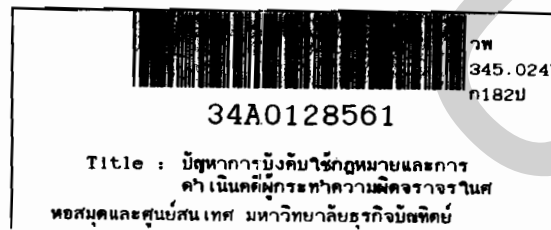




ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายและการดำเนินคดีผู้กระทำความผิดจรรยาบรรณ

ในศาลแขวงแผนกคดีจรรยาบรรณ

นายกรวีร์ ภาตะนันท์



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์

พ.ศ. 2541

ISBN 974 - 281 - 251 - 9

**Traffic Law Enforcements and Prosecutions
of Traffic Violations in Traffic Courts**

Mr. Koravee Patanun

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements

for the Degree of Master of Laws

Department of Laws

Graduate School Dhurakijpundit University

1998

ISBN 974 - 281 - 251 - 9



ใบรับรองวิทยานิพนธ์

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

ปริญญา นิติศาสตรมหาบัณฑิต

ชื่อวิทยานิพนธ์ บัญชีการบังคับใช้กฎหมายและการดำเนินคดีผู้กระทำความผิดจราจรในศาลแขวง
แผนกคดีจราจร

โดย นายกรวีร์ ภาคะนันท์

สาขาวิชา นิติศาสตร์

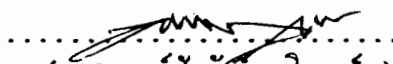
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ อาจารย์ชัยพัฒน์ ชินวงศ์

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม ผศ.ดร.พรชัย เลื่อนฉวี


ได้พิจารณาเห็นชอบโดยคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์แล้ว


..... ประธานกรรมการ

(ศ.สมชาย ทรัพย์วนิช)


..... กรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์


(อาจารย์ชัยพัฒน์ ชินวงศ์)


..... กรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

(ผศ.ดร.พรชัย เลื่อนฉวี)

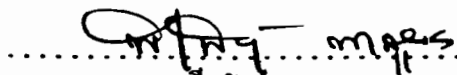
..... กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ

..... กรรมการ


..... กรรมการผู้แทนทบวงมหาวิทยาลัย

(อาจารย์วิชัย อริยะนันทกะ)

บัณฑิตวิทยาลัยรับรองแล้ว


..... คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

(ดร.พรพันธุ์ พาลุสุข)

วันที่ 30 เดือน พฤษภาคม พ.ศ. 2541

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยความช่วยเหลืออย่างดียิ่งจาก ท่านอาจารย์ ชัยพัฒน์ ชินวงศ์ ที่ได้เมตตากรุณาตลอดเวลาให้แก่ผู้เขียนในการรับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาโดยได้ให้ความกรุณาต่อผู้เขียนในการแนะนำ ชี้แนะแนวทาง ตลอดจนช่วยเหลือผู้เขียนเพื่อให้วิทยานิพนธ์ สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณอย่างสูงท่านอาจารย์ไว้ ณ ที่นี้ด้วย

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณท่านอาจารย์ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พรชัย เลื่อนฉวี ที่กรุณาให้ความเมตตาแก่ผู้เขียนในการรับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาร่วม โดยท่านอาจารย์ได้ให้ข้อคิด และกำลังใจแก่ผู้เขียนเป็นอย่างมาก ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณอย่างสูงในความกรุณาของอาจารย์ มา ณ ที่นี้ด้วย

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณท่านอาจารย์ศาสตราจารย์สมชัย ทรัพย์วณิช ที่ได้กรุณา สละเวลารับเป็นประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์และท่านอาจารย์วิชัย อริยะนันท์ทกะ ที่ได้กรุณา สละเวลารับเป็นกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ตลอดจนแนะนำและชี้แนะผู้เขียนเพื่อให้พบกับท่าน อาจารย์ชัยพัฒน์ ชินวงศ์

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณท่านอาจารย์ประสิทธิ์ ศรีนทุ ที่ได้กรุณาเขียนเรื่องศาล จราจรขึ้นซึ่งเมื่อผู้เขียนได้อ่านแล้วจึงทำให้ผู้เขียนเกิดความคิดและแนวทางในการจัดทำวิทยา นิพนธ์ฉบับนี้

นอกจากนี้ผู้เขียนขอขอบพระคุณ ในความช่วยเหลือและการสนับสนุนจากบุคคลดังต่อไปนี้ คือ ท่านพลตำรวจตรีสุพจน์ ณ บางช้าง และ พันตำรวจตรีชูชาติ ศรีสุวรรณ ที่ได้กรุณา สละเวลาให้ผู้เขียนสัมภาษณ์เรื่องมาตรการการตัดคะแนนผู้กระทำความผิดจราจร และผู้เขียนขอขอบ พระคุณอย่างสูงคือ คุณพ่อนันท์ เขตต์กัน ที่กรุณาในคำแนะนำ พร้อมทั้งให้กำลังใจแก่ผู้เขียน นอกจากนี้ผู้เขียนยังขอบพระคุณคือ คุณกิติมา ภาคะนันท์, คุณเมณฑา สิริภัทรคุณ, คุณสิริพงศ์ จันทร์งาม, คุณสมภาร สาสิทธิ์, คุณแสงเดือน จันทร์สุข ที่กรุณาให้ความช่วยเหลือทั้งร่างกายและ แรงใจในการพิมพ์วิทยานิพนธ์จนสำเร็จเป็นรูปเล่มสมบูรณ์

ท้ายสุดผู้เขียนขอโน้มรำลึกถึงพระคุณของบิดา มารดา ที่ได้ให้ความช่วยเหลือสนับสนุนทั้งในด้านค่าใช้จ่ายและจิตใจแก่ผู้เขียนเป็นอย่างมาก ดังนั้นหากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีคุณค่า และประโยชน์ในการศึกษาวิชานิติศาสตร์อยู่บ้าง ผู้เขียนขอกราบเป็นกตเวทิตาคุณแก่บิดา มารดา ครูบาอาจารย์ ตลอดจนพี่สาวและ เพื่อนๆ ทุกท่านที่ได้กรุณาอนุเคราะห์แก่ผู้เขียนในการจัดทำ วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ให้สามารถสำเร็จลุล่วงลงได้

กรวีร์ ภาคะนันท์

10 พฤษภาคม 2541

สารบัญ

| | หน้า |
|--|----------|
| บทคัดย่อภาษาไทย..... | ง |
| บทคัดย่อภาษาอังกฤษ..... | จ |
| กิตติกรรมประกาศ..... | ช |
| บทที่ | |
| 1. บทนำ..... | 1 |
| ความสำคัญและที่มาของปัญหา..... | 1 |
| วัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัย..... | 2 |
| ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ..... | 2 |
| สมมติฐานในการศึกษาวิจัย..... | 3 |
| ขอบเขตของการศึกษาวิจัย..... | 3 |
| 2. แนวคิดและที่มาในการบัญญัติกฎหมายจราจร..... | 4 |
| แนวคิดและความเป็นมาในการบัญญัติกฎหมายจราจร..... | 4 |
| ความหมายและที่มาของกฎหมายจราจร..... | 5 |
| 1.รูปแบบและลักษณะของกฎหมายอาญา..... | 6 |
| 2.แนวความคิดในการบัญญัติกฎหมายอาญา..... | 7 |
| การจำแนกประเภทความผิดอาญา..... | 12 |
| 1.การจำแนกความผิดอาญาโดยวิเคราะห์จากความร้ายแรง | |
| ของการกระทำความผิด..... | 12 |

| | |
|--|-----------|
| 2. การจำแนกความผิดทางอาญาโดยวิเคราะห์จากกระบวนการ | |
| ในการดำเนินคดี..... | 15 |
| 3. การจำแนกความผิดอาญาโดยวิเคราะห์จากความผิดที่ก่อให้เกิดอันตราย | 16 |
| การจำแนกความผิดเล็กน้อยออกจากความผิดอาญา | 16 |
| ความผิดทางอาญาที่เป็นความผิดเล็กน้อยในต่างประเทศ..... | 16 |
| 3. โครงสร้างความผิดอาญา..... | 21 |
| โครงสร้างความผิดอาญา..... | 21 |
| ลักษณะของ โครงสร้างความผิดทางอาญา..... | 23 |
| สาระสำคัญของเจตนาในทางอาญา..... | 28 |
| การกำหนดความรับผิดทางโดยไม่พิจารณาถึงเจตนาของผู้กระทำความผิด..... | 31 |
| ความรับผิดทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนาในกฎหมายไทย..... | 34 |
| ลักษณะทั่วไปของความรับผิดทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนา..... | 35 |
| การบังคับใช้บทบัญญัติความรับผิดทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนา..... | 39 |
| แนวคิดเกี่ยวกับการลงโทษผู้กระทำความผิดทางอาญา..... | 44 |
| ระบบความยุติธรรมทางอาญาและทฤษฎีการลงโทษ..... | 46 |
| 4. การบังคับใช้กฎหมายและการดำเนินคดีผู้กระทำความผิดจรรยา..... | 52 |
| การบังคับใช้กฎหมายและการดำเนินคดีผู้กระทำความผิดจรรยาในต่างประเทศ..... | 52 |
| 1. ประเทศอังกฤษ..... | 52 |
| ลักษณะของการพิจารณาคดีเล็กน้อย..... | 52 |
| วิธีพิจารณาคดีโดยรวบรัดในศาลอังกฤษ..... | 58 |

| | |
|--|----|
| รูปแบบศาลจรรยาในประเทศไทย..... | 58 |
| มาตรการการลงโทษโดยวิธีบันทึกการตัดคะแนน..... | 60 |
| 2. ประเทศสหรัฐอเมริกา..... | 61 |
| วิธีพิจารณาคดีโดยรวบรัดในศาล..... | 62 |
| วิธีการดำเนินคดีจรรยาในประเทศไทย..... | 63 |
| มาตรการการลงโทษโดยวิธีบันทึกการตัดคะแนน..... | 69 |
| 3. ประเทศฝรั่งเศส..... | 71 |
| วิธีพิจารณาโดยรวบรัดในศาล..... | 72 |
| การบังคับใช้กฎหมายและการดำเนินคดีผู้กระทำความผิดจรรยาในประเทศไทย.... | 73 |
| กระบวนการดำเนินการต่อผู้กระทำความผิดกฎหมายจรรยา..... | 73 |
| การใช้วิธีพิจารณาคดีอาญาพิเศษที่มีความรวบรัด..... | 76 |
| การดำเนินคดีในศาลแขวง..... | 78 |
| 5. วิเคราะห์ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายและการดำเนินคดีผู้กระทำความผิดจรรยาในศาลแขวงแผนกคดีจรรยาของไทย..... | 80 |
| วิเคราะห์ปัญหาการดำเนินคดีจรรยา..... | 82 |
| การดำเนินคดีจรรยาของไทยในปัจจุบัน..... | 84 |
| แนวคิดในการปรับปรุงมาตรการการลงโทษ..... | 93 |
| แนวความคิดในการจัดตั้งศาลจรรยาในประเทศไทย..... | 96 |
| หลักความรับผิดชอบทางอาญาสำหรับความรับผิดชอบที่ไม่ต้องอาศัยเจตนา | |
| กับกฎหมายรัฐธรรมนูญ..... | 97 |

| | |
|---------------------------|-----|
| 6. สรุปและข้อเสนอแนะ..... | 99 |
| บรรณานุกรม..... | 104 |
| ภาคผนวก..... | 108 |
| ประวัติผู้เขียน..... | 164 |

D
P
U

| | |
|-------------------|---|
| Thesis Title | Traffic Law enforcements and Prosecutions of Traffic violations in Traffic courts |
| Name | Mr. koravee Patanun |
| Thesis advisor | Mr. Chaiyaphat Chinnawong |
| Co-Thesis advisor | Asst. Professor. Dr. Pornchai Luenchawee |
| Department | Laws |
| Academic | 1997 |

ABSTRACT

At present the traffic problem especially in Bangkok and its vicinity is considered to be one of the national problem. The reason why the traffic problem has increased sharply is because the government could not enforce the law more efficiently and the government did not have any standard action in making the punishment and taking legal proceeding with the traffic violator which must be efficiently enforce. The drivers and pedestrians still continue to violate the traffic regulation and the corrupted government officials who issue ticket still accept bribery in a large quantity.

Therefore this thesis aims at the study of thinking trend and the original source of traffic law to find out the problem and real cause to have the present traffic law more practical enforcement as well as to study the proceeding method applied to traffic violator in U.S.A. , England , France by comparing with the proceeding method in Thailand in order to adjust and change the law enforcement and legal proceeding of traffic violator in future.

The study reveals that the basic structure and the trend of thinking about the traffic law is obtained from the criminal offence which is only small matter and even if the violator did not have any intention in so doing , he still has to receive the penalty. Apart from this we find out that in making the traffic law to have more enforcement, the court should be appointed to investigate and sentence the violator by having a more precise and quick judgement, differ from the judgement of ordinary criminal case and at the same time to increase the punishment method to the violator by using the outing mark method to the traffic violator as well as to record the history of such violator which will be taken into consideration in deciding on the punishment of this same

violator again in future. As regard to fine penalty to the violator, the court will have to consider the seriousness of the offense and the ability to pay fine of the violator to fix the fine rate.

DRU

บทที่ 1

บทนำ

ความสำคัญและที่มาของปัญหา

จากการขยายตัวของสภาพทางเศรษฐกิจในปัจจุบันซึ่งเกิดจากพัฒนาการทางเศรษฐกิจและสังคมในอดีต ประกอบกับการพัฒนาประเทศภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ตั้งแต่ฉบับที่ 1- ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2540 - 2544) ส่งผลให้ประเทศไทยมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจ สังคม ไปสู่ความเจริญอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะกรุงเทพมหานคร เนื่องจากกรุงเทพมหานครในอดีตไม่มีการวางผังเมืองให้เป็นระบบ ขาดการวางแผนที่ดีอย่างต่อเนื่องรวมทั้งขาดการจัดระเบียบการบริการของสังคมเมือง ปัญหาการอพยพและการหลั่งไหลของประชากรในภูมิภาคเข้ามาอยู่อาศัยในกรุงเทพมหานครเป็นจำนวนมาก เมื่อมีการนำเอามาตรการต่าง ๆ เข้ามาเพื่อพัฒนาสังคมเมือง เช่น การนำกฎหมายผังเมืองมาใช้ ก่อให้เกิดปัญหาการขาดแคลนระบบพื้นฐานทางการคมนาคม (Infrastructure) โดยเฉพาะถนนหนทางไม่เพียงพอต่อความต้องการและไม่ได้สัดส่วนกับการเพิ่มของปริมาณรถยนต์ นอกจากนั้นกรุงเทพมหานครยังไม่สามารถที่จะพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ ดังนั้นจึงเป็นสาเหตุให้มีความจำเป็นที่จะต้องจัดหายานพาหนะเพื่อความสะดวกสบายและเพื่อขนส่ง และการบริการ เป็นเหตุให้จำนวนยานพาหนะในท้องถนนเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก ซึ่งปัญหาที่ตามมาคือการเกิดอุบัติเหตุ อุบัติภัยและการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรของผู้ใช้รถใช้ถนน ส่งผลต่อปัญหาการจราจรที่ติดขัด

จากสภาพปัญหาการจราจร โดยเฉพาะกรุงเทพมหานครในปัจจุบันได้สร้างความสูญเสียทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม คุณภาพชีวิต และสิ่งแวดล้อม จากปัญหาเศรษฐกิจดังกล่าวส่งผลต่อประเทศในเรื่องของเศรษฐกิจ และการลงทุนด้วยเนื่องจากมีรายงานว่าประเทศต่าง ๆ ในแถบยุโรป และสหรัฐอเมริกา รวมทั้งประเทศในแถบภูมิภาคอาเซียน ถึงกับมีการทบทวนและปฏิเสธที่จะมาลงทุนในประเทศไทยเนื่องจากต้องประสบปัญหาการจราจรดังกล่าว

นอกจากความสูญเสียทางเศรษฐกิจแล้ว ปัญหาการจราจรยังก่อให้เกิดการสูญเสียต่อร่างกายหรือต่อชีวิตและทรัพย์สิน อันเป็นผลมาจากการเกิดอุบัติเหตุ อุบัติภัยต่าง ๆ และยังก่อให้เกิดสภาพมลภาวะเป็นพิษ ทั้งสภาพมลภาวะทางอากาศ มลภาวะทางเสียงที่ดังเกินกว่าค่ามาตรฐาน ส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชากรโดยส่วนรวม ในด้านสุขภาพและชีวิตนั้น เกิดจากไอเสีย

ของรถยนต์ที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อร่างกายและจิตใจของผู้ใช้รถใช้ถนนทำให้เกิดความเครียด และโรคภัยไข้เจ็บ อันเกิดจากสารพิษตกค้างต่าง ๆ

ดังนั้นบทบาทของกฎหมายจราจรจึงเป็นส่วนหนึ่งในการแก้ไขปัญหาจราจรดังกล่าว เนื่องจากกฎหมายเป็นส่วนหนึ่งในการจัดระเบียบของสังคม และการบังคับใช้กฎหมายก็เป็นส่วนที่สามารถทำให้กฎหมายที่ตราขึ้นสามารถบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพตรงตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย ซึ่งในปัจจุบันรัฐบาลเริ่มให้ความสนใจกับปัญหาจราจรเป็นอันมาก เนื่องจากปัญหาจราจรเป็นปัญหาระดับชาติซึ่งจะส่งผลกระทบต่อไปถึงปัญหาเศรษฐกิจด้วย จึงมีการศึกษาและวิจัยปัญหาจราจรขึ้น โดยให้มีหน่วยซึ่งควบคุมดูแลและแก้ไขปัญหาจราจร โดยเฉพาะเกิดขึ้นพร้อมกับออกมาตรการต่างมาใช้บังคับแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน แต่ปัจจุบันยังไม่มียุทธศาสตร์หนึ่งองค์กรใดที่จะมาควบคุมการบังคับใช้กฎหมายจราจรให้มีประสิทธิภาพสามารถลดจำนวนผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรลงได้ ซึ่งหากสามารถบังคับใช้กฎหมายจราจรให้มีผลบังคับในทางปฏิบัติได้ก็จะเป็นส่วนหนึ่งที่สามารถลดปัญหาการจราจรดังกล่าว โดยทั้งนี้จะต้องมีการศึกษาหาแนวทางที่สามารถนำมาปฏิบัติเพื่อให้เกิดผลในการบังคับใช้กฎหมายจราจรได้

วัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัย

เพื่อศึกษากฎหมายจราจร การดำเนินการต่อผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรและวิธีพิจารณาคดีจราจร ตลอดจนปัญหาและข้อบกพร่องของการดำเนินการเพื่อนำความผิดจราจรที่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดและมีผลต่อสถานะแวดล้อมความผิดที่อาจก่อให้เกิดอันตรายอย่างร้ายแรงต่อประชาชนขึ้นสู่การพิจารณาของศาล ภายใต้กฎหมายอันมีกระบวนการพิจารณาคดีเป็นพิเศษโดยเฉพาะ โดยมุ่งจะแก้ไขไม่ให้กระทำความผิดซ้ำอีก และเพื่อเป็นการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนให้มีระเบียบวินัยเคารพกฎหมายอันเป็นการสร้างวินัยจราจรที่ดีต่อไป

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

การนำคดีจราจรขึ้นสู่การพิจารณาของศาลแขวง จะทำให้ผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรอย่างรุนแรงและก่อให้เกิดปัญหาการจราจรจะได้รับการพิจารณาโทษจากรัฐโดยมาตรการที่มีประสิทธิภาพ และมาตรการเสริมอย่างต่อเนื่องโดยการคุมประพฤติหรือมาตรการไม่ต่อใบอนุญาตและมาตรการเพิกถอนใบอนุญาตฉบับชั่วคราวการตัดคะแนนอันจะส่งผลให้ประชาชนมีความระมัดระวังในการป้องกันอุบัติเหตุ อุบัติภัย และเป็นการแก้ไขปัญหาการจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ

สมมติฐานในการศึกษาวิจัย

การบังคับใช้กฎหมายและการดำเนินคดีผู้กระทำความผิดจรรยาบรรณในปัจจุบันของประเทศไทยนั้นยังไม่สามารถบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพโดยไม่สามารถทำให้การกระทำความผิดนั้นลดลงได้เนื่องจากผู้ใช้รถใช้ถนนขาดวินัยและความเข้มงวดต่อกฎหมาย กล่าวคือ บทกำหนดโทษนั้นมีได้ทำให้ผู้กระทำความผิดเกรงกลัวต่อกฎหมายหรือมีการพัฒนาจิตใจให้เกิดความรับผิดชอบต่อสังคมมากขึ้น อีกทั้งขั้นตอนในการดำเนินคดีต่อผู้กระทำความผิดนั้นยังมีความล่าช้าอยู่ทำให้ผู้กระทำความผิดนั้นไม่ได้รับการพิจารณาตามขั้นตอนที่ถูกต้อง ซึ่งถือว่าไม่เป็นธรรมต่อผู้กระทำความผิดแม้ปัจจุบันจะมีการพิจารณาที่จะได้มีการ นำเอาวิธีพิจารณาในศาลแขวงมาใช้โดยอนุโลม แต่ก็ยังไม่สามารถเป็นการแก้ปัญหาดังกล่าวได้เนื่องจากรูปแบบของศาลแขวงนั้น ยังมีลักษณะซึ่งไม่เหมาะสมกับการพิจารณาคดีจรรยาบรรณ

ดังนั้น จึงควรมีมาตรการและวิธีการดำเนินการต่อผู้กระทำความผิดจรรยาบรรณเพื่อให้กฎหมายจรรยาบรรณนั้นสามารถบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ด้วยเหตุนี้จึงต้องกำหนดความผิดที่ต้องขึ้นศาลให้ชัดเจน พร้อมทั้งจัดให้มีวิธีพิจารณาคดีจรรยาบรรณเป็นการเฉพาะแตกต่างจากวิธีพิจารณาคดีอาญาทั่วไป นอกจากนี้ยังต้องมีมาตรการเสริมที่ช่วยสนับสนุนในการบังคับใช้กฎหมายโดยให้ศาลเป็นผู้พิจารณาพิพากษา

ขอบเขตของการศึกษาวิจัย

ในการศึกษาวิจัยนี้มุ่งเน้นถึง แนวคิดเกี่ยวกับกฎหมายจรรยาบรรณ และการดำเนินการต่อผู้กระทำความผิดกฎหมายจรรยาบรรณ ตลอดจนปัญหา และข้อบกพร่องของการดำเนินการในปัจจุบัน โดยศึกษาวิจัยในภาพรวม

การศึกษาวินัยกฎหมาย (Legal Research) และการศึกษาวิจัยเอกสาร (Documentary Research) หมายถึงศึกษาวิจัยค้นคว้าจากตำราวิชาการต่าง ๆ ในเรื่องของกฎหมายจรรยาบรรณที่เกี่ยวข้อง อาทิ พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 พร้อมทั้ง พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาคดีอาญาในศาลแขวง พ.ศ. 2517 และการดำเนินการจัดตั้งแผนกคดีจรรยาบรรณในศาลแขวงพร้อมทั้งวิธีพิจารณาคดีจรรยาบรรณโดยเฉพาะ ทั้งนี้เพื่อให้ครอบคลุมเนื้อหาของการดำเนินคดีความผิดจรรยาบรรณในศาลแขวงแผนกจรรยาบรรณในอนาคตด้วย

บทที่ 2

แนวความคิดและที่มาในการบัญญัติกฎหมายจราจร

แนวคิดและความเป็นมาในการบัญญัติกฎหมายจราจร

ปัญหาการจราจรในปัจจุบัน โดยเฉพาะกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ได้ทวีความรุนแรงมากขึ้นเป็นลำดับ ปัญหาดังกล่าวถูกจัดให้เป็นปัญหาสังคม และเป็นปัญหาระดับชาติอันเป็นผลสืบเนื่องมาจากภาวะการขยายตัวทางเศรษฐกิจและสังคม กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางของความเจริญในทุกด้าน ประกอบกับการขยายตัวของกรุงเทพมหานครเป็นไปอย่างรวดเร็วและเป็นไปอย่างไม่เป็นระบบ ขาดการวางแผนของการขยายตัวที่ดี ไม่มีการวางผังเมืองอย่างถูกต้องและมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้การหลั่งไหลของประชากรเข้าสู่เมืองหลวงทำให้เกิดความจำเป็นที่จะต้องใช้ยานพาหนะในการเดินทางเพื่อประกอบธุรกิจในแต่ละวัน รัฐเองไม่สามารถให้บริการได้อย่างทั่วถึง ทำให้เกิดความจำเป็นในการที่จะต้องจัดหายานพาหนะเพื่อความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการเดินทางของตน เป็นเหตุให้ยานพาหนะในท้องถนนเพิ่มจำนวนมากขึ้นในแต่ละปี และเกิดการคับคั่งเกินกว่าจำนวนถนนที่มีอยู่ไม่เพียงพอต่อการรับยานพาหนะจึงเกิดปัญหาการจราจรติดขัดขึ้น

ปัญหาการจราจรก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งทางตรงและทางอ้อม ปัญหาดังกล่าวยังก่อให้เกิดความสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน และก่อให้เกิดสภาพภาวะเป็นพิษ ได้แก่ สภาพมลภาวะทางอากาศ มลภาวะทางเสียงที่ดังเกินกว่ามาตรฐาน สิ่งเหล่านี้ทำลายคุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อม

ปัญหาการจราจรก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งทางตรงและทางอ้อม โดยมีปัจจัยหลายประการคือ

ก. ผลกระทบทางเศรษฐกิจ

เนื่องจากความจำเป็นในการที่จะต้องพึ่งพายานพาหนะเพื่อใช้ในกิจการหรือเพื่อดำรงชีวิตหาเลี้ยงชีพในปัจจุบัน การติดต่อธุรกิจการค้าระหว่างเมืองหรือภาคต่าง ๆ จะต้องได้รับผลกระทบจากความล่าช้าในการเดินทางเนื่องจากการติดขัดของยานพาหนะ เกิดการสิ้นเปลืองพลังงาน เชื้อเพลิง อันเป็นต้นทุนของการผลิตทำให้ต้องสูญเสียค่าใช้จ่ายเพื่อการขนส่ง ซึ่งไม่สัมพันธ์กับประโยชน์ที่ได้รับ

ข. ผลกระทบทางสุขภาพอนามัย ชีวิตและทรัพย์สิน

จากรายงานกระทรวงสาธารณสุข ระบุว่ากรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะพื้นที่รอบใน หรือในย่านธุรกิจ ประสบปัญหาคุณภาพอากาศเป็นพิษอยู่ในระดับสูงเกินกว่าค่ามาตรฐาน เนื่องจากการสะสมของไอเสียจากรถยนต์ที่มีก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ประมาณ 3% ของไอเสียที่ออกมา ทำให้เกิดอันตรายต่อระบบทางเดินหายใจ หากได้รับการสะสมมากพอ ก็จะเกิดผลเสียต่อร่างกาย คือ เกิดอาการอ่อนเพลีย ปวดศีรษะ มึนงง และอาจทำให้หอบหืดได้ นอกจากนี้ยังมีผลทำให้เกิดภาวะความเครียดทางจิตใจ และระบบประสาท ดังนั้นจึงจำเป็นที่จะต้องศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหานี้ให้เป็นรูปธรรม โดยการแก้ไขปัญหาการจราจรกำหนดเป็น 3 แนวทางคือ

1. การวิศวกรรมจราจร (Traffic Engineering)

เป็นการใช้หลักวิทยาการ เข้ามาช่วยในการออกแบบผังเมือง การติดตั้งดูแลอุปกรณ์เครื่องหมายจราจร การปรับปรุงใช้รถใช้ถนนให้เป็นไปตามกฎหมายและเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อลดความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจร ลดความหนาแน่นของการจราจร และอำนวยความสะดวกในการสัญจรบนท้องถนน

2. การให้การศึกษาเกี่ยวกับการจราจร (Traffic Education)

เป็นการให้ความรู้ ความเข้าใจ เกี่ยวกับกฎหมาย ระเบียบวิธีปฏิบัติแก่ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน การประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความเข้าใจและตระหนักถึงปัญหาการจราจร เพื่อรณรงค์ในการร่วมกันแก้ไขปัญหานี้ เพื่อสร้างวินัยในการร่วมกันรักษากฎและรักษาความปลอดภัยร่วมกัน

3. การบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement)

เป็นการนำเอามาตรการทางกฎหมายมาใช้ในลักษณะของการป้องกันการกระทำความผิดควบคู่ไปกับการเร่งรัดให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย เช่น การจับกุม การปรับ การควบคุมความประพฤติ (Probation) ซึ่งถือว่าเป็นการให้ผู้กระทำความผิดได้แก้ไขตนเองโดยอาศัยอิทธิพลของชุมชนให้มีจิตสำนึกมากกว่าการลงโทษ วัตถุประสงค์เพื่อแก้ไขปรับปรุงผู้กระทำความผิดโดยไม่พรากตัวผู้นั้นจากชุมชน แต่ในขณะเดียวกันก็มุ่งป้องกันด้วย ซึ่งผู้ถูกคุมประพฤติจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขต่าง ๆ ที่ศาลกำหนด

ความหมายและที่มาของกฎหมายจราจร

"จราจร" เริ่มใช้ครั้งแรกในประเทศไทย เมื่อ พ.ศ. 2474 โดยกรมตำรวจได้เสนอร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบกต่อกระทรวงมหาดไทย เพื่อขอให้ออกเป็นกฎหมายบังคับใช้กับประชาชนเมื่อได้ผ่านการพิจารณาจากสภาผู้แทนราษฎรแล้วจึงได้มีผลใช้บังคับ

กฎหมายจราจร คือ พระราชบัญญัติ กฎ ระเบียบ ข้อกำหนด ข้อบังคับ ต่าง ๆ ที่ใช้บังคับแก่ผู้ควบคุม ขับขี่ยานพาหนะ คนเดินทาง คนจูง ไล่ต้อนสัตว์การวางสิ่งของ ตลอดจนกำหนดมาตรฐานยานพาหนะ การบรรทุกสิ่งของโดยใช้ถนน เป็นกฎเกณฑ์ที่ตั้งขึ้นเพื่อใช้บังคับเพื่อการจัดระเบียบการจราจรให้ทันกับการพัฒนาเทคโนโลยียานยนต์และสภาพการใช้รถใช้ถนน ดังนั้นกฎหมายจราจร จึงหมายถึง กฎหมายทางเทคนิคเพื่อจัด ระเบียบทางสังคม พื้นฐานของกฎหมายจราจรนั้นมีรากฐานมาจากบทบัญญัติของกฎหมายอาญา

สำหรับประเทศไทยไม่ได้แยกความผิดจราจรออกไปจากกฎหมายอาญา อันเป็นกฎหมายมหาชน กฎหมายอาญา หมายถึง กฎหมายว่าด้วยความผิดและกำหนดโทษ และกฎหมายจราจรก็เป็นกฎหมายที่วางบทบัญญัติว่าด้วยความผิดและกำหนด โทษที่จะลงแก่ผู้ที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติ นั้น ๆ กฎหมายจราจรจึงถือเป็นกฎหมายอาญา กล่าวคือการบัญญัติกฎหมายจราจรนั้นรากฐานของกฎหมายมีแนวคิดมาจากกฎหมายอาญามีลักษณะเช่นเดียวกันกับความผิดเล็กน้อยในกฎหมายอาญา ซึ่งมีโทษเพียงเล็กน้อย เช่น ปรับ หรือ จำคุกกระยะสั้น โดยผู้เขียนจะขอกล่าวถึงแนวคิดและที่มาของการบัญญัติกฎหมายอาญานำมาใช้บังคับและเพื่อจัดระเบียบของสังคม โดยจะนำมาพิจารณาในการบัญญัติกฎหมายจราจรต่อไป

1. รูปแบบและลักษณะของกฎหมายอาญา

ลักษณะ โดยทั่วไปของกฎหมายอาญาคือการเป็นกฎหมายที่ว่าด้วยความผิดและโทษ แต่เมื่อพิจารณากฎหมายอาญาในความสัมพันธ์กับสังคม กฎหมายอาญาและกฎหมายอื่น ๆ ทั้งหมดเป็นรูปแบบและวิธีขององค์กรทางสังคม ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันความเสียหายของสังคมและความปลอดภัยของศีลธรรมของส่วนรวม วัตถุประสงค์นี้จะบรรลุผลได้ก็ต่อเมื่อมีการลงโทษผู้ที่ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น

กฎหมายอาญานั้นเป็นเพียงสาขาหนึ่งของ วิชาอาชญากรรมศาสตร์ (Criminal Science) หรือ ศาสตร์อันว่าว่าด้วยการกระทำความผิดอาญา ซึ่งมุ่งศึกษาเพื่อค้นหาสาเหตุของอาชญากรรม และหาวิธีการที่มีประสิทธิภาพในการป้องกันอาชญากรรม รวมทั้งเพื่อปรับปรุงกลไกทางสังคมสำหรับดำเนินการกับผู้ กระทำความผิดให้มี ประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น กฎหมายอาญานั้นเป็นเรื่องของการตัดสินของสังคมว่าการกระทำใดที่ถือว่าเป็นประทุษร้ายทางแพ่ง ซึ่งผู้เสียหายจะต้องดำเนินการฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายกันเอง และการกระทำใดสมควรมีสภาพบังคับในทางอาญา ซึ่งมีโทษ

ตั้งแต่ประหารชีวิตหรือริครอนเสรีภาพในระดับต่าง ๆ จนถึงการคุมความประพฤติหรือเพียงว่ากล่าวตักเตือน¹

หลักการที่จะถือว่าการกระทำใดนั้นควรเป็นความผิดอาญาหรือไม่พอสรุปได้ดังนี้²

1. การกระทำนั้นเป็นที่เห็นได้ชัดในสังคมว่า เป็นการกระทำที่กระทบกระเทือนต่อสังคมและสังคมมีอาจให้อภัยแก่การกระทำผิดนั้น
2. กรณีที่การกระทำผิดนั้นเป็นความอาญาแล้ว การกระทำความผิดนั้นจะไม่ขัดแย้งกับวัตถุประสงค์ของการลงโทษประการต่าง ๆ
3. การปราบปรามการกระทำเช่นนั้น กล่าวคือการถือว่าการกระทำนั้นเป็นความผิดอาญา จะไม่มีผลเป็นการลดการกระทำที่สังคมเห็นว่าถูกต้องให้น้อยลงไป
4. หากเป็นความผิดอาญาแล้ว จะมีการใช้บังคับกฎหมายอย่างเสมอภาคและเท่าเทียมกัน
5. การใช้กระบวนการยุติธรรมทางอาญากับการกระทำความผิดดังกล่าวจะไม่ผลทำให้เกิดการใช้กระบวนการนั้นอย่างเกินขีดความสามารถทั้งทางด้านคุณภาพและปริมาณ
6. ไม่มีมาตรการควบคุมอย่างสมเหตุสมผลอื่น ๆ แล้วนอกจากการใช้กฎหมายอาญากับกรณีที่เกิดขึ้น

2. แนวความคิดในการบัญญัติกฎหมายอาญา

เดิม การใช้กฎหมายอาญาของทุกสังคมจำกัดแต่เฉพาะการกระทำผิดต่อหัวหน้าผู้มีอำนาจสูงสุดในแผ่นดินเท่านั้น ไม่มีการใช้โทษทางอาญากับความผิดอื่น³ ซึ่งปัจจุบัน กฎหมายอาญาได้ขยายขอบเขตออกไปเรื่อยจนแทบจะรวมเอาพฤติกรรมเกือบทุกชนิดเอาไว้แต่กฎหมายอาญามีไม่มาตรการควบคุมสังคมเพียงอย่างเดียวที่สังคมมีและใช้ควบคุมปัจเจกบุคคลได้ประพฤติกฎปฏิบัติตาม ปัญหาที่ตามมาคือ ปัญหาในเรื่องขอบเขตของกฎหมายอาญา กล่าวคือพฤติกรรมใดบ้างที่ควรถูกควบคุมด้วยกฎหมายอาญาซึ่งข้อพิจารณาของแนวคิดดังกล่าวอาจแบ่งออกได้เป็น 2 ข้อ

¹ วิสาร พันธนะ. กฎหมายอาญา 1 : ภาคบทบัญญัติทั่วไป เอกสารการสอน : มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช เล่มที่ 1 หน่วยที่ 1 - 7, หน้า 337 - 338.

² เกียรติจักร วัจนะสวัสดิ์. คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1 พิมพ์ครั้งที่ 4 แก้ไขเพิ่มเติม มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, พ.ศ. 2538, หน้า 4.

³ กฎหมายอาญาพิศดาร ใน กฎหมายอาญาและแพ่งพาณิชย์พิศดาร. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์และการเมือง, ปริญญาโท พระนคร : พ.ศ. 2475, หน้า 2.

พิจารณา คือ 1. ข้อพิจารณาเชิงหลักเกณฑ์ (Arguments of Principle) และ 2. ข้อพิจารณาในเชิงปฏิบัติ (Arguments of Practicality)⁴ ดังจะกล่าวถึงดังต่อไปนี้

1. ข้อพิจารณาในเชิงหลักเกณฑ์

1.1 Anarchistic Principle หลักการนี้ถือว่า สังคมและรัฐควรจะให้เสรีภาพแก่ทุกคนอย่างเต็มที่ ในการกระทำสิ่งใดก็ตามที่เขาปรารถนา ปัญหาของการปฏิบัติตามหลักการนี้จึงเกิดขึ้นเมื่อมีบุคคลหลายคนพยายามที่จะให้ได้มาซึ่งสิ่งที่มีให้คนๆ เดียว และในกรณีที่เสรีภาพของบุคคลหนึ่งเป็นไปได้ก็แต่โดยการละเมิดเสรีภาพของบุคคลอีกคนหนึ่ง หลักการนี้จึงได้รับการวิพากษ์วิจารณ์ว่าจะเป็นไปได้ก็แต่เฉพาะในโลกที่ไม่มี ความขัดแย้ง ซึ่งหาไม่ได้ การให้เสรีภาพอย่างเต็มที่ตามหลักการนี้ย่อมหมายถึง เสรีภาพมากสำหรับคนที่แข็งแรง เสรีภาพน้อยสำหรับคนที่อ่อนแอ และไม่มีเสรีภาพที่มั่นคงสำหรับใครสักคน

1.2 Formalistic Principle ถือว่าสังคมควรให้เสรีภาพแก่ทุกๆ คนอย่างเต็มที่ ในการทำสิ่งที่เขาพอใจ ตราบเท่าที่เขาไม่ยุ่งเกี่ยวกับเสรีภาพอย่างเดียวกันนั้นของผู้อื่น หลักการนี้มีข้อดีในส่วนที่ส่งเสริมการไม่เลือกปฏิบัติในการให้เสรีภาพ แต่มิได้ให้แนวทางในการบัญญัติกฎหมายว่า เมื่อใดควรจำกัดเสรีภาพ

1.3 Legal Moralism แนวความคิดนี้ถือว่ารัฐสามารถใช้กฎหมายเป็นเครื่องมือบังคับให้ประชาชนปฏิบัติตามอยู่ภายในกรอบและมาตรฐานทางศีลธรรมที่สังคมยึดถืออยู่โดยที่บางความคิดถือว่ารัฐได้รับอนุญาตให้ใช้กฎหมายไม่ว่าจะเป็นกฎหมายอาญาหรือกฎหมายอื่นใดในการบังคับ แต่บางความคิดถือว่าเป็นพันธะผูกมัดที่รัฐต้องกระทำ

1.4 Harm Principle หลักการนี้ถือว่าสังคมควรเข้าไปแทรกแซงเสรีภาพในการกระทำของปัจเจกบุคคลเฉพาะในกรณีเพื่อป้องกันภัยอันตรายต่อบุคคลอื่นเท่านั้น หลักเกณฑ์นี้มีเป้าหมายเพื่อคุ้มครองมนุษยชาติไม่ว่าจะเป็นรายบุคคล หรือโดยส่วนรวมจากการถูกข่มขู่ซึ่งเสรีภาพ โดยการกระทำของบุคคลในสังคมนั้น ในสังคมที่เจริญแล้วนั้น การใช้กำลังอำนาจเหนือสมาชิกในสังคมของตน จะถือเป็นการถูกต้อง ก็ต่อเมื่อมีจุดประสงค์ที่จะป้องกันภัยอันตรายอันจะเกิดแก่บุคคลอื่นในสังคมนั้น⁵

ดังนั้น ปัจเจกบุคคลต้องได้รับเสรีภาพและอิสรภาพในการกำหนดการกระทำของตนเอง ในระดับที่มากที่สุดตราบเท่าที่ไม่ขัดแย้งกับสิทธิของบุคคลอื่น อิสรภาพและสิทธิในการตัดสินใจ

⁴ พรรณรายรัตน์ ศรีไชยรัตน์. “ความเหมาะสมในการบัญญัติความผิดหูโทษไว้ในประมวลกฎหมายอาญา” วิทยานิพนธ์นิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2536, หน้า 10 - 18.

⁵ อ่างแล้ว., พรรณรายรัตน์ ศรีไชยรัตน์, หน้า 14.

เป็นสิทธิที่อยู่เหนือสิทธิอื่น จะเป็นรองก็แต่เพียงประโยชน์สูงสุดของคนส่วนใหญ่เท่านั้นแต่อย่างไรก็ตาม หลักการนี้ต้องได้รับการยกเว้นเมื่อนำไปใช้กับเด็กและบุคคลที่มีความอ่อนแอทางจิตใจ

1.5 Offence Principle เป็นหลักการที่สนับสนุนการใช้กฎหมายจำกัด เสรีภาพในการกระทำ ซึ่งแม้จะไม่ก่อกวนอันตรายต่อบุคคลอื่น แต่การกระทำนั้นทำให้เกิดการล่วงเกินต่อความรู้สึกของคนทั่วไป หลักการนี้ถูกยกขึ้นมาใช้มากที่สุดในการใช้กฎหมายปราบปรามการกระทำลามกอนาจารและการวางขายสิ่งพิมพ์ลามก

การยอมรับหลักการนี้อาจนำไปสู่การแทรกแซงเสรีภาพในการกระทำของปัจเจกบุคคลได้อย่างกว้างขวาง จึงมีผู้เสนอเงื่อนไข 2 ประการ ในการจำกัดขอบเขตของ Offence Principle คือ ประการแรก ให้พิจารณาว่าการกระทำนั้นเป็นการกระทำที่จะก่อให้เกิดความรู้สึกถูกล่วงเกินหรือไม่ และประการที่สอง ให้พิจารณาว่าการกระทำนั้นเป็นสิ่งที่คนทั่วไปสามารถหลีกเลี่ยงได้มากเพียงใด ถ้าเขาไม่ต้องการประสบกับการประสบกับการกระทำนั้น⁶

2. ข้อพิจารณาในเชิงปฏิบัติ

กลุ่มที่ใช้ข้อพิจารณาในเชิงปฏิบัติมาเป็นแนวคิดในการบัญญัติกฎหมายอาญา อาจแยกออกได้เป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มที่มีความเห็นว่าควรยกเลิกความผิดที่ไม่มีผู้เสียหาย กับกลุ่มที่ใช้วิธีการเปรียบเทียบถึงผลดีผลเสียที่จะเกิดจากการบัญญัติความผิดนั้นๆ มาเป็นแนวทางในการพิจารณา

- ความผิดที่ไม่มีผู้เสียหาย (Victimless Crime) กลุ่มนี้ได้เสนอแนวทางในการลดขอบเขตการใช้กฎหมายอาญา โดยการยกเลิกความผิดที่ไม่มีผู้เสียหาย โดยให้ความหมาย “ความผิดที่ไม่มีผู้เสียหาย” ว่าหมายถึงความผิดอาญาที่ขาดผู้เสียหายที่จะมาร้องขอความคุ้มครองจากกระบวนการทางอาญา ตัวอย่างของความผิดประเภทนี้ได้แก่ การเมาสุราในที่สาธารณะ การค้าประเวณี การติดยา โดยยกปัญหาที่เกิดขึ้นในทางปฏิบัติจากการบังคับใช้กฎหมายประเภทนี้ มาเป็นเหตุผลในการยกเลิกความผิด เช่น เป็นการเลือกปฏิบัติในการบังคับใช้เป็นช่องทางให้เกิดการรับสินบนของเจ้าพนักงาน เป็นต้น⁷

- Cost - Benefit Approach เป็นแนวความคิดในเชิงปฏิบัติอีกกลุ่มหนึ่งซึ่งแนวความคิดนี้ใช้วิธีการประเมินหรือเปรียบเทียบผลดีผลเสียที่เกิดจากการบังคับใช้กฎหมายอาญากับการกระทำใดการกระทำหนึ่งเป็นแนวทางในการพิจารณาบัญญัติกฎหมาย โดยพิจารณาทั้งสิ่งที่เป็นรูปธรรมและไม่เป็นรูปธรรม โดยมีความเห็นว่าแม้โดยหลักการสังคมจะมีความชอบธรรมที่จะบังคับใช้

⁶ อ้างแล้ว., พรรณรายรัตน์ ศรีไชยรัตน์, หน้า 16.

⁷ อ้างแล้ว., พรรณรายรัตน์ ศรีไชยรัตน์, หน้า 17-18.

กฎหมายอาญากับการกระทำนั้น แต่ถ้าประโยชน์ที่จะได้รับมีน้อยกว่าสิ่งที่ต้องเสียไปก็ไม่สมควรที่จะบัญญัติกฎหมายนั้น⁸

การบังคับใช้กฎหมายอาญากับการกระทำอย่างหนึ่งอย่างใด อาจก่อให้เกิดผลเสียดังต่อไปนี้

1) สูญเสียงบประมาณของหน่วยงานในกระบวนการยุติธรรมทางอาญา ในการบังคับใช้กฎหมายนั้นๆ

2) เสียค่าใช้จ่ายของเอกชนในการดำเนินคดี ค่าจ้างทนายความ และค่าใช้จ่ายต่างๆ

3) ผู้กระทำผิดหรือผู้ต้องหาต้องสูญเสียอิสรภาพ ความสะดวกสบาย เสรีภาพ ในการกระทำ ต้องประสบกับภาวะคับข้องใจต่างๆ ถูกสังคมคว่ำบาท ต้องเสียโอกาสในการหารายได้เลี้ยงชีพในระหว่างการดำเนินคดี ระหว่างการต้องโทษ และอาจจะตลอดชีวิตของบุคคลนั้น

4) สิ่งต่างๆ ที่บุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องต้องเสียไป เช่น ค่าใช้จ่ายของพยานความไม่สะดวกสบายที่ได้รับเป็นต้น

5) แนวโน้มที่จะก่อให้เกิดพฤติกรรมที่สังคมไม่พึงปรารถนามากขึ้น เช่น การรับสินบนของเจ้าพนักงาน การรีดเอาทรัพย์ การเลือกปฏิบัติในการบังคับใช้กฎหมายเฉพาะกับคนบางกลุ่ม การให้อภิสิทธิ์กับผู้มีอิทธิพล การใช้วิธีการที่มิชอบในการรวบรวมพยานหลักฐานเป็นต้น

6) การประพุดมิชอบของเจ้าพนักงานในการบังคับใช้กฎหมาย จะส่งผลทำให้เกิดข้อเสียประการต่อมา คือ ทำให้ความเคารพกฎหมายของประชาชนลดลง โดยเฉพาะในกลุ่มที่รู้สึกแปลกแยกกับสังคม

7) ในกรณีที่กฎหมายนั้นเกี่ยวข้องกับสินค้า บริการ หรือกิจการบางประเภท ซึ่งเป็นที่ต้องการสูง เช่น ยาเสพติด การพนัน เหล้า อาวุธเถื่อน การค้าประเวณี การทำแท้ง หนังสือลามก การออกข้อห้ามกับสิ่งต่างๆ เหล่านี้ เป็นการจำกัด ความสามารถในการตอบสนองความต้องการของตลาดมากกว่าจำกัดความต้องการของผู้ซื้อ จึงทำให้เกิดตลาดมืด และเป็นการผูกขาดผลกำไรให้กับเฉพาะผู้ที่ฝ่าฝืนกฎหมายและในกรณีเช่นนี้การรวมตัวกันเป็นองค์กรอาชญากรรมแสวงหาผลประโยชน์จากตลาดมืดได้มากกว่า จึงมีผลทำให้องค์กรอาชญากรรมเติบโตและเข้มแข็งขึ้น และมีแนวโน้มว่าองค์กรอาชญากรรมเหล่านี้จะหันเหไปสู่การก่ออาชญากรรมรูปแบบอื่นเพิ่มขึ้นด้วย

8) เป็นการสร้างอุปสรรคหรือสิ่งกีดขวางต่อการให้บริการทางสังคมหรือความคุ้มครองต่อผู้กระทำผิดเช่น กฎหมายห้ามการทำแท้ง ผลักดันให้หญิงมีครรภ์ที่ไม่ต้องการมีบุตรต้อง

⁸ Richard S. Frase. "Criminalization and decriminalization," *Encyclopedia of Crime and Justice* 2 1983, p. 443-444.

เสี่ยงต่อความตาย เสี่ยงต่อการติดเชื้อเนื่องจากการทำแท้ง โดยไม่กล้าเข้าทำการรักษาพยาบาลเนื่องจากกลัวความผิด

9) การทำให้หน่วยงานในกระบวนการยุติธรรมทางอาญารับภาระงานที่มากเกินไปกำลังด้วยคดีเล็กๆน้อยมีข้อเสียคือ ทำให้เกิดการเข้าใจผิดว่าปัญหาสังคมในเรื่องนั้นๆ ได้รับความเอาใจใส่ดูแลแล้วและไม่ส่งเสริมการพัฒนาประสิทธิภาพของมาตรการควบคุมประเภทอื่น

10) การบังคับใช้กฎหมายอาญาบางเรื่องอาจเป็นการละเมิดหลักความเสมอภาคตามกฎหมายได้โดยไม่ตั้งใจ

11) การบังคับใช้กฎหมายอาญากับการกระทำที่คนทั่วไปถือว่าเป็นผิดศีลธรรม หรือที่คนส่วนใหญ่ประพฤติปฏิบัติ มีผลทำให้มลทิน (Stigma) ที่เกิดจากมาตรการบังคับของกฎหมายอาญาลดลงโดยทั่วไป และส่งผลต่อมาถึงประสิทธิภาพของกฎหมายอาญาในการบังคับใช้กับการกระทำที่ร้ายแรงมากกว่า และการปราศจากข้อตำหนิในทางศีลธรรมของชุมชนยังมีผลทำให้การบังคับใช้กฎหมายเป็นไปได้ยาก ประโยชน์ที่จะได้รับจากบทบัญญัตินั้นจึงมีจำกัด⁹

ประโยชน์ที่ได้รับจากการบัญญัติกฎหมายอาญา บางทฤษฎีเห็นว่า ได้แก่ การป้องกันอันตรายอย่างใดอย่างหนึ่งที่จะเกิดต่อสังคมหรือปัจเจกบุคคล การจะได้รับประโยชน์เช่นว่านี้ขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ เหล่านี้

- 1) โอกาสที่การกระทำนั้นจะถูกพบโดยบุคคลอื่นที่ไม่ใช่ตัวผู้กระทำเอง
- 2) โอกาสที่จะมีการรายงานถึงการกระทำนั้นต่อกระบวนการยุติธรรมทางอาญา และการดำเนินการกับผู้กระทำความผิด
- 3) โอกาสที่จะจับกุมผู้กระทำความผิดได้ และดำเนินคดีต่อไปตามมาตรฐานทางกฎหมายเรื่องการพิสูจน์ความผิด และการรับฟังพยานหลักฐาน
- 4) ความเป็นไปได้ที่การตัดสินคดีจะมีผลในการลดการเกิดพฤติกรรมนั้นในอนาคต
- 5) ความเป็นไปได้ที่การลดการเกิดพฤติกรรมดังกล่าวในอนาคต จะมีผลในการลดอันตรายที่ต้องการป้องกัน

อย่างไรก็ตาม ในทฤษฎีของพวกเขา “Retributive” ซึ่งมีความคิดว่าการลงโทษผู้กระทำความผิดอาญาเป็นสิ่งที่เหมาะสมอยู่ในตัวเอง ประโยชน์ที่จะได้รับจากการบัญญัติกฎหมายอาญาตามทฤษฎีดังกล่าวนี้ จึงไม่ขึ้นอยู่กับปัจจัยในเรื่องความเป็นไปได้ที่จะลดการเกิดพฤติกรรมนั้น

⁹ Ibid., p.443-444.

ในอนาคต หรือความเป็นไปได้ที่จะลดอันตรายที่ต้องการจะป้องกัน แต่ขึ้นอยู่กับความเป็นไปได้ที่จะมีการตัดสินใจและความร้ายแรงของอาชญากรรมเท่านั้น

ตามความคิดของพวก Cost - Benefit Approach แม้แต่ในกรณีที่ประโยชน์ที่จะได้รับจากการบัญญัติกฎหมายอาญาจะมีมากกว่าสิ่งที่จะต้องเสียไป การตัดสินใจที่จะจำกัดเสรีภาพในการกระทำอย่างหนึ่งอย่างใด ควรจะได้พิจารณาถึงมาตรการควบคุมอื่นๆ ที่ยังมีอยู่อีกหลายอย่าง เช่น มาตรการทางแพ่ง มาตรการทางการบริหารการปกครอง หรือระเบียบข้อบังคับต่างๆ ที่อาจให้ประสิทธิผลได้มากกว่า หรือสิ้นเปลืองน้อยกว่าการใช้กฎหมายอาญา มาตรการใดให้ประโยชน์มากกว่าสิ่งที่เสียไปมากที่สุดพึงใช้มาตรการนั้น และถ้าไม่มีมาตรการใดเลยที่จะให้ประโยชน์ได้มากกว่าสิ่งที่ต้องเสียไป กลุ่มนี้มีความเห็นว่าควรใช้ทางเลือกสุดท้ายคือ การไม่ทำอะไรกับพฤติกรรมนั้นๆ เลย¹⁰

การจำแนกประเภทความผิดทางอาญา

ความผิดอาญาอาจจำแนกออกเป็นประเภทต่างๆ ได้หลายวิธี ตามความมุ่งหมายหรือปรัชญาที่ใช้ ดังเช่น การวิเคราะห์จากความร้ายแรงของการทำความผิด การจำแนกตามความชั่วร้ายทางศีลธรรม การจำแนกตามกระบวนการในการดำเนินคดี และการจำแนกตามอันตรายต่อสังคม¹¹ ดังจะได้กล่าวต่อไปตามลำดับ¹²

1. การจำแนกความผิดทางอาญาโดยวิเคราะห์จากความร้ายแรงของการทำความผิด
การจำแนกความผิดด้วยวิธีนี้ อาจแบ่งความผิดออกเป็นประเภทต่างๆ ได้ 3 ประเภทต่างๆ ได้ 3 ประเภทคือ Treason, Felonies, และ Misdemeanors แต่โดยมากมักจะแบ่งความผิดอาญาออกเพียง 2 ประเภทเท่านั้น คือ Felonies และ Misdemeanors และมีเขตอำนาจศาล

¹⁰ Ibid., p.445-446.

¹¹ Allen Z. Gammage and Charles F. Hemphill. **Basic criminal law.** New York : McGraw - Hill , 1974, p.56.

¹² การจำแนกประเภทความผิดอาญาโดยวิธีการอื่น ดูได้ใน จิตติ ดิงศักดิ์. **กฎหมายอาญา ภาค 1 ตอน 1** กรุงเทพฯ : สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2506, หน้า 14 - 29. : คณิต ฅ นคร. **กฎหมายอาญาภาคความผิด พิมพ์ครั้งที่ 4** กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2535, หน้า 12 - 15.

บางเขตที่ได้กำหนดให้ความผิดอาญาซึ่งมีความร้ายแรงน้อยกว่า Misdemeanors เป็นความผิดอีกประเภทหนึ่ง มีชื่อเรียกต่างๆ กัน เช่น Infractions, Police Regulations¹³ เป็นต้น

1.Treason ภายใต้กฎหมายคอมมอนลอว์เดิมของประเทศอังกฤษ ความผิด treason แบ่งออกเป็น 2 ประเภทคือ High Treason และ Petit Treason

- High Treason คือความผิดที่กระทบกระเทือนต่อพระมหากษัตริย์หรือความผิดที่กระทำต่อพระมหากษัตริย์

- Petit Treason คือ การฆาตกรรมผู้บังคับบัญชาหรือผู้อยู่เหนือ โดยผู้อยู่ใต้บังคับบัญชาหรือผู้อยู่ใต้อำนาจ เช่น ภรรยาฆ่าสามี บ่าวฆ่านาย เป็นต้น แต่ในปัจจุบันไม่มีความผิด Petit Treason อยู่อีกต่อไป การกระทำที่เดิมเป็น Petit Treason ในปัจจุบันคือความผิดฐานทำร้ายผู้อื่นจนถึงแก่ความตาย

ในประเทศสหรัฐอเมริกา Treason คือความผิดฐานเป็นกบฏต่อประเทศสหรัฐอเมริกา เป็นความผิดเฉพาะอย่าง เช่นเดียวกับความผิดฐานอื่นๆ โดยทั่วไป มีเพียงบางรัฐเท่านั้นที่จำแนก Treason เป็นประเภทของความผิดประเภทหนึ่ง นอกเหนือไปจาก Felonies และ Misdemeanors¹⁴

2.Felonies เป็นความผิดที่จัดว่ามีความร้ายแรงอยู่ในลำดับถัดมาจากความผิดประเภท Treason¹⁵(ความผิดอุกฉกรรจ์)

ความผิดทางอาญาที่เป็น Felonies นั้น ได้แก่ ความผิดคดีอุกฉกรรจ์ เช่น การฆ่าคนตาย,การฆ่าคนตายโดยไม่ได้ไตร่ตรองไว้ก่อน,การทำร้ายร่างกาย,การลอบวางเพลิง,การปล้น,การข่มขืนกระทำชำเรา,การโจรกรรมในยามวิกาล,การเรียกค่าไถ่ เป็นต้น ซึ่งความผิดส่วนใหญ่มีโทษหนักจนถึงปานกลาง¹⁶

ข้อแตกต่างระหว่าง Felony และ Misdemeanor สามารถพิจารณาจากโทษที่กำหนดไว้ในความผิดนั้น มีข้อพิจารณา 2 ลักษณะ คือ

- 1.ประเภทของสถานที่ที่ผู้กระทำผิดจะต้องถูกจำคุก
- 2.ระยะเวลาที่ถูกลงโทษ

¹³ Allen Z. Gammage and Charles F. Hemphill. **Basic criminal law** , p. 56,59.

¹⁴ Justin Miller. **Handbook of Criminal Law, 35th ed.** St. Paul, Mn.: Publishing, 1975, p. 41.

¹⁵ Ibid., p.56.

¹⁶ Allen Z. Gammage and Charles F. Hemphill. **Basic crimnal law**, p.56-57.

Felony คือความผิดอาญาที่มีโทษประหารชีวิตหรือจำคุกในเรือนจำของรัฐหรือความผิดที่มีโทษประหารชีวิตหรือจำคุกเกินกว่า 1 ปีขึ้นไป¹⁷

3. Misdemeanors เป็นความผิดทางอาญานี้มีความรุนแรงน้อยกว่าความผิด Felonies ความผิด Misdemeanors เดิมมีชื่อเรียกว่า Trespasses แต่หลังจากนั้น ได้ถูกเรียกว่า Misdemeanors¹⁸ เนื่องจากต้องการแยกและป้องกันความสับสนจากความผิด Trespasses จึงเปลี่ยนมาเรียกว่า Misdemeanors

Misdemeanors โดยทั่วไปแล้ว หมายถึงความผิดที่มีโทษ Treason และ Felonies ซึ่งการให้คำนิยามของ Misdemeanors มักพิจารณาจากระวางโทษของความผิดเป็นเกณฑ์ แต่กฎหมายบางฉบับก็อาจจะกำหนดเป็นการเฉพาะว่าความผิดใดเป็นความผิด Misdemeanors¹⁹

ในประเทศสหรัฐอเมริกา ต้นแบบประมวลกฎหมายของเขาไม่จำแนกความผิด Misdemeanors เป็น 2 ประเภท คือ Misdemeanors และ Petty Misdemeanors

ความผิดอาญาใดจะเป็นความผิดประเภท Misdemeanors จะถูกกำหนดโดยต้นแบบประมวลกฎหมายอาญา หรือกฎหมายลายลักษณ์อักษรอื่น นอกจากนี้ความผิดอาญาใดซึ่งกฎหมายนี้บัญญัติให้เป็นความผิดมิได้กำหนดประเภทของความผิดไว้ไม่ว่าจะโดยกฎหมายนั้น หรือโดยคำพิพากษา ก็ให้ความผิดนั้นเป็นความผิด Misdemeanors

4. Petty Misdemeanors ได้แก่ ความผิดทางอาญาซึ่งต้นแบบประมวลกฎหมายอาญา หรือกฎหมายลายลักษณ์อักษรอื่นกำหนดให้เป็นความผิดประเภท Petty Misdemeanors กล่าวคือ เป็นความผิดที่มีโทษทางอาญาจำคุกอย่างสูงต่ำกว่า 1 ปี²⁰

5. Minor หรือ Petty Offence เป็นความผิดที่มีความหนักเบาของโทษน้อยลงไปกว่าความผิด Misdemeanors กล่าวคือนอกจากการจำแนกความผิดอาญาออกเป็น Felonies และ Misdemeanors ยังแยกความผิดที่มีลักษณะเบาว่าความผิดทั้ง 2 ประเภทดังกล่าว โดยที่ซึ่งเรียก

¹⁷ อธิธิ มุสิกะพงษ์. “การดำเนินคดีความผิดเล็กน้อย” วิทยานิพนธ์ นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2534. หน้า 12.

¹⁸ Allen Z. Gammage and Charles F. Hemphill. **Basic criminal law**, p.59.

¹⁹ Justin Miller. **Handbook of criminal law**, 35th ed. St. Paul, Mn.: Publishing, 1975 , p.45-46.

²⁰ อ่างแล้ว., พรรณรายรัตน์ ศรีไชยรัตน์, หน้า 31-32.

ต่าง ๆ กัน เช่น Public Torts (การกระทำละเมิดต่อสาธารณะ), Police Regulations ²¹(กฎระเบียบที่ควบคุมความประพฤติของคนในสังคม), Traffic Violation (ความผิดจราจร), County Ordinances²²(ความผิดตามกฎหมายของท้องถิ่นนั้น ๆ) ซึ่งความผิดเล็กน้อยของ Petty Offence จัดได้ว่าเป็นส่วนหนึ่งของ Misdemeanors ซึ่งมักจะเป็นปรับหรือจำคุกหรือกักขังในระยะเวลาสั้น

2. การจำแนกความผิดอาญาโดยวิเคราะห์จากกระบวนการในการดำเนินคดี

การจำแนกประเภทความผิดอาญาประเภทนี้ จะใช้กระบวนการในการดำเนินคดีที่ต่างกันเป็นตัวจำแนก ดังเช่น ประเทศอังกฤษ ได้แบ่งความผิดอาญาตามวิธีการนี้ออกเป็น 3 ประเภท คือ ความผิดที่ต้องพิจารณาโดยวิธี Indictment ความผิดที่ต้องพิจารณาโดยใช้วิธี Summary และ ความผิดที่อาจพิจารณาโดยวิธี Indictment หรือ Summary

1. ความผิดที่ต้องพิจารณาโดยวิธี Indictment ได้แก่ ความผิดอาญาอุกฉกรรจ์ที่มีอัตราโทษสูง การพิจารณาต้องกระทำใน Crown Court โดยใช้ลูกขุน ได้แก่ความผิดตามกฎหมายคอมมอนลอว์ เช่น ความผิดฐานฆ่าผู้อื่น โดยเจตนา

2. ความผิดที่ต้องพิจารณาโดยวิธี Summary Trial ได้แก่ ความผิดอาญาที่มีโทษเล็กน้อย ๆ เดิมเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติต่าง ๆ ที่กฎหมายกำหนดไว้โดยชัดแจ้งว่าให้พิจารณาโดยวิธี Summary Trial ซึ่งต่อมาได้นำมารวมไว้ใน Criminal Law Act 1977 ความผิดประเภทนี้พิจารณาใน Magistrates' Court

3. ความผิดที่อาจพิจารณาโดยวิธี Indictment หรือ Summary ความผิดประเภทนี้ก่อนพิจารณาคดี Magistrates' Court จะพิจารณาก่อนว่าวิธีพิจารณาแบบใดจะเหมาะสมที่สุดโดยการสอบถามจากโจทก์และจำเลย พิจารณาจากลักษณะของความผิดว่ามีสภาพเป็นความผิดอุกฉกรรจ์หรือไม่ โทษที่จำเลยควรได้รับอยู่ในอำนาจของตนหรือไม่ รวมถึงสภาพแวดล้อมอื่น ๆ ว่าคดีควรพิจารณาโดยวิธี Indictment หรือ Summary Trial ยกเว้นคดีที่ฟ้องโดย Attorney - General , Solicitor General หรือ Director of Public Prosecutions และบุคคลเหล่านี้ยื่นคำขอให้พิจารณาโดย Indictment²³

²¹ Justin Miller. **Handbook of criminal law**, 35th ed. St. Paul, Mn.: Publishing, 1975 , p.47-48.

²² Allen Z. Gammage and Charles F. Hemphill. **Basic Criminal law**, p.59.

²³ อ่างแก้ว,พรพรรณรายรัตน์ ศรีไชยรัตน์ . หน้า 36.

