บทความวิจัย

มาตรการทางกฎหมายว่าด้วยความรับผิดต่อความชำรุดบกพร่องของสินค้าประเภทรถยนต์*

LEGAL MEASURES REGARDING LIABILITY FOR DEFECTS IN AUTOMOBILE PRODUCTS

ถวัลย์ รุยาพร, จุฬาพัฒน์ กีรติภูมิธรรม*, วรยุทธ พูลสุข, ปัญม์ณิสาธ์ องค์ปรัชญากุล, รุ่งรัตนา เจริญจิตต์, ภาณุมาศ ขัดเงางาม, ศศิร์อร อินโต

Thawal Ruyaporn, Julapathana Kiratiphumtam*, Vorrayuth Poonsuk, Pannisa Ongprachayakul, Roongrattana Jaroenjitt, Panumas Kudngaongarm, Sasiorn Into

คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกริก กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย

Faculty of Law, Krirk University, Bangkok, Thailand

*Corresponding author E-mail: K.julapathana@gmail.com

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับความชำรุดบกพร่องของสินค้าประเภทรถยนต์ 2) ศึกษาหลักการ แนวคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองผู้บริโภคที่ได้รับความเสียหายจากความชำรุดบกพร่องของรถยนต์ 3) ศึกษาเชิงเปรียบเทียบกฎหมายต่างประเทศ และกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดในความชำรุดบกพร่องของรถยนต์ และ 4) เสนอมาตรการทางกฎหมายว่าด้วยความรับผิดต่อความชำรุดบกพร่องของรถยนต์ ด้วยการวิจัยเชิงคุณภาพ ได้แก่ การวิจัยเอกสารและการสัมภาษณ์เชิงลึก ผลการวิจัยพบว่าปัจจุบันผู้บริโภคได้รับความเสียหายจากความชำรุดบกพร่องของสินค้าประเภทรถยนต์ โดยมีการฟ้องคดีอย่างต่อเนื่องเพื่อเรียกร้องให้ “ผู้ขาย” รับผิดชอบภายใต้สัญญาซื้อขายที่มีพื้นฐานมาจาก “หลักผู้ซื้อต้องระวัง” ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยความรับผิดต่อความชำรุดบกพร่อง ซึ่งเป็นกฎหมายที่ไม่เหมาะสมกับสินค้าที่มีกลไกการทำงานของเครื่องยนต์ที่ผลิตด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรมชั้นสูง จึงยากต่อการตรวจพบความชำรุดบกพร่องในขณะซื้อขายหรือส่งมอบ ปัญหาเช่นนี้ หลายประเทศได้นำ “หลักผู้ขายต้องระวัง” มาสร้างเป็นกฎหมาย ที่เรียกว่า “Lemon Law” โดยกำหนดให้ “ผู้ผลิต” ต้องใช้ความระมัดระวังในการผลิตสินค้า และหากเกิดความชำรุดบกพร่องต่อรถยนต์ ผู้ผลิตต้องรับผิดชอบด้วยการซ่อมแซม การเปลี่ยน หรือการคืนรถยนต์และคืนเงินอย่างใดอย่างหนึ่งภายใต้เงื่อนไขของระบบการรับประกันโดยชัดแจ้งหรือการรับประกันโดยปริยาย แต่ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายลักษณะเช่นนี้แต่อย่างใด ดังนั้น งานวิจัยนี้ได้เสนอให้มีการตรากฎหมายว่าด้วยความรับผิดชอบต่อความชำรุดบกพร่องของสินค้าประเภทรถยนต์มาบังคับใช้เพื่อสร้างความสมดุลระหว่างผู้ผลิตและผู้บริโภค

* Received 4 June 2025; Revised 24 June 2025; Accepted 26 June 2025

คำสำคัญ: ความชำรุดบกพร่องของยานยนต์, หลักผู้ขายต้องระวัง, หลักผู้ซื้อต้องระวัง, ผู้บริโภค, กฎหมายว่าด้วยความชำรุดบกพร่อง

Abstract

This research aims to 1) Study legal issues related to defective products in the category of automobile; 2) Study principles. concepts and theories regarding consumer protection for individuals affected by defective vehicles; 3) Study comparative laws of foreign countries and Thai laws regarding liability for automobile defects; and 4) Propose legal measures addressing liability for defective automobiles. using qualitative research methods. including document research and in-depth interviews. The research results found that consumers currently suffer damages due to defective vehicles; there have been continuous lawsuits to demand that "sellers" be responsible under a sale contract based on the principle of "caveat emptor (let the buyer beware)" according to the Civil and Commercial Code on liability for defective products. which is an inappropriate law for products with engine mechanism manufactured with advanced technology and innovation. Therefore. it is difficult to detect defectiveness at the time of purchase or delivery. In response to this problem. several countries have adopted the principle of "caveat venditor (let the seller beware)" through legislation known as the "Lemon Law". which requires "manufactures" to exercise caution in production and. if vehicle defects arise. manufacturers shall be responsible by providing either repairs. replacements. return of vehicle or refunds under the terms of the express or implied warranty system. Thailand. however. has yet to implement such legislation. Accordingly. this research proposes the enactment of a law on liability for defects in automobiles in order to create balance between manufacturers and consumers.

Keywords: Defective Vehicle, Caveat Emptor, Caveat Venditor, Consumer, Lemon Law

บทนำ

ยานยนต์เป็นสินค้าที่มีความจำเป็นต่อการดำรงชีวิตในสังคมปัจจุบันในการอำนวยความสะดวกในการเดินทางเพื่อทำงาน ท่องเที่ยว ขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร รวมถึงประกอบธุรกิจอื่น ๆ อย่างไรก็ตาม รถยนต์เป็นสินค้าที่ผลิตด้วยเทคโนโลยีชั้นสูง มีความซับซ้อนของเครื่องยนต์และกลไกการทำงานจึงอาจมีปัญหาเกี่ยวกับความไม่ปลอดภัย ความชำรุดบกพร่อง ทำให้ผู้บริโภคได้รับความเสียหาย และเรียกร้องให้ผู้ผลิต หรือผู้จำหน่ายต้องรับผิดชอบต่อความชำรุดบกพร่อง และจำเป็นต้องมีกลไกทางกฎหมาย (Legal Mechanism) ที่เหมาะสมกับสภาวการณ์แห่งปัญหาเกี่ยวกับความชำรุดบกพร่องของยานยนต์ เพื่อสร้างความเป็นธรรมให้กับผู้บริโภค

สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค รายงานว่ามีการร้องเรียนปัญหาเกี่ยวกับปัญหาความชำรุดบกพร่องของรถยนต์อย่างต่อเนื่อง นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2555 มีการร้องเรียนต่อ สคบ. กว่า 2,000 ราย และปัจจุบัน

