

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี ความรับผิดชอบทางอาญาสำหรับผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการดัดแปลง

สภาพรถจักรยานยนต์

ปัจจุบันในประเทศไทยนั้นนับได้ว่าเป็นประเทศที่มีการนำยานพาหนะประเภทต่างๆ มาใช้กันอย่างแพร่หลายมาเป็นระยะเวลาอันยาวนาน โดยรถจักรยานยนต์ก็เป็นรถอีกประเภทหนึ่ง ที่ได้รับความนิยมสูงเนื่องจากสภาวะการขับขี่ที่คล่องตัวมีความรวดเร็วและมีความประหยัดพลังงานมากกว่ารถยนต์ซึ่งสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้ได้เป็นอย่างดีทั้งนี้ การนำรถจักรยานยนต์มาใช้ในปัจจุบันเนื่องจากมีความเปลี่ยนแปลงทางสังคมและเทคโนโลยี เป็นอย่างมากอันเป็นผลให้นำมาสู่สภาพปัญหาในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ โดยการกระทำความคิดในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์นั้นเป็นการกระทำความคิด ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ซึ่งเป็นพระราชบัญญัติที่มีโทษทางอาญาประเภทหนึ่ง ดังนั้นการแก้ปัญหามาในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ดังกล่าวจึงเห็นควรให้มีการพิจารณา ถึงการกำหนดแนวทางในการแก้ไขโดยทำการกำหนดความรับผิดชอบทางอาญาสำหรับผู้ผลิตชิ้นส่วน ที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์อันมีแนวคิดทฤษฎีซึ่งทำการพิจารณาได้ดังต่อไปนี้

2.1 แนวคิดและวัตถุประสงค์ในการลงโทษทางอาญา

การที่มนุษย์อยู่ร่วมกันในสังคม ก่อให้เกิดความสัมพันธ์ต่างๆรวมไปถึงความขัดแย้ง ซึ่งกันและกันดังนั้นจึงมีความจำเป็นต้องสร้างกฎเกณฑ์ของการอยู่ร่วมกันในสังคมความคิด ทางอาญานั้นเกิดจากทฤษฎีสัญญาประชาคม (The Social Contract Theory) ที่ประชาชนยอมมอบ อำนาจ ให้รัฐออกกฎหมาย เพื่อควบคุมประชาชนในสังคมให้อยู่ร่วมกันอย่างผาสุกและป้องกัน สังคมให้พ้นจากการกระทำที่เป็นอันตรายต่อผู้อื่น โดยมีการออกกฎหมายเพื่อควบคุม ความประพฤติ และกำหนดข้อห้ามรวมถึงกำหนดบทลงโทษหากผู้ใดกระทำการที่เป็นการฝ่าฝืน บทกฎหมายนั้น จักต้องถูกลงโทษกฎหมายอาญามีวัตถุประสงค์หลักในการคุ้มครองสังคม และปราบปรามผู้กระทำความผิดที่กระทำอันตรายต่อสิ่งที่กฎหมายมุ่งประสงค์จะคุ้มครอง รวมไปถึงในแง่ของการปราบปรามผู้กระทำความผิดเพื่อยุติและป้องกันการกระทำความผิด

ลักษณะของโทษทางอาญาและการใช้กฎหมายอาญา

การกำหนดลักษณะของโทษทางอาญานั้น มีขึ้นเพื่อกำหนดขอบเขตการลงโทษให้มีความชัดเจนและแน่นอน เหตุเพราะโทษทางอาญานั้นมีลักษณะที่รุนแรง และเป็นไปในทางจำกัดสิทธิเสรีภาพของบุคคลทั้งทางร่างกาย จิตใจ ตลอดจนถึงทรัพย์สิน ทำให้เกิดหลักของการใช้กฎหมายอาญาขึ้น 4 ประการ ได้แก่

(1) การจะลงโทษบุคคลใดได้ จะต้องมิกฎหมายบัญญัติเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ซึ่งมาจากหลักใน มาตรา 2 วรรคแรกของประมวลกฎหมายอาญา วางหลักไว้ว่า “ บุคคลจักต้องรับผิดชอบในทางอาญาต่อเมื่อได้กระทำการอันกฎหมายที่ใช้ในขณะกระทำนั้นบัญญัติเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ และโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดนั้นต้องเป็นโทษที่บัญญัติไว้ในกฎหมาย ”¹ กล่าวคือ โทษทางอาญาต้องมีการบังคับใช้โดยเสมอภาค จะมีขึ้นเพื่อลงโทษผู้ใดผู้หนึ่งโดยเฉพาะมิได้ หมายความว่า การจะลงโทษผู้ใดนั้นต้องเป็นไปตามกฎหมายบัญญัติว่าผู้นั้นกระทำการอันเป็นความผิดตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายและมีการกำหนดโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดไว้อย่างชัดเจน ทั้งจะใช้กฎหมายจารีตประเพณีและกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างอื่นมาลงโทษก็ได้

(2) โทษต้องมีการบังคับใช้โดยรัฐและมีกระบวนการตามที่กฎหมายกำหนด การลงโทษกันเอง เช่น บิดามารดาตีบุตร ครูอาจารย์ทำโทษลูกศิษย์ ดังนี้ไม่ใช่โทษทางอาญา

(3) โทษต้องเป็นผลร้ายแก่ผู้กระทำความผิด ไม่ว่าจะโทษ ทางร่างกาย ชีวิต ทรัพย์สิน เช่น จำคุก กักขัง ปรับ หรือริบทรัพย์สินหากไม่ใช้การได้รับผลร้ายก็ไม่มีลักษณะเป็นโทษทางอาญา

(4) โทษจะต้องลงแก่ผู้กระทำความผิดตามที่กฎหมายบัญญัติไว้เพื่อดำเนินการกระทำอันกฎหมายบัญญัติว่าเป็นความผิด

วัตถุประสงค์และทฤษฎีของการลงโทษทางอาญา

เมื่อมีการละเมิดกฎเกณฑ์ของสังคมเกิดขึ้น สังคมจะจัดการกับผู้กระทำความผิดอย่างไรนั้นขึ้นอยู่กับความเชื่อของสังคมในขณะกระทำความผิดนั้น ซึ่งอาจมีการเปลี่ยนแปลงไปตามยุคสมัย และมีความแตกต่างกันไปตามสถานการณ์ โดยมีวัตถุประสงค์ในการลงโทษต่างกัน อาจกล่าวถึงทฤษฎีในการลงโทษ โดยสรุปได้ด้วยกัน 4 ทฤษฎี กล่าวคือ

การลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทน (Retribution)

การลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทนมีขึ้นตั้งแต่สมัยโบราณ อาจกล่าวได้ว่าเป็นแนวคิดลำดับแรก ของการลงโทษ ตามหลัก “ ตาต่อตา ฟันต่อฟัน ” (an eye for an eye a tooth for a tooth) โดยเป็นวัตถุประสงค์ที่สอดคล้องกับความต้องการ และ ความรู้สึกถึงความเสียหายของประชาชน

¹ วิชาชาติ เอี่ยมประไพ. (2558). *รวมคำบรรยายกฎหมายอาญา มาตรา 1-59*. กรุงเทพฯ: สำนักอบรมกฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา. หน้า 21

และผู้เสียหาย คือ เมื่อปฏิบัติต่อคนอื่นเช่นไร ก็ควรได้รับผลตอบแทนเช่นนั้น โดยการลงโทษ เพื่อแก้แค้นทดแทนนั้นมีความเชื่อว่า ผู้ที่กระทำความผิดเป็นผู้ที่มีความชั่วร้าย ป่าเถื่อนการลงโทษ จึงมีลักษณะที่รุนแรงให้สาสมกับการกระทำความผิดของเช่น การทรมาน การตัดอวัยวะ การเข็ญตี รวมถึงการประหารชีวิต เป็นต้น

โดยทฤษฎีดังกล่าว เห็นว่าการลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทนจะมีความชอบธรรมได้นั้น ต้องมีหลักการทั้งสิ้นสามหลักการประกอบด้วยกัน กล่าวคือต้องมีจุดประสงค์เพื่อแก้ไข ความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่สังคมหรือทดแทนความรู้สึกของผู้เสียหายที่ได้รับ และการลงโทษ ต้องมีการกระทำที่เป็นธรรม รวมทั้งการลงโทษต้องให้ได้เหมาะสมกับการกระทำความผิดนั่นเอง

ปัจจุบันการลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทนยังคงมีอยู่ แม้ว่าสังคมจะมีการพัฒนา และให้ความสนใจเกี่ยวกับเรื่องของสิทธิมนุษยชนมากขึ้น เนื่องจากการลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทน สามารถทดแทนความรู้สึกของผู้เสียหายและประชาชนที่มีต่อผู้กระทำความผิดได้ ในการที่จะได้รับโทษเพื่อให้สาสมกับการกระทำความผิด

การลงโทษเพื่อเป็นการข่มขู่หรือยับยั้ง (Deterrence)

วัตถุประสงค์ของการลงโทษ ตามทฤษฎีการลงโทษเพื่อเป็นการข่มขู่หรือยับยั้ง มีแนวความคิดมาจากสำนักอาชญาวิทยาดั้งเดิม (Classical School) โดย ซีซาร์ เบ็คคาเรีย นักปราชญ์ ชาวอิตาลี ผู้ก่อตั้งสำนักอาชญาวิทยาดั้งเดิม หรือ Classical School และได้รับการ ยกย่องให้เป็นปรมาจารย์แห่งอาชญาวิทยา กล่าวว่า การลงโทษต้องมุ่งผลในการป้องกันการกระทำ ความผิด สำนักอาชญาวิทยาดั้งเดิม ได้มีความเชื่อว่า มนุษย์มีเจตจำนงอิสระ (Free Will) ที่จะเลือก ทำในสิ่งที่ตนเองได้รับประโยชน์และมีความพึงพอใจ และไม่เลือกทำในสิ่งที่ก่อให้เกิดความทุกข์ การกระทำความผิดจึงเกิดจากการคิดชั่งน้ำหนักของประโยชน์ที่ได้รับตอบแทน และโทษหรือ ผลเสียและความทุกข์ทรมานที่จะได้รับ ว่าอย่างใดมีความคุ้มค่ามากกว่าหากลงมือกระทำ ความผิดนั้นการกระทำความผิดจึงเกิดจากการที่มนุษย์เป็นผู้เลือกเอง หากกฎหมายอ่อนแอ ไม่มีความน่าเกรงกลัว มนุษย์จะกล้าเสี่ยงกระทำความผิด การลงโทษที่ได้ผล จึงควรทำให้ผู้กระทำ ความผิดรู้สึกได้ว่าผลของการกระทำก่อให้เกิดผลเสียมากกว่า มนุษย์ก็จะหลีกเลี่ยงการกระทำ ความผิดโดยมุ่งวัตถุประสงค์ข่มขู่ให้บุคคลทั่วไปเกรงกลัวไม่กล้ากระทำความผิด และผู้กระทำ ความผิดเข็ดหลาบไม่กล้ากระทำความผิดซ้ำอีก การข่มขู่ มีสองลักษณะ คือการข่มขู่ยับยั้งโดยทั่วไป (General Deterrence) หมายถึง การลงโทษผู้กระทำความผิดเพื่อข่มขู่ยับยั้งป้องกันไม่ให้ผู้อื่นกระทำ ความผิดในลักษณะเดียวกัน และการข่มขู่ยับยั้งเฉพาะราย (Special Deterrence) เป็นการลงโทษ ผู้กระทำความผิดเพื่อไม่ให้กลับมากระทำความผิดซ้ำอีก หรือ กล่าวได้ว่าให้มีความเข็ดหลาบนั่นเอง

โดย Jeremy Bentham ซึ่งงานเขียนของเบนแธมส่วนใหญ่เป็นการวิจารณ์กฎหมาย โดยเรียกร่องสิทธิและการปฏิรูปสังคมในหลายด้าน กล่าวว่าการลงโทษที่ต้องการให้มีผล เพื่อข่มขู่ ยับยั้งนั้น จะต้องมียุทธศาสตร์ที่สำคัญ 4 ประการด้วยกัน คือ

(1) ความแน่นอนในการนำตัวผู้กระทำความผิดมาลงโทษ คือเมื่อมีการกระทำความผิดเกิดขึ้นจะต้องไม่ทำให้ผู้กระทำความผิดหลุดรอด หรือ ลอยนวลไปได้ง่ายซึ่งจะส่งผลถึงความเกรงกลัวต่อกฎหมาย

(2) ความรวดเร็วในการลงโทษ นั่นคือ การลงโทษต้องมีความรวดเร็ว แบบเห็นผลทันตา เมื่อมีการกระทำความผิดเกิดขึ้นต้องมีการจับตัวผู้กระทำความผิดมาลงโทษได้อย่างรวดเร็ว เพื่อสร้างความเกรงกลัวให้แก่ผู้คนทั่วไป

(3) ความเสมอภาคในการลงโทษ กล่าวคือ ผู้กระทำความผิดต้องได้รับการลงโทษอย่างเสมอภาคกัน ไม่เลือกปฏิบัติ ซึ่งจะทำให้ผู้กระทำความผิดคนอื่นไม่มีโอกาสแก้ตัว หรือบ้ายเบี่ยงในการรับโทษ หากบางคนได้รับการยกเว้นการลงโทษก็จะไม่มีความศักดิ์สิทธิ์ ทำให้ไม่มีความเกรงกลัวต่อโทษนั้น

