บทที่ 2

ประวัติความเป็นมา แนวคิด ทฤษฎีและหลักการเกี่ยวกับการสอบสวนในคดีจราจร

คดีจราจรถือเป็นส่วนหนึ่งของคดีอาญาทั่วไปตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดโทษทางอาญาไว้ ดังนั้นจึงถือว่ากฎหมายจราจรเป็นกฎหมายเทคนิค การดำเนินคดีจราจรจึงต้องผ่านพนักงานสอบสวนคดีอาญาทั่วไป ไม่ว่าจะเป็นการแจ้งความร้องทุกข์ การตรวจสถานที่เกิดเหตุ การรวบรวมพยานหลักฐาน การสอบปากคำ การทำสำนวน การประกันตัวชั่วคราว การสั่งฟ้องผู้ต้องหา การสอบสวนเพิ่มเติม เป็นต้น จึงจะขอกล่าวในหัวข้อต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

ประวัติความเป็นมาของความผิดกฎหมายจราจร

ประมาณ ค.ศ.1769 หรือ พ.ศ.2312 แม่ทัพฝรั่งเศสชื่อ นิโคลัส กูโน (Nicolas Gugnot) ได้ประดิษฐ์เครื่องจักรไอน้ำซึ่งเป็นสิ่งประดิษฐ์ต้นแบบเครื่องจักรที่ทันสมัย ต่อมา ค.ศ.1864 นักประดิษฐ์ได้คิดค้นรถยนต์โดยอาศัยถ่านหินเป็นเชื้อเพลิงแทนรถจักรไอน้ำ ต่อมา ค.ศ.1867 ได้พัฒนารถมาเป็นรูปแบบเครื่องจักรขับเคลื่อนแบบสี่ล้อและใน ค.ศ.1885 ได้ปรับปรุงเป็นเครื่องจักรแบบอาศัยน้ำมันเชื้อเพลิง

ใน ค.ศ.1893 ได้ประสบความสำเร็จในการใช้แก๊สโซลีนในการขับเคลื่อนรถ จนกระทั่งมีบริษัทรถยนต์ของเยอรมันเกิดขึ้น เช่น บริษัทเบนซ์ (Benze) ใน ค.ศ.1905 มีรถยนต์มากกว่า 78,000 คันวิ่งระหว่างนิวยอร์กถึงซานฟรานซิสโกโดยใช้เวลา 52 วัน ใน ค.ศ.1908 เฮนรี่ ฟอร์ด (Henry Food) ได้ประดิษฐ์รถยนต์ฟอร์ดแบบ T จนกระทั่ง ค.ศ.1927 ฟอร์ดได้ผลิตรถยนต์แบบนี้ถึง 15,007,003 คัน การผลิตแบบรถยนต์และรถยนต์จึงปรากฏขึ้นมากมาย ผู้ขับขี่ก็เพิ่มมากขึ้น จำนวนอุบัติเหตุก็เพิ่มมากขึ้นเช่นกัน

ใน ค.ศ.1924 อัตราการตายที่เกิดจากการจราจรเพิ่มมากขึ้น จึงมีการตรากฎหมายจราจรขึ้น (Federal Road Aid Act) โดยประธานาธิบดีวูดโร วิลสัน (Woodrow Wilson) ในวันที่ 11 กรกฎาคม ค.ศ.1916 เพื่อใช้ในการควบคุมการสัญจรของคนอเมริกันในท้องถนน ต่อมาใน ค.ศ. 1954 ประธานาธิบดี ดไวท์ ไอเซนฮาวร์ (Dwight D.Eisenhower) ได้ตรากฎหมายเพื่อรักษาความปลอดภัยบนทางหลวงขึ้น

SRI CHONBURI

ใน ค.ศ.1900 มีองค์การบางองค์การที่เกิดความสับสนเกี่ยวกับการให้ความปลอดภัยโดยอาศัยวัตถุต่าง ๆ เพื่อควบคุมการจราจรในเมืองคอนเนคติกัลป์ (Connecticut) มีการออกกฎในการขับขี่และจดทะเบียนรถ (Registration) นอกจากนี้เมืองมินเนโซตา (Minneasota) ที่ได้มีการออกกฎในการขับขี่และจดทะเบียนรถเช่นกัน และมีการปรับ 10 ดอลลาร์กับผู้กระทำความผิด

สำหรับประเทศไทยรถรุ่นแรกที่เข้ามามีบทบาทก็คือ รถลาก เริ่มเข้ามาแต่สมัยรัชกาลที่ 4 ผู้นำเข้ามาคือ พระยาโชฎึกเศรษฐี ข้าราชการกรมท่าซ้าย ซึ่งได้ต่างสำเภาไปค้าขายเมืองจีนบ่อย ๆ ได้ไปเห็นเสนาบดี และพวกผู้ดีจีนนั่งรถลาก ให้คนลากอย่างสง่าผ่าเผย จึงติดต่อซื้อรถลากกลับมาใช้ในเมืองไทยหลายคัน เมื่อถึงกรุงเทพมหานครก็ได้นำรถลากขึ้นทูลเกล้าฯถวายรัชกาลที่ 4 รถลากจึงมีในเมืองไทยครั้งแรกเมื่อ พ.ศ.2414 ในสมัยเดียวกันมีชาวต่างชาติเดินทางเข้ามาติดต่อค้าขายกับคนไทยมากขึ้น จึงเริ่มมีการตัดถนนเพื่อติดต่อทำธุรกิจ ต่อมามีรถยนต์เข้ามาในเมืองไทย รถยนต์คันแรกของประเทศไทยสั่งเข้ามาโดยพระยาสุรศักดิ์มนตรี

ต่อมาชาวต่างชาติได้มีการตัดถนนเพื่อให้ยานพาหนะที่เป็นรถลากได้ใช้ติดต่อทำมาค้าขายได้สะดวกขึ้น โดยมีพระราชบัญญัติรถลาก พ.ศ.2444 ออกใช้บังคับ ต่อมาเริ่มมีการนำรถยนต์เข้ามาใช้มากขึ้น ได้มีพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2448 และพระราชบัญญัติรถจ้าง พ.ศ.2448 ขึ้นเพื่อจัดระเบียบการจดทะเบียนรถ คนขับรถ กำหนดทะเบียนใบอนุญาต รวมทั้งข้อบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัย

ต่อมา พ.ศ.2475 จำนวนรถชนิดต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้น ประกอบกับสะพานพระพุทธยอดฟ้าก็ได้สร้างเสร็จเปิดใช้งานแล้ว ทางสำหรับจราจรจึงเพิ่มมากขึ้นพร้อมกับจำนวนรถยนต์ ปี พ.ศ.2477 กรมตำรวจได้จัดตั้ง “กองจัดยวดยาน” เป็นหน่วยขึ้นตรงต่อกรมตำรวจออกตรวจตราและควบคุมการจราจรโดยเฉพาะในถนนเจริญกรุงและเยาวราชมีความยุ่งยากมากขึ้นเพราะเป็นถนนธุรกิจ และมีโรงมหรสพมากมายทั้งกลางวันและกลางคืน ยานพาหนะของตำรวจก็มีเพียงจักรยานสองล้อตระเวนไปตามจุดต่าง ๆ ที่กำหนดเท่านั้น

ใน พ.ศ.2477 มีคำว่า “จราจร” เกิดขึ้นในเมืองไทย โดยกรมตำรวจได้เสนอร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบกต่อกระทรวงมหาดไทย เพื่อขอให้ออกเป็นกฎหมายโดยมี พันตำรวจเอก ซี.บี.ฟอลเล็ต เป็นผู้ร่างเป็นภาษาอังกฤษ โดยอาศัยหลักกฎหมายจราจรของประเทศอังกฤษมาดัดแปลง และได้ออกกฎหมายเมื่อ พ.ศ.2477 เป็นกฎหมายฉบับแรก คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2477 การร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้อาศัยหลักจากกฎหมายจราจรของประเทศอังกฤษนำมาดัดแปลงแก้ไขให้เหมาะสมกับประเทศไทยและต่อมาได้มีพระราชบัญญัติขนส่ง พ.ศ.2497 ออกใช้บังคับเกี่ยวกับการขนส่ง สาเหตุที่ต้องมีการบัญญัติกฎหมายเหล่านี้ออกใช้บังคับ ก็ด้วยเหตุผลเพื่อการจัดระเบียบในการจราจรให้เกิดความเหมาะสมกับสภาพจราจรและจำนวน

SPU CHONBURI

ยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น เพื่อก่อให้เกิดความสะดวกและความปลอดภัยในชีวิตร่างกายและทรัพย์สินของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน

ด้วยความเจริญของสังคมทำให้การใช้รถใช้ถนนมีความสำคัญและจำเป็นต่อชีวิตประจำวันของมนุษย์มากขึ้นประกอบกับความเจริญทางเทคโนโลยีทำให้มีการพัฒนารูปแบบและเครื่องยนต์กลไกของยานพาหนะที่นำมาใช้บนถนน กฎหมายเหล่านี้จึงได้มีการปรับปรุงแก้ไขให้มีความทันสมัยรองรับกับสภาพการใช้รถใช้ถนนให้ดียิ่งขึ้น มาเป็นลำดับ การแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรที่นับได้ว่าเป็นครั้งใหญ่ที่สุดเท่าที่เคยทำขึ้นใน พ.ศ.2522 โดยได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ขึ้นใช้บังคับแทนกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรที่ใช้บังคับแต่เดิมเพื่อให้สามารถควบคุม บังคับ ผู้ขับขี่ ผู้ประกอบการ และตัวรถ ให้เกิดความปลอดภัยและสะดวกในการสัญจรยิ่งขึ้น และจากการจราจรและการขนส่งได้มีการขยายตัวไปในส่วนภูมิภาคทำให้มีการสัญจรบนทางหลวงเพิ่มมากขึ้นใน พ.ศ.2535 จึงได้มีการตราพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 เพื่อใช้แทนประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 295 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน พ.ศ.2515 เป็นกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ใช้บังคับอยู่ในขณะนั้น ให้สอดคล้องกับความเจริญและการพัฒนาของประเทศ

กฎหมายจราจรดังที่กล่าวมาข้างต้นเหล่านี้ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมให้มีความทันสมัยเหมาะกับสภาพของการสัญจรมาโดยตลอด โดยกำหนดสภาพบังคับต่าง ๆ สรุปได้ ดังนี้

1) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2522 (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2529 (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2538 (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2542ปัจจุบันเปลี่ยนแปลงเป็น (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2550 และ(ฉบับที่ 8) พ.ศ.2551 เป็นกฎหมายหลักที่บัญญัติเกี่ยวกับจราจร กฎหมายฉบับนี้ตราขึ้นเพื่อให้เจ้าของและผู้ขับขี่ได้ปฏิบัติตามโดยได้บัญญัติเกี่ยวกับลักษณะของรถที่ใช้ในทาง การใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณของรถ การบรรทุก สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร การใช้ทางเดินรถ และได้กำหนดรายละเอียดในการขับรถ การขับแซงและผ่านขึ้นหน้า การออกรถ การเลี้ยวรถ และการกลับรถ ฯลฯ ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ใช้รถถือปฏิบัติเป็นไปในลักษณะเดียวกัน นอกจากนี้ยังได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ ในการควบคุมดูแลและจัดการจราจร

2) พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2523 (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2530 (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2535 (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2537 (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2537 และ (ฉบับที่ 8) พ.ศ.2542 เป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อควบคุมการขนส่งทางบกให้เหมาะสมมีมาตรฐานและเกิดความปลอดภัยโดยได้จัดตั้งคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบกเพื่อเป็นองค์กรกลางทำหน้าที่กำหนดนโยบายและมาตรการด้านการขนส่งและจัดตั้งคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกเพื่อกำหนดรายละเอียด

SPU CHONBURI

เกี่ยวกับการประกอบการขนส่งให้เป็นมาตรฐาน นอกจากนี้ยังได้กำหนดลักษณะการประกอบการขนส่ง การชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง การรับจัดการขนส่งโดยมีบทบัญญัติควบคุมรถผู้ประจำรถ ผู้โดยสาร ตลอดจนสถานีขนส่ง และได้กำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งกฎหมายนี้ด้วย

3) พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (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 7) พ.ศ.2530 (ฉบับที่ 8) พ.ศ.2530 (ฉบับที่ 9) พ.ศ.2537 (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2542 เป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อบังคับกับรถยนต์ทุกประเภท โดยการกำหนดประเภทและลักษณะของรถยนต์ที่สามารถใช้วิ่งบนทาง รวมทั้งการจดทะเบียน การใช้รถ และการชำระภาษี ตลอดจนใบอนุญาตขับขี่เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้ทางร่วมกัน ทั้งนี้ได้กำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งกฎหมายนี้ด้วย

4) พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 เป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อบังคับกิจการหรือการกระทำใด ๆ ที่เกี่ยวข้องบนทางหลวง โดยกำหนดประเภทของทางหลวงการกำกับตรวจตราและควบคุมทางหลวง และงานทาง ตลอดจนการควบคุม การรักษา การขยาย และสงวนเขตทางหลวงและทางหลวงพิเศษ ทั้งนี้เพื่อให้สภาพการใช้ ทางหลวงเกิดการสะดวก ได้กำหนดบทลงโทษผู้ฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งกฎหมายนี้ด้วย

ลักษณะของกฎหมายจราจร

กฎหมายจราจรเป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อให้เกิดความสะดวกและความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เป็นกฎเกณฑ์ตั้งขึ้นเพื่อใช้บังคับกับการจัดระเบียบการจราจรให้ทันกับการพัฒนาเทคโนโลยียานยนต์และสภาพการใช้รถใช้ถนน ดังนั้นกฎหมายจราจรจึงไม่ใช่กฎหมายที่ถูกบัญญัติขึ้นด้วยเหตุผลทางด้านศีลธรรม แต่ได้ถูกบัญญัติโดยเหตุผลทางเทคนิค การกระทำความผิดจึงเป็นการกระทำผิดตามที่กฎหมายบัญญัติว่าเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้หรือกล่าวได้ว่ากฎหมายจราจรเป็นความผิดที่ถูกจัดอยู่ในประเภทที่ตามธรรมชาติของการกระทำไม่ถือว่าเป็นความผิดอาญาโดยแท้ (True crime) และมีลักษณะเป็นความผิดเล็กน้อยเกินกว่าเพื่อให้เกิดความสะดวกและความปลอดภัยในการจราจร ดังนั้น ความผิดตามกฎหมายจราจรที่บัญญัติขึ้นเพื่อความสะดวกในการจราจร จึงมีลักษณะเป็นความผิดของการกระทำที่ไม่เป็นความผิดในตัวเอง แต่มีลักษณะเป็นกฎระเบียบที่ต้องปฏิบัติตาม มิฉะนั้นจะต้องรับผิด เรียกว่าลักษณะของความผิดนี้ว่า ความผิดมีกฎระเบียบ (Regulatory offence)

SPU CHONBURI

ส่วนความผิดที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อความปลอดภัยในการจราจรจะมีลักษณะของการกระทำที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายและอันตราย กฎหมายจึงต้องบัญญัติให้เป็นความผิดที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายและอันตราย กฎหมายจึงต้องบัญญัติให้เป็นความผิดเพื่อปกป้องอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้นต่อสังคมได้ ซึ่งเราเรียกลักษณะของความผิดนี้ว่าความผิดที่เป็นการก่ออันตราย (A crime causing danger or a crime of danger)

นอกจากนี้การกระทำความผิดกฎจราจรยังมีลักษณะของความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาทอยู่ด้วย ซึ่งในส่วนนี้จะศึกษาถึงลักษณะความผิดดังกล่าวว่ามีลักษณะอย่างไร โดยแบ่งออกเป็นความผิดที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ ความผิดที่เป็นการก่ออันตราย และความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท ขอกล่าวโดยสรุปได้ ดังนี้

ก. ความผิดต่อกฎระเบียบ (Regulatory offences) เป็นความผิดที่แตกต่างจากความผิดอาญาโดยแท้ (Crimes) มีการดำเนินการที่แตกต่างกันตามกฎหมายจารีตประเพณี (Common law) สิ่งที่แตกต่างที่สำคัญที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ และความผิดอาญาโดยแท้ คือหลัก “เจตนาร้าย” (Mens res or guilty intention) โดยที่เจตนาร้ายเป็นส่วนสำคัญส่วนหนึ่งขององค์ประกอบความผิดที่เป็นความผิดอาญาโดยแท้ในขณะที่ความผิดต่อกฎระเบียบไม่ถือว่าผู้กระทำผิดมีเจตนาร้าย

ในประเทศอังกฤษและสหรัฐ เมื่อกลางศตวรรษที่ 19 ศาลได้เริ่มมีการกำหนดหลักเกณฑ์ในการพิสูจน์เจตนาร้าย สำหรับความผิดที่เรียกว่า ความผิดเล็กน้อยต่อตำรวจ (Petty police offences) ความผิดเหล่านี้ไม่ถือว่าเป็นความผิดอาญาโดยแท้และไม่ถือว่าเป็นการกระทำความผิดที่มีลักษณะผิดศีลธรรม (Morally wrong) แต่จัดว่าเป็นส่วนหนึ่งของแบบแผนของกฎระเบียบ (Regulatory scheme) และจะอยู่ภายใต้การควบคุมดูแลของฝ่ายบริหารมากกว่าจะถูกบังคับใช้โดยฝ่ายตำรวจ ในเบื้องต้นหลักเกณฑ์ของเจตนาร้ายจะถูกยกเลิกสำหรับความผิดที่เกี่ยวกับการขายอาหารและยาที่มีสารพิษเจือปน ต่อมาใน ค.ศ.1930 ได้ขยายขอบเขตไปถึงความผิดที่เป็นการก่อความรำคาญ (Criminal nuisances) และความผิดที่ว่าด้วยการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร (Traffic regulations) ตลอดจนความผิดเกี่ยวกับสุขภาพ (Health regulations) ความผิดเกี่ยวกับโรงแรม (Factory and Labor Laws) ความผิดเกี่ยวกับการก่อสร้าง (Building laws) และความผิดเกี่ยวกับกฎระเบียบ รวมทั้งความผิดเกี่ยวกับรถไฟ (Railway regulations) จากการเจือจางของแนวทางในเรื่อง “หลักเจตนาร้าย” ได้ทำให้กระบวนการยุติธรรมทางอาญา มีความเด่นชัดในศตวรรษที่ 20 กล่าวคือ มีการเปลี่ยนการเน้นจากการปกป้องผลประโยชน์ส่วนบุคคลมาเป็นการปกป้องผลประโยชน์ของสังคมและสาธารณชนและได้มีการพัฒนาการใช้ประโยชน์จากกลไกของกฎหมายอาญา ในการบังคับใช้ที่ไม่ใช่มีเพียงแต่ความผิดอาญาโดยแท้เท่านั้น แต่ยังมีมาตรการใหม่ ๆ ของศตวรรษที่ 20 ที่เกี่ยวกับการกระทำผิดที่ไม่เกี่ยวกับศีลธรรม (No moral delinquency) อีกด้วย ศาล

SRIPATUM UNIVERSITY

สูงของประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common law) ได้อธิบายถึงความผิดต่อกฎระเบียบ ได้ถูกตัดสินว่าไม่มีเจตนาร้าย แตกต่างจากความผิดอาญาโดยแท้ที่มีเจตนาร้าย (Mens res) โดยสรุปได้ ดังนี้

(1) ความผิดต่อกฎระเบียบมีลักษณะยากในการพิสูจน์ถึงเจตนาร้าย

(2) ความผิดต่อกฎระเบียบไม่มีลักษณะเป็นอาชญากรรมตามกฎหมายจารีตประเพณีแต่เป็นความผิดที่ถูกบัญญัติขึ้น

(3) ความผิดต่อกฎระเบียบที่ถูกร่างขึ้นโดย Modern regulatory statute นั้น ทำให้เจตนาร้ายไม่เป็นองค์ประกอบที่มีความจำเป็นของความผิด (Element of offence)

(4) ความผิดต่อกฎระเบียบนั้นจะเป็นความผิดที่เป็นความผิด เพราะมีกฎหมายห้าม (Mala prohibita) มากกว่าที่เป็นความผิดในตัวเอง (Mala in se)

