



รายงานการศึกษาฉบับสมบูรณ์

การศึกษาการจัดตั้งศาลจรรยาและกฎหมายวิธีพิจารณาความในศาลจรรยาเพื่อลดอุบัติเหตุทาง
ถนนที่สอดคล้องกับบริบทสังคมไทยและการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพ

ผู้รับผิดชอบโครงการ

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ พันตำรวจเอก สรรค์ชัย โพธิ์สุวรรณ,
รองศาสตราจารย์ พันตำรวจเอก สหพัฒน์ หอมจันทร์, พันตำรวจโท อนุชิต บุญรินทร์
พันตำรวจเอกหญิง จินดา กลับกลาย และ พันตำรวจโท พชร ฐาปนดุลย์

ระยะเวลาดำเนินโครงการ

1 ตุลาคม 2565 ถึงวันที่ 31 มกราคม 2567

สนับสนุนงบประมาณโดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

รายงานการศึกษานับสมบูรณ์

การศึกษาการจัดตั้งศาลจราจรและกฎหมายวิธีพิจารณาความในศาลจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทาง
ถนนที่สอดคล้องกับบริบทสังคมไทยและการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพ

ผู้รับผิดชอบโครงการ

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ พันตำรวจเอก สรรค์ชัย โพธิ์สุวรรณ,
รองศาสตราจารย์ พันตำรวจเอก สหพัฒน์ หอมจันทร์, พันตำรวจโท อนุชิต บุญรินทร์
พันตำรวจเอกหญิง จินดา กลับกลาย และ พันตำรวจโท พชร ฐานบุญ

ระยะเวลาดำเนินโครงการ

1 ตุลาคม 2565 ถึงวันที่ 31 มกราคม 2567

สนับสนุนงบประมาณโดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

บทคัดย่อ

การศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ในการศึกษาเหตุผล ความจำเป็น รูปแบบ ลักษณะหรือโครงสร้างในการจัดตั้งศาลจรรยา ศึกษเปรียบเทียบวิธีพิจารณาคดีในประเทศไทยและต่างประเทศและเพื่อเสนอรูปแบบศาลจรรยาและพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจรรยาที่สอดคล้องกับบริบทสังคมไทย การดำเนินการวิจัยใช้วิธีการแบบผสมผสานระหว่างการวิจัยเชิงคุณภาพประกอบด้วยการสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้างจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ประกอบด้วย เจ้าพนักงานจรรยา หัวหน้าเจ้าพนักงานจรรยา พนักงานสอบสวน พนักงานอัยการ ผู้พิพากษา นักวิชาการด้านกฎหมาย นักวิชาการกรมการขนส่งทางบก นักวิชาการกรมทางหลวง และผู้ประกอบการอาชีพและประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน จำนวน 5 ภาค และกรุงเทพมหานคร รวม 6 พื้นที่ ๆ ละ 12 คน รวมจำนวน 72 คน และการสนทนากลุ่ม รวม 72 คน ทั้งสำรวจความคิดเห็นจากเจ้าพนักงานจรรยาและประชาชน จำนวน 2,400 กลุ่มตัวอย่าง

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า

1. ด้วยระบบโครงสร้างทางสังคมที่หล่อหลอมคนไทยที่ส่งผลต่อทัศนคติของประชาชนต่อการปฏิบัติตามกฎจรรยาและความเชื่อมั่นในการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงาน ตลอดจนกฎหมายกำหนดขั้นตอนการดำเนินการในชั้นเจ้าพนักงานที่สร้างภาระด้านด้านกำลังพลและงบประมาณ ตลอดจนความร่วมมือของหน่วยงานตามกระบวนการ เป็นเหตุที่ทำให้การบังคับใช้กฎหมายจรรยาไม่มีประสิทธิภาพ จากการศึกษาพบว่าแนวทางแก้ไขปัญหายังไม่มีความจำเป็นต้องมีศาลจรรยาแยกเป็นการเฉพาะ แต่ควรกำหนดวิธีพิจารณาคดีจรรยาขึ้นเป็นการเฉพาะ

2. รูปแบบวิธีพิจารณาคดีจรรยาในบริบทสังคมไทย พบว่าต่างประเทศการพิจารณาคดีจรรยาในนำเอาหลักการลงโทษตามความรุนแรง มาการกำหนดค่าปรับในอัตราที่สูง จึงมีความจำเป็นที่จะให้ผู้ที่ได้แย้งได้สามารถนำเอาคดีเข้าสู่การพิจารณาและคำนึงถึงความสมเหตุสมผลที่ศาลจะสั่งกำหนดโทษ และรูปแบบการพิจารณาคดีจรรยามีความแตกต่างกันออกไปตามพื้นที่ ดังนั้นลักษณะหรือโครงสร้างการจัดตั้งศาลจรรยา โดยศาลจะมีที่ทำการที่บริเวณเทศบาล ส่วนของประเทศไทยพบว่าปัญหาการบังคับคดีเกิดในชั้นเจ้าพนักงานที่ต้องมีการติดตามตัวผู้กระทำผิดที่ไม่ชำระค่าปรับมาเพื่อดำเนินคดี จึงทำให้ภาระการดำเนินการอยู่ในชั้นเจ้าพนักงานในการรวบรวมพยานหลักฐานและการติดตามผู้กระทำผิดมาเพื่อให้พนักงานอัยการฟ้องคดีต่อศาล ดังนั้นการพิจารณาคดีจรรยาโดยการกำหนดคดีจรรยา ควรกำหนดให้เจ้าพนักงานจรรยาทำหน้าที่รวบรวมหลักฐานเสนอพนักงานอัยการและออกใบนัดให้ผู้กระทำความผิดคดีจรรยาไปศาลเพื่อให้ศาลทำหน้าที่พิจารณาพิพากษาคดี โดยนำโทษเสริมในการทำงานบริการสังคมเฉพาะการแก้ไขปัญหายจรรยา เพื่อให้ผู้กระทำผิดรับรู้ผลของการฝ่าฝืนกฎหมายจรรยา

คำสำคัญ: ศาลจรรยา ,วิธีพิจารณาคดีจรรยา ,การบังคับใช้กฎหมายจรรยา ,ประเทศไทย

Abstract

This study aims to examine the rationale, necessity, format, characteristics, and structure for establishing a traffic court. It compares the methods of adjudicating cases in Thailand with those in other countries and proposes a model for a traffic court and a traffic court adjudication procedure consistent with the Thai social context. The research employs a mixed-method approach, including structured interviews with key informants comprising traffic police officers, heads of traffic police units, investigators, prosecutors, judges, legal experts, land transport department officials, and road users. Each sector involves 12 individuals, totaling 72 individuals for interviews. Additionally, group discussions involve 72 individuals, and surveys gather opinions from traffic police officers and the public, with a sample size of 2,400 groups.

The analysis of the data revealed the following:

1. Due to the social structure influencing Thai people's attitudes towards obeying traffic laws and their confidence in the discretion of law enforcement officers, as well as the legal procedures burdening the traffic police units with logistical and budgetary constraints, the enforcement of traffic laws is ineffective. While it is not necessary to establish a separate traffic court, specific procedures for adjudicating traffic cases should be outlined.

2. Regarding the adjudication process of traffic cases in the Thai social context, it was found that, unlike other countries where penalties are determined based on severity, Thailand tends to impose high fines. Therefore, it is necessary to allow disputants to bring their cases for consideration and to consider the reasoning behind the court's decisions. Additionally, the adjudication processes vary according to the region, necessitating different structures for traffic court establishments. In Thailand, enforcement problems arise from the need for police officers to pursue offenders who do not pay fines, resulting in a burden on police units in gathering evidence and tracking offenders for prosecution. Hence, in determining traffic cases, traffic officers should be tasked with gathering evidence, presenting it to prosecutors, and issuing summonses for offenders to appear in court for adjudication. The court should impose supplementary penalties to address traffic problems, aiming to make offenders aware of the consequences of violating traffic laws.

Keywords : Traffic Court ,Traffic Procedure ,Traffic Law Enforcement ,Thailand

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยเรื่อง การศึกษาการจัดตั้งศาลจรรยาและกฎหมายวิธีพิจารณาความในศาลจรรยาเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนที่สอดคล้องกับบริบทสังคมไทยและการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพ ได้ดำเนินการจนสำเร็จลุล่วงมาได้ด้วยดีเพราะได้รับความอนุเคราะห์จากผู้ทรงคุณวุฒิที่เป็นผู้ให้ข้อมูลสำคัญที่สละเวลาให้สัมภาษณ์และร่วมสนทนากลุ่มที่ได้แสดงความคิดเห็นและคำแนะนำ ตลอดจนข้อเสนอแนะความรู้และแนวทางในการค้นคว้า ตลอดจนผู้ที่ตอบแบบสำรวจความคิดเห็นทุกท่าน

ผู้วิจัยมีความซาบซึ้งใจในความกรุณาของ นายแพทย์ณพัทธ์ สันประสิทธิ์กุล ที่ได้ช่วยเหลือการดำเนินงานและผู้ที่ไม่ได้เอ่ยนามทุกท่านที่มีส่วนได้ช่วยเหลือสนับสนุนและเป็นกำลังใจด้วยดี จึงขอกราบขอบพระคุณทุกท่านด้วยความจริงใจ ขอมอบคุณประโยชน์อันเกิดจากงานวิจัยชิ้นนี้เป็นกตเวทิตาคุณแต่ บิดา มารดา ครู อาจารย์ และผู้เกี่ยวข้องทุกท่านที่ได้สนับสนุนและเป็นกำลังใจด้วยดีเสมอมา และขอน้อมคารวะแด่ผู้เขียนตำราวิชาการผู้ก่อความรู้ที่ให้งานวิจัยชิ้นนี้ได้อ้างอิงทุกท่าน

คณะผู้วิจัย

คำนำ

ปัญหาการจราจรที่เกิดจากพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนในประเทศไทยที่ปรากฏตามสื่อต่างๆ อย่างต่อเนื่อง อาทิเช่น การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร เครื่องหมายหรือคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร ฯลฯ ปัญหาเหล่านี้ หากมองในแง่มุมมองของกฎหมาย และความรู้สึกของบุคคลทั่วไปอาจเป็นการกระทำความผิดเล็กน้อย แต่หากมอง ด้วยมุมมองที่กว้างขึ้น จะสามารถเห็นได้ว่า ปัญหาการขาดวินัยจราจรเป็นปัญหาที่สะท้อนแนวคิดของสังคม ของเมือง หรือในระดับประเทศได้เลย การขาดวินัยสามารถสะท้อนถึงตัวตนของผู้ใช้รถใช้ถนน รวมไปถึง ประสิทธิภาพของตัวกฎหมาย และการบังคับใช้กฎหมายจราจรได้อีกด้วย ซึ่งหากมองว่าการฝ่าฝืนกฎหมายเหล่านี้ เป็นการกระทำความผิดเล็กน้อย แต่ผลกระทบที่เกิดขึ้นอาจเกิดความเสียหายอย่างมากต่อภาพลักษณ์ของประเทศ หรือต่อชีวิต ทรัพย์สิน ของบุคคลทั่วไป ฉะนั้น การค้นหาแนวทางการปฏิบัติที่เหมาะสม เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนน เกิดวินัยการจราจร จึงเป็นสิ่งที่ต้องคำนึงเป็นลำดับต้นๆ เพื่อใช้ในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวในปัจจุบัน

โครงการการศึกษาการจัดตั้งศาลจราจรและกฎหมายวิธีพิจารณาความในศาลจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุ ทางถนนที่สอดคล้องกับบริบทสังคมไทยและการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพ จึงเกิดขึ้นโดยมุ่งเน้นศึกษา แนวทางเกี่ยวกับการจัดตั้งศาลจราจรในบริบทสังคมไทยโดยศึกษาเปรียบเทียบกับ การจัดตั้งศาลจราจร ของต่างประเทศ และหากมีการจัดตั้งศาลจราจรขึ้นในประเทศไทยแล้วจะมีกระบวนการที่เหมาะสมกับ สังคมไทยอย่างไร เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายจราจรมีประสิทธิภาพสูงสุด ลดปัญหาอันเนื่องมาจากการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร และให้ผู้ขับขี่ทางมีวินัยในการใช้ทางเพื่อรักษาความเรียบร้อยและความปลอดภัยในการใช้ทาง

คณะผู้วิจัย

บทสรุปผู้บริหาร

ชื่อโครงการ : การศึกษาการจัดตั้งศาลจราจรและกฎหมายวิธีพิจารณาความในศาลจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนที่สอดคล้องกับบริบทสังคมไทยและการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพ

: Study of the establishment of traffic courts and traffic court procedural laws to reduce road accidents in accordance with the Thai social context and effective law enforcement.

1. ที่มาและความสำคัญของปัญหา

สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน ยังเป็นปัญหาสำคัญในการทำให้คนเสียชีวิต บาดเจ็บและพิการจำนวนมาก ซึ่งในทุกประเทศกำลังเผชิญอยู่ การเสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุทางถนนจึงกลายเป็นการเสียชีวิตในอันดับต้น ๆ ของประเทศไทย จากสภาพปัญหาดังกล่าวจึงได้มีการเรียกร้องให้ทุกประเทศให้ความสำคัญกับเรื่องความปลอดภัยทางถนน สำหรับประเทศไทยพบว่าระหว่าง ปี พ.ศ.2554 - 2563 มีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสะสม 10 ปี ถึง 205,588 ราย ส่วนใหญ่เกิดจากรถจักรยานยนต์ อายุของผู้เสียชีวิตเกินกว่าร้อยละ 50 อยู่ในช่วงอายุ 15-29 ปี ซึ่งเป็นกลุ่มคนในวัยทำงาน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อปัญหาแรงงานของประเทศในอนาคต จากการวิเคราะห์สภาพปัญหาความไม่ปลอดภัยจากการใช้ทางของประเทศไทย พบว่าเป็นปัญหาที่สะสมเป็นระยะเวลานาน สาเหตุประการสำคัญได้แก่ ความไม่มีวินัยในการใช้รถ ทัศนคติเชิงลบของประชาชนต่อการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรที่ไม่เชื่อมั่นการปฏิบัติหน้าที่ นอกจากจากนั้นการบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพเนื่องจากใบสั่งที่เจ้าพนักงานจราจรได้ออกให้แก่ผู้กระทำความผิดที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรมีจำนวนมาก แต่ผู้กระทำความผิดที่ได้รับใบสั่งไม่ชำระค่าปรับตามคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรมีอัตราสูงมาก ส่งผลให้ผู้ใช้ทางที่กระทำความผิดไม่ถูกลงโทษและมีการกระทำความผิดกฎหมายจราจรซ้ำอีก ซึ่งหากไม่มีการแก้ไขหรือสร้างมาตรการที่มีประสิทธิภาพในอนาคตอาจส่งผลให้ผู้ใช้ทางมีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎหมายจราจรจนสร้างความไม่ปลอดภัยในการใช้ทางเพิ่มสูงขึ้น ผู้ขับขี่รถไม่เกรงกลัวโทษ จึงมีพฤติกรรมขับขี่รถโดยไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร มีงานการศึกษาวิจัยจำนวนมากเสนอแนะแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจราจรว่าควรให้จัดตั้งศาลจราจรและมีวิธีพิจารณาคดีขึ้นมาโดยเฉพาะ โดยเห็นว่า การบังคับใช้กฎหมายจราจรของประเทศไทยยังขาดหน่วยงาน “ศาลจราจร” เพื่อมาทำหน้าที่กลไกสำคัญในการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพให้เกิดความเป็นธรรมเพื่อจูงใจให้ผู้กระทำความผิดเข้าสู่กระบวนการยุติธรรม รวมทั้งสร้างรายได้ให้กับรัฐ และเน้นการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อแก้ปัญหาและดำเนินคดีกับผู้ที่ได้รับใบสั่งอย่างจริงจัง ลดการฝ่าฝืนและละเมิดกฎหมายการกระทำความผิดซ้ำ โดยควรให้ศาลเป็นผู้ชี้ขาดและบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้กฎหมายที่มีอยู่แล้วเห็นผลในทางปฏิบัติ จึงสมควรกำหนดวิธีพิจารณาคดีจราจรขึ้นเป็นพิเศษต่างหากจากคดีอาญาโดยทั่วไป เพื่อให้การพิจารณาคดี

จรรยาเป็นไปด้วย ความสะดวกและรวดเร็ว รวมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้กระทำผิดสามารถเข้ามาต่อสู้ข้อกล่าวหา หรือ ยอมรับข้อกล่าวหา พร้อมยอมชำระค่าปรับ อย่างไรก็ตามยังมีประเด็นปัญหาในสาระสำคัญเกี่ยวกับคดีจรรยาและ กระบวนการในขั้นตอนต่าง ๆ ในการดำเนินคดี ซึ่งหากเลือกรูปแบบใดรูปแบบหนึ่งไม่เหมาะสม อาจทำให้การ ดำเนินการไม่มีประสิทธิภาพ

ดังนั้นเพื่อให้ศาลจรรยาที่จะจัดตั้งขึ้นมีประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจรรยาอันเป็นการแก้ไข ปัญหาความสูญเสียอันเกิดจากการใช้ทางได้ จึงต้องมีการศึกษาเปรียบเทียบหลักการในการตั้งศาลจรรยาและ เปรียบเทียบร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาความคดีจรรยา เพื่อหาข้อสรุปที่เหมาะสมเพื่อให้ศาลมีกระบวนการทำงาน ให้มีประสิทธิภาพในการบังคับโทษผู้ฝ่าฝืนอันจะเป็นการป้องกันการกระทำความผิดกฎหมายจรรยาต่อไป

2. วัตถุประสงค์ของการศึกษา

2.1 ศึกษาเหตุผล ความจำเป็น รูปแบบ ลักษณะหรือโครงสร้างในการจัดตั้งศาลจรรยาให้เหมาะสมบริบท สังคมไทย

2.2 ศึกษาเปรียบเทียบร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาความคดีจรรยาเพื่อใช้ในการพิจารณาความคดีจรรยา ที่ได้มีการศึกษาของประเทศไทยและต่างประเทศ

2.3 เพื่อเสนอรูปแบบศาลจรรยาและพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาความคดีจรรยาที่สอดคล้องกับบริบทสังคมไทย

3 วิธีดำเนินการ/กิจกรรม

3.1 แผนการดำเนินโครงการ มีระยะเวลาดำเนินการ 16 เดือน ตั้งแต่วันที่ 1 ต.ค.2565 ถึง 31 ม.ค.2567 โดยมีวิธีการดำเนินโครงการ ดังนี้

1) ทบทวนวรรณกรรม เป็นการศึกษาข้อมูลจากแหล่งข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary data) แนวคิด จัดตั้งศาลจรรยาและกฎหมายวิธีพิจารณาความในศาลจรรยาเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ที่สอดคล้องกับบริบท สังคมไทยและการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพ แหล่งข้อมูลที่หลากหลายทั้งในประเทศและต่างประเทศ

2) การสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

3) การสนทนากลุ่มย่อย

4) สสำรวจความคิดเห็นจากทุกภาคส่วนด้วยระบบออนไลน์และในพื้นที่

5) จัดสัมมนา จัดเวทีสาธารณะ (เพื่อสร้างการรับรู้ทุกภาคส่วนในจัดตั้งศาลจรรยาและ วิธีพิจารณาความ)

3.2 ขอบเขตของการศึกษา

1) ขอบเขตการกระบวนกรบังคับโทษผู้กระทำความผิดตามกฎหมายจราจรและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจร

2) ขอบเขตด้านกลุ่มเป้าหมายและผู้ให้ข้อมูลหลัก กลุ่มเป้าหมายผู้มีประสบการณ์ด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร ที่มีอายุราชการตั้งแต่ 3 ปี ได้แก่ เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน นักวิชาการกรมการขนส่ง นักวิชาการกรมทางหลวง นักวิชาการด้านกฎหมาย พนักงานอัยการ ผู้พิพากษา และพิจารณาจากสาขาอาชีพที่ต้องใช้รถ เช่น ผู้รับจ้างรถยนต์และรถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะ และตัวแทนภาคประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน พื้นที่ละ 12 คน รวมจำนวนทั้งสิ้น 72 คน

3) พื้นที่ที่ทำการศึกษาคัดจากพื้นที่ที่มีการกระทำความผิดกฎหมายจราจรสูงสุด ภาคละ 1 จังหวัด และ กรุงเทพมหานคร รวม 6 พื้นที่ ได้แก่ ภาคใต้ (จังหวัดสงขลา), ภาคเหนือ (จังหวัดเชียงใหม่), ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (จังหวัดขอนแก่น), ภาคกลาง (จังหวัดปทุมธานี), ภาคตะวันออก (จังหวัดระยอง) และ กรุงเทพมหานคร

3.3 วิธีดำเนินการวิจัย

รูปแบบการศึกษา เป็นการวิจัยแบบผสมผสานเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ (Mixed methods approach : Qualitative and quantitative research design) ร่วมกันในระยะต่างๆ ของการวิจัยทั้งการเก็บรวบรวม การวิเคราะห์ข้อมูลและการแปลความหมายข้อมูล เพื่อหาคำตอบของการวิจัยที่มีความครอบคลุม ลุ่มลึกและชัดเจน ซึ่งจะนำไปสู่ความเข้าใจคำตอบว่า ถึงเวลาที่ประเทศไทยควรมีศาลจราจรเพื่อควบคุมและสร้างพฤติกรรมในการช่วยลดอุบัติเหตุทางถนนมากขึ้น

4 วิธีการรวบรวมข้อมูล

4.1 ศึกษาเอกสารต่าง ๆ เพื่อทราบแนวคิดทางทฤษฎีเกี่ยวกับที่มาและความจำเป็นของการตั้งศาลจราจร และวิธีพิจารณาคดีของศาลจราจร จากเอกสารทางวิชาการ งานวิจัยและบทความทั้งของไทยและต่างประเทศ และทำการถอดรูปแบบเพื่อทำการเปรียบเทียบข้อแตกต่าง จุดเด่น จุดด้อยของข้อมูลในอดีตที่ผ่านมาและแนวทางที่เหมาะสมกับบริบทสังคมไทย

4.2 สัมภาษณ์เชิงลึกแบบกึ่งโครงสร้าง โดยผู้ให้ข้อมูลหลักจากผู้ปฏิบัติหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายจราจร ประกอบด้วย เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน นักวิชาการกรมการขนส่ง นักวิชาการกรมทางหลวง นักวิชาการด้านกฎหมาย พนักงานอัยการ ผู้พิพากษา ตัวแทนสาขาอาชีพที่ต้องใช้รถและภาคประชาชน รวม 12 คน ในพื้นที่ 5 ภาคและกรุงเทพมหานคร รวม 6 พื้นที่ เป็นจำนวนทั้งสิ้น 72 คน

4.3. วิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการศึกษาเอกสารและข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลหลัก และจัดทำร่างผลการศึกษามาจัดประชุมสนทนากลุ่มเพื่อวิพากษ์ร่างผลการศึกษาศาเอกสาร และข้อมูลที่ได้

จากผู้ทรงคุณวุฒิและกลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย เจ้าพนักงานจรรยา หัวหน้าเจ้าพนักงานจรรยา พนักงานสอบสวน นักวิชาการกรมการขนส่ง นักวิชาการกรมทางหลวง นักวิชาการด้านกฎหมาย พนักงานอัยการ ผู้พิพากษา ตัวแทนสาขาอาชีพที่ต้องใช้รถและภาคประชาชน รวม 12 คน ในพื้นที่ 5 ภาคและกรุงเทพมหานคร รวม 6 พื้นที่ เป็นจำนวนทั้งสิ้น 72 คน และสำรวจความคิดเห็นจากประชาชนและเจ้าพนักงานจรรยา จำนวน 2,400 กลุ่มตัวอย่าง

4.4. สรุปผลการศึกษา นำผลการศึกษทำการสะท้อนกับผู้ที่ได้รับผลกระทบและนำมาปรับปรุงเป็นข้อเสนอแนะในการกำหนดกฎกระทรวงเพื่อกำหนดแนวทางปฏิบัติตามกฎหมาย

5 ผลการศึกษา

การศึกษาการจัดตั้งศาลจรรยาและกฎหมายวิธีพิจารณาความในศาลจรรยาเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนที่สอดคล้องกับบริบทสังคมไทยและการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพ มีผลการศึกษาดังนี้

5.1 ด้านเหตุผลความจำเป็น รูปแบบ ลักษณะหรือโครงสร้างในการจัดตั้งศาลจรรยาให้เหมาะสมกับประเทศไทย

จากศึกษาความจำเป็นของการตั้งศาลจรรยานั้นพบว่าทัศนคติของผู้ใช้ทางเห็นว่าการกระทำผิดตามกฎหมายจราจรเป็นเรื่องเล็กน้อย การกระทำความผิดตามกฎหมายจราจรไม่มีความชั่ว ปัญหาความไม่มีประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมายจราจรเป็นปัญหาเฉพาะคดีที่มีโทษปรับ ปัจจุบันการกระทำผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 หากเป็นความผิดที่มีโทษปรับเพียงอย่างเดียว ถือเป็นการปรับเป็นพินัยตามพระราชบัญญัติปรับเป็นพินัย พ.ศ.2565 โดยการปรับดังกล่าวไม่ถือเป็นโทษตามกฎหมาย แต่ให้ถือว่าเป็นมาตรการทางกฎหมาย ซึ่งเป้าหมายคือให้ผู้กระทำความผิดชำระเงินให้รัฐ หากผู้กระทำความผิดไม่ชำระค่าปรับก็จะใช้วิธีการตามพระราชบัญญัติปรับเป็นพินัยในการดำเนินการเพื่อให้ได้มาซึ่งเงินจากผู้กระทำความผิด ซึ่งวิธีการก็จะมีแตกต่างจากการติดตามเงินที่เดิมเป็นโทษปรับทางอาญาสิ่งต่าง ๆ เหล่านี้ก็สามารถนำมาใช้แก้ปัญหาได้มากกว่าการตั้งศาลจรรยา ซึ่งไม่เพียงแต่การต้องดำเนินการจัดหาสถานที่บุคลากร การดำเนินการเชิงบริหารและธุรการ เป็นต้น

5.2 ด้านการศึกษาเปรียบเทียบร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาความคดีจราจรเพื่อใช้การพิจารณาคดีในศาลจรรยาของประเทศไทยและต่างประเทศ

พบว่าแนวทางปฏิบัติตามมาตรา 141/1 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 เป็นขั้นตอนที่เป็นปัญหาการปฏิบัติที่ทำให้การบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพ ทั้งนี้เพราะความผิดตามกฎหมายจราจรเมื่อเจ้าพนักงานจราจรออกใบสั่งแล้วผู้ถูกจับจะไม่ถูกควบคุมตัว หากผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรไม่ชำระ

ค่าปรับ การดำเนินคดีต้องติดตามตัวผู้กระทำความผิดมาสอบสวนและส่งพนักงานอัยการเพื่อฟ้อง ในทางปฏิบัติการติดตามเป็นปัญหาเพราะกระทบกับงบประมาณและกำลังพลซึ่งไม่สอดคล้องกับโทษที่ผู้กระทำผิดได้รับ ซึ่งหากเปรียบเทียบกับเมื่อครั้งกฎหมายกำหนดใช้มาตรการยึดใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งเป็นมาตรการรอนสิทธิการใช้ทางของผู้ที่ถูกออกใบสั่ง ไม่เป็นมาตรการที่นำมาใช้ไม่เพิ่มภาระแก่เจ้าหน้าที่รัฐ แต่สร้างผลกระทบแก่ผู้กระทำความผิดโดยทันที การที่กฎหมายกำหนด ห้ามยึดใบอนุญาตขับขี่ มีผลให้กระบวนการที่บังคับโทษปรับมีขั้นตอนยุ่งยากและต้องสิ้นเปลืองงบประมาณและกำลังพล ดังนั้นจึงจำเป็นต้องสร้างกระบวนการพิจารณา ดังนี้

5.2.1 กำหนดประเภทความผิดที่ต้องเข้าสู่การพิจารณาตามกระบวนการพิจารณาคดีจราจร

การบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพนั้นเป็นปัญหาจากฐานความผิดที่มีโทษปรับหรือจำคุกไม่เกิน 1 เดือน เพราะไม่มีการควบคุมตัวผู้กระทำความผิด ดังนั้นหากผู้กระทำผิดไม่ไปชำระค่าปรับ จึงต้องติดตามตัวผู้กระทำความผิดมาสอบสวนและส่งพนักงานอัยการฟ้อง แนวทางแก้ไข ควรกำหนดให้คดีทุกประเภทคดีที่กระทำความผิดตามกฎหมายจราจรที่ผู้กระทำความผิดที่ไม่ชำระค่าปรับตามใบสั่งเป็นคดีจราจร เป็นการเพิ่มขั้นตอนที่ให้ผู้กระทำความผิดต้องสละเวลาในการเข้าสู่กระบวนการในชั้นศาลเพื่อให้ศาลพิจารณา ส่วนคดีตามกฎหมายที่ไม่สามารถออกใบสั่งได้ต้องเป็นคดีจราจรโดยปริยาย

5.2.2 การรวบรวมหลักฐาน

การลงโทษตามกฎหมายจราจรของไทย ไม่ต้องพิสูจน์ความร้ายแรง มีเพียงหลักฐานการกระทำความผิด เนื่องจากการกระทำความผิดมีจำนวนมาก การดำเนินการต้องรวบรัด ลดขั้นตอนที่ไม่จำเป็น จึงควรให้เจ้าพนักงานจราจรที่ได้รับการแต่งตั้งทำหน้าที่รวบรวมหลักฐาน รายละเอียดประกอบด้วย ชื่อเจ้าของรถ และภาพถ่ายที่แสดงให้เห็นว่ารถคันดังกล่าวกระทำความผิดข้อหาใด ที่บริเวณไหน ลงในระบบอิเล็กทรอนิกส์และให้เสนอพยานหลักฐานทางอิเล็กทรอนิกส์ต่อพนักงานอัยการเพื่อให้ฟ้องคดีต่อศาล

5.2.3 การฟ้องคดี การพิจารณา และการอุทธรณ์

การฟ้องคดี เป็นกระบวนการที่เป็นอำนาจของพนักงานอัยการ จากการศึกษาพบว่าวิธีพิจารณาคดีจราจรที่กำหนดในร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ..... ฉบับกรรมการปฏิรูปประเทศ พ.ศ. 2560 ที่ยื่นต่อรัฐสภาผู้แทนราษฎร เมื่อ พ.ศ.2562 และร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจรของสำนักงานศาลยุติธรรมมีแนวทางการดำเนินการคล้ายกัน จึงควรนำแนวทางของร่างทั้งสองมาพิจารณาได้ นำระบบอิเล็กทรอนิกส์มาใช้แทนการนำเสนอพยานโดยเอกสาร

5.2.4 การบังคับโทษและมาตรการบังคับเสริม

ประเด็นมาตรการเสริม ศาลควรให้ศาลกำหนดให้บริการสังคมเกี่ยวกับการลดการกระทำความผิดกฎหมายจราจร หรือการช่วยเหลือผู้ประสบภัยที่เกิดจากการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร เพื่อให้ผู้กระทำผิดซึมซับผลที่เกิดจากการกระทำความผิดกฎหมายจราจร

5.3 รูปแบบศาลจรรยาและพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจรรยาที่สอดคล้องกับบริบทสังคมไทย

ควรมีรายละเอียดที่สำคัญหลักดังนี้

5.3.1 ประเภทความผิดที่เป็นคดีจรรยา ควรกำหนดให้คดีต่อไปนี้เป็นคดีจรรยาตามพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจรรยา ประกอบด้วย

(1) คดีความผิดที่เปรียบเทียบแต่ ผู้ฝ่าฝืนไม่ชำระค่าปรับภายในเวลาที่เจ้าพนักงานจรรยกำหนด แต่ไม่รวมถึงความผิดที่ได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น

(2) ความผิดตามกฎหมายจรรยาที่ไม่สามารถออกใบสั่งได้ ความผิดประเภนี้เดิมต้องเข้าสู่กระบวนการพิจารณาในชั้นศาล เพื่อให้ศาลพิจารณาคดีและลงโทษ หากไม่ใช่ความผิดที่ได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่นสมควรจัดเป็นคดีจรรยา

5.3.2 ขั้นตอนก่อนการนำคดีขึ้นสู่ศาลจรรยา

ควรมีลักษณะดังนี้ สำหรับคดีที่มีการออกใบสั่งแล้วผู้ที่ได้รับใบสั่งไม่ชำระค่าปรับตามใบสั่ง เนื่องจากตัวผู้กระทำความผิดไม่ได้อยู่ในควบคุมของอำนาจเจ้าพนักงาน กำหนดให้เจ้าพนักงานจรรยาทำหน้าที่รวบรวมหลักฐาน ลักษณะการกระทำความผิดตามแบบฟอร์มแนบพยานหลักฐาน ทั้งนี้สามารถกำหนดหรือแนบหลักฐานในระบบอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อให้พนักงานอัยการตรวจและศาลใช้พิจารณาประกอบการพิพากษาคดี และกำหนดให้เจ้าพนักงานทำหน้าที่ส่งฟ้องนัดผู้ต้องหาในคดีไปศาลตามกำหนดนัด และหากผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับในชั้นตอนนี้ก็สามารถทำได้ โดยให้เจ้าพนักงานจรรยารายงานให้อัยการทราบเพื่อยุติการฟ้อง ส่วนตัวผู้ต้องหาที่ไม่ไปศาลตามกำหนดนัดให้ศาลออกหมายจับเพื่อลดขั้นตอนการออกหมายจับ ส่วนคดีจรรยาประเภทความผิดที่ออกใบสั่งไม่ได้นั้น เมื่อพบความผิดจำเป็นต้องเรียกผู้กระทำความผิดมาพบเจ้าพนักงานเพื่อสอบถามให้การ หากต้องดำเนินคดีต้องมีการแจ้งข้อกล่าวหาและต้องมีการควบคุมตัวก็สามารถนำประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามาบังคับ

5.3.3 กระบวนการดำเนินการต่อผู้กระทำความผิดคดีจรรยาและการเสนอคำฟ้อง

กำหนดให้มีใบนัดมีรายละเอียดที่ต้องแนบตามที่กำหนด และให้ถือใบนัดเป็นคำฟ้องของอัยการ โดยให้ เจ้าพนักงานจรรยาที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กำหนดคุณสมบัติตามกฎหมาย ทำหน้าที่รวบรวมหลักฐานตามแบบใบนัดและทำหน้าที่ส่งให้ผู้ต้องหา 1 ฉบับ และเสนอพนักงานอัยการเพื่อเสนอเป็นคำฟ้องต่อศาล นอกจากนี้ แบบใบนัดและการรวบรวมพยานหลักฐานในคดีจรรยา ซึ่งไม่มีความสลับซับซ้อน นอกจากนั้นสามารถนำระบบอิเล็กทรอนิกส์มาใช้แทนการรวบรวมเป็นเอกสาร ก็จะทำให้กระบวนการพิจารณาที่เป็นประเด็นปัญหาที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น กระบวนการดำเนินการก็มีความกระชับรวดเร็ว

5.3.4 กระบวนการพิจารณาคดีจรรยา

เพื่อปรับปรุงกระบวนการให้เหมาะสมและให้มีผลลดการกระทำความผิดกฎหมายจรรยาคดีจรรยาที่จะเข้าสู่กระบวนการพิจารณาคดีจรรยานั้น จะเริ่มเมื่อได้รับใบนัดส่งพร้อมหลักฐานไปยัง

พนักงานอัยการ โดยพนักงานอัยการจะทำการตรวจหลักฐานและเสนอต่อศาล ถือว่าคดีได้มีการฟ้องต่อศาลแล้ว ศาลจะตรวจคำฟ้อง ทั้งนี้หากเปรียบเทียบร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจรของสำนักงานศาลยุติธรรม ที่กำหนดเกี่ยวกับกระบวนการพิจารณา โดยมาตรา 17 เกี่ยวกับการตรวจดูคำฟ้อง มาตรา 18 เกี่ยวกับการประทับฟ้องและมาตรา 19 ถึงมาตรา 26 ที่เกี่ยวกับกระบวนการพิจารณาการนัดสืบพยานและการพิพากษาคดี เปรียบเทียบกับร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจรที่เสนอโดยคณะกรรมการปฏิรูปประเทศ พ.ศ. 2560 มาตรา 15 เกี่ยวกับการตรวจดูคำฟ้อง มาตรา 16 การสั่งประทับฟ้อง พบว่าทั้งสองร่างมีความใกล้เคียงกัน หากนำมาใช้เป็นกระบวนการพิจารณาคดีจราจร จึงน่าจะมีความเหมาะสม แต่มีประเด็นเพิ่มเติมตามร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ..... ฉบับสำนักงานศาลยุติธรรม พ.ศ.2565 ที่ได้กำหนดให้นำกระบวนการพิจารณาระบบอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ในคดีจราจร ส่วนรายละเอียดได้กำหนดให้ประธานศาลฎีกาออกข้อบังคับ ถือว่ามีความสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันและอนาคต ควรนำมาใช้จะเป็นกระบวนการพิจารณา โดยใช้การออกใบนัดให้ไปศาล แทนการทำสำนวนสอบสวนตามวิธีพิจารณาคดีอาญาที่มีผลให้ผู้ได้รับใบสั่งและ มีค่าปรับค่าชำระจะต้องถูกดำเนินคดี การออกใบนัดให้ผู้ที่ถูกกล่าวหาไปศาลนั้นทำให้ผู้ได้รับใบนัดไปศาลและสามารถต่อสู้คดีในชั้นศาลได้ทันที เป็นการทำให้ประชาชนสามารถเข้าถึงกระบวนการยุติธรรมชั้นศาล ได้โดยสะดวก ในชั้นฟ้องคดี นอกจากนั้นการพิจารณาคดีจราจรในชั้นศาลหากพยานที่ทั้งฝ่ายโจทก์หรือจำเลยเสนอมา ยังไม่เพียงพอควรใช้ศาลต้องมีหน้าที่ในการค้นหาความจริงได้ด้วยตนเอง ทั้งนี้แนวทางนี้มีความสอดคล้องกับการพิจารณาคดีศาลจราจรของประเทศญี่ปุ่น ที่ส่วนใหญ่คดีความผิดจราจรที่มีโทษปรับต่ำกว่า 50,000 เยน จะดำเนินคดีแบบ รวบรวมในศาลแขวง การพิจารณาจะใช้หลักการพิจารณาคดีด้วยวาจาเพิ่มเข้ามาจากการพิจารณาแบบรวบรวมคดีตามปกติ ส่วนวิธีพิจารณาคดีจราจรของแผนกคดีจราจรของศาลเทศบาล ในเมืองฟิลาเดลเฟีย บัญญัติให้ใช้กระบวนการพิจารณาคดีอาญาอย่างรวบรัดในคดีจราจร ตามข้อบังคับ 1031 การเริ่มต้นกระบวนการพิจารณา คดี (ก) การพิจารณาคดีจราจรแบบรวบรัด จะเริ่มต้นขึ้นเมื่อ (1) การออกข้อกล่าวหาไปยังจำเลย (2) การยื่นข้อกล่าวหาต่อศาลเทศบาลฟิลาเดลเฟีย แผนกคดีจราจร (3) เมื่อมีการจับกุมแบบไม่มีหมายหรือการจับกุมที่ได้รับมอบอำนาจตามกฎหมาย (ข) ในกรณีที่มีการบัญญัติไว้โดยข้อบังคับว่าเป็นข้อยกเว้นสำหรับวิธีการแจ้งเตือนและในการพิจารณาคดีให้เจ้าพนักงานบังคับใช้กฎหมายยื่นการแจ้งเตือนเป็นหนังสือแก่จำเลย นอกจากนั้นกระบวนการพิจารณาคดีจราจร ในศาลเทศบาลฟิลาเดลเฟีย แผนกคดีจราจร มีการกำหนดกระบวนการพิจารณาคดีจราจรไว้อย่างชัดเจน ตั้งแต่ การเริ่มต้นกระบวนการพิจารณา รายละเอียดการออกข้อกล่าวหาไปยังจำเลย การแจ้งเตือนการพิจารณาคดี การยื่นคำร้องเพื่อเข้าสู่กระบวนการพิจารณาคดีจราจร โดยส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ เกี่ยวกับการแจ้งเตือน การชำระค่าปรับและค่าใช้จ่ายหรือการวางหลักประกัน วิธีพิจารณาเมื่อจำเลยถูกจับกุมตามหมายหลักประกัน การแต่งตั้งทนาย และบทบาทหน้าที่เจ้าพนักงานได้ส่วน ซึ่งถือเป็นกระบวนการพิจารณาที่เพิ่มประสิทธิภาพหากนำมาใช้กับประเทศไทยจะทำให้ การบังคับใช้กฎหมายจราจรของประเทศไทยมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

5.3.5 การลงโทษและมาตรการสำหรับผู้กระทำความผิดคดีจราจร

เครื่องมือสำคัญในกระบวนการพิจารณาคดีจราจรที่จะทำให้ผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรเปลี่ยนพฤติกรรม ดังนั้นความสำคัญไม่ได้อยู่ที่กฎหมายกำหนดเพียงอย่างเดียว แต่ขึ้นอยู่กับความเหมาะสมของโทษหรือมาตรการอื่นที่มาสืบสนุนโทษที่ผู้กระทำความผิดจะได้รับ โดยโทษต้องทำให้ผู้กระทำความผิดต้องได้รับผลกระทบในทางร้าย เพื่อเป็นสิ่งที่ตอบแทนสำหรับผู้ใช้งานที่เลือกกระทำฝ่าฝืนกฎหมายเมื่อมาใช้ทาง หากพิจารณาพบว่าโทษทางปกครองจะเป็นโทษที่สร้างผลกระทบผู้กระทำความผิดมากกว่าโทษปรับ หรือการปรับเป็นพินัย เพราะการปรับแทบไม่มีผลกระทบต่อคนมีเงิน ประกอบการปรับของไทยมีการกำหนดเงินค่าปรับแบบตายตัว จึงอาจส่งผลกระทบมากสำหรับคนมีรายได้น้อยบ้าง แต่โทษทางปกครองถือเป็นโทษที่ส่งผลกระทบที่สร้างภาระแก่ผู้ถูกลงโทษได้อย่างเท่าเทียมกัน จากการศึกษาร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร ของทั้งสองหน่วยงาน ไม่มีการกำหนดรายละเอียดของมาตรการ กรณีการบริการสังคม ทำให้หน่วยงานที่ทำหน้าที่บริหารจัดการให้ทำงานบริการสังคมที่ไม่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาการจราจร ทำให้ผู้กระทำความผิดไม่รับรู้ถึงผลกระทบของการฝ่าฝืนการจราจร ดังนั้นประเด็นนี้ควรกำหนดรายละเอียดการทำงานบริการสังคมสำหรับคดีจราจรให้ชัดเจนว่าต้องเป็นการบริการที่เกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาการจราจร และควรมีการควบคุมการปฏิบัติที่เป็นรูปธรรม เพื่อให้ผู้กระทำความผิดได้รับผลของการกระทำอย่างใกล้ชิด ส่วนมาตรการโทษอื่นไม่ว่าการทำทัณฑ์บน การพักใช้ เพิกถอนใบขับขี่ การจำกัดการเดินทาง การใช้อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์จำกัดการใช้รถเมื่อมีแอลกอฮอล์ในร่างกายเกินระดับที่กฎหมายกำหนด (Interlock) การให้เข้ารับการศึกษอบรมด้านจราจร ฝึกอบรมพัฒนานิสัย บำบัดยาเสพติดหรือความเจ็บป่วย การตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถ ยึดรถเป็นการชั่วคราว โดยควรกำหนดให้ผู้ฝ่าฝืนต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายเพื่อดำเนินการมาตรการเหล่านี้ และใช้มาตรการเหล่านี้ โดยไม่ต้องอยู่ในเงื่อนไขว่าจะต้องรอการลงโทษ กล่าวคือ ศาลสามารถสั่งให้ใช้มาตรการเหล่านี้ควบคู่กับการลงโทษได้

มีประเด็นเกี่ยวกับการนำมาตรการตัดคะแนนความประพฤติสำหรับผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดกฎหมายจราจร นั้นพบว่าร่างมาตรา 27(8) เรื่องตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถ เนื่องจากมาตราดังกล่าวเข้าซ้อนกับการดำเนินการตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 (ฉบับที่ 12) ที่ได้ดำเนินการไปแล้วในชั้นของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ หากดำเนินการในชั้นศาล ผู้กระทำความผิดอาจถูกลงโทษซ้ำซ้อน ส่วนมาตรการที่ส่วนใหญ่เห็นว่า หากศาลนำมาใช้จะเกิดความเกรงกลัวและได้ผลดีในการดำเนินคดีจราจรกับผู้กระทำความผิด คือการให้อำนาจศาลสั่ง ยึดรถไว้เป็นการชั่วคราว ระยะเวลาไม่เกินเก้าสิบวัน โดยให้จำเลยต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษา สำหรับหลักเกณฑ์ วิธีการการยึดและเก็บรักษารถ และค่าใช้จ่ายในการยึดและเก็บรักษารถให้เป็นไปตามข้อบังคับของประธานศาลฎีกา (ร่างมาตรา 27 (9)) แต่มุมมองบางส่วนเห็นว่า การยึดรถเป็นโทษห้ามบุคคลนั้นใช้กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินของตนเองเป็นการลงโทษต่อตัวทรัพย์สิน นอกจากการรอนสิทธิในการใช้ทรัพย์สินตนเองแล้ว ถือเป็นการรอนสิทธิในการใช้ทางด้วยโดยนอกจากรถถูกยึดชั่วคราวแล้ว จำเลยต้องจ่ายค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษาอีกส่วนหนึ่งด้วย

5.4 ข้อเสนอแนะ

5.4.1 จากการทบทวนวรรณกรรม เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องของต่างประเทศ สามารถนำมาใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาศาลจราจรได้ดังต่อไปนี้