(4) การลงโทษต้องเหมาะสมกับความผิด หากบทลงโทษไม่ได้สัดส่วนที่เหมาะสมกับการกระทำความผิด คนทั่วไปจะคิดว่าเหมาะแก่การเสี่ยงที่จะกระทำความผิด แต่หากบทลงโทษหนักเกินไป อาจเป็นการส่งผลให้เหยื่อได้รับผลร้ายมากขึ้นจากการกระทำความผิดนั้นเพื่อปกปิดการกระทำของผู้กระทำความผิด

การลงโทษเพื่อตัดโอกาสกระทำความผิด (Incapacitation)

แนวคิดของทฤษฎีดังกล่าวนี้ มีความมุ่งหมายถึงประ โยชน์สุขในสังคม ระหว่างที่ผู้คนได้รับโทษสังคมจะปลอดภัยจากการกระทำความผิด การลงโทษตามทฤษฎีนี้จึงมุ่งเน้นการลงโทษที่ทำให้ไม่มีโอกาสกระทำความผิดอีก โดยเน้นการควบคุมผู้ที่เป็นอันตรายต่อสังคมเพื่อให้สังคมปลอดภัยโดยมิใช่มาตรการควบคุมอย่างเคร่งครัดและมีความเข้มงวด การลงโทษเพื่อตัดโอกาสกระทำความผิดนั้น มีความคล้ายคลึงกับการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้ง เพราะมีวัตถุประสงค์เพื่อให้มิให้กระทำความผิดซ้ำ แต่มีข้อแตกต่างที่ว่า การลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้งนั้นมีจุดมุ่งหมายเพื่อให้ผู้กระทำความผิดเกรงกลัวไม่กล้ากระทำความผิดอีก โดยสมมติใจและปรับปรุงแก้ไขให้จัดการกระทำความผิดได้ อันมีลักษณะในทางข่มขู่มากกว่าการตัดโอกาสไม่ให้กระทำความผิดอีก²

² คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. (2551). *โครงการพัฒนามาตรการยึดทรัพย์สินใช้ค่าปรับและมาตรการกักขังแทนค่าปรับตามประมวลกฎหมายอาญา*. รายงานการวิจัย ฉบับที่ 1. กรุงเทพฯ:คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 11

การลงโทษเพื่อปรับปรุงแก้ไข (Reformation)

การลงโทษเพื่อปรับปรุงแก้ไขนี้ได้เน้นปรับปรุงแก้ไขที่ตัวผู้กระทำความผิดโดยตรง มีวัตถุประสงค์เพื่อปรับปรุงแก้ไขผู้กระทำความผิดให้เข้าร่วมกับสังคมได้อย่างปกติสุข ไม่ก่อให้เกิดปมด้อย กล่าวคือ เมื่อผู้กระทำความผิดได้รับโทษแล้วจะปรับปรุงพฤติกรรมกลายเป็นคนดีและเข้าสู่สังคมได้ ทั้งนี้จะมีการแก้ไขโดยพิจารณาตามลักษณะของการกระทำความผิด โดยตรงส่งผลเป็นแบบเฉพาะตัวรายบุคคล พิจารณาถึงสภาพปัญหา ลักษณะจิตใจของผู้กระทำความผิดมีลักษณะเป็นการแก้ไขที่ยั่งยืนและตรงจุด โดยเน้นการบำบัดรักษาแทนการลงโทษให้เจ็บปวด หรือสาสมกับการกระทำความผิดอันส่งผลดีแก่ผู้กระทำความผิดในอนาคต³

สังเกตได้ว่าการลงโทษเพื่อปรับปรุงแก้ไขนั้น มีวัตถุประสงค์ที่เป็นแนวความคิดสมัยใหม่ที่แตกต่างไปจากแต่เดิม โดยมุ่งเน้นการแก้ไขที่ตัวผู้กระทำความผิดทั้งทางด้านร่างกายและจิตใจ กล่าวคือมุ่งประสงค์ปรับปรุงพฤติกรรมรายบุคคลของผู้กระทำความผิดและเพื่อป้องกันสังคมให้ปลอดภัยจากอาชญากรรม

แต่อย่างไรก็ตาม ผู้กระทำความผิดบางจำพวกก็ไม่สามารถปรับปรุงแก้ไขพฤติกรรมให้เป็นคนดีได้ขั้นตอนการแก้ไขจึงมีความแตกต่างกันออกไปเพื่อความเหมาะสมกับผู้กระทำความผิดซึ่งเป็นการทำได้ยากในทางปฏิบัติ เหตุเพราะ การแก้ไข ปรับปรุงที่ได้ผลนั้นขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ ทั้งยังต้องเป็นไปอย่างพอควรมิให้มีลักษณะเป็นการส่งเสริมผู้กระทำความผิดให้ได้รับความช่วยเหลือจากรัฐมากกว่าบุคคลทั่วไปที่มีได้กระทำความผิด⁴

ลักษณะของความผิดทางอาญาในแง่ของกฎหมาย⁵

สิ่งที่เป็นความผิดในตัวเอง หรือ Mala in se กล่าวคือเป็นการกระทำความผิดบางประเภทที่แม้ว่าจะเกิดขึ้นในต่างพื้นที่ ต่างเวลา แต่มนุษย์มีความเห็นว่าการกระทำนั้นเป็นความผิด เพราะมนุษย์ใช้มโนธรรมเป็นหลักในการที่จะคิดว่าการกระทำสิ่งนั้นเป็นความผิด ซึ่งมโนธรรมนั้นตั้งอยู่บนพื้นฐานของหลักศีลธรรมนั่นเองการกระทำที่เป็นความชั่วในตัวเองนี้เรียกว่า

³ สหชน รัตนะไพจิตร. (2527). *ความประสงค์ของการลงโทษทางอาญาศึกษาเฉพาะประเทศไทยสมัยใช้กฎหมายลักษณะอาญาและประมวลกฎหมายอาญา*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์, บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 60

⁴ สมยศ วัฒนาภิรมย์. (2536). *การรื้อการลงโทษและการกำหนดโทษปรับ*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์, บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 23

⁵ เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์. (2549). *คำอธิบายกฎหมายอาญาภาค1(พิมพ์ครั้งที่9)*. กรุงเทพฯ: สำนักอบรมกฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา. หน้า 3

“ มาลาอินเซ ” หมายความว่าถึง สิ่งที่เป็นความชั่วร้ายในตัวเองอาจกล่าวได้ว่าการกระทำความผิด เช่นนั้นเป็นการฝ่าฝืนต่อความรู้สึกของสังคมนั่นเอง

มีข้อที่น่าสังเกตว่า ความผิดประเภทดังกล่าว มักเป็นการกระทำที่ฝ่าฝืนจารีตประเพณี หรือศีลธรรมอันดีของสังคมอันมีลักษณะเป็นความผิดในตัวเองอย่างชัดเจน เช่น ความผิดฐานฆ่าผู้อื่น หรือทำร้ายร่างกายผู้อื่น เป็นต้น และในบางกรณีอาจนำมาเป็นเงื่อนไขในการรับโทษสูงขึ้น หรือเป็นเหตุบรรเทาโทษได้อีกด้วย เช่น การทำร้ายบิดามารดาถึงแก่ชีวิต ทำให้ต้องรับโทษหนักขึ้น

สิ่งที่กฎหมายบัญญัติให้เป็นความผิด หรือ Mala Prohibita กล่าวคือการกระทำความผิด หรือการกระทำความชั่วเพราะสิ่งนั้นสังคมห้ามมิให้กระทำ ตามพจนานุกรมศัพท์กฎหมายของ เจมส์ อี แคลปป์ บัญญัติว่า Mala Prohibita คือ ลักษณะของการกระทำที่ถือว่าเป็นอาชญากรรมที่มีใช่เป็นความชั่วร้ายที่สามารถเห็นได้ในตัวเอง หากแต่เป็นความผิดอาญาเพราะกฎหมายกำหนดให้เป็นไปเช่นนั้น ความผิดประเภทนี้โดยทั่วไปไม่สามารถมองเห็น หรือสัมผัสได้ว่าการกระทำเช่นนั้นเป็นความผิด แต่ที่เป็นความผิด เพราะกฎหมายห้ามมิให้กระทำ ความผิดประเภทนี้เรียกว่า “ มาลาโพรฮิบิตา ” หมายความว่าถึง การกระทำความชั่วเพราะสิ่งนั้นสังคมห้ามมิให้กระทำ ไม่ใช่การกระทำความผิดที่ให้ความรู้สึกผิดศีลธรรม หรือ จารีตประเพณี เป็นความผิดที่มีลักษณะตรงข้ามกับ ความผิดประเภท mala in se มักเป็นความผิดที่รัฐกำหนดว่าเป็นความผิดอาญาเพื่อประโยชน์แก่รัฐ การกระทำที่กฎหมายบัญญัติให้เป็นความผิดนั้นจะขึ้นอยู่กับเงื่อนไขต่างๆ การกระทำความผิดบางอย่างอาจเป็นความผิด ณ ช่วงเวลาใดเวลาหนึ่ง หรือ สถานที่ใดสถานที่หนึ่ง แต่อีกสถานที่หนึ่งการกระทำเช่นนั้น อาจไม่ถือเป็นความผิด เช่น กฎหมายจรรยาบรรณความผิดเกี่ยวกับการพนัน หรือยาเสพติดบางประเภท เป็นต้น

กล่าวโดยสรุปได้ว่า Mala Prohibita มีลักษณะดังต่อไปนี้⁶ ประการแรก เป็นบทบัญญัติที่มีใ้ได้อยู่บนพื้นฐานของศีลธรรม แต่อยู่บนพื้นฐานของประโยชน์ของรัฐ และอาจมีบางกรณี ที่บทบัญญัติกระทบต่อศีลธรรม พฤติกรรมที่ห้ามกระทำนั้นอาจไม่ได้เกิดผลร้ายแก่ผู้ฝ่าฝืนในทันที หรืออาจไม่เกิดผลร้ายเลยก็ได้ ประการถัดมา เป็นบทบัญญัติที่รัฐกำหนดไว้ว่าหากกระทำแล้วจะเป็นความผิด โดยใช้ความเป็นธรรมในสังคมเป็นหลัก ดังเช่น กฎหมายจรรยาบรรณ เป็นต้น และใน ประการสุดท้ายเป็นกฎหมายที่มีลักษณะมุ่งประโยชน์ของส่วนรวมเป็นหลัก เพื่อให้สังคมได้อยู่อย่างสงบสุข มักมีบทลงโทษที่ไม่ร้ายแรงมากนัก เพราะมองว่าไม่เป็นเรื่องที่กระทบจิตใจมากนัก ในความเป็นจริงแล้วนั้นการมีผลกระทบต่อดังกล่าวหรือ ผู้คนจำนวนมากการบังคับใช้

⁶ อวาร์ เชาว์วิฆารัตน์. (2557). *ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายอาญาประเภท Mala Prohibita*. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์ วิญญูชน. หน้า 4-6

และโทษควรมีความเคร่งครัดเพราะอาจเป็นเหตุให้ผู้คนที่ไปไม่สนใจต่อโทษในการกระทำ ความผิดประเภทดังกล่าว

สำหรับการกระทำความผิดอันเกี่ยวกับการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์นั้น เป็นความผิดที่มีได้มีลักษณะเป็นความผิดในตัวเอง แต่เป็นการกระทำความผิดที่มีลักษณะ ที่เป็นความผิดเพราะกฎหมายห้าม หรือ Mala Prohibita กล่าวคือเป็นการกระทำความผิดเพราะทำ ในสิ่งที่สังคมห้ามมิให้กระทำโดยอยู่บนพื้นฐานของประโยชน์ของรัฐ เพื่อการอยู่ร่วมกัน อย่างสงบสุขและใช้ความเป็นธรรมของสังคมเป็นหลักโดยจะขึ้นอยู่กับเงื่อนไขต่างๆ การกระทำความ ผิดบางอย่างอาจเป็นความผิด ณ ช่วงเวลาใดเวลาหนึ่ง หรือ สถานที่ใดสถานที่หนึ่ง แต่อีกสถานที่หนึ่งการกระทำเช่นนั้น อาจไม่ถือเป็นความผิดนั่นเอง

2.2 องค์ประกอบความรับผิดทางอาญา

องค์ประกอบความรับผิดทางอาญา แบ่งออกเป็นสองส่วน กล่าวคือ องค์ประกอบ ภายนอก และองค์ประกอบภายใน

(1) องค์ประกอบภายนอก เป็นการพิจารณาองค์ประกอบตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ใน ความผิดแต่ละฐาน ประกอบด้วย การพิจารณาองค์ประกอบ ทั้งหมด 4 ส่วน กล่าวคือ ผู้กระทำความ ผิด การกระทำ กรรมของการกระทำ และความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผล⁷

