



รายงานการศึกษาและวิเคราะห์
เรื่อง “บทบัญญัติทางกฎหมายและประเด็นพิจารณา
ในร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ.”
ภายใต้โครงการศึกษาวิเคราะห์ร่างกฎหมายและกฎหมายที่มีผลใช้บังคับอยู่

โดย

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สัจจวัฒน์ เรืองกาญจน์กุล
คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

เสนอ

สถาบันพระปกเกล้า
กรกฎาคม พ.ศ. 2566

รายงานการศึกษาและวิเคราะห์
เรื่อง “บทบัญญัติทางกฎหมายและประเด็นพิจารณา
ในร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ.”
ภายใต้โครงการศึกษาวิเคราะห์ร่างกฎหมายและกฎหมายที่มีผลใช้บังคับอยู่

โดย

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สัจจวัฒน์ เรืองกาญจน์กุล
คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

เสนอ

สถาบันพระปกเกล้า

กรกฎาคม พ.ศ. 2566

บทสรุปผู้บริหาร

ปัจจุบันการกระทำความผิดจรรยาทางบกส่วนหนึ่งเกิดจากผู้ขับขี่ขาดความรู้ความเข้าใจและขาดทักษะวินัยในการใช้รถใช้ถนน ส่งผลให้เกิดปัญหาจราจรและความเสียหายแก่ตัวผู้ใช้รถใช้ถนนทั้งในชีวิตและทรัพย์สิน ดังนั้นการกำหนดให้มีร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. ขึ้น เพื่อให้มีการแยกความผิดจรรยาจากการใช้รถใช้ถนนมาอยู่ในเขตอำนาจศาลที่มีอำนาจพิจารณา โดยกำหนดให้คดีจราจรที่เกิดขึ้นอยู่ในเขตอำนาจศาลแขวงหรือศาลจังหวัดที่มีการกระทำความผิด โดยมีแผนกคดีจราจรเป็นผู้มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาคดีและลงโทษ โดยวัตถุประสงค์หรือเจตนารมณ์ของการจัดตั้งแผนกคดีจราจรและวิธีพิจารณาคดีจราจรนั้น คือเพื่อให้การพิจารณาคดีที่สะดวก รวดเร็วและเป็นธรรม รวมถึงมีการลงโทษที่แตกต่างจากการกระทำความผิดทางอาญาทั่วไป เช่น การสั่งไปอบรม การควบคุมความประพฤติ การเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ เป็นต้น ทั้งนี้ยังเป็นใช้กลไกของกระบวนการยุติธรรมในการป้องปรามการกระทำความผิดที่สามารถกำหนดวิธีการลงโทษ และลงโทษเพิ่มขึ้นแก่ผู้กระทำความผิดได้ เพื่อให้เกิดความกลัวและไม่กระทำความผิดซ้ำ แต่จากการพิจารณาและศึกษาร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวรายมาตรา ยังพบปัญหาและอุปสรรคหลายประการที่เป็นข้อกังวลว่าหากมีการประกาศใช้กฎหมายฉบับนี้แล้ว อาจไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายอย่างแท้จริง โดยมีประเด็นสำคัญที่น่าสนใจ ดังนี้

ประการแรก การกำหนดนิยามที่ยังพบว่าไม่ครอบคลุม ซึ่งอาจทำให้ผู้ใช้หรือผู้บังคับใช้กฎหมายมีความสับสนและตีความการใช้กฎหมายที่แตกต่างกันหรือเกิดความลักลั่น

ประการที่สอง เรื่องเขตอำนาจศาลที่กล่าวถึงศาลแขวง ศาลจังหวัดที่คดีจราจรเกิดขึ้น อ้าง หรือเชื่อว่าได้เกิดขึ้น กรณีนี้จะขึ้นอุปสรรคอย่างมากแก่ผู้ใช้รถเพราะรถยนต์มีการเคลื่อนที่ข้ามเขตพื้นที่ตลอดเวลา

ประการที่สาม เรื่องอำนาจพนักงานอัยการซึ่งในร่างพระราชบัญญัติกำหนดให้มีหน้าที่ลงชื่อในใบนัดเพื่อส่งศาลฟ้อง แต่อำนาจหน้าที่อย่างอื่นไม่ได้กำหนดให้ชัดเจน

ประการที่สี่ การพิจารณาคดีก็ยังไม่ได้กำหนดวิธีการที่แน่นอนว่าให้การสืบพยานหรือพิจารณาคดีจะเป็นในรูปแบบใด ในทางปฏิบัติอาจเป็นปัญหาและอุปสรรคแก่ประชาชนและอาจไม่ได้รับความเป็นธรรมเท่าที่ควร

ประการสุดท้าย การลงโทษ ที่มีความซ้ำซ้อนกับกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจราจรที่ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมแล้ว และมีพระราชบัญญัติการปรับเป็นพินัยที่ออกมาบังคับใช้ ซึ่งทำให้การลงโทษตามร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ทับซ้อนกับกฎหมายฉบับอื่น ๆ และมีภาระมากกว่าการบังคับใช้ตามกฎหมายฉบับอื่น

นอกจากนี้ การบังคับใช้กฎหมายจราจรและดำเนินคดีจราจรในต่างประเทศ พบว่าส่วนใหญ่ไม่มีการจัดตั้งศาลจราจรขึ้นเป็นศาลเฉพาะ แต่เป็นการใช้ศาลที่พิจารณาคดีเล็กน้อยเป็นศาลที่พิจารณาคดีจราจร โดยการจัดตั้งแผนกคดีจราจรขึ้นในศาลดังกล่าวและดำเนินกระบวนการพิจารณาแบบรวดเร็วกว่าคดีประเภทอื่น ๆ เช่น สหรัฐอเมริกา อำนาจในการพิจารณาคดีจราจรจะเป็นไปตามกฎหมายของแต่ละมลรัฐ ซึ่งส่วนใหญ่จะแยกเป็นแผนกคดีของศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีจำกัด หรือในประเทศฝรั่งเศสที่การดำเนินคดีความผิดเกี่ยวกับจราจรอยู่ในส่วนของความผิดลหุโทษ (Los contraventions) โดยกำหนดให้ศาลแขวง (Tribunal de Police) มีอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดีจราจร หรือในประเทศญี่ปุ่นที่ส่วนใหญ่การดำเนินคดีความผิดเกี่ยวกับจราจรจะกระทำแบบรวบรัดและอยู่ในอำนาจของศาลแขวง (The District Court) ซึ่งประเทศไทยก็ได้กำหนดให้มีการจัดตั้งแผนกคดีจราจรและวิธีพิจารณาคดีจราจรไว้ในเขตอำนาจศาลแขวงเหมือนกับในต่างประเทศ และอาจมีลักษณะและรายละเอียดที่แตกต่างกัน ทั้งเรื่องวัฒนธรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน วินัยและความรับผิดชอบของแต่ละสังคมที่แตกต่างกัน ดังนั้นถึงแม้มีการนำรูปแบบของต่างประเทศมาเป็นแม่แบบ ก็อาจจะต้องมีการปรับปรุงกฎหมายและวิธีการ ขั้นตอน ให้เหมาะสมกับสังคมไทยต่อไป

การที่จะบังคับใช้ร่างกฎหมายฉบับนี้ได้อย่างมีประสิทธิภาพและสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน มีข้อเสนอแนะ 4 ประการ ดังนี้

1. ข้อเสนอแนะด้านกฎหมาย โดยการแก้ไข เพิ่มเติม มาตรการต่างๆ ในร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวให้ชัดเจน ตั้งแต่การนิยามศัพท์ให้สอดคล้องกับเนื้อหาสาระในร่างกฎหมาย การแก้ไข เพิ่มเติมอำนาจหน้าที่ของพนักงานสอบสวน พนักงานอัยการ และศาล ตลอดจนการกำหนดสิทธิของผู้ถูกกล่าวหาหรือจำเลยให้สอดคล้องกับแนวคิดเรื่องสิทธิเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญ เป็นต้น

2. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายทางด้านกฎหมาย โดยรัฐบาลควรมีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุ และป้องกันความปลอดภัยตั้งแต่ระยะต้น ระยะกลาง และระยะยาว โดยมีรายละเอียดที่แตกต่างกัน และปรับปรุงการบังคับใช้กฎหมายให้เข้มงวด ตั้งแต่กระบวนการยุติธรรมชั้นเจ้าพนักงานจนถึงชั้นบังคับโทษ ปรับปรุงกระบวนการดำเนินคดี โดยให้พนักงานสอบสวนหรือพนักงานอัยการแนบรายการประวัติการกระทำผิดพร้อมสำนวนและรวบรวมพยานหลักฐาน ซึ่งต้องรวดเร็วและเป็นธรรม เมื่อศาลเห็นว่าเป็นการกระทำความผิดซ้ำหรือพฤติกรรมของผู้กระทำความผิดไม่ดีขึ้น พนักงานสอบสวนและพนักงานอัยการสามารถขอให้ศาลเพิ่มเติมโทษ หรือเพิกถอนเงื่อนไขเกี่ยวกับการคุมประพฤติเพิ่มเติม รวมทั้งกรณีที่ไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขคุมประพฤติ ศาลสามารถลงโทษอย่างเด็ดขาดตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 57 ได้ และปรับปรุงกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร เพื่อไม่ให้เกิดความทับซ้อนกันของกฎหมายและนำไปสู่ปัญหาการตีความและการบังคับใช้

3. ข้อเสนอเชิงนโยบายด้านสังคมและการสื่อสาร โดยรัฐควรจัดให้มีการสื่อสารและการประชาสัมพันธ์กฎหมายและกระบวนการพิจารณาคดีจรรยาบรรณกิจกรรมและโครงการต่าง ๆ ให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนและประชาชนทราบ รวมถึงการใช้สื่อออนไลน์ต่างๆ ในการเผยแพร่กฎหมายฉบับดังกล่าว เพราะการประชาสัมพันธ์นับเป็นปัจจัยเกื้อหนุนให้มีการบังคับใช้กฎหมายฉบับนี้ให้มีประสิทธิภาพเช่นกัน เพราะการประชาสัมพันธ์เป็นระยะ ๆ เพื่อให้ประชาชนทราบและสนับสนุนข้อมูลข่าวสารจะทำให้ประชาชนรู้สึกว่าตนเองได้รับทราบข้อมูลข่าวสารและวิธีการปฏิบัติอยู่ตลอดเวลา และการกำหนดให้ชุมชนมีการจัดกิจกรรมในการรับรู้เรื่องกฎหมาย และการปฏิบัติตามกฎหมายเพื่อหลีกเลี่ยงการกระทำความผิด โดยผู้นำชุมชนเป็นแกนนำ

4. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายด้านการบริหารจัดการ โดยรัฐควรจัดระบบฐานข้อมูลที่เป็นระบบและมีประสิทธิภาพ กล่าวคือ หากมีระบบฐานข้อมูลที่สามารถตรวจสอบหมายเลขทะเบียนรถ ใบอนุญาตขับขี่ สถิติการกระทำความผิด และการลงโทษผู้ใช้รถใช้ถนนได้อย่างดีแล้วจะสามารถสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายได้เป็นอย่างดี และหากมีการกำหนดให้มีการเชื่อมโยงข้อมูลกับทะเบียนราษฎร์ของกรมการปกครอง จะทำให้การตรวจสอบถิ่นที่อยู่หรือภูมิลำเนา และข้อมูลอื่น ๆ ได้ผลดียิ่งขึ้น ปรับปรุงการแบ่งเขตอำนาจศาลแขวงกับเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจให้มีความสอดคล้องกัน เพื่อให้เกิดความสะดวกในการติดต่อของประชาชนรวมทั้งเจ้าหน้าที่ด้วย และควรมีการศึกษาการใช้ระบบเทคโนโลยีที่มีความเหมาะสมมาใช้ในการกำกับ ควบคุมพฤติกรรมผู้ใช้รถด้วย เช่น การติดตั้ง GPS และการส่งเสริมให้ประชาชนใช้ระบบดังกล่าวโดยการเข้ามาตรวจการในการลดหย่อนภาษีเข้ามาเป็นแรงจูงใจในการให้ประชาชนให้ความร่วมมือ และควรมีการปรับปรุงวิธีการหรือมาตรการการยึด การพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตและการตัดคะแนนผู้กระทำความผิดอย่างจริงจัง นอกจากนี้ควรจัดสวัสดิการของเจ้าพนักงานจราจรหรือเจ้าหน้าที่รวมถึงพนักงานสอบสวนที่เพียงพอเพื่อป้องกันการทุจริตเรียกรับประโยชน์เพื่อตัดตอนกระบวนการยุติธรรม และปรับปรุงระบบการติดตามผู้กระทำความผิดมาลงโทษตามกฎหมายให้มีประสิทธิภาพ ปัจจุบันถึงแม้จะมีการปรับปรุงแก้ไขเพิ่มกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พระราชบัญญัติรถยนต์ แต่เมื่อมีการบังคับใช้ร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจรแล้วก็ต้องมีระบบและกลไกในการนำจำเลยหรือผู้กระทำความผิดมาลงโทษ ซึ่งอาจจะมีความแตกต่างจากกระบวนการยุติธรรมทางอาญาทั่วไป

สารบัญ

หน้า		
บทสรุปผู้บริหาร.....		(3)
บทที่		
1	บทนำ	1
	1. ที่มาและความสำคัญ.....	1
	2. วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	2
	3. กรอบแนวคิดในการศึกษา.....	2
2	ข้อความคิดที่เกี่ยวข้อง.....	3
	1. แนวคิดการลดและป้องกันอุบัติเหตุทางถนน.....	3
	2. ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายและกระบวนการยุติธรรม.....	4
	3. แนวคิดการกำหนดความผิดจราจร.....	9
	4. แนวความคิดและทฤษฎีการลงโทษในกฎหมายจราจร.....	13
3	การบังคับคดีจราจรและศาลจราจรในต่างประเทศ.....	18
	1. ประเทศสหรัฐอเมริกา.....	18
	2. ประเทศฝรั่งเศส.....	28
	3. ประเทศญี่ปุ่น.....	35
4	แนวความคิดการจัดตั้งศาลจราจรและการดำเนินคดีความผิดจราจรในประเทศไทย.....	43
	1. แนวความคิดจัดตั้งศาลจราจร.....	43
	2. การดำเนินคดีความผิดจราจร.....	46
5	วิเคราะห์บทบัญญัติทางกฎหมายและประเด็นพิจารณา ในร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจรของไทย.....	60
	1. เขตอำนาจศาลในการพิจารณาคดีจราจร.....	60
	2. วิธีและขั้นตอนการพิจารณาคดีจราจร.....	62
	3. มาตรการในการลงโทษ.....	66
	4. การบังคับใช้กฎหมายจราจรในต่างประเทศเปรียบเทียบกับประเทศไทย.....	69
	5. ปัญหาบางประการของร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ.	71

6	บทสรุปและข้อเสนอแนะ.....	76
1.	บทสรุป.....	76
2.	ข้อเสนอแนะ.....	79
	บรรณานุกรม.....	84

บทที่ 1

บทนำ

1. ที่มาและความสำคัญ

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 ได้บัญญัติให้รัฐสภาซึ่งประกอบด้วยสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภา เป็นองค์กรหลักที่ใช้อำนาจนิติบัญญัติเพื่อออกกฎหมาย ทั้งนี้ รัฐสภาจะมีบทบาทที่สำคัญในกระบวนการนิติบัญญัติสองประการ คือ ประการที่หนึ่ง บทบาทในการพิจารณาร่างกฎหมาย ซึ่งถือเป็นหนึ่งในบทบาทที่สำคัญที่สุดของสมาชิกรัฐสภา โดยรัฐธรรมนูญฯ กำหนดให้ร่างพระราชบัญญัติที่ต้องการให้มีผลใช้บังคับจะต้องผ่านการพิจารณาและให้ความเห็นชอบจากสมาชิกรัฐสภาเสียก่อน ซึ่งถ้าหากสมาชิกรัฐสภาพิจารณาแล้วไม่ให้ความเห็นชอบแก่ร่างพระราชบัญญัตินั้น ร่างพระราชบัญญัตินั้นก็ต้องตกไป ประการที่สอง บทบาทในการเสนอร่างกฎหมายเข้าสู่การพิจารณาของรัฐสภา ซึ่งถือเป็นอำนาจในการริเริ่มให้มีการออกกฎหมายโดยรัฐธรรมนูญฯ ได้กำหนดให้สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรไม่น้อยกว่ายี่สิบคน สามารถเสนอร่างกฎหมายได้

ทั้งนี้ การปฏิบัติหน้าที่ในงานนิติบัญญัติของรัฐสภาทั้งสองประการที่กล่าวมาข้างต้น จำเป็นจะต้องอาศัยข้อมูลและองค์ความรู้ด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการตัดสินใจทั้งสิ้น กล่าวคือ ในขั้นตอนของการพิจารณาและให้ความเห็นชอบแก่ร่างกฎหมายนั้น ก็มีความจำเป็นจะต้องอาศัยองค์ความรู้หลายด้าน ไม่ว่าจะเป็นความรู้ทางด้านนิติศาสตร์ รัฐศาสตร์ ประวัติศาสตร์ รวมถึงความรู้เฉพาะทางที่เกี่ยวข้องกับร่างกฎหมายนั้น ๆ นอกจากนี้ ในการใช้อำนาจเพื่อเสนอร่างกฎหมายเข้าสู่การพิจารณาของรัฐสภานั้น ก็จำเป็นที่สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร จะต้องมีข้อมูลทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับประเด็นที่ประชาชนในสังคมกำลังให้ความสนใจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งข้อมูลเกี่ยวกับกฎหมายต่างประเทศที่เคยมีการบังคับใช้กฎหมายลักษณะดังกล่าว และปัญหาในสังคมไทย ที่อาจทำให้มีความจำเป็นจะต้องตรากฎหมายใหม่มาใช้บังคับเพื่อใช้ประกอบการตัดสินใจว่าควรจะเสนอร่างกฎหมายใดเข้าสู่การพิจารณาของรัฐสภาหรือไม่

ร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. เป็นร่างกฎหมายที่มีความสำคัญและส่งผลกระทบต่อสังคมในวงกว้าง เพราะเป็นร่างกฎหมายที่จะช่วยในการป้องกัน ปราบปรามและเพื่อวิธีการในการสร้างวินัยแก่ประชาชนในการใช้รถใช้ถนน โดยร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวมีเจตนารมณ์ให้การ

กระทำความผิดด้านจรรยาบรรณต้องได้รับโทษและมีวิธีพิจารณาคดีในศาลที่เชี่ยวชาญเฉพาะและมีวิธีการพิจารณาคดีที่แตกต่างจากการพิจารณาคดีอาญาทั่วไป ทั้งนี้ จะเน้นให้เกิดความสะดวก รวดเร็วและเป็นธรรมในการพิจารณาคดี แต่ในปัจจุบันร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวยังอยู่ในขั้นตอนการพิจารณาของรัฐสภาที่จำเป็นต้องศึกษา และวิเคราะห์ข้อมูลที่รอบด้าน ถูกต้อง เพื่อให้รัฐสภาสามารถอนุมัติร่างกฎหมายดังกล่าวเพื่อมาบังคับใช้ได้

ด้วยเหตุนี้ สถาบันพระปกเกล้า ในฐานะองค์กรที่มีพันธกิจให้การส่งเสริมและสนับสนุนทางวิชาการ แก่รัฐสภา ได้ตระหนักถึงความจำเป็นในการให้บริการทางวิชาการแก่สมาชิกรัฐสภา จึงได้จัดให้มีการศึกษา *บทบัญญัติทางกฎหมายและประเด็นพิจารณาในร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ.* โดยมุ่งศึกษาวิเคราะห์ร่างกฎหมายข้างต้น และนำเสนอข้อมูลดังกล่าวเสนอต่อสมาชิกรัฐสภาเพื่อใช้เป็นข้อมูล ประกอบการเสนอร่างกฎหมายและการพิจารณาร่างกฎหมายต่อไป

2. วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- 2.1 เพื่อศึกษาถึงแนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการวิธีพิจารณาคดีจราจร
- 2.2 เพื่อศึกษาแนวปฏิบัติเกี่ยวกับกฎหมายวิธีพิจารณาคดีจราจรในต่างประเทศ
- 2.3 เพื่อศึกษาวิเคราะห์ประเด็นต่าง ๆ ในร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ.
- 2.4 เพื่อเสนอแนะประเด็นต่าง ๆ ในร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ.

3. กรอบแนวคิดในการในการศึกษา

ในการศึกษาบทบัญญัติทางกฎหมายและประเด็นพิจารณาในร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. มีกรอบแนวคิดดังนี้

- 3.1 เขตอำนาจในการพิจารณาคดีจราจร
- 3.2 วิธีและขั้นตอนการพิจารณาคดีจราจร
- 3.3 มาตรการในการลงโทษ
- 3.4 การบังคับใช้กฎหมายจราจรในต่างประเทศเปรียบเทียบกับประเทศไทย
- 3.5 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่เกี่ยวข้องกับร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร

บทที่ 2

ข้อความคิดที่เกี่ยวข้อง

การดำเนินการทางกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมาย รวมถึงกระบวนการยุติธรรมที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดจรรยา ถือเป็นเรื่องที่สังคมให้ความสนใจและส่งผลกระทบต่อสังคมในหลายมิติ เพื่อการศึกษาวิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจรรยา ทราบถึงที่มาและแนวคิดที่เกี่ยวข้อง ในบทนี้ผู้เขียนจึงรวบรวมหลักทฤษฎีและแนวคิดต่าง ๆ เพื่อประกอบการนำเสนอ ดังนี้

1. แนวคิดการลดและป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

จากความจริงที่ว่าอุบัติเหตุทางถนนสร้างความเสียหาย และการสูญเสียมหาศาลสามารถแบ่งออกได้หลายประการ ดังนี้

1) ความสูญเสียทางกายภาพ เห็นได้จากการมีผู้เสียชีวิต ผู้ได้รับบาดเจ็บ ตลอดจนถึงทุพพลภาพ เป็นอัมพฤกษ์ อัมพาตการสูญเสียรถยนต์ทรัพย์สินต่าง ๆ ค่ารักษาพยาบาล ค่าสินไหมทดแทน ค่าปลงศพ ค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟูร่างกายและจิตใจ ค่าบริหารจัดการต่าง ๆ เป็นต้น

2) ความสูญเสียทางจิตและสังคม ซึ่งเป็นความสูญเสียที่ไม่อาจมองเห็นได้ด้วยตา ได้แก่ ความหวาดกลัว เสียใจ เป็นทุกข์ เสียขวัญ เสียกำลังใจ จิตฟั่นเฟือน ถูกทอดทิ้ง ถูกตัดออกจากสังคม สูญเสียความสามารถในการทำงาน เสียเวลาในการทำมาหาเลี้ยงชีพ ความล่าช้าในการเดินทาง เป็นต้น

3) ความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจของชาติ ซึ่งได้มีการประเมินเป็นจำนวนเงินหลายพันล้านบาท ในแต่ละปี สูญเสียโอกาสในการพัฒนาทางเศรษฐกิจ สร้างกิจกรรม และมูลค่าทางเศรษฐกิจ เสียชื่อเสียง และภาพลักษณ์ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

จากความเสียหายและความสูญเสียดังกล่าวข้างต้น เป็นที่เข้าใจได้ว่าเกิดจากเหตุการณ์ที่ไม่อาจคาดการณ์ล่วงหน้าได้ แต่สามารถที่จะป้องกันได้ ดังนั้นจึงเกิดแนวคิด หลักการ และยุทธศาสตร์การลดและป้องกันอุบัติเหตุขึ้นในระดับสากลและในประเทศไทย โดยการลดและป้องกันอุบัติเหตุ ตลอดจนการระงับ ควบคุมให้ผู้ใช้รถ ใช้ถนนด้วยความระมัดระวัง และการกำหนดโทษเพื่อให้

ผู้กระทำความผิดจากการใช้รถใช้ถนนต้องรับผิดชอบ ทั้งนี้เพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นในอนาคต¹ และสามารถจำแนกหลักการต่างๆ ได้ดังนี้

1) หลักการขจัดสภาพที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe condition) หมายถึง การป้องกันอุบัติเหตุที่ต้องการการป้องกันทางตรง เช่น การตรวจเช็คสภาพรถยนต์ก่อนใช้งาน การตรวจสอบสัญญาณไฟจราจรว่าใช้งานได้หรือไม่ รวมถึงความตรวจสอบสภาพถนนหนทางอยู่เป็นประจำ

2) หลักการขจัดการกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe act) หมายถึง การป้องกันอุบัติเหตุที่เป็นมาตรการทางอ้อม เช่น การป้องกันจากพฤติกรรมของผู้ใช้รถยนต์ที่ต้องมีสมาธิ ไม่ใช่โทรศัพท์มือถือระหว่างขับรถ หรือการหยอกล้อกัน หรือการใช้อารมณ์ในการใช้รถใช้ถนน ซึ่งสาเหตุเหล่านี้มาจากการขาดทักษะความชำนาญ การขาดความรู้ความเข้าใจ เป็นต้น

ซึ่งมาตรการป้องกันและแก้ไข อาจใช้มาตรการดังนี้

- 1) การอบรมให้ความรู้ ความเข้าใจ และทักษะที่จำเป็นสำหรับผู้ใช้รถ ใช้ถนน
- 2) การใช้กลไกทางกฎหมายเข้ามาควบคุมพฤติกรรมของผู้ขับขี่
- 3) การใช้มาตรการในการลงโทษผู้กระทำความผิดให้เกิดความสำนึกและรับผิดชอบ
- 4) การใช้กลไกทางวิศวกรรม เช่น การออกแบบถนนให้มีมาตรฐาน เหมาะสมกับสภาพการใช้งาน และการออกแบบรถยนต์ที่อุปกรณ์ที่มีความปลอดภัยมากขึ้น

2. ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายและกระบวนการยุติธรรม

2.1 ทฤษฎีการบังคับใช้กฎหมาย

ตามความเชื่อของสำนักดั้งเดิม (Classical School) ที่มีความเชื่อว่า มนุษย์มีเจตจำนงอิสระ (Free Will) ติดตัวมาตั้งแต่กำเนิด มนุษย์มักจะทำในสิ่งที่เกิดประโยชน์กับตัวเองมากกว่าโทษที่ได้รับการที่มนุษย์เห็นว่ากระทำใดมีโทษมากกว่าประโยชน์ที่ได้รับมนุษย์ก็จะเลี่ยงไม่กระทำในสิ่งดังกล่าว และการที่เกิดอาชญากรรมขึ้น เนื่องจากมนุษย์พิจารณาแล้วว่าการประกอบอาชญากรรมเกิดประโยชน์

¹ กาญจนา ทองทั่ว และคณะ, รายการวิจัยฉบับสมบูรณ์ กระบวนการสร้างความปลอดภัยทางถนนของนักศึกษาและชุมชนรอบ มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี ระยะที่ 1, (กรุงเทพฯ : ศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ, 2555), หน้า 15-16.

มากกว่าโทษที่จะได้รับต่อไป ไม่เกรงกลัวต่อกฎหมายหรือบทลงโทษ รวมทั้งบทลงโทษที่ได้รับไม่มีความรุนแรงจึงไม่มีความเกรงกลัว² จึงเกิดแนวทางการป้องกันอาชญากรรมโดยการบังคับใช้กฎหมายเกิดขึ้น

โดยประเทศไทยได้ใช้กระบวนการยุติธรรมทางอาญา (Criminal Justice) เป็นกลไกที่กำหนดภาพรวมของขั้นตอนและวิธีการเพื่อดำเนินการแก่ผู้ที่ฝ่าฝืนกฎหมาย โดยมีองค์กร หน่วยงาน เจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจหน้าที่โดยเฉพาะในการควบคุมขั้นตอนต่าง ๆ ให้สามารถดำเนินไปได้ตามกฎหมาย โดยกระบวนการยุติธรรมทางอาญาของไทยมีสถาบันหลักที่รับผิดชอบในการบังคับใช้กฎหมายอาญาเพื่อรักษาความเป็นระเบียบเรียบร้อย ประกอบด้วย ตำรวจ อัยการ ศาลและราชทัณฑ์ โดยแต่ละองค์กรจะรับผิดชอบภารกิจในการบังคับใช้กฎหมายของตนเป็นการเฉพาะและปฏิบัติงานแยกอิสระจากกัน แต่ในการปฏิบัติงานนั้นจะต้องดำเนินภายในขอบเขตแห่งกฎหมายภายใต้เงื่อนไขที่ว่า กฎหมาย เป็นคำสั่งคำสั่งบังคับที่ควบคุมและส่งเสริม หรือพัฒนาให้บุคคลปฏิบัติตามกรอบของหลักมนุษยธรรม ที่เป็นแบบอย่างในการประพฤติตนหรือเป็นกฎเกณฑ์ทางสังคม (Social Norms or Regulation)³ โดยภาระหน้าที่ของหน่วยงานในกระบวนการยุติธรรมทางอาญาดำเนินไปเพื่อที่จะอำนวยความสะดวกยุติธรรมให้แก่ประชาชน และเป็นหลักประกันเสรีภาพของประชาชน ช่วยปกป้องคุ้มครองสังคมจากการถูกละเมิด⁴ เพื่อที่จะนำไปสู่การควบคุมการกระทำความผิดในสังคมได้ตามความมุ่งหมายของการบังคับใช้กฎหมายและการควบคุมสังคม

ดังนั้น การมุ่งเน้นการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพสูงสุดเพื่อเป็นการป้องกันอาชญากรรมทำให้คนในสังคมมีความเกรงกลัวต่อกฎหมายและบทลงโทษเป็นสำคัญ ถือเป็นแนวทางในการป้องกันอาชญากรรม ทำให้ตัดสินใจในการกระทำผิดสำหรับการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพควรประกอบด้วยแนวทาง⁵ ดังนี้

(1) ความแน่นอน คือ กฎหมายที่ใช้บังคับคนในสังคมจะต้องมีบทลงโทษที่มีความแน่นอน หากกระทำผิดในลักษณะคดีประเภทเดียวกันจะต้องได้รับการลงโทษอย่างแน่นอน

²จตุรงค์ ผัดวงศ์, แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจราจร:กรณีศึกษา พื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลพญาไท, (วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2562), หน้า 20.

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

⁴ดร.ณ โสทธิพันธ์, การบริหารงานกระบวนการยุติธรรมทางอาญา, วารสารอัยการ 5, 51 (มีนาคม 2525): 47.

⁵จตุรงค์ ผัดวงศ์, เรื่องเดิม, หน้า 20.

(2) ความเสมอภาค คือ กฎหมายที่ใช้บังคับจะต้องใช้บังคับกับทุกคนในสังคมอย่างเท่าเทียมกัน ไม่มีการเลือกปฏิบัติระหว่างคนรวยกับคนจน หรือคนที่มียานาถกับคนที่ด้อยโอกาสทางสังคม

(3) ความรวดเร็ว คือ กฎหมายที่ใช้บังคับจะต้องมีบทลงโทษคนกระทำความผิดได้อย่างรวดเร็ว เพื่อเป็นการป้องปราม และข่มขวัญคนในสังคมที่คิดจะกระทำความผิดให้เกิดความเกรงกลัวไม่ต้องการประกอบอาชญากรรม

(4) บทลงโทษที่เหมาะสม คือ กฎหมายที่ใช้บังคับในการลงโทษผู้กระทำความผิดจะต้องมีบทลงโทษที่เหมาะสมกับความผิดไม่น้อยเกินไปเพราะจะทำให้คนในสังคมที่คิดจะกระทำความผิดไม่เกิดความเกรงกลัวต่อโทษ ในขณะที่เดียวกันโทษที่ได้รับจะต้องไม่มีความรุนแรงมากเกินไป เพราะอาจทำให้ผู้กระทำความผิดบางรายอาจต้องการเสี่ยงในการกระทำความผิด เพราะอาจได้รับประโยชน์ที่คุ้มค่าจากการกระทำความผิด นอกจากนี้ บทลงโทษผู้กระทำความผิดที่มีความรุนแรงมากเกินไป อาจเป็นช่องทางในการกลั่นแกล้งบุคคลผู้บริสุทธิ์ให้ต้องตกเป็นเหยื่อ กล่าวคือ เป็นอาชญากรทั้งที่ไม่ได้ทำผิด⁶

ทั้งนี้ ทฤษฎีการบังคับใช้กฎหมายของหน่วยงานในกระบวนการยุติธรรม มีทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ทฤษฎีกระบวนการนิติธรรม (Due process) ทฤษฎีการควบคุมอาชญากรรม (Crime Control) และทฤษฎีป้องกัน (Deterrence Theory)

2.2 ทฤษฎีกระบวนการนิติธรรม (Due process)

ประธาน วัฒนวานิชย์ ได้ให้ความหมายของกระบวนการนิติธรรม (due process) ไว้ว่า “กระบวนการนิติธรรม (due process) หมายถึง การใช้กฎหมายอย่างเป็นธรรม และมีเหตุผลตามกฎหมายรัฐธรรมนูญสหรัฐ หมายถึง รัฐ หรือ รัฐบาลกลาง จะดำเนินคดีต่อผู้ต้องหาในคดีอาญาด้วยหลักของความเป็นธรรมและวิธีพิจารณาตามกฎหมาย จะต้องให้ความคุ้มครองต่อบุคคลตามมาตรฐานขั้นต่ำภายใต้หลักแห่งเสรีภาพ (Liberty) นอกจากนี้ กระบวนการตามกฎหมายในรัฐประชาธิปไตยซึ่งดำเนินไปในแต่ละขั้นตอนปฏิบัติถูกต้องเป็นธรรมและเหมาะสมหรือไม่”⁷

ซึ่งหัวใจสำคัญของทฤษฎีนี้ คือ ในการพิสูจน์ความผิดของบุคคลใดบุคคลหนึ่ง บุคคลนั้นจะถูกสันนิษฐานว่าเป็นผู้บริสุทธิ์อยู่เสมอ จนกว่าจะพิสูจน์ได้ว่าบุคคลนั้นได้กระทำความผิดจริง สำหรับวิธีการ

⁶นที จิตสว่าง, โปรแกรมการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิด (กรุงเทพมหานคร: วัฒนพงศ์การพิมพ์, 2546), หน้า 20.

⁷ประธาน วัฒนวานิชย์, “ระบบความยุติธรรมทางอาญา : แนวความคิดเกี่ยวกับการควบคุมอาชญากรรมและกระบวนการนิติธรรม,” วารสารนิติศาสตร์ 9, 2 (กันยายน-พฤศจิกายน 2520): 150.

หรือรูปแบบในการตรวจสอบก็ย่อมต้องเป็นไปด้วยความถูกต้องและเป็นธรรม ส่วนการดำเนินคดีตามแนวความคิดของทฤษฎีนี้ คือการที่ผู้ต้องหาจะไม่ถูกส่งผ่านไปตามขั้นตอนต่าง ๆ ในกระบวนการยุติธรรมได้อย่างสะดวก ส่วนใหญ่จะมีอุปสรรคเข้ามาขัดขวาง เนื่องจากทฤษฎีกระบวนการนิติธรรมนี้ให้ความสำคัญในเรื่องหลักนิติธรรม (Rule of Law) มากกว่าการควบคุมอาชญากรรม เนื่องจากการไม่เชื่อว่าการควบคุมอาชญากรรมจะมีประสิทธิภาพป้องกันหรือปราบปรามมิให้เกิดอาชญากรรมได้⁸ แนวคิดนี้จึงมุ่งเน้นไปในการให้ความคุ้มครองสิทธิของประชาชนผู้ถูกกล่าวหา หรือสิทธิของผู้ต้องสงสัย มากกว่าที่จะพยายามป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม แนวคิดนี้จึงเป็นการยึดหลักกฎหมายหรือหลักนิติธรรมมากกว่าแนวคิดการควบคุมอาชญากรรม (Crime control)

ดังนั้น จึงแสดงให้เห็นว่า แนวคิดนี้ได้มุ่งเน้นไปที่ความเป็นธรรมในขั้นตอนต่าง ๆ ของกระบวนการยุติธรรม ซึ่งเป็นการให้ความสำคัญกับสิทธิของผู้ต้องหาหรือผู้กระทำผิดมากกว่ามุ่งเน้นการควบคุมอาชญากรรม เนื่องจากกระบวนการในการค้นหาข้อเท็จจริงซึ่งดำเนินการโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ อัยการ หรือเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครอง อาจมีการดำเนินการที่ไม่ถูกต้องในบางครั้ง อาทิ การขู่เข็ญ ล่อลวง รวมถึงการสร้างพยานหลักฐานขึ้นมาใหม่ จึงอาจทำให้การดำเนินคดีกับผู้กระทำผิดไม่มีความยุติธรรมอย่างแท้จริง แนวคิดนี้จึงต้องการให้มีการแสวงหาข้อเท็จจริงอย่างเป็นทางการ ทั้งในขั้นตอนของตำรวจ และอัยการ รวมถึงการจัดให้มีการพิจารณาคดีหรือไต่สวนข้อกล่าวหาของผู้ต้องหาอย่างเป็นทางการ และเปิดเผยในศาลยุติธรรม

แนวคิดนี้มีความเกี่ยวข้องกับวิจัยเรื่องนี้ คือ หากกระบวนการยุติธรรมมีการปฏิบัติงาน โดยการเน้นการใช้แนวคิดนี้ จะส่งผลให้มีการให้ความคุ้มครองต่อสิทธิของผู้ต้องหามากขึ้นโดยเน้นการปฏิบัติต่อผู้ต้องหาในฐานะผู้บริสุทธิ์มากขึ้น การที่บุคคลจะถูกพิจารณาหรือลงโทษจะไม่เกิดขึ้นเพียงเพราะการกล่าวหาหรือเพียงเพราะมีพยานหลักฐานว่าบุคคลนั้นได้กระทำเท่านั้น แต่จะผ่านพิจารณาอย่างละเอียดถี่ถ้วน ทั้งในเรื่องของความถูกต้องและการคุ้มครองสิทธิของบุคคล ซึ่งศาลจะทำหน้าที่เป็นองค์กรกลางที่จะต้องตรวจสอบและวินิจฉัยข้อเท็จจริง และศาลจะไม่มี การยอมรับการได้มาซึ่งพยานหลักฐานโดยวิธีการที่มีข้อขัดแย้งกฎหมายซึ่งเป็นความเสี่ยงในการปล่อยตัวผู้ต้องหาไปได้⁹

⁸ ธีระพงษ์ บุญโญภาส และสุพัตรา แผนวิจิต, โครงการวิจัยการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร (กรุงเทพมหานคร: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว), 2558), หน้า 15.

⁹ ธีระพงษ์ บุญโญภาส และสุพัตรา แผนวิจิต, เรื่องเดียวกัน, หน้า 16.

3.3 ทฤษฎีการควบคุมอาชญากรรม (Crime control)

แนวคิดเกี่ยวกับการควบคุมอาชญากรรม (Crime control) จะเน้นประสิทธิภาพของกระบวนการยุติธรรมที่มุ่งควบคุม ระวัง และปราบปรามอาชญากรรมเป็นสำคัญ เป็นระบบที่กระบวนการยุติธรรมมุ่งเน้นที่การต่อสู้กับอาชญากรรม เป็นการมุ่งป้องกันพฤติกรรมอาชญากร และการให้ความคุ้มครองกับผู้ที่ยังตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม ดังนั้น กระบวนการยุติธรรมที่มีประสิทธิภาพ จะต้องมีประสิทธิภาพในการจับกุมผู้กระทำผิดให้ได้เป็นจำนวนมาก โดยใช้ทรัพยากรอย่างจำกัด และการดำเนินตามขั้นตอนต่าง ๆ ในกระบวนการยุติธรรมจะต้องมีความรวดเร็วและแน่นอน อีกทั้งผู้ที่ถูกจับกุมได้นั้นจะต้องเป็นผู้ที่กระทำผิดจริงเท่านั้น หากเจ้าหน้าที่ของรัฐไม่สามารถจะควบคุมหรือปราบปรามอาชญากรรม หรือไม่สามารถจับกุมผู้กระทำผิดมาลงโทษได้ จะทำให้ประชาชนในสังคมพ่งเล็งว่าไม่สามารถอำนวยความสะดวกยุติธรรม หรือไม่สามารถสร้างความสงบสุขให้แก่สังคมได้ จะทำให้ประชาชนไม่เคารพกฎหมายมากขึ้น ตลอดจนประชาชนที่เคารพกฎหมายอาจจะตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมได้อีกด้วย¹⁰

ในการดำเนินคดีอาญาจะดำเนินไปตามขั้นตอนต่าง ๆ โดยมีกระบวนการกลั่นกรอง (Screening Process) ในแต่ละขั้นตอนของกระบวนการยุติธรรม ตั้งแต่ขั้นตอนการสืบสวนก่อนการจับกุม การจับกุม การสืบสวนภายหลังการจับกุม การเตรียมคดีเพื่อฟ้องต่อศาล การพิจารณาคดี และการลงโทษผู้กระทำผิด โดยในกรณีที่ผู้ต้องหาเป็นผู้บริสุทธิ์ จะถูกกลั่นกรองออกไปจากกระบวนการยุติธรรม อาทิ การที่ไม่มีพยานหลักฐานเพียงพอ หรือไม่ทราบแน่ชัดว่าได้กระทำผิด ส่วนผู้ที่กระทำความผิดจะสามารถดำเนินการได้อย่างรวดเร็ว

ดังนั้น การค้นหาข้อเท็จจริงในคดีที่มีการกระทำผิดเกิดขึ้น จะต้องพยายามให้มีการยุติในขั้นตอนของกระบวนการยุติธรรมให้มากที่สุด ซึ่งเป็นการชี้ชัดถึงแนวคิดการควบคุมอาชญากรรม (Crime control) ที่มุ่งเน้นการจัดการกับปัญหาอาชญากรรมให้หมดสิ้นไปตั้งแต่ขั้นตอนต้นของกระบวนการยุติธรรม ไม่ว่าจะเป็นการยุติในขั้นของพนักงานสอบสวน หรือในขั้นของพนักงานอัยการมากกว่าการนำคดีเข้าสู่ศาลโดยไม่จำเป็น โดยต้องยอมรับว่า การแสวงหาข้อเท็จจริงหรือพยานหลักฐานในขั้นพนักงานสอบสวนหรือพนักงานอัยการนั้นเพียงพอแล้วที่จะเชื่อถือได้ เพื่อให้สอดคล้องกับแนวคิดนี้ที่มีความเชื่อว่า วิธีการดำเนินการตามขั้นตอนต่างๆ ที่มีประสิทธิภาพ ในกระบวนการยุติธรรมจะต้องมีความรวดเร็ว แน่นนอน สม่าเสมอ ไม่หยุดชะงัก โดยผู้กระทำผิดมีโอกาสที่จะหลุดพ้นจาก การที่ถูกศาลพิพากษาลงโทษให้น้อยที่สุด¹¹

¹⁰จตุรงค์ ผดุงศ์, เรื่องเดิม, หน้า 22.

