

ความรับผิดชอบทางอาญาสำหรับผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์

ศุภรษา ภูรัมย์¹

รศ.ดร. ยศศักดิ์ โกไศยกานนท์²

ในปัจจุบันรถจักรยานยนต์นับได้ว่าเป็นพาหนะอีกประเภทหนึ่งที่สำคัญและได้รับความนิยมมากขึ้นตามลำดับความก้าวหน้าของเทคโนโลยีที่เกิดจากการพัฒนาประเทศ โดยรถจักรยานยนต์นั้นมีคุณสมบัติที่เหมาะสมกับความนิยมของคนไทย เพราะมีความคล่องตัวสูง สามารถขับเคลื่อนเดินทางไปยังที่ต่างๆ ได้เช่นเดียวกับรถยนต์ มีราคาที่ไม่แพงมาก อีกทั้งมีการดูแลรักษาที่ง่ายดาย รวมไปถึงความประหยัดทั้งในแง่ของการใช้พลังงานและเชื้อเพลิงมากกว่ารถยนต์เป็นอย่างมาก ตลอดจนการเดินทางที่มีความรวดเร็วกว่าในสังคมเมืองที่ต้องเผชิญกับปัญหาการจราจรที่ติดขัดแต่อย่างไรก็ตามไม่อาจปฏิเสธได้ว่ารถจักรยานยนต์นั้นก็เป็นยานพาหนะที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนมากกว่ายานพาหนะประเภทอื่นๆ เพราะมีกำลังในการขับเคลื่อนที่รวดเร็วและมีอุปกรณ์ที่ใช้ในการป้องกันอันตรายแก่ร่างกายน้อยกว่ารถยนต์ด้วยเหตุนี้จึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีการบัญญัติกฎหมายอันเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ขึ้นเพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย ตลอดจนทรัพย์สินของผู้อื่นรวมทั้งตัวผู้ขับขี่เองอีกด้วยและเนื่องจากปัจจุบันโลกมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วในหลายด้านทั้งเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยีนำมาสู่การเผยแพร่แลกเปลี่ยนสิ่งต่างๆ ทำให้มีการพัฒนารูปแบบของอุปกรณ์และกลไกก่อให้เกิดการศึกษาถึงอุปกรณ์ในการดัดแปลงสภาพยานพาหนะให้มีความโดดเด่นสวยงามเป็นที่สะดุดตาแก่ผู้พบเห็นนำมาสู่การดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ ปัญหาเรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ได้รับการดัดแปลงสภาพให้ผิดไปจากที่กฎหมายกำหนดได้มีมาเป็นระยะเวลานานในสังคมไทย นำไปสู่ความไม่ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ และเป็นการก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้อื่นตลอดจนปัญหาอื่นๆตามมาอีกมากมายนับประการรวมไปถึงปัญหาในเบื้องต้นของการก่ออาชญากรรมอีกด้วย

กฎหมายของประเทศไทยได้ระบุถึงการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ว่าเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ปรากฏในความตาม

¹ นักศึกษาหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต กลุ่มวิชากฎหมายอาญาและกระบวนการยุติธรรมทางอาญา

² อาจารย์ที่ปรึกษา สารนิพนธ์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม

