

มาตรการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ดัดแปลงสภาพ

ต่อเติมส่วนควบ*

LEGAL LAW ENFORCEMENT MEASURES REGARDING MODIFIED MODIFICATION OF MOTORCYCLES

ศุภกร แสงกระโทก

Supakorn Saewkratoke

เพิ่ม หลวงแก้ว

Pherm Luangkaew

มหาวิทยาลัยขอนแก่น วิทยาเขตหนองคาย

Khon Kaen University Nong Khai Campus, Thailand.

E-mail: non.supakorn99@gmail.com

บทคัดย่อ

บทความวิจัยเรื่อง มาตรการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ดัดแปลงสภาพต่อเติมส่วนควบ มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษาแนวคิดทฤษฎีทางกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับ ที่เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ดัดแปลงสภาพต่อเติมส่วนควบ 2) เพื่อวิเคราะห์เกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องในการใช้รถจักรยานยนต์ดัดแปลงสภาพต่อเติมส่วนควบ และ 3) เพื่อศึกษาแนวทางเพิ่มเติมกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับใหม่เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ดัดแปลงสภาพต่อเติมส่วนควบ ซึ่งวิจัยเรื่องนี้ใช้การวิเคราะห์เอกสาร

ผลการศึกษาพบว่า ประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้นจากการใช้รถจักรยานยนต์ดัดแปลงสภาพ คือ ปัญหาการบังคับใช้มาตรการทางกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องที่ไม่มีประสิทธิภาพ เช่น 1) ความเข้าใจของประชาชนกับมาตรการทางกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องแนวทางแก้ไขคือ มาตรการทางกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับที่ออกมา มีพื้นฐานจากความเห็นร่วมของประชาชนจนเกิดการยอมรับ ซึ่งการบังคับให้ปฏิบัติตามกฎหมายเปรียบเสมือนการบังคับให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ที่ประชาชนต้องการนั่นเอง 2) ในระบบการตรวจสอบการรายงานผลของกรมการขนส่งทางบกไม่รัดกุมพอ แนวทางแก้ไขคือ กรมการขนส่งทางบกต้องมีความรัดกุมในการตรวจสอบการรายงาน 3) ประชาชนไม่เห็นความสำคัญของการตรวจสอบสภาพรถยนต์ของทางราชการ แนวทางแก้ไข คือการนำทฤษฎีลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟูมาปรับ เพื่อให้ประชาชนปฏิบัติตามมาตรการกฎหมายให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยการลงโทษตามทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟู คือ 1) หลีกเลี่ยงไม่ให้ผู้กระทำความผิดขาดความเป็นส่วนตัว โดยให้ใช้วิธีการอื่นแทนการลงโทษจำคุกระยะสั้น 2) การลงโทษต้องเหมาะสมกับการกระทำผิดเป็นรายบุคคล และ 3) เมื่อผู้กระทำได้แก้ไขแล้ว ให้หยุดการลงโทษ

*Received: 28 July 2020; Revised: 29 November 2020; Accepted: 8 December 2020



คำสำคัญ: มาตรการบังคับใช้กฎหมาย, กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์ดัดแปลงสภาพต่อเติม ส่วนควบ

Abstract

Research article on Law Enforcement Measures Regarding Modified Modification of Motorcycle has the objectives as 1) to study concepts, legal theories, rules and regulations regarding modified modification motorcycles, 2) to analyze legal measures, regulations and regulations regarding to the use of modified modification motorcycles, and 3) to study additional guidelines, new regulations, rules and regulations regarding to modified modification motorcycles. This was documentary research.

The study results showed that issues arising from the use of modified motorcycles were the problem of ineffective enforcement of relevant legal measures, rules and regulations, such as 1) public understanding of related legal measures, rules and regulations. There were solutions to the legal measures, rules and regulations that are based on the public opinion and acceptance. The enforcement of the law is like complying with the will that the people want. 2) There was a solution by the Department of Land Transport must be concise in reporting checks including the punishment for official who was not strict the inspection to solve the problem more effectively. 3) People did not approach the importance of the government vehicle inspection, there was a solution by bringing the theory of punishment to revise and adjust for people to comply with legal measures to be more effective. As the principle of punishment theory for correction and rehabilitation consists of 1) avoiding the offender's privacy by using other methods instead of short-term imprisonment, 2) the punishment must be suitable for the individual offense, and 3) once the offender has resolved, stop the punishment at all.

Keywords: Law Enforcement Measures, Laws Regarding Modified Modification Motorcycles.

บทนำ

ปัจจุบันรถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่ได้รับความนิยมเป็นอย่างสูงกับประเทศไทย เป็นเวลายาวนาน ความนิยมในการใช้รถจักรยานยนต์มีสาเหตุมาจากปัจจัยหลายประการ อาทิเช่น ความสะดวกรวดเร็วและความคล่องตัว ความสามารถในการเข้าถึงจุดหมายของการเดินทาง เป็นต้น ปัจจัยดังกล่าวทำให้ประชาชนได้นำรถจักรยานยนต์มาดัดแปลงสภาพต่อเติมขึ้นส่วนต่าง ๆ รวมถึงการ



ต่อเติมส่วนควบ เพื่อตอบสนองความต้องการในการใช้งานที่มากขึ้น อาทิเช่น ดัดแปลงสภาพเพื่อนำมาใช้ประโยชน์ในการขนส่งสินค้า ขนส่งโดยสาร และการขายสินค้า เป็นต้น พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 4 ว่า “รถ” หมายความว่า รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์ และรถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ฯ “รถจักรยานยนต์” หมายความว่า รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์หรือกำลังไฟฟ้า และมีล้อไม่เกินสองล้อ ถ้ามีพ่วงข้างมีล้อเพิ่มอีกไม่เกินหนึ่งล้อ และให้หมายความรวมถึงรถจักรยานที่ติดเครื่องยนต์ด้วย