ก็ยังคงมีการร้องเรียนเพิ่มขึ้น และ 7 เดือน ล่าสุดก็ยังคงมีสถิติการร้องเรียนจากผู้บริโภคจากปัญหารถยนต์ป้ายแดง กว่า 682 กรณี (กรุงเทพธุรกิจ, 2566) แต่ผู้บริโภคก็ยังไม่ได้รับการเยียวยาที่เป็นธรรม นอกจากนี้ ก็ยังมีการฟ้องร้องคดีต่อศาลเพื่อให้ผู้ผลิตหรือผู้จำหน่ายรับผิดชอบต่อรถยนต์ที่เสียหาย เช่น คดีแดงที่ ผบ 131/2567 คดีแดงที่ 2767/2560 เป็นต้น จากปัญหาดังกล่าว สคบ. ได้จัดโครงการประชุมสัมมนาผู้ประกอบธุรกิจด้านยานยนต์เพื่อส่งเสริมให้ผู้ประกอบธุรกิจมีความรับผิดชอบต่อผู้บริโภค รวมถึงการกำหนดแนวทางหรือขั้นตอนในการเปลี่ยนรถยนต์หรือรับคืนรถยนต์ในกรณี ที่พบว่า ยานยนต์มีความชำรุดบกพร่องที่สำคัญและเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของผู้ใช้ ซึ่งที่ผ่านมา สคบ. ได้ร่วมกับคณะอนุกรรมการไกล่เกลี่ยเรื่องราวร้องทุกข์จากผู้บริโภคด้านยานยนต์และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ได้แก่ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สำนักวิศวกรรมยานยนต์ สถาบันยานยนต์ สมาคมอู่กลางการประกันภัยเพื่อระดมความเห็นและกำหนดมาตรการเยียวยาช่วยเหลือ โดยได้เจรจาไกล่เกลี่ยข้อพิพาทระหว่างคู่กรณีทั้งสองฝ่าย เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนจากความชำรุดบกพร่องของรถยนต์ (สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค, 2567ก) สภาองค์กรของผู้บริโภครายงานว่าผู้บริโภคจำนวนหนึ่งที่พบปัญหาซื้อรถใหม่ได้รถชำรุด ได้มีการรวมกลุ่มเรียกร้องความเป็นธรรมเพื่อให้บริษัทรถยนต์รับผิดชอบแก้ไขซ่อมแซมรถยนต์ให้ใช้งานได้ตามปกติ ซึ่งปัญหาที่พบมีหลายประการ เช่น เครื่องยนต์สั่นหรือเครื่องยนต์เร่งไม่ขึ้น แม้บริษัทได้ซ่อมแซมตามที่ผู้บริโภคแจ้งไปแจ้งหลายครั้ง แต่เมื่อผู้บริโภคนำรถยนต์มาใช้งานยังพบอาการผิดปกติเหมือนเดิม และเมื่อกลุ่มผู้บริโภคยืนยันที่จะจ่ายเงินเพิ่มให้บริษัทเพื่อให้บริษัทเปลี่ยนรถยนต์คันใหม่ที่มีสภาพสมบูรณ์กว่า แต่บริษัทรถยนต์ยังปฏิเสธที่จะนำรถกลับไปแก้ไขอีกครั้ง หรือเปลี่ยนรถยนต์คันใหม่ให้ผู้บริโภค แต่ก็ยังไม่ได้การเยียวยาที่เป็นธรรมแก่ผู้บริโภค ส่งผลให้ผู้บริโภครวมกลุ่มกันร้องเรียนไปยังสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค (สคบ.) และเมื่อไม่ได้รับการเยียวยาความเสียหาย ก็มีการร่วมกันฟ้องร้องเป็นแบบคดีกลุ่ม (Class Action) ภายใต้ความช่วยเหลือของมูลนิธิเพื่อผู้บริโภค เพื่อให้ผู้ประกอบธุรกิจรับผิดชอบต่อความเสียหายที่ผู้บริโภคได้รับ (สภาองค์กรของผู้บริโภค, 2566) โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ปัจจุบันผู้บริโภคประสบปัญหาจากยานยนต์สมัยใหม่ที่ผลิตด้วยเทคโนโลยีที่ซับซ้อน เช่น ยานยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicle. xEV) แบ่งได้เป็น 3 ประเภท ได้แก่ 1) Micro Hybrid (Start & Stop. S&S) 2) Mild Hybrid (MHEV) และ 3) Full Hybrid (FHEV) (สถาบันยานยนต์ประเทศไทย, 2566) ซึ่งมีกลไกและการทำงานที่ซับซ้อน และมีปัญหาหลายประการ เช่น ค่าซ่อมแบตเตอรี่ราคาสูงมาก มีควันขึ้นขณะชาร์จแบตเตอรี่ แบตเตอรี่ไม่เสถียร เก็บไฟไม่อยู่ คอมเพลสเซอร์แอร์ไม่ทำงาน และระบบเบรค ABS ไม่ทำงาน (สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค, 2567ข)

จึงกล่าวได้ว่า ผู้บริโภคของไทยได้รับความเสียหายและไม่ได้รับความเป็นธรรมในกรณีที่เกิดความชำรุดบกพร่องของรถยนต์ ทำให้มีการร้องเรียน รวมถึงการฟ้องคดีอย่างต่อเนื่อง และความเสียหายในลักษณะเช่นนี้คู่สัญญาอีกฝ่ายต้องรับผิดตามหลักกฎหมายละเมิดด้วย (สุษม ศุภนิตย์, 2557) แต่ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายว่าด้วยความชำรุดบกพร่องของรถยนต์ที่เป็นกฎหมายเฉพาะ หรือที่เรียกว่ากฎหมายเทคนิค (Technical Law) ซึ่งหลายประเทศมีการตรากฎหมายที่ใช้คุ้มครองผู้บริโภคที่ได้รับความเสียหายจากความชำรุดบกพร่องของสินค้าประเภทยานยนต์ เช่น ประเทศแคนาดาได้ออกกฎหมายชื่อ “Consumer Protection Act. CQLR c P-40.1” หรือที่เรียกว่า “The QCPA” (Food and Agriculture Organization of the United Nations, 2020) และสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นประเทศที่ให้ความสำคัญต่อการคุ้มครองผู้บริโภคที่ไม่ได้รับความเป็นธรรมจากความชำรุด

บกพร่องของยานยนต์ โดยมีกฎหมายระดับรัฐบาลกลาง (United States Federal Law) ชื่อ “The Magnuson-Moss Warranty Act P.L. 93 - 637” หรือที่เรียกว่า (The Federal Lemon Law) เป็นกฎหมายที่บังคับใช้กับผลิตภัณฑ์อุปโภค บริโภคทั้งหมด รวมถึงรถยนต์ รถบรรทุก รถจักรยานยนต์ รถบ้าน เรือ และผลิตภัณฑ์อุปโภคบริโภคอื่น ๆ เช่น คอมพิวเตอร์ เป็นต้น และมลรัฐทั้ง 50 มลรัฐ ก็มีการตรากฎหมายว่าด้วยความชำรุดบกพร่องของยานยนต์อย่างเฉพาะเจาะจง หรือที่เรียกว่า “Lemon Law” มาบังคับใช้แล้ว (JUSTIA, 2024) นอกจากนี้ประเทศในอาเซียนก็มีกฎหมาย Lemon Law บังคับใช้แล้ว เช่น สาธารณรัฐสิงคโปร์ ได้แก้ไขเพิ่มเติมหมวดที่ 3 ของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค (The Consumer Protection Fair Trading Act: CPFTA) (TEMBUSU LAW, 2024) และประเทศฟิลิปปินส์ ได้ตราพระราชบัญญัติเสริมสร้างการคุ้มครองผู้บริโภคในการซื้อยานยนต์ใหม่ (An Act Strengthening Consumer Protection in the Purchase of Brand New Motor Vehicles) หรือที่มีชื่อย่อว่า “Philippine Lemon Law” แต่ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมาย Lemon Law บังคับใช้แต่อย่างใด มีเพียงมีร่างพระราชบัญญัติเพื่อความชำรุดบกพร่องของสินค้า พ.ศ. .... ซึ่งเป็นร่างที่เสนอโดยสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค (สคบ.) เท่านั้น อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาร่างฯ ดังกล่าว พบว่า ยังมีข้อบกพร่องอีกหลายประการ

ดังนั้น ผู้วิจัยจึงเห็นว่าควรมีการศึกษาวิจัยปัญหาช่องว่างของกฎหมาย และความล้าสมัยของบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่ใช้บังคับในปัจจุบันเกี่ยวกับความชำรุดบกพร่องของสินค้าประเภทรถยนต์ที่ส่งผลกระทบต่อการคุ้มครองผู้บริโภค เนื่องจากกฎหมายที่บังคับใช้ในปัจจุบันภายใต้หลักผู้ซื้อต้องระวัง (Caveat Venditor) เป็นกฎหมายที่ไม่สามารถคุ้มครองผู้บริโภคได้อย่างมีประสิทธิภาพเพื่อนำไปสู่การเสนอปรับปรุงแก้ไขเพื่อให้ร่างฯ ฉบับนี้มีความสมบูรณ์และเหมาะสมกับการนำไปพัฒนาและตราเป็นกฎหมายบังคับคับใช้ต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. ศึกษาปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับความชำรุดบกพร่องของสินค้าประเภทรถยนต์

2. ศึกษาหลักการ แนวคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองผู้บริโภคที่ได้รับความเสียหายจากความชำรุดบกพร่องของรถยนต์

3. ศึกษาเชิงเปรียบเทียบกฎหมายต่างประเทศ และกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดในความชำรุดบกพร่องของยานยนต์

4. เพื่อเสนอมาตรการทางกฎหมายว่าด้วยความรับผิดต่อความชำรุดบกพร่องของรถยนต์ของประเทศไทย

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยนี้ เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ดังนี้

