

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในปัจจุบันเป็นที่ทราบกันดีอยู่แล้วว่าพลังงานเป็นปัจจัยสำคัญอย่างยิ่ง ในการดำเนินชีวิตประจำวัน โดยเริ่มจากภาคประชาชนทั่วไปจนถึงระดับประเทศ อีกทั้งพลังงานเชื้อเพลิงเป็นส่วนสำคัญในการขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจของภาคการขนส่ง อุตสาหกรรม การท่องเที่ยว การเกษตร และตลอดจนการพัฒนาประเทศในด้านต่างๆ เนื่องจากเหตุที่พลังงานเชื้อเพลิงมีความสำคัญกับทุกกิจกรรม ดังนั้นจึงส่งผลให้ความต้องการในการใช้พลังงานเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งพลังงานเชื้อเพลิงประเภทน้ำมันหรือปิโตรเลียมเหลว ซึ่งในปัจจุบันกำลังประสบกับปัญหาของน้ำมันราคาสูง โดยมีการผันผวนไปตามสถานการณ์ตลาดโลก อีกทั้งยังปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องอันเกิดจากปัจจัยทั้งภายในประเทศและต่างประเทศที่ไม่สามารถควบคุมได้

จากเหตุของปัญหาน้ำมันราคาสูง ทำให้การประกอบธุรกิจด้านการขนส่งและคมนาคมที่ต้องใช้น้ำมันเป็นปัจจัยหลักของการขับเคลื่อนธุรกิจ ทำให้ได้รับผลกระทบโดยตรงจากปัญหาราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้น ในส่วนของประชาชนผู้บริโภคต้องประสบกับปัญหาค่าครองชีพราคาสินค้าอุปโภคบริโภค ที่สูงขึ้นตามต้นทุนการผลิต การขนส่งและคมนาคม ทั้งยังมีผลกระทบโดยตรงต่อบุคคลผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลซึ่งต้องรับภาระค่าใช้จ่ายที่เพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากปัญหาราคาน้ำมันสูงขึ้นจนไม่สามารถควบคุมได้เนื่องมาจากประเทศไทยไม่มีแหล่งน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นของตัวเอง ต้องนำเข้าน้ำมันจากต่างประเทศเกือบ 100 เปอร์เซ็นต์ จึงต้องตระหนักต่อปัญหาของราคาของน้ำมันภายในประเทศที่ไม่อาจควบคุมได้ กระทรวงพลังงานในฐานะเป็นผู้ดูแลและรับผิดชอบ ได้มีนโยบายสนับสนุนให้ใช้พลังงานทางเลือก (Alternative Energy) ก๊าซธรรมชาติอัด (Compressed Natural Gas: CNG) หรือที่เรียกกันทั่วๆ ไปว่าก๊าซ NGV (Natural Gas for Vehicle) โดยได้มอบหมายให้บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ดำเนินการตามแผนส่งเสริมให้ใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ โดยมีแนวทางส่งเสริมให้ใช้ก๊าซ NGV ให้มุ่งไปที่รถใช้น้ำมันเชื้อเพลิงปริมาณมาก อาทิ รถแท็กซี่ รถขนส่งมวลชน รถโดยสาร รถตู้ เพื่อลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ทั้งนี้ ประกอบกับเหตุผลที่ประเทศไทยมีแหล่งก๊าซธรรมชาติในอ่าวไทยถึง 11 แหล่ง สามารถรองรับความต้องการพลังงานของไทยได้นานกว่า 30 ปี หากเปลี่ยนมาใช้ก๊าซธรรมชาติ

