ชื่อการศึกษาค้นคว้าอิสระ มาตรการทางกฎหมายเพื่อป้องกันธุรกรรมจำหน่ายรถยนต์ที่ไม่เป็นธรรม

ผู้ศึกษา นายณัฐธัญ สวิงทอง **รหัสนักศึกษา** 2524000870 **ปริญญา** นิติศาสตรมหาบัณฑิต

อาจารย์ที่ปรึกษา ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ลาวัณย์ ถนัดศิลปกุล **ปีการศึกษา** 2554

บทคัดย่อ

การศึกษาค้นคว้าอิสระนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อทำการศึกษาถึงปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภคที่ไม่ได้รับความเป็นธรรมจากการซื้อรถยนต์ โดยใช้มาตรการทางกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคตั้งแต่ก่อนซื้อรถยนต์ และหลังซื้อรถยนต์ โดยศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายประเทศไทยกับ ประเทศสหรัฐอเมริกา เพื่อเป็นแนวทางในการปรับปรุงแก้ไข กฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคของประเทศไทย

จากการศึกษากฎหมายของประเทศไทยที่เกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภค ไม่ว่าจะเป็นหลักความรับผิดทางสัญญาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยนิติกรรม สัญญา เอกเทศสัญญาว่าด้วย ซื้อขาย, พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 และ (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) พ.ศ. 2541 ,พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540,พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 และพระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ. 2511 อีกทั้ง พบว่ากฎหมายของประเทศไทยยังไม่มีมาตรการทางกฎหมายในการคุ้มครองผู้บริโภคทั้งก่อนซื้อรถยนต์ และหลังซื้อรถยนต์ ในขณะที่ ประเทศสหรัฐอเมริกา มีมาตรการคุ้มครองผู้บริโภคทั้งก่อนซื้อรถยนต์ และหลังซื้อรถยนต์

จากการศึกษาถึงปัญหาดังกล่าว จึงขอเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาการคุ้มครองให้มีมาตรการทางกฎหมายต่าง ๆ อาทิ เช่น ปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 โดยมีบทบัญญัติที่เป็นมาตรการควบคุมการโฆษณาโดยให้ผู้กระทำการโฆษณารถยนต์ยื่นคำขออนุญาต และต้องได้รับอนุญาตก่อนจึงจะทำการโฆษณาได้ และให้มีมาตรการกำหนดให้ผู้ผลิตรถยนต์ใหม่ต้องติดฉลากระบุรายละเอียดข้อมูลของรถยนต์ เป็นสติ๊กเกอร์ติดไว้ที่กระจกหน้าต่างของรถยนต์ใหม่ทุกๆ คัน เพื่อเป็นข้อมูลให้ผู้บริโภคพิจารณาในการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ และมีการตรวจสอบการใช้ข้อความในฉลาก ก่อนนำรถยนต์ออกขายว่า มีการแสดงฉลากครบถ้วนและมีการใช้ข้อความที่ตรงต่อความเป็นจริง พร้อมทั้งเสนอแนะให้มีคู่มือแนะนำผู้บริโภคผู้ซื้อรถยนต์ใหม่ โดยให้เอกสารคู่มือคำแนะนำผู้ซื้อเป็นส่วนหนึ่งของสัญญา เพื่อใช้เป็นหลักฐานในการฟ้องร้องบังคับคดีต่อไป

คำสำคัญ มาตรการทางกฎหมายเพื่อป้องกันธุรกรรมจำหน่ายรถยนต์ที่ไม่เป็นธรรม

Independent Study title: Legal Measures Against Unfair Car Trading
Author: Mr. Natthan Swingthong; **ID:** 2524000870; **Degree:** Master of Laws;
Independent Study advisor : Dr. Lawan Thanadsillapakul, Assistant Professor;
Academic year: 2011

Abstract

This independent research is undertaken to study the legal issues in relation to the consumer protection, arising from the unfair car purchasing transactions. Legal measures for both before and after car purchase have been considered. The relevant Thai laws and the American laws are compared with the purpose to amend Thai laws.

This research has taken into account several relevant laws including general legal principles on contractual liabilities the provisions on Juristic Acts, Contract and Specific Contract on Sale in the Civil and Commercial Code, the Consumer Protection Act B.E. 2522 (1979) (as amended), the Act on Unfair Contract Terms B.E. 2540 (1997), The Act on Liabilities for Damages Arising from Unsafe Products B.E. 2551 (2008) and the Act on Standard for Industrial Products B.E. 2511 (1968). It is found that Thai laws lack the legal measures to protect the consumers in the car purchasing transactions, both before and after purchasing, while the laws in the United States have the measures to protect the consumer both before and after purchasing.

Based on the result of this research, it is recommended that some protective legal measures be introduced. Examples of the proposed measures are the amendment to the Consumer Protection Act B.E. 2522 (1979) by inserting the provisions which require any person who would like to advertise the cars to receive permission prior to making such advertisement; the requirement for the new car manufacturers to affix on the windshield of the new cars the labels describing details and information of each car to assist the consumers in making decision to purchase. The information given on such label should be verified that it is correct and complete before the cars are placed on the market. It is also suggested that the car manual be given to the new car purchasers and be included as a part of the relevant car sale agreement to ensure its enforceability in the court.

Keywords: Legal measures against unfair car trading

กิตติกรรมประกาศ

ขอกราบขอบพระคุณ ท่านผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ลาวัณย์ ถนัดศิลปกุล อาจารย์ที่ปรึกษาการศึกษาค้นคว้าอิสระ เป็นอย่างสูง ที่ได้สละเวลาอันมีค่ายิ่งในการให้คำแนะนำ คำปรึกษา ให้ความรู้ ข้อคิดเห็นต่างๆ ตลอดจนตรวจสอบแก้ไขข้อบกพร่อง ในการจัดทำและเรียบเรียงการศึกษาค้นคว้าอิสระฉบับนี้ จนสำเร็จได้ด้วยดี

ขอกราบขอบพระคุณท่านผู้ช่วยศาสตราจารย์ สุรีรัตน์ ประจนปัจจนึก กรรมการสอบการศึกษาค้นคว้าอิสระเป็นอย่างสูงที่ได้กรุณาให้คำแนะนำเพิ่มเติม

ขอกราบขอบพระคุณ ท่านอาจารย์สาขาวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ทุกท่านและ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ที่ได้ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้ให้กับผู้ศึกษา และขอขอบพระคุณ เจ้าของผลงานเขียน หนังสือตำราวิชาการ ที่ผู้ศึกษาได้ศึกษาค้นคว้า ตลอดจนอ้างอิงผลงาน ซึ่งเป็นประโยชน์ในการจัดทำและเรียบเรียงการศึกษาค้นคว้าอิสระฉบับนี้ เป็นอย่างยิ่ง

ท้ายสุดนี้ หากการศึกษาค้นคว้าอิสระฉบับนี้ มีคุณค่าและทำให้เกิดประโยชน์ต่อการศึกษา หรือการคุ้มครองผู้บริโภคของประเทศไทย ผู้ศึกษาขอมอบความดีทั้งหมดให้แก่บุคคลข้างต้น ส่วนข้อบกพร่องทั้งหลายผู้ศึกษาขอน้อมรับและขออภัยมา ณ ที่นี้ด้วย

ณัฐธัญ สวิงทอง

กรกฎาคม 2555

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย ..... ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ ..... จ
กิตติกรรมประกาศ ..... ฉ
สารบัญตาราง ..... ญ
บทที่ 1 บทนำ 1
1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา 1
2. วัตถุประสงค์ของการศึกษา 4
3. ขอบเขตของการศึกษา 4
4. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา 4
5. ระเบียบวิธีวิจัย 5
บทที่ 2 แนวความคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการป้องกันธุรกรรมจำหน่ายรถยนต์ที่ไม่เป็นธรรม 6
1. ความหมายที่เกี่ยวข้อง 6
1.1 ความหมายของคำว่า “ผู้บริโภค” 6
1.2 ความหมายของคำว่า “ผู้ผลิต” 9
1.3 ความหมายของคำว่า “ผู้ประกอบการ” 10
1.4 ความหมายของคำว่า “สินค้าที่ไม่ปลอดภัย” 10
1.5 ความหมายของคำว่า “รถ” ตามกฎหมายที่ใช้ในปัจจุบัน 11
2. ทฤษฎีเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภค 12
2.1 ทฤษฎีความรับผิดทางสัญญา 12
2.2 ทฤษฎีความรับผิดทางละเมิด 14
2.3 ทฤษฎีความรับผิดต่อความเสียหายอันเกิดจากผลิตภัณฑ์ 20
2.4 ทฤษฎีความคาดหวังของผู้บริโภค 21
3. กฎหมายที่เกี่ยวข้อง 23
3.1 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยนิติกรรมสัญญา
เอกเทศสัญญาว่าด้วยซื้อขาย 23
3.2 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 และ(ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม)
พ.ศ. 2541 29

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

3.3 พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 34
3.4 พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น
จากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 35
3.5 พระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ. 2511 36
บทที่ 3 ปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันธุรกรรมจำหน่ายรถยนต์ที่ไม่เป็นธรรม 39
1. ปัญหาที่ผู้บริโภคประสบจากการทำธุรกรรมจำหน่ายรถยนต์ใหม่ 39
1.1 ปัญหาการคุ้มครองผู้บริโภคในด้านการควบคุมข้อสัญญาซื้อขายรถยนต์ใหม่ 39
1.2 ปัญหาในเรื่องความรับผิดของผู้ขายในความชำรุดบกพร่องของรถยนต์ใหม่ 41
1.3 ปัญหาความไม่ชัดเจนเกี่ยวกับขอบเขตการไม่ต้องรับผิดของผู้ประกอบการ 42
1.4 ปัญหาในเรื่องความรับผิดของผู้ขายในการรอนสิทธิที่เกิดกับรถยนต์ใหม่ 43
1.5 ปัญหาความรับผิดในความชำรุดบกพร่องของรถยนต์
ที่ผู้ขายไม่ยอมเปลี่ยนรถยนต์คันใหม่ให้ผู้ซื้อ (Replace) 45
1.6 ปัญหาการเรียกเก็บสินค้ารถยนต์ที่อาจเป็นอันตรายออกจากตลาด (Recall) 46
2. ปัญหาที่ผู้บริโภคประสบจากการทำธุรกรรมจำหน่ายรถยนต์ใช้แล้ว 47
2.1 ปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับข้อตกลงยกเว้นหน้าที่และความรับผิด
ของผู้ขายรถยนต์ในเรื่องความชำรุดบกพร่องของรถยนต์ใช้แล้ว 47
2.2 ปัญหาในเรื่องความรับผิดของผู้ขายในการรอนสิทธิที่เกิดกับรถยนต์ใช้แล้ว 54
บทที่ 4 กฎหมายต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันธุรกรรมจำหน่ายรถยนต์
ที่ไม่เป็นธรรม 55
1. การซื้อขายรถยนต์ใหม่ในประเทศสหรัฐอเมริกา (New car) 57
1.1 บทบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภคในด้านข้อสัญญาของผู้ขายที่ให้แก่ผู้ซื้อว่า
ตนจะรับผิดชอบ (Warranty) ของประเทศสหรัฐอเมริกา 57
1.2 การเยียวยาความเสียหายและการระงับข้อพิพาท 61
1.3 มาตรการคุ้มครองด้านการแสดงรายละเอียดเกี่ยวกับสินค้าในประเทศ
สหรัฐอเมริกา 63
2. การซื้อขายรถยนต์ใช้แล้วในประเทศสหรัฐอเมริกา (Used car) 69
บทที่ 5 บทวิเคราะห์ 75
บทที่ 6 บทสรุปและข้อเสนอแนะ 77

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

1. บทสรุป 77
2. ข้อเสนอแนะ 80
บรรณานุกรม 89
ภาคผนวก 93
ประวัติผู้ศึกษา 103

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 4.1 เปรียบเทียบกฎหมายของประเทศไทยและกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา 72
ตารางที่ 6.1 กฎหมายที่เกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภคในการทำธุรกรรมจำหน่ายรถยนต์ใหม่ 82
ตารางที่ 6.2 กฎหมายที่เกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภคในการทำธุรกรรมจำหน่ายรถยนต์ใช้แล้ว 8

บทที่ 1
บทนำ

1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันประเทศไทยได้มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจค่อนข้างมาก ทำให้คนเปลี่ยนมาใช้รถยนต์กันเพิ่มมากขึ้น จากข้อมูลผลวิจัยตลาดรถยนต์ล่าสุดพบว่า ตลาดรถยนต์ทั้งรถยนต์โดยสารส่วนบุคคล รถกระบะ และจักรยานยนต์มีแนวโน้มขยายตัวต่อเนื่องถึงปี พ.ศ. 2555 โดยมีปัจจัยปัญหาน้ำท่วมซึ่งส่งผลให้ตลาดรถยนต์ส่วนบุคคลเติบโตมากขึ้น อีกทั้งยังปรากฏกรณีที่มีรถยนต์จำนวนมากที่ประสบปัญหาน้ำท่วมจนทำให้ผู้บริโภคมีความต้องการจัดหาซื้อรถยนต์ใหม่ และรถยนต์ที่ใช้แล้วเป็นจำนวนมาก เหตุดังกล่าวอาจทำให้ปัญหาเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภคในการทำธุรกรรม จำหน่ายรถยนต์ มีเพิ่มมากขึ้น

และปัญหาเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภคในการทำธุรกรรม จำหน่ายรถยนต์ ดังกล่าวนี้มีความสำคัญและจำเป็นที่จะต้องมีกฎหมายเข้ามาควบคุมเป็นกรณีพิเศษมากกว่าสินค้าชนิดอื่น เนื่องจากการซื้อขายสินค้ารถยนต์เป็นสินค้าที่มีราคาจำหน่ายค่อนข้างสูง และมีผลกระทบค่อนข้างมากต่อผู้บริโภคในด้านความปลอดภัยของผู้บริโภคเอง รวมทั้งอาจก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิตของผู้อื่นในท้องถนนได้

ขณะเดียวกันได้มีการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการผลิตรถยนต์ แต่ผู้บริโภคอีกจำนวนมากกลับขาดความรู้ความเข้าใจ และประสบปัญหาเกี่ยวกับการซื้อ เช่าซื้อ รถยนต์ทั้งรถยนต์ใหม่ และรถยนต์ใช้แล้ว โดยยังไม่สามารถหาทางออกได้เมื่อเกิดปัญหาขึ้นกับรถยนต์ดังกล่าว อีกทั้งผู้บริโภคมักมีอำนาจต่อรองที่ด้อยกว่าผู้ประกอบธุรกิจเป็นอย่างมาก เมื่อมีข้อพิพาทอันเนื่องมาจากการทำธุรกรรมเกี่ยวรถยนต์ จึงมักถูกเอารัดเอาเปรียบอยู่เสมอ แต่หลายๆ ครั้งก็ปฏิเสธไม่ได้ว่ามาจากการที่ผู้บริโภคขาดความรู้ทางด้านกฎหมายที่จะต่อกรกับยักษ์ใหญ่ทางธุรกิจจนเป็นบาดแผลอย่างเช่นกรณีทุบรถที่เคยมีมาแล้วในสังคมไทย

ทั้งนี้ ภาครัฐได้เล็งเห็นความสำคัญในการคุ้มครองผู้บริโภคในการทำธุรกรรม จำหน่ายรถยนต์ใหม่ และรถยนต์ที่ใช้แล้ว โดยจะเห็นได้ว่ามีระบบการคุ้มครองผู้บริโภค ภายใต้กฎหมายที่มีผลบังคับใช้ทั่วไปหลักๆ ได้แก่

1. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยนิติกรรม สัญญา เอกเทศสัญญาว่าด้วย ซื้อขาย

2. พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 และ (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) พ.ศ. 2541

3. พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540

4. พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551

5. พระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ. 2511

แต่อย่างไรก็ดี กฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคในการทำธุรกรรม จำหน่ายรถยนต์ใหม่ และรถยนต์ที่ใช้แล้วดังกล่าว ยังไม่สามารถให้ความคุ้มครองผู้บริโภคได้มากเพียงพอ เมื่อพิจารณาจากข้อมูลการร้องเรียนในต้นเดือนธันวาคม 2554 จะพบว่า ยังคงมีผู้ประกอบการที่ถูกร้องเรียนผ่านสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ซึ่งอยู่ระหว่างการดำเนินคดีจำนวนมากถึงกว่า 2,000 ราย และ มีผู้บริโภคอีกจำนวนมากร้องเรียนต่อสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคว่า ไม่ได้รับความเป็นธรรมในการทำสัญญากับผู้ประกอบธุรกิจ เพราะผู้ประกอบธุรกิจส่วนใหญ่ได้จัดทำสัญญาสำเร็จรูปโดยกำหนดข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรมต่อผู้บริโภค หรือกรณีการซื้อขายรถยนต์ใหม่นั้นมีผู้บริโภคได้รับความไม่เป็นธรรมจากผู้ให้บริการหลากหลายปัญหา อาทิเช่น การที่ผู้บริโภคไม่สามารถนำรถยนต์ที่ซื้อใหม่ไปดำเนินการจดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบกได้ เพราะว่าผู้ให้บริการไม่มีเอกสารที่ใช้ในการจดทะเบียนรถยนต์ที่ถูกต้องครบถ้วน ทำให้ผู้บริโภคถูกเอาเปรียบ เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาและป้องกันมิให้ผู้บริโภคถูกเอาเปรียบในการทำสัญญาควรมีการกำหนดสิทธิของผู้บริโภคเพิ่มขึ้น

ส่วนกรณีผู้บริโภคที่ซื้อสินค้าหรือรับบริการจากผู้ประกอบธุรกิจโดยได้รับสินค้าหรือบริการที่ไม่สมบูรณ์หรือไม่ได้มาตรฐาน เช่นรถยนต์อยู่ในสภาพบกพร่องไม่สามารถใช้งานได้เป็นปกติ แต่ผู้บริโภคไม่ได้รับการเยียวยา หรือ ซื้อรถใหม่แต่หลังจากนั้นไม่นานกลับเข้าอู่เป็นประจำ ซึ่งเป็นเหตุการณ์ที่ผิดวิสัย เมื่อผู้ซื้อขอให้เปลี่ยนรถคันใหม่ ผู้ขายมักปฏิเสธโดยอ้างว่าความชำรุดเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเป็นเรื่องของการรับประกันที่ผู้ขายจะต้องซ่อมแซมให้ตามความเหมาะสม แต่ผู้ซื้อไม่อาจเรียกร้องให้ผู้ขายเปลี่ยนรถคันใหม่ให้ตนได้ ควรให้มีกฎหมายเฉพาะเรื่องให้ผู้ซื้อสามารถเปลี่ยนรถยนต์คันใหม่ได้ (Replace) โดยนำหลักกฎหมายเลมอน (Lemon Law) ของประเทศสหรัฐอเมริกามาบังคับใช้ และเพิ่มบทบัญญัติในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 โดยเพิ่มข้อกำหนดถึงพฤติการณ์หรือกรณีต่างๆ เพื่อกำหนดขอบเขตการไม่ต้องรับผิดของผู้ประกอบการ ตามพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ให้ชัดเจนยิ่งขึ้น

นอกจากนั้น แม้จะมีคณะกรรมการภายใต้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 ได้แก่คณะกรรมการว่าด้วยสัญญา และคณะกรรมการว่าด้วยฉลาก โดยคณะกรรมการว่าด้วยสัญญา

ได้ออกประกาศ เรื่อง ให้ธุรกิจการขายรถยนต์ใช้แล้วเป็นธุรกิจที่ควบคุมรายการในหลักฐานการรับเงิน พ.ศ. 2550 และประกาศคณะกรรมการว่าด้วยฉลาก ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2550) เรื่อง ให้รถยนต์ใช้แล้วเป็นสินค้าที่ควบคุมฉลาก ตามลำดับ ก็ตาม ผู้บริโภคก็ยังคงประสบปัญหา จากการซื้อขายและการเช่าซื้อรถยนต์ใช้แล้ว ในประเด็นเรื่องความชำรุดบกพร่องและการรอนสิทธิ

ส่วนกรณี พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 ที่กำหนดมาตรการคุ้มครองผู้บริโภคด้านโฆษณาและฉลากสินค้าทั่วไป ก็เป็นเพียงมาตรการกำกับดูแลการโฆษณาสินค้าทั่วไป โดยไม่มีมาตรการควบคุมการโฆษณาเกี่ยวกับรถยนต์ ซึ่งเป็นเรื่องสำคัญ เนื่องจากการโฆษณามีอิทธิพลต่อผู้บริโภค ทำให้ผู้บริโภคทราบข้อมูลข่าวสารซึ่งผู้บริโภคไม่สามารถตรวจสอบความถูกต้องของข้อความโฆษณาได้ก่อนตัดสินใจซื้อสินค้าว่าข้อความนั้นมีความเชื่อถือได้เพียงใด เนื่องจากการโฆษณาสินค้าทั่วไปตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ ผู้โฆษณาไม่ต้องยื่นคำขออนุญาตก่อนโฆษณา ทำให้สามารถโฆษณาไปได้เลย ต่อมาเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้น สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค โดยคณะกรรมการว่าด้วยการโฆษณา ตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ ก็จะใช้มาตรการทางปกครองโดยคณะกรรมการว่าด้วยการโฆษณา ออกคำสั่งให้ผู้กระทำการโฆษณาแก้ไขข้อความโฆษณาหรือห้ามโฆษณาข้อความที่เป็นเท็จหรือเกินความจริง ทั้งนี้ ตามมาตรา 27 แห่งพระราชบัญญัติฉบับนี้ นอกจากนั้น คณะกรรมการว่าด้วยการโฆษณาจะทำความเห็นว่า ผู้กระทำการโฆษณามีความผิดฐานโฆษณาเท็จ หรือเกินความจริงตามมาตรา 47 และนำเสนอคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคพิจารณาใช้อำนาจตามมาตรา 62 เพื่อเปรียบเทียบปรับผู้กระทำความผิดต่อไป อันเป็นเพียงมาตรการแก้ไขเยียวยาปัญหาที่ปลายเหตุ

ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีมาตรการปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 โดยมีบทบัญญัติที่เป็นมาตรการควบคุมการโฆษณาโดยให้ผู้กระทำการโฆษณารถยนต์ ยื่นคำขออนุญาต และต้องได้รับอนุญาตก่อนจึงจะทำการโฆษณาได้ อันเป็นมาตรการคุ้มครองผู้บริโภคที่ต้นเหตุ และควรมีมาตรการตรวจสอบการใช้ข้อความฉลากสินค้าทั่วไปตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2541 ก่อนนำรถยนต์ออกขายว่า มีการแสดงฉลากครบถ้วนและมีการใช้ข้อความที่ตรงต่อความเป็นจริงก่อนนำรถยนต์ นั้นออกขาย ทั้งนี้ เพื่อเป็นการป้องกันมิให้ผู้บริโภคได้รับความเสียหายอันเนื่องมาจากการใช้รถยนต์ เพราะหลงเชื่อตามคำพรรณนาที่เป็นเท็จหรือเกินจริงนั้น

จากการศึกษากฎหมายต่างประเทศ ได้แก่ กฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา ทำให้ได้แนวทางการแก้ไขปัญหาทางกฎหมายเพื่อหามาตรการคุ้มครองผู้บริโภคในการทำธุรกรรม จำหน่ายรถยนต์ใหม่ และรถยนต์ที่ใช้แล้ว มาปรับใช้กับกฎหมายของประเทศไทย เพื่อกำหนดแนวทางการแก้ไขปรับปรุง และพัฒนาในการคุ้มครองผู้บริโภค ให้ได้รับความเป็นธรรมและนำมาปฏิบัติได้จริง

2. วัตถุประสงค์ของการศึกษา

2.1 เพื่อศึกษาแนวคิด วิวัฒนาการ และทฤษฎีของกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคในธุรกรรมการจำหน่ายรถยนต์ใหม่ และรถยนต์ใช้แล้ว

2.2 เพื่อศึกษาเปรียบเทียบมาตรการทางกฎหมายของประเทศไทย และประเทศสหรัฐอเมริกาในการคุ้มครองผู้บริโภคในการทำธุรกรรมจำหน่ายรถยนต์ใหม่ และรถยนต์ใช้แล้ว

2.3 เพื่อวิเคราะห์ความแตกต่างจากการศึกษาเปรียบเทียบและจัดทำข้อเสนอแนะแนวทางในการ ปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภคในการทำธุรกรรมจำหน่ายรถยนต์ใหม่ และรถยนต์ใช้แล้วในประเทศไทยและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการปรับปรุงตามแนวทางดังกล่าว

3. ขอบเขตของการศึกษา

ศึกษาเปรียบเทียบมาตรการทางกฎหมายของประเทศไทย และประเทศสหรัฐอเมริกาเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภคในธุรกรรมการจำหน่ายรถยนต์ใหม่ และรถยนต์ใช้แล้ว เพื่อพิจารณาหาแนวทางใน การปรับปรุงกฎหมายไทย โดยพิจารณาในเรื่องดังต่อไปนี้

3.1 ขอบเขตของการบังคับใช้ของกฎหมาย

3.2 ความหลากหลายของมาตรการทางกฎหมายเพื่อคุ้มครองผู้บริโภค

3.3 มาตรการบังคับใช้กฎหมาย

4. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา

4.1 ได้ทราบถึง แนวคิด วิวัฒนาการ และทฤษฎีของกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคในธุรกรรมการจำหน่ายรถยนต์ใหม่ และรถยนต์ใช้แล้ว

4.2 ได้ ศึกษาเปรียบเทียบมาตรการทางกฎหมายของประเทศไทย และประเทศสหรัฐอเมริกาในการคุ้มครองผู้บริโภคในการทำธุรกรรมจำหน่ายรถยนต์ใหม่ และรถยนต์ใช้แล้ว

4.3 สามารถเสนอมาตรการและวิธีการที่เหมาะสมมาใช้เป็นแนวทางในการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภคในการทำธุรกรรมจำหน่ายรถยนต์ใหม่ และรถยนต์ใช้แล้วในประเทศไทย

5. ระเบียบวิธีวิจัย

เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยการค้นคว้าวิจัย จากเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง รวบรวมเอกสาร ศึกษาค้นคว้าเอกสาร ตำราวิชาการ วิทยานิพนธ์ คำพิพากษาฎีกา กฎหมายต่างประเทศ เว็บไซต์ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นแนวทางศึกษา

บทที่ 2
แนวความคิด และทฤษฎีเกี่ยวกับการป้องกันธุรกรรมจำหน่ายรถยนต์ที่ไม่เป็นธรรม

จากปัญหาที่ผู้บริโภคไม่ได้รับความเป็นธรรมจากการซื้อขาย ทั้งรถยนต์ใหม่และรถยนต์ใช้แล้ว โดยมีรูปแบบที่แตกต่างกันไปในแต่ละกรณี และยังไม่สามารถยุติปัญหาได้อย่างเป็นธรรม ดังนั้นควรศึกษาถึงแนวความคิด ความหมาย และ ทฤษฎี เกี่ยวกับการป้องกันธุรกรรมจำหน่ายรถยนต์ที่ไม่เป็นธรรม ดังรายละเอียดดังนี้

1. ความหมายของคำว่า “ผู้บริโภค”
2. ความหมายของคำว่า “ผู้ผลิต”
3. ความหมายของคำว่า “ผู้ประกอบการ”
4. ความหมายของคำว่า “สินค้าที่ไม่ปลอดภัย”
5. ความหมายของคำว่า “รถ” ตามกฎหมายที่ใช้ในปัจจุบัน
6. ทฤษฎีเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภค
7. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยนิติกรรม สัญญา เอกเทศสัญญาว่าด้วยซื้อขาย เช่าซื้อ
8. พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 และ (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) พ.ศ. 2541
9. พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540
10. พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551
11. พระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ. 2511

1. ความหมายที่เกี่ยวข้อง

1.1 ความหมายของคำว่า “ผู้บริโภค”

“ผู้บริโภค” โดยแท้จริงแล้วก็คือ “มนุษย์” ผู้หนึ่ง การบริโภคจะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อได้มีกรณีของการเข้าซื้อขายกันระหว่างผู้บริโภคในฐานะผู้ซื้อ และผู้ผลิตในฐานะผู้ขาย (ซึ่งอาจ

หมายถึง พ่อค้าขายส่ง พ่อค้าขายปลีก หรือผู้นำเข้าสินค้าจากต่างประเทศด้วย) ที่ต้องมีการเจรจาตกลงกัน เพื่อเข้ามีนิติสัมพันธ์เพื่อให้มีสิทธิและหน้าที่ต่างๆ รวมทั้งสิทธิที่จะได้รับความคุ้มครอง [1]

คำว่า "ผู้บริโภค" มีการให้ความหมายไว้แตกต่างกันทั้งความหมายทั่วไป และความหมายตามบทบัญญัติของกฎหมาย ดังนั้นจึงสามารถแยกพิจารณาได้ดังนี้

1.1.1 ความหมายทั่วไป

ตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542 คำว่า

"ผู้บริโภค" หมายความว่า ผู้ซื้อหรือผู้ได้รับบริการจากผู้ประกอบธุรกิจ และหมายความรวมถึง ผู้ซึ่ง ได้รับการเสนอ หรือชักชวนจากผู้ประกอบธุรกิจ เพื่อให้ซื้อสินค้าหรือรับบริการด้วย; ผู้เข้าทำสัญญาในฐานะผู้ซื้อ ผู้เช่า ผู้เช่าซื้อ ผู้กู้ ผู้เอาประกันภัย หรือผู้เข้าทำสัญญาอื่นใดเพื่อให้ได้มาซึ่งทรัพย์สิน บริการ หรือประโยชน์อื่นใดนั้น และ หมายความรวมถึง ผู้เข้าทำสัญญาในฐานะผู้ค้ำประกันของบุคคลดังกล่าว ซึ่งมิได้กระทำเพื่อการค้าด้วย (Consumer) [2]

อดุลย์ จาตุรงคกุล ได้ให้ความหมายของผู้บริโภคว่า ผู้บริโภคหมายถึงบุคคลต่างๆ ที่มีความสามารถในการซื้อ (Ability to Buy) [3]

ปกรณ์ นิลประพันธ์ ผู้บริโภค หมายถึง ผู้ที่บริโภคสินค้า (Goods) หรือบริการ (Services) ต่างๆ ในการดำรงชีวิตประจำวันภายในครัวเรือน (Household Use) [4]

จากความหมายของผู้บริโภคตามพจนานุกรมแห่งราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542 จะเห็นได้ว่าตรงกับคำว่า "Consumer" ในภาษาอังกฤษ ซึ่งคำว่า "Consumer" มีการให้ความหมายไว้ใน Oxford Advanced Learner's Dictionary of Current English โดยอธิบายคำว่า "Consumer" ไว้ว่า "Consumer".noun a person who buys goods or uses services [5]

ซึ่งแปลความได้ว่า ผู้บริโภคหมายถึง บุคคลผู้ซื้อสินค้าหรือใช้บริการ

---

[1] Gold ring, Maher and Mc keough , *Consumer Protection Law* (4th e d.) Sydney : Federation press, 1993, p.3.

[2] ราชบัณฑิตยสถาน , *พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน* , 2542 , หน้า 739.

[3] อดุลย์ จาตุรงคกุล , *พฤติกรรมผู้บริโภค* , 2540 , หน้า 7. อ้างถึงใน ปนิธาน ช่อผูก. *อำนาจของคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522* : ศึกษากรณีการดำเนินคดีแทนผู้บริโภค , 2549 ,หน้า 5.

[4] ปกรณ์ นิลประพันธ์. *www.lawreform.go.th*. อ้างถึงใน ปนิธาน ช่อผูก.

[5] Hornby A.S. (2002). *Oxford advance learner's dictionary of current English*. P. 265.

และ Black's Law Dictionary ได้ให้ความหมายของคำว่า "ผู้บริโภค" ไว้ว่า "Consumer" . a person who buys goods or services for personal, family, or household use, with no intention of resale; a natural person who uses products for personal rather than business purposes.

ซึ่งแปลได้ว่า ผู้ที่ซื้อสินค้าหรือบริการเพื่อใช้เป็นการส่วนตัวหรือใช้ในครัวเรือน โดยไม่มีเจตนาที่จะนำไปจำหน่ายต่อ และหมายความรวมถึง บุคคลธรรมดาที่ใช้ผลิตภัณฑ์เป็นการส่วนตัวแทนการใช้เพื่อจุดมุ่งหมายทางธุรกิจ [6]

1.1.2 ความหมายตามบทบัญญัติของกฎหมาย

กฎหมายของประเทศไทยได้มีการให้ความหมายของคำว่า "ผู้บริโภค" ไว้ในกฎหมายหลายฉบับ เช่น พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 มาตรา 3 ได้ให้ความหมายไว้ว่า

"ผู้บริโภค" หมายความว่า ผู้ซื้อหรือผู้ได้รับบริการจากผู้ประกอบธุรกิจ หรือผู้ซึ่งได้รับการเสนอหรือการชักชวนจากผู้ประกอบธุรกิจเพื่อให้ซื้อสินค้าหรือรับบริการ และหมายความรวมถึงผู้ใช้สินค้าหรือผู้ได้รับบริการจากผู้ประกอบธุรกิจโดยชอบ แม้มิได้เป็นผู้เสียค่าตอบแทนก็ตาม

พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 ได้ให้ความหมายของคำว่าผู้บริโภค ในมาตรา 3 ไว้ว่า

"ผู้บริโภค" หมายความว่า ผู้เข้าทำสัญญาในฐานะผู้ซื้อ ผู้เช่า ผู้เช่าซื้อ ผู้กู้ ผู้เอาประกันภัย หรือผู้เข้าทำสัญญาอื่นใดเพื่อให้ได้มา ซึ่งทรัพย์สิน บริการ หรือประโยชน์อื่นใด โดยมีค่าตอบแทน ทั้งนี้การเข้าทำสัญญานั้นต้องเป็นไปโดยมิใช่เพื่อการค้า ทรัพย์สิน บริการ หรือประโยชน์อื่นใดนั้น และให้หมายความรวมถึง ผู้เข้าทำสัญญาในฐานะผู้ค้ำประกันของบุคคลดังกล่าว ซึ่งมิได้กระทำเพื่อการค้าด้วยสำหรับประเทศสหรัฐอเมริกากฎหมาย Uniform Commercial Code ได้ให้ความหมายของคำว่า ผู้บริโภค ไว้ในมาตรา 2-103 (l) (c) ว่า "ผู้บริโภค" หรือ "Consumer" means an individual who buys or contracts to buy goods that, at the time of contracting, are intended by the individual to be used primarily for personal, family, or household purposes. [7]

ซึ่งแปลได้ว่า ผู้บริโภคหมายถึง บุคคลธรรมดาที่เป็นผู้ซื้อหรือสัญญาว่าจะซื้อสินค้าเพื่อใช้ประโยชน์สินค้าด้วยตนเองหรือบุคคลในครอบครัว หรือ เพื่อประโยชน์ของครัวเรือน

นอกจากนี้ยังมีรัฐบัญญัติเฉพาะ คือ Federal Magnuson - Moss - Federal Trade Commission Improvement Warranty Act (1975) ได้ให้ความหมายของผู้บริโภคไว้ใน (3) ว่า

---

[6] Bryan A. Garner. (2004).Black."s Law Dictionary Editor in Chief (8 ed). P .335

[7] U.C.C. Section 2-103 (1)(c)

"The term "consumer" means a buyer (other than for purposes of resale) of any consumer product, any person to whom such product is transferred during the duration of an implied or written warranty (or service contract) applicable to the product, and any other person who is entitles by the terms of such warranty (or service contract) or under applicable State law to enforce against the warrantor (or service contractor) the obligations of the warranty (or service contract)."[8]

ซึ่งแปลได้ว่า ผู้บริโภค หมายถึงผู้ซื้อสินค้าอุปโภคบริโภคใดๆ มาโดยไม่มีวัตถุประสงค์เพื่อขายสินค้านั้นต่อไป หรือบุคคลผู้รับโอนสินค้ามาภายในระยะเวลารับประกันสินค้าหรือบริการ ไม่ว่าจะมีการรับประกันเป็นลายลักษณ์อักษรหรือไม่ และหมายความรวมถึงบุคคลที่กำหนดในสัญญารับประกันสินค้าหรือบริการ หรือกำหนดไว้ในรัฐบัญญัติที่ใช้บังคับกับผู้รับประกันสินค้านั้น

เมื่อพิจารณาความหมายของผู้บริโภค ทั้งความหมายธรรมดาและความหมายตามบทบัญญัติของกฎหมายแล้ว สามารถสรุปได้ว่า

ผู้บริโภค หมายความว่า ผู้ที่ได้มาซึ่งสินค้าหรือบริการไม่ว่าจะเป็นการได้มาโดยนิติกรรมใด จะมีค่าตอบแทนหรือไม่ก็ตาม โดยการได้มาซึ่งสินค้าหรือบริการนั้นเป็นการได้มาเพื่อประโยชน์เป็นการส่วนตัวหรือเพื่อประโยชน์ของบุคคลที่อยู่ในครัวเรือน โดยไม่มีเจตนาที่จะนำสินค้าหรือบริการนั้นไปจำหน่ายต่อไป และหมายความรวมถึงผู้ใช้สินค้าหรือผู้ได้รับบริการจากผู้ประกอบธุรกิจโดยชอบ แม้มิได้เป็นผู้เสียค่าตอบแทนก็ตาม

1.2 ความหมายของคำว่า "ผู้ผลิต"

คำว่า "ผู้ผลิต" เป็นถ้อยคำที่นำมาใช้กับบุคคลธรรมดา หรือ นิติบุคคล ที่อยู่ในรูปบริษัทหรือนิติบุคคลอื่นๆ ที่ได้ผลิตสินค้าหรือผลิตภัณฑ์ขึ้นสำหรับขายหรือจำหน่ายเพื่อการค้า สำหรับบุคคลผู้ทำสินค้าขึ้นเพื่อใช้เอง หรือเพื่อใช้กับเพื่อนฝูง หรือเพื่อใช้ในครอบครัวนั้นจะไม่อยู่ในกรณีของผู้ผลิตที่จะต้องรับผิดในด้านความปลอดภัยของผู้ใช้ แม้ว่าบุคคลนั้นจะต้องมีหน้าที่ระมัดระวังตามปกติก็ตาม เพราะโดยหลักแล้ว การที่จะถือว่าผู้ใดเป็นผู้ผลิตนั้นก็จะต้องพิจารณาดูว่าวัตถุประสงค์ในการผลิตสินค้าของผู้นั้นเป็นในทางการค้าหรือไม่ อันเป็นองค์ประกอบสำคัญในการที่จะถือว่าบุคคลนั้นเป็นผู้ผลิตตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้บริโภค

ซึ่งคำว่าผู้ผลิตนี้ยังได้ขยายออกไปครอบคลุมถึง

1. ผู้ผลิตสินค้าสำเร็จรูป
2. ผู้ประกอบเข้าด้วยกัน และ ผู้ผลิตซึ่งนำวัสดุนำมาประกอบด้วยกันจนเป็นสินค้า

---

[8] 15 U.S.C. Section 2301.

3. ผู้ที่นำสินค้าออกจำหน่ายภายใต้ชื่อทางการค้า เครื่องหมายการค้า หรือตราของผู้ประกอบธุรกิจนั้น [9]

1.3 ความหมายของคำว่า "ผู้ประกอบการ"

"ผู้ประกอบการ" คือบุคคลที่จัดตั้งธุรกิจใหม่ โดยเผชิญกับความเสี่ยงและความไม่แน่นอนทางธุรกิจ เพื่อแสวงหาผลกำไรและความเติบโต มุ่งหาความต้องการของตลาดเพื่อสนองความต้องการ [10]

ตาม พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ได้ให้คำจำกัดความของ คำว่า "ผู้ประกอบการ" ว่าหมายความถึง

1. ผู้ผลิต หรือผู้ว่าจ้างให้ผลิต

2. ผู้นำเข้า

3. ผู้ขายสินค้าที่ไม่สามารถระบุตัวผู้ผลิต ผู้ว่าจ้างให้ผลิต หรือผู้นำเข้าได้

4. ผู้ซึ่งใช้ชื่อ ชื่อทางการค้า เครื่องหมายการค้า เครื่องหมาย ข้อความหรือแสดงด้วยวิธีใด ๆ อันมีลักษณะที่จะทำให้เกิดความเข้าใจได้ว่าเป็นผู้ผลิต ผู้ว่าจ้างให้ผลิต หรือผู้นำเข้า[11]

1.4 ความหมายของคำว่า "สินค้าที่ไม่ปลอดภัย"

การกำหนดขอบเขตความหมายของคำว่า "สินค้าไม่ปลอดภัย" (unsafe Goods) เป็นกรณีที่ค่อนข้างยุ่งยากอยู่มาก เพราะเป็นกรณีที่โดยทั่วไปแล้วไม่อาจกำหนดให้เกิดความชัดเจนได้ จะต้องไปจำแนกโดยพิจารณาจากลักษณะหรือประเภทของสินค้าที่จะเกิดขึ้น

สำหรับลักษณะร่วมกันของสินค้าที่ไม่ปลอดภัย ได้แก่ มาตรฐานที่กฎหมายกำหนดไว้เป็นคุณสมบัติที่กฎหมายต้องการแต่ก็ไม่ได้กำหนดถึงขั้นที่ต้องการให้สินค้านั้นต้องมีความปลอดภัยโดยสมบูรณ์ และผู้ผลิตจะรับผิดเพียงในกรณีที่สินค้านั้น "เป็นอันตรายโดยไม่สมควร" (unreasonable dangerous) หรืออาจจะนำไปไปใช้ได้กว้างขวางกว่านี้ ถ้าสินค้านั้นไม่เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัยที่สามารถคาดเห็นได้ โดยผู้ใช้ธรรมดาโดยทั่วไป ซึ่งคำว่า "อันตราย" และ "ความปลอดภัย" เป็นคำที่มีความเกี่ยวข้องกันอย่างมาก การกำหนดว่ามาตรฐานเป็นไปโดยเหมาะสมหรือไม่นั้น จึงเป็นกรณีที่ต้องพิจารณาจากปัญหาหลายๆ ประการ

---

[9] Carnery V. sears, Rocbuck & Co., 309 F. 2d 300 (4 th Cir, 1962) : Penn V. Inferno Manufacturing Coporation, 230 A. 2d 593 (1968) อ้างถึงใน Miller C. J. Lovell P. A., p. 184.

[10] http://th.wikipedia.org/wiki/

[11] พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551

“ความรับผิดเกี่ยวกับการออกแบบ สินค้าที่บกพร่อง (ไม่ใช่กรณีการผลิตที่ชำรุดบกพร่อง หรือประกอบขึ้นโดยชำรุดบกพร่อง) เป็นสาเหตุที่แสดงว่าสินค้านั้นเป็นสินค้าที่อันตรายโดยไม่สมควรสำหรับความตั้งใจจะใช้ และต่อมาอันตรายโดยไม่สมควรต้องเกิดขึ้นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้จากสภาพที่เป็นอยู่ในเวลาที่ออกแบบ ” [12] สินค้าชำรุดบกพร่อง โดยปกติแล้วมิได้เป็นสินค้าที่ไม่ปลอดภัยหรือเป็นสินค้าที่มีอันตรายอยู่ในตัวของมันเอง แต่สินค้าที่กลายเป็นสินค้าที่ไม่มีความปลอดภัย เนื่องมาจากกระบวนการผลิตสินค้าทำให้เกิดความชำรุดบกพร่อง อันเป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ร่างกาย ชีวิต หรือทรัพย์สินของผู้บริโภค ซึ่งความชำรุดบกพร่องดังกล่าวผู้ผลิตอาจสามารถตรวจพบได้ในขณะที่ผลิต หรือได้มีการตรวจพบในเวลาต่อมาหลังจากนำสินค้านั้นเข้าสู่ตลาดก็ได้

1.5 ความหมายของคำว่า “รถ” ตามกฎหมายที่ใช้ในปัจจุบัน

คำว่า “รถ ” ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้ให้คำจำกัดความของ คำว่า “รถ ” หมายความว่า ยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้ในการขนส่งทางบก ซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น และหมายความรวมตลอดถึงรถพ่วงของรถนั้นด้วย ทั้งนี้เว้นแต่รถไฟ และพระราชบัญญัตินี้มิให้ใช้บังคับแก่

1. การขนส่งโดยรถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร
2. การขนส่งโดย

2.1 รถยนต์รับจ้างที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัดที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์บริการที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกินเจ็ดคน และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

2.2 รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคนแต่ไม่เกินสิบสองคน และรถยนต์ส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักรถไม่เกินหนึ่งพันหกร้อยกิโลกรัม ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ซึ่งมิได้ใช้ประกอบการขนส่งเพื่อสินจ้าง

2.3 รถยนต์สามล้อ รถจักรยานยนต์ และรถแทรกเตอร์ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ [13]

ส่วนคำว่า “รถ ” ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 หมายความว่า รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์ และรถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง[14]

---

[12] Murray *the State of the Art*. Defernce 57 Marquette L. R. 649. (1974). P. 895.