1. การวิจัยเอกสาร (Documentary Research) การวิจัยนี้ทำการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Sources) โดยศึกษาเชิงเปรียบเทียบกฎหมายต่างประเทศ ได้แก่ กฎหมายของสหรัฐอเมริกา (United State of America) โดยศึกษากฎหมายของรัฐในสหรัฐอเมริกา 4 รัฐ ได้แก่ กฎหมายรัฐเพนซิลวาเนีย (Pennsylvania Lemon Law) กฎหมายของรัฐฟอริดา (Florida Lemon Law) กฎหมายของรัฐวอชิงตัน ดี.ซี. (Washington D.C. Lemon Law) และกฎหมายของรัฐเวอร์มอนต์ (Vermont Lemon Law)กฎหมายไทย และคำพิพากษาเกี่ยวกับ

ความชำรุดบกพร่องของรถยนต์ และข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Sources) โดยการศึกษาเอกสารที่เกี่ยวข้องจากหนังสือ งานวิจัย บทความ ข่าว เอกสารสัมมนา วารสาร และสื่ออิเล็กทรอนิกส์

2. การวิจัยภาคสนาม (Field Research) เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Sources) จากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) โดยใช้แบบสัมภาษณ์มีโครงสร้าง (Structured Interview) ด้วยการกำหนดประเด็นสัมภาษณ์ไว้ล่วงหน้าด้วยชุดคำถามที่ครอบคลุมประเด็นสำคัญของโครงสร้างกฎหมายว่าด้วยความรับผิดชอบของผู้ผลิต ซึ่งเกณฑ์การคัดเลือกประชากรนั้น ผู้วิจัยเลือกผู้ให้ข้อมูลที่มีความเกี่ยวข้องกับประเด็นการศึกษา ได้แก่ นักวิชาการด้านกฎหมาย ทนายความ ผู้ประกอบการด้านรถยนต์ สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค และสภาของผู้บริโภค และผู้บริโภค รวม 30 คน เพื่อนำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึกไปใช้วิเคราะห์ร่วมกับข้อมูลเอกสาร ทั้งนี้ การดำเนินการสัมภาษณ์นี้ ได้รับการรับรองจากคณะกรรมการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ สาขาสังคมศาสตร์และพฤติกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยกรุงเทพธนบุรี เอกสารรับรองเลขที่ 2567/181 (7) ซึ่งในการจัดเก็บข้อมูลในการสัมภาษณ์นั้น ผู้วิจัยใช้วิธีการบันทึกเสียงและถอดความข้อมูลที่ได้จากประชากร ทั้งนี้ โดยดำเนินการภายใต้หลักจริยธรรมการวิจัย

3. การวิเคราะห์ข้อมูล (Data Analysis) การวิจัยนี้ ทำการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) และการวิเคราะห์เชิงประเด็น (Thematic Analysis) ตามหลักการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยให้ความสำคัญกับหลักการแนวคิดและทฤษฎีที่เป็นรากฐานของกฎหมายว่าด้วยความรับผิดต่อความชำรุดบกพร่องของรถยนต์ นอกจากนี้ ผู้วิจัยได้นำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึกมาวิเคราะห์ร่วมกับข้อมูลเอกสาร เพื่อให้ได้ประเด็นสำคัญที่นำไปสู่การเสนอแนะสาระสำคัญของการแก้ไขปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติเพื่อความชำรุดบกพร่องของสินค้า พ.ศ. ....

ผลการวิจัย

การวิจัยนี้ ได้ดำเนินการศึกษาครบถ้วนตามวัตถุประสงค์แล้ว กล่าวคือ ได้ทำการศึกษาปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับความชำรุดบกพร่องของสินค้าประเภทรถยนต์ ศึกษาหลักการ แนวคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองผู้บริโภคที่ได้รับความเสียหายจากความชำรุดบกพร่องของรถยนต์ และศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายต่างประเทศและกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดในความชำรุดบกพร่องของยานยนต์ เพื่อนำไปสู่การเสนอมาตรการทางกฎหมายว่าด้วยความรับผิดต่อความชำรุดบกพร่องของรถยนต์ของประเทศไทย จึงสรุปผลการวิจัย ดังนี้

1. ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับความชำรุดบกพร่องของสินค้าประเภทรถยนต์ของประเทศไทย มีปัญหาและอุปสรรคที่ไม่เหมาะสมกับความชำรุดบกพร่องของรถยนต์หลายประการ ดังนี้

1.1 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่เหมาะสมกับการใช้บังคับกรณีความชำรุดบกพร่องของสินค้าประเภทรถยนต์ กล่าวคือ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เกี่ยวกับ ความชำรุดบกพร่องตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 472 - 474 เป็นบทบัญญัติที่ไม่สามารถแก้ปัญหาเรื่อง ความชำรุดบกพร่องของสินค้าประเภทยานยนต์ได้อย่างเหมาะสม เนื่องจากเป็นกฎหมายที่มีพื้นฐานมาจากหลักการแสดงเจตนาของบุคคลที่รัฐไม่สามารถเข้าไปแทรกแซงได้ อีกทั้งมีปัญหาเกี่ยวกับการฟ้องคดี เนื่องจาก “ผู้เสียหาย” ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ต้องเป็นบุคคลที่เป็นคู่สัญญาซื้อขายเท่านั้น หากเป็นผู้รับโอนสิทธิแม้จะเป็นผู้ได้รับความเสียหายย่อมไม่มีสิทธิฟ้องคดีได้โดยอาศัยเหตุแห่งความชำรุดบกพร่องตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เพราะถือว่า

ไม่มีนิติสัมพันธ์ตามสัญญาซื้อขาย จึงไม่มีอำนาจฟ้อง นอกจากนั้น มาตรา 472 - 474 เป็นบทบัญญัติภายใต้ “หลักผู้ซื้อต้องระวัง (Caveat Venditor)” ซึ่งผู้ซื้อมีหน้าที่ตรวจดูความบกพร่องของสินค้าขณะซื้อขายและส่งมอบสินค้า จึงไม่เหมาะสมกับสินค้าประเภทรถยนต์ที่เป็นสินค้าที่ประกอบด้วยเครื่องยนต์และกลไกการทำงานของเครื่องยนต์ด้วยเทคโนโลยีขั้นสูงที่ยากแก่การพบความชำรุดบกพร่องขณะซื้อขายและส่งมอบ ประเด็นปัญหาที่ว่า “ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่เหมาะสมกับการใช้บังคับกรณีความชำรุดบกพร่องของสินค้าประเภทรถยนต์” ผู้วิจัยได้ทำการเก็บข้อมูลภาคสนามด้วยการสัมภาษณ์เชิงลึก สรุปได้ว่า ประชากรผู้ให้ข้อมูลมีความเห็นสอดคล้องกับความเห็นของผู้วิจัยและสนับสนุนให้มีการแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดต่อความชำรุดบกพร่องของสินค้าประเภทรถยนต์ต่อไป