ดังนั้น ในทางปฏิบัติความผิดต่อกฎระเบียบเหล่านี้ จึงได้ถูกจัดว่าเป็นส่วนหนึ่งของแบบแผนที่เป็นกฎระเบียบ คือรวมถึงพฤติกรรมซึ่งโดยปกติจะไม่ถูกพิจารณาว่าเป็นความผิดศีลธรรมแต่จะถูกตำหนิเพียงเล็กน้อย (Little stigma) เท่านั้น และเนื่องจากเป็นความผิดซึ่งโดยธรรมชาติไม่ใช่ความผิดอาญาจึงมีลักษณะโทษที่ไม่รุนแรง โทษจำคุกจึงไม่มีความจำเป็น ดังนั้นบทลงโทษจึงเป็นเพียงการลงโทษปรับเพียงเล็กน้อย หรือโทษอย่างอื่นซึ่งโดยธรรมชาติอาจนำมาเทียบเคียงได้กับโทษปรับและจากการที่มีผลเป็นความผิดเล็กน้อย ทำให้วิธีพิจารณาความผิดและการตัดสินลงโทษแตกต่างจากความผิดที่เป็นความผิดอาญาโดยแท้

ใน ค.ศ.1970 ประเทศแคนาดาได้มีการปฏิรูปกฎหมายอาญา (Canada's Crimanal Law) พร้อมทั้งได้ก่อตั้งคณะกรรมการปฏิรูปกฎหมายของแคนาดา (Law Reform Commission of Canada) และได้มีการจัดตั้งหลักเกณฑ์ของขอบเขตและความรับผิดสำหรับการกระทำผิดตามกฎหมายอาญาอันนำไปสู่ความแตกต่างระหว่างความผิดอาญาโดยแท้ (True Crimes) และความผิดอื่น ๆ (Other Offence) โดยคณะกรรมการได้ให้มุมมองที่แตกต่างของความผิดที่เป็นความผิดอาญาโดยแท้ (Crimes) และความผิดที่เป็นความผิดเฉย ๆ (Mere offences) ไว้ 3 ประการ ดังนี้

1) ความผิดที่เป็น Crimes จะเป็นการฝ่าฝืนกฎเกณฑ์พื้นฐาน (Fundamental rule) ในขณะที่ Mere offences จะเป็นการฝ่าฝืนประโยชน์ (Useful)

2) ความผิดที่เป็น Crimes นั้นเป็นความผิดที่ใครก็ตามสามารถกระทำความผิดได้ ในขณะที่ Mere offences จะมีความเฉพาะเจาะจง คือจะเป็นความผิดเมื่อเราได้เล่นบทบาทพิเศษ (Playing certain special role) หรือมีส่วนร่วมในกิจกรรมที่เฉพาะเจาะจง (Specialized activities) ตามที่กฎหมายบัญญัติไว้

SRU CHONBURI

3) ความผิดที่เป็น Crimes นั้นจะเป็นความผิดที่มีความชัดเจนอย่างมาก และเป็นการเกี่ยวข้องโดยตรงในการที่จะก่อให้เกิดอันตรายต่อเหยื่อผู้เคราะห์ร้าย และเป็นการกระทำที่จงใจอย่างชัดเจน ในขณะที่ Mere offence เป็นความผิดที่มีความชัดเจนน้อยกว่าและอันตรายที่เกิดขึ้นจะมีผลทางอ้อม และมีผลต่อส่วนรวมมากกว่าที่จะมีผลต่อรายบุคคลและเป็นการกระทำที่เกิดจากการขาดความระมัดระวังมากกว่าเป็นการกระทำโดยตั้งใจ

คณะกรรมการได้พยายามหลีกเลี่ยงบทสรุปที่ว่า ความผิดที่เป็นความผิดเฉย ๆ (Mere offences) ไม่ได้เป็นการกระทำความผิดหรือเป็นอันตราย เพราะความแตกต่างระหว่างความผิดอาญาโดยแท้ และความผิดที่เป็นความผิดเฉย ๆ นั้นจะเป็นเรื่องระดับชั้น (Degree) มากกว่าที่จะเป็นประเภทและการรับรู้ถึงอันตรายที่เกิดจากสาเหตุของความผิดที่เป็นความผิดเฉย ๆ เช่น การล่าสัตว์เกินไป การทำลายสิ่งแวดล้อมและอื่น ๆ อาจจะนำไปสู่อันตรายมากกว่าอันตรายที่มาจากการก่ออาชญากรรมที่เป็นอาญาโดยแท้จะต้องมีเจตนาร้าย และในเรื่องความรับผิดต่อคณะกรรมการก็ไม่ถึงกับปฏิเสธความรับผิดเด็ดขาด (Absolute Liability or strict liability) เพราะในความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติจำเป็นต้องมีมาตรการในการบังคับคดีที่มีประสิทธิภาพแห่งการคุ้มครองผลประโยชน์ของสังคมในการรักษาความมั่นคงทั่วไป จากการกระทำที่มีลักษณะเสี่ยงที่ก่อให้เกิดภาวะเน่าเสียแก่สภาพแวดล้อมตามธรรมชาติการประกอบกิจการที่มีองค์กรในลักษณะที่สลับซับซ้อน ทำให้ไม่อาจหาตัวผู้กระทำความผิดได้เมื่อมีการละเมิด และก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น

เป้าหมายของการบัญญัติความผิดต่อกฎระเบียบ คือ การปกป้องสังคมในวงกว้างจากผลกระทบที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายที่เกิดจากการฝ่าฝืนการกระทำที่ผิดกฎหมาย และรวมถึงการเปลี่ยนแปลงจากการที่ให้ความคุ้มครองผลประโยชน์ส่วนบุคคล และการลงโทษการกระทำที่มีลักษณะผิดศีลธรรมมาเป็นการปกป้องคุ้มครองผลประโยชน์ของสาธารณชน และการลงโทษการกระทำที่ไม่จำเป็นต้องมีลักษณะผิดศีลธรรมมาเกี่ยวข้อง มาตรการที่เป็นกฎระเบียบโดยทั่วไปแล้วจะควบคุมป้องกันอันตรายที่จะเกิดในอนาคตและเป็นอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมายโดยผ่านการบังคับใช้ให้มีความระมัดระวังและความประพฤติตามข้อกำหนดขั้นต่ำ ดังนั้น แนวความคิดของความผิดต่อกฎระเบียบ จึงมีรากฐานมาจากการระมัดระวังอย่างมีเหตุผล และเรื่องดังกล่าวไม่ได้แสดงเป็นนัยว่าสมควรจะได้รับการถูกตำหนิทางจิตใจในลักษณะเช่นเดียวกับความผิดทางอาญา

ด้วยเหตุผลดังกล่าว ความผิดต่อกฎระเบียบเหล่านี้ โดยปกติทั่วไปจะไม่ถูกพิจารณาว่าเป็นการทำผิดศีลธรรม ดังนั้นผู้กระทำจะถูกตำหนิเพียงเล็กน้อยเท่านั้นและเป็นความผิดที่มุ่งคุ้มครองผลประโยชน์ในด้านต่าง ๆ ในการจัดความเป็นระเบียบที่จะยกระดับมาตรฐานของความปลอดภัยและเป็นการระงับความรุนแรงที่อาจเกิดจากการอยู่ร่วมกัน เช่น ความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการจราจร กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง เป็นต้น และเนื่องจากเป็นความผิดซึ่งโดยธรรมชาติไม่ใช่

SRU CHONBURI

โทษปรับเพียงเล็กน้อยหรือโทษอย่างอื่นซึ่งโดยธรรมชาติอาจนำมาเทียบเคียงได้กับโทษปรับโดยไม่จำเป็นต้องบังคับด้วยโทษจำคุกและจากการที่มีผลเป็นความผิดเล็กน้อย ทำให้วิธีพิจารณาความผิดและการตัดสินใจลงโทษจึงมีลักษณะที่รวดเร็ว ประหยัดค่าใช้จ่ายและให้ความสะดวกต่อผู้กระทำความผิดเล็กน้อยตามสมควร โดยลดขั้นตอนตามกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาทั่วไป ซึ่งแตกต่างจากความผิดที่เป็นความผิดอาญาโดยแท้ เพราะหากพิจารณาทางด้านตัวผู้กระทำความผิดนั้น โดยนัยของสังคมก็ไม่ได้ถือว่าอยู่ในฐานะที่เป็นอาชญากร แต่เป็นเพียงผู้ที่ฝ่าฝืนและละเมิดข้อตกลงในการจัดระเบียบของสังคมเท่านั้น จึงไม่สมควรที่จะต้องเข้าไปอยู่ในกระบวนการทางอาญาที่อาจทำให้ฐานะทางสังคมของตนลดต่ำลงเพราะมลทินหรือตราบาป

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าความผิดที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ มีลักษณะของการกระทำที่กฎหมายประสงค์จะให้เป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ โดยไม่จำเป็นต้องมีลักษณะเป็นความผิดในตัวของมันเองและปราศจากซึ่งหลักเกณฑ์ที่จะพิจารณาถึงสิ่งที่เป็นความผิดในแง่ศีลธรรมตามกฎหมายจราจร เช่น ความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ที่ได้มีการบัญญัติขึ้นมาเพื่อความเป็นระเบียบและทำให้เกิดความสะดวกในการจราจร จะเห็นได้ว่ามีลักษณะของความผิดที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบไม่มีลักษณะของการกระทำที่เป็นการก่อให้เกิดความเสียหายหรืออันตรายต่อความปลอดภัยในการจราจรอย่างใดเป็นเพียงกฎระเบียบที่กฎหมายบัญญัติเป็นความผิดไว้ก็เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยในการจราจรของผู้ใช้รถใช้ถนนจึงมีลักษณะเป็นความผิดที่ไม่ร้ายแรง

ข. ความผิดที่เป็นการก่ออันตราย เป็นการกระทำที่ใกล้จะก่อให้เกิดผลที่เป็นการทำอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมายที่บุคคลอื่นได้รับความคุ้มครอง แม้ว่าผลที่เป็นความเสียหายจะยังไม่เกิดขึ้นก็สามารถลงโทษได้แล้วดังนั้น ความผิดที่เป็นการก่ออันตรายจึงมี “ความสมควรลงโทษ” อยู่ในตัวเองเหมือนความผิดอาญาที่เป็นการทำอันตราย

เหตุผลที่มีการบัญญัติความผิดที่เป็นการก่ออันตราย (A crime causingdangeror a crime of danger) เพราะมีข้อจำกัดในแนวความคิดอยู่ 2 ประการใหญ่ ๆ คือ

1) ประการแรกข้อจำกัดของแนวความคิดของความรับผิดชอบในผล กล่าวคือ ความรับผิดในผลนั้น บุคคลจะต้องรับผิดในทางอาญาต่อเมื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นมีความสัมพันธ์กันในระหว่างการกระทำ และผลโดยไม่คำนึงถึงความชั่วร้าย (Guilt) ต่อมาเมื่อสังคมได้มีการพัฒนาขึ้นมีการปฏิวัติอุตสาหกรรมเกิดความเจริญก้าวหน้าทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีต่าง ๆ อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ เช่น การใช้รถยนต์ รถไฟ หรืออากาศยานในการเดินทางไปในที่ต่าง ๆ เป็นต้น ดังนั้น การที่ยึดถือแนวความคิดของความรับผิดในผลที่ว่าบุคคลจะต้องรับผิดในทางอาญา ต่อเมื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นก่อให้เกิดปัญหาขึ้นได้ เช่น การขับรถยนต์โดยประมาทด้วยความเร็วสูง

SPU CHONBURI

ในที่ชุมชน ถ้าหากการขับรถดังกล่าวไม่ทำให้เกิดความเสียหายหรือเป็นอันตรายต่อผู้คนก็ไม่อาจลงโทษผู้กระทำได้แม้ว่าการกระทำนั้นเป็นการกระทำที่เป็นการก่อให้เกิดอันตราย และเป็นการกระทำที่สมควรถูกตำหนิ (Blameworthy) เพียงเพราะว่าการกระทำนั้นมิได้ทำให้เกิดความเสียหายขึ้น Wayne R.La Fave และ Austin W.Scott เรียกความเสียหายที่มีลักษณะที่เป็นสถานการณ์ที่ก่ออันตราย (Sfituation of danger) นี้ว่าความเสียหายที่เป็นเรื่องของประโยชน์ที่สัมผัสไม่ได้ (Intagible)

2) ประการที่สองข้อจำกัดของแนวความคิดของการพยายามกระทำความผิด กล่าวคือหลักกฎหมายในเรื่องการพยายามกระทำความผิดนั้น หากเป็นอาชญากรรมที่เกิดจากการกระทำอันตรายโดยเจตนานั้นผู้กระทำอาจรับผิดฐานพยายามได้ หากการกระทำไม่สำเร็จ เช่น ความผิดฐานพยายามฆ่า เป็นต้น แต่หลักกฎหมายในเรื่องการพยายามนั้นไม่อาจแก้ปัญหาสำหรับการกระทำบางอย่างที่มีลักษณะเป็นการก่ออันตรายได้ เช่น ก โยนก้อนหินหนึ่งผ่านหน้าต่างโดยประมาทอย่างจงใจ โดยนาย ก ย่อมเล็งเห็นได้ว่าการกระทำดังกล่าวอาจก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้คนที่เดินผ่านไปมาได้ หากการกระทำดังกล่าวไม่ก่อให้ใครได้รับบาดเจ็บนาย ก ก็ไม่ต้องรับผิดแม้แต่ความผิดฐานพยายาม เพราะกรณีที่จะถือว่าเป็นการพยายามกระทำความผิดได้ผู้กระทำจะต้องมีเจตนากระทำความผิด

ด้วยเหตุผลสองประการข้างต้น จึงได้มีการบัญญัติความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตรายโดยพิจารณาจากความเป็นไปได้ของผลที่จะเกิดขึ้นโดยเฉพาะอย่างยิ่งได้มีการบัญญัติดังกล่าวไว้ในกฎหมายลำดับรอง ซึ่งนับวันมีแต่จะเพิ่มมากขึ้น เช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก เป็นต้น

ความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตรายเกิดแนวความคิดที่ว่าการกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งของผู้กระทำผิดที่เป็นอันตรายโดยทั่วไปต่อคุณธรรมทางกฎหมายที่บุคคลอื่นได้รับการคุ้มครองโดยที่การกระทำดังกล่าวของผู้กระทำความผิดไม่จำเป็นต้องปรากฏผลของอันตรายในองค์ประกอบของความผิดแต่อย่างใด ดังนั้น การวินิจฉัยความรับผิดในทางอาญา ในกรณีดังกล่าวจึงพิจารณาจากการกระทำที่ครบองค์ประกอบของความผิดเท่านั้น ไม่จำต้องวินิจฉัยว่ามีผลของอันตรายเกิดขึ้นจริงหรือไม่ เช่น การขับรถในขณะเมาสุราเพียงเล็กน้อยก็ถือว่าเป็นความผิดตามมาตรา 43(2) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และหากกระทำความผิดดังกล่าวมีลักษณะของการกระทำโดยประมาทรวมอยู่ด้วย ผู้กระทำอาจต้องรับผิดตามประมวลกฎหมายอาญาด้วย หากการกระทำนั้นกฎหมายอาญาบัญญัติว่าเป็นความผิด หรือการขับรถยนต์ฝ่าฝืนสีแดงก็ถือว่าเป็นความผิดฐานขับรถฝ่าฝืนไฟสัญญาณสีแดงตามมาตรา 22(2) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 แม้ว่าการกระทำนั้นจะไม่เกิดอุบัติเหตุหรือความเสียหายก็ตาม แต่จะเห็นได้ว่าอาจเกิดอันตรายขึ้นจากการกระทำดังกล่าว ต่อบุคคลทั่วไปได้กล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือเป็นอันตรายต่อความ

SPUCHONBURI

ปลอดภัยของการจราจรและคุณธรรมทางกฎหมายของส่วนรวม ด้วยเหตุนี้ความผิดอาญาที่เป็นการก่อให้เกิดอันตรายจึงไม่ได้ถูกบัญญัติขึ้นมาเพื่อลงโทษการกระทำที่เกิดผลของความเสียหาย หากแต่ถูกบัญญัติขึ้นมาเพื่อก่อให้เกิดความมั่นคงและความปลอดภัยในสังคม

ผลของความผิดที่เป็นการก่ออันตรายนั้น เพียงแต่อยู่ในฐานะความเป็นไปได้ก็ต้องรับผิดแล้ว โดยไม่จำเป็นต้องวินิจฉัยถึงปัญหาความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลของความผิดอาญาที่เป็นการทำอันตรายที่จำต้องมีความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลของการกระทำอย่างแท้จริง เช่น นาย ก ได้ขับรถยนต์ไปในทางเดินรถที่มีรถไฟผ่าน เมื่อปรากฏว่ามีเสียงสัญญาณของรถไฟ หรือรถไฟกำลังแล่นผ่านเข้ามาใกล้อันอาจเกิดอันตรายได้ นาย ก ไม่ลดความเร็วลง และไม่หยุดรถให้ห่างจากทางรถไฟไม่น้อยกว่า 5 เมตร นาย ก มีความผิดฐานไม่ลดความเร็วและไม่หยุดรถให้ห่างจากทางรถไฟไม่น้อยกว่า 5 เมตร ตามมาตรา 62 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 แม้ว่าจะไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นก็ตาม เพราะการกระทำผิดดังกล่าวถือว่าเป็นการกระทำผิดที่เป็นการก่ออันตรายแก่ชีวิตและร่างกายของผู้อื่นได้ ถ้าเกิดผลของอันตรายจากการชนกันเกิดขึ้นในขณะที่รถไฟกำลังแล่นผ่านมา ด้วยเหตุนี้ในกรณีความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตรายจึงวินิจฉัยเพียงแต่ว่ามีผลของอันตรายน่าจะเกิดขึ้นจริงหรืออยู่ในฐานะความเป็นไปได้หรือไม่เท่านั้น ความผิดของกฎหมายจราจรที่ถือว่าเป็นความผิดที่ก่อให้เกิดอันตราย เช่น ความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 บัญญัติขึ้นมาเพื่อคุ้มครองป้องกันอันตรายแก่บุคคลอื่นในการใช้ทางจราจรซึ่งคุณธรรมที่กฎหมายมุ่งคุ้มครองคือความปลอดภัยในการจราจร คุณธรรมของความผิดเหล่านี้ที่กฎหมายมุ่งคุ้มครอง คือ ความผิดที่มีลักษณะเป็นการก่ออันตรายดังกล่าว ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ถือว่าเป็นความผิดที่มีลักษณะร้ายแรง ซึ่งตามกฎหมายจราจรของต่างประเทศไม่ให้อำนาจเจ้าพนักงานในการเปรียบเทียบปรับได้ แต่ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ได้กำหนดเพียงบางฐานความผิดเท่านั้น ที่มีลักษณะความผิดที่ร้ายแรงที่ไม่ให้อำนาจแก่พนักงานสอบสวนในการเปรียบเทียบปรับ เช่น ความผิดตามมาตรา 43 บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถ

(1) ในขณะหย่อนความสามารถในอันที่จะขับ

(2) ในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น

(3) …

(4) ...

