ความสำคัญของการจัดตั้งศาลจราจรในประเทศไทย

ดร. ชนะ รุ่งโรจน์ธนกุล

ความสำคัญของการจัดตั้งศาลจราจรในประเทศไทย
The Importance of Establishing the Traffic Court in Thailand

ดร. ชนะ รุ่งโรจน์ธนกุล*
Dr. Chana Rungrojtanakul

บทคัดย่อ

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กล่าวถึงสิทธิและหน้าที่ต่าง ๆ ของประชาชน เช่น สิทธิไปก่อน เพื่อใช้ในการจราจรมาเป็นระยะเวลานานแล้ว แต่ประชาชนส่วนใหญ่ยังไม่เข้าใจหรือตระหนักถึงสิทธิและหน้าที่เหล่านี้ เป็นผลให้ปัญหาการจราจรในประเทศไทยยังคงยืดเยื้อและนับวันจะทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น ผู้เขียนเห็นว่า การขาดหน่วยงาน “ศาลจราจร” เข้ามาเป็นกลไกสำคัญในการบังคับใช้กฎหมายให้ได้อย่างมีประสิทธิภาพเกิดความเป็นธรรมจูงใจให้ผู้กระทำผิดเข้ามาต่อสู้ในกระบวนการยุติธรรม รวมทั้ง สร้างรายได้ให้แก่รัฐ เพื่อนำไปใช้ในการพัฒนาเส้นทางจราจร จัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมเพื่อให้ความรู้แก่ประชาชนในเรื่องระเบียบวินัยการจราจร ตลอดจนนำไปสนับสนุนในกิจการศาล อีกทั้ง ยังเป็นการเตรียมความพร้อมรับมือกับปัญหาจราจรระหว่างประเทศที่จะตามกำลังจะตามมา อันเกิดจาก การที่ประเทศไทยได้เข้าสู่การเป็นประชาคมอาเซียน

* กรรมการผู้จัดการ บริษัท พันนา ลิฟวิ่ง จำกัด; น.บ. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, S.J.D. in International Legal Studies, LL.M. in International Legal Studies, LL.M. in Taxation, Golden Gate University.

Abstract

The Land Traffic Act of B.C. 2522 has long stated the fundamental rights and duties, such as right of way, that people need to comply with, but only a handful of people understand or realize the existence of such rights and duties. Consequently, the traffic situation in Thailand continues to be problematic and grows increasingly uncomfortable. This is because of the lack of a “Traffic Court” that could be acting as an efficient enforcement mechanism. There is, as yet, no justifiably judicial agency that could draw people to bring their cases to trial. In addition, the establishment of a traffic court would create a source of considerable income that could be utilized in road maintenance and infrastructure construction, the founding of traffic schools, and for the support of the traffic court itself. Most of all, the country would be better prepared to deal with the future traffic situation and the implementation of international rules since the country is now a part of ASEAN Community.

คำสำคัญ: ศาลจราจร, สิทธิไปก่อน
Keywords: Traffic Court, Right of Way

1. เหตุผลสำคัญและความจำเป็นในการจัดตั้งศาลจราจร

ปัญหาจราจรทางบกในประเทศไทย เป็นปัญหาที่ยืดเยื้อมาเป็นเวลานาน ก่อให้เกิดผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมและการสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สิน ทั้งนี้ มีสาเหตุเนื่องมาจากการขาดหน่วยงานที่เป็นกลไกสำคัญในการบังคับใช้กฎหมายให้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ คือ “ศาลจราจร”[1] เข้ามาเป็นผู้กำกับดูแลและรับผิดชอบในการพิจารณาข้อพิพาทที่เกิดขึ้น เนื่องจากการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชน

นับตั้งแต่ ประเทศไทยได้ประกาศใช้ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522[2] ตามการอนุวัตรอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนน (Convention on International Road Traffic, 19 September 1949)[3] และพิธีสารว่าด้วยเครื่องหมายและสัญญาณตามถนน (Convention on

---

[1]Merriam-Webster, **traffic light** [Online], available URL: http://www.merriam-webster.com/dictionary/traffic%20court, 2014 (October, 22).

“Simple definition of traffic court is a court of law where drivers who have broken traffic laws are punished.

Full Definition of traffic court is a minor court for disposition of petty prosecutions for violations of statutes, ordinances, and local regulations governing the use of highways and motor vehicles.” “นิยามของศาลจราจรโดยปกติหมายถึง ศาลที่พิจารณาโทษต่อผู้ขับขี่ผู้กระทำผิดให้ได้รับการลงโทษนิยามของศาลจราจรเต็มความหมาย หมายถึง ศาลขนาดเล็กที่ทำหน้าที่พิจารณาการกระทำผิดโดยฝ่าฝืนกฎ ระเบียบ จราจรบนทางหลวงและที่เกี่ยวกับยานยนต์ ให้เป็นไปตามกระบวนพิจารณา.”

[2]พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ ฉบับ (ต่อไปเรียกว่า “พ.ร.บ. จราจรทางบก”) หมายเหตุ:- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากการคมนาคมและขนส่งทางบกได้เจริญก้าวหน้าขยายตัวไปทั่วประเทศและเชื่อมโยงไปยังประเทศใกล้เคียง และจำนวนยานพาหนะในท้องถนนและทางหลวงได้ทวีจำนวนขึ้นเป็นลำดับ ประกอบกับประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนนและพิธีสารว่าด้วยเครื่องหมายและสัญญาณตามถนน สมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกซึ่งได้ใช้บังคับมากว่าสี่สิบปี ให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรและจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น และเพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชนจึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้น

[3]Convention on International Road Traffic, Sep. 19, 1949, United Nations, Treaty Series, Vol. 125, p. 3.

Road Sign and Signal, 8 November 1968)[4] โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อปรับปรุงกฎหมายจราจรฉบับเก่าที่บังคับใช้มากว่า 40 ปี ให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรและจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น และเพื่อเพิ่มความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน

ดังปรากฏตามเนื้อความตามพ.ร.บ. จราจรทางบก มาตรา 5 ดังต่อไปนี้

มาตรา 5 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจแต่งตั้งเจ้าพนักงานจราจร กับออกกฎกระทรวงกำหนดกิจการอื่นเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้

อย่างไรก็ตาม ไม่ปรากฏข้อความใด ๆ ที่กล่าวถึงการจัดตั้งศาลจราจร ไว้ใน พ.ร.บ. จราจรทางบก เพียงแต่กล่าวให้เป็นอำนาจรัฐมนตรีกระทรวงมหาดไทยเป็นผู้พิจารณา จัดตั้งกิจการหรือหน่วยงาน ตามความเหมาะสม

นับตั้งแต่ พ.ศ. 2522 กรมตำรวจ กระทรวงมหาดไทยจึงเป็นหน่วยงานเดียวที่มีหน้าที่รับผิดชอบออกกฎระเบียบและบังคับใช้ พ.ร.บ. จราจรทางบกจนกระทั่งถึง ปี พ.ศ. 2541 ได้มีพระราชกฤษฎีกาโอนกรมตำรวจ กระทรวงมหาดไทย ไปจัดตั้งเป็นสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2541[5] มีสถานะเป็นกรม และอยู่ในบังคับบัญชาของนายกรัฐมนตรี[6] เพื่อเพิ่มศักยภาพในการดำเนินกิจการของสำนักงานตำรวจแล้วก็ตาม การบังคับใช้กฎหมายเพื่อแก้ปัญหาการจราจรก็ไม่อาจจะบรรลุวัตถุประสงค์ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก ในอันที่จะเพิ่มความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินของประชาชน ปัญหาจราจรในประเทศยังคงเรื้อรังและทวีความรุนแรงมากขึ้น ทั้งนี้นอกจากจำนวนผู้ขับขี่และผู้สัญจรบนท้องถนนที่เพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมากแล้วปริมาณยวดยาน

---

[4]Convention on Road Sign and Signal, Nov. 8, 1968, United Nations, Treaty Series, Vol. 1091, p. 3.

[5]พระราชกฤษฎีกา โอนกรมตำรวจ กระทรวงมหาดไทย ไปจัดตั้งเป็นสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2541, มาตรา 3 “ให้โอนกรมตำรวจ กระทรวงมหาดไทย ไปจัดตั้งเป็นสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เป็นส่วนราชการและมีฐานะเป็นกรม ไม่สังกัดสำนักนายกรัฐมนตรี กระทรวง หรือทบวง มีอำนาจหน้าที่ในการรักษาความมั่นคงภายในส่วนที่เกี่ยวกับการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม การตระเวนชายแดน การรักษาความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยของประชาชน และอำนาจหน้าที่อื่นตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายและให้อยู่ในบังคับบัญชาของนายกรัฐมนตรี.”

[6]พระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545, หมวด 21 มาตรา 46 (7).

พาหนะก็เพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมากอีกเช่นกัน เป็นผลให้เจ้าพนักงานจราจรที่มีจำนวนอยู่น้อย ไม่อาจควบคุมดูและบังคับใช้กฎหมายจราจรได้ทั่วถึงประการสำคัญ ยังขาดกลไกสำคัญในการสร้างบรรทัดฐาน ให้ความรู้ และความเข้าใจในเรื่องสิทธิขั้นพื้นฐานและก่อให้เกิดวินัยในการใช้เส้นทางจราจรร่วมกันให้แก่ประชาชน ส่งผลให้การบังคับใช้กฎหมายในปัจจุบันขาดประสิทธิภาพ

รัฐบาลได้ตระหนักถึงปัญหาจราจรในประเทศ และได้พยายามเสนอแนวทางในการแก้ไขปัญหาการจราจรอย่างเป็นรูปธรรมโดยสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้บรรจุเป็นวาระการประชุมในที่ประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2546 เรื่อง การกำหนดมาตรการและแผนงาน/โครงการเพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยและเสนอให้พิจารณาจัดตั้งศาลจราจร โดยมีแนวทาง ดังนี้

1. ให้มีการแยกคดีจราจรในศาลแขวง และเสนอออกกฎหมาย ร่าง พ.ร.บ. วิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. .... นำวิธีการลงโทษอื่นมาใช้ นอกเหนือจากค่าปรับ อาทิ การบริการทางสังคม การฝึกอบรม การบำเพ็ญประโยชน์ เพื่อเสริมมาตรการบังคับใช้กฎหมาย

2. เปิดทำการนอกเวลา Night Court (17.00-21.00 น.)

3. ไม่ตั้งสำนักงานใหม่ ใช้ใบสั่งเป็นคำฟ้อง ภายใน 48 ชั่วโมง

ที่ประชุมคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบกับแนวทางการจัดตั้งศาลจราจร ในทำนองเดียวกับศาลอาญาและศาลแขวง และให้ขึ้นตรงกับสำนักงานยุติธรรม โดยอาศัยความร่วมมือของสำนักงานตำรวจในขณะเดียวกัน ที่ประชุมฯ ได้ตั้งข้อสังเกตและกำหนดให้การจัดตั้งคณะทำงานศึกษาถึงความเป็นไปได้ในการจัดตั้งและการทำงานของศาลจราจร กำหนดวิธีพิจารณาคดีจราจร[7]

คณะกรรมการบริหารศาลยุติธรรม (ต่อไปเรียกว่า “ก.บ.ศ.”) ได้สนองนโยบายของรัฐบาลในการแก้ไขปัญหาการจราจร โดยแต่งตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อศึกษาถึงความเป็นไปได้ในการจดตั้งศาลจราจร โดยเริ่มต้นด้วยการนำเสนอการจัดตั้งแผนกคดีจราจร ในหน่วยงานศาลยุติธรรม[8] และเสนอเป็นความเห็นในที่ประชุมคณะกรรมการบริหารกิจการศาลยุติธรรม เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2547 โดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

---

[7]สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี, **การประชุมคณะรัฐมนตรี** [Online], available URL: http://www.eppo.go.th/admin/ cab/cab-2546-07-29.html#23, 2546 (กรกฎาคม, 29)**.**

[8]สำนักงาน กบศ., **คำสั่งที่ 22/2546 แต่งตั้งคณะอนุกรรมการศึกษารูปแบบและการจัดตั้งแผนกคดีจราจร** [Online], available URL: http://www.ojac.coj.go.th/doc/data/ojac/ojac_1462264549.pdf, 2546 (ตุลาคม, 16).