5.4.1.1 การทดลองจัดตั้งศาลจราจรนำร่องก่อน (Pioneer Traffic court) แม้ว่าในแนวทางการดำเนินการจะมีการเสนอให้จัดตั้งศาลจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งมีแนวโน้มการจัดตั้งในศาลหัวเมืองใหญ่ๆ ต่อไป อย่างไรก็ตาม เนื่องจากประเทศไทยนั้นยังไม่เคยมีการจัดตั้งศาลจราจรขึ้นมาและจากการศึกษาในต่างประเทศบางประเทศก็ไม่ได้มีการจัดตั้งศาลจราจร เนื่องจากพิจารณาเห็นว่า ยังไม่มีความจำเป็นเพียงพอและโทษในทางจราจรนั้นก็โทษในลักษณะที่มีพื้นฐานจากหลักของ Mala Prohibita คือความผิดและโทษที่เกิดจากการกำหนด ไม่ใช่ความผิดในตัวเอง ดังนั้นการจัดตั้งศาลจราจรจึงควรมีการดำเนินการนำร่องและประเมินผลในการดำเนินการเพื่อนำมาใช้ในการบริหารจัดการเพื่อให้สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

5.4.1.2 ควรมีการกำหนด “มาตรฐานคดีจราจร” (Standard of Traffic case) ให้ชัดเจนเพื่อพิจารณาว่าคดีประเภทใดที่สามารถมีการโต้แย้งและสามารถนำขึ้นสู่การพิจารณาของศาลจราจรได้ หรือมีข้อกำหนดว่าเป็นมาตรฐานว่าหากการกระทำผิดซ้ำเกินกว่า 3 ครั้ง ขึ้นไปในระยะเวลา 6 เดือน จึงจะสามารถนำคดีขึ้นสู่การพิจารณาของศาลจราจรได้ เพราะไม่เช่นนั้นหากทุกคดีสามารถนำเข้าสู่ศาลจราจรได้จะเกิดปัญหาคดีจราจรจำนวนมากจนเกินความจำเป็นและก็ไม่มีความชัดเจน ดังนั้น หากมีการกำหนดมาตรฐานประเภทคดีจราจรที่สามารถนำขึ้นสู่การพิจารณาของศาลจราจรได้จะมีการกลั่นกรองและเกิดความชัดเจนมากยิ่งขึ้น

5.4.1.3 ในต่างประเทศพบว่าการจัดตั้งคณะกรรมการในศาลขึ้นมาพิจารณากลั่นกรองคดีและวินิจฉัยในเบื้องต้นซึ่งเรียกว่า “คณะกรรมการศาลแขวง” คณะกรรมการชุดดังกล่าวนอกจากจะมีบทบาทในการพิจารณาคดีซึ่งไม่ซับซ้อนและคดีทั่วไป ที่สำคัญในคดีจราจร “คณะกรรมการจราจรในศาล” จะเป็นผู้พิจารณากลั่นกรองและวินิจฉัยในเบื้องต้นซึ่งเป็นคณะกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งและมีอำนาจตลอดจนมีคุณสมบัติที่เหมาะสมในการพิจารณาโดยคณะกรรมการดังกล่าวจะมาจากทนายความที่มีประสบการณ์ในงานกฎหมายมาไม่น้อยกว่า 5 ปี และมีคุณสมบัติอื่นๆ

5.4.1.4 ในประเทศที่มีศาลจราจรที่เข้มแข็ง เช่น ในบางมลรัฐในอเมริกา ในศาลจราจรมีการจัดทำ “บัญชีอัตราโทษ” หรือที่เรียกว่า “ยึดถือจราจร” เพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการพิจารณาคัดสิน

5.4.1.5 ปัจจุบันศาลจราจรได้มีการนำเอาเทคโนโลยีมาประกอบในการฟ้องศาลจราจรเนื่องจากโดยที่ประชาชนที่ต้องการฟ้องศาลจราจรในหลายๆ มลรัฐ สามารถที่จะมีการนัดฟ้องและพิจารณาคดีทางออนไลน์ได้เพื่อไม่ให้ประชาชนได้เสียเวลาเดินทางมายังศาล ซึ่งบางครั้งอาจจะต้องรอคิวและใช้ระยะเวลา

ในการดำเนินคดีนั้น โดยที่แนวคิดหรือหลักการการพิจารณาคดีจรรยาออนไลน์จึงเป็นสิ่งที่ได้รับความนิยมอย่างมากในปัจจุบัน

5.5 ข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษาต่อไป

5.5.1 ควรนำเอาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศหรือ IT อาจารย์รวมทั้งระบบ AI เข้ามาใช้ในระบบการจัดจรรยาให้มากที่สุด เพื่อตรวจจับและใช้เป็นพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ เพื่อลดปัญหาการโต้แย้งในคดีจรรยาที่จะนำไปสู่การขึ้นศาลจรรยาหรืออาจใช้เป็นพยานในศาลที่ทำให้ศาลสามารถตัดสินได้ง่ายขึ้น

5.5.2 ควรมีการศึกษาประมวลข้อมูลรายละเอียดเกี่ยวกับความผิดจากกฎหมายจรรยาเพื่อนำมาประกอบการพิจารณาในการออกกฎหมายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับจรรยา เช่น การนำข้อมูลผู้กระทำความผิดในระบบเทคโนโลยีสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) เพื่อนำมาใช้ประกอบในการกำหนดขั้นตอนในกระบวนการพิจารณาในคดีจรรยาในศาลอย่างเหมาะสมต่อไป

5.5.3 ควรมีการศึกษาทางเลือกในกรณีที่ผู้กระทำความผิดที่ฝ่าฝืนกฎหมายจรรยาไม่ยินยอมเสียค่าปรับหรืออัตราค่าปรับที่สูงมากเกินไปให้มีทางเลือกอื่นอย่างอื่นอย่าง เช่น ต่างประเทศเช่นการให้ผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจรรยาเลือกที่จะไปบำเพ็ญประโยชน์สาธารณะแทนนอกเหนือจากการชำระค่าปรับทางด้านจรรยา

5.5.4 ควรมีการศึกษาเกี่ยวกับการตั้งโรงเรียนจรรยา ซึ่งแม้ว่าที่ผ่านมาในประเทศไทยจะมีกองทุนของกรมการขนส่งทางบกที่ดำเนินการในเรื่องของการให้การอบรมเกี่ยวกับกฎหมายจรรยา อย่างไรก็ตามในการสั่งให้ผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจรรยาไปเสียค่าปรับแล้ว ศาลอาจจะพิจารณาให้เข้าไปอบรมในหลักสูตรหรือเรียนในโรงเรียนจรรยาเพิ่มเติมอีกส่วนหนึ่งก็ได้เช่นกัน

5.5.5 ควรมีการศึกษาการรับรู้ของประชาชนในกฎหมายจรรยา เพื่อนำมาพิจารณาข้อบกพร่องในด้านการรับรู้ที่นำไปสู่การฝ่าฝืนกฎหมายจรรยาและให้ความรู้ความเข้าใจแก่ประชาชนในเรื่องกฎหมายว่าด้วยจรรยาและคดีจรรยาเพื่อให้มีความรู้ที่เท่าทัน ไม่ตกเป็นเครื่องมือของเจ้าหน้าที่รัฐ

สารบัญ

เรื่อง	หน้า
บทคัดย่อ	ก
กิตติกรรมประกาศ	ค
คำนำ	ง
บทสรุปผู้บริหาร	จ
สารบัญ	ฅ
สารบัญตาราง	ด
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 หลักการและเหตุผล ความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์ของกิจกรรม	4
1.3 วิธีดำเนินการ/กิจกรรม	4
1.4 วิธีการรวบรวมข้อมูล	5
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	6
บทที่ 2 ทบทวนวรรณกรรม	7
2.1 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการกำหนดความผิดและการลงโทษความผิดตามกฎหมายจราจร	7
2.2 แนวคิดการยับยั้งการกระทำความผิดกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมายจราจร	10
2.3 แนวคิดการจัดตั้งศาลจราจรและกฎหมายวิธีพิจารณาความผิดกฎหมายจราจรของประเทศไทยและเปรียบเทียบกระบวนการบังคับใช้กฎหมายจราจรไทยกับต่างประเทศ	20
2.4 เปรียบเทียบการวิธีพิจารณาความผิดจราจรกับคดีอาญาทั่วไปและงานวิจัยที่เกี่ยวกับศาลจราจร	29
บทที่ 3 การดำเนินงานวิจัย	35
3.1 การดำเนินการศึกษา	35
3.2 ขอบเขตด้านเนื้อหาที่ศึกษา	35
3.3 ขอบเขตด้านกลุ่มเป้าหมายและผู้ให้ข้อมูลหลัก	36
3.4 ขอบเขตด้านพื้นที่	36
3.5 ขอบเขตด้านระยะเวลา	36

สารบัญต่อ

เรื่อง	หน้า
3.6 การรวบรวมข้อมูล	37
3.7 การพิทักษ์สิทธิของกลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญ	37
3.8 การวิเคราะห์ข้อมูล	38
บทที่ 4 ผลการศึกษา	39
4.1 ประเด็นความจำเป็นในการจัดตั้งศาลจรรยา ตลอดจนรูปแบบ และโครงสร้างของศาลจรรยาที่เหมาะสมกับบริบทสังคมไทย	39
4.2 การเปรียบเทียบร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจรรยาของไทย และต่างประเทศ	46
4.3 แนวทางการดำเนินการของศาลจรรยาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ การบังคับใช้กฎหมายจรรยาที่สอดคล้องกับบริบทสังคมไทย	51
บทที่ 5 สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	58
5.1 สรุปผลการวิจัย	58
5.2 ผลการศึกษา	59
5.3 ข้อเสนอแนะจากการศึกษา	66
5.4 ข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษาต่อไป	67
บรรณานุกรม	69
ประวัตินักวิจัย	72

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1.1 แสดงสถิติการออกไปสั่งจราจร และผู้กระทำผิดไม่ชำระค่าปรับ ตามใบสั่ง พ.ศ. 2560 - 2564	1

บทที่ 1

บทนำ

1.1 หลักการและเหตุผล ความสำคัญของปัญหา

สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสำคัญที่ทำให้คนเสียชีวิต บาดเจ็บจำนวนมาก ทั้งนี้จากรายงานสถานการณ์โลกที่กำหนดให้ปี พ.ศ.2554 - 2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (ออนไลน์, 2009) แต่เมื่อครบกำหนดปรากฏว่าทุกประเทศยังไม่สามารถดำเนินงานให้บรรลุตามเป้าหมายที่ได้ จึงมีการขยายระยะเวลาจากเป้าหมายเดิมออกไปอีก 10 ปี โดยให้แต่ละประเทศเร่งดำเนินการต้องลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนนและความสูญเสียลงให้ได้ร้อยละ 50 ภายในปี ค.ศ.2030 (Stockholm Declaration. 2020)

ปัญหาความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย พบว่า ส่วนใหญ่เกิดจากวินัยของผู้ใช้ทางเมื่อมาใช้ทาง สาเหตุส่วนหนึ่งเกิดจากปัจจัยด้านทัศนคติของประชาชนต่อจิตสำนึกสาธารณะ อีกส่วนหนึ่งเกิดจากความไม่เชื่อมั่นต่อการปฏิบัติหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าพนักงาน และการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่ไม่มีประสิทธิภาพ เริ่มแต่การดำเนินการเพื่อให้มีการตรวจพบความผิดที่หน่วยงานยังไม่สามารถดำเนินการตรวจจับผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรได้ทุกราย อีกส่วนหนึ่งพบว่าปัญหาเกิดจากกระบวนการดำเนินการบังคับโทษ พบว่ากลไกที่ดำเนินการยังไม่เหมาะสมโดยกระบวนการดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิดมีขั้นตอนและกระบวนการที่สร้างภาระกับการนำเสนอคดีเพื่อลงโทษ ซึ่งถือเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้การบังคับใช้กฎหมายกับผู้กระทำความผิดตามกฎหมายจราจรและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรไม่มีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ จากการรายงานของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่และความรับผิดชอบบังคับใช้กฎหมายจราจร ว่าที่ผ่านมาสำนักงานตำรวจแห่งชาติ มีการบังคับใช้กฎหมายตรวจจับผู้กระทำความผิดและออกใบสั่งเพื่อให้ผู้กระทำความผิดไปชำระค่าปรับ ระหว่างในปี พ.ศ.2560 - 2564 ปรากฏผล ดังนี้

ตารางที่ 1.1 แสดงสถิติการออกใบสั่งจราจร และผู้กระทำความผิดไม่ชำระค่าปรับตามใบสั่ง พ.ศ.2560 - 2564

ปี พ.ศ.	ใบสั่งที่ออก	ใบสั่งที่ยังไม่ชำระเงิน	ร้อยละ
2560	5,233,082	4,328,929	82.72
2561	11,820,225	9,732,745	82.30
2562	6,259,727	5,372,335	85.80
2563	17,184,581	14,194,113	82.60
2564	13,671,359	12,118,569	80.60

ที่มา : ข้อมูลระบบบริหารจัดการใบสั่ง (PTM STAT สำนักงานตำรวจแห่งชาติ)

จากตารางที่แสดงข้อมูลแสดงสถิติเจ้าพนักงานจราชมีการออกใบสั่งให้แก่ผู้กระทำความผิดที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราชมีจำนวนมาก แต่ผู้กระทำความผิดที่ได้รับใบสั่งแล้วไม่ชำระค่าปรับตามคำสั่งเจ้าพนักงานจราชมีจำนวนเพิ่มขึ้นสูงมากเช่นเดียวกัน ข้อมูลดังกล่าวสะท้อนถึงความไม่ตระหนักของประชาชนต่อการถูกบังคับใช้กฎหมาย ในทางกลับกันก็ยังสะท้อนให้เห็นถึงประสิทธิภาพของกระบวนการบังคับโทษผู้ที่กระทำความผิดฝ่าฝืนกฎหมายไม่เกรงกลัวการถูกออกใบสั่ง จึงทำให้มีการกระทำความผิดกฎหมายจราชซ้ำเพิ่มขึ้น

การบังคับใช้กฎหมายจราชเป็นหนึ่งในวิธีการที่สำคัญที่รัฐใช้แก้ไขปัญหาพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎแห่งความปลอดภัยของผู้ใช้ทางได้อย่างรวดเร็วและทันสถานการณ์ แม้จะมียืนยันในการสร้างความตระหนักรู้ของประชาชนแต่หากพิจารณาหลักของกระบวนการบังคับใช้กฎหมายจราชที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติจราชทางบก พ.ศ.2522 พบว่า นอกจากกระบวนการพบความผิดของรัฐยังไม่สามารถสร้างเครื่องมือดำเนินการให้การบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพดังปรากฏได้ว่ายังไม่สามารถทำให้ผู้กระทำความผิดทุกรายถูกดำเนินคดี นอกจากนั้นพบว่า ขั้นตอนหรือกระบวนการการบังคับโทษ ในกระบวนการเพื่อบังคับโทษมีเงื่อนไขและขั้นตอนที่ไม่สอดคล้องกับการดำเนินการในการบังคับโทษ สร้างภาระเกินความจำเป็น ทำให้การดำเนินคดีกับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายสร้างภาระด้านงบประมาณ และยังพบว่าขั้นตอนที่กำหนดทำให้เจ้าหน้าที่ต้องดำเนินการตามขั้นตอนที่เพิ่มภาระโดยไม่จำเป็นแก่เจ้าหน้าที่ สร้างภาระด้านงบประมาณและกำลังพลทำให้มีการเพิกเฉยการบังคับโทษเป็นเหตุทำให้มีการกระทำความผิดกฎหมายจราชเพิ่มขึ้นเนื่องจากผู้กระทำความผิดไม่เกรงกลัวกฎหมาย (พล.ต.อ.รอย อิงค์ไพโรจน์, ออนไลน์, 2562) ในส่วนการแก้ไขประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจราชนั้น งานวิจัยที่ได้ศึกษาได้เสนอแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจราชว่าควรตั้งศาลจราชและมีวิธีพิจารณาคดีจราชขึ้นมาโดยเฉพาะ (สมพจน์ คำแก้ว, 2556: 98 – 99)

หากพิจารณาความไม่มีประสิทธิภาพของการบังคับโทษความผิดกฎหมายจราชพบว่า เกิดขึ้นหลังจากพระราชบัญญัติจราชทางบก พ.ศ.2522 ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2562) กำหนดห้ามยึดใบอนุญาตขับขี่ผู้ถูกออกใบสั่งผลทำให้ผู้ที่ได้รับใบสั่งไม่ได้รับผลกระทบจนกว่าเจ้าพนักงานจราชจะดำเนินการสอบสวนความผิดและส่งสำนวนให้อัยการฟ้องคดีต่อศาลเพื่อให้ศาลพิจารณา นั้นแสดงว่าหลังจากผู้กระทำความผิดกฎหมายจราชได้รับใบสั่งแล้วจะไม่ถูกใช้มาตรการรอนสิทธิในการใช้ทางโดยการยึดใบขับขี่ การดำเนินการกับผู้กระทำความผิดที่ไม่ชำระค่าปรับตามคำสั่งเจ้าพนักงานจราช จึงต้องดำเนินการตามขั้นตอนที่กฎหมายกำหนด ทั้งในการบังคับใช้กฎหมายต้องดำเนินการตามกระบวนการที่มีขั้นตอนเช่นเดียวกับความผิดอาญาอื่นๆ ทั้งที่กระบวนการเริ่มต้นการดำเนินคดีมีความแตกต่างกัน โดยความผิดตามกฎหมายจราชที่มีโทษจำคุกไม่เกิน 1 เดือนและปรับ การจับตัวผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราช เจ้าพนักงานจราชต้องแจ้งข้อหาแล้วออกใบสั่งให้ผู้กระทำความผิดไปชำระค่าปรับเอง โดยไม่สามารถควบคุมตัวผู้กระทำความผิดเหมือนกฎหมายอาญาอื่น จึงทำให้การบังคับใช้กฎหมายจราชที่มีการออกใบสั่งเพื่อให้ผู้กระทำความผิดไปชำระค่าปรับลดทอนประสิทธิภาพลงเพราะไม่มีมาตรการใดในการรอนสิทธิของผู้กระทำความผิด ทำให้ผู้กระทำความผิดยังไม่ได้รับผลกระทบในทันทีหลังจากกระทำความผิด ในขณะที่ขั้นตอนและ

กระบวนการดำเนินคดีเพื่อให้ผู้กระทำความผิดถูกบังคับโทษ ก็ต้องใช้งบประมาณและมีขั้นตอนที่สร้างภาระเกินความจำเป็นแก่เจ้าพนักงานเพิ่มมากขึ้นและไม่ได้สัดส่วนกับอัตราโทษปรับที่ผู้กระทำความผิดได้รับหลังจากถูกศาลพิพากษาให้ชำระค่าปรับ ความไม่สมดุลระหว่างภาระหรือขั้นตอนของกระบวนการบังคับโทษที่เจ้าพนักงานของรัฐต้องดำเนินการเพื่อบังคับโทษแก่ผู้ที่สร้างความไม่สงบในการใช้ทาง เป็นเหตุให้เจ้าพนักงานเลือกที่จะเพิกเฉยจนปล่อยให้คดีขาดอายุความ แนวทางในการแก้ไขประเด็นปัญหามีการศึกษาว่า (ชนะ รุ่งโรจน์ธกุล, 2559: 77 – 109) ในบริบทสังคมของประเทศไทยการบังคับใช้กฎหมายจราจรยังขาดหน่วยงานเพื่อมาทำหน้าที่กลไกสำคัญในการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพให้เกิด ดังนั้นหากมีการจัดตั้ง “ศาลจราจร” เพื่อดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิดขึ้นเป็นการเฉพาะน่าจะทำให้การดำเนินการมีประสิทธิภาพ การลงโทษมีความเหมาะสมเพื่อจูงใจให้ผู้กระทำความผิดเข้าสู่กระบวนการยุติธรรม รวมทั้งสร้างรายได้ให้กับรัฐ นอกจากนั้นม้งงานวิจัยที่ได้ทำการศึกษาการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร (วีระพงษ์ บุญโณภาส สุพัตรา, แผน วิชิต, 2557) จากสภาพปัญหาที่พบว่าปริมาณใบสั่งที่มีจำนวนมากและขาดการติดตามตัวผู้กระทำความผิดมาดำเนินคดีอย่างจริงจัง ปัญหาความเชื่อมั่นของประชาชนในการใช้ดุลพินิจในการเปรียบเทียบปรับของพนักงานสอบสวนและปัญหาความมีประสิทธิภาพในการใช้กฎหมายความคุมผู้ใช้ทางให้ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร การเพิ่มขึ้นของผู้ละเมิดกฎหมายจราจร ตลอดจนการกระทำความผิดกฎหมายซ้ำ โดยจากความเห็นของผู้ที่ได้ทำการศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหามีประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจราจร มีความเห็นว่าแนวทางในการแก้ไขปัญหามีควรให้ศาลเป็นผู้ชี้ขาดและบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้กฎหมายที่มีอยู่แล้วเห็นผลในทางปฏิบัติ และสมควรกำหนดวิธีพิจารณาคดีจราจรเป็นการเฉพาะแยกออกจากคดีอาญาโดยทั่วไป เพื่อให้เป็นกลไกสำคัญอย่างหนึ่งในการบังคับใช้กฎหมายให้ได้มีประสิทธิภาพเกิดความเป็นธรรม ผู้กระทำความผิดสามารถเข้ามาต่อสู้ข้อกล่าวหา หรือ ยอมรับข้อกล่าวหา พร้อมยอมชำระค่าปรับ ทั้งนี้แนวทางการจัดตั้งศาลจราจรเป็นแนวคิดที่ได้มีการศึกษาแต่มีความจำเป็นจะต้องมีการศึกษาอย่างรอบด้านในทุกมิติ นอกจากนั้นวิธีพิจารณาคดีของศาลจราจร ได้มีการศึกษาโดยคณะกรรมการปฏิรูปประเทศด้านกระบวนการยุติธรรมและมีการยกร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร ทั้งสำนักกฎหมายและวิชาการศาลยุติธรรม ก็ได้มีการยกร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร เช่นเดียวกัน โดยแต่ละร่างมีเป้าหมายที่เหมือนกันคือต้องการให้การบังคับใช้กฎหมายจราจรมีประสิทธิภาพในการบังคับโทษ ผู้กระทำความผิดแต่แตกต่างในรายละเอียดที่คำนึงถึงสำคัญเกี่ยวข้อง “คดีจราจร” กับการให้อำนาจศาลในการพิจารณาคดีให้มีความครอบคลุมเพื่อทำให้การดำเนินการของศาลจราจรสามารถแก้ไขปัญหามีประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจราจร นอกจากนั้นยังมีความแตกต่างเกี่ยวกับกระบวนการในขั้นตอนต่าง ๆ ในการดำเนินคดี ซึ่งหากเลือกรูปแบบใดรูปแบบหนึ่ง อาจทำให้การดำเนินการไม่มีประสิทธิภาพ

ดังนั้น เพื่อให้ศาลจราจรที่จะจัดตั้งขึ้นมีประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรอันเป็นการแก้ไขปัญหาคความสูญเสียชีวิตอันเกิดจากการใช้ทางได้ จึงต้องมีการศึกษาเปรียบเทียบหลักการในการตั้งศาลจราจรและ

เปรียบเทียบร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร เพื่อหาข้อสรุปที่เหมาะสม และเพื่อให้ศาลมีกระบวนการทำงานให้มีประสิทธิภาพในการบังคับโทษผู้ฝ่าฝืนอันจะเป็นการป้องกันการกระทำความผิดกฎหมายจราจรต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของกิจกรรม

1.2.1 ศึกษาเหตุผล ความจำเป็น รูปแบบ ลักษณะหรือโครงสร้างในการจัดตั้งศาลจราจรให้เหมาะสม บริบทสังคมไทย

1.2.2 ศึกษาเปรียบเทียบร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีความคดีจราจรเพื่อใช้ในการพิจารณาคดีจราจรที่ได้มีการศึกษาของประเทศไทยและต่างประเทศ

1.2.3 เพื่อเสนอรูปแบบศาลจราจรและพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจรที่สอดคล้องกับบริบทสังคมไทย

1.3 วิธีดำเนินการ/กิจกรรม

1.3.1 แผนการดำเนินโครงการ มีระยะเวลาดำเนินการ 16 เดือน ตั้งแต่วันที่ 1 ต.ค.2565 ถึง 31 ม.ค. 2567 โดยมีวิธีการดำเนินโครงการ ดังนี้

1) ทบทวนวรรณกรรม เป็นการศึกษาข้อมูลจากแหล่งข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary data) แนวคิด จัดตั้งศาลจราจรและกฎหมายวิธีพิจารณาความในศาลจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ที่สอดคล้องกับบริบทสังคมไทยและการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพ แหล่งข้อมูลที่หลากหลายทั้งในประเทศและต่างประเทศ

2) การรวบรวมข้อมูลโดยการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลสำคัญ จากนั้นดำเนินการสนทนากลุ่มย่อย พร้อมกับการสำรวจความคิดเห็นจากทุกภาคส่วนด้วยระบบออนไลน์และในพื้นที่

3) จัดสัมมนา จัดเวทีสาธารณะ (เพื่อสร้างการรับรู้ทุกภาคส่วนในจัดตั้งศาลจราจรและวิธีพิจารณาความ)

1.3.2 ขอบเขตของการศึกษา

1) ขอบเขตการกระบวนการบังคับโทษผู้กระทำความผิดตามกฎหมายจราจรและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจร

2) ขอบเขตด้านกลุ่มเป้าหมายและผู้ให้ข้อมูลหลัก กลุ่มเป้าหมายผู้มีประสบการณ์ด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร ที่มีอายุราชการตั้งแต่ 3 ปี ได้แก่ เจ้าพนักงานจราจร หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน นักวิชาการกรมการขนส่ง นักวิชาการกรมทางหลวง นักวิชาการด้านกฎหมาย พนักงานอัยการ ผู้พิพากษา สาขาอาชญากรรม 1 คน รวม 8 คน และพิจารณาจากสาขาอาชีพที่ต้องใช้รถ เช่น ผู้รับจ้างรถยนต์และรถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะ จำนวน 2 คน และกลุ่มเป้าหมายที่เป็นตัวแทนประชาชนผู้ใช้รถยนต์และรถจักรยานยนต์ จำนวน 2 คน รวมทั้งสิ้น พื้นที่ละ 12 คน

3) พื้นที่ที่ทำการศึกษาคัดจากพื้นที่ที่มีการกระทำความผิดกฎหมายจราจรสูงสุด ภาคละ 1 จังหวัด และ กรุงเทพมหานคร รวม 6 พื้นที่ ได้แก่ ภาคใต้ (จังหวัดสงขลา), ภาคเหนือ (จังหวัดเชียงใหม่), ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (จังหวัดขอนแก่น), ภาคกลาง (จังหวัดปทุม), ภาคตะวันออก (จังหวัดระยอง) และ กรุงเทพมหานคร

1.3.3 วิธีดำเนินการวิจัย

รูปแบบการศึกษา เป็นการวิจัยแบบผสมผสานเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ (MIXED METHODS APPROACH: QUALITATIVE AND QUANTITATIVE RESEARCH DESIGN) ร่วมกันในระยะต่างๆ ของการวิจัยทั้ง การเก็บรวบรวม การวิเคราะห์ข้อมูลและการแปลความหมายข้อมูล เพื่อหาคำตอบของการวิจัยที่มีความครอบคลุม ลุ่มลึกและชัดเจน ซึ่งจะนำไปสู่ความเข้าใจคำตอบว่า ถึงเวลาที่ประเทศไทยควรมีศาลจราจรเพื่อควบคุมและสร้างพฤติกรรมในการช่วยลดอุบัติเหตุทางถนนมากขึ้น

1.4 วิธีการรวบรวมข้อมูล

1.4.1 ศึกษาเอกสารต่าง ๆ เพื่อทราบแนวคิดทางทฤษฎีเกี่ยวกับที่มาและความจำเป็นของการ จัดตั้งศาลจราจรและวิธีพิจารณาคดีของศาลจราจร จากเอกสารทางวิชาการ งานวิจัยและบทความทั้งของไทย และต่างประเทศ และทำการถอดรูปแบบเพื่อทำการเปรียบเทียบข้อแตกต่าง จุดเด่น จุดด้อยของข้อมูลในอดีต ที่ผ่านมาและแนวทางที่เหมาะสมกับบริบทสังคมไทย

1.4.2 สัมภาษณ์เชิงลึกแบบกึ่งโครงสร้าง โดยผู้ให้ข้อมูลหลักจากผู้ปฏิบัติหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมาย จราจรประกอบด้วย เจ้าพนักงานจราจร หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน นักวิชาการกรมการขนส่ง นักวิชาการกรมทางหลวง นักวิชาการด้านกฎหมาย พนักงานอัยการ ผู้พิพากษา ตัวแทนผู้ใช้รถใช้ถนนภาค ประชาชน ในพื้นที่ 5 ภาคและกรุงเทพมหานคร รวมพื้นที่ละ 12 คน รวมทั้งสิ้น จำนวน 72 คน

1.4.3. วิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการศึกษาเอกสารและข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลหลัก และจัดทำร่างผลการศึกษามาจัดประชุมสนทนากลุ่มเพื่อวิพากษ์ร่างผลการศึกษาเอกสาร และข้อมูลที่ได้จาก ผู้ทรงคุณวุฒิและกลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย เจ้าพนักงานจราจร หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน นักวิชาการกรมการขนส่ง นักวิชาการกรมทางหลวง นักวิชาการด้านกฎหมาย พนักงานอัยการ ผู้พิพากษา ตัวแทนผู้ใช้รถใช้ถนนภาคประชาชน ในพื้นที่ 5 ภาคและกรุงเทพมหานคร รวม 6 พื้นที่ จำนวน 72 คน และสำรวจความคิดเห็นจากประชาชนและเจ้าพนักงานจราจร จำนวน 2,400 กลุ่มตัวอย่าง

1.4.4. สรุปผลการศึกษา นำผลการศึกษามาทำการสะท้อนกับผู้ได้รับผลกระทบและนำมาปรับปรุง เป็นข้อเสนอแนะในการกำหนดกฎกระทรวงเพื่อกำหนดแนวทางปฏิบัติตามกฎหมาย

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.5.1 ทราบเหตุผลความจำเป็น รูปแบบ ลักษณะหรือโครงสร้างในการจัดตั้งศาลจรรยาให้เหมาะสมกับประเทศไทย

1.5.2 ความแตกต่างของร่างพระราชวิธีพิจารณาคดีความเพื่อใช้ในการพิจารณาคดีในศาลจรรยาที่ได้มีการศึกษาในประเทศไทยและต่างประเทศ

1.5.3 รูปแบบศาลจรรยาที่เหมาะสมและพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีความศาลจรรยาที่สอดคล้องกับบริบทสังคมไทย

บทที่ 2

ทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับการตั้งศาลจราจรและวิธีพิจารณาคดีจราจร

การศึกษาการจัดตั้งศาลจราจรและกฎหมายวิธีพิจารณาคดีจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนที่สอดคล้องกับบริบทสังคมไทยและการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาเหตุผลความจำเป็นรูปแบบศาลจราจรและโครงสร้างที่เหมาะสมกับสังคมไทย เพื่อเปรียบเทียบร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจรที่เหมาะสมกับสังคมไทยและต่างประเทศ และเสนอรูปแบบศาลจราจรและพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจรเพื่อให้การพิจารณาคดีจราจรเป็นไปด้วยความสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพในการเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร การทบทวนวรรณกรรมเนื้อหา สาระสำคัญที่เกี่ยวกับแนวคิดทางทฤษฎีที่เกี่ยวข้องมีรายละเอียด ดังนี้

- 2.1 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการกำหนดความผิดและการลงโทษความผิดตามกฎหมายจราจร
- 2.2 แนวคิดการยับยั้งการกระทำความผิดกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมายจราจร
- 2.3 กระบวนพิจารณาความผิดกฎหมายจราจรของประเทศไทยเปรียบเทียบกับต่างประเทศ
- 2.4 เปรียบเทียบการวิธีพิจารณาคดีจราจรกับคดีอาญาทั่วไปและงานวิจัยที่เกี่ยวกับศาลจราจร

2.1 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการกำหนดความผิดและการลงโทษความผิดตามกฎหมายจราจร

2.1.1 แนวความคิดทางทฤษฎีเกี่ยวกับการกำหนดความผิดกฎหมายจราจร

แนวความคิดทางทฤษฎีที่อธิบายความจำเป็นต่อการกำหนดพฤติกรรมเพื่อรักษาความสงบสุขของสังคมในการใช้ทางมีแนวความคิดดังนี้

2.1.1.1 แนวความคิดการกำหนดความผิดกฎหมายจราจร

1) แนวความคิดของสำนักความคิด Classical School

มีแนวคิดกล่าวว่า การที่มนุษย์ตัดสินใจเลือกการกระทำสิ่งใด ย่อมจะคิดถึงผลประโยชน์ที่ตนเองจะได้รับจึงลงมือกระทำความผิด (สุมนทิพย์ จิตสว่าง และนันทิ จิตสว่าง, 2559) ดังนั้น หากรัฐต้องการควบคุมการกระทำใดต้องบัญญัติให้เป็นความผิดเพื่อลงโทษเป็นการตอบแทนผลที่เป็นผลร้ายต่อผู้กระทำ ประเด็นนี้เกี่ยวข้องกับงานวิจัยนี้ เนื่องจากการพฤติกรรมหรือการกระทำของผู้ใช้ทางที่กระทำแล้วส่งผลกระทบต่อความไม่ปลอดภัยของผู้ใช้ทางอื่น รัฐต้องควบคุมพฤติกรรมหรือการกระทำดังกล่าว โดยการกำหนดห้ามการกระทำดังกล่าวโดยการกำหนดให้เป็นความผิดตามกฎหมายและกำหนดโทษไว้

2) แนวคิดอรรถประโยชน์นิยม (Utilitarianism)

แนวความคิดนี้มีหลักคิดพื้นฐานมาจากแนวคิดสุขนิยม โดยมีทัศนะว่าความพอใจและความเดือดร้อนของประชาชน คือเกณฑ์วัดผลว่าการกระทำใดถูกหรือผิด (ภริชญา วีระสุโข, 2554) โดย Jeremy Bentham ได้กล่าวว่า การกระทำที่ดีคือการกระทำที่ก่อให้เกิดประโยชน์สุขแก่คนจำนวนมากที่สุด ดังนั้น การควบคุมการกระทำโดยการบังคับใช้กฎหมายจะทำให้ประโยชน์สาธารณะ ถือเป็นการจำเป็นที่ต้องบัญญัติกฎหมายมาควบคุม (Jeremy Bentham, 1970 อ้างใน ภริชญา วีระสุโข, 2554) ทั้งนี้แนวความคิดดังกล่าวมีความสอดคล้องกับแนวความคิดเห็นของ จอห์น สจ๊วต มิลล์ (John Stuart Mill, 1806) ทั้งนี้ลักษณะการแบ่งแนวคิดอรรถประโยชน์นิยม แบ่งเป็น 2 ประเภท คือ อรรถประโยชน์นิยมแบบการกระทำ (act-utilitarianism) ส่วนแนวคิดอรรถประโยชน์นิยมแบบกฎ (rule-utilitarianism) เป็นแนวคิดที่เชื่อว่ามีกฎเกณฑ์บางอย่างที่ดีและพิจารณาความถูกผิดจากการกระทำตามกฎเกณฑ์นั้น ๆ ซึ่งหากพิจารณาแนวคิดทั้งสองพบว่าแนวคิดอรรถประโยชน์นิยมแบบการกระทำมีระดับของความยืดหยุ่น (Jeremy Bentham, 1970) ทั้งนี้ แนวความคิดมีความสอดคล้องกับหลักความยุติธรรมที่ว่ากฎหมายดี คือ กฎหมายที่มีประโยชน์

ประเด็นนี้ผู้วิจัยมีความเห็นว่า การนำแนวคิดอรรถประโยชน์นิยมมาเป็นหลักในการกำหนดการกระทำที่เหมาะสมในการใช้ทางนั้น การบัญญัติกฎหมายเพื่อควบคุมพฤติกรรมการใช้ทางถือเป็นการดำเนินการที่สอดคล้องกับแนวคิดดังกล่าวเพราะการกำหนดพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถเพื่อผลของประโยชน์สาธารณะ ให้ความปลอดภัยในการใช้ทางร่วมกัน อันเป็นการรักษาประโยชน์สาธารณะ ดังนั้น จึงสามารถนำแนวคิดอรรถประโยชน์นิยมมาใช้เป็นหลักในการวิเคราะห์เพื่อกำหนดบทบัญญัติกฎหมายเพื่อควบคุมการใช้ทางได้

2.1.1.2 แนวความคิดการกำหนดลงโทษตามกฎหมายจราจร

การศึกษาแนวความคิดการลงโทษและการบังคับโทษกฎหมายจราจรให้เกิดประสิทธิภาพ มีรายละเอียดดังนี้

1) วัฒนาการของแนวคิดการลงโทษเกี่ยวกับการใช้ทาง

โทษเป็นเครื่องมือเพื่อใช้ในการตอบแทนการกระทำที่ฝ่าฝืนการกระทำที่กฎหมายบัญญัติไว้เพื่อให้พลเมืองของรัฐปฏิบัติ ตามแนวคิดของสำนักความคิดต่าง ๆ ได้แก่ สำนักอาชญาวิทยาคลาสสิก มีความเห็นว่า การควบคุมบุคคลมีเป้าหมายเพื่อ “คุ้มครองประโยชน์สูงสุดของคนส่วนใหญ่หรือสาธารณะประโยชน์เป็นสำคัญ” ซึ่งแนวความคิดนี้ใช้ป้องกันสังคมจากภัยอันตรายที่เกิดจากการกระทำเพื่อข่มขู่ ยับยั้ง จึงถือว่าการลงโทษเพื่อป้องปรามผู้กระทำความผิดไม่ให้กระทำความผิดซ้ำอีกและป้องกันบุคคลอื่นไม่ให้เอาอย่าง สอดคล้องกับความคิดของสำนักป้องกันสังคม รัฐต้องทำให้ประชาชนส่วนใหญ่รับรู้ ว่าหากกระทำดังกล่าวแล้วจะถูกลงโทษเพื่อคุ้มครองป้องกันสังคมจากอาชญากรรม (อุทิศ สุภาพ, 2561) ส่วน แนวคิดของสำนักปฏิฐานนิยม

มีความเชื่อว่าอาชญากรที่ก่ออาชญากรรมถูกสภาพแวดล้อม และปัจจัยต่าง ๆ บีบบังคับ หรือกล่าวได้ว่า อาชญากรเปรียบเสมือนผู้ป่วยจำเป็นต้องได้รับการบำบัดรักษา (สุมนทิพย์ จิตสว่าง และนันทิ จิตสว่าง, 2559)

แนวคิดเหล่านี้นำมาใช้วิเคราะห์การกำหนดความผิดและการลงโทษ การกระทำของผู้ใช้ทางที่มีเจตนาให้ผู้ใช้ทางได้รับอันตรายในขณะที่ใช้ทางที่ส่วนใหญ่ความผิดตามกฎหมายจราจรเป็นการกระทำโดยประมาทหรือความผิดที่รัฐกำหนดกฎหมายเพื่อควบคุมการกระทำโดยไม่มีพื้นฐานความร้ายแรง

2) แนวความคิดเกี่ยวกับการลงโทษการกระทำผิดเกี่ยวกับการใช้ทาง

หลักอันตราย (Harm principle) เป็นหลักที่มีความเหมาะสมในการนำมาใช้วิเคราะห์เพื่อกำหนดการกระทำและการกำหนดโทษ กล่าวคือ เพราะการใช้กฎหมายอาญา มีจุดประสงค์เพื่อป้องกันอันตรายอันจะเกิดแก่บุคคลอื่นในสังคมเท่านั้น ทั้งนี้ เพื่อมิให้บุคคลซึ่งใช้อำนาจอรัฐหรือโดยส่วนตัวมาใช้เป็นประโยชน์แก่ตนเองแต่เบียดเบียนซึ่งสิทธิเสรีภาพของคนอื่น รวมถึงหลักการกฎหมายที่ออกมาเพื่อประโยชน์ของตัวผู้กระทำเอง เพื่อมิให้เกิดความอ่อนแอจนทำให้เกิดอันตรายจากบุคคลอื่นได้ เช่น การบังคับให้สวมหมวกนิรภัย ฯลฯ จากแนวคิดการลงโทษทางอาญากล่าวได้ว่า การบัญญัติกฎหมายอาญาสามารถคุ้มครองสิทธิเสรีภาพรวมถึงสวัสดิภาพของบุคคลให้พ้นจากอันตรายต่าง ๆ ซึ่งการบัญญัติกฎหมายเป็นหลักประกันทางสิทธิเสรีภาพเอาไว้ด้วยเพื่อมิให้กฎหมายไปละเมิดสิทธิเสรีภาพโดยไม่จำเป็นหรือมากเกินไป ทั้งนี้หลักการกำหนดกฎหมายควบคุมสังคมมีหลักในการแบ่งได้ดังนี้ (อภิรัตน์ เพ็ชรรัตน์, 2548)

(1) คุ้มครองป้องกันตัวบุคคล แต่ในปัจจุบันรวมถึงสัตว์ จากผู้กระทำโดยเจตนาหรือไม่เจตนาที่ก่อให้เกิดผลเสียต่อตัวบุคคล หรือป้องกันบุคคลบางประเภทที่ไม่มีความสามารถป้องกันตนเอง

(2) คุ้มครองป้องกันสภาวะจิตใจของคนในสังคมไม่ให้กระทบกระเทือนจากการกระทำเรื่องส่วนตัวแต่กระทบต่อความรู้สึก เช่น ร่วมเพศผิดธรรมชาติกับสัตว์หรือพี่น้องกันหรือเรื่องที่เกิดกลางสาธารณชนจะกระทบต่อจิตใจอย่างมาก เช่น พฤติกรรมอนาจารบนถนนคนเดิน

(3) คุ้มครองป้องกันทรัพย์สินของบุคคลไม่ให้ถูกกระทำหรือเอาไปโดยไม่ชอบ

(4) คุ้มครองสาธารณชนจากความไม่สะดวกสบายต่าง ๆ รวมถึงการใช้เป็นมาตรการจัดเก็บภาษี

(5) คุ้มครองป้องกันสถาบันทางสังคมที่มีผลต่อการดำเนินไปในสังคมอย่างสถาบันครอบครัว

(6) เพื่อบังคับใช้วิธีการต่าง ๆ ที่จะทำให้วัตถุประสงค์นั้นบรรลุผลได้

จากความที่กล่าวมาข้างต้นเกี่ยวหลักการตามแนวความคิดทางทฤษฎีในการกำหนดความผิดและการลงโทษทางอาญา เมื่อมาพิจารณากับการกระทำของผู้ขับขี่รถในมีเสวกัญยานั้นผู้วิจัยเห็นว่า

การที่ผู้เสพกัญชาทำหน้าที่บังคับรถ กัญชาที่ผู้ขับขี่เสพออกฤทธิ์ที่ส่งผลต่อระบบประสาทของผู้ขับขี่มีโอกาสทำให้สมรรถภาพทางร่างกายบกพร่อง ซึ่งลักษณะการกระทำความผิดที่มีลักษณะก่ออันตรายต่อบุคคลอื่นหรือที่ต้องคุ้มครองและป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากการใช้ทาง ดังนั้นหากรัฐกำหนดห้ามผู้ที่เสพกัญชาขับขี่รถ รัฐสามารถดำเนินการได้ด้วยเหตุผลที่การกระทำความผิดก่อให้เกิดอันตรายตามหลักภัยอันตราย การกำหนดการกระทำดังกล่าวเป็นความผิด มีความเหมาะสมเพื่อควบคุมประชาชนกลุ่มประชาชนที่มาใช้ทาง โดยพิจารณาจากความร้ายแรงของการกระทำ เพราะคนเหล่านั้นเลือกที่จะกระทำความผิดเพื่อประโยชน์ที่ตนได้ประโยชน์และทำให้บุคคลอื่นเดือดร้อน นอกจากนี้ยังความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ในความผิดประเภทที่ทำให้เกิดอันตรายสอดคล้องกับแนวคิดของสำนักป้องกันสังคมในการลงโทษผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร

สรุป การกำหนดการกระทำใดให้เป็นความผิดตามกฎหมายเพื่อประโยชน์สาธารณะ เพื่อประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมายจำเป็นต้องมีการลงโทษการกระทำนั้นให้เหมาะสมเพื่อให้ประชาชนเกิดความเกรงกลัวและปฏิบัติตาม และหากการบังคับใช้กฎหมายและกำหนดโทษไม่เหมาะสมย่อมทำให้การบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพ ดังนั้นเงื่อนไขสำคัญของการใช้กฎหมายในการควบคุมสังคมให้สงบสุข คือการบังคับใช้กฎหมายและบังคับโทษให้มีประสิทธิภาพ

2.2 แนวคิดการยับยั้งการกระทำความผิดและการบังคับใช้กฎหมายจราจร

2.2.1 การกระทำความผิดกฎหมายจราจร

เพื่อประสิทธิภาพของการการใช้ทาง รัฐต้องติดตั้งบัญญัติกฎหมายและติดตั้งอุปกรณ์ สัญญาณจราจร เครื่องหมายจราจร เพื่อกำหนดการปฏิบัติและให้ความสะดวกในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรเพื่อให้การใช้ทางร่วมกันมีความเป็นระเบียบและมีความปลอดภัย ทั้งนี้เป็นหน้าที่ของประชาชนผู้ใช้ทางมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัดโดยไม่สามารถอ้างเหตุผลและความจำเป็นส่วนตัวเพื่อลดระดับมาตรฐานความปลอดภัยซึ่งเป็นมาตรฐานที่ต้องเคร่งครัดไม่เช่นนั้นจะเกิดผลกระทบต่อความปลอดภัยจากการใช้ทางได้ โดยเฉพาะผู้ที่ทำหน้าที่ขับขี่รถที่มีหน้าที่ควบคุมรถ เพื่อเป็นการควบคุมผู้ที่มาใช้ทางรัฐได้กำหนดคุณสมบัติและทดสอบความรู้ด้านกฎหมาย และทดสอบทักษะความสามารถในการขับขี่รถ หากผ่านจะได้รับอนุญาตแล้วจึงจะขับขี่รถได้ แต่เมื่อมาใช้ทาง ปัญหาที่เกิดขึ้นคือ ผู้มาใช้ทางไม่ได้ปฏิบัติตามกฎหมายที่กำหนดไว้ ทำให้ผู้ร่วมใช้ทางอื่นได้รับผลกระทบจนเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายทั้งชีวิต ร่างกายและทรัพย์สิน ซึ่งหากต้องการแก้ไขปัญหาโดยการจัดตั้งศาลจราจร จึงมีความจำเป็นต้องพิจารณาเหตุผลและความจำเป็น ดังนี้

