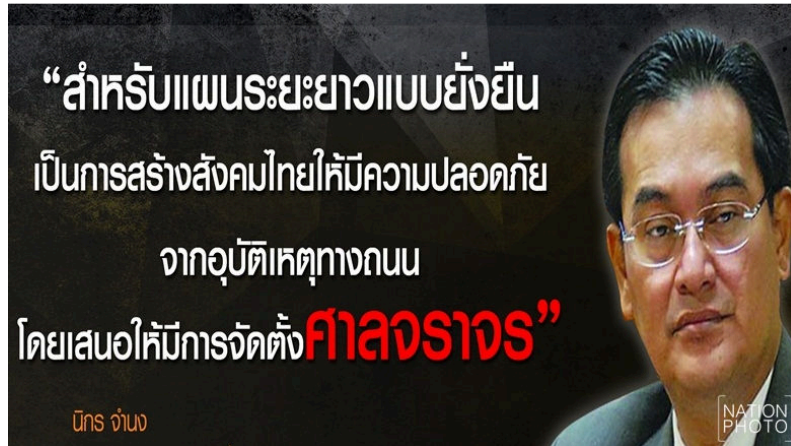


ข่าวประจำวันศุกร์ที่ 5 สิงหาคม 2559

ข่าวจากหนังสือพิมพ์ ไทยรัฐ

‘ศาลจราจร’ แก่เผ็ด...หนีใบสั่ง 1 ล้าน

‘ศาลจราจร’ แก่เผ็ด...หนีใบสั่ง 1 ล้าน : ทีมข่าวรายงานพิเศษ



องค์การอนามัยโลกเผยแพร่ข้อมูล รายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน 2558 (Global Status Report On Road Safety 2015) ปรากฏว่า นักซิ่งมอเตอร์ไซค์ไทยไต่ขึ้นไปอยู่อันดับ 1 ของโลก เสียชีวิต 26 คนต่อประชากร 1 แสนคน หากรวมตัวเลขรถยนต์เข้าไปด้วยกลายเป็นอันดับ 2 จำนวน 36 คน โดยอันดับ 1 คือ ประเทศลิเบีย 73 คน ขณะที่ตัวเลขเฉลี่ยของโลกอยู่ที่ 17 คนเท่านั้น

คนไทยเสียชีวิตบนท้องถนนประมาณ 2-3 หมื่นคนต่อปี ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) คำนวณมูลค่าความเสียหายเป็นตัวเงินพบว่า ผู้เสียชีวิต 1 คนทำให้เกิดความสูญเสียประมาณ 6 ล้านบาท

สาเหตุสำคัญ คือ เมาแล้วขับ ง่วงแล้วขับ ฝ่าไฟแดง ฯลฯ ที่ผ่านมาหลายหน่วยงานพยายามสรรหาวิธีและนโยบายลดตัวเลขผู้เสียชีวิต แต่ดูเหมือนได้ผลเพียงระยะสั้น แต่ภาพรวมยังไม่สำเร็จ แม้สูญเสียงบประมาณประชาสัมพันธ์และรณรงค์ไปจำนวนมาก

ล่าสุด วันที่ 2 สิงหาคม 2559 สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ (สปท.) ลงมติเห็นชอบตามที่ คณะกรรมาธิการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนนเสนอแผนแม่บทระยะสั้น ระยะกลางและระยะยาว เพื่อลดอุบัติเหตุบนท้องถนน โดยอ้างถึงตัวเลขจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ ที่มีผู้เสียชีวิตเป็นอันดับ 2 ของโลก 2,020 คนต่อเดือน หรือ 66 คนต่อวัน

นายนิกร จำนง ประธานกรรมาธิการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน ให้สัมภาษณ์สื่อมวลชนว่า กำลังวางยุทธศาสตร์สำคัญ เช่น การบังคับใช้กฎหมายความปลอดภัยทางถนน มาตรการยานพาหนะปลอดภัย ให้การศึกษาเสริมสร้างวัฒนธรรมและพฤติกรรมด้านความปลอดภัยทางถนน การบริหารการแพทย์ฉุกเฉินด้านความปลอดภัยทางถนน รวมถึงการเพิ่มโทษผู้กระทำความผิดชนแล้วหนี และเมาแล้วขับเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย และการจัดตั้งศาลจราจร

จากยุทธศาสตร์ข้างต้น ส่วนใหญ่เป็นนโยบายเดิม ๆ ยกเว้นยุทธศาสตร์ “การจัดตั้งศาลจราจร” !?!