มาตรา 12 และ มาตรา 14 ประกอบด้วยกฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถพ.ศ. 2551 อันกล่าวถึงเรื่องของการกำหนดโทษสำหรับผู้ใช้รถ หรือผู้ครอบครองรถจักรยานยนต์ที่ได้รับการตัดแปลงสภาพ โดยมีหลักเกณฑ์ที่กำหนดความผิดคือความแตกต่างของส่วนควบหรือเครื่องอุปกรณ์ที่มีความต่างจากรายการที่ได้จดทะเบียนไว้ หรือการเพิ่มเติมส่วนใดส่วนหนึ่งซึ่งอาจกระทบต่อร่างกายหรือจิตใจของผู้อื่น โดยระบุเป็นโทษปรับตามมาตรา 60 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ซึ่งได้รับการแก้ไขให้มีอัตราโทษปรับที่อัตราอย่างสูง และมีการระบุความผิดอันเกี่ยวกับการตัดแปลงสภาพรถเพิ่มเติมขึ้นอีกจากเดิมตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 17 พ.ศ. 2557 แต่ก็ยังไม่สามารถแก้ปัญหาของการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ได้ ทั้งนี้ได้มีแนวโน้มว่าจะลดลงแต่อย่างใด การแก้ปัญหาในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์จึงควรหาแนวทางที่เป็นแก้ไขที่ต้นเหตุของการกระทำความผิด โดยปัญหาที่แท้จริงอยู่ที่การกำหนดแนวทางในการยับยั้งการกระทำความผิด ซึ่งตามปัจจุบันนั้นยังคงมีเพียงแค่การกำหนดความรับผิดไว้เพียงผู้ใช้รถ หรือผู้ครอบครองรถจักรยานยนต์ที่ได้รับการตัดแปลงสภาพแล้วเท่านั้น โดยในทางปฏิบัติไม่อาจปฏิเสธได้ว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์นั้นเป็นผู้มีส่วนสำคัญในการกระทำความผิดอันเกี่ยวกับการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์เช่นกันเพราะผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์นั้นย่อมทราบดีว่าการผลิตชิ้นส่วนดังกล่าวเป็นชิ้นส่วนที่มีลักษณะที่ไม่ถูกต้องตามที่ระบุไว้ในกฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ พ.ศ. 2551 แต่ยังคงทำการผลิตชิ้นส่วนดังกล่าวขึ้นเพื่อทำการออกจำหน่ายอันสมควรได้รับการกำหนดความรับผิดในทางอาญาเช่นเดียวกับผู้ใช้รถหรือผู้ครอบครองรถจักรยานยนต์ที่ได้รับการตัดแปลงสภาพนั้นด้วย และในปัจจุบันนั้นยังไม่มีบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่กำหนดถึงความรับผิดสำหรับผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ ผู้วิจัยจึงได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่องความรับผิดทางอาญาสำหรับผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์เพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดความรับผิดและการยับยั้งการกระทำความผิดตลอดจนการแก้ไขปัญหาอันเกี่ยวกับการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์อย่างตรงจุดและยั่งยืนเหมาะสมกับบริบทของประเทศไทยอันจะนำไปสู่การแก้ปัญหาที่แท้จริงมีประสิทธิภาพและมีความยั่งยืนเหมาะสมกับบริบทของประเทศไทยต่อไป

โดยการศึกษาในครั้งนี้ได้ทำการศึกษาเปรียบเทียบกับกฎหมายอันเกี่ยวกับการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ที่ปรากฏในประเทศออสเตรเลีย มลรัฐควีนส์แลนด์เพื่อหาแนวทางการแก้ไขที่เหมาะสมกับประเทศไทย อันสามารถทำการวิเคราะห์ได้ในประเด็นดังต่อไปนี้

1. ปัญหาตามกฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ พ.ศ. 2551 ซึ่งใช้ในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย

สำหรับหลักกฎหมายที่กำหนดความรับผิดชอบเกี่ยวกับการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ที่บังคับใช้ในประเทศไทยนั้น ได้ปรากฏในกฎหมายหลายฉบับด้วยกัน เช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พระราชบัญญัติรถยนต์ กฎกระทรวง ข้อกำหนดและประกาศต่างๆ แต่ที่ใช้ในการพิจารณาเป็นหลักในการกำหนดความรับผิดชอบเกี่ยวกับการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์นั้น ได้แก่ กฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ พ.ศ. 2551 ซึ่งเป็นกฎกระทรวงที่ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ฉบับนี้ได้ว่าเป็นพระราชบัญญัติที่มีโทษทางอาญาประเภทหนึ่งนั่นคือ โทษจำคุก และโทษปรับ³ โดยสาระสำคัญของกฎกระทรวงฉบับดังกล่าวนี้เป็นการกำหนดถึงสภาพอุปกรณ์และส่วนควบที่ต้องมีใช้ในรถประเภทต่างๆ และในการพิจารณาถึงการทำความผิดเกี่ยวกับการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์นั้น จำต้องพิจารณาตามการกำหนดความรับผิดชอบปรากฏในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 (แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 17 พ.ศ. 2557)⁴ เป็นลำดับแรก กล่าวคือ การมีเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ หรือส่วนควบที่ไม่ถูกต้องตามกฎกระทรวง หรือมีการเพิ่มสิ่งใดสิ่งหนึ่งเข้าไปซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่กายหรือจิตใจของผู้อื่น รวมไปถึงการเปลี่ยนแปลงตัวรถหรือส่วนใดส่วนหนึ่งให้ผิดไปจากที่ได้จดทะเบียนไว้ เมื่อทำการพิจารณาจากหลักความเป็นจริงของการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ดังกล่าวแล้วนั้น อาจกล่าวได้ว่าอุปกรณ์หรือชิ้นส่วนที่เป็นส่วนควบอันมีความผิดตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ พ.ศ. 2551 หากนำมาติดตั้งต้องเริ่มต้นจากขั้นตอนในการผลิตโดยชิ้นส่วนดังกล่าวนี้ต้องได้รับการผลิตจากผู้ผลิตเป็นสำคัญ ดังนั้นผู้ผลิตชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์บางชนิดที่ผลิตโดยมีลักษณะอันผิดไปจากข้อกำหนดตามกฎหมาย ซึ่งเป็นการก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญและได้รับอันตรายแก่กายและจิตใจของผู้อื่น และมีส่วนในการเป็นต้นเหตุของการส่งเสริมการกระทำความผิดในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์นั่นเอง