3. การจำแนกประเภทความผิดอาญาโดยวิเคราะห์จากความผิดที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสังคม

การจำแนกประเภทความผิดอาญาตามวิธีการนี้ใช้ภัยอันตรายต่อสังคม ซึ่งเป็นผลจากการกระทำความผิดอาญาเป็นเกณฑ์ในการจำแนก เช่น ความผิดที่กระทบกระเทือนต่อผู้อื่น, ความผิดที่กระทบกระเทือนต่อทรัพย์สิน, ความผิดต่อสุขภาพของสาธารณะ, ความปลอดภัย, ความผิดที่ขัดต่อศีลธรรม เป็นต้น²⁴

การจำแนกความผิดเล็กน้อยออกจากความผิดอาญา

ปัญหาและข้อขัดข้องที่เกิดจากการจำแนกความผิดอาญาตามลำดับความหนักเบาของความผิดออกเป็น Felonies และ Misdemeanors และความคิดที่ยอมรับว่ามีความผิดบางอย่างไม่ใช่ความผิดอาญาอันแท้จริง ทำให้มีการกำหนดประเภทความผิดใหม่ โดยจำแนกเอาความผิดที่ไม่ใช่ความผิดอาญาอันแท้จริงออกเสียจากความผิดอาญา โดยใช้ชื่อต่าง ๆ กัน เช่น การละเมิดสาธารณะ (Public Torts) ความผิดต่อข้อห้ามของกฎหมาย (Prohibitory Laws) การกระทำที่ถูกห้าม (Prohibited Acts) ความผิดระเบียบ (Regulatory Offences) ความผิดกฎระเบียบที่ใช้ควบคุมความประพฤติของคนในสังคม (Police Regulations) ความผิดขนาดกลางในทางการปกครอง (Administrative Misdemeanors) ความผิดจราจร (Traffic Violations) ความผิดกึ่งอาญา (Quasi Crimes) และความผิดทางแพ่ง (Civil Offences) เป็นต้น ความผิดที่ถูกจัดอยู่ในประเภทนี้คือความผิดที่โดยธรรมชาติของการกระทำไม่ใช่ความผิดอาญาอันแท้จริง และความผิดซึ่งเล็กน้อยเกินกว่าที่จะเป็นความผิดอาญาและได้ปรากฏว่ามีการจัดแบ่งประเภทความผิดเช่นนี้ ทั้งในประเทศที่ใช้ระบบคอมมอนลอว์และซีวิลลอว์

ความผิดทางอาญาที่เป็นความผิดเล็กน้อยในต่างประเทศ

ประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศอังกฤษ

การจำแนกความผิดอาญา โดยแบ่งออกเป็นความผิดอาญาที่แท้จริง (Real Crimes) และการละเมิดสาธารณะ (Public Torts) การละเมิดสาธารณะมีที่มาจากการประทุษร้ายต่อรัฐ ซึ่งอาจเทียบเคียงได้กับการประทุษร้ายต่อพลเรือน แต่สามารถฟ้องได้ในทางอาญา ความผิดประเภทนี้

²⁴ Allen Z. Gammage and Charles F. Hemphill. **Basic criminal law**, p.67.

ประกอบด้วย การกระทำความผิด 3 ชนิด คือ การประทุษร้ายต่อทรัพย์สินสาธารณะ การก่อความรำคาญแก่สาธารณะ และความผิดต่อตำรวจ

สาเหตุที่รัฐสามารถป้องกันการประทุษร้ายต่อทรัพย์สินสาธารณะได้ในทางอาญา มีพื้นฐานมาจากประวัติศาสตร์ที่รัฐไม่สามารถป้องกันการกระทำความผิดเช่นนี้ได้ ในศาลแพ่ง การป้องกันการก่อความรำคาญแก่สาธารณะถือได้ว่าเป็นคดีอาญาเช่นเดียวกัน เนื่องจากการก่อความรำคาญแก่สาธารณะทุกกรณีเป็นการประทุษร้ายต่อสิทธิในทางทรัพย์สินของรัฐ

ส่วนการละเมิดระเบียบของสังคมนั้น โดยทั่วไปถือว่าเป็นความผิดต่อรัฐ แต่ไม่รุนแรงพอที่จะเป็นความผิดอาญาอันแท้จริง การละเมิดระเบียบตำรวจเป็นเรื่องของการละเมิดประโยชน์สาธารณะในด้านสวัสดิการและสุขภาพ ซึ่งถ้าผู้บัญญัติกฎหมายเห็นว่าการกระทำนั้นเป็นอันตรายต่อรัฐมากพอที่จะต้องลงโทษ การกระทำนั้นก็มีความผิดอาญาได้ ดังนั้น การกระทำความผิดนั้นจะเป็นความผิดอาญาหรือเป็นการละเมิดสาธารณะ ในกรณีของการละเมิดระเบียบของสังคม จึงขึ้นอยู่กับเจตนาขององค์กรที่บัญญัติกฎหมายว่าตั้งใจจะให้โทษ (penalty) ที่กำหนดไว้เป็นการชดเชยความเสียหาย (compensation) หรือเป็นการลงโทษ (punishment) จึงต่างจากกรณีของการประทุษร้ายต่อทรัพย์สินสาธารณะ และการก่อความรำคาญแก่สาธารณะ ซึ่งพิจารณาแต่เพียงธรรมชาติของการกระทำเท่านั้น

ปัจจัยที่สามารถนำมาชี้ให้เห็นถึงเจตนาของผู้บัญญัติกฎหมายในกรณีนี้ได้ก็คือตัวโทษ ตามคอมมอนลอว์ การละเมิดสาธารณะจะถูกลงโทษเพียงแค่ปรับเพื่อเป็นการชดใช้ให้แก่รัฐ ดังนั้น ในกรณีที่มีการกำหนดให้ใช้โทษจำคุกหรืออาจลงโทษจำคุกได้ จึงเป็นการชัดเจนว่าองค์กรบัญญัติกฎหมายมีเจตนาที่จะให้เป็นการลงโทษ การกระทำนั้นคือความผิดอาญา การละเมิดสาธารณะจึงรวมการกระทำความผิดต่อรัฐทั้งหมดที่อาจฟ้องได้ในทางอาญา แต่โทษที่กำหนดไว้มิได้มีเจตนาที่จะให้เป็นการลงโทษ

ความผิดซึ่งโดยธรรมชาติมิใช่ความผิดอาญา และความผิดซึ่งเล็กน้อยเกินกว่าที่จะเป็นความผิดอาญานี้ได้พัฒนาต่อมา ทั้งในประเทศอังกฤษ และสหรัฐอเมริกา ความผิดประเภทนี้ศาสตราจารย์ Sayre ได้จัดเป็น 8 กลุ่ม ดังนี้

1. การจำหน่ายสุราโดยผิดกฎหมาย
2. การจำหน่ายอาหารหรือยาเจือปนหรือไม่บริสุทธิ์
3. การจำหน่ายสินค้าซึ่งใช้เครื่องหมายการค้าปลอม
4. การละเมิดกฎหมายต่อต้านวัตถุเมินเมา (anti-narcotic acts)
5. การก่อความรำคาญทางอาญา (criminal nuisances)

5.1 การก่อความรำคาญหรือประทุษร้ายต่อสุขอนามัยของส่วนรวมความ
ปลอดภัยความสงบ หรือความสะอาดสบาย

5.2 การกีดขวางการจราจรบนถนน

6. การละเมิดกฎจราจร

7. การละเมิดกฎหมายควบคุมยานยนต์

8. การละเมิดระเบียบตำรวจทั่วไป ซึ่งกำหนดขึ้นสำหรับความปลอดภัย สุขภาพ
หรือความเป็นอยู่ที่ดีของชุมชน²⁵

ในการจำแนกความผิดอาญาออกจากความผิดเล็กน้อย และความผิดซึ่งโดยธรรมชาติไม่
ใช้ความผิดอาญาอันแท้จริง ได้มีหลักเกณฑ์ที่จะนำมาใช้ในการวินิจฉัยว่าการกระทำผิดนั้น
เป็นความผิดอาญาหรือไม่ รวม 3 ประการ คือ

1. ถ้าความผิดนั้นเป็นความผิดตามคอมมอนลอว์ ความผิดนั้นเป็นความผิดอาญาทุกวัน
ในกรณีที่เป็นความผิดประเภทการก่อความรำคาญแก่สาธารณะ ซึ่งตามทฤษฎีคอมมอนลอว์ถือว่า
เป็นเรื่องที่วิปริต เป็นความผิดที่มีความเป็นคดีอาญาแต่เพียงรูปแบบเท่านั้น แต่โดยเนื้อหาสาระ
ตลอดจนผลที่เกิดขึ้นเป็นเพียงกระบวนการทางแพ่ง

2. ถ้าการกระทำผิดนั้น มีลักษณะในเบื้องต้นที่ชี้ให้เห็นว่าเป็นอันตราย การกระทำ
นั้นเป็นความผิดอาญา

3. ถ้าการกระทำผิดนั้น ตามความคิดเห็นโดยทั่วไปของประชาชนเห็นว่าเป็นสิ่งที่
น่าลงโทษหรือเลวทราม การกระทำนั้นเป็นความผิดอาญา

การกระทำผิดใดไม่เข้าเกณฑ์ทั้ง 3 ประการนี้ การกระทำนั้นควรถูกจัดให้เป็นความ
ผิดประเภทการละเมิดสาธารณะ

ความผิดบางอย่างอาจเป็นความผิดอาญา หรือเป็นการละเมิดสาธารณะอย่างแน่ชัด แต่
สำหรับการกระทำบางอย่างอาจเกิดปัญหาขึ้นได้ว่าจัดเป็นความผิดประเภทใด ไม่มีใครที่คิดว่า
ความผิดอาญากับการละเมิดสาธารณะเป็นสิ่งเดียวกัน หรือสามารถผสมผสานกลมกลืนกันได้โดย
สมบูรณ์ แต่ในขณะที่เดียวกัน ความผิดทั้งสองประเภทนี้ ก็ไม่จำเป็นต้องแยกจากกันโดยเด็ดขาดเช่น
เดียวกัน การปล่อยให้ความผิดทั้งสองประเภทนี้มีส่วนที่เหลื่อมหรือซ้อนกันอยู่จะเป็นการดีกว่าใน
การบังคับใช้กฎหมาย มีความผิดตามกฎหมายหลายฉบับ ซึ่งโดยธรรมชาติของความผิดควรเป็น
ความผิดประเภทละเมิดสาธารณะ ถ้าเป็นการกระทำโดยไม่เจตนาและมีได้ประมาท แต่การกระทำ
เดียวกันนั้นถ้าได้กระทำโดยเจตนาควรเป็นความผิดอาญา และในบางกรณีได้รวมถึงการกระทำโดย

²⁵ อ้างแล้ว., พรรณรายรัตน์ ศรีไชยรัตน์, หน้า 39-40.

ประมาทด้วย ซึ่งอาจใช้โทษได้ทั้งโทษจำคุกและโทษปรับ ในกรณีที่ได้กำหนดโทษไว้ทั้งสองอย่าง ควรเป็นที่เข้าใจว่าเป็นกรณีที่เหลื่อมหรือซ้อนกันในความผิดทั้งสองประเภท ซึ่งโทษจำคุกจะใช้ได้ เฉพาะในกรณีที่การกระทำนั้นเป็นความผิดอาญาเท่านั้น²⁶

แต่ทั้งนี้มิได้หมายความว่า การกระทำอย่างเดียวกันนั้นถ้ามี *mens rea* จะต้องเป็นความผิดอาญา และถ้าไม่มี *mens rea* จะต้องเป็นการละเมิดสาธารณะเสมอไป ความผิดหลายอย่างอาจเป็นความผิดชนิดใดชนิดหนึ่งโดยเฉพาะ แต่สำหรับในกรณีที่กฎหมายนั้นได้บัญญัติขึ้นเพื่อคุ้มครองบุคคลหรือทรัพย์สิน การฝ่าฝืนบทบัญญัตินั้นจะเป็นความผิดอาญาหรือการละเมิดสาธารณะ ขึ้นอยู่กับว่าเป็นการกระทำโดยมีเจตนาหรือประมาทหรือไม่ ถ้าเป็นการกระทำโดยเจตนาหรือประมาท การกระทำนั้นเป็นความผิดอาญา แต่ถ้าไม่มีเจตนาและไม่ได้ประมาท การกระทำความผิดนั้นเป็นการละเมิดสาธารณะ

โทษสำหรับความผิดอาญาไม่จำเป็นต้องเป็นโทษรุนแรงเสมอไป โทษอาจหนักหรือเบา ขึ้นอยู่กับธรรมชาติและระดับของการกระทำผิดอาญานั้น ๆ แต่โทษสำหรับการละเมิดสาธารณะซึ่งเป็นความผิดเล็กน้อย และความผิดซึ่งโดยธรรมชาติไม่ใช่ความผิดอาญาไม่ควรเป็นโทษที่รุนแรงโทษที่ใช้ควรเป็นโทษปรับที่พอเหมาะพอควร หรือโทษอย่างอื่นซึ่งโดยธรรมชาติอาจนำมาเทียบเคียงได้กับโทษปรับ จึงไม่ควรเป็นโทษจำคุก

โทษจึงเป็นเกณฑ์อีกประการหนึ่งที่ใช้ในการวินิจฉัยว่าการกระทำผิดนั้นเป็นความผิดประเภทใด กล่าวคือ ถ้าใช้โทษจำคุก ความผิดนั้นเป็นความผิดอาญา แต่ถ้าไม่ใช่โทษจำคุกจะเป็นความผิดอาญาหรือการละเมิดสาธารณะที่ต้องใช้เกณฑ์ 3 ประการที่กล่าวมาข้างต้นวินิจฉัย²⁷

ต้นแบบประมวลกฎหมายอาญานอกจากจะแบ่งความผิดอาญาออกเป็น 3 ลำดับ คือ Felonies Misdemeanors และ Petty Misdemeanors แล้วยังกำหนดให้มีความผิดอีกประเภทหนึ่งเรียกว่า Violations

ความผิดใดจะเป็นความผิดประเภท Violations จะถูกกำหนดโดยต้นแบบประมวลกฎหมายอาญา หรือกฎหมายลายลักษณ์อักษรอื่นของสหรัฐที่กำหนดให้การกระทำนั้นเป็นความผิดหรือเป็นความผิดที่มีระวางโทษปรับสถานเดียว หรือมีโทษปรับและริบทรัพย์ (forfeiture) หรือโทษทางแพ่งอื่น ๆ หรือเป็นความผิดที่กฎหมายลายลักษณ์อักษรอื่นได้กำหนดว่าความผิดนั้นไม่ใช่ความผิดอาญา

²⁶ Rollin Perkins. *Perkins on Criminal Law*, 2nd. ed Mineola, Newyork : Foundation Press, 1969, P.796-797.

²⁷ อ้างแล้ว., พรณราชรัตน์ ศรีไชยรัตน์, หน้า 41-45.

ต้นแบบประมวลกฎหมายอาญาของสหรัฐอเมริกาได้กำหนดไว้โดยชัดเจนว่า ความผิดประเภท Violations นี้มิใช่ความผิดอาญา และการถูกตัดสินว่าได้กระทำความผิดที่เป็น Violations ไม่ทำให้ผู้กระทำความผิดต้องสูญเสียสิทธิประโยชน์ในทางกฎหมายหรือความสามารถใด ๆ ดังเช่นผู้ที่ต้องคำพิพากษาว่าได้กระทำความผิดอาญา

เหตุที่มีการกำหนดให้มีความผิด Violations เนื่องจากความคิดที่ว่า คำว่า “ความผิดอาญา” (crime) มีนัยซึ่งแสดงออกถึงการดำเนินของสังคมต่อการกระทำนั้น สภาพบังคับต่าง ๆ ทางอาญาควรใช้เฉพาะกับการกระทำที่มีข้อดำเนินในทางศีลธรรม แต่ในขณะที่เดียวกันการกระทำความผิดที่ไม่รุนแรงถึงขนาดที่สมควรจะถูกประณามว่าเห็นความผิดอาญาก็จำเป็นต้องมีสภาพบังคับ สภาพบังคับที่ใช้คือโทษปรับ ริบทรัพย์ หรือโทษทางแพ่งอื่น ๆ เช่นการเพิกถอนใบอนุญาต,ปรับ,ริบทรัพย์สิน และเชื่อว่าด้วยวิธีการเช่นนี้จะสามารถตอบสนองความต้องการด้านการบังคับใช้กฎหมายได้ โดยไม่ทำให้หมิ่นโทมนัสหรือความเข้าใจในคำว่า “ความผิดอาญา” เบาบาง หรือเจือจางลงไป หรือทำให้เกิดการนำเอาโทษจำคุกมาใช้ในทางที่ผิด

สำหรับกฎหมายของมลรัฐต่าง ๆ ของประเทศสหรัฐอเมริกา นั้น มีหลายรัฐได้กำหนดให้ ความผิดซึ่ง โดยลักษณะมีความรุนแรงน้อยกว่าความผิด Misdemeanors เป็นความผิดอีกประเภทหนึ่ง นอกเหนือไปจากที่จำแนกความผิดอาญาออกเป็น Felonies และ Misdemeanors โดยใช้ชื่อเรียกต่าง ๆ กัน เช่น ความผิดที่ Magistrates มีอำนาจพิจารณาตัดสินโดยรวบรัด หรือกฎระเบียบที่ใช้ควบคุมความประพฤติของคนในสังคม (Police Regulations) หรือการละเมิดสาธารณะ (Public Torts)²⁸ เป็นต้น ความผิดเล็กน้อยเหล่านี้มีหลายศาลที่ถือว่าไม่ใช่ความผิดอาญา เช่น ศาลของรัฐโคโลราโด หลุยส์เซียนา มิสซูรี เนบราสกา โอไฮโอ และวิสคอนซิน แต่ก็มี 2-3 ศาลที่ถือว่าความผิดเหล่านี้เป็นความผิดอาญา เช่น ศาลของรัฐไอโอวา มินเนโซตา โอคลาโฮมา และยูทาห์ เป็นต้น

²⁸ Ibid., Justin Meller, p.47-48.

บทที่ 3

โครงสร้างความคิดทางอาญา

โครงสร้างของความคิดอาญาจะต้องพิจารณาจาก "ความคิดอาญา" และ "โทษ"

ความคิดอาญา คือ "การกระทำที่ควรลงโทษ" ผลของความคิดอาญาจึงมีว่า ผู้ใด "ทำชอบ" ย่อมจะลงโทษเขาไม่ได้ ฉะนั้นการทำผิดหรือ "ความผิด" จึงเป็นคุณลักษณะทั่วไปประการหนึ่งของความคิดอาญา¹

โครงสร้างความคิดอาญา

การพิจารณาถึง โครงสร้างความคิดอาญา (Verbrechensaufbau) จึงพิจารณาจากขอบเขตความหมายของกฎหมายอาญาดังที่ได้กล่าวมาแล้วนี้ ซึ่งมีปัญหาต่อไปว่า การกระทำอย่างไรจึงจะถูกนำมากำหนดเป็นความผิดและโทษกล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ การกระทำอย่างไรจึงจะเรียกว่าเป็นความผิดอาญา ในปัญหาดังกล่าวมีข้อสมมติฐานว่า ความผิดอาญาคือ "การกระทำที่ผิดกฎหมายซึ่งผู้กระทำสมควรถูกลงโทษ" ดังนั้นการพิจารณาถึงโครงสร้างความคิดอาญาจึงต้องพิจารณาจากข้อสมมติฐานดังกล่าว ซึ่งจะพบว่ามีหลักเกณฑ์ใหญ่ๆ 2 ประการ² คือ

1. การกระทำที่ผิดกฎหมาย (Unrechtstat)
2. การกระทำที่ผู้กระทำสมควรถูกลงโทษ (Strafwerdigkeit)

1. การกระทำที่ผิดกฎหมาย

การกระทำที่ผิดกฎหมายเป็นสิ่งที่แสดงถึง "ความไม่สมควรที่เกี่ยวกับการกระทำ" ดังนั้น "ความไม่สมควรที่เกี่ยวกับการกระทำ" นั้นพิจารณาจากหลักเกณฑ์อะไร ในปัญหาดังกล่าวนี้อาจจะพิจารณาจากการกระทำของมนุษย์โดยพิจารณาว่าจะเข้าไปเกี่ยวกับปทัสถาน (Norms) หรือไม่ ซึ่งมีอยู่ 2 ประเภท คือ ปทัสถานของสังคม (Social Norm) และปทัสถานของกฎหมาย (legal

¹ คณิต ฒ นคร. กฎหมายอาญาภาคความผิด มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ พิมพ์ครั้งที่ 4 2535, หน้า 8.

² สมชาย พฤษชัยกุล, "เจตนาข่อมเล็งเห็นผล : วิเคราะห์รูปแบบทฤษฎีและการปรับใช้" วิทยานิพนธ์นิติศาสตร์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2539, หน้า 5 -7.

Norm) ปัญหาจึงมีต่อไปว่าอะไรคือสิ่งที่จะมาชี้ให้เห็นว่าการกระทำนั้นอยู่นอกขอบเขตของ ปทัสถานของสังคมและปทัสถานของกฎหมาย ซึ่งเราอาจแยกพิจารณาได้

ก. ขอบเขตของปทัสถานของสังคม

เนื่องจากการกระทำของมนุษย์ย่อมมีส่วนที่เข้าไปเกี่ยวข้องกับหรือสัมพันธ์กับการอยู่ ร่วมกันในสังคมเสมอ ดังนั้นถ้าการกระทำที่ในตัวของมันเองมิได้เป็นการก่ออันตราย (Gefahrdung) หรือทำอันตราย (Verletzung) ต่อการอยู่ร่วมกันในสังคม (imputatio facti) ก็ ไม่ถือว่าเป็นสิ่งที่แสดงถึง "ความไม่สมควรที่เกี่ยวกับการกระทำ" เช่น การกินอาหาร , การนอน หลับ, การอ่าน ฯลฯ หรือถ้าการกระทำใดที่แม้เป็นการก่ออันตรายหรือทำอันตรายต่อการอยู่ร่วมกัน ในสังคม แต่อยู่ภายในขอบเขตของระเบียบของการอยู่ร่วมกันที่ ยอมรับนับถือกันทั่วไปที่มีประวัติ ความเป็นมาจนกลายเป็นระเบียบของการอยู่ร่วมกันหรือขนบธรรมเนียมประเพณีวัฒนธรรมหรือที่ เรียกว่า "การกระทำที่สังคมยอมรับ" (Sozialadaquenz) ก็ไม่ถือว่าการกระทำนั้นเป็นสิ่งที่แสดงถึง "ความไม่สมควรที่เกี่ยวกับการกระทำ"

ข. ขอบเขตของปทัสถานของกฎหมาย

การกระทำบางอย่างที่ไม่อยู่ในขอบเขตของปทัสถานของสังคม แต่กฎหมายอาจเห็น ว่าการกระทำนั้นมีความสมควรที่จะกระทำก็ได้ก็ได้ เช่น การทำแท้ง โดยสภาพของมันอยู่ภายใน ขอบเขตของระเบียบการ อยู่ร่วมกันที่ยอมรับนับถือกันทั่วไป แต่ถ้าการทำแท้งที่ได้กระทำโดย นายแพทย์ และจำเป็นต้องกระทำเนื่องจากสุขภาพของหญิงหรืออะไรบางอย่างเช่น อาจจะถูกข่ม ขืนกระทำชำเรา ซึ่งในสายตาของกฎหมายก็ถือว่าการทำแท้งนั้นมีความสมควรที่จะกระทำได้ และ เป็นสิ่งที่อยู่ในขอบเขตของปทัสถานทางกฎหมายที่กฎหมายอนุญาตหรือให้อำนาจกระทำได้

2. การกระทำที่ผู้กระทำสมควรถูกลงโทษ (Strafwuerdigkeit)

การพิจารณาถึงความสมควรลงโทษเป็นการพิจารณาว่าผู้กระทำผิดควรจะต้องรับโทษ หรือไม่เพียงใด ซึ่งเป็นการพิจารณาถึงความรับผิดชอบเฉพาะตัว (Verantwortlichkeit) หรือ "ความไม่สมควรที่เกี่ยวกับตัวผู้กระทำ"³ ปัญหาว่าความสมควรลงโทษนั้นพิจารณาจากหลักเกณฑ์ อะไร ซึ่งหากเราพิจารณาจากวัตถุประสงค์ของกฎหมายอาญาแล้วเราจะพบว่า กฎหมายอาญามีขึ้น เพื่อคุ้มครองการอยู่ร่วมกันในสังคมโดยกำหนดหน้าที่ให้คนในสังคมมีหน้าที่ต้องประพฤติชอบ

³ อ่างแล้ว, คณิต ฌ นคร.กฎหมายอาญาภาคความผิด, หน้า 8.

หากผู้ใดตัดสินใจที่จะเลือกกระทำในทางที่ผิด ผู้นั้นก็ควรถูกลงโทษซึ่งการที่สังคมจะตำหนิหรือเรียกร้องให้มีการลงโทษผู้กระทำผิดก็ต่อเมื่อ ผู้กระทำผิดเลือกตัดสินใจที่จะกระทำในสิ่งที่สังคมไม่ยอมรับ⁴

หลักเกณฑ์ของโครงสร้างความผิดทางอาญามีหลักเกณฑ์อยู่ด้วยกัน 3 ประการคือ

1. องค์ประกอบ (Tatbestand)
2. ความผิด (Rechtsvidrigkeit)
3. ความชั่ว (Schuld)

องค์ประกอบ (Tatbestand)

องค์ประกอบ (Tatbestand) คือ การกระทำที่กฎหมายบัญญัติว่าเป็นความผิด และกำหนดโทษไว้เพราะการกระทำนั้นสมควรถูกลงโทษอันเนื่องมาจากการกระทำนั้นเป็นการทำอันตราย (Verletzung) หรือเป็นการก่ออันตราย (Gefaehrdung) ไม่ว่าจะเป็นแบบนามธรรม (Abstrakt) หรือแบบรูปธรรม (Konkret)

ระบบกฎหมายของฝรั่งเศสพิจารณาความผิดอาญาจากหลักเกณฑ์ 3 ประการดังนี้คือ

1. องค์ประกอบทางกฎหมาย (Element Legal) คือต้องมีกฎหมายบัญญัติว่าเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้
2. องค์ประกอบทางการกระทำ (Element material) คือการรบกวนหรือกระทำในสิ่งที่กฎหมายบัญญัติ
3. องค์ประกอบทางจิตใจ (Element moral) คือความประสงค์ของผู้กระทำซึ่งอยู่ในจิตใจ

โดยปกติการบัญญัติ "องค์ประกอบ" ที่จะเป็ความผิดอาญาจะต้องบัญญัติให้ชัดเจนแน่นอนที่สุดคือ จะต้องให้รายละเอียดของการกระทำที่เป็นความผิดเท่าที่จะสามารถทำได้ (Bestimmtheitsgrundsatz) เพื่อให้ผู้ใช้กฎหมายถูกผูกมัดกับกฎหมายอันเป็นการป้องกันการใช้อำนาจตามอำเภอใจ⁵

⁴ อ่างแล้ว , สมชาย พฤษชัยกุล. "เจตนาข่มเล็งเห็นผล" หน้า 7-8.

⁵ อ่างแล้ว, หน้า 10-11.

องค์ประกอบของความผิดอาญาโดยทั่วไปแบ่งออกเป็น 2 ประเภท

1. องค์ประกอบภายนอก
2. องค์ประกอบภายใน⁶

1. องค์ประกอบภายนอก คือบทบัญญัติที่กำหนดไว้ในภาคความผิด ซึ่งจะกล่าวถึงดังต่อไปนี้

- ผู้กระทำ ในส่วนที่เกี่ยวกับตัวผู้กระทำโดยทั่วไปกฎหมายใช้คำว่า "ผู้ใด" โดยปกติจะไม่จำกัดว่าผู้กระทำเป็นใคร เว้นแต่ในบางกรณีผู้กระทำจะต้องเป็นเจ้าของกิจการของรัฐ
- การกระทำ คือการกระทำต่าง ๆ ตามที่บัญญัติไว้ในกฎหมายมาตรานั้น ๆ เช่น การทำให้ตาย การทำร้าย การเอาไป การเข้าไป การทำให้เสียหาย เป็นต้น
- ผลของการกระทำ ความผิดอาญาบางฐานเป็นความผิดที่ต้องการผล (delicts materials) เช่น ความตายเป็นผลของการฆ่าคน ซึ่งจะต้องพิจารณาผลที่เกิดขึ้นมีความสัมพันธ์กับการกระทำหรือไม่ แต่ความผิดอาญาบางความผิดก็ไม่ต้องการผล (delicts fomels) เช่น ความผิดฐานแจ้งความเท็จ ตามมาตรา 137 ความผิดฐานหมิ่นประมาท ตามมาตรา 326 เป็นต้น
- กรรมของการกระทำ เช่น มนุษย์ในความผิดฐานฆ่าผู้อื่น ถ้ายังไม่มีสภาพเป็นมนุษย์ กล่าวคือยังเป็นทารกในครรภ์มารดา ก็เป็นกรรมของการกระทำในความผิดฐานแท้งลูก
- ข้อเท็จจริงอื่น ๆ ซึ่งอาจเป็นเรื่องเหตุการณ์ เช่น การกระทำในเวลากลางคืน การกระทำโดยมีอาวุธ การกระทำในเคหสถาน การกระทำต่อบุพการี การกระทำต่อเจ้าพนักงาน⁷

2. องค์ประกอบภายในที่สำคัญคือ เจตนา และมูลเหตุชักจูงใจ⁸

- เจตนา ผู้กระทำจะต้องรู้ถึงข้อเท็จจริงอันเป็นองค์ประกอบของความผิดและผู้กระทำต้องประสงค์ต่อผลหรือยอมเล็งเห็นผลของการกระทำนั้น
- มูลเหตุชักจูงใจ เช่น การลักทรัพย์ จะต้องกระทำด้วยมูลเหตุชักจูงใจ โดยทุจริตหรือการฆ่าผู้อื่น โดยมีมูลเหตุชักจูงใจเพื่อปกปิดความผิดของตน เป็นต้น

⁶ อ่างแล้ว, คณิต ฅ นคร. กฎหมายอาญาภาคความผิด หน้า 9.

⁷ กมลชัย รัตนสกววงศ์. "ความยินยอมในกฎหมายอาญา" วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2523, หน้า 2-4.

⁸ อ่างแล้ว, คณิต ฅ นคร. กฎหมายอาญาภาคความผิด หน้า 9.

องค์ประกอบภายในที่นอกเหนือจากเจตนาและมูลเหตุชกใจ เช่น ไตร่ตรองไว้ก่อน
 ทรมาณ หรือกระทำทารุณโหดร้าย เป็นต้น

ความผิด (Rechtswidrigkeit)

โดยหลักเมื่อการกระทำเข้าหลักเกณฑ์ของ "องค์ประกอบ" แล้วกฎหมายอาญาก็จะมี
 สภาพการบังคับใช้กับการกระทำนั้นทันที แต่อย่างไรก็ตามมีเหตุบางอย่างซึ่งเป็นปทัสสถาน
 กฎหมายยอมรับ หรืออนุญาตให้ทำได้อันมีผลทำให้กฎหมายอาญาจะไม่เข้าไปบังคับใช้กับการ
 กระทำนั้นซึ่งส่งผลให้เป็นการลบล้างความผิดที่ได้กระทำไป (Rechtfertigungsgrund) ซึ่งการ
 พิจารณาถึงเหตุดังกล่าวเป็นการพิจารณาถึงความชอบธรรมที่เกี่ยวกับการกระทำนั้นหรือที่เรียกว่า
 "เหตุที่ผู้กระทำมีอำนาจกระทำได้"⁹

เหตุที่ผู้กระทำมีอำนาจกระทำได้อาจจะปรากฏอยู่ในประมวลกฎหมายอาญาเช่นการ
 ป้องกันตาม มาตรา 68 แห่งประมวลกฎหมายอาญา หรืออาจปรากฏอยู่ในกฎหมายอื่น เช่น การ
 ป้องกันต่อทรัพย์สินตาม มาตรา 450 วรรคสามแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์หรืออาจเกิดจาก
 ผู้ใช้กฎหมายเป็นผู้กำหนด

เหตุที่ผู้กระทำมีอำนาจกระทำได้อาจจะแบ่งแยกได้ดังนี้คือ

- การกระทำในกรณีทีผลประโยชน์หรือคุณธรรมทางกฎหมาย (Rechtsgut) ชัดกัน หรือ
 กรณีที่หน้าที่ขัดกัน (Pflichtenkollision) เช่น การกระทำของแพทย์ให้หญิงแท้งลูกตาม มาตรา
 305(1) มาจากเหตุผลที่ว่า ผลประโยชน์ที่ได้รับมากกว่าผลประโยชน์ที่สูญเสีย หรือการชั่งน้ำหนัก
 ผลประโยชน์ (balancing of interests & Guterabwägungsprinzip) หรืออาจจะเรียกว่าหลักการชั่ง
 น้ำหนักระหว่างคุณธรรมทางกฎหมาย(Rechtsguterabwägung)¹⁰ ตามหลักนี้ถือว่าการที่บุคคลจำ
 ต้องล่วงละเมิดคุณธรรมทางกฎหมายอันหนึ่ง เพื่อรักษาคุณธรรมทางกฎหมายที่เหนือกว่าเอาไว้
 ถือว่าบุคคลนั้นไม่มีความผิด เพราะชีวิตมนุษย์ (หญิงมีครรภ์) เป็นคุณธรรมทางกฎหมายที่เหนือ
 กว่าชีวิตของทารกในครรภ์มารดา

- การสละคุณธรรมทางกฎหมาย กล่าวคือ กฎหมายบัญญัติคุ้มครองผลประโยชน์ของ
 ปึงเจกบุคคล (Individualrechtsgut) และบุคคลผู้มีส่วนได้เสียที่ได้สละการคุ้มครองนั้นเสีย
 (renounced its protection) เช่นการให้ความยินยอมต่อการกระทำของผู้อื่น

⁹ อ่างแล้ว, สมชาย พฤษชัยกุล. "เจตนาข้อมเล็งเห็นผล" หน้า 13.

¹⁰ กมลชัย รัตนสากววงศ์. "ความยินยอมในกฎหมายอาญา" หน้า 7.

- การใช้สิทธิหรือกระทำการตามหน้าที่ตามกฎหมาย เช่น ในกฎหมายอาญาได้แก่ การแสดงความคิดเห็นหรือข้อความใดโดยสุจริตเพื่อประโยชน์หรือกรณีที่บัญญัติไว้ในอนุมาตรา 1, 2, 3, 4 แห่งมาตรา 329 และในกฎหมายอื่นนอกจากกฎหมายอาญาได้แก่ผู้มีเอกสิทธิ์ตามที่กำหนดไว้ในรัฐธรรมนูญ กล่าวคือ สมาชิกสภาผู้แทน สมาชิกวุฒิสภา รัฐมนตรี หรือกรณีที่เจ้าของที่ดินใช้สิทธิตัดรากไม้ซึ่งรุกเข้ามาจากที่ดินที่ติดต่อกันและเอาไว้เสียบตาม ป.พ.พ. มาตรา 1347 ไม่เป็นความผิดฐานทำให้เสียหายหรือการจัดการงานนอกสั่งตาม ป.พ.พ.มาตรา 395 มาตรา 397 ไม่เป็นความผิดฐานทำให้เสียหายหรือความผิดฐานบุกรุกการทำนุบสลายหรือทำลายทรัพย์สินหนึ่งสิ่งใด เพื่อบำบัดป้องกั้นอันตรายซึ่งมีมาเป็นสาธารณะโดยฉุกเฉิน ตาม ป.พ.พ. มาตรา 450 หรือการที่ผู้ครอบครองสังหาริมทรัพย์จำสัตว์ที่เข้ามาทำความเสียหายในสังหาริมทรัพย์ตาม ป.พ.พ. มาตรา 452 ไม่เป็นความผิดฐานทำให้เสียหาย¹¹

ความชั่ว (Schuld)

ความชั่วนั้นเป็นเรื่องของความรู้ผิดชอบ¹² ซึ่งเป็นข้อเท็จจริงทางอัตวิสัย (subjective)¹³ เป็นการกระทำที่สมควรถูกตำหนิ ซึ่งหากผู้กระทำผิดกระทำไปโดยไม่รู้ผิดชอบหรือการกระทำนั้นเป็นสิ่งที่ไม่สมควรถูกตำหนิ กฎหมายย่อมจะยกเว้นโทษให้ เพราะถือว่าการกระทำนั้นมิได้เกิดจากความชั่ว

ความชั่วสามารถแบ่งออกได้เป็น 3 ประเภท คือ¹⁴

1. ความรู้ผิดชอบ เด็กที่อายุยังไม่เกิน 14 ปี กฎหมายสันนิษฐานไว้เด็ดขาดว่าไม่มีความรู้ผิดชอบ ตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 73 และ 74 ดังนั้น การกระทำของเด็กที่อายุไม่เกิน 14 ปี จึงไม่มีความผิดอาญาเพราะขาดความชั่ว บุคคลผู้มีจิตบกพร่อง โรครจิต หรือจิตฟั่นเฟือน ในขณะที่กระทำความผิดเป็นผู้ที่ไม่มีความรู้ผิดชอบ การกระทำของบุคคลดังกล่าวจึงไม่มีความผิดอาญาเพราะขาดความชั่ว แต่ถ้าบุคคลดังกล่าวยังสามารถรู้ผิดชอบอยู่บ้าง หรือยังสามารถบังคับตนเองได้บ้างย่อมสามารถที่จะมีความชั่วบ้าง แต่ไม่บริบูรณ์ตามมาตรา 65

¹¹ อ้างแล้ว, หน้า 6-7.

¹² คณิต ฒ นคร. กฎหมายอาญาภาคความผิด หน้า 9.

¹³ กมลชัย รัตนสกาวงศ์. “ความยินยอมในกฎหมายอาญา” หน้า 8.

¹⁴ อ้างแล้ว, หน้า 8.

ระดับของความชั่วในเรื่องความรู้ผิดชอบนี้อาจแบ่งได้แบ่ง 3 ชั้น คือ

- ไม่มีความชั่วเลย เช่น เด็กอายุยังไม่เกิน 14 ปี ผู้มีจิตบกพร่อง โรคนิโคริต หรือจิตฟั่นเฟือนที่ไม่มีความรู้ผิดชอบเลย

- อาจมีความชั่วได้ เช่น บุคคลที่อายุกว่า 14 ปี :แล้วไม่เกิน 17 ปี ผู้มีจิตบกพร่อง โรคนิโคริต หรือจิตฟั่นเฟือน ที่ยังสามารถรู้ผิดชอบอยู่บ้างหรือยังสามารถบังคับตนเองได้บ้าง

- มีความชั่วบริบูรณ์ คือ บุคคลทั่วไปที่เป็นผู้ใหญ่แล้ว อายุเกิน 17 ปี

2. เหตุที่กฎหมายให้อภัย ในบางกรณีกฎหมายให้อภัยสำหรับการกระทำ แม้ผู้กระทำจะเป็นผู้ที่มีความรู้ผิดชอบก็ตาม เช่น การกระทำผิดโดยความจำเป็นตามมาตรา 67 การกระทำด้วยความจำเป็นนี้จึงเป็นกรณีที่ผู้กระทำไม่มีความชั่ว การกระทำของผู้กระทำในกรณีจำเป็นจึงไม่ต้องรับโทษอาญา ด้วยเหตุผลที่ว่าเขาไม่อาจถูกตำหนิ (cannot be blame) ในการกระทำของเขา

ระดับของการให้อภัยในเรื่องที่กฎหมายให้อภัยอาจแบ่งออกได้เป็น 3 ชั้น คือ

- ให้อภัยโดยเด็ดขาด เช่น การกระทำด้วยความจำเป็นตามมาตรา 67

- ให้อภัยบางส่วน แต่อยู่ในดุลพินิจของศาลที่จะไม่ลงโทษก็ได้ เช่น การกระทำด้วยความจำเป็นหรือป้องกันเกิดสมควรแก่เหตุเพราะมีความตื่นตื่น ความตกใจหรือความกลัว

- ให้อภัยบางส่วน โดยให้ศาลลงโทษน้อยกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้ เช่น การกระทำด้วยความจำเป็นหรือป้องกันเกินสมควรแก่เหตุ เป็นต้น

3. ความไม่รู้ข้อผิดถูก ในกรณีที่ผู้กระทำผิดนั้นอยู่ในสภาพนี้ไม่อาจล่วงรู้ถึงข้อผิดถูกของการกระทำนั้น เช่น การกระทำตามคำสั่งของเจ้านักงาน แม้คำสั่งนั้นจะมีชอบด้วยกฎหมาย แต่ถ้าผู้กระทำมีหน้าที่หรือเชื่อโดยสุจริตว่ามีหน้าที่ต้องปฏิบัติตาม โดยไม่รู้ว่าคำสั่งมีชอบด้วยกฎหมายผู้กระทำย่อมไม่ต้องรับโทษ¹⁵ เนื่องจากผู้กระทำไปมีความชั่ว หรือในกรณีที่สภาพและพฤติการณ์ทำให้ผู้กระทำผิดไม่รู้ว่ามิกฎหมายบัญญัติว่าการกระทำนั้นเป็นความผิด ซึ่งกรณีนี้ศาลจะพิจารณาลงโทษน้อยกว่าที่กฎหมายกำหนด

¹⁵ แสง บุญเฉลิมวิภาส. “ปัญหาเจตนาในกฎหมายอาญา” วิทยานิพนธ์ นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2524, หน้า 14.

สาระสำคัญของเจตนาในทางอาญา

1. ความหมายของเจตนา

เจตนาเป็นสาระสำคัญ หลักของความรับผิดชอบในทางอาญากล่าวคือ การกระทำโดยเจตนาคือ การกระทำโดยรู้ข้อเท็จจริงอันเป็นองค์ประกอบความผิด และในขณะที่ผู้กระทำประสงค์ต่อผลหรือยอมเล็งเห็นผลของการกระทำนั้น¹⁶ สำหรับแนวความคิดของฝรั่งเศสนั้น ให้ความหมายแตกต่างกันเป็น 2 ความเห็น คือ

- นักอาชญาวิทยาคลาสสิก (La Notion Classique) เห็นว่าเจตนาในการกระทำความผิดนั้น อยู่ที่ความรู้สำนึกในตัวผู้กระทำว่าเขากระทำการที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย เป็นความปรารถนาที่จะกระทำการที่รู้ว่ากฎหมายห้ามมิให้กระทำ หรือละเว้นไม่กระทำการที่กฎหมายบัญญัติให้กระทำ และโดยมีหลักกฎหมายอยู่ว่าบุคคลจะอ้างว่าไม่รู้กฎหมายไม่ได้ (Memo Censetuk Ignobake Legem) การวินิจฉัยว่าผู้กระทำมีเจตนาหรือไม่ จึงไม่ต้องมีการพิสูจน์ว่าผู้กระทำรู้กฎหมายเพียงใด แต่มีความประสงค์กระทำการตามที่กฎหมายห้าม ก็ถือได้ว่ามีเจตนาแล้ว

แนวความคิดดังกล่าวนี้ เจตนาในการกระทำความผิดจะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อ ผู้กระทำความผิดนั้น มีความรู้สึกผิดชอบและมีสติสัมปชัญญะ โดยสมบูรณ์ ในขณะที่กระทำความผิดนั้น จึงจะถือว่ากระทำความผิดโดยเจตนา

- แนวความคิดที่ 2 (La Notion Realiste) มีความเห็นว่า เจตนาไม่ใช่ว่าความประสงค์แต่เป็นเพียงนามธรรมเท่านั้น (Abstraite) แต่ต้องเป็นความประสงค์ที่เจาะจงแน่นอน (Determine) อันเกิดขึ้นจากสาเหตุหรือมูลเหตุจูงใจอย่างใดอย่างหนึ่ง (Motif Ou Mobile) จึงต้องพิจารณาไปถึงสาเหตุนั้น ๆ ด้วยว่า สาเหตุเป็นปฏิปักษ์ต่อสังคมหรือไม่ และจะลงโทษการกระทำก็ต่อเมื่อได้กระทำโดยวัตถุประสงค์ที่เป็นปฏิปักษ์ต่อความสงบเรียบร้อยของสังคมเท่านั้น

2. ประเภทของเจตนา

- Dolus Indeterminatus หมายถึงการกระทำความผิดที่ผู้กระทำความผิดมีเจตนาในการกระทำความผิดที่ไม่เฉพาะเจาะจงกับความผิดฐานใดฐานหนึ่ง โดยความรับผิดชอบของผู้กระทำขึ้นอยู่กับผลของการกระทำที่เกิดขึ้นว่าจะเข้าองค์ประกอบความผิดอาญาฐานใด¹⁷ เช่นการทำร้ายบุคคล โดยไม่ประสงค์ให้ถึงแก่ความตาย ประสงค์แต่เพียงจะทำร้ายร่างกายเท่านั้น ซึ่งผู้กระทำเองก็ไม่ว่าผู้ที่ถูกกระทำจะได้รับผลร้ายขนาดไหน อาจเป็นเพียงรู้สึกเจ็บปวด ขัดขอกฟกช้ำเป็น

¹⁶ คณิต ฅ นคร. กฎหมายอาญาภาคความผิด หน้า 20.

¹⁷ สมชาย พฤษชัยกุล. “เจตนาข่มเล็งเห็นผล” หน้า 28-29.

บาดแผลสาหัส หรืออาจจะถึงแก่ชีวิตก็เป็นได้ โดยที่ผู้กระทำรู้อยู่แล้วว่าผลอย่างหนึ่งอย่างใดที่กล่าวนี้ อาจเกิดขึ้นจากการกระทำนั้นก็ได้ ผู้กระทำจึงควรถูกลงโทษเสมือนหนึ่งว่าได้กระทำโดยประสงค์ต่อผลตามที่เกิดขึ้น ซึ่งบางครั้งเจตนาไม่เฉพาะเจาะจง (Dolus Indeterminatus) อาจเกิดขึ้นกับเจตนาเล็งเห็นผล (Dolus Eventualis) ก็ได้ เช่น ก.ยิงปืนเข้าไปในฝูงคนที่กำลังทะเลาะวิวาทกันอยู่ จนเป็นเหตุให้ ข.ถึงแก่ความตาย การยิงปืนเข้าไปในฝูงชนของ ก. นั้น ก.ย่อมจะเล็งเห็นผลของการกระทำนั้นได้ ซึ่งอาจจะทำให้บุคคลอื่นได้รับอันตรายจากการกระทำของ ก. ได้ ก. จึงมีความผิดฐานฆ่าคนตายโดยเจตนา

- Dolus Determinatus¹⁸ หมายถึง เจตนาโดยเฉพาะเจาะจงกล่าวคือ เจตนาที่จะกระทำความผิดอย่างใดอย่างหนึ่งโดยเฉพาะ เช่น ทำร้ายร่างกาย ฆ่า หรือ ลักทรัพย์ โดยประสงค์ที่จะกระทำแก่บุคคลใดบุคคลหนึ่งโดยเฉพาะ

- เจตนาธรรมดากับเจตนาพิเศษ

เจตนาธรรมดาหมายถึง ความประสงค์ที่จะกระทำการ โดยที่รู้ว่ามีกฎหมายบัญญัติเป็นความผิด

เจตนาพิเศษหมายถึง เจตนาที่ประกอบด้วยมูลเหตุจูงใจพิเศษ การนี้กฎหมายบัญญัติไว้ในความบางอย่าง เช่น การเอาทรัพย์ของผู้อื่นไปโดยเจตนาธรรมดายังไม่เป็นความผิดลักทรัพย์ จนกว่าจะเอาทรัพย์เป็นของตนจึงจะมีความผิดฐานลักทรัพย์

- เจตนาโดยไตร่ตรองไว้ก่อน¹⁹

เจตนาโดยไตร่ตรองไว้ เป็นเจตนาที่เกิดขึ้นก่อนการกระทำความผิดโดยมีระยะเวลา เพียงพอที่ผู้กระทำได้คิดทบทวนไตร่ตรองถึงการที่ตนจะกระทำความผิดนั้น ๆ และเมื่อตกลงที่จะกระทำความผิดตามที่ไตร่ตรองไว้ ก็เสมือนว่าผู้กระทำความผิดมีจิตใจชั่วร้ายกว่าผู้ที่มีเจตนาธรรมดา โทษของเจตนาโดยไตร่ตรองไว้ก่อนจึงหนักกว่าเจตนาธรรมดา

3. องค์ประกอบของเจตนา

1. การรู้ข้อเท็จจริงอันเป็นองค์ประกอบของความผิด (Wissen)

¹⁸ อ้างแล้ว ,หน้า 29.

¹⁹ โทเม็น ภักดิ์ภิรมย์. กฎหมายอาญาเปรียบเทียบและอาชญาวิทยา คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2520 ,หน้า 26.

1.1 ความหมายของการรู้ข้อเท็จจริงอันเป็นองค์ประกอบของความผิด คือ การเข้าใจถึงโอกาสที่การกระทำของตนจะเข้าไปเกี่ยวข้องกับองค์ประกอบของความผิดฐานใดฐานหนึ่ง²⁰

1.2 ช่วงเวลาของการรู้ข้อเท็จจริงนั้นเป็นองค์ประกอบความผิด ซึ่งการรู้ข้อเท็จจริงดังกล่าว จะต้องมิอยู่ในขณะกระทำผิด ดังนั้นหากการรู้ข้อเท็จจริงในภายหลังการกระทำผิดก็ไม่อยู่ในขอบเขตของเจตนาในทางอาญา (Dolus Subsequenter)

1.3 ขอบเขตของการรู้เท็จจริง อันเป็นองค์ประกอบของความผิด การรับรู้ข้อเท็จจริงอันเป็นองค์ประกอบของความผิดนั้น ผู้กระทำเพียงแต่รู้ในส่วนนี้เป็นองค์ประกอบของความผิดนั้น ผู้กระทำเพียงแต่รู้ในส่วนนี้เป็นข้อเท็จจริงโดยทั่วไปเท่านั้นก็เพียงพอแล้วไม่จำเป็นต้องรู้ในรายละเอียดที่เฉพาะ หรืออีกนัยหนึ่งก็คั้น การรู้นั้นไม่จำเป็นต้องรู้ในรายละเอียดตามความเป็นจริง (Actual Knowledge) แต่ก็ไม่ใช้เพียงแต่รู้ในสิ่งที่คาดว่าจะเป็นไปได้ (Potential) เท่านั้น ดังนั้นขอบเขตของการรู้จึงควรอยู่ระหว่าง Actual Knowledge และ Potential Knowledge²¹

2. การต้องการให้มีผลอันเป็นการครอบงำองค์ประกอบความผิด (Wollen)

ความหมายของการต้องการให้มีผลอันเป็นการครอบงำองค์ประกอบของความผิด หมายถึง การกำหนดการตัดสินใจอย่างเด็ดขาดของผู้กระทำที่จะสมัครใจให้การกระทำของตนก่อให้เกิดผลที่เป็นการครอบงำองค์ประกอบของความผิด ซึ่งอาจเรียกว่า "องค์ประกอบของความสมัครใจ" (Volun Tativer Komponerter)²²

ช่วงเวลาของการต้องการในผลของการกระทำ ซึ่งจะต้องมิอยู่ในขณะกระทำ ดังนั้นหากขณะกระทำไม่มีความต้องการ แม้มีผลเกิดขึ้นเป็นสิ่งเดียวกับความต้องการที่มีอยู่ในอดีตของผู้กระทำ ก็ไม่อยู่ในขอบเขตของเจตนาในทางอาญา (Dulus Antecedens)

ตำแหน่งของเจตนา

ตำแหน่งของเจตนาในโครงสร้างความผิดอาญานั้นมีทฤษฎีที่อธิบายอยู่ด้วยกัน 2 ทฤษฎีคือ

1. ทฤษฎีความสัมพันธ์ระหว่างการทำและผล (Kausale Handlungslehre) ทฤษฎีนี้ถือว่าการกระทำความผิดอาญากับจุดหมายในผลของการกระทำนั้นสามารถแยกกันได้ โดยถือเป็นคนละส่วนกันเพราะฉะนั้นตามทฤษฎีนี้จึงถือว่าเจตน์จำนง (Wicc) ที่จะให้เกิดผลหรือไม่นั้นเป็น

²⁰ สมชาย พฤษชัยกุล. "เจตนาข่มเล็งเห็นผล" หน้า 27.

²¹ แสง บุญเฉลิมวิภาส. "ปัญหาเจตนาในกฎหมายอาญา" หน้า 19 - 20.

²² อ้างแล้ว, หน้า 28

เรื่องของความชั่ว (Schuld) ซึ่งเป็นส่วนของอัตวิสัย (Subjectivity) โดยแท้ไม่รวมอยู่ในส่วนขององค์ประกอบ เพราะฉะนั้นเพียงแต่ผู้กระทำผิดก่อให้เกิดอันตรายที่ผิดกฎหมายขึ้น ก็เพียงพอที่จะวินิจฉัยความผิดกฎหมายของการกระทำได้แล้ว ส่วนเจตนาถือว่าเป็นเรื่องของความชั่ว. (Schuld) การพิจารณาจึงพิจารณาเฉพาะการกระทำภายนอก และผลที่เกิดขึ้นเท่านั้น

2. ทฤษฎีจุดหมายแห่งการกระทำ (Finace Handlungslehre) ทฤษฎีนี้ถือว่าการกระทำ ความผิดอาญาในทุกกรณี นอกจากผู้กระทำได้กระทำโดยรู้สำนึกแล้ว ผู้กระทำยังมีเจตน์จำนง (Wicc) ที่จะให้เกิดผลจากการกระทำนั้นด้วย²³

การกำหนดความรับผิดทางอาญาโดยไม่พิจารณาถึงเจตนาของผู้กระทำผิด (Strict Liability)

หลักการกำหนดความรับผิดนี้ถือว่าบุคคลจำต้องมีความรับผิดในทางอาญาต่อผลของความเสียหายอันเกิดจากการละเมิดบทบัญญัติของกฎหมายแม้ว่าตนเองจะมี ได้มีเจตนาที่จะฝ่าฝืนบทบัญญัติของกฎหมายนั้น หรือมีส่วนผิดในทางจิตใจอันจะถูกตำหนิได้ (Liability without fault) ดังนั้นการกำหนดความรับผิดในทางอาญาแก่บุคคลผู้กระทำผิดต่อบทบัญญัติทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนาสมควรพิจารณาเฉพาะส่วนที่เป็นการกระทำ (Actus Reus) คือส่วนที่เป็นการนำเอาหลักเกณฑ์เรื่องละเมิดในทางแพ่ง ในข้อที่เกี่ยวกับการประมาทก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญต่อความสงบสุขของสาธารณะ (public nuisance) มาใช้²⁴ ทั้งนี้โดยเหตุผลเพื่อตัดความยากลำบากในการพิสูจน์เจตนาของผู้กระทำผิด²⁵ และเพื่อเป็นการคุ้มครองประโยชน์ของสาธารณะ ซึ่งจากการเปลี่ยนแปลงของสังคมที่พัฒนาไปสู่สังคมอุตสาหกรรม ทำให้เกิดการกระทำผิดในลักษณะต่าง ๆ ที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อสาธารณะชนอื่น ไม่อาจที่จะตำหนิหรือพิสูจน์ถึงเจตนาของผู้กระทำผิดหรือแม้แต่ความรับผิดในฐานะประมาทก็ตาม ทั้งนี้เพราะผู้ก่อให้เกิดผลดังกล่าวได้ใช้ความระมัดระวังตามปกติวิสัยวิญญูชนพึงจะมีแล้ว ดังเช่นความรับผิดของผู้ผลิตและจำหน่ายสินค้าต่อการใช้สินค้าของตนที่ส่งออกไปจำหน่ายนั้นบกพร่องซึ่งคุณภาพและอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้บริโภคได้ แม้ว่าตนจะได้ใช้ความระมัดระวังเป็นอย่างดีในขั้นตอนการผลิตและไม่ประมาทก็ตาม ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ผลิตสินค้าหรือผู้ที่ประกอบกิจการอันอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อสาธารณะได้ใช้ความระมัดระวังอย่างสูงสุดกว่าปกติ มิฉะนั้นแล้วย่อมจะมีความรับผิดตามกฎหมายดังกล่าวมาแล้ว หรือคดีที่เกี่ยวข้อง

²³ อ้างแล้ว ,หน้า 14 -15.

²⁴ Rollin M. Perkins. **Criminal Law.** Mineola , New York : The Foundation Press , Inc.1969, P.799.

²⁵ Lafave and Scott. **Criminal Law.** st.Paul Minn : West Publishing 1972,P.218

กับการจราจรซึ่งผู้ขับขี่จราจรไม่มีเจตนาในการกระทำผิดแต่การกระทำนั้นถือว่าเป็นความผิดตามกฎหมายจราจรซึ่งไม่จำเป็นต้องอาศัยเจตนาและนอกจากนี้ความรับผิดทางอาญาซึ่งผู้กระทำไม่มีส่วนผิดในด้านจิตใจนี้ ยังรวมไว้ซึ่งความรับผิดทางอาญาอันเกิดจากการกระทำของบุคคลอื่นอีกด้วย ดังนั้นจึงสามารถจำแนกแยกประเภทได้ดังนี้

1. ความรับผิดทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนาซึ่งมีพื้นฐานจากหลักเรื่องละเมิด ซึ่งมีหลักการและที่มาดังกล่าวมาแล้วข้างต้น²⁶

2. ความรับผิดทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนาซึ่งกฎหมายกำหนดขึ้น โดยตรงโดยไม่อาศัยหลักเกณฑ์พื้นฐานในเรื่องละเมิดในทางแพ่ง ปกติแล้วการกำหนดความรับผิดในลักษณะนี้จะเกี่ยวข้องกับการบังคับให้ผู้ประกอบกิจการอันเสี่ยง (Risk) ที่จะก่อให้เกิดความเสียหายต่อสาธารณะได้ใช้ความระมัดระวังอย่างสูงสุด เพื่อมิให้เกิดผลเช่นนั้นขึ้นได้ มิฉะนั้นจะต้องมีความรับผิดทางอาญาแม้ว่าจะไม่มีเจตนาก็ตาม แต่เมื่อมีการนำเรื่องความรับผิดทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนาไปใช้กับเรื่องอื่นที่แตกต่างออกไป เช่น กฎหมายที่เกี่ยวกับการรักษาความเป็นระเบียบเรียบร้อยของสาธารณะ (Public Welfare Offence) กฎหมายที่เกี่ยวกับความมั่นคงของรัฐ ฯลฯ ซึ่งมีได้มีพื้นฐานเกี่ยวกับเรื่องละเมิดในทางแพ่งแล้ว เงื่อนไขของกฎหมายเกี่ยวกับการใช้ความระมัดระวังอย่างสูงก็ไม่ถูกนำมากำหนดให้ปฏิบัติ แต่เป็นการกำหนดความรับผิดแก่ผู้กระทำไปเลย หากฝ่าฝืนบทบัญญัติเช่นนั้นไม่ว่าเขาจะรู้ข้อเท็จจริงที่จะต้องทำให้เขาต้องรับผิดหรือไม่ก็ตาม เช่น พระราชบัญญัติว่าด้วยวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท พ.ศ.2518 พระราชบัญญัติยา พ.ศ.2510 และพระราชบัญญัติว่าด้วยการกระทำอันเป็นคอมมิวนิสต์ พ.ศ.2475²⁷ ความผิดบางลักษณะในภาคความผิดว่าด้วยลหุโทษในประมวลกฎหมาย

3. ความรับผิดทางอาญาอันเกิดจากการกระทำของบุคคลอื่น (Vicarious Liability) เป็นกรณีซึ่งบุคคลถูกกฎหมายกำหนดให้มีความรับผิดในการกระทำของบุคคลอื่น ทั้งที่ตนเองมิได้มีส่วนผิดอยู่ด้วยเลย จัดว่าเป็นความรับผิดทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนาอย่างหนึ่ง ซึ่งโดยทั่วไปเป็นเรื่องความรับผิดของนายจ้าง (Employer) ต่อการกระทำผิดของลูกจ้าง (Employee) ในกรณีที่ตนเองมีหน้าที่ต้องดูแลระมัดระวังการกระทำของลูกจ้าง²⁸ และเป็นกิจการที่ลูกจ้างได้กระทำขอบเขตของ

²⁶ จีรวุฒิ เตชะพันธ์. “ความรับผิดทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนา” วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2538 , หน้า 12-13.

²⁷ Glanville Williams. *Criminal Law The General Part 2nd.Ed* London Sweet & Maxwell : 1961 , p.218-234.

²⁸ Ibid , Perkins. *Criminal Law* p. 812-813.

งานที่จ้าง เช่นกรณีที่นายจ้างมีหน้าที่จะต้องใช้ความระมัดระวังระดับสูง (high degree of care) ในการดูแลระมัดระวังการกระทำของลูกจ้าง ซึ่งนอกเหนือจากนี้แล้วจะไม่มีพิจารณาส่วนผิดของนายจ้างไม่ว่าจะเป็นความรู้เห็นต่อการกระทำของลูกจ้างหรือไม่ว่านายจ้างจะได้ห้ามไม่ให้ทำแล้วก็ตาม ย่อมไม่อาจนำมาแก้ตัวได้

สำหรับความรับผิดทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนา (Strict Liability) ดังกล่าวมาแล้วข้างต้นนั้นมิได้เป็นความรับผิดที่ไม่ต้องการเจตนาโดยเด็ดขาด (Absolute Liability) เสียเลยทีเดียวเพราะนักนิติศาสตร์โดยทั่วไปยังเห็นว่าสามารถยกข้อแก้ตัวให้พ้นความรับผิดในเรื่องสภาวะทางจิตใจขึ้นต่อสู้ได้ ดังเช่นข้อต่อสู้ในเรื่องความอ่อนอายุ (infancy) การกระทำโดยจำเป็นเพราะตกอยู่ในที่บังคับ (duress) เป็นต้น ดังนั้น ในความรับผิดทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนา (Strict Liability) นี้แม้บางที่จะมีการใช้ถ้อยคำว่า Absolute Liability ก็ตามแต่มิได้หมายความว่า จะใช้บังคับโดยเด็ดขาดว่าจะยกข้ออ้างในเรื่องสภาวะของจิตใจขึ้นมาเป็นข้อแก้ตัวไม่ได้ ดังนั้น จึงควรใช้ถ้อยคำว่า Strict Liability จะเป็นการเหมาะสมกว่า²⁹

4. ความรับผิดทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนาและความผิดที่เกิดขึ้นเพราะกฎหมายห้าม เนื่องจากความรับผิดทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนา นี้ ส่วนใหญ่แล้วจะเป็นความผิดชนิดที่เกิดขึ้นเพราะกฎหมายห้าม (mala prohibita) อันเป็นเจตนารมณ์ของฝ่ายนิติบัญญัติที่จะกำหนดการกระทำออกมาให้เป็นความผิดและกำหนดความรับผิดให้เกิดขึ้นโดยปราศจากองค์ประกอบทางจิตใจ เพื่อคุ้มครองผลประโยชน์ของสาธารณะ แต่ความจริงแล้ว รากฐานที่มาแต่แรกของความรับผิดนี้เกิดจากความจำเป็นในทางปฏิบัติของศาลที่จะตัดสินคดีในการลงโทษผู้ที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อสาธารณะ เพื่อก่อให้เกิดความสงบเรียบร้อยขึ้นแก่สาธารณะชน แม้ว่าผู้กระทำจะไม่มีส่วนผิดในทางจิตใจก็ตาม อย่างไรก็ตามบทบัญญัติความรับผิดทางอาญาซึ่งไม่ต้องการเจตนาดังกล่าว ก็มีลักษณะเป็นความผิดที่เกิดขึ้นเพราะกฎหมายห้าม (mala prohibita) แต่ต่างจากความผิดในลักษณะนี้โดยทั่วไปในแง่ที่ว่าต้องรับผิดแม้ไม่มีเจตนาเท่านั้น

เหตุของการเกิดหลักความรับผิดทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนา

1. เป็นการเปลี่ยนจุดเน้นจากการปกป้องผลประโยชน์ของปัจเจกชนอันเป็นค่านิยมในศตวรรษที่ 19 มาสู่การปกป้องสาธารณะและผลประโยชน์ของสังคมโดย กฎหมายอาญาทั้งปวงนั้น

²⁹ Glanville William. Text Book of Criminal Law London - Steven and Son 1978, p.905.

