

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

อุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยในรถยนต์ถือเป็นปัจจัยหนึ่งที่สำคัญในการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ อุปกรณ์ต่างๆที่ติดตั้งอยู่ในรถยนต์นั้นเพื่อผู้ความปลอดภัยสูงสุดของผู้ขับขี่ และเป็นส่วนสำคัญที่สามารถช่วยลดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้บนท้องถนน แต่ในปัจจุบันพบปัญหาการใช้งานอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยในรถยนต์ที่ไม่สามารถใช้งานได้มีประสิทธิภาพ ส่งผลให้ผู้บริโภคได้รับความเสียหายซึ่งอาจเป็นอันตรายทั้งแก่ชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สิน เป็นต้น การติดตั้งอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยในรถยนต์จึงต้องเป็นอุปกรณ์ที่ได้รับมาตรฐานขณะเดียวกันการใช้งานจะต้องเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อประกันความปลอดภัยของผู้บริโภคที่ต้องซื้อรถยนต์ราคาแพงไปแล้ว หากเกิดปัญหาขึ้นภายหลังการใช้งานก็จะสร้างความไม่พอใจเป็นอันมาก และส่งผลกระทบต่อภาคอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทย ในการตรวจสอบมาตรฐานของอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยในรถยนต์นั้นเป็นหน้าที่ของมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม ในฐานะสถาบันมาตรฐานแห่งชาติ ได้พยายามกำลังดำเนินการจัดทำมาตรฐานบังคับด้านความปลอดภัยสำหรับรถยนต์หลายครั้งและมีการกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (มอก.) ที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ แต่จากการศึกษานั้นยังพบว่าในส่วนที่เกี่ยวกับการตรวจสอบมาตรฐานอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยในรถยนต์ของประเทศไทยนั้น จะเป็นการตรวจสอบโดยสถาบันยานยนต์ ซึ่งเป็นหน่วยงานหนึ่งที่ได้รับการแต่งตั้งจากสมอ. เพื่อตรวจการทำตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม สถาบันยานยนต์จะมุ่งเน้นไปที่มาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์และชิ้นส่วนเป็นหลัก ขณะเดียวกันก็จะเป็นการควบคุมมาตรฐานเฉพาะบางส่วนเท่านั้น โดยมาตรฐานยานยนต์ของสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม แบ่งได้เป็น 3 มาตรฐาน ได้แก่

1. มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม
2. มาตรฐานบังคับผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม
3. มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมด้านมลพิษ

นอกจากการตรวจสอบโดยสถาบันยานยนต์แล้ว การตรวจสอบยานยนต์อาจกระทำได้โดยคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไข

เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2556 มาตรา 36 บัญญัติว่า “...เมื่อมีเหตุอันควรสงสัยว่าสินค้าใด อาจเป็นอันตรายแก่ผู้บริโภคคณะกรรมการอาจสั่งให้ผู้ประกอบธุรกิจดำเนินการทดสอบ หรือพิสูจน์สินค้านั้นได้ ถ้าผู้ประกอบธุรกิจไม่ดำเนินการทดสอบ หรือพิสูจน์สินค้า หรือดำเนินการล่าช้าโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร คณะกรรมการฯจะจัดให้มีการพิสูจน์ โดยผู้ประกอบธุรกิจเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายก็ได้...” จากบทบัญญัติของมาตรา 36 นั้นจะต้องเป็นกรณีที่มีผู้เสียหายร้องเรียนว่ายานยนต์นั้นมีความบกพร่องเสียก่อน จะเห็นได้ว่าจากการตรวจสอบมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมทั้ง 3 มาตรฐานนี้ ถือว่าประเทศไทยนั้นยังไม่มีมาตรฐานเกี่ยวกับยานยนต์ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ซึ่งส่งผลกระทบต่อผู้บริโภคที่อาจจะได้รับความเสียหายจากการซื้อรถยนต์ซึ่งจะไม่ได้รับความเป็นธรรม ขณะเดียวกันพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2552 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2556 มาตรา 36 นั้นก็กำหนดให้อำนาจคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคในการสั่งให้มีการตรวจสอบจะกระทำได้อีกต่อเมื่อต้องมีการร้องเรียนเกี่ยวกับยานยนต์ก่อน