1.2 กฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องไม่สามารถคุ้มครองผู้บริโภคให้ได้รับความเป็นธรรมจากความชำรุดบกพร่องของสินค้าประเภทรถยนต์ กล่าวคือ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2541 ได้บัญญัติสิทธิของผู้บริโภค 5 ประการ ได้แก่ สิทธิที่จะได้รับข่าวสารรวมทั้งคำพรรณนาคุณภาพที่ถูกต้องและเพียงพอเกี่ยวกับสินค้าหรือบริการ สิทธิที่จะมีอิสระในการเลือกหาสินค้าหรือบริการ สิทธิที่จะได้รับความปลอดภัยจากการใช้สินค้าหรือบริการ สิทธิที่จะได้รับความเป็นธรรมในการทำสัญญา และสิทธิที่จะได้รับการพิจารณาและชดเชยความเสียหายเมื่อมีการละเมิดสิทธิของผู้บริโภค แต่ผู้บริโภคก็ยังคงถูกละเมิดสิทธิจากการบริโภคสินค้าประเภทรถยนต์อย่างต่อเนื่อง ดังปรากฏจากข้อร้องเรียนของผู้บริโภคต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค (สคบ.) รายงานข้อมูลจากสภาองค์กรของผู้บริโภค การฟ้องคดีของผู้บริโภคเพื่อให้ผู้ประกอบการรับผิดต่อความชำรุดบกพร่อง รวมถึงตามที่ปรากฏตามข่าวหนังสือพิมพ์ และสื่อต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาจากพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ซึ่งเป็นกฎหมายที่มีพื้นฐานมาจากหลักความรับผิดโดยเคร่งครัด “Product Liability Law” ซึ่งเป็นหลักละเมิดที่มุ่งคุ้มครองผู้เสียหายแก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายอย่างแท้จริงแม้จะไม่ได้เป็นคู่สัญญา แต่อาจจะได้รับความเสียหายจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย ไม่ใช่กรณีความชำรุดบกพร่องในตัวสินค้าเอง ดังนั้น พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 จึงไม่ใช่กฎหมายที่จะใช้บังคับได้กับกรณีความชำรุดบกพร่องของสินค้า ในส่วนของกฎหมายวิธีสบัญญัตินั้น ก็มีพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551 ซึ่งเป็นกฎหมายที่ตราขึ้นมาเนื่องจากระบบเศรษฐกิจที่มีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว มีการนำความรู้ทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีมาใช้ในผลินสินค้าและบริการมากขึ้น ในขณะที่ผู้บริโภคส่วนใหญ่ตกเป็นฝ่ายที่เสียเปรียบเรื่องความรู้ อำนาจการต่อรอง เทคนิคการตลาดของผู้ประกอบธุรกิจ ทำให้มีข้อพิพาทเข้าสู่กระบวนการยุติธรรมอย่างต่อเนื่อง แต่การเรียกร้องค่าเสียหายก็ใช้เวลานาน และมีอุปสรรคเกี่ยวกับภาระการพิสูจน์เกี่ยวกับข้อเท็จจริงต่าง ๆ ที่มีความซับซ้อนของสินค้าที่มีกลไกการผลิตจากเทคโนโลยีขั้นสูง จึงมีการพัฒนาระบบวิธีพิจารณาคดีที่เอื้อต่อการใช้สิทธิของผู้บริโภค ซึ่งเป็นกฎหมายที่ทำให้ผู้บริโภคฟ้องร้องดำเนินคดีได้สะดวกขึ้น แต่การฟ้องคดีต่อศาลเป็นการแก้ปัญหาที่ปลายเหตุที่ทำให้ผู้บริโภคเสียเวลา เสียค่าใช้จ่าย ส่งผลให้ผู้บริโภคจำนวนหนึ่งไม่ดำเนินการในทางคดีเพื่อคุ้มครองสิทธิของตนเอง และแม้ว่าต่อมาจะมีการแก้ไขประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง (ฉบับที่ 26) พ.ศ. 2558 โดยบัญญัติเพิ่มเติมหมวด 4 การดำเนินคดีแบบกลุ่ม มาตรา 222/1-222/49 โดยให้ผู้บริโภคฟ้องคดีได้ด้วยการฟ้องคดีแบบกลุ่ม

(Class Action) ได้ ซึ่งนับว่าเป็นการพัฒนากฎหมายวิธีสบัญญัติที่มุ่งคุ้มครองผู้บริโภค อีกทั้งเป็นการพัฒนากระบวนการยุติธรรมทางแพ่งให้มีความสะดวก ประหยัดค่าใช้จ่าย แต่การฟ้องคดีเป็นวิธีการสุดท้ายในการแก้ปัญหา หรือกล่าวอีกนัย คือ เป็นการแก้ปัญหาที่ปลายเหตุ จึงกล่าวได้ว่า กฎหมายที่เกี่ยวข้องตามที่กล่าวมานี้ไม่ใช่ทางออกของปัญหาอย่างแท้จริง ประเด็นปัญหาที่ว่า “กฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องไม่สามารถคุ้มครองผู้บริโภคให้ได้รับความเป็นธรรมจากความชำรุดบกพร่องของสินค้าประเภทรถยนต์” ผู้วิจัยได้ทำการเก็บข้อมูลภาคสนามด้วยการสัมภาษณ์เชิงลึก สรุปได้ว่า ประชากรผู้ให้ข้อมูลมีความเห็นสอดคล้องกับความเห็นของผู้วิจัย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ประชากรส่วนมากเห็นว่า การฟ้องคดีเป็นการแก้ไขปัญหาที่ปลายเหตุ และทำให้ผู้บริโภคเสียเวลาและค่าใช้จ่าย ดังนั้น ควรแก้ไขกฎหมายสาระบัญญัติเพื่อให้มีบทบัญญัติของกฎหมายที่นำไปสู่การแก้ไขปัญหาและคุ้มครองผู้บริโภคให้ได้รับความเป็นธรรม อีกทั้งกลไกกฎหมายเช่นนี้ยังส่งผลให้ผู้ผลิตมีความรับผิดชอบต่อสินค้าที่ผลิตมากยิ่งขึ้น

1.3 กฎหมายที่ใช้บังคับเกี่ยวกับความชำรุดบกพร่องของรถยนต์ซึ่งไม่สอดคล้องกับบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 กล่าวคือ มาตรา 61 บัญญัติว่า “รัฐต้องจัดให้มีมาตรการหรือกลไกที่มีประสิทธิภาพในการคุ้มครองและพิทักษ์สิทธิของผู้บริโภคด้านต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นด้านการรู้ข้อมูลที่เป็นจริง ด้านความปลอดภัย ด้านความเป็นธรรมในการทำสัญญา หรือด้านอื่นใดอันเป็นประโยชน์ต่อผู้บริโภค” จากบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญ ย่อมแสดงให้เห็นว่ารัฐให้ความสำคัญต่อการคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภค แต่จะเห็นได้ว่า สิทธิของผู้บริโภคก็ยังคงถูกละเมิดและไม่ได้รับความเป็นธรรมจากความชำรุดบกพร่องของสินค้าประเภทรถยนต์อยู่ และเมื่อพิจารณาจากกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เช่น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2541 และพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ยังไม่สอดคล้องกับสิทธิของผู้บริโภคที่รัฐธรรมนูญบัญญัติไว้ โดยให้รัฐต้องจัดให้มีมาตรการหรือกลไกที่มีประสิทธิภาพในการคุ้มครองและพิทักษ์สิทธิของผู้บริโภคด้านต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นด้านการรู้ข้อมูลที่เป็นจริง ด้านความปลอดภัย ด้านความเป็นธรรมในการทำสัญญา หรือด้านอื่นใดอันเป็นประโยชน์ต่อผู้บริโภค แต่ก็ยังไม่มีกลไกทางกฎหมาย (Legal Mechanisms) ที่มีประสิทธิภาพและเหมาะสมกับปัญหาที่ผู้บริโภคได้รับความเสียหายและไม่ได้รับความเป็นธรรมจากการบริโภคสินค้าประเภทรถยนต์ เพราะเหตุความชำรุดบกพร่อง ประเด็นปัญหาที่ว่า “กฎหมายที่ใช้บังคับเกี่ยวกับความชำรุดบกพร่องของรถยนต์ซึ่งไม่สอดคล้องกับบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560” ผู้วิจัยได้ทำการเก็บข้อมูลภาคสนามด้วยการสัมภาษณ์เชิงลึก สรุปได้ว่า ประชากรผู้ให้ข้อมูลมีความเห็นสอดคล้องกับความเห็นของผู้วิจัย และให้ข้อมูลเพิ่มเติมว่า สิทธิของผู้บริโภคเป็นสิทธิขั้นพื้นฐานที่รัฐให้การรับรองไว้ในรัฐธรรมนูญ ซึ่งรัฐควรดำเนินการใด ๆ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายของสิทธิขั้นพื้นฐานที่รัฐธรรมนูญได้รับรองไว้ แต่เมื่อผู้บริโภคได้รับความเสียหายอย่างไม่เป็นธรรมในการบริโภคสินค้าประเภทยานยนต์ ถือว่าเป็นสินค้าที่มีความจำเป็นในสังคมปัจจุบัน ดังนั้น รัฐควรมีกลไกทางกฎหมาย (Legal Mechanisms) ที่มีประสิทธิภาพและเหมาะสมกับปัญหาที่ผู้บริโภคได้รับความเสียหายและไม่ได้รับความเป็นธรรมจากการบริโภคสินค้าประเภทรถยนต์ เพราะเหตุความชำรุดบกพร่อง

