

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

จากผลการศึกษาค้นคว้าและรวบรวมเกี่ยวกับการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยเปรียบเทียบกับมาตรการในการกำหนดความรับผิดชอบตามกฎหมายของประเทศออสเตรเลีย มลรัฐควีนส์แลนด์ เพื่อนำมาปรับใช้กับปัญหาการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยนั้นทำให้ทราบถึงแนวคิดในการกำหนดความรับผิดชอบเกี่ยวกับการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ อีกทั้งยังสามารถนำมาวิเคราะห์ปรับใช้เพื่อการป้องกันปัญหาและหาแนวทางแก้ไขการกระทำผิดอันเกี่ยวกับการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย โดยเมื่อพิจารณากฎหมายอันเกี่ยวกับการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยที่บังคับใช้ในปัจจุบันแล้วพบว่ายังมีปัญหาในส่วนของ การกำหนดความรับผิดชอบให้แก่ผู้กระทำความผิด โดยกฎหมายในประเทศไทยนั้นมีการกำหนดเพียงว่าผู้ครอบครองหรือผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ได้รับการดัดแปลงสภาพเท่านั้นที่มีความผิดตามกฎหมายแต่ไม่ได้บัญญัติไปถึงความรับผิดชอบของผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ด้วย ดังเช่นกฎหมายที่บังคับใช้ในประเทศออสเตรเลีย มลรัฐควีนส์แลนด์และจากการกระทำความผิดในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยนั้นเป็นที่พิจารณาได้ว่ามาตรการกำหนดความรับผิดชอบที่บังคับเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์นั้นยังไม่เป็นที่เพียงพอที่จะแก้ไขปัญหในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ได้

5.1 บทสรุป

ในอดีตที่ผ่านมาประเทศไทยใช้การจรรยาบรรณเป็นหลักแต่เมื่อมีการนำรถประเภทต่างๆ เข้ามาใช้ทำให้ประเทศไทยจึงมีความจำเป็นต้องมีการบัญญัติกฎหมายอันเกี่ยวกับการจรรยาบรรณ และพระราชบัญญัติรถยนต์ขึ้นเพื่อบังคับใช้ให้เกิดความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยในส่วนของรถจักรยานยนต์นั้นนำเข้ามาใช้ในประเทศไทยแต่เมื่อใดไม่ปรากฏแน่ชัดนัก แต่เมื่อกาลเวลาผ่านไปอีกทั้งมีเทคโนโลยีที่ทันสมัยมากขึ้นจากรถจักรยานยนต์ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ในการเดินทางตามปกติกลับมีการดัดแปลงให้ทันสมัยและเป็นที่พอใจของผู้เป็นเจ้าของรถ หากพิจารณาแล้วการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ก็ไม่ได้เป็นความผิดตามกฎหมาย

ในตัวเองเสียทีเดียวแต่มีลักษณะเป็นความผิดตามกฎหมายเทคนิคนั่นคือเป็นข้อกำหนดที่ถูกบัญญัติขึ้นมาเพราะก่อให้เกิดผู้อื่นได้รับความเดือดร้อนหรือเป็นการกระทำความผิดอันมีลักษณะที่กระทบต่อความเป็นอยู่ของสังคมและนำมาซึ่งอันตราย หรืออุบัติเหตุต่างๆ รวมไปถึงเป็นหนทางนำไปสู่การก่ออาชญากรรมได้อีกด้วย โดยทำการสรุปปัญหาที่ทำการวิเคราะห์ถึงความแตกต่างของกฎหมายในประเทศไทยและประเทศออสเตรเลีย มลรัฐควีนส์แลนด์ได้ทั้งหมดสองประเด็นด้วยกัน กล่าวคือปัญหาการกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ซึ่งใช้ในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย และปัญหาการกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ซึ่งใช้ในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ในประเทศออสเตรเลีย ดังนี้

5.1.1 ปัญหาการกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ซึ่งใช้ในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย

จากการศึกษาพบว่า กฎหมายอันเกี่ยวกับการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ตามที่ได้บัญญัติไว้ในกฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ (พ.ศ. 2551) อันกล่าวถึงรายละเอียดของส่วนควบและอุปกรณ์ต่างๆที่จะต้องจัดให้มี ซึ่งกฎกระทรวงฉบับนี้ได้มีการออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และในพระราชบัญญัติรถยนต์นี้มีการกำหนดความรับผิดในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ไว้ว่าเป็นความรับผิดของผู้ครอบครองหรือผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ได้ทำการตัดแปลงสภาพเท่านั้นแต่อย่างไรก็ตามการกำหนดความรับผิดเช่นนี้ก็ยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาการกระทำความผิดในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ได้ ทั้งนี้เมื่อทำการพิจารณาจากหลักความเป็นจริงของการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ดังกล่าวนั้นชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ที่เป็นส่วนควบอันมีความผิดตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ (พ.ศ. 2551) โดยชิ้นส่วนดังกล่าวนี้ต้องได้รับการผลิตจากผู้ผลิตเป็นสำคัญ ดังนั้นจึงเห็นควรให้มีการกำหนดความรับผิดของผู้ผลิตชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ซึ่งใช้ในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ตามกฎหมายกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถอันเป็นที่เห็นได้ชัดเจนว่า การผลิตชิ้นส่วนอุปกรณ์นั้นเป็นการผลิตเพื่อก่อให้เกิดความผิดในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ดังกล่าวขึ้น ทั้งนี้อาจกล่าวได้ว่าการผลิตชิ้นส่วนที่มีลักษณะไม่ถูกต้องตามกฎหมายกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถนั้นเป็นส่วนหนึ่งของการส่งเสริมการกระทำความผิดในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์นั่นเอง

โดยในประเทศไทยนั้นปรากฏหลักกฎหมายที่ระบุถึงความรับผิดของผู้ผลิตชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ส่วนควบที่ใช้ในกรณีการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์เพื่อใช้ในการแข่งรถบนทางหลวงให้มีความผิดตามพระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ. 2511

นอกจากนี้ยังได้ปรากฏคำสั่งของคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติกล่าวถึงการกำหนดมาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการแข่งขันรถจักรยานยนต์ในทาง โดยเป็นการกำหนดความรับผิดชอบเกี่ยวกับการแข่งรถบนทางหลวงตามคำสั่งคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ ที่ 22/2558 และมีประเด็นสำคัญในส่วนที่เกี่ยวข้องกับผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ที่เพิ่มขึ้นเพื่อมีเจตนานำไปสู่การแข่งขันรถจักรยานยนต์โดยกำหนดให้มีความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งให้อำนาจพนักงานเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องสามารถสั่งปิดการดำเนินการหรือเพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการได้ทันทีทั้งยังให้อำนาจผู้ที่เกี่ยวข้องสามารถเข้าตรวจสอบอาคารหรือโรงงานได้เพื่อมิให้มีการฝ่าฝืนคำสั่งดังกล่าว นั้น โดยโทษของการกระทำความผิดดังกล่าวยังคงเป็นโทษที่ใช้บังคับจากพระราชบัญญัติจราจรทางบกและคำสั่งคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติซึ่งระบุเพียงแก่กรณีการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์เพื่อใช้ในการแข่งขันบนทางหลวงเท่านั้น

5.1.2 ปัญหาการกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ซึ่งใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ในประเทศออสเตรเลีย

เมื่อพิจารณากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบในทางอาญาของผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ในประเทศออสเตรเลีย มลรัฐควีนส์แลนด์แล้วนั้นพบว่ามีแนวความคิดที่ต้องการให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์นั้นต้องมีความรับผิดชอบในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ด้วย กล่าวคือมีใจความสำคัญถึงการวางหลักกฎหมายที่ระบุความรับผิดชอบของผู้ผลิตว่าต้องจะมีความรับผิดชอบเช่นเดียวกันกับเจ้าของรถที่ได้รับการดัดแปลงสภาพ ทั้งนี้โดยระบุถึงหน้าที่ในการส่งแบบผลิตภัณฑ์ของผู้ผลิตไปยังกรมการขนส่งทางบกเพื่อให้ได้รับอนุญาตในการผลิต และนอกจากการปรับเปลี่ยนดัดแปลงเพียงเล็กน้อยตามที่ได้รับอนุญาตไว้จะต้องได้รับการยอมรับจากกรมการขนส่งทางบกและถนนหากการดัดแปลงสภาพรถนั้นกระทำโดยไม่ได้รับการอนุญาตหรือมีการใช้ชิ้นส่วนที่ทำการผลิตโดยไม่ถูกต้อง จะถือได้ว่าทั้งผู้ครอบครองหรือผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ได้รับการดัดแปลงสภาพ รวมไปถึงผู้ผลิตหรือบริษัทที่จัดให้มีอุปกรณ์ที่ดัดแปลงนั้นเป็นผู้กระทำความผิดในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ตามกฎหมาย ซึ่งในประเทศไทยยังไม่มีแนวความคิดดังกล่าวนี้จึงเห็นสมควรที่จะต้องมีการปรับปรุงแก้ไข ตลอดจนนำแนวความคิดในการกำหนดความรับผิดชอบทางอาญาเพิ่มเติมเพื่อให้มีความครอบคลุมไปถึงผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์มาใช้ในประเทศไทยอีกด้วย