[13] พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4, มตรา 5

[14] พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 4

2. ทฤษฎีเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภค

สำหรับหลักความรับผิดอันเป็นรากฐานแห่งการเรียกร้องของผู้บริโภคนั้น มีการนำเอาทฤษฎีกฎหมายมาใช้หลายทฤษฎี ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้ [15]

2.1 ทฤษฎีความรับผิดทางสัญญา (Contractual Liability Theory)

2.2 ทฤษฎีความรับผิดทางละเมิด (Tortuous Liability Theory)

2.3 ทฤษฎีความรับผิดต่อความเสียหายอันเกิดจากผลิตภัณฑ์ (Product Liability Theory)

2.4 ทฤษฎีความคาดหวังของผู้บริโภค (Consumer Expectations)

2.1 ทฤษฎีความรับผิดทางสัญญา (Contractual Liability Theory)

การทำสัญญาแต่เดิมนั้น เราถือกันว่าคู่สัญญามีเสรีภาพที่จะตกลงทำสัญญากันอย่างใดก็ได้ แต่ปัจจุบันเริ่มมีกฎเกณฑ์ข้อบังคับต่างๆ ที่กฎหมายกำหนดขึ้น เพื่อให้สัญญาบางชนิดต้องปฏิบัติตาม ดังนั้นการทำสัญญาจึงมีหลักหรือทฤษฎีที่สำคัญอยู่ 3 ประการ คือ

2.1.1 ทฤษฎีว่าด้วยหลักศักดิ์สิทธิ์แห่งการแสดงเจตนา

2.1.2 ทฤษฎีว่าด้วยหลักเสรีภาพในการทำสัญญา

2.1.3 ทฤษฎีทางสังคมในการทำสัญญา หรือสังคมพิทักษ์

จึงมีความจำเป็นที่จะต้องพิจารณาถึงแนวคิดทฤษฎีดังกล่าวในฐานะที่เป็นหลักกฎหมายทั่วไปที่สำคัญและมีอิทธิพลต่อการทำสัญญา ซึ่งได้แก่หลักดังต่อไปนี้

2.1.1 ทฤษฎีว่าด้วยหลักความศักดิ์สิทธิ์แห่งการแสดงเจตนา (Principle of Autonomy of will)

หลักความศักดิ์สิทธิ์แห่งการแสดงเจตนานี้ ตั้งอยู่บนรากฐานของ “เจตนา” ของบุคคลถือว่า “เจตนาของเอกชนมีค่าเหนือกว่าสังคม” (La Primance de Individu sar la Societe) เป็นพื้นฐานก่อให้เกิดสิทธิและหน้าที่ทางสัญญา ซึ่งตามหลักความศักดิ์สิทธิ์แห่งการแสดงเจตนา มีทฤษฎีที่เกี่ยวข้องอยู่ 2 ทฤษฎี คือ [16]

1) ทฤษฎีเจตนา (Will Theory) ถือเอาเจตนาภายใน กล่าวคือ การก่อให้เกิดและผลของสัญญาขึ้นอยู่กับเจตนาที่คู่สัญญามีอยู่โดยแท้จริงภายใน มิใช่เจตนาที่แสดงออกมา

---

[15] สุษม ศุภนิตย์ , *คำอธิบายกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค* พ.ศ. 2541

[16] อรนุช อาชาทองสุข, *การควบคุมและแก้ไขปัญหาข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม*, 2536

ภายนอกเท่านั้น ตามทฤษฎีนี้จะยอมรับหลักเรื่องการแสดงออกซึ่งเจตนา ในกรณีที่ไม่สามารถพิสูจน์ถึงเจตนาที่แท้จริงได้เท่านั้น เป็นทฤษฎีที่มุ่งคุ้มครองผู้แสดงเจตนา

2) ทฤษฎีการแสดงเจตนา (Declaration Theory) ถือเอาเจตนาที่แสดงออกมาภายนอก เนื่องจากไม่มีผู้ใดสามารถล่วงรู้เจตนาภายในของผู้แสดงเจตนาได้ โดยสัญญาถูกพิจารณาว่าเป็นข้อเท็จจริงทางสังคม ซึ่งต้องให้ความมั่นคงที่ดีที่สุดแก่บุคคลที่รู้ หรือเห็นได้เฉพาะที่แสดงออกมาเท่านั้น เป็นทฤษฎีที่มุ่งคุ้มครองบุคคลภายนอกผู้รับการแสดงเจตนา

หลักความศักดิ์สิทธิ์แห่งการแสดงเจตนานี้ มีความประสงค์ที่จะให้บุคคลมีเสรีภาพ หลุดพ้นจากข้อบังคับทางสังคม รวมทั้งข้อบังคับต่างๆ ที่กฎหมายกำหนดไว้ โดยต้องการที่จะให้กฎข้อบังคับเป็นเรื่องของข้อยกเว้นเท่านั้น ซึ่งหลักความศักดิ์สิทธิ์แห่งการแสดงเจตนานี้มีสมมติฐานว่า “บุคคลทุกคนมีอำนาจต่อรองที่เท่าเทียมกันตามกฎหมาย ทุกคนรู้ถึงฐานะความได้เปรียบเสียเปรียบของตน” กล่าวคือ โดยหลักแล้วบุคคลทุกคนจะต้องมีเสรีภาพเว้นแต่บางเรื่องที่เห็นสมควร จึงจะมีการวางข้อบังคับจำกัดเสรีภาพไว้ และยังมีความเห็นต่อไปว่า เสรีภาพของบุคคลนี้จะถูกจำกัดลงได้ก็แต่โดยความสมัครใจของตนเองเท่านั้น เพราะกฎเกณฑ์ที่ดีที่สุดที่จะใช้แก่สัญญาคงไม่มีอะไรที่ดีไปกว่า กฎเกณฑ์ที่คู่สัญญาที่มีความเท่าเทียมกันเป็นผู้ตกลงกัน โดยถือว่ากฎเกณฑ์ที่ตกลงกันไว้นั้นเป็นกฎหมายอันหนึ่งที่คู่สัญญาเจตนาจะให้มีผลใช้บังคับแก่กรณีของตนโดยเฉพาะ จึงน่าจะเป็นกฎเกณฑ์ที่จะทำให้เกิดความยุติธรรมกับเอกชนเป็นอย่างมาก จากแนวความคิดนี้จึงนำไปสู่ “หลักเรื่องความศักดิ์สิทธิ์แห่งการแสดงเจตนา” กล่าวคือให้คู่กรณีมีเสรีภาพอย่างเต็มที่ในการทำสัญญา รัฐจะไม่บัญญัติกฎหมายมาบังคับการทำสัญญาของเอกชน (State Non Intervention) โดยปล่อยให้เอกชนสามารถวางกฎเกณฑ์ใช้บังคับแก่สัญญาของตนตามลำพัง (Mutual Agreement) กฎหมายจะเข้าไปแทรกแซงก็แต่เฉพาะกรณีที่เห็นสมควรเป็นพิเศษเท่านั้น นอกจากนั้น “ความศักดิ์สิทธิ์แห่งการแสดงเจตนา” ย่อมหมายความว่าเจตนาเอกชนมีค่าเหนือกว่าสังคม หรืออีกนัยหนึ่ง การแสดงเจตนาของเอกชนก็เป็นตัวก่อให้เกิดหนี้ขึ้น หนี้มิได้เกิดจากอำนาจภายนอกอื่นใด

จึงสามารถสรุปได้ว่า หลักเรื่องความศักดิ์สิทธิ์แห่งการแสดงเจตนาเป็นเครื่องมือในการก่อให้เกิดสัญญาที่มีผลบังคับระหว่างคู่สัญญาโดยการแสดงเจตนาของคู่สัญญาเอง ทั้งนี้ เพราะกฎหมายที่มีอยู่อาจไม่เพียงพอ และไม่เหมาะสมในอันที่จะปรับกับปัญหาหลายกรณีที่เกิดขึ้นในสังคมปัจจุบัน นอกจากนี้ยังมีเหตุผลอีกว่า ควรจะปล่อยให้เอกชนมีความคิดริเริ่มในการกำหนดสิทธิและบังคับตามสิทธิของพวกเขา หลักเรื่องความศักดิ์สิทธิ์แห่งการแสดงเจตนาเป็นทฤษฎีที่พบอยู่ในระบบประมวลกฎหมาย (Civil Law) มากกว่าระบบจารีตประเพณี (Common Law) ระบบประมวลกฎหมายยอมรับทฤษฎีเรื่องความยินยอมในสัญญาดังจะเห็นได้จากภาษิตกฎหมายที่ว่า

“สัญญาที่มีผลสมบูรณ์ย่อมมีผลบังคับ” หรือ “สัญญาต้องเป็นสัญญา” (Pacta Sunt Servanda) ความเห็นนี้ตรงกับหลักกฎหมายที่ว่า “สัญญาจะก่อให้เกิดหนี้ทางกฎหมายได้ต้องมาจากความยินยอมของคู่กรณี และกฎหมายก็มีหน้าที่ในอันที่จะบังคับให้เป็นไปตามเจตนาของคู่กรณี” จึงอาจกล่าวได้ว่า หลักดังกล่าวข้างต้นนี้มีหลักเกณฑ์ว่า “บุคคลต้องมีอิสระในการทำสัญญาตามที่เขาต้องการโดยปราศจากการแทรกแซง” [17]

2.1.2 ทฤษฎีว่าด้วยหลักเสรีภาพในการทำสัญญา (Principle of Freedom of Contract)

โดยหลักการแล้วหลักเสรีภาพในการทำสัญญาเป็นพื้นฐานของหลักกฎหมายนิติกรรมสัญญา ที่ใช้กันแพร่หลายอยู่ทั่วไป และมีความเกี่ยวพันกับส่วนต่างๆ ของนิติกรรมสัญญา ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของคู่สัญญา วัตถุประสงค์ของสัญญา หรือแบบของสัญญา และตามที่กล่าวมาแล้วว่า “หลักเรื่องความศักดิ์สิทธิ์แห่งการแสดงเจตนา” เป็นหลักกฎหมายซึ่งให้ความเป็นอิสระแก่บุคคลในการที่จะทำสัญญาตามที่เขาต้องการ ส่วนหลักเกณฑ์เรื่องเสรีภาพในการทำสัญญาถือเป็นเพียงนโยบายทางกฎหมาย (Legal Policy) ซึ่งแสดงให้เห็นถึงเสรีภาพของบุคคลที่จะเปลี่ยนแปลงสิทธิของเขาได้ตามที่ต้องการ และเป็นหลักที่ให้เสรีภาพอย่างสมบูรณ์แก่คู่สัญญาในการที่จะกำหนดชนิดแบบ และเนื้อหาของสัญญาและขณะเดียวกันก็เป็นการจำกัดขอบเขตการแทรกแซงของรัฐในการทำสัญญาของคู่กรณีให้อยู่ในวงที่จำกัดที่สุด [18]

2.1.3 ทฤษฎีทางสังคมในการทำสัญญา หรือสังคมพิทักษ์ (Paternalism)

ทฤษฎีนี้เป็นทฤษฎีของผู้ที่โต้แย้งหลักความศักดิ์สิทธิ์แห่งการแสดงเจตนา ผู้สนับสนุนทฤษฎีนี้ คือ Saleilles ตามทฤษฎีนี้มุ่งความสำคัญของสังคมเหนือเจตนาของบุคคล โดยมีแนวคิดว่าบุคคลใดได้รับประโยชน์จากการกระทำหรือกิจกรรมอย่างหนึ่งอย่างใดแล้ว หากการกระทำหรือกิจกรรมของเขาก่อให้เกิดผลร้ายหรือความเสียหายแก่ผู้อื่น บุคคลผู้กระทำการนั้นหรือเป็นเจ้าของกิจกรรมนั้นจะต้องรับผิดเพื่อภัยหรือผลเสียหายที่เกิดขึ้นด้วย ไม่ควรให้ผู้อื่นต้องรับบาปเคราะห์ ที่มาของทฤษฎีนี้ก็เพื่อคุ้มครองผู้ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุต่างๆ ที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากเครื่องจักรกลในทางอุตสาหกรรมและยานพาหนะ[19]

2.2 ทฤษฎีความรับผิดทางละเมิด (Tortuous Liability Theory)

---

[17] ไชยยศ เหมะรัชตะ , *กฎหมายว่าด้วยสัญญา* , กรุงเทพ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2539 , หน้า 81-84

[18] ศนันท์กรณ์ โสตถิพันธ์, *คำอธิบายนิติกรรม – สัญญา* , วิญญูชน , 2549 , หน้า 235

[19] SaleillesLes accidents du travail et la responsibilité civile. Essai d’une théorie objective de la responsabilité délictuelle (Paris 1897)

ความรับผิดทางละเมิดเป็นเรื่องของการใช้สิทธิของเอกชนที่มีต่อกัน โดยการให้สิทธิแก่ผู้ได้รับความเสียหายบังคับสิทธิแก่ผู้ที่ก่อให้เกิดความเสียหาย หรือการได้รับผลกระทบกระเทือนถึงสิทธิที่มีอยู่จากการกระทำของบุคคลอื่น หรือกล่าวได้ว่าเป็นการกระทำโดยการล่วงสิทธิผิดหน้าที่ กล่าวคือ บุคคลทุกคนนั้นย่อมมีสิทธิเสรีภาพต่างๆ และย่อมที่จะไม่ให้ผู้ใดมากระทำละเมิดต่อตนเอง และหากมีผู้ใดมากระทำละเมิดดังกล่าว ผู้เสียหายย่อมมีสิทธิเรียกร้องให้ผู้กระทำต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจากการกระทำละเมิดนั้นกฎหมายมุ่งที่จะเยียวยา ความเสียหายที่เกิดขึ้นโดยให้ผู้เสียหายกลับคืนสู่ฐานะเดิมหรือใกล้เคียงฐานะเดิมมากที่สุด ซึ่งเป็นการมุ่งไปที่กองทรัพย์สินของผู้กระทำผิดมากกว่าตัวผู้กระทำผิด จึงแตกต่างจากกฎหมายอาญาที่มีวัตถุประสงค์เพื่อลงโทษตัวผู้กระทำผิด ดังนั้นกฎหมายของประเทศต่างๆ จึงได้มีการบัญญัติให้เรื่องของละเมิดเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย และมีสิทธิที่จะได้รับการชดใช้เยียวยาค่าสินไหมทดแทนอันเนื่องมาจากการกระทำละเมิดที่มีขึ้น

เนื่องจากความรับผิดทางละเมิดมีหลักเกณฑ์อยู่ 3 ประการ คือ [20]

1) ต้องมีความเสียหายเรียกว่า Dommage หรือ Prejudice หรือ Damage

2) ต้องมีความผิดเรียกว่า Faute หรือ Fault

3) ต้องให้ความเสียหายนั้นเนื่องมาจากความผิดด้วย คือต้องมีความสัมพันธ์แห่งเหตุผลและผลระหว่างการกระทำผิดกับความเสียหายนั้น (Relation de cause a effect entre la faute et le Prejudice)

ซึ่งตามกฎหมายลักษณะละเมิดปัจจุบัน ได้กำหนดพื้นฐานความรับผิดทางละเมิดเป็นทฤษฎีความรับผิดที่สำคัญ สามารถแบ่งทฤษฎีความรับผิดได้ออกเป็น 2 ทฤษฎี คือ

ทฤษฎีรับภัย (Theory of Risk) หรือทฤษฎีความรับผิดโดยเคร่งครัด (Theory of Strict Liability) หรือทฤษฎีว่าด้วยความรับผิดเด็ดขาด (Theory of Absolute Liability)

ทฤษฎีความผิด (Theory of Fault)

2.2.1 ทฤษฎีรับภัย (Theory of Risk) หรือทฤษฎีความรับผิดโดยเคร่งครัด (Theory of Strict Liability) หรือทฤษฎีว่าด้วยความรับผิดเด็ดขาด (Theory of Absolute Liability)

หากพิจารณาถึงหลักเกณฑ์ความรับผิดตั้งแต่แรกเริ่มแล้ว จะเห็นได้ว่า หลักความรับผิดเด็ดขาดไม่ใช่ความคิดใหม่แต่อย่างใด เพราะกฎหมายละเมิดในตอนเริ่มแรกไม่ได้เกี่ยวข้องกับความรับผิดทางศีลธรรม (Moral Responsibility) หรือเรื่องความผิด (Fault) ของผู้กระทำ

---

[20] จิ๊ด เศรษฐบุตร , *หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด* , 2539 , หน้า 69

ความผิด แต่กฎหมายละเมิดเป็นเรื่องการรักษาความสงบระหว่างปัจเจกชน โดยหาทางขจัดปัญหาเรื่องการแก้แค้นส่วนตัว และถึงแม้ว่าการพิจารณาคดีละเมิดของผู้พิพากษาจะใช้ความรู้สึกทางศีลธรรมก็ตาม แต่สิ่งนี้ไม่ใช่สิ่งสำคัญเพราะมีหลักอยู่ว่า “บุคคลผู้ทำให้มีความเสียหายเกิดขึ้นจะต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทน” ดังนั้น บุคคลที่ทำให้ผู้อื่นได้รับความเสียหาย โดยไม่เจตนา หรือไม่ประมาทเลินเล่อ ก็ต้องรับผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ทฤษฎีรับภัยหรือหลักความรับผิดโดยเด็ดขาดสกัดกั้นความเจริญก้าวหน้าของมนุษย์ เพราะมนุษย์ต้องเคลื่อนไหว ต้องประกอบกิจการ ถ้าถือว่ามนุษย์ต้องรับผิดภัยพิบัติทุกกรณีที่ตนมีส่วนเกี่ยวข้อง ก็จะไม่มีผู้ใดกล้าคิดทำอะไร [21]

ความเห็นที่เป็นบ่อเกิดของทฤษฎีรับภัยมีอยู่ 2 ความเห็น คือ ความเห็นทางปรัชญาและความเห็นทางการเมือง โดย

ความเห็นทางปรัชญา เห็นว่า ตามกฎหมายอาญา การค้นหาผู้กระทำผิดไม่จำเป็นต้องพิจารณาถึงเจตนาภายใน คงพิจารณาแต่เพียงกรรมหรือการกระทำเท่านั้นว่าทำความเสียหายแก่ชุมชนหรือไม่

ความเห็นทางการเมือง เห็นว่า ในอดีตความคิดของลัทธิเสรีนิยมทางเศรษฐกิจ (Liberalism) ที่สนับสนุนเสรีภาพของมนุษย์มีอิทธิพลอย่างมากต่อการออกกฎหมายของรัฐต่างๆ โดยรัฐจะไม่เข้ามาแทรกแซงกิจกรรมที่ปัจเจกบุคคลทำขึ้น

แนวความคิดตามทฤษฎีนี้มุ่งเน้นคุ้มครองความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของบุคคล ไม่ให้ได้รับความเสียหาย โดยไม่ได้คำนึงถึงองค์ประกอบภายในด้านจิตใจของผู้ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายว่า กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ขาดความระมัดระวังแต่อย่างใด เมื่อมีผู้เสียหายต้องมีผู้ชดใช้ความเสียหาย โดยถือหลักว่า “ผู้ใดก่อให้เกิดความเสียหายผู้นั้นต้องจ่าย” (He who breaks must pay) ทั้งนี้เพราะแนวคิดตามทฤษฎีนี้ถือว่า หลักเกณฑ์แห่งความรับผิดทางละเมิดไม่จำเป็นที่ผู้ทำละเมิดต้องกระทำความผิดด้วย เมื่อความเสียหายเกิดขึ้นและรู้ว่าผู้ใดเป็นผู้ทำหรือผู้ก่อแล้ว ก็ควรถือว่าผู้นั้นเป็นผู้ทำละเมิดไม่ว่าการกระทำที่ก่อความเสียหายนั้นจะผิดหรือถูก เพราะถือว่ามนุษย์เราเมื่อได้กระทำการใดๆ ขึ้นแล้ว ย่อมเป็นการเสี่ยงภัยอย่างหนึ่ง คือ อาจมีผลดีก็ได้ผลร้ายก็ได้ ผู้กระทำจะต้องรับผลแห่งการเสี่ยงภัยนั้น ถ้ามีภัยคือความเสียหายเกิดขึ้นเขาก็ต้องรับเคราะห์ ต้องรับความเสียนั้น ความเสียหายต้องไม่เป็นภัยกับเขา โดยเพียงพิเคราะห์ว่าภัยนั้นเป็นผล

---

[21] William L. Prosser. (1971) Handbook of the Law of Torts (4 ed)

มาจากเหตุใดและเหตุนั้นใครเป็นผู้ก่อขึ้น ผู้นั้นก็ต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ซึ่งทฤษฎีนี้ถือว่าอาจมีความรับผิดได้แม้ไม่มีความผิด (Liability without Fault) [22]

เหตุผลที่ผู้สนับสนุนทฤษฎีรับภัย อ้างว่า ความรับผิดทางละเมิดไม่ควรมีหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความผิด มีอยู่ 2 ประการ คือ เหตุผลทางกฎหมาย และ เหตุผลทางพฤติการณ์

(1) เหตุผลทางกฎหมาย เนื่องจากผลแห่งความรับผิดทางละเมิด คือ การบังคับให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนความเสียหายมิใช่เป็นการลงโทษเช่นเดียวกับผลแห่งความรับผิดทางอาญา ฉะนั้นหลักเกณฑ์เรื่องละเมิดจึงไม่ควรคำนึงถึงความผิด เช่นเดียวกับหลักเกณฑ์ทางอาญาเพียงแต่เป็นผู้ก่อความเสียหายก็ควรถือว่าเป็นละเมิดแล้ว

(2) เหตุผลทางพฤติการณ์ ทฤษฎีรับภัยได้อ้างว่าเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นโดยหาตัวผู้กระทำผิดไม่ได้ ไม่เป็นการสมควรที่จะให้ผู้เสียหายเป็นผู้รับบาปเคราะห์ โดยที่ความเสียหายไม่ได้เกิดจากการกระทำของเขา ผู้ก่อความเสียหายต่างหากควรที่จะเป็นผู้รับเคราะห์ และการหาตัวผู้ต้องรับภัยก็ไม่ยาก เพียงแต่พิเคราะห์ว่าภัยนั้นเป็นผลเพราะเหตุใด และเหตุนั้นใครเป็นผู้ก่อ ผู้นั้นก็ต้องรับผิดใช้ค่าสินไหมทดแทน แต่การหาตัวผู้กระทำความผิดจะต้องพิเคราะห์ว่าการกระทำใดเป็นผิด ซึ่งนับว่าเป็นเรื่องยาก เพราะสิ่งใดผิดหรือไม่ผิดเป็นปัญหาที่เปลี่ยนแปลงไป แล้วแต่ละท้องถิ่นและสมัย ต่างกับการหาเหตุของความเสียหายซึ่งย่อมใช้ได้ทุกท้องถิ่นและทุกสมัย [23]

จากการพิจารณาถึงหลักเกณฑ์ความรับผิดเด็ดขาด พอสรุปลักษณะของความรับผิดเด็ดขาด (Strict Liability) ได้ดังนี้

(1) บุคคลผู้จะต้องรับผิด การที่บุคคลต้องรับผิดก็เพราะสถานะของบุคคลนั้น คือ สถานะที่เป็นผู้ดูแล หรือเป็นเจ้าของ เป็นต้น การพิจารณาว่าบุคคลในสถานะใดจะต้องรับผิดนั้นขึ้นอยู่กับว่า ในสถานะนั้นเขาเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสี่ยงภัยขึ้นหรือไม่ หากสถานะนั้นถือว่าเขาเองเป็นผู้ก่อให้เกิดภัย เขาก็ต้องรับผิด เพราะความรับผิดเด็ดขาดนั้นขึ้นอยู่กับว่าความเสียหายควรเกิดขึ้นจากภัยของใคร ด้วยเหตุนี้ บุคคลจึงต้องรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น เพราะเขาอยู่ในสถานะของผู้ก่อภัย ไม่ใช่ว่าความรับผิดของของเขาเกิดขึ้นจากความผิดแต่ประการใด ความเสียหายเกิดขึ้นแม้ว่าบุคคลที่เกี่ยวข้องจะได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรแล้ว ซึ่งหากใช้ความรับผิดโดยความผิดแล้ว ก็จะทำให้ผู้เสียหายได้รับบาปเคราะห์โดยไม่ได้รับการทดแทนความเสียหาย

---

[22] สุษม ศุภนิตย์ , *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยลักษณะละเมิด* ,นิติบรรณการ , 2553 , หน้า 9 - 10

[23] ประสิทธิ์ จงวิชิต , *การพิสูจน์ในคดีละเมิดโดยประมาทเลินเล่อ* , 2526 หน้า 30.

(2) ทรัพย์ที่ต้องรับผิด กฎหมายของบางประเทศได้กำหนดถึงประเภท ชนิด และคุณสมบัติของสิ่งของเอาไว้ ทั้งนี้เพราะการกำหนดถึงลักษณะของสิ่งของดังกล่าว ย่อมเป็นประโยชน์ต่อการจำกัดขอบเขตไม่ให้มีการใช้หลักความรับผิดเด็ดขาดกว้างมากจนเกินไป เพราะมิฉะนั้นแล้วจะกลายเป็นว่า หลักความรับผิดเด็ดขาดเป็นหลักทั่วไปของความรับผิดนั่นเอง ประโยชน์อีกประการหนึ่งของการกำหนดลักษณะของสิ่งของก็เพื่อให้มีความชัดเจนในการตีความ

(3) ข้อยกเว้นความรับผิด ถึงแม้ว่าความรับผิดเด็ดขาดจะมีความหมายไปในทางที่ว่าเป็นความรับผิดโดยไม่มีข้อยกเว้นก็ตาม แต่ความจริงแล้วไม่เป็นเช่นนั้นทั้งนี้เพราะกฎหมายได้กำหนดข้อยกเว้นความรับผิดโดยเด็ดขาดไว้ ซึ่งข้อยกเว้นความรับผิดจะมีความแตกต่างไปตามกฎหมายของแต่ละประเทศ โดยข้อยกเว้นความรับผิดที่สำคัญคือ “เหตุสุดวิสัย” (Force Majeure)

(4) ภาระการพิสูจน์ โจทก์ไม่ต้องพิสูจน์ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้น เกิดจากการกระทำของบุคคลใดโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อผู้เสียหายเพียงแต่พิสูจน์ว่าตนได้รับความเสียหายและความเสียหายเกิดขึ้นกับผู้ใดเท่านั้น ประโยชน์ที่โจทก์จะได้รับ คือ ภาระการพิสูจน์ถูกผลักไปยังจำเลยทันที โจทก์จึงไม่มีภาระยุ่งยากในการพิสูจน์คดี จำเลยจึงมีหน้าที่นำสืบพิสูจน์ให้ตนพ้นผิดโดยยกเว้นข้อต่อสู้ว่าเกิดแต่เหตุ [24]

2.2.2 ทฤษฎีความผิด (Theory of Fault) ปลายศตวรรษที่ 19 ทฤษฎีเกี่ยวกับความรับผิดทางละเมิด มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้นว่าบุคคลจะมีความรับผิดทางละเมิดได้จะต้องมีความผิดอยู่ด้วย (No Liability without Fault) ซึ่งเป็นที่มาของทฤษฎีความผิด (Theory of Fault) โดยเชื่อกันว่าเป็นแนวคิดนี้ได้รับอิทธิพลจากระบบการค้าเสรี (Laissez-faire) และการปฏิวัติอุตสาหกรรมในยุโรป ทฤษฎีความผิดนี้มีความเชื่อว่าจะช่วยทำให้เกิดความกล้าเสี่ยงต่อการดำเนินกิจการต่างๆ มากขึ้น ทั้งนี้เพราะทฤษฎีรับภัย หรือทฤษฎีความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability) ที่กำหนดให้รับผิดโดยปราศจากความผิด (Liability without Fault) นั้นจะเป็นการขัดขวางต่อความเจริญทางอุตสาหกรรม เนื่องจากถ้าความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำอุตสาหกรรม ผู้ประกอบการต้องรับผิดโดยไม่มีข้อแก้ตัวทฤษฎีความผิดนี้จึงมีพื้นฐานมาจากหลักการคุ้มครองเสรีภาพของผู้กระทำมากกว่ามุ่งที่จะคุ้มครองสิทธิของผู้เสียหาย [25]

ทฤษฎีความผิดสามารถแยกได้เป็น 2 หลักย่อยๆ คือ [26]

---

[24] ภัทรศักดิ์ วรรณแสง, *หลักกฎหมายละเมิด*, กรุงเทพฯ : วิญญูชน, 2546 หน้า 29-33.

[25] ปัญจพร โกศลกิติวงศ์, *ความรับผิดทางแพ่งของผู้ก่อมลพิษในคดีสิ่งแวดล้อม*. , 2541 , หน้า 37.

[26] ไพจิตร ปุญญพันธ์ คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด กรุงเทพ : นิติบรรณการ 2546

1) หลักความรับผิดที่อยู่บนพื้นฐานของความผิด หรือหลักความผิดที่ต้องมีการพิสูจน์ความผิด (Liability base on Fault)

การกระทำที่ถือว่าเป็น “ความผิด” (Fault) หมายถึง การกระทำที่ทำให้เกิดความเสียหายแก่สิทธิของบุคคลอื่น โดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ โดยใช้ความผิดเป็นเกณฑ์ในการวินิจฉัยความรับผิดทางละเมิด ซึ่งการกระทำความผิดถือว่าเป็นการกระทำชั่ว เมื่อก่อให้เกิดความเสียหายก็ถือว่าเป็นละเมิด ผู้กระทำต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน (Compensation)

หลักเกณฑ์ทั่วไปในการฟ้องคดีสำหรับความประมาทเลินเล่อมีอยู่ว่า “คู่ความฝ่ายใดกล่าวอ้างข้อเท็จจริงอันเป็นมูลพิพาทขึ้นมาฝ่ายนั้นมีหน้าที่นำสืบ (He who asserts a matter must prove it) ซึ่งหลักดังกล่าวมาจากหลักกฎหมายโรมันที่ว่า “ภาระการพิสูจน์ตกแก่คู่ความซึ่งกล่าวอ้างหาได้ตกอยู่แก่ผู้ปฏิเสธไม่” (ei incumbit probalio qui dicit, non qui megat) ดังนั้นภาระการพิสูจน์ถึงความประมาทเลินเล่อ (Negligence) และความเสียหาย (Damage) จึงตกอยู่แก่โจทก์ผู้ฟ้องคดีละเมิด กล่าวคือ โจทก์ผู้เสียหายมีหน้าที่ต้องพิสูจน์ว่าตนได้รับความเสียหาย และความเสียหายของตนเกิดจากการกระทำของจำเลย จำเลยเป็นฝ่ายผิด คือ จงใจหรือประมาทเลินเล่อ

การพิสูจน์ว่าการกระทำของผู้กระทำเป็นความผิดทำให้เกิดความเสียหายแก่สิทธิของบุคคลอื่นโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือไม่ เป็นเรื่องที่ผู้ได้รับความเสียหายจะต้องนำสืบพิสูจน์ โดยผู้เสียหายต้องนำสืบพิสูจน์องค์ประกอบของความผิดให้ครบทั้ง 2 องค์ประกอบ คือ

(ก) องค์ประกอบทางการกระทำ คือ การกระทำโดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหาย

(ข) องค์ประกอบทางจิตใจ คือ การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ

ดังนั้น หากการกระทำของผู้ทำละเมิดที่ทำให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่นเป็นการกระทำโดยสุจริต แม้จะไปกระทบสิทธิของบุคคลอื่นผู้กระทำก็ไม่ต้องรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น ถือว่าการกระทำนั้นไม่เป็นละเมิด

2) หลักความรับผิดตามข้อสันนิษฐานความผิด (Liability base on Presumption of Fault)

แต่เดิมการกำหนดความรับผิดของบุคคล จะต้องปรากฏว่าบุคคลไม่มีความรับผิด โดยปราศจากความผิด (Never any liability without fault.) อันเป็นหลักเกณฑ์ในเรื่องความรับผิดทางละเมิด กล่าวคือ ผู้ที่จะรับผิดทางละเมิดได้ต้องปรากฏว่า ผู้นั้นกระทำ หรืองดเว้นการกระทำการใดการหนึ่งโดยจงใจ (Wrongful Intention) หรือประมาทเลินเล่อ (Negligence) และสามารถพิสูจน์ได้ว่า ผู้นั้นเป็นผู้กระทำเช่นว่านั้นจริง แต่อย่างใดก็ตาม ขอบเขตและหลักเกณฑ์ทางละเมิดดั่งเดิม ยังไม่กว้างขวางพอที่จะครอบคลุมถึงความรับผิดชอบ โดยเฉพาะการพิสูจน์ถึงความเสียหายที่เกิดจากความจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ซึ่งหากพิจารณาตามหลักความรับผิดแบบดั่งเดิมแล้ว จะมีผลว่า

ภาระการพิสูจน์ดังกล่าวจะเป็นภาระแก่ผู้เสียหาย หากผู้เสียหายไม่อาจนำสืบพิสูจน์ได้ผู้ถูกกล่าวหาถือว่าไม่มีความผิด (No Fault) และไม่ต้องมีความรับผิด (No Liability) ในความเสียหายที่เกิดขึ้น

การพิสูจน์ว่า การกระทำของจำเลยครบองค์ประกอบความผิดตามที่กฎหมายบัญญัติไว้มีความยากลำบาก เพราะจะต้องพิสูจน์ให้ได้ครบถ้วนทั้งองค์ประกอบทางการกระทำและองค์ประกอบทางจิตใจ ทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมในสังคม โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีการกระทำละเมิดเกิดจากการกระทำของผู้ประกอบวิชาชีพเฉพาะทางซึ่งโจทก์อาจไม่มีทางนำสืบได้ ทั้งนี้เพราะข้อเท็จจริงเกี่ยวกับความประมาทอยู่ในอำนาจและความรู้ของฝ่ายจำเลยที่ประกอบวิชาชีพเฉพาะทางทั้งหมด ไม่มีใครทราบต้นเหตุได้เลย ดังนั้นหากกำหนดให้โจทก์ต้องนำสืบถึงความประมาทเลินเล่อของจำเลย โจทก์ย่อมไม่มีทางทำได้ เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนนี้ ศาลในระบบกฎหมาย จารีตประเพณี เช่น อังกฤษจึงได้มีการพัฒนาหลักการผลักภาระการพิสูจน์ตามบทสันนิษฐานตามความเป็นจริงขึ้น ที่เรียกว่า “Res Ipsa Loquitur” [27]

2. 3 ทฤษฎีความรับผิดต่อความเสียหายอันเกิดจากผลิตภัณฑ์ (Product Liability Theory)

เนื่องจากเดิมการฟ้องร้องให้รับผิดในกรณีความเสียหายอันเกิดจากผลิตภัณฑ์ไม่มีกฎหมายเฉพาะบัญญัติไว้ จึงต้องอาศัยกฎหมายสัญญาและกฎหมายละเมิดมาปรับใช้ โดยการฟ้องร้องให้รับผิดตามสัญญานั้น โจทก์ต้องมีฐานะเป็นคู่สัญญาจึงจะมีสิทธิฟ้องร้องให้รับผิดได้ตามหลักความสัมพันธ์ทางสัญญา (Privity of Contract) นอกจากนี้ แต่เดิมยังคงใช้หลัก “ผู้ซื้อต้องระวัง” (Caveat emptor) คือ ผู้ซื้อมีหน้าที่ในการตรวจสอบสินค้าที่ทำการซื้อขายเอง ซึ่งหลักนี้มีพื้นฐานมาจากหลักปัจเจกชนนิยม (Individualism) และเศรษฐกิจแบบเสรีนิยม (Liberalism) ที่ให้ความเคารพต่อเสรีภาพในการทำสัญญาของปัจเจกชน แต่ความคิดดังกล่าววางอยู่บนพื้นฐานที่ว่าบุคคลทุกคนมีฐานที่เท่าเทียมกัน แต่ปัจจุบันอำนาจในการต่อรองของผู้บริโภคและผู้ผลิตมีความไม่เท่าเทียมกัน จึงทำให้แนวคิดทางกฎหมายของสัญญาซื้อขายได้เปลี่ยนแปลงไปเป็น “ผู้ขายต้องระวัง” (Caveat venditor) คือ ผู้ขายมีหน้าที่ต้องระวังอย่างวิญญูชนว่าของที่จะขายจะไม่เป็นอันตรายแก่ผู้ซื้อ ต่อมาต้นศตวรรษที่ 20 ศาลได้ยกเว้นหลักความสัมพันธ์ทางสัญญา เพื่อคุ้มครองบุคคลอื่นนอกจากคู่สัญญา ในกรณีที่เป็นสินค้าที่ผลิตเพื่อบริโภค เช่น อาหาร เครื่องดื่ม ยา เป็นต้น และพัฒนามาใช้กับสินค้าที่เป็นของใช้สำหรับร่างกายมนุษย์ด้วย เช่น เครื่องสำอาง จนในที่สุดศาลได้ยกเว้นหลักความสัมพันธ์ทางสัญญา ให้ครอบคลุมไปถึงบุคคลที่ผู้ผลิตคาดหมายได้ว่าจะเป็นผู้บริโภคหรือผู้ใช้สินค้าอื่น

---

[27] ศิณีนาถ เกียรติกังวาฬกล , *ความรับผิดทางละเมิดของผู้ประกอบวิชาชีพ* , 2532 , หน้า 35-39.

หลักความรับผิดตามแนวความคิดนี้ได้ถูกนำมาใช้กันอย่างแพร่หลาย และได้รับการพัฒนานำมาใช้กับความรับผิดในการผลิตและการจำหน่ายสินค้า (Product Liability) โดยถือว่าภาระของความเสียหายที่เกิดจากการใช้สินค้าที่ชำรุดบกพร่อง ควรตกอยู่กับบุคคลที่อยู่ในฐานะที่จะควบคุมอันตรายและเป็นผู้ก่อความเสี่ยงภัยขึ้น ให้ผู้ผลิตและผู้จำหน่ายต้องรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดจากสินค้าที่บกพร่อง (Defective Product) โดยไม่ต้องคำนึงถึงความผิดและความสัมพันธ์ทางสัญญาระหว่างผู้บริโภคซึ่งได้รับความเสียหายกับผู้ผลิตหรือผู้จำหน่าย [28]

หลักเกณฑ์ดังกล่าวนี้ มีจุดเด่นตรงที่ช่วยลดภาระการพิสูจน์ของโจทก์ซึ่งเป็นผู้บริโภคที่ได้รับความเสียหายลง เพราะไม่ต้องมีภาระการพิสูจน์ถึงข้อเท็จจริงที่เกี่ยวกับการจงใจหรือประมาณเลินเล่อของผู้ประกอบธุรกิจ ผู้บริโภคซึ่งได้รับความเสียหายพิสูจน์แต่เพียงว่า ความเสียหายเกิดจากการบริโภคสินค้า ทั้งนี้มีเหตุผลสำคัญ 3 ประการ คือ

1) เพื่อผลักภาระในความเสียหายไปยังผู้ประกอบธุรกิจ เพราะผู้ประกอบธุรกิจอยู่ในฐานะที่สามารถดำเนินการเอาประกันภัยในความเสียหายอันเกิดจากสินค้ามากกว่าฝ่ายผู้บริโภค

2) การกำหนดให้ผู้ประกอบธุรกิจเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิด ย่อมเป็นการกระตุ้นให้ผู้ประกอบธุรกิจระมัดระวังในการผลิตและจำหน่ายสินค้าในครั้งต่อไปมากยิ่งขึ้น

3) ผู้เสียหายเป็นบุคคลทั่วไปไม่มีความรู้ในเรื่องของสินค้าที่มีความสลับซับซ้อนจึงอยู่ในฐานะที่เสียเปรียบถ้าเป็นฝ่ายที่ต้องมีภาระการพิสูจน์ถึงความจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ประกอบธุรกิจ [29]

2.4 ทฤษฎีความคาดหวังของผู้บริโภค (Consumer Expectations)

ผู้บริโภคซื้อสินค้าหรือบริการก็เพื่อตอบสนองความต้องการของตนเอง ซึ่งผู้บริโภคจะมีการประเมินผลลัพธ์ที่ได้จากการซื้อเปรียบเทียบกับความคาดหวัง ถ้าผลลัพธ์ตรงกับที่คาดหวังไว้ผู้บริโภคจะได้รับความพึงพอใจ โดยความต้องการมีรากฐานมาจากจิตใต้สำนึกในตัวผู้บริโภคแต่ละคนเมื่อผู้บริโภคเกิดความต้องการ ผู้บริโภคจะพยายามหาหนทางที่จะตอบสนองความต้องการของตน ซึ่งอับราฮัม มาสโลว์ (Abraharm Maslow) ได้แบ่งความต้องการของมนุษย์ออกเป็น 5 ระดับ ได้แก่ ความต้องการด้านร่างกาย ความต้องการด้านความปลอดภัย ความต้องการด้านการยอมรับ (ความรัก) ความต้องการด้านการยกย่องนับถือ ความต้องการด้านความสำเร็จในชีวิต [30]

---

[28] วิชัย ธัญญพาณิชย์ , *ปัญหาการชดใช้เยียวยาความเสียหายแก่ผู้บริโภคตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522* , 2539 , หน้า 28 -29.

[29] คัมภีร์ แก้วเจริญ "*ละเมิดในแวดวงคอมพิวเตอร์.*" วารสารนิติศาสตร์ , 2530 , หน้า 42.

[30] วีระรัตน์ กิจเลิศไพโรจน์ , *การตลาดธุรกิจบริการ* , 2547 , หน้า 64.

จึงอาจกล่าวได้ว่าความคาดหวังของผู้บริโภคเป็นความเชื่อที่เกิดขึ้นก่อนการซื้อสินค้าหรือรับบริการ ซึ่งถือเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีผลต่อกระบวนการซื้อ ความคาดหวังเกิดมาจากประสบการณ์ซื้อที่ผ่านมาในอดีต การพูดแบบปากต่อปาก จากคำแนะนำของเพื่อน จากนักการตลาดจากข่าวสารของคู่แข่งขัน และจากคำมั่นสัญญาที่ให้ไว้ โดยสินค้าหรือบริการ ต้องมีมาตรฐานและเป็นไปด้วยความยุติธรรม

ความคาดหวังของผู้บริโภคประกอบด้วย 5 ระดับ คือ 1. ระดับในอุดมคติ 2. ระดับที่ปรารถนา 3. ระดับที่เหมาะสม 4. ระดับที่คาดไว้ล่วงหน้า และ 5. ระดับที่ยอมทนได้ ดังนี้

(1) ระดับอุดมคติ (Ideal Level) เป็นระดับที่ผู้บริโภคมุ่งปรารถนา (Wished) ที่จะได้รับ ซึ่งทางปฏิบัติอาจจะไม่สามารถให้บริการระดับนั้นได้ เช่น กรณีการนำรถยนต์ที่ถูกชนเข้าซ่อม ระดับอุดมคติของลูกจ้างคือ หวังที่จะให้รถยนต์ของตนแล่นได้ดี เครื่องยนต์เดินเงียบและสีของตัวรถส่วนที่ซ่อมเหมือนกับสีในส่วนอื่น ๆ ของตัวรถ

(2) ระดับที่ปรารถนา (Desired Level) เป็นความคาดหวังที่อยู่ในระดับที่ต่ำกว่าระดับอุดมคติ ซึ่งเป็นระดับที่ลูกค้าต้องการหรือหวังว่าจะได้รับบริการอย่างนั้น

(3) ระดับที่เหมาะสม เป็นความคาดหวังที่อยู่ในระดับกลาง คือ ความคาดหวังในตัวสินค้าหรือบริการใกล้เคียงกับสภาพของสินค้าหรือบริการที่แท้จริง

(4) ระดับที่พอรับได้ (Adequate Level) เป็นระดับที่ต่ำที่สุดที่ผู้บริโภคจะยอมทนหรือยอมรับได้ โดยปราศจากความไม่พอใจ พื้นที่ที่อยู่ระหว่างระดับที่ปรารถนาและระดับพอรับได้เรียกว่า เขตที่ผู้บริโภคยอมทนได้ (Zone of Tolerance)

(5) ระดับที่คาดไว้ล่วงหน้า (Predicted Level) เป็นระดับที่ผู้บริโภคคาดหวังว่าจะได้รับจากสินค้าหรือบริการ ซึ่งจะมีช่วงตั้งแต่ระดับในอุดมคติจนถึงระดับพอรับได้[31]

ดังนั้นการตัดสินใจซื้อสินค้าหรือบริการของผู้บริโภคจึงมีพื้นฐานมาจากความคาดหวัง ถ้าผู้บริโภคมีความคาดหวังต่อสินค้าหรือบริการใดสูงความเป็นไปได้ในการที่ผู้บริโภคจะตัดสินใจซื้อสินค้าหรือบริการนั้นก็จะสูงตามไปด้วย และจากความคาดหวังที่สูงนั้นโอกาสที่สินค้าหรือบริการที่ได้รับอาจไม่ตรงกับความคาดหวังก็จะสูงไปด้วย

ทฤษฎีความคาดหวังของผู้บริโภคนี้มีการกล่าวไว้ในเรื่องหลักความรับผิดในผลิตภัณฑ์ โดยใช้คำว่า Consumer Expectation Test ซึ่งหลักความคาดหวังของผู้บริโภคโดยทั่วไปนี้เป็นการวัดความคาดหวังจากมาตรฐานทางภาวะวิสัย (Objective Standard) เปรียบเทียบกับสิ่งที่บุคคลทั่วไปหรือสาธารณะชนสมควรที่จะได้รับจากสินค้านั้น โดยกฎหมายความรับผิดในผลิตภัณฑ์นี้ได้

---

[31] ยุพาวรรณ วรรณวาณิชย์, *การจัดการการตลาดบริการ*, 2548, หน้า 48-50.

กำหนดให้ความคุ้มครองความคาดหวังไว้ เนื่องจากเมื่อผู้บริโภคบริโภคสินค้าเพราะผู้ผลิตมีการกระทำบางอย่างทำให้ผู้บริโภคมีความเชื่อถือต่อชื่อเสียง หรือทักษะ หรือคุณภาพของสินค้า ผู้บริโภคจึงเกิดความคาดหวังว่า สินค้าที่ได้รับมาจะมีคุณภาพที่ดี สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ เมื่อสินค้าที่ได้รับมาไม่สามารถใช้งานได้ตามที่ผู้บริโภคคาดหวังไว้ เช่นนี้ผู้ผลิตจึงต้องรับผิดต่อผู้บริโภค [32]

3. กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

3.1 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยนิติกรรมสัญญา เอกเทศสัญญาว่าด้วยซื้อขาย

บทบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค ในด้านข้อสัญญาของผู้ขายที่ให้แก่ผู้ซื้อว่าตนจะรับผิดชอบ (warranty) ของประเทศไทย ได้แก่ กฎหมายเอกเทศสัญญาว่าด้วยซื้อขาย โดยหลักทั่วไปกฎหมายให้เสรีภาพแก่ประชาชนที่จะเข้าทำนิติกรรมหรือสัญญาใดๆ ก็ได้ภายใต้การคุ้มครองของกฎหมาย ตามหลักเกณฑ์ บรรพ 1-2 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เรื่อง นิติกรรมหรือสัญญานั้นย่อมสมบูรณ์มีผลบังคับใช้ได้หากไม่ขัดต่อบทบัญญัติแห่งกฎหมาย ไม่พ้นวิสัย ไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน [33]

ลักษณะของสัญญาในปัจจุบันมีหลายประเภท ซึ่งมีความแตกต่างกับสมัยก่อนเป็นอย่างมาก ทั้งในด้านผลผูกพันกันทางสัญญา รูปแบบของสัญญา ข้อตกลงในสัญญา และฐานะของคู่สัญญา ซึ่งทำให้หลักพื้นฐานในการทำสัญญาแตกต่างจากสมัยก่อน ประเภทของสัญญาระหว่างผู้บริโภคกับผู้ประกอบการหลักๆ แล้วมี 2 ประเภท คือ สัญญาทั่วไป และสัญญาสำเร็จรูป

3.1.1 สัญญาทั่วไป

สัญญาโดยทั่วไปจะเกิดจากบุคคล 2 ฝ่าย ที่มีคำเสนอและคำสนองถูกต้องตรงกันทั้งสองฝ่าย แล้วจึงตกลงเข้าทำสัญญากันตามเจตนานั้น การทำสัญญาบางอย่างกฎหมายได้กำหนดให้ต้องทำตามแบบที่กฎหมายกำหนดไว้ เพื่อเป็นการป้องกันและแก้ไขหากเกิดกรณีที่คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งไม่ปฏิบัติตามสัญญา และเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมต่อคู่สัญญานั้นเอง กล่าวอีกนัยหนึ่ง สัญญาก็คือ ความตกลงในการก่อให้เกิดหนี้ อันประกอบด้วยสาระสำคัญ 2 ประการ คือ ความตกลง (Agreement) และหนี้ (Obligation) โดยหลักสำคัญคือความตกลงนั้นต้องเกิดจากคำ

---

[32] ศุภฤกษ์ ชลวีระวงศ์ , *ความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย* , 2550 หน้า 62.