ช่วง 10 ปีที่ผ่านมา หลายหน่วยงานพยายามเสนอประเทศไทยมี “ศาลจราจร” (Traffic Court) เหมือนหลายประเทศที่แยก “ศาลจราจร” เพื่อทำหน้าที่ดำเนินคดีการละเมิดกฎหมายจราจรโดยเฉพาะ เมื่อปี 2557 กองบัญชาการตำรวจนครบาลเคยนำเสนอนโยบายแก้ปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร โดยใช้แนวคิดจัดตั้ง “ศาลจราจร” เพื่อบังคับผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรไปเสียค่าปรับตามใบสั่ง เนื่องจากในแต่ละปี กองบังคับการตำรวจจราจรพิมพ์ใบสั่งประมาณปีละ 2 ล้านใบ ข้อมูลการออกใบสั่งตลอดปี 2558 รวม 1.4 ล้านใบ แต่มีผู้มาชำระค่าปรับใบสั่งเพียง 4 แสนคน หรือประมาณร้อยละ 25-30 เท่านั้น ที่เหลืออีกกว่า 1 ล้านใบไม่มาจ่ายค่าปรับ เมื่อผู้ขับขี่ไม่เกรงกลัวกฎหมายจึงต้องเพิ่มบทลงโทษและเปลี่ยนวิธีการลงโทษ

### “ศาลจราจร” แก้ผิด...หนีใบสั่ง 1 ล้านใบได้จริงหรือไม่ ?

ดร.ทวีศักดิ์ ตะทะระโทก คณะวิศวกรรมศาสตร์ ม.นเรศวร นักวิชาการศวปถ. ให้สัมภาษณ์ “คม ชัด ลึก” เกี่ยวกับข้อเสนอจัดตั้งศาลจราจร ว่า มีข้อดีหลายประการและเชื่อว่าจะสามารถลดตัวเลขอุบัติเหตุและผู้เสียชีวิตบนท้องถนนได้ เนื่องจากที่ผ่านมาคนไทยละเมิดกฎหมายจราจรเพราะไม่กลัวใบสั่งของตำรวจ ค่าปรับส่วนใหญ่ไม่ก็ร่อยบาท นอกจากนี้ยังไม่ได้มีมาตรการลงโทษอย่างรุนแรงถ้าไม่ไปจ่าย

“หลักการของศาลจราจรคือ ต้องทำให้ยุ่งยากและลำบาก คนจะได้เข็ด ประเทศที่มีศาลจราจร คนจอดรถผิดที่ ฝ่าไฟแดง เมมาแล้วขับ ตำรวจจราจรทำหน้าที่ออกใบสั่งเท่านั้น ไม่ต้องไปจ่ายค่าใบสั่งที่สถานีตำรวจ แต่ผู้โดนใบสั่งต้องไปขึ้นศาล ผู้พิพากษาจะตัดสินลงโทษมากน้อยแค่ไหน และต้องมีทุกเขตพื้นที่หรือจังหวัด เช่น คนกรุงเทพฯ ไปขับรถฝ่าไฟแดงชนที่เชียงใหม่ ก็ต้องไปขึ้นศาลจราจรเชียงใหม่ เมื่อคดีจราจรกลายเป็นปัญหายุ่งยากต้องเป็นคดีขึ้นศาล ผู้ขับขี่จะเกิดความหวาดกลัวและไม่กล้าทำผิดกฎหมาย”