1. เพื่อแก้ปัญหาความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อชีวิตและร่างกาย

2. เพื่อแก้ปัญหาเรื่องวินัยจราจรของประชาชน

โดยที่ประชุม ก.บ.ศ. ได้พิจารณาข้อเสนอให้มีการจัดตั้งแผนกคดีจราจรในศาลแขวง ตามที่คณะอนุกรรมการฯ เสนอ มีมติเห็นชอบในหลักการ โดยให้จัดตั้งแผนกคดีจราจรในศาลแขวงและศาลจังหวัดในกรุงเทพมหานคร ศาลแขวงนนทบุรี และศาลแขวงสมุทรปราการ ส่วนศาลแขวงในจังหวัดอื่นและศาลจังหวัดสำหรับท้องที่ที่ไม่อยู่ในอำนาจของศาลแขวง ให้จัดตั้งแผนกคดีจราจรขึ้นในศาลดังกล่าวทุกศาล แต่จะเปิดทำการเมื่อใดให้ตราเป็นพระราชกฤษฎีกา และตั้งข้อสังเกตว่ารัฐบาลควรจะต้องให้การสนับสนุนในด้านงบประมาณ[9]

อนึ่ง เป็นที่น่าสังเกตว่า คณะอนุกรรมการได้นำเสนอความเห็นในเรื่องการจัดตั้งแผนกคดีจราจรในศาลแขวง โดยมีหมายเหตุว่าด้วยการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. .... อย่างไรก็ตาม ก.บ.ศ. มิได้อนุญาตให้เผยแพร่ข้อมูลของร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. ... สู่สาธารณะ ทว่า ตามข้อมูลที่ปรากฏในรายงานการประชุม ก.บ.ศ. ยังมีมติเห็นด้วยกับมติของคณะรัฐบาลในหลักการว่าควรจะจัดตั้งศาลจราจร และผลการติดตามสถานะร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. ... ก็ไม่ปรากฏการนำเสนอร่างเข้าเป็นวาระของสภานิติ-บัญญัติแห่งชาติด้วยเช่นกัน

ผลจากการศึกษาสถิติสาเหตุการเกิดคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติในปี 2557 ปรากฏจำนวนอุบัติเหตุทั้งสิ้น 63,639 ราย โดยลำดับ 1 ได้แก่ อุปกรณ์ชำรุด จำนวน 9,591 ราย ลำดับที่ 2 ได้แก่ การขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด จำนวน 6,598 ราย และลำดับที่ 3 ได้แก่ การขับรถตัดหน้าระยะกระชั้นชิด จำนวน 6,359 ราย[10] เป็นต้น

สำนักงานตำรวจแห่งชาติจึงเป็นหน่วยงานเดียวที่มีบทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบในการบังคับใช้กฎหมายจราจรในปัจจุบัน ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้ประสบกับปัญหาการขาดกำลังพลและงบประมาณ ยกตัวอย่างเช่น กองบัญชาการตำรวจนครบาลซึ่งรับผิดชอบดูแลการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีปริมาณยานยนต์ทุก ๆ ประเภท เช่น รถโดยสารประจำทาง รถยนต์ที่นั่งส่วนบุคคล รถถีบ รถจักรยาน รถจักรยานยนต์ และรถเข็น เป็นต้น เป็นจำนวนมากกว่า 20 ล้านคัน สัญจรไปบนถนนเส้นต่าง ๆ เป็นระยะกว่า

---

[9]คณะกรรมการบริหารศาลยุติธรรม, **รายงานการประชุม ครั้งที่ 6/2547** [Online], available URL: http://www.ojac.coj.go.th/doc/data/ojac/6report47.pdf, 2547 (กุมภาพันธ์, 27).

[10]สถิติสาเหตุการเกิดคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกสำนักงานตำรวจแห่งชาติข้อมูล ณ วันที่ 10 ตุลาคม 2557.

1,500 กิโลเมตร ในขณะเดียวกัน จำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่รับผิดชอบดูแล ควบคุม และรับมือกับปัญหาจราจร ตลอดจนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนท้องถนน ที่เกิดขึ้นเป็นจำนวนมากในแต่ละวัน มีอยู่เพียง 5,000 นาย[11]

นอกจากนั้น การบังคับใช้กฎหมายของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ในอันที่จะสร้างกลไกหรือมาตรการเพื่อจูงใจให้ผู้กระทำผิด เข้ามาชำระค่าปรับก็ไม่เกิดประสิทธิภาพ จากข้อมูลสถิติของการกระทำผิดฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปรากฏการกระทำผิดฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า 1 ล้านครั้งในแต่ละวัน ในระยะ 5 เดือนแรกของปี 2557 ปรากฏตัวเลขการออกใบสั่งจำนวนทั้งสิ้น 438,835 ใบ แต่มีผู้กระทำผิดมาชำระค่าปรับเพียง 136,303 ราย หรือคิดเป็นร้อยละ 32.2 เท่านั้น อาจกล่าวได้ว่า นอกจากจำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจที่จะต้องออกไปปฏิบัติหน้าที่จับกุมผู้กระทำผิดมีจำนวนไม่เพียงพอแล้ว ก็ยังไม่ปรากฏกลไกหรือมาตรการที่จูงใจให้ผู้ขับขี่เข้ามาชำระค่าปรับให้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น ผู้กระทำผิดสามารถเข้ามาต่อสู้ข้อกล่าวหา หรือยอมรับข้อกล่าวหา พร้อมยอมชำระค่าปรับ เป็นต้น การบังคับใช้กฎหมายจราจรโดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติจึงเป็นเพียงการแก้ไขปัญหาที่ปลายเหตุ ไม่บรรลุวัตถุประสงค์ของกฎหมาย ในอันที่จะบรรเทารักษา ชีวิต และทรัพย์สินของประชาชนและแก้ไขปัญหาที่ต้นเหตุด้วยการเสริมสร้างวินัยจราจร

ประการสำคัญ ประเทศไทยได้เข้าสู่การเป็นประชาคมอาเซียน (ASEAN Community) ในปี พ.ศ. 2558 แต่การดำเนินการพัฒนาระบบโครงข่ายการคมนาคมภายในประเทศ เพื่อให้เป็นไปตามเงื่อนไขที่ได้กำหนดไว้ใน Ha Noi Declaration on the Adoption of the Master Plan on ASEAN Connectivity พ.ศ. 2554 ที่ได้กำหนดเป้าหมายให้ประเทศสมาชิกพัฒนาหรือออกมาตรการต่าง ๆ เพื่อรองรับการเชื่อมโยงกันระหว่างประเทศสมาชิก ASEAN ทางด้านระบบโครงข่ายคมนาคมกับประชาชนทั้งภูมิภาค เพื่อส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันเอื้อประโยชน์ต่อประชาชน สินค้าและบริการ เชื่อมต่อเมืองหลวงเข้าด้วยกัน เสริมสร้างความมั่นคงทางการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว การสื่อสารแลกเปลี่ยนระหว่างประชาชน การพัฒนา และสันติภาพภายในภูมิภาค[12] ก็ยังมิได้ดำเนินการให้เป็นรูปธรรม โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การเชื่อมโยงทางกายภาพนี้ จะส่งผลให้

---

[11]พันตำรวจโท สุริยัน วินิจมนตรี, “ควรมีการจัดตั้งศาลจราจรประเทศไทยหรือไม่,” ใน **เอกสารศึกษาหลักสูตรผู้กำกับการ** (กรุงเทพมหานคร: วิทยาลัยการตำรวจ กองบัญชาการศึกษา สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2557).

[12]Ha Noi Declaration on the Adoption of the Master Plan on ASEAN Connectivity, January, 2011, Jakarta: ASEAN Secretariat, ISBN 978-602-8411-62-2.

ประเทศไทยกลายเป็นศูนย์กลางในการขนส่งทางบกของภูมิภาคนี้ประเทศไทยก็ยังมิได้มีการวางแผนเพื่อรองรับปัญหาการจราจรที่กำลังจะเกิดขึ้นจากการเข้าสู่การเป็นประชาคมแต่อย่างใด

การเตรียมที่จะรับมือกับปัญหาจราจรที่กำลังจะตามมา ด้วยการออกมาตรการต่าง ๆ หรือพัฒนาหน่วยงานที่เป็นสากลเช่น การจัดตั้งศาลจราจร เพื่อเป็นหน่วยงานที่เป็นกลางในการบังคับใช้กฎหมายและให้เกิดความเท่าเทียมเสมอภาคแก่ประชาชนชาวไทยและชาวต่างชาติเพื่อเพิ่มศักยภาพและความสามารถในการแข่งขันทางการค้าและความร่วมมือระหว่างประเทศในภูมิภาค ASEAN ให้กับประเทศไทยโดยคำนึงผลกระทบและปัจจัยต่าง ๆ อีกมากมาย เช่น การขนส่งทางบก การค้าข้ามพรมแดน โรคระบาด การก่อการร้าย ยาเสพติด การค้ามนุษย์สิ่งแวดล้อม และภัยพิบัติต่าง ๆ เป็นต้น ดังนั้น การจัดตั้งศาลจราจรและการออกมาตรการทางกฎหมายต่าง ๆ เพื่อรองรับปัญหาจราจรที่กำลังจะตามมา อันเกิดจากความแตกต่าง ๆ ของระบบการจราจรระหว่างประเทศ จึงถือเป็นความจำเป็นเร่งด่วน[13]

2. ขอบเขตในการพิจารณาคดีของศาลจราจร

การจัดตั้งศาลจราจรขึ้นในประเทศไทย ควรมีวัตถุประสงค์ที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของ พ.ร.บ. จราจรทางบกคือ นอกจาก เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายเกิดความเหมาะสมกับสภาพการจราจรและจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น และเพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชนแล้ว การจัดตั้งศาลจราจรควรมีวัตถุประสงค์ดังนี้

1. เพื่อลดหรือบรรเทาปัญหาจราจรภายในประเทศที่ยืดเยื้อมาเป็นเวลานาน

2. เพื่อก่อให้เกิดกระบวนวิธีพิจารณาคดีจราจร ที่เป็นกลไกอันสำคัญในการที่จะชักจูงให้ประชาชนนำข้อพิพาทเข้ามาต่อสู้ในชั้นศาล เพื่อให้เกิดความเป็นธรรม

3. เพื่อสร้างบรรทัดฐานในการพิจารณาสิทธิและหน้าที่พื้นฐานในเรื่องกฎหมายจราจร

4. เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจแก่ประชาชน ปลูกฝังจิตสำนึก สร้างวินัย ให้ตระหนักถึงผลกระทบของการกระทำผิดกฎจราจร

เนื่องจาก ยังไม่ปรากฏการนำเสนอรูปแบบของศาลจราจรในประเทศไทยมาก่อน ดังนั้นจึงมีความจำเป็นในการศึกษาถึงวิธีปฏิบัติของต่างประเทศ คือ กฎหมายมลรัฐแคลิฟอร์เนีย ประเทศ

---

[13]Lampangvc, **We Are Asean** [Online], available URL: http://www.lampangvc.ac.th/lvcasean/page_asean.htm, 2016 (August, 2).