[33] ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 158.

เสนอคำสนองที่ถูกต้องตรงกันระหว่างคู่สัญญา ตามหลักความศักดิ์สิทธิ์แห่งการแสดงเจตนา (Autonomy of Will) และหลักเสรีภาพในการทำสัญญา (Freedom of Contract) [34]

สัญญาระหว่างผู้บริโภครถยนต์กับผู้ประกอบการมักไม่ได้มีการทำสัญญาในรูปแบบสัญญาทั่วไปดังกล่าวข้างต้น เนื่องจากผู้บริโภคและผู้ประกอบการมักไม่ได้มาตกลงข้อกำหนดในสัญญาร่วมกันทุกข้อ แต่ผู้ประกอบการมักร่างสัญญาไว้ล่วงหน้าแล้ว ผู้บริโภคมีสิทธิเพียงยอมรับข้อกำหนดในสัญญา หรือไม่ยอมรับโดยไม่ทำสัญญาเท่านั้น สัญญาดังกล่าว เรียกว่า สัญญาสำเร็จรูป

3.1.2 สัญญาสำเร็จรูป

สัญญาสำเร็จรูป (Adhesion Contract) คือสัญญาที่มีข้อกำหนดอันมิได้เกิดจากการเจรจาต่อรองกันโดยอิสระในระหว่างคู่สัญญา มีลักษณะที่สำคัญคือ

(1) เป็นสัญญาที่คู่สัญญาที่มีอำนาจทางเศรษฐกิจ (Economic Power) หรือมีความรู้ความสามารถทางเทคนิคเหนือกว่า

(2) คู่สัญญาฝ่ายที่มีอำนาจทางเศรษฐกิจเหนือกว่า เป็นผู้กำหนดข้อสัญญาที่เปลี่ยนแปลงไม่ได้ และมีลักษณะเป็นเงื่อนไขทั่วไปที่กำหนดเนื้อหาสาระไว้ล่วงหน้า

(3) การกำหนดข้อสัญญาต่างๆ เป็นการทำขึ้นฝ่ายเดียว เนื้อหาของสัญญานี้จึงไม่ได้เกิดจากเจตนาที่แท้จริงของคู่สัญญา

จะเห็นได้ว่าการตกลงทำสัญญาธุรกิจในปัจจุบันส่วนใหญ่จะอยู่ในรูปแบบสัญญามาตรฐาน (Standard Form Contract) หรือสัญญาสำเร็จรูป (Adhesive Contract) ซึ่งจะมีการร่างข้อสัญญาเป็นลายลักษณ์อักษรไว้ล่วงหน้าเป็นจำนวนมากเพื่อจะใช้กับบุคคลที่จะเข้ามาเป็นคู่สัญญาในภายหลัง โดยลักษณะนี้คู่สัญญาในภายหลังจะอยู่ในลักษณะจำยอมต้องรับเอาสัญญานั้นโดยไม่สามารถต่อรองแก้ไขได้ สภาพบังคับของสัญญาสำเร็จรูปเมื่อเปรียบเทียบกับสัญญาทั่วไปแล้ว อาจมีความแตกต่างในแง่ที่ว่าเป็นการควบคุมบังคับเอาแก่คู่สัญญาที่เป็นฝ่ายผู้บริโภคมากกว่า ซึ่งจะทำขึ้นเป็นหนังสือเป็นแบบที่ร่างและพิมพ์ขึ้นล่วงหน้า เนื้อหาของแบบดังกล่าวจะครอบคลุมข้อสัญญาที่เป็นรูปแบบมาตรฐานของข้อตกลงที่ฝ่ายผู้ประกอบธุรกิจจะเป็นผู้ยกร่างสัญญาแต่เพียงฝ่ายเดียวและมีลักษณะข้อสัญญาเป็นไปในแนวที่เอื้อประโยชน์แก่ผู้ประกอบธุรกิจแต่เพียงฝ่ายเดียว ทำให้ผู้บริโภคต้องถูกเอาเปรียบในข้อสัญญาที่ได้ทำขึ้นนั้นอยู่เสมอ

ในการทำสัญญาระหว่างผู้บริโภคกับผู้ประกอบการกลุ่มอุตสาหกรรมรถยนต์นั้น มักจัดทำขึ้นในรูปแบบของสัญญาสำเร็จรูป (Adhesive Contract) หรือสัญญามาตรฐาน (Standard

---

[34] จำปี โสตถิพันธ์ , *หลักกฎหมายนิติกรรมสัญญา* ,กรุงเทพมหานคร , สำนักพิมพ์วิญญูชน , 2540

Form Contract) ดังกล่าว ทำให้ผู้บริโภคไม่มีโอกาสเจรจาต่อรองเป็นอื่น จำต้องยอมรับข้อกำหนดในสัญญาที่ผู้ประกอบการจัดทำขึ้นไว้แล้วโดยไม่อาจโต้แย้งได้ จึงเป็นสัญญาที่มีลักษณะให้เลือกเพียงว่าจะยอมรับทำสัญญาหรือไม่ยอมทำสัญญา (Take it or leave it) โดยผู้บริโภคที่ทำสัญญาไม่ได้ตระหนักถึงเงื่อนไขในสัญญาอย่างแท้จริง

สัญญาซื้อขาย

สัญญาซื้อขาย เป็นเอกเทศสัญญาประเภทหนึ่งเป็นเอกเทศสัญญาเรื่องแรก อยู่ในบรรพ 3 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

คำว่า *เอกเทศสัญญา* หมายถึง นิติกรรมสัญญาที่กฎหมายได้บัญญัติไว้โดยเฉพาะ คือ กำหนดรูปแบบสาระสำคัญ กำหนดสิทธิหน้าที่ระหว่างคู่กรณีและการระงับแห่งสัญญา ทั้งนี้เพื่อความสะดวกในการเข้าทำสัญญาระหว่างกัน เนื่องจากสัญญาเหล่านี้มีความสำคัญและเป็นสัญญาซึ่งต้องใช้ในชีวิตประจำวันของประชาชน และเพื่อความเป็นธรรมแก่คู่กรณี กฎหมายจึงได้กำหนดสิทธิหน้าที่ระหว่างคู่กรณีไว้ ฝ่ายใดจะกำหนดนอกเหนือไปจากที่กฎหมายกำหนดไว้ย่อมไม่ได้ เว้นแต่ เป็นเรื่องที่กฎหมายนั้นได้อนุญาตให้ ตกลงเป็นอย่างอื่นได้หรือเป็นเรื่องที่ไม่ขัดกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน คู่กรณีย่อมตกลงกันผิดแผกแตกต่างกับบทบัญญัติของกฎหมายได้[35]

การที่กฎหมายกำหนดรูปแบบสาระสำคัญในเอกเทศสัญญาไว้ เนื่องจากหากกฎหมายไม่ได้กำหนดรูปแบบสาระสำคัญ สิทธิและหน้าที่ระหว่างคู่กรณีไว้ ปล่อยให้เสรีภาพแก่ประชาชนเข้าทำสัญญากันเอง ต่างฝ่ายต่างกำหนดข้อตกลง เงื่อนไขและสิทธิหน้าที่ระหว่างคู่สัญญากันเอง สัญญาจะมีลักษณะแตกต่างกันอย่างหลากหลาย และอาจก่อให้เกิดความได้เปรียบเสียเปรียบกันมาก หรืออาจก่อให้เกิดความไม่สงบเรียบร้อยในสังคมได้

ดังนั้น กฎหมายจึงได้บัญญัติเอกเทศสัญญาไว้ เพื่อก่อให้เกิดความสะดวกและเกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อย กล่าวคือ สัญญาประเภทที่สำคัญกฎหมายกำหนดให้ต้องมีแบบ ต้องจดทะเบียนต่อพนักงานเจ้าหน้าที่เพื่อเป็นหลักฐาน นอกจากนั้น เอกเทศสัญญาเป็นกฎหมายที่ได้บัญญัติมาจากหลักกฎหมายที่พัฒนามาเป็นเวลายาวนาน และเป็นหลักที่ยอมรับกันโดยทั่วไปว่าให้ความเป็นธรรมแก่คู่สัญญา จึงเป็นเรื่องที่ให้ประโยชน์แก่คู่กรณีในสัญญา

---

[35] ศรีราชา เจริญพาณิช, *เอกสารประกอบการสอนชุดวิชากฎหมายพาณิชย์ 1*, กรุงเทพ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2543, หน้า 6.

ความหมายของคำว่า "ซื้อขาย"

ความหมายของคำว่า "ซื้อขาย" ในทางกฎหมายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 453 "อันว่า ซื้อขายนั้น คือ สัญญาซึ่งบุคคลฝ่ายหนึ่ง เรียกว่า ผู้ขาย โอนกรรมสิทธิ์แห่งทรัพย์สินให้แก่บุคคลอีกฝ่ายหนึ่งเรียกว่า ผู้ซื้อ และ ผู้ซื้อ ตกลงว่าจะใช้ราคาทรัพย์สินนั้นให้แก่ผู้ขาย" [36]

มาตรา 453 เป็นบทอธิบายความทั่วๆ ไป ของกฎหมายว่าด้วยการซื้อขาย คือเป็นการอธิบายและแยกสัญญาซื้อขายออกมาจากสัญญาอื่นๆ ให้เห็นความแตกต่างเป็นเอกเทศจากกัน ไม่อาจถือว่าบทบัญญัติในมาตรา 453 เป็นการให้ความหมายของสัญญาซื้อขายประเภทใดประเภทหนึ่ง เพราะเป็นการอธิบายความหมายของสัญญาซื้อขายทุกประเภทรวมๆ กันไป แม้จะพบว่าสัญญาซื้อขายจะแบ่งออกได้เป็นหลายประเภท เช่น สัญญาซื้อขายเสร็จเด็ดขาด สัญญาจะซื้อขาย หรือสัญญาซื้อขายเฉพาะอย่าง เช่น สัญญาขายฝาก สัญญาขายตามตัวอย่าง ขายตามคำพรรณนา ขายเผื่อชอบ และขายทอดตลาด ก็ตาม

สภาพและหลักสำคัญของสัญญาซื้อขาย

สัญญาซื้อขายเป็นเอกเทศสัญญาอย่างหนึ่งและเป็นสัญญาต่างตอบแทน คือมีสาระสำคัญที่กำหนดไว้ในบทบัญญัติแห่งกฎหมาย ดังนั้นจึงต้องศึกษาถึงสภาพและหลักสำคัญของสัญญาซื้อขายดังนี้

1. ลักษณะสำคัญของสัญญาซื้อขาย ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 453 [37] ซึ่งกล่าวถึงการซื้อขายโดยทั่วๆ ไป กล่าวได้ว่าสัญญาซื้อขายมีลักษณะสำคัญดังนี้ [38]

1.1 สัญญาซื้อขายเป็นสัญญาต่างตอบแทน คือมีคู่กรณีที่เกี่ยวข้องในสัญญาอยู่สองฝ่าย กล่าวคือฝ่ายหนึ่งเรียกว่า "ผู้ขาย" และอีกฝ่ายหนึ่งเรียกว่า "ผู้ซื้อ" มาตกลงทำสัญญากัน

1.2 สัญญาซื้อขาย เป็นสัญญาที่ฝ่ายผู้ขาย โอนกรรมสิทธิ์แห่งทรัพย์สินที่ซื้อขายกันให้แก่ผู้ซื้อในสัญญาซื้อขายนั้น ผู้ขายมีหน้าที่ผูกพันตนที่โอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่ตกลงซื้อขายกันไปให้แก่ผู้ซื้อ

---

[36] ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 453

[37] ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 453 บัญญัติว่า "อันว่า สัญญาซื้อขายนั้น คือ สัญญาซึ่งบุคคลฝ่ายหนึ่ง เรียกว่า ผู้ขาย โอนกรรมสิทธิ์แห่งทรัพย์สินนั้นให้แก่บุคคลอีกฝ่ายหนึ่งเรียกว่า ผู้ซื้อ และผู้ซื้อตกลงว่าจะใช้ราคาทรัพย์สินนั้นให้แก่ผู้ขาย"

[38] ศรีราชา เจริญพาณิช, ไพจิตร ปุญญพันธุ์, สุษม พัฒนะศิริ, *เอกสารประกอบการสอนชุดวิชากฎหมายพาณิชย์ 1*, กรุงเทพ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2543, หน้า 7.

1.3 สัญญาซื้อขาย เป็นสัญญาที่ผู้ซื้อตกลงจะใช้ราคาทรัพย์สินให้แก่ผู้ขาย หน้าที่ของผู้ซื้อ คือ จ่ายค่าราคาของทรัพย์สินที่ซื้อนั้นตามที่ตกลงกันอาจจะเป็นเงินไทยหรือเงินสกุลอื่นก็ตาม แล้วแต่ผู้ซื้อผู้ขายจะได้ตกลงกัน

ดังนั้นลักษณะของสัญญาซื้อขาย ประกอบด้วยลักษณะสำคัญทั้ง 3 ประการ อันเป็นลักษณะเฉพาะของเอกเทศสัญญา ซึ่งกฎหมายได้กำหนดหลักเกณฑ์ไว้เป็นพิเศษ แต่อย่างไรก็ตามเมื่อใดที่ได้กล่าวถึงคำว่า สัญญา ก็เป็นสิ่งจำเป็นต้องระลึกถึงเสมอว่า สัญญาก็เป็นนิติกรรมอย่างหนึ่งด้วย ดังนั้น สิ่งที่จะต้องนำมาพิจารณาควบคู่กันไปด้วย ย่อมต้องคำนึงถึงหลักเกณฑ์ทั่วไปของนิติกรรม เช่น ความสามารถของคู่สัญญาได้แก่ผู้ซื้อและผู้ขาย ซึ่งกฎหมายกำหนดให้ทำสัญญาได้โดยไม่ขัดต่อกฎหมาย ต้องคำนึงถึงหลักเกณฑ์ในการทำนิติกรรมและความสมบูรณ์ของนิติกรรมด้วย เพื่อจะได้ก่อให้เกิดผลทางกฎหมายหรือผลของสัญญาสามารถใช้บังคับให้เกิดความเป็นธรรมต่อคู่สัญญา เหตุที่ต้องนำหลักเกณฑ์ทั่วไปของนิติกรรมสัญญามาพิจารณาประกอบด้วยเพราะถ้าหากสัญญาใดก็ตามที่บกพร่องในเรื่องความสามารถของคู่กรณีแห่งสัญญาหรือสัญญาใดซึ่งขัดต่อหลักเกณฑ์ทั่วไปในการทำนิติกรรมสัญญา มีผลให้สัญญานั้นไม่อาจใช้บังคับหรืออาจใช้บังคับไม่เต็มที่ได้[39]

โดยทั่วไปรถยนต์ใหม่หรือรถยนต์ใช้แล้ว เป็นสังหาริมทรัพย์ที่สามารถนำมาซื้อขายกันได้เช่นเดียวกับสังหาริมทรัพย์โดยทั่วไป สัญญาซื้อขายรถยนต์เป็นสัญญาต่างตอบแทนเมื่อผู้ซื้อและผู้ขายตกลงทำสัญญาซื้อขายกันแล้วผู้ซื้อและผู้ขายต่างมีหน้าที่ตามสัญญานั้น ผู้ซื้อมีหน้าที่ในการชำระราคาค่ารถยนต์ และผู้ขายก็มีหน้าที่ต้องส่งมอบรถยนต์ให้แก่ผู้ซื้อ ผลของสัญญาทำให้กรรมสิทธิ์ในรถยนต์ย่อมตกไปเป็นของผู้ซื้อนับแต่ได้ทำสัญญากัน[40]

อย่างไรก็ตามแม้ว่ารถยนต์ เป็นทรัพย์สินประเภทสังหาริมทรัพย์ที่สามารถนำมาซื้อขายกันโดยไม่ต้องทำตามแบบที่กฎหมายกำหนด ก็ยังต้องคำนึงถึงบทบัญญัติของกฎหมายบางประการอีกด้วย เพราะตามบทบัญญัติมาตรา 456 วรรค 3 ที่ระบุให้การซื้อขายสังหาริมทรัพย์ ที่ตกลงกันเป็นราคาสองหมื่นบาทหรือมากกว่านั้นขึ้นไป ถ้ามิได้มีหลักฐานเป็นหนังสืออย่างหนึ่งอย่างใดลงลายมือชื่อฝ่ายต้องรับผิดเป็นสำคัญย่อมจะฟ้องร้องบังคับคดีหาได้ไม่

การซื้อขายรถยนต์ ตามปกติย่อมมีราคาเกินกว่าสองหมื่นบาทขึ้นไปแน่นอนต้องอยู่ภายในบังคับนี้ด้วยเช่นกัน ถ้าไม่มีหลักฐานเป็นหนังสือจะมีผลทำให้ไม่อาจฟ้องร้องดำเนินคดีกันได้

---

[39] วิษณุ เครืองาม, *คำอธิบายกฎหมายว่าด้วยซื้อขายแลกเปลี่ยนให้*, กรุงเทพ นิติบรรณาการ,หน้า22.

[40] ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 458 บัญญัติว่า “กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่ขายนั้น ย่อมโอนไปยังผู้ซื้อตั้งแต่ขณะเมื่อได้ทำสัญญาซื้อขายกัน”

การมีหลักฐานเป็นหนังสือนั้น กฎหมายไม่ได้บังคับให้ต้องทำสัญญาเป็นหนังสือ เพียงแต่ระบุไว้ว่า ต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือ แต่ถ้าหากทำเป็นสัญญาย่อมถือว่ามีหลักฐานเป็นหนังสือไปในตัว หลักฐานเป็นหนังสือนั้น ต้องลงลายมือผู้ต้องรับผิดไว้ หมายความว่า ลงชื่อฝ่ายเดียวก็ได้ แต่ถ้าจะลงชื่อด้วยกันทั้ง สองฝ่ายก็ได้ ถ้าได้ลงไว้ทั้งสองฝ่าย ก็จะมีผลทำให้การฟ้องร้องบังคับคดีซึ่งกันและกันได้ แต่ถ้าหากได้ลงชื่อเพียงฝ่ายเดียว ฝ่ายที่ได้ลงชื่อเท่านั้นจะถูกฟ้องร้องได้[41]

เนื่องจากรถยนต์ เป็นสังหาริมทรัพย์ธรรมดา ที่มิได้มีกฎหมายบัญญัติในเรื่องการซื้อขายไว้เป็นพิเศษมิต้องทำตามแบบแต่อย่างใด นั้นคือ ย่อมไม่อยู่ในบังคับแห่งมาตรา 456 วรรคแรก แต่อย่างใด กรรมสิทธิ์ได้โอนไปยังผู้ซื้อนับแต่ได้ทำสัญญากัน ดังนั้นในการซื้อขายรถยนต์ เมื่อผู้ซื้อได้รับมอบรถยนต์ไปจากผู้ขายแล้ว แม้หากจะมีการฟ้องร้องกันภายหลัง การฟ้องร้องก็ไม่จำเป็นต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือ ก็ย่อมดำเนินการฟ้องร้องกันได้[42]

การโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน

“กรรมสิทธิ์” หมายถึงสิทธิเหนือทรัพย์สิน ผู้เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินใดย่อมมีสิทธิจะบังคับเอาแก่ตัวทรัพย์สินนั้นได้โดยตรงในฐานะเจ้าของ[43] ดังที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1336 บัญญัติว่า “ ภายใต้บทบังคับแห่งกฎหมาย เจ้าของทรัพย์สินมีสิทธิใช้สอยและจำหน่ายทรัพย์สินของตน และได้ซึ่งดอกผลแห่งทรัพย์สินกับทั้งมีสิทธิติดตามและเอาคืนซึ่งทรัพย์สินของตนจากบุคคลผู้ไม่มีสิทธิจะยึดไว้และมีสิทธิขัดขวางมิให้ผู้อื่นสอดเข้าเกี่ยวข้องกับทรัพย์สินนั้น โดยมิชอบด้วยกฎหมาย ”

จึงอาจกล่าวได้ว่า “กรรมสิทธิ์” เป็นทรัพยสิทธิที่สามารถใช้ยันบุคคลได้โดยทั่วไป เพราะกรรมสิทธิ์ก่อตั้งขึ้นโดยอำนาจแห่งกฎหมายตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 1298

การโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินตามสัญญาซื้อขายเสร็จเด็ดขาดเป็นสาระสำคัญของสัญญาซื้อขายเพราะตามมาตรา 453 เน้นเรื่องการโอนกรรมสิทธิ์เป็นสำคัญถ้าไม่มีการโอนกรรมสิทธิ์ก็คงไม่ใช่สัญญาซื้อขาย[44]

การซื้อขายรถยนต์ใหม่หรือรถยนต์ใช้แล้ว เป็นการซื้อขายสังหาริมทรัพย์ทั่วไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 458 บัญญัติว่า “กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่ขายนั้น ย่อมโอนไปยังผู้ซื้อตั้งแต่ขณะเมื่อได้ทำสัญญากัน” เป็นการโอนกรรมสิทธิ์ตามสัญญาซื้อขายเสร็จเด็ดขาด และรถยนต์เป็นสังหาริมทรัพย์ที่มีราคา สองหมื่นบาท หรือกว่านั้นขึ้นไป ตามประมวล

---

[41] วิษณุ เครืองาม, *เรื่องเดียวกัน*, หน้า 61.

[42] คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2205/2516.

[43] วิษณุ เครืองาม, *เรื่องเดิม*,, หน้า 61.

[44] เรื่องเดียวกัน.

กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 456 วรรค 3 บัญญัติให้ต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือ ก็เป็นเพียงหลักฐานเพื่อสิทธิในการฟ้องร้องบังคับคดีเท่านั้น เพราะกรรมสิทธิ์ได้โอนไปแล้วตั้งแต่ขณะเมื่อได้ทำสัญญากัน

โดยสรุปแล้วการซื้อขายรถยนต์เป็นการซื้อขายสังหาริมทรัพย์ทั่วไป ที่ไม่มีกฎหมายบัญญัติให้ต้องทำตามแบบคือต้องทำเป็นหนังสือและจดทะเบียนต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ สามารถทำการซื้อขายได้เช่นเดียวกับการซื้อขายสังหาริมทรัพย์อื่นทั่วไป แต่อย่างไรก็ดี ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 17 บัญญัติให้ รถที่จะนำมาใช้ได้ต้องเป็นรถที่ได้ทำการจดทะเบียน และเสียภาษีประจำปีครบถ้วนถูกต้องแล้วและเมื่อมีการโอนทะเบียนเปลี่ยนเจ้าของ ผู้โอนและผู้รับโอนต้องแจ้งต่อนายทะเบียนภายใน 15 วันนับแต่วันที่โอน[45] เพื่อทำการบันทึกรายการลงในใบคู่มือจดทะเบียนรถให้เป็นปัจจุบันและเพื่อสะดวกในการจัดเก็บภาษีของกรมการขนส่งทางบก ทั้งนี้ต้องปฏิบัติให้ถูกต้องด้วย แม้จะไม่มีผลกระทบต่อกรรมสิทธิ์ก็ตาม[46]

3.2 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 และ (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม)พ.ศ. 2541

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 ได้ถูกกำหนดขึ้นภายหลังจากที่ได้มีการตื่นตัวเกี่ยวกับคุ้มครองผู้บริโภคกันอย่างชัดเจนในประมาณปี พ.ศ. 2512[47] เนื่องจากเล็งเห็นถึงความจำเป็นที่จะต้องรวมพลังของผู้บริโภคเพื่อให้ได้รับความคุ้มครองอย่างเป็นธรรม และผนวกกับประเทศไทยได้มีการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจเทคโนโลยี และทางอุตสาหกรรมอย่างมาก สภาพความเป็นอยู่ของประเทศเริ่มเปลี่ยนแปลง ความเจริญทางด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีเข้ามามีส่วนในการผลิตสินค้ามากยิ่งขึ้นทำให้กระบวนการผลิตสินค้ามีความซับซ้อน และเป็นการยากขึ้นที่ผู้ซื้อจะพิจารณาในด้านความปลอดภัยจากการใช้สินค้านั้น จึงได้มีความพยายามที่จะให้มีกฎหมายในลักษณะทั่วไปในการรับรองคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภคจนกระทั่งในปี พ.ศ. 2522 ได้มีการตราพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดย (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2541 ได้บัญญัติสิทธิของผู้บริโภคที่จะได้รับความคุ้มครองตามกฎหมาย 5 ประการ ได้แก่ [48]

1. สิทธิที่จะได้รับข่าวสารรวมทั้งคำพรรณนาคุณภาพที่ถูกต้องและเพียงพอเกี่ยวกับสินค้าหรือบริการ ได้แก่ สิทธิที่จะได้รับการโฆษณาหรือการแสดงฉลากตามความเป็นจริง

---

[45] พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 17.

[46] วิษณุ เครืองาม, เรื่องเดียวกัน, หน้า 123.

[47] รองพล เจริญพันธ์, *"ความเป็นมาของการคุ้มครองผู้บริโภคในประเทศไทย," เอกสารคู่มือคุ้มครองผู้บริโภค. สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค* : พิมพ์ครั้งที่ 7 พ.ศ. 2540, หน้า 5

[48] พระราชบัญญัติผู้บริโภค พ.ศ.: 2552 : มาตรา 4

และปราศจากพิษภัยแก่ผู้บริโภค รวมตลอดถึงสิทธิที่จะได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าหรือบริการอย่างถูกต้องและเพียงพอที่จะไม่หลงผิด ในการซื้อสินค้าหรือรับบริการโดยไม่เป็นธรรม

สิทธิของผู้บริโภคในประการนี้ แม้ไม่ใช่การคุ้มครองสิทธิขั้นพื้นฐานของมนุษย์ในเรื่องของสิทธิในความปลอดภัยของร่างกาย ชีวิต และทรัพย์สินโดยตรงก็ตาม แต่สิทธิประการนี้เกิดขึ้นมาจากการที่มนุษย์จะเป็นผู้บริโภคได้นั้น จะต้องมีการเข้าตกลงซื้อขายสินค้ากับเจ้าของสินค้า เพื่อให้ได้สินค้าถูกต้องตามความต้องการที่จะไปบริโภค ดังนั้น เพื่อที่ผู้บริโภคจะได้ซื้อสินค้าจากเจ้าของสินค้าให้ถูกต้องตรงความต้องการ ผู้บริโภคจึงควรมีสิทธิที่จะได้รับข่าวสาร รวมทั้งคำพรรณนาลักษณะและคุณภาพที่ถูกต้องและเพียงพอเกี่ยวกับสินค้าหรือบริการนั้นที่จะไม่หลงผิด ในการซื้อสินค้าหรือบริการนั้นโดยไม่ถูกต้องตรงตามความต้องการ ซึ่งสิทธิประเภทนี้จึงได้แก่สิทธิในการได้รับข่าวสารอันจะมีผลต่อไปในเรื่องสิทธิที่จะได้รับความปลอดภัยด้วย ในกรณีที่เจ้าของสินค้าที่จะขายสินค้าให้แก่ผู้บริโภคไม่ได้ให้ข่าวสารคำพรรณนาคุณภาพที่ถูกต้องและเพียงพอเกี่ยวกับสินค้านั้นแล้ว ผู้บริโภคซึ่งได้ซื้อสินค้านั้นมาอาจได้รับอันตรายต่อร่างกาย ชีวิต หรือทรัพย์สินได้ ฉะนั้น สิทธิของผู้บริโภคที่จะได้รับข่าวสารเกี่ยวกับสินค้านั้น จึงเป็นสิทธิที่สำคัญประการหนึ่งของผู้บริโภค

2. สิทธิที่จะมีอิสระในการเลือกหาสินค้าหรือบริการ ได้แก่ สิทธิที่จะเลือกซื้อสินค้าหรือรับบริการโดยความ สมัครใจของผู้บริโภค และปราศจากการชักจูงใจอันไม่เป็นธรรม [49]

สิทธิของผู้บริโภคประการนี้ เกิดจากการที่ผู้บริโภคจะเข้าตกลงกัน เจ้าของสินค้าหรือบริการในการที่จะซื้อสินค้าหรือได้รับบริการจากเจ้าของสินค้าหรือบริการนั้น โดยในกรณีนี้มุ่งคุ้มครองความเป็นอิสระในการแสดงเจตนาที่จะซื้อสินค้าหรือได้รับบริการของผู้บริโภค ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของสิทธิขั้นพื้นฐานของมนุษย์ที่จะมีเสรีภาพในการตัดสินใจกระทำการสิ่งใดที่ผู้อื่นจะมาควบคุมบังคับ ข่มขู่ หรือชักจูงโดยไม่เป็นธรรมไม่ได้ เนื่องจากในการบริโภคสินค้าหรือบริการนั้น ผู้บริโภคสมควรที่จะมีอิสระในการตัดสินใจที่จะซื้อสินค้าหรือบริการนั้นหรือไม่ก็ได้ แม้ว่าจะมีสินค้าหรือบริการประเภทนี้แก่เพียงประเภทเดียวก็ตาม เพราะหลักในการเข้าทำสัญญาซื้อขายระหว่างคู่กรณีก็จะต้องยึดหลักของความเป็นอิสระในการแสดงเจตนาของคู่กรณีเป็นหลัก ถ้าการแสดงเจตนาบกพร่อง สัญญานั้นก็ถือว่าเป็นโมฆะ ไม่มีผลใช้บังคับกันได้ ซึ่งในหลักการเดียวกันผู้บริโภคย่อมมีสิทธิที่จะเลือกซื้อสินค้าหรือบริการ โดยยึดถืออิสระของเจตนาของผู้บริโภคที่จะมิได้มีการข่มขู่ บังคับหลอกลวง หรือชักจูงใจโดยไม่เป็นธรรม รวมทั้งสิทธิที่จะเลือกซื้อสินค้าหรือรับบริการโดยปราศจากการผูกขาดทางการค้าด้วย

---

[49] พระราชบัญญัติผู้บริโภค พ.ศ.: 2552 : มาตรา 4

3. สิทธิที่จะได้รับความปลอดภัยจากการใช้สินค้าหรือบริการ ได้แก่ สิทธิที่จะได้รับสินค้าหรือบริการที่ปลอดภัย มีสภาพและคุณภาพได้มาตรฐานเหมาะสมแก่การใช้ ไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิต ร่างกายหรือทรัพย์สิน ในกรณีใช้ตามคำแนะนำหรือระมัดระวังตามสภาพของสินค้าหรือบริการนั้นแล้ว

สิทธิของผู้บริโภคในประการนี้ เป็นสิทธิประการสำคัญที่มีผลสืบเนื่องมาจากสิทธิขั้นพื้นฐานหรือสิทธิของมนุษย์ในฐานะที่ผู้บริโภคเป็นมนุษย์ผู้หนึ่ง กล่าวคือมนุษย์นั้นตั้งแต่เกิดจะมีสิทธิที่จะได้รับความปลอดภัยในร่างกาย ชีวิต และทรัพย์สินที่บุคคลอื่นจะมาล่วงละเมิดหรือทำให้เกิดความเสียหายไม่ได้ และเมื่อผู้บริโภคได้แก่มนุษย์ทุกคนที่ประสงค์จะบริโภคสินค้าหรือบริการที่ถูกต้องตรงตามความต้องการและมีความปลอดภัยและมีมาตรฐานเหมาะสมแก่การบริโภคที่จะไม่ก่อให้เกิดอันตรายแก่ร่างกาย ชีวิต หรือทรัพย์สิน ของผู้บริโภค

4. สิทธิที่จะได้รับความเป็นธรรมในการทำสัญญา ได้แก่ สิทธิที่จะได้รับข้อสัญญาโดยไม่ถูกเอารัดเอาเปรียบจากผู้ประกอบธุรกิจ

สิทธิของผู้บริโภคในประการนี้ มีพื้นฐานมาจากการที่ผู้บริโภคจะบริโภคสินค้าหรือบริการใด จะต้องเข้าไปตกลงทำสัญญากับผู้ผลิต หรือผู้จำหน่ายสินค้าเพื่อก่อให้เกิดนิติสัมพันธ์ระหว่างคู่สัญญาแต่ละฝ่าย โดยจะยึดถือตามหลักอิสระในการแสดงเจตนาของแต่ละฝ่ายที่เท่าเทียมกัน ผู้ผลิตหรือผู้จำหน่ายจะไม่สามารถทำสัญญาในลักษณะที่เอารัดเอาเปรียบกับผู้บริโภค โดยใช้ข้อตกลงในสัญญาเพราะโดยหลักของการทำสัญญาแล้ว เมื่อคู่กรณีได้แสดงเจตนาทำนิติกรรมสัญญากันโดยชอบด้วยกฎหมายและด้วยใจสมัครแล้ว คู่กรณีก็จะต้องผูกพัน และปฏิบัติตามข้อสัญญาที่ได้ตกลงกันอย่างเคร่งครัด หากผู้ผลิตหรือผู้จำหน่ายซึ่งเป็นผู้ขายกำหนดข้อสัญญาในลักษณะที่เอารัดเอาเปรียบกับผู้บริโภค ซึ่งเป็นผู้ซื้อแล้ว ก็เป็นการไม่ถูกต้องและเป็นธรรมแก่ผู้บริโภค

5. สิทธิที่จะได้รับการพิจารณาและชดเชยความเสียหาย ได้แก่ สิทธิที่จะได้รับการคุ้มครองและชดใช้ค่าเสียหายเมื่อมีการละเมิดสิทธิของผู้บริโภคตามข้อ 1, 2, 3 และ 4 ดังกล่าว

สิทธิของผู้บริโภคประการนี้ เป็นการคุ้มครองผู้บริโภคในการที่จะเยียวยาให้แก่ผู้บริโภคเมื่อได้รับความเสียหายต่อร่างกาย ชีวิต และทรัพย์สินของตน ซึ่งมีสาเหตุมาจากสินค้าที่ตนซื้อหามาบริโภคไม่ปลอดภัยหรือเมื่อได้มีการละเมิดสิทธิของผู้บริโภคที่ได้กล่าวมาข้างต้น เพื่อให้ผู้บริโภคได้รับการเยียวยาหรือชดเชยในความเสียหายที่ตนได้รับ [50]

---

[50] ชัยวัฒน์ วงศ์วัฒนศานต์ , *กฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค* กรุงเพมหานคร : วิญญชน , 2543 หน้า 11 - 36

สิทธิของผู้บริโภคดังกล่าวข้างต้นทั้ง 5 ประการ เป็นสิทธิผู้บริโภคที่จะได้รับความคุ้มครอง ซึ่งหากมีการล่วงละเมิดหรือทำให้เกิดความเสียหายซึ่งสิทธิดังกล่าวแล้ว ผู้บริโภคก็สามารถที่จะเรียกร้องให้มีการคุ้มครองและดำเนินการป้องกัน แก้ไข หรือเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นได้

โดยที่พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 นี้ได้กำหนดองค์กรที่มีอำนาจในการดำเนินการคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภค และเพื่อให้บรรลุถึงวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัตินี้ ที่เรียกว่า “คณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค” ซึ่งประกอบไปด้วยตัวแทนจากหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องและผู้ทรงคุณวุฒิอีกจำนวนหนึ่ง เพื่อปฏิบัติการใดๆ ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ และยังได้กำหนดให้มีคณะกรรมการเฉพาะเรื่อง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการคุ้มครองผู้บริโภคอีกด้วย ได้แก่ คณะกรรมการว่าด้วยการโฆษณา คณะกรรมการด้านฉลาก และคณะกรรมการด้านสัญญา

สำหรับวิธีการคุ้มครองผู้บริโภคในด้านความปลอดภัย อันเป็นสิทธิประการหนึ่งที่พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 ได้กำหนดคุ้มครองไว้นั้น ก็ได้บัญญัติไว้อยู่หลายประการ ซึ่งสามารถจำแนกออกได้ ดังนี้

1. การคุ้มครองในด้านการโฆษณา

การคุ้มครองในด้านการโฆษณานี้ ตามพระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดให้อยู่ในความรับผิดชอบของคณะกรรมการว่าด้วยการโฆษณา ซึ่งเป็นคณะกรรมการเฉพาะเรื่องคณะหนึ่งที่ให้ความช่วยเหลือในการคุ้มครองผู้บริโภคของคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ซึ่งจะมีอำนาจหน้าที่ ได้แก่ [51]

1.1 หน้าที่โดยทั่วไปในการควบคุมดูแลการโฆษณาสินค้าหรือบริการ ที่ยังมิได้ถูกควบคุมการโฆษณาโดยกฎหมายอื่น โดยจะกำหนดลักษณะของข้อความที่จะใช้ในการโฆษณาว่าจะต้องไม่ใช้ข้อความที่เป็นการไม่เป็นธรรมต่อผู้บริโภค หรือใช้ข้อความที่อาจก่อให้เกิดผลเสียหายแก่สังคมโดยส่วนรวม ไม่ว่าข้อความเหล่านั้นจะเป็นข้อความที่เกี่ยวกับแหล่งกำเนิด คุณภาพ หรือลักษณะของสินค้าหรือบริการตลอดจนการจัดหาหรือการใช้สินค้าหรือบริการนั้น ข้อความที่ใช้ในการโฆษณาที่บุคคลทั่วไปสามารถรู้ได้ว่าเป็นข้อความที่ไม่อาจเป็นความจริงได้โดยแน่แท้ ไม่เป็นข้อความที่ต้องห้ามในการโฆษณา และได้กำหนดลักษณะเกี่ยวกับ “วิธีการ” ที่ใช้ในการโฆษณาไว้ว่า การโฆษณาจะต้องไม่กระทำด้วยวิธีการอันอาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพ ร่างกาย หรือจิตใจ หรืออันอาจก่อให้เกิดความรำคาญแก่ผู้บริโภค

---

[51] สุษม ศุภนิตย์ *คำอธิบายกฎหมายเกี่ยวกับการโฆษณา* พ.ศ. 2545 หน้า 16- 21

1.2 หน้าที่ในการป้องกันหรือระงับยับยั้งความเสียหาย หรืออันตรายอันจะเกิดแก่ผู้บริโภค เนื่องจากการโฆษณาสินค้าหรือบริการบางประการเป็นการล่วงหน้า โดยกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการโฆษณาสินค้าหรือบริการนั้น

1.3 หน้าที่ในการตรวจข้อความโฆษณา ที่ผู้ประกอบธุรกิจขอให้พิจารณาให้ความเห็นก่อนทำการโฆษณา

2. การคุ้มครองด้านฉลาก

การคุ้มครองด้านฉลากนี้ จะมีส่วนในการคุ้มครองผู้บริโภคด้านความปลอดภัยอันสืบเนื่องมาจากผู้บริโภค จะได้รับข่าวสารรวมทั้งคำพรรณนาที่ถูกต้องเพียงพอเกี่ยวกับสินค้า รวมถึงคำแนะนำหรือคำเตือนในการใช้สินค้านั้นๆ โดยเฉพาะสินค้าบางประเภทที่สภาพของสินค้านั้นเอง ไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้บริโภคแต่เมื่อใช้สินค้านั้นไม่ถูกต้อง หรือไม่เป็นไปตามลักษณะของสินค้าแล้ว สินค้าดังกล่าวอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้บริโภคได้ สำหรับวิธีการในการคุ้มครองด้านฉลากนี้ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 ได้กำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการว่าด้วยฉลาก ซึ่งเป็นคณะกรรมการเฉพาะเรื่องอีกประเภทหนึ่ง ได้แก่ [52]

2.1 กำหนดสินค้าดังต่อไปนี้เป็นสินค้าที่ควบคุมฉลาก

2.1.1 สินค้าที่ผลิตเพื่อขายโดยโรงงานตามกฎหมายว่าด้วยโรงงาน

2.1.2 สินค้าที่สั่งหรือนำเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อขาย

2.1.3 สินค้าที่อาจก่อให้เกิดอันตรายแก่สุขภาพร่างกาย หรือจิตใจเนื่องในการใช้สินค้า หรือโดยสภาพของสินค้านั้น

2.1.4 สินค้าที่ประชาชนทั่วไปใช้เป็นประจำซึ่งการกำหนดฉลากของสินค้านั้นจะเป็นประโยชน์แก่ผู้บริโภคในการที่จะได้รับทราบข้อเท็จจริงในสาระสำคัญเกี่ยวกับสินค้านั้น

2.2 กำหนดหลักเกณฑ์ เงื่อนไข การจัดทำฉลากสินค้าที่ควบคุมฉลากโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ซึ่งหลักเกณฑ์เงื่อนไขดังกล่าวต้องใช้ข้อความที่ตรงต่อความเป็นจริงและไม่ก่อให้เกิดความเข้าใจผิดในสาระเกี่ยวกับสินค้า ได้แก่ ชื่อและสถานที่ประกอบการของผู้ประกอบธุรกิจหรือเครื่องหมายการค้าของผู้ประกอบธุรกิจที่จดทะเบียนแล้วในประเทศไทย ชื่อสินค้า ประเทศที่ผลิต ราคา ปริมาณ วิธีใช้ คำแนะนำ คำเตือน วันเดือนปีที่หมดอายุ ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่คณะกรรมการว่าด้วยฉลากกำหนด

2.3 คณะกรรมการว่าด้วยฉลาก มีอำนาจหน้าที่จะสั่งให้ผู้ประกอบธุรกิจแก้ไขฉลากที่ไม่ถูกต้องหรือเลิกใช้ฉลากที่ไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขที่กำหนดนั้นได้ในกรณี

---

[52] ไพโรจน์ อาจรักษา *บริโภคอย่างฉลาด อ่านฉลากก่อนซื้อ พ.ศ. 2543*

ที่ผู้ประกอบธุรกิจขายสินค้าที่ควบคุมฉลากโดยการฝ่าฝืนในการนี้ คณะกรรมการว่าด้วยฉลากยังมีอำนาจกำหนดเงื่อนไขหรือวิธีการชั่วคราวในการบังคับให้เป็นไปตามข้อกำหนด หรือคำสั่งของคณะกรรมการว่าด้วยฉลากตามที่เห็นสมควรสำหรับผู้ฝ่าฝืน ข้อกำหนดหรือคำสั่งของคณะกรรมการว่าด้วยฉลากจะต้องถูกลงโทษตามกฎหมายซึ่งมีโทษจำคุกและโทษปรับ

2.4 พิจารณาให้ความเห็นแก่ผู้ประกอบธุรกิจว่า ฉลากของผู้ประกอบธุรกิจนั้นมีลักษณะเป็นการฝ่าฝืนหรือไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์ เงื่อนไข หรือรายละเอียดตามที่คณะกรรมการว่าด้วยฉลากกำหนดหรือไม่

นอกจากนั้น คณะกรรมการว่าด้วยฉลากยังมีอำนาจออกคำสั่งเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภคเมื่อไม่มีกฎหมายอื่นบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะ เพื่อเป็นการอุดช่องว่างของกฎหมายต่างๆ เหล่านั้น

3. การคุ้มครองในด้านสัญญา

ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 กำหนดว่า ในการประกอบธุรกิจขายสินค้าหรือให้บริการใด ถ้าสัญญาซื้อขายหรือสัญญาให้บริการนั้นมีกฎหมายกำหนดให้ต้องทำเป็นหนังสือ หรือที่ตามปกติประเพณีทำเป็นหนังสือ คณะกรรมการว่าด้วยสัญญามีอำนาจกำหนดให้การประกอบธุรกิจสินค้าหรือให้บริการนั้นเป็นธุรกิจที่ควบคุมสัญญาได้ ในการประกอบธุรกิจที่ควบคุมสัญญา สัญญาที่ผู้ประกอบธุรกิจทำกับผู้บริโภคจะต้องมีลักษณะดังต่อไปนี้

1.ใช้ข้อสัญญาที่จำเป็น ซึ่งหากมิได้ใช้ข้อสัญญาเช่นนั้นจะทำให้ผู้บริโภคเสียเปรียบผู้ประกอบธุรกิจเกินสมควร

2.ห้ามใช้ข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรมต่อผู้บริโภค [53]

ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และรายละเอียดที่คณะกรรมการว่าด้วยสัญญากำหนด และเพื่อประโยชน์ของผู้บริโภคเป็นส่วนรวม คณะกรรมการว่าด้วยสัญญาจะให้ผู้ประกอบธุรกิจจัดทำสัญญาตามแบบที่คณะกรรมการว่าด้วยสัญญากำหนดก็ได้

3.3 พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540

เนื่องจากหลักกฎหมายเกี่ยวกับนิติกรรมหรือสัญญาที่ใช้บังคับอยู่มีพื้นฐานมาจากเสรีภาพของบุคคล ตามหลักความศักดิ์สิทธิ์ของการแสดงเจตนา รัฐจะไม่เข้าแทรกแซงแม้ว่าคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งได้เปรียบคู่สัญญาฝ่ายหนึ่ง เว้นแต่จะเป็นการต้องห้ามชัดเจนตามกฎหมาย หรือขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน แต่ในปัจจุบันสภาพสังคมเปลี่ยนแปลงไปทำให้ผู้ขายมีอำนาจต่อรองทางเศรษฐกิจเหนือกว่าทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมและไม่สงบสุขใน

---

[53] พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 มาตรา 35 ทวิ

สังคม มีปัญหาเรื่องของการเอารัดเอาเปรียบของคู่สัญญา สมควรที่รัฐจะกำหนดกรอบของการใช้หลักความศักดิ์สิทธิ์ของการแสดงเจตนาและเสรีภาพของบุคคล เพื่อแก้ไขความไม่เป็นธรรมและความไม่สงบสุขในสังคมดังกล่าว โดยกำหนดแนวทางให้แก่ศาลเพื่อใช้ในการพิจารณาว่าข้อสัญญาหรือข้อตกลงใดที่ไม่เป็นธรรม และให้อำนาจแก่ศาลที่จะสั่งให้ข้อสัญญา หรือข้อตกลงที่ไม่เป็นธรรมนั้นมีผลใช้บังคับเท่าที่เป็นธรรม และพอสมควรแก่กรณี จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ โดยมีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับ การซื้อขาย ดังนี้มาตรา 3 ข้อสัญญา หมายความว่า ข้อตกลง ความตกลง และความยินยอม รวมทั้งประกาศ และคำแจ้งความเพื่อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดด้วย