การนำรถจักรยานยนต์มาดัดแปลงสภาพต่อเติมชิ้นส่วนต่าง ๆ รวมถึงการต่อเติมส่วนควบ กฎหมายของประเทศไทยได้กำหนดการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ การจดทะเบียนในการเปลี่ยนแปลง และความผิดไว้ในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และกฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและอุปกรณ์สำหรับรถ พ.ศ. 2551 โดยได้กำหนดรถจักรยานยนต์ที่ทำการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ ในกรณีที่ต่อเติมส่วนควบ ต้องมีความกว้างไม่เกิน 1.10 เมตร ความยาวไม่เกิน 1.75 เมตร ความสูงไม่เกิน 2 เมตร และเมื่อนำรถจักรยานยนต์มาดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ต่อเติมส่วนควบแล้ว จะต้องมีความกว้างวัดจากขอบทางด้านนอกสุดของล้อหลังรถจักรยานยนต์ ถึงขอบทางด้านนอกสุดของล้อพ่วงไม่เกิน 1.50 เมตร ซึ่งรถจักรยานยนต์ดัดแปลงสภาพต่อเติมส่วนควบแล้วนั้น เมื่อนำมาขับขี่บนท้องถนนทำให้เกิดปัญหาจราจร เพราะด้วยขนาดของรถจักรยานยนต์ เกิดความไม่ปลอดภัย เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเป็นอันตรายต่อชีวิตทรัพย์สินของตนเองและผู้อื่น ตลอดจนความไม่เข้าใจระหว่างผู้บังคับใช้กฎหมายกับผู้ถูกกฎหมาย ไม่ว่าในเรื่องขนาดของรถจักรยานยนต์ดัดแปลงสภาพต่อเติมส่วนควบ ความเร็วในการขับขี่ เป็นต้น (พงษ์ศักดิ์ ปัตถา, 2562)

ประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้นจากการใช้รถจักรยานยนต์ดัดแปลงสภาพ คือ ปัญหาการบังคับใช้มาตรการทางกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องที่ไม่มีประสิทธิภาพ เช่น 1) ความเข้าใจของประชาชนกับมาตรการทางกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง 2) ในระบบการตรวจสอบการรายงานผลของกรมการขนส่งทางบกไม่รัดกุมพอ 3) ประชาชนไม่เห็นความสำคัญของการตรวจสอบสภาพรถยนต์ของทางราชการ เป็นต้น (อุไรวรรณ นนุช, 2560)

ดังนั้น เพื่อให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องในการใช้รถจักรยานยนต์ดัดแปลงสภาพต่อเติมส่วนควบ จึงจำเป็นต้องมีมาตรการในการควบคุม ป้องกันและทำความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ดัดแปลงสภาพต่อเติมส่วนควบ ซึ่งมาตรการกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ สามารถนำไปแก้ไขได้จริง รวมถึงความชัดเจนของรถจักรยานยนต์ดัดแปลงสภาพต่อเติมส่วนควบ ทั้งเรื่องของการจดทะเบียนกับทางขนส่ง ความเข้าใจของประชาชน มาตรการในการควบคุม ทั้งผู้ครอบครอง ผู้ใช้ และผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ดัดแปลงสภาพ และการผลิตให้มีมาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนด เพื่อให้เกิดความปลอดภัยบนท้องถนน



วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาแนวคิดทฤษฎีทางกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับ ที่เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ดัดแปลงสภาพต่อเติมส่วนควบ
2. เพื่อวิเคราะห์เกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้องในการใช้รถจักรยานยนต์ดัดแปลงสภาพต่อเติมส่วนควบ
3. เพื่อศึกษาแนวทางเพิ่มเติม กฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับใหม่ ที่เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ดัดแปลงสภาพต่อเติมส่วนควบ

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเอกสาร โดยศึกษาแหล่งข้อมูลประกอบเอกสาร/แนวคิด ทฤษฎี งานวิจัย และกฎหมายที่เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ดัดแปลงสภาพต่อเติมส่วนควบ เช่น พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ พ.ศ. 2551 ประกาศกระทรวงคมนาคม เป็นต้น ส่วนการวิเคราะห์ข้อมูลที่เก็บรวบรวมโดยการวิเคราะห์แนวคิด ทฤษฎี งานวิจัย และกฎหมายที่เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ดัดแปลงสภาพต่อเติมส่วนควบ เพื่อนำไปสู่แนวทางการแก้ไขปัญหาและมาตรการบังคับใช้กฎหมาย ที่เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ดัดแปลงสภาพต่อเติมส่วนควบ

ผลการวิจัย

การวิจัยเรื่อง มาตรการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ดัดแปลงสภาพต่อเติมส่วนควบ ผลการวิจัยพบว่า การบังคับใช้กฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องในประเทศไทย ยังไม่เป็นไปตามที่กำหนดไว้ เป็นเพราะการบังคับใช้กฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องในประเทศไทย ยัง “ไม่มีประสิทธิภาพ” หรือ “ไม่น่าพึงพอใจ” อันแสดงให้เห็นว่า คนไทยรับรู้หรือคุ้นเคยกับการบังคับใช้กฎหมายที่ขาดประสิทธิภาพมาช้านาน จนเกือบจะมองว่าการอยู่ร่วมกันอย่างไม่ต้องคำนึงถึงกฎระเบียบมากนัก เป็นส่วนหนึ่งของชีวิตประจำวันไปแล้ว เช่น การไม่จดทะเบียนรถจักรยานยนต์ที่มีการดัดแปลงสภาพต่อเติมส่วนควบ ไม่คำนึงถึงความปลอดภัย ความมั่นคงกับวัสดุที่นำมาดัดแปลงสภาพต่อเติมส่วนควบของรถจักรยานยนต์ แนวคิดของการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ให้ผิดไปจากรายการที่จดทะเบียน มีความผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 เช่น มาตรา 4, 14, 60 พระราชบัญญัติรถยนต์จราจรทางบก พ.ศ. 2522 เช่น มาตรา 6 และประมวลกฎหมายอาญา เช่น มาตรา 367, 368 ซึ่งการดัดแปลงสภาพรถให้ผิดไปจากรายการที่จดทะเบียนไว้ ตัวอย่างเช่น การเปลี่ยนสีรถ การเปลี่ยนเครื่องยนต์รถ ประเภทรถ ลักษณะรถ ชนิดเชื้อเพลิงรถ เป็นต้น หากมีการเปลี่ยนแปลงสภาพรถดังรายการข้างต้น เจ้าของรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ จะต้องนำรถไปให้นายทะเบียนตรวจสภาพก่อนจึงจะนำรถไปใช้ได้ (พงษ์ศักดิ์ ปัตถา, 2562) สอดคล้องกับงานวิจัยที่ว่าด้วยเรื่องสาเหตุการปลอมผลการตรวจสภาพรถ ซึ่งสาเหตุที่มีการปลอมผลการตรวจสภาพรถยนต์เอกชน ที่มีอายุเกิน 7 ปี