¹¹จตุรงค์ ผดุงศ์, เรื่องเดียวกัน, หน้า 21-23.

4.4 ทฤษฎีป้องกัน (Deterrence Theory)

หลักการสำคัญของทฤษฎีป้องกันมีรากฐานมาจากแนวคิดของสำนักอาชญาวิทยาตั้งเดิมโดยเชื่อว่าการป้องกันอาชญากรรมสามารถกระทำได้หากการลงโทษตามกฎหมายมีประสิทธิภาพ ซึ่งการลงโทษจะต้องประกอบด้วย “ความรุนแรง ความรวดเร็ว และความแน่นอน” โดยทฤษฎีป้องกันมุ่งอธิบายถึงผลลัพธ์หรือผลของการใช้กฎหมายในการบังคับใช้ในสังคมมากกว่าการมุ่งอธิบายถึงสาเหตุของการเกิดพฤติกรรมอาชญากร ทฤษฎีนี้จึงเป็นรากฐานที่สำคัญในการบัญญัติกฎหมาย และการบริหารงานยุติธรรมอาญาในหลายประเทศ ไม่ว่าจะเป็นการกำหนดบทลงโทษที่มีความรุนแรงสำหรับผู้กระทำความผิด หรือการเพิ่มเจ้าหน้าที่ของรัฐในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อเป็นการป้องกันอาชญากรรม สำหรับการ ป้องกันอาชญากรรมตามทฤษฎีป้องกันประกอบด้วย การป้องกัน 2 รูปแบบ ได้แก่

1) การป้องกันทั่วไป (General Deterrence) ซึ่งเป็นการป้องกันอาชญากรรมที่ทำให้บุคคลโดยทั่วไปเกิดความเกรงกลัวไม่กล้าประกอบอาชญากรรม เนื่องจากข้อกำหนดของกฎหมาย หรือการดำเนินงานของกระบวนการยุติธรรม ทำให้คนทั่วไปในสังคมเกิดความเกรงกลัวต่อการถูกจับกุมหรือการถูกลงโทษอย่างรุนแรง เช่น การนำเสนอข่าวที่ผู้ประกอบอาชญากรรมถูกจับและลงโทษ

2) การป้องกันเฉพาะ (Special Deterrence) เป็นการป้องกันอาชญากรรมที่ทำให้คนที่เคยถูกลงโทษมาแล้วเกิดความเกรงกลัวไม่กล้าประกอบอาชญากรรมอีก อันเป็นอิทธิพลของกฎหมาย และกระบวนการยุติธรรมที่ทำให้คนที่เคยถูกลงโทษมาแล้วมีความเกรงกลัวต่อโทษ ไม่กล้ากระทำความผิดซ้ำ¹²

3. แนวคิดการกำหนดความผิดจรรยา

เมื่อเกิดการรวมกลุ่มกันของบุคคลเกิดขึ้นเป็นสังคมแล้ว การที่บุคคลจะอยู่รวมกันนั้น ก็ต้องคำนึงถึงความต้องการของปัจเจกชนที่แตกต่างจากกัน อีกทั้งความประพฤติ ภูมิหลัง การศึกษา ความเชื่อ การประกอบอาชีพที่แตกต่างออกไป หากไม่มีการควบคุมความต้องการปล่อยให้แต่ละคนทำตามอำเภอใจตน สังคมก็จะเกิดความเดือดร้อนวุ่นวายสังคมจึงจำเป็นต้องมีกฎระเบียบ กฎเกณฑ์ กติกา เพื่อให้ทุกคนปฏิบัติตามอย่างเสมอภาค กล่าวคือ สังคมต้องมีกฎหมาย เพื่อควบคุมความประพฤติของบุคคลในสังคมนั้นเอง

กฎหมาย หมายถึง กฎเกณฑ์แบบแผนที่ใช้ในการควบคุมความประพฤติของคนในสังคม อันเกิดมาจากเหตุผล ที่มาจากมโนธรรมของสังคมอันสอดคล้องกับศีลธรรม จารีต ศาสนา แนวความคิดทาง

¹²จตุรงค์ ผัดวงศ์, เรื่องเดิม, หน้า 21-25.

สังคม เศรษฐกิจ การเมือง ที่ทำให้คนสังคมยอมรับนับถือเป็นแนวปฏิบัติสืบต่อกันมาเนื่องจากกฎหมาย ไม่ใช่สิ่งที่ควรสร้างขึ้นตามอำเภอใจแต่เป็นสิ่งที่เกิดมาจากจิตใจของประชาชนร่วมกัน (Volksgeist) ซึ่งเชื่อมโยงให้คนในชาติเดียวกันมีความคิดความเชื่อความเห็นถูกผิดร่วมกัน ทั้งนี้เพราะกฎหมายสร้างขึ้นมาก็เพื่อประโยชน์สูงสุดของคนในสังคมนั้น ดังนั้น จึงกล่าวว่าการกฎหมายของกลุ่มชนใดกฎหมายก็เป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมของกลุ่มชนนั้น¹³

การจรรยา หมายถึง การใช้ทางของผู้ขบขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูงขี่ หรือไล่ต้อนสัตว์ ตามความใน มาตรา 4(1) แห่งพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 ซึ่งเมื่อพิจารณาพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 จะเห็นได้ว่าพระราชบัญญัตินี้เป็นกฎหมายที่ไม่ได้บัญญัติขึ้นตามเหตุผลทางศีลธรรม แต่เป็นบทบัญญัติทางกฎหมายที่บัญญัติขึ้นด้วยเหตุผลทางเทคนิค การกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจรรยาบรรณจึงไม่อาจถือได้ว่าเป็นความผิดอาญาโดยแท้ (True crime) แต่เป็นลักษณะความผิดเล็กน้อยเกินกว่าที่เป็นความผิดทางอาญา ซึ่งก็ด้วยเหตุผลที่บัญญัติมาเพื่อให้เกิดความสะดวกละเอียดในการจรรยาบรรณนั้นเอง ความผิดตามพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 ถึงไม่ใช่ความผิดในตัวเองแต่เป็นความผิดที่มีลักษณะเป็นกฎระเบียบที่ต้องปฏิบัติตามถ้าฝ่าฝืนจะต้องรับโทษ ซึ่งเรียกลักษณะความผิดดังกล่าวนี้ว่าความผิดต่อกฎระเบียบ (Regular of lender)¹⁴

ความผิดอาญานั้น หมายถึงการกระทำผิดที่ฝ่าฝืนต่อกฎหมายอาญาความผิดอาญาในแง่ของกฎหมายนั้นแบ่งออกได้เป็นสองประการคือความผิดในตัวเอง (mala in se) และความผิดตามที่กฎหมายกำหนด (mala prohibita)

3.1 ความผิดในตัวเอง (mala in se) คือ การกระทำที่เป็นความผิด หรือความชั่วร้ายในตัวเอง (wrong in itself/evil in itself) การฝ่าฝืนหลักธรรมชาติ มโนธรรม ศีลธรรม หรือ หลักการสาธารณะของสังคมที่เป็นอารยะ (public principles of a civilized society) การกระทำที่เป็นความผิดในตัวเองนั้น คนในสังคมเห็นเป็นการกระทำที่ฝ่าฝืนความรู้สึกทางศีลธรรมของคนในสังคมที่ยึดถือปฏิบัติ โดยสังคมถือการกระทำนั้นเป็นความชั่วร้ายเป็นความผิดพื้นฐาน (traditional) ที่ไม่ใช่ความผิดที่กฎหมายกำหนด ตัวอย่างของความผิดในตัวเอง เช่น ความผิดฐานฆ่าคนตาย ข่มขืนกระทำชำเรา ปล้นทรัพย์ ลักทรัพย์ เป็นต้น

¹³เอกรัตน์ โลหะ, ปัญหาทางกฎหมายในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 ศึกษากรณี การขอตรวจใบอนุญาตขับขี่, (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรบัณฑิต, มหาวิทยาลัยศรีปทุม, 2553) หน้า 10.

¹⁴จตุรงค์ ผัดวงศ์, เรื่องเดิม, หน้า 9.

3.2 ความผิดตามที่กฎหมายกำหนด หรือความผิดที่เกิดจากข้อห้าม (mala prohibita) คือ การกระทำที่ถือเป็นความผิดเพราะมีกฎหมายกำหนดให้การกระทำดังกล่าวถือเป็นความผิด (evil because prohibited) หรือว่าเป็นความผิดตามกฎหมายห้าม (wrong due to being prohibited) เช่น ความผิดเกี่ยวกับการใช้ข้อมูลภายในอย่างไม่เหมาะสม ออกหุ้นโดยไม่ได้รับอนุญาต หลีกเลี่ยงภาษี ความผิดจรรยา เป็นต้น¹⁵

กฎหมายจรรยา เป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นเพื่อความปลอดภัยของคนในสังคมทั้งทางชีวิตร่างกาย ทรัพย์สินของผู้ขับขี่ ผู้ใช้รถใช้ถนนด้วย อีกทั้งยังบัญญัติขึ้นเพื่อความประสงค์ที่จะสร้างความเป็นระเบียบเรียบร้อยของผู้ขับขี่ในการใช้รถใช้ถนน เพื่อลดปัญหาการจราจรที่มีอยู่ในสังคม ความผิดตามกฎหมายจรรยาเป็นความผิดประเภทข้อห้ามตามกฎหมาย (Mala Prohibita) อย่างหนึ่งการบัญญัติขึ้นของกฎหมายจรรยานั้นไม่ได้เป็นบทบัญญัติที่เป็นความผิดทางศีลธรรม แต่เป็นบทบัญญัติที่บัญญัติขึ้นว่าเป็นความผิดทางเทคนิค เรียกว่า กฎหมายเทคนิค (Technical Law) การกระทำผิดตามกฎหมายจรรยานั้น จึงถือว่าเป็นความผิดที่กฎหมายบัญญัติว่าเป็นความผิดและการกำหนดโทษไว้ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งว่า ความผิดตามกฎหมายจรรยาเป็นความผิดตามที่จัดอยู่ในประเภทโดยธรรมชาติของการกระทำจึงไม่ถือว่าเป็นความผิดโดยแท้ (True crime) และลักษณะของความผิดเป็นความผิดที่เล็กน้อย ไม่ได้เป็นความผิดในตัวเองแต่มีลักษณะเป็นกฎระเบียบที่ต้องปฏิบัติตาม หากไม่ปฏิบัติเช่นนั้นก็ต้องรับผิด ซึ่งเรียกว่า ความผิดต่อกฎระเบียบ (Regulatory Offence) ส่วนความผิดที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อความปลอดภัยในการจราจรจะมีลักษณะของการกระทำที่อาจเกิดขึ้นได้ เรียกความผิดประเภทนี้ว่า ความผิดที่เป็นการก่อกวนอันตราย¹⁶

ความผิดจรรยา เป็นการกำหนดความผิดตามหลักสากลที่เรียกว่า Mala Prohibita¹⁷ คือ เป็นการกระทำที่กฎหมายได้กำหนดไว้ว่าเป็นความผิดหรือความผิดที่เกิดจากข้อห้ามซึ่งแตกต่างกันไปตามเงื่อนไขต่าง ๆ กล่าวคือ การกระทำหนึ่งอาจเป็นความผิดในประเทศหนึ่งหรือในช่วงระยะเวลาหนึ่ง แต่อาจไม่เป็นความผิดในอีกประเทศหนึ่งหรือในระยะเวลาหนึ่ง ตรงกันข้ามกับ Mala In Se ซึ่งการกระทำนี้เป็นการกระทำที่เป็นความผิดในตัวเอง ส่วน Mala Prohibita มักจะเป็นความผิดที่ไม่ได้ผิดต่อกฎเกณฑ์ของสังคมอื่นแต่รัฐกำหนดเอาไว้เป็นความผิดอาญาเพื่อประโยชน์ของรัฐนั้น ๆ ในความผิดประเภทนี้จึงไม่ได้

¹⁵เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์, คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1 (กรุงเทพมหานคร: ห้างหุ้นส่วนจำกัดจิรรัชการพิมพ์, 2549), หน้า 76.

¹⁶เอกรัตน์ โลหะ, เรื่องเดิม, หน้า 10.

¹⁷เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์, เรื่องเดิม, หน้า 75.

เป็นความผิดที่มีความชั่วร้ายในตัวของมันเองแต่เป็นความผิด เพราะกฎหมายบัญญัติห้ามเอาไว้ที่เรียกว่า “ความผิดในทางเทคนิค” ภาษาอังกฤษเรียกว่า Technical Offence โดยกำหนดโทษในทางอาญานั้น จะขึ้นกับนโยบายของรัฐนั้น ๆ นอกจากโทษทางอาญาแล้วก็อาจมีการใช้มาตรการอื่น ๆ แทนการใช้โทษทางอาญา เพื่อเลี่ยงการใช้โทษทางอาญาที่ไม่จำเป็น ทั้งนี้เพื่อหลีกเลี่ยงผลเสียในการเข้ามาสู่กระบวนการทางอาญา ความผิดที่เป็นข้อห้ามหรือ Mala Prohibita นั้นมีความแตกต่างกันออกไปในแต่ละประเทศ ตามแต่ละยุคสมัย เช่น ความผิดที่เกี่ยวกับการพนันที่เป็นความผิดของบางประเทศ หรือบางประเทศก็ไม่กำหนดให้เป็นความผิดและอาจอนุญาตให้มีการเล่นพนันเป็นการเสรี¹⁸

กฎหมายจราจรเป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน อีกทั้งเป็นการจัดระเบียบการจราจรให้ทันต่อการพัฒนาของเทคโนโลยียานยนต์ และสภาพการใช้รถบนถนน กฎหมายจึงมีลักษณะที่บัญญัติขึ้นด้วยเหตุผลทางเทคนิค การกระทำที่ฝ่าฝืนต่อบทกฎหมายจึงอยู่เหนือความรู้สึกลึกซึ้งของมนุษย์ในเรื่องของศีลธรรม ซึ่งหลาย ๆ ประเทศได้แยกความผิดเรื่องจราจรออกจากความผิดทางอาญา เช่น เยอรมันโดยจัดให้เป็นลักษณะของการฝ่าฝืนต่อกฎระเบียบเท่านั้น เป็นผลทำให้ไม่ต้องนำโทษทางอาญามาใช้โดยไม่จำเป็นและไม่จำเป็นต้องเอากระบวนการอาญามาบังคับ ทั้งนี้เพื่อเลี่ยงการนำคดีเข้าสู่กระบวนการทางอาญา และภาระของศาล แต่ในส่วนของกฎหมายไทยนี้ไม่ได้แยกความผิดจราจรออกจากกฎหมายอาญา เนื่องจากการนำแนวคิดของประเทศอังกฤษมาใช้ อีกทั้งการที่สังคมไทยขาดจิตสำนึกในการปฏิบัติตามกฎหมาย เพื่อให้กฎหมายมีผลบังคับจึงนำโทษทางอาญามาใช้¹⁹

โดยทั่วไปความผิดตามกฎหมายจราจรแบ่งออกเป็นสองประเภทหลัก²⁰ คือ

1) ความผิดประเภทเกี่ยวกับการขับเคื่อนรถ เป็นการกระทำความผิดของผู้ขับขี่ในขณะที่กำลังขับขี่ยานพาหนะอยู่ ความผิดประเภทนี้เป็นประเภทของความผิดที่ร้ายแรงและความผิดประเภทนี้ถือว่าเป็นสาเหตุที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด เช่น การขับขี่ยานพาหนะที่เร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ขับขี่โดยฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร การขับรกระหว่างที่มีฝนมา เป็นต้น

2) ความผิดประเภทที่เกี่ยวกับการจอดรถ เป็นความผิดในเรื่องที่ผู้ขับขี่ได้กระทำความผิด หลังจากที่ได้ดำเนินการหยุดรถหรือได้ทำการจอดรถ ซึ่งความผิดในประเภทนี้ส่วนใหญ่จะถือเป็นความผิดที่ไม่ได้ร้ายแรง แต่ถึงอย่างนั้นก็มีโอกาสที่จะก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด เช่น การจอดรถในพื้นที่ห้ามจอด การจอดรถซ้อนคัน การจอดรถในเขตป้ายจอดรถประจำทาง เป็นต้น

¹⁸วีระพงษ์ บุญโญภาส และสุพัตรา แผนวิชิต, เรื่องเดิม, หน้า 6.

¹⁹วีระพงษ์ บุญโญภาส และสุพัตรา แผนวิชิต, เรื่องเดียวกัน, หน้า 6.

²⁰วีระพงษ์ บุญโญภาส และสุพัตรา แผนวิชิต, เรื่องเดียวกัน, หน้า 6.

ผู้กระทำผิดต่อกฎหมายจราจรจะถูกลงโทษในรูปแบบต่าง ๆ อาทิเช่น การปรับ การเพิกถอนใบอนุญาตขับรถชั่วคราว การตัดแต้มผู้ขับขี่ การยึดรถ เป็นต้น โดยจุดมุ่งหมายของการลงโทษผู้ที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรก็เพื่อควบคุมพฤติกรรมของคนในสังคมไม่ให้กระทำผิดในอนาคต แต่จากการศึกษาพบว่าการบังคับใช้กฎหมายและการใช้บทลงโทษร่วมกันนั้น สามารถป้องกันการละเมิดกฎระเบียบของการจราจรและเพิ่มความปลอดภัยทางถนนเพิ่มมากขึ้น และรูปแบบในการลงโทษชนิดที่พบมากที่สุด ในขณะที่คือการปรับ แต่การตรวจสอบพบว่ามีผลต่อการลดลงของฝ่าฝืนกฎหมายจราจรน้อยมาก สิ่งสำคัญคือการคำนึงถึงเหตุผลที่ผู้ที่กระทำผิดพฤติกรรม และขีดความสามารถในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมที่เกี่ยวกับการกระทำผิดทางจราจร โดยการกำหนดการลงโทษแล้วการนำเทคโนโลยีมาจับตาทบทมมากยิ่งขึ้น

การกำหนดบทลงโทษตามกฎหมายจราจรนั้นมีความสัมพันธ์โดยตรงกับผู้ใช้รถใช้ถนน การกำหนดโทษเพื่อความมุ่งหมายที่จะส่งเสริมความปลอดภัยบนท้องถนน และทำให้การจราจรเป็นไปด้วยความสะดวกรวดเร็ว แนวคิดของการบังคับใช้กฎหมาย กับการลงโทษผู้กระทำผิดถือเป็นขั้นตอนสุดท้ายที่จำเป็นในการป้องกันการกระทำที่ละเมิดต่อกฎหมายจราจรทั้งเจตนาและไม่เจตนากระทำผิดหรือไม่ก็ตาม

4. แนวความคิดและทฤษฎีการลงโทษในกฎหมายจราจร

เมื่อสมาชิกหรือปัจเจกบุคคลรวมตัวกันและอยู่ร่วมกันเป็นสังคม จำเป็นต้องมีการควบคุมความประพฤติของคนในสังคม ซึ่งเมื่อมีการรวมตัวกันเช่นนั้นจึงอาจเกิดการกระทำผิดที่ถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของสังคมขึ้นได้ และเพื่อความปกติสุขของคนในสังคม ในยุคสมัยแรก ๆ นั้น มองการกระทำผิดเป็นการฝ่าฝืนกฎของสังคม (Rule-breaking) จึงมีการลงโทษในลักษณะของการแก้แค้นส่วนตัวการลงโทษในลักษณะนี้เป็นการกระทำต่อผู้การทำผิดที่รุนแรง เช่น การฆ่าผู้กระทำผิด ขับไล่ออกจากชุมชน เป็นต้น ซึ่งเป็นความคิดพื้นฐานของการลงโทษในปัจจุบันอย่างหนึ่ง ซึ่งในสมัยต่อมานั้น มีการปกครองโดยผู้มีอำนาจในการดูแลสังคม ซึ่งเป็นผู้ที่มีอำนาจในการกำหนดความผิดและลงโทษผู้กระทำผิด จนกลายมาเป็นระบบการลงโทษที่ใช้ในปัจจุบัน ซึ่งการลงโทษนี้เพื่อการคุ้มครองการอยู่ร่วมกันของสังคม ให้มีความสงบและมีความเป็นระเบียบเรียบร้อย ดังนั้น ถ้าเรากำหนดทุกพฤติกรรมของมนุษย์ให้เป็นความผิดที่ต้องถูกลงโทษโดยไม่มีทางเลือกเสียได้ สิทธิและเสรีภาพของบุคคลจะถูกกระทบกระเทือนเกินความจำเป็น²¹

²¹ คณิต ธิ นคร, กฎหมายอาญาภาคทั่วไป (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2551), หน้า 45.

ที่จะนำไปสู่การส่งเสริมประสิทธิภาพของกฎหมายอย่างหนึ่งและเป็นการใช้อำนาจในการบังคับแก่ผู้กระทำความผิดโดยรัฐ

ยุคสมัยเปลี่ยนแปลงไปตามความเจริญก้าวหน้าของสังคม เศรษฐกิจและการปกครอง ดังนั้นทฤษฎีและวัตถุประสงค์ของการลงโทษจึงแตกต่างกันไป โดนเริ่มจากยุคก่อนสำนักคลาสสิก เป็นการลงโทษผู้กระทำความผิดมีความรุนแรง อันเนื่องจากการที่ธรรมชาติของมนุษย์นั้นมีเหตุผลและสัญชาตญาณในการอยู่รอดโดยไม่ถูกเอาเปรียบ ในช่วงก่อนศตวรรษที่ 18 ในยุโรปและอเมริกา ศาสนาคริสต์ (โดยเฉพาะโรมันคาทอลิก) ได้มีอิทธิพลต่อผู้คนในสังคมเป็นอย่างมากในการพิพากษาความผิดของบุคคล ทำให้การกระทำชั่วจึงถือว่าเป็นบาป เมื่อเป็นบาปจึงมีการลงโทษด้วยการไถ่บาปโดยวิธีต่าง ๆ ที่รุนแรงและขาดความยุติธรรมอย่างยิ่ง

ต่อมาในช่วงหลายศตวรรษที่ 18 Cesare Beccaria นักอาชญาวิทยาชาวอิตาลีเสนอได้พัฒนาสำนักคลาสสิก เพื่อพิจารณาถึงความรับผิดชอบในการกระทำผิด โดยยึดแนวคิดของลัทธิเจตจำนงเสรี (Free will) ในการกระทำสิ่งใด ๆ โดยใช้เหตุผลของมนุษย์เองตัดสินว่าสิ่งใดควรและถูกต้องตามความพอใจของตนเอง ดังนั้นเมื่อมนุษย์กระทำความผิดถึงจะต้องรับผิดชอบต่อการกระทำนั้น จึงควรพิจารณาโทษให้เหมาะสมกับการกระทำความผิดที่เขาได้กระทำลง (Equal punishment for the same crime) ดังนั้นการกำหนดความผิดและโทษนั้นต้องพึงคำนึงถึงหลักการพื้นฐานเพื่อประโยชน์สุขสูงสุดของคนในสังคมจำนวนมากเป็นสำคัญ ก่อนจะมีการลงโทษผู้กระทำความผิดนั้นจะต้องได้รับความเห็นชอบและประชาชนยอมรับกับการกำหนดโทษตามแนวคิดของ Jeremy Bentham²²

ต่อมาในช่วงศตวรรษที่ 19 ได้เกิดสำนักคลาสสิกใหม่ (Neo - Classical School) ยังคงยึดหลักความคิดเดิมของสำนักคลาสสิก แต่เห็นต่างในการลงโทษ สำนักนี้เห็นว่าศาลไม่ควรลงโทษรุนแรงเกินความผิดที่ได้ก่อขึ้นและไม่ควรกำหนดโทษตายตัว เนื่องจากโทษอาจเหมาะสมกับผู้กระทำความผิดแต่ละรายไม่เหมือนกัน จึงได้ปรับปรุงโดยกำหนดให้ศาลใช้ดุลพินิจในการลงโทษตามที่เห็นควรและมีการกำหนดโทษขั้นสูงขั้นต่ำไว้ เพื่อเป็นบรรทัดฐานใหม่ของหลักทัณฑ์พิพากษาใหม่ ในช่วงปลายศตวรรษที่ 19 ได้มีการจัดตั้งสำนักอิตาเลียน (Positive School) โดย Lombroso Farofalo และ Ferri โดยแนวความคิดของสำนักนี้ได้เปลี่ยนแปลงไปจากแนวคิดของทั้งสองสำนักที่ได้กล่าวไปก่อนหน้านี้ที่มีความเชื่อโดยสิ้นเชิงในลัทธิของเจตจำนงเสรีของมนุษย์ และหันมาให้ความสนใจกับทฤษฎีที่ว่า การที่มนุษย์ประกอบอาชญากรรมหรือกระทำความผิดกฎหมายเนื่องมาจากสาเหตุทางธรรมชาติ โดยเฉพาะทางชีววิทยาของเฉพาะบุคคล ดังนั้น

²² ภัทรวรรณ ทองใหญ่, *อาชญาวิทยาและทัณฑ์วิทยา*, พิมพ์ครั้งที่ 3 (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2565), หน้า 50.

การพิจารณาความผิดเพื่อลงโทษนั้นจำต้องพิจารณาจากตัวผู้กระทำความผิดแต่ละรายเพื่อหาวิธีในการลงโทษที่เหมาะสมให้สามารถแก้ไขตัวผู้กระทำความผิดได้ เช่น การรอกการลงโทษ การควบคุมความประพฤติ การแยกผู้กระทำความผิดครั้งแรกออกจากผู้กระทำความผิดซ้ำซาก เป็นต้น ซึ่งเป็นแนวคิดที่เน้นเรื่องการบำบัดรักษาฟื้นฟูจิตใจให้ผู้กระทำความผิดกลับตัวเป็นคนดีต่อไป²³ แนวความคิดนี้จึงเป็นแนวคิดที่ถือเอาประโยชน์ตอบแทนมากกว่าการลงโทษ

จากทฤษฎีการลงโทษดังกล่าว จะเห็นได้ถึงวิวัฒนาการและการบัญญัติกฎหมายที่เป็นผลมาจากการเปลี่ยนผันของยุคสมัยจึงทำให้เป้าหมายหรือวัตถุประสงค์ของการลงโทษในปัจจุบันนั้นอาจแบ่งได้เป็น 4 ประการ ดังต่อไปนี้

1) การลงโทษเพื่อการแก้แค้นทดแทน (punishment as a retribution) เป็นวัตถุประสงค์ในการลงโทษผู้กระทำความผิดตั้งแต่สมัยก่อนและแพร่หลาย ซึ่งจะมีลักษณะ “ตาต่อตาและฟันต่อฟัน” (an eye for an eye and a tooth for a tooth) ซึ่งมาจากการลงโทษที่รุนแรง การประหารชีวิต การลงทัณฑ์ในรูปแบบต่าง ๆ เพื่อให้สาสมกับความผิดที่ได้กระทำลงไปและเพื่อให้รู้สึกถึงความผิดจากการกระทำของตน²⁴ ตามแนวคิดลัทธิเจตจำนงเสรี ที่เมื่อมนุษย์มีเหตุเพียงพอที่จะรู้ผิดชอบ หากมนุษย์ตัดสินใจเลือกกระทำผิดลงไปจึงต้องรับผิดชอบต่อการกระทำของตนอย่างสาสม ซึ่งหากมีความผิดร้ายแรงเพียงใด โทษที่ผู้กระทำความผิดจะได้รับก็จะรุนแรงเช่นกัน โดย Cesare Beccaria²⁵ มีความเห็นว่า กฎหมายควรกำหนดโทษให้เหมาะสมกับความผิด และควรกำหนดลักษณะของโทษไว้ให้หลายประเภท เพื่อความเหมาะสมของความผิดที่แตกต่างกันไป แต่ในปัจจุบันการลงโทษด้วยวิธีนี้นั้นเป็นสิ่งล้าสมัยและไม่ชอบด้วยมนุษยธรรม แต่วัตถุประสงค์ของการลงโทษยังคงมีอยู่และใช้มาตลอดเพียงแค่นำหลักมาใช้มาน้อยเพียงใดตามสภาพสังคมนั้น ๆ

2) การลงโทษเพื่อการข่มขู่หรือยับยั้ง (punishment as a deterrence) เป็นการลงโทษเพื่อข่มขู่และยับยั้งตัวผู้กระทำความผิดให้เกิดความเข็ดหลาบไม่กล้าที่จะกระทำความผิดซ้ำอีก ทั้งยังเป็นตัวอย่างให้ผู้อื่นเห็นเพื่อไม่ให้เกิดการลอกเลียนแบบ มีวัตถุประสงค์หลัก 2 ประการ คือ

²³ ภัทรวรรณ ทองใหญ่, เรื่องเดียวกัน, หน้า 57.

²⁴ ณัฐวัฒน์ สุทธิโยธิน, เอกสารการสอนชุดกฎหมายอาญา 1:ภาคทฤษฎีทั่วไป, (นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2525), หน้า 3.

²⁵ Sue Titus Reid, J.D.Ph.D. . **Crime and Criminology**. 3th ed. Holt Rinehart and Winston, 1982, p. 62.

(1) เพื่อยับยั้งการกระทำความผิดที่ถูกลงโทษไม่ให้กระทำอีก เพราะเกิดความเกรงกลัวในโทษที่ได้รับอันเป็นผลให้ตัดโอกาสที่จะกระทำผิดซ้ำอีก (incapacitation)

(2) เพื่อยับยั้งบุคคลอื่นมิให้กระทำความผิด เนื่องจากได้เห็นผลร้ายของการกระทำความผิด และการรับโทษจนไม่กล้ากระทำความผิดเพราะเกรงกลัวในโทษ²⁶ การลงโทษนั้นมีวัตถุประสงค์เพื่อลดการก่ออาชญากรรม แต่อาจมีบางมุมมองที่เห็นว่าการลงโทษเพื่อข่มขู่ทำให้เกิดผลเสียมากกว่าผลดีเนื่องจากไม่ได้คำนึงถึงการปรับปรุงตัวและการช่วยเหลือหลังการลงโทษของผู้กระทำความผิด แต่อย่างไรก็ตามการลงโทษสามารถทำไปพร้อมกับการแก้ไขปรับปรุงและการช่วยเหลือหลังการพ้นโทษได้โดยไม่ขัดกันแต่อย่างใด²⁷

3) การลงโทษเพื่อเป็นการคุ้มครองสังคม (punishment as a protection of society or an incapacitation) เป็นการลงโทษที่มีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันสังคมให้ปลอดภัย โดยการตัดโอกาสไม่ให้ผู้กระทำความผิดได้ทำซ้ำขึ้น ซึ่งมีหลักการสำคัญการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิดและอบรมปมนิสัยมากกว่าการลงโทษ โดยเน้นการคุ้มครองสังคมให้ปลอดภัยจากอาชญากรรม ส่วนการลงโทษจะเน้นให้เหมาะสมกับผู้กระทำความผิดเป็นรายบุคคล เพื่อให้การลงโทษเพื่อการคุ้มครองสังคมสามารถทำควบคู่ไปกับการลงโทษเพื่อการปรับปรุงแก้ไขฟื้นฟู²⁸ เพื่อให้เข้าใกล้วัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ให้มากที่สุด

4) การลงโทษเพื่อเป็นการปรับปรุงแก้ไขฟื้นฟู (punishment as a means of rehabilitation) เป็นแนวความคิดที่ได้รับอิทธิพลมาจากการวิเคราะห์โดยการเก็บข้อมูลเชิงประจักษ์มาเพื่อพิสูจน์สมมติฐานและความเชื่อ เพื่อหาสาเหตุในการกระทำความผิดของผู้กระทำความผิดแต่ละบุคคลไป ซึ่งการลงโทษเพื่อปรับปรุงนั้นมีเพื่อให้ผู้กระทำความผิดได้กลับตัวไม่กระทำความผิดซ้ำ ทั้งยังช่วยให้ผู้กระทำความผิดได้กลับคืนสู่สังคมให้อยู่ได้ตามปกติ ซึ่งการปรับปรุงตัวนั้นจะส่งผลเป็นการเฉพาะตัวของผู้กระทำความผิดไป ซึ่งการลงโทษตามทฤษฎีนี้มีขึ้นบนความเชื่อว่า ผู้กระทำความผิดนั้นสามารถที่จะได้รับการบำบัดที่เหมาะสมเพื่อให้กลับตัวเข้าสู่สังคมได้ตามปกติ ซึ่งตามหลักการลงโทษตามทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขหรือปรับปรุงประกอบด้วย

(1) หลีกเลี้ยงไม่ให้ผู้กระทำความผิดต้องประสบกับสิ่งที่ทำลายคุณลักษณะประจำตัวของเขาโดยให้ใช้วิธีการอื่นแทนการลงโทษจำคุกระยะสั้น

²⁶ ญรัฐวัธน์ สุทธิโยธิน, เรื่องเดิม, หน้า 3-4.

²⁷ สมยศ วัฒนภิรมย์, การรอกการลงโทษและการรอกการกำหนดโทษปรับ, (วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2536), หน้า 19-20.

²⁸ ปราบรณนา บุญเพ็ง, การเปรียบเทียบความผิดอันยอมความได้ในคดีอาญาในระบอบกฎหมายของประเทศไทยและประเทศลาว, (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2556), หน้า 25.

- (2) การลงโทษต้องเหมาะสมกับการกระทำเป็นรายบุคคลไป
- (3) เมื่อผู้กระทำได้แก้ไขกลับมาดีดั้งเดิมแล้วให้หยุดการลงโทษและให้มีการปรับปรุงการลงโทษระหว่างที่มีการคุมขัง²⁹

²⁹ ญัตติวัดน์ สุทธิโยธิน, เรื่องเดิม, หน้า 4.

บทที่ 3

การบังคับคดีจราจรและศาลจราจรในต่างประเทศ

ในบทนี้จะเป็นการนำเสนอแนวคิด และบริบทของการบังคับคดีจราจรและศาลจราจรในต่างประเทศ โดยเป็นประเทศที่มีการกำหนดให้มีการบังคับคดีและศาลจราจรขึ้น ซึ่งสามารถนำมาเป็นข้อมูลพื้นฐานที่จะนำมาใช้เพื่อการศึกษาและอธิบายกับบริบทของการบังคับคดีจราจรของประเทศไทย โดยบริบทข้อมูลของต่างประเทศนี้ ผู้เขียนมุ่งเน้นอธิบายถึงลักษณะประเภทของศาลศาลและเขตอำนาจศาลที่เกี่ยวกับการพิจารณาคดี เพื่อให้เป็นประโยชน์ต่อการกำหนดแนวทางในการพิจารณาคดีจราจรของไทย ดังนี้

1. ประเทศสหรัฐอเมริกา

ในกระบวนการดำเนินคดีและการบังคับใช้กฎหมายจราจรของประเทศสหรัฐอเมริกาในแต่ละมลรัฐมีการบัญญัติกฎหมายจราจรของมลรัฐให้เป็นไปตามกฎหมายต้นแบบ เรียกว่า Model Traffic Ordinance ตามที่คณะกรรมการจัดวางแนวทางกฎหมายจราจรแห่งชาติ (The National Committee on Uniform Traffic Laws and Ordinance) ซึ่งเป็นหน่วยงานเอกชนไม่แสวงหากำไรและมีหน้าที่ในการวางแนวทางกฎหมายจราจรในประเทศสหรัฐอเมริกา เพื่อให้กฎหมายจราจรในแต่ละมลรัฐของประเทศมีความเป็นเอกภาพและเป็นไปในแนวทางเดียวกัน กฎหมายต้นแบบดังกล่าว ได้กำหนดประเภทของความผิดเกี่ยวกับการจราจรเป็น 2 ประเภท ประกอบด้วย

1. ความผิดอันไม่เกี่ยวกับการขับเคลื่อนรถ

โดยส่วนใหญ่ความผิดเกี่ยวกับการจอดรถ (Parking Violations) เช่น จอดรถในที่ห้ามจอด จอดรถเกินเวลาที่ชำระค่าจอด หรือจอดรถไม่ชอบด้วยกฎจราจร หรือฝ่าฝืนคำสั่งของเจ้าพนักงาน เป็นต้น ความผิดประเภทนี้เป็นความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียว หากผู้กระทำความผิดรับสารภาพว่ากระทำความผิดและไม่ประสงค์ที่จะสู้คดี สามารถนำเงินไปชำระค่าปรับได้ที่ศาลที่มีเขตอำนาจ หรือนำไปชำระที่ Traffic violations bureau ซึ่งโดยทั่วไปจะมีสำนักงานตั้งอยู่บริเวณสถานีตำรวจ หรือจะส่งเงินค่าปรับทางไปรษณีย์ก็ได้ โดยด้านหลังใบสั่งจะมีจำนวนค่าปรับซึ่งกฎหมายกำหนดไว้อยู่ ด้านหลังว่าทำผิดมาตราใดและมีโทษเท่าใด ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดประสงค์จะสู้คดีหรือไม่ประสงค์ที่จะชำระเงินตามจำนวนที่กฎหมายกำหนด สามารถดำเนินการผ่านศาลเพื่อสู้คดีหรือให้ศาลกำหนดค่าปรับให้

2. ความผิดอันเกี่ยวกับการขับเคลื่อนรถ (Moving Violations)

การขับรถด้วยความเร็วเกินอัตราที่กำหนด ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณ ขับรถโดยไม่มีใบขับขี่ หรือขับรถในขณะเมาสุรา ความผิดประเภทนี้นอกจากความผิดที่มีโทษปรับแล้ว ยังมีโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือนอีกด้วย ซึ่งจัดว่าเป็นความผิดประเภทความผิดลหุโทษ (Misdemeanor) สำหรับความผิดประเภทนี้ เมื่อเจ้าพนักงานจราจรพบการกระทำความผิดก็จะดำเนินการจับกุมผู้กระทำความผิดและออกใบสั่ง (Traffic citation) บันทึกรายการเลขใบขับขี่และลักษณะการกระทำความผิดรวมถึงวันและเวลาที่กำหนดให้ผู้ต้องหาไปศาล เมื่อถึงวันนัดพิจารณาครั้งแรก ศาลจะอ่านและอธิบายฟ้องให้จำเลยฟัง เมื่อจำเลยให้การรับสารภาพ ศาลจึงจะดำเนินการตัดสินคดีโดยไม่จำเป็นต้องสืบพยาน ซึ่งศาลอาจเพียงแต่ลงโทษปรับ หรือให้รอการลงโทษจำคุกไว้ หรือลงโทษจำคุกแต่ขึ้นอยู่กับความหนักเบาในการกระทำความผิดกฎหมายจราจรของจำเลย ความผิดเกี่ยวกับการขับเคลื่อนรถ (Moving violations) ที่ผู้กระทำความผิดต้องไปแสดงตัวที่ศาล ได้แก่ ความผิดฐานขับชี่ยานพาหนะระหว่างมีนเมา หรือเสพยาเสพติดขณะขับรถ ความผิดฐานขับชี่รถประมาทจนเกิดอุบัติเหตุ ความผิดฐานหลบหนีหลังจากเกิดอุบัติเหตุ ความผิดฐานขับชี่ยานพาหนะขณะถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ และความผิดฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนด

ในการดำเนินคดีแก่ผู้กระทำความผิดตามกฎหมายจราจรนั้น เมื่อเจ้าพนักงานจราจรพบการกระทำความผิดหรือฝ่าฝืนกฎหมายจราจรแล้ว เจ้าพนักงานจราจรจะออก Traffic citation หรืออาจเรียกว่า ใบสั่ง (Uniform traffic ticket) ให้แก่ผู้กระทำความผิดโดยใน Traffic citation นั้นจะมีรายละเอียดเกี่ยวกับ ชื่อ ที่อยู่ ของผู้กระทำความผิด รายละเอียดเกี่ยวกับการกระทำความผิด มาตรการที่กระทำความผิด วัน เวลา สถานที่ที่กระทำความผิด และวันและเวลาที่กำหนดให้ผู้กระทำความผิดไปศาล ตลอดจนอัตราค่าปรับของการกระทำความผิดมาตราต่าง ๆ นอกจากนี้ เจ้าพนักงานจราจรจะส่งต้นฉบับหรือสำเนา Traffic citation ให้แก่ผู้กระทำความผิด นอกจากนี้ เจ้าพนักงานจราจรก็ยังส่ง Traffic citation ให้แก่ศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาพิพากษาหรือส่งให้แก่ Traffic violations bureau อีกด้วย หลังจากที่เจ้าพนักงานจราจรได้ออก Traffic citation แล้ว เจ้าพนักงานจราจรหมดภาระหน้าที่ซึ่งเจ้าพนักงานจราจรจะเปรียบเทียบปรับ หรือมีคำสั่งเพิกถอน Traffic citation ไม่ได้ เป็นอำนาจของศาลเท่านั้นเป็นผู้พิจารณาสั่งในคดีความผิดเกี่ยวกับจราจร และเมื่อศาลมีคำสั่งอย่างไรแล้วไม่ว่าจะเป็นการสั่งให้ผู้กระทำความผิดชำระค่าปรับ สั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ศาลจะแจ้งให้ศูนย์คอมพิวเตอร์ทราบเพื่อเก็บข้อมูลและสถิติการกระทำความผิดไว้¹

¹อานนท์ วิบูลสวัสดิ์, การใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานในการปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539), หน้า 53.