เป็นการประนีประนอมระหว่างความขัดแย้งผลประโยชน์ในชั้นพื้นฐาน 2 ประการ คือ ผลประโยชน์ของสาธารณะและหลักประกันในด้านสิทธิและเสรีภาพบุคคล³⁰ ในศตวรรษที่ 19 ผลประโยชน์ส่วนบุคคลถูกปกป้องมากเกินไปจนเกินพอดีทำให้สวัสดิภาพของสาธารณะกระทบกระเทือน ดังนั้นจึงก่อให้เกิดหลักการต่าง ๆ ที่จะนำมาใช้ในการคุ้มครองประโยชน์ของสาธารณะขึ้น

2. เป็นผลจากการเจริญเติบโตของการใช้ประโยชน์จากกลไกในทางอาญาเข้ามาบังคับไม่เพียงแต่เฉพาะอาชญากรรมตามปกติเท่านั้น แต่รวมถึงอาชญากรรมใหม่ ๆ ที่เกิดขึ้นในศตวรรษที่ 20 นี้ด้วย นั่นคือ เหตุผลหลักของกฎหมายอาญาคือการรักษาความสงบ (The original objective of the criminal law to keep the peace)³¹ ในสมัยกลางหน้าที่ของมันคือการปกป้องศีลธรรมของศาสนา ดังนั้นจึงมีการวิวัฒนาการวิธีพิจารณาเพื่อสนองวัตถุประสงค์อันนี้ นั่นคือการพิสูจน์ความน่าตำหนิในทางศีลธรรม (proof of moral blameworthiness) แต่ในสังคมปัจจุบัน ผู้ชนมีระเบียบข้อบังคับในลักษณะที่แตกต่างไปจากเดิมเพื่อรักษาความสงบในสังคมไว้ให้ได้

หลักความรับผิดชอบทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนา พอสรุปได้ว่า ในสมัยแรกเริ่มและในสมัยปัจจุบันมีความแตกต่างกันกล่าวคือในสมัยแรกความคิดในเรื่องกฎหมายกับศีลธรรม ยังแยกกันไม่ออก การกระทำความผิดอาญาก็เท่ากับเป็นการละเมิดกฎหมายศีลธรรม ซึ่งเป็นสิ่งที่ผิดอยู่ในตัวของมันอยู่แล้ว ดังนั้น ในการกำหนดความรับผิดชอบทางอาญาแก่ผู้กระทำ จึงไม่ให้ความสนใจกับองค์ประกอบทางจิตใจมากนัก หากแต่เน้นที่การกระทำแทน แต่ความรับผิดชอบทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนาในสมัยปัจจุบัน เป็นกรณีที่เกิดขึ้นจากความจำเป็นของสังคม ในการใช้มาตรการทางอาญาในการรักษาความสงบในสังคมที่มีความสลับซับซ้อนไว้ให้ได้ ซึ่งเป็นการเบี่ยงเบนออกจากหลักความรับผิดชอบทางอาญาหลักซึ่งต้องการเจตนา โดยมีรากฐานมาจากกฎเกณฑ์ทางศีลธรรมและเป็นการปกป้องคุ้มครองสิทธิส่วนบุคคล

ความรับผิดชอบทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนาในกฎหมายไทย

สำหรับหลักความรับผิดชอบทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนาที่ปรากฏอยู่ในกฎหมายอาญาสมัยใหม่นั้นมิได้เกิดขึ้นจากความจำเป็นในการเปลี่ยนแปลง เช่นสังคมตะวันตกแต่เกิดจากความจำเป็น

³⁰ จีรวุฒิ เตชะพันธ์. “ความรับผิดชอบทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนา” วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2525, หน้า 32.

³¹ อ้างแล้ว, หน้า 33.

ในการปรับปรุงระบบกฎหมายให้ทันสมัยยิ่งขึ้น โดยการรับเอาหลักการต่าง ๆ จากระบบกฎหมายของโลกตะวันตกมาบัญญัติไว้ในกฎหมายไทย โดยกฎหมายอาญาสมัยใหม่ของไทยฉบับแรกคือกฎหมายลักษณะอาญา ร.ศ.127 เป็นฉบับแรก คือในกฎหมายลักษณะอาญา 1 ฉบับนี้ไม่ได้กำหนดไว้อย่างชัดเจนถึงความรับผิดทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนา ในภาคทั่วไปในเรื่องเจตนาดังเช่นมาตรา 43 ซึ่งบัญญัติไว้ว่า "ต่อผู้ใดกระทำโดยเจตนา ผู้นั้นจึงควรรับโทษอาญา ถ้าและมันมิได้มีเจตนาที่จะกระทำ ท่านว่าอย่าให้ลงอาญาแก่มันเลย เว้นแต่เมื่อมันได้กระทำโดยประมาทต้องตามลักษณะที่กฎหมายบัญญัติไว้ว่ามีโทษ ท่านจึงให้ลงอาญาแก่มันฐานกระทำโดยประมาท³² จะเห็นได้ว่าความรับผิดทางอาญาที่พิจารณาถึงองค์ประกอบทางจิตใจตามกฎหมายนี้มีอยู่ 2 ชนิด คือการกระทำโดยเจตนา กับ ประมาท ซึ่งอันนี้จะก่อให้เกิดความยุ่งยากขึ้นในภายหลัง จากการไม่กำหนดไว้แน่ชัดถึงหลักความรับผิดที่ไม่ต้องการเจตนาในบทบัญญัติทั่วไป อย่างไรก็ดีในบทบัญญัติภาคลหุโทษกลับกำหนดไว้ชัดเจนเลยว่า "ถ้าในกฎหมายนี้มีได้บัญญัติไว้เป็นอย่างอื่นบรรดาการกระทำผิดฐานลหุโทษนั้น ท่านให้ถือว่าถึงแม้ผู้กระทำผิดมิได้ทำโดยเจตนา ก็ต้องมีโทษ³³ จึงเป็นที่แน่ชัดว่าเฉพาะภาคลหุโทษของกฎหมายลักษณะอาญาเท่านั้นที่กำหนดความรับผิดทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนา และในเวลาไม่กี่ปีหลังจากนั้นก็ปรากฏบทบัญญัติความรับผิดทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนาในรูปของพระราชบัญญัติขึ้นมาอีกหลายฉบับ เช่น พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2469 พระราชบัญญัติภาษีเงินได้ปี พ.ศ.2475 เป็นต้น ซึ่งพระราชบัญญัติเหล่านี้มักจะไม่มีปัญหาในการใช้บังคับ เพราะระบุไว้ชัดเจนแต่ปัญหาเกิดขึ้นเมื่อศาลได้ตีความให้บุคคลต้องรับผิดแม้ว่าไม่มีเจตนาในพระราชบัญญัติที่กำหนดโทษทางอาญา ซึ่งไม่ได้ระบุไว้ชัดเจนว่าให้บุคคลต้องรับผิดแม้ว่าไม่มีเจตนา ซึ่งได้ก่อให้เกิดความเหลื่อมล้ำและไม่แน่นอนในการใช้หลักความรับผิดดังกล่าว ดังจะเห็นได้จากการใช้ด้วยเหตุเดียวกันแต่ตีความให้เกิดความรับผิดต่างกันทั้งต้องมีเจตนาและไม่มีเจตนา

หลักเกณฑ์ทั่วไปของความรับผิดทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนา

ความหมายและหลักเกณฑ์ของความรับผิดทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนา

ความรับผิดทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนา (Criminal Strict Liability) หมายถึงหลักความรับผิดทางอาญาที่กำหนดให้บุคคลผู้กระทำการอันละเมิดต่อกฎหมายต้องรับผิดต่อผลอันเกิดจาก

³² กฎหมายลักษณะอาญา ร.ศ.127 มาตรา 43.

³³ อ้างแล้ว, มาตรา 333.

การกระทำนั้น ทั้ง ๆ ที่ตนเองมิได้มีเจตนาที่จะกระทำการดังกล่าว³⁴ หรืออาจกล่าวได้อีกอย่างหนึ่งว่าเป็นความรับผิดที่เกิดขึ้นทั้ง ๆ ที่ผู้กระทำมิได้มีส่วนผิดในทางจิตใจเลย (Liability without fault) นั่นคือสภาวะทางจิตใจ (mental state) ของผู้ละเมิดต่อบทบัญญัติที่กำหนดความรับผิดดังกล่าวขณะกระทำ ไม่อาจที่จะตำหนิ (blame) ได้ไม่ว่าจะเป็นเจตนาหรือประมาท ดังนั้นข้อต่อสู้ที่ใช้ปฏิเสธความรับผิดทางอาญาโดยทั่วไป เช่น ความขาดเจตนา (lack of intention) ความไม่รู้ข้อเท็จจริง หรือความสำคัญผิดก็ไม่อาจนำมาใช้แก้ตัวได้ทั้งสิ้น แต่ก็มีได้หมายถึงว่าข้อต่อสู้อื่น ๆ ที่เหลือนั้นไม่อาจที่จะนำมาใช้ปฏิเสธความรับผิดได้เช่นความอ่อนอายุ (infancy) หรือการกระทำด้วยความจำเป็น เพราะตกอยู่ภายใต้การบังคับอันไม่อาจหลีกเลี่ยงได้³⁵

ความรับผิดทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนา มีหลักเกณฑ์พื้นฐานโดยทั่วไป ดังนี้

1. เป็นหลักความรับผิดที่มีพื้นฐานมาจากหลักความรับผิดทำนองเดียวกับละเมิดในทางแพ่ง อันเป็นที่มาแรกเริ่มสุดของหลักความรับผิดนี้ โดยจะปรากฏในรูปของการละเมิดที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อสาธารณะ (public tort) เช่น ความเสียหายที่เกิดจากการประกอบกิจการในลักษณะที่เสี่ยง (risk) ที่จะก่อให้เกิดอันตรายแก่สาธารณะ ซึ่งจะก่อให้เกิดความรับผิดแก่ผู้ประกอบการแม้ว่าจะไม่มีเจตนาที่จะกระทำการเช่นนั้น เช่น เจ้าของโรงงาน จึงต้องรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่โรงงานของตนได้ก่อให้เกิดสภาพน่าเสียแก่สภาวะแวดล้อม หรือก่อให้เกิดความไม่สะดวกแก่สาธารณะ เป็นต้น การกระทำที่เป็นการกระทำละเมิดในลักษณะที่ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญหรือไม่สะดวกต่อสาธารณะ (Public Welfare Offences) ซึ่งกระทบกระเทือนต่อความสงบสุขของส่วนรวม อันเป็นลักษณะของความผิดอาญา แต่เป็นความผิดอาญาที่มีพื้นฐานมาจากหลักเรื่องละเมิดในทางแพ่ง ซึ่งกำหนดความรับผิดต่อความเสียหายแก่ผู้กระทำแม้ว่าไม่มีเจตนาซึ่งต่อมาจากหลักการพื้นฐานดังกล่าวหลักความรับผิดที่ไม่ต้องการเจตนาหรือส่วนผิดในทางจิตใจนี้ ก็ขยายตัวออกไปสู่การทำความผิดอาญาในฐานะความผิดอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับสวัสดิภาพของสาธารณะ (Public welfare offences) ซึ่งมีแต่เพียงโทษปรับอย่างเดียว แต่อย่างไรก็ตามได้มีการนำหลักดังกล่าวไปใช้กับความผิดที่มีโทษสูงถึงจำคุกด้วย

³⁴ Jerome Hall. *General Principles of. Criminal Law 2nd ed* Indiana University The Boob Merill company 1966, p.325.

³⁵ Glanville William. *Criminal Law The General Part 2nd ed* London : Steven and son 1961, P.215. และ จิตติ ดิงศภัทย์. *คำอธิบายประมวลกฎหมายอาญาภาคที่ 1 ตอน 1 ฉบับแก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ 6* พระนคร : สำนักอบรมกฎหมายเนติฯ 2521, หน้า. 294 .

2. จะต้องรับผิดชอบโดยเด็ดขาดแม้ไม่มีเจตนาก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น และได้ใช้ความระมัดระวังอันเป็นปกติวิสัย และไม่ประมาทในกิจการนั้นก็ตาม หลักการนี้เป็นการนำหลักเรื่องประมาทแล้วก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นแก่สาธารณะ แต่เป็นประมาทในลักษณะที่ไม่อาจตำหนิ (Blame) สภาวะแห่งจิตใจผู้กระทำได้เพราะว่าได้ใช้ความระมัดระวังตามปกติวิสัยของวิญญูชนโดยทั่วไปแล้ว กล่าวคือ หากใช้ความระมัดระวังตามปกติในการประกอบกิจการซึ่งกฎหมายกำหนดให้ใช้ความระมัดระวังสูงสุด แล้วเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นจะมาก็คงว่าไม่มีเจตนาไม่ได้ เพราะเป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่สาธารณะชน ดังนั้นจึงเป็นการชอบที่จะป้องกันโดยกำหนดมาตรฐานความระมัดระวังไว้สูงสุดเสียก่อนดีกว่าที่จะปล่อยให้สาธารณะชนต้องอยู่ใน ภาวะที่เสี่ยงต่ออันตรายที่จะเกิดขึ้นโดยไม่อาจที่จะบำบัดได้ ซึ่งจะพบเห็นหลักเกณฑ์เช่นว่านี้ในกฎหมายที่เกี่ยวกับการผลิตสินค้าและโภคภัณฑ์ออกไปสู่สาธารณะ เช่น อาหาร และยา

3. ความสำคัญผิดในข้อเท็จจริงโดยทั่วไปไม่เป็นข้อแก้ตัวให้พ้นความรับผิดทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนาได้ ถือได้ว่าเป็นหลักที่ต่อเนื่องมาจากหลักในเรื่องเจตนา นั่นคือ บุคคลจะมีความรับผิดทางอาญาได้ก็ต่อเมื่อได้กระทำโดยเจตนา แต่ถ้าหากบุคคลได้กระทำการอันที่กฎหมายบัญญัติไว้เป็นความผิด โดยสำคัญผิดคิดว่าตนเองมีอำนาจกระทำได้โดยชอบและไม่ประมาทในการที่สำคัญผิดนั้นแล้วจะถือว่าบุคคลนั้นมีเจตนาเป็นหลักที่เกี่ยวพันหลักในเรื่องเจตนา ดังนั้นความมีหรือไม่มีเจตนาจึงไม่ใช่สาระสำคัญ เมื่อกระทำการอันกฎหมายบัญญัติให้ต้องรับผิดชอบแม้ไม่มีเจตนาแล้ว ย่อมจะอ้างความสำคัญผิดขึ้นมาแก้ตัวเพื่อปฏิเสธให้พ้นความรับผิดไม่ได้เช่นกัน ซึ่งก็รวมไปถึงความไม่รู้ข้อเท็จจริงอันเป็นองค์ประกอบความผิด ที่จะยกมาเป็นข้อแก้ตัวให้หลุดพ้นความรับผิดไม่ได้เช่นกัน³⁶

4. ต้องมีการกระทำ (Actus Reus) คือเป็นความรับผิดที่จะเกิดขึ้นเมื่อมีการกระทำ แต่บางทีที่ไม่มีการกระทำก็ต้องรับผิดชอบด้วยเช่นกรณีความรับผิดทางอาญาอันเกิดจากการกระทำของบุคคลอื่น

ความหมายของหลักเกณฑ์ข้อนี้คือต้องมีการกระทำอันกฎหมายบัญญัติให้เป็นความผิด (Actus Reus) ซึ่งในกรณีนี้หากว่าไม่มีการกระทำก็ไม่มีทางที่จะมีความรับผิดเกิดขึ้นได้ ทั้งนี้เพราะบทบัญญัติความรับผิดทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนาที่กำหนดการกระทำที่เป็นความผิดไว้ แต่แยกในเรื่องเจตนาที่จะกระทำผิดและประมาทออกไปจึงเหลือเฉพาะองค์ประกอบที่การกระทำทางกายภาพเท่านั้น ถ้าหากไม่มีการกระทำก็ไม่มีความรับผิดเกิดขึ้นดังกล่าว ทั้งนี้ในการกระทำความผิดแล้วแม้จะไม่มีเจตนาประสงค์ต่อผลก็ต้องรับผิดชอบแล้วผู้กระทำยังต้องรู้สำนึกในการกระทำของตนด้วย ทั้งนี้เพราะ

³⁶ จิตติ ดิงศภัทย์. คำอธิบายประมวลกฎหมายอาญา ภาคที่ 1 ตอนที่ 1. หน้า 292.

ถ้าหากไม่รู้สำนึกในการกระทำของคนแล้วจะถือ ว่ามีการกระทำไม่ได้และข่มขู่ได้ว่าไม่มีความรับผิดชอบในบทบัญญัติที่ไม่ต้องการเจตนา³⁷

5. ถ้ากฎหมายต้องการเจตนาพิเศษนอกเหนือจากเจตนาธรรมดา³⁸ นั้นก็ต้องพิสูจน์เจตนาพิเศษนี้ด้วย หากพิสูจน์เจตนาพิเศษไม่ได้ แม้ว่ากฎหมายจะกำหนดให้ต้องรับผิดชอบโดยไม่มีเจตนาในเจตนาธรรมดา ก็ข่มขู่ไม่ต้องรับผิดชอบ³⁸

6. การกำหนดลักษณะความรับผิดชอบเป็นเรื่องเกี่ยวกับการคุ้มครองสวัสดิภาพและประโยชน์ของสาธารณะ (Public Welfare) เป็นส่วนใหญ่ แต่บางส่วนจะเป็นเรื่องนโยบายทางอาญา

จากหลักเกณฑ์ข้อนี้เราจะเห็นได้ว่ากฎหมายที่กำหนดความรับผิดชอบทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนา³⁹ นี้จะมีลักษณะแตกต่างหากจากการกระทำความผิดทางอาญาโดยทั่วไปและเป็นเรื่องเกี่ยวกับสาธารณะโดยตรง เช่น ความรับผิดชอบตามกฎหมายว่าด้วยการขายเครื่องดื่มมีเมาต์ต่อบุคคลบางประเภท เช่น ผู้เยาว์, คนที่เมาอยู่แล้ว หรือบุคคลประเภทที่กฎหมายกำหนด ความผิดตามกฎหมายว่าด้วยอาหารและยา ความผิดตามกฎหมายยาเสพติด ความผิดตามกฎหมายอาญา เกี่ยวกับการก่อความเดือดร้อนรำคาญ (Criminal Nuisance) เช่น การกีดขวางทางสาธารณะ เป็นต้น สิ่งเหล่านี้ล้วนเกิดจากความจำเป็นในการที่จะนำเอามาตรการทางอาญามาใช้รักษาสวัสดิภาพในสังคมที่กำลังเปลี่ยนแปลงไปสู่ความสลับซับซ้อนยิ่งขึ้น

7. การกำหนดการกระทำที่ต้องรับโทษโดยไม่ต้องมีเจตนาในทางอาญานี้ใช้หลัก concept of criminal culpability หรือการกระทำที่น่าตำหนิทางอาญาเช่นกัน เพราะหลักนี้เป็นหลักที่อาศัยองค์ประกอบอื่นด้วย มิใช่อาศัยเฉพาะหลักสภาวะจิตใจที่ก่อให้เกิดความรับผิดชอบทางอาญาในลักษณะของการจงใจอย่างเดียว ปกติแล้วหลักพฤติกรรมที่น่าตำหนิในทางอาญา (Criminal Culpability) ที่จะก่อให้เกิดความรับผิดชอบหมายถึงการกระทำโดยมีมูลเหตุจูงใจ (Mens Rea) ที่จะก่อให้เกิดผลอันเป็นความผิดขึ้น³⁹ แต่จะเห็นว่าหลักเกณฑ์นี้ไม่ได้ใช้เฉพาะการกระทำโดยเจตนาอย่างเดียว การกระทำโดยไม่มีเจตนาเช่นการกระทำโดยประมาทก็ถือได้ว่าผู้กระทำมีสภาวะทางจิตใจที่น่าตำหนิเช่นกันและถือว่าเข้าหลักเกณฑ์ดังกล่าวนี้ด้วย

³⁷ จิตติ ดิงศภัทย์. คำอธิบายประมวลกฎหมายอาญา ภาคที่ 1 ตอนที่ 1 ,หน้า 293.

³⁸ เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์ ดร. คำอธิบายกฎหมายอาญาภาคทั่วไป พระนคร : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2524, หน้า 166.

³⁹ จีรวุฒิ เตชะพันธ์. “ความรับผิดชอบทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนา” หน้า 52-54.

8. สิ่งที่จะถือเป็น ความผิด หรือ Fault นั้นเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดคือเป็นการกำหนดหน้าที่ที่จะต้องให้ความระมัดระวังอย่างสูงในระดับที่กฎหมายกำหนด (High Standard of Care Required by Law)

หลักเกณฑ์ข้อนี้เป็นความสัมพันธ์ที่ต่อเนื่องมาจากหลักเกณฑ์ในเรื่องการกระทำที่น่าตำหนิในทางอาญา กล่าวคือ ปกติพฤติกรรมที่ก่อให้เกิดความเสียหายแม้ผู้กระทำไม่มีทั้งเจตนาและประมาทนั้นกฎหมายจะไม่เอาผิดหรือกำหนดโทษเพราะโดยทั่วไปแล้ว พฤติกรรมอันนั้นไม่สามารถที่จะตำหนิสถานะแห่งจิตใจผู้กระทำได้ แต่ในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นกับสาธารณะและกระทบกระเทือนต่อความสงบสุขของส่วนรวมแล้ว กฎหมายก็จำเป็นต้องกำหนดเอาว่าสถานะทางจิตใจของผู้กระทำในระดับที่ไม่น่าตำหนิในการกระทำตามปกติให้เป็นสิ่งที่น่าตำหนิ และต้องมีความรับผิดชอบดังกล่าวมาแล้ว นั่นคือเป็นการกำหนดหน้าที่ที่จะต้องให้ความระมัดระวังไว้สูงกว่าบุคคลที่ควรจะมีตามปกติวิสัยในการประกอบกิจการเช่นนั้น เช่น บุคคลผู้ประกอบกิจการที่เสี่ยงต่อการที่จะก่อให้เกิดความเสียหายแก่สาธารณะชน โดยส่วนรวม จำต้องมีความรับผิดชอบอย่างเด็ดขาดต่อผลของความเสียหายที่เกิดขึ้น แม้ว่าตนจะได้ให้ความระมัดระวังตามปกติและไม่ประมาทก็ตาม เพราะตนเองจำเป็นต้องให้ความระมัดระวังในระดับสูงกว่านั้นเป็นอย่างยิ่ง ที่จะไม่ให้ผลนั้นเกิดขึ้นมา

9. การกระทำที่กฎหมายบัญญัติให้ต้องรับผิดชอบแม้ไม่มีเจตนาจัดเป็นการกระทำที่กระทบต่อความรู้สึกทางศีลธรรมเช่นเดียวกับการกระทำผิดทางอาญาโดยทั่วไป แต่มีลักษณะเป็นไปในทางอ้อมไม่ชัดเจน

โดยทั่วไปการกระทำที่มีลักษณะเป็นความผิดในตัว (Mala in se.) จะเป็นการกระทำที่ขัดกับความ รู้สึกผิดชอบชั่วดีหรือความรู้สึกที่เกี่ยวข้องกับหลักศีลธรรมทางศาสนา แต่บทบัญญัติทางอาญาที่กำหนดความรับผิดชอบในทางอาญามักจะไม่เกี่ยวข้องกับหลักศีลธรรม แต่อาจจะมีผลอยู่บ้างแต่ก็เป็นความผิดที่ ชนิดที่ สังคมไม่ถือว่าขัดต่อศีลธรรมมากมายนักจนถึงขั้นที่จะทำให้เสื่อมเสียต่อจิตใจ

การบังคับใช้บทบัญญัติความรับผิดชอบทางอาญาที่ไม่ต้องเจตนา

การใช้บทบัญญัติความรับผิดชอบทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนา ลักษณะของกฎหมายและหลักกฎหมายที่กำหนดความรับผิดชอบทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนา

โดยทั่วไปการใช้บทบัญญัติความรับผิดชอบนี้ ในขั้นแรกก็จำเป็นที่จะทราบถึงกฎหมายหรือบทบัญญัติที่กำหนดความรับผิดชอบทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนา ก่อน ในกลุ่มประเทศที่ใช้ระบบคอมมอนลอว์นั้นจะปรากฏในรูปของพระราชบัญญัติหรือกฎหมายสาระบัญญัติที่ตราขึ้นเสียเป็นส่วน

ใหญ่ในปัจจุบัน นอกเหนือจากกฎหมายที่เกิดขึ้น โดยแนวคำพิพากษาของศาลสูง ในคดีเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยและสวัสดิภาพของสาธารณะ

บทบัญญัติความรับผิดทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนาในประเทศอังกฤษและอเมริกันนั้น มักจะไม่ระบุไว้ถึงองค์ประกอบในทางจิตใจในส่วนที่ผิด (Fault)⁴⁰ แต่จะบัญญัติไว้เฉพาะองค์ประกอบในส่วนแห่งการกระทำเท่านั้น และในการใช้บทบัญญัติดังกล่าวของศาลก็มักจะตีความให้ผู้กระทำต้องรับผิดแม้ไม่มีเจตนา ดังนั้น จึงมีปัญหาว่าความรับผิดทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนาเกิดจากเจตนารมณ์ของฝ่ายนิติบัญญัติในการตรากฎหมายนั้นขึ้นมา หรือเกิดจากการตีความของศาลว่าเป็นไปเช่นนั้นเกี่ยวกับกรณีนี้จึงเห็นว่าศาลมีหน้าที่ตีความกฎหมายที่ออกมาโดยฝ่ายนิติบัญญัติแต่ไม่มีอำนาจที่จะกำหนดหลักกฎหมายซึ่งเป็นหน้าที่หลักของฝ่ายนิติบัญญัติ ศาลมีหน้าที่เพียงค้นหาเจตนารมณ์ของฝ่ายนิติบัญญัติเท่าที่ปรากฏถ้อยคำในพระราชบัญญัติหรือกฎหมายต่าง ๆ เท่านั้น ดังนั้น การที่กฎหมายดังกล่าว กำหนดไว้เฉพาะการกระทำที่เป็นผิดแต่ไม่ได้กล่าวถึงว่าต้องมีองค์ประกอบทางจิตใจในส่วนที่ผิด (Fault) ด้วย ศาลจึงถือว่าฝ่ายนิติบัญญัติมีเจตนาที่จะให้ใช้บทบัญญัติดังกล่าวโดยไม่ประสงค์ที่จะให้พิจารณาองค์ประกอบทางจิตใจและให้เป็นความรับผิดเด็ดขาด (Strict Liability) ดังนั้น จึงถือได้ว่าหลักความรับผิดทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนาเกิดจากเจตนารมณ์ของฝ่ายนิติบัญญัติแต่อย่างไรก็ตาม ก็มีข้อโต้แย้งว่าหลักความรับผิดที่ไม่ต้องการเจตนาทางอาญานี้ น่าจะเกิดจากการตีความของศาล โดยยึดเอาการจำกัดเนื้อหาของกฎหมายตามความหมายที่แท้จริงของถ้อยคำที่ปรากฏในกฎหมายนั้น คือเป็นการตีความตามตัวอักษรนั่นเอง คือถือเอาเฉพาะการกระทำที่กฎหมายบัญญัติห้ามนั่นเอง จึงเกิดหลักความรับผิดเด็ดขาดขึ้น และสำหรับข้อนี้มีเหตุผลสนับสนุนคือปกติแล้ว ในการบัญญัติกฎหมายที่ โทษทางอาญาออกมาใช้บังคับนั้นเป็นการไม่สะดวกที่จะสอดแทรกหลักเกณฑ์ทั่วไปและข้อยกเว้นต่าง ๆ ลงไว้ในกฎหมายดังกล่าวได้ทั้งหมด ดังนั้น จึงน่าที่จะสันนิษฐานได้ว่าความจริงแล้ว ฝ่ายนิติบัญญัติมีความประสงค์จะให้ศาลใช้หลักทั่วไปทางอาญาเกี่ยวกับเรื่องเจตนากระทำผิดกับบทบัญญัติดังกล่าวอยู่แล้ว แต่ศาลกลับใช้การตีความของตนแปลกฎหมายอย่างเคร่งครัดตามตัวอักษรทำให้เกิดหลักความรับผิดเด็ดขาดขึ้นมาดังกล่าว

⁴⁰ Granville Williams. *Textbook of Criminal Law* London : Steven and son 1978,

การพิจารณาว่าความผิดในกฎหมายใดเป็นความผิดทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนา

โดยทั่วไปแล้วบทบัญญัติความรับผิดชอบทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนาของอังกฤษและอเมริกันนั้นมักจะไม่ได้แสดงไว้ชัดเจนว่าไม่ต้องมีเจตนาที่ต้องรับผิด แต่จะกำหนดไว้เฉพาะว่าการกระทำอย่างไรบ้างที่กฎหมายห้าม และถ้าหากมีการละเมิดหรือฝ่าฝืนแล้วต้องรับผิด และศาลก็มักจะตีความบทบัญญัติดังกล่าวไปในทางที่ว่าจำเลยต้องรับผิดแม้กระทำไปโดยไม่มีเจตนา ดังได้กล่าวมาแล้วในหัวข้อที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม ก็ตามก็ยังมิมีบทบัญญัติที่มีลักษณะเช่นว่านี้อยู่ไม่น้อยอุกตีความในการกำหนดความรับผิดโดยพิจารณาถึงเจตนาที่ก่อให้เกิดการกระทำอันเป็นผิดด้วย ปัญหาว่าในกรณีที่กฎหมายมิได้บัญญัติไว้โดยชัดแจ้งเช่นนี้ จะทราบได้อย่างไรว่ากฎหมายใดเป็นกฎหมายที่กำหนดความผิดที่ไม่ต้องมีเจตนา ซึ่งในกรณีเช่นว่านี้ ได้มีหลักเกณฑ์ที่จะแบ่งแยกบทบัญญัติความรับผิดทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนาออกจากบทบัญญัติที่กำหนดความรับผิดที่ต้องการเจตนาไว้ในบทความ Public Welfare Offences ว่ามีข้อสังเกตดังนี้⁴¹

1. ดูจากลักษณะของบทบัญญัตินั้น ๆ ว่ามีแนวโน้มไปในทางลงโทษ (Punishment) หรือรักษาระเบียบของสังคม (Social Order) ถ้าหากเน้นในเรื่องการลงโทษก็เป็นบทบัญญัติที่ต้องการเจตนา แต่ถ้านั้นเรื่องการรักษาระเบียบของสังคม (Social Order) เช่น ความผิดตามกฎหมายรักษาความสงบ (Police Offence) ความผิดที่เกี่ยวกับสวัสดิภาพของสังคม เช่น ความผิดเกี่ยวกับการขายอาหารหรือยาที่มีการปลอมปนและความผิดเกี่ยวกับการจราจร ย่อมเป็นบทบัญญัติที่กำหนดความรับผิดที่ไม่ต้องการเจตนา

2. พิจารณาจากระดับของโทษที่จะใช้ลงต่อการละเมิดหรือฝ่าฝืนบทบัญญัตินั้น ถ้าหากโทษที่ใช้ลงเป็นโทษจำคุก ความผิดนั้นก็มีความผิดที่ต้องพิจารณาถึงองค์ประกอบทางจิตใจของจำเลยด้วย แม้จะกำหนดให้จำเลยต้องรับผิดก็เปิดโอกาสให้จำเลยแก้ตัวในองค์ประกอบแห่งการกระทำที่เกี่ยวกับจิตใจเข้ามาพิจารณา

แม้ว่าจะมีหลักเกณฑ์ในการสังเกตถึงลักษณะของบทบัญญัติความผิดทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนาก็ตาม ก็ยังนับว่ามีความสับสนไม่น้อยในการพิจารณาว่ากฎหมายใดเป็นความผิดทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนาซึ่งเป็นปัญหาที่กฎหมายอาญาของไทยเคยประสบมาแล้วในขณะที่ได้รับเอาหลักความผิดทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนาจากระบบกฎหมายของอังกฤษและอเมริกามาใช้ตอนแรก ๆ ปัจจุบันจึงได้แก้ปัญหาดังกล่าวนี้โดยกำหนดลงไปในมาตรา 59 ว่าการจะต้องรับผิดโดยไม่มีเจตนาอันกฎหมายต้องบัญญัติไว้ชัดแจ้ง เป็นต้น

⁴¹ จีรวุฒิ เตชะพันธ์. “ความรับผิดทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนา” หน้า 67 - 70.

หลักเรื่อง Mens Rea กับการตีความกฎหมายในเรื่องความรับผิดทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนา

เนื่องจากความรับผิดบางอย่างเด็ดขาดแท้จริง (Absolute Liability) ซึ่งผู้กระทำไม่มีส่วนผิดเลยนั้น เป็นสิ่งที่ขัดต่อหลักความรับผิดโดยทั่วไป ไม่ยุติธรรมและไม่เปิดโอกาสให้จำเลยได้ยกข้อต่อสู้ในทางป้องกันตนเองได้เลย ดังนั้น ศาลจึงมักปฏิเสธที่จะใช้หลักความรับผิดนี้อย่างเข้มงวด และในการตีความกำหนดความรับผิดแก่จำเลยก็มักจะนำเอาหลัก Mens Rea เข้ามาพิจารณาด้วย การนำเอาหลัก Mens Rea เข้ามาใช้ในทางที่เป็นคุณแก่จำเลยในบทบัญญัติที่มีลักษณะกำหนดความรับผิดทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนาในกรณีที่เป็นบทบัญญัติของกฎหมายเปิดช่องให้กระทำได้ เพราะไม่ได้ระบุไว้ชัดแจ้งว่าต้องรับผิดแม้ไม่มีเจตนา แต่อย่างไรก็ตาม ต่อมาในภายหลัง ศาลอังกฤษและอเมริกาได้เปลี่ยนแปลงแนวทางการตีความจากการนำเอาหลัก Mens Rea ซึ่งใช้ตีความในทางเป็นคุณแก่จำเลย หันมากำหนดความรับผิดเด็ดขาดแก่จำเลยในความผิดหลายชนิด เช่น ความผิดที่เกี่ยวกับการขายวัตถุปลอมปน เช่น ยาและอาหาร, ความผิดเกี่ยวกับการครอบครองวัตถุบางชนิด เช่น วัตถุมีนเมา ยาเสพติด หรืออาวุธ ปืน เป็นต้น นอกจากนี้ยังได้แก่ความผิดเกี่ยวกับการจราจร และความรับผิดของนายจ้างต่อการกระทำของลูกจ้าง ซึ่งในความผิดเหล่านี้ถ้าหากมิได้มีข้อความอื่นเป็นพิเศษ แล้วศาลจะตีความไปในทางถือว่าจำเลยรู้หรือมีเจตนาในการกระทำเช่นนั้นก็นำหลัก Mens rea มาใช้ในทางที่เป็นโทษแก่จำเลย มีข้อน่าสังเกตว่าแม้ว่าจะเป็นการนำเอาหลัก Mens Rea มาใช้ในทางที่ไม่เป็นคุณแก่จำเลยในบทบัญญัติเช่นว่านี้ก็ตามแต่เป็นการเปิดทางให้จำเลยสามารถยกข้อต่อสู้ต่าง ๆ ขึ้นแก้ตัวในเรื่องที่ตนถูกสันนิษฐานว่ารู้หรือมีเจตนาที่จะก่อให้เกิดการกระทำที่ละเมิดต่อกฎหมายได้ และน่าสังเกตว่าเป็นการพัฒนาการของการนำเอาความรับผิดที่ไม่ต้องการเจตนามาใช้ในกฎหมายอาญาในประการที่ประนีประนอมกับหลักการที่เป็นอยู่ แทนที่จะขัดแย้งกันในการกำหนดความผิดจากการกระทำที่ก่อให้เกิด ความเสียหายที่มีผลกระทบต่อส่วนรวม โดยพิจารณากำหนดความรับผิดจากองค์ประกอบทางจิตใจซึ่งพิเศษออกไปจากสภาวะจิตใจที่ก่อให้เกิดความรับผิดตามปกติคือเจตนาหรือประมาทด้วย⁴²

โทษที่ใช้บังคับ (Sanction) กับการกระทำผิดต่อบทบัญญัติความรับผิดทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนา

การลงโทษต่อการกระทำผิดทางอาญาที่ถือเป็นหลักกันมานั้น หมายถึงการแสดงผลออกของการไม่เห็นด้วยต่อการกระทำดังกล่าวของสังคม โดยมุ่งที่จะรักษาความสงบเรียบร้อย

⁴² Rollin M.Perkins. **Criminal Law 2nd Ed** the foundation press inc., Mineola.Ny : 1969 p.806.

และกฎเกณฑ์ของสังคมไว้ และกฎเกณฑ์ดังกล่าวจะมีรากฐานมาจากกฎเกณฑ์ทางศีลธรรม แต่อย่างไรก็ตามในบทบัญญัติกำหนดความรับผิดทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนานี้เป็นบทบัญญัติที่โดยทั่วไปแล้วไม่เกี่ยวกับกฎเกณฑ์ทางศีลธรรมแต่เป็นการกำหนดการกระทำให้เป็นผิดโดยเหตุผลของความจำเป็นในทางเทคนิคที่จะรักษาความสงบเรียบร้อยในสังคมให้เหมาะสมกับสภาพของสังคมที่มีลักษณะซับซ้อนและมีความก้าวหน้าทางเทคนิค ในประการที่ซึ่งหลักเกณฑ์อันเป็นพื้นฐานของกฎหมายอาญาตามปกติ ไม่อาจที่จะแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้ ดังนั้นในการนำโทษทางอาญามาใช้บังคับต่อการละเมิดบทบัญญัติดังกล่าว จึงมีลักษณะที่จำกัดเป็นอย่างมาก ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นโทษปรับ (Fine) ที่มีจำนวนไม่สูงจนเกินไปนักทั้งนี้ก็เพราะจำเลยไม่อาจยกข้อต่อสู้ในทางป้องกันตัวในเรื่องเจตนากระทำผิดขึ้นอ้างเพื่อแก้ตัวให้พ้นผิดได้ แต่ทั้งนี้มิได้หมายความว่าในการกำหนดความรับผิดทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนาจะไม่กำหนดโทษสูงกว่าโทษปรับ กล่าวคือมีบทบัญญัติดังกล่าวจำนวนไม่น้อยที่กำหนดโทษจำคุกแก่ผู้ละเมิด ดังจะเห็นได้จากกฎหมายที่เกี่ยวกับยาเสพติด กฎหมายที่เกี่ยวกับการกระทำผิดทางเพศ เช่น ความผิดทางเพศที่กระทำต่อเด็กหญิงที่อายุต่ำกว่ากฎหมายกำหนด ความผิดที่เกี่ยวกับการสมรสซ้อน (Bigamy) และการมีชู้ (Adultery) นอกจากนั้นก็มีความผิดที่เกี่ยวกับความมั่นคงของสาธารณะ เช่น ความผิดเกี่ยวกับการขโมยเงินจากธนาคารซึ่งตนเป็นผู้จัดการอยู่ และนอกจากโทษจำคุกแล้ว อาจพบว่ามีโทษอื่น ๆ ที่ใช้ลงโทษแก่ผู้กระทำผิดต่อบทบัญญัติดังกล่าวที่อาจมีอีกเช่น การเนรเทศ การถอนใบอนุญาตหรือห้ามประกอบอาชีพเป็นระยะเวลาที่กำหนด เป็นต้น⁴³

จากที่กล่าวมาแล้วทั้งหมดจึงพอสรุปได้ว่าโทษที่ใช้บังคับแก่บทบัญญัติความรับผิดทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนาส่วนใหญ่จะเป็นโทษปรับเล็ก ๆ น้อย ๆ และโทษที่มุ่งปรับปรุงพฤติกรรมของผู้กระทำความผิดให้กลับเข้าสู่สังคมได้ แต่ก็มีกรณีที่กำหนดโทษไว้หนักบ้างเหมือนกันแต่ไม่รุนแรงถึงขั้นกับโทษในคดีอุกฉกรรจ์ กล่าวคือความรับผิดเด็ดขาดที่ไม่นำเรื่องเจตนามาใช้ในการพิจารณานั้นมักจะใช้กับความผิดอาญาที่เป็นการจัดระเบียบและความสงบสุขของสังคมโดยที่การกระทำนั้นมิได้เกิดจากเจตนาอันชั่วร้ายของผู้กระทำความผิด ซึ่งเป็นสิ่งที่สังคมยังพอที่ยอมรับได้ ไม่ขัดต่อศีลธรรมมากมายนัก

⁴³ จีรวุฒิ เดชะพันธ์. “ความรับผิดทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนา” หน้า 88-90.

แนวคิดเกี่ยวกับการลงโทษผู้กระทำความผิดทางอาญา

วัตถุประสงค์ในการลงโทษทางอาญา

วัตถุประสงค์ในการลงโทษอาญา แบ่งออกเป็น 4 ประเภท คือ

1. เพื่อตอบแทนแก้แค้นผู้กระทำความผิด (Retribution) มีพื้นฐานมาจากความคิดที่ว่า อาชญากรรมเป็นการประทุษร้ายต่อผู้อื่น ดังนั้น ผู้กระทำความผิดควรจะต้องได้รับการตอบแทนแก้แค้น ให้สาสมกับความผิดที่ได้กระทำความผิด เป็นแนวปฏิบัติที่สอดคล้องกับหลักธรรมกวีทยาแห่งการลงโทษ ซึ่งในปัจจุบันก็ยังถือปฏิบัติกันอยู่ในกระบวนการยุติธรรม ดังจะเห็นได้ว่าความผิดร้ายแรงลักษณะต่าง ๆ ที่ประกอบด้วยเจตนา จะได้รับการลงโทษที่รุนแรง

2. เพื่อยับยั้งหรือปราบปรามการกระทำความผิด (Deterrence) เป็นแนวความคิดที่ว่า การกำหนดบทลงโทษเพื่อให้เป็นที่เกรงกลัวต่อผู้กระทำความผิด และมีให้เป็นเยี่ยงอย่างแก่ผู้อื่นโดยการทำให้โทษเป็นจริงมากขึ้น และรุนแรงยิ่งขึ้น เพื่อยับยั้งให้ผู้คิดกระทำความผิดได้ชั่งน้ำหนักระหว่างผลประโยชน์ที่จะได้รับจากการกระทำความผิดกับสิ่งที่จะต้องเสียไปเมื่อต้องถูกลงโทษ การลงโทษลักษณะนี้ได้แก่ การกำหนดบทลงโทษต่าง ๆ รวมถึงโทษจำคุกจนถึงโทษประหารชีวิตให้เกิดความเกรงกลัวไม่กล้ากระทำความผิด

3. เพื่อการป้องกันสังคม (Protection of society) แนวความคิดนี้ได้วิวัฒนาการมาจากความเชื่อที่ว่า อาชญากรรมเป็นโรคร้ายและเป็นการประทุษร้ายต่อสังคม ฉะนั้น การที่จะให้สังคมปลอดภัยจากภัยอาชญากรรมจึงจำเป็นต้องมีการแยกตัวผู้กระทำความผิดออกจากสังคมเพื่อมิให้มีโอกาสไปกระทำความผิดได้

4. เพื่อการแก้ไขปรับปรุงแต่งจิตใจผู้กระทำความผิด (Reformation of Rehabilitation) แนวความคิดนี้ เป็นผลจากความเชื่อของนักจิตวิทยาและอาชญาวิทยาว่าบุคลิกภาพเป็นสมบัติเฉพาะบุคคล การกำหนดวิธีการลงโทษผู้กระทำความผิดให้สอดคล้องกับบุคลิกภาพและการแก้ไขผู้กระทำความผิด รวมทั้งการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเป็นรายบุคคล จะเป็นผลดีทั้งต่อผู้กระทำความผิดและสังคม

วัตถุประสงค์ของการลงโทษทางอาญานั้นมุ่งเน้นที่ความต้องการไม่ให้มีการกระทำความผิดอยู่ในสังคมหรือให้มีอยู่น้อยที่สุด ทั้งนี้โดยการป้องกัน และปราบปรามพฤติกรรมที่ไม่พึงปรารถนา หรือการกระทำความผิด และเปิดโอกาสให้สังคมแก้ไขบุคคลที่กระทำความผิดดังกล่าวให้กลับตนเป็นคนดีด้วย

การลงโทษต่อผู้กระทำความผิดทางอาญาที่เกี่ยวกับกฎหมายจราจรในปัจจุบันเป็นการผสมผสานวัตถุประสงค์ในการลงโทษดังกล่าวเข้าด้วยกัน โดยเน้นการยับยั้งและการป้องกันสังคม มิให้

ผู้ไ้รถไ้รถน คนคิดกระทำความผิด หรือผู้เคยกระทำผิดคิดทำผิดขึ้นอีก และไม่ให้อื่นเอาอย่าง ทั้งนี้ เพื่อความเรียบร้อย แต่เนื่องจากผู้กระทำผิดกฎหมายรายนั้นมีลักษณะเฉพาะตัว คือ เป็นผู้ที่สามารถแก้ไขปรับเปลี่ยนพฤติกรรมไม่ให้กระทำผิดซ้ำได้ โดยการให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายและวิธีจับที่ถูกต้อง ดังนั้นจึงควรเพิ่มมาตรการที่สามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้กระทำผิดกฎหมายรายนั้น เพื่อใช้ลงโทษตามแนวทางการลงโทษเพื่อแก้ไขผู้กระทำผิดด้วย

โทษและสภาพบังคับทางอาญาที่ใช้ปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดความผิดจราจร

1. โทษจำคุก หมายถึง การนำตัวผู้กระทำผิดซึ่งศาลพิพากษาลงโทษจำคุกไปควบคุมตัวในเรือนจำหรือทัณฑสถาน การลงโทษจำคุกไม่ว่าจะเป็นจำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกที่มีกำหนดเวลาที่ตาม เป็นมาตรการลงโทษที่ทำให้ผู้ได้รับโทษขาดเสรีภาพ ซึ่งนิยมใช้กันอย่างแพร่หลายในการลงโทษผู้กระทำผิด ทั้งนี้โทษจำคุกจะทำให้ผู้ต้องโทษจำคุกสำนึกในความผิดแก้ไขความประพฤติของผู้กระทำผิดให้ปรับตัวเป็นคนดีก็ตาม แต่โดยลักษณะของโทษจำคุกแล้วไม่เหมาะสมกับผู้กระทำความผิดเล็ก ๆ น้อย ๆ ซึ่งอาจได้รับผลร้ายจากการจำคุกได้ เนื่องจากโทษจำคุกนั้นมักจะใช้กับผู้กระทำผิดทางอาญาที่มีเจตนาชั่วเป็นอาชญากรของสังคม

2. โทษปรับ เป็นโทษที่ใช้สำหรับกรณีความผิดทางอาญาที่เป็นความผิดเล็กน้อยโดยที่ไม่พิจารณาถึงเจตนาในการกระทำความผิดเพียงแต่พิจารณาว่ามีการกระทำความผิดตามกฎหมายบัญญัติไว้หรือไม่หากมีก็ถือว่ากระทำความผิดทางอาญาแล้ว โดยผู้กระทำผิดจะต้องชำระเงินตามจำนวนที่กำหนดไว้ในคำพิพากษาของศาล หรือตามที่เจ้าพนักงานเปรียบเทียบปรับ เช่น การลงโทษต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร ส่วนใหญ่จะเป็นโทษปรับเสียมากกว่าด้วยเหตุผลที่ยอมรับกันมานานานาประเทศเป็นเวลานานมาแล้วว่า การกระทำความผิดทางอาญาในคดีเล็กน้อยที่ผู้กระทำผิดไม่ควรจะต้องรับโทษถึงจำคุกนั้น โทษปรับเป็นการลงโทษในทางทรัพย์สินที่ดีที่สุดทางหนึ่ง

3. การริรอนสิทธิในการไ้รถ ได้แก่ การสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ การสั่งพักการใช้ใบอนุญาต หรือ การสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของผู้กระทำผิดโดยเจ้าพนักงานหรือโดยคำพิพากษาของศาล แล้วแต่กรณี แม้จะมีจุดประสงค์เพื่อทำโทษ แต่ก็ไม่เป็นโทษตามกฎหมายอาญาแต่เป็นเพียงสภาพบังคับเพื่อให้เกิดความปลอดภัย โดยการทำให้ไม่มีการไ้รถในระหว่างที่ถูกลงโทษ จึงเป็นการช่วยสังคมให้ปลอดภัยจากอันตรายที่จะเกิดจากการขับขี่รถของผู้ถูกลงโทษ ซึ่งเป็นผลดีต่อสังคม นอกเหนือจากผลในด้านการปราบปรามมิให้ผู้นั้นกล้ากระทำผิดซ้ำอีก

การริรอนสิทธิและเสรีภาพในการไ้รถใช้รถไ้รถนดังกล่าวจะทำให้ผู้ถูกลงโทษขาดความสะดวกในการไ้รถ เนื่องจากต้องคอยหลบเจ้าหน้าที่ในกรณีฝ่าฝืนขับรถระหว่างถูกลงโทษ และการถูกลงโทษนี้อาจทำให้ขาดประโยชน์ในการประกอบอาชีพของผู้นั้นด้วย การลงโทษด้วยวิธี

การนี้จึงช่วยเสริมสร้างการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น⁴⁴

ระบบความยุติธรรมทางอาญาและทฤษฎีการลงโทษ

การบังคับใช้กฎหมายอาญาโดยกระบวนการยุติธรรม ถือว่ากระบวนการหรือขั้นตอนในการคงไว้ซึ่งอำนาจรัฐ ในการอำนวยความสะดวกให้เกิดความสงบสุขของประชากรในรัฐ ทฤษฎีที่เกี่ยวกับระบบงานยุติธรรมทางอาญา (Criminal Justice System) แบ่งออกเป็น 2 ทฤษฎีซึ่งขัดแย้งกันอยู่คือ

1.ทฤษฎีการควบคุมอาชญากรรม (Crime Control) เป็นทฤษฎีที่เน้นหนักทางด้านประสิทธิภาพของกระบวนการยุติธรรม โดยมุ่งที่จะควบคุม ระวัง และปราบปรามอาชญากรรมเป็นใหญ่ คดีอาญาที่ส่งเข้ามาสู่ระบบงานยุติธรรมทางอาญาจะต้องดำเนินไปตามขั้นตอน ซึ่งจะเริ่มจากการสืบสวนก่อนทำการจับกุม การจับกุม สอบสวนภายหลังการจับกุม การเตรียมคดีเพื่อฟ้องศาล การพิจารณาและพิพากษา และการปล่อยตัวจำเลย ขั้นตอนต่าง ๆ นี้ (Process) จะต้องมีความรวดเร็ว (Speedy trial)

2.ทฤษฎีกระบวนการนิติธรรม (Due Process) เป็นทฤษฎีที่ยึดกฎหมายเป็นหลัก การดำเนินคดีจะต้องเป็นไปตามขั้นตอนต่าง ๆ ในกระบวนการยุติธรรม ทฤษฎีนี้ไม่เห็นพ้องด้วยการแสดงหาข้อเท็จจริงอย่างไม่เป็นทางการของทฤษฎีการควบคุมอาชญากรรมในชั้นตำรวจและอัยการ แต่เห็นว่าจะต้องจัดให้มีการพิจารณาคดีหรือได้ส่วนข้อกล่าวหาของผู้ต้องหาอย่างเป็นทางการ เปิดเผยในศาลสถิตยุติธรรม ทฤษฎีถือว่าบุคคลจะไม่ถูกกล่าวหาว่าประกอบอาชญากรรมเพียงเพราะพยานหลักฐานเท่านั้น แต่เขาจะมีความผิดก็ต่อเมื่อผู้มีอำนาจตามกฎหมาย พิจารณาพิพากษาชี้ขาดแล้วว่าเขามีความผิด

แนวความคิดและวิวัฒนาการของการลงโทษทางอาญา

แนวความคิดในเรื่องการลงโทษ ซึ่งถือเป็นหลักในการปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดในสมัยโบราณ ยังไม่มีหลักเกณฑ์ที่ให้สังคมยอมรับถือปฏิบัติ การลงโทษจะเป็นเรื่องของการแก้แค้นตอบแทนระหว่างคู่กรณีและพรรคพวกของคู่กรณี หากฝ่ายผู้ถูกทำร้ายอ่อนแอกว่าก็จะเลิกเรื่องราวก็

⁴⁴ มณฑลทัฬหี บุนนาค. “ทัศนะของผู้ชำระคดีและบุคคลากรในกระบวนการยุติธรรมต่อการกำหนดกฎหมายวิธีพิจารณาความสำหรับคดีจราจรขึ้นเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย และช่วยแก้ไขปัญหารถจราจรในกรุงเทพมหานคร” วิทยานิพนธ์สังคมสงเคราะห์ศาสตร์บัณฑิตมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2538, หน้า 31-34.

ยุติไปเอง แต่หากผู้ถูกทำร้ายหรือผู้เสียหาย ไม่ยอมเลิกرا ก็จะเป็นการแก้แค้นจองเวรกันยาวนาน

ต่อมาเมื่อบ้านเมืองมีการปกครองที่ดีมีแบบแผน สังคมมีระเบียบกฎเกณฑ์ มีข้อห้ามที่มีประสิทธิภาพ รัฐก็ยื่นมือเข้ามาไกล่เกลี่ยตัดสินความ เพื่อให้เกิดความยุติธรรมขึ้น และเป็นการยุติการแก้แค้นกันเอง โดยถือว่า ผู้กระทำผิดความผิดอาญานั้นมิได้ทำความเสียหายให้แก่ผู้เสียหายเท่านั้น แต่ยังทำความเสียหาย ทำลายความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชนและสังคมส่วนรวมอีกด้วย จึงต้องเป็นหน้าที่ของฝ่ายบ้านเมืองเข้ามาปราบปรามจับกุม และตัดสินลงโทษ ดำเนินการต่อผู้กระทำผิดเพื่อให้สังคมปลอดภัย ส่วนวิธีการลงโทษก็จะใช้มาตรการรุนแรง ทารุณ เพื่อเป็นการขู่ขู่ขู่ให้หวาดกลัวและเจ็บทรมานและไม่เอาเยี่ยงอย่างซึ่งถือเป็นแนวความคิดในการลงโทษที่ถือปฏิบัติสืบมาจนถึงราวศตวรรษที่ 18 จึงได้มีการตื่นตัวเรียกร้องให้มีการปรับปรุงวิธีการลงโทษให้ยุติธรรมเหมาะสมกับการกระทำผิด โดยมีสำนักอาชญาวิทยาต่าง ๆ เสนอแนวความคิดในการลงโทษไว้มากมาย อันเป็นรากฐานและทำให้เกิดวิวัฒนาการในการลงโทษ และการปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดจนนำมาสู่แนวความคิดและวิธีการลงโทษที่ใช้อยู่ในสมัยปัจจุบันนี้

แนวความคิดและทฤษฎีการลงโทษของนักอาชญาวิทยาในปัจจุบัน⁴⁵ การลงโทษตามกฎหมายอาญานั้นแบ่งเป็นทฤษฎีได้ 4 ทฤษฎีคือ

1. ทฤษฎีการลงโทษเพื่อเป็นการแก้แค้นให้แก่สังคม (Retribution)
2. ทฤษฎีการลงโทษเพื่อป้องกันการทำความผิดทางอาญา (Deterrence)
3. ทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิด (Rehabilitation)
4. ทฤษฎีการลงโทษที่มีจุดมุ่งหมายรวม (Integration)

1. ทฤษฎีการลงโทษเพื่อเป็นการแก้แค้นให้แก่สังคม (Retribution)

การทำการลงโทษผู้อื่นเพื่อการแก้แค้นมีมาตั้งแต่สมัยดึกดำบรรพ์ ในสมัยเริ่มแรกนั้น ถ้าใครถูกทำร้าย เขาจะทำการแก้แค้นอย่าสาสม การตอบแทนแก้แค้นในสมัยก่อนเป็นเรื่องเฉพาะตัวไม่เกี่ยวกับรัฐ บางทีการตอบแทน แก้แค้นอาจจะรุนแรงและร้ายกาจยิ่งกว่าความเสียหายที่ตนได้รับ ในระยะต่อมาก็มีความคิดขึ้นมาว่า การแก้แค้นนั้นไม่ควรจะให้รุนแรงเกินกว่าที่ตนเสียหาย เมื่อนาน ๆ เข้ารัฐได้เข้ามาทำการแก้แค้นต่อผู้กระทำผิดแทนบุคคล เพราะความผิดที่ได้กระทำลงไปนั้นกระทบกระเทือนต่อส่วนรวม มิใช่เป็นเรื่องส่วนตัว และการลงโทษก็ต้องกระทำภายในกรอบของ

⁴⁵ Stanley E. Grupp. *Theories Of Punishment* Bloomington London : Indiana University Press.1971, p.5-10.

กฎหมาย⁴⁶

การลงโทษตามทฤษฎีดังกล่าวจะต้องคำนึงถึงผลกระทบที่สังคมไม่รับจากการกระทำ ความผิดนั้นเป็นสำคัญซึ่งหากการกระทำมีความผิดนั้นมีผลกระทบกับสังคม โทษที่จะได้รับก็สมควร ที่จะสาสมกับการกระทำนั้น ๆ ⁴⁷ เรื่องของการลงโทษเพื่อแก้แค้นนั้น แนวความคิดสมัยดั้งเดิมถือ ว่า การแก้แค้นเป็นวัตถุประสงค์ขั้นสุดท้ายของการลงโทษ ไม่มีความคิดใด ๆ ที่สูงไปกว่านั้น ทฤษฎีของการลงโทษเพื่อการแก้แค้นสรุปได้ 5 ประการ ดังนี้⁴⁸

- 1.การแก้แค้นถือเป็นวัตถุประสงค์ของการลงโทษ
- 2.การแก้แค้นเป็นวัตถุประสงค์ขั้นสุดท้าย ไม่ได้เป็นหนทางเพื่อวัตถุประสงค์อื่นใดอีก
- 3.เหตุผลสำคัญของการลงโทษเพื่อการแก้แค้นก็เพราะคนทำผิดศีลธรรมอันดีงามของ สังคม
- 4.การลงโทษผู้กระทำผิดต้องได้สัดส่วนกับความผิดทางศีลธรรม
- 5.การลงโทษเป็นการประณามอย่างบริสุทธิ์ ไม่ได้หวังที่จะพัฒนา แก้ไขให้การศึกษา หรือฟื้นฟูผู้กระทำแต่ประการใด

2. ทฤษฎีการลงโทษเพื่อป้องกันการกระทำผิดทางอาญา (Deterrence)

ปัญหาการลงโทษเพื่อป้องกันอาชญากรรม วัตถุประสงค์ขั้นสุดท้ายของการลงโทษก็คือสวัสดิภาพ ของสังคม แต่ในความเป็นจริงแล้วในเรื่องสวัสดิภาพของสังคมนี้นี้ไม่ได้มีด้วยการลงโทษเพียงอย่าง เดียว แต่ได้มาด้วยการให้รางวัลอีกด้วย การลงโทษเป็นสิ่งไม่ดีเลย แต่มันก็เป็นสิ่งที่มีประโยชน์ต่อ สังคม ในแง่ที่ว่ามันช่วยป้องกันความเลวร้ายที่จะบังเกิดขึ้นต่อไป และเมื่อมีอาชญากรรมในรูปแบบ ต่าง ๆ เกิดมากขึ้นก็ย่อมกระทบกระเทือนต่อความสงบสุขของคนส่วนใหญ่⁴⁹

ในเรื่องของการลงโทษนั้นต้องกระทำภายใต้กฎหมาย กฎหมายอาญาและการใช้ กฎหมายนี้โดยตำรวจและศาล น่าจะมีผลอย่างใหญ่หลวงต่อความมีศีลธรรมจรรยาของสาธารณชน แม้ว่าการลงโทษอย่าง รุนแรงเฉพาะคดีบางประเภทอาจจะมีผลเพียงเล็กน้อยต่อการป้องกัน

⁴⁶ อรรถพร ชูบำรุง. ทฤษฎีอาชญาวิทยา คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ รัตนพัฒนไอดีเอ็นเอสไตร์ 2527, หน้า 137-138.

⁴⁷ Ibid, Stanley E. Grupp. , P.5-6.

⁴⁸ Karl O.Christiansen. Resource Material Series, No.7 Fuchu, Japan : Unafei,1974 p.69.

⁴⁹ อ่างแล้ว., อรรถพร ชูบำรุง. ทฤษฎีอาชญาวิทยา หน้า 138-139.

อาชญากร แต่การมีกฎหมายอาญาและการลงโทษเอาไว้จะประสพผลดีในการป้องกันอาชญากรรม ในที่สุด การลงโทษตามกฎหมายอาญาอย่างรวดเร็วและแน่นอนจะสามารถป้องกันพฤติกรรมที่ไม่พึงปรารถนาและไม่เหมาะสมได้⁵⁰

Karl O. Christiansen นักอาชญาวิทยาที่มีชื่อเสียงในสมัยปัจจุบันได้แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับการลงโทษเพื่อป้องกันอาชญากรรมไว้ในบทความชื่อ "Some Consideration on the Possibility of A.Rational Criminal Policy"⁵¹ ซึ่งสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

1. การป้องกันคือจุดมุ่งหมายของการลงโทษ
2. การป้องกันไม่ใช่จุดหมายขั้นสุดท้าย แต่เป็นหนทางสำหรับจุดหมายที่สูงกว่านั้นคือสวัสดิภาพของสังคม
3. การละเมิดกฎหมายเท่านั้นที่จะเป็นเหตุให้ผู้ละเมิดไม่ว่าจะทำด้วยความตั้งใจหรือความประมาท ต้องได้รับโทษตามควรแก่เหตุ
4. การกำหนดโทษ จะทำเพื่อประโยชน์แก่การป้องกันอาชญากรรม
5. การลงโทษเป็นสิ่งที่ทำให้เกิดความหวังในภายหน้าแม้ว่าจะต้องกระทำเพื่อประชาชน แต่ก็น่าจะยอมรับได้ว่าเป็นสิ่งที่ถูกต้อง ถ้าหากกระทำลงไปเพื่อป้องกันอาชญากรรมอันจะส่งผลต่อสวัสดิภาพของสังคมต่อไป

3. ทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิด (Rehabilitation)

ความคิดในการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิดนี้ ได้มีการนำมาใช้ปฏิบัติแก่ผู้กระทำผิดทั้งในแง่การใช้เรือนจำและชุมชน ในการแก้ไขฟื้นฟูในเรือนจำก็อาศัยการใช้เทคนิคต่าง ๆ ให้ผู้กระทำผิดกลับตนเป็นพลเมืองดีได้ เช่นการให้การศึกษาศึกษา การฝึกวิชาชีพ การอบรมทางศีลธรรมและศาสนา การบำบัดทางจิตวิทยา เป็นต้น ส่วนการใช้ชุมชนก็พัฒนาเป็นการคุมประพฤติ การพักการลงโทษ เป็นต้น⁵² มาตรการที่จะนำมาใช้ในการปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดควรจะเป็นมาตรการที่กระทำลงไปเพื่อการบำบัดรักษา เพื่อให้พฤติกรรมของผู้กระทำผิดเปลี่ยนแปลงไปในลักษณะที่เขาได้รับความสุข มีสุขภาพดี และมีความพอใจต่อการบำบัดนั้น ทั้งจะต้องมีผลต่อการป้องกันสังคมให้ปลอดภัยจากอาชญากรรม

⁵⁰ Sue Titus Reid. *Crime and Criminology* New York : Holt, Rinehart and Winston 1982, p.90.

⁵¹ อ่างแล้ว., อัมฉพ ชูบำรุง. *ทฤษฎีอาชญาวิทยา*. หน้า 139-140.

⁵² อ่างแล้ว., อัมฉพ ชูบำรุง. *ทฤษฎีอาชญาวิทยา*. หน้า 140-141.

ด้วย⁵³

ทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิด สามารถสรุปได้เป็นข้อ ๆ ดังต่อไปนี้

1. การแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิดคือจุดมุ่งหมายของการลงโทษ
2. การแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิดไม่ใช่จุดมุ่งหมายสุดท้ายแต่เป็นหนทางสำหรับจุดหมายที่สูงกว่านั้นคือการป้องกันสังคมให้ปลอดภัยจากอาชญากรรม
3. การแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิดต้องแก้ไขไปตามสาเหตุ
4. เหตุผลที่สำคัญที่ต้องลงโทษเพื่อการแก้ไขฟื้นฟูสมรรถภาพว่าผู้กระทำผิดมิใช่มีสันดานเป็นผู้ร้าย แต่ที่ต้องกระทำผิดก็เพราะสภาพแวดล้อมรอบ ๆ ตัว
5. การลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำ ลงไปโดยอาศัยหลักมนุษยธรรมเป็นหลัก พฤติกรรมศาสตร์เป็นที่ตั้ง

4. ทฤษฎีการลงโทษที่มีจุดมุ่งหมายรวม (Integration)

ทฤษฎีที่มีจุดหมายรวม (Inclusive Theory) ถือว่าทฤษฎีการลงโทษ ทฤษฎีหนึ่งทฤษฎีใด ควรจะมีความมุ่งหมายหลายอย่าง การตอบแทนแก้แค้นให้แก่สังคม การป้องกันอาชญากรรม หรือการกระทำความผิด การแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิด ล้วนเป็นจุดมุ่งหมายของการปฏิบัติต่อผู้กระทำผิด การลงโทษจะต้องกระทำในลักษณะที่จะส่งผลให้ผู้กระทำผิดสามารถปรับตัวเข้าสู่สังคมได้ จะเข้าลักษณะการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิด แต่ในขณะเดียวกันสังคมจะต้องสอบถามถึงการลงโทษหรือการปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดว่าพอเหมาะพอควรแก่โทษหรือไม่ ถ้าหากว่าจะไม่ลงโทษหนักทีเดียว ลักษณะนี้เข้าลักษณะที่ว่าเราได้แก้แค้นให้แก่สังคมแล้วหรือยัง อนึ่งสังคมยังหวังต่อไปอีกว่าผู้กระทำผิดจะได้รับการปฏิบัติจนกระทั่งว่าเขาจะไม่กลายเป็นคนที่ร้ายกาจอีกต่อไป ลักษณะนี้เป็นลักษณะของการลงโทษเพื่อป้องกันอาชญากรรม อย่างไรก็ตามในการลงโทษนั้นสามารถกระทำฯ ได้หลายรูปแบบ ซึ่งผู้กระทำผิดอาจจะได้รับการลงโทษไม่เหมือนกัน ดังนั้นนักคิดบางท่านจึงถือว่าการลงโทษนั้นเป็นเรื่องของศิลปะ กล่าวคือการลงโทษต้องกระทำอย่างละเอียดอ่อน⁵⁴

ทฤษฎีการลงโทษทั้ง 4 ทฤษฎีดังกล่าวคือจุดมุ่งหมายสำคัญของการลงโทษในปัจจุบัน ซึ่งอาจสรุปรวมเป็นจุดมุ่งหมายสูงสุดเดียวกัน ซึ่งพอที่สรุปได้ดังนี้

⁵³ Francis A. Allen, in Richard Quinney. *Crime and Justice in Society* , (ed.) Boston : Little, Brown and Company, 1969, p.450.