จากปัญหาดังกล่าวผู้ศึกษาจึงสนใจที่จะศึกษาเกี่ยวกับการตรวจสอบมาตรฐานของอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยในรถยนต์ โดยเน้นศึกษาอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยในรถยนต์ ดังนี้

1) ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดมาตรฐานการทดสอบการชนของรถยนต์ส่วนบุคคลก่อนจำหน่าย

การที่ผู้บริโภคจะเลือกซื้อรถยนต์เพื่อนำมาใช้ประโยชน์สิ่งสำคัญอย่างหนึ่งคืออุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยของรถยนต์ซึ่งเป็นปัจจัยหนึ่งที่สำคัญในการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ เนื่องจากอุปกรณ์เสริมต่างๆนี้จะช่วยให้ผู้ขับขี่ได้รับความปลอดภัยสูงสุด และเป็นส่วนสำคัญที่สามารถช่วยลดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้บนท้องถนน ซึ่งในบางประเทศจะกำหนดมาตรฐานของรถยนต์ที่จะจำหน่ายในประเทศอย่างชัดเจนว่าจะต้องมีมาตรฐานใดบ้าง เช่น ในปี ค.ศ. 2012 ประเทศสหรัฐอเมริกาได้มีการประกาศให้บริษัทรถยนต์ทุกค่ายที่ขายในอเมริกา ต้องติดตั้งระบบช่วยทรงตัวมาจากโรงงานทุกคันไม่มีข้อยกเว้น ซึ่งถือเป็นการคุ้มครองผู้บริโภคที่จะซื้อรถยนต์ในประเทศอเมริกาที่ได้รับการคุ้มครองอย่างชัดเจน ซึ่งจากประเด็นดังกล่าวนี้ประเทศไทยกลับยังไม่มีกฎหมายกำหนดมาตรฐานรถยนต์ที่วางจำหน่าย ในทางปฏิบัติจึงพบว่า รถยนต์บางยี่ห้อและบางรุ่น ได้เพียง 1 ดาว และไม่มีถุงลมนิรภัย แต่ก็สามารถนำมาจำหน่ายในประเทศไทยได้ จึงควรจะต้องศึกษาถึงมาตรฐานหรือกฎหมายมารองรับ เรื่องการกำหนดรถยนต์ที่วางขายว่าจะต้องได้รับมาตรฐานกี่ดาว ที่จะต้องได้รับมาตรฐานความปลอดภัยของรถยนต์ในกลุ่มประเทศอาเซียน ซึ่งจะส่งผลให้ผู้บริโภคควรซื้อ

รถที่ได้รับมาตรฐานสูงจากองค์กรที่ดูแลด้านความปลอดภัยของรถยนต์อาเซียน หรือ Asean New Car Assessment Program (ASEAN NCAP)¹

2) ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับมาตรฐานถุงลมนิรภัยเป็นเพียงมาตรฐานทั่วไปตามพระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ. 2511

อุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยในรถยนต์แบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท ได้แก่ อุปกรณ์แบบป้องกัน (Act Safety) ซึ่งหมายถึง เป็นการติดตั้งอุปกรณ์หรือเทคโนโลยีความปลอดภัยต่างๆ เพื่อให้การขับขี่เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สามารถป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น เช่น ระบบเบรกป้องกันล้อล็อก ABS หรือ Antilock Brake system และอุปกรณ์แบบปกป้อง (Passive safety) ที่ปกป้องผู้โดยสารภายในรถยนต์ในกรณีมีอุบัติเหตุ มีประโยชน์ในการช่วยบรรเทาความเสียหายและลดความเสี่ยงในการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตในขณะเกิดอุบัติเหตุ เช่น เข็มขัดนิรภัย ถุงลมนิรภัย เป็นต้น การติดตั้งอุปกรณ์เหล่านี้จึงควรเป็นอุปกรณ์ที่มีคุณภาพ และต้องอยู่ในความพร้อมที่จะใช้งานได้ตลอดเวลา จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องมีการตรวจสอบมาตรฐานการใช้งานก่อนที่จะนำรถออกจำหน่าย โดยมีระบบการตรวจสอบที่ได้รับการยอมรับจากสถาบันที่มีชื่อเสียงและเป็นที่ยอมรับ ในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ผู้ศึกษาให้ความสนใจที่จะศึกษาเกี่ยวกับถุงลมนิรภัย (Air Bag) เนื่องจากสินค้ายานยนต์ของประเทศไทยในปัจจุบันสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (สมอ.) ได้ออกมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (มอก.) สินค้ายานยนต์ไปแล้วหลายรายการซึ่งมีทั้งมาตรฐานบังคับ เช่น ระบบไอเสีย เข็มขัดนิรภัย กระจกรถยนต์ และมาตรฐานสมัครใจ เช่น ถุงลมนิรภัย อย่างไรก็ตาม จะเห็นได้ว่าในปัจจุบันถุงลมนิรภัยนั้นแม้ว่าจะมีการกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (มอก.) แต่สำหรับถุงลมนิรภัยนี้ก็ยังไม่ได้มีการกำหนดบังคับให้จะต้องติดตั้งไว้ในรถยนต์ที่จะจำหน่ายในประเทศไทย ในทางปฏิบัติจึงเห็นได้ว่ารถยนต์ส่วนบุคคลบางรุ่นนั้นยังไม่มีถุงลมนิรภัย ซึ่งแตกต่างกับเข็มขัดนิรภัยที่มีกฎหมายบังคับให้จะต้องมีการติดตั้งในรถยนต์ส่วนบุคคล

จากการทำงานของถุงลมนิรภัย (Air Bag) นั้นที่จะต้องพองตัวอย่างรวดเร็ว ด้วยแรงอันมหาศาล เพื่อให้ทันรองรับกับร่างกายผู้อยู่ในรถที่กำลังขยับไถลเข้ามา ถุงลมนิรภัยสำหรับผู้ขับขี่นี้จะอยู่บริเวณพวงมาลัย และถุงลมนิรภัยสำหรับผู้โดยสารหน้าจะอยู่ตรงคอก โซล ถุงลมนิรภัย (Air Bag) จะต้องพองตัวเต็มที่ก่อนผู้ใช้บริการจะพุ่งตัวเข้ามา การมีถุงลมนิรภัย (Air Bag) ก็ช่วยเสริม

¹ การทดสอบ Asean NCAP คือ องค์กรทดสอบการชน ซึ่งรถยนต์นั่งจะทดสอบในห้องปฏิบัติการ PC3 ของ MIROS ในเมืองอาเซอร์ โมเล็ก เขตมะละกาของมาเลเซีย ห้องปฏิบัติการ MIROS PC3 ยังอยู่ในช่วงเริ่มต้นการพัฒนาและขอบเขตการทำงานของห้องปฏิบัติการแห่งนี้ยังคงจำกัด ปัจจุบันห้องปฏิบัติการสามารถติดตั้งอุปกรณ์เพื่อทดสอบการชนแบบแข็งที่ด้านหน้าและการทดสอบแรงกระแทกด้านข้างตัวรถได้เท่านั้น

