

บทที่ 4

ปัญหาและวิเคราะห์ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับมาตรการความปลอดภัย ในรถยนต์ส่วนบุคคล

รถยนต์นับเป็นพาหนะทางบกที่เกิดขึ้นมาประมาณร้อยกว่าปีและเป็นพาหนะทางบกที่ได้รับความนิยมมากที่สุด เพราะให้ความสะดวกสบายรวดเร็วกว่าพาหนะทางบกประเภทอื่น ๆ ปัจจุบันรถยนต์เป็นปัจจัยที่เข้ามามีความสำคัญต่อการดำรงชีวิตของคนไทยมากขึ้น ทั้งในการดำเนินชีวิตประจำวัน และการประกอบสัมมาอาชีพจนกลายเป็นปัจจัยที่ 5 ในชีวิตประจำวันรองจากอาหาร เครื่องนุ่งห่ม ที่อยู่อาศัย และยารักษาโรค เนื่องจากเป็นพาหนะที่ใช้ในการคมนาคมขนส่งที่ช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทาง การจะเลือกซื้อรถยนต์ผู้บริโภครจึงต้องเลือกรถยนต์ที่มีประสิทธิภาพการใช้งาน และต้องมีอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยในรถยนต์ที่จะทำให้ผู้ขับได้รับความปลอดภัยสูงสุดจากอุบัติเหตุ และเป็นส่วนสำคัญที่สามารถช่วยลดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้บนท้องถนน แต่ในปัจจุบันเรามักพบปัญหาเกี่ยวกับการใช้งานอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยในรถยนต์ที่ไม่สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่งผลให้ผู้บริโภคได้รับความเสียหายซึ่งอาจเป็นอันตรายแก่ชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน เป็นต้น การติดตั้งอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยในรถยนต์จึงต้องเป็นอุปกรณ์ที่ได้รับมาตรฐานขณะเดียวกันการใช้งานจะต้องเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อประกันความปลอดภัยของผู้บริโภคที่ต้องซื้อรถยนต์ราคาแพงไปแล้ว หากเกิดปัญหาขึ้นภายหลังการใช้งานก็จะสร้างความไม่พอใจเป็นอันมาก และส่งผลกระทบต่อภาคอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทย ในบทนี้ผู้ศึกษาจึงได้วิเคราะห์ประเด็นปัญหาอันเกี่ยวกับมาตรการความปลอดภัยในรถยนต์ส่วนบุคคล โดยแบ่งหัวข้อในการวิเคราะห์เป็นลำดับ ดังนี้

4.1 ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดมาตรฐานการทดสอบการชนของรถยนต์ส่วนบุคคลก่อนจำหน่าย

ประเทศไทยเริ่มมีการผลิตรถยนต์ขึ้นประมาณปี พ.ศ. 2505 และได้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องจนสามารถผลิตเพื่อการส่งออกได้ โดยกระบวนการผลิตรถยนต์นั้นเมื่อได้ดำเนินการเรียบร้อยแล้วก่อนนำออกจำหน่ายจะต้องผ่านกระบวนการตรวจสอบความปลอดภัยรถยนต์ ซึ่งกระบวนการตรวจสอบนี้ประเทศไทยได้แบ่งการตรวจสอบออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

1. การตรวจสอบชิ้นส่วนที่มาประกอบเป็นรถยนต์ เป็นการตรวจสอบเพื่อควบคุมคุณภาพของชิ้นส่วนที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนได้ผลิตขึ้น ว่าได้คุณภาพตามมาตรฐานที่กำหนดไว้หรือไม่ โดยมีลักษณะที่จะต้องควบคุมโดยทั่วไปๆ ไปคือ ขนาดรูปร่าง น้ำหนัก ความแข็งแรงของวัสดุ ความทนทานต่อสภาพต่าง ๆ เช่น กรด ต่าง เกลือ ทนทานต่อรังสีเหนือม่วง (อัลตราไวโอเล็ต) ทนทานต่อการเกิดลวกเป็นไฟ ขนาดกำลังไฟฟ้าอย่างไรก็ตาม ลักษณะที่ต้องควบคุมดังที่กล่าวมานี้มิได้หมายถึงว่า ชิ้นส่วนทุกชิ้นส่วนจะต้องถูกตรวจสอบตามลักษณะที่ต้องควบคุมทั้งหมดชิ้นส่วนบางชิ้นอาจจะมีเพียงไม่กี่ลักษณะที่จะต้องมีการตรวจสอบ ชิ้นส่วนที่ไม่ได้มาตรฐานแม้เพียงชิ้นเดียวก็จะทำให้รถยนต์ทั้งคัน ไม่ได้มาตรฐานไปด้วย ดังนั้น การควบคุมคุณภาพในการผลิตจะต้องกระทำตั้งแต่ตอนที่ยังเป็นชิ้นส่วน เพื่อไม่ให้มีข้อเสียในกระบวนการผลิตเลย

2. การตรวจสอบเมื่อเป็นรถสำเร็จรูป โดยทั่วไปจะมีหัวข้อในการตรวจสอบตามสายงานลักษณะภายใน และระบบการทำงานของอุปกรณ์