อย่างไรก็ดี ประเทศสหรัฐอเมริกาประกอบด้วยมลรัฐต่าง ๆ 50 รัฐ รวมตัวเข้าเป็นประเทศเดียวกันเรียกว่า สหรัฐอเมริกา (United State of America) ปกครองตามระบอบประชาธิปไตยแบบสหพันธรัฐโดยแบ่งอำนาจของรัฐออกเป็นฝ่ายบริหาร ฝ่ายนิติบัญญัติ และฝ่ายตุลาการ การแบ่งอำนาจและหน้าที่ของแต่ละฝ่ายเป็นไปเพื่อตรวจสอบและถ่วงดุลระหว่างกันและกันเพื่อป้องกันมิให้ฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดควบคุมอำนาจรัฐได้ทั้งหมด กฎหมายอาญาซึ่งเป็นหลักของกระบวนการยุติธรรมถูกร่างโดยฝ่ายนิติบัญญัติถูกต้องความและใช้ดุลพินิจโดยฝ่ายตุลาการ และถูกบังคับใช้โดยอำนาจของฝ่ายบริหาร ทั้งนี้ อำนาจของมลรัฐ (State) จะแตกต่างจากอำนาจของรัฐบาลกลาง (Federal Government) ซึ่งมีอำนาจส่วนใหญ่เกี่ยวกับกรณีระหว่างมลรัฐต่อมลรัฐ และกรณีระหว่างประเทศ สหรัฐอเมริกากับประเทศอื่น ๆ ดังนั้น เรื่องใดที่เกี่ยวกับเหตุการณ์ภายในมลรัฐของแต่ละมลรัฐ โดยเฉพาะและไม่เกี่ยวกับมลรัฐอื่น และไม่ปรากฏจากรัฐธรรมนูญหรือกฎหมายใดว่าอยู่ในอำนาจของรัฐบาลกลาง มลรัฐย่อมมีอำนาจเด็ดขาดและสูงสุด เพราะแต่ละมลรัฐ (State) มีรัฐบาลของตนเอง มีผู้ว่าการมลรัฐ (Governor) เป็นหัวหน้ารัฐบาล มีหน่วยราชการต่าง ๆ เป็นผู้รับผิดชอบการบริหารกิจการต่าง ๆ ภายในมลรัฐ แต่ละมลรัฐมีเมืองหลวงของมลรัฐเอง มีรัฐสภาของตนเอง มีศาลชั้นต้น ศาลอุทธรณ์ ศาลสูงสุดของมลรัฐเอง และมีการออกกฎหมายของตนเองได้ แต่ต้องไม่ขัดต่อรัฐธรรมนูญ จึงไม่เป็นการแปลกประหลาดที่การกระทำในเรื่องเดียวกัน บางกรณีอาจเป็นความผิดในรัฐหนึ่งและอาจไม่เป็นความผิดในอีกรัฐหนึ่งก็ได้ ดังนั้น ระบบกฎหมายและระบบศาลของสหรัฐอเมริกาจึงมีความซับซ้อนและแตกต่างจากประเทศอื่นโดยทั่วไป²

ปัจจุบันระบบศาลของประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นระบบศาลคู่ (dual court system) ประกอบด้วยศาลของรัฐบาลกลาง (Federal Courts) และศาลของมลรัฐ (State Courts) โดยแต่ละศาลก็จะมีการแบ่งแยกหน่วยงานออกเป็นอีกหลายหน่วยงานดังรายละเอียดต่อไปนี้³

1) ศาลรัฐบาลกลาง (U.S. Federal Court)

แบ่งออกเป็น 4 ชั้น ได้แก่ ศาลมาจิสเตรตส์ (Magistrates court) ซึ่งน่าจะเทียบได้กับศาลแขวงของไทย ศาลเขต (District court) ซึ่งน่าจะเทียบได้กับศาลจังหวัดของไทย ศาลอุทธรณ์ (Circuit court) และศาลสูงสุด (Supreme court) ซึ่งน่าจะเทียบได้กับศาลฎีกาของไทยนั่นเองโดยเขตอำนาจของแต่ละศาล มีดังนี้

² กอบกุล จันทวโร, “ระบบกฎหมายของสหรัฐอเมริกาและระบบกฎหมายไทย,” เอกสารเผยแพร่ในเว็บไซต์สำนักงาน ป.ป.ส., www.oncb.go.th, หน้า 1.

³ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, เอกสารการสอนชุดวิชาการบริหารงานยุติธรรมเปรียบเทียบชั้นสูง, (นนทบุรี: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2555), หน้า 9-43.

(1) ศาลมาจิสเตรทส์ (U.S. Magistrate court) ถือเป็นศาลรัฐบาลกลางชั้นล่างสุด ตั้งขึ้นโดยรัฐบัญญัติว่าด้วยศาลมาจิสเตรทส์ของรัฐบาลกลาง ค.ศ.1968 เป็นศาลที่มีเขตอำนาจจำกัด พิจารณาคดีทุกข์และคดีอาญาเล็ก ๆ น้อย ๆ ที่ผิดกฎหมายของรัฐบาลกลาง

(2) ศาลเขต (U.S. District court) เป็นศาลชั้นต้นที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีของระบบศาลรัฐบาลกลางใน 50 มลรัฐ รวมถึงกรุงวอชิงตัน ดี.ซี. เปอร์โตริโก เกาะกวม และเกาะเวอร์จินกับหมู่เกาะมาเรียนนาเหนือ โดยศาลเขตเป็นศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดีเป็นศาลแรกเกี่ยวกับข้อหาที่จำเลยถูกฟ้อง โดยศาลดังกล่าวเป็นผู้ตัดสินว่าจำเลยมีความผิดหรือไม่ ศาลเขตมีทั้งหมด 94 ศาลทั่วประเทศสหรัฐอเมริกาและท้องที่ในความดูแล ศาลเขตแต่ละศาลมีห้องพิจารณา 1 ห้อง หรือมากกว่า และมีผู้พิพากษานายเดียวหรือมากกว่า ห้องพิจารณาแต่ละห้องมีเจ้าหน้าที่สนับสนุนจำนวนมาก เช่น พนักงานอัยการ เจ้าหน้าที่ประจำศาล และเจ้าหน้าที่พลเรือนอื่น ๆ ของศาลด้วย

(3) ศาลอุทธรณ์ (U.S. Court of appeal) เป็นศาลที่จัดตั้งตามกฎหมายที่ออกโดยรัฐสภา เป็นศาลที่พิจารณาคดีที่อุทธรณ์ขึ้นมาจากศาลเขต ศาลอุทธรณ์มีทั้งหมด 13 ศาล และมีผู้พิพากษาศาลอุทธรณ์มากกว่า 165 คน แต่ละศาลอุทธรณ์จะมีสำนักงานใหญ่แห่งเดียว ยกเว้นกรุงวอชิงตัน ดี.ซี. ที่มีศาลอุทธรณ์ 2 ศาล สำหรับคดีแพ่งและคดีอาญาอย่างละศาล เขตอำนาจทางภูมิศาสตร์ของศาลอุทธรณ์เรียกว่า Circuit ที่เป็นเช่นนี้ก็เพราะเหตุที่ว่า แต่แรกเริ่มผู้พิพากษาศาลอุทธรณ์เดินทางไปตามท้องที่ต่าง ๆ เพื่อพิจารณาคดีอุทธรณ์ เพราะฉะนั้นศาลอุทธรณ์จึงได้ชื่ออีกอย่างหนึ่งว่า U.S. Circuit Court

(4) ศาลสูงสุดของสหรัฐอเมริกา (U.S. Supreme court) เป็นศาลสูงสุดในระบบการศาลของประเทศ มีเพียงศาลเดียวตั้งอยู่ในกรุงวอชิงตัน ดี.ซี. และมีผู้พิพากษา 9 คนที่แต่งตั้งโดยประธานาธิบดีผ่านการรับรองจากวุฒิสภา คำพิพากษาของศาลสูงสุดเป็นที่สุด แม้แต่รัฐสภาก็ไม่อาจออกกฎหมายมาลบล้างได้ อย่างไรก็ตาม ศาลสูงสุดของสหรัฐอเมริกาไม่ได้มีบทบาทในทางพิจารณาเท่านั้นเพราะศาลนี้ยังมีอำนาจตุลาการที่สำคัญทางด้านอื่น ๆ อีก เช่น ศาลสูงสุดเป็นผู้ไกล่เกลี่ยคดีระหว่างมลรัฐและระหว่างสหรัฐอเมริกากับประเทศอื่น ๆ นอกจากนี้ศาลสูงสุดยังเป็นผู้มีอำนาจขั้นสุดท้ายสำหรับความเห็นทางกฎหมายที่มีผลผูกพันรัฐบาลกลางอีกด้วย

2) ศาลมลรัฐ (State courts)

ในแต่ละมลรัฐจะมีศาลของตนเอง ดังนั้น ทั้ง 50 มลรัฐ จะมีศาลชั้นต้น ศาลอุทธรณ์ และศาลสูงสุด ซึ่งตามปกติจะมี 3 ชั้นหรืออาจมากกว่าในแต่ละมลรัฐ โดยแต่ละมลรัฐมีอิสระในการจัดศาลของตนได้ตามที่ต้องการ และอาจมีการเรียกชื่อศาลที่แตกต่างกันออกไป ยกตัวอย่างเช่น มลรัฐนิวยอร์ก เรียกชื่อศาลชั้นต้นที่พิจารณาคดีอาญาอุกฉกรรจ์ว่า Supreme Court หรือ ศาลสูงสุดเป็นต้น และจัดตั้งศาลพิเศษเพื่อชำระคดีเฉพาะเรื่องใดเรื่องหนึ่ง เช่น ศาลยาเสพติด ดังนั้นจึงมีศาล

หลากหลายแตกต่างกันไปตามแต่ละมลรัฐ ศาลมลรัฐชำระคดีมากมายหลายประเภท ตั้งแต่คดีประทุษร้ายต่อชีวิต ต่อทรัพย์สินไปจนถึงคดีอื่น ๆ ศาลมลรัฐอาจแบ่งออกได้เป็น 4 ระดับ คือ

(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 ในทางคดีอาญาที่ศาลเหล่านี้มีอำนาจชำระ ยกตัวอย่างเช่น คดีลักขโมยของในห้างสรรพสินค้า คดีประทุษิตนไม่สมควรในสถานที่สาธารณะ หรือคดีทำร้ายร่างกายผู้อื่นไม่ถึงกับบาดเจ็บหรือเป็นอันตรายต่อกายหรือจิตใจ อำนาจในการลงโทษของศาลเหล่านี้ก็มีจำกัดเช่นเดียวกัน คือ ลงโทษได้แค่ปรับ ให้บริการสังคม หรือจำคุกไม่เกิน 1 ปี ในเรือนจำท้องถิ่น นอกจากนี้ ศาลเหล่านี้จะดำเนินการไต่สวนมูลฟ้องหรือพิจารณาปล่อยชั่วคราวในคดีอุกฉกรรจ์ก่อนส่งคดีไปพิจารณาในศาลที่มีเขตอำนาจทั่วไป

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

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

(4) ศาลสูงสุด (Court of Last Resort) ในแต่ละรัฐจะมีศาลสูงสุดเพียงศาลเดียว ยกเว้นในมลรัฐโอกลาโฮมา และมลรัฐเท็กซัส ที่มีศาลสูงสุด 2 ศาล ศาลหนึ่งพิจารณาเฉพาะคดีอาญา และอีกศาลหนึ่งพิจารณาคดีอื่น ๆ ศาลสูงสุดในแต่ละมลรัฐอาจจะมีหลายชื่อ เช่น Supreme Court, Supreme Judicial Court, Court of Appeals และ High Court โดยในศาลสูงสุดนี้จะพิจารณา

คดีอาญาและคดีอื่น ๆ ที่อุทธรณ์หรือฎีกาขึ้นมาจากศาลล่าง โดยในแต่ละรัฐได้กำหนดจำนวนผู้พิพากษาศาลสูงสุดเอาไว้ระหว่าง 5 ถึง 9 คน โดยศาลสูงสุดนี้มีอำนาจชำระคดีและทำงานคล้ายกับศาลสูงสุดของรัฐบาลกลาง โดยมีข้อสังเกตว่าเมื่อจำเลยในคดีอาญาได้ใช้มาตรฐานการอุทธรณ์หรือฎีกาในศาลมลรัฐแล้ว จำเลยยังสามารถยื่นฎีกาต่อศาลสูงสุดของสหรัฐต่อไปได้อีกด้วย⁴

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

ศาลเทศบาล หรือ Municipal Courts จัดตั้งขึ้นโดยเทศบัญญัติ สภาเทศบาลแต่ละแห่งอาจจัดตั้งศาลเทศบาลเพื่อพิจารณาและตัดสินคดีทั้งหมดภายในเขตอำนาจของตน ศาลเหล่านี้เป็นส่วนหนึ่งของระบบกระบวนการยุติธรรมระบบเดียว โดยสภาอาจจัดตั้งประธานเป็นผู้นำที่ผู้พิพากษาของศาลเทศบาลได้ หรืออาจมอบหมายอำนาจหน้าที่ไปยังอธิบดีผู้พิพากษาศาลของเทศมณฑลให้แต่งตั้งผู้หนึ่งผู้ใดเป็นผู้พิพากษาในศาลเทศบาลได้

ศาลเทศบาลมีเขตอำนาจเหนืออรรถคดีที่เกิดขึ้นตามข้อบัญญัติต่าง ๆ ของเทศบาล และกระทำความผิดในเขตเทศบาล ในความผิดที่มีโทษปรับไม่เกิน 500 ดอลลาร์ หรือโทษจำคุกไม่เกิน 30 วัน หรือทั้งจำทั้งปรับ หากมีการร้องขอโดยทนายความหรือที่ปรึกษากฎหมายและได้รับการเห็นชอบจากจำเลย ศาลเทศบาลอาจพิจารณอรรถคดี ซึ่งถูกโอนมาจากที่อื่นได้ (ตามประมวลกฎหมายมลรัฐเซาท์แคโรไลนา มาตรา 22-3-545) แต่ระวางโทษต้องไม่เกินโทษปรับ 5,100 ดอลลาร์ หรือโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือทั้งจำทั้งปรับ⁵

วิธีพิจารณาความและแนวปฏิบัติในการดำเนินคดีความผิดจราจรของศาลเทศบาลนั้น โดยหลักความผิดจราจรจะถูกมองว่าเป็นความผิดต่อรัฐในการฝ่าฝืนกฎหมายอาญาและจึงเป็นอาชญากรรมโดยสภาพ ตัวอย่างเช่น บุคคลผู้ถูกตั้งข้อกล่าวหาฐานความผิดจราจร ซึ่งอาจถูกลงโทษจำคุก มีสิทธิเช่นเดียวกันที่จะได้รับตามกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาในคดีอาญาทั่วไป รวมถึงสิทธิ

⁴วีระพงษ์ บุญญะภาส และสุพัตรา แผนวิจิต, **โครงการศึกษาวิจัยเรื่องการนำระบบได้ส่วนมาใช้ในกระบวนการยุติธรรมทางอาญาศึกษาเปรียบเทียบนานาประเทศ**, (กรุงเทพมหานคร: สถาบันกฎหมายอาญา สำนักงานอัยการสูงสุด, 2556), หน้า 207-209.

⁵State of South Carolina Municipal Court Handbook, [Online], available URL: https://www.masc.sc/SiteCollectionDocuments/Municipal%20Court/municipal_court_handbook_11.pdf, 2011, p.11., 2566 (มิถุนายน, 10)

ที่จะมีนายความและสิทธิที่จะได้รับการพิจารณาคดีโดยคณะลูกขุนที่เป็นกลาง เมื่อคดีความผิดจรรยาบรรณนั้นเกี่ยวข้องกับความผิดฐานทำร้ายหรือประทุษร้ายร่างกาย⁶

อย่างไรก็ดีการพิจารณาคดีจราจรในศาลเทศบาลจะกระทำด้วยวิธีพิจารณาคดีที่รวบรัดและรวดเร็ว ผู้เขียนขอกล่าวสรุปถึงวิธีพิจารณาคดีจราจรของแผนกคดีจราจรในศาลเทศบาลเมืองฟิลาเดลเฟีย⁷ เพื่อเป็นแนวทางต่อไปนี้

วิธีพิจารณาคดีจราจรของแผนกคดีจราจรของศาลเทศบาล (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 เป็นข้อบัญญัติเกี่ยวกับวิธีพิจารณาคดีความในแผนกคดีจราจร รายละเอียดดังนี้

(1) ตามข้อบังคับ 1030 ขอบเขตของข้อบังคับของศาลเทศบาล แผนกคดีจราจร บัญญัติให้ใช้กระบวนการพิจารณาคดีอาญาอย่างรวบรัดในคดีจราจร และข้อบังคับ 1031 การเริ่มต้นกระบวนการพิจารณาคดี จะเริ่มต้นเมื่อมีการแจ้งข้อกล่าวหาไปยังผู้ถูกกล่าวหา และการแจ้งข้อกล่าวหาเหล่านั้นจะแจ้งต่อศาลฟิลาเดลเฟีย แผนกคดีจราจร เมื่อมีการจับกุมแบบไม่มีหมายหรือการจับกุมที่ได้รับมอบอำนาจตามกฎหมาย

โดยในกรณีที่มีการบัญญัติไว้โดยข้อบังคับว่าเป็นข้อยกเว้นสำหรับวิธีการแจ้งเตือนและในการพิจารณาคดี ให้เจ้าพนักงานบังคับใช้กฎหมายยื่นการแจ้งเตือนเป็นหนังสือแก่จำเลยระบุรายละเอียดเกี่ยวกับวัน เวลาและสถานที่ซึ่งถูกกำหนดขึ้นสำหรับการพิจารณาคดีแบบรวบรัด และเมื่อมีการออกข้อกล่าวหาไปยังจำเลย ในการแจ้งเตือนการพิจารณาคดีต้องมีคำอธิบายว่า หากจำเลยยอมรับผิดและชำระค่าปรับและค่าใช้จ่ายตามที่ระบุตามข้อกล่าวหาภายในเวลาที่กำหนด การพิจารณาคดีแบบรวบรัดจะถูกยกเลิก ในการแจ้งเตือนการพิจารณาคดี ต้องมีข้อความแจ้งเตือนไปยังจำเลยว่า

⁶State of South Carolina Municipal Court Handbook, [Online], available URL: https://www.masc.sc/SiteCollectionDocuments/Municipal%20Court/municipal_court_handbook_11.pdf, 2011, p.20, 2566 (มิถุนายน, 10)

⁷CHAPTER 10. RULES OF CRIMINAL PROCEDURE FOR THE PHILADELPHIA MUNICIPAL COURT AND THE PHILADELPHIA MUNICIPAL COURT TRAFFIC DIVISION, [Online], available URL: <http://www.pacode.com/secure/data/234/chapter10/chap10toc.html>, 2566 (มิถุนายน, 15)

การไม่ปรากฏตัวเพื่อการพิจารณาคดีถือเป็นความยินยอมในการพิจารณาคดีลับหลังจำเลย หากจำเลยถูกตัดสินว่าผิดจริงให้ยึดหลักประกันที่วางไว้และปรับใช้เป็นค่าปรับและค่าใช้จ่าย และให้จำเลยมีสิทธิที่จะอุทธรณ์ภายใน 30 วัน เพื่อการพิจารณาคดีใหม่ในศาลแบบสามัญ

(2) จำเลยสามารถยื่นคำร้องเพื่อเข้าสู่กระบวนการพิจารณาคดีจราจร โดยส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ไปยังศาลเทศบาล แผนกคดีจราจร เกี่ยวกับการแจ้งเตือน การชำระค่าปรับและค่าใช้จ่าย หรือการวางหลักประกัน ตามข้อบังคับ 1032

(3) เมื่อจำเลยถูกจับกุมและต้องเข้าสู่กระบวนการพิจารณา ตามข้อบังคับ 1033 ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจนำตัวจำเลยเพื่อไปปรากฏตัวต่อหน้าเจ้าพนักงานผู้ออกคำสั่งและดำเนินการตั้งที่บัญญัติไว้ในข้อบังคับนี้และข้อบังคับท้องถิ่นโดยไม่ชักช้า โดยเมื่อจำเลยปรากฏตัวต่อหน้าหรือโดยวิธีการของอุปกรณ์สื่อภาพและเสียง ให้ผู้พิพากษารับทราบข้อกล่าวหาและในกรณีที่จำเลยยังไม่ทำคำร้องให้แจ้งจำเลยเกี่ยวกับข้อกล่าวหา แจ้งจำเลยเกี่ยวกับข้อกล่าวหาที่เคยมีการตัดสินว่ามีค่าปรับหรือค่าใช้จ่ายค้างชำระซึ่งจำเลยผิดนัดต่อคำสั่งให้ชำระเงินหรือกำหนดการชำระเงิน และแนะนำจำเลยถึงเรื่องสิทธิที่จะมีทนายความ หรือแนะนำจำเลยเกี่ยวกับการแต่งตั้งทนายความโดยแผนกคดีจราจรในกรณีที่ศาลตัดสินว่าจำเลยมีความผิดและจำเลยไม่มีความสามารถทางการเงินในการจัดหาทนายความ

เมื่อจำเลยปรากฏตัวต่อหน้าศาลเพื่อรับทราบข้อกล่าวหา ให้ศาลรับทราบข้อกล่าวหาและกำหนดการพิจารณาคดีในศาลนัดต่อไป หรือให้การแจ้งเตือนเรื่องการไต่สวน หรือหมายเรียกแก่จำเลย หรือกำหนดหลักประกันดังที่บัญญัติไว้ในข้อบังคับ 1034 และข้อบังคับท้องถิ่น และปล่อยตัวจำเลย หรือหากจำเลยไม่สามารถวางหลักประกันได้ ให้ส่งจำเลยไปยังสถานที่กักขัง

เมื่อจำเลยปรากฏตัวต่อหน้าผู้พิพากษาแผนกคดีจราจรหรือเจ้าพนักงานไต่สวน หากเรื่องยังไม่พร้อมจะดำเนินการพิจารณา ให้ผู้พิพากษาแผนกคดีจราจรหรือเจ้าพนักงานไต่สวนกำหนดการพิจารณาคดีในศาลนัดต่อไป ให้ออกคำสั่งนัดแก่จำเลยและให้ปล่อยตัวจำเลยไปโดยมีการเฝ้าติดตาม นอกเสียจากเจ้าพนักงานผู้ออกคำสั่งมีเหตุอันควรเชื่อว่า จำเลยมีโอกาสหลบหนี เจ้าพนักงานผู้ออกคำสั่งอาจกำหนดให้วางหลักประกันตามจำนวนเงิน ดังที่บัญญัติไว้ในข้อบังคับ 452, 1034 และข้อบังคับท้องถิ่น และหากจำเลยไม่วางหลักประกันให้ส่งจำเลยไปยังสถานที่กักขัง

ในการตัดสินว่าจำเป็นจะต้องกำหนดหลักประกันหรือไม่และควรกำหนดหลักประกันเป็นจำนวนเงินเท่าใด ให้ผู้พิพากษาแผนกคดีจราจรหรือเจ้าพนักงานไต่สวนพิจารณาปัจจัยดังรายการที่แสดงบัญชีไว้ในข้อบังคับ 523 จำนวนเงินหลักประกันจะไม่เกินกว่าค่าปรับและค่าใช้จ่ายเต็มจำนวน หากได้มีการกำหนดหลักประกันแล้ว ให้ผู้พิพากษาแผนกคดีจราจรหรือเจ้าพนักงานไต่สวนแถลงเป็นหนังสือถึงเหตุผลว่า เหตุใดจึงมีการกำหนดหลักประกันใด ๆ นอกเหนือจากการปล่อยตัวโดยมีการเฝ้าติดตามและข้อเท็จจริงที่สนับสนุนการตัดสินว่าจำเลยมีความสามารถที่จะชำระหลักประกัน

เป็นเงิน และหากมีการกำหนดหลักประกันและจำเลยไม่วางหลักประกัน ไม่ให้กักขังจำเลยโดยไม่มี การพิจารณาตัดสินนานกว่า 72 ชั่วโมง หรือก่อนสิ้นสุดวันทำการถัดไป หากเวลา 72 ชั่วโมงสิ้นสุดลงใน วันหยุดราชการ

กรณีเรื่องพร้อมที่จะดำเนินกระบวนการพิจารณา เมื่อจำเลยถูกจับกุมตัวตามหมายที่ ออกดังที่บัญญัติไว้ในข้อบังคับ 430(ก) หรือ (ข) (1) (a) หรือ (B) (2) จำเลยจะยื่นคำให้การ หากจำเลยรับสารภาพ ให้ผู้พิพากษาแผนกคดีจราจรหรือเจ้าพนักงานไต่สวนกำหนดโทษ หากจำเลย ปฏิเสธข้อกล่าวหา ให้มีการดำเนินการพิจารณาคดีแบบรวบรัด เมื่อจำเลยถูกจับกุมตัวหลังการ พิจารณาโดยขาดนัดตามหมายที่ออกตามที่บัญญัติไว้ในข้อบังคับ 430 (ข) (3) (c) และ (ข) (4) ให้ ผู้พิพากษาแผนกคดีจราจรหรือเจ้าพนักงานไต่สวนดำเนินการไต่สวนโดยทันที เพื่อตัดสิน ความสามารถจำเลยที่จะชำระเงินที่ถึงกำหนดเต็มจำนวน และหากผู้พิพากษาแผนกคดีจราจรหรือ เจ้าพนักงานไต่สวนตัดสินว่าจำเลยไม่มีความสามารถทางการเงินที่จะชำระเงินที่ถึงกำหนดเต็มจำนวน ผู้พิพากษาอาจสั่งกำหนดการชำระเงินเป็นงวดดังที่บัญญัติไว้ในข้อบังคับ 456 (ค) (2) หากผู้พิพากษา หรือเจ้าพนักงานไต่สวนตัดสินว่าจำเลยมีความสามารถทางการเงินที่จะชำระเงินที่ถึงกำหนดเต็มจำนวน และมีความเป็นไปได้ว่าจะลงโทษจำคุกเมื่อสิ้นสุดการไต่สวน ให้ผู้พิพากษาหรือเจ้าพนักงานไต่สวน แนะนำจำเลยถึงเรื่องสิทธิที่จะมีนายความ และหากจำเลยไม่มีความสามารถทางการเงินที่จะมี นายความ ให้แนะนำจำเลยว่าจะมีการแต่งตั้งทนายโดยแผนกคดีจราจร ดังที่บัญญัติไว้ในข้อบังคับ 1035 ทั้งนี้ อาจดำเนินการไต่สวน หากมีนายความที่จำเลยหามาเองหรือถูกแต่งตั้งให้แก่จำเลยแล้ว มิฉะนั้น ให้กำหนดเวลาการนัดไต่สวนใหม่ไปยังวันที่หนึ่งและให้ปล่อยตัวจำเลยโดยมีหลักประกัน ดังที่ บัญญัติไว้ในข้อบังคับ 1034 และเมื่อสิ้นสุดการไต่สวน ให้ผู้พิพากษาแผนกคดีจราจรหรือเจ้าพนักงาน ไต่สวนดำเนินการดังที่บัญญัติไว้ในข้อบังคับ 456(ค) (3) คือหากมีการกำหนดหลักประกันและจำเลย ไม่วางหลักประกัน ไม่ให้กักขังจำเลยโดยไม่มี การพิจารณาตัดสินนานกว่า 72 ชั่วโมง หรือก่อนสิ้นสุด วันทำการถัดไป หากเวลา 72 ชั่วโมงสิ้นสุดลงในวันหยุดราชการ

เมื่อจำเลยถูกจับกุมตัวหลังผิดนัดชำระค่าปรับหรือค่าใช้จ่าย หรือกลับเข้าสู่ กระบวนการพิจารณาคดีตามหมายที่ออกดังที่บัญญัติไว้ในข้อบังคับ 430(ข) (3) (b) และ (B) (4) ให้ ผู้พิพากษาแผนกคดีจราจรหรือเจ้าพนักงานไต่สวนดำเนินการไต่สวนในทันที เพื่อตัดสินว่าจำเลยมี ความสามารถที่จะชำระค่าปรับและค่าใช้จ่ายที่ค้างชำระตามคำสั่งก่อนหน้าหรือไม่ หากผู้พิพากษา หรือเจ้าพนักงานไต่สวนตัดสินว่าจำเลยไม่มีความสามารถที่จะชำระค่าปรับและค่าใช้จ่ายที่ค้างชำระ ตามคำสั่งก่อนหน้า ผู้พิพากษาอาจออกคำสั่งการชำระเงินและกำหนดการชำระเงินใหม่อีกครั้งได้ และ หากผู้พิพากษาหรือเจ้าพนักงานไต่สวนตัดสินว่าจำเลยมีความสามารถที่จะชำระค่าปรับและค่าใช้จ่าย ที่ค้างชำระตามคำสั่งก่อนหน้า และมีความเป็นไปได้ว่าจะลงโทษจำคุกเมื่อสิ้นสุดการไต่สวน ให้ผู้พิพากษาแนะนำจำเลยถึงเรื่องสิทธิที่จะมีนายความ และหากจำเลยไม่มีความสามารถ

ทางการเงินที่จะมีหนายความ ให้แนะนำจำเลยว่าจะมีการแต่งตั้งหนายความโดยแผนกคดีจราจร ดังที่ บัญญัติไว้ในข้อบังคับ 1035 ทั้งนี้ อาจดำเนินการไต่สวน หากมีหนายความที่จำเลยหามาเองหรือถูก แต่งตั้งให้แก่จำเลยแล้ว มิฉะนั้น ให้กำหนดเวลาการนัดไต่สวนใหม่ไปยังวันที่หนึ่งและให้ปล่อยตัว จำเลยโดยมีหลักประกัน ดังที่บัญญัติไว้ในข้อบังคับ 1034 เมื่อสิ้นสุดการไต่สวน ให้ผู้พิพากษาแผนก คดีจราจรหรือเจ้าพนักงานไต่สวนดำเนินการดังที่บัญญัติไว้ในข้อบังคับ 456(ค) (3)

เมื่อจำเลยถูกจับกุมตัวตามหมายจับหลายฉบับในหลายคดีที่เกี่ยวข้องกับทั้งข้อ กล่าวหาที่ยังไม่ถูกวินิจฉัยชี้ขาด และข้อกล่าวหาที่ถูกวินิจฉัยชี้ขาดแล้ว โดยมีเงินค้ำชำระให้ดำเนิน เรื่องดังที่บัญญัติไว้ในวรรค (ง) (2) (a) (การพิจารณาคดีแบบรวบรัด) หรือวรรค (ง) (2) (b) หรือ (ง) (2) (c) (การไต่สวนการผิดนัด) อาจนำกรณีเหล่านี้รวมกันและกำหนดกระบวนการพิจารณาต่อหน้า ผู้พิพากษาแผนกคดีจราจรหรือเจ้าพนักงานไต่สวนท่านเดียวกันได้

(4) กรณีหลักประกัน ตามข้อบังคับ 1034 กำหนดไว้ นอกเสียจากดังที่บัญญัติไว้ใน ข้อบังคับนี้ ให้กระบวนการสำหรับหลักประกันเป็นดังที่บัญญัติไว้ในข้อบังคับ 452 หรือเมื่อตัดสินและ กำหนดจำนวนเงินของหลักประกันแล้ว หากจำเลยไม่มีประวัติการไม่มาปรากฏตัวตามการไต่สวน ที่กำหนดมาก่อน หรือมีเหตุอันควรเชื่ออื่นๆ ว่า จำเลยจะไม่มาปรากฏตัว หรือจำเลยไม่สามารถ วางหลักประกันได้ให้ผู้พิพากษาแผนกคดีจราจร หรือเจ้าพนักงานไต่สวนรับทราบข้อกล่าวหาและ พิจารณาปล่อยตัวจำเลยโดยมีการเฝ้าติดตาม หรือลงชื่อรับประกันตนเอง หรือโดยมีหลักประกัน จำนวนเล็กน้อย หากจำเลยมีประวัติการไม่ปรากฏตัวต่อการไต่สวนที่กำหนดโดยแผนกคดีจราจร และ การแจ้งเตือนเกี่ยวกับการไต่สวนถูกส่งมอบให้แก่จำเลย ผู้พิพากษาแผนกคดีจราจรหรือเจ้าพนักงาน ไต่สวนรับทราบข้อกล่าวหา อาจกำหนดหลักประกันเป็นจำนวนเงินไม่เกินกว่าหลักประกันที่จำเป็น สำหรับการชำระเงินตามข้อกล่าวหาที่ยังไม่ถูกวินิจฉัยชี้ขาดและเงินค่าปรับและค่าใช้จ่ายค้ำชำระ ของจำเลยที่เป็นหนี้ตามข้อกล่าวหาที่ถูกวินิจฉัยชี้ขาดแล้ว

(5) กรณี การแต่งตั้งหนาย ตามข้อบังคับ 1035 กำหนดให้เมื่อผู้พิพากษาแผนกคดี จราจรหรือเจ้าพนักงานไต่สวนได้ตัดสินในเบื้องต้นว่ามีความเป็นไปได้ว่าจะลงโทษจำคุกเมื่อสิ้นสุด กระบวนการพิจารณาคดีจราจรแบบรวบรัด อาจระทำการไต่สวน หากมีหนายที่จำเลยหามาหรือแต่งตั้ง ให้จำเลย หรือหากจำเลยไม่สามารถว่าจ้างหนายความได้ในทางอื่นใด ให้ผู้พิพากษาดำเนินกระบวนการ พิจารณาต่อไป และออกคำสั่งกำหนดนัดและแต่งตั้งหนายความ หรือส่งจำเลยไปรายงานตัวเพื่อการ สัมภาษณ์ด้านการเงิน เพื่อที่จะตัดสินคุณสมบัติที่จะได้รับสิทธิในการมีหนายความที่ศาลแต่งตั้ง

เมื่อจำเลยรายงานตัวเพื่อการสัมภาษณ์ด้านการเงิน เพื่อที่จะตัดสินคุณสมบัติที่จะมี สิทธิได้รับหนายที่ศาลแต่งตั้ง ให้จำเลยยื่นเอกสารประกอบ อย่างเช่น ใบอนุญาตขับขี ใบเสร็จรับเงิน ค่าจ้าง และข้อมูลที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ เมื่อมีการตรวจทานข้อมูลที่จำเลยยื่นในระหว่างการสัมภาษณ์ด้าน การเงิน ให้ผู้พิพากษาแผนกคดีจราจรหรือเจ้าพนักงานไต่สวนเพื่อออกคำสั่งที่เหมาะสม ให้การแต่งตั้ง

ทนายสิ้นสุดเมื่อเสร็จสิ้นกระบวนการพิจารณาของแผนกคดีจราจรนอกเสียจากผู้พิพากษาแผนกคดีจราจร ตัดสินจำเลยให้รับโทษจำขัง ซึ่งในกรณีนี้ ให้การแต่งตั้งทนายความยังอยู่ตลอดการอุทธรณ์ใด ๆ เพื่อการพิจารณาคดีใหม่ในศาลแบบสามัญ

เมื่อมีการลงโทษที่รวมการจำขังเอาไว้ หากจำเลยมีทนายความส่วนตัวต่อสู้คดีให้ผู้พิพากษาแผนกคดีจราจรแนะนำจำเลยว่า ในกรณีที่ทนายความส่วนตัวสิ้นสุดการต่อสู้คดีแทนจำเลย หลังการกำหนดโทษ และก่อนการบังคับใช้โทษ หากจำเลยไม่สามารถหาทนายความได้ จำเลยมีสิทธิที่จะได้รับทนายความแต่งตั้งเพื่อต่อสู้คดีแทนจำเลยที่จะยื่นอุทธรณ์เพื่อการพิจารณาคดีใหม่ ให้การแต่งตั้งทนายความยังอยู่ตลอดการอุทธรณ์ใด ๆ เพื่อการพิจารณาคดีใหม่ในศาลแบบสามัญ

(6) กรณี เจ้าพนักงานไต่สวนประจำศาลเทศบาลพิลาเดลเฟีย แผนกคดีจราจร ตามข้อบังคับ 1036 ดังที่บัญญัติไว้ในข้อบังคับนี้ เจ้าพนักงานไต่สวนประจำศาลเทศบาลพิลาเดลเฟีย แผนกคดีจราจร อาจได้รับการแต่งตั้งเพื่อไต่สวนคดี ออกคำวินิจฉัยชี้ขาดที่เกี่ยวกับการยื่นฟ้องฐานความผิดแบบรวบรัด ที่เกิดขึ้นตามลักษณะ 75 (เกี่ยวกับยานพาหนะ) และเทศบัญญัติที่ออกตามตามลักษณะ 75 ได้ โดยเจ้าพนักงานไต่สวนเป็น “เจ้าพนักงานผู้ออกคำสั่ง” เฉพาะเพื่อวัตถุประสงค์ของการดำเนินการพิจารณาคดีแบบรวบรัด การรับคำร้อง การดำเนินกาพิจารณาคดีโดยลับหลังการกำหนดหลักประกัน และการดำเนินกระบวนการหลังพิจารณา รวมถึงการจัดทำกำหนดการชำระเงินหรือการทำกำหนดการดังกล่าวซ้ำอีกครั้ง การกำกับดูแลตามกฎหมาย การกำหนดการชำระเงิน การดำเนินการไต่สวนหมายจับ และหน้าที่อื่นตามที่ระบุไว้โดยข้อบังคับท้องถิ่น และเจ้าพนักงานไต่สวนจะไม่ดำเนินการพิจารณาคดีแบบรวบรัดหรือการไต่สวน หากมีความเป็นไปได้ว่าจะลงโทษจำคุกเมื่อสิ้นสุดกระบวนการพิจารณาคดีจราจรแบบรวบรัด

ให้ศาลเทศบาลพิลาเดลเฟีย แผนกคดีจราจร จัดทำคุณสมบัติและเกณฑ์วุฒิการศึกษาสำหรับตำแหน่งเจ้าพนักงานไต่สวน และเจ้าพนักงานไต่สวนประจำศาลเทศบาลพิลาเดลเฟีย แผนกคดีจราจรต้องอยู่ภายใต้ประมวลจริยธรรมเช่นเดียวกับผู้พิพากษาและเจ้าหน้าที่ศาล

2. ประเทศฝรั่งเศส

ระบบกฎหมายของประเทศฝรั่งเศสเป็นประเทศอยู่ภายใต้ระบบกฎหมายลายลักษณ์อักษร (civil law) การปกครองประเทศตลอดจนการพิจารณาพิพากษาคดีต่าง ๆ จึงจะต้องยึดโยงอยู่กับตัวบทบัญญัติแห่งกฎหมายเป็นสำคัญ อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณากฎหมายของประเทศฝรั่งเศสแล้วจะพบว่าระบบในการพิจารณาคดีและการค้นหาความจริงไม่ได้เป็นไปในลักษณะของระบบไต่สวนหรือระบบกล่าวหาบริสุทธิ์ แต่จะเป็นไปในลักษณะของการยึดเอาระบบใดระบบหนึ่งเป็นหลักแล้ว

นำเอาอีกระบบหนึ่งมาเสริม ทั้งนี้หากเป็นการพิจารณาคดีอาญาก็จะเน้นหนักไปทางระบบไต่สวน ขณะที่การพิจารณาคดีแพ่งก็จะเน้นหนักไปทางระบบกล่าวหา⁸

กระบวนการยุติธรรมทางอาญาในฝรั่งเศสสามารถแบ่งแยกออกได้สองขั้นตอนใหญ่ๆ กล่าวคือ ขั้นตอนก่อนการฟ้องคดีซึ่งเริ่มตั้งแต่เมื่อมีการกระทำความผิดเกิดขึ้นไปจนถึงขั้นตอนการไต่สวนเพื่อจะมีคำสั่งว่าจะฟ้องคดีหรือไม่ ซึ่งในส่วนนี้จะมีเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องจากสามหน่วยงาน ได้แก่ ตำรวจ พนักงานอัยการ และผู้พิพากษาไต่สวน โดยภารกิจหลักของเจ้าหน้าที่จากทั้งสามหน่วยงานในขั้นตอนนี้จะเป็นการร่วมมือกันสืบสวนสอบสวนเพื่อรวบรวมพยานหลักฐานมาใช้ในการพิจารณาว่าจะทำการฟ้องคดีดังกล่าวหรือไม่ ทั้งนี้การสืบสวนสอบสวนดังกล่าวจะมีผู้พิพากษาไต่สวนหรือพนักงานอัยการเป็นผู้ควบคุมการสอบสวนสืบสวนขึ้นอยู่กับความร้ายแรงและประเภทของความผิด ในส่วนขั้นหลังการฟ้องคดีหรือ ขั้นพิจารณาคดีจะเริ่มตั้งแต่มีการฟ้องคดีไปจนถึงการมีคำพิพากษาคดี

ประมวลกฎหมายอาญาฝรั่งเศส มาตรา 111-1 ได้แบ่งความผิดไว้เป็น 3 ประเภท⁹ ได้แก่

1) ความผิดอุกฤษฏ์โทษหรือมหันตโทษ (Felonies) เช่น ความผิดฐานฆ่าผู้อื่น ความผิดฐานข่มขืนกระทำชำเรา ความผิดฐานปล้นทรัพย์ และความผิดฐานลักพาตัว

2) ความผิดมัชฌิมโทษหรือมัธยโทษ (Misdemeanours) เช่น ความผิดฐานลักทรัพย์ ความผิดฐานฆ่าผู้อื่นโดยไม่เจตนา ความผิดฐานฉ้อโกง ความผิดเกี่ยวกับยาเสพติด และความผิดฐานดื่มสุราขณะขับรถ

3) ความผิดลหุโทษ (Petty offences) เช่น ความผิดเล็กน้อยเกี่ยวกับท้องถนน ความผิดฐานส่งเสียงรบกวนผู้อื่น¹⁰

ส่วนใหญ่แล้วความผิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจร เช่น การจอดรถในที่ห้ามจอด หรือขับขี่ยานพาหนะเกินกว่าความเร็วที่กฎหมายกำหนด เป็นต้น จะอยู่ในส่วนของความผิดลหุโทษ (Les contraventions) ได้แก่ ความผิดที่มีโทษปรับ หรือ โทษที่ห้ามหรือจำกัดสิทธิบางประการตามที่กำหนดไว้ใน มาตรา 131-14 เท่านั้น ซึ่งความผิดลหุโทษนี้จะไม่มีความจำคุก นอกจากโทษดังกล่าวแล้ว

⁸DEBBASCH Charles and RICCI Jean-Claude, *Contentieux administrative*, 7th ed. (Daloz, 1999), pp. 16-17.