สหรัฐอเมริกา[14]ที่มีการจัดตั้งศาลจราจร รวมถึงวิธีพิจารณาคดีจราจร เพื่อสร้างความเข้าใจในขอบเขตในการพิจารณาคดีของศาล รวมทั้งสิทธิและหน้าที่พื้นฐานของประชาชนและผู้เกี่ยวข้องกับการจราจร เพื่อเป็นข้อพิจารณาในการนำมาตรการและหลักการที่เกี่ยวข้องกับการจราจร มาปรับใช้เพื่อแก้ปัญหาจราจรในประเทศไทยให้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2.1 สิทธิไปก่อน (Right of Way)[15]

ผลของการอนุวัตรกฎหมายภายในตามหลักเกณฑ์กฎหมายสากลนั้น ทำให้กฎหมายจราจรของประเทศไทยทัดเทียมนานาประเทศ แต่ในทางตรงกันข้าม ประเทศไทยกลับประสบปัญหาจราจรอย่างรุนแรง ทั้งนี้เพราะ ประชาชนโดยทั่วไปยังขาดความรู้ความเข้าใจถึงสิทธิและหน้าที่พื้นฐานหลาย ๆ ประการที่มีความสำคัญและจำเป็นต่อการนำมาใช้ปฏิบัติร่วมกันบนท้องถนน สิทธิพื้นฐานที่สำคัญนี้ คือ “สิทธิผ่านหรือสิทธิไปก่อน” เป็นสิทธิพื้นฐานที่ได้ถูกกล่าวไว้ใน พ.ร.บ. จราจรทางบกมาเป็นเวลานานแล้ว แต่ไม่มีการนำมาปฏิบัติต่อกันในสังคม ทั้งนี้เพราะ ประชาชนยังขาดความรู้และความเข้าใจในเรื่องดังกล่าว ส่งผลประชาชนโดยมาก “ขับได้ แต่ขับไม่เป็น”

(1) พ.ร.บ. จราจรทางบก

พ.ร.บ. จราจรทางบก ได้กล่าวถึง “สิทธิไปก่อน” ซึ่งเป็นสิทธิพื้นฐานที่สำคัญ ไว้ในหลาย ๆ มาตรา ความหมายของสิทธิไปก่อนตามหลักของสากล คือ การให้ทางที่สามารถผ่านได้โดยชอบธรรม ยกตัวอย่าง เช่น ในสถานการณ์ที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะ 2 คัน เมื่อมาถึงทางแยกหรือสี่แยกพร้อมกัน สิทธิไปก่อนจะกำหนดหน้าที่ของผู้ขับขี่ให้ทางแก่ผู้ขับขี่อีกฝ่ายที่อยู่ทางซ้ายของตน ให้ได้

---

[14]William Burnham, **Introduction to the Law and Legal System of the United States**, 4th ed., (Thomson: West, 2006). p. 19.

[15]Joseph R. Nolan, Nolan-Haley and Jacqueline M., **Black Law Dictionary**, 6th ed. (West Publishing Company: Abridged,1991) p. 921.

“Term is also used to refer to a preference of one of two vehicles, or as between a vehicle and a pedestrian, asserting right of passage at the same place and time, but it is not an absolute right in the sense that possessor thereof is relieved from duty of exercising due care for his own safety and that of others. With respect to intersection, the term has been described as the right of one driver to cross before the other; and it has been defined by statute as the right of a vehicle to process uninterruptedly in a lawful manner in the direction in which it is moving in preference to another vehicle approaching from a different direction into its path.”

ไปก่อน การปฏิบัติดังกล่าว มุ่งหมายให้เกิดความปลอดภัยแก่ตนเองและผู้อื่น สิทธิไปก่อนนี้เป็นกติกาที่ปรากฏอยู่ในหลาย ๆ มาตรา ของ พ.ร.บ. จราจรทางบก เช่น

ลักษณะ 2 ว่าด้วยสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร มาตรา 22 (4) กล่าวให้สิทธิไปก่อนแก่คนเดินเท้าในทางข้าม ให้ได้ไปก่อน ดังว่า

“สัญญาณจราจรไฟลูกศรสีเขียวชี้ให้เลี้ยวหรือชี้ให้ตรงไป หรือสัญญาณจราจรไฟสีแดงแสดงพร้อมกับสัญญาณจราจรไฟลูกศรสีเขียวชี้ให้เลี้ยวหรือชี้ให้ตรงไป ให้ผู้ขับขี่เลี้ยวรถหรือขับรถตรงไปได้ตามทิศทางที่ลูกศรชี้และต้องขับรถด้วยความระมัดระวัง และต้องให้สิทธิแก่คนเดินเท้าในทางข้ามหรือรถที่มาทางขวาก่อน”[16]

ลักษณะ 6 ว่าด้วยการขับรถผ่านทางแยกหรือวงเวียน มาตรา 71 กล่าวถึงสิทธิไปก่อนของรถที่มาทางซ้ายก่อนให้ได้ไปก่อน ซึ่งเป็นกติกาหรือวิธีปฏิบัติโดยร่วมกันของผู้ขับขี่ ในกรณีหากผู้ขับขี่ขับรถมาถึงทางร่วมทางแยกหรือวงเวียน ดังนี้

“(1) ถ้ามีรถอื่นอยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับขี่ต้องให้รถในทางร่วมทางแยกนั้นผ่านไปก่อน

(2) ถ้ามาถึงทางร่วมทางแยกพร้อมกันและไม่มีรถอยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับขี่ต้องให้รถที่อยู่ทางด้านซ้ายของตนผ่านไปก่อน เว้นแต่ในทางร่วมทางแยกใดมีทางเดินรถทางเอกตัดผ่านทางเดินรถทางโท ให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางเอกมีสิทธิขับผ่านไปก่อน

(3)(1) ถ้าสัญญาณจราจรไฟสีเขียวปรากฏข้างหน้า แต่ในทางร่วมทางแยกมีรถอื่นหยุดขวางอยู่จนไม่สามารถผ่านพ้นทางร่วมทางแยกไปได้ ผู้ขับขี่จะต้องหยุดรถที่หลังเส้นให้รถหยุดจนกว่าจะสามารถเคลื่อนรถผ่านพ้นทางร่วมทางแยกไปได้”[17]

ประเทศไทยได้มีการกล่าวถึงและนำสิทธิไปก่อนมาบรรจุไว้ใน พ.ร.บ. จราจรทางบก มาเป็นเวลานานแล้ว โดยมุ่งหมายให้เกิดการบังคับใช้ให้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ หากแต่ประชาชนผู้ขับขี่ยานพาหนะมักละเลย ไม่ปฏิบัติตามกฎกติกาที่ได้กำหนดไว้ ทั้งนี้เนื่องจากการบังคับใช้กฎหมายยังขาดประสิทธิภาพ ไม่ได้ส่งเสริมให้นำหลักการดังกล่าวมาปรับใช้ปฏิบัติต่อกันให้เป็นรูปธรรม ยังผลให้เกิดปัญหาจราจรที่ยืดเยื้อเป็นเวลานานและความสูญเสียทางสังคมและเศรษฐกิจของประเทศอย่างใหญ่หลวง

---

[16]พระราชบัญญัติจราจรทางบก, มาตรา 22 (4).

[17]พระราชบัญญัติจราจรทางบก, มาตรา 71.

อนึ่ง สิทธิไปก่อนนี้ไม่ใช่สิทธิในการผ่านในที่ดินของบุคคลอื่นตามกฎหมายอื่น แต่มักจะถูกกล่าวโดยสัมพันธ์กับภาวะทางกายภาพของถนน เช่น ทางเอก[18] ทางเท้า[19] เป็นต้น

(2) กฎหมายจราจรของมลรัฐแคลิฟอร์เนีย (California Vehicle Code)

ในประเทศสหรัฐอเมริกา ใน ค.ศ. 1995 คณะกรรมการปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวเนื่องด้วยกฎจราจรแห่งชาติ (The National Committee on Uniform Traffic Laws and Ordinances) ได้พิจารณาปรับปรุงกฎหมายจราจร หรือ ที่เรียกว่า Millennium Edition of the Uniform Vehicle Code ค.ศ. 1992 เพื่อนำมาเป็นกฎหมายต้นแบบ (Model Law) ให้แก่มลรัฐต่าง ๆ นำไปปรับปรุงกฎหมายท้องถิ่นและใช้บังคับ

ภายใต้การอนุวัติกฎหมายระดับมลรัฐให้เป็นไปตามกฎหมายต้นแบบ กฎหมายจราจรของมลรัฐแคลิฟอร์เนีย (“California Vehicle Code” หรือ “CVC”) ได้กล่าวถึง สิทธิไปก่อนไว้ในหลาย ๆ หมวด เช่น หมวด 4 มาตรา 21800 - 21809[20] ตัวอย่างเช่น

มาตรา 21800 ได้วางหลักเกณฑ์ทั่วไปของสิทธิไป ดังนี้

(a) เมื่อผู้ขับขี่ยานพาหนะไปถึงสี่แยก ผู้ขับขี่จะต้องให้สิทธิไปก่อนแก่ยานพาหนะอื่นที่มาถึงสี่แยกก่อนตน

(b) เมื่อยานพาหนะ 2 คันมาถึงสี่แยก โดยถนนคนละเส้นทางกัน แต่ถึงในเวลาเดียวกันผู้ขับขี่ยานพาหนะจะต้องให้สิทธิไปก่อนแก่ยานพาหนะที่อยู่ทางขวามือของตน เว้นเสียแต่ว่าผู้ขับขี่คนดังกล่าวอยู่บนทางหลวง (Terminating Highway) ผู้ขับขี่ผู้นั้น จะต้องให้สิทธิไปก่อนแก่ผู้ขับขี่ที่อยู่บนทางหลวงต่อเนื่อง (Continuing Highway)

(c) เมื่อยานพาหนะ 2 คันมาถึงสี่แยก โดยถนนคนละเส้นทางกัน และที่สี่แยกปรากฏป้ายหยุดทั้งสี่ด้าน ผู้ขับขี่ที่อยู่ทางซ้ายจะต้องให้สิทธิไปก่อนแก่ยานพาหนะที่อยู่ขวามือของตนเสมอ

(d) (1) เมื่อยานพาหนะ 2 คันมาถึงสี่แยก โดยถนนคนละเส้นทางกัน และที่สี่แยกปรากฏสัญญาณไฟทั้งสี่ด้าน แต่สัญญาณไฟไม่ทำงาน ผู้ขับขี่ยานพาหนะจะต้องหยุดที่สี่แยกนั้น และจะเคลื่อนต่อไปได้ ต่อเมื่อได้ใช้ระมัดระวังถึงความปลอดภัยแล้ว

---

[18]พระราชบัญญัติจราจรทางบก, มาตรา 72.

[19]พระราชบัญญัติจราจรทางบก, มาตรา 109.

[20]California Vehicle Code (“CVC”) Div. 11, Chap. 4 §§ 21800-21809 (2016).

(2) เมื่อยานพาหนะ 2 คันมาถึงสี่แยก โดยถนนคนละเส้นทางกัน และที่สี่แยกปรากฏสัญญาณไฟทั้งสี่ด้าน แต่สัญญาณไฟไม่ทำงาน ผู้ขับขี่ที่อยู่ทางซ้ายมือจะต้องสิทธิไปก่อนแก่พาหนะที่อยู่ทางขวามือก่อนเสมอ เว้นเสียว่า ผู้ขับขี่คนดังกล่าวอยู่บนทางหลวง (Terminating Highway) ผู้ขับขี่ผู้นั้น จะต้องให้สิทธิไปก่อนแก่ผู้ขับขี่ที่อยู่บนทางหลวงต่อเนื่อง (Continuing Highway)

(e) ข้อยกเว้น มีดังนี้:

(1) ที่สี่แยก ปรากฏสัญญาณไฟควบคุมการจราจร

(2) ที่สี่แยก ไม่ปรากฏป้ายหยุดทุกทิศทาง

(3) เมื่อยานพาหนะมาถึงสี่แยก จากเส้นทางตรงกันข้าม และผู้ขับขี่ยานพาหนะประสงค์หรือแสดงสัญญาณไฟว่าเลี้ยวซ้าย[21]

---

[21]CVC §21800. Amended by Stats. 2009, Ch. 200, Sec. 11. Effective January 1, 2010.

“(a) The driver of a vehicle approaching an intersection shall yield the right-of-way to any vehicle which has entered the intersection from a different highway.

(b) (1) When two vehicles enter an intersection from different highways at the same time, the driver of the vehicle on the left shall yield the right-of-way to the vehicle on his or her immediate right, except that the driver of any vehicle on a terminating highway shall yield the right-of-way to any vehicle on the intersecting continuing highway.