โดยประเทศไทยมีกฎหมายที่ระบุถึงความรับผิดชอบของผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์เพื่อใช้ในการจัดการแข่งขันรถบนทางหลวงสองฉบับด้วยกัน ได้แก่ การออกบันทึกข้อความ เรื่องมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งขันรถจักรยานยนต์ในที่สาธารณะ โดยมีการกำหนดถึง การใช้หรือจำหน่ายอุปกรณ์ส่วนควบที่ไม่ได้มาตรฐาน และนอกจากนี้ยังได้มีการกำหนดความรับผิดชอบของผู้ผลิตและผู้จำหน่ายอุปกรณ์แต่งรถให้มีความผิดตามพระราชบัญญัติ

³ ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 18

⁴ พระราชบัญญัติรถยนต์. (2557,23 ธันวาคม). ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 131 (ตอนที่ 83), หน้า 1

⁵ พระราชบัญญัติรถยนต์. มาตรา 12

มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมพ.ศ. 2511 มาตรา 36⁶ อันมีการระบุเป็นโทษจำคุกไม่เกิน 1 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 5,000 – 50,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และคำสั่งคณะกรรมการรักษาความสงบเรียบร้อย แห่งชาติ ที่ 22/2558⁷ อันได้กล่าวถึงประเด็นสำคัญในการกำหนดความรับผิดชอบของผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ที่สร้างขึ้นเพื่อมีเจตนานำไปสู่การแข่งขันรถจักรยานยนต์ โดยกำหนดให้มีความผิดตามกฎหมายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกบกและมีการกล่าวถึง สำหรับกรณีและผู้กระทำความผิดเป็นผู้ผลิต ร้านค้า หรือโรงงานพนักงานเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง สามารถสั่งปิดการดำเนินการ หรือเพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการได้ทันทีโดยให้อำนาจผู้ที่เกี่ยวข้องสามารถเข้าตรวจสอบอาคาร หรือโรงงานได้เพื่อเป็นมาตรการมิให้มีการฝ่าฝืนคำสั่งดังกล่าวนี้⁸

จากการพิจารณาโทษของการกระทำความผิดจากกฎหมายทั้งสองฉบับดังกล่าวนี้ยังคงเป็นโทษที่ใช้บังคับอันปรากฏจากในพระราชบัญญัติจราจรทางบก และคำสั่งคณะกรรมการรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติซึ่งมีการระบุเพียงแต่กรณีการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์เพื่อใช้ในการแข่งขันบนทางหลวงเท่านั้นแต่ยังมีได้กล่าวรวมไปถึงการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ที่มีได้มีเจตนาเพื่อนำมาใช้ในการแข่งขันบนทางหลวง ด้วยเหตุผลดังกล่าวนี้เองทำให้การกำหนดความรับผิดชอบให้แก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ดังกล่าวนี้ไม่สามารถนำมาใช้บังคับกับการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ได้อย่างครอบคลุมทุกกรณีและส่งผลให้มีประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายมากที่สุด

2. วิเคราะห์เปรียบเทียบการกำหนดความรับผิดชอบของผู้ผลิตและการกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ซึ่งใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ในประเทศออสเตรเลีย

จากการพิจารณากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบในทางอาญาของผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ในประเทศออสเตรเลีย มลรัฐควีนส์แลนด์ พบว่าหลักเกณฑ์ในการกำหนดความรับผิดชอบของการกระทำความผิดอันเกี่ยวกับการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์

⁶ พระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม. (2511,31 ธันวาคม). ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 85 (ตอนที่ 121), หน้า 1023

⁷ มาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการแข่งขันรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในทางและการควบคุมสถานบริการหรือสถานประกอบการที่เปิดให้บริการในลักษณะที่คล้ายกับสถานบริการ. (2558,23 กรกฎาคม). ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 132 (ตอนพิเศษ 171 ง), หน้า 7

⁸ สุภัทรา ปกาสิทธิ์. (2559). โครงการศึกษามาตรการที่มีประสิทธิภาพในการจัดระเบียบสังคม: ศึกษากรณีปัญหาเด็กแว้น . รายงานการศึกษาวิจัย . กรุงเทพฯ : สถาบันวิจัยและพัฒนากระบวนการยุติธรรม. หน้า 22

⁹ National Code of Practice for Light Vehicle Construction and Modification. 2015

ดังกล่าวมีความแตกต่างจากหลักกฎหมายอันปรากฏในประเทศไทยดังต่อไปนี้

ตารางเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างกฎหมายของเครือรัฐออสเตรเลีย กับกฎหมายที่บังคับใช้ในประเทศไทย