จากการที่รัฐบาลได้มีนโยบายลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง และสนับสนุนให้หันมาใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นพลังงานทางเลือก โดยรัฐบาลสนับสนุนให้รถยนต์ส่งสินค้า รถโดยสารสาธารณะ รถแท็กซี่ และในปัจจุบันรวมถึงรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเปลี่ยนมาใช้ก๊าซ NGV ปัจจุบันมีรถยนต์ที่ใช้ก๊าซ NGV ที่จดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบกจำนวน 114,127 คัน และรัฐบาลยังส่งเสริมให้รถแท็กซี่ที่ใช้ก๊าซ LPG เปลี่ยนมาใช้ก๊าซ NGV จากแท็กซี่ทั้งหมด 75,000 คัน ใช้ก๊าซ NGV ประมาณ 45,000 คัน โดยมีเป้าหมายให้ แท็กซี่อีก 30,000 คัน ที่ใช้ก๊าซ LPG เปลี่ยนมาใช้ก๊าซ NGV โดยกระทรวงพลังงานจะสนับสนุนค่าติดตั้งถังและอุปกรณ์ และเร่งส่งเสริมให้รถโดยสารขนาดใหญ่ รถเมล์ ขสมก. รถร่วม ขสมก. เปลี่ยนมาใช้ก๊าซ NGV ทั้งหมด จึงส่งผลให้มีผู้ประกอบการธุรกิจศูนย์บริการติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV ในรถยนต์ เป็นธุรกิจที่เติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว แต่ทั้งนี้แล้วการติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV ในรถยนต์นั้นต้องคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นสำคัญ จะต้องมีการติดตั้งโดยศูนย์บริการติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV ที่ได้มาตรฐาน ช่างติดตั้งมีความรู้ ความชำนาญ และประสบการณ์ในการติดตั้ง และที่สำคัญอีกประการหนึ่งคือส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV ที่ใช้ในการติดตั้งต้องได้มาตรฐานเช่นกัน และภายหลังการติดตั้งยังต้องมีการตรวจและทดสอบโดยวิศวกรผู้ตรวจและทดสอบว่าการติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV ในรถยนต์มีความปลอดภัย ส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ที่ติดตั้งได้มาตรฐาน เพราะถังบรรจุก๊าซ NGV ที่ติดตั้งในรถยนต์นั้นจะต้องรับความดันปกติได้สูงสุด 200-240 บาร์ หรือ 3,000-3,600 ปอนด์ ต่อตารางนิ้ว เนื่องจากก๊าซ NGV เป็นก๊าซที่มีความดันสูง เมื่อเปรียบเทียบกับก๊าซ LPG มีความดันเพียงระดับ 240-270 ปอนด์ต่อตารางนิ้ว หรือประมาณ 16-19 บาร์ เช่นนั้นแล้วถังบรรจุก๊าซ NGV ต้องเป็นถึงที่มีคุณภาพตามกำหนดมาตรฐาน แต่เนื่องจากในปัจจุบันถังบรรจุก๊าซ NGV ยังมีราคาสูง ทำให้มีการนำถังที่ราคาถูกไม่ได้มาตรฐานมาติดตั้ง หรือนำถังที่ใช้แล้วมาติดตั้งในรถยนต์ ตัวอย่างกรณีเกิดอุบัติเหตุถังบรรจุก๊าซ NGV ในรถหัวลากสิบล้อระเบิดขณะเติมก๊าซ NGV เหตุเพราะไปซื้อถังบรรจุก๊าซ NGV ที่ใช้แล้วมาติดตั้งใช้งาน ทำให้ถังบรรจุก๊าซไม่สามารถทนแรงดันตามปกติได้ ถึงแม้ว่าก๊าซ NGV เป็นก๊าซที่มีความปลอดภัยสูงกว่าเชื้อเพลิงชนิดอื่นๆ แต่อย่างไรก็ตามต้องมีการติดตั้งถังบรรจุก๊าซและอุปกรณ์ที่ได้มาตรฐาน ผู้ใช้บริการติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV จะต้องพิจารณาเลือกศูนย์บริการติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV ในรถยนต์อย่างรอบคอบว่าเป็นศูนย์บริการที่ได้รับความเห็นชอบเป็นผู้ติดตั้งจากกรมการขนส่งทางบก เนื่องจากยังมีศูนย์บริการติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV ในรถยนต์อีกจำนวนมากที่ไม่ได้รับความเห็นชอบเป็นผู้ติดตั้งจากกรมการขนส่งทางบกเปิดให้บริการ อีกทั้งศูนย์บริการติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV ในรถยนต์ในปัจจุบันยังมีมาตรฐานไม่เพียงพอ เพราะยังมีปัญหา

ทางกฎหมายหลายประการที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจศูนย์บริการติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV ในรถยนต์ที่ไม่รัดกุมเพียงพอ ดังนี้

1.1.1 ปัญหาการจัดตั้งศูนย์บริการติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV ในรถยนต์