2.1 ความสวยงามและลักษณะภายนอก เป็นการตรวจสอบสีของรถยนต์ว่ามีรอยขีดข่วน รอยแตกบวมของสี สีเรียบหรือไม่ มีรอยบุบรอยนูนของตัวถังหรือไม่ การตรวจสอบช่องไฟและความเรียบเสมอกันของตัวถัง เป็นการตรวจสอบช่องไฟรอยต่อของชิ้นส่วนตัวถังรถยนต์ เพื่อให้มีความสวยงาม และการตรวจสอบการประกอบชิ้นส่วนในรถยนต์เพื่อตรวจดูช่องไฟรอยต่อความเรียบเสมอกันของผิว และความเรียบร้อยในการประกอบ

2.2 การตรวจสอบระบบการทำงานของอุปกรณ์ เป็นการตรวจสอบการใช้งานของอุปกรณ์รถยนต์ เช่น เครื่องเล่นเทป วิทยุเครื่องปรับอากาศ ว่ามีการทำงานตามขั้นตอนที่กำหนดไว้หรือไม่ การตรวจสอบอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย เช่น ระบบเบรก ไฟฉุกเฉิน ไฟหน้ากระจกมองข้าง การทดสอบการรั่วซึมของน้ำไม่ให้เข้ามาภายในรถยนต์ได้ การทดสอบวิ่งเพื่อตรวจสอบการทำงานของชิ้นส่วน ช่วงล่างของรถยนต์ และการประกอบ

2.3 การทดสอบเครื่องยนต์ เช่น แรงม้า ปริมาณก๊าซไอเสียที่ออกมาจากเครื่องยนต์ โดยการเผาไหม้น้ำมันเชื้อเพลิง โดยเฉพาะเรื่องของก๊าซไอเสียเป็นเรื่องที่ทุกคนจะต้องใส่ใจเพราะมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

จะเห็นได้ว่าการตรวจสอบรถยนต์ของประเทศไทย ที่ได้นำเสนอข้างต้นนี้เป็นการตรวจสอบมาตรฐานทั่วไป การที่ผู้บริโภคจะเลือกซื้อรถยนต์เพื่อนำมาใช้ประโยชน์สิ่งสำคัญอย่างหนึ่งคืออุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยของรถยนต์ซึ่งเป็นปัจจัยหนึ่งที่สำคัญในการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ เนื่องจาก อุปกรณ์เสริมต่างๆนี้จะช่วยให้ผู้ขับขี่ได้รับความปลอดภัยสูงสุด และเป็นส่วนสำคัญที่สามารถช่วยลดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น ได้บนท้องถนน ซึ่งในบางประเทศจะกำหนดมาตรฐานของรถยนต์ที่จะจำหน่ายในประเทศอย่างชัดเจนว่าจะต้องมีมาตรฐานใดบ้าง เช่น ในปี

ค.ศ. 2012 ประเทศสหรัฐอเมริกามีการประกาศให้บริษัทรถยนต์ทุกค่ายที่ขายในอเมริกา ต้องติดตั้งระบบช่วยทรงตัวมาจากโรงงานทุกคัน ไม่มีข้อยกเว้น ซึ่งถือเป็นการคุ้มครองผู้บริโภคที่จะซื้อรถยนต์ในประเทศอเมริกาที่ได้รับการคุ้มครองอย่างชัดเจน ซึ่งจากประเด็นดังกล่าวนี้ประเทศไทยกลับยังไม่มีกฎหมายกำหนดมาตรฐานรถยนต์ที่วางจำหน่าย ในทางปฏิบัติจึงพบว่า รถยนต์บางยี่ห้อและบางรุ่นได้เพียง 1 ดาว และไม่มีถุงลมนิรภัย หรือรถยนต์ที่มีราคาต่ำที่สุด แต่ไม่ได้การติดตั้งถุงลมนิรภัยคู่หน้าเป็นอุปกรณ์มาตรฐาน แต่ก็สามารถนำมาจำหน่ายในประเทศไทยได้ การที่ไม่ได้กำหนดมาตรฐานของรถยนต์ ย่อมส่งผลกระทบต่อผู้บริโภคที่จะไม่ได้รับความปลอดภัยเมื่อใช้รถยนต์นั้น