ข้อแตกต่างทางกฎหมายที่บังคับในประเทศไทยและเครือรัฐออสเตรเลีย	ข้อกฎหมายที่ใช้บังคับในเครือรัฐออสเตรเลีย National Code of Practice for Light Vehicle Construction and Modification 2015.		กฎหมายที่ใช้บังคับในประเทศไทย กฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและอุปกรณ์สำหรับรถ พ.ศ. 2551
การกำหนดลักษณะการกระทำที่เป็นความผิด	มีรายละเอียดต่างๆ รวมกันอยู่ใน กฎหมายฉบับเดียวที่มีการแยกย่อยลงไป ทำให้สามารถพิจารณาได้ง่าย	ตามกฎหมาย Section LL Motor Cycle & Three wheeled vehicles	มีลักษณะกระจายปรากฏอยู่ในกฎหมายหลายลำดับศักดิ์ ทั้งพระราชบัญญัติต่างๆ กฎกระทรวงและข้อกำหนดต่างๆ ซึ่งทำให้ยากแก่การพิจารณา
ผู้ตรวจสอบ	ใช้กรรมการขนส่งทางบกในการควบคุมดูแลตั้งแต่การผลิตเพื่อให้ชิ้นส่วนที่ออกมามีความถูกต้องตามกฎหมายและได้มาตรฐาน	ตามหัวข้อที่ 4 Specific modifications วรรคที่ 2 ของ National Code of Practice for Light Vehicle Construction and Modification	อุปกรณ์หรือส่วนควบบางชนิดใช้ความถูกต้องตามมาตรฐานอุตสาหกรรม เช่น หมวกนิรภัยท่อไอเสีย และบางส่วนใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจซึ่งยังมีได้เป็นมาตรฐานเดียวกัน เช่น
ความรับผิดชอบของผู้ผลิต	จะต้องมีการส่งแบบที่แสดงถึงลักษณะผลิตภัณฑ์และวิธีการใช้โดยละเอียดทุกชิ้นส่วนให้กับกรรมการขนส่งทางบก หากไม่ส่งแบบดังกล่าวหรือไม่ได้รับอนุญาตและทำการผลิต จะถือว่ามีความผิด	ตามหัวข้อที่ 4 Specific modifications วรรคที่ 5 ของ National Code of Practice for Light Vehicle Construction and Modification	อุปกรณ์ หรือ ส่วนควบหลายๆ ชิ้นส่วนยังคงมีความรับผิดชอบผู้ใช้ หรือ ผู้ครอบครองรถจักรยานยนต์ โดยยังไม่มีการกำหนดความรับผิดชอบของผู้ผลิต
การดำเนินคดี	เน้นการดำเนินคดีไปที่ผู้ผลิตและผู้ติดตั้ง ด้วยการให้ลงทะเบียนอุปกรณ์ หรือ ส่วนควบ ที่จะทำการผลิต	ตามหัวข้อที่ 4 Specific modifications วรรคที่ 1 ของ National Code of Practice for Light Vehicle Construction and Modification	มีการดำเนินคดีกับผู้ใช้งานหรือผู้ครอบครองรถจักรยานยนต์ที่ได้รับการดัดแปลงสภาพโดยมีการจับกุมผู้ใช้งานด้วยการตรวจตราจากเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ

จากข้อมูลการศึกษาดังกล่าวทำให้สามารถสรุปถึงความแตกต่างของกฎหมายในประเทศไทย และกฎหมายในประเทศออสเตรเลีย มลรัฐควีนส์แลนด์ได้ทั้งหมด 4 ประการด้วยกัน กล่าวคือ

2.1 การกำหนดลักษณะการกระทำที่เป็นความผิด

ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์นั้นกฎหมายในประเทศออสเตรเลีย มลรัฐควีนส์แลนด์ มีรายละเอียดต่างๆรวมกันอยู่ในกฎหมายฉบับเดียวที่มีการแยกย่อยลงไปทำให้มีการพิจารณาได้ง่ายกว่ากฎหมายที่กำหนดความรับผิดอันเกี่ยวกับการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยซึ่งมีลักษณะกระจายปรากฏอยู่ในกฎหมายหลายลำดับศักดิ์ทำให้ยากแก่การพิจารณาและการกำหนดชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ที่ใช้ในการกระทำตามกฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและอุปกรณ์สำหรับรถ

2.2 ผู้ตรวจสอบความถูกต้องตามกฎหมายของชิ้นส่วนที่ทำการผลิต

กฎหมายในประเทศออสเตรเลีย มลรัฐควีนส์แลนด์ได้ให้อำนาจแก่กรมการขนส่งทางบก ในการควบคุมดูแลตั้งแต่ขั้นตอนการผลิตเพื่อให้ชิ้นส่วนที่ทำการผลิตนั้นมีความถูกต้องตามกฎหมาย ส่วนการตรวจสอบในประเทศไทยนั้นความถูกต้องของการผลิตชิ้นส่วนต่างๆใช้หลักเกณฑ์เดียวกับความถูกต้องตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม และบางส่วนยังคงเป็นดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจซึ่งยังมีได้มีการกำหนดให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน

2.3 ความรับผิดของผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์

ตามกฎหมายในประเทศออสเตรเลีย มลรัฐควีนส์แลนด์นั้นผู้ผลิตจะต้องมีความรับผิดชอบหากมิได้ทำการส่งแบบและลักษณะผลิตภัณฑ์เพื่อขออนุญาตในการผลิตจากกรมการขนส่งทางบก ก่อนทำการผลิต และสำหรับในประเด็นดังกล่าวนี้กฎหมายในประเทศไทยยังคงมีการกำหนดความรับผิดไว้เพียงเป็นความผิดของผู้ครอบครอง หรือผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ได้รับการดัดแปลงสภาพแล้วเท่านั้น โดยยังมีได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์ความรับผิดของผู้ผลิตแต่อย่างใด .

2.4 การดำเนินคดีกับผู้กระทำ ความผิด

กฎหมายในประเทศออสเตรเลีย มลรัฐควีนส์แลนด์นั้นจะเน้นไปที่ผู้ผลิตและผู้ติดตั้งด้วยการให้ลงโทษเบี่ยงชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ที่จะทำการผลิตแต่สำหรับในประเทศไทยนั้นมีการดำเนินคดีกับผู้ครอบครอง หรือผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ได้รับการดัดแปลงสภาพเท่านั้น ทั้งนี้โดยมีการจับกุมผู้กระทำ ความผิดด้วยการตรวจตราจากเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ

สำหรับปัญหาที่ได้ทำการศึกษาในครั้งนี้ได้แก่ ประเด็นปัญหาในเรื่องของการกำหนดความรับผิดสำหรับผู้ผลิตชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ ซึ่งจากการศึกษา กฎหมายในประเทศออสเตรเลีย มลรัฐควีนส์แลนด์แล้วนั้นพบว่าได้มีการวางหลักกฎหมายที่ระบุ

ไปถึงความรับผิดชอบของผู้ผลิตชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ที่ใช้ในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ว่าต้องมีความรับผิดชอบเช่นเดียวกับผู้ครอบครอง หรือผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ได้รับการตัดแปลงสภาพ โดยมีการระบุถึงหลักเกณฑ์ในการร้องขอหากต้องการเปลี่ยนแปลงสภาพรถโดยมีอุปกรณ์นอกเหนือจากที่อนุญาต ข้อสังเกตประการสำคัญ คือ กฎหมายของประเทศออสเตรเลียในมลรัฐควีนส์แลนด์นี้ระบุถึงการปรับเปลี่ยนตัดแปลงนอกจากที่ได้รับอนุญาตไว้จะต้องได้รับการยอมรับจากกรมการขนส่งทางบกและถนน หากไม่ได้รับการอนุญาตให้ตัดแปลงสภาพรถนั้นจะถือได้ว่า ทั้งผู้ครอบครอง หรือเจ้าของรถที่ได้รับการตัดแปลงสภาพรวมไปถึงผู้ผลิตหรือบริษัทที่จัดให้มีอุปกรณ์ที่ใช้ในการตัดแปลงสภาพเป็นผู้กระทำความผิดตามกฎหมาย โดยมีแนวความคิดที่ต้องการให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์นั้นต้องมีความรับผิดชอบด้วยซึ่งต่างจากในประเทศไทยที่ยังไม่มีแนวความคิดดังกล่าวนี้ และเห็นสมควรที่ต้องมีการปรับปรุงแก้ไข โดยนำแนวความคิดในการกำหนดความรับผิดชอบในทางอาญาให้มีความครอบคลุมไปถึงผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์โดยเฉพาะอันปรากฏตามกฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและอุปกรณ์สำหรับรถมาใช้ในประเทศไทยอีกด้วย

3. แนวทางการกำหนดความรับผิดชอบทางอาญาสำหรับผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์

สำหรับแนวทางการกำหนดความรับผิดชอบในทางอาญาสำหรับผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์นั้นสามารถแยกพิจารณาได้เป็นสองประการ กล่าวคือ การกำหนดเพิ่มเติมความรับผิดชอบในทางอาญาสำหรับผู้ผลิต และการกำหนดการผลิตชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ที่เป็นความผิดตามกฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถเป็นการเพิ่มเติมเพื่อให้เกิดความครอบคลุมและมีประสิทธิภาพในการกำหนดโทษให้แก่ผู้ผลิต