⁹ อุทัย อาทิวา, *รวมบทความกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาฝรั่งเศส*, (กรุงเทพฯ: ห้างหุ้นส่วนจำกัด วี.เจ.พรินต์ติ้ง, 2554), หน้า 6.

¹⁰อภิรัตน์ เพ็ชรศิริ, *รายงานการวิจัยฉบับสมบูรณ์เรื่อง “การบังคับใช้โทษทางอาญาประเภทอื่นที่มีได้มีอยู่ในประมวลกฎหมายอาญาของไทย*, (คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2554), หน้า 99.

ยังสามารถลงโทษเสริมอย่างใดอย่างหนึ่งหรืออย่างตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 131-16 และมาตรา 131-17 ได้อีกด้วย สำหรับโทษปรับนั้น แบ่งออกเป็น 5 ระดับ¹¹ 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

โทษสำหรับความผิดลหุโทษ (Petty offences) ซึ่งเป็นความผิดที่กำหนดขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรักษาความมีวินัยของส่วนรวม โดยส่วนมากมักเป็นความผิดที่มีลักษณะไม่ร้ายแรง และเป็นความผิดที่เกิดจากข้อห้าม (Mala Prohibita) ซึ่งมาตรา 131-12 ประมวลกฎหมายอาญาฝรั่งเศส ได้กำหนดโทษสำหรับความผิดลหุโทษไว้ ได้แก่ โทษปรับและโทษริบทรัพย์หรือห้ามหรือจำกัดสิทธิบางประการตาม มาตรา 131-14 ดังนี้

1) โทษปรับ ความผิดลหุโทษนั้นเป็นความผิดที่ลงโทษปรับตามกฎหมายได้ไม่เกินสามพันยูโร โดยกำหนดลำดับชั้นของโทษปรับไว้ดังนี้

- (1) ปรับไม่เกิน 38 ยูโร สำหรับความผิดลหุโทษชั้นต้น (first class)
- (2) ปรับไม่เกิน 150 ยูโร สำหรับความผิดลหุโทษชั้นที่สอง (second class)
- (3) ปรับไม่เกิน 450 ยูโร สำหรับความผิดลหุโทษชั้นที่สาม (third class)
- (4) ปรับไม่เกิน 750 ยูโร สำหรับความผิดลหุโทษชั้นที่สี่ (fourth class)
- (5) ปรับไม่เกิน 1,500 ยูโร สำหรับความผิดลหุโทษชั้นที่ห้า (fifth class)

2) โทษริบทรัพย์หรือห้ามหรือจำกัดสิทธิบางประการตามมาตรา 131-14 ในกรณีที่เป็นกรกระทำความผิดลหุโทษชั้นที่ห้า ศาลอาจกำหนดโทษริบทรัพย์หรือห้ามหรือจำกัด สิทธิอย่างหนึ่งอย่างใด¹² ดังต่อไปนี้

- (1) การพักใบอนุญาตขับขี่ที่กำหนดระยะเวลาสูงสุดหนึ่งปี
- (2) การห้ามนำยานพาหนะของผู้กระทำความผิดออกใช้ กำหนดเวลาสูงสุด 6 เดือน
- (3) การริบอาวุธหนึ่งหรือหลายรายการของผู้กระทำความผิดหรืออยู่ในความครอบครองของผู้กระทำความผิด

¹¹ ณรงค์ ใจหาญ และคณะ, ศึกษาความเป็นไปได้ในการกำหนดชั้นโทษและการนำไปปรับใช้ในประมวลกฎหมายอาญา, (รายงานการศึกษาฉบับสมบูรณ์โครงการวิจัยสำนักงานกิจการยุติธรรม, 2549), หน้า 176.

¹² ณรงค์ ใจหาญ และคณะ, เรื่องเดียวกัน, หน้า 176.

- (4) การเพิกถอนใบอนุญาตล่าสัตว์ และห้ามขอใบอนุญาตใหม่ กำหนดเวลาสูงสุด 1 ปี
- (5) การห้ามส่งจ่ายเช็คเพื่อการอื่นนอกเหนือจากเช็คที่อนุญาตให้ถอนเงินโดยผู้ส่งจ่าย ซึ่งเป็นผู้จ่าย หรือเช็คที่ได้รับการรับรองและแสดงบัตรจ่ายเงินของธนาคาร กำหนดเวลาสูงสุด 5 ปี
- (6) การริบทรัพย์สินซึ่งใช้ในการกระทำความผิดหรือมีไว้เพื่อใช้ในการกระทำความผิดหรือทรัพย์สินที่ได้มาจากการกระทำความผิด อย่างไรก็ตามการริบทรัพย์สินดังกล่าวไม่อาจกระทำได้อีกหากเป็นความผิดเกี่ยวกับการพิมพ์

อย่างไรก็ดี จะลงโทษปรับร่วมกับโทษริบทรัพย์สินหรือห้ามใช้สิทธิดังกล่าวข้างต้นไม่ได้แต่สามารถลงโทษโทษริบทรัพย์สินหรือห้ามใช้สิทธิหลายประการร่วมกันได้ นอกจากนี้ตามมาตรา 131-16 ประมวลกฎหมายอาญาฝรั่งเศส ได้กำหนดไว้ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดเป็นบุคคลธรรมดา เมื่อมีการลงโทษผู้กระทำความผิดลงโทษตามบทบัญญัติในเรื่องดังกล่าวแล้ว ยังสามารถลงโทษเสริมดังต่อไปนี้ได้อีกด้วย

โทษเสริมสำหรับความผิดลหุโทษ¹³

- (1) การพักใบอนุญาตขับขี่ที่กำหนดระยะเวลาสูงสุดสามปี
- (2) การห้ามมีอาวุธซึ่งต้องมีใบอนุญาตไว้ในครอบครองเป็นเวลาไม่เกินสามปี
- (3) การริบอาวุธหนึ่งหรือหลายรายการของผู้กระทำความผิดหรืออยู่ในความครอบครองของผู้กระทำความผิด
- (4) การเพิกถอนใบอนุญาตล่าสัตว์และห้ามขอใบอนุญาตใหม่ กำหนดเวลาสูงสุด 3 ปี
- (5) การริบทรัพย์สินซึ่งใช้ในการกระทำความผิดหรือมีไว้เพื่อใช้ในการกระทำความผิด หรือทรัพย์สินที่ได้มาจากการกระทำความผิด
- (6) การห้ามขับขี่ยานพาหนะบางประเภท รวมทั้งยานพาหนะที่ไม่ต้องมีใบอนุญาตขับขี่ กำหนดเวลาสูงสุด 3 ปี
- (7) เข้ารับการอบรมหลักสูตรความระมัดระวังในการใช้ถนนอย่างปลอดภัย โดยผู้กระทำความผิดต้องเสียค่าใช้จ่ายเอง ทั้งนี้ ผู้กระทำความผิดต้องเข้ารับการอบรมในหลักสูตรดังกล่าวภายในหกเดือนนับแต่คำวินิจฉัยให้ลงโทษดังกล่าวนี้เป็นที่สิ้นสุด และเมื่อเข้ารับการอบรมจนครบหลักสูตรแล้ว ผู้กระทำความผิดจะได้รับประกาศนียบัตรซึ่งผู้กระทำความผิดจะต้องส่งให้แก่พนักงานอัยการเพื่อยืนยันถึงการได้เข้ารับการอบรม
- (8) เข้ารับการอบรมหลักสูตรพลเมืองโดยผู้กระทำความผิดต้องเสียค่าใช้จ่ายเอง ทั้งนี้ เมื่อมีการลงโทษเสริมตามที่บัญญัติไว้ดังกล่าวข้างต้นประการหนึ่งประการใดแล้ว ศาลจะลงโทษเสริมอย่างเดียวโดยไม่ลงโทษหลักก็ได้

¹³ อุทัย อาทิวา, เรื่องเดิม, หน้า 20-21.

สำหรับศาลที่มีอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดีในส่วน of ศาลที่พิจารณาพิพากษาคดีของประเทศสาธารณรัฐฝรั่งเศสนั้น มีการแบ่งโครงสร้างเป็น 3 ชั้น¹⁴ ดังนี้

(1) The Police Court พิจารณาความผิดลหุโทษซึ่งมีโทษปรับ โทษที่ไม่ต้องถูกกักขังหรือโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี และสามารถพิจารณาคดีได้โดยผู้พิพากษาคนเดียว

(2) The Criminal Court พิจารณาคดีที่มีความผิดร้ายแรงมากขึ้น ซึ่งมีโทษจำคุกไม่เกิน 10 ปี ซึ่งพิจารณาคดีโดยองค์คณะผู้พิพากษา 3 คน แต่โดยทั่วไปแล้วอาจพิจารณาคดีโดยผู้พิพากษาคนเดียวก็ได้

(3) The Court of Assizes พิจารณาคดีซึ่งมีความร้ายแรงมากที่สุด ซึ่งมีโทษจำคุกเกินกว่า 10 ปีขึ้นไป หรือจำคุกตลอดชีวิต ซึ่งพิจารณาคดีโดยองค์คณะผู้พิพากษา 3 คน และคณะลูกขุน 9 คน ก่อน ค.ศ.2001 คำพิพากษาของ The Court of Assizes ไม่สามารถอุทธรณ์ แต่ปัจจุบันถ้าพิจารณาคดีโดยองค์คณะผู้พิพากษา 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 ก็จะส่งคดีดังกล่าวกลับมาให้พิพากษาใหม่ หรือหากเป็นการเพิกถอนคำพิพากษาของ The Criminal Court หรือ The Court of Assize ก็จะมีการส่งคดีกลับมาয়ศาลล่างเพื่อพิพากษาใหม่ โดยเปลี่ยนองค์คณะในการพิพากษา ทั้งนี้ การเพิกถอนคำพิพากษาอาจเป็นการเพิกถอนทั้งหมดหรือบางส่วนก็ได้¹⁵

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) กล่าวคือ เมื่อเจ้าพนักงานจราจรซึ่งได้รับการแต่งตั้งให้มีอำนาจรับชำระค่าปรับพบการกระทำความผิด ก็จะทำบันทึกการกระทำความผิดนั้นแล้วแจ้งแก่ผู้กระทำความผิดว่าได้กระทำความผิดต่อกฎหมายมาตราใด และจะต้องเสียค่าปรับ

¹⁴ ธัญรดี นิโบล, **บทบาทของศาลในการตรวจคำฟ้องคดีอาญา**, (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต, 2556), หน้า 62.

¹⁵ อภิรัตน์ เพ็ชรศิริ, เรื่องเดียวกัน, หน้า 105-109.

เป็นจำนวนเท่าใด ซึ่งผู้กระทำความผิดจะชำระค่าปรับให้แก่เจ้าพนักงานจราจรทันทีก็ได้ ถ้าผู้กระทำความผิดยอมชำระค่าปรับ เจ้าพนักงานจราจรก็จะออกใบรับให้ และให้ผู้กระทำความผิดลงนามในบันทึกการกระทำความผิด ซึ่งบันทึกนี้จะถูกส่งไปให้แก่พนักงานอัยการเพื่อทำการตรวจสอบอีกชั้นหนึ่ง ถ้าพนักงานอัยการพิจารณาแล้วเห็นว่าเป็นการถูกต้อง คดีอาญาสำหรับความผิดนั้นก็จะรับไป¹⁶

(2) วิธีชำระค่าปรับโดยแสดมภ์ (Timbré amende) กรณีนี้เป็นการชำระค่าปรับในความผิดจราจรที่มีโทษปรับจำนวนน้อย ซึ่งเป็นความผิดลหุโทษระดับที่ 167 และมักเป็นกรณีที่ผู้กระทำความผิดไม่ได้อยู่ในที่เกิดเหตุ เช่น การจอดรถในที่ห้ามจอด เจ้าพนักงานจราจรที่พบการกระทำความผิดก็จะเขียนใบสั่งติดไว้ที่รถยนต์ โดยในใบสั่งนั้นจะระบุว่าผู้กระทำความผิดได้กระทำความผิดกฎหมายมาตราใด และจะต้องเสียค่าปรับเป็นจำนวนเท่าใด ภายในระยะเวลา 8 วัน นับแต่วันที่ลงในใบสั่งให้ผู้กระทำความผิดซื้อ “อากรค่าปรับ” (Timbré amende) มาปิดลงในใบสั่งตามอัตราที่ระบุไว้ แล้วเอาใบสั่งที่ติดอากรค่าปรับแล้วส่งทางไปรษณีย์ไปยังที่ที่กำหนดซึ่งในใบสั่งได้ระบุไว้แล้ว เมื่อเจ้าพนักงานจราจรได้รับใบสั่งที่ติดอากรค่าปรับภายในกำหนดเวลาแล้ว คดีอาญาก็เป็นอันรับไป¹⁷

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) โดยไม่กำหนดให้มีวันพิจารณาคดีก็ได้¹⁸ ซึ่งในคำสั่งทางอาญาดังกล่าวนี้จะระบุชื่อ ที่อยู่ วันเดือน ปีเกิด ภูมิลำเนาของจำเลย วันและเวลาสถานที่กระทำความผิด บทบัญญัติของกฎหมายที่กำหนดว่าการกระทำของจำเลย

¹⁶โกเมน ภัทรภิรมย์, “การฟ้องคดีอาญาในประเทศฝรั่งเศส,” อัยการนิเทศ 32, 1 (2513), 178.

¹⁷ธีรยุทธ โลหะเลิศกิจ, ปัญหาในการเปรียบเทียบคดี ศึกษาเปรียบเทียบระหว่างประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญากับกฎหมายอื่น, (วิทยานพิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2553), หน้า 60-61.

¹⁸Le Code Procédure Pénale , article 525. [Online], available URL: https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000006576811/1994-03-01, 2566 (กรกฎาคม, 10)

เป็นความผิด และหากศาลมีคำสั่งลงโทษปรับ ก็จะกำหนดจำนวนค่าปรับไว้ในคำสั่งดังกล่าวด้วย แต่หากศาลเห็นว่าจำเลยไม่ได้กระทำความผิดศาลก็จะมีคำสั่งยกฟ้อง โดยระบุไว้ในคำสั่งทางอาญาเช่นกัน หรืออาจสั่งให้จำเลยชำระค่าปรับ พร้อมกำหนดโทษเสริมอย่างใด อย่างหนึ่งก็ได้ โดยในคำสั่งทางอาญา (Criminal order) นั้น ศาลไม่จำเป็นต้องระบุเหตุผลในการทำคำสั่งไว้ก็ได้¹⁹

หลังจากที่ศาลมีคำสั่งทางอาญา (Criminal order) แล้ว พนักงานอัยการอาจจะยื่นคำร้องต่อศาลแขวงเพื่อขอให้เพิกถอนการบังคับคดีตามคำสั่งทางอาญาของศาลภายใน 10 วันนับแต่วันที่ศาลมีคำสั่งก็ได้ หากพนักงานอัยการไม่ได้ยื่นคำร้องเพื่อขอให้เพิกถอนการบังคับคดีตามคำสั่งทางอาญาของศาลภายในระยะเวลาดังกล่าวข้างต้นแล้ว คำสั่งทางอาญานี้จะถูกส่งไปยังจำเลยทางไปรษณีย์ตอบรับ และศาลก็จะดำเนินการบังคับคดีตามคำสั่งทางอาญาเช่นเดียวกับ การบังคับคดีตามคำพิพากษาของศาลต่อไป ในกรณีนี้จำเลยจะยื่นคำร้องเพื่อขอให้ศาลเพิกถอนการบังคับคดีตามคำสั่งทางอาญาต่อศาล หรือจะชำระเงินค่าปรับ ภายในระยะเวลา 30 วันนับจากวันที่ส่งคำสั่งทางอาญา ก็ได้ หากจำเลยไม่ยื่นคำร้องดังกล่าว หรือไม่ชำระค่าปรับตามที่ศาลกำหนดไว้ในคำสั่งแล้ว คำสั่งดังกล่าวก็จะถึงที่สุด²⁰ และจำเลยก็จะต้องรับผิดชอบทั้งค่าปรับและค่าฤชาธรรมเนียมศาลในการบังคับคดีอีกส่วนหนึ่งด้วย²¹ และในกรณีที่พนักงานอัยการยื่นคำร้องขอให้ศาลเพิกถอนคำสั่งทางอาญา หรือจำเลยยื่นคำร้องขอให้ศาลเพิกถอนการบังคับคดีตามคำสั่ง ทางอาญา ศาลก็จะกำหนดวันนัดพิจารณาคดีต่อไป²²

ในชั้นพิจารณาคดีของศาลแขวงนั้น จะใช้วิธีพิจารณาคดีที่คล้ายกับศาลมัชฌิมโทษ²³ กล่าวคือ เมื่อพนักงานอัยการ หรือเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำศาลแขวงยื่นคำฟ้องต่อศาลแขวงแล้ว เจ้าหน้าที่ศาล ซึ่งเรียกว่า “huissier” จะส่งสำเนาคำฟ้องไปให้แก่จำเลย ซึ่งมีผลทำให้จำเลยจะต้องมาศาลภายใน 10 วันนับแต่วันที่ได้ส่งหมายเรียก หากจำเลยมีภูมิลำเนาอยู่ในจังหวัดที่ห่างไกล หรืออยู่ต่างประเทศ ระยะเวลาที่จะขยายเป็น 1 เดือน และ 2 เดือน ตามลำดับ เมื่อจำเลยได้รับหมายเรียกดังกล่าวแล้ว จำเลยอาจจะตั้งทนายความหรือตัวแทนเฉพาะคดี (fondé de procuration spéciale) มาศาลแทนจำเลยโดยไม่ต้องขอต่อศาลก็ได้ กล่าวคือ ศาลอาจพิจารณาคดีลับหลังจำเลยก็ได้ หากจำเลยสละสิทธิของตนที่จะเข้าร่วมการพิจารณาคดี และเมื่อถึงวันพิจารณาศาลก็จะสอบถาม

¹⁹Le Code Procédure Pénale, article 526. op. cit.

²⁰Le Code Procédure Pénale, article 528-1. op. cit.

²¹Le Code Procédure Pénale, article 528-1. op. cit.

²²ธีรยุทธ โลหะเลิศกิจ, เรื่องเดิม, หน้า 58-59.

²³ธีรพันธุ์ รัศมีทัต, *กฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาฝรั่งเศส*, (กรุงเทพมหานคร: อนุสรณ์งานพระราชทานเพลิงศพ ดร.ธีรพันธุ์ รัศมีทัต, 2541), หน้า 67

ชื่อและนามสกุล ของจำเลยและแจ้งให้จำเลยทราบว่าคดีนี้ ใครเป็นผู้ฟ้องคดี จากนั้นศาลก็จะสอบถาม คำให้การของจำเลย และให้พยานของแต่ละฝ่าย เข้าเบิกความเมื่อพยานทั้งสองฝ่ายเบิกความเสร็จ คดีก็เป็นอันเสร็จการพิจารณาและศาลก็จะพิจารณาพิพากษาว่าจำเลยกระทำความผิดหรือไม่ต่อไป แต่หากจำเลยให้การรับสารภาพ ศาลก็สามารถตัดสินคดีได้ทันทีโดยไม่ต้องฟังการสืบพยานใด ๆ อีก

สำหรับความผิดลหุโทษระดับที่ 1-4 นั้น ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาฝรั่งเศส ได้กำหนดให้คดีอาญาสามารถเลิกกันได้ ณ ชั้นเจ้าพนักงานก่อนศาลพิจารณา หากผู้กระทำความผิด ยินยอมชำระเงินค่าปรับตามอัตราที่กฎหมายกำหนดไว้ตายตัวและเมื่อผู้กระทำความผิดชำระเงิน ค่าปรับแล้ว ความผิดดังกล่าวก็เป็นอันระงับไป ซึ่งการชำระค่าปรับดังกล่าวผู้กระทำความผิดอาจจะ ชำระให้กับเจ้าหน้าที่ที่พบการกระทำความผิดซึ่งเป็นผู้ทำบันทึกการกระทำความผิดที่เกิดขึ้น หรือ ผู้กระทำความผิดอาจจะชำระให้กับหน่วยงานตามที่ระบุไว้ในหนังสือแจ้งเตือนการกระทำความผิด ภายใน 45 วันนับจากวันที่มีการกระทำความผิดก็ได้

3. ประเทศญี่ปุ่น

ประเทศญี่ปุ่นได้รับอิทธิพลด้านกฎหมายมาจากประเทศจีน เนื่องจากได้ทำการค้ากับประเทศจีน และมีบางช่วงที่ประเทศญี่ปุ่นตกอยู่ภายใต้การปกครองของประเทศจีน²⁴ ต่อมาภายหลังจาก สงครามโลกครั้งที่ 2 รูปแบบและแนวคิดของกฎหมายสหรัฐอเมริกาได้มีอิทธิพลต่อระบบกฎหมาย วิธีพิจารณาความอาญาของญี่ปุ่นมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการยอมรับในระบบกล่าวหา (adversarial system) โดยได้เปลี่ยนแปลงกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาโดยนำแนวคิดเรื่อง Due Process มาใช้ โดยกำหนดหลักประกันสิทธิเสรีภาพขั้นมูลฐานของประชาชนไว้อย่างชัดเจน ทั้งนี้ ภายใต้อิทธิพลของระบบกฎหมายแองโกลอเมริกา (Anglo-America) ประเทศญี่ปุ่นจึงเป็น ประเทศที่มีจุดเด่นของระบบกฎหมายทั้งสองระบบ กล่าวคือ ระบบ civil law และ ระบบ common law ปัจจุบันกฎหมายญี่ปุ่นจึงมีลักษณะผสมระหว่างกฎหมายสามลักษณะคือ กฎหมายภาคพื้นยุโรป กฎหมาย แองโกลอเมริกันและกฎหมายดั้งเดิม (กฎหมายจีน)

ประมวลกฎหมายอาญา (Penal Code) ของญี่ปุ่นได้รับการปรับปรุงครั้งสำคัญในปี ค.ศ. 1907 โดยในการปรับปรุงกฎหมายในครั้งนั้นได้ยอมรับแนวคิดในกฎหมายเยอรมันมาแทนที่แนวคิดตาม กฎหมายฝรั่งเศสโดยเฉพาะเรื่องการแบ่งความผิดเป็นตามประเภทของโทษ คือ โทษอุกฉกรรจ์

²⁴Moriyama T. World Factbook of Criminal Justice Systems Japan, [Online], available URL: <http://www.ojp.usdoj.gov/bjs/pub/ascii/wfbcjjap.txt>, 2009, 2566 (กรกฎาคม, 7)

โทษปานกลาง และโทษเล็กน้อย ที่สำคัญคือ การเพิ่มดุลพินิจของศาลในการทำคำพิพากษา แม้ประมวลกฎหมายอาญาของญี่ปุ่นได้มีการแก้ไขอีกครั้งในปี ค.ศ. 1947 แต่หลักการสำคัญที่มีอยู่ในฉบับปี ค.ศ. 1907 ก็ยังคงมีอยู่ดังเดิม เว้นแต่การยกเลิกความผิดที่เกี่ยวกับการสงคราม และพระบรมวงศานุวงศ์โดยประมวลกฎหมายอาญาฉบับนี้ยังมีผลบังคับใช้จนถึงปัจจุบัน

บทบัญญัติทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการดำเนินคดีอาญาของประเทศนี้อยู่ภายใต้ “หลักการดำเนินคดีโดยรัฐ” ซึ่งตรงกับแนวความคิดแบบอรรถประโยชน์นิยม (utilitarianism) ที่เห็นว่า การดำเนินคดีอาญามีไว้เพื่อรักษาผลประโยชน์ของสังคม อำนาจและหน้าที่ในการปราบปรามจึงตกเป็นของรัฐ เอกชนไม่มีหน้าที่ในการรักษาความสงบเรียบร้อย ซึ่งจะเห็นได้จากประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา (The Code of Criminal Procedure) (Act No. 131 of 1948) ที่กำหนดให้เฉพาะอัยการเท่านั้นเป็นผู้มีอำนาจฟ้องคดีอาญา²⁵ ผู้เสียหายหรือตำรวจไม่มีอำนาจฟ้องคดีอาญา จึงเรียกระบบนี้ว่า ระบบผูกขาดอำนาจการฟ้องคดี (monopolization of prosecution)²⁶ ขั้นตอนการดำเนินคดีอาญาตามกฎหมายญี่ปุ่นกล่าวโดยภาพรวม มีดังนี้

(1) การดำเนินคดีอาญาใช้ระบบไต่สวน ผู้เสียหายหรือผู้ที่พบการกระทำผิดอาจเริ่มคดีด้วยการร้องทุกข์หรือกล่าวโทษเป็นลายลักษณ์อักษรหรือด้วยวาจาต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจหรือพนักงานอัยการก็ได้ หากร้องทุกข์หรือกล่าวโทษต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจ เจ้าหน้าที่ตำรวจต้องส่งเอกสารและพยานไปยังพนักงานอัยการโดยเร็ว

(2) ตำรวจฝ่ายคดีจะเป็นผู้ทำการสืบสวนและสอบสวนเบื้องต้น พนักงานอัยการนอกจากจะมีอำนาจและหน้าที่ในการควบคุมดูแล สั่งการและให้คำแนะนำแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจแล้วยังมีอำนาจซักถามและถามคำให้การผู้ต้องหาและพยานสำคัญในคดีนั้นได้ด้วย

(3) เมื่อการสอบสวนเสร็จสิ้น พนักงานอัยการญี่ปุ่นจะมีอำนาจเฉพาะ (exclusive power) ในการใช้ดุลพินิจสั่งฟ้องคดี กล่าวคือ พนักงานอัยการมีอิสระอย่างเต็มที่ในการพิจารณาพยานหลักฐานในสำนวนเพื่อจะมีคำสั่งฟ้องหรือคำสั่งไม่ฟ้อง หรือสั่งชะลอการฟ้องไว้โดยมีกำหนดเวลา ซึ่งอำนาจการสั่งคดีอาญาของพนักงานอัยการญี่ปุ่นดังกล่าวนี้เป็นอำนาจเด็ดขาด เมื่อมีคำสั่งแล้วไม่ต้องรับความเห็นชอบจากผู้ใดอีก

²⁵The Code of Criminal Procedure, Article 247 Prosecution shall be instituted by a public prosecutor.

²⁶ชาญเชาวน์ ไชยานุกิจ, ผู้แปล, คำฟ้องของพนักงานอัยการ เรื่อง ระบบอัยการญี่ปุ่น : แนวคิดและทิศทางในการปฏิรูประบบอัยการไทย The Criminal Justice in Japan - Prosecution, (กรุงเทพฯ: มหามงคล: สถาบันการศึกษากองทัพเรือ, 2540), หน้า 19.

(4) กรณีสั่งฟ้อง พนักงานอัยการจะฟ้องผู้กระทำผิดต่อศาลให้มีการพิจารณาคดี หรือร้องขอให้พิจารณาโดยรวบรัด²⁷ หรือร้องขอให้พิจารณาโดยรวดเร็วในกรณีความผิดจรรยา และเมื่อพนักงานอัยการได้ยื่นฟ้องคดีไปแล้วก็อาจถอนคดีได้เสมอภายในระยะเวลาใดเวลาหนึ่งก่อนศาลชั้นต้นมีคำพิพากษา กล่าวอีกนัยหนึ่งจะเห็นได้ว่า ในคดีอาญาพนักงานอัยการผู้ปุ่มีอำนาจโดยสมบูรณ์ตั้งแต่สอบสวนความผิดอาญาทุกประเภท ฟ้องร้องขอให้ศาลใช้กฎหมายโดยถูกต้อง ไปจนถึงควบคุมการบังคับคดีตามคำพิพากษา หากเป็นกรณีสั่งไม่ฟ้อง พนักงานอัยการต้องแจ้งผลการพิจารณาสั่งไม่ฟ้องไปยังผู้เสียหายและผู้ต้องหาในทันที ซึ่งรวมถึงกรณีการถอนฟ้องด้วย²⁸ ซึ่งหากผู้เสียหายหรือผู้ต้องหาไม่เห็นด้วยกับคำสั่งดังกล่าว ผู้ไม่เห็นด้วยมีสิทธิร้องขอต่อศาลชั้นต้นที่มีเขตอำนาจเหนือพนักงานอัยการนั้นเพื่อไต่สวนและมีคำสั่งให้พนักงานอัยการนั้นฟ้องคดีได้ภายใน 7 วันนับแต่วันที่รับทราบคำสั่งนั้น

²⁷The 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

²⁸The 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.

ศาลยุติธรรมทั้งหมดในญี่ปุ่นถูกจัดตั้งอยู่ในกระบวนการยุติธรรมระบบเดียวของประเทศมี ศาลยุติธรรมทั้งหมด 5 ประเภท²⁹ ดังนี้

1. ศาลฎีกา (The Supreme Court)

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

ศาลฎีกามีอำนาจไต่สวนการอุทธรณ์ที่เป็น Jokoku (การอุทธรณ์ชั้นสุดท้าย) และ Kokoku (การอุทธรณ์ต่อคำตัดสินที่กำหนดไว้เป็นการเฉพาะตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความ) ในการ พิเคราะห์คดีสามัญ การอุทธรณ์ Jokoku นั้น ต้องเป็นโต้แย้งคำพิพากษาของศาลสูง (The High Court) ในกรณีต่อไปนี้

- (1) การฝ่าฝืนรัฐธรรมนูญหรือความผิดพลาดในการตีความกฎหมายรัฐธรรมนูญ หรือ
- (2) การพิพากษาคดีที่ขัดต่อบรรทัดฐานของศาลฎีกาหรือศาลสูง รัฐธรรมนูญญี่ปุ่น มาตรา 81³⁰ ให้อำนาจศาลฎีกาในฐานะที่เป็นศาลยุติธรรมลำดับสุดท้าย ในการตัดสินความชอบ ด้วยกฎหมายรัฐธรรมนูญของกฎหมาย คำสั่ง กฎ หรือการบังคับใด ๆ

2. ศาลสูง (The High Court)

ศาลสูง (The High Court) มีทั้งหมด 8 แห่ง ตั้งอยู่ในเมืองใหญ่คือ Tokyo, Osaka, Nagoya, Hiroshima, Fukuoka, Sendai, Sapporo, Takamatsu ศาลสูงแต่ละแห่งประกอบด้วย ประธานและผู้พิพากษาศาลสูงคนอื่น ๆ ศาลสูงมีเขตอำนาจเหนือ Koso (การอุทธรณ์โต้แย้งในลำดับแรก ต่อการตัดสินของศาลแขวง (The District Court) หรือศาลคดีไม่มีข้อยุ่งยาก (The Summary Court) ตามที่ถูkBัญญัติโดยกฎหมาย โดยทั่วไปคดีของศาลสูงจะถูกพิจารณาโดยองค์คณะของผู้ พิพากษา 3 คน อย่างไรก็ตาม คดีที่เกี่ยวกับการจลาจล (insurrection cases) ซึ่งศาลสูงมีเขตอำนาจ แต่แรกจะถูกพิจารณาโดยองค์คณะของผู้พิพากษา 5 คน

²⁹วีระพงษ์ บุญโยภาสและคนอื่น ๆ, **โครงการศึกษาวิจัยเรื่องการนำระบบไต่สวนมาใช้ใน กระบวนการยุติธรรมทางอาญาศึกษาเปรียบเทียบนานาประเทศ** (กรุงเทพมหานคร: สถาบัน กฎหมายอาญา สำนักงานอัยการสูงสุด, 2556), หน้า 115-116.

³⁰The 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.

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 คดีที่เกี่ยวข้องกับการจราจร ส่วนมากของคดีในศาลแขวงถูกพิจารณาโดยผู้พิพากษาเพียงคนเดียว อย่างไรก็ตาม โดยทั่วไปแล้วคดีอาญาที่มีโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกอย่างน้อย 1 ปีขึ้นไป จะถูกพิจารณาด้วยองค์คณะของผู้พิพากษา 3 คน และคดีอื่น ๆ อาจถูกพิจารณาด้วยองค์คณะของผู้พิพากษา 3 คนได้เช่นกัน

การพิจารณาคดีในศาลแขวง เป็นการไต่สวนที่เรียกว่า Saiban-In เป็นการพิจารณาโดยองค์คณะผสม คล้ายกับระบบการพิจารณาแบบลูกขุน ประกอบด้วยผู้พิพากษาอาชีพและผู้พิพากษาที่เป็นพลเมือง สำหรับความผิดซึ่งถูกระบุไว้โดยกฎหมาย ซึ่งจะได้กล่าวต่อไป

4. ศาลครอบครัว (The Family Court)

ศาลครอบครัวและสาขาต่าง ๆ ของศาลครอบครัวตั้งอยู่ในที่เดียวกับศาลแขวงและสาขาของศาลแขวง ศาลครอบครัวมีเขตอำนาจเหนือคดีการกระทำความผิดของเด็กที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี คดีเด็กจะถูกพิจารณาโดยผู้พิพากษาเพียงคนเดียวหรือองค์คณะผู้พิพากษา 3 คน โดยใช้รายงานที่ถูกเตรียมโดยเจ้าพนักงานทัณฑ์บนของศาลครอบครัวและผู้เชี่ยวชาญของสถานพินิจเยาวชนประกอบการพิจารณาคดี

5. ศาลคดีไม่มีข้อยุ่งยาก (The Summary Court)

ปัจจุบันมีศาลคดีไม่มีข้อยุ่งยากจำนวน 438 แห่งทั่วญี่ปุ่น ทุกคดีถูกตัดสินโดยผู้พิพากษาเพียงคนเดียว เขตอำนาจของศาลคดีไม่มีข้อยุ่งยากคือ มีอำนาจพิจารณาคดีที่มีโทษปรับเพียงเล็กน้อยหรือคดีที่มีโทษจำคุกเล็กน้อย คดีที่มีการกำหนดโทษปรับเป็นโทษทางเลือก และคดีการพนันอันติดเป็นนิสัย การประกอบสถานพนันเพื่อหากำไร การยกยอก และอาชญากรรมเกี่ยวกับทรัพย์สินที่ถูกโจรกรรม

โดยรูปแบบของการดำเนินคดีอาญาในประเทศญี่ปุ่น แยกออกเป็น

(1) การดำเนินคดีอาญาโดยการฟ้องคดีอาญา (Indictment) การดำเนินคดีอาญาโดยการฟ้องคดีอาญา คือคำขอให้ดำเนินการพิจารณาคดีอย่างเป็นทางการ โดยการยื่นเอกสารตั้งข้อกล่าวหา (คำฟ้อง) ที่เรียกว่า Kiso-Jo ซึ่งต้องประกอบด้วยลักษณะที่ชัดเจนของข้อเท็จจริงและรายละเอียดของความผิดซึ่งถูกกล่าวหา ณ เวลาที่มีการยื่น Kiso-Jo โดยคำยินยอมของจำเลย พนักงานอัยการอาจร้อง

ขอต่อศาลให้พิจารณาคดีนั้น โดยวิธีพิจารณาคดีอย่างรวบรัด (Speedy Trial Procedure) วิธีพิจารณาคดีอย่างรวบรัดนี้ สามารถนำมาปรับใช้ภายใต้เงื่อนไขต่อไปนี้

(ก) ความผิดดังกล่าวไม่มีโทษประหารชีวิต หรือจำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกไม่ต่ำกว่าหนึ่งปี

(ข) เป็นคดีที่ไม่มีข้อยุ่งยากและเป็นคดีเล็กน้อย และ

(ค) สามารถดำเนินการไต่สวนพยานหลักฐานได้ทันที และเมื่อคำร้องได้รับอนุมัติ คดีนั้นจะถูกพิจารณาโดยกระบวนการที่เรียบง่ายและรวบรัด หากเป็นไปได้จะมีคำพิพากษาภายใน 1 วัน เมื่อตัดสินให้จำเลยรับโทษจำคุก ศาลต้องสั่งรอกการดำเนินการลงโทษไว้ จำเลยไม่อาจอุทธรณ์คำพิพากษาในคดีที่ได้รับการพิจารณาคดีอย่างรวบรัด เพราะเหตุที่ว่า การไต่สวนข้อเท็จจริงมีความผิดพลาดได้

วิธีพิจารณาคดีอย่างรวบรัดถูกนำมาใช้ในเดือนตุลาคม ค.ศ. 2006 เพื่อดำเนินการกับคดีเล็กน้อย ในปี ค.ศ. 2009 มีการดำเนินกระบวนการพิจารณาคดีแบบรวบรัดกับจำเลย 4,470 คน โดยส่วนใหญ่เป็นคดีเกี่ยวกับการฝ่าฝืนพระราชบัญญัติควบคุมการใช้สารกระตุ้น พระราชบัญญัติควบคุมคนเข้าเมือง และพระราชบัญญัติการจราจร

(2) การดำเนินคดีอาญาแบบไม่มีข้อยุ่งยาก (Summary Prosecution) พนักงานอัยการอาจดำเนินคดีอาญาในศาลคดีไม่มีข้อยุ่งยาก (The Summary Court) และร้องขอคำสั่งแบบไม่มีข้อยุ่งยากได้ในคดีที่ศาลอาจตัดสินลงโทษจำเลยในความผิดที่มีโทษปรับไม่เกิน 1 ล้านเยนหรือโทษปรับเพียงเล็กน้อย การยื่นฟ้องคดีอาญาแบบไม่มีข้อยุ่งยากจะต้องได้รับความยินยอมเป็นหนังสือจากจำเลย การพิจารณาคดีจะไม่มี การสืบพยานหรือไต่สวน ผู้พิพากษาศาลในคดีไม่มีข้อยุ่งยากจะพิจารณาคดีจากรายงานข้อมูลคดีที่พนักงานอัยการส่งขึ้นมาและออกคำสั่ง คู่ความฝ่ายที่ไม่พอใจกับคำสั่งอาจยื่นขอให้มีการไต่สวนอย่างเป็นทางการได้ภายใน 14 วัน³¹

ในการสอบสวนคดีความผิดการจราจร เมื่อเกิดอุบัติเหตุด้านการจราจรร้ายแรง ตำรวจจะสรุปสำนวนการสอบสวนและส่งไปยังสำนักงานอัยการ ซึ่งอัยการในญี่ปุ่นมีอำนาจเชิงดุลพินิจอย่างกว้างขวาง กล่าวคือ มีอำนาจหน้าที่ในการที่จะดำเนินการสอบสวนคดีจราจรมีอำนาจหน้าที่ดำเนินคดีอาญา มีอำนาจในการใช้ดุลพินิจในการสั่งฟ้องหรือสั่งไม่ฟ้องคดี มีอำนาจในการที่จะร้องขอให้ศาลปรับใช้ความยุติธรรมตามกฎหมายในคดีอาญา มีอำนาจในการที่จะสั่งการบังคับใช้โทษ มีการมอบหมายอำนาจหน้าที่ทางศาลและเรื่องอื่น ๆ เกี่ยวกับเงื่อนไขที่จำเป็นของหน้าที่ของตน

³¹CRIMINAL 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,

ตัวอย่างเช่น ทำการร้องขอต่อศาลเพื่อให้มีการแจ้งเตือน และอำนาจหน้าที่ในการแสดงความคิดเห็นต่อศาล มีอำนาจหน้าที่ในการที่จะปฏิบัติหน้าที่อื่น ๆ ซึ่งถูกกำหนดในกฎหมายและข้อบัญญัติของญี่ปุ่น ซึ่งหากอัยการดำเนินการสั่งฟ้อง จะดำเนินการตามกระบวนการวิธีพิจารณาแบบรวบรัด กระบวนการดำเนินคดีอาญาเริ่มโดยขั้นตอนการสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ค.ศ. 2491 บรรพ 2 ลักษณะที่หนึ่ง บทที่ 1 การสอบสวน การสอบสวนโดยตำรวจ (8) ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 189 กล่าวว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ใดก็ตาม จะปฏิบัติหน้าที่ของตนดังที่ ถูกบัญญัติไว้ในกฎหมายอื่น หรือดังที่ถูกกำหนดไว้โดยคณะกรรมการความปลอดภัยสาธารณะแห่งชาติ หรือคณะกรรมการความปลอดภัยสาธารณะท้องถิ่น และเจ้าหน้าที่ตำรวจ

เมื่อพิจารณาว่ามีความผิดเกิดขึ้นจะสอบสวนผู้กระทำความผิดและรวบรวมพยานหลักฐานเพื่อดำเนินคดีต่อไป³² ส่วนใหญ่คดีความผิดจราจรที่มีโทษปรับต่ำกว่า 50,000 เยน จะดำเนินคดีแบบรวบรัดในศาลแขวง (The District Court) จะใช้วิธีพิจารณาคดีที่รวดเร็ว เรียบง่ายและมีความเป็นธรรม การพิจารณาจะใช้หลักการพิจารณาคดีด้วยวาจาเพิ่มเข้ามาจากการพิจารณาแบบรวบรัดตามปกติ ดังนั้น วิธีพิจารณาคดีจราจรนี้จึงอาจเรียกได้ว่าเป็นวิธีพิจารณาที่ถูกปรับปรุงโดนแนวคิดของการดำเนินคดีแบบวาจา³³ โดยการพิจารณาคดีแบบรวบรัดนี้จะใช้กับคดีความผิดจราจรที่เกิดขึ้นในชีวิตประจำวัน อาทิ ความผิดในการจอดยานพาหนะ การไม่หยุด เมื่อคนเดินข้ามถนน การไม่ทำการหยุดรถในช่วงสั้น ๆ เมื่อถึงทางแยก ฯลฯ

ในการบังคับคดีจราจรของประเทศญี่ปุ่น มีการลงโทษทางด้านการเงินกับผู้กระทำความผิดฝ่าฝืนกฎหมายเรียกว่า ระบบ Hansoku-kin คือกระบวนการซึ่งผู้ที่กระทำความผิดเล็กน้อยในการฝ่าฝืนกฎหมายการจราจรทางบกจะได้รับยกเว้นจากโทษอาญา โดยการชำระจำนวนเงินที่ถูกกำหนดตามกฎหมาย ในฐานะสภาพบังคับทางปกครอง การชำระเงินอาจชำระได้ ณ ที่ทำการไปรษณีย์ หรือชำระผ่านสถาบันการธนาคารบางแห่ง เมื่อผู้กระทำความผิดได้รับการบอกกล่าว (Kokuchi) หรือการแจ้งเตือน (Tsuukoku) จากเจ้าหน้าที่ตำรวจเกี่ยวกับการกระทำความผิด โดยเริ่มแรก บุคคลซึ่งฝ่าฝืนความผิดเล็กน้อยตามกฎหมายการจราจรทางบกจะได้รับใบสั่ง (การบอกกล่าว) ออกโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ ซึ่งตามปกติคือการออกใบสั่ง ณ ที่เกิดเหตุ ใบสั่งดังกล่าวนี้จะมีรายละเอียดเกี่ยวกับสภาพการ

³²Lucas Benitez, An Overview of Traffic Crime and its Criminal Punishment in Japan, [Online], available URL: http://dspace.lib.niigata-u.ac.jp/dspace/bitstream/10191/1076/1/18_0097.pdf, 2003, 2566 (กรกฎาคม 10)

³³อิทธิ มุสิกธพงษ์, การดำเนินคดีความผิดเล็กน้อย, (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2534), หน้า 54.

