

แนวความคิดและการปรับของเจ้าพนักงานตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

2.1 สถานการณ์ทางกฎหมายของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายที่วางบทบัญญัติว่าด้วยความผิด และกำหนดโทษที่จะลงแก่ผู้ฝ่าฝืนถือได้ว่าพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายอาญาประเภทหนึ่ง ดังนั้น การลงโทษเกี่ยวกับความผิดตามกฎหมายจราจรจำเป็นต้องพิจารณาถึงลักษณะของกฎหมายว่าด้วยการจราจรตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ว่ามีขอบเขต ลักษณะ และความมุ่งหมายอย่างไร

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน เป็นกฎหมายที่ประกาศขึ้นมาเพื่อใช้แทนพระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2477 ฉบับเดิมด้วยเหตุผลเนื่องจากการคมนาคมและการขนส่งทางบกได้เจริญก้าวหน้าขึ้นและจำนวนยานพาหนะในท้องถนนและทางหลวงได้เพิ่มจำนวนมากขึ้น จึงได้มีการปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกที่ได้ใช้อยู่บังคับมากกว่า 40 ปี ให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรและจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น และเพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน โดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้มีการรวบรวมกฎหมายออกเป็นลักษณะหมวดหมู่โดยจำแนกออกเป็น 19 ลักษณะ และมีทั้งหมด 163 มาตรา เพื่อพิจารณาแล้วอาจจำแนกข้อบังคับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้ 3 ประการใหญ่ คือ¹

¹ศราวณี นน့်ขาว, "อาชญากรรมพื้นฐานและการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร", วารสารอาชญาวิทยาและงานยุติธรรม 1 (มกราคม-มีนาคม 2524) : 12-13.

- (1). ข้อบังคับเกี่ยวกับตำแหน่งสถานที่ (Rules of Position) ได้แก่ การหยุดรถ การจอดรถ เป็นต้น
- (2). ข้อบังคับเกี่ยวกับการจัดลำดับก่อนหลัง (Rules of Priority) ได้แก่ สัญญาณจราจร และเครื่องหมายจราจร เป็นต้น
- (3). ข้อบังคับเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขับขี่ (Rules of Responsibility) ได้แก่ การขับรถ การขับแข่ง และผ่านชั้นหน้าตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 เป็นต้น

ผู้ที่กระทำความผิดกฎหมายจราจร จำแนกออกได้เป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ คือ

- (1). ประเภทผู้ใช้รถ ผู้กระทำความผิดในส่วนของผู้ใช้รถนี้ยังสามารถจำแนกออกเป็น 2 กลุ่ม คือ
- 1.1 ผู้ขับขี่ที่มีได้มีอาชีพในการขับขี่รถ แต่มีความจำเป็นต้องขับขี่รถเพราะต้องเดินทางหรือประกอบธุรกิจ ซึ่งผู้กระทำความผิดในกลุ่มนี้ส่วนใหญ่จะมีสถานภาพทางสังคมสูง
 - 1.2 ผู้ขับขี่ที่มีอาชีพรับจ้างในการขับขี่รถ เช่น คนขับรถแท็กซี่ คนขับรถโดยสาร คนขับรถบรรทุก เป็นต้น
- (2). ประเภทคนเดินเท้า ผู้กระทำความผิดในส่วนของคนเดินเท้า เช่น การไม่ข้ามถนนตรงทางม้าลายหรือสะพานลอย การไล่ต้อนสัตว์ไปบนทางเดินรถในลักษณะกีดขวางการจราจร เป็นต้น

เมื่อพิจารณาสาระสำคัญของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 นั้น จะพบว่าโดยเนื้อแท้แล้วเป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อเป็นข้อห้ามในสังคมหรืออาจจะกล่าวได้ว่าเป็นความผิดเพราะกฎหมายบัญญัติไว้ (Mala Prohibita) เช่น การห้ามจอดรถในเขตห้ามจอด การห้ามจอดรถซ้อนคัน การเดินรถทางซ้ายทางขวา การกลับรถในที่ที่มีเครื่องหมายห้ามกลับรถ เป็นต้น จะเห็นว่าไม่มีลักษณะของความผิดในตัวของมันเอง แต่ความผิดเกิดขึ้นเนื่องจากการตั้งกฎเกณฑ์ขึ้นมา กฎหมายจราจรจึงมีลักษณะเป็นกฎหมายเทคนิค (Technical Law) กล่าวคือไม่ได้บัญญัติขึ้นตามเหตุผลทางด้านศีลธรรม (Moral reason) แต่เป็นการบัญญัติขึ้นด้วยเหตุผลทางด้านเทคนิค (Technical reason) ทั้งนี้เพื่อเป็นการจัดระเบียบในสังคม (Social Order)

จึงเป็นความผิดที่อยู่นอกเหนือความรู้สึกของมนุษย์ในเรื่องความผิดกฎหมายศีลธรรมเพราะเป็นการบัญญัติกฎหมายใหม่ ๆ ในสังคมในการแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นเนื่องจากความจำเป็นตามสภาพสังคมที่พัฒนาขึ้นอย่างรวดเร็วซึ่งหลักกฎหมายธรรมชาติที่มีอยู่เดิมไม่เพียงพอและถือว่าเป็นความผิดเล็กน้อย ดังนั้น กฎหมายว่าด้วยการจรรยาบรรณตามพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ.2522 จึงเป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยต่อผู้ใช้การจรรยาบรรณนั้นเอง โดยมุ่งที่จะคุ้มครองผลประโยชน์ของส่วนรวม (Universalrechtsgut) ผู้ที่กระทำความผิดตามกฎหมายจรรยาบรรณจึงมีลักษณะเป็นเพียงผู้ละเมิดข้อตกลงร่วมกันมากกว่าที่จะเป็นอาชญากร²

ด้วยเหตุที่ความผิดตามพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ.2522 เป็นความผิดประเภทที่กฎหมายบัญญัติว่าเป็นความผิดมิใช่เป็นความผิดในตัวเองและมีลักษณะเป็นความผิดเล็กน้อย กฎหมายจึงกำหนดให้อำนาจแก่เจ้านักงานในการว่ากล่าวตักเตือนหรือทำการเปรียบเทียบได้ ประกอบกับผู้กระทำความผิดเหล่านี้มักจะแตกต่างกับอาชญากรโดยทั่ว ๆ ไปที่ไม่ได้มีเจตนาชั่วร้ายในการกระทำแต่อย่างใด โดยนัยทางสังคมและทัศนคติของประชาชนโดยทั่วไปจึงมองว่าการกระทำความผิดกฎหมายจรรยาบรรณไม่ถือว่าเป็นการกระทำที่ร้ายแรง ดังนั้น จึงมีข้อที่จะต้องพิจารณาต่อไปว่ากฎหมายมีแนวความคิดในการให้อำนาจแก่เจ้านักงานในการจัดการกับความผิดพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ.2522 ซึ่งถือว่าเป็นความผิดเล็กน้อยอย่างไร

2.2 แนวความคิดในการให้อำนาจเจ้านักงานในการเปรียบเทียบ

การที่กฎหมายได้ให้อำนาจแก่เจ้านักงานในการเปรียบเทียบปรับความผิดตามพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ.2522 นั้น จำต้องศึกษาถึงแนวความคิดในการดำเนินคดีความผิดเล็กน้อยเสียก่อนว่ามีความเป็นมาอย่างไร จึงมีการมอบอำนาจแก่เจ้านักงานในการทำการเปรียบเทียบคดีความผิดเล็กน้อยได้ซึ่งถือว่าเป็นการให้อำนาจหน้าที่ถึงตุลาการ

² เรื่องเดียวกัน, หน้า 24.

ในราว ร.ศ. 110 (พ.ศ. 2434) ^๒ผู้มีอำนาจเต็มที่ในการดำเนินคดีความผิดเล็กน้อย คือ เจ้าพนักงานตำรวจที่เรียกว่า "พลตระเวน" ทำหน้าที่จับกุมผู้กระทำความผิดเอาตัวมาส่ง ณ ที่ทำการของพลตระเวน เรียกว่า "ศาลกองตระเวน" ทำการเปรียบเทียบไกล่เกลี่ยตัดสินคดีเล็กน้อยให้เสร็จไปทั้งคดีแพ่งและคดีอาญา^๓ ต่อมาในปี ร.ศ. 111 (พ.ศ. 2435) พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตั้งศาลโปริสภาขึ้นเป็นศาลกองตระเวนสำหรับกรุงเทพมหานคร และให้ขึ้นอยู่กับกระทรวงยุติธรรมมีอำนาจในการพิจารณานิพากษาคดีอาญาที่เป็นลหุโทษซึ่งมีโทษเพิกถอนไม่เกิน 50 ทีลงมา และจำตารางตั้งแต่ 6 เดือนลงมากับมีปรับไหมเพียงเงิน 2 ชั่งลงมา และมีอำนาจพิจารณานิพากษาคดีแพ่งที่มีทุนทรัพย์ตั้งแต่ 2 ชั่งลงมา^๔ และในปีถัดมา ร.ศ. 114 (พ.ศ. 2438) ได้มีการจัดตั้งศาลโปริสภาเพิ่มขึ้นอีก 3 ศาล คือ ศาลโปริสภา ที่ 1 พิจารณานิพากษาคดีในเขตพระนครใต้ ศาลโปริสภา ที่ 2 พิจารณานิพากษาคดีในเขตพระนครเหนือและศาลโปริสภา ที่ 3 พิจารณานิพากษาคดีในเขตธนบุรี โดยพลตระเวนทำหน้าที่เป็นโจทก์ฟ้องคดีในศาลโปริสภาทั้งสามศาล เรียกว่า "ผู้ฟ้องคดี" ศาลโปริสภาจะทำการไต่สวนคดีทุกคดีและโจทก์เป็นผู้ว่าคดีความต่อศาล

^๒น.ต.อ. อ่างอิง อติกนิษฐ, คำบรรยายการว่าความในศาลแขวงรวมทั้งศาลอาญา ศาลจังหวัด ศาลแพ่ง กระบวนการพิจารณา ศาลอุทธรณ์ ศาลฎีกา เล่ม 1 (กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์ทองถิ่น กรมการปกครอง, 2517), หน้า 1-2. อ้างถึงใน อธิธิ มุสิกพงษ์, "การดำเนินคดีความผิดเล็กน้อย," (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทนิติศาสตร์ แผนกอาญา คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2534), หน้า 73.

^๓พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลโปริสภาเป็นศาลกองตระเวนสำหรับกรุงเทพมหานคร ลงวันที่ 31 มีนาคม ร.ศ. 111. โปรดคุณพระยานิติศาสตร์ไพศาลย์, คำสอนชั้นปริญญาตรี พุทธศักราช 2501-2502 ประวัติศาสตร์กฎหมายไทย (กรุงเทพมหานคร : วิริยะการพิมพ์ 2502), หน้า 363-364.

^๔ประกาศจัดตั้งศาลโปริสภาเพิ่มเติม รัตนโกสินทรศก 113 ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 11 ธันวาคม รัตนโกสินทรศก แผ่นที่ 40 หน้า 317 .