3.1 การกำหนดเพิ่มเติมความรับผิดชอบในทางอาญาสำหรับผู้ผลิต

การพิจารณาความผิดอันเกี่ยวกับการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยนั้นจะต้องพิจารณาจากข้อกำหนดอันเกี่ยวกับการกระทำ ที่บัญญัติว่าเป็นความผิดในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ตามกฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ พ.ศ. 2551 ซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 โดยได้มีการกำหนดความรับผิดชอบในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ไว้ว่าเป็นความผิดของผู้ครอบครอง หรือผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ได้รับการตัดแปลงสภาพเท่านั้น ซึ่งในการกำหนดมาตรฐานองค์ประกอบอุปกรณ์และส่วนควบของรถจักรยานยนต์นั้นมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการพิจารณาที่สำคัญ คือกฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและอุปกรณ์สำหรับรถ (พ.ศ. 2551) และกฎหมายเฉพาะ

ในลำดับอื่นๆอันเกี่ยวกับการกระทำความผิดนั้น

การกระทำความผิดอันเกี่ยวกับการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์จะต้องมีการกระทำใดๆที่มีลักษณะเป็นการเปลี่ยนแปลงไปจากรายการที่ได้จดทะเบียน¹⁰หรือแตกต่างไปจากการกำหนดอุปกรณ์หรือส่วนควบตามกฎหมายกระทรวงฉบับดังกล่าว ทั้งนี้เป็นที่เห็นได้ชัดเจนว่าชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์โดยส่วนมากที่นำมาดัดแปลงหรือติดตั้งอันมีลักษณะเป็นส่วนควบกับตัวรถจักรยานยนต์นั้นต้องผ่านขั้นตอนของการผลิตจากผู้ผลิตมาก่อนทุกชิ้น

ข้อกำหนดอันเกี่ยวกับการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์อันปรากฏในประเทศออสเตรเลีย มลรัฐควีนส์แลนด์นั้น ได้มีการวางหลักกฎหมายที่ระบุไปถึงความรับผิดชอบของผู้ผลิตว่าต้องมีความรับผิดชอบเช่นเดียวกับผู้ครอบครอง หรือผู้ใช้รถที่ได้รับการดัดแปลงสภาพ มีใจความสำคัญอันเกี่ยวกับการระบุถึงการปรับเปลี่ยนเครื่องยนต์และการดัดแปลงสภาพรถนอกจากที่ได้รับอนุญาตจากกรมการขนส่งทางบกและถนนหากกระทำโดยไม่ได้รับการอนุญาตให้ดัดแปลงสภาพรถนั้นจะถือได้ว่า ทั้งผู้ครอบครอง หรือผู้ใช้รถที่ได้รับการดัดแปลงสภาพรวมไปถึงผู้ผลิตหรือบริษัทที่จัดให้มีอุปกรณ์ที่ดัดแปลงดังกล่าวนั้นเป็นผู้กระทำความผิดในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ตามกฎหมายด้วย

สำหรับในประเทศไทยนั้นการจะนำหลักการกำหนดความรับผิดชอบในทางอาญาสำหรับผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์มาใช้บังคับ เห็นควรต้องมีการกำหนดบทบัญญัติแห่งกฎหมายอันมีการระบุถึงความรับผิดชอบของผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์เพิ่มเติมเพื่อให้มีความชัดเจนในการใช้บังคับ ทั้งนี้ควรมีการกำหนดบทบัญญัติแห่งกฎหมายอันปรากฏในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 เพื่อเพิ่มหลักเกณฑ์และการกำหนดความรับผิดชอบของผู้ผลิต ทั้งนี้โดยปรับใช้จากหลักกฎหมายในประเทศออสเตรเลีย มลรัฐควีนส์แลนด์

3.2 การกำหนดการออกประกาศเพิ่มเติมชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ที่เป็นความผิด

กฎหมายอันเกี่ยวกับการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์นั้นมีลักษณะเป็นกฎหมายที่มีโทษในทางอาญา ซึ่งถือได้ว่ามีความรุนแรงและมีวัตถุประสงค์ในการลงโทษเพื่อเป็นการป้องกันและปราบปรามมิให้เกิดการกระทำความผิดดังกล่าวขึ้นอีก หากทำการกำหนดความรับผิดชอบในทางอาญาให้แก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ โดยระบุถึงผู้ผลิตที่มีเจตนาผลิตชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ขึ้น

¹⁰ รายการจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ ประกอบด้วย วันที่จดทะเบียน เลขทะเบียน จังหวัด ประเภทของรถ ลักษณะของรถ ยี่ห้อรถ แบบ รุ่นปี สี เลขตัวรถและระบุว่าจะเลขตัวรถอยู่ที่ใดของตัวเครื่อง ยี่ห้อเครื่องยนต์หรือมอเตอร์และระบุว่าจะอยู่ที่ใดของตัวเครื่อง ประเภทเชื้อเพลิง เลขถังแก๊ส จำนวนสูบ จำนวนซีซี แรงม้า/กิโลวัตต์ น้ำหนักรถ น้ำหนักบรรทุก/น้ำหนักลงเพลา น้ำหนักรวม จำนวนที่นั่ง