เพราะ 1. ระบบการตรวจสอบการรายงานผลของกรมการขนส่งทางบกไม่รัดกุมพอ 2. รถยนต์ทำผิดกฎหมายถูกนำเข้าสู่ระบบได้โดยการปลอมผลการตรวจสอบ 3. ประชาชนไม่เห็นความสำคัญของการตรวจสอบสภาพรถยนต์ของทางราชการ 4. เจ้าหน้าที่และสถานประกอบการมีผลประโยชน์ร่วมกันในทางมิชอบ 5. การตรวจสอบสภาพรถยนต์เป็นช่องทางในการขายผลไปสู่อาชีพหลัก เช่น การต่อทะเบียน และการขายประกัน และ 6. บทลงโทษที่ไม่ร้ายแรงและการบังคับใช้ที่ไม่ทั่วถึง (อุไรวรรณ นงนุช, 2560) รวมถึงเรื่องของพฤติกรรมรถซิ่งของผู้ขับขี่ พบว่า ระดับพฤติกรรมรถซิ่งโดยรวม ผู้ขับขี่มีการฝ่าฝืนกฎจราจรอยู่ในระดับน้อย ทั้งนี้ พฤติกรรมรถซิ่งที่มีการฝ่าฝืนกฎจราจรอยู่ในระดับมาก คือ การขับรถหลังจากการดื่มสุราหรือของมึนเมาอย่างอื่น และพฤติกรรมรถซิ่งที่ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจรอยู่ในระดับปานกลาง คือ การจอดรถบริเวณปากทางเข้าอาคารหรือทางเดินรถ ขับรถในเขตเทศบาลด้วยความเร็วเกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง การขับรถเลี้ยวกึ่งกลางถนนไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย และขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมรถซิ่งอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ได้แก่ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ ระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับขี่ ประสบการณ์ในการขับรถ และความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรของผู้ขับขี่ ปัจจัยที่ไม่มีผลต่อพฤติกรรมรถซิ่งอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ได้แก่ เพศ ประสบการณ์ในการฝ่าฝืนกฎจราจร และประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ (สนธยา จันทร์เยี่ยม, 2544)

การรับความผิดที่เกิดจากการใช้จักรยานยนต์ดัดแปลงสภาพต่อเติมส่วนควบ ที่ไม่ได้มาตรฐานตามกฎหมายกำหนด ซึ่งกฎหมายของประเทศไทยได้ระบุถึงการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ ว่าเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ปรากฏในความตามมาตรา 12 และ มาตรา 14 ประกอบด้วยกฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ พ.ศ. 2551 อันกล่าวถึงเรื่องของการกำหนดโทษสำหรับผู้ขับขี่รถ หรือผู้ครอบครองรถจักรยานยนต์ที่ได้รับการดัดแปลงสภาพต่อเติมส่วนควบ โดยมีหลักเกณฑ์ที่กำหนดความผิด คือความแตกต่างของส่วนควบหรือเครื่องอุปกรณ์ที่มีความต่างจากรายการที่ได้จดทะเบียนไว้ หรือการเพิ่มเติมส่วนใดส่วนหนึ่ง ซึ่งอาจกระทบต่อร่างกายหรือจิตใจของผู้อื่น โดยระบุเป็นโทษปรับตามมาตรา 60 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ซึ่งได้รับการแก้ไขให้มีอัตราโทษปรับที่อัตราอย่างสูง และมีการระบุความผิดอันเกี่ยวกับการดัดแปลงสภาพรถเพิ่มเติมขึ้นอีกจากเดิม ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 แต่ก็ยังไม่สามารถแก้ปัญหาของการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ได้ การแก้ปัญหาในการดัดแปลงสภาพต่อเติมส่วนควบ จึงควรมองหาแนวทางแก้ไขที่ต้นเหตุของการกระทำความผิด โดยปัญหาที่แท้จริงอยู่ที่การกำหนดแนวทางในการยับยั้งการกระทำความผิด ซึ่งปัจจุบันยังคงมีเพียงแค่การกำหนดความรับผิดไว้เพียงผู้ขับขี่ หรือผู้ครอบครองรถจักรยานยนต์ที่ได้รับการดัดแปลงสภาพต่อเติมส่วนควบแล้วเท่านั้น โดยในทางปฏิบัติไม่อาจปฏิเสธได้ว่า การดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ ตามที่ระบุไว้ในกฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ พ.ศ. 2551 ยังคงทำการดัดแปลงสภาพต่อเติมส่วนควบเพื่อทำการออกจำหน่าย ซึ่งสมควรได้รับการกำหนดความรับผิดในทางอาญาเช่นเดียวกับผู้ใช้รถ หรือผู้ครอบครองรถจักรยานยนต์ดัดแปลงสภาพต่อเติมส่วนควบด้วย และในปัจจุบันยังไม่มี