ความปลอดภัยได้มากขึ้น อุทกนิรภัยจึงมีความจำเป็นอย่างมากสำหรับผู้บริโภคและมีความสำคัญไม่ต่างกับเข็มขัดนิรภัยเลย แต่ประเทศไทยกลับไม่มีการบังคับให้รถยนต์ที่จะจำหน่ายในประเทศไทยต้องมีการติดตั้งอุทกนิรภัย นอกจากนี้มาตรฐานของอุทกนิรภัยก็ต้องเป็นไปตามหลักสากลและมีสภาพพร้อมที่จะใช้งาน หากอุทกนิรภัยนั้นไม่ทำงานในขณะที่รถยนต์มีอุบัติเหตุ หรือกรณีพบมีปัญหากการทำงานของอุทกนิรภัยบริเวณที่นั่งผู้โดยสารตอนหน้าบกร่อง ซึ่งผลิตโดยบริษัท ทาคาตะที่มีความเป็นไปได้ว่าที่สูญลมอาจแตกออกมาเมื่ออุทกทำงาน และอาจทำให้ผู้โดยสารบาดเจ็บได้ และโดยจนถึงขณะนี้ข้อบกพร่องของอุทกนิรภัยนี้ทำให้มีผู้เสียชีวิตแล้วอย่างน้อย 6 ราย ซึ่งทั้งหมดเป็นอุทกที่ติดตั้งในรถยนต์ของฮอนด้า² จากกรณีที่เกิดขึ้นดังกล่าวแม้ว่าจะเกิดที่ในต่างประเทศก็ตาม แต่ก็ยอมเป็นไปได้ที่อาจจะเกิดปัญหาขึ้นในประเทศไทย ดังนั้น เห็นได้ว่าอุทกนิรภัยนี้จะต้องได้รับการตรวจสอบมาตรฐานเพื่อการใช้งานที่เป็นประโยชน์ต่อผู้บริโภค

ดังนั้น ผู้ศึกษาจึงให้ความสนใจที่จะศึกษาถึงความจำเป็นในการติดตั้งอุทกนิรภัยในรถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งปัจจุบันประเทศไทยไม่ได้กำหนดให้เป็นอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยที่จะต้อง มีมาตรฐานบังคับ ซึ่งต่างกับเข็มขัดนิรภัยที่บังคับว่าจะต้องติดตั้ง

3) ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับองค์การทดสอบมาตรฐานอุปกรณ์ความปลอดภัยในรถยนต์ส่วนบุคคล

ตามที่ได้กล่าวไว้ในประเด็นปัญหาที่ 1 เกี่ยวกับการกำหนดมาตรฐานของรถยนต์ส่วนบุคคลก่อนจำหน่าย ซึ่งในการตรวจสอบดังกล่าวนี้ มีความจำเป็นจะต้องมีองค์กรที่มีความชำนาญเกี่ยวกับรถยนต์ในการทดสอบมาตรฐานของรถยนต์ส่วนบุคคลก่อนออกจำหน่ายให้แก่ผู้บริโภค ซึ่งจากการศึกษาพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2556 มาตรา 36 บัญญัติว่า “...เมื่อมีเหตุอันควรสงสัยว่าสินค้าใด อาจเป็นอันตรายแก่ผู้บริโภคคณะกรรมการอาจสั่งให้ผู้ประกอบธุรกิจดำเนินการทดสอบ หรือพิสูจน์สินค้านั้นได้ ถ้าผู้ประกอบธุรกิจไม่ดำเนินการทดสอบ หรือพิสูจน์สินค้า หรือดำเนินการล่าช้าโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร คณะกรรมการฯ จะจัดให้มีการพิสูจน์ โดยผู้ประกอบธุรกิจเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายก็ได้...” จะเห็นได้ว่า การทดสอบดังกล่าวนี้จะเกิดขึ้นเมื่อรถยนต์นั้นออกมาจำหน่ายแล้ว และผู้บริโภคร้องเรียนต่อคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค จากนั้นคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคก็มีอำนาจสั่งให้ผู้ประกอบการทดสอบ หรือคณะกรรมการฯ จะจัดให้มีการพิสูจน์ในกรณีที่ผู้ประกอบการไม่ดำเนินการทดสอบ จากกรณีดังกล่าวจึงควรจะมีองค์การทดสอบมาตรฐานของรถยนต์ส่วนบุคคล

² ไทยรัฐออนไลน์. *โตโยต้า-นิสสัน' เรียกคืนรถ 6.5 ล้านคันทั่วโลก จากปัญหาอุทกนิรภัย*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://www.thairath.co.th/content/498631>. [2558. 20 พฤษภาคม]

