่ทุกประเภทล้วนมีข้อจำกัดในการให้บริการ เช่น มีปริมาณไม่เพียงพอต่อการให้บริการของประชาชน การให้บริการของพนักงานมีคุณภาพค่อนข้างต่ำ มีปัญหาด้านความปลอดภัยของผู้โดยสาร มีระยะเวลาที่จำกัดในการให้บริการ และการให้บริการยังไม่ครอบคลุมในทุกพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร สาเหตุเหล่านี้จึงทำให้ประชาชนในกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่นิยมใช้รถยนต์ส่วนตัวมากขึ้น เพื่อความสะดวกในการเดินทาง และในช่วงที่รัฐมีนโยบายส่งเสริมสนับสนุนให้ผู้มีรายได้น้อยสามารถซื้อรถยนต์ได้ง่ายขึ้น เช่น โครงการค้ำประกันรถยนต์คันแรก ยิ่งทำให้ประชาชนซื้อรถยนต์ส่วนตัวเป็นจำนวนมาก เมื่อมีปริมาณรถยนต์มากขึ้นก็ทำให้เกิดปัญหาจราจรเพิ่มขึ้นตามมา

¹ พัทยา กิจติวรานนท์ , ปัญหาการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ศึกษาเฉพาะเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (นนทบุรี ปทุมธานีและสมุทรปราการ) ,วิทยาลัยการยุติธรรม สำนักงานศาลยุติธรรม, 2551 ,หน้า 69-70.

ตารางจำนวนรถจดทะเบียน ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

หน่วย : พันคัน

ประเภทรถ	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558*
1. รถโดยสาร	114	121	125	128	132	135	138	140	145	148
- ประจำทาง	79	82	84	85	88	89	89	88	86	87
- ไม่ประจำทาง	26	29	31	32	33	35	37	41	47	50
- ส่วนบุคคล	9	10	10	11	11	11	11	11	12	12
2. รถบรรทุก	719	748	772	791	817	853	898	963	1,008	1,015
- ไม่ประจำทาง	125	136	148	156	169	182	201	227	244	248
- ส่วนบุคคล	594	612	624	635	648	671	697	736	763	767
3. รถขนาดเล็ก	16	12	9	7	6	3	2	1	1	1
รวม	849	880	906	926	955	990	1,037	1,104	1,153	1,164

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก

รวบรวมโดย ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

นอกจากนั้น จากรายงานของสำนักงานตำรวจแห่งชาติพบว่า สาเหตุที่ผู้กระทำความผิดยังคงกระทำผิดซ้ำหรือไม่แก้ไขพฤติกรรมอาจเกิดจาก²

1) ขาดระบบการออกใบอนุญาตขับขี่ที่มีประสิทธิภาพเนื่องจากการสอบขอใบอนุญาตขับขี่กระทำได้อย่างง่าย ขาดการวัดความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุ กฎหมายและทักษะการขับขี่อย่างเข้มข้นแตกต่างจากต่างประเทศ นอกจากนี้ การสอบใบขับขี่ปัจจุบันยังไม่สามารถปลูกฝังค่านิยมของการขับขี่ที่ปลอดภัยหรือลดปัญหาจราจร จึงควรที่จะเพิ่มกระบวนการสอบใบขับขี่ใหม่ เช่น จะต้องเข้าโรงเรียนสอนขับรถ ปรับหลักสูตรการสอบใบอนุญาตขับขี่ให้มีความรู้ มารยาทและมีทักษะเพิ่มขึ้น

2) ขาดเทคโนโลยีสารสนเทศ (INFORMATION TECHNOLOGY) เพื่อควบคุมใบสั่งใบขับขี่ที่เจ้าพนักงานตำรวจตรวจยึดทั่วประเทศ การขาดเทคโนโลยี ทำให้ผู้กระทำความผิดสามารถก่อคดีได้หลายท้องที่โดยไม่เกรงกลัวกฎหมาย

3) ขาดการให้การศึกษายเป็นระบบ เพื่อให้ความรู้แก่ประชาชนอย่างต่อเนื่อง เช่น การให้ความรู้แก่เยาวชนในโรงเรียน การให้ความรู้แก่ประชาชนกลุ่มเสี่ยง เช่น วัยรุ่น คนดื่มสุรา การให้ความรู้โดยรณรงค์วินัยจราจรผ่านสื่อมวลชนอย่างสม่ำเสมอ การให้ความรู้ผ่านโรงเรียนสอนขับรถ การจัดตั้งโรงเรียนจราจรเพื่อฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ของรัฐ

² กองบัญชาการศึกษา สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, “องค์ความรู้ปัญหาและสาเหตุการจราจรในเมือง” ใน คู่มือปฏิบัติงานด้านการจราจร, http://pknow.edupol.org/Course/C3/Karnpolice_group/subj_traffic/tf1/home.html สืบค้นเมื่อ 8 มกราคม 2558

4) การขาดระบบการศึกษาอบรมที่ดี ทำให้ประชาชนใช้รถใช้ถนนโดยไม่ตระหนักในเรื่องวินัยจราจร ขาดทักษะและเห็นแก่ตัว

5) ขาดการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง ซึ่งอาจมีสาเหตุมาจากระบบการบริหารที่ยังบกพร่อง เจ้าหน้าที่ขาดทักษะการตรวจจับ ขาดความเข้มแข็งต่อเนื่อง ขณะเดียวกันเจ้าหน้าที่ส่วนใหญ่ก็ยังขาดแรงจูงใจในการทำงานและยังมีความจำเป็นที่ต้องพึ่งพาเงินนอกระบบ

2. สรุปผลการสัมภาษณ์เชิงลึก

ในการดำเนินการศึกษาวิจัยครั้งนี้ คณะผู้วิจัยได้รวบรวมข้อมูลโดยวิธีการสัมภาษณ์เจาะลึกรายบุคคล (In-depth Interview) โดยมีผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key informant) เป็นผู้ใช้อำนาจหน้าที่ตามกฎหมายจราจร ผู้ปฏิบัติงานในกระบวนการยุติธรรม จำนวน 16 คน สุ่มตัวอย่างของพื้นที่เป้าหมายในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อนำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึกมาใช้วิเคราะห์แนวทางในการศึกษาเพื่อจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร โดยคณะผู้วิจัยได้กำหนดประเด็นสัมภาษณ์ ดังนี้

- 1) ความเห็นเกี่ยวกับปัญหาการบังคับใช้กฎหมายและการดำเนินคดีจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร
- 2) ความเห็นเกี่ยวกับความจำเป็นในการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร
- 3) ในกรณีที่ต้องดำเนินการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ท่านมีความเห็นเกี่ยวกับแนวทางจัดตั้งศาลจราจร ในประเด็นต่อไปนี้
 - 3.1) การจัดตั้งและรูปแบบ
 - 3.2) ประเภทคดีที่อยู่ในอำนาจของศาลจราจร
 - 3.3) อำนาจของเจ้าพนักงานในการเปรียบเทียบปรับ
 - 3.4) วิธีพิจารณาคดีจราจร
 - 3.5) คุณสมบัติของผู้พิพากษา
- 4) ท่านเห็นว่าการจัดตั้งศาลจราจรจะมีผลต่อการสร้างความเป็นธรรมในสังคม การเพิ่มวินัยจราจรของประชาชน ลดปัญหาการคอร์รัปชัน และเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรได้อย่างไร
- 5) ข้อเสนอแนะอื่นๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจร

ผลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก แยกตามกลุ่มประชากรสัมภาษณ์ออกเป็น กลุ่มผู้พิพากษา กลุ่มพนักงานอัยการ กลุ่มเจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมายระดับนโยบาย กลุ่มเจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมายระดับปฏิบัติการ และกลุ่มนักวิชาการ สามารถสรุปได้ดังนี้

2.1 กลุ่มผู้พิพากษา

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มองว่า คดีจราจรโดยส่วนใหญ่แล้วจะดำเนินคดีและยุติในชั้นพนักงานสอบสวน ทำให้เกิดปัญหาการบังคับใช้กฎหมายหลายประการ อาทิเช่น ปัญหาเรื่องดุลพินิจของเจ้าพนักงานตำรวจจับผู้กระทำความผิด หรือออกไปสั่งให้ผู้กระทำความผิดไปชำระค่าปรับ ปัญหาเกี่ยวกับขั้นตอนและวิธีการในการชำระค่าปรับ ปัญหาที่เกิดจากตัวผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ขาดวินัยในการใช้รถใช้ถนน เพราะไม่เกรงกลัวการกระทำความผิด

ความจำเป็นในการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานครนั้น เห็นว่าเป็นแนวคิดที่จะให้ศาลยุติธรรมเข้าเป็นผู้ชี้ขาดและบังคับใช้เพื่อให้กฎหมายที่มีอยู่แล้วเห็นผลในทางปฏิบัติได้อย่างจริงจัง การจัดตั้งศาลจราจรจะทำให้คนในสังคมเห็นถึงความศักดิ์สิทธิ์ของกฎหมายหรือกฎจราจร ทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนเคารพในกฎกติกา ปัญหาจราจรลดน้อยลง โดยเห็นว่าการจัดตั้งศาลจราจรเป็นศาลใหม่จะกระทบต่อโครงสร้าง สถานที่ งบประมาณ บุคลากร ในเบื้องต้นจึงเห็นควรให้จัดตั้งศาลจราจรเป็นแผนกคดีหนึ่งในศาลแขวงไปพลางก่อน และควรนำกฎหมายว่าด้วยวิธีพิจารณาคดีในศาลแขวงมาใช้บังคับเป็นหลัก และในการพิจารณาและพิพากษาคดีจราจร ควรพิจารณาคดีให้เสร็จโดยรวดเร็ว การนัดพิจารณาคดีไม่ใช่เวลานาน และควรลดขั้นตอนในการดำเนินคดีจราจร เช่น มีช่องทางในการเสียค่าปรับ

ด้านคุณสมบัติของผู้พิพากษา เห็นว่าผู้พิพากษามีความรู้ความสามารถที่จะพิจารณาคดีจราจรได้ เพราะมีการกำหนดคุณสมบัติ ตลอดจนหลักเกณฑ์และวิธีการเข้าสู่ตำแหน่งของผู้พิพากษาไว้อย่างชัดเจนแล้ว และในส่วนของทักษะพิเศษหรือความรู้เฉพาะเกี่ยวกับกฎหมายจราจรนั้น ควรกำหนดหลักสูตรเฉพาะเพื่อจัดการอบรมต่อผู้พิพากษาที่มีหน้าที่พิจารณาพิพากษาคดีจราจร นอกจากนั้นผู้พิพากษาต้องเสียสละเวลาทำงาน เนื่องจากศาลจราจรอาจต้องเปิดทำการ 24 ชั่วโมง

ส่วนประเภทคดีที่อยู่ในอำนาจของศาลจราจร เห็นว่าควรเป็นคดีที่มีลักษณะการกระทำความผิดที่มีผลเสียหายต่อผู้อื่น เช่น คดีเมาแล้วขับ ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด การขัดขึ้นคำสั่งเจ้าพนักงาน และความผิดที่อยู่ในชั้นเปรียบเทียบของพนักงานสอบสวนแล้วผู้ต้องหาไม่ไปเสียค่าปรับตามกำหนดเวลา และเห็นว่าอำนาจของเจ้าพนักงานในการเปรียบเทียบปรับในคดีจราจรนั้นเป็นไปตามกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 37 และมาตรา 38

ในมุมมองที่ว่า การจัดตั้งศาลจราจรจะมีผลต่อการสร้างความเป็นธรรมในสังคม การเพิ่มวินัยจราจรของประชาชน ลดปัญหาการคอร์รัปชัน และเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรได้อย่างไรนั้น เห็นว่าการให้ศาลเข้ามามีบทบาทจะเป็นการทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพและเกิดความเป็นธรรม ส่งผลการคอร์รัปชันของเจ้าพนักงานตำรวจจะลดน้อยลง และเป็นการเพิ่มวินัยจราจรของประชาชนในแง่ของความเกรงกลัวในการตั้งขึ้นศาลจราจร ประชาชนจะเคารพในกฎจราจรมากขึ้น อุบัติเหตุและปัญหาการจราจรติดขัดลดน้อยลง

อย่างไรก็ตาม ยังมีความเห็นของบางท่านที่เห็นว่า ยังไม่ควรจัดตั้งศาลจราจรขึ้น เพราะเห็นว่าการแก้ไขปัญหารถจราจรอยู่ที่การบังคับใช้กฎหมายจราจรและวิธีพิจารณาคดีมากกว่าที่จะจัดการ

อย่างไร หากตำรวจสามารถบริหารจัดการคดีจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพก็ไม่จำเป็นต้องจัดตั้งศาลจราจร

2.2 กลุ่มพนักงานอัยการ

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่เห็นว่า ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายและการดำเนินคดีจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร เกิดจากการที่เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด ทำให้ผู้ขับขี่ไม่เกรงกลัวต่อกฎหมาย เจ้าหน้าที่ไม่ได้ติดตามการชำระค่าปรับ และเจ้าหน้าที่ตำรวจบางคนมีพฤติกรรมทุจริตคอร์รัปชัน

สำหรับความจำเป็นในการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร มีความเห็นตรงกันว่ายังไม่มี ความจำเป็นในการจัดตั้งศาลจราจร เพราะจะทำให้มีค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีจราจร โดยเฉพาะ ทำให้เสียเวลา เพราะปัจจุบันหากมีกรณีฝ่าฝืนไม่ยอมทำการเปรียบเทียบปรับ คดีจะอยู่ในอำนาจของศาลแขวงอยู่แล้ว หากมีการจัดตั้งศาลจราจรอีก ซึ่งที่ทำการของศาลแขวงและศาลจราจรอาจอยู่คนละที่กัน กรณีจะทำให้เกิดความไม่สะดวก และยากต่อการควบคุมผู้ต้องหา แต่หากจำเป็นต้องจัดตั้งศาลจราจรขึ้น ก็ควรมีที่ทำการอยู่ที่เดียวกับศาลแขวง ใช้วิธีพิจารณาคดีที่สั้นและรวดเร็ว และอาจใช้บุคคลทั่วไปที่มีความรู้ทางกฎหมายมาทำหน้าที่ในการพิจารณาคดีแทนผู้พิพากษาประจำก็ได้ โดยผ่านการทดสอบและคัดเลือก ซึ่งอาจพิจารณาจากความประพฤติของผู้ที่สมัคร โดยประเภทคดีที่อยู่ในอำนาจของศาลจราจรควรเป็นคดีที่มีโทษไม่สูงมาก หากคดีที่มีอัตราโทษสูงก็ให้ดำเนินคดีในศาลอาญาหรือศาลแขวงตามปกติ และเห็นว่าควรให้คงอำนาจของเจ้าพนักงานในการเปรียบเทียบตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาเอาไว้

ในมุมมองว่าการจัดตั้งศาลจราจรจะมีผลต่อการสร้างความเป็นธรรมในสังคม การเพิ่มวินัยจราจรของประชาชน ลดปัญหาการคอร์รัปชัน และเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรได้อย่างไรนั้น ความเห็นส่วนใหญ่มองว่าการทำผิดกฎจราจรอยู่ที่สำนึกของผู้ขับขี่เป็นสำคัญ และต้องมีการปรับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดเพื่อให้ผู้ขับขี่เกรงกลัวไม่กล้ากระทำความผิดอีก การมีศาลจราจรจะมีผลสร้างความเป็นธรรม มีส่วนเพิ่มวินัยจราจร และลดปัญหาการคอร์รัปชันได้ อย่างไรก็ตาม การเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจร ในประเด็นนี้เห็นว่า หากสามารถบังคับใช้กฎหมายตั้งแต่ขั้นเจ้าพนักงานตำรวจ หรือแม้แต่สร้างและปลูกจิตสำนึกแก่ประชาชน ก็เชื่อว่าจะสามารถลดอุบัติเหตุ ลดปริมาณคดีที่จะเป็นภาระแก่ศาลได้มาก

2.3 กลุ่มเจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมายระดับนโยบาย

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่เห็นว่า ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายและการดำเนินคดีจราจรในเขตกรุงเทพมหานครมีสาเหตุมาจากการกระทำความผิดตามกฎหมายจราจรเป็นจำนวนมาก เพราะ

จำนวนยานพาหนะในกรุงเทพฯ เพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก ผู้ขับขี่ขาดระเบียบวินัยในการเคารพกฎหมาย ทำให้การจราจรติดขัด ตลอดจนเกิดความเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนและรัฐ ส่วนด้านการบังคับใช้กฎหมาย มีปัญหาทั้งด้านตัวกฎหมายที่ขาดความรุนแรง ทำให้ประชาชนไม่เกรงกลัว ปัญหาการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายจราจร ปัญหาในการดำเนินคดีจราจร ที่ในบางข้อหา/ฐานความผิด ไม่สามารถยอมความในชั้นสอบสวนได้ ส่งผลให้ต้องนำคดีความขึ้นสู่ศาล ซึ่งใช้เวลานาน จึงเห็นว่า เพื่อแก้ไขปัญหการบังคับกฎหมายและการดำเนินคดีจราจร ควรจัดตั้งศาลจราจร และระบบการดำเนินคดีจราจรให้เป็นไปโดยสะดวก รวดเร็ว ประหยัด และสร้างความเป็นธรรมแก่คู่กรณี ซึ่งการจัดตั้งศาลจราจรจะทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีความเข้มแข็งมากขึ้น จะสามารถอำนวยความสะดวกได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เกิดบทลงโทษที่จริงจังและประชาชนจะเกิดความเกรงกลัว ไม่กล้าซบถผิดกฎหมาย และขจัดปัญหาการใช้ดุลพินิจเปรียบเทียบปรับของพนักงานสอบสวน และยังทำให้มีหน่วยงานที่เก็บข้อมูลและรวบรวมสถิติการกระทำความผิดประเภทต่างๆ ในด้านการจราจร เพื่อประโยชน์ในการวิจัย วางแผน แก้ไข ปรับปรุง และกำหนดมาตรการในการปฏิบัติ

สำหรับแนวทางการจัดตั้งศาลจราจร ส่วนใหญ่เห็นว่าต้องตราเป็นพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลจราจรและวิธีพิจารณาคดีจราจร และใช้หลักเกณฑ์/วิธีการในวิธีพิจารณาความอาญามาใช้โดยอนุโลม และการพิจารณาและพิพากษาคดีต้องเป็นไปด้วยความรวดเร็วและให้มีการไกล่เกลี่ยคดีจราจรในชั้นก่อนการพิจารณาของศาลได้ และผู้พิพากษาที่จะมาพิจารณาคดี ควรเป็นผู้ที่มีความรู้ความสามารถในเชิงปฏิบัติการด้วย มิใช่ที่จะยึดแนวทางตามตัวบทเพียงอย่างเดียว ทั้งนี้ ในระยะเริ่มแรกดำเนินการ ให้ดำเนินการโดยศาลยุติธรรมที่มีอยู่ในลักษณะเป็นการทดลองงานก่อน เช่น ศาลแขวง เนื่องจากคดีความผิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจรส่วนใหญ่อยู่ในอำนาจของศาลแขวงที่จะพิจารณาพิพากษาได้อยู่แล้ว

สำหรับประเภทคดีที่อยู่ในอำนาจของศาลจราจร เห็นว่าควรเป็นคดีที่มีข้อหาว่ากระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และคดีที่มีกฎหมายบัญญัติให้อยู่ในอำนาจศาลจราจรทั้งปวงที่ไม่อยู่ในอำนาจที่เจ้าพนักงานว่าด้วยกฎหมายนั้นจะมีอำนาจเปรียบเทียบปรับได้ และควรคงอำนาจเจ้าหน้าที่ตำรวจในการเปรียบเทียบปรับเอาไว้ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา เพราะมีเช่นนั้นจะทำให้ปริมาณคดีที่ขึ้นสู่ศาลมากเกินไปและเป็นภาระแก่ศาล

ในการพิจารณาตัดสินคดีจราจรนอกจากการลงโทษทางอาญาแล้ว เห็นควรให้ดำเนินการได้ในส่วนของทางแพ่งด้วย

ในมุมมองที่ว่า การจัดตั้งศาลจราจรจะมีผลต่อการสร้างความเป็นธรรมในสังคม การเพิ่มวินัยจราจรของประชาชน ลดปัญหาการคอร์รัปชัน และเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรได้อย่างไรนั้น ส่วนใหญ่เห็นว่า การจัดตั้งศาลจราจร ทำให้ผู้กระทำความผิดต้องรับโทษตามกฎหมายกำหนดไว้ ส่งผลให้ผู้ขับขี่มีระเบียบวินัยในการขับขี่เพิ่มมากขึ้น ทำให้อุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนนลดลง ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนเพิ่มมากขึ้น และสังคมจะได้รับความเป็นธรรม

มากขึ้น โดยศาลจะทำหน้าที่เป็นผู้ตรวจสอบการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร รวมทั้งยังป้องกันปัญหาการทุจริตคอร์รัปชันและประพฤติมิชอบ อย่างไรก็ตาม ผู้ให้สัมภาษณ์บางท่านเห็นว่า การที่จะสร้างความเป็นธรรมขึ้นในสังคมและเพิ่มวินัยจราจรลดปัญหาการคอร์รัปชัน อยู่ที่กระบวนการยุติธรรมทุกระดับทั้งตำรวจ อัยการ ศาล และตัวบทกฎหมาย ไม่ใช่อยู่ที่ศาลจราจรเพียงอย่างเดียว

2.4 กลุ่มเจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมายระดับปฏิบัติการ

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มองว่า ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายและการดำเนินคดีจราจรในเขตกรุงเทพมหานครเกิดจากตัวบทกฎหมาย การบริหารงานจราจรของหัวหน้างานจราจร ปัญหาความไม่เท่าเทียมกันในการบังคับใช้กฎหมาย โดยเฉพาะการใช้ดุลพินิจเปรียบเทียบปรับ ทำให้ประชาชนมองว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจเลือกปฏิบัติ และมีผู้กระทำผิดเป็นจำนวนมากที่ไม่ใส่ใจหรือสนใจที่จะไปรายงานตัวเพื่อเสียค่าปรับตามใบสั่ง ส่งผลให้ไม่เกิดการบังคับใช้กฎหมายอย่างเต็มประสิทธิภาพและทำให้รัฐสูญเสียรายได้จำนวนมาก จึงเห็นควรให้มีการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร เนื่องจากจะทำให้ตำรวจบังคับใช้กฎหมายกับประชาชน และกฎระเบียบจะมีความชัดเจนได้มากขึ้น และมีมาตรฐานมากขึ้น

สำหรับแนวทางการจัดตั้งศาลจราจรนั้น ส่วนใหญ่เห็นว่าควรจะต้องจัดตั้งให้เบ็ดเสร็จในชั้นเดียวไม่จำเป็นต้องมีหลายศาลเหมือนการพิจารณาคดีอาญา ควรจัดตั้งให้ครอบคลุมแบบศาลแขวงจะได้ไม่ต้องเดินทางไปไกลจะทำให้ประชาชนได้รับความสะดวกสบาย วิธีพิจารณาคดีต้องให้เสร็จโดยรวดเร็ว การนัดพิจารณาคดีไม่ใช่เวลานาน และผู้พิพากษาควรเป็นผู้มีประสบการณ์และมีความรู้ความเข้าใจในด้านการจราจรเป็นอย่างดี และเห็นว่าการจัดตั้งศาลจราจรนั้นจะช่วยให้กฎระเบียบจะมีความชัดเจนได้มากขึ้น สามารถลดปัญหาการคอร์รัปชันได้ เนื่องจากมีองค์กรอื่นเข้ามาตรวจสอบการปฏิบัติหน้าที่ส่งผลต่อการเพิ่มวินัยจราจร

สำหรับประเภทคดีที่อยู่ในอำนาจของศาลจราจรนั้น ส่วนใหญ่เห็นว่า ควรเป็นคดีต่างๆ ที่มีความผิดตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจร เช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก ฯ พระราชบัญญัติรถยนต์ ฯ พระราชบัญญัติขนส่ง รวมทั้งคดีที่เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนต่างๆ และในส่วนอำนาจของเจ้าพนักงานในการเปรียบเทียบปรับนั้น เห็นว่าควรคงอำนาจเจ้าหน้าที่ตำรวจในการเปรียบเทียบปรับเอาไว้ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา และสามารถเปรียบเทียบปรับได้เบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว

2.5 กลุ่มนักวิชาการ

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มองว่า ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายจราจรในปัจจุบันเกิดจากการใช้อำนาจตามกฎหมายในการแสวงหาประโยชน์โดยมิชอบ หรือมีการทุจริตคอร์รัปชันของเจ้าพนักงาน ส่งผลให้ประชาชนขาดความเคารพยำเกรงต่อกฎหมาย จึงมีกระทำความผิดซ้ำอย่างต่อเนื่อง

นอกจากนี้ ยังเกิดจากการที่จำนวนเจ้าพนักงานมีไม่เพียงพอ หากเทียบกับขนาดพื้นที่และปริมาณยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น และปัญหายังมาจากการที่เจ้าหน้าที่ขาดความรู้ความเข้าใจในกฎหมายอีกด้วย

แนวทางการจัดตั้งศาลจราจรส่วนใหญ่เห็นว่า ควรเป็นศาลที่ดำเนินคดีโดยรวบรัดเหมือนศาลแขวง โดยควรเริ่มจากกรุงเทพมหานครก่อนที่จะขยายไปยังเมืองใหญ่ การพิจารณาควรใช้พยานหลักฐานทางเทคโนโลยีเป็นหลักในการวินิจฉัย ดำเนินคดีรวดเร็ว มีผู้ใกล้ชิดข้อพิพาท ลดขั้นตอนการสั่งฟ้องของอัยการ มีการจัดเวรให้ผู้พิพากษาสามารถเปรียบเทียบปรับได้อย่างรวดเร็ว และใช้มาตรการปรับหรือให้ฝึกอบรมเป็นหลักแทนโทษจำคุก และผู้พิพากษาที่พิจารณาคดีจำเป็นต้องเป็นผู้มีความรู้ทางกฎหมายจราจรและความรู้ทางเทคโนโลยี

ประเภทคดีที่ควรอยู่ในอำนาจศาลจราจรคือ คดีที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 รวมถึงความผิดอาญาที่เกี่ยวข้องที่เป็นความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา แต่ในเรื่องอำนาจของเจ้าพนักงานในการเปรียบเทียบปรับเห็นว่ายังจำเป็นต้องคงอำนาจในการเปรียบเทียบปรับไว้ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ส่วนที่เกินอำนาจก็ให้ศาลจราจรเป็นผู้มีอำนาจเปรียบเทียบปรับ

ในส่วนที่ว่าการจัดตั้งศาลจราจรจะมีผลต่อการสร้างความเป็นธรรมในสังคม การเพิ่มวินัยจราจรของประชาชน ลดปัญหาการคอร์รัปชัน และเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรได้อย่างไรนั้น ส่วนใหญ่เห็นว่ามีผล เพราะการมีศาลจราจรจะหลักประกันด้านสิทธิและเสรีภาพจากศาล ศาลจราจรจะสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน สามารถสร้างความเป็นธรรมขึ้นในสังคม และช่วยแก้ปัญหาการคอร์รัปชัน เพราะมีการตรวจสอบการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานจราจร และส่งผลให้ประชาชนมีความเกรงกลัวและเคารพกฎจราจรมากขึ้น

ผู้ให้สัมภาษณ์บางท่านได้ให้ข้อเสนอแนะเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจร ได้แก่ ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการใช้เทคโนโลยีทางด้านจราจร การพัฒนาระบบการบันทึกการกระทำความผิด การเพิ่มโทษปรับหรือกำหนดโทษทางเลือกที่เหมาะสม มีการสร้างกลไกกระบวนการพิจารณาคดีจราจรให้รวดเร็ว การให้พนักงานอัยการทำหน้าที่ร่วมกับเจ้าพนักงานจราจรในการเปรียบเทียบปรับ การตั้งจุดตรวจวินัยจราจรอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง

อย่างไรก็ตาม มีบางท่านให้ข้อสังเกตว่าการจัดตั้งศาลจราจรอาจไม่ใช่แนวทางแก้ไขปัญหาที่ตรงจุด ศาลจราจรจะมีบทบาทในการพิจารณาคดีจราจรและให้ความเป็นธรรมแก่ประชาชนซึ่งเป็นหลักประกันในเรื่องของความยุติธรรมเท่านั้น แต่การแก้ปัญหาต้องแก้ตัวเจ้าพนักงานจราจรซึ่งเป็นผู้บังคับใช้กฎหมายและสร้างควมมีวินัยด้านการขับขี่และเคารพกฎจราจรของประชาชน

3. สรุปผลจากการสัมภาษณ์รับฟังความเห็น

การศึกษาเพื่อกำหนดแนวทางการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานครนั้น ผู้วิจัยได้กำหนดระเบียบวิธีวิจัยในเชิงคุณภาพที่เป็นทั้งการวิจัยข้อมูลจากเอกสารและการวิจัยโดยการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) ตามที่ปรากฏผลจากการเก็บรวบรวมข้อมูลในบทที่ 4 และการจัดสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็น ซึ่งได้จัดสัมมนาเพื่อนำเสนอรายงานวิจัยและร่างแนวทางการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและรับฟังความคิดเห็นเมื่อวันอังคารที่ 17 พฤศจิกายน 2558 เวลา 09.00–12.00 น. ณ ห้องแมนดารินซี โรงแรมแมนดาริน สามย่าน กรุงเทพฯ โดยความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาเกี่ยวกับประเด็นการวิจัยมีดังนี้

นายสมชาย เก้านพรัตน์ อัยการพิเศษฝ่ายคดีศาลแขวง 7 อัยการพิเศษฝ่ายคดีศาลแขวง 7 แสดงความเห็นต่อที่ประชุมว่า ต้องนำเอาระบบอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ในการจราจรให้มาก เหมือนของต่างประเทศที่ในใบสั่งจะมีรายละเอียดอย่างชัดเจนว่าจะต้องนำไปชำระที่ศาลภายในวันใด และมีภาพถ่ายยืนยันชัดเจน ส่วนของไทยหากไม่มีการชำระค่าปรับตามใบสั่งจะต้องมีแจ้งและส่งเรื่องให้พนักงานสอบสวนเพื่อออกหมายเรียก แต่เชื่อว่าส่วนใหญ่เป็นการแจ้งไปที่จราจรกลางเพื่อบันทึกเป็นสถิติเท่านั้น แต่ไม่ได้ส่งเรื่องให้พนักงานสอบสวนเพื่อมีหมายเรียกเจ้าของรถให้มาพบเพื่อแจ้งว่ารถคันนี้กระทำความผิดอย่างไร ซึ่งจะต้องมีการพิมพ์ลายนิ้วมือและมีประวัติอาชญากร ซึ่งรับรองได้ว่าผู้กระทำความผิดจะรับเสียค่าปรับทันที เพราะไม่มีใครอยากมีประวัติ

ส่วนในกรณีที่หากไม่ชำระค่าปรับจะมีการแจ้งไปที่ขนส่งเพื่อระับการต่อทะเบียนนั้น เจ้าหน้าที่รับไม่มีอำนาจไปกระทำเช่นนั้น เพราะแม้แต่พนักงานสอบสวนเองยังไม่ได้มีการแจ้งข้อกล่าวหาเลย และบางครั้งอาจเป็นกรณีที่ผู้ที่ได้รับใบสั่งไม่ไปเสียค่าปรับเพราะมองว่าตนไม่ได้กระทำความผิด จึงอาจทำให้เจ้าหน้าที่ขนส่งเสี่ยงต่อการถูกดำเนินคดีตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 157 ซึ่งในปัจจุบันนี้กรมการขนส่งทางบกก็ยกเลิกมาตรการในส่วนนี้ไปแล้ว

ระบบอัยการของไทยไม่เป็นไปตามหลักสากล เพราะไม่มีอำนาจในการสอบสวนคดีอาญาทั่วไป สอบสวนได้เฉพาะคดีนอกราชอาณาจักร แต่กลับไปตั้งหน่วยงานสอบสวนใหม่เช่น DSI ป.ป.ช. ซึ่งความเห็นอาจไม่ตรงกับพนักงานอัยการที่มีอำนาจในการสั่งฟ้อง และส่งผลให้ศาลยกฟ้องเกิดความเสียหายในกระบวนการยุติธรรม และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งกับการที่ผู้วิจัยจะตัดอำนาจของอัยการออกในกรณีคดีจราจรที่ผู้กระทำความผิดรับสารภาพ จึงเป็นการตัดทอนอำนาจของพนักงานอัยการออกไปอีก เพราะที่ให้พนักงานอัยการทำหน้าที่ในการสั่งฟ้องเพราะประชาชนมีความไว้วางใจ และมีความเห็นว่าในขณะนี้ยังไม่สมควรจัดตั้งศาลจราจรไม่ว่าในกรุงเทพหรือต่างจังหวัด แต่ควรใช้บังคับกฎหมายให้ครบถ้วน เช่น เมื่อไม่ชำระค่าปรับภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ ต้องส่งเรื่องไปยังพนักงานสอบสวน เพื่อให้พนักงานสอบสวนมีหมายเรียกเจ้าของรถเพื่อให้ทราบข้อเท็จจริงและตัวผู้กระทำความผิด จึงจะกล่าวโทษว่าใครเป็นผู้กระทำความผิด

พ.ต.ท. กวินท์ อุดุลยศักดิ์ สารวัตรจราจร สน.บางโพ แสดงความเห็นต่อที่ประชุมว่า ศาลจราจรจะจัดตั้งขึ้นหรือไม่ อยากให้ดูที่การบังคับใช้กฎหมายเป็นสำคัญคือ จะต้องบังคับใช้ให้จบสิ้นกระบวนการ และอยากให้กฎหมายที่ทำให้ผู้ที่ได้รับใบสั่งจะต้องมาพบพนักงานสอบสวนเพื่อหลีกเลี่ยงการออกหมายเรียก ส่วนข้อเสนอแนะในกรณีที่จะต้องมีการจัดตั้งศาลจราจรในกรุงเทพมหานคร มีดังนี้

