

บทที่ 4

ผลการวิจัยและอภิปรายผล

4.1 ผลการวิจัย

การประเมินประสิทธิภาพสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร ได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนาม และใช้แบบสำรวจในการประเมิน ซึ่งแบ่งผลการศึกษาออกเป็นประเด็นต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

4.1.1 ข้อมูลทั่วไปของสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์

4.1.2 ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของช่างในสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์

4.1.3 ความเชื่อถือได้ของผลการตรวจวัดมลพิษจากเครื่องยนต์ของสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์

4.1.4 ปัญหาอุปสรรคเกี่ยวกับการดำเนินงานของสถานตรวจสภาพรถเอกชน โดยมีรายละเอียดของผลการศึกษาในแต่ละประเด็น ดังนี้

4.1.1 ข้อมูลทั่วไปของสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์

ผลการศึกษาเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ แบ่งออกเป็น ส่วนต่าง ๆ ตามที่ทำการศึกษาดังนี้

4.1.1.1 ข้อมูลทั่วไป

4.1.1.2 อุปกรณ์ในการตรวจวัดมลพิษ

4.1.1.3 การดำเนินการตรวจวัดมลพิษ

4.1.1.4 อัตราค่าบริการตรวจสภาพรถ

4.1.1.5 ความแตกต่างของสถานตรวจสภาพรถ

ผลการศึกษาที่มีรายละเอียดดังนี้

4.1.1.1 ข้อมูลทั่วไป

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนาม โดยใช้แบบสำรวจประเมินการปฏิบัติงานของช่าง ในสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์เอกชน ซึ่งเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 30 แห่ง ปรากฏผลดังแสดงในตารางที่ 4.1

จากตารางที่ 4.1 พบว่า กลุ่มตัวอย่างทั้ง 30 แห่ง มีป้ายสัญลักษณ์ตรอ. ป้ายชื่อ ตรอ. และป้ายแสดงประเภทรถครบทุกแห่ง ส่วนป้ายแสดงค่าตรวจสภาพรถจากการสำรวจ พบว่า 28 แห่ง มีป้ายแสดงค่าตรวจสภาพรถ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 93.8 และสตีกเกอร์ที่ใช้ติดเป็นสัญลักษณ์ว่า รถคันนั้นได้ผ่านการตรวจสภาพรถแล้ว มี 3 แห่งที่มีสตีกเกอร์ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 10.0 ในด้านความเอาใจใส่ในการตรวจสภาพรถ พบว่า สถานตรวจสภาพรถจำนวน 22 แห่ง มีความเอาใจใส่ต่อการตรวจสภาพรถ

ในการตรวจวัดปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ไฮโดรคาร์บอน และระดับเสียง จากการสำรวจการดำเนินการตรวจสภาพรถของสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์เอกชน พบว่าในการปฏิบัติงานแห่งไม่มีการตรวจวัดมลพิษ ดังนั้น เพื่อให้ทราบถึงวิธีการตรวจวัดมลพิษของช่าง ในสถานตรวจสภาพรถว่ามีการปฏิบัติเป็นอย่างไร จึงได้ให้ช่างทำการตรวจวัดมลพิษอีกครั้งหลังจากออกใบรับรองการตรวจสภาพแล้ว ซึ่งพบว่าในการตรวจวัดปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ และไฮโดรคาร์บอน ส่วนใหญ่ไม่มีการปรับเทียบมือก่อนการตรวจวัด ซึ่งมีจำนวน 26 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 86.7 ไม่มีการทำความสะอาดเครื่องมือก่อนตรวจวัดจำนวน 17 แห่ง การสอดหัววัดทำได้ถูกต้องจำนวน 27 แห่ง และการตรวจวัดมลพิษจะทำการตรวจวัดเพียงครั้งเดียวเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งมีจำนวนถึง 29 แห่ง

การตรวจวัดระดับเสียง ส่วนใหญ่ไม่มีการปรับเทียบเครื่องมือ และระดับเสียงของสภาพแวดล้อม คิดเป็นร้อยละ 96.7 และร้อยละ 100.0 ตามลำดับ การตั้งระยะห่างและมุมของเครื่องมือ รวมทั้งการบิดเร่งเครื่องยนต์ทำได้ไม่ถูกต้อง ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 56.7 และร้อยละ 80.0 ตามลำดับ ในการตรวจวัดระดับเสียง พบว่า ร้อยละ 83.3 มีการตรวจวัดเพียงครั้งเดียวแล้วใช้ค่าที่ตรวจวัดได้เป็นผลในการตรวจวัด เมื่อสอบถามความรู้เกี่ยวกับค่ามาตรฐานของมลพิษพบว่า ร้อยละ 73.3 มีความรู้เกี่ยวกับค่ามาตรฐานของมลพิษถูกต้อง

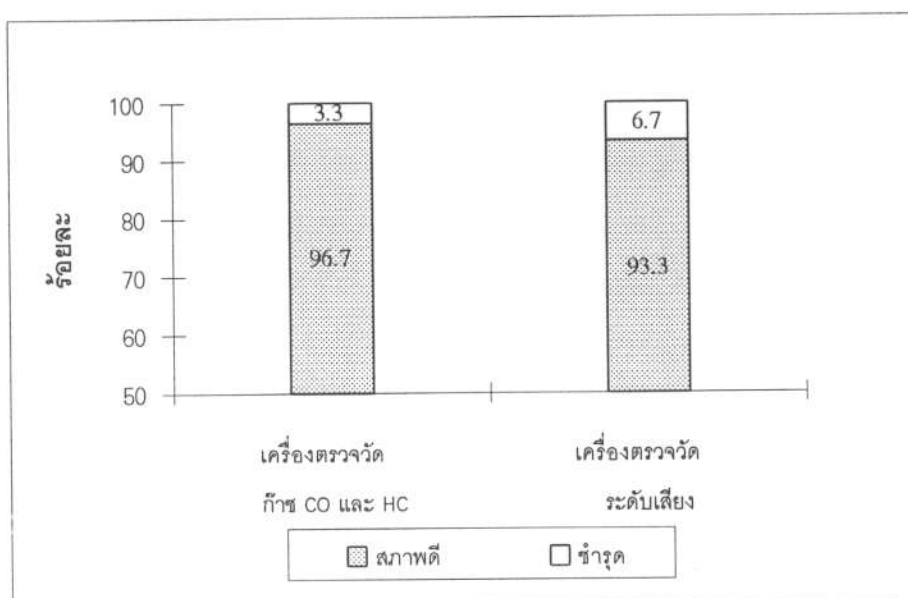
ตารางที่ 4.1 ผลการสำรวจเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของช่างในสถานตรวจสภาพรถ 30 แห่ง

ลักษณะทั่วไป	การปฏิบัติ	
	ถูกต้อง	ไม่ถูกต้อง
สัญลักษณ์ตรอ.	30 (100.0)	0 (0.0)
ป้ายชื่อตรอ.	30 (100.0)	0 (0.0)
ป้ายแสดงประเภทรถ	30 (100.0)	0 (0.0)
ป้ายแสดงค่าตรวจสภาพรถ	28 (93.3)	2 (6.7)
สติ๊กเกอร์	3 (10.0)	27 (90.0)
การสอบถามรายละเอียดข้อมูลรถ	15 (50.0)	15 (50.0)
ความเอาใจใส่ในการตรวจสภาพรถ	22 (73.3)	8 (26.7)
การออกไปรับรองโดยตรวจตามขั้นตอน	13 (43.3)	17 (56.7)
การอุ่นเครื่องยนต์ก่อนทำการตรวจสอบ	20 (66.7)	10 (33.3)
การตรวจสอบความเรียบร้อยจากรถ	11 (36.7)	19 (63.3)
<u>การตรวจวัดก๊าซ CO และ HC</u>		
- การปรับเทียบเครื่องมือ	4 (13.3)	26 (86.7)
- เดินเครื่องยนต์ให้อยู่ในอุณหภูมิใช้งานปกติ	29 (96.7)	1 (3.3)
- การทำความสะอาดเครื่องมือก่อนการตรวจวัด	13 (43.3)	17 (56.7)
- ลักษณะการสอดหัววัดของเครื่องมือเข้าไปในท่อไอเสีย	27 (90.0)	3 (10.0)
- ไม่มีการเร่งเครื่องยนต์ขณะตรวจวัด	30 (100.0)	0 (0.0)
- การตรวจวัด 2 ครั้งและใช้ค่าเฉลี่ย	1 (3.3)	29 (96.7)
<u>การตรวจระดับเสียง</u>		
- การปรับเทียบเครื่องมือ	1 (3.3)	29 (96.7)
- การตรวจสอบค่าระดับเสียงของสภาพแวดล้อม	0 (0.0)	30 (100.0)
- เดินเครื่องยนต์ให้อยู่ในอุณหภูมิใช้งานปกติ	26 (86.7)	4 (13.3)
- การตั้งระยะห่างของเครื่องมือตรวจวัด	13 (43.3)	17 (56.7)
- การเร่งเครื่องยนต์ถูกต้องตามหลักเกณฑ์	6 (20.0)	24 (80.0)
- การอ่านค่าที่วัดได้ถูกต้องตามหลักเกณฑ์	23 (76.7)	7 (23.3)
- การตรวจวัด 2 ครั้งและใช้ค่าสูงสุด	5 (16.7)	25 (83.3)
ความรู้เกี่ยวกับค่ามาตรฐานของมลพิษ	22 (73.3)	8 (26.7)

