

บทที่ 3

กฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดทางอาญาสำหรับผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการ ดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ของประเทศไทยและต่างประเทศ

สำหรับในประเทศไทยนั้นกฎหมายอันเกี่ยวกับการกำหนดความรับผิดในทางอาญาของผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์มิได้มีการวางหลักไว้อย่างชัดเจนนัก และในเบื้องต้นนี้การพิจารณาว่าผู้ใดมีความผิดในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ มีกฎหมายพระราชบัญญัติ กฎกระทรวง ข้อกำหนด และ ประกาศ ต่างๆ อยู่หลายฉบับที่ต้องใช้ในการพิจารณาประกอบร่วมกันในการวินิจฉัยการกระทำผิดนั้น จากการศึกษาพบว่า ประเทศไทยมีการบัญญัติกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ อยู่ตามกฎหมายหลายฉบับ เช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 กฎกระทรวงว่าด้วยเรื่องส่วนควบและอุปกรณ์ และกฎหมายประเภทอื่นๆ อีกด้วย ดังจะได้ทำการศึกษาต่อไปนี้

3.1 กฎหมายที่เกี่ยวข้องในประเทศไทย

3.1.1 พระราชบัญญัติจราจรทางบก

การกระทำความผิดตามกฎหมายจราจรนั้นอาจกล่าวได้ว่ามีลักษณะเป็นการกระทำความผิดที่ไม่ถือเป็นความผิดอาญาโดยแท้ (True crime) กล่าวคือ การกระทำความผิดจากรานั้นมีลักษณะอันเป็นความผิดที่เล็กน้อยเกินกว่าที่จะลงโทษ โดยเคร่งครัดแบบการกระทำความผิดในทางอาญาการบัญญัติและบังคับใช้กฎหมายจากรานั้น ก็เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนรวมไปถึงเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่คนเดินเท้า ผู้ขับขี่ด้วยกัน และความปลอดภัยแก่ร่างกายตลอดจนทรัพย์สินของผู้อื่นด้วย กฎหมายจากรมีโทษทางอาญา ประเภท Mala Prohibita อันหมายถึง การกระทำความผิดที่มีใช้การกระทำความผิดในสิ่งที่เป็นความผิดในตัวเอง แต่การกระทำดังกล่าวนั้นเป็นการกระทำความผิดเพราะกฎหมายห้ามมิให้กระทำการนั้นๆ โดยโทษทางอาญา ประเภท Mala Prohibita นั้นมีลักษณะเป็นกฎหมายที่ไม่ได้บัญญัติขึ้นด้วยเพราะเหตุผลทางศีลธรรม แต่เป็นการบัญญัติขึ้นด้วยเหตุผลทางเทคนิคหรือ อาจเรียกได้อีกอย่างหนึ่งว่า กฎหมายเทคนิค (Technical Law) อาจกล่าวได้ว่า กฎหมายจากรมีลักษณะเป็นการมุ่งคุ้มครองประโยชน์ของสังคม

มิให้ได้รับความเสียหายหรือสูญเสียดังกล่าว หรือจากการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร โดยมีวัตถุประสงค์เป็นการข่มขู่ยับยั้งมากกว่าการแก้แค้นทดแทนกับผู้กระทำความผิดนั่นเอง'

3.1.1.1 หลักการและความเป็นมาของพระราชบัญญัติ

พระราชบัญญัติจราจรทางบกของประเทศไทย ฉบับแรกได้เกิดขึ้นในปี พ.ศ. 2477 โดยในสมัยนั้นมีการจัดตั้งกองจัดขบวนยานขึ้น โดยกรมตำรวจขึ้นตรงต่อกรมตำรวจมีหน้าที่ออกตรวจตราและควบคุมการจราจรในเวลานั้นยานพาหนะของตำรวจที่ใช้ในการตรวจตราตามจุดต่างๆ มีเพียงจักรยานสองล้อและตรวจตราเฉพาะในจุดสำคัญที่เป็นแหล่งทางเศรษฐกิจเท่านั้น ต่อมาในปี พ.ศ. 2474 ได้มีการเสนอร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบกต่อกระทรวงมหาดไทย โดยกรมตำรวจ มีรากฐานและการดัดแปลงมาจากหลักกฎหมายจราจรของประเทศอังกฤษนำมาแก้ไขดัดแปลงให้เข้ากับสภาพของการจราจรในประเทศไทย ร่างโดย พันตำรวจเอก ซี.บี. ฟอลเล็ต และผ่านการพิจารณาจากสภาผู้แทนราษฎรบังคับใช้เป็นกฎหมายเมื่อ พ.ศ. 2477 ประเทศไทยจึงมีกฎหมายที่เรียกว่า พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2477 โดยมีจุดมุ่งหมายให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และยังเป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นเพื่อเป็นการจัดระเบียบการจราจรของผู้ขับขี่ และคนเดินเท้าอีกด้วย

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นั้นได้มีการประกาศใช้เมื่อวันที่ 18 มกราคม พ.ศ. 2522 โดยเหตุผลในการประกาศใช้ เนื่องจากในสมัยนั้นระบบการคมนาคมและการขนส่งทางบกได้มีความเจริญขึ้นเป็นอย่างมาก และมีจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วเป็นทวีคูณมีการขยายตัวของถนนเป็นถนนเชื่อมระหว่างประเทศไปยังประเทศใกล้เคียง ประกอบกับประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีแห่งอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางบก และพิธีสารว่าด้วยเครื่องหมายและสัญญาณตามถนน จึงสมควรให้มีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกซึ่งได้มีการบังคับใช้ มาเป็นระยะเวลาานาน กว่า 40 ปี ให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ และสภาพการจราจรตามจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มมากขึ้นเพื่อความปลอดภัยในร่างกาย ชีวิต และทรัพย์สินของประชาชน

กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรนั้น ต้องมีการพัฒนาแก้ไข ปรับปรุงอยู่เสมอเพื่อให้เหมาะสมกับสภาพสังคมและประชาชน จึงได้มีการแก้ไขและเพิ่มเติมกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรหรือพระราชบัญญัติจราจรทางบกเป็นลำดับ และสำหรับในประเทศไทยนั้นได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบกมาแล้วเป็นจำนวนด้วยกันทั้งสิ้น 10 ฉบับในปัจจุบันนั้น

¹ อดิศักดิ์ น้อยประเสริฐ. (2531). *ทัศนคติของเจ้าหน้าที่ในกระบวนการยุติธรรม และอาจารย์คณะนิติศาสตร์ ต่อการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร*. วิทยานิพนธ์สังคมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาอาชญวิทยาและงานยุติธรรม, บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล. หน้า 2

พระราชบัญญัติจราจรทางบกที่ใช้บังคับอยู่ มีชื่อว่าพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2557

โดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีลักษณะเป็นหมวดหมู่มีการจำแนกออกทั้งสิ้น 19 ลักษณะ มีจำนวนมาตรารวมกันทั้งสิ้น 163 มาตรา มีสาระสำคัญครอบคลุมด้วยกันทั้งหมด 8 ประเด็น ซึ่งจะทำการยกมาศึกษาเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์

3.1.1.2 สาระสำคัญของพระราชบัญญัติจราจรทางบก

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีวัตถุประสงค์ในการบัญญัติขึ้นเพื่อส่งเสริมและควบคุมให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถ และให้ความสะดวก รวดเร็ว ในการจราจร และมีความปลอดภัยทั้งชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของผู้ขับขี่เอง รวมไปถึงผู้อื่นที่อาจได้รับผลกระทบด้วย ทั้งยังมุ่งคุ้มครองสังคม และควบคุมพฤติกรรมของผู้ขับขี่ โดยมีสาระสำคัญเกี่ยวกับการกำหนดนิยามการจราจร การออกกฎ อำนาจของเจ้าหน้าที่ และคำสั่งอุทธรณ์ตามหลักเกณฑ์ของพระราชบัญญัตินี้ รวมไปถึงการกำหนดความผิดและบทลงโทษ ดังนี้

ในส่วนของการจำกัดความเกี่ยวกับกฎหมายจราจร ที่สำคัญและต้องพิจารณาเป็นลำดับแรกมีดังต่อไปนี้ กล่าวคือมาตรา 4 คำว่า การจราจรคือการใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูงจี้ รวมไปถึง คนที่ไล่ต้อนสัตว์ ความหมายของ “ รถ ” นั้นหมายถึง ยานพาหนะทางบกทุกชนิด ยกเว้นเพียงแต่รถไฟและรถราง และนอกจากนี้ยังมีการแยกชนิดของรถออกเป็นประเภทต่างๆ อีกด้วย ได้แก่ รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถจักรยาน รถลูกเข็น รถพ่วง รถบรรทุก รถแท็กซี่ ซึ่งมีคำจำกัดความแตกต่างกันออกไป อีกเช่นกัน

สำหรับความหมายของ รถจักรยานยนต์นั้น ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกฉบับดังกล่าวนี้ หมายความว่า รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น และมีล้อไม่เกินสองล้อ ถ้ามีพ่วงข้างมีล้อไม่อีกไม่เกินหนึ่งล้อ

ในส่วนของสาระสำคัญตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกอันควรทำการพิจารณาลำดับต่อไป ได้แก่ อำนาจในการออกกฎ คำสั่งสำคัญ และการอุทธรณ์ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์²

ประการแรก การออกพระราชกฤษฎีกาและกฎกระทรวงอันเป็นอำนาจของรัฐมนตรี การกำหนดหลักเกณฑ์ต่างๆ ในลักษณะ พระราชกฤษฎีกา กฎกระทรวง ตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรนั้น ค่อนข้างมีหลักเกณฑ์และสิ่งที่จะต้องปฏิบัติตามอยู่มาก กฎหมายจึงให้อำนาจ

² พลพิพัฒน์ วรชานาคมน์. (2553). การนำเอาโทษกักขังมาใช้บังคับกับผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 40

รัฐมนตรีในการกำหนดหลักเกณฑ์ รายละเอียด ขั้นตอน ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์ ดังต่อไปนี้ เช่น

(1) การกำหนดสภาพของรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตราย หรือที่อาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสาร หรือ ประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ และ วิธีการทดสอบ โดยให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

(2) การกำหนดให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกเพื่อป้องกันอันตรายที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะที่ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ ตามท้องที่ที่ได้กำหนดไว้ในพระราชกฤษฎีกา โดยกำหนดลักษณะและวิธีการใช้หมวกเพื่อป้องกันอันตรายให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง เป็นต้น

ประการที่สองอำนาจในการออกกฎประกาศของอธิบดีกรมตำรวจ

อธิบดีมีอำนาจในการกำหนดรายละเอียดในเรื่องของเครื่องหมาย สัญญาณที่ใช้ในการจราจรและการใช้ทาง อันเป็นเรื่องเกี่ยวกับการทำให้การจราจรเป็นไปอย่างมีกฎระเบียบ นำมาซึ่งความเรียบร้อย กฎหมายให้อำนาจ อธิบดีในการออกกฎหรือประกาศกำหนดในเรื่องดังต่อไปนี้ได้ เช่น

(1) อำนาจในการกำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องใช้สัญญาณ กับรถประเภทอื่นๆ นอกจากที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก ให้เป็นไปตามที่อธิบดีกำหนด

