

## บทที่ 4

# วิเคราะห์ปัญหาความรับผิดทางอาญาสำหรับผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการตัดแปลง สภาพรถจักรยานยนต์ตามกฎหมายกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ สำหรับรถ พ.ศ. 2551

ปัจจุบันประเทศไทยมีการกำหนดความรับผิดในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ไว้เป็นเพียงความรับผิดของผู้ครอบครอง หรือผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ได้รับการตัดแปลงสภาพเท่านั้นแต่ไม่อาจปฏิเสธได้ว่าลักษณะของการกระทำความผิดดังกล่าว ยังคงมีส่วนประกอบที่สำคัญในการก่อให้เกิดความผิดในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์นั่นคือผู้ผลิตชิ้นส่วนบางชนิดที่มีลักษณะเพื่อใช้ในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์โดยเฉพาะ และจากการศึกษากฎหมายอันเกี่ยวกับการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ในต่างประเทศนั้นพบว่าได้มีการกำหนดหลักความรับผิดของผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ ซึ่งในบทนี้จะได้ทำการวิเคราะห์ถึงบทบัญญัติของความรับผิดในทางอาญาสำหรับผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์โดยเปรียบเทียบกับกฎหมายของประเทศออสเตรเลีย มลรัฐควีนส์แลนด์ เพื่อแสดงให้เห็นถึงแนวทางและความสำคัญในการปรับปรุงและแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายอันเกี่ยวกับการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพสามารถนำมาใช้บังคับได้จริง และเป็นไปตามหลักสากล

### 4.1 ปัญหาการกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ซึ่งใช้ในการตัดแปลงสภาพ รถจักรยานยนต์

สำหรับปัญหาอันเกี่ยวกับการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์อันปรากฏในประเทศไทยนั้นนับได้ว่าเป็นอีกหนึ่งปัญหาที่สำคัญ ในการกระทำอันก่อให้เกิดเป็นความเดือดร้อนในสังคมและกระทบกับประชาชนในกลุ่มกว้างหรือนำมาซึ่งผลกระทบอันทำให้เกิดอันตรายแก่ร่างกายหรือจิตใจ ตลอดจนทรัพย์สินของผู้ใช้รถใช้ถนนอีกทั้งยังเป็นหนึ่งในหนทางอันนำไปสู่การกระทำ ความผิด ที่อาจจะก่อให้เกิดเป็นแนวทางในการเกิดอาชญากรรมประเภทต่างๆ ในสังคมตามมาได้อย่างง่ายดายมากยิ่งขึ้นและส่งผลให้เกิดความสะดกในการกระทำความผิดประการอื่น ๆ ได้มากยิ่งขึ้นอีกด้วย

#### 4.1.1 การกำหนดหลักเกณฑ์ทางกฎหมายที่ใช้พิจารณาในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์

สำหรับหลักกฎหมายที่กำหนดความรับผิดชอบเกี่ยวกับการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ที่บังคับใช้ในประเทศไทยนั้นได้ปรากฏในกฎหมายหลายฉบับด้วยกัน เช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พระราชบัญญัติรถยนต์ กฎกระทรวง ข้อกำหนดและประกาศต่างๆ แต่ที่ใช้ในการพิจารณาเป็นหลักในการกำหนดความรับผิดชอบเกี่ยวกับการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์นั้น ได้แก่ กฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ พ.ศ. 2551 ซึ่งเป็นกฎกระทรวงที่ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์อันนับได้ว่าเป็นพระราชบัญญัติที่มีโทษทางอาญาประเภทหนึ่ง นั่นคือ โทษจำคุก และโทษปรับ<sup>1</sup> โดยสาระสำคัญของกฎกระทรวงฉบับดังกล่าวนี้เป็นการกำหนดถึงสภาพอุปกรณ์และส่วนควบที่ต้องมีใช้ในรถประเภทต่างๆ และในการพิจารณาถึงการกระทำผิดเกี่ยวกับการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์นั้นจำเป็นต้องพิจารณาตามการกำหนดความรับผิดชอบปรากฏในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 (แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 17 พ.ศ. 2557)<sup>2</sup> เป็นลำดับแรก กล่าวคือการมีเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ หรือส่วนควบที่ไม่ถูกต้องตามกฎกระทรวง หรือมีการเพิ่มสิ่งใดสิ่งหนึ่งเข้าไปซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่กายหรือจิตใจของผู้อื่น<sup>3</sup> รวมไปถึงการเปลี่ยนแปลงตัวรถหรือส่วนใดส่วนหนึ่งให้ผิดไปจากที่ได้จดทะเบียนไว้ ทั้งนี้กฎหมายในประเทศไทยได้มีการกำหนดความรับผิดชอบในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ไว้ว่าเป็นความผิดของผู้ใช้รถ หรือผู้ครอบครองรถจักรยานยนต์ที่ได้รับการดัดแปลงสภาพเท่านั้น เมื่อทำการพิจารณาจากหลักความเป็นจริงของการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ดังกล่าวแล้วนั้นอาจกล่าวได้ว่าอุปกรณ์หรือชิ้นส่วนที่เป็นส่วนควบอันมีความผิดตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ พ.ศ. 2551 หากนำมาติดตั้งต้องเริ่มต้นจากขั้นตอนในการผลิต โดยชิ้นส่วนดังกล่าวนี้ต้องได้รับการผลิตจากผู้ผลิตเป็นสำคัญ ดังนั้นผู้ผลิตชิ้นส่วน หรืออุปกรณ์บางชนิดที่ผลิตโดยมีลักษณะอันผิดไปจากข้อกำหนดตามกฎหมาย ซึ่งเป็นการก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญและได้รับอันตรายแก่กายและจิตใจของผู้อื่นทั้งยังมีผลกระทบต่อความสงบเรียบร้อยในสังคมอันก่อให้เกิดเป็นความผิดในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ดังกล่าวขึ้น ซึ่งอาจกล่าวได้ว่าการผลิตนั้นเป็นต้นตอสำคัญของการกระทำผิด และเป็นต้นเหตุของการส่งเสริมการกระทำผิดในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์นั่นเอง