จึงกล่าวได้ว่า ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายว่าด้วยความชำรุดบกพร่องของรถยนต์ แต่มีเพียงร่างพระราชบัญญัติเพื่อความชำรุดบกพร่องของสินค้า พ.ศ. .... ในประเด็นนี้ ผู้วิจัยได้ทำการเก็บข้อมูลภาคสนามด้วยการสัมภาษณ์เชิงลึก สรุปได้ว่า ประชากรผู้ให้ข้อมูลมีความเห็นสอดคล้องกับความเห็นของผู้วิจัย โดยสนับสนุนให้มีการผลักดันร่างพระราชบัญญัติเพื่อความชำรุดบกพร่องของสินค้า พ.ศ. .... อย่างไรก็ตาม ประชากรผู้ให้ข้อมูลได้ให้ความเห็นเพิ่มเติมว่า หากจะมีกฎหมายว่าด้วยความรับผิดเกี่ยวกับความชำรุดบกพร่องของสินค้ารถยนต์ ก็ควรมีการตรากฎหมายที่มีเนื้อหาครอบคลุมและเป็นธรรมต่อทั้งผู้ประกอบการและฝ่ายผู้บริโภค

2. ความสัมพันธ์ของหลักการที่เป็นรากฐานของกฎหมายว่าด้วยความรับผิดในความชำรุดบกพร่องของสินค้าประเภทรถยนต์มีความสำคัญต่อการกำหนดความรับผิดชอบของผู้ผลิต กล่าวคือ แต่เดิมกฎหมายที่กำหนดความรับผิดชอบของผู้ขายในความชำรุดบกพร่องของสินค้าทุกประเภท รวมถึงสินค้าประเภทรถยนต์ เป็นกฎหมายที่มาจาก “หลักผู้ซื้อต้องระวัง” (Caveat Venditor) แต่เนื่องจากปัจจุบันสินค้าบางประเภทที่ผลิตด้วยเทคโนโลยีชั้นสูง มีระบบกลไกในการทำงานซับซ้อน ซึ่งยากแก่การพบเห็นความชำรุดบกพร่องโดยประจักษ์ขณะที่ทำการซื้อขายหรือส่งมอบสินค้า ทำให้กฎหมายภายใต้หลักผู้ซื้อต้องระวังและหลักความรับผิดชอบตามสัญญาทำให้ฝ่ายผู้บริโภคเสียเปรียบ ทำให้มีการพัฒนา “หลักผู้ขายต้องระวัง” (Let The Seller Beware) มาตราเป็นกฎหมายโดยกำหนดให้ผู้ผลิตหรือผู้จำหน่ายต้องมีความระมัดระวังในการผลิตและจำหน่ายสินค้า และให้ความคุ้มครองผู้ซื้อภายใต้หลักการรับประกันอย่างชัดแจ้ง (Express Warranty) และหลักการรับประกันโดยปริยาย (Implied Warrantee) ส่งผลให้ผู้บริโภคได้รับความคุ้มครองในการซื้อสินค้าประเภทรถยนต์มากขึ้น

3. ผลสรุปของการศึกษาเชิงเปรียบเทียบโครงสร้างของร่างพระราชบัญญัติเพื่อความชำรุดบกพร่องของสินค้า พ.ศ. .... ของไทย กับกฎหมายต่างประเทศ ได้แก่ กฎหมายรัฐเพนซิลเวเนีย (Pennsylvania Lemon Law) กฎหมายของรัฐฟอริดา (Florida Lemon Law) กฎหมายของรัฐวอชิงตัน ดี.ซี. (Washington D.C. Lemon Law) และกฎหมายของรัฐเวอร์มอนต์ (Vermont Lemon Law) เพื่อให้ได้ข้อสรุปที่นำไปปรับปรุงแก้ไขร่างพระราชบัญญัติเพื่อความชำรุดบกพร่องของสินค้า พ.ศ.... ได้ข้อสรุปในประเด็นสำคัญ ดังนี้

ตารางที่ 1 การเปรียบเทียบกฎหมายต่างประเทศ กับ ร่าง ฯ ของประเทศไทย

ประเด็น	เพนซิลเวเนีย	ฟอริดา	วอชิงตันดี.ซี.	เวอร์มอนต์	ประเทศไทย
มีกฎหมาย Lemon law	มี	มี	มี	มี	ไม่มี
ประเภทของยานยนต์ที่ได้รับการคุ้มครอง	ยานยนต์ใหม่	ยานยนต์ใหม่	ยานยนต์ใหม่และมือสอง	ยานยนต์ใหม่	ยานยนต์ใหม่
หลักการคุ้มครอง	ประกัน	ประกัน	ประกัน	ประกัน	สัญญา
ความหมายของความชำรุดบกพร่อง	มี	มี	มี	มี	ไม่ชัดเจน
ระยะเวลาของการรับประกันความชำรุดบกพร่องของยานยนต์	1 ปี	2 ปี	1 ปี	1 ปี	2 ปี
ข้อสันนิษฐานว่าผู้ผลิตมีความพยายามที่เหมาะสมและเพียงพอในการแก้ไขยานยนต์	มี	มี	มี	มี	ไม่มี

ตารางที่ 1 การเปรียบเทียบกฎหมายต่างประเทศ กับ ร่าง ฯ ของประเทศไทย (ต่อ)

ประเด็น	เพนซิลเวเนีย	ฟอริดา	วอชิงตันดี.ซี.	เวอร์มอนต์	ประเทศไทย
การเยียวยาความชำรุดบกพร่อง	ซ่อมแซม เปลี่ยนรถ คืนรถและ คืนเงิน	ซ่อมแซม เปลี่ยนรถ คืนรถและคืนเงิน	ซ่อมแซม เปลี่ยนรถ คืนรถและ คืนเงิน	ซ่อมแซม เปลี่ยนรถ คืนรถและ คืนเงิน	ซ่อมแซม เปลี่ยนรถ
ผู้ผลิตคืนค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง	มี	มี	มี	มี	ไม่มี
รัฐคืนเงินภาษีให้กรณีคืนรถ	ไม่มีบทบัญญัติ	ไม่มีบทบัญญัติ	รัฐคืนภาษี	รัฐคืนภาษี	ไม่มี บทบัญญัติ
กระบวนการระงับข้อพิพาท	มี	มี	มี	มี	ไม่มี
อนุญาโตตุลาการ	มี	มี	ไม่มี	มี	ไม่มี
การควบคุมการขายต่อรถที่ส่งคืน เนื่องจากความชำรุดบกพร่อง	มี	ไม่มี	ไม่มี	มี	ไม่มี
การประกาศเกี่ยวกับสิทธิผู้บริโภค	มี	มี	มี	มี	ไม่มี
กองทุนการรับประกันยานยนต์	ไม่มี	มี	ไม่มี	มี	ไม่มี

จากการเปรียบเทียบสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติเพื่อความชำรุดบกพร่องของสินค้า พ.ศ. .... ของไทยกับกฎหมายต่างประเทศ ทำให้ได้สาระสำคัญที่มีบางประเด็นที่เหมือนกันและมีบางประเด็นที่แตกต่างกัน ที่นำไปสู่แนวทางการเสนอแก้ไขร่างฯ ฉบับนี้ โดยคำนึงถึงการสอดคล้องกับบริบทของสังคมไทย และคำนึงถึงความสมดุลที่สร้างความเป็นธรรมระหว่างผู้ผลิตและผู้บริโภค

4. แนวทางเสนอแก้ไข ร่างพระราชบัญญัติเพื่อความชำรุดบกพร่องของสินค้า พ.ศ. ....

4.1 ประเภทของสินค้าที่ได้รับการคุ้มครอง ควรบัญญัติคุ้มครองรถยนต์ส่วนบุคคล และรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ โดยคุ้มครองเฉพาะรถใหม่ที่มิใช่ใช้ในเชิงพาณิชย์ ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความชัดเจนในการบังคับใช้กฎหมาย

4.2 หลักการคุ้มครอง ควรใช้ระบบการรับประกันอย่างชัดแจ้ง (Express Warranty) และหลักการรับประกันโดยปริยาย (Implied Warrantee) ซึ่งจะทำให้ผู้บริโภคได้รับการคุ้มครองทันทีเมื่อมีความชำรุดบกพร่องเกิดขึ้น