(2) For the purposes of this section, “terminating highway” means a highway which intersects, but does not continue beyond the intersection, with another highway which does continue beyond the intersection.

(c) When two vehicles enter an intersection from different highways at the same time and the intersection is controlled from all directions by stop signs, the driver of the vehicle on the left shall yield the right-of-way to the vehicle on his or her immediate right.

(d) (1) The driver of any vehicle approaching an intersection which has official traffic control signals that are inoperative shall stop at the intersection, and may proceed with caution when it is safe to do so.

(2) When two vehicles enter an intersection from different highways at the same time, and the official traffic control signals for the intersection are inoperative, the driver of the vehicle on the left shall yield the right-of-way to the vehicle on his or her immediate right, except that the driver of any vehicle on a terminating highway shall yield the right-of-way to any vehicle on the intersecting continuing highway.

มาตรา 21801 กล่าวถึงหลักเกณฑ์การได้สิทธิไปก่อนของพาหนะที่กำลังเคลื่อนออกจากเส้นทางหลัก ดังนี้

(a) ผู้ขับขี่ยานพาหนะประสงค์ที่จะเลี้ยวซ้ายหรือได้กลับรถบนถนนหลัก หรือกำลังจะเลี้ยวซ้ายเข้าที่สาธารณะหรือที่ส่วนบุคคล หรือ ซอย ผู้ขับขี่จะต้องให้สิทธิไปก่อนแก่ยานพาหนะที่กำลังเคลื่อนมาในทางตรงกันข้าม และตรวจสอบความปลอดภัยก่อนที่จะเลี้ยวซ้ายหรือกลับรถ

(b) เมื่อผู้ขับขี่ให้สัญญาณไฟว่าจะเลี้ยวตามที่กฎหมายกำหนด แก่ผู้ขับขี่ที่อยู่ทิศทางตรงกันข้ามตาม (a) แล้วผู้ขับขี่ฝ่ายตรงข้ามที่มาถึงบริเวณสี่แยกหรือทางเข้าที่ที่ส่วนบุคคลหรือสาธารณะ หรือ ซอย จะต้องให้สิทธิไปก่อนแก่ยานพาหนะที่กำลังเลี้ยวด้วย[22]

มาตรา 21802 กล่าวถึงหลักเกณฑ์การใช้สิทธิไปก่อนของยานพาหนะที่เคลื่อนที่มาถึงสี่แยก ดังนี้

(a) ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ขับเคลื่อนมาถึงป้ายหยุดที่ปากทางหรือตรงสี่แยก จะต้องมีให้สิทธิไปก่อนแก่ยานพาหนะบนทางหลวง และสามารถเคลื่อนตัวต่อไปได้ต่อเมื่อมั่นใจว่าปลอดภัยแล้ว

(e) This section does not apply to any of the following:

(1) Any intersection controlled by an official traffic control signal or yield right-of-way sign.

(2) Any intersection controlled by stop signs from less than all directions.

(3) When vehicles are approaching each other from opposite directions and the driver of one of the vehicles intends to make, or is making, a left turn."

[22]CVC §21801. Amended by Stats. 1993, Ch. 272, Sec. 40. Effective August 2, 1993.

"(a) The driver of a vehicle intending to turn to the left or to complete a U-turn upon a highway, or to turn left into public or private property, or an alley, shall yield the right-of-way to all vehicles approaching from the opposite direction which are close enough to constitute a hazard at any time during the turning movement, and shall continue to yield the right-of-way to the approaching vehicles until the left turn or U-turn can be made with reasonable safety.

(b) A driver having yielded as prescribed in subdivision (a), and having given a signal when and as required by this code, may turn left or complete a U-turn, and the drivers of vehicles approaching the intersection or the entrance to the property or alley from the opposite direction shall yield the right-of-way to the turning vehicle."

(b) เมื่อผู้ขับขี่ยานพาหนะกำลังเคลื่อนข้ามสี่แยก ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่กำลังเคลื่อนมาจะต้องให้สิทธิไปก่อนแก่พาหนะที่กำลังข้ามทางแยกนั้นด้วย[23]

มาตรา 21803 หลักเกณฑ์การใช้สิทธิไปก่อนในที่ที่มีสัญญาณป้ายควบคุม มีดังนี้

(a) ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่กำลังเคลื่อนที่ไปยังบริเวณสี่แยก ที่ควบคุมโดยสัญญาณป้ายสิทธิไปก่อน จะต้องให้สิทธิไปก่อนแก่ยานพาหนะที่เคลื่อนที่มายังสี่แยกนั้น หรือที่กำลังเคลื่อนมายังบริเวณสี่แยกนั้นจากทางหลวง จนกว่าจะปลอดอันตราย ยานพาหนะนั้นจึงจะสามารถเคลื่อนต่อไปได้

(b) ผู้ขับขี่ยานพาหนะผู้กำลังให้ทางตาม (a) สามารถข้ามสี่แยกต่อเมื่อผู้ขับขี่ยานพาหนะในเส้นทางอื่นได้ให้สิทธิไปก่อนแก่ตน[24]

---

[23]CVC§21802. Amended by Stats. 1988, Ch. 623, Sec. 3.

"(a) The driver of any vehicle approaching a stop sign at the entrance to, or within, an intersection shall stop as required by Section 22450. The driver shall then yield the right-of-way to any vehicles which have approached from another highway, or which are approaching so closely as to constitute an immediate hazard, and shall continue to yield the right-of-way to those vehicles until he or she can proceed with reasonable safety.

(b) A driver having yielded as prescribed in subdivision (a) may proceed to enter the intersection, and the drivers of all other approaching vehicles shall yield the right-of-way to the vehicle entering or crossing the intersection.

(c) This section does not apply where stop signs are erected upon all approaches to an intersection.

[24]CVC §21803. Amended by Stats. 1988, Ch. 623, Sec. 4.

(a) The driver of any vehicle approaching any intersection which is controlled by a yield right-of-way sign shall, upon arriving at the sign, yield the right-of-way to any vehicles which have entered the intersection, or which are approaching on the intersecting highway close enough to constitute an immediate hazard, and shall continue to yield the right-of-way to those vehicles until he or she can proceed with reasonable safety.

(b) A driver having yielded as prescribed in subdivision (a) may proceed to enter the intersection, and the drivers of all other approaching vehicles shall yield the right-of-way to the vehicle entering or crossing the intersection."

เป็นที่สังเกตได้ว่า ระบบการสัญจรของยวดยานพาหนะในประเทศสหรัฐอเมริกาแตกต่างจากระบบสัญจรในประเทศไทย คือ ในภาษาพูด ประเทศสหรัฐอเมริกาใช้ระบบการสัญจรโดยผู้ขับขี่ยานพาหนะขับขี่ด้วยพวงมาลัยซ้าย ในขณะที่ระบบการสัญจรของประเทศไทย ผู้ขับขี่จะใช้พวงมาลัยขวา หากแต่กฎหมายจราจรของมลรัฐแคลิฟอร์เนียได้กล่าวถึงหลักเกณฑ์ของสิทธิไปก่อน สำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะและผู้ใช้ถนนไว้โดยละเอียด สิทธิไปก่อนเป็นสิทธิพื้นฐานเป็นกติกาที่ผู้ขับขี่และผู้ใช้ถนนใช้เป็นกติการ่วมกัน เพื่อลดปัญหาจราจรและลดความขัดแย้งระหว่างผู้ขับขี่ยานพาหนะและผู้สัญจรบนทางเท้า และยังประโยชน์ต่อเจ้าพนักงานจราจรและศาลในการพิจารณาข้อพิพาทให้เกิดความเป็นธรรมอีกด้วย

สิทธิไปก่อนที่ได้ถูกกล่าวไว้โดยใน พ.ร.บ. จราจรทางบก มุ่งหมายให้เกิดเป็นกติกาและความเข้าใจร่วมกันระหว่างผู้ขับขี่ยานพาหนะและผู้ใช้ถนน เทียบเท่าหลักเกณฑ์ว่าด้วยสิทธิไปก่อนของสากล อย่างไรก็ตาม ในประเทศไทย ประชาชนผู้ขับขี่ยานพาหนะก็ดี หรือผู้สัญจรบนถนนก็ดี ยังละเลยไม่ปฏิบัติตาม เนื่องจากขาดความรู้และความเข้าใจ และขาดกลไกในการบังคับใช้สิทธิไปก่อนนี้ในประเทศไทย

อนึ่ง กฎหมายจราจรของมลรัฐแคลิฟอร์เนีย ยังได้กล่าวสิทธิและหน้าที่ของผู้ใช้ถนนโดยสอดคล้องกับหลักสิทธิไปก่อนอย่างน่าสนใจ เช่น ผู้สัญจรบนทางเท้าย่อมได้สิทธิไปก่อนเสมอในมาตรา 21949-21971[25]

2.2 สวัสดิภาพของผู้เยาว์ (Child Welfare)

สวัสดิภาพของผู้เยาว์ เป็นประเด็นปัญหาทางสังคมที่สำคัญประการหนึ่ง ที่กฎหมายจราจรของประเทศที่พัฒนาแล้ว เช่น สหรัฐอเมริกา ได้วางหลักเกณฑ์เอาไว้ เพื่อให้ประชาชนได้ปฏิบัติ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้เยาว์ แต่ไม่ปรากฏหลักเกณฑ์ดังกล่าวใน พ.ร.บ. จราจรทางบกแต่อย่างใด

สวัสดิภาพของผู้เยาว์ หมายถึง สิทธิต่าง ๆ ที่จำเป็นและเหมาะสม ที่ผู้เยาว์พึงจะได้รับคุ้มครองทั้งทางด้านศีลธรรม ร่างกายและจิตใจ[26] ภาพที่คุ้นตาที่ปรากฏในสังคมไทยปัจจุบัน คือ ภาพที่ผู้ปกครองนำบุตรหรือเด็กเล็กขึ้นซ้อนจักรยานยนต์สัญจรไปบนท้องถนนโดยไม่สวมหมวกนิรภัยให้แก่ตนเองและผู้เยาว์ หากจักรยานยนต์เกิดประสบอุบัติเหตุ จนเป็นเหตุให้สูญเสียชีวิตหรือ

[25]CVC §§ 21949-21971.

[26]Black Law Dictionary. p. 164.

ทุพพลภาพ รัฐหรือหน่วยงานที่รับผิดชอบในเรื่องของการคุ้มครองสิทธิของผู้เยาว์ไม่สามารถเข้ามาเป็นตัวแทนเรียกร้องความเสียหาย หรือค่าทดแทนการสูญเสียชีวิตหรือทุพพลภาพ หรือแม้แต่ค่าทดแทนความคาดหมายที่จะประสบความสุขในชีวิตในอนาคตจากความประมาทเลินเล่อของผู้ปกครองแทนผู้เยาว์ได้

ในทางตรงกันข้าม กฎหมายจราจร ของมลรัฐแคลิฟอร์เนีย ได้ มีมาตรการทางกฎหมายที่ป้องกันการสูญเสียชีวิตหรือทุพพลภาพของผู้เยาว์โยชัดแจ้ง เช่น

มาตรา 15603 มีวัตถุประสงค์

- เพื่อปกป้องการสูญเสียชีวิตและทุพพลภาพของผู้เยาว์ที่ถูกทิ้งไว้ในยานพาหนะ
- เพื่อให้ความรู้แก่ผู้ปกครองของบุตรหรือผู้ดูแลผู้เยาว์ให้ทราบถึงอันตราย ที่เกิดจากการทิ้งผู้เยาว์ให้อยู่ในยานพาหนะเพียงลำพัง และ
- เพื่อปรับหรือเรียกผู้ปกครองหรือผู้ดูแลเหล่านั้นชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดจากการทิ้งผู้เยาว์ไว้ในยานพาหนะเพียงลำพัง เป็นเหตุให้เสี่ยงต่ออันตราย[27]

นอกจากนี้ มาตรา15620ยังได้วางหลักเกณฑ์ในการป้องกันภัยอันตรายที่จะเกิดกับผู้เยาว์ หากผู้เยาว์ถูกละทิ้งไว้ในยานพาหนะเพียงลำพัง และยังกำหนดโทษเบื้องต้น โดยชัดเจนอีกด้วย ดังนี้

(a) ผู้ปกครอง ผู้อภิบาล หรือผู้ดูแลผู้เยาว์ที่มีอายุต่ำกว่า 6 ปี ไม่ควรปล่อยผู้เยาว์ไว้ในยานพาหนะแต่เพียงลำพัง หรือโดยปราศจากการดูแลของผู้เยาว์ที่มีอายุมากกว่า 12 ปี ตามเงื่อนไข ดังนี้:

(1) ปรากฏสภาวะที่สุ่มเสี่ยงต่อสุขภาพหรือความปลอดภัยของผู้เยาว์

(2) เครื่องยนต์ของยานพาหนะกำลังทำงานอยู่หรือกุญแจอยู่ในตำแหน่งการทำงาน

(b) การกระทำผ่าฝืนตาม (a) มีโทษเป็นค่าปรับเป็นเงิน 100 เหรียญสหรัฐ ศาลอาจจะพิจารณาลดค่าปรับหรือยกเว้นค่าปรับให้แก่จำเลยได้ หากปรากฏแก่ศาลเป็นที่พอใจว่าจำเลยเป็นผู้มีรายได้น้อย หรือศาลอาจสั่งให้จำเลยเข้ารับการฝึกอบรมในหลักสูตรที่เกี่ยวกับอันตรายที่เกิดจาก

---

[27]CVC §15603. “The purpose of this division is to help prevent injuries to, and the death of, young children from the effects of being left alone in a motor vehicle, to help educate parents and caretakers about the dangers of leaving children alone in a motor vehicle, and to authorize a monetary fine to be imposed on a person for leaving a young child alone in a motor vehicle in circumstances that pose a life safety risk.”