(2) อำนาจในการกำหนดการอนุญาตให้ใช้เสียงสัญญาณ หรือ ไม่อนุญาตให้ใช้เสียงสัญญาณ รวมไปถึงการใช้ไฟสัญญาณ และการกำหนดเครื่องหมายเพื่อแสดงลักษณะของรถ

นอกจากนี้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบกยังได้ระบุถึงการให้อำนาจแก่เจ้าพนักงานจราจรในการออกประกาศ การออกคำสั่งทางปกครองของเจ้าพนักงานจราจร และข้อบังคับรวมถึงการออกระเบียบ ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์ เช่น การกำหนดการใช้โคมไฟ เป็นต้น

ในส่วนของอำนาจในการออกคำสั่งทางปกครองของเจ้าพนักงานจราจรนั้นกฎหมายได้ให้อำนาจเจ้าพนักงานจราจรในการออกคำสั่งทางปกครองในเรื่องที่เกี่ยวกับการจราจรได้ ไม่ว่าจะเป็นการออกคำสั่งเป็นหนังสือ หรือด้วยวาจา รวมทั้งออกคำสั่งโดยลักษณะสัญญาณ เพื่อให้การปฏิบัติตามกฎหมายจราจรเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เช่น

(1) มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่ที่กระทำความกระทำความฝ่าฝืนพระราชบัญญัตินี้ เคลื่อนย้ายรถที่หยุด หรือจอด อยู่อันมีลักษณะเป็นการฝ่าฝืน หรือใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้ายรถดังกล่าวได้ โดยเจ้าพนักงานจราจรไม่ต้องรับผิดชอบหากเกิดความเสียหายใดๆ ขึ้น เว้นแต่ความเสียหายนั้นจะเกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ และเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการที่รถถูกเคลื่อนย้าย หรือถูกบังคับไม่ให้เคลื่อนย้ายนั้น ตลอดจนค่าดูแลรักษาระหว่างที่รถ

อยู่ในความครอบครองของเจ้าพนักงานจราจร และหากพ้นกำหนดสามเดือนแล้วเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ยังไม่ชำระค่าใช้จ่ารวมถึงค่าดูแลรักษาให้แก่เจ้าพนักงานจราจร เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจที่จะนำรถนั้นขายทอดตลาดได้

(2) อำนาจอนุญาตเป็นหนังสือให้แข่งรถในทางได้

(3) อำนาจในการออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ มีอำนาจเรียก หรือเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้เป็นการชั่วคราวได้แต่ต้องออกใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ไว้แก่ผู้ขับขี่ด้วย

(4) อำนาจในการสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถเมื่อรถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องตามมาตรา 6 กล่าวคือ เมื่อมีผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตราย หรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสาร หรือ ประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ

(5) มีอำนาจสั่งเป็นหนังสือให้เจ้าของรถหรือ ผู้ขับขี่ แก้วใจ หรือ ซ่อมแซมรถที่มีสภาพไม่ถูกต้องตามมาตรา 6 ให้ถูกต้อง

(6) เจ้าพนักงานจราจร มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถเพื่อทำการตรวจดูสภาพรถ หากรถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 10 ทวิ อีกทั้งยังมีอำนาจสั่งระงับการใช้รถนั้นเป็นการชั่วคราว และให้เจ้าของรถ หรือ ผู้ขับขี่ แก้วใจ ให้ถูกต้อง โดยคำสั่งนั้นต้องเป็นหนังสือ

(7) อำนาจในการตรวจรับรอง ออกใบตรวจรับรอง เพื่อให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซึ่งได้ แก้วใจ หรือทำการซ่อมรถถูกต้องตามคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือ ผู้ตรวจการ โดยเป็นไปตามวิธีที่กำหนดในกฎกระทรวง

การพิจารณาความรับผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

การพิจารณาความรับผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 สามารถแบ่งพิจารณาได้เป็น 3 ประเภทโดยเป็นการแบ่งจากลักษณะพิเศษของการกระทำความผิดตามกฎหมายจราจรดังนี้ คือ ลักษณะแรกความผิดต่อกฎระเบียบ (Regulatory offence) เป็นความผิดตามกฎหมายจราจรที่ต้องมีการปฏิบัติตาม หากฝ่าฝืนถือว่าเป็นความผิด ความผิดลักษณะนี้ไม่ได้มีลักษณะเป็นความผิดในตัวเองแต่เป็นความผิดเพราะกฎหมายบัญญัติห้ามกระทำการนั้นๆ ไว้นั่นเอง ลักษณะต่อมา คือ ความผิดที่เป็นการก่ออันตรายมีลักษณะเป็นความผิดที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อปกป้องคุ้มครองความปลอดภัยของสังคมจากความผิดจราจรที่มีผลต่อความเสียหายและก่อให้เกิดอันตราย และลักษณะสุดท้าย คือ ความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท กล่าวคือ เป็นความผิดที่เกิดขึ้นจากการกระทำโดยประมาท ซึ่งลักษณะของการกระทำความผิดที่เกี่ยวกับความผิดในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์นั้นมีลักษณะเป็นความผิดต่อกฎระเบียบ และความผิดอันเป็นการก่ออันตรายซึ่งสามารถพิจารณารายละเอียดได้ดังนี้

ความผิดต่อกฎระเบียบ (Regulatory offences) คือ ความผิดที่มีลักษณะเฉพาะไม่ใช่ความผิดทางอาญาโดยแท้ เป็นความผิดตามกฎหมายเทคนิค กล่าวคือ ความผิดต่อกฎระเบียบนั้น ไม่ได้มีลักษณะเป็นความผิดที่มีความชั่วร้ายในตัวเอง และไม่มีลักษณะที่ขัดต่อศีลธรรมหรือขนบธรรมเนียมประเพณีที่คั่งงามของสังคมไทย ที่เรียกว่า Mala in se ความผิดต่อกฎระเบียบโดยทั่วไปแล้วนั้นไม่ใช่ความผิดทางอาญา เป็นเพียงความผิดโดยธรรมชาติ และเป็นความผิดที่ถูกดำเนินเพียงเล็กน้อย มักมีโทษที่ไม่รุนแรง ส่วนมากโทษที่บังคับใช้จะเป็นโทษปรับที่มีจำนวนไม่มาก หรือโทษอื่นที่มีความรุนแรงใกล้เคียงกับโทษปรับ ไม่นิยมโทษจำคุก เมื่อเป็นความผิดที่มีลักษณะเพียงเล็กน้อยนั่นเองจึงทำให้การพิจารณาและตัดสินในความผิด และการลงโทษเป็นไปอย่างรวดเร็ว สะดวกต่อผู้กระทำความผิด และประหยัดค่าใช้จ่าย โดยการลดขั้นตอนต่างๆ ในการพิจารณาและตัดสินในความผิดนั้นๆ สิ่งสำคัญที่แตกต่างของความผิดต่อกฎระเบียบและความผิดทางอาญาโดยแท้ คือ หลักของ “ เจตนาร้าย ” เพราะเจตนาร้ายนั้น เป็นลักษณะของความผิดอาญาโดยแท้ ในขณะที่ความผิดต่อกฎระเบียบนั้นไม่ได้กระทำโดยมีเจตนาร้ายเหมือนดังความผิดทางอาญาโดยแท้ จุดประสงค์สำคัญของการกำหนดความผิดต่อกฎระเบียบ (Regulatory offences) นั่นคือ การปกป้องผลกระทบจากความเสียหายที่จะได้รับการฝ่าฝืนกฎหมาย เป็นการปกป้องสังคมและคุ้มครองผลประโยชน์ของสาธารณะ และลงโทษการกระทำที่ไม่จำเป็นต้องมีลักษณะเป็นความผิดอันเกี่ยวกับศีลธรรม แนวความคิดของความผิดต่อกฎระเบียบนั้น มีพื้นฐานมาจากการระมัดระวังอย่างสมเหตุสมผล เป็นความผิดที่มุ่งคุ้มครองผลประโยชน์ในหลายๆด้าน เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยของสังคม โดยมุ่งหมายที่ความปลอดภัยและระงับความรุนแรงที่อาจมีโอกาสดังขึ้นได้ในอนาคต มาตรการที่เป็นการลงโทษทางกฎระเบียบนั้นมีขึ้นเพื่อควบคุมป้องกันดูแลอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมาย โดยมีแนวความคิดบังคับให้มีความระมัดระวังตามมาตรฐานขั้นต่ำตามที่ควรจะมีดังเช่นความผิดตามกฎหมายจราจร

ความผิดต่อกฎระเบียบที่บัญญัติในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เช่น การระบุนถึงความรับผิดชอบที่เป็นข้อห้ามในการห้ามนำรถที่มีได้ติดแผ่นป้ายเลขทะเบียนแผ่นป้าย หรือ เครื่องหมายป้ายประจำรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่งกฎหมายว่าด้วยรถจ้าง มาใช้ในทางเดินรถ การให้ไฟสัญญาณของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ มาตรา 38 ระบุให้ใช้สัญญาณไฟสีแดงที่ท้ายรถเมื่อจะหยุดรถ และหากผู้ขับขี่จะเลี้ยวรถ เปลี่ยนช่องทางเดินรถหรือแซงขึ้นหน้ารถคันอื่น ต้องให้สัญญาณไฟเลี้ยวสีเหลืองอำพัน จะเห็นได้ว่า ลักษณะของการกระทำความผิดนั้นมิได้มีลักษณะเป็นการกระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหายหรือเกิดความไม่ปลอดภัยในการจราจร โดยปกติทั่วไป แต่กฎหมายจราจรนั้นเป็นเพียงกฎระเบียบที่กำหนดไว้เพื่อความเรียบร้อยและมีระเบียบของการเดินรถในทางเดินรถเท่านั้น

สำหรับในส่วนของความผิดที่เป็นการก่ออันตรายนั้นเนื่องจากการบัญญัติกฎหมายจราจรมิได้เป็นเพียงเครื่องมือของการบังคับให้ปฏิบัติตามกฎระเบียบเพื่อความสะดวกเรียบร้อยเท่านั้น แต่ยังคงมีแนวคิดสำคัญในเรื่องของความปลอดภัยอีกด้วย จึงมีการกำหนดความผิดในลักษณะก่ออันตราย ความผิดที่มีลักษณะเป็นการก่ออันตรายนั้น เป็นความผิดที่เป็นการกระทำที่ใกล้จะเกิดผลต่อคุณธรรมทางกฎหมายอันบุคคลอื่นได้รับความคุ้มครอง³ อาจกล่าวได้ว่า ความผิดตามกฎหมายจราจรนั้น มีความประสงค์เพื่อคุ้มครองความปลอดภัยในการจราจรเป็นสำคัญ จึงมีลักษณะที่สมควรแก่การลงโทษ ความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตรายอันอาจกระทบต่อคุณธรรมทางกฎหมายของผู้อื่นนั้น ควรได้รับการคุ้มครองเพราะความจำเป็นในการดูแลความเสียหายที่เกิดขึ้นจากความสัมพันธ์ที่ดำเนินในสังคม และทำให้อาจมีผลกระทบทำให้ต้องจำกัดเสรีภาพของบุคคลไว้ในบางส่วน โดยยังไม่มีความจำเป็นที่การกระทำความคิดนั้นจะก่อให้เกิดผลร้ายใดๆ ความผิดทางอาญาที่เป็นการก่ออันตรายนั้นมิได้ถูกบัญญัติขึ้นมาในการกระทำที่ก่อให้เกิดผลเสียหายขึ้นแล้วแต่มีเจตนาเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยโดยรวมของสังคม กล่าวคือ เพียงแค่ลงมือกระทำครอบงำประกอบของความผิด แต่ยังไม่ต้องถึงขั้นสัมฤทธิ์ผลร้ายหรือมีผลร้ายเกิดขึ้นก็ถือได้ว่าเป็นความผิดแล้วจะพบได้ว่า กฎหมายจราจรมุ่งคุ้มครองคุณธรรมทางกฎหมาย หรือความปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน ที่อาจเกิดอันตรายขึ้นต่อผู้อื่นด้วยนั่นเอง

