

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 บทสรุป

ประเทศไทยเริ่มมีการนำรถยนต์เข้ามาใช้ตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 รถยนต์ที่นำเข้ามาใช้ใน ระยะแรกต้องบรรทุกเรือเดินสมุทรมาจากต่างประเทศ ซึ่งส่วนมากจะมาจากทวีปยุโรปการผลิต รถยนต์ในประเทศไทยได้เริ่มขึ้นเมื่อประมาณปี พ.ศ. 2505 และได้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องจน สามารถผลิตเพื่อการส่งออกได้ สำหรับมาตรฐานความปลอดภัยในรถยนต์ส่วนบุคคลตามมาตรฐาน ของประเทศไทยนั้นจะเป็นไปตามที่สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมได้ใช้มาตรฐาน ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (มอก.) กำหนดไว้ ได้แก่

1. เข็มขัดนิรภัย ใช้แนวทางตาม ECE Regulation ซึ่งเป็นข้อกำหนดทางเทคนิคด้านยาน ยนต์ที่เป็นที่ยอมรับกันทั่วโลกเพื่อให้ผู้ประกอบการที่เป็นผู้ผลิตเข็มขัดนิรภัยลดต้นทุนในการ พัฒนาชิ้นส่วน และสามารถอ้างอิงข้อกำหนดและวิธีการทดสอบเดียวกัน เพิ่มความเชื่อมั่นสำหรับ ผู้บริโภค เนื่องจากมาตรฐานใหม่ได้เพิ่มวิธีการทดสอบในการประกอบชิ้นส่วนเข็มขัดนิรภัย ทั้งหมด ได้แก่ หัวเข็มขัดอุปกรณ์ปรับความยาว อุปกรณ์ยึด และอุปกรณ์ปรับความสูง มาทำการ ทดสอบทางพลวัต

2. ถุงลมนิรภัย (Air bag) นี้สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมในฐานะสำนักงาน มาตรฐานแห่งชาติได้ประกาศกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม เลขที่ มอก.1655-2541 มาตรฐานยานยนต์ที่ขับเคลื่อนบนทางสาธารณะ-ถุงลมนิรภัย – ส่วนที่ 2: การทดสอบชุดถุงลม นิรภัย โดยรับมาตรฐาน ISO 12097 -2:1996 Road Vehicles - Airbag components -Part 2 : Testing of airbag modules ฉบับภาษาอังกฤษมาใช้ในระดับเหมือนกันทุกประการ (Identical) มาตรฐาน ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนี้มีขอบข่ายครอบคลุมวิธีการทดสอบและกำหนดกระบวนการ และ คุณลักษณะเกี่ยวกับภาวะใช้งานชุดถุงลมนิรภัยของยานยนต์ที่ขับเคลื่อนบนทางสาธารณะ สำหรับ ISO 12097 ส่วนที่ 3 กำหนดวิธีทดสอบชุดจุดระเบิดของถุงลมนิรภัย

3. เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก (Child Restraint นี้ปรากฏอยู่ใน มาตรฐานผลิตภัณฑ์ อุตสาหกรรม มอก. 721-2551 หมายถึง อุปกรณ์ความปลอดภัย ซึ่งรายละเอียดมี UN/ECE Regulation No.44 (European Standard)

สำหรับการทดสอบการชนของประเทศในอาเซียนได้มีองค์การทดสอบการชนรถในอาเซียน หรืออาเซียน เอ็นแคป (ASEAN NCAP) สำหรับผลการทดสอบการชน ก่อนอื่นเลขรถทุกคันจะผ่านมาตรฐานการทดสอบการชนระดับ 4 ดาว จะต้องผ่านการทดสอบชนทางด้านข้าง ตามมาตรฐานใหม่ UN R95 และจะต้องได้คะแนนความปลอดภัยปกป้องผู้โดยสารผู้ใหญ่ในระดับ 4-5 ดาว จากนั้นรถคันดังกล่าวจึงจะถูกอาเซียน เอ็นแคป พิจารณาว่าเป็นรถที่มีความปลอดภัยระดับ 5 ดาว หรือไม่ โดยดูจากเทคโนโลยีควบคุมเสถียรภาพในการขับขี่ที่ติดตั้งภายในรถหรือที่เรียกว่า ESC หรือเทียบเท่า ใช้ในการพิจารณาการเปิดตัวโครงการทดสอบการชน ASEAN NCAP เป็นส่วนหนึ่งของแผนทศวรรษแห่งความปลอดภัยบนท้องถนน 2011 – 2020 (Decade of Action for Road Safety 2011 – 2020) ขององค์การสหประชาชาติ (UN) ซึ่งมุ่งลดอัตราการเสียชีวิตบนท้องถนนลงร้อยละ 50 ภายในปี 2020 สหประชาชาติมีมาตรการดำเนินงานห้าประการ หนึ่งในนั้นคือ การผลิตรถที่มีความปลอดภัยมากขึ้น โดยเรียกร้องให้ชาติสมาชิกประกาศใช้มาตรฐานความปลอดภัยที่กำหนดโดยคณะทำงานที่ 29 ว่าด้วยการประสานข้อกำหนดทางเทคนิคด้านยานยนต์ (World Forum for Harmonization of Vehicle Regulation WP 29) ของสหประชาชาติ แต่ละภูมิภาคยังต้องมีการทดสอบ NCAP เป็นของตนเอง ถึงแม้ว่าทั้ง ASEAN NCAP, EURO NCAP, AUSTRALASIA NCAP, LATIN NCAP, JAPAN NCAP และ KOREA NCAP จะเป็นส่วนหนึ่งของ GLOBAL NCAP แต่ก็มีความแตกต่างกันเล็กน้อย เพราะเป็นไปไม่ได้ที่จะบังคับใช้มาตรฐานความปลอดภัยอันเข้มงวดของ EURO NCAP ในตลาดกำลังพัฒนาอย่างลาตินอเมริกาและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