การละทิ้งผู้เยาว์ไว้ในยานพาหนะ จนกว่าจะได้รับประกาศนียบัตรรับรองการเข้าฝึกอบรม เพื่อให้จำเลยนำไปรายงานต่อศาล

(c) การกระทำผิดตามกฎหมายนี้ ไม่ยังผลให้การกระทำความผิดตามกฎหมายอื่นเป็นโมฆะ

(d) (1) มาตรานี้ไม่สามารถนำมาปรับใช้ในกรณีที่ผู้เยาว์ได้รับบาดเจ็บ หรือ ผู้เยาว์ได้รับการรักษาโดยเป็นผลมาจากการกระทำผิดฝ่าฝืนตาม (a)[28]

---

[28]CVC §15620.

"(a) A parent, legal guardian, or other person responsible for a child who is 6 years of age or younger may not leave that child inside a motor vehicle without being subject to the supervision of a person who is 12 years of age or older, under either of the following circumstances:

(1) Where there are conditions that present a significant risk to the child's health or safety.

(2) When the vehicle's engine is running or the vehicle's keys are in the ignition, or both.

b) A violation of subdivision (a) is an infraction punishable by a fine of one hundred dollars ($100), except that the court may reduce or waive the fine if the defendant establishes to the satisfaction of the court that he or she is economically disadvantaged and the court, instead, refers the defendant to a community education program that includes education on the dangers of leaving young children unattended in motor vehicles, and provides certification of completion of that program. Upon completion of that program, the defendant shall provide that certification to the court. The court may, at its discretion, require any defendant described in this section to attend an education program on the dangers of leaving young children unattended in motor vehicles.

(c) Nothing in this section shall preclude prosecution under both this section and Section 192 of the Penal Code, or Section 273a of that code, or any other provision of law.

(d) (1) Subdivision (b) and Section 40000.1 do not apply if an unattended child is injured or medical services are rendered on that child because of a violation described in subdivision (a).

(2) Nothing in this subdivision precludes prosecution under any other provision of law."

นอกจากนี้ กฎหมายจราจรของมลรัฐแคลิฟอร์เนียยังได้วางหลักเกณฑ์สำหรับผู้ปกครองที่ละทิ้งผู้เยาว์ไว้ในยานพาหนะ จนเป็นสาเหตุให้ผู้เยาว์สูญเสียชีวิตหรือทุพพลภาพ โดยกำหนดให้เป็นการฝึกอบรมอีกด้วย ดังในมาตรา 15630-15632[29]

2.3 สิทธิในการปฏิเสธ กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ

พ.ร.บ. จราจรทางบก ได้บัญญัติให้ผู้ขับขี่จำต้องสวมหมวกนิรภัย เพื่อป้องกันและลดความรุนแรงของผลกระทบจากการเกิดอุบัติเหตุ ดังเช่น มาตรา 122 กำหนดให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่ และโดยสารรถจักรยานยนต์[30] อย่างไรก็ตาม ผู้ขับขี่เป็นจำนวนมักฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ส่งผลให้อุบัติเหตุเกิดขึ้นบนท้องถนน ยังผลให้เกิดความเสียหายในชีวิตและทรัพย์สินอย่างรุนแรง รัฐบาลไม่สามารถหามาตรการทางกฎหมายเพื่อแก้ไขปัญหาเหล่านี้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ข้อสังเกตที่สำคัญประการหนึ่ง ในการศึกษาถึงมาตรการทางกฎหมายของรัฐบาลสหรัฐฯ เพื่อแก้ปัญหาการไม่สวมใส่หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ เนื่องจาก รัฐบาลสหรัฐฯ ได้ออกกฎหมายที่เรียกว่า Universal Helmet Laws เพื่อบังคับใช้ต่อผู้ขับขี่รถจักรยานและจักรยานยนต์ให้ต้องสวมใส่หมวกนิรภัย เพื่อให้ได้รับความปลอดภัยในชีวิตและป้องกันการสูญเสียอวัยวะหรือผลกระทบต่ออวัยวะร่างกายอย่างรุนแรง โดยเฉพาะอย่างยิ่งอวัยวะสมองและศีรษะ

หน่วยงานที่รับผิดชอบดูแล คือ The Centers for Disease Control and Prevention (“CDC”) ได้อ้างอิงข้อมูลสถิติว่า การสวมหมวกนิรภัยสามารถลดอัตราการสูญเสียชีวิตจากการประสบอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ถึงร้อยละ 37 และสามารถลดผลกระทบอุบัติเหตุทางสมองได้ถึงร้อยละ 67[31]

นอกจากนี้ ข้อมูลสถิติยังอ้างอิงข้อมูลที่บ่งชี้ถึงความสัมพันธ์ระหว่างการบังคับใช้กฎหมาย The Universal Helmet Laws และอัตราการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่จักรยานยนต์จน

---

[29]CVC §§ 15630-15632.

[30]พระราชบัญญัติจราจรทางบก, มาตรา 122.

[31]Colleen Healy, **New Mexico’s 2015 Novel Motorcycle Helmet Legislation: Rider’s Choice or Responsibility?** [Online], available URL: https://www.networkforphl.org/the_ network _blog/2015/04/29/575/new_mexicos_2015_novel_motorclycle_helmet_legislation_riders_choice _or_responsibility, 2015 (April, 29).

เป็นเหตุให้เกิดความสูญเสียทางร่างกายไว้ว่า ในรัฐที่บังคับใช้มาตรการการสวมใส่หมวกนิรภัย อัตราการสูญเสียชีวิตเนื่องมาจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี่จักรยานยนต์นั้นมีเพียงร้อยละ 12 เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนผู้สูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในรัฐที่มีบังคับใช้มาตรการการสวมใส่หมวกนิรภัยหย่อนยานมีมากถึงร้อยละ 64 ในขณะที่ในรัฐที่ไม่บังคับใช้กฎหมายดังกล่าว มีจำนวนผู้เสียชีวิตมากถึงร้อยละ 79[32]

อย่างไรก็ตาม กลุ่มผู้ต่อต้านการสวมใส่หมวกนิรภัยได้ออกมาคัดค้านกฎหมายดังกล่าว โดยอ้างถึงสิทธิและเสรีภาพของประชาชนที่ปรากฏในรัฐธรรมนูญ หรือ “สิทธิและเสรีภาพในการเลือกรูปแบบการดำเนินชีวิต และตัดสินใจเลือกรูปแบบในการดำเนินชีวิต” ซึ่งรัฐบาลได้ตอบสนองการเรียกร้องสิทธิดังกล่าวโดยให้ผู้ขับขี่สามารถเลือกระหว่างการปฏิบัติตาม กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และการปฏิเสธการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ดังกล่าว ด้วยการแจ้งทางเลือกพร้อมการลงทะเบียนหรือต่อทะเบียนจักรยานยนต์ ตัวอย่างการแจ้งทางเลือกดังกล่าวปรากฏในมลรัฐนิวเม็กซิโก ที่กำหนดอัตราการจดทะเบียนพร้อมทางเลือกในการปฏิเสธสวมใส่หมวกนิรภัยเอาไว้ถึง 692 เหรียญสหรัฐ ในขณะที่กำหนดอัตราการจดการทะเบียนรถจักรยานยนต์พร้อมการขับขี่โดยปกติไว้เพียง 15 เหรียญสหรัฐ[33] นอกจากนี้ บริษัทรับประกันอุบัติภัยยังตอบสนองต่อมาตรการดังกล่าว ด้วยการปรับเบี้ยประกันให้สูงตามสัดส่วนของความเสี่ยงในการขับขี่อีกด้วย

2.4 ข้อพิพาทที่เกี่ยวเนื่องด้วยความผิดในกฎหมายอื่น

(1) พ.ร.บ. จราจรทางบก

ในประเทศไทย ศาลมีอำนาจในการพิจารณาคดีที่เกี่ยวกับด้วยความผิดตาม พ.ร.บ. จราจรทางบกและความผิดตามกฎหมายอื่น ดังเช่น

การกระทำความผิดที่เกี่ยวเนื่องด้วยพระราชบัญญัติยาเสพติดให้โทษ พ.ศ. 2522: พ.ร.บ. จราจรทางบกฉบับที่ 6 พ.ศ. 2542[34] ได้เพิ่มเนื้อหาสาระเพื่อป้องกันและปราบปรามปัญหาที่

---

[32]Ibid.

[33]Ibid.

[34]พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2542 หมายเหตุ:- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ในปัจจุบันอุบัติเหตุร้ายแรงที่เกิดขึ้นบนท้องถนนอันเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลต่าง ๆ นั้นมีสาเหตุส่วนหนึ่งเนื่องมาจากผู้ขับขี่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น หรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทกลุ่มแอมเฟตามีนในขณะขับรถ แม้จะได้มีการจับกุมปราบปรามและป้องกันมิให้ผู้ขับขี่เสพหรือ เมาสิ่งต่าง ๆ ดังกล่าวขณะขับรถแล้วก็ตาม แต่ก็ปรากฏว่ายังมีผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนอยู่อีก สมควร

เกิดจากผู้ขับขี่ซึ่งเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น หรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทกลุ่มแอมเฟตามีนในขณะขับรถดังปรากฏในมาตรา 43 ทวิ ที่ให้อำนาจเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการในการตรวจสอบ ผู้ขับขี่ว่าได้เสพยาเสพติดให้โทษหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทหรือไม่[35] หรือ กำหนดโทษตามมาตรา 157 ทวิหากผู้ขับขี่ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตรวจการ ที่ให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ที่ต้องสงสัยว่าได้เสพยาเสพติดให้โทษหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท หรือให้อำนาจศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่มีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ เป็นต้น[36]

ตัวอย่างเช่น คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 12085/2556[37]โจทก์บรรยายฟ้องว่าจำเลยขับรถจักรยานยนต์ในขณะที่จำเลยเสพเมทแอมเฟตามีนอันเป็นยาเสพติดให้โทษในประเภท 1 ปริมาณไม่ปรากฏชัด โดยวิธีสูดดมควันเข้าสู่ร่างกาย อันเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎหมาย ฟ้องโจทก์จึงครบองค์ประกอบความผิดตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 ทวิ ชอบด้วย ป.วิ.อ. มาตรา 158 (5) ดังปรากฏในคำพิพากษาศาลฎีกาดังกล่าวในกรณีหากผู้ขับขี่มีอาการเมาสุราหรือเสพยาเสพติดในขณะขับขี่ ศาลมีอำนาจในการพิจารณาคดีและลงโทษผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดคาบเกี่ยวในกฎหมายหลายฉบับ และสามารถพิจารณาเพิ่มโทษได้เพิ่มขึ้นอีกหนึ่งในสามของโทษที่ปรากฏตามกฎหมายอื่น ตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก มาตรา 175 ทวิ วรรค 2 อีกด้วย

การกระทำความผิดที่เกี่ยวเนื่องด้วยกฎหมายอาญา: คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 18527/2556[38] “โจทก์ฟ้องขอให้ลงโทษจำเลยตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 91, 291, 390 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (2) (4), 78, 157, 160 วรรคสอง, 160 ตรี

กำหนดให้ผู้ตรวจการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและผู้ตรวจการ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์มีอำนาจดำเนินการเกี่ยวกับการทดสอบหรือการตรวจสอบของมึนเมาหรือสารเสพติดดังกล่าว ในผู้ขับขี่ได้เช่นเดียวกับพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก เพื่อเป็นการแบ่งเบาภาระของเจ้าพนักงานดังกล่าวและปรับปรุงอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่และผู้ตรวจการให้สามารถดำเนินการทดสอบหรือตรวจสอบตลอดจนจับกุมปราบปรามผู้ขับขี่ซึ่งเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น หรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทกลุ่มแอมเฟตามีนในขณะขับรถให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและทำให้เกิดความปลอดภัยในท้องถนนมากยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

[35]พระราชบัญญัติจราจรทางบก, มาตรา 43 ทวิ.