ผู้พิพากษาศาลปริสภามุ้พิจารณาคดีเรียกว่า "ศาลไต่สวน" ผลการไต่สวนคดีหากปรากฏว่าคดี
ใดเกินอำนาจศาลปริสภาก็ให้ศาลไต่สวนดำเนินการส่งรายงานการไต่สวนคดีที่เกินอำนาจไป
ถึงเจ้ากรมอัยการ ตามความในพระราชบัญญัติความมิโทษใช้พลางก่อน ร.ศ. 115⁶

แม้อำนาจในการดำเนินคดีความผิดเล็กน้อยจะได้มาอยู่ที่ศาลปริสภานี้แล้วก็ตาม แต่
ต่อมาได้เริ่มมีแนวความคิดในการที่จะให้เจ้าพนักงานฝ่ายปกครองมีอำนาจในการไต่สวนคดี
เล็กน้อยที่เกิดขึ้นในท้องถิ่นของตนเองโดยไม่ต้องไปศาล ทั้งนี้ เพราะในสมัยนั้นศาลยัง
มีอยู่เป็นจำนวนน้อยจึงไม่อาจจะดูแลตัดสินคดีเล็กน้อยที่เกิดขึ้นได้ทั่วถึง จึงมีการให้อำนาจ
อำเภอซึ่งเป็นเจ้าพนักงานปกครองเป็นผู้ดำเนินการแทน ทั้งนี้ตามพระราชบัญญัติลักษณะปกครอง
ท้องที่ พ.ศ. 2457 ซึ่งบัญญัติไว้ใน บทที่ 3 ว่าด้วยลักษณะปกครองอำเภอ มาตรา 105 ว่า
"ความผิดใด ๆ อันต้องตามประมวลกฎหมายอาญาหรือกฎหมายอื่นกำหนดโทษทัณฑ์ ความ
ผิดล่วงละเมิดพระราชบัญญัติภาษีอากร อันเข้าปรับกำหนดไว้ในพระราชบัญญัติไม่เกินสองร้อย
บาทก็ดี เมื่อกรรมการอำเภอไต่สวนเห็นจำเลยมีโทษ ให้กรรมการอำเภอมีอำนาจที่จะเปรียบเทียบ
โทษให้ตกลงกันได้ถ้าไม่ตกลงได้ก็ดี หรือกรรมการอำเภอเห็นว่าโทษของจำเลยเกินกว่าปรับ
สองร้อย หรือเป็นโทษทั้งปรับทั้งจำ หรือโทษจำอย่างเด็ดขาดก็ดี ก็ให้ส่งคดีเรื่องนั้นไปยังเมือง"⁷
แนวความคิดดังกล่าวนี้ได้กลายเป็นจุดเริ่มต้นของการเปรียบเทียบโดยเจ้าพนักงาน ซึ่งต่อมา
ได้ให้ตำรวจภูธรมีอำนาจดังกล่าวนี้ด้วย⁷

ต่อมาในปี พ.ศ. 2477 ได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติให้ใช้พระธรรมนูญศาล
ยุติธรรม พุทธศักราช 2477 ศาลปริสภาก็เปลี่ยนชื่อใหม่ว่า "ศาลแขวง" มีอำนาจพิจารณา

⁶พ.ต.อ. อ่าง อติกนิษฐ, คำบรรยายการว่าความในศาลแขวงรวมทั้งศาลอาญา
ศาลจังหวัด ศาลแห่ง กระบวนการพิจารณา ศาลอุทธรณ์ ศาลฎีกา เล่ม 1, หน้า 2.

⁷อ้างถึงใน อธิธิ มุสิกพงษ์, "การดำเนินคดีความผิดเล็กน้อย," หน้า 74-75.

⁷พระราชบัญญัติให้ตำรวจภูธรมีอำนาจเปรียบเทียบคดีอาญา พุทธศักราช 2481.

นิพากษาคติที่เป็นความผิดเล็กน้อย” และได้มีการประกาศใช้ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา พุทธศักราช 2477 ในปีพ.ศ.2478 มีการเพิ่มเติมบทบัญญัติในการดำเนินคดีเล็กน้อยไว้ 2 กรณี คือ

(1). การเลิกคดีเล็กน้อยโดยการเสียค่าปรับอย่างสูงตามมาตรา 37(1) ”

มาตรา 37 (1) บัญญัติว่า “ในคดีมิโทษปรับสถานเดียว เมื่อผู้กระทำความผิดยินยอมเสียค่าปรับในอัตราอย่างสูงสำหรับความผิดนั้นแก่นักงานเจ้าหน้าที่ก่อนศาลพิจารณา”

(2). การเลิกคดีอาญาโดยการเปรียบเทียบของเจ้าหน้าที่ตามมาตรา 37(2)

- (4) และมาตรา 38¹⁰

มาตรา 37 (2) บัญญัติว่า “ในคดีความผิดที่เป็นลหุโทษหรือความผิดที่มีอัตราโทษไม่สูงกว่าความผิดลหุโทษหรือคดีอื่นที่มีโทษปรับสถานเดียวอย่างสูงไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือความผิดต่อกฎหมายภาษีอากร ซึ่งมีโทษปรับอย่างสูงไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท เมื่อผู้ต้องหาชำระค่าปรับตามที่พนักงานสอบสวนได้เปรียบเทียบแล้ว”

มาตรา 37 (3) บัญญัติว่า “ในคดีความผิดที่เป็นลหุโทษหรือความผิดที่มีอัตราโทษไม่สูงกว่าความผิดลหุโทษหรือคดีอื่นที่มีโทษปรับสถานเดียวอย่างสูงไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท ซึ่งเกิดขึ้นในกรุงเทพมหานคร เมื่อผู้ต้องหาชำระค่าปรับตามที่นายตำรวจประจำท้องที่ตั้งแต่ตำแหน่งสารวัตรขึ้นไป หรือนายตำรวจชั้นสัญญาบัตรผู้กระทำการในตำแหน่งนั้น ๆ ได้เปรียบเทียบแล้ว”

⁹พระยานิติศาสตร์ ไนศาลย์, คำสอนชั้นปริญญาตรี พุทธศักราช 2501-2502
ประวัติศาสตร์กฎหมายไทย, หน้า 368-369.

¹⁰ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาแก้ไขเพิ่มเติม(ฉบับที่ 16) พ.ศ.2529.

¹¹ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา พ.ศ. 2477.

มาตรา 37 (4) บัญญัติว่า "ในคดีซึ่งเปรียบเทียบได้ตามกฎหมายอื่น เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามค่าเปรียบเทียบของพนักงานเจ้าหน้าที่แล้ว"

มาตรา 38 บัญญัติว่า "ความผิดตามมาตรา (2) (3) และ (4) แห่งมาตรา ก่อน ถ้าเจ้าพนักงานดังกล่าวในมาตรานั้นเห็นว่าผู้ต้องหาไม่ควรได้รับโทษจำคุก ให้อำนาจเปรียบเทียบดังนี้

(1) ให้กำหนดค่าปรับซึ่งผู้ต้องหาจะพึงชำระ ถ้าผู้ต้องหาและผู้เสียหายยินยอมนั้น เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระเงินค่าปรับตามจำนวนที่เจ้าหน้าที่กำหนดให้ภายในเวลาอันสมควร แต่ไม่เกินสิบห้าวันแล้ว คดีนั้นเป็นอันเสร็จเด็ดขาด

ถ้าผู้ต้องหาไม่ยินยอมตามที่เปรียบเทียบ หรือเมื่อยินยอมแล้วไม่ชำระค่าปรับภายในเวลาที่กำหนดในวรรคก่อน ให้ดำเนินคดีต่อไป

(2) ในคดีมีค่าทดแทน ถ้าผู้เสียหายและผู้ต้องหายินยอมให้เปรียบเทียบ ให้เจ้าหน้าที่กะจำนวนตามที่เห็นควรหรือตามที่คู่ความตกลงกัน"

วิธีการดังกล่าวนี้เป็นกระบวนการในการระงับคดีอาญาที่มีลักษณะเป็นความผิดเล็กน้อย โดยความสมัครใจของผู้กระทำความผิดเสียก่อนที่คดีจะเข้าสู่ศาล และได้ยกเลิกอำนาจในการเปรียบเทียบโดยนายอำเภอและตำรวจภูธรไปโดยให้เจ้าพนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจสอบสวนเป็นผู้ที่มีอำนาจในการเปรียบเทียบปรับแทนเพื่อให้สอดคล้องกับประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาดังกล่าว¹¹

¹¹พระราชบัญญัติการเปรียบเทียบคดีอาญา พุทธศักราช 2481.

จากประวัติความเป็นมาดังกล่าวเห็นได้ว่าในกรณีที่เป็นความผิดอาญาเล็กน้อยที่มีอัตราโทษต่ำและไม่ร้ายแรงนั้นตามกฎหมายไทยจะให้อำนาจเจ้าพนักงานตำรวจเป็นผู้มีอำนาจในการเปรียบเทียบความผิดโดยความสำคัญอยู่ที่การกลั่นกรองคดีที่เป็นความผิดเล็ก ๆ น้อย ๆ ที่สามารถตกลงกันได้โดยไม่ต้องไปศาล ทั้งนี้เพื่อแบ่งเบาภาระของศาลซึ่งศาลในสมัยนั้นยังมีไม่เพียงพอ และการเปรียบเทียบโดยเจ้าพนักงานก็ได้มีการพัฒนาต่อมาจนถึงถือว่าเป็นเครื่องมือช่วยในการปกครองบริหารอย่างหนึ่ง* ซึ่งจะเห็นได้จากกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการปกครองบริหารในเรื่องต่าง ๆ ที่บังคับใช้นั้นจะเปิดโอกาสให้เจ้าพนักงานผู้รักษาตามกฎหมายนั้น มีอำนาจในการเปรียบเทียบคดีได้ เช่น กฎหมายว่าด้วยการจรรยาบรรณตามพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ.2522 มาตรา 145 วรรคแรกให้อำนาจแก่พนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจทำการสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามีอำนาจเปรียบเทียบได้ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 163 วรรคแรกให้อำนาจแก่อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายมีอำนาจเปรียบเทียบปรับผู้ต้องหาได้ และพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 มาตรา 102 และมาตรา 102 ทวิให้อำนาจอธิบดีและคณะกรรมการซึ่งประกอบด้วยผู้แทนศุลกากร ผู้แทนกระทรวงการคลัง และผู้แทนตำรวจเป็นผู้มีอำนาจเปรียบเทียบคดีศุลกากรได้ เป็นต้น

*การเปรียบเทียบ คือ การพิจารณาความผิดและกำหนดโทษผู้กระทำความผิดโดยเจ้าพนักงานในความผิดบางประเภทเพื่อให้คดีเล็กน้อย มีเจตนารมณ์เพื่อเป็นการผ่อนปรนให้ผู้กระทำความผิดที่มีโทษสถานเบาหรือเป็นคดีความผิดเล็ก ๆ น้อย ๆ ไม่จำเป็นต้องเสียเวลาไปถูกสอบสวนดำเนินฟ้องร้องยังศาล เมื่อนักงานสอบสวนหรือนักงานเจ้าหน้าที่ใช้ดุลพินิจว่าผู้กระทำความผิดไม่สมควรได้รับโทษจำคุก และเป็นคดีที่เปรียบเทียบได้ ประกอบกับผู้กระทำความผิดยินยอมให้เปรียบเทียบได้ตามกฎหมาย ผลคือเมื่อชำระค่าปรับแล้วก็ทำให้คดีอาญาเป็นอันเลิกกันตามกฎหมาย โปรดดู อาทรร พชรรัช, เทคนิคการสอบสวนและเปรียบเทียบคดีอาญา (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์อักษรสาส์น, 2526), หน้า 164.