การกระทำ ได้แก่ การพิจารณาว่าได้มีการกระทำความผิดตามความหมายของกฎหมายอาญา หรือไม่ การกระทำความผิดตามกฎหมายอาญาต้องเป็นการเคลื่อนไหวร่างกายโดยรู้สำนึก หมายถึง การเคลื่อนไหวร่างกายภายใต้บังคับของจิตใจและมีการควบคุมได้ เช่น นายแดงเอามือค้ำพิฆาตค้ำ ค้อนเป็นการกระทำของนายแดงเพราะมีการเคลื่อนไหวร่างกาย แต่หากนายแดงกระทำเพราะละเมอ นั้นมิใช่การกระทำตามกฎหมายอาญา นอกจากนี้ การกระทำความผิดตามกฎหมายอาญายังหมายความ รวมถึงการงดเว้นการที่จำต้องกระทำเพื่อป้องกันผลด้วย เช่น นายแดงเป็นเจ้าของร้านที่สระว่ายน้ำ มีหน้าที่ดูแลคนที่มาว่ายน้ำในสระ แต่นายแดงปล่อยให้คนดำซึ่งเป็นคนจรจัดลงน้ำจนถึงแก่ความตาย ในสระว่ายน้ำที่ตนมีหน้าที่ดูแลนั้น แม้ว่านายแดงจะมิได้มีการเคลื่อนไหวแต่การงดเว้น การที่จำต้องกระทำเพื่อป้องกันผลนั้นก่อให้เกิดความตายขึ้นในความหมายของกฎหมายอาญา ถือว่าเป็นการกระทำโดยงดเว้นอันเป็นความผิดเช่นเดียวกัน

⁷ แสง บุญเฉลิมวิภาส. (2551). *หลักกฎหมายอาญา (พิมพ์ครั้งที่ 5)*. กรุงเทพฯ : วิญญูชน. หน้า 45

ในส่วนที่เป็นปัญหาในการวินิจฉัยความผิดทางอาญานั้น คือ ความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลกล่าวคือ เป็นการพิจารณาว่าผลที่เกิดขึ้นจากการกระทำนั้นมีความสัมพันธ์กับผลหรือไม่ โดยมีทฤษฎีหลักที่ใช้ในการอธิบายสองทฤษฎี ได้แก่

ทฤษฎีเหตุที่เหมาะสม (The theory of adequate causation) หรือ ทฤษฎีผลธรรมดา ถือว่า เฉพาะการกระทำที่ตามทั่วไปสามารถเกิดขึ้นได้ส่งผลตามธรรมดาหรือเป็นเหตุที่เหมาะสมที่ทำให้ผลนั้นเกิดขึ้นได้เท่านั้น โดยมุ่งเฉพาะเงื่อนไขที่เพียงพอเท่านั้น และการกระทำและผลนั้นต้องมีความเกี่ยวพันกันอย่างสมเหตุสมผล

ทฤษฎีเงื่อนไข (The condition theory) หรือ ทฤษฎีผลโดยตรง มีหลักการว่าการกระทำในทุกกรณีย่อมเป็นเหตุเป็นผลกัน คือการกระทำเป็นเหตุที่ทำให้เกิดผล ถ้าหากไม่มีการกระทำนั้นๆ แล้วผลดังกล่าวย่อมไม่เกิดขึ้น ดังนั้นถ้ามีการกระทำหลายอย่างอันเป็นเหตุแห่งผลก็ถือว่าเหตุทุกเหตุมีน้ำหนักเท่ากันที่จะก่อให้เกิดผลอย่างใดอย่างหนึ่งขึ้น ดังนั้นผู้ก่อเหตุจึงต้องรับผิดชอบในผลที่เกิดขึ้น

ในประเทศสหรัฐอเมริกา มีคดีหนึ่งที่จำเลยทำร้ายผู้เสียหาย โดยเข้าใจผิดว่าผู้เสียหายนั้นได้ถูกทำร้ายจนถึงแก่ความตายแล้ว จึงจุดไฟเผาเพื่อทำลายหลักฐาน ผู้เสียหายตายเพราะเหตุที่ถูกไฟเผา โดยศาลของมลรัฐ Illionois และศาลของมลรัฐ Massachusetts ต่างก็ตัดสินตรงกันว่าจำเลยต้องรับผิดชอบในผลบั้นปลายที่เกิดขึ้นนั่นคือ “ ความตาย ” ของผู้เสียหาย โดย “ ความตาย ” สัมพันธ์กับการทำร้ายของจำเลยในตอนแรก คดีทั้งสองเรื่องนี้อ้างอิงในเชิงอรรถที่ 102 ของหนังสือ “ Criminal Law ” โดย LaFave ฉบับพิมพ์ครั้งที่ 5 โดย LaFave ได้กล่าวไว้ว่าในหน้า 368 ว่า การกระทำของจำเลยในการปิดบังหรือทำลายสิ่งที่ตนเข้าใจว่าเป็นศพ ไม่ใช่เรื่องที่ผิดปกติธรรมดา ดังนั้นจึงไม่ตัดความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำ กล่าวคือการทำร้ายในตอนแรกและผลคือความตายของผู้เสียหายในที่สุด⁸

(2) องค์ประกอบภายใน เป็นการพิจารณาจากเจตนาที่อยู่ภายในจิตใจของผู้กระทำ เป็นหลักการกระทำความคิดกฎหมายอาญา ในเรื่องของเจตนาอันถือว่าเป็นเรื่องสำคัญที่ใช้ในการพิจารณากำหนดฐานความผิด ความหมายของเจตนา ปราบกฏในประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 59⁹

มาตรา 59 วรรคสอง บัญญัติว่าการกระทำโดยเจตนาได้แก่กระทำโดยรู้สำนึกในการ ที่กระทำและในขณะที่เดียวกันผู้กระทำประสงค์ต่อผล หรือยอมเล็งเห็นผลของการกระทำนั้น

⁸ เกียรติจักร วัจนะสวัสดิ์. (2558). *รวมคำบรรยายคำอธิบายกฎหมายอาญา มาตรา 59-106*. กรุงเทพฯ : สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา. หน้า 141-142

⁹ ประมวลกฎหมายอาญา. มาตรา 59

มาตรา 59 วรรคสาม บัญญัติว่าถ้าผู้กระทำมิได้รู้ข้อเท็จจริงอันเป็นองค์ประกอบของความผิดจะถือว่าผู้กระทำประสงค์ต่อผลหรือยอมเล็งเห็นผลของการกระทำนั้นมิได้

เมื่อพิจารณาโดยรวมแล้ว อาจได้ความหมายของ เจตนา ว่าเป็นการกระทำโดยรู้สึกรู้ใจในการที่กระทำและผู้กระทำรู้ข้อเท็จจริงอันเป็นองค์ประกอบแห่งความผิดนั้นและผู้กระทำประสงค์ต่อผล หรือยอมเล็งเห็นผลของการกระทำนั้น

อาจกล่าวได้ว่า ความผิดในทางอาญานั้นจำเป็นที่จะต้องมีการกระทำครบองค์ประกอบความผิดทุกกรณีไปทั้ง องค์ประกอบภายนอกและองค์ประกอบภายใน นั่นคือ มีการกระทำ มีเจตนาที่จะกระทำ มีความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผล และในความผิดอันเกี่ยวกับการคัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์นี้เอง ก็เป็นกฎหมายที่มีโทษทางอาญาเช่นเดียวกันจึงมีความจำเป็นที่จะต้องพิจารณาการกระทำ ความผิดนั้นว่าครบองค์ประกอบทั้งภายใน และภายนอก หรือไม่จึงจะถือได้ว่าเป็นการกระทำ ความผิดได้อย่างครบองค์ประกอบ นอกจากนี้การมีความรับผิดชอบในทางอาญานั้น สิ่งที่สำคัญตามหลักประมวลกฎหมายอาญานั้นคือ เจตนาซึ่งถือได้ว่าเป็นเรื่องสำคัญที่ใช้ในการพิจารณาฐานความผิดโดยมีการพิจารณาได้ตามที่ปรากฏในมาตรา 59 นั่นคือ เป็นการกระทำโดยรู้สึกรู้ใจในการที่กระทำ ผู้กระทำรู้ข้อเท็จจริงอันเป็นองค์ประกอบแห่งความผิดนั้น และผู้กระทำประสงค์ต่อผล หรือยอมเล็งเห็นผลของการกระทำนั้น ดังนั้นการกระทำ ความผิดอันเกี่ยวกับการคัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์จึงต้องมีการกระทำที่ครบองค์ประกอบ ทั้งองค์ประกอบภายนอก นั่นคือ มีผู้กระทำ การกระทำ กรรมของการกระทำ และความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผล ทั้งยังต้องมีองค์ประกอบภายใน นั่นคือเจตนาในการกระทำ ความผิดด้วยนั่นเอง

2.3 โทษทางอาญาตามกฎหมายของประเทศไทย

โทษทางอาญาของประเทศไทย ปรากฏในประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 18 โดยระบุโทษทางอาญาไว้ทั้งหมดด้วยกัน 5 สถาน กล่าวคือ ประหารชีวิต จำคุก กักขัง ปรับ และริบทรัพย์สิน ซึ่งมีแนวความคิดในการนำมาใช้ดังต่อไปนี้ ได้แก่

โทษประหารชีวิต เป็นโทษที่มีจุดประสงค์เพื่อตัดผู้กระทำความผิดออกจากสังคมอย่างถาวร มีวัตถุประสงค์ที่ร้ายที่สุด โทษประหารชีวิตเป็นโทษที่รุนแรงและเด็ดขาดที่สุด และไม่สามารถแก้ไขผู้กระทำความผิดได้อีก ในบางประเทศจึงมีการยกเลิกการลงโทษประหารชีวิต แต่บางประเทศยังคงใช้โทษดังกล่าวอยู่ ดังเช่นในประเทศไทยแต่ในบางประเทศที่ยกเลิกโทษประหารไปแล้วก็มีการนำกลับมาใช้อีกด้วยเหตุผลต่างกัน และในความผิดบางฐานกฎหมาย

ไม่เปิดโอกาสให้ศาลเลือกลงโทษผู้กระทำความผิดเป็นอย่างอื่น เช่น ความผิดฐานฆ่าเจ้าพนักงาน หรือ บุพการี เป็นต้น

โดยวิธีการประหารชีวิตของประเทศไทยนั้น ปรากฏในมาตรา 19 แห่งประมวลกฎหมายอาญา ซึ่งบัญญัติให้ใช้วิธีฉีดยาหรือสารพิษให้ตาย โดยมีรายละเอียดตามหลักเกณฑ์และวิธีการประหารชีวิตให้เป็นไปตามระเบียบที่กระทรวงยุติธรรมกำหนด ซึ่งประกาศในราชกิจจานุเบกษา และให้ประหารชีวิตภายใน 60 วันนับแต่วันฟังคำพิพากษาถึงที่สุด ตามบทบัญญัติมาตรา 262 ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

โทษประหารชีวิตเป็นการตอบโจทก์ของสังคมในทฤษฎีของการแก้แค้นทดแทน แต่อย่างไรก็ตามยังคงมีผลเสียในด้านที่ไม่สามารถแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิดได้ และยังคงมีข้อถกเถียงในหลักของเรื่องมนุษยธรรมอีกด้วย

ในส่วนของโทษจำคุกนั้น มักใช้กับการกระทำความผิดที่ร้ายแรง หรือขัดต่อศีลธรรม และต้องการตัดผู้นั้นออกไปจากสังคมเป็นการชั่วคราว มีวัตถุประสงค์แห่งการบังคับคือ เสรีภาพ หรือ ร่างกาย นอกจากนี้ยังเป็นโทษที่กระทบต่อสิทธิเสรีภาพของบุคคล มีลักษณะเป็นการตัด หรือ จำกัด เสรีภาพ ทำให้ผู้กระทำความผิดหวาดกลัวและยังเป็นการเพิ่มโอกาสในการดูแลความประพฤติของผู้ต้องขังเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้เป็นคนดีได้¹⁰ แต่ในขณะที่เดียวกันโทษจำคุกก็เป็นโทษที่รัฐต้องเสียค่าใช้จ่ายในการควบคุมดูแลมากที่สุด

โดยโทษจำคุกแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ โทษจำคุกที่ไม่มีกำหนดระยะเวลา และโทษจำคุกที่มีกำหนดระยะเวลา ทั้งนี้โทษจำคุกที่ไม่มีกำหนดระยะเวลานั้นได้แก่โทษจำคุกตลอดชีวิต และกรณีจำคุกตลอดชีวิตนี้จะไม่มีการเพิ่มโทษมีแต่การลดโทษ

โทษจำคุกที่มีกำหนดระยะเวลา เป็นโทษที่ศาลคำนวณกำหนดระยะเวลาการจำคุกของจำเลยไว้เป็นที่แน่นอน โดยการคำนวณระยะเวลาจำคุกนั้นปรากฏในประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 21 กล่าวถึง การคำนวณระยะเวลาจำคุกนั้นให้นับวันเริ่มจำคุกรวมเข้าด้วยและให้นับเป็นหนึ่งวันเต็มโดยไม่ต้องคำนึงถึงจำนวนชั่วโมง และถ้าระยะเวลาที่คำนวณนั้นกำหนดเป็นเดือน ให้นับสามสิบวันเป็นหนึ่งเดือน ถ้ากำหนดเป็นปีให้คำนวณตามปฏิทินในราชการ และมาตรา 22 ระบุเกี่ยวกับการเริ่มนับโทษจำคุกไว้ว่า ให้เริ่มนับแต่วันที่มิคำพิพากษาและให้หักวันคุมขังก่อนศาลพิพากษาออกจากระยะเวลาจำคุก เว้นแต่คำพิพากษานั้นจะได้กล่าวเป็นอย่างอื่น