<sup>1</sup> ประมวลกฎหมายอาญา .มาตรา 18

<sup>2</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์. (2557,23 ธันวาคม). ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 131 (ตอนที่ 83), หน้า 1

<sup>3</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์. มาตรา 12

#### 4.1.2 การกำหนดความรับผิดของผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์

สำหรับในประเทศไทยนั้นอาจกล่าวได้ว่ามีการนำแนวความคิดที่เป็นการให้ความสำคัญกับการกำหนดความรับผิดแก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์โดยมีกฎหมายที่ระบุถึงความรับผิดของผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์เพื่อใช้ในการจัดการแข่งขันรถบนทางหลวงเมื่อปี พ.ศ. 2555 โดย พล.ต.อ.คุณยศ แสงสิงแก้ว (ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติในขณะนั้น) ได้มีการออกบันทึกข้อความ ลงวันที่ 24 ตุลาคม 2555 เรื่องมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งขันรถจักรยานยนต์ในที่สาธารณะให้มีการกวดขันจับกุมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่กระทำผิดกฎหมายในทุกข้อหาอย่างเคร่งครัด และให้รวมไปถึงการใช้หรือจำหน่ายอุปกรณ์ส่วนควบที่ไม่ได้มาตรฐาน และนอกจากนี้ยังได้มีการกำหนดความรับผิดของผู้ผลิต และผู้จำหน่ายอุปกรณ์แต่งรถให้มีความผิดตามพระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมพ.ศ. 2511 มาตรา 36<sup>4</sup> โดยมีการกำหนดโทษจำคุกไม่เกิน 1 เดือนหรือปรับตั้งแต่ 5,000-50,000 บาทหรือทั้งจำทั้งปรับ

นอกจากนี้ในปี พ.ศ. 2558 ได้มีการกำหนดความรับผิดอันเกี่ยวกับการแข่งขันรถบนทางหลวงตามคำสั่งคณะกรรมการความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ ที่ 22/2558 ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับผู้ผลิตครอบครอง และจำหน่าย อันได้กล่าวถึงการกำหนดมาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการแข่งขันรถจักรยานยนต์ในทางโดยมีการกำหนดมาตรการที่คล้ายคลึงกันกับมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งขันรถจักรยานยนต์ในที่สาธารณะ และมีประเด็นสำคัญในส่วนที่เกี่ยวข้องกับผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ที่สร้างขึ้นเพื่อมีเจตนานำไปสู่การแข่งขันรถจักรยานยนต์ โดยกำหนดให้มีความผิดตามกฎหมายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก และมีการกล่าวถึงสำหรับกรณีและผู้กระทำความผิดเป็นผู้ผลิต ร้านค้า หรือ โรงงาน พนักงานเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องสามารถสั่งปิดการค้าเนินการ หรือเพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการได้ทันที โดยให้อำนาจผู้ที่เกี่ยวข้องสามารถเข้าตรวจสอบอาคาร หรือ โรงงานได้เพื่อมิให้มีการฝ่าฝืนคำสั่งดังกล่าวนี้<sup>5</sup>

<sup>4</sup> พระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม. (2511,31 ธันวาคม). ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 85 (ตอนที่ 121), หน้า 1023