1) ปัญหาเกี่ยวกับมาตรฐานการจัดตั้งศูนย์บริการติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV ในรถยนต์ ซึ่งอยู่ภายใต้การดูแลของกรมการขนส่งทางบก ตามประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขในการให้ความเห็นชอบและยกเลิกการให้ความเห็นชอบการเป็นผู้ติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ของรถที่ใช้ก๊าซธรรมชาติอัดเป็นเชื้อเพลิงตามกฎหมายว่าด้วยว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. 2550 ข้อ 2 กำหนดว่า “ผู้ใดประสงค์จะขอรับหนังสือให้ความเห็นชอบเป็นผู้ติดตั้งให้ยื่นคำขอตามแบบที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด....” ซึ่งผู้ประกอบการธุรกิจศูนย์บริการติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV ในรถยนต์ ผู้ยื่นคำขอต้องมีคุณสมบัติตามที่กำหนดไว้จึงจะได้รับหนังสือให้ความเห็นชอบให้เป็นผู้ติดตั้ง แต่ทั้งนี้หลักเกณฑ์ในเรื่องคุณสมบัติดังกล่าว เป็นเพียงการกำหนดคุณสมบัติเบื้องต้นเท่านั้นในการจัดตั้งศูนย์บริการติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV ในรถยนต์ ยังไม่มีมาตรฐานเพียงพอ จึงทำให้เกิดปัญหาในการจัดตั้งศูนย์บริการติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV ในรถยนต์ที่ไม่ได้มาตรฐาน หรือมีมาตรฐานไม่เท่าเทียมกันทั้งในเรื่องของอาคารสถานที่ ความปลอดภัยของสถานที่ปฏิบัติงานของศูนย์บริการติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV ในรถยนต์ที่ยังมีการประกอบกิจการอยู่ในบริเวณชุมชนที่อยู่อาศัย อันอาจทำให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญ ความไม่ปลอดภัย หรือก่อให้เกิดมลพิษแก่ผู้อยู่อาศัยใกล้เคียงได้

ปัญหาของบุคลากรประจำศูนย์บริการติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV ในรถยนต์ ตามประกาศกรมการขนส่งทางบกไม่ได้กำหนดให้ช่างผู้ติดตั้งประจำศูนย์บริการติดตั้งติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV ในรถยนต์ ต้องมีที่มีประสบการณ์ในการติดตั้งมาก่อน และมีวิศวกรคอยควบคุมดูแลให้คำปรึกษาในการติดตั้งไว้ประจำศูนย์บริการติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV ในรถยนต์ ทำให้การจัดตั้งศูนย์บริการติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV ในรถยนต์ สามารถเปิดประกอบธุรกิจได้โดยง่ายไม่จำเป็นต้องมีช่างที่มีประสบการณ์ และมีวิศวกรประจำศูนย์บริการติดตั้ง ทำให้ศูนย์บริการติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV ในรถยนต์ไม่ได้มาตรฐาน

ปัญหาการจัดการความปลอดภัย และการให้บริการกับผู้ใช้บริการติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV ในรถยนต์ ปัจจุบันยังไม่มีจัดการความปลอดภัยในสถานที่ปฏิบัติงานเพียงพอ ไม่มีการกำหนดมีกฎข้อบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงาน หรืออย่าง

ในกรณีฉุกเฉินควรกำหนดให้มีเจ้าหน้าที่เครื่องแจ้งเตือนภัย และทางหนีไฟกรณีฉุกเฉิน เพื่อความปลอดภัยของผู้ปฏิบัติงานและผู้มาใช้บริการติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV ในรถยนต์ และปัญหาอีกประการหนึ่งที่มีความสำคัญ การบริการลูกค้าที่เข้ามาใช้บริการติดตั้งโดยทั่วไปแล้วยังขาดการให้รายละเอียดเกี่ยวกับการติดตั้ง รายละเอียดของส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ที่ใช้ในการติดตั้งกับผู้ให้บริการอย่างถูกต้องและเพียงพอ ซึ่งผู้เข้ามาใช้บริการโดยส่วนมากแล้วจะไม่มีความรู้เกี่ยวกับการติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ดังกล่าว ซึ่งผู้ให้บริการจะอยู่ในฐานะที่ด้อยกว่าไม่มีอำนาจในการต่อรอง จึงมักจะถูกเอารัดเอาเปรียบจากผู้ประกอบธุรกิจ จึงเห็นควรกำหนดให้มีการชี้แจงรายละเอียดให้ข้อมูลแก่ลูกค้าผู้มาใช้บริการ เพื่อใช้ประกอบการตัดสินใจ และกำหนดให้มีการเสนอราคาค่าใช้จ่ายในการติดตั้ง ทั้งนี้ปัญหาการรับประกันการติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV ในรถยนต์นั้นยังไม่มีกฎหมายกำหนดให้การให้บริการติดตั้งจะต้องมีการรับประกันการติดตั้ง