2.3 ลักษณะของความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นั้น เป็นกฎหมายที่ไม่ได้ถูกบัญญัติขึ้นตามเหตุผลทางด้านศีลธรรม แต่ได้ถูกบัญญัติขึ้นโดยเหตุผลทางเทคนิค การกระทำผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 จึงเป็นการกระทำผิดตามที่กฎหมายบัญญัติว่าเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้” หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งได้ว่าความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ. 2522 เป็นความผิดที่ถูกจัดอยู่ในประเภทที่โดยธรรมชาติของการกระทำไม่ถือว่าเป็นความผิดอาญาโดยแท้ (true crime) และมีลักษณะเป็นความผิดเล็กน้อยเกินกว่าที่จะ

“โดยทั่วไปการกระทำที่ถือว่าเป็นการกระทำผิดในทางอาญาจะมี 2 ลักษณะ คือ

(1). การกระทำหรือพฤติกรรมที่มีลักษณะเป็นความผิดในตัวเองและนำดำเนินโดยพิจารณาจากการกระทำนั้น (Mala in se or criminal culpability) โดยการกระทำนั้นเป็นการกระทำที่ผิดโดยลักษณะธรรมชาติของตัวมันเองอย่างแท้จริง และในขณะเดียวกันก็เป็นการกระทำที่ขัดความรู้สึกทางศีลธรรมอีกด้วย เช่น ความผิดฐานฆ่าคนตาย ความผิดฐานลักทรัพย์ เป็นต้น

(2). การกระทำหรือพฤติกรรมใด ๆ ที่กฎหมายประสงค์จะให้ เป็นความผิด และต้องรับโทษ (Mala Prohibita) จะเป็นการกำหนดจากการกระทำหรือพฤติกรรมใด ๆ ก็ได้ โดยไม่จำเป็นต้องมีลักษณะผิดในตัวของมันเองและปราศจากซึ่งหลักเกณฑ์ที่จะพิจารณาถึงสิ่งที่เป็นความผิดในแง่ของศีลธรรม แต่ทั้งนี้ต้องเป็นพฤติกรรมที่เป็นไปในลักษณะที่จะก่อให้เกิดความเสียหายต่อความสงบและความมั่นคงของสังคมได้ กฎหมายจึงต้องบัญญัติห้ามการกระทำดังกล่าวไว้เสียก่อน แม้ว่าในสายตาของคนทั่วไปจะมองเห็นว่าไม่เป็นความผิดก็ตาม. โปรดดู George Fletcher, Rethinking Criminal Law (Boston : Little Brown and C, 1978), p.394. อ้างถึงใน จิระวุฒิ เตชชนันท์, “ความรับผิดทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนา, ” (วิทยานิพนธ์มหาวิทยาลัย คณนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2525), หน้า 6-7.

เป็นความผิดอาญา* เหตุผลในการบัญญัติกฎหมายว่าด้วยการจรรยาบรรณก็เพื่อให้เกิดความ
 สะดวกและปลอดภัยในการจรรยาบรรณ ดังนั้น ความผิดตามพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522
 ที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อความสะดวกในการจรรยาบรรณจึงมีลักษณะความผิดของการกระทำที่ไม่เป็นความผิด
 ในตัวเองแต่มีลักษณะเป็นกฎระเบียบที่ต้องปฏิบัติตาม มิฉะนั้นจะต้องรับผิดซึ่งเรียกลักษณะของความ
 ความผิดนี้ว่า ความผิดต่อกฎระเบียบ (regulatory offence) ส่วนความผิดที่บัญญัติขึ้นมา
 เพื่อความปลอดภัยในการจรรยาบรรณจะมีลักษณะของการกระทำที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายและ
 อันตราย กฎหมายจึงต้องบัญญัติให้เป็นความผิดเพื่อปกป้องอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้นต่อสังคมได้
 ซึ่งเราเรียกลักษณะของความผิดนี้ว่าความผิดที่เป็นการก่ออันตราย นอกจากนี้การกระทำความ
 ผิดตามพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 ยังมีลักษณะของความผิดที่เป็นการกระทำ

*ศาสตราจารย์ Sayre ได้จัดความผิดประเภทนี้ออกเป็น 8 กลุ่ม คือ

- (1). การจำหน่ายสุราโดยผิดกฎหมาย
- (2). การจำหน่ายอาหารหรือยาที่มียาพิษเจือปนหรือไม่บริสุทธิ์
- (3). การจำหน่ายสินค้าที่ใช้เครื่องหมายการค้าปลอม
- (4). การละเมิดกฎหมายต่อต้านวัตถุมีเมา (anti-narcotic acts)
- (5). การก่อความรำคาญทางอาญา (criminal nuisances)

5.1 การก่อความรำคาญหรือประทุษร้ายต่อสุขอนามัย ความปลอดภัย
 ของส่วนรวม

5.2 การกีดขวางทางจรรยาบรรณ

- (6). การละเมิดกฎจรรยาบรรณ
- (7). การละเมิดกฎหมายควบคุมยานยนต์
- (8). การละเมิดระเบียบตำรวจทั่วไปที่กำหนดขึ้นเพื่อความปลอดภัยใน

สวัสดิภาพและความเป็นอยู่ที่ดีของประชาชน

โดยประมาณอยู่ด้วย ซึ่งในลํานี้ผู้เขียนจะศึกษาถึงลักษณะความผิดดังกล่าวว่ามีลักษณะอย่างไร โดยแบ่งออกเป็นความผิดที่เป็น ความผิดต่อกฎระเบียบ (regulatory offences) ความผิดที่เป็นการก่ออันตราย และความผิดที่เป็นการทำโดยประมาณ

2.3.1 ลักษณะของความผิดที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ (regulatory offences)

ความผิดที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ (regulatory offences) นั้น จะมีความแตกต่างจากความผิดที่เป็นความผิดอาญาโดยแท้ (crimes) โดยสามารถที่จะจัดการดำเนินการด้วยกฎเกณฑ์ที่แตกต่างกันตามกฎหมายคอมมอนลอว์สิ่งที่แตกต่างที่สำคัญของความผิดที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ (regulatory offences) และ ความผิดอาญาโดยแท้ (crimes) คือ หลัก "เจตนาร้าย" (mens rea or guilty intention)¹³ โดยที่ เจตนาร้าย (mens rea) ถือว่าเป็นส่วนสำคัญส่วนหนึ่งขององค์ประกอบความผิดที่เป็นความผิดอาญาโดยแท้ (crimes) ในขณะที่ความผิดต่อกฎระเบียบ (regulatory offences) นั้นไม่ถือว่าเจตนาร้าย (mens rea) เป็นส่วนสำคัญ¹⁴

ในประเทศอังกฤษและประเทศสหรัฐอเมริกากลางศตวรรษที่ 19¹⁵ ศาลได้เริ่มมี

¹³ ในทางกฎหมายคอมมอนลอว์นั้นอาจกล่าวโดยทั่วไปได้ว่า เจตนาร้าย (mens rea) คือ สิ่งที่ยังบกถึงสภาวะที่แท้จริงของจิตใจ อันเกี่ยวกับจิตใจที่ชั่วร้าย (evil mind) โปรดดู แลวง บุญเฉลิมวิภาส, "ปัญหาการแสดงเจตนาในกฎหมายอาญา," (วิทยานิพนธ์นิติศาสตร์มหาวิทยาลัย คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2524), หน้า 55-70.

¹⁴ John Swaigen, "Regulatory Offences in Canada (Canada : Institute for Environmental Law & Policy, 1992), p.2.

¹⁵ Ibid., p.3.

การกำหนดหลักเกณฑ์ในการนิสฺจัน เจตนาร้าย (mens rea) สำหรับความผิดที่เรียกว่า ความผิดเล็กน้อยต่อตำรวจ (petty police offences) โดยความผิดเหล่านี้ไม่ถือว่าเป็น ความผิดอาญาโดยแท้ (crimes) ตามกฎหมายคอมมอนลอว์ และไม่ถือว่าเป็นการกระทำความ ผิดที่มีลักษณะผิดศีลธรรม (morally wrong) แต่จัดว่าเป็นส่วนหนึ่งของแบบแผนของกฎระเบียบ (regulatory scheme) และจะอยู่ภายใต้การควบคุมดูแลของฝ่ายบริหาร (adminis- trative agency) มากกว่าจะถูกบังคับใช้โดยฝ่ายตำรวจ (the police initially) ในเบื้องต้น หลักเกณฑ์ของเจตนาร้าย (mens rea) จะถูกยกเลิกสำหรับความผิดที่เกี่ยวกับการ ขาดอาหารและยาที่มีสารพิษเจือปน ต่อมาในปี 1930 ได้ขยายขอบเขตไปถึงความผิดที่ เป็นการก่อความรำคาญ (criminal nuisances) และความผิดที่ว่าด้วยการฝ่าฝืนกฎหมาย จราจร (traffic regulations) ตลอดจนความผิดเกี่ยวกับสุขภาพ (health regula- tions) ความผิดเกี่ยวกับโรงงาน (factory and labour laws) ความผิดเกี่ยวกับการ ก่อสร้าง (building laws) และ ความผิดเกี่ยวกับกฎระเบียบเกี่ยวกับรถไฟ (railway regulations)¹⁶ จากการเจือจางของแนวทางในเรื่อง "หลักเจตนาร้าย" (mens rea) ได้ ทำให้กระบวนการยุติธรรมทางอาญา (criminal administration) มีความเด่นชัดขึ้นใน ศตวรรษที่ 20 กล่าวคือ ได้มีการเปลี่ยนแปลงการเน้นจากการปกป้องผลประโยชน์ส่วนบุคคลมา เป็น การปกป้องประโยชน์ของสังคมและสาธารณชนและได้มีการพัฒนาการใช้ประโยชน์จากกลไกของ กฎหมายอาญา (criminal law) ในการบังคับใช้ (enforce) ที่ไม่ใช่มีเพียงแต่ความผิด อาญาโดยแท้ (true crimes) ของ classic law เท่านั้น แต่ยังมีมาตรการใหม่ ๆ (regulatory measure) ของศตวรรษที่ 20 ที่เกี่ยวข้องกับการกระทำผิดที่ไม่เกี่ยวกับ ศีลธรรม (no moral delinquency)¹⁷ อีกด้วย

¹⁶Sayre, "Public Welfare Offences", (1933) 33 Columbia L. Review 55, at 59. quoted in John Swaigen, Regulatory Offences in Canada, p.3.

¹⁷John Swaigen, Regulatory Offences in Canada, : 4.