สำหรับตัวอย่างที่เกี่ยวกับการไม่การกำหนดมาตรฐานของรถยนต์ส่วนบุคคลก่อนจำหน่าย เช่น การจำหน่ายรถยนต์ขนาดเล็กในประเทศอินเดีย ซึ่งตลาดรถยนต์ในประเทศอินเดียเป็นตลาดเกิดใหม่ที่รถยนต์ราคาข่อมเขาได้รับความนิยมมากที่สุด ซึ่งทางการของอินเดียไม่เคยสร้างการทดสอบ หรือมาตรฐานความปลอดภัยให้รถยนต์ ดังนั้น GLOBAL NCAP ซึ่งเป็นหน่วยงานเพื่อความปลอดภัยบนท้องถนน จึงนำรถยนต์เล็กที่ได้รับความนิยมในประเทศอินเดียมาทดสอบชนด้านหน้าด้วยความเร็ว 64 กิโลเมตร/ชั่วโมง ไม่ว่าจะเป็น Suzuki-Maruti Alto 800, Ford Figo, Hyundai i10, Volkswagen Polo รวมถึง Tata Nano รถยนต์จีวี่ที่โด่งดัง ซึ่งรถยนต์กลุ่มนี้ถือเป็นรถยนต์กลุ่มใหญ่ ที่มีสัดส่วนมากถึง 20% ของรถยนต์ใหม่ในประเทศอินเดียซึ่งการทดสอบครั้งนี้ GLOBAL NCAP ได้นำรถยนต์รุ่นเริ่มต้นที่มีราคาต่ำที่สุด ซึ่งไม่มีการติดตั้งถุงลมนิรภัยคู่หน้าเป็นอุปกรณ์มาตรฐาน เพื่อให้ผู้บริโภคชาวอินเดียได้สังเกตเห็นถึงความปลอดภัยของชีวิตตน เมื่อต้องเดินทางในรถยนต์เล็กมาตรฐาน เมื่อทำการทดสอบผลการทดสอบของรถยนต์ทั้ง 5 รุ่น ทำออกได้ต่ำกว่ามาตรฐาน และต่างได้รับคะแนนในการทดสอบชนเป็น “0 ดาว ทุกคัน”

จากผลการทดสอบ Suzuki-Maruti Alto 800, Tata Nano และ Hyundai i10 ซึ่งให้เห็นถึงโครงสร้างตัวถังที่ต่ำกว่ามาตรฐานและบิดเบี้ยวไปมาก จนสามารถสร้างอาการบาดเจ็บถึงชีวิตแก่ผู้โดยสาร GLOBAL NCAP ยังชี้ให้เห็นว่า รถยนต์ทั้ง 3 รุ่นนี้แม้จะติดตั้งระบบถุงลมนิรภัยมาให้ ก็ไม่อาจทำให้อาการบาดเจ็บเกิดขึ้นน้อยลงได้

ในขณะที่ Ford Figo และ Volkswagen Polo นั้น มีโครงสร้างตัวถังที่แข็งแรง และคงห้องโดยสารเอาไว้ได้ แต่อย่างไรก็ตาม การไม่ติดตั้งระบบถุงลมนิรภัยเป็นอุปกรณ์มาตรฐาน ทำให้ผู้โดยสารยังคงเกิดอาการบาดเจ็บถึงชีวิตจากการชนอยู่ดี

Suzuki-Maruti Alto 800 นอกจากจะได้รับ 0 ดาวในการชนด้านหน้า อันเป็นอันตรายต่อผู้ขับขี่และผู้โดยสารด้านหน้าแล้ว

ส่วน Tata Nano นั้น ถือว่าเป็นรถยนต์ที่น่าเป็นห่วงมากที่สุด เพราะได้ 0 ดาวในทุก ๆ หมวด ไม่ว่าจะเป็นเด็ก เพราะไม่สามารถติดตั้งเบาะโดยสารสำหรับเด็กได้ อีกทั้งยังไม่สามารถ

ติดตั้งระบบถุงลมนิรภัยได้ ในขณะที่ Ford Figo สามารถผ่านมาตรฐานการชนด้วยความเร็ว 56 กิโลเมตรต่อชั่วโมงของ UN เนื่องจากศีรษะของผู้ขับขี่นั้นไม่กระทบพวงมาลัยในขณะที่ชนรถยนต์รุ่นนี้ยังไม่ผ่านมาตรฐานการชนด้วยความเร็ว 56 กิโลเมตรต่อชั่วโมงของ UN อีกด้วย แต่อย่างไรก็ตาม สามารถทำคะแนนในหมวดเบาะโดยสารของเด็กได้ 2 ดาว

จากการศึกษามาตรการของต่างประเทศ พบว่า มาตรฐานการตรวจสอบความปลอดภัยของต่างประเทศนั้นมีการนำการทดสอบการชนหรือการทำ Crash Test เป็นกระบวนการตรวจสอบความปลอดภัยของรถยนต์ที่กระทำกันมานาน ผู้ผลิตรถยนต์ต้องมีการทดสอบการชนก่อนผลิตรถยนต์รุ่นนั้น ๆ ออกสู่ตลาด เพื่อให้ผ่านตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัยของรัฐบาลในประเทศที่จำหน่ายรถยนต์รุ่นนั้น ข้อกำหนดในแต่ละประเทศก็ยังคงมีความแตกต่างกันไป ดังนั้น การตรวจสอบข้อมูลการทดสอบการชนของรถยนต์แต่ละรุ่น และต้องมีการเผยแพร่การทดสอบให้สาธารณชนรับรู้ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งที่ประชาชนมีโอกาสเลือกใช้รถยนต์ที่ได้รับการพิสูจน์ว่ามีมาตรฐานความปลอดภัยเพียงพอ แสดงถึงประโยชน์ของการบริโภคข่าวสารอย่างแท้จริง นอกจากนี้ในประเทศสหรัฐอเมริกาแล้วก็มีในยุโรปซึ่งเริ่มทำการทดสอบมาตั้งแต่ช่วงทศวรรษ 1970 ส่วนออสเตรเลียเริ่มเผยแพร่มาตั้งแต่ปี ค.ศ. 1993 และในประเทศญี่ปุ่นก็เริ่มขึ้นในปี 1996 ปัจจุบันในยุโรปจะมีองค์กรทดสอบการชนของรถยนต์แห่งยุโรป หรือ EURO NCAP (European New Car Assessment Programme) โดยบทบาทของ EURO NCAP คือ การกระตุ้นให้ผู้ผลิตรถยนต์ในยุโรปหรือผู้ผลิตจากต่างแดน ที่เข้ามาทำตลาดภูมิภาคนี้ได้ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัย ด้วยการจัดการทดสอบชนรถยนต์ใหม่ที่เริ่มทำตลาด และนำข้อมูลเหล่านี้เผยแพร่สู่สาธารณชนอย่างเป็นทางการเพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจในการซื้อรถยนต์ใหม่ การให้คะแนนความปลอดภัยของ EURO NCAP จัดทำในรูปแบบการให้ค่าคะแนน โดยให้คะแนนตั้งแต่ 1-5 มีหัวข้อการประเมินความปลอดภัยของเด็ก เด็กผู้ใหญ่ และผู้โดยสาร ส่วนรูปแบบการทดสอบเป็นการทดสอบการชนที่หลากหลายรูปแบบ เช่น ชนด้านข้าง การชนด้านหน้า การชนด้านหน้าแบบเฉียง ชนด้านหลังและการพลิกคว่ำ เป็นต้น