การพิจารณาผลที่เกิดขึ้นของการกระทำที่เป็นการก่ออันตรายนั้น พิจารณาเพียงว่ามีความเป็นไปได้ที่จะเกิดอันตรายก็เป็นเพียงพอแก่ความคิดแล้ว มิจำเป็นต้องพิจารณาไปถึงหลักของความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผล ดังเช่น การลงโทษในทางอาญาโดยปกติที่ต้องอาศัยผลของความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลด้วยเพียงแค่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรแต่ยังไม่จำเป็นต้องเกิดผลร้ายขึ้นจริงๆ ก็ถือได้ว่าผู้กระทำมีความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกแล้ว

ความผิดที่เป็นการก่ออันตรายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เช่น ในกรณีมาตรา 6 บัญญัติถึงความผิดอันเกี่ยวกับการห้ามนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตราย อาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสาร หรือ ประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ และรถที่จะใช้ในทางเดินรถนั้น ผู้ขับขี่ต้องจัดให้มีเครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์ และส่วนควบที่ครบถ้วนตามกฎหมายอันเกี่ยวกับรถประเภทนั้นๆ โดยสภาพของรถที่อาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยตามที่กล่าวให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดไว้โดยกฎกระทรวง รวมไปถึงการขับขี่โดยที่ไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ผู้อื่น ตามมาตรา 43 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จากการพิจารณาตัวบทบัญญัติบางมาตราของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่ได้กล่าวมาแล้วนั้น จะสังเกตได้ว่ามีลักษณะที่บัญญัติ

³ คณิต ฒ นคร. (2534). *กฎหมายอาญาภาคความผิด*. กรุงเทพฯ: ธรรมศาสตร์. หน้า 14.

ขึ้นเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของสังคม และป้องกันการก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้อื่น เช่น ในการนำรถที่ไม่ปลอดภัยมาใช้บนท้องถนน หรือ นำรถที่ไม่ปลอดภัยมาใช้ในการบรรทุกคน เป็นการกระทำที่ความผิดที่ยังไม่มีผลแห่งความอันตรายเกิดขึ้น แต่เล็งเห็นหรือคาดเดาได้แล้วว่า การกระทำที่เป็น การฝ่าฝืนบทบัญญัตินั้นๆ อาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้อื่นได้

กล่าวได้โดยสรุปว่าการพิจารณาความรับผิดชอบอันเกี่ยวกับการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์นั้นต้องทำการพิจารณาถึงความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกก่อนเป็นประการแรกนั้นเป็นเพราะรถที่นำมาใช้ในทางที่มีความผิดไปจากที่บัญญัติเท่านั้นจึงจะถือได้ว่ามีความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก และในพระราชบัญญัติจราจรทางบกนี้ ได้มีการกล่าวถึงความหมายของรถจักรยานยนต์ ความรับผิดชอบในการห้ามนำรถที่มีการดัดแปลงสภาพหรือรถที่ไม่มี ความมั่นคงแข็งแรงอันจะก่อให้เกิดอันตรายแก่ร่างกาย สุขภาพ หรือ อนามัยของประชาชน รวมไปถึงผู้มีอำนาจการกระทำต่าง ๆ ตามกฎหมาย และลักษณะความผิดอันเกี่ยวกับกฎหมายจราจรซึ่งควรนำมาศึกษาเป็นลำดับแรก เพื่อทราบความหมาย ลักษณะของการกระทำที่เป็นความผิดนั่นเอง

3.1.2 พระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม

3.1.2.1 หลักการและความเป็นมาของพระราชบัญญัติ

พระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมเป็นกำหนดเกี่ยวกับมาตรฐานของผลิตภัณฑ์ที่ผู้ผลิตได้ทำการผลิต โดยมีเหตุผลในการประกาศใช้คือเนื่องจากประเทศไทย มีผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมหลายชนิดที่ผลิตขึ้นได้ภายในประเทศแต่ยังมิได้มีการกำหนดมาตรฐานสำหรับผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมให้เป็นที่แน่นอนและเหมาะสมจึงมีการแข่งขันราคาและคุณภาพต่ำลงอาจเกิดอันตรายแก่ประชาชนและก่อให้เกิดความไม่มั่นคง ในการประกอบกิจการอุตสาหกรรมกฎหมายฉบับนี้เป็นการกำหนดมาตรฐานเพื่อประโยชน์ในการส่งเสริมอุตสาหกรรม และเพื่อความ ปลอดภัยหรือเพื่อป้องกันความเสียหายอันอาจเกิดขึ้นทั้งนี้ โดยมีการกำหนดมาตรฐานและข้อกำหนดรายการต่างๆอันเกี่ยวกับแบบรูปร่าง การทำส่วนประกอบ ความปลอดภัยของผลิตภัณฑ์ และการทำผลิตภัณฑ์ การ แสดง เครื่องหมายมาตรฐานกับผลิตภัณฑ์ที่มีประกาศกำหนดมาตรฐานแล้ว

3.1.2.2 สาระสำคัญของพระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม

โดยพระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม นั้นมีสาระสำคัญอันเกี่ยวกับผู้ผลิตหรือผู้ประกอบการที่ได้รับใบอนุญาตในการผลิตผลิตภัณฑ์อันเกี่ยวกับชิ้นส่วนที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ ดังต่อไปนี้

มาตรา 29 บัญญัติว่าผู้รับใบอนุญาตตามมาตรา 20 หรือมาตรา 21 ต้องทำผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนั้นให้เป็นไปตามมาตรฐาน

มาตรา 36 บัญญัติว่าห้ามมิให้ผู้ใดโฆษณา จำหน่าย หรือมิไว้เพื่อจำหน่าย ซึ่งผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม โดยรู้ยู่่าไม่เป็นไปตามมาตรา 16 มาตรา 20 มาตรา 20 ทวิ มาตรา 21 มาตรา 21 ทวิ มาตรา 29 หรือมาตรา 33 วรรคหนึ่งหรือวรรคสอง หรือโดยรู้ยู่่า เป็นผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม ที่ใช้หรือแสดงเครื่องหมายมาตรฐานอันเป็นการฝ่าฝืน

โดยมีข้อกำหนดว่าหากผลิตภัณฑ์ใดไม่ได้รับการอนุญาตให้ทำการผลิต หรือมีลักษณะของการผลิตที่ไม่ได้มาตรฐานพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจสามารถสั่งยึด หรืออายัดผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนั้นได้โดยให้มีอำนาจเข้าไปตรวจค้นในสถานที่ผลิต เก็บ หรือ จำหน่ายผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมรวมทั้งยานพาหนะที่บรรทุกผลิตภัณฑ์นั้น

มาตรา 55 บัญญัติว่า ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 36 หรือมาตรา 36/1 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน หนึ่งเดือนหรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงห้าหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

สำหรับพระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนั้นบัญญัติขึ้นโดยมี วัตถุประสงค์เพื่อความปลอดภัย หรือเพื่อป้องกันความเสียหายอันอาจเกิดแก่ประชาชน หรือแก่กิจการ อุตสาหกรรม และเศรษฐกิจของประเทศ และความเกี่ยวข้องกับการพิจารณา ในเรื่องความรับผิดชอบของผู้ผลิตขึ้น ส่วนที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ เพราะการผลิตอุปกรณ์ใดๆ เพื่อใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะ ตามที่ได้ศึกษานั้นมีหลักการที่กำหนด ในพระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม ถึงการผลิตผลิตภัณฑ์ต่างๆว่าต้องได้รับการอนุญาตในการผลิตและต้องเป็นไปตามมาตรฐาน ในการผลิตขึ้นส่วนนั้นๆ โดยผลิตภัณฑ์ ที่ทำการผลิต โดยไม่ได้รับมาตรฐานนั้นถือได้ว่า เป็นความผิดของผู้ผลิตหรือผู้ประกอบการจำหน่าย

ดังนั้นเมื่อทำการพิจารณาตามพระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม แล้วจะพบได้ว่าผู้ผลิตขึ้นส่วนที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์อันไม่ได้รับการอนุญาต และไม่ได้รับการรับรองมาตรฐานการผลิตถือได้ว่าผู้ผลิตขึ้นส่วนดังกล่าวนี้มีความผิด ตามที่ปรากฏในพระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนั่นเอง

3.1.3 กฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ พ.ศ. 2551 ซึ่งใช้ในการ ดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์

3.1.3.1 หลักการและความเป็นมาของกฎกระทรวง

กฎกระทรวง หรือ Ministerial Regulation เป็นบทบัญญัติหรือกฎหมายรูปแบบหนึ่ง ซึ่งเสนาบติกระทรวงหรือที่เรียกว่า รัฐมนตรีว่าการกระทรวง ในปัจจุบัน เป็นผู้ตราขึ้นโดยอาศัย อำนาจที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติหรือกฎหมายอื่นที่มีฐานะเทียบเท่าพระราชบัญญัติ เช่น

พระราชกำหนด หรือ ประมวลกฎหมาย โดยที่กฎกระทรวงนี้จะต้องไม่ขัดต่อบทบัญญัติของกฎหมายอื่นๆ มิฉะนั้นศาลสามารถสั่งให้กฎกระทรวงนั้นไม่มีผลบังคับใช้ได้

กฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและอุปกรณ์สำหรับรถบังคับดังกล่าวนี้ ออกโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 5 (2) และ (18) แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์(ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2542 และมาตรา 7 (1) แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นกฎหมายที่มีบทบัญญัติในบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ประกอบกับการอาศัยอำนาจของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย และผู้มีอำนาจออกกฎกระทรวงฉบับดังกล่าวนี้ได้แก่ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม โดยให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้และให้มีอำนาจแต่งตั้งนายทะเบียนและผู้ตรวจการ กับออกกฎกระทรวงกำหนดในเรื่อง เครื่องอุปกรณ์สำหรับรถและการใช้เครื่องอุปกรณ์ต่างๆดังกล่าว เช่น โคม เครื่องมองหลัง แตร เครื่องระงับเสียง ท่อไอเสีย เครื่องสัญญาณไฟ เครื่องปัดน้ำฝนและเครื่องอุปกรณ์อื่นที่จำเป็น

โดยกฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ พ.ศ. 2551 นี้มิให้มีผลใช้บังคับกับรถที่จดทะเบียนไว้ก่อนวันที่กฎกระทรวงฉบับนี้มีผลใช้บังคับ โดยรถที่จดทะเบียนไว้ก่อนวันที่กฎกระทรวงฉบับนี้ใช้บังคับ หากมีการเปลี่ยนแปลงส่วนควบหรือเครื่องอุปกรณ์แตกต่างไปจากที่ได้ทำการจดทะเบียนไว้ ให้นายทะเบียนตรวจสอบตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง ฉบับที่ 22 (พ.ศ. 2537) ซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และกฎกระทรวงกำหนดให้กระจกกันลมและส่วนประกอบของตัวถังรถที่เป็นกระจกต้องเป็นกระจกนิรภัย (พ.ศ. 2545)

สำหรับกฎกระทรวงฉบับนี้ได้มีการกำหนดถึงส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถลำดับแรกสิ่งที่จะต้องพิจารณานั้นคือ ความหมายของคำว่า “ ส่วนควบ ” ซึ่งมีได้มีบัญญัติไว้ในกฎหมายฉบับนี้ปรากฏแต่เพียงในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 144 อันกล่าวถึง “ ส่วนควบของทรัพย์ ” ว่า หมายถึง ส่วนซึ่งเป็นสาระสำคัญในความเป็นอยู่ของทรัพย์นั้นโดยสภาพแห่งทรัพย์หรือโดยจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่นและไม่อาจแยกออกจากกันได้ นอกจากจะทำลาย ทำให้บุบสลายหรือทำให้ทรัพย์นั้นเปลี่ยนแปลงรูปทรงหรือสภาพไป รวมไปถึงกล่าวอีกด้วยว่า เจ้าของทรัพย์เป็นผู้มีกรรมสิทธิ์ในส่วนควบของทรัพย์นั้น

ลำดับถัดมาสิ่งที่จะต้องพิจารณานั้นก็คือ ความหมาย ของคำว่า “ เครื่องอุปกรณ์ ” ซึ่งในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้น ได้บัญญัติความหมายของคำว่า “ อุปกรณ์ ” ⁴ไว้มีความหมายคือ สัณหิมทรัพย์ซึ่งโดยปกตินิยม หรือโดยเจตนาของเจ้าของทรัพย์ที่เป็นประธาน

⁴ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 147

เป็นของใช้ประจำอยู่กับทรัพย์สินที่เป็นประธานเป็นปกติเสมอเพื่อประโยชน์ในการดูแลใช้สอยหรือรักษาทรัพย์สินประธานและเจ้าของทรัพย์สินได้นำมาใช้กับทรัพย์สินประธาน โดยการนำมาติดหรือประกอบเข้าไว้ เพื่อเป็นของใช้ประกอบกับทรัพย์สินประธานนั้น และยังคงกล่าวอีกด้วยว่าอุปกรณ์ที่แยกออกจากทรัพย์สินประธานชั่วคราวยังไม่ขาดจากการเป็นอุปกรณ์ของทรัพย์สินประธานนั้น รวมไปถึงอุปกรณ์ย่อมติดไปกับทรัพย์สินประธาน เว้นเสียแต่จะมีการกำหนดให้เป็นอย่างอื่น

เมื่อทราบถึงความหมาย ของคำว่า “ ส่วนควบ ” และ “ อุปกรณ์ ” แล้วนั้นยังมีสิ่งที่ต้องพิจารณาควบคู่กัน ไปด้วยกับกฎกระทรวงฉบับนี้ นั่นคือ ความหมายของคำว่า “ รถ ” และ “ รถจักรยานยนต์ ” ตามนัยแห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้ให้ความหมายของคำว่า “ รถ ” ปรากฏในมาตรา 4 (14) ไว้ว่า รถได้แก่ ยานพาหนะทางบกทุกชนิด เว้นแต่รถไฟและรถราง และคำว่า “ รถจักรยานยนต์ ” ตามมาตรา 4 (17) นั้น มีความหมายว่ารถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น และมีล้อไม่เกินสองล้อ ถ้ามีพ่วงข้างมีล้อเพิ่มอีกไม่เกินหนึ่งล้อ

ในส่วน of พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 นั้น ได้ปรากฏความหมาย ของคำว่า “ รถ ” ในมาตรา 4 วรรคแรกว่า หมายถึง รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์ และรถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง และ ความหมายของ “ รถจักรยานยนต์ ” ในมาตรา 4 เช่นกัน ซึ่งมีความหมายใกล้เคียงกับในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กล่าวคือ รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์หรือกำลังไฟฟ้าและมีล้อไม่เกินสองล้อ ถ้ามีพ่วงข้างมีล้อเพิ่มอีกไม่เกินหนึ่งล้อ และให้ความหมายรวมถึงรถจักรยานที่ติดเครื่องยนต์ด้วย

เมื่อพิจารณาแล้ว อาจกล่าวโดยสรุปได้ว่า “ รถจักรยานยนต์ ” หมายถึง รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์หรือกำลังไฟฟ้าและมีล้อไม่เกินสองล้อ ถ้ามีพ่วงข้างมีล้อ ไม่เพิ่มอีกไม่เกินหนึ่งล้อ และให้ความหมายรวมถึงรถจักรยานที่ติดเครื่องยนต์ด้วยนั่นเอง

3.1.3.2 สารสำคัญของส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถจักรยานยนต์

สารสำคัญที่ได้มีการกำหนดในกฎกระทรวงฉบับดังกล่าวนี้ เป็นเรื่องเกี่ยวกับอุปกรณ์และส่วนควบของรถแต่ละประเภท โดยในส่วนของการพิจารณาประกอบการศึกษาในหัวข้อดังกล่าวนี้ จะขอทำการศึกษาเพียงในส่วนที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล และรถจักรยานยนต์สาธารณะซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับการคัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ โดยกฎกระทรวงฉบับดังกล่าว กำหนดให้มีส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถจักรยานยนต์ ปรากฏในข้อที่ 5 ของกฎกระทรวงซึ่งต้องมีส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์อย่างน้อย ดังต่อไปนี้ กล่าวคือ

(1) ส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ตามข้อ 3 (1) (2) (4) (6) (7) (8) (10) (12) (13) (14) (20) (22) (23) (25) และ(26) อันกล่าวถึงส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถยนต์ส่วนบุคคล และรถยนต์บริการ ซึ่งกำหนดให้ต้องมีและใช้ส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์นั้นสำหรับรถเป็นอย่างน้อยในส่วนของรถจักรยานยนต์ ได้แก่

- โครงสร้างและตัวถัง ที่มีความมั่นคงแข็งแรง ปลอดภัย และสามารถรองรับการทำงานของรถขณะที่มีน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้ในทุกสภาพการใช้งาน

- เครื่องกำเนิดพลังงาน สามารถขับเคลื่อนรถขณะที่มีน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกด้วยความเร็วที่เหมาะสมในสภาพการใช้งานตามปกติ

- ระบบบังคับเลี้ยว ที่สามารถบังคับรถได้อย่างคล่องตัว สะดวก และปลอดภัย

- คันเร่ง สามารถเร่งเครื่องกำเนิดพลังงานได้อย่างสมบูรณ์และปลอดภัย และมีกลไกหรือระบบควบคุมคันเร่งที่สามารถให้กลับคืนสู่ตำแหน่งปกติ

- ระบบรองรับน้ำหนัก ที่สามารถลดแรงสั่นสะเทือน และรองรับน้ำหนักขณะที่มีน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้อย่างเหมาะสมและปลอดภัย

- ระบบเชื้อเพลิงหรือระบบพลังงานอื่น สามารถเก็บและส่งเชื้อเพลิงหรือพลังงานอื่นไปยังเครื่องกำเนิดพลังงานให้สามารถขับเคลื่อนรถได้อย่างปลอดภัย

- ระบบไอเสีย สำหรับรถที่ปล่อยไอเสีย

- ยาง สามารถรองรับน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้อย่างเหมาะสมและปลอดภัย

- กงล้อ ทำด้วยโลหะหรือวัสดุอื่นที่มีความแข็งแรงที่สามารถรองรับขณะที่มีน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้อย่างเหมาะสมและปลอดภัย

- บังโคลนที่ล้อทุกล้อมีความกว้างไม่น้อยกว่าขนาดของยางรถ อาจใช้ส่วนของตัวถังเป็นบังโคลนก็ได้

- อุปกรณ์มองภาพ ซึ่งสามารถให้ผู้ขับขี่รถมองเห็นสภาพการจราจรด้านหลังและด้านข้างได้อย่างชัดเจน

- แตรสัญญาณชนิดเสียงเดียว ที่ดังพอสมควร

- มาตรวัดความเร็ว ติดตั้งในตำแหน่งที่ผู้ขับขี่รถสามารถอ่านค่าความเร็วรถได้อย่างชัดเจนและถูกต้องในเวลากลางวันและกลางคืน

- เครื่องหมายหรือสัญญาณแสดงการทำงานของส่วนควบ เครื่องอุปกรณ์ หรือระบบการทำงานของรถ

- ที่นั่งผู้ขับขี่และคนโดยสาร ติดตั้งอย่างมั่นคงและแข็งแรง

(2) ระบบส่งกำลัง สามารถส่งกำลังรถขณะที่มีน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้อย่างเหมาะสม และปลอดภัย และมีอุปกรณ์ป้องกันผู้ขับรถและคนโดยสารไม่ให้ได้รับอันตรายจากการทำงาน เช่น ฝาครอบโซ่ หรือ บังโซ่ เป็นต้น

(3) ระบบห้ามล้อ สามารถลดความเร็วหรือหยุดรถที่วิ่งอยู่ให้หยุดนิ่งได้อย่างปลอดภัย ติดตั้งในตำแหน่งที่ผู้ขับรถสามารถใช้งานได้สะดวก

(4) อุปกรณ์จับยึดสำหรับคนโดยสาร ติดตั้งในตำแหน่งที่คนโดยสารใช้งานได้สะดวกและปลอดภัย

(5) ขาดัง สามารถรองรับน้ำหนักของรถและทำให้รถตั้งอยู่กับพื้นราบขณะจอดได้อย่างปลอดภัย สามารถพับเก็บไปด้านหลังข้างรถ โดยไม่เป็นอุปสรรคต่อการใช้งานตามปกติ เว้นแต่รถจักรยานยนต์ที่มีพ่วงข้าง

(6) ที่พักเท้า ติดตั้งอยู่ด้านซ้ายและด้านขวาของรถ สามารถให้ผู้ขับรถและคนโดยสารวางเท้าได้อย่างสะดวกและปลอดภัย

(7) อุปกรณ์ส่องสว่างและอุปกรณ์แสงสัญญาณตามข้อ 3 (28) (ก) (ข) (ค) (ช) (ฅ) (ญ) และ (ฐ) อันกล่าวถึงส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถยนต์ ซึ่งให้นำมาปรับใช้กับรถจักรยานยนต์ ดังต่อไปนี้