⁵⁴ อ้างแล้ว., อรรถพร ชูบำรุง. *ทฤษฎีอาชญาวิทยา*. หน้า 142-143.

1. จุดมุ่งหมายของการลงโทษมีหลายประการคือ เพื่อการแก้แค้นให้แก่สังคม การป้องกันอาชญากรรมและการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิดให้กลับตัวเป็นคนดี ผสมผสานกัน
2. จุดมุ่งหมายสูงสุดของการลงโทษที่เหนือกว่าจุดหมายทั้ง 3 ประการในข้อ 1 คือความสงบเรียบร้อยและสวัสดิภาพของสังคม
3. ในการลงโทษผู้กระทำผิดนั้นไม่ควรวางกฎให้ตายตัวลงไปเพราะสภาพแวดล้อมและบุคลิกภาพของแต่ละคนไม่เหมือนกัน
4. การลงโทษผู้กระทำผิดจะประสบผลสำเร็จได้ขึ้นอยู่กับศิลปะและความรู้ที่จะนำมาใช้ปฏิบัติ

บทที่ 4

การบังคับใช้กฎหมายและการดำเนินคดี ผู้กระทำความผิดจรรยา

การบังคับใช้กฎหมายและการดำเนินคดีผู้กระทำความผิดจรรยาในต่างประเทศ

1. ประเทศอังกฤษ

ประเทศอังกฤษใช้วิธีการทางศาลเป็นหลัก ในการดำเนินคดีความผิดเล็กน้อยต่าง ๆ รวมถึงคดีความผิดตามกฎหมายจรรยา โดยการปรับปรุงระบบการพิจารณาของศาลให้มีความรวดเร็วกว่าคดีอาญาทั่วไป

แต่เดิมประเทศอังกฤษในสมัยกลางความอาญาเล็กน้อยจะพิจารณาและลงโทษในศาลท้องถิ่น โดยวิธีพิจารณาที่เรียกว่า Sheriff's Tourn ในศาลฮันเดรด (Hundred Court) หรือโดยผู้ถือครองที่ดินในศาล Court Leet ผู้พิพากษาซึ่งนั่งเป็นประธานในการพิจารณาไม่ว่าจะเป็น Sheriff หรือ Steward จะเสนอข้อหาซึ่งเรียกว่า Articles of The Tourn หรือ Leet ต่อคณะลูกขุนของศาล คณะลูกขุนก็จะเสนอผู้ที่ตนเห็นว่าเป็นผู้กระทำผิดให้รับโทษ ผู้กระทำผิดจะถูกลงโทษโดยวิธีปรับหรือจำคุก ในตอนปลายสมัยกลางอำนาจในการลงโทษผู้กระทำผิดคดีอาญาเล็ก ๆ น้อย ๆ ได้เปลี่ยนมาอยู่ในอำนาจของ Justice Of The Peace เช่นเดียวกับอำนาจในการจับกุมและไต่สวนผู้กระทำผิดในคดีอาญาอุกฉกรรจ์ และในศตวรรษที่ 16 จึงได้มีพระราชบัญญัติให้อำนาจ Justice หนึ่งคนหรือสองคนมีอำนาจนั่งพิจารณาและลงโทษผู้กระทำคดีอาญาเล็ก ๆ น้อย ๆ นอกกำหนดวาระ (Out Of Quarter Session) โดยไม่ต้องมีคณะลูกขุนร่วมพิจารณาคดีด้วย การเพิ่มอำนาจของ Justice เช่นนี้ก็เพื่อลดอำนาจของศาลท้องถิ่นลง¹

ลักษณะของการพิจารณาคดีเล็กน้อย มีดังนี้คือ

ประการแรก คือการพิจารณาคดีอาญาเล็ก ๆ น้อย ๆ ในสมัยนี้ยังไม่เป็นระบบเดียวกัน

¹ สุนัย มโนมัยอุคม. ระบบกฎหมายอังกฤษ คณะนิติศาสตร์ (ปริญญาโท)
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2531, หน้า 99-100.

บางพระราชบัญญัติกำหนดให้ผู้พิพากษาคนเดียวมีอำนาจพิจารณา บางพระราชบัญญัติกำหนดให้มี 2 คน และวิธีพิจารณาที่ใช้ก็แตกต่างกัน จนกระทั่งต้นศตวรรษที่ 19 จึงได้เริ่มเรียกศาลที่พิจารณานอกระว่าศาล Petty Sessions และใน ค.ศ. 1848 จึงได้มีพระราชบัญญัติกำหนดวิธีพิจารณาในศาลนี้และจึงทำให้ศาลนี้มีคุณสมบัติเป็นศาลตามกฎหมาย

ประการที่สอง การพิจารณาของศาลนี้อยู่ในความควบคุมของศาล King's Bench โดยวิธีออกหมาย แมนดามัส (Mandamus) และเซอร์ทิโอราไร (Certiorari) บังคับให้ศาลนี้ปฏิบัติตามอำนาจและหน้าที่ หรือมีคำสั่งให้ยกคำวินิจฉัยที่ศาลได้กระทำไปโดยมิชอบหรือเกินกว่าอำนาจของตน

ประการสุดท้าย โดยที่ Justice มีอำนาจเพิ่มขึ้นอย่างมาก จึงมีการใช้อำนาจไปเพื่อประโยชน์ของตนเองหรือกลุ่มชนบางกลุ่ม โดยเฉพาะในเมืองใหญ่ ๆ ในช่วงก่อนและเริ่มที่จะมีการปฏิบัติทางอุตสาหกรรม Justice ที่ประจำอยู่ในเมืองต่าง ๆ ปรากฏว่าเป็นผู้ที่ไม่เหมาะสมมีการคอร์รัปชันเกิดขึ้น ทั่วไป ทำให้เกิดมีความต้องการที่จะต้องมีผู้พิพากษาซึ่งมีคุณสมบัติและมีเงินเดือนประจำขึ้น ในต้นศตวรรษที่ 17 รัฐบาลจึงเห็นความจำเป็นที่จะต้องผู้พิพากษาซึ่งมีความสามารถและมีความซื่อสัตย์อย่างน้อย 1 คน ประจำอยู่ที่สถานีตำรวจในเขตนครหลวงจึงได้มีตำแหน่งผู้พิพากษา Magistrates เกิดขึ้นซึ่งเป็นตำแหน่งที่มีเงินเดือนประจำจากงบประมาณของแผ่นดิน²

ศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดีอาญาของอังกฤษ แบ่งตามลำดับชั้นของศาลได้ดังนี้

1. ศาลสูงสุดของประเทศ ได้แก่ ศาลสภาขุนนาง (House of Lords)
2. ศาลสูงชั้นกลาง ได้แก่
 - 2.1 ศาลอุทธรณ์แผนกคดีอาญา (Court of Appeal Criminal Division)
 - 2.2 ศาลคราวน์ คอร์ท (Crown Court)
 - 2.3 ศาล High Court แผนก Queen's Bench Divisional Court
3. ศาลชั้นต้น ได้แก่ Magistrates' Court³

² อ้างแล้ว., หน้า 100.

³ อ้างแล้ว., หน้า 170 - 172.

1. The House of Lords

The House of Lords ทำหน้าที่เป็นศาลสูงของประเทศอังกฤษนี้เป็นสถาบันเดียวกับสภาขุนนางในรัฐสภาของอังกฤษ (British Parliament) คดีที่ขึ้นมาสู่ศาลนี้ จะได้รับการพิจารณาโดยคณะกรรมการกฎหมายของสภา ซึ่งประกอบด้วย Lord Chancellor, Lords of Appeal in Ordinary และ Peers ซึ่งดำรงตำแหน่งทางตุลาการ ส่วนสมาชิกอื่น ๆ ของสภาขุนนางไม่มีกฎหมายกำหนดห้ามมิให้เข้าร่วมในการพิจารณาคดี แต่โดยธรรมเนียมปฏิบัติแล้วสมาชิกเหล่านี้จะไม่เข้ามามีส่วนร่วมในการพิจารณาคดี ผู้พิพากษาไม่น้อยกว่า 3 คน เป็นองค์คณะทำการพิจารณาคดีที่อุทธรณ์มาทั้งปวง แต่ปกติจะนั่งพิจารณา 5 คน ผู้พิพากษาแต่ละคนจะเขียนคำวินิจฉัยของตนเอง ผลของคดีถือตามเสียงข้างมาก

ศาลสภาขุนนางมีอำนาจพิจารณาคดีที่อุทธรณ์มาทั้งในคดีแพ่งและคดีอาญา ในคดีอาญา ศาลสภาขุนนางมีอำนาจพิจารณาคดีที่อุทธรณ์มาจากศาลอุทธรณ์แผนกคดีอาญา และจาก High Court แผนก Queen's Bench ซึ่งทั้งโจทก์และจำเลยอาจอุทธรณ์ได้ แต่ต้องได้รับอนุญาตจากศาลอุทธรณ์แผนกคดีอาญาหรือจากศาลสภาขุนนางก่อน โดยเหตุผลว่าเป็นปัญหาข้อกฎหมายที่สำคัญอันเกี่ยวกับสาธารณประโยชน์ (Point of Law of General Public Importance) ทั้งนี้เพื่อเป็นการป้องกันมิให้คดีเล็ก ๆ น้อย ๆ หรือคดีที่มีได้มีความสำคัญขึ้นสู่ศาลสูง

2. ศาลสูงชั้นกลาง

2.1 Court of Appeal (Criminal Division)

พระราชบัญญัติ The Criminal Appeal Act 1966 กำหนดให้ศาลอุทธรณ์แบ่งเป็น 2 แผนกคือ แผนกคดีแพ่ง และแผนกคดีอาญา สำหรับคดีอาญาศาลนี้มีอำนาจพิจารณาคดีอาญาที่อุทธรณ์มาจากศาล Crown Court

ผู้พิพากษาประกอบด้วย Lord Chief Justice, Lord Justice of Appeal และผู้พิพากษาบางคนจาก High Court ผู้พิพากษาศาลอุทธรณ์เมื่อนั่งเต็มองค์คณะประกอบด้วยผู้พิพากษาไม่น้อยกว่า 3 คน สำหรับกรณีที่ไม่ต้องได้รับการพิจารณาเต็มองค์คณะ ผู้พิพากษา 1 หรือ 2 คน มีอำนาจทำการพิจารณาและมีคำสั่งได้ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับเนื้อหาของอุทธรณ์ องค์คณะผู้พิพากษาจะทำคำพิพากษาร่วมกันเป็นฉบับเดียว ยกเว้นในกรณีที่ผู้พิพากษาซึ่งเป็นประธานเห็นว่าเป็นปัญหาข้อกฎหมาย ซึ่งถ้าแยกกันทำคำพิพากษาจะเป็นการสะดวกกว่า จะให้แยกกันทำคำพิพากษาก็ได้ ผู้พิพากษาที่นั่งพิจารณาในศาลล่างมาแล้วจะมานั่งพิจารณาในชั้นอุทธรณ์อีกไม่ได้

ศาลอุทธรณ์แผนกคดีอาญาไม่ถูกบังคับให้ต้องวินิจฉัยตามแนวบรรทัดฐานคำพิพากษาเดิมของตนอย่างเคร่งครัด ศาลนี้อาจไม่วินิจฉัยตามแนวเดิมได้เมื่อเห็นว่าข้อกฎหมายดังกล่าวไม่ถูกต้อง ซึ่งแตกต่างกับศาลอุทธรณ์แผนกคดีแพ่ง

2.2 Crown Court

The Court Act 1971 กำหนดให้ Crown Court เป็นศาลหนึ่งในศาลสูง (Supreme Court) มีอำนาจพิจารณาเหนือคดีอาญาที่ต้องพิจารณาโดยใช้ลูกขุน (Trial on Indictment) มีเขตอำนาจครอบคลุมการกระทำผิดที่เกิดขึ้นในอังกฤษและเวลส์

ผู้พิพากษาของ Crown Court ประกอบด้วย ผู้พิพากษา High Court ผู้พิพากษา Circuit Judge และ Recorder ผู้พิพากษาคนใดคนหนึ่งมีอำนาจนั่งพิจารณา หรือร่วมกับ Justices of The Peace ไม่น้อยกว่า 2 คน และไม่เกิน 4 คน ทำการพิจารณาคดีบางประเภท Lord Chancellor มีอำนาจที่จะขอร้องให้ผู้พิพากษาศาลอุทธรณ์มานั่งพิจารณาใน Crown Court ได้ ในกรณีเช่นนี้ผู้พิพากษานั้นมีฐานะเช่นเดียวกับผู้พิพากษา High Court คดีที่พิจารณาโดยวิธี Indictment นี้ ผู้พิพากษาจะทำการพิจารณาคดีร่วมกับคณะลูกขุน แต่เมื่อทำหน้าที่พิจารณาคดีที่อุทธรณ์มาจาก Magistrates' Court เฉพาะผู้พิพากษาเท่านั้นที่นั่งพิจารณา

2.3 The High Court

อำนาจ High Court ที่เกี่ยวกับคดีอาญาเป็นอำนาจที่ได้รับมอบหมายให้เป็นพิเศษ เช่น อำนาจในการออกหมายพิเศษต่าง ๆ (Prerogative Writ) การสั่งประกันตัวผู้ต้องหาในคดีอาญา และโดยเฉพาะแผนก Queen Bench ยังทำหน้าที่เป็นศาลอุทธรณ์พิจารณาคดีที่อุทธรณ์มาจาก Crown Court หรือ Magistrates' Court โดยวิธีที่เรียกว่า On Case Stated⁴

3. Magistrates' Court

Magistrates' Court หรือศาลแขวงของประเทศอังกฤษนั้น ประกอบด้วย ผู้พิพากษาที่เป็นบุคคลธรรมดา ซึ่งเรียกว่า Justice of The Peace⁵ หรือ Lay Magistrates⁶ และผู้พิพากษาที่เป็น

⁴ อ้างแล้ว., หน้า 175.

⁵ ยงยศ เอี่ยมทอง. วารสารสหภาพนายความ. ปีที่ 3 ฉบับที่ 16 เดือนสิงหาคม 2536 , หน้า 71.

⁶ Kenneth Smith and Denis J. Keenan. **English Law**. Pitman Publishing Ltd.1979, P.15.

นักกฎหมาย ได้รับเงินเดือนประจำตำแหน่ง เรียกว่า Stipendary Magistrates⁷ ตำแหน่งผู้พิพากษาที่เป็นบุคคลธรรมดาชั้นนี้ได้รับการแต่งตั้งจากราชินีโดยคำแนะนำจาก Lord Chancellor ซึ่งได้รับการเสนอชื่อจาก Local Advisory Committee ส่วนผู้พิพากษาซึ่งเป็นผู้ทรงคุณวุฒิทางกฎหมาย ได้รับการแต่งตั้งจากราชินี โดยคำแนะนำของ Lord Chancellor ซึ่งจะคัดเลือกจากผู้ที่เป็น Barristers หรือ Solicitors มาแล้วไม่น้อยกว่า 7 ปี⁸

ผู้พิพากษา Magistrates' Court ที่มีความประพฤติไม่ดีหรือละเลยไม่ปฏิบัติหน้าที่อาจถูก Lord Chancellor ปลดออกจากตำแหน่ง ผู้พิพากษา Magistrates เกษียณอายุเมื่ออายุครบ 70 ปี แต่ถ้าได้รับการแต่งตั้งก่อนวันที่ 25 ตุลาคม 2511 อาจทำงานต่อไปจนถึงอายุ 75 ปี

อำนาจอื่น ๆ Magistrates' Court ยังมีอำนาจทำการไต่สวนผู้ต้องหาในกรณีถูกจับโดยไม่มีหมายจับ ออกหมายเรียกหรือหมายจับ และการสั่งประกันตัวผู้ต้องหา

องค์คณะ ผู้พิพากษา Magistrates' Court ที่เป็นนักกฎหมายนั่งพิจารณาคดีตามลำพังได้ ส่วนผู้พิพากษาที่มีใช้นักกฎหมายจะต้องนั่งพิจารณาร่วมกันตั้งแต่ 2 คน ขึ้นไป แต่ไม่เกิน 7 คน ผู้พิพากษาต้องนั่งครบองค์คณะในการพิจารณา แต่ถ้าระหว่างนั้นมีผู้พิพากษาค้นได้ออกจากการพิจารณาไป และผู้พิพากษาที่เหลืออยู่มีจำนวนไม่น้อยกว่าที่กฎหมายกำหนดผู้พิพากษาที่เหลือทำการพิจารณาพิพากษาต่อไปได้

การแยกประเภทความผิดและอำนาจของ Magistrates' Court

1. ความผิดที่ต้องพิจารณาโดยวิธี Indictment (Offences Triable Only On Indictment)
2. ความผิดที่ต้องได้รับการพิจารณาโดยวิธี Summary (Offences Triable only Summary)
3. ความผิดที่อาจได้รับการพิจารณาโดย Indictment หรือ Summary (Offences Triable Either Way)⁹

1. Offences Triable Only On Indictment

Offences Triable Only On Indictment คือความผิดที่ต้องพิจารณาโดยวิธีที่ต้องมีคำฟ้องที่เรียกว่า Indictment ได้แก่ ความผิดอาญาอุกฉกรรจ์ที่มีอัตราโทษสูง การพิจารณาต้องกระทำ

⁷ Ibid., p.15.

⁸ Ibid., p.15.

⁹ Ibid., p.18.

ในศาล Crown Court โดยใช้ฎกขุน ความผิดประเภทนี้ โจทก์ต้องเริ่มคดีที่ศาล Magistrates' Court ก่อนเพื่อให้ทำการไต่สวนมูลฟ้อง เมื่อเห็นว่าคดีมีมูลจึงจะส่งมาพิจารณาที่ Crown Court ต่อไป ความผิดนี้ได้แก่ ความผิดตามคอมมอนลอว์ เช่น ความผิดฐานฆ่าผู้อื่นโดยเจตนา

2. Offences Triable Only Summary

Offences Triable Only Summary คือความผิดอาญาที่มีโทษเล็กน้อย เดิมเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติต่าง ๆ ที่กฎหมายกำหนดไว้โดยชัดแจ้งให้ได้รับการพิจารณาโดยวิธีรวบรัด และภายหลังได้นำความผิดตามพระราชบัญญัติต่าง ๆ มารวมไว้ เพื่อกำหนดให้พิจารณาคดีในประเภทนี้ในศาล Magistrates' Court โดยไม่ต้องมี Indictment หรือคำฟ้อง

3. Offences Triable Either Way

Offences Triable Either Way คือความผิดที่กำหนดขึ้นใหม่ ความผิดประเภทนี้ก่อนมีการพิจารณาคดี Magistrates' Court จะต้องพิจารณาก่อนว่าวิธีพิจารณาแบบใดจะเหมาะสมที่สุด โดยศาลจะสอบถามโจทก์ก่อนแล้วจึงสอบถามจำเลย หลังจากนั้นศาลจะต้องพิจารณาจากลักษณะของความผิดว่ามีสภาพเป็นความผิดอุกฉกรรจ์หรือไม่ โทษที่จำเลยควรได้รับหากฟังว่าจำเลยกระทำความผิด จะอยู่ในอำนาจศาล Magistrates' Court หรือไม่ หรือสภาพแวดล้อมอื่น ๆ ว่าคดีควรพิจารณาโดยมีคำฟ้องหรือโดยรวบรัด

การพิจารณาคดีโดยรวบรัดก็คือการพิจารณาคดีที่ศาล Magistrates' Court¹⁰ สามารถพิจารณาพิพากษาได้ หรือเป็นการพิจารณาคดีโดยไม่ต้องมีคำฟ้องและคณะฎกขุน ซึ่งก็คือความผิดประเภทที่ 2 หรือ 3 ดังกล่าวนั่นเอง

ลักษณะสำคัญในการพิจารณาคดีโดยรวบรัดคือการจำกัดเวลาในการฟ้องคดี การฟ้องคดีความผิดที่ต้องพิจารณาโดยรวบรัดนั้นจะต้องกระทำภายใน 6 เดือน นับแต่มีการกระทำความผิด แต่ข้อจำกัดนี้ไม่ใช่กับความผิดที่ต้องมีคำฟ้องซึ่งผู้ต้องหาเลือกให้การพิจารณาโดยรวบรัดด้วยความสมัครใจ แต่หากเป็นความผิดประเภทที่เลือกพิจารณาได้ทั้งโดยมีคำฟ้อง และโดยรวบรัดนี้ ถ้าผู้ต้องหาเลือกพิจารณาโดยมีคำฟ้อง ก็ไม่ถูกผูกพันให้ต้องมีการฟ้องคดีภายใน 6 เดือน¹¹

ในการเริ่มคดีอาญาที่พิจารณาโดยรวบรัดนั้น โจทก์จะต้องเสนอคำฟ้องที่เรียกว่า Information ซึ่งอาจทำเป็นลายลักษณ์อักษรหรือด้วยวาจาก็ได้ แต่ตามปกติจะทำเป็นลายลักษณ์อักษร Information มีเนื้อหาและรูปแบบที่เข้าใจง่าย กล่าวคือจะมีการฟ้องในความผิดใดความผิด

¹⁰ อธิติ มุสิกพงศ์. "การดำเนินคดีความผิดเล็กน้อย" วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2534, หน้า 25-26.

¹¹ อ้างแล้ว., หน้า 27.

หนึ่งเพียงอย่างเดียว (Only One Offence) การบรรยายการกระทำความผิดจะต้องใช้สำนวนง่าย ๆ พร้อมทั้งอ้างเหตุผลที่จำเป็น ไม่จำเป็นต้องระบุงค์ประกอบของความผิดทั้งหมดและหลีกเลี่ยงการใช้ศัพท์เทคนิคต่าง ๆ¹²

วิธีการพิจารณาคดีโดยรวบรัดในศาล

ศาลอังกฤษแยกการพิจารณาออกเป็น 6 ขั้นตอน¹³ ดังต่อไปนี้

1. การอ่านฟ้อง
2. การเลือกที่จะได้รับการพิจารณาโดยลูกขุน
3. คำให้การ
4. กรณียของฝ่ายที่กล่าวหา
5. กรณียของข้อต่อสู้
6. คำพิพากษาและการลงโทษ

รูปแบบศาลจราจรในประเทศอังกฤษ

ประเทศอังกฤษได้มีกฎหมายซึ่งตราออกมาในรูปของพระราชบัญญัติมาใช้บังคับ ซึ่งได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมให้เหมาะสมกับสภาพความเจริญของสังคม และความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีวิศวกรรม กฎหมายจราจร ที่ใช้บังคับอยู่ในประเทศอังกฤษในปัจจุบัน คือ Road Traffic Act.1988, Road Traffic Offences Act 1988 , Road Traffic Regulation Act 1984, Magistrates' Court Act 1980¹⁴

สำหรับประเทศอังกฤษนั้น มิได้มีศาลจราจรโดยเฉพาะ แต่ให้ดำเนินคดี ในศาล Magistrates' Court¹⁵ เพราะถือว่าเป็นความผิดทางอาญาประเภทเล็กน้อย หรือที่เรียกว่า Summary Offences ซึ่งมีโทษในระดับต่ำ

¹² Roger Arguile. **Criminal Procedure**. London : Butterworth & Co. (Publishers) Ltd.,1969, p.51.

¹³ อ้างแล้ว., อธิธิ มุสิกะพงษ์, หน้า 28.

¹⁴ Linda P. Dobbs. **Road Traffic Law and Practice 3 Ed**, London Sweet & Maxwell , 1995, p. 183 - 196.

¹⁵ Terence Ingman. **The English Legal Process 5 Ed** 1994 The Newcastle Law School , P. 40-41.

เนื่องจากคดีจางกร เป็นคดีที่จัดอยู่ในคดีประเภทความผิดเล็กน้อย การพิจารณาคดีใน Magistrates' Court จึงจะเหมาะสมที่สุดกับความผิดประเภทนี้ โดยที่การดำเนินคดียัง Magistrates' Court นั้น มีการพิจารณาที่รวบรัดทำให้ผู้กระทำความผิดได้รับความเป็นธรรมจากการพิจารณาดังกล่าว

วิธีพิจารณาใน Magistrates' Court ซึ่งมีวิธีรวบรัดนั้น มีขั้นตอนดังต่อไปนี้

เริ่มตั้งแต่การอ่านคำฟ้อง ในการพิจารณาคดีโดยรวบรัดจำเลยจะมาปรากฏตัวที่ศาลโดยหมายเรียกหรืออาจถูกจับตัวมาก็ได้ ขั้นตอนแรกจะมีการอ่านความผิดที่ถูกฟ้อง ให้จำเลยรับฟัง ส่วนในกรณีที่จำเลยรับสารภาพจะเลขอาจจะไม่มาศาลก็ได้ ซึ่งในกรณีนี้จะมีการส่งหมายเรียกและคำฟ้องโดยขอให้จำเลยทราบ หลังจากนั้นจึงกำหนดวันพิจารณาลับหลังจำเลย การพิจารณาจะจำกัดอยู่ในขอบเขตของข้อหาตามคำฟ้องที่ส่งจำเลยทราบเท่านั้น สำหรับการเลือกที่จะได้รับการพิจารณาโดยลูกขุนตามกฎหมายอังกฤษมีความผิดอาญาอยู่สามกลุ่มที่สามารถเลือกวิธีพิจารณาได้

กลุ่มที่หนึ่ง ผู้ที่ถูกฟ้องโดยวิธีรวบรัดในความผิดที่มีโทษจำคุกเกินสามเดือนขึ้นไป อาจเลือกให้มีการพิจารณาโดยลูกขุนได้ ก่อนที่จำเลยจะถูกเรียกให้มาให้การจะต้องแจ้งให้จำเลยทราบว่าเขามีสิทธิได้รับการพิจารณาโดยคณะลูกขุนถ้าเขาต้องการเช่นนั้น หากไม่ได้แจ้งให้จำเลยทราบก่อนการพิจารณาโดยรวบรัดที่ได้ทำลงไปย่อมไม่มีผล

กลุ่มที่สอง ความผิดซึ่งโดยปกติจะต้องพิจารณาโดยมีคำฟ้อง อาจได้รับการพิจารณาโดยรวบรัดได้ในกรณีที่ศาลและจำเลยยินยอม ทั้งนี้ศาลต้องพิจารณาถึง

- การมีผู้ดำเนินคดีแทน โจทก์หรือจำเลย
- ลักษณะของความผิด
- สถานการณ์ที่ทำให้บรรเทาความร้ายแรงของความผิด
- สถานการณ์อื่น ๆ รวมตลอดถึงความเพียงพอของโทษที่ศาลจะลงแก่จำเลย ในกรณีที่มิ

การพิจารณาโดยรวบรัด

ดังนี้ ศาลอาจพิจารณาให้มีการพิจารณาโดยรวบรัดก่อนหรือขณะที่มีการพิจารณาคดีประเภทนี้ แต่ความผิดดังกล่าวจะต้องเป็นความผิดที่มีโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือปรับไม่เกิน 100 ปอนด์ อย่างไรก็ตามมีสิทธิเปลี่ยนความตั้งใจและขอให้ศาลพิจารณาโดยใช้ลูกขุนก่อนเริ่มสืบพยาน¹⁶

¹⁶ อ่างแล้ว., อิทธิ มุสิกะพงษ์. หน้า 28-29.

กลุ่มที่สาม มีความคิดบางฐานที่สามารถพิจารณาได้ทั้งโดยคำฟ้องและโดยรวบรัด โดยปกติศาลจะพิจารณาโดยรวบรัด แต่จำเลยจะเลือกให้มีการพิจารณาโดยมีคำฟ้องก็ได้ อย่างไรก็ตามหากในระหว่างการพิจารณาคดี ปรากฏต่อศาลว่าการพิจารณาโดยรวบรัดจะมีความเหมาะสมกว่า ศาลก็อาจให้มีการพิจารณาโดยรวบรัดแทนได้โดยไม่ต้องได้รับความยินยอมจากโจทก์ ในส่วนคำให้การ เมื่อมีการพิจารณาโดยรวบรัด เสมียนศาลจะถามจำเลยว่าได้กระทำความผิดหรือไม่ (Guilty Or Not Guilty) เช่นเดียวกับการพิจารณาทั่วไป โดยปกติหากจำเลยรับสารภาพศาลจะพิพากษาลงโทษโดยไม่รับฟังพยานหลักฐานอื่น ในกรณีที่จำเลยปฏิเสธไม่ยอมรับสารภาพ ก็จะต้องมีการพิสูจน์ข้อกล่าวหาโดยใช้หลักการเช่นเดียวกับคดีอาญาทั่วไป โดยโจทก์จะเรียกพยานมาสืบที่ละคนและให้จำเลยถามค้าน ภายหลังจากสืบพยานเสร็จแล้ว ศาลจะพิจารณาคัดสินลงโทษหรือยกฟ้อง หากตัดสินลงโทษศาลจะดูว่าจำเลยเคยกระทำความผิดมาก่อนหรือไม่¹⁷

อย่างไรก็ตามยังมีกรณีที่ผู้ถูกกล่าวหาอาจรับสารภาพโดยไม่ต้องมาศาลได้ เพื่อให้เกิดความสะดวกรวดเร็วทั้งต่อผู้ถูกกล่าวหาและศาล วิธีการนี้เรียกว่า Pleading Guilty by Post¹⁸ เนื่องจากคดีอาญาลักษณะนี้มีลักษณะเป็นเรื่องไม่ค่อยสลักสำคัญ และโทษก็เพียงปรับเล็กน้อย (Minor In Character And Only Carry A Small Fine) สถานิติบัญญัติจึงบัญญัติให้มีวิธีการที่ผู้กระทำความผิดที่ประสงค์จะรับสารภาพไม่จำเป็นต้องมาที่ศาล

Magistrates' Court เปิดโอกาสให้ผู้ถูกกล่าวหาได้รับสารภาพได้โดยไม่ต้องมาศาล วิธีการนี้ให้ใช้ได้เฉพาะ Summary Offense โดยแท้ซึ่งไม่อาจเลือกพิจารณาโดยมีคำฟ้องได้ และต้องเป็นคดีที่มีโทษปรับสถานเดียวหรือมีโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน

มาตรการการลงโทษโดยวิธีบันทึกการตัดคะแนน (Penalty Point)

ในประเทศอังกฤษนอกจากจะมีการดำเนินคดี ผู้กระทำความผิดจราจรใน Magistrates' Court ยังมีมาตรการการลงโทษ โดยวิธีการบันทึกการตัดคะแนนผู้กระทำความผิดจราจร ซึ่งจะมีการสะสมคะแนน โดยคะแนนดังกล่าวนั้นศาลจะเป็นผู้พิจารณาตัดสินว่าผู้กระทำความผิดจราจรถูกบันทึกการตัดคะแนนเป็นจำนวนเท่าใด ทั้งนี้จะต้องคำนึงถึงความรุนแรงของการกระทำความผิดและความสัมพันธ์ระหว่างอัตราโทษและการกระทำความผิด และเมื่อถูกตัดคะแนนอาจมีผลถึง

¹⁷ อ้างแล้ว., หน้า 30-31.

¹⁸ อ้างแล้ว., หน้า 32.

การออกใบอนุญาต หรือที่เรียกว่า Disqualification¹⁹ (Road Traffic Offenders Act 1988 Section : 31)

ตัวอย่างการบันทึกการตัดคะแนน (Penalty Point)²⁰

- ขับรถที่ไม่มีกรรมสิทธิ์ประกันภัย จะถูกบันทึก 6-8 คะแนน
- ขับรถโดยปราศจากความระมัดระวัง หรือขับรถโดยไม่คำนึงถึงความเหมาะสมหรือความปลอดภัยจะถูกบันทึก 3-9 คะแนน
- ไม่หยุดรถหลังจากเกิดอุบัติเหตุ จะถูกบันทึก 5-10 คะแนน
- ไม่แจ้งหรือรายงานอุบัติเหตุ จะถูกบันทึก 5-10 คะแนน

สิทธิในการอุทธรณ์

ผู้กระทำความผิดจรรยาบรรณสามารถอุทธรณ์คำพิพากษาของ Magistrates' Court ได้โดยอุทธรณ์คำพิพากษาดังกล่าวไปยัง Crown Court โดยการยื่นอุทธรณ์ต่อ Crown Court นั้นจะต้องกระทำภายใน 21 วัน นับแต่วันที่ Magistrates' Court มีคำพิพากษา ในการพิจารณาของ Crown Court นั้นประกอบด้วยผู้พิพากษาจาก Crown Court 1 ท่าน และผู้พิพากษาจาก Magistrates' Court อีก 2 ท่าน และหลังจากมีคำพิพากษาจาก Crown Court ผู้กระทำความผิดสามารถอุทธรณ์คำพิพากษาของ Crown Court โดยที่ Court Of Appeal และให้ถือว่าคำพิพากษาของ Court Of Appeal เป็นที่สุด²¹

2. ประเทศสหรัฐอเมริกา

กฎหมายอเมริกันมีรากฐานมาจากกฎหมายอังกฤษ ทั้งนี้เป็นผลเนื่องมาจากประเทศสหรัฐอเมริกา เคยตกเป็นอาณานิคมของประเทศอังกฤษในระยะ 75 ปีแรกของประวัติศาสตร์อเมริกัน ผู้พิพากษา นักกฎหมาย และผู้บัญญัติกฎหมาย ได้พัฒนา COMMON LAW ให้เข้ากับแนวความคิดพฤติกรรมของบุคคล สถาบัน และสภาพของสังคมใหม่ได้อย่างเหมาะสม ทั้งนี้เป็นผลทาง

¹⁹ Linda P. Dobbs. Road Traffic Law and Practice 3 Ed. London Sweet & Maxwell, 1995, p. 186 - 188.

²⁰ Ibid., p.187.

²¹ Linda P. Dobbs. Road Traffic Law And Practice 3 Ed. London Sweet & Maxwell , 1995, p. 237-242.

ด้านประวัติศาสตร์ ด้านการปกครองของสหรัฐที่มุ่งจะจำกัดอำนาจของรัฐบาลกลางเป็นหลัก มลรัฐมีสิทธิเต็มที่ในการที่จะบัญญัติกฎหมายและบังคับใช้กฎหมายอย่างอิสระราวเท่าที่ไม่ขัดต่อหลักการของรัฐธรรมนูญ นอกจากนี้ศาลอเมริกันโดยเฉพาะอย่างยิ่ง The U.S. Supreme Court มีบทบาทสำคัญในการถ่วงดุลอำนาจ 2 ประการด้วยกัน ประการแรกเป็นการถ่วงดุลอำนาจระหว่างอำนาจนิติบัญญัติ อำนาจบริหาร และอำนาจตุลาการ ตามหลักการของมองเตสกีเออ ประการที่สองเป็นการถ่วงดุลอำนาจระหว่างอำนาจของรัฐ (Federal) กับอำนาจของมลรัฐ (State)²²

สำหรับวิธีการดำเนินคดีความผิดเล็กน้อยในสหรัฐอเมริกานี้ใช้ทั้งวิธีการพิจารณาคดีโดยรวบรัดในศาล และในความผิดบางประเภทมีการใช้วิธีการในทางบริหารมาช่วยเสริมด้วย ดังจะกล่าวต่อไปนี้

วิธีพิจารณาคดีโดยรวบรัดในศาล

ศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดีเล็กน้อยอาจเป็นศาลของสหรัฐ ที่เรียกว่า United State Magistrates หรือศาลชั้นต้นของมลรัฐที่เรียกว่า Justice Court , Municipal Court หรือ District Court ซึ่งขึ้นกับความผิดแต่ละประเภทว่าเป็นความผิดตามกำหนดของมลรัฐหรือของสหรัฐและในบางความผิดอาจอยู่ในอำนาจของทั้งศาลสหรัฐและศาลมลรัฐก็ได้

ในกรณีที่ Magistrates เป็นผู้พิจารณา จำเลยสามารถเลือกที่จะพิจารณาโดยศาลของมลรัฐที่ความผิดนั้นได้กระทำลงก็ได้ ทั้งนี้ Magistrates มีหน้าที่อธิบายให้จำเลยทราบถึงสิทธิดังกล่าวและแจ้งว่าเขามีสิทธิได้รับการพิจารณาโดยคณะลูกขุนในศาลของมลรัฐได้ Magistrates จะไม่ดำเนินการพิจารณาจนกว่าจำเลยจะลงนามยินยอมรับการพิจารณาโดย Magistrates โดยยอมสละสิทธิที่จะได้รับการพิจารณาโดยศาลมลรัฐ

คดีที่ Magistrates ตัดสินลงโทษสามารถอุทธรณ์ต่อศาลของมลรัฐได้

สำหรับศาลประจำมลรัฐที่เกี่ยวข้องกับการพิจารณาคดีเล็กน้อยนั้นมี 2 ศาลด้วยกัน คือ

1. Justice Court เป็นศาลประจำท้องถิ่นที่มีพลเมืองไม่มากมีเขตจำกัดเฉพาะคดี Misdemeanors ที่มีความสำคัญน้อย ที่ผู้พิพากษาเรียกว่า Justice Of The Peace ซึ่งไม่จำเป็นต้องมีความรู้ทางกฎหมาย

²² ยงยศ เขียมทอง. วารสารสภาพทนายความ. ปีที่ 4 ฉบับที่ 19 เดือนเมษายน 2537, หน้า 49-50.

2. Municipal Court อาจเรียกเป็นชื่ออื่น ๆ เช่น Mayer's Court , Police Court มีเขตอำนาจในเมืองหนึ่งหรือหลายเมืองในท้องที่ที่ไม่มี Justice Court ก็จะใช้ Municipal Court ทำหน้าที่แทนผู้พิพากษาใน Municipal Court จะมีฐานะเช่นเดียวกับ Magistrates มีอำนาจพิจารณาพิพากษาในคดี Misdemeanors โดยศาลอาจลงโทษจำคุก ภาคทัณฑ์ หรือปรับได้²³

ศาลที่พิจารณาคดีเล็กน้อยดังกล่าวมีเขตอำนาจเหนือคดีอาญาโทษเบา (Minor Misdemeanors) ซึ่งมลรัฐส่วนใหญ่ในสหรัฐอเมริกาเป็นความผิดที่มีโทษจำคุกไม่เกิน 90 วันหรือน้อยกว่า และมีบางรัฐขยายไปถึงความผิดที่มีโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี²⁴

วิธีการดำเนินคดีจราจรในประเทศสหรัฐอเมริกา

ในประเทศสหรัฐอเมริกานั้น เนติบัณฑิตยสภาแห่งสหรัฐอเมริกาได้สนับสนุนให้มีการจัดตั้งศาลจราจรขึ้นพิจารณาพิพากษาคดีจราจรโดยเฉพาะมาเป็นเวลาประมาณกว่า 30 ปีแล้ว²⁵

ศาลจราจร หรือ Traffic Court จัดตั้งขึ้นเฉพาะในเมืองใหญ่ ๆ บางแห่งก็เป็นส่วนหนึ่งของ Municipal Court เช่น ในนครซานฟรานซิสโก บางแห่งก็เป็นส่วนหนึ่งของ Superior Court เช่น ในกรุงวอชิงตัน ดี.ซี. แต่ในบางเมืองมีการแยกศาลจราจร (Traffic Court) ออกเป็นศาลพิเศษต่างหากมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีจราจรโดยเฉพาะ เช่น ในเมืองฟิลาเดลเฟีย และในลอสแอนเจลิส เป็นต้น สำหรับในลอสแอนเจลิสนั้นมีศาลจราจรกระจายอยู่ตามส่วนต่าง ๆ ของเมืองถึง 6 แห่งด้วยกัน²⁶

การดำเนินคดีชั้นต้น

การดำเนินคดีชั้นต้นเพื่อนำคดีมาสู่ศาลเจ้าพนักงานผู้บังคับกฎหมาย คือ ตำรวจ เมื่อตำรวจพบการกระทำผิดก็จะออกไปสั่ง ใบสั่งนี้จะเป็นแบบพิมพ์ที่ออกโดยศาลที่มีเขตอำนาจโดยจะ

²³ Thomas F. Adams. *Introduction To The Administration Of Criminal Justice* (Englewood Cliffs : Prentice-Hall , Inc. , N.J.07632 , 1980), p.193-197.

²⁴ Yale Kamisar , Wayne R. Lafave And Jerold H. Israel.. *Basic Criminal Procedure*. (West Publishing Co.,1974), p.3.

²⁵ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. “ศาลจราจร” อนุสรณ์งานพระราชทานเพลิงศพ นายประสิทธิ์ ศรีนทุ, 2520 หน้า 95.

²⁶ โสภณ รัตนากร, “ศาลเทศบาลและศาลจราจร” วารสารนิติศาสตร์ ปีที่ 9 ฉบับที่ 2 กันยายน - พฤศจิกายน 2520 , หน้า 220.

มีข้อความระบุสถานที่มีเขตอำนาจไว้ในใบสั่งด้วย ขนาดของใบสั่งและข้อความที่ปรากฏในใบสั่งจะมีมาตรฐาน (Uniform Traffic Ticket) เป็นหลัก ใบสั่งแต่ละฉบับจะแยกออกเป็นสี่ส่วน ส่วนที่หนึ่งสี่ขาว ส่วนที่สองสี่เหลืองสำหรับส่งไปที่ศาลซึ่งมีเขตอำนาจ ส่วนที่สามสี่ชมพูเป็นสำเนาเก็บไว้กับตำรวจผู้ออกใบสั่ง และส่วนที่สี่สีฟ้าใช้เป็นหมายเรียกตัวผู้กระทำความผิด ใบสั่งนี้ให้ถือว่าเป็นคำฟ้อง²⁷

ก่อนมีการพิพากษา ศาลอาจอนุญาตให้แก้ไขเพิ่มเติมข้อความในใบสั่งได้ถ้าไม่ทำให้ฐานความผิดที่กล่าวหาเปลี่ยนแปลงไปและไม่กระทบกระเทือนต่อสิทธิของผู้ต้องหาหรือจำเลย ในกรณีที่ระบุฐานความผิดไม่ชัดเจน ซึ่งทำให้ผู้ต้องหาไม่อาจต่อสู้คดีได้ ศาลอาจสั่งให้มีการแก้ไขได้ก่อนมีการพิจารณาพิพากษา ในคดีหนึ่งอาจมีการฟ้องหลายข้อหาจากข้อเท็จจริงเดียวกันก็ได้ ในกรณีที่ผู้ต้องหาหลายคนถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดร่วมกันอาจถูกฟ้อง เป็นรายบุคคลหรือฟ้องรวมกันเป็นคดีเดียวกันได้ ในกรณีระบุชื่อจำเลยในใบสั่งผิดพลาดไป ก็ให้ดำเนินคดีกับผู้นั้นจนกว่าเขาจะได้แถลงชื่อจริงก่อนให้การต่อศาล และเมื่อได้ทราบชื่อจริงแล้วศาลจะไต่ในสำนวนและให้ดำเนินคดีต่อบุคคลที่มีชื่อนั้น ๆ

ในกรณีที่ผู้ต้องหาได้รับใบสั่งแล้วไม่ไปศาลตามกำหนดนัดศาลจะออกหมายจับถ้าจับตัวไม่ได้ภายใน 30 วัน ศาลจะขึ้นบัญชีรอไว้จนกว่าจะจับตัวได้

ตำรวจของแต่ละแขวงหรือเมืองเป็นผู้รับผิดชอบในการจับตัวผู้ต้องหาตามหมายจับ และในขณะที่จับอาจไม่จำเป็นต้องจับตัวติดไปด้วยก็ได้ แต่ต้องแสดงหมายจับแก่ผู้ต้องหาทันทีเท่าที่จะทำได้ แต่ตอนที่จับนั้นจะต้องแจ้งข้อหาและบอกกับผู้ต้องหาด้วยว่าศาลได้ออกหมายจับ

เมื่อจับตัวผู้ต้องหาได้แล้วให้ส่งตัวต่อศาลทันทีเท่าที่จะทำได้ และให้เจ้าหน้าที่ผู้จับบันทึกการจับกุมไว้ด้วย

ในกรณีที่มีการขอประกันตัว ศาลที่ออกหมายจับมีอำนาจให้ประกันตัวได้และเป็นผู้กำหนดหลักทรัพย์ พร้อมทั้งนัดวันเวลาสถานที่และให้จดลงไปในหนังสือขอประกันตัว ถ้าผู้ต้องหาถูกจับนอกเขตอำนาจศาลที่ออกหมายจับผู้ต้องหาอาจขอร้องให้ เจ้าหน้าที่ผู้จับส่งตัวไปยังศาลที่ออกหมายจับ เพื่อขอประกันตัว

ถ้าเป็นการจับโดยไม่มีหมายจับ เจ้าหน้าที่จะควบคุมตัวผู้ต้องหาไว้ได้ไม่เกิน 20 ชั่วโมง เว้นแต่ว่าภายหลังที่จับศาลจะได้ออกหมายจับให้ จึงจะควบคุมตัวต่อไปได้ในระหว่างควบคุมตัวผู้ต้องหา มีสิทธิแต่งตั้งทนายความและมีสิทธิขอประกันตัวตามจำนวนหลักทรัพย์ที่ศาลกำหนด

²⁷ ยงยศ เอี่ยมทอง,วารสารสภาทนายความ. ปีที่ 4 ฉบับที่ 19 เดือนเมษายน 2537, หน้า

ในกรณีที่มีการจับกุมตัวผู้ต้องหาโดยไม่มีหมายจับและเป็นเวลาที่ศาลไม่เปิดทำการ นายอำเภอหรือหัวหน้าแห่งท้องที่ (The Sheriff Of The County) ซึ่งความผิดเกิด มีอำนาจสั่งให้อนุญาตให้ประกันตัวหรือปล่อยชั่วคราวได้โดยใช้หลักทรัพย์ไม่น้อยกว่า 16 เหรียญ แต่ไม่เกินกว่า 200 เหรียญ ตามตารางที่ศาลกำหนดไว้ในบัญชีความผิด เมื่อผู้ถูกจับยื่นหลักทรัพย์ประกันตัวก็ให้ถือว่าเป็นอันสัญญาว่าจะมาศาลในวันแรกที่ศาลเปิดการพิจารณาหลังจากถูกจับ แต่ผู้ถูกจับอาจยินยอมให้ดำเนินกระบวนการพิจารณาโดยที่ตนไม่มาศาลก็ได้

ในกรณีที่จำเลยไม่มาศาลตามกำหนดนัดหลังจากได้รับการปล่อยชั่วคราว โดยมีหลักประกันให้ถือว่า จำเลยขาดนัด และศาลจะทำการพิจารณาพิพากษาโดยไม่ต้องมีจำเลยมาอยู่ต่อหน้า ถ้าศาลพิพากษาว่าจำเลยผิด ศาลจะสั่งปรับและให้รับหลักทรัพย์ที่เป็นประกันโดยนำมาชำระค่าธรรมเนียมศาล ส่วนที่เหลือชำระค่าปรับ แต่ถ้าจำเลยแถลงต่อศาลถึงเหตุอันสมควรที่ไม่สามารถมาศาลได้ตามกำหนดนัดได้ ศาลอาจสั่งยกเลิกการขาดนัดแล้วพิจารณาใหม่ แต่ต้องทำก่อนสิ้นกำหนดระยะเวลาอุทธรณ์

การเปรียบเทียบปรับเป็นอำนาจของศาลโดยเฉพาะ ตำรวจหรือพนักงานฝ่ายปกครองอื่นไม่มีอำนาจ แต่ศาลอาจจะให้มีการจัดตั้งสำนักงานคดีจราจร (Traffic Violation Bureau) ขึ้น โดยใช้มีผู้อำนวยความสะดวกและรองผู้อำนวยความสะดวกหรือเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจรับผิดชอบทำหน้าที่แทนศาลโดยศาลจะเป็นผู้กำหนดว่า ความผิดประเภทใดที่สำนักงานคดีจราจรมีอำนาจทำแทน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นคดีจราจรที่ไม่เกี่ยวกับการขับเคลื่อนรถ (Non - Moving Traffic Offences) และผู้ต้องหาไม่ต้องมาปรากฏตัวที่ศาล

การชำระค่าปรับและค่าธรรมเนียมศาลในคดีที่ไม่มีการต่อสู้ภายในเวลาที่ศาลกำหนด จำเลยที่ไม่ต่อสู้คดีอาจส่งค่าปรับและค่าธรรมเนียมพร้อมทั้งคำรับสารภาพและคำสละสิทธิไม่ต้องให้การให้มีการพิจารณาคดีไปยังสำนักงานคดีจราจรทางไปรษณีย์หรือให้ผู้อื่นมาขึ้นแทนก็ได้ แต่บุคคลที่เคยกระทำผิดมาแล้ว 2 ครั้ง ภายในเวลา 2 ปี ไม่มีสิทธิไปเสียค่าปรับที่สำนักงานคดีจราจร แต่ต้องไปปรากฏตัวที่ศาลเพื่อรับการพิจารณา

คดีจราจรที่ผู้ต้องหาหรือจำเลยจะต้องไปแสดงตัวต่อศาล ได้แก่

- ขับยานพาหนะระหว่างมีนเมาหรือมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดมากกว่า .010% หรือ ขับยานพาหนะขณะติดยาเสพติด

- ขับรถประมาทจนเกิดอุบัติเหตุ

- หลบหนีหลังจากเกิดอุบัติเหตุ

- ขับยานพาหนะในขณะที่ถูกสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่

- ขับรถเร็วกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดมากเกินไป

- กระทำความผิดซ้ำในช่วงระยะเวลาที่กฎหมายกำหนด

อย่างไรก็ตาม นอกจากความผิดที่ผู้ต้องหาหรือจำเลยจะต้องไปปรากฏตัวต่อศาลดังที่กล่าวมานี้แล้ว ก็ยังมีความผิดในประเภทอื่นที่มีความรุนแรงน้อยกว่า แต่ผู้ต้องหาหรือจำเลยจะต้องมาปรากฏตัวต่อศาลเช่นกัน ซึ่งได้แก่ กรณีกระทำความผิดมาแล้ว 2 ครั้งภายในเวลา 2 ปี ดังกล่าวมาแล้ว เป็นต้น ซึ่งความผิดในกรณีหลังนี้ตำรวจผู้จับกุมไม่มีอำนาจควบคุม ดังนั้นจึงเป็นกรณีที่ตำรวจจะต้องออกไปสั่งเพื่อให้ผู้ต้องหาหรือจำเลยไปปรากฏตัวต่อศาลในการพิจารณาคดี โดยตำรวจจะต้องออกไปสั่งที่มีข้อความว่าให้ไปปรากฏตัวต่อศาล ชื่อและที่อยู่ของบุคคลเลขหมายทะเบียนรถขอหาเวลา และสถานที่ที่จะต้องไปปรากฏตัวในศาล และสาระสำคัญอื่น ๆ เท่าที่จำเป็น

ระยะเวลาที่กำหนดให้ไปปรากฏตัวอย่างน้อยที่สุดต้องไม่ต่ำกว่า 5 วัน หลังจากการฝ่าฝืนกฎหมายเกิดขึ้น เว้นแต่บุคคลนั้นต้องการจะได้รับการพิจารณาเร็วกว่าที่กำหนดไว้ และเมื่อผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดได้ลงชื่อในสำเนาใบสั่งก็ถือว่าเป็นการให้สัญญาเป็นลายลักษณ์อักษรว่าจะไปศาลตามกำหนดนัด ตำรวจก็จะมอบสำเนาใบสั่ง 1 ฉบับ ให้แก่ผู้ถูกกล่าวหาและจะไม่ควบคุมตัวผู้นั้น

การดำเนินคดีในศาล

ศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีจราจรเป็นศาลชั้นต้นซึ่งมีขนาดย่อยลงมาโดยมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีจราจร โดยเฉพาะ แต่เนื่องจากประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นประเทศใหญ่ซึ่งประกอบด้วยมลรัฐต่าง ๆ มากมาย ดังนั้นการจัดตั้งศาลเพื่อพิจารณาคดีจราจร โดยเฉพาะ จึงอาจมีวิธีพิจารณาที่แตกต่างกันออกไป เช่น การพิจารณาคดีของศาลในมลรัฐทางตะวันตก ตำรวจไม่ต้องมาศาล เว้นแต่จะถูกเรียกมาเป็นพยาน ส่วนมลรัฐทางตะวันออก ตำรวจต้องมาในการพิจารณา

การพิจารณาพิพากษาคดี

คดีเกี่ยวกับจราจรอาจแบ่งออกเป็นสองประเภทใหญ่ ๆ ประเภทหนึ่งเป็นความผิดเกี่ยวกับการจอดรถ (Parking Violations) เช่น จอดรถในที่ห้ามจอด จอดรถเกินเวลาที่ชำระค่าจอด หรือ จอดรถไม่ชอบด้วยกฎจราจรหรือฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร เป็นต้น ความผิดอีกประเภทหนึ่งเกี่ยวกับการขับเคลื่อนรถ (Moving Violations) เช่น ขับรถด้วยความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณ ขับรถโดยไม่มีใบขับขี่ หรือ ขับรถในขณะเมาสุรา เป็นต้น สำหรับความผิดเกี่ยวกับการจอดรถมีเพียงโทษปรับ หากผู้ถูกกล่าวหาไม่ประสงค์จะสู้คดีก็อาจนำเงินค่าปรับไปชำระที่ศาล หรือส่งไปทางไปรษณีย์ก็ได้ ความจริงเงินนี้มีใช้ค่าปรับน่าจะเป็นเงินประกันมากกว่า เพราะเรียกว่า Bail แต่เมื่อมีการชำระเงินประกันหรือ Bail ตามจำนวนค่าปรับซึ่งกฎหมายระบุไว้

(มีปรากฏอยู่หลังใบสั่งว่าทำผิดมาตราใด มีโทษปรับเท่าใด) เมื่อส่งเงินไปแล้วผู้ต้องหาจะไม่ไปศาลก็ได้โดยยอมให้รับเงินประกันดังกล่าว ซึ่งตามกฎหมายถือว่าได้มีการชำระค่าปรับและคดีเป็นการเสร็จกันไป หากผู้ถูกกล่าวหาประสงค์จะสู้คดีหรือไม่ประสงค์จะชำระเงินตามจำนวนที่กฎหมายกำหนด ก็ต้องไปศาลเพื่อสู้คดีหรือให้ศาลกำหนดค่าปรับให้²⁸

สำหรับความผิดเกี่ยวกับการขับเคลื่อนรถ (Moving Violations) นั้น ผู้ถูกกล่าวหาต้องไปรายงานตัวต่อศาล ในวันที่ศาลนัดพิจารณาครั้งแรก ซึ่งมีการอ่านและอธิบายฟ้องให้จำเลยฟัง ถ้าจำเลยรับสารภาพศาลก็ตัดสินคดีไปเลยโดยไม่ต้องสืบพยาน ศาลอาจเพียงแต่ลงโทษปรับหรือให้รอโทษจำคุกไว้ หรืออาจให้จำคุกแล้วแต่ความหนักเบาของการกระทำผิด และประวัติการกระทำผิดกฎหมายจราจรของจำเลยด้วย ในการพิจารณาคดีนั้นผู้พิพากษาพูดจากับจำเลยอย่างเป็นทางการเอง จำเลยอาจยอมรับข้อกล่าวหาโดยไม่ถือว่าเป็นการรับสารภาพ (Nolo Contendere) ซึ่งจำเลยมักจะอธิบายเหตุการณ์ให้ผู้พิพากษาฟัง เพื่อแก้ตัวให้พ้นผิดหรือขอลดหย่อนผ่อนโทษ ผู้พิพากษาก็ฟังด้วยดี ที่ลอสแอนเจลิส จำเลยจะอธิบายข้อแก้ตัวให้ศาลฟังฝ่ายเดียว โดยไม่มีตำรวจหรืออัยการมาซักถามหรือโต้แย้งแต่อย่างใด เหตุที่ศาลฟังความข้างเดียวนั้นก็เพราะ การให้ตำรวจชี้แจงด้วยเป็นการยุ่งยากและเสียเวลาทำงานของตำรวจ จึงให้ใช้ดุลพินิจของผู้พิพากษาว่าจะเชื่อคำอธิบายของจำเลยหรือไม่ เพียงใด ถ้าจำเลยขับรถฝ่าฝืนกฎจราจรอยู่เสมอ แม้จะโกหกเอาตัวรอดไปได้ในคราวนี้ คราวหน้าจำเลยก็คงถูกจับมาอีกเพราะ ศาลเคยปล่อยจำเลยหลังจากฟังคำอธิบายโดยเห็นว่าจำเลยไม่ผิดหรือเห็นว่าตำรวจเข้าใจผิด หรือยกประโยชน์แห่งความสงสัยให้จำเลยก็มี นอกจากนั้นจำเลยที่รับสารภาพผิดมีสิทธิขอไปเข้าโรงเรียนจราจรแทนการลงโทษ หากจำเลยไปเรียนจนครบกำหนดก็ไม่ต้องถือว่าจำเลยได้กระทำความผิดครั้งนั้นเลย กล่าวคือจะไม่มีรายงานสถิติการทำผิดของจำเลยโรงเรียนดังกล่าวนี้มักเปิดสอนในตอนเย็นตาม High School ซึ่งผู้เข้าเรียนต้องเสียค่าเล่าเรียนเอง²⁹

สำหรับการพิจารณาคดีของศาลทำงานง่าย ๆ และเป็นกันเอง ในคดีรับสารภาพเมื่อสอบถามจำเลยแล้วผู้พิพากษาก็ตัดสินคดีด้วยวาจาพร้อมกับยอมรับสั่งสอนไปด้วย ผู้พิพากษาไม่ต้องบันทึกอะไรมา มีแบบฟอร์มง่าย ๆ ให้ผู้พิพากษาลงเครื่องหมายว่าคดีนั้นมีข้อหาอะไร ตัดสินว่าอย่างไร เพื่อกันหลงลืม และเพื่อให้เสมียนหน้าบัลลังก์ใช้ตรวจสอบกับบันทึกของคุณ เสมียนหน้าบัลลังก์เป็นผู้บันทึกข้อความย่อ ๆ เกี่ยวกับคดีไว้ในสมุดทะเบียน แต่มีผู้บันทึกถ้อยคำ (Reporter) บันทึกคำพูดของผู้พิพากษา จำเลย ทนายความ เก็บไว้เป็นหลักฐานด้วย³⁰ ทั้งนี้โดยการพิจารณาคดีจราจร

²⁸ อ่างแล้ว., โสภณ รัตนกร. หน้า 220.

²⁹ อ่างแล้ว., หน้า 221-222.

³⁰ อ่างแล้ว., หน้า 222.

คำนึงถึงความสะดวกรวดเร็ว วิธีพิจารณารวรัด เมื่อบุคคลใดถูกนำตัวไปยังผู้พิพากษา ผู้พิพากษา นั้นจะต้องเป็นผู้พิพากษาในเมืองซึ่งความผิดเกิดในเขตอำนาจและจะต้องอยู่ใกล้ที่สุดหรือสะดวกที่สุด (โดยพิจารณาจากสถานที่เกิดเหตุ) ยกเว้นในกรณีที่ได้มีการกล่าวอ้างว่าการกระทำผิดเกิดขึ้นในเขตเทศบาล ซึ่งมีศาลที่มีอำนาจเหนือคดีดังกล่าว โดยเฉพาะบุคคลผู้ถูกกล่าวหาจะต้องถูกนำตัวไปยังศาลโดยไม่ชักช้า ในคดีใดที่ผู้พิพากษาที่พิจารณาคดีนั้น เห็นว่าตนมีอาจพิจารณาคดีนั้น ๆ ได้ เพราะเห็นว่าตนเองมีส่วนได้เสียหรือมีอคติก็อาจขอลอนตัวได้ หรืออาจต้องลอนตัวตาม กฎหมาย ถ้าคู่ความฝ่ายใดได้แถลงว่าฝ่ายจนอาจไม่ได้รับความยุติธรรมเพราะผู้พิพากษาผู้นั้นมีอคติ แต่คู่ความฝ่ายนั้นต้องแถลงต่อผู้พิพากษาคณใดคนหนึ่งของศาลนั้น

เมื่อมีการลอนผู้พิพากษาแล้ว ผู้พิพากษาที่ลอนตัวต้องมอบคดีให้ผู้พิพากษาคณอื่นพิจารณาคดีแทน

ในกรณีที่ศาลพิพากษายกฟ้อง ศาลจะสั่งให้ปล่อยจำเลย แต่ถ้าพิพากษาลงโทษจำเลยก็ให้ดำเนินการตามคำพิพากษาโดยพลัน ถ้ามีการรอคำพิพากษาก็ให้ขังจำเลยไว้ แต่จำเลยอาจขอประกันตัวได้ ศาลอาจสั่งให้มีการประกันต่อหรือเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขในการประกันตัวก็ได้³¹

ในการตัดสินใจนั้นให้อ่านคำพิพากษาต่อหน้าจำเลย นอกจากจำเลยจะยินยอมให้ตัดสินใจโดยไม่อยู่ฟังคำพิพากษา ถ้าจำเลยอยู่ระหว่างการควบคุมตัวของเจ้าหน้าที่ก็ให้นำจำเลยมาฟังคำพิพากษา ถ้าจำเลยไม่อยู่และเป็นกรณีจำเป็นต้องไปศาล ศาลอาจจะออกหมายจับจำเลยก็ได้

กรณีที่มีการรอลงโทษ ศาลมีอำนาจพิพากษาให้รอลงโทษได้ไม่เกิน 6 เดือน โดยให้ทำทัณฑ์บนไว้

จำเลยอาจขออนุญาตลอนคำให้การรับสารภาพก่อนศาลอ่านคำพิพากษาได้

ผลของคำพิพากษาในคดีจรรยา คำพิพากษาลงโทษไม่ให้รับฟังในคดีแพ่ง ทั้งนี้อาจจะเป็นเพราะการพิจารณาพิพากษาคดีในศาลจรรยามีกระบวนการพิจารณาที่สะดวกรวดเร็วมาก ซึ่งก็อาจจะเกิดความผิดพลาดได้ง่ายก็อาจจะเป็นได้

คำพิพากษาในคดีจรรยา ไม่มีผลกระทบต่อความเชื่อถือได้ของพยานในฐานะพยานในคดีแพ่งหรือคดีอาญาใด ๆ

เงินค่าปรับที่ได้จากการชำระค่าปรับไม่ว่าจะเป็นกรณีผู้ถูกกล่าวหาให้การรับสารภาพและส่งค่าปรับมาชำระเอง หรือค่าปรับที่ผู้กระทำผิดชำระตามคำพิพากษาของศาล หรือเงินที่ได้จากการริบเงินประกัน จะต้องนำไปฝากไว้กับกระทรวงการคลังของรัฐหรือคลังของท้องถิ่นหรือเมืองซึ่งให้

³¹ ขงยศ เอี่ยมทอง. วารสารสหภาพนายความ. ปีที่ 4 ฉบับที่ 19 เดือนเมษายน 2537, หน้า 60-61.

งบประมาณสนับสนุนศาลในการดำเนินงาน เพื่อเข้าเป็นกองทุนบำรุงทาง ซึ่งจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรและยานพาหนะ และให้ใช้จ่ายเงินเฉพาะเพื่อการก่อสร้างการบำรุงรักษาและซ่อมแซมถนนสาธารณะ สะพานสิ่งก่อสร้างของถนน และการจัดตั้ง และบำรุงรักษาสัญญาณจราจรภายในเขตอำนาจศาล การไม่ปฏิบัติตามหรือปฏิเสธหรือละเลยของเจ้าหน้าที่หรือลูกจ้างซึ่งมีหน้าที่เก็บรักษาค่าปรับหรือเงินประกัน ไม่ว่าจะก่อนหรือนำเข้ากองทุนบำรุงทางตามกฎหมายแล้วให้ถือว่าเป็นการกระทำผิดวินัย และเป็นเหตุให้ถูกถอดถอนจากตำแหน่ง³²

การอุทธรณ์ในคดีจราจร

คู่ความมีสิทธิอุทธรณ์คดีได้ภายในเวลาที่กฎหมายกำหนดไว้ ซึ่งแต่ละมลรัฐกำหนดไว้ไม่เท่ากัน จำเลยมีสิทธิขอประกันตัวระหว่างอุทธรณ์ เมื่อได้มีการยื่นอุทธรณ์เรียบร้อยแล้ว และศาลอุทธรณ์กำหนดหลักทรัพย์ สำหรับวางไว้เป็นประกัน โดยมีเงื่อนไขว่าจำเลยต้องไปศาลตามกฎหมาย และจะต้องไม่ออกจากเขตอำนาจศาลโดยไม่ได้รับอนุญาตในกรณีที่ทางอัยการเป็นฝ่ายอุทธรณ์ จำเลยอาจขอประกันตัวโดยไม่ต้องวางหลักทรัพย์

เมื่อได้มีการยื่นอุทธรณ์เรียบร้อยแล้ว เจ้าหน้าที่ของศาลจะทำบันทึกพร้อมทั้งสำเนาคำอุทธรณ์ส่งไปศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาชั้นสูงขึ้นไปต่อไป ซึ่งอาจจะเป็นศาลชั้นต้นก็ได้

ในระหว่างอุทธรณ์ จำเลยมีสิทธิประกันตัวและขอให้มีการชลอการบังคับคดีตามคำพิพากษาของศาลจราจรได้

ถ้าศาลไม่อนุญาตให้ประกันตัวในชั้นอุทธรณ์ ศาลจะสั่งให้ควบคุมตัวจำเลย และการดำเนินการตามคำสั่งศาลชั้นต้นหรือของศาลที่มีอำนาจรับอุทธรณ์

การพิจารณาคดีในชั้นอุทธรณ์นั้น ศาลอาจจะรื้อฟื้นคดีให้สืบพยานใหม่ก็ได้³³

มาตรการการลงโทษโดยวิธีบันทึกการตัดคะแนน (Point System)

ในประเทศสหรัฐอเมริกาเมื่อมีผู้กระทำความผิดจราจรก็จะมีวิธีการติดตามเอาตัวผู้กระทำความผิดมาลงโทษให้ได้ทุกครั้ง โดยสหรัฐอเมริกาจะมีศูนย์คอมพิวเตอร์เก็บข้อมูลและสถิติ การกระทำผิดของผู้กระทำผิดไว้ ผู้กระทำที่ยังไม่ได้รับโทษจะไม่มีโอกาสได้ต่อทะเบียนรถยนต์หรือใบอนุญาตขับขี่ และผู้ที่เคยกระทำความผิดมาแล้วจะได้รับโทษสูงขึ้น หรืออาจจะถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ นอกจากนั้นแล้วยังมีการบังคับให้มีการประกันภัยรถยนต์โดยทั่วกัน ผู้ที่เคยกระทำ

³² อ้างแล้ว., หน้า 61-62.