(5) ในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดาหรือไม่อาจแลเห็นด้านหน้าหรือด้านหลังด้านใดด้านหนึ่งหรือทั้งสองด้านได้พอแก่ความปลอดภัย

(6) โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น

SRIPATUM UNIVERSITY CHONBURI

ความผิดตามมาตรา 43 ทวิ บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ขับขี่เสพยาเสพติดให้โทษหรือเสพวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท…”

ค. ความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท กฎหมายอาญา คือ กฎหมายที่บัญญัติว่าการกระทำหรือไม่กระทำการอย่างใดเป็นความผิดและกำหนดโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิด ดังนั้น กฎหมายจราจรจึงถือว่าเป็นกฎหมายอาญาประเภทหนึ่งเพราะเป็นกฎหมายที่ว่าด้วยความผิดและกำหนดโทษไว้ ด้วยเหตุนี้ ความรับผิดในทางอาญาของผู้กระทำความผิด จึงต้องพิจารณาตามมาตรา 59 วรรคแรก แห่งประมวลกฎหมายอาญา ซึ่งจะเห็นว่าการกระทำผิดที่ผู้กระทำจะต้องรับโทษทางอาญานั้น โดยทั่วไปจะต้องเป็นการกระทำโดยเจตนา เว้นแต่กฎหมายบัญญัติให้ต้องรับผิดแม้จะได้กระทำโดยประมาทหรือกฎหมายบัญญัติไว้อย่างแจ้งชัดให้รับผิด กรณีที่ได้กระทำโดยไม่มีเจตนา หากพิจารณาถึงการกระทำความผิดตามกฎหมายจราจร จะเห็นได้ว่าผู้กระทำจะต้องรับผิดก็ต่อเมื่อได้กระทำโดยเจตนา แต่มีบางฐานความผิดที่แม้ว่าผู้กระทำจะได้กระทำโดยประมาทก็ต้องรับผิด เช่น ความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 เช่น ความผิดฐานขับรถโดยประมาทตามมาตรา 43(3)

การกระทำโดยประมาทโดยทั่วไปบุคคลจะต้องรับผิดในทางอาญาจากการกระทำโดยประมาทของตน ก็ต่อเมื่อมีผลของการกระทำโดยประมาทเกิดขึ้นแล้ว เช่น นาย ก ขับรถไปตามถนนด้วยความเร็วสูง ในขณะนั้น นาย ข กำลังเดินอยู่บนถนน ซึ่งหากรถของนาย ก ชนนาย ข อาจตายหรือบาดเจ็บสาหัสได้ แต่นาย ก. เหยียบห้ามล้อทัน รถของนาย ก จึงไม่ชนนาย ข เช่นนี้ นาย ก ไม่มีความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291 ฐานทำให้คนตายโดยประมาท หรือความผิดตามมาตรา 300 ประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส และเมื่อไม่มีผลเกิดขึ้นแก่นาย ข จะถือว่า นาย ก มีความผิดตามมาตรา 291 ประกอบมาตรา 80 หรือความผิดตามมาตรา 300 ประกอบมาตรา 80 ก็ไม่ได้ เพราะประมาทไม่มีพยายาม แต่อย่างไรก็ตามแม้ว่าในกรณีดังกล่าวไม่มีผลเกิดแก่นาย ข นาย ก ก็ต้องรับผิดตามมาตรา 43(4) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 จะเห็นว่ากฎหมายบัญญัติให้ต้องรับผิด แม้ว่าผลของการกระทำโดยประมาทจะยังไม่เกิดขึ้นก็ตาม เพียงแต่ผลของการกระทำโดยประมาทนั้น อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินเท่านั้น ผู้ขับขี่ต้องรับผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 43(4) เพราะอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อความสงบของสังคมเท่ากับเป็นบทบัญญัติที่ต้องการบังคับให้ผู้ขับขี่ใช้ความระมัดระวังของตนมิให้เกิดผลร้ายจากการกระทำโดยประมาทของตน แม้หลักทั่วไปของความรับผิดทางอาญาตามกฎหมายจราจรต้องเป็นการกระทำโดยเจตนาก็ตาม หากพิจารณาถึงการกระทำความผิดดังกล่าว จะเห็นได้ว่ามีการกระทำโดยปราศจากความระมัดระวังหรือกระทำโดยประมาทแฝงอยู่ด้วย ทั้งนี้เพราะบางกรณีผลของการกระทำอันเดียวนี้ จะมีอย่างเดียวแต่อาจเป็นผลจากการกระทำโดยเจตนาและประมาท

SRU CHONBURI

พร้อม ๆ กันก็ได้ เช่น การขับขี่รถโดยความเร็วสูงเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดผู้ขับขี่ย่อมเล็งเห็นได้ว่าอาจก่อให้เกิดอันตรายได้ แม้ว่าผู้ขับขี่นั้นไม่มีเจตนาต้องการที่จะให้ผลนั้นเกิดขึ้นก็ตาม หรือการขับขี่ในขณะเมาสุราจริงอยู่ที่ในขณะมึนเมาผู้ขับขี่ไม่รู้ว่าตนได้กระทำอะไรลงไป อาจถือว่าไม่มีการกระทำแต่ก่อนที่ตนจะเมานั้น ผู้ขับขี่รู้ตัวแล้วว่าอาจก่อให้เกิดอันตรายขึ้นจากการขับขี่รถในขณะเมาสุรา แต่ยังฝืนดื่มสุรากรณีเหล่านี้ถือว่าผู้ขับขี่ได้มีการกระทำประมาทโดยจงใจมาตั้งแต่แรกแล้ว ดังนั้นหากการขับขี่รถยนต์นั้นไปชนคนตาย ผู้ขับขี่นอกจากจะต้องรับผิดตามมาตรา 67 หรือมาตรา 43(2) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ยังต้องรับผิดฐานประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 291 อีกด้วย จะเห็นได้ว่าจากแนวความคิดของการกระทำดังกล่าวในความเห็นของศาล ดังเช่น คำพิพากษาฎีกาดังนี้

คำพิพากษาฎีกาที่ 1744-1746/2529 ข้อเท็จจริงมีว่า จำเลยที่ 4 ได้จอดรถบรรทุกไว้ริมถนนในเวลากลางคืน ท้ายรถบรรทุกได้ล้ำออกไปในผิวจราจรโดยไม่ได้เปิดไฟหรือไม่ได้ใช้แสงสว่างหรือไม่ได้แสดงสัญญาณว่าจอดรถอยู่ ตามประมวลกฎหมายที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ฉบับที่ พ.ศ.2522 อันเป็นความผิดตามมาตรา 61 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 เป็นเหตุให้รถจำเลยที่ 1 ซึ่งวิ่งแซงรถบรรทุกขึ้นมาชนได้รับความเสียหาย ศาลฎีกาได้วินิจฉัยว่า จำเลยที่ 4 ได้ละเว้นไม่กระทำการอันควรตามหน้าที่ที่กฎหมายบัญญัติไว้เพื่อป้องกันอันตรายแก่บุคคลอื่น จำเลยที่ 4 จึงมีความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 61 ส่วนความเสียหายที่เกิดจากรถยนต์ของจำเลยที่ 1 แม้ความเสียหายจะเกิดจากการที่จำเลยที่ 1 ได้ขับมาด้วยความเร็วสูงเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดก็ตาม แต่เหตุที่เกิดขึ้นก็สืบเนื่องมาจากการที่จำเลยที่ 4 ละเลยไม่ปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนดด้วย จึงเป็นความประมาทเลินเล่อทั้งสองฝ่ายไม่ยิ่งหย่อนกว่ากันความรับผิดทั้งสองฝ่ายจึงพับกันไป แสดงว่าศาลเห็นว่าการกระทำของจำเลยที่ 4 นอกจากจะมีความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 61 ฐานจอดรถในทางเดินรถไฟหรือไหล่ทางไม่เปิดไฟหรือใช้แสงสว่างตามที่กฎหมายกำหนดเท่านั้น แต่การกระทำดังกล่าวของจำเลยที่ 4 เป็นการกระทำโดยประมาทด้วย โดยถือว่าเป็นการกระทำโดยประมาทกับจำเลยที่ 1 อย่างไรก็ตามการใช้รถตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มิใช่ว่าการขับขี่รถจะต้องเป็นการกระทำโดยประมาทไปทุกกรณี แม้ว่าการกระทำดังกล่าวอาจก่อให้เกิดอันตรายได้ กล่าวคือ กฎหมายให้ทุกคนเลี่ยงภัยได้ภายในขอบเขตที่กฎหมายกำหนด เช่น นาย ก ขับขี่ด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนดและไม่ประมาท นาย ข.ได้วิ่งตัดหน้ารถอย่างกระชั้นชิดเป็นเหตุให้นาย ข.ถึงแก่ความตาย กรณีเช่นนี้จะถือว่า นาย ก.กระทำโดยประมาทไม่ได้ ที่กล่าวเช่นนี้เพราะแม้ว่าการใช้รถใช้ถนนอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ประชาชนได้ แต่ที่กฎหมายได้อนุญาตให้กระทำได้เนื่องจากกฎหมายถือว่าการใช้รถใช้ถนนดังกล่าวเป็น การกระทำที่สังคมยอมรับ จะต้องอยู่ภายในขอบเขตของกฎเกณฑ์ที่กฎหมาย

SRU CHONBURI

กำหนดนั้นก็คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 โดยผ่านการบังคับใช้ให้มีความระมัดระวัง หากผู้กระทำได้ฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าวต้องยอมรับผิดและหากการกระทำโดยปราศจากความระมัดระวังของตนเป็นการกระทำโดยประมาทต้องตามบทบัญญัติในประมวลกฎหมายอาญา ผู้กระทำต้องรับผิดตามประมวลกฎหมายอาญานั้นด้วย

คำพิพากษาฎีกาที่ 634/2501 จำเลยจะต้องรับผิดเพื่อความเสียหายอันเกิดจากยานพาหนะ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย คดีนี้จำเลยนำสืบว่าเหตุที่รถยนต์พลิกคว่ำนั้นเพราะน๊อตคันส่งพวงมาลัยหลุด บังคับพวงมาลัยไม่ได้ เป็นเหตุให้รถแล่นส่ายไปส่ายมาแล้วไปเกยกองหินจึงได้คว่ำลง ตามที่จำเลยนำสืบมานี้แม้จะรับฟังเป็นความจริงก็เป็นเรื่องเกิดจากเครื่องจักรกลของรถยนต์นั่นเอง ซึ่งเป็นหน้าที่ของจำเลยจะต้องคอยตรวจตราดูแล จะฟังว่าเป็นเหตุสุดวิสัยไม่ได้ เพราะไม่ใช่เกิดจากภัยนอกอำนาจ ซึ่งไม่อาจรู้และป้องกันได้

คำพิพากษาฎีกาที่ 323/2507 จำเลยขับรถซึ่งห้ามล้อใช้การไม่ได้ ขึ้นสะพานเบี่ยงอันเป็นที่สูงแล้วเครื่องยนต์ดับ รถถอยหลังลงมา จำเลยมองท้ายรถไม่เห็นเพราะมีสิ่งของที่บรรทุกมาในรถบัง รถชนราวสะพานเบี่ยงพลัดตกลงไปในคลอง คนโดยสารตายและบาดเจ็บ ถือว่าเป็นการกระทำโดยประมาท มิใช่เหตุนอกอำนาจหรืออุบัติเหตุ

ตัวอย่างคำพิพากษาฎีกานี้ จะเห็นได้ว่าเหตุเกิดขึ้นเพราะความประมาทของจำเลยที่นำรถซึ่งมีอุปกรณ์ไม่ดี คือห้ามล้อใช้การไม่ได้มาขับในทางเดินรถ ทั้งนี้เพราะตามวิสัยและพฤติการณ์ของคนที่ใช้ความระมัดระวังเพียงพอแล้วจะไม่นำรถที่ห้ามล้อใช้การไม่ได้มาขับในทางเดินรถ เนื่องจากไม่สามารถหยุดรถได้ทันท่วงที การกระทำของจำเลยเป็นการกระทำโดยปราศจากความระมัดระวัง ซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 59 วรรคสี่ เมื่อเกิดผลร้ายขึ้นจำเลยจึงต้องรับผิดในผลนั้น

คำพิพากษาฎีกาที่ 766/2507 จำเลยมีอาชีพขับรถยนต์ส่งคนโดยสารประจำทางจำเลยมีหน้าที่ต้องใช้ความระมัดระวังตรวจสภาพรถให้อยู่ในสภาพที่ปลอดภัยแก่ผู้โดยสาร ตลอดจนประชาชนคนเดินถนนและยวดยานต่าง ๆ ก่อนที่จะนำรถออกเดินรับส่งคนโดยสาร แต่กลับละเลยไม่ปฏิบัติ จำเลยขับรถนั้นมาทั้ง ๆ ที่ห้ามล้อมือใช้การไม่ได้ ทั้งยังฝ่าฝืนรับบรรทุกคนโดยสารเกินอัตราที่ได้รับอนุญาต เมื่อรถน้ำหนักมากลงสะพาน จึงทำให้แล่นเร็วขึ้น ยิ่งยากแก่การควบคุมขับขี่ครั้นเมื่อรู้ว่าห้ามล้อเท้าใช้การไม่ได้ จำเลยชอบที่จะบรรเทาผลร้าย โดยใช้ความระมัดระวังคุมพวงมาลัยบังคับรถให้เบียดชิดขอบทางไว้ตลอดเวลาเพื่อให้รถหยุด แต่ก็มิได้ปฏิบัติทั้ง ๆ ที่มีโอกาสปฏิบัติได้ รถจึงแล่นเปะปะไปชนรถยนต์และทับคนตาย ดังนี้ จำเลยต้องรับผิดฐานกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้คนตาย

SPU CHONBURI

อย่างไรเป็นเหตุสุดวิสัย ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติไว้ในมาตรา 8 ว่า “เหตุสุดวิสัย หมายความว่า เหตุใด ๆ อันจะเกิดขึ้นก็ดี จะให้ผลพิบัติก็ดี ไม่มีใครจะอาจป้องกันได้ แม้ถึงบุคคลผู้ต้องประสบหรือใกล้จะต้องประสบเหตุนั้นจะได้จัดการระมัดระวังตามสมควร อันพึงคาดหมายได้จากบุคคลนั้นในฐานะเช่นนั้น” เหตุสุดวิสัยมิใช่เกิดจากการกระทำของบุคคลแต่เกิดขึ้นนอกเหนือวิสัยของคนที่จะป้องกันได้ เช่น ฟ้าผ่า ฝนตก น้ำท่วม เป็นต้น

รถที่บรรทุกของยื่นเกินความยาวของรถ ซึ่งแล่นในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องจุดไฟสัญญาณสีแดงในเวลากลางคืน ถ้าเป็นกลางวันต้องติดธงสีแดงไว้ที่ตอนปลายสุดของสิ่งของบรรทุก โดยให้สามารถมองเห็นไฟสัญญาณสีแดงหรือธงสีแดงได้ในระยะไม่น้อยกว่า 150 เมตร และต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดของผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ กฎหมายที่บังคับให้ผู้ขับขี่รถต้องติดธงในเวลากลางวัน และใช้ไฟสีแดงในเวลากลางคืนเมื่อบรรทุกสิ่งของยื่นเกินความยาวของตัวรถดังกล่าวข้างต้น เป็นมาตรการสำหรับความปลอดภัย เพื่อให้ผู้ขับขี่รถที่ตามมาข้างหลังหรือด้านข้างได้เห็น ถ้าไม่ปฏิบัติตามนี้แล้วเกิดมีรถแล่นมาชนข้างหลังหรือด้านข้างก็ตาม ผู้ขับขี่รถบรรทุกคันนั้นมีความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา และต้องรับผิดชดใช้ค่าเสียหายฐานกระทำละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์อีกด้วย (เอกรัตน์ โลหะ, จ.ส.ต., 2553, หน้า 5-18)

แนวความคิดว่าด้วยการสอบสวน

1. ความหมายของพนักงานสอบสวน

พนักงานสอบสวน หมายถึง เจ้าหน้าที่ซึ่งกฎหมายให้มีอำนาจและหน้าที่ทำการสอบสวน ได้แก่ รวบรวมพยานหลักฐานและการดำเนินการทั้งหลายอื่นตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ซึ่งพนักงานสอบสวนได้กระทำไปเกี่ยวกับความผิดตามที่กล่าวหา เพื่อที่จะทราบข้อเท็จจริงหรือพิสูจน์ความผิดและเพื่อที่จะเอาตัวผู้กระทำผิดมาฟ้องลงโทษ(ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 2 (6) และ (11))

คุณสมบัติของเจ้าพนักงานตำรวจในการสอบสวนคดีอาญา

1) ผู้ที่สำเร็จการศึกษาหลักสูตรสูงสุดของโรงเรียนนายร้อยตำรวจ อันเป็นสถาบันการศึกษาโดยตรงของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เมื่อสำเร็จออกมาแล้วยังมีความรู้ความชำนาญไม่เพียงพอ แม้จะได้รับการฝึกงานมาพอสมควรแล้ว แต่ว่าการสอบสวนเป็นงานที่ละเอียดอ่อน จะต้องใช้ความรู้ความชำนาญ ใช้ความพยายามและอดทน ดังนี้จะต้องมาหาความรู้ความชำนาญในการปฏิบัติหน้าที่และขวนขวายหาความรู้เพิ่มเติมเป็นระยะเวลาพอสมควรจึงจะเป็นพนักงานสอบสวนที่ดีได้

SPU CHONBURI

2) ผู้สำเร็จปริญญาตรีทางนิติศาสตร์หรือรัฐศาสตร์ ซึ่งเป็นผู้ที่ศึกษาความรู้มาอย่างกว้าง ๆ ไม่ได้มีการเจาะจงหรือศึกษาวิชาชีพของมาโดยตรง เมื่อสำนักงานตำรวจแห่งชาติรับเข้ามาเป็นตำรวจแล้ว ได้เปิดทำการอบรมให้มีความรู้ความชำนาญด้านวิชาชีพตำรวจอีกประมาณ 6 เดือน ซึ่งยังไม่เพียงพอที่จะให้บุคคลเหล่านี้เข้าใจวิชาชีพตำรวจได้อย่างถ่องแท้ เพราะบุคคลเหล่านี้เมื่อศึกษาที่มหาวิทยาลัยไม่เคยศึกษาเทคนิคการสืบสวนสอบสวน ซึ่งเป็นการนำปัญหาข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นโดยการแสวงหาพยานหลักฐาน โดยอาศัยวิทยาการตำรวจโดยเฉพาะแล้วนำมาปรับเข้ากับข้อกฎหมายเพื่อวินิจฉัยความผิดที่เกิดขึ้น

3) บุคคลที่โอนมาจากกรมหรือกระทรวงต่าง ๆ เมื่อแรก ๆ เริ่มโอนเข้ามาก็ได้รับการแต่งตั้งตรงกับความรู้ความชำนาญในวิชาที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติต้องการซึ่งยังขาดอยู่ เช่น นายตำรวจที่มีคุณวุฒิทางพละศึกษาหรือพลานามัย หรือวิชาความรู้ทางครู หรือทางสื่อสาร หรือวิชาเทคนิคเฉพาะ แต่เมื่ออยู่นาน ๆ วิญญาณตำรวจก็แทรกซึมเข้าสู่เรื่อย ๆ ก็ขอไปทำหน้าที่สอบสวนซึ่งตนไม่มีความรู้ทางด้านกฎหมายและวิชาการตำรวจและระเบียบคำสั่งต่าง ๆ นอกจากจะศึกษาเพิ่มเติมและหาประสบการณ์จากพนักงานสอบสวนที่ดีได้

4) ผู้ที่สอบคัดเลือกมาจากจ่าสิบตำรวจและดาบตำรวจเข้าอบรมเป็นพนักงานสอบสวนซึ่งไม่มีความรู้ทางกฎหมายไม่ค่อยกระจ่าง แต่อาศัยมีประสบการณ์ทำงานมานานมีความรู้อาชีพตำรวจมาดี สำนักงานตำรวจแห่งชาติให้อบรม 3 เดือน และฝึกงานตามสถานีตำรวจอีก 3 เดือน ซึ่งยังไม่พอต้องขวนขวายหาความรู้เพิ่มเติม จึงจะเป็นพนักงานสอบสวนที่ดีได้ ปัจจุบันพบว่าจ่าสิบตำรวจหรือดาบตำรวจที่มีคุณวุฒิทางนิติศาสตร์เข้าสอบคัดเลือกเป็นพนักงานสอบสวนจะมีความรู้วิชาชีพพอสมควร เมื่อได้อบรมและฝึกงานพอสมควรจะเป็นพนักงานสอบสวนที่ดีได้ (ปริญญา ปาละ, ร.ต.ท., 2543, หน้า 57-58)

ความผิดอาญาตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 18 ในกรณีดังต่อไปนี้

ก. ความผิดอาญาได้เกิด หรืออ้าง หรือเชื่อว่าได้เกิดภายในเขตอำนาจของตน

ข. ความผิดอาญาที่ผู้ต้องหามีที่อยู่หรือถูกจับภายในเขตอำนาจของตน

โดยหลักแล้วเมื่อความผิดอาญาได้เกิดหรืออ้างหรือเชื่อว่าได้เกิดภายในเขตรับผิดชอบของพนักงานสอบสวนผู้ใด ก็ให้เป็นหน้าที่ของพนักงานสอบสวนผู้นั้นเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการสอบสวน เว้นแต่เมื่อมีเหตุจำเป็น หรือเพื่อความสะดวก จะให้พนักงานสอบสวนแห่งท้องที่ที่ผู้ต้องหามีที่อยู่หรือถูกจับเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการสอบสวนก็ได้

ความผิดอาญาตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 19 ในกรณีดังต่อไปนี้

SPU CHONBURI

1) เมื่อเป็นการไม่แน่ว่าการกระทำผิดอาญาได้กระทำในท้องที่ใดในระหว่างหลายท้องที่

2) เมื่อความผิดส่วนหนึ่งได้กระทำในท้องที่หนึ่ง แต่อีกส่วนหนึ่งได้กระทำในอีกท้องที่หนึ่ง

3) เมื่อความผิดนั้นเป็นความผิดต่อเนื่อง และกระทำต่อเนื่องกันในท้องที่ต่าง ๆ เกินกว่าท้องที่หนึ่งขึ้นไป