- โคมไฟแสงพุ่งไกล แสงขาวหรือเหลืองอ่อน มีทิศทางส่องสว่างไปด้านหน้า
- โคมไฟแสงพุ่งต่ำ แสงขาว หรือเหลืองอ่อน มีทิศทางส่องสว่างไปด้านหน้า
- โคมไฟเลี้ยว แสงสัญญาณกระพริบสีอำพัน
- โคมไฟแสดงตำแหน่งด้านท้าย แสงแดง มีทิศทางส่องสว่างไปด้านหลัง
- โคมไฟหยุด แสงแดง มีทิศทางส่องสว่างไปด้านหลัง
- โคมไฟส่องแผ่นป้ายทะเบียนด้านท้าย แสงขาว
- อุปกรณ์สะท้อนแสงที่สามารถสะท้อนแสงให้เห็นได้อย่างชัดเจนในเวลากลางคืน

โดยการระบุถึงรายละเอียดของเครื่องอุปกรณ์นั้น ปรากฏในกฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ (พ.ศ. 2551)ซึ่งได้ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 กำหนดไว้ว่ารถจักรยานยนต์ต้องมีส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ ดังต่อไปนี้⁵

(1) โคมไฟดังต่อไปนี้ ที่มีกำลังไฟและความส่องสว่างตามที่กรมการขนส่งประกาศกำหนด

⁵ สุจิตรา ศรีถวิล. (2553). พระราชบัญญัติรถยนต์ใหม่ พ.ศ. 2553-2558 ฉบับใช้งานที่สมบูรณ์ (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: สุตรไฟศาล. หน้า 88-91

- โคมไฟแสงพุ่งไกล แสงขาว หรือแสงเหลืองอ่อน จำนวนไม่เกินสองดวง ติดที่กึ่งกลางหน้ารถสูงจากผิวทางไม่น้อยกว่า 50 เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 1.20 เมตร ในกรณีที่มีสองดวง ต้องติดอยู่ในระดับเดียวกันและห่างจากแนวถึงกลางหน้ารถเท่ากันทั้งสองข้าง โคมไฟทุกดวงต้องให้แสงสีเดียวกัน

โคมไฟแสงพุ่งไกลจะให้แสงสว่างได้เฉพาะในขณะที่โคมไฟท้ายให้แสงสว่างด้วยเท่านั้น เว้นแต่เป็นการให้สัญญาณชั่วคราว

- โคมไฟแสงพุ่งต่ำ แสงขาวหรือเหลืองอ่อน ที่ให้แสงสีเดียวกับโคมไฟแสงพุ่งไกล จำนวนไม่เกินสองดวง ติดที่กึ่งกลางหน้ารถ โดยมีความสูงจากผิวทางไม่น้อยกว่า 50 เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 1.20 เมตร ในกรณีที่มีสองดวง ต้องติดอยู่ในระดับเดียวกันและมีความห่างเท่ากันทั้งสองข้าง

โคมไฟแสงพุ่งต่ำจะให้แสงสว่างได้เฉพาะในขณะที่โคมไฟท้ายให้แสงสว่างด้วยเท่านั้น

- โคมไฟเลี้ยว ชนิดกระพริบ แสงเหลือง ติดที่ด้านหน้า จำนวน 2 ดวง และแสงเหลืองหรือแดง ติดที่ด้านหลังจำนวนสองดวง โดยติดไว้ที่ด้านซ้ายและด้านขวา โคมไฟทุกดวงต้องมีสีเดียวกัน แต่ละด้านอยู่ในระดับเดียวกัน สูงจากผิวทางไม่น้อยกว่า 35 เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 1.20 เซนติเมตร โคมไฟเลี้ยวทุกดวงที่อยู่ข้างเดียวกันต้องกระพริบพร้อมกันหากรถให้สัญญาณเลี้ยว

- โคมไฟท้าย แสงแดง จำนวนไม่เกินสองดวง ติดอยู่กึ่งกลางท้ายรถในระดับเดียวกัน สูงจากผิวทางไม่น้อยกว่า 35 เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 1.20 เมตร

- โคมไฟหยุด แสงแดง จำนวนไม่เกินสองดวง ติดอยู่กึ่งกลางท้ายรถในระดับเดียวกัน สูงจากผิวทางไม่น้อยกว่า 35 เซนติเมตร 1.20 เมตร โคมไฟหยุดถ้ารวมในโคมไฟท้ายจะต้องมีความสว่างมากกว่าโคมไฟท้ายนั้น และจะให้แสงสว่างเฉพาะในเวลาที่ย่ำล้อนั้น

- โคมไฟส่องป้ายทะเบียนต้องให้แสงสว่างพร้อมกับโคมไฟท้าย

(2) แผ่นสะท้อนแสงสีแดง ติดที่กึ่งกลางท้ายรถ สูงจากผิวทางไม่น้อยกว่า 35 เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 90 เซนติเมตร สามารถสะท้อนให้เห็นได้ในเวลากลางคืนในระยะไม่น้อยกว่า 150 เมตร

(3) เครื่องมองหลัง ซึ่งเป็นกระจกเงา จำนวน 2 ชุด ติดอยู่ในระดับเดียวกันที่ด้านซ้ายและขวาโดยมีความห่างเท่ากันจากกึ่งกลาง ในที่ที่ทำให้สามารถเห็นข้างหลังได้อย่างชัดเจน

(4) ห้ามล้อ ที่ใช้การได้ดี

(5) แตร ชนิดเสียงเดียวที่มีความดังพอสมควร

(6) ท่อไอเสียพร้อมด้วยเครื่องระงับเสียง หากเป็นรถจักรยานยนต์แบบสันดาปภายใน

(7) เครื่องวัดความเร็ว ที่ใช้การได้ดี และต้องมีแสงสว่างทำให้สามารถอ่านความเร็วได้แม้ในเวลากลางคืน

(8) ระบบเปิดเครื่องกำเนิดพลังงานพร้อมสวิตช์ที่เมื่อเครื่องกำเนิดพลังงานทำงาน โคมไฟแสงพุ่งไกล โคมไฟแสงพุ่งต่ำ ต้องสว่างพร้อมกับ โคมไฟท้าย

นอกจากนี้ยังต้องมีอุปกรณ์ที่จำเป็นเพื่อความปลอดภัยสำหรับคนโดยสารหากเป็นรถจักรยานยนต์โดยสาร ดังต่อไปนี้ ที่พักเท้าทั้งสองข้างของตัวรถ ฝาครอบโช้หรือบังโช้ ราวยึดเหนี่ยวด้านท้ายหรือด้านข้างตัวรถที่มีความมั่นคงแข็งแรง แผ่นป้องกันความร้อนจากท่อไอเสีย หากเป็นรถจักรยานยนต์ที่มีท่อไอเสียอยู่สูงกว่าที่วางเท้า

ในส่วนของรถจักรยานยนต์อาจมีเครื่องอุปกรณ์อื่นสำหรับรถภายใต้เงื่อนไข ดังต่อไปนี้ กล่าวคือ

- โคมไฟหรี่ แสงขาวหรือเหลืองอ่อน ที่มีกำลังไฟฟ้าและความส่องสว่างตามที่กรมการขนส่งทางบกประกาศกำหนด จำนวนไม่เกินสองดวง ติดอยู่กึ่งกลางหน้ารถ ในกรณีที่มีสองดวง ต้องอยู่ในระดับเดียวกัน สูงจากผิวทางไม่น้อยกว่า 35 เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 1.20 เซนติเมตร โคมไฟทุกดวงต้องให้แสงสีเดียวกัน

โคมไฟหรี่จะส่องสว่างได้เฉพาะในขณะที่โคมไฟท้ายให้แสงสว่างด้วยเท่านั้น

- โคมไฟอื่นนอกจากที่กำหนดไว้ในข้อนี้และข้อแรกถ้าจะนำมาใช้ต้องเป็นไปตามที่กรมการขนส่งทางบกให้ความเห็นชอบ

นอกจากที่กล่าวมาข้างต้นแล้ว กฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ พ.ศ. 2551 ฉบับดังกล่าวนี้ ยังมีข้อกำหนดอันเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ว่า อาจมีและใช้ส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์อื่นอันจำเป็นสำหรับรถ หรือ กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับคุณสมบัติ คุณลักษณะ สมรรถนะ ระบบการทำงาน ประสิทธิภาพการทำงาน การติดตั้ง ประเภท ขนาด หรือ จำนวน ของส่วนควบและอุปกรณ์ ให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

เพื่อให้เกิดความปลอดภัยสำหรับการใช้งาน และสอดคล้องกับมาตรฐานสากล ให้อธิบดีมีอำนาจออกประกาศให้ส่วนควบ หรือ อุปกรณ์ใดๆ ต้องผ่านการรับรองหรือให้ความเห็นชอบตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด

นอกจากนี้ยังกล่าวถึงอีกด้วยว่า รถที่มีส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์แตกต่างไปจากที่กำหนดในกฎกระทรวงนี้ หากเห็นว่ารถมีความมั่นคงแข็งแรงและปลอดภัยดีในการใช้งาน อธิบดีอาจให้ความเห็นชอบได้ ตามหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และวิธีการ ที่อธิบดีประกาศกำหนด จากการสังเกตข้อความดังกล่าวนี้อาจกล่าวได้ว่า การดัดแปลงสภาพรถนั้น อาจไม่เป็นความผิด หากปรากฏว่าการทำให้ส่วนควบและอุปกรณ์แตกต่างไปจากที่กำหนดในกฎกระทรวงฉบับนี้ แต่รถยังคงมีความมั่นคงแข็งแรงและยังคงมีความปลอดภัยในการใช้งานอธิบดีก็อาจให้ความเห็นชอบได้

กล่าวโดยสรุปได้ว่ากฎกระทรวงว่าด้วยส่วนควบและอุปกรณ์ฉบับนี้นั้นมีการกำหนดถึงอุปกรณ์และส่วนควบต่างๆ อันมีความจำเป็นสำหรับให้ความปลอดภัยแก่ตัวรถสำหรับการใช้งานและสอดคล้องกับมาตรฐานสากล ซึ่งกฎกระทรวงฉบับดังกล่าวนี้ได้กำหนดถึงอุปกรณ์ หรือส่วนควบที่ควรมีแก่รถจักรยานยนต์ เช่น โคมไฟต่างๆ หรือเครื่องมองหลัง เป็นต้น นอกจากนี้กฎกระทรวงฉบับนี้ยังได้กำหนดถึงข้อยกเว้นที่ว่า การดัดแปลงสภาพรถนั้น อาจไม่เป็นการผิดหากรถยังคงมีความมั่นคงแข็งแรงและยังคงมีความปลอดภัยในการใช้งาน โดยอธิบดีก็อาจให้ความเห็นชอบได้นั่นเอง อาจกล่าวได้ว่าการมีความผิดในส่วนของการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์นั้น จะต้องพิจารณาจากกฎกระทรวงว่าด้วยส่วนควบและอุปกรณ์นี้เป็นสำคัญ เพราะการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ตามนัยความหมายของกฎหมายต่าง ๆ นั้น หมายถึงการมีส่วนควบ หรือเครื่องอุปกรณ์ที่ผิดไปจากที่ได้มีการกำหนดไว้ในกฎกระทรวงและอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่กายหรือจิตใจของผู้อื่นด้วยดังปรากฏในพระราชบัญญัติรถยนต์ที่ได้กล่าวมาก่อนหน้านี้แล้ว และยังเป็น การพิจารณาถึงความถูกต้องของ อุปกรณ์ หรือ ส่วนควบต่างๆ ให้มีความถูกต้องและครบถ้วนตามกฎหมายอีกด้วยนั่นเอง