4.3 ความชำรุดบกพร่อง ควรมีการบัญญัติกฎหมายในลักษณะที่บังคับใช้ได้อย่างชัดเจน โดยไม่ต้องอาศัยการตีความ และเสนอแนะให้ปรับปรุงแก้ไขบทบัญญัติเกี่ยวกับความชำรุดบกพร่องของรถยนต์เพื่อให้เกิดความชัดเจน โดยเสนอแนะให้แบ่งความชำรุดบกพร่องเป็น 3 ประเภท ได้แก่ 1) ความชำรุดบกพร่องทางกลไก หมายถึง ข้อบกพร่อง ความล้มเหลว หรือการทำงานผิดปกติใด ๆ ของระบบกลไกของยานยนต์ รวมถึง เครื่องยนต์ ระบบส่งกำลังและเพลาขับ เฟืองท้าย ระบบระบายความร้อน ระบบไฟฟ้า ระบบเชื้อเพลิง หรืออุปกรณ์เสริมและความบกพร่องอื่น ๆ ที่ทำให้การทำงาน ความปลอดภัย ประสิทธิภาพหรือมูลค่าของยานยนต์ลดลงอย่างมาก 2) ความชำรุดบกพร่องที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย หมายถึง ความบกพร่องที่ลดความสามารถของผู้ควบคุมยานยนต์ในการทำงานปกติ หรือที่ก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดเพลิงไหม้ การระเบิด หรือการทำงานผิดปกติอื่น ๆ ที่คุกคามถึงชีวิต และ 3) ความชำรุดบกพร่องตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง

4.4 กำหนดระยะเวลาที่ผู้ผลิตต้องรับผิดต่อความชำรุดบกพร่อง ควรกำหนด 2 ปี

4.5 บทสันนิษฐานว่าผู้ผลิตมีความพยายามที่เหมาะสมและเพียงพอในการปรับแก้ไขยานยนต์ให้สอดคล้องกับการรับประกัน ควรให้มีการปรับปรุงแก้ไขว่า ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ผลิตได้ดำเนินการแก้ไขความไม่ปกติของยานยนต์อย่างเพียงพอและเหมาะสมแล้ว ดังนี้ 1) การแก้ไขนั้นต้องได้รับการซ่อมแซม 3 ครั้งโดยผู้ผลิตหรือตัวแทนของผู้ผลิตแต่ความผิดปกติของยานยนต์นั้นยังคงมีอยู่ 2) ยานยนต์นั้นไม่สามารถใช้งานได้เนื่องจากความชำรุดบกพร่องใด ๆ เป็นเวลาสะสมรวมกันตั้งแต่ 60 วันขึ้นไป และ 3) หากเกิดกรณีตาม (1) และ (2) ให้ผู้ผลิตหรือตัวแทนของผู้ผลิตรับผิดชอบต่อความชำรุดบกพร่องของยานยนต์นั้นตามเงื่อนไขที่ได้รับประกันไว้หรือตามสัญญา

4.6 การเยียวยาความชำรุดบกพร่อง ควรบัญญัติเยียวยาความชำรุดบกพร่องอย่างใดอย่างหนึ่ง ได้แก่ การซ่อมแซม การเปลี่ยนรถยนต์คันใหม่ในราคาและรุ่นที่ใกล้เคียง การคืนรถยนต์และคืนเงินตามที่ผู้บริโภค

4.7 การคืนเงินค่าใช้จ่ายและค่าธรรมเนียม ในกรณีผู้บริโภคใช้สิทธิขอคืนรถและรับเงินคืน ควรกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับจำนวนเงินและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องให้ชัดเจน โดยให้ผู้ผลิตหรือตัวแทนของผู้ผลิตคืนเงิน ค่าใช้จ่าย และค่าเสียหายภายใน 30 วัน นับแต่วันที่ผู้ซื้อบอกเลิกสัญญา

4.8 รัฐคืนเงินภาษีให้กรณีคืนรถ ควรบัญญัติให้รัฐคืนเงินภาษีที่เรียกเก็บไปแล้ว ในกรณีที่ผู้บริโภคเลือกการคืนรถและคืนเงิน

4.9 การระงับข้อพิพาท ควรมีบทบัญญัติเกี่ยวกับการระงับข้อพิพาทก่อนฟ้องคดี และในคณะกรรมการระงับข้อพิพาทเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมและลดปัญหาการนำคดีฟ้องต่อศาล ซึ่งให้มีคณะกรรมการระงับข้อพิพาท ประกอบด้วย 1) ตัวแทนจากสำนักงานคุ้มครองผู้บริโภค 2) ตัวแทนจากสภาองค์กรผู้บริโภค 3) ตัวแทนจากสาขาวิชาวิศวกรรมยานยนต์ 4) ตัวแทนจากผู้ประกอบการด้านยานยนต์ และ 5) ตัวแทนจากผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย

4.10 การอนุญาโตตุลาการ ควรมีบทบัญญัติเกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการเพื่อชี้ขาดข้อพิพาท หากคู่สัญญาตกลงกันไว้ให้ใช้การระงับข้อพิพาทด้วยวิธีอนุญาโตตุลาการ

4.11 การควบคุมการขายต่อรถที่ส่งคืนเนื่องจากความชำรุดบกพร่อง ควรบัญญัติหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการควบคุมการขายต่อยานยนต์ที่ส่งคืนเนื่องจากความชำรุดบกพร่อง โดยห้ามจำหน่ายยานยนต์ที่ส่งคืนเนื่องจากความชำรุดบกพร่อง เว้นแต่ ผู้ผลิตหรือตัวแทนผู้ผลิตได้ทำการซ่อมแซมความชำรุดบกพร่องนั้นแล้ว โดยยานยนต์ดังกล่าวได้รับการตรวจสอบสภาพจากกรมการขนส่งทางบกและได้รับการรับรองความปลอดภัยแล้ว และต้องติดเครื่องหมายแสดงให้เห็นอย่างชัดเจน พร้อมทั้งแจ้งในคู่มือการจดทะเบียนยานยนต์ว่าเป็นยานยนต์ ที่ส่งคืนเนื่องจากความชำรุดบกพร่อง

4.12 การประกาศเกี่ยวกับสิทธิผู้บริโภค ควรมีบทบัญญัติเกี่ยวกับสิทธิของผู้บริโภค โดยให้ผู้ประกอบกิจการ ผู้ผลิต ตัวแทนของผู้ผลิต ผู้ขาย หรือผู้ให้เช่าซื้อ ประกาศสิทธิของผู้บริโภคเป็นลายลักษณอักษรไว้ ณ สถานประกอบการและเว็บไซต์ของผู้ประกอบกิจการ ผู้ผลิต ตัวแทนของผู้ผลิต ผู้ขาย หรือผู้ให้เช่าซื้อ

4.13 กองทุนการรับประกันรถยนต์ ควรมีการจัดตั้งกองทุนการรับประกันรถยนต์เพื่อให้ผู้ผลิตจ่ายเงินสมบทเข้ากองทุนการรับประกันรถยนต์เนื่องจากเหตุชำรุดบกพร่อง ทั้งนี้ เพื่อเป็นการประกันการเยียวยาค่าเสียหายให้แก่ผู้บริโภค

อภิปรายผล

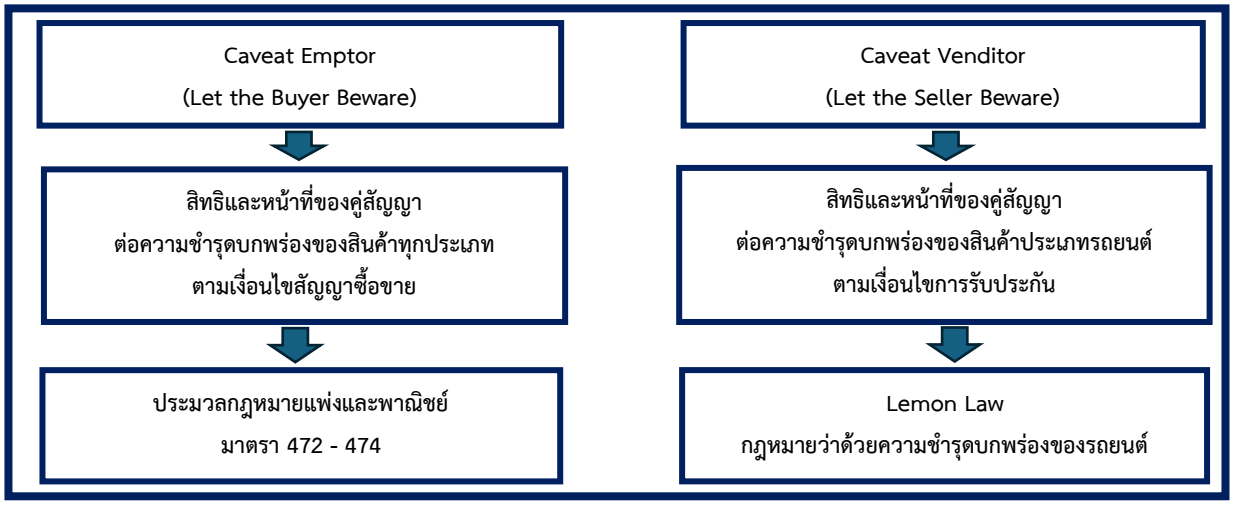
จากการวิจัย สามารถอภิปรายผลภายใต้วัตถุประสงค์และขอบเขตของการวิจัย ดังนี้