1) ต้องเป็นสถานที่ที่สะดวกในการเดินทาง เพราะหากมีการจัดตั้งศาลขึ้นจะต้องมีการเดินทางองเจ้าหน้าที่และผู้ต้องหาไปที่ศาล อาจใช้วิธีการเพิ่มหน่วยงานในที่ตั้งศาลแขวงเดิม

2) ต้องดำเนินการสะดวก รวดเร็วและเป็นธรรม

3) ต้องระวังเรื่องการดำเนินการด้านเงินรางวัลนำจับให้ชัดเจนและเป็นธรรม เนื่องจากในปัจจุบันในบางคดีมีการเบิกเงินรางวัลนำจับต่ออัยการและศาล เช่น คดีขับรถในขณะเมาสุรา ในการเบิกเงินรางวัลจะต้องมีการเสียค่าดำเนินการให้กับอัยการและศาล ทำให้การทำบัญชีมอบเงินให้กับผู้จับกุมต้องหาทางดึงเงินในส่วนนี้ออกมา ไม่สามารถทำได้อย่างถูกต้องตรงไปตรงมา ทำให้เกิดปัญหาการร้องเรียนในความไม่โปร่งใสขึ้นได้ จึงอยากเสนอให้การเบิกเงินรางวัลนำจับสะดวก โปร่งใส ชัดเจน เป็นหน้าที่ของอัยการและศาลที่จะต้องดำเนินการ และมีเงินส่วนแบ่งเงินรางวัลให้ศาลและอัยการชัดเจน สามารถนำมาลงบัญชีขึ้นตอนเป็นหลักการ สามารถนำมาชี้แจงได้

สำหรับข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหการบังคับใช้กฎหมายจราจร มีดังนี้

1) ควรปรับปรุงขั้นตอนการบังคับใช้กฎหมายลงโทษผู้กระทำความผิดให้ถูกต้องครบถ้วน ไม่มีช่องโหว่ของกฎหมาย เพราะปัจจุบันกฎหมายมีช่องโหว่มาก หากไม่มาเสียค่าปรับตามใบสั่ง พนักงานสอบสวนออกหมายเรียก หากไม่มาตามหมาย ในอดีตจะทำเรื่องขออายัดทะเบียนกับทางกรมการขนส่งทางบก แต่ปัจจุบันไม่สามารถทำได้เนื่องจากมีปัญหาข้อกฎหมาย ไม่สามารถบังคับได้จริง ใบสั่งไม่มีความศักดิ์สิทธิ์ ถึงแม้จะมีแนวทางให้ดำเนินคดีเรื่องของการขัดหมายเรียกแต่ก็จะมีปัญหาเรื่องการเพิ่มขั้นตอน เพิ่มจำนวนคดีและหมายจับเข้าสู่ระบบศาล อีกทั้งมีแนวโน้มที่จะขอออกหมายจับได้ยาก เนื่องจากมูลเหตุของคดีไม่เหมาะกับการออกหมายจับ และถึงแม้จะอายัดไม่ให้ทำการเสียภาษีได้ก็จะมีปัญหาเรื่องนารถไม่เสียภาษีมาขับขึ้นบนถนนซึ่งมีโทษน้อย และต้องออกใบสั่งซ้ำซ้อนเป็นวงเวียนกลายเป็นไม่มาเสียค่าปรับและภาษี ซึ่งตำรวจไม่มีอำนาจในการดำเนินการอื่นใดมากกว่านี้ จึงอยากให้การแก้ไขกฎหมายต้องคิดให้ครบถ้วนว่าจะทำอย่างไรต่อไปเป็นขั้นตอนจบครบถ้วนและรุนแรงขึ้นเรื่อยๆ ตามลำดับหากไม่ทำตาม อาจถึงขั้นยึดรถไว้

2) ระบบการจับกุมต้องใช้เทคโนโลยีช่วยให้มาก เช่น การฝ่าไฟแดงต้องทำทุกคัน จับทุกคนที่ผิด จะได้ไม่มีประเด็นข้อโต้แย้งและเสมอภาค

3) ระบบเสียค่าปรับให้สะดวกรวดเร็ว ง่ายและเสมอภาค เช่น เสียที่ 7/11 โดยมีเกณฑ์ข้อหากำหนดชัดเจน

4) เพิ่มโทษในข้อหาต่างๆ เช่น ขับรถโดยไม่พกใบขับขี่ ไม่มีใบขับขี่ จะทำให้แก้ปัญหาหลายอย่าง เช่น เมื่อโดนจับต้องเอาใบขับขี่มาให้ดู และเมื่อโดนใบสั่งหรือถูกยึดใบขับขี่ต้องรับมาเสียค่าปรับไม่เกิน 7 วันที่ใช้ใบสั่งแทนใบขับขี่ได้

คุณจุฑารัตน์ แก้วกัญญา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา แสดงความเห็นต่อที่ประชุมว่า การจัดตั้งหน่วยงานขึ้นมาใหม่จำเป็นต้องคำนึงถึงเรื่องงบประมาณด้วย และเห็นว่าในปัจจุบันกฎหมายจราจรที่มีอยู่นั้นดีอยู่แล้ว แต่ปัญหาที่เกิดขึ้นเป็นปัญหาของตัวบุคคลผู้ปฏิบัติ จึงไม่เห็นด้วยที่จะจัดตั้งศาลจราจร เนื่องจากมีผลกระทบต้องงบประมาณแผ่นดิน เพราะต้องมีการกำหนดบุคลากรเพื่อทำหน้าที่ในศาลที่จัดตั้งขึ้นใหม่ การกำหนดตำแหน่งของบุคลากร รวมทั้งสถานที่ในการรองรับ ล้วนแล้วแต่ต้องใช้งบประมาณจำนวนมาก ซึ่งในขณะนี้ทางสำนักงาน กพ. ได้มีนโยบายห้ามตั้งหน่วยงานขึ้นมาใหม่ อย่างไรก็ตาม เห็นควรที่จะพัฒนาตัวเจ้าพนักงานและกฎหมายจราจรที่มีอยู่ในปัจจุบันให้มีประสิทธิภาพจะดีกว่า ส่วนรูปแบบที่เหมาะสมเห็นว่าควรตั้งเป็นเพียงแผนกหนึ่งในศาลแขวง เพราะจะไม่ไปกระทบต้องงบประมาณแผ่นดิน

พ.ต.ท. ประทีป ไกรหา สน. ดุสิต แสดงความเห็นต่อที่ประชุมว่า การที่ประชาชนเห็นว่า ตำรวจทำงานอย่างไม่มีจรรยาบรรณ เห็นว่าไม่ถูกต้องเพราะตำรวจทำงานภายใต้กฎหมาย มีกฎหมายให้อำนาจ ส่วนการติดตั้งเครื่องหมายต่างๆ ในการจราจรเป็นหน้าที่ของกรุงเทพมหานคร ไม่ใช่หน้าที่ของตำรวจ และอยากฝากให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนต้องปฏิบัติตามกฎจราจร ปฏิบัติตามกฎหมาย เพราะหากไม่ทำผิดกฎหมายแล้ว ตำรวจก็ไม่สามารถทำอะไรได้

พ.ต.ท. โฆษิต บุญทวี รอง ผกก. สน. พระราชวัง ได้แสดงความคิดเห็นว่า การจัดตั้งศาลจราจรเป็นแนวทางหนึ่งในการแก้ไขปัญหาจราจร เพราะปัจจุบันมีผู้กระทำความผิดในคดีจราจรเป็นจำนวนมากและผู้กระทำความผิดเพิกเฉยต่อการบังคับใช้กฎหมาย ไม่มาชำระเงินค่าปรับเป็นจำนวนมากและการพิจารณาคดีจราจรปัจจุบันมีขั้นตอนที่จะเรียกผู้กระทำความผิดมาดำเนินคดียุ่งยาก เช่น ตัวอย่าง บางพื้นที่มีผู้กระทำความผิดจราจรและออกไปส่งจำนวนนับร้อยใบและมีผู้มาชำระค่าปรับเล็กน้อย เราจะต้องส่งเรื่องให้พนักงานสอบสวนออกหมายเรียกจำนวนนับร้อยคดี กว่าจะได้ผู้กระทำความผิดมาชำระค่าปรับต้องใช้เวลาและขั้นตอนมากและไม่เกิดความเกรงกลัว อีกทั้งงานคดีของพนักงานสอบสวนก็มีอยู่เป็นจำนวนมาก หากมีกระบวนการศาลเข้ามาพิจารณาดำเนินคดีน่าจะเป็นผลดีต่อการแก้ไขปัญหาจราจรและลดอุบัติเหตุได้ และเป็นการลดการกระทบกระทั่งระหว่างผู้ปฏิบัติหน้าที่กับผู้กระทำความผิด เพราะศาลจะทำหน้าที่ได้ดีและเหมาะสมกว่า เช่น การใช้ดุลพินิจ และประชาชนให้ความเคารพและเกรงกลัวศาลยุติธรรมมากกว่า และหากไม่สามารถดำเนินการจัดตั้งศาลจราจรในระยะเวลาอันสั้นนี้ ก็น่าจะมีช่องทางอื่นๆ ที่ให้อำนาจศาลพิจารณาคดีจราจรได้ เช่น การจัดตั้งศาลแขวงพิจารณาคดีจราจร เมื่อดำเนินการกับผู้กระทำความผิดกฎจราจรให้เกิดประสิทธิภาพมากกว่าในปัจจุบัน เพราะว่าความเสียหายจากอุบัติเหตุจราจรมีมากกว่าที่คิด และควรนำเทคโนโลยีมาใช้ในการจราจรอย่างจริงจัง เหมือนอย่างประเทศจีนที่จะเห็นว่าแทบไม่มีตำรวจยืนอยู่ตามถนน แต่มีกล้อง CCTV ติดอยู่เป็นจำนวนมากแทน และต้องพยายามคิดกระบวนการขั้นตอนต่อไปว่าเมื่อมีใบสั่งจากกล้องแล้ว จะมีช่องทางอย่างไรที่จะทำให้ผู้กระทำความผิดนำเงินมาชำระค่าปรับ

ดร. สุรพล ศรีวิทยา คณบดีคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรังสิต ได้แสดงความเห็นต่อที่ประชุมว่า จากประสบการณ์ตรงเคยไปขึ้นศาลจราจรที่แคนนาดามาแล้วในสมัยที่ทำงานอยู่กระทรวงการต่างประเทศ ซึ่งปกติแล้วนักการทูตจะได้รับการยกเว้นในหลายเรื่อง แต่ของประเทศแคนนาดามีศาลจราจรที่เข้มงวดมาก ทำให้ผู้ที่ทำผิดกฎจราจรทุกคนต้องไปขึ้นศาลจราจร โดยวิธีการคือเมื่อกระทำความผิดจราจรจะมีหนังสือส่งมาและมีกำหนดวันในการขึ้นศาล กระบวนการในศาลจะมีทั้งคนที่รับสารภาพต่อหน้าศาล จะใช้เวลาสั้นมาก ไม่เกิน 5 นาที คือไปชำระค่าปรับแล้วกลับบ้านได้ ส่วนคนที่โต้แย้งจะมีการให้เหตุผลในการโต้แย้ง จึงเห็นว่าการที่มีศาลจราจรจะช่วยให้การกระทำความผิดจราจรน้อยลงได้ เพราะโดยนิสัยคนไทยจะเกรงกลัวศาลมากกว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจ เนื่องจากมองว่าศาลจะให้ความยุติธรรมได้มากกว่า เป็นการลดปัญหาการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ และลดเรื่องการรับฝากใบสั่ง และเห็นว่าการจัดตั้งศาลจราจรเป็นเรื่องที่ต้องเกิดขึ้นไม่เร็วก็ช้า และยังเห็นด้วยกับผู้แทนจากสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาว่าการจัดตั้งศาลจะกระทบเรื่องงบประมาณ จึงมีข้อเสนอว่าในช่วงเริ่มต้นอาจเป็นการจัดตั้งเป็นแผนกหนึ่งในศาลแขวงและปรับใช้วิธีพิจารณาคดีจราจร ในลักษณะเป็นโมเดลทดลอง เพราะศาลแขวงจะกระจายอยู่ในพื้นที่อยู่แล้ว เช่นเดียวกับการกระจายอำนาจขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ที่ต้องนำมาใช้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจด้วย โดยต้องพิจารณาอีกครั้งว่าการจัดตั้งแผนกจราจรจะตอบโจทย์ที่ตั้งไว้ได้หรือไม่ คือ เป็นการแก้ไขปัญหการชำระค่าปรับ ลดปัญหาคอร์รัปชัน การเพิ่มวินัยจราจร และที่อยากฝากไว้อีกประเด็นคือ ต้องป้องกันการกระทำความผิดซ้ำด้วย ซึ่งในอนาคตอาจมีการจัดตั้งศาลจราจรเป็นศาลเฉพาะต่อไปก็ได้

นายสมชาย พฤษชัยกุล ผู้พิพากษาหัวหน้าคณะในศาลแขวงปทุมวัน แสดงความเห็นต่อที่ประชุมว่า ประเด็นการจัดตั้งศาลจราจร ส่วนตัวสามารถจับประเด็นได้ 2 ประเด็นคือ แนวคิดหลักมาจากการที่มีปริมาณการละเมิดกฎจราจรจำนวนมาก ส่วนแนวคิดรองมาจากการที่ผู้ละเมิดกฎหมายไม่ได้ถูกดำเนินการอย่างจริงจัง ทำให้เกิดการละเมิดกฎหมายอย่างซ้ำซากหรือมีการกระทำความผิดอีก และประเด็นสุดท้ายคือ การใช้ดุลพินิจในการกำหนดสภาพบังคับตามกฎหมายจราจรถูกต้องกับข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นหรือไม่ ยกตัวอย่างเช่น ในพระราชบัญญัติการจราจรทางบกฯ จะมีทั้งการว่ากล่าวตักเตือนและการเปรียบเทียบปรับ แต่ส่วนมากมักจะเจอแต่กรณีของการเปรียบเทียบปรับ ซึ่งอาจมาจากการที่ในการเปรียบเทียบปรับมีเงินส่วนแบ่งทั้งตำรวจและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และมีความเห็นว่า การจัดตั้งศาลจราจรเป็นการแก้ปัญหาที่ปลายเหตุ เพราะการละเมิดกฎหมายจราจรสามารถทำให้ลดลงได้ เพราะตั้งแต่ตรากฎหมายในปี 2522 ก็ไม่ได้มีการจัดตั้งศาลจราจรขึ้นมาพร้อมกันแต่อย่างใด

สาเหตุที่มีการละเมิดกฎหมายจราจรมีอยู่เป็นจำนวนมาก เนื่องจากมีคนอยู่ 2 กลุ่มคือ คนที่ถูกบังคับใช้กฎหมายคือประชาชน กับคนที่มีอำนาจหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายจราจร เป็นตัวหลักที่ทำให้เกิดสภาพปัญหาและการละเมิดกฎหมายจราจร อย่างเช่น ประชาชนไม่เคารพกฎจราจร เจ้าหน้าที่ตำรวจขาดขวัญและกำลังใจในการทำงาน สุขภาพแย่จากการปฏิบัติหน้าที่ ซึ่งคน 2 กลุ่มนี้จะ

มีผลเชื่อมโยงไปสู่แนวคิดในการจัดตั้งศาลจรรยา ซึ่งหากแก้ไขปัญหาที่สาเหตุได้ อาจจะไม่มีการพูดถึงเรื่องการจัดตั้งศาลจรรยา

นายสหรัฐ สิริวัฒน์ ผู้พิพากษาหัวหน้าคณะชั้นต้นในศาลแขวงปทุมวัน แสดงความเห็นต่อที่ประชุมว่า ต้องยอมรับว่าในที่ประชุมนี้มีการคัดค้านการจัดตั้งศาลจรรยาอยู่ในหลายประเด็น เช่น การสิ้นเปลืองงบประมาณ ปัญหาด้านบุคลากร ส่วนตัวมองว่าปัญหาสำคัญในคดีจรรยาเป็นเรื่องปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายในการดำเนินคดีจรรยาเป็นหลัก เริ่มจากเจ้าพนักงานตำรวจที่เป็นบุคคลที่น่าเห็นใจในการปฏิบัติหน้าที่ ส่วนผู้ขับขี่ก็อาจมีการถกเถียงในข้อกฎหมาย เช่น กรณีการวินิจฉัยเรื่องการใช้โทรศัพท์ในระหว่างขับรถ และการบังคับใช้กฎหมายจรรยาที่ไม่จริงจัง กฎหมายขาดความศักดิ์สิทธิ์ทำให้ประชาชนขาดความเชื่อถือ ไม่เคร่งครัดกับการปฏิบัติตามกฎหมาย ส่วนแนวความคิดการจัดตั้งศาลจรรยาเห็นว่าควรจัดตั้งเป็นแผนกคดีจรรยาในศาลแขวง เพราะปกติศาลแขวงมีอำนาจพิจารณาคดีจรรยาอยู่แล้ว เช่น ความผิดฐานเมาแล้วขับ หรือความผิดเกี่ยวกับการเสพสารเสพติดในระหว่างขับรถ ทำให้ศาลแขวงสามารถดำเนินคดีจรรยาไปด้วยความรวดเร็วได้

พ.ต.ท. นิตวัฒน์ แสนสิง สน. บางรัก แสดงความเห็นต่อที่ประชุมว่า อยากให้มีการจัดตั้งศาลจรรยา เพราะคดีจรรยาสามารถมองได้ว่าเป็นเรื่องเล็กและเรื่องใหญ่ ขึ้นอยู่กับมุมมองของแต่ละคน และบางทีในการปฏิบัติหน้าที่เจ้าหน้าที่ตำรวจปฏิบัติงานด้วยความบริสุทธิ์ใจ แต่กลับถูกมองจากผู้บังคับบัญชาและสังคมอีกแบบหนึ่ง ความน่าเชื่อถือของเจ้าหน้าที่ตำรวจอยู่ตรงไหน และบางครั้งสังคมมองว่าเป็นเรื่องเล็กน้อย เช่น การถูกจับเพราะไม่ใส่หมวกกันน็อก หรือการฝ่าไฟแดง ทำให้เกิดการโต้เถียงกันระหว่างผู้จับและผู้ถูกจับ ทำให้ต้องอธิบายให้ถึงอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้จากการฝ่าฝืนกฎหมาย ซึ่งบางคนก็ฟังบางคนก็ไม่ฟัง คนที่ไม่เชื่อก็จะไม่ยอมให้ยึดใบขับขี่

ในเรื่องการบังคับใช้กฎหมาย ในการทำงานของตนจะมีการจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมายได้ทุกครั้งอย่างสม่ำเสมอ มีการฝ่าฝืนกฎหมายตลอดเวลา และมีการโต้เถียงทะเลาะกันเป็นประจำ ส่วนตัวมองว่าศาลจรรยาเป็นการแก้ปัญหาที่ปลายเหตุ ทั้งๆ ที่ต้นเหตุเรายังไม่สามารถจัดการได้ ประเด็นสำคัญคือจะอย่างไรให้คนมีวินัย ไม่ทำผิดกฎหมาย ทำอย่างไรให้มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเต็มรูปแบบและให้เกิดความเป็นธรรมเท่าเทียมกันทุกคน จึงควรมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง (บังคับค่าปรับอย่างจริงจัง)

พ.ต.ท. ประพันธ์ ทุ่งปรือ สน. พลับพลาไชย 1 แสดงความเห็นต่อที่ประชุมว่า เห็นด้วยกับการจัดตั้งศาลจรรยาแม้ว่าจะเป็นการแก้ไขปัญหาที่ปลายทางก็ตาม แต่เนื่องจากทุกวันนี้มีการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินจากอุบัติเหตุจรรยาอยู่ในอันดับ 3 ของโลก ทุก 1 ชั่วโมงจะมีคนตาย 3 คน เพราะคนขาดวินัยและขาดสำนึกในการรับผิดชอบต่อสังคม จากการตั้งด่านและจับกุมผู้กระทำความผิดหลายครั้งส่วนใหญ่ผู้ที่ถูกจับไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ไม่ว่าจะเป็นรถส่วนตัวหรือรถโดยสาร ทำให้เกิดอุบัติเหตุและ

ความสูญเสียและหลายท่านตั้งคำถามว่าเกิดจากการปล่อยปละละเลยของตำรวจหรือไม่ ซึ่งต้องยอมรับว่าในสังคมของระบบอุปถัมภ์ มีการฝากใบสั่งกัน ทำให้เกิดความไม่เท่าเทียม ทั้งๆที่เจ้าหน้าที่ตำรวจได้พยายามบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง แต่ผลที่ได้รับคือมีใบสั่งเพียง 30% ที่มาชำระค่าปรับและมีการกระทำความผิดซ้ำอยู่ตลอด จึงถึงเวลาแล้วที่จำเป็นต้องลดความสูญเสียที่เกิดขึ้นแม้จะเป็นการแก้ที่ปลายทางก็ตาม

คุณปัทมา เผ่าสังข์ทอง สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา แสดงความเห็นต่อที่ประชุมว่า การจัดตั้งศาลจราจรต้องคำนึงถึง

- 1) ความจำเป็นในการจัดตั้ง อาจจัดทำเป็นแผนกในกระทรวงยุติธรรม
- 2) ภาระในด้านงบประมาณ
- 3) จำนวนบุคลากรภาครัฐที่จะเข้ามาดำเนินการในส่วนนี้
- 4) ต้องมีการประเมินความสำเร็จหรือติดตามผลว่าหลังจากที่ได้ดำเนินการตามระบบใหม่แล้ว ความสำเร็จหรือล้มเหลวจะแก้ไขอย่างไร
- 5) ต้องพยายามประชาสัมพันธ์สร้างจิตสำนึกและความรับผิดชอบต่อกฎหมาย
- 6) ถนนบางจุดไม่จำเป็นต้องมีเจ้าหน้าที่ตำรวจ แต่อาจใช้เทคโนโลยีเข้าช่วยแทน เช่น การติดตั้งกล้องเพิ่ม

อย่างไรก็ดี ยังไม่เห็นด้วยกับการจัดตั้งศาลจราจร เพราะสามารถแก้ไขปัญหามิทางปฏิบัติได้ กฎหมายที่มีอยู่มีเยอะ ต้องบังคับใช้อย่างจริงจังและเจ้าหน้าที่ต้องปฏิบัติตามการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด ทำไมเราถึงขึ้นชมต่างประเทศที่มีการใช้ระบบจราจรที่ดี เพราะว่าเจ้าหน้าที่ปฏิบัติหน้าที่อย่างจริงจัง ประเทศไทยไม่ได้มีการแก้ไขปัญหามาจริงจัง อยากให้แก้ไขปัญหามาให้ตรงจุด เช่น แนวทางในการใช้สื่อออนไลน์เผยแพร่ความรู้ เส้นทางต่างๆ ที่ประชาชนจะต้องระมัดระวังปฏิบัติตามกฎจราจร จำนวนค่าปรับจะต้องมีการเผยแพร่ให้ประชาชนรู้ จะได้ว่ามีกฎหมายอย่างไรบ้าง ค่าปรับเท่าไร ปัญหาทุกอย่างต้องวิเคราะห์สาเหตุจะได้แก้ไขปัญหามาให้ตรงจุด พยายามใช้เทคโนโลยีให้มีประโยชน์มากที่สุด

ร.ต.ท. กิตติพิชญ์ เดชพันธุ์ พนักงานสอบสวน สน.สามเสน ให้ความเห็นว่า ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายจราจรของไทยเกิดจากประชาชนไม่มาจ่ายค่าปรับ การใช้ดุลพินิจเปรียบเทียบปรับ และปัญหาด้านวินัยจราจร ทำให้เกิดอุบัติเหตุมาก ส่งผลเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินของชาติ มองว่ามีความจำเป็นในการจัดตั้งศาลจราจรประมาณ 40% รูปแบบควรจัดตั้งเป็นหน่วยงานหนึ่งของศาลแขวง โดยควรคำนึงถึงผลกระทบและงบประมาณเป็นสำคัญ การจัดตั้งศาลจราจรเพื่อความรวดเร็วในการตัดสิน อาจไม่ช่วยแก้ปัญหามาให้ดีขึ้น จึงสนับสนุนแนวคิดการใช้เทคโนโลยีเพื่อช่วยให้การตัดสินเที่ยงตรงที่สุด

ผู้แทนสำนักตำรวจแห่งชาติ ให้ความเห็นว่า ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครน่าจะอยู่ในขั้นวิกฤต เนื่องจากมีปริมาณรถเพิ่มขึ้นตลอดทุกปี แต่วินัยและความประพฤติของผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ไม่มีและไม่ดี เนื่องจากผู้ขับขี่ทุกคนต้องการจะไปให้ถึงจุดหมายในเวลาที่ต้องการ จึงทำให้มีการขับรถในลักษณะอันอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุหรืออันตรายต่อรถคันอื่นได้ง่าย เช่น การขับแซงซ้าย ขวา การขับรถเปลี่ยนช่องทางกะทันหัน การขับรถด้วยความเร็วสูง ซึ่งวิธีที่จะลดปริมาณรถให้มีจำนวนน้อยลงคงเป็นไปได้ แต่สามารถกำหนดหรือจำกัดบุคคลผู้ขับขี่รถที่ทำผิดกฎหมายจราจรได้ เช่น การเพิ่มโทษผู้ฝ่าฝืนให้มากขึ้น แต่ก็เห็นว่าผู้บังคับใช้กฎหมายยังไม่เข้มแข็ง เพราะยังต้องอยู่ในระบบของประเทศไทยคือระบบอุปถัมภ์ จึงเห็นว่าควรจัดตั้งศาลจราจรเพื่อลงโทษผู้กระทำความผิด เพราะผู้กระทำความผิดประเภทนี้มักไม่ถูกดำเนินคดี เพราะตามกฎหมายหาข้อสรุปสามารถตกลงกันได้ คดีจึงไม่ถึงมือพนักงานสอบสวน ควรจัดตั้งศาลจราจรที่สามารถตัดสินอย่างยุติธรรม แต่การจัดตั้งศาลจราจรในกรุงเทพมหานครอาจไม่สามารถจัดตั้งได้จำนวนมากตามสถานีตำรวจ จึงเสนอให้จัดตั้งตามจำนวนกองบังคับการตำรวจนครบาล ซึ่งมีจำนวน 9 กองบังคับการ โดยสถานีตำรวจในสังกัดกองบังคับการใดก็จะไปขึ้นศาลจราจรที่ตั้งอยู่ในกองบังคับการนั้น

4. แนวทางการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

4.1 หลักการและเจตนารมณ์ของการจัดตั้งศาลจราจร

ปัญหาจราจรในปัจจุบันเกิดจาก ปัญหาปริมาณใบสั่งที่มีจำนวนมากและขาดการติดตามดำเนินคดีกับผู้ได้รับใบสั่งอย่างจริงจัง ปัญหาการใช้ดุลพินิจในการเปรียบเทียบปรับของพนักงานสอบสวนที่ทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมและเท่าเทียมกัน และปัญหาความศักดิ์สิทธิ์ของกฎหมายที่กฎหมายที่มีอยู่ไม่สามารถสร้างความเกรงกลัวให้กับประชาชนได้ ทำให้มีการฝ่าฝืนและละเมิดกฎหมายเป็นจำนวนมาก ตลอดจนมีการกระทำความผิดซ้ำอยู่ตลอดเวลา จึงควรให้ศาลเป็นผู้ชี้ขาดและบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้กฎหมายที่มีอยู่แล้วเห็นผลในทางปฏิบัติ โดยกำหนดให้ผู้ได้รับใบสั่งจะต้องมาชำระเงินค่าปรับที่ศาล ภายหลังจากกำหนดเวลาในการชำระค่าปรับ จะทำให้ได้ผลในเชิงข่มขู่ยับยั้งการกระทำความผิด ดังนั้น เป็นการสมควรกำหนดวิธีพิจารณาคดีจราจรขึ้นเป็นพิเศษต่างหากจากคดีอาญาโดยทั่วไป เพื่อให้การพิจารณาคดีจราจรเป็นไปด้วยความสะดวกและรวดเร็ว มุ่งแก้ไขไม่ให้เกิดการกระทำความผิดซ้ำ และปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนให้มีระเบียบวินัยเคารพกฎหมายอันเป็นการสร้างวินัยจราจรที่ดี นอกจากนี้ การบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพเป็นธรรมแก่ประชาชนส่งผลให้ผู้กระทำความผิดเกิดความเกรงกลัวและกระทำผิดลดลง ปัญหาจราจรก็ลดน้อยลงตามไปด้วย ทำให้สามารถลดอุบัติเหตุบนท้องถนนลงได้ เป็นการป้องกันอุบัติเหตุและแก้ไขปัญหารถจราจรได้อย่างเป็นรูปธรรม และเป็นการลดปัญหาการคอร์รัปชันของเจ้าหน้าที่รัฐอีกด้วย

4.2 การจัดตั้งและรูปแบบ

รูปแบบของการจัดตั้งศาลจากรานั้น เนื่องจากการจัดตั้งเป็นศาลใหม่ อาจยังไม่มี ความจำเป็นในขณะนี้ ด้วยปัญหาเกี่ยวกับโครงสร้าง งบประมาณ สถานที่และบุคลากร ประกอบกับหาก พิจารณาการบังคับใช้กฎหมายจราจรของต่างประเทศจะพบว่า ส่วนใหญ่จะไม่ได้จัดตั้งศาลจราจรเป็น ศาลเฉพาะ แต่เป็นการใช้ศาลที่พิจารณาคดีเล็กน้อยเป็นศาลที่พิจารณาคดีจราจร โดยการจัดตั้งเป็น แผนกคดีจราจรขึ้นในศาลดังกล่าวและดำเนินกระบวนการพิจารณาคดีแบบรวบรัดและรวดเร็วกว่าคดี ประเภทอื่น ตัวอย่างเช่น ในประเทศสหรัฐอเมริกา ที่อำนาจในการพิจารณาคดีจราจรจะเป็นไปตาม กฎหมายของมลรัฐ ซึ่งส่วนใหญ่มักจะแยกเป็นแผนกหนึ่งของศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีจำกัด เช่น ศาลเทศบาล (Municipal Courts) เช่น ในเมืองฟิลาเดลเฟีย และเมืองซานฟรานซิสโก หรือในประเทศ ฝรั่งเศสที่การดำเนินคดีความผิดเกี่ยวกับการจราจรที่อยู่ในส่วนของความผิดลหุโทษ (Les contraventions) ได้กำหนดให้ศาลแขวง (Tribunal de Police) มีอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดี หรือในประเทศญี่ปุ่นที่ส่วนใหญ่แล้วการดำเนินคดีความผิดจราจรจะกระทำแบบรวบรัดและอยู่ใน อำนาจในการพิจารณาคดีของศาลแขวง (The District Court) ผู้วิจัยจึงเห็นว่าแนวคิดและรูปแบบที่ เหมาะสมในการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ควรจัดตั้งเป็นแผนกคดีจราจรในศาลแขวง เนื่องจากคดีจราจรในกลุ่มของการเปรียบเทียบปรับที่เป็นคดีที่งานวิจัยนี้ต้องการมุ่งเน้นในการแก้ไข ปัญหา ส่วนใหญ่เป็นคดีที่อยู่ในอำนาจศาลแขวงและศาลแขวงก็ได้ดำเนินกระบวนการพิจารณาในคดี ประเภทนี้อยู่แล้ว แต่จำเป็นต้องกำหนดวิธีพิจารณาคดีสำหรับคดีจราจรเป็นการเฉพาะ เพื่อให้คดี สามารถดำเนินการไปได้อย่างรวดเร็วและเป็นธรรม เช่นเดียวกับกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกาที่ จะมีการกำหนดวิธีพิจารณาคดีจราจรเป็นการเฉพาะ ทั้งนี้ แนวทางการแก้ไขกฎหมายสามารถกระทำได้ โดย *ประการแรก* การแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ... เพื่อกำหนดช่องทางให้เจ้าพนักงานคดีจราจรจะต้องนำส่งใบสั่งที่ไม่มีชำระค่าปรับตามเงื่อนไขที่กฎหมาย กำหนดไปยังพนักงานอัยการ เพื่อให้พนักงานอัยการยื่นต่อศาล เพื่อให้ผู้ที่ได้รับใบสั่งต้องไปแสดงตน และชำระค่าปรับที่ศาล และ*ประการที่สอง* การแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธี พิจารณาคดีในศาลแขวง พ.ศ. 2499 (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ... เพื่อกำหนดเพิ่มเติมเกี่ยวกับหมวดว่าด้วยวิธี พิจารณาคดีจราจร เพื่อให้การพิจารณาคดีจราจรในกลุ่มของการเปรียบเทียบปรับมีความชัดเจน รวดเร็วและเป็นธรรม

4.3 ประเภทคดีที่กำหนด

ประเภทคดีที่กำหนดในวิธีพิจารณาคดีจราจรที่กำหนดขึ้นใหม่ ได้แก่ คดีความผิดตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 กล่าวคือ