จะเห็นได้ว่าการทดสอบการชนนี้เป็นสิ่งที่สำคัญอย่างยิ่งในการจำหน่ายรถยนต์ โดยสามารถจะทราบถึงมาตรฐานของรถยนต์ที่จะจำหน่ายให้แก่ผู้บริโภค ในขณะที่เดียวกันผู้บริโภคก็สามารถจะทราบข้อมูลด้านความปลอดภัยของรถยนต์เพื่อช่วยในการตัดสินใจที่จะเลือกซื้อรถยนต์ ดังนั้น หากได้มีการกำหนดให้รถยนต์ที่จะจำหน่ายแก่ผู้บริโภคต้องมีการทดสอบการชนก็จะช่วยให้ผู้บริโภคได้รับความคุ้มครอง ดังนั้น ประเทศไทยจึงควรให้ความสำคัญกับมาตรฐานความปลอดภัยของรถยนต์ที่เข้ามาจำหน่ายในประเทศไทยโดยควรจะได้รับมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินทางเช่นรถยนต์ทั่วโลก

4.2 ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับมาตรฐานถุงลมนิรภัยที่ยังเป็นเพียงมาตรฐานทั่วไปตามพระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ. 2511

ปัจจุบันมาตรฐานความปลอดภัยของรถยนต์ที่เป็นสากลมาตรฐานหนึ่ง คือ มาตรฐานของ United Nation Economic Commission of Europe (UN ECE) ซึ่งแบ่งเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่

(1) มาตรฐานความปลอดภัยแบบป้องกัน (Active Safety) เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ เช่น เบรค ไฟสัญญาณต่าง ๆ กระจกมองข้าง เป็นต้น

(2) มาตรฐานความปลอดภัยแบบปกป้อง (Passive Safety) เพื่อลดความรุนแรงในการบาดเจ็บ หลังจากเกิดอุบัติเหตุ เช่น มาตรฐานความแข็งแรงของจุดยึดเข็มขัดนิรภัย ความแข็งแรงของจุดยึดที่นั่ง ความแข็งแรงของพนักพิงศีรษะ รวมถึงความปลอดภัยเนื่องจากการชนด้านหน้า การชนด้านข้าง ถุงลมนิรภัย เป็นต้น

ซึ่งในประเทศไทยได้มีการกำหนดให้มีการติดตั้งอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยในรถยนต์ ที่เรียกว่า อุปกรณ์ที่มีมาตรฐานบังคับ เช่น เข็มขัดนิรภัย ที่ในปัจจุบันรถยนต์ส่วนบุคคลทุกคันที่เข้ามาจำหน่ายในประเทศไทยจะต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยที่มีมาตรฐานตามมอก. 721-2551 โดยเป็นมาตรฐาน ตาม ECE Regulation ซึ่งเป็นข้อกำหนดทางเทคนิคด้านยานยนต์ที่เป็นที่ยอมรับกันทั่วโลก นอกจากนี้ยังได้มีการกำหนดมาตรการในการติดตั้งเข็มขัดนิรภัยซึ่งเป็นไปตามประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง หลักเกณฑ์การติดตั้งและคุณสมบัติของเข็มขัดนิรภัยสำหรับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. 2555 ได้กำหนดรายละเอียดโดยสรุป ดังนี้

ข้อ 4 เข็มขัดนิรภัยมี 2 แบบ ดังนี้

(1) แบบรัดหน้าตักและรัดพาดไหล่ (Three-point belt)

(2) แบบรัดหน้าตัก (Lap belt)

ข้อ 5 เข็มขัดนิรภัย ต้องมีมาตรฐาน ดังนี้

(1) เข็มขัดนิรภัยที่ติดตั้งในรถที่ผลิตหรือประกอบภายในประเทศ ต้องได้รับการรับรองมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมเข็มขัดนิรภัยสำหรับรถยนต์ ตามกฎหมายว่าด้วยมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม

(2) เข็มขัดนิรภัยที่ติดตั้งในรถที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ ต้องมีมาตรฐานตามข้อกำหนดของคณะกรรมการเศรษฐกิจของยุโรปแห่งสหประชาชาติ ข้อกำหนดที่ 16 ว่าด้วยเรื่องเข็มขัดนิรภัย อนุกรมที่ 04 (United Nation Economic Commission for Europe, Regulation No. 16: Safety Belts, series 04) ขึ้นไป หรือมีมาตรฐานตาม (1) หรือตามที่กรมการขนส่งทางบกให้ความเห็นชอบ

ข้อ 6 ให้ติดตั้งเข็มขัดนิรภัยในตำแหน่ง ดังนี้

(1) ที่นั่งผู้ขับรถและที่นั่งตอนหน้าของรถที่อยู่ด้านริมสุด ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยตามข้อ 4 (1) และในตำแหน่งระหว่างที่นั่งตอนเดียวกัน ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยตามข้อ 4 (1) หรือ (2)

(2) ที่นั่งตอนสองของรถที่นั่งอยู่ด้านริมสุด ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยตามข้อ 4 (1) และใน ตำแหน่งระหว่างที่นั่งตอนเดียวกัน ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยตามข้อ 4 (1) หรือ (2)

(3) ที่นั่งตอนสามและตำแหน่งที่นั่งอื่น ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยตามข้อ 4 (1) หรือ (2)

จะเห็นได้ว่าประเทศไทยมีกำหนดในการติดตั้งอย่างชัดเจน ทั้งนี้เพื่อคุ้มครองความปลอดภัยในแก่ผู้บริโภค

จากการศึกษาถึงอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยในรถยนต์นั้น นอกจากเข็มขัดนิรภัยแล้ว ยังมีอุปกรณ์ที่สำคัญอีกชนิดหนึ่งที่เป็นมาตรฐานความปลอดภัยแบบปกป้อง (Passive Safety) เพื่อลดความรุนแรงในการบาดเจ็บ หลังจากเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ ถุงลมนิรภัย (Air Bag) สำหรับมาตรฐานถุงลมนิรภัย (Air bag) นี้ประเทศไทย โดยสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมใน ฐานะสำนักงานมาตรฐานแห่งชาติได้ประกาศกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม เลขที่ มอก. 1655-2541 มาตรฐานยานยนต์ที่ขับเคลื่อนบนทางสาธารณะ-ถุงลมนิรภัย – ส่วนที่ 2: การทดสอบชุดถุงลมนิรภัย โดยรับมาตรฐาน ISO 12097 -2:1996 Road Vehicles - Airbag components -Part 2 : Testing of airbag modules ฉบับภาษาอังกฤษมาใช้ในระดับเหมือนกันทุกประการ (Identical) มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนี้มีขอบข่ายครอบคลุมวิธีการทดสอบและกำหนดกระบวนการ และคุณลักษณะเกี่ยวกับภาวะใช้งานชุดถุงลมนิรภัยของยานยนต์ที่ขับเคลื่อนบนทางสาธารณะ สำหรับ ISO 12097 ส่วนที่ 3 กำหนดวิธีทดสอบชุดจุดระเบิดของถุงลมนิรภัย

จะเห็นได้ว่าประเทศไทยได้กำหนดให้มาตรฐานถุงลมนิรภัย (Air Bag) เป็นไปตามมาตรฐานสากล ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม แต่ในทางปฏิบัติยังพบว่า ถุงลมนิรภัยนี้รัฐบาลกลับไม่ให้ความสนใจโดยไม่ได้กำหนดให้เป็นอุปกรณ์มาตรฐานบังคับที่จะต้องมีการติดตั้งในรถยนต์ทุกคันที่จำหน่ายในประเทศไทย ในทางปฏิบัติรถยนต์ที่มีราคาต่ำที่สุด แต่ไม่ได้การติดตั้งถุงลมนิรภัยคู่หน้าเป็นอุปกรณ์มาตรฐาน แต่ก็สามารถนำมาจำหน่ายในประเทศไทยได้ การที่ไม่ได้กำหนดมาตรฐานของรถยนต์ ขอมส่งผลกระทบต่อผู้บริโภคที่จะไม่ได้รับความปลอดภัยเมื่อใช้รถยนต์นั้น

นอกจากนี้การทดสอบความเป็นมาตรฐานของถุงลมนิรภัยก็มีความสำคัญอย่างมาก หากพิจารณาจากอุบัติเหตุที่เคยเกิดขึ้น เช่น กรณีผู้เสียหายได้ขับรถโตโยต้าเฟอร์จันเนอร์ ต่อมา