ผู้บริโภค หมายความว่า ผู้เข้าทำสัญญาในฐานะผู้ซื้อ ผู้เช่า ผู้เช่าซื้อ ผู้กู้ ผู้เอาประกันภัย หรือผู้เข้าทำสัญญาอื่นใดเพื่อให้ได้มา ซึ่งทรัพย์สิน บริการ หรือ ประโยชน์อื่นใดโดยมีค่าตอบแทน ทั้งนี้ การเข้าทำสัญญานั้นต้องเป็นไปโดยมิใช่เพื่อ การค้า ทรัพย์สิน บริการ หรือประโยชน์อื่นใดนั้น และให้หมายความรวมถึงผู้เข้าทำ สัญญาในฐานะผู้ค้ำประกันของบุคคลดังกล่าวซึ่งมิได้กระทำเพื่อการค้าด้วย

ผู้ประกอบธุรกิจการค้าหรือวิชาชีพ หมายความว่า ผู้เข้าทำสัญญาใน ฐานะผู้ขาย ผู้ให้เช่า ผู้ให้เช่าซื้อ ผู้ให้กู้ ผู้รับประกันภัย หรือผู้เข้าทำสัญญาอื่นใด เพื่อจัดให้ซึ่งทรัพย์สิน บริการ หรือประโยชน์อื่นใด ทั้งนี้ การเข้าทำสัญญานั้นต้อง เป็นไปเพื่อการค้า ทรัพย์สิน บริการ หรือประโยชน์อื่นใดนั้นเป็นทางค้าปกติของตน

สัญญาสำเร็จรูป หมายความว่า สัญญาที่ทำเป็นลายลักษณ์อักษรโดย มีการกำหนดข้อสัญญาที่เป็นสาระสำคัญไว้ล่วงหน้า ไม่ว่าจะทำในรูปแบบใด ซึ่งคู่สัญญา ฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดนำมาใช้ในการประกอบกิจการของตน [54]

มาตรา 6

สัญญาระหว่างผู้บริโภคกับผู้ประกอบธุรกิจการค้าหรือ วิชาชีพที่มีการชำระหนี้ด้วยการส่งมอบทรัพย์สินให้แก่ผู้บริโภคจะมีข้อตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบธุรกิจการค้าหรือวิชาชีพเพื่อความ ชำรุดบกพร่องหรือเพื่อการรอนสิทธิไม่ได้ เว้นแต่ผู้บริโภคได้รู้ถึงความชำรุด บกพร่องหรือเหตุแห่งการรอนสิทธิอยู่แล้วในขณะทำสัญญา ในกรณีนี้ให้ข้อตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดนั้นมีผลบังคับได้เพียงเท่าที่เป็นธรรมและพอสมควร แก่กรณีเท่านั้น [55]

3.4 พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551

---

[54] พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 มาตรา 3

[55] พ.ร.บ. ว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 มาตรา 6

เกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภคของประเทศไทย โดยเฉพาะมาตรการในการคุ้มครองผู้บริโภคจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยนั้น ปรากฏว่า ยังขาดมาตรการในลักษณะที่จะจัดการกับสินค้าที่ไม่ปลอดภัยที่ตกอยู่ในมือผู้บริโภค กล่าวคือ มาตรการเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภคจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน ที่กำหนดไว้ในกฎหมายต่างๆ หลายฉบับ ส่วนใหญ่จะมีลักษณะที่มีผลใช้บังคับกับสินค้าที่อยู่ในกระบวนการผลิตหรือสินค้าที่วางอยู่ในตลาดแล้วเท่านั้น แต่ในความเป็นจริงแล้ว สินค้าที่ไม่ปลอดภัยนั้นมิได้อยู่แต่เพียงในขั้นตอนการผลิตหรืออยู่ในตลาดเท่านั้น แต่ยังอยู่ในมือของผู้บริโภคด้วย ซึ่งส่งผลให้ผู้บริโภคตกอยู่ในสถานะที่เสี่ยงต่ออันตรายที่จะเกิดขึ้นแก่ร่างกาย ชีวิต หรือทรัพย์สินอันมาจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยได้ตลอดเวลา และมาตรการการคุ้มครองที่มีอยู่ในปัจจุบันก็ไม่อาจมีผลครอบคลุมถึงกรณีดังกล่าวได้ ทำให้มาตรการในการคุ้มครองผู้บริโภคด้านความปลอดภัยจากการใช้สินค้านี้ยังขาดความสมบูรณ์อยู่ ดังเช่นบทบัญญัติดังรายละเอียดนี้ [56] มาตรา 5 ผู้ประกอบการทุกคนต้องร่วมกันรับผิดต่อผู้เสียหายในความเสียหายที่เกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย และสินค้านั้นได้มีการขายให้แก่ผู้บริโภคแล้ว ไม่ว่าความเสียหายนั้นจะเกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ประกอบการหรือไม่ก็ตาม

มาตรา 6 เพื่อให้ผู้ประกอบการต้องรับผิดตามมาตรา 5 ผู้เสียหายหรือผู้มีสิทธิฟ้องคดีแทนตามมาตรา 10 ต้องพิสูจน์ว่าผู้เสียหายได้รับความเสียหายจากสินค้าของผู้ประกอบการและการใช้หรือการเก็บรักษาสินค้านั้นเป็นไปตามปกติธรรมดา แต่ไม่ต้องพิสูจน์ว่าความเสียหายเกิดจากการกระทำของผู้ประกอบการผู้ใด

มาตรา 7 ผู้ประกอบการไม่ต้องรับผิดต่อความเสียหายอันเกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย หากพิสูจน์ได้ว่า

(1) สินค้านั้นมิได้เป็นสินค้าที่ไม่ปลอดภัย

(2) ผู้เสียหายได้รู้อยู่แล้วว่าสินค้านั้นเป็นสินค้าที่ไม่ปลอดภัย หรือ

(3) ความเสียหายเกิดขึ้นจากการใช้หรือการเก็บรักษาสินค้าไม่ถูกต้องตามวิธีใช้ วิธีเก็บรักษา คำเตือน หรือข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าที่ผู้ประกอบการได้กำหนดไว้อย่างถูกต้องและชัดเจนตามสมควรแล้ว [57]

3.5 พระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ. 2511

พระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ. 2511 นี้ เป็นกฎหมายด้านสังคมที่คุ้มครองผู้บริโภคได้ในระดับหนึ่งที่กำหนดขึ้นเพื่อป้องกันและรักษาสิทธิของผู้ซื้อ เกี่ยวพัน

---

[56] พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551

[57] พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551

ทั้งผู้ผลิตและผู้นำเข้าสินค้า โดยรัฐบาลมีนโยบายที่จะควบคุมและส่งเสริมผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมที่ผลิตภายในประเทศให้มีคุณภาพดีขึ้นและถูกต้องตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมที่กระทรวงอุตสาหกรรมได้ประกาศไว้ เพื่อกำหนดสินค้าที่เกี่ยวข้องเพื่อความปลอดภัยหรือป้องกันความเสียหายโดยสินค้าต้องเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดให้ผู้ผลิต และนำเข้าต้องได้รับใบอนุญาตตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในกฎกระทรวง ส่วนกรณีรถยนต์ใหม่ที่จำหน่ายภายในประเทศนั้นจะต้องผ่านการตรวจสอบและรับรองคุณภาพตามมาตรฐานโดยสำนักงานมาตรฐานกระทรวงอุตสาหกรรมเท่านั้น จึงจะสามารถจัดจำหน่ายได้

ฉะนั้น พระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ. 2511 นี้ จึงเป็นมาตรการทางกฎหมายที่รับรองคุ้มครองผู้บริโภคให้ได้ สิทธิที่จะได้รับความปลอดภัยจากการใช้สินค้าหรือบริการที่ผลิตมาขายแก่ผู้บริโภค

พระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ. 2511 นี้ เป็นกฎหมายที่กำหนดขึ้นเกี่ยวกับมาตรฐานของสินค้าโดยตรง ซึ่งจะมีผลต่อคุณภาพและความปลอดภัยของผู้บริโภคจากการใช้สินค้าหรือผลิตภัณฑ์นั้นๆ โดยตามพระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดมาตรฐานของผลิตภัณฑ์ที่ผลิตเป็นอุตสาหกรรมไว้ 2 ประเภท ได้แก่

1. มาตรฐานบังคับ ซึ่งเป็นมาตรฐานที่กำหนดให้ต้องผลิตตามมาตรฐานซึ่งผู้ผลิตสินค้าประเภทที่ได้กำหนดมาตรฐานบังคับไว้นี้จะต้องผลิต อย่างต่ำให้ได้ตามมาตรฐานบังคับดังกล่าว หากฝ่าฝืนก็จะมีความผิดตามกฎหมาย

2. มาตรฐานทั่วไป เป็นมาตรฐานที่กำหนดไว้ให้ผู้ผลิตรายใดสามารถที่จะผลิตให้ได้ตามมาตรฐานที่กำหนด ไม่ใช่เป็นมาตรการบังคับให้ต้องกระทำแต่อย่างใด

สำหรับมาตรฐานตามพระราชบัญญัตินี้จะกล่าวถึง จำพวก แบบ รูปร่าง มิติ การทำเครื่องประกอบ ความสามารถ ความทนทาน และความปลอดภัยของผลิตภัณฑ์ และรวมถึง วิธีการออกแบบ วิธีใช้ วัตถุที่จะนำมาผลิต การบรรจุหีบห่อ วิธีการบรรจุหุ้มห่อหรือผูกมัด วิธีการทดลอง วิเคราะห์ เปรียบเทียบ ตรวจ ทดสอบ อันเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์ คำเฉพาะ คำย่อ สัญลักษณ์ เครื่องหมาย สี เลขหมาย และหน่วยที่ใช้ทางวิชาการอันเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์ [58] ซึ่งพระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนี้ มีประโยชน์ในการคุ้มครองความปลอดภัยของผู้บริโภคอย่างมาก โดยการป้องกันอันตรายหรือความเสียหายที่จะเกิดขึ้นจากสินค้านั้นๆ แต่อย่างไรก็ตาม หากมีกรณีผู้ผลิตฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติในเรื่องการกำหนดและการดำเนินการตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ก็จะมุ่งลงโทษแก่ผู้ผลิตเท่านั้นมิได้ครอบคลุมไปถึงการคุ้มครองผู้บริโภค ใน

---

[58] พระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ. 2511 ,มาตรา 3

กรณีที่เกิดความเสียหายจากการที่สินค้านั้นไม่ดำเนินการตามกฎหมายหรือสินค้านั้นเกิดความชำรุดบกพร่อง

บทที่ 3
ปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันธุรกรรมจำหน่ายรถยนต์ที่ไม่เป็นธรรม

ปัจจุบันนี้ ไม่อาจจะกล่าวได้ว่ารถยนต์เป็นสิ่งฟุ่มเฟือยสำหรับชีวิตประจำวันของประชาชน ความจำเป็นในการใช้รถยนต์ย่อมแตกต่างกันออกไปตามฐานะความเป็นอยู่ทางด้านเศรษฐกิจและสังคม ของตนเอง การซื้อขายรถยนต์ มีทั้งการซื้อรถยนต์ใหม่ และรถยนต์ใช้แล้ว อีกทั้ง คู่สัญญาในการซื้อขาย อาจมีอยู่หลายลักษณะอาทิเช่น การซื้อขายในระหว่างประชาชนทั่วไปด้วยกัน ซึ่งเป็นลักษณะการซื้อขายแบบธรรมดาไม่ยุ่งยากซับซ้อน ส่วนใหญ่เป็นผู้ที่อยู่ในฐานะสามารถชำระราคาด้วย เงินสด รถยนต์ที่ซื้อขายส่วนมากเป็นไปตามสภาพที่เห็นได้ชัดเจน เป็นไปตามความพอใจของผู้ซื้อ และผู้ขาย ส่วนคู่สัญญาอีกประเภทหนึ่งได้แก่ การซื้อขายระหว่างผู้บริโภคกับผู้ประกอบธุรกิจโดยการทำนิติกรรมสัญญา ซึ่งเป็นไปตามข้อตกลงของแต่ละราย บางรายก็สามารถซื้อด้วยการชำระเงินสดในคราวเดียวกันได้ บางรายไม่สามารถชำระด้วยเงินสดคราวเดียว จำเป็นต้องชำระด้วยวิธีการเงินผ่อน ซึ่งในปัจจุบันมีธุรกิจการเช่าซื้อให้บริการผู้บริโภคอย่างกว้างขวางสามารถเลือกใช้ได้ตามฐานะและขีดความสามารถในการผ่อนชำระของตน ซึ่ง มาตรการทางกฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบันไม่สามารถคุ้มครองการทำธุรกรรมเกี่ยวกับรถยนต์ดังกล่าวได้อย่างเพียงพอ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. ปัญหาที่ผู้บริโภคประสบจากการทำธุรกรรมจำหน่ายรถยนต์ใหม่

1.1 ปัญหาการคุ้มครองผู้บริโภคในด้านการควบคุมข้อสัญญาซื้อขายรถยนต์ใหม่

เนื่องจากมาตรการทางกฎหมายตามหลัก พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 และ (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) พ.ศ. 2541 ได้กำหนดสิทธิของผู้บริโภคในด้านสัญญา คือ สิทธิที่จะได้รับความเป็นธรรมในการทำสัญญาและกำหนดมาตรการคุ้มครองผู้บริโภคในด้านสัญญาขึ้น โดยถือว่าการประกอบธุรกิจขายสินค้าหรือให้บริการใด ถ้าสัญญาซื้อขายหรือสัญญาให้บริการนั้น มีกฎหมายกำหนดให้ต้องทำเป็นหนังสือหรือตามปกติประเพณีทำเป็นหนังสือ คณะกรรมการว่าด้วยสัญญามีอำนาจกำหนดให้การประกอบธุรกิจขายสินค้าหรือให้บริการนั้น เป็นธุรกิจที่ควบคุมสัญญาได้

ดังนั้น สัญญาซื้อขายหรือสัญญาให้บริการ ที่คณะกรรมการว่าด้วยสัญญามีอำนาจกำหนดให้การประกอบธุรกิจขายสินค้าหรือให้บริการนั้นเป็นธุรกิจที่ควบคุมสัญญาได้ ต้องเป็นสัญญาซื้อขายหรือสัญญาให้บริการที่มีกฎหมายกำหนดให้ต้องทำเป็นหนังสือ หรือตามปกติประเพณีต้องทำเป็นหนังสือ

กรณีที่กฎหมายกำหนดให้ต้องทำเป็นหนังสือนั้น อย่างไรเรียกว่า ต้องทำเป็นหนังสือ หากพิเคราะห์ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 9 ได้วางหลักเกณฑ์ในการทำเป็นหนังสือไว้ว่า “เมื่อมีกิจการอันใดซึ่งมีกฎหมายบังคับให้ต้องทำเป็นหนังสือ บุคคลผู้จำต้องทำหนังสือไม่จำเป็นต้องเขียนเอง แต่หนังสือนั้นต้องลงลายมือชื่อของบุคคลนั้น” ตัวอย่างกิจการที่กฎหมายบังคับให้ทำเป็นหนังสือ เช่น สัญญาเช่าซื้อ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 572 วรรค 2 บัญญัติว่า “สัญญาเช่าซื้อนั้น ถ้าไม่ทำเป็นหนังสือ ท่านว่าเป็นโมฆะ” ซึ่งหมายความว่า สัญญาเช่าซื้อนั้น ต้องทำเป็นหนังสือ [59]

และตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 456 บัญญัติว่า การซื้อขายอสังหาริมทรัพย์ ถ้ามิได้ทำเป็นหนังสือและจดทะเบียนต่อพนักงานเจ้าหน้าที่เป็นโมฆะ วิธีนี้ให้ใช้ถึงซื้อขายเรือมีระวางตั้งแต่ห้าตันขึ้นไป ทั้งซื้อขายแพและสัตว์พาหนะด้วย

สัญญาจะขายหรือจะซื้อ หรือคำมั่นในการซื้อขายทรัพย์สินตามที่ระบุไว้ในวรรคหนึ่ง ถ้ามิได้มีหลักฐานเป็นหนังสืออย่างหนึ่งอย่างใดลงลายมือชื่อฝ่ายผู้ต้องรับผิดเป็นสำคัญ หรือได้วางประจำไว้ หรือได้ชำระหนี้บางส่วนแล้ว จะฟ้องร้องให้บังคับคดีหาได้ไม่

บทบัญญัติที่กล่าวมาในวรรคก่อนนี้ ให้ใช้บังคับถึงสัญญาซื้อขายสังหาริมทรัพย์ซึ่งตกลงกันเป็นราคาสองหมื่นบาท หรือกว่านั้นขึ้นไปด้วย

สำหรับการซื้อขายรถยนต์ใหม่นั้น เมื่อผู้ขายกับผู้ซื้อได้ทำสัญญาซื้อขายกัน กรรมสิทธิ์ในรถยนต์ย่อมโอนไปยังผู้ซื้อตั้งแต่ขณะนั้น ถือได้ว่าเป็นสังหาริมทรัพย์ทั่วไปที่มิได้อยู่ในบังคับของกฎหมายตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 458 ที่บัญญัติให้ต้องทำเป็นหนังสือและจดทะเบียนต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ เพียงแต่กำหนดให้ต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือเพื่อใช้บังคับในการฟ้องร้องบังคับคดี ในปัจจุบัน คณะกรรมการว่าด้วยสัญญา ก็ได้กำหนดให้การประกอบธุรกิจขายสินค้าหรือให้บริการเป็นธุรกิจที่ควบคุมสัญญา หลายประการทั้งนี้รวมถึงประกาศคณะกรรมการว่าด้วยสัญญาเรื่องให้ธุรกิจเช่าซื้อรถยนต์ และรถจักรยานยนต์เป็นธุรกิจที่ควบคุมสัญญา พ.ศ. 2543 ซึ่งเป็นการให้ความคุ้มครองผู้บริโภคที่ซื้อรถยนต์ใหม่โดยวิธีเช่าซื้อ แต่มิได้ให้ความคุ้มครอง

---

[59] สุนทร มณีสวัสดิ์ และปิยะนุช โปตะวณิช, *กฎหมายแพ่ง 1*, กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2542 , หน้า 41-42.

ผู้บริโภคที่ซื้อรถยนต์ใหม่โดยชำระราคาด้วยวิธีอื่นๆ ดังเช่น การผ่อนชำระโดยตรงกับสถาบันการเงินที่ตนกู้เงินมาชำระแก่ผู้ขายทั้งหมดแล้วตนต้องผ่อนชำระโดยตรงกับสถาบันการเงินเหล่านั้นเอง

จึงเห็นได้ว่า ผู้บริโภคที่ซื้อรถยนต์ใหม่กลุ่มหลังนี้ กฎหมายที่บังคับใช้ในปัจจุบันนี้ยังไม่ได้ให้ความคุ้มครองผู้บริโภคอย่างเพียงพอดังเหตุผลดังกล่าวแล้ว

ดังนั้น พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 และ (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) พ.ศ. 2541 ที่กำหนดสิทธิของผู้บริโภคในด้านสัญญา คือ สิทธิที่จะได้รับความเป็นธรรมในการทำสัญญาและกำหนดมาตรการคุ้มครองผู้บริโภคในด้านสัญญา จึงคุ้มครองผู้บริโภค เฉพาะกรณีซื้อขายรถยนต์แบบเช่าซื้อ

1.2 ปัญหาในเรื่องความรับผิดของผู้ขายในความชำรุดบกพร่องของรถยนต์ใหม่

ในปัจจุบันนี้ มีปัญหาที่ผู้บริโภคส่วนใหญ่ต้องประสบจากผู้ประกอบธุรกิจซื้อขายรถยนต์ใหม่นั้น ในเรื่องของความชำรุดบกพร่องจนเป็นเหตุให้เสื่อมราคาหรือเสื่อมความเหมาะสมแก่ประโยชน์ตามปกติ หรือเสื่อมประโยชน์ที่มุ่งหมายตามสัญญาแต่ผู้ซื้อไม่อาจได้รู้ถึงความชำรุดบกพร่องนั้นจนกระทั่งได้มีการซื้อรถยนต์ใหม่มาแล้ว จึงค้นพบในภายหลังว่ารถยนต์นั้นมีความชำรุดบกพร่องเกิดขึ้น ถึงแม้ว่าในปัจจุบันจะมีมาตรการทางกฎหมายในการแก้ไขปัญหาความรับผิดของผู้ขายในความชำรุดบกพร่องของรถยนต์ดังเช่น มาตรการทางกฎหมายที่ใช้บังคับในเรื่องซื้อขายรถยนต์ใหม่ ก็คือ หลักกฎหมายนิติกรรมสัญญาและเอกเทศสัญญาว่าด้วย ซื้อขาย กล่าวคือ กฎหมายเคารพความศักดิ์สิทธิ์ของเจตนาและเสรีภาพในการแสดงเจตนาที่ยอมให้คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายตกลงได้ ตราบเท่าที่ข้อตกลงนั้นไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน ไม่พ้นวิสัยและไม่ขัดต่อกฎหมาย แต่ทั้งนี้ มีบทบัญญัติยกเว้นความรับผิดของผู้ขายไว้ คือ ต้องการลงโทษผู้ซื้อตามหลักที่ว่า “ผู้ซื้อต้องระวัง” แต่ทั้งนี้ในสภาวะปัจจุบัน รถยนต์ใหม่ที่ขายกันนั้นมีวิธีการผลิตและเทคโนโลยีชั้นสูงที่ยุ่งยากซับซ้อนจนเกินกว่าฐานะของผู้บริโภคระดับปุถุชนธรรมดาจะหยั่งรู้ข้อเท็จจริงของรถยนต์ได้ทั้งหมด จึงทำให้ภาระตกอยู่แก่ผู้ซื้อ หรือผู้บริโภคจนถูกเอารัดเอาเปรียบกันทางสัญญา [60]

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ได้บัญญัติให้ผู้ขายมีหน้าที่ต้องส่งมอบทรัพย์ที่ขายนั้นให้แก่ผู้ซื้อ กฎหมายได้วางข้อกำหนดให้ผู้ขายต้องรับผิดในความชำรุดบกพร่องไว้เป็นเบื้องแรก โดยคำว่า “ความชำรุดบกพร่อง” หมายถึงความเสื่อมเสียในเนื้อหาของวัตถุหรือทรัพย์สิน

---

[60] สุษม พัฒนะศิริ, *การคุ้มครองผู้บริโภคและการประกันคุณภาพสินค้า* , กรุงเทพ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2543, หน้า 177-180

ที่ซื้อขายนั้น และความชำรุดบกพร่องตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 472 นี้ หมายถึงความชำรุดบกพร่องของทรัพย์ที่ทำการซื้อขายกัน จะเห็นได้ว่าเพียงแต่ทรัพย์ชำรุดบกพร่องนั้นหาทำให้ผู้ขายต้องรับผิดเสมอไปไม่ แต่จะทำให้ผู้ขายต้องรับผิดต่อเมื่อความชำรุดบกพร่องนั้นต่อเมื่อเป็นเหตุให้เสื่อมราคาหรือเสื่อมความเหมาะสมแก่ประโยชน์อันมุ่งจะใช้เป็นปกติหรือที่มุ่งหมายโดยสัญญา

ตามหลักประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 472 สรุปได้ว่า ผู้ขายต้องรับผิดในความชำรุดบกพร่อง ดังต่อไปนี้

1. ความชำรุดบกพร่องนั้นต้องถึงขนาดให้ทรัพย์ที่ซื้อขายนั้นเสื่อมราคาหรือเสื่อมความเหมาะสมแก่ประโยชน์ตามปกติหรือแก่ประโยชน์ที่มุ่งหมายตามสัญญา

ผู้บริโภคผู้ซื้อรถยนต์ใหม่ในประเทศไทยส่วนใหญ่มักจะประสบปัญหาภายหลังการซื้อรถยนต์ใหม่มาใช้งานแล้วเกิดปัญหาความชำรุดบกพร่องเล็กๆ น้อยๆ ที่แม้จะไม่ถึงขนาดที่จะทำให้รถยนต์คันใหม่นั้น ต้องถึงขนาดเสื่อมราคาหรือเสื่อมความเหมาะสมแก่ประโยชน์ตามปกติหรือแก่ประโยชน์ที่มุ่งหมายตามสัญญา แต่กลับเป็นปัญหาความชำรุดบกพร่อง เล็กๆ น้อยๆ อยู่ตลอดเวลาในอุปกรณ์ทั่วๆ ไปที่พบว่ามีความบกพร่อง อุปกรณ์ชำรุดหรือระบบความปลอดภัยไม่ทำงานอย่างที่โฆษณาไว้ เนื่องจากต้องมีความชำรุดบกพร่องจนต้องถึงขนาดให้ทรัพย์ที่ซื้อขายนั้นเสื่อมราคาหรือเสื่อมความเหมาะสมแก่ประโยชน์ตามปกติหรือแก่ประโยชน์ที่มุ่งหมายตามสัญญา ฉะนั้นถ้าไม่ถึงขนาดดังกล่าว ผู้ขายก็ไม่ต้องรับผิด

2. ความชำรุดบกพร่องนี้ต้องเกิดขึ้นก่อนหรืออย่างน้อยที่สุดมีอยู่ในขณะทำสัญญาซื้อขาย ซึ่งผู้ซื้อไม่รู้ถึงความชำรุดบกพร่องนั้น [61]

ความชำรุดบกพร่องนี้จะต้องเกิดขึ้นก่อนหรืออย่างน้อยที่สุดมีอยู่ในขณะทำสัญญาซื้อขาย ซึ่งผู้ซื้อไม่รู้ถึงความชำรุดบกพร่องนั้นด้วย แต่เนื่องจากความรับผิดในความชำรุดบกพร่องนี้เป็นคนละเรื่องกับความรับผิดในการผิดสัญญา อาทิเช่นทรัพย์สินที่ผู้ขายส่งมอบแก่ผู้ซื้อนั้น มิใช่ทรัพย์สินอันที่คู่สัญญาได้ตกลงซื้อขายกัน แต่กลับเป็นทรัพย์สินที่มีคุณภาพด้อยกว่าที่ตกลงกันนั้น จึงไม่ถือว่าเป็นเรื่องความชำรุดบกพร่องแต่หากส่งมอบทรัพย์สินที่ตรงกับทรัพย์สินที่ได้ตกลงซื้อขายกันนั้นแล้ว แต่ปรากฏว่าทรัพย์สินนั้นเกิดมีความชำรุดบกพร่องขึ้นจนไม่สามารถใช้งานได้อย่างนี้จึงจะถือว่าเป็นความชำรุดบกพร่องในสินค้านั้น

1.3 ปัญหาความไม่ชัดเจนเกี่ยวกับขอบเขตการไม่ต้องรับผิดของผู้ประกอบการ

---

[61] ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 472

โดยที่พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 มาตรา 7 ได้กำหนดข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ประกอบการไว้ 3 ประการคือ

1) ผู้ประกอบการนำสืบได้ว่าสินค้านั้นมิได้เป็นสินค้าที่ไม่ปลอดภัย

2) ผู้เสียหายได้รู้อยู่แล้วว่าสินค้านั้นเป็นสินค้าที่ไม่ปลอดภัยหรือ

3) ความเสียหายเกิดขึ้นจากการใช้หรือการเก็บสินค้าไม่ถูกต้องตามวิธีใช้ วิธีเก็บรักษา คำเตือน หรือข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าที่ผู้ประกอบการได้กำหนดไว้อย่างถูกต้องและชัดเจนตามสมควรแล้ว

จะเห็นได้ว่า การกำหนดข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ประกอบการในข้อ 2) และข้อ 3) ข้างต้น เป็นการกำหนดขอบเขตการไม่ต้องรับผิดของผู้ประกอบการไว้อย่างกว้างๆ ไม่ชัดเจน ต้องอาศัยการตีความ กล่าวคือ

กรณีตาม 2) ผู้เสียหายได้รู้แล้วว่าสินค้านั้นเป็นสินค้าที่ไม่ปลอดภัย ก็เป็นข้อยกเว้นความรับผิดที่กว้างและไม่ชัดเจนเกี่ยวกับขอบเขตการไม่ต้องรับผิดของผู้ประกอบการ เนื่องจากการที่จะถือว่าผู้เสียหายได้รู้อยู่แล้วก็ต้องมีการตีความว่า ความรับรู้ขนาดไหนเพียงใดจึงจะถือว่าเป็นกรณีที่ผู้เสียหายได้รู้อยู่แล้วว่าเป็นสินค้าที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย แต่ผู้เสียหายก็ยังเสี่ยงภัยเข้ารับความเสียหายที่เกิดจากสินค้านั้นโดยปราศจากเหตุอันสมควร เนื่องจากโดยสภาพไม่อาจแสดงได้อย่างชัดเจนว่ารถยนต์เป็นสินค้าที่ไม่ปลอดภัย การที่ผู้บริโภคใช้รถยนต์แล้วได้รับความเสียหายจึงอาจไม่สามารถตีความได้ว่าเป็นการสมัครใจเสี่ยงภัยเข้ารับความเสียหายจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย อันจะทำให้ผู้ประกอบการหลุดพ้นความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าของตนได้

สำหรับกรณีตาม 3) ความเสียหายเกิดขึ้นจากการใช้หรือการเก็บสินค้าไม่ถูกต้องตามวิธีใช้ วิธีเก็บรักษา คำเตือน หรือข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าที่ผู้ประกอบการได้กำหนดไว้อย่างถูกต้องและชัดเจนตามสมควรแล้ว ก็มีปัญหาความไม่ชัดเจนเกี่ยวกับขอบเขตการไม่ต้องรับผิดเมื่อความเสียหายเกิดขึ้นจากการใช้หรือเก็บรักษาไม่ถูกต้องตามวิธีใช้นั้นการกระทำอย่างไรเรียกว่าไม่ถูกต้องหรือวิธีเก็บรักษา คำเตือน ข้อมูลเกี่ยวกับสินค้านั้นถูกต้องและชัดเจนเพียงพอแล้วหรือไม่ หรืออย่างไรจึงจะถือว่าเป็นการชัดเจนตามสมควรแล้ว

ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการเพิ่มข้อกำหนดเรื่องขอบเขตการไม่ต้องรับผิดของผู้ประกอบการตามพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ให้มีความชัดเจนขึ้น

1.4 ปัญหาในเรื่องความรับผิดของผู้ขายในการรอนสิทธิที่เกิดกับรถยนต์ใหม่

การรอนสิทธิตามกฎหมาย เป็นเรื่องที่บุคคลภายนอกมาก่อการรบกวนขัดสิทธิของผู้ซื้อโดยอ้างว่าตนมีสิทธิดีกว่าผู้ซื้อ โดยคำว่า “บุคคลภายนอก” มีความหมายว่า บุคคลอื่นที่มิใช่

ผู้ขาย หรือการรอนสิทธิเกิดขึ้นเนื่องจากความผิดของผู้ขาย ซึ่งผู้ขายก็ต้องรับผิดโดยไม่ต้องคำนึงว่าเป็นการรอนสิทธิที่เกิดขึ้นก่อนหรือหลังเวลาทำสัญญาซื้อขาย [62]

นอกจากนั้น การรอนสิทธิอาจมีต่อทรัพย์ทั้งหมดหรือบางส่วน หรือทรัพย์สินที่ขายตกอยู่ในบังคับแห่งสิทธิ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 479 ความว่า “ตกอยู่ในบังคับแห่งสิทธิ” มีความหมายซ้ำกับการรอนสิทธิ เพราะเป็นการรอนสิทธิประเภทหนึ่ง และฝ่ายผู้ขายมีหน้าที่ต้องส่งมอบทรัพย์สินที่ขายและจัดการให้ผู้ซื้อได้กรรมสิทธิ์ในทรัพย์ที่ขายกล่าวคือต้องรับรองในความชำรุดบกพร่องของทรัพย์สินที่ขายและผู้ขายยังต้องมีหน้าที่รับรองผู้ซื้อว่าจะได้ครอบครองทรัพย์สินนั้นโดยปกติสุข ถ้าผู้อื่นซึ่งมีสิทธิมารบกวนขัดขวางสิทธิของผู้ซื้อแล้ว ผู้ขายจะต้องรับผิดเว้นแต่จะมีข้อตกลงกันระหว่างผู้ขายกับผู้ซื้อเป็นอย่างอื่น [63]

สภาพปัญหาในเรื่องการรอนสิทธิในรถยนต์ใหม่

ปัญหาการรอนสิทธิของบุคคลภายนอก ในบางกรณีรถยนต์ใหม่ที่ซื้อขายกันนั้นผู้ซื้อไม่สามารถเข้าครอบครองได้โดยปกติสุข เช่น สถาบันการเงินที่ให้เช่าซื้อได้นำเอกสารการโอนกรรมสิทธิ์ของรถยนต์ที่ตนปล่อยให้เช่าซื้อนั้นไปวางจำนำกับธนาคารเป็นประกันเพื่อขอกู้ยืมเงินมาใช้จ่ายหมุนเวียนในกิจการตนอีกต่อหนึ่งจึงไม่สามารถโอนกรรมสิทธิ์แก่ผู้เช่าซื้อที่ผ่อนชำระเงินค่างวดเช่าซื้อจนครบถ้วนแล้ว ซึ่งผู้เช่าซื้อจะฟ้องร้องดำเนินคดีก็ไม่คุ้มค่าเพราะยังต้องทำงานหาเงินเลี้ยงชีพและยังมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีในศาลอีกด้วย

จากปัญหาในเรื่องการรอนสิทธิในรถยนต์ใหม่ที่เกิดขึ้นกับผู้บริโภคผู้ซื้อรถยนต์ใหม่ที่ได้ผ่อนชำระค่างวดเช่าซื้อรถยนต์ใหม่นั้นจนครบถ้วนแล้ว แต่กลับประสบปัญหาไม่สามารถเข้าครอบครองรถยนต์คันที่ซื้อมาได้โดยปกติสุข ซึ่งมีสาเหตุเกิดจากมีบุคคลภายนอกมาก่อการรบกวนขัดสิทธิของผู้ซื้อโดยอ้างว่าตนมีสิทธิดีกว่าผู้ซื้อ หรือการรอนสิทธินั้นเกิดขึ้นเนื่องจากความผิดของผู้ขาย ซึ่งเกิดปัญหาขึ้นมาก ทั้งนี้จนกระทั่งทางสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ต้องออกเป็นคำเตือนทั่วประเทศเรื่องผู้บริโภคซื้อรถยนต์แล้วไม่ได้รับป้ายทะเบียนถาวรตามรายละเอียดที่เตือนผู้บริโภคว่า “ผู้บริโภคผู้ซื้อรถยนต์ใหม่หรือผู้บริโภคที่กำลังจะซื้อรถยนต์ ไม่ว่าจะโดยวิธีชำระเป็นเงินสดหรือเงินผ่อนอาจประสบปัญหาไม่ได้รับป้ายทะเบียนถาวร แต่ได้รับเฉพาะป้ายแดงซึ่งเป็นแค่ป้ายทะเบียนรถยนต์ชั่วคราวเท่านั้น ทั้งนี้เนื่องจากสภาพธุรกิจในปัจจุบันที่ผู้ประกอบธุรกิจขายรถยนต์ใหม่ขาดสภาพคล่องทางการเงิน จนทำให้ผู้แทนจำหน่ายหรือนายหน้าที่

---

[62] วิษณุ เครืองาม , *คำอธิบายกฎหมายว่าด้วยซื้อขาย แลกเปลี่ยน ให้* , กรุงเทพ นิติบรรณการ, 2540 หน้า 230

[63] ประพนธ์ ศาตะมาน , ไพจิตร ปุญญพันธ์ *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะซื้อขาย* , กรุงเทพ นิติบรรณการ, 2543 หน้า 99

จำหน่ายรถยนต์บางรายได้นำเอกสารสำคัญของรถยนต์ที่จะต้องนำไปใช้ประกอบการขอจดทะเบียนที่กรมการขนส่งทางบกไปจำนำกับสถาบันการเงินเพื่อใช้ค้ำประกันเงินกู้ และผู้ประกอบธุรกิจไม่สามารถไถ่ถอนการจำนำเพื่อที่จะนำเอกสารสำคัญของรถยนต์คันที่ได้มีการตกลงซื้อขายไปแล้วนั้น ไปดำเนินการขอจดทะเบียนให้แก่ผู้บริโภค จึงได้เตือนและขอให้ผู้บริโภคโปรดรอบคอบ ตรวจสอบและหาข้อมูลของผู้ประกอบธุรกิจที่ผู้บริโภคผู้ซื้อรถยนต์ได้ติดต่อนั้นตั้งแต่เวลาก่อนที่จะตัดสินใจซื้อ และแนะนำผู้บริโภคว่าควรซื้อขายกับผู้ประกอบธุรกิจผู้ขายรถยนต์ใหม่ที่มีฐานะมั่นคง ไม่มีพฤติกรรมดังกล่าวกับลูกค้าโดย อาจตรวจสอบมาที่สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคว่ามีเรื่องที่ผู้บริโภคมาร้องเรียนผู้ประกอบธุรกิจที่ท่านติดต่อด้วยในเรื่องดังกล่าวหรือไม่ก่อนตัดสินใจขั้นสุดท้าย” [64]

1.5 ปัญหาความรับผิดในความชำรุดบกพร่องของรถยนต์ที่ผู้ขายไม่ยอมเปลี่ยนรถยนต์คันใหม่ให้ผู้ซื้อ (Replace)

กรณีรถยนต์ใหม่ป้ายแดงมือหนึ่งที่ผู้บริโภคซื้อจากศูนย์จำหน่ายรถยนต์ใหม่มาใช้แล้วพบว่ารถยนต์มีความชำรุดบกพร่อง อันเป็นเหตุให้เสื่อมราคาหรือเสื่อมความเหมาะสมแก่ประโยชน์อันมุ่งจะใช้เป็นปกติ ประโยชน์ที่มุ่งหมายโดยสัญญา แม้ผู้ขายยอมรับผิดในความชำรุดบกพร่องนั้นด้วยการรับซ่อมให้แล้ว แต่ความชำรุดบกพร่องไม่หมดไป ผู้ซื้อจึงร้องต่อคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ขอให้ผู้ขายเปลี่ยนรถยนต์คันใหม่แทนคันดังกล่าว แต่ผู้ขายรวมถึงผู้ผลิตหรือผู้นำเข้ารถยนต์ก็ยืนยันรับผิดด้วยการซ่อมให้โดยไม่ยอมเปลี่ยนรถยนต์คันใหม่แทน ทั้งนี้ผู้ประกอบการกลุ่มอุตสาหกรรมรถยนต์อ้างว่า ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ผู้ขายมีความรับผิดเพียงซ่อมรถยนต์คันดังกล่าวให้ใช้งานได้ตามปกติ ทำให้ผู้ซื้อเดือดร้อนต้องใช้รถยนต์ในสภาพชำรุดบกพร่อง ไม่อาจใช้งานได้ตามปกติ ในส่วนผู้ผลิตหรือผู้นำเข้ารถยนต์ก็จะอ้างว่าไม่มีกฎหมายบังคับให้ต้องเปลี่ยนรถยนต์คันใหม่ให้แทน

ทั้งนี้ผู้บริโภคคาดหวังที่จะให้บริษัทผู้ผลิตหรือตัวแทนฝ่ายขายรถยนต์ใหม่นั้นแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นซ้ำซากให้หมดสิ้นไป ในขณะที่บางรายเสียความรู้สึกและต้องการได้รถใหม่มาเปลี่ยนแทน แต่ในอีกด้านหนึ่งนั้น บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ใหม่นั้นก็ยืนยันว่าพยายามแก้ไขจุดบกพร่องอย่างเต็มที่ แต่ไม่สามารถเปลี่ยนรถยนต์คันใหม่ให้ได้ เพราะไม่มีนโยบายเช่นนี้ และจากบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่บังคับใช้เพื่อแก้ไขปัญหานี้ในประเทศไทยในปัจจุบันนี้ก็ยังไม่มีมาตรการแก้ไขปัญหานี้ได้

---

[64] สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค, *คำเตือนทั่วประเทศเรื่องผู้บริโภคซื้อรถยนต์แล้วไม่ได้รับป้ายทะเบียนถาวร*, URL:http://www.thaiconsumers.in.th.

ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีมาตรการออกกฎหมายใหม่โดยเฉพาะกำหนดให้กรณีรถยนต์ใหม่ที่มีความชำรุดบกพร่องโดยมีสาเหตุเกิดจากสภาพเครื่องยนต์เองที่อาจก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยขึ้นได้ ทั้งนี้ไม่รวมถึงการใช้งานที่เกิดจากการเกิดอุบัติเหตุมา หรือใช้งานแบบผิดปกติ โดยการซ่อมต้องไม่เกิน 3 ครั้ง โดย โดยแต่ละครั้งต้องให้ช่างของผู้ผลิตเป็นผู้รับผิดชอบในการซ่อมรถยนต์คันดังกล่าว และหากยังมีความชำรุดบกพร่องอีกเป็นครั้งที่ 4 ก็ให้ผู้บริโภคมีสิทธิเลือกขอให้เปลี่ยนรถยนต์คันใหม่ หรือขอรับเงินราคารถยนต์ที่ซื้อไปพร้อมดอกเบี้ยตามกฎมายคืนจากผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์ได้ ทั้งนี้ ตามหลักกฎหมายเลมอน (Lemon Law) ของประเทศสหรัฐอเมริกา

1.6 ปัญหาการเรียกเก็บสินค้ารถยนต์ที่อาจเป็นอันตรายออกจากตลาด (Recall)

ปัจจุบัน พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 คุ้มครองผู้บริโภคเฉพาะกรณีที่ได้รับความเสียหายแล้ว จากการใช้รถยนต์ และต้องพิสูจน์ว่าผู้เสียหายได้รับความเสียหายจากการใช้รถยนต์ โดยการใช้นั้นเป็นไปตามปกติธรรมดา [65] ไม่ได้บัญญัติเรื่องการเรียกคืนรถยนต์ที่อาจจะเป็นอันตรายออกจากตลาด (Recall) ไว้

แม้ในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 จะมีบทบัญญัติ เกี่ยวกับการห้ามจำหน่ายสินค้าหรือบริการที่ไม่ปลอดภัยหรืออาจเป็นอันตรายแก่ผู้บริโภค (Banning order) อยู่บ้าง แต่ก็เป็นมาตรการป้องกันไม่ให้สินค้าเข้าสู่ตลาด (Pre-market Control) เท่านั้น ยังไม่มี “มาตรการบังคับให้เรียกคืน (Mandatory recall) หรือเรียกเก็บสินค้าได้แก่ รถยนต์ที่ไม่ปลอดภัย หรืออาจเป็นอันตรายแก่ผู้บริโภค ซึ่งกำลังวางขายอยู่ในตลาดแล้ว หรือที่ขายให้แก่ผู้บริโภคไปแล้ว

ประกอบกับเรื่องพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551 แม้ได้บัญญัติเรื่องการเรียกคืนรถยนต์ (Recall) ไว้ก็ตาม แต่ก็เป็นเรื่องที่ต้องมีข้อพิพาทเป็นคดีผู้บริโภคในชั้นศาลและศาลจะมีคำสั่งในเรื่องการเรียกคืนรถยนต์ (Recall) หรือไม่ก็เป็นดุลพินิจของศาลเท่านั้น ซึ่งทำให้มาตรการบังคับเรียกคืนรถยนต์ เป็นไปอย่างล่าช้า ผู้บริโภคไม่ได้รับความคุ้มครองอย่างทันท่วงที

ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีมาตรการทางกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคโดยเพิ่มบทบัญญัติในพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 กำหนดให้มีหน่วยงานหรือ คณะกรรมการด้านความปลอดภัยในการใช้รถยนต์ ที่มีความเป็นอิสระในการ

---

[65] พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 มาตรา ๖ เพื่อให้ผู้ประกอบการต้องรับผิดตามมาตรา ๕ ผู้เสียหายหรือผู้มีสิทธิฟ้องคดีแทนตามมาตรา ๑๐ ต้องพิสูจน์ว่าผู้เสียหายได้รับความเสียหายจากสินค้าของผู้ประกอบการและการใช้หรือการเก็บรักษาสินค้านั้นเป็นไปตามปกติธรรมดา แต่ไม่ต้องพิสูจน์ว่าความเสียหายเกิดจากการกระทำของผู้ประกอบการผู้ใด

ปฏิบัติงานและไม่ขึ้นกับหน่วยงานใดๆ ทำหน้าที่ดูแล มาตรการการเรียกคืนรถยนต์ (Recall) โดยมีอำนาจในการตรวจสอบรถยนต์ที่อาจก่อให้เกิดอันตราย และมีอำนาจในการสั่งตรงให้ ผู้ประกอบการผู้ผลิต (ซึ่งอาจหมายรวมถึงผู้จัดจำหน่าย ผู้ค้าส่งหรือผู้นำเข้า) นำรถยนต์ของตนที่ไม่มีความปลอดภัยกลับมาจากผู้บริโภค โดยไม่ต้องรอให้เป็นคดีในศาลก่อน โดยให้ผู้ผลิตเลือกที่จะดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่งตามความรับผิดที่กำหนดไว้ในข้อสัญญาที่ได้ตกลงกันไว้ กล่าวคือ โดยการนำรถยนต์กลับมาเพื่อแก้ไขซ่อมแซมให้มีความปลอดภัยหรือชดใช้ราคาสินค้าให้แก่ผู้บริโภคแทน อันจะทำให้ผู้บริโภคได้รับความคุ้มครอง และเป็นมาตรการที่เป็นประโยชน์ต่อผู้บริโภคโดยส่วนรวม (Public Interest)

2. ปัญหาที่ผู้บริโภคประสบจากการทำธุรกรรมจำหน่ายรถยนต์ใช้แล้ว

จากที่ได้กล่าวแล้วว่ารถยนต์ใช้แล้วเป็นรถยนต์ที่เคยผ่านการใช้งานมาแล้ว ดังนั้นสภาพรถยนต์ย่อมเป็นธรรมดาอยู่เองที่ต้องมีความเสื่อมสภาพหรือสึกหรอไปบ้างขึ้นอยู่กับการใช้งานของผู้เป็นเจ้าของเดิมเมื่อผู้ประกอบธุรกิจไปซื้อมาก็จะนำมาตกแต่งให้รถยนต์อยู่ในสภาพที่เป็นรถยนต์ใหม่จนทำให้ผู้บริโภคลืมไปเลยว่าเป็นรถยนต์ที่ผ่านการใช้งานมาแล้ว ปัญหาที่ผู้บริโภคต้องประสบจากผู้ประกอบธุรกิจรถยนต์ใช้แล้วคือ รถยนต์นั้นมีความชำรุดบกพร่องจนเป็นเหตุให้เสื่อมราคาหรือเสื่อมความเหมาะสมแก่ประโยชน์ตามปกติ หรือเสื่อมประโยชน์ที่มุ่งหมายตามสัญญาแต่ผู้ซื้อไม่อาจได้รู้ถึงความชำรุดบกพร่องนั้นจนกระทั่งได้มีการซื้อรถยนต์มาใช้แล้ว จึงได้ทราบว่ารถยนต์นั้นมีความชำรุดบกพร่องเกิดขึ้นดังรายละเอียดนี้

2.1 ปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวกับข้อตกลงยกเว้นหน้าที่และความรับผิดของผู้ขายรถยนต์ ในเรื่องความชำรุดบกพร่องของรถยนต์ใช้แล้ว

ปัญหาความชำรุดบกพร่อง ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ได้บัญญัติให้ผู้ขายมีหน้าที่ต้องส่งมอบทรัพย์ที่ขายนั้นให้แก่ผู้ซื้อ กฎหมายได้วางข้อกำหนดให้ผู้ขายต้องรับผิดในความชำรุดบกพร่องไว้เป็นเบื้องแรก ดังที่ปรากฏอยู่ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 472 สรุปได้ว่า ผู้ขายต้องรับผิดในความชำรุดบกพร่อง ดังต่อไปนี้ [66]

1) ความชำรุดบกพร่องนั้นต้องถึงขนาดให้ทรัพย์ที่ซื้อขายนั้นเสื่อมราคาหรือเสื่อมความเหมาะสมแก่ประโยชน์ตามปกติหรือแก่ประโยชน์ที่มุ่งหมายตามสัญญา ฉะนั้นถ้าไม่ถึงขนาดดังกล่าวผู้ขายก็ไม่ต้องรับผิด

---

[66] ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 472

2) ความชำรุดบกพร่องนี้ต้องเกิดขึ้นก่อนหรืออย่างน้อยที่สุดมีอยู่ในขณะทำสัญญาซื้อขาย ซึ่งผู้ซื้อไม่รู้ถึงความชำรุดบกพร่องนั้น

ความชำรุดบกพร่อง หมายถึงความเสื่อมเสียในเนื้อหาของวัตถุหรือทรัพย์และความชำรุดบกพร่องตามประมวลกฎหมายพาณิชย์ มาตรา 472 นี้ หมายถึง ความชำรุดบกพร่องของทรัพย์ที่ทำการซื้อขายกัน จะเห็นได้ว่าเพียงแต่ทรัพย์ชำรุดบกพร่องนั้นหาทำให้ผู้ขายต้องรับผิดเสมอไปไม่ จะทำให้ผู้ขายต้องรับผิดต่อเมื่อความชำรุดบกพร่องนั้นเป็นเหตุให้เสื่อมความเหมาะสมแก่ประโยชน์อันมุ่งจะใช้เป็นปกติหรือที่มุ่งหมายตามสัญญา

คำว่าเสื่อมราคาหรือความเหมาะสมแก่ประโยชน์อันมุ่งจะใช้เป็นปกติ หมายความถึงทรัพย์สินนั้นไม่อาจใช้ตามความมุ่งหมายของบุคคลทั่วไป

คำว่า เสื่อมราคาหรือเสื่อมความเหมาะสมแก่ประโยชน์ที่มุ่งหมายจะใช้โดยสัญญาหมายความถึงทรัพย์ที่ผู้ขายส่งมอบนั้นไม่อาจใช้ประโยชน์ได้ตามสัญญาที่ตกลงกัน[67]

ปัญหาความชำรุดบกพร่องของรถยนต์ใช้แล้วที่ผู้บริโภคต้องประสบจากผู้ประกอบธุรกิจรถยนต์ใช้แล้วจะมีลักษณะความชำรุดบกพร่องของรถยนต์ใช้แล้วในหลายประการดังนี้

1) ความชำรุดบกพร่องที่เกิดจากการเสื่อมสภาพอันเกิดจากการใช้งานตามปกติ ได้แก่ความเสื่อมสภาพของเครื่องยนต์และส่วนประกอบของเครื่องยนต์หรือความเสื่อมสภาพที่เกี่ยวกับตัวถังของรถยนต์ใช้แล้ว เช่นมีสภาพที่ผุกร่อน เป็นต้น

2) ความชำรุดบกพร่องของรถยนต์ใช้แล้วที่เกิดจากการประสบอุบัติเหตุ ซึ่งอาจเกิดขึ้นได้ที่เครื่องยนต์หรือส่วนประกอบของเครื่องยนต์ ทำให้การทำงานของเครื่องยนต์ไม่สามารถทำงานได้เป็นปกติ เช่นเครื่องยนต์มีเสียงดังกว่าปกติ เครื่องยนต์มีความร้อนขึ้นสูงผิดปกติ เครื่องยนต์เดินไม่เป็นปกติ เป็นต้น นอกจากนั้นอาจเกิดที่ตัวถังรถยนต์หรือส่วนประกอบของตัวถังรถยนต์ได้แก่รถยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุอย่างรุนแรงทำให้โครงสร้างตัวถังส่วนสำคัญของตัวรถผิดไปจากเดิมซึ่งทำให้การทรงตัวของรถยนต์ใช้แล้วเสียศูนย์ เช่น รถยนต์เมื่อมีการวิ่งแล้วตัวถังจะมีอาการสั่น เป็นต้น อย่างไรก็ตามในกรณีรถยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุอย่างรุนแรงและมีความเสียหายอย่างมาก หากมีการซ่อมหรือตกแต่งชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบต่างๆ ของรถยนต์ที่เกินกว่า 50 เปอร์เซ็นต์ขึ้นไปจะไม่สามารถผ่านการตรวจสภาพจากเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งได้ต่อไป

3) ความชำรุดบกพร่องที่เกี่ยวกับการปรับแต่งเลขไมล์ให้ผิดไปจากความเป็นจริงเป็นวิธีการหนึ่งของผู้ประกอบธุรกิจซื้อขายรถยนต์ใช้แล้วบางราย โดยแก้ไขจำนวนเลขไมล์ที่

---

[67] ประพนธ์ ศาตะมาน, ไพจิตร ปุญญพันธ์, *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะซื้อขาย*, กรุงเทพนิติบรรณการ, 2543, หน้า95

ปรากฏในหน้าปัดรถยนต์ให้มีจำนวนเลขไมล์น้อยลงกว่าความเป็นจริง ยกตัวอย่างเช่น รถยนต์มีอายุการใช้งาน 5 ปีมีเลขไมล์ที่หน้าปัดปรากฏประมาณ 200,000 กิโลเมตรแต่เมื่อนำรถยนต์คันนี้มาขายผู้ประกอบธุรกิจบางรายจะมีการปรับแต่งเลขไมล์ลดลงประมาณเหลือเพียง 5,000 กิโลเมตรเศษเท่านั้นเพื่อจูงใจให้ผู้บริโภคหลงเชื่อว่ารถยนต์คันดังกล่าวได้มีการใช้งานมาน้อย เมื่อผู้บริโภคบางรายหลงเชื่อตัดสินใจซื้อรถยนต์คันดังกล่าวไปใช้จึงทราบว่ารถยนต์คันดังกล่าวได้ผ่านการใช้งานมามากแล้วเนื่องจากประสิทธิภาพการทำงานของเครื่องยนต์ไม่มีประสิทธิภาพเมื่อเทียบกับจำนวนเลขไมล์ที่ปรากฏในหน้าปัด ซึ่งการกระทำดังกล่าวนี้ในประเทศสหรัฐอเมริกา ถือว่า เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมายผู้ประกอบธุรกิจจะกระทำมิได้ ความชำรุดบกพร่องของรถยนต์ดังที่ได้กล่าวมานี้ก่อนที่ผู้ประกอบธุรกิจซื้อขายรถยนต์จะนำมาขายรถยนต์เหล่านั้นจะได้รับการตกแต่งซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพที่เรียบร้อยสะดุดตาผู้บริโภคส่วนใหญ่มิได้เป็นผู้มีความรู้ ความเชี่ยวชาญในเรื่องรถยนต์ใช้แล้วจึงไม่อาจทราบได้ถึงความชำรุดบกพร่องนั้น จนกระทั่งเมื่อผู้บริโภคได้ซื้อและได้นำไปใช้แล้วจึงได้ทราบในภายหลังถึงความชำรุดบกพร่องของรถยนต์ใช้แล้ว [68]

ปัจจุบันการซื้อขายรถยนต์ใช้แล้วมีทั้งการซื้อขายกันในระหว่างประชาชนทั่วไปด้วยกันเป็นการซื้อขายรถยนต์ใช้แล้วโดยเจ้าของรถยนต์เป็นผู้ขายโดยตรง ผู้ขายมิได้เป็นผู้ประกอบธุรกิจการค้า เป็นการตกลงซื้อขายกันตามความพอใจของทั้งสองฝ่ายระหว่างผู้ขายกับผู้ซื้อและมีการซื้อขายอีกประเภทหนึ่งซึ่งเป็นการซื้อขายในเชิงพาณิชย์โดยผู้ประกอบธุรกิจ การซื้อขายลักษณะนี้ผู้ประกอบธุรกิจต้องมีใบอนุญาตจากกรมทะเบียนการค้า กระทรวงพาณิชย์ มีรถยนต์หลายชนิดในสภาพที่แตกต่างกัน ดังรายละเอียด ดังนี้

1 การทำสัญญาซื้อขายรถยนต์ใช้แล้วระหว่างประชาชนทั่วไป

การทำสัญญาซื้อขายรถยนต์ใช้แล้วระหว่างประชาชนทั่วไป เป็นการซื้อขายโดยผู้ขายเป็นเจ้าของรถยนต์โดยตรงซึ่งมีความประสงค์จะขายรถยนต์ด้วยเหตุผลที่แตกต่างกันไปของแต่ละบุคคล เช่น ขายเพื่อเปลี่ยนรถคันใหม่ ขายเพื่อต้องการรถคันที่ดีขึ้นกว่าเดิม ขายโดยความจำเป็นทางด้านเศรษฐกิจหรือเหตุผลอื่นๆเป็นต้น การซื้อขายรถยนต์ในลักษณะนี้ผู้ขายไม่ได้เป็นผู้ประกอบธุรกิจซื้อขายรถยนต์แต่อย่างใดคู่สัญญาของการซื้อขายรถยนต์ใช้แล้วดังกล่าวเป็นเอกชนด้วยกัน ลักษณะสภาพรถยนต์ใช้แล้วของการซื้อขายในลักษณะนี้จะมีหลายลักษณะรถยนต์บางคันที่ซื้อขายนั้นอยู่ในสภาพที่ดีมาก บางคันอยู่ในสภาพที่ดีพอสมควรหรือบางคันอยู่ในสภาพที่ต้องมีการซ่อมแซมเพิ่มเติมบ้าง

---

[68] ทองอยู่ ว่องเรืองอรุณ , ผู้ตรวจราชการกรมการขนส่งทางบก , สัมภาษณ์ , 6 มีนาคม 2544

โดยทั่วไป การซื้อขายรถยนต์ใช้แล้วระหว่างประชาชนทั่วไปด้วยกันนี้คู่สัญญาส่วนใหญ่จะทำสัญญาซื้อขายกันขึ้น เพื่อใช้เป็นหลักฐานในการซื้อขายเพื่อประกอบการจดทะเบียนโอนทางทะเบียนเปลี่ยนเจ้าของที่กรมการขนส่งทางบกและเพื่อเก็บไว้เป็นหลักฐานในการฟ้องร้องบังคับคดีตามที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 456 วรรค 3 บัญญัติไว้ โดยในสัญญานี้ผู้ขายมักกำหนดข้อยกเว้นความรับผิดของตนในเรื่องความชำรุดบกพร่องไว้หรือในบางกรณีคู่สัญญาก็ปล่อยให้เป็นไปโดยผลของกฎหมายเอกเทศสัญญาว่าด้วย เรื่องซื้อขาย ที่บัญญัติให้ผู้ขายมักกำหนดข้อยกเว้นความรับผิดของตนในเรื่องชำรุดบกพร่องไว้หรือในบางกรณีคู่สัญญาก็ปล่อยให้เป็นไปโดยผลของกฎหมายเอกเทศสัญญาว่าด้วย เรื่องซื้อขาย ที่บัญญัติให้ผู้ขายต้องรับผิดในความชำรุดบกพร่องตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 472 ทั้งนี้แยกพิเคราะห์ได้ดังนี้ [69]

1.1 ผู้ขายกำหนดข้อยกเว้นความรับผิดของตนในเรื่องความชำรุดบกพร่องไว้ในสัญญา

การซื้อขายรถยนต์ใช้แล้วระหว่างประชาชนทั่วไป คู่สัญญามักจะทำสัญญาซื้อขายกันไว้โดยผู้ขายได้กำหนดข้อยกเว้นความรับผิดของตนในเรื่องความชำรุดบกพร่องไว้ในสัญญา ในกรณีดังกล่าวนี้หากพิเคราะห์ถึงกฎหมายที่เข้ามาเกี่ยวข้อง คือ นิติกรรม สัญญาและเอกเทศว่าด้วยซื้อขายมาใช้ประกอบกัน กล่าวคือ สัญญาซื้อขายเป็นนิติกรรมสองฝ่าย สัญญาซื้อขายจึงตกอยู่ในบังคับของหลักทั่วไปเรื่องนิติกรรมสัญญา กฎหมายเคารพความศักดิ์สิทธิ์แห่งการแสดงเจตนาและเสรีภาพในการทำสัญญา ทั้งนี้ เสรีภาพในการทำสัญญาในฐานะปัจเจกชนนั้นต้องอยู่ภายในกรอบของกฎหมายตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 150 คือ ยอมให้ ตกลงได้ตราบเท่าที่ข้อตกลงนั้นไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน ไม่พ้นวิสัย และไม่ขัดต่อกฎหมาย บทบัญญัติเรื่องความรับผิดเพื่อความชำรุดบกพร่องมิใช่บทบัญญัติเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน เพราะฉะนั้นคู่สัญญาอาจตกลงกันล่วงหน้าว่าผู้ขายไม่ขอรับผิดใดๆ เลยก็ได้ ข้อตกลงเช่นว่านี้ไม่เป็นโมฆะ นอกจากนี้ข้อตกลงดังกล่าวนี้มีกฎหมายบัญญัติรับรองไว้ในเรื่องข้อสัญญาว่าจะไม่ต้องรับผิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 483 บัญญัติว่า “คู่สัญญาซื้อขายจะตกลงกันว่าผู้ขายจะไม่ต้องรับผิดเพื่อความชำรุดบกพร่องหรือเพื่อการรอนสิทธิก็ได้” ดังนั้นการที่ผู้ขายจำกัดข้อยกเว้นความรับผิดของตนในเรื่องความชำรุดบกพร่องไว้ในสัญญา ย่อมสามารถทำได้โดยไม่เป็นโมฆะ

นอกจากนั้นขอบเขตของพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 ตามมาตรา 3 ที่ให้ความคุ้มครองคือ ต้องเป็นข้อสัญญาที่ทำกันขึ้น ระหว่างผู้บริโภคกับผู้ประกอบ

---

[69] วิษณุ เครืองาม , เรื่องเดิม

ธุรกิจการค้าหรือวิชาชีพ ดังนั้น ข้อตกลงที่ผู้ขายจำกัดความรับผิดของตนในเรื่องความชำรุดบกพร่องไว้ในสัญญาที่ทำขึ้นระหว่างประชาชนทั่วไปด้วยกันนี้ จึงไม่อยู่ในบังคับของพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 แต่อย่างใด

1.2 ข้อกำหนดที่ยกเว้นความรับผิดของผู้ขายในเรื่องความชำรุดบกพร่องโดยผลของกฎหมาย

มีบทบัญญัติยกเว้นความรับผิดของผู้ขายไว้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 473 กล่าวคือ หากเกิดกรณีดังต่อไปนี้ผู้ขายไม่จำต้องรับผิดในความชำรุดบกพร่อง คือ ถ้าผู้ซื้อได้รู้อยู่แล้วแต่ในเวลาซื้อขายว่ามีความชำรุดบกพร่องแล้วหรืออย่างน้อยที่สุด ก็ควรจะเห็นได้

2. การทำสัญญาซื้อขายรถยนต์ใช้แล้วระหว่างผู้บริโภคกับผู้ประกอบธุรกิจ

โดยทั่วไปผู้ประกอบธุรกิจซื้อขายรถยนต์ใช้แล้วจะทำสัญญาซื้อขายไว้กับผู้บริโภค โดยผู้ประกอบธุรกิจจะยกเว้นความรับผิดของตนไว้ ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรมพ.ศ. 2540ตามมาตรา 6 โดยให้เหตุผลว่าก่อนที่ผู้ซื้อจะตัดสินใจซื้อรถยนต์ใช้แล้ว ผู้ประกอบธุรกิจจะให้ผู้ซื้อเลือกชมรถยนต์จนเป็นที่พอใจแก่ผู้ซื้อ ก่อนที่จะตกลงชำระราคา ดังนั้นผู้ประกอบธุรกิจจะยกเหตุผลดังกล่าวยกเว้นความรับผิดของตนไว้ในสัญญาว่า ผู้ซื้อได้รับรถยนต์ในสภาพที่ใช้งานได้ตามความเหมาะสมแก่ประโยชน์อันมุ่งจะใช้เป็นปกติหรือประโยชน์ที่มุ่งหมายโดยสัญญาแล้ว ผู้ประกอบธุรกิจไม่รับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่รถยนต์แต่อย่างใดหลังจากการซื้อขายกันเรียบร้อยแล้ว [70]

แต่กรณีที่ผู้บริโภคที่ซื้อรถยนต์ใช้แล้วต้องประสบปัญหา คือรถยนต์ใช้แล้วมีความชำรุดบกพร่อง ผู้ซื้อหรือผู้บริโภคอยู่ในฝ่ายที่เสียเปรียบ ทั้งนี้ เพราะผู้ขายเท่านั้นที่ได้รู้ถึงความชำรุดบกพร่องในรถยนต์ที่ซื้อ เนื่องจากว่า ขณะที่ผู้ขายนำมาออกขายนั้นรถยนต์อยู่ในสภาพที่ได้รับการตกแต่งแล้วจนดูสวยงาม ผู้ซื้อไม่อาจทราบได้ถึงความชำรุดบกพร่องนั้นว่ามีเพียงใด อีกทั้งก่อนที่ผู้ซื้อจะซื้อรถยนต์ใช้แล้วนั้น ผู้ขายเปิดโอกาสให้ผู้ซื้อได้ตรวจดูรถยนต์จนเป็นที่พอใจ แล้วผู้ซื้อจึงซื้อรถยนต์ใช้แล้วไป แต่เนื่องจากผู้ซื้อบางคนไม่ได้เป็นผู้ที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ เกี่ยวกับราคา คุณภาพประสิทธิภาพ อายุการใช้งานของรถแต่อย่างใด จึงเป็นข้อต่อสู้ของผู้ประกอบธุรกิจได้ว่าผู้ซื้อควรได้รู้ถึงความชำรุดบกพร่องแล้ว ผู้ขายไม่จำต้องรับผิด ทั้งนี้เพราะบทบัญญัติของกฎหมายที่เป็นข้อยกเว้น นั้น ได้ให้ความคุ้มครองผู้ขายไว้ในกรณีที่ผู้ขายไม่ต้องรับผิดในความชำรุดบกพร่องนั้น หากว่าผู้ซื้อได้รู้อยู่แล้ว หรือควรจะได้รู้เช่นนั้นหากได้ใช้ความระมัดระวัง อีกทั้งรถยนต์ใช้แล้วในปัจจุบันส่วนใหญ่มีวิธีการผลิตที่สลับซับซ้อนผู้บริโภคไม่อยู่ในฐานะที่หยั่งรู้ข้อเท็จจริงได้

---

[70] พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรมพ.ศ. 2540

ทั้งหมด นอกจากนั้นผู้ประกอบธุรกิจใช้กลอุบายในการขายด้วยกลวิธีต่างๆ หรือผู้ขายปกปิดความจริงคือผู้ขายไม่บอกความจริงของสภาพรถยนต์ที่ควรต้องบอกให้ผู้ซื้อรู้ เพราะผู้ขายเกรงว่าการบอกความจริงให้ผู้ซื้อรู้จะเป็นการทำให้ผู้ซื้อไม่ซื้อรถ ข้อมูลที่ผู้ซื้อได้รับจากผู้ขายคือ รถยนต์อยู่ในสภาพที่ดีมาก ไม่เคยผ่านการชนมาก่อนแต่ในความจริงแล้วรถยนต์คันนั้นอาจได้รับการชนมาอย่างยับเยินหรือมีการชำรุดเสียหายมากมาแล้ว จากปัญหาที่ผู้บริโภคต้องประสบดังกล่าว จะเห็นได้ว่าผู้บริโภคอยู่ในฝ่ายที่เสียเปรียบผู้ประกอบธุรกิจ

หากศึกษาเปรียบเทียบกับการซื้อขายรถยนต์ใช้แล้วในประเทศไทยจะเห็นได้ว่าพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม มาตรา 6 ไม่สามารถให้ความคุ้มครองผู้บริโภคที่ทำสัญญาซื้อขายรถยนต์ใช้แล้วได้เพียงพอ เพราะหากผู้ประกอบธุรกิจมีข้อตกลงทำสัญญายกเว้นความรับผิดของตนในเรื่องความชำรุดบกพร่องพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม มาตรา 6 ให้ถือว่าไม่มีผลใช้บังคับและเมื่อพิจารณาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 473 แล้วจะเห็นว่า บทบัญญัติของกฎหมาย บัญญัติให้ผู้ขายไม่ต้องรับผิดในความชำรุดบกพร่อง ในกรณีที่ผู้ซื้อรู้หรือควรจะได้รู้ถึงความชำรุดบกพร่อง ทั้งนี้ ผู้ประกอบธุรกิจย่อมยกข้อต่อสู้ได้ว่าโดยปกติผู้บริโภคจะเลือกชมรถยนต์จนเป็นที่พอใจ ดังนั้น ผู้ซื้อย่อมรู้หรือควรจะได้รู้ความชำรุดบกพร่องแล้วในเวลาซื้อขายหากผู้ซื้อได้ใช้ความระมัดระวังเช่นวิญญูชน ผู้ขายจึงไม่ต้องรับผิดในความชำรุดบกพร่องที่เกิดขึ้นได้

จากการพิจารณาประเภทของการซื้อขายรถยนต์ใช้แล้วในประเภทต่างๆ แล้วจะเห็นว่าการซื้อขายรถยนต์ใช้แล้วที่จะได้รับความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 และพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 และ (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) พ.ศ. 2541 ต้องเป็นกรณีที่ผู้ประกอบธุรกิจตกลงทำสัญญากับผู้บริโภค แต่ในกรณีการซื้อขายรถยนต์ใช้แล้วระหว่างประชาชนทั่วไปด้วยกัน ไม่ถือว่าผู้ขายเป็นผู้ประกอบธุรกิจตามพระราชบัญญัติของทั้ง 2 ฉบับ ดังนั้นผู้ซื้อที่ซื้อรถยนต์ใช้แล้วจากประชาชนทั่วไปด้วยกัน ย่อมไม่ได้รับความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติทั้ง 2 ฉบับดังกล่าว นอกจากนั้นยังมีบางกรณีที่ผู้ประกอบธุรกิจซื้อขายรถยนต์ใช้แล้วทำการซื้อขายในลักษณะเป็นการซื้อขายรถยนต์ใช้แล้วระหว่างประชาชนด้วยกัน คือ ผู้ประกอบธุรกิจรถยนต์ใช้แล้วบางรายนำรถยนต์ของตนไปฝากจอดขายไว้ที่บ้านซึ่งทำให้ผู้ซื้อเข้าใจว่าเป็นรถยนต์ใช้แล้วที่ขายโดยประชาชนทั่วไป ซึ่งทำให้ราคาของรถยนต์มีราคาที่สามารถขายได้แพงกว่าที่จอดขายไว้ที่สถานประกอบธุรกิจของตนซึ่งผู้ประกอบธุรกิจเหล่านี้ไม่ได้จดทะเบียนต่อกระทรวงพาณิชย์ ถือเป็นการหลีกเลี่ยงการบังคับใช้ของกฎหมาย ซึ่งในกรณีดังกล่าวนี้ผู้บริโภคที่ได้ซื้อรถยนต์ใช้แล้วจากผู้ขายเหล่านี้ ย่อมไม่ได้รับความคุ้มครองจากกฎหมายดังกล่าวเช่นกัน

3. การซื้อขายรถยนต์ใช้แล้วจากการขายทอดตลาด

การซื้อขายรถยนต์ใช้แล้ว จากการขายทอดตลาดรถยนต์ เป็นแหล่งการซื้อขายรถยนต์ใช้แล้ว อีกประเภทหนึ่ง ซึ่งในปัจจุบันได้รับความนิยมจากผู้บริโภคเป็นจำนวนมาก ผู้ที่ให้ความสนใจมีทั้งผู้ต้องการขาย และผู้ต้องการซื้อ นอกจากนั้น การขายทอดตลาดยังเป็นแหล่งสำคัญอีกแห่งหนึ่งของผู้ประกอบธุรกิจซื้อขายรถยนต์ใช้แล้วที่นิยมไปทำการประมูลซื้อขายรถยนต์เพื่อไปวางขายในสถานประกอบการของตนเพราะบรรดารถยนต์ที่นำไปสู่ตลาดการประมูลขายนั้นมีกว้างขวางหลายประเภท หลายสภาพ ตั้งแต่สภาพเก่าราคาถูกๆ ขึ้นไป จนถึงสภาพใหม่ๆ ราคาสูง

การขายทอดตลาดรถยนต์ใช้แล้ว กล่าวอีกนัยหนึ่งว่า เป็นการซื้อขายเฉพาะอย่างประเภทหนึ่ง ซึ่งอยู่ภายใต้บังคับแห่งบทบัญญัติทั่วไปว่าด้วยการซื้อขาย แต่มีวิธีการที่พิเศษออกไป คือ เป็นการขายโดยเปิดเผย เปิดโอกาสให้บุคคลทั่วไปทำการเสนอซื้อโดยประมูลสู้ราคากัน ผู้ใดให้ราคาสูงโดยปกติ ก็ได้ทรัพย์สินไป ผู้เสนอซื้อนี้เรียกว่า ผู้สู้ราคา ผู้ขายไม่ได้เสนอขายต่อบุคคลใดบุคคลหนึ่งโดยเฉพาะ การที่บุคคลเพียงแต่เอาของไปขายท้องตลาด ใครๆ ก็เสนอซื้อได้ ในกรณีอย่างนี้ ไม่ถือว่าเป็นการขายทอดตลาดตามความหมายของกฎหมายไม่ ทั้งนี้ ในกรณีที่เปิดโอกาสให้บุคคลทั่วไปเข้าประมูลสู้ราคาแล้ว แม้ว่า จะมีผู้เสนอซื้อเพียงคนเดียวไม่มีคู่ต่อสู้แข่งขัน ก็ถือว่าเป็นการขายทอดตลาดเช่นกัน

การขายทอดตลาดอยู่ภายใต้บังคับแห่งบทบัญญัติทั่วไปว่าด้วยการซื้อขายโดยผลของกฎหมายบัญญัติยกเว้น ความรับผิดไว้ แม้มิได้มีข้อตกลงไว้ ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 473 ว่า ผู้ขายไม่ต้องรับผิดในกรณีดังกล่าว ทั้งนี้รวมถึง ทรัพย์สินที่ได้จากการขายทอดตลาดด้วย เหตุผลของการไม่ต้องรับผิด เพราะการขายทอดตลาดนั้น เนื่องจากกฎหมายเห็นว่าเป็นการซื้อขายกันโดยเปิดเผย ใครๆ ก็เข้ามาสู้ราคาได้ อีกทั้งผู้ซื้อมีโอกาสตรวจตราทรัพย์สินนั้นก่อน จึงไม่ควรให้ผู้ขายต้องรับผิด ดังนั้นการซื้อขายรถยนต์ใช้แล้วจากการขายทอดตลอด นั้นโดยผลของกฎหมายที่กำหนดให้ความคุ้มครองผู้ขายไม่ต้องรับผิดในความชำรุดบกพร่องได้ โดยคู่สัญญาไม่จำเป็นต้องมีการตกลงกันไว้เป็นสัญญาแต่อย่างใดและในการนี้ไม่อยู่ในบังคับของพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 เช่นกัน [71]

นอกจากนั้น ยังมีปัญหาในเรื่องของการรอนสิทธิที่ผู้บริโภคประสบปัญหา คือ ไม่สามารถเข้าครอบครองรถยนต์คันที่ซื้อมาได้โดยปกติสุข ซึ่งเกิดจากมีบุคคลภายนอกมาก่อการรบกวนขัดสิทธิของผู้ซื้อโดยอ้างว่าตนมีสิทธิดีกว่าผู้ซื้อ หรือการรอนสิทธินั้นเกิดขึ้นเนื่องจากความผิดของผู้ขาย ดังรายละเอียดนี้

---

[71] วิษณุ เครืองาม , เรื่องเดิม

2.2 ปัญหาในเรื่องความรับผิดของผู้ขายในการรอนสิทธิที่เกิดกับรถยนต์ใช้แล้ว

"การรอนสิทธิ" หมายถึงการที่ผู้ซื้อทรัพย์สิน ถูกบุคคลภายนอกมาก่อการรบกวนขัดสิทธิในอันที่จะครอบครองทรัพย์สินนั้นโดยปกติสุข [72]

โดยเหตุที่การซื้อขายรถยนต์ใช้แล้วเป็นธุรกิจที่มีผู้ประกอบธุรกิจเป็นจำนวนมาก จึงมีการแข่งขันหาวิธีดึงดูดใจผู้ซื้อด้วยวิธีต่างๆ กัน มีการขายรถยนต์ใช้แล้วที่ไม่มีคุณภาพ คือ รถยนต์ใช้แล้วที่วางจำหน่ายส่วนใหญ่มีลักษณะที่เรียกว่า "ย้อมแมว" ซึ่งเป็นศัพท์ที่ใช้พูดกันในการประกอบธุรกิจรถยนต์ใช้แล้ว โดยใช้วิธีตกแต่งซ่อมแซมปกปิดอำพรางรถที่มีความชำรุดบกพร่องทั้งสภาพของเครื่องยนต์หรือส่วนประกอบของเครื่องยนต์และตัวถังให้ดูสวยงามสะดุดตาโดยไม่บอกให้ผู้ซื้อได้ทราบหรือนำรถยนต์ที่ได้มาจากการโจรกรรมมาสวมป้ายทะเบียนเดิมหรือตัดต่อชิ้นส่วนประกอบแล้วตอกหมายเลขตัวถังซึ่งอยู่ส่วนล่างขึ้นใหม่ให้มีหมายเลขตรงกับหมายเลขในสมุดคู่มือจดทะเบียนประจำรถยนต์ที่กรมการขนส่งออกให้เป็นการปกปิดให้ผู้บริโภคหลงเชื่อทำการซื้อไปโดยผู้ประกอบธุรกิจจะลงนามในใบโอนทางทะเบียนในฐานะผู้โอนและส่งมอบให้ผู้ซื้อไปดำเนินการโอนทะเบียนเปลี่ยนเจ้าของที่กรมการขนส่งเอง ผู้บริโภคบางรายประสบปัญหาไม่สามารถดำเนินการจดทะเบียนโอนเปลี่ยนเจ้าของได้เนื่องจากไม่ผ่านการตรวจสอบจากเจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบกได้ เหตุการณ์ดังกล่าวนี้เป็นการรอนสิทธิที่เกิดขึ้นเนื่องจากความผิดของผู้ขาย

ในกรณีเช่นนี้จะเห็นได้ว่า ยังไม่มีบทบัญญัติใดหรือไม่มีผู้ขายรายใดเขียนคำชี้แจงเกี่ยวกับประวัติหรือสภาพของรถยนต์ใช้แล้วปิดไว้ให้ผู้ซื้อทราบแต่อย่างใด เช่น รถคันนี้เคยทำการซ่อมเครื่องยนต์มาเมื่อใด เป็นต้น ซึ่งถ้าผู้ซื้อได้ทราบถึงข้อมูลดังกล่าวจะเป็นการช่วยในการประกอบการตัดสินใจของผู้ซื้อว่ามีความเหมาะสมกับราคาที่ตนจะซื้อหรือไม่หรือในกรณีเครื่องยนต์ชำรุดบกพร่องถ้าจะต้องซ่อมต้องใช้เงินเป็นจำนวนเท่าใด ในการให้ข้อมูลแก่ผู้ซื้อนี้เพื่อให้ผู้ซื้อเป็นผู้ที่มีสิทธิเลือกและตัดสินใจด้วยตนเอง เนื่องจากที่กล่าวแล้วว่า การซื้อขายรถยนต์ใช้แล้วนั้นขึ้นอยู่กับความพอใจของผู้ซื้อเป็นหลัก

จากปัญหาดังกล่าว ทำให้ผู้ซึ่งเป็นผู้บริโภค ต้องประสบปัญหาเป็นอย่างมากหากพิเคราะห์ถึงกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่นั้นไม่สามารถให้ความคุ้มครองผู้บริโภคได้เพียงพอ

---

[72] วิษณุ เครืองาม, *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซื้อขาย แลกเปลี่ยน ให้,* กรุงเทพ นิติบรรณการ, 2542 , หน้า 229.

บทที่ 4
กฎหมายต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันธุรกรรมจำหน่ายรถยนต์ที่ไม่เป็นธรรม

การประกอบธุรกรรมจำหน่ายรถยนต์ เป็นเรื่องสมควรที่ต้อง ทำการศึกษาและวิจัยหาข้อสรุป ว่าควรมีวิธีการอย่างไร หรือควรมีการสร้างหลักกฎเกณฑ์เพื่อสามารถคุ้มครองผู้บริโภคในเรื่องดังกล่าว ทั้งนี้เพื่อให้การพัฒนากฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคในประเทศไทยเกิดประสิทธิภาพสูงสุด ควรที่จะมีการศึกษาวิเคราะห์รูปแบบมาตรการทางกฎหมายและวิธีการบังคับใช้กฎหมายของต่างประเทศเปรียบเทียบกันว่าจะสามารถนำมาปรับใช้ได้อย่างไร โดยศึกษาถึงกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา ดังรายละเอียดดังนี้

กฎหมายเลมอน (Lemon Law) คือ กฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค ในประเทศสหรัฐอเมริกา ใช้กับรถยนต์ที่มีความชำรุดบกพร่องหรือไม่ได้มาตรฐานโดยเฉพาะ มีผลใช้บังคับในมลรัฐต่างๆ ทั้ง 50 มลรัฐ รวมถึงเขตปกครองของวอชิงตันดี.ซี (District of Columbia) เพื่อให้ความคุ้มครองแก่ผู้บริโภค ที่ซื้อหรือเช่าซื้อรถยนต์ที่มีปัญหาเกี่ยวกับเครื่องยนต์หรือปัญหาอื่นๆ ที่เกี่ยวกับรถยนต์ โดยผู้บริโภคสามารถฟ้องศาลเพื่อเรียกค่าเสียหาย (Damages) ขอคืนราคาที่ซื้อเต็มจำนวน (Refund) หรือขอเปลี่ยนรถยนต์ใหม่ (Replace) จากตัวแทนจำหน่ายหรือ ผู้ผลิตที่ไม่สามารถทำการซ่อมแซมรถยนต์ให้สามารถใช้งานได้ตามปกติภายในระยะเวลาอันสมควร

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับผลิตภัณฑ์และรถยนต์ที่มีปัญหา ซึ่งถูกเรียกว่า “Lemon” ในประเทศสหรัฐอเมริกา มีด้วยกัน 3 ฉบับ คือ [73]

1. รัฐบัญญัติแมกนูสันมอส วอแรนที (Magnuson-Moss Warranty Act 1975)

รัฐบัญญัติแมกนูสันมอส วอแรนที ค.ศ. 1975 นั้นเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับระดับประเทศ (Federal Law) มีลักษณะเป็นกฎหมายกลาง ใช้ในการปกป้องคุ้มครองผู้บริโภคที่ซื้อสินค้าที่มีราคามากกว่า 25 ดอลลาร์ และมีคำรับประกันเป็นลายลักษณ์อักษร (Written Warranty)

---

[73] Autopedia Lemon Law Information and Sites [Online], Available URL: http://www.autopedia .com/html/Hotlinks-Lemon.html,2002.

กฎหมายฉบับนี้ป้องกันมิให้ผู้ประกอบการร่างคำรับประกันที่ไม่เป็นธรรมอย่างมากขึ้น และยังทำให้สามารถฟ้องคดีคำรับประกันได้โดยการให้ค่าทนายความ

2. ประมวลกฎหมายพาณิชย์ต้นแบบ (Uniform Commercial Code หรือ UCC) [74]

ประมวลกฎหมายพาณิชย์ต้นแบบนี้ใช้กับทั้ง 50 รัฐ ครอบคลุมในเรื่องสัญญาซื้อขายสินค้าต่างๆ (The State of Products) โดยกำหนดให้การขายสินค้าราคาตั้งแต่ 25 ดอลลาร์ขึ้นไปต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือเพื่อใช้ในการฟ้องร้องบังคับคดี ดังนั้น สัญญาซื้อขายรถยนต์จึงต้องอยู่ภายใต้บังคับแห่งกฎหมายนี้ด้วย

ประมวลกฎหมายพาณิชย์ต้นแบบให้สิทธิผู้บริโภคในการรับเงินคืนหรือได้รับเปลี่ยนรถยนต์ที่มีปัญหา อย่างไรก็ตาม ประมวลกฎหมายพาณิชย์ต้นแบบ ไม่ได้จำกัดความคำว่า “สินค้ามีปัญหา” ไว้ ดังนั้นจึงขึ้นอยู่กับศาลที่พิจารณาว่าจะให้คืนเงิน หรือเปลี่ยนรถยนต์หรือไม่ รัฐบัญญัติแมกนูสันมอส วอแรนที และกฎหมายเลมอน (Lemon Law) ในหลายรัฐยังให้ค่าทนายความตามประมวลกฎหมายพาณิชย์ต้นแบบอีกด้วย

3. กฎหมายเลมอนระดับมลรัฐ (State Lemon Law)

กฎหมายเลมอนระดับมลรัฐ (Stat Lemon Law) นั้น เป็นกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภครถยนต์ที่มีความชำรุดบกพร่องโดยเฉพาะ ซึ่งในแต่ละมลรัฐจะมีการบัญญัติ และนำมาบังคับใช้แตกต่างกันไปตามความเหมาะสมของแต่ละมลรัฐ โดยกฎหมายเลมอนระดับมลรัฐแต่ละมลรัฐมีรายละเอียดที่แตกต่างกัน ไม่ถือว่ากฎหมายของมลรัฐใดเป็นฐาน หรือใช้กับกฎหมายของมลรัฐอื่น

กฎหมายเลมอนระดับมลรัฐ (State Lemon Law) ส่วนใหญ่จะระบุให้ผู้ประกอบการคืนเงิน หรือเปลี่ยนรถยนต์ให้แทนรถยนต์ใหม่ที่มีปัญหาและไม่สามารถซ่อมแซมได้ภายใน 4 ครั้ง ข้อบกพร่องเกี่ยวกับความปลอดภัยภายใน 2 ครั้ง หรือ ถ้ารถยนต์นั้นไม่สามารถใช้งานได้ 30 วัน ภายใน 12,000-18,000 ไมล์แรก หรือ 12-24 เดือน ซึ่งรายละเอียดของเงื่อนไขจะแตกต่างกันไปในแต่ละมลรัฐ

โดยสรุปแล้ว กฎหมายเลมอนระดับมลรัฐ (State Lemon Law) คือกฎหมายระดับมลรัฐของประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งบัญญัติขึ้นเพื่อเยียวยาความเสียหายให้แก่ผู้ซื้อรถยนต์ที่มีคุณภาพและการใช้งานที่ต่ำกว่ามาตรฐาน รถยนต์ที่มีปัญหาเหล่านี้จะถูกเรียกกว่า “Lemons” กฎหมายแม่บทของกฎหมายเลมอน คือ รัฐบัญญัติแมกนูสันมอส วอนแรนที ค.ศ. 1975 ซึ่งถือเป็นกฎหมายกลาง (Federal Law) นั้น ไม่ได้ให้ความคุ้มครองแก่ผู้บริโภครถยนต์เท่านั้น แต่ยังครอบคลุมถึง

---

[74] Autopedia Lemon Law Information and Sites [Online], Available URL: http://www.autopedia .com/html/Hotlinks-Lemon.html,2002.

สินค้าอื่นๆ เช่น โทรทัศน์ ตู้เย็น จักรเย็บผ้า เรือ จักรยานยนต์ เป็นต้น และคุ้มครองประชาชนในทุกมลรัฐ ประมาณกลางทศวรรษ 1980 มลรัฐต่างๆ ได้ออกกฎหมายเลมอนของมลรัฐนั้นๆ มีลักษณะเป็นกฎหมายเลมอนระดับมลรัฐ (State Lemon Law) ซึ่งมีประสิทธิภาพและเข้าใจได้ง่ายกว่ารัฐบัญญัติแมกนูสันมอส วอแรนที ค.ศ. 1975 โดยกฎหมายเลมอนระดับมลรัฐ จะแตกต่างกันไปในแต่ละมลรัฐ ซึ่งส่วนใหญ่มักใช้กับรถยนต์ใหม่ที่ใช้ส่วนบุคคลและโดยปกติจะไม่ครอบคลุมถึงรถยนต์ใช้แล้ว หรือรถยนต์ที่เช่าซื้อ ส่วนสิทธิของผู้บริโภคตามกฎหมายเลมอนนั้น อาจมีมากกว่าคำรับประกันตามสัญญาซื้อขายก็ได้[75]

นอกจากนี้การใช้กฎหมายเลมอนระดับมลรัฐนั้นจะประสบความสำเร็จเพียงใดขึ้นอยู่กับปัจจัย 3 ประการ คือการเก็บบันทึก (record) ที่ดีมีการส่งคำบอกกล่าวที่ถูกต้อง และการใช้อนุญาโตตุลาการเมื่อจำเป็น ความผิดของผู้ประกอบการตามหลักกฎหมายเลมอนเกิดขึ้นเมื่อสินค้าหรือรถยนต์นั้นไม่เป็นไปตามคำรับประกันของผู้ประกอบการ ซึ่งทำให้ผู้ประกอบการต้องรับผิดต่อผู้บริโภคตามกฎหมายในการซ่อมแซมสินค้าหรือรถยนต์ อันถือเป็นรูปแบบหนึ่งของการรับประกัน คำรับประกันของผู้ประกอบการมีทั้งคำรับประกันโดยชัดแจ้ง (Express Warranty) ซึ่งทำเป็นลายลักษณ์อักษร และคำรับประกันโดยปริยาย (Implied Warranty) ซึ่งไม่ได้ทำเป็นลายลักษณ์อักษร แต่ล้วนผูกพันให้ผู้ผลิตหรือผู้ขายหรือทั้งสองต้องรับผิดต่อผู้บริโภคทั้งสิ้น ในฐานะนโยบายสาธารณะ (Public Policy) ซึ่งแตกต่างกันไปในแต่ละมลรัฐ

1. การซื้อขายรถยนต์ใหม่ในประเทศสหรัฐอเมริกา (New car)

การซื้อขายรถยนต์ใหม่ในประเทศสหรัฐอเมริกา การประกอบธุรกรรมจำหน่ายรถยนต์ใหม่ ในประเทศสหรัฐอเมริกา มีบทบัญญัติที่คุ้มครองผู้บริโภค ในด้านข้อสัญญาของผู้ขายที่ให้แก่ผู้ซื้อว่าตนจะรับผิดชอบ (Warranty) อีกทั้งมีการเยียวยาความเสียหายและการระงับข้อพิพาทและมาตรการคุ้มครองด้านการแสดงรายละเอียดเกี่ยวกับสินค้า ดังรายละเอียดนี้

1.1 บทบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภคในด้านข้อสัญญาของผู้ขายที่ให้แก่ผู้ซื้อว่าตนจะรับผิดชอบ (Warranty) ของประเทศสหรัฐอเมริกา

ในการประกอบธุรกิจซื้อขายรถยนต์ใหม่ในสหรัฐอเมริกานั้น ทางรัฐบาลให้ความสนใจเกี่ยวกับธุรกิจรถยนต์ใหม่เป็นอย่างมาก มีกฎหมายข้อบังคับให้ความคุ้มครองผู้บริโภคทุกระดับ

---

[75] Autopedia Lemon Law Information and Sites [Online], Available URL: http://www.autopedia .com/html/Hotlinks-Lemon.html,2002.