[36]พระราชบัญญัติจราจรทางบก, มาตรา 157 ทวิ.

[37]คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 12085/2556.

[38]คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 18527/2556.

วรรคสอง และวรรคท้าย กับขอให้เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของจำเลย พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 บัญญัติเกี่ยวกับความผิดฐานขับรถในทางซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น แล้วไม่หยุดรถให้ความช่วยเหลือตามสมควรและไม่แจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ไว้ตามมาตรา 78 วรรคหนึ่ง ซึ่งมีบทลงโทษตามมาตรา 160 วรรคหนึ่ง ซึ่งบัญญัติว่า “ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 78 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือนหรือปรับไม่เกินสองพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ” และวรรคสอง ซึ่งบัญญัติว่า “ถ้าการไม่ปฏิบัติตามมาตรา 78 เป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับอันตรายสาหัสหรือตาย ผู้ไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือนหรือปรับไม่เกินสองพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ” ดังนี้ ผู้ขับขี่ที่จะได้รับโทษหนักขึ้นตามมาตรา 160 วรรคสอง หมายถึงกรณีที่ขับขี่รถในทางก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่นแล้วไม่ปฏิบัติตามมาตรา 78 วรรคหนึ่ง และการไม่ปฏิบัติตามนี้เป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับอันตรายสาหัสหรือตาย คดีนี้โจทก์บรรยายฟ้องในความผิดฐานขับรถก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลแล้วไม่หยุดรถช่วยเหลือพร้อมทั้งแสดงตัวและแจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ว่าภายหลังจากจำเลยขับรถในทางที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลและทรัพย์สินแล้ว จำเลยได้หลบหนีไม่ให้ความช่วยเหลือตามสมควรและไม่ไปแสดงตัว และแจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ใกล้เคียงทันที มิได้บรรยายฟ้องอ้างเหตุว่าการที่จำเลยไม่อยู่ให้ความช่วยเหลือตามสมควร ไม่แสดงตัวและแจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ใกล้เคียงทันทีโดยจำเลยได้หลบหนีไปจากที่เกิดเหตุอันเป็นการไม่ปฏิบัติตามมาตรา 78 วรรคหนึ่งนั้น เป็นเหตุให้บุคคลอื่นถึงแก่ความตาย คดีจึงไม่อาจลงโทษจำเลยตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 160 วรรคสองได้”

การกระทำความผิดที่เกี่ยวเนื่องด้วยกฎหมายแพ่งและพาณิชย์: คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5371/2557[39] “บทบัญญัติตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 78 วรรคสอง เป็นข้อสันนิษฐานในคดีอาญาเพื่อให้ผู้ขับรถเข้าแสดงตนต่อพนักงานเจ้าหน้าที่หรือแสดงความบริสุทธิ์ จึงไม่ใช่ข้อสันนิษฐานเด็ดขาด คู่ความมีสิทธินำพยานหลักฐานเข้าสืบเพื่อหักล้างได้ คดีนี้โจทก์ฟ้องว่า ล. ลูกจ้างของจำเลยขับรถโดยประมาทปราศจากความระมัดระวังชนรถยนต์คันที่โจทก์รับประกันภัยได้รับความเสียหาย จำเลยให้การปฏิเสธว่า เหตุคดีนี้เกิดจากความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของ ช. ผู้ขับรถยนต์คันที่โจทก์รับประกันภัย เป็นกรณีที่โจทก์อ้างว่า ล. ทำละเมิดตาม ป.พ.พ. มาตรา 420 และจำเลยให้การปฏิเสธว่า ล. ไม่ได้จงใจหรือประมาทเลินเล่อ โจทก์จึงมีหน้าที่นำสืบว่า ล. เป็นฝ่ายประมาทเลินเล่อเพราะโจทก์เป็นผู้กล่าวอ้างข้อเท็จจริงตาม ป.วิ.พ. มาตรา 84

[39] คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5371/2557.

(ซึ่งใช้บังคับในขณะนั้น) โจทก์จึงไม่ได้รับประโยชน์จากข้อสันนิษฐานตามมาตรา 84(2) ทั้งโจทก์บรรยายฟ้องขอให้จำเลยรับผิดตาม ป.พ.พ. มาตรา 420 กรณีจึงไม่ต้องด้วยบทบัญญัติ มาตรา 437”

(2) California Vehicle Code

ต่างจาก พ.ร.บ. จราจรทางบกของประเทศไทย กฎหมายจราจรของประเทศสหรัฐอเมริกา จะกำหนดโดยชัดแจ้งว่า ศาลจราจรมีอำนาจในการพิจารณาคดีที่เกิดจากการกระทำผิดฝ่าฝืนกฎจราจรที่ไม่ร้ายแรง กระทำผิดกฎจราจรที่ร้ายแรง และการกระทำความผิดที่เกี่ยวเนื่องด้วยกฎหมายอื่น ดังนี้

(a) กระทำผิดฝ่าฝืนกฎจราจรที่ไม่ร้ายแรงหรือ ความผิดที่ผู้กระทำผิดได้รับใบสั่งประเภท Infraction Ticket โดยมากมักจะมีบทลงโทษด้วยการปรับเข้าฝึกอบรมวินัยการจราจร หรือ บำเพ็ญสาธารณประโยชน์ (ผู้ขับขี่ที่กระทำผิดสามารถร้องขอต่อศาลให้พิจารณาลงโทษด้วยการบำเพ็ญสาธารณประโยชน์แทนการชำระค่าปรับ) หรืออาจกล่าวอีกนัยหนึ่งว่า เป็นความผิดประเภทที่ไม่เข้าข่ายร้ายแรงถึงขั้นจำคุก เช่น

- ขับฝ่าฝืนความเร็วที่กำหนด (Speeding)
- ใบอนุญาตขับขี่หมดอายุ (Expired License)
- ทะเบียนรถหมดอายุ (Expired Registration)
- ชิ้นส่วนยานพาหนะชำรุดแตกหัก (Broken Automobile Equipment)
- ฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง หรือ ป้ายหยุด (Running a Red Light or Stop Sign)[40]

(b) *การกระทำผิดกฎจราจรที่ร้ายแรง* โดยมากผู้กระทำความผิดมักจะได้รับใบสั่งประเภท Misdemeanor Ticket คือ การกระทำความผิดนั้น จะต้องเป็นการกระทำผิดที่มีโทษจำคุกเกินกว่า 1 ปี รวมทั้งค่าปรับ เช่น

- ขับรถโดยประมาท (Reckless Driving)
- ขับรถโดยปราศจากใบขับขี่ (Driving without a License)
- ขับรถโดยที่มีใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกเพิกถอน (Driving with a Suspended License)
- ทำลายทรัพย์สินส่วนบุคคลหรือทรัพย์สินสาธารณะ (Vandalism)[41]

---

[40]CVC Div. 17.

(c) *ข้อพิพาทในกรณีอื่น ๆ* นอกจากนี้ ผู้พิพากษาศาลจราจรยังมีอำนาจพิจารณาข้อพิพาทในกรณีอื่น ๆ ซึ่งเป็นการกระทำความผิดทั้งที่เกี่ยวเนื่องด้วยกฎหมายจราจรและไม่เกี่ยวเนื่องด้วยกฎหมายจราจร ได้แก่

- กฎระเบียบอาคารที่พักอาศัย (Building or Housing Codes)
- รบกวนความสงบ (Disturbing the Peace)
- ทิ้งขยะไม่เป็นทาง (Littering)
- สุนัขที่ไม่มีใบอนุญาต (Dog Without a License)

อนึ่ง ศาลจราจรของสหรัฐฯ ยังมีอำนาจพิจารณาคดีที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดตามกฎมายอื่น เช่น กรณีที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะดื่มสุราหรือเสพยาเสพติดในขณะขับขี่ หรือมีไว้ครอบครองในยานพาหนะ ซึ่งกฎหมายจราจรของมลรัฐแคลิฟอร์เนียได้กล่าวเป็นรายละเอียดโดยชัดแจ้งใน มาตรา 23152-232291[42]

2.5 การพิจารณาข้อพิพาทที่เกิดจากใบสั่ง

พ.ร.บ. จราจรทางบก ได้กล่าวถึงการออกใบสั่งและวิธีปฏิบัติเมื่อผู้ขับขี่ได้รับใบสั่งไว้เพียง 3 มาตรา คือมาตรา 140 การออกใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจร[43] มาตรา 141 วิธีปฏิบัติของผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถหากได้รับใบสั่ง[44] และมาตรา 141 ทวิ ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่งไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย[45]และมิได้จำแนกประเภทของใบสั่ง

ในทางตรงกันข้าม ในกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา ได้กล่าวโดยชัดแจ้งว่า ศาลจราจรมีอำนาจในการพิจารณาคดีที่เกี่ยวเนื่องด้วยการกระทำผิดฝ่าฝืนกฎจราจร ที่เกิดขึ้นจากการออกใบสั่งของเจ้าหน้าที่จราจร โดยสามารถจำแนกประเภทของใบสั่ง ออกได้เป็น 3 ประเภท ดังนี้

- ใบสั่งที่เกิดจากการจอดรถในที่ห้ามจอด (Parking Ticket)
- ใบสั่งที่เกิดจากการกระทำผิดฝ่าฝืนกฎจราจรที่ไม่ร้ายแรง (Infraction Ticket)
- ใบสั่งที่เกิดจากการกระทำผิดกฎจราจรที่ร้ายแรง (Misdemeanor Ticket)

---

[41] Ibid.

[42] CVC §§ 23152-232291.

[43] พระราชบัญญัติจราจรทางบก, มาตรา 140.

[44] พระราชบัญญัติจราจรทางบก, มาตรา 141.

[45] พระราชบัญญัติจราจรทางบก, มาตรา 141 ทวิ.