รถยนต์เสียหลักไปพุ่งชนเสาเหล็กกันทางโค้ง แล้วพุ่งไปชนเสาถนนไฟฟ้าแรงสูง ก่อนชนเข้ากับเสาไฟฟ้าแรงสูง ถึง 3 ตลบ ขณะเกิดเหตุถุงลมนิรภัยที่ติดตั้งประจำรถกลับไม่ทำงานตามที่บริษัทโฆษณาไว้ ส่งผลให้ผู้ขับขี่ถึงแก่ความตาย และได้รับบาดเจ็บสาหัส¹ หรือกรณีของที่ตั้งทั่วโลกเกี่ยวกับบริษัทฮอนด้า มอเตอร์ ค่ารถยนต์ยี่ห้อใหญ่ของญี่ปุ่น ประกาศเรียกคืนรถรอบใหม่อีก 170,000 คันทั่วโลก เนื่องจากมีรายงานว่าผู้หญิงในมาเลเซียเสียชีวิตจากเหตุตัวรถล้มในถุงลมนิรภัยที่ผลิตโดยบริษัททากาตะ คอร์ป ทำงานบกพร่อง ซึ่งทำให้ถุงลมระเบิด และมีเศษโลหะกระเด็นใส่คนขับ โดยการเรียกคืนครั้งล่าสุดนี้อยู่ในต่างประเทศ 99,902 คัน และอยู่ในญี่ปุ่นอีก 70,797 คัน ก่อนหน้านี้ผู้เสียชีวิต 4 คนจากเหตุถุงลมนิรภัยของบริษัททากาตะบกพร่องอยู่ในสหรัฐทั้งหมด เพิ่งจะมีรายล่าสุดนี้ที่เกิดขึ้นในมาเลเซีย ทั้งนี้ มีรายงานว่า ผู้เสียชีวิตรายล่าสุดขับรถฮอนด้า ซิตี้ รุ่นปี พ.ศ. 2548 และถุงลมที่ระเบิดนั้นผลิตจากโรงงานในเมืองลากรันจ์ของจอร์เจีย ระหว่างเดือนพ.ศ. 2544 ถึงพฤศจิกายน พ.ศ. 2546 นอกจากนี้ ฮอนด้าระบุว่า บริษัทได้เรียกคืนรถรวม 5 รุ่น รวมถึงรุ่น ฟิต และ ซิตี้ แต่ทั้งหมดไม่มีขายในอเมริกาเหนือแต่อย่างใด โดยปัจจุบันทั่วโลกมีรถถูกเรียกคืนด้วยเหตุถุงลมนิรภัยของทากาตะทำงานบกพร่องรวม 17 ล้านคันแล้ว นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2551²

เห็นได้ว่าถุงลมนิรภัยนี้ถือเป็นอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยในรถยนต์ที่มีความสำคัญอย่างมากในการป้องกันความเสียหายที่จะเกิดขึ้น ถุงลมนิรภัย ถือเป็นระบบความปลอดภัยเชิงปกป้อง หรือ Passive Safety การตรวจสอบมาตรฐานเพื่อการใช้งานที่เป็นประโยชน์ต่อผู้บริโภค แต่ประเทศไทยก็ยังขาดการกำหนดให้รถยนต์ที่จะเข้าจำหน่ายจะต้องผ่านการทดสอบการชน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งที่จะทดสอบมาตรฐานการใช้งานของอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยในรถยนต์ก่อนที่จะออกจำหน่าย

จากการศึกษากฎหมายหรือมาตรการทางกฎหมายของต่างประเทศพบว่า จะมีมาตรฐานการตรวจสอบความปลอดภัยของต่างประเทศนั้นมีการนำการทดสอบการชนหรือการทำ Crash Test เป็นกระบวนการตรวจสอบความปลอดภัยของรถยนต์ที่กระทำกันมานาน ผู้ผลิตรถยนต์ต้องมีการทดสอบการชนก่อนผลิตรถยนต์รุ่นนั้น ๆ ออกสู่ตลาด เพื่อให้ผ่านตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัยของรัฐบาลในประเทศที่จำหน่ายรถยนต์รุ่นนั้น ในการทดสอบการชนจะแตกต่างของการทดสอบการชนในแต่ละแบบ ได้แก่ การชนด้านหน้าแบบเต็มหน้า (Full Frontal Crash) จะมีพื้นที่รับแรงกระแทกของตัวรถมาก ดังนั้นตัวรถจะเสียหายน้อย แต่ความแรงที่เกิดที่หุ่น

¹ ไทยรัฐออนไลน์. (2557). *ถุงลมไม่ทำงาน โวยโตโยต้า รถฮิตทำญาติดับ*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://www.thairath.co.th/content/102970>. [2558, 4 กรกฎาคม].

² กรุงเทพธุรกิจออนไลน์. (2556). *ฮอนด้าเรียกคืนรถเพิ่มทั่วโลกเพราะปัญหาถุงลม*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://www.bangkokbiznews.com/news/detail/617288>. [2558, 4 กรกฎาคม].

ที่ใช้ในการทดสอบจะสูง วิธีนี้จึงดีในการประเมินอุปกรณ์ป้องกันผู้ขับขี่และผู้โดยสาร (Restraint System) เช่น เข็มขัดนิรภัย (Air Bag) ว่ามีประสิทธิภาพดีเพียงใด การชนแบบออฟเซต (Offset Frontal Crash) จะมีพื้นที่ด้านหน้ารับแรงกระแทกเพียงครึ่งเดียว โดยทั่วไปจะใช้พื้นที่ประมาณร้อยละ 40 เข้าปะทะ วิธีนี้จะมีประโยชน์มากในการประเมินว่า โครงสร้างของรถสามารถรับแรงปะทะ โดยไม่ทำให้ห้องโดยสารผิดรูปไปได้ดีเพียงใด เป็นการป้องกันไม่ให้เกิด การบาดเจ็บจากการที่ชิ้นส่วนของรถ เช่น พวงมาลัย แผงหน้าปัด พื้นที่วางเท้า พุ่งเข้าปะทะผู้ขับขี่ (Intrusion Injury)