โดยสำนักงานคณะกรรมการค้าของสหรัฐอเมริกา (The Federal Trade Commission) ได้ออกกฎหมายควบคุมมาตรฐานคุณภาพรถยนต์ใหม่ ว่าจะต้องสามารถใช้งานได้ตามปกติ (Merchantability) ออกกฎหมายกำหนดให้มีการประกันคุณภาพการใช้งาน (Warranty) และข้อกำหนดใช้บังคับให้ผู้ขาย (Dealer) ต้องมีหน้าที่ปฏิบัติต่อผู้บริโภคอย่างชัดเจน โดยมีมาตรการต่างๆ บัญญัติใช้บังคับให้ถือเป็นหน้าที่สำคัญของผู้ขายอย่างชัดเจน ทำให้การซื้อขายรถยนต์ใหม่ในสหรัฐอเมริกามีคุณภาพเชื่อถือได้ และมีความเหมาะสมของราคาตามสภาพของรถยนต์ อีกทั้งผู้ขายและผู้บริโภคต่างให้ความสนใจบทบาทหน้าที่ของตนเอง การคุ้มครองผู้บริโภคจึงดำเนินไปด้วยความมีประสิทธิภาพและเกิดความเป็นธรรมแก่ผู้บริโภคต่อไป [76]

ในประเทศสหรัฐอเมริกามีบทบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภคในด้านข้อสัญญาของผู้ขายที่ให้แก่ผู้ซื้อว่าตนจะรับผิดชอบ (Warranty) ที่ถูกกำหนดขึ้นจากกฎหมายของสหพันธรัฐ (Federal Warranty Act) กำหนดให้ทำเป็นหนังสือเท่านั้นจึงจะฟ้องร้องบังคับคดีได้ โดยให้ความหมายคำว่า “ข้อสัญญาว่าจะรับผิด” (Warranty) หมายถึง ข้อความใดๆ ที่แสดงออกถึงข้อเท็จจริงเกี่ยวกับสินค้าซึ่งผู้แสดงข้อความนั้นขอรับประกันว่าจะปฏิบัติให้เป็นไปตามที่ตนสัญญาว่าตนจะรับผิดนั้นและยังได้ยืนยันด้วยว่าหากการไม่เป็นไปตามนั้นแล้ว ผู้แสดงข้อความนั้นจะยินยอมตนเข้ารับผิดอีก

ในการซื้อขายรถยนต์ใหม่ในประเทศสหรัฐอเมริกา สัญญาการรับผิดเพื่อความชำรุดบกพร่อง หรือการรับประกันทรัพย์สินที่ขายนั้น นำมาบังคับใช้ในคำแนะนำผู้ซื้อด้วย โดยแบ่งการรับประกันทรัพย์สินที่ขายหรือข้อสัญญาว่าจะรับผิดมี 2 ประการ คือ ข้อสัญญารับประกันอย่างชัดแจ้ง (Express Warranty) และโดยปริยาย (Implied Warranty) โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. ข้อสัญญารับประกันอย่างชัดแจ้ง (Express warranty)

การรับประกันโดยชัดแจ้ง หมายถึง คำรับรองหรือการรับประกันที่ผู้ขายได้แสดงอย่างชัดแจ้งในสัญญาด้วยวาจา หรือลายลักษณ์อักษร การที่จะพิจารณาว่า อาจทำด้วยวาจา หรือลายลักษณ์อักษรนั้น ขึ้นอยู่กับสัญญาซื้อขายที่เป็นประธาน ถ้าสัญญาซื้อขายที่กฎหมายกำหนดให้ต้องทำเป็นหนังสือ และจดทะเบียนต่อพนักงานเจ้าหน้าที่การรับประกันอย่างชัดแจ้ง ก็ต้องทำเป็นหนังสือ ถ้าสัญญาซื้อขายมีหลักฐานเป็นหนังสือ การรับประกันอย่างชัดแจ้งก็ต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือด้วย เพื่อประโยชน์ในการฟ้องร้องบังคับคดีได้ และการรับประกันโดยชัดแจ้งนี้ยังแบ่งย่อยออกได้ 2 ประเภท คือ [77]

---

[76] Thomas W. dunfee and others, *Modern Business Law and the Regulatory Environment*, 3d. ed. (n.p.: McGraw-Hill, 1996), pp . 1028-1029

[77] Earn W. Kitner, Primer On The Law of Deceptive Practices, A Guide for Business 2nd ed., (N.Y.: Macmillan Publishing , 1993)

1) การรับประกันเต็มรูปแบบ (Full Warranty)

การรับประกันเต็มรูปแบบ หมายถึง การรับประกันแบบเต็มรูปหรือรับประกันทุกกรณีโดยไม่มีเงื่อนไข ผู้ให้การรับประกันจะต้องรับผิดชอบ อาจเปลี่ยนสินค้าให้ใหม่ หรือซ่อมให้อยู่ในสภาพเดิม แล้วแต่กรณี ถ้าเป็นกรณีรถยนต์ใหม่ผู้รับประกันอาจจะเขียนระบุไว้ว่า “จะเปลี่ยนให้ใหม่ หรือซ่อมให้อยู่ในสภาพที่ดีก็ได้ แต่ทั้ง 2 กรณี ผู้ซื้อไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายใดๆ” และผู้รับประกันอาจจะระบุระยะเวลาที่กำหนดครอบคลุมไว้เท่าใด หรือระยะนานเท่าใด เช่น กำหนดระยะเวลา 90 วัน หรือ 3000 ไมล์ แล้วแต่อย่างไหนครบกำหนดก่อนเป็นต้น

2) การรับประกันแบบมีข้อจำกัด (Limited Warranty)

การรับประกันแบบมีข้อจำกัดจะมีการระบุขอบเขตของการรับประกันไว้ว่าเรื่องใดและกรณีใดบ้าง เช่น รับประกันเครื่องยนต์ หรือระบบเกียร์หรืออาจระบุว่า หากการซ่อมทุกครั้งผู้รับประกันไม่คิดค่าแรง แต่ผู้ซื้อต้องจ่ายค่าชิ้นส่วนอะไหล่ ดังนี้เป็นต้น แต่ในส่วนของเงื่อนไขใดๆ ที่ไม่ได้ระบุไว้ในการประกันแบบมีเงื่อนไขนี้ ทางผู้ซื้ออาจใช้สิทธิได้ภายในระยะเวลา 90 วัน นับแต่วันซื้อสินค้าไปแล้ว

2. ข้อสัญญาว่าจะรับผิดโดยปริยาย (Implied Warranty)

ข้อสัญญาว่าจะรับผิดโดยปริยาย หมายความว่ามีกฎหมายรับรองและกำหนดหน้าที่ความรับผิดให้แก่ผู้ขายว่าได้รับรองหรือรับประกันไว้เช่นนั้น แม้ว่าตามความเป็นจริงแล้วผู้ขายอาจไม่ได้สัญญาหรือให้คำรับรองไว้เลยก็ตาม คำรับรองเช่นนี้อาจเรียกอีกอย่างหนึ่งว่า “การรับประกันโดยอำนาจแห่งกฎหมาย” ก็ได้ เช่น สัญญาการซื้อขายรถยนต์ใหม่ เป็นต้น

ถ้าเกิดปัญหาภายหลังการขายว่ารถยนต์คันนั้นไม่สามารถใช้งานได้ตามปกติ ทางผู้ขายก็ยังมีความรับผิดอยู่ โดยถือเสมือนว่าผู้ขายนั้นได้ขายรถยนต์ใหม่นั้นไป โดยที่ได้ให้คำรับรองหรือการรับประกันโดยปริยายแก่ผู้ซื้อรถยนต์ใหม่นั้นว่าผู้ซื้อรถยนต์ใหม่คันนั้นย่อมจะสามารถใช้งานรถยนต์ใหม่นั้นได้ตามปกติวิสัย ทั้งนี้ไม่ว่าผู้ขายจะรับรู้หรือตกลงด้วยหรือไม่ก็ตาม โดยข้อสัญญาว่าจะรับผิดนี้มีผลการรับประกันไปโดยปริยาย [78]

กฎหมายเลมอนส่วนใหญ่ จะให้โอกาสผู้ผลิต 3 หรือ 4 ครั้งภายในระยะเวลาที่กำหนดในการซ่อมแซมแก้ไขข้อบกพร่อง (Nonconformity) ครั้งหนึ่งๆ คือ 12 เดือน/12,000 ไมล์ หรือ 18 เดือน/18,000 ไมล์ หรือ 24เดือน/24,000 ไมล์ หรือผสมกันระหว่างเวลาและระยะไมล์ ถ้าข้อบกพร่องนั้นไม่สามารถแก้ไขได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด รถยนต์นั้นก็ถือเป็นรถยนต์ที่มีปัญหา (lemon)

---

[77] Earn W. Kitner, Primer On The Law of Deceptive Practices, A Guide for Business 2nd ed., (N.Y.: Macmillan Publishing , 1993) p 325.

ในบางมลรัฐความพยายามซ่อมแซมครั้งหนึ่งหรือสองครั้งก็ถือว่าเพียงพอ ถ้าข้อบกพร่องนั้น “มีผลเป็นความล้มเหลวโดยสิ้นเชิงของระบบเบรกหรือระบบควบคุม และมีแนวโน้มที่จะทำให้เสียชีวิตหรือได้รับอันตรายสาหัส” เมื่อเป็นเช่นนั้นผู้บริโภคสามารถเลือกได้ว่าจะให้เปลี่ยนคัน (Replace) หรือขอคืนเงิน (Refund)

หลักเกณฑ์ (Criteria) ที่จะใช้กฎหมายเลมอนในแต่ละมลรัฐแตกต่างกันไป เช่น แคลิฟอร์เนีย ต้องมีการซ่อม 4 ครั้ง หรือ ไม่ได้ใช้งานรถยนต์ตามปกติเป็นเวลา 30 วันตามปฏิทิน (ไม่ต้องติดกันก็ได้) ภายในระยะเวลา 18 เดือน หรือ 18,000 ไมล์ หรือเป็นจำนวนพอสมควรในระหว่างระยะเวลาตามคำรับประกันโดยชัดแจ้ง โดยการส่งหนังสือบอกกล่าวให้ส่งไปยังผู้ผลิตโดยตรง พร้อมด้วยส่งรถยนต์ไปให้ทำการซ่อมแซมภายใน 30 วัน นอกจากนี้ยังจัดเป็นมลรัฐที่ให้การคุ้มครองผู้บริโภครถยนต์ตามกฎหมายเลมอนสูงมาก โดยครอบคลุมเครื่องยนต์ทุกประเภทตามที่บัญญัติไว้ในกฎหมายเลมอนระดับประเทศ (Federal Lemon Law) หากผู้บริโภคชนะคดีตามกฎหมายเลมอนนี้ผู้ประกอบการต้องชำระค่าทนายความแทนผู้บริโภคด้วย

กฎหมายเลมอนระดับมลรัฐ (State Lemon Law) ส่วนใหญ่ได้มีบทบัญญัติในเรื่องค่าทนายความ (Attorney Fees) ไว้ด้วยว่า ให้ผู้ประกอบการกลุ่มรถยนต์ที่แพ้คดี ชำระค่าทนายความแทนผู้บริโภคที่ชนะคดีด้วย ซึ่งเป็นบทบัญญัติที่เอื้อต่อการอำนวยความยุติธรรมทางกฎหมาย เนื่องจากค่าดำเนินการทางศาลและค่าทนายความสูงมากสำหรับทั้งผู้บริโภคและทนายความ หากไม่มีข้อกำหนดในเรื่องค่าทนายความนี้คงไม่มีผู้บริโภคคนใดกล้าฟ้องร้อง อย่างไรก็ตามยังมีบางมลรัฐที่ไม่ได้กำหนดให้ผู้ประกอบการชำระค่าทนายความให้แก่ผู้บริโภคที่ชนะคดี ในบางมลรัฐ ศาลอาจกำหนดค่าทนายความให้ในกรณีที่ผู้บริโภคจะฟ้องคดีต่อศาลนั้น ก่อนที่ผู้บริโภคจะสามารถดำเนินคดีโดยการฟ้องคดีต่อศาลตามกฎหมายเลมอน (Lemon Law) ได้นั้น ผู้ซื้อหรือผู้บริโภค ต้องปฏิบัติครบเงื่อนไข 4 ประการต่อไปนี้ก่อน คือ

(1) ผู้ซื้อต้องส่งคำบอกกล่าวถึงความชำรุดบกพร่องของรถยนต์ไปให้ผู้ผลิต (Manufacturer) หรือตัวแทนจำหน่าย (Dealer) รถยนต์เป็นลายลักษณ์อักษร ให้ผู้ผลิตพยายามซ่อมแซมเพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นกับรถยนต์ ในขณะที่ผู้ซื้อเตรียมรถยนต์เข้ารับการซ่อมแซมจากผู้ผลิตหรือตัวแทนจำหน่าย

(2) ผู้ผลิตหรือผู้ประกอบธุรกิจต้องมีความพยายามซ่อมแซมความชำรุดบกพร่องตามคำบอกกล่าวของผู้ซื้อตามจำนวนครั้งที่กฎหมายของแต่ละมลรัฐกำหนด (Reasonable number of Attempts) หรือปรากฏว่าไม่สามารถใช้งานรถยนต์นั้นเกินกว่า 30 วัน

(3) ปัญหาความชำรุดบกพร่องของรถยนต์ที่เกิดขึ้นต้องเป็นปัญหาที่ระบุไว้ในคำประกัน โดยความชำรุดบกพร่องนั้นต้องส่งผลให้รถยนต์เสื่อมค่าในการใช้งานหรือเสื่อมราคาหรือกระทบต่อความปลอดภัยของผู้ขับขี่ โดยไม่มีสาเหตุมาจากการที่ผู้ซื้อใช้ผิดวิธี

(4) หากใบรับประกันสินค้ามีการระบุเงื่อนไขเรื่องการแจ้งปัญหาที่เกิดขึ้นกับรถยนต์แก่ผู้ผลิตทราบก่อน ผู้ซื้อต้องมีการแจ้งปัญหาที่เกิดขึ้นนั้นแก่ผู้ผลิตตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในคำรับประกันหรือระบุไว้ในหนังสือคู่มือการใช้งานรถยนต์ด้วย

เมื่อเข้าเงื่อนไขทั้ง 4 ข้อดังกล่าวข้างต้นแล้ว หากผู้ผลิตไม่สามารถซ่อมแซมได้ผู้ผลิตต้องเปลี่ยนรถยนต์ให้ใหม่ (Replace) หรือคืนเงินค่ารถยนต์ (Refund) ให้แก่ผู้ซื้อ โดยหักค่าเสื่อมราคาจากการใช้รถยนต์ของผู้ซื้อ ทั้งนี้ แล้วแต่ผู้ซื้อจะเลือก

นอกจากนี้ การระงับข้อพิพาทตามกฎหมายเลมอน (Lemon Law) มีบทบัญญัติให้ใช้กระบวนการอนุญาโตตุลาการ (Arbitration) ด้วย แต่ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับกฎหมายของแต่ละมลรัฐ บางมลรัฐก็เป็นเพียงทางเลือก (Optional) โดยผู้บริโภคสามารถไปฟ้องศาลได้โดยตรง เช่น นิวเจอร์ซีย์ บางมลรัฐก็มีกระบวนการอนุญาโตตุลาการมากเกินไป เช่น นิวยอร์ก อย่างไรก็ตาม ในเรื่องรูปแบบนั้นมีรูปแบบของอนุญาโตตุลาการมากมาย ไม่ว่าจะเป็นโปรแกรมของผู้ประกอบการกลุ่มรถยนต์เอง ของรัฐ ของคณะกรรมการต่างๆ ฯลฯ ตัวอย่างอนุญาโตตุลาการที่ผู้ประกอบการกลุ่มรถยนต์นิยมใช้ เช่น the Better Business Bureau AUTO LINE (BBB) [79] หรือ บริษัท ฟอร์ด สร้างระบบของตนเองขึ้นมา คือ Dispute Settlement Board (DSB) [80] นอกจากนี้ ยังมีองค์กรการอนุญาโตตุลาการอิสระ เช่น the National Center for Dispute Settlement (NCDS) [81] และกระบวนการอนุญาโตตุลาการที่รัฐเป็นผู้ดำเนินการเอง เช่น ในรัฐจอร์เจีย โดยผลชี้ขาดของคณะกรรมการอนุญาโตตุลาการ (Arbitration Board) ของรัฐนี้มีผลผูกพันคู่กรณีและคำชี้ขาดเป็นที่สุด ไม่สามารถอุทธรณ์ไปยังศาลได้ จึงมักมีคำเตือนว่าหากผู้บริโภคต้องการฟ้องร้องผู้ประกอบการกลุ่มอุตสาหกรรมรถยนต์ในศาล ให้ปรึกษาทนายความก่อนที่จะลงนามในสัญญาเข้าสู่กระบวนการอนุญาโตตุลาการ

1.2 การเยียวยาความเสียหายและการระงับข้อพิพาท

ในการเยียวยาความเสียหายตามกฎหมายว่าด้วยความรับผิดเพื่อความเสียหายอันเกิดจากสินค้าชำรุดบกพร่อง (Unsafe Product) นั้น เมื่อมีความเสียหายอันเกิดจากสินค้าชำรุดบกพร่องขึ้น ตามแนวของศาลสหรัฐอเมริกามักจะกำหนดค่าเสียหายให้ในจำนวนค่อนข้างสูง

---

[79] http://www.bbb.org/us/auto-line-lemon-law/

[80] http://caselaw.findlaw.com/oh-court-of-appeals/1365526.html

[81] http://www.ncdsusa.org/

โดยผู้บริโภคที่ได้รับความเสียหายจากสินค้าชำรุดบกพร่องในประเทศสหรัฐอเมริกา มีสิทธิที่จะได้รับการเยียวยาความเสียหาย ดังต่อไปนี้ [82]

(1) การซ่อมแซมความบกพร่องของสินค้า (Repair) เป็นมาตรการแรกในการเยียวยาความเสียหายจากสินค้าที่ไม่เป็นไปตามคำรับประกัน (Warranty) และเป็นเงื่อนไขสำคัญในการฟ้องร้องผู้ผลิตเป็นคดีต่อศาล หากไม่สามารถซ่อมแซมได้ต้องเปลี่ยนสินค้าใหม่หรือคืนเงินโดยหักค่าเสื่อมราคาจากการใช้สินค้า

(2) การเปลี่ยนสินค้า (Replace) เป็นมาตรการต่อจากการซ่อมแซม คือหากไม่สามารถซ่อมแซมให้ได้มาตรฐานตามที่ได้ให้คำรับประกันไว้ ผู้ผลิตต้องทำการเปลี่ยนสินค้าให้ผู้บริโภค โดยสินค้าที่เปลี่ยนนี้ต้องมีคุณภาพเหมือนหรือใกล้เคียงกับสินค้าเดิมตามคำรับประกัน

(3) การเรียกคืนสินค้า (Recall) เป็นมาตรการในการคุ้มครองผู้บริโภคในด้านความปลอดภัยของสินค้าภายหลังจากที่สินค้าได้มีการจำหน่ายให้แก่ผู้บริโภคแล้ว โดยการนำสินค้าที่ได้จำหน่ายไปยังผู้บริโภคกลับคืนมา โดยเหตุที่ว่าสินค้านั้นจะก่อหรืออาจก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยแก่ผู้บริโภคในด้านร่างกายหรือชีวิตได้ กรณีที่เป็นสินค้าอุปโภคบริโภคทั่วไป การเรียกคืนสินค้านี้จะอยู่ภายใต้บังคับของรัฐบัญญัติความปลอดภัยของผลิตภัณฑ์สำหรับผู้บริโภค ค.ศ. 1972 (Consumer Product Safety Act 1972)

(4) การคืนเงินค่าสินค้า (Refund) เมื่อไม่สามารถทำการซ่อมแซมสินค้าให้ใช้ได้ตามปกติ ผู้บริโภคมีสิทธิเลือกระหว่างการรับเงินค่าสินค้าคืน (Refund) หรือเปลี่ยนสินค้าใหม่ (Replace)

(5) การเรียกค่าเสียหาย (Damage) ในประเทศสหรัฐอเมริกาแบ่งเป็นค่าเสียหายที่เป็นการเยียวยาความเสียหาย (Compensatory Damages) กับค่าเสียหายในเชิงลงโทษ (Punitive Damages) โดยค่าเสียหายที่เป็นการเยียวยาความเสียหายแบ่งได้ 3 ประการ คือ

1. ค่าเสียหายที่เป็นตัวเงิน (Pecuniary Damages) เช่น ค่ารักษาพยาบาล

2. ค่าเสียหายที่มิใช่ตัวเงิน (Non-pecuniary Damages) เช่น ความเจ็บปวดทางกายและจิตใจ

3. ค่าเสียหายสำหรับการสูญเสียความสุข (Hedonic Losses)

ส่วนค่าเสียหายในเชิงลงโทษเป็นค่าเสียหายที่ศาลสั่งจำเลยจ่ายให้โจทก์เพื่อเป็นการลงโทษเมื่อการกระทำละเมิดนั้นเป็นการกระทำโดยมีเจตนาชั่วร้าย หรือประมาทเลินเล่ออย่าง

---

[82] Rosenberg , R. Robert ., John E. Whitcraft. Gardon W. Brown. *Understanding Business and Consumer Law* . Gregg Division : McGraw – Hill .

ร้ายแรง (Malicious and Reckless) เช่น ผู้ผลิตรู้ว่าผลิตภัณฑ์ที่ตนผลิตมีความบกพร่อง หรือละเลยที่จะป้องกันอันตรายที่เกิดจากผลิตภัณฑ์นั้น ในการกำหนดจำนวนค่าเสียหายนี้ คณะลูกขุน (Jury) จะเป็นผู้กำหนด โดยแต่ละรัฐจะกำหนดค่าเสียหายในเชิงลงโทษไว้แตกต่างกัน แต่อย่างไรก็ตาม จำเลยก็มีสิทธิพิสูจน์ว่าค่าเสียหายเชิงลงโทษที่กำหนดนั้นเกินสมควร

1.3 มาตรการคุ้มครองด้านการแสดงรายละเอียดเกี่ยวกับสินค้าในประเทศสหรัฐอเมริกา

สำหรับ ผู้ประกอบธุรกิจซื้อขายรถยนต์ใหม่ในประเทศสหรัฐอเมริกา มีมาตรการคุ้มครองเรื่องการแสดงรายละเอียดเกี่ยวกับสินค้าที่บังคับใช้กับผู้ประกอบธุรกิจซื้อขายรถยนต์ใหม่ โดยมีกฎเกณฑ์บังคับเรื่องฉลาก เพื่อให้คำแนะนำสำหรับบริโภคผู้ซื้อรถยนต์ใหม่นี้ เกิดขึ้นจากระเบียบข้อกำหนดที่สำนักงานคณะกรรมการค้าของสหรัฐอเมริกา (The Federal Trade Commission หรือ FTC) [83] ได้กำหนดระเบียบการคุ้มครองผู้บริโภคว่าด้วยข้อปฏิบัติสำหรับผู้ประกอบธุรกิจซื้อขาย รถยนต์ใหม่ โดยกำหนดให้ผู้ขายต้องปฏิบัติตั้งแต่เวลาก่อนที่จะเปิดดำเนินธุรกิจการขายรถยนต์ใหม่ โดยผู้ซื้อไม่ถูกผู้ขายเอารัดเอาเปรียบและเป็นการคุ้มครองมิให้เกิดปัญหาต่างๆ โดยมีกฎเกณฑ์บังคับเรื่องการแสดงรายละเอียดเกี่ยวกับรถยนต์ใหม่

โดยบังคับให้ผู้ผลิตรถยนต์ใหม่ต้องติดฉลาก โดยอยู่ในบังคับของกฎหมายของรัฐบาลกลาง (Federal law) ให้ทุกมลรัฐทำฉลากเป็นสติ๊กเกอร์ติดไว้ที่กระจกหน้าต่างของรถยนต์ใหม่ทุกๆ คันที่ผลิตออกวางจำหน่ายในทุก ๆ มลรัฐในประเทศสหรัฐอเมริกา โดย แบ่งเป็น 2 ประเภท คือ

1. ฉลาก Monroney Sticker Price

กฎเกณฑ์บังคับเรื่องของการแสดงรายละเอียดเกี่ยวกับสินค้าที่ใช้บังคับกับบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ใหม่ โดยให้จัดทำเป็นฉลากของผู้ผลิตรถยนต์ใหม่ (Manufacturer) และผู้ที่จะมีสิทธิดึงฉลากนี้ออกจากรถยนต์ใหม่ได้ก็คือผู้บริโภคที่เป็นผู้ซื้อรถยนต์ใหม่คันนั้น (The purchaser) เท่านั้นโดยมีรายละเอียดที่ต้องแสดง ดังนี้

1) ราคาจากโรงงานผู้ผลิต

2) รายละเอียดของเครื่องยนต์และเกียร์

3) อุปกรณ์เสริมและการกำหนดราคา

4) อัตราการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงจากสถาบันคุ้มครองสิ่งแวดล้อม

5) การให้คะแนนการทดสอบการการชน

2. ฉลากเพิ่มเติม (A Dealer Supplemental Sticker)

---

[83] http://www.wisegeek.com/what-is-the-federal-trade-commission-ftc.htm

กฎเกณฑ์บังคับเรื่องของการแสดงรายละเอียดเกี่ยวกับสินค้าที่ใช้บังคับกับผู้ขายหรือตัวแทนฝ่ายขายรถยนต์ใหม่ โดยให้จัดทำเป็นฉลากของผู้ขายรถยนต์ใหม่หรือตัวแทนขายรถยนต์ (Dealer Sticker Price) ที่จะต้องปิดประกาศไว้นอกเหนือจากฉลาก Monroney Sticker Price อีก ซึ่งให้มีไว้เพื่อแสดงถึงราคาอุปกรณ์ติดตั้งเพิ่มเติมแต่ละรายการที่ตัวแทนขายได้แนะนำให้ติดตั้ง (The suggested retail price of dealer-installed option) โดยกฎหมายบังคับให้ผู้ขายจะต้องติดไว้ที่รถยนต์ใหม่ในคันที่นำมาเสนอขาย จากกฎเกณฑ์เหล่านี้ต้องการให้ผู้บริโภคสามารถพินิจพิเคราะห์ข้อมูลก่อนตัดสินใจติดตั้งอุปกรณ์ตกแต่งใดๆ เพิ่มเติมอีก จึงถือว่าเป็นการแบ่งเบาภาระของผู้ซื้อในการตัดสินใจที่จะซื้อรถยนต์ใหม่ได้เป็นอย่างดี

นอกจากนั้น ยังมี คู่มือแนะนำผู้บริโภคผู้ซื้อรถยนต์ใหม่ จากศูนย์ข้อมูลผู้บริโภคแห่งชาติของสหรัฐอเมริกา (Federal Consumer Information Center) เรื่อง “การซื้อรถยนต์ใหม่” (Buying a New Car) โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้ [84]

1) “รถยนต์ใหม่” (New Car) นั้นเป็นสินค้าที่ผู้บริโภคซื้อโดยที่มีราคาแพงเป็นอันดับสองรองจากบ้านที่อยู่อาศัยเท่านั้น ตามที่สมาคมผู้ขายยานยนต์แห่งชาติของสหรัฐอเมริกา (the National Automobile Dealers Association) รายงานว่ารถยนต์ใหม่ที่ขายในสหรัฐอเมริกามีราคาเฉลี่ยเท่ากับ $23,480 ฉะนั้นจึงต้องเลือกซื้ออย่างฉลาด [85]

ก่อนอื่นต้องคำนึงรุ่นของรถยนต์ใหม่และอุปกรณ์เพิ่มเติมตามเงื่อนไข (Optional Equipments) ที่ผู้บริโภคต้องการและต้องจ่ายเงินเพิ่มเติมจากราคารถยนต์ใหม่นั้น โดยผู้ซื้อจะต้องรวบรวมข้อมูลเหมือนงานวิจัยฉบับหนึ่งก่อนจะตัดสินใจเดินเข้าไปห้องแสดงโชว์รูมของผู้ขายเพื่อจะได้เจรจาให้ได้เงื่อนไขที่ดีขึ้น

2) ข้อแนะนำผู้บริโภคผู้ซื้อรถยนต์ใหม่ มีดังนี้

2.1 ตรวจสอบข้อมูลจากแหล่งข้อมูลสาธารณะ

ผู้ซื้อรถยนต์ใหม่ควรจะตรวจสอบข้อมูลจากแหล่งข้อมูลสาธารณะ เช่น ห้องสมุด ร้านขายหนังสือ หรือเว็บไซต์ในอินเตอร์เน็ต เพื่อหาข้อมูลคุณลักษณะและราคาของรถยนต์ใหม่รุ่นที่ท่านสนใจ

2.2 สอบถามราคาจากผู้ขาย

---

[84] Federal Consumer Information Center, *A Guide for Buying a New Car* [Online], Available URL: http://www.ftc.gov/indec.html,2002.

[85] New Car Buyers , http : // www.nolo.com/lawcenter/ency/category.cfm, 2002

รายงาน รถยนต์ใหม่ที่ขายในสหรัฐอเมริกามีราคาเฉลี่ยคิด ณ เดือนมิถุนายน พ.ศ. 2545 เท่ากับ $23,480 จึงคิดเป็นเงินไทยประมาณ 1,009,640 บาท (ทั้งนี้โดยคิดอัตราแลกเปลี่ยนประมาณ 43 บาท ต่อ 1 US$.)

ผู้ซื้อรถยนต์ใหม่ควรจะออกไปสอบถามราคาจากผู้ขายโดยเปรียบเทียบรุ่นของรถยนต์ใหม่และราคาจากโฆษณาและสอบถามโดยตรงจากโชว์รูมของผู้ขาย

2.3 วางแผนที่จะเจรจาต่อรองราคา

ผู้ซื้อรถยนต์ใหม่ควรจะวางแผนที่จะเจรจาต่อรองราคาโดยเหตุที่ว่า ทางผู้ขายเองก็ตั้งราคาขายตามหน้าใบเสร็จรับเงิน (Invoice Price) ให้มีผลกำไรเฉลี่ย 10 ถึง 20 เปอร์เซ็นต์เพิ่มเติมจากราคาหน้าโรงงานผู้ผลิต (Manufacturer's Suggested Retail Price หรือ MSRP) ทั้งนี้อาจแตกต่างอยู่บ้างขึ้นอยู่ว่าผู้ซื้อชำระด้วยวิธีจ่ายเงินสด หรือโดยวิธีเช่าซื้อ และยอดเงินค่างวดที่ชำระในแต่ละเดือนอีกด้วย

2.4 พิจารณาว่าผู้ขายมีรถยนต์ใหม่อยู่ในคลังเก็บสินค้า (Stock) ก่อนแล้วหรือไม่

ผู้ซื้อรถยนต์ใหม่ควรจะคำนึงว่า รถยนต์ใหม่ที่ตนต้องการนั้น ผู้ขายได้มีอยู่ในสต๊อคของผู้ขายเองแล้วหรือไม่ เพราะมีผลต่อเงื่อนไขและราคาที่ผู้ซื้ออยากจะเจรจาซื้อขายด้วยเหตุเพราะว่าผู้ขายรถยนต์ใหม่นั้นมีความต้องการที่จะขาย จำหน่ายรถยนต์ใหม่ที่ตนมีอยู่ในสต๊อคออกไปให้เร็วที่สุด (In-stock Car) ซึ่งจะมีผลให้ผู้ซื้อสามารถซื้อรถยนต์ใหม่ได้ในราคาและเงื่อนไขดียิ่งๆ ขึ้นไปอีก

2.5 ต้องศึกษาวิธีและศัพท์เฉพาะในการซื้อขายรถยนต์ใหม่

ผู้ซื้อรถยนต์ใหม่จะต้องศึกษาถึงวิธีและศัพท์เฉพาะในการซื้อขายรถยนต์ใหม่ดังต่อไปนี้ [86]

1. ราคาขายตามหน้าเอกสารกำกับสินค้า (Invoice Price) หมายถึง ราคาเริ่มต้นที่ผู้ผลิตรถยนต์ใหม่ (The Manufacturer) คิดจะขายให้ผู้ขาย (The Dealer) ซึ่งมักจะสูงกว่าราคาสุดท้ายที่ผู้ขายต้องชำระแก่ผู้ผลิตรถยนต์ใหม่นั้นเพราะต้องหักเอาส่วนที่ผู้ขายได้รับส่วนลด ชดเชย และรางวัลเพิ่มเติมต่างๆ จากผู้ผลิตนั้นออกก่อนผู้ขายจะชำระเป็นตัวเงินให้แก่ผู้ผลิตนั้น และโดยทั่วไปราคาขายตามหน้าใบเสร็จรับเงิน นี้ ผู้ผลิตจะคิดค่าขนส่งรถยนต์ใหม่ (Freight หรือ Destination and Delivery) จากหน้าโรงงานมายังที่ทำงานของผู้ขายแล้วเสมอ ฉะนั้น ถ้าผู้ซื้อในราคาที่ผู้ขายให้ส่วนลดใดๆ แล้ว จงตรวจสอบอีกครั้งว่าในสัญญาซื้อรถยนต์ใหม่นั้น ผู้ขายคิดเพิ่มค่าขนส่ง ดังกล่าวซ้ำซ้อนอีกครั้งหรือไม่

2. คำว่า "ราคาพื้นฐาน" (Base Price) หมายถึง ราคาต้นทุนของรถยนต์ที่ไม่รวมราคาของอุปกรณ์เพิ่มเติมตามเงื่อนไข (Optional Equipment) แต่ได้คิดรวมถึงอุปกรณ์มาตรฐาน

---

[86] Buying a New Car , http://www.nolo.com/legal-encyclopedia/buying-new-car-29747.html

(Standard Equipment) และสัญญารับประกันจากโรงงานผู้ผลิต (Factory Warranty) ไว้แล้ว ซึ่งนี่คือราคาขายที่พิมพ์ปรากฏบนฉลากสติ๊กเกอร์ของผู้ผลิต (Monroney Sticker Price)

3. คำว่า "ราคาขายบนฉลากสติ๊กเกอร์ของผู้ผลิต" (Monroney Sticker Price) [87] หมายถึง ฉลากที่แสดงราคาพื้นฐานที่รวมถึงราคาของอุปกรณ์เพิ่มเติมตามเงื่อนไขที่ผู้ผลิตได้ติดตั้งมาให้แล้วโดยแจกแจงรายการและราคาให้ด้วย และคิดเพิ่มค่าขนส่งจากโรงงานผู้ผลิตมายังที่ทำงานผู้ขาย (Manufacturer's Transportation Change) และน้ำมันติดรถยนต์ (Mileage) ทั้งนี้จะติดฉลากนี้ไว้ที่หน้าต่างของรถยนต์ใหม่ตามบังคับของกฎหมายแห่งรัฐบาลกลาง (Federal law) และจะถูกดึงออกได้ก็แต่โดยผู้ซื้อรถยนต์ใหม่คันนั้นเท่านั้น (Purchaser)

4. คำว่า "ราคาขายบนฉลากสติ๊กเกอร์ของผู้ขาย" (Dealer Sticker Price หรือ DSP) หมายถึง ฉลากสติ๊กเกอร์ที่ผู้ขายทำเพิ่มเติม จึงเป็นการรวมกันของราคาขายบนฉลากสติ๊กเกอร์ของผู้ผลิต และราคาของอุปกรณ์เพิ่มเติมตามเงื่อนไขที่ผู้ขายได้ติดตั้งให้แล้วเช่นกัน โดยแจกแจงรายการและราคาไว้ด้วย (The Suggested Retail Price of Dealer-Installed Options) ซึ่งเป็นส่วนที่ผู้ขายคิดเพิ่มขึ้น (Additional Dealer Markup หรือ ADM) หรือ (Additional Dealer Profit หรือ ADP) ไว้ก่อนแล้ว [88]

5. การจัดการเกี่ยวกับเงินค่ารถยนต์ใหม่ที่จะซื้อนั้น ผู้ซื้อรถยนต์ใหม่จะต้องตัดสินใจอย่างระมัดระวังว่าจะพึ่งพาสถาบันการเงินที่ผู้ขายจัดหามาซึ่งอาจทำให้ผู้ซื้อได้รับเงื่อนไขการซื้อที่ไม่ดีได้หรือผู้ซื้อจะติดต่อผู้ให้กู้ยืมด้วยตนเอง แล้วให้เปรียบเทียบกันหาเงื่อนไขที่ดีที่สุดทั้งอัตราเปอร์เซ็นต์ดอกเบี้ย (Annual Percentage Rate หรือ APR) [89] และระยะเวลาที่ให้กู้ยืมโดยให้พิจารณาถึงเงินค่างวดที่ต้องผ่อนชำระในแต่ละเดือน และเงินยอดรวมทั้งหมดของราคารถยนต์ใหม่และระยะเวลาทั้งหมดในการผ่อนชำระนั้น เป็นหลักในการเจรจาต่อรองซื้อขายรถยนต์ใหม่

6. ข้อเสนอของผู้ขายที่จะให้อัตราดอกเบี้ยค่าผ่อนชำระที่ต่ำมากแต่จำกัดเฉพาะรถยนต์ใหม่เพียงบางรุ่นเท่านั้น ในบางครั้งทางฝ่ายผู้ขาย (Dealers) อาจจะเสนออัตราดอกเบี้ยค่าผ่อนชำระที่ต่ำมากแต่จำกัดเฉพาะรถยนต์ใหม่เพียงบางรุ่นเท่านั้น แต่ผู้ขายไม่ปรารถนาจะเจรจาถึงราคาขายของรถยนต์ใหม่เหล่านั้น ทั้งนี้ อัตราดอกเบี้ยที่ต่ำเป็นพิเศษเหล่านั้นจะทำให้ผู้ซื้อต้องชำระเงินดาวน์งวดแรกเป็นเงินก้อนใหญ่มาก จึงขอให้ผู้ซื้อได้พิจารณาเปรียบเทียบให้ดีว่า ถ้าผู้ซื้อ

---

[87] http://www.nsxprime.com/FAQ/Miscellaneous/MonroneySticker.htm

[88] Buying a New Car , http://www.nolo.com/legal-encyclopedia/buying-new-car-29747.html

[89] http://banking.about.com/od/loans/a/calculateapr.htm

ยอมรับอัตราดอกเบี้ยที่สูงกว่าและตนเองสามารถชำระได้ครบโดยชำระเงินดาวน์ต่ำลงมาจากเดิมแล้ว อาจจะคิดรวมเป็นราคารถยนต์ใหม่ที่ราคาถูกกว่าก็ได้

7. ข้อพึงระวังก่อนที่ผู้ซื้อจะจรดปากกาลงลายมือชื่อของตนลงบนสัญญาซื้อขายหรือสัญญาเช่าซื้อรถยนต์ใหม่นั้น ผู้ซื้อควรพิจารณาถึงคำศัพท์เฉพาะที่ระบุไว้ในตัวสัญญาเหล่านั้น และพิจารณาถึงความสามารถของตนที่จะชำระราคาจนครบตลอดตามสัญญาเหล่านั้นให้ดีด้วย และช่วงสุดท้ายก่อนที่ผู้ซื้อจะถอยรถยนต์ใหม่ที่ตนซื้อนั้นออกไปจากโชว์รูมสำนักงานของผู้ขาย ขอเตือนให้ผู้ซื้อจงอย่าลืมขอสำเนาของสัญญาที่มีลายมือชื่อของผู้ขายที่ได้รับรองความถูกต้องไว้ครบถ้วนแล้ว และในช่องว่างทุกๆ ช่องสัญญาได้ถูกเติมข้อความจนครบถ้วนถูกต้องตรงตามที่ทั้งสองฝ่ายได้ตกลงกันไว้แล้วนั้นด้วย

8. เงื่อนไขให้ซื้อการรับประกันเครดิต (Credit Insurance) เพื่อชำระเงินกู้ยืมค่ารถยนต์ใหม่ที่จะรับชำระค่ารถยนต์ใหม่ ผู้ขายและผู้ให้กู้ยืมบางรายอาจแนะนำให้ผู้ซื้อรถยนต์ใหม่นั้น ให้ซื้อการรับประกันเครดิต เพื่อชำระเงินกู้ยืมค่ารถยนต์ใหม่ที่จะรับชำระเงินราคาค่ารถยนต์ใหม่ให้จนครบตามสัญญานั้นในกรณีที่ผู้ซื้อหรือผู้กู้สิ้นชีวิตหรือหมดความสามารถลงก่อนระยะเวลาแห่งสัญญานั้น ขอให้ผู้ซื้อพึงคิดคำนวณให้ดีว่าต้องชำระเงินเพิ่มเติมอีกเท่าใดและมีประโยชน์เหมาะสมตรงกับความประสงค์ของผู้ซื้อหรือไม่ จะเป็นการรับผลประโยชน์ซ้ำซ้อนมากน้อยตรงเจตนารมณ์ของผู้ซื้อรถยนต์ใหม่นั้นเพียงใด อนึ่ง การรับประกันเครดิตไม่อยู่ในบังคับของกฎหมายของรัฐบาลกลาง [90]

ฉะนั้น ถ้าผู้ขายรถยนต์ใหม่ต้องการให้ผู้ซื้อรถยนต์ใหม่นั้นจะต้องซื้อการรับประกันเครดิตสำหรับการกู้ยืมเงินมาซื้อรถยนต์ใหม่อีกด้วยแล้ว ราคาค่าการรับประกันเครดิตนั้นจะต้องถูกคิดรวมอยู่ก่อนแล้วในรูปของอัตราเปอร์เซ็นต์ดอกเบี้ย (Annual Percentage Rate หรือ APR) เพราะฉะนั้น ถ้าพนักงานอัยการแห่งมลรัฐ (State Attorney General) ของผู้ซื้อรถยนต์ใหม่นั้นยืนยันว่าผู้ซื้อนั้นต้องชำระเงินซื้อการรับประกันส่วนนี้ด้วย ขอให้ผู้ซื้อโปรดตรวจสอบราคาค่าการรับประกันเครดิตนั้นไปยังคณะกรรมการรับประกันภัยแห่งมลรัฐของผู้ซื้อ หรือที่สำนักงานตัวแทนคุ้มครองผู้บริโภคในมลรัฐของผู้ซื้อนั้นก่อน

9. การที่ผู้ซื้อรถยนต์ใหม่ได้นำรถยนต์คันเก่ามาตีราคาแลกเปลี่ยนเพื่อแลกซื้อรถยนต์คันใหม่ (Trading in Your Old Car) นั้น ขอให้ผู้ซื้อรถยนต์ใหม่เจรจาเรื่องนี้ภายหลังจากที่ได้เจรจาต่อรองราคารถยนต์คันใหม่ที่จะซื้อและผู้ซื้อเองได้สำรวจราคารับซื้อรถยนต์คันเก่าของตน

---

[90] Federal Consumer Information Center, A Guide for Buying a New Car [Online], Available URL: http://www.ftc.gov/indec.html,2002.

