

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 บทสรุป

จากการที่ได้ศึกษาถึงปัญหาทางกฎหมายในเรื่องของการตรวจสอบความปลอดภัยของรถยนต์ก่อนนำออกสู่ตลาด ซึ่งปัจจุบันสภาพสังคมและเศรษฐกิจรวมถึงเทคโนโลยีในปัจจุบันมีความเจริญก้าวหน้ามากขึ้น ส่งผลให้ผู้ประกอบกิจการหรือผู้ขายสินค้าผลิตสินค้าออกมาจำหน่ายเพิ่มมากขึ้น และในการผลิตสินค้าและผลิตภัณฑ์ ได้มีการนำเอาเทคโนโลยีและวิทยาการขั้นสูงมาใช้พัฒนาผลิตสินค้าและผลิตภัณฑ์ ทำให้สินค้าและผลิตภัณฑ์ดังกล่าวไม่สามารถที่จะตรวจสอบได้ว่ามีความปลอดภัยหรือบกพร่องหรือไม่ ประกอบกับประเทศไทยเป็นประเทศที่มีระบบเศรษฐกิจแบบเสรี เอกชนสามารถประกอบกิจการอย่างใดก็ได้โดยไม่ขัดต่อกฎหมาย โดยรัฐจะไม่เข้าไปแทรกแซงกิจการของเอกชน ทำให้เอกชนมีสิทธิและเสรีภาพในการทำสัญญาภายใต้หลักเสรีภาพในการทำสัญญา (Freedom of Contract) จึงทำให้มีการผลิตสินค้าต่างๆ ออกมา โดยผู้ประกอบกิจการแต่ละรายจะผลิตสินค้าออกมาเพื่อแข่งขันกันอย่างไม่มีการบังคับ ซึ่งเหตุดังกล่าวทำให้ผู้ประกอบกิจการไม่คำนึงถึงความสำคัญต่อความปลอดภัยของผู้บริโภคในการบริโภคสินค้านั้น ดังนั้นจึงต้องมีการออกกฎหมายเพื่อคุ้มครองผู้บริโภคและมีองค์กรในการตรวจสอบความปลอดภัยของสินค้า ทั้งนี้เพื่อคุ้มครองผู้บริโภคให้ได้รับความปลอดภัยจากการใช้สินค้า และได้รับความเป็นธรรมเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้น ประเทศไทยมีพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 เพื่อคุ้มครองผู้บริโภคก็ตาม แต่ไม่มีมาตรการทางกฎหมายที่จะควบคุมมาตรฐานความปลอดภัยและไม่มีมาตรการที่ตรวจสอบว่ารถยนต์ที่ผลิตขึ้นนั้นมีความปลอดภัยหรือไม่ รวมถึงเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นจะมีการเยียวยาความเสียหายให้แก่ผู้บริโภคที่ได้รับความเสียหายอันเนื่องมาจากความชำรุดบกพร่องเพียงใดจึงจำเป็นต้องหามาตรการทางกฎหมายเพื่อเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นอย่างเป็นธรรม ดังนั้นจึงควรมีมาตรการในการตรวจสอบความปลอดภัยของรถยนต์ก่อนนำรถยนต์ออกสู่ตลาด ทั้งนี้เพื่อเป็นการป้องกันและคุ้มครองผู้บริโภคก่อนที่จะมีความเสียหายเกิดขึ้น ปัจจุบันแม้จะมีพระราชบัญญัติความรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 และพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551 ขึ้นมาเพื่อจะแก้ไขปัญหาความเสียหายอันเกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยเพื่อเยียวยาความเสียหายให้แก่ผู้บริโภคมากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

ก็ตาม แต่ผู้ประกอบการหรือผู้ผลิตมักจะกระทำทุกวิถีทางเพื่อผลิตสินค้าให้ได้สินค้าในปริมาณมากในราคาที่ลงทุนเท่าเดิมหรือในราคาต้นทุนที่ถูกลง จึงทำให้สินค้าที่ผลิตขึ้นมานั้น ไม่มีคุณภาพ ทำให้ผู้บริโภคได้รับอันตรายจากสินค้าหรือบริการที่ไม่ปลอดภัย ประกอบกับการแข่งขันทางการตลาดสูงขึ้น จึงได้มีการนำกลยุทธ์ในการขายสินค้าทุกรูปแบบเพื่อขายสินค้าของตน ซึ่งมักทำให้เกิดความขัดแย้งระหว่างเจ้าของสินค้ากับผู้บริโภคจนเกิดกรณีพิพาทระหว่างกันขึ้น และเมื่อมีปัญหาเกิดขึ้นผู้ประกอบการหรือผู้ผลิตซึ่งมีอำนาจทุนและวิทยาการต่างๆ เหนือกว่าผู้บริโภค ทำให้ผู้บริโภคซึ่งมีอำนาจต่อรองน้อยกว่าไม่ได้รับความเป็นธรรมทำให้ผู้บริโภคเสียเปรียบ ผู้บริโภคที่ซื้อรถยนต์ใหม่มีความเสี่ยงที่จะได้รับความไม่พึงพอใจกับการใช้รถยนต์ใหม่เพราะความบกพร่องที่ไม่อาจตรวจพบในขณะซื้อรถยนต์ใหม่ เนื่องจากรถยนต์มีส่วนประกอบต่างๆ มากมาย ซึ่งส่วนประกอบเหล่านี้จะผลิตกันแบบแยกชิ้นส่วนแล้วจึงนำมาประกอบรวมกัน ดังนั้นจึงทำให้ผู้บริโภคไม่สามารถตรวจสอบพบเห็นความชำรุดบกพร่องได้ด้วยตนเอง ความชำรุดบกพร่องมักจะพบเมื่อผู้บริโภคได้นำรถยนต์ไปใช้ ซึ่งเป็นการตรวจพบในภายหลังจากที่ได้มีการซื้อรถยนต์นั้นไปใช้แล้ว จึงเห็นได้ว่ากฎหมายหรือมาตรการที่คุ้มครองผู้บริโภคในเรื่องการตรวจสอบความปลอดภัยของสินค้าหรือบริการ ยังไม่สามารถให้ความคุ้มครองแก่ผู้บริโภคได้ ทำให้ผลเสียตกอยู่กับผู้บริโภคและรถยนต์นั้นเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นอาจกระทบต่อชีวิต ร่างกายของผู้บริโภคซึ่งยากที่จะเยียวยาให้กลับคืนมาเช่นเดิมได้

