



รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

ปัจจัยที่ส่งผลต่อความเชื่อมั่นของคู่กรณีในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก
ต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดี :
กรณีศึกษาเฉพาะเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร

โดย

- | | | |
|----------------------------|---------------|--|
| 1. ว่าที่ร้อยตรี ดร.กอบคุณ | สิทธิคุณาภรณ์ | กรมสอบสวนคดีพิเศษ |
| 2. นางสาวจิราลักษณ์ | ศิลปะสาย | สถาบันนิติวิทยาศาสตร์ |
| 3. นายชวืร์พล | วสุกุลพันธุ์ | สำนักงานคณะกรรมการการเลือกตั้ง |
| 4. นายพิชย | เกื้อหนุน | กรมที่ดิน |
| 5. ร้อยตำรวจเอก ภิญโญ | มีเปี่ยม | โรงเรียนนายร้อยตำรวจ |
| 6. นางสาวรัตนาวรรณ | หอมเนียม | สำนักงานกิจการยุติธรรม |
| 7. นางสาววราภรณ์ | นพณัฐวรพันธ์ | กรมคุมประพฤติ |
| 8. ดร.สกลกฤษณ์ | เอกจักรวาล | มหาวิทยาลัยรังสิต |
| 9. นางสาวอชิรา | ธนรัช | สำนักงานคณะกรรมการสิทธิมนุษยชน
แห่งชาติ |
| 10. นางสาวอุดาการ | กุหลาบเหลืออง | สำนักงานป้องกันและปราบปราม
การฟอกเงิน |

รายงานวิจัยฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม

หลักสูตรการพัฒนาศักยภาพนักวิจัยในกระบวนการยุติธรรม (ศวธ.) รุ่นที่ 4

สำนักงานกิจการยุติธรรม กระทรวงยุติธรรม ร่วมกับ

ศูนย์ฝึกอบรมและพัฒนาแห่งคณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

พ.ศ. 2562

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้ศึกษาความเชื่อมั่นของคู่กรณีในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาตัดสินจราจรในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร เป็นการวิจัยแบบผสมผสาน (Mixed Methods) โดยการวิจัยเชิงปริมาณได้ใช้แบบสอบถามสำหรับการสำรวจระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณีในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาตัดสินจราจรในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร จากประชากรกลุ่มเป้าหมายที่ได้ข้อมูลจากการสำรวจภาคสนามจำนวนทั้งสิ้น 110 ชุด และการวิจัยเชิงคุณภาพได้ใช้การสัมภาษณ์เชิงลึกแบบกึ่งโครงสร้าง (Semi-Structured Interviews) ต่อพนักงานสอบสวนในสังกัดกองบัญชาการตำรวจนครบาล จำนวน 7 นาย

จากการศึกษาพบว่า ประชากรกลุ่มเป้าหมายที่ได้ข้อมูลจากการสำรวจภาคสนาม จำนวน 110 คน โดยแบ่งเป็นเพศชาย จำนวน 54 คน และเพศหญิง จำนวน 56 คน กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีช่วงอายุระหว่าง 31-40 ปี คิดเป็นร้อยละ 32.7 และมีรายได้มากกว่า 30,000 บาท จำนวน 40 คน ตามมาด้วย มีรายได้ต่อเดือน 15,001-25,000 บาท จำนวน 30 คน มีรายได้ต่อเดือน 25,001-30,000 บาท จำนวน 21 คน และมีรายได้ต่อเดือนน้อยกว่า 15,000 บาท จำนวน 19 คน ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพอิสระ จำนวน 44 คน คิดเป็นร้อยละ 40.0 อาชีพเจ้าหน้าที่ของรัฐ/ข้าราชการ จำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 30.0 อาชีพพนักงานบริษัทเอกชน จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 20.0 และนักเรียน/นักศึกษา จำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 10.0 และประเภท/ระดับความเสียหายที่ได้รับกลุ่มตัวอย่างโดยส่วนใหญ่ได้รับบาดเจ็บ (เข้ารับการรักษามากกว่า 20 วัน) จำนวน 37 คน ร้อยละ 33.6 รองลงมาได้รับบาดเจ็บ จำนวน 31 คน ร้อยละ 28.2 ทรัพย์สินได้รับความเสียหาย จำนวน 20 คน ร้อยละ 18.2 เสียชีวิต จำนวน 11 คน ร้อยละ 10.0 และกลุ่มตัวอย่างได้รับความเสียหายมากกว่า 1 ประเภท จำนวน 11 คน คิดเป็นจำนวนร้อยละ 9.9

ความเชื่อมั่นของคู่กรณีในคดีจราจรต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาตัดสินจราจร ด้านความเชื่อมั่นด้านกระบวนการและขั้นตอนในการพิจารณาตัดสินจราจร พบว่า ภาพรวมคู่กรณีมีระดับความเชื่อมั่นอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.48$, S.D.= 0.70) เมื่อพิจารณารายประเด็นเรียงลำดับจากมากไปหาน้อย พบว่า มีการรับแจ้งเหตุทันทีของพนักงานสอบสวนหลังจากได้รับแจ้งว่ามีอุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้นและได้รับแจ้งเหตุนั้นมีความเชื่อมั่นอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.65$, S.D.= 0.60) ลำดับต่อมาคือการเดินทางไปยังสถานที่เกิดเหตุทันทีที่รับแจ้งอุบัติเหตุจราจร ($\bar{X} = 3.56$, S.D.= 0.68) และความเชื่อมั่นต่อกระบวนการและขั้นตอนในการพิจารณาตัดสินจราจรของพนักงานสอบสวนในภาพรวม ($\bar{X} = 3.55$, S.D.= 0.58)

ความเชื่อมั่นของคู่กรณีในคดีจราจรต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจร ด้านพนักงานสอบสวนผู้ใช้อดุลพินิจพิจารณาคดีจราจร พบว่า ภาพรวม คู่กรณีมีระดับความเชื่อมั่นอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.53$, S.D.= 0.63) เมื่อพิจารณารายประเด็นเรียงลำดับจากมากไปหาน้อย พบว่า ความรู้ความสามารถและการปฏิบัติตามขั้นตอนของการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ และเก็บรวบรวมพยานหลักฐานของพนักงานสอบสวน มีความเชื่อมั่นอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.69$, S.D.= 0.56) ลำดับต่อมาคือ ความรู้ความสามารถและการปฏิบัติตามขั้นตอนการสอบสวนของพนักงานสอบสวน มีความเชื่อมั่นอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.62$, S.D.= 0.61) และความเชื่อมั่นต่อพนักงานสอบสวนในการใช้ดุลพินิจพิจารณาคดีจราจรในภาพรวม มีความเชื่อมั่นอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.56$, S.D.= 0.66)

ความเชื่อมั่นของคู่กรณีในคดีจราจรต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจร ด้านความเชื่อมั่นด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและเทคโนโลยีที่ใช้ในการพิจารณาคดีจราจร พบว่า ภาพรวม คู่กรณีมีระดับความเชื่อมั่นอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.42$, S.D.= 0.84) เมื่อพิจารณารายประเด็นเรียงลำดับจากมากไปหาน้อย พบว่า การนำภาพบันทึกจากกล้องวงจรปิดและกล้องติดรถยนต์มาใช้ในการพิจารณาคดีจราจรของพนักงานสอบสวน มีความเชื่อมั่นอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.80$, S.D.= 0.75) ลำดับต่อมาคือ การนำเครื่องมือและอุปกรณ์ที่อาศัยเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการตรวจสอบและเก็บรวบรวมพยานหลักฐานในที่เกิดเหตุของพนักงานสอบสวน (เช่น กล้องถ่ายภาพสามมิติ เลเซอร์วัดระยะ) มีความเชื่อมั่นอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.75$, S.D.= 0.76) และการนำเครื่องมือและอุปกรณ์พื้นฐานมาใช้ในการตรวจสอบและเก็บรวบรวมพยานหลักฐานในที่เกิดเหตุของพนักงานสอบสวน (เช่น กล้องถ่ายภาพ ตลับเมตร เครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์) มีความเชื่อมั่นอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.51$, S.D.= 0.78)

กลุ่มตัวอย่างที่มีเพศต่างกันมีระดับความเชื่อมั่นต่อของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจร ด้านกระบวนการและขั้นตอนในการพิจารณาคดีจราจร ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและเทคโนโลยีที่ใช้ในการพิจารณาคดีจราจร แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนด้านพนักงานสอบสวนผู้ใช้อดุลพินิจพิจารณาคดีจราจรไม่แตกต่างกัน

กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุต่างกัน, รายได้ต่างกัน, อาชีพต่างกัน, ระดับการศึกษาต่างกัน มีระดับความเชื่อมั่นต่อของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจร ด้านกระบวนการและขั้นตอนในการพิจารณาคดีจราจร ด้านพนักงานสอบสวนผู้ใช้อดุลพินิจพิจารณาคดีจราจร และด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและเทคโนโลยีที่ใช้ในการพิจารณาคดีจราจร ไม่แตกต่างกัน

ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรจำแนกตามประเภทอุบัติเหตุ และระดับความเสียหาย พบว่า ความเชื่อมั่นด้านกระบวนการและขั้นตอนในการพิจารณาคดีจราจรมีความสัมพันธ์กับประเภทอุบัติเหตุ “ได้รับบาดเจ็บสาหัส” และ “ทรัพย์สินเสียหาย” ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 และความเชื่อมั่นด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและเทคโนโลยีที่ใช้ในการพิจารณาคดีจราจรมีความสัมพันธ์กับประเภทอุบัติเหตุ “ได้รับบาดเจ็บ” ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ส่วนการด้านกระบวนการและขั้นตอนในการพิจารณาคดีจราจรไม่มีความสัมพันธ์กับการเสียชีวิต ได้รับบาดเจ็บ และระดับความเสียหาย และด้านพนักงานสอบสวนผู้ใช้อดุลพินิจพิจารณาคดีจราจรไม่มีความสัมพันธ์กับประเภทอุบัติเหตุ และระดับความเสียหาย ส่วนด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและเทคโนโลยีที่ใช้ในการพิจารณาคดีจราจรไม่มีความสัมพันธ์กับการเสียชีวิต การได้รับบาดเจ็บสาหัส การได้รับบาดเจ็บ ทรัพย์สินเสียหาย และระดับความเสียหาย

จากการวิจัยพบว่า ระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรกับเพศ และประเภทอุบัติเหตุ (ได้รับบาดเจ็บ) มีความแตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 และระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรกับประเภทอุบัติเหตุ (ได้รับบาดเจ็บสาหัส และทรัพย์สินเสียหาย) ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .01

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	(1)
สารบัญตาราง	(8)
สารบัญภาพ	(9)
 บทที่ 1 บทนำ	 1
1.1 ที่มาและความสำคัญ	1
1.2 วัตถุประสงค์ในการวิจัย	6
1.3 ขอบเขตในการวิจัย	6
1.3.1 ขอบเขตด้านเนื้อหา	6
1.3.2 ขอบเขตด้านประชากร กลุ่มตัวอย่าง และผู้ให้ข้อมูลสำคัญ	7
1.3.3 ขอบเขตด้านสถานที่	7
1.3.4 ขอบเขตด้านเวลา	7
1.4 คำถามในการวิจัย	7
1.5 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	8
1.6 สมมุติฐานในการวิจัย	8
1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	8
1.8 กรอบแนวคิดการวิจัย	9
1.9 นิยามศัพท์	9
1.10 บทสรุป	10
 บทที่ 2 การทบทวนแนวคิด ทฤษฎี และวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง	 11
2.1 แนวคิดเกี่ยวกับการกระทำความผิดทางจราจร	11
2.1.1 แนวคิดเกี่ยวกับการกระทำความผิด	11
2.1.1.1 สำนักอาชญาวิทยาดั้งเดิม	11
2.1.1.2 สำนักอาชญาวิทยาแก๊งค์ดั้งเดิม	13
2.1.1.3 สำนักอาชญาวิทยาปฏิฐานนิยม	15
2.1.1.4 สำนักอาชญาวิทยาสังคมสมัยใหม่	16

2.1.2 ทฤษฎีสถาвањеไร้ระเบียบทางสังคม (Social Structure and Anomies Theory)	17
2.1.3 แนวความคิดเกี่ยวกับกระทำผิดกฎหมายจราจร	19
2.1.3.1 ประเภทความผิดตามกฎหมายจราจร	19
2.1.3.2 ประเภทของผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร	19
2.1.3.3 ความรับผิดชอบทางอาญาของผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร	20
2.1.4 แนวคิดเรื่องการจัดการจราจร	21
2.1.4.1 E-Engineering	21
2.1.4.2 E-Education	23
2.1.4.3 E-Enforcement	23
2.1.5 แนวคิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุ	24
2.2 แนวคิดเกี่ยวกับความเชื่อมั่น	25
2.2.1 ความหมายของความเชื่อมั่น	25
2.2.2 ประเภทของความเชื่อมั่น	25
2.2.3 การเกิดและการเปลี่ยนความเชื่อมั่น	26
2.3 แนวคิดเกี่ยวกับการตรวจสอบและถ่วงดุลอำนาจ	27
2.4 แนวคิดเกี่ยวกับการตรวจสอบควบคุมในกระบวนการยุติธรรมทางอาญา	29
2.5 แนวคิดเกี่ยวกับดุลพินิจและการใช้ดุลพินิจของตำรวจ	30
2.5.1 ความหมายของดุลพินิจ	30
2.5.2 ขอบเขตและการใช้ดุลพินิจ	30
2.5.3 การใช้ดุลพินิจในการตัดสินใจ	32
2.5.4 การใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจ	32
2.5.4.1 ประเภทของดุลพินิจของตำรวจ	35
2.5.4.2 การใช้ดุลพินิจของตำรวจ	36
2.6 กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนคดีจราจร	36
2.7 การสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจรในต่างประเทศ	69
2.7.1 ระบบการสอบสวนของประเทศสหรัฐอเมริกา	69
2.7.2 การสอบสวนของประเทศญี่ปุ่น	73
2.7.3 การดำเนินคดีจราจรในประเทศฝรั่งเศส	76
2.8 หลักนิติวิทยาศาสตร์ (Forensic Science) ในการสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจร	78
2.9 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	83
2.10 บทสรุป	85

บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย	87
3.1 ระเบียบวิธีวิจัย	87
3.1.1 การวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research Method)	87
3.1.2 การวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research Method)	88
3.2 ขอบเขตการศึกษาวิจัย	88
3.2.1 ขอบเขตด้านเนื้อหา	88
3.2.2 ขอบเขตด้านประชากร กลุ่มตัวอย่าง และผู้ให้ข้อมูลสำคัญ	88
3.2.3 ขอบเขตด้านสถานที่	89
3.2.4 ขอบเขตด้านเวลา	90
3.3 การกำหนดประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	90
3.3.1 ประชากร	90
3.3.2 กลุ่มตัวอย่าง	90
3.4 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	91
3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล	93
3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล	93
3.7 บทสรุป	95
บทที่ 4 ผลการวิจัยและการอภิปราย	96
4.1 ผลการวิจัย	96
4.1.1 แบบสำรวจความเชื่อมั่นของคู่กรณีในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกการใช้ ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรในเขตพื้นที่ กรุงเทพมหานคร	96
4.1.1.1 ข้อมูลพื้นฐานของกลุ่มตัวอย่าง	96
4.1.1.2 ผลการทดสอบสมมุติฐาน	103
4.1.2 แบบสัมภาษณ์เชิงลึกแบบกึ่งโครงสร้าง (Semi-Structured Interviews) ต่อผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ได้แก่ พนักงานสอบสวนในสังกัดกองบัญชาการตำรวจ นครบาล จำนวน 7 นาย	111
4.2 การอภิปรายวิเคราะห์ข้อมูลจากผลการศึกษาวิจัย	113
4.2.1 การเปรียบเทียบผลการวิจัยเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ	113
4.2.2 การอภิปรายวิเคราะห์ข้อมูลผลการวิจัย	114
4.3 บทสรุป	118

บทที่ 5 สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ	119
5.1 สรุปผลการศึกษาวิจัย	119
5.1.1 ข้อมูลพื้นฐานของกลุ่มตัวอย่าง	119
5.1.2 ความเชื่อมั่นด้านกระบวนการและขั้นตอนในการพิจารณาคดีจราจรของ คู่กรณีในคดีจราจร	119
5.1.3 ความเชื่อมั่นด้านพนักงานสอบสวนผู้ใช้ดุลพินิจพิจารณาคดีจราจร	119
5.1.4 ความเชื่อมั่นด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและเทคโนโลยีที่ใช้ในการพิจารณา คดีจราจร	120
5.1.5 การทดสอบสมมุติฐาน	120
5.2 ข้อเสนอแนะ	121
5.2.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย	121
5.2.2 ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ	122
5.3 ข้อจำกัดในการศึกษาวิจัย	123
5.4 ข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษาวิจัยครั้งต่อไป	123
บรรณานุกรม	124
ภาคผนวก	127
ประวัติย่อผู้วิจัย	136

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
4.1 แสดงข้อมูลพื้นฐานของกลุ่มคู่มือในคดีจราจร	96
4.2 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความเชื่อมั่นด้านกระบวนการและขั้นตอนในการพิจารณาคดีจราจรของคู่มือในคดีอุบัติเหตุจราจรต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดี	99
4.3 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความเชื่อมั่นด้านพนักงานสอบสวนผู้ใช้ดุลพินิจพิจารณาคดีจราจร	100
4.4 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานด้านความเชื่อมั่นด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและเทคโนโลยีที่ใช้ในการพิจารณาคดีจราจร	101
4.5 การเปรียบเทียบระดับความเชื่อมั่นของคู่มือที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรจำแนกตามเพศ	103
4.6 การเปรียบเทียบระดับความเชื่อมั่นของคู่มือที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรจำแนกตามอายุ	104
4.7 การเปรียบเทียบระดับความเชื่อมั่นของคู่มือที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรจำแนกตามรายได้	105
4.8 การเปรียบเทียบระดับความเชื่อมั่นของคู่มือที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรจำแนกตามอาชีพ	106
4.9 การเปรียบเทียบระดับความเชื่อมั่นของคู่มือที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรจำแนกตามระดับการศึกษา	107
4.10 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างระดับความเชื่อมั่นของคู่มือที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรจำแนกตามประเภทอุบัติเหตุ และระดับความเสียหาย	108
4.11 สรุปผลการทดสอบสมมุติฐานของการวิจัย	109

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
1.1 สถิติการเกิดคดีจราจรในประเทศไทยระหว่างปี พ.ศ. 2557-2561	2

บทที่ 1

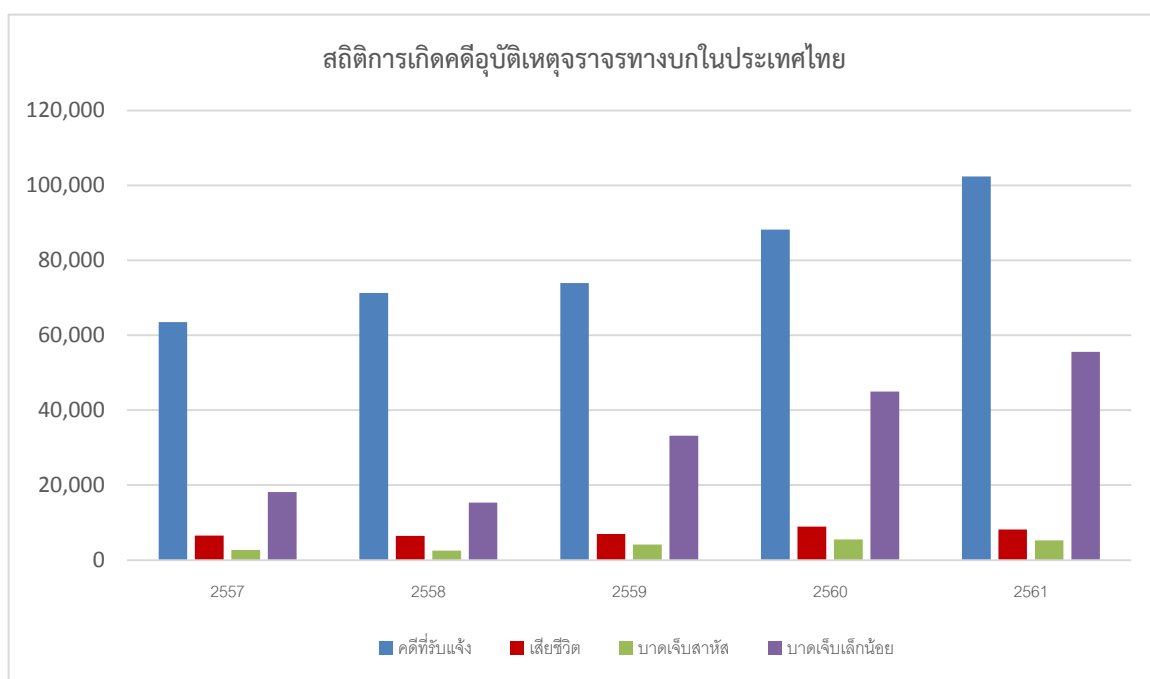
บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญ

เนื่องด้วยในปัจจุบันประเทศไทยได้มีการพัฒนาไปอย่างรวดเร็ว และกลายสภาพเป็นเมืองใหญ่ โดยเฉพาะเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ซึ่งมีจำนวนประชากรที่อาศัยอยู่ในเมืองเป็นจำนวนมาก และมีความแออัด จึงทำให้มีจำนวนการใช้รถใช้ถนนของประชากรในพื้นที่กรุงเทพมหานครมากขึ้น ในขณะที่จำนวนและขนาดของถนนและทางสาธารณะยังคงมีบริเวณพื้นที่อยู่อย่างจำกัด จึงทำให้ประชาชนประสบปัญหาจราจร ไม่ว่าจะเป็นด้านการจราจรติดขัด การเกิดปัญหาฝุ่นควันและมลพิษ รวมไปถึงการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ซึ่งในปัจจุบันปัญหาการจราจรดังกล่าวได้พัฒนากลายเป็นปัญหาระดับชาติที่สร้างความเสียหายอย่างรุนแรงต่อเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ปัญหาด้านอุบัติเหตุจราจรทางบกได้ก่อให้เกิดความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งถือเป็นความเสียหายร้ายแรงต่อประเทศที่ไม่อาจประเมินค่าได้จากสถิติขององค์การอนามัยโลก (World Health Organization) (2016) ระบุว่า ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางบกเป็นอันดับที่ 2 ของโลก ในอัตรา 36.2 คนต่อประชากร 100,000 คน นอกจากนี้ การประชุมระดับโลกว่าด้วยการป้องกันการบาดเจ็บและการส่งเสริมความปลอดภัย ครั้งที่ 13 (Safety 2018-The 13th World Conference on Injury Prevention and Safety Promotion) ซึ่งมีการบูรณาการระหว่างกระทรวงสาธารณสุข องค์การอนามัยโลก สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพร่วมกันเป็นเจ้าภาพในการจัดงาน ได้ระบุว่า ในช่วงระหว่าง ปี พ.ศ.2555 - 2559 ประเทศไทยได้มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน ซึ่งเป็นสาเหตุการเสียชีวิตของประชากรในประเทศสูงที่สุด โดยเฉลี่ย 20,000 คนต่อปี ซึ่งมีจำนวนมากกว่าสาเหตุการเสียชีวิตอื่น ๆ เช่น การพลัดตกหกล้ม การทำร้ายตนเอง การถูกทำร้ายร่างกาย หรือการเสียชีวิตด้วยโรคร้ายต่าง ๆ เป็นต้น (World Health Organization, 2018) ด้วยเหตุนี้ ปัญหาอุบัติเหตุการจราจรทางบกจึงเป็นปัญหาสำคัญของประเทศไทยที่จำเป็นต้องได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน เพื่อลดอัตราการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนในประเทศ

สืบเนื่องจากปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนนที่เกิดขึ้น ได้มีการเกิดข้อพิพาทหรือคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกขึ้นระหว่างประชาชนหรือคู่กรณี ซึ่งได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุดังกล่าว ไม่ว่าจะเป็นความเสียหายด้านชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน รวมถึงจะต้องมีการกล่าวหาคู่กรณีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งหรือหลายฝ่ายโดยรัฐว่าเป็นผู้กระทำผิดกฎหมายซึ่งเกี่ยวกับคดีจราจรทางบก จึงเป็นหน้าที่สำคัญของหน่วยงานของรัฐที่จะต้องอำนวยความสะดวกให้แก่อคู่กรณี เพื่อให้ได้รับความเป็นธรรมทาง

คดีและมีการเยียวยารักษาความเสียหายที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุจราจรทางบก ทั้งในด้านชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน ซึ่งหน่วยงานรัฐหลักที่รับผิดชอบสำหรับการดำเนินคดีและอำนวยความสะดวกยุติธรรมให้แก่ คดีอุบัติเหตุทางจราจร ได้แก่ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยพนักงานสอบสวนมีบทบาทเป็นพนักงาน เจ้าหน้าที่ซึ่งปฏิบัติตามอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินคดีจราจรให้เป็นไปตาม เจตนารมณ์และวัตถุประสงค์ของการอำนวยความสะดวกยุติธรรมในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก



ภาพที่ 1.1 สถิติการเกิดคดีจราจรในประเทศไทยระหว่างปี พ.ศ. 2557-2561

ที่มา: สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (2561)

จากสถิติในช่วงปี 2561 ที่ผ่านมา สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้มีการรับแจ้งเหตุคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกทั่วราชอาณาจักร จำนวน 102,384 คดี ซึ่งมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากปี 2557 อย่างต่อเนื่องชัดเจนตามแผนภาพที่ 1.1 (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2561) ซึ่งแสดงให้เห็นว่าข้อพิพาทในคดีอุบัติเหตุจราจรมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น และจำเป็นต้องได้รับการอำนวยความสะดวกยุติธรรมจากพนักงานสอบสวน นอกจากนี้ สถิติการเกิดคดีจราจรของประเทศไทยเมื่อจำแนกตามภูมิภาคและจังหวัดในปี พ.ศ.2561 พบว่า จำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครมีจำนวนสูงที่สุด 32,874 คดี (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2561) โดยในจำนวนคดีดังกล่าว มีจำนวนผู้เสียชีวิต 892 ราย ผู้บาดเจ็บ 101,711 ราย รวม 102,603 ราย (ศูนย์รับแจ้งเหตุบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด และเครือข่ายรับแจ้ง, 2561) ดังนั้น งานวิจัยนี้จึงมุ่งศึกษาความเชื่อมั่นของคู่กรณีในคดี

อุบัติเหตุจราจรทางบกต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นเฉพาะในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีจำนวนการเกิดคดีอุบัติเหตุจราจรสูงที่สุด และมีจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บมากที่สุดในประเทศไทย

กองบัญชาการตำรวจนครบาล สำนักงานตำรวจแห่งชาติ มีอำนาจหน้าที่ในการรักษาความสงบเรียบร้อย ดูแลความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และอำนวยความยุติธรรมให้แก่ประชาชนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ประกอบไปด้วยหน่วยงานภายในสังกัด จำนวน 13 กองบังคับการ ได้แก่

- กองบังคับการตำรวจนครบาล 1 - 9 (บก.น.1- 9)
- กองบังคับการตำรวจจราจร (บก.จร.)
- กองบังคับการสายตรวจและปฏิบัติการพิเศษ (บก.สปพ.)
- กองบังคับการอารักขาและควบคุมฝูงชน (บก.อคฝ.)
- ศูนย์ฝึกอบรม กองบัญชาการตำรวจนครบาล (ศฝร.บช.น.)

ซึ่งหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบในการสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจร ได้แก่ กองบังคับการตำรวจนครบาล (บก.น.) 1-9 ซึ่งมีสถานีตำรวจท้องที่จำนวน 88 สถานี ปฏิบัติหน้าที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจรตามเขตอำนาจการสอบสวน และกองบังคับการตำรวจจราจร (บก.จร.) ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ดำเนินการอำนวยความสะดวกและรักษาความปลอดภัยในด้านจราจรทางบกภายในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร รวมถึงการสอบสวนและเปรียบเทียบปรับคดีซึ่งเป็นความผิดจราจรตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา หมายความว่าด้วยการจราจรทางบก และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ดังนั้น งานวิจัยฉบับนี้จึงลงพื้นที่ศึกษาด้วยการสัมภาษณ์เชิงลึกต่อพนักงานสอบสวนในสังกัดกองบังคับการตำรวจนครบาล (บก.น.) 1-9 และกองบังคับการตำรวจจราจร (บก.จร.) ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ในการสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครหลังจากที่ทำการสำรวจความเชื่อมั่นของคู่กรณีในเขตกรุงเทพมหานครต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก

การพิจารณาคดีอุบัติเหตุจราจรของพนักงานสอบสวนมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการอำนวยความยุติธรรมแก่คู่กรณีในคดีไม่ว่าจะเป็นฝ่ายใด เนื่องจากผลการพิจารณาของพนักงานสอบสวนจะส่งผลต่อการชดเชยค่าเสียหายหรือค่าทดแทนของคู่กรณีจากการละเมิดในคดีแพ่ง นอกจากนี้ยังส่งผลกระทบต่อสิทธิและเสรีภาพของคู่กรณีฝ่ายที่ละเมิดกฎหมายที่เกี่ยวกับคดีจราจร ในกรณีที่มีการลงโทษทางอาญาอีกด้วย ดังนั้น พนักงานสอบสวนในฐานะที่เป็นผู้ที่มีอำนาจหน้าที่ในการทำสำนวนการสอบสวนและดำเนินการพิจารณาทำความเห็นต่อคดีอุบัติเหตุจราจร จึงต้องมีความเป็นกลาง ซื่อสัตย์สุจริตต่อหน้าที่ และอำนวยความยุติธรรมให้แก่คู่กรณีที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายอย่างโปร่งใส แต่อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบัน ปัญหาด้านภาพลักษณ์ในเชิงลบของสำนักงานตำรวจแห่งชาติได้

ส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นของประชาชนที่มีต่อการดำเนินคดีของพนักงานสอบสวน ไม่ว่าจะเป็นคดีอาญาทั่วไปหรือคดีจราจรก็ตาม ทั้งนี้ ปัญหาเกี่ยวกับความเชื่อมั่นในการอำนวยความสะดวกยุติธรรมของหน่วยงานในกระบวนการยุติธรรมได้ถูกกล่าวไว้อย่างชัดเจนในยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์ชาติฉบับแรกของประเทศไทยตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย กล่าวโดยสรุปได้ว่า ประเด็นปัญหาสำคัญหนึ่งซึ่งต้องได้รับการแก้ไขและต้องมีการเสริมสร้างให้เข้มแข็ง ได้แก่ การขาดความเชื่อมั่นของประชาชนในกระบวนการยุติธรรม ซึ่งเกิดมาจากปัจจัยหลายสาเหตุที่เป็นรากเหง้าของปัญหา อันได้แก่ การขาดบริหารราชการที่ดีในหน่วยงานภาครัฐซึ่งมีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกยุติธรรม ปัญหาระบบอุปถัมภ์และการทุจริตประทุมิชอบของข้าราชการในกระบวนการยุติธรรม เป็นต้น โดยยุทธศาสตร์ชาติได้เสนอให้มีการอำนวยความสะดวกยุติธรรมและบังคับใช้กฎหมายโดยยึดหลักนิติธรรม (The Rule of Law) และหลักการบริหารบ้านเมืองที่ดี (Good Governance) นอกจากนี้ ยังต้องมีการสร้างหลักประกันในการเข้าถึงและได้รับความยุติธรรมอย่างเสมอภาคเท่าเทียมกันโดยไม่เลือกปฏิบัติ รวมถึงการกำหนดกรอบระยะเวลาและขั้นตอนในกระบวนการยุติธรรมให้มีประสิทธิภาพ ซึ่งประเด็นเหล่านี้มีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรงต่อการปฏิบัติงานของพนักงานสอบสวนซึ่งมีอำนาจหน้าที่ในการอำนวยความสะดวกยุติธรรมให้แก่ประชาชน ดังนั้น หากพนักงานสอบสวนสามารถพัฒนาประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกยุติธรรมให้มีความเป็นธรรมรวดเร็ว เสมอภาค และตรวจสอบได้แล้ว ก็จะสามารถลดความเหลื่อมล้ำของประชาชนในชาติ อันจะส่งผลให้ประเทศชาติเกิดการพัฒนาในด้านอื่น ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และสามารถบรรลุวิสัยทัศน์ของยุทธศาสตร์ชาติได้ ซึ่งหมายความว่า “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” (ราชกิจจานุเบกษา, 2561) ด้วยเหตุนี้ งานวิจัยฉบับนี้จึงมีความสอดคล้องต่อการพัฒนาประเทศตามยุทธศาสตร์ชาติ ในด้านการอำนวยความสะดวกยุติธรรม

นอกเหนือจากยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ร่างแผนแม่บทการบริหารงานยุติธรรมแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2562 - 2565) ยังได้กำหนดให้การบริหารงานยุติธรรมที่มีธรรมาภิบาลและความโปร่งใสเป็นเป้าหมายที่ 1 โดยได้กำหนดตัวชี้วัดเป็นความเชื่อมั่นของประชาชนที่มีต่อกระบวนการยุติธรรมที่เพิ่มมากขึ้น ซึ่งได้มีการกล่าวถึงการพัฒนาระบบงานสอบสวนเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับประชาชนไว้ในยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนากฎหมายและระบบบริหารงานยุติธรรม โดยมีรายละเอียดดังนี้ (สำนักงานกิจการยุติธรรม, 2562)

1) กำหนดและปรับปรุงระยะเวลาในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับงานสอบสวนทุกฝ่ายให้ชัดเจน เพื่อมิให้คดีขาดอายุความ

2) กำหนดมาตรการสนับสนุนให้เจ้าหน้าที่ทุกฝ่ายสามารถปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรฐาน และระยะเวลาที่กำหนดได้ อาทิ กำหนดอัตรากำลังให้เหมาะสมกับภาระงานและมาตรฐานการปฏิบัติงาน

3) กำหนดมาตรการติดตามจับกุมผู้ต้องหาหรือจำเลยที่หลบหนีในชั้นสอบสวนมาดำเนินคดีภายในอายุความ

4) บูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในกระบวนการยุติธรรม รวมทั้งหน่วยงานด้านนิติวิทยาศาสตร์และนิติเวชศาสตร์ เพื่อแก้ปัญหาข้อขัดข้องที่อาจเกิดจากการประสานงานที่ล่าช้า

5) นำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการรับคำร้องทุกข์กล่าวโทษและเชื่อมโยงข้อมูลคดีอาญาในชั้นสอบสวน เพื่อให้ประชาชนติดตามความคืบหน้าคดีร้องเรียน หรือร้องขอความเป็นธรรมได้

ดังนั้น การสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกจึงถือเป็นส่วนหนึ่งในระบบงานสอบสวน ซึ่งจะต้องได้รับการพัฒนาเพื่อเสริมสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ประชาชน อันจะส่งผลให้ความเชื่อมั่นของประชาชนที่มีต่อกระบวนการยุติธรรมมีเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากพนักงานสอบสวนถือได้ว่าเป็นต้นธารแห่งกระบวนการยุติธรรม ดังนั้น หากการดำเนินการของพนักงานสอบสวนมีประสิทธิภาพและได้รับความเชื่อมั่นจากประชาชน ก็จะส่งผลให้ความเชื่อมั่นของประชาชนต่อกระบวนการยุติธรรมทั้งระบบมีเพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย และเกิดการบรรลุเป้าหมายที่ 1 การบริหารงานยุติธรรมที่มีธรรมาภิบาลและความโปร่งใส ตามร่างแผนแม่บทการบริหารงานยุติธรรมแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2562-2565)

งานวิจัยฉบับนี้ยังมีความสอดคล้องกับร่างยุทธศาสตร์การวิจัยและนวัตกรรม 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์ในการวิจัยเพื่อให้ประเทศไทยเกิดการพัฒนาย่างยั่งยืน สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาย่างยั่งยืน ค.ศ. 2030 (Sustainable Development Goals: SDGs) ของสหประชาชาติ ในด้านการวิจัยเพื่อพัฒนาและสนับสนุนสังคมที่สงบสุขและครอบคลุมที่เอื้อต่อการพัฒนาที่ยั่งยืนให้ทุกคนเข้าถึงกระบวนการยุติธรรม และส่งเสริมให้กระบวนการยุติธรรมมีมาตรฐาน มีความน่าเชื่อถือ มีการบังคับใช้ที่เสมอภาค และเกิดความเป็นธรรมในสังคม (สถานนโยบายวิจัยและนวัตกรรมแห่งชาติ, 2560) อีกทั้งยังสอดคล้องกับกรอบการวิจัยเพื่อพัฒนากระบวนการยุติธรรม พ.ศ. 2562-2565 ซึ่งกำหนดโดยคณะอนุกรรมการพัฒนาและส่งเสริมการวิจัยในกระบวนการยุติธรรม ซึ่งเป็นคณะอนุกรรมการในคณะกรรมการพัฒนาการบริหารงานยุติธรรมแห่งชาติ (กพยช.) ซึ่งได้กล่าวถึงปัญหาความไม่เชื่อมั่นของประชาชนต่อกระบวนการยุติธรรมของประเทศ และกำหนดเป้าหมายสำคัญหนึ่ง ได้แก่ ประชาชนมีความศรัทธาและความเชื่อมั่นในระบบและกระบวนการยุติธรรมไทยมากขึ้น โดยการที่จะบรรลุเป้าหมายดังกล่าว จำเป็นต้องมีการศึกษาวิจัยเพื่อประเมินความเชื่อมั่นของประชาชนผู้มารับบริการจากหน่วยงานในกระบวนการยุติธรรม (คณะกรรมการ

พัฒนาการบริหารงานยุติธรรมแห่งชาติ, 2562) ซึ่งงานวิจัยฉบับนี้ได้ทำการศึกษาวิจัยความเชื่อมั่นของประชาชน ได้แก่ คู่กรณีในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก ที่มีต่อการใช้ดุลพินิจหรือการให้บริการสาธารณะในด้านการอำนวยความสะดวกของพนักงานสอบสวน ซึ่งถือเป็นบุคลากรในหน่วยงานที่เป็นต้นธารแห่งกระบวนการยุติธรรม ซึ่งมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ด้านการวิจัยของชาติในด้านการพัฒนาระบบงานสอบสวน ทั้งร่างยุทธศาสตร์การวิจัยและนวัตกรรม 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) และกรอบการวิจัยเพื่อพัฒนากระบวนการยุติธรรม พ.ศ. 2562-2565 ทั้งนี้ เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อความเชื่อมั่นของประชาชนในการดำเนินคดีและอำนวยความสะดวกยุติธรรมในคดีจราจรของพนักงานสอบสวน และเพื่อศึกษาแนวทางการเสริมสร้างความเชื่อมั่นของประชาชนในการปฏิบัติงานของหน่วยงานในกระบวนการยุติธรรมให้มีความเชื่อมั่นมากยิ่งขึ้น

1.2 วัตถุประสงค์ในการวิจัย

1.2.1 เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อความเชื่อมั่นของคู่กรณีในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาตัดสินจราจรที่เกิดขึ้นในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร

1.2.2 เพื่อสำรวจและประเมินความเชื่อมั่นของคู่กรณีในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาตัดสินจราจรในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร

1.2.3 เพื่อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงและพัฒนาการปฏิบัติงานของพนักงานสอบสวนในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก

1.3 ขอบเขตในการวิจัย

1.3.1 ขอบเขตด้านเนื้อหา

งานวิจัยนี้ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อความเชื่อมั่นของคู่กรณีในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาตัดสินจราจรในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร แบ่งการศึกษาเป็น 2 ส่วน ได้แก่

1.3.1.1 แบบสำรวจความเชื่อมั่นของคู่กรณีในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาตัดสินจราจรในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร

1.3.1.2 แบบสัมภาษณ์เชิงลึกแบบกึ่งโครงสร้าง (Semi-Structured Interviews) ต่อผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ได้แก่ พนักงานสอบสวนในสังกัดกองบัญชาการตำรวจนครบาล จำนวน 7 นาย

1.3.2 ขอบเขตด้านประชากร กลุ่มตัวอย่าง และผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

1.3.2.1 กลุ่มในคดีอุบัติเหตุจราจรในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร จำนวน 110 คน โดยการใช้การสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) โดยไม่เจาะจงว่ากลุ่มตัวอย่างจะต้องเป็นผู้ใดหรือมีคุณสมบัติใด จนกว่าจะครบจำนวนที่กำหนดไว้

1.3.2.2 ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) ได้แก่ พนักงานสอบสวนซึ่งมีอายุราชการและมีประสบการณ์การปฏิบัติงานสอบสวนไม่น้อยกว่า 3 ปี ในสังกัดกองบัญชาการตำรวจนครบาล จำนวน 7 คน โดยการใช้การกำหนดผู้ให้ข้อมูลสำคัญแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive Sampling) พิจารณาตามอายุราชการ ประสบการณ์ทำงานสอบสวน และเขตพื้นที่ที่รับผิดชอบ โดยแบ่งเป็น

- พนักงานสอบสวนในสังกัดกองบังคับการตำรวจนครบาล 1-3 จำนวน 2 นาย
- พนักงานสอบสวนในสังกัดกองบังคับการตำรวจนครบาล 4-6 จำนวน 2 นาย
- พนักงานสอบสวนในสังกัดกองบังคับการตำรวจนครบาล 7-9 จำนวน 2 นาย
- พนักงานสอบสวนในสังกัดกองบังคับการตำรวจจราจร จำนวน 1 นาย

1.3.3 ขอบเขตด้านสถานที่

การศึกษาครั้งนี้ ศึกษาเฉพาะคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกที่เกิดขึ้นในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีจำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกสูงที่สุดของประเทศไทย

1.3.4 ขอบเขตด้านเวลา

การศึกษาครั้งนี้ทำการศึกษา เก็บรวบรวมข้อมูล วิเคราะห์ และสรุปผลการศึกษาวิจัยในช่วงระหว่างวันที่ 10 เมษายน 2562 ถึง 24 เมษายน 2562

1.4 คำถามในการวิจัย

1.4.1 ปัจจัยที่ส่งผลต่อความเชื่อมั่นของกลุ่มในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรที่เกิดขึ้นในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร คืออะไร

1.4.2 ความเชื่อมั่นของกลุ่มในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรเป็นอย่างไร

1.4.3 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางการปรับปรุงและพัฒนาการปฏิบัติงานของพนักงานสอบสวนในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกเป็นอย่างไร

1.5 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

1.5.1 แบบสอบถามสำหรับการสำรวจความเชื่อมั่นขององค์กรในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร โดยกลุ่มผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นสำหรับการวิจัยนำไปทดสอบหาความเที่ยงตรง (Validity) และหาความเชื่อมั่น (Reliability) ก่อนเริ่มดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล

1.5.2 แบบสัมภาษณ์เชิงลึกแบบกึ่งโครงสร้าง (Semi-Structured Interviews) สำหรับการสัมภาษณ์เชิงลึกต่อผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ได้แก่ พนักงานสอบสวนในสังกัดกองบัญชาการตำรวจนครบาล จำนวน 7 นาย

1.6 สมมุติฐานในการวิจัย

ในส่วนของการวิจัยเชิงปริมาณโดยแบบสำรวจ คณะผู้วิจัยได้กำหนดตัวแปรและสมมุติฐานการวิจัยไว้ ดังต่อไปนี้

ตัวแปรอิสระ (Independent Variables) ได้แก่ เพศ, อายุ, รายได้, อาชีพ, ระดับการศึกษา, ประเภทอุบัติเหตุ, และระดับความเสียหาย

ตัวแปรตาม (Dependent Variables) ได้แก่ ความเชื่อมั่นขององค์กรต่อการใช้ดุลพินิจในการพิจารณาคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกของพนักงานสอบสวน ในด้านกระบวนการและขั้นตอนในการดำเนินการพิจารณาคดี, ด้านเจ้าหน้าที่ (พนักงานสอบสวน) ผู้ใช้ดุลพินิจในการพิจารณาคดี, และด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและเทคโนโลยี

สมมุติฐานในงานวิจัยนี้ ได้แก่ ตัวแปรอิสระมีความสัมพันธ์กับตัวแปรตามโดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

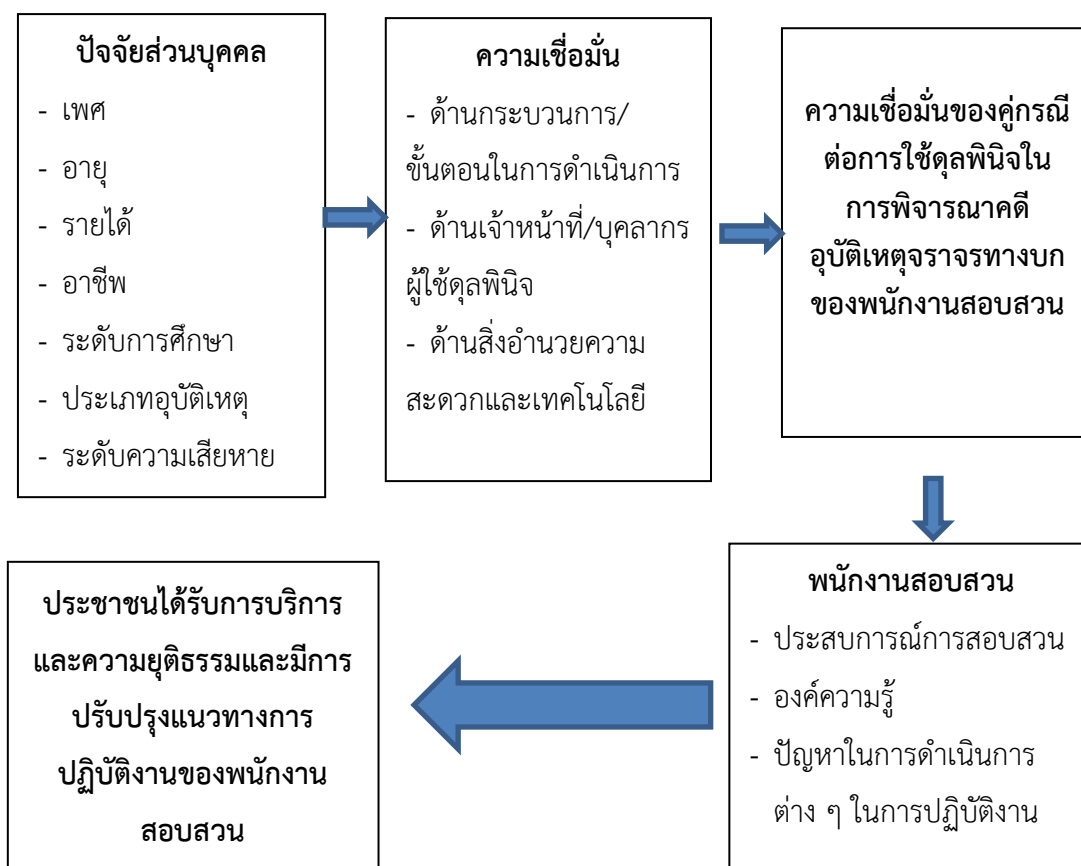
1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.7.1 เพื่อทราบปัจจัยที่ส่งผลต่อความเชื่อมั่นขององค์กรในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรที่เกิดขึ้นในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร

1.7.2 เพื่อทราบระดับความเชื่อมั่นขององค์กรในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจร

1.7.3 เพื่อให้ได้ข้อเสนอแนะและแนวทางการปรับปรุงและพัฒนาการปฏิบัติงานของพนักงานสอบสวนในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก

1.8 กรอบแนวคิดการวิจัย



ภาพที่ 1.2 กรอบแนวคิดการวิจัย

1.9 นิยามศัพท์

คดีอุบัติเหตุจราจรทางบก หมายถึง คดีอาญาที่เกิดขึ้นในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร อันเกี่ยวเนื่องกับการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ประมวลกฎหมายอาญา หรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับความผิดเกี่ยวกับคดีจราจร เฉพาะคดีที่มีลักษณะเป็นอุบัติเหตุ ซึ่งเกิดขึ้นบนถนน ซึ่งอาจมีผู้เสียชีวิต ผู้ได้รับบาดเจ็บ หรือเกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินบนถนนหรือยานพาหนะทางบก โดยมีบุคคลซึ่งเกี่ยวข้องในคดีตั้งแต่ 2 ฝ่ายขึ้นไป ซึ่งเรียกว่า คู่กรณี

ความเชื่อมั่น หมายถึง ความศรัทธาและความไว้วางใจของคู่กรณีในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในสังกัดกองบัญชาการตำรวจนครบาลในการพิจารณาคดี

คู่กรณี หมายถึง บุคคลตั้งแต่ 2 ฝ่ายขึ้นไป ซึ่งมีส่วนได้เสียและมีข้อพิพาทอันเกี่ยวกับคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกที่เกิดขึ้นในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร โดยมีพนักงานสอบสวนในสังกัดกองบัญชาการตำรวจนครบาลเป็นผู้ดำเนินการและพิจารณาคดี

พนักงานสอบสวน หมายถึง เจ้าหน้าที่ตำรวจในสังกัดกองบัญชาการตำรวจนครบาลสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งกฎหมายให้อำนาจและหน้าที่ในการสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก

ดุลพินิจ หมายถึง อำนาจในการตัดสินใจ พิจารณา และมีความเห็นทางคดีต่อคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกของพนักงานสอบสวนในสังกัดกองบัญชาการตำรวจนครบาล

1.10 บทสรุป

อุบัติเหตุจราจรทางบกนับได้ว่าเป็นปัญหาสำคัญระดับชาติ ซึ่งจะต้องได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน อย่างไรก็ตาม เมื่อเกิดคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกแล้ว พนักงานสอบสวนมีอำนาจหน้าที่ที่จะต้องพิจารณาคดีด้วยความยุติธรรม แต่ในปัจจุบัน ความเชื่อมั่นของประชาชนต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจยังต้องได้รับการปรับปรุงและพัฒนาให้มีเพิ่มมากขึ้น เพื่อที่จะส่งผลกระทบเชิงบวกต่อความเชื่อมั่นในกระบวนการยุติธรรมทั้งระบบ ดังนั้น งานวิจัยนี้จึงมุ่งสำรวจระดับความเชื่อมั่นของประชาชนต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก และสัมภาษณ์เชิงลึกต่อพนักงานสอบสวนเพื่อหาแนวทางปฏิบัติที่จะส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นของประชาชนต่อการใช้ดุลพินิจของตนในการพิจารณาคดี โดยทำการศึกษาเฉพาะในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกสูงที่สุดในประเทศไทย

บทที่ 2

การทบทวนแนวคิด ทฤษฎี และวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

2.1 แนวคิดเกี่ยวกับการกระทำความผิดทางจราจร

2.1.1 แนวคิดเกี่ยวกับการกระทำความผิด

2.1.1.1 สำนักอาชญาวิทยาดั้งเดิม

สำนักอาชญาวิทยาดั้งเดิมหรือสำนักคลาสสิก (Classical School) เป็นแนวคิดที่ถือกำเนิดขึ้นในศตวรรษที่ 18 เพื่อต่อต้านกับความป่าเถื่อนและความไม่แน่นอนของระบบกฎหมายและการลงโทษในสมัยนั้นโดยสำนักนี้ได้เสนอแนวความคิดในการปฏิรูปกฎหมายการลงโทษให้เหมาะสมกับการกระทำผิดให้เกิดความยุติธรรมตลอดจนเรื่องการอธิบายสาเหตุของการกระทำความผิด” (ทรงเกียรติ ลีสมพร, 2559:14)

นักคิดของสำนักอาชญาวิทยาดั้งเดิม ได้แก่ ซีซาร์ เบ็คคาเรีย (Cesare Beccaria) และ เจอรามี เบ็นแธม (Jeremy Bentham) โดยซีซาร์ เบ็คคาเรีย (Cesare Beccaria) ได้รับยกย่องในฐานะเป็นผู้ก่อตั้งสำนัก และได้รับการขนานนามว่าเป็นบิดาของการศึกษาอาชญาวิทยา

ซีซาร์ เบ็คคาเรีย ได้สร้างผลงานทางวิชาการที่มีความสำคัญต่อวงการอาชญาวิทยาและกระบวนการยุติธรรม ซึ่งได้รับการยอมรับว่าเป็นตำราอาชญาวิทยาเล่มแรกของโลก คือ “The Essay on Crime and Punishment” หรือ “เรียงความเกี่ยวกับอาชญากรรมและการลงโทษ” (พัชรา สินลอยมา, 2561:6)

สาระสำคัญของเบ็คคาเรียจากหนังสือ On Crime and Punishments กล่าวโดยสรุปได้ดังนี้ (ทรงเกียรติ ลีสมพร, 2559:14)

1) พื้นฐานในการปฏิบัติทางสังคมควรเป็นไปโดยสอดคล้องกับหลักประโยชน์นิยม คือ มองประโยชน์สูงสุดสำหรับมวลชน

2) การกำหนดบทลงโทษจากการประกอบอาชญากรรมควรพิจารณาจากความสูญเสียต่อสังคมเป็นหลัก เพราะพฤติกรรมอาชญากรรมเป็นภัยต่อสังคมโดยรวม

3) การป้องกันอาชญากรรมมีความสำคัญมากกว่าการลงโทษอาชญากรกฎหมายควรเป็นลายลักษณ์อักษรและเผยแพร่ให้เป็นที่ทราบแก่สมาชิกทุกคนในสังคมว่าพฤติกรรมใดควรละเว้น พฤติกรรมใดควรปฏิบัติโดยกำหนดบทลงโทษและการให้รางวัลอย่างเหมาะสมให้ชัดเจน นอกจากนี้ ในแง่ของการป้องกันสังคมควรมีนักกฎหมายที่มีความสามารถมีคุณธรรมเพื่อบัญญัติกฎหมายที่เป็นธรรมให้แก่สังคม ผู้พิทักษ์สันติราษฎร์ควรมีความซื่อสัตย์ปฏิบัติงานด้วยคุณธรรมเพื่อบัญญัติกฎหมายที่เป็นธรรมให้แก่สังคม ผู้พิทักษ์สันติราษฎร์ควรมีความซื่อสัตย์ปฏิบัติงานด้วย

คุณธรรมจะสามารถลดปัญหาสืบเนื่องจากการใช้กฎหมายได้ นอกจากนี้ สังคมควรส่งเสริมคนดีให้ทำงานแก่สังคมและสกัดคนชั่วออกจากระบบ

4) การปฏิบัติต่อผู้กระทำความผิดที่เบ็ดเตล็ดไม่เห็นด้วย คือ การกล่าวหาในทางลับและการทรมาน ควรส่งเสริมมนุษยธรรมการพิพากษาคดีควรมีความรวดเร็วแน่นอนและเหมาะสม โดยมีเกณฑ์ที่เป็นธรรมในแง่ของการลงโทษควรมุ่งเน้นเรื่องการข่มขู่ยับยั้งบุคคลจากการกระทำความผิด มิใช่มุ่งเน้นเรื่องการแก้แค้นทดแทนซึ่งเป็นการทำลายล้างกันประเดี๋ยวเรื่องโทษจำคุกควรนำมาใช้แต่ต้องพัฒนาและปรับปรุงสภาพเรือนจำให้ถูกสุขลักษณะและมีความมั่นคงปลอดภัย และท้ายสุด เรื่องความหนักเบาของการลงโทษต่อผู้กระทำความผิดควรทำให้เขารู้สึกสูญเสียมากกว่าได้ประโยชน์คือเป็นการลงโทษที่เหมาะสมกับโทษที่ทำไป

โดยเบ็ดเตล็ดได้ชี้ให้เห็นถึงความจำเป็นในการลงโทษอย่างเที่ยงธรรมและเท่าเทียมกันภายใต้กฎหมาย ซึ่งเบ็ดเตล็ดกล่าวว่า

“...บุคคลทุกคนมีสิทธิเท่าเทียมกันภายใต้กฎหมาย ดังนั้น ไม่ว่าผู้ใดกระทำความผิดในลักษณะเดียวกัน จะต้องรับโทษเช่นเดียวกัน นอกจากนั้น เพื่อให้บุคคลได้ทราบว่าคุณติกรรมประเภทใดเป็นความผิด และบทลงโทษในต้วบทกฎหมายจำเป็นต้องเขียนเป็นลายลักษณ์อักษรให้ชัดเจนเพียงพอที่บุคคลทั่วไปจะเข้าใจได้...”