2.2.1.1 ความคิดพื้นฐานของผู้ใช้ทางในบริบทของสังคมไทยต่อการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร

ทัศนคติของผู้ใช้ทางมีผลต่อการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรและจะมีผลต่อการกำหนดรูปแบบเพื่อยับยั้งการกระทำความผิดกฎหมายจราจร ทั้งนี้จากการศึกษาค่านิยมของสังคมพบว่า มีลักษณะเป็น

สังคมที่มีลักษณะปัจเจกนิยมสูง ทำอะไรตามใจตัวเองไม่ค่อยมีวินัย ไม่ชอบถูกบังคับ (คณพศ สิริธินันท์, 2558) สอดคล้องกับงานเขียนของ John F. Embree และงานวิจัยของ Herbert Phillips ที่กล่าวว่า ระบบโครงสร้างทางสังคมของไทยเป็นสังคมแบบโครงสร้างหลวม ๆ กล่าวคือ เป็นสังคมที่ไม่มีการบังคับทางธรรมเนียมประเพณีว่าต้องปฏิบัติอย่างหนึ่งอย่างใดเพียงอย่างเดียว ความคิดดังกล่าวมีความสัมพันธ์กับบุคลิกของคนไทยที่เป็นปัจเจกชนนิยม นอกจากนั้นคนไทยขาดความสม่ำเสมอ ขาดระเบียบวินัยโดยตั้งใจและไม่ชอบทำงานร่วมกับคนอื่นอย่างเห็นได้ชัด ไม่เคารพกฎเกณฑ์ของฝ่ายบริหาร ทั้งนี้เพราะระบบโครงสร้างสังคมไทยยังมีรากเหง้าของระบบอุปถัมภ์ที่ส่งผลต่อความคิดและความเชื่อที่ส่งผลต่อการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ของบ้านเมือง โดยเฉพาะกฎหมายจราจร ซึ่งจะแตกต่างจากประเทศญี่ปุ่นที่มีการหล่อหลอมด้วยระบบโครงสร้างแบบกระชับ ซึ่งทำให้คนส่วนใหญ่เคารพกฎระเบียบส่วนรวมและยอมสละประโยชน์ส่วนตัว ด้วยเหตุผลรากฐานทางความคิดที่มีการหล่อหลอม ให้คนไทยส่วนใหญ่ดำเนินชีวิตแบบยึดหยุ่น จึงส่งผลต่อการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ประกอบกับลักษณะการกระทำ ความผิดของกฎหมายจราจรที่มีลักษณะการกำหนดความผิดในลักษณะฝ่าฝืนระเบียบของสังคมหรือข้อห้ามของรัฐที่เป็นฝ่ายบริหาร หรือความผิดที่มีลักษณะก่ออันตราย ที่การกระทำของผู้กระทำผิดไม่มีความชั่ว การกำหนดห้ามการกระทำหรือให้ปฏิบัติในการใช้ทางยังไม่เกิดผลกระทบ จึงมีผลต่อการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร เป็นหน้าที่รัฐต้องสร้างการรับรู้ ว่าเจตนารมณ์ของกฎหมายจราจรบังคับเพื่อการป้องกันเหตุก่อนที่จะเกิดความไม่ปลอดภัย ดังนั้น การลงโทษการกระทำเพื่อเป็นการป้องกัน กล่าวคือกฎหมายคุ้มครองความปลอดภัยของการใช้ทาง การแก้ปัญหา คือ การวางระเบียบควบคุมการจราจรที่เคร่งครัด ต้องปลูกฝังและสร้างวินัยตั้งแต่เด็กเพื่อให้เติบโตอย่างเข้าใจ สร้างการรับรู้แก่ประชาชนควบคู่กับการบังคับใช้กฎหมาย (อรทัย เพชรสันตติ, 2555)

2.2.1.2 แนวคิดทางทฤษฎีและรูปแบบการยับยั้งโดยการบังคับใช้กฎหมายจราจร

ทฤษฎีป้องปรามการกระทำผิด (Deterrence Theories) ที่มีแนวคิดว่าการฝ่าฝืนกฎหมายเกิดจากผู้ฝ่าฝืนได้ประโยชน์มากกว่าโอกาสที่ได้รับผลในเชิงเป็นโทษ ดังนั้นโทษจึงถูกนำมาใช้เป็นเครื่องมือตอบแทนในทางลบผู้กระทำผิดเพื่อให้เกิดความกลัวเพื่อจะกระทำผิดอีกต่อไป (Ihekwoaba D. Onwudiwe, Jonathan Odo and Emmanuel C. Onyeozili, 2005 : 233.) กล่าวคือ โทษตามกฎหมายที่รัฐตอบแทนผู้กระทำผิด สามารถยับยั้งหรือป้องปรามไม่ให้ผู้อื่น ๆ ที่คิดจะกระทำผิดกฎหมายเพราะเห็นตัวอย่างว่า หากกระทำผิดก็จะถูกลงโทษตามกฎหมาย การดำเนินการจึงต้องดำเนินการโดยตั้งข้อสันนิษฐานว่า เมื่อผู้กระทำผิดถูกลงโทษประชาชนทั่วไปที่รับรู้ย่อมได้เรียนรู้ว่าการกระทำผิดกฎหมายดังกล่าวมีโทษ ดังนั้นการที่ผู้อื่นเห็นและรับทราบผลของการฝ่าฝืนกฎหมายแล้วถูกลงโทษ จึงทำให้มีผลต่อความคิดของบุคคลอื่นไม่กล้าที่จะ กระทำผิด เรียกว่า ทฤษฎีป้องปรามทั่วไป (Edwin H. Sutherland, Donald R. Cressey and David F. Luckenbill, 1992 : 308.) หลักการป้องปรามมีสมมุติฐาน 2 ประการ กล่าวคือ ประการแรกปัจเจกบุคคลย่อมเห็นแก่ผลประโยชน์ของตนเองและจึงพยายามอย่างหนักเพื่อที่จะเพิ่มพูนผลประโยชน์หรือความพึงพอใจให้กับตนเองและประการที่สองปัจเจกบุคคลใช้เหตุผลในการตัดสินใจและควบคุมพฤติกรรมของตนเองจากการคำนวณผลประโยชน์ที่ตนจะได้

ไม่ว่าจะเป็นผลเสียหรือความเจ็บปวดหรือความพึงพอใจจากการกระทำดังกล่าว ดังนั้น ไม่ว่าจะเป็นพฤติกรรมอาชญากรหรือพฤติกรรมที่ไม่เกี่ยวข้องกับการกระทำผิดกฎหมายก็ล้วนเป็นผลผลิตอันเกิดจากการเลือกของมนุษย์ นอกจากนั้น โทษตามกฎหมายสามารถทำให้ผู้กระทำความผิดเรียนรู้ผลร้ายที่จะเกิดขึ้นอีกหากกระทำผิดจึงเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเพราะเกิดความกลัวว่าถ้ากระทำผิดกฎหมายอีกอาจทำให้ต้องถูกลงโทษอีก ความเกรงกลัวของผู้กระทำความผิดว่าจะถูกลงโทษซ้ำอีกถ้ากระทำผิดอีกในอนาคต เรียกว่า การป้องปรามเป็นการเฉพาะประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดผลในเชิงป้องกัน รัฐต้องบังคับโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายทุกรายอย่างรวดเร็ว

2.2.1.3 แนวทางในการการยับยั้งการกระทำความผิดกฎหมายจราจร

การควบคุมการใช้ทางของผู้ขับขี่รถนั้น จะเกี่ยวกับการจัดการเพื่อให้การใช้ทางเป็นไปด้วยความปลอดภัยและตอบสนองความต้องการของคนส่วนใหญ่ (ภุริชญา วัฒนรุ่ง, 2542) การรักษาสมดุลในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อยับยั้งการกระทำความผิดกฎหมายจราจรจึงเป็นหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรที่มีหน้าที่ดำเนินการเพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพในการยับยั้งการกระทำความผิดกฎหมายของผู้ใช้ทางเพื่อรักษาประโยชน์ของประชาชนในการใช้ทางโดยให้การใช้ทางเกิดประสิทธิภาพและมีความปลอดภัย

กระบวนการยับยั้งการกระทำความผิดกฎหมายจราจรแบ่งตามลักษณะข้อจำกัด ดังนี้

1) การสร้างความรู้ความเข้าใจและตระหนักถึงความจำเป็นในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร โดยเฉพาะความเข้าใจเกี่ยวกับเหตุผลและความจำเป็นที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอันเป็นการสร้างความตระหนักของการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร รวมถึงรูปแบบของให้ความรู้ ยังรวมถึงการการประชาสัมพันธ์เพื่อแจ้งข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวข้องกับสภาพการจราจรในขณะที่ผู้ใช้ทางกำลังใช้ทาง

2) การใช้อุปกรณ์ โดยการวางอุปกรณ์ในจุดหรือพื้นที่ที่ประชาชนฝ่าฝืนกฎหมายจราจรบ่อย ๆ เช่น การวางกรวยปิดไม่ให้ผู้ใช้ช่องทางเดินรถช่องทางที่สองเลี้ยวซ้ายได้ วางเสาหลักปิดบริเวณคอสะพานยาวตามเส้นทึบเพื่อป้องกันการฝ่าฝืนช่องทางเดินรถหรือการเลี้ยวหรือเปลี่ยนช่องทางเดินรถ เป็นต้น

3) การออกแบบพื้นที่ถนน ถือเป็นวิธีแก้ไขปัญหามานการบริหารจัดการพื้นที่ผิวนถนนให้มีประสิทธิภาพรองรับการเดินทางให้ได้มากที่สุด ซึ่งเป็นหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ต้องปรับเปลี่ยนเครื่องหมายเพื่อแจ้งให้ประชาชนทราบ โดยต้องคำนึงถึงการออกแบบให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรในแต่ละสถานการณ์ อาทิ เช่น การออกแบบลักษณะการจอดให้กับสถานที่ต่าง ๆ ที่ให้ส่งผลต่อทางเดินรถสายหลักให้น้อยที่สุด หรือการเลี้ยวรถจากถนนสายย่อยไปเข้าถนนสายหลัก เป็นต้น

4) การบังคับใช้กฎหมาย เป็นไปตามหลักแนวคิดและทฤษฎีการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพต้องดำเนินการให้ผู้กระทำความผิดทุกรายถูกลงโทษ ด้วยความเร็วและเหมาะสม การบังคับใช้กฎหมายจราจรก็จะมีประสิทธิภาพในการป้องกันการกระทำความผิด ปัจจุบันการบังคับใช้กฎหมายจราจรไม่มี

ประสิทธิภาพ หน่วยงานรัฐไม่ดำเนินการให้ผู้กระทำความผิดทุกรายถูกลงโทษ และไม่มีมาตรการบังคับโทษให้ทุกรายที่กระทำความผิดได้รับโทษที่เหมาะสม และยังไม่มีการมาตรการสำหรับบุคคลที่กระทำความผิดกฎหมายจราจรซ้ำ

2.2.2 การยับยั้งการกระทำความผิดโดยการบังคับใช้กฎหมายจราจร

การบังคับใช้กฎหมายจราจรเป็นการดำเนินการที่รัฐดำเนินการกับผู้กระทำการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ทั้งนี้การบังคับใช้กฎหมายจราจรให้มีประสิทธิภาพ มีกระบวนการบังคับใช้กฎหมายมีขั้นตอนเริ่มต้นถูกกำหนดไว้ในมาตรา 140 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 โดยแบ่งการดำเนินการได้ ดังนี้

2.2.2.1 ขั้นตอนการจับหรือการพบความผิดกฎหมายจราจร

ขั้นตอนนี้มีผลต่อประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย ทั้งนี้เพราะผู้กระทำความผิดมีจำนวนมาก การบังคับใช้กฎหมายจราจรให้เกิดผลในเชิงป้องกันจึงต้องทำให้โอกาสที่ผู้กระทำความผิดทุกรายถูกลงโทษอย่างรวดเร็ว ดังนั้นหากเลือกรูปแบบและการพบความผิดไม่เหมาะสมจะทำให้เมื่อมีการกระทำความผิด เจ้าหน้าที่ไม่อาจตรวจพบความผิดนั้นได้ ดังนั้น การบังคับใช้กฎหมายก็ไม่เป็นไปตามแนวความคิดทางทฤษฎีที่กล่าวว่าต้องดำเนินการตามกระบวนการที่กำหนดไว้ในกฎหมายเพื่อให้ผู้กระทำความผิดทุกรายถูกลงโทษ การลงโทษก็จะมีประสิทธิภาพในการป้องกัน ซึ่งกฎหมายกำหนดการพบความผิดไว้ 3 รูปแบบ (สรรรค์ชัย โพธิ์สุวรรณ, 2564 : 65) ดังนี้

1) เจ้าพนักงานจราจรพบความผิดด้วยตนเอง การปฏิบัติในรูปแบบต่าง ๆ เช่น การตั้งจุดตรวจ จุดสกัด การออกตรวจ เป็นต้น เมื่อพบความผิดเจ้าพนักงานจราจรจะแจ้งข้อกล่าวหาและออกใบสั่งเพื่อมอบให้ผู้กระทำความผิดนำไปสั่งเป็นหลักฐานเพื่อชำระค่าปรับภายในเวลาที่กำหนดไว้ในใบสั่ง ซึ่งตามข้อเท็จจริงเจ้าพนักงานจราจรมีกำลังไม่มากทำให้การพบความผิดไม่สามารถทำได้ทุกราย ดังนั้นความผิดที่ผู้กระทำความผิดขณะรถแล่นไปบนถนน จึงไม่สามารถพบความผิดเพื่อดำเนินการได้ แต่การพบความผิดโดยเจ้าพนักงานมีข้อดี คือสามารถกล่าวตักเตือนและผู้กระทำความผิดไม่สามารถคาดเดาล่วงหน้าได้ว่าจะถูกตรวจพบโดยเจ้าพนักงานจราจรเมื่อใด (สรรรค์ชัย โพธิ์สุวรรณ, 2559 : 65)

2) การพบความผิดโดยอุปกรณ์ เป็นการที่ใช้อุปกรณ์ติดตั้งไว้เพื่อบันทึกภาพและข้อมูลเกี่ยวกับการกระทำความผิด ซึ่งจะประกอบด้วยกล้อง CCTV กล้องถ่ายภาพ โดยบันทึกภาพหมายเลขทะเบียนรถที่กระทำความผิดและระบบปฏิบัติการจะประมวลผลส่งข้อมูลไปยังอุปกรณ์รับข้อมูล เจ้าพนักงานก็จะออกใบสั่งส่งไปรษณีย์แบบลงทะเบียนตอบรับ ข้อดีคือ ตรวจจับได้ตลอดเวลา 24 ชั่วโมงและตรวจจับได้ทุกความผิดรถทุกคันที่แล่นผ่าน แม้เป็นการกระทำความผิดที่รถเคลื่อนที่ก็สามารถตรวจจับได้ ข้อเสีย คือ ต้องใช้งบประมาณจำนวนมากในการติดตั้งและดูแลรักษา

3) โดยวิธีการอื่นใด ซึ่งเป็นวิธีพบความผิดที่ไม่ใช่โดยเจ้าพนักงานหรือการใช้อุปกรณ์ เช่น มีผู้แจ้งเหตุ มีอุบัติเหตุ พนักงานสอบสวนแล้วปรากฏความผิด หรือมีประชาชนถ่ายคลิปวิดีโอ ส่งร้องเรียน หรือปรากฏความผิดตามภาพข่าว เป็นต้น

การพบความผิดเพื่อจับและออกใบสั่งเป็นขั้นตอนที่สำคัญและมีผลต่อประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายให้ผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรทุกรายถูกตรวจจับ แต่ปัญหาในการใช้อุปกรณ์ในการตรวจพบความผิดนั้นคือ งบประมาณในการจัดหาอุปกรณ์และบำรุงรักษาที่มีไม่เพียงพอ หากแก้ไขปัญหาด้านงบประมาณเพื่อใช้จัดหาอุปกรณ์และการบำรุงรักษาได้อย่างเพียงพอ จะทำให้เกิดประสิทธิภาพในกระบวนการตรวจพบความผิด

2.2.2.2 ขั้นตอนการรวบรวมหลักฐานและการบังคับโทษ

1) การรับชำระค่าปรับชั้นเจ้าพนักงาน ความผิดที่มีโทษปรับหรือจำคุกไม่เกิน 1 เดือนและมีโทษปรับ เจ้าพนักงานจราจรจะออกใบสั่งและมอบใบสั่งหรือส่งใบสั่ง เพื่อแจ้งความผิดให้กับผู้กระทำความผิดหรือผู้ครอบครองรถตามกฎหมาย เป็นหน้าที่ของผู้ที่ได้รับใบสั่งมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงาน

2) หากผู้ที่ได้รับใบสั่งกระทำความผิดและต้องการให้คดียุติขึ้นเจ้าพนักงานผู้ที่ได้รับใบสั่งจะต้องชำระค่าปรับ ทางช่องทางที่กฎหมายกำหนดไว้ หรือไปจ่ายค่าปรับที่สถานีตำรวจท้องที่ใดก็ได้ เพื่อให้พนักงานสอบสวนทำการเปรียบเทียบปรับ หากผู้ที่ได้รับใบสั่งไม่จ่ายค่าปรับภายในเวลาที่กำหนด พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 141 ได้กำหนดแนวทางปฏิบัติโดยให้เจ้าพนักงานจราจรตำแหน่งตั้งแต่สารวัตรขึ้นไปมีหนังสือแจ้งทางไปรษณีย์แบบลงทะเบียนตอบรับไปยังผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถ ไปยังภูมิลำเนาและให้ถือว่าผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถได้รับแจ้งเมื่อพ้นกำหนดสิบห้าวันนับแต่วันที่ส่งเพื่อไปชำระค่าปรับ

3) หากได้รับหนังสือแจ้งแล้วไม่ชำระค่าปรับตามคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจร การดำเนินการให้เจ้าพนักงานจราจรแจ้งจำนวนค่าปรับที่ค้างพร้อมหลักฐานไปยังนายทะเบียน และเมื่อผู้นั้นมาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นให้นายทะเบียนแจ้งผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีเป็นเพียงตัวแทนเจ้าของรถให้ผู้มาติดต่อแจ้งให้เจ้าของรถทราบเพื่อไปชำระค่าปรับภายในระยะเวลาดังกล่าว ในการนี้ให้นายทะเบียนรับชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นไว้ โดยออกหลักฐานชั่วคราวแทนการออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีให้เจ้าของรถหรือตัวแทนเจ้าของรถแทน แต่หากเจ้าของรถได้ชำระค่าปรับที่ค้างชำระครบถ้วนภายในระยะเวลาตามที่กำหนด เจ้าของรถหรือตัวแทนเจ้าของรถนำหลักฐานแสดงการชำระค่าปรับที่ได้รับจากเจ้าพนักงานจราจรมาแสดงต่อนายทะเบียนเพื่อให้ออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้น

4) การดำเนินการในชั้นพนักงานสอบสวน กรณีที่ผู้ที่ได้รับใบสั่งไม่ชำระค่าปรับที่ค้างชำระหรือชำระไม่ครบถ้วนภายในระยะเวลาที่กำหนดและไม่ชำระค่าปรับตามที่นายทะเบียนแจ้งในขณะชำระภาษีและขอออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปี เจ้าพนักงานจราจรแจ้งให้พนักงานสอบสวนดำเนินการสอบสวนและติดตามตัวผู้กระทำความผิดมา ส่งสำนวนให้อัยการเพื่อฟ้องคดีต่อศาลตามกฎหมาย

สรุปแนวทางในการดำเนินกระบวนการคดีตามกฎหมายจราจรจะมีลักษณะ ดังนี้

1). ความผิดกฎหมายจราจรที่มีโทษปรับหรือจำคุกไม่เกิน 1 เดือน เจ้าพนักงานมีอำนาจดำเนินการกับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ดังนี้

ก. ว่ากล่าวตักเตือน หรือ

ข. ว่ากล่าวตักเตือนและออกใบสั่ง

การออกใบสั่งเป็นการแจ้งข้อกล่าวหาเป็นหนังสือสำหรับความผิดกฎหมายจราจร ที่มีโทษจำคุกไม่เกิน 1 เดือน หรือปรับ เพื่อให้ไปชำระค่าปรับ ภายในกำหนดเวลาที่กำหนด

2). การปฏิบัติของผู้ที่ได้รับใบสั่ง

เมื่อเจ้าหน้าที่ได้มอบใบสั่งหรือส่งใบสั่งให้ผู้กระทำความผิดหรือผู้ครอบครองรถตามกฎหมายแล้ว ผู้รับใบสั่งมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงาน ดังนี้

2.1 หากไม่ได้กระทำความผิด ให้ไปรายงานตัวต่อพนักงานสอบสวนท้องที่ที่กระทำความผิดเพื่อต่อสู้อย่างดี แต่หากได้รับสารภาพก็ชำระค่าปรับตามที่พนักงานสอบสวนทำการเปรียบเทียบปรับตามมาตรา 37 แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ณ สถานีตำรวจที่เกิดเหตุหรือท้องที่อื่น หรือชำระค่าปรับตามช่องทางที่กำหนดภายในเวลาที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 140/1 กำหนด

2.2 ชำระค่าปรับ หากผู้กระทำความผิดหรือผู้ครอบครองรถได้รับใบสั่งแล้วไม่ไปรายงานตัวต่อพนักงานสอบสวนตามกำหนดเวลาที่กำหนดในใบสั่ง หรือไม่ชำระค่าปรับตามที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 141 หากเมื่อถึงกำหนดแล้วไม่ชำระค่าปรับเจ้าพนักงานจราจรจะดำเนินการดังนี้

2.2.1 เจ้าพนักงานจราจรตำแหน่งตั้งแต่สารวัตรขึ้นไปมีหนังสือแจ้งทางไปรษณีย์แบบลงทะเบียนตอบรับไปยังผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถ ไปยังภูมิลำเนาและให้ถือว่าผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถได้รับแจ้ง เมื่อพ้นกำหนดสิบห้าวันนับแต่วันที่ส่ง

2.2.2 หากผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถได้รับหนังสือแล้วไม่ชำระค่าปรับตามคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจร มีแนวทางการดำเนินการ ดังนี้

ก. ให้เจ้าพนักงานจราจรแจ้งจำนวนค่าปรับที่ค้างชำระพร้อมหลักฐานตามไปยังนายทะเบียนและให้นายทะเบียนตรวจสอบข้อมูลและแจ้งให้ผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นทราบเพื่อไปชำระค่าปรับที่ค้างชำระภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้ง ถ้าผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีเป็นเพียงตัวแทนเจ้าของรถ ให้ผู้มาติดต่อแจ้งให้เจ้าของรถทราบเพื่อไปชำระค่าปรับภายในระยะเวลาดังกล่าว ในการนี้ให้นายทะเบียนรับชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นไว้โดยออกหลักฐานชั่วคราวแทนการออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีให้เจ้าของรถหรือตัวแทนเจ้าของรถแทน โดยหลักฐานชั่วคราวตามวรรคหนึ่งให้ใช้แทนเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีโดยให้มีอายุสามสิบวันนับแต่วันที่นายทะเบียนได้ออกให้

ข. ในกรณีที่เจ้าของรถได้ชำระค่าปรับที่ค้างชำระครบถ้วนภายในระยะเวลาตามที่กำหนดใน ก. ให้เจ้าของรถหรือตัวแทนเจ้าของรถนำหลักฐานแสดงการชำระค่าปรับที่ได้รับจากเจ้าพนักงานจราจรมาแสดงต่อนายทะเบียนเพื่อให้ออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้น

ค. ในกรณีที่เจ้าของรถหรือตัวแทนเจ้าของรถที่ได้รับหนังสือแจ้งตาม 2.2.1 ประสงค์จะชำระค่าปรับในวันที่มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปี ให้นายทะเบียนมีอำนาจรับชำระค่าปรับตามจำนวนที่ค้างชำระแทนได้ โดยให้นายทะเบียนรับชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นและออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีให้เจ้าของรถหรือตัวแทนเจ้าของรถ

ง. ในกรณีที่เจ้าของรถไม่ชำระค่าปรับที่ค้างชำระหรือชำระไม่ครบถ้วนภายในระยะเวลาที่กำหนดให้เจ้าพนักงานจราจรแจ้งนายทะเบียนให้จัดการออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นและแจ้งให้พนักงานสอบสวนดำเนินการตามหน้าที่และอำนาจต่อไป

กรณีที่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถผู้ใดเห็นว่า ตนมิได้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับรถนั้น ให้ทำหนังสือโต้แย้งข้อกล่าวหาในสัปดาห์วันนับแต่วันที่ ได้รับแจ้งจากนายทะเบียนตาม (ก) ส่งไปยังสถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือสถานที่ที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ กำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ทั้งนี้การทำหนังสือโต้แย้งใช้วิธีส่งทางไปรษณีย์ตอบรับหรือสำนักงานตำรวจแห่งชาติจะกำหนดวิธีการอื่นใดด้วยก็ได้

เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรได้รับหนังสือโต้แย้ง หากเจ้าพนักงานจราจรหรือหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรยังคงยืนยันและเห็นสมควรดำเนินคดีต่อผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถผู้นั้น ให้ส่งเรื่องไปยังพนักงานสอบสวนเพื่อดำเนินการฟ้องต่อศาลต่อไป แล้วแจ้งผลให้ ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถทราบ

เมื่อได้มีการชำระค่าปรับครบถ้วนถูกต้องแล้ว ให้คดีเป็นอันเลิกกัน และในกรณีที่มีการเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้ ให้ผู้ขับขี่นำหลักฐานการชำระค่าปรับไปขอรับใบอนุญาตขับขี่คืนจากเจ้าพนักงานจราจรผู้เรียกเก็บ ทั้งนี้ ในระหว่างที่ยังไม่ได้รับใบอนุญาตขับขี่คืน ให้ถือว่าหลักฐานแสดงการชำระค่าปรับเป็นใบแทนใบอนุญาตขับขี่ที่มีกำหนดสัปดาห์วันนับแต่วันที่ชำระค่าปรับ การรับชำระและการนำส่งเงินค่าปรับให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติและกรมการขนส่งทางบกกำหนด โดยเงินที่ได้รับให้อธิบดีกรมการขนส่งทางบกหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายหักไว้เป็นค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บหรือค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานในอัตราร้อยละห้าของจำนวนเงินที่ได้รับ โดยให้นำไปใช้จ่ายได้เช่นเดียวกับเงินงบประมาณตามระเบียบที่อธิบดีกรมการขนส่งทางบกกำหนด ส่วนเงินที่เหลือให้นำส่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

การดำเนินการใด ๆ ของเจ้าพนักงานจราจรและนายทะเบียนตามมาตรา นี้ สามารถใช้วิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ หรือวิธีการอื่นใดตามที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติและกรมการขนส่งทางบกกำหนด

การบังคับโทษตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ.... (อริยพร โพธิ์ใส, 2564)

การลงโทษปรับเป็นพินัย เป็นการดำเนินการปรับปรุงกฎหมายในการกำหนดโทษทางอาญาให้เหมาะสมกับสภาพความผิดหรือกำหนดมาตรการลงโทษให้เหมาะสมกับการกระทำความผิด อันจะเป็นการสร้าง

ความเป็นธรรมสอดคล้องตาม มาตรา 77 ประกอบกับมาตรา 258 ค. ด้านกฎหมาย (1) ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย

(1) การกระทำความผิดทางพินัย

ความหมาย

“ความผิดทางพินัย” คือ การกระทำหรืองดเว้นการกระทำอันเป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย และกฎหมายนั้นบัญญัติให้ต้องชำระค่าปรับเป็นพินัย

“ปรับเป็นพินัย” คือ การสั่งให้ผู้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายต้องชำระเงินจำนวนหนึ่งไม่เกินที่กฎหมายกำหนด ซึ่งไม่ใช่โทษทางอาญา

ค่าปรับเป็นพินัย จึงเป็นเงินที่ผู้กระทำความผิดต้องชำระให้แก่รัฐ โดยไม่ถือเป็นการลงโทษแต่เป็นมาตรการทางกฎหมาย ซึ่งนำมาใช้กับความผิดที่ไม่ร้ายแรงและไม่ส่งผลกระทบโดยตรงต่อความสงบเรียบร้อยหรือความปลอดภัยของประชาชน

(2) หลักเกณฑ์ในการลงโทษปรับเป็นพินัย

หลักเกณฑ์ในการพิจารณาการลงโทษปรับเป็นพินัยได้กำหนดไว้ใน มาตรา 6 ความว่า ผู้กระทำความผิดทางพินัยต้องชำระค่าปรับเป็นพินัยตามจำนวนเงินที่เจ้าหน้าที่ของรัฐหรือศาลกำหนดตามวิธีการที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งต้องไม่เกินจำนวนสูงสุดที่กฎหมายไว้บัญญัติไว้ เว้นแต่พระราชบัญญัตินี้จะได้บัญญัติไว้เป็นอย่างอื่น ซึ่งเกณฑ์ที่กำหนดให้การกระทำความผิดเป็นพินัย พิจารณาจากข้อเท็จจริง ดังนี้

ก. ระดับความรุนแรงของผลกระทบที่เกิดขึ้นกับชุมชนหรือสังคมจากการกระทำความผิดทางพินัยและพฤติกรรมอื่นอันเกี่ยวกับสภาพความผิดทางพินัย

ข. ความรู้ผิดชอบ อายุ ประวัติความประพฤติ สติปัญญา การศึกษา อบรม สุขภาพ ภาวะแห่งจิต นิสัย อาชีพ สิ่งแวดล้อม และสิ่งอื่นทั้งปวงเกี่ยวกับผู้กระทำความผิดทางพินัย

ค. ผลประโยชน์ที่ผู้กระทำความผิดทางพินัยหรือบุคคลอื่นได้รับจากการกระทำความผิดทางพินัย

ง. สถานะทางเศรษฐกิจของผู้กระทำความผิดทางพินัย

กรณีที่บุคคลใดได้กระทำความผิดทางพินัย เพราะเหตุแห่งความยากจนขั้นแค้นหรือเพราะความจำเป็นอย่างแสนสาหัสในการดำรงชีวิตจะกำหนดค่าปรับเป็นพินัยต่ำกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้เพียงใดหรือจะว่ากล่าวตักเตือนโดยไม่ปรับเป็นพินัยก็ได้

(3) กระบวนการปรับเป็นพินัย

หลักเกณฑ์การปรับพินัยในชั้นต่าง ๆ มีดังนี้ (ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ.2565)

1. ชั้นเจ้าหน้าที่ของรัฐ กล่าวคือ เมื่อมีเหตุอันควรสงสัยหรือมีการกล่าวหา หรือเจ้าหน้าที่ของรัฐพบเห็นว่าการกระทำความผิดทางพนัน ไม่ว่าจะความผิดทางพนันนั้นจะเกิดขึ้นในทำนองที่ใด ให้เจ้าหน้าที่ของรัฐที่เกี่ยวข้องดำเนินการ ดังนี้

ก. แสวงหาข้อเท็จจริงและรวบรวมพยานหลักฐานเกี่ยวกับการกระทำความผิด

ข. ให้โอกาสผู้ถูกกล่าวหาได้ชี้แจงหรือแก้ไขข้อกล่าวหาตามสมควร

ค. เมื่อพิจารณาแล้วเห็นว่าการกระทำความผิดให้มีหนังสือแจ้งให้ผู้กระทำความผิดชำระค่าปรับเป็นพนัน โดยระบุพฤติการณ์แห่งความผิด จำนวนเงินค่าปรับ ระยะเวลาที่ต้องชำระ และแจ้งให้ทราบถึงสิทธิและวิธีการแก้ไขข้อกล่าวหา

ง. เมื่อผู้กระทำความผิดชำระค่าปรับเป็นพนันภายในระยะเวลาที่กำหนด แล้ว ให้ความผิดทางพนันเป็นอันยุติ

จ. ในกรณีที่ไม่มีชำระค่าปรับเป็นพนันภายในระยะเวลาที่กำหนด ไม่ว่าจะมีการแก้ไขข้อกล่าวหาหรือไม่ก็ตาม ให้เจ้าหน้าที่ของรัฐสรุปข้อเท็จจริงข้อกฎหมาย พยานหลักฐาน และส่งสำนวนให้พนักงานอัยการเพื่อดำเนินการฟ้องคดีต่อศาลต่อไป

ในการแสวงหาข้อเท็จจริงหรือการรวบรวมพยานหลักฐานเกี่ยวกับการกระทำความผิด เจ้าหน้าที่รัฐมีอำนาจเท่าที่กฎหมายแต่ละฉบับกำหนดเท่านั้น

2. ชั้นพนักงานอัยการ เป็นการดำเนินการหลังจากที่พนักงานอัยการรับสำนวนการความผิดทางพนันจากเจ้าหน้าที่ของรัฐแล้ว พนักงานอัยการใช้อำนาจในการสั่งคดี โดยมีความเห็นฟ้องคดีต่อศาลโดยไม่ต้องนำตัวผู้กระทำความผิดไปยื่นฟ้องด้วย แต่หากมีคำสั่งไม่ฟ้อง ให้แจ้งไปยังหัวหน้าหน่วยงานของรัฐทราบพร้อมทั้งเหตุผล หากหัวหน้าหน่วยงานไม่เห็นด้วยกับคำสั่งของพนักงานอัยการ ให้ทำความเห็นแย้งเสนอไปยังผู้ดำรงตำแหน่งเหมือนอัยการที่มีคำสั่งเพื่อวินิจฉัยชี้ขาด

3. ชั้นศาล โดยศาลมีอำนาจพิจารณาคดีความผิดทางพนัน เว้นในเขตกรุงเทพให้เป็นอำนาจของศาลอาญา และกำหนดวิธีพิจารณาคดีเป็นไปตามข้อบังคับของประธานศาลฎีกา โดยกำหนดให้การออกข้อบังคับต้องคำนึงถึงความสะดวก รวดเร็วและเป็นธรรม และไม่เป็นการแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องจนเกินสมควรและกำหนดให้ผู้กระทำความผิดมีสิทธิอุทธรณ์คำพิพากษาได้เฉพาะปัญหาข้อกฎหมายเท่านั้น และคำพิพากษาของศาลชั้นอุทธรณ์ถือเป็นที่สุด ทั้งนี้เพื่อลดขั้นตอนและความยุ่งยากในกระบวนการพิจารณาคดีความผิดทางพนันเพื่อให้การพิจารณาสิ้นสุดได้รวดเร็วและไม่เป็นภาระงบประมาณของประเทศจนเกินสมควร เนื่องจากเป็นความผิดไม่ร้ายแรงและมีเพียงการปรับเป็นเงินเท่านั้น ไม่มีโทษจำคุก

เมื่อศาลมีคำพิพากษาให้ชำระค่าปรับเป็นพนัน หากผู้กระทำความผิดไม่ชำระค่าปรับภายในเวลาที่ศาลกำหนด ศาลมีอำนาจออกหมายบังคับคดีเพื่อยึดทรัพย์สินหรืออายัดสิทธิเรียกร้อง

ในทรัพย์สินของผู้ต้องคำพิพากษาเพื่อใช้ค่าปรับเป็นพินัย โดยจะไม่มีการกักขังแทนค่าปรับ และก่อนที่ศาลจะมีคำพิพากษาเป็นที่สุดไม่ว่ากระบวนการพิจารณาอยู่ในชั้นของพนักงานอัยการหรือชั้นศาล หากผู้กระทำความผิดชำระค่าปรับเป็นพินัยครบตามจำนวนเป็นเจ้าหน้าที่ของรัฐกำหนดคดีความผิดทางพินัยเป็นอันยุติ โดยห้ามมิให้หน่วยงานของรัฐบันทึกการกระทำความผิดทางพินัยของบุคคลใดในบันทึกประวัติอาชญากรรมหรือในฐานะเป็นประวัติอาชญากรรม

การปรับเป็นพินัยที่เกี่ยวข้องกับความผิดกฎหมายจราจร เป็นการชำระค่าปรับตามจำนวนเงินที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด และหากผู้กระทำความผิดไม่ชำระค่าปรับ การดำเนินการเพื่อให้ผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรชำระค่าปรับ จึงต้องดำเนินการตามที่กฎหมายกำหนดเท่านั้น

ปัญหาประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมายจราจรทางบก

ประเด็นสำคัญที่ทำให้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ไม่สามารถนำไปสู่การบังคับใช้ได้จริง ปัญหาที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรให้มีประสิทธิภาพ มีดังนี้

(1) การจำแนกการกระทำความผิดตามกฎหมายจราจร ไม่มีความชัดเจนระหว่างกลุ่มการกระทำความผิดที่ไม่ชั่วร้ายในตัวเอง (Mala Prohibit) กับกลุ่มการกระทำความผิดที่เป็นอันตรายร้ายแรง (Misdemeanor or felony) จะทำให้ไม่ว่าจะกระทำความผิดเล็กน้อยหรือกระทำความผิดรุนแรงก็ได้รับโทษเท่ากัน พิจารณาได้จากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 152 กำหนดอัตราโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท สำหรับความผิดกว่า 30 มาตรา โดยไม่ได้พิจารณาลักษณะความรุนแรงของความผิด เช่น ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร (ตามทางแยก) ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด อันเป็นกระทำความผิดที่เป็นอันตรายร้ายแรงหากมีการฝ่าฝืนและก่ออันตรายแก่ผู้ใช้ทาง ซึ่งสำหรับในประเทศในสิงคโปร์และญี่ปุ่นมีโทษบันทึกแต้มกระทำความผิดและปรับสูงต้องส่งฟ้องศาล โดยในประเทศไทยน่าจะต้องมีบทกำหนดโทษขั้นต่ำและรุนแรงขึ้น โดยจำแนกออกจากกลุ่มความผิดลักษณะไม่ชั่วร้ายในตัวเองไม่ถึงขั้นเป็นอาชญากร เพียงแค่เป็น Infraction จึงลงโทษปรับสถานเบา การจำแนกเช่นนี้จะส่งผลให้การลงโทษเป็นธรรมและเหมาะสมมากขึ้น ช่วยให้การลงโทษมีความชัดเจนและสามารถแก้ไขประเด็นปัญหาอื่น ๆ เกิดผลตามทฤษฎีการข่มขู่ยับยั้ง โดยศาลอาจออกหมายเรียกหมายจับในกรณีที่กระทำความผิดร้ายแรงในคดีจราจรและอาจใช้มาตรการทางเลือกเพื่อแก้ไขฟื้นฟูพฤติกรรมได้

(2) โทษปรับไม่เหมาะสม โดยไม่นำความร้ายแรงของการกระทำมาใช้เป็นเงื่อนไขในการกำหนดโทษ โดยควรกำหนดโทษความผิดจราจรตามระดับความน่าจะเป็นอันตราย (สุทธิชัย คำพานิช, 2557)

(3) บทเพิ่มโทษต่อผู้กระทำความผิดซ้ำ แม้ปัจจุบันมีการนำมาตรการตัดคะแนนความประพฤติผู้ขับขี่ที่มีใบอนุญาตขับขี่มาใช้ แต่ในทางปฏิบัติยังไม่สามารถดำเนินการได้ เนื่องจากมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องมีการบูรณาการข้อมูลให้เชื่อมโยงกันเพราะระบบฐานข้อมูลตลอดจนการตรวจสอบแสดงผลประวัติการกระทำความผิดและคะแนนกระทำความผิดตามกฎหมายจราจร

(4) มาตรการอันเกิดจากการถูกตัดแต้ม ยังไม่เหมาะสมโดยต้องประสานความร่วมมือของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงต้องมีมาตรการสำหรับนิติบุคคลที่ถูกตัดคะแนน

(5) ไม่มีแนวทางปฏิบัติ ระบุจำนวนเปรียบเทียบปรับตามความรุนแรงของพฤติการณ์การขับขึ้นในแต่ละฐานความผิด ทั้งนี้ ในแต่ละฐานความผิดมักจะพบว่ามีพฤติกรรมกระทำผิดที่รุนแรงหรือเป็นอันตรายแตกต่างกัน อาทิเช่น อันตรายจากขับรถเร็วเกินอัตราที่ระดับความเร็ว 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ย่อมต่างจาก 110 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ลักษณะพฤติกรรมขัดขึ้นฝ่าฝืนคำสั่งพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ตรวจหรือทดสอบผู้ขับขึ้นเพื่อหาสารเสพติด โดยเฉพาะหากมีการเพิ่มโทษปรับเป็น 10,000 บาท ย่อมเปิดโอกาสให้ตำรวจใช้ดุลยพินิจ ซึ่งยากที่จะตัดสินใจว่าจะลงโทษปรับหนักเบาอย่างไรให้เหมาะสมกับพฤติการณ์ จึงควรต้องมีคู่มือหรือข้อเสนอแนะแนวทางและประเมินผลการใช้งาน

จากประเด็นปัญหาล้วนเกี่ยวข้องและทำให้การบังคับใช้กฎหมายยังไม่มีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะการชำระค่าปรับจากการศึกษา พบว่าใบสั่งที่เจ้าพนักงานจราจรส่งไปยังผู้กระทำความผิด ถูกเพิกเฉย ผู้ได้รับใบสั่งไม่ไปชำระค่าปรับ ส่วนเจ้าพนักงานก็เพิกเฉยไม่สอบสวนและติดตามตัวผู้กระทำความผิดมาดำเนินกระบวนการทางกฎหมายเพื่อให้ผู้กระทำความผิดได้รับโทษ ทั้งนี้ จึงเป็นที่มาของงานวิจัยนี้จึงต้องการศึกษาเพื่อหาแนวทางในการดำเนินการเพื่อให้กระบวนการบังคับโทษมีประสิทธิภาพและการลงโทษมีประสิทธิภาพในการเปลี่ยนพฤติกรรม การขับขึ้นรถเพื่อความปลอดภัยและความเป็นระเบียบของการใช้ทาง

2.3 แนวคิดการจัดตั้งศาลจราจรและกฎหมายวิธีพิจารณาความผิดกฎหมายจราจรของประเทศไทยและเปรียบเทียบกระบวนการบังคับใช้กฎหมายจราจรไทยกับต่างประเทศ

2.3.1 แนวคิดการจัดตั้งศาลจราจรและกระบวนการพิจารณาในศาลจราจร

2.3.1.1 รูปแบบการจัดตั้งศาลจราจร

การแก้ไขปัญหาการกระทำความผิดกฎหมายจราจร โดยการจัดตั้งศาลหรือกำหนดรูปแบบศาลจราจร เป็นการให้ศาลที่พิจารณาคดีเล็กน้อย โดยดำเนินกระบวนการพิจารณาคดีแบบรวดเร็วและรวดเร็วกว่าคดีประเภทอื่น ดังเช่น ประเทศญี่ปุ่นการดำเนินคดีจราจรจะกระทำแบบรวดเร็วและอยู่ในอำนาจในการพิจารณาคดีของศาลแขวง (The District Court) ส่วนประเทศสหรัฐอเมริกา ศาลที่มีอำนาจในการพิจารณาคดีเกี่ยวกับการจราจรจะเป็นไปตามกฎหมายของมลรัฐ (State) ส่วนใหญ่จะเป็นศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีจำกัด มีชื่อเรียกหลายอย่าง เช่น ศาลเทศบาล (Municipal Court) ศาลท้องที่ (County Courts) ศาลเขต (District Courts) และศาลมหานคร (Metropolitan Courts) เป็นต้น แต่ละเมืองจะมีวิธีพิจารณาคดีจราจรเป็นการเฉพาะ สำหรับประเทศฝรั่งเศส การดำเนินคดีจราจรอยู่ในส่วนของความผิดลหุโทษ กำหนดให้ศาลแขวงมีอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดี เป็นต้น สำหรับประเทศไทยอยู่ระหว่างจัดทำร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ..... ฉบับสำนักงานศาลยุติธรรม (มาตรา 3) กำหนดให้จัดตั้งและเปิดทำการแผนกคดีจราจรขึ้นในศาลแขวงในเขตกรุงเทพมหานคร

ศาลแขวงนครปฐม ศาลแขวงนนทบุรี และศาลแขวงสมุทรปราการ ส่วนศาลแขวงในจังหวัดอื่น และศาลจังหวัด สำหรับท้องที่ที่ไม่อยู่ในอำนาจของศาลแขวง ให้จัดตั้งแผนกคดีจราจรขึ้นในศาลดังกล่าวทุกศาล แต่หากพิจารณา การเปิดแผนกต้องมีการกำหนดโครงสร้าง งบประมาณ ตลอดจนบุคลากรที่ต้องมีปฏิบัติหน้าที่ และต้องมีวิธีพิจารณา สำหรับคดีจราจรโดยเฉพาะ หากพิจารณาปัญหากระบวนการดำเนินคดีจราจรที่ต้องแก้ไขปัญหาจากกระบวนการ ดำเนินคดีเดิม ทั้งนี้ สามารถพัฒนานำเทคโนโลยีมาใช้บันทึกข้อมูลไว้ในระบบฐานข้อมูล และกำหนดให้ หน่วยงานบังคับใช้กฎหมายกำหนดเจ้าพนักงานที่ทำหน้าที่บันทึกข้อมูลและรวบรวมข้อมูลที่จำเป็นขึ้นมาเป็น การเฉพาะ ส่วนหน่วยงานในขั้นตอนการฟ้องและการพิจารณาคดีสามารถค้นหาข้อมูลดังกล่าวจากระบบฐานข้อมูล ได้ เพื่อเป็นการลดกระบวนการดำเนินการลงทำให้การบังคับโทษมีประสิทธิภาพ