5.1.1 มาตรการทางกฎหมายในการคุ้มครองผู้บริโภคเกี่ยวกับการตรวจสอบความปลอดภัยของรถยนต์ของประเทศไทย

เนื่องจากรถยนต์นับเป็นปัจจัยสำคัญในการดำเนินชีวิตในปัจจุบันทางด้านติดต่อและคมนาคม ดังนั้น จึงจำเป็นต้องหามาตรการทางกฎหมายเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของผู้บริโภคจากการใช้รถยนต์ และเพื่อเยียวยาความเสียหายให้แก่ผู้บริโภคที่ได้รับความเสียหายอันเนื่องมาจากความชำรุดบกพร่องของรถยนต์ โดยศึกษาถึงมาตรการในการคุ้มครองดังนี้

5.1.1.1 ความหมายของรถยนต์และมาตรการทางกฎหมายในการคุ้มครองผู้บริโภค

การคุ้มครองผู้บริโภคในส่วนที่เกี่ยวกับรถยนต์นั้น จำเป็นที่จะต้องทราบความหมายของคำว่า “รถยนต์” และมาตรการทางกฎหมายในการคุ้มครองผู้บริโภค โดยจะศึกษาดังรายละเอียด ดังต่อไปนี้

ความหมายของรถยนต์

ตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2535 คำว่า “รถ” หมายความว่า ยานที่มีล้อสำหรับเคลื่อนไป เช่น รถม้า รถยนต์ รถไฟ (กฎ) ยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้ในการขนส่ง

ทางบกซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น และหมายความรวมถึง รถพ่วงของรถนั้นด้วย ทั้งนี้เว้นแต่รถไฟ และคำว่า “รถยนต์” หมายความว่า รถที่มีล้อตั้งแต่ 3 ล้อ และเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้าหรือพลังงานอื่น ยกเว้นที่เดินบนราง

นอกจากนี้ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 4 ยังให้คำนิยามของ คำว่า “รถยนต์” หมายความว่า รถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการ และรถยนต์ส่วนบุคคล

“รถยนต์สาธารณะ” หมายความว่า

- 1) รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร ไม่เกินเจ็ดคนที่ใช้รับจ้างระหว่างจังหวัด โดยรับส่งคนโดยสารได้เฉพาะที่นายทะเบียนกำหนด
- 2) รถยนต์รับจ้าง ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร ไม่เกินเจ็ดคน หรือรถยนต์สาธารณะอื่นนอกจากรถยนต์โดยสารประจำทาง

“รถยนต์บริการ” หมายความว่า รถยนต์บรรทุกคนโดยสารหรือให้เช่าซึ่งบรรทุกคนโดยสาร ไม่เกินเจ็ดคน ดังต่อไปนี้

- 1) รถยนต์บริการธุรกิจ ซึ่งได้แก่รถยนต์ที่ใช้บรรทุกคนโดยสารระหว่างท่าอากาศยาน ท่าเรือเดินทะเล สถานีขนส่ง หรือสถานีรถไฟกับโรงแรมที่พักอาศัย ที่ทำการของผู้โดยสารหรือที่ทำการของผู้บริการธุรกิจนั้น
- 2) รถยนต์บริการทัศนอาจร ซึ่งได้แก่รถยนต์ที่ผู้ประกอบการธุรกิจเกี่ยวกับการท่องเที่ยวใช้รับส่งคนโดยสารเพื่อการท่องเที่ยว
- 3) รถยนต์บริการให้เช่าซึ่งได้แก่รถยนต์ที่จัดไว้ให้เช่าซึ่งมิใช่เป็นการเช่าเพื่อนำไปรับจ้างบรรทุกคนโดยสารหรือสิ่งของ

“รถยนต์ส่วนบุคคล” หมายความว่า

- 1) รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคน
- 2) รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคนแต่ไม่เกินสิบสองคน และรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันหกร้อยกิโลกรัม ซึ่งมีได้ใช้ประกอบการขนส่งเพื่อสินจ้าง ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