ส่วน เจอรามี เบ็นแธม (Jeremy Bentham) นั้น เป็นนักปราชญ์คนสำคัญในประเทศอังกฤษที่มีผลงานเป็นที่ยอมรับอย่างมาก โดยเฉพาะหลักประโยชน์นิยมที่เชื่อว่า การกระทำที่น่าประโยชน์ คือ ความสุขและการป้องกันความเจ็บปวด การมุ่งแสวงหากำไรเป็นความสุขปกติของมนุษย์ มนุษย์มีเจตจำนงอิสระ มนุษย์ในสังคมเป็นลัทธิสุขนิยม มนุษย์เป็นผู้มีเหตุผลและระมัดระวังในการแสวงหาความเพลิดเพลิน ทั้งนี้ ยังสนับสนุนให้บัญญัติกฎหมายที่มีความเหมาะสมเกี่ยวกับโทษของผู้กระทำความผิดเพราะการลงโทษสามารถใช้เป็นมาตรการข่มขู่ยับยั้งเพื่อป้องกันการกระทำความผิดซ้ำได้

สำนักอาณานิยมดั้งเดิม (Classical School) ได้เสนอแนวคิดว่า (พัชรา สีนอยมา, 2561:8)

1. ควรมีการบัญญัติกฎหมายให้เป็นลายลักษณ์อักษร เพื่อให้เป็นมาตรฐานเดียวกันสำหรับบุคคลทุกคน ทั้งนี้ควรสอดคล้องกับหลักประโยชน์นิยมที่มองประโยชน์สูงสุดสำหรับประชาชน

2. ควรยกเลิกการพิจารณาพิพากษาคดีอย่างลับ ๆ เพื่อเปิดโอกาสให้จำเลยได้ต่อสู้คดีอย่างแท้จริง และควรยกเลิกการใช้วิธีการบีบบังคับทรมานและการทรมานกรรมให้จำเลยรับสารภาพ ควรส่งเสริมมนุษยธรรมในการพิจารณาพิพากษาคดีที่มีความรวดเร็ว แน่นนอน และเหมาะสม

3. การลงโทษที่รุนแรงในที่สาธารณะมีวัตถุประสงค์เพื่อที่จะทำให้ผู้ที่ผู้กระทำความผิดเกิดความกลัวไม่กล้าที่จะกระทำความผิดอีก รวมถึงทำให้ประชาชนที่พบเห็นเกิดความเกรงกลัวไม่กล้าละเมิดต่อกฎหมายทั้งนี้ ควรพิจารณาความสูญเสียต่อสังคมเป็นหลักเพราะพฤติกรรมอาชญากรรมเป็นภัยต่อสังคมโดยรวม

จากแนวความคิดดังกล่าว จะเห็นว่าสำนักนี้ได้เสนอให้ใช้วิธีการลงโทษในการยับยั้งการกระทำความผิดและเป็นการป้องกันอาชญากรรม โดยมีความเห็นว่ามนุษย์มีความสามารถในการใช้เหตุผล สามารถเลือกได้ว่าควรทำอะไรและไม่ควรทำอะไร มนุษย์มีพฤติกรรมเช่นใดนั้น และจะคำนึงถึงประโยชน์หรือผลร้ายที่เขาได้รับจากการกระทำของเขา ดังนั้นกฎหมายจะมีผลในการข่มขู่ยับยั้งการกระทำผิดของบุคคลก็ต่อเมื่อกฎหมายได้ให้ผลร้ายแก่ผู้กระทำความผิดมากกว่าหรือเหมาะสมกับประโยชน์ที่เขาจะได้รับ การบังคับใช้กฎหมายจึงต้องมีความแน่นอนและรวดเร็ว และสามารถลงโทษผู้กระทำความผิดกฎหมายได้ทุกครั้ง หรือโอกาสที่ถูกลงโทษมีมากกว่าโอกาสที่จะหลุดรอดไปได้ เพื่อให้เกิดความเกรงกลัว แนวความคิดนี้จะเน้นที่การลงโทษต่อผู้กระทำความผิดทุกรายด้วยวิธีที่รวดเร็วและแน่นอนเหมาะสม เพื่อเป็นการข่มขู่และยับยั้งการกระทำผิดที่เกิดขึ้นซึ่งเท่ากับว่าเป็นการป้องกันอาชญากรรมด้วย

สำนักอาชญาวิทยาดั้งเดิมหรือคลาสสิกเชื่อว่าบุคคลจะเลือกประพฤติอย่างใดโดยเจตจำนงอิสระภายใต้ความพอใจหรือความเจ็บปวดที่คาดคะเนไว้ล่วงหน้า ดังนั้น การจะยับยั้งบุคคลมิให้กระทำความผิด จึงจำต้องกำหนดโทษให้หนักเพียงพอจะระงับความพอใจจากการกระทำความผิด การลงโทษควรกำหนดในแต่ละความผิดบุคคลทุกคนมีความเท่าเทียมกันการลงโทษจึงต้องกระทำอย่างเดียวกันโดยมิต้องคำนึงถึง อายุ สภาพของร่างกาย หรือชนชั้น ความคิดดังกล่าวต้องควรจะมีรูปแบบกฎหมายอาญาโดยจัดความสำคัญทางด้านชนชั้น

2.1.1.2 สำนักอาชญาวิทยากึ่งดั้งเดิม

สำนักอาชญาวิทยากึ่งดั้งเดิม (Neo-Classical School) แทบไม่มีความแตกต่างจากแนวความคิดของสำนักอาชญาวิทยาดั้งเดิมเท่าใดนัก สำนักอาชญาวิทยากึ่งดั้งเดิมเกิดขึ้นในช่วงต้นศตวรรษที่ 19 โดยผ่านแนวความคิดของ Rossi Garrand และ Joly โดยเอาสาเหตุปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการประกอบอาชญากรรมและเหตุอันควรปรานีมาประกอบการพิจารณาพิพากษาคดีเพื่อนามาลดหย่อนโทษ เช่น สถานการณ์, ประวัติ, ระดับความผิด เป็นต้น (พัชรา สินลอยมา, 2561:9)

สำนักนี้จึงเสนอแนวคิดว่าการลงโทษคนควรดูพฤติการณ์แห่งคดีด้วย รวมทั้งให้พิจารณาบุคคลผู้กระทำความผิดและแก้ไขผู้กระทำความผิดมากขึ้นและควรนำประวัติดังกล่าวของผู้กระทำความผิดมาประกอบการพิจารณาควรคำนึงถึงโรคภัยทางกายและจิต เช่น พิกัดไม่สมประกอบเป็นโรคจิตหรือจิตฟั่นเฟือน โดยฟังความเห็นของแพทย์และจิตแพทย์ประกอบ นอกจากนั้น กฎหมายควรปรานีและผ่อนปรนในการลงโทษบุคคลบางประเภท เช่น เด็ก คนชรา คนวิกลจริต หรือคนปัญญา

อ่อน ด้วยเหตุนี้ แนวคิดของสำนักอาชญาวิทยาทั้งดั้งเดิมจึงพยายามปรับหลักการให้สอดคล้องกับสถานะความเป็นจริง ดังนี้ (ทรงเกียรติ ลิ้มสมพร, 2559:18-19)

1. สำนักอาชญาวิทยาทั้งดั้งเดิม เสนอให้นำพฤติกรรมแห่งคดีมาร่วมพิจารณาในการลงโทษผู้กระทำผิดผลปรากฏว่าศาลได้ให้ความสนใจและนำสถานการณ์ที่เกิดขึ้นและสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติและสังคมซึ่งผู้กระทำผิดเผชิญอยู่มาพิจารณาด้วย

2. ศาลได้นำประวัติและภูมิหลังของผู้กระทำผิดมาประกอบการพิจารณา ศาลยอมรับฟังคำให้การของผู้ชำนาญการในบางสาขา เช่น จิตเวช แพทย์ นักนิติเวช เพื่ออธิบายถึงพฤติกรรมของผู้กระทำผิด

3. ศาลเริ่มให้ความสนใจในกรณีพิเศษต่าง ๆ และนำกรณีพิเศษมาประกอบการพิจารณาในการตัดสินโทษด้วยกรณีพิเศษ เช่น ผู้กระทำผิดเป็นผู้เยาว์ คนชรา คนวิกลจริต รวมถึงกรณีที่น่าจะมีผลต่อการกระทำหรือมีผลต่อความรู้สึกผิดชอบชั่วดี เช่น อารมณ์ชั่ววูบ และเจตนาของผู้กระทำผิดมาประกอบการพิจารณา

ดังนั้น สำนักอาชญาวิทยาทั้งดั้งเดิมจึงมีผลทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านการพิจารณาคดีในศาลคือในเรื่องของการยอมรับฟังพยานผู้เชี่ยวชาญประกอบการพิจารณาคดีในศาลและหลักในเรื่องเจตจำนงอิสระมิได้บังคับเพียงอย่างเดียวอีกต่อไป ซึ่งอิทธิพลของแนวคิดสำนักนี้ปรากฏอยู่ในประมวลกฎหมายอาญาภาคทั่วไปอีกด้วย

นอกจากนี้ สำนักอาชญาวิทยาทั้งดั้งเดิมได้แบ่งบุคคลออกเป็น 3 ประเภท เพื่อจะประกอบการพิจารณาคดี

1. กลุ่มคนปกติ มีสติสัมปชัญญะสมบูรณ์คนกลุ่มนี้ต้องรับผิดชอบพฤติกรรมของตนเองอย่างเต็มที่ ไม่สามารถกล่าวอ้างถึงปัจจัยอื่น ๆ ที่ทำให้กระทำผิดได้เพราะคนกลุ่มนี้สามารถใช้เจตจำนงอิสระได้ด้วยตนเอง

2. กลุ่มเด็ก เยาวชน คนชรา จะมีความรับผิดชอบทางอาญาน้อยกว่ากลุ่มแรกเพราะกลุ่มนี้มีข้อจำกัดในการเลือกตัดสินใจตามเจตจำนงอิสระ สืบเนื่องจากความเยาว์วัยด้อยประสบการณ์หรือความเสื่อมของจิตใจ

3. กลุ่มคนวิกลจริต และปัญญาอ่อน ไม่สามารถใช้เจตจำนงอิสระได้ในการพิสูจน์ หากทราบว่าวิกลจริต หรือปัญญาอ่อน ศาลอนุญาตให้ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้าน เช่น จิตแพทย์ หรือนักจิตวิทยา มาแถลงต่อศาลถึงภาระบกพร่องของคนกลุ่มนี้การปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดทุกคนภายใต้กฎหมายอย่างเสมอภาคมีความรุนแรงเกินไปและในทางปฏิบัติได้ก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมซึ่งเป็นผลให้มีการปรับปรุงกฎหมายในเรื่องเจตจำนงอิสระของผู้กระทำผิดโดยพิจารณาทางด้านอายุ สภาพทางจิตใจ และเหตุบรรเทาโทษอื่น ๆ ประกอบด้วยที่เห็นได้อย่างชัดเจน

2.1.1.3 สำนักอาชญาวิทยาปฏิฐานนิยม

เกิดขึ้นในต้นคริสต์ศตวรรษที่ 19 อิทธิพลของความเจริญทางวิทยาศาสตร์ได้เข้ามามีอิทธิพลเหนือหลักเหตุผลและปรัชญาในศตวรรษที่ 18 สำนักนี้นำโดยอาชญาวิทยาชาวอิตาลี 3 ท่าน คือ ซีซาร์ ลอมโบรโซ (Cesare Lombroso) ราฟเฟลโล กาโรฟาโล (Raffaello Garofalo) และเอนริโก เฟอร์รี (Enrico Ferri) ได้เสนอแนวความคิดโดยใช้หลักวิทยาศาสตร์ในการวิเคราะห์สาเหตุการกระทำผิด และการบังคับใช้กฎหมายว่ากฎหมายจะต้องคำนึงถึงสาเหตุพื้นเพดั้งเดิมของผู้กระทำผิด เพราะการที่คนจะกระทำผิดได้นั้นเกิดจากการที่เขาถูกกดดันและบีบคั้นจากแรงกดดันทางด้านร่างกาย จิตใจ และสภาพสังคม เช่น เกิดจากการบกพร่องทางกรรมพันธุ์หรือกายภาพหรือเกิดจากความยากจนหรือหมดโอกาสในสังคมเกิดจากความกดดันในจิตใจซึ่งทำให้เขาไม่มีโอกาสใช้เหตุผลพิจารณาถึงผลดีและผลเสียก่อนที่จะกระทำผิด สำนักนี้จึงหันมาศึกษาตัวอาชญากรมากกว่าศึกษากฎหมาย (โสภิศ อินทสโร, 2550: 11)

ความแตกต่างของสำนักอาชญาวิทยาดั้งเดิมกับสำนักปฏิฐานนิยม กล่าวคือสำนักอาชญาวิทยาดั้งเดิมได้ให้คำนิยามอาชญากรรมตามกฎหมายเน้นในความคิดเรื่องเจตจำนงที่เป็นอิสระและมีจุดยืนในการลงโทษให้เหมาะสมกับอาชญากรรมเพื่อก่อให้เกิดผลในการยับยั้ง แต่สำนักปฏิฐานนิยมคัดค้านการลงโทษให้เหมาะสมกับอาชญากรรมเพื่อก่อให้เกิดผลในการยับยั้งตามกฎหมายและความคิดเรื่องเจตจำนงอิสระโดยใช้หลักเรื่องการกระทำเป็นสิ่งที่บุคคลหลีกเลี่ยงไม่ได้ (ทรงเกียรติ ลิ้มสมพร, 2559:20-21) คือ ถือว่าการกระทำของมนุษย์เกิดขึ้นโดยมีสิ่งอื่นมาชักจูงซึ่งอาจเป็นสิ่งที่อยู่ภายนอกหรือภายในร่างกายของมนุษย์เองที่บีบบังคับหรือบงการ เมื่อเป็นเช่นนั้นมนุษย์ก็ไม่ควรที่จะรับผิดชอบในการกระทำของตนทั้งหมด เพราะไม่มีทางเลือกสังคมและสิ่งแวดล้อมซึ่งมีส่วนในการทำให้บุคคลกระทำผิด ควรเข้ามามีส่วนรับผิดชอบแก้ไขด้วย

สำนักนี้จึงเน้นการศึกษาลักษณะร่างกาย การแก้ไขผู้กระทำผิดเป็นรายบุคคล โดยอาศัยการค้นพบสมมุติฐานทางร่างกายและความรู้ทางด้านสังคมศาสตร์ จะเห็นได้ว่าให้ความสนใจที่จะศึกษา”ตัวอาชญากร”เพราะถือว่ากฎหมายและรัฐเป็นสิ่งสมบูรณ์ และสิ่งที่ผิดปกติคือตัวผู้กระทำผิดหรือผู้ที่ละเมิดกฎหมาย ซึ่งต้องทำการศึกษาว่าทำไมจึงกระทำผิดมีอะไรเป็น”สาเหตุ” ทั้งนี้ก็เพื่ออบรมแก้ไขให้ปรับตัวเข้ากับสังคมหรือปฏิบัติตามกฎหมายได้ ซึ่งผลการใช้แนวความคิดนี้ก็คือการหันมาใช้กฎหมายในลักษณะที่มีการผ่อนปรนต่อผู้กระทำผิดเป็นรายๆ ไปโดยคำนึงถึงสาเหตุที่ผู้กระทำผิด”ผิดปกติ”ให้กลับเป็น”ปกติ”ดังนั้น การลงโทษผู้กระทำผิดจึงไม่มุ่งในด้านการข่มขู่ให้เข็ดหลาบ แต่เป็นการอบรมแก้ไขให้เขาปรับตัวเข้ากับสังคมได้

แนวคิดของสำนักนี้อยู่ที่ว่าจะดำเนินการอย่างไรกับอาชญากรเพื่อที่จะให้เขาสามารถกลับตนเป็นคนดีและสามารถกลับคืนสู่สังคมโดยอยู่ร่วมในสังคมได้อย่างปกติสุข เชื่อว่าผู้กระทำผิดเปรียบเสมือนผู้ป่วยที่ต้องการการบำบัดรักษาแก้ไขฟื้นฟูจิตใจไม่ใช่การลงโทษและต้องให้

เหมาะสมกับผู้กระทำผิดเป็นรายบุคคลและเชื่อว่ามนุษย์ทุกคนต่างอยู่ภายใต้อิทธิพลของสภาพแวดล้อม ซึ่งชักจูงไปสู่การกระทำผิดหรือมีพฤติกรรมที่เบี่ยงเบน

สำนักปฏิฐานนิยมโดยสรุปมีแนวความคิดเน้นในเรื่องการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิดโดยเลือกปฏิบัติต่อบุคคลเป็นรายๆ ไปตามความเหมาะสม

2.1.1.4 สำนักอาชญาวิทยาสังคมสมัยใหม่

สำนักอาชญาวิทยาสังคมสมัยใหม่ (Sociological) เริ่มขึ้นเมื่อประมาณปี ค.ศ. 1915 โดยยึดหลักกลุ่มชนหรือสังคมเป็นแนวทางความคิด กล่าวคือสาเหตุแห่งการกระทำผิดนั้นอาจเกิดจากสาเหตุในทางร่างกายและจิตใจของผู้กระทำผิด รวมทั้งสาเหตุจากสิ่งแวดล้อมในทางสังคมด้วย ฉะนั้นในการที่จะค้นคว้าหาสาเหตุ (Causes) แห่งการกระทำผิด จึงจำเป็นต้องศึกษาถึงบุคลิกภาพ (Personality) และสิ่งแวดล้อม (Environment) ในทางสังคมรอบ ๆ ตัวผู้กระทำผิด (พัชรา สินลอยมา, 2561, น. 13-14)

การที่ต้องศึกษาสิ่งทั้ง 2 ประการนี้อย่างใกล้ชิดก็เพราะว่า “อิทธิพลของสิ่งแวดล้อมในทางสังคมนั้นเป็นเครื่องย้อมบุคลิกภาพ และบุคลิกภาพก็เป็นเครื่องช่วยให้เราอ่านความเคลื่อนไหวในลักษณะของอาชญากรได้”

แนวความคิดทางอาชญาวิทยาสังคมสมัยใหม่ได้นำข้อดีต่าง ๆ ของสำนักอาชญาวิทยาต่าง ๆ มาปรับปรุงใช้ให้เหมาะสมกับสภาพสังคมในปัจจุบัน โดยมุ่งแก้ที่ต้นเหตุแห่งอาชญากรรม ซึ่งได้แก่ การป้องกันการเกิดอาชญากรรมทั้งจากฝ่ายผู้กระทำผิดและจากฝ่ายผู้เสียหาย โดยการศึกษาสาเหตุแห่งการเกิดอาชญากรรม ปัจจัยต่าง ๆ ที่เอื้ออำนวยในการก่ออาชญากรรม และการแก้ไขผู้กระทำผิดให้กลับตัวเป็นพลเมืองดี

ทั้งนี้ สำนักอาชญาวิทยาสังคมสมัยใหม่มีนักอาชญาวิทยาที่มีชื่อเสียงได้แก่ โรเบิร์ต ปาร์ก (Robert Park) และ หลุยส์ เวิร์ท (Wirth) ซึ่งเน้นการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างสิ่งมีชีวิตกับสภาพแวดล้อมในสังคมที่ทำให้เกิดอาชญากรรมโดยได้ทำการศึกษาวิจัยในเวศวิทยาเชิงสังคม

แนวความคิดที่เกิดขึ้นของสำนักอาชญาวิทยาสังคมสมัยใหม่ คือ “การใช้มาตรการอื่นแทนการใช้เรือนจำ” ซึ่งการใช้มาตรการอื่นแทนการใช้เรือนจำแก่ผู้กระทำผิด มีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ไขผู้กระทำผิดแทนการลงโทษ รวมทั้งการปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดเป็นรายบุคคล มาตรการดังกล่าวที่มีการนำมาใช้ได้ผลดีแล้ว ได้แก่ การคุมประพฤติ, การพักการลงโทษ, การรอกการลงโทษ, การชะลอการฟ้อง, การทำงานสาธารณะแทนการจำคุก, ชุมชนบำบัด เป็นต้น โดยมาตรการนี้เป็นที่ยอมรับกันทั่วไป ในประเทศที่เจริญได้นำไปใช้ซึ่งปรากฏว่าได้ผลดี ได้แก่ อังกฤษ, อเมริกา, เยอรมัน, กลุ่มประเทศสแกนดิเนเวีย, ญี่ปุ่น, ฮอลแลนด์, สิงคโปร์ และไทย เป็นต้น

2.1.2 ทฤษฎีสภาวะไร้ระเบียบทางสังคม (Social Structure and Anomies Theory)

ทฤษฎี Social Structure and Anomies Theory ของ Robert K.Merton ได้กล่าวถึงแนวคิดที่อธิบายสาเหตุของพฤติกรรมอาชญากรรมประเภทนี้ว่า เป็นพฤติกรรมที่เกิดจากความไม่สมดุระหว่างเป้าหมายทางสังคมกับโอกาสทางสังคม เนื่องจากวัฒนธรรมของสังคมจะเป็นตัวกำหนดจุดมุ่งหมายหรือความต้องการของคนในสังคม (Goals) ที่บุคคลจะต้องทำให้ได้มาซึ่งจุดมุ่งหมายนั้น ซึ่งจุดมุ่งหมายหนึ่งที่คนในสังคมส่วนใหญ่ต้องการเหมือนกัน คือ เกียรติยศ ความมั่งคั่ง ร่ำรวย ความมีอำนาจ ในขณะที่เดียวกันวัฒนธรรมของสังคมยังกำหนดวิธีการที่จะไปสู่จุดมุ่งหมายซึ่งเป็นที่ยอมรับของสังคม ได้แก่ การขยันทำงาน ทำงานหนักและมีความซื่อสัตย์สุจริตเพื่อไปให้ถึงจุดมุ่งหมาย ซึ่งโดยปกติมนุษย์ทุกคนในสังคมจะต้องเรียนรู้ระเบียบทางสังคมเพื่อมุ่งสู่จุดหมายปลายทางอันเป็นค่านิยมของสังคม แต่บุคคลทุกคนไม่สามารถที่จะบรรลุจุดมุ่งหมายของสังคมได้ ดังนั้นจึงเกิดการกระทำผิดขึ้นในสังคมเนื่องจากในทุกสังคมย่อมมีทั้งผู้ที่ปฏิบัติตามและไม่ปฏิบัติตามวิถีทางที่สังคมกำหนด บางคนเลือกที่จะทำผิดและทุจริตเพราะสามารถหาเงินได้อย่างรวดเร็ว ทั้งนี้เนื่องจากสังคมในปัจจุบันมุ่งเน้นที่จุดหมายทางสังคมหรือความร่ำรวยมากเกินไป บุคคลที่ร่ำรวยถือเป็นบุคคลที่มีสถานภาพสูงในสังคมมักได้รับการยกย่อง โดยไม่ได้มองว่าวิธีการที่ได้มาซึ่งทรัพย์สินเงินทองนั้นขัดกับวัฒนธรรมที่ถูกต้องในสังคมหรือไม่ สิ่งเหล่านี้ได้สร้างความกดดัน (Strain) ให้กับบุคคลที่ไม่สามารถบรรลุจุดมุ่งหมายทางสังคมโดยวิธีการที่สังคมยอมรับเป็นเหตุให้การปฏิบัติตามวิธีการทางสังคมไร้ความหมายหรือถูกมองข้าม

ความกดดันทางสังคมนี้เกิดขึ้นได้กับบุคคลหลากหลายในสังคมที่มีความโลภหรือกิเลสที่เป็นผลมาจากระบบเศรษฐกิจแบบทุนนิยมที่กระตุ้นให้บุคคลเกิดความต้องการโดยไม่คำนึงเหตุผล ทำให้เกิดการแก่งแย่งและทำทุกวิถีทางเพื่อให้ได้ผลประโยชน์ที่ต้องการ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับทัศนคติของแต่ละบุคคลที่มีต่อจุดมุ่งหมายและวิธีการทางสังคม โดย Merton ได้เสนอแนวทางที่บุคคลจะโต้ตอบต่อความกดดันนี้ 5 รูปแบบ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1. Conformity รูปแบบการปฏิบัติตาม เป็นบุคคลที่ยึดถือจุดมุ่งหมายทางสังคมและวิธีการที่ได้รับการยอมรับ แม้ว่าบุคคลกลุ่มนี้จะได้รับความกดดันที่เน้นให้ตนเองสร้างความร่ำรวย แต่ก็ยังเลือกวิธีการที่ได้รับการยอมรับทางสังคมไม่ว่าจะบรรลุจุดมุ่งหมายหรือไม่ก็ตาม คือ ยังตั้งใจศึกษาเล่าเรียนและประกอบอาชีพการงานอย่างสุจริต ซึ่งจะได้พบได้มากในสภาวะที่สังคมปกติ

2. Innovation รูปแบบการเปลี่ยนแปลง บุคคลกลุ่มนี้จะยอมรับแต่จุดมุ่งหมายทางสังคมในด้านการสร้างความร่ำรวย ดังนั้นจึงหาวิธีการในการสร้างความร่ำรวยโดยไม่คำนึงว่าจะเป็นวิธีการที่ผิดกฎหมายหรือขัดต่อศีลธรรมในสังคมหรือไม่ เช่น นักธุรกิจอาจใช้วิธีการฉ้อโกงหรือหลอกลวงต่างๆ เพื่อให้มีกำไรเพิ่มมากขึ้น นักล้วงกระเป๋า โจรสะพานลอย ฯลฯ ดังนั้นบุคคลกลุ่มนี้จึงเป็นกลุ่มที่มีพฤติกรรมเป็นอาชญากรในสังคม

3. Ritualism รูปแบบการยึดถือวัฒนธรรมใหม่ บุคคลกลุ่มนี้มีการปรับตัวที่ไม่ยอมรับจุดมุ่งหมายทางสังคม แต่ยังคงปฏิบัติตามวิธีการที่สังคมยอมรับซึ่งหมายถึงกลุ่มคนที่ไม่ได้มุ่งหวังความร่ำรวยแต่ดำเนินวิถีชีวิตตามบรรทัดฐานของสังคม ไม่ละเมิดกฎหมาย

4. Retreatism รูปแบบยอมแพ้หรือล่าถอย บุคคลที่ยึดแนวทางนี้ไม่ยอมรับทั้งจุดมุ่งหมายของสังคมและการปฏิบัติตามวิธีการซึ่งเป็นที่ยอมรับของสังคม คนที่ยึดแนวทางนี้จะปลีกตัวออกจากแรงกดดันหรือความต้องการของสังคม เช่น คนติดยาเสพติด ติดยาเรื้อรัง ฯลฯ

5. Rebellion รูปแบบการปฏิวัติ เป็นการปรับตัวต่อความกดดันทางสังคมแบบสุดท้ายของเมอร์ตัน ซึ่งจะไม่ยอมรับทั้งจุดมุ่งหมายและวิธีการในการบรรลุจุดมุ่งหมายของสังคมที่อาศัยอยู่ โดยบุคคลกลุ่มนี้รู้สึกผิดหวังกับจุดมุ่งหมายทางสังคม จึงได้เปลี่ยนจุดมุ่งหมายนี้ใหม่ซึ่งอาจเป็นจุดมุ่งหมายทางการเมือง ซึ่งวิธีการอาจต้องใช้กำลังปฏิวัติหรือเป็นวิธีการอย่างสันติ แต่ประเด็นสำคัญอยู่ที่บุคคลพวกนี้จะหยุดการเป็นสมาชิกของสังคม และอยู่ภายใต้วัฒนธรรมใหม่ที่ตนเห็นว่าเหมาะสมกว่า

รูปแบบการปรับตัวของเมอร์ตันทั้ง 5 รูปแบบ มิใช่เป็นการอธิบายลักษณะบุคลิกภาพของบุคคล แต่เป็นการเลือกพฤติกรรมในการโต้ตอบความกดดันซึ่งสามารถสรุปตารางแสดงรูปแบบของการปรับตัว ได้ดังนี้

ตารางที่ 2.1 รูปแบบการปรับตัวของบุคคลต่อความกดดันที่เกิดจากโครงสร้างทางสังคมตามทฤษฎีความกดดันของเมอร์ตัน

รูปแบบการปรับตัว	จุดมุ่งหมายของสังคม	วิธีการในการบรรลุเป้าหมาย
1. Conformity	+	+
2. Innovation	+	-
3. Ritualism	-	+
4. Retreatism	-	-
5. Rebellion	±	±

หมายเหตุ: + หมายถึง การยอมรับ

- หมายถึง การปฏิเสธ

± หมายถึง การปฏิเสธจุดมุ่งหมาย และวิธีการของบรรทัดฐานและค่านิยมเดิม และยอมรับจุดมุ่งหมายและวิธีการใหม่

จากรูปแบบการปรับตัวตามตาราง จะเห็นได้ว่าการปรับตัวในแบบที่ 2 และแบบที่ 4 จะเป็นกลุ่มที่มีพฤติกรรมเบี่ยงเบนไปจากบรรทัดฐานทางสังคม คือละเมิดต่อกฎเกณฑ์ของสังคม และกระทำความผิดเพื่อให้ไปสู่จุดมุ่งหมาย โดยที่การปรับตัวในรูปแบบที่ 2 นั้น จะเป็นกลุ่มบุคคลที่ต้องการไปสู่จุดมุ่งหมายของสังคม อยากรวยแต่ใช้วิธีการในทางที่ผิด ละเมิดกฎเกณฑ์ของสังคม เช่น ปล้นทรัพย์ กระจาสร้อย หรือแม้กระทั่งนักการเมืองที่กระทำทุจริตคอร์รัปชัน ฯลฯ ซึ่งถือเป็นอาชญากรรมในสังคมที่ต้องกำจัดให้หมดไป ส่วนรูปแบบที่ 4 จะเป็นกลุ่มที่ไม่ยอมรับทั้งจุดมุ่งหมายและกีดำเนินชีวิตในทางที่ผิด โดยเฉพาะกลุ่มคนที่ติดยาเสพติดก็ต้องการหาเงินเพื่อนำมาซื้อยาเสพติดเท่านั้น การปรับตัวทั้ง 2 รูปแบบจึงสร้างปัญหาอาชญากรรมมากมายในสังคม ซึ่งต้องทบทวนกันว่าสังคมในทุกวันนี้ เน้นที่วัตถุและความร่ำรวยมากกว่าคุณธรรมในจิตใจหรือไม่ การปลูกฝังค่านิยมที่ผิดทำให้หลายคนเดินไปในทางที่ผิด ดังนั้นจึงเป็นสิ่งจำเป็นที่วัฒนธรรมในสังคมจะต้องปรับเปลี่ยนโดยไม่มุ่งเน้นที่ความร่ำรวย และยกย่องนับถือผู้ที่ร่ำรวยจากการกระทำที่ไม่สุจริต แต่จะต้องเน้นในเรื่องจริยธรรม และวิธีการในการนำไปสู่จุดมุ่งหมายที่ถูกต้องและเหมาะสม ซึ่งทุกคนต้องปฏิบัติตาม หรืออีกนัยหนึ่งสังคมต้องสร้างค่านิยมและกระตุ้นให้คนในสังคมพอใจกับการปฏิบัติตามวิถีทางที่ถูกต้องและเหมาะสม

2.1.3 แนวความคิดเกี่ยวกับกระทำความผิดกฎหมายจราจร

2.1.3.1 ประเภทความผิดตามกฎหมายจราจร

ความผิดตามกฎหมายจราจรแบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ (มณฑลทัฬหี บุนนาค, 2538, น. 29)

1. ความผิดประเภทที่เกี่ยวกับการจอดรถ (Parking violation) เป็นการที่ผู้ขับขี่ได้กระทำความผิดหลังจากที่หยุดรถหรือจอดรถแล้ว แม้จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุหรือมีความร้ายแรงน้อยกว่า แต่โอกาสที่จะทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดก็ง่าย เช่น การจอดในเขตป้ายจอดรถประจำทาง การจอดรถในที่ห้ามจอด การจอดรถซ้อนคัน เป็นต้น

2. ความผิดประเภทที่เกี่ยวกับการขับเคลื่อนรถ (Moving violation) เป็นการที่ผู้ขับขี่ได้กระทำความผิดขณะที่อยู่ระหว่างขับขี่รถยนต์ ความผิดประเภทนี้ ถือว่าเป็นความผิดที่ร้ายแรง และเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจรมากที่สุด ได้แก่ การขับรถด้วยความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร ขับรถในขณะมึนเมา เป็นต้น

2.1.3.2 ประเภทของผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร

ผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรแบ่งเป็น 2 ประเภท คือ ผู้ใช้รถ และคนเดินเท้า (มณฑลทัฬหี บุนนาค, 2538, น. 30)

1. ผู้กระทำความผิดในส่วนของผู้ใช้รถแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม

1.1 กลุ่มคอเชิ้ตขาว (White-collar Group) หมายถึง ผู้ซบซึ้งที่มีได้มีอาชีพในการซบซึ้ง แต่ต้องซบซึ้ง เพราะมีความจำเป็นต้องเดินทาง หรือประกอบธุรกิจ

1.2 กลุ่มคอเชิ้ตน้ำเงิน (Blue-collar Group) หมายถึง ผู้ซบซึ้งที่มีอาชีพในการซบซึ้ง เช่น คนซบซึ้งรับจ้างสาธารณะ คนซบซึ้งโดยสารประจำทาง คนซบซึ้งบรรทุกจ้าง เป็นต้น

2. ผู้กระทำความผิดในส่วนของคนเดินเท้า เช่น การไม่เดินบนทางเท้าหรือไหล่ทางในที่ที่มีทางเท้าหรือไหล่ทาง การขายของในทางเดินรถ การขี่ จูง หรือไล่ต้อนสัตว์ไปบนทางที่มีลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจร เป็นต้น

2.1.3.3 ความรับผิดชอบทางอาญาของผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร

เมื่อกฎหมายอาญาคือกฎหมายที่วาดด้วยความผิดและการกำหนดโทษ และความผิดตามกฎหมายจราจรก็เป็นความผิดอาญาดังกล่าวแล้ว จึงอาจแบ่งหลักมูลฐานเกี่ยวกับความผิดในทางกฎหมายอาญาได้เป็น 2 ส่วน คือ ส่วนของการกระทำความผิด และ ส่วนของการลงโทษ ในส่วนของการกระทำความผิดอันจะเป็นผลให้ต้องรับโทษนั้น ต้องเป็นไปตามหลักหรือทฤษฎีในเรื่องความรับผิดชอบทางอาญาซึ่งเป็นหลักทั่วไปว่า การกระทำที่เป็นความผิดได้จะต้องมีองค์ประกอบที่สำคัญ 3 ประการ (มณฑลพิทักษ์ บุญนาค, 2538, น. 26-28)

1. องค์ประกอบทางกฎหมาย คือ จะต้องมีความหมายบัญญัติว่าการกระทำหรืองดเว้นไม่กระทำการนั้น เป็นความผิดและกำหนดโทษไว้

2. องค์ประกอบทางการกระทำ คือ จะต้องมีการกระทำตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ ซึ่งการกระทำในที่นี้รวมถึงการงดเว้นการที่จะต้องกระทำเพื่อป้องกันผล ซึ่งกฎหมายอาญาถือว่าเป็นการกระทำด้วยเหมือนกัน

3. องค์ประกอบทางจิตใจ คือ การกระทำที่เป็นความผิดจะต้องกระทำโดยบุคคลที่มีสติสัมปชัญญะสมบูรณ์ มีความสามารถในการแสดงเจตนาออกมาได้โดยอิสระ สำหรับองค์ประกอบทางจิตใจนี้ บางทีก็เรียกว่า องค์ประกอบภายใน ซึ่งยังสามารถแบ่งออกได้เป็น 3 ประเภท ได้แก่

3.1 การกระทำโดยเจตนา (Intention) หมายถึง การกระทำโดยรู้สำนึกในการที่กระทำ และในขณะเดียวกันผู้กระทำประสงค์ต่อผลหรือยอมเล็งเห็นผลของการกระทำนั้น ซึ่งการกระทำโดยเจตนาที่ผู้กระทำประสงค์ต่อผล จะเรียกว่าเป็นเจตนาโดยตรง คือ เป็นความประสงค์โดยตรงของผู้กระทำที่จะให้ผลอย่างหนึ่งเกิดขึ้น และผู้กระทำเชื่อว่าผลนั้นสามารถเกิดขึ้นสำเร็จตามความมุ่งหมาย ส่วนการกระทำโดยเจตนาที่ผู้กระทำเพียงแต่เล็งเห็นผล จะเรียกว่าเป็นเจตนาโดยอ้อม คือ ผู้กระทำไม่ได้มุ่งต่อผลที่เกิดขึ้น แต่ผู้กระทำก็สามารถเห็นได้ล่วงหน้าแล้วว่า ผลนั้นอาจจะเกิดขึ้นจากการกระทำนั้น

3.2 การกระทำโดยประมาท (Recklessness หรือ Negligence) หมายถึง การกระทำความผิดมิใช่โดยเจตนา แต่กระทำโดยปราศจากความระมัดระวัง ซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้น จำต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์ และผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวังเช่นนั้นได้ แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่

3.3 การกระทำโดยไม่เจตนา (Unintention) สำหรับการกระทำโดยไม่มีเจตนา นี้จะเป็นความผิดอาญาได้ก็ต่อเมื่อมีบทบัญญัติของกฎหมายไว้อย่างชัดแจ้งว่า แม้กระทำโดยไม่มีเจตนา ก็เป็นความผิด เช่น ความผิดลหุโทษตามประมวลกฎหมายอาญา เป็นต้น

กล่าวโดยสรุป คือ ความรับผิดชอบในทางอาญาจะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อมีการกระทำและการกระทำนั้นเข้าองค์ประกอบที่กฎหมายบัญญัติว่าเป็นความผิด ซึ่งเหล่านี้ถือเป็นองค์ประกอบภายนอก และผู้กระทำได้กระทำในขณะที่มีความสามารถรู้ผิดชอบ หรือมีความสามารถบังคับตนเองได้ ซึ่งผู้กระทำอาจกระทำโดยเจตนา โดยประมาท หรือโดยไม่มีเจตนา ก็ได้ ซึ่งเหล่านี้ถือเป็นองค์ประกอบภายในหรือองค์ประกอบทางจิตใจ ซึ่งการกระทำโดยประมาทหรือโดยไม่มีเจตนา จะต้องมีการบัญญัติไว้โดยเฉพาะให้เป็นความผิด เช่น ความผิดลหุโทษตามประมวลกฎหมายอาญา เป็นต้น

2.1.4 แนวคิดเรื่องการจัดการจราจร

แนวคิดที่ใช้ในการศึกษาเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรอาศัยแนวคิดเกี่ยวกับหลักการ 3 E's ของ O.W. Wilson and Roy C. McLaren (ปุระชัย เปี่ยมสมบูรณ์, 2526, อ้างถึงใน เบญจวรรณ ทาทอง, 2557, น. 8-10) คือ

2.1.4.1 E-Engineering

หมายถึง งานด้านวิศวกรรมจราจร (Traffic Engineering) ซึ่งเป็นงานที่จะต้องใช้ความรู้ความชำนาญพิเศษเช่นเดียวกับวิชาชีพวิศวกรรมแขนงอื่น ๆ จะปล่อยให้ผู้ที่ไม่มีความรู้ความชำนาญในทางนี้ทดลองดำเนินการไม่ได้โดยเด็ดขาด มิฉะนั้นแล้วจะเกิดผลเสียหายนานัปการติดตามมา นับตั้งแต่ความไม่คล่องตัวของจราจรอุบัติเหตุที่เกิดจากปัญหาการจราจรติดขัด เป็นต้น งานวิศวกรรมจราจรจึงเป็นงานเทคนิคพิเศษที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบถนน การแบ่งเส้นทางจราจร การติดตั้งสัญญาณเครื่องหมายจราจร การออกแบบ และวางรูปลักษณะการจราจรในทางร่วม ทางแยก ทั้งนี้โดยอาศัยสถิติข้อมูลเกี่ยวกับการจราจร อาทิ จำนวนรถยนต์และยานพาหนะต่าง ๆ จำนวนอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้น เป็นต้น ซึ่งสถิติข้อมูลเหล่านี้เป็นแนวทางเจ้าหน้าที่ตำรวจจะเป็นผู้รวบรวม งานด้านวิศวกรรมจราจร อาจกล่าวได้โดยสรุปว่า เป็นงานที่เกี่ยวข้องกับเรื่องต่าง ๆ ดังนี้ คือ

1) งานด้านการค้นคว้าหาการจราจร การค้นคว้าระดับขั้นติดขัดของยานพาหนะ สถานที่ จอรถ ความยากลำบากของการจราจรไปมาในย่านต่าง ๆ

2) งานด้านการออกแบบตัวถนน ทางร่วมทางแยก ตลอดจนการติดตั้งสัญญาณหรือ เครื่องหมายจราจรตามจุดต่าง ๆ

3) งานด้านการปฏิบัติการที่เกี่ยวข้องกับการติดตั้งเครื่องหมายจราจรการลาดหรือปูพื้นถนน ตลอดจนการปฏิบัติการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับพื้นผิวจราจร ดังนั้น การวิศวกรรมจราจรจึงเป็นภาคหนึ่งของงานวิศวกรรม ซึ่งเกี่ยวข้องกับการวางแผน และการออกแบบถนน ทางด่วน และพื้นที่ใกล้เคียง รวมทั้งการดำเนินงานด้านจราจรที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ เพื่อให้การใช้อยู่วยานและถนนมีความปลอดภัยสะดวกและประหยัดต่อการขนส่งบุคคลและสิ่งของ (ประชัย เปี่ยมสมบูรณ์, 2526, อ้างถึงใน เบญจวรรณ ทาทอง, 2557, น. 8-10) งานวิศวกรรมจราจรอาจแบ่งออกเป็น 2 ระดับ คือ

ก. งานวิศวกรรมจราจรทั่วไป เป็นงานที่ครอบคลุมการออกแบบและการก่อสร้างถนน การติดตั้งสัญญาณและเครื่องหมายจราจรอุปกรณ์การจราจรอื่นเท่าที่จำเป็นสำหรับระบบสายทางในงานระดับมหภาค งานระดับนี้จัดเป็นงานริเริ่มหรือปรับปรุงระบบการทางขนาดใหญ่ ซึ่งต้องใช้เวลามากและเทคโนโลยีระดับสูง งานระดับมหภาคจึงจำเป็นต้องอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของหน่วยงานวิศวกรรมจราจรกลาง ซึ่งมีความรู้ความชำนาญเพียงพอทางด้านวิศวกรรมศาสตร์และจัดอยู่นอกเหนือความรับผิดชอบของตำรวจ

ข. งานวิศวกรรมจราจรตำรวจ เป็นงานที่ครอบคลุมเกี่ยวกับการศึกษาสถานะที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรต่อความไม่คล่องตัวและความไม่ปลอดภัยของการจราจร รวมทั้ง กำหนดมาตรการแก้ไขระดับจุลภาค การสำรวจตรวจสอบสภาพของเส้นทาง ตลอดจนวางแผนการควบคุมการจราจรโดยใช้ข้อมูลการจราจรและสถิติอุบัติเหตุการจราจรจัดอยู่ในเขตความรับผิดชอบของตำรวจจราจรท้องที่ ดังนั้น ส่วนหนึ่งของงานวิศวกรรมจราจรตำรวจจึงเกี่ยวข้องกับการประเมินผลเกี่ยวกับการใช้ถนน สัญญาณไฟจราจร เครื่องหมายจราจรและอุปกรณ์ประจำถนนอื่น ๆ เพื่อนำไปสู่การวางแผนการจราจรการจัดบุคลากรตำรวจ รวมทั้งการแก้ไขสถานะไม่พึงปรารถนาต่าง ๆ บนท้องถนน การขุดเจาะถนน สภาพชำรุดของผิวจราจรความบกพร่องของเครื่องหมายจราจรทางม้าลายข้ามถนน ไฟฟ้าแสงสว่าง สัญญาณไฟจราจร รวมทั้งสถานะต่าง ๆ อันอาจจะนำไปสู่อุบัติเหตุการจราจรบนท้องถนน เป็นข้อมูลที่ตำรวจจราจรในท้องที่ที่ต้องรวบรวมและวิเคราะห์ในการวางแผน และแนวทางป้องกันอุบัติเหตุจราจรในท้องที่ ซึ่งจัดเป็นการรุกเข้าสู่ปัญหาแทนการตั้งรับในลักษณะที่รอให้ปัญหาเกิดแล้วจึงแก้ไข บ่อยครั้งแม้อุบัติเหตุได้เกิดขึ้นแล้ว แต่ก็ยังไม่สายเกินไปที่จะหาแนวทางป้องกันไม่ให้เกิดซ้ำ การแก้ไขปัญหารจราจรจำเป็นต้องอาศัยการปรับปรุงทั้งตำรวจจราจรในแต่ละท้องที่ย่อมมีหน้าที่ที่จะเสนอแนะพร้อมทั้งสรุปวิเคราะห์ข้อมูลเฉพาะส่วนยื่นต่อหน่วยงานของตำรวจกลาง หรือหน่วยงานวิศวกรรมจราจรกลาง เพื่อร่วมกันศึกษาปัญหาวางแผน และกำหนดแนวทางแก้ไขระดับมหภาคต่อไป ดังนั้น การประสานงานของทั้งระดับจึงเกี่ยวข้องกันและเชื่อมโยงกัน

2.1.4.2 E-Education

หมายถึง งานด้านการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการจราจร (Traffic Education) เป็นหลักการพื้นฐานที่สำคัญอย่างหนึ่งของการจราจรซึ่งจะสำเร็จลุล่วงได้จะต้องอาศัยความร่วมมือร่วมแรงจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐบาลและเอกชน กล่าวคือ การให้ความรู้และการฝึกหัดเบื้องต้นควรเริ่มมาจากที่บ้านก่อน โดยผู้ปกครองสอนเด็กให้รู้จักระมัดระวังตัว รู้จักระวังอันตรายอันจะเกิดขึ้นแก่ตนเองได้ขณะออกไปเดินหรือวิ่งเล่นหน้าบ้าน ครั้นถึงวัยที่เข้าโรงเรียนควรได้รับการอบรมสั่งสอนจากครูอาจารย์ให้รู้จักกฎจราจรเบื้องต้น จนกระทั่งเติบโต หากประสงค์ที่จะขับรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ก็ควรจะได้รับการฝึกหัดขับขี่และใช้รถโดยถูกต้อง และมีจิตสำนึกที่ระมัดระวังในเรื่องความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่น อย่างไรก็ตาม เป็นหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่จะให้การสนับสนุนและร่วมมือในกิจกรรมต่าง ๆ เหล่านั้น ให้ดำเนินต่อไปอย่างสม่ำเสมอ นอกจากนี้ตำรวจจะต้องประชาสัมพันธ์แนะนำแก่ประชาชนทั่วไปให้มีความรู้เกี่ยวกับการจราจรและปัญหาการจราจร เพื่อประชาชนได้ใช้ความระมัดระวังและปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง Traffic Education เป็นการให้การศึกษอบรมเผยแพร่ความรู้ทางด้านกฎหมาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสิทธิและหน้าที่ของพลเมืองขั้นพื้นฐานในเรื่องการใช้รถใช้ถนน เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนได้มีความรู้ความเข้าใจ พร้อมทั้งปลูกฝังจิตสำนึกกระตือรือร้นถึงความปลอดภัยทั้งตนเองและผู้อื่น จนก่อให้เกิดการปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยเป็นลักษณะนิสัย (Safety Habits)

2.1.4.3 E-Enforcement

เป็นงานด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Traffic Enforcement) ซึ่งสำหรับประเทศไทยมีเจ้าหน้าที่ตำรวจและเจ้าหน้าที่ของกรมขนส่งทางบกเป็นผู้มีอำนาจบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจร โดยเฉพาะอย่างยิ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจนั้น จะต้องหามาตรการกวดขันมิให้การฝ่าฝืนกฎจราจร รักษากฎหมายให้ศักดิ์สิทธิ์โดยการนำกฎหมายที่มีอยู่แล้วมาปฏิบัติให้เคร่งครัดยิ่งขึ้นด้วยความซื่อตรงต่อหน้าที่ของตนเอง หากปล่อยปละละเลยให้มีการละเมิดกฎจราจรแล้วอาจเกิดอุบัติเหตุจะยังความเสียหายให้แก่ชีวิตและทรัพย์สินได้ต่อไป นอกจากนี้จะทำให้การจราจรติดขัดโดยไม่จำเป็นอีกด้วย

วัตถุประสงค์ของการควบคุมการจราจรโดยทั่วไปแล้ว ก็เพื่อความปลอดภัยเป็นระเบียบเรียบร้อยของผู้ใช้รถใช้ถนน ตลอดจนเพื่อให้การจราจรมีความคล่องตัวสามารถเคลื่อนไหวได้โดยไม่ติดขัด เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าวเจ้าหน้าที่ตำรวจจะต้องมีภารกิจหน้าที่พื้นฐาน 3 ประการ ดังนี้

1. การสืบสวนคดีความผิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร
2. การกำกับดูแลการจราจร

3. การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจร ซึ่งถือว่า ภาระหน้าที่พื้นฐานนี้เป็นสิ่งที่เจ้าหน้าที่ตำรวจปฏิบัติเป็นประจำในการควบคุมการจราจร

2.1.5 แนวคิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุ

อุบัติเหตุ (Accident) องค์การอนามัยโลก ได้ให้คำจำกัดความไว้ว่า “An accident is an unpremeditated event resulting in recognizable damage” และความหมายตามพจนานุกรมราชบัณฑิตยสถาน หมายถึง “เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยมิได้คาดคิด ความบังเอิญ” (อ้างถึงในเพ็ญศรี สุวรรณอักษร, 2537: 15-16)

อุบัติเหตุ จำแนกได้ดังนี้ คือ

1. อุบัติเหตุในเคสสถาน (Home or domestic accident) หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นในครอบครัว อาจเกิดขึ้นได้ทั้งในบ้านและนอกบ้าน เช่น ไฟฟ้าดูด น้ำร้อนลวก และอื่น ๆ
2. อุบัติเหตุจากการประกอบอาชีพ (Occupational accident) หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นเนื่องจากทำงานหรืออาชีพ เช่น การก่อสร้าง การทำงานในโรงงาน
3. อุบัติเหตุในสาธารณสถาน (Public accident) หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นในโรงเรียน ในโรงแรมหรสพ รวมทั้งอสังหาริมทรัพย์ เป็นต้น
4. ภัยพิบัติจากธรรมชาติ (Natural disaster) เช่น น้ำท่วม ไฟป่า แผ่นดินไหว ภูเขาไฟระเบิด
5. อุบัติเหตุจากการจราจร (Transportation or traffic accident) หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นเนื่องจากการคมนาคม หรือการขนส่ง ได้แก่ อุบัติเหตุทางบก อุบัติเหตุทางน้ำ อุบัติเหตุทางรถไฟ และอุบัติเหตุทางอากาศ ซึ่งอุบัติเหตุจราจรทางบกเป็นอุบัติเหตุที่มีปริมาณในการเกิดบ่อยครั้งมากที่สุด

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจร จำแนกได้ 2 ประการ (อ้างถึงในเพ็ญศรี สุวรรณอักษร, 2537, น. 15-16) คือ

1. เกิดจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe act) ได้แก่ พฤติกรรมต่าง ๆ อันอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น เช่น ความประมาท หรือการเลินเล่อ ความมั่งง่าย การฝ่าฝืนกฎระเบียบที่วางไว้ เป็นต้น สาเหตุข้อนี้เกิดจากอุปนิสัยหรือทัศนคติของแต่ละบุคคล ที่ถูกปลูกฝังหรือสั่งสอนมาในสภาพแวดล้อมที่ไม่เหมือนกัน ระดับการคำนึงความปลอดภัยของตนเอง และผู้อื่นแตกต่างกัน จึงควรมีการออกระเบียบปฏิบัติอย่างเคร่งครัดในการขับขี่ยานพาหนะ
2. จากสภาพที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe condition) ได้แก่ สภาพแวดล้อมที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ เช่น ถนนลื่น แสงสว่างไม่เพียงพอ ถนนที่ไม่มีสัญญาณทางโค้ง ไฟท้ายรถยนต์เสีย สภาพที่ไม่ปลอดภัยเป็นสาเหตุด้านกายภาพของอุบัติเหตุที่แก้ไขได้ง่ายกว่าปัญหาทางด้านพฤติกรรม

การเกิดอุบัติเหตุจราจร ไม่ใช่เป็นความบังเอิญ หรือปราศจากเหตุ นักวิชาการหลายสาขาได้ศึกษาถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจร โดยมีการวิเคราะห์จำแนกตาม เพศ วัย ชนิดของพาหนะ วัน เวลา สถานที่ และอื่น ๆ

2.2 แนวคิดเกี่ยวกับความเชื่อมั่น

2.2.1 ความหมายของความเชื่อมั่น

สุนทรี โคมิน (2539, น. 7) กล่าวว่า ความเชื่อมั่นเป็นความนึกคิดยึดถือ โดยที่เจ้าตัวจะรู้ตัวหรือไม่ก็ตาม เป็นสิ่งที่สามารถจะศึกษาและวัดได้จากคำพูดและการกระทำของคน

สภาพร ศรสังจิง (2533, น. 28) ให้ความหมายของความเชื่อมั่นไว้ว่า ความเชื่อมั่นหมายถึง การยอมรับข้อเสนออย่างใดอย่างหนึ่งว่าเป็นความจริง การยอมรับนี้อาจจะเกิดจากสติปัญญา เหตุผล หรือศรัทธา โดยไม่ต้องมีเหตุผลใด ๆ รองรับก็ได้

ทัศนีย์ ทานตวนิช (2533, น. 3) กล่าวว่า ความเชื่อมั่น คือ การยอมรับนับถือว่าเป็นความจริงหรือมีอยู่จริง การยอมรับหรือการยึดมั่นนี้ อาจมีหลักฐานเพียงพอที่จะพิสูจน์ได้ หรืออาจไม่มีหลักฐานที่จะพิสูจน์สิ่งนั้นให้เห็นจริงได้

Doney และ Cannon (อ้างถึงใน วิทยา ชินบุตร, 2560, น. 26) กล่าวว่า ความเชื่อมั่น เป็นปัจจัยหนึ่งที่สามารถก่อให้เกิดความภักดี ไม่มีใครต้องการสร้างความสัมพันธ์กับองค์กรที่ไม่มีความน่าเชื่อถือ ความเชื่อมั่นจึงเป็นเกณฑ์อย่างหนึ่งในการวัดคุณค่าขององค์กร

Morgan และ Hunt (อ้างถึงใน วิทยา ชินบุตร, 2560, น. 26) กล่าวว่า ความเชื่อมั่น เป็นปัจจัยหลักในการกำหนดความสัมพันธ์ ซึ่งความเชื่อมั่นจะนำไปสู่ความจงรักภักดี เนื่องจากความเชื่อมั่นสร้างความเปลี่ยนแปลงให้ความสัมพันธ์นั้นมีคุณค่ามากขึ้น

Anderson และ Weitz (อ้างถึงใน วิทยา ชินบุตร, 2560, น. 26) กล่าวว่า ความเชื่อมั่น หมายถึง ความเชื่อหรือความมั่นใจของกลุ่มใด ๆ ว่าความต้องการของตนนั้นจะต้องถูกเติมเต็มในอนาคต โดยการกระทำของกลุ่มอื่น ๆ ที่มีหน้าที่รับผิดชอบ

2.2.2 ประเภทของความเชื่อมั่น

ทัศนีย์ ทานตวนิช (2533, น. 11) ได้จัดแบ่งประเภทของความเชื่อว่ามี 4 ประเภทได้แก่

1. ความเชื่อตามที่เป็นอยู่ เป็นการเชื่อในสิ่งหนึ่งสิ่งใดว่า จริง - เท็จ ถูก - ผิด ความเชื่อว่าโลกกลม พระอาทิตย์ขึ้นทางทิศตะวันออก เป็นต้น

2. ความเชื่อเชิงประเมินค่า เป็นความเชื่อที่แฝงความรู้สึก รวมทั้งมีการประเมินในขณะเดียวกัน เช่น เชื่อว่าบุหรีเป็นสิ่งที่อันตรายต่อสุขภาพ เป็นต้น

3. ความเชื่อเกี่ยวกับสิ่งที่ควรทำและควรห้าม เป็นความเชื่อว่าสิ่งใดที่พึงปรารถนา - ไม่พึงปรารถนา เช่น เชื่อว่าเด็กควรเคารพเชื่อฟังผู้ใหญ่ เป็นต้น

4. ความเชื่อเกี่ยวกับสาเหตุ เป็นความเชื่อในสภาพที่ก่อให้เกิดผลอย่างใดอย่างหนึ่งตามมา เช่น เชื่อว่าการตัดไม้ทำลายป่าทำให้เกิดความแห้งแล้ง การสร้างเขื่อนเป็นการทำลายสิ่งแวดล้อมตามธรรมชาติ เป็นต้น

2.2.3 การเกิดและการเปลี่ยนความเชื่อ

ทัศนีย์ ทานตวณิช (2533, น. 12-13) ได้กล่าวถึง การเกิดและการเปลี่ยนความเชื่อของบุคคลคนใดคนหนึ่งขึ้นอยู่กับปัจจัยต่าง ๆ ดังนี้

1. การเกิดของความเชื่อ ความเชื่ออาจเกิดได้จากหลายปัจจัย ดังนี้

1.1 เกิดจากประสบการณ์ตรง เป็นความเชื่อที่บุคคลได้ประสบมาด้วยตนเอง อาจด้วยความบังเอิญ เป็นเรื่องของธรรมชาติ หรือมีผู้ทำให้เกิดขึ้นก็ตาม ทั้งนี้อาจจะเป็นจริงหรือไม่เป็นจริงก็ได้

1.2 เกิดจากการได้รับข่าวสารต่อ ๆ กันมา หรืออ้างถึงคำโบราณที่ยึดถือกันมา หรือการโฆษณาชวนเชื่อ เป็นความเชื่อที่เกิดจากการกล่าวอ้างต่อ ๆ กันมา หรืออ้างถึงคำกล่าวโบราณที่เชื่อถือและยอมรับกันมา หรือใช้สื่อต่าง ๆ ในการโฆษณาชวนเชื่อ ซึ่งสามารถโน้มน้าวให้ผู้ฟังเชื่อถือได้

1.3 เกิดจากการที่ได้ปฏิบัติสืบทอด ๆ กันมาของคนรุ่นก่อน เป็นความเชื่อที่เกิดจากพิธีกรรม หรือการปฏิบัติที่ทำสืบทอดกันมา อาจถือเป็นเรื่องของวัฒนธรรมและประเพณีทางสังคม ซึ่งสร้างให้เกิดความเชื่อในกลุ่มคนได้ง่าย

1.4 เกิดจากการนึกคิดเอาเองตามความรู้สึกของตน เป็นความเชื่อที่คาดเดา หรือคิดเอาเอง หรือรู้สึกไปเอง อาจจะไม่มีความเชื่อใด ๆ มาสนับสนุน

2. การเปลี่ยนความเชื่อ มีหลายปัจจัยที่ทำให้คนเปลี่ยนความเชื่อได้ ดังนี้

2.1 ประสบการณ์ตรง โดยที่ตนเองได้ประสบกับเหตุการณ์ หรือสิ่งใหม่อื่น ๆ ที่คัดค้านกับความเชื่อเดิม

2.2 ความเชื่อบางอาจได้รับการพิสูจน์ทางวิทยาศาสตร์แล้วพบว่าไม่เป็นจริงตามที่เชื่อถือ

2.3 การล้มเลิกพิธีกรรมหรือประเพณีการปฏิบัติบางอย่างที่ทำสืบทอดกันมา

2.4 การรู้จักใช้เหตุและผลในการวิเคราะห์ความเชื่อของตนเอง หรือปฏิบัติด้วยตนเองจนรู้ความเป็นจริง