5.2 ข้อเสนอแนะ

ในส่วนของข้อเสนอแนะซึ่งน่าจะเป็นประโยชน์ต่อการกำหนดความรับผิดชอบในทางอาญาสำหรับผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์นั้น มีดังนี้

5.2.1 ความเห็นในการเพิ่มเติมแห่งกฎหมายในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

เห็นควรมีการเพิ่มเติมบทบัญญัติแห่งกฎหมายในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ให้ปรากฏในส่วนของบทกำหนดโทษโดยทำการระบุถึงความรับผิดชอบของผู้ผลิต จากเดิมที่มีการระบุไว้เพียงบทกำหนดโทษของผู้ทำการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ซึ่งมีเพียงความรับผิดชอบของผู้ครอบครอง หรือผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ได้รับการดัดแปลงสภาพเท่านั้น โดยมีได้มีการบัญญัติถึงความรับผิดชอบของผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ด้วย ทั้งนี้ควรมีการกำหนดบทบัญญัติแห่งกฎหมายเพื่อเพิ่มหลักเกณฑ์และการกำหนดความรับผิดชอบของผู้ผลิต โดยวางหลักกฎหมายอันกำหนดถึงความรับผิดชอบของผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ให้มีความชัดเจนไว้ในกฎหมายฉบับเดียวกันเพราะไม่อาจปฏิเสธได้ว่าชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์โดยส่วนมากที่นำมาดัดแปลงสภาพหรือเป็นส่วนควบกับตัวรถจักรยานยนต์นั้นต้องผ่านขั้นตอนของการผลิตจากผู้ผลิตเป็นสำคัญโดยผู้ผลิตนั้นย่อมทราบถึงว่าชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ที่ได้ทำการผลิตมีลักษณะที่ไม่ถูกต้องตามกฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์และเป็นชิ้นส่วนที่ใช้เพื่อการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ ซึ่งตามหลักของการผลิตแล้วนั้นผู้ผลิตยังคงต้องมีความรับผิดชอบในความถูกต้องตามกฎหมายรวมทั้งความปลอดภัยและได้มาตรฐานของผลิตภัณฑ์หรือชิ้นส่วนที่ได้ทำการผลิตนั้นด้วย

5.2.2 ความเห็นในการแก้ไข เพิ่มเติมกฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ พ.ศ. 2551

เห็นควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ พ.ศ. 2551 โดยการออกประกาศกำหนดชิ้นส่วนที่เป็นการผลิตเพื่อใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์จากเดิมที่มีการกำหนดถึงลักษณะส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถจักรยานยนต์โดยไม่ละเอียดนักและมีลักษณะที่อยู่ร่วมกับส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ของรถยนต์และรถประเภทอื่นๆ ซึ่งทำให้พิจารณาได้ยากทั้งยังควรแบ่งแยกส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ของรถแต่ละประเภทให้ชัดเจน เพราะการพิจารณาถึงการผลิตชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ใดที่ทำการผลิตแล้วเป็นความผิดนั้นจำเป็นต้องพิจารณาจากกฎกระทรวงซึ่งกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถฉบับดังกล่าวนี้ โดยหากทำการกำหนดความรับผิดชอบในทางอาญาให้แก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์โดยระบุถึงผู้ผลิต

ที่มีเจตนาผลิตขึ้นเพื่อทำการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์นั้น อาจกล่าวได้ว่าค่อนข้างมีความกว้าง ในขอบเขตของการบังคับใช้มากเกินไป ดังนั้นจึงควรออกกฎหมายในลำดับรองคือประกาศแก้ไข เพิ่มเติมการกำหนดส่วนควบและอุปกรณ์ที่เป็นความผิด

จากการศึกษาวิเคราะห์รวบรวมข้อมูลทั้งหมดแล้วนั้น เห็นว่าหากมีการแก้ไข เพิ่มเติม ปรับปรุงการกำหนดความรับผิดชอบเกี่ยวกับการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ตามที่ได้ ทำการศึกษาในครั้งนี้ กล่าวคือให้มีการกำหนดความรับผิดชอบทางอาญาสำหรับผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ ในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ และทำการออกกฎหมายลำดับรองเพื่อแก้ไข เพิ่มเติม การกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้นเพื่อประโยชน์ แก่การพิจารณาชิ้นส่วนที่เป็นความผิดจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อสังคมและเป็นการแก้ไขปัญหา ในการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ที่ยั่งยืนตรงจุดและบรรลุมิติวัตถุประสงค์อันจะทำให้สามารถ แก้ปัญหาการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น