2.3.1.2 การกำหนดประเภทคดีที่เป็นคดีจราจร

ร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ..... ฉบับสำนักงานศาลยุติธรรม พ.ศ.2565 (มาตรา 4) ได้กำหนดประเภทคดีที่เป็นคดีจราจรและต้องพิจารณาในศาลจราจรที่จะมีการจัดตั้ง ประกอบด้วย ความผิดจราจรใน 5 ประเภทได้แก่

- 1) คดีความผิดที่เกี่ยวกับการขับรถโดยต้องมีใบอนุญาตขับรถ ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522
- 2) คดีความผิดที่เกี่ยวกับการบรรทุกของเหลวไวไฟ วัตถุระเบิด หรือวัตถุอันตราย การปฏิบัติ ตามสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร การขับรถขึ้นแซงรถคันอื่น การขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่ กฎหมายกำหนด ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522
- 3) คดีความผิดที่เปรียบเทียบได้ตามกฎหมายซึ่งผู้ฝ่าฝืนไม่ชำระค่าปรับ แต่ไม่รวมถึงความผิดที่ ได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น
- 4) คดีความผิดตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบกนอกจากที่ระบุไว้ใน (2) และ (3) เช่น คดีความผิดขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น
- 5) คดีความผิดอื่นตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา

จากการศึกษาเปรียบเทียบร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ..... ฉบับสำนักงานศาล ยุติธรรม พ.ศ.2565 กับร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ..... ฉบับกรมการปฏิรูปประเทศ พ.ศ.2560 และขับเคลื่อนผ่านกลไกสภาผู้แทนราษฎร โดยมี นายนิกร จำนงและสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรลงชื่อ ตามจำนวนที่กำหนด ยื่นร่างกฎหมายดังกล่าวต่อสภาผู้แทนราษฎรเมื่อ พ.ศ.2562 ได้กำหนดประเภทคดีที่เป็น คดีจราจรและต้องพิจารณาในศาลจราจรที่จะมีการจัดตั้ง (มาตรา 4) ประกอบด้วย ความผิดจราจรใน 3 ประเภท ได้แก่

- (1) คดีความผิดตามมาตรา 43 (2) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522
- (2) คดีความผิดที่เปรียบเทียบได้ตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ซึ่งผู้ขับขี่ เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถที่ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎหมายไม่ชำระ

ค่าปรับ หรือไม่ยินยอมให้เปรียบเทียบ หรือไม่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ ทั้งนี้ไม่ว่าจะได้มีการออกใบสั่งหรือไม่ก็ตาม แต่ไม่ให้ความถึงความผิดตามกฎหมายดังกล่าวในกรณีและผู้ขับขี่ เจ้าของรถ หรือผู้ครอบครองรถได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น

(3) คดีความผิดอื่นตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา

หากพิจารณาประเภทคดีที่เป็นคดีจราจรที่จะต้องพิจารณาในศาลจราจร พบว่าร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ..... ฉบับกรรมการปฏิรูปประเทศ พ.ศ.2560 และขับเคลื่อนผ่านกลไกสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ.2562 มีความสอดคล้องกับสถานการณ์การบังคับใช้กฎหมายและกระบวนการยุติธรรมที่มีอยู่เดิม กล่าวคือ คดีความผิดฐานผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราหรือเมายาอื่น ตามมาตรา 43(2) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และคดีความผิดที่เปรียบเทียบได้ตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก หากผู้ขับขี่เจ้าของรถหรือ ผู้ครอบครองรถที่ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎหมายไม่ชำระค่าปรับ หรือไม่ยินยอมให้เปรียบเทียบ หรือไม่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ ทั้งนี้ไม่ว่าจะได้มีการออกใบสั่งหรือไม่ก็ตาม โดยร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจรฉบับนี้ มุ่งแก้ไขปัญหาจากการที่ผู้ขับขี่ที่กระทำผิดแล้วเพิกเฉยไม่ยอมมาชำระค่าปรับตามกฎหมายโดยไม่มีเหตุอันควร และไม่ไปพบพนักงานสอบสวนเพื่อปฏิเสธการกระทำผิด อาจเนื่องจากไม่เกรงกลัวต่อกฎหมายในชั้นการบังคับใช้กฎหมายของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ด้วยเหตุผลหลายประการดังที่ได้กล่าวมาแล้ว รวมถึงทัศนคติเชิงลบต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยคาดหวังว่าการจัดตั้งศาลจราจรจะเป็นทางออกในการควบคุมพฤติกรรมผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรและนำตัวผู้กระทำความผิดมารับโทษหรือชำระค่าปรับ เนื่องจากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ก็ไม่ได้กำหนดมาตรการตามกฎหมายที่เหมาะสมเพื่อที่จะนำตัวผู้ที่ได้รับสั่งและไม่ชำระค่าปรับดังกล่าวเข้าสู่กระบวนการดำเนินคดีตามกฎหมาย จึงต้องใช้การสอบสวนดำเนินคดีตามกฎหมายวิธีพิจารณาคดีอาญาหรือวิธีพิจารณาคดีในศาลแขวงแล้วแต่กรณี ซึ่งมีหลายขั้นตอนที่ยุ่งยาก ใช้ระยะเวลาในการดำเนินการ ดังนั้น การจัดทำร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. ก็เพื่อให้มีกระบวนการสอบสวน ฟ้องร้องดำเนินคดีสำหรับคดีจราจร ให้มีกลไกในการนำตัวบุคคลที่ทำความผิดจราจรและมีค่าปรับค้างชำระเข้าสู่กระบวนการพิจารณาคดีไว้เป็นการเฉพาะโดยให้มีรูปแบบและขั้นตอนที่แตกต่างกับการดำเนินคดีอาญาอื่นๆ ทั่วไป แต่การกำหนดประเภทคดีจราจรการนำตัวผู้กระทำความผิดมารับโทษหรือชำระค่าปรับในกรณีเพิกเฉยหรือไม่มาชำระค่าปรับโดยไม่มีเหตุอันควร มีความแตกต่างจากร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ..... ฉบับสำนักงานศาลยุติธรรม พ.ศ.2565 ที่กำหนดประเภทคดีจราจร เพิ่มเติมต่างจากร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ..... ฉบับกรรมการปฏิรูปประเทศ พ.ศ.2560 และขับเคลื่อนผ่านกลไกสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ.2562 ในประเด็น (1) คดีความผิดที่เกี่ยวกับการขับรถโดยต้องมีใบอนุญาตขับรถ ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 และประเด็นที่ (2) คดีความผิดที่เกี่ยวกับการบรรทุกของเหลวไวไฟ วัตถุระเบิด หรือวัตถุอันตราย การปฏิบัติตามสัญญาจราจรหรือเครื่องหมายจราจร การขับรถขึ้นแซงรถคันอื่น การขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด

ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ใบขับขี่หมดอายุ ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ แสงที่คับขัน รัวเร็วเกินกำหนด ฯ โดยเจ้าพนักงานตำรวจจราจร ไม่สามารถการออกใบสั่งหรือพนักงานสอบสวนไม่สามารถเปรียบเทียบปรับความผิดกลุ่มนี้ได้ แต่เมื่อพบการกระทำความผิดเจ้าพนักงานตำรวจจราจรต้องให้ไปพบพนักงานสอบสวนโดยตรง เพื่อให้พนักงานสอบสวนออกใบนัดให้ไปศาล โดยให้ใช้ใบนัดให้ไปศาลแทนคำฟ้องโดยไม่ต้องทำสำนวนคดี

2.3.2 ศาลจราจรและกระบวนการพิจารณาคดีจราจรในต่างประเทศ

2.3.2.1 การบังคับคดีจราจรและศาลจราจรประเทศสหรัฐอเมริกา

การดำเนินคดีจราจรและการบังคับใช้กฎหมายจราจรของประเทศสหรัฐอเมริกา โดยแนวทางกฎหมายจราจรในประเทศสหรัฐอเมริกา ทั้งนี้ กำหนดประเภทของความผิดกฎหมายจราจรออกเป็น 2 ประเภท (สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, 2521 : 96) คือ

1) ความผิดที่ไม่เกี่ยวกับการขับเคื่อนรถ ซึ่งเป็นคดีที่มีโทษปรับสถานเดียว (สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, 2521 : 96) คดีประเภทนี้หากผู้กระทำความผิดรับสารภาพและไม่ประสงค์ที่จะสู้คดีก็นำเงินไปชำระค่าปรับได้ที่ศาลจราจรในเขตอำนาจหรือนำไปชำระที่ Traffic violations bureau ซึ่งจะตั้งอยู่ที่สถานีตำรวจ หรือจะชำระทางช่องทางที่กฎหมายกำหนดตามอัตราค่าปรับที่กฎหมายกำหนด แต่หากจะสู้คดีหรือไม่ประสงค์จะชำระค่าปรับตามจำนวนที่กฎหมายกำหนดก็ต้องไปศาลเพื่อสู้คดีหรือให้ศาลกำหนดค่าปรับให้

2) ความผิดเกี่ยวกับการขับเคื่อนรถ (Moving Violations) เช่น ขับรถด้วยความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณ ขับรถโดยไม่มีใบขับขี่ หรือขับรถในขณะที่เมาสุรา เป็นต้น ความผิดประเภทนี้ นอกจากจะเป็นความผิดที่มีโทษปรับแล้ว ยังความผิดที่มีโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือนอีกด้วย ซึ่งจัดว่าเป็นความผิดประเภท misdemeanor สำหรับความผิดประเภทนี้ เมื่อเจ้าพนักงานจราจรพบการกระทำความผิดก็จะดำเนินการจับกุมผู้กระทำความผิดและออกใบสั่ง Traffic citation บันทึกหมายเลขใบขับขี่และลักษณะการกระทำความผิด รวมถึงวันและเวลาที่กำหนดให้ผู้ต้องหาไปศาล เมื่อถึงวันนัดพิจารณาครั้งแรก ศาลจะอ่านและอธิบายฟ้องให้จำเลยฟัง ถ้าจำเลยให้การรับสารภาพศาลก็จะตัดสินคดีไปเลยโดยไม่ต้องสืบพยาน ซึ่งศาลอาจเพียงแต่ลงโทษปรับ หรือให้รอการลงโทษจำคุกไว้ หรืออาจจะลงโทษจำคุกแล้วแต่ความหนักเบาของการกระทำความผิดกฎหมายจราจรของจำเลย โดยประเภทความผิดเกี่ยวกับการขับเคื่อนรถ (Moving violations) ที่ผู้กระทำความผิดต้องไปแสดงตัวที่ศาล ได้แก่ ความผิดฐานขับชี่ยานพาหนะระหว่างมีเมา หรือเสพยาเสพติดขณะขับรถ ความผิดฐานขับชี่รถประมาทจนเกิดอุบัติเหตุ ความผิดฐานหลบหนีหลังจากเกิดอุบัติเหตุ ความผิดฐานขับชี่ยานพาหนะขณะถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ ความผิดฐานขับรถเร็วเกินกว่าที่อัตราที่กฎหมายกำหนด เป็นต้น

ขั้นตอนการดำเนินคดีเมื่อเจ้าพนักงานจราจรพบความผิดจะดำเนินการจะออกใบสั่ง (Traffic citation) ในใบสั่งมีรายละเอียดเกี่ยวกับชื่อ ที่อยู่ของผู้กระทำความผิดหรือเจ้าของรถที่กระทำความผิด ระบุรายละเอียดเกี่ยวกับการกระทำความผิด มาตราที่กฎหมายกำหนดโดยเจ้าพนักงานจะมีคำสั่งให้ผู้กระทำความผิด

ไปศาล พร้อมระบุอัตราค่าปรับที่ต้องชำระ และเจ้าพนักงานจราจรจะส่ง Traffic citation ให้แก่ศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาพิพากษา ทั้งนี้หากเจ้าพนักงานจราจรได้ออก Traffic citation แล้วจะหมดหน้าที่เปรียบเทียบปรับและจะมีคำสั่งเพิกถอน Traffic citation ไม่ได้ การดำเนินการจะอยู่ในอำนาจของศาลพิจารณาและมีคำสั่งเกี่ยวกับความผิดคดีจราจร และเมื่อมีคำสั่งอย่างไรเกี่ยวกับความผิด ศาลจะแจ้งให้ศูนย์คอมพิวเตอร์ทราบเพื่อเก็บข้อมูลและสถิติการกระทำผิดไว้ (อานนท์ วิบูลสวัสดิ์, 2520 : 53) ทั้งนี้ การพิจารณาคดีจราจรจะเป็นไปตามกฎหมายของมลรัฐและแต่ละเมืองจะมีวิธีพิจารณาคดีจราจรเป็นการเฉพาะศาลเทศบาล หรือ Municipal Courts อย่างไรก็ตามก็ดีการพิจารณาคดีจราจรในศาลเทศบาลจะกระทำด้วยวิธีพิจารณาคดีที่รวบรัดและรวดเร็ว อาทิ เช่น วิธีพิจารณาคดีจราจรของแผนกคดีจราจรในศาลเทศบาลเมืองฟิลาเดลเฟีย (CHAPTER 10. RULES OF CRIMINAL PROCEDURE FOR THE PHILADELPHIA MUNICIPAL COURT AND THE PHILADELPHIA MUNICIPAL COURT TRAFFIC DIVISION, <http://www.pacode.com/secure/data/234/chapter10/chap10toc.html>) เป็นข้อบัญญัติเกี่ยวกับวิธีพิจารณาคดีจราจรในแผนกคดีจราจร ข้อบังคับ 1030 ขอบเขตของข้อบังคับของศาลเทศบาลแผนกคดีจราจร บัญญัติให้ใช้กระบวนการพิจารณาคดีอาญาอย่างรวบรัดในคดีจราจร ข้อบังคับ 1031 การเริ่มต้นกระบวนการพิจารณาคดี (ก) การพิจารณาคดีจราจรแบบรวบรัด จะเริ่มต้นขึ้นเมื่อ

- 1) การออกข้อกล่าวหาไปยังจำเลย
- 2) การยื่นข้อกล่าวหาต่อศาลเทศบาล
- 3) เมื่อมีการจับกุมแบบไม่มีหมายหรือการจับกุมที่ได้รับมอบอำนาจตามกฎหมาย

(ข) ในกรณีที่มีการบัญญัติไว้โดยข้อบังคับว่าเป็นข้อยกเว้นสำหรับวิธีการแจ้งเตือนและในการพิจารณาคดี ให้เจ้าพนักงานบังคับใช้กฎหมายยื่นการแจ้งเตือนเป็นหนังสือแก่จำเลยระบุ รายละเอียดเกี่ยวกับวันเวลาและสถานที่ซึ่งถูกกำหนดขึ้น การพิจารณาคดีแบบรวบรัด หลังจากมีการออกข้อกล่าวหาไปยังจำเลย

ข้อบังคับ 1032 การยื่นคำร้อง จำเลยสามารถยื่นคำร้องเพื่อเข้าสู่กระบวนการพิจารณาคดีจราจร โดยส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ไปยังศาลเทศบาล แผนกคดีจราจร เกี่ยวกับการแจ้งเตือน การชำระค่าปรับและค่าใช้จ่ายหรือการวางหลักประกัน

ข้อบังคับ 1033 วิธีพิจารณาเมื่อจำเลยถูกจับกุมตามกฎหมาย ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจนำตัวจำเลยเพื่อไปปรากฏตัวต่อหน้าเจ้าพนักงานผู้ออกคำสั่งและดำเนินการให้จำเลยรับทราบข้อกล่าวหาและ 1) ในกรณีที่จำเลยยังไม่ทำคำร้องให้แจ้งจำเลยเกี่ยวกับข้อกล่าวหา, 2) แจ้งจำเลยเกี่ยวกับข้อกล่าวหาที่เคยมีการตัดสินว่ามีค่าปรับหรือค่าใช้จ่ายค้างชำระ ซึ่งจำเลยผิดนัดต่อคำสั่งให้ชำระเงินหรือกำหนดการชำระเงิน และ 3) แนะนำจำเลยถึงเรื่องสิทธิที่จะมีทนายความ หรือแนะนำจำเลยเกี่ยวกับการแต่งตั้งทนายความโดยแผนกคดีจราจรในกรณีที่ศาลตัดสินว่าจำเลยมีความผิดและจำเลยไม่มีความสามารถทางการเงินในการจัดหาทนายความ

เมื่อจำเลยปรากฏตัวต่อหน้าศาลเพื่อรับทราบข้อกล่าวหา ให้ศาลกำหนดการพิจารณาคดีในศาลนัดต่อไป หรือให้การแจ้งเตือนเรื่องการไต่สวนหรือหมายเรียกแก่จำเลยหรือกำหนดหลักประกันดังที่บัญญัติ

ไว้ในข้อบังคับ 1034 และข้อบังคับท้องถิ่นและปล่อยตัวจำเลย หรือหากจำเลยไม่สามารถวางหลักประกันได้ให้ส่งจำเลยไปยังสถานที่กักขัง

เมื่อจำเลยปรากฏตัวต่อหน้าผู้พิพากษาแผนกคดีจราจรหรือเจ้าพนักงานไต่สวน ให้ดำเนินการ ดังนี้ หากเรื่องยังไม่พร้อมจะดำเนินกระบวนการพิจารณา ให้ผู้พิพากษาแผนกคดีจราจรหรือเจ้าพนักงานไต่สวนกำหนดการพิจารณาคดีในศาลนัดต่อไป ให้ออกคำสั่งนัดจำเลยและให้ปล่อยตัวจำเลยไปโดยมีการเฝ้าติดตาม นอกเสียจากเจ้าพนักงานผู้ออกคำสั่งมีเหตุอันควรเชื่อว่าจำเลยมีโอกาสหลบหนี เจ้าพนักงานผู้ออกคำสั่งอาจกำหนดให้วางประกันตามจำนวนเงินดังที่บัญญัติไว้ในข้อบังคับ 452, 1034 และข้อบังคับท้องถิ่น และหากจำเลยไม่วางหลักประกัน ให้ส่งจำเลยไปยังสถานที่กักขัง

(1) ในการตัดสินใจจำเป็นจะต้องกำหนดหลักประกันหรือไม่และควรกำหนดหลักประกันเป็นจำนวนเงินเท่าใด ให้ผู้พิพากษาแผนกคดีจราจรหรือเจ้าพนักงานไต่สวนพิจารณาปัจจัยดังรายการที่แสดงบัญชีไว้ในข้อบังคับ 523 จำนวนเงินหลักประกันจะไม่เกินกว่าค่าปรับและค่าใช้จ่ายเต็มจำนวน

(2) หากได้มีการกำหนดหลักประกันแล้ว ให้ผู้พิพากษาแผนกคดีจราจรหรือเจ้าพนักงานไต่สวนแถลงเป็นหนังสือถึงเหตุผลว่า เหตุใดจึงมีการกำหนดหลักประกันใดๆนอกเหนือจากการปล่อยตัวโดยมีการเฝ้าติดตามและข้อเท็จจริงที่สนับสนุนการตัดสินใจว่าจำเลยมีความสามารถที่จะชำระหลักประกันเป็นเงิน

(3) หากมีการกำหนดหลักประกันและจำเลยไม่วางหลักประกัน ไม่ให้กักขังจำเลยโดยไม่มีการพิจารณาคดีนานกว่า 72 ชั่วโมง หรือก่อนสิ้นสุดวันทำการถัดไป หากเวลา 72 ชั่วโมงสิ้นสุดลงในวันหยุดราชการ

2) การดำเนินกระบวนการพิจารณา

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

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

ก. ให้ผู้พิพากษาแผนกคดีจราจรหรือเจ้าพนักงานไต่สวนดำเนินการไต่สวนโดยทันที เพื่อตัดสินความสามารถจำเลยที่จะชำระเงินที่ถึงกำหนดเต็มจำนวน

ข. หากผู้พิพากษาแผนกคดีจราจรหรือเจ้าพนักงานไต่สวนตัดสินว่าจำเลยไม่มีความสามารถทางการเงินที่จะชำระเงินที่ถึงกำหนดเต็มจำนวน ผู้พิพากษาอาจสั่งกำหนดการชำระเงินเป็นงวดดังที่บัญญัติไว้ในข้อบังคับ 456 (ค) (2)

ค. หากผู้พิพากษาหรือเจ้าพนักงานไต่สวนตัดสินว่าจำเลยมีความสามารถทางการเงินที่จะชำระเงินที่ถึงกำหนดเต็มจำนวน และมีความเป็นไปได้ว่าจะลงโทษจำคุกเมื่อสิ้นสุดการไต่สวน

ให้ผู้พิพากษาหรือเจ้าพนักงานไต่สวนแนะนำจำเลยถึงเรื่องสิทธิที่จะมีทนายความและหากจำเลยไม่มีความสามารถทางการเงินที่จะมีทนายความ ให้แนะนำจำเลยว่าจะมีการแต่งตั้งทนายโดยแผนกคดีจราจร ดังที่บัญญัติไว้ในข้อบังคับ 1035 ทั้งนี้ อาจดำเนินการไต่สวน หากมีทนายความที่จำเลยหาเองหรือถูกแต่งตั้งให้แก่จำเลยแล้ว มิฉะนั้น ให้กำหนดเวลาการนัดไต่สวนใหม่ไปยังวันที่หนึ่งและให้ปล่อยตัวจำเลยโดยมีหลักประกัน ดังที่บัญญัติไว้ในข้อบังคับ 1034

ง. เมื่อสิ้นสุดการไต่สวน ให้ผู้พิพากษาแผนกคดีจราจรหรือเจ้าพนักงานไต่สวนดำเนินการดังที่บัญญัติไว้ในข้อบังคับ 456 (ค) (3) คือหากมีการกำหนดหลักประกันและจำเลยไม่วางหลักประกัน ไม่ให้กักขังจำเลยโดยไม่มีการพิจารณาติดนานกว่า 72 ชั่วโมง หรือก่อนสิ้นสุดวันทำการถัดไป หากเวลา 72 ชั่วโมง สิ้นสุดลงในวันหยุดราชการ

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

(1) ให้ผู้พิพากษาแผนกคดีจราจรหรือเจ้าพนักงานไต่สวนดำเนินการไต่สวนในทันที เพื่อตัดสินว่าจำเลยมีความสามารถที่จะชำระค่าปรับและค่าใช้จ่ายที่ค้างชำระตามคำสั่งก่อนหน้าหรือไม่

(2) หากผู้พิพากษาหรือเจ้าพนักงานไต่สวนตัดสินว่าจำเลยไม่มีความสามารถที่จะชำระค่าปรับและค่าใช้จ่ายที่ค้างชำระตามคำสั่งก่อนหน้าผู้พิพากษาออกคำสั่งชำระเงินและกำหนดการชำระเงินใหม่อีกครั้งได้

(3) หากผู้พิพากษาหรือเจ้าพนักงานไต่สวนตัดสินว่าจำเลยมีความสามารถที่จะชำระค่าปรับและค่าใช้จ่ายที่ค้างชำระตามคำสั่งก่อนหน้าและมีความเป็นไปได้ว่าจะลงโทษจำคุกเมื่อสิ้นสุดการไต่สวน ให้ผู้พิพากษานำจำเลยถึงเรื่องสิทธิที่จะมีทนายความ และหากจำเลยไม่มีความสามารถทางการเงินที่จะมีทนายความ ให้แนะนำจำเลยว่าจะมีการแต่งตั้งทนายความโดยแผนกคดีจราจร ดังที่บัญญัติไว้ในข้อบังคับ 1035 ทั้งนี้ อาจดำเนินการไต่สวน หากมีทนายความที่จำเลยหาเองหรือถูกแต่งตั้งให้แก่จำเลยแล้ว มิฉะนั้น ให้กำหนดเวลาการนัดไต่สวนใหม่ไปยังวันที่หนึ่งและให้ปล่อยตัวจำเลยโดยมีหลักประกัน ดังที่บัญญัติไว้ในข้อบังคับ 1034

(4) เมื่อสิ้นสุดการไต่สวน ให้ผู้พิพากษาแผนกคดีจราจรหรือเจ้าพนักงานไต่สวนดำเนินการดังที่บัญญัติไว้ในข้อบังคับ 456 (ค) (3)

4) เมื่อจำเลยถูกจับกุมตัวตามหมายจับหลายฉบับในหลายคดีที่เกี่ยวข้องกับทั้งข้อกล่าวหาที่ยังไม่ถูกวินิจฉัยวินิจชี้ขาด และข้อกล่าวหาที่ถูกวินิจฉัยชี้ขาดแล้ว โดยมีเงินค้างชำระ ให้ดำเนินเรื่องดังที่บัญญัติไว้ในวรรค (ง) (2) (a) (การพิจารณาคดีแบบรวบรัด) หรือวรรค (ง) (2) (b) หรือ(ง) (2) (c) (การไต่สวนการผิดนัด) อาจนำกรณีเหล่านี้รวมกันและกำหนดกระบวนการพิจารณาต่อ หน้าผู้พิพากษาแผนกคดีจราจรหรือเจ้าพนักงานไต่สวนท่านเดียวกันได้

2.3.2.2 การดำเนินคดีจราจรในประเทศญี่ปุ่น

กรณีความผิดจราจร และเมื่อพนักงานอัยการได้ยื่นฟ้องคดีไปแล้วก็อาจถอนคดีได้เสมอภายในระยะเวลาใดเวลาหนึ่งก่อนศาลชั้นต้นมีคำพิพากษา กล่าวอีกนัยหนึ่งจะเห็นได้ว่า ในคดีอาญาพนักงานอัยการญี่ปุ่นมีอำนาจโดยสมบูรณ์ตั้งแต่สอบสวนความผิดอาญาทุกประเภท ฟ้องร้องขอให้ศาลใช้กฎหมายโดยถูกต้อง ไปจนถึงควบคุมการบังคับคดีตามคำพิพากษา หากเป็นกรณีสั่งไม่ฟ้อง พนักงานอัยการต้องแจ้งผลการพิจารณาสั่งไม่ฟ้องไปยังผู้เสียหายและผู้ต้องหาในทันที ซึ่งรวมถึงกรณีการถอนฟ้องด้วย ซึ่งหากผู้เสียหายหรือผู้ต้องหาไม่เห็นด้วยกับคำสั่งดังกล่าว ผู้เห็นด้วยมีสิทธิขอต่อศาลชั้นต้นที่มีเขตอำนาจเหนือพนักงานอัยการนั้นเพื่อไต่สวนและมีคำสั่งให้พนักงานอัยการนั้นฟ้องคดีได้ภายใน 7 วันนับแต่วันที่รับทราบคำสั่งนั้น ศาลยุติธรรมทั้งหมดในญี่ปุ่นถูกจัดตั้งอยู่ในกระบวนการยุติธรรมระบบเดียวของประเทศ มีศาลยุติธรรมทั้งหมด 5 ประเภท คือ ศาลฎีกา ศาลสูง ศาลแขวง ศาลครอบครัว และศาลคดีไม่มีข้อยุ่งยาก

รูปแบบของการดำเนินคดีอาญาในประเทศญี่ปุ่น แยกออกเป็น การดำเนินคดีอาญาโดยการฟ้องคดีอาญา (Indictment) การดำเนินคดีอาญาโดยการฟ้องคดีอาญา คือคำขอให้ดำเนินการพิจารณาคดีอย่างเป็นทางการ โดยการยื่นเอกสารตั้งข้อกล่าวหา (คำฟ้อง) ที่เรียกว่า Kiso-JoKiso-Jo ต้องประกอบด้วยลักษณะที่ชัดเจนของข้อเท็จจริงและรายละเอียดของความผิดซึ่งถูกกล่าวหา ณ เวลาที่มีการยื่น Kiso-Jo โดยคำยินยอมของจำเลย พนักงานอัยการอาจร้องขอต่อศาลให้พิจารณาคดีนั้น โดยวิธีพิจารณาคดีอย่างรวบรัด (Speedy Trial Procedure) วิธีพิจารณาคดีอย่างรวบรัดนี้ สามารถนำมาปรับใช้ได้เงื่อนไขต่อไปนี้

(1) ความผิดดังกล่าวไม่มีโทษประหารชีวิต หรือจำคุกตลอดชีวิตหรือจำคุกไม่ต่ำกว่าหนึ่งปี

(2) เป็นคดีไม่มีข้อยุ่งยากและเป็นคดีเล็กน้อย และ

(3) สามารถดำเนินการไต่สวนพยานหลักฐานได้ทันทีและเมื่อคำร้องได้รับอนุมัติ คดีนั้นจะถูกพิจารณาโดยกระบวนการที่เรียบง่ายและรวบรัด หากเป็นไปได้จะมีคำพิพากษาภายใน 1 วันเมื่อตัดสินให้จำเลยรับโทษจำคุก ศาลต้องสั่งรอกการดำเนินการลงโทษไว้จำเลยไม่อาจอุทธรณ์คำพิพากษาในคดีที่ได้รับการพิจารณาคดีอย่างรวบรัด เพราะเหตุที่ว่า การไต่สวนข้อเท็จจริงมีความผิดพลาดได้ วิธีพิจารณาคดีอย่างรวบรัดถูกนำมาใช้ในเดือนตุลาคม ค.ศ.2006 เพื่อดำเนินการกับคดีเล็กน้อยในปี ค.ศ.2009 มีการดำเนินกระบวนการพิจารณาคดีแบบรวบรัดกับจำเลย 4,470 คน โดยส่วนใหญ่เป็นคดีเกี่ยวกับการฝ่าฝืนพระราชบัญญัติควบคุมการใช้สารกระตุ้นพระราชบัญญัติควบคุมคนเข้าเมือง และพระราชบัญญัติการจราจร

การดำเนินคดีอาญาแบบไม่มีข้อยุ่งยาก (Summary Prosecution) พนักงานอัยการอาจดำเนินคดีอาญาในศาลคดีไม่มีข้อยุ่งยาก (The Summary Court) และร้องขอคำสั่งแบบไม่มีข้อยุ่งยากได้ในคดีที่ศาลอาจตัดสินลงโทษจำเลยในความผิดที่มีโทษปรับไม่เกิน 1 ล้านเยนหรือโทษปรับเพียงเล็กน้อย การยื่นฟ้องคดีอาญาแบบไม่มีข้อยุ่งยากจะต้องได้รับความยินยอมเป็นหนังสือจากจำเลย การพิจารณาคดีจะไม่มี การสืบพยานหรือ

ไต่สวนผู้พิพากษาศาลในคดีไม่มีข้อยุ่งยากจะพิจารณาดีจากรายงานข้อมูลคดีที่พนักงานอัยการส่งขึ้นมาและออกคำสั่ง คู่ความฝ่ายไม่พอใจกับคำสั่งอาจยื่นขอให้มีการไต่สวนอย่างเป็นทางการภายใน 14 วัน

การสอบสวนคดีความผิดการจราจร เมื่อเกิดอุบัติเหตุด้านการจราจรร้ายแรงตำรวจจะสรุปสำนวนการสอบสวนและส่งไปยังสำนักงานอัยการ อัยการมีอำนาจเชิงดุลพินิจอย่างกว้าง คือ มีอำนาจหน้าที่ในการที่จะดำเนินการสอบสวนคดีจราจร มีอำนาจหน้าที่ดำเนินคดีอาญา มีอำนาจในการใช้ดุลพินิจในการสั่งฟ้องหรือสั่งไม่ฟ้องคดี มีอำนาจในการที่จะร้องขอให้ศาลปรับใช้ความยุติธรรมตามกฎหมายในคดีอาญา มีอำนาจในการที่จะสั่งการบังคับใช้โทษ มีการมอบหมายอำนาจหน้าที่ทางศาลและเรื่องอื่น ๆ เกี่ยวกับเงื่อนไขที่จำเป็นของหน้าที่ของตน ตัวอย่างเช่น ทำการร้องขอต่อศาลเพื่อให้มีการแจ้งเตือน และอำนาจหน้าที่ในการแสดงความคิดเห็นต่อศาล มีอำนาจหน้าที่ในการที่จะปฏิบัติหน้าที่อื่น ๆ ซึ่งถูกกำหนดในกฎหมายและข้อบัญญัติของญี่ปุ่น ซึ่งหากอัยการดำเนินการสั่งฟ้อง จะดำเนินการตามกระบวนการวิธีพิจารณาแบบบรรทัดกระบวนการดำเนินคดีอาญา โดยขั้นตอนการสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา พ.ศ.2491 บรรพ 2 ลักษณะที่หนึ่ง บทที่ 1 การสอบสวน การสอบสวนโดยตำรวจ (8) ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 189 กล่าวว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ใดก็ตามจะปฏิบัติหน้าที่ของตนดังที่ถูกบัญญัติไว้ในกฎหมายอื่น หรือดังที่ถูกกำหนดไว้โดยคณะกรรมการความปลอดภัยสาธารณะแห่งชาติ หรือคณะกรรมการความปลอดภัยสาธารณะท้องถิ่น และเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ใดก็ตาม เมื่อพิจารณาว่ามีความผิดเกิดขึ้นจะสอบสวนผู้กระทำความผิดและรวบรวมพยานหลักฐานเพื่อดำเนินคดีต่อไป ส่วนใหญ่คดีความผิดจราจรที่มีโทษปรับต่ำกว่า 50,000 เยน จะดำเนินคดีแบบบรรทัดในศาลแขวง (The District Court) จะใช้วิธีพิจารณาคดีที่รวดเร็ว เรียบง่ายและมีความเป็นธรรม การพิจารณาจะใช้หลักการพิจารณาคดีด้วยวาจาเพิ่มเติมมาจากการพิจารณาแบบบรรทัดตามปกติ ดังนั้น วิธีพิจารณาคดีจราจรนี้จึงอาจเรียกได้ว่าเป็นเป็นวิพิจารณาที่ถูกปรับปรุงโดนแนวคิดของการดำเนินคดีแบบวาจา โดยการพิจารณาคดีแบบบรรทัดนี้ จะใช้กับคดีความผิดจราจรที่เกิดขึ้นในชีวิตประจำวัน อาทิความผิดในการจอดยานพาหนะ การไม่หยุด เมื่อคนเดินข้ามถนน การไม่ทำการหยุดรถในช่วงสั้นๆ เมื่อถึงทางแยก ฯลฯ

การบังคับคดีจราจรของประเทศญี่ปุ่น มีการลงโทษทางการเงินกับผู้กระทำความผิดฝ่าฝืนกฎหมายจราจรเรียกว่า ระบบ Hansoku-kin คือกระบวนการซึ่งผู้ที่กระทำความผิดเล็กน้อยในการฝ่าฝืนกฎหมายการจราจรทางบกจะได้รับการยกเว้นจากโทษอาญา โดยการชำระจำนวนเงินที่ถูกกำหนดตามกฎหมาย ในฐานะสภาพบังคับทางปกครอง การชำระเงินอาจชำระได้ ณ ที่ทำการไปรษณีย์ หรือชำระผ่านสถาบันการธนาคารบางแห่ง เมื่อผู้กระทำความผิดได้รับการบอกกล่าว (Kokuchi) หรือการแจ้งเตือน (Tsuukoku) จากเจ้าหน้าที่ตำรวจเกี่ยวกับการกระทำความผิด โดยเริ่มแรก บุคคลซึ่งฝ่าฝืนความผิดเล็กน้อยตามกฎหมายการจราจรทางบกจะได้รับใบสั่ง (การบอกกล่าว) ออกโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ ซึ่งตามปกติคือการออกใบสั่ง ณ ที่เกิดเหตุ ใบสั่งดังกล่าวนี้จะมีรายละเอียดเกี่ยวกับสภาพการฝ่าฝืน และระบุสถานตำรวจ ซึ่งบุคคลนั้นจะต้องไปรายงานตัวในวันหลังและจำนวนเงิน การชำระเงินตามระบบ “Hansoku-kin” มี 2 วิธีคือ

(1) การชำระเงิน ณ ที่ทำการไปรษณีย์ หรือชำระผ่านสถาบันการธนาคาร ภายใน 7 วัน หลังจากได้รับใบสั่ง และเพิ่มให้อีกหนึ่งวัน หากวันสุดท้ายของสัปดาห์ดังกล่าวตรงกับวันอาทิตย์หรือวันหยุดนักขัตฤกษ์ ระบบนี้ถูกเรียกว่า การชำระเงินเฉพาะกาล หากผู้ฝ่าฝืนชำระตามใบสั่งนี้ ผู้ฝ่าฝืนไม่จำเป็นต้องมารายงานตัวที่สถานีตำรวจ

(2) เมื่อผู้ฝ่าฝืนไม่ทำการชำระเงินเฉพาะกาลตาม (1) ข้างต้น จะการแจ้งเตือนดังกล่าว ข้างต้น ถูกให้แก่ผู้ฝ่าฝืนให้ชำระเงิน ณ ที่ทำการไปรษณีย์หรือชำระผ่านสถาบันการธนาคาร ภายใน ห้วงเวลาซึ่งถูกระบุในการแจ้งเตือนเป็นหนังสือ (ภายใน 10 วัน หลังจากได้รับการแจ้งเตือน) ซึ่งผู้ฝ่าฝืนได้รับจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ แต่ในกรณีนี้ผู้ฝ่าฝืนจะต้องไปรายงานตัวยังสถานีตำรวจตามที่ถูกระบุไว้ในใบสั่ง

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

2.4 เปรียบเทียบการวิธีพิจารณาจรรยาบรรณกับคดีอาญาทั่วไปและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับศาลจราจร

2.4.2 คดีตามกฎหมายวิธีพิจารณาคดีจราจร

1) การกำหนดคดีจราจร

ร่างนายนิกร จ้าง สส.พรรคชาติไทยพัฒนา กับคณะผู้เสนอ	ร่างสำนักงานศาลยุติธรรม
มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้ “คดีจราจร” หมายความว่า (1) ความผิดตามมาตรา 43 (2) แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 (2) คดีความผิดที่เปรียบเทียบได้ตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ซึ่งผู้ขับขี่เจ้าของรถ หรือผู้ครอบครองรถ ที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย ไม่ชำระค่าปรับ หรือไม่เปรียบเทียบ ทั้งนี้ไม่ว่าจะได้มีการออกใบสั่งหรือไม่ก็ตามแต่ไม่ให้ความรวมความถึงความผิดตามกฎหมาย	มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้ “คดีจราจร” หมายความว่า (1) คดีความผิดตามมาตรา 64 และมาตรา 65 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 (2) คดีความผิดตามมาตรา 16 มาตรา 17 วรรคหนึ่ง มาตรา 22 มาตรา 44 มาตรา 45 มาตรา 46 หรือมาตรา 67 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 (3) คดีความผิดที่เปรียบเทียบได้ตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยทาง

ร่างนายนิกร จ้าง สส.พรรคชาติไทยพัฒนา กับคณะผู้เสนอ	ร่างสำนักงานศาลยุติธรรม
ดังกล่าวในกรณีที่ผู้ขับขี่ เจ้าของรถ หรือผู้ครอบครองรถได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น (3) คดีความผิดอื่นตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา	หลวง และกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ซึ่งผู้ขับขี่ เจ้าของรถ หรือผู้ครอบครองรถ ที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายไม่ชำระค่าปรับ หรือไม่ยินยอมให้เปรียบเทียบ หรือไม่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ ทั้งนี้ ไม่ว่าจะได้มีการออกใบสั่งหรือไม่ก็ตามแต่ไม่ให้รวมถึงความผิดตามกฎหมายดังกล่าว ในกรณีที่ผู้ขับขี่ เจ้าของรถ หรือผู้ครอบครองรถ ได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น (4) คดีความผิดตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก นอกจากที่ระบุไว้ใน (2) และ (3) (5) คดีความผิดอื่นตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา

2) เขตอำนาจศาล

ร่างนายนิกร จ้าง สส.พรรคชาติไทยพัฒนา กับคณะผู้เสนอ	ร่างสำนักงานศาลยุติธรรม
การจัดตั้งและเปิดทำการแผนกคดีจราจรขึ้นในศาลแขวงและศาลจังหวัดให้ตราเป็นพระราชกฤษฎีกา (ร่างมาตรา 3) ซึ่งมีเขตอำนาจพิจารณา เมื่อความผิดเกิดขึ้นในเขตอำนาจของศาลใดให้ชำระคดีที่ศาลนั้น อย่างไรก็ตามจำเลยอาจยื่นคำร้องขอโอนคดีได้เมื่อการเดินทางไปยังศาลที่มีเขตอำนาจเป็นการยากลำบาก หรือไม่สะดวก (ร่างมาตรา 25)	จัดตั้งและเปิดทำการแผนกคดีจราจรขึ้นในศาลแขวงในกรุงเทพมหานคร ศาลแขวงนครปฐม ศาลแขวงนนทบุรี และศาลแขวงสมุทรปราการ ส่วนศาลแขวงในจังหวัดอื่นและศาลจังหวัดสำหรับท้องที่ที่ไม่อยู่ในอำนาจของศาลแขวง ให้จัดตั้งแผนกคดีจราจรขึ้นในศาลดังกล่าวทุกศาล

3) การดำเนินคดี

รายนามนิกร จ้าง สส.พรรคชาติไทยพัฒนา กับคณะผู้เสนอ	ร่ำสำนักงานศาลยุติธรรม (ขั้นตอนการดำเนินงานเป็นการเฉพาะ)
ให้พนักงานอัยการลงชื่อเป็นโจทก์ก่อนยื่นต่อศาลและให้ถือเป็นคำฟ้องโดยไม่ต้องทำการสอบสวนก่อน (ร่างมาตรา 13)	- พนักงานสอบสวนออกใบนัดให้ไปศาลนับแต่วันที่มาพบพนักงานสอบสวน หรือต้องไม่น้อยกว่าสิบห้าวันแต่ไม่เกินสามสิบวันนับแต่วันที่ครบกำหนดชำระค่าปรับ ทั้งนี้ ใบนัดให้ไปศาลให้ส่งทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับไปยังภูมิลำเนาของผู้ถูกออกใบสั่งหรือทางไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์หรือสื่อเทคโนโลยีสารสนเทศอื่นใด และให้ถือว่าเป็นการส่งโดยชอบ (ร่างมาตรา 11 วรรคสอง) - พนักงานสอบสวนส่งคู่ฉบับใบนัดให้ไปศาลพร้อมคู่ฉบับใบสั่ง และพยานหลักฐานไปยังศาลภายใน 3 วัน นับแต่วันที่ออกใบนัดให้ไปศาล และให้พนักงานอัยการลงชื่อในคู่ฉบับใบนัดให้ไปศาลก่อนยื่นต่อศาลให้ถือว่าคู่ฉบับดังกล่าวเป็นคำฟ้องโดยไม่ต้องทำการสอบสวน (ร่างมาตรา 15) - ถ้าผู้ต้องหายินยอมชำระค่าปรับในอัตราที่พนักงานสอบสวนเปรียบเทียบก่อนวันที่ระบุให้ไปศาลให้คดีเป็นอันเลิกกัน และให้พนักงานสอบสวนยกเลิกใบนัดแล้วแจ้งให้ศาลทราบทันทีก่อนวันนัดพร้อมพยานหลักฐานการชำระค่าปรับเพื่อให้ศาลมีคำสั่งจำหน่ายคดี (ร่างมาตรา 15 วรรคสาม) - ศาลตรวจดูคำฟ้อง (ร่างมาตรา 17)

3.1 การตรวจคำฟ้อง(ใบสั่ง)

รายนามนิกร จ้าง สส.พรรคชาติไทยพัฒนา กับคณะผู้เสนอ	ร่ำสำนักงานศาลยุติธรรม
กำหนดให้ศาลมีอำนาจในการตรวจคำฟ้องก่อนที่จะมีคำสั่งประทับฟ้องหรือไม่รับฟ้อง ทั้งนี้ คำฟ้องที่ยื่นต่อศาลเมื่อพ้นกำหนดสามวันนับแต่เวลาที่	ศาลตรวจดูคำฟ้อง (ร่าง มาตรา 17)

ร่างนายนิกร จ้าง สส.พรรคชาติไทยพัฒนา กับคณะผู้เสนอ	ร่างสำนักงานศาลยุติธรรม
ออกไปส่งตามมาตรา 13 วรรคหนึ่ง ให้ศาลมีคำสั่งไม่ประทับฟ้อง เว้นแต่กรณีมีเหตุจำเป็นและศาลเห็นสมควร แต่หากพ้นกำหนดวันและเวลาที่ระบุให้ผู้ต้องหาศาลให้ศาลมีคำสั่งไม่ประทับฟ้อง (ร่างมาตรา 15)	- คำฟ้องต้องมีรายคำถ้วน หากมีรายการไม่ครบถ้วน จะสั่งให้แก้ไขหรือไม่ประทับฟ้องก็ได้ (ร่างมาตรา 17) หากฟ้องขอให้ศาลประทับรับฟ้อง - ให้พนักงานสอบสวนหรือพนักงานเจ้าหน้าที่และจำเลยต่อศาล ตามวันและเวลาที่ระบุในใบนัดให้ไปศาล มาตรา 18 และศาลดำเนินการพิจารณาคดีต่อไป หากจำเลยไม่มาศาลตามวันและเวลาที่ระบุ (ร่างมาตรา 18) ให้ศาลมีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ไม่เกิน 90 วัน และออกหมายเรียกจำเลยมาศาล กรณีจำเลยเป็นเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถ ให้ศาลมีหนังสือแจ้งไปยังนายทะเบียนเพื่อดำเนินการไต่สวนทะเบียนไว้เป็นการชั่วคราว จนกว่าจะได้รับหนังสือจากศาลว่าจำเลยมาศาลแล้ว เว้นการรับชำระภาษีประจำปี มาตรา 18 วรรคสอง กรณีจำเลยไม่มาศาลตามหมายเรียก ให้ศาลออกหมายจับจำเลย มาตรา 18 เมื่อตัวจำเลยมาศาล ให้พิจารณาคดีต่อไป หากศาลไม่ประทับฟ้องให้เป็นที่สุด คำฟ้องที่ยื่นพ้นกำหนดเวลาตามมาตรา 15 วรรคหนึ่ง ให้สั่งไม่ประทับฟ้อง เว้นแต่มีเหตุสุดวิสัย

