

ปัญหาทางกฎหมายการกำหนดตัวผู้กระทำความผิดจากกล้องจับความเร็ว Problem in the Law of Identifying the Culprit from the Speed Camera

ตติยา เทพพันธ์¹, จิตรดารมย์ รัตนวุฒิ²,

Tatiya Thapphan¹ Jiddarom Rattanawut²

¹หลักสูตรนิติศาสตร์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี จังหวัดสุราษฎร์ธานี

โทร 0-7791-333 โทรสาร 0-7791-3348 อีเมล tatiya686@gmail.com

²รองศาสตราจารย์ ดร. อาจารย์ประจำคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี จังหวัดสุราษฎร์ธานี

โทร 0-7791-333 โทรสาร 0-7791-3348 อีเมล lawman077355623@gmail.com

บทคัดย่อ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา 1) แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการกำหนดตัวผู้กระทำความผิดในคดีอาญา 2) กฎหมายของประเทศไทยในการออกใบสั่งจราจรจากกล้องตรวจจับความเร็ว และ 3) การกำหนดตัวบุคคลผู้กระทำความผิดตามกฎหมายจราจรจากกล้องตรวจจับความเร็ว เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ ด้วยการศึกษาค้นคว้าข้อมูลจากหนังสือ ตำรา บทความวิชาการ กฎหมาย สื่อทางอิเล็กทรอนิกส์ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยนำข้อมูลจากการศึกษามาวิเคราะห์ สังเคราะห์ และเรียบเรียงในรูปแบบพรรณนาความเพื่อให้ได้มาซึ่งแนวทางของกฎหมายในการกำหนดตัวผู้กระทำความผิดจากกล้องตรวจจับความเร็ว ผลจากการศึกษาพบว่า 1) ในการพิสูจน์ข้อเท็จจริงในคดีอาญาต่อศาลนั้น โดยทั่วไปโจทก์มีภาระการพิสูจน์หรือมีหน้าที่ในการนำพยานหลักฐานเข้าพิสูจน์ความผิดของจำเลยจนกว่าศาลจะเชื่อโดยปราศจากข้อสงสัยว่าจำเลยได้กระทำความผิดจริง หากโจทก์ไม่สามารถหาพยานหลักฐานมาพิสูจน์จนปราศจากข้อสงสัยได้ว่าจำเลยกระทำความผิดจริง ศาลก็ต้องพิพากษายกฟ้อง จึงอาจกล่าวได้ว่าโดยทั่วไปแล้วในคดีอาญา โจทก์จะมีหน้าที่ทำทุกวิถีทางเพื่อแสวงหาพยานหลักฐานมาพิสูจน์ความผิดของจำเลย หรือที่เรียกว่า โจทก์ในคดีอาญามีภาระการพิสูจน์ 2) กฎหมายของประเทศไทย การออกใบสั่งจราจรจากกล้องตรวจจับความเร็วตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 140 ได้ให้อำนาจแก่เจ้าพนักงานจราจรในการออกใบสั่ง ในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรพบว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก หรือตามกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับรถหรือการใช้ทางที่เป็นความผิด ที่มีโทษปรับสถานเดียวหรือมีโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือนและมีโทษปรับ เจ้าพนักงานจราจรจะกล่าวตักเตือน หรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่นั้นชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้ และ 3) การกำหนดตัวบุคคลผู้กระทำความผิดตามกฎหมายจราจรจากกล้องตรวจจับความเร็ว ซึ่งตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 140/1 บัญญัติไว้ว่า ในกรณีที่ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถเป็นผู้กระทำความผิด เว้นแต่สามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้อื่นเป็นผู้ขับขี่ ขัดต่อกฎหมายอาญาและรัฐธรรมนูญ โดยการลงโทษทางอาญานั้น รัฐต้องตีความกฎหมายโดยเคร่งครัดตามหลักการสันนิษฐานไว้ก่อนว่า บุคคลเป็นผู้บริสุทธิ์ จนกว่าศาลจะพิพากษาว่ามีความผิด โดยหลักกฎหมายนี้มีค่าบังคับเช่นเดียวกับกฎหมายรัฐธรรมนูญ พ.ศ. 2560 มาตรา 29 เมื่อพิสูจน์ไม่ได้ว่าความผิดที่ผู้ขับขี่กระทำความผิด ผู้ศึกษาจึงมีข้อเสนอแนะดังนี้ 1) ข้อเสนอแนะเชิงกฎหมาย ให้ยกเลิกพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 140/1 ในส่วนที่ให้สันนิษฐานว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถนั้นเป็นผู้กระทำความผิดตามที่ระบุในใบสั่ง 2) ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย การแก้ไขเพิ่มเติมข้อความในแบบพิมพ์ใบสั่งใหม่ให้สอดคล้องกับหลักกฎหมายจราจรพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