2.6 วิธีพิจารณาข้อพิพาทคดีจราจร

(1) พ.ร.บ. จราจรทางบก

พ.ร.บ. จราจรทางบก มิได้กล่าวถึงวิธีพิจารณาคดีจราจรไว้ เนื่องจากไม่ปรากฏการจัดตั้งศาลจราจร อย่างไรก็ตามการพิจารณาข้อพิพาทในความผิดที่เกี่ยวกับการจราจรปรากฏอยู่ในลักษณะ 19 บทกำหนดโทษ มาตรา 147-163 โดยสามารถจำแนกออกเป็น 2 กรณี คือ

(1) การกระความผิดที่ไม่มีโทษร้ายแรง เช่น เมื่อมีผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจร นายตำรวจสัญญาบัตรหรือพนักงานสอบสวนสามารถกำหนดโทษต่าง ๆ เช่น ค่าปรับ จับกุม ยึดหรือพักใบอนุญาตขับขี่[46]

(2) การกระทำความผิดที่มีโทษร้ายแรง เป็นกรณีที่การกระทำผิดนั้น ก่อให้เกิดเกิดความเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สินอย่างร้ายแรง นายตำรวจสัญญาบัตรหรือพนักงานสอบสวนจะดำเนินการตามขั้นตอนแรกและส่งสำนวนต่ออัยการเพื่อฟ้องต่อศาลต่อไป[47]

ตัวอย่างเช่น หากผู้ขับขี่ถูกคำสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ หรือถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ผู้ขับขี่มีสิทธิอุทธรณ์คำสั่งต่ออธิบดีกรมตำรวจภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ถูกสั่งยึดหรือสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่

อธิบดีกรมตำรวจจะต้องวินิจฉัยอุทธรณ์ให้แล้วเสร็จภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับคำอุทธรณ์ หากไม่มีคำวินิจฉัยชี้ขาดภายในระยะเวลาดังกล่าวแล้ว ให้ถือว่าอธิบดีวินิจฉัยไม่ให้ยึดใบอนุญาตขับขี่ หรือไม่พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามคำอุทธรณ์ของผู้ขับขี่[48] เป็นต้น

ในกรณีที่ผู้ขับขี่กระทำความผิดฝ่าฝืนกฎจราจรและถูกสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ หรือถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ประสงค์ที่จะอุทธรณ์คำสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่หรือคำสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ดังกล่าว มาตรา 161 แห่ง พ.ร.บ. จราจรทางบก ให้อำนาจอธิบดีกรมตำรวจเป็นผู้วินิจฉัยอุทธรณ์นั้นแต่เพียงผู้เดียว การวินิจฉัยอุทธรณ์ดังกล่าวของอธิบดีกรมตำรวจอาจข้ามขั้นตอนของกระบวนวิธีพิจารณาทางชั้นศาล เช่น การสืบพยานหลักฐานในชั้นศาล หรือการให้คำให้การ เป็นต้น ดังนั้น การวินิจฉัยของอธิบดีกรมตำรวจอาจก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่ผู้ขับขี่ ไม่เป็นธรรม ไม่เป็นกลไกที่จะจูงใจให้ประชาชนนำข้อพิพาทเข้ามาสู่กระบวนยุติธรรม หรือนำไปสู่การลดปัญหาการจราจรแต่อย่างใด

---

[46]พระราชบัญญัติจราจรทางบก, มาตรา 147-159.

[47]พระราชบัญญัติจราจรทางบก, มาตรา 160-163.

[48]พระราชบัญญัติจราจรทางบก, มาตรา 161.

(2) California Vehicle Code

หลักการโดยทั่วไปในเบื้องต้น เมื่อผู้ขับขี่ได้รับใบสั่งจากเจ้าพนักงานจราจร ผู้ขับขี่มีสิทธิที่จะเลือกยอมรับใบสั่งหรือปฏิเสธใบสั่ง และนำข้อพิพาทเข้าสู่กระบวนพิจารณาทางศาลได้ หากผู้ขับขี่เลือกที่ยอมรับใบสั่ง ผู้ขับขี่สามารถดำเนินการชำระค่าปรับต่อหน้าศาล ส่งเช็คค่าปรับไปทางไปรษณีย์ หรือแม้กระทั่งชำระผ่านระบบโครงข่ายอินเตอร์เน็ตได้

ในใบสั่ง จะปรากฏรายละเอียดที่จะแจ้งผู้กระทำผิดว่าสามารถทำอย่างไรหากได้รับใบสั่ง ดังนี้

- หมายเลขสั่ง (Citation Number)
- หน่วยงานที่ออกใบสั่ง (Issuing Agency)
- วันที่ (Date Issued)
- เวลา (Time Issued)
- ฐานความผิด (Cited Violations)
- สถานที่ (Location of Violation)
- ชื่อของเจ้าหน้าที่ผู้ออกใบสั่ง (Issuing officer)
- สถานที่ให้ไปแสดงตน (Place to Appear)
- เวลาที่ให้ไปแสดงตน (Time to Appear)
- หมายเลขโทรศัพท์ติดต่อ (Court Phone Number)

หากผู้ที่ได้รับใบสั่ง ประสงค์ที่จะชำระค่าปรับทางช่องทางโครงข่ายอินเตอร์เน็ตซึ่งมีบริการ ดังนี้

- ชำระค่าปรับและสิ้นสุดใบสั่ง (Pay and Close Your Ticket)
- ร้องขอแผนการชำระใบสั่ง (Request a Payment Plan)
- ร้องขอขยายเวลาชำระใบสั่ง (Request an Extension)
- ร้องขอการฝึกอบรม (Request Traffic School)
- ร้องขอวันนัดศาล (Reserve a Court Date)
- ตรวจสอบสถานะใบสั่ง (Check Ticket Status)
- ตรวจสอบค่าธรรมเนียม (Traffic Fees)[49]

[49]CVC §§ 23610-23675.

หากผู้ขับขี่ปฏิเสธใบสั่งและประสงค์ที่จะคัดค้าน ผู้ขับขี่สามารถทำเป็นคำร้องเพื่อร้องขอต่อศาลให้พิจารณาใบสั่งได้ และกำหนดวันนัดพิจารณา หรือสามารถต่อรองกับอัยการ (ในกรณีที่มีอัยการเข้ามาสู่กระบวนยุติธรรม) ก่อนถึงวันนัดพิจารณาได้ ตัวอย่างเช่น กฎหมายจราจรในมลรัฐ California, Florida, Hawaii, Indiana, Louisiana, Nebraska, Ohio, Oregon, and Wyoming หากผู้ร้องร้องขอต่อศาลเป็นลายลักษณ์อักษร ผู้ร้องไม่จำเป็นต้องปรากฏตัวต่อหน้าศาลเพื่อให้พิจารณา เพียงแต่บรรยายข้อคัดค้านในคำร้อง ในทางตรงกันข้าม เจ้าพนักงานจราจรจะถูกเรียกเข้ามาเพื่อให้คำให้การต่อหน้าศาล กระบวนการการให้การและการสืบพยานของทั้งสองฝ่ายจะก่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ทั้งสองฝ่าย และเปิดโอกาสให้ผู้บริสุทธิ์ได้ต่อสู้เพื่อความเป็นธรรม นอกจากนั้นหากศาลพิจารณาแล้วเห็นว่าคำร้องไม่เพียงพอต่อการพิจารณา ศาลอาจเห็นสมควรที่จะเรียกผู้ถูกกล่าวเข้ามาให้การต่อหน้าศาล

ในการพิจารณาข้อกล่าวหาในกรณีความผิดร้ายแรงมีความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้อื่น เช่น กรณีดื่มสุราในขณะขับรถ กฎหมายจะกำหนดกระบวนวิธีพิจารณาให้ศาลจะต้องออกหมายเรียกผู้ถูกกล่าวหามาปรากฏตัวต่อหน้าศาลเสมอ หากแต่ในกรณีที่ปรากฏว่ามีความผิดร้ายแรง กระบวนวิธีพิจารณาจะกำหนดให้เป็นไปตามกระบวนวิธีพิจารณาของศาลอื่น ๆ เช่น ศาลอาญา เป็นต้น

3. การจัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมการจราจร

การส่งเสริมการอบรมให้ความรู้ในเรื่องกฎจราจร เพื่อเสริมสร้างวินัยการจราจร เป็นสิ่งสำคัญ พ.ร.บ. จราจรทางบก กล่าวถึง การฝึกอบรมเพื่อเสริมสร้างวินัยการจราจรไว้ในมาตรา 161 ว่า “ผู้สั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่งอาจบันทึกการยึดและคะแนนไว้ด้านหลังใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกยึด และดำเนินการอบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำตั้งแต่สองครั้งภายในหนึ่งปี รวมทั้งสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ที่เสียคะแนนมากของผู้ขับขี่นั้นมีกำหนดครั้งละไม่เกินเก้าสิบวัน”[50] เท่านั้น โดยมิได้กล่าวถึง เหตุผล ประเภท หรือวิธีการฝึกอบรมแต่ประการใด

ความหมายทั่วไปของ “ศูนย์ฝึกอบรมวินัยการจราจร” (Traffic School) คือ สถานที่จัดอบรมหลักสูตรการจราจรและความปลอดภัยในการจราจร โดยมุ่งที่พัฒนาทักษะการขับขี่และความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรให้แก่ผู้ขับขี่ การเข้าฝึกอบรมของผู้กระทำผิดสามารถนำไปหักล้างคะแนน

[50]พระราชบัญญัติจราจรทางบก, มาตรา 161.

ที่เกิดจากการกระทำผิดกฎจราจร ที่บันทึกไว้ในใบขับขี่ และสามารถนำไปลดค่าเบี้ยประกันอันเกิดจากการบันทึกการกระทำผิดได้อีกด้วย

วัตถุประสงค์ของการเข้าฝึกอบรมโดยทั่วไปมีดังนี้

1. เพื่อลบล้างใบสั่ง (Traffic Ticket Dismissal)
2. เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการขับขี่ (Driving Safety)
3. เพื่อลดคะแนนที่ปรากฏในใบขับขี่ (Point Reduction)
4. เพื่อพัฒนาการขับขี่ (Driving Improvement)
5. เพื่อลดค่าเบี้ยประกัน (Insurance Discount)

(1) การพิจารณาเพื่อเข้าการฝึกอบรม

ศาลเป็นผู้พิจารณาอนุญาตให้ผู้กระทำผิดเข้าฝึกอบรมวินัยกาจราจรตามคำร้องขอ หากผู้กระทำไม่ได้กระทำผิดและยื่นร้องขอภายใน 18 เดือนก่อนหน้าการกระทำความผิดครั้งนี้ ยกเว้นในกรณี การขับขี่ยานพาหนะในเชิงพาณิชย์ เช่น รถบรรทุก หรือรถบรรทุกวัตถุอันตราย

(2) ช่องทางการฝึกอบรม

ศูนย์ฝึกอบรมวินัยการจราจร ยังเอื้ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ขับขี่ที่กระทำผิด ให้เข้ารับการฝึกอบรมได้ในหลายช่องทาง เช่น

1. ศูนย์ฝึกอบรมวินัยการจราจร (Onsite Traffic School)
2. ศึกษาด้วยตนเองที่บ้าน (Home Study)
3. ศูนย์ฝึกอบรมวินัยการจราจรทางอินเตอร์เน็ต (Online Traffic School)

(3) ข้อยกเว้น

ข้อยกเว้นในกรณีการฝ่าฝืนกฎจราจรดังต่อไปนี้ ผู้ขับขี่ที่กระทำผิดไม่สามารถขอรับการฝึกอบรมวินัยการจราจรได้

1. ถูกเพิกถอนใบขับขี่
2. ไม่หยุดรถในขณะเกิดอุบัติเหตุ
3. ขับรถในอัตราความเร็วเกินกว่า 150 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
4. ขับรถโดยประมาท (Reckless Driving)

(4) เหตุผลจูงใจในการฝึกอบรม

การไม่เข้าฝึกอบรมวินัยการจราจรอาจจะเพิ่มภาระค่าปรับแก่ผู้ฝ่าฝืน การเข้าฝึกอบรมวินัยการจราจรจะเป็นการลบล้างคะแนนที่ปรากฏในใบขับขี่ให้หมดหรือลดน้อยลง เพราะคะแนนที่