ดังนั้น การทดสอบการชนสำหรับการทดสอบการใช้งานของถุงลมนิรภัยว่ามีประสิทธิภาพดีเพียงใด จะต้องเป็นการทดสอบแบบการชนด้านหน้าแบบเต็มหน้า (Full Frontal Crash) ซึ่งเมื่อมีการทดสอบการชนก็จะได้รับระดับคะแนนว่าจะได้กี่คะแนนจากองค์กรทดสอบการชน เช่น ในยุโรป ได้มีองค์กรทดสอบการชนของรถยนต์แห่งยุโรป หรือ EURO NCAP (European New Car Assessment Programme) ซึ่งถือว่าเป็นที่ยอมรับทั่วโลก องค์กรนี้ถือว่าเป็นหนึ่งในองค์กรที่ความพร้อมในด้านเครื่องมือเครื่องมือนี้อีกมากที่สุดในการทดสอบรถยนต์และผลลัพธ์ของการประเมินความเป็นจริงที่เป็นอิสระ ในทางปฏิบัติผลการประเมินประสิทธิภาพความปลอดภัยของ EURO NCAP มักก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงหลายส่วน เป็นเหมือนตัวเร่งปฏิกิริยาก่อให้เกิดการส่งเสริมการปรับปรุงคุณภาพรถยนต์ในด้านความปลอดภัย กล่าวอีกประการหนึ่งคือ หากว่าผลการทดสอบของยุโรป เอ็นแคปออกมาไม่ดี ก็หมายถึง ภาพลักษณ์และยอดขายของรถยนต์นั้นๆ จะกระทบไปด้วย EURO NCAP จะจัดการทดสอบเป็นประจำแต่ผลการทดสอบมีการเผยแพร่ออกมาเป็นรายไตรมาส จากกรณีดังกล่าวนี้จะเห็นได้ว่าองค์กรหรือหน่วยงานที่ทดสอบการชนนี้ส่งผลต่อการจำหน่ายรถยนต์อย่างมาก

จะเห็นได้ว่าการทดสอบการชนมีความสำคัญอย่างมากต่อมาตรฐานของรถยนต์ ตลอดจนมาตรฐานของอุปกรณ์ที่ใช้ในรถยนต์ว่าจะมีประสิทธิภาพการใช้มาเพียงใด ดังนั้นจากการศึกษาข้างต้นเกี่ยวกับมาตรฐานของถุงลมนิรภัยของประเทศไทยนั้น ในการผลิตจะต้องผลิตให้เป็นไปตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมซึ่งมีความสอดคล้องกับมาตรฐานสากล แต่สำหรับกรณีที่น่ามาติดตั้งกับรถยนต์ที่จะออกจากจำหน่ายกลับไม่ปรากฏว่าประเทศไทยมีกฎหมายกำหนดให้ต้องตรวจสอบมาตรฐานดังกล่าว อย่างไรก็ตามในปัจจุบันได้มีองค์กรการทดสอบการชนรถใหม่ในอาเซียน หรืออาเซียน เอ็นแคป (ASEAN NCAP) ดังนั้น ประเทศไทยจึงควรต้องกำหนดให้รถยนต์ที่จะเข้ามาจำหน่ายในประเทศไทยจะต้องมีการทดสอบการชนเพื่อจะเป็นการตรวจสอบมาตรฐานการใช้งานของอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย โดยเฉพาะอย่างยิ่งประสิทธิภาพการใช้งานของถุงลมนิรภัยทั้งนี้เพื่อประโยชน์แก่ผู้บริโภค

4.3 ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับองค์กรทดสอบมาตรฐานอุปกรณ์ความปลอดภัยในรถยนต์ส่วนบุคคล

จากที่ได้วิเคราะห์ไว้แล้วในประเด็นปัญหาที่ 4.1 ซึ่งได้ข้อสรุปว่าประเทศไทยนั้นไม่ได้มีการกำหนดมาตรฐานของรถยนต์ที่จะเข้ามาจำหน่ายในประเทศไทย ซึ่งส่งผลให้การจำหน่ายรถยนต์ส่วนบุคคลนั้นมีหลายมาตรฐานที่ต่างแตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับราคา สำหรับในประเด็นนี้ผู้ศึกษาจะได้วิเคราะห์ถึงองค์กรที่จะเข้ามาดูแล หรือดำเนินการในการตรวจสอบมาตรฐานรถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งในปัจจุบันการตรวจสอบรถยนต์ส่วนบุคคลนั้นจะเกิดขึ้นต้องเป็นไปตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2556 มาตรา 36 บัญญัติว่า “เมื่อมีเหตุอันควรสงสัยว่าสินค้าใดอาจเป็นอันตรายแก่ผู้บริโภค คณะกรรมการมีอำนาจออกคำสั่งให้ผู้ประกอบธุรกิจดำเนินการทดสอบหรือพิสูจน์สินค้านั้น ถ้าผู้ประกอบธุรกิจไม่ดำเนินการทดสอบหรือพิสูจน์สินค้าหรือดำเนินการล่าช้าโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร คณะกรรมการจะจัดให้มีการทดสอบหรือพิสูจน์โดยผู้ประกอบธุรกิจเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายก็ได้ ในกรณีจำเป็นและเร่งด่วนคณะกรรมการ อาจออกคำสั่งห้ามขายสินค้านั้นเป็นการชั่วคราวจนกว่าจะทราบผลการทดสอบหรือพิสูจน์สินค้านั้น