3.2 การบังคับคดี

ร่างนายนิกร จ้าง สส.พรรคชาติไทยพัฒนา กับคณะผู้เสนอ	ร่างสำนักงานศาลยุติธรรม
การกำหนดให้ศาลมีอำนาจออกคำสั่งใช้วิธีการดังต่อไปนี้แก่จำเลยซึ่งมีความผิด (ร่างมาตรา 27) (1) ว่ากล่าวตักเตือน (2) การพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่	ดำเนินการพิจารณาคดี (ร่างมาตรา 22 ถึงมาตรา 26) - ศาลพิพากษาว่ามีความผิด ให้โจทก์มีอำนาจเสนอมาตรการลงโทษที่เหมาะสมแก่จำเลยต่อศาล นอกจากศาลจะสั่งใช้โทษและวิธีการเพื่อความ

รายนายนิกร จ้าง สส.พรรคชาติไทยพัฒนา กับคณะผู้เสนอ	ร่างสำนักงานศาลยุติธรรม
(3) การทำกิจกรรมบริการสังคมหรือสาธารณประโยชน์ (4) การเข้ารับการศึกษาอบรมด้านการจราจร (5) การตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถ (6) ห้ามใช้รถภายในระยะเวลาที่กำหนดและศาลอาจมีคำสั่งกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการเข้ารับการศึกษาอบรมด้านการจราจรเป็นระยะเวลาตามที่ศาลเห็นสมควรก็ได้ (ร่างมาตรา 28) ในกรณีที่ศาลพิพากษาว่าจำเลยมีความผิดศาลอาจมีคำสั่งให้จำเลยทำงานบริการสังคมหรือสาธารณประโยชน์ก็ได้ (ร่างมาตรา 25) และกำหนดอำนาจให้ศาลใช้ดุลยพินิจว่ากล่าวตักเตือนและคืนใบอนุญาตขับขี่ให้แก่จำเลย พักใช้ หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของจำเลย (ร่างมาตรา 30)	ปลอดภัยตามประมวลกฎหมายอาญาแล้ว ให้ศาลมีอำนาจใช้วิธีการดังต่อไปนี้ แม้โจทก์จะมีคำขอหรือไม่ก็ตาม (ร่างมาตรา 27) 1) ให้ทำทัณฑ์บน 2) ให้ยึด พักใช้ หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ 3) ให้ทำกิจกรรมบริการสังคมหรือสาธารณประโยชน์ 4) ใช้อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ หรืออุปกรณ์อื่นใดที่สามารถตรวจสอบหรือจำกัดการเดินทาง ตรวจสอบปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายหรือจำกัดการใช้รถเมื่อมีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายเกิดระดับที่กำหนด 5) ให้เข้ารับการศึกษาอบรมด้านการจราจร 6) ให้เข้ารับการฝึกอบรมเพื่อพัฒนาพฤติกรรม 7) ให้เข้ารับการบำบัดรักษาการติดยาเสพติดให้โทษ หรือบำบัดสุราความบกพร่องทางร่างกายหรือจิตใจ หรือความเจ็บป่วยอื่น 8) ตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถ 9) ยึดรถไว้เป็นการชั่วคราว - กำหนดเงื่อนไขคุมประพฤติตามประมวลกฎหมายอาญา หรือยังใช้วิธีการตามมาตรา 27 หากจำเลยไม่ปฏิบัติตามโดยไม่มีเหตุอันสมควร ศาลมีอำนาจนำเงื่อนไขหรือวิธีการมากำหนดเพิ่มเติม สั่งปรับไม่เกินสามหมื่นบาท หรือกักขังไม่เกิน สามเดือน (ร่างมาตรา 29) - คดีความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุราฯ หากจำเลยกระทำความผิดซ้ำอีก ยังไม่พ้น 5 ปี หากศาลจะไม่ลงโทษจำคุก ให้กักขังจำเลยเป็นเวลาไม่เกิน 15 วัน

รายนายนิกร จ่านง สส.พรรคชาติไทยพัฒนา กับคณะผู้เสนอ	ร่างสำนักงานศาลยุติธรรม
	ติดต่อกันหรือไม่ก็ได้โดยให้ทำกิจกรรมแก้ไขพฤติกรรมและเมื่อพ้นกำหนดเวลากักขัง ให้สั่งใช้วิธีการตามมาตรา 27 (1) ถึง (8) ที่เคร่งครัดมากขึ้น (ร่างมาตรา 30) - ศาลจะสั่งให้คำพิพากษาให้จำเลยใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหาย ตามจำนวนที่เห็นสมควรก็ได้ และถ้าปรากฏพฤติการณ์ในการกระทำผิดมีความร้ายแรง หรือจำเลยขาดความรับผิดชอบต่อเหตุการณ์ ศาลมีอำนาจสั่งให้จำเลยจ่ายค่าเสียหายเพื่อการลงโทษเพิ่มขึ้นได้ตามที่เห็นสมควร (ร่างมาตรา 31)

บทที่ 3

การดำเนินการวิจัย

3.1 การดำเนินการศึกษา

การศึกษาเรื่องการศึกษาการจัดตั้งศาลจราจรและกฎหมายวิธีพิจารณาความในศาลจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนที่สอดคล้องกับบริบทสังคมไทยและการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพนี้ การดำเนินการโดยใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ แบบผสมผสานเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ (MIXED METHODS APPROACH : QUALITATIVE AND QUANTITATIVE RESEARCH) เป็นแนวทางในการแสวงหาคำตอบตามวัตถุประสงค์ของการศึกษา เพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงลึกและความสอดคล้องกับบริบทสังคมไทยในการบังคับใช้กฎหมายจราจรให้มีประสิทธิภาพ ผู้วิจัยได้วางแผนการดำเนินงานตามขั้นตอนดังนี้

3.1.1 ศึกษาข้อมูลเบื้องต้นจากการทบทวน วรรณกรรมและเอกสารต่าง ๆ ทั้งของประเทศไทยและต่างประเทศ

3.1.2 การสร้างแบบสอบถามเชิงลึกแบบกึ่งโครงสร้างเพื่อรวบรวมหลักฐานโดยการสัมภาษณ์เชิงลึก

3.1.3 นำข้อมูลที่ได้มาจากการสัมภาษณ์เชิงลึกมาสกัด และดำเนินการทำแบบสอบถามเพื่อสำรวจความคิดเห็นของประชาชนอีก 2,400 ชุด จำนวนส่วนหนึ่งจะรวบรวมข้อมูลจากการสนทนากลุ่มจากผู้ให้ข้อมูลจำนวน 6 พื้นที่

3.1.4 วิเคราะห์ข้อมูลที่ได้มาจากการสำรวจความคิดเห็นจากประชาชนและการสนทนากลุ่มมาวิเคราะห์และสรุปผลการศึกษา

3.1.5 จัดทำรูปเล่มและเสนอรายงานผลการศึกษา

3.2 ขอบเขตด้านเนื้อหาที่ศึกษา

เป็นการศึกษาหลักการและแนวคิดสำหรับการจัดตั้งศาลจราจร เพื่อให้เกิดกลไกในการส่งเสริมให้ประชาชนได้ตระหนักถึงการปฏิบัติตามกฎจราจร ที่สอดคล้องกับบริบทของประเทศไทย โดยการจัดตั้งศาลจราจรและกฎหมายวิธีพิจารณาความในศาลจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนที่สอดคล้องกับบริบทสังคมไทย เพื่อศึกษาเหตุผล ความจำเป็น รูปแบบ ลักษณะหรือโครงสร้างในการจัดตั้งศาลจราจรให้เหมาะสมกับประเทศไทย และเปรียบเทียบร่างพระราชวิธีพิจารณาความคดีจราจรเพื่อใช้ในการพิจารณาคดีในศาลจราจรที่ได้มีการศึกษาในประเทศไทยและต่างประเทศ และเสนอรูปแบบศาลจราจรและพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาความคดีจราจรเพื่อใช้ในการพิจารณาคดีจราจรเป็นไปด้วยความสะดวกและรวดเร็ว

3.3 ขอบเขตด้านกลุ่มเป้าหมายและผู้ให้ข้อมูลหลัก

3.3.1 การคัดเลือกผู้ให้ข้อมูลหลักเพื่อการสัมภาษณ์เชิงลึก คัดเลือกจากนักวิชาการในพื้นที่ที่ศึกษา โดยคุณสมบัติของผู้ที่ให้ข้อมูลหลัก ต้องเป็นผู้มีความรู้ ประสบการณ์โดยต้องปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่งไม่น้อยกว่า 3 ปี จำนวน 12 คน ประกอบด้วย เจ้าพนักงานจราจร จำนวน 2 คน, พนักงานสอบสวน จำนวน 1 คน, นักวิชาการกรรมการขนส่ง จำนวน 1 คน, นักวิชาการกรมทางหลวง จำนวน 1 คน, ผู้พิพากษา จำนวน 1 คน, พนักงานอัยการ จำนวน 1 คน, ทนายความ จำนวน 1 คน และพิจารณาจากสาขาอาชีพที่ต้องใช้รถ เช่น ผู้รับจ้างรถยนต์และรถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะ จำนวน 2 คน และตัวแทนประชาชนผู้ใช้รถยนต์และรถจักรยานยนต์ จำนวน 2 คน รวม 12 คน ในแต่ละพื้นที่ จำนวน 6 พื้นที่ รวมผู้ให้ข้อมูล จำนวน 72 คน

3.3.2 การคัดเลือกผู้ให้ข้อมูลหลักการสนทนากลุ่มคัดเลือกจากนักวิชาการในพื้นที่ จำนวน 12 คน โดยพิจารณาคุณสมบัติของผู้ที่ให้ข้อมูล จากประสบการณ์โดยต้องปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่งไม่น้อยกว่า 3 ปี ในสาขาวิชาชีพและตำแหน่ง รวมจำนวน 12 คน ประกอบด้วย เจ้าพนักงานจราจร จำนวน 1 คน, หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร จำนวน 1 คน, นักวิชาการกรรมการขนส่ง จำนวน 1 คน, พนักงานสอบสวน จำนวน 1 คน, ทนายความ จำนวน 1 คน, นักวิชาการด้านกฎหมาย จำนวน 1 คน, นักวิชาการกรมทางหลวง จำนวน 1 คน, ผู้พิพากษา จำนวน 1 คน, พนักงานอัยการ จำนวน 1 คน, ผู้ขับขีรถยนต์รับจ้างสาธารณะ จำนวน 1 คน, ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะ จำนวน 1 คน และประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน จำนวน 1 คน รวม 12 คน ในแต่ละพื้นที่ จำนวน 6 พื้นที่ รวมผู้ให้ข้อมูลจำนวน 72 คน

3.4 ขอบเขตด้านพื้นที่

พื้นที่ที่ทำการศึกษาคัดจากพื้นที่ที่มีการกระทำความผิดกฎหมายจราจรสูงสุด ภาคละ 1 จังหวัด และ กรุงเทพมหานคร รวม 6 พื้นที่ ได้แก่ ภาคใต้ (จังหวัดสงขลา), ภาคเหนือ (จังหวัดเชียงใหม่), ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (จังหวัดขอนแก่น), ภาคกลาง (จังหวัดปทุม), ภาคตะวันออก (จังหวัดระยอง) และ กรุงเทพมหานคร

3.5 ขอบเขตด้านระยะเวลา

ระยะเวลาในการศึกษา 16 เดือน เริ่มตั้งแต่ 1 ตุลาคม 2555 ถึง 31 มกราคม 2567

3.6 การรวบรวมข้อมูล

3.6.1 การศึกษาข้อมูลจากเอกสาร (Documentary Study) เป็นการเก็บข้อมูลในลักษณะข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) จากหนังสือและเอกสารงานวิชาการต่าง ๆ ทั้งที่เป็นหนังสือและสื่อสิ่งพิมพ์อิเล็กทรอนิกส์ ได้แก่ ผลงานวิจัย วิทยานิพนธ์ งานเขียนทางวิชาการ บทความทางวิชาการ ตลอดจนหนังสือพิมพ์ วารสาร นิตยสาร สื่อสิ่งพิมพ์ประเภทต่าง ๆ ในการนี้ผู้วิจัยจะเลือกเฉพาะในส่วนที่เชื่อมโยงหรือที่มีส่วนสัมพันธ์กับเนื้อหาสาระและกรอบแนวคิดในการวิจัยและเป็นข้อมูลที่มีส่วนสัมพันธ์กับบทสัมภาษณ์

3.6.2 การสัมภาษณ์เชิงลึก (Interview) การวิจัยครั้งนี้ใช้การสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง (Semi Structured Interview) โดยผู้ให้ข้อมูลหลัก พื้นที่ละ 12 คน รวม 6 พื้นที่ จำนวนทั้งสิ้น 72 คน

3.6.3 การสนทนากลุ่มและการสำรวจความคิดเห็นของประชาชน สนทนากลุ่มเพื่อวิพากษ์ร่างผลการศึกษาเอกสาร และข้อมูลที่ได้จากผู้ทรงคุณวุฒิและกลุ่มผู้ให้ข้อมูลหลัก พื้นที่ละ 12 คน จำนวนพื้นที่ 5 ภาค และกรุงเทพมหานคร รวม 6 พื้นที่ จำนวน 72 คน เพื่อสนทนาประเด็นที่ได้จากการรวบรวมหลักฐานที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์รวมกับความคิดเห็นของประชาชนที่มีการสำรวจความคิดเห็นของประชาชน โดยผู้วิจัยจะทำการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก เป็นประเด็นต่าง ๆ จากกนั้น นำประเด็นดังกล่าวมาออกแบบสอบถามเพื่อสำรวจความคิดเห็นของประชาชน นำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์และสรุปร่วมกับ 2,400 กลุ่มตัวอย่าง

3.6.4 นำผลการศึกษาเผยแพร่ต่อสาธารณะชนที่นักวิจัยได้จัดขึ้นเพื่อเผยแพร่การศึกษาและนำข้อมูลเสนอผู้เกี่ยวข้องเพื่อกำหนดนโยบายต่อไป

3.7 การพิทักษ์สิทธิของกลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

ผู้วิจัยคำนึงถึงการพิทักษ์สิทธิของกลุ่มผู้ให้ข้อมูลหลักโดยได้นำโครงสร้างการวิจัยและแบบสัมภาษณ์เชิงลึก และแบบสอบถามที่ใช้เก็บรวบรวมข้อมูลเสนอคณะกรรมการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยโรงเรียนนายร้อยตำรวจ เพื่อตรวจสอบและรับรองให้ใช้แบบสอบถามดังกล่าวในการเก็บรวบรวมข้อมูล เมื่อคณะกรรมการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยรับรองแล้ว จึงได้ทำหนังสือ ถึงหน่วยงานผู้ให้ข้อมูลหลักสังกัด เพื่อขออนุญาตเก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลัก จากนั้นผู้วิจัยได้นัดหมายผู้ให้ข้อมูล โดยแนะนำตัว อธิบายวัตถุประสงค์ ขั้นตอนการเก็บรวบรวมข้อมูลให้กลุ่มตัวอย่างทราบพร้อมทั้งชี้แจงกับกลุ่มตัวอย่าง ว่าการเข้าร่วมการวิจัยครั้งนี้เป็นไปด้วยความสมัครใจจะให้กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ตัดสินใจด้วยตนเองและให้เซ็นใบยินยอมในการเข้าร่วมการวิจัยและแจ้งให้ทราบว่าเมื่อร่วมเข้าโครงการวิจัยแล้ว หากกลุ่มตัวอย่างต้องการออกจากกรวิจัย สามารถกระทำได้ตลอดเวลา โดยไม่มีผลกระทบใด ๆ ต่อกลุ่มตัวอย่าง และข้อมูลที่ได้จากผู้ให้ข้อมูลจะถือเป็นความลับและในการรวบรวมข้อมูล

โดยไม่ระบุชื่อหรือที่อยู่ของกลุ่มตัวอย่าง โดยจะนำไปใช้ในประโยชน์ทางวิชาการเท่านั้น ส่วนผลการวิจัยจะนำเสนอในภาพรวมและข้อมูลทั้งหมดจะถูกทำลายภายใน 1 ปี ภายหลังจากที่ผลการวิจัยได้รับการเผยแพร่แล้ว

3.8 การวิเคราะห์ข้อมูล

หลังจากดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลแล้ว ผู้วิจัยตรวจสอบความสมบูรณ์ของข้อมูลและนำเอาข้อมูลที่ได้มาทำจัดเป็นระบบและหาความหมาย แยกแยะองค์ประกอบ รวมทั้งหาความเชื่อมโยงความสัมพันธ์ของข้อมูลในการวิเคราะห์ครั้งนี้ ผู้วิจัยใช้วิธีการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) จากข้อมูลทฤษฎีที่ได้มาจากการรวบรวมจากเอกสารที่เกี่ยวข้องและข้อมูลปฐมภูมิจากการสัมภาษณ์เชิงลึกแบบกึ่งโครงสร้าง ข้อมูลที่ได้จากการสนทนากลุ่ม และข้อมูลเชิงปริมาณที่ได้จากการสำรวจความคิดเห็นประชาชนมาวิเคราะห์เนื้อหา อธิบายและวิเคราะห์แบบของความหมาย ปรากฏการณ์ที่ค้นพบทำการเรียบเรียงข้อมูลให้เป็นระบบข้อมูลใหม่อีกครั้ง และสรุปข้อค้นพบให้เชื่อมโยงกับแนวคิดทางทฤษฎีที่ใช้เป็นกรอบในการศึกษาสำหรับการตอบวัตถุประสงค์ในแต่ละข้อสำหรับการวิเคราะห์เนื้อหานี้จะนำไปพรรณนาและวิเคราะห์ปรากฏการณ์เพื่อตอบประเด็นการศึกษาที่กล่าวไว้ข้างต้น

บทที่ 4

ผลการศึกษา

ผลการศึกษา

4.1 ประเด็นความจำเป็นในการจัดตั้งศาลจรรยาบรรณ ตลอดจนรูปแบบและโครงสร้างของศาลจรรยาบรรณที่เหมาะสมกับบริบทสังคมไทย

4.1.1 ศึกษาเหตุผลความจำเป็นในการจัดตั้งศาลจรรยาบรรณ

การศึกษาครั้งนี้มีเป้าหมายเพื่อสร้างกระบวนการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจรรยาบรรณให้มีประสิทธิภาพในการลดการกระทำความผิดกฎหมายจรรยาบรรณและเพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอันเกิดจากพฤติกรรมในบริบทของสังคมไทย โดยมีสมมุติฐานว่าหากตั้งศาลจรรยาบรรณและกำหนดวิธีพิจารณาตัดสินคดีศาลจรรยาบรรณขึ้นมาเป็นการเฉพาะเพื่อให้กระบวนการดำเนินการกับผู้กระทำความผิดกฎหมายจรรยาบรรณให้สอดคล้องกับบริบทสังคมไทยเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนจะมีความเหมาะสมหรือไม่อย่างไร จากศึกษาในบริบทสังคมไทย การดำเนินการใด ๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจรรยาบรรณมีความจำเป็นต้องศึกษาเหตุผลและความจำเป็น ดังนี้

4.1.1.1 ระบบโครงสร้างทางสังคมของไทยที่ส่งผลต่อทัศนคติของผู้ใช้ทางต่อการปฏิบัติตามกฎหมายจรรยาบรรณ หากพิจารณาลักษณะการกำหนดความผิดกฎหมายจรรยาบรรณนั้น พบว่าการกำหนดความผิดส่วนใหญ่เป็นลักษณะฝ่าฝืนระเบียบของสังคมและลักษณะก่ออันตราย ซึ่งทั้งสองลักษณะการกระทำดังกล่าว การกระทำความผิดตามกฎหมายจรรยาบรรณจะยังไม่เกิดผลของความเสียหายจากการฝ่าฝืนกฎหมาย การครอบงำประกอบของความผิดตามกฎหมายที่กำหนดการกระทำให้เป็นความผิดจึงมีลักษณะของการกระทำที่ไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติที่กฎหมายบัญญัติไว้ จากการสัมภาษณ์เชิงลึกและการสนทนากลุ่ม ตลอดจนความคิดเห็นที่ได้จากการสำรวจความเห็น มีความคิดเห็นไปในทิศทางเดียวกันว่า ความผิดกฎหมายจรรยาบรรณเป็นความผิดที่เล็กน้อย เจ้าหน้าที่งานตำรวจควรตักเตือนมากกว่าการดำเนินคดีอย่างจริงจัง นอกจากประชาชนแล้ว แม้แต่เจ้าพนักงานจราจรบางรายที่ได้แสดงความคิดเห็นต่อลักษณะการกระทำความผิดกฎหมายจรรยาบรรณว่า ควรว่ากล่าวตักเตือนเพราะการกระทำไม่ร้ายแรง ข้อมูลที่ได้สะท้อนถึงทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการปฏิบัติตามกฎหมายจรรยาบรรณ นอกจากนั้น เจ้าพนักงานจราจรที่มีหน้าที่บังคับใช้กฎหมายก็มีความเห็นต่อการบังคับใช้กฎหมายจรรยาบรรณไปในทิศทางเดียวกัน ซึ่งความคิดเห็นดังกล่าวมีความสอดคล้องกับงานเขียนของ John F. Embree และงานวิจัยของนักวิชาการที่ชื่อว่า Herbert Phillips ที่กล่าวว่า สังคมไทยมีการหล่อหลอมความคิดที่ส่งผลต่อบุคลิกภาพของคนไทยให้มีความเป็นปัจเจกชนนิยม ทำให้คนส่วนใหญ่ขาดระเบียบวินัยโดยตั้งใจและไม่ชอบทำงานร่วมกับคนอื่น ที่สำคัญคือคนไทยไม่เคารพกฎเกณฑ์ของฝ่ายบริหาร นอกจากนั้นระบบโครงสร้างทางสังคมไทยยังมีรากเง้าของระบบอุปถัมภ์ดังนั้น หากกระทำผิดก็อ้างผู้มีอำนาจเพื่อขอยกเว้นการดำเนินคดี จึงส่งผลต่อการปฏิบัติตามกฎหมายจรรยาบรรณซึ่งจะมี

ความแตกต่างจากประเทศญี่ปุ่นที่มีลักษณะโครงสร้างทางสังคมแบบกระชับ จึงมีการหล่อหลอมทำให้ผู้คนส่วนใหญ่เคารพกฎระเบียบส่วนรวมและยอมสละประโยชน์ส่วนตัว ดังนั้น เมื่อพิจารณาจากเหตุที่รากเง้าทางสังคมของคนไทยที่หล่อหลอมความคิดให้คนไทยส่วนใหญ่มีพื้นฐานใช้ความยินยอมในการดำเนินชีวิต ไม่เคร่งครัดเรื่องใด ๆ จึงส่งผลต่อการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร หากพิจารณาความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลที่ได้จากการรวบรวมหลักฐานจากผู้ให้สัมภาษณ์ที่เป็นประชาชนผู้ใช้ทางและความคิดเห็นของเจ้าพนักงานจราจรว่า การฝ่าฝืนกฎหมายจราจรเป็นการกระทำที่ควรให้อภัย เจ้าพนักงานจราจรควรบังคับใช้กฎหมายอย่างอะลุ่มอล่วยมากกว่าความเคร่งครัดดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิดทุกราย ทั้ง ๆ ที่วัตถุประสงค์การลงโทษเพื่อข่มขู่ ยับยั้งอันเป็นการป้องกันการกระทำที่อันตรายหรือลดความเสี่ยงที่จะเกิดอันตรายจากการกระทำที่มีความเสี่ยงที่เกิดจากการใช้ทาง

4.1.1.2 ความเชื่อมั่นในการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานจราจร ประเด็นนี้เป็นผลสืบเนื่องจากความคิดดั้งเดิมของประชาชนต่อกระบวนการบังคับใช้กฎหมายในชั้นเจ้าพนักงาน ซึ่งเป็นการดำเนินการและการใช้ดุลพินิจของฝ่ายบริหาร จากการสัมภาษณ์ประชาชนผู้ขับขี่รถที่ให้ข้อมูล ให้ความเห็นว่า ไม่เชื่อมั่นต่อการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานจราจรที่ทำหน้าที่บังคับใช้กฎหมาย นอกจากนั้นการปฏิบัติหน้าที่บังคับใช้กฎหมายจราจรไม่สามารถตรวจจับผู้กระทำความผิดได้ทุกราย การปฏิบัติหน้าที่ขาดมาตรฐานบางรายถูกเลือกปฏิบัติ และมีการทุจริต การปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรตรวจจับโดยหวังเงินรางวัลที่ได้จากการตรวจจับความผิดกฎหมายจราจร

4.1.1.3 ปัญหาด้านงบประมาณในการดำเนินการ การดำเนินการกระบวนการที่กฎหมายกำหนดนั้น โดยเฉพาะผู้กระทำความผิดที่ไม่ชำระค่าปรับตามใบสั่งจะต้องดำเนินการส่งเอกสารสองครั้ง นอกจากนั้นเจ้าพนักงานจราจรต้องดำเนินการทำให้การบังคับค่าปรับต้องดำเนินการตามกฎหมายที่กำหนด ทำให้ต้องใช้งบประมาณและมีทรัพยากรทั้งบุคคลและงบประมาณในการดำเนินการที่ต้องได้รับการจัดสรรให้เพียงพอ และหากไม่สามารถจัดสรรงบประมาณได้เพียงพอ ก็ทำให้ขั้นตอนการบังคับชำระค่าปรับไม่สามารถดำเนินการได้ต่อไปและปล่อยให้คดีขาดอายุความไป จากข้อมูลที่ได้จากการศึกษาพบว่า ปัญหากระบวนการดำเนินการในชั้นเจ้าพนักงานที่เกิดจากปัญหาทางกฎหมาย การขาดการวางแผนการดำเนินงาน รวมถึงจำนวนผู้กระทำความผิดที่มีมากจนส่งผลกระทบต่อการทำงานในการดำเนินการอื่น ๆ ที่ร้ายแรงกว่า เป็นปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อการทำงานบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะสถานีตำรวจที่มีการจับกุมมาก ๆ ต้องใช้งบประมาณมาก

4.1.1.4 ปัญหาความร่วมมือระหว่างหน่วยงานตามกระบวนการที่กฎหมายกำหนด

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 141/1 ได้กำหนดการดำเนินการก่อนส่งเรื่องให้พนักงานสอบสวนดำเนินคดีให้เจ้าพนักงานจราจรส่งหลักฐานไปยังกรมการขนส่งทางบก เพื่อให้กรมการขนส่งทางบกแจ้งให้ผู้กระทำความผิดที่ถูกบันทึกข้อมูลชำระค่าปรับก่อนชำระภาษีประจำปี หากผู้ที่ได้รับใบสั่งยินยอมชำระที่กรมการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบกก็จะรับชำระและจะออกใบทะเบียนภาษีประจำปีตัวจริงให้ แต่หากไม่ชำระก็จะออกใบแทนซึ่งสามารถใช้แทนตัวจริงได้เพียง 1 เดือน หากไม่ไปชำระเจ้าพนักงานจราจรก็จะส่งคดีให้

พนักงานสอบสวนดำเนินการตามกระบวนการยุติธรรม ประเด็นนี้ทำให้กรรมการขนส่งเข้ามาดำเนินการเป็นมาตรการเสริมไม่ผูกพันกับกรรมการขนส่งทางบก แม้สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้ทำความตกลงความร่วมมือกับกรรมการขนส่งทางบก ก็ยังไม่ทำให้กระบวนการพิจารณามีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น กระบวนการที่กำหนดไว้ในมาตรา 141/1 จึงเป็นกระบวนการที่ทำให้การดำเนินการคดีล่าช้า และกระทบต่อการรับชำระภาษีรถประจำปีด้วย

จากปัญหาทัศนคติ ความเชื่อมั่นการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานจราจร งบประมาณที่ต้องใช้ในกระบวนการดำเนินคดีจราจร ตลอดจนประเด็นความร่วมมือระหว่างหน่วยงานตามกระบวนการตามที่กฎหมายกำหนด พบว่าล้วนเป็นปัญหาในกระบวนการที่ส่งผลให้ประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจราจรไม่มีประสิทธิภาพ จากการศึกษาและการรวบรวมข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึกและการสนทนากลุ่ม พบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ขาดความตระหนักต่อการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรด้วยตนเองอันเกิดจากระบบโครงสร้างทางสังคมที่ขาดความเชื่อมั่นต่อการบังคับใช้กฎหมายในชั้นเจ้าพนักงาน นอกจากนี้ในส่วนการบังคับใช้กฎหมายยังมีปัญหาการปฏิบัติ โดยจากการศึกษาพบว่ากระบวนการกฎหมายมีการแก้ไขจนทำให้กระบวนการบังคับใช้กฎหมายมีความบกพร่องทำให้การชำระค่าปรับของผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรอันเกิดจากความเต็มที่จะปฏิบัติตามกระบวนการพิจารณามีน้อย ทั้งนี้เกิดจากความไม่เชื่อมั่นในการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานจราจร ขณะเดียวกันกระบวนการดำเนินการตามกฎหมายจราจรกับผู้ที่ได้รับใบสั่งและไม่ชำระค่าปรับมีขั้นตอนที่สร้างเงื่อนไขให้หน่วยงานอื่นร่วมดำเนินการอันเป็นขั้นตอนที่ขัดต่อหลักกระบวนการยุติธรรมและสร้างภาระต่อหน่วยงานอื่นที่มีภารกิจต่างจากการบังคับโทษทำให้การดำเนินไม่มีประสิทธิภาพ ดังนั้นหากต้องการให้กระบวนการบังคับใช้กฎหมายจราจรมีประสิทธิภาพให้สอดคล้องกับสังคมไทย ควรสร้างกระบวนการให้ศาลทำหน้าที่ใช้ดุลพินิจและพิจารณาคดีและการออกค่าปรับ นอกจากนั้นการกำหนดขั้นตอนการรวบรวมหลักฐานชั้นเจ้าพนักงานลงเพื่อให้ไม่ส่งกระทบต่อการดำเนินงานอื่น และควรสร้างขั้นตอนที่ให้ผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรเพื่อเป็นการลงโทษผู้ที่ฝ่าฝืนกฎหมายให้ได้รับกระทบเพื่อลดการกระทำความผิดกฎหมายจราจร แต่หากกระทำความผิดแต่สำนึกความผิดยอมรับชำระค่าปรับในชั้นเจ้าพนักงาน รัฐต้องอำนวยความสะดวกให้ชำระค่าปรับได้สะดวก แต่หากผู้ที่กระทำความผิดแต่เพิกเฉย ไม่ยินดียินร้าย การดำเนินการต้องสร้างภาระ โดยกำหนดขั้นตอนกระบวนการให้บุคคลเหล่านั้นได้รับผลกระทบด้านเวลาและค่าใช้จ่ายเพื่อเป็นการลงโทษ ทั้งนี้จากการศึกษาพบว่า ประชาชนที่สำรวจความคิดเห็นร้อยละ 98 มีความเห็นว่าหากต้องการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจราจรให้มีประสิทธิภาพ ควรกำหนดขั้นตอนการดำเนินการสำหรับผู้ที่ได้รับใบสั่งและไม่ชำระค่าปรับ โดยเข้าสู่กระบวนการพิจารณาของศาลและเพื่อให้การดำเนินการมีประสิทธิภาพ ควรกำหนดวิธีการพิจารณาคดีสำหรับคดีจราจรเพื่อพิจารณาและดำเนินกระบวนการพิจารณาขึ้นเป็นการเฉพาะ

4.1.2 ประสิทธิภาพของกระบวนการบังคับโทษความผิดกฎหมายจราจร

จากการศึกษาประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจราจรของไทย พบว่าการบังคับใช้กฎหมายกระบวนการดำเนินการบังคับโทษในชั้นเจ้าพนักงาน ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 141

การปรับตามกฎหมายจราจรขณะที่เป็นโทษอาญา หากปรับในชั้นเจ้าพนักงาน กฎหมายใช้คำว่า เปรียบเทียบปรับ แต่ปัจจุบันการปรับในความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 หากเป็นการปรับในความผิดที่มีโทษปรับเพียงอย่างเดียว ถือเป็นการปรับเป็นพินัยตามพระราชบัญญัติปรับเป็นพินัย พ.ศ.2565 โดยการปรับดังกล่าวไม่ถือเป็นโทษตามกฎหมาย แต่ให้ถือว่าเป็นมาตรการทางกฎหมาย ซึ่งเป้าหมายคือให้ผู้กระทำความผิดชำระเงินให้รัฐ เหมือนกับโทษปรับทางอาญา แต่หากผู้ที่กระทำความผิดไม่ชำระค่าปรับ ก็จะใช้วิธีการตามพระราชบัญญัติปรับเป็นพินัยในการดำเนินการเพื่อให้ได้มาซึ่งเงินจากผู้กระทำความผิด ซึ่งวิธีการก็จะมีแตกต่างจากการติดตามเงินที่เดิมเป็นโทษปรับทางอาญา ประเด็นประสิทธิภาพการบังคับปรับในชั้นเจ้าพนักงาน หลังมีการแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ.2562 ที่ห้ามมิให้เจ้าพนักงานยึดใบอนุญาตขับขี่เมื่อออกใบสั่ง ทำให้ผู้กระทำความผิดไม่ได้รับผลกระทบในทันที จึงเพิกเฉยไม่ไปชำระค่าปรับ การดำเนินการบังคับปรับที่กฎหมายกำหนด มีการเพิ่มขึ้นตอน ซึ่งแต่ละขั้นตอนต้องใช้งบประมาณและกำลังพล เมื่อมีปัญหาด้านทรัพยากรทำให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเพิกเฉยการดำเนินการจนคดีขาดอายุความ และเมื่อข่าวแพร่กระจายทำให้ประชาชนที่กระทำความผิดกฎหมายเลือกที่จะไม่ไปชำระค่าปรับ ทำให้ใบสั่งที่ออกค้างชำระจำนวนมากถึงร้อยละ 80 ทำให้ประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพ ทั้งนี้จากการสัมภาษณ์เจ้าพนักงานจราจรในพื้นที่ปฏิบัติแต่ละภาคต่างให้ความเห็นไปในทิศทางเดียวกันว่า ประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายเริ่มไม่มีประสิทธิภาพหลังจากกฎหมายบัญญัติห้ามยึดใบอนุญาตขับขี่

2) การดำเนินกระบวนการในการพิจารณาคดีของศาล

คดีความผิดตามกฎหมายจราจรที่ต้องเข้าสู่กระบวนการพิจารณาคดีในชั้นศาลส่วนใหญ่เป็นความผิดฐานประมาทเป็นเหตุให้มีความเสียหาย หรือคดีที่มีอัตราโทษที่ไม่สามารถปรับในชั้นเจ้าพนักงานได้ ดังนั้นแนวทางในการดำเนินการหากเป็นความผิดที่มีโทษปรับหรือจำคุกไม่เกิน 1 เดือนและปรับ ที่ผู้กระทำความผิดไม่ชำระค่าปรับภายในเวลาที่เจ้าพนักงานจราจรแจ้งใบสั่ง หรือผู้กระทำความผิดได้รับใบสั่งแล้วแต่ปฏิเสธการกระทำความผิดหรือไม่ยินยอมชำระค่าปรับในชั้นพนักงานสอบสวน กระบวนการที่กำหนดไว้ในกฎหมาย เจ้าพนักงานจราจรก็จะรายงานเหตุต่อพนักงานสอบสวนเพื่อรวบรวมหลักฐานเสร็จแล้วก็ส่งสำนวนให้พนักงานอัยการฟ้องคดีต่อศาลพบว่าปัญหาที่ทำให้การบังคับใช้กฎหมายจราจรไม่มีประสิทธิภาพจะเป็นกระบวนการในชั้นเจ้าพนักงานด้วยพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 140 บัญญัติแนวทางปฏิบัติหลังจากพบการกระทำอันเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ในความผิดที่มีอัตราโทษปรับ หรือ จำคุกไม่เกิน 1 เดือนและปรับ ให้เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจว่ากล่าวตักเตือน หรือออกใบสั่งเพื่อให้ผู้กระทำความผิดไปชำระค่าปรับตามกฎหมาย โดยไม่มีการควบคุมตัว ส่วนการกระทำความผิดอื่นที่ไม่ใช่ความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 87 แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา บัญญัติห้ามมิให้ควบคุมผู้ถูกจับไว้เกินกว่าจำเป็นตามพฤติการณ์แห่งคดี ในกรณีซึ่งเป็นความผิดลหุโทษ หรือความผิดที่มีอัตราโทษไม่สูงกว่าความผิดลหุโทษ จะควบคุมผู้ถูกจับไว้ได้เท่าที่จะถามคำให้การและที่รู้ตัวว่าเป็นใครและที่อยู่ของเขายู่ที่ไหนเท่านั้น

ความแตกต่างเกี่ยวกับการดำเนินการเกี่ยวกับการควบคุมตัวผู้กระทำความผิดระหว่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา นั้นจะเห็นว่า ผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรนั้น ไม่มีโอกาสพบพนักงานสอบสวน เลยไม่ว่าการพบความผิดโดยเจ้าพนักงานจราจร โดยอุปกรณ์ หรือโดยวิธีอื่นใด ดังที่กำหนดไว้ในมาตรา 140 โดยไม่ได้กำหนดให้มีการดำเนินการใดๆ เกี่ยวกับการควบคุมตัว

ดังนั้น เมื่อผู้กระทำความผิดได้รับใบสั่ง แต่ไม่ไปชำระค่าปรับไม่ว่าด้วยเหตุผลใด กฎหมายยังกำหนดให้เจ้าพนักงานจราจรดำเนินการตามกระบวนการที่กำหนดไว้ในมาตรา 141 ทำให้ระยะเวลาการดำเนินคดีไม่สามารถจะดำเนินการได้ ทั้ง ๆ ที่ระยะเวลาการดำเนินการต้องกระทำภายใต้อายุความในประมวลกฎหมายอาญา คือ 1 ปี หากผู้กระทำความผิดยังไม่ชำระค่าปรับ กฎหมายจึงกำหนดให้นำแจ้งให้พนักงานสอบสวนดำเนินการรวบรวมหลักฐานและสรุปสำนวน การดำเนินการพนักงานสอบสวนต้องออกหมายเรียกผู้ต้องหา จำนวน 2 ครั้ง จึงจะร้องขอต่อศาลให้ออกหมายจับได้ และเมื่อได้หมายจับแล้วก็ต้องใช้การสืบสวนติดตามตัวผู้กระทำความผิดมาส่งพนักงานสอบสวนเพื่อทำการสอบสวน รวบรวมหลักฐานทำความเข้าใจ หากเห็นควรสั่งฟ้องและต้องส่งสำนวนพร้อมตัวผู้ต้องหาไปยังพนักงานอัยการเพื่อฟ้องคดีต่อศาล ทั้งนี้ด้านการสอบสวน การฟ้องคดีต่อศาลพบว่า หากพิจารณาแนวทางการบังคับใช้กฎหมายจราจร เดิมที่โทษปรับเป็นโทษตามกฎหมายอาญา การดำเนินการต้องยึดมีการสอบสวนความผิดก่อนเสนออัยการเพื่อฟ้องซึ่งการสอบสวนผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรที่ถูกออกใบสั่งพบว่า ปัญหาจากปริมาณใบสั่งที่มีจำนวนมีจำนวนมากและขาดการติดตามดำเนินคดีกับผู้ที่ได้รับใบสั่งอย่างจริงจัง ปัญหาการใช้ดุลพินิจในการเปรียบเทียบปรับของพนักงานสอบสวนที่ทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมและเท่าเทียมกัน และปัญหาความศักดิ์สิทธิ์ของกฎหมายที่กฎหมายที่มีอยู่ไม่สามารถสร้างความเกรงกลัวให้กับประชาชนได้ทำให้มีการฝ่าฝืนและละเมิดกฎหมายเป็นจำนวนมาก ตลอดจนมีการกระทำความผิดซ้ำอยู่ตลอดเวลา จึงควรให้ศาลเป็นผู้ชี้ขาดและบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้กฎหมายที่มีอยู่แล้วเห็นผลในทางปฏิบัติ จึงสมควรกำหนดวิธีพิจารณาคดีจราจรขึ้นเป็นพิเศษต่างหากจากคดีอาญาโดยทั่วไป เพื่อให้การพิจารณาคดีจราจรเป็นไปด้วยความสะดวกและรวดเร็ว มุ่งแก้ไขไม่ให้เกิดการกระทำความผิดซ้ำและปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนให้มีระเบียบวินัยเคารพกฎหมายอันเป็นการสร้างวินัยจราจรที่ดี และทำให้การบังคับใช้กฎหมายที่ประสิทธิภาพเป็นธรรมแก่ประชาชน ส่งผลให้ผู้กระทำความผิดเกิดความเกรงกลัวและกระทำผิดลดลงเป็นการป้องกันอุบัติเหตุ และแก้ไขปัญหารถจราจรได้อย่างเป็นรูปเป็นรูปธรรม และลดปัญหาการคอร์รัปชันของเจ้าหน้าที่รัฐ ทั้งนี้อาจเกิดจากโครงสร้างทางสังคม

4.1.3 รูปแบบ ลักษณะหรือโครงสร้างในการจัดตั้งศาลจราจรให้เหมาะสมกับประเทศไทย

จากการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนที่เป็นกลุ่มตัวอย่างและเจ้าพนักงานของรัฐ จำนวน 2,400 กลุ่มตัวอย่าง โดยร้อยละ 89 เห็นว่า ไม่จำเป็นต้องตั้งศาลจราจร แต่ควรกำหนดวิธีพิจารณาคดีเฉพาะ เพื่อให้การพิจารณาคดีที่มีจำนวนมากดำเนินคดีได้รวดเร็ว ประกอบการรวบรวมหลักฐานการครอบครองประกอบความผิดตามกฎหมายไม่ต้องพิจารณาเจตนาและไม่ต้องพิจารณาความร้ายแรงในการลงโทษ เพื่อให้การดำเนินการ

ได้รวดเร็วมีความรัดกุมสามารถรวบรวมหลักฐานโดยใช้เทคโนโลยีได้ ดังนั้นกระบวนการพิจารณาศาลจากร ๑๒ กระบวนการพิจารณา ดังนี้

1) การกำหนดคดีจากร

หากพิจารณาปัญหาประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายพบว่า ปัญหาเกิดจากการกระทำ ความผิดกฎหมายจากร ๑๒ ที่มีโทษปรับ หรือจำคุกไม่เกิน 1 เดือน เนื่องจาก ความผิดที่กำหนดในกฎหมายจากร ๑๒ และมีอัตราโทษปรับ หรือจำคุกไม่เกิน 1 เดือนและปรับ กฎหมายกำหนดให้เจ้าพนักงานจากร ๑๒ ออกใบสั่งเพื่อให้ไปชำระค่าปรับด้วยตนเอง จึงไม่มีการควบคุมตัวผู้กระทำความผิดไปพบพนักงานสอบสวนเพื่อทำการสอบสวน ดังนั้น หาก ไม่ไปชำระค่าปรับ การดำเนินการก็ต้องติดตามตัวผู้กระทำความผิดมาสอบสวนและนำตัวส่งพนักงานอัยการ เพื่อฟ้อง จากสภาพปัญหาดังกล่าวแม้ปัจจุบันจะมีการเปลี่ยนกระบวนการดำเนินการตามพระราชบัญญัติปรับเป็น พ.ศ.2565 ก็ได้แก้ไขปัญหของการดำเนินการ แนวทางการแก้ไขพบว่า ควรกำหนดให้คดีที่มีโทษปรับ อย่างเดียวและผู้กระทำความผิดไม่ชำระค่าปรับตามกำหนดเวลาที่กำหนดเป็นคดีจากร ๑๒ เนื่องจากปัจจุบันกฎหมาย อำนาจความสะดวกให้กับผู้กระทำความผิดชำระค่าปรับ แต่ผู้กระทำความผิดไม่สำนึกจึงไม่ไปชำระค่าปรับ จึงควร เพิ่มขึ้นตอนที่ให้ผู้กระทำความผิดต้องสละเวลาในการเข้าสู่กระบวนการพิจารณาคดีของศาล

2) การรวบรวมหลักฐาน

เนื่องจากการรวบรวมหลักฐานว่าการกระทำครอบครองความผิดตามกฎหมายจากร ๑๒ ไม่ ต้องพิจารณาเจตนาและไม่ต้องพิจารณาความร้ายแรงของการกระทำในการลงโทษ และเพื่อให้การดำเนินการพิจารณา คดีเป็นไปโดยความรวดเร็วจึงควรกำหนด การหลักเกณฑ์การรวบรวมหลักฐานคดีจากร ๑๒ เป็นการเฉพาะ การ รวบรวมหลักฐานในการดำเนินคดีจากร ๑๒ ในชั้นเจ้าพนักงาน โดยแบ่งเป็น 2 ลักษณะ กล่าวคือ

(1) หากเป็นความผิดที่มีอัตราโทษปรับ หรือจำคุกไม่เกิน 1 เดือนและปรับ หลังจาก การ ดำเนินการกับผู้ที่ไม่ชำระค่าปรับตามใบสั่ง สำหรับความผิดตามกฎหมายจากร ๑๒ ที่สามารถเปรียบเทียบปรับได้ในชั้น เจ้าพนักงาน แนวทางการดำเนินการที่กำหนดไว้ตามมาตรา 141/1 ขั้นตอนการดำเนินการปัจจุบันสร้างเพิ่มภาระ และขั้นตอนมากเกินไปจนเกิดความจำเป็น ทำให้เจ้าพนักงานจากร ๑๒ และพนักงานสอบสวนเพิกเฉยไม่ดำเนินการตาม กระบวนการและปล่อยให้คดีขาดอายุความ แม้ต่อมาได้มีการแก้ไขโดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติทำข้อตกลงกับ กรมการขนส่งทางบกให้ดำเนินการงดการออกทะเบียนการชำระภาษีตัวจริงให้แก่ผู้ที่ค้างชำระค่าปรับ กระบวนการ ดังกล่าวไม่ถือเป็นมาตรการที่เด็ดขาด เพราะหากผู้กระทำความผิดยืนยันจะไม่ชำระค่าปรับ และปล่อยให้คดีขาดอายุ ความก่อนไปชำระค่าปรับภาษีประจำปี การดำเนินการบังคับปรับก็ไม่สามารถดำเนินการได้เพราะคดีขาดอายุ ความ นอกจากนั้นปัจจุบัน กระบวนการดำเนินการจะมีแนวทางการดำเนินการตามพระราชบัญญัติปรับเป็น พ.ศ.2565 ซึ่งแนวทางการดำเนินการไม่ได้มีการแก้ไขกระบวนการที่เป็นปัญหาเดิม แต่เพิ่มกระบวนการขั้นตอนในชั้น เจ้าพนักงานโดยกลับให้ผู้กระทำความผิดได้รับความสะดวกมากขึ้น