สำหรับโทษกักขังนั้นมีขึ้นเพื่อป้องกันผลร้ายกับผู้ที่ไม่เคยได้รับโทษจำคุกมาก่อน มีวัตถุประสงค์แห่งการบังคับ คือ เสรีภาพ หรือ ร่างกาย เช่นเดียวกับโทษจำคุก เป็นการแยกผู้กระทำความผิด เพื่อให้เหมาะสมกับการกระทำความผิด ให้ออกจากผู้ต้องโทษที่อยู่ในเรือนจำ มีลักษณะ

¹⁰ ศรีนิดา พรหมหิตาธร. (2534). *คู่มือศึกษากฎหมายประมวลกฎหมายอาญา*. กรุงเทพฯ : วิญญูชน. หน้า 12

เป็นความคิดทางอาญาแต่ยังไม่มีความคิดที่บัญญัติไว้เป็นโทษกักขังโดยตรง โทษกักขังเป็นการจำกัดเสรีภาพเช่นเดียวกับโทษจำคุก แต่เป็นการกักตัวไว้ในสถานที่กักขังที่กำหนดไว้ แต่ไม่ใช่เรือนจำ การกระทำความคิดที่จะได้รับโทษกักขังไม่ได้มีการกล่าวไว้ หรือระบุชัดเจนว่าต้องรับโทษกักขังดังเช่นกรณีโทษประหารชีวิตหรือโทษจำคุก แต่เป็นความคิดที่เกิดจากโทษอื่นแล้วศาลเห็นสมควรให้รับโทษกักขังแทน และหากมีการกระทำเจตนาใจของโทษกักขังอาจเปลี่ยนเป็นโทษจำคุกเช่นเดิมก็ได้โทษกักขังที่เปลี่ยนมาจากโทษอื่น ได้แก่การเปลี่ยนมาจากโทษจำคุกเป็นกักขังเพื่อหลีกเลี่ยงโทษจำคุกที่มีระยะเวลาสั้นเมื่อศาลจะลงโทษผู้กระทำความผิดนั้นด้วยโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน ถ้าไม่ปรากฏว่าผู้นั้นเคยได้รับโทษจำคุกมาก่อนหรือเคยต้องโทษจำคุกมาก่อน แต่เป็นโทษสำหรับความคิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ ดังปรากฏในมาตรา 23 แห่งประมวลกฎหมายอาญาในส่วนของสถานที่กักขังนั้นเป็นอำนาจของศาลที่จะเห็นสมควรให้กักขังผู้กระทำความผิดไว้ที่ใดซึ่งต้องมิใช่ เรือนจำ สถานีตำรวจ หรือสถานที่ควบคุมผู้ต้องหาของพนักงานสอบสวนซึ่งอาจเป็นสถานที่ต่อไปนี้กล่าวคือที่พักอาศัยของผู้กระทำความผิดนั้นเอง หรือที่พักอาศัยของผู้อื่นที่ยินยอมรับผู้กระทำความผิดไว้และที่อื่นใดที่อาจกักขังได้เพื่อให้เหมาะสมกับประเภทหรือสภาพของผู้ถูกกักขังนั่นเอง

การเปลี่ยนมาจากโทษปรับเป็นโทษกักขังนั้นใช้ในกรณีเมื่อผู้ต้องโทษปรับแต่ไม่ยอมชำระค่าปรับผู้นั้นจะต้องถูกกักขังแทนค่าปรับ และต้องถูกกักขังในที่ที่มีชีวิตที่อยู่อาศัยของตนเอง และหากมีการกระทำที่ผิดเจตนาใจศาลจะเปลี่ยนให้เป็นโทษจำคุกมิได้เพราะโทษเดิมมิใช่โทษจำคุกอาจกล่าวได้อีกนัยหนึ่งว่า การกักขังแทนค่าปรับนั้นมิใช่โทษกักขังแต่มีการกักขังเพื่อบังคับเอาค่าปรับเท่านั้น ดังนั้นหากโทษเดิมเป็นโทษปรับและผู้กระทำความผิดถูกกักขังแทนค่าปรับอยู่ศาลไม่มีอำนาจเปลี่ยนเป็นโทษจำคุกได้ การกักขังแทนค่าปรับนั้นมีความแตกต่างจากโทษกักขังด้วยเงื่อนไขที่ว่า ถ้าหากผู้ถูกกักขังที่เปลี่ยนมาจากโทษจำคุกทำผิดเจตนาใจ ก็สามารถให้กลับไปปรับโทษจำคุกได้ แต่ในกรณีผู้ถูกกักขังที่เปลี่ยนจากโทษปรับมาเป็นโทษกักขังไม่สามารถให้ไปปรับโทษกักขังได้ เพราะความคิดที่ได้กระทำลงนั้นไม่มีโทษถึงจำคุกนั่นเอง¹¹

ในส่วนของ การเปลี่ยนจากโทษริบทรัพย์สินเป็นโทษกักขังนั้น มีจุดประสงค์เพื่อบังคับให้ปฏิบัติตามคำสั่งของศาลที่ให้ส่งหรือให้ชำระราคาทรัพย์สินที่มีคำพิพากษาให้ริบ นอกจากนี้การกักขังอาจเป็นโทษเนื่องจากการที่ผู้นั้นไม่ยอมทำทัณฑ์บนหรือหาประกันไม่ได้พิจารณาได้ตามมาตรา 37 (3) ซึ่งบัญญัติว่า ถ้าผู้ที่ศาลสั่งให้ส่งทรัพย์สินที่ริบไม่ส่งภายในเวลาที่ศาลกำหนดให้ศาลมีอำนาจ ยึดทรัพย์สินนั้น ให้ชำระราคาหรือสั่งยึดทรัพย์สินอื่นของผู้นั้นชดเชยราคาจนเต็มหรือในกรณีที่ศาลเห็นว่า ผู้นั้นสามารถส่งทรัพย์สินที่สั่งให้ส่งได้แต่ไม่ส่งหรือชำระราคาทรัพย์สิน

¹¹ ทวีเกียรติ มินะกนิษฐ. (2550). *หลักกฎหมายอาญาภาคทั่วไป (พิมพ์ครั้งที่ 13)*. กรุงเทพฯ :วิญญูชน. หน้า 97

นั้นได้ แต่ไม่ชำระ ให้ศาลมีอำนาจกักขังผู้นั้นไว้จนกว่าจะปฏิบัติตามคำสั่ง แต่ไม่เกินหนึ่งปี

ในส่วนของโทษปรับนั้นเป็นโทษที่มีลักษณะพิเศษคือเป็นโทษที่กระทบกับทรัพย์สินของผู้กระทำความผิด มีลักษณะเป็นการมุ่งประสงค์บังคับเอาทรัพย์สินโดยมีจุดประสงค์เพื่อเยียวยาทดแทนความเสียหายกับการกระทำความผิดที่เกิดขึ้น แต่โทษปรับนั้นยังคงมีปัญหาในด้านการปฏิบัติอยู่พอสมควรทั้งในเรื่องของความเหมาะสมของการกำหนดอัตราค่าปรับในแง่ของเศรษฐกิจรวมถึงความเสมอภาค และค่าของจำนวนเงินที่ปรับในผู้กระทำความผิดแต่ละรายที่แตกต่างกันไปในฐานะทางสังคม อีกด้วย โทษปรับจึงมีปัญหาในส่วนของ การไม่บรรลุนิติวัตถุประสงค์ของการลงโทษ เนื่องจากผู้มีฐานะทางเศรษฐกิจดีอาจไม่เกรงกลัวและก่อให้เกิดการกระทำความผิดซ้ำได้อีก ในทางตรงกันข้ามหากผู้กระทำความผิดมีฐานะทางเศรษฐกิจที่ไม่ดี หรือ มีความยากจนก็ต้องเปลี่ยนโทษปรับเป็นการกักขังแทนค่าปรับ ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาและความไม่เกรงกลัวต่อโทษปรับ

โดยผู้ที่ต้องโทษปรับจะต้องชำระเงินค่าปรับตามที่กฎหมายกำหนดภายใน 30 วัน นับแต่วันที่ศาลพิพากษาตามมาตรา 28 แห่งประมวลกฎหมายอาญามิฉะนั้นจะถูกยึดทรัพย์สินใช้ค่าปรับ หรือ ต้องถูกกักขังแทนค่าปรับ แต่ถ้าศาลเห็นเหตุอันควรสงสัยว่าผู้นั้นจะหลีกเลี่ยงไม่ชำระค่าปรับ ศาลจะสั่งเรียกประกันหรือสั่งให้กักขังผู้นั้นไปพลางก่อนก็ได้ ตามมาตรา 29 เป็นต้น

สำหรับกรณีมาตรา 29 ศาลไม่สามารถสั่งให้กักขังผู้กระทำความผิดไว้ที่อยู่อาศัยของตนเอง หรือของผู้อื่นที่ยินยอมรับผู้นั้นไว้ หรือสถานที่อื่นที่อาจกักขังได้ แม้ศาลจะเห็นสมควรก็ตาม กล่าวคือต้องเอาตัวไว้ในสถานที่กักขังซึ่งกำหนดไว้ตามมาตรา 24 วรรคแรกเท่านั้นจะกักขังไว้ในที่อยู่อาศัยของตนเอง ที่อยู่อาศัยของผู้อื่น หรือที่ศาลเห็นสมควรมิได้ทั้งนี้โดยถืออัตราค่าปรับสองร้อยต่อหนึ่งวันตามมาตรา 30 แห่งประมวลกฎหมายอาญา

โทษทางอาญาสถานที่สุดท้ายได้แก่โทษริบทรัพย์สิน มีวัตถุประสงค์เพื่อทดแทนความผิดที่ผู้กระทำความผิดได้ก่อให้เกิดขึ้นโดยริบทรัพย์สินที่ได้มาจากการกระทำความผิดตามหลักทฤษฎีทดแทน และมีวัตถุประสงค์เป็นการข่มขู่ยับยั้งการกระทำความผิด รวมถึง เป็นการตัดโอกาสมิให้ผู้กระทำความผิดได้ใช้ทรัพย์สินที่เป็นเครื่องมือในการกระทำความผิด โดยมีวัตถุประสงค์เป็นการบังคับคือทรัพย์สิน โทษริบทรัพย์สินนั้นไม่ใช่โทษหลัก แต่อาจเรียกได้ว่าเป็นโทษข้างเคียงที่มุ่งถึงความสัมพันธ์ระหว่างตัวทรัพย์สินกับการกระทำความผิด เป็นโทษที่มีมาตั้งแต่โบราณกาล ซึ่งในสมัยโบราณนั้นมีลักษณะเป็นการริบทรัพย์สินทั้งหมดเอาเป็นของรัฐทั้งสิ้น แต่ในเวลาต่อมาได้มีการยกเลิกการริบทรัพย์สินทั้งหมด เนื่องจากเป็นการสร้างความเดือดร้อนให้แก่ครอบครัวของผู้ต้องโทษริบทรัพย์สินมากเกินไป จึงมีการเปลี่ยนแปลงเป็น ริบทรัพย์สินเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับ

การกระทำความผิดเท่านั้น และยังมีลักษณะปะปนกับวิธีการเพื่อความปลอดภัย กล่าวคือการริบทรัพย์สินมีเพื่อไม่ให้ผู้กระทำความผิดได้รับผลร้ายจากการกระทำความผิดของตน โดยริบสิ่งที่ได้มาในการกระทำความผิด¹²

ตามประมวลกฎหมายอาญาทรัพย์สินที่ศาลจะสั่งให้ริบได้นั้น มีด้วยกัน 2 ประเภท ได้แก่

(1) ทรัพย์สินที่กฎหมายบัญญัติไว้ว่า ผู้ใดทำหรือมีไว้เป็นความผิด ซึ่งเป็นทรัพย์สินที่ศาลต้องให้สั่งให้ริบโดยเด็ดขาดไม่ว่าเป็นของผู้กระทำความผิดและมีผู้ถูกลงโทษหรือไม่ กล่าวคือ กฎหมายระบุให้ต้องริบทรัพย์สินนี้โดยไม่มีข้อยกเว้น เพราะทรัพย์สินประเภทนี้เป็นอันตรายต่อประชาชนในตัวของมันเอง การริบทรัพย์สินประเภทนี้คำนึงถึงความปลอดภัยของสังคมมากกว่าการลงโทษผู้กระทำความผิด ดังบทบัญญัติ

มาตรา 32 บัญญัติว่า ทรัพย์สินใดที่กฎหมายบัญญัติไว้ว่า ผู้ใดทำหรือมีไว้เป็นความผิด ให้ศาลริบเสียให้สิ้น ไม่ว่าเป็นของผู้กระทำความผิด และมีผู้ถูกลงโทษตามคำพิพากษาหรือไม่

(2) ทรัพย์สินซึ่งบุคคลได้ใช้ หรือมีไว้เพื่อใช้หรือได้มาโดยการกระทำความผิด ทรัพย์สินทั้งสองประเภทเป็นทรัพย์สินที่อยู่ในดุลพินิจของศาลที่จะสั่งริบ กล่าวคือ ศาลจะมีดุลพินิจให้สั่งริบ หรือไม่ริบก็ได้ เนื่องจากทรัพย์สินประเภทนี้ไม่ได้มีอันตรายในตัวของมันเอง หรือเป็นอันตรายต่อสังคม โดยหลักเกณฑ์ที่จะใช้กำหนดดุลพินิจนั้น คือหลักสัดส่วนของความร้ายแรง และความน่าตำหนิของผู้กระทำความผิดกับผลที่เกิดขึ้นจากการริบทรัพย์สินนั้นว่าได้สัดส่วนกันหรือไม่ หากมีความได้สัดส่วน ศาลก็จะมีดุลพินิจให้ริบทรัพย์สินนั้นเสีย ดังบทบัญญัติ