ศาลสูงของประเทศคอมมอนลอร์ได้อธิบายถึงความผิดความผิดต่อกฎระเบียบ (regulatory offences) ซึ่งได้ถูกตัดสินว่าไม่มีเจตนาร้าย (mens rea) นั้น แตกต่างจากความผิดความผิดอาญาโดยแท้ (crimes) ที่มีเจตนาร้าย (mens rea) โดยสรุปได้ดังนี้ คือ^{๑๖}

- (1). ความผิดต่อกฎระเบียบ (regulatory offences) มีลักษณะที่สากในการพิสูจน์ถึงเจตนาร้าย (mens rea)
- (2). ความผิดต่อกฎระเบียบ (regulatory offences) ไม่มีลักษณะเป็นอาชญากรรม (crime) ตามกฎหมายคอมมอนลอร์ แต่เป็นความผิดที่กฎหมายบัญญัติขึ้น (statute)
- (3). ความผิดต่อกฎระเบียบ (regulatory offences) ที่ถูกร่างขึ้นโดย modern regulatory statute นั้น ทำให้เจตนาร้าย (mens rea) ไม่เป็นองค์ประกอบที่มีความจำเป็นของความผิด (element of offence)
- (4). ความผิดต่อกฎระเบียบ (regulatory offences) นั้น จะเป็นความผิดที่เป็นความผิดเพราะกฎหมายห้าม (mala prohibita) มากกว่าที่เป็นความผิดในตนเอง (mala in se)^{๑๗}

ดังนั้น ในทางปฏิบัติความผิดต่อกฎระเบียบ (regulatory offences) เหล่านี้ ซึ่งได้ถูกจัดว่าเป็นส่วนหนึ่งของแบบแผนที่เป็นกฎระเบียบ (regulatory scheme) คือรวมถึงพฤติกรรมซึ่งโดยปกติทั่วไปจะไม่ถูกพิจารณาว่าเป็นการผิดศีลธรรม และจะถูกตำหนิเพียงเล็กน้อย (little stigma) เท่านั้น และเนื่องจากเป็นความผิดซึ่งโดยธรรมชาติไม่ใช้ความผิดอาญา จึงมีลักษณะโทษที่ไม่รุนแรง โทษจำคุกจึงไม่มีความจำเป็น ดังนั้น บทลงโทษจึงเป็นเพียงการลงโทษปรับเพียงเล็กน้อย หรือโทษอย่างอื่นซึ่งโดยธรรมชาติอาจนำมาเทียบเคียงได้กับโทษปรับ

^{๑๖} Ibid., p.5.

^{๑๗} คณิต ฌ นคร, "หลักกฎหมายและพื้นฐานการเข้าใจ (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติธรรม , 2537), หน้า 189.

และจากการที่มีผลเป็นความผิดเล็กน้อยทำให้พิจารณาความผิดและการตัดสินลงโทษแตกต่างจากความผิดที่เป็นความผิดอาญาโดยแท้ (crimes)

ในปี 1970 ประเทศแคนาดาได้มีการปฏิรูปกฎหมายอาญา (Canada's criminal law) พร้อมทั้งได้ก่อตั้งคณะกรรมการปฏิรูปกฎหมายของแคนาดา (Law Reform Commission of Canada) และได้มีการจัดตั้งหลักเกณฑ์ของขอบเขตและความรับผิดชอบสำหรับการกระทำผิดตามกฎหมายอาญาอันนำไปสู่ความแตกต่างระหว่างความผิดอาญาโดยแท้ (true crimes) และความผิดอื่น ๆ (other offences)²⁰ โดยคณะกรรมการได้ให้มุมมองที่แตกต่างของความผิดที่เป็นความผิดอาญาโดยแท้ (crimes) และความผิดที่เป็นความผิดเฉย ๆ (mere offences) ไว้ 3 ประการ ดังนี้²¹

(1). ความผิดที่เป็น crimes จะเป็นการฝ่าฝืนกฎเกณฑ์พื้นฐาน (Fundamental rule) ในขณะที่ mere offences จะเป็นการฝ่าฝืนประโยชน์ (useful)

(2). ความผิดที่เป็น crimes นั้นเป็นความผิดที่ใครก็ตามสามารถกระทำความผิดได้ ในขณะที่ mere offences จะมีความเฉพาะเจาะจงคือ จะเป็นความผิดเมื่อเราได้เล่นบทบาทพิเศษ (playing certain special role) หรือ มีส่วนร่วมในกิจกรรมที่เฉพาะเจาะจง (specialized activities) ตามที่กฎหมายบัญญัติไว้

(3). ความผิดที่เป็น crimes นั้นจะเป็นความผิดที่มีความชัดเจนอย่างมาก และเป็นการเกี่ยวข้องโดยตรงในการที่จะก่อให้เกิดอันตรายต่อเชื้อผู้เคราะห์ร้าย และเป็นการกระทำที่จงใจอย่างชัดเจน ในขณะที่ mere offences เป็นความผิดที่มีความชัดเจนน้อยกว่า และอันตรายที่เกิดขึ้นจะมีผลทางอ้อม และมีผลต่อส่วนรวมมากกว่าที่จะเป็นรายบุคคลและเป็น

²⁰ John Swaigen, Regulatory Offences in Canada, 15.

²¹ *Ibid.*, pp.2-3. The Commission elaborated on these distinctions in Studies on Strict Liability, 1974, pp.205-212. quoted in John Swaigen, Regulatory Offences in Canada, p.7.

การกระทำที่เกิดจากการขาดความระมัดระวังมากกว่าเป็นการกระทำโดยตั้งใจ

คณะกรรมการได้พยายามหลีกเลี่ยงบทสรุปที่ว่าความผิดที่เป็นความผิดเฉย ๆ (mere offences) ไม่ได้เป็นการกระทำความผิดหรือเป็นอันตรายเพราะความแตกต่างระหว่างความผิดอาญาโดยแท้ (crimes) และ ความผิดที่เป็นความผิดเฉย ๆ (mere offences) นั้นจะเป็นเรื่องระดับขั้น (degree) มากกว่าที่จะเป็นประเภทและการรับรู้ถึงว่าอันตรายที่เกิดมาจากสาเหตุของความผิดที่เป็นความผิดเฉย ๆ (mere offences) เช่น การล่าสัตว์เกินไป การทำลายสิ่งแวดล้อม และอื่น ๆ อาจจะนำไปสู่อันตรายมากกว่าอันตรายที่มาจากการก่ออาชญากรรมที่เป็นความผิดอาญาโดยแท้ (crimes) และคณะกรรมการยังได้สรุปว่าการก่ออาชญากรรมที่เป็นอาญาโดยแท้ (real crime) จะต้องมี เจตนาร้าย (mens rea) และความผิดต่อกฎระเบียบ (regulatory offences) นั้น เป็นเพียงความผิดของความประมาท (offences of negligence) มากกว่าที่จะมีเจตนาร้าย (mens rea) และในเรื่องความรับผิดคณะกรรมการก็ไม่ถึงกับปฏิเสธความรับผิดเด็ดขาด (absolute liability or strict liability) เพราะในความเป็นไปได้ในปฏิบัติจำต้องมีมาตรการในการบังคับที่มีประสิทธิภาพสำหรับความผิดต่อกฎระเบียบ (regulatory offences) บางอย่างในการคุ้มครองสังคมโดยอยู่บนพื้นฐานแห่งการคุ้มครองผลประโยชน์ของสังคมในการรักษาความมั่นคงทั่วไปจากการกระทำที่มีลักษณะเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสาธารณะได้ อาทิเช่น การผลิตสินค้าเกี่ยวกับเครื่องอุปโภคบริโภคการก่อให้เกิดภาวะเน่าเสียแก่สภาพแวดล้อมตามธรรมชาติการประกอบกิจการที่มีองค์ประกอบในลักษณะที่สลับซับซ้อนทำให้ไม่อาจหาตัวผู้กระทำความผิดได้เมื่อมีการละเมิด และก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น

เป้าหมายของการบัญญัติความผิดต่อกฎระเบียบ (regulatory legislation) คือ²² การปกป้องสังคมในวงกว้างจากผลกระทบที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายที่เกิดจากการฝ่าฝืนการ

²² Ibid., p.12.

กระทำที่ผิดกฎหมาย (unlawful activity) และรวมถึงการเปลี่ยนแปลงจากการที่ให้ ความคุ้มครองผลประโยชน์ส่วนบุคคล และการลงโทษการกระทำที่มีลักษณะผิดศีลธรรมมาเป็น การปกป้องคุ้มครองผลประโยชน์ของสาธารณชนและลงโทษการกระทำที่ไม่จำเป็นต้องมีลักษณะผิด ศีลธรรมมาเกี่ยวข้อง และมาตรการที่เป็นกฎระเบียบ (regulatory measure) โดยทั่วไป แล้วจะควบคุมดูแลเพื่อป้องกันอันตรายที่จะเกิดในอนาคตและเป็นอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมาย โดยผ่านการบังคับใช้ให้มีความระมัดระวังและความประพฤติตามข้อกำหนดขั้นต่ำ (enforcement of minimum standard of conduct and care) ดังนั้น แนวความคิดของ ความผิดต่อกฎระเบียบ (regulatory offences)²³ มีรากฐานมาจากการระมัดระวังอย่าง มีเหตุผล (reasonable care standard) และเรื่องดังกล่าวไม่ได้แสดงเป็นนัยว่า สมควรจะได้รับการลงโทษทางจิตใจในลักษณะเช่นเดียวกับความผิดทางอาญา

ด้วยเหตุผลที่ได้กล่าวมาข้างต้น ความผิดต่อกฎระเบียบ (regulatory offences) เหล่านี้ โดยปกติทั่วไปจะไม่ถูกพิจารณาว่าเป็นการทำผิดศีลธรรมดังนั้นผู้กระทำจะถูกดำเนินเพียง เล็กน้อย เท่านั้น²⁴ และเป็นความผิดที่มุ่งคุ้มครองประโยชน์ในด้านต่าง ๆ ในการจัดความเป็น ระเบียบเรียบร้อยในสังคมเพื่อประโยชน์ในทางปกครองบริหาร ความผิดเหล่านี้มีความมุ่งหมาย ที่จะยกระดับมาตรฐานของความปลอดภัยและระดับความรุนแรงที่อาจเกิดจากการอยู่ร่วมกัน เช่น ความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการจราจร กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง เป็นต้น และเนื่องจาก เป็นความผิดซึ่งโดยธรรมชาติไม่ใช่ความผิดอาญาจึงมีลักษณะการลงโทษที่ไม่รุนแรง ดังนั้น บทลงโทษจึงเป็นเพียงการลงโทษปรับเพียงเล็กน้อย หรือโทษอย่างอื่นซึ่งโดยธรรมชาติอาจ

²³ Ibid., p.15.

²⁴ นรพรพรรัตน์ ศรีไชยรัตน์, "ความเหมาะสมในการบัญญัติความผิดลหุโทษไว้ใน ประมวลกฎหมายอาญา," (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2536), หน้า 44-46. ดู John Swaigen, Regulatory Offences in Canada, :15-17.