แม้ว่าจะได้การกำหนดถึงมาตรฐานต่าง ๆ เกี่ยวกับรถยนต์ส่วนบุคคลก่อนที่จะออกจำหน่าย เพื่อให้ผู้บริโภคได้รับประโยชน์สูงสุดก็ตาม แต่สำหรับมาตรฐานของประเทศไทยนั้นก็ยังคงมีความบกพร่องอยู่บ้าง โดยผู้ศึกษาได้นำประเด็นปัญหาวิเคราะห์เพื่อนำไปสู่การแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้บริโภค ดังนี้

(1) ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดมาตรฐานการทดสอบการชนของรถยนต์ส่วนบุคคลก่อนจำหน่าย

ประเทศไทยไม่มีกฎหมายกำหนดมาตรฐานทดสอบการชนของรถยนต์ส่วนบุคคลที่วางจำหน่ายในประเทศไทย ในทางปฏิบัติจึงพบว่า รถยนต์บางยี่ห้อและบางรุ่นได้เพียง 1 ดาว และไม่มีถุงลมนิรภัย แต่ก็สามารถนำมาจำหน่ายในประเทศไทยได้ ซึ่งทำให้ผู้บริโภคไม่สามารถจะทราบได้เลยว่ารถยนต์ที่จำหน่ายในท้องตลาดนั้นเป็นรถยนต์ที่มีมาตรฐานอย่างไร

(2) ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับมาตรฐานถุงลมนิรภัยเป็นเพียงมาตรฐานทั่วไปอันเป็นมาตรฐานแบบสมัครใจ ตามพระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ. 2511 ทำให้รถยนต์ส่วนบุคคลที่ผลิตในประเทศไทยหรือนำเข้ามาจากต่างประเทศไม่ถูกบังคับให้ติดตั้งถุงลม

นิรภัยในรถยนต์ส่วนบุคคลที่จำหน่ายในประเทศไทย ทำให้ผู้บริโภคไม่ได้รับความคุ้มครองและความปลอดภัยจากการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ดังนั้น จึงจำเป็นต้องกำหนดให้รถบรรทุกนิรภัยในรถยนต์ส่วนบุคคลเป็นมาตรฐานบังคับตามพระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ. 2511

(3) ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับองค์การทดสอบมาตรฐานอุปกรณ์ความปลอดภัยในรถยนต์ส่วนบุคคล

ประเทศไทยยังไม่มียุทธศาสตร์สำหรับทดสอบมาตรฐานอุปกรณ์ความปลอดภัยในรถยนต์ส่วนบุคคล ปัจจุบันมีเพียงการให้ทดสอบหลังจากที่รถยนต์ส่วนบุคคลออกจำหน่ายแล้ว เป็นไปตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2556 มาตรา 36 บัญญัติว่า “...เมื่อมีเหตุอันควรสงสัยว่าสินค้าใด อาจเป็นอันตรายแก่ผู้บริโภคคณะกรรมการอาจสั่งให้ผู้ประกอบธุรกิจดำเนินการทดสอบ หรือพิสูจน์สินค้านั้นได้ ถ้าผู้ประกอบธุรกิจไม่ดำเนินการทดสอบ หรือพิสูจน์สินค้า หรือดำเนินการล่าช้าโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร คณะกรรมการฯ จะจัดให้มีการพิสูจน์ โดยผู้ประกอบธุรกิจเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายก็ได้ ...” ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการจัดตั้งองค์การทดสอบมาตรฐานอุปกรณ์ความปลอดภัยรถยนต์ส่วนบุคคลก่อนที่จะจำหน่ายในประเทศไทยซึ่งถือว่ามีความสำคัญอย่างมากต่อผู้บริโภค

5.2 ข้อเสนอแนะ

ดังนั้น เพื่อเป็นแนวทางแก้ไขและป้องกันปัญหาดังกล่าว ผู้ศึกษาจึงมีข้อเสนอแนะดังนี้

1. เห็นสมควรให้มีกฎหมายควบคุม เรื่อง การกำหนดมาตรฐานการทดสอบการชนของรถยนต์ส่วนบุคคลที่จำหน่ายในประเทศไทยให้เป็นไป การทดสอบการชนของรถยนต์ในอาเซียน (ASEAN NCAP) ที่อยู่ในระดับสี่ดาวและจะต้องผ่านการทดสอบทางด้านข้างของรถยนต์ส่วนบุคคลด้วย ทั้งนี้ โดยเน้นการทดสอบในลักษณะการชนด้านหน้าแบบเต็มหน้า (Full Frontal Crash) จะมีพื้นที่รับแรงกระแทกของตัวรถมาก ทำให้ตัวรถจะเสียหายน้อย เพราะความแรงที่เกิดที่หุ่นที่ใช้ในการทดสอบจะสูง วิธีนี้จึงเหมาะในการประเมินอุปกรณ์ความปลอดภัยในรถยนต์ส่วนบุคคลที่ใช้ป้องกันผู้ขับขี่และผู้โดยสาร (Restraint System) เช่น เข็มขัดนิรภัย ถุงลมนิรภัย ว่ามีประสิทธิภาพดีเพียงใด

2. เห็นสมควรให้สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมกำหนดให้รถบรรทุกนิรภัยเป็นมาตรฐานบังคับ ตามพระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ.2511 ที่จะต้องมีการติดตั้งในรถยนต์ทุกคันที่จำหน่ายในประเทศไทย

3. เห็นสมควรจัดตั้งองค์การทดสอบมาตรฐานอุปกรณ์ความปลอดภัยในรถยนต์ส่วนบุคคล