เพื่อทำการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ ตามปรากฏในคำสั่งของคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ 22/2558 นั้นอาจกล่าวได้ว่าค่อนข้างมีความกว้างในขอบเขตของการบังคับใช้ เพราะจากลักษณะแห่งการระบุความรับผิดชอบแล้วนั้นเป็นการยากหากจะทำการพิสูจน์ถึงเจตนาในการผลิต อีกทั้งการผลิตชิ้นส่วนต่างๆของผู้ผลิตนั้นผลิตภัณฑ์หรือชิ้นส่วนในแต่ละชิ้นที่อาจก่อให้เกิดความผิออันเกี่ยวกับการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ได้ ในขณะที่เดียวกันก็อาจก่อให้เกิดประโยชน์ในทางอื่นใดได้อีกนอกจากการนำมาใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ ดังนั้นการกำหนดการผลิตชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ที่เป็นความผิดในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์นั้นจึงต้องมีความระมัดระวังและควรมีการกำหนดถึงชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ที่เป็นความผิดดังกล่าวให้ปรากฏตามกฎหมายกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ พ.ศ. 2551 ซึ่งยังไม่ปรากฏหลักเกณฑ์ที่ชัดเจนมากเท่ากับกฎหมายหรือข้อบังคับอันปรากฏในประเทศออสเตรเลีย มลรัฐควีนส์แลนด์

กฎหมายในประเทศไทยนั้นมีการกำหนดชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ที่นำมาใช้ในการกระทำความผิดอันเกี่ยวกับการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์โดยสามารถทำการพิจารณาได้จากกฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ พ.ศ. 2551 ซึ่งได้มีการกำหนดอุปกรณ์และชิ้นส่วนอันเป็นส่วนควบที่สำคัญสำหรับรถรวมทั้งหลักเกณฑ์ในการพิจารณาชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ต่างๆอันเป็นส่วนควบของรถในการกำหนดความรับผิดชอบการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ แต่ทั้งนี้กฎกระทรวงฉบับดังกล่าวมีลักษณะเป็นการกำหนดถึงส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ของรถจักรยานยนต์ในแบบกว้างๆ ไม่ได้เจาะจงชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์มากนักซึ่งไม่เป็นที่เพียงพอแก่การพิจารณาและกำหนดความรับผิดชอบให้แก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์

จากการศึกษากฎกระทรวงหรือข้อบังคับอันเกี่ยวกับการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ของประเทศออสเตรเลีย มลรัฐควีนส์แลนด์ปรากฏในหมวด Section LL motor cycles&three wheeled vehicles version 2.0 january 2011 ซึ่งออกตามความในกฎหมาย ที่มีชื่อว่า National code of practice for light vehicle construction and modification 2015 หรือกฎหมายเกี่ยวกับยานพาหนะขนาดเล็กและการดัดแปลง เห็นได้ว่ามีลักษณะของการกำหนดชิ้นส่วนที่เป็นความผิดโดยชัดเจนและครอบคลุมมากกว่ากฎกระทรวงที่บังคับใช้ในประเทศไทย อีกทั้งกฎหมายฉบับดังกล่าวนี้ยังเป็นการกำหนดถึงการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะ ทั้งนี้ข้อบังคับดังกล่าวนี้ยังคงมีความแตกต่างจากกฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถในประเทศไทย

ด้วยเหตุนี้จึงเห็นสมควรกำหนดแนวทางในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวคือ ควรมีการปรับปรุงแก้ไขโดยการกำหนดกฎหมายลำดับรองด้วยการออกประกาศกำหนดเพิ่มเติมถึงชิ้นส่วนที่เป็นความผิดให้ปรากฏ

ในกฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถพ.ศ. 2551 ซึ่งปัจจุบันได้บังคับใช้ในประเทศไทยให้มีความชัดเจนและครอบคลุมในส่วนของการพิจารณาการกระทำความคิดในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์โดยเฉพาะและให้มีการกำหนดชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ที่เป็นส่วนควบหรือเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถจักรยานยนต์ที่ทำการผลิตแล้วจะก่อให้เกิดเป็นความผิด ดังเช่นในประเทศออสเตรเลีย มลรัฐควีนส์แลนด์ ทั้งนี้เมื่อมีการกำหนดชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ที่เป็นความผิดอย่างชัดเจนในกฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถแล้วนั้นจะนำไปสู่การกำหนดความรับผิดในการผลิตชิ้นส่วนหรือเครื่องอุปกรณ์เพื่อใช้ในการกระทำความคิดในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ได้อย่างแท้จริงและมีประสิทธิภาพ