ฝ่าฝืน และระบุสถานีตำรวจ ซึ่งบุคคลนั้นจะต้องไปรายงานตัวในวันหลังพร้อมจำนวนเงินค่าปรับ ซึ่งการชำระเงินตามระบบ “Hansoku-kin” มี 2 วิธี คือ

(ก) การชำระเงิน ณ ที่ทำการไปรษณีย์ หรือชำระผ่านสถาบันการธนาคาร ภายใน 7 วันหลังจากได้รับใบสั่ง และเพิ่มให้อีกหนึ่งวัน หากวันสุดท้ายของสัปดาห์ดังกล่าวตรงกับวันอาทิตย์หรือวันหยุดนักขัตฤกษ์ ระบบนี้ถูกเรียกว่า การชำระเงินเฉพาะกาล หากผู้ฝ่าฝืนชำระตามใบสั่งนี้ ผู้ฝ่าฝืนไม่จำเป็นต้องมารายงานตัวที่สถานีตำรวจ

(ข) เมื่อผู้ฝ่าฝืนไม่ทำการชำระเงินเฉพาะกาลตาม (1) ข้างต้น จะการแจ้งเตือนดังกล่าวข้างต้นถูกให้แก่ผู้ฝ่าฝืน ให้ชำระเงิน ณ ที่ทำการไปรษณีย์ หรือชำระผ่านสถาบันการธนาคาร ภายในช่วงเวลาซึ่งถูกระบุในการแจ้งเตือนเป็นหนังสือ (ภายใน 10 วัน หลังจากได้รับการแจ้งเตือน) ซึ่งผู้ฝ่าฝืนได้รับจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ แต่ในกรณีนี้ผู้ฝ่าฝืนจะต้องไปรายงานตัวยังสถานีตำรวจตามที่ถูกระบุไว้ในใบสั่ง หากผู้ฝ่าฝืนชำระค่าปรับตามระบบ “Hansoku-kin” ภายในเวลาที่กำหนด ผู้นั้นจะไม่ถูกทำบันทึกประวัติอาชญากรรม (“Zenka”) ลงในข้อมูลส่วนบุคคลของท่าน แต่หากผู้ฝ่าฝืนไม่ชำระเงินตามระบบ “Hansoku-kin” หรือผู้ฝ่าฝืนให้การปฏิเสธ หรือหากการฝ่าฝืนถูกพิจารณาว่าเป็นเรื่องร้ายแรง คดีจะถูกดำเนินตามวิธีพิจารณาความอาญาตามปกติ และอาจต้องโทษอาญาตามคำพิพากษาของศาล

บทที่ 4

แนวคิดการจัดตั้งศาลจรรยาและการดำเนินคดีความผิดจรรยาในประเทศไทย

ประเทศไทยมีแนวคิดเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาคติจรรยา โดยการศึกษาแนวคิดเกี่ยวกับการจัดตั้งศาลจรรยาและการดำเนินคดีความผิดเกี่ยวกับจรรยา ทั้งนี้เพื่อเป็นการศึกษากระบวนการที่นำไปสู่การแก้ไขปัญหาคติจรรยาที่รวดเร็ว สะดวกและเป็นธรรม โดยในบทนี้ผู้เขียนจะนำเสนอแนวคิดเกี่ยวกับการจัดตั้งศาลจรรยา การดำเนินคดีจรรยา และกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ทราบถึงที่มากระบวนการและแนวทางที่จะไปสู่การวิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาความผิดจรรยา พ.ศ. ในปัจจุบัน

1. แนวคิดการจัดตั้งศาลจรรยา¹

แนวความคิดเกี่ยวกับศาลจรรยาในประเทศนั้นได้มีผู้คิดและสนใจมาเป็นเวลานาน โดยมีผู้เสนอแนวคิดพิจารณาของศาลจรรยาในสหรัฐอเมริกาแต่ดัดแปลงใช้กับวิธีพิจารณาคดีจรรยาในศาลแขวง เพื่อให้เกิดความสะดวแก่ผู้มาเสียค่าปรับให้มากขึ้นและให้เกิดความเที่ยงธรรมมากขึ้น และอีกวิธีหนึ่งก็คือการจัดตั้งศาลจรรยา เพื่อพิจารณาความผิด เพื่อปรับผู้ฝ่าฝืนอย่างรวดเร็วและเที่ยงธรรมโดยแนวคิดการจัดตั้งศาลจรรยาเป็นรูปธรรมมากขึ้น เมื่อ นายนิกร จำนง สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคชาติไทยพัฒนา กับคณะผู้เสนอ ร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาความผิดจรรยาฉบับที่ 3 ธันวาคม 2562 ถึงวันที่ 25 มิถุนายน 2563 โดยมีชื่อว่า “ร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาความผิดจรรยา พ.ศ.”

ผู้เสนอร่างดังกล่าวได้ให้เหตุผลในการตราพระราชบัญญัติว่า “โดยที่ปัจจุบันการกระทำ ความผิดจรรยาทางบกส่วนหนึ่งเกิดขึ้นเนื่องจากผู้ซบเซ่ขาดความรู้ความเข้าใจและวินัยในการใช้รถใช้ถนน ส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจร ทั้งส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยต่อชีวิตร่างกายและจิตใจของผู้ซบเซ่ ผู้โดยสาร รวมทั้งบุคคลทั่วไปที่สัญจรไปมา ประกอบกับมาตรการในการบังคับใช้กฎหมายที่มีอยู่ยังไม่เพียงพอ จึงสมควรกำหนดวิธีพิจารณาคดีจรรยาขึ้นเป็นพิเศษต่างหากจากคดีอาญาโดยทั่วไป เพื่อให้การพิจารณาคดีจรรยาเป็นไปด้วยความสะดว รวดเร็วและมีมาตรการคุมประพฤติ หรือ

¹สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร. ร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาความผิดจรรยา พ.ศ.

[Online], available URL:

https://www.parliament.go.th/section77/survey_detail.php?id=33, 2566 (มิถุนายน, 1)

การศึกษาอบรมด้านการจราจรเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ขับขี่ สร้างจิตสำนึกที่ดี รวมทั้งเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถและถนน จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้”

1.1 ศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีจราจร

กำหนดให้ศาลคดีที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีจราจร ได้แก่ ศาลแขวงหรือศาลจังหวัด แผนกคดีจราจร หรือศาลแขวงหรือศาลจังหวัด ในกรณีที่ยังไม่ได้เปิดทำการแผนกคดีจราจร ที่คดีจราจรเกิดขึ้น อ้างหรือเชื่อว่าได้เกิดขึ้นในเขตอำนาจของศาลนั้น โดยการจัดตั้งและเปิดทำการแผนกคดีจราจรขึ้นในศาลแขวงและศาลจังหวัดให้ตราเป็นพระราชกฤษฎีกาซึ่งมีเขตอำนาจพิจารณา “คดีจราจร” ดังต่อไปนี้

1) ความผิดตามมาตรา 43(2) แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

2) คดีความผิดที่เปรียบเทียบได้ตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ซึ่งผู้ขับขี่ เจ้าของรถ หรือผู้ครอบครองรถ ที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย ไม่ชำระค่าปรับ หรือไม่เปรียบเทียบ ทั้งนี้ไม่ว่าจะได้มีการออกใบสั่งหรือไม่ก็ตาม แต่ไม่ให้รวมถึงความผิดตามกฎหมายดังกล่าว ในกรณีที่ยังไม่ได้เปิดทำการแผนกคดีจราจรขึ้นในศาลแขวงและศาลจังหวัดให้ตราเป็นพระราชกฤษฎีกาซึ่งมีเขตอำนาจพิจารณา “คดีจราจร” ดังต่อไปนี้

3) คดีความผิดอื่นตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา

1.2 การดำเนินคดีจราจร

การดำเนินคดีจราจรเป็นไปตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้และข้อกำหนดประธานศาลฎีกาตามร่างมาตรา โดยกรณีที่ไม่มียกเว้นบทบัญญัติและข้อกำหนดดังกล่าวให้นำบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาและกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวงมาใช้บังคับโดยอนุโลม ทั้งนี้ ไม่ให้นำกฎหมายว่าด้วยศาลเยาวชนและครอบครัวและวิธีพิจารณาคดีเยาวชนและครอบครัว มาใช้บังคับแก่เด็กหรือเยาวชนที่กระทำความผิดคดีจราจร

การดำเนินคดีจราจรขึ้นก่อนกระบวนการพิจารณาคดีของศาล

1) การควบคุมตัวผู้ต้องหา

(1) ความผิดจราจรที่มีอัตราโทษไม่เกินความผิดลหุโทษ การควบคุมตัวไว้ได้เท่าเวลาที่จะถามคำให้การและที่จะรู้ตัวว่าเป็นใครและอยู่ที่ไหน เว้นแต่จะมีความจำเป็นตามพฤติการณ์แห่งคดี

(2) ความผิดจราจรที่มีอัตราโทษจำคุกอย่างสูงไม่เกินหกเดือนหรือ ปรับไม่เกินห้าร้อยบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ศาลมีอำนาจสั่งขังได้ครั้งเดียวกำหนดไม่เกินเจ็ดวัน

(3) ความผิดจรรยาที่มีอัตราโทษจำคุกอย่างสูงเกินกว่าหกเดือนแต่ไม่ถึงสิบปี หรือปรับเกินห้าร้อยบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ศาลมีอำนาจสั่งขังหลายครั้งติด ๆ กัน ครั้งหนึ่งไม่เกินสิบสองวัน และรวมกันทั้งหมดต้องไม่เกินสี่สิบแปดวัน

2) การแจ้งข้อหาและผลของการออกใบสั่ง

กำหนดให้พนักงานเจ้าหน้าที่ออกใบสั่งแก่ผู้กระทำความผิดคดีจราจรโดยกำหนดวัน และเวลาที่ให้ผู้ต้องหาไปศาล วิธีการส่งใบสั่งแก่ผู้ต้องหาและพนักงานอัยการ และการเปรียบเทียบ เพื่อให้คดีจราจรระงับ ทั้งนี้ กำหนดให้แบบใบนัดให้ไปศาลอย่างน้อยต้องมีรายการตามที่กฎหมาย กำหนดและเป็นไปตามแบบที่กำหนดในข้อบังคับของประธานศาลฎีกากำหนด

3) การเสนอคำฟ้อง

กำหนดให้คู่ฉบับใบสั่ง แล้วแต่กรณีที่ส่งต่อศาลนั้น ให้พนักงานอัยการลงชื่อเป็น โจทก์ก่อนยื่นต่อศาลและให้ถือเป็นคำฟ้องโดยไม่ต้องทำการสอบสวนก่อน

1.3 การดำเนินคดีจราจรชั้นศาล

1) อำนาจศาลในการตรวจคำฟ้อง (ใบสั่ง)

กำหนดให้ศาลมีอำนาจในการตรวจคำฟ้องก่อนที่จะมีคำสั่งประทับฟ้องหรือไม่รับฟ้อง ทั้งนี้ คำฟ้องที่ยื่นต่อศาลเมื่อพ้นกำหนดสามวันนับแต่เวลาที่ออกใบสั่ง ให้ศาลมีคำสั่งไม่ประทับฟ้อง เว้นแต่กรณีมีเหตุจำเป็นและศาลเห็นสมควร แต่หากพ้นกำหนดวันและเวลาที่ระบุให้ผู้ต้องหามาศาล ให้ศาลมีคำสั่งไม่ประทับฟ้อง

2) อำนาจศาลกรณีจำเลยขาดนัดตามวันและเวลาที่กำหนดในใบสั่ง

กำหนดให้ศาลมีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของจำเลย มีกำหนดไม่เกินเก้าสิบวัน และให้ศาลมีอำนาจออกหมายเรียกจำเลยมาศาล กรณีที่จำเลยไม่มาศาล ตามกำหนดวันและเวลา ตามที่ระบุไว้ในใบนัด เมื่อศาลสั่งประทับฟ้องแล้ว ทั้งนี้ หากจำเลยไม่มาศาลตามหมายเรียก หรือกรณี ที่ปรากฏแก่ศาลว่าจำเลยเคยถูกฟ้องคดีจราจรมาแล้ว โดยคดีก่อนนั้นจำเลยไม่มาศาลตามวันและเวลา ที่กำหนดและในคดีนี้จำเลยก็ไม่มาศาลตามกำหนดเวลา อีกโดยไม่มีเหตุอันควรและไม่ได้แจ้งให้ศาล ทราบ ศาลมีอำนาจออกหมายจับ

3) การพิจารณาคดีและสืบพยาน

กำหนดให้การพิจารณาและสืบพยานในศาลให้ทำโดยเปิดเผยต่อหน้าจำเลย เว้นแต่ จำเลยร้องขอและศาลเห็นสมควร ศาลจะพิจารณาและสืบพยานลับหลังจำเลยก็ได้ โดยเมื่อจำเลยมาศาล ให้ศาลอ่านและอธิบายฟ้องให้จำเลยฟังและถามจำเลยว่าได้กระทำความผิดจริงหรือไม่ จะให้การต่อสู้ อย่างไร แล้วบันทึกคำให้การของจำเลยไว้ ทั้งนี้ คู่ความในคดีจราจรไม่ต้องยื่นบัญชีระบุพยาน และการสืบพยานเป็นระบบไต่สวน

4) โจทก์ขาดนัดพิจารณา

ในวันสืบพยานโจทก์ถ้าโจทก์และพยานโจทก์ไม่มาศาลให้ศาลยกฟ้อง เว้นแต่กรณีที่ศาลเห็นว่ามิเหตุสมควรจะส่งเลื่อนคดีไปก็ได้ โดยโจทก์มีสิทธิยื่นคำร้องภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ศาลยกฟ้องโดยแสดงให้เห็นว่ามีเหตุสมควรที่มาศาลไม่ได้ ให้ศาลยกคดีขึ้นพิจารณาใหม่

5) การพิจารณาชั้นอุทธรณ์

กำหนดให้อุทธรณ์คำสั่งหรือคำพิพากษาต่อศาลอุทธรณ์ หรือศาลอุทธรณ์ภาคได้ภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้อ่านคำสั่งหรือคำพิพากษา โดยห้ามคู่ความอุทธรณ์ในปัญหาข้อเท็จจริง เว้นแต่กรณีที่ศาลมีคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ หรือแล้วแต่กรณี ให้จำเลยอุทธรณ์ในปัญหาข้อเท็จจริงได้

ทั้งนี้ กระบวนการพิจารณาชั้นอุทธรณ์กำหนดให้เป็นไปโดยเร็ว และคำสั่งหรือคำพิพากษาศาลอุทธรณ์ในคดีจราจรถือเป็นที่สุด

6) การบังคับคดี

กำหนดให้ศาลมีอำนาจออกคำสั่งใช้วิธีการดังต่อไปนี้แก่จำเลยซึ่งมีความผิด

- (ก) ว่ากล่าวตักเตือน
- (ข) การพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่
- (ค) การทำกิจกรรมบริการสังคมหรือสาธารณประโยชน์
- (ง) การเข้ารับการศึกษาอบรมด้านการจราจร
- (จ) การตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถ
- (ฉ) ห้ามใช้รถภายในระยะเวลาที่กำหนด

และศาลอาจมีคำสั่งกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการเข้ารับการศึกษาอบรมด้านการจราจรเป็นระยะเวลาตามที่ศาลเห็นสมควรก็ได้

ในกรณีที่ศาลพิพากษาว่าจำเลยมีความผิดศาลอาจมีคำสั่งให้จำเลย ทำงานบริการสังคมหรือสาธารณประโยชน์ก็ได้ และกำหนดอำนาจให้ศาลใช้ดุลยพินิจว่ากล่าวตักเตือนและคืนใบอนุญาตขับขี่ให้แก่จำเลย พักใช้ หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของจำเลย

2. การดำเนินคดีความผิดจราจร

2.1 ลักษณะความผิดจราจร

กฎหมายจราจรนั้นถูกสร้างขึ้นเพื่อตอบสนองเหตุผลทางเทคนิคมากกว่าเหตุผลทางศีลธรรม ดังนั้น เราจะเรียกกฎหมายนี้ว่ากฎหมายทางเทคนิคซึ่งเป็นกฎหมายที่สร้างขึ้นเพื่อแก้ไข

ปัญหาเฉพาะเจาะจงในบางเรื่องและมีเหตุผลทางเทคนิคเป็นตัวกำหนดในการสร้างกฎหมายดังกล่าว² เช่น กฎหมายจราจรที่กำหนดให้ขับรถทางซ้ายของถนน เป็นต้น หากพิจารณาแล้วกฎหมายจราจรมันเป็นความผิดกฎหมายจราจรซึ่งเป็นความผิดที่ไม่ถือเป็นความผิดทางอาญาที่แท้จริงและมีลักษณะความผิดที่เล็กน้อยกว่าความผิดอาญา หลักการสร้างกฎหมายจราจรเพื่อให้เกิดความสะดวกและความปลอดภัยในจราจร ดังนั้น ความผิดตามกฎหมายจราจรที่สร้างขึ้นเพื่อความสะดวกในการจราจร จึงมีลักษณะเป็นการกระทำที่ไม่เป็นความผิดเองจะเป็นความผิดต่อกฎระเบียบที่ต้องปฏิบัติตาม ซึ่งสามารถเรียกได้ว่า “ความผิดต่อกฎระเบียบ” ในทางกลับกันความผิดที่สร้างขึ้นเพื่อความปลอดภัยในจราจรจะมีลักษณะของการกระทำที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อสังคมซึ่งเรียกได้ว่า “ความผิดที่เป็นการก่ออันตราย” และนอกจากนี้ยังมีลักษณะที่เป็นการกระทำความผิดกฎหมายจราจรในลักษณะที่เป็นการกระทำโดยประมาทอีกด้วย³

2.1.1 ความผิดที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ (regulatory offences)

ความผิดต่อกฎระเบียบ (regulatory offences) ไม่ถือว่าเป็นความผิดทางอาญาโดยแท้ เนื่องจากมีลักษณะโทษที่ไม่รุนแรงและไม่จำเป็นต้องใช้โทษจำคุก การลงโทษโดยส่วนใหญ่จึงเป็นการลงโทษในลักษณะปรับเงินเพียงเล็กน้อย และที่สำคัญความผิดต่อกฎระเบียบและความผิดทางอาญาโดยแท้คือหลัก “เจตนาร้าย” (Mens rea or guilty intention) โดยที่เจตนาร้าย ถือเป็นส่วนสำคัญส่วนหนึ่งขององค์ประกอบความผิดที่เป็นความผิดทางอาญาโดยแท้ ซึ่งแตกต่างจากความผิดต่อกฎระเบียบที่ไม่ถือว่าผู้กระทำความผิดมีเจตนาร้าย⁴ เป้าหมายของการบัญญัติความผิดต่อกฎระเบียบ (regulatory legislation) คือการปกป้องสังคมอย่างกว้างจากผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการกระทำที่ผิดกฎหมาย (unlawful activity) และรวมถึงการเปลี่ยนแปลงเพื่อความคุ้มครองผลประโยชน์ส่วนบุคคล และการลงโทษที่เกี่ยวข้องกับการกระทำที่ผิดศีลธรรม เพื่อปกป้องคุ้มครองผลประโยชน์ของสาธารณชน และการลงโทษที่ไม่จำเป็นต้องมีความผิดศีลธรรม เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต และเพื่อรักษาความเป็นธรรมทางกฎหมาย ผ่านการบังคับใช้มาตรการกฎระเบียบ (regulatory measures) ซึ่งโดยทั่วไปมิได้ควบคุมและดูแลเพื่อป้องกันอันตราย และรักษาความปลอดภัยที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต ผ่านการบังคับใช้ข้อกำหนดขั้นต่ำในการปฏิบัติตามและ

²แสวง บุญเฉลิมวิภาส, “ทฤษฎีกฎหมายสามชั้น มองในแง่กฎหมายอาญา,” **รวมบทความในโอกาส ครบรอบ 60 ปี ดร.ปรีดี เภษมทรัพย์**, 2531, หน้า 143-144.

³สาโรจน์ คุ่มทรัพย์, **การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร**, (วิทยานิพนธ์นิติศาสตร์มหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539), หน้า 30.

⁴จิตติมา เทพอารักษ์กุล, **มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการลงโทษผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร**, (วิทยานิพนธ์นิติศาสตร์มหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2543), หน้า 15.

ความระมัดระวัง (enforcement of minimum standards of conduct and care) ดังนั้น แนวความคิดของความผิดต่อกฎระเบียบ (regulatory offences) มีรากฐานมาจากการปฏิบัติตาม หลักการดูแลอย่างรอบคอบ (reasonable care standard) และไม่ได้แสดงให้เห็นว่าความผิด ดังกล่าวควรถูกตำหนิในลักษณะเดียวกับความผิดทางอาญา

ด้วยเหตุผลดังกล่าว ความผิดต่อกฎระเบียบ (regulatory offences) จึงไม่ถูก พิจารณาว่าเป็นการทำผิดต่อศีลธรรม ผู้กระทำความผิดจึงถูกตำหนิเพียงเล็กน้อย⁵

2.1.2 ลักษณะของความผิดที่ก่ออันตราย

เป้าหมายในการสร้างกฎหมายจราจรขึ้นมานั้นไม่ได้เพียงแค่ว่าเพื่อความสะดวก ในการเดินทางเท่านั้นแต่ยังเน้นถึงความปลอดภัยในการขับขี่บนท้องถนนอีกด้วยทั้งเป็นการกำหนด โทษสำหรับการกระทำผิดที่มีลักษณะเป็นอันตรายต่อบุคคลอื่น ซึ่งได้รับความคุ้มครองตามกฎหมาย⁶ แม้บางเหตุการณ์ที่ยังไม่ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นก็ตามก็สามารถลงโทษได้ ความผิดที่ก่อให้เกิด อันตรายจึงเป็นความเหมาะสมในด้านของ “ความสมควรลงโทษ” ความผิดทางอาญาที่เป็นการ ก่อให้เกิดอันตรายซึ่งเป็นแนวคิดที่ว่า การกระทำใด ๆ ของผู้กระทำความผิดมีลักษณะที่เป็นอันตราย ต่อคุณธรรมทางกฎหมายที่บุคคลอื่นได้รับความคุ้มครอง โดยการกระทำดังกล่าวของผู้กระทำความผิด ไม่จำเป็นต้องปรากฏผลของความอันตรายในองค์ประกอบความผิด ดังนั้นการวินิจฉัยความรับผิดทาง อาญาในกรณีของลักษณะของความผิดที่เป็นการก่อให้เกิดอันตรายนั้น ไม่จำเป็นว่าผลของอันตราย นั้นเกิดขึ้นจริงหรือไม่ เช่น การขับขี่ขณะดื่มสุรา แม้ความเสียหายยังไม่ได้เกิดขึ้นก็อาจจะเป็นการ ก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้ใช้รถใช้ถนนได้ ด้วยเหตุนี้เองความผิดทางอาญาที่เป็นการก่ออันตราย จึงไม่ได้ถูกบัญญัติขึ้นเพื่อเป็นการลงโทษผู้ก่อให้เกิดความเสียหายแต่เพียงอย่างเดียว แต่เป็นการ บัญญัติเพื่อความปลอดภัยทางสังคมอีกด้วย

2.1.3 ความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ถือว่าเป็นกฎหมายอาญาประเภทหนึ่ง เพราะเป็นกฎหมายที่ว่าด้วยความผิดและกำหนดโทษไว้ด้วยเหตุนี้ความรับผิดในทางอาญาของ ผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จึงต้องพิจารณา “เจตนา” ตาม มาตรา 59 วรรคแรก แห่งประมวลกฎหมายอาญาประกอบด้วย แสดงว่าผู้กระทำความผิดจะต้องรับ

⁵พรพนราย ศรีไชยรัตน์, ความเหมาะสมในการบัญญัติความผิดลหุโทษไว้ในประมวล กฎหมายอาญา, (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2536), หน้า 44-46.

⁶คณิต ณ นคร, กฎหมายอาญาภาคความผิด, (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2534), หน้า 14.

ผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จะต้องมีเจตนา แต่มีบางฐานความผิด แม้ว่าผู้กระทำความผิดจะกระทำโดยประมาทก็ต้องรับผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้แก่ ความผิดฐานขับรถ โดยประมาทตามมาตรา 43(4) ที่บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน” จะเห็นได้ว่าพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43(4) ใช้คำว่า “อันอาจเกิด” แสดงว่าผลของการกระทำยังไม่เกิดอันตราย ผู้กระทำความผิด ก็ต้องรับโทษแล้ว แม้จะเป็นการกระทำโดยประมาท⁷

2.2 การดำเนินคดีในชั้นเจ้าพนักงาน

2.2.1 กระบวนการจับกุมของเจ้าพนักงาน

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 142 เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถในเมื่อพบว่ารถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 6 หรือในกรณีเห็นว่าผู้ขับขี่หรือบุคคลใดในรถนั้นได้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ และดำเนินการตามมาตรา 140 วรรคแรก กล่าวคือ ว่ากล่าว ตักเตือนผู้ขับขี่ หรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้ในกรณีที่ไม่มีพบตัวผู้ขับขี่ ให้ติดหรือผูกใบสั่งไว้ที่รถที่ผู้ขับขี่เห็นได้ง่าย และถ้าไม่สามารถติดหรือผูกใบสั่งไว้ที่รถได้ไม่ว่าด้วยเหตุใด ให้ส่งใบสั่งพร้อมพยานหลักฐานโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับไปยังภูมิลำเนาของเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถภายในระยะเวลาตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด นับแต่วันที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบการกระทำความผิด และให้ถือว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถได้รับใบสั่งนั้นเมื่อพ้นกำหนดสามสิบวันนับแต่วันส่งในการจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรของประเทศไทย คู่มือในการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรไทย มีระบุเรื่องการปฏิบัติตนต่อประชาชนในการแจ้งข้อกล่าวหา และการเขียนใบสั่งจราจรไว้ ดังนี้

1) การแนะนำตัว

การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรในการบังคับใช้กฎหมายตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ หรือกฎหมายอื่น ๆ กับประชาชนที่กระทำผิดกฎหมายนั้น ในบางครั้งย่อมทำให้ประชาชนเกิดความไม่พอใจในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว ดังนั้นเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร จึงจำเป็นต้องมีความอดทนอดกลั้นต่อสิ่งที่ได้รับจากประชาชน เช่น การพูดจาที่แสดงออกถึงความโกรธ พุดประชดประชันด้วยถ้อยคำที่ไม่สุภาพ ไม่ให้เกียรติเจ้าหน้าที่ ฯลฯ แต่สิ่งที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

⁷ พงศ์นเรศ ศิริเสถียร, กฎหมายจราจรทางบกเพื่อการคมนาคมขนส่งในประชาคมอาเซียน: ศึกษาเฉพาะกฎหมายของประเทศไทยที่มีพรมแดนติดกับประเทศไทย, (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยศรีปทุม, 2559), หน้า 20.

จะต้องตระหนักคือ การระมัดระวังในการใช้เสียง สำเนียงและถ้อยคำที่สุภาพ อ่อนน้อมกับประชาชน ทุกครั้ง นอกจากนั้นแล้วในการพูดคุยเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจะต้องมองตาผู้ที่สนทนาด้วย ไม่ใช่หูฟัง แต่ตาไม่มองหน้าผู้พูดหรือผู้ฟัง และพยายามทำให้ห่างจากสิ่งวุ่นต่าง ๆ ในขณะที่พูดกับประชาชน และที่สำคัญที่สุดท่านกำลังเป็นผู้ให้บริการแก่ประชาชน ดังนั้นท่านจะต้องเป็นผู้ให้บริการที่ดี ถึงแม้ว่าท่านจะได้รับสิ่งตอบแทนที่ไม่พึงประสงค์ก็ตาม

2) การเข้าหาผู้ถูกจับกุม และการแจ้งข้อกล่าวหา

การเขียนใบสั่งในการออกใบสั่งตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ดังกล่าวมาแล้วนั้น ก่อนเขียนใบสั่ง ขณะเขียนใบสั่งและหลังการเขียนใบสั่งจะต้องถือปฏิบัติตามหนังสือกองบัญชาการตำรวจนครบาล ที่ 0609.(อก.)43/24123 ลงวันที่ 16 ตุลาคม 2541 เรื่อง แนวทางการปฏิบัติงานด้านจราจร และหนังสือกองบังคับการตำรวจจราจรที่ 0609.(จร.) 66/7488 ลงวันที่ 20 ตุลาคม 2541 เรื่อง ขั้นตอนการบังคับใช้กฎหมาย ในการจับกุม และการสอบสวนคดี ความผิดเกี่ยวกับการจราจรโดยเคร่งครัด ซึ่งสามารถสรุปเป็นขั้นตอนในการปฏิบัติ ดังต่อไปนี้

(ก) ผู้จับกุมต้องอยู่ในจุดหรือตำแหน่งที่เปิดเผย เห็นได้ชัดเจนไม่แอบแฝงซ่อนเร้นการแสดงตัวต้องแสดงตัวอย่างเปิดเผยให้ประชาชนเห็นเด่นชัด การดักจับโดยอำพรางหรือซุ่มดักจับให้เลิกโดยเด็ดขาด

(ข) การเรียกหรือหยุดรถเพื่อจับ ให้ใช้สัญญาณนกหวีดหรือสัญญาณมือด้วยท่าทางที่ถูกต้องและสุภาพ พร้อมทั้งชี้หน้าให้หยุดรถในลักษณะที่ปลอดภัย ไม่กีดขวางการจราจร

(ค) การเข้าหาผู้ถูกจับกุม ให้เข้าหาทางด้านผู้ถูกจับกุมนั่งอยู่ แสดงการทักทายด้วยท้าวันทยหัตถ์ พร้อมกับใช้วาจาที่สุภาพว่า สวัสดีครับ แล้วชี้แจงเหตุผลของการเรียกรถให้หยุดพร้อมแจ้งข้อกล่าวหา (ที่ชัดเจน) จากนั้นจึงสามารถขอตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่รถได้ ห้ามยึดกุญแจรถโดยไม่มีเหตุอันสมควรและห้ามใช้มือหรือวัตถุสิ่งของที่ถืออยู่ เช่น วิทยุสื่อสารหรือเสาอากาศ ทุบรถ หรือเคาะรถของผู้ถูกจับกุมโดยเด็ดขาด ทั้งนี้ การจับกุมต้องไม่เป็นลักษณะการจ้องจับผิดหรือหวังผลประโยชน์ตอบแทน ควรจับกุมในข้อหาที่มีผู้ฝ่าฝืนได้กระทำชัดเจนแล้ว ไม่เป็นการเรียกรถเพื่อที่จะหาความผิดจับกุม และการจับกุมต้องกระทำอย่างเสมอภาคกัน

(ง) การพูดคุยหรือชี้แจง ให้ใช้คำสุภาพ ห้ามใช้คำพูดว่า “ลื้อ,อ้าว,มึง,กู ฯลฯ” หรือคำพูดที่ไม่สุภาพ อย่างเด็ดขาด พึงระมัดระวังกริยาที่ไม่มีมารยาท

(จ) การเขียนใบสั่งต้องดำเนินการโดยไม่ชักช้า เปิดเผย ชัดเจน ถูกต้อง เรียบร้อย มอบให้กับผู้ถูกจับกุมไป ณ จุดที่จับกุมนั้น เมื่อเสร็จแล้วควรทำความเคารพ ด้วยท้าวันทยหัตถ์ อีกครั้ง

(ฉ) ห้ามนำผู้ถูกจับกุมเข้าไปในตู้ยามหรือตู้ควบคุมสัญญาณไฟ เพื่อพูดคุยหรือเขียนใบสั่งโดยเด็ดขาด เพราะจะทำให้ผู้พบเห็นเกิดภาพพจน์ที่ไม่ดีงามต่อตำรวจจราจร รีบเขียนใบสั่ง

แจ้งข้อหาให้ชัดเจน มอบให้ผู้ขับขี่โดยเร็ว แล้วทำความเคารพด้วยท่าวันทยหัตถ์ พร้อมกับกล่าวคำว่า
ขอบคุณครับ หรือขอโทษครับอีกครั้ง

(ข) การว่ากล่าวตักเตือนตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 นั้น
สามารถกระทำได้ ด้วยกริยาวาจาที่สุภาพ ห้ามใช้ถ้อยคำในลักษณะต่อรอง เช่น จะเอาอย่างไร จะเสีย
ค่าปรับที่โรงพักหรือเสียค่าปรับที่นี่ อันเป็นการแสดงเจตนาที่ไม่บริสุทธิ์

(ค) การนำส่งใบอนุญาตขับขี่ ต้องดำเนินการส่งให้สถานีตำรวจท้องที่ หรือ
หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทันที หรือกรณีมีความจำเป็นภายใน 8 ชั่วโมงหลังจากที่จับกุมและเขียนในสิ่งแล้ว

การดำเนินการดังกล่าวสามารถดำเนินการต่อผู้กระทำความผิดจราจร
ได้ทุกความผิด ยกเว้นความผิดที่กำหนดไว้ในมาตรา 157/1 มาตรา 159 มาตรา 160 มาตรา 160 ทวิ
และมาตรา 160 ตริ ห้ามมิให้ว่ากล่าวตักเตือนหรือทำการเปรียบเทียบปรับ ต้องนำตัวส่งพนักงาน
สอบสวนเพื่อสอบสวนส่งฟ้องต่อศาลตามเขตอำนาจต่อไป เช่น ความผิดฐานขับขี่รถภายใต้อิทธิพล
ของยาเสพติด การขับรถในขณะที่หย่อนความสามารถ เมาสุรา ผิดปกติวิสัย หรือไม่คำนึงถึงความ
ปลอดภัยของผู้อื่น การขับแข่งรถในทาง เป็นต้น สำหรับใบสั่งที่เจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงาน
เจ้าหน้าที่ได้ออกให้แก่ผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ นั้น ถือว่าเป็นใบรับแทน
ใบอนุญาตขับขี่ด้วย ในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่เรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่
สำหรับเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้เรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ ต้องรับนำใบอนุญาตขับขี่
ที่เรียกเก็บไว้ไปมอบให้พนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจทำการสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณา
ความอาญา ภายในเวลาแปดชั่วโมงนับแต่เวลาที่ออกใบสั่ง^๘

อนึ่ง ใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ที่เจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่
ออกให้ดังกล่าวนี้ สามารถใช้แทนใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นการชั่วคราวไม่เกินเจ็ดวัน เมื่อเจ้าพนักงาน
จราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือพนักงานสอบสวนได้ว่ากล่าวตักเตือน หรือทำการเปรียบเทียบปรับ
และผู้ขับขี่ได้ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบแล้ว ให้คืนใบอนุญาตขับขี่แก่ผู้นั้นทันที

สำหรับกระบวนการจับกุมของเจ้าพนักงานอื่น ๆ ตามพระราชบัญญัติ
การขนส่งทางบกฯ กฎหมายให้อำนาจผู้ตรวจการ เรียกรถให้หยุดเพื่อทำการตรวจสอบ และเมื่อเชื่อ
ว่ามีการกระทำความผิดเป็นการฝ่าฝืนกฎหมาย ให้เจ้าพนักงานนั้น ๆ มีอำนาจจับกุมผู้ฝ่าฝืนได้ เมื่อได้ทำ
การจับกุมแล้วให้นำตัวผู้ฝ่าฝืนส่งเจ้าพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจเพื่อดำเนินคดีต่อไป

^๘พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

2.2.2 กระบวนการเปรียบเทียบปรับ

เมื่อมีการกระทำผิดและเจ้าพนักงานได้ออกใบสั่งแล้ว ผู้กระทำความผิดจะต้องมารายงานตัวเพื่อให้พนักงานสอบสวนทำการสอบสวนเปรียบเทียบปรับ สำหรับอธิบดีกรมการขนส่งทางบกหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายนั้น มีอำนาจเปรียบเทียบปรับผู้กระทำความผิดต่อพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ และพระราชบัญญัติรถยนต์ฯ ที่มีโทษปรับสถานเดียวและผู้ต้องหายอมให้เปรียบเทียบ ในทางปฏิบัติอธิบดีกรมการขนส่งทางบกได้มอบอำนาจในการเปรียบเทียบปรับบรรดาความผิดต่อพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ และพระราชบัญญัติรถยนต์ฯ ที่มีโทษปรับสถานเดียวให้แก่พนักงานสอบสวนทำการเปรียบเทียบปรับแทนได้

ผลของการเปรียบเทียบปรับตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ และพระราชบัญญัติรถยนต์ฯ ดังกล่าว เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามจำนวนที่อธิบดีหรือผู้ที่อธิบดีมอบหมายเปรียบเทียบภายในสามสิบวันแล้ว ถือว่าคดีเลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา และเมื่อคดีอาญาเลิกกัน สิทธินำคดีอาญามาฟ้องก็ระงับ

สำหรับการเปรียบเทียบปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ ซึ่งกระทำโดยพนักงานสอบสวนนั้น เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่ง หรือสถานที่ที่อธิบดีกำหนดแล้ว ถือว่าคดีอาญาเป็นอันเลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาเช่นกัน

หลักการเปรียบเทียบคดีตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกของพนักงานสอบสวนตามระเบียบการตำรวจเกี่ยวกับคดี ลักษณะที่ 9 บทที่ 3 มีดังนี้

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

(2) วิธีการเปรียบเทียบตลอดจนการกำหนดค่าเปรียบเทียบแก่ผู้กระทำความผิด การส่งสำนวนการเปรียบเทียบให้พนักงานอัยการ การรับเงินค่าปรับความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียวซึ่งผู้กระทำความผิดนำเงินค่าปรับอย่างสูงสำหรับความผิดนั้นมาชำระเพื่อขอให้คดีเลิก ให้ปฏิบัติอย่างเดียวกับการเปรียบเทียบคดีอาญาอื่น ๆ โดยอนุโลม

(3) ให้พนักงานสอบสวน ผู้ทำการเปรียบเทียบออกใบเสร็จรับเงินให้แก่ผู้ต้องหารับไป โดยให้ผู้ต้องหาลงลายมือชื่อไว้เป็นสำคัญในต้นข้อใบเสร็จรับเงินนั้น

(4) การชำระค่าปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ทางไปรษณีย์ แม้ผู้ได้รับใบสั่งไม่ปรากฏตัวต่อพนักงานสอบสวน เมื่อชำระค่าปรับครบถูกต้องแล้วให้คดีเป็นอันเลิกกัน พนักงานสอบสวนชอบที่จะต้องบันทึกการเปรียบเทียบแล้วส่งไปยังพนักงานอัยการเพื่อตรวจสอบตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 142 วรรคท้าย (ข้อหาหรืออัยการสูงสุดที่ 56/2540)

(5) ผู้ต้องหาหลงลายมือชื่อยินยอมชำระค่าปรับในใบสั่งแล้ว ผู้ต้องหาสามารถมอบหมายให้ผู้อื่นนำใบสั่งไปชำระค่าปรับแทนได้ โดยผู้ต้องหาไม่ต้องไปรายงานตัวต่อพนักงานสอบสวน และผู้ไปชำระค่าปรับแทน รับใบจับขี้และใบเสร็จรับเงินให้กับผู้ที่ได้รับใบสั่งนั้นได้ โดยผู้ต้องหาไม่ต้องไปรายงานตัวต่อพนักงานสอบสวนเพื่อให้พนักงานสอบสวนแจ้งข้อหาให้ทราบตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 134 ตามหลักกฎหมายทั่วไป เพราะตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 141 ซึ่งเป็นกฎหมายพิเศษได้บัญญัติให้ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถสามารถชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบไว้ในใบสั่ง ณ สถานที่และภายในวัน เวลาที่ระบุไว้ในใบสั่งได้โดยไม่ต้องไปรายงานตัว (คณะกรรมการกฤษฎีกา คณะที่ 9 นร.0601/506 ลงวันที่ 7 มิถุนายน 2543)