ปรากฏในใบขับขี่เหล่านี้จะส่งผลต่อการขึ้นเบี้ยประกันรถยนต์ ซึ่งโดยปกติแล้วผู้ขับขี่ที่กระทำผิดมักจะได้รับข้อเสนอหรือโอกาสในการเข้าฝึกอบรมวินัยการจราจร โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่ผู้กระทำผิดยังไม่เข้าฝึกอบรมภายในระยะเวลาที่กำหนดก่อนหน้าการกระทำความผิดครั้งล่าสุด ทั้งนี้ เพื่อเป็นการป้องกันมิให้ผู้ขับขี่ที่กระทำผิดสม่ำเสมอเข้ามาทำร้ายระบบ อันเกิดจากผลแห่งความไม่ใส่ใจของผู้ขับขี่นั้น ๆ และเพื่อเป็นการสนับสนุนให้ผู้เข้าร่วมฝึกอบรมใส่ใจวินัยการขับขี่และนำไปใช้ขับขี่ให้ปลอดภัย

4. การจัดสรรรายได้

พ.ร.บ. จราจรทางบกได้กล่าวถึงการจัดสรรรายได้ที่ได้รับจากค่าปรับและรายได้อื่น ๆ ในมาตรา 146 “เงินค่าปรับตามพระราชบัญญัตินี้ที่ได้รับในกรุงเทพมหานครหรือในจังหวัดใด หรือในท้องถิ่นที่กระทรวงมหาดไทยประกาศกำหนด ให้แบ่งให้แก่กรุงเทพมหานครหรือเทศบาลในจังหวัดนั้นเพื่อใช้ในการดำเนินการเกี่ยวกับการจราจร ในอัตราร้อยละห้าสิบของจำนวนเงินค่าปรับ หรือให้ตกเป็นของท้องถิ่นที่กระทรวงมหาดไทยประกาศกำหนดทั้งหมด”[51]

เมื่อเปรียบเทียบกับกฎหมายจราจรของมลรัฐแคลิฟอร์เนีย มาตรา 15630 กล่าวไว้ว่า รายได้จากค่าปรับ จะต้องนำไปจัดสรรปันส่วนเพื่อสนับสนุนในหน่วยงานดังต่อไปนี้

(a) ร้อยละ 70 ให้ตกเป็นรายได้ของเทศบาลแห่งท้องถิ่นนั้น ๆ หรือ หน่วยงานในสังกัดกระทรวงสาธารณสุขที่การกระทำความผิดเกิดขึ้น เพื่อนำไปใช้ในการพัฒนาและปรับปรุงในหลักสูตรที่เกี่ยวกับการศึกษาถึงอันตรายที่เกิดจากการะทำผิดนั้น

(b) ร้อยละ 15 เพื่อให้เทศบาลท้องถิ่นนำไปใช้สำหรับเป็นค่าใช้จ่ายในงานบริการที่เกี่ยวกับการจราจรและค่าปรับ

(c) ร้อยละ 15 เพื่อให้เทศบาลท้องถิ่นนำไปจัดตั้งเป็นทุนสำรอง[52]

---

[51]พระราชบัญญัติจราจรทางบก, มาตรา 146.

[52]CVC § 15630. Added by Stats. 2001, Ch. 855, Sec. 2. Effective January 1, 2002.

“Notwithstanding any other provision of law, the fines collected for a violation of this division shall be allocated by the county treasurer, as follows:

(a) (1) Seventy percent to the county or city health department where the violation occurred, to be used for the development and implementation of community education programs on the dangers of leaving young children unattended in motor vehicles.

ผู้กระทำผิดซึ่งเป็นผู้ขับขี่ยวดยานพาหนะไปบนท้องถนนตามปกติในชีวิตประจำวัน ที่ต้องประสบกับผู้ขับขี่จำนวนนับล้านบนท้องถนน จึงมีโอกาสสูงที่ผู้ขับขี่แต่ละรายสุ่มเสี่ยงต่อกระทำผิด ดังเช่น ข้อมูลที่ปรากฏในศาลจราจรของมลรัฐแคลิฟอร์เนีย ประเทศสหรัฐอเมริกา ในเขตนคร Los Angeles เพียงเมืองเดียว ปรากฏว่ามีศาลจราจรประจำในเขตพื้นที่ต่าง ๆ ถึง 198 แห่ง พิจารณาคดีต่าง ๆ ที่เกี่ยวเนื่องการกระทำผิดกฎจราจรซึ่งมีจำนวนใบสั่งมากถึง 1.8 ล้านใบในแต่ละปี ดังนั้น ประมาณการรายได้จากการกระทำผิดกฎจราจรเพียงอย่างเดียวสูงถึงพันล้านเหรียญสหรัฐ

5. สรุป

การจัดตั้ง “ศาลจราจร” เพื่อเป็นกลไกในการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายเป็นแนวทางที่สำคัญที่อาจจะช่วยแก้ปัญหาจราจรในประเทศได้อย่างแท้จริง ข้อดีของการมีศาลจราจรอาจกล่าวได้ ดังนี้

1. ก่อให้เกิดกลไกที่มีประสิทธิภาพต่อการบังคับใช้กฎหมายเนื่องจาก คำพิพากษาของศาลถือเป็นบรรทัดฐาน และเป็นการพัฒนาระบบกฎหมายของประเทศไทย

2. ก่อให้เกิดแรงจูงใจให้ผู้ขับขี่ได้มีโอกาสนำข้อพิพาทเข้ามาสู่กระบวนยุติธรรม เพื่อโต้แย้งข้อกล่าวหา เสริมสร้างความยุติธรรม

---

(2) A county or city health department may develop and implement the community education program described in paragraph (1) or may contract for the development and implementation of that program.

(3) As the proceeds from fines collected under this division become available, each county or city health department shall prepare and annually update a listing of community education programs that provide information on the dangers of leaving young children unattended in motor vehicles and ways to avoid that danger. The county or city health department shall forward the listing to the courts and shall make the listing available to the public, and may distribute it to other agencies or organizations.

(b) Fifteen percent to the county or city for the administration of the program, from which will be paid the cost of the county to account for and disburse fine revenues.

(c) Fifteen percent to the city, to be deposited in its general fund except that, if the violation occurred in an unincorporated area, this amount shall be deposited in the county’s general fund.”

3. ช่วยลดปัญหาคอร์รัปชั่นของเจ้าพนักงานจราจรและเจ้าพนักงานเทศกิจ

4. ส่งเสริมให้กฎหมายจราจรของประเทศไทยมีความเป็นสากลมากยิ่งขึ้น รองรับการเปิดเสรีทางการค้าในภูมิภาคอาเซียน และเป็นการปฏิบัติตามเงื่อนไขของกฎบัตรอาเซียน

5. ลดอัตราการเกิดจำนวนอุบัติเหตุ การสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน

6. ส่งเสริมให้ประชาชนจะตระหนักถึงสิทธิ หน้าที่ และวินัยในการจราจรมากยิ่งขึ้น

7. รายได้ที่ได้จากค่าปรับและการฝึกอบรม สามารถนำมาใช้ปรับปรุงระบบคมนาคม เช่น ถนน ป้ายถนน ทางเท้า เป็นต้น

การบังคับใช้กฎหมายจราจรในประเทศไทยยังขาดประสิทธิภาพ ก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างรุนแรง เนื่องจากขาดหน่วยงานที่เป็นกลไกสำคัญในการผลักดันให้ประชาชนได้ตระหนักถึงสิทธิและหน้าที่ ในการใช้กฎหมายจราจรร่วมกัน นอกจากนี้ยังขาดกลไกที่จะกระตุ้นหรือเปิดโอกาสให้ประชาชนได้นำข้อพิพาทเข้ามาสู่กระบวนยุติธรรม

การใช้เทคโนโลยีเพื่อช่วยในการบังคับใช้กฎหมาย เป็นเพียงส่วนหนึ่งของการแก้ไขปัญหาจราจร และเป็นการแก้ปัญหาที่ปลายเหตุ การแก้ไขปัญหาจราจรของประเทศไทยควรจะเริ่มจากการแก้ไขปัญหาที่สาเหตุ โดยการสร้างกลไกที่จะกระตุ้นจิตสำนึกและวินัยการจราจร การจัดตั้งศาลจราจรนั้น ก็เพื่อให้เกิดกลไกและกระตุ้นการสร้างจิตสำนึกในการจราจร

ปัญหาจราจรของประเทศไทย เป็นปัญหาที่ยืดเยื้อมาเป็นระยะเวลานาน และส่งผลกระทบต่อความสูญเสียทั้งทางเศรษฐกิจและสังคม ตลอดจนชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน สาเหตุประการสำคัญประการหนึ่ง เกิดจากวินัยในการใช้รถใช้ถนนของประชาชน ที่เป็นผลมาจากความไม่ศักดิ์สิทธิ์ของกฎหมาย เพราะการบังคับใช้กฎหมายหย่อนยาน ไม่เกิดประสิทธิภาพ ไม่มีกลไกที่จะก่อให้เกิดแรงจูงใจในการปฏิบัติตามกฎจราจรของประชาชน

ประการสำคัญ พ.ร.บ. จราจรทางบก ได้กำหนดหลักการกติกาพื้นฐานที่เป็นสากล เทียบเท่าและรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศสมาชิกในภูมิภาคอาเซียนเอาไว้แล้ว หากแต่ประเทศไทยยังขาดหน่วยงานที่จะเข้ามามีบทบาทในการพิจารณาข้อพิพาทจราจรให้ทัดเทียมกับสากล ดังนั้น เพื่อให้เกิดกลไกในการผลักดันให้ประชาชนได้ตระหนักถึงการปฏิบัติตามกฎจราจร จึงมีความจำเป็นเร่งด่วน ในการจัดตั้งศาลจราจรในประเทศไทย ให้เข้ามามีบทบาทในการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดประสิทธิภาพ ทั้งนี้ รัฐบาลสามารถเสนอแนวความคิดดังกล่าวให้หน่วยงานที่เหมาะสมจัดตั้งคณะกรรมการเพื่อศึกษาแนวทางและนำเสนอ “ร่างพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลจราจร” เพื่อพิจารณา

บรรณานุกรม

คณะกรรมการบริหารศาลยุติธรรม. **รายงานการประชุม ครั้งที่ 6/2547** [Online]. Available URL: http://www.ojac.coj.go.th/doc/data/ojac/6report47.pdf, 2547 (กุมภาพันธ์, 27).

ความตกลงด้านการขนส่งทางถนนกับประเทศเพื่อนบ้าน. **การสัมมนาปัญหาการจราจรเพื่อเตรียมความพร้อมเข้าสู่ประชาคมอาเซียนปี 2558**. กลุ่มกิจการขนส่งระหว่างประเทศ กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก 20 กรกฎาคม 2558.

สำนักงาน กบศ. **คำสั่งที่ 22/2546 แต่งตั้งคณะอนุกรรมการศึกษารูปแบบและการจัดตั้งแผนกคดีจราจร** [Online]. Available URL: http://www.ojac.coj.go.th/doc/data/ojac/ojac_1462264549.pdf, 2546 (ตุลาคม, 16).

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. **การประชุมคณะรัฐมนตรี**. [Online]. Available URL: http://www.eppo.go.th/admin/ cab/cab-2546-07-29.html#23, 2546 (กรกฎาคม, 29).

สุริยัน วินิจมนตรี. “ควรมีการจัดตั้งศาลจราจรประเทศไทยหรือไม่.” ใน **เอกสารศึกษา หลักสูตรผู้กำกับการ**. กรุงเทพมหานคร: วิทยาลัยการตำรวจ กองบัญชาการศึกษา สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2557.

Burnham, William. **Introduction to the Law and Legal System of the United States**. 4th ed. Thomson: West, 2006.

Ha Noi Declaration on the Adoption of the Master Plan on ASEAN Connectivity. Jakarta: ASEAN Secretariat, ISBN 978-602-8411-62-2, Janaury, 2011.

Healy, Colleen. **New Mexico’s 2015 Novel Motorcycle Helmet Legislation: Rider’s Choice or Responsibility?** [Online]. Available URL: https://www.Networkforphl.org/the_ network _blog/2015/04/29/575/new_ mexicos_2015_novel_ motorclycle_ helmet_legislation_riders_choice_or_responsibility, 2015 (April, 29).

Nolan, Joseph R., Nolan-Haley and Jacqueline M., **Black Law Dictionary**, 6th ed. West Publishing Company: Abridged, 1991.