คำสำคัญ : การกำหนดตัวผู้กระทำความผิด กล้องตรวจจับความเร็ว ใบสั่งจราจร

ABSTRACT

The objectives of this study were to examine 1) the concepts and theories relating to identifying criminal offenders; 2) the Thailand's laws regarding the issuing of traffic tickets using traffic speed cameras; and 3) the identification of traffic law offenders using traffic speed cameras. This qualitative study was carried out using data from books, textbooks, academic articles, laws, electronic media, and related studies. The data were analyzed, synthesized, and collected in a descriptive manner in order to obtain legal guidelines for identifying offenders using traffic speed cameras. The findings suggested that 1) in proving the facts in a criminal case to the court, the plaintiff generally has the burden of proof or the obligation to bring evidence to prove the guilt of the defendant until the court believes beyond a reasonable doubt that the defendant has actually committed the crime. In the event that the plaintiff is unable to find evidence to prove beyond a reasonable doubt that the defendant actually committed the crime, the court shall have to dismiss the case; therefore, it can be said that in general, in criminal cases, the plaintiff has a duty to do everything possible to obtain evidence to prove the guilt of the defendant. 2) According to Thailand's law, the issuance of traffic tickets using traffic speed cameras under the Road Traffic Act B.E. 2522, Section 140, authorizes a traffic officer to issue a warrant in the event that the traffic officer finds that the driver violates or fails to comply with any provisions of the Road Traffic Act or any other law relating to the wrongful use of the vehicle, with a penalty of one sentence or imprisonment not exceeding one month and a fine. Besides, the traffic officer shall issue a warning or order the driver to pay a comparable penalty. Lastly, 3) the identification of traffic law offenders from the traffic speed cameras, according to the Road Traffic Act B.E. 2522, Section 140/1, provides that in the event that the owner or occupant of the vehicle is presumed to have committed the offense, unless it can be proved that another person is the driver, it is contrary to the criminal law and Constitution. The state must strictly interpret the law based on the presumption that a person is innocent until a court finds the person guilty. This principle has the same validity as the Constitutional Law B.E. 2560, Section 29, when it cannot be proved that the offense committed by the driver is the act of the owner or occupant of the vehicle, the owner or occupant of the vehicle cannot be punished because they are not the offenders. The researcher would like to suggest the following recommendations: 1) in regard to the legal recommendation, Section 140/1 of the Road Traffic Act B.E. 2522, in respect of which the owner or occupant of the vehicle is presumed to have committed the offense specified in the ticket, shall be repealed; and 2) in regard to the policy recommendation, an amendment of the text should be added to the new traffic ticket form in accordance with traffic law principles of the Road Traffic Act B.E. 2522.

Keywords: identification of offenders, traffic speed cameras, traffic tickets

บทนำ

โดยที่ปัจจุบันมีผู้ขับขี่รถหรือเจ้าของรถที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกจำนวนมาก โดยมีพฤติกรรมหลีกเลี่ยงและเพิกเฉยต่อการบังคับใช้ทางกฎหมาย ซ้ำยังปรากฏว่ามีการกระทำความผิดดังกล่าวซ้ำอีกในระยะเวลา

อันสั้น ซึ่งพฤติกรรมดังกล่าวส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน รวมทั้งความสงบเรียบร้อยของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน จึงจำเป็นต้องปรับปรุงกลไกและกำหนดมาตรการทางกฎหมายเพิ่มเติมเพื่อให้เกิดความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายอันเป็นประโยชน์ต่อการปฏิรูประบบการคมนาคมขนส่งและความสงบเรียบร้อยของสังคมโดยรวม

กรณีของประเทศไทยนั้น จากข้อมูลสถิติการออกใบสั่งจราจร ปี 2563 (1 ม.ค.-31 ม.ค.63) ใน ระบบ Police Ticket Management ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยคณะทำงานเทคโนโลยีบังคับใช้ กฎหมายเปิดเผยตัวเลขทุกปี ในปี 2563 มีการแจกใบสั่งทั้งสิ้น 15,837,054 ใบ แบ่งเป็นทางไปรษณีย์ส่งถึง บ้าน 13,446,537 ใบ และเป็นเล่ม 2,390,517 ใบ ผลปรากฏว่ามีผู้มาจ่ายค่าปรับใบสั่งที่ส่งทางไปรษณีย์ 1,100,701 คิดเป็น 8% ส่วนคนมาจ่ายค่าปรับเป็นเล่ม 1,717,975 ใบ คิดเป็น 72% ส่วนคนไม่จ่ายค่าปรับ ใบสั่ง ที่ส่งทางไปรษณีย์ 12,345,836 ใบ คิดเป็น 92% แบบเล่ม 672,542 ใบ คิดเป็น 28% ก่อนหน้านี้มี ข้อกังวลว่าหากไม่จ่ายค่าปรับอาจจะต่อภาษีรถยนต์ไม่ได้ กระทั่งมีการชี้แจงต่อมาความจริง คือสามารถต่อภาษีได้ตามปกติ แต่จะยังไม่ได้ “ป้ายวงกลม” ซึ่งเจ้าหน้าที่จะให้เอกสารหลักฐานการต่อภาษีให้ แต่จะได้ ป้ายวงกลมก็ต่อเมื่อไปจ่ายค่าปรับเสียก่อน ในความเป็นจริงวิธีการนี้อาจจะไม่เพียงพอสำหรับกลุ่มคนบางกลุ่มที่ คิดหลบเลี่ยง มิเช่นนั้นคงไม่เห็นคน ค้างจ่ายใบสั่ง 200-300 ใบ วิธีการแก้ปัญหาในอนาคตสำหรับเรื่องนี้ ทางออกของเรื่องนี้คิดว่าเป็นหนทางที่ดีที่สุด คือ การใช้ระบบการตัดคะแนนความประพฤติหากได้รับใบสั่ง แล้วจึงใจไม่เข้าสู่กระบวนการทางกฎหมายก็จะตัดแต้ม หากตัดหมด 12 คะแนน (คะแนนเริ่มต้น) คุณจะ โดนคำสั่งห้ามขับรถ 90 วัน หากยังทำอีก หรือทำผิดซ้ำซากจะถูกเพิกถอนใบขับขี่ ห้ามขับรถตลอดชีพ