มาตรา 33 บัญญัติว่า ในการริบทรัพย์สิน นอกจากศาลจะมีอำนาจริบตามที่กฎหมายบัญญัติไว้โดยเฉพาะแล้ว ให้ศาลมีอำนาจสั่งให้ริบทรัพย์สินดังต่อไปนี้อีกด้วย คือ

(1) ทรัพย์สินซึ่งบุคคลได้ใช้ หรือมีไว้เพื่อใช้ในการกระทำความผิด หรือ

(2) ทรัพย์สินซึ่งบุคคลได้มาโดยการกระทำความผิด

กล่าวโดยสรุปได้ว่า โทษทางอาญาที่ใช้ในประเทศไทยนั้น มีทั้งหมด 5 สถาน นั่นคือ ประหารชีวิต จำคุก กักขัง ปรับ และริบทรัพย์สิน โดยมีลักษณะการลงโทษและแนวคิดในการลงโทษแตกต่างกันไปตามลักษณะของการกระทำความผิด ประกอบไปด้วยทั้งโทษที่มีจุดประสงค์ที่จะตัดผู้กระทำความผิดออกไปจากสังคม ทั้งเป็นการถาวร ดังเช่นโทษประหารชีวิต ซึ่งเป็นการลงโทษตามทฤษฎีแก้แค้นทดแทน เพื่อให้สาสมกับการกระทำความผิด หรือเป็นการตัดผู้กระทำความผิดออกจากสังคมเป็นการชั่วคราวดังเช่น โทษจำคุก อันเป็นการลงโทษตามทฤษฎีข่มขู่ยับยั้ง

¹² สมชาย พฤษชัยกุล. (2557). *การริบทรัพย์สินซึ่งได้ใช้ในการกระทำความผิด ศึกษากรณีการใช้ยานพาหนะ*. กรุงเทพฯ: ห้องสมุดอิเล็กทรอนิกส์ศาลยุติธรรม, หน้า 9

หรือการลงโทษกักขัง อันเป็นโทษที่กระทบต่อเสรีภาพของผู้ต้องโทษ นอกจากนี้ยังมีโทษที่มีวัตถุประสงค์ที่จะลงกับทรัพย์สินของผู้กระทำความผิด ดังเช่น โทษปรับ และโทษริบทรัพย์สิน เป็นต้น

แต่อย่างไรก็ตามโทษทางอาญาของไทย ก็ยังไม่สามารถแก้ไขหรือยับยั้งการกระทำความผิดทางอาญาที่เกิดขึ้นแก่สังคมไทยได้อย่างมีประสิทธิภาพได้ทุกกรณี อาจเป็นเพราะการแก้ไขปัญหานั้นยังไม่ตรงจุดเท่าที่ควรนัก หรือเป็นเพราะโทษต่างๆ ยังไม่มีความเหมาะสมเพียงพอกับการกระทำความผิดที่เกิดขึ้นตามบริบทของประเทศไทย

ด้วยข้อมูลข้างต้นทำให้สามารถทำการสรุปได้ว่าโทษสำหรับการลงแก่ผู้กระทำความผิดตามกฎหมายอาญามีด้วยกันทั้งหมด 5 สถาน และสำหรับโทษที่ใช้บังคับในการกระทำความผิดอันเกี่ยวกับการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์นั้นนำหลักการลงโทษทางอาญามาใช้เพียงสองสถาน นั่นคือ โทษจำคุก และโทษปรับซึ่งเน้นโทษปรับเป็นหลักเพราะมีการให้เหตุผลว่าการกระทำความผิดเกี่ยวกับการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์นั้นเป็นเรื่องเล็กน้อยและโอกาสที่จะกระทำความผิดนั้นมีมาก โทษปรับจึงเป็นโทษที่เหมาะสมที่สุดในการนำมาใช้ แต่อย่างไรก็ตามพบว่าในปัจจุบัน การนำโทษปรับมาใช้กับผู้กระทำความผิดนั้นมิได้ทำให้การกระทำความผิดในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ลดน้อยลงไปแต่อย่างใดทำให้เห็นได้เป็นที่ชัดเจนว่าควรมีการนำหลักการลงโทษทางอาญาอื่นๆ มาใช้บังคับ หรือมีการเพิ่มหลักความรับผิดชอบไปถึงผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์นั่นเอง

2.4 ความหมายและความรับผิดชอบของผู้ผลิต

จากสภาพการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของสังคมและเทคโนโลยีก่อให้เกิดความน่าสนใจในการผลิตสิ่งของ อุปกรณ์ที่มีความแปลกใหม่เพื่อให้ได้รับความนิยมนและเป็นผู้นำแห่งตลาด อาจกล่าวได้ว่า ผู้ผลิตนั้นมีความต้องการสรรหาสินค้าที่แปลกใหม่เพื่อเพิ่มยอดขาย มุ่งหวังผลกำไร เกิดประโยชน์ ความพึงพอใจ และตอบโจทย์ความต้องการของผู้ซื้อ โดยการผลิตสินค้าบางประเภทนั้น ผู้ผลิตอาจผลิตไปตามกระแสความนิยมที่สร้างรายได้ให้กับผู้ผลิตมากกว่า การคำนึงถึงความเสียหายและความผิดกฎหมายของชิ้นส่วน หรือสินค้าที่ผลิต ดังเช่นการผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์โดยเฉพาะที่ได้ยกมาทำการศึกษาในครั้งนี้ ผู้ผลิตเห็นว่าชิ้นส่วนดังกล่าวนั้นเป็นที่ต้องการของผู้ซื้อจึงทำการผลิตโดยมิได้คำนึงถึงว่าชิ้นส่วนดังกล่าวนี้ก่อให้เกิดความผิดขึ้น โดยผู้ผลิตนั้นเป็นผู้ใช้ความสามารถในการออกแบบและสร้างผลิตภัณฑ์ขึ้นมา จึงอยู่ในฐานะที่ย่อมรู้รายละเอียดข้อมูลการผลิต รวมทั้งรูปแบบและจุดประสงค์

ในการนำมาใช้ ดังนั้นผู้ผลิตจึงอยู่ในฐานะที่จะควบคุมและป้องกันการกระทำความผิดได้ดีที่สุด

2.4.1 ความหมายของผู้ผลิต

พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน ปรากฏความหมายของคำว่าผู้ผลิตว่า หมายถึงผู้ที่ลงทุนและดำเนินการใช้ที่ดิน เครื่องจักร และว่าจ้างคนงานมาทำการผลิตสินค้าเพื่อขายในตลาด

และยังได้ให้ความหมายของคำว่า “ผลิต” ไว้ว่า หมายถึงการทำให้เกิดมีขึ้นตามความต้องการด้วยอาศัยแรงงานหรือเครื่องจักร เช่น ผลิตข้าว ผลิตรถยนต์ ผลิตบัณฑิต เป็นต้น

“ผู้ผลิต” ตามนัยความหมายของทางเศรษฐศาสตร์ หมายถึง ผู้ที่ทำหน้าที่นำทรัพยากรมาทำสิ่งใดสิ่งหนึ่งหรือนำทรัพยากรนั้นมาทำการผลิตสินค้าและบริการเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคคำว่าผลิตนี้เป็นคำที่ใช้กับบุคคลหรือบริษัทที่ทำการผลิตผลิตภัณฑ์เพื่อการค้าและหมายความรวมถึงผู้ผลิตสินค้าสำเร็จรูป ผู้ประกอบเข้าด้วยกัน ผู้ค้าส่งค้าปลีก เป็นต้น

ลักษณะของผู้ผลิตที่มีคุณภาพนั้นต้องมีความรับผิดชอบทั้งจะต้องใช้ทรัพยากรในการผลิตอย่างประหยัดและไม่ฟุ่มเฟือยเพื่อให้ได้รับประโยชน์อย่างคุ้มค่าที่สุด และยังคงมีความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมรวมทั้งทรัพยากรธรรมชาติที่เป็นของส่วนรวม

จรรยาบรรณที่ผู้ผลิตควรมีในการผลิต ได้แก่การผลิตสินค้าและบริการที่มีคุณภาพ การมีความซื่อสัตย์ในการกำหนดราคาสินค้าและบริการให้เหมาะสมไม่ขายสินค้าแพงเกินไป เพื่อให้ได้กำไรมาก ไม่หลอกลวงผู้บริโภคหรือไม่โฆษณาสินค้าหรือการบริการของตนเกินความเป็นจริงและรับผิดชอบต่อสินค้าและบริการที่ได้ผลิตและพร้อมที่จะรับฟังข้อเสนอแนะและแก้ไขข้อบกพร่องในสินค้าและบริการ

2.4.2 ความรับผิดในทางอาญาของผู้ผลิต

โดยมากแล้วหลักความรับผิดของผู้ผลิตนั้นปัจจุบันในประเทศไทยยังคงมีเพียงหลักการที่เกี่ยวกับความรับผิดที่เกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย และสินค้าที่มีความชำรุดบกพร่องอันก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้ใช้ซึ่งมีลักษณะเป็นเรื่องของทางแพ่งมากกว่าในทางอาญาและเน้นไปในการชดเชยค่าเสียหาย เช่นค่าเสียหายที่อาจคำนวณเป็นตัวเงินได้ และค่าเสียหายที่ไม่อาจคำนวณเป็นตัวเงินได้ หรือค่าเสียหายทางจิตใจ ตามที่ได้ศึกษาในครั้ง นี้ จึงขอยกเพียงความรับผิดที่มีความใกล้เคียงกับการลงโทษทางอาญา ซึ่งเรียกว่า ค่าเสียหายที่เป็นการลงโทษ (punitive damages) มีวัตถุประสงค์เพื่อลงโทษจำเลยเพื่อป้องกันมิให้กระทำความผิดซ้ำ และเพื่อเป็นการป้องกันมิให้ผู้อื่นกระทำความผิดตาม ค่าเสียหายในลักษณะนี้ศาลจะพิพากษาให้เป็นจำนวนค่อนข้างสูงและลงโทษได้ไม่จำกัดโดยคำนึงถึงพฤติกรรมการความร้ายแรง ความไม่สุจริต เจตนาที่ชั่วร้าย ไม่คำนึงถึงประเพณี

ศีลธรรมอันดีงามตามที่ควรกระทำของ จำเลยผู้เสียหายจะได้รับค่าเสียหายเพิ่มเติมจากปกติ เป็นการลงโทษเพื่อไม่ให้เอาเป็นเยี่ยงอย่าง และไม่ใช้การลงโทษทางอาญาแต่อย่างใด¹³

2.5 ทฤษฎีเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ผลิต

ทฤษฎีความรับผิดเด็ดขาด (Strict Liability) เป็นแนวคิดของสำนักกฎหมายบ้านเมือง อันมีแนวคิดที่รัฐควรเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องในการดูแลและให้ความเป็นธรรมแก่ผู้ที่ด้อยกว่า ในทางสังคม โดยในการพิจารณาความรับผิดของผู้ก่อความเสียหายไม่จำเป็นต้องพิจารณาถึงเจตนา ซึ่งเป็นองค์ประกอบภายในและเป็นเรื่องที่พิจารณาได้ยาก แต่พิจารณาเฉพาะว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลมาจากการกระทำหรือไม่เท่านั้น ทฤษฎีความรับผิดเด็ดขาดนี้พัฒนาขึ้นในช่วงปลายศตวรรษที่ 19 เนื่องมาจากการพัฒนาการจากยุคปฏิวัติอุตสาหกรรม โดยยกเหตุผลที่กล่าวถึงความยากในการพิสูจน์ความรับผิด ของผู้ประกอบการ ผู้ผลิตสินค้า เจ้าของโรงงานต่อการบาดเจ็บ หรือความเสียหายอันเกิดมาจากทรัพย์สินที่ก่อให้เกิดอันตรายซึ่งมีอยู่ทั่วไปในสังคม เนื่องจากลำพังตัวทรัพย์สินที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นเองยังไม่สามารถบ่งบอกได้ถึงว่า ผู้ประกอบการ ผู้ผลิตสินค้า หรือเจ้าของโรงงาน มีความมุ่งหมายต่อความเสียหายที่จะเกิดขึ้น หรือขาดความระมัดระวังที่จะป้องกันผลอันจะเกิดขึ้นเป็นทฤษฎีที่เกี่ยวกับความรับผิดโดยไม่ต้องมีเจตนา ความรับผิดโดยเด็ดขาด คือความรับผิดที่จำเลยต้องรับผิดในการกระทำของตนซึ่งกระทำให้เกิดในสิ่งที่กฎหมายบัญญัติห้าม โดยไม่จำเป็นต้องพิสูจน์ถึงในแง่จิตใจหรือเจตนาซึ่งเป็นองค์ประกอบภายใน หรือกล่าวได้อย่างสั้นๆ ว่าแม้กระทำความผิดโดยไม่มีเจตนา แต่ก็ยังคงต้องรับผิด เพราะกฎหมายประสงค์จะลงโทษผู้กระทำความผิดเช่นนั้นหลักความรับผิดโดยเด็ดขาด ในกฎหมายอาญานั้นมีพื้นฐานมาจากหลักความรับผิดเด็ดขาดตามกฎหมายลักษณะละเมิด ในประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ ซึ่งความรับผิดโดยเด็ดขาดในทางอาญานั้น อาจกล่าวได้ว่าป็นความผิดที่เล็กน้อย เกิดขึ้นได้ทั่วไป ไม่ได้มีลักษณะเป็นการกระทำที่ร้ายแรง หรือการก่ออาชญากรรมอย่างแท้จริงความรับผิดโดยเด็ดขาดทางอาญานั้นส่วนใหญ่เป็นเรื่องเกี่ยวกับความปลอดภัย สุขภาพ อนามัยของประชาชน รวมทั้งความมั่นคงของรัฐและความมั่นคงทางเศรษฐกิจด้วย เช่น การก่อให้เกิดมลพิษในสิ่งแวดล้อม เจ้าของโรงงานเผาสิ่งปฏิกูลที่เป็นพิษ ทำให้สารเคมีปนเปื้อนในอากาศแม้เจ้าของโรงงานจะไม่ได้รู้ถึงว่าสิ่งที่ตนเองเผาเป็นอันตราย

¹³ พิชัย พันธกี. (2555) *ทฤษฎีและขอบเขตของกฎหมายความรับผิดในผลิตภัณฑ์เพื่อการคุ้มครองผู้บริโภค* .