บทบัญญัติแห่งกฎหมาย ที่กำหนดถึงความรับผิดชอบสำหรับผู้ผลิตในดัดแปลงสภาพต่อเติมส่วนควบ และความรับผิดชอบสำหรับผู้บริโภค หรือผู้ครอบครองรถจักรยานยนต์ ยังไม่มีความเข้มงวด และโทษในความผิดยังอ่อนในการปฏิบัติตามกฎหมาย สอดคล้องกับผลงานวิจัยเรื่อง การนำเอาโทษกักขังมาใช้บังคับกับผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ผลการวิจัยพบว่า พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มีวัตถุประสงค์ในการร่างขึ้นเนื่องจากการคมนาคม และการขนส่งทางบกได้เจริญก้าวหน้าขยายตัวไปทั่วประเทศ และเชื่อมโยงไปยังประเทศใกล้เคียง และจำนวนยานพาหนะในท้องถนนและทางหลวง ได้ทวีจำนวนขึ้นเป็นลำดับ ประกอบกับประเทศไทยได้เข้าภาคีในอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนน และพิธีสารว่าด้วยเครื่องหมายและสัญญาณตามถนน สมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกเพิ่มขึ้น และเพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน แต่อย่างไรก็ดี จากสถิติเกี่ยวกับการกระทำความผิด และสถิติความสูญเสียทั้งในด้านชีวิตและทรัพย์สิน ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นั้น มีแนวโน้มสูงขึ้นทุก ๆ ปี แสดงให้เห็นถึงปัญหาความไม่เหมาะสมของโทษที่นำมาใช้ในปัจจุบัน ซึ่งเป็นโทษจำคุกและปรับเป็นหลัก (พลพิพัฒน์ วรชินาคมนี , 2553) และยังสอดคล้องกับทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟูมาปรับ เพื่อให้มีการปฏิบัติตามมาตรการกฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งเป็นทฤษฎีที่ได้รับอิทธิพลมาจากวิธีการศึกษาแบบวิทยาศาสตร์ (Science model) ที่ใช้วิธีการศึกษาแบบเชิงประจักษ์ (Empirical method) มาศึกษาวิเคราะห์ โดยมีการเก็บข้อมูลเชิงประจักษ์มาพิสูจน์ความเชื่อและสมมติฐาน โดยศึกษาสาเหตุการกระทำความผิดเป็นรายบุคคล ศึกษาหาวิธีการลงโทษที่เหมาะสมกับผู้กระทำความผิด หาวิธีการที่จะดัดแปลงแก้ไข เพื่อไม่ให้เกิดซ้ำ

แนวคิดของทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟู แตกต่างจากทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทน และทฤษฎีการลงโทษเพื่อป้องกัน การลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟู มีหลักการสำคัญที่ควรปฏิบัติ 5 ประการ ดังนี้ 1) พยายามหลีกเลี่ยงไม่ให้ผู้กระทำความผิดประสบกับสิ่งที่ทำลายคุณลักษณะประจำตัวของเขา 2) ให้ใช้วิธีการอื่นแทนการลงโทษจำคุกระยะสั้น โดยหันมาใช้วิธีการอย่างอื่นแทนโทษจำคุก เพราะการลงโทษจำคุกระยะสั้น ไม่ทำให้บรรลุวัตถุประสงค์ของการฟื้นฟูผู้กระทำความผิด การลงโทษจำคุกระยะสั้นยังจะทำให้ผู้กระทำความผิดที่ถูกลงโทษกลายเป็นผู้ร้ายถาวร เพราะผ่านการจำคุกมาแล้ว กลายเป็นคนขี้คุก และยังอาจได้เรียนรู้พฤติกรรมโจรจากในคุกมาด้วย วิธีการอย่างอื่นที่สามารถนำมาใช้แทนการลงโทษจำคุกระยะสั้น เช่น (1) การกักขังแทนค่าปรับ (2) การรอกการลงโทษ หรือรอกการกำหนดโทษ (3) การคุมประพฤติ 3) การลงโทษต้องเหมาะสมกับการทำผิดเป็นรายบุคคล ตามแนวคิดของแพ็กเกอร์ที่ว่า ในการกำหนดโทษและการพิจารณาความหนักเบาของการลงโทษ ขึ้นอยู่กับระยะเวลาที่จำคุก ต้องใช้ในการแก้ไขดัดแปลงผู้กระทำความผิด ไม่ใช่ความหนักเบาของการกระทำความผิด ดังนั้น จึงต้องลงโทษให้เหมาะสมกับตัวบุคคลผู้กระทำความผิดว่าเขาควรได้รับการแก้ไขอย่างไร 4) เมื่อผู้กระทำได้แก้ไขตัวเดิมแล้ว ให้หยุดการลงโทษ หากเห็นว่าผู้กระทำความผิดสามารถแก้ไขตนเองได้ดีแล้ว ก็ไม่ควรไปลงโทษเขาต่อไปอีก ควรจะระงับการลงโทษ เพราะถึงลงโทษต่อไปก็ไม่ได้ประโยชน์ วิธีการที่อาจนำมาใช้คือ การพักการลงโทษ (Parole) 5) ให้มีการปรับปรุงการลงโทษระหว่างที่มีการคุมขัง เนื่องจากทฤษฎีการลงโทษ เพื่อแก้ไขฟื้นฟู



มีแนวคิดว่าจะคืนผู้กระทำผิดกลับไปสู่สังคม จึงต้องหาวิธีการช่วยเหลือให้ผู้กระทำผิด สามารถใช้ชีวิต ร่วมกับผู้อื่นในสังคมได้ มีอาชีพ มีงานทำ มีรายได้ เลี้ยงตนเองได้ ไม่ตกเป็นภาระของผู้อื่นอันจะทำให้ เกิดการรังเกียจ ดังนั้น ในระหว่างที่มีการลงโทษ ควรมีการฝึกอาชีพ ให้ความรู้ในเรื่องที่จำเป็นต้อง นำไปใช้ในสังคม เมื่อพ้นโทษไปแล้วจะสามารถเลี้ยงตัวเองได้ ทำให้ไม่กลับมากระทำผิดซ้ำอีก