2) ปัญหาคุณสมบัติเรื่องจริยธรรมของผู้ประกอบธุรกิจ การออกหนังสือให้ความเห็นชอบเป็นผู้ติดตั้งยังไม่มีกฎหมายกำหนดถึงคุณสมบัติในด้านจริยธรรมของผู้ประกอบธุรกิจให้บริการติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV ในรถยนต์ ซึ่งเป็นธุรกิจที่ต้องเกี่ยวข้องกับรถยนต์ที่เป็นทรัพย์สินของผู้ใช้บริการ เช่นนั้นแล้วผู้ให้บริการต้องมีความซื่อสัตย์สุจริตในการดำเนินธุรกิจ ผู้ให้บริการหรือผู้ประกอบธุรกิจควรจะต้องไม่มีประวัติเกี่ยวกับการกระทำความผิดอาญาลักษณะลักทรัพย์หรือรับของโจรที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ หรือกระทำความผิดฐานหลอกลวงหรือฉ้อโกง เพราะอาจจะมีพฤติกรรมกลับมากระทำความผิดซ้ำได้อีก กรณีมีปัญหาเกิดจากการนำรถยนต์ไปใช้บริการติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV แล้วมีการถอดเอาชิ้นส่วนอุปกรณ์ในรถยนต์ไป

3) ปัญหาเกี่ยวกับคำนิยามของ “ผู้ติดตั้ง” ตามความหมายของ กฎกระทรวง กำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ของรถที่ใช้ก๊าซธรรมชาติอัดเป็นเชื้อเพลิง พ.ศ. 2550 ได้ให้คำนิยามของ “ผู้ติดตั้ง” หมายความว่าผู้ติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ และตามประกาศกรมการขนส่งเรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการให้ความเห็นชอบ และยกเลิกการให้ความเห็นชอบการเป็นผู้ติดตั้งส่วนควบ และเครื่องอุปกรณ์ของรถที่ใช้ก๊าซธรรมชาติอัดเป็นเชื้อเพลิงตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. 2550 ได้ให้คำนิยามของ “ผู้ติดตั้ง” หมายความว่า ผู้ติดตั้งที่เป็นผู้ผลิต และผู้ติดตั้งทั่วไป และตามประกาศกรมการขนส่งเรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการติดตั้ง และการออกหนังสือรับรองการติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ของรถที่ใช้ก๊าซธรรมชาติอัดเป็นเชื้อเพลิงตามกฎหมายว่าด้วยว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. 2550 ได้ให้คำนิยามของ “ผู้ติดตั้ง” ไว้ว่า หมายถึง ผู้ได้รับหนังสือให้ความเห็นชอบเป็นผู้ติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ของรถที่ใช้ก๊าซธรรมชาติอัดเป็น

เชื่อเพลิง จากคำนิยามดังกล่าวจะเห็นได้ว่ายังให้ความหมายของผู้ติดตั้งไว้ไม่ชัดเจน ไม่มีการให้ความหมายครอบคลุมรวมถึงการซ่อมบำรุงรักษารถยนต์ที่ใช้ระบบก๊าซ NGV ซึ่งจะมีผลให้ผู้ประกอบธุรกิจบริการซ่อมบำรุงรักษารถยนต์ให้บริการซ่อมบำรุงรักษารถยนต์ที่ใช้ระบบก๊าซ NGV ไม่อยู่ภายใต้บังคับของประกาศดังกล่าว ซึ่งเป็นช่องทางให้ศูนย์บริการซ่อมบำรุงรักษารถยนต์ที่มีได้รับความเห็นชอบให้เป็นผู้ติดตั้งจากกรมการขนส่งทางบก ไปทำการซ่อมบำรุงรถยนต์ที่ใช้ระบบก๊าซ NGV ให้กับลูกค้าที่มาใช้บริการ อันจะทำให้เกิดความเสียหายไม่ปลอดภัยได้