ต่อผู้อื่นก็ตาม ก็ยังคงเป็นความผิดตามความรับผิดชอบ เพราะการจะพิสูจน์ได้ว่าเจ้าของ โรงงาน เจตนาหรือประมาทก่อนจึงจะลงโทษ ได้นั้น ก็จะทำการลงโทษ ได้ยาก ซึ่งหากผู้กระทำความผิด หลุดพ้นจากความผิดไปได้นั้น มลพิษทางอากาศที่เกิดจากการเผาแล้วก็จะก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้อื่น และหากดำเนินการลงโทษไม่ได้เจ้าของ โรงงานก็จะทำการเผาสิ่งที่เป็นอันตรายอีกจนก่อให้เกิด ความเสียหายมากยิ่งขึ้น

สำหรับการกระทำความผิดของผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ นั้น เป็นที่เห็นได้ว่า การผลิตนั้นเริ่มต้นจากผู้ผลิตสินค้าซึ่งเป็นชิ้นส่วนที่ก่อให้เกิดความผิด ในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ และหากพิจารณาความรับผิดชอบของ ผู้ผลิตชิ้นส่วนนั้น ภายใต้อรรถกถาความรับผิดชอบจะพบว่า ทฤษฎีความรับผิดชอบเด็ดขาด มิได้คำนึงถึงเจตนา หรือองค์ประกอบภายในจิตใจของผู้ผลิตสินค้า แต่พิจารณาเพียงว่าความผิดที่เกิดขึ้นนั้น เป็นผลจากการกระทำของผู้ผลิตหรือไม่เท่านั้น แม้ผู้ผลิตไม่ได้มีเจตนาที่จะผลิตชิ้นส่วนนั้นๆ เพื่อใช้ในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์แต่เป็นที่เห็นได้ว่า ชิ้นส่วนที่มีลักษณะเฉพาะในการ ตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ตามที่ยกมาศึกษาในครั้งนี้ที่ผู้ผลิต ทำการผลิตนั้นเป็นผลทำให้ ผู้นำมาใช้เกิดความรับผิดชอบในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์นั่นเอง แม้ความผิดของผู้ผลิต จะไม่สำเร็จลงได้เลยหากผู้ซื้อมิได้นำมาใช้ แต่พิจารณาตามทฤษฎีความรับผิดชอบโดยเด็ดขาด ซึ่งเป็นหลักที่รัฐใช้คุ้มครองผู้บริโภคซึ่งอยู่ในสถานะที่ด้อยกว่าทางสังคมนั้นจะพบว่าเพียงแค่ ผู้ผลิตทำการผลิตแม้ไม่ได้มีเจตนาใดๆ ก็ตาม ก็ถือได้ว่า การกระทำความผิดในการตัดแปลงสภาพ รถจักรยานยนต์ที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลมาจากการผลิตชิ้นส่วนนั้นๆ นั่นเอง

2.6 หลักการเบื้องต้นในการลงโทษเกี่ยวกับการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์

การกำหนดความรับผิดชอบและการลงโทษในความผิดอันเกี่ยวกับการตัดแปลงสภาพ รถจักรยานยนต์ในปัจจุบันนั้น อาจกล่าวได้ว่ามีจุดเริ่มต้นมาจากการกระทำความผิดอันเกี่ยวกับการฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งกฎหมายจราจรหรือพระราชบัญญัติจราจรทางบกนั่นเอง เพราะการ ตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์โดยทั่วไปแล้วนั้นจะมีความผิดได้ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก ก็ต่อเมื่อมีการนำรถจักรยานยนต์ที่ได้รับการตัดแปลงสภาพแล้วนั้นออกมาใช้บนทางถนนในการ สัตถุจรซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายได้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนตลอดจนบุคคลทั่วไปอีกด้วยด้วยเหตุนี้ จึงมีความจำเป็นและสมควรที่จะต้องทำการพิจารณาหลักการเบื้องต้นต่างๆ ตามกฎหมาย อันเกี่ยวกับการจราจร ดังต่อไปนี้

2.6.1 หลักการเบื้องต้นของกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร

ลักษณะสำคัญประการหนึ่งของกฎหมายก็คือ กฎหมายต้องเป็นคำสั่งหรือข้อบังคับที่ใช้ได้เสมอไป (Continuity) หมายความว่ากฎหมายนั้นเมื่อประกาศและได้มีผลบังคับใช้แล้วก็ใช้ได้ตลอดไปจนกว่าจะถูกยกเลิกโดยกระบวนการที่ถูกต้องในภายหลัง และตราใบที่ซึ่งไม่มีการยกเลิกก็ถือว่ายังมีผลบังคับใช้ยังสามารถหยิบขึ้นมาใช้เมื่อใดก็ย่อมมีผลบังคับเช่นเดิม ดังสุภาษิตกฎหมายที่ว่า กฎหมายนอนหลับบางครั้งแต่ไม่เคยตาย (The Laws Sometime Sleep, Never die) การบังคับใช้กฎหมายจราจรนั้นมีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงและแก้ไขเพื่อให้เหมาะสมกับสภาพสังคมและการจราจรอยู่ตลอดเวลาจึงจำเป็นต้องมีการศึกษาอย่างต่อเนื่อง

การกระทำความผิดในกฎหมายจราจรเป็นการกระทำความผิดที่มีโทษทางอาญาประเภท Mala Phohibita อันหมายถึงการกระทำที่เป็นความผิดเพราะกฎหมายได้บัญญัติไว้ว่าเป็นความผิด ไม่ใช่การกระทำที่มีความผิดหรือเป็นความชั่วร้ายในตัวเอง เช่น การที่ผู้ขับขี่รถยนต์จะเลี้ยวซ้ายหรือขวาก็สามารถกระทำได้โดยอิสระหากขับขี่ในพื้นที่บ้านของตนเอง แต่หากได้ขับขี่ไปบนถนนแล้วฝ่าฝืนเครื่องหมายห้ามเลี้ยวขวา ก็จะเกิดเป็นความผิดในทันที ทั้งที่การเลี้ยวขวานั้นไม่ได้เป็นการทำชั่วแต่อย่าง

กฎหมายจราจรนั้นเป็นกฎหมายที่มุ่งคุ้มครองสังคม โดยมีการลงโทษผู้กระทำความผิดตามกฎหมายจราจรในรูปแบบต่างๆ เช่น การปรับ การยึดรถ การเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ การตัดแต้มของผู้ขับขี่รถยนต์รวมถึงรถจักรยานยนต์ การกักขัง ตลอดจนทั้งการจำคุก อีกด้วย โดยมีจุดมุ่งหมายหลักเพื่อปกป้องคุ้มครองสังคม ควบคุมดูแลพฤติกรรมของประชาชน ทั้งในเวลาปัจจุบันและมีผลต่ออนาคตอีกด้วย

จากการศึกษาจำนวนมากพบว่า การบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพและการลงโทษที่เหมาะสมสามารถลดการกระทำความผิดทางจราจรได้อีกทั้งยังเป็นการเพิ่มความปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนและประชาชนทั่วไปได้อีกด้วย การลงโทษการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรค่อนข้างเป็นไปในทางที่เป็นโทษปรับ มากกว่าโทษประเภทอื่นๆ แต่การปรับนั้นมีผลต่อการกระทำความผิดซ้ำ หรือความเกรงกลัวต่อโทษปรับน้อยมาก ทำให้ไม่อาจลดการฝ่าฝืนกฎอันเกี่ยวกับการจราจรได้ สิ่งสำคัญที่ต้องคำนึงถึงในการแก้ไขปัญหาคือการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรได้นั้น ต้องคำนึงถึงเหตุผลในการกระทำ พฤติกรรมที่กระทำ และการกำหนดบทลงโทษที่เหมาะสม การลงโทษในความผิดที่ไม่ต้องการให้เกิดขึ้นนั้นสามารถกำหนดทิศทางพฤติกรรมในการขับขี่ได้ด้วยการเปรียบเทียบผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในทางลบ

กล่าวโดยสรุปได้ว่าการนำรถจักรยานยนต์ที่มีลักษณะการกระทำความผิดในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ไปใช้บนทางนั้นเป็นการฝ่าฝืนพระราชบัญญัติจราจรทางบกประการหนึ่ง

และสำหรับหลักการเบื้องต้นในการลงโทษเกี่ยวกับการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์นั้น ต้องทำการพิจารณาไปตามบทบัญญัติอันเป็นหลักกฎหมายในการลงโทษเบื้องต้นของกฎหมาย อันเกี่ยวกับการจราจร โดยมีลักษณะเป็นการกระทำความผิดในสิ่งที่กฎหมายบัญญัติไว้ ว่าเป็นความผิดและมีแนวทางในการแก้ไขคือ ต้องมีการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพ โดยคำนึงถึงเหตุผลในการกระทำ พฤติกรรมที่กระทำ และการกำหนดบทลงโทษที่เหมาะสม จึงจะสามารถลดการกระทำความผิดได้อีกทั้งกฎหมายจราจรนั้นเป็นกฎหมายที่มุ่งคุ้มครองสังคม อันเป็นที่เห็นได้ชัดเจนว่าการกำหนดความรับผิดชอบในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์นั้น เพื่อเป็นการมุ่งคุ้มครองสังคมเพิ่มความปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนและควบคุมพฤติกรรม ของประชาชนอีกประการหนึ่งนั่นเอง ดังนั้นการศึกษาอันเกี่ยวกับการแก้ไขการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์นั้นจึงจ้องทำการวิเคราะห์จากหลักการในการลงโทษเบื้องต้นดังปรากฏ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกอีกด้วยนั่นเอง

2.6.2 สภาพบังคับและมาตรการในการลงโทษตามกฎหมายจราจร

โทษและสภาพบังคับตามกฎหมายจราจรนั้น สามารถจำแนกได้ 2 ประเภท¹⁴ กล่าวคือ

1. มาตรการลงโทษทางอาญา
2. มาตรการลงโทษที่ไม่ใช่โทษทางอาญา

2.6.2.1 มาตรการลงโทษทางอาญาที่นำมาใช้ในการลงโทษตามกฎหมายจราจร

การนำหลักการลงโทษทางอาญามาใช้บังคับกับผู้กระทำความผิดในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์นั้นมีการกำหนดเป็นโทษสองสถานกล่าวคือ โทษจำคุก และโทษปรับ ซึ่งมีลักษณะเฉพาะสำหรับการนำมาปรับใช้ในการลงโทษแก่ผู้กระทำความผิดในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ดังต่อไปนี้ กล่าวคือ

โทษจำคุก คือการนำตัวผู้กระทำความผิดที่ศาลมีคำพิพากษาให้จำคุกไปควบคุมตัวไว้ในเรือนจำ หรือ ทัณฑสถานการลงโทษจำคุกเป็นมาตราที่ใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการจำกัด หรือ ตัดเสรีภาพ ของผู้กระทำความผิด โดยเน้นให้ผู้กระทำความผิดเกรงกลัว เช็ดหลาบและสำนึก ในการกระทำความผิด ตามหลักทฤษฎีการลงโทษแบบแก้แค้นทดแทน ทฤษฎีการยับยั้งชั่งใจ และการป้องกันเป็นวิธีการหนึ่งในการลงโทษ

อย่างไรก็ตามการจำคุกเพราะการกระทำความผิดเกี่ยวกับการจราจรนั้น แม้ศาลตัดสินให้มีโทษจำคุก แต่ก็มักมีลักษณะของการรอลงอาญา เพราะความผิดเกี่ยวกับการจราจรนั้น

¹⁴ นรวัฒน์ รามฤทธิ์. (2546). *ปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจร ศึกษากรณีกองบังคับการตำรวจนครบาล 6*. วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา, บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 21

ถือเป็นความผิดที่มีอัตราโทษจำคุกเพียงเล็กน้อยสังเกตได้ว่า ความผิดเกี่ยวกับการจราจรนั้น มีการเน้นโทษปรับเป็นหลัก มากกว่าการลงโทษจำคุก เพราะโทษจำคุกนั้นไม่เหมาะสมกับผู้กระทำความผิดเล็กน้อย ซึ่งอาจได้รับผลร้ายจากการจำคุกได้