การศึกษาเปรียบเทียบกับกฎหมายอันเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ดัดแปลงสภาพต่อเติมส่วนควบ ที่ปรากฏในประเทศออสเตรเลีย เพื่อหาแนวทางการแก้ไขที่เหมาะสมกับประเทศไทย อันสามารถทำการ วิเคราะห์ได้ในประเด็นดังต่อไปนี้ 1) การดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ที่บังคับใช้ในประเศไทยนั้น ได้ ปรากฏในกฎหมายหลายฉบับด้วยกัน เช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พระราชบัญญัติรถยนต์ กฎกระทรวง ข้อกำหนดและประกาศต่าง ๆ แต่ที่ใช้ในการพิจารณาเป็นหลักในการกำหนดความรับผิด อันเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ดัดแปลงสภาพต่อเติมส่วนควบ และในการพิจารณาถึงการกระทำ ความผิด เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ดัดแปลงสภาพต่อเติมส่วนควบนั้น จำต้องพิจารณาตามการกำหนดความรับผิด อันปรากฏในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 เป็นลำดับแรก กล่าวคือการมีเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ หรือส่วนควบที่ไม่ถูกต้องตามกฎหมาย หรือมีการเพิ่มสิ่งใดสิ่งหนึ่งเข้าไป ซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ กายหรือจิตใจของผู้อื่น รวมไปถึงการเปลี่ยนแปลงตัวรถหรือส่วนใดส่วนหนึ่งให้ผิดไปจากที่ได้จดทะเบียน ไว้ เมื่อทำการพิจารณาจากหลักความเป็นจริงของการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ดังกล่าวแล้วนั้น อาจกล่าวได้ว่า อุปกรณ์หรือชิ้นส่วนที่เป็นส่วนควบอันมีความผิดตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงกำหนด ส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ พ.ศ.2551 โดยประเทศไทยมีกฎหมายที่ระบุถึงความรับผิดของ ผู้ผลิตในการดัดแปลงสภาพต่อเติมส่วนควบ ใช้ในการต่อเติมส่วนควบที่ไม่ได้มาตรฐาน

นอกจากนี้ ยังได้มีการกำหนดความรับผิดของผู้ผลิต และผู้จำหน่ายอุปกรณ์แต่งรถให้มีความผิด ตามพระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ. 2511 มาตรา 36 จากการพิจารณาโทษของ การกระทำผิดจากกฎหมาย เป็นการระบุเพียงแค่กรณีการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ เพื่อใช้ ในการแข่งขันบนทางหลวงเท่านั้น ในความรับผิดให้แก่ผู้ผลิตในการดัดแปลงสภาพต่อเติมส่วนควบนั้น ไม่สามารถนำมาใช้บังคับกับการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ได้อย่างครอบคลุมทุกกรณี และส่งผลให้ มีประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายมากที่สุด 2) การดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์นั้น กฎหมายใน ประเทศออสเตรเลียมีรายละเอียดต่าง ๆ รวมกันอยู่ในกฎหมายฉบับเดียวที่มีการแยกย่อยลงไป ทำให้มี การพิจารณาได้ง่ายกว่ากฎหมายที่กำหนดความรับผิด อันเกี่ยวกับการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ใน ประเทศไทย ซึ่งมีลักษณะกระจายปรากฏอยู่ในกฎหมายหลายลำดับศักดิ์ ทำให้ยากแก่การพิจารณาและ การกำหนดการกระทำผิดตามกฎหมายกำหนดส่วนควบและอุปกรณ์สำหรับรถ กฎหมายใน ประเทศออสเตรเลีย จะเน้นไปที่ผู้ผลิตและผู้ติดตั้ง ด้วยการให้ลงทะเบียนอุปกรณ์ทำการดัดแปลงสภาพ รถจักรยานยนต์

แต่สำหรับในประเทศไทยนั้น มีการดำเนินคดีกับผู้ใช้รถหรือผู้ครอบครองรถจักรยานยนต์ ที่ ได้รับการดัดแปลงสภาพเท่านั้น รวมถึงกฎหมายประเทศออสเตรเลียในการดัดแปลงสภาพ รถจักรยานยนต์ นอกจากที่ได้รับอนุญาตไว้จะต้องได้รับการยอมรับจากกรมการขนส่งทางบกและถนน



หากไม่ได้รับการอนุญาตให้ดัดแปลงสภาพรถนั้น จะถือว่าผู้ใช้รถหรือผู้ครอบครองรถจักรยานยนต์รวมไปถึงผู้ผลิตหรือบริษัทที่จัดให้มีอุปกรณ์ ที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพ เป็นผู้กระทำความผิดตามกฎหมาย (สุพรรณฯ ฎ. 2559) กฎหมายในประเทศออสเตรเลียนั้น จะเน้นไปที่ผู้ผลิตและผู้ติดตั้งด้วย การให้ลงทะเบียนชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ที่จะทำการผลิต แต่สำหรับในประเทศไทยนั้น มีการดำเนินคดีกับผู้ครอบครอง หรือผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ได้รับการดัดแปลงสภาพเท่านั้น ทั้งนี้ โดยมีการจับกุมผู้กระทำความผิดด้วยการตรวจตราจากเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ

ประเด็นปัญหาในเรื่องของการกำหนดความรับผิดชอบสำหรับผู้ผลิตชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ ที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ เพื่อเป็นการทำให้ประชาชนผู้ใช้กฎหมายปฏิบัติตาม และทำให้กฎหมายมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น ซึ่งจากการศึกษากฎหมายในประเทศออสเตรเลียแล้วนั้น พบว่า ได้มีการวางหลักกฎหมายที่ระบอบอุปกรณ์ที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ว่า ต้องมีความรับผิดชอบเช่นเดียวกับผู้ครอบครอง หรือผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ได้รับการดัดแปลงสภาพ โดยมีการระบุถึงหลักเกณฑ์ในการร้องขอหากต้องการเปลี่ยนแปลงสภาพรถ โดยมีอุปกรณ์นอกเหนือจากที่อนุญาต ข้อสังเกตประการสำคัญคือ กฎหมายของประเทศออสเตรเลีย ระบุถึงการปรับเปลี่ยนดัดแปลงนอกจากที่ได้รับอนุญาตไว้ จะต้องได้รับการยอมรับจากกรมการขนส่งทางบกและถนน หากไม่ได้รับการอนุญาตให้ดัดแปลงสภาพรถนั้น จะถือว่า ทั้งผู้ครอบครอง หรือเจ้าของรถที่ได้รับการดัดแปลงสภาพ รวมไปถึงผู้ผลิตหรือบริษัทที่จัดให้มีอุปกรณ์ ที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพ เป็นผู้กระทำความผิดตามกฎหมายส่วนที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์นั้น ต้องมีความรับผิดชอบ ซึ่งต่างจากในประเทศไทยที่ยังไม่มีแนวความคิดดังกล่าวนี้ และเห็นสมควรที่ต้องมีการปรับปรุงแก้ไข โดยนำแนวความคิดในการกำหนดความรับผิดชอบในทางอาญา ให้มีความครอบคลุมไปถึงผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะอันปรากฏตามกฎหมายกระทรวงกำหนดส่วนควบและอุปกรณ์สำหรับรถมาใช้ในประเทศไทยอีกด้วย หรือการนำโทษกักขังมาบังคับใช้ผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เนื่องจากโทษกักขังถือเป็นโทษทางอาญาที่มีลักษณะเป็นการทดแทนความผิดขณะเดียวกัน เป็นการข่มขู่ยับยั้ง และสามารถนำมาตรการแก้ไขฟื้นฟูเข้ามาใช้กับผู้กระทำความผิดได้ตามวัตถุประสงค์ของการลงโทษ

อภิปรายผล

งานวิจัยเรื่อง มาตรการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ดัดแปลงสภาพต่อเดิมส่วนควบ ผู้วิจัยขออภิปรายผล สรุปผลงานวิจัยและหาข้อเสนอแนะ เพื่อแก้ไขและปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมาย ที่เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ดัดแปลงสภาพต่อเดิมส่วนควบ ดังนี้

1) การบังคับใช้กฎหมายหรือการปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมาย

การบังคับใช้กฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องในประเทศไทย ยังไม่เป็นไปตามที่กำหนดไว้ เป็นเพราะว่าการบังคับใช้กฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องในประเทศไทยยัง “ไม่มีประสิทธิภาพ” หรือ “ไม่น่าพึงพอใจ” เป็นเครื่องแสดงให้เห็นว่าประชาชนคนไทยรับรู้หรือคุ้นเคยกับการบังคับใช้กฎหมายที่ขาดประสิทธิภาพมานาน จนเกือบจะมองว่าการอยู่ร่วมกันอย่างไม่ต้องคำนึงถึง



กฎระเบียบมากนัก เป็นส่วนหนึ่งของชีวิตประจำวันไปแล้ว เช่น การไม่จดทะเบียนรถจักรยานยนต์ที่มีการดัดแปลงสภาพต่อเติมส่วนควบ ไม่คำนึงถึงความปลอดภัย ความมั่นคงกับวัสดุที่นำมาดัดแปลงสภาพต่อเติมส่วนควบของรถจักรยานยนต์ แนวคิดของการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ให้ผิดไปจากรายการที่จดทะเบียน มีความผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์จราจรทางบก พ.ศ. 2522 และประมวลกฎหมายอาญา การดัดแปลงสภาพรถให้ผิดไปจากรายการที่จดทะเบียนไว้ ตัวอย่างเช่น การเปลี่ยนสีรถ การเปลี่ยนเครื่องยนต์รถ ประเภทรถ ลักษณะรถ ชนิดเชื้อเพลิงรถ เป็นต้น หากมีการเปลี่ยนแปลงสภาพรถดังรายการข้างต้น เจ้าของรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์จะต้องนำรถไปให้นายทะเบียนตรวจสอบสภาพก่อน จึงจะนำรถไปใช้ได้ (พงษ์ศักดิ์ ปัตถา, 2562)

เปรียบเทียบกับงานวิจัยที่ว่าด้วยเรื่องการปลอมผลการตรวจสภาพรถยนต์เอกชน ที่มีอายุเกิน 7 ปี เพราะ 1) ระบบการตรวจสอบการรายงานผลของกรมการขนส่งทางบกไม่รัดกุมพอ 2) รถยนต์กระทำผิดกฎหมาย ถูกนำเข้าสู่ระบบได้โดยการปลอมผลการตรวจสภาพ 3) ประชาชนไม่เห็นความสำคัญของการตรวจสภาพรถยนต์ของทางราชการ 4) เจ้าหน้าที่และสถานประกอบการมีผลประโยชน์ร่วมกันในทางมิชอบ 5) การตรวจสภาพรถยนต์เป็นช่องทางในการขายผลไปสู่อาชีพหลัก เช่น การต่อทะเบียนและการขายประกัน และ 6) บทลงโทษที่ไม่ร้ายแรงและการบังคับใช้ที่ไม่ทั่วถึง (อุไรวรรณ นงนุช, 2560) รวมถึงเปรียบเทียบกับเรื่องของพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่ พบว่า ระดับพฤติกรรมการขับขี่โดยรวมผู้ขับขี่มีการฝ่าฝืนกฎจราจรอยู่ในระดับน้อย ทั้งนี้ พฤติกรรมการขับขี่ที่มีการฝ่าฝืนกฎจราจรอยู่ในระดับมาก คือ การขับรถหลังจากการดื่มสุราหรือของมึนเมาอย่างอื่น และพฤติกรรมการขับขี่ที่ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจรอยู่ในระดับปานกลาง คือ การจอดรถบริเวณปากทางเข้าอาคารหรือทางเดินรถ ขับรถในเขตเทศบาลด้วยความเร็วเกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง การขับรถเลี้ยวกึ่งกลางถนนไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย และขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ได้แก่ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ ระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับขี่ ประสบการณ์ในการขับรถ และความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรของผู้ขับขี่ ปัจจัยที่ไม่มีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ได้แก่ เพศ ประสบการณ์ในการฝ่าฝืนกฎจราจร และประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ (สนธยา จันทรเยี่ยม, 2544)