3.1.4 คำสั่งคณะกรรมการรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ ที่ 22/2558 เรื่องมาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการแข่งขั้รถยนต์และรถจักรยานยนต์ในทาง การควบคุมสถานบริการหรือสถานประกอบการที่เปิดให้บริการในลักษณะที่คล้ายกับสถานบริการ

สำหรับคำสั่งของหัวหน้าคณะกรรมการรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ ฉบับดังกล่าวนี้เป็นการออกมาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการแข่งขั้รถยนต์และรถจักรยานยนต์ในทางรวมไปถึงการควบคุมสถานบริการหรือสถานประกอบการที่เปิดให้บริการในลักษณะที่คล้ายกับสถานบริการ อันมีความเกี่ยวข้องข้องในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ หรือนำไปสู่การแข่งขั้รถยนต์และจักรยานยนต์ในทางนั่นเอง

3.1.4.1 หลักการและความเป็นมาของคำสั่ง

จากสภาพปัญหาในปัจจุบันนี้ได้ปรากฏข้อเท็จจริงว่าประชาชนทั่วไปต่างได้รับความเดือดร้อนรำคาญและได้รับอันตรายในการเดินทางบนถนนเพื่อสัญจรไปมาจากกรณีที่มีการรวมตัวกันแข่งขั้รถยนต์และจักรยานยนต์ในทางสาธารณะ จึงมีความจำเป็นต้องกำหนดมาตรการเพื่อป้องกันภัยสังคม อีกทั้งเพื่อเป็นการระงับยับยั้งและแก้ไขปัญหารวมกลุ่ม หรือมั่วสุมเพื่อก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่น นอกจากนี้ยังเป็นการสร้างจิตสำนึกรับผิดชอบให้แก่เด็กและเยาวชน รวมทั้งผู้ที่เกี่ยวข้องและสังคมในทุกภาคส่วน ให้มีการตระหนักถึงความปลอดภัย การให้ความคุ้มครองกับทรัพย์สินและชีวิตของประชาชนตลอดทั้งเป็นการลงโทษผู้ประกอบการที่กระทำการฝ่าฝืนกฎหมาย ซึ่งถือได้ว่าเป็นการดำเนินการเพื่อปฏิรูปและจัดระเบียบสังคม

รวมทั้งเพื่อเป็นการระงับและป้องกันการกระทำอันเป็นผลกระทบต่อความสงบเรียบร้อยของสังคม

โดยการออกคำสั่งดังกล่าวนี้เป็นการออกคำสั่งโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 44 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พ.ศ. 2557 หัวหน้าคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติได้เล็งเห็นความสำคัญของปัญหาดังกล่าวจึงได้มีคำสั่งที่ 22/2558 เพื่อบังคับใช้ เป็นมาตรการในการแก้ปัญหาดังกล่าวให้เกิดประสิทธิภาพ โดยคำสั่งฉบับนี้ที่ผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 23 กรกฎาคม 2558 เป็นต้นไป⁶

3.1.4.2 ความรับผิดชอบของผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์
คำสั่งคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติที่ 22/ 2558 เป็นมาตรการที่ใช้

ในการแก้ไขปัญหาการแข่งขัณรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะ รวมทั้งกำหนดมาตรการ เพื่อควบคุมและป้องกันปัญหาเกี่ยวกับสถานบริการและควบคุมแอลกอฮอล์ โดยมาตรการต่างๆ ในคำสั่งดังกล่าวนี้เป็นมาตรการที่รัฐบาลโดยหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติออกคำสั่งมาใช้ เพื่อให้เจ้าหน้าที่สามารถดำเนินคดีกับผู้ฝ่าฝืนคำสั่งและมีบทลงโทษกำหนดไว้อย่างชัดเจน โดยมีการกำหนดบทบังคับด้วยกันเป็นจำนวนทั้งหมด 10 ข้อ

แต่อย่างไรก็ดีเนื่องจากงานนิพนธ์ฉบับนี้ได้มุ่งเน้นศึกษาปัญหาเฉพาะกรณีที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดความรับผิดชอบให้แก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ดังนั้นจึงขอ อธิบายรายละเอียดมาตรการต่างๆ ตามคำสั่งของคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติเฉพาะใน ส่วนที่มีความเกี่ยวข้องกับการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ และความรับผิดชอบของผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ ใช้ในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ซึ่งปรากฏในข้อที่ 3 อันมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

ข้อ 3 ผู้ใดผลิต ครอบครอง จำหน่าย ประกอบ ดัดแปลง หรือเปลี่ยนแปลงสภาพรถยนต์ หรือรถจักรยานยนต์ หรือการทำให้ชิ้นส่วนพิเศษหรืออุปกรณ์สำหรับรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ หากกระทำการนั้นในลักษณะที่มีเหตุอันควรเชื่อได้ว่าเป็นการเตรียม ยุยง ส่งเสริม สนับสนุนชักชวน จัดให้มี จัดหา เป็นธุระ หรือมีส่วนเกี่ยวข้องเพื่อนำไปสู่การแข่งขัณรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ในทางให้ถือว่าผู้นั้นกระทำในลักษณะเป็นการส่งเสริมหรือสนับสนุนให้มีการ แข่งขัณรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในทางและมีความผิดตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก โดยต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือนหรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำ ทั้งปรับ ในกรณีที่บุคคลตามวรรคหนึ่งเป็นผู้ประกอบกิจการพาณิชยกรรม โรงงาน หรืออาคาร ที่เกี่ยวกับการผลิต ครอบครอง จำหน่าย ประกอบ ดัดแปลง หรือเปลี่ยนแปลงสภาพรถจักรยานยนต์

⁶ มาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการแข่งขัณรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในทางและการควบคุมสถาน บริการหรือสถานประกอบการที่เปิดให้บริการในลักษณะที่คล้ายกับสถานบริการ. (2558,23 กรกฎาคม).

หรือการทำชิ้นส่วนพิเศษหรืออุปกรณ์สำหรับรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบในการประกอบกิจการดังกล่าวสั่งปิดการดำเนินการหรือเพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการได้ทันทีในกรณีที่มีการสั่งปิดการดำเนินการ หรือเพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการนั้น ให้คำสั่งปิดการดำเนินการหรือเพิกถอนใบอนุญาตเป็นที่สุด

สรุปสาระสำคัญในข้อที่ 3 ได้ว่าเป็นการกำหนดมาตรการสำหรับบุคคลหรือร้านค้าที่ผลิต คัดแปลง หรือประกอบรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ที่ทำขึ้น โดยมีเจตนานำไปสู่การแข่งขันรถยนต์ หรือรถจักรยานยนต์ ทั้งนี้เป็นการกำหนดโทษให้มีความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก หากเป็นกรณีบุคคลทั่วไปมีโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ หากกรณีที่เป็นร้านค้า โรงงาน พนักงานเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องสามารถสั่งปิดการ ดำเนินงาน หรือเพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการได้ทันที ซึ่งกรณีโรงงานหรือผู้ผลิตดังกล่าวนี้ ได้มีการกำหนดเพิ่มเติมให้พนักงานเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ตามกฎหมายว่าด้วยการพาณิชย์ กฎหมายว่าด้วยโรงงาน และกฎหมายว่าด้วยการสาธารณสุข รวมไปถึงพนักงานฝ่ายปกครอง หรือเจ้าพนักงานตำรวจและพนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจหน้าที่ในการรักษาความสงบเรียบร้อย มีอำนาจตรวจสอบร้านค้า ผู้ผลิต โรงงาน หรืออาคารเพื่อมิให้มีการฝ่าฝืนคำสั่งดังกล่าวนี้

เพื่อให้มีความเข้าใจในรายละเอียดคำสั่งของคณะกรรมการรักษาความสงบแห่งชาติฉบับดังกล่าวนี้ ทั้งหมดมากยิ่งขึ้นจึงขอสรุปเนื้อหามาตรการและบทลงโทษตามคำสั่งของคณะกรรมการรักษาความสงบ เรียบร้อยแห่งชาติ ที่ 22/2558 ซึ่งมีรายละเอียดที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาในครั้งนี้ทั้งหมด เป็นจำนวน 3 หัวข้อด้วยกันดังตารางด้านล่างต่อไปนี้

ตารางที่ 1 สรุปเนื้อหาคำสั่ง คณะของรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ ที่ 22/2558
เรื่องมาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการแข่งขันรถยนต์และจักรยานยนต์

ข้อ	หัวข้อคำสั่ง	โทษ
1	ห้ามรวมกลุ่มมั่วสุมเพื่อการแข่งขันรถยนต์	ทำการยึดรถจักรยานยนต์ และมีความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก มาตรา 134
2	กำหนดให้ผู้ปกครองดูแลพฤติกรรมเด็กและเยาวชน ไม่ให้รวมกลุ่มมั่วสุมเพื่อการแข่งขันรถยนต์	ตักเตือน ทำทัณฑ์บนหรือวางเงินประกัน และหากปล่อยไว้ให้กระทำความผิดซ้ำให้มีโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับไม่เกิน 30000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับและริบเงินประกัน
3	ห้ามทำการผลิต จำหน่าย หรือดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ หรือทำการผลิตอุปกรณ์ชิ้นส่วนพิเศษต่างๆ เพื่อใช้ในการแข่งรถจักรยานยนต์	จำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 2,000-20,000 บาท ตามกฎหมายจราจรทางบกมาตรา 134 และหากกรณีเป็นผู้ผลิตให้สั่งปิดสถานประกอบการหรือทำการเพิกถอนใบอนุญาต

กล่าวได้โดยสรุปว่าการพิจารณาคำสั่งของคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติที่ 22/2558 อันกล่าวถึงมาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการแข่งขันรถยนต์ในทางนั้นมีนัยยะสำคัญอันเกี่ยวกับการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ซึ่งได้ทำการศึกษาในครั้งนี้ อีกทั้งตามมาตรการฉบับดังกล่าวนี้ยังเป็นการกล่าวถึงการกำหนดความรับผิดชอบให้แก่ผู้ทำการผลิตครอบครอง จำหน่ายประกอบ ดัดแปลง หรือเปลี่ยนแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ รวมทั้งการทำชิ้นส่วนพิเศษหรืออุปกรณ์สำหรับรถจักรยานยนต์หากเป็นการกระทำในลักษณะที่มีเหตุอันควรเชื่อได้ว่าเป็นการเตรียม ยุยง ส่งเสริม สนับสนุนชักชวน จัดให้มี จัดหา เป็นธุระหรือมีส่วนเกี่ยวข้องเพื่อนำไปสู่การแข่งขันรถยนต์ในทางให้ถือว่าผู้นั้นกระทำการในลักษณะส่งเสริมให้มีการแข่งขันรถยนต์ในทางอันมีความผิดปรากฏตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก โดยมีการระบุโทษทางอาญาให้แก่ผู้กระทำความผิดดังกล่าวทั้ง โทษปรับและโทษจำคุกอีกด้วย จึงอาจกล่าวได้ว่าการนำคำสั่งของคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติฉบับดังกล่าวนี้มาร่วมทำการวิเคราะห์ด้วยจะเป็นผลดีเพื่อให้มีการแก้ไขปัญหาได้อย่างครอบคลุมและตรงกับแนวคิดในการกำหนดความรับผิดชอบของผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยมากยิ่งขึ้น