กล่าวโดยสรุปได้ว่ากฎหมายอันเกี่ยวกับการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ที่บังคับใช้ในประเทศไทยปัจจุบันนั้นมีการกำหนดถึงการลงโทษเพียงแก่ผู้ครอบครองหรือผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ได้รับการตัดแปลงสภาพเท่านั้น ซึ่งยังไม่เป็นที่เพียงพอในการแก้ไขการกระทำความคิด ดังนั้นจึงเห็นควรให้มีการกำหนดเพิ่มเติมถึงหลักความรับผิดในทางอาญาให้แก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์โดยเพิ่มเติมในส่วนของบทลงโทษตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และทำการพิจารณาถึงความถูกต้องของชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ที่ได้รับการผลิตนั้นตามกฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและอุปกรณ์สำหรับรถทั้งนี้โดยทำการออกประกาศเพิ่มเติมเพื่อใช้กับกฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ พ.ศ. 2551 ให้มีความชัดเจนและครอบคลุมเพื่อการพิจารณาชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ที่หากทำการผลิตแล้วจะก่อให้เกิดเป็นการกระทำอันเป็นความผิด

สำหรับการเสนอแนวทางแก้ไขปัญหาการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์นั้นอาจทำการพิจารณาได้ดังนี้ ประการแรกเห็นควรมีการเพิ่มเติมบทบัญญัติแห่งกฎหมายในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ให้ปรากฏในส่วนของบทกำหนดโทษโดยทำการระบุถึงความรับผิดของผู้ผลิตจากเดิมที่มีการระบุไว้เพียงบทกำหนดโทษของผู้ทำการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ซึ่งมีเพียงความรับผิดของผู้ครอบครอง หรือผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ได้รับการตัดแปลงสภาพเท่านั้น ทั้งนี้ควรมีการกำหนดบทบัญญัติแห่งกฎหมายเพื่อเพิ่มหลักเกณฑ์และการกำหนดความรับผิดของผู้ผลิตโดยวางหลักกฎหมายอันกำหนดถึงความรับผิดของผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ให้มีความชัดเจนไว้ในกฎหมายฉบับเดียวกันเพราะไม่อาจปฏิเสธได้ว่าชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ โดยส่วนมากที่นำมาตัดแปลงสภาพหรือเป็นส่วนควบกับตัวรถจักรยานยนต์นั้นต้องผ่านขั้นตอนของการผลิตจากผู้ผลิตเป็นสำคัญ โดยผู้ผลิตนั้นย่อมทราบถึงว่าชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ที่ได้ทำการผลิตมีลักษณะที่ไม่ถูกต้องตามกฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์

และเป็นชิ้นส่วนที่ใช้เพื่อการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์

นอกจากนี้ยังเห็นควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ พ.ศ. 2551 โดยการออกประกาศกำหนดชิ้นส่วนที่เป็นการผลิตเพื่อใช้ในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์จากเดิมที่มีการกำหนดถึงลักษณะส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถจักรยานยนต์โดยไม่ละเอียดนักและมีลักษณะที่อยู่ร่วมกับส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ของรถยนต์และรถประเภทอื่นๆ ซึ่งทำให้พิจารณาได้ยาก ทั้งยังควรแบ่งแยกส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ของรถแต่ละประเภทให้ชัดเจน เพราะการพิจารณาถึงการผลิตชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ใดที่ทำการผลิตแล้วเป็นความผิดนั้นจำเป็นต้องพิจารณาจากกฎกระทรวงซึ่งกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถฉบับดังกล่าวนี้ เพื่อเป็นการกำหนดความรับผิดชอบในทางอาญาให้แก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์โดยการระบุถึงผู้ผลิตที่มีเจตนาผลิตขึ้นเพื่อทำการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์นั้น อาจกล่าวได้ว่าค่อนข้างมีความกว้างในขอบเขตของการบังคับใช้มากเกินไป ดังนั้นจึงควรแก้ไขเพิ่มเติมการกำหนดส่วนควบและอุปกรณ์ที่เป็นความผิด

โดยทั้งนี้หากมีการแก้ไข เพิ่มเติม ปรับปรุงการกำหนดความรับผิดชอบอันเกี่ยวกับการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ตามที่ได้ทำการศึกษาและเสนอแนะให้มีการกำหนดความรับผิดชอบทางอาญาสำหรับผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ และทำการแก้ไข เพิ่มเติมการกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้นเพื่อประโยชน์แก่การพิจารณาชิ้นส่วนที่เป็นความผิด จะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อสังคมและเป็นการแก้ไขปัญหาในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ที่ยั่งยืนตรงจุดและบรรลุมิติวัตถุประสงค์อันจะทำให้สามารถแก้ปัญหาการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น