1.1.2 ปัญหามาตรฐานของช่างผู้ติดตั้ง และวิศวกรผู้ตรวจทดสอบ

1) ปัญหามาตรฐานช่างผู้ติดตั้ง ตามประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่องกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการให้ความเห็นชอบ และยกเลิกให้ความเห็นชอบเป็นผู้ติดตั้ง ส่วนควบ และเครื่องอุปกรณ์ของรถที่ใช้ก๊าซธรรมชาติอัดเป็นเชื้อเพลิง ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. 2550 ข้อ 7 (2) บุคลากรผู้ทำการติดตั้งต้องมีวุฒิการศึกษาระดับ ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นไป หรือเทียบเท่า สาขาช่างยนต์ ช่างกลโรงงาน หรือเกี่ยวข้องกับการติดตั้ง และผ่านการฝึกอบรมหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการติดตั้งอุปกรณ์ก๊าซธรรมชาติ ซึ่งถือว่าเป็นผู้ที่ประกอบวิชาชีพที่ต้องใช้ความรู้ ความชำนาญ และประสบการณ์ในการทำงาน หากบุคคลใด ซึ่งมีได้เป็นผู้มีความรู้มีความชำนาญ และประสบการณ์ในการปฏิบัติงานดังกล่าว ได้ทำการติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV ในรถยนต์ ซึ่งอาจจะก่อให้เกิดความเสียหายไม่ปลอดภัย แก่ผู้ใช้บริการได้ ซึ่งในปัจจุบันช่างที่ทำการติดตั้งส่วนควบ และเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV ที่มีความรู้ ความชำนาญ และมีประสบการณ์ในการติดตั้งที่ได้ผ่านการฝึกอบรมนั้นมีจำนวนไม่เพียงพอ ทั้งนี้หลักสูตรที่ทำการฝึกอบรมเป็นหลักสูตรฝึกอบรมระยะสั้น อยู่ในความรับผิดชอบของกรมธุรกิจพลังงาน และกรมพัฒนาฝีมือแรงงานจัดทำหลักสูตรฝึกอบรม และออกประกาศนียบัตร แม้ช่างติดตั้งส่วนควบ และเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV ในรถยนต์ ผ่านการฝึกอบรมแล้ว แต่ยังไม่มีความชำนาญเพียงพอ ในการปฏิบัติงาน ทั้งนี้ ยังไม่มีการมาตรฐานการควบคุม และพัฒนามาตรฐานของช่างติดตั้งส่วนควบ และเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV ในรถยนต์

2) ปัญหาของหน่วยงานควบคุมช่างผู้ติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV ในรถยนต์ แม้ว่ากรมธุรกิจพลังงาน และกรมพัฒนาฝีมือแรงงานจะมีอำนาจในการจัดฝึกอบรม ออกวุฒิบัตรให้กับบุคคลที่ได้ผ่านการฝึกอบรม แต่ก็ไม่มีอำนาจในการควบคุมดูแลการประกอบวิชาชีพของบุคคลดังกล่าว เพราะการประกอบอาชีพช่างติดตั้งส่วนควบ และเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV ในรถยนต์ ไม่ได้มีลักษณะที่ต้องมีใบอนุญาตในการประกอบวิชาชีพ ทั้งยังไม่มีมาตรการในการลงโทษไว้โดยเฉพาะ ในกรณีช่างผู้ติดตั้งมิได้ดำเนินการติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV ในรถยนต์ ตามวิธีการที่กำหนดไว้ หรือมีเจตนาทุจริตในการทำการติดตั้ง กรณีช่างผู้ติดตั้ง

ส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV ในรถยนต์ มิใช่ช่างผู้ผ่านการฝึกอบรมหลักสูตรช่างติดตั้งส่วนควบ และเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV ในรถยนต์ ก็ไม่มีมาตรการในการควบคุมที่เพียงพอมีเพียงอำนาจในการจัดหลักสูตรในการฝึกอบรมเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของผู้ใช้บริการ ในกรณีช่างผู้ติดตั้งไม่มีมาตรฐานตามที่กำหนดไว้ ควรที่จะมีหน่วยงานเฉพาะในลักษณะองค์กรวิชาชีพมาดูแลในปัญหาดังกล่าว มีอำนาจในการออกหนังสือรับรองการปฏิบัติงาน ตรวจสอบ เพิกถอน และมีอำนาจในการลงโทษ

3) ปัญหาวิศวกรผู้ตรวจทดสอบ เนื่องมาจากวิศวกรผู้ตรวจทดสอบได้ออกใบรับรองการตรวจ และทดสอบการติดตั้งส่วนควบอุปกรณ์และเครื่องอุปกรณ์ โดยไม่มีการตรวจสอบจริง เพียงออกใบรับรองให้ไว้แล้วรับเงินค่าตรวจและทดสอบมา รวมทั้งออกใบรับรองโดยไม่ทำการตรวจสอบให้ถูกต้องตามขั้นตอน เป็นการฝ่าฝืนประกาศของกรมการขนส่งทางบก เรื่องกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการให้ความเห็นชอบและการยกเลิกให้ความเห็นชอบการเป็นผู้ตรวจทดสอบส่วนควบ และเครื่องอุปกรณ์ของรถที่ใช้ก๊าซธรรมชาติอัดเป็นเชื้อเพลิง ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. 2550 ซึ่งกฎหมายดังกล่าวไม่มีมาตรการในการลงโทษ เพียงแต่ตัดเดือน ระเบียบใช้หนังสือให้ความเห็นชอบเป็นผู้ตรวจ และทดสอบชั่วคราว หรือยกเลิกหนังสือให้ความเห็นชอบเท่านั้น หรือหากเป็นกรณีผิดจรรยาบรรณทางวิชาชีพวิศวกรก็ให้พักหรือเพิกถอนใบอนุญาต เป็นการลงโทษในทางวิชาชีพของผู้ประกอบอาชีพวิศวกรเท่านั้น หากมีความเสียหายส่วนหนึ่งเกิดขึ้นจากที่วิศวกรงดเว้นการปฏิบัติหน้าที่ของตนดังกล่าวยังไม่มีความหมายกำหนดโทษทางแพ่ง หรือทางอาญา