³³ อ้างแล้ว., หน้า 62.

ผิดกฎจราจรจะถูกเรียกเก็บประกันสูงขึ้น³⁴ สถิติที่นำมาพิจารณาโทษนั้นส่วนหนึ่งมาจากการบันทึกคะแนนของผู้ขับขี่ ซึ่งหากถูกตัดคะแนนตามจำนวนที่กำหนดไว้ผู้ขับขี่อาจจะถูกเพิกถอนสิทธิบางอย่างลงได้ ในสหรัฐอเมริกา Point System ถือว่ามีผลในการปฏิบัติมาก ผู้ขับขี่จะเกรงกลัวที่จะถูกบันทึกคะแนน เนื่องจากหากถูกสะสมคะแนนเป็นจำนวนมากอาจถูกเพิกถอนสิทธิบางอย่างได้

ในสหรัฐอเมริกานั้นจะมีกองควบคุมการจราจร (The Bureau Of Motor Vehicles) คอยควบคุมผู้ใช้รถใช้ถนนให้ปฏิบัติตามกฎจราจรและจะเป็นผู้บันทึกคะแนนของผู้กระทำความผิดดังกล่าว

มาตรการการตัดคะแนนนั้น (Point System) มีการตัดคะแนนตามความรุนแรงของการทำความผิด ดังนี้

1. ความผิดที่ผู้กระทำความผิดจราจรจะถูกบันทึกคะแนนจำนวน 6 คะแนน³⁵
 - 1.1 ขับรถชนผู้อื่นจนเป็นเหตุให้ถึงแก่ความตาย
 - 1.2 ขับรถในขณะที่มึนเมา
 - 1.3 ขับรถโดยไม่พกใบอนุญาตขับขี่
 - 1.4 หลบหลีกการจับกุมของเจ้าหน้าที่
 - 1.5 ขับรถแข่งกันในถนนหลวง
 - 1.6 ขับรถของผู้อื่น โดยไม่ได้รับอนุญาต
 - 1.7 ขับรถในขณะที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่หรือถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่
 - 1.8 ใช้รถในการทำความผิด
2. ความผิดที่ผู้กระทำความผิดจราจรจะต้องถูกบันทึกคะแนนจำนวน 4 คะแนนคือ³⁶
 - ขับรถโดยประมาทซึ่งอาจจะก่อให้เกิดความเสียหายและอันตรายแก่ผู้อื่น
3. คะแนนที่ผู้กระทำความผิดจราจรจะต้องถูกบันทึกคะแนนจำนวน 2 คะแนน
 - 3.1 ขับรถในเขตห้ามเข้า (ขึ้นอยู่กับขนาดของยานพาหนะ)
 - 3.2 ขับรถฝ่าฝืนข้อบังคับของกองควบคุมการจราจร (The Bureau Of Motor Vehicles) ขับรถด้วยความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด

³⁴ อ่างแก้ว., โสภณ รัตนกร. หน้า 223-224.

³⁵ The Ohio Department Of Public Safety. **Digest Of Ohio Motor Vehicle Laws.** 240 Parsons Ave., Columbus, Ohio: 1996, p. 31-32.

³⁶ Ibid., p. 32.

ผู้ขับขี่ที่ถูกบันทึกคะแนนเกิน 6 คะแนนจะได้รับหนังสือเตือนจากกองควบคุมการจราจร (BMV.) และหากถูกบันทึกคะแนนตั้งแต่ 12 คะแนนขึ้นไปภายในระยะเวลา 2 ปี จะถูกลงโทษดังนี้

1. เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่เป็นเวลา 6 เดือน
2. จะต้องพิสูจน์หลักฐานทางการเงินของตนเองติดต่อกัน 3 ปี เพื่อตรวจสอบว่าผู้ขับขี่สามารถรับผิดชอบความเสียหายที่จะเกิดขึ้นได้มากน้อยเพียงใด
3. จะต้องเข้ารับการอบรมจราจร
4. จะต้องทำการสอบใบอนุญาตขับขี่ใหม่³⁷

จากมาตรการดังกล่าวจะเห็นได้ว่ากองควบคุมการจราจรของสหรัฐนั้นมีการบันทึกประวัติผู้กระทำความผิดไว้อย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้เพื่อไว้ประกอบในการพิจารณาโทษผู้กระทำความผิดโดยที่หากผู้กระทำความผิดถูกบันทึกคะแนนตามจำนวนที่กฎหมายกำหนด ผู้กระทำความผิดจะต้องถูกลงโทษและเพิกถอน สิทธิในการขับขี่ และหากมีการกระทำความผิดซ้ำอีกก็จะถูกลงโทษหนักขึ้น

3. ประเทศฝรั่งเศส

ในการดำเนินคดีเกี่ยวกับความผิดตามกฎหมายจราจรในประเทศฝรั่งเศสนั้น จะเป็นการดำเนินการโดยศาล เว้นแต่เป็นความผิดที่มีโทษปรับเพียงเล็กน้อยบางความผิดที่จะให้ความสะดวกแก่ผู้กระทำความผิดที่สามารถชำระค่าปรับได้โดยไม่ต้องมาศาล ซึ่งจะชำระแก่เจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองหรือเจ้าหน้าที่ตำรวจตามอัตราที่กำหนดไว้ตามกฎหมาย โดยแยกเป็น 2 วิธี กล่าวคือ³⁸

1. โดยการที่ผู้กระทำความผิดสามารถจะชำระค่าปรับได้ทันทีแก่พนักงานผู้พบการกระทำความผิด (La Perception Immediate De l'Amende Par l'Agent Verbalisateur) ผู้กระทำความผิดอาจจะชำระเงินค่าปรับทันทีแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจบาง ประเภทที่มีอำนาจรับชำระค่าปรับได้จากผู้กระทำความผิดตามอัตราค่าปรับที่กำหนดไว้ตายตัว และเจ้าพนักงานตำรวจผู้รับชำระเงินค่าปรับก็จะออกใบรับว่าได้รับชำระเงินค่าปรับให้แก่ผู้กระทำความผิด คดีก็เป็นอันเลิกกัน
2. โดยการชำระเงินค่าปรับผ่านทางไปรษณีย์เป็นวิธีการชำระค่าปรับโดยใช้แสตมป์ (Timbre Amende) ผู้กระทำความผิดที่ได้รับใบสั่ง (Arre De Contravention) ไม่จำเป็นต้องเอาใบสั่งนั้นไปยังสถานีตำรวจ หรือศาลเพื่อเสียค่าปรับ เพียงแต่ผู้กระทำความผิดไปซื้อแสตมป์ตาม

³⁷ Ibid., p. 32.

³⁸ โกเมน ภัทรภิมย์, “โทษปรับ” บทบัญญัติ 30, 2515, หน้า 16.

จำนวนเงินที่กำหนดไว้ในใบสั่ง แล้วเอามาปิดลงบนใบสั่งนั้น จากนั้นก็นำใบสั่งไปส่งทางไปรษณีย์ เมื่อเจ้าพนักงานได้รับใบสั่งที่ปิดอากรแสตมป์ค่าปรับดังกล่าวแล้ว ก็ถือว่าคดีเป็นอันเลิกกัน³⁹

ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดไม่ยอมชำระเงินค่าปรับก็จะถูกฟ้องคดีต่อศาลแขวง (Tribunal De Police) โดยจะถูกพิจารณาคดีโดยรวบรัด

วิธีพิจารณาคดีโดยรวบรัดในศาล

ประมวลกฎหมายอาญาฝรั่งเศสได้แบ่งความผิดออกเป็น 3 ประเภท ตามความหนัก เบา ของโทษ คือ

1. ความผิดลหุโทษ (Contravention) ได้แก่ความผิดที่มีโทษปรับตั้งแต่ 1 - 2,000 ฟรังก์ จำคุกตั้งแต่ 1 วัน - 2 เดือน ความผิดลหุโทษนี้แบ่งเป็นชั้น ๆ มีทั้งหมด 5 ชั้น
2. ความผิดโทษปานกลาง (Delit) คือ ความผิดที่มีโทษปรับเกินกว่า 2,000 ฟรังก์ขึ้นไป หรือจำคุกกว่า 2 เดือน ถึง 5 ปี
3. ความผิดโทษอุกฉกรรจ์ (Crime) คือความผิดที่มีโทษจำคุกตั้งแต่ 5 ปีขึ้นไปจนถึงประหารชีวิต

ศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดีเล็กน้อยคือศาลแขวงหรือศาลตำรวจพิจารณา โดยผู้พิพากษานายเดียว พนักงานอัยการผู้ดำเนินคดีในศาลนี้ปกติเป็นนายตำรวจชั้น Commissaire De Police ซึ่งอธิบดีอัยการศาลอุทธรณ์ (Procureur General Pres La Cour D'Appel) เป็นผู้แต่งตั้งให้ดำเนินคดีในศาลแขวง แต่จะดำเนินคดีได้เพียงคดีที่มีโทษลหุโทษไม่เกินชั้นที่ 4 ซึ่งมีโทษปรับไม่เกิน 400 ฟรังก์ จำคุกไม่เกิน 8 วัน ในคดีลหุโทษชั้นที่ 5 ซึ่งมีโทษจำคุกตั้งแต่ 10 วันถึง 1 เดือน ปรับ 400 - 1,000 ฟรังก์ (ถ้าเป็นการกระทำความผิดซ้ำ อาจจำคุกได้ถึง 2 เดือน ปรับ 2,000 ฟรังก์) กฎหมายกำหนดให้อัยการเป็นผู้ดำเนินคดี ศาลแขวงหรือศาลตำรวจมีอยู่ทุกอำเภอ⁴⁰

วิธีพิจารณาคดีโดยรวบรัดในศาลตำรวจนั้นเป็นไปในแนวเดียวกันกับการออกคำสั่งลงโทษ ใช้เฉพาะคดีความผิดลหุโทษที่มีโทษปรับสถานเดียว โดยผู้ต้องหาไม่ต้องศาล โทษปรับนั้นอย่างสูงต้องไม่เกิน 400 ฟรังก์ วิธีนี้ตำรวจจะส่งบันทึกการกระทำความผิดไปยังอัยการ อัยการพิจารณาเห็นว่า ใช้วิธีพิจารณาพิเศษแบบรวบรัดนี้ได้ก็จะส่งต่อไปให้ผู้พิพากษาศาลแขวง ภายใน 10 วันนับแต่ได้รับบันทึก ผู้พิพากษาจะกำหนดค่าปรับตามอัตราตายตัวซึ่งอยู่กึ่งกลางระหว่างโทษปรับ

³⁹ อ่างแล้ว., หน้า 16.

⁴⁰ โกลแมน ภัทธกริรมย์. “การฟ้องคดีอาญาในประเทศฝรั่งเศส” อัยการนิเทศ. ฉบับที่ 2 เล่มที่ 32, 2513, หน้า 178.

ต่ำสุดและสูงสุด⁴¹ หลังจากนั้นก็จะแจ้งเป็นหนังสือไปทางไปรษณีย์ลงทะเบียนไปยังผู้กระทำความผิดว่าได้กระทำความผิดฐานใด เมื่อวันเวลาใด ณ ที่ใด จะต้องเสียค่าปรับเป็นจำนวนตามกฎหมายเท่าใด โดยแจ้งสถานที่ที่จะต้องนำค่าปรับไปชำระให้ด้วย ถ้าผู้กระทำความผิดยินยอมนำค่าปรับไปชำระตามที่กำหนดภายใน 15 วันนับแต่ได้รับหนังสือ โดยจะชำระเป็นเงินสดหรือส่งธนาคัติไปก็ได้ ความผิดสำหรับคดีนั้นก็เป็นอันเลิกกัน การชำระค่าปรับถือเสมือนกับถูกศาลพิพากษาลงโทษ จะถูกบันทึกลงในทะเบียนประวัติผู้กระทำความผิด ถ้าผู้กระทำความผิดอีกก็อาจถูกเพิ่มโทษได้ แต่หากผู้กระทำความผิดไม่นำค่าปรับไปชำระก็จะถูกฟ้องต่อศาลด้วยวิธีพิจารณาอาชญากรรมคดีวิธีพิจารณาอาชญากรรมโดยรวบรัดแบบนี้เรียกว่า วิธีปรับโดยอำนาจศาล (L' Amende de Composition)⁴²

การบังคับใช้กฎหมายและการดำเนินคดีผู้กระทำความผิดจรรยาบรรณในประเทศไทย

1. กระบวนการดำเนินการต่อผู้กระทำความผิดกฎหมายจรรยาบรรณ

บทบัญญัติกฎหมายจรรยาบรรณที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน คือ พระราชบัญญัติ กฎ ระเบียบ ข้อกำหนด ข้อบังคับต่าง ๆ ที่ใช้บังคับแก่ผู้ควบคุม ขับขี่ยานพาหนะ คนเดินทาง คนจูง ไล่ต้อนสัตว์ การวางสิ่งของ ตลอดจนกำหนดมาตรฐานยานพาหนะ การบรรทุกสิ่งของโดยกำหนดหน้าที่ ความรับผิดชอบของบุคคล และโทษที่จะได้รับ โดยขอกกล่าวถึงส่วนที่เป็นการสำญจรทางบกเท่านั้นอันได้แก่

- พระราชบัญญัติจรรยาบรรณทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไข (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2529 (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535
- พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 แก้ไข (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2524 (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2525 (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2527 (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2528 (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2528 (ฉบับที่ 8) พ.ศ.2530
- พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไข (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2523 (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2530 (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2535
- พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535
- กฎหมายที่เกี่ยวข้องเช่น กฎกระทรวง ประกาศ ข้อกำหนด ฯลฯ

⁴¹ โกเมน ภัทรภิรมย์. “โทษปรับ” บทบัญญัติ. เล่ม 30 ตอนที่ 3, 2516, หน้า 460.

⁴² โกเมน ภัทรภิรมย์. “การฟ้องคดีอาญาในประเทศฝรั่งเศส” อัยการนิเทศ. ฉบับที่ 2 เล่มที่ 32, 2513, หน้า 178.

กฎหมายจรรยาบรรณเหล่านี้ กำหนดให้เจ้าหน้าที่ของรัฐได้แก่ พนักงานเจ้าหน้าที่ คือ ตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร เจ้าพนักงานจราจร คือ ข้าราชการตำรวจชั้นสัญญาบัตรซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้เป็นเจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ ซึ่งเป็นข้าราชการของกรมการขนส่งทางบก ผู้ตรวจการ และ เจ้าพนักงานทางหลวง เป็นผู้รักษาและบังคับให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายแต่โดยส่วนใหญ่คดีจราจรเป็นความผิดเล็กน้อย กำหนดให้มีเพียงโทษปรับจำนวนน้อยเจ้าพนักงานสอบสวนมีอำนาจเปรียบเทียบปรับ หรือว่ากล่าวตักเตือนแล้วปล่อยตัวไปได้ ไม่ใช่เป็นความผิดในลักษณะเป็นอาชญากรรม สังคมมักจะถูกละเลยเห็นว่าไม่ใช่เป็นเรื่องสำคัญ จึงไม่ใส่ใจประพฤติปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบที่วางไว้ ทั้งยังชอบที่ฝ่าฝืนเป็นประจำตามใจชอบของตน เพื่อความสะดวกสบายเป็นหลัก โดยไม่คำนึงถึงผลการกระทำว่าจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุทำให้การจราจรติดขัดหรือไม่ เพียงแต่คำนึงเพียงว่าโทษที่ฝ่าฝืนแล้ว จะได้รับเพียงชำระค่าปรับตามที่พนักงานสอบสวนเปรียบเทียบแล้วคดีเป็นอันยุติ

1. การดำเนินการขั้นตอนของเจ้าหน้าที่ของรัฐ

ขั้นตอนของเจ้าพนักงานของรัฐ การตรวจคุณสมบัติและทดสอบความสามารถเพื่อออกใบอนุญาตขับขี่แต่ละประเภท พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือเจ้าพนักงานจราจร ตรวจพบผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรที่ไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดหรือปฏิบัติผิดระเบียบที่วางไว้ ตรวจพบว่าสภาพรถไม่ถูกต้อง ใช้รถผิดประเภทของใบอนุญาตขับขี่ที่ได้รับอนุญาตมา ฯลฯ เจ้าพนักงานผู้นั้นมีอำนาจดำเนินการ⁴³

- ว่ากล่าวตักเตือน หรือ
- ออกใบสั่งให้ผู้กระทำผิดไปชำระค่าปรับที่สถานีตำรวจในท้องที่ระบุไว้ในใบสั่ง เพื่อให้พนักงานสอบสวนเปรียบเทียบปรับตามอำนาจต่อไป
- กรณีไม่พบตัวผู้กระทำผิด เช่น จอดรถไว้ที่ที่ห้ามจอด พนักงานเจ้าหน้าที่จะออกใบสั่งติดหรือผูกไว้บริเวณยานพาหนะที่เห็นได้ง่าย⁴⁴

⁴³ มณฑลทัฬหี บุนนาค. “ทัศนของผู้ขับรถยนต์ และ บุคลากรในกระบวนการยุติธรรม ต่อการกำหนดกฎหมายวิธีพิจารณาความสำหรับคดีจราจรขึ้นเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย และช่วงแก้ไขปัญหารถจราจรขึ้น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้ และช่วยแก้ไขปัญหารถจราจรในกรุงเทพฯ “วิทยานิพนธ์ สังคมสงเคราะห์ศาสตร์มหาบัณฑิต คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2538, หน้า 36-39.

⁴⁴ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 140 แก้ไข (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535
มาตรา 17.

- กรณีผู้กระทำผิดปฏิเสธความผิด พนักงานสอบสวนต้องสอบสวนแล้วดำเนินการส่งพนักงานอัยการเพื่อฟ้องศาลที่มีเขตอำนาจต่อไป

- นอกจากเจ้าหน้าที่ตำรวจที่มีอำนาจดำเนินการบังคับใช้กฎหมายจราจรแล้ว กฎหมายยังให้อำนาจเจ้าพนักงานทางหลวง ผู้ตรวจการ พนักงานเจ้าหน้าที่ที่สามารถเรียกตรวจสอบยานพาหนะ จับกุมผู้กระทำความผิดส่งต่อพนักงานฝ่ายปกครองหรือเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อดำเนินคดีต่อไป⁴⁵

- อธิบดีกรมการขนส่งทางบก มีอำนาจเปรียบเทียบปรับผู้กระทำความผิดต่อพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก และพระราชบัญญัติรถยนต์ได้⁴⁶

- กรณีดังกล่าวไม่ใช่บังคับในลักษณะความผิดที่กฎหมายจราจรกำหนดไว้เกินกว่าอำนาจพนักงานสอบสวนจะเปรียบเทียบปรับ หรือเจ้าพนักงานจราจรจะว่ากล่าวตักเตือนจะต้องนำตัวผู้กระทำความผิดฟ้องต่อศาลต่อไป อาทิเช่น กระทำความผิดและเสพวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทกลุ่มแอมเฟตามีน (ยาบ้า) , แข่งรถ เกิดอุบัติเหตุแล้วไม่หยุดช่วยเหลือหรือหลบหนี เป็นต้น

2. ผลการจับกุมของเจ้าพนักงานของรัฐ

- ผู้กระทำความผิดชำระค่าปรับตามจำนวนที่พนักงานสอบสวนแจ้งให้ทราบ ณ สถานที่ระบุในใบสั่งคดีเป็นอันยุติ

- ผู้กระทำความผิดสามารถชำระค่าปรับ โดยส่งจ่ายอธิบดีกรมตำรวจได้ทางไปรษณีย์ คดีเป็นอันยุติ (ภาคปฏิบัติไม่เคยปรากฏ เพราะไม่มีกฎกระทรวงรับรองบอกวิธีการไว้)

- ผู้กระทำความผิดไม่มาชำระค่าปรับภายใน 7 วันให้พนักงานสอบสวนออกหมายเรียก หากส่งไม่ได้ ให้แจ้งนายทะเบียนเพื่อครบชำระค่าภาษีประจำปีต่อไป ทำให้รถขาดต่อทะเบียน นำมาใช้ย้อมผิดกฎหมาย

- ผู้กระทำความผิดมารายงานตัวเองปฏิเสธความผิดพนักงานสอบสวนจะต้องดำเนินการสอบสวนตามวิธีพิจารณาความอาญา ผัดฟ้อง แล้วแต่กรณีต่อไป

3. การดำเนินการตามขั้นตอนการดำเนินคดีขั้นต้น

ขั้นตอนการดำเนินคดีขั้นต้นมี 2 กรณี

- ผู้กระทำความผิดปฏิเสธความผิด ไม่ยอมให้เปรียบเทียบปรับ

⁴⁵ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 143 ทวิ แก้ไข (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 มาตรา 21.

⁴⁶ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 67 ทวิ แก้ไข (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2530 มาตรา 11.

- ความผิดที่เกินอำนาจต้องดำเนินการสอบสวนแล้วนำตัวผู้กระทำผิดส่งพนักงานอัยการ เพื่อฟ้องศาลต่อไป แยกได้ 2 กรณี คือ

ก. ในความผิดที่กำหนดอัตราโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี ปรับไม่เกิน 60,000 บาท ซึ่งอยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาของผู้พิพากษานายเดี่ยว⁴⁷ คือคดีไม่เกินอำนาจศาลแขวง หากผู้กระทำผิดรับสารภาพ ให้พนักงานสอบสวนนำตัวมามอบต่อพนักงานอัยการ เพื่อฟ้องต่อศาลด้วยวาจาภายใน 72 ชั่วโมงโดยไม่ต้องสอบสวน⁴⁸

ข. ในท้องที่ใดที่ไม่มีศาลแขวงให้นำคดีเข้าสู่การพิจารณาของศาลที่มีเขตอำนาจต่อไป เช่น ศาลจังหวัด ส่วนศาลพิเศษที่พิจารณาคดีนั้น ๆ โดยเฉพาะเช่น ศาลภาษีอากรกลาง ศาลแรงงานกลาง ศาลคดีเด็กและเยาวชน ไม่มีอำนาจรับพิจารณาและให้นำวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวงใช้บังคับในศาลนั้น⁴⁹ กรณีผู้กระทำผิดปฏิเสธ ให้รับตัวผู้กระทำผิดกลับไปดำเนินการสอบสวนแล้วส่งมอบพนักงานอัยการฟ้องศาลต่อไป

4. การดำเนินการตามขั้นตอนการดำเนินคดีชั้นศาล

การพิจารณาในชั้นศาลนั้น เมื่อพนักงานอัยการการฟ้องด้วยวาจาต่อศาลแขวงหรือศาลจังหวัดแล้วแต่กรณี ผู้กระทำผิดยืนยันให้การรับสารภาพตามฟ้อง ศาลจะมีคำพิพากษาด้วยวาจาตามรูปคดีต่อไป⁵⁰ หากปฏิเสธ ให้พนักงานอัยการรับตัวกลับไปดำเนินการสอบสวน นำตัวมาฟ้องศาลตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ตามวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง

การใช้วิธีพิจารณาความอาญาพิเศษที่มีความรวดเร็ว

ในคดีอาญาที่มีโทษไม่สูง คือคดีอาญาที่มีอัตราโทษอย่างสูงตามที่กฎหมายกำหนดไว้ให้จำคุก ไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ จะต้องพิจารณาในศาลแขวง และใช้วิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวงซึ่งเป็นวิธีพิจารณาพิเศษ ส่วนท้องที่ใดที่ยังไม่มีศาลแขวง

⁴⁷ พระธรรมนูญศาลยุติธรรม พ.ศ. 2477 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ.2534 มาตรา 22 (5).

⁴⁸ พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวง และวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง พ.ศ. 2499 มาตรา 7.

⁴⁹ พระราชบัญญัติให้นำวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวงมาใช้บังคับในศาลจังหวัด พ.ศ. 2520 มาตรา 33.

⁵⁰ พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวง และวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง พ.ศ.2499 มาตรา 20.

นั้นให้นำวิธีพิจารณาความอาญาตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวงมาใช้บังคับในศาลจังหวัดสำหรับคดีอาญาที่มีโทษอย่างสูงตามที่กฎหมาย กำหนดไว้ให้จำคุกไม่เกินสามปีหรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ เช่นเดียวกัน

ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2478 ได้มีการจัดตั้งศาลแขวงตามพระธรรมนูญศาลยุติธรรม ซึ่งใช้วิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวงมาจนถึงปี พ.ศ.2499 จึงได้มีการตราพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง ซึ่งได้เปลี่ยนแนววิธีพิจารณาความ ไปจากเดิมมากมาย พระราชบัญญัติดังกล่าวมีการปรับปรุงแก้ไขจนครั้งสุดท้าย ได้มีการแก้ไขโดยพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2517 ซึ่งมีข้อที่น่าสังเกต⁵¹ คือ

1. เป็นวิธีพิจารณาพิเศษ ประสงค์ให้รวดเร็วยิ่งขึ้น และเพื่อคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของประชาชน แม้แต่แบบพิมพ์ที่ใช้กระทรวงยุติธรรมยังต้องออกแบบขึ้นใหม่เป็นพิเศษเพื่อใช้ในศาลแขวงโดยเฉพาะ

2. การคัดฟ้อง เป็นวิธีการใหม่ที่ไม่มีบัญญัติในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา และถือเป็นหัวใจของวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง โดยกฎหมายบังคับให้โจทก์ฟ้องผู้ต้องหาภายในเวลาที่กำหนดไว้ มิฉะนั้นจะถูกห้ามฟ้อง อันเป็นบทบัญญัติที่ต่างไปจากอายุความ เพราะอายุความห้ามฟ้องผู้กระทำความผิดเมื่อพ้นระยะเวลาหนึ่งนับแต่ความผิดเกิดขึ้น และเป็นการห้ามขาดแต่การคัดฟ้องนี้เป็นการเร่งรัดให้โจทก์ฟ้องคดีโดยเร็วนับแต่วันจับมาจะคัดฟ้องได้ต่อเมื่อผู้ต้องหาให้การปฏิเสธ หากได้ความว่ารับสารภาพจะคัดฟ้องไม่ได้

3. การฝากขัง วิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง กำหนดไว้ต่างจากประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา โดยมาตรา 8 บัญญัติว่าพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจจะคุมตัวผู้ต้องหาเกิน 72 ชั่วโมง ไม่ได้มิฉะนั้นจะต้องให้ประกันตัวไป หรือต้องนำมาฝากขังพร้อมกับขอคัดฟ้องและขอขังได้เท่ากับระยะเวลาที่ขอคัดฟ้อง

4. การฟ้องคดี มาตรา 19 ให้โจทก์ฟ้องด้วยวาจาหรือฟ้องเป็นหนังสือก็ได้

- ในคดีที่พนักงานอัยการเป็นโจทก์

ก. คดีที่จำเลยรับสารภาพและไม่มีข้ออุทธรณ์ ให้พนักงานอัยการฟ้องคดีด้วยวาจา

⁵¹ สำนักงานส่งเสริมงานตุลาการ กระทรวงยุติธรรม. “ศาลแขวง” การนำวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวงมาใช้บังคับในศาลจังหวัด กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์รุ่งเรืองธรรม, 2521, หน้า 31-45.

ข.คดีที่จำเลยปฏิเสธ หรือ มีข้อยุ่งยากประกอบด้วยข้อหา และ หลักฐานมาก โจทก์ จะฟ้องเป็น หนังสือ

- คดีที่ผู้เสียหายเป็น โจทก์ มักจะทำเป็นหนังสือ เพราะต้องทำการไต่สวนมูลฟ้องก่อน

การดำเนินคดีอาญาในศาลแขวง

1. เมื่อมีการกระทำผิดอาญาเกิดขึ้นจะต้องพิจารณาว่าการกระทำผิดนั้นอยู่ใน อำนาจของศาลแขวงหรือไม่ ดังนี้

(1) ความผิดนั้นมีอัตราโทษอย่างสูงตามที่กำหนดไว้ให้จำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่ เกินหกหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

(2) ความผิดนั้นได้กระทำลงในเขตของศาลแขวงการที่จะทราบว่าศาลแขวงใดมีเขต คลุมถึงท้องที่ทางการปกครองหรือทางภูมิศาสตร์ท้องที่ใดบ้างต้องดูจากพระราชกฤษฎีกากำหนด จำนวน เขตอำนาจและวันเปิดทำการของศาลแขวงในบางจังหวัดอย่างไรก็ดี เนื่องจากยังไม่มีศาล แขวงเปิดทำการครอบคลุมทุกท้องที่ ดังนั้น ในคดีที่ได้กระทำลงนอกเขตของศาลแขวงจึงได้มีพระ ราช บัญญัติให้นำวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวงมาใช้บังคับในศาลจังหวัด พ.ศ. 2520 นำวิธี พิจารณาคดีอาญาโดยรวบรัดในศาลแขวงมาใช้ในศาลจังหวัดด้วย เพื่อให้ประชาชนได้รับการปฏิบัติ ในทางคดีเท่าเทียมกันและให้การสอบสวนและการพิจารณาคดีในศาลได้เป็นไปโดยสะดวกรวดเร็ว ขึ้น⁵²

2. เมื่อมีการจับตัวผู้ต้องหาแล้ว เป็นหน้าที่ของพนักงานสอบสวนผู้รับผิดชอบจะต้องส่ง ตัวผู้ต้องหาพร้อมสำนวนการสอบสวน ไปยังพนักงานอัยการเพื่อยื่นฟ้องให้ทันภายในกำหนดเจ็ด สิบ สองชั่วโมงนับแต่เวลาที่ผู้ต้องหาถูกจับถ้ายังไม่มีกรจับตัวผู้ต้องหา หรือมีการจับตัวผู้ต้องหา แล้วแต่เป็นการจับในคดีอื่นซึ่งไม่ได้อยู่ในอำนาจของศาลแขวง ดังนี้ระยะเวลาเจ็ดสิบชั่วโมงยังไม่ เริ่มนับ

บทบัญญัตินี้แสดงให้เห็นว่ากฎหมายมุ่งหมายคุ้มครองสิทธิของผู้ถูกกล่าวหาที่จะได้รับ การพิจารณาคดีที่รวดเร็ว (Speedy trial) โดยเร่งรัดการดำเนินการในชั้นเจ้าพนักงาน โดยเริ่มตั้งแต่ แรกที่มีการใช้มาตรการบังคับนำตัวผู้ถูกกล่าวหาเข้ามาเกี่ยวข้องกับกระบวนการทางอาญา เป็นการ เร่งให้ฟ้องคดี อาญา มิใช่ว่าจะฟ้องเมื่อไรก็ได้ภายในกำหนดอายุความอย่างแต่ก่อน ทั้งนี้เป็น นโยบายของรัฐบาลที่ว่าคดีอาญานั้นไม่ว่าใหญ่เล็กประการใด จะต้องรีบเร่งจัดการให้เสร็จสิ้นไป

⁵² พระราชบัญญัติให้นำวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวงมาใช้บังคับในศาลจังหวัด มาตรา 13 และ มาตรา 4.

โดยเร็ว เพราะการล่าช้ามันเป็นผลเสียหายแก่ทั้งประชาชนและราชการ⁵³ นอกจากนี้บทบัญญัติดังกล่าวยังเป็นการคุ้มครองสิทธิเสรีภาพของผู้ถูกกล่าวหาเพิ่มเติมจากที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาเพราะตามหลักเกณฑ์ดังกล่าวผู้ถูกกล่าวหาจะอยู่ในอำนาจของเจ้าพนักงานได้เพียงเจ็ดสิบสองชั่วโมง มิฉะนั้นต้องให้ศาลเข้ามาตรวจสอบการใช้อำนาจโดยกำหนดให้ต้องยื่นฟ้องหรือขอ ผัดฟ้องต่อศาล ซึ่งต่างจากประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาซึ่งถูกกล่าวหาจะอยู่ในอำนาจของเจ้าพนักงานได้ถึงเจ็ดวัน โดยไม่มี องค์กรใดเข้ามาตรวจสอบ

3. ในกรณีที่ไม่ได้ฟ้องคดีภายในกำหนดแล้วจะฟ้องคดีมิได้ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมอัยการ (อัยการสูงสุด)

4. ในการฟ้องคดี ถ้าผู้ต้องหาให้การรับสารภาพตลอดข้อหาต่อพนักงานสอบสวน ให้พนักงานสอบสวนนำตัวผู้ต้องหามายังพนักงานอัยการเพื่อฟ้องศาลโดยไม่ต้องทำการสอบสวนและให้ฟ้องด้วยวาจา ศาลจะต้องถามผู้ต้องหาว่าจะให้การประการใด และถ้าผู้ต้องหายังให้การรับสารภาพศาลทำบันทึกคำฟ้อง คำรับสารภาพ และทำคำพิพากษาในฉบับเดียวกัน แล้วให้โจทก์จำเลยลงชื่อในบันทึกนั้น ถ้าผู้ต้องหาให้การปฏิเสธ ศาลก็ต้องสั่ง ให้พนักงานอัยการรับตัวผู้ต้องหาคืนไปเพื่อดำเนินการต่อไป หลักนี้เป็นวิธีการใหม่ตามกฎหมายนี้เพื่อให้คดีเสร็จไปโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะกระทำได้ ในการพิจารณาศาลจะถือคำให้การรับสารภาพของจำเลยประกอบกับคำฟ้องของโจทก์เป็นสำคัญ อย่างไรก็ตาม อย่างไรก็ดี หากศาลเห็นว่าการกระทำของจำเลยไม่เป็นความผิดศาลก็พิพากษายกฟ้องได้ แม้จำเลยจะให้การรับสารภาพ

5. การพิจารณาคดีกระทำโดยผู้พิพากษานายเดียว แต่หากจะลงโทษจำคุกเกินหกเดือนหรือปรับเกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ซึ่งโทษจำคุกหรือปรับนั้นอย่างใดอย่างหนึ่งหรือทั้งสองอย่างเกินอัตราที่กล่าวแล้ว จะต้องให้ผู้พิพากษาอีกนายหนึ่งตรวจสอบและลงชื่อเป็นองค์คณะพิพากษาคดีด้วย

⁵³ สัตยญา ธรรมศักดิ์, “คำชี้แจงความเข้าใจพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง” ดุลพาห. ปี 3 เล่ม 11 พ.ศ. 2499, หน้า 872.

บทที่ 5

วิเคราะห์ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายและการดำเนินคดีผู้กระทำความผิดจรรยาบรรณในศาลแขวง แผนกคดีจรรยาบรรณของไทย

การแก้ไขปัญหาการจรรยาบรรณของไทยมีอยู่ด้วยกันหลายปัจจัย คือ ปัจจัยทางด้านตัวบทกฎหมาย โดยเฉพาะกฎหมายวิธีพิจารณาความเกี่ยวกับคดีจรรยาบรรณ การจัดตั้งศาลจรรยาบรรณ หรือ ปัจจัยในด้านการกระทำของเจ้าพนักงานของรัฐ ได้แก่ ตำรวจ พนักงานอัยการและศาล

การที่จะแก้ไขปัญหาราจรให้ได้ประสิทธิผล วิธีการหนึ่งจะต้องมีการบังคับใช้กฎหมายให้เป็นรูปธรรม โดยจะต้องดำเนินการปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย ซึ่งกระทรวงยุติธรรมได้เสนอต่อคณะรัฐมนตรีและรัฐสภา คือ

- พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ.2522
- พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522
- พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522
- พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535
- พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง พ.ศ. 2517

โดยมีจุดประสงค์เพื่อให้สามารถนำความผิดที่ก่อให้เกิดอันตรายอย่างร้ายแรงต่อประชาชนและสังคม ความผิดที่ก่อให้เกิดปัญหาจรรยาบรรณคดีคดีและมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งความผิดเกี่ยวกับตัวรถและใบอนุญาตขับขี่ขึ้นสู่การพิจารณาของศาลโดยมีความเห็นว่า กฎหมายที่ใช้บังคับในปัจจุบันไม่เหมาะสมกับสภาพเศรษฐกิจและความเจริญของบ้านเมือง ในสังคม ความผิดจรรยาบรรณบางประเภทเป็นต้นเหตุ โดยตรงก่อให้เกิดอุบัติเหตุอย่างร้ายแรงเป็นภัยต่อความปลอดภัยของประชาชน แต่กฎหมายเพียงแต่กำหนดโทษให้อยู่ในดุลพินิจเปรียบเทียบปรับของพนักงานสอบสวนเท่านั้น ทำให้ผู้กระทำความผิดไม่รู้สำนึกของความผิด จึงควรกำหนดให้ต้องนำคดีจรรยาบรรณแต่เดิมอยู่ในอำนาจเปรียบเทียบปรับของพนักงานสอบสวนนั้นเข้าสู่กระบวนการพิจารณาของศาลเพื่อให้เกิดความเข้มแข็งและยับยั้งการกระทำความผิดในครั้งต่อไป ดังนั้นหากกำหนดให้ความผิดจรรยาบรรณนั้นต้องนำขึ้นสู่การพิจารณาของศาล โดยกำหนดให้ศาลมีอำนาจใช้ดุลพินิจในการพิจารณาพิพากษาควบคุมพฤติกรรมผู้กระทำความผิด โดยมีมาตรการที่เหมาะสมและกำหนดให้มีวิธี

พิจารณาคดีจรรยาโดยเฉพาะ เพื่อให้การพิจารณาคดีรวดเร็ว ในกรณีที่ศาลมีคำสั่งลงโทษปรับแก่ผู้กระทำความผิด

มีความเห็นทางกฎหมายว่า การกระทำความผิดจรรยาไม่เป็นการกระทำที่เป็นความผิดร้ายแรง ส่วนใหญ่จะเป็นโทษปรับหรือจำคุกระยะสั้น ซึ่งมีลักษณะเช่นเดียวกับความผิดลหุโทษในประมวลกฎหมายอาญา ดังนั้นการกระทำความผิดจึงมีลักษณะเช่นเดียวกับความผิดอาญาที่เป็นความผิดเล็กน้อย ซึ่งไม่ต้องอาศัยเจตนาในการกระทำความผิด การบัญญัติกฎหมายจรรยาฉบับนี้ขึ้นด้วยเหตุผลทางเทคนิค (Technical Reason) เพื่อเป็นการจัดระเบียบในสังคมเป็นเพียงความผิดอาญาที่มีลักษณะเป็นความผิดเล็กน้อย (Petty Offence) มิได้ถือว่าผู้กระทำความผิดเป็นอาชญากร ความผิดของกฎหมายจรรยา จึงถือว่าเป็นความผิดต่อกฎระเบียบ (Regulatory Offence) ซึ่งจะมีความแตกต่างจากความผิดที่เป็นความผิดอาญาโดยแท้ (Crimes) ดังนั้นมาตรการรวมทั้งกฎหมายวิธีพิจารณาสำหรับคดีจรรยาที่จะนำมาใช้เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวจึงมีความแตกต่างจากความผิดทางอาญาโดยทั่วไป ดังจะแยกพิจารณาดังนี้

1. ผู้ขับขี่ (Drivers) จะต้องมีการเสริมสร้างวินัยการขับรถ ส่งเสริมการเคารพและปฏิบัติตามกฎหมาย โดยให้สร้างจิตสำนึก (Conscious) ความตระหนัก (Awareness) และความรู้สึกถึงหน้าที่พลเมือง (Civic responsibility) ที่มีความรับผิดชอบต่อส่วนรวมและต่อตนเอง ซึ่งเมื่อกระทำความผิดแล้วจะต้องถูกลงโทษตามกฎหมาย และค้นหาวิธีการเพื่อควบคุมมิให้บุคคลนั้นกระทำความผิดซ้ำอีก

2. ผู้ใช้ถนน หรือในส่วนของคนเดินเท้า ต้องทำการเปลี่ยนค่านิยมของสังคม (Social Value) และปรับทัศนคติ รวมทั้งความตระหนักในหน้าที่พลเมืองที่ดีของผู้ใช้ถนนหรือประชาชนทั่วไป เช่น การไม่เดินบนถนนหนทางหรือเดินข้ามถนนโดยไม่ข้ามทางม้าลาย ข้ามถนนโดยอยู่ในระยะสัญญาณไฟเขียว ทำให้เกิดการชลอตัวของขบวนและเป็นปัญหาของการติดขัดของการจราจร รวมทั้งอาจเกิดอุบัติเหตุได้ นอกจากนั้นการขายของบนทางเท้าขวางทางเดินสาธารณะ เป็นต้น

3. เจ้าหน้าที่ของรัฐ (Government officers) เจ้าหน้าที่ที่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงและถือเป็นบุคลากรประเภทแรกที่เกี่ยวข้องกับความผิดจรรยา ได้แก่ ตำรวจจราจร ถือได้ว่าเป็นบุคคลที่รับผิดชอบในการบังคับใช้กฎหมาย (Law enforcement officers) การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรจึงจำเป็นต้องปฏิบัติหน้าที่ด้วยความยุติธรรมและความซื่อสัตย์ ปฏิบัติอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ เพื่อให้กฎหมายเกิดความศักดิ์สิทธิ์ (The supremacy of law) เจ้าหน้าที่ตำรวจจะต้องปฏิบัติหน้าที่โดยไม่

เลือกปฏิบัติ (Non-discrimination)¹ เนื่องจากผู้กระทำผิดกฎหมายถือว่าเป็นความผิดเล็กน้อย ดังนั้นกฎหมายจึงกำหนดให้อำนาจแก่เจ้าพนักงานในการว่ากล่าวตักเตือนหรือทำการเปรียบเทียบปรับได้ ประกอบกับผู้กระทำผิดเหล่านี้จะแตกต่างกับอาชญากรโดยทั่วไป ผู้กระทำผิดจึงเป็นเพียงผู้ละเมิดกฎในสังคมเพื่อรักษาความเป็นระเบียบเรียบร้อยมากกว่าที่จะเป็นอาชญากร (Crimes)

เนื่องจากคดีจรรยาบรรณคดีที่มีลักษณะพิเศษ ผู้ฝ่าฝืนมิได้มีเจตนาร้ายถึงขั้นเป็นอาญาของสังคม แต่ผู้กระทำผิดปฏิบัติตนเห็นแก่ตัวไม่คำนึงถึงประโยชน์ของส่วนรวม การแก้ไขต้องมุ่งแก้ไขพฤติกรรมของตัวบุคคลและเทคนิคด้านกฎหมายไปพร้อมกัน โดยกำหนดให้มีการดำเนินคดีโดยรวดเร็ว ระมัดระวัง และประหยัด จึงมีแนวคิดที่ว่า ควรแบ่งแยกประเภทของคดีจรรยาบรรณตามลำดับความร้ายแรง อันเป็นมูลเหตุก่อให้เกิดอุบัติเหตุอย่างร้ายแรงและทำให้การจรรยาบรรณคดีเข้าสู่การพิจารณาของศาลที่มีความเชี่ยวชาญคดีจรรยาบรรณ โดยเฉพาะวิธีพิจารณาคดีจรรยาบรรณเป็นพิเศษ

วิเคราะห์ปัญหาการดำเนินคดีจรรยาบรรณ

จากทฤษฎีที่ผู้เขียนได้นำเสนอไปแล้วในบทต้น ๆ นั้น ความผิดจรรยาบรรณจัดอยู่ในความผิดที่มีใช้ความผิดอาญาโดยแท้จริง ซึ่งในต่างประเทศก็ได้จำแนกความผิดประเภทนี้ขึ้นใหม่ เช่น การละเมิดสาธารณะ (Public Torts) ความผิดต่อกฎระเบียบที่ควบคุมความประพฤติของคนในสังคม (Police Regulations) เป็นต้น ความผิดจรรยาบรรณจึงจัดอยู่ในประเภทความผิดที่โดยธรรมชาติของการกระทำทำให้ความผิดอาญาอันแท้จริง เป็นความผิดซึ่งเล็กน้อยเกินกว่าที่จะเป็นความผิดอาญา มีลักษณะเช่นเดียวกับเรื่องละเมิดในทางแพ่งในเรื่องที่เกี่ยวกับการก่อให้เกิดความไม่เรียบร้อยรำคาญต่อสาธารณะ (Public Nuisance) หรือสวัสดิภาพและประโยชน์ของสาธารณะ (Public Welfare Offence) ซึ่งถือว่าบุคคลจำต้องมีความรับผิดชอบในทางอาญาต่อผลของความเสียหายอันเกิดจากการละเมิดบทบัญญัติของกฎหมาย แม้ว่าตนเองจะมีเจตนาที่จะฝ่าฝืนบทบัญญัติของกฎหมายนั้น หรือมีส่วนผิดในทางจิตใจอันจะถูกดำเนินคดี ดังนั้นการกำหนดความรับผิดชอบในทางอาญาแก่บุคคลผู้กระทำผิดต่อบทบัญญัติทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนาอันควรพิจารณาเฉพาะส่วนที่เป็นการกระทำ (Actus Reus) คือส่วนที่เป็นการนำเอาหลักเกณฑ์เรื่องละเมิดในทางแพ่งมาใช้กับความรับผิดชอบที่ไม่ต้องการเจตนา ซึ่งความจริงแล้วความรับผิดชอบทางอาญากับความรับผิดชอบในทางละเมิดนั้น มีความ

¹ สำนักงานบริการวิชาการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย “การศึกษากลยุทธ์ในการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดผลในทางปฏิบัติ” รายงานการสัมมนาสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกากระทรวงยุติธรรมทางบก (สจร.), หน้า 3-4.

สัมพันธ์กันอย่างใกล้ชิด โดยที่อาจจะกล่าวได้ว่า มีจุดเริ่มมาจากจุดเดียวกัน นั่นคือ หลักความรับผิด ทั้ง 2 ประเภทนี้เริ่มขึ้นจากหลักความรับผิดแม้ไม่มีเจตนาที่มีความผิด (Strict Liability)

ดังนั้น การนำหลักความรับผิดทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนามาใช้กับความผิดจรรยา ก็เนื่องจากความผิดจรรยา มีลักษณะคล้ายกับความรับผิดในทางแพ่ง กล่าวคือ กฎหมายจรรยา มี ประสงค์ที่จะบัญญัติการกระทำในเวลาใดเวลาหนึ่งเป็นสำคัญว่าถ้ากระทำการอย่างนั้นจะต้องมีความ ผิดไม่ว่าจะมีเจตนาหรือไม่ เช่น การขับรถฝ่าไฟสัญญาณไฟแดง เป็นต้น แม้ไม่มีเจตนาแต่ก็เป็น การทำให้ผู้อื่น หรือ สังคมเสียหายเพราะผู้ขับขี่คนอื่นย่อมคาดหมายว่า ผู้ขับขี่ที่ได้รับสัญญาณไฟแดง จะต้องเป็นฝ่ายที่หยุดรถ เพื่อให้ผู้ที่ได้รับสัญญาณไฟเขียวเป็นฝ่ายขับขี่ไปก่อน ดังนั้นความผิด จรรยาจึงเน้นที่การกระทำโดยไม่จำเป็นต้องอาศัยเจตนากระทำผิด ความผิดจรรยาที่มีโทษเล็กน้อยจึงถูก มองว่ามีโทษคืออาญาอย่างแท้จริง แต่เป็นลักษณะทางแพ่งที่ผู้กระทำผิดต้องชดเชยค่าเสียหายให้แก่ สังคมในรูปของค่าปรับ ดังนั้น อาจสรุปได้ว่าการนำหลักในทางแพ่งมาใช้ในความผิดจรรยา ก็ เพราะเหตุที่ว่า กฎหมายจรรยา มีลักษณะคล้ายคลึงกับความรับผิดในทางแพ่งคือเป็นการละเมิดต่อ สังคมหรือสาธารณะนั่นเอง

ความรับผิดทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนา นั้น (Strict Liability) มิได้หมายความว่า จะ ต้องเป็นความรับผิดที่ไม่ต้องการเจตนาโดยเด็ดขาด (Absolute Liability) เสียทีเดียว เนื่องจาก ความรับผิดทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนา นั้น ผู้กระทำความผิดอาจยกข้อต่อสู้ขึ้นในการปฏิเสธ ความรับผิดได้ เช่น

1. การยกข้อต่อสู้ในเรื่องความวิกลจริต และการกระทำที่เกิดขึ้นโดยไม่สามารถบังคับ ตนเองได้ ข้อต่อสู้ในเรื่องความวิกลจริตนั้น นำมาใช้แก้ตัวได้ เพราะในขณะที่กระทำความผิดนั้นมี สภาพจิตใจที่ไม่สมบูรณ์ ทำให้การตัดสินใจผิดพลาดได้ส่วนการกระทำที่ไม่สามารถบังคับตนเอง ได้นั้น เป็นการกระทำซึ่งผู้กระทำ กระทำโดยไม่สมัครใจ จึงถือเสมือนหนึ่งว่าไม่มีการกระทำหรือ มิใช่การกระทำของจำเลย

2. ข้อต่อสู้ในเรื่องการกระทำโดยจำเป็น เพราะตกอยู่ภายใต้การบังคับอันไม่อาจ หลีก เลี่ยงได้ การกระทำความผิดดังกล่าวผู้กระทำมีเจตนาในการกระทำ แต่เจตนา นั้นเป็นเจตนาที่ไม่อิสระ เช่น การกระทำโดยจำเป็นเพราะถูกบังคับ การกระทำนี้จะยกขึ้นเป็นข้อต่อสู้ได้ก็ต่อเมื่อ เป็นการถูก บังคับให้กระทำโดยอาศัยอำนาจโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย และไม่อาจขัดขืนได้

ประ โยชน์ที่ได้รับในการนำหลักในเรื่องความรับผิดที่ไม่ต้องการเจตนาใช้ในการ พิจารณาคดีจรรยา มีดังนี้คือ

1. เป็นการตัดปัญหาความยากลำบากในการพิสูจน์เจตนาในการกระทำความผิดออกไป ซึ่งหากจะต้องพิสูจน์เจตนาจะต้องสืบให้เห็นถึงสถานะภาพทางจิตใจของผู้กระทำผิด ซึ่งเป็นการยากลำบากในการที่นำตัวผู้กระทำความผิดมาลงโทษ ทั้งนี้เพราะโดยสภาพแห่งความผิดนั้นมีความสลับซับซ้อนยากต่อการพิสูจน์เจตนา ดังนั้นจึงตัดปัญหาเรื่องเจตนาออกไป คือเอาแต่การกระทำและผลร้ายที่เกิดขึ้นเท่านั้น ว่าสมควรที่จะลงโทษผู้กระทำความผิดหรือไม่ ซึ่งจะก่อให้เกิดผลดีในการบังคับให้ผู้ชั่วร้ายใช้ถนนให้ใช้ความระมัดระวังมากยิ่งขึ้น

2. ทำให้การดำเนินคดีเสร็จสิ้นรวดเร็วยิ่งขึ้น ทั้งนี้เพราะไม่มีปัญหาในการนำสืบเจตนาพิสูจน์แต่เพียงว่ามีการกระทำที่เป็นการกระทำของจำเลยจริงหรือไม่ และการกระทำนั้นกฎหมายบัญญัติไว้ว่าเป็นความผิดหรือไม่ จึงทำให้กระบวนการพิจารณาดำเนินไปอย่างรวดเร็วและสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายในจำนวนน้อย โดยที่ความรวดเร็วในการดำเนินคดี จัดได้ว่า เป็นความยุติธรรมอย่างหนึ่ง ทั้งนี้เพราะ ทำให้ผู้ต้องหาได้รับความเดือดร้อน เนื่องจากการที่ถูกกล่าวหาอยู่น้อยลง

การดำเนินคดีจราจรของไทยในปัจจุบัน

แต่เดิมการดำเนินคดีจราจรนั้น ได้นำพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวงมาใช้บังคับโดยอนุโลม เนื่องจากในขณะนั้นประเทศไทยยังไม่มีศาลจราจรและพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาในศาลจราจร เนื่องจากคดีจราจรเป็นคดีซึ่งอยู่ในอำนาจของศาลแขวงหรืออยู่ในอำนาจของผู้พิพากษานายเดี่ยว กล่าวคือ เป็นความผิดทางอาญาซึ่งมีโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี และปรับไม่เกิน 6 หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ซึ่งมีขั้นตอนการดำเนินคดีที่มีความรวดเร็ว กล่าวคือเมื่อมีการกระทำความผิดจราจรขึ้น ซึ่งเดิมนั้นความผิดจราจรส่วนใหญ่จะจบลงในชั้นพนักงานสอบสวนตามกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา และหากจะต้องยื่นฟ้องต่อศาลนั้น พนักงานสอบสวนผู้รับผิดชอบจะต้องรับตัวผู้ต้องหาพร้อมสำนวนการสอบสวน ไปยังพนักงานอัยการเพื่อยื่นฟ้องให้ทันภายในกำหนดเจ็ดสิบสองชั่วโมง นับแต่เวลาที่ผู้ต้องหาถูกจับ แต่ถ้ายังไม่มีการจับตัวผู้ต้องหา หรือมีการจับตัวผู้ต้องหาแล้ว แต่เป็นการจับในคดีอื่น ซึ่งไม่ได้อยู่ในอำนาจศาลแขวง ดังนั้นระยะเวลาเจ็ดสิบสองชั่วโมงยังไม่เริ่มนับ

จะเห็นว่าการยื่นฟ้องคดียังศาลแขวงประกอบด้วยเจ้าหน้าที่หลายฝ่ายด้วยกันไม่ว่าจะเป็นเจ้าพนักงานสอบสวน พนักงานอัยการจนถึงศาล ซึ่งในปัจจุบันร่างพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวงได้เพิ่มบทบัญญัติที่เกี่ยวกับการพิจารณาคดีจราจรโดยเฉพาะขึ้น จากมุมมองที่ผู้เขียนได้มองว่าความผิดจราจรนั้นเป็นความรับผิดทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนา โดยนำหลักทฤษฎีที่เรียกว่า “Strict Liability” ซึ่งเป็นหลักในทางแพ่งมาใช้กับความผิดจราจรซึ่งแต่เดิมนั้นมิได้มีการนำทฤษฎีดังกล่าวมาใช้กับความผิดจราจรคงนำหลักในทางอาญามาใช้

บังคับโดยตรง จึงไม่สอดคล้องกับหลักในการแบ่งแยกความผิดอาญาซึ่งเป็นการผิดเล็กน้อย มีหลักการเช่นเดียวกันกับความรับผิดชอบเรื่องในทางแพ่ง ดังนั้นร่างพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาคดีความอาญาในศาลแขวง ซึ่งกำหนดให้มีวิธีพิจารณาคดีจราจรโดยเฉพาะจึงถือได้ว่าเป็นมติใหม่ของการพิจารณาคดีจราจรทางของไทย

สำหรับร่างพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลศาลแขวงและวิธีพิจารณาคดีความอาญาที่ได้จัดทำขึ้นใหม่นั้นได้กำหนดหมวดวิธีพิจารณาคดีจราจรโดยเฉพาะขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการดำเนินคดีมีความรวดเร็วและเป็นธรรมต่อผู้ต้องหา กล่าวคือหมวดวิธีพิจารณาคดีจราจรตามร่างพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาคดีความอาญาในศาลแขวงกำหนดลงไปอย่างชัดเจน

ในเรื่องการควบคุมตัวผู้ต้องหา ซึ่งคดีจราจรนั้นจัดอยู่ในความรับผิดชอบที่เป็นการผิดเล็กน้อย การควบคุมตัวผู้ต้องหาจึงไม่จำเป็น มาตรา 26/2 ในร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว จึงกำหนดชัดเจนไว้ดังนี้คือ “ในคดีจราจร ห้ามมิให้ใช้วิธีควบคุมผู้ต้องหา ยกเว้นมีเหตุจำเป็นตามพฤติการณ์แห่งคดี แต่คดีความผิดที่มีอัตราโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือนหรือปรับไม่เกินสองพันบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ จะควบคุมผู้ต้องหาไว้ได้เท่าที่จะถามค่าให้การ และที่จะรู้ตัวว่าเป็นใครและที่อยู่ของเขาอยู่ที่ไหนเท่านั้น” สำหรับการดำเนินคดีจราจรนั้น มาตรา 26/3 กำหนดคู่ฉบับใบสั่งคดีจราจรนั้น ถือเป็นคำฟ้องโดยมิต้องทำการสอบสวนคดีก่อน ดังเช่นความอาญาทั่วไป ซึ่งเป็นการทำให้คดีเสร็จสิ้นรวดเร็วขึ้น เท่ากับว่าในคดีจราจร พนักงานสอบสวนไม่ต้องดำเนินการสอบสวนและทำสำนวนเสนอต่อพนักงานอัยการ เพราะคู่ฉบับใบสั่งดังกล่าวถือเป็นคำฟ้องสามารถดำเนินคดีได้ทันที สำหรับตัวผู้ต้องหาเมื่อได้รับใบสั่งคดีจราจรซึ่งกำหนดให้ต้องไปศาล ซึ่งส่วนใหญ่เป็นความผิดซึ่งอาจจะก่อให้เกิดอันตรายต่อสาธารณะ แม้ผู้ต้องหาจะรับสารภาพก็ยังคงไปศาล ตามมาตรา 26/4 นอกจากนี้ร่างพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาคดีความอาญาในศาลแขวงยังกำหนดให้ใบสั่งคดีจราจรซึ่งจะต้องมาศาลนั้น จะต้องระบุรายละเอียดดังนี้

1. ชื่อ นามสกุล อายุ ที่อยู่ สัญชาติ หมายเลขและสถานที่ออกใบอนุญาตขับขี่ของผู้ต้องหาถ้ามีในกรณีพบตัวผู้ต้องหา
2. ชื่อ นามสกุล สังกัดของเจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการผู้ออกไปสั่ง
3. หมายเลขทะเบียนรถ ประเภท ชนิดรถ และสีของรถ
4. การกระทำอันเป็นฐานความผิด สถานที่และวันเวลาในการกระทำความผิด
5. ค่าให้การของผู้ต้องหา
6. ชื่อศาล รวมทั้งวันและเวลาที่กำหนดให้ผู้ต้องหามาศาล

7. ลายมือชื่อผู้ออกใบสั่ง
8. ลายมือชื่อผู้ต้องหา
9. วันที่ออกใบสั่ง

คดีจราจรตามความหมายของ ร่างพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง หมายความว่า คดีที่ผู้กระทำความผิดได้รับใบสั่งให้มาศาล ตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก และคดีที่กฎหมายอื่นบัญญัติว่า เป็นความผิดจราจรที่ต้องมาศาล ดังนั้น หากมีผู้กระทำความผิดจราจรขึ้น เจ้าพนักงานตำรวจจะต้องพิจารณาว่า ความผิดดังกล่าวนั้น กฎหมายบัญญัติให้ต้องไปศาลหรือไม่ หากบัญญัติไว้ว่าให้ไปศาล เจ้าพนักงานตำรวจจึงจะออกใบสั่งที่เรียกว่า ใบสั่งคดีจราจรให้ผู้ต้องหาไปศาล ซึ่งใบสั่งจะมีลักษณะเป็นคำฟ้องในตัวเอง มีรายละเอียดของผู้ต้องหาพอสมควร ตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น

เมื่อเจ้าพนักงานตำรวจได้ออกใบสั่งคดีจราจรให้แก่ผู้ต้องหาแล้ว เจ้าพนักงานตำรวจจะนำคู่ฉบับใบสั่งมาขึ้นต่อศาล ศาลจะพิจารณาว่าจะประทับรับฟ้องหรือไม่ ซึ่งหากใบสั่งคดีจราจรนั้น ไม่ปรากฏรายละเอียดที่กำหนดไว้ให้ต้องระบุในใบสั่ง ตามที่กล่าวมาแล้วนั้น จะถือได้ว่าเป็นการฟ้องที่ไม่ถูกต้องตามกฎหมาย ตามมาตรา 26/7

ในการพิจารณาและการสืบพยาน ตามมาตรา 26/11 นั้น เมื่อจำเลยมาศาล ให้ศาลอ่านและอธิบายฟ้องให้จำเลยรับทราบ พร้อมทั้งสอบถามจำเลยว่า จำเลยได้กระทำความผิดจริงหรือไม่ หรือหากจำเลยปฏิเสธข้อกล่าวหา ศาลจะทำการบันทึกคำให้การจำเลยไว้ ในกรณีที่จำเลยให้การรับสารภาพ และศาลพิจารณาแล้ว เห็นว่าไม่สมควรว่ากล่าวตักเตือน แทนการพิพากษาลงโทษก็ให้ศาลมีอำนาจพิจารณาพิพากษาได้ทันที ซึ่งหากจำเลยปฏิเสธข้อกล่าวหาและศาลได้ทำการบันทึกไว้แล้ว ศาลจะต้องแจ้งคดีพร้อมวันนัด ให้แก่พนักงานอัยการทราบทันที จากร่างพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง มาตรา 26/11 นี้ ผู้เขียนมีความเห็นว่า ร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวให้อำนาจแก่ศาลในการใช้ดุลพินิจในการไต่สวน เพื่อให้คดีมีการพิจารณาที่รวดเร็วเหมาะสมกับความผิดที่ผู้กระทำความผิดได้ทำลงไป ซึ่งมีลักษณะเป็นความผิดเล็กน้อย นอกจากนี้ ร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว ยังลดขั้นตอนในชั้นพนักงานอัยการ และพนักงานสอบสวน พนักงานอัยการจะเข้ามาในคดีจราจรก็ต่อเมื่อ จำเลยปฏิเสธข้อกล่าวหา ซึ่งผู้เขียนเห็นว่า การลดขั้นตอนของพนักงานอัยการตามร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว ก็คงเพราะพนักงานอัยการและพนักงานสอบสวนมีภาระหน้าที่ในคดีอาญาอื่น ๆ อีกมาก ซึ่งหากจะต้องผ่านขั้นตอนของพนักงานอัยการและพนักงานสอบสวน ก็ยิ่งเพิ่มภาระให้แก่พนักงานอัยการและพนักงานสอบสวนมากขึ้น ซึ่งความผิดจราจรนั้น เป็นเพียงความผิดเล็กน้อย ตามลักษณะของการแบ่งแยกความผิดอาญา โทษที่ผู้กระทำความผิดจะ

ได้รับนั้นเป็นเพียงโทษเล็กน้อย การนำพนักงานอัยการ และพนักงานสอบสวนเข้ามาในคดี จึงทำให้สิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายและเวลามากขึ้น ซึ่งในกรณีที่จำเลยปฏิเสธข้อกล่าวหา และต้องไม่แจ้งวันนัดให้แก่พนักงานอัยการทราบแล้วนั้น และเมื่อถึงวันนัดสืบพยาน พนักงานอัยการไม่มาศาล ร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวก็ให้อำนาจศาลในการซักถามพยานโจทก์ได้ ตามที่เห็นสมควร แต่ถ้าพนักงานอัยการและพยานโจทก์ไม่มาศาล ก็ให้ศาลยกฟ้อง เพราะไม่สามารถยกคดีนั้นขึ้นพิจารณาคดีใหม่ตามมาตรา 26/12 จากบทบัญญัติ มาตรา 26/12 ซึ่งเป็นมาตราหนึ่งในร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวที่กล่าวถึงพนักงานอัยการในการเข้ามาในคดีจึงอาจ ซึ่งหากพนักงานอัยการไม่มาศาล ศาลก็สามารถดำเนินการพิจารณาพร้อมสอบสวนพยานได้ อีกทั้งมาตราดังกล่าวยังคัดสิทธิในการยกคดีนั้นขึ้นพิจารณาคดีใหม่ เนื่องจากพนักงานอัยการและพยานโจทก์ไม่มาศาล ที่ต้องคัดสิทธิก็เพราะว่าหากให้มีการพิจารณาคดีใหม่ ก็ยังทำให้คดีล่าช้าไปอีก ซึ่งถ้าเทียบกับอัตราโทษของความผิดจรรยาบรรณไม่เหมาะสมกัน ในลักษณะแห่งคดีจรรยาบรรณ ดังนั้นมาตรา 26/12 จึงมีวัตถุประสงค์เดียวกันกับมาตรา 26/11 ในส่วนของพนักงานอัยการ และวัตถุประสงค์ที่ต้องการให้มีการ พิจารณาคดีที่รวดเร็วเป็นธรรมต่อผู้ต้องหา

ในหมวดวิธีพิจารณาคดีจรรยาบรรณ ตามร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว ให้อำนาจศาลในการรับฟ้องพยานหลักฐาน และให้อำนาจในการเรียกพยานหลักฐานมาสืบเองได้ ตามที่ศาลเห็นควรสำหรับการพิจารณาในคดีนั้น ๆ ในคำเบิกความของพยานศาลจะจัดให้มีการบันทึกสาระสำคัญโดยย่อ เพื่อความสะดวกและรวดเร็ว นอกจากนั้นศาลยังมีอำนาจเต็มในการวินิจฉัยว่า พยานหลักฐานที่นำมาสืบนั้น เพียงพอสำหรับการพิจารณาพิพากษาหรือไม่ และหลังจากศาลมีคำพิพากษาแล้ว ตามมาตรา 26/23 จำเลยไม่สามารถอุทธรณ์ในข้อเท็จจริงได้ เว้นแต่จำเลยต้องคำพิพากษาดังต่อไปนี้