2.3 แนวคิดเกี่ยวกับการตรวจสอบและถ่วงดุลอำนาจ

การตรวจสอบถ่วงดุล (Checks and Balances) เป็นการจัดการให้มีการดุลและคานการใช้อำนาจที่มีความสำคัญในหลักการของกฎหมายมหาชน เพราะถ้าขาดกระบวนการควบคุมและตรวจสอบการใช้อำนาจของฝ่ายปกครองแล้ว กฎหมายที่ให้อำนาจดังกล่าวก็ไม่มีลักษณะเป็นกฎหมายมหาชนในความหมายนี้ แม้ว่าจะมีการบัญญัติถึงการให้อำนาจหน้าที่ในการปกครอง บริหารประเทศ และการบริการสาธารณะก็ตามที่ ทั้งนี้ เพราะหลักการของกฎหมายมหาชนนั้นถือกำหนดขึ้นมาเพื่อป้องกันและแก้ไขการใช้อำนาจของผู้ปกครอง และได้มีการพัฒนามาจนถึงปัจจุบัน เพื่อมุ่งเน้นในการแก้ไขปัญหาการใช้อำนาจและหน้าที่ของฝ่ายปกครองเป็นสำคัญ หลักการตรวจสอบถ่วงดุล จึงเป็นหลักการสำคัญในการคุ้มครองสิทธิเสรีภาพของประชาชนจากการใช้อำนาจรัฐไปในทางที่มีขอบ (ธนาชัย ศรีวิรุฬห์ชัย, 2554, น. 14-16)

หลักการตรวจสอบถ่วงดุลอาจแยกพิจารณาได้ ดังนี้

การตรวจสอบ (Check) หมายถึง ความสามารถขององค์กรที่จะตรวจสอบ (Monitor) การกระทำหรือดำเนินการขององค์กรอื่น

ถ่วงดุล (Balance) หมายถึง ความสามารถขององค์กรที่จะใช้อำนาจตามกฎหมายในการยับยั้ง (Limit) การใช้อำนาจขององค์กรอื่น

ดังนั้น การตรวจสอบถ่วงดุล จึงหมายความว่า การที่องค์กรหนึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบตรวจสอบการใช้อำนาจของอีกองค์กรหนึ่ง รวมถึงมีอำนาจในการยับยั้งจำกัดการใช้อำนาจนั้นด้วยการตรวจสอบถ่วงดุลจึงเป็นหลักประกันการใช้อำนาจของเจ้าหน้าที่ให้เป็นไปตามภาวะวิสัย (Objective) คือ มีความเป็นกลาง เป็นไปตามเหตุและผลในแต่ละกรณี

การตรวจสอบควบคุมการใช้อำนาจนั้นอาจแบ่งได้ 2 ประเภท คือ

1. การตรวจสอบควบคุมการใช้อำนาจโดยองค์กรภายใน หมายถึง กระบวนการตรวจสอบที่ดำเนินการโดยองค์กรนั่นเอง ไม่มีองค์กรภายนอกอื่น ๆ เข้ามาเกี่ยวข้อง การตรวจสอบควบคุมภายในยังสามารถแบ่งออกตามลักษณะโครงสร้างการบริหารขององค์กรนั้นได้อีก คือ การควบคุมตรวจสอบโดยระบบการบังคับบัญชา ที่เป็นการกำหนดความสัมพันธ์ระหว่างเจ้าหน้าที่ภายในตามลำดับชั้น (Bureaucracy) โดยให้ผู้บังคับบัญชาใช้อำนาจของตนในการตรวจสอบการกระทำของผู้ใต้บังคับบัญชาตามหลักการรวมอำนาจ เมื่อเกิดกรณีที่มีการกระทำของผู้ใต้บังคับบัญชาไม่ชอบด้วยกฎหมายหรือชอบด้วยกฎหมายแต่ไม่เหมาะสม ผู้บังคับบัญชาสามารถสั่งการให้ผู้ใต้บังคับบัญชาดำเนินการ รวมถึงการมีอำนาจเพิกถอน แก้ไขเปลี่ยนแปลง หรือใช้อำนาจแทนผู้ใต้บังคับบัญชาได้ และการควบคุมตรวจสอบโดยการกำกับดูแล เป็นการกำหนดความสัมพันธ์ระหว่างองค์กรภายใน

ด้วยกันตามหลักการกระจายอำนาจ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรักษาประโยชน์ส่วนรวมในเรื่องของความชอบด้วยกฎหมาย

2. การตรวจสอบควบคุมการใช้อำนาจโดยองค์กรภายนอก หมายถึง กระบวนการตรวจสอบที่ดำเนินการโดยองค์กรหนึ่งเพื่อตรวจสอบการดำเนินการหรือการใช้อำนาจของอีกองค์กรหนึ่ง ผลของการตรวจสอบโดยองค์กรภายนอกนี้จะมีผลต่อการดำเนินการต่าง ๆ ซึ่งจะเป็นกลไกให้องค์กรผู้ใช้อำนาจระมัดระวังในการใช้อำนาจมากยิ่งขึ้น ซึ่งในกรณีที่องค์กรที่มีหน้าที่ตรวจสอบนั้นมีอำนาจยับยั้งการใช้อำนาจขององค์กรที่ถูกตรวจสอบด้วยแล้ว ก็ถือเป็นการถ่วงดุลตามหลักการตรวจสอบถ่วงดุล การถ่วงดุลโดยองค์กรภายนอกนี้มีเพื่อให้เกิดความสมดุลในการใช้อำนาจขององค์กรต่าง ๆ และป้องกันมิให้องค์กรหนึ่งองค์กรใดมีอำนาจมากเกินไปจนไม่สามารถตรวจสอบการกระทำหรือการใช้อำนาจขององค์กรนั้นได้ การถ่วงดุลการใช้อำนาจเป็นเรื่องที่ใกล้ชิดอย่างยิ่งกับการตรวจสอบ เนื่องจากก่อนที่จะมีการยับยั้งการใช้อำนาจจำเป็นต้องมีการตรวจสอบการใช้อำนาจว่าสมควรแก่กรณีแล้วหรือไม่ สมควรที่จะถูกยับยั้งหรือไม่ หากยับยั้งไว้โดยขาดการตรวจสอบแล้ว ต้องถือว่าเป็นการใช้อำนาจรัฐตามอำเภอใจและไม่ชอบด้วยกฎหมาย

ดังนั้น การตรวจสอบภายในระหว่างเจ้าพนักงานด้วยกันเองจึงเป็นเรื่องของความรับผิดชอบในการปฏิบัติหน้าที่ (Responsibility) ที่แต่ละหน่วยงานนั้นต้องทำกันเป็นปกติธรรมดาอยู่แล้ว แต่มิใช่การตรวจสอบถ่วงดุลตามหลักการตรวจสอบถ่วงดุลที่มุ่งให้เกิดความรับผิดชอบในลักษณะของการรับการตรวจสอบการใช้อำนาจ (Accountability) ทั้งนี้ การจะทำให้การตรวจสอบถ่วงดุลการใช้อำนาจรัฐเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพนั้น ต้องคำนึงถึงหลักการที่สำคัญอีกหลายประการ ได้แก่

- (1) ระบบตรวจสอบควบคุมการใช้อำนาจรัฐต้องครอบคลุมภารกิจทุกด้านเพื่อให้การคุ้มครองสิทธิเสรีภาพประชาชนเป็นไปอย่างทั่วถึงอย่างแท้จริง
- (2) ระบบตรวจสอบถ่วงดุลอำนาจรัฐต้องคำนึงถึงดุลยภาพระหว่างการใช้อำนาจรัฐ เพื่อประโยชน์ส่วนรวม กับการคุ้มครองสิทธิเสรีภาพของประชาชน
- (3) องค์กรที่ทำหน้าที่ตรวจสอบถ่วงดุลต้องมีความเป็นอิสระ แต่ก็ต้องถูกตรวจสอบได้เช่นกัน
- (4) ต้องมีความสะดวก กว้างขวางในการที่ประชาชนจะใช้สิทธินำมาเรื่องมากสู่องค์กรตรวจสอบถ่วงดุลหลักการตรวจสอบถ่วงดุล

2.4 แนวคิดเกี่ยวกับการตรวจสอบควบคุมในกระบวนการยุติธรรมทางอาญา

กระบวนการยุติธรรมทางอาญา เป็นภารกิจพื้นฐานของรัฐอันเกี่ยวกับการรักษาความสงบเรียบร้อยภายในประเทศ ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการป้องกันอาชญากรรม (Crime Prevention) โดยการหาตัวผู้กระทำความผิดมาลงโทษ และคุ้มครองสิทธิเสรีภาพของบุคคลในคดี (Due Process) เพื่อให้สิทธิของบุคคลถูกล่วงละเมิดจากการใช้อำนาจตามกฎหมาย เนื่องจากการดำเนินคดีอาญาสมัยใหม่ยอมรับว่าผู้ถูกกล่าวหาเป็นผู้ร่วมในคดีที่มีสิทธิพื้นฐาน กระบวนการยุติธรรมทางอาญาสมัยใหม่จึงเป็นการดำเนินการที่คำนึงถึงประโยชน์ของส่วนรวมและสิทธิเสรีภาพของบุคคลควบคู่กันไป โดยควรมีคุณลักษณะสามประการคือ

1) กระบวนการยุติธรรมทางอาญาต้องมีลักษณะเสรีนิยม เนื่องจากคดีอาญาเป็นเรื่องระหว่างรัฐกับผู้ถูกกล่าวหาซึ่งมีความไม่เท่าเทียมกัน โดยที่รัฐมีอำนาจที่จะกระทำการอันเป็นการกระทบกระเทือนสิทธิเสรีภาพของบุคคลได้ ดังนั้น เพื่อเป็นการป้องกันมิให้เจ้าพนักงานใช้อำนาจรัฐตามใจชอบ กฎหมายจึงต้องบัญญัติวางกรอบการใช้อำนาจรัฐ และการใช้อำนาจนั้นจะกระทำได้เฉพาะเมื่อมีความจำเป็นต้องกระทำเช่นนั้น

2) กระบวนการยุติธรรมทางอาญาต้องมีความเป็นประชาธิปไตย กล่าวคือ การใช้อำนาจในทุกขั้นตอนต้องสามารถควบคุมตรวจสอบการใช้อำนาจได้ และเปิดเผยให้ประชาชนเข้าถึง โดยกฎหมายต้องกำหนดกลไกการดูแลและคานอำนาจระหว่างองค์กร และเปิดโอกาสให้ประชาชนสามารถควบคุมตรวจสอบการใช้อำนาจรัฐได้

3) กระบวนการยุติธรรมทางอาญาต้องมีเพื่อประโยชน์ส่วนรวม โดยการใช้อำนาจรัฐในการดำเนินคดีอาญาจะกระทำได้เฉพาะเมื่อมีความจำเป็นเท่านั้น เพราะหากกระทำโดยปราศจากความจำเป็นหรือเกินความจำเป็นที่จะต้องใช้แล้ว จะเป็นการกระทบต่อศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ซึ่งเป็นสิ่งที่ไม่ถูกต้องอย่างยิ่ง มนุษย์ต้องมีสิทธิที่จะอยู่ในสังคม และต้องมีสิทธิที่จะกลับเข้าสู่สังคมใหม่ได้อย่างมีศักดิ์ศรี การดำเนินคดีอาญาจะเป็นการกระทำที่เป็นการทำลายคุณค่าของความเป็นมนุษย์ไม่ได้ แต่ต้องเป็นการดำเนินการเพื่อสังคม

ดังนั้น กระบวนการยุติธรรมทางอาญาจึงต้องมีการแบ่งแยกองค์กรที่ใช้อำนาจ และมีการกำหนดมาตรการ วิธีการ และกลไก ที่ทำให้องค์กรที่ใช้อำนาจในกระบวนการยุติธรรมทางอาญาสามารถตรวจสอบถ่วงดุลซึ่งกันและกัน การเปิดให้องค์กรอื่นได้ตรวจสอบรับรู้และเข้าถึงข้อมูลนั้นคือความโปร่งใส (Transparency) ของการใช้อำนาจ และการเปิดให้องค์กรอื่นสามารถยับยั้งการใช้อำนาจโดยมิชอบได้นั้นคือ ความรับผิดชอบต่อการตรวจสอบ (Accountability) ทั้งนี้ เพื่อควบคุมการใช้อำนาจของเจ้าพนักงานให้ใช้ภายในขอบเขตของกฎหมาย เพื่อให้เจ้าพนักงานของรัฐใช้อำนาจอย่างมีความเป็นภาวะวิสัย มุ่งค้นหาความจริงในเนื้อหาของคดี เพื่ออำนวยความยุติธรรมให้แก่บุคคลที่

เกี่ยวข้องกับฝ่ายในคดี ไม่ใช่ใช้อย่างอำเภอใจของเจ้าพนักงานรัฐแต่ละคน เพราะอำนาจนี้เป็นอำนาจที่อาจนำไปใช้ในทางที่ผิดได้โดยง่าย การตรวจสอบถ่วงดุลในกระบวนการยุติธรรมทางอาญาจึงเป็นหลักประกันสิทธิเสรีภาพของประชาชน โดยองค์กรของรัฐจะต้องใช้อำนาจภายในกรอบของกฎหมายตามหลักนิติรัฐ

กระบวนการยุติธรรมทางอาญาประกอบด้วยหลายองค์กรที่ต้องทำหน้าที่สอดประสานกันอย่างเป็นระบบ และในการดำเนินการใช้อำนาจตามกฎหมายบางกรณีจำเป็นต้องมีมาตรการบังคับหรือละเมิดสิทธิเสรีภาพของบุคคล ดังนั้น งานด้านกระบวนการยุติธรรมทางอาญาจึงต้องมีการกำหนดกลไกการตรวจสอบควบคุมการใช้อำนาจรัฐไว้ในกฎหมายต่าง ๆ กัน

2.5 แนวคิดเกี่ยวกับดุลพินิจและการใช้ดุลพินิจของตำรวจ

2.5.1 ความหมายของดุลพินิจ

อัลเฟรด ฟิชเชอร์ (Fisher, 1977, อ้างถึงใน วิสัย จิตรักษ์, 2543, น. 9) ได้กล่าวถึงอำนาจดุลพินิจว่า หมายถึง เสรีภาพที่กฎหมายให้อำนาจฝ่ายปกครอง สามารถเลือกวินิจฉัยกำหนดสิทธิหน้าที่ของบุคคล กรณีใดกรณีหนึ่ง และในคำวินิจฉัยหลายๆ กรณีที่แตกต่างกันออกไป จะกระทำตามคำวินิจฉัยที่เลือกไว้นั้น

ลอร์ด ดีพล็อก (Diplock, 1976, อ้างถึงใน วิสัย จิตรักษ์, 2543, น. 9) ได้กล่าวถึงอำนาจดุลพินิจว่าเป็นสิ่งที่เกี่ยวเนื่องกับสิทธิที่จะเลือกกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง ในบรรดาการกระทำหลายๆ อย่างที่กฎหมายเปิดช่องให้กระทำได้ และแต่ละคนอาจจะมีความเห็นแตกต่างกันไปว่าการกระทำใดเป็นการกระทำที่พึงประสงค์

ดุลพินิจ หมายถึง การวินิจฉัยเห็นสมควร (พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542, 2546, อ้างถึงใน วิสัย อมรไตรภพ, 2549, น. 59)

กมลชัย รัตนสกววงศ์ (2529, อ้างถึงใน วิสัย จิตรักษ์, 2543, น. 9) ได้ได้กล่าวถึงอำนาจดุลพินิจว่า อำนาจที่กฎหมายให้แก่ฝ่ายปกครอง โดยบัญญัติให้ฝ่ายปกครองสามารถเลือกปฏิบัติและตัดสินใจด้วยตนเองในความรับผิดชอบของตนเองและภายในขอบเขตแห่งกฎหมายอาจจะมีการปฏิบัติและตัดสินใจได้หลายอย่าง และแต่ละอย่างก็ชอบด้วยกฎหมายเช่นเดียวกัน

2.5.2 ขอบเขตและการใช้ดุลพินิจ

การใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติภายใต้กฎหมายซึ่งระบุไว้ให้เป็นอำนาจของฝ่ายปกครองในการใช้ดุลพินิจ 2 ประการ ดังนี้ (วิสัย จิตรักษ์, 2543, น. 10-13)

1. ดุลพินิจอย่างแคบ เป็นกรณีที่ฝ่ายปกครองมีขอบเขตของอำนาจ ดุลพินิจค่อนข้างแคบมาก เช่น กฎหมายใช้ถ้อยคำว่า “ควรจะ” ซึ่งโดยปกติแล้ว ฝ่ายปกครองผู้มีอำนาจจะต้องใช้อำนาจตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายเท่านั้น เว้นแต่จะมีเหตุผลยกเว้นพิเศษเฉพาะเรื่อง จึงจะสามารถใช้ดุลพินิจนี้ได้

2. การใช้ดุลพินิจอย่างกว้าง เป็นกรณีที่ขอบเขตอำนาจดุลพินิจของฝ่ายปกครองกว้างกว่ากรณีแรก เช่น กฎหมายที่ใช้ถ้อยคำว่า “สามารถจะ” หรือ “มีอำนาจ” โดยไม่ได้กำหนดมาตรฐานการใช้ดุลพินิจไว้ ซึ่งฝ่ายปกครองจะต้องพิจารณาจากกรณีเฉพาะรายให้เกิดความยุติธรรม และไม่ถูกจำกัดด้วยหลักเกณฑ์พิจารณาทั่วไป

การที่พิจารณาขอบเขตของอำนาจดุลพินิจของฝ่ายปกครองจากถ้อยคำเหล่านี้จะต้องถือเป็นกรณีที่มีความรู้สึกและมีวิชาการอยู่เบื้องหลังการบัญญัติกฎหมายดังที่ได้กล่าวมาแล้ว ด้วย มิฉะนั้นแล้ว การพิจารณาขอบเขตของอำนาจดุลพินิจจากถ้อยคำเหล่านี้ย่อมไม่สามารถกระทำได้

ขอบเขตการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานหรือผู้นำกฎหมายไปบังคับใช้มีความจำเป็นจะต้องใช้อำนาจดุลพินิจภายใต้ข้อจำกัด คือ

1. เจ้าหน้าที่ผู้นำกฎหมายไปบังคับใช้ จะต้องใช้อำนาจด้วยตนเอง จะให้องค์กรอื่นใช้แทนไม่ได้ เว้นแต่จะมีกฎหมายบัญญัติให้มอบอำนาจได้โดยมอบให้องค์กรที่กฎหมายกำหนด รวมทั้งจะต้องกำหนดตามที่กฎหมายกำหนดไว้ด้วย

2. เจ้าหน้าที่ผู้นำกฎหมายไปบังคับใช้ จะต้องใช้ดุลพินิจ โดยปฏิบัติตามขั้นตอนและแบบพิธีของกฎหมายกำหนด ใช้ดุลพินิจโดยมีเนื้อความตามที่กฎหมายกำหนด และเป็นไปตามเจตนารมณ์หรือความมุ่งหมายของกฎหมายที่ให้อำนาจกำหนดไว้

3. เจ้าหน้าที่ผู้นำกฎหมายไปบังคับใช้ จะต้องใช้อำนาจดุลพินิจของตน จะปฏิเสธไม่ใช่ไม่ได้ โดยเฉพาะในกรณีที่ผู้ร้องขอ เมื่อมีผู้ร้องขอเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจใช้ดุลพินิจจะต้องพิจารณาอย่างจริงจังก่อนที่จะตัดสินใจใช้อำนาจ

4. เจ้าหน้าที่ผู้นำกฎหมายไปบังคับใช้ จะต้องมีความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับกฎหมายที่นำไปบังคับใช้เป็นอย่างดี เพื่อให้อำนาจการใช้ดุลพินิจเป็นไปอย่างเหมาะสม

5. เจ้าหน้าที่ผู้นำกฎหมายไปบังคับใช้ จะต้องใช้ดุลพินิจโดยคำนึงถึงข้อเท็จจริงเฉพาะกรณีอย่างรอบด้าน โดยจะต้องนำข้อเท็จจริงที่เกี่ยวข้องมาประกอบการพิจารณาและจะต้องไม่นำข้อเท็จจริงที่ไม่เกี่ยวข้องมาประกอบการพิจารณา

จะเห็นได้ว่าการใช้ดุลพินิจเกี่ยวข้องกับการตัดสินใจในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่เกี่ยวข้องกับผู้นิติโดยตรง ซึ่งก็คือตำรวจจราจร เพราะเป็นผู้นำกฎหมายไปบังคับใช้โดยใช้ดุลพินิจในการตัดสินใจ เมื่อมีการตัดสินใจเรื่องใดเรื่องหนึ่งแล้ว จะต้องมีการดำเนินการไปตามแนวทางที่ผู้ใช้ดุลพินิจกำหนดแนวทางให้เลือกกระทำ

2.5.3 การใช้ดุลพินิจในการตัดสินใจ

วิลเลียม เจ. จอร์จ (George, 1964, อ้างถึงใน วิสัย จิตรักษ์, 2543, น. 13) ได้ให้ความหมายกว้างๆ ว่า การตัดสินใจเป็นแบบของความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล ซึ่งก่อให้เกิดและดำรงรักษากระบวนการทางสังคมในอันที่จะทำให้กิจกรรมของกลุ่มชนบังเกิดผล

สมบูรณ์ พรธนาภพ (2521, อ้างถึงใน วิสัย จิตรักษ์, 2543, น. 13) ได้ให้ความหมายว่า เป็นการตัดสินใจเลือกแนวทางที่มีอยู่หลายทาง เพื่อช่วยให้เกิดประโยชน์ในการดำเนินงานให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

ลักษณะของการตัดสินใจ

เฮอร์เบิร์ต เอ. ไชมอน (Simon, 1977, อ้างถึงใน วิสัย จิตรักษ์, 2543, น. 13) ได้แบ่งลักษณะของพฤติกรรมการใช้ดุลพินิจในการตัดสินใจ โดยยึดหลักการคาดการณ์ออกเป็น 2 ลักษณะคือ

1. การใช้ดุลพินิจในการตัดสินใจที่กำหนดไว้ล่วงหน้า (Programmed Decision) เป็นการตัดสินใจที่เกี่ยวกับสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ซึ่งเป็นไปในลักษณะประจำ การตัดสินใจสั่งการประเภทนี้ทำได้ง่ายๆ โดยอาศัยระเบียบกฎเกณฑ์ที่มีอยู่

2. การตัดสินใจที่ไม่ได้กำหนดไว้ล่วงหน้า (Non - Programmed Decision) เป็นการตัดสินใจปัญหาที่เกิดขึ้นนอกเหนือจากงานที่กำหนดไว้ เป็นปัญหาในสถานการณ์ใหม่ที่ต้องใช้ความสามารถเชิงสร้างสรรค์ และดุลพินิจในการแก้ปัญหา

เจมส์ เอ.เอฟ.สโตนเนอร์ (Stoner, 1978, อ้างถึงใน วิสัย จิตรักษ์, 2543, น. 13) เป็นอีกผู้หนึ่งที่กล่าวถึงแบบอย่างการตัดสินใจ โดยแบ่งการตัดสินใจออกเป็น 3 ลักษณะ ตามสถานการณ์ที่เกิดขึ้น คือ

1. ตัดสินใจภายใต้สถานการณ์ที่แน่นอน (Condition of Certainly) เป็นการตัดสินใจที่มีข้อมูลเพียงพอประกอบการตัดสินใจ

2. การตัดสินใจภายใต้สถานการณ์ที่เสี่ยง (Condition of Risk) เป็นการตัดสินใจที่ต้องทำโดยที่ทราบถึงความเป็นไปของเหตุการณ์ว่าจะเป็นอย่างไร โดยอาศัยทฤษฎีความน่าจะเป็น (Probability Theory)

3. การตัดสินใจภายใต้สถานการณ์ไม่แน่นอน (Condition of Uncertainly) ลักษณะที่ผู้ตัดสินใจไม่รู้ถึงโอกาสที่จะเกิดขึ้นของทางเลือกในการตัดสินใจ ดังนั้น จึงมักจะอาศัยประสบการณ์ ดุลพินิจ และสถานการณ์หยั่งรู้ (Instinct)

2.5.4 การใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

อภิศักดิ์ เล่าห์ทวี (2541, อ้างถึงใน ภาคภูมิ เดชะเรืองศิลป์, 2549, น. 35) ได้สรุปถึงสาเหตุและความจำเป็นที่ตำรวจต้องมีการใช้ดุลพินิจหรือวิจารณญาณ ดังนี้

1. เนื่องจากความรับผิดชอบของตำรวจ การที่สังคมมอบความรับผิดชอบอย่างกว้างขวาง ตั้งแต่การให้ตำรวจเป็นผู้รักษากฎหมายไปจนกระทั่งให้บริการประชาชนหลากหลายรูปแบบ ซึ่งทางตำรวจก็ได้พยายามสนองความไว้วางใจดังกล่าว แต่ในสภาพความเป็นจริง ตำรวจไม่มีความสามารถที่จะสนองความต้องการดังกล่าวได้อย่างสมบูรณ์ เนื่องจากตำรวจไม่มีอุปกรณ์และกำลังคนอย่างเพียงพอที่จะไปแอบซุ่มเพื่อจับกุมผู้กระทำความผิด หรือรักษาความสงบสุขและดูแลทรัพย์สินหรือความปลอดภัยของประชาชนได้ทุกคนในตลอดทุกสถานการณ์

2. อำนาจหน้าที่ของตำรวจซึ่งมีอย่างกว้างขวาง ในการบังคับใช้กฎหมาย สถานการณ์ที่เกิดขึ้นแต่ละครั้ง ข้อพิพาทที่ได้รับแจ้งแต่ละเรื่องมีความแตกต่างกันไปโดยรายละเอียด เป็นหน้าที่ของตำรวจที่จะนำข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นเหล่านั้นมาปรับเข้ากับบทบัญญัติของกฎหมาย ซึ่งเป็นการใช้ดุลพินิจก่อนที่จะบังคับใช้ให้เป็นไปตามกฎหมายและเป็นธรรมแก่ผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่าย

3. กฎหมายที่ฝ่ายนิติบัญญัติได้ออกมาใช้บังคับในสังคมมีเป็นจำนวนมาก ย่อมเป็นปัญหาแก่ตำรวจที่จะสามารถทำการบังคับใช้กฎหมายทุกฉบับได้อย่างสม่ำเสมอในการจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมายและรักษาความสงบสุขได้ทุกสถานการณ์ ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับประสิทธิภาพของตำรวจ ซึ่งรวมถึงคุณภาพของบุคลากร อุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ และงบประมาณด้วย ซึ่งในเรื่องนี้ นายโดนัลด์ (Shanahm, Donald T., 1975) กล่าวว่า “ประชาชนมีสิทธิที่จะได้รับการบริการและความคุ้มครองอย่างเพียงพอเท่าที่งบประมาณและกำลังบุคลากรของตำรวจจะสามารถตอบสนองได้” เมื่อเป็นเช่นนี้ จึงเป็นเรื่องของตำรวจที่จะต้องใช้ดุลพินิจเลือกใช้กฎหมายนั่นเอง

4. นอกจากความสามารถของตำรวจที่จะรักษากฎหมายดังที่ได้กล่าวแล้ว ความต้องการของสังคมยังเปลี่ยนแปลงและไม่แน่นอนอยู่เสมอ เช่น สังคมไทยที่ไม่ต้องการให้มีการเล่นการพนัน จึงมีกฎหมายห้ามเล่น แต่เมื่อเวลาผ่านไป ความต้องการของสังคมก็เปลี่ยนแปลงและแตกต่างกันไปทั้งในระดับชุมชนและบุคคล กล่าวคือ ประชาชนโดยทั่วไปรู้อยู่ดีมากกว่าการเล่นพนันเป็นสิ่งต้องห้าม แต่ไม่มีความคิดจริงจังว่ากฎหมายเหล่านี้จะมาบังคับใช้กับตนเองหรืออีกนัยหนึ่งก็คือกฎหมายดังกล่าวใช้กับผู้อื่นได้ แต่ตนเองควรได้รับการพิจารณาเป็นกรณีพิเศษ อันนี้เป็นการตั้งสองมาตรฐานให้กับกฎหมาย (Double Standard) เมื่อเป็นเช่นนั้น ประชาชนทั่วไปก็มักจะไม่มี ความตั้งใจอย่างแท้จริงที่จะให้เจ้าพนักงานตำรวจปฏิบัติตามตัวบทกฎหมายที่มีผลต่อตัวเองอย่างเคร่งครัด ทั้งที่รู้ว่ากฎหมายนั้นอาจเป็นประโยชน์ต่อส่วนรวม ลักษณะเช่นนี้เป็นการเรียกร้องที่ขัดกันในตัวเอง ในกรณีเช่นนี้ ตำรวจต้องใช้วิจารณญาณเป็นอย่างยิ่งในการตัดสินใจตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างถูกต้อง

สภาพการทำงานที่เป็นอันตรายเป็นอีกกรณีหนึ่งที่ตำรวจต้องใช้วิจารณญาณ ก็มีผลมาจากความจำเป็นในการที่จะต้องแก้ไขสถานการณ์เฉพาะหน้าในเวลาอันสั้น เจ้าหน้าที่ตำรวจ (พนักงานสอบสวน) ไม่ได้มีเวลาเพียงพอในการค้นหาข้อมูลหรือขอปรึกษาจากผู้เกี่ยวข้องทั้งหลาย ใน

เรื่องนี้ สตีเฟน (Saltzbury, Stephen A., 1988) กล่าวว่า ถ้าเจ้าหน้าที่ตำรวจต้องตัดสินใจในช่วงเวลาเดียวว่าจะเข้าดำเนินการอย่างไรเกี่ยวกับ “ความผิด” และ “ขอบเขตความผิด” ของผู้ต้องหา หรือผู้ที่เกี่ยวข้องที่กำลังเผชิญหน้าอยู่ ซึ่งแตกต่างจากพนักงานอัยการและศาลที่มีเวลาพอสมควรในการพิจารณาไตร่ตรองพยานหลักฐานต่าง ๆ ประกอบการพิจารณาว่าจะดำเนินการต่อไปเช่นไร และใช้เวลาปรึกษาเพื่อนร่วมงานด้วย สิ่งเหล่านี้เป็นสิ่งที่เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่มีโอกาสที่ตระหนักได้ว่า นอกจากความจำเป็นที่ตำรวจต้องมีการใช้วิจารณญาณแล้ว วิจารณญาณที่ใช้นั้นจะต้องมีประสิทธิภาพและคุณภาพที่ดีอย่างไรด้วย

5. หน้าที่ใกล้เคียงและหน้าที่ในการให้บริการแก่ประชาชน เป็นความจริงที่ว่าเวลาส่วนหนึ่งของตำรวจในการปฏิบัติหน้าที่ประจำวัน ต้องใช้เวลาเกี่ยวข้องกับการทำหน้าที่ระงับหรือไกล่เกลี่ยข้อพิพาทระหว่างประชาชน ซึ่งไม่เกี่ยวกับการป้องกันปราบปรามอาชญากรรม เพราะเป็นที่ยอมรับในหมู่ประชาชนว่า กรณีที่มีปัญหาโต้แย้งหรือข้อพิพาทใด ๆ ที่ไม่สามารถตัดสินกันได้ มักจะนำมาสู่ตำรวจเพื่อช่วยไกล่เกลี่ยชี้ขาดให้ เมื่อเป็นเช่น ตำรวจต้องใช้เวลาส่วนใหญ่หาวิธีที่จะไกล่เกลี่ยข้อพิพาทต่าง ๆ ซึ่งก็หมายถึงความจำเป็นอย่างยิ่งของตำรวจในอันที่จะต้องใช้อรรถาพิพาทของตนเอง หาวิธีที่ดีที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ กล่าวคือ แม้จะผิดกฎหมายแต่ก็มักไกล่เกลี่ยให้ยอมความไม่เอาเรื่องต่อกัน

เวย์ (Wayne, 1995, อ้างถึงในภาคภูมิ เดชะเรืองศิลป์, 2549, น. 37) ได้ให้เหตุผลสำหรับสาเหตุที่เจ้าหน้าที่ตำรวจของประเทศสหรัฐอเมริกาจำเป็นต้องใช้ดุลพินิจในการปฏิบัติงาน

1. เกิดจากการที่กฎหมายบัญญัติไว้มองไม่ชัดเจน ทำให้ตำรวจต้องตีความแปลความหมายเอง เช่น สภาพการณ์ก้ำกึ่งของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นกับตำรวจ คือ ทุกรัฐห้ามครอบครองวัตถุที่เกี่ยวข้องกับสิ่งลามกอนาจาร ซึ่งศาลไม่ได้ให้คำจำกัดความว่ามีอะไรบ้าง แต่ศาลจะต้องใช้มาตรฐานทางสังคมในการพิจารณา จึงทำให้แนวทางในการพิพากษาแต่ละชุมชนหรือรัฐไม่แน่นอน บางคดีมีข้อเท็จจริงเดียวกันเกิดขึ้นในรัฐเดียวกัน ยังมีความแตกต่าง

2. เรื่องพฤติกรรมก่อกวน (Nuisance Behavior) ที่ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญแก่สาธารณชนหรือแก่เอกชนเป็นส่วนตัว เช่นคนเป็นโรคพิษสุราเรื้อรังก็เป็นโรคชนิดหนึ่งที่ต้องทำการบำบัดรักษา แต่อย่างไรก็ตาม ในบางรัฐมีกฎหมายห้ามผู้ที่เมาสุราเข้ามาในที่สาธารณะ โดยที่กฎหมายกำหนดให้เจ้าพนักงานตำรวจสามารถพิจารณาถึงอำนาจและดุลพินิจในการตัดสินใจ เท่ากับว่ากฎหมายได้มีแนวทางการใช้ดุลพินิจที่จะดำเนินคดีหรือไม่ดำเนินคดีก็ได้

3. กฎหมายได้บัญญัติไว้อย่างกว้างๆ ในกฎหมายบางเรื่องได้ให้เจ้าพนักงานตำรวจ สามารถใช้ดุลพินิจที่จะดำเนินการได้ เพราะได้บัญญัติแนวทางไว้อย่างกว้าง ๆ ที่จะเลือกตัดสินใจกระทำการอย่างใดลงไป

4. มาตรฐานของศีลธรรม โยในกฎหมายบางประเภทจะเน้นถึงทางศีลธรรมมากกว่าทางด้านความผิดทางอาญา โดยมีกฎหมายห้ามมีการร่วมประเวณีแต่หญิงเกิดสมัครงใจหรือยอมเป็นคู่ หรือการที่ชายหญิงอยู่กินร่วมกันแต่ไม่ได้สมรสกันและมีบุตรด้วยกัน ซึ่งถือว่าเป็นความผิดตามกฎหมายอาญา แต่ถึงอย่างไร ตำรวจควรที่จะบังคับใช้กฎหมายต่อพฤติกรรมอย่างนั้นหรือไม่ ซึ่งก็ยังมีความเห็นแตกต่างกันอยู่

5. กฎหมายล่าหลัง เช่น มีการฆ่าวัวหรือหมูในวันทางศาสนา ซึ่งเป็นปกติหลังจากที่มีงานแต่งงานในวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ แม้มีกฎหมายห้ามฆ่าสัตว์ และหากตำรวจดำเนินคดีเหล่านั้น ก็มีแต่จะเพิ่มความโกรธให้กับกลุ่มคนที่เกี่ยวข้อง เพราะกิจกรรมนี้เป็นประเพณีหรือวิถีประชาที่ไม่เป็นพิษแก่สังคม

ชิตชัย วรรณสถิตย์ (2529, อ้างถึงใน ภาคภูมิ เดชะเรืองศิลป์, 2549, น. 37) ได้ให้ความเห็นในเรื่องความมุ่งหมายของการใช้ดุลพินิจของตำรวจ ดังนี้

1. ความมุ่งหมายแรก ก็เพื่อที่จะบังคับใช้กฎหมายให้เป็นไปตามหลักนิติธรรม (Rule of Law) หรือเจตนารมณ์ของกฎหมาย คือมีความเสมอภาคและเป็นธรรมต่อบุคคลที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย ดังนั้นการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการที่กระทำใดหรือไม่กระทำการใดนั้น จะต้องเป็นสิ่งที่กฎหมายได้ให้อำนาจไว้ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาเท่านั้น เพราะพนักงานสอบสวนต้องปฏิบัติตามอำนาจหน้าที่ที่กฎหมายดังกล่าวบัญญัติไว้โดยเฉพาะ มิได้อยู่เหนือกฎหมายที่จะกระทำการหรือไม่กระทำการตามใจอันเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายได้

2. ความมุ่งหมายอีกประการหนึ่ง ก็เพื่อจะระงับหรือไกล่เกลี่ยข้อพิพาทของประชาชนด้วยความเสมอภาคและเป็นธรรม สืบเนื่องจากตำรวจมีหน้าที่ในการบริการแก่ประชาชนทั่วไป จนเป็นที่ยอมรับจากประชาชนว่า หากมีปัญหาโต้แย้งหรือข้อพิพาทใดซึ่งไม่สามารถตัดสินกันเองได้แล้ว ก็มักพากันมาแจ้งตำรวจบนสถานีตำรวจซึ่งก็คือ พนักงานสอบสวนนั่นเอง ก็เพื่อให้ชี้ขาด กรณีเช่นนี้ พนักงานสอบสวนจะต้องทำหน้าที่คล้ายกับอนุญาโตตุลาการ

การปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจเกี่ยวกับการตรวจค้นและการจับกุม อาจเป็นการใช้กำลังหรืออาวุธ เพื่อจับกุมผู้กระทำความผิด เป็นการกระทำต่อสิทธิเสรีภาพของบุคคล ดังนั้นการใช้ดุลพินิจของตำรวจจึงมีความสำคัญ เพราะมีผลโดยตรงต่อการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement) และมีผลกระทบต่อสิทธิเสรีภาพของบุคคลทางอาญา (อ้างถึงใน วิชัย อมรไตรภพ, 2549, น. 59-60)

2.5.4.1 ประเภทของดุลพินิจของตำรวจ

1. ดุลพินิจเพื่อดำเนินคดี ได้แก่ การสืบสวนตรวจค้นและจับกุม สอบสวน ควบคุม ปลอยตัวชั่วคราว เป็นต้น

2. ดุลพินิจเพื่อระงับคดี ได้แก่ การไกล่เกลี่ยประนอมข้อพิพาทในความผิดอันยอมความได้ เช่น การไม่รับคำร้องทุกข์และไม่สอบสวน หรือกรณีเห็นว่า พยานหลักฐานไม่พอพียงว่ามีมูลเป็นความผิดทางอาญา เช่น เห็นว่าเป็นข้อพิพาททางแพ่ง ซึ่งกฎหมายให้อำนาจพนักงานสอบสวนที่จะใช้ดุลพินิจไม่ทำการสอบสวนเรื่องนั้นได้

2.5.4.2 การใช้ดุลพินิจของตำรวจ

การใช้ดุลพินิจของตำรวจต้องใช้ดุลพินิจแก่ประชาชนโดยเสมอภาคและเป็นธรรมแก่ทุกฝ่าย รวมทั้งต้องใช้ดุลพินิจให้อยู่ในกรอบของกฎหมายหรือตามที่กฎหมายให้อำนาจไว้ การใช้ดุลพินิจนอกเหนือจากกฎหมายย่อมเป็นการปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบและเป็นการกระทำตามอำเภอใจ อาจก่อให้เกิดความเสียหายและกระทบกระเทือนต่อการอำนวยความยุติธรรม

การใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจมีลักษณะแตกต่างกันแยกได้ 3 ประการ คือ (กุลพล พลวัน, 2544, อ้างถึงใน วิชัย อมรไตรภพ, 2549, น. 59-60)

1. การใช้ดุลพินิจเพื่อรักษาการณ์เป็นการตรวจรักษาการณ์ เพื่อรักษาความสงบเรียบร้อย ซึ่งไม่เน้นการ “ปราบปราม” แต่เน้นการ “ป้องกัน” โดยการปรากฏกายหรือปรากฏตัวของเจ้าหน้าที่ตำรวจจะช่วยลดหรือยับยั้งมิให้อาชญากรรมเกิดได้ในระดับหนึ่ง

2. การใช้ดุลพินิจในทางคดี เป็นการใช้ดุลพินิจเพื่อบังคับใช้กฎหมาย เช่น การตรวจค้น และการจับกุม

3. การใช้ดุลพินิจเพื่อบริการประชาชนซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับทางคดี แต่เป็นงานบริการที่เกี่ยวข้องหรือต่อเนื่องกับการทำงานของเจ้าพนักงานตำรวจ เช่น การรับแจ้งของหาย การขอลงประจำวันไว้เป็นหลักฐานที่เกี่ยวกับคดีและไม่เกี่ยวกับคดี

2.6 กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนคดีจราจร

ในการทำการวิจัยครั้งนี้ กลุ่มผู้วิจัยได้ทำการศึกษาระบบการสอบสวนคดีอาญา คดีจราจร เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อความเชื่อมั่นของคู่กรณีในคดีจราจรต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรที่เกิดขึ้นในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร นอกจากจะทำความเข้าใจหลักการและแนวคิดในปัญหาดังกล่าวแล้ว จะต้องทำความเข้าใจกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้แก่ รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช พ.ศ.2560 ประมวลกฎหมายอาญา ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา และ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 รายละเอียดดังต่อไปนี้

1. รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560

มาตรา 27 บุคคลย่อมเสมอกันในกฎหมาย สิทธิและเสรีภาพ และได้รับคุ้มครองตามกฎหมายเท่าเทียมกัน

2. ประมวลกฎหมายอาญา

มาตรา 2 บุคคลจักต้องรับโทษในทางอาญาต่อเมื่อได้กระทำการอันกฎหมายที่ใช้ในขณะกระทำนั้น บัญญัติเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ และโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดนั้น ต้องเป็นโทษที่บัญญัติไว้ในกฎหมาย

มาตรา 59 บุคคลใดจะได้รับโทษทางอาญาก็ต่อเมื่อได้กระทำโดยเจตนา เว้นแต่กระทำโดยประมาท ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติให้ต้องรับผิด เมื่อได้กระทำโดยประมาท หรือเว้นแต่ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติไว้โดยชัดแจ้งให้ต้องรับผิดแม้ได้กระทำโดยไม่มีเจตนา

การกระทำโดยเจตนา ได้แก่ กระทำโดยรู้สำนึกในการที่กระทำและในขณะเดียวกันผู้กระทำประสงค์ต่อผล หรือย่อมเล็งผลของการของการกระทำนั้น

ถ้าผู้กระทำมิได้รู้ข้อเท็จจริงอันเป็นองค์ประกอบความผิด จะถือว่าผู้กระทำประสงค์ต่อผล หรือย่อมเล็งเห็นผลของการกระทำนั้นมิได้ กระทำโดยประมาท ได้แก่กระทำความผิดมิใช่โดยเจตนา แต่กระทำโดยปราศจากความระมัดระวังซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้น จักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์ และผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวังเช่นว่านั้นได้ แต่หาใช้เพียงพอไม่

การกระทำ ให้หมายความรวมถึงการให้เกิดผลอันหนึ่งอันใดขึ้นโดยงดเว้นการที่จักต้องกระทำเพื่อป้องกันผลนั้นด้วย

มาตรา 291 ผู้กระทำโดยประมาท และการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบปี และปรับไม่เกินสองหมื่นบาท

มาตรา 300 ผู้ใดกระทำโดยประมาท และการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นรับอันตรายสาหัส ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา 390 ผู้ใดกระทำโดยประมาทและการกระทำนั้น เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายและจิตใจ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน ปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

3. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

มาตรา 420 ผู้ใดจงหรือประมาทเลินเล่อ ทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่าผู้นั้นทำละเมิดจำต้องชดเชยสินไหมทดแทน เพื่อการนั้น

มาตรา 422 ถ้าความเสียหายเกิดแต่การฝ่าฝืนบทบังคับแห่งกฎหมายใดอันพึงประสงค์ เพื่อจะปกป้องบุคคลอื่น ๆ ผู้ใดกระทำการฝ่าฝืนเช่นนั้น ท่านให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้นั้นเป็นผู้ผิด

4. ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

มาตรา 2 (6) พนักงานสอบสวนหมายถึง เจ้าพนักงานซึ่งกฎหมายให้มีอำนาจ และหน้าที่ทำการสอบสวน

มาตรา 2 (11) การสอบสวน หมายถึง การรวบรวมพยานหลักฐานและการดำเนินการทั้งหลายอื่นตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายนี้ ซึ่งพนักงานสอบสวนได้ทำไปเกี่ยวกับความผิดที่กล่าวหา เพื่อจะทราบข้อเท็จจริงหรือพิสูจน์ความผิด และเพื่อจะเอาตัวผู้กระทำความผิดมาฟ้องลงโทษ

มาตรา 18 วรรคสอง สำหรับในจังหวัดพระนคร และจังหวัดธนบุรี ให้ข้าราชการตำรวจซึ่งมียศตั้งแต่ชั้นนายร้อยตำรวจตรี หรือเทียบเท่านายร้อยตำรวจตรีขึ้นไป มีอำนาจสอบสวนความผิดอาญาซึ่งได้ เกิด หรือ อ้าง หรือ เชื่อว่าได้เกิดภายในเขตอำนาจของตน หรือผู้hamiที่อยู่หรือถูกจับภายในเขตอำนาจของตนได้

มาตรา 131 ให้พนักงานสอบสวนรวบรวมพยานหลักฐานทุกชนิดเท่าที่สามารถทำได้ เพื่อประสงค์จะทราบข้อเท็จจริง และพฤติการณ์ต่าง ๆอันเกี่ยวกับความผิดที่ถูกกล่าวหา เพื่อจะรู้ตัวผู้กระทำความผิด และพิสูจน์ให้เห็นความผิด หรือความบริสุทธิ์ของผู้ต้องหา

มาตรา 131/1 ในกรณีที่จำเป็นต้องใช้พยานหลักฐานทางวิทยาศาสตร์ เพื่อพิสูจน์ข้อเท็จจริงตามมาตรา 131 ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจให้ทำการตรวจพิสูจน์บุคคล วัตถุ หรือเอกสารใด ๆ โดยวิธีการทางวิทยาศาสตร์ได้

มาตรา 133 พนักงานสอบสวนมีอำนาจออกหมายเรียกผู้เสียหาย หรือบุคคลใด ซึ่งมีเหตุอันควรเชื่อว่าถ้อยคำของเขา อาจเป็นประโยชน์แก่คดี ให้มาตามเวลา และสถานที่ในหมายแล้ว ให้ถามปากคำบุคคลนั้นไว้

มาตรา 134 เมื่อผู้ต้องหาถูกหมายเรียก หรือส่งตัวมา หรือเข้าหาพนักงานสอบสวนเอง หรือปรากฏว่าผู้ใดมาอยู่ต่อหน้าพนักงานสอบสวนเป็นผู้ต้องหา ให้ถามชื่อตัว ชื่อรอง ชื่อสกุล สัญชาติ บิดามารดา อายุ อาชีพ ที่อยู่ ที่เกิด และแจ้งให้ทราบถึงข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการกระทำที่กล่าวหาว่าผู้ต้องหาได้กระทำความผิด แล้วจึงแจ้งข้อหาให้ทราบ

การแจ้งข้อหาตามวรรคหนึ่ง จะต้องมีหลักฐานตามสมควร ว่าผู้นั้นน่าจะได้กระทำความผิดตามข้อหา นั้น

ผู้ต้องหาที่มีสิทธิได้รับการสอบสวนด้วยความรวดเร็วต่อเนื่อง และเป็นธรรม

พนักงานสอบสวนต้องให้โอกาสผู้ต้องหาที่แก้ไขข้อหา และที่จะแสวงหาข้อเท็จจริงอันเป็นประโยชน์แก่ตนได้

เมื่อได้มีการแจ้งข้อหาแล้ว ถ้าผู้ต้องหาไม่ใช่ผู้ถูกจับ และยังไม่การออกหมายจับ แต่พนักงานสอบสวนเห็นว่ามิเหตุที่ออกหมายจับผู้นั้นได้ตามมาตรา 71 พนักงานสอบสวนมีอำนาจสั่งให้ผู้ต้องหาไปศาล เพื่อออกหมายชังโยทันทที่แต่ถ้าขณะนั้นเป็นเวลาศาลปิด หรือใกล้จะปิดทำการให้

พนักงานสอบสวนสั่งให้ผู้ต้องหาไปศาลในโอกาสแรกที่ศาลเปิดทำการ กรณีเช่นนี้ให้นำมาตรา 87 มาใช้บังคับแก่การพิจารณาออกหมายจับโดยอนุโลม หากผู้ต้องหาไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของพนักงานสอบสวนดังกล่าว ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจจับผู้ต้องหานั้นได้ โดยถือว่าเป็นกรณีจำเป็นเร่งด่วนที่จับผู้ต้องหาได้โดยไม่มีหมายจับ และมีอำนาจปล่อยชั่วคราว หรือควบคุมตัวผู้ต้องหานั้นไว้

มาตรา 135 ในการถามคำให้การผู้ต้องหา ห้ามมิให้พนักงานสอบสวนทำหรือจัดให้ทำการใด ซึ่งเป็นการให้ คำมั่นสัญญา ชูเชิญ หลอกลวง ทรมาน ใช้กำลังบังคับ หรือกระทำโดยไม่ชอบประการใด ๆ เพื่อจูงใจให้เขาให้การใด ๆ ในเรื่องที่ต้องหานั้น

มาตรา 139 ให้พนักงานสอบสวนบันทึกการสอบสวนตามหลักทั่วไปในประมวลกฎหมายนี้ อันว่าด้วยการสอบสวน และให้เอาบันทึกและเอกสารอื่นซึ่งได้มา อีกทั้งบันทึกและเอกสารทั้งหลายซึ่งเจ้าพนักงานอื่นผู้สอบสวนคดีเดียวกันนั้น ส่งมารวมเข้าสำนวนไว้

เอกสารที่ยื่นเป็นพยานให้รวมเข้าสำนวน ถ้าเป็นสิ่งของอย่างอื่นให้ทำบัญชีรายละเอียดรวมเข้าสำนวนไว้

5. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522

มาตรา 43 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ

- (1) ในขณะหย่อนความสามารถในอันที่ขับขี่
- (2) ในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น
- (3) ในลักษณะกีดขวางการจราจร
- (4) โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน
- (5) ในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา หรือไม่อาจแลเห็นทางด้านหน้า หรือด้านหลัง ด้านใดด้านหนึ่ง หรือทั้งสองด้าน ได้พอแต่ความปลอดภัย
- (6) คร่อมหรือทับเส้นทาง หรือแนวแบ่งช่องเดินรถ เว้นแต่เมื่อเปลี่ยนช่องเดินรถ เลี้ยวรถ หรือกลับรถ
- (7) บนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควร เว้นแต่รถลากขึ้นสำหรับทารก คนป่วย หรือคนพิการ
- (8) โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัย หรือความเดือดร้อนของผู้อื่น
- (9) ในขณะใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ เว้นแต่การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนา โดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือ หรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น

มาตรา 160 ตริ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43(2) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้น มีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำผิดตามวรรคหนึ่ง เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปี และปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้น มีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สองปีถึงหกปี และปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทถึงหนึ่งแสนสองหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้น มีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่ง เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สามปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่หกหมื่นบาทถึงสองแสนบาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

กล่าวคือ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 160 ตรี ประกอบมาตรา 43 (2) คือในขณะที่เมาสุรา หรือของเมาอย่างอื่นมีความผิด และถ้าเมาแล้วขับไปชนคนได้รับบาดเจ็บ อันตรายสาหัส หรือถึงแก่ชีวิต ต้องรับโทษจำคุก พนักงานสอบสวนต้องดำเนินคดีแก่ผู้ขับขี่ส่งฟ้องศาล เมื่อผู้ต้องหากระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ส่วนใหญ่จะเกิดจากความประมาทของผู้ขับขี่ ตามมาตราใด มาตราหนึ่ง และที่พ่วงกฎหมายอาญาวาดด้วยฐานความผิดประมาท แล้วกรณี เรียกว่าเป็นกรณีเดียว ผิดกฎหมายหลายบท ให้ใช้กฎหมายที่มีโทษหนักที่สุด ลงโทษแก่ผู้กระทำความผิด ตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 90 นอกจากนี้ ยังเป็นการละเมิดทางแพ่งอีกด้วย เพราะเป็นคดีแพ่งเกี่ยวเนื่องกับคดีอาญา ฝ่ายที่เสียหายมีสิทธิที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้ ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามาตรา 44/1 ในกรณีที่พนักงานอัยการเป็นโจทก์ ถ้าผู้เสียหายมีสิทธิที่จะเรียกเอาค่าสินไหมทดแทนเพราะเหตุได้รับอันตรายแก่ชีวิต ร่างกาย จิตใจ หรือได้รับความเสื่อมเสียต่อเสรีภาพในร่างกาย ชื่อเสียง หรือได้รับความเสียหายในทางทรัพย์สิน อันเนื่องมาจากการกระทำผิดของจำเลย ผู้เสียหายจะยื่นคำร้องต่อศาลที่พิจารณาคดีอาญา ขอให้บังคับจำเลยชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ตนก็ได้ การยื่นคำร้องดังกล่าวผู้เสียหายต้องยื่นคำร้องก่อนเริ่มสืบพยาน ในกรณีไม่มีการสืบพยาน ให้ยื่นคำร้องก่อนศาลวินิจฉัยชี้ขาด และให้ถือว่าคำร้องดังกล่าวเป็นฟ้องตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งและผู้เสียหายอยู่ในฐานะโจทก์ในคดีแพ่งนั้น ทั้งนี้คำร้องดังกล่าว ต้องแสดงรายละเอียดตามสมควรเกี่ยวกับความเสียหายและจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่เรียกร้อง หากศาลเห็นว่าคำร้องขาดสาระสำคัญบางเรื่อง ศาลอาจมีคำสั่งให้ผู้ร้องแก้ไขคำร้องให้ชัดเจนก็ได้

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้บัญญัติเรื่องอุบัติเหตุจราจรทางบกไว้ใน มาตรา 78 มีข้อความดังต่อไปนี้

มาตรา 78 ผู้ใดขับรถหรือขี่หรือควบคุมสัตว์ในทางซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคล หรือทรัพย์สินของผู้อื่นไม่ว่าจะเป็นความผิดของผู้ขับขี่หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์หรือไม่ก็ตาม ต้องหยุดรถ หรือสัตว์ และให้ความช่วยเหลือตามสมควร และพร้อมทั้งแสดงตัวและแจ้งเหตุต่อพนักงาน

เจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงทันที กับต้องแจ้งชื่อตัว ชื่อสกุล และที่อยู่ของตนและหมายเลขทะเบียนรถแก่ผู้ได้รับความเสียหายด้วย

ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์หลบหนีไปหรือไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ณ สถานที่เกิดเหตุ ให้สันนิษฐานว่าเป็นผู้กระทำความผิดและให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจยึดรถคันที่ผู้ขับขี่หลบหนีหรือไม่แสดงตนว่าเป็นผู้ขับขี่ จนกว่าคดีถึงที่สุดหรือได้ตัวผู้ขับขี่ ถ้าเจ้าของหรือผู้ครอบครองไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ภายในหกเดือนนับแต่วันเกิดเหตุ ให้ถือว่ารถนั้นเป็นทรัพย์สินซึ่งได้ใช้ในการกระทำความผิดหรือเกี่ยวกับการกระทำความผิด และให้ตกเป็นของรัฐ

อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้บัญญัติเรื่องนี้ไว้ในมาตรา 135-146 มีข้อความดังต่อไปนี้

มาตรา 135 เพื่อความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจราจร เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจกำหนดให้บริเวณหรือพื้นที่ใดที่เจ้าของที่ดินได้เปิดให้ประชาชนใช้ในการจราจรเป็นทางตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 136 ให้ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติมีอำนาจแต่งตั้งผู้ซึ่งมีคุณสมบัติตามที่กำหนดและผ่านการอบรมตามหลักสูตรอาสารจราจร เพื่อให้ทำหน้าที่ช่วยเหลือการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่

คุณสมบัติของผู้ที่จะได้รับการอบรม รายละเอียดเกี่ยวกับการฝึกอบรมหลักสูตรอาสารจราจร และหน้าที่ของอาสารจราจร ตลอดจนรูปแบบ เครื่องหมาย ให้เป็นไปตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2559]

มาตรา 137 ในการปฏิบัติหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายของอาสารจราจรตามพระราชบัญญัตินี้ ให้อาสารจราจรเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา

มาตรา 138 ในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุเกิดขึ้น ทำให้ไม่ปลอดภัย หรือไม่สะดวกในการจราจรในอาณาบริเวณใด เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจดำเนินการได้ตามที่เห็นสมควรและจำเป็นเกี่ยวกับการจราจรในอาณาบริเวณนั้นเพื่อให้เกิดความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจราจรดังต่อไปนี้

- (1) ห้ามรถทุกชนิดหรือบางชนิดหรือคนเดินเท้าเดินในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด
- (2) ห้ามหยุดหรือจอดรถในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด
- (3) ห้ามเลี้ยวรถ กลับรถ หรือถอยหลังรถ ในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด
- (4) กำหนดทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใดให้รถเดินได้ทางเดียว

ทั้งนี้ ชั่วโมงเวลาเท่าที่จำเป็น

มาตรา 139 ในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใดที่เจ้าพนักงานจราจรเห็นว่าถ้าได้ออกประกาศข้อบังคับหรือระเบียบเกี่ยวกับการจราจรแล้วจะเป็นการปลอดภัย และสะดวกในการจราจร ให้เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจออกประกาศข้อบังคับ หรือระเบียบดังต่อไปนี้

- (1) ห้ามรถทุกชนิดหรือบางชนิดเดิน
- (2) ห้ามหยุดหรือจอด
- (3) ห้ามเลี้ยวรถ กลับรถ หรือถอยหลังรถ
- (4) กำหนดให้รถเดินได้ทางเดียว
- (5) กำหนดระยะเวลาจอดรถในทางแคบหรือที่คับขัน
- (6) กำหนดอัตราความเร็วของรถในทางภายในอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง
- (7) กำหนดช่องหรือแนวทางเดินรถขึ้นและลง
- (8) กำหนดทางเดินรถทางเอกและทางเดินรถทางโท
- (9) กำหนดการจอดรถหรือที่จอดพักรถ
- (10) กำหนดระเบียบการใช้ทางหรือช่องเดินรถสำหรับรถบางประเภท
- (11) กำหนดระเบียบเกี่ยวกับการใช้รถโรงเรียน
- (12) กำหนดระเบียบเกี่ยวกับการบรรทุกทุกคนโดยสารสำหรับรถจักรยาน
- (13) ควบคุมขบวนแห่หรือการชุมนุมสาธารณะ
- (14) ควบคุมหรือห้ามเลี้ยวรถในทางร่วมทางแยก
- (15) ชิดเส้นหรือทำเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง หรือติดตั้งสัญญาณจราจร หรือเครื่องหมายจราจร
- (16) กำหนดระยะทางตอนใดให้ขับรถช้าเข้าไปในเส้นกึ่งกลางของทางที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนดไว้ได้