หมายเหตุ: ตัวเลขใน () หมายถึง จำนวนร้อยละ

4.1.1.2 อุปกรณ์ในการตรวจวัดมลพิษ

จากการสำรวจกลุ่มตัวอย่าง 30 แห่ง พบว่า ทุกร้านมีอุปกรณ์ตรวจวัดก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ไฮโดรคาร์บอน และระดับเสียง สถานตรวจสภาพรถส่วนใหญ่มีอุปกรณ์ตรวจวัดมลพิษอยู่ในสภาพใช้งานได้ดี มีเพียง 1 แห่ง ที่มีอุปกรณ์ชำรุด ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 3.3 และอุปกรณ์ตรวจวัดระดับเสียง ส่วนใหญ่ใช้งานได้ดี มีเพียง 2 แห่ง หรือร้อยละ 6.7 ที่ใช้งานไม่ได้เนื่องจากอุปกรณ์ชำรุด รายละเอียดดังแสดงในภาพที่ 15



ภาพที่ 15 สภาพใช้งานอุปกรณ์ตรวจวัดมลพิษของสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์
จำนวน 30 แห่ง

อุปกรณ์ที่ใช้ในการตรวจวัดมลพิษทางอากาศและเสียงในสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์เอกชนมีดังนี้

เครื่องตรวจวัดปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์และไฮโดรคาร์บอนในสถานตรวจสภาพรถ ใช้เครื่องมือตรวจวัดระบบเดียวกันคือ ระบบ NDIR ยี่ห้อและรุ่นที่ใช้มีดังนี้

1. ยี่ห้อ HORIBA รุ่น MEXA 324 GF
2. ยี่ห้อ HORIBA รุ่น MEXA 544 GF
3. ยี่ห้อ PROTECTH FLUX 2000-2

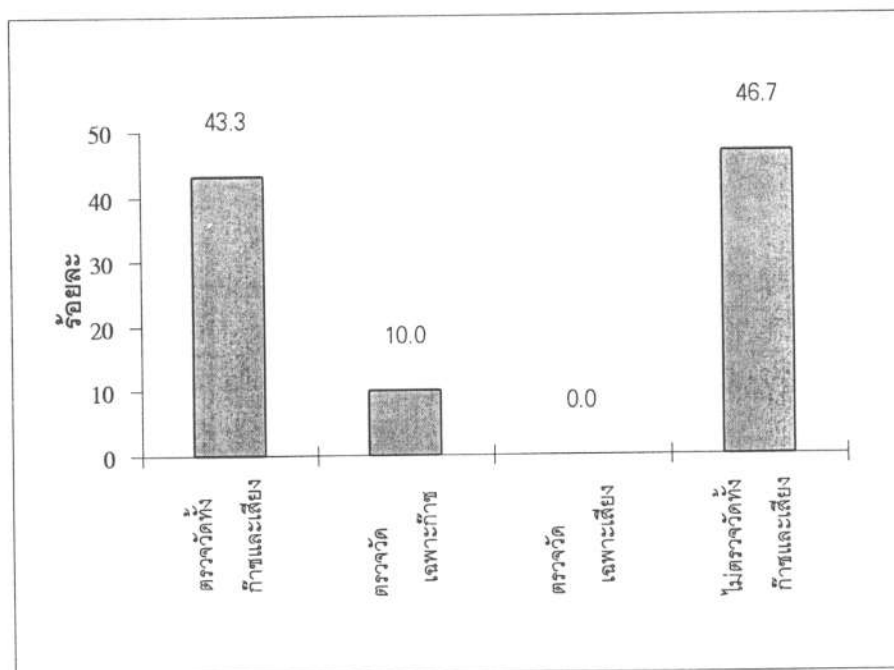
4. ยี่ห้อ RIKKEN KEIKI รุ่น RI-503A
5. ยี่ห้อ TECHNOTEST MODE 483
6. ยี่ห้อ KOMYO RIKAGUKU
7. ยี่ห้อ UREX

เครื่องตรวจวัดระดับเสียงที่ใช้ในสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์แต่ละแห่ง ยี่ห้อที่ใช้มีดังนี้

1. ยี่ห้อ ONO SOKKI รุ่น LA-210
2. ยี่ห้อ LT-LUTRON รุ่น SL-4001
3. ยี่ห้อ RION รุ่น NA-24
4. ยี่ห้อ CIRBUS

4.1.1.3 การดำเนินการตรวจวัดมลพิษ

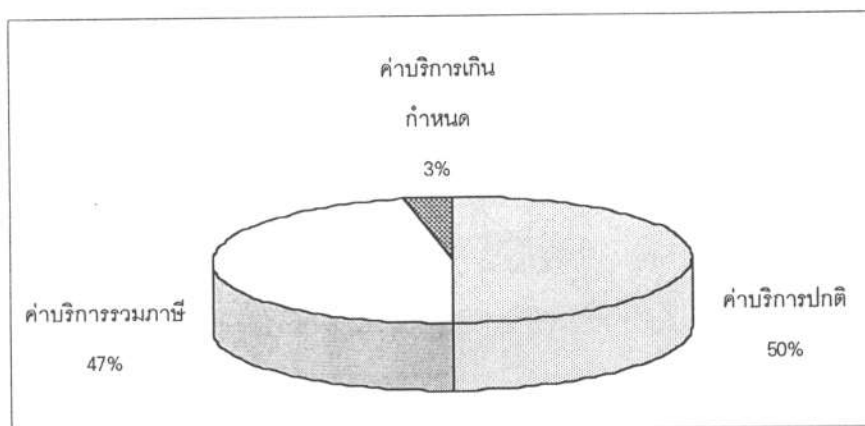
จากการสำรวจการปฏิบัติงานของช่างในสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์เกี่ยวกับการตรวจวัดมลพิษทางอากาศและเสียง พบว่า การปฏิบัติงานตามปกติในด้านการตรวจวัดมลพิษทางอากาศและเสียง สถานตรวจสภาพรถที่ทำการตรวจวัดมลพิษทั้งก๊าซและเสียงครบตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดไว้มี 13 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 43.3 และมี 17 แห่ง หรือคิดเป็นร้อยละ 56.7 ออกใบรับรองการตรวจสภาพโดยไม่ตรวจมลพิษทางอากาศและเสียง หรือตรวจมลพิษเฉพาะอย่างใดอย่างหนึ่งซึ่งไม่ครบตามขั้นตอนการตรวจสภาพ รายละเอียดดังแสดงในภาพที่ 16



ภาพที่ 16 การดำเนินการตรวจวัดมลพิษทางอากาศและเสียงของสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ จำนวน 30 แห่ง

4.1.1.4 อัตราค่าบริการตรวจสภาพรถ

อัตราค่าบริการตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ในการตรวจสภาพครั้งแรก อัตราค่าบริการปกติ คันละ 60 บาท อัตราค่าบริการรวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 10.0 คิดเป็นคันละ 66 บาท จากการสำรวจพบว่า สถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์เอกชนจำนวน 15 แห่ง หรือคิดเป็นร้อยละ 50.0 เก็บค่าบริการตามอัตราปกติ จำนวน 14 แห่ง หรือคิดเป็นร้อยละ 46.7 เก็บค่าบริการโดยรวมภาษี และมีสถานตรวจสภาพรถจำนวน 1 แห่ง หรือคิดเป็นร้อยละ 3.3 เก็บค่าบริการเกินอัตราที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด รายละเอียดดังภาพที่ 17



ภาพที่ 17 การเก็บอัตราค่าบริการตรวจสอบสภาพรถของสถานตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์
จำนวน 30 แห่ง

4.1.1.5 ความแตกต่างของสถานตรวจสอบสภาพรถ

จากการศึกษาสถานตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์จำนวน 30 แห่ง พบว่าเป็นศูนย์บริการ 9 แห่ง เป็นอู่เอกชน 21 แห่ง เมื่อเปรียบเทียบลักษณะการดำเนินงานของสถานตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ที่เป็นแบบศูนย์บริการกับอู่เอกชน พบว่า

- 1) แบบศูนย์บริการจะให้บริการตรวจสอบสภาพรถ และซ่อมแซมปรับแต่งเครื่องยนต์ ส่วนแบบอู่เอกชนที่ตรวจสอบสภาพรถจะให้บริการตรวจสอบสภาพรถเพียงอย่างเดียว
- 2) อุปกรณ์ตรวจวัดมลพิษ ถ้าเป็นสถานตรวจสอบสภาพรถแบบศูนย์บริการที่อยู่ในเครือของบริษัทเดียวกัน อุปกรณ์ที่ใช้ในการตรวจสอบสภาพรถ หรืออุปกรณ์ในการปรับแต่งเครื่องยนต์จะเหมือนกันทุกศูนย์บริการ เพราะทางบริษัทจะจัดเตรียมให้เพื่อให้เป็นรูปแบบเดียวกัน ส่วนแบบอู่เอกชน จะจัดจัดหาอุปกรณ์เองแต่ต้องได้ตามมาตรฐานที่ทางกรมการขนส่งทางบกกำหนดไว้
- 3) ความเข้มงวดในการตรวจสอบสภาพทั้งการตรวจสอบสภาพด้านความปลอดภัย และด้านมลพิษ สถานตรวจสอบสภาพรถที่เป็นแบบศูนย์บริการจะมีความเข้มงวดมาก ถ้าหากรถที่นำมาตรวจสอบสภาพตรวจไม่ผ่าน ก็ต้องปรับปรุงแก้ไขก่อน
- 4) สภาพการจัดการภายในสถานตรวจสอบสภาพรถ เมื่อเปรียบเทียบสถานตรวจสอบสภาพระหว่างศูนย์บริการกับอู่เอกชน พบว่า แบบศูนย์บริการให้บริการทั้งการปรับแต่งเครื่องยนต์ และการตรวจสอบสภาพรถ ดังนั้นสภาพทั่วไปภายในร้านจึงไม่กว้างขวางมากเมื่อเทียบกับที่