4) เมื่อเป็นความผิดซึ่งหน้ามีหลายกรรม กระทำลงในท้องที่ต่าง ๆ กัน

5) เมื่อความผิดเกิดขึ้นขณะผู้ต้องหากำลังเดินทาง

6) เมื่อเป็นความผิดเกิดขึ้นขณะผู้เสียหายกำลังเดินทาง

ทั้ง 6 กรณีดังกล่าว เป็นกรณีที่การกระทำความผิดอาญาเกิดคาบเกี่ยวกันตั้งแต่สองท้องที่ขึ้นไป จึงให้อำนาจพนักงานสอบสวนท้องที่หนึ่งท้องที่ใดที่เกี่ยวข้องมีอำนาจสอบสวนได้

นอกจากอำนาจสอบสวนของพนักงานสอบสวนเกิดขึ้นดังกล่าวข้างต้นแล้ว การพิจารณาว่าพนักงานสอบสวนที่ทำการสอบสวนเป็นพนักงานสอบสวนที่จะทำการสอบสวนได้โดยชอบด้วยกฎหมายหรือไม่นั้น มีองค์ประกอบอื่น ๆ ที่ต้องพิจารณาอีก ดังต่อไปนี้

- มีอำนาจสอบสวนหรือไม่ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 18 ได้กำหนดไว้ว่า ผู้มีอำนาจสอบสวนความผิดอาญาได้ในเขตกรุงเทพมหานคร คือข้าราชการตำรวจซึ่งมียศตั้งแต่นายร้อยตำรวจตรี หรือเทียบเท่านายร้อยตำรวจตรีขึ้นไป ส่วนในจังหวัดอื่นผู้มีอำนาจทำการสอบสวนได้ คือ พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่ ปลัดอำเภอและข้าราชการตำรวจซึ่งมียศตั้งแต่นายร้อยตำรวจตรี หรือเทียบเท่านายร้อยตำรวจตรีขึ้นไป

- มีหน้าที่ในการสอบสวนหรือไม่ การสอบสวนนอกจากจะต้องทำโดยผู้มีอำนาจที่จะสอบสวนได้แล้ว ยังต้องทำโดยผู้มีหน้าที่สอบสวนด้วย ดังนั้น ผู้มีอำนาจในการสอบสวนความผิดอาญาได้ตามกฎหมาย อาจไม่มีหน้าที่ที่จะสอบสวนก็ได้ ซึ่งหน้าที่ที่จะให้ทำการสอบสวนได้นั้นจะต้องได้รับมอบหมายจากผู้บังคับบัญชาที่กำหนดมอบหมายไว้โดยชัดแจ้งเป็นกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับคำสั่ง หรืออื่น ๆ ที่ระบุมอบหมายไว้

- มีเขตพื้นที่รับผิดชอบหรือไม่ ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 18 ที่ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจสอบสวนความผิดอาญาที่ได้เกิด หรืออ้าง หรือเชื่อว่าได้เกิดภายในเขตอำนาจของตนหรือผู้ต้องหามีที่อยู่หรือถูกจับภายในขอบเขตอำนาจของตน หรือตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 19 ที่ให้พนักงานสอบสวนที่มีเขตพื้นที่เกี่ยวข้อง มีอำนาจสอบสวนความผิดอาญาที่เกิดขึ้น คาบเกี่ยวกันตั้งแต่สองท้องที่ขึ้นไปได้ ทำให้เห็นได้ว่าพนักงานสอบสวนที่จะทำการสอบสวนความผิดอาญาที่เกิดขึ้นได้นั้น จะมีเขตรับผิดชอบของตน

SRU CHONBURI

ตามที่กำหนดไว้ ซึ่งในทางปฏิบัติก็ได้มีการแบ่งพื้นที่ความรับผิดชอบไปตามความเหมาะสม เพื่อความสะดวกในการสอบสวนและเพื่อขจัดปัญหาการเกี่ยงกันหรือแย่งกันรับผิดชอบอยู่แล้ว ตามปกติพนักงานสอบสวนที่มีอำนาจหน้าที่ในการสอบสวนท้องที่หนึ่ง จะไปทำการสอบสวนในความผิดอาญาของอีกท้องที่หนึ่งไม่ได้

พนักงานสอบสวนมีอำนาจสอบสวนคดีอาญาทั้งปวง แต่ถ้าเป็นความผิดต่อส่วนตัว ห้ามมิให้ทำการสอบสวน เว้นแต่จะมีคำร้องทุกข์ตามระเบียบ (ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 121) และให้พนักงานสอบสวนรวบรวมพยานหลักฐานทุกชนิดเท่าที่สามารถจะทำได้ เพื่อประสงค์จะทราบข้อเท็จจริงและพฤติการณ์ต่าง ๆ อันเกี่ยวกับความผิดที่ถูกกล่าวหา เพื่อจะรู้ตัวผู้กระทำผิดและพิสูจน์ให้เห็นความผิด (ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 131)

จากบทบัญญัติของกฎหมายดังกล่าว จะเห็นได้ว่า การสอบสวน ก็คือ การรวบรวมพยานหลักฐาน และการดำเนินการทั้งหลายอื่นตามบทบัญญัติของกฎหมาย ซึ่งกระทำโดยพนักงานสอบสวน ทั้งนี้ก็เพื่อทราบข้อเท็จจริงหรือพฤติการณ์ต่าง ๆ เกี่ยวกับความผิดที่ถูกกล่าวหา เพื่อจะรู้ตัวผู้กระทำผิด พิสูจน์ให้เห็นความผิด และเอาตัวผู้กระทำผิดมาฟ้องลงโทษ การดำเนินการของพนักงานสอบสวนที่เป็นการสอบสวนดังกล่าว อาจพิจารณาได้เป็น 3 ขั้นตอนใหญ่ ๆ คือ ขั้นตอนแรก เป็นขั้นตอนของการรับคำร้องทุกข์หรือคำกล่าวโทษ ขั้นตอนที่สองเป็นขั้นตอนของการสอบสวนรวบรวมพยานหลักฐาน และขั้นตอนที่สามเป็นขั้นตอนของการมีความเห็นทางคดี

การรับคำร้องทุกข์หรือกล่าวโทษ นับว่ามีความสำคัญและเป็นสาเหตุแห่งการสอบสวน เพราะพนักงานสอบสวนจะมีอำนาจดำเนินการสอบสวนคดีอาญาได้ ก็ต่อเมื่อการกระทำผิดนั้นปรากฏขึ้น พนักงานสอบสวน หรือโดยคำร้องทุกข์ หรือคำกล่าวโทษ ตามนัยที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา คำร้องทุกข์ หรือคำกล่าวโทษ จึงเป็นมูลเหตุที่ทำให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจที่จะดำเนินการสอบสวนต่อไป ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาได้ให้คำจำกัดความ คำร้องทุกข์ คำกล่าวโทษไว้ ดังนี้

คำร้องทุกข์ หมายถึง การที่ผู้เสียหายได้กล่าวหาต่อเจ้าหน้าที่ตามบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายนี้ ว่ามีผู้กระทำความผิดจะรู้ตัวผู้กระทำผิดหรือไม่ก็ตาม ซึ่งการกระทำให้เกิดความเสียหายแก่ผู้เสียหายและการกล่าวหาเช่นนั้นได้กล่าวโดยมีเจตนาจะให้ผู้กระทำผิดได้รับโทษ (มาตรา 2(7))

คำกล่าวโทษ หมายถึง การที่บุคคลอื่นซึ่งไม่ใช่ผู้เสียหายได้กล่าวหาต่อเจ้าหน้าที่ว่ามีบุคคลรู้ตัวหรือไม่รู้ตัวก็ดี ได้กระทำความผิดอย่างหนึ่งขึ้น (มาตรา 2(8))

เมื่อมีผู้มาแจ้งความต่อพนักงานสอบสวน ถ้าการแจ้งความนั้นชัดเจนว่าเป็นความผิดอาญาหรือมีการกระทำผิดอาญาเกิดขึ้น คำแจ้งความนั้นก็เป็นคำร้องทุกข์หรือคำกล่าวโทษซึ่งพนักงานสอบสวนจะต้องรับไว้ดำเนินการต่อไป แต่ถ้าการแจ้งความนั้นยังไม่แน่ชัดว่าเป็นความผิด

SRU CHONBURI

อาญา หรือมีการกระทำผิดอาญาขึ้น พนักงานสอบสวนก็ต้องทำการสอบสวนก่อนรับคำร้องทุกข์หรือคำกล่าวโทษเพื่อให้ได้ข้อเท็จจริงเป็นที่ยุติว่ามีการกระทำผิดอาญาเกิดขึ้นจริง ตามคำแจ้งความนั้นหรือไม่ เพราะพนักงานสอบสวนจะทำการสอบสวนได้เฉพาะแต่ที่เป็นความผิดอาญาเท่านั้น ดังนั้นถ้าผลการสืบสวนรับฟังเป็นการยุติว่ามีการกระทำผิดเกิดขึ้น คำแจ้งความนั้นจึงเป็นคำร้องทุกข์ หรือคำกล่าวโทษ ซึ่งพนักงานสอบสวนจะต้องดำเนินการรับคำร้องทุกข์หรือคำกล่าวโทษแล้วทำการสอบสวนต่อไป แต่ถ้าผลการสืบสวนรับฟังได้เป็นที่ยุติว่าไม่มีการกระทำผิดอาญาเกิดขึ้น คำแจ้งความนั้นย่อมไม่เป็นคำร้องทุกข์ หรือกล่าวโทษ พนักงานสอบสวนก็ไม่ต้องรับคำร้องทุกข์หรือคำกล่าวโทษ และไม่ต้องทำการสอบสวนตามคำแจ้งความนั้น เพื่อความสะดวกต่อการศึกษา

ในคดีความผิดส่วนตัวผู้ที่นำเอาความผิดมากล่าวหา จะต้องเป็นผู้เสียหายเท่านั้น พนักงานสอบสวนจึงจะทำการสอบสวนต่อไปได้ ทั้งนี้เนื่องจากพนักงานสอบสวนจะทำการสอบสวนคดีความผิดส่วนตัวได้ต่อเมื่อมีการร้องทุกข์ตามระเบียบดังกล่าวแล้ว

ส่วนคดีความผิดที่มิใช่ความผิดต่อส่วนตัวหรือที่เรียกว่าความผิดอาญาแผ่นดิน ผู้ที่นำคดีมากล่าวหาเป็นได้ทั้งผู้เสียหายและมิใช่ผู้เสียหาย เพราะพนักงานสอบสวนมีอำนาจสอบสวนคดีอาญาทั้งปวงและความผิดดังกล่าวมิใช่ความผิดต่อส่วนตัว จึงไม่ต้องมีคำร้องทุกข์ตามระเบียบ (สุวิทย์ แสวงมงคล, 2546, หน้า 11-15)

การสอบสวน หมายความถึง การรวบรวมพยานหลักฐานและการดำเนินการทั้งหลายอื่นตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายนี้ ซึ่งพนักงานสอบสวนได้ทำไปเกี่ยวกับความผิดที่กล่าวหา เพื่อที่จะทราบข้อเท็จจริงหรือพิสูจน์ความผิด และเพื่อจะเอาตัวผู้กระทำผิดมาฟ้องลงโทษ (ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 2(11) ดังนั้นวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายในการสอบสวน ประกอบด้วย

- เพื่อจะทราบข้อเท็จจริงและพฤติการณ์ต่าง ๆ อันเกี่ยวกับความผิดที่ถูกกล่าวหา
- เพื่อจะรู้ตัวผู้กระทำความผิด
- เพื่อพิสูจน์ให้เห็นความผิด และ
- เพื่อเอาตัวผู้กระทำความผิดมาฟ้องลงโทษ

การสอบสวนจึงเป็นกรณีที่เกิดความผิดอาญาขึ้นแล้วโดยพนักงานสอบสวนดำเนินการเกี่ยวกับการรวบรวมพยานหลักฐาน ซึ่งอาจเป็นพยานบุคคล พยานเอกสาร หรือพยานวัตถุ และจัดการให้ได้มาซึ่งพยานหลักฐาน ส่วนการดำเนินการอื่น ๆ เช่น การควบคุมผู้ต้องหา การนำตัวผู้ต้องหาไปฝากขังต่อศาล การทำบันทึกกรณีที่ผู้ต้องหาไม่ยอมให้การ เป็นต้น ทั้งนี้โดยมีวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายเพื่อทราบข้อเท็จจริงแห่งพฤติการณ์ที่เกิดขึ้นว่าการกระทำนั้นเป็นความผิดอาญาหรือไม่ เช่น ทรัพย์หายไปเป็นเพราะเจ้าทรัพย์ทำหายเอง หรือเพราะมีคนลักไป เป็น

SUCHONBURI

ต้น เพื่อพิสูจน์ความผิด เช่น เมื่อฟังว่าทรัพย์นั้นถูกลักไป ก็พิจารณาจากพยานหลักฐานว่าผู้ต้องหาเป็นคนร้ายนี้หรือไม่ และเพื่อจะเอาตัวผู้กระทำความผิดมาฟ้องลงโทษ เช่น เมื่อฟังว่า ก เป็นคนร้ายรายนี้จริง ก็จัดการออกหมายเรียกตัว ก มาสอบสวนเป็นผู้ต้องหา หาก ก หลบหนีก็ดำเนินการออกหมายจับเพื่อให้ได้ตัวมา จะได้ส่งพนักงานอัยการฟ้องร้องต่อศาลต่อไป

ดังนั้น เมื่อรู้ว่าความผิดเกิดขึ้นแล้ว เป็นหน้าที่ของพนักงานสอบสวนที่จะต้องสอบสวนให้รู้ว่าใครเป็นผู้กระทำผิด และเมื่อรู้ว่าใครเป็นผู้กระทำความผิดแล้ว ก็ต้องแสวงหาพยานหลักฐานจนครบถ้วน เพื่อพิสูจน์ความผิดนั้นและเอาผู้กระทำความผิดมาลงโทษให้ได้

การสอบสวนจึงต้องรวบรวมพยานหลักฐานให้มีน้ำหนักอย่างเพียงพอที่จะชี้ให้เห็นชัดว่าผู้นั้นเป็นผู้กระทำความผิดจริง โดยจะต้องรวบรวมพยานหลักฐานให้มีน้ำหนักจนถึงขนาดแน่ใจว่าผู้ต้องหาเป็นผู้กระทำความผิด หรือสอบสวนให้ถึงขนาดปราศจากข้อสงสัยตามสมควร จะสอบเพียงแต่ให้เป็นสำนวนการสอบสวนหรือเพียงระดับมีมูลเท่านั้นยังไม่เพียงพอ

อนึ่ง อำนาจสอบสวนกับอำนาจจับกุมแตกต่างกัน เพราะอำนาจสอบสวนนั้นต้องชอบด้วยกฎหมายจึงจะทำการฟ้องร้องได้ แต่อำนาจจับกุมอาจจะไม่ชอบด้วยกฎหมายก็ได้ แต่อย่างไรก็ตาม เมื่อการสอบสวนดำเนินไปโดยชอบด้วยกฎหมายแล้ว แม้การจับกุมจะไม่ชอบด้วยกฎหมายก็ไม่กระทบกระเทือนถึงการฟ้องคดี (คำพิพากษาฎีกาที่ 2699/2516) โดยถือว่าการฟ้องคดีในกรณีที่จับกุมตัวไม่ถูกต้อง แต่มีการสอบสวนถูกต้องตามกฎหมายก็พอ ดังนั้น การจับกุมจะชอบหรือไม่ก็ตาม หากการสอบสวนชอบ อัยการก็มีอำนาจฟ้องคดีได้ (คำพิพากษาฎีกาที่ 235/2539) พนักงานอัยการฟ้องได้แม้ตำรวจจับโดยไม่มีหมายจับ (คำพิพากษาฎีกาที่ 5055/2539) หรือผู้เสียหายจับเองเป็นการไม่ชอบด้วยกฎหมาย แต่การสอบสวนชอบ อัยการก็ฟ้องได้ (คำพิพากษาฎีกาที่ 4445/2530) และศาลมีอำนาจลงโทษในกรณีเช่นนี้ด้วย

นอกจากนี้อำนาจการสอบสวนกับอำนาจรับคำร้องทุกข์ก็แตกต่างกัน ในข้อนี้ต้องเข้าใจว่าพนักงานสอบสวนมีอำนาจรับคำร้องทุกข์ได้ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 123วรรคแรก ความว่า “ผู้เสียหายอาจร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวนได้” แต่หากพนักงานสอบสวนรับคำร้องทุกข์แล้วเห็นว่าตนเองไม่มีอำนาจสอบสวนย่อมส่งเรื่องให้พนักงานสอบสวนท้องที่ที่มีอำนาจทำการสอบสวนได้ โดยต้องถือว่าการร้องทุกข์ต่อเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจสอบสวนเสมอไป เหตุนี้พนักงานสอบสวนในท้องที่หนึ่งท้องที่ใด ซึ่งแม้จะมิได้มีอำนาจสอบสวนในคดีนั้นเลย ย่อมจะดำเนินการส่งคำร้องทุกข์นั้นไปยังพนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจ เพื่อดำเนินการสอบสวนคดีนั้นต่อไปได้ โดยถือว่าได้มีการร้องทุกข์ต่อเจ้าพนักงานตามกฎหมายแล้ว การร้องทุกข์ย่อมนับและมีผลแต่เวลานั้น

จุดเกาะเกี่ยวของอำนาจและหน้าที่ของพนักงานสอบสวน คือ ที่เกิดเหตุ ที่อยู่ของผู้ต้องหา และที่ที่ผู้ต้องหาถูกจับ ซึ่งโดยปกติถือที่เกิดเหตุเป็นจุดเกาะเกี่ยวที่สำคัญ เว้นแต่เมื่อมีเหตุ

SPU CHONBURI

จำเป็นหรือเพื่อความสะดวก จึงให้พนักงานสอบสวนท้องที่ที่ผู้ต้องหามีที่อยู่หรือถูกจับเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการสอบสวน

อย่างไรก็ตามในกรณีต่าง ๆ ดังกล่าวนี้เพื่อเป็นการป้องกันการปัดความรับผิดชอบอันจะทำให้เกิดช่องว่างในการใช้อำนาจรัฐ และเพื่อเป็นการป้องกันการแก่งแย่งกันรับผิดชอบ อันจะทำให้สิทธิของผู้ถูกกล่าวหาในฐานะที่เป็นประธานในคดีถูกกระทบกระเทือนจากการดำเนินคดีซ้ำในมูลคดีเดียวกัน กฎหมายจึงกำหนดว่าถ้าจับผู้ต้องหาได้แล้วให้พนักงานสอบสวนท้องที่ที่จับผู้ต้องหาได้เป็นผู้รับผิดชอบในการสอบสวน แต่ถ้าจับผู้ต้องหายังไม่ได้ให้พนักงานสอบสวนท้องที่พบการกระทำผิดก่อนเป็นผู้รับผิดชอบในการสอบสวน

อำนาจสอบสวนเป็นอำนาจเดียว การสอบสวนในส่วนหนึ่งเป็นการกระทำที่กระทบถึงสิทธิและเสรีภาพของบุคคล และโดยที่ในการดำเนินคดีอาญาในระบบกล่าวหานั้น ผู้ถูกกล่าวหาเป็นประธานในคดี หากให้พนักงานสอบสวนที่มีอำนาจและหน้าที่ต่างคนต่างทำ กรณีก็อาจจะเป็นการกระทบต่อหลักกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาข้อหนึ่งที่ว่า “บุคคลจะไม่เดือดร้อนสองครั้งในเรื่องเดียวกัน” (Ne bis in idem) ฉะนั้นกฎหมายจึงได้บัญญัติถึงการชี้ขาดในกรณีไม่แน่นอนว่าพนักงานสอบสวนคนใดควรเป็นพนักงานสอบสวนผู้รับผิดชอบ ซึ่งหมายความว่า ไม่จำต้องเป็นกรณีที่มีการโต้แย้งกัน เพราะหากต้องเป็นกรณีที่จะต้องมีการโต้แย้งกันระหว่างพนักงานสอบสวนตามความเห็นของ

อัยการสูงสุดแล้วฐานะในการเป็นประธานในคดีของผู้ต้องหาต้องถูกกระทบกระเทือนเป็นอย่างมากผิดวัตถุประสงค์ของกฎหมายที่ต้องการจะคุ้มครอง (ธีสุทธิ์ พันธ์-ฤทธิ์, 2550, หน้า 19-21)

2. ความหมายของคดีจราจร

คดีจราจร หมายถึง คดีที่เกิดจากการใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ขี่หรือไล่ต้อนสัตว์ ซึ่งฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ

การฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 นี้อาจจะส่งผลให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สิน ชีวิต และร่างกายของบุคคลได้ ดังนั้น คดีจราจรในความหมายนี้จึงหมายความถึงคดีแพ่งและคดีทางอาญาที่เกิดจากการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522

ประเภทของคดีจราจร คดีจราจรสามารถแบ่งแยกออกเป็นประเภทใหญ่ ๆ ได้ 3 ประเภท ดังนี้

SPU CHONBURI

1. คดีจราจรที่เกิดจากการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ โดยไม่มีความเสียหายเกิดขึ้นต่อชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินของผู้อื่น

คดีจราจรประเภทนี้เป็นคดีอาญาประเภทหนึ่งซึ่งถือได้ว่าเป็นการกระทำความผิดต่อความสงบสุขของรัฐ และมีรัฐเป็นผู้เสียหาย เช่น คดีความผิดเกี่ยวกับการขับรถฝ่าสัญญาณไฟจราจรสีแดง จอดรถไว้ในเขตห้ามจอด ขับรถบรรทุกน้ำหนักเกิน ขับรถแข่งในทาง ขับรถในขณะเมาสุรา หรือการนำรถที่มีควันดำหรือเสียงดังมาใช้ในทาง เป็นต้น ส่วนคดีจราจรที่เกิดจากการกระทำความผิดตามกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ กฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ ได้แก่ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้กระสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 เป็นต้น

คดีจราจรประเภทนี้ หากเป็นความผิดที่อยู่ในอำนาจเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา 140 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่จะว่ากล่าวตักเตือนผู้ขับขี่หรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้ และเมื่อเป็นความผิดที่อยู่ในอำนาจพนักงานสอบสวนตามมาตรา 145 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 พนักงานสอบสวนก็จะดำเนินการไปตามประมวลระเบียบการตำรวจเกี่ยวกับคดี ลักษณะ 3 การเปรียบเทียบคดีอาญา บทที่ 3 การเปรียบเทียบคดีตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และคดีอาญาเลิกกันได้ เมื่อผู้ต้องหาชำระค่าปรับตามที่พนักงานสอบสวนได้เปรียบเทียบแล้ว แต่หากผู้ต้องหาไม่ยินยอมชำระค่าปรับ พนักงานสอบสวนจะต้องทำสำนวนการสอบสวนเสนอพนักงานอัยการเพื่อฟ้องคดีอาญาต่อศาลภายในกำหนดอายุความ หรือกรณีที่เป็นความผิดซึ่งไม่อยู่ในอำนาจของพนักงานสอบสวนตามมาตรา 145 พนักงานสอบสวนก็ต้องทำสำนวนการสอบสวนเสนอพนักงานอัยการเพื่อฟ้องคดีอาญาต่อศาลภายในกำหนดอายุความต่อไป

ส่วนคดีจราจรที่เกิดจากการกระทำความผิดตามกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ หากมีการมอบอำนาจในการเปรียบเทียบให้พนักงานสอบสวน พนักงานสอบสวนก็ดำเนินการไปในทำนองเดียวกับที่กล่าวมาแล้ว

2. คดีจราจรที่เกิดจากการกระทำผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และเกิดความเสียหายต่อทรัพย์สิน

คดีจราจรประเภทนี้เป็นคดีอาญาประเภทหนึ่งที่เกิดจากการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ซึ่งนอกจากจะทำให้ผู้กระทำต้องรับผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 แล้วผลของการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติ

SRU CHONBURI

จราจรทางบก พ.ศ.2522 นั้นยังไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินของผู้อื่น อันทำให้เกิดความรับผิดชอบทางแพ่งตามมาอีกด้วย และคดีจราจรประเภทนี้ผู้กระทำจะต้องรับผิดทั้งทางอาญาและทางแพ่ง ดังนี้

2.1 ความรับผิดทางอาญา คดีจราจรประเภทนี้เป็นคดีอาญาประเภทหนึ่งซึ่งถือว่าเป็นการกระทำความผิดต่อความสงบสุขของรัฐ และมีรัฐเป็นผู้เสียหายเช่นเดียวกับคดีจราจรในประเภทที่ 1 เพื่อพิสูจน์ความผิดที่เกิดขึ้น ซึ่งความผิดที่เกิดขึ้นในคดีจราจรประเภทนี้จะเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ เท่านั้น และเนื่องจากคดีจราจรประเภทนี้ส่วนใหญ่จะเป็นคดีที่มีคู่กรณีตั้งแต่สองฝ่ายขึ้นไป ดังนั้น พนักงานสอบสวนจึงต้องวินิจฉัยว่าฝ่ายใดเป็นฝ่ายต้องรับผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 โดยไม่ต้องก้าวล่วงเข้าไปวินิจฉัยความรับผิดทางแพ่งว่าฝ่ายใดประมาทหรือประมาททั้งสองฝ่ายหรือประมาททุกฝ่ายแล้วเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินนั้นแต่อย่างใด พนักงานสอบสวนจะมีแต่อำนาจหน้าที่ในการพิจารณาความผิดทางอาญาเท่านั้น และเมื่อพิจารณาจากพยานหลักฐานที่รวบรวมมาได้ว่าฝ่ายใดเป็นฝ่ายกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และกรณีที่ความผิดนั้นอยู่ในอำนาจพนักงานสอบสวนตามมาตรา 145 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 พนักงานสอบสวนก็ดำเนินการว่ากล่าวตักเตือนหรือเปรียบเทียบปรับไปตามที่เห็นสมควร

ในการเปรียบเทียบปรับเพื่อให้คดีอาญาเลิกกันของพนักงานสอบสวนนี้ ต้องเป็นไปตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 37 และมาตรา 38 ด้วยกล่าวคือผู้ต้องหาและผู้เสียหายต้องยินยอมตามที่เปรียบเทียบ พนักงานสอบสวนจึงจะทำการเปรียบเทียบปรับได้ แต่ถ้าผู้ต้องหาไม่ยินยอมตามที่เปรียบเทียบหรือเมื่อยินยอมแล้วไม่ชำระเงินค่าปรับภายในกำหนดเวลาตามมาตรา 38(1) วรรคสอง หรือผู้เสียหายไม่ยินยอม พนักงานสอบสวนก็ต้องดำเนินคดี ด้วยการส่งตัวผู้ต้องหาพร้อมสำนวนไปให้พนักงานอัยการฟ้องผู้ต้องหาต่อศาลต่อไป

อย่างไรก็ตาม คดีความผิดต่อพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 นั้นถือว่าเป็นการกระทำต่อรัฐโดยตรง รัฐเท่านั้นเป็นผู้เสียหาย เอกชนไม่ใช่ผู้เสียหาย ที่จะฟ้องในความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ต่อศาลเองได้ ทำได้เพียงร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวนเท่านั้น เมื่อรัฐเท่านั้นเป็นผู้เสียหาย และเอกชนไม่ใช่ผู้เสียหายเสียแล้ว ความไม่ยินยอมของผู้เสียหายในการเปรียบเทียบคดีจึงไม่มีประเด็นต้องพิจารณา

2.2 ความรับผิดทางแพ่ง

สำหรับความรับผิดทางแพ่งนั้น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติไว้ในมาตรา 420 ดังนี้

SRU CHONBURI

“มาตรา 420 ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมาย ให้เขาเสียหายแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่าผู้นั้นทำละเมิด จำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น”

ดังนั้นเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ทรัพย์สินหรือสิทธิใด ๆ ของคู่กรณีหรือบุคคลที่เกี่ยวข้องกับคู่กรณี เช่น ทายาทของคู่กรณี นายจ้าง สามีหรือภริยา ผู้ปกครอง ตัวการหรือผู้รับประกันภัย หากไม่เป็นเรื่องที่เป็นเหตุสุดวิสัยแล้ว ถือได้ว่าเป็นการกระทำที่เป็นละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ อันทำให้เกิดสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้กระทำได้ โดยประมวลกฎมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติเกี่ยวกับเรื่องนี้ไว้ ดังนี้

“มาตรา 438 ค่าสินไหมทดแทนจะพึงใช้โดยสถานใดเพียงใดนั้น ให้ศาลวินิจฉัยตามควรแก่พฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิด

อนึ่ง ค่าสินไหมทดแทนนั้น ได้แก่ การคืนทรัพย์สินอันผู้เสียหายต้องเสียไปเพราะละเมิด หรือใช้ราคาทรัพย์สินนั้น รวมทั้งค่าเสียหายอันจะพึงบังคับให้ใช้เพื่อความเสียหายอย่างใด ๆ อันได้ก่อขึ้นนั้นด้วย”

“มาตรา 430 ในกรณีที่ต้องใช้ราคาทรัพย์สินอันได้เอาของเขาไปก็ดี ในกรณีที่ต้องใช้ราคาทรัพย์อันลดน้อยลงเพราะบุบสลายก็ดี ฝ่ายผู้เสียหายจะเรียกดอกเบี้ยในจำนวนเงินที่จะต้องใช้คิดตั้งแต่เวลาอันเป็นฐานที่ตั้งแห่งประมาณราคานั้นก็ได้”

มาตรา 223 ถ้าฝ่ายผู้เสียหายได้มีส่วนทำความผิดอย่างใดอย่างหนึ่งก่อให้เกิดความเสียหายด้วยไซร้ ท่านว่าหนี้อันจะต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ฝ่ายผู้เสียหายมากน้อยเพียงใดนั้น ต้องอาศัยพฤติการณ์เป็นประมาณ ข้อสำคัญก็คือว่าความเสียหายนั้นได้เกิดขึ้นเพราะฝ่ายไหนเป็นผู้ก่อยิ่งหย่อนกว่ากันเพียงไร

แต่ถ้าทั้งสองฝ่ายกระทำละเมิดโดยไม่ยิ่งหย่อนต่อกัน กล่าวคือ มีส่วนกระทำละเมิดเท่า ๆ กัน ไม่มีฝ่ายใดมากกว่าหรือน้อยกว่ากัน ค่าเสียหายจึงเป็นอันพับกันไป แต่ถ้าความเสียหายเกิดขึ้นแก่บุคคลภายนอก ผู้กระทำละเมิดทั้งสองฝ่ายต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกเต็มจำนวนความเสียหาย

ถ้าการกระทำละเมิดนั้น ทั้งสองฝ่ายกระทำละเมิดไม่เท่ากัน ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ต้องเสียหาย ศาลจะแบ่งความรับผิดให้ผู้ทำละเมิดแต่ละคนรับผิดชอบตามส่วนและพฤติการณ์แห่งการกระทำละเมิด เมื่อศาลแบ่งส่วนความรับผิดไปแล้ว ผู้ทำละเมิดที่ใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ต้องเสียหายไปแล้ว ย่อมไม่มีสิทธิไปเรียกร้องให้ผู้ทำละเมิดอีกฝ่ายแบ่งส่วนความรับผิดในค่าสินไหมทดแทนที่ตนชำระไปนั้น

SPU CHONBURI

นอกจากนี้ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 46 บัญญัติว่า “ในการพิพากษาคดีส่วนแพ่ง ศาลจำต้องถือข้อเท็จจริงตามที่ปรากฏในคำพิพากษาคดีส่วนอาญา” ดังนั้น การรวบรวมพยานหลักฐานของพนักงานสอบสวนจึงมีความสำคัญเป็นอย่างยิ่งต่อการพิพากษาคดีส่วนแพ่ง เพื่อประโยชน์ในการพิจารณาว่าเหตุที่เกิดขึ้นนั้นเกิดจากการกระทำของฝ่ายใด หรือทั้งสองฝ่าย ต่างจงใจหรือประมาทด้วยกันแล้ว ฝ่ายใดจงใจหรือประมาทมากกว่ากันหรือเท่ากัน เพื่อมาประมวลความรับผิดของแต่ละฝ่ายในการกำหนดให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่อีกฝ่ายหนึ่ง ในสำนวนการสอบสวนพนักงานสอบสวนไม่จำต้องชี้ว่าฝ่ายใดประมาทมากกว่ากัน เพียงแต่รวบรวมพยานหลักฐานให้พอต่อการแจ้งข้อหาต่อฝ่ายที่ฝ่าฝืนหรือปฏิบัติตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 เท่านั้นก็เพียงพอแล้ว แต่หากรวบรวมพยานหลักฐานได้มากและละเอียดเพียงใดให้ปรากฏไว้ในสำนวนก็จะเป็นประโยชน์ในการพิจารณาในส่วนแพ่งมากขึ้นเท่านั้น

ทั้งนี้การพิจารณาในทางแพ่งไม่ต้องคำนึงว่าจำเลยต้องคำพิพากษาว่าได้กระทำผิดหรือไม่ ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 47 วรรคแรกที่บัญญัติว่า “คำพิพากษาคดีส่วนแพ่งต้องเป็นไปตามบทบัญญัติอันว่าด้วยความรับผิดของบุคคลในทางแพ่ง โดยไม่ต้องคำนึงถึงว่าจำเลยต้องคำพิพากษาว่าได้กระทำผิดหรือไม่”

ดังนั้นสรุปได้ว่า หากมีคดีรถยนต์เฉี่ยวชนกันทำให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินของผู้ใดแล้ว เจ้าของทรัพย์สิน ผู้ครอบครองทรัพย์สิน หรือผู้รับประกันภัย แล้วแต่กรณี มีสิทธิฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนที่ทรัพย์สินเสียหายในทางแพ่งได้ โดยผู้กระทำละเมิดย่อมต้องมีหน้าที่ชดใช้ค่าสินไหมทั้งปวง อันเป็นผลโดยตรงมาจากการกระทำของตน นอกจากนี้ อาจมีผู้ซึ่งต้องร่วมรับผิดกับผู้ทำละเมิดด้วย โดยผู้นั้นมีความสัมพันธ์เกี่ยวกับงานอันมีนิติสัมพันธ์กัน หรือมีหน้าที่ดูแล หรือมีส่วนในการกระทำละเมิดของผู้ทำละเมิด เช่น นายจ้างรับผิดในการกระทำละเมิดของลูกจ้าง ตัวการรับผิดในการกระทำละเมิดของตัวแทน ผู้ว่าจ้างรับผิดในการกระทำของผู้รับจ้าง บิดามารดาหรือผู้อนุบาลรับผิดในการกระทำละเมิดของผู้เยาว์หรือผู้ไร้ความสามารถ ครู อาจารย์ นายจ้างหรือบุคคลอื่นใดที่รับดูแลผู้ไร้ความสามารถรับผิดในการกระทำละเมิดของผู้ไร้ความสามารถ

3. คดีจราจรที่เกิดจากการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจร ทางบก พ.ศ. 2522 และเกิดความเสียหายต่อชีวิตหรือร่างกายและหรือทรัพย์สิน

คดีจราจรประเภทนี้ที่ผู้กระทำฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 แล้ว ยังก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นต่อชีวิตหรือร่างกายและหรือทรัพย์สินของผู้หนึ่งผู้ใดอันก่อให้เกิดความรับผิดทั้งทางอาญาและทางแพ่ง ดังนี้

SRU CHONBURI

3.1 ความรับผิดทางอาญา นอกจากผู้กระทำจะกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ตามบทบัญญัติในมาตราต่าง ๆ ที่ผู้กระทำฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามแล้ว ยังเป็นความผิดตามประมวลกฎหมายอาญาในฐานต่าง ๆ ตามความร้ายแรงแห่งกรณี ดังนี้

(1) ความผิดฐานกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นรับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ เป็นกรณีที่เกิดจากการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 แล้วก่อให้เกิดความเสียหายต่อร่างกายหรือจิตใจของผู้อื่นแต่ไม่ถึงกับทำให้เป็นอันตรายสาหัส ดังที่ประมวลกฎหมายอาญามาตรา 390 บัญญัติไว้ว่า “ผู้ใดกระทำโดยประมาท และการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นรับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือนหรือปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

(2) ความผิดฐานกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นรับอันตรายสาหัส เป็นกรณีที่การฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ก่อให้เกิดความเสียหายต่อร่างกายหรือจิตใจของผู้อื่นถึงกับเป็นอันตรายสาหัสตามที่ประมวลกฎหมายอาญามาตรา 300 บัญญัติไว้ว่า “ผู้ใดกระทำโดยประมาทและการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปีหรือปรับไม่เกินหกพันบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ”

(3) ความผิดฐานกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายเป็นกรณีที่การฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิต ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291 บัญญัติไว้ว่า “ผู้ใดกระทำโดยประมาทและการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบปีและปรับไม่เกินสองหมื่นบาท”

สำหรับความรับผิดทางอาญาในคดีจราจรประเภทนี้ ผู้กระทำจะต้องมีความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 อยู่ด้วย ดังนั้นหากเป็นการกระทำกรรมเดียวแต่เป็นความผิดต่อกฎหมายหลายบทต้องใช้กฎหมายบทที่มีโทษหนักที่สุดตามที่ประมวลกฎหมายอาญาบัญญัติไว้ในมาตรา 90 ดังนี้

“มาตรา 90 เมื่อการกระทำใดอันเป็นกรรมเดียวเป็นความผิดต่อกฎหมายหลายบทให้ใช้กฎหมายบทที่มีโทษหนักที่สุดลงโทษแก่ผู้กระทำความผิด”

3.2 ความรับผิดทางแพ่ง

สำหรับความรับผิดทางแพ่งที่เกี่ยวข้องกับความเสียหายแก่ร่างกายและชีวิตเป็นไปตามบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ดังนี้

SPUCHONBURI

มาตรา 442 ในกรณีทำให้เสียหายแก่ร่างกายหรืออนามัยนั้น ผู้เสียหายย่อมที่จะได้รับชดใช้ค่าใช้จ่ายอันตนต้องเสียไป และค่าเสียหายเพื่อการที่เสียความสามารถประกอบการงานสิ้นเชิงหรือแต่บางส่วนทั้งในเวลาปัจจุบันและเวลาในอนาคตด้วย

ถ้าในเวลาที่พิพากษาคดี เป็นพ้นวิสัยจะหยั่งรู้ได้แน่ว่าความเสียหายนั้นได้มีแท้จริงเพียงใด ศาลจะกล่าวในคำพิพากษาว่ายังสงวนไว้ซึ่งสิทธิที่จะแก้ไขคำพิพากษานั้นอีกภายในระยะเวลาไม่เกินสองปีก็ได้

“มาตรา 443 ในกรณีทำให้เขาถึงตายนั้น ค่าสินไหมทดแทนได้แก่ ค่าปลงศพรวมทั้งค่าใช้จ่ายอันจำเป็นอย่างอื่น ๆ อีกด้วย

ถ้ามิได้ตายในทันที ค่าสินไหมทดแทนได้แก่ ค่ารักษาพยาบาล รวมทั้งค่าเสียหายที่ต้องขาดประโยชน์ทำมาหาได้ เพราะไม่สามารถประกอบการงานนั้นด้วย

ถ้าว่าเหตุที่ตายลงนั้นทำให้บุคคลหนึ่งคนใด ต้องขาดไร้อุปการะตามกฎหมายไปด้วยไซร้ ท่านว่าบุคคลนั้นย่อมที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น”

“มาตรา 444 ในกรณีทำให้เสียหายแก่ร่างกายหรืออนามัยนั้น ผู้ต้องเสียหายย่อมที่จะได้รับชดใช้ค่าใช้จ่ายอันตนต้องเสียไป และค่าเสียหายเพื่อการที่เสียความสามารถประกอบการงานสิ้นเชิง หรือแต่บางส่วนทั้งในเวลาปัจจุบันและเวลาในอนาคตด้วย

ถ้าในเวลาพิพากษาคดี เป็นพ้นวิสัยจะหยั่งรู้ได้แน่ว่าความเสียหายนั้นได้มีแท้จริงเพียงใด ศาลจะกล่าวในคำพิพากษาว่ายังสงวนไว้ซึ่งสิทธิที่จะแก้ไขคำพิพากษานั้นอีกภายในระยะเวลาไม่เกินสองปีก็ได้”

3. หลักการวินิจฉัยความรับผิดตามประมวลกฎหมายอาญาในคดีจราจร

คดีจราจรที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตหรือร่างกาย ซึ่งจะส่งผลให้ผู้กระทำต้องรับผิดในทางอาญาตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 390 มาตรา 300 หรือมาตรา 291 แล้วแต่กรณี ด้วยนั้น มีหลักในการพิจารณาการกระทำโดยประมาทโดยใช้หลักกฎหมายและทฤษฎีที่สำคัญ 2 เรื่อง คือ หลักกฎหมายอาญาเรื่องกระทำโดยประมาท และหลักในเรื่องความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลตามทฤษฎีเงื่อนไข

หลักการวินิจฉัยความรับผิดในคดีจราจรนี้ คือ เมื่อพนักงานสอบสวนพบการกระทำผิดที่เข้าข่ายเกี่ยวกับการกระทำโดยประมาทตามประมวลกฎหมายอาญา พนักงานสอบสวนจะต้องใช้หลักในการพิจารณาตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 59 วรรคสี่ และหลักในเรื่องความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลตามทฤษฎีเงื่อนไขดังกล่าวเป็นหลัก ซึ่งอาจเป็นไปได้ว่าในเหตุการณ์หนึ่ง ๆ อาจมีฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดประมาทแต่เพียงฝ่ายเดียว หรือประมาททั้งสองฝ่าย หรือประมาท

SPU CHONBURI

มากกว่าสองฝ่ายก็ได้ หากเกิดจากการประมาทหลายฝ่าย พนักงานสอบสวนควรรวบรวมพยานหลักฐานให้ปรากฏในสำนวนเพื่อประโยชน์ในการพิสูจน์ในชั้นต่อไป และก็จะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการเรียกร้องค่าเสียหายทางแพ่งของคู่กรณีที่จะได้เป็นไปด้วยความเป็นธรรม

เนื่องจากคดีจราจรเป็นคดีที่เกิดจากการใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ขี่ หรือไล่ต้อนสัตว์ ดังนั้นบุคคลผู้ใช้ทางเหล่านี้จึงต้องปฏิบัติตามกฎจราจรซึ่งบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ถ้าผู้ใช้ทางฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 แล้วก็ถือได้ว่ามิได้ใช้ความระมัดระวังตามวิสัยและพฤติการณ์ และถ้าการกระทำนั้นไปก่อให้เกิดผลร้ายขึ้น ก็ต้องถือว่าเป็นการกระทำโดยประมาทตามประมวลกฎหมายอาญานั่นเอง (นัยนา เกิด-วิชัย, พล.ต.ต.หญิง, 2552, หน้า 643-650)

ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนคดีจราจร

ทฤษฎีที่เป็นที่มาของการสอบสวนคดีจราจร ย่อมทำให้จิตวิญญาณการสอบสวนของพนักงานสอบสวนไปถูกทิศทาง ทำให้พนักงานสอบสวนมีประสิทธิภาพในการสอบสวนอย่างมีคุณภาพ ประชาชนเกิดความศรัทธา ไม่ก่อให้เกิดความเสียหาย ผลดีตกแก่สังคมย่อมมีความสงบสุขปลอดภัย ที่สำคัญหน่วยงานมีภาพพจน์ที่น่าเชื่อถือของประชาชน ทฤษฎีเหล่านั้น คือ

1. ทฤษฎีการบังคับใช้กฎหมาย

ภาระหน้าที่ของหน่วยงานในกระบวนการยุติธรรมก็คือการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพและเสมอภาค ซึ่งจะนำไปสู่การควบคุมการกระทำความผิดในสังคมได้ตามความมุ่งหมาย ในเรื่องนี้นักอาชญาวิทยาได้พัฒนาแนวคิดและขอบเขตปรัชญาการบังคับใช้กฎหมายและการควบคุมสังคม (The Philosophy of Enforcing Laws and Social Control) ให้รวมตลอดไปถึงการควบคุมพฤติกรรมอันจะนำไปสู่การกระทำความผิดด้วย สำหรับลักษณะที่สำคัญเกี่ยวกับปรัชญาการบังคับใช้กฎหมายและการควบคุมสังคมมีอยู่ 3 ประการ

1) รัฐเป็นผู้ใช้มาตรการทางกฎหมายเพื่อควบคุมความประพฤติและคุ้มครองพิทักษ์ผลประโยชน์ของสมาชิกในสังคมตามหลักกฎหมายมหาชนในฐานะที่รัฐมีอำนาจเหนือราษฎรมิได้รวมถึงกฎหมายเอกชนอันเป็นกฎหมายว่าด้วยความสัมพันธ์ระหว่างราษฎรในฐานะเท่าเทียมกัน

2) รัฐเป็นผู้ได้รับอาณัติมอบหมาย (Mandate) จัดสรรเจ้าหน้าที่ควบคุมรับผิดชอบ การปฏิบัติหน้าที่รักษาความสงบเรียบร้อยและความผาสุกของชุมชนให้เป็นไปตามเจตนารมณ์และหลักกฎหมายอย่างเคร่งครัด

SPU CHONBURI

3) การบังคับใช้กฎหมายจะต้องบังคับใช้แก่สมาชิกในสังคมโดยเสมอภาคภายใต้หลักนิติธรรม (Justice under law) ปราศจากความลำเอียงหรือรังเกียจเดียดฉันท์โดยสิ้นเชิงเพื่อให้การบริหารงานยุติธรรมเป็นไปตามความมุ่งหมายของการบังคับใช้กฎหมายในอันที่จะควบคุมการกระทำความผิดที่เกิดขึ้นในสังคม นำตัวผู้กระทำความผิดมาลงโทษ และป้องกันภยันตรายที่เกิดขึ้นแก่สมาชิกในสังคม จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องทราบทฤษฎีการบังคับใช้กฎหมายของหน่วยงานในกระบวนการยุติธรรม

2. ทฤษฎีอำนาจเหนือ

ทฤษฎีอำนาจเหนือ นี้เป็นทฤษฎีแก้ไขทฤษฎีคู่กรณีนิติสัมพันธ์เพื่อให้แนวคิดการแบ่งแยกกฎหมายระหว่างกฎหมายเอกชน และกฎหมายมหาชนมีความชัดเจนมากยิ่งขึ้นกล่าวคือ กฎหมายเอกชน คือบรรดากฎเกณฑ์ทางกฎหมายที่กำหนดความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลสองฝ่ายโดยที่คู่กรณีทั้งสองฝ่ายอยู่ในฐานะเท่าเทียมกัน กฎหมายมหาชนคือบรรดากฎเกณฑ์ทางกฎหมายที่กำหนดความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลสองฝ่าย โดยที่บุคคลที่เป็นคู่กรณีฝ่ายหนึ่งมีอำนาจเหนือกว่าอีกฝ่ายหนึ่ง กรณีนี้จะเป็นกฎหมายมหาชนได้ต้องกำหนดให้รัฐองค์กรของรัฐอยู่ในฐานะที่เหนือกว่าเอกชน หรือมีอำนาจเหนือกว่าเอกชนที่เข้ามาเป็นคู่กรณีของตน

3. ทฤษฎีการควบคุมอาชญากรรม (Crime Control)

ทฤษฎีนี้ต้องการส่งเสริมและเน้นประสิทธิภาพของกระบวนการยุติธรรม โดยมุ่งควบคุมระงับและปราบปรามอาชญากรรมเป็นหลัก ทฤษฎีนี้เชื่อว่าการที่เจ้าหน้าที่ของรัฐไม่สามารถจะควบคุมและปราบปรามอาชญากรรม หรือจับกุมอาชญากรมาลงโทษตามกฎหมายได้ ย่อมเป็นการกระทบกระเทือนต่อความสงบเรียบร้อยของสังคม และเสรีภาพของประชาชนผู้สุจริตจากการถูกคุกคามจากอาชญากรรม ดังนั้นกระบวนการยุติธรรมที่ดีต้องมีสถิติการจับกุมผู้กระทำความผิดสูงและผู้ที่ถูกจับกุมได้นั้นจะต้องเป็นผู้ที่กระทำผิดจริง โดยมีหลักประกันแก่สังคมว่าในการดำเนินคดีอาญาจะต้องดำเนินไปอย่างรวดเร็วและมีความแน่นอนและด้วยความเชื่อว่าฝ่ายปกครอง (เจ้าหน้าที่ตำรวจและอัยการ) จะค้นหาข้อเท็จจริงในคดีได้ดีกว่าศาล การค้นหาข้อเท็จจริงในคดีจะพยายามให้ยุติในขั้นต้นของกระบวนการยุติธรรมให้มากที่สุด และหากยอมรับว่าการค้นหาข้อเท็จจริงในชั้นตำรวจและอัยการเพียงพอที่จะเชื่อถือได้แล้ว การใช้ดุลพินิจสั่งคดีย่อมสามารถกระทำได้อย่างไม่ต้องลังเล คดีอาญาต่าง ๆ ก็สามารถดำเนินไปอย่างสม่ำเสมอและมีความต่อเนื่อง ซึ่งจะส่งผลให้ผู้ต้องสงสัยที่เป็นผู้บริสุทธิ์ถูกปล่อยตัวโดยเร็ว และผู้ต้องหาที่มีหลักฐานว่าเป็นผู้กระทำผิดจะถูกดำเนินคดีแน่นอนเช่นกัน

SRUCHONBURI

4. ทฤษฎีกระบวนการนิติธรรม (Due Process)

ทฤษฎีนี้ยึดหลักกฎหมายหรือหลักนิติธรรมมากกว่าความคิดในเรื่องการควบคุมอาชญากรรม และไม่เชื่อว่าความความคิดในการควบคุมอาชญากรรมนั้นจะมีประสิทธิภาพอย่างแท้จริง โดยเฉพาะการค้นหาข้อเท็จจริง ดังนั้น แนวความคิดของทฤษฎีกระบวนการนิติธรรม จึงไม่เห็นด้วยกับการแสวงหาข้อเท็จจริงอย่างไม่เป็นทางการของทฤษฎีการควบคุมอาชญากรรม การใช้อำนาจของเจ้าพนักงานในการปฏิบัติหน้าที่จำเป็นต้องได้รับการควบคุมตรวจสอบการปฏิบัติงานของเจ้าพนักงานมิให้ล่วงละเมิดสิทธิของบุคคล และต้องการให้มีการพิจารณาคดีหรือไต่สวนข้อกล่าวหาอย่างเป็นทางการ และเปิดเผยในศาลสถิตยุติธรรม ทั้งในปัญหาข้อเท็จจริงและกฎหมายต่อหน้าองค์คณะของผู้พิพากษาที่เป็นกลาง ไม่ลำเอียงเข้ากับฝ่ายใด (ประทีป ทับอัตตานนท์, 2553, หน้า 4-7)

5. ทฤษฎีเหตุที่สำคัญ

ทฤษฎีเหตุที่สำคัญเป็นอีกทฤษฎีหนึ่งที่พยายามแก้ไขจุดอ่อนของทฤษฎีเงื่อนไข แต่ทฤษฎีนี้แก้ไขแตกต่างไปจากทฤษฎีเหตุที่เหมาะสม กล่าวคือ ตามหลักทฤษฎีนี้จะแยกพิจารณาการกระทำและผล และความรับผิดต่อผลนั้นออกจากกัน ในการพิจารณาการกระทำและผลนั้นคงพิจารณาตามหลักทั่วไปในทางธรรมชาติทำนองเดียวกับหลักทฤษฎีเงื่อนไข แต่เมื่อพิจารณาได้แล้วว่าผลเกิดจากการกระทำนั้นแล้ว ก็หาได้หมายความว่าผู้กระทำต้องรับผิดต่อผลนั้นเลยทีเดียวไม่ การกระทำและผลที่จะเป็นการกระทำและผลที่ผู้กระทำต้องรับผิดนั้นหมายเฉพาะการกระทำและผลที่ต้องด้วยความหมายขององค์ประกอบของความผิดฐานนั้นเท่านั้น กล่าวคือ การ พิจารณาความรับผิดต่อผลพิจารณาจากหลักทางกฎหมายอาญา อย่างไรก็ตามการพิจารณาความรับผิดต่อผลโดยหลักดังกล่าวยังมีลักษณะที่เป็นไปในทางอัตตวิสัย (Subjective) อยู่มาการกระทำและผลอย่างไรจึงจะเป็นการกระทำและผลในความหมายขององค์ประกอบนั้นยังยากที่จะลงความเห็นเป็นแนวเดียวกันก็ได้

6. ทฤษฎีความรับผิดในทางภาวะวิสัย

ความคิดในการพิจารณาการกระทำและผลโดยหลักความรับผิดในทางภาวะวิสัยนั้น Richard Honig ได้เป็นผู้ริเริ่มขึ้นใน ค.ศ.1930 แต่หลังจากนั้นก็ยังมิได้มีการค้นคว้าต่อกันอย่าง

SPU CHONBURI

จริงจังอย่างหนักกระทั่งใน ค.ศ.1962 Claus Roxin ได้เสนอ หลักการเพิ่มความเสี่ยง (Risikoerhohungsprinzip) ขึ้นใช้ในการวินิจฉัยปัญหาการกระทำและผลในกรณีของการกระทำที่ผิดหน้าที่เป็นเหตุให้เกิดผลขึ้น แต่ผลนั้นก็อาจจะเกิดขึ้นหรือต้องเกิดขึ้นอย่างแน่นอน แม้ผู้กระทำจะได้กระทำถูกต้องตามหน้าที่ก็ตาม

ระบบการดำเนินคดีอาญา

ระบบการดำเนินคดีอาญานั้น หากพิจารณาตามประวัติความเป็นมาของระบบการดำเนินคดีอาญาแล้ว กล่าวได้ว่าระบบการดำเนินคดีอาญามี 2 ระบบ คือ ระบบการดำเนินคดีอาญา “ระบบกล่าวหา” และระบบการดำเนินคดีอาญา “ระบบไต่สวน” กล่าวคือ การดำเนินคดีอาญา “ระบบไต่สวน” เป็นการดำเนินคดีอาญาโดยรัฐที่เกิดขึ้นก่อน จากนั้นจึงได้มีการปรับปรุงการดำเนินคดีอาญาโดยรัฐใน “ระบบไต่สวน” ให้มีความเป็นธรรมขึ้น เพื่อให้สอดคล้องกับพัฒนาการด้านสิทธิมนุษยชน การดำเนินคดีอาญาสมัยใหม่จึงเป็นการดำเนินคดีอาญา “ระบบกล่าวหา” ดังจะกล่าวต่อไปนี้ (คณิต ณ นคร, 2549, หน้า 55-58)

1. ระบบกล่าวหา (Accusatorial system)

ระบบกล่าวหานั้น เป็นระบบที่ใช้กันอยู่ในประเทศที่ทำระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common law) เช่น อังกฤษ สหรัฐอเมริกา ระบบนี้สืบเนื่องมาจากการที่บุคคลหนึ่งนำเรื่องราวมาฟ้องร้องว่ากล่าวอีกบุคคลหนึ่งต่อผู้มีอำนาจ เพื่อให้ผู้มีอำนาจชำระคดีแก่ตน เช่น ในประเทศอังกฤษเมื่อประมาณ 800-900 ปีที่ผ่านมา มีการแสวงหาความจริงโดยให้คู่ความต่อสู้กัน (Trial by Battle) หรือการทดสอบโดยวิธีดำน้ำลุยไฟ หรือการบวงสรวงต่อสิ่งศักดิ์สิทธิ์เพื่อดลบันดาลให้แพ้ชนะกัน เป็นการใช้พระเจ้าเข้ามาร่วมเป็นผู้ตัดสิน (Judgments of God) และเชื่อมั่นว่า ผู้บริสุทธิ์หรือผู้สุจริตเท่านั้นที่พระผู้เป็นเจ้าจะคุ้มครอง หากผู้ใดไม่บริสุทธิ์แล้ว พระเจ้าย่อมลงโทษผู้นั้นให้มีอันเป็นไปต่าง ๆ ซึ่งผู้กล่าวหาจะต้องนำผู้กระทำผิดมาศาล และศาลจะต้องถือว่าโจทก์จำเลยมีฐานะเท่ากัน คือต้องขังทั้งโจทก์และจำเลยจนกว่าจะพิจารณาเสร็จ จะผิดหรือบริสุทธิ์ก็แล้วแต่พระเจ้าและยึดถือเอาสิ่งศักดิ์สิทธิ์มาเป็นเครื่องหยั่งความแพ้ชนะ ต่อมาเปลี่ยนเป็นการอาศัยพยาน คือต้องมีเพื่อนบ้านมีจำนวนตามกำหนดสาบานว่าจำเลย ไม่ได้กระทำผิด ถ้าหากมีการสาบานเช่นนี้เกิดขึ้นก็ต้องมีการปล่อยตัวจำเลยไป ต่อมาวิธีการดังกล่าวนี้ถูกยกเลิกไป โดยเปลี่ยนวิธีการพิสูจน์เป็นวิธีนำสืบพยานหลักฐาน โดยใช้ระบบลูกขุน (Jury) ซึ่งเป็นการยอมรับว่าประชาชนทั่วไปสามารถตัดสินความได้ หน้าที่ในการค้นหาความจริงจึงตกแก่คู่ความทั้งสองฝ่าย กล่าวคือ โจทก์และจำเลยจะต้องนำพยานหลักฐานต่าง ๆ เข้าต่อสู้หักล้างกันเพื่อโน้มน้าวให้คณะลูกขุนเชื่อตามฝ่ายตน บางครั้งจึงมี

SPUCHONBURI

ผู้เรียกระบบการดำเนินคดีอาญาเช่นนี้ว่า การดำเนินคดีอาญาระบบต่อสู้ (Adversary System) ดังนั้น ผลของคดีจึงอาจไม่ตรงกับความเป็นจริงก็ได้ เพราะการวินิจฉัยของลูกขุน (Verdict) นั้นจะรับฟังแต่เฉพาะพยานหลักฐานที่คู่ความนำสืบเท่านั้น ผู้พิพากษาซึ่งเป็นผู้รักษากฎเกณฑ์ว่า ฝ่ายใดปฏิบัติตามกติกาได้ครบถ้วน ผู้พิพากษาไม่มีอำนาจในการสืบพยานเพิ่มเติม หรือช่วยคู่ความฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งแสวงหาพยานหลักฐาน ต้องให้คู่ความดำเนินคดีหาพยานหลักฐานเดิมที่ทำให้ศาลมีดุลพินิจในการดำเนินคดีได้น้อย

ลักษณะสำคัญของการดำเนินคดีในระบบกล่าวหา

1) ศาลมีบทบาทจำกัด เป็นเพียงผู้ตัดสินคดีเท่านั้นไม่มีอำนาจในการสืบพยานเพิ่มเติม หรือช่วยคู่ความฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งแสวงหาพยานหลักฐานการดำเนินการพิจารณา มีกฎเกณฑ์ละเอียดปลีกย่อยมากศาลใช้ดุลพินิจได้น้อย

2) คู่ความสองฝ่ายมีบทบาทสำคัญ เป็นคู่ต่อสู้ซึ่งกันและกันเห็นได้ชัดในคดีอาญาศาลจะไม่ช่วยโจทก์แสวงหาพยานหลักฐาน ดังนั้นบางครั้งศาลอาจยกฟ้องทั้ง ๆ ที่ปรากฏว่าจำเลยกระทำผิดก็ได้

3) ในระบบกล่าวหา มีกฎเกณฑ์การสืบพยานที่เคร่งครัดมาก ศาลมีโอกาสใช้ดุลพินิจได้น้อย มีบทตัดพยานเด็ดขาดไม่ยอมให้ศาลรับพยานนั้นเข้าสู่สำนวนความเลย นอกจากนี้การใช้คำถามในการซักถาม ถามค้าน ก็ต้องเป็นไปตามกฎเกณฑ์โดยเคร่งครัด

4) การดำเนินคดีในระบบกล่าวหานั้น หน้าที่สอบสวนฟ้องร้องและหน้าที่พิจารณาพิพากษา จะแยกออกจากกันโดยให้แต่ละองค์กรมีอำนาจและมีความเป็นอิสระต่อกันและผู้ถูกกล่าวหามีสิทธิจะต่อสู้คดีได้อย่างเต็มที่ โดยจะไม่ถูกบีบบังคับให้รับสารภาพ

5) นิติสัมพันธ์ในทางพิจารณาความอาญาของการดำเนินคดีอาญาระบบกล่าวหาเป็นนิติสัมพันธ์สามฝ่าย คือ ศาล โจทก์และจำเลย

6) วิธีการในการค้นหาความจริงเป็นหน้าที่ของคู่ความ ศาลทำหน้าที่เพียงควบคุมการต่อสู้มิให้ผิดกติกา และวางหลักเกณฑ์ต่าง ๆ เกี่ยวกับเรื่องพยานหลักฐาน เพื่อมิให้มีการเอาเปรียบกันและกันในการต่อสู้คดี

2. ระบบไต่สวน (Inquisitorial System)