นำมาเทียบเคียงได้กับโทษปรับ โดยไม่จำเป็นต้องบังคับด้วยโทษจำคุกและจากการที่มีผลเป็นความผิดเล็กน้อยทำให้วิधिพิจารณาความผิดและการตัดสินลงโทษจึงมีลักษณะที่รวดเร็ว ประหยัดค่าใช้จ่าย และให้ความสะดวกต่อผู้กระทำความผิดเล็กน้อยตามสมควรโดยลดขั้นตอนตามกฎหมายวิधिพิจารณาความอาญาทั่วไปลงซึ่งแตกต่างจากความผิดที่เป็นความผิดอาญาโดยแท้ (crimes) เพราะหากพิจารณาทางด้านตัวผู้กระทำความผิดนั้น โดยนัยของสังคมก็ไม่ได้ถือว่าอยู่ในฐานะที่เป็นอาชญากร แต่เป็นเพียงผู้ที่ฝ่าฝืนและละเมิดข้อตกลงในการจัดระเบียบของสังคมเท่านั้น จึงไม่สมควรที่จะต้องเข้าไปอยู่ในกระบวนการในทางอาญาที่อาจทำให้ฐานะทางสังคมของตนลดต่ำลงเพราะมลทินหรือตราบาป

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าความผิดที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ (regulatory offences) มีลักษณะของการกระทำที่กฎหมายประสงค์จะให้เป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ โดยไม่จำเป็นต้องมีลักษณะผิดในตัวของมันเองและปราศจากซึ่งหลักเกณฑ์ที่จะพิจารณาถึงสิ่งที่เป็นความผิดในแง่ศีลธรรม และเมื่อพิจารณาถึงความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่ได้มีการบัญญัติขึ้นมาเพื่อความเรียบร้อยและทำให้เกิดความสะดวกในการจราจรจะเห็นได้ว่ามีลักษณะของความผิดที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ (regulatory offences) เช่น

ความผิดตามมาตรา 7 บัญญัติว่า "ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีได้ปิดแผ่นป้ายเลขทะเบียน แผ่นป้ายเครื่องหมายเลขทะเบียนหรือป้ายประจำรถ . . ." เป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อความสะดวกในการตรวจสอบรถยนต์

ความผิดตามมาตรา 38 (1) บัญญัติว่า "เมื่อหยุดรถ ผู้ขับขี่ต้องให้ไฟสัญญาณสีแดงที่ท้ายรถ" เป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อความเรียบร้อยในการใช้สัญญาณไฟในการจราจร

ความผิดตามมาตรา 101 วรรคแรก บัญญัติว่า "ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ต้องแต่งกาย และมีเครื่องหมายเย็บติด หรือปักไว้ที่เครื่องแต่งกาย " เป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อความเรียบร้อยของผู้ที่ขับรถแท็กซี่ที่รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร

ความผิดตามมาตรา 104 บัญญัติว่า "ภายในระยะไม่เกินหนึ่งร้อยเมตรนับจากทางข้ามห้ามมิให้คนเดินเท้าข้ามนอกทางข้าม" เป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อความเป็นระเบียบในการใช้ทางจราจรของคนเดินเท้า เป็นต้น

ลักษณะความผิดดังกล่าวจะเห็นได้ว่าไม่มีลักษณะของการกระทำที่เป็นการก่อให้เกิดความเสียหายหรืออันตรายต่อความปลอดภัยในการจราจรแต่อย่างใดเป็นเพียงกฎระเบียบที่กฎหมายบัญญัติเป็นความผิดไว้ก็เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยในการจราจรของผู้ใช้รถใช้ถนนจึงมีลักษณะเป็นความผิดที่ไม่ร้ายแรง

2.3.2 ลักษณะของของความผิดที่เป็นการก่ออันตราย

จากที่ได้กล่าวมาแล้วว่าวัตถุประสงค์ในการบัญญัติพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ขึ้นมามีใช้เพียงเพื่อความสะดวกในการจราจรเพียงอย่างเดียวแต่ยังเป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อความปลอดภัยในการจราจรอีกด้วย ฉะนั้น จึงมีการลงโทษการกระทำความผิดที่มีลักษณะที่เป็นการก่ออันตรายอีกด้วย ความผิดที่เป็นการก่ออันตรายนั้นเป็นการกระทำที่ใกล้จะก่อให้เกิดผลที่เป็นการทำอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมายที่บุคคลอื่นได้รับความคุ้มครอง²⁵ แม้ว่าผลที่เป็นความเสียหายจะยังไม่เกิดขึ้นก็สามารถลงโทษได้แล้วดังนั้น ความผิดที่เป็นการก่ออันตรายจึงมี "ความสมควรลงโทษ"²⁶ อยู่ในตัวเองเหมือนความผิดอาญาที่เป็นการทำอันตราย

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

²⁵ คณิต ฅ นคร, กฎหมายอาญาภาคความผิด (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2534), หน้า 14.

²⁶ คณิต ฅ นคร, "เงื่อนไขแห่งการลงโทษทางอาชววิสัย ." ในรวมบทความในโอกาสครบรอบ 60 ปี ดร.ปรีดี เกษมทรัพย์, รวบรวมโดย สมยศ เชื้อไทย (กรุงเทพฯ: นิ.เค.พรินติ้งเฮาส์, 2531), หน้า 126.

เหตุผลที่มีการบัญญัติความผิดที่เป็นการก่ออันตราย (a crime causing danger or a crime of danger) นั้นก็เพราะมีข้อจำกัดในแนวความคิดอยู่ 2 ประการใหญ่ ๆ คือ²⁷ ประการแรกข้อจำกัดของแนวความคิดของความรับผิดในผล กล่าวคือความรับผิดในผลนั้น บุคคลจะต้องรับผิดในทางอาญาต่อเมื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นมีความสัมพันธ์กันในระหว่างการกระทำและผลโดยไม่คำนึงถึงความชั่ว (guilt) ต่อมาเมื่อสังคมได้มีการพัฒนาขึ้นมีการปฏิวัติอุตสาหกรรมเกิดความเจริญก้าวหน้าทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีต่าง ๆ อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ เช่น การใช้รถยนต์ รถไฟ หรืออากาศยาน ในการเดินทางไปในที่ต่าง เป็นต้น การที่ยึดถือแนวความคิดของความรับผิดในผลที่ว่าบุคคลจะต้องรับผิดในทางอาญาต่อเมื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นก่อให้เกิดปัญหาขึ้นได้ เช่น การขับรถยนต์โดยประมาทด้วยความเร็วสูงในที่ชุมชนถ้าหากการขับรดดังกล่าวไม่ทำให้เกิดความเสียหายหรือเป็นอันตรายต่อผู้คนที่ไม่อาจลงโทษผู้กระทำได้แม้ว่าการกระทำนั้นเป็นการกระทำที่เป็นการก่อให้เกิดอันตราย และเป็นการกระทำที่สมควรถูกตำหนิ (blameworthy) เพียงเพราะว่าการกระทำนั้นมิได้ทำให้เกิดความเสียหายขึ้น²⁸ Wayne R. La Fave และ Austin W. Scott เรียกความเสียหายที่มีลักษณะที่เป็นสถานการณ์ที่ก่ออันตราย (situation of danger) นี้ว่าความเสียหายที่เป็น

²⁷ Johannes Wessels, Strafrecht : Allgemeiner Teil, 15 neubearbeitete Auflage (Heidelberg : C.F. mueller juristischer Verlag, 1985), p. 6. Hans-heinrich Jescheck, Lehrbuch des Strafrecht : Allgemeiner Teil, 4 Auflage (Berlin : Duncker & Humblot, 1988), p. 237. อ้างถึงใน สุรสิทธิ์ แสงวิโรจน์พันธ์, "ผลของการกระทำในทางอาญา : ศึกษาเฉพาะกรณีผลที่เป็นการก่ออันตราย," (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารคดี คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2536), หน้า 15-30.

²⁸ Smith, J.C., Element of Chance in Criminal Liability, Criminal L. Rev. 63 (1971), p. 64-67.

“เรื่องของประโยชน์ที่สัมผัสไม่ได้ (intangible)”²⁹

ประการที่สองข้อจำกัดของแนวความคิดของการพยายามกระทำความผิด กล่าวคือ หลักกฎหมายในเรื่องการพยายามกระทำความผิดนั้นหากเป็นอาชญากรรมที่เกิดจากการกระทำอันตรายโดยเจตนา นั้น ผู้กระทำอาจรับผิดฐานพยายามได้ หากการกระทำไม่สำเร็จ เช่น ความผิดฐานพยายามฆ่า เป็นต้น แต่หลักกฎหมายในเรื่องการพยายามนั้นไม่อาจแก้ปัญหาสำหรับการกระทำบางอย่างที่มีลักษณะเป็นการก่ออันตรายได้ เช่น การกระทำที่เกิดจากการประมาทอย่างจงใจ ตัวอย่างเช่น การที่นาย ก. โยนก้อนหินก้อนหนึ่งผ่านหน้าต่างโดยประมาทอย่างจงใจ โดยนาย ก. ย่อมเล็งเห็นได้ว่าการกระทำดังกล่าวอาจก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้ที่เดินผ่านไปมาได้ หากการกระทำดังกล่าวไม่ก่อให้เกิดใครได้รับบาดเจ็บนาย ก. ก็ไม่ต้องรับผิดแม้แต่ความผิดฐานพยายามเพราะกรณีที่จะถือว่าเป็นการพยายามกระทำความผิดได้ผู้กระทำจะต้องมีเจตนากระทำความผิด³⁰

ด้วยเหตุผลสองประการดังกล่าวมาข้างต้น จึงได้มีการบัญญัติความผิดอาญาที่เป็น

²⁹Wayne R. La Fave and Austin W. Scott, Jr., Criminal Law, 2 ed (St. Paul, Minn : West Publishing , 1986), p.10.

³⁰เกียรตินิขจร วัจนะสวัสดิ์, คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1 (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2531), หน้า 308-309. ได้กล่าวว่ากรณีที่จะถือว่าเป็นการกระทำความผิดตามมาตรา 80 แห่งประมวลกฎหมายอาญาต้องเป็นประกอบด้วยหลักเกณฑ์ 3 ประการ คือ

1. ผู้กระทำต้องมีเจตนากระทำความผิด
2. ผู้กระทำจะต้องกระทำการเพื่อให้บรรลุตามเจตนาอันเป็นการกระทำที่เลวร้าย
ตระเตรียม กล่าวคือ ถึงขั้นลงมือกระทำความผิด
3. ผู้กระทำกระทำไปไม่ตลอด หรือกระทำไปตลอดแล้วแต่การกระทำนั้นไม่บรรลุผล

การก่ออันตรายขึ้น โดยพิจารณาจากความเป็นไปได้ของผลที่จะเกิดขึ้นโดยเฉพาะอย่างยิ่งได้มีการบัญญัติความผิดดังกล่าวไว้ในกฎหมายลำดับรองซึ่งนับวันมีแต่จะเพิ่มขึ้น เช่น กฎหมายว่าด้วยการจราจร เป็นต้น ทั้งนี้เพราะว่าในความสัมพันธ์ของชีวิตในปัจจุบันโดยทั่วไปแล้วได้นำไปสู่ความจำเป็นที่จะต้องป้องกันความเสียหายที่จะเกิดขึ้น แม้ว่าจะเป็ผลให้ต้องจำกัดหรือละเลยต่อหลักนิติรัฐเสรีนิยมไปบ้างก็ตาม

ความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตรายเกิดจากแนวความคิดที่ว่าการกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งของผู้กระทำความผิดที่เป็นอันตรายโดยทั่วไปต่อคุณธรรมทางกฎหมายที่บุคคลอื่นได้รับการคุ้มครองโดยที่การกระทำดังกล่าวของผู้กระทำความผิดไม่จำเป็นต้องปรากฏผลของอันตรายในองค์ประกอบของความผิดแต่อย่างใด^๑ ดังนั้น การวินิจฉัยความรับผิดในทางอาญา ในกรณีดังกล่าวจึงพิจารณาจากการกระทำที่ครบองค์ประกอบของความผิดเท่านั้น ไม่จำเป็นต้องวินิจฉัยว่ามีผลของอันตรายเกิดขึ้นจริงหรือไม่ เช่น การขั้รถยนต์ในขณะเมาสุราเพียงเล็กน้อยก็ถือว่าเป็นความผิดตามมาตรา 43 (2)^๒ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 หรือ การขั้รถยนต์ฝ่าฝืนไฟสีแดงก็ถือว่าเป็นความผิดฐานขั้รถฝ่าฝืนไฟสัญญาณสีแดงตามมาตรา 22 (2) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แม้ว่าการกระทำนั้นจะไม่เกิดอุบัติเหตุหรือความเสียหายก็ตาม แต่จะเห็นได้ว่าอาจเกิดอันตรายขึ้นจากการกระทำดังกล่าวต่อบุคคลทั่วไปได้ กล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของการจราจรและคุณธรรมทางกฎหมายของส่วนรวม ด้วยเหตุนี้เองความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตรายจึงไม่ได้ถูกบัญญัติขึ้นมาเพื่อลงโทษการกระทำที่เกิดผลของความเสียหายหากแต่ถูกบัญญัติขึ้นมาเพื่อก่อให้เกิดความมั่นคง และปลอดภัยในสังคม

^๑ 'สุรสิทธิ์' แสงวิโรจน์พันธ์, ผลของการกระทำในทางอาญา : ศึกษาเฉพาะกรณีผลที่เป็นการก่ออันตราย, หน้า 9-30.