ดร.ทวีศักดิ์ แสดงความเห็นต่อว่า แนวคิดตั้งศาลจราจรมีผู้เสนอมาหลายครั้งแล้ว แต่ยังไม่สำเร็จ เพราะฝ่ายผู้พิพากษายังไม่พร้อม ต้องใช้บุคลากรจำนวนมาก ทุกวันนี้คดีที่ขึ้นศาลในเรื่องอื่นๆ ก็มีมากอยู่แล้ว เช่น คดีจราจรกรณีเมาแล้วขับ คดีขับรถโดยประมาททำให้มีผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิต หากเพิ่มคดีทั่วไป เช่น คดีฝ่าไฟแดง คดีจอดรถกีดขวางทาง ฯลฯ ก็จะมีเพิ่มภาระให้ผู้พิพากษา รวมถึงงบประมาณจัดหาสถานที่และก่อสร้างศาลจราจรในทุกจังหวัดด้วย

“ถ้าอยากมีศาลจราจร อันดับแรกคงต้องไปขอความร่วมมือจากฝ่ายผู้พิพากษาก่อน ว่ามีความพร้อมมากน้อยเพียงไร ในบางประเทศมีวิธีการจัดการที่น่าสนใจช่วยให้อุบัติเหตุลดลง คือ การเพิ่มค่าปรับตามสัดส่วนของรายได้ผู้ทำผิด เพื่อให้เกิดความเท่าเทียมและเกรงกลัวต่อกฎหมาย เช่น คดีจราจรที่บทลงโทษ 200 บาท สำหรับคนมีเงินเดือน 2 หมื่นบาท ถ้ามีเงินเดือน 5 หมื่นบาท ต้องจ่าย 500 บาท ถ้ารายได้เกิน 1 แสนบาท ต้องจ่าย 1,000 บาท ยิ่งมีรายได้มากเท่าไรต่อเดือนก็ต้องเสียค่าปรับมากขึ้นตามสัดส่วนรายได้ ไม่เช่นนั้นคนมีเงินจะไม่กลัวและไม่เดือดร้อน หลายครั้งที่เสนอให้เพิ่มอัตราค่าปรับก็กลัวกันว่าผู้มีรายได้น้อยจะเดือดร้อนมาก แต่ถ้าคิดค่าปรับแบบนี้ช่วยให้เกิดความยุติธรรมมากขึ้น” ผู้เชี่ยวชาญจากศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนนกล่าวแนะ

จากแนวคิดที่ต้องการลดสถิติอุบัติเหตุจราจรในไทย โดยเชื่อว่า

ผู้ขับขี่ไม่กลัวตำรวจ แต่กลัวศาลมากกว่า ประกอบกับบทลงโทษของ พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ ไม่ได้รุนแรงมากนัก ทำให้มีผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรเฉพาะที่ออกใบสั่งไม่ต่ำกว่า 1.4 ล้านใบต่อปี โดยสถิติการออกใบสั่งจราจร 5 อันดับแรก ได้แก่ ความผิดทั่วไป 5 อันดับ 1.จอดรถในที่ห้ามจอด 2.ไม่สวมหมวกกันน็อก 3.ใช้รถไม่สมประกอบ 4.ไม่มีใบขับขี่ 5.ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง

ข้อมูลจาก “มูลนิธิเมาไม่ขับ” พบบรรดาผู้เสียชีวิตบนท้องถนนจากอุบัติเหตุที่รุนแรงกว่าร้อยละ 80 มาจากสาเหตุหลัก คือ เมาแล้วขับ ร่วมกับการขับซึ่มอเตอร์ไซด์แล้วไม่สวมหมวกกันน็อก สำหรับในต่างประเทศที่มีสถิติผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากท้องถนนน้อยมาก เช่น ยุโรป อเมริกา ญี่ปุ่น ถือว่าคดีเมาแล้วขับเป็นเรื่องใหญ่ ศาลจะสั่งปรับหลักแสนบาท รวมถึงยึดใบขับขี่ หากทำผิดซ้ำบางคนต้องเข้าคุกด้วย ทำให้เกิดความเกรงกลัวต่อกฎหมายจราจร