กล่าวโดยสรุป จากการศึกษาเปรียบเทียบตามที่ได้กล่าวข้างต้น เรื่องการบังคับใช้กฎหมายระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องในประเทศไทย เกือบร้อยละเก้าสิบจะเห็นว่า การบังคับใช้กฎหมายของไทยยังไม่มีประสิทธิภาพ เพราะประชาชนคนไทยยังขาดการรับรู้ในเรื่องของกฎหมายระเบียบ และข้อบังคับ คู่กันเคยกับการบังคับใช้กฎหมายแบบไม่ถูกต้องเป็นเวลานาน เช่น การไม่จดทะเบียนรถจักรยานยนต์ที่มีการดัดแปลงสภาพต่อเติมส่วนควบ ไม่คำนึงถึงความปลอดภัย ความมั่นคงกับวัสดุที่นำมาดัดแปลงสภาพต่อเติมส่วนควบของรถจักรยานยนต์ ปลอมผลการตรวจสภาพรถยนต์ และฝ่าฝืนกฎจราจร

2) การลงโทษทางกฎหมายที่เกี่ยวกับความผิดของรถจักรยานยนต์ดัดแปลงสภาพต่อเติมส่วนควบ การนำทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟูมาปรับเพื่อให้กฎหมาย ต้องมีการปฏิบัติตามมาตรการ



กฎหมายให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งเป็นทฤษฎีที่ได้รับอิทธิพลมาจากวิธีการศึกษาแบบวิทยาศาสตร์ (Science model) ที่ใช้วิธีการศึกษาแบบเชิงประจักษ์ (Empirical method) มาศึกษาวิเคราะห์ โดยมี การเก็บข้อมูลเชิงประจักษ์มาพิสูจน์ความเชื่อและสมมุติฐาน โดยศึกษาสาเหตุการกระทำผิดเป็น รายบุคคล ศึกษาหาวิธีการลงโทษที่เหมาะสมกับผู้กระทำผิด หาวิธีการที่จะดัดแปลงแก้ไขผู้กระทำผิด เพื่อไม่ให้กระทำผิดซ้ำ ซึ่งแนวคิดของทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟู แตกต่างจากทฤษฎีการลงโทษ เพื่อแก้แค้นทดแทนและทฤษฎีการลงโทษเพื่อป้องกัน ทั้งผู้ครอบครอง ผู้ใช้ และผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ ดัดแปลงสภาพ มาปรับใช้กับมาตรการทางกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับและข้อปฏิบัติที่เกี่ยวกับการ ดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ ดังนี้

- 1) พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522
- 2) ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522
- 3) กฎกระทรวง กำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ พ.ศ. 2561
- 4) กฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ.2522) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522
- 5) กฎกระทรวง กำหนดลักษณะ ขนาด หรือกำลังของเครื่องยนต์ และของรถที่จะรับจดทะเบียนเป็นรถประเภทต่าง ๆ พ.ศ. 2548
- 6) ประกาศกระทรวงคมนาคม
- 7) ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการดำเนินการเกี่ยวกับทะเบียนและภาษีรถตาม กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. 2562
- 8) ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยหลักเกณฑ์การขออนุญาตและการอนุญาตให้ใช้รถที่ ทำการแก้ไขเพิ่มเติมหรือดัดแปลง ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. 2562

สรุป/ข้อเสนอแนะ

ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับมาตรการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ดัดแปลงสภาพต่อเติมส่วนควบ สามารถสรุปได้ว่า จากการที่ประชาชนคนไทยรับรู้หรือคุ้นเคยกับการบังคับใช้กฎหมายที่ ขาดประสิทธิภาพมาช้านาน จนไม่ได้คำนึงถึงเรื่องของกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับ ไม่คำนึงถึงความ ปลอดภัย ความมั่นคงกับวัสดุที่นำมาดัดแปลงสภาพต่อเติมส่วนควบของรถจักรยานยนต์ และผู้บังคับใช้ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง ควรจะพิจารณาอย่างเคร่งครัด เรื่องกฎหมายหรือการปฏิบัติการเกี่ยวกับ จักรยานยนต์ดัดแปลงสภาพให้ถูกต้องตามกฎหมาย ทั้งนี้ เพื่อให้สามารถกำหนด และควบคุมเกี่ยวกับ มาตรการทางกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องที่ไม่มีประสิทธิภาพ ไม่ว่าจะเป็นการไม่จด ทะเบียนรถจักรยานยนต์ที่มีการดัดแปลงสภาพต่อเติมส่วนควบที่ผู้ครอบครอง ผู้ใช้และผลิต รถจักรยานยนต์ดัดแปลงสภาพ ไม่คำนึงถึงความปลอดภัย ความมั่นคงกับวัสดุที่นำมาดัดแปลงสภาพต่อ เติมส่วนควบของรถจักรยานยนต์ เพื่อที่ ทำให้ประชาชนผู้ใช้กฎหมายได้ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติ รถยนต์ พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และกฎกระทรวงกำหนดส่วนควบ และอุปกรณ์สำหรับรถ พ.ศ. 2551 นั้นให้มีประสิทธิภาพ ผู้บังคับใช้กฎหมายต้องมีการปฏิบัติตาม



มาตรการกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับอย่างเคร่งครัด รวมถึงการทำความเข้าใจประชาชนผู้ใช้กฎหมาย ให้ปฏิบัติตามมาตรการกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ หรือการนำเอาการลงโทษทางกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ความผิดของรถจักรยานยนต์ดัดแปลงสภาพต่อเติมส่วนควบ การนำทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟูมา ปรับ เพื่อให้มีการปฏิบัติตามมาตรการกฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น ประเด็นที่ต้องพิจารณาคือ ควรจะใช้วิธีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิดในลักษณะใด

1) กรณีที่ผู้กระทำความผิดไม่มีความรับผิดชอบ

2) กรณีที่การลงโทษไม่สามารถรักษาและแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิดได้ แต่กลับทำให้แย่ลง ผู้กระทำผิดบางประเภท หรือบางคนที่กระทำความผิดในเรื่องเล็กน้อย