เป็นอุกเขชน ซึ่งจะมีพื้นที่มากกว่า ไม่แออัด เสี่ยงไม่ด้รบกวนจากการซ่อมเครื่องยนต์ รวมทั้งมีการระบายอากาศที่ดีกว่า

4.1.2 ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของช่างในสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์

จากการเก็บข้อมูลเพื่อประเมินประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของช่างในสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ โดยใช้แบบสำรวจ ซึ่งให้คะแนนการปฏิบัติงานตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้ ผลการศึกษาแบ่งออกเป็นส่วน ๆ ได้แก่ - คะแนนการปฏิบัติงานของช่างในสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ ระดับคะแนนการปฏิบัติงานของช่างในสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ และการทดสอบสมมติฐานการวิจัย โดยมีรายละเอียดของผลการศึกษาในแต่ละประเด็นดังนี้

4.1.2.1 คะแนนการปฏิบัติงานของช่างในสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์

จากการสำรวจและให้คะแนนการปฏิบัติงานของช่างในสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ โดยผู้ประเมิน 4 คน ตามแบบสำรวจ ผลการให้คะแนนที่ได้นำมาหาคะแนนการปฏิบัติงานเฉลี่ยของแต่ละแห่ง ได้ผลดังตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.2 คะแนนการปฏิบัติงานของช่างในสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์
จำนวน 30 แห่ง

ตรอ.ร้านที่	คะแนนจากผู้ประเมินคนที่				คะแนนเฉลี่ย
	1	2	3	4	
1	5	7	8	7	6.75
2	11	11	10	11	10.75
3	13	14	12	14	13.25
4	8	13	14	14	12.25
5	7	7	7	10	7.75
6	15	22	16	16	17.25
7	16	13	18	15	15.50
8	16	16	18	15	16.25
9	11	11	11	11	11.00
10	8	8	8	8	8.00
11	10	7	9	8	8.50
12	9	12	13	10	11.00
13	8	8	8	8	8.00
14	16	14	14	15	14.75
15	13	10	13	13	12.25
16	5	5	5	5	5.00
17	13	12	12	11	12.00
18	22	20	16	23	21.75
19	15	20	16	15	16.50
20	8	8	8	8	8.00
21	4	5	5	4	4.50
22	9	7	11	8	8.75
23	20	22	21	22	21.25
24	11	10	8	9	9.50
25	21	17	17	18	18.25
26	18	20	18	20	19.00
27	18	17	18	17	17.50
28	9	7	8	8	8.00

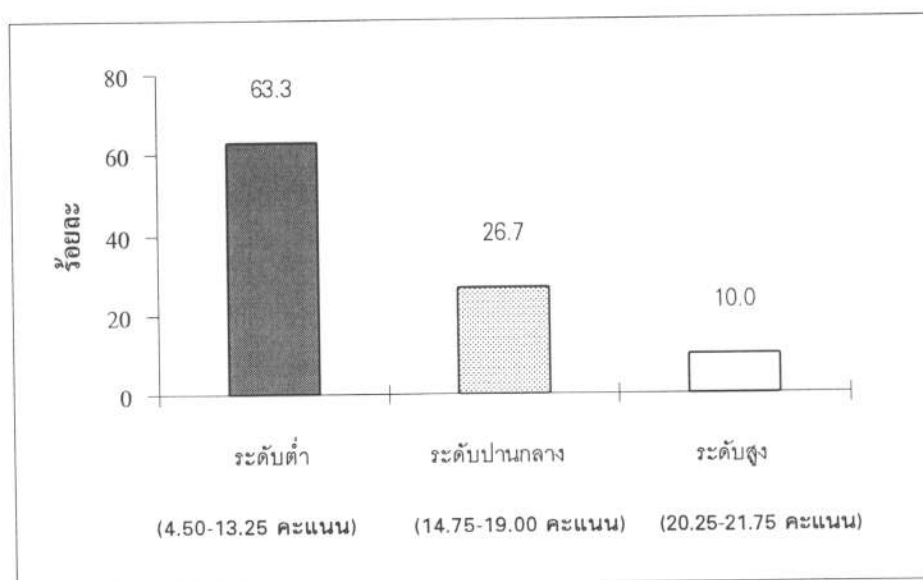
ตารางที่ 4.2 คะแนนการปฏิบัติงานของช่างในสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์
จำนวน 30 แห่ง (ต่อ)

ตรอ.ร้านที่	ค่าคะแนนจากผู้ประเมินคนที่				
	1	2	3	4	คะแนนเฉลี่ย
29	9	10	9	9	9.25
30	22	19	20	20	20.25

จากตารางที่ 4.2 พบว่าคะแนนการปฏิบัติงานของช่างในสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ จำนวน 30 แห่ง มีคะแนนการปฏิบัติงานของช่างต่ำสุดเท่ากับ 4.50 คะแนน คะแนนสูงสุดเท่ากับ 21.75 คะแนน คะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 12.43 คะแนน จากคะแนนเต็มทั้งหมด 25 คะแนน และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 4.93 คะแนน

4.1.2.2 ระดับการปฏิบัติงานของช่างในสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์

จากผลการสำรวจ เมื่อนำคะแนนการปฏิบัติงานของช่างในสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ทั้ง 30 แห่ง มาจัดกลุ่มระดับการปฏิบัติงานตามเกณฑ์ที่กำหนด ซึ่งแบ่งเป็น 3 ระดับ สามารถจัดกลุ่มได้ดังภาพที่ 18



ภาพที่ 18 ระดับคะแนนการปฏิบัติงานของช่างในสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์
จำนวน 30 แห่ง

จากภาพที่ 18 พบว่า คะแนนการปฏิบัติงานของช่างอยู่ในระดับต่ำ (4.50 - 13.25 คะแนน) ระดับปานกลาง (14.75 - 19.00 คะแนน) และระดับสูง (20.25 - 21.75 คะแนน) คิดเป็นร้อยละ 63.3, 26.7 และ 10.0 ตามลำดับ

4.1.2.3 การทดสอบสมมติฐานการวิจัย

จากการตั้งสมมติฐานการวิจัยที่ว่า การปฏิบัติงานของช่างในสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ไม่อยู่ในเกณฑ์ยอมรับได้ ในการดำเนินการตรวจสภาพรถ สถานตรวจสภาพรถเอกชนเชื่อมั่นว่า การปฏิบัติงานของช่างภายในร้านของตนปฏิบัติได้ถูกต้อง คำกล่าวอ้างนี้ผู้วิจัยกำหนดเกณฑ์ว่า หากการปฏิบัติงานของช่างภายในร้านใด ๆ ถูกต้องจริง คะแนนการปฏิบัติงานของช่างในร้านนั้นควรมีคะแนน 15 คะแนนขึ้นไป จากคะแนนเต็ม 25 คะแนน แต่หากได้คะแนนต่ำกว่า 15 คะแนน จะถือว่า การปฏิบัติงานของช่างในร้านนั้น ปฏิบัติไม่ถูกต้อง ดังนั้นจากสมมติฐานการวิจัยที่ว่า การปฏิบัติงานของช่างในสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์เอกชน ไม่อยู่ในเกณฑ์ยอมรับได้ สามารถเขียนเป็นสมมติฐานทางสถิติ

$$H_0 : \mu = \mu_0 = 15$$

$$H_a : \mu = \mu < 15$$

โดยทดสอบที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 ซึ่งผลการทดสอบด้วยสถิติทดสอบ t ปรากฏว่า ปฏิเสธสมมติฐาน H_0 (p - value < 0.05) สรุปผลได้ว่า คะแนนการปฏิบัติงานของช่างในสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ไม่เป็นไปตามคำกล่าวอ้างของสถานตรวจสภาพรถ นั่นคือ การปฏิบัติงานของช่างในสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ ไม่อยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้

4.1.3 ความเชื่อถือได้ของผลการตรวจวัดมลพิษ

การตรวจวัดมลพิษจากเครื่องมือตรวจวัดมลพิษระหว่างเครื่องมือของกรมควบคุมมลพิษ (ในที่นี้ให้เป็นเครื่องมือมาตรฐาน) กับเครื่องมือของสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ ในการตรวจวัดโดยใช้เครื่องมือของกรมควบคุมมลพิษ จะทำการตรวจวัดมลพิษก่อนและหลังการนำรถ

ไปตรวจสภาพที่สถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์เอกชน ทั้งนี้เพื่อเป็นการเปรียบเทียบให้เห็นว่า สภาพรถที่นำไปตรวจ มีสภาพการทำงานที่ใกล้เคียงกัน ในการนำข้อมูลผลการตรวจวัดโดย เครื่องมือของกรมควบคุมมลพิษมาใช้เพื่อดูความสอดคล้องกับผลที่ตรวจวัดได้จากสถานตรวจ สภาพรถนั้น จะใช้ข้อมูลในการตรวจวัดมลพิษครั้งหลังในการนำไปคำนวณหาความสอดคล้อง เนื่องจากสภาพการทำงานของเครื่องยนต์จะมีสภาพที่ใกล้เคียงกันมากขึ้น ซึ่งผลการตรวจวัดที่ได้ จากสถานตรวจสภาพรถในแต่ละแห่ง พบว่า บางแห่งตรวจวัดได้ค่ามลพิษมากกว่าผลที่ตรวจวัด ได้จากเครื่องมือของกรมควบคุมมลพิษ และบางแห่งผลการตรวจวัดได้ค่ามลพิษน้อยกว่า รายละเอียดของข้อมูลดังแสดงในตารางที่ 4.3 - 4.6

ตารางที่ 4.3 ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ ไฮโดรคาร์บอนและระดับเสียงจาก
รถจักรยานยนต์คันที่ 1
อายุการใช้งาน 11 ปี 135 ซีซี