<sup>5</sup> พระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม. มาตรา 55

<sup>6</sup> สุภัทรา ปากสิทธิ์. ( 2559 ).โครงการศึกษามาตรการที่มีประสิทธิภาพในการจัดระเบียบสังคม: ศึกษากรณีปัญหาเด็กแว้น . รายงานการศึกษาวิจัย . กรุงเทพฯ : สถาบันวิจัยและพัฒนากระบวนการยุติธรรม. หน้า 22

จากการพิจารณาโทษของการกระทำความผิดดังกล่าวนั้นยังคงเป็นโทษที่ใช้บังคับ อันปรากฏจากในพระราชบัญญัติจราจรทางบก และคำสั่งคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ ซึ่งมีการระบุเพียงแต่กรณีการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์เพื่อใช้ในการแข่งขันบนทางหลวง เท่านั้นแต่ยังมีได้กล่าวรวมไปถึงการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ที่มีได้มีเจตนาเพื่อนำมาใช้ในการแข่งขันบนทางหลวง ด้วยเหตุผลดังกล่าวนี้เองทำให้การกำหนดความรับผิดให้แก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ดังกล่าวนี้ไม่สามารถนำมาใช้บังคับกับการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ได้อย่างครอบคลุมทุกกรณีและส่งผลให้มีประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายมากที่สุด

## 4.2 การกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ซึ่งใช้ในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ในประเทศออสเตรเลีย

จากการพิจารณากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดในทางอาญาของผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ในประเทศออสเตรเลีย มลรัฐควีนส์แลนด์ ตามที่ได้ยกมาทำการศึกษาแล้วนั้น พบว่าหลักเกณฑ์ในการกำหนดความรับผิดของการกระทำความผิดอันเกี่ยวกับการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ตามกฎหมายฉบับดังกล่าวนี้มีความแตกต่างไปจากหลักกฎหมายอันปรากฏในประเทศไทยดังที่ได้ทำการวิเคราะห์ไปแล้วในบทที่ 3 ซึ่งอาจกล่าวได้โดยสรุปถึงความแตกต่างได้ทั้งหมด 4 ประการด้วยกันกล่าวคือ

### 4.2.1 การกำหนดลักษณะการกระทำที่เป็นความผิด

ในส่วนของการกำหนดลักษณะของการกระทำที่เป็นความผิดในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์นั้นกฎหมายในประเทศออสเตรเลีย มลรัฐควีนส์แลนด์มีรายละเอียดต่างๆรวมกันอยู่ในกฎหมายฉบับเดียวที่มีการแยกย่อยลงไปกฎหมายฉบับเดียวกันที่มีการกำหนดไว้โดยชัดเจนและครอบคลุมผู้กระทำความผิดทั้งหมดทำให้มีการพิจารณาได้ง่ายกว่ากฎหมายที่กำหนดความรับผิดอันเกี่ยวกับการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยซึ่งมีลักษณะกระจายปรากฏอยู่ในกฎหมายหลายลำดับศักดิ์ทำให้ยากแก่การพิจารณาและการกำหนดชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ที่ใช้ในการกระทำความผิดตามกฎหมายกำหนดส่วนควบและอุปกรณ์สำหรับรถซึ่งหากมีการนำหลักการกำหนดความรับผิดโดยมีการพิจารณารายละเอียดต่างๆจากกฎหมายฉบับเดียวที่แยกย่อยลงไปดังเช่นในเครือรัฐออสเตรเลียแล้วนั้นจะทำให้มีการกำหนดความรับผิดที่ชัดเจนและสามารถนำมาใช้ได้ง่ายอันส่งผลดีต่อทั้งเจ้าหน้าที่ผู้ใช้กฎหมายและตัวผู้กระทำความผิด

#### 4.2.2 ผู้ตรวจสอบความถูกต้องตามกฎหมายของชิ้นส่วนที่ทำการผลิต

สำหรับผู้ตรวจสอบความถูกต้องตามกฎหมายและได้มาตรฐานของชิ้นส่วนที่ทำการผลิตนั้น รวมถึงการกระทำความผิดอันเกี่ยวกับการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์นั้นกฎหมายในประเทศไทย มลรัฐควีนส์แลนด์ได้ให้อำนาจแก่กรมการขนส่งทางบกในการควบคุมดูแลตั้งแต่ขั้นตอนการผลิตเพื่อให้ชิ้นส่วนที่ทำการผลิตนั้นมีความถูกต้องตามกฎหมายอีกทั้งยังเป็นไปตามมาตรฐาน ทางด้านการตรวจสอบในประเทศไทยนั้นยังมิได้มีการกำหนดชัดเจนมากนัก แต่มีลักษณะเป็นการให้อำนาจแก่ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะเรื่อง และในส่วนของความถูกต้องของการผลิตชิ้นส่วนต่างๆ ใช้หลักเกณฑ์เดียวกับความถูกต้องตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม ทั้งการกำหนดความรับผิดชอบเบื้องต้นแก่ผู้ใช้รถบางส่วนยังคงเป็นดุลพินิจของพนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจ แยกตัวไปตามลักษณะการกระทำความผิดซึ่งยังมิได้มีการกำหนดให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน

#### 4.2.3 ความรับผิดชอบของผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์

ความรับผิดชอบของผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์นั้นตามกฎหมายในประเทศไทย มลรัฐควีนส์แลนด์ผู้ผลิตจะต้องมีความรับผิดชอบหากมิได้ทำการส่งแบบและลักษณะผลิตภัณฑ์เพื่อขออนุญาตในการผลิตจากกรมการขนส่งทางบกก่อนทำการผลิต หรืออาจกล่าวได้อีกประการหนึ่งว่ามีการกำหนดถึงความรับผิดชอบโดยชัดเจนและมีความครอบคลุมผู้กระทำความผิดทั้งหมด กล่าวคือผู้ที่กระทำการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ และผู้ผลิตชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์เพื่อใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์นั้นจะต้องมีการส่งแบบที่แสดงถึงลักษณะผลิตภัณฑ์และวิธีการใช้โดยละเอียดทุกชิ้นส่วนให้แก่กรมการขนส่งทางบกหากไม่ส่งแบบดังกล่าวหรือไม่ได้รับอนุญาตในการผลิตชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ชิ้นดังกล่าวนั้นหากทำการผลิตจะถือได้ว่ามีความผิดในทางอาญา และสำหรับในประเด็นดังกล่าวนี้กฎหมายในประเทศไทยยังคงมีการกำหนดความรับผิดไว้เพียงเป็นความผิดของผู้ครอบครอง หรือผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ได้รับการดัดแปลงสภาพแล้วเท่านั้น โดยยังมิได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบของผู้ผลิต ดังเช่นในกฎหมายของประเทศออสเตรเลีย มลรัฐควีนส์แลนด์

#### 4.2.4 การดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิด

การพิจารณาในส่วนของดำเนินคดีซึ่งผู้ที่ถูกดำเนินคดีตามกฎหมายในประเทศไทย มลรัฐควีนส์แลนด์นั้นจะเน้นไปที่ผู้ผลิตและผู้ติดตั้งด้วยการให้ลงทะเบียนชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ที่จะทำการผลิตหรือมีการแจ้งเพื่อขอรับอนุญาตในการผลิตชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ แต่สำหรับในประเทศไทยนั้นมีการดำเนินคดี กับผู้ครอบครอง หรือผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ได้รับการดัดแปลงสภาพเท่านั้น ทั้งนี้ โดยมีการจับกุมผู้ใช้งานด้วยการสุ่มตรวจ

ตราการกระทำความผิดจากเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ ซึ่งในส่วนนี้เห็นว่าหากประเทศไทยมีการดำเนินคดีกับผู้ผลิต โดยต้องผ่านขั้นตอนตั้งแต่การขอรับอนุญาตผลิตและการตรวจสอบชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ที่ทำการผลิตออกมาจำหน่ายนั้นจะเป็นการจำกัดการกระทำผิดตั้งแต่ต้นทางและทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพและเป็นการดำเนินคดีที่มีขั้นตอนการพิจารณาความผิดอันยุ่งยากน้อยลงไปอีกด้วย

สำหรับปัญหาที่ได้ทำการศึกษาในครั้งนี้ได้แก่ ประเด็นปัญหาในเรื่องของการกำหนดความรับผิดสำหรับผู้ผลิตชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ ซึ่งจากการศึกษากฎหมายในประเทศออสเตรเลีย มลรัฐควีนส์แลนด์แล้วนั้นพบว่าได้มีการวางหลักกฎหมายที่ระบุไปถึงความรับผิดของผู้ผลิตชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ว่าต้องมีความรับผิดเช่นเดียวกับผู้ครอบครอง หรือผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ได้รับการดัดแปลงสภาพโดยมีการระบุถึงหลักเกณฑ์ในการร้องขอหากต้องการเปลี่ยนแปลงสภาพรถ โดยมีอุปกรณ์นอกเหนือจากที่อนุญาต ข้อสังเกตประการสำคัญ คือ กฎหมายของประเทศออสเตรเลียในมลรัฐควีนส์แลนด์นี้ระบุถึงการปรับเปลี่ยนดัดแปลงนอกจากที่ได้รับอนุญาตไว้จะต้องได้รับการยอมรับจากกรมการขนส่งทางบกและถนน หากไม่ได้รับการอนุญาตให้ดัดแปลงสภาพรถนั้นจะถือว่า ทั้งผู้ครอบครอง หรือเจ้าของรถที่ได้รับการดัดแปลงสภาพรวมไปถึงผู้ผลิตหรือบริษัทที่จัดให้มีอุปกรณ์ที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพเป็นผู้กระทำความผิดตามกฎหมาย โดยมีแนวความคิดที่ต้องการให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์นั้นต้องมีความรับผิดด้วยซึ่งต่างจากในประเทศไทยที่ยังไม่มีแนวความคิดดังกล่าวนี้ และเห็นสมควรที่ต้องมีการปรับปรุงแก้ไข โดยนำแนวความคิดในการกำหนดความรับผิดในทางอาญาให้มีความครอบคลุมไปถึงผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์โดยเฉพาะอันปรากฏตามกฎหมายกำหนดส่วนควบและอุปกรณ์สำหรับรถมาใช้ในประเทศไทยอีกด้วย