1.1.3 ปัญหาการคุ้มครองผู้บริโภคจากการประกอบธุรกิจติดตั้งส่วนควบ และเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV ในรถยนต์

1) ปัญหามาตรฐานถังบรรจุก๊าซ NGV และอุปกรณ์ ตามประกาศเรื่องกำหนดมาตรฐานส่วนควบ และเครื่องอุปกรณ์ของรถที่ใช้ก๊าซธรรมชาติอัดเป็นเชื้อเพลิงตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. 2550 ได้กำหนดมาตรฐานไว้ 4 มาตรฐานด้วยกัน คือ มาตรฐาน มอก. 2311, ISO 11459, ECER 110 และ ANSI CSA NGV2 ซึ่งหากมีผู้นำเข้าหรือผู้ครอบครองติดตั้งถังที่ได้มาตรฐานดังกล่าว และรวมถึงอุปกรณ์ที่ใช้ในการติดตั้งที่ไม่มีมาตรฐานซึ่งทั้งถังบรรจุก๊าซ NGV และอุปกรณ์ติดตั้งระบบก๊าซ NGV จะต้องมีการนำเข้าจากต่างประเทศซึ่งการนำเข้าดังกล่าวไม่มีหน่วยงานใดที่เข้ามาควบคุมการมาตรฐานการนำเข้าถังและอุปกรณ์ชุดติดตั้งระบบ NGV ซึ่งจะเป็นอันตรายต่อผู้ใช้บริการติดตั้ง ในกรณีถังบรรจุก๊าซ NGV และอุปกรณ์ชุดติดตั้งระบบ NGV ไม่ได้มาตรฐาน จึงควรที่จะมีมาตรการกฎหมายควบคุมการนำเข้าถังและอุปกรณ์ชุดติดตั้งระบบ NGV มีมาตรการ

จัดการกับถังบรรจุก๊าซ NGV ไม่มีมาตรฐานที่นำเข้ามาแล้วไม่ให้ออกสู่ตลาด และลงโทษบุคคลนำเข้า มิไว้ในครอบครอง จำหน่ายหรือทำการติดตั้งถังบรรจุก๊าซ NGV ไม่ได้มาตรฐาน

2) ปัญหาราคาถังก๊าซ NGV ซึ่งต้องนำเข้าจากต่างประเทศ มีราคาแตกต่างกันตามลักษณะของวัสดุที่ใช้ผลิตและมาตรฐาน ผู้บริโภคควรจะได้รับรู้ถึงคุณภาพของถังบรรจุก๊าซ NGV แต่ละประเภทและมาตรฐานเพื่อเป็นข้อมูลในการพิจารณาติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV เนื่องด้วยการใช้บริการติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV มีค่าติดตั้งค่อนข้างสูง สาเหตุหนึ่งมาจากปัญหาราคาของถังบรรจุก๊าซ NGV ราคาแพง รัฐบาลควรกำหนดราคาที่เหมาะสมเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐที่สนับสนุนให้ใช้ก๊าซ NGV โดยใช้กลไกของพระราชบัญญัติว่าด้วยราคาสินค้าและบริการ พ.ศ. 2542 ในเรื่องของราคาถังบรรจุก๊าซ NGV เพื่อป้องกันการกำหนดราคาและวิธีปฏิบัติในทางการค้าที่ไม่เป็นธรรม

1.1.4 ปัญหามาตรการทางกฎหมายในการระบข้อพิพาทและเยียวยาความเสียหาย อันเกิดจากการใช้บริการติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV ในรถยนต์