ดังนั้น รถยนต์ ตามความหมายนี้จึงหมายถึง ยานพาหนะทุกชนิดที่มีล้อตั้งแต่ 3 ล้อขึ้นไป ซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น สำหรับใช้ในการขนส่งทางบก และหมายความรวมถึง รถพ่วงของรถนั้นด้วย ทั้งนี้เว้นแต่รถที่เดินบนราง ไม่ว่าจะ เป็นรถบรรทุก รถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถยนต์โดยสาร รถสามล้อเครื่องโดยสาร เป็นต้น

5.1.1.2 มาตรการในการตรวจสอบความปลอดภัยของประเทศไทย

การตรวจสอบในระบบผลิตรถยนต์ แบ่งได้เป็น 2 ส่วน คือ

1) การตรวจสอบชิ้นส่วนที่มาประกอบเป็นรถยนต์ เป็นการตรวจสอบเพื่อควบคุมคุณภาพของชิ้นส่วนที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนได้ผลิตขึ้นว่าได้คุณภาพตามมาตรฐานที่กำหนดไว้หรือไม่ โดยมีลักษณะที่จะต้องควบคุมโดยทั่วไป คือ ขนาดรูปร่าง น้ำหนัก ความแข็งแรงของวัสดุ ความทนทานต่อสภาพต่างๆ เพราะชิ้นส่วนที่ไม่ได้มาตรฐานแม้เพียงชิ้นเดียวก็จะทำให้รถยนต์ทั้งคันไม่ได้มาตรฐานไปด้วย ดังนั้น การควบคุมคุณภาพในการผลิตจะต้องกระทำตั้งแต่ตอนที่ยังเป็นชิ้นส่วน เพื่อไม่ให้มีข้อเสียในกระบวนการผลิต

2) การตรวจสอบคุณภาพรถสำเร็จรูป (Final Inspection) ที่ผ่านการประกอบจากสายพานลำเลียงทุกคันจะถูกตรวจสอบคุณภาพ ตามรายการต่างๆ ที่ระบุไว้ในมาตรฐานการตรวจสอบคุณภาพ ซึ่งหน่วยงานประกันและควบคุมคุณภาพจะเป็นผู้กำหนด ซึ่งหลักเกณฑ์การตรวจสอบคุณภาพขั้นสุดท้ายนั้นมีหลักเกณฑ์ดังนี้

- (1) ความเรียบร้อยภายนอก โดยดูจากความเรียบร้อยในการประกอบรอยดำหนิ การพ่นสีและการรั่วซึม
- (2) การติดเครื่องยนต์ โดยรถติดเครื่องได้ การวิ่งปกติ การฟังเสียงเครื่องยนต์เพื่อหาสิ่งผิดปกติ
- (3) ระบบไฟฟ้า โดยตรวจจากไฟหน้า ไฟเลี้ยว ไฟเบรก ไฟสัญญาณทั้งหมด รวมถึงแตรและเรือนไมล์
- (4) ระบบเบรก ทั้งเบรกหน้าและเบรกหลัง
- (5) ระบบบังคับเลี้ยว และความคล่องตัว
- (6) การควบคุมมลพิษจากไอเสีย

นอกเหนือจากการตรวจสอบคุณภาพในขั้นสุดท้ายแล้ว ผู้ผลิตยังได้กำหนดให้มีการตรวจสอบและยืนยันมาตรฐานของงานที่มีคุณภาพในทุกขั้นตอน โดยจัดเป็นกิจกรรมเพื่อควบคุมคุณภาพไว้ในการทำงานขั้นตอนต่างๆ เช่น 5ส. คิว.ซี.ซี. (QCC; Quality Control Circle) ที.พี.เอ็ม. (TPM; Total Productive Maintenance) ไอ.อี. (IE; Industrial Engineering) เป็นต้น



5.1.2 มาตรการทางกฎหมายในการคุ้มครองผู้บริโภคเกี่ยวกับการตรวจสอบความปลอดภัยของรถยนต์ของต่างประเทศ

การตรวจสอบความปลอดภัยของต่างประเทศนั้น มีการนำการทดสอบการชนหรือการทำ Crash Test เป็นกระบวนการตรวจสอบความปลอดภัยของรถยนต์ที่กระทำกันมานาน ผู้ผลิตรถยนต์ต้องมีการทดสอบการชนก่อนผลิตรถยนต์รุ่นนั้นๆ ออกสู่ตลาด เพื่อให้ผ่านตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัยของรัฐบาลในประเทศที่จำหน่ายรถยนต์รุ่นนั้นๆ แต่ไม่ใช่ทุกประเทศที่จะมีการกำหนดกฎเกณฑ์ด้านความปลอดภัยของตัวถัง และข้อกำหนดในแต่ละประเทศก็ยังคงมีความแตกต่างกันไป ดังนั้น การตรวจสอบข้อมูลการทดสอบการชนของรถยนต์แต่ละรุ่น จะต้องพิจารณาด้วยว่าเป็นหลักเกณฑ์ของประเทศใด ซึ่งการตรวจสอบข้อมูลการทดสอบการชน โดยผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ๆ ในระหว่างขั้นตอนการพัฒนาารถยนต์นั้นมีหลาย 10 ปีมาแล้ว แต่การทดสอบโดยองค์กรรัฐบาล เริ่มมีในประเทศสหรัฐอเมริกาตั้งแต่ปี 1978 และพบว่าตั้งแต่มีการเผยแพร่ผลการทดสอบให้สาธารณชนรับรู้ ตัวเลขการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ลดลงอย่างมาก ส่วนหนึ่งมาจากประชาชนมีโอกาสเลือกใช้รถยนต์ที่ได้รับการพิสูจน์ว่ามีมาตรฐานความปลอดภัยเพียงพอ แสดงถึงประโยชน์ของการบริโภคข่าวสารอย่างแท้จริง นอกจากนี้ในประเทศสหรัฐอเมริกาแล้วก็มีในยุโรป ซึ่งเริ่มทำการทดสอบมาตั้งแต่ช่วงทศวรรษ 1970 ส่วนออสเตรเลียเริ่มเผยแพร่มาตั้งแต่ปี 1993 และในประเทศญี่ปุ่นก็เริ่มขึ้นในปี 1996