^๒ การกระทำความผิดดังกล่าวมีลักษณะของการกระทำโดยประมาทรวมอยู่ด้วยผู้กระทำอาจต้องรับผิดตามประมวลกฎหมายอาญาด้วยหากการกระทำนั้นกฎหมายอาญานับผิดว่าเป็นความผิด

ผลของความผิดที่เป็นการก่ออันตรายนั้น เพียงแต่อยู่ในฐานะความเป็นไปได้ก็ตั้งรับผิดแล้ว โดยไม่จำเป็นต้องวินิจฉัยถึงปัญหาความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลของความผิดอาญาเหมือนความผิดอาญาที่เป็นการทำอันตรายที่จำต้องมีความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลของการกระทำอย่างแท้จริง เช่น นาย ก. ได้ขับรถยนต์ไปในทางเดินรถที่มีรถไฟผ่าน เมื่อปรากฏว่ามีเสียงสัญญาณของรถไฟ หรือรถไฟกำลังแล่นผ่านเข้ามาใกล้อันอาจเกิดอันตรายได้ นาย ก. ไม่ลดความเร็วลง และไม่หยุดรถให้ห่างจากทางรถไฟไม่น้อยกว่า 5 เมตร นาย ก. มีความผิดฐานไม่ลดความเร็วและไม่หยุดรถให้ห่างจากทางรถไฟไม่น้อยกว่า 5 เมตร ตามมาตรา 62 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แม้ว่าจะไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นก็ตาม เพราะการกระทำผิดดังกล่าวถือว่าเป็นการกระทำความผิดที่เป็นการก่ออันตรายเนื่องจากผลของการกระทำดังกล่าวย่อมก่อให้เกิดอันตรายแก่ชีวิตและร่างกายของผู้อื่นได้ ถ้าเกิดผลของอันตรายจากการชนกันเกิดขึ้นในขณะที่รถไฟกำลังแล่นผ่านมา ด้วยเหตุนี้ในกรณีความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตรายจึงวินิจฉัยเพียงแต่ว่ามีผลของอันตรายน่าจะเกิดขึ้นจริงหรืออยู่ในฐานะความเป็นไปได้หรือไม่เท่านั้น^{๓๒} ความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่มีลักษณะเป็นการก่ออันตราย เช่น

ความผิดตามมาตรา 6 บัญญัติว่า "ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตราย. . . มาใช้ในทางเดินรถ" เป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อป้องกันอันตรายที่เกิดจากการใช้รถที่มีสภาพไม่ปลอดภัย

ความผิดตามมาตรา 20 บัญญัติว่า "ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถบรรทุกคน สัตว์ สิ่งของต้องจัดให้มีสิ่งป้องกันมิให้คน สัตว์ หรือสิ่งของที่บรรทุกตกหล่น รั่วไหล. . . หรือก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน" เป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อป้องกันอันตรายจากการหล่นลงจากรถและอุบัติเหตุจากสิ่งของที่ตกหล่นลงบนทางเดินรถ

ความผิดตามมาตรา 22 (2) บัญญัติว่า "สัญญาณจราจรไฟสีแดงหรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า "หยุด" ให้ผู้ขับขี่หยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด" เป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อป้องกัน

^{๓๒} เรื่องเดียวกัน.

อันตรายจากการขับรถในทางเดินรถ

ความผิดตามมาตรา 43 (4) บัญญัติว่า "ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถโดยประมาทหรือนำหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคล หรือทรัพย์สิน" เป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อป้องกันอันตรายจากการขับรถโดยประมาทแม้ว่าจะยังไม่เกิดผลเสียหายจากการกระทำโดยประมาทก็ตาม

ความผิดตามมาตรา 46 บัญญัติว่า "ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแซงเมื่อขึ้นหน้ารถอื่นในกรณีต่อไปนี้ . . .

(3) เมื่อมีหมอก ฝน ฝุ่นหรือควัน จนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะหกสิบเมตร

(4) เมื่อเข้าที่คับขันหรือเขตปลอดภัย" เป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อป้องกันอันตรายจากการขับแซงในที่ที่อันอาจก่อให้เกิดอันตรายได้

ความผิดตามมาตรา 61 บัญญัติว่า "ในเวลาที่ไม่สว่างไม่พอเพียงที่ผู้ขับขี่จะมองเห็นรถที่จอดในทางเดินรถได้โดยแจ้งชัดในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร ผู้ขับขี่ซึ่งจอดรถในทางเดินรถหรือไหล่ทางต้องเปิดไฟหรือใช้แสงสว่าง. . ." เป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อป้องกันอันตรายอันอาจเกิดจากการไม่เปิดไฟที่ไม่มีแสงสว่าง

ความผิดตามมาตรา 134 บัญญัติว่า "ห้ามมิให้ผู้ใดแข่งรถในทาง. . ." เป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อป้องกันอันตรายจากการแข่งรถในทางเดินรถ เป็นต้น

ซึ่งความผิดเหล่านี้เป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อคุ้มครองป้องกันอันตรายแก่บุคคลอื่นในการใช้ทางจราจรซึ่งคุณธรรมที่กฎหมายมุ่งคุ้มครองคือความปลอดภัยในการจราจร

คุณธรรมของความผิดเหล่านี้ที่กฎหมายมุ่งคุ้มครองคือ อันตรายต่อชีวิตและร่างกาย ตลอดจนภัยอันตรายต่อประชาชน ความผิดที่มีลักษณะเป็นการก่ออันตรายดังกล่าว" ตามพระราช

"ซึ่งความผิดเหล่านี้ในประเทศสหรัฐอเมริกาถือว่าเป็นความผิดที่มีลักษณะเป็น Misdemeanor ส่วนประเทศญี่ปุ่นเรียกว่า Tsukoku เป็นความผิดที่ผู้กระทำความผิดจะต้องมาศาล เพื่อให้ศาลลงโทษ ผู้กระทำความผิดไม่สามารถที่จะชำระค่าปรับโดยทางไปรษณีย์หรือทางธนาคารได้

บัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 นี้ถือว่าเป็นความผิดที่มีลักษณะร้ายแรง ซึ่งตามกฎหมายจรรยาบรรณของต่างประเทศจากที่ศึกษาอาจจะไม่ให้อำนาจเจ้าพนักงานในการเปรียบเทียบปรับได้แต่ตามพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 นั้นได้กำหนดเพียงบางฐานความผิดเท่านั้นที่มีลักษณะเป็นความผิดที่ร้ายแรงที่ไม่ให้อำนาจแก่พนักงานสอบสวนในการเปรียบเทียบปรับ²³ ได้แก่ความผิดตามมาตรา 43 บัญญัติว่า "ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถ

- (1) ในขณะที่ห่อนความสามารถในอันที่จะขับ
- (2) ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น
- (5) ในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา หรือไม่อาจแลเห็นด้านหน้าหรือด้านหลัง ด้านใดด้านหนึ่งหรือทั้งสองด้านได้นอกจากความปลอดภัย
- (8) โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น"

ความผิดตามมาตรา 43 ทวิ บัญญัติว่า "ห้ามมิให้ผู้ขับขี่เสแหรหรือรับเข้าร่างกายไม่ว่าด้วยวิธีใด ๆ ซึ่งวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทกลุ่มแอมเฟตามีน. . ."

ความผิดตามมาตรา 78 บัญญัติว่า "ผู้ใดขับขี่รถหรือขี่ควมคุมสัตว์ในทางซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่นไม่ว่าจะเป็นความผิดของผู้ขับขี่หรือผู้ขี่หรือควมคุมสัตว์หรือไม่ก็ตาม ต้องหยุดรถ หรือสัตว์ และให้ความช่วยเหลือตามสมควร. . ."

ความผิดตามมาตรา 134 บัญญัติว่า "ห้ามมิให้ผู้ใดแข่งรถในทาง. . ."

จากการที่ความผิดตามพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 ได้ให้อำนาจแก่เจ้าพนักงานในการใช้ดุลพินิจเปรียบเทียบปรับได้ไม่ว่าความผิดนั้นจะมีลักษณะร้ายแรงหรือไม่ร้ายแรง ย่อมก่อให้เกิดปัญหาในการใช้ดุลพินิจที่ผิดพลาดได้²⁴ ทำให้การบังคับใช้กฎหมายไม่มี

²³ พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 มาตรา 145.

²⁴ จากการศึกษาในบทที่ 2 จะพบว่ามิแต่เฉพาะในประเทศไทยเท่านั้นที่กฎหมายให้อำนาจเจ้าพนักงานอย่างกว้างขวางในการเปรียบเทียบปรับทั้งนี้สืบเนื่องจากพัฒนาการทางประวัติศาสตร์ของเจ้าพนักงานฝ่ายปกครองประเทศไทยที่ให้อำนาจในการจัดการดำเนินคดีเกี่ยวกับความผิดเล็กน้อย

ประสิทธิภาพและไม่เป็นธรรมได้ ผู้เขียนจะได้วิเคราะห์การใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในบทที่ 4 ต่อไป

2.3.3 ลักษณะของความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท

กฎหมายอาญา คือ กฎหมายที่บัญญัติว่าการกระทำหรือไม่กระทำกรอย่างใดเป็นความผิดและกำหนดโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิด^{๓๕} ดังนั้น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จึงถือว่าเป็นกฎหมายอาญาประเภทหนึ่งเพราะเป็นกฎหมายที่ว่าด้วยความผิดและกำหนดโทษไว้ ด้วยเหตุนี้ ความรับผิดในทางอาญาของผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จึงต้องพิจารณาตามมาตรา 59 วรรคแรกแห่งประมวลกฎหมายอาญาที่บัญญัติว่า "บุคคลจะต้องรับผิดในทางอาญาก็ต่อเมื่อได้กระทำโดยเจตนา เว้นแต่จะได้กระทำโดยประมาท ในกรณีที่ถูกกฎหมายบัญญัติให้ต้องรับผิดเมื่อได้กระทำโดยประมาท หรือเว้นแต่ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติไว้โดยแจ้งชัดให้ต้องรับผิดแม้ได้กระทำโดยไม่มีเจตนา" จากบทบัญญัติดังกล่าวจะเห็นได้ว่าการกระทำความผิดซึ่งทำให้ผู้กระทำความผิดต้องมีความรับผิดทางอาญานั้น โดยหลักทั่วไปจะต้องเป็นการกระทำโดยเจตนา^{๓๖} เว้นแต่กฎหมายบัญญัติให้ต้องรับผิดแม้จะได้กระทำ

^{๓๕} เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์, คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1, หน้า 4.