- (17) กำหนดระเบียบเกี่ยวกับการจอดรถที่ชำรุด หักพัง ตลอดจนรถที่ซ่อมแซมในทาง
- (18) กำหนดระเบียบการข้ามทางของคนเดินเท้าบนทางที่ไม่มีทางข้าม
- (19) กำหนดการใช้โคมไฟ
- (20) กำหนดการใช้เสียงสัญญาณ

- (21) กำหนดระเบียบการอนุญาตและการใช้รถที่มีล้อหรือส่วนที่สัมผัสกับผิวทางไม่ใช่ยาง

มาตรา 140 เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบด้วยตนเองหรือโดยการใช้เครื่องอุปกรณ์ใด ๆ ว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ จะว่ากล่าว ตักเตือนผู้ขับขี่ หรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้ ในกรณีที่ไม่มีพบตัวผู้ขับขี่ ให้ติดหรือผูกใบสั่งไว้ที่รถที่ผู้ขับขี่เห็นได้ง่าย และถ้า

ไม่สามารถติดหรือผูกใบสั่งไว้ที่รถได้ไม่ว่าด้วยเหตุใด ให้ส่งใบสั่งพร้อมพยานหลักฐานโดยทางไปรษณีย์ ลงทะเบียนตอบรับไปยังภูมิลำเนาของเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถภายในระยะเวลาตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด นับแต่วันที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบการกระทำความผิด และให้ถือว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถได้รับใบสั่งนั้นเมื่อพ้นกำหนดสามสิบวัน นับแต่วันส่ง

สำหรับความผิดที่กำหนดไว้ในมาตรา 157/1 มาตรา 159 มาตรา 160 มาตรา 160 ทวิ และมาตรา 160 ตรี ห้ามมิให้กล่าวถกเถียงหรือทำการเปรียบเทียบ

ในการออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบตามวรรคหนึ่ง เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่จะเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้เป็นการชั่วคราวก็ได้ แต่ต้องออกใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ให้แก่ผู้ขับขี่ไว้ และเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องรับนำใบอนุญาตขับขี่ที่เรียกเก็บไว้ไปส่งมอบพนักงานสอบสวนภายในแปดชั่วโมง นับแต่เวลาที่ออกใบสั่ง

ใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ที่ออกให้ตามวรรคสาม ให้ใช้แทนใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นการชั่วคราวไม่เกินเจ็ดวัน เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ หรือพนักงานสอบสวนได้กล่าวถกเถียงหรือทำการเปรียบเทียบปรับและผู้ขับขี่ได้ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบแล้ว ให้คืนใบอนุญาตขับขี่ทันที

ในกรณีเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ออกใบสั่งแต่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ ให้สันนิษฐานว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถเป็นผู้กระทำความผิดดังกล่าว เว้นแต่สามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้อื่นเป็นผู้ขับขี่

การกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด

ใบสั่งและใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ ให้ทำตามแบบที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2559]

มาตรา 141 ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่งตามมาตรา 140 อาจเลือกปฏิบัติอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

(1) ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือตามจำนวนที่พนักงานสอบสวนแจ้งให้ทราบ ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือสถานที่ที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาภายในวัน เวลา ที่ระบุไว้ในใบสั่ง

(2) ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่งโดยการส่งธนาคัตติ หรือการส่งตัวแลกเงินของธนาคารโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียน ส่งจ่ายให้แก่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติพร้อมด้วยสำเนาใบสั่งไปยังสถานที่ และภายในวัน เวลา ที่ระบุไว้ในใบสั่ง เมื่อผู้ได้รับใบสั่งได้ชำระค่าปรับครบถ้วน

ถูกต้องแล้ว ให้คดีเป็นอันเลิกกัน และในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้เรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้ ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานสอบสวนรีบจัดส่งใบอนุญาตขับขี่ที่เรียกเก็บไว้คืนให้แก่ผู้ได้รับใบสั่งโดยเร็ว และให้ถือว่าใบรับการส่งธนาคติ หรือใบรับการส่งตัวแลกเงินประกอบกับใบสั่งเป็นใบแทนใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นเวลาสิบวัน นับแต่วันที่ส่งธนาคติ หรือตัวแลกเงินดังกล่าว วิธีการชำระค่าปรับโดยส่งทางไปรษณีย์ลงทะเบียนและวิธีการส่งใบอนุญาตขับขี่คืนให้แก่ผู้ได้รับใบสั่งให้เป็นไปตามระเบียบที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด

(3) ในกรณีที่ไม่มี การเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่โดยเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ให้ชำระค่าปรับตามจำนวนและภายในวันที่ระบุไว้ในใบสั่ง โดยวิธีการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ บัตรเครดิต หรือวิธีการอื่นโดยผ่านธนาคารหรือหน่วยบริการรับชำระเงินได้ ทั้งนี้ ตามวิธีการและสถานที่ที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด เมื่อผู้ได้รับใบสั่งได้ชำระค่าปรับครบถ้วนถูกต้องแล้ว ให้คดีเป็นอันเลิกกัน

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2559]

มาตรา 141/1 ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่งไม่ปฏิบัติตามมาตรา 141 ให้พนักงานเจ้าหน้าที่และนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก มีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้

(1) ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตำแหน่งตั้งแต่สารวัตรขึ้นไปมีหนังสือแจ้งการไม่ปฏิบัติตามใบสั่งและจำนวนค่าปรับที่ค้างชำระให้ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถทราบภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ครบกำหนดชำระค่าปรับตามที่ระบุในใบสั่ง และให้ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถทำการชำระค่าปรับที่ค้างชำระด้วยวิธีการอย่างใดอย่างหนึ่ง ตามมาตรา 141 ภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้ง

การแจ้งตามวรรคหนึ่ง ให้ทำเป็นหนังสือส่งทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับให้ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถ แล้วแต่กรณี ณ ภูมิลำเนาของผู้นั้น ทั้งนี้ ตามแบบที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด และให้ถือว่าผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถได้รับแจ้งเมื่อพ้นกำหนดสิบห้าวันนับแต่วันที่ส่ง

(2) ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถคันใดไม่ชำระค่าปรับตาม (1) ให้ดำเนินการ ดังต่อไปนี้

(ก) ให้พนักงานเจ้าหน้าที่แจ้งจำนวนค่าปรับที่ค้างชำระพร้อมหลักฐานตาม (1) ไปยังนายทะเบียน และให้นายทะเบียนตรวจสอบข้อมูลและแจ้งให้ผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นทราบ เพื่อไปชำระค่าปรับที่ค้างชำระภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้ง ถ้าผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีเป็นเพียงตัวแทนเจ้าของรถ ให้ผู้มาติดต่อแจ้งให้เจ้าของรถทราบเพื่อไปชำระค่าปรับภายในระยะเวลาดังกล่าว ในการนี้ให้นายทะเบียนรับชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นไว้ โดยออกหลักฐานชั่วคราวแทนการออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีให้เจ้าของรถหรือตัวแทนเจ้าของรถแทน

หลักฐานชั่วคราวตามวรรคหนึ่งให้ใช้แทนเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีโดยให้มีอายุสามสิบวันนับแต่วันที่นายทะเบียนได้ออกให้

(ข) ในกรณีที่เจ้าของรถได้ชำระค่าปรับที่ค้างชำระครบถ้วนภายในระยะเวลาตามที่กำหนดใน (ก) ให้เจ้าของรถหรือตัวแทนเจ้าของรถนำหลักฐานแสดงการชำระค่าปรับที่ได้รับจากพนักงานเจ้าหน้าที่มาแสดงต่อนายทะเบียนเพื่อให้ออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้น

(ค) ในกรณีที่เจ้าของรถหรือตัวแทนเจ้าของรถที่ได้รับหนังสือแจ้งตาม (ก) ประสงค์จะชำระค่าปรับในวันที่มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปี ให้นายทะเบียนมีอำนาจรับชำระค่าปรับตามจำนวนที่ค้างชำระแทนได้ โดยให้นายทะเบียนรับชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นและออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีให้เจ้าของรถหรือตัวแทนเจ้าของรถ

(ง) ในกรณีที่เจ้าของรถไม่ชำระค่าปรับที่ค้างชำระหรือชำระไม่ครบถ้วนภายในระยะเวลาที่กำหนดใน (ก) ให้พนักงานเจ้าหน้าที่แจ้งนายทะเบียนในเชิงการออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้น และแจ้งให้พนักงานสอบสวนดำเนินการตามหน้าที่และอำนาจต่อไป

ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถผู้ใดเห็นว่า ตนมิได้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับรถนั้น ให้ทำหนังสือโต้แย้งข้อกล่าวหาในสลิปห้าวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้งจากนายทะเบียนตาม (ก) ส่งไปยังสถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือสถานที่ที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ทั้งนี้ การทำหนังสือโต้แย้งให้ใช้วิธีส่งทางไปรษณีย์ตอบรับหรือสำนักงานตำรวจแห่งชาติจะกำหนดวิธีการอื่นใดด้วยก็ได้

เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงานจราจรได้รับหนังสือโต้แย้งตามวรรคสองหากพนักงานเจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงานจราจรยังคงยืนยันและเห็นสมควรดำเนินคดีต่อผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถผู้นั้นให้ส่งเรื่องไปยังพนักงานสอบสวนเพื่อดำเนินการฟ้องต่อศาลต่อไป แล้วแจ้งผลให้ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถทราบ

เมื่อได้มีการชำระค่าปรับครบถ้วนถูกต้องแล้ว ให้คดีเป็นอันเลิกกัน และในกรณีที่มีการเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้ ให้ผู้ขับขี่นำหลักฐานการชำระค่าปรับไปขอรับใบอนุญาตขับขี่คืนจากพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้เรียกเก็บ ทั้งนี้ ในระหว่างที่ยังไม่ได้รับใบอนุญาตขับขี่คืน ให้ถือว่าหลักฐานแสดงการชำระค่าปรับเป็นใบแทนใบอนุญาตขับขี่ที่มีกำหนดสิบวันนับแต่วันที่ชำระค่าปรับ

การรับชำระและการนำส่งเงินค่าปรับ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติและกรมการขนส่งทางบกกำหนด

เงินที่ได้รับตามวรรคหนึ่ง (2) (ก) ให้อธิบดีกรมการขนส่งทางบกหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายหักไว้เป็นค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บหรือค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานในอัตราร้อยละห้าของจำนวนเงินที่

ได้รับโดยให้นำไปใช้จ่ายได้เช่นเดียวกับเงินงบประมาณตามระเบียบที่อธิบดีกรมการขนส่งทางบก กำหนดส่วนเงินที่เหลือให้นำส่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

การดำเนินการใด ๆ ของพนักงานเจ้าหน้าที่และนายทะเบียนตามมาตรา นี้ สามารถใช้วิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ หรือวิธีการอื่นใดตามที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติและกรมการขนส่งทางบก กำหนด

มาตรา 142 เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถในเมื่อ

(1) รถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 6

(2) เห็นว่าผู้ขับขี่หรือบุคคลใดในรถนั้นได้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นเกี่ยวกับรถนั้น ๆ

ในกรณีที่มิพุดติการณอันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (2) ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่สั่งให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ซึ่งกล่าวว่าย่อนความสามารถในอันที่จะขับหรือเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือไม่

ในกรณีที่ผู้ขับขี่ตามวรรคสองไม่ยอมให้ทดสอบ ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจกักตัวผู้นั้นไว้ดำเนินการทดสอบได้ภายในระยะเวลาเท่าที่จำเป็นแห่งกรณีเพื่อให้การทดสอบเสร็จสิ้นไปโดยเร็ว หากผู้นั้นยอมให้ทดสอบและผลการทดสอบปรากฏว่าไม่ได้ฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (2) ก็ให้ปล่อยตัวไปทันที

ในกรณีที่มิพุดติการณอันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น หากผู้นั้นยังไม่ยอมให้ทดสอบตามวรรคสามโดยไม่มีเหตุอันสมควร ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้นั้นฝ่าฝืนมาตรา 43 (2)

การทดสอบตามมาตรา นี้ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 143 ถ้าปรากฏว่าผู้ขับขี่นำรถที่มีสภาพไม่ถูกต้องตามมาตรา 6 ไปใช้ในทางนอกจากจะต้องรับโทษตามบทบัญญัตินั้น ๆ แล้ว เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งเป็นหนังสือให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไขรถให้ถูกต้อง

มาตรา 143 ทวิ เจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการมีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถเพื่อทำการตรวจสอบในเมื่อรถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 10 ทวิ และมีอำนาจสั่งเป็นหนังสือให้ระงับการใช้รถนั้นเป็นการชั่วคราว และให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไขรถให้ถูกต้อง

มาตรา 144 เมื่อเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ได้ซ่อมหรือแก้ไขรถถูกต้องตามคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการ ซึ่งสั่งตามมาตรา 143 หรือมาตรา 143 ทวิ แล้วให้นำรถไปให้เจ้าพนักงานจราจรหรือผู้ที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติแต่งตั้งให้มีอำนาจตรวจรถตรวจรับรองเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่จะนำรถออกใช้ในทางได้เมื่อได้รับใบตรวจรับรอง

การตรวจรับรองรถตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2559]

มาตรา 145 บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ นอกจากความผิดที่กำหนดโทษไว้ใน มาตรา 157/1 มาตรา 159 มาตรา 160 มาตรา 160 ทวิ และมาตรา 160 ตริ ให้พนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจทำการสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามีอำนาจเปรียบเทียบหรือว่ากล่าวตักเตือนได้

ในกรณีที่ผู้ขับขี่ได้ขับรถชนหรือโดนคนเดินเท้าที่ข้ามทางนอกทางข้ามและอยู่ในระหว่างทางข้ามกับเครื่องหมายจราจรแสดงเขตทางข้าม หรือที่ข้ามทางนอกทางข้ามโดยลอด ข้าม หรือผ่านสิ่งปิดกั้น หรือแผงปิดกั้นที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่นำมาวางหรือตั้งอยู่บนทางเท้าหรือกลางถนน เมื่อพนักงานสอบสวนมีเหตุผลันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ ซึ่งเป็นผู้ต้องหาได้ใช้ความระมัดระวังตามความในมาตรา 32 แล้ว ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจปล่อยตัวผู้ต้องหาไปชั่วคราวโดยไม่มีประกันได้ เมื่อผู้ต้องหาหรือผู้มีประโยชน์เกี่ยวข้องร้องขอ

มาตรา 146 เงินค่าปรับตามพระราชบัญญัตินี้ที่ได้รับในกรุงเทพมหานครหรือในจังหวัดใดหรือในท้องถื่นที่กระทรวงมหาดไทยประกาศกำหนด ให้แบ่งให้แก่กรุงเทพมหานครหรือเทศบาลในจังหวัดนั้นเพื่อใช้ในการดำเนินการเกี่ยวกับการจราจร ในอัตราร้อยละห้าสิบของจำนวนเงินค่าปรับหรือให้ตกเป็นของท้องถื่นที่กระทรวงมหาดไทยประกาศกำหนดทั้งหมด

บทกำหนดโทษ

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้บัญญัติเรื่องนี้ไว้ในมาตรา 147-163 มีข้อความดังต่อไปนี้

มาตรา 147 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 12 มาตรา 79 มาตรา 80 มาตรา 81 มาตรา 82 มาตรา 103 มาตรา 104 มาตรา 105 มาตรา 106 มาตรา 115 มาตรา 116 มาตรา 117 มาตรา 131 หรือมาตรา 132 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองร้อยบาท

มาตรา 148 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 6 วรรคหนึ่งหรือวรรคสอง มาตรา 8 วรรคหนึ่ง มาตรา 9 มาตรา 10 มาตรา 11 มาตรา 14 วรรคหนึ่ง มาตรา 20 มาตรา 36 มาตรา 37 มาตรา 38 มาตรา 41 มาตรา 42 มาตรา 44 มาตรา 51 มาตรา 54 มาตรา 55 วรรคหนึ่ง มาตรา 57 มาตรา 58 มาตรา 60 มาตรา 62 มาตรา 63 มาตรา 68 มาตรา 69 มาตรา 70 มาตรา 71 มาตรา 73 วรรคสอง มาตรา 74 มาตรา 76 มาตรา 83 มาตรา 84 มาตรา 87 มาตรา 88 มาตรา 96 วรรคหนึ่ง มาตรา 97 มาตรา 101 มาตรา 107 มาตรา 108 มาตรา 109 มาตรา 110 มาตรา 111 มาตรา 112 มาตรา 114 วรรคหนึ่ง มาตรา 118 มาตรา 119 มาตรา 120 มาตรา 121 มาตรา 122 วรรคหนึ่งหรือ

วรรคสาม มาตรา 123 มาตรา 124 มาตรา 126 มาตรา 129 หรือมาตรา 133 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท

ถ้าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์กระทำความผิดตามมาตรา 122 วรรคสอง ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษเป็นสองเท่าของโทษที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่ง

มาตรา 149 ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 98 วรรคสองหรือวรรคสาม ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท

มาตรา 150 ผู้ใด

(1) ไม่ปฏิบัติตามระเบียบหรือประกาศที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดตามมาตรา 8 วรรคสอง หรือมาตรา 14 วรรคสอง

(2) ไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดตามมาตรา 13 วรรคสอง

(3) ไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 18

(4) ขัดคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรซึ่งสั่งตามมาตรา 113 หรือ

(5) ขัดคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งสั่งตามมาตรา 140 วรรคสอง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2559]

มาตรา 151 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 33 มาตรา 34 มาตรา 39 มาตรา 52 มาตรา 61 หรือมาตรา 66 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สองร้อยบาทถึงห้าร้อยบาท

มาตรา 152 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 7 มาตรา 10 ทวิ มาตรา 13 วรรคหนึ่ง มาตรา 15 วรรคหนึ่ง มาตรา 16 มาตรา 21 วรรคหนึ่ง มาตรา 22 มาตรา 23 (1) มาตรา 24 มาตรา 25 มาตรา 26 มาตรา 29 มาตรา 49 มาตรา 50 มาตรา 56 มาตรา 64 มาตรา 67 วรรคหนึ่ง มาตรา 73 วรรคหนึ่งหรือวรรคสาม มาตรา 77 วรรคหนึ่ง มาตรา 85 มาตรา 86 มาตรา 89 วรรคหนึ่ง มาตรา 90 มาตรา 91 มาตรา 92 มาตรา 93 มาตรา 94 วรรคหนึ่ง มาตรา 95 มาตรา 99 มาตรา 127 มาตรา 128 หรือมาตรา 130 หรือไม่ปฏิบัติตามประกาศที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดตามมาตรา 15 วรรคสอง หรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 77 วรรคสอง หรือมาตรา 96 วรรคสอง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2559]

มาตรา 153 ผู้ประกอบการรับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสารโดยใช้รถแท็กซี่ผู้ใดไม่จอดรถ ณ สถานที่ที่กำหนดตามพระราชกฤษฎีกาซึ่งออกตามมาตรา 102 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

มาตรา 154 ผู้ใด

(1) ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา 138 วรรคหนึ่ง หรือมาตรา 142 วรรคหนึ่ง

(2) ฝ่าฝืนคำสั่ง ข้อบังคับ หรือระเบียบของเจ้าพนักงานจราจรตามมาตรา 139

(3) ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา 142 วรรคสอง หรือ

(4) ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการตามมาตรา 143 ทวิ

ถ้าไม่เป็นความผิดที่กำหนดโทษไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้ ต้องระวางโทษปรับครั้งละไม่เกินหนึ่งพันบาท

มาตรา 155 ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 141 โดยไม่มีเหตุอันสมควร ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

มาตรา 156 ผู้ใดนำรถที่เจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการได้สั่งให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไขตามมาตรา 143 หรือมาตรา 143 ทวิ ไปใช้ในทางโดยยังมีได้รับใบตรวจรับรองตามมาตรา 144 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท และปรับรายวันอีกวันละห้าร้อยบาทจนกว่าจะปฏิบัติให้ถูกต้อง

มาตรา 157 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 35 มาตรา 43 (3) (4) (6) (7) หรือ (9) มาตรา 45 มาตรา 46 มาตรา 47 มาตรา 48 มาตรา 53 มาตรา 65 วรรคหนึ่ง หรือมาตรา 125 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สี่ร้อยบาทถึงหนึ่งพันบาท

มาตรา 157/1 ผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการที่ให้มีการตรวจสอบผู้ขับขี่ตามมาตรา 43 ทวิ หรือฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตรวจการที่ให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ตามมาตรา 43 ตรี ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

ผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 ทวิ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษสูงกว่าที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษหรือกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอีกหนึ่งในสาม และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคสองเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปี และปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคสองเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สองปีถึงหกปี และปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทถึงหนึ่งแสนสองหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคสองเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สามปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่หกหมื่นบาทถึงสองแสนบาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

มาตรา 158 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 17 วรรคหนึ่ง มาตรา 28 หรือมาตรา 100 วรรคหนึ่งหรือวรรคสอง หรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 17 วรรคสอง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินสองพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา 159 ผู้ขับขี่ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งสั่งตามมาตรา 59 วรรคหนึ่ง หรือขัดขวางเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มิให้เคลื่อนย้ายรถ หรือมิให้ใช้เครื่องมือบังคับรถมิให้เคลื่อนย้ายตามมาตรา 59 วรรคสอง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับไม่เกินห้าพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ผู้ใดทำให้เสียหาย ทำลาย ทำให้เสื่อมค่า หรือทำให้ไร้ประโยชน์ซึ่งเครื่องมือบังคับรถมิให้เคลื่อนย้าย หรือเคลื่อนย้ายรถที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้ใช้เครื่องมือบังคับมิให้เคลื่อนย้ายตามมาตรา 59 วรรคสอง โดยไม่ได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานสอบสวน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับไม่เกินห้าพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา 160 ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 78 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าการไม่ปฏิบัติตามมาตรา 78 เป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับอันตรายสาหัส หรือตาย ผู้ไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) (5) หรือ (8) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา 160 ทวิ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 134 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

มาตรา 160 ตร ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (2) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปี และปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำความผิด ระวังโทษจำคุกตั้งแต่สองปีถึงหกปี และปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทถึงหนึ่งแสนสองหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความผิด ระวังโทษจำคุกตั้งแต่สามปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่หกหมื่นบาทถึงสองแสนบาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

มาตรา 161 ในกรณีที่ผู้ขับขี่ผู้ใดได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ ให้ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ผู้บัญชาการตำรวจภูธร ผู้บังคับการตำรวจจราจร ผู้บังคับการตำรวจทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจจากผู้ดำรงตำแหน่งดังกล่าวมีอำนาจสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดครั้งละไม่เกินหกสิบวัน

ผู้สั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่งอาจบันทึกการยึดและคะแนนไว้ด้านหลังใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกยึด และดำเนินการอบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำตั้งแต่สองครั้งภายในหนึ่งปี รวมทั้งสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ที่เสียคะแนนมากของผู้ขับขี่นั้น มีกำหนดครั้งละไม่เกินเก้าสิบวัน

การดำเนินการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ให้เป็นไปตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ผู้ขับขี่ซึ่งถูกสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่ง หรือถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคสอง มีสิทธิอุทธรณ์คำสั่งต่อผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ผู้ขับขี่ถูกสั่งยึดหรือสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่

ให้ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติวินิจฉัยอุทธรณ์ตามวรรคสี่ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับคำอุทธรณ์ ถ้าไม่ได้วินิจฉัยชี้ขาดภายในเวลาดังกล่าว ให้ถือว่าผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติวินิจฉัยไม่ให้ยึดใบอนุญาตขับขี่ หรือไม่พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามคำอุทธรณ์ของผู้ขับขี่

คำวินิจฉัยของผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติให้เป็นที่สุด

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2559]

มาตรา 162 ในคดีที่ผู้ขับขี่ต้องคำพิพากษาว่าได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ นอกจากจะได้รับโทษสำหรับการกระทำความผิดดังกล่าวแล้ว ถ้าศาลเห็นว่าหากให้ผู้ขับขี่ขับรถต่อไปอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น ให้ศาลมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของผู้ขับขี่ได้

ในกรณีที่ศาลเห็นว่า พฤติกรรมของผู้กระทำความผิดตามวรรคหนึ่งยังอยู่ในวิสัยที่จะแก้ไขฟื้นฟูได้ ศาลอาจมีคำสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้ขับขี่นั้นและให้ผู้ขับขี่นั้นทำงานบริการสังคมหรือทำงานสาธารณประโยชน์ภายใต้เงื่อนไขและระยะเวลาที่ศาลกำหนด โดยให้อยู่ในความดูแลของพนักงานคุม

ประพติ เจ้าหน้าที่ของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หรือองค์การซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อการบริการสังคม การกุศลสาธารณะ หรือสาธารณประโยชน์ที่ยินยอมรับผิดชอบได้ด้วยก็ได้ และถ้าความปรากฏในภายหลังว่า ผู้กระทำผิดดังกล่าวไม่ปฏิบัติตามคำสั่งหรือเงื่อนไขที่กำหนดไว้ให้ศาลมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาต ขับขี่ของผู้นั้นตามวรรคหนึ่ง

ผู้ใดขับซึ่รถในระหว่างที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ตามคำสั่งของศาล ต้องระวางโทษ จำคุกไม่เกินสองปีและปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท

มาตรา 163 คดีที่มีผู้กระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งอันเป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทแห่ง พระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับทางหลวงหรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ ถ้าการฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามนั้นก่อให้เกิดความเสียหายแก่สัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรที่พนักงาน เจ้าหน้าที่ได้ทำหรือติดตั้งไว้ เมื่อพนักงานอัยการยื่นฟ้องผู้กระทำความผิด ให้พนักงานอัยการเรียก ราคาหรือค่าเสียหายสำหรับสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรดังกล่าวด้วย

ผู้เสียหายในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก

ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ได้บัญญัติเรื่องนี้ไว้ในมาตรา 2 (4) และมาตรา 3 - 6 มีข้อความดังต่อไปนี้

มาตรา 2 ในประมวลกฎหมายนี้

(4) “ผู้เสียหาย” หมายความว่าบุคคลผู้ได้รับความเสียหายเนื่องจากการกระทำผิดฐานใด ฐานหนึ่ง รวมทั้งบุคคลอื่นที่มีอำนาจจัดการแทนได้ ดังบัญญัติไว้ในมาตรา 4, 5 และ 6

มาตรา 3 บุคคลดังระบุในมาตรา 4, 5 และ 6 มีอำนาจจัดการต่อไปแทนผู้เสียหายตาม เงื่อนไขที่บัญญัติไว้ในมาตรานั้น ๆ

(1) ร้องทุกข์

(2) เป็นโจทก์ฟ้องคดีอาญา หรือเข้าร่วมเป็นโจทก์กับพนักงานอัยการ

(3) เป็นโจทก์ฟ้องคดีแพ่งที่เกี่ยวข้องกับคดีอาญา

(4) ถอนฟ้องคดีอาญาหรือคดีแพ่งที่เกี่ยวข้องกับคดีอาญา

(5) ยอมความในคดีความผิดต่อส่วนตัว

มาตรา 4 ในคดีอาญาซึ่งผู้เสียหายเป็นหญิงมีสามี หญิงนั้นมีสิทธิฟ้องคดีได้เองโดยมิ ต้องได้รับอนุญาตของสามีก่อน

ภายใต้บังคับแห่งมาตรา 5 (2) สามีมีสิทธิฟ้องคดีอาญาแทนภริยาได้ ต่อเมื่อได้รับอนุญาต โดยชัดแจ้งจากภริยา

มาตรา 5 บุคคลเหล่านี้จัดการแทนผู้เสียหายได้

(1) ผู้แทนโดยชอบธรรมหรือผู้อนุบาล เฉพาะแต่ในความผิดซึ่งได้กระทำต่อผู้เยาว์ หรือผู้ ไร้ความสามารถซึ่งอยู่ในความดูแล

(2) ผู้บุพการี ผู้สืบสันดาน สามีหรือภริยาเฉพาะแต่ในความผิดอาญา ซึ่งผู้เสียหายถูกทำร้ายถึงตายหรือบาดเจ็บจนไม่สามารถจะจัดการเองได้

(3) ผู้จัดการหรือผู้แทนอื่น ๆ ของนิติบุคคล เฉพาะความผิดซึ่งกระทำลงแก่นิติบุคคลนั้น

มาตรา 6 ในคดีอาญาซึ่งผู้เสียหายเป็นผู้เยาว์ไม่มีผู้แทนโดยชอบธรรม หรือเป็นผู้วิกลจริต หรือคนไร้ความสามารถไม่มีผู้อนุบาล หรือซึ่งผู้แทนโดยชอบธรรมหรือผู้อนุบาลไม่สามารถจะทำการตามหน้าที่โดยเหตุหนึ่งเหตุใด รวมทั้งมีผลประโยชน์ขัดกันกับผู้เยาว์หรือคนไร้ความสามารถนั้น ๆ ญาติของผู้นั้น หรือผู้ที่มีประโยชน์เกี่ยวข้องกับอรรถของศาลขอให้ตั้งเขาเป็นผู้แทนเฉพาะคดีได้

เมื่อได้ไต่สวนแล้วให้ศาลตั้งผู้ร้องหรือบุคคลอื่น ซึ่งยินยอมตามที่เห็นสมควรเป็นผู้แทนเฉพาะคดี เมื่อไม่มีบุคคลใดเป็นผู้แทนให้ศาลตั้งพนักงานฝ่ายปกครองเป็นผู้แทน ห้ามมิให้เรียกค่าธรรมเนียมในเรื่องขอตั้งเป็นผู้แทนเฉพาะคดี

การฟ้องคดี

ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ได้บัญญัติเรื่องนี้ไว้ในมาตรา 28 และมาตรา 37 - 39 มีข้อความดังต่อไปนี้

มาตรา 28 บุคคลเหล่านี้มีอำนาจฟ้องคดีอาญาต่อศาล

(1) พนักงานอัยการ

(2) ผู้เสียหาย

มาตรา 37 คดีอาญาเลิกกันได้ ดังต่อไปนี้

(1) ในคดีมีโทษปรับสถานเดียว เมื่อผู้กระทำผิดยินยอมเสียค่าปรับในอัตราอย่างสูงสำหรับความผิดนั้นแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ก่อนศาลพิจารณา

(2) ในคดีความผิดที่เป็นลหุโทษหรือความผิดที่มีอัตราโทษไม่สูงกว่าความผิดลหุโทษ หรือคดีอื่นที่มีโทษปรับสถานเดียวอย่างสูงไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือความผิดต่อกฎหมายเกี่ยวกับภาษีอากรซึ่งมีโทษปรับอย่างสูงไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท เมื่อผู้ต้องหาชำระค่าปรับตามที่พนักงานสอบสวนได้เปรียบเทียบแล้ว

(3) ในคดีความผิดที่เป็นลหุโทษหรือความผิดที่มีอัตราโทษไม่สูงกว่าความผิดลหุโทษ หรือคดีที่มีโทษปรับสถานเดียวอย่างสูงไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท ซึ่งเกิดในกรุงเทพมหานครเมื่อผู้ต้องหาชำระค่าปรับตามที่นายตำรวจประจำท้องที่ตั้งแต่ตำแหน่งสารวัตรขึ้นไป หรือนายตำรวจชั้นสัญญาบัตรผู้ทำการในตำแหน่งนั้น ๆ ได้เปรียบเทียบแล้ว

(4) ในคดีซึ่งเปรียบเทียบได้ตามกฎหมายอื่น เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามค่าเปรียบเทียบของพนักงานเจ้าหน้าที่แล้ว

มาตรา 38 ความผิดตามอนุมาตรา (2) (3) และ (4) แห่งมาตราก่อน ถ้าเจ้าพนักงานดังกล่าวในมาตรานั้นเห็นว่าผู้ต้องหาไม่ควรได้รับโทษถึงจำคุก ให้มีอำนาจเปรียบเทียบดังนี้

(1) ให้กำหนดค่าปรับซึ่งผู้ต้องหาจะพึงชำระ ถ้าผู้ต้องหาและผู้เสียหายยินยอมตามนั้น เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระเงินค่าปรับตามจำนวนที่เจ้าหน้าที่กำหนดให้ภายในเวลาอันสมควรแต่ไม่เกินสัปดาห์แล้ว คดีนั้นเป็นอันเสร็จเด็ดขาด

ถ้าผู้ต้องหาไม่ยินยอมตามที่เปรียบเทียบ หรือเมื่อยินยอมแล้ว ไม่ชำระเงินค่าปรับภายในเวลากำหนดในวรรคก่อน ให้ดำเนินคดีต่อไป

(2) ในคดีมีค่าทดแทน ถ้าผู้เสียหายและผู้ต้องหายินยอมให้เปรียบเทียบ ให้เจ้าหน้าที่กะจำนวนตามที่เห็นควรหรือตามที่คู่ความตกลงกัน

มาตรา 39 สิทธินำคดีอาญามาฟ้องย่อมระงับไป ดังต่อไปนี้

(1) โดยความตายของผู้กระทำผิด

(2) ในคดีความผิดต่อส่วนตัว เมื่อได้ถอนคำร้องทุกข์ ถอนฟ้องหรือยอมความกันโดยถูกต้องตามกฎหมาย

(3) เมื่อคดีเลิกกันตามมาตรา 37

(4) เมื่อมีคำพิพากษาเสร็จเด็ดขาดในความผิดซึ่งได้ฟ้อง

(5) เมื่อมีกฎหมายออกใช้ภายหลังการกระทำผิดยกเลิกความผิดเช่นนั้น

(6) เมื่อคดีขาดอายุความ

(7) เมื่อมีกฎหมายยกเว้นโทษ

การสอบสวน

ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ได้บัญญัติเรื่องนี้ไว้ในมาตรา 2 (10) (11), 121 และมาตรา 130 มีข้อความดังต่อไปนี้

มาตรา 2 ในประมวลกฎหมายนี้

(10) “การสืบสวน” หมายความว่า การแสวงหาข้อเท็จจริงและหลักฐานซึ่งพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจได้ปฏิบัติไปตามอำนาจและหน้าที่ เพื่อรักษาความสงบเรียบร้อยของประชาชน และเพื่อที่จะทราบรายละเอียดแห่งความผิด

(11) “การสอบสวน” หมายความว่า การรวบรวมพยานหลักฐานและการดำเนินการทั้งหลายอื่นตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายนี้ ซึ่งพนักงานสอบสวนได้ทำไปเกี่ยวกับความผิดที่กล่าวหา เพื่อที่จะทราบข้อเท็จจริงหรือพิสูจน์ความผิดและเพื่อจะเอาตัวผู้กระทำความผิดมาฟ้องลงโทษ

มาตรา 121 พนักงานสอบสวนมีอำนาจสอบสวนคดีอาญาทั้งปวง

แต่ถ้าเป็นคดีความผิดต่อส่วนตัว ห้ามมิให้ทำการสอบสวนเว้นแต่จะมีคำร้องทุกข์ตามระเบียบ

มาตรา 130 ให้เริ่มการสอบสวนโดยมิชักช้า จะทำการในที่ใด เวลาใด แล้วแต่จะเห็นสมควร โดยผู้ต้องหาไม่จำเป็นต้องอยู่ด้วย

การรวบรวมพยานหลักฐาน

ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ได้บัญญัติเรื่องนี้ไว้ในมาตรา 131 - 132 มีข้อความดังต่อไปนี้

มาตรา 131 ให้พนักงานสอบสวนรวบรวมหลักฐานทุกชนิด เท่าที่สามารถจะทำได้ เพื่อประสงค์จะทราบข้อเท็จจริงและพฤติการณ์ต่าง ๆ อันเกี่ยวกับความผิดที่ถูกล่าวหา เพื่อจะรู้ตัวผู้กระทำผิดและพิสูจน์ให้เห็นความผิดหรือความบริสุทธิ์ของผู้ต้องหา

มาตรา 131/1 ในกรณีที่จำเป็นต้องใช้พยานหลักฐานทางวิทยาศาสตร์ เพื่อพิสูจน์ข้อเท็จจริงตามมาตรา 131 ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจให้ทำการตรวจพิสูจน์บุคคล วัตถุ หรือเอกสารใด ๆ โดยวิธีการทางวิทยาศาสตร์ได้

ในกรณีความผิดอาญาที่มีอัตราโทษจำคุกอย่างสูงเกินสามปี หากการตรวจพิสูจน์ตามวรรคหนึ่ง จำเป็นต้องตรวจเก็บตัวอย่างเลือด เนื้อเยื่อ ผิวหนัง เส้นผมหรือขน น้ำลาย ปัสสาวะ อุจจาระ สารคัดหลั่ง สารพันธุกรรมหรือส่วนประกอบของร่างกายจากผู้ต้องหา ผู้เสียหายหรือบุคคลที่เกี่ยวข้อง ให้พนักงานสอบสวนผู้รับผิดชอบมีอำนาจให้แพทย์หรือผู้เชี่ยวชาญดำเนินการตรวจดังกล่าวได้ แต่ต้องกระทำเพียงเท่าที่จำเป็นและสมควรโดยใช้วิธีการที่ก่อให้เกิดความเจ็บปวดน้อยที่สุดเท่าที่จะกระทำได้ ทั้งจะต้องไม่เป็นอันตรายต่อร่างกายหรืออนามัยของบุคคลนั้น และผู้ต้องหา ผู้เสียหายหรือบุคคลที่เกี่ยวข้องต้องให้ความยินยอม หากผู้ต้องหาหรือผู้เสียหายไม่ยินยอมโดยไม่มีเหตุอันสมควรหรือผู้ต้องหาหรือผู้เสียหายกระทำการป้องกันขัดขวางมิให้บุคคลที่เกี่ยวข้องให้ความยินยอมโดยไม่มีเหตุอันสมควร ให้สันนิษฐานไว้เบื้องต้นว่าข้อเท็จจริงเป็นไปตามผลการตรวจพิสูจน์ที่หากได้ตรวจพิสูจน์แล้วจะเป็นผลเสียต่อผู้ต้องหาหรือผู้เสียหายนั้น แล้วแต่กรณี

ค่าใช้จ่ายในการตรวจพิสูจน์ตามมาตรา 131 ให้ส่งจ่ายจากงบประมาณตามระเบียบที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงมหาดไทย กระทรวงยุติธรรม หรือสำนักงานอัยการสูงสุด แล้วแต่กรณี กำหนดโดยได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงการคลัง

มาตรา 132 เพื่อประโยชน์แห่งการรวบรวมหลักฐาน ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจดังต่อไปนี้

(1) ตรวจตัวผู้เสียหายเมื่อผู้นั้นยินยอม หรือตรวจตัวผู้ต้องหา หรือตรวจสิ่งของหรือที่ทางอันสามารถอาจใช้เป็นพยานหลักฐานได้ ให้รวมทั้งทำภาพถ่าย แผนที่ หรือภาพวาดจำลอง หรือพิมพ์ลายนิ้วมือ ลายมือหรือลายเท้า กับให้บันทึกรายละเอียดทั้งหลายซึ่งน่าจะกระทำให้คดีแจ่มกระจ่างขึ้น

ในการตรวจตัวผู้เสียหายหรือผู้ต้องหาตามวรรคหนึ่ง หากผู้เสียหายหรือผู้ต้องหาเป็นหญิง ให้จัดให้เจ้าพนักงานซึ่งเป็นหญิงหรือหญิงอื่นเป็นผู้ตรวจ ทั้งนี้ ในกรณีที่มีเหตุอันสมควร ผู้เสียหายหรือผู้ต้องหาจะขออนุญาตบุคคลใดมาอยู่ร่วมในการตรวจนั้นด้วยก็ได้

(2) คั่นเพื่อพบสิ่งของ ซึ่งมีไว้เป็นความผิด หรือได้มาโดยการกระทำความผิด หรือได้ใช้หรือสงสัยว่าได้ใช้ในการกระทำความผิด หรือซึ่งอาจใช้เป็นพยานหลักฐานได้ แต่ต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายนี้ว่าด้วยคั่น

(3) หมายเรียกบุคคลซึ่งครอบครองสิ่งของ ซึ่งอาจใช้เป็นพยานหลักฐานได้ แต่บุคคลที่ถูกหมายเรียกไม่จำเป็นต้องมาเอง เมื่อจัดส่งสิ่งของมาตามหมายแล้ว ให้ถือเสมือนว่าได้ปฏิบัติตามหมาย

(4) ยึดไว้ซึ่งสิ่งของที่ค้นพบหรือส่งมามากกว่าไว้ในอนุมาตรา (2) และ (3)

อำนาจพนักงานสอบสวน

ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ได้บัญญัติเรื่องนี้ไว้ในมาตรา 133 - 142 มีข้อความดังต่อไปนี้

มาตรา 133 พนักงานสอบสวนมีอำนาจออกหมายเรียกผู้เสียหายหรือบุคคลใดซึ่งมีเหตุอันควรเชื่อว่าถ้อยคำของเขาอาจเป็นประโยชน์แก่คดีให้มาตามเวลาและสถานที่ในหมายแล้วให้ถามปากคำบุคคลนั้นไว้

การถามปากคำนั้นพนักงานสอบสวนจะให้ผู้ให้ถ้อยคำสาบานหรือปฏิญาณตัวเสียก่อนก็ได้ และต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายนี้ว่าด้วยพยานบุคคล

ห้ามมิให้พนักงานสอบสวนดักเตือน พุดให้ท้อใจหรือใช้กลอุบายอื่นเพื่อป้องกันมิให้บุคคลใดให้ถ้อยคำ ซึ่งอาจจะให้ด้วยความเต็มใจ

ในคดีความผิดเกี่ยวกับเพศ การถามปากคำผู้เสียหายซึ่งเป็นหญิง ให้พนักงานสอบสวนซึ่งเป็นหญิงเป็นผู้สอบสวน เว้นแต่ผู้เสียหายนั้นยินยอมหรือมีเหตุจำเป็นอย่างอื่น และให้บันทึกความยินยอมหรือเหตุจำเป็นนั้นไว้ ทั้งนี้ ผู้เสียหายจะขอให้บุคคลใดอยู่ร่วมในการถามปากคำนั้นด้วยก็ได้

ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องจัดให้ผู้เสียหายหรือพยานยืนยันตัวผู้กระทำความผิดในชั้นจับกุมหรือชี้ตัวผู้ต้องหาในคดีอาญา ให้พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ หรือพนักงานสอบสวนจัดให้มีการยืนยันตัวผู้กระทำความผิดหรือชี้ตัวผู้ต้องหาในสถานที่ที่เหมาะสม และสามารถจะป้องกันมิให้ผู้กระทำความผิดหรือผู้ต้องหาเห็นตัวผู้เสียหายหรือพยาน โดยให้คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้เสียหายหรือพยานเท่าที่เหมาะสมแก่พฤติการณ์แห่งกรณี เว้นแต่ผู้เสียหายหรือพยานนั้นยินยอมและให้บันทึกความยินยอมนั้นไว้[75]

มาตรา 133 ทวิ ในคดีความผิดเกี่ยวกับเพศ ความผิดเกี่ยวกับชีวิตและร่างกายอันมิใช่ความผิดที่เกิดจากการข่มขืนต่อสู้อย่างรุนแรง ความผิดเกี่ยวกับเสรีภาพ ความผิดฐานกรรโชกชิงทรัพย์และปล้นทรัพย์ตามประมวลกฎหมายอาญา ความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการค้าประเวณี ความผิดตามกฎหมายว่าด้วยมาตรการในการป้องกันและปราบปรามการค้าหญิงและเด็ก ความผิดตามกฎหมายว่าด้วยสถานบริการ หรือคดีความผิดอื่นที่มีอัตราโทษจำคุก ซึ่งผู้เสียหายหรือพยานที่เป็นเด็กอายุไม่เกินสิบแปดปีร้องขอ การถามปากคำผู้เสียหายหรือพยานที่เป็นเด็กอายุไม่เกิน

สิบแปดปี ให้พนักงานสอบสวนแยกกระทำเป็นส่วนสัดส่วนในสถานที่ที่เหมาะสมสำหรับเด็ก และให้มีนักจิตวิทยาหรือนักสังคมสงเคราะห์ บุคคลที่เด็กร้องขอ และพนักงานอัยการร่วมอยู่ด้วยในการถามปากคำเด็กนั้น และในกรณีที่นักจิตวิทยาหรือนักสังคมสงเคราะห์เห็นว่าการถามปากคำเด็กคนใดหรือคำถามใด อาจจะมีผลกระทบกระเทือนต่อจิตใจเด็กอย่างรุนแรง ให้พนักงานสอบสวนถามผ่านนักจิตวิทยาหรือนักสังคมสงเคราะห์เป็นการเฉพาะตามประเด็นคำถามของพนักงานสอบสวน โดยมีให้เด็กได้อินคำถามของพนักงานสอบสวนและห้ามมิให้ถามเด็กซ้ำซ้อนหลายครั้งโดยไม่มีเหตุอันสมควร

ให้เป็นหน้าที่ของพนักงานสอบสวนที่จะต้องแจ้งให้นักจิตวิทยาหรือนักสังคมสงเคราะห์ บุคคลที่เด็กร้องขอ และพนักงานอัยการทราบ รวมทั้งแจ้งให้ผู้เสียหายหรือพยานที่เป็นเด็กทราบถึงสิทธิตามวรรคหนึ่งด้วย

นักจิตวิทยาหรือนักสังคมสงเคราะห์ หรือพนักงานอัยการที่เข้าร่วมในการถามปากคำอาจถูกผู้เสียหายหรือพยานซึ่งเป็นเด็กตั้งรังเกียจได้ หากมีกรณีดังกล่าวให้เปลี่ยนตัวผู้นั้น

ภายใต้บังคับแห่งมาตรา 139 การถามปากคำเด็กตามวรรคหนึ่ง ให้พนักงานสอบสวนจัดให้มีการบันทึกภาพและเสียงการถามปากคำดังกล่าวซึ่งสามารถนำออกถ่ายทอดได้อย่างต่อเนื่องไว้เป็นพยาน

ในกรณีจำเป็นเร่งด่วนอย่างยิ่งซึ่งมีเหตุอันควรไม่อาจรอนักจิตวิทยาหรือนักสังคมสงเคราะห์ บุคคลที่เด็กร้องขอ และพนักงานอัยการเข้าร่วมในการถามปากคำพร้อมกันได้ ให้พนักงานสอบสวนถามปากคำเด็กโดยมีบุคคลใดบุคคลหนึ่งตามวรรคหนึ่งอยู่ร่วมด้วยก็ได้ แต่ต้องบันทึกเหตุที่ไม่อาจรอนบุคคลอื่นไว้ในสำนวนการสอบสวน และมีให้ถือว่าการถามปากคำผู้เสียหายหรือพยานซึ่งเป็นเด็กในกรณีดังกล่าวที่ได้กระทำไปแล้วไม่ชอบด้วยกฎหมาย

มาตรา 133 ตี ในกรณีที่พนักงานสอบสวนมีความจำเป็นต้องจัดให้ผู้เสียหายหรือพยานที่เป็นเด็กอายุไม่เกินสิบแปดปีชี้ตัวบุคคลใด ให้พนักงานสอบสวนจัดให้มีการชี้ตัวบุคคลในสถานที่ที่เหมาะสมสำหรับเด็กและสามารถป้องกันมิให้บุคคลซึ่งจะถูกชี้ตัวนั้นเห็นตัวเด็ก โดยให้มีนักจิตวิทยาหรือนักสังคมสงเคราะห์ บุคคลที่เด็กร้องขอ และพนักงานอัยการร่วมอยู่ด้วยในการชี้ตัวบุคคลนั้น เว้นแต่มีเหตุจำเป็นไม่อาจหาหรือรอนบุคคลใดบุคคลหนึ่งได้และเด็กไม่ประสงค์จะให้มิหรือรอนบุคคลดังกล่าวต่อไป ทั้งนี้ ให้พนักงานสอบสวนบันทึกเหตุดังกล่าวไว้ในสำนวนการสอบสวนด้วย

ในกรณีการชี้ตัวผู้ต้องหาที่เป็นเด็กอายุไม่เกินสิบแปดปี ให้พนักงานสอบสวนจัดให้มีการชี้ตัวในสถานที่ที่เหมาะสมสำหรับเด็กและสามารถป้องกันมิให้ผู้ต้องหาที่เป็นเด็กนั้นเห็นตัวบุคคลที่จะทำการชี้ตัว

มาตรา 134 เมื่อผู้ต้องหาถูกเรียก หรือส่งตัวมา หรือเข้าหาพนักงานสอบสวนเอง หรือปรากฏว่าผู้ใดซึ่งมาอยู่ต่อหน้าพนักงานสอบสวนเป็นผู้ต้องหา ให้ถามชื่อตัว ชื่อรอง ชื่อสกุล สัญชาติ

บิดามารดา อายุ อาชีพ ที่อยู่ ที่เกิด และแจ้งให้ทราบถึงข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการกระทำที่กล่าวหาว่าผู้ต้องหาได้กระทำความผิด แล้วจึงแจ้งข้อหาให้ทราบ

การแจ้งข้อหาตามวรรคหนึ่ง จะต้องมีหลักฐานตามสมควรว่าผู้นั้นน่าจะได้กระทำความผิดตามข้อหา

ผู้ต้องหาที่มีสิทธิได้รับการสอบสวนด้วยความรวดเร็ว ต่อเนื่อง และเป็นธรรม

พนักงานสอบสวนต้องให้โอกาสผู้ต้องหาที่จะแก้ข้อหาและที่จะแสดงข้อเท็จจริงอันเป็นประโยชน์แก่ตนได้

เมื่อได้มีการแจ้งข้อกล่าวหาแล้ว ถ้าผู้ต้องหาไม่ใช่ผู้ถูกจับและยังไม่ได้มีการออกหมายจับ แต่พนักงานสอบสวนเห็นว่ามิเหตุที่จะออกหมายจับผู้นั้นได้ตามมาตรา 71 พนักงานสอบสวนมีอำนาจสั่งให้ผู้ต้องหาไปศาลเพื่อขอออกหมายจับโดยทันที แต่ถ้าขณะนั้นเป็นเวลาที่ศาลปิดหรือใกล้จะปิดทำการ ให้พนักงานสอบสวนสั่งให้ผู้ต้องหาไปศาลในโอกาสแรกที่ศาลเปิดทำการ กรณีเช่นนี้ให้นำมาตรา 87 มาใช้บังคับแก่การพิจารณาออกหมายจับโดยอนุโลม หากผู้ต้องหาไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของพนักงานสอบสวนดังกล่าว ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจจับผู้ต้องหานั้นได้ โดยถือว่าเป็นกรณีจำเป็นเร่งด่วนที่จะจับผู้ต้องหาได้โดยไม่มีหมายจับ และมีอำนาจปล่อยชั่วคราวหรือควบคุมตัวผู้ต้องหานั้นไว้

มาตรา 135 ในการถามคำให้การผู้ต้องหา ห้ามมิให้พนักงานสอบสวนทำหรือจัดให้ทำการใด ๆ ซึ่งเป็นการให้คำมั่นสัญญา ชูเชิญ หลอกลวง ทรมาน ใช้กำลังบังคับ หรือกระทำโดยมิชอบประการใด ๆ เพื่อจูงใจให้เขาให้การอย่างใด ๆ ในเรื่องที่ต้องหานั้น

มาตรา 137 พนักงานสอบสวนขณะทำการอยู่ในบ้านเรือนหรือในสถานที่อื่น ๆ มีอำนาจสั่งมิให้ผู้ใดออกไปจากที่นั้น ๆ ชั่วเวลาเท่าที่จำเป็น

มาตรา 138 พนักงานสอบสวนมีอำนาจสอบสวนเองหรือส่งประเด็นไปสอบสวนเพื่อทราบความเป็นมาแห่งชีวิตและความประพฤติอันเป็นอาชญาของผู้ต้องหา แต่ต้องแจ้งให้ผู้ต้องหาทราบข้อความทุกข้อที่ได้มา

มาตรา 139 ให้พนักงานสอบสวนบันทึกการสอบสวนตามหลักทั่วไปในประมวลกฎหมายนี้อันว่าด้วยการสอบสวนและให้เอาบันทึก เอกสารอื่นซึ่งได้มา อีกทั้งบันทึกเอกสารทั้งหลายซึ่งเจ้าพนักงานอื่นผู้สอบสวนคดีเดียวกันนั้นส่งมารวมเข้าสำนวนไว้

เอกสารที่ยื่นเป็นพยานให้รวมเข้าสำนวน ถ้าเป็นสิ่งของอย่างอื่นให้ทำบัญชีรายละเอียดรวมเข้าสำนวนไว้

เพื่อประโยชน์ในการติดตามพยานให้ไปตามกำหนดนัดของศาล ให้พนักงานสอบสวนบันทึกรายชื่อของพยานบุคคลทั้งหมดพร้อมที่อยู่หรือสถานที่ติดต่อ หมายเลขโทรศัพท์หรือช่องทางอื่นที่ใช้ในการติดต่อพยานเหล่านั้นเก็บไว้ ณ ที่ทำการของพนักงานสอบสวน

มาตรา 140 เมื่อพนักงานสอบสวนผู้รับผิดชอบในการสอบสวน เห็นว่าการสอบสวนเสร็จแล้ว ให้จัดการอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้

(1) ถ้าไม่ปรากฏว่าผู้ใดเป็นผู้กระทำความผิดและความผิดนั้นมิใช่อาชญากรรมอย่างสูงไม่เกิน สามปี ให้พนักงานสอบสวนงดการสอบสวน และบันทึกเหตุที่ตนนั้นไว้ แล้วให้ส่งบันทึกพร้อมกับสำนวนไปยังพนักงานอัยการ

ถ้าอาชญากรรมอย่างสูงเกินกว่าสามปี ให้พนักงานสอบสวนส่งสำนวนไปยังพนักงานอัยการพร้อมทั้งความเห็นที่ควรให้จัดการสอบสวน

ถ้าพนักงานอัยการสั่งให้คง หรือให้ทำการสอบสวนต่อไป ให้พนักงานสอบสวนปฏิบัติตามนั้น

(2) ถ้ารู้ตัวผู้กระทำความผิด ให้ใช้บทบัญญัติในสัมาตราต่อไปนี้

มาตรา 141 ถ้ารู้ตัวผู้กระทำความผิด แต่เรียกหรือจับตัวยังไม่ได้ เมื่อได้ความตามทางสอบสวนอย่างใด ให้ทำความเห็นว่าควรสั่งฟ้องหรือสั่งไม่ฟ้องส่งไปพร้อมกับสำนวนยังพนักงานอัยการ

ถ้าพนักงานอัยการเห็นชอบด้วยว่าควรสั่งไม่ฟ้อง ให้ยุติการสอบสวนโดยสั่งไม่ฟ้อง และให้แจ้งคำสั่งนี้ให้พนักงานสอบสวนทราบ

ถ้าพนักงานอัยการเห็นว่าควรสอบสวนต่อไป ก็ให้ส่งพนักงานสอบสวนปฏิบัติเช่นนั้น

ถ้าพนักงานอัยการเห็นว่าควรสั่งฟ้อง ก็ให้จัดการอย่างหนึ่งอย่างใดเพื่อให้ได้ตัวผู้ต้องหา ถ้าผู้ต้องหาอยู่ต่างประเทศ ให้พนักงานอัยการจัดการเพื่อขอให้ส่งตัวข้ามแดนมา

มาตรา 142 ถ้ารู้ตัวผู้กระทำความผิดและผู้ต้องหาถูกควบคุม หรือขังอยู่ หรือปล่อยชั่วคราวหรือเชื่อว่าคงได้ตัวมาเมื่อออกหมายเรียก ให้พนักงานสอบสวนทำความเห็นตามท้องสำนวนการสอบสวน ว่าควรสั่งฟ้องหรือสั่งไม่ฟ้องส่งไปยังพนักงานอัยการพร้อมด้วยสำนวน

ในกรณีที่เสนอความเห็นควรสั่งไม่ฟ้อง ให้ส่งแต่สำนวนพร้อมด้วยความเห็นไปยังพนักงานอัยการ ส่วนตัวผู้ต้องหาให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจปล่อยหรือปล่อยชั่วคราวถ้าผู้ต้องหาถูกขังอยู่ ให้ขอเองหรือขอให้พนักงานอัยการขอต่อศาลให้ปล่อย

ในกรณีที่เสนอความเห็นควรสั่งฟ้อง ให้พนักงานสอบสวนส่งสำนวนพร้อมกับผู้ต้องหาไปยังพนักงานอัยการ เว้นแต่ผู้ต้องหานั้นถูกขังอยู่แล้ว หรือผู้ต้องหาซึ่งถูกแจ้งข้อหาได้หลบหนีไป

แต่ถ้าเป็นความผิด ซึ่งพนักงานสอบสวนเปรียบเทียบได้ และผู้กระทำความผิดได้ปฏิบัติตามเปรียบเทียบนั้นแล้ว ให้บันทึกการเปรียบเทียบนั้นไว้ แล้วส่งไปให้พนักงานอัยการพร้อมด้วยสำนวน

การชั้นสูตรพิพากษ

ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ได้บัญญัติเรื่องนี้ไว้ในมาตรา 148 - 150 มีข้อความดังต่อไปนี้

มาตรา 148 เมื่อปรากฏแน่ชัด หรือมีเหตุอันควรสงสัยว่าบุคคลใดตายโดยผิดธรรมชาติ หรือตายในระหว่างอยู่ในความควบคุมของเจ้าพนักงาน ให้มีการชันสูตรพลิกศพ เว้นแต่ตายโดยการประหารชีวิตตามกฎหมาย

การตายโดยผิดธรรมชาตินั้น คือ

- (1) ฆ่าตัวตาย
- (2) ถูกผู้อื่นทำให้ตาย
- (3) ถูกสัตว์ทำร้ายตาย
- (4) ตายโดยอุบัติเหตุ
- (5) ตายโดยยังมีปรากฏเหตุ

มาตรา 149 ความตายผิดธรรมชาติเกิดมีขึ้น ณ ที่ใด ให้เป็นหน้าที่ของสามี ภรรยา ญาติ มิตรสหายหรือผู้ปกครองของผู้ตายที่รู้เรื่องการตายเช่นนั้นจัดการ ดังต่อไปนี้

- (1) เก็บศพไว้ ณ ที่ซึ่งพบนั้นเองเพียงพอที่จะทำได้
- (2) ไปแจ้งความแก่พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจโดยเร็วที่สุด