การทดสอบการชนนั้นจะทดสอบโดยการชนด้านหน้าเต็มคัน (Full Frontal Crash) กับวัตถุขวางกั้นที่ไม่ยุบตัวและการชนด้านหน้าแบบเฉียงหรือแบบครึ่งคัน (Offset Frontal Crash) ซึ่งมีทั้งปะทะกับวัตถุขวางกั้นแบบไม่ยุบตัว และแบบยุบตัวได้ และการชนด้านข้าง (Side Impact Test) ซึ่งทั้งแบบเฉียงที่ใช้ในสหรัฐอเมริกาและแบบตรงที่ใช้ในประเทศญี่ปุ่นและยุโรป นอกจากนี้ระดับความสูงของวัตถุที่สิ่งเข้าชนก็ยังคงแตกต่างกันไปด้วย

การทดสอบในแต่ละแบบนี้แตกต่างกัน กล่าวคือ การชนด้านหน้าเต็มคัน (Full Frontal Crash) จะมีพื้นที่ที่รับแรงกระแทกของตัวรถยนต์มาก ดังนั้น ตัวรถยนต์จะเสียหายน้อย แต่ความเร่งซึ่งเกิดขึ้นที่หุ่นทดสอบจะอยู่ในระดับสูง วิธีนี้จึงมีความเหมาะสมในการประเมินอุปกรณ์ป้องกันผู้ขับและผู้โดยสาร เช่น เข็มขัดนิรภัย หรือถุงลมนิรภัยว่ามีประสิทธิภาพดีเพียงใด ส่วนการชนด้านครึ่งคัน (Offset Frontal Crash) จะมีพื้นที่ด้านหน้ารถยนต์รับแรงกระแทกเพียงครึ่งเดียวโดยทั่วไป จะใช้พื้นที่ประมาณ 40% เข้าปะทะ วิธีนี้มีประโยชน์มากในการประเมินว่า โครงสร้างของรถยนต์สามารถรับแรงปะทะ โดยไม่ทำให้ห้องโดยสารผิดรูปได้ดีเพียงใด เป็นการป้องกันไม่ให้เกิดการบาดเจ็บจากการที่ชิ้นส่วนของรถยนต์ เช่น พวงมาลัย แผงหน้าปัด พื้นที่วางเท้า พุงเข้าปะทะผู้ขับ ส่วนการชนด้านข้าง (Side Impact Test) ระดับความสูงของวัตถุที่สิ่งเข้าชน มีผลต่อ

ความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อตัวรถยนต์ ในยุโรป แรกเริ่มใช้ความสูง 260 มิลลิเมตร แต่มาตรฐานล่าสุดที่บังคับใช้มีการเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ อย่างในปี 2000 ความสูงได้ถูกปรับเพิ่มเป็น 300 มิลลิเมตร ซึ่งทำให้เกิดความเสียหายต่อตัวรถยนต์มากขึ้น

การประเมินว่าผลการทดสอบเป็นอย่างไรนั้นดูจากปัจจัยหลายประการประกอบกัน ทั้งการผิดรูปของห้องโดยสาร และแรงที่เกิดขึ้นต่อหุ่นทดสอบ รถยนต์ที่มีโครงสร้างตัวถังแข็งแรงมากจนห้องโดยสารไม่ผิดรูป แรงจากการปะทะส่วนใหญ่จะถ่ายทอดไปยังผู้โดยสารในรถยนต์ ทำให้มีโอกาสเกิดการบาดเจ็บรุนแรงได้ ซึ่งเป็นการบาดเจ็บจากการเปลี่ยนความเร่งอย่างฉับพลัน และในทางตรงข้ามรถยนต์ที่มีโครงสร้างตัวถังไม่แข็งแรงพอ ตัวรถยนต์ก็จะยุบเข้าไปกระทบเข้ากับผู้ขับและผู้โดยสาร จนเกิดการบาดเจ็บเพราะการกระทบกระแทกได้เช่นกัน ผู้ผลิตจึงต้องออกแบบรถยนต์ให้สามารถดูดซับแรงกระแทกได้มากพอ ขณะที่โครงสร้างตัวถังส่วนสำคัญ คือ บริเวณห้องโดยสารต้องคงสภาพได้ดีเช่นกัน ดังนั้นการดูภาพรถยนต์ภายหลังการชนอย่างเดียว จึงแทบไม่สามารถบอกอะไรได้เลย

หุ่นทดสอบในรถยนต์ปัจจุบันมักใช้หุ่นที่มีโครงสร้างหุ้มด้วย PVC มีการติดตั้ง ACCELEROMETER และ LOAD SCALE ไว้ภายใน มีน้ำหนักรวมใกล้เคียงกับมนุษย์จริง และมีหลายขนาดให้เลือก ตั้งแต่เด็กไปจนถึงผู้ใหญ่ โดยจะพิจารณาประเมินจากความบาดเจ็บในแต่ละส่วนดังนี้