การติดตั้งหากมีความเสียหายเกิดขึ้นต่อเครื่องยนต์ เครื่องสละชุด ไม่มีกำลัง หรือถ้าร้ายแรงถึงเกิดการระเบิด ซึ่งเป็นอันตรายร้ายแรงต่อชีวิตร่างกาย และทรัพย์สินนั้นความเสียหายดังกล่าวผู้ประกอบการธุรกิจศูนย์บริการติดตั้งส่วนควบ และเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV ต้องรับผิดชอบในความเสียหายเกิดขึ้นจากการติดตั้งส่วนควบ และเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV ฐานกระทำความผิดต่อผู้บริโภค หรือตามสัญญาที่ได้ให้บริการ โดยผู้ที่ได้รับความเสียหายต้องดำเนินกระบวนการทางศาล อาจต้องใช้เวลามากกว่าที่จะได้รับการเยียวยาความเสียหาย และหากใช้กระบวนการไกล่เกลี่ยโดยคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคก็ยังมีผลล่าช้าเพราะต้องรับเรื่องร้องเรียนจากผู้เสียหายจากการใช้สินค้าและบริการจำนวนมาก ทั้งนี้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 ไม่ได้กำหนดอำนาจไกล่เกลี่ยข้อพิพาทของคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคไว้อย่างชัดเจน ทำให้กระบวนการเจรจาไกล่เกลี่ยยังมีความล่าช้า เช่นนั้นแล้ว ในระหว่างที่ผู้ได้รับความเสียหายยังไม่ได้รับการเยียวยาความเสียหาย ก็ทำให้ผู้ใช้บริการซึ่งได้รับความเสียหายไม่สามารถใช้รถยนต์ดังกล่าวได้ ต้องมีภาระค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น จึงเห็นควรมีกระบวนการเยียวยาความเสียหายเบื้องต้นให้กับผู้ใช้บริการที่ได้รับความเสียหายอย่างรวดเร็ว

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1.2.1 เพื่อศึกษา ประวัติความเป็นมา ทฤษฎี และการประกอบธุรกิจศูนย์บริการติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV ในรถยนต์ ในประเทศไทย และต่างประเทศ

1.2.2 เพื่อศึกษากฎหมายที่ใช้บังคับเกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจศูนย์บริการติดตั้ง ส่วนควบ และเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV ในรถยนต์ ในประเทศไทยเปรียบเทียบกับต่างประเทศ

1.2.3 เพื่อศึกษาวิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายที่ใช้บังคับ เกี่ยวกับการเยียวยาความเสียหายจากการใช้บริการติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV ในรถยนต์

1.2.4 เพื่อศึกษามาตรการที่เหมาะสมมาใช้เป็นแนวทางการแก้ไข ปรับปรุงกฎหมายที่ใช้ในการควบคุมธุรกิจ และการเยียวยาความเสียหายจากการใช้บริการติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV ในรถยนต์

1.3 สมมติฐานการศึกษา

ศูนย์บริการติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV ในรถยนต์ ยังไม่มีมาตรฐานเพียงพอ เนื่องจากมาตรการทางกฎหมายที่ใช้บังคับเกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจศูนย์บริการติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV ในรถยนต์ ที่ใช้บังคับในปัจจุบันยังไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอในการบังคับใช้ให้ศูนย์บริการติดตั้งมีมาตรฐาน ทั้งยังมีปัญหาเกี่ยวกับมาตรฐานการจัดตั้งศูนย์บริการติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV ในเรื่องของอาคารสถานที่ การบริการ ปัญหาคุณสมบัติเรื่องจริยธรรมของผู้ประกอบธุรกิจ ปัญหาค่านิยมของ “ผู้ติดตั้ง” ซึ่งยังมีความหมายไม่ครอบคลุมเพียงพอ ปัญหามาตรฐานของช่างผู้ติดตั้งและวิศวกร ผู้ตรวจและทดสอบ ผู้เขียนเห็นว่าควรมีการแก้ไข ปรับปรุง เพิ่มเติม กฎกระทรวงกำหนดส่วนควบ และเครื่องอุปกรณ์ของรถยนต์ที่ใช้ก๊าซธรรมชาติอัดเป็นเชื้อเพลิง พ.ศ. 2550 และควรมีการแก้ไข ปรับปรุง ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนด หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการให้ความเห็นชอบและยกเลิกการให้ความเห็นชอบเป็นผู้ติดตั้งส่วนควบ และเครื่องอุปกรณ์ของรถที่ใช้ก๊าซธรรมชาติอัดเป็นเชื้อเพลิงตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. 2550 จะทำให้ศูนย์บริการติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV ในรถยนต์มีมาตรฐานเดียวในการให้บริการ

1.4 ขอบเขตของการศึกษา

มุ่งศึกษาถึงกฎหมายต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการประกอบธุรกิจให้บริการติดตั้งส่วนควบ และเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV ในรถยนต์ ในประเทศไทย เช่น พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 กฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ของรถที่ใช้ก๊าซธรรมชาติอัดเป็นเชื้อเพลิง และประกาศกรมการขนส่งทางบกที่ออกตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. 2550 และมาตรฐานของอุปกรณ์และถังบรรจุก๊าซ NGV และปัญหาที่เกิดจากการบังคับใช้กฎหมายดังกล่าว เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่