ร้านที่	ผลการตรวจโดยเครื่องมือกรมควบคุมมลพิษ						ผลการตรวจจาก		
	ก่อนตรวจ			หลังตรวจ			สถานตรวจสภาพรถ		
	CO	HC	ระดับเสียง	CO	HC	ระดับเสียง	CO	HC	ระดับเสียง
1	2.85	7415	104.7	2.67	7010	103.6	2.84	4505	-
2	2.67	7010	103.6	2.15	6465	102.7	2.95	8365	98.0
3	2.15	6465	102.7	2.55	7012	102.9	3.23	8160	91.0
4	2.68	6655	103.5	2.69	6945	101.5	0.62	400	104.0
5	2.98	7060	102.8	2.89	7145	102.8	2.90	6240	103.6
6	2.69	6945	101.5	2.98	7060	101.9	2.88	6910	99.0
7	2.53	6640	103.5	2.91	6855	103.1	3.63	8680	98.0
8	2.66	6150	102.6	2.71	5726	103.0	2.90	7870	101.0
9	2.62	5835	102.3	2.72	6150	104.4	1.37	8480	97.7
10	2.36	6150	103.8	2.62	5835	102.3	3.33	9700	102.5
11	2.78	7625	104.1	2.46	7400	104.6	2.68	8055	103.2
12	2.59	6775	104.5	2.78	7120	104.1	2.54	6180	103.0
13	2.65	6425	104.4	2.59	6775	104.5	-	-	108.9
14	2.46	6245	103.0	2.50	5920	101.1	2.88	4000	102.0
15	2.67	7065	102.7	2.55	6285	103.2	1.66	3910	110.0
16	2.02	6435	101.2	2.67	7065	102.7	-	-	-
17	2.37	4920	103.0	2.02	5435	101.2	3.42	6560	-
18	2.15	5850	103.9	2.36	6150	103.8	3.15	8850	101.2
19	2.72	5850	104.4	2.48	6045	104.6	1.87	5860	98.2
20	2.47	5700	104.7	2.35	5600	103.9	2.01	4560	103.2
21	2.34	5355	104.5	2.34	5305	104.6	0.03	100	80.2
22	1.95	4910	104.1	2.17	4630	104.4	3.03	6060	97.1

ตารางที่ 4.3 ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ไฮโดรคาร์บอนและระดับเสียงจาก
รถจักรยานยนต์คันที่ 1 (ต่อ)

ร้านที่	ผลการตรวจโดยเครื่องมือกรมควบคุมมลพิษ						ผลการตรวจจาก		
	ก่อนตรวจ			หลังตรวจ			สถานตรวจสภาพรถ		
	CO	HC	ระดับเสียง	CO	HC	ระดับเสียง	CO	HC	ระดับเสียง
23	2.32	8010	97.4	2.69	7455	96.7	3.84	9660	93.0
24	2.69	7455	96.7	2.72	7300	96.6	3.75	7650	96.0
25	2.69	7485	97.2	2.81	7580	97.5	3.20	7810	99.3
26	3.14	8445	97.8	3.12	8730	96.5	3.97	9820	96.9
27	2.07	5690	97.4	2.40	5755	97.7	1.68	4170	95.8
28	2.06	5855	97.9	2.09	5430	97.9	2.95	8080	103.0
29	3.00	8045	97.3	3.07	8415	97.3	2.36	7055	99.0
30	2.94	7895	97.0	2.92	7920	97.1	3.21	6580	89.5

ตารางที่ 4.4 ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ไฮโดรคาร์บอนและระดับเสียงจาก
รถจักรยานยนต์คันที่ 2
อายุการใช้งาน 13 ปี 135 ซีซี

ร้านที่	ผลการตรวจโดยเครื่องมือกรมควบคุมมลพิษ						ผลการตรวจจาก สถานตรวจสภาพรถ		
	ก่อนตรวจ			หลังตรวจ					
	CO	HC	ระดับเสียง	CO	HC	ระดับเสียง	CO	HC	ระดับเสียง
1	3.24	7820	95.7	2.86	7625	95.8	2.40	5490	-
2	2.86	7625	95.8	2.94	6860	95.9	3.64	8620	92.8
3	2.94	6860	95.9	3.02	7358	94.9	2.02	4916	92.0
4	2.85	6990	93.8	3.01	7075	94.6	0.33	235	92.0
5	3.01	7075	94.7	3.37	7640	95.4	3.09	6860	96.8
6	3.37	7640	95.4	3.47	7710	96.7	3.55	7733	95.2
7	2.22	7455	95.7	3.33	7605	95.1	3.90	12130	97.7
8	2.18	5110	95.7	2.35	5006	95.8	1.75	4700	93.0
9	3.43	7650	104.5	3.50	7690	104.2	1.69	2070	98.0
10	3.08	7495	103.9	3.43	7650	104.5	3.12	6740	98.5
11	3.00	7135	98.2	2.56	7330	98.3	1.93	8480	110.0
12	2.68	5540	98.2	3.00	6135	98.2	2.13	5010	113.0
13	2.73	5750	102.1	2.68	5540	101.3	-	-	113.0
14	2.56	5570	103.3	2.21	4690	102.6	2.10	3220	103.3
15	2.48	5010	102.9	2.52	5435	102.8	2.20	4460	98.0
16	2.53	5420	102.8	2.51	5500	103.1	-	-	-
17	2.47	5345	103.0	2.69	5530	103.2	3.90	6650	-
18	2.27	4735	103.4	3.17	5630	103.4	4.30	8830	101.1
19	3.10	6225	104.2	3.11	5885	104.2	1.50	5492	102.0
20	2.86	5550	104.7	2.82	5170	104.7	1.60	3260	99.4
21	2.79	6105	104.9	2.78	6170	105.0	0.45	970	101.1
22	2.49	5940	104.9	2.25	5150	104.8	2.10	3950	96.8

ตารางที่ 4.4 ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ไฮโดรคาร์บอนและระดับเสียงจาก
รถจักรยานยนต์คันที่ 2 (ต่อ)

ร้านที่	ผลการตรวจโดยเครื่องมือกรมควบคุมมลพิษ						ผลการตรวจจาก		
	ก่อนตรวจ			หลังตรวจ			สถานตรวจสภาพรถ		
	CO	HC	ระดับเสียง	CO	HC	ระดับเสียง	CO	HC	ระดับเสียง
23	2.21	5220	96.3	1.91	5425	97.4	3.31	8096	94.3
24	1.88	5400	95.9	2.02	5450	96.8	2.79	7530	97.8
25	1.94	5255	96.2	1.95	5335	96.0	2.34	5130	91.0
26	1.95	5335	95.4	1.88	5415	95.2	2.91	6600	96.1
27	1.78	4820	96.5	1.75	4645	96.8	0.34	2080	96.9
28	2.10	5640	96.8	2.15	5795	96.2	2.18	6290	101.0
29	2.22	5745	96.2	2.38	5600	96.2	1.70	4500	97.0
30	2.20	5570	96.3	2.18	5455	96.3	2.79	6260	86.7

ตารางที่ 4.5 ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ไฮโดรคาร์บอนและระดับเสียงจาก
รถจักรยานยนต์คันที่ 3
อายุการใช้งาน 7 ปี 135 ซีซี

ร้านที่	ผลการตรวจโดยเครื่องมือกรมควบคุมมลพิษ						ผลการตรวจจาก		
	ก่อนตรวจ			หลังตรวจ			สถานตรวจสภาพรถ		
	CO	HC	ระดับเสียง	CO	HC	ระดับเสียง	CO	HC	ระดับเสียง
1	1.47	7820	96.7	1.47	7625	96.6	1.93	5490	-
2	1.52	3890	96.7	1.53	3520	96.5	2.39	5970	94.0
3	1.53	3520	96.5	1.47	3755	96.7	1.99	5480	93.0
4	1.43	3440	95.8	1.47	3765	96.1	0.11	110	98.0
5	1.53	3665	95.6	1.48	3715	96.0	1.50	3550	96.7
6	1.63	3810	95.5	1.67	3895	95.6	1.71	3910	95.2
7	1.71	4015	95.3	1.87	3895	95.8	2.81	7460	99.1
8	1.65	3625	93.8	1.68	3560	95.0	1.65	3850	99.3
9	1.64	3240	95.4	1.68	3300	95.8	1.05	6870	87.7
10	1.61	3590	95.3	1.64	3240	95.3	2.79	6200	95.2
11	1.79	3265	95.6	1.70	3475	95.6	1.91	4810	97.8
12	1.71	3390	94.9	1.98	3490	98.9	0.67	2120	99.0
13	1.87	3935	98.4	1.71	3390	97.9	-	-	102.5
14	1.64	3850	97.7	1.66	3820	97.7	1.28	1730	98.0
15	1.71	3775	96.2	1.67	3815	96.2	1.38	2860	90.0
16	1.57	3240	96.3	1.71	3775	96.2	-	-	-
17	1.60	3285	94.3	1.57	3240	96.3	3.40	4680	-
18	1.48	3305	98.0	1.61	3590	96.4	2.87	7235	98.4
19	1.61	3590	96.4	1.64	3240	96.4	1.10	3065	93.0
20	1.54	2995	100.7	1.78	3215	103.5	1.90	4540	99.0
21	1.40	3194	103.9	1.43	3210	104.6	0.17	490	93.4
22	1.35	3380	102.5	1.35	3200	103.4	2.23	4390	93.2

ตารางที่ 4.5 ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ไฮโดรคาร์บอนและระดับเสียงจาก
รถจักรยานยนต์คันที่ 3 (ต่อ)