โทษปรับเนื่องจากการกระทำความผิดกฎหมายจราจรนั้นถือได้ว่าเป็นความผิดที่เล็กน้อย และโอกาสที่ผู้กระทำความผิดจะฝ่าฝืนกฎหมายจราจรนั้นมีมาก กฎหมายจึงได้กำหนดโทษของการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรไว้เป็นโทษปรับเสียเป็นส่วนใหญ่โดยมีการกำหนดอัตราค่าปรับไว้มีลักษณะเป็นช่วงกว้างๆ กล่าวคือ มีอัตราค่าปรับต่ำสุดถึงอัตราค่าปรับสูงสุด พนักงานสอบสวนเป็นผู้ใช้ดุลพินิจในการเปรียบเทียบปรับไปตามความเหมาะสมแก่ความร้ายแรงแห่งการกระทำ ความผิด และพิจารณาตามที่กำหนดไว้ในคำพิพากษาของศาล โดยผู้กระทำความผิดต้องเป็นผู้ชำระเงินตามที่ได้กำหนดอัตราค่าปรับนั้น

2.6.2.2 มาตรการการลงโทษที่ไม่ใช่ทางอาญาที่นำมาใช้ในการลงโทษตามกฎหมายจราจร ได้แก่ มาตรการที่มีลักษณะเป็นการลดทอนสิทธิของผู้กระทำความผิด เช่น การสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ การสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ เป็นต้น โดยโทษที่ไม่ใช่ในทางอาญาที่นำมาบังคับใช้กับการกระทำความผิดในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ ได้แก่ โทษดังต่อไปนี้

(1) การยึดใบอนุญาตขับขี่รถทุกประเภท โดยผู้ใช้อำนาจนี้ได้ คือผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ผู้บัญชาการตำรวจภูธร ผู้บังคับการพนักงานเจ้าหน้าที่ ผู้บังคับการตำรวจทางหลวง รวมไปถึง ผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากบุคคลดังกล่าวอีกด้วย โดยจะมีการยึดใบอนุญาตขับขี่นั้นได้ต่อเมื่อผู้ขับขี่รถประเภทใดๆ ได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในฐานใดฐานหนึ่ง โดยมีกำหนดยึดได้ครั้งละไม่เกินหกสิบวัน

(2) การสั่งพักใช้ หรือ เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ เป็นอำนาจของศาลตามมาตรา 162 โดยไม่มีความซ้ำซ้อนกับอำนาจในการยึดใบอนุญาตขับขี่แต่อย่างใด กล่าวคือ เมื่อผู้ขับขี่กระทำความผิดและได้ถูกยึดใบขับขี่ไว้แล้วโดยผู้มีอำนาจตามที่กล่าวข้างต้น หากถูกฟ้องต่อศาลในความผิดนั้น ศาลก็ยังคงมีอำนาจในการสั่งพักใช้ หรือ เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ดังกล่าวของผู้กระทำความผิด อีกทั้งยอมได้ เหตุผลโดยส่วนมากที่ศาลมีคำสั่งให้พักใช้ หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ เพราะเพื่อความปลอดภัยแก่บุคคล ในชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของผู้อื่น มักเกิดกับกรณีที่ผู้กระทำความผิดกระทำความผิดมาแล้วหลายครั้งหลายหน

ความแตกต่างของการสั่งให้พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ กับการสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่นั้น คือการสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ เป็นการสั่งมิให้ผู้กระทำความผิดนั้นใช้ใบอนุญาตขับขี่ โดยมีช่วงกำหนดระยะเวลาใดระยะเวลาหนึ่ง กำหนดเวลาเท่าใดนั้นขึ้นอยู่กับดุลพินิจของศาล เป็นเวลานานเท่าใดก็ได้ตามที่ศาลพิจารณาจากความเสียหายที่เกิดขึ้น

ในส่วนของการสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่นั้น คือ การที่ศาลมีคำสั่งให้ใบอนุญาตขับขี่นั้นไม่สามารถใช้ได้อีกเลย กล่าวได้อีกประการว่าเป็นการยกเลิก หรือ เพิกถอน ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นโดยถือว่ามิผลนับแต่วันที่ศาลได้มีคำสั่ง คือ นับแต่วันที่ศาลมีคำสั่งนั้น ผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดไม่ได้รับอนุญาตให้ขับขี่รถประเภทนั้นๆ ได้อีก แต่ยังคงขอรับใบอนุญาตขับขี่รถประเภทอื่นได้ เช่น หากผู้ขับขี่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ จะไปขอรับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์นั้นอีกมิได้ แต่ยังคงขอรับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ได้ เป็นต้น

โดยศาลจะพิจารณาใช้อำนาจเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ก็ต่อเมื่อเห็นได้ว่า ผู้ขับขี่นั้นได้กระทำความผิดต่อกฎจราจรเป็นประจำหรือหลายครั้งหลายครา หรือกระทำความผิดอื่นที่มีลักษณะเกี่ยวเนื่องกับความผิดจราจรอันเป็นความผิดร้ายแรง ที่มีผลกระทบต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน

กล่าวได้โดยสรุปว่าการกระทำความผิดอันเกี่ยวกับการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ มีลักษณะเป็นความผิดตามกฎหมายจราจร และเป็นการกระทำความผิดที่มีโทษทางอาญาประเภทหนึ่ง โดยจะมีความผิดเพราะเป็นการกระทำฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่กำหนดไม่ใช้การกระทำที่มีความชั่วร้ายในตัวเอง กฎหมายจราจรนั้นเป็นกฎหมายที่มุ่งถึงการคุ้มครองสังคม โดยมีการลงโทษทั้งมาตรการการลงโทษทางอาญา เช่น โทษจำคุก โทษปรับ เป็นต้น และโทษที่มีใช้ในทางอาญา เช่น ยึดใบอนุญาตขับขี่ สั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ โดยอำนาจของศาลอันพิจารณาไปตามความร้ายแรง และจำนวนครั้งในการกระทำความผิดของผู้กระทำความผิดนั่นเอง

2.7 ความเป็นมาของรถจักรยานยนต์และการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์

สำหรับการศึกษาในส่วนอันที่เกี่ยวข้องกับการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์นั้น สิ่งที่ควรทำการศึกษาเป็นลำดับแรกของการทำการศึกษาในครั้งนี้ นอกจากความหมายของรถจักรยานยนต์ตามที่ได้ทำการศึกษาไปในหัวข้อก่อนหน้าแล้วนั้นยังควรทำการศึกษา รวมไปถึงประวัติความเป็นมาของรถจักรยานยนต์และการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ เพราะประโยชน์ของการทราบถึงความเป็นมาและพัฒนาการของรถจักรยานยนต์นั้นจะทำให้เข้าใจสาเหตุ วิวัฒนาการและประวัติความเป็นมาของการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ได้เป็นอย่างดีมากยิ่งขึ้นอันจะนำไปสู่การกำหนดแนวทางแก้ไขปัญหาที่เหมาะสมและชัดเจนทำให้สามารถแก้ปัญหาดังกล่าวได้อย่างแท้จริง โดยความเป็นมาของรถจักรยานยนต์และการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ทำการศึกษาได้ดังต่อไปนี้

2.7.1 ประวัติความเป็นมาของรถจักรยานยนต์

นับเป็นเวลากว่า 100 ปีมาแล้ว ที่อุตสาหกรรมยานยนต์ก้าวด้วยแนวความคิดอันหลากหลายของวิศวกรหลายประเทศ เริ่มจากบริษัทยักษ์ใหญ่ของทวีปยุโรป มาจนถึงชนชาติญี่ปุ่นที่เริ่มก้าวเข้าสู่วงการผลิตรถลงสู่ตลาดโลกในช่วงหลังของปี ค.ศ. 1950 ชื่อของรถจากประเทศญี่ปุ่น ก็เริ่มปฏิเสธแนวความคิดเดิมๆ ของบริษัทยักษ์ใหญ่ของทวีปยุโรปลงอย่างสิ้นเชิงและแน่นอนว่าชื่อของ ฮอนด้า ยามาฮ่า ซูซูกิ และคาวาซากิ คือ 4 ในกระแสของความนิยมในระดับสูงสุดและในปัจจุบันยังเหลือผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ลงป้อนตลาดโลกอยู่เพียงไม่กี่แห่ง

การสร้างรถจักรยานยนต์คันแรกด้วยทีมงานของ Gottlieb Daimler และ Karl Benz ซึ่งต่อมาทั้งคู่สามารถสร้างได้สำเร็จ แต่เสียดายที่รถต้นแบบถูกไฟไหม้ไปพร้อมๆ กับโรงงานในปี ค.ศ. 1903 ในช่วงปลายค.ศ 1884 นั้นน่าจะเป็นครั้งแรกที่มีการบันทึกถึงการเสนอผลงาน "พิมพ์เขียว" แสดงให้เห็นถึงการทำงานของเครื่องยนต์ สันดาปภายในขนาดเล็กที่จะมีการพัฒนาสำหรับการนำมาติดตั้งในรถจักรยานยนต์เป็นครั้งแรก ด้วยเครื่องยนต์ ที่ใช้คาบูเรเตอร์เป็นตัวผสมอากาศโดยใช้คอยล์จุดระเบิดเป็นตัวกระตุ้นให้เกิดการสันดาปภายในห้องเผาไหม้ ในเวลาดังกล่าวนั้น เครื่องยนต์แบบ 4 จังหวะของ OTTO ก็กำลังอยู่ในขั้นวิจัยระยะสุดท้ายโดยทุนสนับสนุนของมหาเศรษฐีชาวอังกฤษชื่อ Edward Butler ก็กำลังอยู่ในขั้นวิจัยระยะสุดท้ายโดยทางประเทศเยอรมันนี้

สำหรับประเทศอังกฤษ ในช่วงปีค.ศ. 1892 นักค้นคว้าชาวอังกฤษ ชื่อว่า เฟลิกซ์ซี โอดอร์ มิลเลอร์ ได้นำเอาเครื่องยนต์แบบ 5สูบ หรือเรียกกันว่าสูบดาว ในวงการวิศวกรรมยานยนต์ส่งกำลังโดยตรงจากห้องข้อเหวี่ยงลงสู่คัมของวงล้อโดยตรง โดยมิลเลอร์ตั้งชื่อรถของเขาว่า Stellar ซึ่งมีความหมายว่าดวงดาว ในปลายศตวรรษที่ 18 ซึ่งถือได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศอังกฤษยุคบุกเบิก Mr. John Boyd Dunlop ซึ่งเป็นลูกชายของบริษัทผู้ผลิตยางที่มีชื่อผลิตภัณฑ์ทางการค้าว่า ดันล็อป ได้เข้ามามีบทบาทเสริมในด้านการผลิตรถยนต์ด้วย

ในช่วงปี ค.ศ. 1893 ประเทศอิตาลี มีผู้นำเอาเครื่องยนต์ตัดหญ้ามาเป็นตัวต้นกำลังขับผลักดันให้รถจักรยานธรรมดา กลายเป็นรถมอเตอร์ไซค์ได้สำเร็จเป็นคนแรกของประเทศอิตาลีมีชื่อว่า Mr. Enrico Bernardi โดยเครื่องยนต์ชนิดนี้ ให้แรงม้าสุทธิเพียงครึ่งแรงม้า ที่รอบเครื่อง 280-500 รอบ/นาที

หลังจากนั้นมาอีก 2 ปี ก็เริ่มได้จุดลงตัวในการพัฒนาเครื่องยนต์ขนาดเล็ก เพื่อนำมาติดตั้งในพาหนะระดับย่อย โดย Mr De Dion สามารถนำเอาเครื่องยนต์ แบบสูบเดี่ยว 4 จังหวะลงมาติดตั้งในรถ 3 ล้อขนาดเล็กได้สำเร็จ โดยใช้กรรมวิธีในการดึงเอาไอระเหยจจากน้ำมันเบนซิน ป้อนเข้าไป

ในห้องเผาไหม้ในจังหวะจุด เครื่องยนต์ต้นแบบชุดนี้ ยังไม่มีคาบูเรเตอร์ ส่วนผู้ที่สร้างระบบจุดระเบิดสำหรับใช้กระตุ้นจังหวะงานของหัวเทียน คือ Mr Robert Bosch ซึ่งต่อมาได้พัฒนาระบบไฟฟ้า ทุกชนิดเพื่อใช้ในอุตสาหกรรมยานยนต์จนกลายเป็นบริษัทยักษ์ใหญ่ของวงการรถยนต์ และพาหนะเกือบทุกชนิดไปในปลายศตวรรษที่ 19 จนถึงยุคปัจจุบัน

ส่วนรถจักรยานยนต์ที่ใช้วงล้อเดี่ยวและสามารถผลิตลงสู่ตลาดโลกได้สำเร็จ โดยเป็นผลงานร่วมของหลายประเทศ เช่น อังกฤษ เยอรมนี อิตาลี และฝรั่งเศส โดยประเทศอังกฤษนั้น ในปี ค.ศ. 1899 มีผลงานเด่นของ "Raleigh" ที่เริ่มอุตสาหกรรมผลิตรถจักรยานขายมาก่อน แล้วจึงนำเครื่องยนต์มาติดตั้งเอาไว้ที่แผงคอหน้ารถจักรยาน ด้วยรูปทรงที่ค่อนข้างสมบูรณ์แบบในที่สุด