^{๓๖} การกระทำโดยเจตนา มาตรา 59 วรรคสองแห่งประมวลกฎหมายอาญากล่าวไว้ว่าการกระทำโดยเจตนาเป็นการกระทำโดยรู้สำนึกในการที่กระทำ และในขณะที่เดียวกันผู้กระทำประสงค์ต่อผลหรือย่อมเล็งเห็นผลของการกระทำนั้น ซึ่งการประสงค์ต่อผลหมายถึงความถึงประสงค์ที่จะให้ผลเกิดขึ้นจากการที่บุคคลกระทำโดยรู้สำนึก เช่น นาย ก. เจตนาจะฆ่านาย ข. โดยการยิง ดังนั้น การรู้สำนึกในการกระทำได้แก่การยิงและการประสงค์ต่อผลได้แก่ความตายของนาย ข. จากการยิง ส่วนการเล็งเห็นผลของการกระทำนั้นหมายถึงการเล็งเห็นได้ว่าจะเกิดผลขึ้นอย่างแน่นอน เช่น นาย ก. ยิงปืนเข้าไปในฝูงชนนาย ก. ย่อมเล็งเห็นได้ว่าการกระทำดังกล่าวของตนอาจทำให้คนตายได้ ดังนั้น การกระทำดังกล่าวถือว่าเป็นการกระทำโดยมีเจตนาฆ่า

โดยประมาทหรือกฎหมายบัญญัติไว้อย่างแจ้งชัดให้รับผิดชอบที่ได้กระทำโดยไม่มีเจตนา หากมิเคราะห์ถึงการกระทำผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จะเห็นได้ว่าผู้กระทำจะต้องรับผิดชอบก็ต่อเมื่อได้กระทำโดยเจตนา แต่มีบางฐานความผิดที่แม้ว่าผู้กระทำจะได้กระทำโดยประมาท ก็ต้องรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้แก่ ความผิดฐานขับรถโดยประมาทตามมาตรา 43 (4) ที่บัญญัติว่า "ห้ามมิให้ผู้ขับรถโดยประมาทหรือนำหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน"

การกระทำโดยประมาทโดยทั่วไปบุคคลจะต้องรับผิดชอบในทางอาญาจากการกระทำโดยประมาทของตนก็ต่อเมื่อมีผลของการกระทำโดยประมาทเกิดขึ้นแล้ว เช่น นาย ก. ขับรถไปตามถนนด้วยความเร็วสูง ในขณะที่นาย ข. กำลังเดินอยู่บนถนน ซึ่งหากรถของนาย ก. ชนนาย ข. นาย ข. อาจตายหรือบาดเจ็บสาหัสได้แต่นาย ก. เหยียบห้ามล้อทัน รถของนาย ก. จึงไม่ชนนาย ข. เช่นนี้ นาย ก. ไม่มีความผิดตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 291 ฐานทำให้คนตายโดยประมาท หรือ ความผิดตามมาตรา 300 ประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส** และเมื่อไม่มีผลเกิดขึ้นแก่นาย ข. จะถือว่า นาย ก. มีความผิดตามมาตรา 291 ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 80 หรือความผิดตามมาตรา 300 ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 80 ก็ไม่ได้ เพราะประมาทไม่มีพยานาม แต่อย่างไรก็ตามแม้ว่าในกรณีดังกล่าวไม่มีผลเกิดขึ้นแก่นาย ข. นาย ก. ก็ต้องรับผิดชอบตามมาตรา 43 (3) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ทั้งนี้เนื่องจากเมื่อ

*ประมวลกฎหมายอาญามาตรา 59 วรรคสี่ได้อธิบายว่า "การกระทำโดยประมาทได้แก่การกระทำผิดมิใช่โดยเจตนาแต่กระทำโดยปราศจากความระมัดระวัง ซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์และผู้กระทำอาจให้ความระมัดระวัง เช่นว่านั้นได้แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่"

** อย่างไรก็ตามหากกรรถทำท่าจะชน และนาย ข. ผู้ที่จะถูกชนเกิดตกใจกลัวช็อกตาย แม้ในที่สุดรถไม่ได้ชนเพราะเหยียบห้ามล้อทัน ก็ถือว่าผลเกิดขึ้นแล้ว นาย ก. มีความผิดตามมาตรา 291 หรือ มาตรา 300 แห่งประมวลกฎหมายอาญา

พิจารณาฐานความผิดมาตรา 43 (4) ที่บัญญัติว่า "ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถโดยประมาท...อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน" จะเห็นว่ากฎหมายบัญญัติให้ต้องรับผิดแม้ว่าผลของการกระทำโดยประมาทจะยังไม่เกิดขึ้นก็ตาม เนื่องแต่ผลของการกระทำโดยประมาทนั้น "อาจเกิด" อันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินเท่านั้น ผู้ขับขี่ที่ต้องรับผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก น.ศ. 2522 มาตรา 43 (4) * ผู้เขียนเห็นว่า การที่กฎหมายได้บัญญัติให้การกระทำโดยประมาทตามมาตรา 43 (4) เป็นความผิดเพราะการกระทำโดยประมาทนั้นก่อให้เกิดผลกระทบต่อความสงบของสังคมเท่ากับเป็นบทบัญญัติที่ต้องการบังคับให้ผู้ขับขี่ใช้ความระมัดระวังของตนมิให้เกิดผลร้ายจากการกระทำโดยประมาทของตนขึ้น

แม้ว่าหลักทั่วไปของความรับผิดทางอาญาตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก น.ศ. 2522 ต้องเป็นการกระทำโดยเจตนาก็ตาม หากพิจารณาถึงการกระทำความผิดดังกล่าวจะเห็นได้ว่ามีการกระทำโดยปราศจากความระมัดระวังหรือการกระทำโดยประมาทแฝงอยู่ด้วย ทั้งนี้ เพราะบางกรณีผลของการกระทำอันเดิมนั้นจะมีอย่างเดียว แต่อาจเป็นผลจากการกระทำโดยเจตนา และประมาทพร้อม ๆ กันก็ได้ เช่น การขับขี่รถด้วยความเร็วสูงเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดผู้ขับขี่ยอมเสี่ยงเห็นได้ว่าอาจก่อให้เกิดอันตรายได้แม้ว่าผู้ขับขี่นั้นไม่มีเจตนาต้องการที่จะให้ผลนั้นเกิดขึ้นก็ตามหรือการขับขี่รถในขณะเมาสุรา จริงอยู่ที่ในขณะนั้นเมาผู้ขับขี่ไม่รู้ว่าตนได้กระทำอะไรลงไป ซึ่งอาจถือว่าไม่มีการกระทำแต่ก่อนที่ตนจะเมาสุรานั้นผู้ขับขี่รู้ตัวแล้วว่าอาจก่อให้เกิดอันตรายขึ้นจากการขับขี่รถในขณะเมาสุราได้แต่ยังฝืนดื่มสุราก็ถือว่า

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

* ในประมวลกฎหมายอาญามีบทบัญญัติเกี่ยวกับเรื่องประมาทที่แม้ว่าผลไม่เกิดแต่ "น่าจะเกิด" ก็เป็นความผิดแล้ว เช่น มาตรา 225 ฐานทำให้เกิดเพลิงไหม้โดยประมาทและการกระทำโดยประมาทนั้นน่าจะเป็อันตรายแก่ชีวิตคนอื่น หรือมาตรา 239 ฐานกระทำตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 226 ถึงมาตรา 237 เป็นการกระทำโดยประมาทและใกล้เคียงจะเป็นอันตรายแก่ชีวิตของบุคคลอื่น

ผู้ขับขี่ได้กระทำประมาทมาตั้งแต่ต้นเรียกว่าเป็นการประมาทโดยจงใจ (recklessness)*
 ดังนั้นหากการขับขี่รถนั้นไปชนคนตาย ผู้ขับขี่นั้นนอกจากจะต้องรับผิดชอบตามมาตรา 67 หรือ มาตรา
 43 (2) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ยังต้องมีความผิดฐานฆ่าคนตายโดย
 ประมาทตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 291 อีกด้วย ซึ่งจะเห็นแนวความคิดของการกระทำ
 ดังกล่าวในความเห็นของศาลด้วย ดังเช่น คำพิพากษากฎีกาต่อไปนี้

* ตามกฎหมายของประเทศคอมมอนลอว์ได้แยกการกระทำโดยประมาทออกเป็น 2
 ประเภท คือ ประมาทธรรมดา (negligence) และประมาทโดยจงใจ (recklessness)
 ประมาทโดยจงใจ หมายความว่า ผู้กระทำไม่ได้แต่เพียงขาดความระมัดระวังเท่านั้น แต่
 ได้กระทำโดยรู้สำนึกอยู่แล้วว่าเป็นการเสี่ยงที่จะเกิดภัยที่ยิ่งขึ้นทำลาย โดยคิดว่าคงสามารถหลีกเลี่ยง
 เลี่ยงไม่ให้เกิดภัยขึ้นได้ ดังนั้น จะเห็นได้ว่าข้อแตกต่างระหว่างการประมาทโดยจงใจกับ
 เจตนาเล็งเห็นผล คือ ถ้าเป็นการเล็งเห็นได้ว่าจะเกิดผลแน่แท้ก็เป็นเจตนาเล็งเห็นผล แต่ถ้า
 คาดเห็นว่าผลอาจเกิดขึ้นได้โดยไม่แน่ว่าจะเกิดและคิดว่าคงสามารถหลีกเลี่ยงผลนั้นได้ก็เป็น
 ประมาทโดยจงใจ โปรดดู เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์, คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค (กรุงเทพ
 มหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2531) หน้า 157-165. โปรดดู นนทิสยา
 ทองสุก, ความเหมาะสมของโทษจำคุกกรณีประมาททางอาญา, หน้า 51-52 อ้างถึงหนังสือชื่อ
 "The Mental Element in Crime at Law" ได้กล่าวถึงสภาวะทางจิตใจของการกระทำ
 โดยประมาทธรรมดา และประมาทโดยจงใจ ไว้ว่า "ประมาทโดยจงใจ หรือประมาทโดยรู้ตัว
 (recklessness) หมายถึงสภาวะทางจิตใจของบุคคลผู้ซึ่งได้กระทำ หรือละเว้นกระทำในเมื่อ
 เขามีหน้าที่ตามกฎหมายที่ต้องกระทำโดยเล็งเห็นผลที่สามารถเกิดขึ้นได้จากการกระทำนั้น แต่
 ไม่ประสงค์ให้ผลอันนั้นเกิดขึ้น ทั้งนี้อาจเพราะการไม่เอาใจใส่ (care) ว่าจะมีผลอันนั้นเกิด
 ขึ้นหรือไม่ อย่างไรก็ตาม ผู้กระทำไม่ประสงค์ให้ผลนั้นบังเกิดขึ้น..." และ "ประมาท
 ธรรมดา (negligence) หมายถึง สภาวะทางจิตใจของบุคคลผู้ซึ่งไม่มีความตั้งใจใด ๆ ทั้งสิ้น
 ที่จะให้เกิดผลจากการกระทำ และผู้กระทำไม่ได้เล็งเห็นผลที่เกิดขึ้นด้วย..."