กล่าวโดยสรุปได้ว่า การกำหนดความรับผิดในทางอาญาให้แก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์นั้นมีความเหมาะสมที่จะนำมาใช้ในประเทศไทย เนื่องจากกฎหมายอันเกี่ยวกับการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ที่บังคับใช้ในประเทศไทยนั้นยังคงมีการกำหนดความรับผิดที่ไม่ครอบคลุมเพียงพอในการแก้ไขปัญหการกระทำผิด และยังไม่มียกเว้นคดีแห่งกฎหมายอันระบุนความรับผิดของผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะทั้งนี้โดยทำการกำหนดความรับผิดให้กับผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์โดยพิจารณาได้จากชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ที่ผิดไปจากลักษณะที่กฎหมายกำหนดเอาไว้ดังปรากฏในกฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและอุปกรณ์สำหรับรถ

ด้วยเหตุผลดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นเมื่อทำการวิเคราะห์แล้ว เห็นว่ามาตรการและแนวทางในการกำหนดความรับผิดชอบทางอาญาสำหรับผู้ผลิตชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ที่ใช้ในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ดังกล่าวนั้น ควรนำมาปรับใช้บังคับกับกฎหมายอันเกี่ยวกับการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยเพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาการกรำทความผิดและการกำหนดโทษที่มีประสิทธิภาพและแก้ไขปัญหาคัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ได้อย่างยั่งยืนต่อไป

#### 4.3 แนวทางการกำหนดความรับผิดชอบทางอาญาสำหรับผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์

สำหรับแนวทางการกำหนดความรับผิดชอบในทางอาญาสำหรับผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์นั้นสามารถแยกพิจารณาได้เป็นสองประการ กล่าวคือ การกำหนดเพิ่มเติมความรับผิดชอบในทางอาญาสำหรับผู้ผลิต และการกำหนดการผลิตชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ที่เป็นความผิดตามกฎหมายกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถเป็นการเพิ่มเติมเพื่อให้เกิดความครอบคลุมและมีประสิทธิภาพในการกำหนดโทษให้แก่ผู้ผลิต

##### 4.3.1 การกำหนดเพิ่มเติมความรับผิดชอบในทางอาญาสำหรับผู้ผลิต

ดังที่ได้ทำการวิเคราะห์ไปแล้วข้างต้นว่าการพิจารณาความผิดอันเกี่ยวกับการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยนั้นจะต้องพิจารณาจากข้อกำหนดอันเกี่ยวกับการกระทำที่บัญญัติว่าเป็นความผิดในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ตามกฎหมายกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ พ.ศ. 2551 ซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 โดยได้มีการกำหนดความรับผิดชอบในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ไว้ว่าเป็นความผิดของผู้ครอบครอง หรือผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ได้รับการตัดแปลงสภาพเท่านั้น

ในประเทศไทยกฎหมายเกี่ยวกับการกระทำความผิดอันเกี่ยวกับการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์นั้นมีลักษณะที่สำคัญสองประการ นั่นคือ ความแตกต่างไปจากรายการที่ได้จดทะเบียนไว้<sup>7</sup> และการเพิ่มเติมอุปกรณ์หรือสิ่งใดสิ่งหนึ่งซึ่งอาจทำให้เกิดอันตรายหรือไม่มั่นคงแข็งแรง ซึ่งในการกำหนดมาตรฐานองค์ประกอบอุปกรณ์และส่วนควบของรถจักรยานยนต์