หน้าที่ดังกล่าวในวรรคต้นนั้นมีตลอดถึงผู้อื่น ซึ่งได้พบศพในที่ซึ่งไม่มีสามีภรรยา ญาติ มิตรสหาย หรือผู้ปกครองของผู้ตายอยู่ในที่นั้นด้วย

ผู้ใดละเลยไม่กระทำหน้าที่ดังกล่าวบัญญัติไว้ในมาตรานี้ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

มาตรา 150 ในกรณีที่จะต้องมีการชันสูตรพลิกศพ ให้พนักงานสอบสวนแห่งท้องที่ที่ศพนั้นอยู่กับแพทย์ทางนิติเวชศาสตร์ซึ่งได้รับวุฒิบัตรหรือได้รับหนังสืออนุมัติจากแพทยสภา ทำการชันสูตรพลิกศพโดยเร็ว ถ้าแพทย์ทางนิติเวชศาสตร์ดังกล่าวไม่มีหรือไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้แพทย์ประจำโรงพยาบาลของรัฐปฏิบัติหน้าที่ ถ้าแพทย์ประจำโรงพยาบาลของรัฐไม่มีหรือไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้แพทย์ประจำสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดปฏิบัติหน้าที่ ถ้าแพทย์ประจำสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดไม่มีหรือไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้แพทย์ประจำโรงพยาบาลของเอกชนหรือแพทย์ผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมที่ขึ้นทะเบียนเป็นแพทย์อาสาสมัครตามระเบียบของกระทรวงสาธารณสุขปฏิบัติหน้าที่ และในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว ให้แพทย์ประจำโรงพยาบาลของเอกชนหรือแพทย์ผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมผู้นั้น เป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา ทั้งนี้ ให้พนักงานสอบสวนและแพทย์ดังกล่าวทำบันทึกรายละเอียดแห่งการชันสูตรพลิกศพทันที และให้แพทย์ดังกล่าวทำรายงานแนบท้ายบันทึกรายละเอียดแห่งการชันสูตรพลิกศพด้วยภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้งเรื่อง ถ้ามีความจำเป็นให้ขยายระยะเวลาออกไปได้ไม่เกินสองครั้ง ครั้งละไม่เกินสามสิบวัน แต่ต้องบันทึกเหตุผลและความจำเป็นในการขยายระยะเวลาทุกครั้งไว้ในสำนวนชันสูตรพลิกศพ รายงานดังกล่าวให้ถือเป็นส่วนหนึ่งของสำนวนชันสูตรพลิกศพ และในกรณีที่ความตายมิได้เป็นผลแห่งการ

กระทำผิดอาญา ให้พนักงานสอบสวนส่งสำนวนชั้นสูตรพลิกศพไปยังพนักงานอัยการเมื่อเสร็จสิ้นการชันสูตรพลิกศพโดยเร็วและให้พนักงานอัยการดำเนินการต่อไปตามมาตรา 156

ให้เป็นหน้าที่ของพนักงานสอบสวนแจ้งแก่ผู้มีหน้าที่ไปทำการชันสูตรพลิกศพทราบ และก่อนการชันสูตรพลิกศพ ให้พนักงานสอบสวนแจ้งให้สามี ภริยา ผู้บุพการี ผู้สืบสันดาน ผู้แทนโดยชอบธรรม ผู้อนุบาล หรือญาติของผู้ตายอย่างน้อยหนึ่งคนทราบเท่าที่จะทำได้

ในกรณีที่มีความตายเกิดขึ้นโดยการกระทำของเจ้าพนักงานซึ่งอ้างว่าปฏิบัติราชการตามหน้าที่หรือตายในระหว่างอยู่ในความควบคุมของเจ้าพนักงานซึ่งอ้างว่าปฏิบัติราชการตามหน้าที่ ให้พนักงานอัยการและพนักงานฝ่ายปกครองตำแหน่งตั้งแต่ระดับปลัดอำเภอหรือเทียบเท่าขึ้นไปแห่งท้องที่ที่ศพนั้นอยู่เป็นผู้ชันสูตรพลิกศพร่วมกับพนักงานสอบสวนและแพทย์ตามวรรคหนึ่ง และให้นำบทบัญญัติในวรรคสองมาใช้บังคับ

เมื่อได้มีการชันสูตรพลิกศพตามวรรคสามแล้ว ให้พนักงานสอบสวนแจ้งให้พนักงานอัยการเข้าร่วมกับพนักงานสอบสวนทำสำนวนชั้นสูตรพลิกศพให้เสร็จภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้งถ้ามีความจำเป็นให้ขยายระยะเวลาออกไปได้ไม่เกินสองครั้ง ครั้งละไม่เกินสามสิบวันแต่ต้องบันทึกเหตุผลและความจำเป็นในการขยายระยะเวลาทุกครั้งไว้ในสำนวนชั้นสูตรพลิกศพ

เมื่อได้รับสำนวนชั้นสูตรพลิกศพแล้ว ให้พนักงานอัยการทำการคำร้องขอต่อศาลชั้นต้นแห่งท้องที่ที่ศพนั้นอยู่ เพื่อให้ศาลทำการไต่สวนและทำคำสั่งแสดงว่าผู้ตายคือใคร ตายที่ไหน เมื่อใด และถึงเหตุและพฤติการณ์ที่ตาย ถ้าตายโดยคนทำร้ายให้กล่าวว่าใครเป็นผู้กระทำร้ายเท่าที่จะทราบได้ ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับสำนวน ถ้ามีความจำเป็น ให้ขยายระยะเวลาออกไปได้ไม่เกินสองครั้ง ครั้งละไม่เกินสามสิบวัน แต่ต้องบันทึกเหตุผลและความจำเป็นในการขยายระยะเวลาทุกครั้งไว้ในสำนวนชั้นสูตรพลิกศพ

ในการปฏิบัติหน้าที่ตามวรรคหนึ่ง วรรคสาม วรรคสี่ และวรรคห้า ให้พนักงานสอบสวนปฏิบัติตามคำสั่งของพนักงานอัยการ

ในการไต่สวนตามวรรคห้า ให้ศาลปิดประกาศแจ้งกำหนดวันที่จะทำการไต่สวนไว้ที่ศาล และให้พนักงานอัยการยื่นคำร้องต่อศาลขอให้ศาลส่งสำเนาคำร้องและแจ้งกำหนดวันนัดไต่สวนให้สามี ภริยา ผู้บุพการี ผู้สืบสันดาน ผู้แทนโดยชอบธรรม ผู้อนุบาล หรือญาติของผู้ตายตามลำดับอย่างน้อยหนึ่งคนเท่าที่จะทำได้ทราบก่อนวันนัดไต่สวนไม่น้อยกว่าสิบห้าวันและให้พนักงานอัยการนำพยานหลักฐานทั้งปวงที่แสดงถึงการตายมาสืบ

เมื่อศาลได้ปิดประกาศแจ้งกำหนดวันที่จะทำการไต่สวนแล้ว และก่อนการไต่สวนเสร็จสิ้น สามี ภริยา ผู้บุพการี ผู้สืบสันดาน ผู้แทนโดยชอบธรรม ผู้อนุบาล หรือญาติของผู้ตายมีสิทธิยื่นคำร้องต่อศาลขอเข้ามาซักถามพยานที่พนักงานอัยการนำสืบและนำสืบพยานหลักฐานอื่นได้ด้วย เพื่อการนี้ สามี ภริยา ผู้บุพการี ผู้สืบสันดาน ผู้แทนโดยชอบธรรม ผู้อนุบาล หรือญาติของผู้ตายมีสิทธิแต่งตั้ง

ทนายความดำเนินการแทนได้ หากไม่มีทนายความที่ได้รับการแต่งตั้งจากบุคคลดังกล่าวเข้ามาในคดีให้ศาลตั้งทนายความขึ้นเพื่อทำหน้าที่ทนายความฝ่ายญาติผู้ตาย

เมื่อศาลเห็นสมควรเพื่อประโยชน์แห่งความยุติธรรม ศาลจะเรียกพยานที่น่าสืบมาแล้วมาสืบเพิ่มเติมหรือเรียกพยานหลักฐานอื่นมาสืบก็ได้ และศาลอาจขอให้ผู้ทรงคุณวุฒิหรือผู้เชี่ยวชาญมาให้ความเห็นเพื่อประกอบการไต่สวนและทำคำสั่ง แต่ทั้งนี้ ไม่ตัดสิทธิของผู้นำสืบพยานหลักฐานตามวรรคแปดที่จะขอให้เรียกผู้ทรงคุณวุฒิหรือผู้เชี่ยวชาญอื่นมาให้ความเห็นโต้แย้งหรือเพิ่มเติมความเห็นของผู้ทรงคุณวุฒิหรือผู้เชี่ยวชาญดังกล่าว

คำสั่งของศาลตามมาตรา 173 นี้ให้ถึงที่สุด แต่ไม่กระทบกระเทือนถึงสิทธิฟ้องร้อง และการพิจารณาพิพากษาคดีของศาล หากพนักงานอัยการหรือบุคคลอื่นได้ฟ้องหรือจะฟ้องคดีเกี่ยวกับการตายนั้น

เมื่อศาลได้มีคำสั่งแล้ว ให้ส่งสำนวนการไต่สวนของศาลไปยังพนักงานอัยการ เพื่อส่งแก่พนักงานสอบสวนดำเนินการต่อไป

แพทย์ตามวรรคหนึ่ง เจ้าพนักงานผู้ได้ทำการชันสูตรพลิกศพ และผู้ทรงคุณวุฒิหรือผู้เชี่ยวชาญที่ศาลขอให้มาให้ความเห็นตามมาตรา 173 มีสิทธิได้รับค่าตอบแทน หรือค่าป่วยการ ค่าพาหนะเดินทางและค่าเช่าที่พัก ตามระเบียบที่กระทรวงยุติธรรมกำหนดโดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลังส่วนทนายความที่ศาลตั้งตามมาตรา 173 มีสิทธิได้รับเงินรางวัลและค่าใช้จ่ายเช่นเดียวกับทนายความที่ศาลตั้งตามมาตรา 173

คำสั่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติที่ 419/2556

คำสั่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติที่ 419/2556 เรื่อง การอำนวยความสะดวกในคดีอาญา การทำสำนวนการสอบสวน และมาตรการควบคุม ตรวจสอบ เฝ้าระวังการสอบสวนคดีอาญา ได้กล่าวถึงการอำนวยความสะดวกในคดีอาญาของพนักงานสอบสวน ซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับการดำเนินการเกี่ยวกับคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก โดยมีรายละเอียดที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

การรับแจ้งความ

เมื่อประชาชนมาแจ้งเรื่องราวต่าง ๆ ต่อสถานีตำรวจหรือหน่วยงานที่มีอำนาจสอบสวน พนักงานสอบสวนหรือเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องต้องมีหน้าที่ดำเนินการดังต่อไปนี้

1. ต้องอำนวยความสะดวก และให้คำแนะนำที่ถูกต้องอย่างรวดเร็ว
2. ต้องพิจารณาว่า เป็นการแจ้งความเกี่ยวกับคดีอาญาหรือไม่

2.1 ถ้าหากผู้แจ้งความ ได้แจ้งความที่ไม่เกี่ยวกับคดีอาญา ซึ่งไม่ใช่คำร้องทุกข์หรือคำกล่าวโทษ แต่เป็นการขอรับบริการในเรื่องอื่น เช่นการแจ้งไว้ความเป็นหลักฐาน พนักงานสอบสวนหรือเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง จะบันทึกไว้ในสมุดรายงานประจำวันรับแจ้งเป็นหลักฐาน ถ้าเป็นกรณีเอกสารหาย ก็จะบันทึกในสมุดรายงานประจำวันรับแจ้งเอกสารหาย

2.2 ถ้าหากผู้มาแจ้งความ ได้แจ้งความที่เกี่ยวกับคดีอาญา ซึ่งเป็นการแจ้งความเกี่ยวกับคำร้องทุกข์ หรือคำกล่าวโทษในคดีอาญาทั่วไป หรือคดีจราจรทางบก

พนักงานสอบสวน ต้องรับคำร้องทุกข์หรือคำกล่าวโทษ ไม่ว่าในเรื่องนั้นเหตุจะเป็นเหตุเกิด หรืออ้าง หรือเชื่อว่าจะเกิดภายในเขตอำนาจการสอบสวนของสถานีตำรวจท้องที่ที่รับผิดชอบหรือไม่ก็ตาม

พนักงานสอบสวน จะไม่รับแจ้งความโดยปฏิเสธว่า เหตุมิได้เกิดในเขตอำนาจของตนไม่ได้ แต่ต้องพิจารณาดำเนินการดังต่อไปนี้

(1) ต้องพิจารณาว่า เหตุเกิดในเขตอำนาจหรือไม่

กรณีเหตุความผิดอาญาได้เกิด อ้าง หรือเชื่อว่าจะเกิดในเขตอำนาจสอบสวน พนักงานสอบสวนจะต้องดำเนินการดังต่อไปนี้

- รับคำร้องทุกข์หรือคำกล่าวโทษตามระเบียบ
- บันทึกรายละเอียดในสารบบการดำเนินคดีอาญา - จราจรทางบก
- ไม่ว่าจะเป็กรณีทีเปรียบเทียบปรับในวันเดียวกันนั้นก็ตาม หรือ
- ทำสำนวนการสอบสวน
- ลงรายงานประจำวันไว้เป็นหลักฐาน
- รีบทำการสอบสวนโดยมิชักช้า

(2) กรณีเหตุซึ่งมิได้เกิดในเขตอำนาจของตน หรือ ที่เกิดนอกราชอาณาจักร พนักงานสอบสวนต้องดำเนินการดังต่อไปนี้

- พนักงานสอบสวนจะรับแจ้งความโดยลงรายงานประจำวันเกี่ยวกับคดีไว้ก่อน
- แล้วส่งเรื่องไปยังพนักงานสอบสวนแห่งท้องที่ที่รับผิดชอบ เพื่อดำเนินการสอบสวนต่อไป

3. ต้องพิจารณาว่า ผู้ใดเป็นพนักงานสอบสวนผู้รับผิดชอบ

3.1 การรับแจ้งความ ที่ยังไม่แน่ชัดว่าความผิดอาญาได้เกิด อ้าง หรือเชื่อว่าจะเกิดในเขตอำนาจของตน

- พนักงานสอบสวนจะดำเนินการตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 19 กล่าวคือ ถ้าจับผู้ต้องหาได้แล้ว คือ ผู้รับผิดชอบทำสำนวน คือ พนักงานสอบสวนซึ่งท้องที่ที่จับได้อยู่ในเขตอำนาจ ถ้าจับผู้ต้องหา ยังไม่ได้ ผู้รับผิดชอบทำสำนวน คือ พนักงานสอบสวน ซึ่งท้องที่ที่พบการกระทำผิดก่อนอยู่ในเขต

- กรณีที่ไม่แน่ว่าพนักงานสอบสวนคนใดในจังหวัดเดียวกัน หรือในกองบัญชาการเดียวกัน เป็นพนักงานสอบสวนผู้รับผิดชอบ ให้ดำเนินการตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความ

อาญา มาตรา 21/1 (แก้ไขโดยประกาศ คสช. ฉบับที่ 115/2557 ลงวันที่ 21 ก.ค.2557) ให้ผู้บัญชาการ ซึ่งเป็นผู้บังคับบัญชาของพนักงานสอบสวนนั้นเป็นผู้ชี้ขาด, ในกรุงเทพฯ ให้ รอง ผบ.ตร.ขึ้นไป เป็นผู้ชี้ขาด, ในกรณีหลายจังหวัด ให้อัยการสูงสุด หรือผู้ทำการแทนเป็นผู้ชี้ขาด

4. ถ้ายังไม่แน่ว่าเรื่องที่มาแจ้งความเป็นเรื่องทางแพ่ง หรืออาญา พนักงานสอบสวน จะต้องดำเนินการดังต่อไปนี้

การรับแจ้งความ ที่ยังไม่ชัดว่า เป็นคำร้องทุกข์หรือคำกล่าวโทษ หรือเป็นเรื่องทางแพ่ง

- ให้บันทึกการรับแจ้งความไว้ในรายงานประจำวันเกี่ยวกับคดี
- รีบเสนอผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้นถึงหัวหน้าหน่วยงาน
- หัวหน้าหน่วยงานจะพิจารณาสั่งภายใน 24 ชั่วโมง นับแต่เวลาที่บันทึกการรับแจ้ง

ความไว้

กรณีหัวหน้าหน่วยงานพิจารณาวินิจฉัยสั่งการ เห็นว่า เป็นเรื่องทางแพ่ง

- ก็จะต้องชี้แจงทำความเข้าใจให้ผู้แจ้งความทราบ และ
- ลงประจำวันเกี่ยวกับคดี พร้อมให้ ผู้แจ้งลงลายมือชื่อไว้เป็นหลักฐาน

กรณี หัวหน้าหน่วยงานพิจารณาวินิจฉัยสั่งการ เห็นว่า เป็นเรื่องในทางอาญา

- ไม่ว่าจะ เป็นคดีความผิดอาญาต่อแผ่นดิน หรือความผิดอาญาต่อส่วนตัว
- พนักงานสอบสวนจะพิจารณาตามอำนาจหน้าที่ต่อไป

5. ในกรณีเป็นความผิดอาญาแผ่นดิน ในกรณีดังต่อไปนี้

5.1 เมื่อผู้เสียหายขอความช่วยเหลือ แต่ไม่ยอมรับร้องทุกข์ตามระเบียบ กรณีนี้ให้ พนักงานสอบสวนดำเนินการให้ความช่วยเหลือตามหน้าที่โดยมิชักช้า

5.2 เมื่อผู้เสียหายฟ้องคดีเองโดยมิได้ร้องทุกข์ก่อน

5.3 เมื่อมีหนังสือกล่าวโทษเป็นบัตรสนเท่ห์ หรือ บุคคลกล่าวโทษด้วยปาก ไม่ยอมบอกว่า เขาคือใคร หรือ ไม่ยอมลงลายมือชื่อในคำกล่าวโทษ หรือบันทึกคำกล่าวโทษ

ทั้งสามกรณี พนักงานสอบสวนจะไม่ทำการสอบสวนก็ได้ (ป.วิ.อ. มาตรา 122) แต่ต้อง ได้รับความเห็นชอบจากผู้บังคับการ หรือผู้บัญชาการสำหรับหน่วยงานที่มีอำนาจสอบสวนซึ่งขึ้นตรง ต่อกองบัญชาการหรือส่วนราชการที่มีฐานะเทียบเท่ากองบัญชาการ เพื่อจะไม่ทำการสอบสวน

ถ้าหากผู้บังคับบัญชา มีความเห็นว่า ไม่ต้องทำการสอบสวน ให้บันทึกบันทึกรายละเอียด เกี่ยวกับการรับแจ้งความไว้ใน สมุดสารบบการรับแจ้งความที่เกี่ยวกับคดีอาญาโดยไม่สอบสวน (ตาม แบบ ส.56-74)

ในคดีความผิดอาญาแผ่นดินและผู้เสียหายประสงค์ร้องทุกข์ ไม่ใช่กรณีขอความช่วยเหลือ เท่านั้น ให้พนักงานสอบสวนทำการสอบสวนว่า มีมูลความผิดหรือไม่ ถ้าปรากฏเป็นความผิดแล้ว เป็น หน้าที่ของพนักงานสอบสวนที่จะต้องดำเนินการสอบสวนต่อไป

การควบคุมตรวจสอบการสอบสวน

การควบคุม ตรวจสอบ หลังจากรับคำร้องทุกข์หรือคำกล่าวโทษ การควบคุมการสอบสวน และระยะเวลาการสอบสวน โดยสรุป มีดังนี้

1. การควบคุม ตรวจสอบ หลังจากรับคำร้องทุกข์หรือคำกล่าวโทษ

- พนักงานสอบสวน ต้องบันทึกข้อมูลลงในบันทึกการตรวจสำนวนการสอบสวน ติดไว้ที่หน้าปกสำนวนการสอบสวน แล้วให้เสนอ หัวหน้างานสอบสวน ตรวจสอบ แนะนำ สั่งการ เบื้องต้น ภายใน 3 วัน

- เมื่อหัวหน้างานสอบสวน หรือ ผู้บังคับบัญชาชั้นเหนือขึ้นไป แนะนำสั่งการไว้ในบันทึกนั้นแล้ว พนักงานสอบสวน ต้องรีบดำเนินการโดยเร็ว พร้อมบันทึกผลการดำเนินการ และเหตุขัดข้องไว้ และบันทึกพนักงานสอบสวนไว้เป็นหลักฐานด้วย

- หัวหน้าหน่วยงาน มีหน้าที่ จัดทำสมุดสถิติคดีที่ต้องทำสำนวนการสอบสวน ไว้ประจำที่ทำการ

- พนักงานสอบสวน มีหน้าที่จัดทำสมุดบันทึกคดีที่ตนสอบสวน และเตรียมสำนวนการสอบสวน พร้อมให้ผู้บังคับบัญชาทุกระดับชั้นตรวจได้ตลอดเวลา

2. การควบคุมการสอบสวน

- ความผิดอาญาซึ่งได้เกิด หรืออ้างหรือเชื่อว่าได้เกิด หรือผู้ต้องหาที่มีที่อยู่หรือถูกจับภายในเขตอำนาจของ พนักงานสอบสวน หากได้เริ่มสอบสวนไปแล้ว พนักงานสอบสวนผู้นั้นเป็นพนักงานสอบสวนผู้รับผิดชอบ เว้นแต่ พนักงานสอบสวนฝ่ายปกครองได้ทำการสอบสวนคดีความผิดอาญาตามกฎหมายที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงฯ แล้ว

- แต่ถ้าเป็น พนักงานสอบสวน ฝ่ายอื่นซึ่งไม่ใช่ตำรวจ ประสงค์เข้าร่วมสอบสวน ให้หัวหน้าหน่วยงานที่มีอำนาจสอบสวน รายงานตามลำดับชั้นถึง ผบ.ตร. เพื่อขออนุมัติ เว้นแต่เป็นกรณีที่ถูกกฎหมายกำหนด

- ให้ผู้บังคับบัญชาจัดการควบคุม ตรวจสอบ แนะนำให้การสอบสวนดำเนินการตามกฎหมายและระเบียบแบบแผนโดยเรียบร้อย มิชักช้า หากมีเหตุผลอันสมควรเพื่อความเรียบร้อยจะเข้าดำเนินการสอบสวนด้วยตนเองก็ได้

ผู้มีอำนาจควบคุม ตรวจสอบ และเร่งรัดการสอบสวน

(1) หัวหน้างานสอบสวน ตรวจสำนวนการสอบสวนและสมุดบันทึกคดี ทุกระยะ ๆ ละไม่เกิน 15 วัน

(2) หัวหน้าหน่วยงานที่มีอำนาจสอบสวน ตรวจสำนวนการสอบสวน ทุกระยะ ๆ ละไม่เกิน 30 วัน

(3) ผบก. หรือ รอง ผบก. หรือ พนักงานสอบสวนผู้เชี่ยวชาญที่ได้รับมอบหมาย ตรวจสอบสำนวนการสอบสวน ทุกกระยะ ๆ ละ ไม่เกิน 3 เดือน

- ให้พนักงานสอบสวนเก็บบันทึกการตรวจสอบสำนวนการสอบสวนไว้กับสำเนาสำนวนฯ และมอบให้ หัวหน้าหน่วยงาน เก็บรักษาไว้อย่างเป็นระบบ

- หัวหน้าพนักงานสอบสวน ได้แก่ หัวหน้า สภ., หัวหน้าหน่วยงานที่มีอำนาจสอบสวน, ผบก., ผบช. รวมถึง ผู้รักษาราชการแทนในตำแหน่งข้างต้น เป็น หัวหน้าพนักงานสอบสวน ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 18 วรรคสี่ และ มาตรา 140 (ป.วิ อาญา ม.18 ว.4 “ในเขตท้องที่ใดมี พนักงานสอบสวน หลายคน การดำเนินการสอบสวนให้อยู่ในความรับผิดชอบของพนักงานสอบสวนผู้เป็นหัวหน้าในท้องที่นั้นหรือผู้รักษาราชการแทน / ม.140 “เมื่อ พนักงานสอบสวนผู้รับผิดชอบในการสอบสวน เห็นว่าการสอบสวนเสร็จแล้ว ให้จัดการอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้ (1) ถ้าไม่ปรากฏว่าผู้ใดเป็นผู้กระทำความผิด...”)

- ส่วน ผบ.ตร. หรือ ผู้รักษาราชการแทน เป็น หัวหน้าพนักงานสอบสวนทั่วราชอาณาจักร และมีอำนาจสั่งการเกี่ยวกับคดีในทุกกรณี และ

- ให้ หัวหน้าพนักงานสอบสวน มีอำนาจมอบหมายให้ข้าราชการตำรวจที่มียศตั้งแต่ ร.ต.ต.หรือเทียบเท่าขึ้นไปในสังกัด ทำหน้าที่สอบสวนในเขตท้องที่รับผิดชอบ ทั้งนี้ ตาม สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนด

อำนาจการควบคุมการสอบสวน

ในกรณีมีการร้องเรียนขอความเป็นธรรม หรือเห็นว่าเป็นการสมควร ผบก. ผบช. ผบ.ตร. หรือผู้รักษาราชการแทน แล้วแต่กรณี เรียกให้ หัวหน้าหน่วยงาน พร้อมสำนวนการสอบสวน มาตรวจพิจารณา ให้คำแนะนำและเร่งรัดการดำเนินการได้ ถ้าเห็นว่าไม่เป็นผล มีอำนาจเข้าควบคุมการสอบสวน สั่ง พนักงานสอบสวน ตามที่เห็นควร สั่งอนุญาตหรือไม่อนุญาตให้ปล่อยชั่วคราว สั่ง เปลี่ยนตัว พนักงานสอบสวน หรือสั่งพนักงานสอบสวนอื่น เข้าร่วมทำการสอบสวน

ข้อควรปฏิบัติในการตรวจสอบสำนวนการสอบสวน

(1) ตรวจสอบความสมบูรณ์ว่า เป็น พนักงานสอบสวน มีอำนาจหน้าที่และเขตอำนาจ ตลอดจนมีข้อจำกัดหรือไม่, มีผู้เสียหาย ผู้ร้องทุกข์หรือผู้กล่าวโทษหรือไม่, คดีความผิดอันยอมความได้ มีผู้เสียหายได้ร้องทุกข์ไว้หรือไม่ การมอบอำนาจให้ร้องทุกข์เป็นไปโดยถูกต้องหรือไม่ คดีขาดอายุความหรือไม่ เป็นต้น

(2) ตรวจสอบพิจารณาพยานหลักฐานต่าง ๆ ว่า คำให้การ พยานเอกสาร บันทึกรายงานของเจ้าหน้าที่ ร่องรอยพยานวัตถุ ได้แสดงข้อเท็จจริงอย่างใด รับฟังเป็นข้อยุติได้แล้วหรือไม่ มีน้ำหนักน่าเชื่อถือมากน้อยเพียงใด มีข้อพิรุธ หรือข้อโต้แย้งอย่างไร

เพื่อจะได้แนะนำ สั่งให้สอบสวนเพิ่มเติม เพื่อปรับกับข้อกฎหมายว่า ได้มีการกระทำผิดตามที่กล่าวหาหรือไม่ ผู้ใดเป็นผู้กระทำความผิดตามบทบัญญัติใด มีเหตุอันควรไม่ต้องรับโทษ ยกเว้นโทษ ยกโทษ ลดโทษหรือเพิ่มโทษหรือไม่ มีเหตุอันควรขอให้รับทรัพย์สิน ตลอดจนขอให้ใช้วิธีการเพื่อความปลอดภัยหรือไม่

หากยังมีความบกพร่องหรือข้อสงสัยบางประการยังไม่เป็นที่กระจ่างชัด ผู้ตรวจสำนวนจะต้องสั่งให้มีการสอบสวนเพิ่มเติมจนสิ้นกระแสความ

ระยะเวลาการสอบสวน

1. สำนวนคดีอาญาทั่วไป และสำนวนคดีจราจรทางบก

คดีไม่ปรากฏว่าผู้ใดเป็นผู้กระทำความผิด แบ่งเป็น 2 กรณี

(1) ไม่มีข้อเท็จจริงหรือพยานหลักฐานที่ต้องทำการสืบสวนสอบสวนต่อไป

- คดีอาญาทั่วไป คดีจราจรทางบก จะต้องสืบสวนสอบสวนไม่น้อยกว่า 3 เดือน นับตั้งแต่วันที่รับคำร้องทุกข์หรือกล่าวโทษ

- คดีอุกฉกรรจ์ จะต้องสืบสวนสอบสวนไม่น้อยกว่า 1 ปี นับตั้งแต่วันที่รับคำร้องทุกข์หรือกล่าวโทษ

ให้เสนอผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้นจนถึง ผบก. หรือ ผบช. สำหรับหน่วยงานซึ่งขึ้นตรงต่อ บช. แล้วส่งสำนวนไปยังพนักงานอัยการ

(2) มีข้อเท็จจริงหรือพยานหลักฐานที่ต้องทำการสืบสวนสอบสวนเพิ่มเติม

- ให้พนักงานสอบสวน สืบสวนสอบสวนได้ภายในอายุความ และภายใน 30 วัน นับตั้งวันครบระยะเวลาตาม (1) ให้เสนอสำนวนการสอบสวนพร้อมด้วยเหตุผลหรือความจำเป็นไปยังผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้นจนถึง ผบก. หรือ ผบช. สำหรับหน่วยงานซึ่งขึ้นตรงต่อ บช. ให้พิจารณาอนุมัติขยายเวลาได้ครั้งแรกไม่เกิน 3 เดือน หลังจากครบกำหนดเวลาแล้ว ให้ขอขยายไปยัง หัวหน้าหน่วยงาน เพื่อพิจารณาอนุมัติให้ขยายเวลาได้ครั้งละไม่เกิน 3 เดือน ตามเหตุแห่งความจำเป็นจนกว่าการสอบสวนจะเสร็จสิ้น เว้นแต่ ผบก. หรือ ผบช. สำหรับหน่วยงานซึ่งขึ้นตรงต่อ บช. จะสั่งการเป็นอย่างอื่น

คดีที่รู้ตัวผู้กระทำความผิดแต่เรียกหรือจับตัวยังไม่ได้ แบ่งเป็น 2 กรณี

(1) ไม่มีข้อเท็จจริงหรือพยานหลักฐานที่ต้องทำการสืบสวนสอบสวนต่อไป

- คดีอาญาทั่วไป คดีจราจรทางบก จะต้องสืบสวนสอบสวนไม่น้อยกว่า 2 เดือน นับตั้งแต่วันที่รับคำร้องทุกข์หรือกล่าวโทษ

- คดีอุกฉกรรจ์ จะต้องสืบสวนสอบสวนไม่น้อยกว่า 3 เดือน นับตั้งแต่วันที่รับคำร้องทุกข์หรือกล่าวโทษ

(2) มีข้อเท็จจริงหรือพยานหลักฐานที่ต้องทำการสืบสวนสอบสวนเพิ่มเติม

- ให้นักงานสอบสวน สืบสวนสอบสวนได้ภายในอายุความ และภายใน 10 วัน นับตั้งวันครบระยะเวลาตาม (1) ให้เสนอสำนวนการสอบสวนพร้อมด้วยเหตุผลหรือความจำเป็นไปยังผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้นจนถึง ผบก. หรือ ผบช. สำหรับหน่วยงานซึ่งขึ้นตรงต่อ บช. ให้พิจารณาอนุมัติขยายเวลาได้ครั้งแรกไม่เกิน 3 เดือน หลังจากครบกำหนดเวลาแล้ว ให้ขอขยายไปยัง หัวหน้าหน่วยงาน เพื่อพิจารณาอนุมัติให้ขยายเวลาได้ครั้งละไม่เกิน 3 เดือน ตามเหตุแห่งความจำเป็นจนกว่าการสอบสวนจะเสร็จสิ้น เว้นแต่ ผบก. หรือ ผบช. สำหรับหน่วยงานซึ่งขึ้นตรงต่อ บช. จะสั่งการเป็นอย่างอื่น

คดีที่ผู้ต้องหาถูกควบคุมตัว หรือถูกมัดมือ หรือถูกมัดมือผูกข้อมือ หรือผูกข้อมือในระหว่างสอบสวน

ให้สอบสวนเสร็จสิ้นไปก่อนที่จะครบอำนาจมัดมือ หรือผูกข้อมือ โดยให้กระทำในกรณีความจำเป็นเพื่อให้การสอบสวนเสร็จสิ้นเท่านั้น กรณีที่ศาลไม่อนุญาต หรือขาดมัดมือ ผูกข้อมือ เมื่อครบกำหนดแล้ว แต่การสอบสวนยังไม่เสร็จสิ้น ให้ หัวหน้าหน่วยงาน รับรายงาน ผบก. หรือ ผบช. สำหรับหน่วยงานซึ่งขึ้นตรงต่อ บช. ทราบทันที เพื่อหาทางแก้ไขมิให้การสอบสวนต้องเสียหาย และให้พิจารณาว่า พนักงานสอบสวน มีข้อบกพร่องในการสอบสวนหรือไม่

คดีที่ผู้ต้องหาได้รับการปล่อยชั่วคราว

คดีอาญาทั่วไป คดีจราจรทางบก ให้เสร็จสิ้นภายใน 2 เดือน และคดีอุกฉกรรจ์ ให้เสร็จสิ้นภายใน 3 เดือน นับตั้งแต่วันที่ผู้ต้องหาได้รับการปล่อยชั่วคราว หากมีเหตุจำเป็นให้เสนอผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้นจนถึง ผบก. หรือ ผบช. สำหรับหน่วยงานซึ่งขึ้นตรงต่อ บช. มีอำนาจพิจารณาอนุมัติขยายเวลาการสอบสวนต่อไปอีกได้ตามความจำเป็นได้ครั้งละไม่เกิน 30 วัน รวมแล้วต้องไม่เกิน 6 เดือน นับตั้งแต่วันที่ผู้ต้องหาได้รับการปล่อยชั่วคราว โดยบันทึกเหตุแห่งความจำเป็นในการอนุมัติแต่ละครั้งไว้ในสำนวนการสอบสวนด้วย

เมื่อทำการสอบสวนครบ 6 เดือน แต่การสอบสวนยังไม่แล้วเสร็จ ให้ หัวหน้าหน่วยงาน บันทึกเหตุแห่งความจำเป็นไว้ในสำนวนการสอบสวนแล้วส่งตัวผู้ต้องหาไปศาลเพื่อยื่นคำร้องขอหมายซึ่งผู้ต้องหา ตามบทบัญญัติ มาตรา 87 วรรคสี่ ถึงวรรคเก้า แห่ง ป. วิ อาญา โดยให้ หัวหน้าหน่วยงาน หรือ หัวหน้าพนักงานสืบสวนสอบสวน ไปด้วยตนเอง หากศาลไม่อนุญาต ให้รับรายงานผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้นจนถึง ผบก. หรือ ผบช. สำหรับหน่วยงานซึ่งขึ้นตรงต่อ บช. ให้หาทางแก้ไข และพิจารณาว่าพนักงานสอบสวนมีข้อบกพร่องในการสอบสวนจนเป็นเหตุให้ศาลไม่อนุญาตหรือไม่ และรับรายงานให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติทราบทันทีด้วย

คดีที่ผู้ต้องหาถูกแจ้งข้อหาโดยไม่มีการจับกุม

คดีอาญาทั่วไป คดีจราจรทางบก ให้เสร็จสิ้นภายใน 2 เดือน และคดีอุกฉกรรจ์ ให้เสร็จสิ้นภายใน 3 เดือน นับตั้งแต่วันที่แจ้งข้อหาโดยไม่มีการจับกุม หากมีเหตุจำเป็นให้เสนอผู้บังคับบัญชา

ตามลำดับชั้นจนถึง ผบก. หรือ ผบช. สำหรับหน่วยงานซึ่งขึ้นตรงต่อ บช. มีอำนาจพิจารณาอนุมัติ ขยายเวลาการสอบสวนต่อไปอีกได้ตามความจำเป็นได้ครั้งละไม่เกิน 30 วัน รวมแล้วต้องไม่เกิน 6 เดือน นับตั้งแต่วันที่แจ้งข้อหาโดยไม่มีการจับกุม โดยบันทึกเหตุแห่งความจำเป็นในการอนุมัติแต่ละครั้งไว้ใน ส่วนของการสอบสวนด้วย

2. ส่วนงานชั้นสูตรพลิกศพ

- ในกรณีที่มีความตายผิดธรรมชาติ (โดยทั่วไป) ให้ทำสำนวนชั้นสูตรพลิกศพให้เสร็จ ภายใน 30 วัน นับแต่วันที่ได้รับแจ้ง หากมีเหตุจำเป็นให้เสนอ ผบก. พิจารณาอนุมัติขยายเวลาการสอบสวนได้ตามความเหตุผลและความจำเป็น โดยให้ พนักงานสอบสวน บันทึกเหตุผลและความจำเป็นทุกครั้งไว้ในบันทึกพนักงานสอบสวน

- ในกรณีที่มีความตายเกิดขึ้นโดยการกระทำของเจ้าพนักงานหรือตายอยู่ในระหว่าง การควบคุมของเจ้าพนักงานซึ่งอ้างว่าปฏิบัติราชการตามหน้าที่ ให้ รอง ผบก. หรือ พนักงานสอบสวน ผู้เชี่ยวชาญ ซึ่งได้รับมอบหมายจาก ผบก. ทำการสอบสวนด้วยตนเอง และให้แจ้งพนักงานอัยการเข้า ร่วมกับสอบสวนให้เสร็จสิ้นภายใน 30 วัน นับแต่วันที่ได้รับแจ้ง ถ้ามีความจำเป็นให้ขยายระยะเวลา ออกไปได้ไม่เกิน 2 ครั้ง ครั้งละไม่เกิน 30 วัน โดยขอขยายไปยัง ผบก. พร้อมเหตุขัดข้องที่สอบสวนไม่ เสร็จ ให้ ผบก. พิจารณาอนุมัติขยายเวลาได้ตามความจำเป็น และให้ พนักงานสอบสวน บันทึกเหตุผล และความจำเป็นทุกครั้งไว้ในบันทึกพนักงานสอบสวน

3. คดีที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติมีคำสั่งแต่งตั้งพนักงานสืบสวนสอบสวน

ระยะเวลาสอบสวนให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด และรีบสอบสวนให้เสร็จสิ้นโดยเร็ว

2.7 การสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจรในต่างประเทศ

2.7.1 ระบบการสอบสวนของประเทศสหรัฐอเมริกา

หน่วยตำรวจจราจร (Traffic Division) ซึ่งจะแบ่งเป็นสองแผนก ได้แก่

1) แผนกสืบสวนสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจรร้ายแรง (Accident Investigation) เนื่องจากคดีอุบัติเหตุจราจรเป็นอาชญากรรมร้ายแรง ต้องฟ้องศาล หากไม่ยอมเสียค่าปรับหรือถ้ามาแล้วขับ และหากชนคนตายแล้วไม่มีสิทธิ์ขับรถอีกเลย

2) แผนกสายตรวจรถจักรยานยนต์ (Motorcycles) ซึ่งมีหน้าที่ในการตรวจจับ ผู้กระทำความผิดกฎหมายอาญาและออกไปสั่งอย่างเคร่งครัด

โดยมาตรการในการลงโทษและวิธีการดำเนินคดีของเจ้าพนักงานตามกฎหมาย จราจร ในชั้นเจ้าพนักงานในอเมริกานั้นเจ้าพนักงานผู้บังคับใช้กฎหมาย คือ ตำรวจหรือเจ้าหน้าที่อื่น ซึ่งปฏิบัติงานภายใต้การควบคุมของเจ้าหน้าที่ตำรวจ เช่น Meter Mate พบว่ามีการกระทำผิดหรือฝ่า

ฝืนกฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจรขึ้น เช่น การจอดรถในที่ห้ามจอดโดยทั่วไปเจ้าหน้าที่จะออกใบสั่ง (Ticket) ให้ผู้กระทำผิดไปศาลตามวันเวลาที่กำหนดโดยปกติจะกำหนดไว้ 5 วัน และแจ้งข้อหาให้ทราบในใบสั่ง หากผู้กระทำความผิดไม่ไปศาลตามที่กำหนดจะมีการออกใบเตือนให้ไปศาลตามที่กำหนด หากไม่ไปศาลจะออกหมายจับใบสั่งนี้เป็นแบบพิมพ์ที่ออกโดยศาลที่มีเขตอำนาจและมีข้อความระบุศาลไว้ในใบสั่งด้วย

ขนาดของใบสั่งและข้อความที่ปรากฏตามใบสั่งนั้นจะมีมาตรฐานเดียวกันทุกรัฐ โดยถือแบบใบสั่งมาตรฐาน (Uniform Traffic) เป็นหลักใบสั่งที่ออกให้แก่ผู้กระทำผิดนั้น เจ้าพนักงานจราจรจะนำต้นฉบับหรือสำเนาใบสั่งให้แก่ศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาหรือที่ Traffic Violation Bureau และสำเนาส่งให้แก่ Chief Administrative Office โดยใบสั่งที่ส่งให้ศาลถือว่าเป็นคำฟ้อง

การดำเนินการต่อผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรในชั้นเจ้าพนักงานมีกระบวนการดำเนินการ แยกตามลักษณะของการกระทำผิดได้ ดังนี้

1) ความผิดที่ไม่เกี่ยวกับการขับเคื่อนรถ ซึ่งจะเป็นความผิดเล็ก ๆ น้อย ๆ ไม่ถือว่าเป็นอาชญากรรมซึ่งเรียกว่า Infraction กรณีนี้จะไม่มีการจับกุม โดยจะออกใบสั่งตามทะเบียนรถ และผู้กระทำผิดมีหน้าที่ต้องชำระค่าปรับ หากผู้กระทำผิดไม่ประสงค์จะสู้คดีหรือไม่ประสงค์จะชำระเงินตามจำนวนที่กฎหมายกำหนดก็ต้องไปศาลเพื่อสู้คดีหรือให้ศาลกำหนดค่าปรับให้ สำหรับผู้ฝ่าฝืนไม่ชำระค่าปรับจะมีการรายงานเลขทะเบียนรถเข้าเครื่องคอมพิวเตอร์และแจ้งไปยังเจ้าหน้าที่ตำรวจสายตรวจ เมื่อพบรถคันดังกล่าวจอดอยู่ที่ใด ก็จะนำเครื่องมือล็อกล้อรถ ที่เรียกว่า Cramp ไปล็อกไว้ทำให้ไม่สามารถเคลื่อนได้ หรือลากรถมาเก็บรักษา ทั้งนี้ ผู้กระทำผิดต้องเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายทั้งหมดนอกไปจากค่าปรับที่จะต้องชำระด้วย

2) ความผิดเกี่ยวกับการขับเคื่อนรถ ถือว่าเป็นความผิดเล็กน้อย Misdemeanor เจ้าหน้าที่ตำรวจที่พบการกระทำผิดจะจับกุมผู้กระทำผิดและออกใบสั่งซึ่งเรียกว่า บันทึกหมายเลขใบขับขี่และลักษณะการกระทำที่ถือว่าเป็นความผิด หากการกระทำผิดตกอยู่ในภาวะเมาสุรา หรือยาเสพติด เจ้าหน้าที่ตำรวจจะนำตัวผู้กระทำผิดส่งให้กรมยานพาหนะ (Department of Motorcycle Vehicles) ตรวจพิสูจน์ ทั้งนี้ ผู้กระทำผิดอาจปฏิเสธไม่ยอมให้ตรวจได้ ในกรณีดังกล่าวนี้เจ้าหน้าที่ตำรวจจะบันทึกการปฏิเสธไว้ในใบสั่งความผิดเหล่านี้เจ้าหน้าที่ตำรวจมีอำนาจควบคุมตัว และจะต้องนำตัวผู้ต้องหาส่งต่อศาลให้ได้รับการพิจารณาโดยเร็ว และในการดำเนินคดีตามกฎหมายจราจรนี้ เจ้าพนักงานตำรวจไม่มีอำนาจในการเปรียบเทียบปรับหรือเพิกถอนใบสั่ง เพราะเป็นอำนาจของศาลที่พิจารณาคดีเกี่ยวกับความผิดจราจรเท่านั้นที่มีอำนาจ เพราะเป็นอำนาจของศาลที่พิจารณาคดีเกี่ยวกับความผิดจราจรเท่านั้นที่มีอำนาจ ผู้กระทำความผิดตามกฎหมายจราจรเกินหนึ่งครั้งภายในหนึ่งปีจะถูกเพิ่มโทษปรับและในกรณีที่เป็นการผิดร้ายแรงก็จะมีเพิ่มโทษจำคุกด้วยและในกรณีที่ผู้กระทำผิดไม่สามารถชำระค่าปรับได้ ศาลมีอำนาจในการที่จะให้ผู้กระทำความผิดผ่อนชำระเป็นงวด ๆ ได้

มาตรการในชั้นศาล ศาลที่มีอำนาจในการพิจารณาคดีเกี่ยวกับความผิดจรรยาบรรณนั้น เป็นศาลประจำมลรัฐมีอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดีจราจร ซึ่งศาลมลรัฐมีอยู่ด้วยกันสองศาล คือ

1) Justice Court เป็นศาลประจำท้องถื่นที่มีพลเมืองไม่มาก มีเขตอำนาจจำกัด เฉพาะคดี Misdemeanors มีผู้พิพากษาที่เรียกว่า “Justice of the Peace”

2) Municipal Court เป็นศาลที่มีเขตอำนาจในเมืองหนึ่งหรือหลาย ๆ เมืองและท้องที่ที่ไม่มี Justice Court ก็จะใช้ Municipal Court พิจารณาพิพากษาคดีแทน ซึ่งศาล Municipal Court นี้บางรัฐอาจมีชื่อเรียกว่า “Mayer Court Police Court” เป็นต้น

ในบางเมืองมีศาลจราจร (Traffic Court) แยกออกมาเป็นศาลพิเศษต่างหากและมีอำนาจพิจารณาคดีเกี่ยวกับรถยนต์และการฝ่าฝืนจราจรโดยเฉพาะ เช่น เมืองฟิลาเดลเฟีย และ ลอสแอนเจลิส เป็นต้น ในการพิจารณาพิพากษาคดีนั้นเมื่อผู้กระทำผิดไปรายงานตัวต่อศาล จะอ่านและอธิบายฟ้องให้ผู้กระทำผิดฟัง หากผู้กระทำผิดรับสารภาพก็ตัดสินไปเลย โดยไม่ต้องสืบพยานซึ่งเหมือนกับประเทศอังกฤษ ซึ่งคดีจราจรก็จะได้รับการพิจารณาโดยรวบรัด (Offence Trimble on Summary) โดยปราศจากลูกขุนในศาล Magistrate Court เนื่องจากประเทศสหรัฐเป็นประเทศที่ใหญ่ประกอบด้วยมลรัฐต่าง ๆ วิธีพิจารณาความแตกต่างกันออกไป เช่น การพิจารณาคดีของศาลในมลรัฐทางตะวันตกตำรวจไม่ต้องมาศาล เว้นแต่จะถูกเรียกมาเป็นพยาน ส่วนมลรัฐตะวันออกตำรวจต้องมาในการพิจารณาคดีโดยทั่วไป ในการกระทำผิดกฎหมายจราจรหากเป็นความผิดเล็กน้อยผู้กระทำผิดไม่จำเป็นต้องไปแสดงตัวที่ศาล เว้นแต่เป็นความผิดอย่างประเภที่ผู้กระทำผิดต้องมาปรากฏตัวที่ศาล ในการพิจารณาคดี ในกรณีโทษปรับผู้กระทำผิดสามารถชำระค่าปรับด้วยเงินสดหรือเช็ค และในกรณีที่ไม่สามารถชำระค่าปรับได้ในคราวเดียวศาลอาจอนุญาตให้ผ่อนชำระค่าปรับได้ หรืออาจให้ทำกิจกรรมบริการสังคม (Community Service) เพื่อหักใช้หนี้ค่าปรับในอัตราชั่วโมงละ 5 เหรียญสหรัฐ ก็ได้ และการลงโทษในการกระทำผิดครั้งแรกสำหรับความผิดที่มีอัตราโทษอย่างสูงให้จำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือปรับไม่เกิน 500 เหรียญสหรัฐ หรือทั้งจำทั้งปรับ ศาลมักจะใช้วิธีการคุมประพฤติแทนการลงโทษจำคุก ถ้าโดยมีระยะเวลาประมาณ 5 ปี และให้เข้าโรงเรียนฝึกสอนกฎจราจรหรือวางข้อจำกัดในการขับขี่ เช่น ให้ออกใบขับขี่เฉพาะไปทำงานและขับรถกลับบ้านเท่านั้น เป็นระยะเวลา 1 ปี

มาตรการลงโทษด้วยวิธีบันทึกการตัดคะแนน (Point system) ในประเทศสหรัฐ เมื่อมีผู้กระทำผิดจราจร ก็จะมีวิธีการติดตามเอาตัวผู้กระทำผิดมาลงโทษให้ได้ทุกครั้งโดยสหรัฐจะมีศูนย์คอมพิวเตอร์เก็บข้อมูลและสถิติการกระทำของผู้กระทำผิด ผู้กระทำที่ยังไม่ได้รับโทษจะไม่มีโอกาสได้ต่อทะเบียนรถยนต์หรือใบอนุญาตขับขี่และผู้ที่เคยกระทำความผิดมาแล้วจะได้รับโทษสูงขึ้น หรืออาจจะถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ นอกจากนั้น ยังมีการบังคับให้มีการประกันภัยรถยนต์โดยทั่วกันผู้ที่เคยกระทำความผิดกฎจราจรจะถูกเรียกเบี้ยประกันสูงขึ้น สถิติที่นำมาพิจารณาโทษนั้นส่วนหนึ่งมาจากการบันทึกคะแนนของผู้ขับขี่ ซึ่งหากถูกตัดคะแนนตามจำนวนที่กำหนดไว้ผู้ขับขี่อาจจะถูกถอน

สิทธิบางอย่างลงได้ในสหรัฐ Point System ถือว่ามีผลในการปฏิบัติมาก ผู้ขับขี่จะเกรงกลัวที่จะถูกบันทึกคะแนนเนื่องจากหากถูกสะสมคะแนนเป็นจำนวนมากอาจถูกเพิกถอนสิทธิบางอย่างได้

ในสหรัฐจะมีกองควบคุมการจราจร (The Bureau of Motor Vehicles) คอยควบคุมผู้ใช้รถใช้ถนนให้ปฏิบัติตามกฎจราจรและจะเป็นผู้บันทึกคะแนนของผู้กระทำความผิดดังกล่าว

มาตรการตัดคะแนนนั้น (Point system) มีการตัดคะแนนตามความรุนแรงของการกระทำความผิด ดังนี้

- 1) ความผิดที่ผู้กระทำความผิดจราจรจะถูกบันทึกคะแนน จำนวน 6 คะแนน
 - 1.1) ขับรถชนผู้อื่นจนเป็นเหตุให้ถึงแก่ความตาย
 - 1.2) ขับรถในขณะมึนเมา
 - 1.3) ขับรถโดยไม่พกใบอนุญาตขับขี่
 - 1.4) หลบหลีกการจับกุมของเจ้าหน้าที่
 - 1.5) ขับรถแข่งในถนนหลวง
 - 1.6) ขับรถของผู้อื่นโดยไม่มีใบอนุญาต
 - 1.7) ขับรถในขณะที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่หรือถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่
 - 1.8) ใช้รถในการกระทำความผิด
- 2) ความผิดที่ผู้กระทำความผิดจราจรจะต้องถูกบันทึกคะแนนจำนวน 4 คะแนน ขับรถโดยประมาทซึ่งอาจจะก่อให้เกิดความเสียหายและอันตรายแก่ผู้อื่น
- 3) ความผิดที่ผู้กระทำความผิดจราจรจะต้องถูกบันทึกคะแนนจำนวน 2 คะแนน
 - 3.1) ขับรถในเขตห้ามเข้า (ขึ้นอยู่กับขนาดของยานพาหนะ)
 - 3.2) ขับรถฝ่าฝืนข้อบังคับของกองควบคุมการจราจร (The Bureau of Motor Vehicles) ขับรถด้วยความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด

ในเรื่องการรักษาความปลอดภัยของสถานที่เกิดเหตุ มีการพิจารณาถึงการกระทำโดยชอบในเรื่องเกี่ยวกับสถานที่เกิดเหตุที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจะทำได้มาน้อยเพียงใดเพื่อไม่ให้ขัดกับหลักรัฐธรรมนูญแก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 4 ความว่า

“สิทธิของประชาชนที่จะได้รับหลักประกันในชีวิตของเราในที่อยู่อาศัยเอกสารและข้าวของเครื่องใช้ของตนจากการตรวจค้นหรือการยึดที่ไม่มีเหตุอันสมควรโดยไม่มีหมาย สิทธิต่าง ๆ เหล่านั้นจะต้องไม่ถูกล่วงละเมิดและจะไม่มีหมายค้นใดที่อาจออกให้ได้ เว้นแต่ต้องมีเหตุอันสมควรน่าเชื่อ โดยมีการสาบานหรือยืนยันอย่างหนักแน่นและกล่าวถึงความเป็นเฉพาะเจาะจงของสถานที่ที่จะค้น รวมทั้งบุคคลหรือสิ่งของที่ต้องการค้นและยึดด้วย”

การพิจารณาคดีจราจรในประเทศสหรัฐอเมริกา

คดีเกี่ยวกับจราจรอาจแบ่งออกเป็นสองประเภทใหญ่ ๆ ประเภทหนึ่งเป็นความผิดเกี่ยวกับการจอดรถ (Parking Violation) เช่น จอดรถในที่ห้ามจอด จอดรถเกินเวลาที่ชำระค่าจอด หรือจอดรถไม่ชอบด้วยกฎจราจรหรือฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร เป็นต้น ความผิดอีกประเภทหนึ่งเกี่ยวกับการขับเคลื่อนรถ (Moving Violation) เช่น ขับรถด้วยความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณ ขับรถโดยไม่มีใบขับขี่ หรือขับรถในขณะที่เมาสุรา เป็นต้น สำหรับความผิดเกี่ยวกับการจอดรถมีเพียงโทษปรับ หากผู้ถูกกล่าวหาประสงค์จะสู้คดีหรือไม่ประสงค์จะชำระเงินตามจำนวนที่กฎหมายกำหนด ก็ต้องไปศาลเพื่อสู้คดีหรือให้ศาลกำหนดค่าปรับให้

สำหรับความผิดเกี่ยวกับการขับเคลื่อนรถ (Moving Violation) นั้นผู้ถูกกล่าวหาต้องไปรายงานตัวต่อศาล ในวันที่ศาลนัดพิจารณาคดีครั้งแรก ซึ่งมีการอ่านและอธิบายฟ้องให้จำเลยฟัง ถ้าจำเลยรับสารภาพ ศาลก็ตัดสินคดีไปเลยโดยไม่ต้องสืบพยาน ศาลอาจเพียงแต่ลงโทษปรับหรือให้รอโทษจำคุกไว้ หรืออาจให้จำคุกแล้วแต่ความหนักเบาของการกระทำผิด และประวัติการกระทำผิดกฎหมายจราจรของจำเลยด้วย

ผลของคำพิพากษาในคดีจราจร คำพิพากษาลงโทษไม่ได้รับฟังในคดีแพ่ง ทั้งนี้ อาจจะเป็นเพราะการพิจารณาพิพากษาคดีในศาลจราจรมีกระบวนการพิจารณาที่สะดวกรวดเร็วมาก ซึ่งก็อาจเกิดความผิดพลาดได้ง่ายก็อาจจะเป็นไปได้ (เสวก มณีกุล, 2552, น. 25-36)

2.7.2 การสอบสวนของประเทศญี่ปุ่น

การจับกุมและสอบสวนโดยอัยการ ในคดีที่เจ้าหน้าที่ตำรวจหรืออัยการเห็นว่า คดีมีพยานหลักฐานหรือมูลเหตุเพียงพอเจ้าหน้าที่ตำรวจหรืออัยการจะแจ้งให้ศาลทราบถึงเหตุต่าง ๆ เพื่อที่จะพิจารณาออกหมายจับได้ โดยปกติไม่มีอำนาจจับกุมบุคคลใดเว้นแต่จะมีหมายจับที่ออกโดยศาล ยกเว้น 2 กรณี คือ

1. การจับในความผิดซึ่งหน้า (Flagrant offence) และ
2. การจับในกรณีเร่งด่วน (Emergency arrest) ที่มีพยานหลักฐานเพียงพอ เชื่อได้ว่าผู้จะถูกจับได้กระทำความผิดที่มีโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต หรือโทษจำคุกมากกว่า 3 ปี ขึ้นไป และเป็นกรณีที่ไม่อาจจะขอหมายจากศาลได้ทัน

ในการจับกุมเร่งด่วน กระบวนการยุติธรรมทางอาญาของประเทศญี่ปุ่น มีลักษณะพิเศษ กล่าวคือ นอกจากตำรวจ (Judicial police official) อัยการญี่ปุ่นและผู้ช่วยอัยการก็มีอำนาจในการจับผู้ต้องหาเช่นเดียวกับตำรวจ อย่างไรก็ตามหากไม่สามารถออกหมายจับได้จะต้องปล่อยตัวผู้ถูกจับในทันที

การกำหนดชั้นของสำนักงานอัยการสูงสุดเพื่อให้เกิดความสอดคล้องกับการดำเนินคดีในศาลต่าง ๆ โดยอัยการจะทำหน้าที่สืบสวนสอบสวน ฟ้องคดี ดำเนินคดีในศาล ตรวจสอบความถูกต้อง

ต้องของคำพิพากษา นอกจากนี้หากมีความจำเป็นอัยการยังสามารถสืบสวนสอบสวนนอกเขตอำนาจสำนักงานของตนได้เช่นกัน

พนักงานอัยการในประเทศญี่ปุ่นมีการกิจหลักตามกฎหมาย 4 ประการ

1. สืบสวนสอบสวนคดีอาญา
2. วินิจฉัยสั่งคดี
3. ฟ้องคดี

4. ควบคุมตรวจสอบการบังคับตามคำพิพากษาโดยอัยการในสำนักงานที่ศาลมีคำพิพากษาเป็นผู้สั่งให้มีการบังคับคดีหลังจากมีคำพิพากษา