ร้านที่	ผลการตรวจโดยเครื่องมือกรมควบคุมมลพิษ						ผลการตรวจจาก		
	ก่อนตรวจ			หลังตรวจ			สถานตรวจสภาพรถ		
	CO	HC	ระดับเสียง	CO	HC	ระดับเสียง	CO	HC	ระดับเสียง
23	1.80	3665	96.3	1.34	3550	96.9	2.95	6580	93.7
24	1.70	3645	96.5	1.76	3545	96.5	3.08	6550	96.3
25	1.77	3480	96.5	1.70	4320	96.5	1.90	3490	100.5
26	1.69	4230	96.5	1.80	4325	96.4	2.65	6320	95.6
27	1.70	4210	96.5	1.75	4220	96.5	1.49	2970	95.0
28	1.81	4240	96.5	1.81	4240	96.5	2.25	2350	96.8
29	1.88	4005	95.9	1.89	3935	96.8	1.25	2580	95.8
30	1.85	3955	96.6	1.68	3690	96.5	2.56	4630	93.5

ตารางที่ 4.6 ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ไฮโดรคาร์บอนและระดับเสียงจาก
รถจักรยานยนต์คันที่ 4
อายุการใช้งาน 6 ปี 150 ซีซี

ร้านที่	ผลการตรวจโดยเครื่องมือกรมควบคุมมลพิษ						ผลการตรวจจาก		
	ก่อนตรวจ			หลังตรวจ			สถานตรวจสภาพรถ		
	CO	HC	ระดับเสียง	CO	HC	ระดับเสียง	CO	HC	ระดับเสียง
1	2.00	5800	92.6	1.93	5735	92.3	1.93	8090	-
2	2.01	5755	92.7	2.02	5645	93.1	2.30	6710	84.2
3	2.02	5645	93.1	2.00	5800	92.6	2.32	6780	91.0
4	2.05	5785	92.8	2.03	5740	92.5	0.28	190	94.0
5	2.03	5735	92.5	2.00	5720	92.8	2.01	5610	93.4
6	2.09	5535	93.1	2.19	5575	93.2	2.21	5610	92.9
7	2.67	6000	94.5	2.64	6215	93.8	4.00	11650	98.0
8	1.95	5615	92.9	2.44	5725	92.8	3.25	8155	99.0
9	2.82	6170	98.3	2.85	6200	98.7	2.39	15510	97.7
10	2.30	5580	98.3	2.82	6170	98.3	1.81	3920	98.7
11	2.39	5695	98.4	2.39	5590	98.7	2.44	6870	100.0
12	2.29	5480	97.0	2.28	5440	98.0	1.60	4120	99.0
13	2.49	6155	96.8	2.64	6195	96.5	-	-	101.0
14	2.26	6065	97.0	2.66	6420	96.5	2.40	5160	97.3
15	2.80	6685	96.5	2.85	6910	95.6	2.59	5650	90.0
16	2.13	6350	98.8	2.80	6690	98.5	-	-	-
17	2.73	5185	98.2	2.13	4825	98.6	3.97	6275	-
18	2.25	4940	98.7	2.30	5580	98.3	1.08	9770	87.0
19	3.34	6870	102.4	3.36	6725	102.5	1.85	6535	96.0
20	2.67	6575	103.9	2.71	6695	103.5	2.26	5420	98.0
21	2.54	5405	103.7	2.59	5410	103.5	0.38	850	82.0
22	2.63	5570	103.6	2.66	5855	103.5	3.50	7050	94.5

ตารางที่ 4.6 ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ไฮโดรคาร์บอนและระดับเสียงจาก
รถจักรยานยนต์คันที่ 4 (ต่อ)

ร้านที่	ผลการตรวจโดยเครื่องมือกรมควบคุมมลพิษ						ผลการตรวจจาก		
	ก่อนตรวจ			หลังตรวจ			สถานตรวจสภาพรถ		
	CO	HC	ระดับเสียง	CO	HC	ระดับเสียง	CO	HC	ระดับเสียง
23	2.72	6540	94.9	2.27	5990	95.0	3.17	7990	91.5
24	2.27	5990	95.0	2.29	5860	95.2	3.56	7720	94.7
25	2.37	6190	95.3	2.47	6305	95.4	2.88	6780	96.0
26	2.47	6305	95.0	2.40	6360	95.4	3.06	8240	94.8
27	2.56	6620	95.4	2.54	6510	95.4	2.13	5260	99.1
28	2.66	6850	95.3	2.66	6805	95.5	3.30	7990	102.0
29	2.69	6860	95.5	2.77	6810	95.7	2.10	5500	96.0
30	2.76	6865	95.2	2.73	6810	95.2	3.43	7950	89.0

เมื่อนำผลการตรวจวัดมลพิษโดยเครื่องมือของกรมควบคุมมลพิษ และผลการตรวจวัด
มลพิษจากสถานตรวจสภาพรถ มาคำนวณหาความสอดคล้อง ได้ผลดังแสดงในตารางที่ 4.7

ตารางที่ 4.7 ความสอดคล้องระหว่างผลที่ได้จากการตรวจมลพิษโดยเครื่องมือกรมควบคุมมลพิษกับสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ จำนวน 30 แห่ง

ตรอ.ร้านที่	ค่าความสอดคล้อง (ICC) ของผลการตรวจวัดมลพิษ		
	CO	HC	ระดับเสียง
1	0.8035	-0.6900	-
2	0.5734	0.5058	0.5880
3	0.3012	0.2938	-0.0336
4	0.0479	0.0088	0.8880
5	0.9847	0.9316	0.9769
6	0.9964	0.9989	0.8708
7	0.3812	0.2442	-0.0319
8	0.6569	0.5999	0.4016
9	0.2590	-0.1142	0.4745
10	0.0614	0.0358	0.6413
11	0.5273	0.8233	0.2169
12	0.4728	0.7846	-0.0859
13	-	-	0.3877
14	0.8527	0.5289	0.9706
15	0.6377	0.5429	0.6671
16	-	-	-
17	0.0748	0.5362	-
18	0.3031	0.1406	0.4349
19	0.2214	0.9864	0.4915
20	-0.0343	0.3075	0.0237
21	0.0293	0.0184	0.0274
22	0.4658	0.5343	0.0305
23	0.1837	0.3873	0.1773
24	0.1919	0.2595	0.7957
25	0.8173	0.9537	0.2711
26	0.4790	0.7013	0.5365
27	0.4199	0.4627	-0.9959
28	0.4703	0.6069	0.0507

ตารางที่ 4.7 ความสอดคล้องระหว่างผลที่ได้จากการตรวจมลพิษโดยเครื่องมือกรมควบคุมมลพิษกับสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ จำนวน 30 แห่ง (ต่อ)

ตรอ.ร้านที่	ค่าความสอดคล้อง (ICC) ของผลการตรวจวัดมลพิษ		
	CO	HC	ระดับเสียง
29	0.5202	0.8109	0.5408
30	0.4876	0.7685	0.0181

หมายเหตุ : - หมายถึง ไม่สามารถตรวจวัดได้

เมื่อนำค่าความสอดคล้องจากตารางที่ 4.7 มาจัดระดับความสอดคล้องซึ่งแบ่งออกเป็น 4 ระดับ พบว่า สถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ที่มีผลการตรวจวัดก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ไฮโดรคาร์บอน และระดับเสียงไม่สอดคล้องกัน รวมทั้งสอดคล้องกันในระดับต่ำ คิดเป็นร้อยละ 64.2, 42.8 และ 63.0 ตามลำดับ รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 4.8

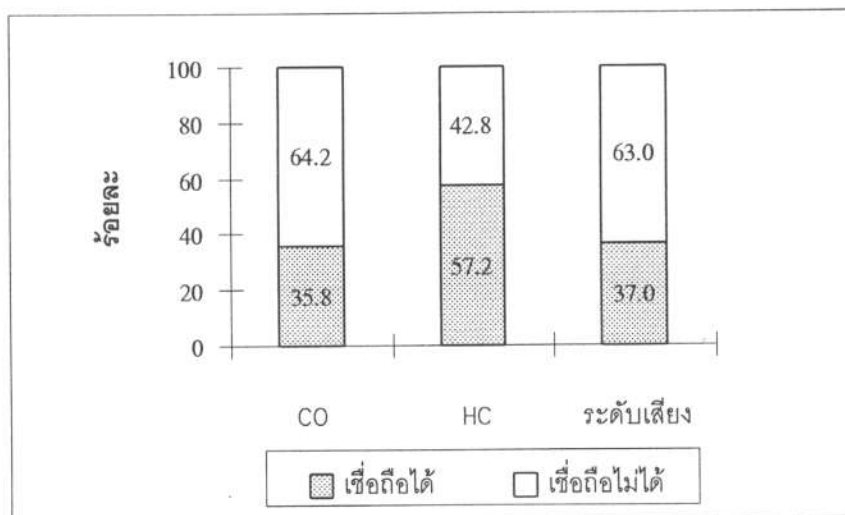
ตารางที่ 4.8 ระดับความสอดคล้องกันของผลที่ได้จากการตรวจวัดระหว่างเครื่องมือของกรมควบคุมมลพิษกับสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์

ระดับความสอดคล้อง	CO จำนวน (แห่ง)	HC จำนวน (แห่ง)	ระดับเสียง จำนวน (แห่ง)
ไม่สอดคล้องกัน (ค่า ICC ต่ำกว่า 0.00)	1 (3.5)	2 (7.1)	4 (14.8)
สอดคล้องกันต่ำ (ค่า ICC = 0.00-0.49)	17 (60.7)	10 (35.7)	13 (48.2)
สอดคล้องกันปานกลาง (ค่า ICC = 0.50-0.74)	5 (17.9)	8 (28.6)	5 (18.5)
สอดคล้องกันสูง (ค่า ICC = 0.75-1.00)	5 (17.9)	8 (28.6)	5 (18.5)
รวม	28 (100.0)	28 (100.0)	27 (100.0)