<sup>7</sup> รายการจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ ประกอบด้วย วันที่จดทะเบียน เลขทะเบียน จังหวัด ประเภทของรถ ลักษณะของรถ ยี่ห้อรถ แบบ รุ่นปี สี เลขตัวรถและระบุน้ำเลขตัวรถอยู่ที่ใดของตัวเครื่อง ยี่ห้อเครื่องยนต์หรือมอเตอร์และระบุน้ำอยู่ที่ใดของตัวเครื่อง ประเภทเชื้อเพลิง เลขถังแก๊ส จำนวนสูบ จำนวนซีซี แรงม้า/กิโลวัตต์ น้ำหนักรถ น้ำหนักบรรทุก/น้ำหนักกลางเพลาน้ำหนักรวม จำนวนที่นั่ง

นั้นก็มีกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการพิจารณาที่สำคัญ คือกฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและอุปกรณ์สำหรับรถ (พ.ศ. 2551) และกฎหมายเฉพาะในลำดับอื่นๆอันเกี่ยวกับการกระทำความผิดนั้น

ดังนั้นจึงเป็นที่เห็นได้ว่าการกระทำความผิดอันเกี่ยวกับการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์จะต้องมีการกระทำใดๆที่มีลักษณะเป็นการเปลี่ยนแปลงไปจากรายการที่ได้จดทะเบียนหรือแตกต่างไปจากการกำหนดอุปกรณ์หรือส่วนควบตามกฎกระทรวงฉบับดังกล่าว ทั้งนี้เป็นที่เห็นได้ชัดเจนว่าชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์โดยส่วนมากที่นำมาตัดแปลงหรือติดตั้งอันมีลักษณะเป็นส่วนควบกับตัวรถจักรยานยนต์นั้นต้องผ่านขั้นตอนของการผลิตจากผู้ผลิตมาก่อนทุกชิ้นและในขั้นตอนของการผลิตนั้นไม่อาจปฏิเสธได้ว่าผู้ผลิตยังคงต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติผลิตภัณฑ์มาตรฐานอุตสาหกรรม โดยต้องมีการขอรับอนุญาตในการผลิต และกระทำการผลิตให้ถูกต้องตามขั้นตอนของการผลิตชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ทุกชนิดหากผลิตภัณฑ์ใดซึ่งผู้ผลิตทำการผลิตโดยไม่ได้รับอนุญาตหรือผลิตแล้วก่อให้เกิดอันตราย หรือความเสียหายย่อมตกเป็นความผิดของผู้ผลิตดังปรากฏตามหลักทฤษฎีความรับผิดโดยเคร่งครัดซึ่งนำมาใช้กับการกำหนดความรับผิดของผู้ผลิตดังนั้นจึงเห็นได้ว่าตามหลักของการผลิตแล้วนั้นผู้ผลิตยังคงต้องมีความรับผิดในความถูกต้องตามข้อบังคับของกฎหมายรวมทั้งความปลอดภัยและได้มาตรฐานของผลิตภัณฑ์หรือชิ้นส่วนที่ได้ทำการผลิตนั้นด้วยนั่นเอง

สำหรับข้อกฎหมายอันเกี่ยวกับการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์อันปรากฏในประเทศออสเตรเลีย มลรัฐควีนส์แลนด์ที่ได้ยกมาทำการศึกษานั้นมีหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ อันมีชื่อว่ากฎหมายเกี่ยวกับยานพาหนะขนาดเล็ก และการตัดแปลงซึ่งกล่าวถึงข้อบังคับที่เกี่ยวกับการตัดแปลงยานพาหนะโดยได้มีการวางหลักกฎหมายที่ระบุไปถึงความรับผิดของผู้ผลิตว่าต้องมีความรับผิดเช่นเดียวกับผู้ครอบครอง หรือผู้ใช้รถที่ได้รับการตัดแปลงสภาพ มีใจความสำคัญอันเกี่ยวกับการระบุถึงการปรับเปลี่ยนเครื่องยนต์ และการตัดแปลงสภาพรถนอกจากที่ได้รับอนุญาตจากกรมการขนส่งทางบกและถนน หากกระทำโดยไม่ได้รับการอนุญาตให้ตัดแปลงสภาพรถนั้นจะถือได้ว่า ทั้งผู้ครอบครอง หรือผู้ใช้รถที่ได้รับการตัดแปลงสภาพ รวมไปถึงผู้ผลิตหรือบริษัทที่จัดให้มีอุปกรณ์ที่ตัดแปลงดังกล่าวนี้เป็นผู้กระทำความผิดในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ตามกฎหมายด้วย