ระบบไต่สวนมีวิวัฒนาการมาจากศาสนาคริสต์นิกายโรมันคาธอลิก กล่าวคือ ผู้มีอำนาจ เช่น ผู้ปกครอง หรือศาล มีหน้าที่ไต่สวนข้อเท็จจริงและสืบเอาตัวผู้กระทำผิดมาลงโทษ เป็นวิธีที่นิยมของกลุ่มประเทศภาคพื้นยุโรป ในการค้นหาความจริงมีความเชื่อว่ากระบวนการพิสูจน์ข้อเท็จจริงต้องดำเนินอย่างต่อเนื่อง ไม่ใช่แบ่งแยกหน้าที่อย่างเด็ดขาด ในการดำเนินคดีอาญาตาม

SRIPATUM UNIVERSITY

ระบบนี้จึงไม่มีการแยกหน้าที่สอบสวน ฟ้องร้องและหน้าที่การพิจารณาพิพากษาคดีออกจากกัน ศาลจะทำหน้าที่เป็นผู้ไต่สวนและค้นหาความจริงตั้งแต่การกระทำความผิดจนถึงการตัดสินคดี ศาลจึงเป็นทั้งโจทก์และผู้ตัดสินในคน ๆ เดียวกัน ผู้ถูกไต่สวนจะมีฐานะเป็นเพียงวัตถุแห่งการไต่สวนในคดีเท่านั้น กล่าวคือ ระบบนี้จะมุ่งแสวงหาข้อเท็จจริงจากตัวบุคคลผู้ต้องสงสัยเป็นสำคัญ โดยหลักผู้ต้องหามักจะไม่สารภาพในการกระทำของตนโดยความยินยอมพร้อมใจ เพราะเท่ากับเป็นการทำร้ายตนเอง ดังนั้นการกระทำทรมาน บังคับขู่เข็ญซึ่งเป็นสิ่งหลีกเลี่ยงไม่ได้ จึงมีการใช้จิตวิทยาและกลอุบายในการสอบสวนไต่สวนเพื่อให้รับสารภาพ

ระบบการไต่สวนถือหลักการดำเนินคดีโดยรัฐ โดยเห็นว่าการฝ่าฝืนกฎหมายอาญาเป็นความผิดต่อรัฐ ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์และแนวความคิดที่ว่าการรักษาความสงบเรียบร้อยเป็นหน้าที่ของรัฐ ดังนั้น รัฐจึงมีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงในการที่จะดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิดจัดหาพยานหลักฐานโดยไม่คำนึงถึงว่าจะมีผู้เสียหายหรือบุคคลอื่นมากล่าวหาหรือไม่

เนื่องจากระบบนี้ ผู้มีบทบาทสำคัญในการดำเนินการพิจารณาหรือค้นหาความจริง คือ ผู้ไต่สวน หรือปัจจุบันคือศาล ดังนั้นระบบนี้จะได้ผลหรือค้นหาความจริงได้อย่างถูกต้องก็ต่อเมื่อ ผู้ไต่สวนหรือผู้พิพากษากระทำการไต่สวนด้วยความระมัดระวังไม่ลำเอียง ซึ่งลักษณะเช่นนี้ได้รับการวิจารณ์ว่าเป็นทฤษฎีบริสุทธิ์ หรือเป็นอุดมคติ ผลจะเป็นความจริงได้ยาก เพราะผู้ไต่สวนมักไม่สามารถหลีกเลี่ยงอคติจากการแสวงหาความจริง

ลักษณะสำคัญของการดำเนินคดีอาญาระบบไต่สวน จึงอาจพิจารณาได้ คือ

1) การดำเนินคดีอาญาตามระบบไต่สวนจะไม่แยกหน้าที่สอบสวนฟ้องร้องและหน้าที่พิจารณาพิพากษาออกจากกัน แต่การดำเนินคดีทั้งหมดอยู่ในมือบุคคลหรือองค์กรเดียว คือ ผู้พิพากษาหรือศาล ในการดำเนินคดีอาญาตามระบบนี้ผู้ถูกไต่สวนแทบจะไม่มีสิทธิอะไรเลยและมีสภาพเป็นเพียง “วัตถุแห่งการซักฟอก” หรือเป็น “กรรมในคดี”

2) นิติสัมพันธ์ในทางวิธีพิจารณาความอาญาของการดำเนินคดีอาญาระบบไต่สวนเป็นนิติสัมพันธ์สองฝ่ายคือรัฐฝ่ายหนึ่งกับผู้ถูกกล่าวหาอีกฝ่ายหนึ่ง

3) วิธีการในการค้นหาความจริงเป็นหน้าที่ของรัฐ องค์กรต่าง ๆ ของรัฐมีหน้าที่ร่วมกันและช่วยกันค้นหาความจริงและจะต้องกระทำหน้าที่อย่างกระตือรือร้น

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาลักษณะของการดำเนินคดีอาญาที่มีการแยก “หน้าที่สอบสวนฟ้องร้อง” ออกจาก “หน้าที่พิจารณาพิพากษาคดี” นี้เองทำให้นักกฎหมายบางท่านเห็นว่า การดำเนินคดีอาญาในสมัยใหม่ล้วนแต่ใช้ระบบกล่าวหาเหมือน ๆ กันทุกประเทศ ดังนั้น จึงไม่อาจนำเอาหน้าที่ต่าง ๆ ในการดำเนินคดีอาญามาเป็นเกณฑ์ในการพิจารณาความแตกต่างของระบบการดำเนินคดีอาญาได้อย่างสะดวกนัก ดังนั้นเกณฑ์ในการพิจารณาระบบการดำเนินคดีอาญาในสมัยปัจจุบัน

SRUCHONBURI

จึงอยู่ที่ระบบกฎหมายที่ใช้กันอยู่ในแต่ละประเทศ สามารถจำแนกได้อีก 2 ประเภท คือ ระบบการดำเนินคดีอาญาแบบซีวิลลอร์ และระบบการดำเนินคดีอาญาแบบคอมมอนลอร์ (สันติพงษ์ วงษ์ชมพู, ร.ต.อ., 2543, หน้า 9-13)

หลักการใช้อำนาจของเจ้าพนักงานของรัฐ

หลักการพื้นฐานที่สำคัญสำหรับเจ้าหน้าที่รัฐซึ่งเป็นการกระทำทางปกครองอย่างหนึ่ง ดังนั้นการใช้อำนาจของพนักงานสอบสวนในการรวบรวมพยานหลักฐานตามกฎหมายนั้น ก็อาจกล่าวได้ว่าเป็นการกระทำทางปกครอง ในการรวบรวมพยานหลักฐานใดอันเป็นการละเมิดสิทธิส่วนบุคคล หลักการกระทำทางปกครองจึงเป็นแนวคิดที่จะสามารถหยิบยกขึ้นมาเพื่อพิจารณาประกอบด้วย หลักการอันเป็นพื้นฐานที่สำคัญสำหรับการกระทำทางปกครองที่สำคัญที่เกี่ยวข้องนำมาพิจารณาได้มี ดังนี้

1. หลักการใช้อำนาจตามสมควรแก่เหตุ
2. หลักความชัดเจนแน่นอนและคาดหมายได้ในการกระทำทางปกครอง
3. หลักการห้ามเลือกปฏิบัติโดยอำเภอใจ
4. หลักการคุ้มครองความเชื่อถือและไว้วางใจ
5. หลักการคุ้มครองประโยชน์สาธารณะ

อำนาจของพนักงานสอบสวนที่จะนำเอาหลักการดังกล่าวมาใช้ก็คือหลักการที่ 1 หลักการความตามสมควรแก่เหตุ และหลักการที่ 5 หลักการคุ้มครองประโยชน์สาธารณะและอีกหลักการหนึ่งที่เกี่ยวกับการกระทำทางปกครองของเจ้าหน้าที่ของรัฐ คือหลักการใช้ดุลพินิจ เห็นได้ว่าพนักงานสอบสวนก็ใช้หลักดุลพินิจบ่อยครั้งมากตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา เช่น เหตุในการจับกุม การค้น การควบคุม การปล่อยชั่วคราว เป็นต้น

หลักการคุ้มครองประโยชน์สาธารณะ

ประโยชน์สาธารณะ คือ การตอบสนองความต้องการของคนส่วนใหญ่ ซึ่งฝ่ายปกครองมีหน้าที่ต้องดำเนินการ ฝ่ายปกครองจะต้องใช้ดุลพินิจว่าจะทำหรือไม่ทำ ถ้าเป็นกิจกรรมที่รัฐสภาได้ตราเป็นกฎหมายออกมาแล้ว หากฝ่ายปกครองไม่ดำเนินการย่อมเป็นการไม่ชอบและต้องรับผิดเรื่องค่าเสียหายอีกด้วย และฝ่ายปกครองเข้าแทรกแซงในด้านต่าง ๆ เช่นการรักษาความสงบเรียบร้อยภายในประเทศ เศรษฐกิจ ฯลฯ เป็นต้น (ภูริชญา วัฒนรุ่ง, ม.ป.ป., หน้า 66-67)

SPU CHONBURI

พนักงานสอบสวนต้องคำนึงถึงเสมอ เพราะหลักการนี้เป็นหลักการที่ยอมรับในระบบประชาธิปไตย เป็นหลักการของการใช้กฎหมายและการตีความกฎหมายก็เพื่อ “ประโยชน์สาธารณะ” และองค์กรฝ่ายปกครองหรือเจ้าพนักงานของรัฐ และพนักงานสอบสวนต้องอธิบายได้ด้วยเหตุด้วยผลด้วยว่าการนั้น กระทำไปเพื่อประโยชน์สาธารณะ การพิจารณาว่าสิ่งใดเป็นประโยชน์สาธารณะเป็นการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนต้องอยู่ภายใต้กฎเกณฑ์ดังนี้

หลักการใช้ดุลพินิจ

กิจกรรมของพนักงานสอบสวนจะอยู่ภายใต้หลักความชอบด้วยกฎหมาย แต่ทางพนักงานสอบสวนซึ่งใช้อำนาจทางปกครองก็ยังมีอำนาจเหลืออยู่คือ อำนาจดุลพินิจ (Le pouvoir discre tionnairé) เป็นเรื่องของการที่กฎหมายมอบอำนาจให้แก่เจ้าหน้าที่ในเรื่องใดไว้ โดยเปิดโอกาสให้เจ้าหน้าที่มีเสรีภาพในการพิจารณาตามสถานการณ์ว่าจะใช้อำนาจหรือไม่และจะใช้อย่างไร ในเรื่องนี้เกี่ยวกับหลักวิธีพิจารณาความ มักจะมีคำว่า "เหตุอันควรสงสัย” “ในกรณีจำเป็น” “กรณีมีเหตุฉุกเฉินอย่างยิ่ง” เป็นต้น บทบัญญัติของกฎหมายเช่นนี้ให้อำนาจแก่เจ้าพนักงานในการใช้ดุลพินิจ เรียกว่า อำนาจดุลพินิจ (Pouvoir discre tionnaire) ความจำเป็นที่ต้องมีอำนาจดุลพินิจ เพราะพนักงานสอบสวนต้องปรับตัวตลอดเวลาให้เข้ากับสถานการณ์เฉพาะและความเปลี่ยนแปลงที่เป็นพลวัตรที่เกิดขึ้นตลอดเวลา ซึ่งเป็นเรื่องที่กฎหมายไม่อาจคาดการณ์และกำหนดได้ ตรงกันข้ามหากปล่อยให้พนักงานสอบสวนมีดุลพินิจมากเกินไป จะไม่มีหลักประกันความมั่นคงปลอดภัยของประชาชน เพราะฝ่ายปกครองอาจใช้อำนาจตามอำเภอใจได้

การใช้ดุลพินิจต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขสองประการ คือ

1. เงื่อนไขเกี่ยวกับอำนาจในการกระทำหรือออกคำสั่ง
2. เงื่อนไขเกี่ยวกับวัตถุประสงค์ที่จะต้องดำเนินการให้บรรลุความสำเร็จ

การใช้ดุลพินิจนั้นต้องเป็นเรื่องหลักการใช้อำนาจตามสมควรแก่เหตุและหลักผลประโยชน์ของสาธารณะก็เป็นหลักการ “ประโยชน์สาธารณะ” นั่นเอง (สุรพล นิติไกรพจน์ และคณะ, 2545, หน้า 78-79)

หลักเกณฑ์การใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวน เมื่อมีการกระทำความผิดอาญาเกิดขึ้น บุคคลที่เกี่ยวข้องในคดีอาญาส่วนใหญ่เป็นอำนาจหน้าที่ของตำรวจและอัยการในการดำเนินคดีอาญา เพื่อรวบรวมพยานหลักฐานและการใช้มาตรการบังคับทางกฎหมายต่อผู้กระทำความผิด แต่มีอำนาจส่วนหนึ่งที่เจ้าหน้าที่ในองค์กรกระบวนการยุติธรรมมีอยู่ตามกรอบอำนาจหน้าที่ที่กฎหมายบัญญัติไว้ คือ “ดุลพินิจ” (Discretion) ซึ่งอาจมีการใช้ดุลพินิจดังกล่าวโดยองค์กร ตำรวจ อัยการ

SPU CHONBURI

และศาล ในการดำเนินคดีอาญาที่แตกต่างกันออกไปมีผู้ให้ความหมายคำว่า “ดุลพินิจ” ในกระบวนการยุติธรรม ไว้ดังนี้

“ดุลพินิจ” เป็นการกระทำใด ๆ ของเจ้าหน้าที่ในกระบวนการยุติธรรม โดยอาศัยการตัดสินใจโดยส่วนตัวเกี่ยวกับการดำเนินการที่เหมาะสมที่สุด

“ดุลพินิจ” คือการใช้สามัญสำนึกภายใต้พฤติการณ์อันมีเงื่อนไข ที่จะดำเนินการโดยไม่กระทำการตามแบบพิธีที่เป็นทางการอันนำมาสู่ภาระให้ตำรวจ รวมถึงการใช้จิตใจของตำรวจในการดำเนินการกระบวนการทางอาญาที่มีความยุติธรรม ในการสืบสวนติดตามผู้กระทำความผิดหรือฝ่าฝืนกฎจราจร โดยเป็นการเลือกที่จะบังคับใช้กฎหมายเมื่อมีการกระทำความผิดทางอาญาเกิดขึ้น

อย่างไรก็ตามแม้หลักการดำเนินคดีอาญาของพนักงานสอบสวนใช้หลักดำเนินคดีอาญาตามกฎหมาย ก็ไม่หมายความว่า เมื่อมีการกระทำผิดอาญาเกิดขึ้นพนักงานสอบสวนต้องทำการสอบสวนทุกคดีไปในกรณีต่อไปนี้ พนักงานสอบสวนอาจใช้ดุลพินิจไม่ทำการสอบสวนได้ คือ

1) เมื่อผู้เสียหายขอความช่วยเหลือ แต่ไม่ยอมร้องทุกข์ตามระเบียบ

2) เมื่อผู้เสียหายฟ้องคดีเสียเอง โดยมิได้ร้องทุกข์ก่อน

3) เมื่อมีหนังสือกล่าวโทษเป็นบัตรสนเท่ห์ หรือบุคคลที่กล่าวโทษด้วยปากไม่ยอมบอกว่าเขาคือใครหรือไม่ยอมลงลายมือชื่อในคำกล่าวโทษหรือบันทึกคำกล่าวโทษ

4) คดีความผิดลหุโทษ

ความมุ่งหมายของการใช้ดุลพินิจของตำรวจ ก็เพื่อจะบังคับใช้กฎหมายให้เป็นไปตามหลักนิติธรรม (Rule of Law) หรือเจตนารมณ์ของกฎหมาย คือ มีความเสมอภาคและเป็นธรรมต่อบุคคลที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย การใช้ดุลพินิจจะก่อให้เกิดผลการตัดสินใจในการปฏิบัติการต่อเหตุการณ์ที่เผชิญหน้า ซึ่งตำรวจอาจจะกระทำหรือไม่กระทำก็ได้ ทั้งนี้จะต้องเป็นสิ่งที่กฎหมายได้ให้อำนาจไว้ เพราะตำรวจเป็นเพียงผู้บังคับใช้กฎหมาย มิได้อยู่เหนือกฎหมายที่จะกระทำการหรือไม่กระทำการที่ฝ่าฝืนต่อกฎหมาย

ความมุ่งหมายอีกประการหนึ่งก็คือ เพื่อที่จะระงับหรือไกล่เกลี่ยข้อพิพาทของประชาชนด้วยความเสมอภาคและเป็นธรรม สืบเนื่องมาจากตำรวจมีหน้าที่ในการบริการประชาชนทั่วไป จนเป็นที่ยอมรับของประชาชน หากมีปัญหาโต้แย้งหรือข้อพิพาทใด มักนำความมาแจ้งตำรวจเพื่อตัดสินชี้ขาด ตำรวจจะต้องทำหน้าที่คล้ายกับอนุญาโตตุลาการ

แต่การใช้ดุลพินิจของตำรวจในสายตาประชาชนถูกมองว่าเป็นงานที่ง่ายและเป็นงานที่ตำรวจมีหน้าที่ปฏิบัติให้เป็นไปตามคำสั่งของรัฐบาลและกฎหมาย รวมถึงหน้าที่ในการรักษาความปลอดภัยของสังคมให้รอดพ้นจากอาชญากรรมต่าง ๆ ประชาชนจึงมองว่าตำรวจเพียงปฏิบัติตาม

SRU CHONBURI

คำสั่งจึงไม่ต้องใช้ดุลพินิจ และการใช้ดุลพินิจของตำรวจนั้น มักถูกมองว่า เป็นเรื่องงานประจำวันของตำรวจมิได้มีความสำคัญ งานตำรวจเป็นงานที่ปฏิบัติตามกฎหมาย มีระเบียบและข้อบังคับกำหนดไว้อยู่แล้ว ตำรวจจะเป็นเพียงผู้รับคำสั่งและต้องปฏิบัติให้ได้ดีที่สุด

ดังนั้น อาจสรุปสาเหตุและความจำเป็นที่ตำรวจมีการใช้ดุลพินิจได้ ดังต่อไปนี้

1) อำนาจหน้าที่ของตำรวจซึ่งกว้างขวางในการบังคับใช้กฎหมาย สถานการณ์ที่เกิดขึ้น ย่อมมีความแตกต่างกันไปแต่ละเหตุการณ์ เป็นหน้าที่ของตำรวจที่จะนำข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นเหล่านั้นมาปรับเข้ากับบทบัญญัติกฎหมายซึ่งเป็นการใช้ดุลพินิจก่อนที่จะบังคับใช้ให้เป็นไปตามกฎหมาย และเป็นธรรมแก่ผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่าย

2) กฎหมายที่ฝ่ายนิติบัญญัติได้ออกมาบังคับใช้ในสังคมมีมาก นับเป็นปัญหาแก่ตำรวจที่จะสามารถบังคับใช้กฎหมายทุกฉบับได้อย่างสม่ำเสมอ ในการจับกุมผู้กระทำผิดกฎหมายและรักษาความสงบได้ทุกสถานการณ์ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับประสิทธิภาพของตำรวจ ซึ่งรวมถึงจำนวนและคุณภาพของบุคลากร อุปกรณ์เครื่องมือและงบประมาณด้วย (สุวิจักขณ์ โฉมวงษ์, ร.ต.อ., 2548, หน้า 132-145

การควบคุมให้องค์กรฝ่ายปกครองของรัฐใช้อำนาจดุลพินิจอย่างแท้จริง คำสั่งปกครองจะเหมาะสมกับกรณีเฉพาะเรื่องที่คำสั่งนั้นมุ่งจะใช้บังคับเท่านั้น การตรวจสอบโดยพิเคราะห์ลึกลงไปถึงคุณภาพของคำสั่งทางปกครองคือ หลักแห่งความได้สัดส่วน (Principle of proportionality) ประกอบด้วย 3 หลักการ คือ หลักแห่งความเหมาะสม (Principle of suitability) หลักแห่งความจำเป็น (Principle of necessity) และหลักแห่งความได้สัดส่วนในความหมายอย่างแคบ (Principle of proportionality in the narrow sense) (ภูริชญา วัฒนรุ่ง, 2550, หน้า 457-458)

1. รูปแบบและมาตรการในการกันคดีของพนักงานสอบสวน

จากสภาพปัญหาในกระบวนการยุติธรรมทางอาญา เกิดจากปริมาณคดีที่เกิดขึ้นมีจำนวนมาก ซึ่งก่อให้เกิดสภาพปัญหาความแออัดในเรือนจำ ดังนั้น จึงมีแนวคิดในการกันคดีบางประเภทออกไปจากกระบวนการยุติธรรม โดยการค้นหารูปแบบและมาตรการต่าง ๆ เพื่อให้ผู้ที่กระทำผิดได้รับการบำบัดฟื้นฟู โดยหน่วยงานหรือองค์กรของรัฐ ตลอดจนชุมชนให้มีส่วนร่วมปรับปรุงแก้ไขผู้กระทำผิดกลับเข้าสู่สังคมได้โดยปกติสุข เพราะผู้กระทำผิดบางประเภทใช่ว่าจะต้องถูกดำเนินคดี เข้าสู่ระบบในกระบวนการยุติธรรมเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ตามทฤษฎีการลงโทษเสมอไปไม่ แต่อาจนำผู้กระทำผิดออกจากกระบวนการยุติธรรมทางอาญา เพื่อนำเข้าสู่โครงการทางสังคมอื่น ๆ ซึ่งอาจเกิดประโยชน์มากกว่าการลงโทษได้ตามกระบวนการยุติธรรมเชิงสมานฉันท์