ในกรณีที่ผลการทดสอบหรือพิสูจน์ปรากฏว่าสินค้านั้นอาจเป็นอันตรายแก่ผู้บริโภค และไม่อาจป้องกัน อันตรายที่จะเกิดจากสินค้านั้นได้โดยการกำหนดฉลากตามมาตรา 30 หรือตามกฎหมายอื่น ให้คณะกรรมการมีอำนาจออกคำสั่งอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้

- (1) ห้ามผู้ประกอบธุรกิจขายสินค้านั้น
- (2) ให้ผู้ประกอบธุรกิจจัดเก็บสินค้าที่ยังไม่ได้จำหน่ายแก่ผู้บริโภคกลับคืน หรือเรียกคืนสินค้า จากผู้บริโภค
- (3) ให้ผู้ประกอบธุรกิจแก้ไข เปลี่ยนแปลง หรือปรับปรุงสินค้านั้น ไม่ให้เป็นอันตรายแก่ผู้บริโภค หรือเปลี่ยนสินค้าหรือชดเชยราคาสินค้าให้แก่ผู้บริโภค
- (4) ให้ผู้ประกอบธุรกิจซึ่งเป็นผู้ส่งหรือนำเข้ามาในราชอาณาจักรจัดส่งสินค้านั้นกลับคืนออก นอกราชอาณาจักร
- (5) ให้ผู้ประกอบธุรกิจทำลายสินค้านั้น
- (6) ให้ผู้ประกอบธุรกิจปิดประกาศแจ้ง หรือโฆษณาข่าวสารเกี่ยวกับอันตรายของสินค้านั้น ให้ผู้บริโภคทราบ หรือเกี่ยวกับการดำเนินการตาม (1) (2) (3) (4) หรือ (5)

ให้ผู้ประกอบธุรกิจรับผิดชอบค่าใช้จ่ายของผู้บริโภคและค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตามวรรคสอง

เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ สิ้นค้าที่อาจเป็นอันตรายแก่ผู้บริโภครวม หมายถึง สิ้นค้าที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย สุขภาพ อนามัย หรือจิตใจของผู้บริโภค

หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการดำเนินการตามวรรคสองและวรรคสาม ให้เป็นไปตาม ประกาศของคณะกรรมการ โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา คำสั่งตามมาตรานี้ให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา”

จากบทบัญญัติดังกล่าวจะเห็นได้ว่าในกรณีที่ต้องเมื่อมีเหตุอันควรสงสัยว่าสิ้นค้าใดอาจเป็นอันตรายแก่ผู้บริโภค คณะกรรมการมีอำนาจออกคำสั่งให้ผู้ประกอบธุรกิจดำเนินการทดสอบหรือพิสูจน์สิ้นค้านั้น ซึ่งถือเป็นอำนาจของคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคที่จะสั่งให้มีการทดสอบเกิดขึ้นหากเห็นว่าสิ้นค้าอาจเป็นอันตรายแก่ผู้บริโภค ซึ่งการสั่งให้มีการตรวจสอบจะกระทำได้อีกก็ต้องมีการร้องเรียนเกี่ยวกับรถยนต์ก่อน จากนั้นคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคก็จะจัดให้มีการตรวจสอบ เพื่อนำมาวิเคราะห์และประมวลผล เพื่อให้ได้ผลการทดสอบที่ถูกต้องที่สุด จะเห็นได้ว่าประเทศไทยนั้นไม่ได้มีองค์กรที่จะตรวจสอบมาตรฐานของรถยนต์แต่อย่างใด ซึ่งจากการศึกษาเกี่ยวกับการทดสอบการชนซึ่งเป็นการทดสอบก่อนที่จะจำหน่ายรถยนต์ในแต่ละประเทศ จะพบว่าประเทศสหรัฐอเมริกาได้จัดให้มีการทดสอบ โดยองค์กรรัฐบาล 1978 ซึ่งเมื่อทดสอบก็ต้องเผยแพร่การทดสอบให้สาธารณชนรับรู้ ตัวเลขการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ลดลงอย่างมาก ส่วนหนึ่งมาจากประชาชนมีโอกาสเลือกใช้รถยนต์ที่ได้รับการพิสูจน์ว่ามีมาตรฐานความปลอดภัยเพียงพอ

ในกรณีนี้ผู้ศึกษาเห็นว่าประเทศไทยควรจะได้มีการจัดตั้งองค์กรหรือหน่วยงานที่เฉพาะด้านในการทดสอบมาตรฐานของอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยในรถยนต์ส่วนบุคคล ทั้งนี้ เพื่อเป็นการสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้บริโภคก่อนที่จะเลือกซื้อรถยนต์