ตามประมวลวิธีพิจารณาความอาญาของประเทศญี่ปุ่นไม่ได้บัญญัติเป็นการบังคับให้อัยการทำการสอบสวน หากเห็นว่ามีความจำเป็นอัยการสามารถทำการสอบสวนได้ด้วยตนเองในความผิดทุกประเภท โดยปกติเจ้าพนักงานตำรวจสามารถเริ่มการสอบสวนคดีอาญาได้ทุกประเภทและในทางปฏิบัติจะเป็นภาระหน้าที่ของตำรวจ ในการริเริ่มสอบสวนคดีอาญาเสมอ เว้นแต่คดีบางประเภท เช่น คดีเกี่ยวกับความปลอดภัยทางทะเล คดียาเสพติด คดีคุ้มครองแรงงาน เจ้าพนักงานในสังกัดของหน่วยงานต่าง ๆ เหล่านั้น มีอำนาจสอบสวนได้ กล่าวได้ว่า อัยการมีอำนาจหน้าที่ในการสอบสวนอยู่อย่างไม่จำกัดแต่ในทางปฏิบัติอัยการมักจะสอบสวนเฉพาะคดีที่สำคัญ เช่น คดีฉ้อราษฎร์บังหลวง คดีภาษีอากร และคดีการกระทำความผิดเกี่ยวกับเศรษฐกิจ นอกจากนี้เจ้าพนักงาน ผู้ช่วยอัยการประจำสำนักงานอัยการ (Public prosecutor' assistant prosecutor) สามารถทำการสอบสวนได้ เมื่อได้รับคำสั่งให้ทำหน้าที่สอบสวนจากอัยการ เนื่องจากอัยการมีอำนาจสอบสวนเองคดีจึงสามารถเข้าสู่การดำเนินการของอัยการ ได้ทั้งจากการส่งสำนวนจากพนักงานสอบสวนและจากการร้องทุกข์ กล่าวโทษโดยตรงจากผู้เสียหายหรือจากการที่อัยการรับรู้การกระทำความผิดอาญาด้วยตนเอง เมื่อมีความจำเป็นในการปฏิบัติหน้าที่สอบสวน อัยการสามารถออกคำสั่งเพื่อให้ตำรวจให้ความร่วมมือช่วยเหลือในการสอบสวนได้ซึ่งตำรวจจะต้องปฏิบัติตามคำสั่งนั้น

การดำเนินคดีอาญา ตามรัฐธรรมนูญประเทศญี่ปุ่นมาตรา 31 ได้บัญญัติรับรองสิทธิเสรีภาพของประชาชนการดำเนินคดีจะต้องกระทำภายใต้บทบัญญัติแห่งกฎหมายเท่านั้น จึงเป็นบทบัญญัติที่จำกัดการกระทำของเจ้าหน้าที่รัฐที่จะต้องทำเท่าที่กฎหมายให้อำนาจเท่านั้น กล่าวได้ว่ารัฐธรรมนูญได้รับรอง Due Process ไว้แล้วดังนั้น Due Process จึงมีความหมายได้หลายนัย กล่าวคือ

- 1) ในกรณีที่กฎหมายบังคับให้การฟ้องคดีจะกระทำได้อต่อเมื่อมีคำร้องทุกข์ (Complaint) ของผู้เสียหาย หากมีการฟ้องคดีโดยไม่มีคำร้องทุกข์ย่อมเป็นการละเมิดกฎหมาย
- 2) ในบางกรณีกฎหมายบัญญัติห้ามฟ้องคดีบางประเภท แม้จะมีการกระทำที่ละเมิดกฎหมายพนักงานอัยการย่อมไม่มีอำนาจในการฟ้องคดี

3) ประเด็นเรื่องความเป็นกลาง (Neutrality) ของผู้พิพากษาเนื่องจากจำเลยมีสิทธิได้รับการพิจารณาที่เป็นธรรม หากผู้พิพากษามีอคติเอนเอียงถือว่าละเมิด Due Process อย่างร้ายแรง

4) ในกรณีที่ผู้พิพากษาวางตนน่ารังเกียจหรือไร้เหตุผล (Obnoxious and Unreasonable) แม้จะไม่เป็นการฝ่าฝืนกฎหมายแต่ก็เป็นการไม่ชอบด้วย Due Process

การคัดค้านผู้พิพากษาอาจกระทำได้แม้ไม่ปรากฏว่าผู้พิพากษานั้นมีอคติเอนเอียงเพียงแต่ปรากฏเหตุที่อาจจะตั้งรังเกียจ เช่น เป็นผู้เสียหายเองหรือเป็นญาติของผู้เสียหายในคดีเป็นผู้ปกครองหรือผู้แทนของผู้เสียหายหรือจำเลยในคดีเป็นพยานของฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งในคดีเคยทำหน้าที่อัยการหรือพนักงานสอบสวนนั้นมาก่อน เป็นต้น

การสอบสวนคดีจราจร

เมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจพบว่าการกระทำความผิดกฎหมายจราจรขึ้น เจ้าพนักงานตำรวจจะยึดใบอนุญาตขับขี่และเขียนใบสั่งซึ่งมีสามส่วน ส่วนที่หนึ่งสี่สำหรับผู้กระทำความผิดและใบแจ้งให้ชำระเงินเป็นสี่หาส่วนที่สองสี่เหลือเป็นสำเนาสำหรับเจ้าหน้าที่ตำรวจใบสั่งจะมีรายละเอียดเกี่ยวกับการกระทำความผิดมาตราที่กระทำความผิดวันเวลาสถานที่ที่กำหนด เมื่อผู้กระทำความผิดได้รับใบสั่งจะต้องมาศาลตามวันเวลาที่กำหนดในใบสั่งเพื่อดำเนินคดีส่วนใหญ่ศาลแขวงที่มีอำนาจพิจารณาจะอยู่บริเวณใกล้กับสถานีตำรวจ

นอกจากนี้ประเทศญี่ปุ่นมีวิธีการพิเศษที่ใช้เฉพาะกับความผิดจราจรที่เรียกว่า “Hansokukin System” หรือการลงโทษทางการเงินแก่การละเมิดกฎหมายจราจร (Pecuniary Penalty Against Traffic infraction System) สภาพบังคับที่ใช้วิธีนี้ไม่ใช่โทษทางอาญา ประเทศญี่ปุ่นใช้วิธีนี้กับการละเมิดกฎหมายจราจรตั้งแต่ ค.ศ. 1968 มีวัตถุประสงค์เพื่อลดภาระของกระบวนการยุติธรรมทางอาญาและหลีกเลี่ยงการเกิดการเกิดมลทิน (Stigma) วิธีการของ Hansoku-kin system คือการให้เจ้าพนักงานตำรวจออกคำบอกกล่าวเรียกว่า Kokuchi หรือ Tsukoku เป็นใบแจ้งให้ชำระเงินค่าปรับเป็นแผ่นกระดาษสีขาว ผู้กระทำความผิดจะต้องชำระเงินตามจำนวนที่กำหนดไว้ในกฎหมาย โดยสามารถชำระเงินค่าปรับทางธนาคาร หรือ ณ ที่ทำการไปรษณีย์ภายในระยะเวลา 8 วัน นับแต่ได้รับแจ้งให้ชำระเงินซึ่งเจ้าพนักงานตำรวจจะให้มาพร้อมกับใบสั่ง หากผู้กระทำความผิดจัดการได้ภายในระยะเวลาดังกล่าว ผู้กระทำความผิดจะต้องไปศูนย์การจราจรประจำอำเภอเพื่อรับใบแจ้งให้ชำระเงินภายใน 11 วัน ถ้าผู้กระทำความผิดยังไม่ยอมชำระเงินค่าปรับ จะถูกนำตัวไปศาลเพื่อดำเนินการตามกระบวนการวิธีพิจารณาความอาญาต่อไป สำหรับเงินที่ได้จากการที่ผู้กระทำความผิดมาชำระค่าปรับจะถูกแบ่งครึ่งระหว่างอำเภอและจังหวัด เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการทำสัญญาจราจร และสัญญาถนนต่าง ๆ

การดำเนินคดีในศาลที่เรียกว่า “Summary Court” และในการดำเนินคดีเกี่ยวกับการฝ่าฝืนกฎจราจรนั้น สามารถพิจารณาคดีโดยรวบรัดตามบทบัญญัติใน The Law Concerning

Summary Trial Procedure for Traffic Violation Cases โดยศาลจะเป็นผู้มีอำนาจในการพิจารณาคดี เจ้าหน้าที่ตำรวจจะไม่มีอำนาจในการพิจารณาลงโทษผู้กระทำความผิด และวิธีพิจารณาคดีเกี่ยวกับความผิดในการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร

หลักการสอบสวนคดีอาญาประเทศญี่ปุ่น หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ญี่ปุ่นแพ้สงคราม และตกอยู่ภายใต้การยึดครองของสหรัฐอเมริกา รัฐธรรมนูญของญี่ปุ่น ค.ศ. 1947 (ฉบับปัจจุบัน) บัญญัติให้ญี่ปุ่นจัดตั้งรัฐบาลในระบบประชาธิปไตย และยึดหลักนิติธรรม รวมทั้งขยายขอบเขตการคุ้มครองสิทธิมนุษยชนขึ้นพื้นฐานและวางหลักประกันสิทธิผู้ต้องหาและจำเลยในคดีอาญาไว้ในหมวดที่ 3 ซึ่งเรียกโดยทั่วไปว่า “กฎบัตรแห่งสิทธิของญี่ปุ่น” (Japanese Bill of Rights) มาตรการลงโทษโดยวิธีตัดคะแนน เมื่อเป็นการลงโทษในการถูกยึดใบขับขี่ ผู้ขับขี่ซึ่งมีคะแนนเต็มทั้งหมด 15 คะแนน จะต้องรักษาไว้ในช่วงระยะเวลา 3 ปี หากผู้ขับขี่ได้ถูกหักคะแนนจากการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรไป 6 คะแนน ผู้กระทำความผิดจะถูกยึดใบขับขี่ชั่วคราว และหากผู้กระทำความผิดถูกหักคะแนนการฝ่าฝืนไป 15 คะแนน ผู้กระทำความผิดจะถูกยกเลิกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

2.7.3 การดำเนินคดีจราจรในประเทศฝรั่งเศส

การดำเนินคดีจราจรในประเทศฝรั่งเศส จะมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 3 องค์กร ประกอบด้วย องค์กรตำรวจสอบสวน อัยการ และศาลสอบสวน แต่ละองค์กรมีหน้าที่ช่วยกันหาตัวผู้กระทำความผิด และประสานงานเพื่อที่จะนำตัวผู้กระทำความผิดมาลงโทษ ระหว่างตำรวจ อัยการ ศาล จะมีหน้าที่แยกกันอย่างชัดเจน ในขณะเดียวกันก็มีหน้าที่ตรวจสอบภายในองค์กรระหว่างกันเอง เช่น ตำรวจมีอำนาจสอบสวนเบื้องต้น กับสอบสวนความผิดซึ่งหน้าที่อำนาจพนักงานสอบสวนจะแตกต่างกันไปในแต่ละกรณี ในขณะเดียวกันพนักงานอัยการก็เข้าร่วมในการสอบสวนคดีอาญาได้ซึ่งเป็นการร่วมมือกันทำงาน มีลักษณะเป็นเพื่อนร่วมงาน (Colleague) มีการปรึกษาหารือว่าคดีใดควรจะสอบสวนในแนวทางใด อัยการจะให้คำแนะนำพูดคุยกันธรรมดา สำหรับศาลก็เช่นเดียวกันเป็นการร่วมมือกันทำงานหาตัวผู้กระทำความผิดและพยานหลักฐานต่าง ๆ แต่สำหรับศาลสอบสวนจะเข้ามาเฉพาะในคดีที่ยุ่งยากซับซ้อน ตำรวจสอบสวนกับอัยการจะสอบสวนเบื้องต้น เพื่อส่งให้ศาลสอบสวนทำหน้าที่สอบสวนอีกชั้นหนึ่งก่อนที่จะไปสู่ศาลลูกขุนพิจารณาลูกขุนของฝรั่งเศส จะตัดสินทั้งข้อกฎหมายและข้อเท็จจริง ต่างจากระบบของอังกฤษที่ตัดสินเฉพาะข้อเท็จจริง แล้วศาลค่อยตัดสินข้อกฎหมาย

เมื่อมีความผิดอาญาเกิด ผู้เสียหายหรือบุคคลที่เกี่ยวข้องสามารถนำคดีไปสู่กระบวนการยุติธรรมได้ 3 ทาง ทางที่ใกล้ที่สุด คือ ตำรวจ เพราะตำรวจมีความใกล้ชิดกับประชาชน อาจจะเป็นกรณีที่ตำรวจรู้เห็นเอง หรือผู้เสียหายร้องทุกข์ หรือมีผู้เห็นความผิดมาแจ้งความหรือกล่าวโทษ นอกจากตำรวจแล้วพนักงานอัยการก็จะมีส่วนร่วมในชั้นสอบสวน ก็สามารถรับคำร้องทุกข์ได้เช่นกัน และผู้พิพากษาสอบสวนก็สามารถรับคำร้องทุกข์ได้อีกทางหนึ่ง

ผู้มีอำนาจสอบสวน

เมื่อได้รับคำร้องทุกข์แล้วใครจะมีอำนาจสอบสวน โดยหลักแล้วจะมีการคานอำนาจกันระหว่างผู้พิพากษาสอบสวนกับพนักงานอัยการและตำรวจอีกฝ่ายหนึ่งในระบบฝรั่งเศสถือว่าพนักงานสอบสวนฝ่ายตำรวจกับพนักงานอัยการเป็นองค์กรที่ทำงานด้วยกัน แม้ว่าจะอยู่คนละสังกัด คือ ศาลกับพนักงานอัยการสังกัดกระทรวงยุติธรรม มีลักษณะเป็นตุลาการ หลังจากสอบเข้าและเรียนจบโรงเรียนตุลาการแล้วจะแยกออกมาเป็นผู้พิพากษาหรืออัยการก็ได้ ถือว่าเป็นองค์กรเดียวกัน แต่ทำคนละหน้าที่ ส่วนในการทำงานผู้พิพากษาจะเป็นอิสระในการตัดสินใจคดี แต่พนักงานอัยการเป็นอิสระในการว่าคดีในห้องพิจารณา ส่วนพนักงานสอบสวนฝ่ายตำรวจสังกัดกระทรวงมหาดไทย

เจ้าหน้าที่ที่ทำหน้าที่ในการสอบสวนคดีอาญาของฝรั่งเศส จะมีอยู่ทั้งเจ้าหน้าที่ตำรวจพนักงานอัยการและผู้พิพากษา ทั้งนี้เป็นไปตามหลักการดำเนินคดีอาญาแบบระบบไต่สวน ซึ่งหน่วยงานของรัฐมีหน้าที่ในการช่วยค้นหา พยานหลักฐานและข้อเท็จจริงในคดีอาญา และกำหนดบทบาทความสัมพันธ์ของเจ้าพนักงานของรัฐไว้อย่างชัดเจน เพื่อป้องกันจะเกี่ยวกับการประสานความสัมพันธ์ในองค์กรกระบวนการยุติธรรม ลักษณะเช่นนี้ อาจเรียกว่า การดำเนินคดีอาญาของประเทศฝรั่งเศส โดยรัฐ (รัฐมีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงต่อการปราบปรามอาชญากรรม)

เจ้าหน้าที่ตำรวจในประเทศฝรั่งเศสมีหลายกอง ดังนี้

- Surete nationale อยู่ภายใต้การควบคุมของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย
- Gendarmrie อยู่ภายใต้การควบคุมของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย
- Municipal Republicaine de Securite อยู่ภายใต้การควบคุมของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

ตำรวจทุกกองจะมีข้าราชการตำรวจ 2 ประเภท คือ ตำรวจฝ่ายคดี (Judicial Police หรือ Police Judiciaire) และตำรวจฝ่ายปกครอง (Police Administrative)

1. ตำรวจฝ่ายคดี มีอำนาจหน้าที่สืบสวนแสวงหาข้อเท็จจริงและสอบสวนรวบรวมพยานหลักฐาน ตลอดจนจับกุมผู้กระทำผิด ในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวนี้ ตำรวจฝ่ายคดีถูกควบคุมโดยพนักงานอัยการประจำศาลชั้นต้น (Procureur de la Republique) จนกระทั่งมีการสอบข้อเท็จจริงเบื้องต้นโดย Jadge d' instruction แล้วจึงตกไปอยู่ภายใต้การควบคุม Jadge d' instruction ตำรวจฝ่ายคดีมี 2 ประเภท คือ (1) Officers และ (2) Ordinary member (agents) โดยฝ่ายแรกมีอำนาจสืบสวนและสอบสวนมากกว่าฝ่ายหลัง

2. ตำรวจฝ่ายปกครอง มีหน้าที่รักษาความสงบเรียบร้อยและบังคับใช้กฎหมายทั่วไป โดยอยู่ภายใต้การควบคุมของฝ่ายปกครอง เช่น เทศบาลหรือราชการส่วนท้องถิ่น

อนึ่ง ในการปฏิบัติหน้าที่สืบสวนสอบสวนนั้น ตำรวจฝ่ายคดีต้องอยู่ภายใต้การกำกับและควบคุมของพนักงานอัยการประจำศาลชั้นต้น ตำรวจฝรั่งเศสนั้น ไม่มีหน้าที่ทำสำนวนการ

สอบสวนและไม่มีอำนาจสั่งฟ้องหรือไม่สั่งฟ้องคดีกลับต้องเป็นผู้ทำหน้าที่รวบรวมพยานหลักฐานตาม การชี้แนะของอัยการ การไม่ปฏิบัติตามคำชี้แนะของอัยการมีผลทำให้ต้องถูกสอบสวนทางวินัย นอกจากนั้นตำรวจต้องอยู่ภายใต้การบังคับบัญชาตามสายงานของกองตำรวจแต่ละกองด้วย

2.8 หลักนิติวิทยาศาสตร์ (Forensic Science) ในการสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจร

นิติวิทยาศาสตร์ มาจากคำว่า “นิติ” + วิทยาศาสตร์” ฉะนั้น นิติวิทยาศาสตร์ คือ การนำ วิทยาศาสตร์ทุกสาขามาประยุกต์ใช้เพื่อประโยชน์แห่งกฎหมาย ประโยชน์แห่งกฎหมาย ที่กล่าวถึงนี้ ได้แก่

- 1) ประโยชน์ทางนิติบัญญัติในเรื่องการออกกฎหมาย
- 2) ประโยชน์ของการคลี่คลายปัญหาและการพิสูจน์ ข้อเท็จจริงในคดีความเพื่อผลในการ บังคับใช้กฎหมายและการลงโทษ

สำหรับในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก หลักนิติวิทยาศาสตร์ จะนำมาเพื่อใช้ในการตรวจสอบ สถานที่เกิดเหตุ การวิเคราะห์จุดชน ความเร็วของรถก่อนชนและหลังชน ตลอดจนค้นหาพยานวัตถุใน ที่เกิดเหตุ (อรรถพล เข้มสุวรรณวงศ์, อ้างถึงใน เสวก มณีกุล, 2552, น. 17)

การตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุตามระบบ FBI

ในการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุระบบ FBI จะมีลักษณะการทำงานเป็นทีม โดยในทีมจะมีการ แบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบอย่างชัดเจน ประกอบด้วย (<http://thaiforensicdivisionl.com>, อ้างถึง ในเสวก มณีกุล, 2552, น. 27-29)

1. หัวหน้าทีม (Team Leader)
2. ช่างภาพ (Photographer)
3. เจ้าหน้าที่สเก็ตซ์ภาพ (Sketch Preparer)
4. เจ้าหน้าที่บันทึกและเก็บรักษาวัตถุพยาน (Evidence Recorder/Custodian)
5. เจ้าหน้าที่ค้นหาพยานหลักฐาน (Evidence Recovering Personal)
6. ผู้เชี่ยวชาญพิเศษ (Specialists)

ซึ่งในขั้นตอนการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ นั้น จะใช้หลัก 12 ขั้นตอน ประกอบด้วย

ขั้นตอนที่ 1 การเตรียมตัว (Preparation) เป็นการตรวจสอบความพร้อมทั้งเจ้าหน้าที่ใน การตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ และอุปกรณ์ที่ใช้ในการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ รวมถึงการประเมินสถานการณ์ที่ อาจเกิดขึ้นในการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ

ขั้นตอนที่ 2 ใกล้ถึงสถานที่เกิดเหตุ (Approach Scene) เป็นการเตรียมความพร้อมครั้งสุดท้ายในทุก ๆ ด้านของสถานที่เกิดเหตุเบื้องต้น โดยหัวหน้าทีม เพื่อกำหนดรูปแบบวิธีการของทีมให้เหมาะสมกับสภาพของสถานที่เกิดเหตุรวมถึงการบันทึกสภาพทั่วไป

ขั้นตอนที่ 3 การรักษาความปลอดภัยและการป้องกันสถานที่เกิดเหตุ (Secure and Protect Scene) เมื่อถึงสถานที่เกิดเหตุ ต้องพิจารณาขอบเขตในการป้องกันสถานที่เกิดเหตุเพื่อให้ครอบคลุมวัตถุพยานทั้งหมด โดยต้องไม่ลืมถึงความปลอดภัยในสถานที่เกิดเหตุ รวมถึงจดบันทึกเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในสถานที่เกิดเหตุ

ขั้นตอนที่ 4 การตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุเบื้องต้น (Initiate Preliminary Survey) เป็นการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุเบื้องต้น โดยหัวหน้าทีม เพื่อกำหนดรูปแบบวิธีการของทีมให้เหมาะสมกับสภาพของสถานที่เกิดเหตุรวมถึงการบันทึกสภาพทั่ว ๆ ไป

ขั้นตอนที่ 5 ประเมินพยานหลักฐานที่พบในสถานที่เกิดเหตุ (Evaluate Physical Evidence Possibility) เป็นการประเมินถึงพยานหลักฐานที่อาจพบในสถานที่เกิดเหตุ เพื่อจะได้ครอบคลุมในการค้นหาวัตถุพยานและป้องกันการทำลายวัตถุพยาน

ขั้นตอนที่ 6 เตรียมบรรยายสรุปสภาพของสถานที่เกิดเหตุ (Prepare Narrative Description) บรรยายสภาพทั่วไปและลักษณะพิเศษของสถานที่เกิดเหตุ ซึ่งการบันทึกอาจทำได้หลายวิธี เช่น บันทึกเสียง การเขียน หรือบันทึกวิดีโอ

ขั้นตอนที่ 7 กำหนดการถ่ายภาพ (Depict Scene Photographically) ถ่ายภาพสภาพของสถานที่เกิดเหตุทั้งระยะใกล้ กลาง และไกล โดยให้ครอบคลุมสภาพหรือเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในสถานที่เกิดเหตุโดยเฉพาะวัตถุพยานที่พบในสถานที่เกิดเหตุ

ขั้นตอนที่ 8 เตรียมการวางแผนผัง การสเก็ตซ์ภาพสถานที่เกิดเหตุ (Prepare Diagram/Sketch of Scene) เป็นการสเก็ตซ์ภาพของสถานที่เกิดเหตุ โดยมีการกำหนด ทิศ มาตรฐาน และระยะต่าง ๆ

ขั้นตอนที่ 9 การตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุอย่างละเอียด (Conduct Detailed Search) เป็นการค้นหายานหลักฐานที่อาจพบในสถานที่เกิดเหตุ โดยการค้นหาจะใช้รูปแบบตามความเหมาะสม เช่น แบบตาราง กันหอย ฯลฯ

ขั้นตอนที่ 10 การบันทึกและตรวจเก็บพยานหลักฐาน (Record and Collect Physical Evidence) เป็นการบันทึกตำแหน่งและถ่ายภาพพยานหลักฐาน เพื่อกำหนดตำแหน่งของพยานหลักฐานก่อนการเก็บพยานหลักฐาน

ขั้นตอนที่ 11 การตรวจสอบขั้นสุดท้าย (Conduct Final Survey) เป็นการตรวจสอบความสมบูรณ์ของข้อมูลต่าง ๆ รวมถึงการเก็บพยานหลักฐานว่าได้กระทำถูกต้องและครบถ้วนสมบูรณ์หรือไม่

ขั้นตอนที่ 12 การออกและส่งคืนสถานที่เกิดเหตุ (Release Scene) การส่งมอบคืนสถานที่เกิดเหตุต้องมีการบันทึก วัน เวลา ที่ส่งมอบคืนสถานที่เกิดเหตุ

FBI คิดว่าความจำเป็นมากที่สุดในการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ คือ จะไม่พาผู้ได้บังคับบัญชา รวมถึงเจ้าหน้าที่ที่มาตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุให้เกิดการติดเชื้ บาดเจ็บ หรือตาย ดังนั้น ในการปฏิบัติงานตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุทุกครั้ง จำเป็นต้องใช้สติปัญญา และสามัญสำนึกในการป้องกันตัว และพิจารณาญาณของแต่ละบุคคล

การถ่ายภาพคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก

ในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก ภาพถ่ายจะถูกใช้เป็นพยานหลักฐาน เพื่อการเรียกร้องค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุทั่วไป และยังใช้เป็นพยานหลักฐานในศาล ภาพถ่ายจะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการช่วยให้เข้าใจถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ดังนั้น ผู้รวบรวมหลักฐานควรจะมีวิธีการถ่ายภาพในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก

ในประเทศสหรัฐอเมริกาคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก จะใช้การตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุตามระบบ FBI ซึ่งพนักงานสอบสวนไม่มีหน้าที่ในการถ่ายภาพ แต่จะมีผู้รับผิดชอบในการถ่ายภาพ โดยเฉพาะ จะเป็นการถ่ายภาพ โดยอาศัยความรู้พิเศษ ซึ่งแตกต่างจากประเทศไทย พนักงานสอบสวนจะเป็นผู้รวบรวมหลักฐานทุกอย่างและรวมทั้งการถ่ายภาพสถานที่เกิดเหตุด้วย

การถ่ายภาพเป็นวิธีง่าย ๆ ในการบันทึกข้อเท็จจริง ซึ่งประโยชน์ของภาพถ่ายสามารถนำมาใช้ประกอบในการสอบสวนเกี่ยวกับคดีอุบัติเหตุ ดังนี้ (เสวก มณีกุล, 2552, น. 46-48)

1. ภาพถ่ายสามารถอธิบายได้ดีกว่าการใช้ตัวอักษร ในกรณีตัวอย่างเป็นจำนวนมาก รายงานแต่ละฉบับมีจำนวนหน้าเป็นร้อยหน้า อาจจะใช้เวลาเป็นวันในการจัดทำ บ่อยครั้งที่ไม่สามารถบรรยายความเสียหายที่เกิดขึ้นกับยานพาหนะได้ดีเท่ากับภาพถ่าย เช่น รอยครูดบนถนน หรือเศษสิ่งสกปรกบนร่างกาย และรูปแบบของรอยแตกของกระจกหน้ารถ ดูเหมือนจะเป็นการทำลายการบรรยายรายละเอียดด้วยตัวอักษร

2. พิสูจน์ความถูกต้องของรายงาน รายงานข้อเท็จจริงเกี่ยวกับอุบัติเหตุอาจจะถูกตั้งคำถามเพื่อหาเหตุผลหลาย ๆ ด้าน ภาพถ่ายจากอุบัติเหตุ น่าจะช่วยพิสูจน์ความถูกต้องของรายงานของคุณได้

3. การจดบันทึกเกี่ยวกับสิ่งของ คุณอาจจะหลงลืมรายละเอียด ในขณะที่มีความตื่นเต้นเกี่ยวกับการสอบสวน, ความสับสน และความเร่งรีบในการทำงานจะเป็นตัวบดบัง การสังเกตเห็นรายละเอียดต่าง ๆ ซึ่งคุณหรือบุคคลอื่นต้องการทราบเกี่ยวกับสิ่งนั้นในภายหลัง ในขณะที่สสารหรือวัตถุบางอย่างที่เสื่อมสภาพเร็วต้องได้รับการดูแล, ชิ้นส่วนหลายอย่างที่คุณอยากใช้เวลาในการวิเคราะห์มากกว่านี้ได้สูญหาย หรือเสื่อมสภาพไป, ภาพถ่ายจะสามารถบันทึกรายละเอียดต่าง ๆ ใน

สถานที่เกิดเหตุ ดังนั้น ถ้าในภายหลังที่คุณต้องการ คุณก็สามารถค้นหาบางอย่างที่คุณพลาดไปในตอนแรก

4. ช่วยบันทึกความจำในสิ่งที่คุณเห็นไม่มีใครสามารถที่จดจำรายละเอียดทุก ๆ อย่างได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เมื่อเวลาผ่านไประยะหนึ่ง ขณะที่เขาอาจจะต้องศึกษารายละเอียดเกี่ยวกับอุบัติเหตุในกรณีอื่น ๆ ด้วย

การใช้ภาพถ่ายเกี่ยวกับอุบัติเหตุ จะขึ้นอยู่กับแนวทางของผู้ตรวจสอบ จะต้องการให้เป็นภาพถ่ายอาจจะเป็นไปตามความต้องการของฝ่ายอัยการ โจทก์ เพื่อให้เกิดค่าตัดสินทางกฎหมายต่อการกระทำผิด ซึ่งมีผลให้เกิดอุบัติเหตุ ภาพถ่ายจะถูกใช้ในการวิเคราะห์หาหลักฐาน เพื่อการเรียกร้องสิทธิในความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุทั้งในและนอกศาล ภาพของความเสียหายในหนังสือพิมพ์หรือการสื่อสารด้านอื่น ๆ ช่วยให้ประชาชนระมัดระวังปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร

ในประเทศสหรัฐอเมริกา ปัจจุบันผู้เชี่ยวชาญจะนำเอาเทคโนโลยีทางคอมพิวเตอร์ ทางวิศวกรรมยานยนต์มาประกอบในการค้นหาและอธิบายถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ เช่น นำกล้องควบคุมความเร็วแบบต่าง ๆ มาใช้ในการวิเคราะห์ความเร็วของรถยนต์ในขณะที่เกิดเหตุ ซึ่งกล้องควบคุมความเร็วนี้สามารถอ่านแปลความเร็วก่อนถึงเหตุ 5 วินาที ทำให้สามารถวิเคราะห์ความเร็วก่อนชนได้ นอกจากนี้ ในประเทศสหรัฐอเมริกายังนำระบบดาวเทียมมาติดตั้งที่รถยนต์ ซึ่งสามารถวิเคราะห์ความเร็วและเส้นทางเดินทางของรถยนต์ได้ นอกจากนี้ยังมีเทคโนโลยีการใช้กล้องถ่ายภาพประกอบกับข้อมูลคอมพิวเตอร์ที่ถ่ายภาพความเสียหายของรถประเภทนั้น ๆ พร้อมถ่ายร่องรอยบนพื้นถนนในบริเวณจุดเกิดเหตุแล้วนำข้อมูลนั้นให้ระบบโปรแกรมประมวลผลสามารถสร้างภาพจำลองการเกิดเหตุได้ เช่น (เสวก มณีกุล, 2556, น. 48-50) ความรู้ทางด้านวิศวกรรมยานยนต์ จะบอกถึงข้อมูลจำเพาะของรถยนต์แต่ละประเภทต่าง ๆ กัน

1) ขนาดและสัดส่วนตัวถัง จะบอกถึงความกว้าง ยาว สูง ระยะทางของล้อหน้าถึงล้อหลัง และน้ำหนักของรถยนต์แต่ละชนิด สามารถนำมาคำนวณความเร็วของรถยนต์ และระยะเบรกของรถยนต์แต่ละชนิดได้

2) ระบบเกียร์ และตำแหน่งของเกียร์และอัตราทดรอบของเกียร์ หากสามารถทราบได้ว่าภายหลังเกิดอุบัติเหตุผู้ขับขี่ใช้เกียร์โดยอยู่ เราก็จะทราบถึงความเร็วของรถยนต์คันนั้น เช่น รถยนต์ฮิอุซุ รุ่น 6 HE-1 ขนาด 175 แรงม้า มีรอบเครื่องยนต์สูงสุด 30000 รอบ/นาที ใช้เกียร์เกะปุก 6 เกียร์ หากขณะเกิดเหตุรถบรรทุกอยู่ในระหว่างเกียร์ที่ 4 โดยมีอัตราความเร็วสูงสุดบนทางราบ 112 กม./ชม. หากวิ่งโดยใช้เกียร์ 4 ความเร็วในขณะก็คือ 55.273 กม./ชม. สามารถนำไปประยุกต์ในการพิจารณาว่าผู้ขับขี่ในขณะนั้นใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดหรือไม่

3) อุปกรณ์บันทึกความเร็วระยะทางและเวลาการใช้รถในระยะ 10 ปีที่ผ่านมา จนปัจจุบันรถบรรทุกสินค้าอันตรายรถโดยสารปรับอากาศรถบรรทุกสินค้าที่มีมูลค่าสูงจะติดตั้งเครื่องแทโครกราฟ

(Tachograph) ไว้ที่บริเวณกลางหน้าปัดวัดอัตราความเร็ว โดยมีการติดตั้ง ด้านหลังหน้าปัดวัดความเร็ว โดยใช้แผ่นกระดาษแทคโครกราฟ ใช้ร่วมกับนาฬิกา เครื่องจะทำงาน ด้วยแรงเหวี่ยงจากการหมุนของสายมาตรวัดความเร็ว ทำให้อุปกรณ์ โลหะปลายแหลมแกว่งขึ้น ลงตามอัตราความเร็วของรถขีดเส้นกราฟแผ่นแทคโครกราฟที่หมุนวนเข็มนาฬิกาตามเวลาภายใน 24 ชั่วโมงของการใช้รถ แผ่นแทคโครกราฟในรถยนต์ ทำด้วยกระดาษสำหรับขีดด้วยอุปกรณ์แหลม เป็นแผ่นกลม มีรูตรงกลาง แบ่งพื้นที่เป็น 2 ส่วน

4) พื้นที่วงกลมตรงกลาง มีช่องสำหรับกรอกข้อความ ดังนี้ ได้แก่ รายงาน (ผู้ควบคุมรถ) (ต้นทาง)-(ปลายทาง), รถ (หมายเลขทะเบียน) ชื่อคนขับ/นามสกุล, วันใช้รถ (วัน/เดือน/ปี) น้ำมันเชื้อเพลิงที่มี (จำนวนลิตร), เลข กม.ต้นทาง / เลข กม. ปลายทางระยะทาง (กม.)

5) พื้นที่กราฟ แบ่งพื้นที่วงแหวนเป็น 24 ช่องๆ ละ 1 เซนติเมตร จากเวลา 00.00 น. - 24.00 น. ภายในช่องชั่วโมงแบ่งออกเป็นช่อง 10 นาที และ 5 นาที สำหรับอ่านเวลาตามนาฬิกา

(5.1) วางแหวนรอบนอกสำหรับกราฟอัตราความเร็วที่ 0, 10, 20, 30, 40, 50, 60, 70, 80, 90, 100, 110, 120 กม./ชม.

(5.2) วงแหวนชั้นกลางสำหรับกราฟแสดงการเปลี่ยนแปลงอัตราความเร็วในช่องแคบ ๆ อ่านเวลารถหยุดเดินและเดิน

(5.3) วงแหวนชั้นใน สำหรับกราฟความเร็วเฉลี่ย เช่น ไม่มีความเร็ว เพิ่มความเร็ว รักษาระดับความเร็ว ลดอัตราความเร็ว

จึงสามารถนำมาใช้ในการพิสูจน์เวลาออกเดินทาง เวลาหยุด อัตราความเร็วของรถที่เวลาต่าง ๆ กัน และความเร็วสุดท้ายของรถยนต์ก่อนชน และเวลาชน

นอกจากอุปกรณ์ Tachograph แล้ว ปัจจุบันได้นำอุปกรณ์ควบคุมความเร็วของรถยนต์ ซึ่งได้ประยุกต์มาจากกล่องดำของเครื่องบิน (BLACK BOX) มาใช้กับรถยนต์ โดยการพัฒนาจากอุปกรณ์กล่องดำของระบบบันทึกข้อมูลเหตุการณ์การบินของเครื่องบินพาณิชย์ เป็นเวลาหลายปีแล้ว แต่มีคนจำนวนน้อยมากที่จะทราบว่า เทคโนโลยีแบบเดียวกันนี้ ถูกใช้อย่างแพร่หลายในรถยนต์ต่าง ๆ มาตั้งแต่ปี ค.ศ. 1974

ลักษณะของ BLACK BOX จะเป็นกล่องข้อมูลขนาดกว้าง 5 นิ้ว 6 นิ้ว สูงประมาณ 1 นิ้ว ลักษณะเป็นสี่เหลี่ยมพื้นผ้า จะติดอยู่บริเวณใต้ที่นั่งด้านหลังของรถยนต์ โดยกล่องดังกล่าวจะมีถ่านไฟบรรจุอยู่ในตัวเครื่องเพื่อให้เครื่องทำงานอยู่ตลอดเวลา และหากรถยนต์คันที่ติดอุปกรณ์ดังกล่าว สตาร์ทเครื่องไฟฟ้าจากระบบกุญแจจะกระตุ้นให้เครื่องเริ่มทำงานและบันทึกข้อมูลของรถยนต์คันดังกล่าวว่า ออกเดินทางเวลาเท่าใด จากความเร็ว 0 กิโลเมตร / ชม. จนถึงเวลาเกิดอุบัติเหตุเวลาเท่าใด และความเร็วเท่าใด ขณะเกิดเหตุเปิดสัญญาณแดทรหรือไม่ เปิดไฟสูงต่ำหรือไม่ เบรกหรือไม่ เปิดสัญญาณไฟเลี้ยวซ้าย เลี้ยวขวาหรือไม่ และเครื่องยนต์ทำงานหรือไม่ ข้อมูลเหล่านี้จะถูกเก็บอยู่ใน

กล่องความจำของ Black Box และสามารถดูข้อมูลออกจากกล่องดำออกมาแสดงเป็นกราฟได้ ซึ่งจากข้อมูลดังกล่าวสามารถพิสูจน์ได้ว่าขณะเกิดเหตุการณ์กรรมของผู้ขับขี่รถยนต์ได้ปฏิบัติตามกฎหมายหรือไม่ ย่อมถือว่าเป็นข้อมูลทางวิทยาศาสตร์ เป็นพยานวัตถุที่สำคัญอันเป็นการพิสูจน์ข้อเท็จจริงในคดี ซึ่งย่อมจะดีกว่าพยานบุคคลซึ่งอาจจะให้การขัดต่อความเป็นจริง และหรือเพื่อเป็นการช่วยเหลือผู้กระทำผิด ซึ่งข้อมูลเหล่านี้พนักงานสอบสวนควรจะต้องเร่งศึกษาเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้เสียหายและผู้กระทำผิด

2.9 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

สมิตร สุวรรณ และคณะ (2557) ได้ทำการวิจัยเรื่อง ความเชื่อมั่นของผู้เสียหายที่มีต่อการปฏิบัติงานของพนักงานสอบสวน ประจำปีบัญชี 2557 โดยศึกษาจากประชาชนในฐานะผู้เสียหายที่มาแจ้งความร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวนในคดีอาญาไว้แล้วไม่น้อยกว่า 3 เดือน พบว่า ประชาชนมีความเชื่อมั่นต่อการปฏิบัติงานของพนักงานสอบสวนประจำปีบัญชี 2557 อยู่ในระดับมากและมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 71.2 โดยประชาชนมีความเชื่อมั่นมากที่สุดในเรื่องพนักงานสอบสวนมีความสุภาพและให้เกียรติผู้เสียหาย คิดเป็นร้อยละ 80.9 รองลงมา คือ พนักงานสอบสวนปฏิบัติหน้าที่อย่างซื่อสัตย์สุจริต ยุติธรรมตรงไปตรงมา ไม่แสวงหาผลประโยชน์อันมิควรได้ คิดเป็นร้อยละ 75.4 และพนักงานสอบสวนมีความรู้ความสามารถและปฏิบัติตามขั้นตอนการสอบสวนได้อย่างถูกต้องครบถ้วน คิดเป็นร้อยละ 72.4

สุวัठी โกลสกุล และจุฑาภรณ์ คงรักษ์กนิ (2558) ได้ศึกษา ความพึงพอใจของประชาชนต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตามโครงการ โรงพักเพื่อประชาชนของสถานีตำรวจภูธร บางศรีเมือง จังหวัดนนทบุรี โดยผลการวิจัยพบว่า ประชาชนที่มีการศึกษา อาชีพ รายได้ แตกต่างกัน มีระดับความพึงพอใจต่อการให้บริการของสถานีตำรวจภูธรบางศรีเมือง จังหวัดนนทบุรี แตกต่างกัน ส่วนเพศและอายุของประชาชนไม่มีผลต่อระดับความพึงพอใจต่อการให้บริการของสถานีตำรวจ

ประพนธ์ สหพัฒนา และคณะ (2559) ได้ศึกษาโครงการประเมินประสิทธิภาพสถานีตำรวจและความเชื่อมั่นของประชาชนต่อการปฏิบัติงานของตำรวจ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2559 ได้สำรวจความคิดเห็นของประชาชนครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศ พบว่า

1) ความหวาดกลัวภัยอาชญากรรมของประชาชน ในภาพรวมของสำนักงานตำรวจแห่งชาติอยู่ที่ร้อยละ 40.18 โดยกองบัญชาการที่มีระดับค่าเฉลี่ยความหวาดกลัว ภัยอาชญากรรมของประชาชนมากที่สุด คือ บช.น คิดเป็นร้อยละ 44.27 และกองบัญชาการที่มีระดับค่าเฉลี่ยความหวาดกลัวภัยอาชญากรรมของประชาชนน้อยที่สุด คือ ตำรวจภูธรภาค 4 คิดเป็นร้อยละ 33.29 ส่วนกองบังคับการที่มีระดับความหวาดกลัวภัยอาชญากรรมของประชาชนมากที่สุด คือ ตำรวจภูธรจังหวัด

ปัตตานี คิดเป็นร้อยละ 48.70 และกองบังคับการที่มีระดับความหวาดกลัวภัยอาชญากรรมของประชาชนน้อยที่สุด คือ ตำรวจภูธรจังหวัดแพร่ คิดเป็นร้อยละ 30.02

2) ความเชื่อมั่นของประชาชนต่อการปฏิบัติงานของตำรวจ ในภาพรวมของสำนักงานตำรวจแห่งชาติอยู่ที่ร้อยละ 72.79 โดยกองบัญชาการที่มีระดับค่าเฉลี่ยความเชื่อมั่นของประชาชนต่อการปฏิบัติงานของตำรวจมากที่สุด คือ ตำรวจภูธรภาค 7 คิดเป็นร้อยละ 76.21 และกองบัญชาการที่มีระดับความเชื่อมั่นของประชาชนต่อการปฏิบัติงานของตำรวจน้อยที่สุด คือ ตำรวจภูธรภาค 5 คิดเป็นร้อยละ 69.21 ส่วนกองบังคับการที่มีระดับความเชื่อมั่นของประชาชนต่อการปฏิบัติงานของตำรวจมากที่สุด คือ ตำรวจภูธรจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ คิดเป็นร้อยละ 78.49 และกองบังคับการที่มีระดับความเชื่อมั่นของประชาชนต่อการปฏิบัติงานของตำรวจน้อยที่สุด คือ ตำรวจภูธรจังหวัดยะลา คิดเป็นร้อยละ 64.69

3) ความรู้สึกร่วมกันมีส่วนร่วมของอาสาสมัครตำรวจชุมชนในการรับผิดชอบต่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินในชุมชนที่พักและอาศัย ในภาพรวมของสำนักงานตำรวจแห่งชาติอยู่ที่ร้อยละ 79.87 โดยกองบัญชาการที่มีระดับความรู้สึกร่วมกันมีส่วนร่วมของอาสาสมัครตำรวจชุมชนในการรับผิดชอบต่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินในชุมชนที่พักและอาศัยมากที่สุด คือ ตำรวจภูธรภาค 4 คิดเป็นร้อยละ 85.30 และกองบัญชาการที่มีระดับความรู้สึกร่วมกันมีส่วนร่วมทั้งหมดน้อยที่สุด คือ ศชต. คิดเป็นร้อยละ 61.67 ส่วนกองบังคับการที่มีระดับการมีส่วนร่วมของสมาชิกชุมชนมากที่สุด คือ ตำรวจภูธรจังหวัดหนองคาย คิดเป็นร้อยละ 92.63 และกองบังคับการที่มีระดับการมีส่วนร่วมของสมาชิกชุมชนรวมน้อยที่สุด คือ ตำรวจภูธรจังหวัดนครราชสีมา คิดเป็นร้อยละ 48.72

4) ความคิดเห็นหรือความพึงพอใจของประชาชนเกี่ยวกับการมีคุณธรรม จริยธรรมของข้าราชการตำรวจ ในภาพรวมของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ อยู่ที่ร้อยละ 60.90 โดยกองบัญชาการที่มีระดับความคิดเห็นหรือความพึงพอใจของประชาชนเกี่ยวกับการมีคุณธรรม จริยธรรมของข้าราชการตำรวจมากที่สุด คือ ตำรวจภูธรภาค 8 คิดเป็นร้อยละ 65.42 และกองบัญชาการที่มีระดับความคิดเห็นด้านนี้น้อยที่สุด คือ ตำรวจภูธรภาค 9 คิดเป็นร้อยละ 55.91 ส่วนกองบังคับการที่มีระดับความคิดเห็นหรือความพึงพอใจของประชาชนเกี่ยวกับการมีคุณธรรม จริยธรรมของข้าราชการตำรวจรวมมากที่สุด คือ ตำรวจภูธรจังหวัดแพร่ คิดเป็นร้อยละ 72.02 และกองบังคับการที่มีระดับความคิดเห็นหรือความพึงพอใจของประชาชนเกี่ยวกับการมีคุณธรรม จริยธรรมของข้าราชการตำรวจรวมน้อยที่สุด คือ ตำรวจภูธรจังหวัดตรัง คิดเป็นร้อยละ 51.56

5) ความคิดเห็นหรือความพึงพอใจของประชาชนเกี่ยวกับการตั้งด่านตรวจ จุดตรวจและจุดสกัดของตำรวจ ในภาพรวมของสำนักงานตำรวจแห่งชาติอยู่ที่ร้อยละ 62.39 โดยกองบัญชาการที่มีระดับความคิดเห็นหรือความพึงพอใจของประชาชนเกี่ยวกับการตั้งด่านตรวจ จุดตรวจและจุดสกัดของตำรวจมากที่สุด คือ ตำรวจภูธรภาค 4 คิดเป็นร้อยละ 67.84 และกองบัญชาการที่มีระดับความ

คิดเห็นด้านนี้น้อยที่สุด คือ บข.น. คิดเป็นร้อยละ 55.92 ส่วนกองบังคับการที่มีระดับความคิดเห็นหรือความพึงพอใจของประชาชนเกี่ยวกับการตั้งด่านตรวจ จุดตรวจและจุดสกัดของตำรวจมากที่สุด คือ ตำรวจภูธรจังหวัดแพร่ คิดเป็นร้อยละ 73.16 และกองบังคับการที่มีระดับความคิดเห็นหรือความพึงพอใจของประชาชนเกี่ยวกับการตั้งด่านตรวจ จุดตรวจและจุดสกัดของตำรวจน้อยที่สุด คือ บก.น. 9 คิดเป็นร้อยละ 52.43

สิริโฉม พิเชษฐบุญเกียรติ (2553) วิจัยเรื่องความพึงพอใจของประชาชนต่อการให้บริการของเทศบาลเวียงพางคำ อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย ผลการวิจัยพบว่า ความพึงพอใจผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีต่อความเชื่อมั่นในการให้บริการต่อประชาชน 1. ความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีต่อความเชื่อมั่นในการให้บริการต่อประชาชนของเทศบาลตำบลเวียงพางคำ ในภาพรวมพบว่า ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีความพึงพอใจต่อการให้บริการและความเชื่อมั่นในการให้บริการของเทศบาลตำบลเวียงพางคำ อยู่ในระดับมากที่สุดและมีค่าร้อยละอยู่ระหว่าง 76 - 80 หากพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีต่อความเชื่อมั่นในการให้บริการต่อประชาชนของเทศบาลตำบลเวียงพางคำมากที่สุด 3 อันดับแรก คือ การอำนวยความสะดวกและการตอบสนองความต้องการของประชาชน การเกิดผลสัมฤทธิ์ต่อภารกิจของหน่วยงานและการเกิดประโยชน์สุขของประชาชน 2. ความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีต่อการให้บริการและความเชื่อมั่นในการให้บริการ ความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีต่อการให้บริการและความเชื่อมั่นในการให้บริการของเทศบาลตำบลเวียงพางคำ ในภาพรวมพบว่า ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีความพึงพอใจต่อการให้บริการและความเชื่อมั่นในการให้บริการของเทศบาลตำบลเวียงพางคำ อยู่ในระดับมากที่สุดและหากเทียบกับค่าร้อยละจะมีค่าร้อยละอยู่ระหว่าง 76-80 และ 3. หากพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีต่อการให้บริการและความเชื่อมั่นในการให้บริการของเทศบาลตำบลเวียงพางคำมากที่สุด 3 อันดับแรก คือ ด้านเจ้าหน้าที่/บุคลากรผู้ให้บริการ, ด้านกระบวนการ/ขั้นตอนการให้บริการและด้านคุณภาพของการให้บริการ, ด้านความเชื่อมั่นในคุณภาพการให้บริการ

2.10 บทสรุป

บทที่ 2 ทบทวนวรรณกรรมนี้ได้ทำการทบทวนแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดทางจราจรทางบก แนวคิดด้านการใช้ดุลพินิจ ความเชื่อมั่น และการเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการสอบสวนคดีอาญาและคดีจราจรทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ ได้แก่ รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560, ประมวลกฎหมายอาญา, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา, พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, คำสั่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติที่ 419/2556 นอกจากนี้ยังได้ศึกษางานวิจัยที่

เกี่ยวข้องกับปัจจัยที่ส่งผลต่อความเชื่อมั่นของกลุ่มในคดีอุบัติเหตุจราจรต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดี ซึ่งทำให้คณะผู้วิจัยทราบถึงช่องว่างในการวิจัย (Research Gap) และสามารถทำการออกแบบงานวิจัยด้วยระเบียบวิธีวิจัยที่เหมาะสม ซึ่งจะได้อธิบายต่อไปในบทที่ 3

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

งานวิจัยนี้ได้ใช้ระเบียบวิธีวิจัยแบบผสมผสาน (Mixed Methods) โดยการใช้วิจัยเชิงปริมาณได้ใช้แบบสอบถามสำหรับการสำรวจระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณีในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาตัดสินจราจรในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร และการวิจัยเชิงคุณภาพได้ใช้การสัมภาษณ์เชิงลึกต่อพนักงานสอบสวนในสังกัดกองบัญชาการตำรวจนครบาล โดยมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

- 3.1 ระเบียบวิธีวิจัย
- 3.2 ขอบเขตการศึกษาวิจัย
- 3.3 การกำหนดประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
- 3.4 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
- 3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล
- 3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล
- 3.7 สรุป

3.1 ระเบียบวิธีวิจัย

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ใช้ระเบียบวิธีวิจัยแบบผสมผสาน (Mixed Methods) ซึ่งประกอบด้วยวิธีดำเนินการวิจัย ดังต่อไปนี้

3.1.1 การวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research Method)

การวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) ซึ่งเป็นการแสวงหาความรู้เชิงประจักษ์ที่มีจุดมุ่งหมายเพื่อบรรยายลักษณะ ทำนายความสัมพันธ์ หรืออธิบายความสัมพันธ์เชิงเหตุ - ผล ของปรากฏการณ์ที่ทำการศึกษา ซึ่งในที่นี้หมายถึง ระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณีในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาตัดสินจราจรในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ทั้งนี้ ผู้วิจัยได้ทำการแบ่งความเชื่อมั่นเป็น 3 ด้าน ซึ่งได้แก่ 1.) ความเชื่อมั่นด้านกระบวนการและขั้นตอนในการพิจารณาตัดสินจราจร 2.) ความเชื่อมั่นด้านพนักงานสอบสวนผู้ใช้อดุลพินิจพิจารณาตัดสินจราจร และ 3.) ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและเทคโนโลยีที่ใช้ในการพิจารณาตัดสินจราจร โดยการวิจัยเชิงสำรวจในงานวิจัยนี้ใช้เครื่องมือในการวิจัยเป็นแบบสอบถาม (Questionnaire) ซึ่งออกแบบจากการพัฒนาแบบสอบถามในงานวิจัยที่เกี่ยวข้องในส่วนของการทบทวนวรรณกรรมให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการวิจัยครั้งนี้ โดยมีการ

ตรวจสอบค่าความเชื่อมั่นและค่าความสอดคล้องของแบบสอบถามก่อนเริ่มทำการเก็บข้อมูลการวิจัย นอกจากนี้ การวิเคราะห์ผลลัพธ์ของการวิจัยจะเป็นการประมาณค่าความเชื่อมั่น ซึ่งมีระดับของความคลาดเคลื่อนเข้ามาเกี่ยวข้อง และอาศัยกฎของความน่าจะเป็นในการอธิบายความ โดยมีการแปลผลของสิ่งที่ทำการศึกษาออกมาเป็นตัวเลขอย่างเป็นระบบ และเป็นปรนัย เพื่อนำไปคำนวณหาความแม่นยำในการตอบคำถาม ทำให้ได้ความรู้ซึ่งเป็นที่น่าเชื่อถือ ปราศจากอคติ และค่านิยมของสังคม

3.1.2 การวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research Method)

การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interviews) เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ซึ่งเป็นการแสวงหาความรู้โดยมองภาพรวมทุกมิติ (Holistic perspective) เพื่อหาความสัมพันธ์ของปรากฏการณ์ที่สนใจกับสภาพแวดล้อมนั้น โดยให้ความสำคัญกับข้อมูลที่เป็นความรู้สึกนึกคิด คุณค่าของมนุษย์ และความหมายที่มนุษย์ให้ต่อสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ รอบตัว เน้นการวิเคราะห์ข้อมูลโดยการตีความสร้างข้อสรุปแบบอุปนัย (Inductive Analysis) ให้เกิดความเข้าใจอย่างถ่องแท้ (Insight) โดยคณะผู้วิจัยใช้การโทรศัพท์เพื่อสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญตามแบบสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง (Semi-Structured Interviews) และทำการวิเคราะห์ด้วยการเข้ารหัส (Coding) และวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ของรูปแบบข้อมูลที่ได้รับจากการสัมภาษณ์ (Thematic Analysis) เพื่อทำการสรุปรวบรวมข้อมูลและจัดประเภทให้เป็นหมวดหมู่

3.2 ขอบเขตการศึกษาวิจัย

3.2.1 ขอบเขตด้านเนื้อหา

งานวิจัยนี้ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อความเชื่อมั่นของคู่กรณีในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก การใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร แบ่งการศึกษาเป็น 2 ส่วน ได้แก่

3.2.1.1 แบบสำรวจความเชื่อมั่นของคู่กรณีในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก การใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร

3.2.1.2 แบบสัมภาษณ์เชิงลึกแบบกึ่งโครงสร้าง (Semi-Structured Interviews) ต่อผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ได้แก่ พนักงานสอบสวนในสังกัดกองบัญชาการตำรวจนครบาล จำนวน 7 นาย

3.2.2 ขอบเขตด้านประชากร กลุ่มตัวอย่าง และผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

3.2.2.1 คู่กรณีในคดีอุบัติเหตุจราจรในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร จำนวน 110 คน ผู้มาใช้บริการสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) โดยใช้การสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) โดยไม่เจาะจงว่ากลุ่มตัวอย่างจะต้องเป็นผู้ใดหรือมีคุณสมบัติใด จนกว่าจะครบจำนวนที่กำหนดไว้

ปริมาณกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการสำรวจครั้งนี้ ได้แก่ กลุ่มนิโคติอับติเหตุจรรยาจรในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ซึ่งคณะผู้วิจัยได้กำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่าง โดยประมาณจำนวนประชากรจากสถิติคู่มือคู่มือคู่มือเหตุจรรยาจรในกรุงเทพมหานคร จำนวน 32,874 คน โดยใช้สูตรการคำนวณของทาโร่ ยามาเน่ (Taro Yamane, 1973) ซึ่งการใช้สูตรคำนวณสามารถทำให้คณะผู้วิจัยได้ปริมาณกลุ่มตัวอย่างจำนวน 395 คน เพื่อตอบแบบสอบถาม แต่อย่างไรก็ตาม ด้วยระยะเวลาและพื้นที่การเก็บรวบรวมข้อมูลอันจำกัด จึงทำให้คณะผู้วิจัยสามารถเก็บรวบรวมข้อมูลได้เพียง 110 คน จากผู้ที่ยินยอมตอบแบบสอบถามที่กำหนด

การคำนวณหากลุ่มตัวอย่าง

$$\begin{aligned} \text{สูตร} \quad n &= \frac{N}{1+N(e)^2} \\ \text{แทนค่า} \quad n &= \frac{32,874}{1+32,874(0.05)^2} \\ &= 395 \text{ คน} \\ \text{เมื่อ} \quad n &= \text{จำนวนตัวอย่าง} \\ N &= \text{จำนวนประชากร} \\ e &= \text{สัดส่วนความคาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ 5\%} \end{aligned}$$

ผู้วิจัยใช้วิธีดำเนินการ โดยการสุ่มกลุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) เป็นกลุ่มตัวอย่างของกลุ่มผู้มาใช้บริการสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ในช่วงวันที่ 17-19 เมษายน 2562

3.2.2.2 ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) ได้แก่ พนักงานสอบสวนซึ่งมีอายุราชการและมีประสบการณ์การปฏิบัติงานสอบสวนไม่น้อยกว่า 3 ปี ในสังกัดกองบัญชาการตำรวจนครบาล จำนวน 7 คน โดยใช้การกำหนดผู้ให้ข้อมูลสำคัญแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive Sampling) พิจารณาตามอายุราชการ ประสบการณ์ทำงานสอบสวน และเขตพื้นที่ที่รับผิดชอบ

3.2.3 ขอบเขตด้านสถานที่

การศึกษาครั้งนี้ ศึกษาเฉพาะคดีอุบัติเหตุจรรยาจรทางบกที่เกิดขึ้นในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีจำนวนคดีอุบัติเหตุจรรยาจรทางบกสูงที่สุดของประเทศไทย

3.2.4 ขอบเขตด้านเวลา

การศึกษาครั้งนี้ทำการศึกษา เก็บรวบรวมข้อมูล วิเคราะห์ และสรุปผลการศึกษาวิจัยในช่วงระหว่างวันที่ 10 เมษายน 2562 ถึง 24 เมษายน 2562

3.3 การกำหนดประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

3.3.1 ประชากร

3.3.1.1 ด้านการสำรวจด้วยแบบสอบถาม ประชากรในการศึกษาวิจัย ได้แก่ คู่กรณีในคดีอุบัติเหตุจราจรในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ซึ่งเข้ามาใช้บริการที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.)