(2) หากความผิดที่พบเป็นความผิดที่มีโทษจำคุกเกิน 1 เดือนจะมีโทษปรับหรือไม่ก็ตาม ความผิดประเภทนี้การดำเนินคดีต้องนำประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาหรือพระราชบัญญัติจัดตั้ง ศาลแขวงและวิธีพิจารณาคดีในศาลแขวงมาใช้บังคับ เพราะฉะนั้นกระบวนการดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิดต้อง มีการสอบสวนโดยพนักงานสอบสวนและส่งสำนวนการสอบสวนพร้อมตัวผู้ต้องหาให้พนักงานอัยการเพื่อฟ้องคดี ต่อศาล ส่วนจะพิจารณาคดีที่ศาลใดหากเป็นคดีที่มีโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี จะเข้าสู่กระบวนการพิจารณาคดีของ ศาลแขวง แต่หากมีอัตราโทษจำคุกเกิน 3 ปี จะเข้าสู่กระบวนการพิจารณาของศาลจังหวัด และไม่สามารถ นำพระราชบัญญัติปรับเป็นพินัยมาใช้ได้

แนวทางกระบวนการพิจารณาที่เหมาะสมนั้น จากการสำรวจความคิดเห็นของประชาชน พบว่า ประชาชนร้อยละ 95 มีความเห็นว่า คดีความผิดตามกฎหมายจราจรที่เจ้าพนักงานออกใบสั่งได้และเมื่อผู้กระทำความผิดได้รับใบสั่งจราจรแต่ไม่ชำระค่าปรับตามใบสั่ง มีการกระทำความผิดจำนวนมากแต่เป็นคดีที่ไม่ซับซ้อน หากใช้ กระบวนการดำเนินการตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 เป็นการสร้างภาระทางงบประมาณและสร้าง ขั้นตอนที่ยุ่งยากแก่เจ้าพนักงาน การดำเนินการที่ลดการสร้างภาระด้านงบประมาณและความยุ่งยากในขณะที่ หลักฐานการกระทำผิดที่ใช้มีความน่าเชื่อถือที่จะลงโทษผู้กระทำได้ได้ ควรกำหนดให้เจ้าพนักงานจราจรทำหน้าที่ ในการรวบรวมพยานหลักฐานที่เกี่ยวกับการกระทำความผิดประกอบการกล่าวหาลงในระบบอิเล็กทรอนิกส์ และให้เสนอ พยานหลักฐานทางอิเล็กทรอนิกส์ต่อพนักงานอัยการเพื่อให้ฟ้องคดีต่อศาล แทนการกำหนดให้พนักงานสอบสวน ดำเนินการ ทั้งนี้เพื่อให้การดำเนินการมีความรัดกุม จึงต้องกำหนดให้ตำแหน่งของเจ้าพนักงานจราจรในการ ทำหน้าที่ดังกล่าว ทั้งนี้ความคิดเห็นดังกล่าวสอดคล้องความคิดเห็นผู้ให้ข้อมูลที่เป็นผู้พิพากษา พนักงานอัยการและ พนักงานสอบสวน ตลอดจนพนักงานจราจร

3) การฟ้องคดี การพิจารณา และการอุทธรณ์

การฟ้องคดี เป็นกระบวนการตั้งต้นของคดีที่จะเข้าสู่กระบวนการพิจารณาคดีในชั้นศาล ซึ่งอำนาจในการฟ้องคดีเป็นอำนาจของพนักงานอัยการ ทั้งนี้ไม่มีกำหนดแนวทางไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทาง บก พ.ศ.2522 ซึ่งจากการศึกษาพบว่า ปัญหาการฟ้องร้องคดีจราจรส่วนใหญ่เป็นคดีซับซ้อนโดยประมาณเป็นเหตุ ให้ผู้อื่นได้รับความเสียหาย ซึ่งกระบวนการที่บังคับใช้อยู่ยังไม่มีข้อมูลที่สะท้อนให้เห็นปัญหาในการทางปฏิบัติ ทั้งนี้ อาจเป็นเพราะคดีความผิดกฎหมายจราจรเข้าสู่กระบวนการพิจารณาในชั้นศาลน้อยมาก เพราะการเพิกเฉยในชั้น เจ้าพนักงาน หากแต่จะเป็นคดีที่เข้าสู่กระบวนการพิจารณาของศาลจะเป็นคดีที่เจ้าพนักงานจราจรไม่สามารถออก ใบสั่งได้ ซึ่งส่วนใหญ่การดำเนินการจะมีการควบคุมตัวผู้กระทำความผิดมาตั้งแต่ต้น จึงไม่มีปัญหาในทางปฏิบัติ

4) การบังคับโทษและมาตรการบังคับเสริม

ปัญหาการบังคับโทษนั้นเป็นอำนาจของศาล ทั้งนี้จากการศึกษา พบว่า ปัญหาอยู่ที่มาตรการ บังคับเสริมที่ไม่สอดคล้องกับการเปลี่ยนพฤติกรรมความผิดตามกฎหมายจราจร ทั้งนี้ผู้ให้ข้อมูลแสดงความคิดเห็น ว่า ควรเป็นมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการรับรู้หรือตระหนักในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร เพื่อให้ผู้ที่กระทำความผิด

รับรู้ผลที่ได้จากการกระทำความผิดกฎหมายจราจร ดังนั้นในประเด็นมาตรการบังคับเสริม ควรกำหนดใช้มาตรการบริการสังคมเกี่ยวกับการลดการกระทำผิดกฎหมายจราจร หรือการช่วยเหลือผู้ประสพภัยที่เกิดจากการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร เพื่อให้ผู้กระทำผิดซึมซับผลที่เกิดจากการกระทำผิดกฎหมายจราจร และควรกำหนดให้ชัดเจนในคำพิพากษา

4.2 การเปรียบเทียบร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจรของไทยและต่างประเทศ

จากการศึกษาศาลจราจรพบว่า ต่างประเทศกระบวนการพิจารณาคดีจราจรเฉพาะทางไม่ได้มีทุกประเทศ การฝ่าฝืนกฎหมายจราจรไม่ต้องเข้าสู่การพิจารณาคดีในศาล ควรยุติในชั้นเจ้าพนักงาน อย่างไรก็ตามเนื่องจากในหลายประเทศมีการตั้งอัตราค่าปรับสูงมาก ดังนั้นเพื่อเป็นการป้องปรามจึงมีการโต้แย้งและพิจารณาว่า ควรมีการนำเอาคดีขึ้นสู่ศาลเพื่อดำเนินการไต่สวนและพิจารณา รวมทั้งการกำหนดค่าปรับที่ยอมรับได้ในศาล (Porter, H. H. 1940)

สำหรับการจัดการคดีใบสั่งประเทศสหรัฐอเมริกาพบว่า หากผู้ที่ได้รับใบสั่งจากเจ้าหน้าที่ตำรวจรับสารภาพและยินยอมชำระค่าปรับโดยช่องทางชำระสามารถชำระได้ทางไปรษณีย์หรือช่องทางออนไลน์ ได้ทันทีตามระบุไว้ ส่วนผู้ที่ประสงค์จะโต้แย้งว่าไม่ได้กระทำผิดหรือโต้แย้งข้อกล่าวหา ก็ต้องไปปรากฏตัวในศาลตามวันที่กำหนดไว้ล่วงหน้าในการที่จะมีการระบุอ้างอิงไว้ โดยอาจโต้แย้งการกระทำกับเจ้าหน้าที่ตำรวจต่อหน้าผู้พิพากษาหรือเจรจากับอัยการก่อนที่จะถูกเรียกตัวให้มาปรากฏตัวต่อหน้าผู้พิพากษาเพื่อทำการไต่สวน และในการดำเนินคดีอัยการส่วนใหญ่จะไม่เจรจากับคนที่ไม่มีนายความเพราะจะมีประเด็นทางกฎหมาย ผู้ที่จะโต้แย้งและต้องการต่อสู้คดี โดยบุคคลดังกล่าวอาจขอพิจารณาคดีโดยยื่นคำร้องเป็นลายลักษณ์อักษร และในบางมลรัฐเช่น มลรัฐแคลิฟอร์เนีย มลรัฐฟลอริดา มลรัฐฮาวาย มลรัฐอินเดียนา มลรัฐลุยเซียนา มลรัฐโอไฮโอ มลรัฐออริกอน และมลรัฐไวโอมิง การพิจารณาคดีใช้คำแถลงและคำโต้แย้ง พร้อมอธิบายเหตุผลในการต่อสู้คดีเป็นลายลักษณ์อักษร โดยผู้ต้องหาไม่จำเป็นต้องอยู่ในห้องพิจารณาคดีก็ได้ ทั้งนี้เจ้าหน้าที่ต้องส่งคำแถลงคำฟ้องของตนต่อศาล จากนั้นผู้พิพากษาจะพิจารณาและตัดสินจากหลักฐานที่ได้จากคำฟ้องและคำแถลงของผู้ถูกฟ้อง หลังจากการพิจารณาคดีของศาลเป็นลายลักษณ์อักษร ผู้ต้องหาจะได้รับอนุญาตให้ขอการพิจารณาคดีด้วยตนเองใหม่ได้ หากพวกเขาไม่พอใจกับผลของการพิจารณาคดีเป็นลายลักษณ์อักษร โดยยื่นคำร้องขอการพิจารณาคดีใหม่ได้เช่นกัน ส่วนข้อกล่าวหาที่มีอัตราโทษสูงหรือความผิดร้ายแรงกว่านั้น เช่น การชกต่อยหรือกรณีที่บุคคลที่เป็นปัญหาในการทะเลาะจากการมีอุบัติเหตุอาจต้องรับผิดชอบต่อการบาดเจ็บของบุคคลอื่น อาจกำหนดให้บุคคลนั้นต้องปรากฏตัวในศาลโดยไม่คำนึงถึงคำแก้ตัว ในภาพรวมแนวทางการดำเนินคดีการจราจร เช่น รัฐนิวยอร์ก จะมีการพิจารณาคดีจราจรศาลของเมือง แต่มลรัฐทางตอนใต้หลายแห่งมีกระบวนการบังคับการชำระค่าปรับความผิดกฎหมายจราจรกรณีที่ผู้ใช้ทางรับสารภาพที่แตกต่างกันออกไป เช่นมลรัฐนอร์ทแคโรไลนา จะมีแนวทางการดำเนินการกับผู้กระทำ

ความผิดกฎหมายจราจร โดยจะมีการไต่สวนในศาลพิเศษที่เรียกว่า Traffic Violations Bureau นอกจากนั้นมลรัฐนิวยอร์กใช้ระบบศาลเทศบาล (ศาลแขวงทั่วไป) พิจารณาคดี เช่นการขับรถเร็ว ส่วนกระบวนการพิจารณาของศาลมลรัฐอูชิงตัน ดี.ซี. การดำเนินการออกใบสั่งจะเป็นหน้าที่ของกรมยานยนต์ แต่ในมลรัฐแคลิฟอร์เนีย การกระทำความผิดเกี่ยวกับใบสั่งจะให้ศาลสูงประจำมลรัฐ ทำหน้าที่พิจารณารับฟังพยานหลักฐานและพิพากษาคดีแต่มลรัฐแมสซาชูเซตส์จะให้ศาลแขวงของมลรัฐ ส่วนในเมืองชิคาโก การกระทำความผิดเกี่ยวกับใบสั่งจะเป็นการดำเนินการโดยเจ้าพนักงานแผนกกฎหมายของมลรัฐและอัตราทหารจะเน้นที่การบังคับให้ชำระค่าปรับ (Porter, H. H. 1940) การดำเนินการในกระบวนการสำหรับผู้ขับขี่รถได้รับใบสั่งจากรถนั้นในมลรัฐนิวยอร์ก ได้กำหนดกระบวนการพิจารณา กรณีผู้ขับขี่รถที่ต้องการโต้แย้งใบสั่งหรือการจ่ายค่าปรับ มีการดำเนินการดังต่อไปนี้ (Berg, R. K., & Samuels, R. L. 1969)

ขั้นตอนที่ 1 : การรับใบสั่ง

เมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจพบความว่าผู้ขับขี่รถกระทำผิดตามกฎหมายจราจร เจ้าหน้าที่ตำรวจก็จะหยุดรถและออกใบสั่งให้บุคคลเหล่านั้น ในใบสั่งจะมีข้อมูล ประกอบด้วยวันที่และเวลาของการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร สถานที่ รหัสการฝ่าฝืน และจำนวนเงินค่าปรับ สิ่งสำคัญคือต้องอ่านใบสั่งอย่างละเอียดและทำความเข้าใจข้อกล่าวหาเกี่ยวกับบุคคลใด

ขั้นตอนที่ 2 : การดำเนินการกับใบสั่ง

เมื่อบุคคลใดได้รับใบสั่ง ผู้นั้นจะมีสองทางเลือก คือ การรับ สารภาพและชำระค่าปรับ หรือต่อสู้ว่าไม่ได้กระทำความผิดและโต้แย้งใบสั่ง หากบุคคลใดตัดสินใจที่จะสารภาพ บุคคลใดสามารถชำระค่าปรับทางออนไลน์ ทางไปรษณีย์หรือด้วยตนเองได้ อย่างไรก็ตามหากบุคคลใดตัดสินใจที่จะโต้แย้งใบสั่ง บุคคลใดต้องตอบกลับภายใน 15 วันหลังจากได้รับใบสั่ง

ขั้นตอนที่ 3 : การประชุมก่อนการพิจารณาคดี

หากบุคคลใดตัดสินใจที่จะโต้แย้งการออกใบสั่ง บุคคลนั้นจะต้องดำเนินการคัดค้านและได้รับแจ้งวันประชุมก่อนการพิจารณาคดี เป็นการประชุมระหว่างบุคคลผู้รับใบสั่ง อัยการ และผู้พิพากษาเพื่อหารือเกี่ยวกับคดีนี้ บุคคลนั้นสามารถมาปรากฏตัวด้วยตนเองหรือให้ทนายความมาแสดงแทนบุคคลใดได้ ในระหว่างการประชุมก่อนการพิจารณาคดี อัยการจะนำเสนอพยานหลักฐานเพื่อกล่าวหาบุคคลใดว่ามีการขับรถที่ฝ่าฝืนกฎจราจรและบุคคลนั้นจะมีโอกาสนำเสนอข้อโต้แย้งของตน ผู้พิพากษาอาจเสนอการต่อรองข้ออ้าง (plea bargaining) ซึ่งเป็นการลดข้อกล่าวหาหรือการลงโทษเพื่อแลกกับคำสารภาพที่มีความผิดได้

ขั้นตอนที่ 4 : การพิจารณาคดีในศาล

หากผู้ที่ได้รับใบสั่งไม่สามารถบรรลุข้อตกลงหรือไม่สามารถมีข้อสรุปได้ในระหว่างการประชุมร่วมกันก่อนการพิจารณาคดี คดีของผู้ที่ได้รับใบสั่งก็จะเข้าสู่การพิจารณาคดีต่อไป ในการพิจารณาคดีผู้ที่ได้รับใบสั่งและอัยการจะนำเสนอหลักฐานและข้อโต้แย้งต่อผู้พิพากษา ผู้พิพากษาจะตัดสินว่าบุคคลใดมีความผิดหรือไม่

ขั้นตอนที่ 5 : การพิพากษาลงโทษ

หากผู้ที่ได้รับใบสั่งถูกตัดสินว่ามีความผิด ผู้พิพากษาจะกำหนดโทษประกอบการกำหนดค่าปรับและให้ผู้นั้นชำระค่าปรับ แต่หากมีโทษจำคุก ก็ส่งลงโทษจำคุก และตัดคะแนนความประพฤติการขับขี่ หากบุคคลนั้นไม่พอใจผลการตัดสิน สามารถอุทธรณ์คำตัดสินต่อศาลที่สูงกว่าได้

ขั้นตอนที่ 6 : การชำระค่าปรับ

หลังจากศาลตัดสินและมีคำสั่งให้ชำระค่าปรับ ผู้นั้นต้องชำระค่าปรับภายในวันที่ผู้พิพากษากำหนด การไม่ชำระค่าปรับอาจส่งผลให้มีใบสั่งโทษเพิ่มเติม เช่น การระงับใบอนุญาตขับรถ หรือแม้แต่หมายจับ

ขั้นตอนที่ 7 : การจัดการกับคะแนนในใบอนุญาตขับขี่ของบุคคลใด

หากบุคคลใดถูกตัดสินว่ามีความผิดในการฝ่าฝืนกฎจราจรในนิวเจอร์ซีย์ บุคคลนั้นอาจได้รับการตัดคะแนนความประพฤติและบันทึกในใบขับขี่ ทั้งนี้จำนวนคะแนนที่จะถูกตัดนั้นจะขึ้นอยู่กับประเภทของความผิด คะแนนที่ถูกตัดรวมจนถึงเกณฑ์ที่กำหนดภายในระยะเวลาที่กำหนด บุคคลนั้นอาจถูกระงับหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ หากบุคคลใดกังวลเกี่ยวกับจำนวนคะแนนในใบอนุญาต บุคคลนั้นอาจขอเข้ารับการอบรมในหลักสูตรการขับขี่เชิงป้องกัน เพื่อลดคะแนนหรือแม้กระทั่งถูกลบคะแนนออกจากใบอนุญาตของบุคคลนั้นได้

ขั้นตอนที่ 8 : การจ้างทนายความ

ประเด็นการต่อสู้คดีความผิดตามกฎหมายจราจร หากบุคคลที่ได้กระทำความผิดที่ร้ายแรงซึ่งจะมีอัตราค่าปรับในอัตราสูง บุคคลดังกล่าวมีอำนาจจ้างทนายความที่มีประสบการณ์ด้านกฎหมายจราจร ทนายความสามารถช่วยดำเนินการต่อสู้คดีและให้คำแนะนำเกี่ยวกับแนวทางปฏิบัติที่ดีที่สุดเพื่อการดำเนินคดีก็ได้

ศาลจราจรซานดิเอโก กำหนดกระบวนการพิจารณาคดี ดังนี้

(1) การดำเนินการเมื่อพบความผิด เมื่อบุคคลใดกระทำความผิดให้เจ้าพนักงานออกใบสั่งและส่งใบสั่งไปทางไปรษณีย์ไปยังผู้กระทำความผิด โดยใบสั่งจะแจ้งสถานที่ตั้งของศาลจราจรที่มีอำนาจจัดการตามใบสั่ง พร้อมแจ้งกำหนดวันและเวลาการพิจารณาคดี พยานหลักฐานอ้างอิงว่าบุคคลนั้นกระทำความผิดที่ให้อำนาจเจ้าหน้าที่ และหากบุคคลใดไม่เชื่อหรือไม่ปฏิเสธการรับใบสั่ง ต้องแสดงพยานหลักฐานต่อศาลก่อนวันที่อ้างอิงจริง หากศาลเชื่อว่าไม่ได้ทำผิด อาจสั่งยกเลิกการมาพบศาลในวันที่กำหนดได้

(2) การพิจารณาคดี – การฟ้องร้อง เมื่อได้รับใบสั่งจากเจ้าหน้าที่ที่สั่งให้บุคคลที่ได้รับใบสั่งไปศาล เพื่อทำการไต่สวนคดีความผิดตามกฎหมายจราจรตามที่กำหนดในใบสั่งจราจร จะเรียกขั้นตอนนี้ว่า “การฟ้องร้อง” การพิจารณาคดีบุคคลดังกล่าว จะต้องให้การว่า รับสารภาพหรือปฏิเสธ ไม่ว่าคำให้การหรือการโต้แย้งต่อสู้ด้วยตัวเองหรือจ้างทนายความ ผู้ถูกฟ้องต้องเดินทางไปศาลจราจร รอศาลพิจารณาคดีอาจต้องรอหลายชั่วโมง หากบุคคลผู้ถูกฟ้องต้องการโต้แย้งพยานหลักฐานและเข้ารับการพิจารณาคดีมีสิทธิให้ทนายความดำเนินการ กระบวนพิจารณาคดีครั้งแรกได้โดยผู้ถูกฟ้องไม่จำเป็นต้องศาล

(3) หลังจากการฟ้องร้อง กระบวนการณ์นี้จะเกิดหลังจากการไต่สวนใบสั่ง ศาลจะกำหนดเวลาดังตั้ง 2 - 6 เดือน เพื่อให้ผู้ที่ได้รับใบสั่งเสนอพยานหลักฐานเพื่อโต้แย้งคำฟ้องของเจ้าพนักงาน แต่หากผู้ที่ได้รับใบสั่งดำเนินกระบวนพิจารณาด้วยตนเอง ต้องแจ้งและกำหนดวันนัดยื่นพยานหลักฐานต่อเจ้าหน้าที่เพื่อจะนำเสนอพยานหลักฐานต่อศาลทั้งนี้ ภาระการพิสูจน์การกระทำว่าผู้ได้รับใบสั่งมีความผิดเป็นหน้าที่ของเจ้าหน้าที่และผู้ได้รับใบสั่งสามารถซักถามเจ้าหน้าที่เกี่ยวกับหลักฐานและคำให้การของตนได้ และมีอำนาจเสนอพยานหลักฐานโต้แย้ง หลังจากทราบพยานทั้งสองฝ่ายแล้วผู้พิพากษาจะตัดสินว่ามีความผิดหรือไม่มีความผิดหากผู้ได้รับใบสั่งที่ถูกฟ้องคดีจ้างทนายความดำเนินการแทน ผู้ถูกฟ้องอาจต้องอยู่ในวันไต่สวนได้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับลักษณะของข้อเท็จจริง และผู้ถูกฟ้องสามารถใช้ทนายความเข้าร่วมรับการพิจารณาคดีและหากมีคำให้การของผู้ถูกฟ้องไม่เป็นประโยชน์ต่อคดี ทนายความสามารถดำเนินการแทนผู้ถูกฟ้องคดีได้ ผลการไต่สวนใบสั่ง หากผู้พิพากษาพิพากษามีความผิดหลังจากพิจารณาคดี ศาลจากจะกำหนดจำนวนเงินค่าปรับสำหรับความผิดนั้น และจะพิจารณาว่าจะให้ผู้ที่กระทำผิดเข้ารับการอบรมด้วยหรือไม่ หากศาลสั่งให้เข้ารับการอบรมในสถานฝึกอบรม โดยผู้เข้ารับการอบรมต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายด้วยตนเอง ทั้งนี้ การฝึกอบรมสามารถดำเนินการทางออนไลน์ได้ แต่หากศาลพิพากษาว่าผู้ถูกฟ้องคดีไม่มีความผิดจะพิพากษายกฟ้อง และให้บุคคลนั้นได้รับเงินคืน

ประเทศออสเตรเลีย การกระบวนการณ์เกี่ยวกับคดีจราจร ดังนี้

การบังคับใช้กฎหมายจราจรเป็นระดับรัฐโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบกจะอิงตามกฎหมายจราจรของออสเตรเลีย ในแต่ละรัฐจะบังคับใช้กฎหมายจราจรตามกฎหมายของรัฐ เช่น รัฐนิวเซาท์เวลส์ ใบสั่ง จะเรียกว่า “ประกาศการฝ่าฝืนกฎจราจร” (TIN) โดยมี Transport for NSW เป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่รักษาฐานข้อมูลของผู้ถือใบอนุญาตขับขี่ที่ลงทะเบียนทั้งหมดในรัฐ รวมถึงประวัติการจราจรของผู้ขับขี่และยานยนต์ที่จดทะเบียน ส่วนการบังคับใช้กฎหมายนั้นหน่วยงานการคมนาคมของรัฐนิวเซาท์เวลส์ จะติดตั้งกล้องจับตรวจจับผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร ไม่ว่าจะเป็นกล้องตรวจจับความเร็วและกล้องจับการฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง ทั้งแบบประจำและแบบเคลื่อนที่อยู่ทั่วประเทศ และมีสำนักงานทวงหนี้ของรัฐ (SDRO) จัดการการประมวลผลและการออกใบสั่ง

ที่ตรวจพบความผิด เมื่อใบสั่งออกแล้วจะส่งไปยังเจ้าของรถตามหมายเลขทะเบียนที่กระทำผิด ทั้งนี้ ถือว่าเป็นความรับผิดชอบของเจ้าของรถที่ลงทะเบียนต้องรับผิดชอบ เว้นแต่จะเสนอชื่อผู้ขับขี่รายอื่นผ่านการประกาศตามกฎหมาย หนังสือแจ้งการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร จะเขียนอยู่บนกระดานพิมพ์คาร์บอนสามแผ่นที่เรียกว่า ส่วน A, B และ C โดยส่วน A เป็นต้นฉบับและจะถูกส่งไปยังสำนักงานทวงหนี้ของรัฐ (SDRO) โดยเจ้าหน้าที่ผู้ออกเมื่อกลับมาที่สถานี ส่วน B ยังคงอยู่ในสมุดบัญชีการฝ่าฝืนสำหรับความรับผิดชอบ และส่วน C จะมอบให้กับผู้ถูกกล่าวหาในที่เกิดเหตุหรือทางไปรษณีย์ ประกาศการฝ่าฝืนที่ออกโดยสภาหรือลูกค้าเชิงพาณิชย์ผ่านอุปกรณ์มือถืออิเล็กทรอนิกส์ ยังคงมีแอปพลิเคชันที่เกี่ยวข้องสำหรับรายละเอียดที่ให้ไว้ในสำเนาของส่วน A เพื่อให้สามารถตรวจดูได้หากจำเป็น ในรัฐนิวเซาท์เวลส์ ประกาศเกี่ยวกับการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร (TIN) และประกาศเกี่ยวกับการฝ่าฝืนที่จอดรถ (PIN) ทั้งหมดเป็นส่วนหนึ่งของโครงการประกาศการฝ่าฝืนการบังคับใช้กฎหมายด้วยตนเอง (SEINS) โครงการนี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อลดคดีขึ้นสู่ศาล สำหรับคดีที่ผู้กระทำความผิดต้องการรับสารภาพความผิด โดยผู้ถูกกล่าวหาสามารถเลือกที่จะชำระหรือชำระบางส่วนสำหรับการฝ่าฝืนโดยวิธีการออนไลน์ต่างๆ หรือผ่านทาง Australia Post ที่ปรากฏบนใบสั่ง หากผู้ถูกกล่าวหาชำระค่าปรับแล้ว ถือว่าคดีเสร็จสิ้นและคะแนนสะสมจะถูกหักออกจากใบขับขี่

การนำคดีจราจรขึ้นสู่ศาลของรัฐนิวเซาท์เวลส์ ใช้กรณีผู้กระทำความผิดไม่ยอมชำระค่าปรับ ไม่ว่าด้วยเหตุผลใด และต้องการให้มีการพิจารณาคดีที่ศาลเท่านั้น โดยการกรอกด้านหลังใบสั่งแล้วส่งไปที่สำนักงานทวงหนี้แห่งรัฐ (SDRO) การดำเนินการก็จะมีการกำหนดวันขึ้นศาลเพื่อพิจารณาคดีต่อหน้าผู้พิพากษาและเจ้าหน้าที่จะได้รับแจ้ง เจ้าหน้าที่จัดทำพยานหลักฐานโดยสังเขปและมอบต่อศาลและผู้ถูกกล่าวหา โดยประกอบด้วยสำเนายานหลักฐานข้อเท็จจริงประกอบการกล่าวหา รวมถึงข้อสังเกตรวมทั้งคำอธิบายของยานพาหนะและรูปถ่ายของยานพาหนะที่กระทำผิด ส่วนฝ่ายผู้ถูกกล่าวหา เมื่อได้รับแจ้งการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรหรือแจ้งการฝ่าฝืนกฎหมายทางไปรษณีย์ หากค่าปรับยังคงค้างชำระอยู่ ภายใต้พระราชบัญญัติค่าปรับปี ค.ศ.1996 ระยะเวลาในการส่งการแจ้งเตือนการลงโทษทางไปรษณีย์คือ 7 วัน เว้นแต่จะกำหนดไว้ว่าไม่ได้จัดส่งภายใน 7 วัน วันครบกำหนดชำระหนังสือเตือนการลงโทษภายใต้พระราชบัญญัตินี้คือ 21 วันหลังจากที่มีการประกาศใช้ โดยทั่วไปนับจากวันที่กระทำความผิดจะได้รับประมาณ 28 วัน หลังจากนั้นจะเหลือเวลาอีกประมาณ 21 วันในการดำเนินการแสดงหลักฐานโต้แย้งที่กล่าวหา หากไม่มีการดำเนินการปรับภายในวันที่ครบกำหนดในการแจ้งเตือนการลงโทษ จะมีการออกคำสั่งบังคับใช้และมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม หากคำสั่งบังคับใช้ยังคงค้างชำระสามารถดำเนินการบังคับใช้เพิ่มเติมได้ ซึ่งอาจรวมถึงการระงับใบอนุญาตขับขี่ของบุคคลและ/หรือทะเบียนยานพาหนะ ข้อจำกัดในการดำเนินธุรกิจกับการขนส่ง การอายัดค่าจ้าง คำสั่งยึดทรัพย์สิน หรือคำสั่งบริการชุมชน และอื่นๆ ค่าธรรมเนียม

4.3 แนวทางการดำเนินการของศาลจราจรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่สอดคล้องกับบริบทสังคมไทย

จากการศึกษาประเด็นรูปแบบศาลจราจรที่สอดคล้องกับบริบทสังคมไทยนั้น พบว่ามีประเด็นว่าควรกำหนดให้มีแผนกคดีจราจรหรือไม่ จากสถานการณ์พบว่า จากประเด็นปัญหาความเชื่อมั่นของประชาชน ปัญหาจะอยู่ในชั้นเจ้าพนักงาน เกี่ยวกับขั้นตอนการติดตามตัวผู้กระทำความผิดที่ได้รับใบสั่งแล้วไม่ชำระค่าปรับตามคำสั่ง การแก้ไขปัญหาค่าปรับของบางประเทศ หรือบางมลรัฐของประเทศอเมริกาจะใช้ศาลจราจรและจะสร้างกระบวนการดำเนินการและกระบวนการพิจารณาคดีเป็นไปอย่างรวดเร็ว ดังนั้นหากมีศาลจราจรหรือไม่ก็ควรมีวิธีพิจารณาคดีจราจรขึ้นมาเป็นการเฉพาะ ซึ่งจึงมีประเด็นที่ต้องกำหนดกระบวนการพิจารณาขึ้นมาเป็นการเฉพาะ ดังนี้

4.3.1 การกำหนดความผิดที่เป็นคดีจราจร

หากพิจารณาการกระทำความผิดที่ถือเป็นคดีจราจรตามร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ..... ฉบับสำนักงานศาลยุติธรรม พ.ศ.2565 และร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ..... ฉบับกรมการปฏิรูปประเทศ พ.ศ.2560 ที่ยื่นต่อรัฐสภาผู้แทนราษฎร เมื่อ พ.ศ.2562 มีประเด็นที่แตกต่างกัน คือ

(1) คดีความผิดที่เกี่ยวกับการขับรถโดยต้องมีใบอนุญาตขับรถ ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 (2) คดีความผิดที่เกี่ยวกับการบรรทุกของเหลวไวไฟ วัตถุระเบิด หรือวัตถุอันตราย การปฏิบัติตามสัญญาจราจรหรือเครื่องหมายจราจร การขับรถขึ้นแซงรถคันอื่น การขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 พบว่าความผิดประเภทนี้เป็นความผิดที่หากไม่ลงโทษให้เหมาะสมจะมีผลทำให้การจับกุมความผิดอื่น ๆ ด้อยประสิทธิภาพไปด้วย ทั้งนี้เพราะใบอนุญาตขับขี่มีผลต่อความสามารถในการใช้ทางและการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรทุกฐานความผิด ดังนั้นหากต้องการให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมายจราจรโดยเคร่งครัด จำเป็นต้องกำหนดให้ผู้ฝ่าฝืนกฎหมายในความผิดประเภทนี้ได้รับการลงโทษที่เหมาะสมและควรนำมาตรึงการเสริมมาลงโทษ เพิ่มจากโทษหลัก เพื่อให้โทษเป็นเครื่องมือกดดันเพิ่มเติมเพื่อให้ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ต้องหวงแหนใบอนุญาตขับขี่ โดยการไม่ปฏิบัติฝ่าฝืนกฎหมาย ดังนั้น ควรให้ความผิดประเภทใบอนุญาตขับขี่เป็นคดีจราจร โดยให้ใช้ใบนัดให้ไปศาลแทนคำฟ้องโดยไม่ต้องทำสำนวนคดี

(2) กลุ่มความผิดประเภทอื่นนั้น แม้จะเป็นจะมีความแตกต่างระหว่างร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ..... ฉบับสำนักงานศาลยุติธรรม พ.ศ.2565 กับร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ..... ฉบับกรมการปฏิรูปประเทศ พ.ศ.2560 และขับเคลื่อนผ่านกลไกสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ.2562 แต่พบว่ามีกรณีการแบ่งประเภทคดีจราจรที่จะต้องดำเนินคดีในศาลควรเป็นคดีใดที่มีโต้แย้งหรือไม่ชำระค่าปรับจึงต้องไปศาล โดยไม่มีความจำเป็นต้องแยกคดีความเร็ว ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ เพราะความผิดประเภทนี้หากผู้กระทำความผิดยอมชำระค่าปรับในชั้นเจ้าพนักงาน ก็ไม่จำเป็นต้องพิจารณาคดีในชั้นศาลให้สูญเสียทรัพยากร แต่หากกระทำผิดแล้ว

ไม่ชำระค่าปรับ ถือว่าเป็นผู้ที่กระทำความผิดและไม่สำนึกในการกระทำ จึงต้องเข้าสู่กระบวนการเพื่อเพิ่มความยุ่งยากให้กับผู้กระทำความผิดและให้ศาลพิจารณาใช้มาตรการเสริมเพิ่มขึ้นหากกระทำความผิดจริง โดยไม่แบ่งว่าเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 หรือพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ.2522

(3) ความผิดที่ไม่สามารถออกใบสั่งได้ ความผิดประเภทนี้เดิมต้องเข้าสู่กระบวนการพิจารณาในชั้นศาล เพื่อให้ศาลพิจารณาคดีและลงโทษ หากต้องใช้กระบวนการพิจารณาเฉพาะคดีจราจร ความผิดประเภทนี้สมควรจัดเป็นคดีจราจร ทั้งความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ.2522 และพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 ดังนั้น การที่ร่างพระราชบัญญัติ วิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ..... ฉบับสำนักงานศาลยุติธรรม พ.ศ. 2565 กำหนดห้ามออกใบสั่งหรือเปรียบเทียบปรับเป็นการขัดกับหลักการในกฎหมายเฉพาะเป็นการเพิ่มภาระแก่ประชาชนเกินความจำเป็นและทำให้ปริมาณคดีความที่มีโทษเล็กน้อยขึ้นสู่ศาลมากขึ้น จึงเห็นว่าฐานความผิดเหล่านี้ไม่ควรแยกออกจากฐานความผิดตาม ร่างมาตรา 4 (3) เพื่อให้มีกระบวนการในการดำเนินการเช่นเดียวกัน นอกจากนี้ความผิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจรที่ ผู้ได้รับใบสั่งชำระค่าปรับแล้วคดีเป็นอันเลิกกัน รวมถึงความผิดตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยทางหลวง และกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ด้วย ซึ่งสอดคล้องกับความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลที่เป็นเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานสอบสวน ที่เห็นว่าคดีจราจรควรรวมถึงความผิดตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรทั้งหมด ซึ่งอาจแตกต่างกับการกำหนดคดีจราจรของต่างประเทศที่ได้มีการแบ่งประเภทคดีจราจรแตกต่างจากประเทศไทย โดยประเทศสหรัฐอเมริกา จะกำหนดให้ศาลจราจรมีอำนาจในการพิจารณาคดีที่เกิดจากการกระทำผิดฝ่าฝืนกฎจราจรที่ไม่ร้ายแรงหรือความผิดที่ผู้กระทำความผิดได้รับใบสั่งประเภท Infraction Ticket หรือ เป็นความผิดประเภทที่ไม่เข้าข่ายร้ายแรงถึงขั้นจำคุก เช่น ขับฝ่าฝืนความเร็วที่กำหนด ใบอนุญาตขับขี่หมดอายุ ทะเบียนรถหมดอายุ ขึ้นส่วนยานพาหนะชำรุดแตกหัก ฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดงหรือป้ายหยุด ส่วนกระทำความผิดกฎจราจรที่ร้ายแรงโดยมากผู้กระทำความผิดมักจะได้รับใบสั่ง ประเภท Misdemeanor Ticket คือ การกระทำความผิดกฎหมายเกี่ยวกับการใช้ทางที่มีโทษจำคุกเกินกว่า 1 ปี จะมีค่าปรับด้วยหรือไม่ก็ตาม ขับรถโดยประมาท ขับรถโดยปราศจากใบขับขี่ ขับรถโดยที่มีใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกเพิกถอน ทำลายทรัพย์สินส่วนบุคคลหรือทรัพย์สินสาธารณะ และสุดท้ายคือข้อพิพาทในกรณีอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับการใช้ทางนอกจากนี้ ผู้พิพากษาศาลจราจรยังมีอำนาจพิจารณาข้อพิพาทในกรณีอื่น ๆ ซึ่งเป็นการกระทำความผิดทั้งที่เกี่ยวข้องด้วยกฎหมายจราจรและไม่เกี่ยวข้องด้วยกฎหมายจราจร ได้แก่ กฎระเบียบอาคารที่พักอาศัย (Building or Housing Codes) รบกวนความสงบ (Disturbing the Peace) ทิ้งขยะไม่เป็นทาง (Littering) สุนัขที่ไม่มีใบอนุญาต (Dog Without a License) นอกจากนั้นศาลจราจรของประเทศไทยอเมริกามี

อำนาจพิจารณาคดีที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดตามกฎหมายอื่น เช่น กรณีที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะดื่มสุราหรือเสพยาเสพติดในขณะที่ขับขี่ หรือมีไว้ครอบครองในยานพาหนะ

เมื่อพิจารณาหากมีการกำหนดวิธีพิจารณาคดีจราจร คดีที่ใช้วิธีการพิจารณาคดีจราจร ควรกำหนดให้ชัดเจนในกฎหมายเพื่อให้ผู้ปฏิบัติสามารถไม่ต้องตีความโดยคดีที่ควรกำหนดเป็นคดีจราจร ได้แก่ ความผิดตามกฎหมายจราจรที่เปรียบเทียบปรับได้แต่ผู้ที่ได้รับใบสั่งไม่ชำระค่าปรับภายในกำหนดเวลาที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด ความผิดตามกฎหมายจราจรที่ไม่สามารถออกใบสั่งได้ และความผิดอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นและกระทบกับการใช้ทาง เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพ

4.3.2 ขั้นตอนก่อนการนำคดีขึ้นสู่ศาลจราจร

จากการศึกษาพบว่า เป็นขั้นตอนที่เป็นปัญหาและส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจราจรในปัจจุบัน ขั้นตอนนี้จะเริ่มหลังจากการกระทำความผิดตามกฎหมายจราจร และคดีเหล่านั้นเป็นคดีจราจรตามพระราชบัญญัตินี้ กล่าวคือความผิดตามกฎหมายจราจรที่เกิดขึ้น หากเป็นความผิดที่เจ้าพนักงานเปรียบเทียบปรับได้และผู้กระทำความผิดยินยอมชำระค่าปรับ การกระทำความผิดเหล่านั้นก็ไม่เป็นคดีจราจรตามวิธีพิจารณาคดีจราจรและไม่ต้องดำเนินคดีในชั้นศาล ดังนั้นขั้นตอนการนำคดีเข้าสู่กระบวนการพิจารณาคดีจราจร จำเป็นต้องแก้ไขกระบวนการพิจารณาเดิมที่ทำให้การบังคับใช้กฎหมายจราจรไม่มีประสิทธิภาพการจัดทำร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร ต้องกำหนดให้เหมาะสม ซึ่งสามารถนำร่างเดิมที่มีการกำหนดไว้แล้วมาวิเคราะห์ ดังนี้

4.3.2.1 การดำเนินการก่อนฟ้องผู้ต้องหาในคดี

จากการตรวจสอบร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจรของสำนักงานศาลยุติธรรมที่กำหนดให้สอบสวนและดำเนินกระบวนการตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ส่วนการนำตัวไปศาลให้นำตัวไปฟ้องโดยให้พนักงานสอบสวนแจ้งประวัติ ส่วนร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร ที่เสนอโดยกรมการปฏิรูปประเทศ พ.ศ.2560 จะกล่าวถึงการควบคุมตัว โดยนำหลักการตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามากำหนด นั้น

หากพิจารณาปัญหาที่ทำให้กระบวนการพิจารณาคดีการกระทำความผิดกฎหมายจราจรในปัจจุบัน พบว่าเป็นมีการดำเนินการตามอัตราโทษที่กล่าวหา โดยหากเป็นคดีที่มีการออกใบสั่งแล้วผู้ที่ได้รับใบสั่งไม่ชำระค่าปรับตามใบสั่งจนทำให้การดำเนินการถึงขั้นต้องมีการฟ้องคดีต่อศาลนั้น จะมีขั้นตอนการออกหมายจับผู้กระทำความผิดมาส่งพนักงานสอบสวนเพื่อให้พนักงานสอบสวนทำการสอบสวนเสร็จแล้วก็จะฟ้องคดีต่อศาล ขั้นตอนนี้ถือเป็นขั้นตอนที่เป็นประเด็นปัญหาและเป็นสาเหตุให้เจ้าพนักงานเพิกเฉยจนปล่อยให้คดีขาดอายุความเนื่องจากผู้กระทำความผิดมีจำนวนมาก โดยเฉพาะการดำเนินการเกี่ยวกับการติดตามตัวผู้ที่ได้รับใบสั่ง ที่พนักงานสอบสวนไปยื่นคำร้องต่อศาลเพื่อออกหมายจับและเจ้าพนักงานตำรวจต้องสืบสวนติดตามจับกุมตัวมาส่งพนักงานสอบสวนทำการสอบสวนเพื่อจะได้นำตัวผู้ต้องหาส่งพนักงานอัยการเพื่อฟ้องคดีต่อศาล ซึ่งต้องกระทำภายในอายุความ 1 ปี ในขณะโทษเมื่อศาลพิพากษาจะมีอัตราโทษปรับในอัตราต่ำ จากการศึกษาพบว่า ผู้ให้ข้อมูลที่ได้

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกและการสนทนากลุ่มมีความเห็นว่า จำเป็นต้องกำหนดแนวทางการปฏิบัติใหม่ โดยเฉพาะเจ้าพนักงานที่จะทำหน้าที่รวบรวมหลักฐาน การรวบรวมหลักฐานและการติดตามตัวผู้กระทำผิดเพื่อเข้าสู่การฟ้องและการพิจารณาคดี ควรกำหนดเจ้าพนักงานจราจรในการรวบรวมหลักฐานพร้อมแจ้งประวัติผู้กระทำผิด ลักษณะการกระทำผิด รวมถึงสิ่งที่เป็นพยานหลักฐานและต้องใช้ประกอบการพิจารณา ทั้งนี้สามารถกำหนดหรือแนบหลักฐานในระบบอิเล็กทรอนิกส์จะทำให้การเสนอหลักฐานมีความสะดวกในการตรวจสอบและสั่งการ เพื่อให้พนักงานอัยการตรวจและศาลใช้พิจารณาประกอบการพิพากษาคดี และให้เจ้าพนักงานทำหนังสือส่งเพื่อนัดผู้ต้องหาในคดีไปศาลตามกำหนดนัด และหากผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับในชั้นตอนนี้ก็สามารถทำได้ โดยให้เจ้าพนักงานจราจรรายงานให้อัยการทราบเพื่อยุติการฟ้อง ส่วนตัวผู้ต้องหาที่ไม่ไปศาลตามกำหนดนัดให้ศาลออกหมายจับเพื่อลดขั้นตอนการออกหมายจับ

ดังนั้นประเด็นการสอบสวนที่เป็นประเด็นปัญหา ที่เดิมกำหนดอำนาจให้พนักงานสอบสวนจะถูกกระจายภาระหน้าที่ให้เจ้าพนักงานจราจรทำหน้าที่ นอกจากนั้นยังมีการลดขั้นตอนการติดตามตัวการออกหมาย จะทำให้คดีได้รับการพิจารณาที่รวดเร็วภายในอายุความได้ อีกทั้งผู้ต้องหาที่ไม่ถูกควบคุมตัว

หากเป็นคดีที่ออกไปสั่งไม่ได้นั้น เมื่อพบความผิดจำเป็นต้องเรียกผู้กระทำความผิดมาพบเจ้าพนักงานเพื่อสอบคำให้การ หากต้องดำเนินคดีต้องมีการแจ้งข้อกล่าวหาและต้องมีการควบคุมตัวก็สามารถนำประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาบังคับได้ตามมาตรา 7 ของร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาความอาญาของกรมการปฏิรูปประเทศ พ.ศ.2560