ในส่วนกฎหมายของประเทศไทยนั้นการจะนำหลักการกำหนดความรับผิดในทางอาญาสำหรับผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์มาใช้บังคับ เห็นควรต้องมีการกำหนดบทบัญญัติแห่งกฎหมายอันมีการระบุถึงความรับผิดของผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์เพิ่มเติมเพื่อให้มีความชัดเจนในการใช้บังคับ ทั้งนี้ควรมีการกำหนดบทบัญญัติแห่งกฎหมายอันปรากฏในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 เพื่อเพิ่มหลักเกณฑ์



และการกำหนดความรับผิดชอบของผู้ผลิต ทั้งนี้โดยปรับใช้จากหลักกฎหมายในประเทศออสเตรเลีย มลรัฐควีนแลนด์ดังที่ได้ทำการวิเคราะห์มาแล้วในข้างต้น

กล่าวโดยสรุปได้ว่าการนำหลักการกำหนดความรับผิดชอบในทางอาญาของผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์มาใช้บังคับในประเทศไทยนั้นมีความเหมาะสมและเป็นมาตรการป้องกัน ปรามปราม และแก้ไขการกระทำความผิดอันเกี่ยวกับการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ที่ตรงจุดและมีลักษณะเป็นการแก้ไขที่ต้นเหตุแห่งการกระทำความผิดอย่างแท้จริงอันจะทำให้มีการระงับการกระทำความผิดให้เกิดขึ้นได้น้อยลง ทั้งนี้โดยให้มีการกำหนดหลักเกณฑ์แห่งกฎหมายในการกำหนดฐานความผิดของผู้ผลิตที่ชัดเจนและให้มีการระบุถึงความรับผิดชอบของผู้ผลิตไว้ในส่วนของบทลงโทษตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

#### 4.3.2 การกำหนดการออกประกาศเพิ่มเติมชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ที่เป็นความผิด

เนื่องจากกฎหมายอันเกี่ยวกับการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์นั้นมีลักษณะเป็นกฎหมายที่มีโทษในทางอาญา ซึ่งถือได้ว่ามีความรุนแรงและมีวัตถุประสงค์ในการลงโทษเพื่อเป็นการป้องกันและปรามปรามมิให้เกิดการกระทำความผิดดังกล่าวนั้นขึ้นอีก หากทำการกำหนดความรับผิดชอบในทางอาญาให้แก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ โดยระบุถึงผู้ผลิตที่มีเจตนาผลิตชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ขึ้นเพื่อทำการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ ตามปรากฏในคำสั่งของคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ 22/2558 นั้นอาจกล่าวได้ว่าค่อนข้างมีความกว้างในขอบเขตของการบังคับใช้ เพราะจากลักษณะแห่งการระบุความรับผิดชอบแล้วนั้นเป็นการยากหากจะทำการพิสูจน์ถึงเจตนาในการผลิต อีกทั้งการผลิตชิ้นส่วนต่างๆของผู้ผลิตนั้น ผลิตภัณฑ์หรือชิ้นส่วนในแต่ละชิ้นที่อาจก่อให้เกิดความผิดอันเกี่ยวกับการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ได้ในขณะเดียวกันก็อาจก่อให้เกิดประโยชน์ในทางอื่นใดได้อีกนอกจากการนำมาใช้ในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ ดังนั้นการกำหนดการผลิตชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ที่เป็นความผิดในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์นั้นจึงต้องมีความระมัดระวังและควรมีการกำหนดถึงชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ที่เป็นความผิดดังกล่าวให้ปรากฏตามกฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ พ.ศ. 2551 ซึ่งยังไม่ปรากฏหลักเกณฑ์ที่ชัดเจนมากเท่ากับกฎกระทรวงหรือข้อบังคับอันปรากฏในประเทศออสเตรเลีย มลรัฐควีนส์แลนด์

สำหรับในประเทศไทยนั้นชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ที่นำมาใช้ในการกระทำความผิดอันเกี่ยวกับการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์สามารถทำการพิจารณาได้จากกฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ พ.ศ. 2551 ซึ่งได้มีการกำหนดอุปกรณ์และชิ้นส่วนอันเป็นส่วนควบที่สำคัญสำหรับรถรวมทั้งหลักเกณฑ์ในการพิจารณาชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ต่างๆอันเป็นส่วนควบของรถในการกำหนดความรับผิดชอบกรณีการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ แต่ทั้งนี้

กฎกระทรวงฉบับดังกล่าวมีลักษณะเป็นการกำหนดถึงส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ของรถจักรยานยนต์ในแบบกว้างๆ ไม่ได้เจาะจงชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์มากนักซึ่งไม่เป็นที่เพียงพอแก่การพิจารณาและกำหนดความรับผิดชอบให้แก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์