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายที่ออกมาใช้บังคับเนื่องจากการคมนาคมและขนส่งทางบกได้เจริญก้าวหน้าขยายตัวไปทั่วประเทศและเชื่อมโยงไปยังประเทศใกล้เคียง และจำนวนยานพาหนะในท้องถนนและทางหลวงได้ทวีจำนวนขึ้นเป็นลำดับ ประกอบกับประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนนและพิธีสารว่าด้วยเครื่องหมายและสัญญาณตามถนน จึงสมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกซึ่งได้ใช้บังคับมาว่าสี่สิบปี ให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรและจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น และเพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน และมีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จำนวนทั้งสิ้น 11 ครั้ง โดยปัจจุบันมีจำนวนทั้งสิ้น 163 มาตรา โดยแบ่งออกเป็น 19 ลักษณะ คือ ลักษณะ 1 การใช้รถ (มาตรา 6 – มาตรา 20) ลักษณะ 2 สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร (มาตรา 21 – มาตรา 30) ลักษณะ 3 การใช้ทางเดินรถ (มาตรา 31 – มาตรา 64) ลักษณะ 4 การใช้ทางเดินรถที่จัดเป็นช่องเดินรถประจำทาง (มาตรา 65 – มาตรา 66) ลักษณะ 5 ข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถ (มาตรา 67 – มาตรา 70) ลักษณะ 6 การขับรถผ่านทางร่วมทางแยกหรือวงเวียน (มาตรา 71 – มาตรา 74) ลักษณะ 7 รถฉุกเฉิน (มาตรา 75 – มาตรา 76) ลักษณะ 8 การลากรถ หรือการจูงรถ (มาตรา 77) ลักษณะ 9 อุบัติเหตุ (มาตรา 78) ลักษณะ 10 รถจักรยาน (มาตรา 79 – มาตรา 84) ลักษณะ 11 รถบรรทุกคนโดยสาร (มาตรา 85 – มาตรา 92) ลักษณะ 12 รถแท็กซี่ (มาตรา 93 – มาตรา 102) ลักษณะ 13 คนเดินเท้า (มาตรา 103 – มาตรา 110) ลักษณะ 14 สัตว์ และสิ่งของในทาง (มาตรา 110 – มาตรา 115) ลักษณะ 15 รถม้า เกวียนและเลื่อน (มาตรา 116 – มาตรา 118) ลักษณะ 16 เขตปลอดภัย (มาตรา 119) ลักษณะ 17 เบ็ดเตล็ด (มาตรา 120 – มาตรา 134) ลักษณะ 18 อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ (มาตรา 135 – มาตรา 146) ลักษณะ 19 บทกำหนดโทษ (มาตรา 147 – มาตรา 163)

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นกฎหมายที่ตราขึ้น เนื่องจากกฎหมายว่าด้วยการขนส่งได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานแล้ว และสภาพการณ์ในปัจจุบันได้เปลี่ยนแปลงไปเป็นอันมาก บทบัญญัติทั้งหลายที่ใช้บังคับอยู่ไม่เหมาะสมกับกาลสมัย และได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมจำนวนทั้งสิ้น 13 ครั้ง ปัจจุบันมีทั้งสิ้น 169 มาตรา โดยแบ่งออกเป็นแต่ละหมวดคือ หมวด 1 คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก (มาตรา 8 – มาตรา 15) หมวด 2 คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบก (มาตรา 16 – มาตรา 22) หมวด 3 การประกอบการขนส่ง (มาตรา 23 – มาตรา 51) หมวด 4 การชดเชยค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง (มาตรา 52 – มาตรา 64) หมวด 5 การรับจัดการขนส่ง (มาตรา 65 – มาตรา 70) หมวด 6 รถ (มาตรา 71 – มาตรา 91) หมวด 7 ผู้ประจำรถ (มาตรา 92 – มาตรา 111) หมวด 8 ผู้โดยสาร (มาตรา 112 – มาตรา 113) หมวด 9 สถานีขนส่ง (มาตรา 114 – มาตรา 125/1) หมวด 10 บทกำหนดโทษ (มาตรา 126 – มาตรา 163) และ บทเฉพาะกาล (มาตรา 164 – มาตรา 169) และบทบัญญัติในมาตรา 163 ให้บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ที่มีโทษปรับสถานเดียว ให้อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายมีอำนาจเปรียบเทียบปรับผู้ต้องหาได้ เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามจำนวนที่อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายเปรียบเทียบ

ภายในสามสิบวันแล้ว ให้ถือว่าคดีเลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา และถ้าผู้ต้องหาไม่ยินยอมตามที่เปรียบเทียบ หรือเมื่อยินยอมแล้วไม่ชำระค่าปรับภายในกำหนดเวลาดังกล่าวให้ดำเนินคดีเพื่อฟ้องร้องต่อไป

พระราชบัญญัติรณนต พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเนื่องจากกฎหมายว่าด้วยรณนตได้ประกาศใช้บังคับมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2473 นับเป็นเวลาเกือบห้าสิบปีแล้ว และในระหว่างระยะเวลาดังกล่าวมีการแก้ไขเพิ่มเติมมาแล้วประมาณยี่สิบครั้ง อย่างไรก็ตามยังมีบทบัญญัติอีกหลายมาตราที่ใช้อยู่ไม่เหมาะสมกับกาลสมัยและสภาพการณ์ของบ้านเมือง สมควรปรับปรุงเสียใหม่ให้เหมาะสมและรัดกุมยิ่งขึ้น และได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติรณนต พ.ศ. 2522 จำนวนทั้งสิ้น 17 ครั้ง ปัจจุบันมีทั้งสิ้น 72 มาตรา โดยแบ่งออกเป็นแต่ละหมวด คือ หมวด 1 การจดทะเบียนเครื่องหมาย และการใช้รถ (มาตรา 6 – มาตรา 28) หมวด 2 ภาษีประจำปี (มาตรา 29 – มาตรา 41) หมวด 3 ใบอนุญาตขับรถ (มาตรา 42 – มาตรา 57 สัตต) หมวด 4 บทกำหนดโทษ (มาตรา 58 – มาตรา 67 ทวิ) และในมาตรา 67 ทวิ บัญญัติให้บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ที่มีโทษปรับสถานเดียวให้อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายมีอำนาจเปรียบเทียบปรับผู้ต้องหาได้ เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามจำนวนที่อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายเปรียบเทียบภายในสามสิบวันแล้ว ให้ถือว่าคดีเลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา และถ้าผู้ต้องหาไม่ยินยอมตามที่เปรียบเทียบหรือเมื่อยินยอมแล้วไม่ชำระค่าปรับภายในกำหนดเวลาดังกล่าวให้ดำเนินคดีเพื่อฟ้องร้องต่อไป

ส่วนใหญ่แล้วคดีความผิดเกี่ยวกับจราจรที่มีปริมาณขึ้นสู่ศาลเป็นจำนวนมากและมีปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายมากที่สุด ได้แก่ คดีความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยเฉพาะในกลุ่มของคดีเปรียบเทียบปรับ ดังนั้น ในการกำหนดวิธีพิจารณาคดีจราจรจึงมุ่งแก้ไขในประเด็นดังกล่าว โดยแยกคดีออกเป็น 2 ประเภทคือ

1) ความผิดที่สามารถเปรียบเทียบปรับได้ ที่ต้องกำหนดระยะเวลาในการนำไปส่งไปชำระค่าปรับตามวิธีการที่กำหนดไว้ในมาตรา 141 และหากเมื่อพ้นกำหนดระยะเวลาดังกล่าวแล้ว ผู้ขับขี่ที่ได้รับใบสั่งจะต้องถูกดำเนินคดีโดยศาลเท่านั้น โดยกำหนดให้เจ้าพนักงานคดีจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ หรือพนักงานสอบสวน ส่งคู่ฉบับใบสั่งนั้นไปยังศาลที่มีเขตอำนาจภายใน 48 ชั่วโมงนับจากสิ้นระยะเวลาการชำระค่าปรับตามที่ระบุไว้ในใบสั่ง และให้ถือว่าผู้ที่ได้รับใบสั่งได้ทราบวันนัดให้ไปศาลแล้ว ทั้งนี้ ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถจะต้องมาปรากฏตัวต่อศาลภายใน 7 วันนับแต่วันที่ถึงกำหนดดังกล่าวไม่ว่าจะให้การรับสารภาพหรือปฏิเสธความผิดก็ตาม แต่หากผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถไม่มาศาลตามเวลาที่กำหนด ให้ศาลมีอำนาจออกหมายเรียกได้

ในการบังคับใช้กฎหมายกับประเภทคดีในกลุ่มนี้ จำเป็นต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ให้มีบทบัญญัติที่สอดคล้องกันทั้งสองประเด็นคือการแก้ไขกำหนดให้เจ้าพนักงานคดีจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ หรือพนักงานสอบสวนต้องนำส่งใบสั่งที่ไม่มีผู้มาชำระค่าปรับตามเวลาที่กำหนดไปยังศาล และการแก้ไขกำหนดช่องทางและวิธีการชำระ

ค่าปรับที่มีความรวดเร็วและอำนวยความสะดวกในการชำระค่าปรับตามใบสั่งให้แก่ประชาชนควบคู่กันไป เช่น การชำระค่าปรับผ่านสถาบันการเงิน ชำระผ่านตัวแทนรับชำระเงิน หรือการชำระผ่านระบบการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-payment) เช่น บัตรเครดิต ระบบ e-banking เป็นต้น โดยแก้ไขกฎหมายให้เป็นไปตามวิธีการที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด

2) ความผิดที่ห้ามเปรียบเทียบปรับ ได้แก่ ความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งความผิดประเภทนี้ส่วนใหญ่เป็นคดีที่อยู่ในอำนาจการพิจารณาของศาลแขวง เว้นแต่คดีความผิดตามมาตรา 160 ตรีวรรคสอง วรรคสามและวรรคสี่ กล่าวคือ

- ความผิดตามมาตรา 157/1 ในกรณีผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการให้มีการตรวจสอบผู้ขับขี่ตามมาตรา 43 ทวิ ในความผิดเสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ หรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทหรือฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตรวจการให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ตามมาตรา 43 ตรีในความผิดเกี่ยวกับการขับรถขณะหย่อนความสามารถในอันที่จะขับ หรือในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น

- ความผิดตามมาตรา 159 ในกรณีผู้ขับขี่ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งสั่งตามมาตรา 59 วรรคหนึ่ง ในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่เคลื่อนย้ายรถที่หยุดหรือจอดอยู่อันเป็นการฝ่าฝืนบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ได้ หรือขัดขวางเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ให้เคลื่อนย้ายรถ หรือมิให้ใช้เครื่องมือบังคับรถมิให้เคลื่อนย้ายตามมาตรา 59 วรรคสอง รวมทั้งกรณีการทำให้เสียหาย ทำลาย ทำให้เสื่อมค่าหรือทำให้ไร้ประโยชน์ซึ่งเครื่องมือบังคับรถมิให้เคลื่อนย้าย หรือเคลื่อนย้ายรถที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้ใช้เครื่องมือบังคับมิให้เคลื่อนย้ายตามมาตรา 59 วรรคสอง โดยไม่ได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานสอบสวน

- ความผิดตามมาตรา 160 ในกรณีที่ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของพนักงานเจ้าหน้าที่ในความผิดเกี่ยวกับขับรถหรือขี่หรือควบคุมสัตว์ในทางซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่นตามมาตรา 78 และในกรณีความผิดเกี่ยวกับการขับขี่ขับรถในขณะหย่อนความสามารถในอันที่จะขับ (มาตรา 43 (1)) ในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา หรือไม่อาจแลเห็นทางด้านหน้าหรือด้านหลัง ด้านใดด้านหนึ่งหรือทั้งสองด้านได้พอแก่ความปลอดภัย (มาตรา 43 (5)) หรือโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น (มาตรา 43 (8))

- ความผิดเกี่ยวกับการแข่งรถในทาง หรือเป็นผู้จัด สนับสนุน หรือส่งเสริมให้มีการแข่งรถในทาง ตามมาตรา 160 ทวิ

- ความผิดตามมาตรา 160 ตรี ในกรณีการขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น (มาตรา 43 (2))

4.4 อำนาจของเจ้าพนักงานในการเปรียบเทียบปรับ

การเปรียบเทียบคดีเป็นวิธีการที่กฎหมายให้อำนาจแก่เจ้าพนักงานในการใช้ดุลพินิจในการที่จะพิจารณาความผิดและกำหนดโทษผู้กระทำความผิดโดยในความผิดบางประเภทเพื่อให้คดีเล็กน้อย เป็นลักษณะของการใช้อำนาจหน้าที่ที่ถึงตุลาการ และการที่คดีสามารถยุติได้ในชั้นพนักงานสอบสวน จะทำให้เกิดปัญหาการใช้ดุลพินิจในการเปรียบเทียบปรับที่ทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมและการทุจริต นำมาซึ่งปัญหาการใช้ดุลพินิจที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย หรือเป็นการใช้ดุลพินิจโดยฉ้อฉล โดยเจ้าพนักงานอาจใช้การเปรียบเทียบคดีเป็นเครื่องมือในการช่วยเหลือผู้กระทำความผิดหรือผู้ต้องหาให้รอดพ้นจากการถูกดำเนินคดีอาญาในความผิดบางฐานและเป็นช่องทางในการเรียกรับประโยชน์เพื่อแลกกับการกระทำ หรือไม่กระทำการใด ๆ โดยมีขอบ แต่อย่างไรก็ดี ผู้วิจัยเห็นว่ามีความจำเป็นต้องคงอำนาจในการเปรียบเทียบปรับในคดีจราจรของพนักงานเจ้าหน้าที่หรือพนักงานสอบสวนตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ไว้เพื่อให้สอดคล้องกับแนวคิดในการเปรียบเทียบปรับที่ต้องการลดปริมาณคดีที่เข้าสู่ระบบยุติธรรม เป็นการใช้อำนาจในทางบริหารเพื่อถ่วงดุลองคตีสู่ศาล ซึ่งสอดคล้องกับแนวนโยบายรัฐในการลดปริมาณคดีสู่ศาลที่มุ่งเน้นกลไกในการลดปริมาณคดี ที่มองว่าการขยายตัวของสภาพสังคมและการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ การพาณิชย์มีความยุ่งยากซับซ้อนมากขึ้นและผลจากการที่มีประชากรในประเทศมีจำนวนมากขึ้น ทำให้มีการใช้กฎหมายและศาลเป็นเครื่องมือหรือกลไกในการระงับข้อพิพาทและอาจใช้เป็นเครื่องมือในการหาประโยชน์บางประการ ส่งผลให้คดีความเข้าสู่การพิจารณาของศาลมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นทุกปี จึงจำเป็นต้องส่งเสริมมาตรการหรือเครื่องมือที่มีประสิทธิภาพในการลดปริมาณคดีขึ้นสู่ศาล

4.5 วิธีพิจารณาคดีจราจร

หลักการสำคัญของวิธีพิจารณาคดีจราจร ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ผลจากการเก็บรวบรวมข้อมูลทั้งในเชิงคุณภาพจากเอกสารที่เกี่ยวข้อง จากการสัมภาษณ์เชิงลึกและจากการสัมภาษณ์ฟังความคิดเห็น ตลอดจนศึกษาจากรูปแบบการบังคับใช้กฎหมายจราจรของต่างประเทศ จึงได้ข้อสรุปเกี่ยวกับหลักการสำคัญของวิธีพิจารณาคดีจราจรที่เหมาะสมกับประเทศไทย โดยการกำหนดรูปแบบการบังคับใช้ไว้ในกรณีการจัดตั้งแผนกคดีจราจรให้เป็นแผนกหนึ่งในศาลแขวง โดยร่างพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ... เพิ่มหมวดว่าด้วยวิธีพิจารณาคดีจราจร และกำหนดให้ความผิดดังกล่าวหากผู้กระทำความผิดไม่ยอมชำระค่าปรับตามใบสั่งจะต้องมาปรากฏตัวต่อศาลในการพิจารณาคดี เพื่อให้ผู้กระทำความผิดตระหนักถึงความสำคัญของการถูกดำเนินคดี ซึ่งมีขั้นตอนมากทำให้ผู้กระทำความผิดต้องเสียเวลาและค่าใช้จ่ายมากกว่าการนำไปส่งไปชำระผ่านช่องทางตามที่กฎหมายกำหนด อย่างไรก็ตาม หากระบบศาลจราจรของประเทศไทยได้พัฒนาไปสู่การจัดตั้งศาลจราจรเป็นศาล

เฉพาะอย่างเต็มรูปแบบ ก็สามารถนำวิธีพิจารณาคดีจราจรตามแนวทางที่คณะผู้วิจัยกำหนดไปบัญญัติไว้ในร่างกฎหมายจัดตั้งศาลจราจรและวิธีพิจารณาคดีจราจรได้ เนื่องจากหลักการส่วนใหญ่รองรับการจัดตั้งศาลจราจรเป็นศาลเฉพาะอยู่แล้ว

4.6 คุณสมบัติของผู้พิพากษา

ประเด็นเกี่ยวกับคุณสมบัติของผู้พิพากษาที่พิจารณาคดีจราจรนั้น คณะผู้วิจัยเห็นว่าองค์กรศาลเป็นองค์กรที่มีระบบการคัดเลือกผู้ที่ดำรงตำแหน่งเป็นผู้พิพากษาที่มีความเป็นอิสระและเป็นมาตรฐานเดียวกันตามที่ได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการบรรจุข้าราชการตุลาการและแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งไว้ในพระราชบัญญัติระเบียบข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม พ.ศ. 2543 ซึ่งเป็นการกำหนดคุณสมบัติและวิธีคัดเลือกตัวบุคคล โดยไม่ได้กำหนดคุณสมบัติเฉพาะในด้านเนื้อหาของคดีที่ต้องพิจารณา หมายความว่า ผู้พิพากษาทุกคนจะต้องผ่านการฝึกอบรมให้มีความเชี่ยวชาญและสามารถพิจารณาพิพากษาคดีได้ทุกประเภท และหากพิจารณาลักษณะของคดีจราจรซึ่งเป็นการกำหนดความผิดในลักษณะความผิดที่เกิดจากข้อห้าม หรือ Mala Prohibita เพราะโดยหลักแล้วกฎหมายจราจรถือเป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นเพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เป็นกฎเกณฑ์ที่ตั้งขึ้นเพื่อใช้บังคับเพื่อการจัดระเบียบการจราจรให้ทันกับการพัฒนาการเทคโนโลยียานยนต์และสภาพการใช้รถใช้ถนน จึงมีลักษณะเป็นกฎหมายเทคนิคคือบัญญัติขึ้นด้วยเหตุผลทางเทคนิค เพื่อการจัดระเบียบทางสังคม จะเห็นได้ว่าการพิจารณาคดีจราจรจึงไม่ใช่เป็นคดีที่มีความยุ่งยากซับซ้อนหรือต้องใช้ความเชี่ยวชาญเป็นพิเศษ จึงเห็นว่าผู้พิพากษาที่พิจารณาคดีในศาลแขวงย่อมสามารถพิจารณาคดีได้เป็นอย่างดี

อย่างไรก็ดี หากในอนาคตมีการจัดตั้งศาลจราจรขึ้นเป็นศาลชำนาญพิเศษที่เป็นศาลชั้นต้นประเภทหนึ่งในระบบศาลยุติธรรม โดยมีพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลและวิธีพิจารณาของศาลเป็นของตนเองโดยเฉพาะแตกต่างไปจากศาลชั้นต้นธรรมดาเพื่อให้เกิดความคล่องตัว รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ อันจะเป็นการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน และด้วยเหตุที่ปริมาณคดีจราจรที่มีจำนวนมาก (จากสถิติคดีจำนวนคดีตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในช่วงปี 2553 ถึงปี 2558 พบว่ามีปริมาณคดีขึ้นสู่ศาลมากเป็นอันดับอันดับสองรองจากคดีอาญาเสพติด) ประเด็นนี้เองคณะผู้วิจัยจึงเห็นว่า คุณสมบัติของผู้พิพากษาที่พิจารณาคดีจราจร ซึ่งส่วนใหญ่เป็นความผิดเล็กน้อยนั้น ไม่จำเป็นต้องมีคุณสมบัติเหมือนกับผู้พิพากษาในคดีอาญาทั่วไป ควรเปิดโอกาสให้ประชาชนที่เป็นผู้ที่มีความรู้ความสามารถ ความเข้าใจและมีในด้านการจราจรเป็นอย่างดีมาเป็นผู้พิพากษาในการพิจารณาคดีจราจร เช่นเดียวกับที่ปรากฏในประเทศสหรัฐอเมริกาที่ในการพิจารณาคดีในระดับมลรัฐของศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดีจำกัด (Trial courts of limited) ซึ่งในแต่ละท้องถื่นหรือ County จะมีเมืองต่างๆ ซึ่งเมืองเหล่านี้จะมีรูปแบบการปกครองคล้ายกับเทศบาลเมืองในประเทศไทย (Municipality) คดีเล็ก ๆ น้อย ๆ ที่เกิดขึ้นในเขตเมืองเหล่านี้ เช่น คดีจราจรจะถูกพิจารณาคัดสินโดยผู้

พิพากษา Magistrate หรือ Justice of the Peace โดยไม่ต้องมีคณะลูกขุน ผู้พิพากษาเหล่านี้ไม่จำเป็นต้องจบการศึกษาหรือมีคุณวุฒิทางด้านกฎหมายและจะเข้าสู่ตำแหน่งจากการทำสัญญาว่าจ้างจากผู้นำท้องถิ่นหรือ Mayor หรือนายกเทศมนตรี ผู้เข้าสู่ตำแหน่งจากการเลือกตั้งโดยตรงจากประชาชนเช่นนี้ Mayor จะมีความรับผิดชอบโดยตรงต่อประชาชนในการบริหารจัดการทั้งปวง หากพบว่าผู้พิพากษาคนใดทำงานไม่เหมาะสมหรือมีความบกพร่องใดๆ ในการปฏิบัติหน้าที่ก็สามารถยกเลิกสัญญาจ้างเมื่อใดก็ได้ ผู้พิพากษาในระดับนี้แม้จะมีฐานะเป็นลูกจ้างของฝ่ายบริหาร แต่จะปฏิบัติหน้าที่อย่างจริงจังไม่มีการละเว้นใดๆ ต่อบุคลากรฝ่ายบริหาร ที่สำคัญบุคลากรฝ่ายบริหารเองยังมีละอายไม่กล้าที่จะกระทำการใดๆ ที่ฝ่าฝืนกฎระเบียบแม้แต่เรื่องเล็กๆ น้อยๆ และมีความระมัดระวังไม่ใช้อิทธิพลใดกดดันผู้พิพากษาเหล่านี้ในการปฏิบัติหน้าที่เลย³ ดังนั้น จึงควรพัฒนาปรับปรุงรูปแบบของระบบการแต่งตั้งผู้พิพากษาในรูปแบบพิเศษดังกล่าวในศาลจรรยาของไทย

4.7 ข้อจำกัดในการจัดตั้งศาลจรรยา

กรณีหากจัดตั้งศาลจรรยาเป็นศาลชำนาญพิเศษ โดยการตราพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลจรรยาฯ พบว่ามีข้อจำกัดหลายประการ ดังนี้

1) ข้อจำกัดด้านการจัดตั้งหน่วยงานรัฐใหม่ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 14 กันยายน 2553 เรื่องมาตรการระงับการขอจัดตั้งหน่วยงานใหม่หรือขยายหน่วยงาน และขั้นตอนการขอจัดตั้งหน่วยงานของรัฐ ซึ่งคณะรัฐมนตรีมีรับทราบมาตรการระงับการขอจัดตั้งหน่วยงานใหม่หรือขยายหน่วยงานและขั้นตอนการขอจัดตั้งหน่วยงานของรัฐ ตามมติคณะกรรมการ ก.พ.ร. ในการประชุมครั้งที่ 4/2553 เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2553 โดยที่ประชุมคณะกรรมการ ก.พ.ร. มีมติเห็นชอบให้สำนักงาน ก.พ.ร. มีหนังสือแจ้งเวียนทุกส่วนราชการเพื่อชักซ้อมแนวทางปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี เรื่อง การขอจัดตั้งหน่วยงานของรัฐ และมาตรการระงับการขอจัดตั้งหน่วยงานใหม่ หรือขยายหน่วยงาน หรือปรับปรุงหน่วยงาน รวมทั้งขั้นตอนการขอจัดตั้งหน่วยงาน ตามหนังสือสำนักงาน ก.พ.ร. ในข้อ 3.1 อย่างเคร่งครัด ซึ่งการกำหนดมาตรการระงับการขอจัดตั้งหน่วยงานใหม่ หรือขยายหน่วยงานรวมทั้งการขอจัดตั้งองค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่นของรัฐและหน่วยบริการรูปแบบพิเศษเพิ่มเติมชั่วคราว ยกเว้นกรณี ต่อไปนี้

1. กรณีการจัดตั้งหน่วยงานตามที่บัญญัติไว้ในรัฐธรรมนูญและพระราชบัญญัติ

2. กรณีการจัดตั้งหน่วยงานใหม่หรือขยายเพื่อรับผิดชอบงานตามนโยบายสำคัญเร่งด่วนของรัฐบาล ซึ่ง ครม. สั่งให้ดำเนินการ

³ น้ำแท้ มีบุญสร้าง, “การใช้อำนาจตุลาการโดยประชาชน”, จุลนิติ (กันยายน – ตุลาคม 2552) : 49.

3. กรณีการยกฐานะจากกองเป็นสำนัก ซึ่งมีการปรับปรุงให้มีคุณภาพสูงขึ้น โดยไม่ทำให้ค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น

4. กรณีการยุบ รวม โอน หน่วยงานภายในส่วนราชการ/จังหวัดเดียวกัน หรือระหว่างส่วนราชการในกระทรวงเดียวกันหรือต่างกระทรวง หรือระหว่างจังหวัดและกลุ่มจังหวัดโดยไม่ทำให้ค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น

5. กรณีการถ่ายโอนภารกิจตาม พ.ร.บ.กำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 2542 ซึ่งส่งผลให้ต้องมีการปรับปรุงหน่วยงานใหม่

สำหรับเหตุผลในการกำหนดมาตรการดังกล่าวคือ เนื่องจากตั้งแต่ปี พ.ศ. 2546 จนถึงปัจจุบัน มีการปรับปรุงโครงสร้างหน่วยงานภาครัฐอย่างต่อเนื่อง ในลักษณะของการขยายหน่วยงานรัฐเป็นส่วนใหญ่และเป็นการพิจารณาเฉพาะเหตุผลความจำเป็นของแต่ละหน่วยงาน ขาดภาพรวมของบทบาทและภารกิจที่เหมาะสม การขยายตัวของหน่วยงานส่งผลกระทบต่อค่าใช้จ่ายภาครัฐด้านต่างๆ ปัจจุบันร้อยละค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรต้องงบประมาณรายจ่ายประจำปีสูงถึงร้อยละ 40.66 และประเทศไทยได้รับผลกระทบจากภาวะวิกฤตเศรษฐกิจของโลก รัฐบาลจะต้องคำนึงถึงต้นทุนค่าใช้จ่ายภาครัฐเพื่อให้มีงบประมาณไปใช้ในการจัดบริการสาธารณะที่จำเป็น รวมทั้งโครงการต่างๆ เพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจในระยะเร่งด่วน

2) ปัญหาด้านงบประมาณและบุคลากรของศาล เนื่องจากเมื่อได้ดำเนินการจัดตั้งศาลจรรยาจริขึ้นเป็นศาลเฉพาะแล้ว จะต้องมีความจำเป็นมากขึ้น จำนวนบุคลากรควรที่จะเพิ่มมากขึ้น ทั้งผู้พิพากษาและข้าราชการศาล ดังนั้น จำเป็นต้องมีการจัดเตรียมงบประมาณเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของศาลจรรยาจริและรองรับการปรับโครงสร้างศาลจรรยาจริ ให้สามารถดำเนินการได้ตามขั้นตอนอย่างเป็นระบบรองรับปริมาณคดีที่เพิ่มขึ้น หากไม่มีการเตรียมการรองรับในเรื่องดังกล่าวอย่างมีประสิทธิภาพเพียงพอ จะทำให้เกิดการขาดแคลนบุคลากร ทั้งด้านปริมาณของผู้พิพากษา ปริมาณเจ้าหน้าที่ธุรการ รวมทั้งงบประมาณดำเนินการด้านการเพิ่มพูนประสิทธิภาพความรู้ความเข้าใจในงานของศาลจรรยาจริทั้งในด้านขององค์ความรู้และด้านการบริหารจัดการให้แก่เจ้าหน้าที่ศาล และปัญหาด้านงบประมาณในการจัดซื้ออุปกรณ์และเครื่องมือที่ทันสมัย อาทิ โปรแกรมในการปฏิบัติงานและการเก็บรวบรวมข้อมูลสถิติ ระบบฐานข้อมูลคดีและประวัติผู้กระทำความผิดที่เชื่อมโยงกับระบบทะเบียนราษฎรและระบบทะเบียนของกรมการขนส่งทางบก ระบบข้อมูลใบอนุญาต ระบบงานคอมพิวเตอร์ต่างๆ ที่มีคุณภาพ เครื่องมือในการตรวจค้นตัว เครื่องมือในการตรวจปริมาณแอลกอฮอล์ เครื่องมือตรวจจับความเร็ว เป็นต้น

3) ปัญหาด้านสถานที่ เนื่องจากการจัดตั้งศาลจรรยาจริในเขตกรุงเทพมหานครขึ้นนั้น จะต้องมีการเตรียมการเรื่องสถานที่ตั้งศาลเพื่อรองรับปริมาณคดีที่จะเข้ามาจำนวนมาก ซึ่งอาจมีปัญหาในการจัดเตรียมพื้นที่ให้เพียงพอต่อการบริหารจัดการงานคดีของศาล สถานที่ในการให้บริการและอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนที่ไปติดต่อ รวมทั้งพื้นที่สำหรับจอดรถ

บทที่ 5

ข้อเสนอแนะในการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

ข้อเสนอแนะในการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานครนั้น ผู้วิจัยมุ่งเสนอแนะเพื่อให้การพิจารณาคดีและพิพากษาในคดีความผิดจราจรเป็นไปอย่างรวดเร็ว ลดขั้นตอนการดำเนินคดี และให้องค์กรศาลมีส่วนสำคัญในการทำให้เกิดประสิทธิภาพในการลงโทษผู้กระทำความผิด ทำให้ประชาชนเกิดความเชื่อมั่นในความยุติธรรมและเกรงกลัวต่อการกระทำความผิด โดยการเสนอแนะร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ... และร่างพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ... มีรายละเอียดและสาระสำคัญดังนี้

ก. ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ...

1) หลักการและเหตุผลในการตรากฎหมาย

เนื่องจากในปัจจุบันมีปัญหาเกี่ยวกับปริมาณใบสั่งที่มีจำนวนมากและขาดการติดตามดำเนินคดีกับผู้ได้รับใบสั่งอย่างจริงจัง ปัญหาการใช้ดุลพินิจในการเปรียบเทียบปรับของพนักงานสอบสวนที่ทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมและเท่าเทียมกัน และปัญหาความศักดิ์สิทธิ์ของกฎหมายที่กฎหมายที่มีอยู่ไม่สามารถสร้างความเกรงกลัวให้กับประชาชนได้ ทำให้มีการฝ่าฝืนและละเมิดกฎหมายเป็นจำนวนมาก ตลอดจนมีการกระทำความผิดซ้ำอยู่ตลอดเวลา จึงควรให้ศาลเป็นผู้ชี้ขาดและบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้กฎหมายที่มีอยู่แล้วเห็นผลในทางปฏิบัติ โดยกำหนดให้ผู้ที่ได้รับใบสั่งจะต้องมาชำระเงินค่าปรับที่ศาล ภายหลังจากกำหนดเวลาในการชำระค่าปรับ จะทำให้ได้ผลในเชิงข่มขู่ยับยั้งการกระทำความผิด

2) หลักการสำคัญของร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ...

2.1) เพื่อกำหนดช่องทางให้เจ้าพนักงานคดีจราจรจะต้องนำส่งใบสั่งที่ไม่มีชำระค่าปรับตามเงื่อนไขที่กฎหมายกำหนดไปยังพนักงานอัยการ เพื่อให้พนักงานอัยการยื่นต่อศาล เพื่อให้ผู้ที่ได้รับใบสั่งต้องไปแสดงตนและชำระค่าปรับที่ศาล โดยความผิดที่สามารถเปรียบเทียบปรับได้ที่ต้องกำหนดระยะเวลาในการนำใบสั่งไปชำระค่าปรับตามวิธีการที่กำหนดไว้ในมาตรา 141 และหากเมื่อพ้นกำหนดระยะเวลาดังกล่าวแล้ว ผู้ขับขี่ที่ได้รับใบสั่งจะต้องถูกดำเนินคดีโดยศาลเท่านั้น โดยกำหนดให้เจ้าพนักงานคดีจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ หรือพนักงานสอบสวน ส่งคู่มือใบสั่งนั้นไปยังศาลที่มีเขตอำนาจภายใน 48 ชั่วโมงนับจากสิ้นระยะเวลาการชำระค่าปรับตามที่ระบุไว้ในใบสั่ง และให้ถือว่าผู้ที่ได้รับใบสั่งได้ทราบวันนัดให้ไปศาลแล้ว ทั้งนี้ ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถจะต้องมาปรากฏตัวต่อศาลภายใน 7 วันนับแต่วันที่ยังกำหนดดังกล่าว ไม่ว่าจะให้การรับสารภาพหรือปฏิเสธความผิดก็ตาม แต่หากผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถไม่มาศาลตามเวลาที่กำหนด ให้ศาลมีอำนาจออกหมายเรียกได้

2.2) แก้ไขเพื่อกำหนดรายละเอียดในใบสั่งให้มีข้อมูลและรายละเอียดแห่งการกระทำ ความผิดที่เพียงพอต่อการเป็นคำฟ้องในคดีจราจร โดยกำหนดให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงาน เจ้าหน้าที่ ต้องบันทึกรายละเอียดสำคัญตามที่กฎหมายกำหนดทั้งในใบสั่งและคู่มือใบสั่ง อาทิ ชื่อ นามสกุล ที่อยู่ หมายเลขและสถานที่ออกใบขับขี่ ในกรณีพบตัวผู้ขับขี่ ชื่อ นามสกุล สังกัดของเจ้า พนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้ออกใบสั่ง หมายเลขทะเบียนรถ ประเภท ชนิดรถ และสีของรถ การกระทำอันเป็นรายละเอียดของความผิด วัน เวลาและสถานที่กระทำความผิด กำหนดระยะเวลาในการชำระค่าปรับ ชื่อศาลและกำหนดระยะเวลาในการชำระค่าปรับที่ศาล ลายมือชื่อผู้ออกใบสั่ง ลายมือ ชื่อผู้ขับขี่ และวันที่ออกใบสั่ง

2.3) การแก้ไขกำหนดช่องทางและวิธีการชำระค่าปรับที่มีความรวดเร็วและอำนวยความสะดวกในการชำระค่าปรับตามใบสั่งให้แก่ประชาชน เช่น การชำระค่าปรับผ่านสถาบันการเงิน ชำระผ่านตัวแทนรับชำระเงิน หรือการชำระผ่านระบบการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-payment) เช่น บัตรเครดิต ระบบ e-banking เป็นต้น โดยแก้ไขกฎหมายให้เป็นไปตามวิธีการที่ผู้บัญชาการ ตำรวจแห่งชาติกำหนด

ข. ร่างพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง (ฉบับที่ ...)