4.3.2.2 กระบวนการดำเนินการต่อผู้กระทำความผิดคดีจราจร และการเสนอคำฟ้อง

จากการศึกษาร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาความอาญา การฟ้องคดีจราจรนั้นพบว่า ร่างของสำนักงานศาลยุติธรรมกำหนดไว้ในมาตรา 10, มาตรา 11, มาตรา 12, มาตรา 13, ส่วนมาตรา 14 เป็นรายละเอียดที่กำหนดในใบนัด โดยมาตรา 15 กำหนดให้ส่งคู่ฉบับให้พนักงานอัยการลงชื่อเพื่อยื่นใบนัดให้ทราบทราบและถือเป็นคำฟ้อง ส่วนร่างของกรมการปฏิรูปประเทศ พ.ศ.2560 มาตรา 8, มาตรา 9, มาตรา 10 และมาตรา 12 เป็นรายละเอียดในใบนัด โดยมาตรา 13 กำหนดให้พนักงานอัยการลงชื่อในใบนัดและให้ถือว่าใบนัดเป็นคำฟ้องโดยไม่ต้องส่งสำนวน จากร่างของทั้งสองฉบับมีกระบวนการดำเนินการที่เหมือนกันประเด็นให้พนักงานสอบสวนเป็นผู้ตรวจสอบพยานหลักฐานและทำหน้าที่รวบรวมพยานหลักฐาน ตามที่กำหนดในใบนัด ส่งใบนัดให้ผู้ถูกออกใบสั่ง และต้องส่งใบนัดให้พนักงานอัยการ แต่จากการศึกษา มีความแตกต่างจากร่างบทบัญญัติทั้งสองฉบับ ในประเด็นเจ้าพนักงานที่จะทำหน้าที่รวบรวมพยานหลักฐาน ทั้งนี้ การทำหน้าที่เหมือนพนักงานสอบสวนทำหน้าที่รวบรวมหลักฐานตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ในส่วนของตำรวจกำหนดให้ข้าราชการซึ่งมียศร้อยตำรวจตรีขึ้นไปมีอำนาจสอบสวน แต่เนื่องจากปัจจุบันเกิดในชั้นตอนนี้ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 141/1 กำหนดให้พนักงานสอบสวนทำหน้าที่สอบสวนคดีก่อน ในขณะที่กระบวนการตามมาตรา 141/1 วรรคสอง ให้เจ้าพนักงานจราจรทำหน้าที่ทำหนังสือแจ้งเตือนให้ผู้กระทำความผิด

ซึ่งหากต้องการลดขั้นตอนการรวบรวมพยานหลักฐานให้สั้นแต่ไม่ลดประสิทธิภาพลง การกำหนดให้เจ้าพนักงานจราจรทำหน้าที่รวบรวมหลักฐานตามแบบใบนัดและทำหน้าที่ส่งให้ผู้ต้องหา 1 ฉบับ และเสนอพนักงานอัยการเพื่อเสนอเป็นคำฟ้องต่อศาล ก็จะทำให้กระบวนการที่เป็นประเด็นปัญหามีประสิทธิภาพมากขึ้น กระบวนการดำเนินการก็มีความกระชับ

ส่วนเจ้าพนักงานจราจรที่ทำหน้าที่รวบรวมหลักฐานต้องเป็นคนที่มีความสมบัติตามมาตรา 18 ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา โดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติต้องกำหนดคุณสมบัติเพื่อปฏิบัติหน้าที่รวบรวมพยานหลักฐานคดีจราจรที่กำหนดไว้ในมาตรา 141/1 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และให้ถือว่าหลักฐานที่รวบรวมตามแบบใบนัดโดยเจ้าพนักงานจราจรที่มีอำนาจเป็นการสอบสวน ส่วนตัวผู้ต้องหา นั้น กำหนดในใบนัดให้ไปรายงานตัวที่ศาลโดยไม่ต้องถูกควบคุมตัว และหาไม่รายงานตัวตามกำหนดวัน เวลา ที่กำหนดในใบนัดก็จะให้ศาลใช้อำนาจออกหมายจับ อันจะเป็นการลดขั้นตอนการดำเนินกระบวนการพิจารณาคดีจราจรที่มีจำนวนมากให้สั้นลงและเหมาะสมกับปริมาณคดีโดยไม่ลดทอนความยุติธรรมและเป็นการลดค่าใช้จ่ายงบประมาณของรัฐ นอกจากนี้การลดขั้นตอนของเจ้าหน้าที่รัฐ แต่เพื่อให้ผู้กระทำความผิดได้รับผลกระทบจากการฝ่าฝืนกฎหมายและเพิกเฉยไม่ชำระค่าปรับซึ่งทำให้เกิดผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตและถือเป็นการข่มขู่ให้ผู้ที่จะกระทำความผิดไม่กล้ากระทำความผิดกฎหมายจราจร มาตรการดังกล่าวจึงมีผลต่อการยับยั้งการกระทำความผิดกฎหมายจราจรได้มากขึ้น โดยเฉพาะผู้กระทำความผิดแต่หลักเลี้ยวไม่ชำระค่าปรับในชั้นเจ้าพนักงาน นอกจากนี้ แบบใบนัดและการรวบรวมพยานหลักฐานในคดีจราจร ซึ่งมีความสลับซับซ้อนนอกสามารถนำระบบอิเล็กทรอนิกส์มาใช้แทนการรวบรวมเป็นเอกสาร จะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการและลดค่าใช้จ่ายของรัฐอีกทั้งสามารถตรวจสอบข้อมูลได้ง่ายขึ้น ดังนั้นวิธีการส่งใบนัดและการรวบรวมหลักฐานตามร่างวิธีพิจารณาคดีจราจรทั้งของสำนักงานศาลยุติธรรม และของของกรมการปฏิรูปประเทศ พ.ศ.2560 มีความเหมาะสมดีแล้ว

4.3.3 กระบวนการพิจารณาคดีจราจร

ปัญหาคดีจราจรในชั้นการพิจารณาของศาลที่ผ่านมามีน้อย สาเหตุเพราะมีการฟ้องผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรน้อย ทำให้ที่ผ่านมาจะพบปัญหาค่อยข้างน้อย ปัญหาในชั้นการพิพากษาลงโทษที่การกำหนดมาตรการเสริมโทษ ยังมีบางคดีที่ไม่สอดคล้องกับคดีจราจร โดยเฉพาะการคุมประพฤติผู้กระทำความผิด แต่เมื่อมีการศึกษาจึงต้องนำข้อมูลที่ได้จากการศึกษามาวิเคราะห์เพื่อปรับปรุงกระบวนการให้เหมาะสมและให้มีผลลดการกระทำความผิดกฎหมายจราจร ทั้งนี้คดีจราจรที่จะเข้าสู่กระบวนการพิจารณาคดีจราจรนั้น จะเริ่มเมื่อได้รับใบนัดส่งพร้อมหลักฐานไปยังพนักงานอัยการจะทำการตรวจหลักฐานและเสนอคำฟ้องมายังศาล ถือว่าคดีได้มีการฟ้องต่อศาลแล้ว โดยศาลต้องตรวจคำฟ้อง หากพิจารณาว่าพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจรของสำนักงานศาลยุติธรรมที่กำหนดเกี่ยวกับกระบวนการพิจารณา โดยมาตรา 17 เกี่ยวกับการตรวจดูคำฟ้อง, มาตรา 18 เกี่ยวกับการประทับรับฟ้อง และมาตรา 19 ถึงมาตรา 26 เกี่ยวกับกระบวนการพิจารณาคดีสืบพยานและการพิพากษาคดีเปรียบเทียบกับร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจรที่เสนอโดยคณะกรรมการปฏิรูปประเทศ พ.ศ.2560

มาตรา 15 เกี่ยวกับการตรวจดูคำฟ้อง มาตรา 16 การสั่งประทับรับฟ้อง พบว่าทั้งสองร่างมีความใกล้เคียงกัน หากนำมาใช้เป็นกระบวนการพิจารณาตัดสินคดีจริง จึงน่าจะมีความเหมาะสม ทั้งนี้จากการศึกษา ข้อมูลอื่น ๆ ไม่พบว่าผู้ให้ข้อมูลมีความคิดเห็นเพิ่มเติมนอกเหนือกระบวนการพิจารณาของทั้งสองร่าง จึงกล่าวได้ว่า กระบวนการพิจารณาคดีของทั้งสองศาลได้รับการพิจารณาที่มีความเหมาะสมที่จะนำมาบังคับใช้ได้ แต่มีประเด็นเพิ่มเติมตามร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ..... ฉบับสำนักงานศาลยุติธรรม พ.ศ.2565 ที่ได้กำหนดให้นำกระบวนการพิจารณาระบบดิจิทัลมาใช้ในคดีจราจร ส่วนรายละเอียดได้กำหนดประธานศาลฎีกาออกข้อบังคับ ถือว่ามีความสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันและอนาคต หากนำมาใช้จะเป็นกระบวนการที่เหมาะสม และเป็นผลดีกับประชาชนโดยใช้การออกใบนัดให้ไปศาล แทนการทำสำนวนสอบสวนตามวิธีพิจารณาคดีอาญาที่มีผลให้ผู้ได้รับใบสั่งและมีค่าปรับค้างชำระจะต้องถูกดำเนินคดี จะมีฐานะเป็นผู้ต้องหาทันที การออกใบนัดให้ผู้ที่ถูกกล่าวหาไปศาลนั้นทำให้ผู้ได้รับใบนัดไปศาลและสามารถต่อสู้คดีในชั้นศาลได้ทันที เป็นการทำให้ประชาชนสามารถเข้าถึงกระบวนการยุติธรรมชั้นศาลได้โดยสะดวก ในชั้นฟ้องคดี นอกจากนั้นการพิจารณาคดีจราจรในชั้นศาลนั้นควรใช้ศาลต้องมีหน้าที่ในการค้นหาความจริงได้ด้วยตนเองหรือโดยความช่วยเหลือของผู้ช่วย หากพยานที่ทั้งฝ่ายโจทก์หรือจำเลยเสนอมาอย่างไม่เพียงพอ ซึ่งสอดคล้องกับการพิจารณาคดีศาลจราจรในหลายประเทศ เช่น ประเทศญี่ปุ่น ที่ส่วนใหญ่คดีความผิดจราจรที่มีโทษปรับต่ำกว่า 50,000 เยน จะดำเนินคดีแบบรวบรัดในศาลแขวง (The District Court) จะใช้วิธีพิจารณาคดีที่รวดเร็ว เรียบง่ายและมีความเป็นธรรม การพิจารณาจะใช้หลักการพิจารณาคดีด้วยวาจาเพิ่มเติมเข้ามาจากการพิจารณาแบบรวบรัดตามปกติ ดังนั้น วิธีพิจารณาคดีจราจรนี้จึงอาจเรียกได้ว่าเป็นเป็นวิธีพิจารณาที่ถูกปรับปรุงโดยแนวคิดของการดำเนินคดีแบบรวบรัดหรือด้วยวาจา จะใช้พิจารณาคดีคดีความผิดจราจรที่เกิดขึ้นในชีวิตประจำวัน อาทิ ความผิดในการจอดยานพาหนะ การไม่หยุด เมื่อคนเดินข้ามถนน การไม่ทำการหยุดรถในช่วงสั้นๆ เมื่อถึงทางแยก เป็นต้น สำหรับวิธีพิจารณาคดีจราจรของแผนกคดีจราจรของศาลเทศบาล (Municipal Courts) ในเมืองฟิลาเดลเฟีย บัญญัติให้ใช้กระบวนการพิจารณาคดีอาญาอย่างรวบรัดในคดีจราจร ตามข้อบังคับ 1031 การเริ่มต้นกระบวนการพิจารณาคดี (ก) การพิจารณาคดีจราจรแบบรวบรัดจะเริ่มต้นขึ้นเมื่อ (1) การออกข้อกล่าวหาไปยังจำเลย (2) การยื่นข้อกล่าวหาต่อศาลเทศบาลฟิลาเดลเฟีย แผนกคดีจราจร (3) เมื่อมีการจับกุมแบบไม่มีหมายหรือการจับกุมที่ได้รับมอบอำนาจตามกฎหมาย (ข) ในกรณีที่มีการบัญญัติไว้โดยข้อบังคับว่าเป็นข้อยกเว้นสำหรับวิธีการแจ้งเตือนและในการพิจารณาคดีให้เจ้าพนักงานบังคับใช้กฎหมายยื่นการแจ้งเตือนเป็นหนังสือแก่จำเลยระบุจะเห็นได้ว่ากระบวนการพิจารณาคดีจราจร ในศาลเทศบาลฟิลาเดลเฟีย แผนกคดีจราจร มีการกำหนดกระบวนการพิจารณาคดีจราจรไว้อย่างชัดเจน ตั้งแต่การเริ่มต้นกระบวนการพิจารณาคดี รายละเอียดการออกข้อกล่าวหาไปยังจำเลย การแจ้งเตือนการพิจารณาคดี การยื่นคำร้องเพื่อเข้าสู่กระบวนการพิจารณาคดีจราจร โดยส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ เกี่ยวกับการแจ้งเตือน การชำระค่าปรับและค่าใช้จ่ายหรือการวางหลักประกันวิธีพิจารณาเมื่อจำเลยถูกจับกุมตามหมาย หลักประกัน

การแต่งตั้งทนาย และบทบาทหน้าที่เจ้าพนักงานไต่สวน ซึ่งถือเป็นกระบวนการพิจารณาที่เพิ่มประสิทธิภาพ หากนำมาใช้กับประเทศไทยจะทำให้ การบังคับใช้กฎหมายจราจรของประเทศไทยมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

4.3.4 มาตรการสำหรับลงโทษแก่ผู้กระทำความผิดคดีจราจร

สำหรับการลงโทษ ถือเป็นเครื่องมือสำคัญในกระบวนการพิจารณาคดีจราจร ที่จะทำให้ผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรเปลี่ยนพฤติกรรม ดังนั้นความสำคัญไม่ได้อยู่ที่กฎหมายกำหนดเพียงอย่างเดียว แต่ขึ้นอยู่กับความเหมาะสมของโทษหรือมาตรการอื่นที่มาสันนิบาสนโทษที่ผู้กระทำผิดจะได้รับ โดยโทษต้องทำให้ผู้กระทำผิดต้องได้รับผลกระทบในทางร้าย เพื่อเป็นสิ่งตอบแทนสำหรับผู้ซึ่งทางที่เลือกกระทำหรือปฏิบัติเมื่อมาใช้ทาง หากไม่เหมาะสมกระบวนการพิจารณาทั้งหมดก็จะมีประสิทธิภาพ โดยโทษทางปกครองถือเป็นโทษที่สร้างผลกระทบต่อการใช้ทางมากกว่าโทษทางอาญาที่เป็นโทษปรับ จากการศึกษาพบว่า มาตรการทางปกครองกรณีการทำงานบริการสังคม จะส่งผลกระทบต่อผู้กระทำมากกว่าการชำระเงินให้รัฐ เพราะผู้ต้องโทษต้องสละเวลา มาทำหน้าที่แต่ที่ผ่านมาการบริการสังคม ประเด็นนี้ จึงควรมีการกำหนดให้ชัดเจนรายละเอียดการทำงานบริการสังคมสำหรับคดีจราจรให้ชัดเจนว่าต้องเป็นการบริการที่เกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาการจราจร ส่วนมาตรการโทษอื่น ไม่ว่าจะเป็นการทัณฑ์บน การพักใช้ เพิกถอนใบขับขี่การจำกัดการเดินทาง การใช้อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์จำกัดการใช้รถเมื่อมีแอลกอฮอล์ในร่างกายเกินระดับที่กฎหมายกำหนด (Interlock) การให้เข้ารับการศึกษอบรมด้านจราจร ผูกอบรมพัฒนานิสัย บำบัดยาเสพติดหรือความเจ็บป่วย การตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถ ยึดรถเป็นการชั่วคราว โดยให้จำเลยรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษา ซึ่งมาตรการเหล่านี้ ศาลสามารถใช้ประกอบการลงโทษได้เอง โดยไม่ต้องมีการร้องขอและใช้มาตรการเหล่านี้ โดยไม่ต้องอยู่ในเงื่อนไขว่าจะต้องรอการลงโทษ นอกจากนั้นมีประเด็นเกี่ยวกับการนำมาตราการตัดคะแนนความประพฤติสำหรับผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดกฎหมายจราจร ได้ถูกกำหนดในร่างมาตรา 27 (8) เรื่องตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถ เนื่องจากมาตราดังกล่าวซ้ำซ้อนกับการดำเนินการตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 (ฉบับที่ 12) ที่ได้ดำเนินการไปแล้วในชั้นของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ หากดำเนินการในชั้นศาล ผู้กระทำผิดอาจถูกลงโทษซ้ำซ้อน ส่วนมาตรการที่ส่วนใหญ่เห็นว่าหากศาลนำมาใช้จะเกิดความเกรงกลัวและได้ผลดีในการดำเนินคดีจราจรกับผู้กระทำผิด คือ การให้อำนาจศาลสั่งยึดรถไว้เป็นการชั่วคราว ระยะเวลาไม่เกินเก้าสิบวัน โดยให้จำเลยต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษาสำหรับหลักเกณฑ์ วิธีการการยึดและเก็บรักษารถ และค่าใช้จ่ายในการยึดและเก็บรักษารถให้เป็นไปตามข้อบังคับของประธานศาลฎีกา) ร่างมาตรา 27 (9) แต่มุมมองบางส่วนเห็นว่า การยึดรถ เป็นโทษห้ามบุคคลนั้นใช้กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินของตนเอง เป็นการลงโทษต่อตัวทรัพย์สินและการรอนสิทธิในทรัพย์สินของจำเลย โดยนอกจากรถจะถูกยึดชั่วคราวแล้ว จำเลยต้องจ่ายค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษาด้วย จึงอาจเป็นประเด็นเรื่องการลงโทษซ้ำซ้อนและอาจทำให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อนเกินควร

บทที่ 5

สรุปและเสนอแนะ

5.1 สรุปผลการวิจัย

5.1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน ยังเป็นปัญหาสำคัญในการทำให้คนเสียชีวิต บาดเจ็บและพิการจำนวนมากที่สุดซึ่งประเทศกำลังเผชิญอยู่ โดยการเสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นการเสียชีวิตในอันดับต้น ๆ จากสภาพปัญหาดังกล่าวจึงได้มีการเรียกร้องให้ทุกประเทศให้ความสำคัญกับเรื่องความปลอดภัยทางถนน สำหรับประเทศไทยพบว่าระหว่าง ปี พ.ศ.2554 - 2563 มีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสะสม 10 ปี ถึง 205,588 ราย ส่วนใหญ่เกิดจากรถจักรยานยนต์ อายุของผู้เสียชีวิตเกินกว่า 50% อยู่ในช่วงอายุ 15-29 ปี ซึ่งเป็นกลุ่มคนในวัยทำงาน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อปัญหาแรงงานของประเทศในอนาคต จากการวิเคราะห์สภาพปัญหาความปลอดภัยจากการใช้ทางของประเทศไทย พบว่าเป็นปัญหาที่สะสมเป็นระยะเวลานาน สาเหตุประการสำคัญได้แก่ ความไม่มีวินัยในการใช้รถ ทักษะการขับขี่ของประชาชนต่อการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรที่ไม่เชื่อมั่นการปฏิบัติหน้าที่ นอกจากจากนั้นการบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพ เนื่องจากใบสั่งที่เจ้าพนักงานจราจรได้ออกให้แก่ผู้กระทำความผิดที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรมีจำนวนมาก แต่ผู้กระทำความผิดที่ได้รับใบสั่งไม่ชำระค่าปรับตามคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรมีอัตราสูงมาก ส่งผลให้ผู้ใช้ทางที่กระทำความผิดไม่ถูกลงโทษ และมีการกระทำความผิดกฎหมายจราจรซ้ำอีก ซึ่งหากไม่มีการแก้ไขหรือสร้างมาตรการที่มีประสิทธิภาพในอนาคตอาจส่งผลผู้ใช้ทางมีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎหมายจราจรจนสร้างความไม่ปลอดภัยในการใช้ทางเพิ่มสูงขึ้น ผู้ขับขี่รถไม่เกรงกลัวโทษ จึงมีพฤติกรรมขับขี่โดยไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร มีงานการศึกษาวิจัยจำนวนมากเสนอแนะแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจราจรว่าควรให้จัดตั้งศาลจราจรและมีวิธีพิจารณาคดีขึ้นมาโดยเฉพาะ โดยเห็นว่า การบังคับใช้กฎหมายจราจรยังขาดหน่วยงาน “ศาลจราจร” เพื่อมาทำหน้าที่กลไกสำคัญในการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพให้เกิดความเป็นธรรมเพื่อจูงใจให้ผู้กระทำความผิดเข้าสู่กระบวนการยุติธรรม รวมทั้งสร้างรายได้ให้กับรัฐ และเน้นการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อแก้ ปัญหาและดำเนินคดีกับผู้ที่ได้รับใบสั่งอย่างจริงจัง ลดการฝ่าฝืนและละเมิดกฎหมาย การกระทำความผิดซ้ำ โดยควรให้ศาลเป็นผู้ชี้ขาดและบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้กฎหมายที่มีอยู่แล้วเห็นผลในทางปฏิบัติ จึงสมควรกำหนดวิธีพิจารณาคดีจราจรขึ้นเป็นพิเศษต่างหากจากคดีอาญาโดยทั่วไป เพื่อให้การพิจารณาคดีจราจรเป็นไปด้วยความสะดวกและรวดเร็ว รวมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้กระทำความผิดสามารถเข้ามาต่อสู้ข้อกล่าวหา หรือ ยอมรับข้อกล่าวหา พร้อมยอมชำระ อย่างไร

ก็ตามยังมีประเด็นปัญหาในสาระสำคัญเกี่ยวกับคดีจราจรและกระบวนการในขั้นตอนต่าง ๆ ในการดำเนินคดี ซึ่งหากเลือกรูปแบบใดรูปแบบหนึ่งไม่เหมาะสม อาจทำให้การดำเนินการไม่มีประสิทธิภาพ

ดังนั้นเพื่อให้ศาลจราจรที่จะจัดตั้งขึ้นมีประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรอันเป็นการแก้ไขปัญหาคาความสูญเสียอันเกิดจากการใช้ทางได้ จึงต้องมีการศึกษาเปรียบเทียบหลักการในการตั้งศาลจราจรและเปรียบเทียบร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาความคดีจราจร เพื่อหาข้อสรุปที่เหมาะสมเพื่อให้ศาลมีกระบวนการทำงานให้มีประสิทธิภาพในการบังคับโทษผู้ฝ่าฝืนอันจะเป็นการป้องกันการกระทำความผิดกฎหมายจราจรต่อไป

5.1.2 วัตถุประสงค์และระเบียบวิธีการศึกษา

วัตถุประสงค์การศึกษา เพื่อศึกษาเหตุผล ความจำเป็น รูปแบบ ลักษณะหรือโครงสร้างในการจัดตั้งศาลจราจรให้เหมาะสมกับประเทศไทย ศึกษาเปรียบเทียบร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาความคดีจราจรเพื่อใช้ในการพิจารณาคดีในศาลจราจรที่ได้มีการศึกษาในประเทศไทยและต่างประเทศและเพื่อศึกษาการเสนอรูปแบบศาลจราจรและพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาความคดีจราจรที่สอดคล้องกับบริบทสังคมไทย โดยดำเนินการวิจัยศึกษาข้อมูลจากเอกสาร (Documentary Analysis) การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) ใช้เครื่องมือแบบสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้างจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key informants) รวม 72 คน และนำข้อมูลมาวิเคราะห์และสรุปและทำการสนทนากลุ่ม (Focus group) โดยมีผู้ร่วมสนทนากลุ่ม จำนวน 72 คน ประกอบด้วย เจ้าหน้าที่งานจราจร พนักงานสอบสวน นักวิชาการกรมการขนส่ง นักวิชาการกรมทางหลวง นักวิชาการด้านกฎหมาย พนักงานอัยการ ผู้พิพากษา ภาคสาขาอาชีพและภาคประชาชนที่ต้องใช้รถใช้ถนน และมีการสำรวจความคิดเห็นของประชาชน จำนวน 2,400 กลุ่มตัวอย่าง พร้อมเผยแพร่สัมมนาผลการศึกษาต่อสาธารณะ

5.2 ผลการศึกษา

การศึกษากการจัดตั้งศาลจราจรและกฎหมายวิธีพิจารณาความในศาลจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนที่สอดคล้องกับบริบทสังคมไทยและการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพ มีผลการศึกษาดังนี้

5.2.1 ด้านเหตุผลความจำเป็น รูปแบบ ลักษณะหรือโครงสร้างในการจัดตั้งศาลจราจรให้เหมาะสมกับประเทศไทย

เหตุผลความจำเป็นในการจัดตั้งศาลจราจรให้เหมาะสมกับประเทศไทย เนื่องมาจากกรณีปัญหาอุบัติเหตุและปัญหาคาความหนาแน่นของรถที่มาใช้ทางในช่วงเวลาเดียวกันถือเป็นปัญหาหลักของการใช้ทาง ซึ่งปัญหาดังกล่าวส่งผลกระทบต่อความสงบเรียบร้อยในการใช้ทางและยังส่งผลต่อชีวิตและร่างกาย และความเสียหายทางเศรษฐกิจของประเทศ สาเหตุหลักมาจากพฤติกรรมหรือการกระทำของผู้ขับขี่รถขณะมาใช้ทางไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ในขณะเดียวกันการบังคับใช้กฎหมายยังขาดประสิทธิภาพ ไม่ทำให้ประชาชนเกรงกลัว

โดยมีผู้ที่ได้รับใบสั่งแล้วไม่ชำระค่าปรับสูงถึงร้อยละ 82 เนื่องจากหลังจากการมีการแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2562) ที่มีการยกเลิกการยึดใบอนุญาตขับขี่หลังจากออกใบสั่ง เพื่อให้ผู้กระทำความผิดไปชำระค่าปรับ เมื่อกฎหมายกำหนดไม่ให้ยึดใบอนุญาตขับขี่ทำให้กระบวนการบังคับโทษไม่สร้างภาระกับผู้ขับขี่รถที่กระทำความผิด และหากการตรวจจับผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรไม่เข้มงวดก็จะมีผลต่อการการสร้างวินัยจราจร จะเปิดโอกาสให้เกิดอันตรายร้ายแรงต่อสาธารณชนที่มาใช้ทางเพราะผลที่ได้จากการขับรถโดยขาดประสบการณ์และรู้กฎกติกาของผู้ขับขี่รถเพียงคนเดียวสามารถสร้างความสูญเสียมหาศาลสู่ผู้อื่นอย่างถาวรได้ หากตั้งศาลจราจรหรือวิธีพิจารณาคดีศาลจราจรขึ้นมาเป็นการเฉพาะ เพื่อให้กระบวนการดำเนินการกับผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรให้สอดคล้องกับบริบทสังคมไทยเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน

จากศึกษาพบว่า ในบริบทสังคมไทยต่อการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร พบว่าทัศนคติของผู้ใช้ทางเห็นว่าการกระทำความผิดตามกฎหมายจราจรเป็นเรื่องเล็กน้อย เจ้าพนักงานตำรวจควรตักเตือนมากกว่าการดำเนินคดีอย่างจริงจังจึงต้องมีศาลจราจร นอกจากนี้ การกระทำความผิดตามกฎหมายจราจร ไม่มีความช่วยของการกระทำเหมือนลักษณะการกำหนดความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา ส่วนปัญหาปัญหาด้านงบประมาณในการดำเนินการและปัญหาการขาดความเชื่อมั่นในการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานจราจร เนื่องจากเจ้าพนักงานจราจรไม่สามารถตรวจจับผู้กระทำความผิดได้ทุกราย อีกทั้งการปฏิบัติหน้าที่ขาดมาตรฐานในการปฏิบัติงานและการพยายามหาข้อหาตรวจจับโดยหวังเงินรางวัลที่ได้จากการตรวจจับความผิดกฎหมายจราจร รวมทั้งปัญหาความร่วมมือระหว่างหน่วยงานตามกระบวนการที่กฎหมายกำหนด แม้ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 141/1 ในการดำเนินการสามารถใช้แนวทางการบริหารจัดการได้ โดยยังไม่จำเป็นต้องใช้ระบบศาลจราจร หรือการพยายามออกกฎหมายแบบปัจจุบันที่ให้นั้นการปรับในความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 หากเป็นการปรับในความผิดที่มีโทษปรับเพียงอย่างเดียว ถือเป็นการปรับเป็นพินัยตามพระราชบัญญัติปรับเป็นพินัย พ.ศ.2565 โดยการปรับดังกล่าวไม่ถือเป็นโทษตามกฎหมาย แต่ให้ถือว่าเป็นมาตรการทางกฎหมาย ซึ่งเป้าหมายคือให้ผู้กระทำความผิดชำระเงินให้รัฐ เหมือนกับโทษปรับทางอาญา แต่หากผู้กระทำความผิดไม่ชำระค่าปรับ ก็จะใช้วิธีการตามพระราชบัญญัติปรับเป็นพินัยในการดำเนินการเพื่อให้ได้มาซึ่งเงินจากผู้กระทำความผิด ซึ่งวิธีการก็จะมีแตกต่างจากการติดตามเงินที่เดิมเป็นโทษปรับทางอาญาสิ่งต่าง ๆ เหล่านี้ก็สามารถนำมาใช้แก้ปัญหาได้มากกว่าการตั้งศาลจราจร ซึ่งไม่เพียงแต่การต้องดำเนินการจัดหาสถานที่บุคลากร การดำเนินการเชิงบริหารและธุรการ เป็นต้น

5.2.2 ด้านการศึกษาเปรียบเทียบร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีความคดีจราจรเพื่อใช้การพิจารณาคดีในศาลจราจรที่ได้มีการศึกษาในประเทศไทยและต่างประเทศ

สภาพปัญหาความไม่มีประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมายจราจรในปัจจุบันเกิดจาก ปัญหาการบังคับโทษปรับ โดยหลังจากเจ้าพนักงานออกใบสั่งส่งไปยังผู้กระทำความผิดเพื่อให้ชำระค่าปรับแต่ผู้ที่ได้รับใบสั่งไม่ไปชำระค่าปรับแนวทางปฏิบัติในปัจจุบันพบว่า การปฏิบัติตามมาตรา 141/1 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 เมื่อนำกฎหมายมาใช้จากการศึกษาพบว่า มีปัญหาการปฏิบัติในขั้นตอนต่าง ๆ ทำให้ไม่สอดคล้องกับอายุความ นอกจากนั้นความผิดกฎหมายจราจรที่เจ้าพนักงานจราจรสามารถออกใบสั่งได้ ผู้ถูกจับจะไม่ถูกควบคุมตัว ดังนั้นหากต้องการดำเนินคดี จึงต้องติดตามตัวผู้กระทำความผิดมาสอบสวนและส่งพนักงานอัยการเพื่อฟ้อง ซึ่งขั้นตอนการติดตามตัวนี้มีปัญหาทางปฏิบัติไม่เพียงต้องใช้งบประมาณและกำลังพล ซึ่งไม่สอดคล้องกับโทษที่ผู้กระทำความผิดจะได้รับเมื่อดำเนินการ ซึ่งจะแตกต่างจากมาตรการยึดใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งเป็นมาตรการรอนสิทธิการใช้ทางของผู้ได้รับใบสั่ง เพราะเมื่อผู้กระทำความผิดถูกออกใบสั่ง เจ้าพนักงานจราจรจะยึดใบอนุญาตไว้จนกว่าผู้กระทำความผิดจะจ่ายค่าปรับ จะเป็นว่ามาตรการดังกล่าวผู้กระทำความผิดส่วนใหญ่จะชำระค่าปรับ มาตรการที่นำมาใช้ไม่เพิ่มภาระแก่เจ้าหน้าที่รัฐ แต่สร้างผลกระทบแก่ผู้กระทำความผิดโดยทันที แต่มาตรการดังกล่าวถูกแก้ไขโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 12 ทำให้การดำเนินการเพื่อผู้กระทำความผิดชำระค่าปรับเจ้าพนักงานต้องติดตามตัวผู้กระทำความผิดมาเพื่อทำการสอบสวนและฟ้องร้องตามกฎหมาย ซึ่งเป็นกระบวนการที่มีขั้นตอนยุ่งยากและต้องสิ้นเปลืองงบประมาณและกำลังพล หากเทียบกับอัตราโทษที่บังคับให้ผู้กระทำความผิดชำระ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องสร้างกระบวนการพิจารณา ดังนี้

5.2.2.1 กำหนดประเภทความผิดที่ต้องเข้าสู่การพิจารณาตามกระบวนการพิจารณาคดีจราจร

หากพิจารณาฐานความผิดที่กำหนดในกฎหมายจราจรพบว่า ปัญหาทำให้การบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพนั้นเป็นปัญหาความผิดที่มีโทษปรับ หรือจำคุกไม่เกิน 1 เดือน เนื่องจากมาตรา 140 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 กำหนดให้เจ้าพนักงานจราจรออกใบสั่งเพื่อให้ไปชำระค่าปรับด้วยตนเอง จึงไม่มีการควบคุมตัวผู้กระทำความผิดเมื่อผู้กระทำความผิดรับใบสั่งแล้ว ไม่ไปชำระค่าปรับ การดำเนินการต้องติดตามตัวผู้กระทำความผิดมาสอบสวนและส่งผู้ต้องหาให้พนักงานอัยการเพื่อฟ้อง เป็นขั้นตอนที่เพิ่มภาระและต้องใช้งบประมาณ แนวทางแก้ไข ควรกำหนดให้คดีทุกประเภทคดีที่กระทำความผิดตามกฎหมายจราจรที่ผู้กระทำความผิดที่ไม่ชำระค่าปรับตามใบสั่งเป็นคดีจราจร เป็นการเพิ่มขั้นตอนที่ให้ผู้กระทำความผิดต้องสละเวลาในการเข้าสู่กระบวนการในชั้นศาลเพื่อให้ศาลพิจารณา ส่วนคดีตามกฎหมายที่ไม่สามารถออกใบสั่งได้ต้องเป็นคดีจราจรโดยปริยาย

5.2.2.2 การรวบรวมหลักฐาน

การรวบรวมหลักฐานความผิดตามกฎหมายจราจรนั้น การดำเนินการกับผู้กระทำความผิด หากเป็นความผิดตามกฎหมายจราจรที่มีอัตราโทษปรับ หรือจำคุกไม่เกิน 1 เดือนและปรับ เจ้าพนักงานจราจรออกใบสั่งได้และเมื่อผู้กระทำความผิดได้รับใบสั่งจราจรแต่ไม่ชำระค่าปรับตามใบสั่ง เนื่องจากมีการกระทำความผิดจำนวนมากแต่เป็นคดีที่ไม่ซับซ้อน การดำเนินการโดยรวบรัด ลดขั้นตอนที่ไม่จำเป็น จึงควรให้เจ้าพนักงานจราจรที่ได้รับการแต่งตั้งทำหน้าที่รวบรวมหลักฐาน ประกอบด้วยรายละเอียดของรถที่กระทำความผิดลงในระบบอิเล็กทรอนิกส์ และให้เสนอพยานหลักฐานทางอิเล็กทรอนิกส์ต่อพนักงานอัยการเพื่อให้ฟ้องคดีต่อศาล แทนการกำหนดให้พนักงานสอบสวนดำเนินการ รายละเอียดประกอบด้วย ชื่อเจ้าของรถ และภาพถ่ายที่แสดงให้เห็นว่ารถคันดังกล่าวกระทำความผิดข้อหาใด ที่บริเวณไหน อย่างไร ส่วนคดีที่เป็นความผิดตามกฎหมายจราจรที่มีโทษจำคุกเกิน 1 เดือนจะมีโทษปรับหรือไม่ก็ตามความผิดประเภทนี้ เว้นคดีที่มีผู้เสียหาย การดำเนินการนำวิธีการเดียวกันมาใช้เช่นเดียวกัน

5.2.2.3 การฟ้องคดี การพิจารณา และการอุทธรณ์

การฟ้องคดี เป็นกระบวนการเป็นอำนาจของพนักงานอัยการ ทั้งนี้ไม่มีกำหนดแนวทางไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ซึ่งจากการศึกษาพบว่า วิธีพิจารณาคดีจราจรที่กำหนดในร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ..... ฉบับกรรมการปฏิรูปประเทศ พ.ศ.2560 ที่ยื่นต่อรัฐสภาผู้แทนราษฎร เมื่อ พ.ศ.2562 และร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจรของสำนักงานศาลยุติธรรม มีแนวทางการดำเนินการคล้ายกัน จึงควรนำแนวทางของร่างทั้งสองมาพิจารณาได้ โดยนำระบบอิเล็กทรอนิกส์มาใช้แทนการนำเสนอพยานโดยเอกสาร

5.2.2.4 การบังคับโทษและมาตรการบังคับเสริม

ประเด็นมาตรการเสริม ศาลควรให้ศาลกำหนดให้บริการสังคมเกี่ยวกับการลดการกระทำความผิดกฎหมายจราจร หรือการช่วยเหลือผู้ประสพภัยที่เกิดจากการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร เพื่อให้ผู้กระทำความผิดซึมซับผลที่เกิดจากการกระทำความผิดกฎหมายจราจร

5.2.3 รูปแบบศาลจราจรและพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจรที่สอดคล้องกับบริบทสังคมไทย

จากการศึกษาประเด็นรูปแบบศาลจราจรที่สอดคล้องกับบริบทสังคมไทยนั้น การศึกษาพบว่า ยังไม่มีความจำเป็นในการตั้งศาลจราจรขึ้นเป็นการเฉพาะแต่หากตั้ง ควรเป็นแผนกหนึ่งในศาลแขวงและควรกำหนดวิธีพิจารณาคดีจราจรขึ้นมาเป็นการเฉพาะเพื่อให้การพิจารณาคดีจราจรที่มีจำนวนมาก เป็นไปโดยรวบรัดและลดขั้นตอนเกินความจำเป็น โดยมีความเห็นว่าวิธีพิจารณาคดีจราจรควรมีรายละเอียดที่สำคัญหลัก ดังนี้

5.2.3.1 ประเภทความผิดที่เป็นคดีจราจร ต้องเป็นความผิดตามกฎหมายจราจรและมีลักษณะการกระทำในลักษณะดังนี้ให้ถือเป็นคดีจราจรเพื่อบังคับใช้ตามพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร ประกอบด้วย

(1) คดีความผิดที่เปรียบเทียบได้ตามกฎหมายจราจรแต่ ผู้ฝ่าฝืนไม่ชำระค่าปรับภายในเวลาที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด แต่ไม่รวมถึงความผิดที่ได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น

(2) ความผิดตามกฎหมายจราจรที่ไม่สามารถออกใบสั่งได้ ความผิดประเภทนี้เดิมต้องเข้าสู่กระบวนการพิจารณาในชั้นศาล เพื่อให้ศาลพิจารณาคดีและลงโทษ หากไม่ใช่ความผิดที่ได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่นสมควรจัดเป็นคดีจราจร

5.2.3.2 ขั้นตอนก่อนการนำคดีขึ้นสู่ศาลจราจร

จากการศึกษาพบว่า เป็นขั้นตอนที่เป็นปัญหาความไม่มีประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจราจรในปัจจุบัน เพื่อแก้ไขปัญหาลำดับขั้นตอนการนำคดีเข้าสู่กระบวนการพิจารณาคดีจราจร จำเป็นต้องปรับกระบวนการพิจารณาเดิมเพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายจราจรมีประสิทธิภาพ โดยพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร ควรมีลักษณะดังนี้

ปัญหาที่ทำให้กระบวนการพิจารณาคดีจราจรไม่มีประสิทธิภาพ กล่าวคือ คดีที่มีการออกใบสั่งแล้วผู้ที่ได้รับใบสั่งไม่ชำระค่าปรับตามใบสั่ง เนื่องจากตัวผู้กระทำความผิดไม่ได้อยู่ในควบคุมของอำนาจเจ้าพนักงาน การฟ้องคดีต้องรวบรวมหลักฐานและต้องยื่นคำร้องต่อศาลเพื่อให้ออกหมายจับจึงจะทำการสอบสวนและส่งพนักงานอัยการเพื่อฟ้องคดีต่อศาล เนื่องจากผู้กระทำความผิดมีจำนวนมากทำให้การดำเนินการเกี่ยวกับการติดตามตัวผู้กระทำความผิดที่ไม่มาชำระค่าปรับ ต้องกระทำภายในอายุความ 1 ปี ในขณะที่อัตราโทษเมื่อศาลพิพากษาจะมีอัตราโทษปรับในอัตราต่ำ จึงต้องปรับกระบวนการที่เดิมกำหนดอำนาจให้พนักงานสอบสวนจะถูกระงับภาระหน้าที่ให้เจ้าพนักงานจราจรทำหน้าที่ให้เจ้าพนักงานจราจรทำหน้าที่รวบรวมหลักฐานการรวบรวมหลักฐาน พร้อมแจ้งประวัติผู้กระทำความผิด ลักษณะการกระทำความผิดตามแบบฟอร์มแนบพยานหลักฐานทั้งนี้สามารถกำหนดหรือแนบหลักฐานในระบบอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อให้พนักงานอัยการตรวจและศาลใช้พิจารณาประกอบการพิพากษาคดี นอกจากนั้นยังมีการลดขั้นตอนการติดตามตัว การออกหมายเรียก หมายจับ จะทำให้คดีได้รับการพิจารณาที่รวดเร็วภายในอายุความได้ อีกทั้งผู้ต้องหาที่ไม่ถูกควบคุมตัว ควรกำหนดให้เจ้าพนักงานทำหนังสือส่งเพื่อนัดผู้ต้องหาในคดีไปศาลตามกำหนดนัด และหากผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับในชั้นตอนนี้ก็สามารถทำได้ โดยให้เจ้าพนักงานจราจรรายงานให้อัยการทราบเพื่อยุติการฟ้อง ส่วนตัวผู้ต้องหาที่ไม่ไปศาลตามกำหนดนัดให้ศาลออกหมายจับเพื่อลดขั้นตอนการออกหมายจับ ส่วนคดีจราจรประเภทความผิดที่ออกใบสั่งไม่ได้นั้น เมื่อพบความผิดจำเป็นต้องเรียกผู้กระทำความผิดมาพบเจ้าพนักงานเพื่อสอบคำให้การ หากต้องดำเนินคดีต้องมีการแจ้งข้อกล่าวหาและต้องมีการควบคุมตัวก็สามารถนำประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามาบังคับ

5.2.3.3 กระบวนการดำเนินการต่อผู้กระทำความผิดคดีจราจรและการเสนอคำฟ้อง

ร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร กำหนดให้มีใบนัดมีรายละเอียดตามที่กำหนดและให้ถือใบนัดเป็นคำฟ้องของอัยการโดยไม่ต้องส่งสำนวน แต่ยังคงกำหนดให้พนักงานสอบสวนเป็นผู้ตรวจสอบพยานหลักฐานและทำหน้าที่รวบรวมพยานหลักฐานและส่งใบนัดให้ผู้ถูกออกใบสั่งและต้องส่งใบนัดให้พนักงาน

อัยการ แต่จากการศึกษา ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญากำหนดไว้เพียงให้ข้าราชการซึ่งมีศรัทธาตรวจขึ้นไปมีอำนาจสอบสวน ประกอบกับกระบวนการดำเนินการในปัจจุบันพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 141/1 กำหนดให้เจ้าพนักงานจราจรทำหน้าที่ทำหนังสือแจ้งเตือนให้ผู้กระทำความผิดอยู่แล้ว ดังนั้น เพื่อแก้ไขปัญหาต้องการลดขั้นตอนการรวบรวมพยานหลักฐานให้สั้นแต่ไม่ลดประสิทธิภาพ ควรกำหนดให้เจ้าพนักงานจราจรที่ สำนักงานตำรวจแห่งกำหนดคุณสมบัติตามกฎหมาย ทำหน้าที่รวบรวมหลักฐานตามแบบ ใบนัดและทำหน้าที่ส่งให้ผู้ต้องหา 1 ฉบับ และเสนอพนักงานอัยการเพื่อเสนอเป็นคำฟ้องต่อศาล นอกจากนี้ แบบใบนัดและการรวบรวมพยานหลักฐานในคดีจราจร ซึ่งไม่มีความสลับซับซ้อนนอกสามารถนาระบบอิเล็กทรอนิกส์มาใช้แทนการรวบรวมเป็นเอกสาร ก็จะทำให้กระบวนการพิจารณาที่เป็นประเด็นปัญหามีประสิทธิภาพมากขึ้น กระบวนการดำเนินการก็มีความกระชับ

5.2.3.4 กระบวนการพิจารณาคดีจราจร

เพื่อปรับปรุงกระบวนการให้เหมาะสมและให้มีผลลดการกระทำผิดกฎหมายจราจร โดยคดีจราจรที่จะเข้าสู่กระบวนการพิจารณาคดีจราจรนั้น จะเริ่มเมื่อได้รับใบนัดส่งพร้อมหลักฐานไปยังพนักงานอัยการ พนักงานอัยการจะทำการตรวจหลักฐานและเสนอต่อศาล ถือว่าคดีได้มีการฟ้องต่อศาลแล้ว ศาลจะตรวจคำฟ้อง ทั้งนี้หากเปรียบเทียบร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจรของสำนักงานศาลยุติธรรมที่กำหนดเกี่ยวกับกระบวนการพิจารณา โดย มาตรา 17 เกี่ยวกับการตรวจดูคำฟ้อง, มาตรา 18 เกี่ยวกับการประทับรับฟ้อง และมาตรา 19 ถึงมาตรา 26 เกี่ยวกับกระบวนการพิจารณาการนัดสืบพยานและการพิพากษาคดี เปรียบเทียบกับร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจรที่เสนอโดยคณะกรรมการปฏิรูปประเทศ พ.ศ.2560 มาตรา 15 เกี่ยวกับการตรวจดูคำฟ้อง มาตรา 16 การส่งประทับรับฟ้อง พบว่าทั้งสองร่างมีความใกล้เคียงกัน หากนำมาใช้เป็นกระบวนการพิจารณาคดีจราจร จึงน่าจะมีความเหมาะสม แต่มีประเด็นเพิ่มเติมตามร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ..... ฉบับสำนักงานศาลยุติธรรม พ.ศ.2565 ที่ได้กำหนดให้นำกระบวนการพิจารณาระบบดิจิทัลมาใช้ในคดีจราจร ส่วนรายละเอียดได้กำหนดประธานศาลฎีกาออกข้อบังคับ ถือว่ามีความสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันและอนาคต ควรนำมาใช้จะเป็นกระบวนการพิจารณาโดยใช้การออกใบนัดให้ไปศาล แทนการทำสำนวนสอบสวนตามวิธีพิจารณาคดีอาญาที่มีผลให้ผู้ได้รับใบสั่งและมีค่าปรับค้างชำระจะต้องถูกดำเนินคดี การออกใบนัดให้ผู้ที่ถูกกล่าวหาไปศาลนั้นทำให้ผู้ได้รับใบนัดไปศาลและสามารถต่อสู้คดีในชั้นศาลได้ทันที เป็นการทำให้ประชาชนสามารถเข้าถึงกระบวนการยุติธรรมชั้นศาลได้โดยสะดวก ในชั้นฟ้องคดี นอกจากนั้นการพิจารณาคดีจราจรในชั้นศาลหากพยานที่ทั้งฝ่ายโจทก์หรือจำเลยเสนอมายังไม่เพียงพอควรใช้ศาลต้องมีหน้าที่ในการค้นหาความจริงได้ด้วยตนเอง ทั้งนี้แนวทางนี้มีความสอดคล้องกับการพิจารณาคดีศาลจราจรของประเทศญี่ปุ่น ที่ส่วนใหญ่คดีความผิดจราจรที่มีโทษปรับต่ำกว่า 50,000 เยน จะดำเนินคดีแบบรวบรัดในศาลแขวง การพิจารณาจะใช้หลักการพิจารณาคดีด้วยวาจาเพิ่มเข้ามาจากการพิจารณาแบบรวบรัดตามปกติ ส่วนวิธีพิจารณาคดีจราจรของแผนกคดีจราจรของศาลเทศบาล ในเมืองฟิลาเดลเฟีย บัญญัติให้ใช้กระบวนการพิจารณาคดีอาญาอย่างรวบรัด