ผู้บริโภคที่ใช้บริการติดตั้ง และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการเยียวยาความเสียหายที่เกิดจากการประกอบธุรกิจศูนย์ บริการติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV ในรถยนต์ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติความรับผิดในสินค้าไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 และพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551 พร้อมทั้งศึกษาแนวทางการควบคุมการประกอบธุรกิจศูนย์บริการติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV ในรถยนต์ให้มีมาตรฐานเท่าเทียมกันและการคุ้มครองผู้บริโภคและการเยียวยาความเสียหายในประเทศไทยและในต่างประเทศ

1.5 วิธีดำเนินการศึกษา

การดำเนินการศึกษาเป็นการวิจัยเชิงเอกสาร (Documentary Research) โดยทำการศึกษาและค้นคว้าจากเอกสารทั้งภาษาไทย และภาษาต่างประเทศ หนังสือ บทความ วิทยานิพนธ์ วารสาร จุลสาร ข้อมูลทางคอมพิวเตอร์ และอินเทอร์เน็ต ในแง่วิชาการและการทางที่เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจศูนย์บริการติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV ในรถยนต์ ความปลอดภัยและการเยียวยาความเสียหาย ที่ผู้บริโภคที่ใช้บริการติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV ในรถยนต์ จะได้รับ

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.6.1 ทำให้ทราบถึงประวัติความเป็นมาแนวคิด และทฤษฎีการประกอบธุรกิจศูนย์บริการติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV ในรถยนต์

1.6.2 ทำให้ทราบถึงกฎหมายต่างประเทศ และประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจบริการติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV ในรถยนต์ในประเทศไทยและต่างประเทศ

1.6.3 ทำให้ทราบถึงปัญหากฎหมายที่ใช้เกี่ยวข้องกับการเยียวยาความเสียหายจากการใช้บริการติดตั้งส่วนควบ และเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV

1.6.4 ทำให้ทราบมาตรการที่เหมาะสมนำมาใช้เป็นแนวทางในการแก้ไข ปรับปรุงกฎหมายที่ใช้ในการควบคุมธุรกิจ และและการเยียวยาความเสียหายจากการใช้บริการติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์บรรจุก๊าซ NGV ในรถยนต์

1.7 บทนิยามศัพท์

ในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ได้ให้นิยามศัพท์เฉพาะไว้ดังนี้

- “NGV” ย่อมาจาก Natural Gas for Vehicle หมายความว่า ก๊าซธรรมชาติที่ใช้เป็นเชื้อเพลิงสำหรับยานยนต์ เกิดจากการสะสม และทับถมของซากพืช ซากสัตว์สะสมเป็นเวลานานจนเกิดการรวมตัวเป็นก๊าซธรรมชาติ มีส่วนประกอบส่วนใหญ่เป็นก๊าซมีเทน (CH_3) มีคุณสมบัติเบากว่าอากาศ โดยจะถูกอัดจนมีความดัน 300,000 ปอนด์ต่อตารางนิ้ว หรือบางครั้งเรียกว่า CNG
- “CNG” ย่อมาจาก Compressed Natural Gas หรือก๊าซธรรมชาติอัด หมายความว่า ก๊าซธรรมชาติที่ใช้เป็นเชื้อเพลิงในสภาพที่ถูกอัดจนมีความดันสูง มีส่วนประกอบส่วนใหญ่เป็นก๊าซมีเทนและมีสถานะเป็นก๊าซ
- “LPG” ย่อมาจาก Liquefied Petroleum Gas หมายความว่า ก๊าซปิโตรเลียมเหลว ซึ่งประกอบไปด้วยโพรเพน และบิวเทน เมื่อทำให้อยู่ในสถานะของเหลวแล้วก็คือ ก๊าซหุงต้ม
- “ส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์” หมายความว่า ส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ที่ใช้ติดตั้งในรถที่ใช้ก๊าซธรรมชาติอัดเป็นเชื้อเพลิง
- “ผู้ติดตั้ง” หมายความว่า ผู้ติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์
- “การติดตั้ง” หมายความว่า การติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ของรถที่ใช้ก๊าซธรรมชาติอัดเป็นเชื้อเพลิงตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์
- “ผู้ตรวจและทดสอบ” หมายความว่า ผู้ตรวจและทดสอบส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์และการติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์