SPU CHONBURI

ตำรวจนับเป็นองค์กรหนึ่งในกระบวนการยุติธรรม โดยเฉพาะพนักงานสอบสวนนับเป็นจุดเริ่มต้นที่มีอำนาจหน้าที่ในการสอบสวนรวบรวมพยานหลักฐานและอำนวยความยุติธรรม (Provision of Justice) แก่ประชาชน ให้มีบทบาทในการกันคดีบางประเภท ไม่ให้เข้าสู่กระบวนการยุติธรรม เพื่อแบ่งเบาภาระของศาล กฎหมายจึงบัญญัติความผิดบางประเภทที่ลักษณะไม่ร้ายแรงต่อความสงบสุขของชุมชนให้เลิกกันได้ โดยไม่ต้องนำมาฟ้องศาล โดยการอำนวยความยุติธรรมเชิงสมานฉันท์

กรณีดังกล่าว ถือเป็นรูปแบบและมาตรการกันคดีของไทย มีด้วยกัน 2 รูปแบบ คือ

1) คดีอาญาเลิกกันโดยยินยอมเสียค่าปรับในอัตราอย่างสูง

2) คดีอาญาเลิกกันโดยการเปรียบเทียบ

คดีอาญาเลิกกันโดยยินยอมเสียค่าปรับในอัตราอย่างสูง เป็นการยินยอมชำระค่าปรับเป็นการเลิกคดีอาญาระหว่างรัฐกับผู้ถูกกล่าวหา การเลิกคดีอาญาคล้ายกับการละเมิดกฎหมายอาญาทำให้เกิดความเสียหายเท่ากับจำนวนสูงสุดของโทษปรับที่กฎหมายกำหนดไว้สำหรับความผิดนั้น และเมื่อผู้ถูกกล่าวหายอมชำระเต็มจำนวนแล้วก็เป็นอันหมดสิ้นกัน

การเลิกคดีอาญากรณีนี้แสดงให้เห็นว่า ผู้เสียหายถูกจำกัดอำนาจฟ้องและยังแสดงอีกว่าโทษปรับอย่างเดียวมีสภาพคล้ายเป็นค่าเสียหายได้ และไม่ให้ดุลพินิจแก่เจ้าพนักงานฝ่ายบริหาร แต่เป็นเรื่องที่ผู้กระทำความผิดยินยอมเสียค่าปรับในอัตราอย่างสูง ซึ่งพนักงานเจ้าหน้าที่จะไม่รับก็ไม่ได้ และจะรับต่ำกว่าอัตราค่าปรับอย่างสูงก็ไม่ได้ กฎหมายจึงมิได้ใช้คำเปรียบเทียบปรับแต่ก็อาจจัดว่าเป็นวิธีการหนึ่งของการเปรียบเทียบ

รูปแบบและมาตรการกันคดีวิธีนี้ บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 37(1) และประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 79 กล่าวคือ เมื่อผู้กระทำผิด ยินยอมเสียค่าปรับในอัตราอย่างสูง สำหรับความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียวและชำระค่าปรับนั้นก่อนศาลพิจารณา ซึ่งหมายถึงก่อนศาลเริ่มลงมือสืบพยานปากแรก อันเป็นเหตุทำให้คดีอาญาเลิกกันและจะทำให้คดีอาญานั้นระงับไปตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 39(3)

2. คดีอาญาเลิกกันโดยการเปรียบเทียบ

การเปรียบเทียบ คือ การพิจารณาความผิดและกำหนดโทษผู้กระทำผิดโดยเจ้าพนักงานในความผิดบางประเภทเพื่อให้คดีอาญาเลิกกัน โดยมีเจตนารมณ์เพื่อผ่อนปรนให้ผู้กระทำผิดที่มีบทกำหนดโทษสถานเบาหรือความผิดเล็กน้อยไม่จำเป็นต้องเสียเวลาดำเนินคดียังศาล เมื่อพนักงานสอบสวนหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ใช้ดุลพินิจว่าผู้ต้องหาไม่ควรได้รับโทษจึงจำคุกและเป็นคดี

SRU CHONBURI

เปรียบเทียบได้ ประกอบกับผู้ต้องหายินยอมให้เปรียบเทียบคดีได้ตามกฎหมาย ผลในทางคดี คือ เมื่อชำระค่าปรับแล้วจะทำให้คดีอาญาเลิกกัน ทำให้ผู้ต้องหาได้รับความสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น

การเปรียบเทียบคดีอาญา มีบัญญัติในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 37(2)-(4) และมาตรา 38 กล่าวคือ เมื่อผู้ต้องหายอมเสียค่าปรับตามที่เจ้าพนักงานเปรียบเทียบซึ่งมีอยู่ 3 กรณี คือ

1) ในท้องที่ต่างจังหวัด พนักงานสอบสวนสามารถเปรียบเทียบปรับ เฉพาะความผิดต่อไปนี้

(1) ความผิดที่เป็นลหุโทษ ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาหรือความผิดอื่นที่อัตราโทษไม่สูงกว่าลหุโทษ

(2) คดีอื่นที่มีโทษปรับสถานเดียวไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

(3) คดีความผิดภาษีอากรที่มีโทษปรับอย่างสูงไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

2) ในกรุงเทพมหานคร นายตำรวจท้องที่ตำแหน่งสารวัตรขึ้นไปหรือนายตำรวจชั้นสัญญาบัตรผู้ทำการแทน สามารถเปรียบเทียบปรับเฉพาะความผิดต่อไปนี้

(1) ความผิดที่เป็นลหุโทษ ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาหรือความผิดอื่นที่อัตราโทษไม่สูงกว่าลหุโทษ

(2) คดีที่โทษปรับสถานเดียวไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

3) กรณีที่มีกฎหมายพิเศษให้อำนาจเปรียบเทียบได้ เช่น ตามพระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ.2535 มาตรา 48 บัญญัติให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นหรือผู้ซึ่งเจ้าพนักงานท้องที่แต่งตั้งและพนักงานสอบสวน มีอำนาจเปรียบเทียบได้ เป็นต้น

การเปรียบเทียบอาจเริ่มดำเนินการโดยเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจเปรียบเทียบหรือโดยคำสั่งพนักงานอัยการ ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 144 และให้เจ้าพนักงานกำหนดค่าปรับซึ่งผู้ต้องหาจะพึงชำระ และเมื่อผู้ต้องหาได้ชำระเงินค่าปรับตามเจ้าพนักงานกำหนดภายในเวลาอันสมควรแต่ไม่เกิน 15วันแล้ว คดีเป็นอันเสร็จเด็ดขาด แต่ถ้าผู้ต้องหาไม่ยินยอมตามที่เปรียบเทียบ หรือเมื่อยินยอมแล้วไม่ชำระเงินค่าปรับภายในเวลาที่กำหนดให้ดำเนินคดีต่อไป

คำสั่งเปรียบเทียบของเจ้าพนักงานเป็นกระบวนการพิจารณา จึงตกอยู่ภายใต้บังคับแห่งความแน่นอนของกระบวนการพิจารณา ฉะนั้น กระบวนพิจารณานี้จึงไม่อาจแก้ไขเปลี่ยนแปลงใหม่ภายหลัง (สุวิจักขณ์ โฉมวงษ์, ร.ต.อ., 2548, หน้า 132-145)

3. โทษและมาตรการบังคับตามกฎหมายจราจร

SPU CHONBURI

กฎหมายจราจรจะประกอบด้วยพระราชบัญญัติหลายฉบับด้วยกัน แต่ในพระราชบัญญัติแต่ละฉบับต่างก็ได้บัญญัติถึงโทษและสภาพบังคับให้คล้ายคลึงกันซึ่งได้แก่ โทษจำคุก โทษปรับ และการลิดรอนสิทธิในการใช้รถ

1. โทษจำคุก โทษจำคุก หมายถึงการนำตัวผู้กระทำผิดซึ่งศาลพิพากษาลงโทษจำคุกไปควบคุมตัวในเรือนจำหรือทัณฑสถาน การลงโทษจำคุกไม่ว่าจะเป็นการจำคุกตลอดชีวิตหรือการจำคุกที่มีกำหนดเวลาก็ตาม เป็นมาตรการการลงทัณฑ์ที่ทำให้ผู้ได้รับโทษขาดเสรีภาพซึ่งนิยมใช้กันอย่างแพร่หลายในการลงโทษผู้กระทำผิด ทั้งนี้โทษจำคุกจะทำให้ผู้ต้องโทษสำนึกในความผิดโดยมีลักษณะของการแก้แค้น การยับยั้ง การป้องกันและการแก้ไขผู้กระทำความผิด เป็นต้น

แม้ว่าในปัจจุบันจะได้มีการปรับปรุงให้ก้าวหน้าทั้งในด้านสถานที่การจัดระบบในการปกครอง การฝึกอบรม การให้การศึกษา การให้การรักษาพยาบาล โดยมุ่งแก้ไขความประพฤติของผู้กระทำผิดให้ได้ปรับตัวเป็นคนดีก็ตาม แต่โดยลักษณะของโทษจำคุกแล้วไม่เหมาะกับผู้กระทำความผิดเล็ก ๆ น้อย ๆ ซึ่งอาจได้รับผลร้ายจากการจำคุกได้ เช่น มีการเลียนแบบพฤติกรรมของผู้ถูกจำคุกรายอื่น ดังนั้น การลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรในปัจจุบัน แม้กฎหมายจะกำหนดโทษจำคุกไว้ในความผิดบางมาตรา แต่ศาลมักไม่ลงโทษจำคุกแก่ผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร ด้วยเหตุผลดังกล่าว

2. โทษปรับ โทษปรับเป็นโทษที่ใช้สำหรับกรณีความผิดเล็กน้อย โดยผู้กระทำความผิดจะต้องชำระเงินตามจำนวนที่กำหนดไว้ในคำพิพากษาของศาล หรือตามที่เจ้าพนักงานเปรียบเทียบปรับ โทษปรับเป็นโทษที่ใช้กันมาก นอกจากเป็นการลงโทษเพื่อมิให้ผู้ถูกลงโทษนั้นกระทำผิดนั้นอีกตลอดจนให้ผู้อื่นเห็นตัวอย่างและเกิดความเกรงกลัวไม่กล้ากระทำผิดเช่นนั้นในภายหน้า แล้วนำเงินค่าปรับยังเป็นรายได้ของรัฐอีกด้วย

จากที่ได้ศึกษามาตรการลงโทษต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรโดยส่วนใหญ่จะเป็นโทษปรับเสียมากกว่าโทษจำคุก ด้วยเหตุผลที่ยอมรับในนานาประเทศเป็นเวลานานมาแล้วว่า การกระทำความผิดทางอาญาในคดีเล็กน้อยที่ผู้กระทำผิดไม่ควรจะต้องรับโทษถึงจำคุก โทษปรับเป็นการลงโทษในทางทรัพย์สินที่ดีที่สุดทางหนึ่ง และจะหลีกเลี่ยงการลงโทษจำคุกระยะสั้นซึ่งไม่มีประโยชน์ต่อตัวผู้กระทำผิดไม่ว่ากรณีใด

3. การลิดรอนสิทธิในการใช้รถ ได้แก่ การสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ การสั่งพักการใช้ใบอนุญาต หรือการสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของผู้กระทำผิด โดยเจ้าพนักงานหรือโดยคำพิพากษาของศาลแล้วแต่กรณี แม้จะมีจุดประสงค์เพื่อทำโทษแต่ก็ไม่เป็นโทษตามกฎหมายอาญา แต่เป็นเพียงสภาพบังคับเพื่อให้เกิดความปลอดภัยโดยการทำให้ไม่มีการใช้

SRUCHONBURI

4. การบังคับใช้กฎหมายจราจร

การบังคับใช้กฎหมายโดยทั่วไป หมายถึง การนำกฎหมายมาบังคับใช้เพื่อควบคุมความประพฤติของสมาชิกในสังคม โดยการดำเนินการอย่างเป็นกระบวนการต่อเนื่องและสัมพันธ์กันระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ในกระบวนการยุติธรรมของรัฐ ได้แก่ การดำเนินการในชั้นเจ้าพนักงานตำรวจในการรักษากฎหมาย ซึ่งหากมีการฝ่าฝืนจะต้องสืบสวน สอบสวนและจับกุมผู้กระทำผิดส่งต่อให้พนักงานอัยการทำหน้าที่ฟ้องร้องคดี ศาลยุติธรรมจะทำหน้าที่พิจารณา และตัดสินคดี และมีพนักงานราชทัณฑ์ ทำหน้าที่ควบคุม คุมขัง ตามที่ศาลลงโทษ โดยมีมาตรฐานในการปฏิบัติงานรวมทั้งมาตรการอันเป็นหลักประกันในการปฏิบัติหน้าที่ของแต่ละหน่วยงาน ทั้งนี้ เพื่อทำให้การบังคับใช้กฎหมายและระบบงานยุติธรรมของรัฐทั้งระบบสามารถอำนวยความยุติธรรมและตอบสนองต่อการแก้ไขปัญหาสังคมได้การที่จะอำนวยความยุติธรรมให้กับสังคมได้อย่างเต็มที่นอกจากจะต้องประกอบด้วยกฎหมายที่มีความถูกต้องชอบธรรมและเหมาะสมแล้ว การบังคับใช้กฎหมายต้องผ่านกระบวนการยุติธรรมของรัฐก็จะต้องมีความสัมพันธ์สอดคล้องกับหลักความถูกต้องตามหลักนิติธรรมสามารถรักษาความสงบเรียบร้อยภายในสังคมโดยการป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดได้อย่างมีประสิทธิภาพอีกด้วย กระบวนการยุติธรรมที่มีประสิทธิภาพสามารถเห็นได้จากสถิติการจับกุมและการลงโทษผู้กระทำผิดสูงเมื่อเทียบกับการเกิดการกระทำความผิด ทั้งนี้โดยการใช้ทรัพยากรอย่างจำกัดโดยการดำเนินการตามขั้นตอนต่าง ๆ ในกระบวนการยุติธรรมจะต้องมีความรวดเร็วและแน่นอน มีวิธีปฏิบัติที่มีแบบแผน แต่ในขณะเดียวกันก็ยืดหยุ่นได้บ้าง และจะต้องลดโอกาสให้ผู้ที่กระทำผิดรอดพ้นจากการพิจารณาในกระบวนการยุติธรรมให้น้อยที่สุด

ดังนั้น หากกระบวนการยุติธรรมไม่มีประสิทธิภาพ เจ้าหน้าที่ของรัฐไม่สามารถจับกุมผู้กระทำผิดมาลงโทษได้แล้วความไม่นำพาและการละเลยต่อกฎหมายจะเพิ่มมากขึ้นรัฐจึงต้องให้หลักประกันต่อสังคมเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของกระบวนการยุติธรรมทางอาญาดังกล่าว ทั้งนี้โดยการปรับปรุงด้วยบทกฎหมาย ทั้งกฎหมายสารบัญญัติและกฎหมายวิธีสบัญญัติ ตลอดจนเพิ่มพูนประสิทธิภาพของกระบวนการยุติธรรมให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้นอันจะเป็นผลต่อประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายของรัฐอีกด้วย

สำหรับการบังคับใช้กฎหมายจราจร เป็นการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐในการรักษาความปลอดภัย และส่งเสริมความสะดวกในการใช้รถใช้ถนน ตลอดจนจับกุมผู้กระทำผิดต่อกฎหมายจราจรมาลงโทษ ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวสามารถแบ่งแยกได้เป็น 2 ระยะ คือ การบังคับใช้กฎหมายในระยะก่อนกระทำผิดและการบังคับใช้กฎหมายภายหลังกระทำผิด

SRU CHONBURI

1) การบังคับใช้ระยะก่อนกระทำผิด การบังคับใช้กฎหมายจราจรในระยะก่อนการกระทำผิด หมายถึง การรักษาให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย ในลักษณะการป้องกันการกระทำความผิดหรือการฝ่าฝืนกฎหมาย โดยการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานตามอำนาจและหน้าที่ตามกฎหมายกำหนดเอาไว้ ได้แก่ เจ้าพนักงานตำรวจ และเจ้าพนักงานอื่น ๆ ที่กฎหมายให้อำนาจ

การบังคับใช้กฎหมายจราจรในระยะก่อนการกระทำผิด เป็นการดำเนินการรักษากฎหมาย โดยเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ ในฐานะเป็นเจ้าพนักงานของรัฐต้องปฏิบัติหน้าที่ในการตรวจตรา ดูแล จัดการและควบคุมการจราจรให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย เพื่อให้เกิดความปลอดภัยและสะดวกในการจราจร ซึ่งสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

1.1) ตรวจตรา ดูแลและกวดขัน ให้เจ้าของหรือผู้ขับขี่ได้ปฏิบัติตามบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวกับจราจร

1.2) อำนวยความสะดวกในการจราจร และควบคุมระบบการจราจรให้เคลื่อนไปอย่างต่อเนื่อง

1.3) ออกประกาศ ข้อบังคับ ระเบียบการจราจร เพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการจราจร หรือดำเนินการอื่น ๆ ตามที่กฎหมายให้อำนาจ เช่น การกำหนดให้พื้นที่ของเอกชนที่เปิดให้ประชาชนใช้เป็นทางหรือการห้ามรถ คนเดินเท้าเดินทาง ห้ามหยุดหรือจอดรถ ห้ามเลี้ยวกลับรถหรือถอยหลังหรือกำหนดให้รถเดินได้ทางเดียว ในทางสายใด หรือเฉพาะตอนใด ช่วยระยะเวลาที่เห็นสมควร และจำเป็นเกี่ยวกับการจราจร เมื่อมีเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุ ทำให้ไม่ปลอดภัยหรือไม่สะดวกในการจราจรในบริเวณนั้น ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจราจรหรือการออกประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบ เพื่อบังคับในทางสายใดหรือเฉพาะตอนใด เพื่อให้เกิดความปลอดภัยและสะดวกในการจราจร เช่น การกำหนดอัตราความเร็วของรถในทางภายในอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตรวจหรือทดสอบหรือสั่งให้ได้รับการตรวจ หรือทดสอบในกรณีที่มีเหตุอันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่เสพยาเสพติดให้โทษ หรือเสพวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท

2) การบังคับใช้ภายหลังกระทำความผิด

ความผิดตามกฎหมายจราจรส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นความผิดเล็กน้อยมิใช่ความผิดอาญาโดยแท้ และเป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นมา เพื่อวัตถุประสงค์ให้เกิดความสะดวกและความปลอดภัยในการจราจร จึงอาจกล่าวได้ว่ากฎหมายจราจรมีลักษณะเฉพาะเป็นพิเศษและมีกระบวนการวิธีพิจารณาคดีที่รวบรัดเป็นพิเศษ ซึ่งจะมีความแตกต่างจากกระบวนการวิธีพิจารณาคดีอาญาโดยทั่วไปไว้ จากลักษณะความผิดดังกล่าวในแต่ละประเทศจึงได้บัญญัติวิธีพิจารณาความ

SPU CHONBURI

อาญาสำหรับความผิดที่เกี่ยวกับการจราจร ไว้เป็นพิเศษเพื่อให้มีความสะดวกรวดเร็วและประหยัดค่าใช้จ่าย โดยลดขั้นตอนตามกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาโดยทั่วไปลง และมีบทบังคับที่เร่งรัดพนักงานเจ้าหน้าที่รัฐ ให้รีบดำเนินการเพื่อประโยชน์ของรัฐเพราะคดีส่วนใหญ่ไม่มีผู้เสียหาย นอกจากนี้ในบางประเทศได้มีความพยายามที่จะนำวิธีการในทางบริหารมาช่วยในการดำเนินการกับความผิดเล็กน้อยเหล่านี้ โดยวิธีการต่าง ๆ เพื่อให้เกิดความคล่องตัวและสอดคล้องกับความมุ่งหมายในทางบริหารนอกเหนือจากการใช้องค์กรตุลาการ (จิตติมา เทพอารักษ์กุล, 2543, หน้า 42-45)

SPU CHONBURI