เมื่อนำเอาประเด็นการปัญหาการจราจรมาพิจารณา ถือว่าเป็นปัญหาหนึ่งที่คนไทยโดยเฉพาะคนที่ อาศัยในเมืองใหญ่ๆ ต้องเผชิญมาเป็นเวลาช้านาน และนับได้ว่าเป็นปัญหาที่สำคัญระดับประเทศ ซึ่งยิ่ง นับวันจะยิ่งทวีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้น ปัญหาการจราจรนี้มีสาเหตุมาจากปัจจัยหลายอย่าง อาทิ การขยายตัวอย่างรวดเร็วของเมืองต่างๆ และปริมาณรถที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว แต่ฝั่งการจราจรไม่สามารถ รองรับขยายตัว และการเพิ่มของปริมาณรถดังกล่าวได้อย่างเพียงพอ และป้ายการจราจรไม่เพียงพอ หรือเกิดการชำรุดเสียหายหรือติดตั้งในที่ที่ไม่เหมาะสม รวมถึงผู้ขับขี่ผู้ใช้รถใช้ถนนขาดความรู้ความเข้าใจในการใช้ถนนและกฎหมาย มีความคิดค่อนอง ชาดวินัย หรือละเลยไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร จึงก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ทำให้ต้องสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินทั้งต่อตนเอง และประเทศชาติเป็นจำนวนมาก ดังนั้น หากผู้ขับขี่ผู้ใช้รถใช้ถนนมีความรู้ความเข้าใจและปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัดแล้ว ก็จะมีส่วนช่วยทำให้ปัญหาการจราจรที่กำลังเกิดขึ้นสามารถบรรเทาเบาบางลงได้

สำหรับข้อพิจารณากรณีกรอบเงื่อนไขด้านการจราจรประมวลวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 2 (11) “การสอบสวน” คดีไม่ว่าทางแพ่ง หรือทางอาญาที่เกิดขึ้นอันเกี่ยวกับการกระทำความผิด พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ในการปฏิบัติงานของพนักงานสอบสวนเกี่ยวกับคดีจราจร ซึ่งใน คดีจราจรเป็นส่วนหนึ่งของคดีอาญาทั่วไป ที่พนักงานสอบสวนจะต้องดำเนินคดีเช่นเดียวกับคดีอาญา กระบวนการยุติธรรมทางอาญาที่จัดเตรียมไว้เกี่ยวกับการจราจร มีบัญญัติอยู่ใน “พระราชบัญญัติ การจราจรทางบก พ.ศ. 2522” (แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 5 พ.ศ. 2538) ซึ่งเป็นกฎหมายที่มีหลักการและวัตถุประสงค์เพื่อควบคุมการใช้ถนนหรือทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ชี่ หรือไล่ต้อนสัตว์ ให้ ปฏิบัติตามกฎหมาย เพื่อสงวนไว้ซึ่งชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของบุคคลที่ต้องเดินทางเป็นกฎหมายที่มีโทษ ทางอาญา ผู้ใดฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตาม จะต้องรับโทษตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรจึง เป็นกฎหมายที่สำคัญยิ่งในปัจจุบัน และเป็นกฎหมายใกล้ตัวที่เกี่ยวข้องกับชุมชนที่ทุกคนควรรู้และนำไป ปฏิบัติ วัตถุประสงค์สำคัญของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 คือต้องการควบคุมการใช้รถใช้ ถนนให้เป็นระเบียบเรียบร้อย

อย่างไรก็ดี แม้ว่าในปัจจุบันจะได้มีการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (และที่ แก้ไขเพิ่มเติม) กฎหมายจราจรทางบกได้บังคับใช้แก่ "ผู้ขับขี่" ข้อบังคับให้กระทำและข้อห้ามต่างๆ จึงใช้ บังคับแก่ "ผู้ขับขี่" มิได้ใช้บังคับแก่เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถ บทลงโทษจึงต้องลงโทษแก่ผู้ขับขี่ มิใช่ ลงโทษแก่เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถ เจ้าพนักงานจราจรจึงออกใบสั่งแก่เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถ ไม่ได้ แม้ว่า มาตรา 140 วรรคห้า จะบัญญัติว่า "ในกรณีเจ้าพนักงาน

จราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ออก ใบสั่งแต่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ ให้สันนิษฐานว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถเป็นผู้กระทำผิดดังกล่าว เว้นแต่สามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้อื่นเป็นผู้ขับขี่” ก็ตาม หลักการสำคัญในการดำเนินคดีอาญาซึ่งถือเป็นสิทธิขั้นพื้นฐานของจำเลยประการหนึ่งก็คือ ศาลจะต้องสันนิษฐานเอาไว้ก่อนว่าจำเลยเป็นผู้บริสุทธิ์ (Presumption of Innocence) ซึ่งเป็นหลักที่ปรากฏอยู่ในรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา 29 ความว่า “บุคคลไม่ต้องรับโทษอาญา เว้นแต่ได้กระทำการอันกฎหมายที่ใช้อยู่ในเวลาที่กระทำนั้นบัญญัติเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ และโทษที่จะลงแก่บุคคลนั้นจะหนักกว่าโทษที่กำหนดไว้ในกฎหมายที่ใช้อยู่ในเวลาที่กระทำความผิดมิได้”

ในคดีอาญา ต้องสันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ต้องหาหรือจำเลยไม่มีความผิด ก่อนมีคำพิพากษาอันถึงที่สุดแสดงว่าบุคคลใดได้กระทำความผิด จะปฏิบัติต่อบุคคลนั้นเสมือนเป็นผู้กระทำความผิดมิได้”

นอกจากนี้หลักการดังกล่าวยังปรากฏอยู่ใน The Universal Declaration of Human Rights (UDHR) และ International Covenant on Civil and Political Rights (ICCPR) อีกด้วย แสดงให้เห็นว่าสิทธิขั้นพื้นฐานของจำเลยที่จะได้รับการสันนิษฐานว่าบริสุทธิ์จนกว่าศาลจะมีคำพิพากษาว่ากระทำความผิดจริง เป็นหลักการที่ได้รับการยอมรับกันเป็นสากลเลยทีเดียว ดังนั้น การที่ข้อสันนิษฐานความรับผิดชอบของจำเลยโยนภาระการพิสูจน์ไปให้แก่จำเลยจึงถูกมองว่าขัดต่อหลักการดังกล่าวนี้ เพราะเสมือนหนึ่งว่าจำเลยถูกมองว่าเป็นผู้กระทำความผิดเสียตั้งแต่แรก จนกว่าจะพิสูจน์ได้ว่าตนไม่ได้กระทำความผิดนั่นเอง