แนวทางแก้ไขปัญหการบังคับใช้มาตรการทางกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องที่ไม่มีประสิทธิภาพ ต้องปรับปรุงและแก้ไขเรื่องกฎหมายหรือการปฏิบัติการเกี่ยวกับจักรยานยนต์ดัดแปลงสภาพให้ถูกต้องตามกฎหมาย ทั้งนี้ เพื่อให้สามารถกำหนดและควบคุมเกี่ยวกับการไม่จดทะเบียนรถจักรยานยนต์ ที่มีการดัดแปลงสภาพต่อเติมส่วนควบ ไม่คำนึงถึงความปลอดภัย ความมั่นคงกับวัสดุที่นำมาดัดแปลงสภาพต่อเติมส่วนควบของรถจักรยานยนต์ ให้เหมาะสมกับประชาชนในปัจจุบันให้มากยิ่งขึ้น เพื่อให้ทำให้ผู้ใช้กฎหมายได้ปฏิบัติตามกฎหมายในการจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ดัดแปลงสภาพต่อเติมส่วนควบ ต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับ รวมถึงลงโทษที่เกิดจากการใช้จักรยานยนต์ดัดแปลงสภาพต่อเติมส่วนควบ ที่ไม่ได้มาตรฐานตามกฎหมายกำหนด เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหการบังคับใช้มาตรการทางกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับที่ไม่มีประสิทธิภาพ ควรนำทฤษฎีลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟูมาปรับเพื่อให้มีการปฏิบัติตามมาตรการกฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งเป็นทฤษฎีที่ได้รับอิทธิพลมาจากวิธีการศึกษาแบบวิทยาศาสตร์ (Science model) ที่ใช้วิธีการศึกษาแบบเชิงประจักษ์ (Empirical method) มาศึกษาวิเคราะห์ โดยมีการเก็บข้อมูลเชิงประจักษ์มาพิสูจน์ความเชื่อและสมมุติฐาน โดยศึกษาสาเหตุการกระทำผิดเป็นรายบุคคล ศึกษาหาวิธีการลงโทษที่เหมาะสมกับผู้กระทำความผิด หาวิธีการที่จะดัดแปลงแก้ไข ผู้กระทำความผิด เพื่อไม่ให้กระทำผิดซ้ำ

แนวคิดของทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟู แตกต่างจากทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทน และทฤษฎีการลงโทษเพื่อป้องกันมาปรับ เช่น 1) การกักขังแทนค่าปรับ 2) การรื้อการลงโทษ หรือการกำหนดโทษ 3) การคุมประพฤติ ปรับใช้กับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 252 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับจักรยานยนต์ดัดแปลงสภาพต่อเติมส่วนควบ เช่นปัญหาดังต่อไปนี้ 1) ปัญหาความเข้าใจของประชาชนกับมาตรการทางกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง มีแนวทางแก้ไขโดยมาตรการทางกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับที่ออกมามีพื้นฐานจากความเห็นร่วมของประชาชนจนเกิดการยอมรับ และตราเป็นกฎหมาย การบังคับให้เป็นตามกฎหมายจึงเปรียบเสมือนการบังคับให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ที่ประชาชนต้องการนั่นเอง 2) ปัญหาในระบบการตรวจสอบการรายงานผลของกรรมการขนส่งทางบกไม่รัดกุมพอ มีแนวทางแก้ไขโดยทางกรรมการขนส่งทางบกต้องมีความรัดกุมในการตรวจสอบการรายงาน รวมถึงการนำทฤษฎีบทลงโทษสำหรับเจ้าหน้าที่ที่ไม่มีความรัดกุมในการตรวจสอบเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น 3) ปัญหา



ประชาชนไม่เห็นความสำคัญของการตรวจสภาพรถยนต์ของทางราชการ มีแนวทางแก้ไขโดยการนำทฤษฎีลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟูมาปรับ เพื่อให้มีการปฏิบัติตามมาตรการกฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งวิธีการลงโทษที่เหมาะสมกับผู้กระทำความผิด หาวิธีการที่จะดัดแปลงแก้ไข ผู้กระทำความผิด เพื่อไม่ให้กระทำความผิดซ้ำ เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม ข้อเสนอแนะของผู้เขียนดังกล่าว เป็นการเสนอแนะแนวทางแก้ไขในตัวบทกฎหมายเท่านั้น นอกจากนี้ จะต้องมีการพัฒนาทั้งในด้านการจัดสรร พัฒนาปรับปรุงบุคลากรงบประมาณ วัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ การบริหารจัดการ ซึ่งเป็นเรื่องที่จะต้องศึกษาวิจัยเพื่อหาแนวทางที่เหมาะสมยิ่งขึ้นไป

เอกสารอ้างอิง

- พงษ์ศักดิ์ ปัตถา. (2561). *การดัดแปลงสภาพส่วนบุคคลและเครื่องอุปกรณ์รถจักรยานยนต์*. เรียกใช้เมื่อ 6 ธันวาคม 2562 จาก <https://is.gd/QoZiMq>.
- พลพิพัฒน์ วรชินาคมน. (2553). การนำเอาโทษกักขังมาใช้บังคับกับผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522. ใน *วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์*. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สนธยา จันทรเยี่ยม. (2544). ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองสุรินทร์. ใน *วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาสังคมศาสตร์เพื่อการพัฒนา*. มหาวิทยาลัยราชภัฏสุรินทร์.
- สุพรรณษา ภูเี่ยม. (2559). ความรับผิดชอบทางอาญาสำหรับผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์. ใน *วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต กลุ่มวิชากฎหมายอาญาและกระบวนการยุติธรรมทางอาญา คณะนิติศาสตร์*. มหาวิทยาลัยศรีปทุม.
- อุไรวรรณ นงนุช. (2560). สาเหตุการปลอมผลการตรวจสภาพรถ. ใน *วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต*. ภาควิชา รัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์. มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.