เมื่อปี 2557 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เคยขอจัดตั้งแผนกคดีจราจรภายในศาลยุติธรรม แต่ได้รับอธิบายว่ายังไม่สะดวกเนื่องจากผู้พิพากษามีจำนวนน้อย หากนำคดีจราจรไปรวมด้วยจะเพิ่มภาระให้แก่ศาล พร้อมเสนอให้แก้ไขปัญหาคดีจราจรโดยตำรวจควรนำข้อกฎหมายที่มีอยู่มาบังคับใช้ให้เข้มงวด

อดีตปลัดกระทรวงยุติธรรมรายหนึ่ง แสดงความเห็นต่อคม ชัด ลึกว่า การจัดตั้งศาลจราจรอาจทำในรูปแบบให้ส่วนท้องถิ่นดูแล เงินค่าปรับกลายเป็นรายได้ของท้องถิ่นทางหนึ่งด้วย เหมือนของสหรัฐอเมริกาที่ตั้งอยู่ทุกพื้นที่เทศบาล การตัดสินคดีไม่เสียเวลามากนัก เพราะส่วนใหญ่ผู้ทำผิดรับสารภาพ ผู้พิพากษาพิจารณาแค่ให้เสียค่าปรับเท่าไร หรือยึดใบขับขี่แล้วไปเสียเงินเรียนขับรถใหม่ หรือไปบำเพ็ญประโยชน์ต่อสังคมแทน ระบบนี้ช่วยให้ประชาชนไม่กล้าทำผิดจราจรเพราะอาจโดนลงโทษหนักมากกว่าแค่จ่ายเงินอย่างเดียว สำหรับประเทศไทยมีข้อควรระวัง คือ อาจเสี่ยงปัญหาตัดสินบนตำรวจจราจรมากขึ้น เพราะกลัวโดนใบสั่งยอมจ่ายใต้โต๊ะจำนวนเงินมากกว่าเดิม ปกติจ่ายแค่ 100-200 บาท อาจกลายเป็นหลักพันขึ้นไปเพราะไม่อยากไปขึ้นศาล

“ถ้ายุครัฐบาล คสช. อยากให้มีศาลจราจรจริง ไม่ควรใช้มาตรา 44 ควรจัดทำเป็นร่างกฎหมายแล้วส่งให้สภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณา เพราะเป็นการเปลี่ยนแปลงระบบที่สำคัญ ควรให้หลายฝ่ายมาร่วมพิจารณา” อดีตปลัดกระทรวงยุติธรรมกล่าวแนะนำทิ้งท้าย

ประเทศไทยจะจัดตั้ง “ศาลจราจร” สำเร็จหรือไม่? อาจไม่ได้ขึ้นอยู่กับ สปท. หรือ คสช. แต่ขึ้นอยู่กับ “ผู้พิพากษา” ว่าจะเอาด้วยหรือไม่ ?

## ยอดพิมพ์ “ใบสั่ง” 2 ล้านฉบับ/ปี

ตำรวจออกใบสั่ง

↓

ผู้ทำผิดถูกจราจร

↓

1.5 - 1.8 แสนคน / เดือน

ค่าปรับ ประมาณ

↓

**500 บาท / 1 ใบสั่ง**

สง.ตำรวจฯ

↓

รายได้ค่าปรับ

↓

**90-100 ล้านบาท/เดือน**

- การ: “ทำสำนวนส่งฟ้องศาล” ➔ คดีจราจร 2 ล้านคดี
- จ่ายค่าปรับ **25 %**

**ความผิดทั่วไป 5 อันดับ**

- 1 จอดรถในที่ห้ามจอด
- 2 ไม่สวมหมวกกันน็อก
- 3 ใช้รถไปสวนปรกอบ
- 4 โหมไซ้ใบขับขี่
- 5 พาพินไปไฟแดง

**ความผิดโทษร้ายแรง**

- 1 ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจร ➔ บาดเจ็บ / เสียชีวิต
- 2 คดีเมาแล้วขับ