3.3.1.2 ด้านการสัมภาษณ์เชิงลึก ประชากรในการศึกษาวิจัย ได้แก่ พนักงานสอบสวนในสังกัดกองบัญชาการตำรวจนครบาล ซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบในการสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจรในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร

3.3.2 กลุ่มตัวอย่าง

3.3.2.1 คู่กรณีในคดีอุบัติเหตุจราจรในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร จำนวน 110 คน โดยใช้การสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) โดยไม่เจาะจงว่ากลุ่มตัวอย่างจะต้องเป็นผู้ใดหรือมีคุณสมบัติใด จนกว่าจะครบจำนวนที่กำหนดไว้ ทั้งนี้ คณะผู้วิจัยได้เลือกลงพื้นที่ในการเก็บข้อมูลและเดินทางไปยังสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) เลขที่ 22/79 ถนนรัชดาภิเษก แขวงจันทระเกษม เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีภารกิจหน้าที่ในการคุ้มครองสิทธิประโยชน์ของประชาชนด้านการประกันภัย โดยคณะผู้วิจัยได้เข้าไปดำเนินการเก็บข้อมูลจากประชาชนผู้ซึ่งเป็นคู่กรณีในคดีอุบัติเหตุจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ที่มาใช้บริการ คปภ. เพื่อดำเนินการเกี่ยวกับประกันภัย

3.3.2.2 ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) ได้แก่ พนักงานสอบสวนซึ่งมีอายุราชการและมีประสบการณ์การปฏิบัติงานสอบสวนไม่น้อยกว่า 3 ปี ในสังกัดกองบัญชาการตำรวจนครบาล จำนวน 7 คน โดยใช้การกำหนดผู้ให้ข้อมูลสำคัญแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive Sampling) พิจารณาตามอายุราชการ ประสบการณ์ทำงานสอบสวน และเขตพื้นที่ที่รับผิดชอบ โดยแบ่งเป็น

- พนักงานสอบสวนในสังกัดกองบังคับการตำรวจนครบาล 1-3 จำนวน 2 นาย
- พนักงานสอบสวนในสังกัดกองบังคับการตำรวจนครบาล 4-6 จำนวน 2 นาย
- พนักงานสอบสวนในสังกัดกองบังคับการตำรวจนครบาล 7-9 จำนวน 2 นาย
- พนักงานสอบสวนในสังกัดกองบังคับการตำรวจจราจร จำนวน 1 นาย

3.4 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

3.4.1 แบบสอบถามสำหรับการสำรวจความเชื่อมั่นขององค์กรในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร โดยแบบสอบถามประกอบด้วย 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่ 2 ประกอบด้วยแบบสอบถามระดับความเชื่อมั่นขององค์กรในคดีจราจร 3 ด้าน ได้แก่

2.1 แบบสอบถามความเชื่อมั่นด้านกระบวนการและขั้นตอนในการพิจารณาคดีจราจร

2.2 แบบสอบถามความเชื่อมั่นด้านพนักงานสอบสวนผู้ใช้อดุลพินิจพิจารณาคดีจราจร

2.3 แบบสอบถามความเชื่อมั่นด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและเทคโนโลยีที่ใช้ในการพิจารณาคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก

โดยมีการให้คะแนนแบบประมาณค่า หรือ Likert Scale 5 ระดับ ซึ่งมีคะแนนคำตอบ ดังนี้

5 หมายถึง เชื่อมั่นมากที่สุด

4 หมายถึง เชื่อมั่นมาก

3 หมายถึง เชื่อมั่นปานกลาง

2 หมายถึง เชื่อมั่นน้อย

1 หมายถึง เชื่อมั่นน้อยที่สุด

ส่วนที่ 3 ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาและปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานสอบสวนในคดีจราจร

โดยกลุ่มผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นสำหรับการวิจัยนำไปทดสอบหาความเที่ยงตรง (Validity) และหาความเชื่อมั่น (Reliability) จากคณะอาจารย์ที่ปรึกษางานวิจัย โดยแบบสอบถามมีค่าความเที่ยงตรงจากการค่าหาความสอดคล้องกันระหว่างคำถาม (Index of Item Objective Congruence) มีค่าเท่ากับ .85 และทำการทดสอบความเชื่อมั่นจากสูตรการหาค่าสัมประสิทธิ์อัลฟาครอนบาค (Cronbach's Alpha Coefficient) เท่ากับ .957 ก่อนเริ่มดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล

3.4.2 แบบสัมภาษณ์เชิงลึกแบบกึ่งโครงสร้าง (Semi-Structured Interviews) สำหรับการสัมภาษณ์เชิงลึกต่อผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ได้แก่ พนักงานสอบสวนในสังกัดกองบัญชาการตำรวจนครบาล จำนวน 7 นาย โดย แบบสอบถามประกอบด้วย 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ส่วนที่ 2 ประกอบด้วยแบบสัมภาษณ์พนักงานสอบสวน

2.1 แบบสัมภาษณ์ความเชื่อมั่นด้านกระบวนการและขั้นตอนในการพิจารณาคดีจราจร เช่น คำถามเกี่ยวกับพนักงานสอบสวนว่าได้ปฏิบัติอย่างไร เมื่อได้รับแจ้งเหตุอุบัติเหตุจราจร ซึ่งครอบคลุมถึงประเด็น เกี่ยวกับการเดินทางไปยังที่เกิดเหตุภายในระยะเวลาอันรวดเร็ว การตรวจสอบหลักฐานในสถานที่เกิดเหตุ การถ่ายภาพและเก็บรวบรวมพยานหลักฐานในสถานที่เกิดเหตุ การวัดระยะและวาดแผนที่ในสถานที่เกิดเหตุ ทำให้มีผลต่อการวิเคราะห์สภาพสถานที่เกิดเหตุหรือไม่ อย่างไร และสอบถามความเห็นของพนักงานสอบสวนถึงกระบวนการหรือขั้นตอนที่เป็นปัญหาอุปสรรคในการสอบสวนหรือปฏิบัติหน้าที่ รวมถึงผลกระทบของปัญหาเหล่านั้นที่เกิดผลต่อความเชื่อมั่นของประชาชน เป็นต้น

2.2 แบบสัมภาษณ์ความเชื่อมั่นด้านพนักงานสอบสวนผู้ใช้ดุลพินิจพิจารณาคดีจราจร ซึ่งมีประเด็นคำถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนที่ส่งผลต่อความเชื่อมั่นของประชาชนต่อการสอบสวนคดีจราจร ได้แก่ ปัจจัยส่วนบุคคล เช่น บุคลิกภาพ ประสิทธิภาพ ความรู้ความสามารถ รายได้ และ ปัจจัยภายนอก เช่น จำนวนคดี เครื่องมืออุปกรณ์ในการสอบสวน นอกจากนี้ ยังได้สอบถามปัญหาอุปสรรคในการปฏิบัติงานที่ส่งผลต่อการใช้ดุลพินิจในการพิจารณาคดีและประสิทธิภาพการได้รับเรื่องร้องเรียนจากการปฏิบัติงาน (ถ้ามี)

2.3 แบบสัมภาษณ์ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและเทคโนโลยีที่ใช้ในการพิจารณาคดีจราจร ครอบคลุมประเด็นคำถามเกี่ยวกับการมีผู้ช่วยพนักงานสอบสวน/เครื่องมือ/อุปกรณ์พื้นฐานหรือทันสมัยที่นำมาใช้ในการตรวจสอบและเก็บรวบรวมพยานหลักฐานในที่เกิดเหตุ (เช่น กล้องถ่ายภาพ, กล้องวงจรปิด, ตลับเมตร, ผู้ช่วยพนักงานสอบสวน เป็นต้น) รวมถึงอุปกรณ์สำนักงาน (เช่น เครื่องพิมพ์ คอมพิวเตอร์ กระดาษ หมึก) และสิ่งดังกล่าวนี้มีจำนวนเพียงพอและมีประสิทธิภาพหรือไม่ อย่างไร

ส่วนที่ 3 ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะในการพัฒนาและปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานสอบสวนในคดีจราจร

นอกจากนี้ ยังได้มีคำถามเพิ่มเติมต่อพนักงานสอบสวน โดยพัฒนาจากแบบสอบถามของคู่กรณีที่มีระดับคะแนนความเชื่อมั่นน้อยที่สุดและมากที่สุด เพื่อสอบถามสาเหตุและแนวทางการแก้ไขปัญหาหรือพัฒนาประสิทธิภาพในการสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจรของพนักงานสอบสวน

3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ในส่วนของการวิจัยเชิงปริมาณ ซึ่งทำการสำรวจโดยใช้แบบสอบถาม โดยวันที่ 17 เมษายน 2562 คณะผู้วิจัยได้ลงพื้นที่เก็บข้อมูลโดยเดินทางไปยังสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) เลขที่ 22/79 ถนนรัชดาภิเษก แขวงจันทระเกษม เขต จตุจักร กรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีภารกิจหน้าที่ในการคุ้มครองสิทธิประโยชน์ของ ประชาชนด้านการประกันภัย โดยคณะผู้วิจัยได้เข้าไปดำเนินการเก็บข้อมูลจากประชาชนผู้ซึ่งเป็น คู่กรณีในคดีอุบัติเหตุจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครที่มาใช้บริการ คปภ. เพื่อดำเนินการเกี่ยวกับ ประกันภัย จำนวน 110 ราย โดยได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ภายใน คปภ. ก่อนดำเนินการเก็บข้อมูล

ในส่วนของการสัมภาษณ์เชิงลึก คณะผู้วิจัยได้ทำการสอบถามผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) ซึ่งได้แก่ พนักงานสอบสวนซึ่งมีอายุราชการและมีประสบการณ์การปฏิบัติงานสอบสวน มาไม่น้อยกว่า 3 ปี ในสังกัดกองบัญชาการตำรวจนครบาล จำนวน 7 คน ในช่วงระหว่างวันที่ 19-23 เมษายน 2562 โดยใช้วิธีการสัมภาษณ์ทางโทรศัพท์ตามวันและเวลาผู้ให้ข้อมูลมีความสะดวก ด้วย ข้อจำกัดของระยะเวลาในการดำเนินการวิจัย และงบประมาณในการเดินทาง โดยเฉลี่ยใช้ระยะเวลา สัมภาษณ์ประมาณรายละ 5-10 นาที โดยก่อนทำการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ คณะผู้วิจัยได้รับ อนุญาตจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญซึ่งยินยอมให้ทำการสัมภาษณ์ และรับทราบว่าตนมีสิทธิที่จะออกจาก การ สัมภาษณ์ได้ทุกเมื่อโดยไม่ต้องแจ้งสาเหตุ รวมถึงได้มีการส่งแบบสัมภาษณ์ให้แก่ผู้ให้ข้อมูลได้ทำการ อ่านและทำความเข้าใจเบื้องต้นก่อนดำเนินการสัมภาษณ์จริง

3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล

3.6.1 คณะผู้วิจัยได้ใช้วิธีการทางสถิติในการวิเคราะห์และเปรียบเทียบข้อมูลจาก แบบสอบถามสำหรับการสำรวจความเชื่อมั่นของของคู่กรณีในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกต่อการ ใช้ ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ผ่านโปรแกรม คอมพิวเตอร์สำเร็จรูปทางสถิติ สำหรับการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ (Quantitative Data Analysis) โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ในการวิเคราะห์ 3 วิธี ได้แก่

3.6.1.1 ข้อมูลพื้นฐานของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ, อายุ, รายได้, อาชีพ, ระดับการศึกษา, ประเภทอุบัติเหตุ, และระดับความเสียหาย ใช้การหาค่าร้อยละ (Percentage)

3.6.1.2 ระดับคะแนนความเชื่อมั่นของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงาน สอบสวนในการพิจารณาคดีอุบัติเหตุจราจร โดยคณะผู้วิจัยทำการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติ ค่าเฉลี่ย (Mean) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และใช้เกณฑ์การแปลผลระดับคะแนนความเชื่อมั่น

ของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีอุบัติเหตุจราจร ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยใช้สูตรการหาอันตรายภาคชั้น ดังนี้

$$\text{สูตร} = \frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}}$$

ดังนั้น เกณฑ์การแปลผลระดับคะแนนความเชื่อมั่นของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีอุบัติเหตุจราจร ในเขตกรุงเทพมหานคร

$$\begin{aligned} \text{แทนค่า สูตร} &= \frac{4.67 - 1}{3} \\ &= 1.23 \end{aligned}$$

สรุป เกณฑ์การแปลผลระดับคะแนนความเชื่อมั่นจึงแบ่งเป็น 3 ระดับ ดังต่อไปนี้

ค่าเฉลี่ย 3.48 - 4.71 หมายถึง ความเชื่อมั่นระดับมาก

ค่าเฉลี่ย 2.24 - 3.47 หมายถึง ความเชื่อมั่นระดับปานกลาง

ค่าเฉลี่ย 1.00 - 2.23 หมายถึง ความเชื่อมั่นระดับน้อย

3.6.1.3 การวิเคราะห์ความแปรปรวนด้วยสถิติการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way ANOVA) สำหรับตัวแปรอิสระที่มี 3 กลุ่มขึ้นไป ได้แก่ อายุ, รายได้, อาชีพ, ระดับการศึกษา และใช้สถิติค่าสหสัมพันธ์ของเพียร์สัน (Pearson's Correlation) สำหรับตัวแปรประเภทอุบัติเหตุและระดับความเสียหาย โดยทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบกับตัวแปรตาม ได้แก่ ระดับคะแนนความเชื่อมั่นของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีอุบัติเหตุจราจร ในแต่ละด้าน ได้แก่ ด้านกระบวนการและขั้นตอนในการพิจารณาคดีจราจร, ด้านพนักงานสอบสวนผู้ใช้ดุลพินิจพิจารณาคดีจราจร, และด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและเทคโนโลยีที่ใช้ในการพิจารณาคดีจราจร โดยมีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

3.6.2 จากข้อมูลที่คณะผู้วิจัยใช้การโทรศัพท์เพื่อสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญตามแบบสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง (Semi-Structured Interviews) คณะผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้รับจากการสัมภาษณ์พนักงานสอบสวนด้วยการเข้ารหัส (Coding) และวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ของรูปแบบข้อมูลที่ได้รับจากการสัมภาษณ์ (Thematic Analysis) เพื่อทำการสรุปรวบรวมข้อมูลและจัดประเภทให้เป็นหมวดหมู่ประสบการณ์การสอบสวนโดยแบ่งเป็นด้านต่าง ๆ เช่น ด้านกระบวนการและขั้นตอนในการสอบสวน ด้านปัญหาอุปสรรคในการดำเนินการต่าง ๆ ในการปฏิบัติงาน และด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและเทคโนโลยี

จากการวิเคราะห์ข้อมูลทั้งสองส่วนดังกล่าวข้างต้น คณะผู้วิจัยได้นำข้อมูลที่ได้มาหาความเชื่อมโยง อันจะนำไปถึงข้อสรุป ปัจจัย และตัวแปรอันเป็นหัวใจซึ่งจะนำไปสู่การพัฒนาการปฏิบัติงานของพนักงานสอบสวนเกี่ยวกับการใช้ดุลพินิจในการพิจารณาคดีอุบัติเหตุจราจร อันจะได้อธิบายในบทที่ 4 ต่อไป

3.7 บทสรุป

งานวิจัยนี้ได้ใช้ระเบียบวิธีวิจัยแบบผสมผสาน (Mixed Methods) โดยการใช้เชิงปริมาณได้ใช้แบบสอบถามสำหรับการสำรวจระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณีในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร และการวิจัยเชิงคุณภาพได้ใช้การสัมภาษณ์เชิงลึกต่อพนักงานสอบสวนในสังกัดกองบัญชาการตำรวจนครบาล ซึ่งได้กำหนดกลุ่มตัวอย่างเป็นคู่กรณีในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกจำนวน 110 คน ซึ่งมาใช้บริการ คปภ. และผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ได้แก่ พนักงานสอบสวนในกองบัญชาการตำรวจนครบาล จำนวน 7 ท่าน ซึ่งผลที่ได้รับจากการวิจัยและการอภิปรายผลการศึกษาจะได้ทำการอธิบายต่อไปในบทที่ 4

บทที่ 4

ผลการวิจัยและการอภิปราย

งานวิจัยนี้ศึกษาความเชื่อมั่นของคู่กรณีในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร แบ่งการนำเสนอออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ ผลการวิจัย และการอภิปรายวิเคราะห์ข้อมูลจากผลการศึกษาวิจัย ดังนี้

4.1 ผลการวิจัย

4.1.1 แบบสำรวจความเชื่อมั่นของคู่กรณีในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร

จากการสำรวจความคิดเห็นด้านต่าง ๆ จากประชากรกลุ่มเป้าหมายที่ได้ข้อมูลจากการสำรวจภาคสนาม จำนวนทั้งสิ้น 110 ชุด ซึ่งได้ดำเนินการเก็บข้อมูลในพื้นที่เป้าหมาย เพื่อดำเนินการลงรหัสและนำข้อมูลเข้าสู่ระบบฐานข้อมูลเพื่อทำการวิเคราะห์โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติสำหรับการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ (Quantitative Data Analysis) โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ในการวิเคราะห์ ดังนี้

4.1.1.1 ข้อมูลพื้นฐานของกลุ่มตัวอย่าง

ผลการสำรวจข้อมูลพื้นฐานของกลุ่มคู่กรณีในคดีจราจร จำนวน 110 คน มีดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 4.1 แสดงข้อมูลพื้นฐานของกลุ่มคู่กรณีในคดีจราจร

ข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	54	49.1
หญิง	56	50.9
รวม	110	100.00

ตารางที่ 4.1 แสดงข้อมูลพื้นฐานของกลุ่มคู่มือกรณีในคดีจราจร (ต่อ)

ข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ
อายุ		
ไม่เกิน 20 ปี	4	3.6
21-30 ปี	16	14.5
31-40 ปี	36	32.7
41-50 ปี	35	31.8
50 ปีขึ้นไป	19	17.3
รวม	110	100.00
รายได้		
น้อยกว่า 15,000 บาท	19	17.3
15,001-25,000 บาท	30	27.3
25,001-30,000 บาท	21	19.1
มากกว่า 30,000 บาท	40	36.4
รวม	110	100.00
อาชีพ		
เจ้าหน้าที่ของรัฐ/ข้าราชการ	33	30.0
พนักงานบริษัทเอกชน	22	20.0
อาชีพอิสระ	44	40.0
นักเรียน/นักศึกษา	11	10.0
รวม	110	100.00
ระดับการศึกษา		
ต่ำกว่าปริญญาตรี	37	33.6
ปริญญาตรี	46	41.8
สูงกว่าปริญญาตรี	27	24.5
รวม	110	100.00

ตารางที่ 4.1 แสดงข้อมูลพื้นฐานของกลุ่มคูกรณีในคดีจราจร (ต่อ)

ข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ
ประเภท/ระดับความเสียหายที่ได้รับ		
เสียชีวิต	12	9.6
ได้รับบาดเจ็บสาหัส (เข้ารับการรักษากิน 20 วัน)	43	34.4
ได้รับบาดเจ็บ	41	32.8
ทรัพย์สินเสียหาย	29	23.2
รวม	125	100.00

จากตารางที่ 4.1 แสดงข้อมูลพื้นฐานของกลุ่มตัวอย่างที่ได้จากการกลุ่มคูกรณีในคดีจราจร จำนวน 110 คน โดยแบ่งเป็นเพศชาย จำนวน 54 คน และเพศหญิง จำนวน 56 คน กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีช่วงอายุระหว่าง 31 -40 ปี คิดเป็นร้อยละ 32.7 และมีรายได้มากกว่า 30,000 บาท จำนวน 40 คน ตามมาด้วย มีรายได้ต่อเดือน 15,001-25,000 บาท จำนวน 30 คน มีรายได้ต่อเดือน 25,001-30,000 บาท จำนวน 21 คน และมีรายได้ต่อเดือนน้อยกว่า 15,000 บาท จำนวน 19 คน

สำหรับด้านอาชีพโดยส่วนใหญ่ประกอบอาชีพอิสระ จำนวน 44 คน คิดเป็นร้อยละ 40.0 อาชีพเจ้าหน้าที่ของรัฐ/ข้าราชการ จำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 30.0 อาชีพพนักงานบริษัทเอกชน จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 20.0 และนักเรียน/นักศึกษา จำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 10.0 และประเภท/ระดับความเสียหายที่ได้รับ กลุ่มตัวอย่างโดยส่วนใหญ่ได้รับบาดเจ็บ (เข้ารับการรักษามากกว่า 20 วัน) จำนวน 37 คน ร้อยละ 33.6 รองลงมาได้รับบาดเจ็บ จำนวน 31 คน ร้อยละ 28.2 ทรัพย์สินได้รับความเสียหาย จำนวน 20 คน ร้อยละ 18.2 เสียชีวิต จำนวน 11 คน ร้อยละ 10.0 และกลุ่มตัวอย่างได้รับความเสียหายมากกว่า 1 ประเภท จำนวน 11 คน คิดเป็นจำนวนร้อยละ 9.9

ตารางที่ 4.2 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความเชื่อมั่นด้านกระบวนการและขั้นตอนในการพิจารณาคดีจราจรของคู่กรณีในคดีอุบัติเหตุจราจรต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดี

ข้อคำถาม	$\bar{x}$	S.D.	แปลผล
(1) การรับแจ้งเหตุทันทีของพนักงานสอบสวนหลังจากได้รับแจ้งว่ามีอุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้นและได้รับแจ้งเหตุ นั้น	3.65	0.60	ความเชื่อมั่น มาก
(2) การเดินทางไปยังสถานที่เกิดเหตุทันทีที่รับแจ้งอุบัติเหตุจราจรของพนักงานสอบสวน	3.56	0.68	ความเชื่อมั่น มาก
(3) การตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุและ เก็บรวบรวมพยานหลักฐานของพนักงานสอบสวน (เช่น ภาพถ่ายแสดงจุดชน รอยห้ามล้อ เศษกระจก การวัดระยะ การทำแผนที่เกิดเหตุ)	3.52	0.71	ความเชื่อมั่น มาก
(4) การสอบปากคำบุคคลที่เกี่ยวข้องในคดีจราจรของพนักงานสอบสวน (เช่น คู่กรณี ผู้เห็นเหตุการณ์ เจ้าพนักงานจราจร)	3.54	0.67	ความเชื่อมั่น มาก
(5) การอธิบายขั้นตอนและรายงานความคืบหน้าผลการพิจารณาคดีของพนักงานสอบสวน	3.45	0.79	ความเชื่อมั่น ปานกลาง
(6) การเคลื่อนย้ายและเก็บรักษายานพาหนะหรือทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องในคดีของพนักงานสอบสวนเป็นไปอย่างปลอดภัย	3.30	0.87	ความเชื่อมั่น ปานกลาง
(7) การจัดให้มีผู้เชี่ยวชาญมาตรวจสอบสภาพ ความเสียหายของยานพาหนะเพื่อประกอบการพิจารณาคดีจราจร	3.23	0.80	ความเชื่อมั่น ปานกลาง
(8) การดำเนินการไกล่เกลี่ยค่าเสียหายระหว่างคู่กรณีของพนักงานสอบสวน	3.52	0.62	ความเชื่อมั่น มาก
(9) ความเชื่อมั่นต่อกระบวนการและขั้นตอนในการพิจารณาคดีจราจรของพนักงานสอบสวนในภาพรวม	3.55	0.58	ความเชื่อมั่น มาก
รวม	3.48	0.70	ความเชื่อมั่น มาก

ตามตารางที่ 4.2 ความเชื่อมั่นของคู่มือในคดีจราจรต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจร ด้านความเชื่อมั่นด้านกระบวนการและขั้นตอนในการพิจารณาคดีจราจร พบว่า ภาพรวม คู่มือมีระดับความเชื่อมั่นอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.48$, S.D.= 0.70) เมื่อพิจารณารายประเด็นเรียงลำดับจากมากไปหาน้อย พบว่า มีการรับแจ้งเหตุทันทีของพนักงานสอบสวนหลังจากได้รับแจ้งว่ามีอุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้นและได้รับแจ้งเหตุนั้นมีความเชื่อมั่นอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.65$, S.D.= 0.60) รองลงมาคือการเดินทางไปยังสถานที่เกิดเหตุทันทีที่รับแจ้งอุบัติเหตุจราจร ($\bar{X} = 3.56$, S.D.= 0.68) และความเชื่อมั่นต่อกระบวนการและขั้นตอนในการพิจารณาคดีจราจรของพนักงานสอบสวนในภาพรวม($\bar{X} = 3.55$, S.D.= 0.58)

ตารางที่ 4.3 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความเชื่อมั่นด้านพนักงานสอบสวนผู้ใช้ดุลพินิจพิจารณาคดีจราจร

ข้อคำถาม	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
(1) ความรู้ความสามารถและการปฏิบัติตามขั้นตอนของการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุและเก็บรวบรวมพยานหลักฐานของพนักงานสอบสวน	3.69	0.56	ความเชื่อมั่นมาก
(2) ความรู้ความสามารถและการปฏิบัติตามขั้นตอนการสอบสวนของพนักงานสอบสวน	3.62	0.61	ความเชื่อมั่นมาก
(3) การตอบปัญหาหรือการให้คำแนะนำของพนักงานสอบสวน	3.42	0.66	ความเชื่อมั่นปานกลาง
(4) การปฏิบัติหน้าที่ด้วยความสุจริตและโปร่งใสของพนักงานสอบสวน โดยไม่มีการเรียกรับผลประโยชน์โดยทุจริต	3.48	0.62	ความเชื่อมั่นมาก
(5) การปฏิบัติหน้าที่พนักงานสอบสวนเป็นไปด้วยความกระตือรือร้นเอาใจใส่ และด้วยความเต็มใจ	3.41	0.65	ความเชื่อมั่นปานกลาง
(6) การปฏิบัติหน้าที่พนักงานสอบสวนเป็นไปด้วยความสุภาพ ให้เกียรติ และมีอัธยาศัยไมตรีดี	3.51	0.62	ความเชื่อมั่นมาก
(7) การใช้ดุลพินิจในการพิจารณาคดีของพนักงานสอบสวนเป็นไปด้วยความเป็นธรรมและปราศจากอคติ	3.52	0.63	ความเชื่อมั่นมาก
(8) ความเชื่อมั่นต่อพนักงานสอบสวนในการใช้ดุลพินิจพิจารณาคดีจราจรในภาพรวม	3.56	0.66	ความเชื่อมั่นมาก
รวม	3.53	0.63	ความเชื่อมั่นมาก

ตามตารางที่ 4.3 ความเชื่อมั่นของคู่มือในคดีจราจรต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจร ด้านพนักงานสอบสวนผู้ใช้อดุลพินิจพิจารณาคดีจราจร พบว่า ภาพรวม คู่มือมีระดับความเชื่อมั่นอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.53$, S.D.= 0.63) เมื่อพิจารณารายประเด็น เรียงลำดับจากมากไปหาน้อย พบว่า ความรู้ความสามารถและการปฏิบัติตามขั้นตอนของการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุและเก็บรวบรวมพยานหลักฐานของพนักงานสอบสวน มีความเชื่อมั่นอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.69$, S.D.= 0.56) รองลงมาคือ ความรู้ความสามารถและการปฏิบัติตามขั้นตอนการสอบสวนของพนักงานสอบสวน มีความเชื่อมั่นอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.62$, S.D.= 0.61) และความเชื่อมั่นต่อพนักงานสอบสวนในการใช้อดุลพินิจพิจารณาคดีจราจรในภาพรวม มีความเชื่อมั่นอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.56$, S.D.= 0.66)

ตารางที่ 4.4 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานด้านความเชื่อมั่นด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและเทคโนโลยีที่ใช้ในการพิจารณาคดีจราจร

ข้อคำถาม	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
(1) การนำเครื่องมือและอุปกรณ์พื้นฐานมาใช้ในการตรวจสอบและเก็บรวบรวมพยานหลักฐานในที่เกิดเหตุของพนักงานสอบสวน (เช่น กล้องถ่ายภาพ ตลับเมตร เครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์)	3.51	0.78	ความเชื่อมั่นมาก
(2) การนำเครื่องมือและอุปกรณ์ที่อาศัยเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการตรวจสอบและเก็บรวบรวมพยานหลักฐานในที่เกิดเหตุของพนักงานสอบสวน (เช่น กล้องถ่ายภาพสามมิติ เลเซอร์วัดระยะ)	3.75	0.76	ความเชื่อมั่นมาก
(3) การนำภาพบันทึกจากกล้องวงจรปิดและกล้องติดรถยนต์มาใช้ในการพิจารณาคดีจราจรของพนักงานสอบสวน	3.80	0.75	ความเชื่อมั่นมาก
(4) การอำนวยความสะดวกของพนักงานสอบสวนในการเคลื่อนย้ายยานพาหนะจากสถานที่เกิดเหตุมายังสถานที่เก็บรักษา	3.25	0.94	ความเชื่อมั่นปานกลาง
(5) การจัดให้มีสถานที่ที่ปลอดภัยในการเก็บรักษายานพาหนะและทรัพย์สินในคดีจราจร	3.10	0.91	ความเชื่อมั่นปานกลาง

ตารางที่ 4.4 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานด้านความเชื่อมั่นด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและเทคโนโลยีที่ใช้ในการพิจารณาคดีจราจร (ต่อ)

ข้อคำถาม	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
(6) การจัดให้มีช่องทางในการรับฟังความคิดเห็นและรับเรื่องร้องเรียนจากประชาชน	3.06	0.99	ความเชื่อมั่นปานกลาง
(7) ความเชื่อมั่นต่อสิ่งอำนวยความสะดวกและเทคโนโลยีที่ใช้ในการพิจารณาคดีจราจรของพนักงานสอบสวนในภาพรวม	3.49	0.75	ความเชื่อมั่นมาก
รวม	3.42	0.84	ความเชื่อมั่นปานกลาง

ตามตารางที่ 4.4 ความเชื่อมั่นของคู่กรณีในคดีจราจรต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจร ด้านความเชื่อมั่นด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและเทคโนโลยีที่ใช้ในการพิจารณาคดีจราจร พบว่า ภาพรวม คู่กรณีมีระดับความเชื่อมั่นอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.42$, S.D.= 0.84) เมื่อพิจารณารายประเด็นเรียงลำดับจากมากไปหาน้อย พบว่า การนำภาพบันทึกจากกล้องวงจรปิดและกล้องติดรถยนต์มาใช้ในการพิจารณาคดีจราจรของพนักงานสอบสวน มีความเชื่อมั่นอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.80$, S.D.= 0.75) รองลงมาคือ การนำเครื่องมือและอุปกรณ์ที่อาศัยเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการตรวจสอบและเก็บรวบรวมพยานหลักฐานในที่เกิดเหตุของพนักงานสอบสวน (เช่น กล้องถ่ายภาพสามมิติ เลเซอร์วัดระยะ) มีความเชื่อมั่นอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.75$, S.D.= 0.76) และการนำเครื่องมือและอุปกรณ์พื้นฐานมาใช้ในการตรวจสอบและเก็บรวบรวมพยานหลักฐานในที่เกิดเหตุของพนักงานสอบสวน (เช่น กล้องถ่ายภาพ ตลับเมตร เครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์) มีความเชื่อมั่นอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.51$, S.D.= 0.78)

4.1.1.2 ผลการทดสอบสมมติฐาน

ในการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระหว่างกลุ่มนั้น ผู้วิจัยได้ตั้งสมมติฐานของการทดสอบไว้ ดังนี้

สมมติฐานที่ 1 ระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรจำแนกตามเพศมีความแตกต่างกัน

H_0 : ระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรจำแนกตามเพศไม่แตกต่างกัน

H_1 : ระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรจำแนกตามเพศแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.5 การเปรียบเทียบระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรจำแนกตามเพศ

ข้อ	เพศ/ระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณี	ชาย		หญิง		t	Sig.
		X	S.D.	X	S.D.		
1	ด้านกระบวนการและขั้นตอนในการพิจารณาคดีจราจร	3.32	.6982	3.63	.3600	-2.95	.004*
2	ด้านพนักงานสอบสวนผู้ใช้อดุลพินิจพิจารณาคดีจราจร	3.45	.6054	3.60	.2934	-1.70	.093
3	ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและเทคโนโลยีที่ใช้ในการพิจารณาคดีจราจร	3.29	.6973	3.54	.4533	-2.16	.033*

* $p < 0.05$

จากตารางที่ 4.5 กลุ่มตัวอย่างที่มีเพศต่างกันมีระดับความเชื่อมั่นต่อของคู่กรณีที่มีต่อการใช้อดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจร ด้านกระบวนการและขั้นตอนในการพิจารณาคดีจราจร ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและเทคโนโลยีที่ใช้ในการพิจารณาคดีจราจร แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนด้านพนักงานสอบสวนผู้ใช้อดุลพินิจพิจารณาคดีจราจรไม่แตกต่างกัน

สมมุติฐานที่ 2 ระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรจำแนกตามอายุมีความแตกต่างกัน

H_0 : ระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรจำแนกตามอายุไม่แตกต่างกัน

H_1 : ระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรจำแนกตามอายุแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.6 การเปรียบเทียบระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรจำแนกตามอายุ

อายุ/ระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณี	แหล่งความแปรปรวน	SS.	df.	MS.	F	Sig
ด้านกระบวนการและขั้นตอนในการพิจารณาคดีจราจร	ระหว่างกลุ่ม	2.377	4	.594	1.874	.121
	ภายในกลุ่ม	33.305	105	.317		
	รวม	35.682	109			
ด้านพนักงานสอบสวนผู้ใช้อดุลพินิจพิจารณาคดีจราจร	ระหว่างกลุ่ม	.465	4	.116	.499	.737
	ภายในกลุ่ม	24.265	104	.233		
	รวม	24.730	108			
ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและเทคโนโลยีที่ใช้ในการพิจารณาคดีจราจร	ระหว่างกลุ่ม	1.782	4	.446	1.262	.290
	ภายในกลุ่ม	36.713	104	.353		
	รวม	38.495	108			

จากตารางที่ 4.6 กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุต่างกันมีระดับความเชื่อมั่นต่อของคู่กรณีที่มีต่อการใช้อดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจร ด้านกระบวนการและขั้นตอนในการพิจารณาคดีจราจร ด้านพนักงานสอบสวนผู้ใช้อดุลพินิจพิจารณาคดีจราจร และด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและเทคโนโลยีที่ใช้ในการพิจารณาคดีจราจร ไม่แตกต่างกัน

สมมุติฐานที่ 3 ระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรจำแนกตามรายได้มีความแตกต่างกัน

H_0 : ระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรจำแนกตามรายได้ไม่แตกต่างกัน

H_1 : ระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรจำแนกตามรายได้แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.7 การเปรียบเทียบระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรจำแนกตามรายได้

รายได้/ระดับความเชื่อมั่น ของคู่กรณี	แหล่งความ แปรปรวน	SS.	df.	MS.	F	Sig
ด้านกระบวนการและขั้นตอนใน การพิจารณาคดีจราจร	ระหว่างกลุ่ม	1.842	3	.614	1.924	.130
	ภายในกลุ่ม	33.839	106	.319		
	รวม	35.682	109			
ด้านพนักงานสอบสวนผู้ใช้อดุลพินิจ พิจารณาคดีจราจร	ระหว่างกลุ่ม	.096	3	.032	.137	.938
	ภายในกลุ่ม	24.634	105	.235		
	รวม	24.730	108			
ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและ เทคโนโลยีที่ใช้ในการพิจารณาคดี จราจร	ระหว่างกลุ่ม	.402	3	.134	.370	.775
	ภายในกลุ่ม	38.093	105	.363		
	รวม	38.495	108			

จากตารางที่ 4.7 กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่างกันมีระดับความเชื่อมั่นต่อของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจร ด้านกระบวนการและขั้นตอนในการพิจารณาคดีจราจร ด้านพนักงานสอบสวนผู้ใช้อดุลพินิจพิจารณาคดีจราจร และด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและเทคโนโลยีที่ใช้ในการพิจารณาคดีจราจร ไม่แตกต่างกัน

สมมุติฐานที่ 4 ระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรจำแนกตามอาชีพมีความแตกต่างกัน

H_0 : ระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรจำแนกตามอาชีพไม่แตกต่างกัน

H_1 : ระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรจำแนกตามอาชีพแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.8 การเปรียบเทียบระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรจำแนกตามอาชีพ

อาชีพ/ระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณี	แหล่งความแปรปรวน	SS.	df.	MS.	F	Sig
ด้านกระบวนการและขั้นตอนในการพิจารณาคดีจราจร	ระหว่างกลุ่ม	.814	3	.271	.825	.483
	ภายในกลุ่ม	34.868	106	.329		
	รวม	35.682	109			
ด้านพนักงานสอบสวนผู้ใช้อดุลพินิจพิจารณาคดีจราจร	ระหว่างกลุ่ม	.202	3	.067	.288	.834
	ภายในกลุ่ม	24.528	105	.234		
	รวม	24.730	108			
ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและเทคโนโลยีที่ใช้ในการพิจารณาคดีจราจร	ระหว่างกลุ่ม	.937	3	.312	.874	.457
	ภายในกลุ่ม	37.558	105	.358		
	รวม	38.495	108			

จากตารางที่ 4.8 กลุ่มตัวอย่างที่มีอาชีพต่างกันมีระดับความเชื่อมั่นต่อของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจร ด้านกระบวนการและขั้นตอนในการพิจารณาคดีจราจร ด้านพนักงานสอบสวนผู้ใช้อดุลพินิจพิจารณาคดีจราจร และด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและเทคโนโลยีที่ใช้ในการพิจารณาคดีจราจร ไม่แตกต่างกัน

สมมุติฐานที่ 5 ระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรจำแนกตามระดับการศึกษามีความแตกต่างกัน

H_0 : ระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรจำแนกตามระดับการศึกษาไม่แตกต่างกัน

H_1 : ระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรจำแนกตามระดับการศึกษาแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.9 การเปรียบเทียบระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรจำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา/ ระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณี	แหล่งความ แปรปรวน	SS.	df.	MS.	F	Sig
ด้านกระบวนการและขั้นตอนใน การพิจารณาคดีจราจร	ระหว่างกลุ่ม	.102	2	.051	.154	.858
	ภายในกลุ่ม	35.579	107	.333		
	รวม	35.682	109			
ด้านพนักงานสอบสวนผู้ใช้อดุลพินิจ พิจารณาคดีจราจร	ระหว่างกลุ่ม	.382	2	.191	.832	.438
	ภายในกลุ่ม	24.348	106	.230		
	รวม	24.730	108			
ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและ เทคโนโลยีที่ใช้ในการพิจารณาคดี จราจร	ระหว่างกลุ่ม	.644	2	.322	.901	.409
	ภายในกลุ่ม	37.851	106	.357		
	รวม	38.495	108			

จากตารางที่ 4.9 กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีระดับความเชื่อมั่นต่อของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจร ด้านกระบวนการและขั้นตอนในการพิจารณาคดีจราจร ด้านพนักงานสอบสวนผู้ใช้อดุลพินิจพิจารณาคดีจราจร และด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและเทคโนโลยีที่ใช้ในการพิจารณาคดีจราจร ไม่แตกต่างกัน

สมมุติฐานที่ 6 ระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรจำแนกตามประเภทอุบัติเหตุมีความแตกต่างกัน

H_0 : ระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรจำแนกตามประเภทอุบัติเหตุไม่แตกต่างกัน

H_1 : ระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรจำแนกประเภทอุบัติเหตุแตกต่างกัน

สมมุติฐานที่ 7 ระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรกับระดับความเสียหายมีความแตกต่างกัน

H_0 : ระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรกับระดับความเสียหายไม่แตกต่างกัน

H_1 : ระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรกับระดับความเสียหายแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.10 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรจำแนกตามประเภทอุบัติเหตุ และระดับความเสียหาย

ความสัมพันธ์ระหว่างระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณีกับประเภทอุบัติเหตุ		เสียชีวิต	ได้รับบาดเจ็บสาหัส	ได้รับบาดเจ็บ	ทรัพย์สินเสียหาย	ระดับความเสียหาย
ด้านกระบวนการและขั้นตอนในการพิจารณาคดีจราจร	Pearson Correlation	.057	.256**	-.181	-.260**	.042
	Sig. (2-tailed)	.552	.007	.060	.006	.661
ด้านพนักงานสอบสวนผู้ใช้ดุลพินิจพิจารณาคดีจราจร	Pearson Correlation	-.059	.131	.102	-.084	.009
	Sig. (2-tailed)	.544	.176	.293	.386	.929
ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและเทคโนโลยีที่ใช้ในการพิจารณาคดีจราจร	Pearson Correlation	.049	.129	-.208*	-.138	.064
	Sig. (2-tailed)	.611	.182	.031	.153	.511

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4.10 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรจำแนกตามประเภทอุบัติเหตุ และระดับความเสียหาย พบว่า ความเชื่อมั่นด้านกระบวนการและขั้นตอนในการพิจารณาคดีจราจรมีความสัมพันธ์กับประเภทอุบัติเหตุ “ได้รับบาดเจ็บสาหัส” และ “ทรัพย์สินเสียหาย” ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 และความเชื่อมั่นด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและเทคโนโลยีที่ใช้ในการพิจารณาคดีจราจรมีความสัมพันธ์กับประเภทอุบัติเหตุ “ได้รับบาดเจ็บ” ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนการด้านกระบวนการและขั้นตอนในการพิจารณาคดีจราจรไม่มีความสัมพันธ์กับการเสียชีวิต ได้รับบาดเจ็บ และระดับความเสียหาย และด้านพนักงานสอบสวนผู้ใช้อดุลพินิจพิจารณาคดีจราจรไม่มีความสัมพันธ์กับประเภทอุบัติเหตุ และระดับความเสียหาย ส่วนด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและเทคโนโลยีที่ใช้ในการพิจารณาคดีจราจรไม่มีความสัมพันธ์กับการเสียชีวิต การได้รับบาดเจ็บสาหัส การได้รับบาดเจ็บ ทรัพย์สินเสียหาย และระดับความเสียหาย

ตารางที่ 4.11 สรุปผลการทดสอบสมมุติฐานของการวิจัย

สมมุติฐานของการวิจัย	ผลการทดสอบ	ระดับนัยสำคัญของการทดสอบ
สมมุติฐานที่ 1 ระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณีที่มีต่อการใช้อดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรจำแนกตามเพศมีความแตกต่างกัน	ยอมรับ H_1	.05
สมมุติฐานที่ 2 ระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณีที่มีต่อการใช้อดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรจำแนกตามอายุมีความแตกต่างกัน	ยอมรับ H_0	.05
สมมุติฐานที่ 3 ระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณีที่มีต่อการใช้อดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรจำแนกตามรายได้มีความแตกต่างกัน	ยอมรับ H_0	.05
สมมุติฐานที่ 4 ระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณีที่มีต่อการใช้อดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรจำแนกตามอาชีพมีความแตกต่างกัน	ยอมรับ H_0	.05
สมมุติฐานที่ 5 ระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณีที่มีต่อการใช้อดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรจำแนกตามระดับการศึกษามีความแตกต่างกัน	ยอมรับ H_0	.05

ตารางที่ 4.7 สรุปผลการทดสอบสมมุติฐานของการวิจัย (ต่อ)

สมมุติฐานของการวิจัย	ผลการทดสอบ	ระดับนัยสำคัญของการทดสอบ
สมมุติฐานที่ 6 ระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรจำแนกตามประเภทอุบัติเหตุมีความแตกต่างกัน		
- เสียชีวิต	ยอมรับ H_0	.05
- ได้รับบาดเจ็บสาหัส	ยอมรับ H_1	.01
- ได้รับบาดเจ็บ	ยอมรับ H_1	.05
- ทรัพย์สินเสียหาย	ยอมรับ H_1	.01
สมมุติฐานที่ 7 ระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรกับระดับความเสียหายมีความแตกต่างกัน	ยอมรับ H_0	.05

จากการวิจัยพบว่า ระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรกับเพศ และประเภทอุบัติเหตุ (ได้รับบาดเจ็บ) มีความแตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 และระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรกับประเภทอุบัติเหตุ (ได้รับบาดเจ็บสาหัส และทรัพย์สินเสียหาย) ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .01

4.1.2 แบบสัมภาษณ์เชิงลึกแบบกึ่งโครงสร้าง (Semi-Structured Interviews) ต่อผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ได้แก่ พนักงานสอบสวนในสังกัดกองบัญชาการตำรวจนครบาล จำนวน 7 นาย

จากการสัมภาษณ์พนักงานสอบสวนในสังกัดกองบัญชาการตำรวจนครบาล จำนวน 7 คน ซึ่งได้ดำเนินการด้วยวิธีการสัมภาษณ์เชิงลึกกึ่งโครงสร้าง (Semi-Structured Interviews) สามารถเก็บข้อมูลโดยแบ่งข้อมูลที่ได้รับออกเป็น 3 ด้าน ดังนี้

1) ด้านกระบวนการและขั้นตอนในการพิจารณาคดีจราจร

พนักงานสอบสวนทุกคนให้ข้อมูลว่า เมื่อได้รับแจ้งเหตุอุบัติเหตุจราจร พนักงานสอบสวนจะเดินทางไปยังที่เกิดเหตุโดยเร็ว และดำเนินการตามกระบวนการและขั้นตอนที่กฎหมายและระเบียบปฏิบัติกำหนด ได้แก่ การถ่ายภาพสถานที่เกิดเหตุป้ายทะเบียนรถยนต์และร่องรอยการเฉี่ยวชน การวัดระยะ การตรวจสอบสภาพรถยนต์ การตรวจสอบภาพจากกล้องวงจรปิดในพื้นที่ การสอบถามข้อมูลจากคู่กรณีและพยานผู้เห็นเหตุการณ์ โดยพนักงานสอบสวนจะบันทึกข้อมูลและรายละเอียดที่สำคัญต่าง ๆ รวมถึงดำเนินการแจ้งให้รถพยาบาลและรถยกเข้าไปยังที่เกิดเหตุในกรณีที่มิผู้ได้รับบาดเจ็บหรือรถยนต์ได้รับความเสียหาย

อย่างไรก็ตาม พนักงานสอบสวนจำนวน 3 คนจาก 7 คน ให้ข้อมูลว่า ปัญหาการจราจรติดขัดเป็นอุปสรรคทำให้พนักงานสอบสวนเข้าถึงที่เกิดเหตุล่าช้า ส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นของคู่กรณีในคดีจราจร โดยพนักงานสอบสวนจำนวน 1 คนจาก 7 คน ให้ข้อมูลว่า หากระเบียบปฏิบัติเปิดช่องให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำพื้นที่สามารถเข้าถึงที่เกิดเหตุและเก็บรวบรวมพยานหลักฐานในเบื้องต้น ก็จะช่วยลดปัญหาพนักงานสอบสวนเข้าถึงที่เกิดเหตุล่าช้าและเพิ่มความเชื่อมั่นของคู่กรณีในคดีจราจรในขั้นตอนการตรวจเก็บพยานหลักฐานในที่เกิดเหตุ โดยพนักงานสอบสวนผู้ให้ข้อมูลกล่าวว่า “หากระเบียบกำหนดให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเข้าถึงพื้นที่ก่อนเพื่อเก็บข้อมูลให้เรียบร้อยแล้วให้คู่กรณีแยกย้ายกันไป จะสะดวกและรวดเร็วกว่า และไม่กระทบต่อสภาพการจราจรด้วย”

2) ด้านพนักงานสอบสวนผู้ใช้ดุลพินิจพิจารณาคดีจราจร

พนักงานสอบสวนจำนวน 6 คนจาก 7 คน ให้ข้อมูลว่า ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ ความรู้ความสามารถ ประสบการณ์การสอบสวน และบุคลิกภาพของพนักงานสอบสวน เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อความเชื่อมั่นของคู่กรณีในคดีจราจร พนักงานสอบสวนที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญกฎหมายจราจร มีประสบการณ์การสอบสวนและวินัยคดีจราจร ตลอดจนมีบุคลิกภาพ ท่าทาง การใช้วาจาที่ดี ย่อมสร้างความเชื่อมั่นให้แก่คู่กรณีในคดีจราจร พนักงานสอบสวนผู้ให้ข้อมูลกล่าวว่า “บุคลิกภาพ ท่าทาง การใช้วาจา ความรู้ความสามารถ เป็นปัจจัยประกอบที่สามารถสร้างความเชื่อมั่นให้กับประชาชน การใช้วาจาตุนั่นแข็งกร้าวอาจทำให้คู่กรณีที่รับฟังเกิดความรู้สึกไม่เชื่อมั่น บางครั้งการใช้คำพูดอาจทำให้เข้าใจว่าพนักงานสอบสวนเข้าข้างฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง” และ “หากพนักงานสอบสวนมี

ประสบการณ์ในการพิจารณาคดีมาก ก็จะเห็นรูปแบบของช่องทางการเดินรถ รูปแบบของการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งมีส่วนช่วยในการใช้ดุลพินิจในการพิจารณาคดีมากขึ้น”

นอกจากนี้ พนักงานสอบสวนจำนวน 3 คนจาก 7 คน ให้ข้อมูลว่า ปัจจัยภายนอก ได้แก่ เครื่องมือและอุปกรณ์ในการปฏิบัติงานและปริมาณคดีที่อยู่ในความรับผิดชอบของพนักงานสอบสวน ก็เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อความเชื่อมั่นของคู่กรณีในคดีจราจร

ทั้งนี้ พนักงานสอบสวนจำนวน 5 คนจาก 7 คน ให้ข้อมูลว่า ปัญหาและอุปสรรคที่สำคัญในการพิจารณาคดีจราจรของพนักงานสอบสวน คือ แรงกดดันและการแทรกแซงการพิจารณา คดีจากผู้บังคับบัญชาและผู้มีอิทธิพล พนักงานสอบสวนผู้ให้ข้อมูลกล่าวว่า “ในฐานะพนักงานสอบสวนผู้ปฏิบัติงาน การพิจารณาคดีต้องยึดถือความถูกต้องเป็นสำคัญ แต่ในบางคดี คู่กรณีรู้จักคนใหญ่คนโต และฝากให้ผู้บังคับบัญชาช่วยเหลือทางคดี พนักงานสอบสวนจึงต้องรับแรงกดดันจากผู้บังคับบัญชา”

3) ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและเทคโนโลยีที่ใช้ในการพิจารณาคดีจราจร

พนักงานสอบสวนจำนวน 2 คนจาก 7 คน ให้ข้อมูลว่า เครื่องมือและอุปกรณ์พื้นฐานที่ใช้ในการปฏิบัติงานในคดีจราจร มีจำนวนเพียงพอและมีประสิทธิภาพ และพนักงานสอบสวนจำนวน 4 ใน 7 คน ให้ข้อมูลว่า มีผู้ช่วยพนักงานสอบสวนช่วยในการปฏิบัติงานของพนักงานสอบสวน

ขณะที่พนักงานสอบสวนจำนวน 4 คนจาก 7 คน ให้ข้อมูลว่า เครื่องมือและอุปกรณ์พื้นฐานที่ใช้ในการปฏิบัติงานในคดีจราจรมีไม่เพียงพอ และพนักงานสอบสวนต้องจัดซื้อเครื่องมือและอุปกรณ์ต่าง ๆ เช่น ตลับเมตร กล้องถ่ายภาพ ด้วยตนเอง และพนักงานสอบสวนจำนวน 3 คนจาก 7 คน ให้ข้อมูลว่าไม่มีผู้ช่วยพนักงานสอบสวนช่วยในการปฏิบัติงานของพนักงานสอบสวน

สำหรับอุปกรณ์สำนักงาน พนักงานสอบสวนทุกคนให้ข้อมูลว่า พนักงานสอบสวนต้องจัดหาอุปกรณ์สำนักงาน ได้แก่ เครื่องคอมพิวเตอร์ เครื่องพิมพ์ ด้วยตนเอง

ทั้งนี้ พนักงานสอบสวนทุกคนเห็นว่า อุปกรณ์และเครื่องมือพื้นฐานรวมถึงอุปกรณ์ที่ทันสมัยมีผลต่อความเชื่อมั่นของคู่กรณีในคดีจราจร พนักงานสอบสวนผู้ให้ข้อมูลกล่าวว่า “มีอุปกรณ์ในการทำงานแต่ไม่ทันสมัย และอุปกรณ์ในการสอบสวนมีผลต่อความเชื่อมั่นของคู่กรณี” และ “อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกขึ้นอยู่กับต้นสังกัดจะบริหารจัดการอย่างไร พนักงานสอบสวนต้องใช้เงินส่วนตัวในการจัดหาทั้งเครื่องคอมพิวเตอร์ เครื่องพิมพ์ กระดาษ ปากกา”

ข้อเสนอแนะอื่น ๆ เพิ่มเติม

1. ควรจัดสรรพนักงานสอบสวนและผู้ช่วยพนักงานสอบสวนให้เพียงพอกับปริมาณงาน
2. ควรสนับสนุนอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการปฏิบัติงานมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอุปกรณ์ที่อาศัยเทคโนโลยีสมัยใหม่ที่เป็นประโยชน์แก่การตรวจเก็บพยานหลักฐานและการใช้ดุลพินิจพิจารณาคดี

3. ควรจัดให้มีการอบรมในห้วงค์ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายและระเบียบแนวปฏิบัติต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานในคดีจราจรแก่พนักงานสอบสวน

ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะอันจะนำไปสู่การพัฒนาระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจร

1. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ควรจัดสรรพนักงานสอบสวนและผู้ช่วยพนักงานสอบสวนให้เพียงพอกับพื้นที่ที่มีปริมาณงานมาก

2. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ควรสนับสนุนอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการปฏิบัติงาน โดยเฉพาะอุปกรณ์ที่ใช้ในการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ และอุปกรณ์ในการเก็บรวบรวมพยานหลักฐาน เพื่อประโยชน์การตรวจเก็บพยานหลักฐานและการใช้ดุลพินิจพิจารณาคดี

3. ควรจัดให้มีการอบรมในห้วงค์ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายและระเบียบแนวปฏิบัติต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานในคดีจราจรแก่พนักงานสอบสวน และจัดทำคู่มือให้แก่ประชาชนเกี่ยวกับองค์ความรู้ด้านกฎหมายและระเบียบขั้นตอน แนวปฏิบัติต่าง ๆ กระบวนการยุติธรรม

4. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ควรมีนโยบายในการจัดสรรงบประมาณในการอำนวยความสะดวก การเคลื่อนย้ายยานพาหนะจากสถานที่เกิดเหตุมายังสถานที่เก็บรักษา ในราคาย่อมเยา หรือมีราคากลางที่มีมาตรฐานเดียวกัน

5. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ควรมีนโยบายเพื่อเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการจัดสถานที่ ที่ปลอดภัยเก็บยานพาหนะและทรัพย์สินของกลางในคดีจราจร

6. กรณีคดีจราจรที่มีความซับซ้อนและยุ่งยาก สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ควรมีนโยบายในการจัดให้มีผู้เชี่ยวชาญ ร่วมตรวจสอบสภาพความเสียหายของยานพาหนะเพื่อประกอบการพิจารณาคดีจราจร และสร้างความเชื่อมั่น อย่างเป็นธรรม

4.2 การอภิปรายวิเคราะห์ข้อมูลจากผลการศึกษาวิจัย

4.2.1 การเปรียบเทียบผลการวิจัยเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ

ผลของการศึกษาความเชื่อมั่นของคู่กรณีในคดีจราจรต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจร พบว่า ในภาพรวมคู่กรณีในคดีจราจรมีระดับความเชื่อมั่นอยู่ในระดับมาก ทั้งในด้านกระบวนการและขั้นตอนในการพิจารณาคดีจราจร ด้านพนักงานสอบสวนผู้ใช้อดุลพินิจพิจารณาคดีจราจร และด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและเทคโนโลยีที่ใช้ในการพิจารณาคดีจราจร แม้ว่าจากการสัมภาษณ์เชิงลึกพนักงานสอบสวนผู้ปฏิบัติงานในคดีจราจรส่วนใหญ่เห็นว่ากระบวนการและขั้นตอนในการพิจารณาคดียังมีความล่าช้า ความรู้ความสามารถ ประสิทธิภาพที่ไม่เพียงพอ บุคลิกภาพและการใช้ถ้อยคำของพนักงานสอบสวนมีความแข็งกร้าว รวมไปถึงเครื่องมือและ

อุปกรณ์ที่ใช้ในการปฏิบัติงานยังมีข้อจำกัดด้านประสิทธิภาพและความทันสมัย ซึ่งปัจจัยต่าง ๆ ดังกล่าวส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นของคู่กรณีในคดีจราจร สาเหตุประการหนึ่งอาจเป็นเพราะกลุ่มตัวอย่างคู่กรณีในคดีจราจรของงานวิจัยนี้มีลักษณะไม่แตกต่างกัน อย่างไรก็ตาม ควรมีข้อเสนอแนะเชิงนโยบายและข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการอันจะนำไปสู่การปรับปรุงพัฒนาการปฏิบัติงานของพนักงานสอบสวนในคดีจราจร เพื่อพัฒนาระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณีในคดีจราจรที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรให้มากยิ่งขึ้น

4.2.2 การอภิปรายวิเคราะห์ข้อมูลผลการวิจัย

จากการดำเนินการวิจัยเรื่อง ความเชื่อมั่นของคู่กรณีในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกกับการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร คณะผู้วิจัยสรุปประเด็นการอภิปราย 3 ประเด็น ตามแบบสอบถามสำรวจความเชื่อมั่นของคู่กรณีในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจร ได้แก่