(6) จำเลยให้การรับสารภาพในชั้นสอบสวนในข้อหาขับรถประมาทเป็นเหตุให้ทรัพย์สินของผู้อื่นได้รับเสียหาย และยินยอมให้พนักงานสอบสวนเปรียบเทียบปรับ ผลของการเปรียบเทียบปรับ ไม่ใช่คำพิพากษาในชั้นอาญาตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 46 ดังนั้น การพิพากษาคดีส่วนแพ่งจึงไม่จำต้องถือข้อเท็จจริงตามดั่งที่บัญญัติไว้ในบทมาตราดังกล่าว และจำเลยอาจนำสืบโต้แย้งเป็นอย่างอื่นได้ (คำพิพากษาฎีกาที่ 4949/2528)

2.2.3 การดำเนินการต่อผู้กระทำผิดจราจรร้ายแรงหรือกรณีไม่ยอมให้เปรียบเทียบปรับ

การดำเนินการต่อผู้กระทำผิดจราจรร้ายแรง หรือกรณีที่ผู้กระทำผิดจราจรไม่ยอมให้เปรียบเทียบปรับ พนักงานสอบสวนผู้รับผิดชอบต้องทำการสอบสวน แล้วดำเนินการตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา หรือหากอยู่ในอำนาจศาลแขวงก็ให้ดำเนินการตามพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง แล้วแต่กรณี

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

ในกรณีที่ไม่มีกรจับ แต่พนักงานสอบสวนได้แจ้งข้อหาแก่ผู้ต้องหาแล้วให้พนักงานสอบสวนผู้รับผิดชอบส่งสำนวนการสอบสวนไปยังพนักงานอัยการพร้อมกับสั่งให้ผู้ต้องหาไปพบพนักงานอัยการเพื่อให้พนักงานอัยการยื่นฟ้องต่อศาลแขวงให้ทันภายในกำหนดเวลาสี่สิบแปดชั่วโมงนับแต่เวลาที่ผู้ต้องหาได้รับแจ้งข้อหา แต่มิให้นับเวลาเดินทางตามปกติจากที่ทำการของ

พนักงานสอบสวนหรือจากที่ทำการของพนักงานอัยการมาศาลเข้าในกำหนดเวลาสี่สิบแปดชั่วโมงนั้นด้วย

ในกรณีที่เกิดความจำเป็นไม่สามารถฟ้องผู้ต้องหาต่อศาลให้ทันภายในกำหนดเวลาดังกล่าวในวรรคหนึ่งหรือวรรคสอง ให้พนักงานสอบสวนหรือพนักงานอัยการแล้วแต่กรณียื่นคำร้องต่อศาลเพื่อขอผิดฟ้องต่อไปได้อีกคราวละไม่เกินหกวัน แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกินสามคราวในการวินิจฉัยคำร้อง เช่นว่านี้ ถ้ามีการขอให้ซึ่งผู้ต้องหาด้วยหรือผู้ต้องหาแสดงตัวต่อศาล ให้ศาลสอบถามผู้ต้องหาว่าจะมีข้อคัดค้านประการใดหรือไม่ และศาลอาจเรียกพนักงานสอบสวนหรือพนักงานอัยการมาชี้แจงเหตุจำเป็นหรืออาจเรียกพยานมาเบิกความประกอบก็ได้

เมื่อศาลสั่งอนุญาตให้ผิดฟ้องครบสามคราวแล้ว หากพนักงานสอบสวนหรือพนักงานอัยการยื่นคำร้องต่อศาลเพื่อขอผิดฟ้องต่อไปอีกโดยอ้างเหตุจำเป็น ศาลจะอนุญาตตามขอนั้นได้ก็ต่อเมื่อพนักงานสอบสวนหรือพนักงานอัยการได้แสดงถึงเหตุจำเป็นและนำพยานมาเบิกความประกอบจนเป็นที่พอใจแก่ศาล ถ้ามีการขอให้ซึ่งผู้ต้องหาด้วยหรือผู้ต้องหาแสดงตัวต่อศาล ให้ศาลสอบถามผู้ต้องหาว่าจะมีข้อคัดค้านประการใดหรือไม่ ในกรณีเช่นว่านี้ ศาลมีอำนาจสั่งอนุญาตให้ผิดฟ้องต่อไปได้คราวละไม่เกินหกวัน แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกินสองคราว จะแต่งทนายความเพื่อแถลงข้อคัดค้านและซักถามพยานก็ได้

ในระหว่างการสอบสวนของพนักงานสอบสวน หากผู้ต้องหาซึ่งถูกแจ้งข้อหาได้หลบหนีไป ให้พนักงานสอบสวนผู้รับผิดชอบทำการสอบสวนต่อไปโดยเร็ว และถ้าการสอบสวนได้เสร็จสิ้นลงแล้ว ให้พนักงานสอบสวนผู้รับผิดชอบส่งสำนวนการสอบสวนไปยังพนักงานอัยการ เพื่อพิจารณาสั่งต่อไป โดยให้นำมาตรา 141 แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามาใช้บังคับโดยอนุโลม ในกรณีที่ระยะเวลาการขอผิดฟ้องตามมาตรานี้ได้สิ้นสุดลงในระหว่างที่ผู้ต้องหาหลบหนี และพนักงานอัยการมีคำสั่งฟ้อง พนักงานอัยการอาจขออนุญาตฟ้องคดีต่ออัยการสูงสุดตามมาตรา 9 ไว้ก่อนก็ได้

สำหรับคดีความผิดต่อกฎหมายจราจรที่มีได้อยู่ในอำนาจการพิจารณาพิพากษาของศาลแขวง ในกรณีที่เป็นความผิดลหุโทษ หรือความผิดที่มีอัตราโทษไม่สูงกว่าความผิดลหุโทษ พนักงานสอบสวนจะควบคุมผู้ถูกจับไว้ได้เท่าเวลาที่จะถามคำให้การและเท่าที่จะรู้ตัวว่าเป็นใครอยู่ที่ใดเท่านั้น ส่วนความผิดอื่นที่มีโทษลหุโทษ พนักงานสอบสวนมีอำนาจควบคุมได้สี่สิบแปดชั่วโมงนับแต่เวลาที่ผู้ถูกจับมาถึงที่ทำการของพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ แต่มิให้นับเวลาการเดินทางตามปกติที่นำตัวผู้ถูกจับ มาศาลรวมเข้าในกำหนดเวลาสี่สิบแปดชั่วโมงนั้นด้วย ในกรณีที่มีเหตุจำเป็นเพื่อทำการสอบสวนหรือมีเหตุจำเป็นอย่างอื่น จะยืดเวลาเกินกว่าสี่สิบแปดชั่วโมง ได้เท่าที่มีเหตุจำเป็น แต่มิให้เกินเจ็ดวัน ถ้าเกินความจำเป็นที่จะควบคุมผู้ถูกจับไว้เกินกว่ากำหนดเวลาดังกล่าวข้างต้น

เพื่อให้การสอบสวนเสร็จสิ้น ให้ส่งผู้ต้องหามาศาลให้พนักงานสอบสวนยื่นคำร้องต่อศาลขอหมายจับผู้ต้องหาแล้ว

ในกรณีความผิดอาญาที่ได้กระทำลงเมื่อตราโทษจำคุกอย่างสูงไม่เกินหกเดือนหรือปรับไม่เกินห้าร้อยบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ศาลมีอำนาจสั่งขังได้ครั้งเดียว มีกำหนดไม่เกินเจ็ดวัน ในกรณีความผิดอาญาที่มีอัตราโทษจำคุกอย่างสูงเกินกว่าหกเดือนแต่ไม่ถึงสิบปี หรือปรับเกินกว่าห้าร้อยบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ศาลมีอำนาจสั่งขังหลายครั้งติดต่อกันได้ แต่ครั้งหนึ่งต้องไม่เกินสิบสองวัน และรวมกันทั้งหมดต้องไม่เกินสี่สิบแปดวัน ในกรณีที่ศาลสั่งขังครบสี่สิบแปดวันแล้ว หากพนักงานอัยการ หรือพนักงานสอบสวนยื่นคำร้องต่อศาลเพื่อขอขังต่อไปอีกโดยอ้างถึงเหตุจำเป็นศาลจะสั่งขังต่อไปได้ก็ต่อเมื่อพนักงานอัยการหรือพนักงานสอบสวนได้แสดงถึงเหตุจำเป็นและนำพยานหลักฐานมาให้ศาลไต่สวนจนเป็นที่พอใจแก่ศาล การไต่สวนชั้นนี้ผู้ต้องหาจะแต่งตั้งทนายเพื่อแถลงข้อคัดค้านและซักถามพยานก็ได้

2.2.4 การดำเนินการต่อผู้กระทำผิดในกรณีเพิกเฉยต่อใบสั่งหรือคำสั่งของเจ้าพนักงาน

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 141 ทวิ

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

(2) ในกรณีที่ไม้อาจส่งหมายเรียกให้แก่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถได้ให้พนักงานสอบสวนแจ้งเป็นหนังสือไปยังนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก เพื่อให้นายทะเบียนแจ้งให้ผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นไปรายงานตัวที่พนักงานสอบสวนตามหมายเรียก ถ้าผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีเป็นเพียงตัวแทนของเจ้าของรถให้ผู้มาติดต่อแจ้งให้เจ้าของรถทราบเพื่อไปรายงานตัวที่พนักงานสอบสวนตามหมายเรียก ในกรณีดังกล่าวนี้ ให้นายทะเบียนงดรับชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นไว้เป็นการชั่วคราวจนกว่าจะได้รับแจ้งจากพนักงานสอบสวนว่าได้มีการปฏิบัติตามหมายเรียกนั้นแล้ว การงดรับชำระภาษีประจำปีไม่เป็นเหตุให้ผู้ขึ้นไม่ต้องชำระเงินเพิ่มตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก แล้วแต่กรณี

สำหรับในกรณีที่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ให้ติดหรือผูกใบสั่งไว้ที่รถที่ผู้ขับขี่เห็นได้ง่าย และถ้าไม่สามารถติดหรือผูกใบสั่งไว้ที่รถได้ไม่ว่าด้วยเหตุใด ให้ส่งใบสั่งพร้อมพยานหลักฐานโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับไปยังภูมิลำเนาของเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถภายในระยะเวลาตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดนับแต่วันที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบการกระทำความผิด และให้ถือว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถได้รับใบสั่งนั้นเมื่อพ้นกำหนดสามสิบวัน

นับแต่วันส่งและเมื่อพ้นระยะเวลาตามที่กำหนดให้ไปรายงานแล้วไม่มีผู้ใดมารายงานตัวตามใบสั่ง ก็จะต้องดำเนินการออกหมายเรียกและตรวจสอบข้อมูลใบสั่งต่อผู้เป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถหมายเลขทะเบียนที่ปรากฏตามใบสั่ง โดยวิธีการเช่นเดียวกับการดำเนินการในกรณีที่พบตัวผู้กระทำความผิดข้างต้น

2.3 การดำเนินการในชั้นพนักงานอัยการ

2.3.1 การดำเนินคดีที่อยู่ในอำนาจศาลแขวง

สำหรับคดีที่อยู่ในอำนาจของศาลแขวงที่จะพิจารณาพิพากษาได้ พนักงานอัยการจะต้องฟ้องคดีภายในระยะเวลาสี่สิบแปดชั่วโมงนับแต่เวลาที่ผู้ต้องหาถูกจับ หากมีเหตุจำเป็นไม่สามารถฟ้องผู้ต้องหาต่อศาลได้ทันภายในกำหนดเวลาดังกล่าวได้ พนักงานอัยการจะต้องยื่นคำร้องขอผิดฟ้อง

อนึ่ง ในกรณีที่กรณีผู้ต้องหาหลบหนีจากการควบคุม กักขัง หรือส่งตัวผู้ต้องหาไปดำเนินคดีที่ศาลอื่นและต่อมาปรากฏว่าผู้ต้องหาไม่อยู่ในอำนาจของศาลนั้น ๆ มิให้นำระยะเวลาที่ผู้ต้องหาหลบหนีหรือระยะเวลาที่ผู้ต้องหาถูกควบคุมหรือขังตามกฎหมายนั้น ๆ เข้าในกำหนดเวลาที่กฎหมายบัญญัติให้ขออนุญาตผิดฟ้องดังกล่าวข้างต้น

เมื่อพนักงานสอบสวนได้ทำการสอบสวนและส่งตัวผู้กระทำความผิดให้พนักงานอัยการดำเนินการต่อไปแล้ว พนักงานอัยการจะดำเนินการฟ้องคดีแยกไว้เป็น 2 กรณี

(1) ในคดีอาญาที่อยู่ในอำนาจศาลแขวงที่จะพิจารณาพิพากษาได้ ถ้าผู้ต้องหาให้การรับสารภาพตลอดข้อหาต่อพนักงานสอบสวน ให้พนักงานสอบสวนนำผู้ต้องหามายังพนักงานอัยการหรือส่งให้ผู้ต้องหาไปพบพนักงานอัยการในกรณีที่ผู้ต้องหามิได้ถูกควบคุมตัวเพื่อฟ้องศาลโดยมิต้องทำการสอบสวนและให้ฟ้องด้วยวาจา ให้ศาลถามผู้ต้องหาว่าจะให้การประการใด และถ้าผู้ต้องหา ยังให้การรับสารภาพ ให้ศาลบันทึกคำฟ้อง คำรับสารภาพ และทำคำพิพากษาในบันทึกฉบับเดียวกันแล้วให้โจทก์จำเลยลงชื่อไว้ในบันทึกนั้น ถ้าผู้ต้องหาให้การปฏิเสธให้ศาลส่งให้พนักงานอัยการรับตัวผู้ต้องหาคืนเพื่อดำเนินการต่อไป ซึ่งในทางปฏิบัติพนักงานอัยการจะทำคำฟ้องมาเป็นหนังสือที่เรียกว่า บันทึกหลักฐานการฟ้องคดีด้วยวาจา

(2) กรณีผู้ต้องหาต่อสู้อคดี พนักงานอัยการจะฟ้องคดีได้ต่อเมื่อมีการสอบสวนโดยพนักงานสอบสวนแล้ว ถ้าไม่มีการสอบสวนพนักงานอัยการไม่มีอำนาจฟ้องคดี ส่วนคำฟ้องพนักงานอัยการสามารถฟ้องคดีด้วยวาจาได้เหมือนกับกรณีที่ผู้ต้องหาในการรับสารภาพดังกล่าว

อนึ่ง การฟ้องคดีที่อยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลแขวงในท้องที่ที่ไม่มีศาลแขวงตั้งอยู่ พนักงานอัยการสามารถฟ้องคดีต่อศาลจังหวัดที่มีเขตอำนาจ และเมื่อฟ้องคดีต่อศาลดังกล่าว การดำเนินคดีและการดำเนินกระบวนการพิจารณาใช้วิธีพิจารณาเหมือนกับการดำเนินการ

คดี และการดำเนินกระบวนการพิจารณาในศาลแขวงโดยนำบทบัญญัติในพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวง และวิธีพิจารณาคriminalในศาลแขวง พ.ศ. 2499 และแก้ไขเพิ่มเติมไปใช้

2.3.2 การดำเนินคดีที่ไม่อยู่ในอำนาจศาลแขวง

การดำเนินคดีที่ไม่อยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลแขวง จะต้องอยู่ภายใต้ บังคับแห่งบทบัญญัติของประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาโดยเคร่งครัด ในกรณีความผิดที่ได้ กระทำมีอัตราโทษจำคุกอย่างสูงไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินห้าร้อยบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ศาลมี อำนาจสั่งชั่งได้ครั้งเดียวมีกำหนดไม่เกินเจ็ดวัน ในกรณีความผิดที่ได้กระทำมีอัตราโทษจำคุกอย่างสูง เกินกว่าหกเดือนแต่ไม่ถึงสิบปี หรือปรับเกินกว่าห้าร้อยบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ศาลอำนาจสั่งชั่งหลายครั้ง ติดต่อกันได้ แต่ครั้งหนึ่งต้องไม่เกินสิบสองวัน และรวมกันทั้งหมดต้องไม่เกินสี่สิบแปดวัน

บรรดาความผิดตามกฎหมายจราจรของประเทศไทยในปัจจุบันนี้ มีอัตราโทษ จำคุกอย่างสูงไม่เกินสิบปี หรืออัตราโทษปรับไม่เกิน 200,000 บาท ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณา ความอาญา มาตรา 87 บัญญัติให้ในกรณีความผิดอาญาที่มีอัตราโทษจำคุกอย่างสูงตั้งแต่สิบปีขึ้นไป จะมีโทษปรับด้วยหรือไม่ก็ตาม ศาลมีอำนาจสั่งชั่งหลายครั้งติด ๆ กันได้ แต่ครั้งหนึ่งต้องไม่เกินสิบสอง วัน และรวมกันทั้งหมดต้องไม่เกินสี่สิบแปดวัน ศาลจึงมีอำนาจสั่งชั่งผู้ต้องหาได้ไม่เกินสี่สิบแปดวัน ดังนั้น เมื่อครบกำหนดที่ศาลมีอำนาจสั่งชั่งผู้ต้องหาแล้ว ถ้าพนักงานอัยการยังไม่สามารถฟ้องคดีได้ ก็จะต้องปล่อยตัวผู้ต้องหาไป

การฟ้องคดีจะต้องทำเป็นหนังสือมีข้อความตามแบบที่กฎหมายกำหนดไว้ และ จะต้องมีการสอบสวนก่อน ไม่ว่าจะ เป็นกรณีที่ผู้ต้องหาไร้สารภาพหรือปฏิเสธ มิฉะนั้นพนักงาน อัยการไม่มีอำนาจฟ้อง เมื่อพนักงานอัยการยื่นฟ้องคดีและศาลได้สั่งประทับรับฟ้องแล้วก็ เป็นหน้าที่ ของพนักงานอัยการที่จะต้องนำพยานหลักฐานมาสืบพิสูจน์ความผิดของจำเลย

2.4 การดำเนินคดีในชั้นศาล

เมื่อได้มีการฟ้องคดีต่อศาล ศาลจะต้องดำเนินกระบวนการพิจารณาตามที่กฎหมาย กำหนดไว้ แยกพิจารณา ดังนี้

2.4.1 คดีที่อยู่ในอำนาจศาลแขวงที่จะพิจารณาพิพากษาได้

ให้ศาลแขวงดำเนินการพิจารณาโดยเร็ว คำสั่งหรือคำพิพากษาจะกระทำด้วย วาจากก็ได้แต่ให้ทำบันทึกไว้พอได้ใจความ การดำเนินการพิจารณาพิพากษาในกรณีนี้จะรวดเร็วมาก โดยศาลสามารถทำการพิจารณาพิพากษาเสร็จสิ้นภายในเวลาเพียงห้านาที นับแต่เจ้าหน้าที่ธุรการ นำสำนวนเสนอต่อผู้พิพากษา

ในกรณีที่ผู้ต้องหาให้การรับสารภาพในชั้นสอบสวน และพนักงานสอบสวนนำตัว ผู้ต้องหาส่งพนักงานอัยการเพื่อดำเนินการฟ้องคดีโดยไม่มี การสอบสวน แต่ผู้ต้องหาให้การปฏิเสธใน

ชั้นศาล ศาลจะมีคำสั่งให้พนักงานอัยการรับตัวผู้ต้องหาคืนไป เพื่อดำเนินการสอบสวนแล้วนำกลับมาฟ้องใหม่

ในกรณีที่ผู้ต้องหาให้การปฏิเสธ การฟ้องคดีจะต้องมีการสอบสวนและเมื่อฟ้องคดีก็จะต้องมีการสืบพยานโจทก์จำเลยจนถึงพิพากษา กล่าวคือ จะมีการดำเนินคดีเต็มรูปแบบเหมือนอย่างการดำเนินคดีอาญาทั่วไป ซึ่งจะทำให้การพิจารณาพิพากษาคดีต้องใช้ระยะเวลาานกว่าการพิจารณาคดีในศาลแขวง เนื่องจากบทบัญญัติเกี่ยวกับวิธีพิจารณาคดีมีความเคร่งครัดมากกว่า

สำหรับห้องที่ที่ไม่มีศาลแขวงเปิดทำการ การฟ้องคดีที่อยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลแขวง ก็สามารถยื่นฟ้องต่อศาลจังหวัด กรณีเช่นนี้การดำเนินคดีจะใช้วิธีพิจารณาความอาญาเช่นเดียวกับศาลแขวงเสมือนหนึ่งว่าคดีนั้นได้ยื่นฟ้องต่อศาลแขวงและได้ดำเนินคดีในศาลแขวง ทั้งนี้ เพราะมีกฎหมายให้นำไปใช้ได้

2.4.2 คดีที่ไม่อยู่ในอำนาจศาลแขวงที่จะพิจารณาพิพากษาได้

คดีที่ไม่อยู่ในอำนาจของศาลแขวงที่จะพิจารณาพิพากษาได้ การฟ้องคดีจะต้องฟ้องต่อศาลจังหวัด ศาลอาญา ศาลอาญานบุรี ศาลอาญากรุงเทพใต้ แล้วแต่กรณี การดำเนินกระบวนการพิจารณาจะเป็นไปตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา จะไม่ใช้วิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง กล่าวคือ มีการดำเนินกระบวนการพิจารณาเหมือนอย่างคดีอาญาโดยทั่วไป

ในการดำเนินกระบวนการพิจารณาในศาล ไม่ว่าจะเป็คดีที่อยู่ในอำนาจของศาลแขวงที่จะพิจารณาพิพากษาหรือไม่ จำเลยมีสิทธิขอประกันตัวหรือขอให้ศาลปล่อยชั่วคราวในระหว่างพิจารณาและมีสิทธิแต่งตั้งทนายความเข้าช่วยแก้ต่างในการดำเนินกระบวนการพิจารณาได้

2.4.3 สิทธิในการอุทธรณ์ฎีกา

เมื่อศาลได้มีคำพิพากษาแล้ว คู่ความมีสิทธิที่จะอุทธรณ์ฎีกาได้ภายในเดือนไขที่กฎหมายบัญญัติไว้ กล่าวคือ สามารถอุทธรณ์ในข้อเท็จจริงที่ไม่ต้องห้ามตามกฎหมาย หรืออุทธรณ์ในปัญหาข้อกฎหมายและสามารถฎีกาได้เฉพาะปัญหาข้อกฎหมายเท่านั้น

2.5 การลงโทษ

ร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. มาตรา 27 ได้กำหนดว่าในคดีจราจร ให้โจทก์มีอำนาจเสนอมาตรการลงโทษที่เหมาะสมแก่จำเลยต่อศาล และนอกจากศาลจะมีอำนาจสั่งใช้โทษและวิธีการเพื่อความปลอดภัยตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด ตามประมวลกฎหมายอาญาแล้ว ให้ศาลมีอำนาจออกคำสั่งใช้วิธีการดังต่อไปนี้ ไม่ว่าจะโจทก์จะมีคำขอหรือไม่ก็ตาม ซึ่งประกอบด้วยการทำทัณฑ์บนโดยกำหนดจำนวนเงินตามที่ศาลเห็นสมควรว่าจะไม่ก่อเหตุร้ายหรือก่อให้เกิดภัยอันตรายแก่บุคคลอื่นหรือทรัพย์สิน เฉพาะในกรณีที่จำเลยได้กระทำความผิดคดีจราจรในลักษณะความผิดที่ได้ฟ้องในคดีนี้เป็นครั้งแรก และโทษในการยึด พักใช้ หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ หรือการกำหนดให้จำเลยทำ

กิจกรรมบริการสังคมหรือสาธารณะประโยชน์จำนวนอย่างน้อยสามสิบชั่วโมงและอย่างมากไม่เกินสามร้อยชั่วโมง หรือการกำหนดโทษโดยการใช้อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์หรืออุปกรณ์อื่นใดในการกำหนดเพื่อจำกัดการเดินทาง หรือการกำหนดให้จำเลยเข้ารับการฝึกอบรม การตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถ หรือการยึดรถไว้ชั่วคราว

การกำหนดโทษตามร่างพระราชบัญญัติฯ ดังกล่าวมีลักษณะเป็นการลงโทษเพื่อการปราบปรามและมีลักษณะเป็นเชิงป้องกันด้วย และอีกประการที่น่าสังเกตคือโทษที่กำหนดมีลักษณะเป็นลหุโทษ และเป็นโทษที่ไม่มีอัตราที่สูงมาก มีลักษณะความคาบเกี่ยวกับพระราชบัญญัติการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 และตามพระราชบัญญัติการปรับเป็นพินัย ก็ได้กำหนดให้ความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก และพระราชบัญญัติรถยนต์ เป็นโทษที่สามารถปรับเป็นพินัยได้ตามบัญชี 1 (ลำดับที่ 67,100) ซึ่งผู้เขียนได้วิเคราะห์ประเด็นดังกล่าวนี้ไว้ในบทความต่อไป

บทที่ 5

วิเคราะห์บทบัญญัติทางกฎหมายและประเด็นปัญหาพิจารณา ในร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจรของไทย

บทนี้เป็นการวิเคราะห์ถึงบทบัญญัติทางกฎหมายและประเด็นข้อพิจารณาในร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจรของไทย เพื่อให้ทราบถึงปัญหา อุปสรรคและมาตรการต่าง ๆ ที่มีความสำคัญต่อการจัดตั้งและการกำหนดวิธีพิจารณาคดีจราจรที่เหมาะสม โดยการวิเคราะห์ในบทนี้จะกล่าวได้ว่าได้มีการศึกษาเปรียบเทียบรูปแบบการบังคับคดีจราจรและศาลจราจรในต่างประเทศ ได้แก่ ประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศฝรั่งเศส และประเทศญี่ปุ่น ทั้งนี้เพื่อให้การศึกษานี้มีความสมบูรณ์ในการผลักดันและสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ

1. เขตอำนาจศาลในการพิจารณาคดีจราจร

การกำหนดให้มีพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจรนั้น เพื่อให้เกิดการบังคับใช้กฎหมายที่เหมาะสมกับสภาพการจราจรและจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชนและสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก ซึ่งกรณีเขตอำนาจศาลในการพิจารณาคดีจราจรนั้น ผู้เขียนขอเสนอออกเป็นสองประเด็น คือ ความผิดประการใดบ้างที่อยู่ในเขตอำนาจของศาลที่จะพิจารณาคดีจราจร และเขตอำนาจศาลที่จะพิจารณาคดีจราจร

1.1 ความผิดประการใดบ้างที่อยู่ในเขตอำนาจของศาลที่จะพิจารณาคดีจราจร

ร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. มาตรา 4 กำหนดลักษณะความผิดที่อยู่ในเขตอำนาจการพิจารณาคดีจราจร โดยพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 คือ ความผิดตามมาตรา 24 เรื่องใบอนุญาตการขับขี่ และมาตรา 65 เรื่องการใช้รถยนต์ในระหว่างที่ใบอนุญาตหมดอายุ หรือระหว่างการถูกพักใบอนุญาต และความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 16 การขับขี่รถบรรทุกของเหลวไวไฟ และมาตรา 17 วรรคหนึ่ง การขับขี่และใช้รถบันทุกวัตถุระเบิด มาตรา 22 การขับขี่ที่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจร และมาตรา 44 มาตรา 45 มาตรา 46 หรือมาตรา 47 วรรคหนึ่งที่บัญญัติเกี่ยวกับขับแซงและผ่านขึ้นหน้า และความผิดที่เปรียบเทียบได้ตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก กฎหมายว่ารถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยทางหลวง และกฎหมายว่าด้วยการ

ทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ผู้ขับขี่ เจ้าของรถ หรือผู้ครอบครองรถ ที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายไม่ชำระค่าปรับหรือไม่ยินยอมให้เปรียบเทียบหรือไม่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ ทั้งนี้ไม่ว่าจะได้มีการออกใบสั่งหรือไม่ก็ตาม แต่ไม่ให้รวมถึงความผิดตามกฎหมายดังกล่าวในกรณีที่ผู้ขับขี่ เจ้าของรถ หรือผู้ครอบครองรถได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น นอกจากนี้ยังกำหนดให้มีการกำหนดความผิดประเภทอื่น ๆ ได้ตามที่กำหนดไว้ในพระราชกฤษฎีกา

ตามร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. ได้กำหนดความผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์ และพระราชบัญญัติจราจรทางบก บางฐานความผิดที่ห้ามพนักงานเจ้าหน้าที่ออกใบสั่งหรือเปรียบเทียบปรับโดยแจ้งให้ผู้กระทำความผิดไปพบพนักงานสอบสวนเพื่อดำเนินการออกใบนัดให้ไปศาลนั้น ฐานความผิดที่กำหนดดังกล่าวเป็นความผิดที่กฎหมายเฉพาะกำหนดให้สามารถเปรียบเทียบปรับเพื่อให้คดีเลิกกัน การที่ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้กำหนดห้ามออกใบสั่งหรือเปรียบเทียบปรับ (ร่างมาตรา 12) เป็นการขัดกับหลักกฎหมายนั้น ๆ กล่าวคือ การปฏิบัติอาจไปทับซ้อนกับพระราชบัญญัติรถยนต์หรือพระราชบัญญัติจราจรทางบก ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าบทบัญญัติในกฎหมายเดิมที่มีอยู่แล้วมีการปรับปรุง แก้ไขให้สอดคล้องและเหมาะสมกับสภาวะปัจจุบันอยู่แล้ว หากมีการใช้ร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจรกับเรื่องดังกล่าว หรือตามกฎหมายดังกล่าวอีกอาจเป็นการเพิ่มภาระแก่ประชาชนเกินความจำเป็น และทำให้ปริมาณคดีที่มีโทษเล็กน้อยขึ้นสู่ศาลมากขึ้น เห็นว่าฐานความผิดตามร่างมาตรา 4(1) (2) ไม่ควรแยกออกจากฐานความผิดตามร่างมาตรา 4(3) เพื่อให้มีกระบวนการดำเนินการเช่นเดียวกัน

1.2 เขตอำนาจศาลที่จะพิจารณาคดีจราจร

ร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. มาตรา 3 กำหนดให้มีการจัดตั้งและเปิดทำการแผนกคดีจราจรขึ้นในศาลแขวงในกรุงเทพมหานคร ศาลแขวงนครปฐม ศาลแขวงนนทบุรี และศาลแขวงสมุทรปราการ ส่วนศาลแขวงในจังหวัดอื่นและศาลจังหวัดสำหรับท้องที่ที่ไม่อยู่ในอำนาจของศาลแขวง ให้จัดตั้งแผนกคดีจราจรขึ้นในศาลจังหวัดดังกล่าวทุกศาล แต่จะเปิดทำการเมื่อใดให้ออกประกาศคณะกรรมการบริหารศาลยุติธรรม และในมาตรา 4 ได้กำหนดคำนิยามของคำว่า “ศาล” หมายความว่า ศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีจราจรตามมาตรา 3 ที่คดีจราจรเกิดขึ้น อ่าง หรือเชื่อว่าได้เกิดขึ้นในเขตอำนาจของศาลนั้น

จากบทบัญญัติดังกล่าว เป็นการกำหนดให้การดำเนินคดีและวิธีพิจารณาคดีจราจรอยู่ในเขตอำนาจศาลแขวงเป็นหลักและกำหนดให้กรณีในเขตท้องที่ที่ไม่อยู่ในอำนาจศาลแขวงให้เป็นเขตอำนาจของศาลจังหวัดนั้น มีข้อน่าสังเกตเรื่องเขตอำนาจศาล กล่าวคือ หากผู้ขับขี่รถยนต์มีภูมิลำเนาอยู่จังหวัดปัตตานีแต่ทำผิดที่จังหวัดเชียงใหม่ ใบสั่งส่งไปที่จังหวัดปัตตานี แต่ต้องถูกดำเนินคดีที่จังหวัดเชียงใหม่

ผู้ขับซึ่งอาจต้องใช้ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 18 โดยใช้หลักภูมิลำเนาของผู้กระทำผิด เพื่อความสะดวกไม่ต้องเดินทางมาศาลที่จังหวัดเชียงใหม่ และกรณีทำผิดในประเทศไทยซึ่งปัจจุบันตัวผู้ขับ ซึ่งหรือผู้กระทำความผิดอยู่ต่างประเทศ หากรับสารภาพแล้วสามารถให้บุคคลอื่นชำระค่าปรับแทนได้ เพราะกรณีชำระค่าปรับกฎหมายมิได้กำหนดว่าจำเลยต้องมา และ/หรืออาจขออนุญาตดำเนินคดีในท้องที่ ที่ตนมีภูมิลำเนาโดยใช้เครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ประสานเจ้าพนักงานเพื่อให้โอนคดีได้

หากมีการกำหนดให้มีการดำเนินคดีในเขตอำนาจศาลที่คดีเกิด อ้างหรือเชื่อว่าได้เกิดขึ้นใน เขตอำนาจศาล ก็ย่อมเป็นการไม่สะดวกแก่ผู้กระทำความผิดและอาจเป็นการสร้างภาระให้แก่ประชาชน ผู้ใช้รถใช้ถนนที่ถูกกล่าวหาว่ากระทำผิดอีกด้วย ซึ่งอาจขัดแย้งกับหลักการในร่างมาตรา 5 ที่กำหนดให้การ ดำเนินคดีและวิธีพิจารณาพิพากษาคดีต้องไปตามด้วยความสะดวก รวดเร็ว เป็นธรรม และมีประสิทธิภาพ และตอบสนองต่อการให้บริการและอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน

นอกจากนี้ การกำหนดให้คดีจราจร ตามร่างมาตรา 4(1) (2) และ (3) ซึ่งมีลักษณะการ กระทำความผิดที่ไม่ได้ร้ายแรงและเป็นความผิดเล็กน้อย เนื่องจากมีอัตราโทษปรับสถานเดียวหรือมีโทษ จำคุกไม่เกินหนึ่งเดือนต้องเข้าสู่กระบวนการศาลทุกกรณี เว้นแต่ผู้ต้องหายินยอมชำระค่าปรับตามที่ พนักงานสอบสวนเปรียบเทียบก่อนวันที่จะไปศาลให้คดีเป็นที่ยุติ ประเด็นดังกล่าว ผู้เขียนเห็นว่าอาจเป็น การสร้างภาระแก่ประชาชนสูงเกินความจำเป็น เนื่องจากพนักงานเจ้าหน้าที่สามารถเปรียบเทียบปรับและ เมื่อผู้กระทำความผิดยินยอมชำระค่าปรับคดีจะเป็นที่ยุติโดยไม่ต้องนำคดีขึ้นสู่ศาล นอกจากนี้คดีจราจร มีลักษณะเป็นคดีอาญาที่มีลักษณะความผิดเล็กน้อยไปจนถึงคดีอาญาที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบในวงกว้าง ที่ส่งผลเสียหายต่อประชาชน ซึ่งปัจจุบันมีหน่วยงานที่ดำเนินการที่เกี่ยวกับกับคดีจราจรอยู่แล้ว และการ ลงโทษในการเปรียบเทียบปรับก็มีกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการ คือ พระราชบัญญัติการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 ที่มีผลบังคับใช้แล้วและครอบคลุมมากกว่าและยังเป็นการอำนวยความสะดวกและลดขั้นตอน ในการดำเนินคดีที่มีโทษเล็กน้อย ซึ่งอาจทำให้ร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร ที่กำหนดเขต อำนาจศาลในการพิจารณาคดีไม่มีความจำเป็นต่อไป และหากมีหรือกำหนดให้มีร่างพระราชบัญญัติ ดังกล่าวก็จะเป็นการสร้างภาระแก่เจ้าหน้าที่และประชาชนและทำให้มีคดีอาญาที่ความผิดเล็กน้อยเข้าสู่ กระบวนการศาลจำนวนมาก และเกินความจำเป็น

2. วิธีและขั้นตอนการพิจารณาคดีจราจร

การกำหนดวิธีพิจารณาคดีในศาลเป็นการเฉพาะสำหรับคดีจราจรตามร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณา คดีจราจร พ.ศ. มาตรา 5 มาตรา 6 และร่างมาตรา 16 ถึงร่างมาตรา 26 นั้น โดยร่างมาตรา 5

กำหนดให้การพิจารณาคดีเป็นไปด้วยความสะดวก รวดเร็ว เป็นธรรม และมีประสิทธิภาพ และแผนกคดีจราจรมีการเปิดทำการนอกเวลาราชการและนำวิธีพิจารณาคดีทางอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ในคดีจราจร และร่างมาตรา 16 กำหนดให้พนักงานสอบสวนหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ไปศาลเพื่อให้ข้อมูลต่อศาลเกี่ยวกับการกระทำผิดตามใบนัด ร่างมาตรา 17 กำหนดให้คำสั่งไม่ประทับฟ้องเป็นที่สุด ร่างมาตรา 18 กำหนดให้กรณีที่จำเลยไม่มาศาลตามวันและเวลาที่ระบุไว้ในใบนัด ให้ศาลมีอำนาจสั่งพักใบอนุญาตขับขี่ของจำเลยที่กำหนดไว้ไม่เกินเก้าสิบวัน และให้ศาลมีอำนาจออกหมายเรียกให้จำเลยมาศาล โดยหากจำเลยไม่มาศาลนั้นเป็นเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถให้ศาลมีหนังสือแจ้งไปยังนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกหรือนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ เพื่อให้นายทะเบียนงดการดำเนินการทางทะเบียนสำหรับรถยนต์คันนั้น เว้นแต่การรับชำระภาษีประจำปี ร่างมาตรา 19 ให้ศาลออกหมายจับจำเลยที่ไม่มาศาลตามกำหนดเวลาโดยไม่มีเหตุผลอันสมควรและไม่ได้แจ้งให้ศาลทราบ ร่างมาตรา 21 กำหนดให้การเสนอพยานหลักฐานต่อศาลในคดีจราจรไม่จำเป็นต้องยื่นบัญชีระบุพยาน ร่างมาตรา 22 ในกรณีที่จำเลยไม่ยอมให้การหรือให้การปฏิเสธ ให้ศาลใช้ดุลยพินิจว่าพยานหลักฐานเท่าที่ปรากฏเพียงพอแก่การพิพากษาคดี ให้ศาลพิพากษาคดีทันที แต่ถ้าศาลเห็นจำเป็นต้องไต่สวนพยานหลักฐานเพิ่มเติม ให้ศาลกำหนดนัดพิจารณาเพื่อสืบพยานและแจ้งให้พนักงานอัยการทำหน้าที่เป็นโจทก์ต่อไป ร่างมาตรา 23 ถ้าโจทก์หรือพยานโจทก์ไม่มาศาล ให้ศาลยกฟ้อง และร่างมาตรา 24 ร่างมาตรา 25 และร่างมาตรา 26 ให้ศาลพิจารณาจนเสร็จโดยไม่เลื่อนคดีและเมื่อพิจารณาคดีแล้วเสร็จ ให้ศาลทำคำสั่งหรือคำพิพากษาโดยเร็ว

ซึ่งในวิธีและขั้นตอนการพิจารณาคดีจราจรนั้น ผู้เขียนตั้งข้อสังเกตโดยแบ่งออกเป็นกลุ่มประเด็น ดังนี้

1) กระบวนการเริ่มต้นและการสอบสวน

(1) ร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. ที่มีการกำหนดนิยามในมาตรา 4 ยังมีความคลุมเครือหลายประเด็น เพราะในเนื้อหาสาระของร่างพระราชบัญญัติมีการกำหนดถึงพนักงานสอบสวน พนักงานอัยการ ทนายความ และพนักงานฝ่ายปกครอง ไว้ในหลายมาตรา ซึ่งในบทนิยามกลับไม่กำหนดนิยามหรือความหมายที่กล่าวถึงบุคคลที่มีอำนาจหน้าที่ที่เกี่ยวข้องดังกล่าวไว้ครบถ้วน ทั้งนี้จะมีผลต่อการบังคับใช้กฎหมาย เช่น พนักงานสอบสวน หมายถึงใครและเขตอำนาจการสอบสวนจะค้ำถึงเขตอำนาจสอบสวนใด ซึ่งหากนำกฎหมายไปสู่การปฏิบัติจะก่อให้เกิดปัญหาในการตีความ

(2) ร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. มาตรา 10 และมาตรา 11 จะเห็นถึงขั้นตอนที่อาจก่อให้เกิดภาระแก่ผู้ปฏิบัติและประชาชน กล่าวคือ พนักงานเจ้าหน้าที่เป็นผู้มีหน้าที่ในการออกใบสั่ง ซึ่งเป็นการสั่งให้พบพนักงานสอบสวน และพนักงานสอบสวนเป็นผู้ออกใบนัด และใบนัดให้

ไปศาลต้องผ่านการลงลายมือชื่อของพนักงานอัยการ (ร่างมาตรา 14(15)) และนำตัวไปศาล ซึ่งหากพิจารณาจากขั้นตอนดังกล่าวแล้วพบว่าอาจขัดต่อเจตนารมณ์ของร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว ที่ต้องการให้คดีจากรณีมีความสะดวกและรวดเร็ว และถึงแม้ว่ากระบวนการพิจารณาของศาลแขวงจะมีความรวดเร็ว แต่กระบวนการก่อนฟ้องกลับมีขั้นตอนที่ทำให้มีระยะเวลาที่ยาว

(3) ร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. ที่ห้ามมิให้พนักงานเจ้าหน้าที่เปรียบเทียบปรับและออกใบสั่ง แต่ให้ส่งเอกสารยืนยันข้อกล่าวหาไปยังพนักงานสอบสวนพร้อมกับแจ้งให้ผู้ต้องหาที่ได้กระทำความผิดจราจรนั้นไปพบพนักงานสอบสวน เพื่อพนักงานสอบสวนดำเนินการออกใบสั่งให้ไปศาล ตามร่างมาตรา 12 ซึ่งจะเป็นการเพิ่มภาระงานให้แก่พนักงานสอบสวนมากขึ้น จากเดิมที่การสอบสวนความผิดตามประมวลกฎหมายอาญามีมากอยู่แล้ว เมื่อเพิ่มคดีจราจรตามใบสั่งที่ค้างอยู่ แม้จะกำหนดให้พนักงานสอบสวนเพียงแต่ออกใบสั่งโดยไม่ต้องทำการสอบสวนก็ตาม ตามร่างมาตรา 15 แต่เห็นได้ว่าการเพิ่มภาระงานออกใบสั่งให้กับพนักงานสอบสวนนั้น ไม่ช่วยให้การพิจารณาคดีจราจรรวดเร็วขึ้นแต่อย่างใด ประกอบกับข้อเท็จจริงหากปรากฏว่าใบสั่งคดีจราจรที่ค้างชำระอยู่ส่วนใหญ่เป็นการกระทำความผิดในเขตทางหลวง ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของตำรวจทางหลวง แต่สถานีตำรวจทางหลวงไม่มีพนักงานสอบสวน จะยิ่งเป็นอุปสรรคสำคัญที่อาจทำให้การดำเนินคดีจราจรมีความล่าช้าและขัดต่อวัตถุประสงค์ของร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้เสียเอง