กฎหมายของไทยที่ใช้ในการกำหนดความรับผิดของผู้ผลิต หรือผู้ขายเกี่ยวกับความชำรุดบกพร่องเป็นกฎหมายที่อยู่ภายใต้หลักความรับผิดตามสัญญาซื้อขาย และในกรณีมีความชำรุดบกพร่องก็กำหนดให้ผู้ขายรับผิดชอบต่อความชำรุดบกพร่องภายใต้หลักผู้ซื้อต้องระวัง (Caveat Emptor) เป็นวลีภาษาละตินซึ่งหมายความว่าผู้ซื้อต้องรับความเสี่ยงในการทำสัญญา (Al Tamimi, 2022) ซึ่งหลักการดังกล่าวปรากฏอยู่ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งเป็นหลักกฎหมายที่ไม่เหมาะสมกับการคุ้มครองผู้บริโภคเพื่อให้ผู้ผลิตหรือผู้ขายรับผิดต่อความชำรุดบกพร่องของสินค้าประเภทรถยนต์ เนื่องจากรถยนต์เป็นสินค้าที่มีกลไกและการทำงานของเครื่องยนต์ที่ผลิตด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรมชั้นสูง ซึ่งยากต่อการพบความชำรุดบกพร่องในขณะส่งมอบ ดังที่ศาลฎีกาพิพากษาว่า รถยนต์ที่เช่าซื้อมีความชำรุดบกพร่องเกี่ยวกับระบบวิทยุและการปรับเบาะนั่ง ซึ่งเป็นข้อบกพร่องที่เกิดขึ้นภายหลังการส่งมอบและเป็นข้อชำรุดบกพร่องที่ไม่อาจเห็นประจักษ์ในเวลาส่งมอบในส่วนที่เกี่ยวโยงถึงระบบเครื่องยนต์และไฟฟ้า โดยส่วนประกอบดังกล่าวเป็นสาระสำคัญของรถยนต์ ซึ่งการที่ระบบเครื่องยนต์และไฟฟ้ามีการแจ้งเตือนหรือใช้การได้ไม่สมบูรณ์หลายครั้งภายในระยะเวลาไม่ถึง 3 เดือน ถือได้ว่ามีความชำรุดบกพร่องถึงขนาดเป็นเหตุให้เสื่อมราคาหรือเสื่อมความเหมาะสมแก่ประโยชน์อันมุ่งหมายจะใช้เป็นปกติ โจทก์ในฐานะผู้ให้เช่าซื้อจึงมีหน้าที่ต้องส่งมอบทรัพย์ที่เช่าซื้อให้แก่ผู้เช่าซื้อได้ใช้หรือได้รับประโยชน์ในสภาพที่เรียบร้อยและสมบูรณ์ (คำพิพากษาฎีกาที่ 2767/2560) ซึ่งปัญหาดังกล่าวมิได้เกิดขึ้นเฉพาะประเทศไทยเท่านั้น หลายประเทศก็ประสบปัญหาที่นำไปสู่การร้องเรียนและการฟ้องร้องคดีเช่นเดียวกัน ซึ่งทางออกของปัญหานี้ ได้มีการนำหลักผู้ขายต้องระวัง (Caveat Venditor) เป็นวลีภาษีละติน ซึ่งหมายความว่าผู้ขายจะต้องมีความรับผิดชอบและใช้ความระมัดระวังการผลิต โดยต้องผลิตสินค้าให้มีความปลอดภัยและหากเกิดความเสียหายต้องมีการชดเชยความเสียหายโดยระบบประกันที่ได้กำหนดความรับผิดไว้ด้วยการประกันโดยชัดแจ้ง หรือการรับประกันโดยปริยาย ซึ่งเป็นหลักกฎหมายที่มีความสำคัญต่อการคุ้มครองผู้บริโภค ดังที่ศาลของสหรัฐอเมริกาได้วางบรรทัดฐานไว้ในคดี MacPherson v. Buick Motor Co. ในปี 1916 ซึ่งเป็นคดีที่ฟ้องผู้ผลิตรถยนต์ให้รับผิดต่อความชำรุดเสียหาย (Daniel, L. B., 2022) และต่อมามีการพัฒนากฎหมายนี้มาอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในยุคศตวรรษที่ 21 ที่เป็นการซื้อขายสินค้าในยุคพาณิชย์ดิจิทัล เนื่องจากประเภทและลักษณะของสินค้ามีการผลิตด้วยเทคโนโลยีที่ซับซ้อนเกินความสามารถของผู้ซื้อจะพบเห็นความชำรุดบกพร่องอย่างประจักษ์ในขณะทำสัญญาซื้อขายหรือขณะส่งมอบ ดังนั้น จึงจำเป็นต้องแก้ไขกฎหมายให้เหมาะสมกับสถานการณ์ของสังคมปัจจุบันเพื่อสร้างความเป็นธรรมให้แก่ผู้บริโภค และสร้างความรับผิดชอบต่อผู้ผลิตในการผลิตสินค้าที่มีคุณภาพ เหมาะสมกับการใช้งาน ความเห็นเช่นนี้สอดคล้องกับงานวิจัยเรื่อง “Caveat Emptor” ซึ่งสรุปว่า หลักเกณฑ์ความรับผิดชอบของผู้ผลิตที่นำหลักผู้ขายต้องระวัง เป็นหลักการที่กำหนดความรับผิดตรงข้ามกับหลักผู้ซื้อต้องระวัง โดยเน้นย้ำถึงความรับผิดชอบของผู้ผลิตต่อความปลอดภัยของผลิตภัณฑ์ แม้ว่าจะขายผ่านบุคคลที่สามก็ตาม หลักการนี้ยอมรับว่าแม้ว่าผู้ซื้อควรตรวจสอบการซื้อที่อาจเกิดขึ้น แต่ก็มีการคุ้มครอง เช่น การรับประกันและกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคที่สามารถให้การเยียวยาในกรณีที่เกิดการฉ้อโกงหรือสินค้ามีข้อบกพร่องได้ อย่างไรก็ตาม ผู้ซื้อควรเฝ้าระวังเงื่อนไขการขาย เนื่องจากค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมและคำปฏิเสธความรับผิดของผู้ขายที่อาจส่งผลกระทบต่อสิทธิของ

ผู้บริโภคได้ (Daniel, L. B., 2022) และหลายประเทศได้ตรากฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดในความชำรุดบกพร่องของสินค้าที่ไม่ได้มาตรฐานอย่างเฉพาะเจาะจง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง สินค้าที่มีความซับซ้อนในการผลิต (รัฐสภา จุรีมาศ, 2563) ซึ่งผู้บริโภคของไทยก็ประสบปัญหาและไม่ได้รับความเป็นธรรมจากการซื้อสินค้าประเภทรถยนต์เช่นเดียวกัน จึงนำไปสู่การเคลื่อนไหวของผู้บริโภคในการผลักดันให้มีการตรากฎหมายว่าด้วยความรับผิดในความชำรุดบกพร่องของสินค้าประเภทรถยนต์ ดังปรากฏตามร่างพระราชบัญญัติเพื่อความชำรุดบกพร่องของสินค้า พ.ศ. .... ซึ่งคณะผู้วิจัยได้เห็นว่า ร่างฯ ฉบับดังกล่าวยังขาดความสมบูรณ์หลายประการ ตามที่ได้อธิบายไว้ในผลการวิจัย ดังนั้น หากมีการนำสาระสำคัญของโครงสร้างกฎหมายว่าด้วยความรับผิดใสความชำรุดบกพร่องของรถยนต์ของต่างประเทศมาตราเป็นกฎหมายเพื่อใช้สำหรับประเทศไทย เช่น การใช้ระบบการประกันแทนความรับผิดตามสัญญาซื้อขาย การกำหนดหลักเกณฑ์ความรับผิดเกี่ยวกับความชำรุดบกพร่อง การเยียวยาความเสียหาย การระงับข้อพิพาท ก็จะทำให้ผู้ผลิตมีความรับผิดชอบต่อการผลิตรถยนต์มากขึ้น ซึ่งโครงสร้างและหลักเกณฑ์กฎหมายในลักษณะเช่นนี้ก็จะเป็นกฎหมายที่สร้างแรงจูงใจให้ผู้ผลิตมีความรับผิดชอบมากขึ้น และนำไปสู่การคุ้มครองผู้บริโภคได้อย่างมีประสิทธิภาพ