ในตลาดของรถยนต์มือสองมาก่อนด้วยแล้ว อาจจะโดยวิธีตรวจสอบจากห้องสมุด หรือนิตยสารที่เกี่ยวกับรถยนต์มือสองก็ได้ เพราะการที่ผู้ซื้อรู้ราคารับซื้อรถยนต์คันเก่าของตนตั้งแต่แรกจะช่วยให้ผู้ซื้อรถยนต์ใหม่นั้นตีราคาขายรถยนต์คันเก่าเพื่อแลกซื้อรถยนต์คันใหม่ นั้นโดยได้ราคาขายที่ดีขึ้นกว่าเดิม

10. ข้อพึงพิจารณาในสัญญาบริการ (Service Contract)

ในการพิจารณาถึงเรื่องของสัญญาการให้บริการที่ผู้ซื้อรถยนต์ใหม่อาจจะซื้อพร้อมกับรถยนต์คันใหม่นั้นสำหรับค่าบริการให้ซ่อมแซมเฉพาะส่วนสำคัญหรือเฉพาะปัญหาสำคัญๆบางประการเกี่ยวกับรถยนต์ใหม่นั้น สัญญาบริการเหล่านี้จะถูกเสนอโดยผู้ผลิตรถยนต์ใหม่ ผู้ขาย หรือบริษัทอิสระต่างๆ ซึ่งตัวสัญญาบริการนี้ อาจจะครอบคลุมถึงสัญญารับประกันของผู้ผลิตหรือไม่ด้วยก็ได้ แต่ผู้ซื้อรถยนต์ใหม่ได้โปรดพึงระลึกไว้ว่าสัญญารับประกันของผู้ผลิตนั้นคิดรวมอยู่แล้วในราคาของรถยนต์ใหม่ที่ขายนั้น แต่สัญญาบริการนี้ผู้ซื้อจะต้องชำระเงินเพิ่มเติมขึ้นอีกต่างหาก อีกส่วนหนึ่ง ข้อพึงระวังก่อนที่ผู้ซื้อรถยนต์ใหม่จะตัดสินซื้อสัญญาบริการนั้น โดยจะต้องอ่านและพิจารณาคำถามต่อไปนี้ [91]

(ก) ข้อแตกต่างระหว่างขอบเขตของสัญญารับประกันของผู้ผลิตกับสัญญาการให้บริการ

(ข) ขอบเขตของการซ่อมแซมตามสัญญาให้บริการนั้น

(ค) ตามสัญญาการให้บริการนั้นครอบคลุมถึงการซ่อมแซมในการใช้งานโดยปกติ (Routine Maintenance) หรือไม่

(ง) ตามสัญญาการให้บริการนั้น คู่สัญญาฝ่ายใดต้องเป็นผู้จ่ายค่าแรงในการซ่อมแซมนั้น และต้องจ่ายส่วนใดบ้าง

(จ) คู่สัญญาฝ่ายใดจะต้องดำเนินการซ่อมแซม และใช้สถานที่ทั่วไปในการซ่อมแซมได้หรือไม่

(ฉ) ระยะเวลาให้ความคุ้มครองของสัญญาให้บริการนั้น

(ช) วิธีการบอกเลิกสัญญาและนโยบายการขอรับเงินที่ได้ชำระไปนั้นคืน

นอกเหนือจากเนื้อหาของกฎหมายที่ใช้บังคับคุ้มครองโดยเน้นที่การคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภครถยนต์ใหม่แล้ว ยังได้พบว่ามีคำแนะนำจากผู้เชี่ยวชาญฝ่ายเอกชนที่มีประสบการณ์และเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารแก่สาธารณชนทั่วไปโดยผ่านทางอินเตอร์เน็ตซึ่งเป็นการเผยแพร่ข้อมูล

---

[91] Federal Consumer Information Center, A Guide for Buying a New Car [Online], Available URL: http://www.ftc.gov/indec.html,2002

ข่าวสารแก่ผู้บริโภคทั่วไปในสังคมอย่างแพร่หลายและได้เตือนผู้บริโภคให้เห็นว่าผู้ซื้อรถยนต์ใหม่ควรใช้ความระมัดระวังรักษาสิทธิตามกฎหมายของตนไว้อย่างถูกต้องด้วยการปฏิบัติตนด้วยวิธีการอย่างไรบ้าง ดังเช่น การให้คำเตือนแก่ผู้ซื้อให้ตรวจสอบราคาขายของรถยนต์ใหม่จากตัวแทนฝ่ายขายในพื้นที่ตามรหัสไปรษณีย์ของที่อยู่อาศัยของผู้บริโภคนั้น ทั้งนี้โดยบริการฟรีไม่คิดค่าใช้จ่ายใดๆ ทางโทรสารและทางอีเมลล์จากเว็บไซต์อินเตอร์เน็ตขององค์กรภาคเอกชนและข้อมูลความปลอดภัยจากผลการทดสอบคุณภาพรถยนต์ใหม่แต่ละรุ่น ทุกรุ่นทุกยี่ห้อที่มีวางจำหน่ายในประเทศสหรัฐอเมริกา รวมทั้งได้ให้คำแนะนำ หลักการ และวิธีการต่อรองราคากับ ผู้ขายทั้งนี้โดยแจกแจงราคาต้นทุน และส่วนต่างเปอร์เซ็นต์ ค่าคอมมิชชั่น ตลอดจนเล่ห์เหลี่ยมทั้งลูกล่อลูกชนของผู้ขายในขั้นตอนต่างๆ และคำรับประกันทุกประเภทเท่าที่มี ซึ่งผู้ขายอาจบอกไม่หมดหรือปกปิดไม่บอกให้ชัดเจน ตลอดจน ข้อดีข้อเสียต่างๆ ที่ผู้ซื้อรถยนต์ใหม่ควรจะต้องระมัดระวังอย่างไรในทุกขั้นตอนการซื้อขายที่หลากหลายทุกแง่ทุกมุม

2. การซื้อขายรถยนต์ใช้แล้วในประเทศสหรัฐอเมริกา (Used car)

สำหรับกรณีรถยนต์ใช้แล้ว (Used car) อาจได้รับประโยชน์ตามกฎหมายเลมอน (Lemon Law) ได้ใน 2 กรณี ดังนี้ [92]

(1) กรณีมีคำรับประกัน (Under Warranty)

ผู้บริโภคที่มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนสำหรับการผิดคำรับประกัน ต้องมีคำรับประกันอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้

1.1 ยังมีคำรับประกันจากผู้ผลิตอยู่ในเวลาที่ซื้อรถยนต์ เช่น รถยนต์เกือบทั้งหมดขายในระยะไมล์ที่น้อยกว่า 36,000 ไมล์จะยังมีคำรับประกันนี้อยู่ ถ้าระยะเวลาไม่หมดไปเสียก่อน

1.2 รถยนต์นั้นมีการ “รับประกัน” จากผู้ผลิต (ในกรณีที่รถยนต์นั้นมีคำรับประกันระยะสั้น โดยปกติ 1 ปี)

1.3 มีการซื้อคำรับประกันขยายเวลาออกไปกับผู้ผลิต (โดยปกติ 5 ปี หรือยาวกว่านั้น)

โดยปกติกรณีข้างต้นไม่อยู่ในขอบเขตของกฎหมายเลมอนระดับมลรัฐ (State Lemon Law) แต่อยู่ภายใต้กฎหมายเลมอนระดับประเทศ (Federal Lemon Law)

(2) กรณีไม่มีคำรับประกันของผู้ผลิต

---

[92] Earn W. Kitner, Primer On The Law of Deceptive Practices, A Guide for Business 2nd ed., (N.Y.: Macmillan Publishing , 1993)

กรณีที่ไม่มีคำรับประกันใดๆ ของผู้ผลิต ผู้บริโภคจะได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคที่อยู่นอกเหนือจาก Lemon Law ตัวอย่างในการฝ่าฝืนกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคดังกล่าวที่อาจเกิดขึ้นกับรถยนต์ที่ซื้อไป เช่น มีประวัติปัญหาเครื่องยนต์มาก่อนที่ผู้ขายรู้ มีการหมุนมาตรวัดระยะทางกลับโดยฉ้อฉล รถยนต์นั้นถูกขโมย แยกชิ้นส่วน และนำมาประกอบใหม่ เป็นต้น

การประกอบธุรกิจรถยนต์ใช้แล้วในประเทศสหรัฐอเมริกา มีการซื้อขายรถยนต์ใช้แล้ว 2 ลักษณะ คือ

1) การซื้อขายรถยนต์ใช้แล้ว โดยมีการรับประกัน คือมีคำรับรองหรือรับประกันที่ผู้ขายได้แสดงออกอย่างชัดแจ้งในข้อสัญญาว่าจะรับผิด

2) การซื้อขายรถยนต์ใช้แล้ว แบบ “as is” คือเป็นการซื้อขายรถยนต์ใช้แล้ว ตามสภาพความเป็นจริงของรถยนต์ ในการซื้อขายรถยนต์ในลักษณะนี้เป็นผลโดยกฎหมายที่ว่า ผู้ขาย ไม่จำต้องรับผิดในความชำรุดบกพร่องของรถยนต์ใช้แล้ว โดยผู้ขายไม่จำเป็นต้องเขียนระบุไว้โดยชัดแจ้งในสัญญาว่า ไม่รับผิดในความชำรุดบกพร่องในทรัพย์สินที่ขาย เพียงแต่ผู้ขายต้องปิดประกาศไว้ที่รถยนต์คันที่ขายว่า เป็นการขายแบบ “as is” เท่านั้นแต่อย่างไรก็ตาม รถที่ขายประเภทนี้ก็ได้รับความคุ้มครองโดยผลของกฎหมายว่าต้องสามารถใช้งานได้ตามสภาพของรถยนต์ตามสมควร [93]

ทั้งนี้ ในประเทศสหรัฐอเมริกามีบทบัญญัติที่ให้ความคุ้มครองผู้ซื้อจากการขายทอดตลาดรถยนต์ใช้แล้วด้วย โดยผู้ขายจะต้องทำการแจ้งให้ผู้ซื้อทราบว่ารถยนต์คันนั้นเป็นการซื้อขาย ที่มีการรับประกัน หรือเป็นการซื้อขายในลักษณะขายตามสภาพที่เรียกว่า “as is” โดยแจ้งไว้ที่หน้ารถยนต์ใช้แล้วให้ผู้ซื้อทราบ นอกจากนั้นคู่มือผู้ซื้อจะระบุเตือนให้ผู้ซื้อตรวจสอบสิทธิของผู้ซื้อ ข้อเตือนให้ระมัดระวังในเรื่องใดก่อนทำสัญญาซื้อขาย อันเป็นการให้ความรู้แก่ผู้บริโภค แม้ผู้บริโภคไม่รู้กฎหมายก็ใช้ปฏิบัติได้โดยไม่เสียเปรียบผู้ขาย

นอกจากนั้น ในประเทศสหรัฐอเมริกา มีหน่วยงานที่ให้ความคุ้มครองผู้บริโภค คือ The Federal Trade Commission (FTC) ได้ออกมาตรการทางกฎหมายเพื่อคุ้มครองผู้บริโภครถยนต์ใช้แล้วโดยเฉพาะ โดยการออกระเบียบว่าด้วยข้อปฏิบัติสำหรับผู้ประกอบธุรกิจรถยนต์ใช้แล้ว คือ “A Dealer’s Guide to the Used Car Rule” ขึ้น โดยมีสาระสำคัญ คือ เป็นข้อกำหนดบังคับให้ผู้ประกอบธุรกิจซื้อขายรถยนต์ใช้แล้วที่มีการจำหน่ายรถยนต์มากกว่าห้าคัน ในระหว่างเวลาสิบสองเดือน ต้องปฏิบัติตามข้อบังคับนี้ รวมถึงการซื้อขายแบบเต็นท์รถ การฝากขาย การขายทอดตลาด

---

[93] The Federal Trade Commission” s Used Car Rule , 1998. File : // A : \ a Dealer “ s Guide to the Used Car Rule in USA.htm.

โดยข้อบังคับนี้มีสาระสำคัญในการบังคับใช้ คือ กำหนดให้ตัวแทนขายรถยนต์จะต้องปิดประกาศข้อมูลที่สำคัญที่ต้องแจ้งให้ผู้ซื้อทราบไว้ในหนังสือคำแนะนำผู้ซื้อ หรือ Buyers Guide และจะต้องติดไว้ที่รถยนต์ใช้แล้วในคันที่นำมาเสนอขาย อีกทั้งระบุชัดเจนว่าให้ติดคำแนะนำผู้ซื้อในลักษณะให้เห็นเด่นชัดได้โดยง่าย การขายโดยไม่ปิดคำแนะนำผู้ซื้อถือเป็นการปฏิบัติที่ผิดกฎหมาย

นอกจากนั้นในหนังสือคำแนะนำผู้ซื้อ ยังมีข้อความเตือนผู้บริโภคให้ใช้ความระมัดระวังในเรื่องใดบ้าง เช่นเตือนผู้บริโภคว่าการลงลายมือชื่อลงในใบรับประกัน (Warranty) โดยไม่อ่านพิจารณาให้ดีว่าผู้บริโภคจะได้รับสิทธิอะไรบ้าง เป็นการเสี่ยงอันตรายที่ไม่ควรปฏิบัติหรือการเตือนให้รู้ว่าผู้ประกอบธุรกิจบางรายเขียนว่า “การรับประกัน” แต่ภายใต้มีข้อความรายละเอียดเป็นการยกเว้นที่ผู้ขายไม่ต้องรับผิด เป็นต้น ถือเป็นการให้ความรู้แก่ผู้บริโภค แม้ว่าผู้บริโภคที่ไม่มีความรู้ด้านกฎหมายแต่ถ้าได้ปฏิบัติตามคำแนะนำใน “คำแนะนำผู้ซื้อ” ก็ย่อมได้รับประโยชน์ไปในตัวด้วย [94]

กฎเกณฑ์นี้จะช่วยให้ผู้บริโภคพินิจพิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับกรณี ผู้ที่จะต้องรับผิดชอบสำหรับการซ่อมแซมเมื่อมีสิ่งผิดปกติเกิดขึ้นไม่เป็นไปตามที่ได้ตกลงไว้ ถือว่าเป็นการแบ่งเบาภาระของผู้ซื้อในการตัดสินใจที่จะซื้อรถยนต์

จากกรณีตามข้อกำหนดไว้ใน “A Dealer’s Guide to the Used Car Rule” ของประเทศสหรัฐอเมริกา นั้น หากศึกษาเปรียบเทียบกับมาตรการเกี่ยวกับรถยนต์ใช้แล้วของประเทศไทย จะเห็นได้ว่า ในประเทศไทยการซื้อขายรถยนต์ใช้แล้วนี้เป็นหน้าที่ของผู้ซื้อที่ต้องใช้ความระมัดระวังในการซื้อเอง

นอกจากนั้น ในประเทศสหรัฐอเมริกายังมีองค์กรอิสระภาคเอกชนคือ The National Automobile Dealers Association จัดทำหนังสือราคากลางที่เป็นทางการ (The Kelley Blue Book) เพื่อให้ผู้บริโภคได้ทราบถึงราคากลางที่ทำการซื้อขายรถยนต์ใช้แล้วกันในท้องตลาดเป็นแนวทางให้ผู้บริโภคได้ใช้เป็นประโยชน์ก่อนการตัดสินใจเลือกซื้อรถใช้แล้วที่ตนสนใจ หนังสือดังกล่าวจะให้ข้อมูลเกี่ยวกับรถยนต์ใช้แล้วชนิดต่างๆ รุ่นปีที่ผลิต ราคาที่มีการซื้อขายกันในตลาดรถยนต์ในประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นหนังสือที่มีประโยชน์มากสำหรับผู้บริโภคในประเทศสหรัฐอเมริกา [95]

จากการศึกษา หลักกฎหมายต่างๆ ของประเทศสหรัฐอเมริกา ที่เกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภค ในการทำธุรกรรมเกี่ยวกับรถยนต์ เพื่อให้ได้แนวความคิดนำมาเป็นแนวทางในการ

---

[94] Iodie Z. Bernstein , Director , Bureau of Consumer Protection , F ederal Trade Commission ,August 22 ,2000

[95] David Klein, Marymae E. Klein, and Douglas D. Walsh, *Getting Unscrewed and Staying That Way*, Henry holt and Company, Inc since 1866,

ปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่คุ้มครองผู้บริโภคของประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เปรียบเทียบให้เห็นความแตกต่างได้ดังนี้

ตารางที่ 4.1 เปรียบเทียบกฎหมายของประเทศไทยและกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา

กฎหมายของประเทศไทย	กฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา
1. การซื้อขายรถยนต์ถือได้ว่าเป็นสังหาริมทรัพย์ทั่วไปที่มิได้อยู่ในบังคับของกฎหมายที่บัญญัติให้ต้องทำเป็นหนังสือ การกำหนดมาตรการคุ้มครองผู้บริโภคในด้านสัญญา จึงไม่สามารถคุ้มครองผู้บริโภค กรณีซื้อขายรถยนต์ใหม่ที่ไม่ได้ชำระราคาโดยการเช่าซื้อ	1. สัญญาซื้อขายสินค้าราคาตั้งแต่ 25 ดอลลาร์ขึ้นไป ต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือ ดังนั้นสัญญาซื้อขายรถยนต์จึงต้องอยู่ใต้บังคับแห่งกฎหมายนี้
2. ไม่มีกฎหมายกำหนดให้รถยนต์ใหม่เป็นสินค้าที่ต้องติดฉลาก หรือต้องมีคู่มือแนะนำผู้บริโภคผู้ซื้อรถยนต์ใหม่ เป็นหน้าที่ของผู้ซื้อที่ต้องใช้ความระมัดระวังในการซื้อเอง	2. การแสดงรายละเอียดเกี่ยวกับรถยนต์ใหม่ บังคับให้ผู้ผลิตรถยนต์ใหม่ต้องติดฉลาก เป็นสติ๊กเกอร์ติดไว้ที่กระจกหน้าต่างของรถยนต์ใหม่โดยมี 2.1 ฉลาก Monroney Sticker Price แสดงรายละเอียดเกี่ยวกับสินค้ารถยนต์ ดังนี้ 1. ราคาจากโรงงานผู้ผลิต 2. รายละเอียดของเครื่องยนต์และเกียร์ 3. อุปกรณ์เสริมและการกำหนดราคา 4. อัตราการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงจากสถาบัน คุ้มครองสิ่งแวดล้อม 5. การให้คะแนนการทดสอบการการชน 2.2 ฉลากเพิ่มเติม เพื่อแสดงถึงราคาอุปกรณ์ติดตั้งเพิ่มเติมแต่ละรายการที่ตัวแทนขายได้แนะนำให้ติดตั้ง 2.3 มีคู่มือแนะนำผู้บริโภคผู้ซื้อรถยนต์ใหม่

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

กฎหมายของประเทศไทย	กฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา
3. ไม่มีกฎหมายกำหนดชัดเจนที่บังคับให้ผู้ขาย (Dealer) ต้องมีหน้าที่ใน การรับประกันคุณภาพการใช้งาน (Warranty)	3. มีการประกันคุณภาพการใช้งาน (Warranty) และข้อกำหนดใช้บังคับให้ผู้ขาย (Dealer) ต้องมีหน้าที่ปฏิบัติต่อผู้บริโภคอย่างชัดเจนเป็น “ข้อสัญญาว่าจะรับผิด” โดยสัญญาการรับผิดเพื่อความชำรุดบกพร่อง มี 2 ประการ คือ 3.1 ข้อสัญญารับประกันอย่างชัดแจ้ง (Express Warranty) 3.2 ข้อสัญญาว่าจะรับผิดโดยปริยาย (Implied Warranty)
4. ไม่มีกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค ที่ใช้กับรถยนต์ที่มีความชำรุดบกพร่องหรือไม่ได้มาตรฐานโดยเฉพาะ	4. มี กฎหมายเลมอน (Lemon Law) คือ กฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค ใช้กับรถยนต์ที่มีความชำรุดบกพร่องหรือไม่ได้มาตรฐานโดยเฉพาะ
5. ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ผู้ขายมีความรับผิดเพียงซ่อมรถยนต์ที่มีความชำรุดบกพร่อง ให้ใช้งานได้ตามปกติไม่มีกฎหมายบังคับให้ต้องเปลี่ยนรถยนต์คันใหม่ให้แทน แม้ ซ่อมแล้ว แต่ความชำรุดบกพร่องยังไม่หมดไป	5. กรณี ผู้บริโภคได้รับความเสียหายจากรถยนต์ชำรุดบกพร่องหากไม่สามารถซ่อมแซมให้ได้มาตรฐานตามที่ได้ให้คำรับประกันไว้ ผู้ผลิตต้องทำการเปลี่ยนรถยนต์คันใหม่แทน(Replace) ให้ผู้บริโภค หรือ คืนเงินค่ารถยนต์ (Refund)
6. มีบทบัญญัติ เกี่ยวกับการห้ามจำหน่ายสินค้าหรือบริการที่ไม่ปลอดภัยหรืออาจเป็นอันตรายแก่ผู้บริโภค(Banning order)อยู่บ้างแต่ก็เป็นมาตรการป้องกันไม่ให้สินค้าเข้าสู่ตลาด ยังไม่มี มาตรการบังคับให้เรียกคืน (Mandatory recall) รถยนต์ที่ไม่ปลอดภัย หรืออาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้บริโภค ซึ่งกำลังวางขายอยู่ในตลาดแล้ว หรือที่ขายให้แก่ผู้บริโภคไปแล้ว	6. มีมาตรการเรียกคืนรถยนต์ที่ไม่ปลอดภัยหรืออาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้บริโภค (Recall) เพื่อที่จะดำเนินการควบคุมความปลอดภัยจากการใช้รถยนต์ภายหลังที่รถยนต์ได้วางขายอยู่ในตลาดแล้ว หรือที่ขายให้ผู้บริโภคไปแล้ว

จะเห็นได้ว่า กฎหมายเลมอน (Lemon Law) คือ กฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคที่เกี่ยวกับการซื้อขายรถยนต์ ไม่ว่า การแสดงรายละเอียดเกี่ยวกับรถยนต์ที่บังคับให้ผู้ผลิตรถยนต์ต้องติดฉลาก เป็นสติ๊กเกอร์ติดไว้ที่กระจกหน้าต่างของรถยนต์ การมีคู่มือแนะนำผู้บริโภคผู้ซื้อรถยนต์ การประกันคุณภาพการใช้งาน (Warranty) การเปลี่ยนรถยนต์คันใหม่แทน (Replace) การคืนเงินค่ารถยนต์ (Refund) หรือการเรียกคืนรถยนต์ที่ไม่ปลอดภัย หรืออาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้บริโภค (Recall)

ประเทศไทย ควรใช้เป็น แนวทางในการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่คุ้มครองผู้บริโภคของประเทศไทย ซึ่ง นอกจาก เป็นการคุ้มครองผู้บริโภครถยนต์ แล้วยังเป็นการสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้บริโภคในการเลือกซื้อสินค้าหรือบริการและส่งเสริมให้ผู้ประกอบธุรกิจในกลุ่มธุรกิจรถยนต์ มีคุณธรรม จริยธรรม มีความรับผิดชอบต่อสังคม ถือเป็นมาตรการในการสร้างความเป็นธรรมให้กับผู้บริโภคอย่างชัดเจน และเป็นข้อมูลที่จะช่วยให้ผู้บริโภคตัดสินใจเลือกซื้อหรือเลือกใช้บริการหรือสินค้านั้น ๆ โดยไม่ถูกหลอกลวงหรือเอารัดเอาเปรียบอีกต่อไป อีกทั้งยังเป็นการยกระดับมาตรฐานให้แก่สินค้าที่วางจำหน่ายในประเทศไทย และสินค้าที่จะส่งออกไปยังต่างประเทศให้สามารถทำการตลาดหรือส่งเสริมการขายได้ง่ายขึ้น ด้วย

บทที่ 5
บทวิเคราะห์

ในโลกแห่งความเป็นจริงพบว่า การทำธุรกรรมจำหน่ายรถยนต์ในประเทศไทย มีผู้บริโภคที่ซื้อขาย ไม่ว่าจะเป็นรถยนต์ใหม่หรือรถยนต์ใช้แล้ว อีกจำนวนมากที่ต้องประสบปัญหาจากการซื้อขายรถยนต์มากมายหลายประเด็น โดยผู้บริโภคดังกล่าวนี้ไม่ได้รับความเป็นธรรมจากการซื้อขายรถยนต์นั้น ในรูปแบบที่แตกต่างกันไปในแต่ละกรณี สาเหตุจากความอ่อนด้อยกว่าของอำนาจต่อรองทางเศรษฐกิจของผู้บริโภคในประเทศไทย ตลอดจนปัญหาจากกฎหมายที่บังคับใช้ในประเทศไทยในปัจจุบันที่ยังไม่เพียงพอที่จะคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภครถยนต์ ทั้งๆ ที่มีรูปแบบการประกอบธุรกิจเกี่ยวกับรถยนต์ที่จำกัดเพียงไม่กี่รูปแบบเท่านั้น ดังเช่น กรณีทุบรถ HONDA CR-V เมื่อวันที่ 27 มกราคม 2548 น.ส.เดือนเพ็ญ ศิลาเกษ ได้ใช้ค้อนปอนด์ทุบที่หน้ารถ HONDA CR-V ป้ายแดง จนกระจกรถแตก และ ได้ใช้พลั่วตีที่กระโปรงหน้ารถอีกนับ 10 ครั้งจนกระโปรงหน้ารถบุบ บริเวณหน้าอาคารชินวัตร 3 ท่ามกลาง การสังเกตการณ์ของเจ้าหน้าที่ตำรวจและเสียงเชียร์ของประชาชนและสื่อมวลชนจนกลายเป็นข่าวดังทั่วโลก เนื่องจากไม่ได้รับความเป็นธรรมจากบริษัทขายรถยักษ์ใหญ่ "ฮอนด้า" ระบุว่าซื้อรถซีอาร์-วีมาใช้ในราคา 1.3 ล้านบาท เจอปัญหารถสตาร์ทไม่ติด รถเสียศูนย์ และสารพัดปัญหาเกิดขึ้นทั้งที่เป็นรถใหม่เอี่ยมป้ายแดง เคยร้องเรียนกับทางศูนย์ไปจนถึงผู้บริหารระดับสูงของฮอนด้า เพื่อขอให้เปลี่ยนรถคันใหม่ที่ไม่มีปัญหามาให้แทน ก็ได้รับคำปฏิเสธว่าไม่ต้องหวังว่ารถจะดีเลิศ ทุกคัน ทั้งอ้างว่าในรถฮอนด้า 100 คันจะมีรถมีปัญหาลักษณะนี้ 1 คัน พร้อมยืนยันว่าผู้บริโภคไม่มีอิทธิพลเหนือบริษัท จะไม่มีการเปลี่ยนรถให้เด็ดขาด [96]

จากการวิเคราะห์ปัญหาที่เกิดขึ้นซึ่งมีผลกระทบต่อการคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภคตั้งแต่ผู้บริโภคเริ่มที่จะตัดสินใจซื้อรถยนต์ จนกระทั่งผู้บริโภคได้รถยนต์มาครอบครองแล้ว มีสาเหตุพอสรุปได้ ดังรายละเอียดนี้

1. ไม่อาจปฏิเสธได้ว่า ปัจจุบันนี้ การโฆษณาสินค้า มีผลต่อการตัดสินใจของผู้บริโภคที่จะซื้อรถยนต์ สภาพปัญหาในด้านการโฆษณาในประเทศไทยนั้น มีปัญหาการโฆษณาที่ผู้ขายมักอวดอ้างถึงเทคโนโลยีเกี่ยวกับความปลอดภัยและรักษาสิ่งแวดล้อมที่เกินความจำเป็น จนทำให้ผู้บริโภคต้องจ่ายเงินค่าอุปกรณ์เพิ่มเติมจากอุปกรณ์มาตรฐานเพียงเท่าที่จำเป็นต้องมี และผู้บริโภค

---

[96] http://bbs.pramool.com/webboard/view.php3?katoo=r701249

ไม่สามารถจะพิสูจน์ได้โดยง่ายเพราะถูกยัดเยียดให้ต้องรับเทคโนโลยีที่เกินความจำเป็นและให้เกิดความสับสนจนเข้าใจผิดในคำโฆษณาเหล่านั้น

2. อีกทั้งปัญหาการคุ้มครองผู้บริโภคในด้านการฉลาก ที่ผู้ขายปกปิดความจริงของสภาพรถยนต์ที่ควรต้องบอกให้ผู้ซื้อได้รับรู้ ทั้ง ๆ ที่ความจริงอาจจะเป็นรถยนต์ใหม่ที่เก่าเก็บและอะไหล่บางชิ้นถูกสลับสับเปลี่ยนจากรุ่นอื่นจนแตกต่างจากรุ่นของรถยนต์ใหม่นั้นตามที่ผู้ขายได้แจ้งบอกกล่าวแก่ผู้ซื้อทั้งอะไหล่บางชิ้นที่เก่าเก็บจนแทบจะใกล้หมดสภาพการใช้งานอยู่แล้วกว่าจะได้ขายมายังผู้บริโภคนั้น หรือรถยนต์ใหม่บางคันนั้นอาจจะประสบอุบัติเหตุถูกชนเสียหายอย่างมากในระหว่างระยะการขนส่งจากโรงงานผู้ผลิตก่อนจะถูกส่งถึงมือของผู้บริโภคแล้ว แต่ผู้ขายได้แอบเปลี่ยนชิ้นส่วนอะไหล่ที่ชำรุดเสียหายจนผู้บริโภคไม่อาจรู้ได้ในตอนรับมอบสินค้าและผู้ประกอบธุรกิจไม่ยอมบอกกล่าวให้ผู้ซื้อรับทราบแต่อย่างใด

3. หลังจากผู้บริโภคตัดสินใจซื้อรถยนต์แล้ว ขั้นตอนต่อไปคือการเข้าทำธุรกรรมเกี่ยวกับรถยนต์ เพื่อให้ได้กรรมสิทธิ์ในรถยนต์ดังกล่าว กรณีที่ผู้บริโภคซื้อรถยนต์ใหม่ กฎหมายกำหนดให้เป็นธุรกิจที่ควบคุมสัญญา เฉพาะกรณีผู้บริโภคที่ชำระราคาโดยใช้วิธีเช่าซื้อ มิได้ให้ความคุ้มครองผู้บริโภคที่ซื้อรถยนต์โดยชำระราคาด้วยวิธีอื่น

4. เมื่อได้รถมาครอบครองแล้ว ผู้บริโภคก็ยังประสบปัญหาความชำรุดบกพร่องของรถยนต์ และการรอนสิทธิ เนื่องจาก มีบทบัญญัติยกเว้นความรับผิดของผู้ขายไว้ คือ ผู้ขายต้องรับผิดต่อเมื่อความชำรุดบกพร่องนั้นเป็นเหตุให้เสื่อมราคาหรือเสื่อมความเหมาะสมแก่ประโยชน์อันมุ่งจะใช้เป็นปกติหรือที่มุ่งหมายโดยสัญญาและความชำรุดบกพร่องนี้ต้องเกิดขึ้นก่อนหรืออย่างน้อยที่สุดมีอยู่ในขณะทำสัญญาซื้อขาย ซึ่งผู้ซื้อไม่รู้ถึงความชำรุดบกพร่องนั้น หรือความเสียหายเกิดขึ้นจากการใช้หรือการเก็บสินค้าไม่ถูกต้อง บทบัญญัติดังกล่าวเป็นความไม่ชัดเจนของกฎหมายเกี่ยวกับขอบเขตการไม่ต้องรับผิดของผู้ประกอบการ

5. กรณีซื้อขายรถยนต์ใช้แล้ว มีบทบัญญัติให้ผู้ขายไม่ต้องรับผิดในความชำรุดบกพร่อง คือ ถ้าผู้ซื้อได้รู้อยู่แล้วแต่ในเวลาซื้อขายว่ามีความชำรุดบกพร่องแล้วหรืออย่างน้อยที่สุดก็ควรจะเห็นได้ นอกจากนี้ถ้าเป็นการซื้อขายระหว่างประชาชนด้วยกันนั้น ผู้ขายสามารถกำหนดข้อตกลงไม่ต้องรับผิดในเรื่องความชำรุดบกพร่องไว้ในสัญญาก็ได้

6. หลังจากผู้บริโภคประสบปัญหาในความชำรุดบกพร่องของรถยนต์ อยู่ตลอดเวลา แต่กฎหมายของประเทศไทยไม่มีบทบัญญัติให้ผู้ขายเปลี่ยนรถยนต์คันใหม่ให้ผู้ซื้อ และไม่ได้บัญญัติเรื่องการเรียกเก็บรถยนต์ที่อาจจะเป็นอันตรายออกจากตลาด

บทที่ 6
บทสรุปและข้อเสนอแนะ

1. บทสรุป

กล่าวสรุปได้ว่า รถยนต์มีความสำคัญและมีความจำเป็นเกี่ยวข้องกับการดำรงชีวิตประจำวันของผู้บริโภค และยังมีผู้บริโภคอีกจำนวนมากที่ไม่ได้รับความเป็นธรรมจากการทำธุรกรรมเกี่ยวกับรถยนต์ เนื่องจากในการทำธุรกรรมดังกล่าว ผู้ประกอบธุรกิจมีอำนาจต่อรองเหนือกว่าผู้บริโภค ทั้งนี้ โดยพิจารณาจากฐานะทางเศรษฐกิจ ความรู้ความเข้าใจ และความสันทัดจัดเจนประกอบกับ กฎหมายของประเทศไทยเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภคที่มีอยู่ในปัจจุบัน ยังไม่สามารถให้ความคุ้มครองผู้บริโภคเกี่ยวกับการซื้อขายรถยนต์ได้อย่างครบถ้วนโดยมีรายละเอียดดังนี้

1.1 มาตรการคุ้มครองผู้บริโภครถยนต์ในด้านการโฆษณา

เนื่องจากข้อมูลเกี่ยวกับข้อเท็จจริงของการใช้งานและอุปกรณ์ที่ครบถ้วนตรงตามรายละเอียดที่ผู้ผลิตและผู้ขายได้บอกกล่าวไว้ในคำโฆษณาขายสินค้ารถยนต์ใหม่นั้น ถือว่า เป็นสาระสำคัญที่ผู้บริโภคจำเป็นต้องได้รับอย่างถูกต้องและเพียงพอ จนสามารถที่จะตัดสินใจว่าตนจะเข้าทำการซื้อขายด้วยหรือไม่ แต่ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 ที่กำหนดมาตรการคุ้มครองผู้บริโภคด้านโฆษณานั้น เป็นเพียงมาตรการกำกับดูแลการโฆษณาสินค้าทั่วไป โดยไม่มีมาตรการควบคุมการโฆษณาเกี่ยวกับรถยนต์ และผู้โฆษณาไม่ต้องยื่นคำขออนุญาตก่อนโฆษณา ต่อมาเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้น คณะกรรมการว่าด้วยการโฆษณา จึงออกคำสั่ง ให้ผู้กระทำการโฆษณาแก้ไขข้อความโฆษณาหรือห้ามโฆษณาข้อความที่เป็นเท็จหรือเกินความจริง อันเป็นเพียงมาตรการแก้ไขเยียวยาปัญหาที่ปลายเหตุ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีมาตรการคุ้มครองผู้บริโภคในด้านการโฆษณา โดยให้ผู้กระทำการโฆษณารถยนต์ ยื่นคำขออนุญาตพร้อมส่งข้อมูลเกี่ยวกับโฆษณาชิ้นนั้นให้คณะกรรมการว่าด้วยการโฆษณาพิจารณาตรวจสอบ โดยต้องได้รับอนุญาตก่อนจึงจะทำการโฆษณาได้ อันเป็นมาตรการทางกฎหมายที่ป้องกันคุ้มครองผู้บริโภคที่ต้นเหตุ

1.2 มาตรการคุ้มครองผู้บริโภครถยนต์ในด้านฉลากติดรถยนต์

รถยนต์ใหม่ ถือว่าเป็นสินค้าที่อาจก่อให้เกิดอันตรายถึงชีวิตของทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร แต่ปัจจุบันยังไม่ได้เป็นสินค้าที่ควบคุมฉลาก จึงควรแก้ไข มาตรการคุ้มครองด้านฉลากโดยการบังคับให้ผู้ผลิตและผู้ขายจะต้องบรรยายคุณภาพ วิธีการใช้และคำเตือน เพื่อให้ได้ข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้องและเพียงพอ ทำให้ผู้บริโภคสามารถใช้เป็นข้อมูลประกอบในการพิจารณาตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ เพื่อให้ได้รถยนต์อย่างที่ต้องการ ด้วยความเป็นธรรมและประหยัด และยังได้รับความปลอดภัยจากการใช้รถยนต์ ที่ถูกต้องตามหลักวิชาการตามเทคโนโลยี มีคุณภาพและมีอุปกรณ์ครบถ้วน เป็นการแสดงให้เห็นว่าสินค้าหรือบริการของตนนั้นมีคุณภาพดีประการใด ทำให้มีประชาชนผู้พบเห็นเกิดความสนใจและเพิ่มโอกาสการขายแก่ผู้ผลิตและผู้ขายนั้นได้มากขึ้นไปด้วย แต่ในการกำหนดให้ระบุวิธีการใช้และคำเตือนนั้น ทางฝ่ายผู้ผลิตและผู้ขายในประเทศไทยในปัจจุบันนี้กลับมีความเข้าใจผิดๆ ว่าเป็นการเพิ่มภาระให้แก่ตน จึงได้แต่พยายามที่จะระบุให้น้อยที่สุด ทั้งๆ ที่ในความเป็นจริงแล้วการที่ผู้ผลิตสามารถระบุวิธีการใช้และคำเตือนจะส่งผลทำให้ผู้บริโภคเกิดมีความระมัดระวังในการใช้สินค้าและบริการเพิ่มมากขึ้นจนไม่ก่อให้เกิดความเสียหาย เพราะการระบุวิธีการใช้และคำเตือนมีผลเป็นการกำหนดกติกาให้ผู้บริโภคทราบว่า หากเกิดเสียหายที่มีสาเหตุมาจากการที่ผู้บริโภคนั้นได้ใช้สินค้านั้นๆ อย่างผิดกติกาที่ผู้ผลิตได้กำหนดแล้ว ตนเองก็จะไม่ได้รับการเยียวยาจากความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น

1.3 มาตรการคุ้มครองผู้บริโภครถยนต์ในด้านสัญญา

ในปัจจุบัน คณะกรรมการว่าด้วยสัญญา ได้กำหนดให้การประกอบธุรกิจขายสินค้าหรือให้บริการเป็นธุรกิจที่ควบคุมสัญญา หลายประการทั้งนี้รวมถึงประกาศคณะกรรมการว่าด้วยสัญญาเรื่องให้ธุรกิจเช่าซื้อรถยนต์และรถจักรยานยนต์เป็นธุรกิจที่ควบคุมสัญญา พ.ศ. 2543 ซึ่งเป็นการให้ความคุ้มครองผู้บริโภคที่เช่าซื้อรถยนต์ มิใช่ซื้อขายรถยนต์ ทำให้เห็นได้ว่าการคุ้มครองผู้บริโภคที่ซื้อขายรถยนต์จากผู้ประกอบธุรกิจนั้นพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภคในด้านสัญญาไม่ได้ให้ความคุ้มครองผู้บริโภค

1.4 มาตรการทางกฎหมายในการแก้ไขปัญหาความรับผิดของผู้ขายในความชำรุดบกพร่องของรถยนต์

มีบทบัญญัติยกเว้นความรับผิดของผู้ขายไว้ว่าผู้ขายต้องรับผิดในความชำรุดบกพร่อง เมื่อความชำรุดบกพร่องนั้นต้องถึงขนาดให้ทรัพย์ที่ซื้อขายนั้นเสื่อมราคาหรือเสื่อมความเหมาะสมแก่ประโยชน์ตามปกติหรือแก่ประโยชน์ที่มุ่งหมายตามสัญญา และความชำรุดบกพร่องนี้ต้องเกิดขึ้นก่อนหรืออย่างน้อยที่สุดมีอยู่ในขณะทำสัญญาซื้อขาย ซึ่งผู้ซื้อไม่รู้ถึงความชำรุดบกพร่อง

1.5 บทบัญญัติเกี่ยวกับ ข้อตกลงยกเว้นหน้าที่และความรับผิดของผู้ขายรถยนต์ใช้แล้ว ในเรื่องความชำรุดบกพร่อง และปัญหาการรอนสิทธิ

กรณีการซื้อขายรถยนต์ใช้แล้วระหว่างประชาชนทั่วไปด้วยกันนั้น ผู้ขายสามารถกำหนดข้อยกเว้นความรับผิดของตนในเรื่องความชำรุดบกพร่องไว้ในสัญญาได้ จึงทำให้ผู้ประกอบธุรกิจซื้อขายรถยนต์ใช้แล้วบางราย หลีกเลี่ยงการบังคับใช้ของกฎหมาย โดยนำรถยนต์ของตนไปฝากจอดขายไว้ที่บ้านซึ่งทำให้ผู้ซื้อเข้าใจว่าเป็นรถยนต์ใช้แล้วที่ขายโดยประชาชนทั่วไป

สำหรับปัญหาการรอนสิทธิ เนื่องจากในทางปฏิบัติของการซื้อขายรถยนต์ใช้แล้วนั้น ผู้ประกอบธุรกิจรถยนต์ใช้แล้วที่รับซื้อรถยนต์มาจากผู้เป็นเจ้าของรถยนต์จะให้ผู้เป็นเจ้าของลงชื่อในใบโอนทางทะเบียนไว้โดยยังไม่ลงชื่อผู้รับโอนหรือที่เรียกว่า “โอนลอย” แต่โดยเหตุที่รถยนต์เป็นสังหาริมทรัพย์ เมื่อได้มีการซื้อขายกันนั้น กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินย่อมโอนไปยังผู้ซื้อตั้งแต่ขณะเมื่อได้ทำสัญญาซื้อขายกัน

ด้วยเหตุดังกล่าวนี้เอง การโอนทางทะเบียนจึงไม่ใช่เป็นสาระสำคัญในการโอนกรรมสิทธิ์ การซื้อขายรถยนต์ใช้แล้วผู้ประกอบธุรกิจและผู้บริโภคจะตกลงซื้อขายกัน ณ สถานที่ของผู้ขายโดยผู้ซื้อชำระเงินให้แก่ผู้ขายและผู้ขายได้ส่งมอบรถยนต์ให้แก่ผู้ซื้อและผู้ขายจะส่งมอบใบโอนทางทะเบียนที่ผู้เป็นเจ้าของเดิมได้โอนไว้ให้แก่ผู้ซื้อไปดำเนินการทางทะเบียนเอง ผู้ขายหมดหน้าที่ที่จะต้องดำเนินการต่อไป การปฏิบัติดังกล่าวนี้ทำให้เกิดปัญหาต่างๆ ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ดังนั้นเพื่อเป็นการแก้ปัญหาดังกล่าว ผู้วิจัยมีความเห็นว่าควรให้มีมาตรการบังคับให้ผู้ขายจัดการโอนทางทะเบียนให้เสร็จสิ้น กล่าวคือ ก่อนที่ผู้ประกอบธุรกิจซื้อขายรถยนต์ใช้แล้วจะนำรถยนต์ใช้แล้วมาจำหน่าย ผู้ประกอบธุรกิจต้องดำเนินการโอนทะเบียนเปลี่ยนเจ้าของให้เป็นชื่อของผู้ประกอบธุรกิจก่อนจึงจะนำรถยนต์มาจำหน่ายได้ หากปรากฏว่ารถยนต์ใช้แล้วมีการรอนสิทธิเกิดขึ้นภายหลังจากการขายรถยนต์ใช้แล้วให้แก่ผู้บริโภค ผู้ประกอบธุรกิจต้องเป็นผู้รับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น โดยจะปฏิเสธความรับผิดไม่ได้

1.6 ความไม่ชัดเจนเกี่ยวกับขอบเขตการไม่ต้องรับผิดของผู้ประกอบการ

พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ได้กำหนดข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ประกอบการไว้ ในกรณีที่ผู้ซื้อได้รู้อยู่แล้วแต่ในเวลาซื้อขายว่ามีความชำรุดบกพร่องหรือควรจะได้รู้เช่นว่านั้น หากได้ใช้ความระมัดระวังอันพึงคาดหมายได้ หรือความเสียหายเกิดขึ้นจากการใช้หรือการเก็บสินค้าไม่ถูกต้องตามวิธีใช้ วิธีเก็บรักษา คำเตือน หรือข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าที่ผู้ประกอบการได้กำหนดไว้อย่างถูกต้องและชัดเจนตามสมควรแล้ว กรณีดังกล่าวนี้ผู้ขายไม่ต้องรับผิดในความชำรุดบกพร่องแต่อย่างใด ซึ่งการยกเว้นความรับผิดของผู้ประกอบการนั้นต้องมีการพิสูจน์หรือตีความ

2. ข้อเสนอแนะ

2.1 ให้มีมาตรการปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 โดยมีบทบัญญัติที่เป็นมาตรการควบคุมการโฆษณาโดยให้ผู้กระทำการโฆษณารถยนต์ ยื่นคำขออนุญาต และต้องได้รับอนุญาตก่อนจึงจะทำการโฆษณาได้ อันเป็นมาตรการคุ้มครองผู้บริโภคที่ต้นเหตุ

2.2 ให้มีมาตรการปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติม โดยให้ผู้ผลิตรถยนต์ใหม่ต้องติดฉลาก เป็นสติ๊กเกอร์ติดไว้ที่กระจกหน้าต่างของรถยนต์ใหม่ทุกๆ คัน และมีการตรวจสอบการใช้ข้อความในฉลากก่อนนำรถยนต์ออกขายว่า มีการแสดงฉลากครบถ้วนและมีการใช้ข้อความที่ตรงต่อความเป็นจริงก่อนนำรถยนต์ออกขาย ทั้งนี้ เพื่อเป็นการป้องกันมิให้ผู้บริโภคได้รับความเสียหายอันเนื่องมาจากการใช้รถยนต์ เพราะหลงเชื่อตามคำพรรณนาที่เป็นเท็จหรือเกินจริงนั้นโดยฉลากนั้นประกอบไปด้วย

2.2.1 ฉลาก Monroney Sticker Price

เป็นฉลากที่แสดงรายละเอียดสินค้าที่ใช้บังคับกับบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ใหม่ โดยให้จัดทำเป็นฉลากของผู้ผลิตรถยนต์ใหม่ (Manufacturer) และผู้ที่จะมีสิทธิดึงฉลาก นี้ออกจากรถยนต์ใหม่ได้ก็คือผู้บริโภคที่เป็นผู้ซื้อรถยนต์ใหม่คันนั้น โดยในฉลากต้องมีรายละเอียดแสดงถึง

1) ราคาจากโรงงานผู้ผลิต

2) รายละเอียดของเครื่องยนต์และเกียร์

3) อุปกรณ์เสริมและการกำหนดราคา

4) อัตราการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงจากสถาบันคุ้มครองสิ่งแวดล้อม

5) การให้คะแนนการทดสอบการการชน

2.2.2 ฉลากเพิ่มเติม (A Dealer Supplemental Sticker)

แสดงรายละเอียดเกี่ยวกับสินค้าที่ใช้บังคับกับผู้ขายหรือตัวแทนฝ่ายขายรถยนต์ใหม่ โดยให้จัดทำเป็นฉลากของผู้ขายรถยนต์ใหม่หรือตัวแทนขายรถยนต์ (Dealer Sticker Price) ที่จะต้องปิดประกาศไว้นอกเหนือจากฉลาก Monroney Sticker Price ซึ่งให้มีไว้เพื่อแสดงถึงราคาอุปกรณ์ติดตั้งเพิ่มเติมแต่ละรายการที่ตัวแทนขายได้แนะนำให้ติดตั้ง (The suggested retail price of dealer-installed option) โดยกฎหมายบังคับให้ผู้ขายจะต้องติดไว้ที่รถยนต์ใหม่ในคันที่นำมาเสนอขาย

2.3 กำหนดให้มีคู่มือแนะนำผู้บริโภคผู้ซื้อรถยนต์ใหม่ โดยให้เอกสารคำแนะนำผู้ซื้อเป็นส่วนหนึ่งของสัญญา เพื่อใช้เป็นหลักฐานในการฟ้องร้องบังคับคดีต่อไป

2.4 ให้มีมาตรการปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 ในการทำธุรกรรมเกี่ยวกับรถยนต์ทุกชนิดต้องทำเป็นหนังสือและกำหนดให้การประกอบธุรกิจซื้อขายรถยนต์เป็นธุรกิจที่ควบคุมสัญญาเช่นเดียวกับการเช่าซื้อทั้งนี้รวมทั้งบุคคลธรรมดาและนิติบุคคล

2.5 มีมาตรการกำหนดให้กรณีรถยนต์ใหม่ที่มีความชำรุดบกพร่องอันเป็นสาเหตุจากสภาพเครื่องยนต์ หรือช่วงล่างของรถยนต์ จนไม่สามารถใช้รถยนต์ได้เป็นปกติ ได้รับการซ่อมต้องไม่เกิน 3 ครั้ง (การซ่อมแต่ละครั้งไม่จำเป็นต้องเกิดจากสาเหตุเดียวกัน) ภายใน 1 ปี นับตั้งแต่วันซื้อขายรถยนต์ หรือภายในระยะทางไม่เกิน 50,000 กิโลเมตร แล้วแต่ระยะไหนถึงก่อน โดยแต่ละครั้งต้องให้ช่างของผู้ผลิตเป็นผู้รับผิดชอบในการซ่อมรถยนต์คันดังกล่าว และหากยังมีความชำรุดบกพร่องในลักษณะเดียวกันอีกเป็นครั้งที่ 4 ภายในระยะเวลาหรือระยะทางดังกล่าว ก็ให้ผู้บริโภคมีสิทธิเลือกขอให้เปลี่ยนรถยนต์คันใหม่ หรือขอรับเงินราคารถยนต์ที่ซื้อไปพร้อมดอกเบี้ยตามกฎหมายคืนจากผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์ได้

2.6 เพิ่มบทบัญญัติในพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 กำหนดให้มีหน่วยงานหรือ คณะกรรมการด้านความปลอดภัยในการใช้รถยนต์ ที่มีความเป็นอิสระในการปฏิบัติงานและไม่ขึ้นกับหน่วยงานใดๆ ทำหน้าที่ดูแล มาตรการการเรียกคืนรถยนต์ (Recall) โดยมีอำนาจในการตรวจสอบรถยนต์ที่อาจก่อให้เกิดอันตราย และมีอำนาจในการสั่งตรงให้ ผู้ประกอบการ ผู้ผลิต (ซึ่งอาจหมายรวมถึงผู้จัดจำหน่าย ผู้ค้าส่งหรือผู้นำเข้า) นำรถยนต์ของตนที่ไม่มีความปลอดภัยกลับมาจากผู้บริโภค อันจะทำให้ผู้บริโภคได้รับความคุ้มครอง และเป็นมาตรการที่เป็นประโยชน์ต่อผู้บริโภคโดยส่วนรวม (Public Interest)

2.7 ในการซื้อขายรถยนต์ใช้แล้วให้มีมาตรการกำหนดให้ผู้ประกอบธุรกิจขายรถยนต์ใช้แล้วมีการโอนทางทะเบียนรถยนต์ใช้แล้วให้เป็นชื่อของผู้ประกอบธุรกิจก่อนที่จะนำรถยนต์ใช้แล้วมาวางจำหน่าย

2.8 ให้มีมาตรการปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติม โดยกำหนดให้ผู้ประกอบธุรกิจรถยนต์ใช้แล้ว ให้มีการรับประกัน (Warranty) สินค้ารถยนต์ โดย ระบุรายละเอียดเกี่ยวกับรถยนต์ใช้แล้ว คือ ยี่ห้อรถยนต์ รุ่น ปีที่ผลิต และรหัสหมายเลขตัวถัง ผู้ประกอบธุรกิจจำต้องระบุให้ผู้ซื้อทราบโดยชัดเจน และระบุถึงความรับผิดของผู้ประกอบธุรกิจว่าเป็นการรับประกันลักษณะใด ซึ่งจะระบุความรับผิดของผู้ประกอบธุรกิจใน 2 ลักษณะ ดังนี้