1) ส่วนศีรษะ ตรวจสอบจากค่า Head Injury Criteria ค่าที่น้อยกว่า 500 ถือว่าดีมาก ค่า 500-1000 ถือว่าใช้ได้ ค่า 1000-1500 แสดงว่ามีโอกาสเกิดการบาดเจ็บที่ศีรษะ ค่าที่มากกว่า 1500 แสดงการบาดเจ็บที่รุนแรง

2) หน้าอก ดูจากความเร่งที่กระทำกับหน้าอก ค่าที่น้อยกว่า 45g อยู่ในเกณฑ์ที่ดีมาก ค่าระหว่าง 45-60g ถือว่าดี ค่าระหว่าง 60-75g ถือว่ามีความเสี่ยงที่จะเกิดการบาดเจ็บที่หน้าอก ค่าที่มากกว่า 75g แสดงว่าโอกาสที่หน้าอกจะได้รับอันตรายสูงมาก

3) กระดูกเชิงกรานและท่อนขา วัดจากแรงปะทะที่มากกระทำ ยังมีค่าสูง โอกาสจะเกิดการบาดเจ็บก็จะสูงตาม

5.2 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาวิเคราะห์ปัญหาการให้ความคุ้มครองแก่ผู้บริโภคเกี่ยวกับมาตรการการตรวจสอบความปลอดภัยของรถยนต์ก่อนนำออกสู่ตลาด โดยการศึกษาเกี่ยวกับกฎหมายต่างๆ ของประเทศสหรัฐอเมริกา และประเทศญี่ปุ่น ทำให้พบว่ากฎหมายของประเทศไทยที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน

ไม่อาจให้ความคุ้มครองแก่ผู้บริโภคได้อย่างเต็มที่ จึงจำเป็นต้องหามาตรการตรวจสอบความปลอดภัยของรถยนต์ก่อนที่จะนำออกสู่ตลาด

5.2.1 การตรวจสอบความปลอดภัยของรถยนต์

ปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายที่ให้ความคุ้มครองแก่ผู้บริโภคที่ได้รับความเดือดร้อนจากรถยนต์ที่มีความชำรุดบกพร่องเป็นการเฉพาะ และกฎหมายที่มีอยู่ไม่อาจให้ความคุ้มครองผู้บริโภคได้อย่างเต็มที่ เพราะกฎหมายที่มีอยู่มุ่งให้ความคุ้มครองผู้บริโภคที่ได้รับความเสียหายต่อร่างกาย อนามัย สุขภาพ จิตใจหรือทรัพย์สินเท่านั้น ดังนั้นจึงควรมีมาตรการในการตรวจสอบความปลอดภัยของรถยนต์ก่อนที่จะนำออกสู่ตลาด และควรกำหนดให้ผู้ประกอบธุรกิจหรือผู้ผลิตรถยนต์ต้องมีการจัดทำใบรับประกันคุณภาพของรถยนต์เป็นลายลักษณ์อักษร โดยการจัดทำเป็นหนังสือออกมาจากคู่มือการใช้งานรถ และควรกำหนดให้ผู้ประกอบธุรกิจหรือผู้ผลิตต้องรับผิดชอบต่อบริโภคอื่นเนื่องมาจากความชำรุดบกพร่องของรถยนต์หรือเกี่ยวข้องกับคุณภาพที่ผู้ประกอบธุรกิจหรือผู้ผลิตโฆษณา หรือโฆษณาไว้ก่อนที่มีการทำสัญญาซื้อขายรถยนต์

ควรกำหนดให้มีการตรวจสอบความปลอดภัยของรถยนต์ โดยมีการนำการทดสอบการชนหรือการทำ Crash Test ซึ่งเป็นกระบวนการตรวจสอบความปลอดภัยของรถยนต์ที่กระทำกันมานาน โดยผู้ผลิตรถยนต์ต้องมีการทดสอบการชนก่อนผลิตรถยนต์รุ่นนั้นๆ ออกสู่ตลาด เพื่อให้ผ่านตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัย การตรวจสอบข้อมูลการทดสอบการชนของรถยนต์แต่ละรุ่นจะต้องพิจารณาด้วยว่า เป็นหลักเกณฑ์ของประเทศใด ซึ่งการตรวจสอบข้อมูลการทดสอบการชนโดยผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ๆ ดังเช่นที่ประเทศสหรัฐอเมริกา มีการทดสอบการชนตั้งแต่ปี 1978 และพบว่าตั้งแต่มีการเผยแพร่ผลการทดสอบให้สาธารณชนรับรู้ ตัวเลขการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ลดลงอย่างมาก ส่วนหนึ่งมาจาก ประชาชนมีโอกาสเลือกใช้รถยนต์ที่ได้รับการพิสูจน์ว่ามีมาตรฐานความปลอดภัยเพียงพอ แสดงถึงประโยชน์ของการบริโภคข่าวสารอย่างแท้จริง นอกจากนี้ในประเทศสหรัฐอเมริกาแล้วก็มีในยุโรป ซึ่งเริ่มทำการทดสอบมาตั้งแต่ช่วงทศวรรษ 1970 ส่วนออสเตรเลียเริ่มเผยแพร่มาตั้งแต่ปี 1993 และในประเทศญี่ปุ่นก็เริ่มขึ้นในปี 1996