3.2 กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรทางบกและความรับผิดชอบของผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ในประเทศออสเตรเลีย มลรัฐควีนส์แลนด์

กฎหมายอันเกี่ยวกับการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์นั้นมีปรากฏโดยทั่วไปในทุกประเทศซึ่งได้มีการให้ความสำคัญกับการจราจรทางบกและลักษณะการกำหนดความรับผิดชอบที่แตกต่างกันออกไปตามความเหมาะสมและสภาพปัญหาของแต่ละประเทศโดยการศึกษาครั้งนี้ได้ทำการศึกษาถึงกฎหมายอันเกี่ยวกับการจราจรทางบกและความรับผิดชอบของผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ในประเทศออสเตรเลีย มลรัฐควีนส์แลนด์ เพราะมีการกำหนดความรับผิดชอบของผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ไว้อย่างชัดเจนและมีความครอบคลุมในการดำเนินการกับผู้กระทำผิดทุกคน อีกทั้งยังมีความใกล้เคียงกับบทบัญญัติแห่งกฎหมายอันเกี่ยวกับการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยเป็นอย่างมากอีกด้วย

3.2.1 หลักการโดยทั่วไปของกฎหมายการจราจรทางบกในประเทศออสเตรเลีย

กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรและยานพาหนะที่บังคับใช้ในประเทศออสเตรเลียนั้นมีการแบ่งเป็นการบังคับใช้แบบมลรัฐ โดยมีกฎหมายซึ่งเป็นการบัญญัติข้อกำหนดโดยรวมทั้งประเทศซึ่งมีชื่อว่า National Code of Practice for Light Vehicle Construction and Modification 2015 แปลเป็นไทย โดยสังเขปได้ว่าเป็นกฎหมายสำหรับยานพาหนะขนาดเล็กและการตัดแปลงซึ่งใช้บังคับโดยรวมทั้งประเทศ หรืออาจกล่าวอีกอย่างได้ว่า กฎหมายจราจรและกฎหมายเกี่ยวกับรถยนต์ในแต่ละมลรัฐต้องอยู่ภายใต้กฎหมายหลักของเครือรัฐออสเตรเลียฉบับดังกล่าวนั่นเอง โดยในหมวด LL ได้มีการกล่าวถึงรถจักรยานยนต์และพาหนะสามล้อ ทั้งนี้ ยังได้มีการระบุรายละเอียดถึงความถูกต้องของส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ รวมถึงรายละเอียดขนาดของรถจักรยานยนต์ที่ถูกต้องตามกฎหมายฉบับดังกล่าวนี้ไว้ในหมวด LL ซึ่งเป็นเสมือนกฎกระทรวงที่ใช้บังคับกับรถจักรยานยนต์นั่นเอง

โดยมลรัฐที่ทำการศึกษาในครั้งนี้ ได้แก่ กฎหมายจราจรทางบกและพาหนะขนาดเล็กของมลรัฐควีนแลนด์ (Queensland) ในส่วนของมลรัฐควีนแลนด์นั้นได้ปรากฏในหลักของกฎหมาย National Code of Practice for Light Vehicle Construction and Modification 2015 กล่าวถึง เรื่องของยานพาหนะที่อยู่ภายใต้การบังคับใช้ของมลรัฐควีนแลนด์และมีการกล่าวถึงในหัวข้อของการตัดแปลงยานพาหนะ อันมีสาระสำคัญดังนี้

3.2.2 สารสำคัญของกฎหมายอันเกี่ยวกับการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ สำหรับสารสำคัญของกฎหมายอันเกี่ยวกับการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ ในประเทศออสเตรเลียนั้นสามารถทำการพิจารณาได้เป็นข้อสังเกตต่างๆดังรายละเอียดต่อไปนี้

กฎหมาย National Code of Practice for Light Vehicle Construction and Modification 2015 นั้นเป็นการกล่าวถึงการร้องขอในการดัดแปลงสภาพรถนั้น มีข้อกำหนดว่าหากอุปกรณ์ที่ต้องการนำมาดัดแปลงนั้นอยู่นอกเหนือจากที่กำหนดไว้ในกฎหมาย เจ้าของอุปกรณ์จะต้องได้รับอนุญาตโดยทำคำร้องส่งไปที่กรมการขนส่งทางบกและถนน โดยต้องแจ้งว่าการเปลี่ยนแปลงสภาพอุปกรณ์ใดบ้างพร้อมทั้งต้องเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบ ด้วยการรูปแบบฟอร์ม F1854 ในแบบฟอร์มเอกสารนี้สิ่งที่ต้องแจ้งรายละเอียดคือ ชื่อ ที่อยู่ เบอร์โทร รายละเอียดของยานพาหนะ เช่น หมายเลขเครื่องยนต์ ตัวถัง สิ่งที่น่าสังเกต คือ สามารถส่งไปพร้อมกันที่หลายๆ หมายเลขเครื่องได้ โดยระบุรุ่นของยานพาหนะ ความจุกระบอกสูบ ประเภทของเชื้อเพลิงที่ใช้ จำนวนรายละเอียดที่ทำการดัดแปลง โดยมีการแบ่งออกเป็น 11 หมวด เช่นการดัดแปลงตัวถังและโครงสร้าง ระบบรองรับแรงกระแทก ระบบเพลลา ระบบเบรกซึ่งมีให้เลือกกว่าเปลี่ยนเป็นดรัม หรือ ดิสเบรก เท่านั้น ระบบที่ใช้ในการเลี้ยว ระบบตัวล้อ ยาง ระบบท่อไอเสีย และเครื่องยนต์ เป็นต้น

โดยผู้ที่จะต้องให้ตรวจสอบควรส่งตัวอย่างหรือรายละเอียดในการดัดแปลงเป็นจำนวนมาก เพื่อหลีกเลี่ยงความล่าช้า การปรับเปลี่ยนเครื่องยนต์นอกจากที่ได้รับการอนุญาตไว้จะต้องได้รับการยอมรับจากกรมการขนส่งทางบกและถนนหากไม่ได้รับการอนุญาตจะถือว่าทั้งผู้ใช้และผู้ขาย หรือบริษัทที่จัดให้มีอุปกรณ์นั้นเป็นผู้ที่กระทำการผิดกฎหมาย

ข้อสังเกตอีกประการหนึ่งคือ กฎหมายของประเทศออสเตรเลียนี้ไม่ได้ระบุถึงการห้ามดัดแปลงสภาพรถแต่ยังคงมีการอนุญาตให้ดัดแปลงได้ แต่ต้องแจ้งไปยังกรมการขนส่งทางบกและถนนเพื่อทำการตรวจสอบและหากมีการดัดแปลงโดยไม่ตรวจสอบแล้วนั้นก็จะเป็นความผิดทั้งผู้ใช้และผู้ขายหรือบริษัทที่จัดให้มีอุปกรณ์ที่ดัดแปลงนั้น

ข้อยกเว้นอีกประการหนึ่งคือ การปรับเปลี่ยนเล็กน้อยตัวซึ่งตัวรถยังคงมีอยู่ในสภาพเดิมสามารถดำเนินการได้เองโดยไม่ต้องผ่านการอนุมัติ โดยทั่วไปมักเป็นอุปกรณ์เล็กน้อย เช่น การติดชนลูป โรบาร์ การติดสติ๊กเกอร์ อุปกรณ์เสริมที่ติดของด้านบนตัวรถ เป็นต้น ซึ่งการปรับเปลี่ยนเล็กน้อยของรถจักรยานยนต์นั้นมีลักษณะดังนี้ กล่าวคือ

- ความกว้างของรถประเภทไม่มีรถพ่วงข้าง ต้องไม่เกิน 1.3 เมตร
- ระยะบังโคลนต้องไม่ห่างจากล้อเกิน 10 เซนติเมตร
- ที่นั่งสำหรับผู้โดยสารแบบถอดออกได้ถือว่าไม่ถูกต้อง
- ต้องมีที่พักเท้าเพียงพอสำหรับคนขับและผู้โดยสาร

- ต้องมีกระจกมองหลัง ขนาดอยู่ระหว่าง 7.8 - 20 เซนติเมตร และต้องสามารถมองเห็นด้านหลังในระยะไม่ต่ำกว่า 12 เมตร

- การเปลี่ยนระบบควบคุมคันบังคับที่สำคัญ เช่น คันเร่งและเบรคต้องอยู่ด้านเดิม ห้ามสลับด้านกัน

- ความยาวของแฮนด์ต้องอยู่ระหว่าง 50 – 90 เซนติเมตร

- ห้ามทำการดัดแปลงสัญญาณแตรให้เหมือนเสียงของสัญญาณรถฉุกเฉิน หรือเสียงที่เบาเกินไป หรือเสียงที่มีความต่อเนื่อง

- มาตรการวัดความเร็วจะต้องเป็นกิโลเมตรต่อชั่วโมงเท่านั้น จะเปลี่ยนเป็นมาตรการวัดแบบไมล์ต่อชั่วโมงไม่ได้

- ระบบโคมไฟต้องมีความสว่างในแนวกว้าง ระหว่าง 0- 45 องศา จากตัวรถความสูงของไฟ ไม่ต่ำกว่า 45 องศา

- อุปกรณ์ที่จะทำการเปลี่ยนแปลงดังต่อไปนี้ จะทำการขอให้เปลี่ยนแปลงไม่ได้จะถือเป็นการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อยก็ต่อเมื่อผู้ผลิตได้ทำการขออนุญาตไว้แล้ว กล่าวคือ เครื่องยนต์และระบบ ระบบท่อไอเสีย ระบบถังน้ำมัน ระบบรองรับแรงกระแทก เป็นต้น

3.2.3 ข้อแตกต่างของกฎหมายที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย และประเทศออสเตรเลีย มลรัฐควีนส์แลนด์

จากการศึกษากฎหมายอันเกี่ยวกับการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย ออสเตรเลีย มลรัฐควีนส์แลนด์นั้นพบว่าได้มีการกำหนดความรับผิดชอบไปในส่วนของผู้ผลิต อุปกรณ์หรือชิ้นส่วนที่ใช้ในการประกอบกับตัวรถอันก่อให้เกิดเป็นความผิดในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ และยังมีความแตกต่างจากกฎหมายอันเกี่ยวกับการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ ที่บังคับใช้ในประเทศไทยในหลายประการซึ่งสามารถทำการพิจารณาได้ดังต่อไปนี้ กล่าวคือ

ประการแรก คือลักษณะของตัวบทบัญญัติแห่งกฎหมายอันเกี่ยวกับการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์

ประการที่สอง คือปัญหาข้อเปรียบเทียบในด้านผู้ดูแลและตรวจสอบการผลิต

ประการที่สาม คือ การกำหนดความรับผิดชอบของผู้ผลิต

ประการสุดท้าย นั่นคือการดำเนินคดีกับผู้ถือได้ว่ามีความผิดในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์