พ.ศ. ...

1) หลักการและเหตุผลในการตรากฎหมาย

เนื่องจากการกระทำผิดกฎหมายจราจรส่วนใหญ่เป็นคดีอาญา ซึ่งกฎหมายกำหนดอัตรา โทษอย่างสูงไว้ให้จำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ การดำเนินคดีจะอยู่ในอำนาจของศาลแขวง และในระยะเริ่มต้นการจัดตั้งศาลจราจรเป็นศาลชำนาญพิเศษขึ้นเป็นการเฉพาะ นั้นอาจปัญหาเกี่ยวกับโครงสร้าง งบประมาณ สถานที่และบุคลากร ประกอบกับหากพิจารณาการบังคับ ใช้กฎหมายจราจรของต่างประเทศจะพบว่า ส่วนใหญ่จะไม่ได้จัดตั้งศาลจราจรเป็นศาลเฉพาะ แต่เป็นการ ใช้ศาลที่พิจารณาคดีเล็กน้อยเป็นศาลที่พิจารณาคดีจราจร โดยการจัดตั้งเป็นแผนกคดีจราจรขึ้นในศาล ดังกล่าวและดำเนินกระบวนการพิจารณาคดีแบบรวบรัดและรวดเร็วกว่าคดีประเภทอื่น ดังนั้น เป็นการสมควร กำหนดวิธีพิจารณาคดีจราจรในศาลแขวงขึ้นเป็นพิเศษต่างหากจากคดีอาญาโดยทั่วไป เพื่อให้การ พิจารณาคดีจราจรเป็นไปด้วยความสะดวกและรวดเร็ว มุ่งแก้ไขไม่ให้เกิดการกระทำความผิดซ้ำ และ ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนให้มีระเบียบวินัยเคารพกฎหมายอันเป็นการสร้างวินัยจราจรที่ดี นอกจากนั้น การบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพเป็นธรรมแก่ประชาชน ส่งผลให้ผู้กระทำความผิดเกิดความเกรงกลัวและกระทำผิดลดลง ปัญหาจราจรก็ลดน้อยลงตามไปด้วย ทำให้สามารถลดอุบัติเหตุบน ทางถนนลงได้ เป็นการป้องกันอุบัติเหตุและแก้ไขปัญหาจราจรได้อย่างเป็นรูปธรรม และลดปัญหาการ คอรัปชันของเจ้าหน้าที่รัฐ

2) หลักการสำคัญของร่างพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ...

2.1) กำหนดเพิ่มเติมเกี่ยวกับหมวดว่าด้วยวิธีพิจารณาคดีจราจร เพื่อให้การพิจารณาคดีจราจรในกลุ่มของการเปรียบเทียบปรับมีความชัดเจนรวดเร็วและเป็นธรรม

2.2) ประเภหคดีที่กำหนดในวิธีพิจารณาคดีจราจรที่กำหนดขึ้นใหม่ ได้แก่ คดีความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

2.3) กำหนดห้ามมิให้ควบคุมตัวผู้ต้องหาในคดีจราจร เว้นแต่มีเหตุจำเป็นตามพฤติการณ์แห่งคดี เจ้าพนักงานจะควบคุมผู้ถูกจับไว้ได้เท่าเวลาที่จะถามคำให้การ และชื่อที่อยู่ว่าเป็นใคร อยู่ที่ไหนเท่านั้น

2.4) กำหนดให้คู่ฉบับใบสั่งคดีจราจรที่ออกโดยเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ที่พนักงานอัยการได้นำส่งต่อศาล ให้ถือว่าเป็นคำฟ้องในการตั้งต้นคดี โดยมีพักต้องทำการสอบสวนก่อน และเมื่อพนักงานอัยการได้นำส่งคู่ฉบับใบสั่งคดีจราจรมายื่นต่อศาล ให้ศาลตรวจคู่ฉบับใบสั่งคดีจราจรแล้วมีคำสั่งประทับฟ้องหรือไม่ประทับฟ้อง

2.5) กำหนดห้ามมิให้ศาลอนุญาตให้มีการแก้หรือเพิ่มเติมฟ้อง เว้นแต่จำเลยได้ทราบถึงข้อความที่ขอแก้ไขหรือเพิ่มเติมฟ้องนั้นแล้ว และการแก้หรือเพิ่มเติมฟ้องนั้นไม่ทำให้จำเลยเสียเปรียบในการต่อสู้คดี

2.6) กำหนดให้ในกรณีเมื่อศาลประทับฟ้องและจำเลยไม่มาศาลตามกำหนดนัดภายใน 7 วัน ศาลมีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่แล้ว และให้ศาลมีอำนาจออกหมายเรียกจำเลยมาศาลและมีอำนาจออกหมายจับจำเลย และในกรณีที่จำเลยซึ่งไม่มาศาลนั้นเป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถ กำหนดให้อำนาจศาลในการแจ้งไปยังนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกหรือนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์เพื่อแจ้งการดำเนินการทางทะเบียนสำหรับรถคันนั้นไว้ จนกว่าศาลจะแจ้งให้ทราบว่าจำเลยมาศาลแล้ว

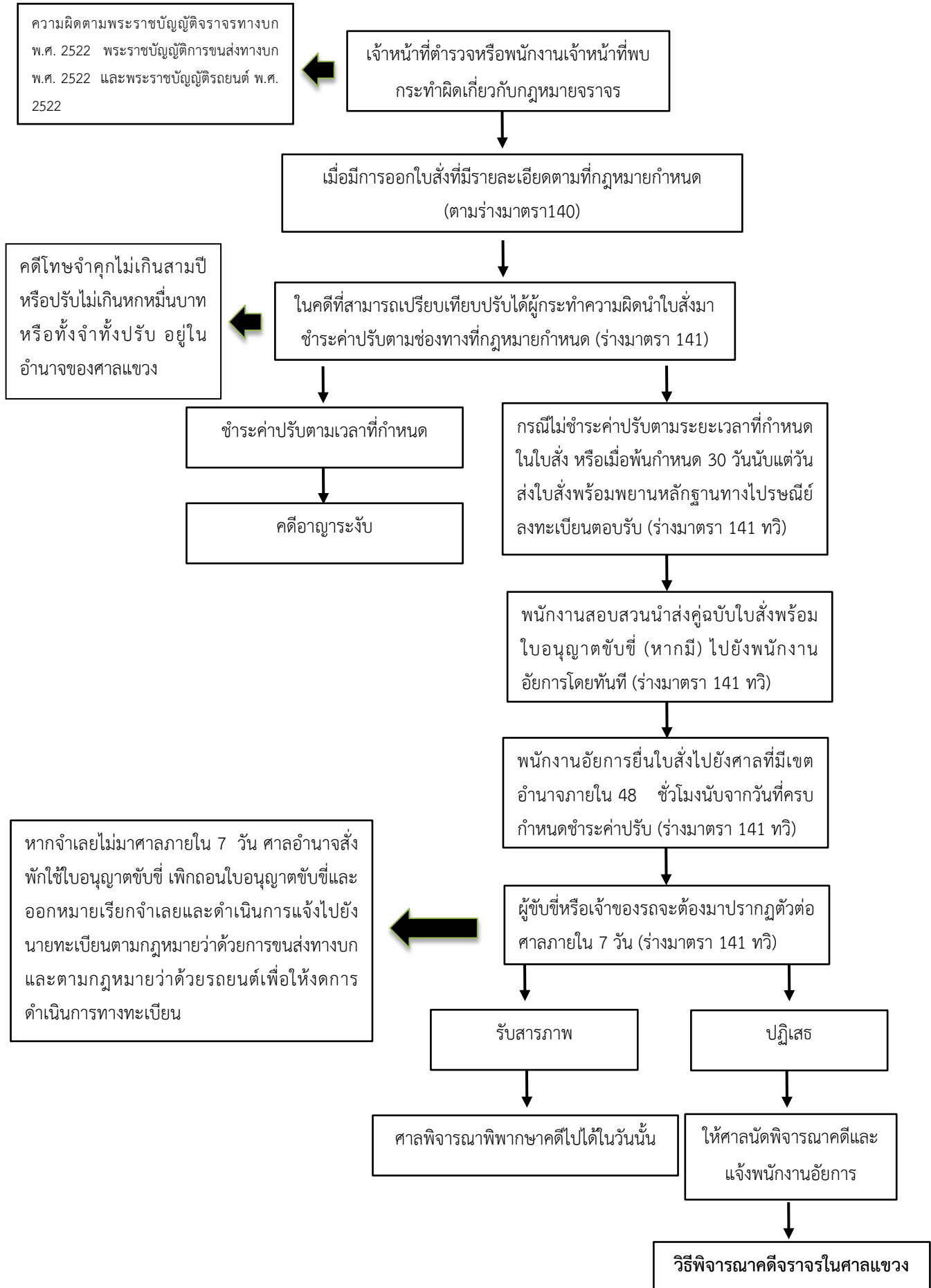
2.7) กำหนดวิธีพิจารณาคดี การนัดพิจารณา การซักถามพยาน การนั่งพิจารณาคดี การสืบพยาน การวัดสืบพยาน และการพิพากษาคดีที่เน้นกระบวนการที่รวดเร็ว อาทิ การให้ศาลกำหนดวันนัดพิจารณาโดยเร็ว แต่ต้องไม่เกินสามสิบวันนับแต่วันที่ศาลมีคำสั่งรับคำฟ้อง หรือในกรณีจำเลยให้การรับสารภาพ ให้ศาลพิพากษาพิพากษาคดีไปได้ในวันนั้น

2.8) กำหนดเรื่องการส่งคำคู่ความหรือเอกสารอื่นใดให้แก่คู่ความหรือบุคคลใดในคดีจราจร โดยศาลอาจสั่งให้ดำเนินการโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับ โทรศัพท์ โทรสาร ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ หรือสื่อเทคโนโลยีสารสนเทศอื่นใดก็ได้ โดยคำนึงถึงความจำเป็นเร่งด่วน ความสะดวก รวดเร็ว ความเหมาะสมตามสภาพแห่งคดีตามหลักเกณฑ์ในประกาศสำนักงานศาลยุติธรรมว่าด้วยเรื่องหลักเกณฑ์และวิธีการส่งคำคู่ความหรือเอกสารทางไปรษณีย์ โทรศัพท์ โทรสาร หรือจดหมายอิเล็กทรอนิกส์

2.9) กำหนดให้ในกรณีที่ศาลมีคำสั่งหรือคำพิพากษาลงโทษจำเลยให้พักใช้ใบอนุญาต ขับขี่ หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ให้ศาลมีหนังสือแจ้งไปยังนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกเพื่อดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

แผนผังกระบวนการดำเนินคดีและบังคับใช้กฎหมายจราจร
(ตามข้อเสนอแนะ)

154



1. ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ...

ร่าง พระราชบัญญัติ จราจรทางบก (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ...

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก
จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของ ...
ดังต่อไปนี้

มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ...”

มาตรา 2 พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา 3 ให้ยกเลิกความในมาตรา 140 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

มาตรา 140 เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบด้วยตนเองหรือโดยการใช้เครื่องอุปกรณ์ใด ๆ ว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ จะว่ากล่าว ตักเตือนผู้ขับขี่ หรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้ ในกรณีที่ไม่มีพบตัวผู้ขับขี่ ให้ติดหรือผูกใบสั่งไว้ที่รถที่ผู้ขับขี่เห็นได้ง่าย และถ้าไม่สามารถติดหรือผูกใบสั่งไว้ที่รถได้ไม่ว่าด้วยเหตุใด ให้ส่งใบสั่งพร้อมพยานหลักฐานโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับไปยังภูมิลำเนาของเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถภายในระยะเวลาตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด นับแต่วันที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบการกระทำความผิด และให้ถือว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถได้รับใบสั่งนั้นเมื่อพ้นกำหนดสามสิบวันนับแต่วันส่ง

เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ต้องบันทึกรายละเอียดต่อไปนี้ทั้งในใบสั่งและคู่มือใบสั่ง

- (1) ชื่อ นามสกุล ที่อยู่ หมายเลขและสถานที่ออกใบขับขี่ ในกรณีพบตัวผู้ขับขี่
- (2) ชื่อ นามสกุล สังกัดของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้ออกใบสั่ง
- (3) หมายเลขทะเบียนรถ ประเภท ชนิดรถ และสีของรถ
- (4) การกระทำอันเป็นรายละเอียดของความผิด วัน เวลาและสถานที่กระทำความผิด

(5) กำหนดระยะเวลาในการชำระค่าปรับตามวิธีการที่กำหนดไว้ในมาตรา 141

(6) ชื่อศาลและกำหนดระยะเวลาในการชำระค่าปรับที่ศาล

(7) ลายมือชื่อผู้ออกใบสั่ง

(8) ลายมือชื่อผู้ขับขี่ ในกรณีพบตัวผู้ขับขี่

(9) วันที่ออกใบสั่ง

สำหรับความผิดที่กำหนดไว้ในมาตรา 157/1 มาตรา 159 มาตรา 160 มาตรา 160 ทวิ และมาตรา 160 ทรี ห้ามมิให้ว่ากล่าวตักเตือนหรือทำการเปรียบเทียบ

ในการออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบตามวรรคหนึ่ง เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่จะเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้เป็นการชั่วคราวก็ได้ แต่ต้องออกใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ให้แก่ผู้ขับขี่ไว้ และเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องรับนำใบอนุญาตขับขี่ที่เรียกเก็บไว้ไปส่งมอบพนักงานสอบสวนภายในแปดชั่วโมง นับแต่เวลาที่ออกใบสั่ง

ใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ที่ออกให้ตามวรรคสาม ให้ใช้แทนใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นการชั่วคราวไม่เกินเจ็ดวัน เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ หรือพนักงานสอบสวนได้ว่ากล่าวตักเตือนหรือทำการเปรียบเทียบปรับและผู้ขับขี่ได้ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบแล้ว ให้คืนใบอนุญาตขับขี่ทันที

ในกรณีเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ออกใบสั่งแต่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ ให้สันนิษฐานว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถเป็นผู้กระทำความผิดดังกล่าว เว้นแต่สามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้อื่นเป็นผู้ขับขี่

การกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่อธิบดีกำหนด ใบสั่งและใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ ให้ทำตามแบบที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด

มาตรา 4 ให้ยกเลิกความในมาตรา 141 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 141 ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่งตามมาตรา 140 อาจเลือกปฏิบัติอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

(1) ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือตามจำนวนที่พนักงานสอบสวนแจ้งให้ทราบ ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือสถานที่ที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาภายในวัน เวลา ที่ระบุไว้ในใบสั่ง

(2) ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่งโดยการส่งธนาคา หรือการส่งตัวแลกเงินของธนาคารโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียน ส่งจ่ายให้แก่อธิบดีพร้อมด้วยสำเนาใบสั่งไปยังสถานที่ และภายในวัน เวลา ที่ระบุไว้ในใบสั่ง เมื่อผู้ได้รับใบสั่งได้ชำระค่าปรับครบถ้วนถูกต้องแล้ว ให้คดีเป็นอันเลิกกัน และในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้เรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้ ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานสอบสวนรีบจัดส่งใบอนุญาตขับขี่ที่เรียกเก็บไว้คืนให้แก่ผู้ได้รับใบสั่งโดยเร็ว

และให้ถือว่าใบรับการส่งธนาคัติ หรือใบรับการส่งตั๋วแลกเงินประกอบกับใบสั่งเป็นใบแทนใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นเวลาสิบวัน นับแต่วันที่ส่งธนาคัติ หรือตั๋วแลกเงินดังกล่าว วิธีการชำระค่าปรับโดยส่งทางไปรษณีย์ลงทะเบียนและวิธีการส่งใบอนุญาตขับขี่คืนให้แก่ผู้ได้รับใบสั่ง ให้เป็นไปตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด

(3) ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่งตามวิธีการที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ”

มาตรา 5 ให้ยกเลิกความในมาตรา 141 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2542 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 141 ทวิ ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่งไม่ปฏิบัติตามมาตรา 141 ตามระยะเวลาที่กำหนดในใบสั่ง หรือเมื่อพ้นกำหนดสามสิบวันนับแต่วันส่งใบสั่งพร้อมพยานหลักฐานทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับ ให้พนักงานสอบสวนนำส่งคู่มือใบสั่งพร้อมใบอนุญาตขับขี่ (หากมี) ไปยังพนักงานอัยการโดยทันทีและให้พนักงานอัยการยื่นต่อศาลที่มีเขตอำนาจภายในสี่สิบแปดชั่วโมงนับจากวันที่ครบกำหนดชำระค่าปรับแล้วแต่กรณี ทั้งนี้ ให้ถือว่าผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถได้รับใบสั่งให้ไปศาลและทราบวันนัดแล้วนับแต่วันที่ถึงกำหนดดังกล่าวแล้วแต่กรณี และผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถจะต้องมาปรากฏตัวต่อศาลภายใน 7 วันนับแต่วันที่ถึงกำหนดดังกล่าว ไม่ว่าจะให้การรับสารภาพหรือปฏิเสธความผิดก็ตาม แต่หากผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถไม่มาศาลตามเวลาที่กำหนด ให้ศาลมีอำนาจออกหมายเรียกได้ ”

2. ร่างพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ...

(ร่าง)

พระราชบัญญัติ

จัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง

(ฉบับที่ ...) พ.ศ. ...

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของ ... ดังต่อไปนี้

มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ... ”

มาตรา 2 พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา 3 ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นหมวดวิธีพิจารณาคดีจราจร มาตรา 26/1 ถึง มาตรา 26/แห่งพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง พ.ศ. 2499

“หมวดวิธีพิจารณาคดีจราจร

มาตรา 26/1 ในหมวดนี้ คดีจราจร หมายความว่า คดีความผิดตามกฎหมายต่อไปนี้

- (1) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522
- (2) พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522
- (3) พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

มาตรา 26/2 ในคดีจราจรห้ามมิให้ควบคุมตัวผู้ต้องหา เว้นแต่มีเหตุจำเป็นตามพฤติการณ์แห่งคดี เจ้าพนักงานจะควบคุมผู้ถูกจับไว้ได้เท่าเวลาที่จะถามคำให้การ และชื่อที่อยู่ว่าเป็นใคร อยู่ที่ไหนเท่านั้น

มาตรา 26/3 คู่ฉบับใบสั่งคดีจราจรที่ออกโดยเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ที่พนักงานอัยการได้นำส่งต่อศาล ให้ถือว่าเป็นคำฟ้องในการตั้งต้นคดี โดยมีพักต้องทำการสอบสวนก่อน

มาตรา 26/4 เมื่อพนักงานอัยการได้นำส่งคู่ฉบับใบสั่งคดีจราจรมายื่นต่อศาล ให้ศาลตรวจคู่ฉบับใบสั่งคดีจราจรแล้วมีคำสั่งประทับฟ้องหรือไม่ประทับฟ้อง

ห้ามมิให้ศาลอนุญาตให้มีการแก้หรือเพิ่มเติมฟ้อง เว้นแต่จำเลยได้ทราบถึงข้อความที่ขอแก้ไขหรือเพิ่มเติมฟ้องนั้นแล้ว และการแก้หรือเพิ่มเติมฟ้องนั้นไม่ทำให้จำเลยเสียเปรียบในการต่อสู้คดี

มาตรา 26/5 เมื่อศาลประทับฟ้องและจำเลยไม่มาศาลตามกำหนดนัดภายใน 7 วัน นอกจากศาลจะมีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่แล้ว และให้ศาลมีอำนาจออกหมายเรียกจำเลยมาศาลและมีอำนาจออกหมายจับจำเลย

ในกรณีที่จำเลยซึ่งไม่มาศาลนั้นเป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถ ให้ศาลแจ้งไปยังนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกหรือนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์เพื่อแจ้งงดการดำเนินการทางทะเบียนสำหรับรถคันนั้นไว้จนกว่าศาลจะแจ้งให้ทราบว่าจำเลยมาศาลแล้ว

มาตรา 26/6 เมื่อจำเลยมาศาล ให้ศาลอ่านและอธิบายฟ้องให้ฟัง และถามว่าได้กระทำความผิดจริงหรือไม่ จะให้การต่อสู้อย่างไรบ้าง คำให้การของจำเลยให้จดไว้ ถ้าจำเลยไม่ยอมให้การก็ให้ศาลจดรายงานไว้ และดำเนินการต่อไป

ในกรณีจำเลยให้การรับสารภาพ ให้ศาลพิจารณาพิพากษาคดีไปได้ในวันนั้น แต่ในกรณีที่จำเลยให้การปฏิเสธให้ศาลบันทึกไว้แล้วให้นัดพิจารณาคดีโดยแจ้งคดีพร้อมวันนัดให้แก่จำเลยและพนักงานอัยการทราบโดยเร็ว

มาตรา 26/7 ให้ศาลกำหนดวันนัดพิจารณาโดยเร็ว แต่ต้องไม่เกินสามสิบวันนับแต่วันที่ศาลมีคำสั่งรับคำฟ้อง

มาตรา 26/8 เพื่อประโยชน์แห่งความยุติธรรมในอันที่จะให้ได้ความแจ้งชัดในข้อเท็จจริงแห่งคดี ให้ศาลมีอำนาจเรียกพยานหลักฐานมาสืบได้เองตามที่เห็นสมควร

มาตรา 26/9 ในการสืบพยานไม่ว่าจะเป็นพยานที่คู่ความฝ่ายใดอ้างหรือที่ศาลเรียกมาเอง ให้ศาลเป็นผู้ซักถามพยาน คู่ความหรือทนายความจะซักถามพยานได้ต่อเมื่อได้รับอนุญาตจากศาล

ให้ศาลมีอำนาจซักถามพยานเกี่ยวกับข้อเท็จจริงใดๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับคดีแม้จะไม่มีคู่ความฝ่ายใดยกขึ้นอ้างก็ตาม

มาตรา 26/10 ในกรณีที่ศาลเห็นว่าคดีใดมีพยานหลักฐานเพียงพอที่จะพิจารณา วินิจฉัยได้ ศาลจะงดการสืบพยานก็ได้

มาตรา 26/11 การนั่งพิจารณาสืบพยาน ให้ศาลนั่งพิจารณาคดีติดต่อกันไปโดยไม่ เลื่อนคดีจนกว่าจะเสร็จการพิจารณา เว้นแต่มีเหตุจำเป็นอันมิอาจก้ำวล่วงเสียได้ ศาลจะมีคำสั่งเลื่อน ได้ครั้งละไม่เกินเจ็ดวัน

เมื่อได้สืบพยานหลักฐานเสร็จแล้ว ให้ถือว่าการศึกษาเป็นอันสิ้นสุดและให้ศาลมีคำ พิพากษาหรือคำสั่งโดยเร็ว แต่ตราบใดที่ยังมิได้มีคำพิพากษาหรือคำสั่ง หากศาลเห็นว่าเป็นการจำเป็นที่ จะต้องนำพยานหลักฐานมาสืบเพิ่มเติมเพื่อประโยชน์แห่งความยุติธรรม ให้ศาลทำการสืบพยานหลักฐาน ต่อไปได้ ซึ่งอาจรวมทั้งการเรียกพยานที่สืบแล้วมาสืบใหม่ด้วย โดยไม่ต้องมีฝ่ายใดร้องขอ

ในกรณีที่คู่ความไม่มาศาลในนัดใดไม่ว่าจะได้รับอนุญาตจากศาลหรือไม่ให้ถือว่าคู่ความ นั้นได้ทราบกระบวนการพิจารณาของศาลในนัดนั้นแล้ว

มาตรา 26/12 การส่งคำคู่ความหรือเอกสารอื่นใดให้แก่คู่ความหรือบุคคลใดในคดี จราจร ซึ่งปกติจะต้องดำเนินการโดยทางเจ้าพนักงานศาลนั้น ศาลอาจสั่งให้ดำเนินการโดยทางไปรษณีย์ ลงทะเบียนตอบรับ โทรศัพท โทรสาร ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ หรือสื่อเทคโนโลยีสารสนเทศอื่นใดก็ได้ โดยคำนึงถึงความจำเป็นเร่งด่วน ความสะดวกรวดเร็ว ความเหมาะสมตามสภาพแห่งคดี ทั้งนี้ ให้เป็นไป ตามประกาศสำนักงานศาลยุติธรรมว่าด้วยเรื่องหลักเกณฑ์และวิธีการส่งคำคู่ความหรือเอกสารทาง ไปรษณีย์ โทรสาร หรือจดหมายอิเล็กทรอนิกส์

มาตรา 26/13 ในกรณีที่ศาลมีคำสั่งหรือคำพิพากษาลงโทษจำเลยให้พักใช้ใบอนุญาต ขับขี่ หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ให้ศาลมีหนังสือแจ้งไปยังนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกเพื่อดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

จากข้อเสนอแนะข้างต้น หากประเทศไทยได้ปรับปรุงกฎหมายตามร่างพระราชบัญญัติจราจรทาง บก (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ... และร่างพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาล แขวง (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ... ที่คณะผู้วิจัยได้นำเสนอนั้น จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายจราจรและการ ดำเนินคดีจราจรในเขตกรุงเทพมหานครมีองค์กรและระบบการจัดการคดีจราจรที่ใช้ในการแก้ไขปัญหา จราจรที่ชัดเจนและเป็นรูปธรรม ส่งผลให้การกระทำความผิดจราจรลดน้อยลง สร้างความเป็นธรรมใน สังคม เพิ่มวินัยด้านการจราจรของประชาชน ลดปัญหาการคอร์รัปชัน และเพิ่มประสิทธิภาพในการ บังคับใช้กฎหมายจราจร

บรรณานุกรม

- กรวีร์ ภาตะนันท์ , ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายและการดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิดจราจรในศาล
แขวงแผนกคดีจราจร, วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต , 2541
- กองบัญชาการศึกษา สำนักงานตำรวจแห่งชาติ , “องค์ความรู้ปัญหาและสาเหตุการจราจรในเมือง” ใน
คู่มือปฏิบัติงานด้านการจราจร,”http://pknow.edupol.org/Course/C3/Karnpolice_group/subj_traffic/tf1/home.html สืบค้นเมื่อ 8 มกราคม 2558
- กองบัญชาการศึกษา สำนักงานตำรวจแห่งชาติ , “องค์ความรู้ยุทธวิธีในการจับกุมผู้กระทำความผิด
กฎหมายจราจร” ในคู่มือปฏิบัติงานด้านการจราจร.http://pknow.edupol.org/Course/C3/Karnpolice_group/subj_traffic/tf1/home.html สืบค้นเมื่อ 25 พฤศจิกายน 2557
- กอบกุล จันทวโร , “ระบบกฎหมายของสหรัฐอเมริกาและระบบกฎหมายไทย” , เอกสารเผยแพร่ใน
เว็บไซต์สำนักงาน ป.ป.ส. , www.oncb.go.th , หน้า 1.
- เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์. คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1 .กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2531.
- โกเมน ภัทรภิรมย์, “การฟ้องคดีอาญาในประเทศฝรั่งเศส,” อัยการนิเทศ, เล่มที่ 32 ฉบับที่ 1 (2513),
หน้า 178.
- คณะกรรมการอิสระว่าด้วยการส่งเสริมหลักนิติธรรมแห่งชาติ (คอ.นธ.) , ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายว่า
ด้วยการจราจร , <http://www.nrlcthailand.org/>.
- คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , รายงานการวิจัยฉบับสมบูรณ์เรื่อง “การบังคับใช้โทษทาง
อาญาประเภทอื่นที่มีได้มีอยู่ในประมวลกฎหมายอาญาของไทย” , 2554.
- คณิต ณ นคร. กฎหมายอาญาภาคความผิด . กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์,
2534.
- จิตติ ดิงศรัทีย์. คำอธิบายประมวลกฎหมายอาญา ภาค 1 ตอน 1 . กรุงเทพมหานคร : แสงทองการ
พิมพ์, 2515 .
- จิตติ ดิงศรัทีย์. กฎหมายอาญาภาค 1 . กรุงเทพมหานคร : สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติ
บัณฑิตยสภา, 2525.

ชาญเชาวน์ ไชยานุกิจ , “คำฟ้องของพนักงานอัยการ”, เอกสารประกอบการบรรยายพิเศษ เรื่อง ระบบอัยการญี่ปุ่น : แนวคิดและทิศทางในการปฏิรูประบบอัยการไทย แปลจาก Tomoko Sasaki, The Criminal Justice in Japan – Prosecution, UNAFEI, 99th Seminar , 23 มกราคม , 2540.

เชษฐภัทร พรหมชนะ , “การนำมาตรการอื่นมาใช้บังคับนอกเหนือจากการกักขังแทนค่าปรับ ” วิทยานิพนธ์ปริญญาโทนิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ , 2546.

ดร.ณ โสติพันธ์ . การบริหารงานกระบวนการทางยุติธรรมทางอาญา. วารสารอัยการ. ปีที่ 5, ฉบับที่ 51 มีนาคม 2525.

ธีรพันธุ์ รัศมีทัต, กฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาฝรั่งเศส (กรุงเทพมหานคร : อนุสรณ์งานพระราชทานเพลิงศพ ดร.ธีรพันธุ์ รัศมีทัต, 2541.

ธีรยุทธ โลหะเลิศกิจ , ปัญหาในการเปรียบเทียบคดี : ศึกษาเปรียบเทียบระหว่างประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญากับกฎหมายอื่น , วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ , 2555.

นิสิต พันธมิตร และคณะ , โครงการ “แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกยุติธรรมของสำนักงานตำรวจแห่งชาติให้กับประชาชนในด้านการจราจร” , สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) , 2555.

น้ำแท้ มีบุญสร้าง . “การใช้อำนาจตุลาการโดยประชาชน”. จุลนิติ (กันยายน – ตุลาคม 2552) : 47 - 52.

ประกาศคณะกรรมการบริหารศาลยุติธรรมเรื่อง การจัดตั้งแผนกคดีคำมนุษย์ในศาลอาญา ลงวันที่ 12 มิถุนายน 2558

ประกาศคณะกรรมการบริหารศาลยุติธรรมเรื่อง การจัดตั้งแผนกคดีทุจริตและประพฤติมิชอบของเจ้าหน้าที่รัฐในศาลอาญา ลงวันที่ 12 มิถุนายน 2558

ประกาศคณะกรรมการบริหารศาลยุติธรรมเรื่อง การจัดตั้งแผนกคดียาเสพติดในศาลอาญา ลงวันที่ 12 มิถุนายน 2558

ประธาน วัฒนวานิช, “ระบบความยุติธรรมทางอาญา : แนวความคิดเกี่ยวกับการควบคุมอาชญากรรมและกระบวนการนิติธรรม”, วารสารนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ปีที่ 9 ฉบับที่ 2 กันยายน – พฤศจิกายน , 2520.

ประเสริฐ เมฆมณี . ตำรวจและกระบวนการยุติธรรม . กรุงเทพมหานคร : บพิธการพิมพ์, 2523.

พรรณรายรัตน์ ศรีไชยรัตน์ . “ความเหมาะสมในการบัญญัติความผิดทูลหาโทษไว้ในประมวลกฎหมายอาญา.” วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2536.

พระยานิติศาสตร์ไพศาลย์, คำสอนชั้นปริญญาตรี พุทธศักราช 2501-2502 ประวัติศาสตร์กฎหมายไทย . กรุงเทพมหานคร : วิริยะการพิมพ์, 2502 .

พิทยา กิจติวานนท์ , ปัญหาการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ศึกษาเฉพาะเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (นนทบุรี ปทุมธานีและสมุทรปราการ) , วิทยาลัยการยุติธรรม สำนักงานศาลยุติธรรม, 2551

พุทธกาล รัชธร , คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ได้ศึกษาวิจัยเรื่องโครงการการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจจราจร โดยนำเสนอต่อที่ประชุมการสัมมนาระดับชาติ เรื่องอุบัติเหตุจราจรครั้งที่ 9 วันที่ 20-21 สิงหาคม 2552 กรุงเทพฯ

ไพโรจน์ วายุภาพ, คู่มือปฏิบัติพระธรรมนูญศาลยุติธรรม , กรุงเทพฯ : ห้างหุ้นส่วนจำกัด จีรัชการพิมพ์, 2543.

ภาณุ เกิดลาภผล , พล.ต.ต., ความเป็นไปได้ในการจัดตั้งศาลจราจรในประเทศไทย,วิทยาลัยการยุติธรรม สำนักงานศาลยุติธรรม, 2552

มณฑลทัฬหี บุณนาค , ทศนะของผู้ขับรถยนต์และบุคลากรในกระบวนการยุติธรรมต่อการกำหนดกฎหมายวิธีพิจารณาความสำหรับคดีจราจรขึ้น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายและช่วยแก้ไขปัญหารถจราจรในกรุงเทพมหานคร , วิทยานิพนธ์สังคมสงเคราะห์ศาสตรมหาบัณฑิต คณะมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ , 2538

มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช สาขาวิชานิติศาสตร์. เอกสารการสอนชุดวิชาการบริหารงานยุติธรรมเปรียบเทียบขั้นสูง . นนทบุรี: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช, 2555.

มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช สาขาวิชานิติศาสตร์., "เอกสารการสอน ชุดวิชากฎหมายอาญา 1 : ภาคบทบัญญัติทั่วไป," กรุงเทพมหานคร : ฝ่ายการพิมพ์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช, 2525.