ควรกำหนดให้มีการทดสอบการชน โดยการชนด้านหน้าเต็มคัน (Full Frontal Crash) กับวัตถุขวางกั้นที่ไม่ยุบตัวและการชนด้านหน้าแบบเฉียงหรือแบบครึ่งคัน (Offset Frontal Crash) ซึ่งมีทั้งปะทะกับวัตถุขวางกั้นแบบไม่ยุบตัว และแบบยุบตัวได้ และการชนด้านข้าง (Side Impact Test) ซึ่งทั้งแบบเฉียงที่ใช้ในสหรัฐอเมริกาและแบบตรงที่ใช้ในประเทศญี่ปุ่นและยุโรป นอกจากนี้ระดับความสูงของวัตถุที่สิ่งเข้าชนก็ยังแตกต่างกันไปด้วย การทดสอบในแต่ละแบบนั้นแตกต่างกัน กล่าวคือ การชนด้านหน้าเต็มคัน (Full Frontal Crash) จะมีพื้นที่ที่รับแรงกระแทกของตัวรถยนต์มาก

ดังนั้น ตัวรถยนต์จะเสียหายน้อย แต่ความเร่งซึ่งเกิดขึ้นที่หุ่นทดสอบจะอยู่ในระดับสูง วิธีนี้จึงมีความเหมาะสมในการประเมินอุปกรณ์ป้องกันผู้ขับและผู้โดยสาร เช่น เข็มขัดนิรภัย หรือถุงลมนิรภัยว่ามีประสิทธิภาพดีเพียงใด ส่วนการชนด้านครึ่งคัน (Offset Frontal Crash) จะมีพื้นที่ด้านหน้ารถยนต์รับแรงกระแทกเพียงครึ่งเดียว โดยทั่วไป จะใช้พื้นที่ประมาณ 40% เข้าปะทะ วิธีนี้มีประโยชน์มากในการประเมินว่า โครงสร้างของรถยนต์สามารถรับแรงปะทะ โดยไม่ทำให้ห้องโดยสารผิดรูปได้ดีเพียงใด เป็นการป้องกันไม่ให้เกิดการบาดเจ็บจากการที่ชิ้นส่วนของรถยนต์ เช่น พวงมาลัย แผงหน้าปัด พื้นที่วางเท้า พุ่งเข้าปะทะผู้ขับ ส่วนการชนด้านข้าง (Side Impact Test) ระดับความสูงของวัสดุที่ส่งเข้าชน มีผลต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อตัวรถยนต์ ในยุโรป แรกเริ่มใช้ความสูง 260 มิลลิเมตร แต่มาตรฐานล่าสุดที่บังคับใช้มีการเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ อย่างในปี 2000 ความสูงได้ถูกปรับเพิ่มเป็น 300 มิลลิเมตร ซึ่งทำให้เกิดความเสียหายต่อตัวรถยนต์มากขึ้น การประเมินว่าผลการทดสอบเป็นอย่างไรมันดูจากปัจจัยหลายประการประกอบกัน ทั้งการผิดรูปของห้องโดยสาร และแรงที่เกิดขึ้นต่อหุ่นทดสอบ รถยนต์ที่มีโครงสร้างตัวถังแข็งแรงมากจนห้องโดยสารไม่ผิดรูปแรงจากการปะทะส่วนใหญ่จะถ่ายทอดไปยังผู้โดยสารในรถยนต์ ทำให้มีโอกาสเกิดการบาดเจ็บรุนแรงได้ ซึ่งเป็นการบาดเจ็บจากการเปลี่ยนความเร่งอย่างฉับพลัน และในทางตรงข้ามรถยนต์ที่มีโครงสร้างตัวถังไม่แข็งแรงพอ ตัวรถยนต์ก็จะยุบเข้าไปกระแทกเข้ากับผู้ขับ และผู้โดยสาร จนเกิดการบาดเจ็บเพราะการกระทบกระแทกได้เช่นกัน ผู้ผลิตจึงต้องออกแบบรถยนต์ให้สามารถดูดซับแรงกระแทกได้มากพอ ขณะที่โครงสร้างตัวถังส่วนสำคัญ คือ บริเวณห้องโดยสารต้องคงสภาพได้ดีเช่นกัน ดังนั้นการดูภาพรถยนต์ภายหลังการชนอย่างเดียว จึงแทบไม่สามารถบอกอะไรได้เลย

5.2.2 องค์กรที่ทำหน้าที่ตรวจสอบ

ควรให้คณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคมีอำนาจสั่งห้ามจำหน่ายสินค้าหรือขายสินค้านั้นได้ นอกจากนี้คณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคควรจะเป็นองค์กรอิสระและมีความเป็นกลางอย่างแท้จริงเช่นเดียวกับศาลยุติธรรม เนื่องจากขณะนี้ให้สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคเป็นหน่วยงานระดับกรมอยู่ในสังกัดสำนักงานนายกรัฐมนตรีซึ่งเป็นฝ่ายการเมืองมีโอกาสที่ฝ่ายการเมืองจะกดดันแทรกแซงการทำงานของเจ้าหน้าที่และสามารถอำนวยการประโยชน์ให้กับพวกพ้องได้ ดังนั้นจึงควรที่จะให้สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคเป็นหน่วยงานอิสระโดยไม่เกี่ยวข้องกับการเมืองเช่นเดียวกับต่างประเทศก็จะทำให้การคุ้มครองผู้บริโภคในประเทศไทยมีสภาพที่ดีขึ้น และควรให้องค์กรเอกชนรวมตัวจัดตั้งเป็นองค์กรขึ้นเพื่อเรียกร้องสิทธิให้แก่ผู้บริโภค ทั้งนี้เพื่อความรวดเร็วและเป็นธรรมแก่ผู้บริโภค