(4) ร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. กำหนดให้พนักงานสอบสวนส่งคู่มือใบสั่ง พร้อมด้วยคู่มือใบสั่งและพยานหลักฐานในการกระทำความผิดไปยังศาลภายในสามวันนับแต่วันออกใบสั่ง และให้พนักงานอัยการลงชื่อในคู่มือใบสั่งก่อนยื่นศาล ตามร่างมาตรา 15 ยังเป็นการตัดกระบวนการกลั่นกรองความสมบูรณ์ของพยานหลักฐานตลอดจนประเด็นข้อกฎหมายต่าง ๆ ของพนักงานอัยการ ซึ่งอาจทำให้คดีจราจรเข้าสู่ศาลจำนวนมาก จนทำให้การพิจารณาคดีจราจรเกิดความล่าช้าได้ อีกทั้งกระบวนการในชั้นศาลตามร่างพระราชบัญญัตินี้ แม้กำหนดห้ามมิให้อุทธรณ์ในปัญหาข้อเท็จจริง แต่ก็ยังมีข้อยกเว้นในกรณีที่ศาลมีคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ และมีได้กำหนดให้คำพิพากษาของศาลชั้นอุทธรณ์เป็นที่สุดอีกด้วย ดังนั้น เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกระบวนการตามกฎหมายว่าด้วยการปรับเป็นพินัยซึ่งมีวัตถุประสงค์ให้การดำเนินคดีเป็นไปอย่างรวดเร็วอย่างเดียวกันกับร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้แล้ว ยังไม่พบว่าการดำเนินคดีจราจรจะสะดวกและรวดเร็วตามวัตถุประสงค์ของร่างพระราชบัญญัตินี้แต่อย่างใด

2) วิธีและขั้นตอนในชั้นพิจารณาของศาล

(1) ร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. มาตรา 18 ที่ระบุว่าเมื่อศาลประทับฟ้องแล้ว ให้บุคคลตามมาตรา 16 และจำเลยมาศาลตามวันและเวลาที่ระบุไว้ในใบสั่งให้ไปศาล ซึ่งกรณีนี้

ตีความได้ว่าในขณะที่พนักงานสอบสวนส่งใบนัดให้จำเลยไปศาล จะต้องมีการประทับฟ้องแล้ว แสดงว่าพนักงานสอบสวนต้องส่งเรื่องฟ้องศาลแล้วถึงจะออกใบนัดได้ โดยขั้นตอนนี้อาจมีความยุ่งยากในทางปฏิบัติ และอาจขัดกับหลักการในกระบวนการยุติธรรมที่ต้องให้มีการสอบสวนและส่งเรื่องให้พนักงานอัยการตรวจสอบข้อกฎหมายเสียก่อน

(2) ร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. มาตรา 20 กล่าวถึง พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจควบคุมตัวจำเลยตามหมายศาล ซึ่งกรณีนี้ในนิยามตามร่างกฎหมายฉบับนี้ไม่ได้กล่าวถึงพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจไว้ตั้งแต่ต้น จึงอาจสร้างความสับสนในการตีความและบังคับใช้กฎหมายในภายหลัง

(3) ร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. มาตรา 22 วรรคสอง ที่กล่าวถึงหากศาลจำเป็นต้องไต่สวนพยานหลักฐานเพิ่มเติมให้ศาลกำหนดนัดพิจารณาเพื่อสืบพยานต่อไป และแจ้งให้พนักงานอัยการเข้าทำหน้าที่เป็นโจทก์ ประเด็นดังกล่าวพนักงานอัยการถูกตัดตอนเป็นเพียงผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อเท่านั้น อาจส่งผลให้พนักงานอัยการขาดข้อมูล ข้อเท็จจริง และข้อกฎหมายที่เพียงพอในการเข้าเป็นโจทก์แก้ต่างคดี

(4) ร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. มาตรา 23 วรรคสอง ที่บัญญัติว่าคดีที่ศาลยกฟ้องตามวรรคหนึ่ง ถ้าโจทก์มาร้องภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ศาลยกฟ้องโดยแสดงให้เห็นว่ามีเหตุผลสมควรที่มาศาลไม่ได้ ก็ให้ศาลยกคดีนั้นขึ้นพิจารณาคดีใหม่ ประเด็นดังกล่าวนี้เป็นกรณีศาลกำลังพิจารณาคดีซ้ำ ซึ่งในเรื่องที่มีการยกฟ้องแล้วยังชัดเจนารมณ์ของกฎหมายที่ต้องการความสะดวก รวดเร็ว และไม่เป็นการแก่ประชาชน หากเป็นกรณีที่มีการยกฟ้องแล้วมีการร้องเพื่อพิจารณาคดีใหม่ หากเข้าเงื่อนไขก็ย่อมเป็นภาระอย่างยิ่งแก่ตัวจำเลยและเป็นภาระในการทำงานของรัฐ

3) วิธีและขั้นตอนการลงโทษ

ร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. มาตรา 27 ที่กำหนดให้โจทก์ซึ่งคือพนักงานอัยการสามารถเสนอมาตรการในการลงโทษที่เหมาะสมแก่จำเลยได้นั้น ผู้เขียนเห็นว่าในร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวซึ่งไม่ได้ให้อำนาจพนักงานอัยการสอบสวนคดีร่วมกับพนักงานสอบสวนมาตั้งแต่ต้น ย่อมทำให้พนักงานอัยการขาดข้อเท็จจริงที่เพียงพอที่จะเสนอมาตรการในการลงโทษ ซึ่งก็จะต้องอาศัยข้อเท็จจริงตามที่พนักงานสอบสวนเสนอซึ่งอาจเป็นการให้ใช้ดุลยพินิจที่ขาดความรอบคอบเพียงพอ

3. มาตรการในการลงโทษ

ร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. ได้กำหนดมาตรการในการลงโทษไว้ ซึ่งผู้เขียนขอแยกเป็นประเด็น นำเสนอ ดังนี้

1) ลักษณะของโทษที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ.

โดยที่ร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. มาตรา 27 ถึง มาตรา 31 กำหนดมาตรการในการลงโทษไว้เป็นการเฉพาะ โดยเป็นการกำหนดวิธีการนอกเหนือไปจากโทษและวิธีการเพื่อความปลอดภัยตามประมวลกฎหมายอาญา อันได้แก่ การทำทัณฑ์บน การยึด พักใช้ หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของจำเลย การทำกิจกรรมบริการสังคมหรือสาธารณประโยชน์ การใช้อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์หรืออุปกรณ์อื่นใดที่สามารถตรวจสอบหรือจำกัดการเดินทาง การจำกัดการใช้รถเมื่อมีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายเกินระดับที่กำหนด การสั่งให้เข้ารับการศึกษาอบรมด้านจราจรเป็นระยะเวลาตามที่ศาลเห็นสมควร การฝึกอบรมเพื่อพัฒนาพฤติกรรม การสั่งให้เข้ารับการรักษาเสพติดให้โทษ หรือติดสุรา ความบกพร่องทางร่างกายหรือจิตใจ หรือความเจ็บป่วยอย่างอื่น การตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถ การยึดรถไว้เป็นการชั่วคราวตามระยะเวลาที่ศาลเห็นสมควร การให้ผ่อนชำระค่าปรับ ตลอดจนในกรณีที่จำเลยกระทำความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นซ้ำอีกภายในห้าปีนับแต่วันที่คดีก่อนถึงที่สุด หากในคดีหลังศาลพิพากษาว่าจำเลยมีความผิดแต่ละไม่ลงโทษจำคุกก็ให้ศาลสั่งกักขังจำเลยเพื่อให้จำเลยทำกิจกรรมเพื่อแก้ไขพฤติกรรม นอกจากนี้ยังกำหนดให้พนักงานอัยการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนผู้เสียหายได้ และให้ศาลมีอำนาจสั่งให้จำเลยจ่ายค่าเสียหายเพื่อการลงโทษเพิ่มขึ้นได้ตามที่เห็นสมควรโดยคำนึงถึงความรุนแรงของความเสียหายที่เกิดขึ้น ตลอดจนประวัติการกระทำความผิดเกี่ยวกับคดีจราจรของจำเลย

โดยผู้เขียนเห็นว่า ลักษณะของการกำหนดโทษมีความสอดคล้องและเหมาะสมกับสภาวะปัจจุบัน เพราะลักษณะของการกระทำความผิดของผู้ขับขี่นั้น มีลักษณะและพฤติการณ์ที่ต่างกันไปตามอัตราโทษและภาวะวิสัยในการขับขี่

2) ข้อสังเกตบางประการเรื่องมาตรการในการลงโทษ

ด้วยร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวมีวัตถุประสงค์ในการพิจารณาคดีจราจรเป็นไปด้วยความสะดวกรวดเร็ว เพื่อแก้ไขปัญหาใบสั่งที่ค้างชำระเป็นจำนวนมาก แต่ภายหลังจากที่คณะรัฐมนตรีลงมติอนุมัติหลักการของร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้แล้วเมื่อวันที่ 6 กันยายน 2565 แล้ว ราชกิจจานุเบกษาได้ลงประกาศพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 เมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2565 ซึ่งมีสาระสำคัญเป็นการเปลี่ยนความผิดอาญาที่มีโทษปรับสถานเดียวและความผิดที่มีโทษปรับทางปกครองตามกฎหมาย

บางฉบับเป็นความผิดทางพินัย อันเป็นการดำเนินการตามแผนการปฏิรูปประเทศด้านกฎหมาย ประเด็นปฏิรูปที่ 10 : มีกลไกส่งเสริมการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการปรับพินัยดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อลดขั้นตอนและความยุ่งยากของกระบวนการพิจารณาในคดีความผิดที่ไม่ร้ายแรง รวมทั้งแก้ไขให้การพิจารณาคดีสิ้นสุดได้อย่างรวดเร็ว ซึ่งเป็นวัตถุประสงค์เดียวกับร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาความอาญา พ.ศ. นี้

บุคคลสำคัญที่เป็นหลักในการดำเนินการพิจารณาความผิดทางพินัยคือ “เจ้าหน้าที่ของรัฐ” หรือเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่รับผิดชอบการบังคับใช้กฎหมายนั่นเอง ซึ่งแตกต่างจากการดำเนินคดีอาญาในปัจจุบันที่ไม่ว่าจะเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติฉบับใด โดยหลักแล้วต้องผ่านพนักงานสอบสวน โดยพนักงานสอบสวนทำการสอบสวนเสียก่อนจึงจะสามารถดำเนินการฟ้องร้องเป็นคดีต่อศาลได้ อันเป็นบ่อเกิดของปัญหาที่ทำให้พนักงานสอบสวนมีภาระต้องรับผิดชอบการบังคับใช้กฎหมายจำนวนมาก และด้วยจำนวนบุคลากรของพนักงานสอบสวนที่มีอยู่อย่างจำกัด ประกอบกับการสอบสวนความผิดทางอาญาตามกฎหมายเฉพาะจำเป็นต้องใช้ผู้มีความรู้ความเชี่ยวชาญเฉพาะทาง ทำให้การสอบสวนคดีอาญาตามกฎหมายเฉพาะโดยพนักงานสอบสวนใช้เวลานานในการสืบสวนและสอบสวน จนส่งผลให้เกิดความล่าช้าในคดีและบางคดีขาดอายุความ การกำหนดให้เจ้าหน้าที่ของรัฐซึ่งเป็นผู้มีหน้าที่ตามกฎหมายเฉพาะซึ่งมีอยู่ทั่วประเทศและมีความรู้ความเชี่ยวชาญในเรื่องนั้น ๆ มีอำนาจและหน้าที่ในการกำหนดค่าปรับพินัยสำหรับความผิดตามกฎหมายที่ตนรับผิดชอบ ย่อมส่งผลให้กระบวนการมีความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยทั้งนี้เจ้าหน้าที่ของรัฐที่ดำเนินการพิจารณาความผิดทางพินัยมีหน้าที่และอำนาจดำเนินการ (มาตรา 19 ถึงมาตรา 23) ดังนี้

- (1) แสวงหาข้อเท็จจริงและรวบรวมพยานหลักฐานในการกระทำความผิด
- (2) ให้โอกาสผู้ถูกกล่าวหาได้ชี้แจงหรือแก้ข้อกล่าวหาตามสมควร
- (3) เมื่อมีพยานหลักฐานเพียงพอว่ามีการกระทำความผิดทางพินัยให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีคำสั่งปรับเป็นพินัยโดยทำเป็นหนังสือและส่งคำสั่งทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับ โดยระบุข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการกระทำความผิด จำนวนเงินค่าปรับ ระยะเวลาที่ต้องชำระ และแจ้งให้ทราบถึงกระบวนการต่อไป
- (4) เมื่อผู้กระทำความผิดชำระค่าปรับเป็นพินัยภายในระยะเวลาที่กำหนดแล้ว ให้ความผิดทางพินัยเป็นอันยุติ
- (5) ในกรณีไม่มีการชำระค่าปรับเป็นพินัยภายในระยะเวลาที่กำหนด ไม่ว่าจะมีการแก้ข้อกล่าวหาหรือไม่ก็ตาม ให้เจ้าหน้าที่ของรัฐสรุปข้อเท็จจริง ข้อกฎหมาย พยานหลักฐาน และส่งสำนวนให้พนักงานอัยการเพื่อดำเนินการฟ้องคดีต่อศาลต่อไป ทั้งนี้เพื่อให้พนักงานอัยการได้กลิ่นรองความสมบูรณ์ของพยานหลักฐาน ตลอดจนประเด็นข้อกฎหมายต่าง ๆ อีกชั้นหนึ่งเสียก่อน

เมื่อพนักงานอัยการได้รับสำนวนคดีความผิดทางพินัยจากเจ้าหน้าที่ของรัฐแล้ว หากพนักงานอัยการเห็นควรสั่งฟ้อง ให้ฟ้องคดีต่อศาลโดยไม่ต้องนำตัวผู้กระทำความผิดไปเพื่อยื่นฟ้องด้วย (มาตรา 25) โดยในชั้นศาลกำหนดให้ศาลจังหวัดซึ่งมีอยู่ครอบคลุมทุกท้องที่เป็นศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีความผิดทางพินัย และกำหนดให้วิธีพิจารณาคดีเป็นไปตามข้อบังคับของประธานศาลฎีกาโดยความเห็นชอบของที่ประชุมใหญ่ศาลฎีกา ซึ่งต้องคำนึงถึงความสะดวก รวดเร็ว เป็นธรรม และไม่เป็นการแก่ผู้เกี่ยวข้องจนเกินสมควร (มาตรา 28) และกำหนดให้ผู้กระทำความผิดมีสิทธิอุทธรณ์คำพิพากษาได้เฉพาะปัญหาข้อกฎหมายเท่านั้น และคำพิพากษาของศาลชั้นอุทธรณ์ถือเป็นที่สุด (มาตรา 32) เมื่อศาลมีคำพิพากษาให้ชำระค่าปรับเป็นพินัย หากผู้กระทำความผิดไม่ชำระค่าปรับภายในเวลาที่ศาลกำหนด ศาลมีอำนาจออกหมายบังคับคดีเพื่อยึดทรัพย์สินหรืออายัดสิทธิเรียกร้องในทรัพย์สินของผู้ต้องคำพิพากษาเพื่อใช้ค่าปรับ โดยจะไม่มีกักขังแทนค่าปรับดังเช่นในคดีอาญา (มาตรา 30) ทั้งนี้ก่อนศาลมีคำพิพากษาไม่ว่ากระบวนการพิจารณาอยู่ในชั้นของพนักงานอัยการหรือในชั้นศาล หากผู้กระทำความผิดชำระค่าปรับครบตามจำนวนที่เจ้าหน้าที่ของรัฐกำหนด คดีความทางพินัยเป็นอันยุติ (มาตรา 27)

จะเห็นได้ว่า นอกจากจะลดขั้นตอนที่ไม่จำเป็น ทั้งในชั้นพนักงานสอบสวนและในชั้นศาลแล้ว ประชาชนยังสามารถเข้าถึงและมีสิทธิโต้แย้งได้โดยไม่ต้องจัดหาทนายความ และกรณีที่มีการฝ่าฝืนกฎหมายโดยชัดแจ้งและผู้กระทำความผิดยินยอมจ่ายค่าปรับ ก็สามารถดำเนินการให้คดียุติโดยไม่ต้องเป็นภาระในการเข้าสู่กระบวนการสอบสวนดังเช่นในคดีอาญา ทำให้ประหยัดงบประมาณและทรัพยากรของรัฐในการดำเนินคดีได้อีกด้วย

3) ข้อสังเกตบางประการที่เกี่ยวข้องกับพระราชบัญญัติการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565

ข้อสังเกตบางประการที่เกี่ยวข้องกับการลงโทษ ซึ่งตามพระราชบัญญัติการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 มีการเปลี่ยนโทษอาญาที่มีโทษปรับสถานเดียวได้แบ่งออกเป็นสองบัญชี คือ บัญชี 1 เป็นกฎหมายที่ให้เปลี่ยนความผิดทางพินัยเมื่อพ้นกำหนดสามร้อยหกสิบห้าวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา (วันที่ 26 ตุลาคม 2566) ตามมาตรา 39 และบัญชี 2 เป็นกฎหมายที่หน่วยงานยังไม่พร้อมให้เปลี่ยนเป็นความผิดทางพินัย เนื่องจากมีข้อกังวลว่าการบังคับใช้กฎหมายจะไม่มีประสิทธิภาพและไม่บรรลุวัตถุประสงค์ของกฎหมายหรือมีหลักเกณฑ์พิเศษที่กำหนดไว้โดยเฉพาะ จึงได้กำหนดให้ความผิดทางพินัยเมื่อหน่วยงานที่รับผิดชอบตามกฎหมายมีความพร้อมโดยการตราเป็นพระราชกฤษฎีกา ตามมาตรา 40 ซึ่งบัญชี 1 ท้ายพระราชบัญญัติดังกล่าวได้ระบุพระราชบัญญัติชนสงฆ์ทางบก พ.ศ. 2522 อยู่ในลำดับที่ 8 พระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550 อยู่ในลำดับที่ 14 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 อยู่ในลำดับที่ 73 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 อยู่ในลำดับที่ 100 จึงทำให้คดีจราจรตามร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร ซึ่งส่วนใหญ่เป็นคดีที่มีอัตรา

โทษปรับสถานเดียวต้องเข้าสู่กระบวนการดำเนินคดีตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 ดังนั้น เมื่อถึงกำหนดดังกล่าวคดีจราจรอื่นที่มีอยู่เหลือตามร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร จึงมีเหลืออยู่เพียงส่วนน้อย ซึ่งสมควรที่จะต้องทบทวนถึงความจำเป็นของร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว

4. การบังคับใช้กฎหมายจราจรในต่างประเทศเปรียบเทียบกับประเทศไทย

การบังคับใช้กฎหมายจราจรและดำเนินคดีจราจรในต่างประเทศ พบว่าส่วนใหญ่ไม่มีการจัดตั้งศาลจราจรขึ้นเป็นศาลเฉพาะ แต่เป็นการใช้ศาลที่พิจารณาคดีเล็กน้อยเป็นศาลที่พิจารณาคดีจราจร โดยการจัดตั้งแผนกคดีจราจรขึ้นในศาลดังกล่าวและดำเนินกระบวนการพิจารณาแบบรวดเร็วกว่าคดีประเภทอื่น ๆ เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกาอำนาจในการพิจารณาคดีจราจรจะเป็นไปตามกฎหมายของแต่ละมลรัฐ ซึ่งส่วนใหญ่จะแยกเป็นแผนกคดีของศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีจำกัด เช่น ศาลเทศบาล (Municipal Court) เช่น เมืองฟิลาเดเฟีย เมืองซานฟรานซิสโก หรือในประเทศฝรั่งเศสที่การดำเนินคดีความผิดเกี่ยวกับจราจรอยู่ในส่วนของความผิดลหุโทษ (Les contraventions) โดยกำหนดให้ศาลแขวง (Tribunal de Police) มีอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดีจราจร หรือในประเทศญี่ปุ่นที่ส่วนใหญ่การดำเนินคดีความผิดเกี่ยวกับจราจรจะกระทำแบบรวบรัดและอยู่ในอำนาจของศาลแขวง (The District Court)

รูปแบบที่เหมาะสมในการจัดตั้งศาลจราจรควรจัดตั้งเป็นแผนกคดีจราจรในศาลแขวง เนื่องจากคดีจราจรในกลุ่มของการเปรียบเทียบปรับส่วนใหญ่เป็นคดีที่อยู่ในอำนาจศาลแขวงและศาลแขวงดำเนินกระบวนการพิจารณาคดีประเภทนี้อยู่แล้ว แต่จำเป็นต้องกำหนดวิธีพิจารณาคดีสำหรับคดีจราจรไว้เป็นการเฉพาะ เพื่อให้การพิจารณาสามารถดำเนินการไปได้อย่างรวดเร็วและเป็นธรรม เช่นเดียวกับกฎหมายของสหรัฐอเมริกาที่กำหนดวิธีพิจารณาคดีจราจรไว้เป็นการเฉพาะ โดยในสหรัฐอเมริกามีขั้นตอนการดำเนินคดีจราจรโดยแยกศาลจราจรหรือ Traffic Court จัดตั้งขึ้นเฉพาะในเมืองใหญ่ และในบางเมืองอาจแยกออกมาเป็นศาลชำนาญพิเศษต่างหาก ซึ่งให้อำนาจเปรียบเทียบปรับเป็นอำนาจของศาลโดยเฉพาะ หรือตำรวจหรือเจ้าพนักงานฝ่ายปกครองอื่นไม่มีอำนาจ แต่ศาลจะให้มีการจัดตั้งสำนักงานคดีจราจรขึ้น โดยให้มีผู้อำนวยการและรองผู้อำนวยการหรือเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจรับผิดชอบทำหน้าที่แทนศาล โดยศาลจะกำหนดประเภทคดีที่สำนักงานคดีจราจรมีอำนาจทำการแทน ส่วนใหญ่เป็นคดีจราจรที่ไม่เกี่ยวกับการขับเคื่อนรถ และผู้ต้องหาไม่ต้องแสดงตัวต่อศาล อย่างไรก็ตาม คดีขับยานพาหนะ ระหว่างมีนเมาหรือมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดมากกว่า 0.010 หรือขับยานพาหนะขณะติดยาเสพติด คดีขับรถโดยประมาท

จนเกิดอุบัติเหตุ คดีหลบหนีหลังจากเกิดอุบัติเหตุ คดีขับรถขณะถูกสังหารหรือพักใบอนุญาตขับขี่ คดีขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด และคดีกระทำความผิดซ้ำในระหว่างช่วงเวลาที่ถูกลงโทษ¹

ในประเทศฝรั่งเศสมีการกำหนดการดำเนินคดีความผิดตามกฎหมายจราจรให้เป็นอำนาจของศาล ยกเว้นแต่เป็นความผิดที่มีโทษปรับเพียงเล็กน้อย ความผิดที่จะให้ความสะดวกแก่ผู้กระทำความผิดสามารถชำระค่าปรับได้โดยไม่ต้องมาศาล แยกเป็น 2 วิธี² คือ

(1) วิธีการชำระค่าปรับทันทีแก่เจ้าพนักงานผู้พบการกระทำความผิด กล่าวคือ เมื่อเจ้าพนักงานจราจรซึ่งได้รับการแต่งตั้งให้มีอำนาจรับชำระค่าปรับพบการกระทำความผิดก็จะทำการบันทึกการกระทำความผิดนั้น แล้วแจ้งแก่ผู้กระทำความผิดว่าได้กระทำความผิดกฎหมายใด มาตราใด และต้องเสียค่าปรับเท่าใด เมื่อผู้กระทำความผิดทราบจะชำระค่าปรับทันทีก็ได้ โดยเจ้าพนักงานออกใบรับให้และให้ผู้กระทำความผิดลงนาม และบันทึกนี้จะถูกส่งยังพนักงานอัยการตรวจสอบความถูกต้องอีกชั้นหนึ่ง คดีอาญาสำหรับความผิดนั้นก็ระงับ

(2) วิธีชำระค่าปรับโดยแสดมภ์ ซึ่งเป็นการชำระค่าปรับในคดีความผิดเล็กน้อย และมักเป็นความผิดที่ผู้กระทำความผิดไม่อยู่ ณ สถานที่เกิดเหตุ เช่น การจอดในที่ห้ามจอด โดยเจ้าพนักงานจะออกใบสั่งระบุว่าผู้กระทำความผิด ทำผิดกฎหมายใด มาตราใด ปรับเท่าใด และผู้กระทำความผิดต้องไปซื้ออากรแสดมภ์มาปิดลงในใบสั่งนั้นและส่งไปรษณีย์กลับมายังที่ที่กำหนดไว้ในใบสั่ง เมื่อเจ้าพนักงานได้รับแล้วคดีอาญาระงับ

นอกจากนี้ในการดำเนินคดีความผิดเกี่ยวกับจราจรของฝรั่งเศส กำหนดให้ศาลที่มีอำนาจในการพิจารณาคดีพิพาทคือ ศาลแขวง (คดีที่เป็นคดีลหุโทษ) ซึ่งจะใช้วิธีพิจารณาคดีโดยเมื่อพนักงานอัยการหรือเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำศาลแขวงยื่นฟ้องต่อศาลแล้ว จะส่งสำนวนให้แก่จำเลย ซึ่งส่งผลให้จำเลยต้องมาศาลภายใน 10 วันนับแต่ได้รับหมายเรียก หากจำเลยมีภูมิลำเนาอยู่จังหวัดที่ห่างไกลหรืออยู่ต่างประเทศ ระยะเวลาจะขยายเป็นหนึ่งหรือสองเดือนก็ได้ เมื่อจำเลยได้รับหมายเรียกแล้วจะแต่งตั้งทนายความมาศาลแทนจำเลยโดยไม่ต้องขอต่อศาลก็ได้ กล่าวคือ ศาลอาจพิจารณาคดีลับหลังจำเลยก็ได้ ซึ่งศาลจะพิจารณาโดยสอบถามคำให้การและพยานของแต่ละฝ่าย เมื่อเบิกความเสร็จศาลก็ตัดสินไปตาม

¹กรวิทย์ ภาตะนันท์, ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายและการดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิดจราจรในศาลแขวงแผนกคดีจราจร, (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต, 2551), หน้า 64-66.

²จุมพล จันสังข์, ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการสอบสวนในคดีจราจร, (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยศรีปทุม วิทยาเขตชลบุรี, 2556), หน้า 95-96.

ความผิดและกฎหมายนั้น ยกเว้นจำเลยให้การรับสารภาพศาลก็สามารถตัดสินคดีได้ทันทีโดยไม่ต้องฟังการสืบพยานใด ๆ อีก

และอีกประเทศหนึ่งที่น่าสนใจคือประเทศญี่ปุ่น ซึ่งมีการบังคับคดีจรรยา โดยมีการลงโทษทางด้านการเงินกับผู้กระทำความผิดที่ฝ่าฝืนกฎจรรยา คือกระบวนการที่ผู้ซึ่งกระทำความผิดเล็กน้อยในการฝ่าฝืนกฎหมายจรรยาทางบกจะได้รับการยกเว้นโทษทางอาญา โดยการชำระจำนวนเงินที่ถูกต้องตามกฎหมาย โดยสภาพบังคับทางปกครอง การชำระเงินอาจชำระได้ ณ ที่ทำการไปรษณีย์หรือผ่านสถาบันการธนาคารได้ เมื่อผู้กระทำความผิดได้รับการบอกกล่าวหรือแจ้งเตือนจากเจ้าหน้าที่ตำรวจเกี่ยวกับการกระทำความผิด โดยการชำระเงินหากเมื่อผู้กระทำความผิดไม่ชำระจะถูกแจ้งเตือนอีกครั้งภายในช่วงเวลาที่จะบุไว้ในหนังสือเตือน ซึ่งหากฝ่าฝืนหนังสือที่ได้รับจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ ผู้นั้นจะได้รับการบันทึกประวัติอาชญากรรมลงในข้อมูลส่วนบุคคลและถูกดำเนินคดีตามวิธีพิจารณาความอาญาปกติ และได้รับโทษทางอาญา

หากเปรียบเทียบกับประเทศไทยที่มีร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจรรยา พ.ศ. ที่กำหนดให้มีการออกใบสั่งและใบนัดให้ผู้กระทำความผิดไปพบพนักงานสอบสวนและการชำระค่าปรับเช่นกัน นอกจากนี้ยังกำหนดให้เป็นการความผิดที่อยู่ในเขตอำนาจศาลแขวงที่พิจารณาคดีในลักษณะความผิดเล็กน้อยหรือลหุโทษ ที่เน้นความสะดวก รวดเร็ว ซึ่งผู้เขียนเห็นสอดคล้องว่าการกำหนดให้เป็นอำนาจของศาลแขวงนั้นเหมาะสมแล้ว

5. ปัญหาบางประการของร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจรรยา พ.ศ.

ในร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้จากการศึกษาบทบัญญัติเปรียบกับแนวคิด ทฤษฎีและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง พบปัญหาบางประการที่น่าสนใจ ซึ่งอาจนำไปพัฒนาและปรับปรุงให้ร่างพระราชบัญญัตินี้มีความสมบูรณ์และลดช่องว่าง ปัญหาและอุปสรรคหากมีการประกาศใช้บังคับได้ ดังนี้

5.1 ปัญหาความไม่สอดคล้องกับหลักกฎหมาย

เนื้อหาของร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจรรยา พ.ศ. นี้ ขัดแย้งกับกฎหมายสารบัญญัติและวิธีสบัญญัติที่เกี่ยวข้อง เช่น การออกใบนัดโดยห้ามเปรียบเทียบปรับหรือออกใบสั่งทั้งที่เป็นความผิดเล็กน้อยที่สามารถปรับแล้วคดีอาญาเลิกกันได้ ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 37 รวมทั้งขัดต่อหลักการแบ่งอำนาจ เพราะการบังคับใช้กฎหมายเป็นหน้าที่ของเจ้าหน้าที่

ฝ่ายปกครอง ในขณะที่ศาลหรืออำนาจตุลาการเป็นการใช้อำนาจชี้ขาดข้อพิพาท ยิ่งไปกว่านั้นการบัญญัติกฎหมายในลักษณะนี้อาจเป็นช่องทางหลีกเลี่ยงการบังคับใช้กฎหมายโดยการให้สินบนแก่เจ้าหน้าที่ ซึ่งเป็นการส่งเสริมการทุจริตคอร์รัปชันของเจ้าหน้าที่และหรือพนักงานสอบสวน รวมทั้งกระบวนการพิจารณาคดีของศาลจะใช้วิธีการแบบใดก็ยังไม่ชัดเจนเพียงแต่บัญญัติให้ศาลเป็นผู้ซักถามและให้ คู่ความหรือทนายความสามารถซักถามได้ ซึ่งศาลไม่ได้ชี้เฉพาะเจาะจงว่าจะใช้ระบบการพิจารณาคดีแบบใดเป็นหลัก รวมทั้งเรื่องหลักการทำคำฟ้อง คำให้การ หลักการพิจารณาคดีต่อหน้าจำเลย ซึ่งต้องการ กำหนดรูปแบบที่เหมาะสมและสอดคล้องกับเจตนารมณ์ของกฎหมายอีกหลายประเด็นเพื่อมิให้เกิดปัญหา ในการบังคับใช้

5.2 ปัญหาความไม่คุ้มค่ากับภาระที่เกิดขึ้นแก่รัฐและประชาชน

การดำเนินกระบวนการพิจารณาในแต่ละคดีนับตั้งแต่ชั้นพนักงานสอบสวน ชั้นพนักงานอัยการ จนถึงศาล ล้วนมีต้นทุนสูง (งบประมาณ ทรัพยากร และเวลาที่ใช้ไป) ซึ่งต้องอาศัยการใช้ทรัพยากรต่าง ๆ จำนวนมาก ในขณะที่การกำหนดมาตรการและหลักเกณฑ์ในการดำเนินคดีจรรยาบรรณตามร่างพระราชบัญญัติ ฉบับนี้มีลักษณะเป็นการเพิ่มขึ้นตอนใหม่ คือมีชั้นพนักงานเจ้าหน้าที่ ชั้นพนักงานสอบสวน พนักงานอัยการ ศาล และชั้นบังคับโทษ ซึ่งการเพิ่มขึ้นตอนนี้ทำให้พนักงานเจ้าหน้าที่ต้องดำเนินคดีจรรยาบรรณที่มี ใบสั่งกับไม่มีใบสั่งแตกต่างกัน ต้องใช้ดุลพินิจในการวินิจฉัยว่าจะดำเนินการอย่างไรต่อไป และยังคงส่ง เรื่องให้พนักงานสอบสวนเพื่อออกใบนัดให้ผู้ต้องหาไปศาล โดยมีพนักงานอัยการลงลายมือชื่อในใบนัดและ เพื่อให้ศาลตัดสินคดี เพียงเพื่อให้รัฐได้ค่าปรับจากผู้กระทำผิดเพียงเล็กน้อย นอกจากนี้ร่างพระราชบัญญัติฯ ยังเป็นการสร้างภาระแก่ประชาชนโดยเฉพาะผู้มีรายได้น้อยซึ่งใช้รถเป็นพาหนะหลักในการประกอบอาชีพ ซึ่งหากต้องไปพบพนักงานสอบสวน ไปขึ้นศาล ในขณะที่เป็นความผิดเล็กน้อยแต่ใช้เวลามากก็ทำให้เป็น ภาระแก่ประชาชนและมีการหลีกเลี่ยงที่จะปฏิบัติตามกฎหมายอีก ซึ่งหากพิจารณาในแง่ต้นทุนของรัฐและ ภาระแก่ประชาชนที่เพิ่มขึ้นอาจไม่คุ้มค่าและขาดประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายได้

นอกจากนี้ หากต้องการเพียงให้ผู้กระทำความผิดคดีจรรยาบรรณชำระค่าปรับตามใบสั่ง เพื่อแก้ปัญหาการไม่ชำระค่าปรับ ควรแก้ไขโดยวิธีการบริหารจัดการ เช่น การอำนวยความสะดวกในการ ชำระค่าปรับให้ง่ายขึ้น การกำหนดมาตรการจูงใจโดยหากชำระค่าปรับเร็วจะได้รับการลดอัตราค่าปรับลง หรืออาจขยายระยะเวลาอายุความในคดีจรรยาบรรณให้ยาวนานขึ้น เป็นต้น ซึ่งในร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้จะแก้ไข ปัญหาได้จะต้องเป็นการพบเห็นการกระทำความผิดเท่านั้น แต่กรณีอุบัติเหตุบนท้องถนนบางกรณีที่ถูกจับขึ้น ไม่เคารพกฎจราจรหรือฝ่าฝืนกฎหมายโดยไม่มีหลักฐานหรือพบว่ากระทำความผิดก็ไม่สามารถดำเนินคดีได้ ซึ่งกรณีนี้อาจแก้ไขปัญหาดังกล่าวด้วยวิธีการอื่น เช่น การใช้เทคโนโลยีสารสนเทศหรืออิเล็กทรอนิกส์ดิจิทัลเข้ามา

ช่วยในการจัดการกระทำความผิด รวมถึงการใช้อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ติดตัวรถเพื่อบันทึกข้อมูลและพฤติกรรมของผู้ขับขี่ รวมถึงอาจแก้ไขหรือปรับปรุงกฎหมายเดิมที่มีอยู่แล้วให้ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ และรวมถึงการกำหนดให้มีการบังคับใช้กฎหมายที่มีอยู่แล้วอย่างจริงจังประกอบกับการใช้มาตรการด้านการบริหารจัดการที่ดีเข้ามาร่วมด้วย

5.3 ปัญหาความซ้ำซ้อนกับกฎหมายที่มีอยู่แล้ว

นอกจากวัตถุประสงค์ให้การพิจารณาตีจรรยาบรรณเป็นไปด้วยความสะดวก และรวดเร็วแล้ว ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ยังมีวัตถุประสงค์อีกประการหนึ่ง คือ การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมและสร้างจิตสำนึกที่ดีของผู้ขับขี่ แต่ข้อเท็จจริงได้มีการแก้ไขเพิ่มกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเรื่องจรรยาบรรณหลายประการ ซึ่งอาจซ้ำซ้อนกับร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ

1) การแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562 เพื่อปรับปรุงหลักเกณฑ์การควบคุมความประพฤติของผู้ขับขี่ ดังนี้

(1) ปรับปรุงกระบวนการออกใบสั่ง และวิธีการชำระค่าปรับตามใบสั่ง โดยแก้ไขให้การออกใบสั่ง ถ้าเจ้าพนักงานจราจรไม่พบตัวผู้ขับขี่ ให้ติด ผูก หรือแสดงใบสั่งไว้ที่รถ หากไม่สามารถติด ผูก หรือแสดงใบสั่งไว้ที่รถ หรือไม่อาจทราบตัวผู้ขับขี่ ให้ส่งใบสั่งพร้อมด้วยพยานหลักฐานโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับไปยังภูมิลำเนาของเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 140) โดยให้ถือว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถได้รับใบสั่ง เมื่อพ้นกำหนดห้าสิบวันนับแต่วันได้ติด ผูก หรือแสดงใบสั่งไว้ที่รถ หรือส่งใบสั่งทางไปรษณีย์ และให้ถือว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถเป็นผู้กระทำความผิดตามที่ระบุไว้ในใบสั่ง เว้นแต่เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถได้แจ้งต่อพนักงานสอบสวนภายในสามสิบวัน นับแต่วันที่ได้รับใบสั่งว่าเป็นผู้ขับขี่ และผู้นั้นยอมรับว่าเป็นผู้ขับขี่ดังกล่าว แต่ในกรณีที่ไม่มีผู้ยอมรับว่าเป็นผู้ขับขี่ เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถต้องแสดงหลักฐานให้พนักงานสอบสวนเชื่อได้ว่าตนเองมิได้เป็นผู้ขับขี่รถนั้น (เพิ่มมาตรา 140/1) รวมทั้งกำหนดวิธีการชำระค่าปรับตามใบสั่ง ให้ชำระค่าปรับผ่านธนาคารหรือการส่งตัวแลกเงินทางธนาคารโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียน โดยวิธีการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ หรือโดยการชำระค่าปรับตามใบสั่งได้ที่สถานีตำรวจทุกแห่ง และพนักงานสอบสวนทุกท้องที่มีอำนาจเปรียบเทียบปรับได้ทั่วราชอาณาจักร (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 141)

(2) กำหนดอำนาจเจ้าพนักงานจราจรยึดใบอนุญาตขับขี่ ทั้งในกรณีที่ผู้ขับขี่ไม่อยู่ในสภาพที่ขับรถต่อไปได้ (เพิ่มมาตรา 140/2) กรณีผู้ขับขี่ขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะต้องห้ามในการได้รับใบอนุญาตขับขี่ (เพิ่มมาตรา 140/3) รวมทั้งกำหนดโทษสำหรับผู้ขับขี่ที่ขัดคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรที่สั่งยึด

ใบอนุญาตขับขี่ในกรณีผู้ขับขี่ไม่อยู่ในสภาพที่ขับรถต่อไปได้ และผู้ขับขี่ที่ขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะต้องห้ามในการได้รับใบอนุญาตขับขี่ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 150(5))

(3) กำหนดให้มีระบบบันทึกคะแนนความประพฤติของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ โดยกำหนดให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติและกรมการขนส่งทางบก ร่วมกันจัดให้มีข้อมูลและการประสานงานข้อมูลเกี่ยวกับประวัติและการกระทำความผิดตามกฎหมายของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ ข้อมูลทะเบียนรถ และข้อมูลอื่นที่เกี่ยวข้อง (เพิ่มมาตรา 4/1) และร่วมกันกำหนดระบบบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ (เพิ่มมาตรา 142/1 และมาตรา 142/2) กำหนดให้มีการอบรมความรู้เกี่ยวกับการขับรถและวินัยจราจร โดยให้ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติและอธิบดีกรมการขนส่งทางบก ร่วมกันกำหนดหลักสูตร (เพิ่มมาตรา 142/3) รวมทั้งกำหนดหลักเกณฑ์ในการพักใช้และเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ (เพิ่มมาตรา 142/5 ถึงมาตรา 142/7)

2) การแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 โดยการปรับปรุงมาตรการทางกฎหมายเพื่อเป็นการป้องกันการกระทำความผิดให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดย

(1) ปรับปรุงลักษณะความผิดเกี่ยวกับการขับรถ (เพิ่มเติมมาตรา 43 และเพิ่มมาตรา 158/1)

(2) กำหนดให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจขอให้แพทย์ตรวจพิสูจน์ผู้ขับขี่หรือบุคคลที่อยู่ในภาวะหมดสติหรือได้รับอันตรายแก่กายจนไม่อาจให้ความยินยอมในการตรวจสอบการมีสารเสพติดหรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท (เพิ่มมาตรา 43 ทวิ/1) หรือการทดสอบความเมาหรือของเมาอย่างอื่น (เพิ่มมาตรา 142 วรรคหก)

(3) ปรับปรุงหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการรื้อร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัย (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 123 เพิ่มมาตรา 123/1 ถึงมาตรา 123/3)