บทบัญญัติมาตรา 140 วรรคห้า ย่อมขัดต่อ รัฐธรรมนูญ อาทิวินิจฉัยศาลรัฐธรรมนูญที่ 12/2555 ซึ่งได้วินิจฉัยไว้ดังนี้ “เห็นว่า พระราชบัญญัติขายตรงและตลาดแบบตรง พ.ศ. 2545 มาตรา 54 เป็นข้อสันนิษฐานตามกฎหมายที่มีผลการสันนิษฐานความผิดของจำเลย โดยโจทก์ไม่จำเป็นต้องพิสูจน์ให้เห็นถึงการกระทำหรือเจตนาอย่างใดอย่างหนึ่งของจำเลยก่อนเป็นการนำการกระทำความผิดของบุคคลอื่นมาเป็นเงื่อนไขของการสันนิษฐานให้จำเลยมีความผิดและต้องรับโทษทางอาญา เนื่องจาก การสันนิษฐานว่า ถ้าผู้กระทำความผิดเป็นนิติบุคคล ก็ให้กรรมการผู้จัดการ ผู้จัดการ หรือบุคคลที่รับผิดชอบในการดำเนินงานของนิติบุคคลนั้นต้องร่วมรับผิดชอบกับนิติบุคคลผู้กระทำความผิดด้วย เว้นแต่ จะพิสูจน์ได้ว่าตนไม่ได้มีส่วนรู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิดของนิติบุคคลดังกล่าว โดยโจทก์ไม่จำเป็นต้องพิสูจน์ถึงการกระทำหรือเจตนาของกรรมการผู้จัดการ ผู้จัดการ หรือบุคคลใดที่รับผิดชอบในการดำเนินงานของนิติบุคคลนั้นว่ามีส่วนร่วมเกี่ยวข้องกับกระทำความผิดของนิติบุคคลอย่างไร คงพิสูจน์แต่เพียงว่านิติบุคคลกระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้และจำเลยเป็นกรรมการผู้จัดการ ผู้จัดการ หรือบุคคลที่รับผิดชอบในการดำเนินงานของนิติบุคคลเท่านั้น กรณีจึงเป็นการสันนิษฐานไว้ตั้งแต่แรกแล้วว่า กรรมการผู้จัดการ ผู้จัดการ หรือบุคคลที่รับผิดชอบในการดำเนินงานของนิติบุคคลนั้นได้กระทำความผิดด้วย อันมีผลเป็นการผลักภาระการพิสูจน์ความบริสุทธิ์ไปยังกรรมการผู้จัดการ ผู้จัดการ และบุคคลที่รับผิดชอบในการดำเนินงานของนิติบุคคลนั้นทั้งหมดทุกคน บทบัญญัติมาตราดังกล่าวจึงเป็นการสันนิษฐานความผิดของผู้ต้องหาและจำเลยในคดีอาญาโดยอาศัยสถานะของบุคคลเป็นเงื่อนไข มิใช่การสันนิษฐานข้อเท็จจริงที่เป็นองค์ประกอบความผิดเพียงบางข้อหลังจากที่โจทก์ได้พิสูจน์ให้เห็นถึงการกระทำอย่างหนึ่งอย่างใดที่เกี่ยวข้องกับความผิดที่จำเลยถูกกล่าวหา และยังขัดกับหลักนิติธรรมข้อที่ว่าโจทก์ในคดีอาญาต้องมีการพิสูจน์ถึงการกระทำความผิดของจำเลยให้ครบองค์ประกอบความผิด นอกจากนี้ บทบัญญัติมาตราดังกล่าวยังเป็นการนำบุคคลเข้าสู่กระบวนการดำเนินคดีอาญาให้ต้องตกเป็นผู้ต้องหาและจำเลย ซึ่งทำให้บุคคลดังกล่าวอาจถูกจำกัดสิทธิและเสรีภาพ เช่น การถูกจับกุม หรือถูกคุมขัง โดยไม่มีพยานหลักฐานตามสมควรในเบื้องต้นว่าบุคคลนั้นได้กระทำการหรือมีเจตนาประการใดอันเกี่ยวกับความผิดตามที่กล่าวหา บทบัญญัติมาตราดังกล่าวในส่วนที่สันนิษฐานความผิดอาญาของผู้ต้องหาและจำเลยโดยไม่ปรากฏว่าผู้ต้องหาหรือจำเลยได้กระทำการหรือมีเจตนาประการใดเกี่ยวกับความผิดนั้น จึงขัดต่อหลักนิติธรรมและขัดหรือแย้งต่อรัฐธรรมนูญ มาตรา 39 วรรคสอง” อีก ทั้งในข้อเท็จจริงบางกรณีเจ้าของหรือผู้ครอบครองก็ไม่อาจจะเป็นผู้ขับขี่ได้เช่น นิติบุคคลได้แก่บริษัทจำกัด เป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถ ย่อมเป็นผู้ขับขี่ไม่ได้ เพราะผู้ขับขี่จะต้องเป็นบุคคลธรรมดาเท่านั้น ฉะนั้น มาตรา 140 ที่บัญญัติว่า เมื่อพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบ...โดยการใช้เครื่องอุปกรณ์ใดๆว่า ผู้ขับขี่ใด...ให้ส่งใบสั่งพร้อมพยานหลักฐาน...ไปยังภูมิลำเนาเจ้าของรถหรือผู้ครอบครอง...” นั้น เมื่อพิสูจน์ไม่ได้

ว่าความผิดที่ผู้ขับขี่กระทำลงไปนั้นเป็นการกระทำของเจ้าของรถหรือผู้ครอบครอง ซึ่งพนักงานสอบสวนจะต้องมีการพิสูจน์ให้ได้ว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองเป็นผู้กระทำความผิดที่แท้จริงและต้องกระทำโดยปราศจากข้อสงสัย หากพิสูจน์ไม่ได้ก็จะลงโทษเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองไม่ได้ เพราะไม่ใช่ผู้กระทำความผิด

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการกำหนดตัวผู้กระทำความผิดในคดีอาญา
2. เพื่อศึกษากฎหมายของประเทศไทยในการออกใบสั่งจราจรจากกล้องจับความเร็ว
3. เพื่อศึกษาการกำหนดตัวบุคคลผู้กระทำความผิดตามกฎหมายจราจรจากกล้องจับความเร็ว

สมมุติฐานของการศึกษา

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ตามมาตรา 140/1 ให้สันนิษฐานว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองเป็นผู้กระทำความผิด ใช้บังคับแก่ผู้ขับขี่มิได้ใช้บังคับแก่เจ้าของรถ หรือผู้ครอบครองรถ บทลงโทษจึงต้องลงโทษแก่ผู้ขับขี่ มิใช่ลงโทษแก่เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถ เจ้าพนักงานจราจรจึงไม่มีอำนาจออกใบสั่งแก่เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถ เนื่องจากยังไม่ได้มีการพิสูจน์ว่าบุคคลใด เป็นผู้กระทำความผิด จึงกล่าวได้ว่าพระราชบัญญัติจราจรทางบก ไม่สามารถนำไปสู่การบังคับใช้ได้จริง เนื่องจากการบังคับใช้ตามประกาศ คำสั่งของเจ้าพนักงานยังไม่เชื่อมโยงกันตามกฎหมาย ดังนั้น จึงสมควรยกเลิกพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 140/1 ในส่วนที่ให้สันนิษฐานว่าเจ้าของรถ หรือผู้ครอบครองรถนั้น เป็นผู้กระทำความผิดตามที่ระบุในใบสั่ง เพื่อให้การพิจารณาคดีจราจรเป็นไปด้วย ความสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ขอบเขตของการศึกษา