ในคดีจราจร ตามข้อบังคับ 1031 การเริ่มต้นกระบวนการพิจารณาคดี (ก) การพิจารณาคดีจราจรแบบรวบรัด จะเริ่มต้นขึ้นเมื่อ (1) การออกข้อกล่าวหาไปยังจำเลย (2) การยื่นข้อกล่าวหาต่อศาลเทศบาลพิลาเดลเฟีย แผนกคดีจราจร (3) เมื่อมีการจับกุมแบบไม่มีหมายหรือการจับกุมที่ได้รับมอบอำนาจตามกฎหมาย (ข) ในกรณีที่มีการบัญญัติไว้โดยข้อบังคับว่าเป็นข้อยกเว้นสำหรับวิธีการแจ้งเตือนและในการพิจารณาคดีให้เจ้าพนักงานบังคับใช้กฎหมายยื่นการแจ้งเตือนเป็นหนังสือแก่จำเลย นอกจากนั้นกระบวนการพิจารณาคดีจราจร ในศาลเทศบาลพิลาเดลเฟีย แผนกคดีจราจร มีการกำหนดกระบวนการพิจารณาคดีจราจรไว้อย่างชัดเจน ตั้งแต่ การเริ่มต้นกระบวนการพิจารณาคดี รายละเอียดการออกข้อกล่าวหาไปยังจำเลย การแจ้งเตือนการพิจารณาคดี การยื่นคำร้องเพื่อเข้าสู่กระบวนการพิจารณาคดีจราจร โดยส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ เกี่ยวกับการแจ้งเตือน การชำระค่าปรับและค่าใช้จ่ายหรือการวางหลักประกัน วิธีพิจารณาเมื่อจำเลยถูกจับกุมตามหมาย หลักประกัน การแต่งตั้งทนาย และบทบาทหน้าที่ที่เจ้าพนักงานไต่สวน ซึ่งถือเป็นกระบวนการพิจารณาที่เพิ่มประสิทธิภาพหากนำมาใช้กับประเทศไทย จะทำให้ การบังคับใช้กฎหมายจราจรของประเทศไทยมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

5.2.3.5 การลงโทษและมาตรการสำหรับผู้กระทำความผิดคดีจราจร

เครื่องมือสำคัญในกระบวนการพิจารณาคดีจราจรที่จะทำให้ผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรเปลี่ยนพฤติกรรม ดังนั้นความสำคัญไม่ได้อยู่ที่กฎหมายกำหนดเพียงอย่างเดียว แต่ขึ้นอยู่กับความเหมาะสมของโทษหรือมาตรการอื่นที่มาสันสนุนโทษที่ผู้กระทำความผิดจะได้รับ โดยโทษต้องทำให้ผู้กระทำความผิดต้องได้รับผลกระทบในทางร้าย เพื่อเป็นสิ่งที่ตอบแทนสำหรับผู้ใช้ทางที่เลือกกระทำฝ่าฝืนกฎหมายเมื่อมาใช้ทาง หากพิจารณาพบว่าโทษทางปกครองจะเป็นโทษที่สร้างผลกระทบผู้กระทำความผิดมากกว่าโทษปรับ หรือการปรับเป็นพินัย เพราะการปรับแทบไม่มีผลกระทบต่อคนคนมีเงิน ประกอบการปรับของไทยมีการกำหนดเงินค่าปรับแบบตายตัว จึงอาจส่งผลกระทบมากสำหรับคนมีรายได้น้อยบ้าง แต่โทษทางปกครองถือเป็นโทษที่ส่งผลกระทบที่สร้างภาระแก่ผู้ถูกลงโทษได้อย่างเท่าเทียมกัน จากการศึกษาร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร ของทั้งสองหน่วยงาน ไม่มีการกำหนดรายละเอียดของมาตรการ กรณีการบริการสังคม ทำให้หน่วยงานที่ทำหน้าที่บริหารจัดการให้ทำงานบริการสังคมที่ไม่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหการจราจร ทำให้ผู้กระทำความผิดไม่รู้ถึงผลกระทบของการฝ่าฝืนการจราจร ดังนั้นประเด็นนี้ควรกำหนดรายละเอียดการทำงานบริการสังคมสำหรับคดีจราจรให้ชัดเจนว่าต้องเป็นบริการที่เกี่ยวกับการแก้ไขปัญหการจราจร และควรมีการควบคุมการปฏิบัติที่เป็นรูปธรรม เพื่อให้ผู้กระทำความผิดได้รับผลของการกระทำอย่างใกล้ชิด ส่วนมาตรการโทษอื่นไม่ว่าการทำทัณฑ์บน การพักใช้ เพิกถอนใบขับขี่ การจำกัดการเดินทาง การใช้อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์จำกัดการใช้รถเมื่อมีแอลกอฮอล์ในร่างกายเกินระดับที่กฎหมายกำหนด (Interlock) การให้เข้ารับการศึกษอบรมด้านจราจร ฝึกอบรมพัฒนานิสัย บำบัดยาเสพติดหรือความเจ็บป่วย การตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถ ยึดรถเป็นการชั่วคราว โดยควรกำหนดให้ผู้ฝ่าฝืนต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายเพื่อดำเนินการมาตรการเหล่านี้ และใช้มาตรการเหล่านี้ โดยไม่ต้องอยู่ในเงื่อนไขว่าจะต้องรอการลงโทษ กล่าวคือ ศาลสามารถสั่งให้ใช้มาตรการเหล่านี้ควบคู่กับการลงโทษได้

มีประเด็นเกี่ยวกับการนำมาตราการตัดคะแนนความประพฤติสำหรับผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดกฎหมายจราจร นั้นพบว่าร่างมาตรา 27 (8) เรื่องตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถ เนื่องจากมาตรการดังกล่าวเข้าซ้อนกับการดำเนินการตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 (ฉบับที่ 12) ที่ได้ดำเนินการไปแล้ว ในชั้นของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ หากดำเนินการในชั้นศาล ผู้กระทำความผิดอาจถูกลงโทษซ้ำซ้อน ส่วนมาตรการที่ส่วนใหญ่เห็นว่า หากศาลนำมาใช้จะเกิดความเกรงกลัวและได้ผลดีในการดำเนินคดีจราจรกับผู้กระทำความผิด คือ การให้อ่านาจอศาลสั่ง ยึดรถไว้เป็นการชั่วคราว ระยะเวลาไม่เกินเก้าสิบวัน โดยให้จำเลยต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษา สำหรับหลักเกณฑ์ วิธีการการยึดและเก็บรักษารถ และค่าใช้จ่ายในการยึดและเก็บรักษารถ ให้เป็นไปตามข้อบังคับของประธานศาลฎีกา (ร่างมาตรา 27 (9)) แต่มุมมองบางส่วนเห็นว่า การยึดรถ เป็นโทษห้ามบุคคลนั้นใช้กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินของตนเองเป็นการลงโทษต่อตัวทรัพย์ นอกจากการรอนสิทธิในการใช้ทรัพย์สินของตนเองแล้วถือเป็นการรอนสิทธิในการใช้ทางด้วยโดยนอกจากรถถูกยึดชั่วคราวแล้ว จำเลยต้องจ่ายค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษาด้วย

5.3 ข้อเสนอแนะจากการศึกษา

ข้อเสนอแนะจากการศึกษาวิจัย

จากการทบทวนวรรณกรรม เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องของต่างประเทศ สามารถนำมาใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาศาลจราจรได้ดังต่อไปนี้

5.3.1 การทดลองจัดตั้งศาลจราจรนำร่องก่อน (Pioneer Traffic court) แม้ว่าในแนวทางการดำเนินการจะมีการเสนอให้จัดตั้งศาลจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งมีแนวโน้มการจัดตั้งในศาลหัวเมืองใหญ่ๆต่อไป อย่างไรก็ตาม เนื่องจากประเทศไทยนั้นยังไม่เคยมีการจัดตั้งศาลจราจรขึ้นมาและจากการศึกษาในต่างประเทศบางประเทศก็ไม่ได้มีการจัดตั้งศาลจราจร เนื่องจากพิจารณาเห็นว่า ยังไม่มีความจำเป็นเพียงพอและโทษในทางจราจรนั้นก็โทษในลักษณะที่มีพื้นฐานจากหลักของ Mala Prohibita คือ ความผิดและโทษที่เกิดจากการกำหนด ไม่ใช่ความผิดในตัวเอง ดังนั้นการจัดตั้งศาลจราจรจึงควรมีการดำเนินการนำร่องและประเมินผลในการดำเนินการเพื่อนำมาใช้ในการบริหารจัดการเพื่อให้สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

5.3.2 ควรมีการกำหนด “มาตรฐานคดีจราจร” (Standard of Traffic case) ให้ชัดเจนเพื่อพิจารณาว่าคดีประเภทใดที่สามารถมีการโต้แย้งและสามารถนำขึ้นสู่การพิจารณาของศาลจราจรได้ หรือมีข้อกำหนดว่าเป็นมาตรฐานว่าหากการกระทำผิดซ้ำเกินกว่า 3 ครั้งขึ้นไปในระยะเวลา 6 เดือนจึงจะสามารถนำคดีขึ้นสู่การพิจารณาของศาลจราจรได้ เพราะไม่เช่นนั้นหากทุกคดีสามารถนำเข้าสู่ศาลจราจรได้จะเกิดปัญหามากขึ้น

คดีมากจนเกินความจำเป็นและก็ไม่มีความมาตรฐานที่ชัดเจน ดังนั้น หากมีการกำหนดมาตรฐานประเภทคดีจราจรที่สามารถนำขึ้นสู่การพิจารณาของศาลจราจรได้จะมีการกลั่นกรองและเกิดความชัดเจนมากยิ่งขึ้น

5.3.3 ในต่างประเทศพบว่าการจัดตั้งคณะกรรมการในศาลขึ้นมาพิจารณากลั่นกรองคดีและวินิจฉัยในเบื้องต้นซึ่งเรียกว่า “คณะกรรมการศาลแขวง” คณะกรรมการชุดดังกล่าวนอกจากจะมีบทบาทในการพิจารณาคดีซึ่งไม่ซับซ้อนและคดีทั่วไป ที่สำคัญในคดีจราจร “คณะกรรมการจราจรในศาล” จะเป็นผู้พิจารณากลั่นกรองและวินิจฉัยในเบื้องต้นซึ่งเป็นคณะกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งและมีอำนาจตลอดจนมีคุณสมบัติที่เหมาะสมในการพิจารณาโดยคณะกรรมการดังกล่าวจะมาจากทนายความที่มีประสบการณ์ในงานกฎหมายมาไม่น้อยกว่า 5 ปี และมีคุณสมบัติอื่นๆ

5.3.4 ในประเทศที่มีศาลจราจรที่เข้มแข็งเช่นในบางมรัฐในอเมริกา ในศาลจราจรมีการจัดทำ “บัญชีอัตราโทษ” หรือที่เรียกว่า “ยึดอกรจราจร” เพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการพิจารณาคัดสิน

5.3.5 ปัจจุบันศาลจราจรได้มีการนำเอาเทคโนโลยีมาใช้ประกอบในการฟ้องศาลจราจร เนื่องจากโดยที่ประชาชนที่ต้องการฟ้องศาลจราจรในหลายๆมรัฐสามารถที่จะมีการนัดฟ้องและพิจารณาคดีทางออนไลน์ได้เพื่อไม่ให้ประชาชนได้เสียเวลามาศาล ซึ่งบางครั้งอาจจะต้องรอคิวและใช้ระยะเวลาในการดำเนินคดีนาน โดยที่แนวคิดหรือหลักการการพิจารณาคดีจราจรออนไลน์จึงเป็นสิ่งที่ได้รับความนิยมอย่างมากในปัจจุบัน

5.4 ข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษาต่อไป

5.4.1 ควรนำเอาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศหรือ IT อาจรวมทั้งระบบ AI เข้ามาใช้ในระบบการจัดจราจรให้มากที่สุด เพื่อตรวจจับและใช้เป็นพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ เพื่อลดปัญหาการโต้แย้งในคดีจราจรที่จะนำไปสู่การขึ้นศาลจราจรหรืออาจใช้เป็นพยานในศาลที่ทำให้ศาลสามารถตัดสินได้ง่ายขึ้น

5.4.2 ควรมีการศึกษาประมวลข้อมูลรายละเอียดเกี่ยวกับความผิดจากกฎหมายจราจรเพื่อนำมาประกอบการพิจารณาในการออกกฎเกณฑ์หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับจราจร เช่น การนำข้อมูลผู้กระทำความผิดในระบบเทคโนโลยีสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) เพื่อนำมาใช้ประกอบในการกำหนดขั้นตอนในกระบวนการพิจารณาในคดีจราจรในศาลอย่างเหมาะสมต่อไป

5.4.3 ควรมีการศึกษาทางเลือกในกรณีที่ผู้กระทำความผิดที่ฝ่าฝืนกฎจราจรไม่ยินยอมเสียค่าปรับหรืออัตราค่าปรับที่สูงมากเกินไปให้มีทางเลือกอื่น อาทิ เช่น ในต่างประเทศให้ผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรเลือกที่จะไปบำเพ็ญประโยชน์สาธารณะแทนการชำระค่าปรับทางด้านจราจร

5.4.4 ควรมีการศึกษาเกี่ยวกับการตั้งโรงเรียนจราจรซึ่งแม้ว่าที่ผ่านมาในประเทศไทยจะมีกองทุนของกรมการขนส่งทางบกที่ดำเนินการในเรื่องของการให้การอบรมเกี่ยวกับกฎหมายจราจร อย่างไรก็ตามในการสั่งให้

ผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรไปเสียค่าปรับแล้วศาลอาจจะพิจารณาให้เข้าไปอบรมในหลักสูตรหรือเรียนในโรงเรียนจราจรเพิ่มเติมก็มีส่วนได้เช่นกัน

5.4.5 ควรมีการศึกษาการรับรู้ของประชาชนในกฎหมายจราจร เพื่อนำมาพิจารณาข้อบกพร่องในด้านการรับรู้ที่นำไปสู่การฝ่าฝืนกฎหมายจราจรและให้ความรู้ความเข้าใจแก่ประชาชนในเรื่องกฎหมายว่าด้วยจราจรและคดีจราจรเพื่อให้มีความรู้ที่เท่าทัน ไม่ตกเป็นเครื่องมือของเจ้าหน้าที่รัฐ

บรรณานุกรม

- กรมควบคุมโรค. (2566). รายงานประจำปี 2565 (E-Book / PDF)
<http://www.thaincd.com/2016/media-detail.php?id=14502&gid=1-015-005>
- กอบกุล จันทวโร . (2560). ระบบกฎหมายของสหรัฐอเมริกาและระบบกฎหมายไทย, ออนไลน์ :
www.oncb.go.th , หน้า 1.
- คณพศ สิริธิลิต. (2554). รายงานการวิจัยคุณลักษณะของนักศึกษาที่มีผลต่อความพร้อมในการก้าวเข้าสู่
 ประชาคมอาเซียน : กรณีศึกษามหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ. สมุทรปราการ :
 มหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ.
- ชนะ รุ่งโรจน์ธนกุล. ความสำคัญของการจัดตั้งศาลจราจรในประเทศไทย. (กรกฎาคม - ธันวาคม 2559), 5(2).
- ธีรยุทธ โลหะเลิศกิจ, ปัญหาในการเปรียบเทียบคดี : ศึกษาเปรียบเทียบระหว่างประมวลกฎหมายวิธีพิจารณา
 ความอาญากับกฎหมายอื่น, วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์
 มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2555.
- ภาณุ เกิดลาภผล. (2552). ความเป็นไปได้ในการจัดตั้งศาลจราจรในประเทศไทย, วิทยาลัยการยุติธรรม
 สำนักงานศาลยุติธรรม.
- บวรศักดิ์ อุวรรณโณ. (2538). กฎหมายมหาชน เล่ม3, กรุงเทพฯ : นิติธรรม.
- มณฑลทัฬหี บุณนาถ, (2538). ทศนะของผู้ ข้าราชการและบุคลากรในกระบวนการยุติธรรมต่อการกำหนด
 กฎหมายวิธีพิจารณาความสำหรับคดีจราจรขึ้น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายและ
 ช่วยแก้ไขปัญหายาจราจรในกรุงเทพมหานคร.
- ภิรัชญา วีระสุโข. กฎหมายเกี่ยวกับ Phishing Scam การหลอกลวงบนอินเทอร์เน็ต [Online].
 URL: <http://www.gotoknow.org/posts/312073>, 2554 (มิถุนายน, 22).
- ภิรัชญา วีระสุโข. (2542). หลักกฎหมายมหาชน. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- วัชรพงษ์ เรือนคำ,ณรงค์ศักดิ์ หนูสอน. (2562). อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในไทย มุมมองทางวิทยาการระบาด.
 วารสาร มฉก วิชาการ (2562, มกราคม - มิถุนายน) 23(1). หน้า 148 – 149.
- วีระพงษ์ บุญญะภาส, สุพัตรา แผนวิจิต. (2557). การจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร. สำนักงาน
 คณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (สทศว.)
- สาโรจน์ คัมภีร์พ. การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญา
 มหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539

- สรรพชัย โภธิสุวรรณ. (2559). การใช้กฎหมายในการควบคุมการจราจร. ภูมิการพิมพ์: นครปฐม.
- สุนนทิพย์ จิตสว่าง, และ นันทิ จิตสว่าง. (2559). การพัฒนาคุณภาพชีวิตของผู้ต้องขังสูงอายุในเรือนจำ.". *วารสารสังคมสงเคราะห์ศาสตร์* 24(2): 78-101. [TCI].
- สุทธิชัย คำพานิช. (2557). *มาตรการในการลงโทษความผิดฐานขบขันระหว่างเมาสุราตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ปริทัศน์มยงค์. มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
- สุริยัน วิจิชมนตรี. (2557). ควรมีการจัดตั้งศาลจราจรประเทศไทยหรือไม่. กองบัญชาการศึกษา สำนักงานตำรวจแห่งชาติ.
- สุพิชฌาย์ ศิริวัฒนา สิตะสิทธิ. (2558). *แนวทางที่เหมาะสมในการลงโทษและแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิดซ้ำในกระบวนการยุติธรรมไทย* วิทยานิพนธ์นิติศาสตรดุษฎีบัณฑิต สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- สมพจน์ คำแก้ว. (2556). *มาตรการทางกฎหมายในการลงโทษความผิดตามกฎหมายจราจร*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยบูรพา.
- สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. (2521). *ศาลจราจร*. กรุงเทพมหานคร : วัชรินทร์การพิมพ์.
- โสภณ รัตนกร. ศาลเทศบาลและศาลจราจร. *วารสารนิติศาสตร์*, (กันยายน-พฤศจิกายน, 2520), (9) หน้า 221
- อภิรัตน์เพ็ชรศิริ. (2548). *ทฤษฎีอาญา*. กรุงเทพฯ: วิญญูชน.
- อดิศักดิ์ น้อยประเสริฐ. (2531). *ทัศนคติของเจ้าหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ในกระบวนการยุติธรรมและอาจารย์คณะนิติศาสตร์ต่อการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร*, วิทยานิพนธ์สังคมศาสตรมหาบัณฑิตสาขาอาชญาวิทยาและงานยุติธรรม มหาวิทยาลัยมหิดล.
- อริยพร โพธิ์ใส. มาตรการใหม่แทนการลงโทษทางอาญา. *จุลนิติ* (พ.ค.-มิ.ย. 2564), 18(3).
- อริยพร โพธิ์ใส. (2565). *โทษปรับเป็นพินัย : มาตรการใหม่แทนการลงโทษทางอาญา*.
https://www.senate.go.th/assets/portals/93/fileups/272/files/S%E0%B9%88ub_Jun/11all/all87.pdf
- อรรถัย เพชรสันทัต. (ม.ป.ป.). *ปัญหาของสังคมไทย*. [ออนไลน์] :
<http://www.moe.go.th/webtcs/Table4/Kosin12/1/he2.html> (2 มกราคม 2556).
- อานนท์ วิบูลย์สวัสดิ์. (2539). *การใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานในการปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522*. บัณฑิตวิทยาลัย, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย; DOI : <https://doi.nrct.go.th/ListDoi/>
- อุทิศ สุภาพ. (2561). *ปรัชญาอาชญาวิทยาในการลงโทษ การปฏิบัติหน้าที่ของผู้พิพากษา*. (ออนไลน์).
<https://www.matichon.co.th> .

ภาษาอังกฤษ

- Berg, R. K., & Samuels, R. L. (1969). *Improving the Administration of Justice in Traffic Court*. DePaul L. Rev., 19, 503.
- Brickey, S. L., & Miller, D. E. (1975). Bureaucratic due process: An ethnography of a traffic court. *Social Problems*, 22(5), 688-697.
- Economos, J. P. (1950). *Traffic Courts and Justice of Peace Courts*. NYUL Rev., 25, 66.
- Economos, J. P. (1953). *The traffic problem, traffic laws, and traffic courts*. The Annals of the American Academy of Political and Social Science, 287(1), 13-20.
- Economos, J. P., & Steelman, D. C. (1983). *Traffic court procedure and administration*. Chicago: American Bar Association.
- Edwin H. Sutherland, Donald R. Cressey and David F. Luckenbill. (1992). Principles of Criminology. Rowman & Littlefield. 308.
- Jack Gibbs P., Crime. (1975). *Punishment, and Deterrence* (Elsevier) 5.
- Ginkowski, R. A. (2014). *Traffic Court 101 : Practical Pointers from the Bench*. Crim. Just., 29, 11.
- Hagan, M. (2019). *The justice is in the details: Evaluating different self-help designs for legal capability in traffic court*. J. Open Access L., 7, 1.
- Ihekwoaba D. Onwudiwe, Jonathan Odo and Emmanuel C. Onyeozili. (2005). *Deterrence Theory, In Encyclopedia of Prisons & Correctional Facilities*, MaryBosworth, ed. (Thousand Oaks, CA: SAFE) 233.
- Macelwane, G. F. (1957). The traffic court: The most important in our system. *American Bar Association Journal*, 322-382.
- Maria, A. S. (1958). *Proposed Simplified Procedure in the Traffic Court*. Ateneo LJ, 8, 304
- Netherton, R. D. (1956). *Fair Trial in Traffic Court*. Minn. L. Rev., 41, 577..
- Porter, H. H. (1940). *The Traffic Court System*. Am. Inst. Crim. L. & Criminology, 31, 401.
- Richardson Jr, J. A. (1950). *The Present Status of the Traffic Court in Pittsburgh*. U. Pitt. L. Rev., 12, 394.
- Selling, L. S. (1940). The psychiatric findings in the cases of 500 traffic offenders and accident-prone drivers. *American Journal of Psychiatry*, 97(1), 68-79.
- Vanderbilt, A. T. (1939). *The Need for a Traffic Court Study*. J. Am. Jud. Soc., 23, 144.
- Warren, G. (1944). *A Proposed Traffic Court System*. J. Am. Jud. Soc., 28, 25.

ประวัตินักวิจัย

หัวหน้าโครงการ

ยศ ชื่อ ชื่อสกุล ผู้ช่วยศาสตราจารย์ พันตำรวจเอก สรรค์ชัย โพธิ์สุวรรณ

วันเกิด/อายุ วันที่ 27 กรกฎาคม 2511 อายุ 53 ปี

ตำแหน่ง อาจารย์ (สบ 4) กลุ่มงานคณาจารย์ คณะตำรวจศาสตร์ โรงเรียนนายร้อยตำรวจ

สถานที่อยู่ 43/25 หมู่ 7 ตำบล บ้านใหม่ อำเภอบางใหญ่ จังหวัด นนทบุรี 11140

โทรศัพท์ 0931915698

อีเมล : Chaisan1st@gmail.com

การศึกษา

- นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
- นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต
- เนติบัณฑิตไทย สมัยที่ 56 สำนักศึกษาอบรมกฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา
- นิติศาสตรดุษฎีบัณฑิต มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต วิจัยเรื่อง ปัญหาทางกฎหมายการคลังและกฎหมายปกครองในการป้องกันการกระทำความผิดกฎหมายจราจรซ้ำ
- ประกาศนียบัตรหลักสูตรกฎหมายปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง

ผลงานด้านการวิจัย

- การศึกษาพฤติกรรมการกระทำความผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตพื้นที่รับผิดชอบอำเภอสามพราณ ระยะเวลา 1 เดือน(ทุนโรงเรียนนายร้อยตำรวจ)
- การประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (ITA) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2559 ระยะเวลา 1 ปี (ทุนสำนักงานป้องกันปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ)
- การพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารงานจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุจราจรทางบก (สกว.) งบประมาณ ปี พ.ศ.2559 ระยะเวลา 1 ปี (ทุน สกว.)
- การประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (ITA) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 ระยะเวลา 1 ปี (ทุนสำนักงานป้องกันปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ)
- การวิจัยและพัฒนาเครือข่ายเยาวชนเพื่อการป้องกันการกระทำความผิดและตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมด้วยกระบวนการสื่อสารสังคมออนไลน์ (ทุน วช.) ปี พ.ศ.2563

- การประเมินผลการดำเนินการโครงการสถานีตำรวจลำปางบูรณาการงานในกระบวนการยุติธรรมเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนด้านการจราจร(ทุนกระทรวงยุติธรรม) ปี พ.ศ.2560
- การจัดการความรู้เทคโนโลยีเทคโนโลยีคลื่นแม่เหล็กไฟฟ้าในการหยุดยั้งรถยนต์ของผู้ต้องหาและป้องกันการโจรกรรมรถยนต์ (ทุน วช.) ปี พ.ศ.2563
- การพัฒนารูปแบบการสื่อสารในการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าพนักงานจราจรในเขตพื้นที่กองบัญชาการตำรวจนครบาล (ทุน รร.นรต.) พ.ศ.2563
- การศึกษาเพื่อสนับสนุนข้อมูลทางวิชาการในการพิจารณาจัดทำร่างกฎหมายลำดับรองและเตรียมความพร้อมในการบังคับใช้กฎหมาย พ.ร.บ.จราจรทางบก(ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง (กัญชา) (ทุน สสส. พ.ศ. 2565)

ประวัตินักวิจัย

1. รศ.พ.ต.อ.ดร.สหพัฒน์ หอมจันทร์

ตำแหน่ง อาจารย์ (สพ 5) กลุ่มงานคณาจารย์ คณะตำรวจศาสตร์ รร.นรต. ดำรงตำแหน่ง

เมื่อ 16 พ.ค.2559

ตำแหน่งทางวิชาการ รองศาสตราจารย์ ดำรงตำแหน่งเมื่อ 31 ส.ค.2555

ความเชี่ยวชาญ การป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม กฎหมายมหาชน รัฐประศาสนศาสตร์

คุณวุฒิการศึกษา

ประกาศนียบัตร โรงเรียนเตรียมทหาร รุ่นที่ 32 ปี พ.ศ. 2534

ปริญญาตรี รัฐประศาสนศาสตรบัณฑิต รร.นรต. รุ่นที่ 48 ปี พ.ศ. 2538

ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง ปี พ.ศ. 2548

ปริญญาโท ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (รัฐศาสตร์) มหาวิทยาลัยรามคำแหง ปี พ.ศ.2555

ปริญญาโท นิติศาสตรมหาบัณฑิต (กฎหมายมหาชน) มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช พ.ศ. ๒๕๕๔

ปริญญาเอก นิติศาสตรดุษฎีบัณฑิต มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต พ.ศ. ๒๕๖๑

(ได้รับการพิจารณาคุณวุฒิขั้น “ระดับดี”)

ผลงานวิจัย

8.1 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อผลสัมฤทธิ์ทางการเรียนวิชาการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม 1 ของนักเรียนนายร้อยตำรวจ การวิจัยนี้ได้รับทุนอุดหนุนการวิจัยจากโรงเรียนนายร้อยตำรวจ พ.ศ. 2557 เผยแพร่วารสารโรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า พ.ย.2548.

8.2 การพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารการจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุจราจรทางบก ทุนอุดหนุนการวิจัยจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) ปี 2560 เผยแพร่วารสารวิชาการอาชีวศึกษาและนิติวิทยาศาสตร์ โรงเรียนนายร้อยตำรวจ. ปีที่ 5 ฉบับที่ 2 กรกฎาคม – ธันวาคม 2562. 104-116. (TCI 2).

8.3 การบริหารจัดการด้านมาตรการรักษาความปลอดภัยของสำนักงานขนส่งจังหวัดพระนครศรีอยุธยา. เผยแพร่ วารสารการวิจัยการบริหารการพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทาปีที่ 11 ฉบับที่ 3 เดือนกรกฎาคม-กันยายน 2564 (TCI 2).

๘.๔ การศึกษาผลการใช้มาตรการทางเลือกอื่นแทนการดำเนินคดีอาญาในเด็กและเยาวชนที่เข้าสู่กระบวนการยุติธรรม.ทุนการวิจัยได้รับการสนับสนุนจากกรมพินิจและคุ้มครองเด็กและเยาวชน ปี 2564

บทความ

9.1 สหพัฒน์ หอมจันทร์ .(2563).วิเคราะห์คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5276/2562 การส่งข้อความหมิ่นประมาทลงในแอปพลิเคชันไลน์กับความผิดฐานหมิ่นประมาทตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 328. เอกสารประชุมวิชาการ (Proceedings) ระดับชาติ เพื่อนำเสนอผลงานวิจัยและวิชาการ สาขาวิชานิติวิทยาศาสตร์ กฎหมาย อาชญวิทยา และการบริหารงานยุติธรรม ประจำปี 2563 เผยแพร่ภาคบรรยาย (Oral presentation) โดยมีการเผยแพร่ในเดือนกันยายน 2563 ณ โรงเรียนนายร้อยตำรวจ

9.2 สหพัฒน์ หอมจันทร์.(2562). การพาอาวุธปืนติดตัว.วารสารอาชญากรรมและความปลอดภัย ปีที่ 1 ฉบับที่ 1 (มกราคม-มิถุนายน 2562). 89-104.

2. พันตำรวจตรี อนุชิต บุญรินทร์

วันเกิด/อายุ วันที่ 29 มกราคม 2529 อายุ 36 ปี

ตำแหน่ง อาจารย์ (สบ 2) กลุ่มงานคณาจารย์ คณะตำรวจศาสตร์ โรงเรียนนายร้อยตำรวจ

สถานที่อยู่ 90 หมู่ 7 ตำบล สามพราน อำเภอ สามพราน จังหวัด นครปฐม 73110

โทรศัพท์ 0985644661

อีเมล : anuchit.rp66@gmail.com

การศึกษา

- รัฐประศาสนศาสตรบัณฑิต (วิชาการตำรวจ) โรงเรียนนายร้อยตำรวจ

- รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต (อาชญวิทยาและการบริหารงานยุติธรรม) มหาวิทยาลัยรังสิต

งานวิชาการ (งานสอน/วิทยากร)

- วิชาการบังคับใช้กฎหมายจราจร หลักสูตร รัฐประศาสนศาสตร์ (วิชาการตำรวจ)

ผลงานด้านการวิจัย

- การลักลอบเข้าเมืองโดยผิดกฎหมายในประเทศไทยของชาวเมียนมาร์ หลังการเปิดประชาคมอาเซียน (พ.ศ.2562)

3. พันตำรวจเอกหญิง จินดา กลับลาย (Police Colonel Chinda Klabklay)

วันเกิด/อายุ วันที่ 14 สิงหาคม 2502 อายุ 63 ปี

ตำแหน่ง ข้าราชการตำรวจบำนาญ ตำแหน่งสุดท้าย อาจารย์ (สบ 5) กลุ่มงานอาจารย์ กองบัญชาการศึกษา สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ปัจจุบัน นักวิชาการอิสระ

- ที่ปรึกษา งานกฎหมายจราจร ศูนย์บริหารงานจราจร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (ศจร.ตร.)
- ที่ปรึกษาศูนย์ป้องกันและปราบปรามแข่งรถในทาง และความผิดอื่นที่เกี่ยวข้องสำนักงาน

ตำรวจแห่งชาติ

- ที่ปรึกษาประจำ คณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาการเปิดสถานบันเทิงแบบครบวงจร (Entertainment Complex) การจัดเก็บรายได้และภาษีจากธุรกิจกาสิโนตามกฎหมาย และมาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาบ่อนการพนันผิดกฎหมาย การแพร่ระบาดของตู้เกมพนันไฟฟ้าและการพนันออนไลน์ สภาผู้แทนราษฎร

- ที่ปรึกษาประจำ คณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาการชดเชยและผลกระทบที่ระบียงเศรษฐกิจภาคใต้ สภาผู้แทนราษฎร

- ที่ปรึกษา Legal Measures, and Road Traffic Accident สมาคมวิจัยวิทยาการขนส่งแห่งเอเชีย (Asian Transportation Research Society: ATRANS)

สถานที่ติดต่อ บ้านเลขที่ 24/2 หมู่ 4 ตำบลแหลมบัว อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม 73120

- โทรศัพท์ 081-6141227 081-3431367

- E-mail Jint02@hotmail.com ID Line : jint 02

การศึกษา นิติศาสตรบัณฑิต จากมหาวิทยาลัยรามคำแหง

ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (การศึกษาผู้ใหญ่) จากมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ประสบการณ์การทำงาน และรางวัลที่ได้รับ

- อาจารย์ (สพ 1-3) (ทำหน้าที่อาจารย์วิชากฎหมาย) พ.ศ. 2534-2548

- ผู้ช่วยนายเวร รองผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ พ.ศ.2548

- อาจารย์ (สพ 3-5) (ทำหน้าที่อาจารย์วิชาการจราจร) พ.ศ. 2550-2562

- คณะกรรมการแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

- คณะทำงาน และคณะทำงานย่อยเพื่อพิจารณายกร่างและแก้ไขกฎหมาย สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (พ.ศ. 2560- 2562)

- ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการยุทธศาสตร์ชาติและการปฏิรูปประเทศ ในคณะกรรมการความมั่นคงแห่งรัฐ กิจการชายแดน ยุทธศาสตร์ชาติและการปฏิรูปประเทศสภาผู้แทนราษฎร (พ.ศ. 2563)

- ที่ปรึกษาประธานอนุกรรมการพิจารณาศึกษาการพัฒนาพื้นที่ระบียงเศรษฐกิจภาคใต้ ในคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาการชดเชยและผลกระทบที่ระบียงเศรษฐกิจภาคใต้ สภาผู้แทนราษฎร (พ.ศ. 2563)

- เลขานุการ คณะทำงานจัดทำร่างรายงานคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาการชุดคลองไทยและการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ สถาผู้แทนราษฎร (พ.ศ. 2563)
- อนุกรรมการขับเคลื่อนว่าด้วยแผนการเสริมสร้างวัฒนธรรมทางการเมือง ในคณะกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านการเมือง สมาชิกขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ (พ.ศ. 2560- 2561)
- รางวัล Best Paper Award จากสถาบัน Applied and Advanced Science Exchange International Academic Conference (AASE) จากงานวิจัยเรื่อง “Risky Riding Behaviors among Young Motorcyclists in Chonburi”
- รางวัลตำรวจจราจรดีเด่น ประเภท ทีมวิทยากร ครู อาจารย์ ด้านการจราจร จากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (พ.ศ. 2562และ 2556)
- รางวัล Prime Minister Road Safety Award ประเภทบุคคลแบบอย่าง ด้านความปลอดภัยทางถนน ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่องความปลอดภัยทางถนน (พ.ศ. 2560)
- จินดา กลับกลาย และ พชร ฐาปนุญญ์. (2562). พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (รวมฉบับแก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2562. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์ตำรวจ.
- จินดา กลับกลาย และ คณะ. (2561). การสอบสวนคดีอุบัติเหตุทางถนน สำหรับพนักงานสอบสวน. กรุงเทพฯ: มิตรภาพการพิมพ์และสตูดิโอ จำกัด.
- จินดา กลับกลาย และ คณะ. (2562). วิชาการจราจรและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับ การจราจร. ตำราเรียนหลักสูตรนักเรียนนายสิบตำรวจ. กองบัญชาการการศึกษา สำนักงานตำรวจแห่งชาติ.
- จินดา กลับกลาย และ ธนะชาติ ปาสิยะเวทย์. (2560). มาตรการทางกฎหมายในการเพิ่มความปลอดภัยทางถนนให้กับคนเดินเท้าใช้ทางข้าม. สมาคมวิจัยวิทยาการขนส่งแห่งเอเชีย: ATRANS.
- จินดา กลับกลาย และ ดวงฤดี เอี้ยวสินทรัพย์. (2560). ถอดบทเรียน GOOD PRACTICE ตัวอย่างดี ๆ ที่ตำรวจทำ. กรุงเทพฯ: บริษัทพิมพ์ดี จำกัด
- จินดา กลับกลาย และ คณะ. (2560). คู่มือวิทยากรการสอบสวนคดีอุบัติเหตุทางถนน สำหรับพนักงานสอบสวน. กรุงเทพฯ: มิตรภาพการพิมพ์และสตูดิโอ จำกัด.
- จินดา กลับกลาย และ ไวกจน์ กุลาชัย (2558). การบังคับใช้กฎหมาย “เมาแล้วขับ.” กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์อักษรไทย.
- จินดา กลับกลาย (2557). แอกระการประกอบการสอน การจัดการความปลอดภัยทางถนน. กองบัญชาการการศึกษา สำนักงานตำรวจแห่งชาติ.

- จินดา กลับกลาย และ คณะ. (2556). การพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมด้านความปลอดภัยทางถนน ให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจ. กรุงเทพฯ: โครงการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ระยะ 3) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.).

- จินดา กลับกลาย และ ไวยพจน์ กุลราชย์. (2555). การใช้สารเสพติดและแนวโน้มในการก่อคดีอาชญากรรมของเด็กและเยาวชนในกรุงเทพมหานคร. กรุงเทพฯ: สถาบันรามจิตติ.

- จินดา กลับกลาย (2555). คู่มือปฏิบัติงานด้านการจราจร สำหรับเจ้าหน้าที่ตำรวจ. ในรูปแบบแผ่นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์. กองบัญชาการการศึกษา.

- จินดา กลับกลาย (2555). คำอธิบาย พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ลักษณะ 18 บทบาทหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่. กองบัญชาการการศึกษา.

- จินดา กลับกลาย (2555). รวมคำพิพากษาศาลฎีกา ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 เรียงมาตรา. กองบัญชาการการศึกษา สำนักงานตำรวจแห่งชาติ.

- จินดา กลับกลาย (2555). โปรแกรมช่วยสอนวิชาการจราจร เรื่องเครื่องหมายจราจร. กองบัญชาการการศึกษา สำนักงานตำรวจแห่งชาติ.

งานวิจัย

- นักวิจัย โครงการพัฒนากฎหมายและการบังคับใช้กฎหมายเพื่อป้องกันและปรับเปลี่ยนพฤติกรรมดื่มแอลกอฮอล์(เมาแล้วขับ) มีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากลและสอดคล้องบริบทสังคมไทย พ.ศ. 2563-2564 สนับสนุนโดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ

- นักวิจัย โครงการพัฒนาการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน (ระยะ ที่ 5) พ.ศ. 2563 สนับสนุนโดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ

- นักวิจัย การพัฒนาระบบบริหารงานด้านการจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน สำนักงานตำรวจแห่งชาติและแนวทางการจัดสรรรางวัลค่าปรับตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และการนำเงินรางวัลค่าปรับมาเป็นค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติงานจราจรด้านการจราจร พ.ศ. 2562

- นักวิจัย โครงการพัฒนาการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน (ระยะ ที่ 4) พ.ศ. 2562 สนับสนุนโดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ

- หัวหน้านักวิจัย โครงการพัฒนาการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน (ระยะที่ 3) พ.ศ. 2559-2561 สนับสนุนโดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ

- หัวหน้านักวิจัย โครงการวิจัยเรื่อง “การพัฒนาศักยภาพการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร (สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ พ.ศ. 2557-2558)

- หัวหน้านักวิจัย โครงการวิจัยเรื่อง “การพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจ” (สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ) พ.ศ. 2555-2556

- นักวิจัย โครงการวิจัยเรื่อง “Bus, Mobility, and Well-being of Aging People in Bangkok” (Asian Transportation Research Society: ATRANS)

- นักวิจัย โครงการวิจัยเพื่อพัฒนายุทธศาสตร์มหภาค สสส. ด้านข้อมูลเฝ้าระวังและการขับเคลื่อนงานด้านเด็กและเยาวชนระดับชาติและท้องถิ่น: กรุงเทพฯ และปริมณฑล

- นักวิจัย โครงการติดตามสถานการณ์เด็กและเยาวชน (Child Watch) ศูนย์วิจัยและพัฒนานวัตกรรมเด็กและเยาวชน คณะครุศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (พ.ศ.2552-2553) สนับสนุนงบประมาณจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ

- นักวิจัย โครงการเสริมสร้างประสิทธิภาพทรัพยากรบุคคลเพื่อพัฒนาการศึกษาของเทศบาลตำบลวังน้ำเย็น จ.สระแก้ว (มี.ค.2552-ก.พ.2553)

- นักวิจัย โครงการก่อสร้างโรงไฟฟ้ากังหันลมลำตะคอง มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ (พ.ศ.2552-2553) รับผิดชอบ ด้านสังคม เศรษฐกิจ และการคมนาคม

- นักวิจัย โครงการศึกษาวิจัยศักยภาพและแนวทางการบริหารจัดการลุ่มน้ำและสิ่งแวดล้อมโดยการมีส่วนร่วมของประชาชนและองค์กรปกครองท้องถิ่นโดยรอบพื้นที่อุทยานแห่งชาติ ภูพาน (พ.ศ. 2545-2547) สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ

- นักวิจัย โครงการศึกษาวิจัยการพัฒนาใช้ไบโอดีเซลเป็นดัชนีทางชีวภาพชนิดใหม่เพื่อการประเมินคุณภาพน้ำแบบบูรณาการโดยการมีส่วนร่วมของประชาชนบริเวณลุ่มน้ำบางปะกง (พ.ศ.2547-2548) สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ

- นักวิจัย โครงการศึกษาวิจัยการมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารจัดการคุณภาพน้ำบริเวณลุ่มน้ำป่าสัก (พ.ศ.2547-2548) สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ

4. พันตำรวจโท พชร ฐาปนดุลย์

วันเกิด/อายุ วันที่ 26 ตุลาคม 2526 อายุ 37 ปี

ตำแหน่ง รองผู้กำกับการ กลุ่มงานจราจร กองแผนงานความมั่นคง สำนักงานยุทธศาสตร์ตำรวจ
สถานที่ติดต่อ 67/398 หมู่บ้านชวนชื่นบางเขน แขวงทุ่งสองห้อง เขตหลักสี่ กทม. 10210
 โทรศัพท์ 0886882626
 อีเมลล์ : melodyofphot2626@gmail.com

การศึกษา

- นิติศาสตรบัณฑิต (น.บ.) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- เนติบัณฑิตไทย (น.บ.ท.) สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา (สมัยที่ 59)
- นิติศาสตรมหาบัณฑิต (น.ม.) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (สาขากฎหมายอาญา)

การอบรม

- หลักสูตรประกาศนียบัตรวิชาชีพสืบสวนสอบสวน สถาบันส่งเสริมงานสอบสวน
- หลักสูตรฝ่ายอำนวยการตำรวจ (ผอ.ตร.) รุ่นที่ 34 วิทยาลัยการตำรวจ
- หลักสูตรการอบรมวิชาว่าความ (ใบประกอบวิชาชีพนายความ) สภานายความในพระบรม

ราชูปถัมภ์

- หลักสูตรการพัฒนากฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนน ขององค์การอนามัยโลก(Bloomberg Initiative for Global Road Safety workshop on Improving Road Safety Legislation by WHO , Geneva Switzerland)

ประสบการณ์การทำงาน และรางวัลที่ได้รับ

- คณะอนุกรรมการปฏิรูปประเทศด้านกระบวนการยุติธรรม
- คณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาร่าง พ.ร.บ.จราจรทางบก สภานิติบัญญัติแห่งชาติ
- คณะอนุกรรมการศึกษาเสนอแนะแนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน วุฒิสภา
- คณะทำงานปรับปรุงแก้ไขกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยได้

พิจารณาแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายจราจรทางบก ดังนี้

- 1) พ.ร.บ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562
- 2) ร่าง พ.ร.บ.วิธีพิจารณาคดีจราจรทางบก พ.ศ. (หรือศาลจราจร)
- 3) ร่างกฎกระทรวงว่าด้วยการกำหนดความเร็ว (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
- 4) ร่างข้อกำหนดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ว่าด้วยหลักเกณฑ์การบันทึกคะแนน

คณะทำงานพัฒนาระบบบริหารจัดการข้อมูลใบสั่ง (ระบบ PTM) ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ผู้อำนวยการประจำตัวสมาชิกสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ (สปท.)