รถจักรยานยนต์สมัยแรกๆที่เข้ามาในประเทศไทย ได้แก่ บีเอ็มดับเบิลยู ฮาร์เลย์ เดวิดสัน ไทรอัมพ์ จนกระทั่งเมื่อรถจักรยานยนต์จากญี่ปุ่น เริ่มมีเข้ามาจำหน่ายในประเทศไทยจนปัจจุบันนี้ เราจะเห็นแต่รถจักรยานยนต์จากประเทศญี่ปุ่นเป็นส่วนมาก ส่วนรถจักรยานยนต์จากประเทศยุโรปก็ยังมีอยู่แต่มีราคาแพงกว่ามาก ทั้งอะไหล่หายากจึงมีเฉพาะผู้ที่รักรถจักรยานยนต์จากยุโรปจริงๆ และผู้ที่มีกำลังเงินในการซื้อเท่านั้นที่ให้ความสนใจ

2.7.2 ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับจักรยานยนต์¹⁵

การผลิตรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยได้เริ่มขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2507 ภายใต้ชื่อว่า บริษัท สยาม ยามาฮ่า จำกัด ตั้งอยู่ที่จังหวัดสมุทรปราการ โดย ดร. ดาวร พรประภา ได้ก่อตั้งโรงงานประกอบรถจักรยานยนต์ขึ้นเป็นแห่งแรกในประเทศไทย ในการผลิตระยะเริ่มแรกนั้น ส่วนประกอบหลายชนิดต้องนำเข้ามาจากต่างประเทศ มีเพียงชิ้นส่วนประกอบที่ผลิตเองภายในประเทศเพียงบางส่วน ต่อมาได้มีการปรับปรุงคุณภาพและมาตรฐานของชิ้นส่วนประกอบจนสามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้ ทำให้มีการใช้ชิ้นส่วนอื่นๆที่ผลิตในประเทศมากขึ้นเป็นลำดับ จนถึงขณะนี้การผลิตรถจักรยานยนต์สามารถใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้เองภายในประเทศมากถึงร้อยละ 90 แต่ก็ยังมีชิ้นส่วนประกอบอื่นที่ยังต้องนำเข้าจากต่างประเทศ เช่น อุปกรณ์พิเศษทางด้านระบบไฟฟ้า ปั๊มน้ำมันหล่อลื่นอัตโนมัติ มอเตอร์สตาร์ท (Starting Motor) เป็นต้น

2.7.2.1 ประเภทของรถจักรยานยนต์¹⁶

รถจักรยานยนต์ต่างๆ ไปที่มีใช้งานอยู่ในประเทศไทยและทั่วโลก จะเป็นรถจักรยานยนต์ที่ใช้แก๊สโซลีน (Gasoline) คือ น้ำมันเบนซิน เป็นเชื้อเพลิง ถึงเกือบ 100 % โดย

¹⁵ สารานุกรมไทยสำหรับเยาวชน โดยพระราชประสงค์ของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เล่มที่ 24 . (2543) .

กรุงเทพฯ: อมรินทร์พริ้นติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง. หน้า 163

¹⁶ เรื่องเดียวกัน. หน้า 163

สามารถแบ่งประเภทของรถจักรยานยนต์ ตามชนิดของเครื่องยนต์ได้เป็น 2 ประเภทคือ รถจักรยานยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์แบบ 2 จังหวะ (2 Stroke) และ รถจักรยานยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์แบบ 4 จังหวะ (4 Stroke)

2.7.2.2 หลักในการทำงานของเครื่องยนต์

เริ่มที่ห้องเผาไหม้ อันเป็นเป็นแหล่งกำเนิดพลังงาน กระบวนการคือ น้ำมันเบนซินถูกทำให้ผสมกับอากาศด้วยเครื่องผสมน้ำมันเชื้อเพลิงกับอากาศ หรือคาร์บูเรเตอร์ (Carburetor) จนกลายเป็นไอ แล้วถูกส่งเข้าไปในกระบอกสูบ และไอน้ำมันถูกแรงอัดของลูกสูบอัดจนเหลือปริมาตรน้อยลง เมื่อหัวเทียนจุดประกายไฟออกมาเผาไหม้ไอดังกล่าว ทำให้เกิดการระเบิดในห้องเผาไหม้ จึงเกิดแรงดันผลักลูกสูบให้เคลื่อนลง จึงกลายเป็นพลังงานถ่ายทอดผ่านกลไกต่างๆ ไปขับเคลื่อนล้อให้หมุนไป

หลักการทำงานของเครื่องยนต์ 2 จังหวะ¹⁷ กล่าวคือ เครื่องยนต์ 2 จังหวะ หมายถึง เพลาข้อเหวี่ยงหมุน 1 รอบ เครื่องยนต์ทำงานไป 2 จังหวะ

หลักการทำงานของเครื่องยนต์ 4 จังหวะ กล่าวคือ เครื่องยนต์ 4 จังหวะ หมายถึง เพลาข้อเหวี่ยงหมุน 2 รอบ เครื่องยนต์ทำงานไป 4 จังหวะ

จากนั้นแหล่งพลังงานส่งสู่การขับเคลื่อนล้อหลัง ตั้งแต่การจุดระเบิดในห้องเผาไหม้ จนเกิดพลังงานไปขับเคลื่อนให้ล้อหลังหมุนไป

กระบอกสูบของเครื่องยนต์มี 2 แบบ คือ ชนิดมีสูบเดี่ยว มีคุณสมบัติ คือ ปริมาตรความจุต่ำ ขนาดเล็กและน้ำหนักเบา ชนิดมีสองสูบถึงสี่สูบ มีคุณสมบัติ คือ ปริมาตรความจุมาก แรงม้าหรือกำลังของเครื่องยนต์สูง ทั้งการทำงานราบเรียบกว่า

ระบบระบายความร้อน มีด้วยกันทั้งหมด 4 แบบ ได้แก่

1. ระบายความร้อนด้วยอากาศปะทะขณะรถวิ่ง
2. ระบายความร้อนด้วยอากาศจากพัดลม
3. ระบายความร้อนด้วยน้ำ
4. ระบายความร้อนด้วยน้ำมัน

ระบบการขับเคลื่อน มีด้วยกัน 3 แบบ ได้แก่

1. ขับด้วยโซ่ ซึ่งมีข้อดีคือ การเปลี่ยนอัตราทดได้ง่าย
2. ขับด้วยเพลา มีข้อดีคือ ความประหยัดในการบำรุงรักษา และ

¹⁷ สารานุกรมไทยสำหรับเยาวชน โดยพระราชประสงค์ของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เล่มที่ 24 . อ่างแล้ว
เชิงอรรถที่ 15 . หน้า 164

3. ขับด้วยสายพาน ข้อดีคือ มีการระบบการทำงานที่นุ่มนวลไม่กระตุก

ในส่วนของระบบหล่อลื่นนั้น มีด้วยกัน 2 แบบ โดยแยกตามเครื่องยนต์ 2 จังหวะ และเครื่องยนต์ 4 จังหวะ ดังนี้ ระบบหล่อลื่นแบบแยกส่วน สำหรับเครื่องยนต์ 2 จังหวะ โดยปั๊มออโตลูบ (Automatic Lubrication) และระบบหล่อลื่นแบบรวม สำหรับเครื่องยนต์ 4 จังหวะ

2.7.2.3 แบบของรถจักรยานยนต์ที่ผลิตในประเทศไทย

รถจักรยานยนต์จะถูกแบ่งตามรูปลักษณะได้เป็น 3 แบบ คือ

(1) แบบครอบครั้ว

มีขนาด 100 ซี.ซี. มีความเหมาะสมในกรณีสภาพสตรีขับขี่ เพราะเป็นรถขนาดเล็ก มีกระบังลม มีปริมาตรในห้องเผาไหม้และแรงม้าต่ำ บริเวณส่วนกลางเว้าเป็นช่องว่าง เพื่อสะดวกในการก้าวขาขึ้นขับขี่ เป็นรถอเนกประสงค์ใช้งานทั่วไปในครอบครัวไม่ต้องการความเร็วสูงนัก

(2) แบบสปอร์ตครอบครั้ว

มีขนาด 100-125 ซี.ซี. มีการจำหน่ายในประเทศไทยเท่านั้น เป็นรถที่มีปริมาตรในห้องเผาไหม้ และแรงม้า สูงกว่ารถครอบครั้ว บริเวณส่วนกลางเว้าเช่นเดียวกับรถครอบครั้ว ตะเกียบหน้า หรือ โช้กอัพไม่มีฝาครอบ สำหรับในต่างประเทศจะเป็นรถประเภทสกูตเตอร์ (scooter) เป็นรถขนาดเล็ก ขับขี่คล่องตัว

(3) แบบสปอร์ต

เหมาะสำหรับผู้ชายขับขี่ เป็นรถที่มีปริมาตรในห้องเผาไหม้และแรงม้าสูง มีขนาดตั้งแต่ 120 ซี.ซี. ขึ้นไป ถังน้ำมันเบนซินอยู่ด้านนอก โดยเชื่อมต่อกับเบาะนั่ง สามารถขับขี่ได้ด้วยความเร็วสูงและในระยะทางที่ไกล

2.7.3 ความหมายของการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์

คำว่า “ดัดแปลงสภาพ” นั้น ไม่ปรากฏแน่ชัดในตัวของกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร หรือ กฎหมายเกี่ยวกับรถยนต์ของประเทศไทย ระบุไว้เพียงแค่พออนุมานได้ว่า การดัดแปลงสภาพรถยนต์ หรือรถจักรยานยนต์ตามกฎหมายนั้น เป็นการปรับแต่ง หรือมีลักษณะในการต่อเติม หรือ แก้ไขในส่วนควบของรถยนต์ หรือ รถจักรยานยนต์นั้น อันอาจเป็นเหตุก่อให้เกิดอันตราย แก่กาย หรือ จิตใจของบุคคลอื่น¹⁸

“ดัดแปลง” ตามความหมายของพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน หมายถึง การแก้ไขเปลี่ยนแปลงให้เหมาะสมเปลี่ยนจากรูปแบบเดิมโดยแก้ไขเปลี่ยนแปลงบ้างเล็กน้อย เช่น ดัดแปลงเรือนชั้นเดียวให้เป็นสองชั้น

¹⁸ พระราชบัญญัติรถยนต์.มาตรา 12

เปลี่ยนแปลงต่อเติม เพิ่ม ลด หรือขยายซึ่งลักษณะขอบเขต แบบ รูปทรง สัดส่วนน้ำหนัก เนื้อที่ของโครงสร้างของอาคาร หรือส่วนต่างๆ ของอาคารซึ่งได้ก่อสร้างไว้แล้วให้ผิดไปจากเดิม และมีใช้การซ่อมแซมหรือการตัดแปลงที่กำหนดในกฎกระทรวง ทำซ้ำโดยเปลี่ยนรูปใหม่ ปรับปรุงแก้ไข เพิ่มเติม หรือจ้างงานต้นฉบับในส่วนอันเป็นสาระสำคัญ โดยไม่มีลักษณะเป็นการจัดทำงานชิ้นใหม่ ทั้งนี้ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน และสำหรับการตัดแปลงสภาพรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์นั้น ปรากฏในกฎหมายของต่างประเทศ ซึ่งใช้คำว่า “Modify”

กล่าวได้โดยสรุปว่า การตัดแปลง นั้น หมายถึง การเปลี่ยนแปลง ต่อเติม แก้ไข เพิ่ม ลด หรือ ขยายซึ่งลักษณะต่างๆ ที่เดิมมีอยู่แล้วนั้นให้ผิดไปจากรูปแบบเดิม อันมิได้เป็นการซ่อมแซมและเป็นการกระทำที่กฎหมายไม่ได้ให้อำนาจไว้ หรือไม่ถูกต้องตามกฎหมาย กฎกระทรวง หรือข้อบังคับต่างๆ ที่มีผลบังคับใช้ในปัจจุบัน

สำหรับการพิจารณาการกระทำความคิดอันเกี่ยวกับการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์นั้นผู้ทำการศึกษาควรศึกษาถึงประวัติความเป็นมา ความรู้อันเป็นพื้นฐานเบื้องต้น หลักการทำงานของเครื่องยนต์และลักษณะรูปแบบของรถจักรยานยนต์ประเภทต่างๆ เพื่อเป็นพื้นฐานความรู้ในการพิจารณาถึงความเหมาะสมและความรับผิดชอบของการตัดแปลงอุปกรณ์หรือส่วนควบต่างๆ รวมไปถึงการทราบว่าอุปกรณ์ใดบ้างที่เป็นอุปกรณ์ซึ่งถือได้ว่าไม่จำเป็นแก่ตัวรถและนำมาซึ่งอันตราย

ในส่วนของความหมายในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์นั้น นับได้ว่าเป็นสิ่งที่ควรพิจารณาเพื่อกำหนดขอบเขตและลักษณะในการกำหนดสิ่งที่เป็นความคิดให้แน่ชัด โดยในดับทกฎหมายมิได้มีการปรากฏความหมายแน่ชัดนัก จึงต้องพิจารณาไปตามดับทมาตราต่างๆ ทั้งตามความหมายของพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน และทำการเปรียบเทียบความหมายไปตามถ้อยคำที่ปรากฏในกฎหมายต่างประเทศเพื่อจำกัดขอบเขตและสิ่งที่ถือได้ว่าเป็นความคิดอันจะนำมาสู่บทลงโทษทางกฎหมาย