5.2.3 การเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย

ในการเยียวยาความเสียหายจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยนั้น เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นอันเนื่องมาจากความชำรุดบกพร่องหรือสินค้าที่ไม่ปลอดภัยนั้น การฟ้องคดีเพื่อเรียกค่าเสียหายในปัจจุบันมีความยุ่งยาก เนื่องจากภาระการพิสูจน์ในความจงใจหรือประมาทเลินเล่อในการกระทำผิดของผู้ผลิตหรือผู้ประกอบการกระทำได้ยาก ซึ่งในพระราชบัญญัติฯ ได้ผลักภาระการพิสูจน์ให้ผู้ผลิตก็ตาม แต่ไม่ได้บัญญัติถึงวิธีการดำเนินคดีไว้ ซึ่งการฟ้องคดียังคงต้องนำหลักในกฎหมายทั่วไปมาใช้ ซึ่งการกำหนดค่าสินไหมทดแทนจากค่าเสียหายในทางแพ่งโดยกำหนดให้จ่ายค่าสินไหมเพิ่มขึ้นจากจำนวนที่แท้จริงเพียงสองเท่าจึงไม่สามารถที่จะเยียวยาความเสียหายให้แก่ผู้บริโภคได้อย่างเหมาะสม การที่จะกำหนดค่าเสียหายนั้นไม่ควรกำหนดหลักเกณฑ์ตายตัว หากจะจำกัดควรจำกัดความรับผิดในความเสียหายขั้นต่ำในความเสียหาย แต่ไม่ควรกำหนดค่าเสียหายอันเป็นการจำกัดสิทธิของผู้บริโภคที่ได้รับความเสียหาย และในการดำเนินคดีอันเนื่องมาจากสินค้าชำรุดบกพร่องนั้น ส่วนมากมักมีผู้เสียหายจากสินค้าประเภทเดียวกันจำนวนมาก จึงควรนำการดำเนินคดีแบบกลุ่ม (Class Action) มาใช้ในการดำเนินกระบวนการพิจารณาตัดสินคดีในศาล

พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 มาตรา 11 ได้กำหนดค่าเสียหายไว้ให้ศาลมีอำนาจสั่งให้ผู้ประกอบการจ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อการลงโทษเพิ่มขึ้นจากจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่แท้จริงที่ศาลกำหนดได้ตามที่ศาลเห็นสมควร แต่ไม่เกินสองเท่าของค่าสินไหมทดแทนที่แท้จริงนั้น ดังนั้นจะเห็นว่ากฎหมายได้กำหนดค่าเสียหายไว้โดยกำหนดให้ไม่เกิน 2 เท่า ของค่าเสียหายที่แท้จริง การจำกัดความรับผิดของผู้ผลิตหรือผู้ที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ซึ่งถือว่าการกำหนดดังกล่าวนี้ไม่เป็นธรรมแก่ผู้บริโภค ดังนั้นเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นจากสินค้า กฎหมายจึงได้มีการกำหนดมาตรการเยียวยาความเสียหาย ดังนี้

- 1) ซ่อมแซมส่วนที่มีความชำรุดบกพร่อง
- 2) เปลี่ยนรถยนต์คันใหม่ (Replace) หรือเรียกเงินค่ารถยนต์ที่ได้ชำระไปแล้วคืนจากผู้ประกอบการหรือผู้ผลิต (Refund) ซึ่งการเปลี่ยนรถยนต์ใหม่ี่ต้องเป็นการเปลี่ยนที่เป็นรุ่นเดียวกันหรือรุ่นอื่นที่มีคุณภาพใกล้เคียงกัน สำหรับการคืนเงินค่ารถยนต์ที่ได้ชำระไปนั้น ควรกำหนดให้ผู้ประกอบการธุรกิจสามารถหักค่าเสื่อมราคาจากการใช้รถยนต์นั้นได้
- 3) เรียกค่าสินไหมทดแทนกรณีที่ผู้ประกอบการธุรกิจหรือผู้ผลิตไม่สามารถดำเนินการซ่อมแซมความชำรุดบกพร่องหรือดำเนินการซ่อมแซมแล้วแต่ไม่สามารถแก้ไขความชำรุดบกพร่องได้ หรือไม่คืนเงินค่ารถยนต์ที่ชำระไปแล้วคืนตามที่ผู้บริโภคเรียกร้อง

มาตรการในการเยียวยาความเสียหายโดยไม่ดำเนินการทางศาล สามารถแบ่งได้เป็น 3 มาตรการได้แก่

1) การระงับข้อพิพาทโดยการเจรจาต่อรอง (Negotiation) หากมีการเจรจาต่อรองได้สำเร็จจะทำให้ข้อพิพาทระงับลงได้อย่างรวดเร็วโดยไม่ต้องฟ้องร้องที่ศาล ผู้ที่ได้รับความเสียหายก็จะได้รับการเยียวยาเร็วขึ้น