หมายเหตุ: ตัวเลขใน () หมายถึง จำนวนร้อยละ

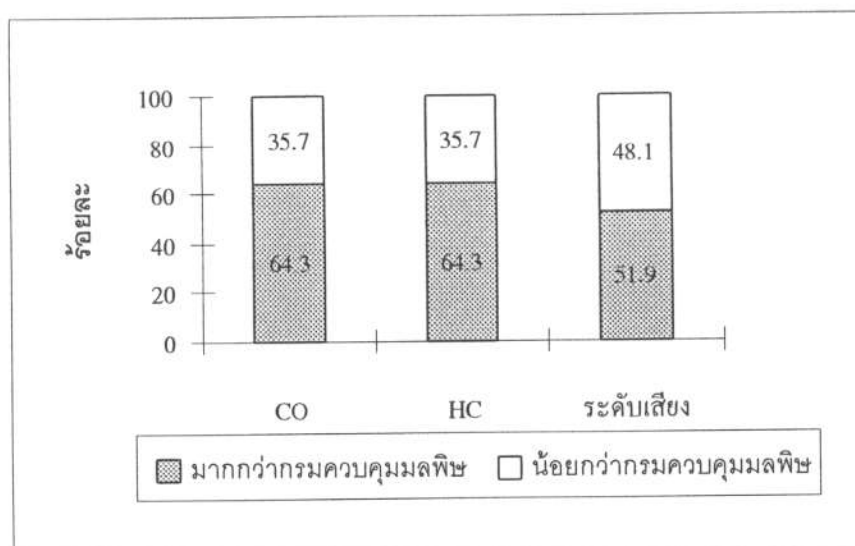
จากเกณฑ์ที่ผู้วิจัยกำหนดว่า ค่าดัชนีความสอดคล้องบ่งถึงความเชื่อถือได้ของผลการตรวจวัด ซึ่งกำหนดว่า ผลการตรวจวัดที่มีดัชนีความสอดคล้องกันอยู่ในระดับปานกลางถึงสูง (ค่า ICC อยู่ในช่วง 0.50 - 1.00) แสดงว่าผลการตรวจวัดมีความเชื่อถือได้ นั่นคือ ถ้าค่า ICC ต่ำกว่า 0.50 จะถือว่าผลการตรวจวัดไม่น่าเชื่อถือ ดังนั้น จากตารางที่ 4.8 สรุปได้ว่า สถาน

ตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ที่มีผลการตรวจวัดก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ และระดับเสียง เชื่อถือไม่ได้คิดเป็นร้อยละ 64.2 และ 63.0 ตามลำดับ ซึ่งจะเห็นได้ว่า ผลการตรวจวัดปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ และระดับเสียง ส่วนใหญ่เชื่อถือไม่ได้ จึงสามารถสรุปได้ว่า ผลการตรวจวัดมลพิษโดยสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่เชื่อถือไม่ได้ รายละเอียดดังแสดงในภาพที่ 19



ภาพที่ 19 ความเชื่อถือได้ของผลการตรวจวัดมลพิษประเภทต่าง ๆ

เมื่อพิจารณาผลการตรวจวัดปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ไฮโดรคาร์บอน และระดับเสียง โดยดูแนวโน้มของผลการตรวจวัดเปรียบเทียบระหว่างสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์กับกรมควบคุมมลพิษ พบว่า ผลการตรวจวัดมลพิษโดยสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ตรวจวัดได้ในระดับมากกว่าผลการตรวจวัดที่ได้จากเครื่องมือของกรมควบคุมมลพิษ รายละเอียดดังแสดงในภาพที่ 20



ภาพที่ 20 แนวโน้มผลการตรวจวัดมลพิษระหว่างสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์กับกรมควบคุมมลพิษ

4.1.4 ปัญหาอุปสรรคเกี่ยวกับการดำเนินงานของสถานตรวจสภาพรถเอกชน

จากการสอบถามเจ้าของกิจการเกี่ยวกับปัญหาอุปสรรคที่พบในการดำเนินงาน สามารถสรุปได้ดังต่อไปนี้

- 1) สถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 6.7 มีความคิดเห็นว่า ขั้นตอนการตรวจวัดค่อนข้างมาก ทำให้ยุ่งยากในการตรวจ
- 2) สถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 10.0 มีความคิดเห็นว่า รถที่มาใช้บริการมีจำนวนน้อยเกินไปไม่คุ้มกับค่าใช้จ่าย
- 3) สถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 16.7 มีความคิดเห็นว่า ค่าบริการตรวจสภาพราคาถูกเกินไป ซึ่งกรมการขนส่งทางบกกำหนดไว้สำหรับรถจักรยานยนต์คันละ 60 บาทไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่มทำให้ไม่คุ้มกับการบริการ
- 4) สถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 16.7 มีความคิดเห็นว่าควรมีการปรับอัตราค่าตรวจสภาพรถจักรยานยนต์

จากการสำรวจการปฏิบัติงานของช่างในสถานตรวจสภาพรถโดยผู้ประเมิน เกี่ยวกับปัญหาอุปสรรคที่พบในการดำเนินงาน สามารถสรุปได้ดังต่อไปนี้

- 1) การไม่ตรวจวัดมลพิษจากเครื่องยนต์ตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด
- 2) วิธีการปฏิบัติเกี่ยวกับการตรวจวัดมลพิษยังไม่ถูกต้อง โดยเฉพาะการตรวจวัดระดับเสียงซึ่งมีการเร่งเครื่องยนต์ การตั้งมุมและระยะห่างของเครื่องมือตรวจวัดไม่ถูกต้อง
- 3) การไม่เข้มงวดในการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์และตรวจวัดมลพิษของช่างในสถานตรวจสภาพรถ
- 4) สถานตรวจสภาพรถบางแห่ง ขณะทำการตรวจสภาพไม่มีช่างที่ผ่านการอบรมดูแลอยู่แต่สามารถออกไปรับรองการตรวจสภาพรถโดยไม่มีการตรวจสอบตามขั้นตอน

4.2 อภิปรายผล

4.2.1 ข้อมูลทั่วไปของสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์

จากการสำรวจเพื่อประเมินการดำเนินงานของสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ จำนวน 30 แห่ง ในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า สถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์มีอุปกรณ์ในการตรวจวัดมลพิษทางอากาศและเสียงครบทุกแห่ง แต่มีเพียงบางแห่งที่มีอุปกรณ์ในการตรวจวัดมลพิษชำรุด และไม่สามารถตรวจสภาพด้านมลพิษได้ จากการสำรวจพบว่า ร้อยละ 3.3 ของสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์มีอุปกรณ์ตรวจวัดก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ และไฮโดรคาร์บอนชำรุด และร้อยละ 6.7 ของสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ มีอุปกรณ์ตรวจวัดระดับเสียงชำรุด จากการนำรถจักรยานยนต์เข้าไปตรวจสภาพในสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ พบว่าร้านที่มีอุปกรณ์ตรวจวัดมลพิษชำรุด ยังคงเปิดดำเนินการให้บริการตรวจสภาพรถตามปกติ โดยจะตรวจสภาพเฉพาะด้านความปลอดภัย ส่วนการตรวจสภาพด้านมลพิษจะไม่มี การตรวจวัด แต่มีการบันทึกผลการตรวจวัดมลพิษลงไปแบบฟอร์มรายงานผลการตรวจสภาพรถ และมีการออกใบรับรองการตรวจสภาพรถให้ ในการนำรถจักรยานยนต์เข้าไปตรวจสภาพในสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์นั้นจะเข้าไปในลักษณะปกปิด คือไม่ให้เจ้าของสถานตรวจสภาพรถหรือช่างในสถานตรวจสภาพรู้ว่าผู้วิจัยเข้ามาทำการประเมินการดำเนินงานของสถานตรวจสภาพรถ การเข้าไปตรวจสอบการทำงานในลักษณะนี้ทำให้ทราบถึงข้อเท็จจริงในการดำเนินงานของสถานตรวจสภาพว่าเป็นอย่างไร จากการสำรวจพบว่า สถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ร้อยละ 56.7 ไม่มีการตรวจวัดปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ไฮโดรคาร์บอนและระดับเสียงจากรถจักรยานยนต์ที่นำไปตรวจสภาพ หรือตรวจวัดเฉพาะก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ และไฮโดร