วีระพงษ์ บุญโญภาสและคณะ, โครงการศึกษาวิจัยเรื่องการนำระบบไต่สวนมาใช้ในกระบวนการยุติธรรมทางอาญาศึกษาเปรียบเทียบนานาประเทศ , ได้รับทุนสนับสนุนการวิจัยจากสถาบันกฎหมายอาญา สำนักงานอัยการสูงสุด , 2556, หน้า 207-209.

สมยศ วัฒนภิรมย์, "การรอกการลงโทษและการรอกการกำหนดโทษปรับ," วิทยานิพนธ์ปริญญา
มหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2536 .

สทธร รัตน์ไพจิตร . “ความประสงค์ของการลงโทษอาญา : ศึกษาเฉพาะประเทศไทยสมัยใช้กฎหมาย
ลักษณะอาญาและประมวลกฎหมายอาญา” . วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต คณะ
นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ , 2546.

สาโรจน์ คัมภีร์พ. การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์
ปริญญามหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539.

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, “ศาลจราจร”, ในอนุสรณ์ในการพระราชทานเพลิงศพนายประสิทธิ์ ศรีน
ทุ , (กรุงเทพมหานคร : วัชรินทร์การพิมพ์) , 2521

สำรง อติกนิษฐ, คำบรรยายการว่าความในศาลแขวงรวมทั้งศาลอาญา ศาลจังหวัด ศาลแพ่ง
กระบวนการพิจารณา ศาลอุทธรณ์ ศาลฎีกา เล่ม 1 (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์ท้องถิ่น
กรมการปกครอง, 2517), หน้า 1-2. อ้างถึงใน อิทธิ มุสิกพงษ์, “การดำเนินคดีความผิด
เล็กน้อย,” (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต แผนกอาญา คณะนิติศาสตร์
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2534,) หน้า 73.

สุรสิทธิ์ แสงวิโรจน์พัฒน์. “ผลของการกระทำในทางอาญา : ศึกษาเฉพาะกรณีผลที่เป็นการก่ออันตราย
,”วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2536.

แสวง บุญเฉลิมวิภาส. “ทฤษฎีกฎหมายสามชั้น มองในแง่กฎหมายอาญา” .ใน รวมบทความในโอกาส
ครบรอบ 60 ปี ดร.ปรีดี เกษมทรัพย์. กรุงเทพมหานคร : พี.เค. พรินต์ติ้งเฮาส์, 2531.

อดิศักดิ์ น้อยประเสริฐ , ทัศนคติของเจ้าหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ในกระบวนการยุติธรรมและอาจารย์คณะ
นิติศาสตร์ต่อการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร , วิทยานิพนธ์สังคมศาสตร์
มหาบัณฑิต สาขาอาชญาวิทยาและงานยุติธรรม มหาวิทยาลัยมหิดล , 2531

อัยยรัช บุญส่งสุวรรณ, "ปัญหาข้อจำกัดการรอกการลงโทษและรอกการกำหนดโทษตามประมวลกฎหมาย
อาญามาตรา 56," วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2543 .

อานนท์ วิบูลย์สวัสดิ์ . การใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานในการปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก
พ.ศ. 2522 “ วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย , 2539 .

อิทธิ มุสิกพงษ์. “การดำเนินคดีความผิดเล็กน้อย,” . วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารนิติศาสตร์ แผนกอาญา คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2534.

Andrew Von Hirsch . Doing Justice the Choice of Punishment . 1st ed. New York : Hill and Wang, 1976.

Charles DEBBASCH et Jean-Claude RICCI, Contentieux administrative, 7th ed., Dalloz, 1999, pp. 16-17.

Clarence Ray Jeffery . "The Historical Development of Criminology" . in Pioneers in Criminology . London : Stevens & Sons, 1960 .

CRIMINAL JUSTICE FLOW CHART , The United Nations Asia and Far East Institute for the Prevention of Crime and the Treatment of Offenders (UNAFEI) , CRIMINAL JUSTICE IN JAPAN , 2011 , <http://www.unafei.or.jp>.

Herbert Packer, The Limits of the Criminal Sanction, Stanford: Stanford University Press., 1968 .

Lucas Benitez , An Overview of Traffic Crime and its Criminal Punishment in Japan , 2003 , http://dspace.lib.niigata-u.ac.jp/dspace/bitstream/10191/1076/1/18_0097.pdf

Moriyama T. World Factbook of Criminal Justice Systems Japan. Retrieved July 7, 2009 from <http://www.ojp.usdoj.gov/bjs/pub/ascii/wfbcjjap.txt>.

Norman A. Carison, Kären M. Hess. And Christine M.H. Orthmann, Corrections in the 21st century : a practical approach . Wadsworth Publishing Company, 1999.

State of South Carolina Municipal Court Handbook , 2011, p.11. https://www.masc.sc/SiteCollectionDocuments/Municipal%20Court/municipal_court_handbook_11.pdf

Sue Titus Reid , J.D.Ph.D. . Crime and Criminology . 3th ed . Holt Rinehart and Winstion, 1982.

The Commission elaborated on these distinctions in *Studies on Strict Liability*, 1974, pp. 20-22. Quoted in John Swaigen, *Regulatory Offences in Canada*, p. 7.

www.cbc.coj.go.th.

www.ipitc.coj.go.th

www.lbc.coj.go.th

www.manager.co.th/Crime/ViewNews.aspx?NewsID=9580000090244

www.pacode.com/secure/data/234/chapter10/chap10toc.html

www.taxc.coj.go.th

ภาคผนวก

รายงานการรวบรวมข้อมูลโดยการสัมภาษณ์เชิงลึก

ในการดำเนินการศึกษาวิจัยครั้งนี้ คณะผู้วิจัยได้รวบรวมข้อมูลโดยวิธีการสัมภาษณ์เจาะลึกรายบุคคล (In-depth Interview) โดยมีผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key informant) เป็นผู้ใช้อำนาจหน้าที่ตามกฎหมายจราจร ผู้ปฏิบัติงานในกระบวนการยุติธรรม จำนวน 16 คน สุ่มตัวอย่างของพื้นที่เป้าหมายในเขตกรุงเทพมหานคร และนำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึกมาใช้วิเคราะห์แนวทางในการศึกษาเพื่อจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานครต่อไป รายละเอียดมีดังนี้

ผู้ให้ข้อมูล

- | | |
|-------------------------------------|---|
| 1. นายภัทรศักดิ์ วรรณแสง | เลขาธิการสำนักงานศาลยุติธรรม |
| 2. ศ. พิเศษ ดร.จิรนิติ หะวานนท์ | ผู้พิพากษาศาลฎีกา |
| 3. นายสหัสรัฐ สิริวัฒน์ | ผู้พิพากษารองหัวหน้าศาลแขวงปทุมวัน |
| 4. นายฉัตรชัย ตริพิพัฒนกุล | อัยการจังหวัดประจำสำนักงานอัยการสูงสุด |
| 5. นายวันชัย จันทรสติพิผล | อัยการจังหวัดประจำสำนักงานอัยการสูงสุด |
| 6. พล.ต.ท. ภาณุ เกิดลาภผล | ผู้ช่วยผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ |
| 7. พล.ต.ต. เมธี กุศลสร้าง | รองผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาค 1 |
| 8. พ.ต.อ. ทินกร ญัณฐมั่งคั่ง | รองผู้บังคับการตำรวจจราจร |
| 9. พ.ต.ต. พิพัฒน์ ว่องเจริญพิชผล | สว.จร. สน.จรเข้ขี้เหล็ก |
| 10. พ.ต.ต. ญัณฐพงศ์ ชัยปฏิยุทธ์พงศ์ | สวป. สน.ลาดพร้าว |
| 11. ร.ต.ต. ประสาท ทั้งทอง | รอง สว.จร. สน.ทุ่งมหาเมฆ |
| 12. ร.ต.ท.ไพจิตร ฐูปแก้ว | รอง.สว.จร. สน.ทุ่งมหาเมฆ |
| 13. รศ. ณรงค์ ใจหาญ | คณบดี คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ |
| 14. อาจารย์นันท์ช กิจรณันท์ | คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ |
| 15. อาจารย์เจนวิทย์ นวลแสง | หัวหน้าภาควิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา |
| 16. ร.ต.อ. วิศิษฐ์ เจนนานนท์ | คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม |

ประเด็นสัมภาษณ์เชิงลึก

- 1) ความเห็นเกี่ยวกับปัญหาการบังคับใช้กฎหมายและการดำเนินคดีจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร
- 2) ความเห็นเกี่ยวกับความจำเป็นในการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

3) ในกรณีที่ต้องดำเนินการจัดตั้งศาลจรรยาในเขตกรุงเทพมหานคร ท่านมีความเห็นเกี่ยวกับแนวทางจัดตั้งศาลจรรยา ในประเด็นต่อไปนี้

- 3.1) การจัดตั้งและรูปแบบ
- 3.2) ประเภทคดีที่อยู่ในอำนาจของศาลจรรยา
- 3.3) อำนาจของเจ้าพนักงานในการเปรียบเทียบปรับ
- 3.4) วิธีพิจารณาคดีจรรยา
- 3.5) คุณสมบัติของผู้พิพากษา

4) ท่านเห็นว่าการจัดตั้งศาลจรรยาจะมีผลต่อการสร้างความเป็นธรรมในสังคม การเพิ่มวินัยจรรยาของประชาชน ลดปัญหาการคอร์รัปชัน และเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจรรยาได้อย่างไร

5) ข้อเสนอแนะอื่นๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจรรยา

1. ผู้ให้ข้อมูล : นายภัทรศักดิ์ วรรณแสง เลขาธิการสำนักงานศาลยุติธรรม

ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายและการดำเนินคดีจรรยาในเขตกรุงเทพมหานคร

เนื่องจากกรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวงของประเทศไทยและเป็นเมืองที่มีประชากรมากที่สุดของประเทศ เป็นทั้งศูนย์กลางการปกครอง การศึกษา การคมนาคมขนส่ง การเงินการธนาคาร การพาณิชย์ การสื่อสาร และถือเป็นเมืองใหญ่ระดับโลก การที่กรุงเทพฯ เป็นศูนย์กลางความเจริญและมีจำนวนประชากรอยู่เป็นจำนวนมาก ปัญหาสำคัญประการหนึ่งของกรุงเทพฯ คือ ปัญหาสภาพการจราจร การที่จะทำให้การจราจรในกรุงเทพฯ เป็นไปอย่างราบรื่นมีสภาพคล่องตัวนั้น ปัจจัยที่สำคัญประการหนึ่งคือ การบังคับใช้กฎหมายจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ แต่การบังคับใช้กฎหมายจราจรกลับขาดประสิทธิภาพและมีปัญหาอยู่หลายประการ ดังนี้

(1) ปัญหาเกี่ยวกับอำนาจในการเปรียบเทียบปรับของเจ้าพนักงานที่ไม่ชัดเจนทำให้เกิดปัญหาการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานในทางที่มีชอบหรือไม่เป็นธรรมต่อผู้กระทำความผิด

(2) ปัญหาเกี่ยวกับขั้นตอนและวิธีการในการชำระค่าปรับ มีความไม่สะดวกและทำให้เสียเวลาแก่ผู้กระทำความผิด ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ผู้กระทำความผิดมักจะมีการติดสินบนหรือจ่ายเงินเพื่อแลกกับการไม่ต้องได้รับใบสั่งจากเจ้าพนักงานจราจรหรือถูกดำเนินคดี

(3) ปัญหาเกี่ยวกับเจ้าพนักงานปฏิบัติหน้าที่ในทางที่มีชอบหรือไม่เป็นธรรมต่อผู้กระทำความผิดมีการจับกุมในข้อหาที่ผู้ฝ่าฝืนไม่ได้กระทำความผิดโดยชัดแจ้ง หรือเป็นการเรียกให้หยุดรถเพื่อที่จะหาความผิดจับกุม หรือโดยการกล่าวหาหรือตั้งข้อหาด้านจราจรที่ไม่เป็นธรรม มีการยึดใบอนุญาตขับขี่ยึดกุญแจหรือยึดรถ

(4) ปัญหาที่เกิดจากตัวผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ขาดวินัยในการใช้รถใช้ถนน การที่ผู้ขับขี่ไม่ตระหนักถึงความเสียหายที่เกิดจากการไม่เคารพกฎหมาย ขาดวินัยในการใช้รถใช้ถนน และอาจคิดว่าการบังคับใช้กฎหมายและบทลงโทษเบา จึงไม่เกรงกลัวการกระทำความผิด

เมื่อเกิดการกระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร ลักษณะคดีจราจรโดยส่วนใหญ่แล้วจะดำเนินคดีในชั้นพนักงานสอบสวน โดยให้อำนาจพนักงานสอบสวนในการเปรียบเทียบปรับ คดีจราจรส่วนใหญ่จึงยุติในชั้นการดำเนินการของพนักงานสอบสวน

ความจำเป็นในการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

ความจำเป็นในการจัดตั้งศาลจราจรโดยเฉพาะในกรุงเทพมหานครนั้น เหตุผลความจำเป็นที่สำคัญน่าจะมาจากการบังคับใช้กฎหมายจราจรเป็นไปอย่างไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร ซึ่งมีสาเหตุอยู่หลายประการ อาทิ ผู้ขับขี่ยานพาหนะไม่ยำเกรงต่อกฎหมายโดยเห็นว่าการกระทำของตนไม่น่าจะผิดกฎหมาย แม้กระทำความผิดกฎหมายก็เพียงแค่เสียค่าปรับเป็นมูลค่าไม่เท่าไรก็จบเรื่อง ไปจนถึงคิดว่าเป็นเรื่องเสียเวลาจึงเสนอสินบนให้เจ้าพนักงานผู้ปฏิบัติตามกฎหมาย ตลอดจนความย่อหย่อนในการบังคับใช้กฎหมายของตัวเจ้าพนักงานนั่นเอง จึงทำให้การบังคับใช้กฎหมายจราจรไม่เกิดประสิทธิภาพ จึงเกิดแนวคิดที่จะให้องค์กรที่น่าเชื่อถือและได้รับการยอมรับในกระบวนการยุติธรรมดังเช่นศาลยุติธรรมเข้าเป็นผู้ชี้ขาดและบังคับใช้เพื่อให้กฎหมายที่มีอยู่แล้วเห็นผลในทางปฏิบัติได้อย่างจริงจัง

แนวทางการจัดตั้งศาลจราจร

การจัดตั้งและรูปแบบ

การจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานครนั้น เนื่องจากองค์กรศาลยุติธรรมเป็นองค์กรขนาดใหญ่ การดำเนินการใดๆ ที่กระทบต่อโครงสร้าง อัตรากำลัง เป็นเรื่องที่มีความสำคัญ เห็นว่าในระยะแรกที่ยังไม่มีความพร้อมทั้งด้านสถานที่ งบประมาณ ตลอดจนบุคลากร อาจจัดตั้งศาลจราจรให้เป็นแผนกคดีหนึ่งในศาลแขวงซึ่งสำนักงานศาลยุติธรรมมีที่ทำการศาลแขวงในเขตกรุงเทพในหลายพื้นที่อยู่แล้ว โดยรูปแบบในการพิจารณาคดีโดยให้ผู้พิพากษาคนเดียวเป็นองค์คณะ มีอำนาจในการพิจารณาและพิพากษา และให้นำระบบการพิจารณาคดีในศาลแขวงมาใช้โดยอนุโลม

ประเภทคดีที่อยู่ในอำนาจของศาลจราจร

ประเภทคดีที่อยู่ในเขตอำนาจศาลจราจรเห็นว่า เบื้องต้นน่าจะกำหนดให้ลักษณะการกระทำความผิดที่มีผลเสียหายต่อผู้อื่น ดังเช่นการกระทำความผิดฐานขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มึนเมา แอลกอฮอล์หรือสิ่งเสพติดอื่น และความผิดฐานขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด เนื่องจากการกระทำทั้งสองลักษณะดังกล่าวนี้ เป็นสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนและก่อให้เกิดความเสียหายต่อสังคมโดยรวม ลำดับต่อมาก็น่าจะเป็นกรณีความผิดที่อยู่ในชั้นเปรียบเทียบของพนักงานสอบสวนแล้วผู้ต้องหาไม่ไปเสียค่าปรับตามกำหนดเวลา หรือไม่ทำตามเงื่อนไขที่พนักงานสอบสวนหรือพนักงาน

เจ้าหน้าที่กำหนด ก็ให้พนักงานสอบสวนยื่นคำร้องต่อศาล เพื่อให้ศาลออกหมายเรียกมาเพื่อดำเนินการเสียค่าปรับตามความผิดนั้นๆ ในอัตราที่สูงกว่าที่ต้องเสียให้แก่พนักงานสอบสวน ก็น่าจะช่วยให้สภาพบังคับในการใช้อำนาจเปรียบเทียบของพนักงานสอบสวนมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

อำนาจของเจ้าพนักงานในการเปรียบเทียบปรับ

อำนาจในการเปรียบเทียบปรับของเจ้าพนักงานตามกฎหมายเกี่ยวกับคดีจราจรนั้น เห็นว่า ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 37 และมาตรา 38 เป็นกฎหมายหลักที่ใช้ในการพิจารณาคดีอาญาทั่วไป ซึ่งจะมีวิธีการและกระบวนการที่ปฏิบัติกันอยู่แล้ว ดังนั้น คดีจราจรใดที่มีอัตราโทษเปรียบเทียบปรับเกินกว่าอำนาจของพนักงานสอบสวนก็ให้เป็นอำนาจของศาลจราจรที่จะดำเนินการเปรียบเทียบปรับได้ต่อไปซึ่งเป็นวิธีพิจารณากระแสหลักที่ดำเนินการอยู่แล้ว แต่มีข้อเสนอเพิ่มเติมคือ กรณีความผิดที่อยู่ในชั้นเปรียบเทียบปรับของเจ้าพนักงานสอบสวนแล้วผู้ต้องหาไม่ไปเสียค่าปรับตามกำหนดเวลาหรือไม่ทำตามเงื่อนไขที่พนักงานสอบสวนหรือพนักงานเจ้าหน้าที่กำหนด ก็ให้พนักงานสอบสวนยื่นคำร้องต่อศาล เพื่อให้ศาลออกหมายเรียกมาเพื่อดำเนินการเสียค่าปรับตามความผิดนั้นๆ ในอัตราที่สูงกว่าที่ต้องเสียให้แก่พนักงานสอบสวนก็น่าจะช่วยให้สภาพบังคับในการใช้อำนาจเปรียบเทียบปรับของพนักงานสอบสวนมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

วิธีพิจารณาคดีจราจร

วิธีพิจารณาคดีที่จะนำมาใช้กับคดีจราจร เห็นว่า ในระยะแรกก็นำกฎหมายที่อยู่แล้วดังเช่นกฎหมายว่าด้วยวิธีพิจารณาคดีในศาลแขวงมาใช้บังคับเป็นหลัก เพื่อให้การพิจารณาคดีจราจรซึ่งโดยลักษณะเป็นคดีที่ไม่ยุ่งยากและโทษไม่สูงมากนักได้รับการพิจารณาให้เสร็จไปโดยเร็วแล้วจึงค่อยๆ กำหนดวิธีพิจารณาคดีจราจรในลักษณะต่างๆ เข้าไปตามความเปลี่ยนแปลงสภาพการณ์เนื่องจากในการกำหนดวิธีพิจารณาคดีของศาลนั้น ต้องกระทำเป็นกฎหมายในรูปของพระราชบัญญัติ ซึ่งการจะตรากฎหมายในระดับพระราชบัญญัติมีระยะเวลาในการดำเนินการที่ค่อนข้างยาวนานและมีขั้นตอนค่อนข้างยุ่งยาก ดังนั้น ในการกำหนดวิธีพิจารณาคดีจราจรขึ้นมาโดยเฉพาะจึงต้องใช้เวลาและทำการศึกษาเพื่อให้ได้ข้อมูลที่ครบถ้วนรอบด้านก่อนจะนำสภาพปัญหาที่ได้จากการปฏิบัติมากำหนดกฎหมายวิธีพิจารณาจราจรให้มีความสมบูรณ์ต่อไป

คุณสมบัติของผู้พิพากษา

เนื่องจากศาลจราจรเป็นศาลที่อยู่ในสังกัดขององค์กรศาลยุติธรรม ซึ่งการเข้าสู่ตำแหน่งของผู้พิพากษาศาลยุติธรรมมีการกำหนดคุณสมบัติ ตลอดจนหลักเกณฑ์และวิธีการเข้าสู่ตำแหน่งของผู้พิพากษาไว้อย่างชัดเจนแล้วตามพระราชบัญญัติระเบียบข้าราชการฝ่ายตุลาการ พ.ศ. 2543 ซึ่งกำหนดรายละเอียดในการเข้าสู่ตำแหน่ง การดำรงตนของผู้พิพากษาไว้อย่างชัดเจนและแน่นอนแล้วในส่วนของทักษะพิเศษหรือความรู้เฉพาะเกี่ยวกับกฎหมายจราจร เห็นว่า ผู้พิพากษาที่ปฏิบัติหน้าที่มาแล้วเป็นระยะเวลาพอสมควร หากกำหนดหลักสูตรเฉพาะเป็นระยะเวลาพอสมควรเพื่อจัดการอบรม

ต่อผู้พิพากษาที่มีหน้าที่พิจารณาพิพากษาคดีจราจรก็น่าจะสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายและวิธีพิจารณาคดีจราจรได้เช่นกัน

การจัดตั้งศาลจราจรจะมีผลต่อการสร้างความเป็นธรรมในสังคม การเพิ่มวินัยจราจรของประชาชน ลดปัญหาการคอร์รัปชัน และเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรได้อย่างไร

เมื่อมีการจัดตั้งศาลจราจรอย่างเป็นระบบและบังคับใช้ได้จริงแล้วเห็นว่าจะส่งผลต่อการสร้างความเป็นธรรมต่อสังคมในแง่ที่ประชาชนจะได้รับการปฏิบัติจากเจ้าหน้าที่ของรัฐในมาตรฐานเดียวกันโดยไม่เลือกปฏิบัติ หรือมีการปิดช่องทางให้เจ้าหน้าที่ของรัฐกระทำการไปในทางที่ไม่เป็นธรรมกับสังคมได้ และเพิ่มวินัยจราจรของประชาชนในแง่ของความเกรงกลัวต่อแนวปฏิบัติในการกระทำความผิดกฎหมายจราจรที่ชัดเจนขึ้นจากแนวคำพิพากษาของศาลจราจร อีกทั้งในแง่ของการลดปัญหาการคอร์รัปชันเห็นว่าการจัดตั้งศาลจราจรเป็นการลดอำนาจหน้าที่ของรัฐในการบังคับใช้กฎหมายจราจรไปด้วย เนื่องจากประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนก็จะเกรงกลัวต่อแนวทางลงโทษที่ชัดเจนโดยไม่คิดใช้ช่องว่างของกฎหมายที่จะไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเช่นปัจจุบัน

2. ผู้ให้ข้อมูล : ศ. (พิเศษ) ดร. จิรนิติ หะวานนท์ ผู้พิพากษาศาลฎีกา

ความจำเป็นในการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

ศาลมีหน้าที่หลัก 2 ประการคือการคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของประชาชนกับการทำให้กฎหมายบังคับใช้ได้จริง ถ้าคิดว่าวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งศาลจราจรเป็นไปเพื่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรเห็นว่า การตั้งศาลจราจรอาจไม่ใช่คำตอบ เพราะศาลจราจรเป็นเพียงศาลหนึ่ง การแก้ไขปัญหารถจราจรอยู่ที่วิธีพิจารณาคดีมากกว่าว่าจะจัดการอย่างไร จึงควรไปดูการบังคับใช้และการดำเนินคดีจราจรที่มีอยู่ในปัจจุบันว่ามีปัญหาหรือไม่ ซึ่งปัจจุบันตำรวจมีอำนาจในการเปรียบเทียบปรับยกเว้นบางคดีที่มีความเสียหายมากกว่านั้นจึงจะไปศาล โดยส่วนใหญ่ไปที่ศาลแขวง การจัดตั้งศาลจราจร เมื่อมีการกระทำความผิดเกิดขึ้นจะดำเนินการอย่างไร ถ้ามาปรับกันที่ศาล ก็ไม่น่าแตกต่างกันกับการเปรียบเทียบปรับที่เจ้าหน้าที่ตำรวจ การตั้งศาลจราจรไม่ควรผลักรถมาที่ศาล ถ้าเช่นนั้นอาจเป็นการแก้ไขปัญหารถของตำรวจ แต่ไม่ได้ช่วยเรื่องการทำให้ประชาชนเคารพกฎหมายจราจร หรือแก้ปัญหารถจราจร

จึงเห็นว่า หากตำรวจสามารถบริหารจัดการคดีจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพก็ไม่จำเป็นต้องจัดตั้งศาลจราจร เหมือนเช่นการบังคับคดีจราจรในต่างประเทศที่ส่วนใหญ่ก็มีการจ่ายค่าปรับที่เจ้าหน้าที่ตำรวจ ไม่ใช่ต้องมาจ่ายที่ศาล อยากให้คณะผู้วิจัยได้ไปดูตัวอย่าง night court ของประเทศสิงคโปร์ เนื่องจากเป็นศาลที่มีรูปแบบกะทัดรัด การพิจารณาเป็นไปด้วยความรวดเร็ว

ในส่วนของการลงโทษในคดีจราจร ควรนำมาตรการทางปกครองมาใช้ เช่น การพักใบอนุญาต การเพิกถอนใบอนุญาต การลงโทษอย่างอื่นที่ไม่ใช่โทษทางอาญาแบบประเทศเยอรมัน เพราะคดีจราจรเป็นคดีเล็กน้อย ไม่รุนแรง จึงไม่ควรนำมาตรการทางอาญาที่มีความรุนแรงมาใช้กับผู้กระทำความผิด ดังนั้น จึงเห็นว่ายังไม่จำเป็นต้องมีศาลจราจร

3. ผู้ให้ข้อมูล : นายสทนต์ สิริวัฒน์ ผู้พิพากษารองหัวหน้าศาลแขวงปทุมวัน

ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายและการดำเนินคดีจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

เนื่องจากสถานการณ์ในปัจจุบัน ปัญหาการจราจรนับว่าเป็นปัญหาที่มีความสำคัญมาก อาจเป็นเพราะว่าจำนวนผู้ใช้รถใช้ถนนมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น เป็นสาเหตุที่ทำให้รถติดขัด ผู้ใช้รถใช้ถนนขาดวินัยจราจร รวมทั้งไม่เคารพในกฎจราจรทำให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน สูญเสียทั้งชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินจำนวนมาก

การบังคับใช้กฎหมายของเจ้าพนักงานตำรวจเป็นไปด้วยความยากลำบากเกิดการรังเกียจในเรื่องดุลพินิจของเจ้าพนักงานตำรวจจับผู้กระทำความผิด หรือเมื่อเจ้าพนักงานออกไปสั่งให้ผู้กระทำความผิดไปชำระค่าปรับ บางครั้งผู้กระทำความผิดเพิกเฉย ทำให้เห็นว่าผู้ขับขี่ไม่เกรงกลัวต่อการบังคับใช้กฎหมาย หรือการบังคับใช้กฎหมายไม่ได้ผล ขาดความศักดิ์สิทธิ์

การดำเนินคดีจราจรในปัจจุบันที่มีประสิทธิภาพนั้น มีเพียงบางข้อหา เช่น ขับรถแข่งหรือขับรถขณะเมาสุรา เป็นต้น ที่มีการฟ้องคดีต่อศาลยุติธรรมทันที ทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพ การบังคับใช้กฎหมายในเรื่องอื่นนั้น ตอนนี้อย่างไม่สามารถบังคับใช้ได้มีประสิทธิภาพ

ความจำเป็นในการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

ปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีการจัดตั้งศาลจราจรที่จะทำให้นักในสังคมเห็นถึงความศักดิ์สิทธิ์ของกฎหมายหรือกฎจราจรเพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนเคารพในกฎกติกา ดังนั้น การจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานครอาจเป็นอีกทางเลือกหนึ่งที่จะบรรเทาปัญหาการจราจรหรือคดีจราจรที่เกิดขึ้นให้สามารถดำเนินการได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ ซึ่งอาจทำให้การควบคุมผู้ที่จะทำผิดกฎจราจรให้ปฏิบัติตามกฎจราจรได้ถูกต้องมากขึ้น และเคร่งครัดต่อการเคารพกฎจราจรมากขึ้น ศาลจราจรสามารถกำหนดบทลงโทษของผู้ที่ทำผิดกฎจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น หากไม่ไปเสียค่าปรับอาจถูกหมายเรียก หรือถ้าเรียกแล้วไม่มาอาจถูกโทษอย่างอื่น เช่น โทษกักขังหรือจำคุก เป็นต้น

แนวทางการจัดตั้งศาลจราจร

การจัดตั้งและรูปแบบ

การจัดตั้งและรูปแบบศาลจราจร ควรจัดตั้งในศาลแขวงอาจเป็นแผนกจราจรในศาลแขวง เนื่องจากการพิจารณาคดีควรเป็นแบบคดีมีโน้ตหรือคดีที่พิจารณาให้เสร็จโดยรวดเร็ว การนัดพิจารณาคดีไม่ใช่เวลานาน (การดำเนินคดีแบบรวบรัด)

การจัดตั้งศาลจรรยา ในด้านการบริหารจัดการควรขึ้นอยู่กับสำนักงานศาลยุติธรรม

ประเภทคดีที่อยู่ในอำนาจของศาลจรรยา

ประเภทคดีที่อยู่ในอำนาจศาลจรรยา ซึ่งเป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

- พระราชบัญญัติจรรยาทางบก พ.ศ. 2552
- พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522
- พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522
- พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535

เช่น ส่วนการกระทำความผิดที่ควรอยู่ในอำนาจศาลจรรยาหรือดำเนินคดีที่ศาลจรรยา

- การฝ่าฝืนสัญญาไฟหรือเครื่องหมายจราจร
- การบรรทุกสิ่งของสิ่งทำให้เกิดความเสียหายต่อทางถนนหรือความสกปรกข้างถนน
- การขับรถที่ก่ออันตรายหรืออาจเป็นอันตราย
- การขัดขืนคำสั่งเจ้าพนักงาน
- สมรรถภาพหรือประสิทธิภาพผู้ขับขี่

วิธีพิจารณาคดีจรรยา

- การจัดตั้งศาลจรรยาเห็นควรกำหนดบทบาทและอำนาจหน้าที่ของศาลจรรยาให้ชัดเจนและกำหนดให้ชัดเจนว่ากระทำผิดใดควรขึ้นศาลจรรยา กระบวนการพิจารณาจะต้องเป็นไปด้วยความรวดเร็ว

- การพิจารณาคดีต้องเป็นแบบรวดเร็ว รวดเร็ว
- ลดขั้นตอนในการดำเนินคดีจรรยา เช่น มีช่องทางในการเสียค่าปรับ

คุณสมบัติของผู้พิพากษา

- ควรมีผู้พิพากษาที่มีความรู้ความสามารถเฉพาะด้านการจราจร กล่าวคือ มีความรู้ความสามารถหรือความชำนาญในเรื่องกฎหมายจราจรที่แท้จริง

- เสียสละเวลาทำงานได้เต็มที่ เนื่องจากศาลจรรยาควรเปิดทำการ 24 ชั่วโมง

การจัดตั้งศาลจรรยาจะมีผลต่อการสร้างความเป็นธรรมในสังคม การเพิ่มวินัยจราจรของประชาชน ลดปัญหาการคอร์รัปชัน และเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรได้อย่างไร

หากมีการจัดตั้งศาลจรรยาในประเทศไทยจะเป็นช่องทางหนึ่งในการบังคับใช้กฎหมายได้อย่างจริงจัง ซึ่งการลงโทษทางกฎหมายอาจเป็นเหตุผลให้ผู้ขับขี่หรือผู้ใช้รถใช้ถนนมีวินัยในการจราจร การคอร์รัปชันของเจ้าพนักงานตำรวจจะลดน้อยลง ประชาชนจะเคารพในกฎจราจรมากขึ้น อีกทั้งการที่

ให้ศาลหรือผู้พิพากษาเข้ามามีบทบาทจะเป็นการทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพและเป็นธรรม ผู้ใช้รถใช้ถนนยอมรับในการในการตัดสินคดี เกิดความเกรงกลัวในการทำผิดกฎจราจรมากยิ่งขึ้น

4. ผู้ให้ข้อมูล : นายฉัตรชัย ศรีพิพัฒน์กุล อัยการจังหวัดประจำสำนักงานอัยการสูงสุด

ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายและการดำเนินคดีจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด ในบางครั้งเจ้าหน้าที่เห็นผู้กระทำผิดแต่ไม่ดำเนินการใดๆ อาจเป็นเพราะว่าขณะนั้นไม่ได้เข้าเวรหรือจะไปธุระ จึงทำให้ผู้ขับรถไม่เกรงกลัวต่อกฎหมาย ถึงแม้ว่าทางเจ้าหน้าที่จะได้ประกาศแล้วว่าจะดำเนินการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง แต่ก็ไม่ได้ทำเช่นกัน เช่น ผู้ขับรถจักรยานยนต์บนทางเท้า, ขับรถย้อนศร

การดำเนินคดีจราจรในเขตกรุงเทพมหานครที่เห็นส่วนใหญ่จะเป็นการดักจับรถจักรยานยนต์และทำการเปรียบเทียบ ส่วนคดีที่ไปศาลมักจะเป็นคดีที่มีโทษค่อนข้างสูงและเป็นอันตรายต่อบุคคลอื่น เช่น เมาแล้วขับ ประมาททำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายหรือตาย แข่งรถในถนนหลวง ส่วนใหญ่แล้วคดีก็จะใช้เวลาไม่มาก เพราะผู้ต้องหาได้รับสารภาพ