คำนิพากษาฎีกาที่ 1744-1746/2529^{๒๕} ข้อเท็จจริงมีว่าจำเลยที่ 4 ได้จอดรถบรรทุกไว้ริมถนนในเวลากลางคืน ท้ายรถบรรทุกได้ล้อออกไปในผิวจราจรโดยไม่ได้เปิดไฟหรือไม่ได้ใช้แสงสว่างหรือไม่แสดงสัญญาณว่ารถจอดอยู่ ตามประเภท ลักษณะที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นความผิดตามมาตรา 61 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นเหตุให้รถจำเลยที่ 1 ซึ่งวิ่งแซงรถบรรทุกขึ้นมาชนได้รับความเสียหาย ศาลฎีกาได้วินิจฉัยว่า จำเลยที่ 4 ได้ละเว้นไม่กระทำการอันควรตามหน้าที่ที่กฎหมายบัญญัติไว้เพื่อป้องกันอันตรายแก่บุคคลอื่น จำเลยที่ 4 จึงมีความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 61 ส่วนความเสียหายที่เกิดจากรถยนต์ของจำเลยที่ 1 ชนกับท้ายรถของจำเลยที่ 4 นั้น แม้ว่าจะเกิดจากความประมาทของจำเลยที่ 1 ที่ขับรถมาด้วยความเร็วสูงเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดก็ตาม แต่เหตุที่เกิดขึ้นก็สืบเนื่องมาจากการที่จำเลยที่ 4 ละเลยไม่ปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนดด้วย จึงเป็นความประมาทเลินเล่อทั้งสองฝ่ายไม่ยิ่งหย่อนกว่ากันความรับผิดชอบของทั้งสองฝ่ายจึงพัวพันไป จากคำนิพากษาฎีกาดังกล่าวการที่ศาลฎีกาได้วินิจฉัยว่า แม้ความเสียหายเกิดจากความประมาทของจำเลยที่ 1 ที่ขับรถมาด้วยความเร็วสูงเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดก็ตาม แต่เหตุที่เกิดขึ้นก็สืบเนื่องมาจากการที่จำเลยที่ 4 ละเลยไม่ปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนดด้วยจึงเป็นความประมาทเลินเล่อทั้งสองฝ่ายไม่ยิ่งหย่อนกว่ากันความรับผิดชอบของทั้งสองฝ่ายจึงพัวพันไป” แสดงว่าศาลเห็นว่าการกระทำของจำเลยที่ 4 นอกจากจะมีความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 61 แล้ว

^{๒๕} เนติบัณฑิตยสภา, รวมคำนิพากษาศาลฎีกา ตอน 5 (กรุงเทพมหานคร : ศีรสมบัณฑิตการพิมพ์, 2527), หน้า 916-922.

^{๒๖} คำนิพากษาฎีกาที่ 1909/2516 (คำนิพากษาเนติบัณฑิตยสภา 2516 ตอน 3 หน้า 1462-1465. เป็นเรื่องจำเลยบรรทุกเสาไฟฟ้าแล้วทำเสาหล่นตกมาขวางถนน จำเลยไม่ได้จัดให้มีโคนไฟหรือสัญญาณอย่างอื่นเพื่อให้ผู้ใช้ถนนเห็นเสาที่ขวางถนน ศาลฎีกาได้วินิจฉัยว่าการกระทำของจำเลยเป็นการกระทำโดยประมาทและเมื่อการกระทำโดยประมาททำให้บุคคลอื่นถึงแก่ความตาย จำเลยจึงมีความผิดตามมาตรา 291

ในทางเดินรถหรือไหล่ทางไม่เปิดไฟหรือใช้แสงสว่างตามที่กฎหมายกำหนด เท่านั้น แต่การกระทำดังกล่าวของจำเลยที่ 4 ก็เป็นการกระทำโดยประมาทด้วย โดยถือว่าเป็นการมีส่วนร่วมในการกระทำโดยประมาท* กับจำเลยที่ 1

*ดู American Jurisprudence (vol 57 A) 2d, p.742. คดี Steinauer v. Sarpy County. ได้วางหลักทั่วไปของการกระทำที่เป็น contributory negligence (การมีส่วนร่วมในการประมาท) ดังนี้

- (1). บุคคลนั้นได้ฝ่าฝืนหน้าที่ของตามที่กฎหมายมุ่งคุ้มครองตัวเขาจากความเสียหาย
- (2). การกระทำของเขาเป็นการกระทำโดยมีส่วนร่วมกับความประมาทของจำเลย
- (3). การมีส่วนร่วมนั้นเป็นเหตุที่ตามมาอย่างกระชั้นชิดและต่อเนื่องอันก่อให้เกิด

เกิดความเสียหาย

และรูปแบบของการมีส่วนร่วมในการประมาท โดยพิจารณาจากการกระทำแบ่งออกได้เป็น 2 ลักษณะ คือ

ก. การกระทำโดยสมัครใจที่จะเปิดตนเองต่ออันตราย หรือความเสี่ยงที่ไม่สมควร กล่าวคือ เป็นการกระทำโดยเปิดตนเองอย่างตั้งใจหรือไม่มีเหตุอันสมควรต่ออันตรายซึ่งเกิดจากการประมาทของบุคคลอื่น โดยที่ตนเองมีเหตุผลที่จะรับรู้ถึงอันตรายนั้น

ข. การกระทำที่ต่ำกว่ามาตรฐานที่บุคคลทั่วไปพึงปฏิบัติในการที่จะปกป้องตนเองจากอันตราย กล่าวคือ เป็นการกระทำโดยประมาทจากการไม่เอาใจใส่อันเกิดจากการไม่เจตนาและความไม่ตั้งใจที่จะเปิดตนเองต่ออันตราย

ดังนั้น การกระทำโดยประมาทและการกระทำโดยมีส่วนร่วมในการประมาทนั้นจึงวางอยู่บนหลักการที่ต่างกันแม้ว่าจะมีส่วนที่คล้ายคลึงกัน กล่าวคือ การกระทำโดยประมาทจะหมายความรวมถึงการกระทำที่เป็นการก่อให้เกิดความเสี่ยงต่ออันตรายอย่างไม่สมควรต่อผู้อื่น ในขณะที่การกระทำที่มีส่วนร่วมในการประมาทนั้นหมายความถึงการเสี่ยงอันตรายอย่างไม่สมควรต่อตัวผู้กระทำเอง โปรดดู .Ibid., p. 756.

อย่างไรก็ตามการใช้รถตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มิใช่ว่าการขับซึ่รถจะต้องเป็นการกระทำโดยประมาทไปทุกกรณี แม้ว่าการกระทำดังกล่าวอาจก่อให้เกิดอันตรายได้ก็ตามกล่าวคือ กฎหมายให้ทุกคนเสี่ยงภัยได้ภายในขอบเขตที่กฎหมายกำหนด เช่น นาย ก. ขับซึ่รถด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนดและไม่ประมาท นาย ข. ได้วิ่งตัดหน้ารถอย่างกระชั้นชิดเป็นเหตุให้นาย ข. ถึงแก่ความตาย กรณีเช่นนี้จะถือว่านาย ก. กระทำโดยประมาทไม่ได้ที่กล่าวเช่นนี้ก็เพราะว่าแม้การใช้รถใช้ถนนนั้นอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ประชาชนได้แต่ที่กฎหมายอนุญาตให้กระทำได้ที่เนื่องจากกฎหมายถือว่าการใช้รถใช้ถนนดังกล่าวเป็น "การกระทำที่สังคมยอมรับ"^{๓๓} จะต้องอยู่ในขอบของกฎเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดนั้นก็คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยผ่านการบังคับใช้ให้มีความระมัดระวัง หากผู้กระทำได้ฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าวย่อมต้องรับผิดชอบและหากการกระทำโดยปราศจากความระมัดระวังของตนเป็นการกระทำโดยประมาทต้องตามบทบัญญัติในประมวลกฎหมายอาญาผู้กระทำก็ต้องรับผิดชอบตามประมวลกฎหมายอาญานั้นด้วย

ดังนั้น จากการศึกษาถึงลักษณะความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 สามารถที่แยกลักษณะความผิดออกได้เป็น 2 ลักษณะ คือ

- (1). ความผิดที่มีลักษณะไม่ร้ายแรง ความผิดประเภทนี้จะมึ่ลักษณะที่เป็นกฎระเบียบที่ออกมาเพื่อความสะดวกหรือความมีระเบียบในการจราจร
- (2). ความผิดที่มีลักษณะร้ายแรง ความผิดประเภทนี้จะมีความผิดที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อป้องกันอันตรายจากการกระทำที่มีลักษณะเป็นการก่ออันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมายคือความปลอดภัยในการจราจร

^{๓๓} คณิต ฌ นคร, "การเสี่ยงที่อนุญาต," วารสารอัยการ 4 (พฤษภาคม 2524) : 62. ได้อธิบาย "การกระทำที่สังคมยอมรับ" คือ การกระทำใด ๆ ที่อยู่ในขอบเขตของระเบียบของการอยู่ร่วมกันที่ยอมรับนับถือกันทั่วไป ที่มีประวัติความเป็นมาจนกลายเป็นระเบียบของการอยู่ร่วมกัน.

จากลักษณะความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ที่เป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อความเป็นระเบียบและเป็นการป้องกันอันตรายจากการกระทำที่อาจก่อให้เกิดอันตรายในการจราจรนั้นมีความมุ่งหมายที่จะยกระดับมาตรฐานของความปลอดภัยและคุ้มครองประโยชน์ในด้านต่าง ๆ ในการจัดความเป็นระเบียบเรียบร้อยในรัฐเพื่อประโยชน์ในทางปกครองบริหารความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 อันมีลักษณะเป็นกฎหมายเทคนิค* และมีลักษณะเป็นความผิดเพราะกฎหมายบัญญัติให้เป็นความผิดส่วนใหญ่เป็นความผิดเล็กน้อยเกินกว่าที่จะถือว่าเป็นความผิดอาญาโดยแท้** การกระทำความผิดจึงเป็นการละเมิดข้อตกลงในสังคม ดังนั้น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 โดยเนื้อแท้แล้วถือว่าเป็นความผิดในทางปกครองจึงมีปัญหาจำต้องพิจารณาต่อไปว่าควรจะมีการลงโทษปรับต่อความผิดจราจรที่มีลักษณะเป็นความผิดในทางปกครองอย่างไรจึงจะได้ผลในการปกป้องคุ้มครองสังคมให้ได้มากที่สุดเพราะวัตถุประสงค์ของการลงโทษก็เพื่อคุ้มครองสังคมมากกว่าเพื่อเหตุอื่นใด

* กฎหมายเทคนิคเป็นกฎหมายที่ไม่ได้บัญญัติขึ้นมาตามเหตุผลทางศีลธรรมแต่เป็นการบัญญัติขึ้นมาตามเหตุผลทางเทคนิคทั้งนี้เพื่อจัดระเบียบและป้องกันอันตรายที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เช่น ผลการวิจัยของนักวิทยาศาสตร์ได้ยืนยันว่าแอมเฟตามีนสามารถทำให้เกิดความผิดปกติในระบบประสาทที่เกี่ยวข้องกับการชั่งชั่ง (Psychomotor Skill) ของผู้ใช้จนถึงระดับที่สามารถเป็นมูลเหตุให้เกิดอุบัติเหตุในขณะขับขี่รถยนต์ได้ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จึงได้บัญญัติให้การเสพแอมเฟตามีนในขณะขับขี่รถเป็นความผิดตามมาตรา 43 ทวิ ที่บัญญัติว่า "ห้ามมิให้ผู้ขับขี่เสนาหรือรับเข้าร่างกายไม่ว่าด้วยวิธีใด ๆ ซึ่งวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทกลุ่มแอมเฟตามีน. . ."

** ความผิดอาญาโดยแท้เป็นความผิดที่วางรากฐานอยู่บนจริยธรรมและศีลธรรมของสังคมที่มีอยู่ก่อนแล้วดังนั้นแม้ว่ากฎหมายไม่บัญญัติไว้การกระทำดังกล่าวก็เป็นความผิดในตัวของมันเองอยู่แล้ว