การศึกษานี้มุ่งประเด็นการศึกษาไปในเรื่องปัญหาของกฎหมายพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 การตรากฎหมายนี้มีปัญหาเกี่ยวกับสภาพบังคับของกฎหมาย โดยทำการศึกษาไปถึงหลักการ การกำหนดตัวผู้กระทำความผิดในคดีอาญามาลงโทษ และมาตรการทางกฎหมายของประเทศไทย ที่เกี่ยวข้อง กับกฎหมายจราจร

วิธีดำเนินการศึกษา

ในการศึกษานี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยศึกษาจากเอกสารต่างๆ (Documentary Research) ทั้งจากข้อมูลปฐมภูมิและข้อมูลทุติยภูมิ โดยเฉพาะการศึกษาข้อมูลจากตัวบทกฎหมาย หลักการทางกฎหมาย หนังสือ ตำรา บทความวิชาการ ข้อมูลสืบค้นอิเล็กทรอนิกส์ ที่ความสัมพันธ์เกี่ยวข้องกับประเด็นการศึกษา โดยนำข้อมูลที่ได้จากการศึกษามาเรียงความเป็นบทการศึกษาจำนวน 5 บทการศึกษา ได้แก่ บทที่ 1 ว่าด้วยความเป็นมาและสภาพแห่งปัญหา บทที่ 2 ว่าด้วยการทบทวนแนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับประเด็นศึกษา บทที่ 3 ว่าด้วยการศึกษากฎหมายภายในของประเทศไทย ในระดับพระราชบัญญัติและกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องกับประเด็นศึกษา บทที่ 4 ว่าด้วยการวิเคราะห์ข้อมูลและประเด็นอันได้มาจากการศึกษา โดยมีกระบวนการวิเคราะห์ สังเคราะห์ และบทที่ 5 ว่าด้วยสรุปและเสนอแนะผลจากการศึกษาตามลำดับ

ผลการวิจัยและอภิปรายผล

ผลการวิจัย

ในการดำเนินคดีอาญานั้น มีความมุ่งหมายที่จะพิสูจน์ให้เห็นว่าข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้น อันเกิดจากการกระทำความผิดทางอาญานั้น ใครเป็นผู้กระทำความผิด และผู้ที่ถูกกล่าวหาเป็นผูกระทำความผิดจริงหรือไม่ ซึ่งการพิสูจน์ข้อเท็จจริงนั้น

จะต้องกระทำโดยศาลตามหลักในกฎหมาย วิธีพิจารณาความอาญา ในกระบวนการก่อนนำคดีขึ้นสู่ศาล ถ้าเป็นคดีที่พนักงานอัยการเป็นโจทก์ กฎหมายให้คดีเรื่องนั้นต้องได้รับการสอบสวนโดยชอบด้วยกฎหมายจากพนักงานสอบสวน และการสอบสวนของพนักงานสอบสวนนี้ กฎหมายให้อำนาจแก่พนักงานสอบสวน ที่จะรวบรวมพยานหลักฐาน ไม่ว่าจะพยานบุคคล พยานเอกสาร หรือพยานวัตถุ เพื่อจะนำมาพิสูจน์ความผิด เพื่อทราบลักษณะของการกระทำความผิด และเพื่อพิสูจน์ว่า ผู้ถูกกล่าวหาเป็นผู้กระทำความผิดจริงหรือไม่ ในกรณีที่หลักฐานน่าเชื่อว่าผู้ต้องหาเป็นผู้กระทำความผิด พนักงานสอบสวนจะเสนอความเห็นควรสั่งฟ้องต่อพนักงานอัยการ เพื่อให้พนักงานอัยการดำเนินการสั่งฟ้องผู้ต้องหาต่อไป นอกจากนี้ เพื่อประโยชน์ในการรวบรวมพยานหลักฐานดังกล่าว กฎหมายจึงให้อำนาจตำรวจในการจับ ควบคุมตัวบุคคล ที่ต้องสงสัย ว่าเป็นผู้กระทำความผิดหรือ อำนาจในการค้นสถานที่ เพื่อหาสิ่งของที่อาจใช้เป็นพยานหลักฐาน และยึดสิ่งของนั้นไว้ หรือค้น เพื่อจับตัวบุคคลที่มีเหตุอันควรสงสัยว่าเป็นผู้กระทำความผิด หรือปล่อยตัวบุคคลที่ควบคุมไว้ชั่วคราว โดยมีประกันและไม่มีประกัน เมื่อพนักงานอัยการได้สำนวนการสอบสวนจากตำรวจแล้วพนักงานอัยการ มีหน้าที่ตรวจสอบสำนวนการสอบสวน และทำคำสั่งฟ้องหรือไม่ฟ้องผู้ต้องหาต่อศาล ถ้าพนักงานอัยการมีคำสั่งฟ้อง ก็จะนำคำฟ้องพร้อมด้วยตัวผู้ต้องหา ไปยื่นฟ้องต่อศาล แล้วนำพยานหลักฐานเข้าสืบ ซึ่งรวมถึงพยานบุคคลที่รู้เห็นเหตุการณ์ด้วย หรืออาจเป็นพยานเอกสาร พยานวัตถุ หรือพยานผู้ชำนาญการเข้ามา เพื่อการนำสืบข้อเท็จจริงในศาลพนักงานอัยการ หรือผู้เสียหายซึ่งเป็นโจทก์ จะต้องนำหลักฐานมาสืบตนเป็นที่พอใจว่าจำเลยเป็นผู้กระทำความผิด