โดยความแตกต่างของกฎหมายอันเกี่ยวกับการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ของประเทศไทย ออสเตรเลีย มลรัฐควีนส์แลนด์และประเทศไทยนั้นสามารถทำการสรุปได้ตามตารางดังต่อไปนี้

ตารางที่ 2 ตารางเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างกฎหมายของเครือรัฐออสเตรเลีย
กับกฎหมายที่บังคับใช้ในประเทศไทย

ข้อแตกต่าง ทางกฎหมายที่ใช้ บังคับในประเทศไทย และเครือรัฐ ออสเตรเลีย	ข้อกำหนดที่ใช้บังคับใน เครือรัฐออสเตรเลีย National Code of Practice for Light Vehicle Construction and Modification 2015.		กฎหมายที่ใช้บังคับใน ประเทศไทย กฎกระทรวงกำหนดส่วนควบ และอุปกรณ์สำหรับรถ พ.ศ. 2551
การกำหนดลักษณะ การกระทำที่เป็น ความผิด	มีรายละเอียดต่างๆ รวมกันอยู่ใน กฎหมายฉบับเดียวที่มีการแยก ย่อยลงไป ทำให้สามารถพิจารณา ได้ง่าย	ตามกฎหมาย Section LL Motor Cycle & Three wheeled vehicles	มีลักษณะกระจายปรากฏอยู่ใน กฎหมายหลายลำดับศักดิ์ ทั้ง พระราชบัญญัติต่างๆ กฎกระทรวง และข้อกำหนดต่างๆ ซึ่งทำให้ยาก แก่การพิจารณา
ผู้ตรวจสอบ	ใช้กรรมการขนส่งทางบก ในการควบคุมดูแลตั้งแต่การผลิต เพื่อให้ชิ้นส่วนที่ออกมามีความ ถูกต้องตามกฎหมายและได้ มาตรฐาน	ตามหัวข้อที่ 4 Specific modifications วรรคที่ 2 ของ National Code of Practice for Light Vehicle Construction and Modification	อุปกรณ์หรือส่วนควบบางชนิดใช้ ความถูกต้องตามมาตรฐาน อุตสาหกรรม เช่น หมวกนิรภัย ท่อ ไอเสีย และบางส่วนใช้ดุลยพินิจของ เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจซึ่งยังมีได้เป็น มาตรฐานเดียวกัน เช่น
ความรับผิดชอบของผู้ผลิต	จะต้องมีการส่งแบบที่แสดงถึง ลักษณะผลิตภัณฑ์และวิธีการใช้ โดยละเอียดทุกชิ้นส่วนให้กับ กรรมการขนส่งทางบก หากไม่ส่ง แบบดังกล่าวหรือไม่ได้รับ อนุญาตและทำการผลิต จะถือว่า มีความผิด	ตามหัวข้อที่ 4 Specific modifications วรรคที่ 5 ของ National Code of Practice for Light Vehicle Construction and Modification	อุปกรณ์ หรือ ส่วนควบหลายๆ ชิ้นส่วนยังคงมีความรับผิดชอบผู้ใช้ หรือ ผู้ครอบครองรถจักรยานยนต์ โดยยังไม่มีกำหนดความรับผิด ของผู้ผลิต
การดำเนินคดี	เน้นการดำเนินคดีไปที่ผู้ผลิตและผู้ ติดตั้ง ด้วยการให้ลงโทษเขียน อุปกรณ์ หรือ ส่วนควบ ที่จะทำ การผลิต	ตามหัวข้อที่ 4 Specific modifications วรรคที่ 1 ของ National Code of Practice for Light Vehicle Construction and Modification	มีการดำเนินคดีกับผู้ใช้งานหรือ ผู้ครอบครองรถจักรยานยนต์ที่ ได้รับการดัดแปลงสภาพ โดยมีการ จับกุมผู้ใช้งานด้วยการตรวจตราจาก เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ

จากข้อมูลการศึกษาวิเคราะห์และเปรียบเทียบกฎหมายอันเกี่ยวกับการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ของเครือรัฐออสเตรเลียที่ใช้กฎหมายอันมีชื่อว่า National Code of Practice for Light Vehicle Construction and Modification 2015 หรือกฎหมายสำหรับยานพาหนะขนาดเล็กและการดัดแปลง กับกฎหมายที่บังคับใช้ในประเทศไทยอันได้แก่กฎกระทรวงว่าด้วยส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์บับที่ 22 ซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ และกฎหมายลำดับรองอื่นๆประกอบกันเป็นความรับผิดชอบในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ ดังตารางด้านบนนั้นเป็นที่เห็นได้ว่า กฎหมายในประเทศไทยควรปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมทั้งหมด 4 ประการด้วยกันได้แก่

ในส่วนของการกำหนดลักษณะการกระทำที่เป็นความผิดนั้น กฎหมายของประเทศออสเตรเลียมีการกำหนดความรับผิดชอบต่างๆรวมอยู่ในกฎหมายฉบับเดียวกันและมีการกำหนดความรับผิดชอบโดยเฉพาะที่ละเอียดแยกย่อยลงไป ในกฎหมายฉบับเดียวกันที่มีการกำหนดไว้โดยชัดเจนและครอบคลุมผู้กระทำความผิดทั้งหมด

สำหรับในประเทศไทยนั้นการกำหนดลักษณะการกระทำที่เป็นความผิดยังมีการกระจายปรากฏอยู่ในกฎหมายหลายลำดับศักดิ์ด้วยกันซึ่งยากแก่การพิจารณาความรับผิดชอบ ซึ่งหากมีการนำหลักการกำหนดความรับผิดชอบโดยมีการพิจารณารายละเอียดต่างๆจากกฎหมายฉบับเดียวที่แยกย่อยลงไปดังเช่นในเครือรัฐออสเตรเลียแล้วนั้นจะทำให้มีการกำหนดความรับผิดชอบที่ชัดเจนและสามารถนำมาใช้ได้ง่ายอันส่งผลดีต่อทั้งเจ้าหน้าที่ผู้ใช้กฎหมายและตัวผู้กระทำความผิด

ในด้านผู้ตรวจสอบการกระทำความผิดนั้นเนื่องจากกฎหมายในประเทศออสเตรเลียมีการกำหนดความรับผิดชอบที่ครอบคลุมแก่ผู้กระทำความผิดจึงมีการกำหนดให้กรมการขนส่งทางบกคอยควบคุมดูแลตั้งแต่ในขั้นตอนของการผลิต เพื่อให้ชิ้นส่วนที่ผลิตนั้นมีความถูกต้องตามกฎหมาย และได้มาตรฐาน

สำหรับประเทศไทยในด้านผู้ตรวจสอบนั้นยังมิได้มีการกำหนดชัดเจนมากนัก แต่มีลักษณะเป็นการให้อำนาจแก่ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะเรื่อง เช่นให้อำนาจกรมการขนส่งทางบกในการตรวจสภาพรถ อุปกรณ์หรือส่วนควบใช้ความถูกต้องตามพระราชบัญญัติมาตรฐานอุตสาหกรรมและการกำหนดความรับผิดชอบในเบื้องต้นแก่ผู้ใช้รถยังคงเป็นดุลพินิจของตำรวจซึ่งยังมิได้มีมาตรฐานเดียวกันในการกำหนดความรับผิดชอบ ซึ่งกรณีดังกล่าวนี้หากประเทศไทยมีการนำหลักการของผู้ตรวจสอบที่เป็นผู้เชี่ยวชาญและผู้ตัดสินความถูกต้องในหน่วยงานเดียวทั้งหมดจะส่งผลให้การพิจารณาความรับผิดชอบเป็นไปอย่างชัดเจนและมีมาตรฐานเดียวกัน

การกำหนดความรับผิดชอบของผู้ผลิตสำหรับในเครือรัฐออสเตรเลียนั้นมีการกำหนดถึงความรับผิดชอบโดยชัดเจนและมีความครอบคลุมผู้กระทำความผิดทั้งหมด กล่าวคือผู้ที่กระทำการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์เพื่อใช้ในการดัดแปลงสภาพ

รถจักรยานยนต์นั้นจะต้องมีการส่งแบบที่แสดงถึงลักษณะผลิตภัณฑ์และวิธีการใช้โดยละเอียดทุกชิ้นส่วนให้แก่กรมการขนส่งทางบกหากไม่ส่งแบบดังกล่าวหรือไม่ได้รับอนุญาตในการผลิตชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ชิ้นดังกล่าวนั้นหากทำการผลิตจะถือว่ามีความผิดในทางอาญา

สำหรับในประเทศไทยนั้นการกำหนดความรับผิดชอบในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์อันปรากฏตามกฎหมายยังคงมีการกำหนดไว้ว่าเป็นเพียงความรับผิดชอบของผู้ใช้รถ หรือผู้ครอบครองรถจักรยานยนต์ที่ได้ทำการดัดแปลงสภาพเท่านั้นยังมิได้มีการกำหนดความรับผิดชอบไปถึงผู้ผลิตชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ดังกล่าว ทั้งนี้โดยเห็นว่าการกำหนดความรับผิดชอบให้ครอบคลุมไปถึงผู้ผลิตชิ้นส่วนในการกระทำความผิดจะเป็นการแก้ไขปัญหาที่ตรงจุดและสามารถแก้ไขปัญหาได้ในระยะยาว

ในส่วนของ การดำเนินคดีซึ่งกฎหมายในเครือรัฐออสเตรเลีย นั้น มีการกำหนดความรับผิดชอบและการดำเนินคดีโดยครอบคลุมและเน้นการดำเนินคดีไปที่ผู้ผลิตและผู้ติดตั้งด้วยการให้ลงทะเบียนหรือมีการแจ้งเพื่อขอรับอนุญาตในการผลิตชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์

สำหรับในประเทศนั้นอาจกล่าวได้ว่าการดำเนินคดีนั้นยังคงมีการดำเนินคดีกับผู้ใช้รถหรือผู้ครอบครองรถที่ได้รับการดัดแปลงสภาพ ทั้งนี้โดยมีการจับกุมผู้ใช้งานด้วยการสุ่มตรวจตราการกระทำความผิดจากเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ ซึ่งในส่วนนี้เห็นว่าหากประเทศไทยมีการดำเนินคดีกับผู้ผลิต โดยต้องผ่านขั้นตอนตั้งแต่การขอรับอนุญาตผลิตและการตรวจสอบชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ที่ทำการผลิตออกมาจำหน่ายนั้นจะเป็นการจำกัดการกระทำความผิดตั้งแต่ต้นทางและทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพและเป็นการดำเนินคดีที่มีขั้นตอนการพิจารณาความผิดอันยุ่งยากน้อยลงไปอีกด้วย

ด้วยเหตุผลที่ทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบมาแล้วข้างต้นทั้งหมดนั้นทำให้พิจารณาได้ว่าการนำกฎหมายอันกำหนดความรับผิดชอบของผู้ผลิตชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ของเครือรัฐออสเตรเลีย มลรัฐควีนส์แลนด์มาใช้บังคับในประเทศไทยนั้นจะก่อให้เกิดผลดีโดยเป็นการแก้ไขปัญหาที่ต้นเหตุของการกระทำความผิดอย่างแท้จริงทั้งยังทำให้กฎหมายสามารถบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพและครอบคลุมอันจะนำไปสู่การแก้ไขปัญหาการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ได้ในระยะยาวอย่างแท้จริง