2.8.1 การซื้อขายกันตามสภาพที่เห็น (As Is)

2.8.2 การซื้อขายที่มีการรับประกัน (Warranty) ทั้งนี้โดยแยกออกเป็น 2 ลักษณะ คือ

1) การรับประกันความรับผิดแบบเต็มรูป (Full Warranty) คือ การรับประกันทุกกรณี

2) การรับประกันความรับผิดแบบจำกัดความรับผิด (Limited Warranty)

2.9 ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการมีคุณธรรม จริยธรรม ในการรับผิดชอบต่อสังคม

2.10 ให้มีหน่วยงานของรัฐดำเนินการรวบรวมมาตรการทางกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการผลิตสินค้า เป็นหมวดหมู่ หรือประเภทเดียวกันเพื่อสะดวกในการใช้กฎหมาย คำสั่ง เช่น มีการรวบรวมมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมการผลิตรถยนต์ ที่ผลิตในประเทศ หรือมาตรการทางกฎหมายควบคุมรถยนต์นำเข้าจากต่างประเทศโดยเฉพาะ

จากการศึกษาถึงสภาพปัญหาของผู้บริโภคในการทำธุรกรรมจำหน่ายรถยนต์ใหม่ และรถยนต์ใช้แล้วในประเทศไทยได้บทสรุปและข้อเสนอแนะแนวทางในการ ปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภคในการทำธุรกรรมจำหน่ายรถยนต์ใหม่ และรถยนต์ใช้แล้วแสดงในตารางที่ 6.1 และตารางที่ 6.2 ดังนี้

ตารางที่ 6.1 กฎหมายที่เกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภคในการทำธุรกรรมจำหน่ายรถยนต์ใหม่

ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับสภาพปัญหาของผู้บริโภคในการทำธุรกรรมจำหน่ายรถยนต์	**มาตรการทางกฎหมายที่คุ้มครองผู้บริโภค**	**ข้อเสนอแนะ**
1. ผู้บริโภคเชื่อการโฆษณาสินค้ารถยนต์ และตัดสินใจซื้อรถยนต์ตามโฆษณา	1. พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 ที่กำหนดมาตรการคุ้มครองผู้บริโภคด้านโฆษณา ไม่มีมาตรการควบคุมการโฆษณาเกี่ยวกับรถยนต์และไม่ได้กำหนดให้ผู้ดำเนินการโฆษณาต้องยื่นคำขออนุญาตเพื่อตรวจสอบข้อความก่อนโฆษณา	1. ให้มีมาตรการปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 โดยมีบทบัญญัติที่เป็นมาตรการควบคุมการโฆษณารถยนต์ ยื่นคำขออนุญาต และต้องได้รับอนุญาตก่อนจึงจะทำการโฆษณาได้
2. ผู้บริโภค หลงเชื่อตามคำพรรณนาเกี่ยวกับคุณภาพของรถยนต์ ที่เป็นเท็จหรือเกินความเป็นจริง	2. พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 มีมาตรการกำกับดูแลด้านฉลากเฉพาะกรณีรถยนต์ใช้แล้ว	2. ให้มีมาตรการปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติม โดยให้ผู้ผลิตรถยนต์ใหม่ต้องติดฉลาก เป็นสติ๊กเกอร์ติดไว้ที่กระจก

ตารางที่ 6.1 (ต่อ)

ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับสภาพปัญหาของผู้บริโภคในการทำธุรกรรมจำหน่ายรถยนต์	มาตรการทางกฎหมายที่คุ้มครองผู้บริโภค	ข้อเสนอแนะ
		หน้าต่างของรถยนต์ใหม่ทุกๆ คัน และมีการตรวจสอบการใช้ข้อความในฉลากก่อนนำรถยนต์ออกขายว่า มีการแสดงฉลากครบถ้วนและมีการใช้ข้อความที่ตรงต่อความเป็นจริง โดยในฉลากต้องมีรายละเอียดแสดงถึง 1. ราคาจากโรงงานผู้ผลิต 2. รายละเอียดของเครื่องยนต์และเกียร์ 3. อุปกรณ์เสริมและการกำหนดราคา 4. อัตราการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงจากสถาบันคุ้มครองสิ่งแวดล้อม 5. การให้คะแนนการทดสอบการการชน

ตารางที่ 6.1 (ต่อ)

ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับสภาพปัญหาของผู้บริโภคในการทำธุรกรรมจำหน่ายรถยนต์	มาตรการทางกฎหมายที่คุ้มครองผู้บริโภค	ข้อเสนอแนะ
3.ผู้บริโภคไม่ได้รับความเป็น ธรรมจากการทำสัญญาซื้อขายรถยนต์	3.พระราชบัญญัติคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภค พ.ศ. 2522 ที่กำหนดในด้านสัญญา คือ สิทธิที่จะได้รับความเป็นธรรมในการทำสัญญา คุ้มครองผู้บริโภค เฉพาะกรณีซื้อขายรถยนต์แบบเช่าซื้อ	3. ให้มีมาตรการปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 ในการทำธุรกรรมเกี่ยวกับรถยนต์ทุกชนิด ต้องทำเป็นหนังสือ และกำหนดให้การประกอบธุรกิจซื้อขายรถยนต์ เป็นธุรกิจที่ควบคุมสัญญาเช่นเดียวกับการเช่าซื้อ ทั้งนี้รวมทั้งบุคคลธรรมดาและนิติบุคคล และกำหนดให้มีคู่มือแนะนำผู้บริโภคผู้ซื้อรถยนต์ใหม่ โดยให้เอกสารคำแนะนำผู้ซื้อรถยนต์เป็นส่วนหนึ่งของสัญญา
4. ผู้บริโภคไม่ได้รับความเป็นธรรมจากผู้ประกอบการกรณีรถยนต์ที่ซื้อชำรุดบกพร่องไม่สามารถใช้งานได้เป็นปกติ	4. พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 กำหนดข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ประกอบการไว้ไม่ชัดเจน	4. กำหนดให้กรณีรถยนต์ใหม่ที่มีความชำรุดบกพร่องโดยมีสาเหตุเกิดจากสภาพเครื่องยนต์หรือช่วงล่างของรถยนต์จนไม่สามารถใช้รถยนต์ได้เป็นปกติ โดยอาจก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยขึ้นได้ ทั้งนี้ไม่รวมถึงการใช้งานที่เกิดจากการเกิดอุบัติเหตุ หรือใช้งานแบบผิดปกติ เข้าซ่อมต้องไม่เกิน 3 ครั้ง (การซ่อมแต่ละครั้งไม่

ตารางที่ 6.1 (ต่อ)

ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับสภาพปัญหาของผู้บริโภคในการทำธุรกรรมจำหน่ายรถยนต์	มาตรการทางกฎหมายที่คุ้มครองผู้บริโภค	ข้อเสนอแนะ
		จำเป็นต้องเกิดจากสาเหตุเดียวกัน) ภายใน 1 ปี นับตั้งแต่วันซื้อขายรถยนต์ หรือภายในระยะทางไม่เกิน 50,000 กิโลเมตร แล้วแต่ระยะไหนถึงก่อน โดยแต่ละครั้งต้องให้ช่างของผู้ผลิตเป็นผู้รับผิดชอบในการซ่อมรถยนต์คันดังกล่าว และหากยังมีความชำรุดบกพร่องในลักษณะเดียวกันอีกเป็นครั้งที่ 4 ภายในระยะเวลาหรือระยะทางดังกล่าว ก็ให้ผู้บริโภคมีสิทธิเลือกขอให้เปลี่ยนรถยนต์คันใหม่ หรือขอรับเงินราคารถยนต์ที่ซื้อไปพร้อมดอกเบี้ยตามกฎหมายคืนจากผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์ได้
5. ผู้บริโภคไม่ได้รับความปลอดภัยจากรถยนต์ที่ซื้อขายในตลาด	5. พระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551 แม้ได้บัญญัติเรื่อง การเรียกคืนรถยนต์ (Recall) ไว้ก็ตาม แต่ก็เป็นเรื่องที่ต้องมีข้อพิพาทเป็นคดีผู้บริโภคในชั้นศาลและศาลจะมีคำสั่งในเรื่องการเรียกคืนรถยนต์ (Recall) หรือไม่ก็เป็น	5. เพิ่มบทบัญญัติในพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 กำหนดให้มีหน่วยงานหรือคณะกรรมการด้านความปลอดภัยในการใช้รถยนต์ที่มีความเป็นอิสระในการ

ตารางที่ 6.1 (ต่อ)

ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับสภาพปัญหาของผู้บริโภคในการทำธุรกรรมจำหน่ายรถยนต์	มาตรการทางกฎหมายที่คุ้มครองผู้บริโภค	ข้อเสนอแนะ
	ดุลพินิจของศาลเท่านั้น	ปฏิบัติงานและไม่ขึ้นกับหน่วยงานใดๆ ทำหน้าที่ดูแลมาตรการการเรียกคืนรถยนต์ (Recall) โดยมีอำนาจในการตรวจสอบรถยนต์ที่อาจก่อให้เกิดอันตราย และ มีอำนาจในการสั่งตรงให้ ผู้ประกอบการผู้ผลิตนำรถยนต์ของตนที่ไม่มีความปลอดภัยกลับมาจากผู้บริโภค

ตารางที่ 6.2 กฎหมายที่เกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภคในการทำธุรกรรมจำหน่ายรถยนต์ใช้แล้ว

ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับสภาพปัญหาของผู้บริโภคในการทำธุรกรรมจำหน่ายรถยนต์	มาตรการทางกฎหมายที่คุ้มครองผู้บริโภค	ข้อเสนอแนะ
1. ในธุรกิจซื้อขายรถยนต์ใช้แล้ว ผู้ประกอบธุรกิจจะทำสัญญาซื้อขายยกเว้นความรับผิดของตนไว้ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540ตามมาตรา 6 โดยให้เหตุผลว่าก่อนที่ผู้ซื้อจะตัดสินใจซื้อรถยนต์ใช้แล้ว		1. ในการซื้อขายรถยนต์ใช้แล้วให้มีมาตรการกำหนดให้ผู้ประกอบธุรกิจขายรถยนต์ใช้แล้วมีการโอนทางทะเบียนรถยนต์ใช้แล้วให้เป็นชื่อของผู้ประกอบธุรกิจก่อนที่จะนำรถยนต์ใช้แล้วมาวางจำหน่าย และ ให้มีมาตรการปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติม โดยกำหนดให้ผู้

ตารางที่ 6.2 (ต่อ)

ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับสภาพปัญหาของผู้บริโภคในการทำธุรกรรมจำหน่ายรถยนต์	มาตรการทางกฎหมายที่คุ้มครองผู้บริโภค	ข้อเสนอแนะ
ผู้ประกอบธุรกิจจะให้ผู้ซื้อเลือกชมรถยนต์จนเป็นที่พอใจแก่ผู้ซื้อ ก่อนที่จะตกลงชำระราคา ดังนั้นผู้ประกอบธุรกิจจะยกเหตุผลดังกล่าวยกเว้นความรับผิดของตนไว้ในสัญญาว่าผู้ซื้อได้รับรถยนต์ในสภาพ ที่ใช้งานได้ตามความเหมาะสมแก่ประโยชน์อันมุ่งจะใช้เป็นปกติ หรือประโยชน์ที่มุ่งหมายโดยสัญญาแล้ว ผู้ประกอบธุรกิจไม่รับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่รถยนต์แต่อย่างใดหลังจากการซื้อขายกันเรียบร้อยแล้ว		ประกอบธุรกิจรถยนต์ใช้แล้วให้มีการรับประกัน(Warranty) สินค้ารถยนต์ ซึ่งจะระบุความรับผิดของผู้ประกอบธุรกิจใน 2 ลักษณะ ดังนี้ 1. การซื้อขายกันตามสภาพที่เห็น (As Is) 2. การซื้อขายที่มีการรับประกัน (Warranty)

จากตาราง คุ้มครองผู้บริโภค เป็นทฤษฎีที่เป็นการป้องกันสินค้าที่ไม่มีคุณภาพ หรือสินค้าที่เป็นอันตรายไม่ให้เข้าสู่ระบบตลาดของผู้บริโภค ซึ่งถ้าหากไม่มีมาตรการป้องกันสินค้าที่ไม่มีคุณภาพ หรือสินค้าที่เป็นอันตราย ดังกล่าวก็อาจนำมาซึ่งความเสียหายทางเศรษฐกิจ ความเชื่อมั่นของผู้บริโภคกับสินค้านั้น และอาจกระทบต่อความไว้วางใจของผู้บริโภคในระดับนานาชาติได้ ทั้งนี้ทฤษฎีดังกล่าวเป็นการใช้มาตรการทางกฎหมายจากภาครัฐ และมาตรการร่วมกันรับผิดชอบจากภาคเอกชน มาดำเนินการเพื่อเป็นมาตรการป้องกันสินค้าที่ไม่มีคุณภาพ หรือสินค้าที่เป็นอันตราย ไม่ให้ตกถึงมือผู้บริโภคเป็นสำคัญ

นอกจากนั้น การมีคุณธรรม จริยธรรม ของผู้ประกอบการในการรับผิดชอบร่วมในสังคม สิ่งแวดล้อม หรือต่อผู้บริโภค ที่มีต่อสินค้าในการผลิตเพื่อจำหน่าย หรือจำหน่ายแก่ผู้บริโภค เป็นธุรกิจนั้น ถือเป็นขั้นตอนที่ดีที่สุดในการป้องกันไม่ให้สินค้าที่ไม่มีคุณภาพ หรือสินค้าที่เป็นอันตรายออกจำหน่ายแก่ผู้บริโภค

บรรณานุกรม

บรรณานุกรม

คัมภีร์ แก้วเจริญ (2530) *ละเมิดในแวดวงคอมพิวเตอร์*

จำปี โสตถิพันธ์ (2540) *หลักกฎหมายนิติกรรมสัญญา* กรุงเทพมหานคร วิญญูชน

จิ๊ด เศรษฐบุตร (2539) *หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด*

ชัยวัฒน์ วงศ์วัฒนศานต์ (2543) *กฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค* กรุงเพมหานคร วิญญูชน

ไชยยศ เหมะรัชตะ (2539) *กฎหมายว่าด้วยสัญญา* กรุงเทพมหานคร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ทองอยู่ ว่องเรืองอรุณ ผู้ตรวจราชการกรมการขนส่งทางบก สัมภาษณ์

http://www.thaiconsumers.in.th.

http://bbs.pramool.com/webboard/view.php3?katoo=r701249

ประสิทธิ์ จงวิชิต (2526) *การพิสูจน์ในคดีละเมิดโดยประมาทเลินเล่อ*

ปกรณ์ นิลประพันธ์. www.lawreform.go.th. อ้างถึงใน ปนิธาน ช่อผูก

ปัญจพร โกศลกิติวงศ์ (2541) *ความรับผิดทางแพ่งของผู้ก่อมลพิษในคดีสิ่งแวดล้อม*

ประพนธ์ ศาตะมาน (2543) *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะซื้อขาย*

กรุงเทพมหานคร นิติบรรณการ

ปิยะนุช โปตะวณิช (2542) *กฎหมายแพ่ง 1* กรุงเทพมหานคร มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

ไพจิตร ปุญญพันธ์ (2546) *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด*

กรุงเทพมหานคร นิติบรรณการ 2546

_____. (2543) *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะซื้อขาย*

กรุงเทพมหานคร นิติบรรณการ

ไพโรจน์ อาจรักษา (2545) *บริโภคอย่างฉลาด อ่านฉลากก่อนซื้อ*

ภัทรศักดิ์ วรรณแสง (2546) *หลักกฎหมายละเมิด* กรุงเทพมหานคร วิญญูชน

ยุพาวรรณ วรรณวาณิชย์ (2548) *การจัดการการตลาดบริการ*

รองพล เจริญพันธ์ (2540) *ความเป็นมาของการคุ้มครองผู้บริโภคในประเทศไทย*

สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค

ราชบัณฑิตยสถาน (2542) *พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน*

วิษณุ เครืองาม (2540) *คำอธิบายกฎหมายว่าด้วยซื้อขายแลกเปลี่ยนให้* กรุงเทพมหานคร

นิติบรรณาการ

วีระรัตน์ กิจเลิศไพโรจน์ (2547) *การตลาดธุรกิจบริการ*

วิชัย ธัญญพาณิชย์ (2539) *ปัญหาการชดใช้เยียวยาความเสียหายแก่ผู้บริโภคตามพระราชบัญญัติ*

คุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522

ศิณีนาถ เกียรติกังวาฬไกล (2532*)* *ความรับผิดทางละเมิดของผู้ประกอบวิชาชีพ*

ศนันท์กรณ์ โสตถิพันธ์ (2549) *คำอธิบายนิติกรรม – สัญญา* วิญญูชน

ศุภฤกษ์ ชลวีระวงศ์ (2550) *ความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย*

ศรีราชา เจริญพาณิช (2543) *เอกสารประกอบการสอนชุดวิชากฎหมายพาณิชย์ 1* กรุงเทพมหานคร มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

สุนทร มณีสวัสดิ์ (2542) *กฎหมายแพ่ง 1* กรุงเทพมหานคร มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

สุษม พัฒนะศิริ (2543) *การคุ้มครองผู้บริโภคและการประกันคุณภาพสินค้า* กรุงเทพมหานคร มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

สุษม ศุภนิตย์ (2553) *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยลักษณะละเมิด* นิติบรรณการ

_____. (2541) *คำอธิบายกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค*

_____. (2543) *คำอธิบายกฎหมายเกี่ยวกับการโฆษณา*

อรนุช อาชาทองสุข (2536) *การควบคุมและแก้ไขปัญหาข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม*

อดุลย์ จาตุรงคกุล (2540) *พฤติกรรมผู้บริโภค* อ้างถึงใน ปนิธาน ช่อผูก อำนาจของคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 : ศึกษากรณีการดำเนินคดีแทนผู้บริโภค

New Car Buyers , http : // www.nolo.com/lawcenter/ency/category.cfm, 2002

Autopedia Lemon Law Information and Sites [Online], Available URL: http://www.autopedia com/html/Hotlinks-Lemon.html,2002.

Bryan A. Garner. (2004).Black.”s Law Dictionary Editor in Chief (8 ed).

Carnery V. sears, Rocbuck & Co., 309 F. 2d 300 (4 th Cir, 1962) : Penn V. Inferno Manufacturing Coporation, 230 A. 2d 593 (1968) อ้างถึงใน Miller C. J. Lovell P. A David Klein, Marymae E. Klein, and Douglas D. Walsh, Getting Unscrewed and Staying That Way, Henry holt and Company, Inc since 1866,

Earn W. Kitner, Primer On The Law of Deceptive Practices, A Guide for Business 2nd ed., (N.Y.: Macmillan Publishing , 1993)

Federal Consumer Information Center, A Guide for Buying a New Car [Online], Available URL: http://www.ftc.gov/indec.html,2002

Gold ring, Maher and Mc keough , Consumer Protection Law (4th e d.) Sydney:

Federation press, 1993, The Federal Trade Commission" s Used Car Rule , 1998. File : // A : \ a Dealer " s Guide to the Used Car Rule in USA.htm.

Hornby A.S. (2002). Oxford advance learner's dictionary of current English.

Iodie Z. Bernstein , Director , Bureau of Consumer Protection , F ederal Trade Commission ,August 22 ,2000

Rosenberg , R. Robert ., John E. Whitcraft. Gardon W. Brown. Understanding Business and Consumer Law . Gregg Division : McGraw – Hill . SaleillesLes accidents du travail et la responsibilité civile. Essai d'une théorie objective de la responsabilité délituelle (Paris 1897)

Thomas W. dunfee and others, Modern Business Law and the Regulatory Environment, 3d. ed. (n.p.: McGraw-Hill, 1996), pp . 1028-1029

Murray the State of the Art. Defernce 57 Marquette L. R. 649. (1974).

William L. Prosser. (1971) Handbook of the Law of Torts (4 ed)

ภาคผนวก

กฎหมายเลมอนระดับมลรัฐ (State Lemon Law)[97]

สถานที่	ความคุ้มครอง	ระยะเวลาการซ่อมแซมและการคุ้มครอง
ทุกรัฐ	ผู้บริโภคได้รับความคุ้มครองโดยกฎหมายเลมอนระดับประเทศ (Federal Lemon Law) ซึ่งใช้กับสินค้าทุกชนิด รวมถึงรถยนต์ เรือ และสินค้าทั่วไปอื่นๆ รวมถึงคอมพิวเตอร์และเครื่องใช้ในบ้าน	ซ่อมแซม 3-4 ครั้ง สำหรับปัญหาเดิม หรือ ซ่อมแซม 6-8 ครั้ง สำหรับสินค้าทั้งหมดซึ่งอยู่ภายในระยะเวลารับประกัน
แอละแบมา	ยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้บนถนน รวมถึงรถบ้าน (motor homes)	- ซ่อมแซม 3 ครั้ง หรือไม่ สามารถใช้งานได้ 30 วัน ปฏิทิน - 1 ปี หรือ 12,000 ไมล์
อะแลสกา	ยานพาหนะ 4 ล้อหรือมากกว่านั้น ที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล ที่ใช้โดยบุคคล ครอบครัว หรือในครัวเรือน และต้องมีการจดทะเบียน ไม่รวมถึงรถแทรกเตอร์ ยานพาหนะในไร่ หรือที่ใช้นอกสถาน	- ซ่อมแซม 3 ครั้ง หรือไม่ สามารถใช้งานได้ 30 วัน ทำการ - ตามระยะเวลารับประกันหรือ 1 ปี
แอริโซมา	ยานพาหนะที่ใช้ขนส่งคนหรือทรัพย์บนถนนสาธารณะ รวมถึงเฉพาะส่วนของแซสซีของรถบ้าน	- ซ่อมแซม 4 ครั้ง หรือไม่ สามารถใช้งานได้ 30 วัน ทำการ - ตามระยะเวลารับประกันหรือ 2 ปี หรือ 24,000 ไมล์
อาร์คันซอ	ยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลที่ได้รับอนุญาต ซื้อขาย หรือเช่าซื้อ เพื่อการขนส่งคนหรือทรัพย์บนถนนสาธารณะ แต่ไม่รวมถึง	- ซ่อมแซม 1 ครั้งสำหรับความชำรุดบกพร่องที่อาจก่อให้เกิดการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บอย่างร้ายแรง หรือซ่อมแซม 3 ครั้งสำหรับปัญหาเดิม

[97] Lemon Law Summaries. Retrieved November 26, 2010, from http://www.carlemon.com/lemon.html.

สถานที่	ความคุ้มครอง	ระยะเวลาการซ่อมแซมและการคุ้มครอง
	รถจักรยานยนต์ ส่วนที่อาศัยของรถบ้าน	หรือ 5 ครั้งสำหรับปัญหาอื่นปลีกย่อย หรือไม่สามารถใช้งานได้ 30 วันปฏิทิน - 2 ปี หรือ 24,000 ไมล์
แคลิฟอร์เนีย	รถยนต์ใหม่ที่ใช้หรือซื้อสำหรับบุคคลครอบครัว หรือใช้ในครัวเรือน รวมถึงส่วนของแชสซีของรถบ้าน	- ซ่อมแซม 1 ครั้งสำหรับความชำรุดบกพร่องที่อาจก่อให้เกิดการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บอย่างร้ายแรง หรือซ่อมแซม 4 ครั้ง หรือไม่สามารถใช้งานได้ 30 วันปฏิทิน - 18 เดือนหรือ 18,000 ไมล์
โคโลราโด	ยานพาหนะส่วนบุคคลที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล รวมถึงรถกระบะและรถตู้ ที่ใช้เดินขนส่งทางถนนและใช้ขนส่งไม่เกิน 10 คน ไม่รวมรถบ้านและรถจักรยานยนต์	- ซ่อมแซม 4 ครั้ง หรือไม่สามารถใช้งานได้ 30 วันทำการ - ตามระยะเวลารับประกันหรือ 1 ปี
คอนเนตทิคัต	รถยนต์โดยสารและรถยนต์เชิงพาณิชย์	- ซ่อมแซม 4 ครั้ง หรือไม่สามารถใช้งานได้ 30 วันปฏิทิน - 2 ปี หรือ 18,000 ไมล์
เดลาแวร์	รถยนต์โดยสาร ไม่รวมรถบ้าน (เว้นแต่แชสซี) หรือรถจักรยานยนต์	- ซ่อมแซม 4 ครั้ง หรือไม่สามารถใช้งานได้ 30 วันทำการ - ตามระยะเวลารับประกันหรือ 1 ปี
ดิสตริกต์ ออฟ โคลัมเบีย (วอชิงตัน ดี.ซี.)	ยานพาหนะที่ขายหรือจดทะเบียนเพื่อการขนส่งบุคคลไม่รวมรถบัส จักรยานยนต์ รถบ้าน หรือยานพาหนะเพื่อการสันทนาการ	- ซ่อมแซม 4 ครั้ง หรือไม่สามารถใช้งานได้ 30 วัน - 2 ปี หรือ 18,000 ไมล์
ฟลอริดา	ยานพาหนะใหม่ที่ซื้อขายหรือเช่าซื้อสำหรับบุคคล ครอบครัวหรือใช้ในครัวเรือน ไม่รวมรถราง รถอ๊อฟโรด	- ซ่อมแซม 3 ครั้ง หรือไม่สามารถใช้งานได้ 30 วันปฏิทิน- 24 เดือน

สถานที่	ความคุ้มครอง	ระยะเวลาการซ่อมแซมและการคุ้มครอง
	รถบรรทุกเกิน 10,000 ปอนด์ ยานพาหนะที่ใช้อยู่อาศัยหรือสันทนาการหรือรถจักรยานยนต์	
จอร์เจีย	ยานพาหนะเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลใช้ขนส่งคนหรือทรัพย์ทางถนน ที่เช่าซื้อ ซื้อขายหรือจดทะเบียน รวมถึงส่วนแชสซีของรถบ้าน ไม่รวมรถจักรยานยนต์ หรือรถบรรทุกน้ำหนักเกิน 10,000 ปอนด์	- ซ่อมแซม 1 ครั้งสำหรับระบบเบรกและพวงมาลัยหรือซ่อมแซม 3 ครั้งหรือไม่สามารถใช้งานได้ 30 วัน ปฏิทินสำหรับปัญหาอื่นๆ - 1 ปีหรือ 12,000 ไมล์
ฮาวาย	ยานพาหนะเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลใช้ขนส่งคนหรือทรัพย์ทางถนน ซึ่งใช้สำหรับบุคคล ครอบครัว หรือในครัวเรือน ไม่รวมรถจักรยานยนต์ หรือรถสกูตเตอร์ หรือยานพาหนะน้ำหนักเกิน 10,000 ปอนด์	- ซ่อมแซม 1 ครั้งสำหรับความชำรุดบกพร่องที่อาจก่อให้เกิดการเสียชีวิตหรือบาดเจ็ดอย่างร้ายแรง หรือซ่อมแซม 3 ครั้งไม่สามารถใช้งานได้ 30 วันทำการ - ตามระยะเวลารับประกันหรือ 2 ปีหรือ 24,000 ไมล์
ไอดาโฮ	รถยนต์ใหม่ที่ใช้ส่วนตัว หรือสำหรับบุคคลครอบครัว หรือในครัวเรือน ไม่รวมรถจักรยานยนต์ รถแทร็กเตอร์ในไร่ รถพ่วง หรือรถบรรทุกน้ำหนักเกิน 12,000 ปอนด์	- ซ่อมแซม 4 ครั้ง หรือไม่สามารถใช้งานได้ 30 วันทำการ - ตามระยะเวลารับประกันหรือ 2 ปีหรือ 24,000 ไมล์
อินลินอยส์	รถยนต์ใหม่ รถบรรทุกเบา และรถตู้น้ำหนักต่ำกว่า 8,000 ปอนด์ ยานพาหนะสำหรับสันทนาการซึ่งไม่รวมส่วนพ่วง ไม่รวมจักรยานยนต์	- ซ่อมแซม 4 ครั้ง หรือไม่สามารถใช้งานได้ 30 วันทำการ - 1 ปีหรือ 12,000 ไมล์
อินเดียนา	ยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลที่น้ำหนักน้อยกว่า 10,000 ปอนด์ และใช้ทางถนน ไม่	- ซ่อมแซม 4 ครั้ง หรือไม่สามารถใช้งานได้ 30 วันทำการ - 18 เดือน หรือ 18,000 ไมล์

สถานที่	ความคุ้มครอง	ระยะเวลาการซ่อมแซมและการคุ้มครอง
	รวมรถตู้ รถบ้าน เครื่องจักรในไร่ รถจักรยานยนต์ รถแล่นบนหิมะ หรืออ๊อฟโรด	
ไอโอวา	ยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลที่ซื้อขายหรือเช่าซื้อและใช้ขนส่งคนหรือทรัพย์ทางถนน แต่ไม่รวมรถจักรยานยนต์ รถบ้าน หรือยานพาหนะน้ำหนักเกินกว่า 10,000 ปอนด์	- ซ่อมแซม 1 ครั้งสำหรับความชำรุดบกพร่องที่อาจก่อให้เกิดการเสียชีวิตหรือบาดเจ็ดอย่างร้ายแรง หรือซ่อมแซม 3 ครั้ง หรือไม่สามารถใช้งานได้ 30 วัน ปฏิทินสำหรับปัญหาอื่นๆ
แคนซัส	รถยนต์ใหม่ซึ่งขายหรือเช่าซื้อ และลงทะเบียนน้ำหนัก 12,000 ปอนด์หรือน้อยกว่า ไม่รวมส่วนที่ต่อเติมหรือปรับแต่งของยานพาหนะโดยผู้ผลิตชั้นสอง ผู้ดัดแปลงชั้นหนึ่งหรือชั้นสอง	- ซ่อมแซม 4 ครั้งสำหรับความชำรุดบกพร่องเดิม หรือซ่อมแซม 10 ครั้งสำหรับปัญหาอื่นปลีกย่อย หรือไม่สามารถใช้งานได้ 30 วันปฏิทิน - ตามระยะเวลารับประกันหรือ 1 ปี
เคนทักกี	ยานพาหนะทั้งหมด เว้นแต่รถตู้ปรับแต่ง รถบ้าน รถจักรยานยนต์ เครื่องจักรในไร่ และยานพาหนะที่มีมากกว่า 2 เพลา	- ซ่อมแซม 4 ครั้ง หรือไม่สามารถใช้งานได้ 30 วันทำการ - 1 ปี หรือ 12,000 ไมล์
ลุยเซียนา	ยานพาหนะทั้งหมดที่น้ำหนักต่ำกว่า 10,000 ปอนด์ เว้นแต่รถบ้าน รถจักรยานยนต์ และรถยนต์ที่ใช้เพื่อการพาณิชย์	- ซ่อมแซม 4 ครั้ง หรือไม่สามารถใช้งานได้ 30 วันปฏิทิน - ตามระยะเวลารับประกันหรือ 1 ปี
เมน	ยานพาหนะใดๆ ที่ซื้อขายหรือเช่าซื้อ ไม่รวมยานพาหนะเชิงพาณิชย์น้ำหนักกว่า 80,000 ปอนด์	- ซ่อมแซม 3 ครั้ง หรือไม่สามารถใช้งานได้ 15 วันทำการ - 2 ปี หรือ 18,000 ไมล์
แมริแลนด์	รถยนต์โดยสารหรือรถบรรทุกที่มีอัตราการบรรทุก 1 ตันหรือน้อยกว่านั้น	- ซ่อมแซม 1 ครั้งสำหรับระบบเบรกหรือพวงมาลัย หรือซ่อมแซม 4 ครั้งหรือไม่สามารถใช้งานได้ 30 วัน

สถานที่	ความคุ้มครอง	ระยะเวลาการซ่อมแซมและการคุ้มครอง
		ปฏิทินสำหรับปัญหาอื่นๆ
แมสซาชูเซตส์	ยานพาหนะทั้งหมด เว้นแต่ยานพาหนะอ๊อฟโรด รถบ้าน รถจักรยานยนต์ และยานพาหนะที่ใช้เชิงพาณิชย์	- ซ่อมแซม 3 ครั้งหรือไม่สามารถใช้งานได้ 15 วันทำการ - ตามระยะเวลารับประกันหรือ 1 ปี
มิชิแกน	รถยนต์ใหม่ รถตู้ หรือรถบรรทุก ที่ซื้อโดยผู้อาศัยอยู่ในมิชิแกนเพื่อใช้สำหรับบุคคลหรือครอบครัว	- ซ่อมแซม 4 ครั้ง หรือไม่สามารถใช้งานได้ 30 วันทำการ - ตามระยะเวลารับประกัน หรือ 1 ปี
มินนิโซตา	รถยนต์ใหม่ที่ใช้สำหรับบุคคลครอบครัวหรือในครัวเรือน เป็นเวลาอย่างน้อยร้อยละ 40	- ซ่อมแซม 1 ครั้งสำหรับระบบเบรกหรือพวงมาลัย หรือซ่อมแซม 4 ครั้งหรือไม่สามารถใช้งานได้ 30 วันทำการสำหรับปัญหาอื่นๆ - ตามระยะเวลารับประกันหรือ 2 ปี
มิสซิสซิปปี	ยานพาหนะที่ใช้สำหรับบุคคลครอบครัวหรือในครัวเรือน ไม่รวมยานพาหนะอ๊อฟโรด รถจักรยานยนต์ แต่รวมถึงแชสซีของรถบ้าน	- ซ่อมแซม 3 ครั้งสำหรับปัญหาเดิมหรือ หรือไม่สามารถใช้งานได้ 15 วันทำการ - ตามระยะเวลารับประกันหรือ 1 ปี
มิสซูรี	รถยนต์ใหม่ ใช้สำหรับบุคคลครอบครัวหรือในครัวเรือน ไม่รวมพาหนะเชิงพาณิชย์ พาหนะอ๊อฟโรด รถจักรยานยนต์หรือพาหนะเพื่อการสันทนาการ	- ซ่อมแซม 4 ครั้ง หรือไม่สามารถใช้งานได้ 30 วันทำการ - ตามระยะเวลารับประกันหรือ 1 ปี
มอนแทนา	ยานพาหนะใดๆ รวมถึงส่วนที่ไม่ได้ใช้อาศัยของรถบ้าน เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล ใช้เพื่อขนส่งคนหรือทรัพย์ทางถนน ไม่รวมรถบรรทุกน้ำหนัก 10,000 ปอนด์ หรือรถจักรยานยนต์	- ซ่อมแซม 4 ครั้ง หรือไม่สามารถใช้งานได้ 30 วันทำการ - 2 ปี หรือ 18,000 ไมล์

สถานที่	ความคุ้มครอง	ระยะเวลาการซ่อมแซมและการคุ้มครอง
เนแบรสกา	รถยนต์ใหม่ ซึ่งปกติใช้สำหรับบุคคลครอบครัว ในครัวเรือน หรือเพื่อการพาณิชย์ไม่รวมรถบ้าน	- ซ่อมแซม 4 ครั้ง หรือไม่สามารถใช้งานได้ 40 วันทำกา - ตามระยะเวลารับประกันหรือ 1 ปี
เนวาดา	รถยนต์ใหม่ ซึ่งปกติใช้สำหรับบุคคลครอบครัวหรือในครัวเรือน ไม่รวมรถบ้านหรือพาหนะอ๊อฟโรด	- ซ่อมแซม 4 ครั้ง หรือไม่สามารถใช้งานได้ 30 วันทำการ - ตามระยะเวลารับประกันหรือ 1 ปี
นิว แฮมป์เชียร์	รถยนต์ 4 ล้อใดๆ ที่น้ำหนักไม่เกิน 9,000 ปอนด์ และยังรวมถึงพาหนะสันทนาการและรถจักรยานยนต์	- ซ่อมแซม 3 ครั้ง หรือไม่สามารถใช้งานได้ 30 วันทำการ - ตามระยะเวลารับประกันบวก 1 ปี
นิวเจอร์ซีย์	รถยนต์โดยสารและรถจักรยานยนต์ รวมถึงส่วนที่ไม่ได้ใช้อยู่อาศัยของรถบ้าน	- ซ่อมแซม 3 ครั้ง หรือไม่สามารถใช้งานได้ 30 วันปฏิทิน - 2 ปี หรือ 18,000 ไมล์
นิวเม็กซิโก	รถยนต์โดยสาร รวมถึงรถยนต์บรรทุก รถจักรยานยนต์ หรือรถตู้ ซึ่งปกติใช้สำหรับบุคคล ครอบครัว หรือในครัวเรือน น้ำหนักน้อยกว่า 10,000 ปอนด์	- ซ่อมแซม 4 ครั้ง หรือไม่สามารถใช้งานได้ 30 วันทำการ - ตามระยะเวลารับประกันหรือ 1 ปี
นิวยอร์ก	รถยนต์ที่ไม่ใช่เชิงพาณิชย์ ที่ซื้อหรือเช่าซื้อไม่รวมจักรยานยนต์ รถบ้าน และพาหนะอ๊อฟโรด	- ซ่อมแซม 4 ครั้ง หรือไม่สามารถใช้งานได้ 30 วันทำการ - 2 ปี หรือ 18,000 ไมล์
นอร์ท แคโรไลนา	รถยนต์ใหม่ใดๆ นอกเหนือจากรถบ้านพ่วง เมื่อไม่มีน้ำหนัก 10,000 ปอนด์ หรือมากกว่านั้น รวมถึงรถบรรทุก รถจักรยานยนต์ และรถตู้	- ซ่อมแซม 4 ครั้ง หรือไม่สามารถใช้งานได้มากกว่า 20 วันทำการในช่วง 12 เดือน - 2 ปี หรือ 24,000 ไมล์
นอร์ท ดาโคตา	รถยนต์โดยสารและรถบรรทุกน้ำหนัก 10,000 ปอนด์หรือน้อยกว่านั้น ซึ่งปกติใช้สำหรับบุคคล ครอบครัว หรือในครัวเรือน	- ซ่อมแซม 3 ครั้ง หรือไม่สามารถใช้งานได้ 30 วันทำการ - ตามระยะเวลารับประกันหรือ 1 ปี

สถานที่	ความคุ้มครอง	ระยะเวลาการซ่อมแซมและการคุ้มครอง
โอไฮโอ	รถยนต์โดยสาร รถบรรทุกเบา (บรรทุกได้ไม่เกิน 1 ตันและไม่ใช้เชิงพาณิชย์) หรือจักรยานยนต์ และยังรวมส่วนแชสซีของรถบ้าน	- ซ่อมแซม 3 ครั้ง หรือไม่สามารถใช้งานได้ 30 วันทำการ ซ่อมแซม 8 ครั้งสำหรับปัญหาต่างกัน ซ่อมแซม 1 ครั้งสำหรับกรณีที่อาจก่อให้เกิดอันตรายถึงชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัส - 1 ปีหรือ 18,000 ไมล์
โอคลาโฮมา	รถยนต์ใดๆ ที่ต้องจดทะเบียน ไม่รวมพาหนะน้ำหนักเกิน 10,000 ปอนด์และส่วนที่ใช้อยู่อาศัยของรถบ้าน	- ซ่อมแซม 4 ครั้ง หรือไม่สามารถใช้งานได้ 45 วัน - ตามระยะเวลารับประกัน หรือ 1 ปี
ออริกอน	รถยนต์ใหม่ ซึ่งปกติใช้สำหรับบุคคลครอบครัว หรือในครัวเรือน	-ซ่อมแซม 4 ครั้งหรือไม่สามารถใช้งานได้ 30 วันทำการ - 1 ปี หรือ 12,000 ไมล์
เพนซิลเวเนีย	พาหนะที่ใช้สำหรับบุคคล ครอบครัวหรือในครัวเรือน ไม่รวมรถบ้านรถจักรยานยนต์ และพาหนะอ๊อฟโรด	- ซ่อมแซม 3 ครั้ง หรีไม่สามารถใช้งานได้ 30 วันปฏิทิน - ตามระยะเวลารับประกัน หรือ 1 ปีหรือ 12,000 ไมล์
โรด ไอแลนด์	รถยนต์ รถบรรทุก รถจักรยานยนต์หรือรถตู้น้ำหนักน้อยกว่า 10,000 ปอนด์	- ซ่อมแซม 4 ครั้งหรือไม่สามารถใช้งานได้ 30 วันปฏิทิน - 1 ปี หรือ 15,000 ไมล์
เซาท์ แคโรไลนา	รถยนต์โดยสาร รวมถึงรถยนต์ รถตู้และรถบรรทุกเล็ก	- ซ่อมแซม 3 ครั้งหรือไม่สามารถใช้งานได้ 30 วันปฏิทิน - 1 ปีหรือ 12,000 ไมล์
เซาท์ ดาโคตา	ยานพาหนะทั้งหมดที่ใช้บนถนนสาธารณะซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล ไม่รวมรถบ้านหรือยานพาหนะน้ำหนัก 10,000 ปอนด์หรือมากกว่านั้น	- ซ่อมแซม 4 ครั้ง บวกอีก 1 ครั้ง - 1 ปี หรือ 12,000 ไมล์

สถานที่	ความคุ้มครอง	ระยะเวลาการซ่อมแซมและการคุ้มครอง
	บ้าน ยานพาหนะเพื่อสันทนาการหรือยานพาหนะอ๊อฟโรดและยานพาหนะน้ำหนักมากกว่า 10,000 ปอนด์	งานได้ 30 วันทำการ - ตามระยะเวลารับประกัน หรือ 1 ปี
เทกซัส	ยานพาหนะใหม่ รวมถึงรถยนต์รถบรรทุก รถตู้ รถจักรยานยนต์พาหนะทุกชนิด รถบ้าน และยานพาหนะสำหรับสันทนาการ	- ซ่อมแซม 4 ครั้ง หรือไม่สามารถใช้งานได้ 30 วันทำการ ซ่อมแซม 2 ครั้งสำหรับอันตรายต่อความปลอดภัยอย่างรุนแรง - ตามระยะเวลารับประกัน หรือ 1 ปี
ยูทาห์	รถยนต์หรือรถบรรทุกน้ำหนักน้อยกว่า 12,000 ปอนด์ หรือรถบ้าน	- ซ่อมแซม 3 ครั้ง หรือไม่สามารถใช้งานได้ 30 วันทำการ - ตามระยะเวลารับประกัน หรือ 1 ปี
เวอร์มอนต์	รถยนต์โดยสาร และรถบรรทุกน้ำหนักต่อกว่า 10,000 ปอนด์ ไม่รวมรถแล่นบนหิมะรถจักรยานยนต์ หรือส่วนที่ใช้อยู่อาศัยของยานพาหนะเพื่อสันทนาการ	- ซ่อมแซม 3 ครั้ง หรือไม่สามารถใช้งานได้ 30 วันปฏิทิน - ตามระยะเวลารับประกัน
เวอร์จิเนีย	รถยนต์ที่ส่วนสำคัญใช้สำหรับบุคคลครอบครัว หรือในครัวเรือน	- ซ่อมแซม 3 ครั้งหรือไม่สามารถใช้งานได้ 30 วันปฏิทิน ซ่อมแซม 1 ครั้งสำหรับความชำรุดบกพร่องด้านความปลอดภัยร้ายแรง 18 เดือน
วอชิงตัน	ยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลใหม่ใดๆ รวมถึงรถจักรยานยนต์ใหม่ ใช้เพื่อขนส่งคนหรือทรัพย์บนทางหลวง ไม่รวมส่วนที่ใช้อยู่อาศัยของรถบ้านหรือรถบรรทุกน้ำหนัก 19,000 ปอนด์หรือมากกว่านั้น	- ซ่อมแซม 4 ครั้ง หรือไม่สามารถใช้งานได้ 30 วันปฏิทิน ซ่อมแซม 2 ครั้งสำหรับความชำรุดบกพร่องด้านความปลอดภัยร้ายแรง - 2 ปี หรือ 24,000 ไมล์

สถานที่	ความคุ้มครอง	ระยะเวลาการซ่อมแซมและการคุ้มครอง
เวสต์ เวอร์จิเนีย	รถยนต์โดยสาร รถกระบะ รถตู้ และแชสซีของรถบ้านที่ใช้สำหรับบุคคลครอบครัวหรือในครัวเรือน	- ซ่อมแซม 3 ครั้ง หรือไม่สามารถใช้งานได้ 30 วันปฏิทิน ซ่อมแซม 1 ครั้งสำหรับกรณีที่อาจทำให้เกิดอันตรายแก่ชีวิตหรือบาดเจ็บอย่างรุนแรง - ตามระยะเวลารับประกัน หรือ 1 ปี
วิสคอนซิน	ยานพาหนะทั้งหมด ไม่รวมจักรยานยนต์เล็ก รถกึ่งรถพ่วง หรือรถพ่วงที่ใช้ร่วมกับรถบรรทุกหรือรถแทร็กเตอร์	- ซ่อมแซม 4 ครั้ง หรือไม่สามารถใช้งานได้ 30 วัน - ตามระยะเวลารับประกัน หรือ 1 ปี
ไวโอมิง	ยานพาหนะทั้งหมดที่น้ำหนักน้อยกว่า 10,000 ปอนด์	- ซ่อมแซม 3 ครั้งหรือไม่สามารถใช้งานได้ 30 วันทำการ - 1 ปี

กฎหมายเลมอน (Lemon Law) เป็นกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคที่ซื้อหรือเช่าซื้อรถยนต์ที่มีความชำรุดบกพร่องหรือไม่ได้มาตรฐานหรือมีปัญหาอื่นๆ ที่เกี่ยวกับรถยนต์ โดยผู้บริโภคสามารถฟ้องศาลเรียกค่าเสียหาย โดยขอคืนราคารถยนต์เต็มจำนวน (Refund) หรือขอเปลี่ยนรถยนต์ใหม่ (Replace) จากตัวแทนจำหน่ายหรือผู้ผลิตที่ไม่สามารถทำการซ่อมรถยนต์ให้สามารถใช้รถยนต์ได้ภายในเวลาที่กำหนด

ประวัติผู้ศึกษา

ชื่อ	นายณัฐธัญ สวิงทอง
วัน เดือน ปีเกิด	5 ตุลาคม พ.ศ.2507
สถานที่เกิด	เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรี นิติศาสตร์บัณฑิต จากมหาวิทยาลัยรามคำแหง ปีการศึกษา 2530
สถานที่ทำงาน	ธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย
ตำแหน่ง	ผู้จัดการส่วนที่ปรึกษา ฝ่ายกฎหมาย