การกำหนดตัวผู้กระทำความผิดในคดีอาญา

ในการพิสูจน์ข้อเท็จจริงในคดีอาญาต่อศาลนั้น โดยทั่วไปโจทก์มีภาระการพิสูจน์หรือมีหน้าที่ในการนำพยานหลักฐานเข้าพิสูจน์ความผิดของจำเลยจนกว่าศาลจะเชื่อโดยปราศจากข้อสงสัย (Beyond Reasonable Doubt) ว่าจำเลยได้กระทำความผิดจริง หากโจทก์ไม่สามารถหาพยานหลักฐานมาพิสูจน์จนปราศจากข้อสงสัยได้ว่าจำเลยกระทำความผิดจริง ศาลก็ต้องพิพากษายกฟ้อง ดังนั้น จึงอาจกล่าวได้ว่า โดยทั่วไปแล้วในคดีอาญา โจทก์จะมีหน้าที่ทำทุกวิถีทางเพื่อแสวงหาพยานหลักฐานมาพิสูจน์ความผิดของจำเลย หรือที่เรียกว่า โจทก์ในคดีอาญามีภาระการพิสูจน์ (Burden of Proof) นั้นเอง

การออกไปสั่งจากกล้องจับความเร็ว

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ได้บัญญัติในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการออกไปสั่ง และวิธีปฏิบัติเมื่อได้รับใบสั่งมาตรา 140 เมื่อปรากฏแก่เจ้าพนักงานจราจร ไม่ว่าจะพบด้วยตนเอง หรือโดยการใช้เครื่องอุปกรณ์ หรือโดยวิธีการอื่นใดว่า ผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือตามกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับรถหรือการใช้ทางที่เป็นความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียว หรือมีโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือนและมีโทษปรับ เจ้าพนักงานจราจรจะกล่าวตักเตือนหรือออกไปสั่งให้ผู้ขับขี่ผู้นั้นชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้

ในกรณีเจ้าพนักงานจราจรที่ออกไปสั่งไม่พบตัวผู้ขับขี่ ให้ติด ผูก หรือแสดงใบสั่งไว้ที่รถที่ผู้ขับขี่สามารถเห็นได้ง่าย หากไม่สามารถติด ผูก หรือแสดงใบสั่งไว้ที่รถได้ไม่ว่าด้วยเหตุใดให้ส่งใบสั่งพร้อมด้วยพยานหลักฐานโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับไปยังภูมิลำเนาของเจ้าของรถ หรือผู้ครอบครองรถเพื่อให้ชำระค่าปรับภายในระยะเวลาที่กำหนดในใบสั่งนั้น ทั้งนี้ ตามระเบียบที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดให้นำความในวรรคสองมาใช้บังคับกับกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรพบการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ หรือตามกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับรถหรือการใช้ทาง แต่ไม่อาจทราบตัวผู้ขับขี่ด้วยโดยอนุโลม

เกณฑ์การกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ และแบบของใบสั่งตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนด

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 140 ได้ให้อำนาจแก่เจ้าพนักงานจราจร ในการออกไปสั่ง ในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรพบว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก หรือตามกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับรถหรือการใช้ทางที่เป็นความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียวหรือมีโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือนและมีโทษปรับ เจ้าพนักงานจราจรจะกล่าวตักเตือน หรือออกไปสั่งให้ผู้ขับขี่ผู้นั้นชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้

มาตรา 140/1 เมื่อเจ้าพนักงานจราจรได้ติด ผูก หรือแสดงใบสั่งไว้ที่รถหรือส่งใบสั่งทางไปรษณีย์ตามมาตรา 140 ววรรคสองและวรรคสามแล้ว ให้ถือว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถได้รับใบสั่งเมื่อพ้นกำหนดสิบห้าวันนับแต่วันที่ติด ผูก หรือแสดงใบสั่งไว้ที่รถหรือส่งใบสั่งทางไปรษณีย์ดังกล่าว เว้นแต่จะมีการพิสูจน์ได้ว่าไม่มีการได้รับหรือได้รับหลังจากวันนั้น เมื่อเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถได้รับใบสั่งดังกล่าวแล้ว ให้สันนิษฐานว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถนั้นเป็นผู้กระทำความผิดตามที่ระบุในใบสั่ง เว้นแต่เจ้าพนักงานจราจรหรือผู้ครอบครองรถจะได้แจ้งต่อพนักงานสอบสวนภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับใบสั่งว่าผู้อื่นเป็นผู้ขับขี่ และผู้นั้นยอมรับว่าตนเป็นผู้ขับขี่หรือในกรณีที่ไม่มีผู้ใดยอมรับว่าเป็นผู้ขับขี่ เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถซึ่งไม่ใช่นิติบุคคลจะต้องแสดงหลักฐานให้พนักงานสอบสวนเชื่อได้ว่าตนเองมิได้เป็นผู้ขับขี่นั้น