(4) ปรับปรุงมาตรการป้องกันการแข่งขันรถในทาง (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 134 มาตรา 160 ทวิ มาตรา 160 เบญจ และเพิ่มมาตรา 134/1 และมาตรา 134/2)

(5) ปรับปรุงมาตรการควบคุมการใช้รถที่มีสภาพไม่ถูกต้อง โดยกำหนดให้เจ้าพนักงานจราจรสั่งระงับการใช้รถได้ ทั้งนี้ คำสั่งของเจ้าพนักงานจราจรดังกล่าวให้ถือเป็นคำสั่งของนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และให้นำบทกำหนดโทษที่เกี่ยวข้องกับการฝ่าฝืนคำสั่งของนายทะเบียนมาใช้บังคับกับผู้ฝ่าฝืนคำสั่งด้วย (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 143) โดยในการออกคำสั่งดังกล่าว ให้เจ้าพนักงานจราจรติดแผ่นป้ายคำสั่งไว้ที่ตัวรถในลักษณะที่เห็นได้ชัดเจน (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 143 ทวิ) และเมื่อมีการซ่อมแซมหรือปรับปรุงแก้ไขรถและผ่านการตรวจสภาพแล้ว ให้นายทะเบียน

มีคำสั่งอนุญาตให้ใช้รถนั้นต่อไปได้ และให้ปลดป้ายคำสั่งออก (เพิ่มมาตรา 143/2 และยกเลิกมาตรา 144) รวมทั้งกำหนดโทษกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลง ย้าย ทำลาย ปิดบัง หรือกระทำการเสียหายด้วยประการใด ๆ แก่แผ่นป้ายดังกล่าวด้วย (เพิ่มมาตรา 156/1)

(6) เพิ่มฐานความผิดที่ห้ามพนักงานสอบสวนทำการเปรียบเทียบปรับ (แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา 145 วรรคหนึ่ง) โดยเฉพาะได้เพิ่มเติมให้ความผิดฐานขับรถในขณะถูกพักใบอนุญาตขับขี่ เนื่องจากหมัดคะแนนความประพฤติในการขับรถเป็นความผิดที่พนักงานสอบสวนไม่มีอำนาจเปรียบเทียบ หรือว่ากล่าวตักเตือนด้วย

(7) ปรับปรุงบทกำหนดโทษในหลายกรณี เช่น เพิ่มเติมบทกำหนดโทษสำหรับความผิดฐานขับรถในขณะถูกพักใบอนุญาตขับขี่ตามมาตราการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถ (เพิ่ม มาตรา 156) เพิ่มโทษกรณีผู้ขับขี่ที่ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ หรืออยู่ในระหว่างถูกพักใช้ใบอนุญาต หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ หรือถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ หากขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้บุคคลอื่นถึงแก่ ความตายหรือได้รับอันตรายสาหัสตามประมวลกฎหมายอาญา ให้ศาลเพิ่มโทษที่จะลงแก่ผู้นั้นอีกกึ่งหนึ่งของโทษที่ศาลได้กำหนดสำหรับความผิดนั้น (เพิ่มมาตรา 160 ทวิ/1) ปรับปรุงกำหนดโทษสำหรับ ความผิดฐานเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือกรณีที่เป็นการกระทำความผิดซ้ำภายในสองปีนับแต่วันที่ กระทำความผิดครั้งแรก และให้ศาลสั่งพักใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอน ใบอนุญาตขับขี่ (เพิ่มมาตรา 160 ตริ/1) หรือกรณีผู้กระทำความผิดการขับรถโดยไม่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ หรือใบอนุญาตขับขี่ถูกพักใช้หรือเพิกถอน ต้องระวางโทษสูงขึ้นหนึ่งในสามของโทษที่กำหนดไว้เดิม (เพิ่ม มาตรา 160 ตริ/2)

จะเห็นได้ว่า กฎหมายว่าด้วยจราจรทางบกในปัจจุบันได้มีการแก้ไขเพื่อเป็นมาตรการในการ ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับขี่ไว้แล้ว ขณะที่มาตรการบางมาตรการในร่างพระราชบัญญัติพิจารณาคดี จราจรกำหนดไว้ซ้ำซ้อนกับกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบกอีก โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การกำหนดฐานความผิด ตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบกที่ห้ามมิให้พนักงานสอบสวนทำการเปรียบเทียบปรับหรือว่ากล่าว ตักเตือนไว้แล้วในมาตรา 145 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก อีกทั้งการที่ร่าง พระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจรนี้กำหนดมาตรการการพักใช้และเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ การเข้ารับ การศึกษาอบรมด้านการจราจร การตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถ การยึดรถไว้เป็นการชั่วคราว แต่กลับกำหนดอำนาจเหล่านี้เป็นอำนาจของศาล (ตามร่างมาตรา 27) ก็อาจทำให้สับสนในการบังคับใช้ กฎหมายว่าเจ้าพนักงานจราจรยังคงมีอำนาจดำเนินการตามกฎหมายจราจรทางบกอยู่หรือไม่

บทที่ 6

สรุปและเสนอแนะ

บทนี้เป็นการสรุปถึงบทบัญญัติทางกฎหมายและประเด็นข้อพิจารณาในร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจรของไทย ว่ามีปัญหาอุปสรรคและมาตรการต่าง ๆ ที่มีความสำคัญต่อการจัดตั้งศาลและการกำหนดวิธีพิจารณาคดีจราจรที่เหมาะสมอย่างไร และขอเสนอแนะเพื่อให้ร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวสามารถบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

1. สรุป

ปัจจุบันการกระทำความผิดจราจรทางบกส่วนหนึ่งเกิดจากผู้ขับขี่ขาดความรู้ความเข้าใจและขาดทักษะวินัยในการใช้รถใช้ถนน ส่งผลให้เกิดปัญหาจราจรและความเสียหายแก่ตัวผู้ใช้รถใช้ถนนทั้งในชีวิตและทรัพย์สิน ดังนั้นการกำหนดให้มีร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. ขึ้น เพื่อให้มีการแยกความผิดจราจรจากการใช้รถใช้ถนนมาอยู่ในเขตอำนาจศาลที่มีอำนาจพิจารณา โดยกำหนดให้คดีจราจรที่เกิดขึ้นอยู่ในเขตอำนาจศาลแขวงหรือศาลจังหวัดที่มีการกระทำความผิด โดยมีแผนกคดีจราจรเป็นผู้มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาคดีและลงโทษ โดยวัตถุประสงค์หรือเจตนารมณ์ของการจัดตั้งแผนกคดีจราจรและวิธีพิจารณาคดีจราจรนั้น คือเพื่อให้การพิจารณาคดีที่สะดวก รวดเร็วและเป็นธรรม รวมถึงมีการลงโทษที่แตกต่างจากการกระทำความผิดทางอาญาทั่วไป เช่น การส่งไปอบรม การควบคุมความประพฤติการเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ เป็นต้น ทั้งนี้ยังเป็นใช้กลไกของกระบวนการยุติธรรมในการป้องปรามการกระทำความผิด ที่สามารถกำหนดวิธีการลงโทษได้และลงโทษเพิ่มขึ้นแก่ผู้กระทำความผิดได้ เพื่อให้เกิดความกลัวและไม่กระทำความผิดซ้ำ แต่จากการพิจารณาและศึกษาร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว วิทยามาตรา ยังพบปัญหาและอุปสรรคหลายประการที่เป็นข้อกังวลว่า หากมีการประกาศใช้กฎหมายฉบับนี้แล้วอาจไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายอย่างแท้จริง โดยผู้เขียนสรุปเป็นประเด็นดังนี้

ประการแรก การกำหนดนิยามในร่างพระราชบัญญัติมาตรา 4 ที่ยังพบว่าไม่ครอบคลุม ซึ่งอาจทำให้ผู้ใช้หรือผู้บังคับใช้กฎหมายมีความสับสนและตีความการใช้กฎหมายที่แตกต่างกันหรือเกิดความลักลั่น เช่น ไม่มีการนิยามคำว่าพนักงานสอบสวน พนักงานอัยการ เจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองที่ชัดเจน เป็นต้น เพราะในร่างพระราชบัญญัติมีการปรากฏของกลุ่มบุคคลเหล่านี้ แต่ขอบเขตการตีความอาจต้องให้ความหมายให้ชัดเจน เช่น พนักงานสอบสวน หมายถึง พนักงานสอบสวนในเขตท้องที่ที่พบการกระทำ

ความผิดหรือพบตัวผู้กระทำความผิด หรือพนักงานอัยการ หมายความว่า พนักงานอัยการจังหวัดหรือพนักงานอัยการที่อยู่ในเขตอำนาจการสอบสวนใด หรือ เจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครอง หมายถึงผู้ใด เป็นต้น ซึ่งในร่างพระราชบัญญัติมีการกล่าวถึงไว้แต่ไม่มีนิยามขอบเขตไว้ชัดเจน

ประการที่สอง เรื่องเขตอำนาจศาลที่กล่าวถึงศาลแขวง ศาลจังหวัดที่คดีจรรยาบรรณเกิดขึ้น อ้าง หรือ เชื่อว่าได้เกิดขึ้น กรณีนี้จะเป็นอย่างอุปสรรคอย่างมากแก่ผู้ใช้รถเพราะรถยนต์มีการเคลื่อนที่ข้ามเขตพื้นที่ตลอดเวลา เช่น ผู้กระทำความผิดมีถิ่นที่อยู่และภูมิลำเนาอยู่จังหวัดขอนแก่น แต่เดินทางไปท่องเที่ยว นครศรีธรรมราชและเกิดกระทำความผิดที่จังหวัดนครศรีธรรมราช กรณีนี้ใครคือพนักงานเจ้าหน้าที่ใครคือพนักงานสอบสวน และเมื่อต้องไปศาลที่เกิดการกระทำความผิดซึ่งผู้กระทำผิดอยู่จังหวัดขอนแก่น ดังนี้ย่อมเป็นอุปสรรคและภาระแก่ผู้กระทำความผิดอย่างมาก และในร่างพระราชบัญญัติก็ไม่ได้กำหนดเรื่องการโอนคดีหรือการสืบพยานในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ไว้ ประเด็นนี้ย่อมเป็นที่ยุ่งยากและเป็นภาระอย่างมาก และยังขัดกับหลักความสะดวกอีกด้วย

ประการที่สาม เรื่องอำนาจพนักงานอัยการซึ่งในร่างพระราชบัญญัติกำหนดให้มีหน้าที่ลงชื่อในใบนัดเพื่อส่งศาลฟ้อง แต่อำนาจหน้าที่อย่างอื่นไม่ได้กำหนดให้ชัดเจน ดังนี้อาจขาดความรอบคอบที่จะให้พนักงานอัยการตรวจสอบข้อเท็จจริงและข้อกฎหมายที่ถูกต้องสมบูรณ์ก่อนฟ้อง

ประการที่สี่ การพิจารณาคดีก็ยังไม่ได้กำหนดวิธีการที่แน่นอนว่าให้การสืบพยานหรือพิจารณาคดีจะเป็นในรูปแบบใด ในทางปฏิบัติอาจเป็นปัญหาและอุปสรรคแก่ประชาชนและอาจไม่ได้รับความเป็นธรรมเท่าที่ควร

ประการสุดท้าย การลงโทษ ที่มีความซ้ำซ้อนกับกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจรรยาบรรณที่ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมแล้ว และมีพระราชบัญญัติการปรับเป็นพินัยที่ออกมาบังคับใช้ ซึ่งทำให้การลงโทษตามร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ทับซ้อนกับกฎหมายฉบับอื่น ๆ และมีภาระมากกว่าการบังคับใช้ตามกฎหมายฉบับอื่น

ผู้เขียน ขอนำเสนอแผนภาพเพื่อสะท้อนให้เห็นกระบวนการทั้งหมดตามร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจรรยาบรรณ ว่ามีขั้นตอนอย่างไร (ร่างมาตรา 10) ดังนี้

แผนภาพกระบวนการนำคดีขึ้นสู่ศาลและการพิจารณาคดีจราจร



จากแผนภาพดังกล่าว กระบวนการตั้งแต่ขั้นตอนพนักงานเจ้าหน้าที่จนถึงกระบวนการบังคับโทษ มีลำดับที่ยาวและทำให้เกิดความไม่สะดวกและเป็นภาระแก่ผู้กระทำอยู่พอสมควร

นอกจากนี้ การบังคับใช้กฎหมายจราจรและดำเนินคดีจราจรในต่างประเทศ พบว่าส่วนใหญ่ไม่มีการจัดตั้งศาลจราจรขึ้นเป็นศาลเฉพาะ แต่เป็นการใช้ศาลที่พิจารณาคดีเล็กน้อยเป็นศาลที่พิจารณาคดีจราจร โดยการจัดตั้งแผนกคดีจราจรขึ้นในศาลดังกล่าวและดำเนินกระบวนการพิจารณาแบบรวดเร็วกว่าคดีประเภทอื่น ๆ เช่น สหรัฐอเมริกาอำนาจในการพิจารณาคดีจราจรจะเป็นไปตามกฎหมายของแต่ละมลรัฐ ซึ่งส่วนใหญ่จะแยกเป็นแผนกคดีของศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีจำกัด เช่น ศาลเทศบาล (Municipal Court) เช่น เมืองฟิลาเดเฟีย เมืองซานฟรานซิสโก หรือในประเทศฝรั่งเศสที่การดำเนินคดีความผิดเกี่ยวกับจราจรอยู่ในส่วนของความผิดลหุโทษ (Las contraventions) โดยกำหนดให้ศาลแขวง (Tribunal de Police) มีอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดีจราจร หรือในประเทศญี่ปุ่นที่ส่วนใหญ่การดำเนินคดีความผิดเกี่ยวกับจราจรจะกระทำแบบรวบรัดและอยู่ในอำนาจของศาลแขวง (The District Court) ซึ่งประเทศไทยก็ได้กำหนดให้มีการจัดตั้งแผนกคดีจราจรและวิธีพิจารณาคดีจราจรไว้ในเขตอำนาจศาลแขวงเหมือนกับในต่างประเทศ และอาจมีลักษณะและรายละเอียดที่แตกต่างกัน ทั้งเรื่องวัฒนธรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน วินัยและความรับผิดชอบของแต่ละสังคมที่แตกต่างกัน ดังนั้นถึงแม้มีการนำรูปแบบของต่างประเทศมาเป็นแม่แบบ ก็อาจจะต้องมีการปรับปรุงกฎหมายและวิธีการ ขั้นตอนให้เหมาะสมกับสังคมไทยต่อไป

2. ข้อเสนอแนะ

การที่จะบังคับใช้ร่างกฎหมายฉบับนี้ได้ต้องมีประสิทธิภาพและสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ผู้เขียนมีข้อเสนอแนะ 4 ประการ ดังนี้

2.1 ข้อเสนอแนะด้านกฎหมาย

1) ในร่างมาตรา 4 ควรมีการกำหนดนิยามเพิ่มเติมเพื่อให้มีถ้อยคำที่สอดคล้องกับเนื้อหาในร่างพระราชบัญญัติฯ เช่น คำว่าพนักงานสอบสวนในร่างมาตรา 7, 9, 11 เป็นต้น หรือ คำว่าพนักงานฝ่ายปกครอง ในร่างมาตรา 20 โดยเพิ่มเติม ดังนี้

“เจ้าพนักงานฝ่ายปกครอง” หมายความว่า เจ้าหน้าที่ที่ได้รับการแต่งตั้งให้มีอำนาจ หน้าที่ตามกฎหมายจราจรทางบกและกฎหมายเกี่ยวกับรถยนต์หรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการจราจร

“พนักงานสอบสวน” หมายความว่า พนักงานสอบสวนที่มีเขตอำนาจที่พบการกระทำความผิด หรือที่เกิดการกระทำความผิด อ้างหรือเชื่อว่าได้กระทำความผิด

“พนักงานอัยการ” หมายความว่า พนักงานอัยการศาลแขวง ศาลจังหวัด

2) ในร่างมาตรา 9 ควรแก้ไขเพิ่มเติมในเรื่องการนำหลักการการพิจารณาความแพ่งเกี่ยวเนื่องกับคดีอาญา มาใช้ เพราะตามร่างมาตรา 9 ที่บัญญัติถึงการกระทำความผิดหลายเรื่อง เช่น มีการกระทำละเมิดร่วมด้วย และมีลักษณะเป็นความผิดอาญา ควรกำหนดให้พนักงานสอบสวนทำการสอบสวนได้เฉพาะลักษณะความผิดอาญาเท่านั้น หากมีประเด็นความผิดทางแพ่งควรให้เป็นอำนาจหน้าที่ของศาลในการพิจารณา มิเช่นนั้นหากกำหนดถ้อยคำเหมือนดังในร่างมาตรา 9 นี้ จะทำให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจสอบสวนทั้งในความรับผิดทางแพ่งรวมไปด้วย ซึ่งอาจขัดหลักการและพนักงานสอบสวนอาจมีความชำนาญการไม่เพียงพอ

3) ปรับปรุงกระบวนการดำเนินคดี โดยเพิ่มเนื้อหาในร่างมาตรา 14 ให้พนักงานสอบสวนหรือพนักงานอัยการแนบรายการประวัติการกระทำความผิดพร้อมสำนวนและรวบรวมพยานหลักฐาน ซึ่งต้องรวดเร็วและเป็นธรรม เมื่อศาลเห็นจากประวัติว่าเป็นการกระทำความผิดซ้ำหรือพฤติกรรมของผู้กระทำความผิดไม่ดีขึ้น พนักงานสอบสวนและพนักงานอัยการสามารถขอให้ศาลเพิ่มเติมโทษได้ หรือเพิกถอนเงื่อนไขเกี่ยวกับการคุมประพฤติเพิ่มเติม รวมทั้งกรณีที่ไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขคุมประพฤติศาลสามารถลงโทษอย่างเด็ดขาดตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 57 ได้

4) ในร่างมาตรา 15 ควรเพิ่มเติมในประเด็นอำนาจของพนักงานอัยการที่ไม่จำกัดเพียงแค่การลงลายมือ แต่อาจเพิ่มคำว่า “...พนักงานอัยการอาจให้ความเห็นเพิ่มเติม สั่งให้พนักงานสอบสวนทำการสอบสวนเพิ่มเติมได้ หากกรณีใดที่พนักงานอัยการเห็นควรสั่งไม่ฟ้อง ให้ทำความเห็นประกอบข้อกฎหมายและส่งเรื่องให้ผู้ว่าราชการจังหวัดหรือผู้บัญชาการสำนักงานตำรวจแห่งชาติกลั่นกรองต่อไป...” ทั้งนี้เพื่อให้พนักงานอัยการสามารถใช้ดุลพินิจและความเชี่ยวชาญในการร่วมตรวจสอบดุลพินิจของพนักงานสอบสวนด้วย เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมสูงสุด

5) ในร่างมาตรา 18 ควรแยกประเด็นในบังคับร่างมาตรา 14 ออกจากบังคับของศาลให้ชัดเจน มิเช่นนั้นอาจกลายเป็นว่าบังคับที่สั่งให้ศาลเป็นการบังคับให้ศาลต้องถือว่ารับฟ้องแล้ว ดังนั้นจะถือว่าการตัดดุลพินิจของศาลในการที่จะสั่งว่ารับฟ้องหรือไม่รับฟ้อง และแก้ไขเป็น “เมื่อศาลประทับฟ้องแล้วให้ศาลออกคำสั่งและนัดให้บุคคลตามมาตรา 16 และจำเลยมาศาล...”

6) ในร่างมาตรา 25 อาจเพิ่มเติมหรือบัญญัติให้การพิจารณาคดี เป็นการไต่สวนให้ชัดเจนเลยเพื่อป้องกันการสับสน

7) ในร่างมาตรา 31 ควรแก้ไขจากคำว่า “...พนักงานอัยการจะขอคำสันทัดแทน...” เป็น “...โจทก์จะขอคำสันทัดแทน...” ทั้งนี้เนื่องจากในการร่างกฎหมายการใช้ถ้อยคำต้องเป็นถ้อยคำเดียววันทั้งฉบับ เพื่อป้องกันความสับสนและง่ายต่อการเข้าใจ เพราะหากใช้คำที่แตกต่างกัน ผู้ใช้กฎหมายอาจจะเข้าใจคลาดเคลื่อนและทำให้กฎหมายลดประสิทธิภาพลง

8) ควรเพิ่มมาตรา 34/1 หรือเพิ่มมาตราในเรื่องการซ้ำซ้อนกับกฎหมายอื่น โดยเพิ่มเติมว่า “กรณีการกระทำความผิดตามกฎหมายจราจร กฎหมายรถยนต์ หรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับจราจรทางบกอันมีโทษอย่างสูง หรือพบว่าเป็นการกระทำความผิดหลายเรื่องเกี่ยวพันกัน มิให้นำเอากฎหมายว่าด้วยการปรับเป็นพินัยมาใช้บังคับ และให้ถือว่าการกระทำความผิดในเรื่องดังกล่าวอยู่ภายใต้กฎหมายฉบับนี้” ทั้งนี้เพื่อเป็นการทำให้มาตรการทางกฎหมายวิธีพิจารณาความผิดจราจรเกิดประสิทธิผล

9) นอกจากนี้ควรบัญญัติเรื่องสิทธิของจำเลยหรือผู้กระทำความผิดไว้ด้วย เช่น เมื่อผู้กระทำความผิดถูกสอบสวนหรือฟ้องเป็นคดี ผู้กระทำความผิดหรือจำเลยมีสิทธิที่จะมีทนาย ทั้งนี้เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรา 25 ที่ปรากฏถ้อยคำของคำว่า “ทนายความ” ไว้ด้วย และผู้เขียนเห็นว่าจะสอดคล้องกับการคุ้มครองสิทธิเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญ ซึ่งจะทำให้ร่างกฎหมายฉบับนี้มีมิติของการคุ้มครองสิทธิของผู้ถูกกล่าวหาหรือจำเลยไว้ด้วย

2.2 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายด้านกฎหมาย

1) รัฐบาลควรมีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุและป้องกันความปลอดภัยตั้งแต่ระยะต้นระยะกลางและระยะยาว โดยมีรายละเอียดที่แตกต่างกัน เช่น ระยะต้น เป็นการส่งเสริมให้ความรู้ความเข้าใจเรื่องกฎจราจรที่มีรายละเอียดแตกต่างกันให้ประชาชนหรือผู้ใช้รถใช้ถนนได้ทราบเพิ่มมากขึ้น ระยะกลาง กำหนดให้ผู้มีความรับผิดชอบร่วมกัน เช่น การกำหนดให้ผู้เมาแล้วขับ โดยกำหนดให้ด่านตรวจสามารถนำหลักการป้องปรามมาใช้ คือ สามารถกักตัวผู้ขับขีไว้ได้ และระยะยาวมีการปรับปรุงกฎหมายให้สอดคล้องกันและไม่เหลื่อมล้ำกันในทางปฏิบัติตามกฎหมายในแต่ละฉบับ

2) การปรับปรุงการบังคับใช้กฎหมายให้เข้มงวด ตั้งแต่กระบวนการยุติธรรมชั้นเจ้าพนักงานจนถึงชั้นบังคับโทษ เช่น การกำหนดหรือเพิ่มบทบัญญัติไว้ในร่างพระราชบัญญัติฯ ให้เจ้าพนักงานปฏิบัติงานอย่างเคร่งครัด และหากเจ้าพนักงานผู้ใดพบเห็นการกระทำความผิด แต่เพิกเฉยไม่ดำเนินการตามกฎหมาย ให้เจ้าพนักงานนั้นมีความผิด

3) ปรับปรุงกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาความผิดจราจร เพื่อไม่ให้เกิดความทับซ้อนกันของกฎหมายและนำไปสู่ปัญหาการตีความและการบังคับใช้ เช่น การกำหนดให้ร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาความผิดจราจรไม่อยู่ในบัญชีตามพระราชบัญญัติการปรับเป็นพินัย และ

กำหนดให้ความผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์ และพระราชบัญญัติการจราจรทางบก ที่มีลักษณะเป็นโทษหนักหรือจำคุกเกินกว่าหนึ่งปี ไม่อยู่ในข่ายที่จะปรับเป็นพินัยได้ ทั้งนี้เพื่อให้มาตรการของการพิจารณาคดีจราจรสามารถบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

2.3 ข้อเสนอเชิงนโยบายด้านสังคมและการสื่อสาร

1) รัฐควรจัดให้มีการสื่อสารและการประชาสัมพันธ์กฎหมายและกระบวนการพิจารณาคดีจราจรผ่านกิจกรรมและโครงการต่าง ๆ ให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนและประชาชนทราบ รวมถึงการใช้สื่อออนไลน์ต่าง ๆ ในการเผยแพร่กฎหมายฉบับดังกล่าว เพราะการประชาสัมพันธ์เป็นปัจจัยเกื้อหนุนให้มีการบังคับใช้กฎหมายฉบับนี้ให้มีประสิทธิภาพเช่นกัน เพราะการประชาสัมพันธ์เป็นระยะ ๆ เพื่อให้ประชาชนทราบและสนับสนุนข้อมูลข่าวสารจะทำให้ประชาชนรู้สึกว่าคุณเองได้รับทราบข้อมูลข่าวสารและวิธีการปฏิบัติอยู่ตลอดเวลา

2) การกำหนดให้ชุมชนมีการจัดกิจกรรมในการรับรู้เรื่องกฎหมาย และการปฏิบัติตามกฎหมายเพื่อหลีกเลี่ยงการกระทำความผิด โดยผู้นำชุมชนเป็นแกนนำ

2.4 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายด้านการบริหารจัดการ

1) ควรจัดระบบฐานข้อมูลที่เป็นระบบและมีประสิทธิภาพ กล่าวคือ หากมีระบบฐานข้อมูลที่สามารถตรวจสอบหมายเลขทะเบียนรถ ใบอนุญาตขับขี่ สถิติการกระทำความผิด และการลงโทษผู้ใช้รถใช้ถนนได้อย่างดีแล้วจะสามารถสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายได้เป็นอย่างดี และหากมีการกำหนดให้มีการเชื่อมโยงข้อมูลกับทะเบียนราษฎร์ของกรมการปกครอง จะทำให้การตรวจสอบถิ่นที่อยู่หรือภูมิลำเนา และข้อมูลอื่น ๆ ได้ผลดียิ่งขึ้น

2) ควรปรับปรุงการแบ่งเขตอำนาจศาลแขวงกับเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจให้มีความสอดคล้องกัน เพื่อให้เกิดความสะดวกในการติดต่อของประชาชนรวมทั้งเจ้าหน้าที่ด้วย

3) ควรมีการศึกษาการใช้ระบบเทคโนโลยีที่มีความเหมาะสมมาใช้ในการกำกับ ควบคุมพฤติกรรมผู้ใช้รถด้วย เช่น การติดตั้ง GPS และการส่งเสริมให้ประชาชนใช้ระบบดังกล่าวโดยการใช้มาตรการในการลดหย่อนภาษีเข้ามาเป็นแรงจูงใจในการให้ประชาชนให้ความร่วมมือ

4) ควรมีการปรับปรุงวิธีการหรือมาตรการการยึด การพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตและการตัดคะแนนผู้กระทำความผิดอย่างจริงจัง

5) ควรจัดสวัสดิการของเจ้าพนักงานจราจรหรือเจ้าหน้าที่รวมถึงพนักงานสอบสวนที่เพียงพอเพื่อป้องกันการทุจริตเรียกรับประโยชน์เพื่อตัดตอนกระบวนการยุติธรรม

6) ควรปรับปรุงระบบการติดตามผู้กระทำความผิดมาลงโทษตามกฎหมายให้มีประสิทธิภาพ ปัจจุบันถึงแม้จะมีการปรับปรุงแก้ไขเพิ่มกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พระราชบัญญัติรถยนต์ แต่เมื่อมีการบังคับใช้ร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจรแล้วก็ต้องมีระบบ และกลไกในการนำจำเลยหรือผู้กระทำความผิดมาลงโทษ ซึ่งอาจจะมีความแตกต่างจากกระบวนการ ยุติธรรมทางอาญาทั่วไป

7) ควรมีการศึกษาผลกระทบเพิ่มเติมจากการใช้ร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจ อัยการ ศาล หน่วยงานบังคับโทษ ว่าการมีแผนกคดีจราจรในศาลแขวงมีอุปสรรคต่อการลดปัญหาจราจรหรือไม่และสามารถสร้างความเป็นธรรมได้จริงหรือไม่อย่างไร

บรรณานุกรม

เอกสารภาษาไทย

หนังสือ

เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์. คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1. กรุงเทพมหานคร: ห้างหุ้นส่วนจำกัด จีรรัชการพิมพ์, 2549.

คณิต ณ นคร. กฎหมายอาญาภาคทั่วไป. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2551.

_____. กฎหมายอาญาภาคความผิด. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2534.

ชาญเชาวน์ ไชยยานุกิจ, ผู้แปล. คำฟ้องของพนักงานอัยการ เรื่อง ระบบอัยการญี่ปุ่น : แนวคิดและทิศทางการปฏิรูประบบอัยการไทย The Criminal Justice in Japan - Prosecution. กรุงเทพมหานคร: สถาบันการฝึกอบรมของสหประชาชาติ, 2540.

ณัฐวิวัฒน์ สุทธิโยธิน. เอกสารการสอนชุดกฎหมายอาญา 1: ภาคบทบัญญัติทั่วไป. นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2525.

นที จิตสว่าง. โปรแกรมการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิด. กรุงเทพมหานคร: วัฒนพงศ์การพิมพ์, 2546.

ประเสริฐ เมฆมณี. ตำรวจและกระบวนการยุติธรรม. กรุงเทพมหานคร: บพิธการพิมพ์, 2523.

ภัทรวรรณ ทองใหญ่. อาชญาวิทยาและทัณฑวิทยา. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2565.

อุทัย อาทิวะช. รวมบทความกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาฝรั่งเศส. กรุงเทพฯ: ห้างหุ้นส่วนจำกัด วี.เจ.พรินติ้ง, 2554.

บทความ

โกเมน ภัทรภิรมย์, “การฟ้องคดีอาญาในประเทศฝรั่งเศส,” อัยการนิเทศ 32, 1 (2513), 178.

ดรุณ โสทธิพันธ์, การบริหารงานกระบวนการยุติธรรมทางอาญา, วารสารอัยการ 5, 51 (มีนาคม 2525): 47.

ประธาน วัฒนวานิช, “ระบบความยุติธรรมทางอาญา : แนวความคิดเกี่ยวกับการควบคุมอาชญากรรมและกระบวนการนิติธรรม,” วารสารนิติศาสตร์ 9, 2 (กันยายน-พฤศจิกายน 2520): 150.

แสวง บุญเฉลิมวิภาส, “ทฤษฎีกฎหมายสามชั้น มองในแง่กฎหมายอาญา,” **รวมบทความในโอกาสครบรอบ 60 ปี ดร.ปรีดี เกษมทรัพย์**, 2531, หน้า 143-144.

วิทยานิพนธ์

จิตติมา เทพอารักษ์กุล. “มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการลงโทษผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร.” วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2543.

ธีรยุทธ โลหะเลิศกิจ. “ปัญหาในการเปรียบเทียบคดี ศึกษาเปรียบเทียบระหว่างประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญากับกฎหมายอื่น.” วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2553.

ปรารธนา บุญเพ็ง. “การเปรียบเทียบความผิดอันยอมความได้ในคดีอาญาในระบบกฎหมายของประเทศไทยและประเทศลาว.” วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2556.

พรรณราย ศรีไชยรัตน์. “ความเหมาะสมในการบัญญัติความผิดลหุโทษไว้ในประมวลกฎหมายอาญา.” วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2536.

พงศ์นเรศ ศิริเสถียร. “กฎหมายจราจรทางบกเพื่อการคมนาคมขนส่งในประชาคมอาเซียน: ศึกษาเฉพาะกฎหมายของประเทศที่มีพรมแดนติดกับประเทศไทย.” วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยศรีปทุม, 2559.

สาโรจน์ คุ้มทรัพย์. “การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร.” วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539.

สมยศ วัฒนภิรมย์. “การรอกการลงโทษและการรอกการกำหนดโทษปรับ.” วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2536.

อานนท์ วิบูลสวัสดิ์. “การใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานในการปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522” วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539.

อิทธิ มุสิกพงษ์. “การดำเนินคดีความผิดเล็กน้อย.” วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2534.

เอกรัตน์ โลหะ. “ปัญหาทางกฎหมายในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ศึกษากรณี การขอตรวจใบอนุญาตขับขี่.” วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยศรีปทุม, 2553.

รายงานวิจัย

กาญจนา ทองทั่ว และคณะ. รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ กระบวนการสร้างความปลอดภัยทางถนนของนักศึกษาและชุมชนรอบ มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี ระยะที่ 1. กรุงเทพฯ : ศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ, 2555.

วีระพงษ์ บุญโญภาส และสุพัตรา แผนวิจิต. โครงการวิจัยการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร. กรุงเทพมหานคร: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว), 2558. _____ .โครงการศึกษาวิจัยเรื่อง การนำระบบโต้สวนมาใช้ในกระบวนการยุติธรรมทางอาญาศึกษาเปรียบเทียบนานาชาติ. กรุงเทพมหานคร: สถาบันกฎหมายอาญา สำนักงานอัยการสูงสุด, 2556.

อภิรัตน์ เพ็ชรศิริ. รายงานการวิจัยฉบับสมบูรณ์เรื่อง “การบังคับใช้โทษทางอาญาประเภทอื่นที่มีได้มีอยู่ในประมวลกฎหมายอาญาของไทย. คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2554.

เอกสารอื่น ๆ

กอบกุล จันทวโร. “ระบบกฎหมายของสหรัฐอเมริกาและระบบกฎหมายไทย,” เอกสารเผยแพร่ในเว็บไซต์สำนักงาน ป.ป.ส., www.oncb.go.th.

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

มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช. “เอกสารการสอนชุดวิชาการบริหารงานยุติธรรมเปรียบเทียบชั้นสูง.” นนทบุรี: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช, 2555.

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร. ร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. [Online], available URL: https://www.parliament.go.th/section77/survey_detail.php?id=33, 2566. (มิถุนายน, 1)

กฎหมาย

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

เอกสารภาษาอังกฤษ

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

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

Charles DEBBASCH and Jean-Claude RICCI, **Contentieux administrative**, 7th ed. Dalloz, 1999.

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.

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

_____. [Online], available URL: https://www.masc.sc/SiteCollectionDocuments/Municipal%20Court/municipal_court_handbook_11.pdf. 2011. p.20.

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

T Moriyama. World Factbook of Criminal Justice Systems Japan [Online]. available URL: <http://www.ojp.usdoj.gov/bjs/pub/ascii/wfbcjjap.txt>. 2009 (July, 7).

Le Code Procédure Pénale , article 525.

The Code of Criminal Procedure, Article 247

The Code of Criminal Procedure, Article 259

The Code of Criminal Procedure , Article 350-2 (1)

The Constitution of Japan, Article 81

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สัจจวัฒน์ เรืองกาญจน์กุล

Assistant Professor Dr.Satchawat Ruengkankun



การศึกษา

นิติศาสตรดุษฎีบัณฑิต	สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
นิติศาสตรมหาบัณฑิต	มหาวิทยาลัยรามคำแหง
นิติศาสตรบัณฑิต	มหาวิทยาลัยรามคำแหง

การดำรงตำแหน่งวิชาการและบริหาร

ปัจจุบัน

- ตำแหน่งวิชาการ : ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ประจำคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ที่ปรึกษา บริษัท สำนักกฎหมายนิติอิสระ จำกัด
- กรรมการมูลนิธิประชาปลอดภัย

อดีต

- รองอธิการบดีฝ่ายวิทยบริการจังหวัดศรีสะเกษ มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ผู้ช่วยอธิการบดีฝ่ายวิทยบริการจังหวัดศรีสะเกษ มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- รองคณบดีฝ่ายประกันคุณภาพการศึกษา คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- รองคณบดีฝ่ายนโยบายและแผน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- คณะทำงานการสนับสนุนแนวทางการเพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ แผนปฏิรูปประเทศ และทิศทางการพัฒนาจังหวัดในระดับพื้นที่ ของกระทรวงศึกษาธิการ
- หัวหน้าสาขาวิชานิติศาสตร์และอาจารย์ผู้รับผิดชอบหลักสูตรนิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยนอร์ทกรุงเทพ
- เลขานุการของที่ปรึกษารัฐมนตรีว่าการกระทรวงวัฒนธรรม (นายสุระ เตชะทัต)

1) งานวิจัย

(1.1) ปี พ.ศ. 2556 วิจัยเรื่อง มาตรการในการออกเอกสารสิทธิ์ที่ดิน สาธารณประโยชน์แก่ชุมชนในเขต กรุงเทพมหานครที่เหมาะสม : แหล่งเผยแพร่ นำเสนอในที่ประชุมวิชาการระดับชาติ เบญจมิตรวิชาการ ครั้งที่ 4 ปี 2556 Proceedings of the 4th Benjamitra Network National Conference Issue 4 หน้า 1252-1261.

(1.2) ปี พ.ศ. 2557 วิจัยเรื่อง มาตรการทางกฎหมายในการจัดเก็บภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา สำหรับกรณี ห้างหุ้นส่วนสามัญและคณะบุคคลที่มีโชตินิติบุคคล : แหล่งเผยแพร่ นำเสนอในที่ประชุมวิชาการระดับชาติ เบญจมิตรวิชาการ ครั้งที่ 5 ปี 2557 Proceedings of the 5th Benjamitra Network National Conference Issue 4 หน้า 325-334.

(1.3) ปี พ.ศ. 2558 วิจัยเรื่อง องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นกับการจัดการผังเมือง ศึกษากรณีเทศบาลเมือง บึงยี่โถและเทศบาลนครรังสิต : แหล่งเผยแพร่ นำเสนอในที่ประชุมวิชาการระดับนานาชาติ เบญจมิตรวิชาการ ครั้งที่ 6 ปี 2558 Proceedings of the 6th Benjamitra Network National & International Conference Issue 6 หน้า 284-291.

(1.4) ปี พ.ศ. 2559 วิจัยเรื่อง ปัญหาในการพิจารณาอุทธรณ์ภาษีตามประมวลรัษฎากร : แหล่งเผยแพร่ นำเสนอในที่ประชุมวิชาการระดับนานาชาติ เบญจมิตรวิชาการ ครั้งที่ 7 ปี 2559 Proceedings of the 7th Benjamitra Network National & International Conference Issue 5 หน้า 261-223.

(1.5) ปี พ.ศ. 2560 วิจัยเรื่อง การนำหลักสุจริตมาใช้กับการให้ความเห็นทางกฎหมายภาษีอากรของ เจ้าหน้าที่รัฐ : แหล่งเผยแพร่ วารสารนิติศาสตร์และสังคมท้องถิ่น ปีที่ 1 ฉบับที่ 2 มหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี (มกราคม-มิถุนายน 2561) หน้า 51-72.

(1.6) ปี พ.ศ. 2563 วิจัยเรื่อง ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายผังเมืองในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก แหล่งเผยแพร่ วารสารวิชาการมหาวิทยาลัยนอร์ทกรุงเทพ ปีที่ 10 ฉบับที่ 2 เดือนกรกฎาคม – ธันวาคม 2564 หน้า 170-178.

(1.7) ปี พ.ศ. 2566 รายงานการศึกษาและวิเคราะห์เรื่อง บทบัญญัติทางกฎหมายและประเด็นพิจารณา ในร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. ภายใต้โครงการศึกษาวิเคราะห์ร่างกฎหมายและกฎหมายที่มีผลใช้บังคับอยู่, สถาบันพระปกเกล้า, สำนักส่งเสริมวิชาการรัฐสภา.

(1.8) ปี พ.ศ. 2566 รายงานการวิจัยเรื่อง แนวทางการควบคุมสิทธิในที่ดินจากการปฏิรูปที่ดิน กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยรามคำแหง, คณะนิติศาสตร์.

2) ตำรา หนังสือ

(2.1) สัจจวัฒน์ เรื่องกาญจน์กุล, **กฎหมายที่ดิน (LAW 4108 (4008))**, (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง), 2565

(2.2) สัจจวัฒน์ เรื่องกาญจน์กุล, **หลักกฎหมายการคลัง**, (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติธรรม), 2566

3) บทความวิชาการ

(3.1) ปี พ.ศ. 2560 Satchawat Ruengkankun (2018). The opinion of government officials about the tax law toward the principle of good faith. in National & International Conference: 8th On From Sufficiency Economy to Sustainable Development. (p. 313-318). Bangkok: Thonburi University.

(3.2) ปี พ.ศ. 2563 บทความวิชาการ เรื่อง “การนำแนวคิดยุติธรรมชุมชนมาใช้ในการระงับข้อพิพาทจากการบุกรุกแนวเขตที่ดินของรัฐ” วารสารมหาวิทยาลัยรามคำแหง ฉบับนิติศาสตร์ ปีที่ 9 ฉบับที่ 1, หน้า 101-109.

(3.3) ปี พ.ศ. 2563 บทความวิชาการ เรื่อง “ข้อสังเกตบางประการจากยกเลิกประมวลกฎหมายที่ดินบางมาตราที่ส่งผลกระทบต่อปัญหาการถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดินในประเทศไทย” หนังสือรวมบทความ “48 ปีคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง” ปี 2563 หน้า 153-168.

(3.4) ปี พ.ศ. 2565 บทความวิชาการเรื่อง แนวคิดกระบวนการยุติธรรมไทยในสมัยโบราณ วารสารนิติศาสตร์และสังคมท้องถิ่น ปีที่ 6 ฉบับที่ 1 มกราคม-มิถุนายน 2565 หน้า 231-258.

การติดต่อ :

คณะนิติศาสตร์ อาคาร 2 มหาวิทยาลัยรามคำแหง ถนนรามคำแหง แขวงหัวหมาก เขตบางกะปิ กรุงเทพมหานคร 10240 E-mail : Ruengkankun@gmail.com โทรศัพท์ : 08-1694-1459