จะเห็นได้ว่าแม้ว่าจะมีการติดตั้งอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยในรถยนต์ แต่หากอุปกรณ์ดังกล่าวไม่อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ หรือการใช้งานไม่มีประสิทธิภาพ ย่อมส่งผลกระทบต่อผู้บริโภคที่จะต้องได้รับความเสียหาย ดังนั้น การตรวจสอบมาตรฐานการใช้งานของอุปกรณ์ต่างๆก่อนที่จะนำรถยนต์ออกมาจำหน่ายจึงมีความจำเป็น ที่จะต้องปฏิบัติอย่างเคร่งครัดเพื่อประโยชน์ของผู้บริโภคอย่างแท้จริง

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาพัฒนาการ ความเป็นมาของรถยนต์ และอุปกรณ์ความปลอดภัยในรถยนต์ส่วนบุคคล และแนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภค
2. เพื่อศึกษามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับอุปกรณ์ความปลอดภัยในรถยนต์ส่วนบุคคลตามกฎหมายประเทศไทยและต่างประเทศ
3. เพื่อวิเคราะห์ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับมาตรฐานอุปกรณ์ความปลอดภัยในรถยนต์ส่วนบุคคล โดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับถุงลมนิรภัย
4. เพื่อเสนอแนะแนวทางปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่มีอยู่เกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยในรถยนต์ส่วนบุคคลให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

1.3 สมมติฐานของการศึกษา

เนื่องจากการกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยในรถยนต์ส่วนบุคคลที่จำหน่ายในประเทศไทยในปัจจุบัน พบว่ามีปัญหาเกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมายในการกำหนดมาตรฐานอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยของรถยนต์ส่วนบุคคลก่อนออกจำหน่าย ปัญหาการตรวจสอบมาตรฐานอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยในรถยนต์ โดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับถุงลมนิรภัย และปัญหากฎหมายเกี่ยวกับองค์กรทดสอบมาตรฐานของรถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งปัญหาดังกล่าวส่งผลกระทบต่อผู้บริโภคที่ได้รับความเสียหายจากการซื้อรถยนต์ จึงจำเป็นต้องมีการกำหนดมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับมาตรฐานอุปกรณ์ความปลอดภัยในรถยนต์ส่วนบุคคลให้ชัดเจนเพื่อประโยชน์ต่อผู้บริโภค

1.4 ขอบเขตของการศึกษา

โดยทั่วไปอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยในรถยนต์นั้นมีหลายอย่างที่จะช่วยให้ผู้บริโภคได้รับความสะดวกขณะเดียวกันก็ได้รับความปลอดภัยในการขับขี่ด้วย สำหรับวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ผู้ศึกษาจะเน้นศึกษาอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยเฉพาะถุงลมนิรภัย (Air Bag) โดยศึกษาพระราชบัญญัติ

มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ. 2511 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2556 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 รวมถึงระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบมาตรฐานอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยในรถยนต์

1.5 วิธีการดำเนินการศึกษา

ศึกษาวิจัยจากเอกสาร (Documentary Research) การศึกษาจากตัวบทกฎหมาย หนังสือบทความในตำราอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ระเบียบปฏิบัติของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งข้อมูลที่ได้จากสื่อข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (Internet) เพื่อนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบ โดยมุ่งหาหลักเกณฑ์และวิธีการที่เหมาะสมที่สุดสำหรับประเทศไทย

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา

1. ทำให้ทราบพัฒนาการ ความเป็นมาของรถยนต์ และอุปกรณ์ความปลอดภัยในรถยนต์ส่วนบุคคล และแนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภค
2. ทำให้ทราบมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับอุปกรณ์ความปลอดภัยในรถยนต์ส่วนบุคคล ตามกฎหมายประเทศไทยและต่างประเทศ
3. ทำให้ทราบปัญหากฎหมายเกี่ยวกับมาตรฐานอุปกรณ์ความปลอดภัยในรถยนต์ส่วนบุคคล โดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับถุงลมนิรภัย
4. ทำให้ทราบแนวทางปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่มีอยู่เกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยในรถยนต์ส่วนบุคคลให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