ความจำเป็นในการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

เห็นว่ายังไม่มี ความจำเป็นในการจัดตั้งศาลจราจร เพราะจะทำให้มีค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีจราจรโดยเฉพาะ ทำให้เสียเวลา เพราะคดีที่จะขึ้นศาลจราจรน่าจะไม่ใช่คดีที่มีโทษสูง ทำให้ต้องเสียบุคลากรมาดำเนินการในชั้นศาล แทนที่จะจบในชั้นเจ้าพนักงานตำรวจจราจร

แนวทางการจัดตั้งศาลจราจร

ประเภทคดีที่อยู่ในอำนาจของศาลจราจร

หากจะต้องจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานครแล้ว คดีที่อยู่ในอำนาจศาลจราจรก็น่าจะเป็นคดีที่มีโทษไม่สูงมาก หากคดีที่มีอัตราโทษสูงก็ให้ดำเนินคดีในศาลอาญาหรือศาลแขวงตามปกติ

อำนาจของเจ้าพนักงานในการเปรียบเทียบปรับ

ให้เจ้าพนักงานเปรียบเทียบได้เอง ในคดีที่อัตราโทษไม่สูงมาก และฟ้องคดีที่เป็นความผิดเล็กน้อย ไม่มีผลต่อบุคคลอื่น

วิธีพิจารณาคดีจราจร

ใช้เวลาสั้น รวดเร็ว

คุณสมบัติของผู้พิพากษา

อาจไม่จำเป็นต้องใช้ผู้พิพากษาที่มีคุณสมบัติสูงเหมือนกับผู้พิพากษาในศาลยุติธรรมหรือศาลปกครอง แต่อาจใช้บุคคลทั่วไปที่มีความรู้ทางกฎหมาย ซึ่งอาจไม่ใช่ทำหน้าที่ผู้พิพากษาประจำ

ก็ได้ คงจะคัดเลือกบุคคลที่ให้มาทำหน้าที่สลับเปลี่ยนกันไป ซึ่งอาจได้รับคำตอบแทนเป็นรายวัน เฉพาะวันที่มาทำหน้าที่ก็ได้ ซึ่งอาจพิจารณาจากความประพฤติของผู้ที่ต้องการสมัครมาเป็นผู้พิพากษาในศาลจรรยา

การจัดตั้งศาลจรรยาจะมีผลต่อการสร้างความเป็นธรรมในสังคม การเพิ่มวินัยจรรยาของประชาชน ลดปัญหาการคอร์รัปชัน และเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจรรยาได้อย่างไร
คงไม่มีผล เพราะการทำผิดกฎหมายจรรยาอยู่ที่สำนึกของผู้ซบเซ่เป็นสำคัญ ประกอบกับต้องมีการปรับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดเพื่อให้ผู้ซบเซ่เกรงกลัวไม่กล้ากระทำความผิดอีก

5. ผู้ให้ข้อมูล : นายวันชัย จันทรสิทธิผล อัยการจังหวัดประจำสำนักงานอัยการสูงสุด

ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายและการดำเนินคดีจรรยาในเขตกรุงเทพมหานคร

1. เจ้าหน้าที่ไม่ได้ติดตามการชำระค่าปรับ กรณีที่มีการส่งใบสั่งไปยังบ้านของเจ้าของรถยนต์ ซึ่งคดีเหล่านี้มีอายุความ 1 ปี จึงทำให้ประชาชนจำนวนหนึ่งไม่ไปชำระค่าปรับและไม่เกรงกลัวต่อระบบการส่งใบสั่งไปยังบ้าน

2. อาจมีเจ้าหน้าที่ตำรวจบางท่านมีพฤติกรรมทุจริตคอร์รัปชัน เรียกรับผลประโยชน์ และกลับการไม่ดำเนินการตามกฎหมายจรรยา จนทำให้ประชาชนรู้สึกว่าการฝ่าฝืนกฎหมายจรรยาไม่ใช่เรื่องใหญ่โต เพราะสามารถคุยกับเจ้าหน้าที่ได้ต่อรองได้

ความจำเป็นในการจัดตั้งศาลจรรยาในเขตกรุงเทพมหานคร

ทุกวันนี้ หากมีกรณีฝ่าฝืนไม่ยอมทำการเปรียบเทียบปรับสำหรับคดีฝ่าฝืนกฎหมายจรรยาที่ทำการเปรียบเทียบปรับได้ คดีจะอยู่ในอำนาจของศาลแขวงอยู่แล้ว หากมีการจัดตั้งศาลจรรยาอีก ซึ่งที่ทำการของศาลแขวงและศาลจรรยาอาจอยู่คนละที่กัน กรณีจะทำให้เกิดความไม่สะดวกแก่ทั้งเจ้าพนักงานตำรวจและอัยการที่จะต้องแยกนำคดีแต่ละประเภทไปขึ้นต่างศาลกัน อันเป็นการสิ้นเปลืองอัตรากำลังเพิ่มขึ้น และอาจยากต่อการควบคุมผู้ต้องหา

กรณีจึงเห็นว่า เห็นควรแก้ไขปรับปรุงการบังคับใช้กฎหมายที่มีอยู่ให้จริงจัง ให้เกิดประสิทธิผลจะดีกว่า

แนวทางการจัดตั้งศาลจรรยา

การจัดตั้งและรูปแบบ

- ควรมีที่ทำการอยู่ที่เดียวกับศาลแขวง
- ควรมีรูปแบบการพิจารณาคดีที่รวดเร็ว

- นอกจากนี้ หากจะมีการจัดตั้งศาลจรรยาในจังหวัดท่องเที่ยวต่างๆ ที่มีนักท่องเที่ยวต่างชาติ ในอนาคตก็ขอให้มีการจัดล่าม, หนายอาสาที่มีความรู้ความเข้าใจภาษาต่างๆ ไว้รองรับด้วย

ประเภทคดีที่อยู่ในอำนาจของศาลจรรยา

- ฝ่าฝืนกฎหมายจรรยา เช่น ขับรถฝ่าไฟแดง
- เมาแล้วขับ

อำนาจของเจ้าพนักงานในการเปรียบเทียบปรับ

เห็นควรยังคงอำนาจให้เจ้าพนักงานในการทำการเปรียบเทียบปรับอยู่ แต่หากผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎหมายจรรยาไม่ยินยอมทำการเปรียบเทียบปรับ หรือยินยอมแล้วแต่ไม่นำเงินมาชำระ จึงให้นำคดีขึ้นสู่ศาลจรรยา

วิธีพิจารณาคดีจรรยา

ต้องสะดวก รวดเร็ว

คุณสมบัติของผู้พิพากษา

ผู้พิพากษาทุกท่าน มีความสามารถเกินพอที่จะดำเนินการพิจารณาพิพากษาคดีเหล่านี้ได้

การจัดตั้งศาลจรรยาจะมีผลต่อการสร้างความเป็นธรรมในสังคม การเพิ่มวินัยจรรยาของประชาชน ลดปัญหาการคอร์รัปชัน และเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจรรยาได้อย่างไร

- มีผลสร้างความเป็นธรรม เพราะมีผู้พิพากษามาเป็นผู้พิจารณาคดี
- มีส่วนเพิ่มวินัยจรรยา เพราะประชาชนไม่อยากมาขึ้นศาล
- ลดปัญหาการคอร์รัปชันได้
- เพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจรรยา ในประเด็นนี้เห็นว่า หากสามารถบังคับใช้กฎหมายตั้งแต่ชั้นเจ้าพนักงานตำรวจ หรือแม้แต่สร้างและปลูกจิตสำนึกแก่ประชาชน ก็เชื่อว่าจะสามารถลดอุบัติเหตุ ลดปริมาณคดีที่จะเป็นภาระแก่ศาลได้มาก

6. ผู้ให้ข้อมูล : พล.ต.ท. ภาณุ เกิดลาภผล ผู้ช่วยผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ

ความจำเป็นและแนวทางการจัดตั้งศาลจรรยาในเขตกรุงเทพมหานคร

เห็นว่า การจัดตั้งศาลจรรยาจะทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีความเข้มแข็งมากขึ้น ทำให้เกิดบทลงโทษที่จริงจังและประชาชนจะเกิดความเกรงกลัว ไม่กล้าขับรถผิดกฎหมาย แต่ควรกำหนดประเภทคดีที่ขึ้นสู่ศาลจรรยาให้เป็นคดีที่มีผลเสียหายมาก ส่วนคดีฝ่าฝืนกฎหมายทั่วไปยังเห็นว่าควรคงอำนาจเจ้าหน้าที่ตำรวจในการเปรียบเทียบปรับเอาไว้ เพราะมีเช่นนั้นจะทำให้ปริมาณคดีที่ขึ้นสู่ศาลมาเกินไป เกินความจำเป็นและเป็นภาระแก่ศาล และจากที่ได้เคยทำงานวิจัยเกี่ยวกับเรื่องนี้ไว้ในปี

2553 ขณะนี้ก็ยังเห็นตรงกับผลการศึกษาวิจัยคือ เห็นควรให้มีการจัดตั้งศาลจรรยาเพื่อแก้ไขปัญหาการบังคับใช้กฎหมายจราจร โดยจัดตั้งในกรุงเทพมหานครก่อน แล้วค่อยขยายไปยังจังหวัดที่มีขนาดใหญ่ และมีปัญหาจราจร เนื่องจากการกระทำผิดพระราชบัญญัติจราจรเป็นความผิดเล็กน้อยมิใช่ความผิดร้ายแรง หากมีศาลจรรยาก็จะสามารถพิพากษาให้แล้วเสร็จได้ในเวลาอันรวดเร็ว และในการบริหารหรือจัดการศาลจรรยาควรจะเป็นในทิศทางเช่นเดียวกับศาลอาญาและศาลแขวง ขึ้นอยู่กับศาลยุติธรรมอาจมีองค์คณะเหมือนศาลคดีเด็กและเยาวชน เช่น แต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิเป็นคณะตุลาการ ช่วยพิจารณาคดีและไกล่เกลี่ยข้อพิพาทและให้ตำรวจเป็นผู้ว่าคดีโดยไม่ต้องให้พนักงานอัยการเป็นผู้ฟ้องคดีแต่เฉพาะคดีที่มีอาญาโทษอยู่ในอำนาจศาลแขวง และเห็นควรตั้งคณะทำงานเพื่อกำหนดบทบาทและอำนาจหน้าที่ของศาลจรรยาให้ชัดเจน และกำหนดให้ชัดเจนว่าความผิดใดควรขึ้นศาลจรรยา กระบวนการพิจารณาจะต้องเป็นไปด้วยความรวดเร็วและให้จัดหน่วยที่ตั้งไว้กับกองบังคับการของแต่ละกองบังคับการ และกองบัญชาการตำรวจนครบาลด้วย จะได้จุดปรับที่ครอบคลุมในพื้นที่ และจัดเวรผู้ที่มีอำนาจเปรียบเทียบ และสามารถปรับได้ตลอด 24 ชั่วโมง ให้จัดเวรเหมือนเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อให้สามารถให้บริการแก่ประชาชนได้สะดวกขึ้นกรณีผู้ที่ต้องการเสียค่าปรับเลย

7. ผู้ให้ข้อมูล : พล.ต.ต. เมธี กุศลสร้าง รองผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาค 1

ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายและการดำเนินคดีจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

ในฐานะที่เป็นผู้ปฏิบัติงานในสายงานจราจรที่มีอำนาจหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมาย สิ่งที่เป็นปัญหาสำคัญในปัจจุบัน ประกอบด้วย

1. ปัญหาที่ตัวกฎหมายเอง ไม่มีความรุนแรงเพียงพอที่จะทำให้ผู้ที่กระทำความผิดเกิดความเกรงกลัว ส่งผลให้การบังคับใช้ไม่สมตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย ที่ต้องการให้เคารพและมีวินัยด้านการจราจร เพื่อมิให้เกิดปัญหาการจราจร และ/หรือ เป็นการช่วยลดอุบัติเหตุ/อุบัติเหตุทางถนน และตัวผู้บังคับใช้กฎหมายเองมองว่าเป็นโทษเพียงเล็กน้อย จึงไม่ใส่ใจในการบังคับใช้กฎหมาย

2. อำนาจของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับกฎหมายจราจร มิใช่มีเพียงแค่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรแต่เพียงอย่างเดียว หากแต่ยังมีกรมขนส่งทางบก แขวงทางหลวงฯ ด้วย ซึ่งในการปฏิบัติงานในบางครั้ง มีความจำเป็นที่จะต้องประสานงานร่วมกัน เนื่องจากปัญหาบางประการเกิดจากการที่ผู้มีอำนาจตามกฎหมายใช้กฎหมายคนละฉบับ จนเกิดปัญหาความขัดแย้งในการปฏิบัติงาน และการอาศัยอำนาจตามกฎหมายบางฉบับยังส่งผลให้กระตุ่นการเกิดการกระทำความผิดตามกฎหมายอีกด้วย

3. ในการดำเนินคดีจราจร บางข้อหา/ฐานความผิด ไม่สามารถยอมความในชั้นสอบสวนได้ ส่งผลให้ต้องนำคดีความขึ้นสู่ศาล ซึ่งใช้เวลายาวนาน จึงเห็นควรปรับเปลี่ยนคดีความที่เป็นความผิดเกี่ยวกับความประมาทให้สามารถยอมความได้ในชั้นสอบสวน

ความจำเป็นในการจัดตั้งศาลจรรยาในเขตกรุงเทพมหานคร

เนื่องจากกรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวงของประเทศ ปริมาณคดีจำนวนมาก ในฐานะเป็นผู้บังคับใช้กฎหมายเห็นว่า หากสามารถจัดตั้งศาลจรรยาในเขตกรุงเทพมหานครได้จะสามารถอำนวยความสะดวกได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เนื่องจากในกรุงเทพมหานครมีจำนวนคดีความต่าง ๆ จำนวนมาก ส่งผลให้การพิจารณาคดีเกิดความล่าช้า อีกทั้งคดีจรรยา เป็นคดีที่มีคู่กรณีอาจจะ 2 ฝ่าย หรือผู้ที่ได้รับผลกระทบซึ่งเป็นบุคคลภายนอกเป็นฝ่ายที่ 3 หากการดำเนินคดีเป็นไปด้วยความล่าช้า อาจส่งผลกระทบต่อผู้ที่ทรัพย์สินเสียหาย บาดเจ็บ หรือเสียชีวิตได้ ตลอดจนผู้ที่ได้รับผลกระทบต่อการสูญเสียอีกด้วย

แนวทางการจัดตั้งศาลจรรยา

การจัดตั้งและรูปแบบ

เห็นว่า ควรดำเนินการในลักษณะเดียวกับศาลอาญาคือมี 3 ศาล หากแต่ในการพิจารณาตัดสินนอกจากจะดำเนินการลงโทษทางอาญาแล้ว ยังสามารถดำเนินการได้ในส่วนของทางแพ่งด้วย โดยใช้หลักเกณฑ์/วิธีการในวิธีพิจารณาความอาญามาใช้โดยอนุโลม

ประเภทคดีที่อยู่ในอำนาจของศาลจรรยา

ในการพิจารณาคดีเพื่อจัดประเภทคดีที่อยู่ในอำนาจศาลจรรยา ควรพิจารณาโดยใช้ฐานความผิดตามพระราชบัญญัติที่เกี่ยวข้องมาดำเนินการ เช่น พระราชบัญญัติจรรยา พระราชบัญญัติขนส่ง เป็นต้น ในกรณีที่เป็นการผิดผิดกฎหมายหลายบท เห็นควรให้พิจารณาว่าความผิดมูลเหตุที่เกิดขึ้น มีสาเหตุมาจากสาเหตุใด ซึ่งสาเหตุดังกล่าวเป็นที่มาของความผิดจรรยา หรือไม่ หากใช้ก็ขึ้นศาลจรรยา

อำนาจของเจ้าพนักงานในการเปรียบเทียบปรับ

ให้เจ้าพนักงานในการเปรียบเทียบปรับเป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยกฎหมายที่เกี่ยวข้องเช่นเดิม

วิธีพิจารณาคดีจรรยา

ใช้หลักเกณฑ์/วิธีการ ตาม วิธีพิจารณาความอาญาใช้โดยอนุโลม แต่อาจปรับระดับความเข้มข้นของวิธีการลงเล็กน้อย

คุณสมบัติของผู้พิพากษา

ในคดีจรรยา ผู้ที่จะมาพิจารณาคดี ควรเป็นผู้ที่มีความรู้ความสามารถในเชิงปฏิบัติการด้วย มิใช่ที่จะยึดแนวทางตามตัวบทเพียงอย่างเดียว เนื่องจากคดีจรรยา หากพิจารณาตามตัวบทโดยไม่พิจารณาพยานหลักฐาน หรือไม่มีความรู้เชิงปฏิบัติการ อาจส่งผลกระทบต่อการอำนวยความสะดวกยุติธรรมได้

การจัดตั้งศาลจรรยาจะมีผลต่อการสร้างความเป็นธรรมในสังคม การเพิ่มวินัยจรรยาของประชาชน ลดปัญหาการคอร์รัปชัน และเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจรรยาได้อย่างไร

การจัดตั้งศาลจรรยาจะมีผลต่อการสร้างความเป็นธรรมในสังคม การเพิ่มวินัยจรรยาของประชาชนลดปัญหาการคอร์รัปชัน หรือไม่นั้น มีได้อยู่ที่คำว่า “ศาลจรรยา” หากแต่การที่จะสร้างความเป็นธรรมขึ้นในสังคมและเพิ่มวินัยจรรยาลดปัญหาการคอร์รัปชัน อยู่ที่กระบวนการยุติธรรมทุกระดับทั้งตำรวจ อัยการและศาล และตัวบทกฎหมายที่ไม่มีบทลงโทษที่เหมาะสม หรือนำเกรงกลัวพอจนทำให้ประชาชนไม่ใส่ใจในการปฏิบัติตาม หากสามารถสร้างบทลงโทษที่มีความรุนแรงจนเกิดความเกรงกลัว หรือเกิดการเรียนรู้ในการถูกลงโทษ ก็จะสามารถช่วยเพิ่มวินัยและประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายได้

8. ผู้ให้ข้อมูล : พ.ต.อ. ทินกร วัฒนธำมั่งคั่ง รองผู้บังคับการตำรวจจราจร

ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายและการดำเนินคดีจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

ปัจจุบันมีการเพิ่มจำนวนยานพาหนะในกรุงเทพฯ เป็นจำนวนมากและในอัตราที่รวดเร็ว ไม่สัมพันธ์กับการเพิ่มพื้นที่ถนนที่ใช้ในการจราจร ประกอบกับผู้ขับขี่ขาดระเบียบวินัยในการเคารพกฎหมาย จึงเป็นเหตุให้มีการกระทำความผิดกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรเป็นจำนวนมาก ซึ่งหน่วยงานของรัฐและเจ้าหน้าที่ของรัฐที่มีหน้าที่บังคับใช้กฎหมายไม่สามารถที่จะรักษาการให้เป็นไปตามกฎหมายหรือควบคุมให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ เป็นเหตุให้มีผู้ละเมิดกฎหมายจำนวนมากและเกิดปัญหาการจราจรติดขัด ตลอดจนเกิดความเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนและรัฐ ในปีหนึ่งๆ เป็นจำนวนมหาศาล โดยเฉพาะกรุงเทพมหานครมีสถิติการจับกุมผู้กระทำความผิดจำนวนมาก รวมทั้งสถิติอุบัติเหตุทางจราจรก็มีจำนวนมากด้วย ซึ่งองค์การอนามัยโลกมีรายงานสถานะประเทศ 2013 ว่าไทยมีอัตราส่วนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับ 3 ของโลก และเป็นอันดับที่ 1 ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ นอกจากนั้นการดำเนินคดีและการพิจารณาคดีจราจรนั้นแตกต่างจากคดีอาญาโดยทั่วไปคือ เป็นเรื่องของการกระทำความผิดโดยประมาทและเป็นคดีที่เกี่ยวข้องกับคดีแพ่งโดยตรง ส่วนคดีอาญาเป็นเรื่องของการกระทำโดยเจตนา ดังนั้น เพื่อแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับการจราจรตั้งแต่การบังคับใช้กฎหมาย การดำเนินคดีจราจร การลงโทษผู้กระทำความผิดคดีจราจร จึงเห็นควรพิจารณาปรับปรุงหน่วยงานของรัฐ และระบบการดำเนินคดีจราจรให้เป็นไปโดยสะดวก รวดเร็ว ประหยัด และสร้างความเป็นธรรมแก่คู่กรณี โดยการจัดตั้งศาลจราจรขึ้น ทั้งนี้ ควรนำวิธีพิจารณาระบบงานของศาลแขวงมาเป็นแนวทางในการดำเนินการ

ความจำเป็นในการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

- 1) เพื่อให้มีองค์กรและกระบวนการที่จะแก้ปัญหาการกระทำความผิดกฎหมายจราจรที่ได้ผลและทำให้การกระทำความผิดลดลง

- 2) เป็นการแก้ไขปัญหาการจราจรที่ไม่เป็นระเบียบ ลดการละเมิดกฎหมายจราจรที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ เกิดความเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สิน
- 3) ขจัดปัญหาเกี่ยวกับการเปรียบเทียบปรับของพนักงานสอบสวน โดยเฉพาะการใช้ดุลยพินิจในการเปรียบเทียบปรับที่เป็นสาเหตุให้เกิดข้อโต้แย้งของผู้กระทำความผิด ทำให้ผู้กระทำความผิดได้รับโทษที่เหมาะสมกับความผิดยิ่งขึ้น
- 4) มีหน่วยงานที่เก็บข้อมูลและรวบรวมสถิติการกระทำความผิดประเภทต่างๆ ในด้านการจราจร เพื่อประโยชน์ในการวิจัย วางแผน แก้ไข ปรับปรุง และกำหนดมาตรการในการปฏิบัติ

แนวทางการจัดตั้งศาลจราจร

การจัดตั้งและรูปแบบ

1) ดำเนินการจัดตั้งศาลจราจรขึ้นเป็นพิเศษ โดยเป็นศาลชั้นต้นของสำนักงานศาลยุติธรรม และมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีความผิดต่อกฎหมายจราจร กฎหมายเกี่ยวกับรถยนต์และการขนส่งทางบก โดยต้องตราเป็นพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลจราจรและวิธีพิจารณาคดีจราจรขึ้น

2) ในระยะเริ่มแรกดำเนินการโดยศาลยุติธรรมที่มีอยู่ในลักษณะเป็นการทดลองงานก่อน โดยไม่จำเป็นต้องตราเป็นพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลจราจรและวิธีพิจารณาคดีจราจรขึ้นเป็นพิเศษ

3) ศาลยุติธรรมที่สมควรให้เป็นศาลดำเนินการนั้น เนื่องจากจุดประสงค์ของการจัดตั้งศาลจราจรดำริที่จะจัดตั้งขึ้นเพื่อแก้ไขปัญหาความผิดเกี่ยวกับการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครก่อน จึงสมควรให้ศาลแขวงในกรุงเทพมหานครทุกศาลที่มีอยู่ในปัจจุบัน ได้แก่ ศาลแขวงพระนครเหนือ ศาลแขวงพระนครใต้ และศาลแขวงธนบุรี และที่จะตั้งขึ้นในอนาคต รวมทั้งสาขาของศาลแขวงนั้นๆ รับผิดชอบดำเนินการในเขตอำนาจของตน เนื่องจากคดีความผิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจรส่วนใหญ่อยู่ในอำนาจของศาลแขวงที่จะพิจารณาพิพากษาได้อยู่แล้ว

4) สำหรับการดำเนินงานโดยศาลแขวงนี้ อาจให้ผู้พิพากษาหัวหน้าศาลแขวงแต่ละแห่งเป็นผู้กำหนดการนั่งพิจารณาคดีความผิดต่อกฎหมายจราจรขึ้น ณ สถานที่อื่นนอกจากที่ทำการศาลแขวงในวันทำงานหรือในวันหยุดงาน และในเวลาใดๆ ที่เห็นสมควร ทั้งนี้ โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 35 แห่ง ป.วิ.แพ่ง ประกอบกับ มาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวงมาบังคับใช้ ทำนองเดียวกับการเปิดศาลอาญาขึ้นพิจารณาคำร้องขอฝากขังผู้ต้องหา ณ ที่ทำการเรือนจำพิเศษกรุงเทพมหานคร โดยถือว่าเป็นการจำเป็นตามที่กฎหมายให้อำนาจไว้ เพราะไม่อาจนั่งพิจารณาคดีความผิดต่อกฎหมายจราจร ณ ที่ทำการของศาลแขวงที่มีอยู่ เพื่อให้การพิจารณาเป็นไปโดยรวดเร็วได้

5) การดำเนินการพิจารณาคดีความผิดต่อกฎหมายจราจร โดยวิธีดังกล่าวตามข้อ 4) อาจดำเนินการได้ง่ายกว่าและประหยัดกว่าในกรณีที่ดำเนินการไม่ได้ผลตามที่ประสงค์ก็อาจยุบเลิกได้โดยง่ายเพียงแต่ยกเลิกคำสั่งเท่านั้น

ประเภทคดีที่อยู่ในอำนาจของศาลจราจร

1) ศาลจราจร หมายถึง ศาลจราจรกลาง (คดีที่มีอัตราโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี ปรับไม่เกิน 60,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ซึ่งอยู่ในอำนาจของศาลแขวง) หรือ ศาลจราจรจังหวัด (คดีที่มีอัตราโทษเกินกว่าจำคุกเกิน 3 ปี ปรับเกิน 60,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ)

2) คดีจราจร หมายถึง คดีที่อยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลจราจร

3) ผู้ว่าคดีจราจร หมายถึง พนักงานอัยการ ประจำศาลแขวงจราจรกลาง

4) ศาลจราจรกลางมีเขตอำนาจตลอดกรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ สมุทรสาคร นครปฐม นนทบุรี ปทุมธานี แต่บรรดาคดีที่เกิดขึ้นนอกเขตอำนาจของศาลจราจรกลาง จะยื่นฟ้องต่อศาลจราจรกลางก็ได้ ทั้งนี้ ให้อยู่ในดุลยพินิจของศาลจราจรกลาง

5) ศาลจราจรมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดี ดังต่อไปนี้

- คดีที่มีข้อหาว่ากระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก
- คดีที่มีข้อหาว่ากระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์
- คดีที่มีข้อหาว่ากระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก
- คดีที่มีกฎหมายบัญญัติให้อยู่ในอำนาจศาลจราจรทั้งปวงที่ไม่อยู่ในอำนาจที่

เจ้าพนักงานว่าด้วยกฎหมายนั้น จะมีอำนาจเปรียบเทียบปรับได้

(ในกรณีที่มีปัญหาว่าคดีใดจะอยู่ในเขตอำนาจของศาลจราจรหรือศาลยุติธรรมอื่น ให้ประธานศาลฎีกาเป็นผู้วินิจฉัยชี้ขาด)

อำนาจของเจ้าพนักงานในการเปรียบเทียบปรับ

1) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522

มาตรา 145 (วรรคหนึ่ง) บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ นอกจากความผิดที่กำหนดโทษไว้ในมาตรา 157/1 มาตรา 159 มาตรา 160 มาตรา 160 ทวิ และมาตรา 160 ตริ ให้พนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจทำการสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามีอำนาจเปรียบเทียบหรือว่ากล่าวตักเตือนได้

ดังนั้น อำนาจในการเปรียบเทียบปรับจึงเป็นอำนาจโดยเฉพาะของพนักงานสอบสวนเท่านั้น ซึ่งเป็นอำนาจการสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาสามารถเปรียบเทียบปรับหรือว่ากล่าวตักเตือนในบรรดาความผิดตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ ทุกคดี (ยกเว้นคดีความผิดที่กำหนดโทษไว้ในมาตรา 145)

เมื่อพนักงานสอบสวนทำการเปรียบเทียบปรับและผู้กระทำความผิดได้ชำระค่าปรับเสร็จสิ้นแล้วคดีเป็นอันเลิกกับตามมาตรา 37 แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

2) ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

มาตรา 37 คดีอาญาเลิกกันได้ดังต่อไปนี้

(1) ในคดีที่มีโทษปรับสถานเดียว เมื่อผู้กระทำความผิดยินยอมเสียค่าปรับในอัตราอย่างสูงสำหรับความผิดนั้นแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ก่อนศาลพิจารณา

(2) ในคดีความผิดที่เป็นลหุโทษ หรือความผิดที่มีอัตราโทษไม่สูงกว่าความผิด ลหุโทษหรือคดีอื่นที่มีโทษปรับสถานเดียวอย่างสูงไม่เกิน 1 หมีน หรือความผิดต่อกฎหมาย เกี่ยวกับภาษีอากรซึ่งมีโทษปรับอย่างสูงไม่เกิน 1 หมีนบาท เมื่อผู้ต้องหาชำระค่าปรับตามที่พนักงานสอบสวนได้เปรียบเทียบแล้ว

(3) ในคดีความผิดที่เป็นลหุโทษหรือความผิดที่มีอัตราโทษไม่สูงกว่าความผิด ลหุโทษหรือคดีที่มีโทษปรับสถานเดียวอย่างสูงไม่เกิน 1 หมีนบาท ซึ่งเกิดในกรุงเทพมหานคร เมื่อผู้ต้องหาชำระค่าปรับตามที่นายตำรวจประจำท้องที่ตั้งแต่ตำแหน่งสารวัตรขึ้นไป หรือนายตำรวจชั้นสัญญาบัตรผู้ทำการในตำแหน่งนั้นๆ ได้เปรียบเทียบแล้ว

(4) ในคดีซึ่งเปรียบเทียบได้ตามกฎหมายอื่น เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามค่าเปรียบเทียบของพนักงานเจ้าหน้าที่แล้ว

วิธีพิจารณาคดีจราจร

1) การส่งคำคู่ความหรือเอกสารอื่นใดไปยังคู่ความในคดีจราจรให้กระทำโดยเจ้าพนักงานศาล หรือศาลจราจรจะกำหนดให้ส่งทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับหรือโดยวิธีอื่นก็ได้

2) ในกรณีมีเหตุผลสมควร ศาลจราจรอาจสั่งให้มีการดำเนินกระบวนการพิจารณา ณ สถานที่ที่มูลคดีเกิดขึ้นหรือสถานที่อื่นก็ได้

3) ศาลจราจรอาจขอให้ผู้ทรงคุณวุฒิหรือผู้เชี่ยวชาญ ผู้ชำนาญการ มาให้ความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาคดีก็ได้

4) ให้นำบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาบังคับใช้แก่การดำเนินการพิจารณาในศาลจราจรโดยอนุโลม (เท่าที่ไม่ขัดหรือแย้ง)

5) คำฟ้องศาลจราจร ให้เสนอต่อศาลจราจรที่มูลคดีเกิดขึ้นในเขตอำนาจของศาลจราจรนั้น

6) ในคดีที่มีอัตราโทษจำคุกอย่างสูงไม่เกิน 6 เดือน หรือ ปรับไม่เกิน 5,000 บาท หรือ ทั้งจำทั้งปรับ ผู้ว่าคดีจราจรอาจมาแถลงข้อหาด้วยวาจาต่อหน้าศาลก็ได้

7) เมื่อศาลจราจรรับคดีไว้พิจารณาแล้ว ถ้าจำเลยไม่ได้มาศาลในเวลาที่ยื่นคำฟ้อง ให้ศาลจราจรหมายเรียกจำเลยมาให้การ ถ้าจำเลยให้การรับสารภาพให้ศาลทำคำพิพากษาอ่านวันนั้น ถ้าจำเลยให้การปฏิเสธให้ศาลกำหนดวันเวลาในการพิจารณาคดีโดยเร็ว

8) ในคดีจราจร ห้ามไม่ให้ซึ่งจำเลยในระหว่างพิจารณา เว้นแต่มีเหตุขัดแย้งว่าจำเลยจะหลบหนี (แต่ศาลจะปล่อยตัวชั่วคราวโดยมีประกันหรือไม่ก็ได้)

9) เพื่อให้การพิจารณาเป็นไปโดยไม่ชักช้า ศาลมีอำนาจพิจารณาและสืบพยานรวมทั้งมีคำพิพากษาลับหลังจำเลยได้ และให้ศาลทำการพิจารณาและมีคำพิพากษาหรือคำสั่งให้เสร็จภายใน 7 วัน

10) ในคดีที่มีอัตราโทษสูงกว่า จำคุกอย่างสูงไม่เกิน 6 เดือน หรือ ปรับไม่เกิน 5,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ให้ศาลทำการพิจารณาและมีคำพิพากษาหรือคำสั่งให้เสร็จภายใน 1 เดือน

11) คำพิพากษาของศาลจรรยาให้ทำเป็นหนังสือและต้องกล่าวหรือแสดงข้อเท็จจริงที่ฟังได้โดยสรุปและคำวินิจฉัยในประเด็นแห่งคดีพร้อมด้วยเหตุผลแห่งคำวินิจฉัยนั้น

12) คำพิพากษาหรือคำสั่งของศาลจรรยาให้อุทธรณ์ได้เฉพาะในข้อกฎหมายไปยังศาลฎีกาภายใน 30 วัน นับแต่วันที่จำเลยได้ฟังหรือถือว่าได้ฟังคำพิพากษาหรือคำสั่งนั้น โดยการอุทธรณ์ให้ทำเป็นหนังสือยื่นต่อศาลจรรยาซึ่งมีคำพิพากษาหรือคำสั่ง (การยื่นอุทธรณ์ไม่เป็นการทุเลาการบังคับตามคำพิพากษาหรือคำสั่งของศาล) และให้ประธานศาลฎีกาจัดตั้งศาลฎีกาแผนกคดีจรรยาขึ้น

13) ให้มีการไต่ถามคดีจรรยาในชั้นก่อนการพิจารณาของศาลได้

คุณสมบัติของผู้พิพากษา

1) ผู้พิพากษาศาลจรรยาจะได้ทรงโปรดเกล้าฯ แต่งตั้งจากข้าราชการตุลาการตามกฎหมายว่าด้วยระเบียบข้าราชการฝ่ายตุลาการ

2) ในศาลจรรยากลาง ให้มีอธิบดีผู้พิพากษาศาลจรรยากลาง 1 คน และ รองอธิบดีผู้พิพากษาศาลจรรยากลางตามความจำเป็น