จากการศึกษากฎกระทรวงหรือข้อบังคับอันเกี่ยวกับการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ของประเทศออสเตรเลีย มลรัฐควีนส์แลนด์ปรากฏในหมวด Section LL motor cycles&three wheeled vehicles version 2.0 january 2011 ซึ่งออกตามความในกฎหมาย ที่มีชื่อว่า National code of practice for light vehicle construction and modification 2015 หรือกฎหมายเกี่ยวกับยานพาหนะขนาดเล็กและการดัดแปลง เห็นได้ว่ามีลักษณะของการกำหนดชิ้นส่วนที่เป็นความผิดโดยชัดเจนและครอบคลุมมากกว่ากฎกระทรวงที่บังคับใช้ในประเทศไทยอีกทั้งกฎหมายฉบับดังกล่าวนี้ยังเป็นการกำหนดถึงการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์โดยเฉพาะ ทั้งนี้ข้อบังคับดังกล่าวนี้ยังคงมีความแตกต่างจากกฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถในประเทศไทย เช่นกฎหมายในประเทศออสเตรเลีย มลรัฐควีนส์แลนด์นั้นได้มีการกำหนดถึงความยาวของแฮนด์บังคับรถจักรยานยนต์โดยให้มีความยาวอยู่ระหว่าง 50-90 เซนติเมตร และมีความสูงไม่เกิน 38 เซนติเมตร ปรากฏตาม ข้อ 2.1.13 Handlebars ซึ่งหลักเกณฑ์ดังกล่าวนี้ยังไม่มีปรากฏในกฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถในประเทศไทย

ด้วยเหตุนี้จึงเห็นสมควรกำหนดแนวทางในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวคือ ควรมีการปรับปรุงแก้ไขโดยการกำหนดกฎหมายลำดับรองด้วยการออกประกาศกำหนดเพิ่มเติมถึงชิ้นส่วนที่เป็นความผิดให้ปรากฏในกฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ พ.ศ. 2551 ซึ่งปัจจุบันได้บังคับใช้ในประเทศไทยให้มีความชัดเจนและครอบคลุมในส่วนของการพิจารณาการกระทำความผิดในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์โดยเฉพาะและให้มีการกำหนดชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ที่เป็นส่วนควบหรือเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถจักรยานยนต์ที่ทำการผลิตแล้วจะก่อให้เกิดเป็นความผิดดังเช่นกรณีการกำหนดความกว้างและความสูงของแฮนด์บังคับรถในประเทศไทย ออสเตรเลีย มลรัฐควีนส์แลนด์ ทั้งนี้เมื่อมีการกำหนดชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ที่เป็นความผิดอย่างชัดเจนในกฎกระทรวงแล้วนั้นจะนำไปสู่การกำหนดความรับผิดชอบในการผลิตชิ้นส่วนหรือเครื่องอุปกรณ์เพื่อใช้ในการกระทำความผิดในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ได้อย่างแท้จริง กล่าวโดยสรุปได้ว่ากฎหมายอันเกี่ยวกับการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ที่บังคับใช้ในประเทศไทยปัจจุบันนั้นมีการกำหนดถึงการลงโทษเพียงแก่ผู้ครอบครองหรือผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ได้รับการดัดแปลงสภาพเท่านั้น ซึ่งยังไม่เป็นที่เพียงพอในการแก้ไขการกระทำผิด ดังนั้นจึงเห็นควรมีการกำหนดเพิ่มเติมถึงหลักความรับผิดชอบในทางอาญาให้แก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพ

รถจักรยานยนต์โดยเพิ่มเติมในส่วนของบริษัทมหาชนตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และทำการพิจารณาถึงความถูกต้องของชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ที่ได้รับการผลิตนั้นตามกฎหมายกระทรวงกำหนดส่วนควบและอุปกรณ์สำหรับรถ ทั้งนี้ โดยทำการออกประกาศเพิ่มเติมเพื่อใช้กับกฎหมายกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ พ.ศ. 2551 ให้มีความชัดเจนและครอบคลุมเพื่อการพิจารณาชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ที่หากทำการผลิตแล้วจะก่อให้เกิดเป็นการกระทำอันเป็นความผิด

จากข้อมูลที่ได้ทำการศึกษามาข้างต้นทั้งหมดแล้วนั้นเห็นว่ามาตรการอันเกี่ยวกับการกำหนดความรับผิดชอบในทางอาญาของผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ตามที่ได้นำเสนอ นั้นจะเป็นมาตรการที่ก่อให้เกิดประโยชน์และแก้ไขการกระทำผิดได้ อย่างตรงจุด รวมถึงมีการกำหนดความรับผิดชอบของผู้ผลิตที่ชัดเจนยิ่งขึ้น อันจะนำไปสู่การแก้ปัญหาการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ได้อย่างแท้จริง