1. จำเลยต้องคำพิพากษาให้ลงโทษจำคุก หรือให้ลงโทษกักขังแทนโทษจำคุก
2. จำเลยต้องคำพิพากษาให้ลงโทษจำคุก แต่ศาลรอการลงโทษไว้
3. ศาลพิพากษาว่า จำเลยมีความผิด แต่รอการกำหนดโทษไว้
4. จำเลยต้องคำพิพากษาให้ลงโทษปรับไม่เกินสองพันบาท หรือ
5. ศาลมีคำพิพากษาและมีคำสั่งยึด พักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของจำเลย

จากตรรกะของผู้เขียน กับร่างพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาคดีอาญาในศาลแขวง ผู้เขียนมองว่า รูปแบบและลักษณะของการดำเนินคดี โดยการลดขั้นตอนของพนักงานสอบสวนและพนักงานอัยการนั้น มีรูปแบบใกล้เคียงกับการดำเนินคดีผู้กระทำผิดจรรยาบรรณใน

ประเทศสหรัฐอเมริกา เริ่มตั้งแต่การออกใบสั่งที่จะต้องระบุรายละเอียดให้สมบูรณ์และมีรายละเอียดเพียงพอสำหรับศาล และรูปแบบของใบสั่งมีอยู่ด้วยกัน 2 รูปแบบ คือ

1. ใบสั่งที่ผู้ต้องหาต้องไปปรากฏตัวที่ศาล
2. ใบสั่งที่ผู้ต้องหาสามารถชำระค่าปรับทางไปรษณีย์ได้โดยมิต้องไปศาล

ในการพิจารณาคดี ศาลสามารถสอบถามและเรียกพยานเพิ่มเติมจนเป็นที่พอใจแก่ศาลได้ โดยลดขั้นตอนของพนักงานสอบสวนและพนักงานอัยการ แต่เพิ่มอำนาจให้แก่ศาลในการใช้ดุลพินิจไต่สวนมากขึ้น ทำให้เป็นตามวัตถุประสงค์ที่ต้องการให้การดำเนินคดีประเภทนี้เป็นไปโดยรวบรัด ซึ่งการลดอำนาจพนักงานอัยการและพนักงานสอบสวนดังกล่าว อันถือว่า การพิจารณาคดีนั้นไม่เป็นไปตามหลักของกฎหมายอาญาหาใช่ไม่ เนื่องจากร่างพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาคดีอาญาในศาลแขวง ได้เปิดโอกาสให้พนักงานอัยการเข้ามาในคดีได้ในกรณีที่จำเลยปฏิเสธข้อกล่าวหา ทั้งนี้ก็เพราะเหตุผลที่รัฐต้องการนำตัวผู้กระทำความผิดมาลงโทษให้จงได้ ซึ่งหากพนักงานอัยการไม่มาศาล ศาลก็สามารถดำเนินการในขั้นตอนของพนักงานอัยการได้ กล่าวคือศาลสามารถนำพยานหลักฐานเข้ามาสืบเพิ่มเติมได้ และทำการไต่สวนไปพร้อม ๆ กัน

ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้น จึงมีโครงการว่า ผู้กระทำความผิดจรรยาจะหลุดรอดจากการลงโทษไปได้ รัฐก็ยังคงเอาผิดกับผู้ต้องหาได้ต่อไป เพียงแต่วิธีการของคดีจรรยานั้นมีลักษณะพิเศษของพฤติการณ์แห่งคดี จึงต้องให้มีการพิจารณาคดีที่รวบรัด และเสร็จสิ้นโดยเร็วที่สุด

นอกจากนี้ ยังมีการจัดทำร่างพระราชบัญญัติจรรยาทางบกขึ้น เพื่อให้กฎหมายมีความทันสมัยยิ่งขึ้น สามารถแก้ปัญหาจรรยาได้อย่างเป็นรูปธรรม และสอดคล้องกับสภาวะปัจจุบัน มีการเพิ่มมาตรการเสริมต่าง ๆ ขึ้น เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายเป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้น โดยกำหนดอำนาจของเจ้าพนักงานจรรยา พนักงานเจ้าหน้าที่ และศาลชั้นใหม่ โดยกำหนดให้ผู้จับขังที่ไม่ชำระค่าปรับ ภายในระยะเวลาที่กำหนดตามกฎหมาย ผู้จับขังจะต้องไปศาล เพื่อให้ศาลพิจารณาพิพากษาลงโทษตามมาตรา 5 แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา 100 แห่งร่างพระราชบัญญัติจรรยาทางบก ในส่วนของการชำระค่าปรับ ได้กำหนดวิธีการชำระค่าปรับไว้ด้วยกัน 2 วิธี คือ

1. ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่ง หรือตามจำนวนที่พนักงานสอบสวนแจ้งให้ทราบ ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่ง หรือสถานที่ที่อธิบดีกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ภายในวัน เวลา ที่ระบุไว้ในใบสั่ง
2. ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่ง โดยการส่งธนาคัตติ หรือส่งตัวแลกเงินของธนาคาร โดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียน ส่งจ่ายแก่อธิบดีพร้อมด้วยสำเนาใบสั่ง ไปยังสถานที่ และภายใน

ในวัน เวลา ที่ระบุไว้ในใบสั่ง เมื่อผู้ได้รับใบสั่งไม่ชำระค่าปรับครบถ้วนถูกต้องแล้ว ให้คดีเป็นอันเลิกกัน และในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้เรียกใบอนุญาตขับขี่ไว้ ให้เจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานสอบสวน รีบจัดส่งใบอนุญาตขับขี่ที่เรียกเก็บไว้คืนให้แก่ผู้ได้รับใบสั่งโดยเร็ว และให้ถือว่าใบรับส่งรณาคติ หรือใบรับการส่งตัวแลกเงินประกอบกับใบสั่งเป็นใบแทนใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นเวลาสิบวัน นับแต่วันที่ส่งรณาคติ หรือตัวแลกเงินดังกล่าว วิธีการชำระค่าปรับโดยส่งทางไปรษณีย์ลงทะเบียน และวิธีการส่งใบอนุญาตขับขี่คืนให้แก่ผู้ได้รับใบสั่งให้เป็นไปตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด

ความเห็นของผู้เขียนเห็นว่า การชำระค่าปรับทางไปรษณีย์นั้น ทำให้เกิดความสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น แต่ในทางปฏิบัติอาจจะไม่ได้ผล เนื่องจากผู้ขับขี่อาจจะเกรงกลัวว่าใบอนุญาตขับขี่ของตนเองจะสูญหาย เนื่องจากเมื่อผู้ขับขี่ได้ชำระค่าปรับแล้ว เจ้าพนักงานจราจรก็จะส่งใบอนุญาตขับขี่คืนแก่ผู้ขับขี่ ซึ่งขั้นตอนดังกล่าว จะต้องทำการปรับปรุงให้เจ้าพนักงานจราจรเก็บรักษา ใบอนุญาตขับขี่ได้อย่างเป็นระเบียบ เมื่อผู้ขับขี่ชำระค่าปรับแล้ว สามารถส่งคืนได้ทันที พร้อมทั้งให้ความเชื่อมั่นแก่ผู้ขับขี่ให้ได้ว่า หากผู้ขับขี่ชำระค่าปรับดังกล่าวแล้ว ผู้ขับขี่จะได้รับใบอนุญาตขับขี่อย่างแน่นอน สำหรับการชำระค่าปรับทางไปรษณีย์ ผู้เขียนมีความเห็นที่จะเสนอแนะวิธีการสำหรับการชำระค่าปรับทางไปรษณีย์ เพื่อให้ผู้ขับขี่มีความมั่นใจ และมีการชำระค่าปรับทางไปรษณีย์มาก กล่าวคือ หากมีศูนย์ข้อมูลของผู้ขับขี่ โดยเก็บข้อมูลจากเลขที่ใบขับขี่เข้าสู่ระบบฐานข้อมูล ซึ่งอาจจะเริ่มใช้ในจังหวัดใหญ่ ๆ ที่มีการจราจรคับคั่งก่อน ซึ่งหากมีการกระทำความผิดจราจรเกิดขึ้น ผู้กระทำความผิดจะถูกบันทึกการกระทำความผิดและข้อหาลงในประวัติใบอนุญาตขับขี่ โดยระบุข้อหา วันที่กระทำความผิด และระยะเวลาในการชำระค่าปรับซึ่งหากผู้กระทำความผิดไม่ยอมชำระค่าปรับเพราะมีการทำความผิดขึ้นอีก เมื่อเจ้าพนักงานจราจรตรวจสอบข้อมูลดังกล่าวจากฐานข้อมูล เจ้าพนักงานจราจรก็สามารถทราบได้ทันทีว่าผู้กระทำความผิดนั้นยังมิได้ชำระค่าปรับ หรือมีการกระทำความผิดเช่นนี้แล้วกี่ครั้ง ซึ่งเจ้าพนักงานจราจรอาจดำเนินการตามขั้นตอนอื่นต่อไป เช่น กรณีไม่ชำระค่าปรับ จำเลยจะต้องไปศาล แต่หากจำเลยไม่ไปศาล เมื่อศาลมีหมายจับ และพนักงานจราจรได้ตรวจพบจากฐานข้อมูลดังกล่าว ก็จะทำให้เจ้าพนักงานจราจรทราบทันทีว่า ผู้ขับขี่มีหมายจับจากศาล เจ้าพนักงานจราจรก็จะดำเนินการจับตัวผู้ต้องหาเพื่อส่งศาลพิจารณาต่อไป ในทางกลับกัน หากผู้ขับขี่ยินยอมชำระค่าปรับผู้ขับขี่ก็สามารถชำระค่าปรับได้โดยวิธีการชำระทางไปรษณีย์ โดยมีต้องเกรงกลัวว่าจะมิได้รับใบอนุญาตขับขี่คืน และเมื่อผู้ขับขี่ชำระค่าปรับแล้วให้เจ้าหน้าที่ศูนย์ข้อมูลบันทึกข้อมูลว่าลูกหนี้ชำระค่าปรับดังกล่าวแล้ว มีผลให้ใบอนุญาตขับขี่สามารถใช้ได้อย่างสมบูรณ์ตามกฎหมาย

ในกรณีจำเลยไม่มาศาลภายในระยะเวลาที่กำหนด ร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว ก็ให้อำนาจศาลในการออกหมายจับและทั้งสั่งพักใช้ หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของจำเลยได้ จนกว่าจำเลยจะมาให้ศาลพิจารณาพิพากษา และยังให้อำนาจศาลในการมีหนังสือแจ้งไปยัง นายทะเบียน ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก เพื่อให้ นายทะเบียนงดรับดำเนินการทางทะเบียนใด ๆ เว้นแต่การชำระภาษีประจำปี แต่มิให้ออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปี จนกว่าเจ้าของรถ ซึ่งได้รับใบสั่งจะมาศาล บทบัญญัติตามร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก มาตรา 7 แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 14 ครีนี้ มีผลทำให้ เจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่งไม่สามารถดำเนินการใด ๆ เกี่ยวกับรถยนต์ดังกล่าวได้ เช่น การโอนทะเบียน การเปลี่ยนสี การเปลี่ยนเครื่องยนต์ อีกทั้งยังมีได้รับป้ายวงกลมในการเสียภาษี ซึ่งก็จะทำให้รถยนต์ดังกล่าวจะต้องถูกเจ้าพนักงานจราจร ตรวจสอบและออกใบสั่งอยู่ตลอดเวลาจนกว่าจะไปศาล และให้ศาลมีหนังสือไปยังนายทะเบียน เพื่อยกเลิกการงดเว้นดังกล่าว

นอกจากนี้ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบกที่จัดทำขึ้นใหม่นี้ (มาตรา 9 แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 145) ยังให้อำนาจศาลในการคุมความประพฤติผู้กระทำความผิด และเงื่อนไขในการเข้ารับการศึกษาอบรมด้านจราจร เป็นระยะเวลาตามที่ศาลเห็นสมควร นอกเหนือจากการพิจารณาพิพากษา หรือว่ากล่าวตักเตือน และในกรณีที่ผู้กระทำความผิดไม่สามารถชำระค่าปรับได้ ศาลยังมีอำนาจสั่งให้ผู้กระทำความผิดทำงานบริการสังคม หรือสาธารณประโยชน์ตามที่เห็นสมควร แทนค่าปรับ ในอัตราชั่วโมงละ 100 บาทก็ได้ และร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวยังกำหนดให้มีการบันทึกการตัดคะแนนที่เป็นรูปธรรมมากขึ้นตามมาตรา 161 ทวิ กล่าวคือ มาตรา 161 ทวิ ได้ให้อำนาจศาลในการจัดให้มีการบันทึกการยึดคะแนนไว้ในใบอนุญาตขับขี่ และให้ดำเนินการอบรมทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดซ้ำตั้งแต่สองครั้งภายในหนึ่ง ปี รวมทั้งสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ที่เสียคะแนนมากของผู้ขับขี่นั้น หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่อันเป็นการทำให้ระบบการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิดจราจร โดยการปรับปรุงให้ทันสมัยขึ้นจากเดิม ซึ่งระบบเดิมมีเพียงโทษปรับทำให้ผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดมิได้รับความรู้ หรือ ทัศนคติในการขับขี่ที่ถูกต้อง

จากการวิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก ในส่วนของอำนาจเจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ และศาลได้มีการกำหนดให้ความผิดจราจรต้องได้รับการพิจารณาจากศาลมากขึ้น โดยเฉพาะความผิดที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อสังคม โดยพิจารณาจากความรุนแรงของการกระทำความผิด แต่บางความผิดก็ยังอยู่ในอำนาจเจ้าพนักงานจราจร ซึ่งมีอำนาจในการว่ากล่าวตัก

เดือน หรือเปรียบเทียบปรับได้ เป็นผลให้คดีอาญาเล็กน้อย ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 37 ซึ่งบัญญัติไว้ว่า

“มาตรา 37 คดีอาญาเล็กน้อยได้ ดังต่อไปนี้

- (1) ในคดีมีโทษปรับสถานเดียว เมื่อผู้กระทำผิดยินยอมเสียค่าปรับในอัตราอย่างสูงสำหรับความผิดนั้นแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ก่อนศาลพิจารณา
- (2) ในคดีความผิดที่เป็นลหุโทษหรือความผิดที่มีอัตราโทษไม่สูงกว่าความผิดลหุโทษหรือคดีอื่นที่มีโทษปรับสถานเดียวอย่างสูงไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทหรือความผิดต่อกฎหมายเกี่ยวกับภาษีอากร ซึ่งมีโทษปรับอย่างสูงไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท เมื่อผู้ต้องหาชำระค่าปรับตามที่พนักงานสอบสวนได้เปรียบเทียบแล้ว
- (3) ในคดีความผิดที่เป็นลหุโทษหรือความผิดที่มีอัตราโทษไม่สูงกว่าความผิดลหุโทษหรือคดีที่มีโทษปรับสถานเดียวอย่างสูงไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท ซึ่งเกิดในกรุงเทพมหานคร เมื่อผู้ต้องหาชำระค่าปรับตามที่นายตำรวจประจำท้องที่ตั้งแต่ตำแหน่งสารวัตรขึ้นไป หรือนายตำรวจชั้นสัญญาบัตรผู้ทำการในตำแหน่งนั้น ๆ ได้เปรียบเทียบแล้ว
- (4) ในคดีซึ่งเปรียบเทียบได้ตามกฎหมายอื่น เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามคำเปรียบเทียบของพนักงานเจ้าหน้าที่แล้ว”

ซึ่งวิธีดังกล่าวก็เป็นกระบวนการหนึ่งในการระงับคดีอาญาที่ลักษณะเป็นความผิดเล็กน้อย เป็นการชดใช้ค่าเสียหาย ซึ่งก็คือค่าปรับต่อสังคม การที่ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบกให้อำนาจเจ้าหน้าที่ของรัฐในการเปรียบเทียบปรับได้นั้นถือว่าเป็นการให้อำนาจฝ่ายบริหารใช้อำนาจกึ่งตุลาการ (Quasi Judicial Function) ซึ่งเป็นการให้อำนาจมากเกินไป โดยมีได้ผ่านการพิจารณาที่ถูกต้อง ก่อให้เกิดทุจริตในส่วนแบ่งจากเงินค่าปรับได้ กล่าวคือ ในการรับเงินส่วนแบ่งค่าปรับนั้น เจ้าพนักงานจราจรผู้ออกใบสั่งจะเป็นผู้ได้รับเงินส่วนแบ่งจากเงินค่าปรับ ซึ่งตามกฎหมายถือว่าชอบด้วยกฎหมาย ซึ่งเงินส่วนแบ่งดังกล่าวหากมีการรับเงินโดยถูกต้อง จะเป็นส่วนหนึ่งที่จะลดปัญหาในการทุจริต หรือสินบนจากผู้กระทำผิด แต่ปัญหาที่เกิดขึ้นคือ มีการกำหนดให้ออกใบสั่งต่อเดือนเป็นจำนวนมาก เพื่อนำเงินส่วนแบ่งค่าปรับมาเป็นของตน โดยผู้ออกใบสั่งนั้นจะเป็นผู้รับเงินส่วนแบ่ง แต่ปัญหาที่เกิดขึ้นก็คือ ผู้ออกใบสั่งที่รับเงินส่วนแบ่งนั้น กระทำการออกใบสั่งโดยบุคคลเพียงผู้เดียว ซึ่งทำให้เจ้าพนักงานจราจรผู้นั้นได้รับเงินส่วนแบ่งเป็นจำนวนมาก ในขณะที่ผู้ออกใบสั่งจริง ๆ นั้น มิได้รับเงินส่วนแบ่งตามที่พนักงานจราจรผู้นั้นมีสิทธิที่จะได้รับโดยชอบด้วยกฎหมาย ผู้เขียนจึงเห็นว่า ในการรับเงินส่วนแบ่งค่าปรับนั้น จึงควรให้ศาลเป็นผู้พิจารณา

ว่า เจ้าพนักงานจรรยาสมควรได้รับหรือไม่ และถ้าหากสมควรได้รับเงินส่วนแบ่งดังกล่าวศาลจะต้องเป็นผู้พิจารณาว่าสมควรได้เงินดังกล่าวเป็นจำนวนเท่าใด โดยเจ้าพนักงานจรรยาจะต้องแสดงความจำนงค์ขอรับเงินส่วนแบ่งดังกล่าว ณ ศาลที่ทำการพิจารณาคดีนั้น ทั้งนี้เพื่อให้ศาลเป็นผู้ตรวจสอบการเบิกเงินส่วนแบ่งดังกล่าว เพื่อป้องกันมิให้มีการทุจริตในการออกไปส่งจากเจ้าพนักงานจรรยา ซึ่งอาจจะเป็นเจ้าพนักงานจรรยาในระดับผู้บังคับบัญชา โดยคนจะเป็นผู้ลงนามในใบสั่งทั้งหมด และเมื่อมีการเบิกเงินส่วนแบ่ง เจ้าพนักงานจรรยาผู้ทุจริตนั้นก็จะได้เงินจำนวนมาก ซึ่งถือว่าไม่ถูกต้องและไม่เป็นธรรมต่อเจ้าพนักงานจรรยาระดับผู้น้อย ผู้เขียนจึงมีความเห็นว่า ศาลน่าจะเป็นผู้ควบคุมการเบิกจ่ายเงินส่วนแบ่งดังกล่าว

ในการเปรียบเทียบปรับของเจ้าพนักงานจรรยา นั้น มีลักษณะเป็นการกำหนดโทษแบบตายตัว (Fixed Sum System)² ซึ่งอาจจะระงับอัตราขั้นสูงไว้ เช่น ปรับไม่เกิน 500 บาท หรือปรับไม่เกิน 1,000 บาท เป็นต้น ซึ่งโทษปรับดังกล่าวอาจจะใช้บังคับได้ผลกับบุคคลกลุ่มหนึ่ง แต่อาจจะใช้บังคับไม่ได้ผลกับบุคคลอีกกลุ่มหนึ่ง กล่าวคือหากผู้กระทำความผิดจรรยา นั้น มีฐานะทางเศรษฐกิจที่ดี มีรายได้ต่อเดือนสูง การลงโทษปรับดังกล่าวผู้กระทำความผิดมิได้รับความกระทบกระเทือนต่อสถานภาพของตนเอง ทำให้ผู้กระทำความผิดยังคงกระทำความผิดซ้ำขึ้นเอง โดยขาดความขำเกรงต่อกฎหมาย แต่ในทางกลับกัน หากผู้กระทำความผิดมีสถานภาพหรือรายได้ต่อเดือนในจำนวนน้อย การลงโทษปรับในอัตราดังกล่าว ก็อาจจะทำให้ผู้กระทำความผิดนั้น มีความระมัดระวังมากขึ้นและขำเกรงต่อกฎหมายมากขึ้น ผู้เขียนจึงเห็นว่า ในกรณีมีการกระทำความผิดตามบทบัญญัตินั้นเป็นครั้งแรก และเป็นความผิดที่กฎหมายระบุไว้ให้สามารถชำระค่าปรับได้โดยไม่ต้องไปศาล ผู้กระทำความผิดอาจส่งค่าปรับไปยังศาลได้ แต่หากผู้กระทำความผิดดังกล่าวนั้น กระทำความผิดซ้ำขึ้นอีก ภายในระยะเวลาที่กฎหมายกำหนด ผู้กระทำความผิดจะต้องไปศาล ไม่สามารถชำระค่าปรับทางไปรษณีย์ได้ ดังนั้นร่างพระราชบัญญัติจรรยาทางบกน่าจะบัญญัติเพิ่มเติมลงในมาตรา 161 ทวิ ให้อำนาจศาลในการกำหนดค่าปรับที่สูงขึ้นจากฐานความผิดเดิม โดยให้ศาลพิจารณาสถานภาพของบุคคล อาชีพ และครอบครัวของผู้กระทำความผิด ทรัพย์สิน รายได้ และภาระของผู้ต้องหา โดยนำมาพิจารณาว่า จำนวนค่าปรับเท่าใด จึงจะสามารถทำให้ผู้กระทำความผิดเกิดความระมัดระวังมากขึ้น และไม่กระทำความผิดซ้ำขึ้นอีก

² พิรุฬห์ ไตสุกสุวรรณ. “การลงโทษปรับทางอาญา” วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2532, หน้า 61-68.

แนวคิดในการปรับปรุงมาตรการการลงโทษ

สำหรับแนวคิดในการปรับปรุงมาตรการการลงโทษนั้น ปัจจุบันกรมตำรวจได้พยายามที่จะนำการบันทึกคะแนน ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 161 ซึ่งบัญญัติไว้ว่า

“มาตรา 161 ในกรณีที่ผู้ขับขี่ผู้ใดได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ ให้ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ผู้บัญชาการตำรวจภูธร ผู้บังคับการตำรวจจราจร ผู้บังคับการตำรวจทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจจากผู้ดำรงตำแหน่งดังกล่าวมีอำนาจสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดครั้งละไม่เกินหกสิบวัน

ผู้สั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่งอาจบันทึกการยึดและคะแนนไว้ด้านหลังใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกยึด และดำเนินการอบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำตั้งแต่สองครั้งภายในหนึ่ง ปี รวมทั้งสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ที่เสียคะแนนมากของผู้ขับขี่นั้น มีกำหนดครั้งละไม่เกินเก้าสิบวัน

การดำเนินการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิดและการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ให้เป็นไปตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ผู้ขับขี่ซึ่งถูกสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่ง หรือถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคสอง มีสิทธิอุทธรณ์คำสั่งต่ออธิบดีภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ถูกสั่งยึดหรือสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่

ให้อธิบดีวินิจฉัยอุทธรณ์ตามวรรคสี่ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับคำอุทธรณ์ถ้าไม่ได้วินิจฉัยชี้ขาดภายในเวลาดังกล่าว ให้ถือว่าอธิบดีวินิจฉัยไม่ให้ยึดใบอนุญาตขับขี่หรือไม่พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามคำอุทธรณ์ของผู้ขับขี่ คำวินิจฉัยของอธิบดีให้เป็นที่สุด”

โดยกรมตำรวจมีความเห็นว่าควรนำมาตราดังกล่าวมาใช้กับผู้กระทำความผิดจราจร เพื่อให้ผู้กระทำความผิดจราจรมานั้น ได้รับการลงโทษและไม่กระทำความผิดอีก โดยผู้เขียนได้สัมภาษณ์ พ.ต.ต.ชูชาติ ศรีสุวรรณ กองวิชาการกรมตำรวจ ก็มาตราดังกล่าว ซึ่งกรมตำรวจกำลังศึกษาอยู่ ได้รับคำชี้แจงว่า มาตราดังกล่าวนั้น กรมตำรวจกำลังศึกษาเพื่อจะนำมาปรับใช้กับผู้กระทำความผิดจราจรของประเทศไทย แต่ติดขัดในเรื่องงบประมาณของรัฐ เนื่องจากระบบของการบันทึกคะแนนนั้นจำเป็นต้องมีการบันทึกข้อมูล และประวัติของผู้กระทำความผิด โดยทั้งนี้ จะต้องมีศูนย์ Computer สำหรับเก็บข้อมูลอยู่ทั่วไปในทุกจังหวัด และจะต้องมีการ online ถึงกันทั้งหมดทั่วไป ซึ่งงบประมาณและค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ย่อมจะต้องใช้เป็นเงินจำนวนมากพอสมควร มาตรการนี้จึง

ยังไม่สามารถบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ พ.ต.ต.ชูชาติ ศรีสุวรรณ ได้กรุณาอธิบายถึงมาตรการดังกล่าวให้ผู้เขียนรับทราบโดยอธิบายการบันทึกการตัดคะแนนเป็น 4 ส่วน คือ

1. A = 10 คะแนน
2. B = 20 คะแนน
3. C = 30 คะแนน
4. D = 60 คะแนน

สำหรับรายละเอียดเกี่ยวกับความผิดจรรยาบรรณที่มีอัตราการบันทึกคะแนนที่แตกต่างกันนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์แจ้งว่า ข้อมูลรายละเอียดดังกล่าว ไม่สามารถเปิดเผยได้ และเมื่อผู้เขียนสอบถามถึงแนวความคิดการตัดคะแนนของไทยนั้น ได้รับอิทธิพลจากประเทศใดหรือกรมตำรวจได้นำมาตรการดังกล่าวมาปรับใช้กับประเทศไทย โดยพิจารณาว่าความผิดประเภทใดที่สมควรถูกตัดคะแนนเป็นจำนวนมาก และความผิดชนิดใดสมควรถูกตัดคะแนนเพียงเล็กน้อย ผู้ให้สัมภาษณ์ชี้แจงว่า มิได้นำทฤษฎีของต่างประเทศมาแต่อย่างใด คงใช้พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ.2522 มาพิจารณาเพียงเท่านั้น ซึ่งพระราชบัญญัติจรรยาบรรณดังกล่าวนี้มีการกำหนดความรับผิดชอบได้แล้วตามความหนักเบาของการกระทำผิด

ผู้ให้สัมภาษณ์กล่าวถึง กรณีที่ผู้กระทำความผิดจรรยาบรรณและมีการบันทึกคะแนนเกินกว่า 60 คะแนนขึ้นไปภายใน 1 ปี ผู้กระทำความผิดจะถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ไว้ และผู้กระทำความผิดจะต้องเข้ารับการอบรม ซึ่งกรมตำรวจจะเป็นผู้จัดขึ้น และจะต้องผ่านการสอบจึงจะได้รับใบอนุญาตขับขี่คืน เจ้าพนักงานจรรยาบรรณมีอำนาจในการบันทึกคะแนน โดยใช้วิธีการติดสติ๊กเกอร์ไว้ที่ใบอนุญาตขับขี่ เพื่อเอาไว้ตรวจสอบว่าผู้กระทำความผิด ถูกบันทึกคะแนนไปแล้วกี่คะแนน

จากการที่ผู้เขียนได้รับคำชี้แจงจาก พ.ต.ต.ชูชาติ ศรีสุวรรณ ผู้เขียนมีความเห็นว่ากรมตำรวจจะต้องศึกษามาตรการดังกล่าวอย่างจริงจัง โดยจะต้องนำวิธีปฏิบัติในต่างประเทศมาวิเคราะห์ถึงมุมมองว่า ความผิดใดที่สมควรบันทึกคะแนนในอัตราที่แตกต่างกัน โดยพิจารณาว่าอัตราที่แตกต่างกันนั้นมีปัจจัยมาจากอะไร และหากมีการประกาศใช้พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาในศาลแขวง ซึ่งมีหมวดวิธีพิจารณาคดีจรรยาบรรณโดยเฉพาะ พร้อมทั้งประกาศพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ ซึ่งกำหนดอำนาจพนักงานจรรยาบรรณ พนักงานเจ้าหน้าที่ และศาล มาตรการบันทึกคะแนนของกรมตำรวจดังกล่าว ย่อมขัดต่อมาตรา 161 ทวิ ตามพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ.2522

ซึ่งให้อำนาจศาล ในการจัดให้มีการบันทึกคะแนนไว้ในใบอนุญาตขับขี่ของผู้กระทำความผิดจราจร พร้อมทั้งให้ดำเนินการอบรมทดสอบผู้ขับขี่ในการกระทำความผิดซ้ำตั้งแต่สองครั้งภายในหนึ่งปี

สำหรับมาตรการดังกล่าวผู้เขียนมีความเห็นว่าควรจะได้พิจารณาให้การลงโทษนั้นสามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนได้เป็นหลักและอาจลงโทษทางอาญาได้ตามพฤติการณ์ โดยเฉพาะการสั่งให้ผู้กระทำความผิดเข้ารับการศึกษาอบรมการจราจรเพื่อช่วยแก้ไขพฤติกรรมของผู้กระทำผิด โดยจัดให้มีมาตรการคุมความประพฤติโดยใช้การบริการสังคม ซึ่งศาลจะเป็นผู้พิจารณาคัดเลือกวิธีการทำงานบริการสังคม ซึ่งในการบริการสังคมนั้นจำเป็นจะต้องมีหน่วยงานของรัฐเข้ามาเกี่ยวข้อง โดยที่หน่วยงานนั้นจะต้องไม่มีวัตถุประสงค์เพื่อแสวงหากำไรหรือดำเนินกิจการทางการเมือง และจะต้องเป็นการให้บริการประชาชนหรือรับใช้สังคม โดยทำประโยชน์ต่อส่วนรวมและงานของหน่วยงานนั้นจะต้องไม่เป็น อันตรายต่อสุขภาพ อนามัย และความปลอดภัยของผู้ถูกคุมความประพฤติ³ ซึ่งวัตถุประสงค์หลักของการลงโทษ โดยวิธีบริการสังคมนั้นก็เพื่อแก้ไขฟื้นฟูพฤติกรรมและจิตใจให้มีความสำนึกและความรับผิดชอบต่อสังคม หลังจากนั้นเมื่อดำเนินการตามคำสั่งของศาลแล้ว หน่วยงานหรือองค์กรที่เกี่ยวข้องนั้นจะต้องทำรายงานผ่านเจ้าพนักงานคุมความประพฤติ เพื่อรายงานไปยังศาล ซึ่งหากผู้กระทำความผิดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งศาล ศาลอาจจะเพิกถอนคำสั่งดังกล่าว และพิพากษาลงโทษปรับหรือจำคุกตามฐานความผิดเดิมต่อไป

ในส่วนมาตรการการตัดคะแนนนั้น (Point system) ปัจจุบันมาตรการการตัดคะแนนดังกล่าวเป็นที่นิยมบังคับใช้กันอย่างแพร่หลายในต่างประเทศ แต่สำหรับประเทศไทยนั้นถือว่ายังเป็นเรื่องแปลกใหม่ซึ่งควรจะได้ทำการศึกษาอย่างจริงจังเพื่อนำมาบังคับใช้ให้เกิดประโยชน์เช่นเดียวกับต่างประเทศ โดยมาตรการทั้งหมดที่ผู้เขียนได้กล่าวมานั้นได้บัญญัติไว้ในร่างพระราชบัญญัติ จัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง และ ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก ซึ่งผู้เขียนได้รวบรวมมาไว้ในภาคผนวกของ วิทยานิพนธ์ฉบับนี้แล้ว

การดำเนินการในเรื่องหลักเกณฑ์การตัดคะแนนนี้ควรให้มีการบันทึกการตัดคะแนน โดยการพิจารณาจากความรุนแรงของการกระทำความผิด ซึ่งจำเป็นที่จะต้องมีความพร้อมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมตำรวจ กรมการขนส่งทางบก จะต้องมีความพร้อมในการรองรับมาตรการ

³ เสมอแฉ เสนเนียม. “มาตรการการปฏิบัติต่อผู้กระทำความผิด โดยอาศัยการบริการสังคม” วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2536, หน้า 54-70.

ดังกล่าว และจะต้องมีการเก็บข้อมูลใบอนุญาตขับขี่ ทะเบียนรถยนต์ ทะเบียนหมายเลขตัว เครื่องยนต์ หมายเลขตัวถังรถยนต์ ทั้งนี้เพื่อเป็นข้อมูลอย่างละเอียดในการตรวจสอบ นอกจากนี้จะต้องนำเอาเทคโนโลยีสมัยใหม่ เช่น คอมพิวเตอร์เข้ามาสนับสนุนการปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพ ข้อมูล ต่าง ๆ มีความเชื่อมโยงข้อมูล และการแจ้งข้อหาแก่ผู้ขับขี่ได้ในเวลาอันรวดเร็ว บันทึกข้อมูล การกระทำผิดและตัดคะแนนแก่ผู้ขับขี่ ทั้งนี้เพื่อใช้ในการพิจารณาพิพากษาของศาลในการลงโทษ ตั้งแต่ยึด พักใช้ใบอนุญาต หรือเพิกถอนใบอนุญาต หรือยกเลิกทะเบียนรถยนต์นั้น ๆ มาตรการเช่น นี้ก็จะทำให้ผู้กระทำความผิดเกรงกลัวต่อกฎหมาย ส่งผลให้การบังคับใช้กฎหมายจราจรเป็นไปอย่างได้ ผลและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

แนวความคิดในการจัดตั้งศาลจราจรในประเทศไทย

แนวความคิดเกี่ยวกับศาลจราจรในประเทศนั้นได้มีผู้คิดและสนใจมาเป็นเวลานาน โดย มีผู้เสนอนำวิธีพิจารณาของศาลจราจรในสหรัฐอเมริกามาดัดแปลงใช้กับวิธีพิจารณาคดีจราจรใน ศาลแขวงเพื่อให้เกิดความสะดวกแก่ผู้มาเสียค่าปรับให้มากขึ้นและให้เกิดความเที่ยงธรรมมากขึ้น และอีกวิธีหนึ่งก็คือการจัดตั้งศาลจราจร เพื่อพิจารณาความผิด เพื่อปรับผู้ฝ่าฝืนอย่างรวดเร็วและ เที่ยงธรรมและให้ความเห็นอีกว่า สิ่งที่ทำให้ปัญหาจราจรเลวร้ายลงไปอีกนั้น เนื่องจากตำรวจซึ่งเป็น ส่วนหนึ่งของกระบวนการยุติธรรม โดยตำรวจจะต้องมีความเป็นธรรมจัดการใช้อภิสิทธิ์และ ไม่ใช้อำนาจหน้าที่ในทางที่ผิด ในเรื่องการกระทำผิดกฎจราจรซึ่งเป็นคดีระหว่างรัฐกับเอกชน เมื่อ ดำเนินการแล้วอำนาจในการตัดสินใจของตำรวจถือว่าเด็ดขาด

ความคิดการจัดตั้งเป็นลักษณะรูปธรรมมากขึ้น เมื่อนายชรินทร์ เผ่าวิบูลย์ สมาชิกสภา ผู้แทนราษฎรกรุงเทพมหานครและคณะ ได้เสนอร่างพิจารณาจัดตั้งศาลจราจรต่อสภาผู้แทนราษฎร ในสมัยประชุมรัฐสภา (สมัยสามัญ) ประจำปี พ.ศ. 2529 โดยมีชื่อเต็มว่า “พระราชบัญญัติจัดตั้ง ศาลจราจรและวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ.”

ผู้เสนอร่างดังกล่าวได้ให้เหตุผลว่า ในปัจจุบันมีการกระทำผิดเกี่ยวกับการจราจรเป็น จำนวนมากโดยที่เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สามารถจะรักษากฎหมายหรือปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมาย จราจรอย่างเต็มที่ ซึ่งเป็นเหตุให้การจราจรติดขัดและก่อให้เกิดความเสียหายแก่ประชาชน และบาง ครั้งยังเป็นช่องทางให้เจ้าหน้าที่ช่วยโอกาสละเว้นการปฏิบัติหน้าที่เพื่อให้ได้มาเพื่อผลประโยชน์ โดยมีขอบ นอกจากนี้ยังมีจุดประสงค์เพื่อให้การดำเนินคดีเป็นไปอย่างสะดวกประหยัดและรวดเร็ว และเป็นธรรมเกี่ยวกับคู่ความจึงได้มีแนวความคิดในการจัดตั้งศาลจราจรขึ้นมาพิจารณาคดี จราจร

รูปแบบวิธีการรวมทั้งอำนาจหน้าที่ของศาลจรรยาที่นำเสนอ นั้น มีรายละเอียดโดยสรุป ดังนี้คือ

1. ศาลจรรยาในเขตกรุงเทพมหานครจะพิจารณาคดีความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการจรรยา กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและคดีที่กฎหมายบัญญัติให้อยู่ในอำนาจศาลจรรยา ส่วนจังหวัดอื่นจะตั้งศาลจรรยาที่ใดให้ตราเป็นพระราชบัญญัติและระบุเขตอำนาจศาลด้วย

2. ให้พนักงานหรือข้าราชการตำรวจ ซึ่งมียศตั้งแต่ ร.ต.ต. ขึ้นไปมีอำนาจดำเนินคดีอาญาเป็นผู้ฟ้องคดีอาญาจรรยาต่อศาลจรรยา โดยเฉพาะ

3. เมื่อศาลจรรยาเปิดทำการ ห้ามไม่ให้ศาลอื่นรับคดีที่อยู่ในอำนาจของศาลจรรยาไว้พิจารณาพิพากษา

4. คดีความที่อยู่ในอำนาจศาลจรรยาตามกฎหมาย จะไม่อยู่ในอำนาจเจ้าพนักงานตามกฎหมายนั้นที่จะเปรียบเทียบได้ ต้องส่งฟ้องศาลพิจารณาพิพากษา

5. ให้ผู้ว่าคดีจรรยาฟ้องคดีด้วยวาจาไว้สำหรับคดีจรรยาที่มีอัตราโทษจำคุก อย่างสูงไม่เกิน 6 เดือน หรือปรับไม่เกิน 5,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

6. กำหนดวิธีส่งคำคู่ความ หรือเอกสารอื่นใดไปยังคู่ความในคดีจรรยาให้กระทำโดยเจ้าพนักงานศาล หรือ ส่งทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับหรือวิธีอื่นใดก็ได้

7. ให้ฟ้องคดีจรรยาได้โดยไม่ต้องมีตัวจำเลยในระหว่างพิจารณา เว้นแต่มีเหตุชัดเจนว่าจำเลยจะหลบหนีไปให้พ้นอำนาจศาล แต่ศาลจะปล่อยชั่วคราวโดยมีประกันหรือไม่ก็ได้

8. ให้คดีจรรยาห้ามศาลขังจำเลยในระหว่างพิจารณา เว้นแต่มีเหตุชัดเจนว่าจำเลยจะหลบหนีไปให้พ้นอำนาจศาล แต่ศาลจะปล่อยชั่วคราวโดยมีประกันหรือไม่ก็ได้

9. คดีจรรยาที่เกินอำนาจที่จะฟ้องวาจาได้ ให้ศาลทำการพิจารณา และมีคำพิพากษาหรือคำสั่งให้เสร็จภายใน 1 เดือน

10. คดีจรรยาให้มีอุทธรณ์และฎีกาได้ทำนองเดียวกันกับคดีอาญาทั่วไป

11. การนั่งพิจารณาพิพากษาคดีต้องมีผู้พิพากษาอย่างต่ำ 2 นาย

หลักการกำหนดความรับผิดทางอาญาสำหรับความรับผิดที่ไม่ต้องอาศัยเจตนา (Strict Liability) กับกฎหมายรัฐธรรมนูญ

โดยทั่วไปแล้วการจะพิจารณาว่าการกระทำใดเป็นความผิด และจะต้องรับโทษทางอาญานั้น จะต้องพิจารณาว่าการกระทำดังกล่าวมีกฎหมายบัญญัติห้าม และกำหนดโทษไว้หรือไม่ โดยมีหลักการของสภานิติบัญญัติว่า "Nulum Crimen , Nulla-Poena Sine Lege" อันมีความ

หมายว่า “ไม่มีความผิด ไม่มีโทษ ถ้าไม่มีกฎหมาย” ซึ่งตรงกับหลักในบทบัญญัติของประมวลกฎหมายอาญามาตรา 2 หลักดังกล่าวถือเป็นหลักในการคุ้มครองเสรีภาพของประชาชน นอกจากนั้นรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยฉบับปัจจุบันนี้ ยังได้ให้ความรับรองและคุ้มครองถึงสิทธิและเสรีภาพดังกล่าวไว้อย่างชัดเจน การกำหนดความรับผิดโดยไม่พิจารณาถึงสภาพทางจิตใจหรือเจตนาของผู้กระทำผิดนั้น จะต้องพิจารณาถึงการกระทำซึ่งเป็นส่วนที่กฎหมายบัญญัติห้ามเท่านั้น ซึ่งความรับผิดนี้โดยรากฐานเป็นการนำเอาหลักเกณฑ์ในเรื่องความรับผิดทางแพ่งเชื่อมโยงกับความประมาทก่อให้เกิดความเสียหายต่อสาธารณะด้วย และแม้ว่าในบทบัญญัติความรับผิดทางอาญาไม่ต้องการเจตนาจะกำหนดให้ผู้กระทำการตามที่กฎหมายกำหนดไว้มีความผิดโดยสันนิษฐานว่า การกระทำดังกล่าวเป็นความผิด แต่ก็มิได้ห้ามเด็ดขาดจำเลยยังคงยกข้อต่อสู้อื่นได้ยกเว้นเจตนาขึ้นมาแก้ตัวให้พ้นผิด ดังนั้นบทบัญญัติความผิดทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนา โดยทั่วไปจึงไม่ขัดต่อความยุติธรรมทางอาญา และไม่ขัดต่อรัฐธรรมนูญแต่อย่างใด

บทที่ 6

สรุปและข้อเสนอแนะ

กฎหมายจราจร เป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นเพื่อให้เกิดความสะดวก และปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นเพื่อให้ทันกับการพัฒนาทางเทคโนโลยียานยนต์ และสภาพการจราจร จึงเป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นด้วยเหตุผลทางเทคนิค เพื่อมุ่งจัดระเบียบทางสังคม การกระทำผิดต่อกฎหมายจราจร จึงมีลักษณะเป็นการฝ่าฝืน กฎเกณฑ์ เป็นความผิดที่ต้องพิจารณาจากการกระทำ (Actus Reus)

จากการที่บทบัญญัติของกฎหมายจราจรมีลักษณะเป็นคำสั่งหรือข้อห้ามของเจ้าพนักงานของรัฐหรือเป็นระเบียบข้อบังคับของสังคม จึงมักถือว่าการกระทำผิดกฎหมายจราจรเป็นความผิดเล็กน้อย ๆ ไม่จำเป็นต้องอาศัยเจตนาและสังคมก็ไม่ได้ประณาม หรือเห็นว่าเป็นความชั่วร้าย การปฏิบัติตามกฎหมายจึงมักจะถูกละเลย หรือมีการละเมิดความผิดจราจร โดยทั่วไปแบ่งได้ 2 ประเภทคือ

1. ความผิดประเภทที่เกี่ยวกับการจอดรถ เป็นการกระทำผิดของผู้ขับขี่หลังจากที่หยุดรถหรือจอดรถแล้ว เช่น การจอดรถในที่ห้าม ซึ่งเป็นความผิดจราจรเล็กน้อย ไม่เป็นอันตรายร้ายแรง และก่อให้เกิดการจราจรติดขัดมากนั้ก

2. ความผิดประเภทที่เกี่ยวกับการขับเคลื่อนรถ เป็นการกระทำผิดของผู้ขับขี่ในระหว่างที่ขับขี่ยานพาหนะ ความผิดประเภทนี้ส่วนใหญ่เป็นความผิดจราจรประเภทร้ายแรง และเป็นสาเหตุของการจราจรมากที่สุด

การดำเนินการต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรในปัจจุบัน สำหรับความผิดจราจรส่วนใหญ่เป็นความผิดจราจรเล็กน้อย กฎหมายให้อำนาจเจ้าพนักงานสามารถลั่นกรองความผิดในเบื้องต้นให้คดีเล็กน้อยได้โดยไม่ต้องนำคดีมาฟ้องศาล โดยการว่ากล่าวตักเตือนหรือเปรียบเทียบปรับ โดยให้นำความผิดนั้นขึ้นฟ้องต่อศาลในเขตอำนาจ แต่เนื่องจากการเปลี่ยนสภาพการจราจรและการขนส่งอย่างรวดเร็ว ทำให้บทบัญญัติ บทลงโทษและวิธีดำเนินการต่อผู้กระทำผิดดังกล่าวไม่เหมาะสมกับลักษณะการกระทำผิดที่เปลี่ยนไป จึงทำให้มีความจำเป็นที่จะต้องทบทวนและปรับปรุงกฎหมายให้ทันกับการเปลี่ยนแปลง

สำหรับกฎหมายไทยไม่ได้แยกความผิดจราจรออกไปจากกฎหมายอาญา การดำเนินการต่อผู้กระทำผิดในปัจจุบันจึงใช้วิธีพิจารณาความอาญา แม้ความผิดจราจรส่วนใหญ่จะอยู่ในอำนาจ

พิจารณาของศาลแขวง ซึ่งได้กำหนดวิธีการดำเนินการต่อผู้กระทำผิด ให้เกิดความรวดเร็วโดยใช้กฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวงที่กำหนดขึ้นเป็นพิเศษ โดยการเร่งรัดการดำเนินการในชั้นเจ้าพนักงานเร่งฟ้องคดีที่สามารถฟ้องด้วยวาจา และการพิจารณาพิพากษาโดยการบันทึกโดยย่อ อันเป็นการลดรูปแบบที่เป็นทางการลง ทำให้เกิดความรวดเร็วกว่าวิธีพิจารณาความอาญาอยู่แล้วก็ตาม แต่พบว่ากระบวนการดังกล่าวยังมีขั้นตอนที่มากเกินไปจนเกิดความจำเป็นสำหรับคดีจรรยา

ดังนั้น นอกจากความจำเป็นในเรื่องการปรับปรุงบทลงโทษ ที่ควรมุ่งในเรื่องการแก้ไขพฤติกรรมผู้กระทำผิดแล้ว กระบวนการในการดำเนินการต่อผู้กระทำผิดจรรยา ควรที่จะได้มีการแก้ไขปรับปรุงให้เกิดความรวดเร็วยิ่งขึ้น เพื่อให้สามารถบังคับใช้กฎหมายให้เกิดความสะดวก และได้อย่างทั่วถึง โดยมีวิธี ดำเนินการและวิธีพิจารณาที่เหมาะสมสำหรับคดีจรรยาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย และการลงโทษผู้กระทำผิดให้สามารถเสร็จสิ้นไปอย่างรวดเร็ว มีประสิทธิผลอันจะเกิดผลดีต่อการเชื่อฟังและการปฏิบัติตามกฎหมาย ทำให้ผู้จับขังมีความระมัดระวังมากขึ้นก่อให้เกิดวินัยในการจรรยา ได้ดีขึ้น

ด้วยเหตุที่กฎหมายจรรยาปัจจุบันส่วนใหญ่มีเพียงโทษเล็กน้อย หรือบางฐานความผิดที่ต้องดำเนินการทางศาล ไม่ได้ให้อำนาจศาลที่จะใช้วิธีคุมประพฤติกำหนดเงื่อนไขผู้กระทำผิดไว้เมื่อชำระค่าปรับตามคำพิพากษาแล้วกลับบ้านได้ เป็นเหตุให้ผู้กระทำผิดขาดความยำเกรงต่อกฎหมาย การบังคับใช้กฎหมายจึงไม่เหมาะสมกับสภาพปัญหาในปัจจุบัน อีกทั้งในการดำเนินคดีทางศาลไม่มีวิธีพิจารณาคดีจรรยาโดยเฉพาะ ทำให้การดำเนินคดีล่าช้าขาดการพิจารณาที่ถูกต้องและรวดเร็ว เพราะต้องนำวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวงมาใช้บังคับ อีกทั้งยังขาดมาตรการลงโทษที่มีประสิทธิภาพ จึงเป็นปัญหาที่ควรได้รับการแก้ไข

ข้อเสนอแนะ

เนื่องจากคดีจรรยาเป็นคดีที่มีลักษณะพิเศษ ผู้ฝ่าฝืนมิได้มีเจตนาร้ายถึงขั้นเป็นอาญาของสังคม แต่ผู้กระทำผิดปฏิบัติตนเห็นแก่ตัวไม่คำนึงถึงประโยชน์ของส่วนรวม การแก้ไขต้องมุ่งแก้ไขพฤติกรรมของตัวบุคคลและเทคนิคด้านกฎหมายไปพร้อมกัน โดยกำหนดให้มีการดำเนินคดีโดยรวบรัด รวดเร็ว สะดวก และประหยัด จึงมีแนวคิดว่า ควรแบ่งแยกประเภทของคดีจรรยาตามลำดับความร้ายแรง อันเป็นมูลเหตุก่อให้เกิดอุบัติเหตุอย่างร้ายแรงและทำให้การจรรยาติดขัด ให้เข้าสู่การ

พิจารณาของศาลที่มีความเชี่ยวชาญคดีจราจร โดยเฉพาะวิธีพิจารณาคดีจราจรเป็นพิเศษ ซึ่งจะกล่าว
ดังต่อไปนี้

คำเนนปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่สำคัญคือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระ
ราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 และพระราชบัญญัติทาง
หลวง พ.ศ. 2535 และริบคำเนนการประกาศใช้วิธีพิจารณาคดีจราจร โดยเฉพาะตามร่างพระราช
บัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวงว่าด้วยหมวดวิธีพิจารณาคดีจราจร
เพื่อให้สามารถนำความผิดที่อาจก่อให้เกิดอันตรายอย่างร้ายแรงต่อสังคม ความผิดที่ก่อให้เกิดปัญหา
การจราจรติดขัดและมีผลกระทบต่อสภาวะแวดล้อม รวมทั้งความผิดเกี่ยวกับตัวรถและใบอนุญาต
ขับขี่ขึ้นสู่การพิจารณาของศาล กำหนดฐานความผิดที่ต้องขึ้นศาล โดยพิจารณาจาก

1. ลักษณะความผิดที่ก่อให้เกิดปัญหาจราจรติดขัด เช่น ความผิดฐานจอดรถในที่ห้าม
จอด ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟหรือเครื่องหมายจราจร เป็นต้น
2. ลักษณะความผิดที่อาจก่อให้เกิดอันตรายอย่างร้ายแรง เช่น ขับรถโดยประมาท
หรือขณะมีเมานเมาสุรามีสปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดสูงกว่าที่กฎหมายกำหนด ขับรถเกินอัตราความ
เร็วที่กฎหมายกำหนด เป็นต้น
3. ลักษณะความผิดเกี่ยวกับตัวรถและใบอนุญาตขับขี่ เช่น ขับรถไม่มีใบอนุญาตขับขี่
ใช้รถที่มีได้จดทะเบียน เป็นต้น

ส่วนโทษที่จะได้รับนั้นมีหลายประเภทขึ้นอยู่กับความเหมาะสมแต่ละคดีเริ่มตั้งแต่ว่า
กล่าวตักเตือน ยึด พักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ปรับ คุมประพฤติ เช่น ผู้ที่ขับขี่ขณะมีเมาน
ให้เข้าโรงเรียนการอบรมการจราจรสำหรับผู้ขับขี่โดยปราศจากวินัย รวมทั้งอาจให้ทำงานบริการ
สังคมแทนการชำระค่าปรับ

มาตรการการลงโทษและมาตรการเสริม (Penalty) ที่เหมาะสมกับคดีจราจรนับเป็นส่วน
สำคัญในการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด จะต้องทำการศึกษาแนว
ทางในการแก้ไข ดังนี้

1. ปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 โดยกำหนดอัตราโทษปรับ
ขั้นต่ำไว้ในอัตราที่สูง เพื่อให้เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพของปัญหาที่เกิดขึ้นเป็นการยับยั้งมิ
ให้ผู้กระทำความผิด กระทำความผิดซ้ำอีก และหากผู้กระทำความผิดยังกระทำความผิดซ้ำอีก ศาลจะต้องนำ
ความสามารถในการชำระค่าปรับของผู้กระทำความผิดมาพิจารณาเพื่อกำหนดจำนวนเงินค่าปรับให้
เหมาะสมกับสถานภาพของผู้กระทำความผิด

2. ควรปรับปรุงแก้ไขจำกัดการใช้อำนาจของพนักงานสอบสวนในการดักเตือนตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ให้น้อยลง โดยกำหนดความผิดที่ไม่สามารถกล่าวดักเตือนได้เพิ่มขึ้น เพื่อให้การบังคับการลงโทษเป็นไปตามขั้นตอนที่เหมาะสมลดการทุจริตของเจ้าหน้าที่ตำรวจลง

3. ประกาศใช้ร่างกฎหมายวิธีพิจารณาจราจร โดยเฉพาะ เพื่อให้การพิจารณาคดีมีความรวดเร็วโดยตัดอำนาจพนักงานสอบสวนและพนักงานอัยการออกไป และนำทฤษฎี Strict Liability มาใช้กับการพิจารณาคดีจราจรเพื่อตัดปัญหาในเรื่องการพิสูจน์เจตนา

4. นำมาตรการการลงโทษโดยวิธีการตัดคะแนนมาใช้บังคับอย่างจริงจัง โดยจะต้องทำการศึกษาวิธีการดังกล่าวเพื่อนำมาประยุกต์ใช้สำหรับประเทศไทย และควรจะมีการประสานงานกันระหว่างองค์กรของรัฐ เองเพื่อให้มาตรการดังกล่าวสามารถบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

5. จัดตั้งศูนย์ข้อมูลของผู้ใช้รถใช้ถนน โดยสามารถตรวจสอบข้อมูลจากใบอนุญาตขับขี่พร้อมทำบันทึกประวัติการกระทำความผิดเพื่อใช้ประกอบการพิจารณาของศาลต่อไป

6. แยกการพิจารณาคดีจราจรออกจากคดีอาญาเนื่องวิธีพิจารณาคดีจราจรมีลักษณะเฉพาะและใช้บังคับกับความผิดเล็กน้อยเท่านั้นมิเป็นการสมควรอย่างยิ่งที่จะนำมาพิจารณาคดีอาญาที่เกี่ยวข้องกับคดีจราจร

7. ควรให้ศาลใช้ดุลพินิจกำหนดเงื่อนไขคุมประพฤติโดยวิธีการบริการสังคมภายหลังจากศาลมีคำพิพากษาแล้ว

8. ควรจัดตั้งศาลจราจรซึ่งป็นศาลพิเศษ โดยเร็ว

9. ควรปรับปรุงให้บทกำหนดโทษสามารถแก้ไขพฤติกรรมของผู้กระทำความผิดและปลูกจิตสำนึกให้ผู้กระทำความผิดมีความรับผิดชอบต่อสังคมมากขึ้น

10. ควรปรับปรุงวิธีการชำระค่าปรับทางไปรษณีย์พร้อมกับประชาสัมพันธ์ให้ผู้ขับขี่ทราบโดยทั่วกัน

11. เงินส่วนแบ่งควรให้ศาลเป็นผู้สั่งให้แบ่งเงินดังกล่าวให้กับพนักงานจราจรผู้ออก ใบสั่ง ทั้งนี้เพื่อลดปัญหาการทุจริตเงินส่วนแบ่งจากค่าปรับ โดยเมื่อผู้กระทำความผิดชำระค่าปรับตามที่ศาลกำหนดแล้วพนักงานจราจรจะต้องแสดงความจำนงค์เพื่อขอรับเงินดังกล่าวจาก และศาลจะเป็นผู้พิจารณาควรจะแบ่งเงินดังกล่าวให้แก่พนักงานจราจรเป็นจำนวนเท่าใด

12. กำหนดให้มีการอุทธรณ์คำพิพากษาคดีจราจรได้ แต่ให้ถึงที่สุดในชั้นศาลอุทธรณ์

การดำเนินการแก้ไขกฎหมายดังกล่าว และการนำคดีจราจรขึ้นสู่การพิจารณาของศาลแขวงแผนกคดีจราจร จะทำให้ผู้กระทำความผิดรุนแรงและก่อให้เกิดปัญหาจราจรจะได้รับการ

พิจารณาโทษจากรัฐโดยมาตรการที่มีประสิทธิภาพ ทั้งนี้รัฐจะควบคุมต่อเนื่องไปถึงการกระทำ ความผิดซ้ำ โดยมาตรการคุมประพฤติเข้ามาประกอบด้วย ก็จะทำให้ผู้ที่กระทำความผิดมีความ ระมัดระวังมากขึ้น จึงจะเป็นการป้องกันอุบัติเหตุ และแก้ไขปัญหาการจราจร ได้อย่างเป็นรูปธรรมที่ คาดว่าจะได้รับคือ

1.เป็นการสร้างระบบศาลจราจรให้เกิดขึ้นในประเทศไทย ซึ่งจะทำให้สามารถพัฒนาไป สู่ระบบ ศาลจราจรเต็มรูปแบบได้ในอนาคต

2.เป็นการวางรูปแบบโครงสร้างของความร่วมมือกันระหว่าง ภาครัฐต่อเอกชนหรือ ระหว่างภาครัฐต่อรัฐด้วยกัน

3.ผู้กระทำความผิดจราจรจะลดลง ปัญหาจราจรได้รับการแก้ไขให้ดีขึ้น

4.ผู้กระทำความผิดจะได้รับการปรับปรุงพฤติกรรม และสร้างวินัยในการจราจร

5.ผู้ขับขี่จะเพิ่มความระมัดระวังในการใช้รถใช้ถนนมากขึ้นทำให้สามารถลดอุบัติเหตุ บนท้องถนนลง

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

กฎหมาย

กฎหมายลักษณะอาญา ร.ศ.127

กฎหมายอาญาพิศดารในกฎหมายอาญาและแพ่งพหุสมัยพิศดาร , ปริญญาโท : พระนครมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์และการเมือง พ.ศ.2475

ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา พ.ศ.2477 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ.2535

ประมวลกฎหมายอาญา พ.ศ.2499 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ.2535

พระธรรมนูญศาลยุติธรรม พ.ศ.2477 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ.2534

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง พ.ศ. 2499

พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติให้นำวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวงมาใช้บังคับในศาลจังหวัด พ.ศ. 2520

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2534 แก้ไขเพิ่มเติม

หนังสือ

เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์. คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1. พิมพ์ครั้งที่ 4 แก้ไขเพิ่มเติม มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, พ.ศ. 2538.

เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์. คำอธิบายกฎหมายอาญาภาคทั่วไป. พระนคร : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ พ.ศ. 2524.

โกเมน ภัทรภิรมย์. กฎหมายอาญาเปรียบเทียบและอาชญาวิทยา. คณะนิติศาสตร์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, พ.ศ. 2520.

คณิต ณ นคร. กฎหมายอาญาภาคความผิด. พิมพ์ครั้งที่ 4 กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2535.

จิตติ ดิงศภัทย์. กฎหมายอาญา ภาค 1 ตอน 1. กรุงเทพฯ : สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2506.

ประสิทธิ์ ศรีนทุ “ศาลจรรยา” อนุสรณ์ในการพระราชทานเพลิงศพ ณ เมรุวัดศรีทศเทพ
พ.ศ. 2520

วิสาร พันธนะ. กฎหมายอาญา 1 : ภาคทบัญญัติทั่วไป , เอกสารการสอน มหาวิทยาลัยโขทัย
ธรรมาธิราช , คณะนิติศาสตร์ เล่มที่ 1 หน่วยที่ 1 - 7.

สำนักงานส่งเสริมงานตุลาการ กระทรวงยุติธรรม. “ศาลแขวง” การนำวิธีพิจารณาความอาญาใน
ศาลแขวงมาใช้บังคับในศาลจังหวัด , โรงพิมพ์รุ่งเรืองธรรม , 2521.

สุนัย มโนมัยอุดม. ระบบกฎหมายอังกฤษ. คณะนิติศาสตร์ (ปริญญาโท) มหาวิทยาลัยธรรม-
ศาสตร์, พ.ศ.2531.

อฉณพ ชูบำรุง. ทฤษฎีอาญาวิทยา. คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ , ธนพัฒน์ โอ
เดียนสโตร, พ.ศ. 2527.

วิทยานิพนธ์

กมลชัย รัตนสกาวงษ์. “ความยินยอมในกฎหมายอาญา” วิทยานิพนธ์นิติมหาบัณฑิต คณะ
นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, พ.ศ. 2523.

จิรวุฒิ เตชะพันธ์. “ความรับผิดชอบอาญาที่ไม่ต้องการเจตนา” วิทยานิพนธ์นิติศาสตร์มหาบัณฑิต
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, พ.ศ. 2538.

พรรณรายรัตน์ ศรีไชยรัตน์. “ความเหมาะสมในการบัญญัติความผิดลหุโทษไว้ในประมวลกฎหมาย
อาญา” วิทยานิพนธ์นิติศาสตร์มหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, พ.ศ. 2536.

พิรุฬห์ โดศกุลวรรณ. “การลงโทษปรับทางอาญา” วิทยานิพนธ์ นิติศาสตร์มหาบัณฑิต คณะ
นิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, พ.ศ. 2532.

มณฑลทัฬหี บุญนาค. “ทัศนคติของผู้ขับรถยนต์และบุคคลากรในกระบวนการยุติธรรมต่อการ
กำหนดกฎหมายวิธีพิจารณาความสำหรับคดีจราจรในกรุงเทพมหานคร” วิทยา-
นิพนธ์สังคมสงเคราะห์ศาสตร์มหาบัณฑิต คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรม
ศาสตร์, พ.ศ. 2528 .

สมชาย พฤษชัยกุล. “เจตนาย่อมเล็งเห็นผล : วิเคราะห์รูปแบบทฤษฎีและการปรับใช้” วิทยา
นิพนธ์นิติศาสตร์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, พ.ศ. 2539.

เสมอแฉ เสนเนียม. “มาตรการการปฏิบัติต่อผู้กระทำความผิด โดยอาศัยการบริการสังคม” วิทยา
นิพนธ์นิติศาสตร์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, พ.ศ. 2536.

แสวง บุญเฉลิมวิภาส. “ปัญหาเจตนาในกฎหมายอาญา, วิทยานิพนธ์นิติศาสตร์มหาบัณฑิต คณะ
นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, พ.ศ. 2524.

อิทธิ มุกสิกะพงษ์. “การดำเนินคดีความผิดเล็กน้อย” วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, พ.ศ. 2534.

วารสาร

โกเมน กัทรภิรมย์. “โทษปรับ” บทบัณฑิตย. เล่ม 30, พ.ศ. 2516.

ขยศ เอี่ยมทอง. “การดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรในต่างประเทศ” วารสารทนายความ, พ.ศ. 2536.

สัญญา ธรรมศักดิ์. “คำชี้แจงความเข้าใจพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง” , ตุลาคม ปี 3 เล่ม 11 พ.ศ. 2499.

โสภณ รัตนกร. “ศาลเทศบาลและศาลจราจร” วารสารนิติศาสตร์ สำนักงานส่งเสริมงานตุลาการ กระทรวงยุติธรรม , พ.ศ.2520.

เอกสาร

กรมตำรวจ. ข้อกำหนดกรมตำรวจ ,ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ,29 เมษายน 2540.

กองบังคับการตำรวจจราจร ปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุจราจร เอกสารเผยแพร่ทางวิชาการ พ.ศ. 2524.

สำนักงานบริการวิชาการ. “การศึกษากลยุทธ์ในการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดผลในทางปฏิบัติ” จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย รายงานการสัมมนาสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) พ.ศ. 2540

สัมภาษณ์

พ.ต.ต. ชูชาติ ศรีสุวรรณ. “มาตรการตัดคะแนน” , กองวิชาการ กรมตำรวจ มีนาคม 2541.