3) ในศาลจรรยาจังหวัด ให้มีผู้พิพากษาหัวหน้าศาลจรรยาจังหวัดละ 1 คน

4) การนั่งพิจารณาพิพากษาจะต้องมีผู้พิพากษาอย่างต่ำ 2 คน จึงจะเป็นองค์คณะ

การจัดตั้งศาลจรรยาจะมีผลต่อการสร้างความเป็นธรรมในสังคม การเพิ่มวินัยจรรยาของประชาชน ลดปัญหาการคอร์รัปชัน และเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจรรยาได้อย่างไร

1) สังคมจะได้รับความเป็นธรรมมากขึ้น โดยศาลจะทำหน้าที่เป็นผู้ตรวจสอบการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยา รวมทั้งยังป้องกันปัญหาการทุจริตคอร์รัปชันและประพฤติมิชอบ

2) ปัญหาการจรรยาส่วนหนึ่งคือ ในการดำเนินการกับผู้กระทำความผิดกฎหมาย เมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจออกใบสั่งให้ผู้กระทำความผิดไปชำระค่าปรับ แต่ผู้กระทำความผิดเพิกเฉยไม่ยอมไปชำระค่าปรับอันแสดงถึงความไม่เกรงกลัวและความไม่ศักดิ์สิทธิ์ของกฎหมาย เมื่อมีศาลจรรยาเพื่อพิจารณาคดีเป็นการเฉพาะย่อมสามารถพิจารณาคดีจรรยาหรือสามารถดำเนินคดีในปริมาณมาก ๆ ซึ่งส่งผลต่อการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพด้วย

3) จากการตรวจสอบสถิติอุบัติเหตุในกรุงเทพมหานครมีจำนวนมากขึ้นตามลำดับ และจากสถิติการออกใบสั่งกับปริมาณผู้มาชำระค่าปรับในแต่ละปี เมื่อมีศาลจรรยาเป็นการเฉพาะทำให้การดำเนินคดีมีความรวดเร็ว และทำให้การบังคับกฎหมายมีประสิทธิภาพมากขึ้นประชาชนผู้กระทำความผิดจะเกรงกลัว

การกระทำผิดกฎหมายจราจรมากขึ้น และทำให้ประชาชนมีวินัยจราจร ไม่ต้องเพิ่มเจ้าหน้าที่ของรัฐในการติดตามจับกุมผู้กระทำความผิดซึ่งอาจเป็นปัญหาที่ปลายเหตุ

4) การจัดตั้งศาลจราจรเพื่อสร้างความเป็นธรรมให้กับสังคม ผู้กระทำความผิดต้องรับโทษตามกฎหมายกำหนดไว้ เคารพกฎหมาย มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเด็ดขาด ย่อมส่งผลให้ผู้ขับขี่มีระเบียบวินัยในการขับขี่เพิ่มมากขึ้น และส่งผลให้อุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนนลดลง ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนเพิ่มมากขึ้น

5) ศาลจราจรที่ตั้งขึ้นจะมีส่วนในการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรได้กลับมาเป็นพลเมืองดี เช่นมาแล้วขับรถ เป็นต้น ทั้งนี้โดยถือว่าผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรไม่ได้อาชญากร แต่เป็นเพียงผู้รู้เท่าไม่ถึงการณ์ หรือทำโดยประมาทเท่านั้น ให้โอกาสแก้ไข บำเพ็ญประโยชน์ต่อสังคม เพื่อให้เกิดความสำนึกผิด

ข้อเสนอแนะอื่นๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย

กองบังคับการตำรวจจราจรได้จัดทำแผนผังกำหนดขั้นตอนการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจในส่วนของผู้ที่ตำรวจจราจรในกรณีที่มีการจัดตั้งศาลจราจรเพื่อเป็นแนวทางให้ผู้วิจัยได้พิจารณา

9. ผู้ให้ข้อมูล : พ.ต.ต. พิพัฒน์ ว่องเจริญพิชผล สว.จร. สน.จรเข้มน้อย

ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายและการดำเนินคดีจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการกระทำความผิดกฎหมายจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร มีเงื่อนไขประการสำคัญที่สามารถสรุปได้ 7 ประการ คือ

1) เงื่อนไขจากโครงสร้างพื้นฐานของสังคมที่ไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย

เนื่องจากในกรุงเทพมหานครเป็นเมืองที่เจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว ประชากรเข้ามาพักอาศัย และทำงานเป็นจำนวนมาก โดยขาดการจัดระเบียบอย่างเป็นระบบ ขาดจิตสำนึก การปลูกฝังให้เคารพกฎระเบียบกฎหมาย

2) เงื่อนไขจากการควบคุมทางสังคมไม่เคร่งครัด

เจ้าหน้าที่ตำรวจ ยังไม่ได้บังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง และต่อเนื่อง

3) เงื่อนไขจากการจัดองค์กรของหน่วยงาน

การจัดองค์กรของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวกับจราจร ขาดการบูรณาการร่วมกัน

4) เงื่อนไขจากการสร้างแรงจูงใจ

ไม่มีการสร้างแรงจูงใจ ในการใช้บังคับใช้กฎหมาย และขาดการประชาสัมพันธ์ การบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังและต่อเนื่อง

5) เงื่อนไขจากจำนวนบุคลากร วัสดุ อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ที่จำเป็น

บุคลากรขาดแคลน จำนวนน้อย วัสดุ อุปกรณ์ เครื่องมือ ในการใช้บังคับกฎหมายไม่เพียงพอ และทันสมัย

6) เงื่อนไขจากการบริหารงานจราจรของหัวหน้างานจราจร

หัวหน้างานจราจร รอง ผกก.จร ,สว.จร มีหลายปัจจัยในการบริหารงานจราจร จึงไม่สามารถบริหารจัดการได้เบ็ดเสร็จ เช่น เรื่องผู้บังคับบัญชา , กทม. เป็นต้น

7) เงื่อนไขจากตัวบทกฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจร

การปรับปรุงกฎหมาย การเพิ่มบทลงโทษ อัตราค่าปรับกรณีฝ่าฝืนกฎหมาย กฎระเบียบนั้น จะต้องสอดคล้องกับปัจจุบันมากที่สุด

ความจำเป็นในการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

เห็นควรให้มีการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร เนื่องจากจะทำให้ตำรวจบังคับใช้กฎหมายกับประชาชน และกฎระเบียบจะมีความชัดเจนได้มากขึ้น และมีมาตรฐานมากขึ้น

แนวทางการจัดตั้งศาลจราจร

การจัดตั้งและรูปแบบ

การจัดตั้งรูปแบบคล้ายการจัดตั้งศาลแขวง แต่แยกออกมาเฉพาะส่วนของจราจร

ประเภทคดีที่อยู่ในอำนาจของศาลจราจร

คดีที่เกี่ยวกับจราจรทุกคดีขึ้นอยู่กับอำนาจศาลจราจร

อำนาจของเจ้าพนักงานในการเปรียบเทียบปรับ

สามารถเปรียบเทียบปรับได้เบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว

วิธีพิจารณาคดีจราจร

เหมือนกับศาลแขวง แต่แยกเฉพาะคดีจราจร ออกมาเฉพาะส่วนของจราจรเท่านั้น

คุณสมบัติของผู้พิพากษา

ผู้พิพากษาทั่วไป ที่มีความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์ทางด้านการจราจร

การจัดตั้งศาลจราจรจะมีผลต่อการสร้างความเป็นธรรมในสังคม การเพิ่มวินัยจราจรของประชาชน ลดปัญหาการคอร์รัปชันและเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรได้อย่างไร

- การจัดตั้งศาลจราจรนั้นจะช่วยให้ตำรวจบังคับใช้กฎหมายกับประชาชน และกฎระเบียบจะมีความชัดเจนได้มากขึ้น

- สามารถบริหารจัดการได้เบ็ดเสร็จ สะดวก รวดเร็ว เป็นการลดขั้นตอนการปฏิบัติหน้าที่

- สามารถลดปัญหาการคอร์รัปชัน เพราะมีองค์กรอื่นเข้ามาตรวจสอบการปฏิบัติหน้าที่

- เป็นการเพิ่มวินัยจราจร เนื่องจากตำรวจบังคับใช้กฎหมายได้ชัดเจนและเข้มงวดมากขึ้น

ข้อเสนอแนะอื่นๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจร

ควรนำเอาเทคโนโลยีสมัยใหม่ไปประยุกต์ใช้ ในการบังคับใช้กฎหมายมากขึ้น จะได้เป็นมาตรฐาน โปร่งใส ตรวจสอบได้

10. ผู้ให้ข้อมูล : พ.ต.ต. ณัฐพงศ์ ชัยปฎิยุทธพงศ์ สวป. สน.ลาดพร้าว

ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายและการดำเนินคดีจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

1) ความไม่เท่าเทียมกันในการบังคับใช้กฎหมาย เช่น เมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรตั้งด่านกวดขันวินัยจราจร ในข้อหาต่างๆ เช่น ไม่พกพาใบอนุญาตขับขี่ ไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อนำตัวผู้กระทำความผิดมาเปรียบเทียบยังสถานีตำรวจหรือจุดเปรียบเทียบปรับนอกสถานที่ก็ตาม จะพบว่าผู้กระทำความผิดในข้อหาเดียวกัน แต่มักจะไม่ถูกปรับในจำนวนเงินที่เท่ากัน เนื่องจากกฎหมายกำหนดอัตราค่าปรับเป็นช่วง ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของพนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ เช่น ไม่เกิน 1,000 บาท เป็นต้น ทำให้ถูกมองจากประชาชน และผู้กระทำความผิดว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจเลือกปฏิบัติ

ความไม่เท่าเทียมกันในอีกประเด็นหนึ่งคือ ยังมีการใช้ระบบอุปถัมภ์ในการบังคับใช้กฎหมายจราจรอยู่ เพราะผู้ปฏิบัติอาจเห็นเป็นเรื่องความผิดเล็กน้อย อีกทั้งเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติอาจถูกกดดันจากผู้มีอิทธิพล ทำให้ไม่กล้าบังคับใช้กฎหมาย

2) ประเด็นเรื่องการบังคับใช้กฎหมายในกรณีที่เกิดการกระทำผิดแล้วออกใบสั่ง มีผู้กระทำความผิดเป็นจำนวนมาก ไม่เกรงกลัวต่อกฎหมาย ไม่ใส่ใจหรือสนใจที่จะไปรายงานตัวเสียค่าปรับตามใบสั่ง ส่งผลให้ไม่เกิดการบังคับใช้กฎหมายอย่างเต็มประสิทธิภาพ อีกทั้งยังทำให้รัฐสูญเสียรายได้ไปอีกเป็นจำนวนมาก แต่ในปัจจุบันก็ยังไม่มีความหมาย หรือข้อบังคับใดๆ มาอุดช่องว่างของปัญหานี้

ความจำเป็นในการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

จากปัญหาต่างๆ ที่ได้เสนอไปนั้น มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการจัดตั้งศาลจราจรในกรุงเทพมหานคร เนื่องจากในเขตกรุงเทพมหานครนั้น มีการกระทำความผิดกฎหมายด้านการจราจรเป็นจำนวนมาก อีกทั้ง การพิจารณาคดีในรูปแบบที่เป็นมาตรฐาน สามารถเป็นหลักประกันการอำนวยความยุติธรรมให้แก่ประชาชนได้ หรือ ประชาชนอาจมีความเชื่อถือในตัวกฎหมายและระบบพิจารณาคดีมากขึ้น เกรงกลัวต่อกฎหมายและบทลงโทษมากขึ้น อันจะส่งผลดีต่อการบังคับใช้กฎหมายและวินัยการจราจรของคนกรุงเทพมหานครให้ดียิ่งขึ้น รวมทั้งลดปัญหาความไม่เท่าเทียมกันในการบังคับใช้กฎหมายลง

แนวทางการจัดตั้งศาลจราจร

การจัดตั้งและรูปแบบ

เห็นควรจัดตั้งเป็นศาลจราจร เช่นเดียวกันกับศาลอาญา ใช้ระบบกล่าวหาในการพิจารณาคดี

ประเภทคดีที่อยู่ในอำนาจของศาลจราจร

คดีต่างๆที่มีความผิดตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจร เช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก ฯ , พระราชบัญญัติรถยนต์ ฯ , พระราชบัญญัติขนส่ง รวมทั้งคดีที่เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนต่างๆ

อำนาจของเจ้าพนักงานในการเปรียบเทียบปรับ

สามารถเปรียบเทียบปรับในคดีความผิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจรต่างๆ ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดรับสารภาพ และสมัครใจจะปรับตามอัตราที่กฎหมายกำหนด โดยจะสามารถเปรียบเทียบปรับได้เฉพาะข้อหาที่ไม่มีโทษจำคุกเท่านั้น

วิธีพิจารณาคดีจราจร

ใช้วิธีพิจารณาเทียบเคียงจากศาลอาญา

คุณสมบัติของผู้พิพากษา

ใช้คุณสมบัติของผู้พิพากษาเดิม โดยเพิ่มเติมให้จะต้องมีความรู้ ความเชี่ยวชาญระดับสูงในกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจร ทั้งหมด

การจัดตั้งศาลจราจรจะมีผลต่อการสร้างความเป็นธรรมในสังคม การเพิ่มวินัยจราจรของประชาชน ลดปัญหาการคอร์รัปชัน และเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรได้อย่างไร

มีความเป็นไปได้สูงว่า หากมีการจัดตั้งศาลจราจรแล้วนั้น อาจทำให้ประชาชนเกรงกลัวและมีวินัยการจราจรที่ดีขึ้น แต่ทั้งนี้ทั้งนั้นในเรื่องการคอร์รัปชันนั้นจะเกิดขึ้นได้ต้องอาศัยความซื่อสัตย์ ยุติธรรมของคนในกระบวนการพิจารณาคดีตั้งแต่เจ้าหน้าที่ชั้นจับกุมไปจนถึงชั้นผู้พิพากษา ซึ่งหากบุคลากรในกระบวนการไม่ได้มีการพัฒนาไปพร้อมกับระบบศาล ก็คงไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ของการจัดตั้งศาลจราจรได้ คงเป็นเพียงการแก้ไขปัญหแต่ภายนอกหรือแก้ปัญหาผิดจุดเท่านั้น

ข้อเสนอแนะอื่นๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจร

- ปรับบทลงโทษในความผิดทางการจราจรในข้อหาต่างๆให้มีความทันสมัยและน่าเกรงกลัวต่อการกระทำความผิดมากขึ้น

- ในการดำเนินคดีจราจรที่มีโทษจำคุก เห็นควรให้งดการรอลงอาญา แต่เปลี่ยนเป็นจำคุกในระยะสั้นแทน

11. ผู้ให้ข้อมูล : ร.ต.ต. ประสาท ทั้งทอง รอง สว.จร สน.ทุ่งมหาเมฆ

ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายและการดำเนินคดีจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

เนื่องจากในสถานการณ์ปัจจุบัน การจราจรในกรุงเทพมหานคร มีปัญหามากและเมื่อใช้รถใช้ถนนเป็นจำนวนมากและประชาชนส่วนใหญ่จะกระทำผิดกฎจราจรแบบไม่เกรงกลัวกฎหมาย และกฎจราจรก็ไม่เคร่งครัดเท่าที่ควร เพราะในประเทศไทยจะเป็นแบบเอื้อเฟื้อก็เลยทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนไม่ค่อยจะกลัวกฎหมาย ในการกระทำผิดก็จะทำแบบเคยชินกับความเป็นอยู่ทุกๆ วัน และเป็นปกตินิสัยของคนไทยส่วนใหญ่จะไม่ค่อยเห็นความสำคัญของกฎจราจรและจะมีผู้ฝ่าฝืนเป็นจำนวนมาก

ในการดำเนินคดีจราจรเห็นควรให้ทำโดยเด็ดขาดและสม่ำเสมอ ถ้าทำสม่ำเสมอและอัตราโทษปรับต้องมีความชัดเจนและอัตราโทษต้องส่งและเด็ดขาด เช่น อัตราโทษปรับอย่างต่ำ 400 บาท ก็ต้อง 400 บาท ถ้าน้อยกว่านั้นผู้กระทำผิดก็จะไม่กลัว

ถ้าอัตราโทษปรับเท่าไรก็ต้องเท่านี้ไม่มีการลดหย่อนจึงจะใช้บังคับกฎหมายได้ดี

ความจำเป็นในการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

การจัดตั้งศาลจราจรเห็นควรให้มีเพราะในกรุงเทพมหานครเป็นเมืองใหญ่และผู้ใช้รถใช้ถนนจะไม่เป็นระเบียบเรียบร้อยเท่าที่ควร และประชาชนส่วนใหญ่จะติดนิสัยอ้ายๆ และเห็นแก่ตัวและไม่ค่อยยอมรับความจริงที่เกิดขึ้น ทั้งๆ ที่ตัวเองรู้ว่าตัวเองผิดแต่ไม่ยอมรับความผิดของตนเองที่กระทำ และบางคนเห็นว่ากฎจราจรไม่สำคัญ และประชาชนส่วนใหญ่จะใช้อำนาจเงินมาเป็นตัวตั้งและมีผู้กระทำผิดเป็นจำนวนมากและเห็นว่าการกระทำผิดกฎจราจรเป็นความผิดที่ไม่รุนแรงจึงไม่ให้ความสำคัญกับกฎจราจร

แนวทางการจัดตั้งศาลจราจร

การจัดตั้งและรูปแบบ

1. ให้เป็นรูปแบบใช้เวลาในการขึ้นศาลและการเปรียบเทียบปรับในเวลาอันสั้นๆ ไม่ต้องยืดเยื้อและให้รู้ผลในเวลาไม่นาน และเมื่อขึ้นศาลแต่ละครั้งให้รู้ผลเลยภายในวันเดียว ว่าอัตราโทษจะสูงหรือน้อยก็แล้วแต่

2. อัตราโทษปรับจะต้องให้กับผู้พิพากษาและผู้ปฏิบัติปรับในอัตราปรับเต็มจำนวน

3. การจัดสรรเงินค่าปรับเห็นควรให้แบ่งตามส่วนที่ปรับ จะเป็นการลดการคอร์รัปชัน

ประเภทคดีที่อยู่ในอำนาจของศาลจราจร

ประเภทของคดีที่จะอยู่ในอำนาจของศาลจราจรก็เป็นจำพวก

1. ที่เสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สิน

2. และอัตราโทษที่ปรับในอัตราสูง

3. และความผิดที่เป็นความผิดที่มองเห็นไม่ชัดเจนหรือชัดเจนแต่ไม่ยอมรับความผิด
4. เป็นความผิดมีโทษทั้งทางอาญาและทางแพ่ง เช่น คดีเกี่ยวกับบรรณ คดีเกี่ยวกับการขับรถ (ประมาท) คดีเกี่ยวกับการขับรถแล้วเสพยาเสพติด (ดื่มสุรา)

อำนาจของเจ้าหน้าที่ในการเปรียบเทียบปรับ

อำนาจของเจ้าหน้าที่เปรียบเทียบปรับ เห็นควรให้อำนาจกับเจ้าหน้าที่ที่จะเปรียบเทียบปรับ นั้นจะปรับได้ในอัตราโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท เห็นควรให้ทำการเปรียบเทียบปรับได้ แต่ถ้าอัตราโทษมากกว่า 1,000 บาท เห็นควรให้ขึ้นศาลจราจร และผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับพระราชบัญญัติจราจรฯไม่ยอมรับการกระทำความผิด ก็เห็นควรให้ดำเนินการขึ้นศาลจราจร

วิธีพิจารณาดีจราจร

เห็นควรให้พิจารณาจากการกระทำว่าเป็นการกระทำโดยเจตนาหรือไม่ ส่วนใหญ่แล้วผู้ที่กระทำความผิดจราจรจะปฏิเสธว่าไม่ตั้งใจจะกระทำความผิด และมักจะบอกกับเจ้าหน้าที่ว่าไม่เห็น และกระทำมาเป็นประจำจนเคยชิน ก็เลยไม่รู้ว่าเป็นความผิด

คุณสมบัติของผู้พิพากษา

ต้องตรงไปตรงมา มีความรู้ด้านการจราจรมากพอสมควร ต้องเข้าใจในการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ และต้องตรวจสอบว่าอุปกรณ์ของแต่ละที่นั้นใช้ในการได้ดีหรือสมบูรณ์หรือไม่ ให้คอยสอบถามตามสถานที่ที่ดำเนินการในแต่ละพื้นที่

การจัดตั้งศาลจราจรจะมีผลต่อการสร้างความเป็นธรรมในสังคม การเพิ่มวินัยจราจรของประชาชน ลดปัญหาการคอร์รัปชัน และเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรได้อย่างไร

เห็นว่าจะแก้ไขปัญหาได้ดีมากๆ เพราะจะทำให้เป็นการตัดสินชี้ขาดของคนไทย สร้างความเป็นธรรมในสังคมได้มากขึ้น ประชาชนจะมีระเบียบวินัยมากขึ้น จะทำให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนมีความเกรงกลัวต่อการกระทำผิด อีกทั้งเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรได้มากขึ้น และจะทำให้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติทำหน้าที่ได้สะดวกและไม่หวาดระแวง ลดปัญหาการคอร์รัปชันได้อย่างเป็นรูปธรรม

ข้อเสนอแนะอื่นๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจร

- เห็นควรให้เพิ่มอุปกรณ์ในถนนให้มากพอสมควร สามารถที่จะผูกมัดผู้กระทำผิดได้ (กล้อง CCTV)
- ให้ปรับภูมิทัศน์ของแต่ละพื้นที่ให้สามารถกวาดขึ้นได้เต็มรูปแบบ
- อุปกรณ์ต่างๆ ต้องชัดเจนและตรงกัน
- ป้ายบังคับ ป้ายเตือนต้องชัดเจนและให้เป็นหลักฐานในการประกอบคดีได้

- ให้ทำป้ายประชาสัมพันธ์ให้มากและชัดเจนและในเวลาปฏิบัติให้ปฏิบัติจริงๆ และต่อเนื่องตลอดเวลา
- ส่วนใหญ่ผู้ปฏิบัติจะไม่พอเพียงที่จะบังคับใช้กฎหมายจราจร ยังน้อยไม่พอเพียงกับสภาพการจราจรในปัจจุบันที่มีอัตราผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นจำนวนมาก

12. ผู้ให้ข้อมูล : ร.ต.ท.ไพจิต ฐูปแก้ว รอง.สว.จร. สน.ทุ่งมหาเมฆ

ความเห็นเกี่ยวกับปัญหาการบังคับใช้กฎหมายและการดำเนินคดีจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

เมื่อผู้ขับขี่ยานพาหนะกระทำผิดเจ้าพนักงานจราจรออกใบสั่งให้ไปแล้ว แต่ผู้ขับขี่ไม่ยอมไปชำระค่าปรับภายในระยะเวลาที่กำหนดจะมีการใช้ใบสั่งที่เจ้าพนักงานออกให้นั้นไปเรื่อยๆ บางคนใช้จนใบอนุญาตขับขี่ยหมดอายุและไม่มีการไปชำระค่าปรับและก็เกิดปัญหาใหม่ขึ้นมาอีกคือ การที่ขับขี่โดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่

ความเห็นเกี่ยวกับความจำเป็นในการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

เพื่อให้การเคารพกฎหมายจราจรกันมากขึ้นกว่าในปัจจุบัน เพราะในปัจจุบันเมื่อมีการจับกุมผู้กระทำความผิดพระราชบัญญัติจราจรฯ ได้รับใบสั่งไปแล้วไม่ยอมมาชำระค่าปรับเป็นจำนวนมากแล้วยังไม่มีผลใดๆกับผู้กระทำความผิด เพราะสามารถต่อภาษี พ.ร.บ. หรือบางคนก็ไปทำใบอนุญาตขับขี่ใหม่ได้เลย

แนวทางจัดตั้งศาลจราจร

การจัดตั้งและรูปแบบ

- ควรจะจัดตั้งให้เบ็ดเสร็จในชั้นเดียวไม่จำเป็นต้องมีหลายศาลเหมือนการพิจารณาคดีอาญา และควรจะจัดตั้งให้ครอบคลุมเหมือนศาลแขวงจะได้ไม่ต้องเดินทางไปไกลจะทำให้ประชาชนได้รับความสะดวกสบาย

- การพิจารณาคดีความใช้ผู้พิพากษาให้น้อยคน แต่ควรจะมีการเอาผู้มีความรู้ความสามารถด้านอื่นๆ เช่น วิศวกรมยานยนต์, วิศวกรรมการก่อสร้าง มาใช้ประกอบการตัดสินคดีด้วย

ประเภทคดีที่อยู่ในอำนาจของศาลจราจร

- คดีที่ผู้ต้องหาได้กระทำความผิดเกี่ยวกับกฎหมายต่างๆ แล้วผู้ต้องหาไม่มีการปฏิเสธและประสงค์ที่จะต่อสู้คดีว่าตนไม่ได้กระทำความผิด

- คดีจราจรที่มีโทษทางอาญาอยู่ในตัวไม่ต้องนำไปฟ้องยังศาลแขวงเหมือนในปัจจุบันให้สามารถฟ้องศาลจราจรได้เลย

อำนาจของเจ้าพนักงานในการเปรียบเทียบปรับ

- ในปัจจุบันเจ้าพนักงานชั้นโรงพักก็มีอำนาจในการเปรียบเทียบปรับกันอยู่แล้ว แต่ปัญหาหลักในปัจจุบันคือผู้กระทำความผิดไม่ยอมมาชำระค่าปรับ และเมื่อทำเรื่องเสนอไปยังหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องนั้น กรมการขนส่งทางบกให้อายัดทะเบียน ไม่ให้ชำระภาษี (ต่อภาษีประจำปี) ก็ไม่ได้รับความร่วมมือเท่าที่ควรจะเป็น

- อยากให้มีการระบุให้ชัดเจนลงไปในตัวบทกฎหมายเลยว่าข้อหานี้ ปรับเป็นเงินเท่าใด จะต้องไม่มานั่งเถียงกันว่าที่นี้ปรับราคาถูก อีกที่ปรับราคาแพง

วิธีพิจารณาคดีจราจร

- สามารถพิจารณาคดีได้โดยรวดเร็ว และเป็นธรรมกับประชาชนไม่ต้องเสียเวลารอนานเหมือนคดีอาญาทั่วไป

- ให้ศาลมีอำนาจเรียกผู้เชี่ยวชาญด้านต่างๆ เช่น การขนส่ง, การก่อสร้างหรือวิศวกรรมต่างๆ มาร่วมพิจารณาคดีได้

- เมื่อศาลตัดสินแล้วก็ให้ถือว่าคดีนั้นๆ เสร็จสิ้นไปโดยไม่ต้องมีการต่อสู้คดีกันต่อไปอีก

คุณสมบัติของผู้พิพากษา

- ไม่จำเป็นต้องมีคุณสมบัติเหมือนกับผู้พิพากษาในคดีอาญาทั่วไป

- เป็นผู้ที่มีประสบการณ์และมีความรู้ความเข้าใจในด้านการจราจรเป็นอย่างดี

- สามารถประสานกับหน่วยงานด้านอื่นๆ ได้เป็นอย่างดี เพื่อขอความร่วมมือในการพิจารณาคดี

การจัดตั้งศาลจราจรจะมีผลต่อการสร้างความเป็นธรรมในสังคม การเพิ่มวินัยจราจรของประชาชน ลดปัญหาการคอร์รัปชัน และเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรได้อย่างไร

เห็นว่าการจัดตั้งศาลจราจรจะสามารถสร้างความเป็นธรรมให้กับประชาชนมากกว่า เพราะในปัจจุบันมีเทคโนโลยี (กล้องติดหนึ่รถ) อยู่มากมาย หากท่านไม่ได้กระทำความผิดกฎจราจรแล้วยังถูกเจ้าพนักงานจราจรจับกุมอยู่ ท่านก็สามารถยื่นหลักฐานต่อสู้คดีได้โดยง่ายขึ้นโดยลดขั้นตอนจากการไปฟ้องร้องกันที่ศาลปกติ (ศาลคดีอาญา) และจะทำให้เจ้าพนักงานจราจรที่ชอบคอร์รัปชันยัดข้อกล่าวหาให้ผู้ขับขี่เกรงกลัวว่าจะถูกฟ้องร้องได้รวดเร็วขึ้นอีกช่องทางหนึ่งด้วย

13. ผู้ให้ข้อมูล : รศ. ณรงค์ ใจหาญ คณบดี คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายและการดำเนินคดีจราจรในเขตกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน

- มีการตรวจจับและเปรียบเทียบปรับที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐาน

- ฐานความผิดยังไม่ชัดเจน บางกรณีมีการจับโดยที่ไม่ปรากฏในกฎหมายว่าเป็นความผิด

- มีการฝ่าฝืนกฎหมายมากและมีการเลือกปฏิบัติในการบังคับใช้สูง เนื่องจากบางรายมีอิทธิพล บางรายใช้การให้สินบนแทนการออกใบสั่ง
- จำนวนคดีที่เกิดขึ้นกับจำนวนคดีที่ถูกดำเนินคดีมีอัตราส่วนที่แตกต่างกันมาก เพราะขาดหลักฐานและมีการฝ่าฝืนมาก แต่เจ้าพนักงานน้อย
- มีการเรียกรับเงินมากกว่าที่ออกใบสั่งจริงจำนวนมาก

ความจำเป็นในการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

ไม่แน่ใจว่ามีความจำเป็นเพียงใด จึงขอให้ความเห็นเกี่ยวกับข้อดีและข้อจำกัด ดังนี้

ข้อดี

1) กระบวนการในการดำเนินคดีและปรับมีความชัดเจนและมีพื้นฐานของการวินิจฉัยโดยพิจารณาจากพยานหลักฐาน จึงเป็นหลักประกันว่าผู้ฝ่าฝืนและถูกลงโทษจะต้องได้รับความเป็นธรรมในการดำเนินคดี

2) ลดการใช้อำนาจโดยมิชอบ เพราะต้องมาที่ศาลก่อนลงโทษ

ข้อเสีย

1) เกิดความล่าช้า

2) ศาลจราจรจะมีงานหนัก เพราะต้องพิจารณาคดีจำนวนมาก เนื่องจากมีผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรจำนวนมาก

3) บุคลากรศาลไม่ควรพิจารณาคดีเล็กๆ น้อย ๆ ควรให้เจ้าหน้าที่ดำเนินการโดยใช้คำสั่งทางปกครองมากกว่า

แนวทางการจัดตั้งศาลจราจร

การจัดตั้งและรูปแบบ

ควรเป็นศาลที่ดำเนินคดีโดยรวบรัดเหมือนศาลแขวง ใช้พยานหลักฐานทางเทคโนโลยีเป็นหลักในการวินิจฉัย ดำเนินคดีรวดเร็วและใช้มาตรการปรับหรือให้ฝึกอบรมเป็นหลักแทนโทษจำคุก

ประเภทคดีที่อยู่ในอำนาจของศาลจราจร

ความผิดตามกฎหมายจราจร ความผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์ และประมวลกฎหมายอาญาที่คาบเกี่ยวกับกฎหมายจราจร ยกเว้นคดีที่โทษสูงต้องขึ้นศาลจังหวัด

อำนาจของเจ้าพนักงานในการเปรียบเทียบปรับ

ควรมี แต่ไม่ควรเกิน 5,000 บาท และเจ้าหน้าที่ต้องมีหลักฐานว่ามีการฝ่าฝืนจริงโดยอาศัยการบันทึกทางเทคโนโลยีสารสนเทศ

วิธีพิจารณาคดีจราจร

รวบรัด ศาลต้องค้นหาความจริงเอง เมื่อรับสารภาพแล้ว ลงโทษได้

คุณสมบัติของผู้พิพากษา

มีความรู้ทางกฎหมายจราจรและความรู้ทางเทคโนโลยี

การจัดตั้งศาลจราจรจะมีผลต่อการสร้างความเป็นธรรมในสังคม การเพิ่มวินัยจราจรของประชาชน ลดปัญหาการคอร์รัปชัน และเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรได้อย่างไร

- มีผลเพราะทำให้คดีที่เกิดขึ้นได้รับการพิจารณาภายใต้หลักประกันสิทธิและเสรีภาพเช่นเดียวกับคดีอื่นๆ
- ปัญหาการคอร์รัปชันลดน้อยลง ถ้าเปิดโอกาสให้มีการเปรียบเทียบปรับเฉพาะคดีเล็กๆ น้อยๆ
- ประชาชนมีความเกรงกลัวกฎจราจร ถ้าศาลบังคับโทษจริงจัง โดยเฉพาะให้อบรมกฎจราจร หากฝ่าฝืนมากกว่า 3 ครั้ง

ข้อเสนอแนะอื่นๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจร

- พัฒนาระบบการบันทึกการกระทำความผิด
- เพิ่มโทษปรับให้สูงขึ้น เหมือนของประเทศออสเตรเลีย ฮองกง กรณีฝ่าฝืนแล้วเป็นอันตรายแก่กายหรือทรัพย์สิน กรณีเมาแล้วขับ เป็นต้น
- พัฒนาความตระหนักของผู้ใช้รถใช้ถนนให้เคารพกติกา
- สร้างกลไกกระบวนการพิจารณาคดีจราจรให้รวดเร็วและมีการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพ

14. ผู้ให้ข้อมูล : อาจารย์นันทช กิจรนนันท์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายและการดำเนินคดีจราจรในเขตกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน

มีความเห็นว่า มีปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายและการดำเนินคดีที่ไม่สามารถข่มขู่ยับยั้งผู้กระทำความผิดได้ ผู้ขับขี่ไม่เกรงกลัวการบังคับใช้กฎหมาย มีกระทำความผิดซ้ำอย่างต่อเนื่อง ผู้ขับขี่ขาดวินัยจราจร ไม่เคารพกฎจราจร และมีคดีเกี่ยวกับกฎหมายจราจรเป็นจำนวนมากส่งผลให้การจราจรในกรุงเทพมหานครมีความติดขัดและมีอุบัติเหตุสูง