ในคดีอาญาผู้ต้องหาหรือจำเลยต้องสันนิษฐานไว้ก่อนว่าเป็นผู้บริสุทธิ์ โจทก์มีหน้าที่ต้องพิสูจน์ให้ได้ว่าจำเลยกระทำความผิด โดยปราศจากข้อสงสัยถึงจะลงโทษได้ ซึ่งบทบัญญัติมาตรา 140/1 ย่อมขัดต่อรัฐธรรมนูญ ตามแนวคำวินิจฉัยศาลรัฐธรรมนูญที่ 12/2555 อีกทั้งในข้อเท็จจริงบางกรณีเจ้าของหรือผู้ครอบครองก็ไม่อาจจะเป็นผู้ขับขี่ได้ เช่น นิติบุคคล ได้แก่ บริษัทจำกัดเป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถย่อมเป็นผู้ขับขี่ไม่ได้เพราะผู้ขับขี่รถได้จะต้องเป็นบุคคลธรรมดาเท่านั้น

อภิปรายผล

เมื่อได้ศึกษาพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ. 2522 พบปัญหาการตรากฎหมายนี้มีปัญหาเกี่ยวกับสภาพบังคับของกฎหมายกล่าวคือกฎหมายจราจรทางบกใช้บังคับแก่ผู้ขับขี่ให้กระทำและข้อห้ามต่างๆจึงใช้บังคับแก่ผู้ขับขี่มิใช่บังคับแก่เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถหลงโทษจึงลงโทษแก่ผู้ขับขี่ มิใช่ลงโทษแก่เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถเจ้าพนักงานจราจรจึงออกใบสั่งแก่เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถไม่ได้ แม้ว่ามาตรา 140 / 1 จะบัญญัติให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถเป็นผู้กระทำความผิดตามที่ระบุไว้ในใบสั่ง ก็ย่อมขัดต่อหลักกฎหมายอาญาที่ว่าให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าจำเลยเป็นผู้บริสุทธิ์

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะในเชิงกฎหมาย

ยกเลิกพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 140/1 ในส่วนที่ให้ สันนิษฐานว่าเจ้าของรถ หรือผู้ครอบครองรถนั้นเป็นผู้กระทำความผิดตามที่ระบุในใบสั่ง

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

การแก้ไขเพิ่มเติมข้อความในแบบพิมพ์ใบสั่งใหม่ ให้สอดคล้องกับหลักกฎหมายจราจร พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

เอกสารอ้างอิง

- ชุมพร พลรักษ์. (2516). การละเมิดต่อกฎหมายในสังคมไทย.วารสารนิติศาสตร์,ฉบับที่ 4,
 นัยนา เกิดวิชัย. (2522). พระราชบัญญัติจราจรทางบก [Online]. เข้าถึงได้จาก <https://www.tgia.org> [2566, กันยายน 22]
 นัยนา เกิดวิชัย. เรื่องกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขับขี้อัตโนมัติเหตุจราจรและประกันภัย [Online]. เข้าถึงได้จาก <https://www.tgia.org> [2566,ตุลาคม 10]
 ประกาศคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ เรื่อง มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก. (2560) [Online]. เข้าถึงได้จาก <https://library.parliament.go.th> [2566, สิงหาคม 29]
 ประกาศสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่องวิธีการและสถานที่ในการชำระค่าปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ. 2522 [Online]. เข้าถึงได้จาก <https://www.ratchakitcha.soc.go.th> [2566, พฤศจิกายน 11]

ประสิทธิ์ โฆวิไลกุล และคณะ. (2540) .การศึกษากลยุทธ์ในการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับจรรยาบรรณเพื่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติ. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์เลขาธิการคณะรัฐมนตรี.

ประเสริฐ เมฆมณี. (2525). คู่มือปฏิบัติงานราชทัณฑ์และเตรียมสอบภาค 1 (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ : บพิธการพิมพ์.

ผจงจิตต์ อธิคมนันท์. (2526). สังคมวิทยาว่าด้วยอาชญากรรมและการลงโทษ. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

มนัญญา ภูแก้ว, (2522) พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ [Online]. เข้าถึงได้จาก <https://www.parliament.go.th> [2566, สิงหาคม 29]

มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช. (2542). กฎหมายกับการเปลี่ยนแปลงของสังคม. นนทบุรี: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.

ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. [Online]. เข้าถึงได้จาก <https://www.krisdika.go.th> [2566, พฤศจิกายน11]

วิลาสินีสิทธิโสภณ. การบังคับใช้กฎหมายจราจรและการลงโทษต่อผู้กระทำผิด. [Online]. เข้าถึงได้จาก <https://www.parliament.go.th> [2566, กันยายน 25]

สาโรจน์ คุ้มทรัพย์. (2539). การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์นิติศาสตร์มหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

หยุด แสงอุทัย. (2503). คำอธิบายกฎหมายอาญา. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