คาร์บอน โดยไม่ตรวจวัดระดับเสียงด้วยซึ่งเป็นการปฏิบัติที่ไม่ถูกต้อง ในการตรวจวัดมลพิษจากรถจักรยานยนต์จำเป็นต้องตรวจทั้งก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ไฮโดรคาร์บอนและระดับเสียงไม่ใช่ตรวจเพียงอย่างเดียวอย่างหนึ่ง และจะเห็นได้ว่า สถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์มากกว่าครึ่งมีการปฏิบัติไม่ถูกต้องคือไม่ตรวจวัดมลพิษตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดไว้ทั้ง ๆ ที่เครื่องมือในการตรวจวัดมลพิษทางอากาศและเสียงเกือบทุกแห่งอยู่ในสภาพที่ใช้การได้ดี แต่การดำเนินการตรวจวัดที่มีการตรวจมลพิษครบตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด พบว่ามีเพียงร้อยละ 43.3 ทั้งนี้อาจมีสาเหตุมาจากการขาดความตระหนักในเรื่องปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงของช่างที่ทำการตรวจสภาพ ซึ่งส่วนใหญ่ช่างที่ทำการตรวจสภาพจะให้ความสำคัญในการตรวจสภาพด้านความปลอดภัยมากกว่าด้านมลพิษ เนื่องจากการตรวจสภาพด้านความปลอดภัยจะเห็นเป็นรูปธรรมชัดเจน เช่น การขาดกระจกมองข้างซ้ายขวา โคมไฟเลี้ยว โคมไฟแสงพุ่งไกล พุ่งต่ำ แตรสัญญาณชาวด เป็นต้น ซึ่งอุปกรณ์ต่าง ๆ เหล่านี้หากไม่มีหรือชำรุดจะสังเกตเห็นได้อย่างชัดเจน และอุปกรณ์เหล่านี้มีความจำเป็นและมีความสำคัญต่อความปลอดภัยในการขับขี่ ในขณะที่ทางด้านมลพิษที่ระบายออกมาจากเครื่องยนต์จะเป็นสิ่งที่มองเห็นไม่ชัดเจนในเรื่องของความปลอดภัยและมักจะมองข้าม ดังนั้นช่างในสถานตรวจสภาพรถจึงเน้นการตรวจสอบด้านความปลอดภัยมากกว่าตรวจมลพิษจากเครื่องยนต์ ถ้าหากสถานตรวจสภาพรถ ไม่มีความเข้มงวดในการตรวจด้านมลพิษ มาตรการในการแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงจากยานพาหนะ โดยการตรวจสภาพก็จะได้ไม่ผล ไม่สามารถจะควบคุมการระบายมลพิษจากยานพาหนะลงได้ หรือได้ผลไม่ดีเท่าที่ควร ซึ่งจากการศึกษาของนักวิจัยที่ผ่านมาพบว่า การดูแลรักษาเครื่องยนต์ให้อยู่ในสภาพดี และการตรวจสภาพรถให้รถมีสภาพใช้งานได้ดีอยู่เสมอ จะสามารถช่วยลดปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงจากยานพาหนะได้ แต่จากการศึกษาวิจัยครั้งนี้พบว่า สถานตรวจสภาพรถส่วนใหญ่ไม่เล็งเห็นความสำคัญที่จะแก้ไขปัญหานี้ จึงไม่เข้มงวดในการตรวจวัดมลพิษจากเครื่องยนต์ ดังนั้นการลดปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงจากยานพาหนะก็จะได้ไม่ผล ซึ่งในปีหนึ่ง ๆ ต้องสูญเสียงบประมาณเพื่อใช้ในการตรวจสภาพรถเป็นจำนวนมาก แต่ผลตอบแทนที่ได้ไม่สามารถช่วยแก้ไขปัญหานี้ได้มากนัก

จากสถิติรถจดทะเบียนทั่วประเทศ ปี 2539 เป็นรถจักรยานยนต์ 10,713,678 คัน ในจำนวนนี้เป็นรถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร 1,527,834 คัน ถ้าหากประเมินค่าใช้จ่ายในการตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ที่ต้องใช้ไปในแต่ละปีเพื่อทำการตรวจสภาพ ซึ่งแต่ละปีรถจักรยานยนต์เก่าจะต้องทำการตรวจสภาพ 1 ครั้งก่อนต่อทะเบียนประจำปี โดย

ต้องเสียค่าใช้จ่าย 60 บาทต่อคัน (ไม่คิดรวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ในจำนวนรถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียน ถ้าคิดเป็นรถเก่าที่ต้องตรวจสภาพโดยคิดเป็นจำนวน 2 ใน 3 ของจำนวนรถจดทะเบียนทั้งหมดเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานครจะมีรถจักรยานยนต์ที่ต้องตรวจสภาพประมาณ 1,020,000 คัน ซึ่งจะต้องเสียค่าใช้จ่ายเพื่อตรวจสภาพประมาณ 61 ล้านบาท (ไม่คิดรวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ถ้าหากรถจักรยานยนต์ทุกคันที่จดทะเบียนทั่วประเทศต้องทำการตรวจสภาพก่อนจดทะเบียนเมื่อคิดจำนวนรถจักรยานยนต์ทั่วประเทศที่ต้องตรวจสภาพรถ พบว่าจะต้องจ่ายค่าตรวจสภาพประมาณ 428 ล้านบาทต่อปี ซึ่งเป็นเงินจำนวนมากที่ใช้เพื่อลดปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงจากรถจักรยานยนต์ และจากการสำรวจครั้งนี้พบว่าสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์บางแห่งไม่มีการตรวจวัดมลพิษจริง แต่มีการออกไปรับรองการตรวจสภาพให้ ซึ่งมีร้อยละ 56.7 ที่ออกไปรับรองการตรวจสภาพโดยไม่ตรวจวัดมลพิษตามขั้นตอนซึ่งในส่วนนี้เป็นส่วนที่ทำให้การแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงจากยานพาหนะโดยการตรวจสภาพรถไม่ได้ผล ถ้าหากคิดถึงค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไปโดยไม่สามารถได้ พบว่าค่าใช้จ่ายที่ต้องจ่ายไปในแต่ละปี เฉพาะในกรุงเทพมหานครมีมูลค่าอย่างน้อย 35 ล้านบาทต่อปี ถ้าคิดทั่วทั้งประเทศจะเสียค่าใช้จ่ายไปประมาณ 243 ล้านบาทต่อปี ซึ่งเป็นจำนวนเงินที่สูงมากที่ต้องสูญเสีย

เมื่อดูถึงผลความเชื่อถือได้ผลการตรวจวัดมลพิษจากสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์จากการสำรวจและเก็บข้อมูลภาคสนามพบว่า สถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ที่มีการตรวจวัดมลพิษ จำนวน 27 แห่ง ส่วนใหญ่มีผลการตรวจวัดมลพิษของสถานตรวจสภาพรถไม่น่าเชื่อถือ ซึ่งถ้าผลการตรวจวัดไม่น่าเชื่อถือ การควบคุมการระบายมลพิษจากเครื่องยนต์รถจักรยานยนต์ก็จะได้ไม่ผลเมื่อคิดเทียบกับค่าใช้จ่ายที่เสียไปในแต่ละปี เพื่อแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงจากยานพาหนะ ก็จะเป็นการสูญเสียค่าใช้จ่ายไปโดยไม่คุ้มกับการลงทุน

อัตราค่าบริการในการตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ จากการสำรวจจะเห็นว่าอัตราการเก็บค่าบริการในแต่ละแห่งไม่เท่ากัน บางแห่งเก็บในอัตราที่รวมภาษีมูลค่าเพิ่มเข้าไปด้วย บางแห่งเก็บตามอัตราที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดโดยไม่รวมภาษี การเก็บค่าบริการตรวจสภาพรถกรมการขนส่งทางบกกำหนดไว้ว่า การเก็บค่าบริการตรวจสภาพรถจะเก็บโดยรวมภาษีมูลค่าเพิ่มด้วยหรือไม่ก็ได้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับภาระจดทะเบียนหรือมีเงื่อนไขการเสียภาษีต่อกรมสรรพากร ซึ่งจากการเก็บข้อมูลพบว่าส่วนใหญ่เก็บค่าบริการในอัตราที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด ยกเว้นเพียง 1 แห่งที่มีการเก็บค่าบริการเกินอัตราที่กำหนด จากการสอบถามเจ้าของสถานตรวจสภาพรถ

แห่งนี้ พบว่า สาเหตุที่เก็บค่าบริการสูงกว่ากำหนด เนื่องจากราคาของอุปกรณ์ในการตรวจวัดมลพิษมีราคาแพง จึงจำเป็นต้องเก็บในอัตราที่สูงจึงจะคุ้มกับการลงทุน แต่จากการวิเคราะห์โดยผู้วิจัย เกี่ยวกับการลงทุนซื้ออุปกรณ์ตรวจวัดมลพิษเพื่อใช้ในการตรวจสอบสภาพ พบว่า อุปกรณ์ในการตรวจวัดก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์และไฮโดรคาร์บอน มีราคาเครื่องละประมาณ 130,000 บาท ส่วนเครื่องตรวจวัดระดับเสียงมีราคาเครื่องละประมาณ 150,000 บาท การลงทุนในปีแรกของสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ ในการจัดหาอุปกรณ์ตรวจวัดมลพิษ ซึ่งต้องรวมกระดาศกรอง ไล้กรอง และก๊าซมาตรฐาน คิดเป็นค่าใช้จ่ายครั้งแรกประมาณ 290,000 บาท ในปีถัดไปจะเสียค่าใช้จ่ายเฉพาะกระดาศกรอง ไล้กรอง และก๊าซมาตรฐาน ซึ่งต้องจ่ายประมาณ 15,000 บาทต่อปี จากการสำรวจพบว่า สถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์สามารถตรวจสภาพรถได้ประมาณ 9 คันต่อวัน เพราะฉะนั้นเมื่อคิดรายรับที่ได้ในแต่ละปีโดยคิดในอัตราค่าบริการที่ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม คิดเป็นประมาณ 200,000 บาทต่อปี ในปีแรกที่เปิดให้บริการตรวจสภาพจะยังไม่สามารถเก็บค่าบริการได้คุ้มกับทุนที่ลงไป แต่เมื่อเข้าสู่ปีที่ 2 ไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายของเครื่องมืออีก ดังนั้นจะสามารถเรียกทุนคืนได้ และมีกำไรจำนวนมากจากการให้บริการตรวจสภาพ

ความแตกต่างของสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ ที่เป็นแบบศูนย์บริการของบริษัท และอยู่เอกชน จะมีความแตกต่างกันตรงที่แบบศูนย์บริการที่อยู่ในเครือบริษัทเดียวกัน เครื่องมืออุปกรณ์จะเหมือนกันหมด ระบบการทำงานต่าง ๆ เหมือนกัน ซึ่งจะทำให้เกิดการควบคุมคุณภาพได้ง่ายกว่า โดยมีการควบคุมจากบริษัทใหญ่ ส่วนสถานตรวจสภาพที่เป็นแบบอยู่เอกชน การจัดการต่าง ๆ จะจัดหาเอง แต่จะมีพื้นที่กว้างขวางกว่าศูนย์บริการเนื่องจากแบบเอกชนส่วนใหญ่ จะตรวจสภาพเพียงอย่างเดียว โดยไม่เน้นการปรับแต่งเครื่องยนต์ ในขณะที่ศูนย์บริการสามารถให้บริการซ่อมแซมปรับแต่งเครื่องยนต์ด้วย