ความจำเป็นในการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

เห็นด้วย ที่ควรมีการจัดตั้งศาลจราจรเพื่อมีหน้าที่เฉพาะในการพิจารณาข้อพิพาทคดีจราจรและบังคับใช้กฎหมายจราจรโดยเฉพาะ โดยควรเริ่มที่กรุงเทพมหานครก่อน เพราะเป็นจังหวัดที่มีคดีเกี่ยวกับกฎหมายจราจรสูงและปริมาณการขับขี่รถยนต์หนาแน่น หากได้ผลดีค่อยขยายไปในจังหวัดอื่นๆ

แนวทางการจัดตั้งศาลจรรยา

ประเภทคดีที่อยู่ในอำนาจของศาลจรรยา

ประเภทคดีที่ควรอยู่ในอำนาจศาลจรรยา คือ คดีที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายพระราชบัญญัติจรรยาทางบก พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 รวมถึงกฎกระทรวง ข้อบังคับและประกาศของเจ้าพนักงานที่ออกโดยพระราชบัญญัติดังกล่าว และคดีแพ่งเกี่ยวเนื่องกับคดีอาญาดังกล่าวด้วย

อำนาจของเจ้าพนักงานในการเปรียบเทียบปรับ

ควรใช้รูปแบบเช่นเดียวกับประเทศสหรัฐอเมริกา คือ การเปรียบเทียบปรับเป็นอำนาจของศาลโดยเฉพาะ ตำรวจหรือพนักงานฝ่ายปกครองอื่นไม่มีอำนาจ อย่างไรก็ตาม ศาลอาจมีการจัดตั้งสำนักงานคดีจรรยาโดยมีผู้พิพากษาทำหน้าที่ในส่วนการเปรียบเทียบปรับโดยเฉพาะเพื่อให้เกิดความรวดเร็ว

วิธีพิจารณาคดีจรรยา

เมื่อมีการตั้งศาลจรรยาโดยเฉพาะแล้วไม่ควรนำรูปแบบวิธีพิจารณาแบบเดิมมาใช้ทั้งหมด แต่ควรใช้รูปแบบเฉพาะที่เน้นความรวดเร็วประหยัดและเป็นธรรมเป็นสำคัญ มีผู้ใกล้ชิดข้อพิพาท ลดขั้นตอนการสั่งฟ้องของอัยการ มีการจัดเวรให้ผู้พิพากษาสามารถเปรียบเทียบปรับได้อย่างรวดเร็ว เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายมีความแน่นอน รวดเร็วและเสมอภาคและอัตราโทษมีความเหมาะสม

คุณสมบัติของผู้พิพากษา

ผู้พิพากษาที่มีความรู้เชี่ยวชาญกฎหมายจรรยาอย่างแท้จริง โดยเฉพาะพระราชบัญญัติจรรยาทางบก พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 รวมถึงกฎกระทรวง ข้อบังคับและประกาศของเจ้าพนักงานที่ออกโดยพระราชบัญญัติดังกล่าว และคดีแพ่งเกี่ยวเนื่องกับคดีอาญาดังกล่าวด้วย

การจัดตั้งศาลจรรยาจะมีผลต่อการสร้างความเป็นธรรมในสังคม การเพิ่มวินัยจรรยาของประชาชน ลดปัญหาการคอร์รัปชัน และเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจรรยาได้อย่างไร

การจัดตั้งศาลจรรยาจะช่วยแบ่งเบาภารกิจของศาลอาญา ศาลแขวง โดยเน้นการลดขั้นตอน พิธีการทำให้การพิจารณาคดีเป็นไปอย่างรวดเร็ว ประหยัดและเป็นธรรม ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจรรยา โดยมีการจัดเก็บข้อมูลเกี่ยวกับผู้กระทำความผิด การกระทำความผิดซ้ำ โดยการพิจารณากระทำโดยผู้พิพากษาซึ่งมีเข้าใจกฎหมายจรรยาอย่างแท้จริงเพื่อให้การลงโทษเกิดความเป็นธรรม นอกจากนั้นเมื่อมีกระบวนการพิจารณาที่เปิดเผยและการเปรียบเทียบปรับเป็นอำนาจของศาลทำให้เกิดมาตรฐานเดียวและลดความรู้สึกว่าเจ้าหน้าที่รัฐรังแกและช่วยแก้ปัญหาการคอร์รัปชันได้

ข้อเสนอแนะอื่นๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจร

ควรมีโทษทางเลือก เช่น ในการส่งเข้าอบรมการขับขี่และกฎหมายจราจรที่ถูกต้องโดยให้ผู้กระทำความผิดเสียค่าใช้จ่ายเอง หรือผู้ที่มีประวัติกระทำความผิดอาจต้องเสียเบี้ยประกันภัยรถยนต์เพิ่มขึ้นกว่าบุคคลทั่วไป เป็นต้น

14. ผู้ให้ข้อมูล : อาจารย์เจนวิทย์ นวลแสง หัวหน้าภาควิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายและการดำเนินคดีจราจรในเขตกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน

ปัจจุบันการบังคับใช้กฎหมายจราจรในเขตกรุงเทพมหานครไร้ประสิทธิภาพอย่างยิ่ง ซึ่งสาเหตุของปัญหาอาจเกิดจาก

(1) เจ้าพนักงานย่อหย่อนในการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง ซึ่งเป็นเรื่องของจิตสำนึกและจริยธรรมของเจ้าพนักงาน

(2) จำนวนเจ้าพนักงานมีไม่เพียงพอ หากเทียบกับขนาดพื้นที่และปริมาณยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น กรณีนี้การเพิ่มจำนวนเจ้าพนักงานคงทำได้ยากเนื่องจากงบประมาณไม่เพียงพอ และการเพิ่มจำนวนเจ้าพนักงานแม้จะทำได้ก็ไม่อาจแก้ปัญหาในเรื่องของประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าพนักงาน ดังนั้นทางแก้ที่อาจเป็นไปได้คือการใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการปฏิบัติงาน

(3) เจ้าพนักงานอาศัยกฎหมายเป็นช่องทางในการแสวงหาประโยชน์ ซึ่งมีผลอย่างยิ่งต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร เนื่องจากผู้กระทำความผิดคดีจราจรมักจะใช้วิธีการหลีกเลี่ยงโทษปรับ ซึ่งมีอัตราค่อนข้างสูงด้วยการติดสินบนให้เจ้าพนักงานซึ่งใช้เงินจำนวนน้อยกว่าค่าปรับและสะดวกรวดเร็วกว่าการเดินทางไปจ่ายค่าปรับที่สถานีตำรวจ พฤติการณ์นี้ส่งผลให้ประชาชนขาดความเคารพยำเกรงต่อกฎหมาย และเป็นผลร้ายต่อการบังคับใช้กฎหมายอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

(4) กระบวนการบังคับใช้กฎหมายที่ให้อำนาจเจ้าพนักงานในการเปรียบเทียบปรับ อาจทำให้ประชาชนไม่ได้รับความเป็นธรรม

ความจำเป็นในการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

ศาลจราจรอาจไม่ใช่ทางแก้ปัญหของการบังคับใช้กฎหมายที่ตรงจุด เพราะการบังคับใช้กฎหมายจราจรเริ่มต้นที่เจ้าพนักงานจราจร ศาลจราจรจึงเป็นปลายทางของการบังคับใช้กฎหมายในกระบวนการยุติธรรม ดังนั้นความเห็นของผม ผมมองว่าศาลจราจรจะมีบทบาทในการพิจารณาคดีจราจรและให้ความเป็นธรรมแก่ประชาชนซึ่งเป็นหลักประกันในเรื่องของคามยุติธรรมเท่านั้น แต่การแก้ปัญหาความไร้ประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรควรต้องแก้ที่ต้นตอของปัญหาคือเจ้าพนักงานจราจรซึ่งเป็นผู้บังคับใช้กฎหมาย. ผมจึงเห็นว่าศาลจราจรยังไม่มีมีความจำเป็นมากนัก เนื่องจากศาลเองก็มีคดีล้นมือ การเอาคดีจราจรไปอยู่ในความรับผิดชอบของศาล ก็อาจเป็นการเพิ่มภาระให้แก่ศาลมากเกินไป แต่หากจะให้มืองค์กรอื่นเข้ามามีบทบาทร่วมกับเจ้าพนักงานจราจร เพื่อเสริมให้การ

บังคับใช้กฎหมายจรรยาบรรณมีประสิทธิภาพและเป็นธรรมยิ่งขึ้น ผมเห็นว่าควรให้อัยการเข้ามามีบทบาทมากกว่าศาล โดยอาจแก้กฎหมายให้อำนาจอัยการพิจารณาเห็นชอบการเปรียบเทียบปรับแทนการให้อำนาจเจ้าพนักงานจราจรฝ่ายเดียว

แนวทางการจัดตั้งศาลจราจร

ประเภทคดีที่อยู่ในอำนาจของศาลจราจร

คดีจราจรที่มีโทษปรับ และมีจำนวนค่าปรับค่อนข้างสูง

อำนาจของเจ้าพนักงานในการเปรียบเทียบปรับ

ลดบทบาทและอำนาจในการเปรียบเทียบปรับของเจ้าพนักงาน โดยให้ทำงานคู่ขนานกับองค์กรอื่น เช่น อัยการ เพื่อให้เกิดกระบวนการตรวจสอบการใช้ดุลพินิจว่าถูกต้องชอบธรรมก่อนลงโทษปรับ เพื่อเป็นหลักประกันด้านความยุติธรรมให้แก่ประชาชน

วิธีพิจารณาคดีจราจร

- กระบวนพิจารณาคดีต้องรวดเร็ว รอบคอบ และเป็นธรรม เพื่อไม่ให้มีผลกระทบต่อประชาชนและขณะเดียวกันความยุติธรรมต้องไม่สูญเสียไปด้วยเช่นกัน
- กระบวนพิจารณาคดีควรมีกฎหมายบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะแยกออกมาจากกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ซึ่งอาจบัญญัติเป็นกฎหมายวิธีพิจารณาคดีจราจร
- การพิจารณาคดีควรทำต่อหน้าจำเลย เพื่อให้จำเลยได้รับทราบข้อหา และมีสิทธิในการโต้แย้งคัดค้านและสู้คดีได้
- กระบวนพิจารณาคดีควรให้จบในศาลชั้นต้น

การจัดตั้งศาลจราจรจะมีผลต่อการสร้างความเป็นธรรมในสังคม การเพิ่มวินัยจราจรของประชาชน ลดปัญหาการคอร์รัปชัน และเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรได้อย่างไร

มองว่าศาลจราจรจะมีบทบาทในการอำนวยความยุติธรรมให้แก่ประชาชน ในแง่ของการตรวจสอบการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานจราจร และพิจารณาคดีว่าจำเลยกระทำความผิดจริงตามฟ้องหรือไม่ แต่ศาลจราจรไม่น่าจะมีบทบาทในการเพิ่มวินัยจราจรของประชาชนเท่าใดนัก เนื่องจากวินัยจราจรต้องเริ่มจากจิตสำนึกของประชาชนเอง และวินัยจราจรจะเกิดขึ้นได้ก็ด้วยการบังคับใช้กฎหมายที่เด็ดขาดของเจ้าพนักงานจราจร ศาลจราจรเป็นเพียงปลายทางในการให้ความยุติธรรม

ข้อเสนอแนะอื่นๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจร

การบังคับใช้กฎหมายจราจรให้เกิดประสิทธิภาพต้องแก้จาก

- (1) ตัวเจ้าพนักงานจราจร ต้องมีจิตสำนึกในการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์และรับผิดชอบในหน้าที่ของตน องค์กรที่รับผิดชอบจึงมีหน้าที่ในการสร้างจิตสำนึกนั้นให้แก่บุคลากรของตน

- (2) ควรมีมาตรการที่ได้เด็ดขาดและจริงจังในการลงโทษทางวินัยและในคดีอาญา กับเจ้าพนักงานจราจรที่กระทำผิดต่อตำแหน่งหน้าที่ โดยใช้กฎหมายจราจรไปแสวงหาประโยชน์
- (3) มีองค์กรอื่น เช่น อัยการ ทำหน้าที่ร่วมกับเจ้าพนักงานจราจรในการใช้ดุลพินิจเพื่อพิจารณาก่อนเปรียบเทียบปรับ ซึ่งจะเป็นคนและถ่วงดุลอำนาจของเจ้าพนักงานจราจร
- (4) การตั้งจุดตรวจวินัยจราจร ต้องมีความสม่ำเสมอและต่อเนื่อง เพื่อให้ประชาชนตระหนักถึงการกวดขันวินัยจราจร
- (5) ใช้เทคโนโลยีอื่นๆ มาช่วยเสริมการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจร

15. ผู้ให้ข้อมูล : ร.ต.อ. วิศิษฐ์ เจนนานนท์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม

ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายและการดำเนินคดีจราจรในเขตกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน

ตามความเข้าใจของผม การบังคับใช้กฎหมายจราจร น่าจะหมายถึง การดำเนินการใดๆ ของตำรวจจราจรเพื่อให้เป็นไปตามกฎหมายจราจร อันได้แก่ การว่ากล่าวตักเตือน การจับกุมโดยการออกใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจร และการยึดใบอนุญาตขับขี่ หรือไม่ยึดใบอนุญาตขับขี่ การใช้เครื่องบังคับล้อ แยกรถที่ถูกเครื่องบังคับล้อ และให้รวมถึงการที่พนักงานสอบสวนหรือตำรวจจราจรระดับชั้นสัญญาบัตรทำการเปรียบเทียบปรับผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร ส่วนในประเด็นปัญหาการบังคับใช้กฎหมายและการดำเนินคดีจราจรในเขตกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน ในฐานะที่เคยปฏิบัติงานเป็นพนักงานจราจรมาก่อน ผมเห็นว่า ตำรวจ เป็นส่วนหนึ่งของการแก้ไขปัญหารถจราจรที่ล้นหลาม กล่าวคือความบกพร่องในการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจจราจรนั้นมาจากสาเหตุหลายประการด้วยกัน เช่น เจ้าหน้าที่ขาดความรู้ความเข้าใจในกฎหมาย ไม่สามารถตีความกฎหมายได้ชัดเจนหรือใช้ดุลพินิจในคดีจราจรอย่างไม่ถูกต้อง แม่นยำในตัวบทกฎหมายจราจร ละเลยการปฏิบัติหน้าที่ มีความลำเอียงเลือกปฏิบัติ เรียกรับสินบน หรือมีการทุจริต คอร์รัปชันใช้อิทธิพลแสวงหาผลประโยชน์ อันทำให้เกิดข้อบกพร่องต่างๆ ตามมา ไม่ว่าจะเป็น การฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ใช้รถใช้ถนน หรือการเกิดปัญหาการจราจรติดขัด หากการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจจราจรมีประสิทธิภาพแล้ว ผู้ขับขี่รถก็ย่อมเกิดความเกรงกลัวต่อกฎหมาย ไม่กล้าละเลยกระทำความผิด ทำให้เกิดระเบียบวินัยในการใช้รถใช้ถนน และส่งผลต่อสภาพการจราจรที่ดีขึ้น

ความจำเป็นในการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

ในความเห็นผม ศาลจราจร มีความจำเป็นต้องจัดตั้งขึ้น เนื่องจากสภาพของสังคมไทยในปัจจุบัน เป็นสังคมที่มีลักษณะระบบอุปถัมภ์กัน ที่ไปเน้นกับการพึ่งผู้อื่นและการยึดมั่นในตัวบุคคล ซึ่งแนวความคิดนี้ยังคงมีอิทธิพลต่อระบบราชการของไทย มีข้าราชการจำนวนไม่น้อยโดยเฉพาะข้าราชการตำรวจ ต่างมีความรู้สึกว่าเป็นนายของประชาชน ทั้งๆที่แนวความคิดของระบบบริหารราชการสมัยใหม่นั้น ข้าราชการไม่ได้เป็นนายของประชาชน หากแต่เป็นผู้ให้บริการต่างๆ ของรัฐไปสู่

ประชาชน ภายใต้ขอบเขตแห่งอำนาจหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากรัฐ โดยข้าราชการจะได้รับเงินเดือนเป็นผลตอบแทนในการปฏิบัติงาน เงินเดือนเหล่านี้ก็ได้มาจากเงินภาษีอากรของประชาชน จากโครงสร้างทางสังคมไทยที่มีลักษณะรูปแบบของความสัมพันธ์ดังกล่าวจึงก่อให้เกิดการทุจริตคอร์รัปชันในวงราชการ ความสัมพันธ์แบบอุปถัมภ์จึงยังคงมีอยู่ เพียงแต่รูปแบบความสัมพันธ์ระหว่างผู้อุปถัมภ์และผู้อยู่ใต้อุปถัมภ์ที่มีอยู่เหมือนว่าจะแปรเปลี่ยนไปโดยเน้นค่านิยมในเรื่องของ “การให้” เพื่อ “แลกเปลี่ยน” เป็นหลัก ถ้าเรามองว่า คดีจรรยา เป็นความผิดที่ไม่ใช่อาชญากรรม เป็นเพียงพฤติกรรมที่ไม่มีความชั่วร้ายรุนแรง แต่ที่เป็นความผิดก็เพราะกฎหมายห้าม (mala prohibita) หรือเป็นความผิดเล็กน้อยๆ (misdemeanor) เช่น ความผิดลหุโทษที่สามารถเลิกคดีกันได้โดยการเปรียบเทียบปรับ หรือเป็นความผิดที่กระทำโดยประมาท หรือความผิดอันยอมความ ได้ อาจจะเรียกว่าเป็น การกระทำกึ่งอาชญากรรม (quasi-criminal) ก็ได้ แต่โดยสภาพความเป็นจริง คดีจรรยาเป็นช่องทางให้เกิดการคอร์รัปชันรับสินบนมากที่สุดเขตกรุงเทพมหานคร ทั้งเลือกการปฏิบัติ การใช้ดุลยพินิจในการจับ การตั้งเป้าหมายจับกุมเพื่อเอายอดส่วนแบ่งค่าปรับ การตั้งด่านเถื่อน ตามที่มีข่าวเป็นต้น ด้วยเหตุนี้ ผมจึงเห็นว่า มีความจำเป็นที่จะต้องจัดตั้งศาลจรรยาขึ้นในเขตกรุงเทพมหานคร ด้วยเหตุผลสภาพสังคมไทยในปัจจุบัน อย่างน้อยการมีศาลจรรยาจะสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน ว่าศาลจะสร้างความเป็นธรรมขึ้นในสังคมได้หากการบังคับใช้กฎหมายของศาลจรรยามีประสิทธิภาพแล้ว ผู้ขับขี่รถก็ย่อมเกิดความเกรงกลัวต่อกฎหมาย ไม่กล้าละเลยกระทำความผิด และจะช่วยลดปัญหาคอร์รัปชันได้ จะทำให้เกิดระเบียบวินัยในการใช้รถใช้ถนน และส่งผลต่อสภาพการจราจรที่ดีขึ้น

แนวทางการจัดตั้งศาลจรรยา

ประเภทคดีที่อยู่ในอำนาจของศาลจรรยา

คดีรถยนต์เฉี่ยวชนกัน ที่จะต้องชี้ว่าฝ่ายใดเป็นฝ่ายที่ประมาทเลินเล่อ ควรให้พนักงานสอบสวนเป็นผู้รวบรวมพยานหลักฐานเสนอศาลเป็นผู้พิจารณาแต่เพียงอย่างเดียวเท่านั้น ไม่ควรให้พนักงานสอบสวนเป็นผู้ใช้ดุลยพินิจว่าฝ่ายใดเป็นฝ่ายที่ขับขี่โดยประมาท เพราะบางครั้ง พนักงานสอบสวนไม่มีความแม่นยำในการใช้ตัวบทกฎหมาย จึงทำให้เอนเอียงเข้าข้างฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง หรือบีบให้อีกฝ่ายยอมรับสารภาพว่า เค้าเป็นฝ่ายประมาท เพื่อจะให้คดีจบๆ ไปโดยเร็ว โดยการเปรียบเทียบปรับ และให้คู่กรณีไปฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายกันทางแพ่งเอง เห็นควรให้ศาลจรรยาเป็นผู้ใช้ดุลยพินิจในส่วนนี้มากกว่า เพราะปัจจุบันมีปัญหาจากการใช้ดุลยพินิจของพนักงานสอบสวน แม้จะเป็นการเพิ่มปริมาณคดีขึ้นสู่ศาลก็ตาม อาจจะมีบางคนโต้แย้งว่า ถ้าคดีไหนคู่กรณีรับสารภาพก็ให้จบลงไปเลยในชั้นเปรียบเทียบปรับของสถานีตำรวจ ไม่ต้องนำเข้ามาสู่กระบวนการยุติธรรมสายหลักอีก diversion ออกไปเลย แต่ประเด็นในความเห็นของผมก็คือ จะแน่ใจการใช้ดุลยพินิจของพนักงานสอบสวนได้อย่างไรว่าตัดสินถูกต้อง ปราศจากอคติ เพราะอคติมีเมื่อไร ความยุติธรรมในสังคมไม่บังเกิด ด้วยเหตุนี้

ในความเห็นของผม ผมจึงมีความเชื่อมั่นในศาลมากกว่าว่า จะอ้างไว้ซึ่งความยุติธรรมแก่คู่กรณีได้มากกว่าพนักงานสอบสวน

คดีที่ข้อชี้ชัดในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น (มาตรา 43(2)) หรือข้อชี้ชัดในลักษณะกีดขวางการจราจร (มาตรา 43(3)) หรือ ข้อชี้ชัดโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว (มาตรา 43(4)) หรือ ข้อชี้ชัดโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของคนอื่น (มาตรา 43(8)) ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก หรือ เป็นต้น หรือคดีตาม ตาม พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก หรือ พระราชบัญญัติรถยนต์ ที่มีอัตราโทษจำคุกหรือปรับหรือทั้งจำทั้งปรับ ควรจะอยู่ในอำนาจการพิจารณาและพิพากษาของศาลจราจรทั้งสิ้น ไม่ควรให้พนักงานสอบสวนใช้ดุลยพินิจเปรียบเทียบปรับในคดีความผิดเหล่านี้ ส่วนคดีข้อหาที่มีโทษปรับสถานเดียวหรือที่สามารถกล่าวกล่าวตักเตือนได้ ก็ให้อยู่ในอำนาจการเปรียบเทียบปรับของพนักงานสอบสวนหรืออำนาจการกล่าวตักเตือนของพนักงานเจ้าหน้าที่เช่นเดิม และปฏิบัติตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาในส่วนของบันทึกการเปรียบเทียบปรับต่อไป

ในส่วนของมาตรการในการสั่งยึดใบอนุญาตข้อชี้ การตัดคะแนนใบข้อชี้ การบันทึกคะแนนและการอบรมทดสอบผู้ข้อชี้ที่กระทำความผิดซึ่งโทษดังที่กล่าวถือว่าเป็น โทษเสริม นั้นก็ให้ศาลจราจรเป็นผู้มีอำนาจใช้ดุลยพินิจในส่วนนี้ด้วยเช่นกัน

อำนาจของเจ้าพนักงานในการเปรียบเทียบปรับ

เดิมนั้นเมื่อมีการกระทำความผิดและเจ้าพนักงานได้ออกใบสั่งแล้ว ผู้กระทำความผิดจะต้องมารายงานตัวเพื่อให้พนักงานสอบสวนทำการสอบสวนเปรียบเทียบปรับ สำหรับคดีความผิดต่อพระราชบัญญัติกรรมการขนส่งทางบกฯ และพระราชบัญญัติรถยนต์ฯ อธิบดีกรรมการขนส่งทางบกหรือผู้ซึ่งอธิบายนอบหมายนั้น มีอำนาจเปรียบเทียบปรับผู้กระทำความผิดในคดีความผิดต่อพระราชบัญญัติกรรมการขนส่งทางบกฯ และพระราชบัญญัติรถยนต์ฯ ที่มีโทษปรับสถานเดียวได้ และผู้ต้องหายอมให้เปรียบเทียบ แต่ในทางปฏิบัติ อธิบดีกรรมการขนส่งทางบกได้มอบอำนาจให้พนักงานสอบสวนทำการเปรียบเทียบปรับแทนได้

ผลของการเปรียบเทียบปรับตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ และพระราชบัญญัติรถยนต์ดังกล่าว เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามจำนวนที่อธิบดีหรือผู้ที่อธิบดีมอบหมายเปรียบเทียบภายในสามสิบวันแล้ว ถือว่าคดีเลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา และเมื่อคดีอาญาเลิกกัน สิทธินำคดีอาญามาฟ้องก็ระงับ

สำหรับการเปรียบเทียบปรับ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ ซึ่งกระทำโดยพนักงานสอบสวนนั้น เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบฯ สถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือสถานที่ที่อธิบดีกำหนดแล้ว ถือว่าคดีอาญาเป็นอันเลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาเช่นกัน

อนึ่ง การชำระค่าปรับทางไปรษณีย์ลงทะเบียน ซึ่งกฎหมายกำหนดให้สามารถกระทำได้เมื่อมีการออกกฎกระทรวงใช้บังคับ และถือว่าคดีอาญาเป็นอันเลิกกันนั้น

เห็นว่า อำนาจของเจ้าพนักงานในการเปรียบเทียบปรับ ให้มีอำนาจเปรียบเทียบปรับได้เช่นเดิมแต่ให้มีอำนาจเฉพาะความผิดที่มีอัตราโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท ถ้าอัตราโทษปรับเกินกว่านั้น เห็นควร ให้ศาลจรรยาเป็นผู้มีอำนาจเปรียบเทียบปรับ

วิธีพิจารณาคดีจราจร

เห็นว่า อำนาจการพิจารณาของศาลจรรยาซึ่งเป็นศาลชั้นอุทธรณ์พิเศษ ควรจะมีอำนาจพิจารณาพิพากษา คดีที่เกี่ยวกับการจราจรอันเป็นความผิดตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก , พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก และ พระราชบัญญัติรถยนต์ ในความผิดที่อัตราโทษจำคุกหรือปรับหรือทั้งจำทั้งปรับ ควรจะอยู่ในอำนาจการพิจารณาและพิพากษาของศาลจรรยาทั้งสิ้น รวมถึงความผิดอาญาที่เกี่ยวข้องที่เป็นความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา ด้วย เช่น ประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย หรือประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส หรือประมาทเป็นอันตรายแก่กายหรือจิตใจ เป็นต้น รวมทั้งคดีอาญาจราจรที่เกี่ยวข้องกับคดีแพ่ง หรือมีคำขอส่วนแบ่งที่เป็นคดีทุนทรัพย์ไม่เกิน 300,000 บาท ที่เกิดขึ้นในเขตกรุงเทพมหานคร ส่วนชั้นของศาล ให้มีชั้นคือศาลจรรยาที่เป็นศาลชั้นต้นและสามารถอุทธรณ์คำพิพากษาของศาลจรรยา ไปยังศาลฎีกาแผนกคดีจราจรได้โดยตรง

กระบวนการพิจารณาในศาลจรรยาให้เป็นไปตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลจรรยา ในกรณีที่ไม่มีบทบัญญัติและข้อกำหนดดังกล่าว ให้นำบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งหรือประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาหรือพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวงมาใช้บังคับโดยอนุโลม

คุณสมบัติของผู้พิพากษา

ในศาลจรรยาทุกศาล ให้มีผู้พิพากษาและผู้พิพากษาสมทบตามจำนวนที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรมกำหนด ผู้พิพากษาสมทบจะได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้า ฯ แต่งตั้งจากบุคคลผู้ทรงคุณวุฒิทางด้านวิศวกรรมจราจร หรือ สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกซึ่งคณะกรรมการตุลาการตามกฎหมายว่าด้วยระเบียบข้าราชการฝ่ายตุลาการ คัดเลือกตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนด และต้องมีคุณสมบัติตาม (1) ถึง (4) และไม่มีลักษณะต้องห้ามตาม (5) ถึง (9) ดังต่อไปนี้

- (1) มีสัญชาติไทย
- (2) มีอายุไม่ต่ำกว่าสามสิบห้าปีบริบูรณ์
- (3) มีความรู้ความชำนาญทางด้านวิศวกรรมจราจรและระบบการจัดการจราจรทางบก
- (5) เป็นผู้มีความประพฤติเสื่อมเสีย หรือบกพร่องในศีลธรรมอันดี
- (6) เป็นผู้ที่มีหนี้สินล้นพ้นตัว

(7) เป็นผู้เคยรับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุก เว้นแต่ เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ

(8) เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ หรือจิตฟั่นเฟือนไม่สมประกอบ หรือมีกายหรือจิตใจไม่เหมาะสมที่จะเป็นผู้พิพากษาสมทบ หรือเป็นโรคที่ระบุไว้ในกฎกระทรวง

(9) เป็นข้าราชการการเมือง กรรมการพรรคการเมืองหรือเจ้าหน้าที่ในพรรคการเมือง สมาชิกรัฐสภา ผู้บริหารหรือสมาชิกสภากรุงเทพมหานคร ผู้บริหารราชการส่วนท้องถิ่นหรือสมาชิกสภาท้องถิ่น ข้าราชการอัยการ ข้าราชการตำรวจหรือนายความ

ผู้พิพากษาสมทบในศาลจรรยาให้ดำรงตำแหน่งคราวละห้าปี

การจัดตั้งศาลจรรยาจะมีผลต่อการสร้างความเป็นธรรมในสังคม การเพิ่มวินัยจรรยาของประชาชน ลดปัญหาการคอร์รัปชัน และเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจรรยาได้อย่างไร

ในความเห็นผม มีผลอย่างแน่นอน อย่างน้อยการมีศาลจรรยา ซึ่งเป็นศาลที่ทรงสถิตไว้ซึ่งความยุติธรรม จะได้สร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน ว่าศาลจะสร้างความเป็นธรรมขึ้นในสังคมได้ เพราะศาลไม่ได้มีส่วนได้เสียและจะตัดสินโดยปราศจากอคติทั้งปวง ถ้าสังคมไม่เชื่อมั่นในสถาบันศาลแล้ว สังคมนั้นคงอยู่ไม่ได้ และถ้าหากการบังคับใช้กฎหมายของศาลจรรยามีประสิทธิภาพแล้ว ผู้ขับขี่รถก็ย่อมเกิดความเกรงกลัวต่อกฎหมาย ไม่กล้าละเลยกระทำความผิด และจะช่วยลดปัญหาการคอร์รัปชันได้ จะทำให้เกิดระเบียบวินัยในการใช้รถใช้ถนน และส่งผลต่อสภาพการจราจรที่ดีขึ้น และในส่วนของ การบังคับใช้กฎหมายจรรยา การตีความ การใช้ดุลยพินิจโดยองค์กรศาลจะทำให้ ประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจรรยามีมากขึ้นอีกด้วย

ข้อเสนอแนะอื่นๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจรรยา

ควรจะไปศึกษาว่า ทำอย่างไรคนถึงจะมี inhibit ความยับยั้งชั่งใจไม่กระทำความผิดกฎหมายจรรยา จริง ๆ inhibit มันเป็น social control ด้วยตัวเองตัวหนึ่ง inhibit เมื่อเกิดขึ้นในใจแล้วมันจะเป็นตัวสร้างกำลังใจให้ตัวเองได้โดยไม่ต้องพึ่งพาส่วนอื่นเลย inhibit มันจะเป็น preventive measure เป็นตัวระบบป้องกันอาชญากรรมโดยตัวมันเอง กล่าวคือหัวใจสำคัญว่าคนจะทำความผิดหรือไม่ทำผิด ทุกคนชั่ว มีความชั่วในตัวทุกคน จะมีความยับยั้งที่จะไม่ทำชั่วหรือยับยั้งไม่กระทำความผิด มากน้อยขนาดไหน นั่นคือหัวใจว่าคนนั้นจะทำผิดหรือไม่ ไม่ได้ขึ้นอยู่กับความชั่วเค้าน้อยนะ ต่อให้เค้านั้นมีความชั่วร้ายในใจมาก แต่ถ้าเค้านั้นมี inhibit สูง เค้านั้นจะไม่ทำ จริง ๆ การศึกษาควรจะไปศึกษาว่า ทำอย่างไรคนถึงจะมี inhibit ความยับยั้งชั่งใจ จริง ๆ ถ้าเทียบกับทางพุทธศาสนา “inhibit” ก็คือ “hiri โอตตปปะ” นั่นเอง ถ้าทุกคนในสังคมมี inhibit แล้ว ก็ไม่จำเป็นต้องมีกล้อง CCTV เอามาจ้องจับผิดผู้ขับขี่รถตามทางร่วมทางแยกเลยว่า โทรศัพท์มือถือถือพุดคุยในรถหรือไม่ เปลี่ยนช่องทางเดินรถกะทันหันหรือไม่ ปาดเบียดแทรกรถคันอื่นตรงเชิงสะพานลอยข้ามแยกหรือไม่ ถ้าผู้ขับขี่ผู้ใช้รถใช้ถนน

ทุกๆคน มี inhibit ความยับยั้งชั่งใจในใจแล้วก็ไม่จำเป็นต้องออกกฎหมายมาบังคับใช้ เลย เพราะสังคมได้ออกกฎหมายมาบังคับใช้มาก ย่อมหมายความว่าระดับจิตใจศีลธรรมของคนในสังคมนั้นเสื่อมโทรมลง ซึ่งจะต้องปลูกฝังตั้งแต่เด็กๆในเรื่องความยับยั้งชั่งใจ หรือความละเอียดต่อการกระทำผิด เพราะในความเห็นของผม inhibit มันสามารถสั่งสอนได้ เราจำเป็นต้องสร้างสังคมของเราให้เป็นสังคมที่มีความรู้เป็นพื้นฐาน (knowledge base social) ก็จะเกิดสังคมที่มีการเรียนรู้ตลอดชีวิต ดังคำกล่าวที่ว่า “ความเชื่อสร้างเผด็จการ แต่ความรู้สร้างประชาธิปไตย”