ภาษาต่างประเทศ

BOOKS

- Allen Z. Gammage and Charles F. Hemphill. **Basic criminal law**. New York : Mcgraw - Hill 1974.
- Francis A. Allen. **Crime and Justice in Society**. (ed.) Boston : Little , , Brown and Company , 1969.
- Glanville Williams. **Criminal Law The General Part 2nd.Ed** London Sweet & Maxwell 1961.
- Glanville William. **Text Book of Criminal Law** London - Steven and Son ,1978.
- Jerome Hall. **General Principles of. Criminal Law 2nd ed.** Indiana University The Boob Merill company 1966.
- Justin Miller. **Handbook of criminal law 35th ed.** St. Paul, Mn.: Publishing, 1975.
- Karl O. Christiansen **Resource Material Series** , No.7 Fuchu, Japan : Unafei, 1974
- Kenneth Smith and Denis J. Keenan. **English law**, Pitman Publishing Ltd, 1979.
- Lafave and Scott. **Criminal Law** , St. Paul Minn, West Publishing, 1972.
- Linda P. Dobbs **Road Traffic Law and Practice** 3 ed., London : Sweet & Maxwell, 1995.
- Ohio Department of Public Safety. **Digest of Ohio Motor Vehicle Laws**. 240 Parsons ave., Columbus, Ohio. : 1996.
- Richard S. Frase. "Criminalization and decriminalization" **Encyclopedia of Crime and Justice 2**, 1983.
- Roger Arguile. **Criminal Procedure** London : Butterworth & Co. (Publishers) Ltd., 1969.
- Rollin Perkin **Perkins on Criminal Law** ,Mineola ,New York The Foundation Press., 1969.
- Rollin Perkins. **Criminal Law** Mineola ,New York The Foundation , Press. Inc., 1969.
- Stanley E. Grupp. **Theories of Punishment** , Bloomington : Indiana University Press ,1971.
- Sue Titus Reid. **Crime and Criminology** , New York : Holt , Rinehart and Winston, 1982.
- Terence Ingman. **The English Legal Process** 5 ed. The Newcastle Law School, 1994.
- Thomas F. Adams. **Introduction To The Administration of Criminal Justice** Engleword Cliffs : Prentice - Halling., 1980.
- Yale kamisar Wayne R. Lafave and Jerold H. Israel. **Basic Criminal Procedure**, West Publishing co., 1974.

ภาคผนวก

ร่าง
พระราชบัญญัติ
จัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาคดีความอาญาในศาลแขวง(ฉบับที่.....)

พ.ศ.....

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.

ให้ไว้ ณ วันที่พ.ศ.....

เป็นปีที่ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาคดีความอาญาในศาลแขวง ให้มีวิธีพิจารณาคดีจรรยาจรขึ้นเป็นพิเศษในศาลแขวงเพื่อให้การพิจารณาพิพากษาคดีจรรยาจรเป็นไปอย่างรวดเร็ว ทั้งเพื่อคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของประชาชน

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของรัฐสภาดังต่อไปนี้

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

มาตรา 2 พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นหกสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา 3 ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นหมวดวิธีพิจารณาคดีจรรยาจร มาตรา 26/1 ถึง 26/25 แห่งพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาคดีความอาญาในศาลแขวง พ.ศ.2499

“หมวดวิธีพิจารณาคดีจรรยาจร

มาตรา 26/1 ในหมวดนี้

“คดีจรรยาจร” หมายความว่า

(1) คดีที่ผู้กระทำความผิดได้รับใบสั่งให้มาศาลตามกฎหมายว่าด้วยการจรจรทางบก

(2) คดีที่กฎหมายอื่นบัญญัติว่าเป็นความผิดจรรยาที่ต้องมาศาล

“โจทก์” หมายความว่าถึง พนักงานอัยการ

มาตรา 26/2 ในคดีจรรยา ห้ามมิให้ใช้วิธีควบคุมผู้ต้องหา ยกเว้นมีเหตุจำเป็นตาม พฤติการณ์แห่งคดี แต่คดีความผิดที่มีอัตราโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือนหรือปรับไม่เกินสองพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ จะควบคุมผู้ต้องหาไว้ได้เท่าเวลาที่จะถามคำให้การและที่จะรู้ตัวว่าเป็นใครและที่อยู่ของเขายู่ที่ไหนเท่านั้น ทั้งนี้การกักตัวเพื่อทดสอบผู้ขับขี่ให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการ จรรยาทางบก

ให้เจ้าพนักงานจรรยา หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้จับกุมหรือผู้ตรวจการบันทึกรายละเอียด ในใบสั่ง

มาตรา 26/3 คู่ฉบับใบสั่งคดีจรรยาที่ออกโดยเจ้าพนักงานจรรยาหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการตามกฎหมายที่ยื่นต่อศาลให้ถือเป็ฯคำฟ้องตั้งต้นคดี โดยมีพักต้องทำการสอบสวน ก่อน

มาตรา 26/4 ผู้ต้องหาที่ได้รับใบสั่งคดีจรรยาจะต้องมาศาลไม่ว่าคนจะให้มารับ สารภาพหรือปฏิเสธความผิดก็ตาม

มาตรา 26/5 ในใบสั่งคดีจรรยาที่เจ้าพนักงานจรรยาหรือพนักงานเจ้าหน้าที่หรือผู้ตรวจ การออกให้แก่ผู้ต้องหาว่ากระทำความผิดรวมทั้งในคู่ฉบับใบสั่งจะต้องระบุ

(1) ชื่อ นามสกุล อายุ ที่อยู่ สัญชาติ หมายเลขและสถานที่ออกใบอนุญาตขับขี่ของผู้ต้อง หาถ้ามี ในกรณีพบตัวผู้ต้องหา

(2) ชื่อ นามสกุล สังกัดของเจ้าพนักงานจรรยาหรือพนักงานเจ้าหน้าที่หรือผู้ตรวจการผู้ ออกใบสั่ง

(3) หมายเลขทะเบียนรถ ประเภท ชนิดรถ และสีของรถ

(4) การกระทำอันเป็นฐานความผิด สถานที่ และวันเวลาในการกระทำความผิด

(5) คำให้การของผู้ต้องหา

(6) ชื่อศาล รวมทั้งวันและเวลาที่กำหนดให้ผู้ต้องหามาศาล

(7) ลายมือชื่อผู้ออกใบสั่ง

(8) ลายมือชื่อผู้ต้องหา

(9) วันที่ออกใบสั่ง

มาตรา 26/6 ในการออกไปส่งคดีจากราช หากผู้ต้องหากระทำความผิดหลายกระทงเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่หรือผู้ตรวจการจะออกไปส่งรวมมาในคราวเดียวกันก็ได้แต่ให้แยกกระทงเรียงเป็นลำดับกันไป

มาตรา 26/7 เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่หรือผู้ตรวจการนำคู่มือไปส่งมายื่นต่อศาล ให้ศาลตรวจคู่มือไปส่งแล้วมีคำสั่งประทับฟ้องหรือไม่ประทับฟ้อง

คู่มือไปส่งที่ยื่นโดยไม่ปรากฏรายละเอียดตามมาตรา 26/5(1) หรือ (2) หรือ (4) หรือ (7) ให้ถือว่าเป็นฟ้องที่ไม่ถูกต้องตามกฎหมาย

ในกรณีที่ไปส่งไม่ปรากฏรายละเอียดตามมาตรา 26/5(1) เนื่องจากไม่สามารถทราบตัวผู้ต้องหาได้ในขณะออกไปส่ง ก็ให้ศาลรับฟ้องไว้ก่อน แต่หากเจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่หรือผู้ตรวจการไม่สามารถระบุรายละเอียดดังกล่าวได้ภายในวันที่ยื่นให้มาศาลครั้งแรกก็ให้ศาลมีคำสั่งเป็นไม่ประทับฟ้อง

ห้ามมิให้ศาลอนุญาตให้แก่หรือเพิ่มเติมฟ้อง เว้นแต่จำเลยได้ทราบถึงข้อความที่ขอแก้หรือเพิ่มเติมฟ้องนั้นแล้วและมีทำให้จำเลยเสียเปรียบในการต่อสู้คดี

มาตรา 26/8 ในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่หรือผู้ตรวจการไม่นำคู่มือไปส่งมายื่นต่อศาลภายในระยะเวลาที่ระบุไว้ในมาตรา 140 วรรคสอง หรือวรรคสามแห่งกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก เมื่อศาลจำต้องดำเนินการพิจารณาอย่างใด ๆ ให้ศาลใช้ไปส่งที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่หรือผู้ตรวจการออกให้แก่ผู้ขับขี่แทนคู่มือไปส่งได้และให้ศาลมีคำสั่งหรือหมายเรียกให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่หรือผู้ตรวจการผู้ออกไปส่งนำคู่มือไปส่งและใบอนุญาตขับขี่ที่เรียกเก็บจากผู้ขับขี่มายื่นต่อศาลโดยด่วนหากเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่หรือผู้ตรวจการดังกล่าวไม่นำส่งเอกสารดังกล่าวต่อศาลตามคำสั่งหรือหมายเรียกโดยไม่แจ้งเหตุผลอันสมควรให้ศาลทราบ ก็ให้ศาลออกหมายจับบุคคลดังกล่าวเพื่อให้บุคคลนั้นส่งเอกสารดังกล่าวต่อศาลก็ได้

ห้ามให้ศาลรับฟ้องหรือประทับฟ้องไปส่งหรือคู่มือไปส่งที่ยื่นต่อศาลเมื่อพ้นกำหนดเจ็ดวันนับแต่วันออกไปส่งตามระบุไว้ในมาตรา 140 วรรคสอง หรือนับแต่วันที่มิยินยอมให้เปรียบเทียบปรับหรือวันที่ครบกำหนดชำระเงินค่าปรับตามที่ระบุไว้ในมาตรา 140 วรรคสาม

มาตรา 26/9 เมื่อศาลประทับฟ้องและจำเลยมิได้มาศาลตามกำหนดนัด นอกจากศาลจะมีคำสั่งยึด รวมทั้งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของจำเลยแล้ว ศาลอาจทำการสอบถามเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่หรือผู้ตรวจการถึงเหตุที่จำเลยไม่มาศาลก็ได้ และให้ศาลมีอำนาจออกหมายเรียก หรือหมายจับจำเลยมาแล้วแต่ควรอย่างไร เพื่อให้ได้ตัวจำเลยมาพิจารณาต่อไป

การออกหมายจับตามวรรคหนึ่งให้กระทำเมื่อจำเลยไม่มาศาลตามหมายเรียกหรือปรากฏว่าจำเลยเคยไม่มาศาลตามใบสั่งมาก่อนแล้วและไม่มาศาลตามใบสั่งในครั้งนี้อีกโดยไม่แจ้งเหตุผลอันสมควรให้ศาลทราบ

ในกรณีที่จำเลยมาศาลและให้การปฏิเสธ ภายหลังกจำเลยมิได้มาศาลอีกโดยไม่แจ้งเหตุผลอันสมควรให้ศาลทราบ ก็ให้ศาลออกหมายจับจำเลยเพื่อให้ได้ตัวมาพิจารณาคดีต่อไปได้

มาตรา 26/10 ห้ามมิให้ควบคุมจำเลยผู้ถูกจับตามหมายศาลเกินกว่าที่จำเป็นเพื่อป้องกันมิให้เขาหนีเท่านั้นและมีให้ควบคุมไว้เกินกว่าจำเป็นตามพหุติการณแห่งคดี

ห้ามมิให้ควบคุมจำเลยไว้เกินกว่าสี่สิบสี่ชั่วโมงนับแต่เวลาที่จะเลบมาถึงที่ทำการของพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ แต่มิให้นับเวลาเดินทางตามปกติที่นำตัวจำเลยมาศาลรวมเข้าในกำหนดเวลาสี่สิบสี่ชั่วโมงนั้นด้วย

เมื่อส่งตัวจำเลยมาศาล ให้ศาลสอบถามจำเลยถึงสาเหตุที่ไม่มาศาลแล้วให้ศาลดำเนินการพิจารณาคดีต่อไป ห้ามมิให้ขังจำเลยในระหว่างพิจารณาเว้นแต่มาเหตุแจ้งชัดว่าจำเลยจะหลบหนีให้พ้นอำนาจศาล แต่ศาลจะปล่อยชั่วคราวโดยไม่มีประกันก็ได้

ให้นำบทบัญญัติว่าด้วยการจับ ขัง จำคุก กัก และปล่อยชั่วคราวตาม มาตรา 111 ถึง มาตรา 118 ของประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา 26/11 ในการพิจารณาและสืบพยานในศาลให้ทำโดยเปิดเผยต่อหน้าจำเลยเว้นแต่จะบัญญัติไว้เป็นอย่างอื่น

เมื่อจำเลยมาศาล ให้ศาลอ่านและอธิบายฟ้องให้จำเลยฟังและถามว่าจำเลยได้กระทำความผิดจริงหรือไม่จะให้การต่อสู้ว่าอย่างไร แล้วให้บันทึกคำให้การจำเลยไว้

ถ้าจำเลยให้การรับสารภาพตามข้อหาความผิดและศาลพิจารณาแล้วเห็นว่าไม่สมควรว่ากล่าวตักเตือนแทนการพิพากษาลงโทษ ก็ให้ศาลมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีไปได้ในวันนั้น ในกรณีที่จำเลยให้การปฏิเสธให้ศาลบันทึกไว้แล้วให้นำคดีพิจารณาโดยแจ้งคดีพร้อมวันนัดให้แก่พนักงานอัยการทราบโดยเร็ว และให้ศาลคืนใบอนุญาตจับขังของจำเลยไปโดยศาลอาจมีเงื่อนไขอย่างใดอย่างหนึ่งตามที่เห็นสมควรก็ได้

เมื่อจำเลยร้องขอ และศาลเห็นเป็นการสมควรเพื่อให้การดำเนินกระบวนการพิจารณาเป็นไปโดยไม่ชักช้า ให้ศาลมีอำนาจพิจารณาและสืบพยานลับหลังจำเลยไปได้

มาตรา 26/12 เมื่อโจทก์ได้รับแจ้งวันนัดสืบพยานจากศาลแล้วไม่มาศาลให้ศาลพิจารณาคดีไปได้โดยศาลจะซักถามพยานโจทก์ได้ตามที่เห็นสมควร แต่ถ้าโจทก์และพยานโจทก์ไม่มาศาลก็ให้ศาลยกฟ้อง และจะขอให้ยกคดีนั้นขึ้นพิจารณาใหม่ไม่ได้

มาตรา 26/13 เพื่อประโยชน์แห่งความยุติธรรมในอันที่จะให้ได้ความแท้จริงในข้อเท็จจริงแห่งคดี ให้ศาลมีอำนาจเรียกพยานหลักฐานมาสืบได้เองตามที่เห็นสมควร

ในการสืบพยานไม่ว่าจะเป็นพยานที่คู่ความฝ่ายใดอ้างหรือที่ศาลเรียกมาเอง ให้ศาลเป็นผู้ซักถามพยาน คู่ความหรือทนายความจะซักถามพยานได้ต่อเมื่อได้รับอนุญาตจากศาล

ศาลจะสืบพยานโจทก์และจำเลยต่อหน้าพยานอื่นก็ได้ รวมทั้งถ้าศาลเห็นว่าไม่จำเป็นต้องสืบพยานหรือทำการอะไรอีก จะสั่งงดสืบพยานหรือการนั้นเสียก็ได้

เพื่อให้คดีเสร็จโดยรวดเร็ว ให้ศาลนั่งพิจารณาคดีติดต่อกันไปโดยไม่เลื่อนคดี เว้นแต่มีเหตุจำเป็นอันสมควร เมื่อเสร็จการพิจารณาคดี ให้ศาลรีบทำคำพิพากษาหรือคำสั่งโดยเร็ว

มาตรา 26/14 ในการเบิกความ เมื่อพยานเบิกความถึงข้อเท็จจริงใดแห่งคดีซึ่งพยานแจ้งต่อศาลว่าไม่สามารถจำได้ พยานอาจนำบันทึกช่วยจำของตนที่ทำไว้มาใช้ประกอบการเบิกความได้ แต่ต้องได้รับอนุญาตจากศาลเสียก่อน

คู่ความอีกฝ่ายอาจร้องขอต่อศาลเพื่อตรวจดูบันทึกช่วยจำของพยานดังกล่าว เมื่อพยานเบิกความตามบันทึกนั้นเสร็จแล้วได้

มาตรา 26/15 คำเบิกความของพยานให้ศาลจัดให้มีการบันทึกสาระสำคัญโดยย่อและให้พยานลงชื่อไว้

มาตรา 26/16 ศาลอาจอนุญาตให้พยานขึ้นบันทึกคำเบิกความของตนเกี่ยวกับข้อเท็จจริงใด ๆ ในคดีเป็นลายลักษณ์อักษรต่อศาล พร้อมสำเนาให้คู่ความอีกฝ่าย เพื่อใช้แทนการเบิกความถึงข้อเท็จจริงนั้นในศาลก็ได้ แต่พยานต้องลงลายมือชื่อและมาศาลเพื่อสาบานตนรับรองความถูกต้องแห่งถ้อยคำในบันทึกนั้นพร้อมกับอธิบายความต่อหน้าศาล ทั้งนี้ คู่ความอีกฝ่ายมีสิทธิตรวจสอบบันทึกดังกล่าวและพยานอาจถูกถามค้านหรือถามดิงได้

การบันทึกคำเบิกความของพยานที่ถูกถามค้านหรือถามดิงให้บันทึกเช่นเดียวกับการบันทึกคำเบิกความพยานตามมาตรา 26/15

ห้ามพยานอธิบายความในข้อเท็จจริงใดเพิ่มหรือนอกไปจากข้อเท็จจริงในบันทึกคำเบิกความของตนนั้น เว้นแต่จะได้รับการอนุญาตจากศาล

มาตรา 26/17 ในคดีจราจร จำเลยจะมีทนายหรือไม่ก็ได้

มาตรา 26/18 ให้ศาลมีอำนาจเต็มที่ในอันที่จะวินิจฉัยว่าพยานหลักฐานที่คู่ความนำมาสืบนั้นจะเกี่ยวกับประเด็นและเป็นอันเพียงพอให้เชื่อฟังเป็นยุติได้หรือไม่แล้วพิพากษาคดีไปตามนั้น

มาตรา 26/19 ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดเป็นบุคคลที่อยู่ในอำนาจศาลทหารหรือเป็นผู้เช่า ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่หรือผู้ตรวจการดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยธรรมนูญศาลทหารหรือกฎหมายว่าด้วยวิธีพิจารณาคดีเยาวชนและครอบครัว แล้วแต่กรณี

มาตรา 26/20 ในการกระทำความผิดที่มีผู้กระทำความผิดหลายคนในลักษณะและคราวเดียวกัน ให้ศาลรวมพิจารณาเป็นคดีเดียวกันก็ได้

มาตรา 26/21 เมื่อความผิดเกิดขึ้นในเขตอำนาจของศาลใดให้ชำระที่ศาลนั้น

ในกรณีที่จำเลยรับสารภาพ ถ้าจำเลยมีภูมิลำเนาหรือถิ่นที่อยู่ในเขตอำนาจของศาลอื่นที่มีใช้ศาลซึ่งตามปกติมีอำนาจจะชำระความและการจะเดินทางไปยังศาลดังกล่าวนั้นเป็นการยากลำบากหรือไม่สะดวกอย่างยิ่ง จำเลยจะยื่นคำร้องต่อศาลซึ่งจำเลยมีภูมิลำเนาหรือถิ่นที่อยู่ เพื่อขอให้การรับสารภาพและขอให้โอนคดีจากศาลเดิมไปยังศาลนั้นก็ได้ เมื่อศาลเห็นสมควร ศาลจะมีคำสั่งอนุญาตตามคำร้องนั้นก็ได้

ห้ามมิให้ศาลมีคำสั่งอนุญาตตามวรรคหนึ่ง เว้นแต่ศาลเดิม ได้ยินยอมด้วยแล้ว

คำสั่งศาลตามมาตรานี้ให้เป็นที่สุด

ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการ โอนคดีให้ตกแก่จำเลยผู้ร้องขอนั้น

มาตรา 26/22 ในกรณีที่ศาลมีคำสั่งหรือคำพิพากษาลงโทษให้ยึด พักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ให้ศาลมีหนังสือแจ้งคำสั่งหรือคำพิพากษาไปยังนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

มาตรา 26/23 ห้ามมิให้อุทธรณ์คำพิพากษาหรือคำสั่งของศาลในปัญหาข้อเท็จจริง เว้นแต่กรณีต่อไปนี้ให้จำเลยอุทธรณ์ในปัญหาข้อเท็จจริงได้

- (1) จำเลยต้องคำพิพากษาให้ลงโทษจำคุก หรือให้ลงโทษกักขังแทนโทษจำคุก
- (2) จำเลยต้องคำพิพากษาให้ลงโทษจำคุก แต่ศาลรอกการลงโทษไว้
- (3) ศาลพิพากษาว่าจำเลยมีความผิดแต่รอกการกำหนดโทษไว้
- (4) จำเลยต้องคำพิพากษาให้ลงโทษปรับไม่เกินสองพันบาท หรือ
- (5) ศาลมีคำพิพากษาและมีคำสั่งยึด พักใช้ หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของจำเลย

มาตรา 26/24 ในคดีซึ่งต้องห้ามอุทธรณ์ตามมาตรา 26/23 ถ้าผู้พิพากษาคนใดซึ่งพิจารณา หรือลงชื่อในคำพิพากษาหรือทำความเห็นแย้งพิเคราะห์เห็นว่าข้อความที่ตัดสินนั้นเป็นปัญหาสำคัญอันควรสู่ศาลอุทธรณ์และอนุญาตให้อุทธรณ์ หรืออัยการสูงสุดหรือพนักงานอัยการซึ่งอัยการ สูงสุดได้มอบหมายลงลายมือชื่อรับรองในอุทธรณ์ว่ามีเหตุอันควรที่ศาลอุทธรณ์จะได้วินิจฉัย ก็ให้รับอุทธรณ์นั้นไว้พิจารณาต่อไป

คำพิพากษาศาลอุทธรณ์ให้เป็นที่สุด

มาตรา 26/25 ให้ศาลส่งสำเนาอุทธรณ์ให้แก่อีกฝ่ายหนึ่งแก่ภายในกำหนดเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับสำเนาอุทธรณ์

มาตรา 4 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงเพื่อปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้

กฎกระทรวงนั้น เมื่อประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

มาตรา 5 คดีอาญาทั้งหลายซึ่งอยู่ในระหว่างการสอบสวนของพนักงานสอบสวน การดำเนินคดีของพนักงานอัยการ หรือการพิจารณาของศาลก่อนวันใช้วิธีพิจารณาคดีจราจรตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้คงเป็นไปตามกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ก่อนนั้นจนกว่าจะถึงที่สุด

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

นายกรัฐมนตรี

ร่าง
พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่.....)

พ.ศ.....

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.

ให้ไว้ ณ วันที่.....พ.ศ.....

เป็นปีที่.....ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของรัฐสภาดังต่อไปนี้

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

มาตรา 2 พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นหกสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา 3 ให้ยกเลิกความในมาตรา 43 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 43 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ

- (1) ในขณะที่หย่อนความสามารถในอันที่จะขับ
- (2) ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น
- (3) ในขณะที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดสูงกว่าปริมาณที่กำหนดในกฎกระทรวง
- (4) ในลักษณะกีดขวางการจราจร
- (5) โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน

- (6) ในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา หรือไม่อาจแลเห็นทางด้านหน้า หรือด้านหลัง ด้านใดด้านหนึ่งหรือทั้งสองด้าน ได้พอแก่ความปลอดภัย
- (7) คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ เว้นแต่เมื่อเปลี่ยนช่องเดินรถ เลี้ยวรถหรือ กลับรถ
- (8) บนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควร เว้นแต่รถลากเข็นสำหรับทารก คนป่วย หรือคนพิการ
- (9) โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น”

มาตรา 4 ให้ยกเลิก ชื่อลักษณะในลักษณะ 18 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และให้ใช้ชื่อลักษณะดังต่อไปนี้

ลักษณะ 18

อำนาจของเจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ และศาล

มาตรา 5 ให้ยกเลิกความในมาตรา 140 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 140 เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ จะว่ากล่าวตักเตือนผู้ขับขี่หรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้ในกรณีที่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ก็ให้ติดหรือผูกใบสั่งไว้ที่รถที่ผู้ขับขี่เห็นได้ง่าย

สำหรับความผิดที่กำหนดไว้ในมาตรา 157 ทวิ มาตรา 159 มาตรา 160 มาตรา 160 ทวิ มาตรา 160 ตรี มาตรา 160 จัตวา มาตรา 160 เบญจ และมาตรา 160 ฉ ห้ามมิให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ว่ากล่าวตักเตือนหรือทำการเปรียบเทียบ ทั้งนี้ ความผิดตามมาตราดังกล่าว ยกเว้นความผิดตามมาตรา 157 ทวิ และมาตรา 160 ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ไปยังศาลที่มีเขตอำนาจตามมาตรา 145 วรรคสอง ภายในเจ็ดวันนับแต่วันออกใบสั่ง เมื่อได้ออกใบสั่งตามวรรคนี้แล้ว ให้รับนำคู่ฉบับใบสั่งไปส่งมอบให้แก่ศาลที่มีเขตอำนาจภายในสี่สิบแปดชั่วโมงนับแต่เวลาที่ออกใบสั่ง

ในกรณีที่ผู้ขับขี่ตามวรรคหนึ่งไม่ยินยอมตามที่เจ้าพนักงานเปรียบเทียบหรือยินยอมแล้วแต่ไม่ชำระเงินค่าปรับภายในเวลาตามที่กฎหมายกำหนด ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ส่งคู่ฉบับใบสั่งพร้อมใบอนุญาตขับขี่ หากมี ไปยังศาลตามวรรคสองภายในสองวันนับแต่วัน

ที่ไม่ยินยอมให้เปรียบเทียบหรือวันที่ครบกำหนดชำระเงินค่าปรับ ทั้งนี้ ให้ถือว่าผู้ขับขี่ดังกล่าวได้รับใบสั่งให้ไปศาลและทราบวันนัดแล้วนับแต่วันที่ถึงกำหนดดังกล่าวข้างต้นแล้วแต่กรณี

ในการออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบตามวรรคหนึ่งหรือออกใบสั่งให้ไปศาลตามวรรคสองหรือกรณีที่ได้ถือว่าได้รับใบสั่งให้ไปศาลตามวรรคสาม เจ้าพนักงานจราจรหรือ พนักงานเจ้าหน้าที่จะเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้เป็นการชั่วคราวก็ได้ แต่ต้องออกใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ให้แก่ผู้ขับขี่ไว้และเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องรับนำใบอนุญาตขับขี่ที่เรียกเก็บไว้ไปส่งมอบพนักงานสอบสวนภายในแปดชั่วโมงนับแต่เวลาที่ออกใบสั่งหรือไปส่งมอบศาลภายในสี่สิบแปดชั่วโมงนับแต่เวลาที่ออกใบสั่งหรือถือว่าได้รับใบสั่งให้ไปศาล แล้วแต่กรณี

ใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ที่ออกให้ตามวรรคสี่ให้ใช้แทนใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นการชั่วคราวไม่เกินเจ็ดวัน เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่หรือพนักงานสอบสวนใดว่ากล่าวตักเตือนหรือทำการเปรียบเทียบปรับ หรือศาลได้ว่ากล่าวตักเตือนแทนการพิพากษาลงโทษหรือพิพากษาปรับและผู้ขับขี่ได้ชำระค่าปรับตามที่ได้เปรียบเทียบหรือตามคำพิพากษาแล้ว ให้คืนใบอนุญาตขับขี่ทันที เว้นแต่ศาลจะมีคำสั่งเป็นอย่างอื่น

ในกรณีเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ออกใบสั่งแต่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ ให้สันนิษฐานว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถเป็นผู้กระทำผิดดังกล่าว เว้นแต่สามารถพิสูจน์ได้ว่า ผู้อื่นเป็นผู้ขับขี่

การกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เจ้าพนักงานเปรียบเทียบ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่อธิบดีกำหนด

ใบสั่งและใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ ให้ทำตามแบบที่เจ้าพนักงานจราจร กรมการขนส่งทางบกหรือกระทรวงยุติธรรมกำหนด แล้วแต่กรณี”

มาตรา 6 ให้ยกเลิกความในมาตรา 141 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 141 ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่งตามมาตรา 140 วรรคหนึ่ง อาจเลือกปฏิบัติอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

(1) ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือตามจำนวนที่พนักงานสอบสวนแจ้งให้ทราบ ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือสถานที่ที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาภายในวัน เวลา ที่ระบุไว้ในใบสั่ง

(2) ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่งโดยการส่งธนาคัติ หรือการส่งตัวแลกเงิน

ของธนาคารโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียน ส่งจ่ายให้แก่อธิบดีพร้อมด้วยสำเนาใบสั่งไปยังสถานที่ และภายในวัน เวลา ที่ระบุไว้ในใบสั่ง เมื่อผู้ได้รับใบสั่งได้ชำระค่าปรับครบถ้วนถูกต้องแล้ว ให้คดี เป็นอันเลิกกัน และในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้เรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ ไว้ ให้ที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานสอบสวนรีบจัดส่งใบอนุญาตขับขี่ที่เรียกเก็บไว้คืนให้แก่ผู้ ได้รับใบสั่งโดยเร็ว และให้ถือว่าใบรับการส่งตัวแลกเงินประกอบกับใบสั่งเป็นใบแทนใบอนุญาต ขี่ขี่ได้เป็นเวลาสิบวัน นับแต่วันที่ส่งธนาณัติ หรือตัวแลกเงินดังกล่าว วิธีการชำระค่าปรับโดยส่ง ทางไปรษณีย์ลงทะเบียน และวิธีการส่งใบอนุญาตขับขี่คืนให้แก่ผู้ได้รับใบสั่งให้เป็นไปตาม ระเบียบที่อธิบดีกำหนด”

มาตรา 7 ให้เพิ่มเติมความต่อไปนี้เป็นมาตรา 141 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ .2522

“มาตรา 141 ครี ในกรณีที่ผู้ขับขี่ซึ่งได้รับใบสั่งให้ไปศาลตามมาตรา 140 วรรคสองหรือ วรรคสาม ไม่มาศาลภายในเวลาที่กำหนดไว้ ให้ศาลมีอำนาจออกหมายเรียกหรือหมายจับตาม กฎหมายว่าด้วยวิธีพิจารณาคดีจราจรและมีคำสั่งยึดรวมทั้งสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ของผู้นั้น ได้จนกว่าผู้ขับขี่มาศาลตามใบสั่งก็ให้ศาลมีคำสั่งเพิกถอนคำสั่งนั้นเสีย แต่หากศาลเห็นว่า ผู้ขับขี่ที่ถูกศาลสั่งยึดหรือพักใช้ใบอนุญาตขับขี่จะไม่มาศาลภายในกำหนดอายุความ ให้ศาลมีคำสั่ง เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้น

ถ้าเจ้าของรถไม่มาศาลตามใบสั่งภายในระยะเวลาตามที่กำหนดไว้ ให้ศาลมีหนังสือแจ้ง ไปยังนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก เพื่อให้ นายทะเบียนงดรับการค้าเนินการทางทะเบียนใด ๆ เว้นแต่การรับชำระภาษีประจำปี แต่มิให้ออกเครื่อง หมายแสดงการเสียภาษีประจำปี จนกว่าเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่งมาศาลในภายหลังก็ให้ศาลมี หนังสือแจ้งไปยังนายทะเบียนเพื่อยกเลิกการงดรับการค้าเนินการดังกล่าว”

มาตรา 8 ให้ยกเลิกความในมาตรา 142 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ซึ่ง แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 142 เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถใน เมื่อ

- (1) รถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 6
- (2) เห็นว่าผู้ขับขี่หรือบุคคลใดในรถนั้นได้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทแห่งพระราช บัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นเกี่ยวกับรถนั้น

ในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานสอบสวนหรือพนักงานเจ้าหน้าที่เห็นว่า ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) (2) หรือ (3) ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานสอบสวนหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ดังกล่าวว่าห่อนความสามารถในอันที่จะขับ เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่าที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือไม่

การทดสอบตามวรรคสอง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง”

มาตรา 9 ให้ยกเลิกความในมาตรา 145 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 145 บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ นอกจากความผิดที่กำหนดโทษไว้ในมาตรา 157 ทวิ มาตรา 159 มาตรา 160 มาตรา 160 ทวิ มาตรา 160 ตริ มาตรา 160 จัตวา มาตรา 160 เบญจ และมาตรา 160 ฉ ให้พนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจทำการสอบสวนตามประมวลวิธีพิจารณาความอาญามีอำนาจเปรียบเทียบหรือว่ากล่าวตักเตือนได้

ให้ศาลที่มีเขตอำนาจตามกฎหมายว่าด้วยวิธีพิจารณาคดีจราจรมีอำนาจพิจารณาพิพากษาหรือว่ากล่าวตักเตือนแทนการพิพากษาลงโทษก็ได้ ทั้งศาลอาจจะกำหนดให้มีเงื่อนไขเพื่อคุ้มครองประพฤติดังประมวลกฎหมายอาญามาตรา 56 หรือเงื่อนไขเกี่ยวกับการเข้ารับการศึกษาอบรมด้านการจราจรเป็นระยะเวลาที่ศาลเห็นสมควร นอกเหนือจากการพิพากษาหรือว่ากล่าวตักเตือนแทนการพิพากษาลงโทษด้วยหรือไม่ก็ได้

ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดไม่สามารถชำระค่าปรับได้ ให้ศาลมีอำนาจสั่งให้ผู้นั้นทำงานบริการสังคมหรือสาธารณประโยชน์ตามที่ศาลเห็นสมควร แทนค่าปรับในอัตราชั่วโมงละ 100 บาทก็ได้

ในกรณีที่ผู้ขับขี่ได้ขับรถชนหรือโค่นคนเดินเท้าที่ข้ามทางนอกทางข้ามและอยู่ในระหว่างทางข้ามกับเครื่องหมายจราจรแสดงเขตทางข้าม หรือที่ข้ามทางนอกทางข้ามโดยลอด ข้าม หรือ ผ่านสิ่งปิดกั้น หรือแฉ่งปิดกั้นที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่นำมาวางหรือตั้งอยู่บนทางเท้าหรือกลางถนน เมื่อพนักงานสอบสวนมีเหตุผลอันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ซึ่งเป็นผู้ต้องหาได้ใช้ความระมัดระวังตามความในมาตรา 32 แล้ว ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจปล่อยตัวผู้ต้องหาไปชั่วคราวโดยไม่มีประกันได้เมื่อผู้ต้องหาหรือผู้มีประโยชน์เกี่ยวข้องร้องขอ”

มาตรา 10 ให้ยกเลิกความในมาตรา 148 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 148 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 6 วรรคหนึ่งหรือวรรคสอง มาตรา 8 วรรคหนึ่ง มาตรา 9 มาตรา 10 มาตรา 14 วรรคหนึ่ง มาตรา 36 มาตรา 37 มาตรา 38 มาตรา 41 มาตรา 42 มาตรา 51 มาตรา 54 มาตรา 55 วรรคหนึ่ง มาตรา 57 มาตรา 58 มาตรา 60 มาตรา 62 มาตรา 63 มาตรา 68 มาตรา 69 มาตรา 70 มาตรา 71 มาตรา 73 วรรคสอง มาตรา 74 มาตรา 76 มาตรา 83 มาตรา 84 มาตรา 87 มาตรา 88 มาตรา 96 วรรคหนึ่ง มาตรา 97 มาตรา 101 มาตรา 107 มาตรา 108 มาตรา 109 มาตรา 110 มาตรา 111 มาตรา 112 มาตรา 114 วรรคหนึ่ง มาตรา 118 มาตรา 119 มาตรา 120 มาตรา 121 มาตรา 122 มาตรา 123 มาตรา 124 มาตรา 126 มาตรา 129 หรือมาตรา 133 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท”

มาตรา 11 ให้ยกเลิกความในมาตรา 151 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 151 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 33 มาตรา 34 มาตรา 39 หรือมาตรา 66 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สองร้อยบาทถึงห้าร้อยบาท”

มาตรา 12 ให้ยกเลิกความในมาตรา 152 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 152 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 7 มาตรา 13 วรรคหนึ่ง มาตรา 21 วรรคหนึ่ง มาตรา 23 (1) มาตรา 24 มาตรา 26 มาตรา 29 มาตรา 50 มาตรา 56 มาตรา 64 มาตรา 73 วรรคหนึ่ง หรือวรรคสาม มาตรา 77 วรรคหนึ่ง มาตรา 85 มาตรา 86 มาตรา 89 วรรคหนึ่ง มาตรา 90 มาตรา 91 มาตรา 92 มาตรา 93 มาตรา 94 วรรคหนึ่ง มาตรา 95 มาตรา 99 (1) ถึง (5) และ (7) ถึง (9) มาตรา 127 มาตรา 128 หรือมาตรา 130 หรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 77 วรรคสอง หรือมาตรา 96 วรรคสอง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท”

มาตรา 13 ให้ยกเลิกความในมาตรา 154 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 154 ผู้ใด

(1) ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา 138 วรรคหนึ่ง หรือ มาตรา 142 วรรคหนึ่งหรือวรรคสอง หรือ

(2) ฝ่าฝืนคำสั่ง ข้อบังคับหรือระเบียบของเจ้าพนักงานจราจรซึ่งสั่งหรือประกาศตามมาตรา 139 (6) (7) (8) (9) (10) (11) (12) (13) (15) (16) (18) และ (21)

(3) ผู้ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการตามมาตรา 143 ทวิ ถ้าไม่เป็นความผิดที่กำหนดโทษไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้ต้องระวางโทษปรับครั้งละ ไม่เกินหนึ่งพันบาท”

มาตรา 14 ให้ยกเลิกความในมาตรา 157 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 157 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 35 มาตรา 43 (7) มาตรา 65 วรรคหนึ่ง หรือมาตรา 125 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สี่ร้อยบาทถึงหนึ่งพันบาท”

มาตรา 15 ให้ยกเลิกความในมาตรา 158 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 158 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 28 หรือมาตรา 100 วรรคหนึ่ง หรือวรรคสอง หรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 17 วรรคสอง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินสองพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

มาตรา 16 ให้ยกเลิกความในมาตรา 160 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 160 ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 78 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าการไม่ปฏิบัติตามมาตรา 78 เป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับอันตรายสาหัสหรือตาม ผู้ไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

มาตรา 17 ให้ยกเลิกความในมาตรา 160 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 160 ทวิ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 134 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่”

มาตรา 18 ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา 160 ตี มาตรา 160 จัตวา มาตรา 160 เบญจ และมาตรา 160 ฉ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522

“มาตรา 160 ตี ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 43 (1) (2) (3) (4) (5) (6) (8) หรือ (9) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำ ทั้งปรับ”

มาตรา 160 จัตวา ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 15 วรรคหนึ่ง มาตรา 16 มาตรา 17 วรรคหนึ่ง มาตรา 20 หรือไม่ปฏิบัติตามประกาศที่อธิบดีกำหนดตามมาตรา 15 วรรคสอง ต้อง ระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับไม่เกินห้าพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

มาตรา 160 เบญจ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 10 ทวิ มาตรา 22 มาตรา 44 มาตรา 45 มาตรา 46 มาตรา 47 มาตรา 52 มาตรา 53 มาตรา วรรคหนึ่ง หรือมาตรา 99 (6) ต้องระวางโทษ จำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินสองพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

มาตรา 160 ฉ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 11 มาตรา 48 มาตรา 49 มาตรา 61 และมาตรา 139 (1) (2) (3) (4) (5) (14) (17) (19) และ (20) ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท”

มาตรา 19 ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา 161 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

“มาตรา 161 ทวิ เมื่อศาลได้ว่ากล่าวตักเตือนแทนการพิพากษาลงโทษหรือพิพากษาลง โทษผู้กระทำความผิดแล้ว ศาลยังมีอำนาจสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้น ได้มีกำหนดครั้งละไม่เกิน เก้าสิบวัน

ศาลอาจจัดให้มีการบันทึกการยึดและคะแนนไว้ในใบอนุญาตขับขี่และให้ดำเนินการ อบรมทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดซ้ำตั้งแต่สองครั้งภายในหนึ่งปี รวมทั้งสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับ ขี่ที่เสียคะแนนมากของผู้ขับขี่นั้น มีกำหนดครั้งละไม่เกินหนึ่งร้อยยี่สิบวันหรือสั่งเพิกถอนใบ อนุญาตขับขี่

ผู้ขับขี่ที่ถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่งหรือถูกสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับ ขี่ตามวรรคสอง อาจอุทธรณ์คำสั่งต่อศาลอุทธรณ์ภายในกำหนดหนึ่งเดือน นับแต่วันที่ถูกสั่งยึดหรือ สั่งพักใช้หรือสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ให้ศาลอุทธรณ์วินิจฉัยอุทธรณ์และพิพากษาชี้ขาด โดยเร็ว คำพิพากษาศาลอุทธรณ์ให้เป็น ที่สุด”

มาตรา 20 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย
และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

.....

นายกรัฐมนตรี

D
P
U

ข้อกำหนดกรมตำรวจ

เรื่อง การชำระค่าปรับทางไปรษณีย์ แบบใบสั่ง และกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ สำหรับความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2540

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 140 และมาตรา 141 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 มาตรา 17 และ มาตรา 18 อธิบดีกรมตำรวจในฐานะเจ้าพนักงานจราจรทั่วราชอาณาจักรออกข้อกำหนดกรมตำรวจไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ให้ยกเลิกความในข้อ 3 แห่งข้อกำหนดกรมตำรวจ เรื่อง การชำระค่าปรับทางไปรษณีย์ แบบใบสั่ง และกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ สำหรับความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 พ.ศ.2539 ลงวันที่ 9 ธันวาคม 2539 และข้อ 2 แห่งข้อกำหนดกรมตำรวจ เรื่อง การชำระค่าปรับทางไปรษณีย์ แบบใบสั่ง และกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ สำหรับความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2540 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“ข้อ 3 กำหนดจำนวนค่าปรับเกี่ยวกับความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 เพื่อให้ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถชำระค่าปรับ โดยส่งทางไปรษณีย์ลงทะเบียน ในอัตราตามบัญชีดังนี้

| ลำดับที่ | ข้อหาหรือฐานความผิด | บทมาตรา | จำนวนค่าปรับ |
|----------|--|---|--------------|
| 1 | ลักษณะ 1 การใช้รถ หมวด 1 ลักษณะของรถที่ใช้ในทาง นำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงหรืออาจ เกิดอันตรายหรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพ อนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสารหรือประชาชน มาใช้ในทางเดินรถ | มาตรา 6 วรรคหนึ่ง, 148 | ปรับ 200 บาท |
| 2 | ไม่จัดให้รถที่ใช้ในทางเดินรถมีเครื่องหมาย เรื่องอุปกรณ์และหรือส่วนควบที่ครบถ้วน ตามกฎหมายฯ และใช้การได้ดี | มาตรา 6 วรรคสอง, 148 | ปรับ 200 บาท |
| 3 | นำรถที่มีได้ติดแผ่นป้ายเลขทะเบียน แผ่น ป้ายเครื่องหมายเลขทะเบียนหรือป้ายประจำ รถตามกฎหมายฯ มาใช้ในทางเดินรถ | มาตรา 7,152 (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 มาตรา 24 | ปรับ 300 บาท |

| ลำดับที่ | ข้อหาหรือฐานความผิด | บทมาตรา | จำนวนค่าปรับ |
|----------|---|---|--------------|
| 4 | นำรถที่ไม่อาจมองเห็นทางพอกแก่ความปลอดภัยมาใช้ในทางเดินรถ | มาตรา 8 วรรคหนึ่ง, 148 | ปรับ 200 บาท |
| 5 | นำรถที่ใช้วัสดุกรองแสงไม่เป็นไปตามระเบียบหรือประกาศที่อธิบดีกำหนด | มาตรา 8 วรรคสอง, 150 | ปรับ 200 บาท |
| 6 | นำรถที่เกิดเสียงอื้ออึงหรือมีสิ่งลากถูไปบนทางเดินรถ | มาตรา 9,148 | ปรับ 200 บาท |
| 7 | นำรถที่มีล้อหรือส่วนที่สัมผัสกับผิวทางไม่ใช่มายกมาใช้ในทางเดินรถ | มาตรา 10,148 | ปรับ 200 บาท |
| 8 | นำรถที่เครื่องยนต์ก่อให้เกิดก๊าซ ผุ่น ควัน ละอองเคมีหรือเสียงเกินเกณฑ์ที่อธิบดีกำหนดมาใช้ในทางเดินรถ | มาตรา 10 ทวิ,158 (ฉบับที่ 4)พ.ศ.2535 มาตรา 4,24 | ปรับ 500 บาท |
| 9 | หมวด 2 การใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณของรถ ขับรถในทางไม่เปิดไฟหรือใช้แสงสว่างตามประเภทลักษณะและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง | มาตรา 11,148 | ปรับ 200 บาท |
| 10 | ไม่ใช้เสียงแตร (สำหรับรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์) ให้ได้ยินได้ในระยะไม่น้อยกว่าหกสิบเมตร | มาตรา 12(1),147 | ปรับ 100 บาท |
| 11 | ไม่ใช้เสียงระฆัง (สำหรับรถม้า) ให้ได้ยินได้ในระยะไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร | มาตรา 12(2),147 | ปรับ 100 บาท |
| 12 | ไม่ใช้เสียงกระดิ่ง (สำหรับรถจักรยาน) ให้ได้ยินได้ในระยะไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร | มาตรา 12(3),147 | ปรับ 100 บาท |

| ลำดับที่ | ข้อหาหรือฐานความผิด | บทมาตรา | จำนวนค่าปรับ |
|----------|---|--|--------------|
| 13 | ขับรถใช้ไฟแสงสว่างวาบ เสียงไซเรน เสียงที่เป็นเสียงนกหวีด เสียงที่แตกพร่า เสียงหลายเสียง เสียงดังเกินสมควรหรือเสียงสัญญาณอย่างอื่นที่อธิบดีกำหนด | มาตรา 13 วรรคหนึ่ง, 152(ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 มาตรา 24 | ปรับ 300 บาท |
| 14 | รถฉุกเฉิน รถในราชการทหารหรือตำรวจ หรือรถอื่นที่มีอำนาจใช้ไฟสว่างหรือใช้เสียงไซเรนหรือเสียงสัญญาณอย่างอื่น ไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนด รวมทั้งเครื่องหมายที่แสดงถึงลักษณะของรถดังกล่าว | มาตรา 13 วรรคสอง, 150 | ปรับ 200 บาท |
| 15 | ใช้เสียงสัญญาณยาวหรือซ้ำเกินควร | มาตรา 14 วรรคหนึ่ง, 148 | ปรับ 200 บาท |
| 16 | ไม่ใช้เสียงสัญญาณหรือใช้ผิดเงื่อนไขในเขตหรือท้องที่ที่อธิบดีกำหนด | มาตรา 14 วรรคสอง, 150 | ปรับ 200 บาท |
| 17 | รถที่บรรทุกของยื่นเกินความยาวของตัวรถ ไม่จุดไฟสัญญาณแสงแดงหรือไม่ติดธงสีแดงไว้ที่ตอนปลายสุดของสิ่งของที่บรรทุกนั้นให้มองเห็นได้ในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร | มาตรา 15 วรรคหนึ่ง, 152 (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 มาตรา 24 | ปรับ 300 บาท |
| 18 | ขับรถบรรทุกของเหลวไวไฟที่มีจุดวาบไฟในอุณหภูมิสี่สิบเอ็ดองศาเซลเซียสหรือต่ำกว่านั้นหรือที่บรรทุกก๊าซไวไฟ ไม่จุดไฟแสงแดงหรือติดธงสีแดงตามมาตรา 15 หรือจอดรถในทางเดินรถไม่จุดไฟแสงแดงหรือติดธงสีแดงตามมาตรา 56 และสัญญาณไฟ | มาตรา 16,152 (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 มาตรา 24 | ปรับ 300 บาท |

| ลำดับที่ | ข้อหาหรือฐานความผิด | บทมาตรา | จำนวนค่าปรับ |
|----------|--|---|--------------|
| 19 | <p>ที่ไซ้ต้องไม่ใช่ชนิดที่ไซ้เชื้อเพลิง</p> <p>หมวด 3 การบรรทุก</p> <p>รถโรงเรียน รถบรรทุกหรือรถบรรทุกคนโดยสารใช้บรรทุกคน สัตว์หรือสิ่งของชนิดหรือประเภทในลักษณะที่ไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงฯ</p> | มาตรา 18,150 | ปรับ 200 บาท |
| 20 | <p>ไม่จัดให้มีสิ่งป้องกันมิให้คน สัตว์หรือสิ่งของที่บรรทุกตกหล่น ร่วงไหล ส่งกลิ่น ส่งแสงสะท้อนหรือปลิวไปจากรถ อันอาจก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญทำให้ทางสกปรกเปรอะเปื้อน ทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ประชาชนหรือก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน</p> <p>ลักษณะ 2 สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร</p> | มาตรา 20,148 | ปรับ 200 บาท |
| 21 | ไม่ปฏิบัติตามสัญญาณจราจรไฟสีเหลืองอำพัน | มาตรา 22(1),152 (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 มาตรา 24 | ปรับ 300 บาท |
| 22 | ไม่ปฏิบัติตามสัญญาณจราจรไฟสีแดงหรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า “หยุด” | มาตรา 22(2),152 (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 มาตรา 24 | ปรับ 300 บาท |
| 23 | ไม่ปฏิบัติตามสัญญาณจราจรไฟสีเขียวหรือเครื่องหมายจราจรสีเขียวที่มีคำว่า “ไป” | มาตรา 22(3),152 (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 มาตรา 24 | ปรับ 300 บาท |

| ลำดับที่ | ข้อหาหรือฐานความผิด | บทมาตรา | จำนวนค่าปรับ |
|----------|---|---|--------------|
| 24 | ไม่ปฏิบัติตามสัญญาจราจรไฟลูกศรสีเขียวชี้ให้เลี้ยวหรือชี้ให้ตรงไป หรือสีแดงแสดงพร้อมกับลูกศรสีเขียวชี้ให้เลี้ยวหรือชี้ให้ตรงไป | มาตรา 22(4),152 (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 มาตรา 24 | ปรับ 300 บาท |
| 25 | ไม่ปฏิบัติตามสัญญาจราจรไฟกระพริบสีแดง | มาตรา 22(5),152 (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 มาตรา 24 | ปรับ 300 บาท |
| 26 | ไม่ปฏิบัติตามสัญญาจราจรไฟกระพริบสีเหลืองอำพัน | มาตรา 22(6),152 (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 มาตรา 24 | ปรับ 300 บาท |
| 27 | จะขับรถตรงไปไม่เข้าอยู่ในช่องเดินรถที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงให้ตรงไปหรือจะเลี้ยวรถไม่เข้าอยู่ในช่องเดินรถที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงให้เลี้ยว | มาตรา 22 วรรคท้าย, 152 (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 มาตรา 24 | ปรับ 300 บาท |
| 28 | ขับรถในช่องเดินรถที่มีสัญญาณไฟสีแดงที่ท่าเป็นรูปกากบาทเฉียงอยู่เหนือช่องเดินรถมากกว่าสองช่องขึ้นไป | มาตรา 23(1),152 (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 มาตรา 24 | ปรับ 300 บาท |
| 29 | ไม่ปฏิบัติตามสัญญาจราจรมือที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้ปรากฏข้างหน้า | มาตรา 24,152 (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 มาตรา 24 | ปรับ 300 บาท |
| 30 | ไม่ปฏิบัติตามสัญญาจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงด้วยเสียงสัญญาณนกหวีด | มาตรา 26,152 (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 มาตรา 24 | ปรับ 300 บาท |

| ลำดับที่ | ข้อหาหรือฐานความผิด | บทมาตรา | จำนวนค่าปรับ |
|----------|---|--|--------------|
| 31 | ไม่ปฏิบัติตามการเดินรถตามสัญญาณที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนดให้ | มาตรา 26,152 (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 มาตรา 24 | ปรับ 300 บาท |
| 32 | ทำให้เสียหาย ทำลาย ซ่อนเร้น เปลี่ยนแปลง เคลื่อนย้าย ซิดเขียนหรือทำให้ไร้ประโยชน์ ซึ่งสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร ลักษณะ 3 การใช้ทางเดินรถ หมวด 1 การขับรถ | มาตรา 29,152 (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 มาตรา 24 | ปรับ 300 บาท |
| 33 | ไม่ขับรถในทางเดินรถด้านซ้ายและต้องไม่ล้ำกึ่งกลางของทางเดินรถ | มาตรา 33,151 | ปรับ 200 บาท |
| 34 | ไม่ขับรถในช่องซ้ายสุดหรือใกล้กับช่องเดินรถประจำทาง (ทางเดินรถนั้นแบ่งไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไปหรือจัดช่องเดินรถประจำทางไว้ซ้ายสุด) | มาตรา 34,151 | ปรับ 200 บาท |
| 35 | ไม่ขับรถในช่องซ้ายสุดหรือใกล้กับช่องเดินรถประจำทาง (ทางเดินรถนั้นแบ่งไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไปหรือจัดช่องเดินรถประจำทางไว้ซ้ายสุด และเฉพาะรถบรรทุก รถบรรทุกทุกคันโดยสาร รถจักรยานยนต์ รถที่มีความเร็วช้าหรือรถที่ใช้ความเร็วต่ำกว่าความเร็วของรถคันอื่นในทางเดียวกัน) | มาตรา 35,157 (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2529 มาตรา 3 (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 มาตรา 27 | ปรับ 400 บาท |
| 36 | ไม่ให้สัญญาณมือและแขนหรือไฟสัญญาณหรือสัญญาณอย่างอื่นให้รถคันอื่นผ่านหรือแซงขึ้นหน้า เปลี่ยนช่องเดินรถ ลดความเร็วของรถ จอดรถหรือหยุดรถ | มาตรา 36 วรรคหนึ่ง, 148 | ปรับ 200 บาท |

| ลำดับที่ | ข้อหาหรือฐานความผิด | บทมาตรา | จำนวนค่าปรับ |
|----------|--|---------------------------|--------------|
| 37 | ไม่ให้สัญญาณไฟเมื่อสภาพของรถ การ- บรรทุกทัศนวิสัยไม่อาจทำให้ผู้ขับขี่สวนมา หรือตามมาข้างหลังเห็นสัญญาณด้วยแขน และมือได้ | มาตรา 36 วรรคสอง, 148 | ปรับ 200 บาท |
| 38 | ไม่ให้สัญญาณมือและแขน ไฟสัญญาณหรือ สัญญาณอื่นก่อนจะเลี้ยวรถ เปลี่ยนช่องเดิน รถ จอครดหรือหยุดรถเป็นระยะทางไม่น้อย กว่าสามสิบเมตร | มาตรา 36 วรรคสาม, 148 | ปรับ 200 บาท |
| 39 | ไม่ให้สัญญาณมือและแขน ไฟสัญญาณหรือ สัญญาณอื่นให้ผู้ขับรถอื่นเห็นได้ในระยะไม่ น้อยกว่าหกสิบเมตร | มาตรา 36 วรรคสี่, 148 | ปรับ 200 บาท |
| 40 | ไม่ให้สัญญาณมือและแขนเมื่อจะลดความ เร็วของรถ | มาตรา 37 (1),148 | ปรับ 200 บาท |
| 41 | ไม่ให้สัญญาณมือและแขนเมื่อจะหยุดรถ | มาตรา 37 (2),148 | ปรับ 200 บาท |
| 42 | ไม่ให้สัญญาณมือและแขนเมื่อจะให้รถคัน อื่นผ่าน | มาตรา 37 (3),148 | ปรับ 200 บาท |
| 43 | ไม่ให้สัญญาณมือและแขนเมื่อจะเลี้ยวขวา หรือเปลี่ยนช่องเดินรถไปทางขวา | มาตรา 37 (4),148 | ปรับ 200 บาท |
| 44 | ไม่ให้สัญญาณมือและแขนเมื่อจะเลี้ยวซ้าย หรือเปลี่ยนช่องเดินรถไปทางซ้าย | มาตรา 37 (5),148 | ปรับ 200 บาท |
| 45 | กรณีที่รถยนต์นั้นมีเครื่องขับอยู่ทางด้านซ้าย ให้ใช้ไฟสัญญาณแทน ถ้าฝ่าฝืนตามลำดับ | มาตรา 37 วรรคท้าย, 148 | ปรับ 200 บาท |

| ลำดับที่ | ข้อหาหรือฐานความผิด | บทมาตรา | จำนวนค่าปรับ |
|----------|--|---|--------------|
| | 40 ถึง 44 ผิดทำนองเดียวกัน | | |
| 46 | ไม่ให้ไฟสัญญาณ ไฟสีแดงที่ท้ายรถเมื่อจะหยุด | มาตรา 38 (1),148 | ปรับ 200 บาท |
| 47 | ไม่ให้สัญญาณยกเลี้ยวสีเหลืองอำพันหรือไฟกระพริบสีขาวหรือสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่น้ำรถหรือข้างรถและท้ายรถเมื่อจะเลี้ยวรถเปลี่ยนช่องเดินรถหรือแซงขึ้นหน้ารถคันอื่น | มาตรา 38 (2),148 (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 มาตรา 7 | ปรับ 200 บาท |
| 48 | ไม่ให้ไฟสัญญาณยกเลี้ยวสีเหลืองอำพันหรือไฟสัญญาณกระพริบสีแดงหรือสีเหลืองอำพันที่ติดท้ายรถทางด้านซ้ายของรถเมื่อจะให้รถคันอื่นแซงขึ้นหน้า | มาตรา 38 (3),148 | ปรับ 200 บาท |
| 49 | ไม่จับรถชิดด้านซ้ายของทางเดินรถเมื่อรถสวนกัน (ถือกึ่งกลางของทางเป็นหลัก ถ้าแบ่งเป็นช่องให้ถือเส้นหรือแนวที่แบ่งนั้น) | มาตรา 39 วรรคหนึ่ง, 151 | ปรับ 200 บาท |
| 50 | ไม่ลดความเร็วเพื่อให้รถสวนกันได้โดยปลอดภัยในทางเดินรถที่แคบ | มาตรา 39 วรรคสอง, 151 | ปรับ 200 บาท |
| 51 | รถคันใหญ่กว่าไม่หยุดให้ชิดขอบทางด้านซ้ายเพื่อให้รถที่เล็กกว่าสวนผ่านไปได้ในทางรถที่แคบซึ่งไม่อาจจับรถสวนทางกันได้โดยปลอดภัย | มาตรา 39 วรรคสาม, 151 | ปรับ 200 บาท |
| 52 | ไม่ลดความเร็วหรือหยุดรถเพื่อให้รถคันที่สวนมาผ่านไปได้ในทางเดินรถที่มีสิ่ง- | มาตรา 39 วรรคสี่, 151 | ปรับ 200 บาท |

| ลำดับที่ | ข้อหาหรือฐานความผิด | บทมาตรา | จำนวนค่าปรับ |
|----------|--|---|--------------|
| | กีดขวางอยู่ข้างหน้า | | |
| 53 | ไม่ขับรถไปตามทิศทางที่กำหนดให้เดินรถทางเดียว | มาตรา 41,148 | ปรับ 200 บาท |
| 54 | ไม่ขับรถชิดด้านซ้ายของช่องทางเดินรถที่เป็นสองช่องทาง | มาตรา 42,148 | ปรับ 200 บาท |
| 55 | ขับรถในลักษณะกีดขวางการจราจร | มาตรา 43 (3),157 (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 มาตรา 27 | ปรับ 400 บาท |
| 56 | ขับรถโดยประมาทหรือหวาดเสียวคันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน | มาตรา 43 (4),157 (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 มาตรา 27 | ปรับ 400 บาท |
| 57 | ขับรถร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ | มาตรา 43 (6),157 (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 มาตรา 27 | ปรับ 400 บาท |
| 58 | ขับรถบนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควร | มาตรา 43 (7),157 (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 มาตรา 27 | ปรับ 400 บาท |
| 59 | หมวด 2 การขับแข่งและผ่านขึ้นหน้า ไม่ให้สัญญาณกระพริบไฟหน้าหลายครั้งหรือไม่ให้สัญญาณยกเลี้ยวขวาหรือไม่ให้เสียงสัญญาณดังพอที่จะให้ผู้ขับขีรถคันหน้าให้สัญญาณตอบ | มาตรา 44 วรรคหนึ่ง, 148 (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 มาตรา 9 | ปรับ 200 บาท |

| ลำดับที่ | ข้อหาหรือฐานความผิด | บทมาตรา | จำนวนค่าปรับ |
|----------|---|--|--------------|
| 60 | ขับรถแข่งขานโดยไม่มีระยะห่างจากรถที่ถูก แข่งพอสมควร | มาตรา 44 วรรคสอง, 148 | ปรับ 200 บาท |
| 61 | ขับรถแข่งเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นด้านซ้าย | มาตรา 45,157 (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 มาตรา 27 | ปรับ 400 บาท |
| 62 | ขับรถแข่งขึ้นหน้ารถอื่นเมื่อรถกำลังขึ้นทาง ชันขึ้นสะพาน หรืออยู่ในทางโค้ง | มาตรา 46 (1),157 (ฉบับที่) พ.ศ.2535 มาตรา 27 | ปรับ 400 บาท |
| 63 | ขับรถแข่งขึ้นหน้ารถอื่นภายในระยะสาม สิบเมตรก่อนถึงทางข้าม ทางร่วมทางแยก วงเวียนหรือเกาะที่สร้างไว้หรือทางเดินรถที่ ตัดข้ามทางรถไฟ | มาตรา 46 (2),157 (ฉบับที่) พ.ศ.2535 มาตรา 27 | ปรับ 400 บาท |
| 64 | ขับรถแข่งขึ้นหน้ารถอื่นเมื่อมีหมอก ฝน ฝุ่น หรือควันจนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้า ได้ในระยะหกสิบเมตร | มาตรา 46 (3),157 (ฉบับที่) พ.ศ.2535 มาตรา 27 | ปรับ 400 บาท |
| 65 | ขับรถแข่งขึ้นหน้ารถอื่นเมื่อเข้าที่คับขัน หรือเขตปลอดภัย | มาตรา 46 (4),157 (ฉบับที่) พ.ศ.2535 มาตรา 27 | ปรับ 400 บาท |
| 66 | ขับรถแข่งหรือผ่านขึ้นหน้ารถอื่นถ้าเส้นกึ่ง กลางของทางหรือที่มีเครื่องหมายจราจร แสดงเขตอันตรายหรือเขตให้ใช้ความระมัด ระวังทางเดินรถ | มาตรา 47,157 (ฉบับที่) พ.ศ.2535 มาตรา 27 | ปรับ 400 บาท |
| 67 | ขับรถแข่งหรือผ่านขึ้นหน้ารถคันอื่นถ้าเข้า | มาตรา 46 (1),157 | ปรับ 400 บาท |

| ลำดับที่ | ข้อหาหรือฐานความผิด | บทมาตรา | จำนวนค่าปรับ |
|----------|---|--|--------------|
| | ไปในช่องเดินรถประจำทาง | (ฉบับที่) พ.ศ.2535 มาตรา 27 | |
| 68 | ไม่ยอมให้รถที่ใช้ความเร็วสูงกว่าผ่านขึ้นหน้า เมื่อได้รับสัญญาณขอแซง โดยไม่ให้สัญญาณตอบ เมื่อทางค้ำหน้าปลอดภัย และไม่มีการอื่นสวนทางมาในระยะกระชั้นชิด และไม่ลดความเร็วและขับรถชิดค้ำซ้าย | มาตรา 49,152 (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 มาตรา 24 | ปรับ 400 บาท |
| 69 | หมวด 3 การออกรถ เลี้ยวรถและกลับรถ ขับรถออกจากที่จอดโดยไม่ให้สัญญาณมือและแขนหรือไฟสัญญาณและไม่เป็นการกีดขวางการจราจร | มาตรา 50,152 (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 มาตรา 24 | ปรับ 400 บาท |
| 70 | (ในกรณีที่ไม่ได้แบ่งช่องเดินรถไว้) จะเลี้ยวซ้ายไม่ขับรถชิดทางเดินรถด้านซ้าย | มาตรา 51 (1) (ก),148 | ปรับ 200 บาท |
| 71 | จะเลี้ยวซ้ายไม่ขับรถในช่องเดินรถสำหรับที่จะเลี้ยวซ้ายก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร (ในกรณีที่มีการแบ่งช่องเดินรถไว้และมีเครื่องหมายจราจรแสดงให้เลี้ยวซ้ายได้) | มาตรา 51 (1) (ข),148 | ปรับ 200 บาท |
| 72 | จะเลี้ยวซ้ายไม่ขับชิดช่องเดินรถประจำทางก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร และจะเลี้ยวรถผ่านเข้าไปในช่องเดินรถประจำทางได้เฉพาะในบริเวณที่มีเครื่องหมายให้เลี้ยวรถผ่านไปได้(ในกรณีมีช่องเดินรถประจำทางอยู่ในทางเดินรถด้านซ้ายสุด) เขตให้ใช้ความระมัดระวังบนทางเดินรถ | มาตรา 51 (1) (ค),148 | ปรับ 200 บาท |

| ลำดับที่ | ข้อหาหรือฐานความผิด | บทมาตรา | จำนวนค่าปรับ |
|----------|--|---------------------------|--------------|
| 73 | จะเลี้ยวขวาไม่จับรถชิดทางด้านขวาของแนวกึ่งกลางของทางก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร (ในกรณีที่ไม่ได้แบ่งช่องเดินรถไว้) | มาตรา 51 (2) (ก),148 | ปรับ 200 บาท |
| 74 | จะเลี้ยวขวาไม่จับรถชิดทางด้านขวาสุดของทางหรือในช่องที่มีเครื่องหมายแสดงให้เลี้ยวขวาก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร | มาตรา 51 (2) (ข),148 | ปรับ 200 บาท |
| 75 | จะเลี้ยวขวาไม่จับรถชิดช่องเดินรถประจำทางก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่าสามสิบเมตรและจะเลี้ยวรถผ่านเข้าไปในช่องเดินรถประจำทางได้เฉพาะในบริเวณที่มีเครื่องหมายให้เลี้ยวรถผ่านได้ | มาตรา 51 (2) (ค),148 | ปรับ 200 บาท |
| 76 | จับรถเลี้ยวขวาอ้อมเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่แสดงสัญญาณจราจรด้วยมือหรือแขน | มาตรา 51 (2) (ง),148 | ปรับ 200 บาท |
| 77 | เลี้ยวขวาโดยไม่ให้รถที่สวนมาในทางเดินรถทางเดียวกันผ่านทางร่วมทางแยกไปก่อน | มาตรา 51 (2) (จ),148 | ปรับ 200 บาท |
| 78 | ไม่เลี้ยวอ้อมไปทางซ้ายของวงเวียนหรือเกาะที่สร้างไว้ | มาตรา 51 (3),148 | ปรับ 200 บาท |
| 79 | เลี้ยวซ้ายหรือเลี้ยวขวาไม่ใช้ความระมัดระวังและไม่หยุดให้ทางแก่ผู้ที่กำลังข้ามทางและรถที่กำลังผ่านทางร่วมทางแยกจากทางด้านอื่นก่อน | มาตรา 51 วรรคท้าย, 148 | ปรับ 200 บาท |