4.2.2 ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของช่างในสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์

ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของช่างในสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ คูได้จากคะแนนการปฏิบัติงานของช่างซึ่งมาจากการประเมินตามแบบสำรวจ พบว่าคะแนนการปฏิบัติงานอยู่ในช่วง 4.50 - 21.75 คะแนน คะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 12.43 คะแนน จากคะแนนเต็มทั้งหมด 25 คะแนน โดยพบว่า คะแนนการปฏิบัติงานของช่างในสถานตรวจสภาพรถส่วนใหญ่อยู่ในระดับต่ำ คือ ร้อยละ 63.3 ซึ่งคะแนนการปฏิบัติงานจะรวมการให้คะแนนทั้งเกี่ยวกับอุปกรณ์ประกอบในการจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ ความเอาใจใส่ในการตรวจสภาพวิธีการตรวจวัดมลพิษที่ถูกต้อง รวมทั้งความรู้เกี่ยวกับค่ามาตรฐานของมลพิษที่ใช้เป็นเกณฑ์กำหนดมาตรฐานรถจักรยานยนต์ใช้งานในปัจจุบัน จากคะแนนรวมทั้งหมด พบว่า คะแนนการปฏิบัติงานโดยส่วนใหญ่อยู่ในระดับต่ำ สาเหตุที่มีคะแนนการปฏิบัติงานต่ำมาก ส่วนหนึ่งเนื่องมาจากวิธีการตรวจวัดมลพิษทางอากาศและเสียงของช่างยังทำได้ไม่ถูกต้องและไม่ถูกวิธีตามประกาศกรมการขนส่งทางบก และประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม เช่น ไม่มีการปรับเทียบเครื่องมือให้ได้มาตรฐานก่อนการตรวจวัดมลพิษ การอ่านค่ามลพิษไม่ถูกต้อง การตรวจวัดเพียงครั้งเดียวแล้วใช้ค่าที่ได้เป็นผลการตรวจวัดจริง ซึ่งค่าที่ตรวจวัดเพียงครั้งเดียวอาจจะให้ผลตรวจวัดที่ไม่ถูกต้อง รวมทั้งความรู้เกี่ยวกับค่ามาตรฐานของมลพิษทางอากาศและเสียง ซึ่งบางแห่งทราบไม่ถูกต้อง ด้านการตรวจวัดมลพิษโดยเฉพาะในการตรวจวัดระดับเสียง พบว่า ช่างในสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่ยังปฏิบัติไม่ถูกต้อง เช่น การปิดคันเร่งโดยมีวิธีการ ปิดไม่ถูก การตั้งระยะห่างและมุมของเครื่องมือตรวจวัดระดับเสียงไม่ถูกต้อง การปฏิบัติที่ไม่ถูกต้องเหล่านี้ส่งผลให้คะแนนการปฏิบัติงานของช่างอยู่ในระดับต่ำ

เมื่อนำคะแนนการปฏิบัติงานของช่างในสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ไปทำการทดสอบสมมติฐานทางสถิติที่ว่า การปฏิบัติงานของช่างไม่อยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้ ด้วยสถิติทดสอบ t (t - test) ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 ผลการทดสอบสมมติฐานสรุปได้ว่า การปฏิบัติงานของช่างในสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ไม่อยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้ นั่นคือมีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานตรวจสภาพต่ำ ซึ่งผลการทดสอบสมมติฐานสอดคล้องกับการแบ่งระดับการปฏิบัติงานของช่างที่พบว่า ส่วนใหญ่มีคะแนนการปฏิบัติงานอยู่ในระดับต่ำ ผลการศึกษาที่ได้ครั้งนี้มีความสอดคล้องกับงานวิจัยของณัฐรา วิจิณัยภาค ที่ได้เคยศึกษาวิเคราะห์ถึงปัญหามลพิษทาง

อากาศของกรุงเทพมหานคร และมาตรการตรวจสภาพรถ ซึ่งสรุปไว้ว่า มาตรการตรวจสภาพรถมีประสิทธิภาพต่ำ

4.2.3 ความเชื่อถือได้ของผลการตรวจวัดมลพิษ

ความเชื่อถือได้ของผลการตรวจวัดมลพิษ จะดูจากความสอดคล้องของผลการตรวจวัดระหว่างเครื่องมือของกรมควบคุมมลพิษ กับเครื่องมือของสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ เนื่องจากสถานตรวจสภาพรถบางแห่งไม่ตรวจวัดก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ไฮโดรคาร์บอน และระดับเสียง ดังนั้นเพื่อให้ได้ข้อมูลในส่วนนี้ ผู้วิจัยได้ขอให้ช่างในสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์การตรวจวัดมลพิษให้หลังจากออกไปรับรองการตรวจสภาพแล้ว โดยนำผลที่ตรวจวัดจากสถานตรวจสภาพรถมาเปรียบเทียบกับผลที่ตรวจวัดจากเครื่องมือของกรมควบคุมมลพิษ

ผลการตรวจวัดมลพิษจากสถานตรวจสภาพรถและกรมควบคุมมลพิษ นำมาหาความสอดคล้อง และแบ่งระดับความสอดคล้องเป็น 4 ระดับแล้วประเมินความเชื่อถือได้จากระดับความสอดคล้องนี้ พบว่า สถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ที่มีผลการตรวจวัดก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ และระดับเสียง เชื่อถือไม่ได้คิดเป็นร้อยละ 64.2 และ 63.0 ตามลำดับ ซึ่งจะเห็นว่าผลการตรวจวัดมลพิษโดยสถานตรวจสภาพรถส่วนใหญ่เชื่อถือไม่ได้

ผลการตรวจวัดก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ และระดับเสียง ส่วนใหญ่มีผลการตรวจวัดไม่น่าเชื่อถือที่เป็นเช่นนี้อาจเนื่องจาก การไม่ปรับเทียบเครื่องมือตรวจวัดของช่าง การตรวจวัดมลพิษไม่ถูกต้องตามขั้นตอนโดยเฉพาะการตรวจวัดระดับเสียง มีการปฏิบัติไม่ถูกต้อง เช่น การบิดคันเร่งไม่ถูกต้อง การตั้งระยะและมุมของเครื่องมือไม่ถูกต้อง การตรวจวัดเพียงครั้งเดียวแล้วใช้ผลที่ได้เป็นค่าจริงของการตรวจวัดซึ่งจะทำให้เกิดความผิดพลาดได้สูง การปฏิบัติเหล่านี้อาจเป็นสาเหตุทำให้ผลการตรวจวัดมลพิษที่ได้มีความสอดคล้องกันต่ำ ผลการตรวจวัดมลพิษจากเครื่องมือทั้งสองจะมีค่าใกล้เคียงกันหรือไม่ขึ้นขึ้นอยู่กับเครื่องมือตรวจวัดมลพิษเพียงอย่างเดียว แต่ขึ้นอยู่ช่างที่ทำการตรวจวัดว่ามีวิธีการปฏิบัติถูกต้องหรือไม่ การอ่านค่าผลการตรวจวัดถูกต้องหรือไม่ ซึ่งเหล่านี้ต้องอาศัยประสบการณ์ในการทำงาน

เมื่อดูแนวโน้มของผลการตรวจวัดมลพิษ พบว่า ผลที่ตรวจวัดได้จากสถานตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ตรวจวัดมลพิษได้ค่ามากกว่าผลที่ตรวจวัดได้จากเครื่องมือของกรมควบคุมมลพิษ ซึ่งเป็นการดีถ้าหากผลการตรวจวัดที่ได้มีค่ามากกว่าของกรมควบคุมมลพิษ เช่น หากมีค่าเกินมาตรฐานก็จะได้ทำการปรับแต่งเครื่องยนต์ให้มีความมลพิษลดลง แต่จะเป็นผลเสียต่อเจ้าของรถที่นำรถมาตรวจสภาพแล้วตรวจไม่ผ่านเนื่องจากต้องเสียเงินเพิ่มในการตรวจสภาพรถใหม่และไม่ได้รับความเป็นธรรมจากการตรวจสภาพ ในทางตรงกันข้าม ถ้าหากผลการตรวจวัดมลพิษได้ค่าที่น้อยกว่าผลการตรวจวัดจากเครื่องมือของกรมควบคุมมลพิษมาก ซึ่งความเป็นจริงผลที่ตรวจวัดได้เกินค่ามาตรฐาน แต่ตรวจวัดออกมาได้ผลต่ำกว่ามาตรฐาน ไม่เกินมาตรฐาน ผลคือผ่านการตรวจสภาพทั้ง ๆ ที่ตามความเป็นจริงไม่ผ่าน ซึ่งในกรณีนี้จะเป็นผลดีต่อผู้ตรวจสภาพรถ คือรถคันนั้นผ่านการตรวจสภาพ แต่ถ้าหากนำรถนั้นมาใช้งานบนถนน รถคันนั้นก็จะเป็นแหล่งกำเนิดมลพิษที่สำคัญ การควบคุมมลพิษจากยานพาหนะโดยวิธีการตรวจสภาพก็จะได้ผล ดังนั้น เพื่อแก้ไขปัญหานี้ จึงควรมีการปรับปรุงวิธีการตรวจสภาพให้เข้มงวดขึ้น สร้างความตระหนักเกี่ยวกับปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงจากยานพาหนะให้แก่ช่างที่ทำการตรวจสภาพ การปฏิบัติตามขั้นตอนการตรวจสภาพอย่างเคร่งครัด เพื่อให้มาตรการตรวจสภาพรถสามารถแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงจากยานพาหนะให้ลดลงได้