1.) แบบสอบถามความเชื่อมั่นด้านกระบวนการและขั้นตอนในการพิจารณาคดี

จราจร

ผลการตรวจสอบ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความเชื่อมั่นด้านกระบวนการและขั้นตอนในการพิจารณาคดีจราจรของคู่กรณีในคดีจราจรต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจร พบว่า ภาพรวม คู่กรณีมีระดับความเชื่อมั่นอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.48$, S.D.= 0.70) เมื่อพิจารณารายประเด็นเรียงลำดับจากมากไปหาน้อย พบว่า มีการรับแจ้งเหตุทันทีของพนักงานสอบสวนหลังจากได้รับแจ้งว่ามีอุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้นและได้รับแจ้งเหตุ นั้น มีความเชื่อมั่นอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.65$, S.D.= 0.60) รองลงมาคือ การเดินทางไปยังสถานที่เกิดเหตุทันทีที่รับแจ้งอุบัติเหตุจราจรของพนักงานสอบสวน ($\bar{X} = 3.56$, S.D.= 0.68) และความเชื่อมั่นต่อกระบวนการและขั้นตอนในการพิจารณาคดีจราจรของพนักงานสอบสวนในภาพรวม ($\bar{X} = 3.55$, S.D.= 0.58) แสดงว่า ตัวบ่งชี้เหล่านี้เป็นตัวบ่งชี้ที่สำคัญที่ใช้วัดความเชื่อมั่นของคู่กรณีในคดีจราจรต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจร ซึ่งรายละเอียดของแต่ละตัวบ่งชี้ได้สะท้อนให้เห็นถึง ความเกี่ยวเนื่องของการดำเนินงานของพนักงานสอบสวนที่ปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายและระเบียบคำสั่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติที่ 419/2556 เรื่อง การอำนวยความสะดวกในคดีอาญา การทำสำนวน การสอบสวน และมาตรการควบคุม ตรวจสอบ เฝ้าระวังการสอบสวนคดีอาญา ได้กล่าวถึง การอำนวยความสะดวกในคดีอาญาของพนักงานสอบสวน ซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับการดำเนินการเกี่ยวกับคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก โดยมี รายละเอียดที่เกี่ยวข้อง ดังนี้ คือ การรับแจ้งความเมื่อประชาชนมาแจ้งเรื่องราวต่าง ๆ ต่อสถานีตำรวจหรือหน่วยงานที่มีอำนาจสอบสวน พนักงานสอบสวน หรือเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องต้องมีหน้าที่อำนวยความสะดวก และให้คำแนะนำ ที่ถูกต้อง อย่างรวดเร็ว จึงส่งผลทำให้สอดคล้องกับแนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับความหมายของเชื่อมั่น โดย สุนทร โคมิน

(2539: 7) กล่าวว่า ความเชื่อมั่นเป็นความนึกคิดยึดถือ โดยที่เจ้าตัวจะรู้ตัวหรือไม่ก็ตาม เป็นสิ่งที่สามารถจะศึกษาและวัดได้จากคำพูดและการกระทำของคน และตามคำกล่าวของ Anderson และ Weitz (อ้างถึงในวิทยา ชินบุตร, 2560:26) กล่าวว่า ความเชื่อมั่น หมายถึง ความเชื่อ หรือความมั่นใจของกลุ่มใด ๆ ว่าความต้องการของตนนั้นจะต้องถูกเติมเต็มในอนาคต โดยการกระทำของกลุ่มอื่น ๆ ที่มีหน้าที่รับผิดชอบ นอกจากนั้นแล้วยังสอดคล้องกับงานวิจัยของสุมิตร สุวรรณและคณะ (2557) ได้ทำการวิจัยเรื่อง ความเชื่อมั่นของผู้เสียหายที่มีต่อการปฏิบัติงานของพนักงานสอบสวน ประจำปีบัญชี 2557 โดยศึกษาจากประชาชนในฐานะผู้เสียหายที่มาแจ้งความร้องทุกข์ต่อ พนักงานสอบสวนในคดีอาญาไว้แล้วไม่น้อยกว่า 3 เดือน พบว่า ประชาชนมีความเชื่อมั่นต่อการปฏิบัติงานของ พนักงานสอบสวนประจำปีบัญชี 2557 อยู่ในระดับมากและมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 71.2 โดยประชาชนมีความเชื่อมั่นมากที่สุดในเรื่องพนักงานสอบสวนมีความสุภาพและให้เกียรติผู้เสียหาย คิดเป็นร้อยละ 80.9 รองลงมา คือ พนักงานสอบสวนปฏิบัติหน้าที่อย่างซื่อสัตย์สุจริต ยุติธรรมตรงไปตรงมา ไม่แสวงหาผลประโยชน์อันมิควรได้ คิด เป็นร้อยละ 75.4 และพนักงานสอบสวนมีความรู้ความสามารถ และปฏิบัติตามขั้นตอนการสอบสวนได้อย่าง ถูกต้องครบถ้วน คิดเป็นร้อยละ 72.4

2.) แบบสอบถามความเชื่อมั่นด้านพนักงานสอบสวนผู้ใช้ดุลพินิจพิจารณาคดี

จรรยา

ข้อมูลจากแบบสอบถามความเชื่อมั่นจากคู่กรณี พบว่าในภาพรวมคู่กรณีในเขตกรุงเทพมหานครมีความเชื่อมั่นอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.53$, S.D. = 0.63) โดยมีความเชื่อมั่นมากที่สุดเกี่ยวกับความรู้ความสามารถและการปฏิบัติตามขั้นตอนของการตรวจสถานที่เกิดเหตุและเก็บรวบรวมพยานหลักฐานของพนักงานสอบสวน ($\bar{X} = 3.69$, S.D. = 0.56) รองลงมา คือ มีความเชื่อมั่นในความรู้ความสามารถและการปฏิบัติตามขั้นตอนการสอบสวนของพนักงานสอบสวน ($\bar{X} = 3.62$, S.D. = 0.61) และมีความเชื่อมั่นต่อพนักงานสอบสวนในการใช้ดุลพินิจพิจารณาคดีจรรยาในภาพรวม ($\bar{X} = 3.56$, S.D. = 0.66) ส่วนด้านคู่กรณีมีความเชื่อมั่นในระดับที่น้อยที่สุด อยู่ในระดับความเชื่อมั่นระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.42$, S.D. = 0.66) คือ การตอบปัญหาหรือการให้คำแนะนำของพนักงานสอบสวน และการปฏิบัติหน้าที่พนักงานสอบสวนเป็นไปด้วยความกระตือรือร้นเอาใจใส่ และด้วยความเต็มใจ ($\bar{X} = 3.41$, S.D. = 0.65) ทั้งนี้การใช้อำนาจดุลพินิจเป็นสิ่งที่เกี่ยวเนื่องกับสิทธิที่จะเลือกกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งในบรรดาการกระทำหลาย ๆ อย่างที่กฎหมายเปิดช่องให้กระทำได้ และแต่ละคนอาจจะมีความเห็นแตกต่างกันไปว่าการกระทำใดเป็นการกระทำที่พึงประสงค์ ตามความหมายของลอร์ด ดิพล็อก (Diplock, 1976, อ้างถึงใน วิไล จิตรักษ์, 2543, น. 9) และได้มีการแยกประเภทของลักษณะการใช้ดุลพินิจของตำรวจไว้ เช่น การใช้ดุลพินิจในทางคดีเป็นการใช้ดุลพินิจเพื่อบังคับใช้กฎหมาย และการใช้ดุลพินิจเพื่อบริการประชาชนที่ไม่เกี่ยวกับงานคดี แต่เป็นงานบริการที่เกี่ยวข้องหรือต่อเนื่องกับการทำงานของเจ้าพนักงานตำรวจ (กุลพล พลวัน, 2544, อ้างถึงใน วิชัย

อมรไตรภพ, 2549, น. 59-60) ซึ่งในการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานตำรวจ เนื่องจากสังคมมอบหน้าที่ความรับผิดชอบให้อย่างกว้างขวางตั้งแต่การเป็นผู้รักษาการใช้กฎหมายไปจนกระทั่งการบริการประชาชน อีกทั้งการใช้อำนาจในการบังคับใช้กฎหมายในสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในแต่ละครั้งมีความแตกต่างในรายละเอียดโดยสิ้นเชิง จึงเป็นปัญหาแก่เจ้าพนักงานตำรวจที่จะสามารถบังคับใช้กฎหมายทุกฉบับได้อย่างสม่ำเสมอ และถูกต้องทุกสถานการณ์ ซึ่งเป็นปัจจัยที่ขึ้นอยู่กับประสิทธิภาพของเจ้าพนักงานตำรวจรายบุคคลด้วย (อภิศักดิ์ เล่าห์ทวี, 2541, อ้างถึงใน ภาควิชานิติศาสตร์, 2549, น. 35)

นอกจากนี้ผลจากการศึกษายังสอดคล้องกับผลการศึกษาของสุมิตร สุวรรณ และคณะ (2557) ซึ่งพบว่า ประชาชนมีความเชื่อมั่นอยู่ในระดับมากในเรื่อง “พนักงานสอบสวนมีความรู้ความสามารถและปฏิบัติตามขั้นตอนการสอบสวนได้อย่างถูกต้องครบถ้วน”

ส่วนด้านการตอบปัญหาหรือการให้คำแนะนำของพนักงานสอบสวน และการปฏิบัติหน้าที่พนักงานสอบสวนเป็นไปด้วยความกระตือรือร้นเอาใจใส่ และด้วยความเต็มใจ ที่มีความเชื่อมั่นน้อยที่สุด อยู่ในระดับปานกลาง อาจเป็นผลอันเนื่องมาจากภาระหน้าที่ความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ตำรวจ อัตราค่าจ้าง ประสิทธิภาพส่วนบุคคลของเจ้าพนักงานตำรวจ และจำนวนคดีที่มีมาก ทำให้เจ้าพนักงานตำรวจไม่สามารถจะสามารถบังคับใช้กฎหมายทุกฉบับได้อย่างสม่ำเสมอ และถูกต้องทุกสถานการณ์ รวมถึงการบริการประชาชนที่ไม่ทั่วถึงด้วย

3.) แบบสอบถามความเชื่อมั่นด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและเทคโนโลยีที่ใช้ใน

การพิจารณาคดีจราจร

ผลการตรวจสอบค่าเฉลี่ยส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความเชื่อมั่นของคู่อรรถในคดีจราจรต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจร ด้านความเชื่อมั่นด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและเทคโนโลยีที่ใช้ในการพิจารณาคดีจราจร พบว่า ภาพรวม คู่อรรถมีระดับความเชื่อมั่นอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.42$, S.D.= 0.84) เมื่อพิจารณารายประเด็นเรียงลำดับจากมากไปหาน้อย พบว่า การนำภาพบันทึกจากกล้องวงจรปิดและกล้องติดรถยนต์มาใช้ในการพิจารณาคดีจราจรของพนักงานสอบสวน มีความเชื่อมั่นอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.80$, S.D.= 0.75) รองลงมาคือ การนำเครื่องมือและอุปกรณ์ที่อาศัยเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการตรวจสอบและเก็บรวบรวมพยานหลักฐานที่เกิดเหตุของพนักงานสอบสวน (เช่น กล้องถ่ายภาพสามมิติ เลเซอร์วัดระยะ) มีความเชื่อมั่นอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.75$, S.D.= 0.76) และการนำเครื่องมือและอุปกรณ์พื้นฐานมาใช้ในการตรวจสอบและเก็บรวบรวมพยานหลักฐานที่เกิดเหตุของพนักงานสอบสวน (เช่น กล้องถ่ายภาพ ตลับเมตร เครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์) มีความเชื่อมั่นอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.51$, S.D.= 0.78) แสดงว่าตัวบ่งชี้เหล่านี้เป็นตัวบ่งชี้สำคัญที่ใช้วัดความเชื่อมั่นด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและเทคโนโลยีที่ใช้ใน

การพิจารณาคดีจราจร ซึ่งรายละเอียดของแต่ละตัวบ่งชี้สะท้อนให้เห็นถึงพนักงานสอบสวนมีอำนาจในการสืบสวนเกี่ยวคดีจราจร ตามประมวลกฎหมายอาญาวิธีพิจารณาความอาญา ดังนี้

มาตรา 131 ให้พนักงานสอบสวนรวบรวมหลักฐานทุกชนิดเท่าที่สามารถทำได้ เพื่อประสงค์จะทราบข้อเท็จจริง และพฤติการณ์ต่าง ๆ อันเกี่ยวกับความผิดที่ถูกกล่าวหา เพื่อจะรู้ตัวผู้กระทำความผิด และพิสูจน์ให้เห็นความผิด หรือความบริสุทธิ์ของผู้ต้องหา

มาตรา 131/1 ในกรณีที่จำเป็นต้องใช้พยานหลักฐานทางวิทยาศาสตร์ เพื่อพิสูจน์ข้อเท็จจริงตามมาตรา 131 ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจให้ทำการตรวจพิสูจน์บุคคล วัตถุ หรือเอกสารใด ๆ โดยวิธีการทางวิทยาศาสตร์ได้

มาตรา 132 เพื่อประโยชน์แห่งการรวบรวมหลักฐาน ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจ ดังต่อไปนี้

(1) ตรวจตัวผู้เสียหายเมื่อผู้นั้นยินยอม หรือตรวจตัวผู้ต้องหา หรือตรวจสิ่งของ หรือที่ทางอันสามารถอาจใช้เป็นพยานหลักฐานได้ ให้รวมทั้งทำภาพถ่าย แผนที่ หรือภาพวาดจำลอง หรือพิมพ์ลายนิ้วมือ ลายมือหรือลายเท้า กับให้บันทึกรายละเอียดทั้งหลายซึ่งน่าจะกระทำให้เกิดความระจ่างขึ้น

ซึ่งกฎหมายดังกล่าวได้บัญญัติให้อำนาจพนักงานสอบสวนในการรวบรวมพยานหลักฐานคดีจราจร ทั้งการรวบรวมพยานวัตถุ การเก็บพยานหลักฐาน โดยทำการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ การถ่ายภาพ การทำแผนที่สถานที่เกิดเหตุ ทั้งพยานวัตถุและพยานหลักฐานทางวิทยาศาสตร์ ดังนั้นการเก็บรวบรวมพยานหลักฐานในสถานที่เกิดเหตุ พนักงานสอบสวนจะต้องดำเนินการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ เช่น ร่องรอยการเฉี่ยวชน เศษกระจก ชิ้นส่วนของรถยนต์ ร่องรอยบนพื้นถนน ทำการถ่ายภาพสถานที่เกิดเหตุและสภาพความเสียหายไว้โดยละเอียด ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ เสวก มณีกุล ที่ได้ทำการศึกษาเรื่องปัญหาทางกฎหมายในการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวน เกี่ยวกับการรวบรวมพยานวัตถุ พยานผู้เชี่ยวชาญและหลักนิติวิทยาศาสตร์ : ศึกษากรณีคดีจราจรทางบก ไว้ว่า สำหรับในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก หลักนิติวิทยาศาสตร์ จะนำมาเพื่อใช้ในการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ การวิเคราะห์จุดชน ความเร็วของรถก่อนชนและหลังชน ตลอดจนค้นหาพยานวัตถุในที่เกิดเหตุ และในประเทศสหรัฐอเมริกา จะมีการตรวจสอบสถานที่โดยใช้ระบบ FBI ซึ่งจะแตกต่างจากประเทศไทยที่พนักงานสอบสวนจะต้องทำหน้าที่เก็บพยานหลักฐานในที่เกิดเหตุเองทั้งหมด ในขณะเดียวกันจะนำเอาเทคโนโลยีทางคอมพิวเตอร์ ทางวิศวกรรมยานยนต์มาประกอบในการค้นหาและอธิบายถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ตลอดจนได้ประยุกต์มาจากกล่องดำของเครื่องบิน (BLACK BOX) มาใช้กับรถยนต์ โดยการพัฒนาจาก อุปกรณ์กล่องดำของระบบบันทึกข้อมูลเหตุการณ์การบินของเครื่องบินพาณิชย์ โดยกล่องดังกล่าวจะบันทึกข้อมูลของรถยนต์ ตั้งแต่การออกเดินทางจนถึง

เวลาเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งจะทำให้สามารถพิสูจน์ว่าผู้ขับขี่รถยนต์ปฏิบัติตามกฎหมายหรือไม่ ซึ่งข้อมูลนี้เป็นข้อมูลวิทยาศาสตร์ที่จะเป็นเครื่องมือในการช่วยพนักงานสอบสวนในการค้นหาข้อเท็จจริงในคดี

4.3 บทสรุป

ภาพรวมผลจากการสำรวจพบว่ากลุ่มเป้าหมายมีระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจร อยู่ที่ร้อยละ 69.60 (3.48) ซึ่งถือว่ามีความเชื่อมั่นอยู่ในระดับมาก โดยเมื่อพิจารณาในด้านต่าง ๆ ได้แก่ ด้านกระบวนการและขั้นตอนในการพิจารณาคดีจราจร ด้านพนักงานสอบสวนผู้ใช้อดุลพินิจพิจารณาคดีจราจร และด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและเทคโนโลยีที่ใช้ในการพิจารณาคดีจราจร พบว่า ทุกด้านได้รับความเชื่อมั่นอยู่ในระดับมาก โดยเมื่อเปรียบเทียบความสัมพันธ์ พบว่า ปัจจัยส่วนบุคคล ด้านอายุ อาชีพ รายได้ และระดับการศึกษา มีระดับความเชื่อมั่นต่อของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจร ด้านกระบวนการและขั้นตอนในการพิจารณาคดีจราจร ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและเทคโนโลยีที่ใช้ในการพิจารณาคดีจราจร ไม่แตกต่างกัน ในขณะที่ส่วนปัจจัยส่วนบุคคล ด้านเพศ มีระดับความเชื่อมั่นต่อของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจร ด้านกระบวนการและขั้นตอนในการพิจารณาคดีจราจร ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและเทคโนโลยีที่ใช้ในการพิจารณาคดีจราจร แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ส่วนด้านพนักงานสอบสวนผู้ใช้อดุลพินิจพิจารณาคดีจราจรไม่แตกต่างกัน และจากการสัมภาษณ์เชิงลึก ได้พบปัญหาอุปสรรคในการปฏิบัติงาน เช่น ปัญหาจราจรติดขัด ความรู้ความเชี่ยวชาญด้านกฎหมายจราจร และอุปกรณ์เครื่องมือต่าง ๆ ที่ใช้ในการปฏิบัติงานของพนักงานสอบสวน ซึ่งผู้ให้ข้อมูลสำคัญได้เสนอแนะให้มีการจัดสรรพนักงานสอบสวนและผู้ช่วยพนักงานสอบสวนให้เพียงพอกับปริมาณงานและควรสนับสนุนอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการปฏิบัติงานมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอุปกรณ์ที่อาศัยเทคโนโลยีสมัยใหม่ที่เป็นประโยชน์แก่การตรวจเก็บพยานหลักฐานและการใช้ดุลพินิจพิจารณาคดี นอกจากนี้ ยังควรจัดให้มีการอบรมให้องค์ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายและระเบียบแนวปฏิบัติต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานในคดีจราจรแก่พนักงานสอบสวน โดยจากผลการศึกษาวิจัยที่ได้มีความสอดคล้องกันระหว่างแบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์ นอกจากนี้ ผลการวิจัยในด้านต่าง ๆ ยังมีความสอดคล้องกับการทบทวนวรรณกรรม ซึ่งมีความคิด ทฤษฎี หลักการ กฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจรที่ได้กล่าวไว้ในบทที่ 2

บทที่ 5

สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปผลการศึกษาวิจัย

5.1.1 ข้อมูลพื้นฐานของกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ได้จากการสุ่มสำรวจกลุ่มคู่กรณีในคดีจราจร จำนวน 110 คน โดยแบ่งเป็นเพศชาย จำนวน 54 คน และเพศหญิง จำนวน 56 คน กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีช่วงอายุระหว่าง 31 -40 ปี คิดเป็นร้อยละ 32.7 และมีรายได้มากกว่า 30,000 บาท จำนวน 40 คน ตามมาด้วย มีรายได้ต่อเดือน 15,001-25,000 บาท จำนวน 30 คน มีรายได้ต่อเดือน 25,001-30,000 บาท จำนวน 21 คน และมีรายได้ต่อเดือนน้อยกว่า 15,000 บาท จำนวน 19 คน

สำหรับด้านอาชีพโดยส่วนใหญ่ประกอบอาชีพอิสระ จำนวน 44 คน คิดเป็นร้อยละ 40.0 อาชีพเจ้าหน้าที่ของรัฐ/ข้าราชการ จำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 30.0 อาชีพพนักงานบริษัทเอกชน จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 20.0 และนักเรียน/นักศึกษา จำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 10.0 และประเภท/ระดับความเสียหายที่ได้รับ กลุ่มตัวอย่างโดยส่วนใหญ่ได้รับบาดเจ็บ (เข้ารับการรักษามากกว่า 20 วัน) จำนวน 37 คน ร้อยละ 33.6 รองลงมาได้รับบาดเจ็บ จำนวน 31 คน ร้อยละ 28.2 ทรัพย์สินได้รับความเสียหาย จำนวน 20 คน ร้อยละ 18.2 เสียชีวิต จำนวน 11 คน ร้อยละ 10.0 และกลุ่มตัวอย่างได้รับความเสียหายมากกว่า 1 ประเภท จำนวน 11 คน จำนวน 9.9

5.1.2 ความเชื่อมั่นด้านกระบวนการและขั้นตอนในการพิจารณาคดีจราจรของคู่กรณีในคดีจราจร

ความเชื่อมั่นของคู่กรณีในคดีจราจรต่อการใช้อุปกรณ์ของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจร ด้านความเชื่อมั่นด้านกระบวนการและขั้นตอนในการพิจารณาคดีจราจร พบว่า ภาพรวม คู่กรณีมีระดับความเชื่อมั่นอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณารายประเด็นเรียงลำดับจากมากไปหาน้อย พบว่า มีการรับแจ้งเหตุทันทีของพนักงานสอบสวนหลังจากได้รับแจ้งว่ามีอุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้นและได้รับแจ้งเหตุ นั้น มีความเชื่อมั่นอยู่ในระดับมาก รองลงมาคือ การเดินทางไปยังสถานที่เกิดเหตุทันทีที่รับแจ้งอุบัติเหตุจราจรของพนักงานสอบสวน และความเชื่อมั่นต่อกระบวนการและขั้นตอนในการพิจารณาคดีจราจรของพนักงานสอบสวนในภาพรวม

5.1.3 ความเชื่อมั่นด้านพนักงานสอบสวนใช้อุปกรณ์พิจารณาพิจารณาคดีจราจร

ความเชื่อมั่นของคู่กรณีในคดีจราจรต่อการใช้อุปกรณ์ของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจร ด้านพนักงานสอบสวนใช้อุปกรณ์พิจารณาพิจารณาคดีจราจร พบว่า ภาพรวม คู่กรณีมีระดับความเชื่อมั่นอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณารายประเด็นเรียงลำดับจากมากไปหาน้อย พบว่า

ความรู้ความสามารถและการปฏิบัติตามขั้นตอนของการตรวจสอบที่เกิดเหตุและเก็บรวบรวมพยานหลักฐานของพนักงานสอบสวน มีความเชื่อมั่นอยู่ในระดับมาก รองลงมาคือ ความรู้ความสามารถและการปฏิบัติตามขั้นตอนการสอบสวนของพนักงานสอบสวน มีความเชื่อมั่นอยู่ในระดับมาก และความเชื่อมั่นต่อพนักงานสอบสวนในการใช้ดุลพินิจพิจารณาคดีจราจรในภาพรวม มีความเชื่อมั่นอยู่ในระดับมาก

5.1.4 ความเชื่อมั่นด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและเทคโนโลยีที่ใช้ในการพิจารณาคดีจราจร

ความเชื่อมั่นของคู่กรณีในคดีจราจรต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจร ด้านความเชื่อมั่นด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและเทคโนโลยีที่ใช้ในการพิจารณาคดีจราจร พบว่า ภาพรวม คู่กรณีมีระดับความเชื่อมั่นอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณารายประเด็นเรียงลำดับจากมากไปหาน้อย พบว่า การนำภาพบันทึกจากกล้องวงจรปิดและกล้องติดรถยนต์มาใช้ในการพิจารณาคดีจราจรของพนักงานสอบสวน มีความเชื่อมั่นอยู่ในระดับมาก รองลงมาคือ การนำเครื่องมือและอุปกรณ์ที่อาศัยเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการตรวจสอบและเก็บรวบรวมพยานหลักฐานในที่เกิดเหตุของพนักงานสอบสวน (เช่น กล้องถ่ายภาพสามมิติ เลเซอร์วัดระยะ) มีความเชื่อมั่นอยู่ในระดับมาก และการนำเครื่องมือและอุปกรณ์พื้นฐานมาใช้ในการตรวจสอบและเก็บรวบรวมพยานหลักฐานในที่เกิดเหตุของพนักงานสอบสวน (เช่น กล้องถ่ายภาพ ตลับเมตร เครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์) มีความเชื่อมั่นอยู่ในระดับมาก

5.1.5 การทดสอบสมมุติฐาน

กลุ่มตัวอย่างที่มีเพศต่างกันมีระดับความเชื่อมั่นต่อของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจร ด้านกระบวนการและขั้นตอนในการพิจารณาคดีจราจร ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและเทคโนโลยีที่ใช้ในการพิจารณาคดีจราจร แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนด้านพนักงานสอบสวนผู้ใช้อดุลพินิจพิจารณาคดีจราจรไม่แตกต่างกัน

กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุต่างกันมีระดับความเชื่อมั่นต่อของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจร ด้านกระบวนการและขั้นตอนในการพิจารณาคดีจราจร ด้านพนักงานสอบสวนผู้ใช้อดุลพินิจพิจารณาคดีจราจร และด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและเทคโนโลยีที่ใช้ในการพิจารณาคดีจราจร ไม่แตกต่างกัน

กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่างกันมีระดับความเชื่อมั่นต่อของคู่กรณีที่มีต่อการใช้อดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจร ด้านกระบวนการและขั้นตอนในการพิจารณาคดีจราจร ด้านพนักงานสอบสวนผู้ใช้อดุลพินิจพิจารณาคดีจราจร และด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและเทคโนโลยีที่ใช้ในการพิจารณาคดีจราจร ไม่แตกต่างกัน

กลุ่มตัวอย่างที่มีอาชีพต่างกันมีระดับความเชื่อมั่นต่อของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจร ด้านกระบวนการและขั้นตอนในการพิจารณาคดีจราจร ด้านพนักงานสอบสวนผู้ใช้อดุลพินิจพิจารณาคดีจราจร และด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและเทคโนโลยีที่ใช้ในการพิจารณาคดีจราจร ไม่แตกต่างกัน

กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีระดับความเชื่อมั่นต่อของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจร ด้านกระบวนการและขั้นตอนในการพิจารณาคดีจราจร ด้านพนักงานสอบสวนผู้ใช้อดุลพินิจพิจารณาคดีจราจร และด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและเทคโนโลยีที่ใช้ในการพิจารณาคดีจราจร ไม่แตกต่างกัน

ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรจำแนกตามประเภทอุบัติเหตุ และระดับความเสียหาย พบว่า ความเชื่อมั่นด้านกระบวนการและขั้นตอนในการพิจารณาคดีจราจรมีความสัมพันธ์กับประเภทอุบัติเหตุ “ได้รับบาดเจ็บสาหัส” และ “ทรัพย์สินเสียหาย” ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 และความเชื่อมั่นด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและเทคโนโลยีที่ใช้ในการพิจารณาคดีจราจรมีความสัมพันธ์กับประเภทอุบัติเหตุ “ได้รับบาดเจ็บ” ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ส่วนการด้านกระบวนการและขั้นตอนในการพิจารณาคดีจราจรไม่มีความสัมพันธ์กับการเสียชีวิต ได้รับบาดเจ็บ และระดับความเสียหาย และด้านพนักงานสอบสวนผู้ใช้อดุลพินิจพิจารณาคดีจราจรไม่มีความสัมพันธ์กับประเภทอุบัติเหตุ และระดับความเสียหาย ส่วนด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและเทคโนโลยีที่ใช้ในการพิจารณาคดีจราจรไม่มีความสัมพันธ์กับการเสียชีวิต การได้รับบาดเจ็บสาหัส การได้รับบาดเจ็บ ทรัพย์สินเสียหาย และระดับความเสียหาย

จากการวิจัยพบว่า ระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรกับเพศ และประเภทอุบัติเหตุ (ได้รับบาดเจ็บ) มีความแตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 และระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจรกับประเภทอุบัติเหตุ (ได้รับบาดเจ็บสาหัส และทรัพย์สินเสียหาย) ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .01

5.2 ข้อเสนอแนะ

5.2.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1) สำนักงานตำรวจแห่งชาติควรพิจารณาแก้ไขปรับปรุงกฎหมายและระเบียบปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานของพนักงานสอบสวนให้สอดคล้องกับสภาพปัญหาในปัจจุบัน เช่น การแก้ไขกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาและกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร และระเบียบสำนักงาน

ตำรวจแห่งชาติว่าด้วยการสอบสวนและคำสั่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ที่ 419/2556 เรื่อง การอำนวยความสะดวกในคดีอาญา การทำสำนวนการสอบสวน และมาตรการควบคุม ตรวจสอบ เฝ้าระวังการสอบสวนคดีอาญา ให้สอดคล้องกับสภาพปัญหาในปัจจุบัน เพื่อกำหนดให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจرائمี่อำนาจตรวจเก็บพยานหลักฐานในที่เกิดเหตุและบันทึกรายละเอียดที่เกี่ยวข้องได้โดยไม่ต้องรอการร้องขอจากพนักงานสอบสวน รวมถึงกำหนดหลักประกันความเป็นอิสระในการใช้ดุลพินิจพิจารณาคดีของพนักงานสอบสวนจากการแทรกแซงหรือแรงกดดันจากผู้บังคับบัญชาและผู้มีอิทธิพล

2) สำนักงานตำรวจแห่งชาติควรพิจารณาจัดสรรอัตรากำลังพนักงานสอบสวนให้เพียงพอตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด คือ ในอัตราส่วนพนักงานสอบสวน 1 คนควรรับผิดชอบสำนวนคดีไม่เกิน 70 คดีต่อปี

3) สำนักงานตำรวจแห่งชาติควรส่งเสริมหรือจัดให้มีหลักสูตรการอบรมเพื่อพัฒนาความรู้ กฎหมายและระเบียบปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานในคดีจราจรแก่พนักงานสอบสวนทั้งในระยะสั้นและระยะยาวอย่างต่อเนื่อง ตลอดจนควรจัดทำคู่มือการปฏิบัติงานให้แก่พนักงานสอบสวน

4) สำนักงานตำรวจแห่งชาติควรพิจารณากำหนดมาตรการที่ส่งเสริมให้พนักงานสอบสวนมีความก้าวหน้าในตำแหน่งหน้าที่ รวมถึงจัดให้มีค่าตอบแทนและสวัสดิการประเภทต่างๆ ให้เพียงพอแก่การปฏิบัติและการดำรงชีพ

5) สำนักงานตำรวจแห่งชาติควรจัดสรรงบประมาณสำหรับเครื่องมือและอุปกรณ์ในการปฏิบัติงานในคดีจราจร เช่น กล้องถ่ายภาพ เครื่องมือวัดระยะ เครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ เป็นต้น เพื่อให้พนักงานสอบสวนสามารถตรวจเก็บพยานหลักฐานและใช้ดุลพินิจพิจารณาคดีจราจรได้อย่างครบถ้วนและมีประสิทธิภาพ

5.2.2 ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ

1) พนักงานสอบสวนควรศึกษาและพัฒนาความรู้ความเชี่ยวชาญด้านกฎหมายและระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับคดีจราจร เพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างถูกต้องและครบถ้วนตามกระบวนการและขั้นตอนการที่กฎหมายกำหนด

2) พนักงานสอบสวนควรมีบุคลิกภาพและอัธยาศัยที่เป็นมิตรในการปฏิบัติงานและการมีปฏิสัมพันธ์กับคู่กรณี โดยควรเข้ารับการฝึกอบรมพัฒนาทักษะด้านมนุษยสัมพันธ์ เพื่อให้คู่กรณีเกิดความรู้สึกเชื่อมั่นและให้ความร่วมมือกับพนักงานสอบสวน

5.3 ข้อจำกัดในการศึกษาวิจัย

- 1) การศึกษาวิจัยนี้มีข้อจำกัดทางด้านเวลา ซึ่งคณะผู้วิจัยได้ดำเนินการวิจัยภายในเวลาเพียง 1 เดือน ในช่วงเดือนเมษายน 2562
- 2) กลุ่มตัวอย่างที่ทำการศึกษา มีความเฉพาะเจาะจง มีจำนวนน้อย และไม่มี ความแตกต่างหลากหลายเท่าที่ควร เนื่องจากระยะเวลาที่จำกัด
- 3) การศึกษาวิจัยนี้ดำเนินการเก็บข้อมูลเฉพาะในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร

5.4 ข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษาวิจัยครั้งต่อไป

- 1) ควรมีการศึกษาวิจัยในกลุ่มประชากร และกลุ่มตัวอย่างที่มีความหลากหลาย ทั่วทั้งประเทศ เพื่อจะได้นำข้อมูลประชากรที่แตกต่างกันที่ได้จากการวิจัยมาปรับใช้ ในกระบวนการยุติธรรม
- 2) ควรมีการศึกษาวิจัยสัมภาษณ์เชิงลึกเพื่อหาข้อมูลด้านต่าง ๆ ของคู่กรณีมาปรับปรุง การให้บริการและเสริมสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ประชาชน
- 3) ควรมีการศึกษาวิจัยโดยวิธีการออกแบบการวิจัยด้วยกระบวนการคิดที่ใช้การทำความเข้าใจในปัญหาต่าง ๆ อย่างลึกซึ้ง (Design Thinking) โดยเอาผู้ใช้เป็นศูนย์กลาง และนำเอาความคิดสร้างสรรค์ มุมมองจากคนหลาย ๆ สายมาสร้างแนวทางการแก้ไข ปัญหาและพัฒนาต่อไป

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

- คณะกรรมการพัฒนาการบริหารงานยุติธรรมแห่งชาติ. (2560) ข้อเสนอการปฏิรูปกิจการตำรวจของ
คณะกรรมการพัฒนาการบริหารงานยุติธรรมแห่งชาติ (กพยช.). กรุงเทพฯ: สำนักงาน
 กิจการยุติธรรม.
- คณะกรรมการพัฒนาการบริหารงานยุติธรรมแห่งชาติ. (2562). **กรอบการวิจัยเพื่อพัฒนา
 กระบวนการยุติธรรม พ.ศ. 2562-2565.** กรุงเทพฯ: สำนักงานกิจการยุติธรรม.
- ดวงรัตน์ รอดณรงค์ และคณะ. (2553). **ความเชื่อมั่นของประชาชนต่อการให้บริการงานทะเบียน
 ราษฎร เทศบาลตำบลมวกเหล็ก อำเภอมวกเหล็ก จังหวัดสระบุรี.** มหาวิทยาลัยราชภัฏ
 ไลยอลงกรณ์ในพระบรมราชูปถัมภ์, ปทุมธานี.
- ทรงเกียรติ ลีสมพร. (2559). **ปัญหาการนำเด็กออกจากกระบวนการยุติธรรมทางอาญา : ศึกษา
 กรณีการนำ มาตราการพิเศษแทนการดำเนินคดีอาญามาใช้ในชั้นก่อนฟ้อง.** คณะนิติศาสตร์
 มหาวิทยาลัยศรีปทุม.
- ทัศนีย์ ทานตวนิช. (2533). **แนวความคิดความเชื่อมั่น: หลักการ และประโยชน์.** กรุงเทพฯ: นำแสง
 การพิมพ์.
- ธนาชัย ศรีวิรุฬห์ชัย. (2554). **ปัญหาการตรวจสอบถ่วงดุลการสอบสวน : ศึกษาคดี
 ฆาตกรรมซึ่งมิใช่ กรณีตามประมวลกฎหมายอาญาวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 150
 วรรคสาม.** นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- เบญจวรรณ ทาทอง. (2557). **การบังคับใช้กฎหมายจราจรกับผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะในเขตอำเภอ
 เมือง เชียงใหม่.** รัฐศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- ประพนธ์ สหพัฒนา และคณะ. (2559). **โครงการประเมินประสิทธิภาพสถานีตำรวจและความ
 เชื่อมั่นของ ประชาชนต่อการปฏิบัติงานของตำรวจ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2559.**
 สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- พัชรา สีนลอยมา. (2561). **หลักอาชญาวิทยากับกระบวนการยุติธรรม.** เอกสารประกอบการ
 บรรยายการ ฝึกอบรมหลักสูตรการบริหารงานยุติธรรมระดับกลาง รุ่นที่ 14 (ยธก.14)
 “เสริมสร้างความรู้สู่ ความก้าวหน้าของกระบวนการยุติธรรม”.
- พิชญ์สินี มงคลศิริและภคณัฐ วงศ์กชสุวรรณ. (2553). **การศึกษาความพึงพอใจการรับรู้และความ
 เชื่อมั่นของ ผู้ใช้บริการที่มีต่อสถานบริการปฐมภูมิเครือข่ายโรงพยาบาลอุดรธานี.**
 อุดรธานี : วิทยาลัยพยาบาลบรม ราชชนนีอุดรธานี.

เพ็ญศรี สุวรรณอักษร. (2537). **ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกในเขต**

กรุงเทพมหานคร. ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

ภาณุภูมิ เดชะเรืองศิลป์. (2549). **ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการนำคดีอาญาเข้าสู่กระบวนการ**

ยุติธรรม : กรณีศึกษาพนักงานสอบสวน กองบังคับการตำรวจนครบาล 5. สังคมวิทยา

มหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

มณฑลทัฬหะ บุณนาท. (2538). **ทัศนะของผู้ขับขี่รถยนต์และบุคลากรในกระบวนการยุติธรรมต่อการ**

กำหนด กฎหมายพิจารณาความสำหรับคดีจราจรขึ้นเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับ

ใช้กฎหมายและช่วย แก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร. สังคมสงเคราะห์ศาสตร์มหา

บัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

ราชกิจจานุเบกษา. (13 ตุลาคม 2561). **ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 - 2580).** เล่มที่ 135 ตอนที่

82ก. หน้า 1-71.

วิชัย อมรไตรภพ. (2549). **ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการ**

ตรวจค้นและ จับกุมในคดีอาญา : ศึกษาเฉพาะเจ้าหน้าที่ ตำรวจระดับผู้ปฏิบัติ สถานี

ตำรวจนครบาลธรรมศาลา. รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัย

ราชภัฏสวนดุสิต.

วิทยา ชินบุตร. (2560). **ความเชื่อมั่นทางการเมืองในจังหวัดลพบุรีที่มีต่อรัฐบาลคณะรักษาความ**

สงบ เรียบร้อยแห่งชาติ (คสช.). มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

วิไลย์ จิตรักษ์. (2543). **การใช้ดุลพินิจกับการนํานโยบายไปปฏิบัติ : ศึกษากรณีเจ้าหน้าที่ตำรวจ**

จราจรใน กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต คณะรัฐศาสตร์

มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

ศูนย์รับแจ้งเหตุบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด และเครือข่ายรับแจ้ง. (2561). **ข้อมูล**

อุบัติเหตุ ทางถนนที่มาใช้สิทธิ พ.ร.บ. จากบริษัทกลางฯ ทุกจังหวัดทั่วประเทศ.

สถาพร ศรีสัจจัง. (2533). **สังคมจิตวิทยา.** กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

สถานนโยบายวิจัยและนวัตกรรมแห่งชาติ. (2560). **ร่างยุทธศาสตร์การวิจัยและนวัตกรรม 20 ปี**

พ.ศ. 2560- 2579.

สำนักงานกิจการยุติธรรม. (2562). **ร่างแผนแม่บทการบริหารงานยุติธรรมแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ.**

2562 - 2565).

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2561). **คดีอุบัติเหตุจราจรทางบกและมูลค่าความเสียหาย ทัว**

ราชอาณาจักร ปี พ.ศ. 2541-2561.

สิริโฉม พิเชษฐบุญเกียรติ. (2553). **ความพึงพอใจของประชาชนต่อการให้บริการของเทศบาลเวียง**

พางคำ อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย. มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลล้านนา.

- สุนทรี โคมิน. (2539). **หลักความเชื่อทางจิตวิทยา**. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์ทิวไผ่.
- สุมิตร สุวรรณ และคณะ. (2557). **ความเชื่อมั่นของผู้เสียหายที่มีต่อการปฏิบัติงานของพนักงานสอบสวน ประจำปีบัญชี 2557**. คณะศึกษาศาสตร์และพัฒนศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- สุวดี ไกลสกุล และจุฑาภรณ์ คงรักษ์กวิน. (2558). **ความพึงพอใจของประชาชนต่อการปฏิบัติงานของ เจ้าหน้าที่ตามโครงการโรงพักเพื่อประชาชนของสถานีตำรวจภูธรบางศรีเมือง จังหวัดนนทบุรี**. คณะ นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชพฤกษ์.
- เสวก มณีกุล. (2552). **ปัญหาทางกฎหมายในการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนเกี่ยวกับการรวบรวม พยานวัตถุ พยานผู้เชี่ยวชาญ และหลักนิติวิทยาศาสตร์ : ศึกษากรณีคดีจราจรทางบก**. คณะนิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
- เสวก มณีกุล. (2556). **พยานหลักฐานนิติวิทยาศาสตร์ในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก**. กรุงเทพฯ: กรุงเทพมหานคร พับ ลิขซึ่ง.
- โสภิต อินทโสโร. (2550). **ผลของการแก้ไขปัญหการกระทำผิดของเด็กและเยาวชนตามหลักกระบวนการ ยุติธรรม เชิงสมานฉันท์: กรณีศึกษาของศาลเยาวชนและครอบครัวจังหวัดเชียงใหม่**. ศิลปศาสตรมหา บัณฑิต (เศรษฐศาสตร์การเมือง) มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- อัษฎารุช ขวัญเมือง. (2559). **ความเชื่อมั่นของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครต่อโครงการ “กลับบ้าน ปลอดภัยกับเทศกาล” กรณีศึกษา : เขตกรุงเทพมหานครเหนือ กรุงเทพมหานคร**. มหาวิทยาลัยรังสิต.

ภาษาอังกฤษ

- World Health Organization. (2016). **Strengthening Road Safety in Thailand**. [Online] <http://www.searo.who.int/thailand/areas/roadsafety/en/>
- World Health Organization. (2018). **Global Status Report on Road Safety 2018**. [Online] https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/

ภาคผนวก

แบบสอบถาม

ความเชื่อมั่นของคู่กรณีในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก ต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดี

คำชี้แจง

แบบสอบถามประกอบด้วย 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่ 2 ประกอบด้วยแบบสอบถามระดับความเชื่อมั่นของคู่กรณีในคดีจราจร 3 ด้าน ได้แก่

2.1 แบบสอบถามความเชื่อมั่นด้านกระบวนการและขั้นตอนในการพิจารณาคดีจราจร

2.2 แบบสอบถามความเชื่อมั่นด้านพนักงานสอบสวนผู้ใช้ดุลพินิจพิจารณาคดีจราจร

2.3 แบบสอบถามความเชื่อมั่นด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและเทคโนโลยีที่ใช้ในการ

พิจารณาคดีจราจร

ส่วนที่ 3 ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาและปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ของ
พนักงานสอบสวนในคดีจราจร

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

1. เพศ

☐ ชาย

☐ หญิง

2. อายุ

☐ ไม่เกิน 20 ปี

☐ 21-30 ปี

☐ 31-40 ปี

☐ 41-50 ปี

☐ 50 ปีขึ้นไป

3. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน

☐ น้อยกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาท

☐ 15,001-25,000 บาท

☐ 25,001-30,000 บาท

☐ มากกว่า 30,000 บาท

4. อาชีพ

☐ เจ้าหน้าที่ของรัฐ/ข้าราชการ

☐ พนักงานบริษัทเอกชน

☐ อาชีพอิสระ

☐ นักเรียน/นักศึกษา

☐ อื่น ๆ.....

5. ระดับการศึกษา

☐ ต่ำกว่าปริญญาตรี ☐ ปริญญาตรี ☐ สูงกว่าปริญญาตรี

6. ประเภท/ระดับของความเสียหายที่ได้รับ (สามารถระบุได้มากกว่า 1 ข้อ)

☐ เสียชีวิต ☐ ได้รับบาดเจ็บสาหัส (ต้องเข้ารับการรักษายาบาลเกิน 20 วัน)

☐ ได้รับบาดเจ็บ ☐ ทรัพย์สินเสียหาย มูลค่า บาท

ส่วนที่ 2 ความเชื่อมั่นของคู่กรณีที่มีต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดี จราจร

โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างตามความคิดเห็นของท่านเพียงช่องเดียว

ข้อคำถาม	ระดับความเชื่อมั่น				
	เชื่อมั่น มากที่สุด	เชื่อมั่น มาก	เชื่อมั่น ปาน กลาง	เชื่อมั่น น้อย	เชื่อมั่น น้อยที่สุด
ความเชื่อมั่นด้านกระบวนการและขั้นตอนในการพิจารณาคดีจราจร					
(1) การรับแจ้งเหตุทันทีของพนักงานสอบสวนหลังจากได้รับแจ้งว่ามีอุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้นและได้รับแจ้งเหตุนั้น					
(2) การเดินทางไปยังสถานที่เกิดเหตุทันทีที่รับแจ้งอุบัติเหตุจราจรของพนักงานสอบสวน					
(3) การตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุและ เก็บรวบรวมพยานหลักฐานของพนักงานสอบสวน (เช่น ภาพถ่ายแสดงจุดชนรอยห้ามล้อ เศษกระจก การวัดระยะ (การทำแผนที่เกิดเหตุ					
(4) การสอบปากคำบุคคลที่เกี่ยวข้องในคดีจราจรของพนักงานสอบสวน (เช่น คู่กรณี ผู้เห็นเหตุการณ์ เจ้าพนักงาน (จราจร					

ข้อคำถาม	ระดับความเชื่อมั่น				
	เชื่อมั่นมากที่สุด	เชื่อมั่นมาก	เชื่อมั่นปานกลาง	เชื่อมั่นน้อย	เชื่อมั่นน้อยที่สุด
(5) การอธิบายขั้นตอนและรายงานความคืบหน้าผลการพิจารณาคดีของพนักงานสอบสวน					
(6) การเคลื่อนย้ายและเก็บรักษายานพาหนะหรือทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องในคดีของพนักงานสอบสวนเป็นไปอย่างปลอดภัย					
(7) การจัดให้มีผู้เชี่ยวชาญมาตรวจสอบความเสียหายของยานพาหนะเพื่อประกอบการพิจารณาคดีจราจร					
(8) การดำเนินการไกล่เกลี่ยค่าเสียหายระหว่างคู่กรณีของพนักงานสอบสวน					
(9) ความเชื่อมั่นต่อกระบวนการและขั้นตอนในการพิจารณาคดีจราจรของพนักงานสอบสวนในภาพรวม					
ความเชื่อมั่นด้านพนักงานสอบสวนผู้ใช้ดุลพินิจพิจารณาคดีจราจร					
(1) ความรู้ความสามารถและการปฏิบัติตามขั้นตอนของการตรวจสถานที่เกิดเหตุและเก็บรวบรวมพยานหลักฐานของพนักงานสอบสวน					
(2) ความรู้ความสามารถและการปฏิบัติตามขั้นตอนการสอบสวนของพนักงานสอบสวน					
(3) การตอบปัญหาหรือการให้คำแนะนำของพนักงานสอบสวน					
(4) การปฏิบัติหน้าที่ด้วยความสุจริตและโปร่งใสของพนักงานสอบสวน โดยไม่มีการเรียกรับผลประโยชน์โดยทุจริต					

ข้อคำถาม	ระดับความเชื่อมั่น				
	เชื่อมั่นมากที่สุด	เชื่อมั่นมาก	เชื่อมั่นปานกลาง	เชื่อมั่นน้อย	เชื่อมั่นน้อยที่สุด
(5) การปฏิบัติหน้าที่พนักงานสอบสวนเป็นไปด้วยความกระตือรือร้นเอาใจใส่และด้วยความเต็มใจ					
(6) การปฏิบัติหน้าที่พนักงานสอบสวนเป็นไปด้วยความสุภาพ ให้เกียรติ และมีอัธยาศัยไมตรีที่ดี					
(7) การใช้ดุลพินิจในการพิจารณาคดีของพนักงานสอบสวนเป็นไปด้วยความเป็นธรรมและปราศจากอคติ					
(8) ความเชื่อมั่นต่อพนักงานสอบสวนในการใช้ดุลพินิจพิจารณาคดีจรรยาบรรณภาพรวม					
ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและเทคโนโลยีที่ใช้ในการพิจารณาคดีจราจร					
(1) การนำเครื่องมือและอุปกรณ์พื้นฐานมาใช้ในการตรวจสอบและเก็บรวบรวมพยานหลักฐานในที่เกิดเหตุของพนักงานสอบสวน (เช่น กล้องถ่ายภาพ ตลับเมตร เครื่องตรวจวัด (ระดับแอลกอฮอล์					
(2) การนำเครื่องมือและอุปกรณ์ที่อาศัยเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการตรวจสอบและเก็บรวบรวมพยานหลักฐานในที่เกิดเหตุของพนักงานสอบสวน (เช่น กล้องถ่ายภาพสามมิติ เลเซอร์วัดระยะ)					

ข้อคำถาม	ระดับความเชื่อมั่น				
	เชื่อมั่นมากที่สุด	เชื่อมั่นมาก	เชื่อมั่นปานกลาง	เชื่อมั่นน้อย	เชื่อมั่นน้อยที่สุด
(3) การนำภาพบันทึกจากกล้องวงจรปิดและกล้องติดรถยนต์มาใช้ในการพิจารณาคดีจราจรของพนักงานสอบสวน					
(4) การอำนวยความสะดวกของพนักงานสอบสวนในการเคลื่อนย้ายยานพาหนะจากสถานที่เกิดเหตุมายังสถานที่เก็บรักษา					
(5) การจัดให้มีสถานที่ที่ปลอดภัยในการเก็บรักษายานพาหนะและทรัพย์สินในคดีจราจร					
(6) การจัดให้มีช่องทางในการรับฟังความคิดเห็นและรับเรื่องราวร้องเรียนจากประชาชน					
(7) ความเชื่อมั่นต่อสิ่งอำนวยความสะดวกและเทคโนโลยีที่ใช้ในการพิจารณาคดีจราจรของพนักงานสอบสวนในภาพรวม					

ส่วนที่ 3 ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะในการพัฒนาและปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานสอบสวนในคดีจราจร

.....

.....

.....

.....

แบบสัมภาษณ์พนักงานสอบสวน
เรื่อง ความเชื่อมั่นของคู่กรณีในคดีอุบัติเหตุจราจรต่อการใช้ดุลพินิจของ
พนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดี

คำชี้แจง แบบสอบถามประกอบด้วย 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ส่วนที่ 2 ประกอบด้วยแบบสัมภาษณ์พนักงานสอบสวน

2.1 แบบสัมภาษณ์ความเชื่อมั่นด้านกระบวนการและขั้นตอนในการพิจารณาคดีจราจร

2.2 แบบสัมภาษณ์ความเชื่อมั่นด้านพนักงานสอบสวนผู้ใช้อดุลพินิจพิจารณาคดีจราจร

2.3 แบบสัมภาษณ์ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและเทคโนโลยีที่ใช้ในการพิจารณาคดีจราจร

ส่วนที่ 3 ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะในการพัฒนาและปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานสอบสวนในคดีจราจร

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

1. เพศ

☐ ชาย

☐ หญิง

2. อายุ

☐ ไม่เกิน 30 ปี

☐ 31-40 ปี

☐ 41-50 ปี

☐ 50 ปีขึ้นไป

3. ตำแหน่งพนักงานสอบสวนสัญญาบัตร

☐ สบ1

☐ สบ2

☐ สบ3

☐ สบ4

☐ สบ5

☐ สบ6

4. ประสบการณ์ด้านงานสอบสวน.....ปี

5. ระดับการศึกษา

☐ ปริญญาตรี

☐ ปริญญาโท

☐ ปริญญาเอก

☐ เนติบัณฑิตไทย

ส่วนที่ 2 การสร้างความเชื่อมั่นต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาคดีจราจร

2.1 ความเชื่อมั่นด้านกระบวนการและขั้นตอนในการพิจารณาคดีจราจร

ข้อคำถาม

2.1.1 ท่านปฏิบัติอย่างไร เมื่อได้รับแจ้งเหตุอุบัติเหตุจราจร

(การเดินทางไปยังที่เกิดเหตุภายในระยะเวลาอันรวดเร็ว การตรวจสอบหลักฐานในสถานที่เกิดเหตุ การถ่ายภาพและเก็บรวบรวมพยานหลักฐานในสถานที่เกิดเหตุ การวัดระยะและวาดแผนที่ในสถานที่เกิดเหตุ ทำให้มีผลต่อการวิเคราะห์สภาพสถานที่เกิดเหตุหรือไม่อย่างไร)

2.1.2 ท่านคิดว่ากระบวนการหรือขั้นตอนใดที่เป็นปัญหาอุปสรรคในการสอบสวนหรือปฏิบัติหน้าที่ของท่าน และปัญหาเหล่านี้จะกระทบหรือส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นของประชาชนฯ หรือไม่อย่างไร

***สัมภาษณ์เพิ่มเติม จากแบบสอบถามของคู่กรณี ที่มีคะแนนน้อยที่สุดและมากที่สุด

2.2 ความเชื่อมั่นด้านพนักงานสอบสวนผู้ใช้ดุลพินิจพิจารณาคดีจราจร

ข้อคำถาม

2.2.1 ท่านคิดว่ามีปัจจัยใดบ้างที่ส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นของประชาชนต่อการสอบสวนคดีจราจร อย่างไร (ปัจจัยส่วนบุคคล เช่น บุคลิกภาพ ประสบการณ์ ความรู้ความสามารถ รายได้ / ปัจจัยภายนอก เช่น จำนวนคดี เครื่องมืออุปกรณ์ในการสอบสวน)

2.2.2 ปัญหาอุปสรรคใดในการปฏิบัติงานที่ส่งต่อการใช้ดุลพินิจของท่านในการพิจารณาคดี

2.2.3 ท่านเคยได้รับการร้องเรียนจากการปฏิบัติงานหรือไม่ อย่างไร

**** สัมภาษณ์เพิ่มเติม จากแบบสอบถามของคู่กรณี ที่มีคะแนนน้อยที่สุดและมากที่สุด

2.3 ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและเทคโนโลยีที่ใช้ในการพิจารณาคดีจราจร

ข้อคำถาม

2.3.1 ท่านมีผู้ช่วย พงส./เครื่องมือ/อุปกรณ์พื้นฐานหรือทันสมัยใดที่นำมาใช้ในการตรวจสอบและเก็บรวบรวมพยานหลักฐานในที่เกิดเหตุ (เช่น กล้องถ่ายภาพ, กล้องวงจรปิด, ดัลลัมเมตร, ผู้ช่วยพนักงานสอบสวน เป็นต้น) รวมถึงอุปกรณ์สำนักงาน (เช่น เครื่องพิมพ์ คอมพิวเตอร์ กระดาษ หมึก) และในปัจจุบันสิ่งเหล่านั้น มีความจำเป็นเพียงพอและมีประสิทธิภาพหรือไม่ อย่างไร

***สัมภาษณ์เพิ่มเติม จากแบบสอบถามของคู่กรณี ที่มีคะแนนน้อยที่สุดและมากที่สุด

ส่วนที่ 3 ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะในการพัฒนาและปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงาน
สอบสวนในคดีจราจร

(1).....

(2)

(3)

ประวัติย่อผู้วิจัย

ชื่อตำแหน่ง/	การศึกษา
1. ว่าที่ร้อยตรี ดร.กอบคุณ สิริคุณาภรณ์. เจ้าพนักงานธุรการอาวุโส กรมสอบสวนคดีพิเศษ	รัฐประศาสนศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยกรุงเทพธนบุรี รัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต มหาวิทยาลัยกรุงเทพธนบุรี
2. นางสาวจิราลักษณ์ ศิลปสาย พยาบาลวิชาชีพชำนาญการ สถาบันนิติวิทยาศาสตร์	พยาบาลศาสตรบัณฑิต วิทยาลัยพยาบาลตำรวจ สมทบจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต สาขา จิตวิทยาคลินิกและชุมชน มหาวิทยาลัยรามคำแหง
3. นายชัชวาล วสุกุลพันธุ์ นักจัดการงานทั่วไปชำนาญการ สำนักงานคณะกรรมการการเลือกตั้ง	ศิลปศาสตรบัณฑิต (รัฐประศาสนศาสตร์) สถาบันราชภัฏจันทรเกษม รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยบูรพา
4. นายพิชัย เกื้อหนุน นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ กรมที่ดิน	นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง เนติบัณฑิตไทย สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา
5. ร้อยตำรวจเอก ภิญโญ มีเปี่ยม อาจารย์ (สบ1) โรงเรียนนายร้อยตำรวจ	รัฐประศาสนศาสตรบัณฑิต (.ตร) โรงเรียนนายร้อยตำรวจ นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง MSc Criminology and Criminal Justice, Durham University
6. นางสาวรัตนาวรรณ หอมเนียม นักวิชาการยุติธรรมชำนาญการ สำนักงานกิจการยุติธรรม	ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (การบริหารงานยุติธรรม) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ สังคมสงเคราะห์ศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ชื่อตำแหน่ง/	การศึกษา
7. นางสาววราภรณ์ นพณัฐวรพันธ์ พนักงานคุมประพฤติชำนาญการพิเศษ กรมคุมประพฤติ	ศิลปศาสตรบัณฑิต สาขารัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช
8. ดร.สกลกฤษณ์ เอกจักรวาล. อาจารย์ประจำ มหาวิทยาลัยรังสิต	วิทยาศาสตร์บัณฑิต ฟิสิกส์ประยุกต์ มหาวิทยาลัยนเรศวร วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต นิติวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร
9. นางสาวอิชิรา ธนรัช นักวิชาการสิทธิมนุษยชนปฏิบัติการ สำนักงานคณะกรรมการสิทธิมนุษยชน แห่งชาติ	นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ เนติบัณฑิตไทย สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา
10. นางสาวอุดาการ กุหลาบเหลือง นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สำนักงานป้องกันและปราบปรามการฟอก เงิน	เศรษฐศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์