องค์ความรู้ใหม่

องค์ความรู้ใหม่ของงานวิจัยนี้ คือ การเสนอให้นำหลักผู้ขายต้องระวัง “Caveat Venditor (Let The Seller Beware)” มาเป็นหลักการพื้นฐานของกฎหมายว่าด้วยความชำรุดบกพร่องของสินค้าประเภทรถยนต์ โดยตราเป็นกฎหมายเฉพาะสำหรับสินค้าประเภทรถยนต์ เพื่อกำหนดให้ผู้ขายต้องรับผิดตามเงื่อนไขของการรับประกันแทนหลักการเดิม คือ หลักผู้ซื้อต้องระวัง “Caveat Emptor (Let The Buyer Beware)” ซึ่งเป็นความรับผิดตามหลักสัญญาซื้อขายตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ทั้งนี้ เพื่อสร้างความสมดุลระหว่างความรับผิดชอบของผู้ผลิตกับผู้บริโภค (ผังแสดงการพัฒนากฎหมายว่าด้วยความรับผิดชอบต่อความชำรุดบกพร่องต่อรถยนต์)



ภาพที่ 1 ผังแสดงการพัฒนากฎหมายว่าด้วยความรับผิดชอบต่อความชำรุดบกพร่องของรถยนต์

สรุปและข้อเสนอแนะ

กล่าวโดยสรุป รถยนต์เป็นสินค้าที่มีความจำเป็นต่อการดำเนินชีวิตของผู้บริโภคเป็นอย่างมาก แต่อย่างไรก็ตาม พบว่า ปัญหาจากความชำรุดบกพร่องของสินค้าประเภทรถยนต์ได้เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้มีการร้องเรียนและฟ้องร้องคดีเพิ่มมากขึ้น ซึ่งกฎหมายที่บังคับใช้เกี่ยวกับความชำรุดบกพร่องของสินค้าประเภทรถยนต์ คือ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ที่มีบทบัญญัติของกฎหมายไม่เหมาะสมกับสินค้าประเภทรถยนต์ และแม้ว่าจะมีการร่างพระราชบัญญัติเพื่อความชำรุดบกพร่องของสินค้า พ.ศ. .... และอยู่ระหว่างดำเนินการตามขั้นตอนที่นำไปสู่การบังคับใช้กฎหมายต่อไป แต่ผู้วิจัยเห็นว่า ร่างฯ ฉบับนี้ ยังมีความบกพร่องอยู่หลายประการ จึงได้เสนอแนวทางในปรับปรุงแก้ไข โดยมีข้อเสนอแนะ ได้แก่ 1) ข้อเสนอแนะในการนำงานวิจัยไปใช้ประโยชน์ นำผลของการวิจัยตาม ข้อ 4.1 - 4.12 ไปปรับปรุงแก้ไขร่างพระราชบัญญัติเพื่อความชำรุดบกพร่องของสินค้า พ.ศ. .... และ 2) ข้อเสนอแนะการวิจัยครั้งต่อไป จากการวิจัยนี้ พบว่า ยังมีประเด็นที่ควรศึกษาและวิจัยต่อไป อาทิ การหลักผู้ขายต้องระวัง “Caveat Venditor (Let The Seller Beware)” มาเป็นหลักการพื้นฐานของกฎหมายว่าด้วยความชำรุดบกพร่องของสินค้าประเภทอื่น ๆ ที่มีลักษณะของสินค้าที่ผลิตด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่มีความซับซ้อน ยากแก่การพบเห็นความชำรุดบกพร่องขณะทำสัญญาซื้อขายหรือส่งมอบสินค้า อาทิ คอมพิวเตอร์ เครื่องใช้ไฟฟ้าบางประเภท โดยตราเป็นกฎกระทรวง หรือประกาศกระทรวงที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติเพื่อความชำรุดบกพร่องของสินค้า พ.ศ. .... นอกจากนี้ ยังมีประเด็นเกี่ยวกับการคืนภาษีและคืนค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับความชำรุดบกพร่องให้แก่ผู้ซื้อ เมื่อเกิดกรณีมีความชำรุดบกพร่องและผู้ซื้อเลือกใช้สิทธิคืนสินค้าและขอเงินคืน

กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบคุณ ทุนสนับสนุนการวิจัยจากสถาบันวิจัยและนวัตกรรม มหาวิทยาลัยเกริก ปีงบประมาณ 2566 และขอขอบคุณผู้ทรงคุณวุฒิทุกท่านที่ให้ข้อมูลการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) และข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่องานวิจัยนี้ นอกจากนี้ ขอขอบคุณผู้ทรงคุณวุฒิ 3 ท่าน ที่มีความเชี่ยวชาญทางนิติศาสตร์ในสาขาที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย ที่ทำหน้าที่ประเมินคุณภาพของรายงานฉบับสมบูรณ์ของงานวิจัยนี้ ตามหลักเกณฑ์ของสถาบันวิจัยและนวัตกรรม มหาวิทยาลัยเกริก ก่อนที่จะเข้าสู่กระบวนการเผยแพร่ผลงาน ผู้วิจัยขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

เอกสารอ้างอิง

กรุงเทพธุรกิจ. (2566). สถิติร้องเรียนปัญหารถยนต์ป้ายแดง 7 เดือนพุ่ง. เรียกใช้เมื่อ 10 พฤษภาคม 2568 จาก https://www.bangkokbiznews.com/social/527270

รัฐสภา จุรีมาศ. (2563). แนวทางการคุ้มครองผู้บริโภคจากความไม่ได้มาตรฐานของสินค้า: กรณีศึกษาประเทศสิงคโปร์ (Guideline to Consumer Protection on Defective Products: Case Study of Singapore). วารสารนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ, 12(1), 102-115.

สถาบันยานยนต์ประเทศไทย. (2566). ความรู้ยานยนต์ไฟฟ้าเบื้องต้น โครงการศูนย์การเรียนรู้เทคโนโลยี และนวัตกรรมเพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าสถาบันยานยนต์. เรียกใช้เมื่อ 7 เมษายน 2568 จาก https://www.thaiauto.or.th/2012/th/services/ev/pdf/ev-Intro.pdf

สภาองค์กรของผู้บริโภค. (2566). จบปัญหาของพังด้วย “เลมอน ลอว์”. เรียกใช้เมื่อ 17 เมษายน 2568 จาก https://www.tcc.or.th/lemon-law_defective-goods

สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค. (2567ก). สคบ. ร่วมรายการ “สถานีประชาชน” ประเด็น: ร้อง สคบ. ซื้อรถยนต์ไฟฟ้า ไม่ตรงปก. เรียกใช้เมื่อ 7 เมษายน 2568 จาก https://www.ocpb.go.th

_____. (2567ข). สคบ. เล็งแก้ปัญหาข้อพิพาท “ความชำรุดบกพร่องของรถยนต์. เรียกใช้เมื่อ 17 เมษายน 2567 จาก https://www.ocpb.go.th/news_view.php?nid=4145

สุษม ศุภนิตย์. (2557). คำอธิบายกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค. (พิมพ์ครั้งที่ 9). กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

Al Tamimi. (2022). Let the Seller Beware! Jordan: from Caveat Emptor to Caveat Venditor. Retrieved April 20, 2014, from https://www.tamimi.com/law-update-articles/let-seller-beware-jordan-caveat-emptor-caveat-venditor/

Daniel, L. B. (2022). Caveat emptor. Retrieved April 23, 2024, from https://www.ebsco.com/research-starters/law/caveat-emptor

Food and Agriculture Organization of the United Nations. (2020). Canada (Quebed); Consumer Protection Act. CQLR Chapter P-40.1. Retrieved April 17, 2024, from https://www.canlii.org/en/qc/laws/stat/cqlr-c-p-40.1/latest/cqlr-c-p-40.1.html

JUSTIA. (2024). Consumer Protection Law Center; Lemon Laws: 50-State Survey. Retrieved April 17, 2024, from https://www.justia.com/consumer/deceptive-practices-and-fraud/lemon-laws-50-state-Survey/

TEMBUSU LAW. (2024). Lemon Law in Singapore: 7 Facts all Consumers must know. Retrieved April 22, 2024, from https://www.tembusulaw.com/insights/lemon-law-singapore/