2) การระงับข้อพิพาทโดยวิธีไกล่เกลี่ยเพื่อยังให้เกิดการประนีประนอมยอมความ (Conciliation or Mediation)

3) การระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการ (Arbitration)

แต่การระงับข้อพิพาททั้ง 3 มาตรการนี้ควรมีองค์กรเข้าร่วมในการเจรจาต่อรองและให้คำแนะนำรวมถึงการฟ้องร้องเรียกร้องค่าเสียหายด้วย เนื่องจากการต่อรองหรือการดำเนินคดีนั้น ผู้ประกอบการหรือผู้ผลิตที่มีฐานะในการต่อรองที่เหนือกว่าอาจเอาเปรียบผู้บริโภคได้ ประกอบกับการนำสืบพิสูจน์ต้องอาศัยความเชี่ยวชาญและความรู้เฉพาะด้าน ดังนั้นจึงควรมีองค์กรที่จะต้องเข้ามากำกับดูแลความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยดังกล่าว การที่จะพิสูจน์ว่าสินค้านั้นมีความอันตรายหรือเป็นสินค้าที่ไม่ปลอดภัยนั้น หากผลปรากฏว่าอาจเป็นอันตรายและไม่อาจป้องกันโดยวิธีการกำหนดฉลากสินค้าได้ เช่น มีการนำออกขายและแพร่หลายไปในท้องตลาดมากแล้ว ไม่สามารถยับยั้งได้ทันการ ควรให้คณะกรรมการมีอำนาจสั่งห้ามจำหน่ายสินค้าหรือขายสินค้านั้นได้ นอกจากนี้คณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคควรจะเป็นองค์กรอิสระและมีความเป็นกลางอย่างแท้จริงเช่นเดียวกับศาลยุติธรรม เนื่องจากขณะนี้ให้สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคเป็นหน่วยงานระดับกรมอยู่ในสังกัดสำนักงานนายกรัฐมนตรีซึ่งเป็นฝ่ายการเมืองมีโอกาสที่ฝ่ายการเมืองจะกดดันแทรกแซงการทำงานของเจ้าหน้าที่และสามารถอำนวยความสะดวกให้กับพวกฟ้องได้ ดังนั้นจึงควรที่จะให้สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคเป็นหน่วยงานอิสระโดยไม่เกี่ยวข้องกับการเมืองเช่นเดียวกับต่างประเทศก็จะทำให้การคุ้มครองผู้บริโภคในประเทศไทยมีสภาพที่ดีขึ้น

5.2.4 การให้ความรู้และการใช้สื่อในการคุ้มครองผู้บริโภค

ในการให้ความรู้และการใช้สื่อในการคุ้มครองผู้บริโภค จะเห็นได้ว่าปัจจุบันสื่อมวลชนทุกแขนงและทุกประเภทมีอิทธิพลต่อกรณีคุ้มครองผู้บริโภคเป็นอย่างยิ่ง ดังเช่นในกรณีการทุบรถยนต์ของนางสาวเดือนเพ็ญ โดยเมื่อมีผู้บริโภคร้องเรียนต่อสื่อมวลชนไม่ว่าจะโดยทางวิทยุ โทรทัศน์ หรือหนังสือพิมพ์ และสื่อมวลชนประโคมข่าวออกมา ทางผู้ประกอบการกิจการเจ้าของสินค้านั้นก็จะเกิดความตื่นตัวและกลัวว่าจะมีผลต่อภาพลักษณ์ของสินค้าของตน และจะมีการเจรจากับ

ผู้บริโภครู้สึกละเมียดลึกลับหรือได้รับความเสียหายจากสินค้านั้นมากขึ้น ซึ่งวิธีนี้หากมีการตกลงกันได้ ผู้บริโภครู้สึกละเมียดลึกลับหรือได้รับความเสียหายก็จะได้รับการชดเชยค่าเสียหายอย่างเป็นธรรมด้วยความสะดวกและรวดเร็ว หรือเมื่อมีการใช้สิทธิทางศาลสำหรับกรณีที่ไม่สามารถตกลงกันได้ ควรให้สื่อมวลชนมีการติดตามข่าวอย่างใกล้ชิด เพื่อว่าศาลวินิจฉัยเป็นประการใดแล้วในที่สุด ก็ให้แจ้งข่าวแก่นักประชาชนทราบ เพื่อให้ผู้ประกอบการตระหนักถึงคุณภาพและมาตรฐานสินค้าของตน รวมถึงการให้การศึกษาและการให้ความรู้แก่ประชาชนซึ่งนับเป็นสิ่งสำคัญที่จะทำให้ผู้บริโภครู้สึกปลอดภัยจากการบริโภคสินค้า ดังนั้นจึงควรจัดให้มีการให้ความรู้แก่ประชาชนโดยทั่วไปให้ตระหนักถึงความสำคัญของการบริโภคและให้ทราบถึงกฎหมายการคุ้มครองผู้บริโภค และสร้างจิตสำนึกให้แก่ผู้ประกอบการในการผลิตสินค้าให้มีคุณภาพและมีมาตรฐาน รวมทั้งควรให้มีการปิดฉลากให้ถูกต้องและไม่หลอกลวงผู้บริโภค ก็จะทำให้ระดับคุณภาพชีวิตของผู้บริโภคดีขึ้นและได้รับความเป็นธรรมมากยิ่งขึ้น