| ลำดับที่ | ข้อหาหรือฐานความผิด | บทมาตรา | จำนวนค่าปรับ |
|----------|--|--|--------------|
| 80 | กั้บรลหรือเลี้ยวรลทงขวในเมือมีรลอื่นสวนหรือตมมในระยษน่อกว่หนึ่งร้อยเมตร | มตร 52,151 (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 มตร 10 | ปรับ 200 บาท |
| 81 | เลี้ยวรลหรือกั้บรลในทงเคนรลที่มีเครื่องหมยห้ามเลี้ยวขว ห้มเลี้ยวซ้ายหรือห้ามกั้บรล | มตร 53 (1),157 (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 มตร 27 | ปรับ 400 บาท |
| 82 | กั้บรลที่เขตปลอคกั้ย ที่คั้บขัน บนสะพานหรือในระยษหนึ่งร้อยเมตรทงรทบของเชิงสะพาน | มตร 53 (2),157 (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 มตร 27 | ปรับ 400 บาท |
| 83 | กั้บรลที่ทงร่วมทงแยก | มตร 53 (3),157 (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 มตร 27 | ปรับ 400 บาท |
| 84 | หยครลหรือจอครลไม่ให้สัญญานมือและแขนหรือไฟสัญญานในระยษไม่น้อยกว่สามสิบเมตรก่อน และเห็นว่ปลอคกั้ยไม่กิดขวงการจรจร | มตร 54 วรรคหนึ่ง, 148 | ปรับ 200 บาท |
| 85 | ไม่จอครลให้ขนานชิดกับขอบทงหรือไหล่ทงด้านซ้ายในระยษห่างไม่เกิน 25 ซม. หรือไม่จอครลตามทิสทงหรือด้านที่เข้าพนักงานกำหนด หรือจอครลในช่องเคนรลประจำทงในลักษณะดังกล่าวในเวลาที่กำหนดให้ใช้ช่องเคนรลประจำทง | มตร 54 วรรคสอง, 148 | ปรับ 200 บาท |
| 86 | หยครลในช่องเคนรล | มตร 55 (1).148 | ปรับ 200 บาท |

| ลำดับที่ | ข้อหาหรือฐานความผิด | บทมาตรา | จำนวนค่าปรับ |
|----------|---|--|--------------|
| 87 | หยุดรถบนทางเท้า | มาตรา 55 (2),148 | ปรับ 200 บาท |
| 88 | หยุดรถบนสะพานหรือในอุโมงค์ | มาตรา 55 (3),148 | ปรับ 200 บาท |
| 89 | หยุดรถทางร่วมทางแยก | มาตรา 55 (4),148 | ปรับ 200 บาท |
| 90 | หยุดรถในเขตที่มีเครื่องหมายห้ามหยุด | มาตรา 55 (5),148 | ปรับ 200 บาท |
| 91 | หยุดรถตรงปากทางเข้าออกของอาคารหรือทางเดินรถ | มาตรา 55 (6),148 | ปรับ 200 บาท |
| 92 | หยุดรถในเขตปลอดภัย | มาตรา 55 (7),148 | ปรับ 200 บาท |
| 93 | หยุดรถในลักษณะกีดขวางการจราจร | มาตรา 55 (8),148 | ปรับ 200 บาท |
| 94 | ไม่นำรถที่เครื่องยนต์หรือเครื่องอุปกรณ์ขัดข้องให้พ้นทางเดินรถโดยเร็วที่สุดหรือจอดอยู่ในทางเดินรถนั้นในลักษณะที่กีดขวางการจราจรและไม่แสดงเครื่องหมายหรือสัญญาณตามลักษณะและเงื่อนไขตามกฎหมายจราจร | มาตรา 56 วรรคหนึ่ง, 152 (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 มาตรา 24 | ปรับ 400 บาท |
| 95 | จอดรถที่เครื่องยนต์หรือเครื่องอุปกรณ์ขัดข้องในลักษณะกีดขวางและไม่แสดงเครื่องหมายหรือสัญญาณตามที่กำหนดในกฎกระทรวง | มาตรา 56 วรรคสอง, 152 (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 มาตรา 24 | ปรับ 400 บาท |
| 96 | จอดรถบนทางเท้า | มาตรา 57 (1),148 | ปรับ 200 บาท |
| 97 | จอดรถบนสะพานหรือในอุโมงค์ | มาตรา 57 (2),148 | ปรับ 200 บาท |

| ลำดับที่ | ข้อหาหรือฐานความผิด | บทมาตรา | จำนวนค่าปรับ |
|----------|---|-------------------|--------------|
| 98 | จอครดในทางร่วมทางแยกหรือในระยะสิบ เมตรจากทางร่วมทางแยก | มาตรา 57 (3),148 | ปรับ 200 บาท |
| 99 | จอครดในทางข้ามหรือในระยะสามเมตร จากทางข้าม | มาตรา 57 (4),148 | ปรับ 200 บาท |
| 99 ทวิ | จอครดในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้าม จอครด | มาตรา 57 (5),148 | ปรับ 200 บาท |
| 100 | จอครดในระยะสามเมตรจากท่อน้ำดับเพลิง | มาตรา 57 (6),148 | ปรับ 200 บาท |
| 101 | จอครดในระยะสิบเมตรจากที่ติดตั้งสัญญาณ จราจร | มาตรา 57 (7),148 | ปรับ 200 บาท |
| 102 | จอครดในระยะสิบห้าเมตรจากทางรถไฟ ผ่าน | มาตรา 57 (8),148 | ปรับ 200 บาท |
| 103 | จอครดซ้อนกันกับรถที่จอดอยู่ก่อนแล้ว | มาตรา 57 (9),148 | ปรับ 200 บาท |
| 104 | จอครดตรงปากทางเข้าออกของอาคารหรือ ทางเดินรถหรือในระยะห้าเมตรจากปากทาง เดินรถ | มาตรา 57 (10),148 | ปรับ 200 บาท |
| 105 | จอครดระหว่างเขตปลอดภัยกับขอบทาง หรือในระยะสิบเมตรนับจากปลายสุดของ เขตปลอดภัยทั้งสองข้าง | มาตรา 57 (11),148 | ปรับ 200 บาท |
| 106 | จอครดในที่คับขัน | มาตรา 57 (12),148 | ปรับ 200 บาท |
| 107 | จอครดในระยะสิบห้าเมตรก่อนถึงเครื่อง- | มาตรา 57 (13),148 | ปรับ 200 บาท |

| ลำดับที่ | ข้อหาหรือฐานความผิด | บทมาตรา | จำนวนค่าปรับ |
|----------|--|----------------------------|--------------|
| | หมายหยุดรถ | | |
| 108 | จอดรถในระยะสามเมตรจากตู้ไปรษณีย์ | มาตรา 57 (14),148 | ปรับ 200 บาท |
| 109 | จอดรถในลักษณะกีดขวางการจราจร | มาตรา 57 (15),148 | ปรับ 200 บาท |
| 110 | จอดรถโดยไม่หยุดเครื่องยนต์และห้ามล้อ รถ | มาตรา 58 วรรคหนึ่ง, 148 | ปรับ 200 บาท |
| 111 | จอดรถในทางลาดหรือชันโดยไม่หันล้อ หน้าของรถเข้าขอบทาง | มาตรา 58 วรรคสอง, 148 | ปรับ 200 บาท |
| 112 | หยุดรถหรือจอดรถนอกเขตเทศบาลซึ่งผู้ขับ จี้รถอื่นไม่เห็นได้ในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่ง ร้อยห้าสิบเมตร | มาตรา 60,148 | ปรับ 200 บาท |
| 113 | จอดรถในทางหรือไหล่ทางไม่เปิดไฟหรือ แสงสว่างที่กฎกระทรวงกำหนดให้เพียงพอ ที่จะมองเห็นได้ในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่ง ร้อยห้าสิบเมตร | มาตรา 61,151 | ปรับ 200 บาท |
| 114 | ไม่ลดความเร็วและหยุดรถให้ห่างจากทาง รถไฟไม่น้อยกว่าห้าเมตรเมื่อมีเครื่องหมาย หรือสัญญาณระวางรถไฟแสดงว่ารถไฟกำลัง จะผ่าน | มาตรา 62 (1),148 | ปรับ 200 บาท |
| 115 | ไม่ลดความเร็วและหยุดรถให้ห่างจากทาง รถไฟไม่น้อยกว่าห้าเมตรเมื่อมีเสียง สัญญาณของรถไฟหรือรถไฟกำลังแล่นผ่าน เข้ามาใกล้อาจเกิดอันตรายได้ | มาตรา 62 (3),148 | ปรับ 200 บาท |

| ลำดับที่ | ข้อหาหรือฐานความผิด | บทมาตรา | จำนวนค่าปรับ |
|----------|--|---|--------------|
| 116 | ไม่ลดความเร็วและหยุดรถห่างจากทาง รถไฟไม่น้อยกว่าห้าเมตรไม่ว่าจะมีเครื่อง หมายหรือสัญญาณระวางรถไฟหรือส่งปิด กั้นหรือไม่ | มาตรา 63,148 | ปรับ 200 บาท |
| 117 | ไม่ใช้ความระมัดระวังและลดความเร็วเมื่อ ขับรถตามหรือสวนรถ โรงเรียนขณะหยุดรถ เพื่อรับส่งนักเรียนขึ้นหรือลง ลักษณะ 4 การใช้ทางเดินรถที่จัดเป็นช่อง เดินรถประจำทาง | มาตรา 64,152 (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 มาตรา 24 | ปรับ 400 บาท |
| 118 | ไม่ขับขึ้นรถโดยสารประจำทางและรถ บรรทุกคนโดยสารตามประเภทที่อธิบดี กำหนดในช่องเดินรถประจำทาง | มาตรา 65 วรรคหนึ่ง, 157(ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 มาตรา 27 | ปรับ 400 บาท |
| 119 | ขับรถอื่นนอกจากรถประจำทางหรือรถ บรรทุกคนโดยสารประเภทที่อธิบดีกำหนด ในช่องเดินรถประจำทาง ลักษณะ 5 ข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถ | มาตรา 66,151 | ปรับ 200 บาท |
| 120 | ไม่ขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดใน กฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ ติดตั้ง | มาตรา 67 วรรคหนึ่ง, 152(ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 มาตรา 24 | ปรับ 400 บาท |
| 121 | ไม่ลดความเร็วเมื่อจะเลี้ยวรถ ให้รถอื่นแซง หรือผ่านข้างหน้า จอดรถ หยุดรถหรือกลับ รถ | มาตรา 68,148 | ปรับ 200 บาท |
| 122 | ไม่ลดความเร็วในลักษณะที่จะให้เกิดความ ปลอดภัยเมื่อขับรถบนเนินเขา บนสะพาน | มาตรา 69,148 | ปรับ 200 บาท |

| ลำดับที่ | ข้อหาหรือฐานความผิด | บทมาตรา | จำนวนค่าปรับ |
|----------|---|--|--------------|
| | ที่เชิงสะพาน ที่แคบทางโค้ง ทางลาด ที่ค้ำชันหรือที่มีหมอกฝน ผุ่นหรือควัน จนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะหกสิบเมตร | | |
| 123 | ไม่ลดความเร็วเมื่อขับรถเข้าใกล้ทางร่วมทางแยกทางข้าม เส้นให้รถหยุดหรือวงเวียนลักษณะ 6 การขับรถผ่านทางร่วมทางแยกหรือวงเวียน | มาตรา 70,148 | ปรับ 200 บาท |
| 124 | ไม่ให้รถในทางร่วมทางแยกผ่านไปก่อน | มาตรา 71 (1),148 | ปรับ 200 บาท |
| 125 | ไม่ให้รถที่อยู่ทางด้านซ้ายผ่านไปก่อนเมื่อถึงทางร่วมทางแยกพร้อมกัน | มาตรา 71 (2),148 | ปรับ 200 บาท |
| 126 | ไม่ปฏิบัติตามสัญญาณหรือเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ที่วงเวียน | มาตรา 73 วรรคหนึ่ง, 152 (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 มาตรา 24 | ปรับ 400 บาท |
| 127 | ไม่ให้สิทธิแก่ผู้ขับขี่ขับรถในวงเวียนทางด้านขวาผ่านไปก่อน | มาตรา 73 วรรคสอง, 148 | ปรับ 200 บาท |
| 128 | ไม่ปฏิบัติตามสัญญาณจราจรซึ่งพนักงานเจ้าหน้าที่กำหนดไว้ที่วงเวียน | มาตรา 73 วรรคสาม, 152 (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 มาตรา 24 | ปรับ 400 บาท |
| 129 | ขับรถออกจากทางส่วนบุคคลหรือในบริเวณอาคาร โดยไม่หยุดให้รถที่กำลังผ่านทางหรือรถที่กำลังแล่นอยู่ในทางเดินรถผ่านไปก่อน | มาตรา 74,148 | ปรับ 200 บาท |

| ลำดับที่ | ข้อหาหรือฐานความผิด | บทมาตรา | จำนวนค่าปรับ |
|----------|--|--|--------------|
| 130 | ลักษณะ 7 รถฉุกเฉิน คนเดินเท้าไม่หยุดและหลบให้ชิดขอบทาง หรือขึ้นไปบนทางหรือเขตปลอดภัยหรือ ไหล่ทางที่ใกล้ที่สุดเมื่อเห็นรถฉุกเฉิน | มาตรา 76 (1),148 | ปรับ 200 บาท |
| 131 | ผู้ขับขี่ไม่หยุดรถหรือจอดรถให้อยู่ชิดขอบ ทางด้านซ้าย หรือชิดช่องเดินรถประจำทาง เมื่อเห็นรถฉุกเฉิน | มาตรา 76 (2),148 | ปรับ 200 บาท |
| 132 | ผู้ขับขี่หรือควบคุมสัตว์ไม่หยุดชิดขอบทาง เมื่อเห็นรถฉุกเฉิน | มาตรา 76 (3),148 | ปรับ 200 บาท |
| 133 | ผู้ขับขี่ ผู้ขี่หรือผู้ควบคุมสัตว์ไม่รีบหยุดหรือ จอดโดยเร็วที่สุด และใช้ความระมัดระวัง ตามควรเมื่อเห็นรถฉุกเฉิน | มาตรา 76 วรรคท้าย, 148 | ปรับ 200 บาท |
| 134 | ลักษณะ 8 การลากรถหรือการจูงรถ ใช้รถ (ทุกชนิด) ลากรถหรือจูงรถอื่นไปใน ทางเกินหนึ่งคัน | มาตรา 77 วรรคหนึ่ง, 152 (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 มาตรา 24 | ปรับ 300 บาท |
| 135 | ลักษณะ 10 รถจักรยาน ไม่ขับรถจักรยานในทางที่ได้จัดทำไว้ สำหรับรถจักรยาน | มาตรา 79,147 | ปรับ 100 บาท |
| 136 | ผู้ขับขี่รถจักรยานไม่จัดให้มีกระดิ่งที่ให้ เสียงได้ยินได้ในระยะไม่น้อยกว่าสามสิบ เมตร | มาตรา 80 (1),147 | ปรับ 100 บาท |
| 137 | ผู้ขับขี่รถจักรยานไม่จัดให้มีเครื่องหมายลือที่ | มาตรา 80 (2),147 | ปรับ 100 บาท |

| ลำดับที่ | ข้อหาหรือฐานความผิด | บทมาตรา | จำนวนค่าปรับ |
|----------|---|------------------|--------------|
| | ใช้การได้ดีสามารถหยุดได้ทันที | | |
| 138 | ผู้ขับขี่รถจักรยานไม่จัดให้มีโคมไฟแสงขาวติดหน้ารถไม่น้อยกว่าหนึ่งดวงที่ส่องเห็นพื้นทางชัดเจนในระยะไม่น้อยกว่าสิบห้าเมตร และอยู่ในระดับต่ำกว่าสายตาของผู้ขับขี่รถสวนมา | มาตรา 80 (3),147 | ปรับ 100 บาท |
| 139 | ผู้ขับขี่รถจักรยานไม่จัดให้มีโคมไฟแสงแดงติดท้ายรถไม่น้อยกว่าหนึ่งดวงหรือติดวัตถุสะท้อนแสงสีแดง | มาตรา 80 (4),147 | ปรับ 100 บาท |
| 140 | ผู้ขับขี่ไม่จุดโคมไฟแสงขาวหน้ารถ | มาตรา 81,147 | ปรับ 100 บาท |
| 141 | ขับขี่รถจักรยานไม่ชิดขอบทางด้านซ้ายให้มากที่สุดหรือให้ชิดช่องรถประจำทาง | มาตรา 81,147 | ปรับ 100 บาท |
| 142 | ขับรถจักรยานโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน | มาตรา 83 (1),148 | ปรับ 200 บาท |
| 143 | ขับรถจักรยานโดยไม่จับคันบังคับรถ | มาตรา 83 (2),148 | ปรับ 200 บาท |
| 144 | ขับรถจักรยานขนานกันเกินสองคัน | มาตรา 83 (3),148 | ปรับ 200 บาท |
| 145 | ขับรถจักรยาน โดยนั่งบนที่อื่นอันมิใช่อานที่จัดไว้เป็นที่นั่งตามปกติ | มาตรา 83 (4),148 | ปรับ 200 บาท |
| 146 | ขับรถจักรยานโดยบรรทุกบุคคลอื่น | มาตรา 83 (5),148 | ปรับ 200 บาท |

| ลำดับที่ | ข้อหาหรือฐานความผิด | บทมาตรา | จำนวนค่าปรับ |
|----------|---|--|--------------|
| 147 | ขับรถจักรยานบรรทุกหรือถือสิ่งของ หีบห่อหรือของในลักษณะที่เป็นการขัดขวางการจับคันบังคับ อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน | มาตรา 83 (6),148 | ปรับ 200 บาท |
| 148 | ขับรถจักรยานเกาะหรือพ่วงรถอื่นที่กำลังแล่น | มาตรา 83 (7),148 | ปรับ 200 บาท |
| 149 | ผู้ขับขี่รถจักรยานฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 21 ถึง 26,32 ถึง34,36,37,39ถึง42, 45ถึง57,59ถึง64,69ถึง74,76(2),78,125,129 และ 133 | มาตรา 84,148 | ปรับ 200 บาท |
| 150 | ลักษณะ 11 รถบรรทุกทุกคนโดยสาร เจ้าของหรือผู้ขับขี่รถบรรทุกทุกคนโดยสารรับบรรทุกทุกศพ หรือคนที่เป็นโรคเรื้อน หรือโรคติดต่อร่วมไปกับคนโดยสารอื่น | มาตรา 85,152 (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 มาตรา 24 | ปรับ 300 บาท |
| 151 | เจ้าของหรือผู้ขับขี่รถบรรทุกทุกคนโดยสาร ผู้เก็บค่าโดยสารหรือบุคคลใดที่มีส่วนได้เสียเรียกให้คนขึ้นรถโดยส่งเสียงอื้ออึงหรือในลักษณะที่ก่อความรำคาญให้แก่คนโดยสารหรือผู้อื่น หรือดื้อน ดิ่ง เหนี่ยวหรือยัดยื้อคนหรือสิ่งของของคนนั้นเพื่อให้คนขึ้นรถ | มาตรา 86,152 (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 มาตรา 24 | ปรับ 300 บาท |
| 152 | เจ้าของหรือผู้ขับขี่รถบรรทุกทุกคนโดยสาร หรือผู้เก็บค่าโดยสารปฏิเสธไม่รับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสาร โดยไม่มีเหตุอันสมควร | มาตรา 87,148 | ปรับ 200 บาท |
| 153 | ผู้ขับขี่รถบรรทุกทุกคนโดยสารไม่หยุดรถและ | มาตรา 88,148 | ปรับ 200 บาท |

| ลำดับที่ | ข้อหาหรือฐานความผิด | บทมาตรา | จำนวนค่าปรับ |
|----------|--|--|--------------|
| | ส่งคนโดยสารที่เครื่องหมายหยุดประจำทางหรือ ณ สถานที่ตามที่ตกลงกันได้ | | |
| 154 | ผู้ขับขี่รถบรรทุกโดยสารหรือผู้เก็บค่าโดยสารรับบรรทุกทุกคนโดยสารเกินจำนวนที่กฎหมายกำหนด | มาตรา 89 วรรคหนึ่ง, 152 (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 มาตรา 24 | ปรับ 300 บาท |
| 155 | ผู้ขับขี่รถบรรทุกทุกคนโดยสารขับรถเที่ยวเร่หาคนขึ้นรถ | มาตรา 90 (1), 152 (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 มาตรา 24 | ปรับ 300 บาท |
| 156 | ผู้ขับขี่รถบรรทุกทุกคนโดยสารจอดรถเป็นคันหัวแถวของรถคันอื่นห่างจากเครื่องหมายจราจรเกินหนึ่งเมตร | มาตรา 90 (2), 152 (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 มาตรา 24 | ปรับ 300 บาท |
| 157 | ผู้ขับขี่รถบรรทุกคนโดยสารจอดรถห่างจากท้ายรถคันหน้าเกินหนึ่งเมตร | มาตรา 90 (3), 152 (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 มาตรา 24 | ปรับ 300 บาท |
| 158 | ผู้ขับขี่รถบรรทุกทุกคนโดยสารหรือผู้เก็บค่าโดยสารสูบบุหรี่หรือสูบบุหรี่ในขณะขับรถหรือทำหน้าที่เก็บค่าโดยสาร | มาตรา 91 (1), 152 (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 มาตรา 24 | ปรับ 300 บาท |
| 159 | ผู้ขับขี่รถบรรทุกทุกคนโดยสารหรือผู้เก็บค่าโดยสารกล่าววาจาไม่สุภาพ เสียดสี ดูหมิ่น ก้าวร้าวหรือแสดงกิริยาในลักษณะดังกล่าวต่อคนโดยสารหรือผู้อื่น | มาตรา 91 (2), 152 (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 มาตรา 24 | ปรับ 300 บาท |
| 160 | ผู้ขับขี่รถบรรทุกทุกคนโดยสารไม่หยุดเครื่องยนต์และให้คนโดยสารลงจากรถทุกคนเมื่อ | มาตรา 92, 152 (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 | ปรับ 300 บาท |

| ลำดับที่ | ข้อหาหรือฐานความผิด | บทมาตรา | จำนวนค่าปรับ |
|----------|---|---|--------------|
| | จะเติมน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดไวไฟที่มีจุดวา ไฟในอุณหภูมิต่ำกว่านั้น | มาตรา 24 | |
| 161 | ลักษณะ 12 รถแท็กซี่ ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ปฏิเสธไม่รับจ้างบรรทุกคน โดยสาร | มาตรา 93 วรรคหนึ่ง, 152(ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 มาตรา 24 | ปรับ 300 บาท |
| 162 | ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ไม่รับจ้างไม่แสดงป้ายครี จ้างบรรทุกคนโดยสาร | มาตรา 93 วรรคสอง, 152(ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 มาตรา 24 | ปรับ 300 บาท |
| 163 | ผู้ขับขี่รถแท็กซี่รับบรรทุกคนโดยสารเกิน จำนวนที่กำหนดไว้ในใบอนุญาต | มาตรา 94 วรรคหนึ่ง, 152(ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 มาตรา 24 | ปรับ 300 บาท |
| 164 | เรียกให้คนขึ้นรถแท็กซี่โดยส่งเสียงอื้ออ ิ่งหรือในลักษณะก่อความรำคาญให้แก่คน โดยสารหรือผู้อื่น | มาตรา 95 (1),152 (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 มาตรา 24 | ปรับ 300 บาท |
| 165 | ดื้อน ดิ่ง เหนี่ยวหรือยึดข้อคนหรือสิ่งของ เพื่อให้คนขึ้นรถแท็กซี่ | มาตรา 95 (2),152 (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 มาตรา 24 | ปรับ 300 บาท |
| 166 | ผู้ขับขี่รถแท็กซี่เรียกเก็บค่าโดยสารเกิน อัตราที่ปรากฏจากมาตรแท็กซี่ | มาตรา 96 วรรคหนึ่ง, 148 | ปรับ 200 บาท |
| 167 | คนโดยสารไม่ชำระค่าโดยสารตามอัตรา จากมาตรแท็กซี่ | มาตรา 97,148 | ปรับ 200 บาท |

| ลำดับที่ | ข้อหาหรือฐานความผิด | บทมาตรา | จำนวนค่าปรับ |
|----------|---|---|--------------|
| 168 | ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ในท้องที่ได้บังคับใช้มาตรเรียกเก็บค่าโดยสารเกินราคาที่ตกลงกันไว้ และคนโดยสารต้องชำระค่าโดยสารตามที่ตกลงไว้ | มาตรา 98 วรรคสอง, 149 | ปรับ 200 บาท |
| 169 | ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ประเภทที่มีได้บังคับให้ใช้มาตรเรียกเก็บค่าโดยสารเกินราคาที่ตกลงกันไว้ และคนโดยสารต้องชำระค่าโดยสารตามที่ตกลงกัน | มาตรา 98 วรรคสาม, 149 | ปรับ 200 บาท |
| 170 | ผู้ขับขี่รถแท็กซี่สูบบุหรี่ เปิดวิทยุหรือกระทำการด้วยประการใด ในลักษณะที่ก่อความรำคาญให้แก่คนโดยสารในขณะที่ขับรถ | มาตรา 99 (1),152 (ฉบับที่ 4)พ.ศ.2535 มาตรา 24 | ปรับ 300 บาท |
| 171 | ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ยื่นมือ แขนหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของร่างกายออกนอกกรดในขณะที่ขับรถ | มาตรา 99 (2),152 (ฉบับที่ 4)พ.ศ.2535 มาตรา 24 | ปรับ 300 บาท |
| 172 | ผู้ขับขี่รถแท็กซี่จับคันบังคับด้วยมือข้างเดียวในขณะที่ขับรถ | มาตรา 99 (3),152 (ฉบับที่ 4)พ.ศ.2535 มาตรา 24 | ปรับ 300 บาท |
| 173 | ผู้ขับรถแท็กซี่ใช้เสียงสัญญาณเมื่อเข้าไปในบริเวณโรงพยาบาล สถานที่ทำงานหรือสถานศึกษาในขณะที่ขับรถ | มาตรา 99 (4),152 (ฉบับที่ 4)พ.ศ.2535 มาตรา 24 | ปรับ 300 บาท |
| 174 | ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ใช้เสียงสัญญาณแตรเพื่อเร่งรถอื่นในขณะที่ขับรถ | มาตรา 99 (5),152 (ฉบับที่ 4)พ.ศ.2535 มาตรา 24 | ปรับ 300 บาท |

| ลำดับที่ | ข้อหาหรือฐานความผิด | บทมาตรา | จำนวนค่าปรับ |
|----------|---|---|--------------|
| 175 | ผู้ขับขีรถแท็กซี่แข่งหรือตัดหน้ารถอื่นในลักษณะฉวยฉวยเป็นที่น่าสนใจเกรงว่าจะเกิดอันตรายในขณะที่ขับรถ | มาตรา 99 (6),152 (ฉบับที่ 4)พ.ศ.2535 มาตรา 24 | ปรับ 300 บาท |
| 176 | ผู้ขับขีรถแท็กซี่ขับรถเข้าไปในบริเวณบ้านของผู้อื่น | มาตรา 99 (7),152 (ฉบับที่ 4)พ.ศ.2535 มาตรา 24 | ปรับ 300 บาท |
| 177 | ผู้ขับขีรถแท็กซี่รับคนโดยสารในบริเวณที่กำหนดเครื่องหมายห้ามรับคนโดยสาร | มาตรา 99 (8),152 (ฉบับที่ 4)พ.ศ.2535 มาตรา 24 | ปรับ 300 บาท |
| 178 | ผู้ขับขีรถแท็กซี่กล่าววาจาไม่สุภาพ เสียดสีดูหมิ่น ก้าวร้าว หรือแสดงกิริยาในลักษณะดังกล่าวต่อหน้าคนโดยสารหรือผู้อื่น | มาตรา 99 (9),152 (ฉบับที่ 4)พ.ศ.2535 มาตรา 24 | ปรับ 300 บาท |
| 179 | ผู้ขับขีรถแท็กซี่ไม่แต่งกายหรือมีเครื่องหมายเข็บติดหรือปักไว้ที่เครื่องแต่งกาย | มาตรา 101วรรคหนึ่ง 148 | ปรับ 200 บาท |
| 180 | ผู้ประกอบการรับจ้างบรรทุกคนโดยสารรถแท็กซี่ไม่จอดรถ ณ สถานที่ที่กำหนดให้จอดพักรถตาม พ.ร.ฎ. ลักษณะ 13 คนเดินเท้า | มาตรา 102,153 | ปรับ 300 บาท |
| 181 | ไม่เดินบนทางเท้าหรือไหล่ทางหรือริมทางด้านขวาของตน | มาตรา 103,147 | ปรับ 100 บาท |
| 182 | ข้ามทางนอกทางข้ามภายในระยะไม่เกินหนึ่งร้อยเมตร นับจากทางข้าม | มาตรา 104,147 | ปรับ 100 บาท |

| ลำดับที่ | ข้อหาหรือฐานความผิด | บทมาตรา | จำนวนค่าปรับ |
|----------|---|-------------------|--------------|
| 183 | เมื่อมีสัญญาณ ไฟสีแดงที่ทางข้ามทางเดินรถ ไม่หยุดรอบนทางเท้า บนเกาะแบ่งทางเดิน รถ หรือในเขตปลอดภัย | มาตรา 105 (1),147 | ปรับ 100 บาท |
| 184 | คนเดินเท้าไม่เดินข้ามทางเดินรถเมื่อมี สัญญาณไฟสีเขียว | มาตรา 105 (2),147 | ปรับ 100 บาท |
| 185 | คนเดินเท้าไม่ข้ามทางเดินรถโดยเร็วเมื่อมี สัญญาณไฟสีเขียวกระพริบ | มาตรา 105 (3),147 | ปรับ 100 บาท |
| 186 | คนเดินเท้าไม่ข้ามทางเดินรถตามที่รถหยุด ภายในทางข้ามเมื่อมีสัญญาณไฟสีแดงใน ทางข้าม หรือทางร่วมทางแยกนั้น | มาตรา 106 (1),147 | ปรับ 100 บาท |
| 187 | คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถด้านนั้นเมื่อมี สัญญาณไฟสีเขียวให้รถผ่านทางด้านนั้น | มาตรา 106 (2),147 | ปรับ 100 บาท |
| 188 | คนเดินเท้าไม่หยุดรอบนทางเท้าบนเกาะ แบ่งทางเดินรถหรือในเขตปลอดภัยเมื่อ สัญญาณไฟสีเหลืองอำพัน หรือไฟสีเขียว กระพริบทางด้านนั้น | มาตรา 106 (3),147 | ปรับ 100 บาท |
| 189 | คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถฝ่าฝืนสัญญาณ จราจรมือและแขนหรือเสียงสัญญาณ นกหวีดที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดง | มาตรา 107,148 | ปรับ 100 บาท |
| 190 | เดินแถว เดินเป็นขบวนแห่หรือเดินเป็น ขบวนใดในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการ จราจร | มาตรา 108,148 | ปรับ 100 บาท |

| ลำดับที่ | ข้อหาหรือฐานความผิด | บทมาตรา | จำนวนค่าปรับ |
|----------|--|---------------------------|--------------|
| 191 | กระทำด้วยประการใดบนทางเท้าหรือทาง ใดซึ่งจัดไว้สำหรับคนเดินเท้าในลักษณะที่ เป็นการกีดขวางผู้อื่น โดยไม่มีเหตุอันสม- ควร | มาตรา 109,148 | ปรับ 100 บาท |
| 192 | ซื้อ ขาย แจกจ่ายหรือเรียไ้ในทางเดินรถ หรือออกไปกลางทางโดยไม่มีเหตุอัน สมควรหรือเป็นการกีดขวางการจราจร | มาตรา 110,148 | ปรับ 200 บาท |
| 193 | ลักษณะ 14 สัตว์และสิ่งของในทาง ขี่ จูง ไล่ต้อนหรือปล่อยสัตว์ไปบนทางใน ลักษณะกีดขวางการจราจร และไม่มีผู้ควบ คุมเพียงพอ | มาตรา 111,148 | ปรับ 200 บาท |
| 194 | ผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์ ขี่ จูงหรือไล่ต้อนสัตว์ ไปบนทางโดยไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ทางบกกว่าด้วยรถ | มาตรา 112,148 | ปรับ 200 บาท |
| 195 | วาง ตั้ง ขึ้นหรือแขวนสิ่งใดหรือกระทำด้วย ประการใดในลักษณะกีดขวางการจราจร โดยไม่ได้รับอนุญาต | มาตรา 114วรรคหนึ่ง 148 | ปรับ 200 บาท |
| 196 | แบก หาม ลากหรือนำสิ่งของไปบนทางใน ลักษณะกีดขวางการจราจร | มาตรา 115,147 | ปรับ 100 บาท |
| 197 | ลักษณะ 15 รถม้า เกวียนและเลื่อน จอดรถม้าหรือเกวียน หรือเลื่อนในทางโดย ไม่มีผู้ควบคุมและ ไม่ได้ผูกสัตว์ที่เทียมนั้น ไว้ไม่ให้ลากต่อไปได้ | มาตรา 116,148 | ปรับ 100 บาท |

| ลำดับที่ | ข้อหาหรือฐานความผิด | บทมาตรา | จำนวนค่าปรับ |
|----------|---|---------------------------|--------------|
| 198 | ปล่อยสายบังเหียนในเวลาขับรถม้า | มาตรา 117,147 | ปรับ 100 บาท |
| 199 | ขับรถม้า เหวียนหรือเลื่อนที่เทียมด้วยสัตว์ โดยไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรทางบกกว่าด้วยรถ | มาตรา 118,148 | ปรับ 200 บาท |
| 200 | ลักษณะ 16 เขตปลอดภัย ขับรถเข้าไปในเขตปลอดภัย | มาตรา 119,148 | ปรับ 200 บาท |
| 201 | ลักษณะ 17 เบ็ดเตล็ด ขับรถออกหลังในลักษณะที่ไม่ปลอดภัย หรือเป็นการกีดขวางการจราจร | มาตรา 120,148 | ปรับ 200 บาท |
| 202 | ขับรถจักรยานยนต์ไม่นั่งครอบบนอานที่จัดไว้และคนโดยสารไม่นั่งซ้อนท้ายบนอานที่จัดไว้หรือนั่งในที่นั่งพ่วงข้าง | มาตรา 121,148 | ปรับ 200 บาท |
| 203 | ผู้ขับรถจักรยานยนต์และคนโดยสารไม่สวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะ | มาตรา 122,148 | ปรับ 200 บาท |
| 204 | ขับรถยนต์ยอมให้ผู้อื่นนั่งตอนหน้าแถวเดียวกับที่นั่งคนขับรถเกินสองคน | มาตรา 123,148 | ปรับ 200 บาท |
| 205 | กระทำให้เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่มองไม่เห็นทางด้านหน้า หรือด้านข้างได้โดยสะดวกหรือเป็นการกีดขวางการควบคุมบังคับรถ | มาตรา 124วรรคหนึ่ง 148 | ปรับ 200 บาท |
| 206 | เกาะ ห้อย โหน หรือยื่นส่วนของร่างกาย ออกไปนอกตัวถังรถยนต์โดยไม่สมควรนั่งหรือยืนบนรถยนต์ในลักษณะที่อาจก่อให้เกิด | มาตรา 124วรรคสอง 148 | ปรับ 200 บาท |

| ลำดับที่ | ข้อหาหรือฐานความผิด | บทมาตรา | จำนวนค่าปรับ |
|----------|---|---|--------------|
| | เกิดอันตราย | | |
| 207 | ขึ้นหรือลงรถโดยสารประจำทาง รถบรรทุก คนโดยสาร รถโรงเรียนหรือรถแท็กซี่ใน ขณะที่หยุดเพื่อรอสัญญาณไฟหรือหยุด เพราะติดการจราจร | มาตรา 124วรรคสาม 148 | ปรับ 200 บาท |
| 208 | ผู้ขับขี่หรือผู้เก็บค่าโดยสารรถประจำทางรถบรรทุกคนโดยสาร รถโรงเรียน หรือรถแท็กซี่ยินยอมให้ผู้ใดกระทำการตามลำดับ 206 หรือ 207 | มาตรา 124 วรรคสี่, 148 | ปรับ 200 บาท |
| 209 | ไม่ขับรถให้ชิดขอบทางด้านซ้ายเมื่อผ่านทางแคบระหว่างภูเขา หรือระหว่างเนินหรือในทางเดินรถบนภูเขาหรือบนเนิน และเมื่อถึงทางโค้งไม่ใช้เสียงสัญญาณ | มาตรา 125,157 | ปรับ 400 บาท |
| 210 | ใช้เกียร์ว่างหรือเหยียบคลัทช์ในขณะที่ขับรถลงทางลาดหรือไหล่เขา | มาตรา 126,148 | ปรับ 200 บาท |
| 211 | ขับรถตามหลักรถฉุกเฉินซึ่งกำลังปฏิบัติหน้าที่ในระยะต่ำกว่าห้าสิบเมตร | มาตรา 127 (1),152 (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 มาตรา 24 | ปรับ 300 บาท |
| 212 | ขับรถผ่านเข้าไปหรือจอดในบริเวณเขตปฏิบัติการดับเพลิง | มาตรา 127 (2),152 (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 มาตรา 24 | ปรับ 300 บาท |
| 213 | ขับรถทับสายสูบลมดับเพลิงที่ไม่มีเครื่องป้องกันในขณะที่เจ้าหน้าที่ดับเพลิงปฏิบัติ | มาตรา 127 (3),152 (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 | ปรับ 300 บาท |

| ลำดับที่ | ข้อหาหรือฐานความผิด | บทมาตรา | จำนวนค่าปรับ |
|----------|--|---|--------------|
| | การตามหน้าที่ | มาตรา 24 | |
| 214 | วาง เทหรือทิ้งเศษแก้ว ตะปู ลวด น้ำมัน หล่อลื่น กระจังหรือสิ่งอื่นใดหรือกระทำด้วยประการใดบนทางอันอาจทำให้เกิดอันตรายหรือเสียหายแก่ยานพาหนะหรือบุคคลหรือเป็นการกีดขวางการจราจร | มาตรา 128,152 (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 มาตรา 24 | ปรับ 300 บาท |
| 215 | ไม่เก็บกวาดของตามลำดับ 214 ออกจากทางทันที เมื่อรู้ว่ามีสิ่งของนั้นอันอยู่ในความดูแล หกหรือไหลอยู่บนทาง | มาตรา 129,148 | ปรับ 200 บาท |
| 216 | เผาหรือกระทำด้วยประการใดภายในหรือภายนอกทางเดินรถ เป็นเหตุให้เกิดควันหรือสิ่งอื่นในลักษณะที่อาจทำให้ไม่ปลอดภัยแก่การจราจร | มาตรา 130,152 (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 มาตรา 24 | ปรับ 300 บาท |
| 217 | ไม่จัดการเก็บสิ่งของที่ตกหล่นออกจากทางทันทีเมื่อเคลื่อนย้ายรถที่ซากรุดหรือหักพังออกจากทาง | มาตรา 131,147 | ปรับ 100 บาท |
| 218 | เจ้าของหรือผู้ขับขี่รถโรงเรียนไม่จัดให้มีข้อความ "รถโรงเรียน" ขนาดตัวอักษรสูงไม่น้อยกว่าสิบห้าเซนติเมตร ติดอยู่ด้านหน้าและด้านหลังของรถ | มาตรา 132วรรคหนึ่ง 147 | ปรับ 100 บาท |
| 219 | รถที่เข้าขบวนแห่หรือรถที่นำมาใช้เฉพาะเพื่อการโฆษณาสินค้าหรือมหรสพที่แห่หรือโฆษณาไปตามทางโดยไม่ได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจร | มาตรา 133,148 | ปรับ 200 บาท |

| ลำดับที่ | ข้อหาหรือฐานความผิด | บทมาตรา | จำนวนค่าปรับ |
|----------|--|-------------------|--------------|
| 220 | หมวด 18 อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ ฝ่าฝืนคำสั่งห้ามรถทุกชนิดหรือบางชนิดหรือคนเดินเท้าเดินในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใดเพื่อให้เกิดความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจราจร กรณีที่มีเหตุฉุกเฉิน หรืออุบัติเหตุเกิดขึ้น(ถ้าเป็นความผิดอื่น) | มาตรา 138 (1),154 | ปรับ 300 บาท |
| 221 | ฝ่าฝืนคำสั่งห้ามหยุดหรือจอดในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใดเพื่อให้เกิดความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจราจร กรณีที่มีเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุเกิดขึ้น (ถ้าไม่เป็นความผิดอื่น) | มาตรา 138 (2).154 | ปรับ 300 บาท |
| 222 | ฝ่าฝืนคำสั่งห้ามเลี้ยวรถ กลับรถ หรือถอยหลังรถในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใดเพื่อความปลอดภัย หรือความสะดวกในการจราจรกรณีที่มีเหตุฉุกเฉิน หรืออุบัติเหตุเกิดขึ้น (ถ้าไม่เป็นความผิดอื่น) | มาตรา 138 (3).154 | ปรับ 300 บาท |
| 223 | ฝ่าฝืนคำสั่งที่กำหนดทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใดให้รถเดินได้ทางเดียว ช่วงระยะเวลาที่จำเป็นเพื่อความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจราจร กรณีที่มีเหตุฉุกเฉิน หรืออุบัติเหตุเกิดขึ้น(ถ้าไม่เป็นความผิดอื่น) | มาตรา 138 (4),154 | ปรับ 300 บาท |
| 224 | ฝ่าฝืนประกาศข้อบังคับหรือระเบียบที่ห้ามรถทุกชนิดหรือบางชนิดเดินในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด(ถ้าไม่เป็นความผิดอื่น) | มาตรา 139(1),154 | ปรับ 300 บาท |

| ลำดับที่ | ข้อหาหรือฐานความผิด | บทมาตรา | จำนวนค่าปรับ |
|----------|--|------------------|--------------|
| 225 | ฝ่าฝืนประกาศ ข้อบังคับหรือระเบียบที่ห้ามหยุดหรือจอดในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด (ถ้าไม่เป็นความผิดอื่น) | มาตรา 139(2),154 | ปรับ 300 บาท |
| 226 | ฝ่าฝืนประกาศ ข้อบังคับหรือระเบียบที่ห้ามเลี้ยวรถ กลับรถ หรือถอยหลังรถ ในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด (ถ้าไม่เป็นความผิดอื่น) | มาตรา 139(3),154 | ปรับ 300 บาท |
| 227 | ฝ่าฝืนประกาศข้อบังคับหรือระเบียบที่กำหนดให้รถเดินได้ทางเดียวในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด(ถ้าไม่เป็นความผิดอื่น) | มาตรา 139(4),154 | ปรับ 300 บาท |
| 228 | ฝ่าฝืนประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบที่กำหนดระยะเวลาจอดรถในทางแคบ หรือคับขันในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด (ถ้าไม่เป็นความผิดอื่น) | มาตรา 139(5),154 | ปรับ 300 บาท |
| 229 | ฝ่าฝืนประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบที่กำหนดอัตราความเร็วของรถภายในอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวงในทางสายใด หรือเฉพาะทางตอนใด(ถ้าไม่เป็นความผิดอื่น) | มาตรา 139(6),154 | ปรับ 300 บาท |
| 230 | ฝ่าฝืนประกาศ ข้อบังคับหรือระเบียบที่กำหนดช่องหรือแนวทางเดินรถขึ้นและลงในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด (ถ้าไม่เป็นความผิดอื่น) | มาตรา 139(7),154 | ปรับ 300 บาท |
| 231 | ฝ่าฝืนประกาศ ข้อบังคับหรือระเบียบที่กำ- | มาตรา 139(8),154 | ปรับ 300 บาท |

| ลำดับที่ | ข้อหาหรือฐานความผิด | บทมาตรา | จำนวนค่าปรับ |
|----------|---|-------------------|--------------|
| | หนคทางเดินรถทางเอกและทางเดินรถทางโทในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด (ถ้าไม่เป็นความผิดอื่น) | | |
| 232 | ฝ่าฝืนประกาศ ข้อบังคับหรือระเบียบที่กำหนดการจอดรถหรือที่จอดพักรถในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด (ถ้าไม่เป็นความผิดอื่น) | มาตรา 139(9),154 | ปรับ 300 บาท |
| 233 | ฝ่าฝืนระเบียบที่กำหนดการใช้ทางหรือช่องเดินรถ สำหรับรถบางประเภทในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด (ถ้าไม่เป็นความผิดอื่น) | มาตรา 139(10),154 | ปรับ 300 บาท |
| 234 | ฝ่าฝืนระเบียบที่กำหนดการเกี่ยวกับการใช้รถโรงเรียนในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด (ถ้าไม่เป็นความผิดอื่น) | มาตรา 139(11),154 | ปรับ 300 บาท |
| 235 | ฝ่าฝืนระเบียบที่กำหนดเกี่ยวกับการบรรทุกคนโดยสาร สำหรับรถจักรยานในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด (ถ้าไม่เป็นความผิดอื่น) | มาตรา 139(12),154 | ปรับ 300 บาท |
| 236 | ฝ่าฝืนประการ ข้อบังคับหรือระเบียบที่ควบคุมขบวนแห่หรือการชุมนุมสาธารณะในทางสายใด หรือเฉพาะทางตอนใด (ถ้าไม่เป็นความผิดอื่น) | มาตรา 139(13),154 | ปรับ 300 บาท |
| 237 | ฝ่าฝืนประกาศ ข้อบังคับหรือระเบียบที่ควบคุมหรือห้ามเลี้ยงรถในทางร่วมทางแยกใน | มาตรา 139(14),154 | ปรับ 300 บาท |

| ลำดับที่ | ข้อหาหรือฐานความผิด | บทมาตรา | จำนวนค่าปรับ |
|----------|---|-------------------|--------------|
| 238 | ทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด (ถ้าไม่เป็นความผิดอื่น) ฝ่าฝืนประกาศ ข้อบังคับหรือระเบียบที่ขีดเส้นหรือทำเครื่องหมายจราจรบนผิวทางหรือ ติดตั้งสัญญาณจราจร หรือเครื่องหมายจราจรในทางสายใด หรือเฉพาะทางตอนใด(ถ้าไม่เป็นความผิดอื่น) | มาตรา 139(15),154 | ปรับ 300 บาท |
| 239 | ฝ่าฝืนประกาศ ข้อบังคับหรือระเบียบที่กำหนดระยะทางตอนใดให้ขับรถเข้าไปใน เส้นกึ่งกลางของทางที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนดไว้ได้ในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด (ถ้าไม่เป็นความผิดอื่น) | มาตรา 139(16),154 | ปรับ 300 บาท |
| 240 | ฝ่าฝืนระเบียบที่กำหนดเกี่ยวกับการจอดรถที่ซำรุค หักพัง ตลอดจนรถที่ซ่อมแซมในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด (ถ้าไม่เป็นความผิดอื่น) | มาตรา 139(17),154 | ปรับ 300 บาท |
| 241 | ฝ่าฝืนระเบียบที่กำหนดการข้ามทางของคนเดินเท้าบนทางที่ไม่มีทางข้ามในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด (ถ้าไม่เป็นความผิดอื่น) | มาตรา 139(18),154 | ปรับ 300 บาท |
| 242 | ฝ่าฝืนประกาศ ข้อบังคับหรือระเบียบที่กำหนดการใช้โคมไฟในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด (ถ้าไม่เป็นความผิดอื่น) | มาตรา 139(19),154 | ปรับ 300 บาท |
| 243 | ฝ่าฝืนประกาศ ข้อบังคับหรือระเบียบที่กำ- | มาตรา 139(20),154 | ปรับ 300 บาท |

| ลำดับที่ | ข้อหาหรือฐานความผิด | บทมาตรา | จำนวนค่าปรับ |
|----------|---|---|--------------|
| 244 | <p>หนคการใช้เสียงสัญญาณในทางสายโคหรือเฉพาะทางตอนโค (ถ้าไม่เป็นความผิดอื่น)</p> <p>ฝ่าฝืนระเบียบที่กำหนดการอนุญาตและการใช้รถที่มีล้อหรือส่วนที่สัมผัสกับผิวทางไม่ใช้อย่างในทางสายโคหรือเฉพาะทางตอนโค (ถ้าไม่เป็นความผิดอื่น)</p> | มาตรา 139(21),154 | ปรับ 300 บาท |
| 245 | <p>ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถได้รับใบสั่งไม่ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุ หรือตามจำนวนที่พนักงานสอบสวนแจ้งให้ทราบ ณ สถานที่ที่ระบุหรือสถานที่ที่อธิบดีกำหนดภายในวันเวลาที่ระบุในใบสั่ง</p> | <p>มาตรา 141 (1),155 (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2535</p> <p>มาตรา 18</p> | ปรับ 300 บาท |
| 246 | <p>ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถได้รับใบสั่งไม่ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุ โดยการส่งธนาคติหรือตัวแลกเงินของธนาคารทางไปรษณีย์ลงทะเบียนภายในวัน เวลาที่ระบุไว้ในใบสั่ง</p> | <p>มาตรา 141 (2),155 (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2535</p> <p>มาตรา 18</p> | ปรับ 300 บาท |
| 247 | <p>ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ให้หยุดรถเมื่อรถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องตามมาตรา 6 (ถ้าไม่เป็นความผิดอื่น)</p> | <p>มาตรา 142 (1),154 (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535</p> <p>มาตรา 20</p> | ปรับ 300 บาท |
| 248 | <p>ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ให้หยุดรถเมื่อเห็นว่าผู้ขับขี่หรือบุคคลในรถนั้นได้ฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบกหรือกฎหมายอื่นเกี่ยวกับ รถนั้น ๆ (ถ้าไม่เป็นความผิดอื่น)</p> | <p>มาตรา 142 (2),154 (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535</p> <p>มาตรา 20</p> | ปรับ 300 บาท |

| ลำดับที่ | ข้อหาหรือฐานความผิด | บทมาตรา | จำนวนค่าปรับ |
|----------|--|--|--------------|
| 249 | ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวนหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ว่าหย่อนความสามารถในอันที่จะขับหรือเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือไม่ (ถ้าไม่เป็นความผิดอื่น) | มาตรา 142วรรคสอง, 154(ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 มาตรา 20 | ปรับ 300 บาท |
| 250 | ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่หรือผู้ตรวจการที่ให้หยุดรถเพื่อตรวจสอบว่ารถนั้นมีเครื่องยนต์ก่อให้เกิดก๊าซ ฝุ่น คิวิน ละอองเคมีหรือเสียงเกินเกณฑ์ที่อธิบดีกำหนด (ถ้าไม่เป็นความผิดอื่น) | มาตรา 143ทวิ,154(3) (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 มาตรา 21,25 | ปรับ 300 บาท |
| 251 | นำรถที่เจ้าพนักงานจราจรพนักงานเจ้าหน้าที่หรือผู้ตรวจการสั่งให้ซ่อมหรือแก้ไขไปใช้ในทางโดยยังมีได้รับใบตรวจรับรอง | มาตรา 144,156 (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 มาตรา 22,26 | ปรับ 300 บาท |

ข้อ 2 ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นข้อ 4 แห่งข้อกำหนดกรมตำรวจ เรื่อง การชำระค่าปรับทางไปรษณีย์ แบบใบสั่ง และกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ สำหรับความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 พ.ศ.2539 ลงวันที่ 9 ธันวาคม พ.ศ.2539

“ข้อ 4 กำหนดจำนวนเงินค่าปรับเกี่ยวกับความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ตามที่พนักงานสอบสวนเปรียบเทียบให้ใช้อัตราตามบัญชีในข้อ 3
ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

กำหนด ณ วันที่ 9 กรกฎาคม พ.ศ.2540

พลตำรวจเอก ประชา พรหมนอก

(ประชา พรหมนอก)

อธิบดีกรมตำรวจ

เจ้าพนักงานจราจรทั่วราชอาณาจักร

ข้อกำหนดกรมตำรวจ
เรื่อง การชำระค่าปรับทางไปรษณีย์ แบบใบสั่ง
และกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบสำหรับความผิด
ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522
พ.ศ.2539

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 140 มาตรา 141 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 มาตรา 17 และ มาตรา 18 อธิบดีกรมตำรวจและในฐานะเจ้าพนักงานจราจรทั่วราชอาณาจักร เห็นควรกำหนดการ ชำระค่าปรับทางไปรษณีย์ แบบใบสั่งและกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบสำหรับความผิด ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 การชำระค่าปรับโดยส่งทางไปรษณีย์ลงทะเบียนให้ปฏิบัติดังนี้

(1) ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่ง ได้รับใบสั่งต้องส่งธนาคติหรือตัวแลกเงินของ ธนาคารที่ระบุจำนวนเท่ากับจำนวนเงินค่าปรับที่ระบุไว้ในใบสั่ง พร้อมด้วยสำเนาใบสั่ง ไปยังผู้ บังคับการตำรวจจราจร หัวหน้าสถานีตำรวจนครบาลหรือภูธร หัวหน้าหน่วยงานที่มีระดับตั้งแต่ สารวัตรขึ้นไปภายในวัน เวลา และสถานที่ตามที่ระบุไว้ในใบสั่ง

(2) ธนาคติหรือตัวแลกเงินของธนาคารระบุส่งจ่ายให้แก่ อธิบดีกรมตำรวจ ณ ที่ ทำการไปรษณีย์หรือธนาคารที่ระบุไว้ในใบสั่ง

ข้อ 2 แบบใบสั่งสำหรับใช้ชำระค่าปรับทางไปรษณีย์ตามข้อ 1 มีขนาดกว้าง 12.5 เซนติเมตร ยาว 25 เซนติเมตร ฉบับหนึ่งมี 4 แผ่น แผ่นแรกสีเขียวสำหรับให้กับผู้ขับขี่หรือติดไว้ที่ รถแผ่นที่สองสีเหลือง สำหรับส่งให้ศูนย์ประมวลผลข่าวสารกรมตำรวจ แผ่นที่สามสีชมพู สำหรับ มอบให้พนักงานสอบสวน แผ่นที่สี่สีฟ้าเป็นสำเนาคู่ฉบับเก็บไว้เป็นหลักฐานสำหรับเจ้าพนักงานผู้ จับ โดยมีข้อความตามแนบท้ายข้อกำหนดนี้

ข้อ 3 กำหนดจำนวนค่าปรับเกี่ยวกับความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 เพื่อให้ผู้ขับขี่หรือเจ้าของชำระค่าปรับ โดยส่งทางไปรษณีย์ลงทะเบียนในอัตราตามบัญชีแนบท้ายข้อ กำหนดนี้

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

กำหนด ณ วันที่ 9 ธันวาคม พ.ศ.2539

พลตำรวจเอก พจน์ บุญยะจินดา

อธิบดีกรมตำรวจ

เจ้าพนักงานจราจรทั่วราชอาณาจักร

ข้อกำหนดกรมตำรวจ
เรื่อง การชำระค่าปรับทางไปรษณีย์ แบบใบสั่ง และกำหนดจำนวนค่าปรับ
ตามที่เปรียบเทียบ สำหรับความผิดตามพระราชบัญญัติ
จราจรทางบก พ.ศ.2522 (ฉบับที่ 2)
พ.ศ.2540

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 140 และมาตรา 141 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 มาตรา 17 และ มาตรา 18 อธิบดีกรมตำรวจในฐานะเจ้าพนักงานจราจรทั่วราชอาณาจักรออกข้อกำหนดกรมตำรวจไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ให้ยกเลิกความในข้อ 2 แห่งข้อกำหนดกรมตำรวจเรื่อง การชำระค่าปรับทางไปรษณีย์ แบบใบสั่ง และกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ สำหรับความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 พ.ศ.2539 ลงวันที่ 9 ธันวาคม พ.ศ.2539 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“ข้อ 2 แบบใบสั่งสำหรับใช้ชำระค่าปรับทางไปรษณีย์ตามข้อ 1 มีขนาดกว้าง 12.5 เซนติเมตร ยาว 25 เซนติเมตร ฉบับหนึ่งมี 4 แผ่น แผ่นแรกสีขาว สำหรับให้กับผู้ขับขี่หรือติดไว้ที่รถ แผ่นที่สองสีเหลือง สำหรับส่งให้ศูนย์ข้อมูลข้อสนเทศกรมตำรวจ แผ่นที่สามสีชมพู สำหรับมอบให้พนักงานสอบสวน แผ่นที่สี่สีฟ้าเป็นสำเนาฉบับเก็บไว้เป็นหลักฐานสำหรับเจ้าพนักงานผู้จับ โดยมีข้อความตามแนบท้ายข้อกำหนดนี้”

ข้อ 2 ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นลำดับที่ 99 ทวิ ในบัญชีแนบท้ายตาม ข้อ 3 แห่งข้อกำหนดกรมตำรวจ เรื่อง การชำระค่าปรับทางไปรษณีย์ แบบใบสั่ง และกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ สำหรับความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 พ.ศ.2539 ลงวันที่ 9 ธันวาคม พ.ศ.2539

| ลำดับ | ข้อหาหรือฐานความผิด | บทมาตรา | จำนวนค่าปรับ |
|--------|--|-------------------|--------------|
| 99 ทวิ | จอดรถในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามจอดรถ | มาตรา 57 (5), 148 | ปรับ 400 บาท |

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

กำหนด ณ วันที่ 25 เมษายน พ.ศ.2540

พลตำรวจเอกประชา พรหมนอก

อธิบดีกรมตำรวจ

เจ้าพนักงานจราจรทั่วราชอาณาจักร


 บันทึกเข้าคอมพิวเตอร์แล้ว

เล่มที่

ใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจร

เลขที่

 ด้วยผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถประเภทอื่น ยี่ห้อ.....

 กรุงเทพมหานคร
หมายเลขทะเบียนรถ -
 จังหวัด.....

 ป้ายทะเบียนสี ขาว เหลือง เขียว แดง ฟ้า อื่นๆ.....

กระทำผิดฐาน

1. ขับรถ ผ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรสีแดง ผ่าฝืนเครื่องหมายบนพื้นทาง ผ่าฝืนเครื่องหมายจราจรห้าม.....
 ในลักษณะกีดขวางการจราจร ไม่ใกล้ขอบทางเดินรถด้านซ้าย แฉงเมื่อเข้าที่คับขัน
2. หยุดรถ ในลักษณะกีดขวางการจราจร ในเขตห้ามหยุด รอสัญญาณล้ำแนว
3. จอดรถไว้ ในลักษณะกีดขวางการจราจร บนทางเท้า ในเขตห้ามจอด.....
 ในลักษณะกีดขวางการจราจร ไม่ขนานชิดขอบทาง ซ้อนกัน
4. อื่น ๆ.....

เหตุเกิดที่ตรอก/ซอย.....ถนน.....ตำบล/แขวง.....

อำเภอ/เขต..... กรุงเทพมหานคร จังหวัด.....

เมื่อวันที่.....เดือน..... พ.ศ.25..... เวลา.....น

อาศัยอำนาจตามมาตรา 140 และมาตรา 141 แห่ง พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดย พ.ร.บ.จราจรทางบก (ฉบับที่

4) พ.ศ.2535 มาตรา 17 และ มาตรา 18 ให้ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถคันนี้ไปชำระค่าปรับต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ณ สถานี

ตำรวจ.....หรือ.....หรือ ชำระค่าปรับด้วยการส่งธนาคัดสั่งจ่ายให้แก่อธิบดีกรม

ตำรวจ โดยสั่งจ่าย ณ ที่ทำการไปรษณีย์.....หรือการส่งตัวแลกเงิน

ของธนาคาร.....

โดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนไปที่ สถานีตำรวจหรือสถานที่ระบุไว้ข้างต้น ภายใน 7 วัน

ค่าปรับตามข้อกำหนดกรมตำรวจ.....บาท

ลงชื่อ.....เจ้าพนักงานจราจร

ใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่

ชื่อผู้ขับขี่.....

เลขที่/ฉบับที่ วันอนุญาต.....ใบอนุญาตขับขี่ออกให้โดยนายทะเบียน กรุงเทพมหานคร จังหวัด.....ประเภท ส่วนบุคคล สาธารณะ ดลอคชีพ อื่น ๆใบอนุญาตขับขี่ (กรมการขนส่งทางบก) ชนิดที่ 1 ชนิดที่ 2 ชนิดที่ 3

ข้าพเจ้าผู้ออกใบสั่งฉบับนี้ได้เรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้ และให้ใช้เป็นใบแทนใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นการชั่วคราวไม่เกิน 7 วัน

นับแต่วันที่ออกใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่นี้

ลงชื่อ.....ผู้ออกใบสั่ง รหัส

คำชี้แจง

1. ผู้ได้รับใบสั่งซึ่งได้รับใบสั่งอาจเลือกปฏิบัติอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้
 - (1) ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่ง หรือตามจำนวนที่พนักงานสอบสวนแจ้งไว้ให้ทราบ ณ สถานที่และภายในวัน เวลา ที่ระบุไว้ในใบสั่ง หรือ
 - (2) ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่ง โดยการส่งธนาคัดหรือส่งตัวแลกเงินของธนาคารโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียน สั่งจ่ายให้แก่ อธิบดีกรมตำรวจพร้อมด้วยสำเนาใบสั่งไปยังสถานที่และภายในวัน เวลา ที่ระบุไว้ในใบสั่ง
2. ในการชำระค่าปรับตาม 1 (2) ให้ผู้ได้รับใบสั่งกรอกข้อความในส่วนของบันทึกของผู้ต้องหาลงในสำเนาใบสั่ง หากประสงค์ให้เจ้าหน้าที่ส่งใบเสร็จรับเงินค่าปรับให้สอดคล้องกับสำเนาใบสั่งในศาลากลางทะเบียน เจ้าหน้าที่ของตนและสถานที่ที่ต้องการนำส่งทางไปรษณีย์ลงทะเบียนไปด้วย
3. การฝ่าฝืนไม่ไปชำระค่าปรับตามใบสั่ง มีความผิดอีกข้อหาหนึ่งต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท และอาจถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ไว้ไม่เกิน 60 วัน
4. พนักงานเจ้าหน้าที่จะนำใบอนุญาตขับขี่ที่เรียกเก็บไว้ ส่งมอบให้แก่พนักงานสอบสวนภายใน 8 ชั่วโมงนับแต่เวลาที่ออกใบสั่ง
5. ผู้ที่ได้รับใบสั่งและถูกเจ้าพนักงานเจ้าหน้าที่เรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ หากไปแจ้งหายเพื่อขอคัดสำเนาหรือยื่นคำร้องขอทำใหม่ มีความผิดฐานแจ้งความอันเป็นเท็จแก่เจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 137 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือปรับไม่เกิน 1,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

บันทึกของผู้ต้องหา

ข้าพเจ้า ชื่อนามสกุล.....อายุ.....ปี
 อาชีพ.....บิดา.....มารดา.....อยู่บ้านเลขที่.....หมู่
 ที่.....ซอย.....ถนน.....ตำบล/แขวง.....
 อำเภอ/เขต.....จังหวัด.....
 ใบอนุญาตขับขี่ประเภท.....เลขที่/ฉบับที่.....จังหวัด.....
 ข้าพเจ้าทราบข้อกล่าวหาแล้ว ขอให้กรรับสารภาพ และยินยอมชำระค่าปรับตามข้อกำหนดกรมตำรวจพร้อมนี้ได้ส่งธนาคัด
 ของที่ทำการ ไปรษณีย์โทรเลข.....เลขที่.....หรือตัวแลกเงินของ
 ธนาคาร.....สาขา.....เลขที่.....
 จำนวน.....บาท มาเพื่อดำเนินการตามกฎหมายต่อไป

ลงชื่อ.....ผู้ต้องหา

บันทึกของพนักงานสอบสวน

สถานีตำรวจ.....เลขคดี.....ผู้ขับขี่.....
 ได้มารายงานตัว ชำระค่าปรับทางไปรษณีย์ ดำเนินคดี
 ค่าปรับ.....บาทใบเสร็จเล่มที่.....เลขที่.....
 ว่ากล่าวตักเตือน ยึดใบอนุญาตขับขี่เลขที่.....เสนอยึด.....วัน

ลงชื่อ.....พนักงานสอบสวน

ประวัติผู้เขียน

นายกรวีร์ ภาตะนันท์ เกิดเมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2512 ที่อำเภอเมือง จังหวัดสุพรรณบุรี สำเร็จการศึกษานิติศาสตร์บัณฑิต จากมหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์ ในปีการศึกษา 2533 และเข้าศึกษาต่อในหลักสูตรนิติศาสตร์มหาบัณฑิต ที่มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์ เมื่อ พ.ศ. 2536 ปัจจุบันทำงานที่ บริษัท บัตรกรุงไทย จำกัด แผนกเร่งรัดหนี้สิน บริษัทในเครือธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)