

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในแวดวงการดำเนินธุรกิจปัจจุบัน ธุรกิจประเภทหนึ่งที่ได้รับ ความสนใจอย่างแพร่หลายก็คือ การทำ “ธุรกรรมเช่าซื้อ” ความนิยมและแพร่หลาย ดังกล่าว อาจเกิดจากเหตุผลสำคัญสองประการ คือ 1. ข้อจำกัดทางการเงินของผู้บริโภค กล่าวคือ ผู้บริโภค ไม่สามารถซื้อสินค้าที่มีมูลค่าสูงมากได้ เนื่องจากไม่สามารถแสวงหาเม็ดเงินจำนวนมากมาซื้อสินค้านั้นได้ และ 2. อาจเป็นเพราะผู้บริโภคตัดสินใจบนฐานของการคำนวณค่าเสียโอกาส (Opportunity Costs) กล่าวคือ ผู้บริโภค ไม่ต้องการนำเงินจำนวนมากไปลงทุนกับการซื้อสินค้าชิ้นหนึ่งชิ้นใดซึ่งอาจให้ผลกำไรหรือค่าตอบแทนน้อย เมื่อเทียบกับการนำเงินจำนวนเดียวกันไปลงทุนประกอบธุรกิจอื่น ตัวอย่างเช่น ของสินค้าที่มีมูลค่าสูงและผู้บริโภคนิยมทำธุรกรรมเช่าซื้อในตลาดมากประเภทหนึ่งคือ “ยานพาหนะ” ซึ่งสังเกตได้จากธุรกิจให้เช่าซื้อยานพาหนะที่มีอัตราความเจริญเติบโตเป็นอย่างมาก¹

ทางปฏิบัติของการเช่าซื้อยานพาหนะ มักมีผู้เกี่ยวข้องสามฝ่าย กล่าวคือ ผู้บริโภค ผู้จำหน่าย และสถาบันการเงิน โดยผู้บริโภคจะเป็นผู้เลือกหายานพาหนะที่ตนประสงค์จะเป็นเจ้าของจากผู้จำหน่าย เมื่อสามารถเลือกหายานพาหนะที่ตนประสงค์ได้แล้ว จึงดำเนินการติดต่อกับผู้ประกอบการ (ซึ่งโดยส่วนใหญ่แล้วจะเป็นสถาบันการเงินต่างๆ) เพื่อให้ผู้ประกอบการสถาบันการเงินดำเนินการออกเงินล่วงหน้าให้แก่ผู้จำหน่าย จากนั้นผู้บริโภคจึงค่อยตกลงทำสัญญาเช่าซื้อ กับผู้ประกอบการสถาบันการเงินต่อไป หรือที่เรียกกันว่า “การจัดไฟแนนซ์”

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วเกี่ยวกับบุคคลที่เกี่ยวข้องกับสัญญาเช่าซื้อ ดังนั้นในงานวิจัยฉบับนี้ การกล่าวถึงผู้เช่าซื้อจะหมายถึงผู้บริโภคนั้นเอง ซึ่งผู้เช่าซื้อจะทำสัญญาเช่าซื้อกับผู้ให้เช่าซื้อซึ่งเป็นผู้ประกอบการ หรือสถาบันการเงินต่างๆ และสัญญาเช่าซื้อดังกล่าวจะอยู่ภายใต้การควบคุมรูปแบบสัญญามาตรฐานของกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค

¹ ข้อมูลจากศูนย์วิจัยกสิกรไทย ปีที่ 14 ฉบับที่ 2158 วันที่ 9 พฤษภาคม 2551 กล่าวว่า “แนวโน้มธุรกิจเช่าซื้อรถยนต์ในระบบสถาบันการเงินปี 2551 มีโอกาสเติบโตสูงถึง 30-35% เป็นประมาณ 4-4.2 แสนล้านบาท เทียบกับยอดคงค้าง ณ สิ้นปี 2550 ที่ 3.08 แสนล้านบาท โดยมีปัจจัยหลักจากการยอดขายรถยนต์ใหม่ที่ดีคาดว่าจะปรับตัวดีขึ้น ไม่น้อยกว่า 6% ในปีนี้เป็นประมาณ 6.7-6.8 แสนคัน”

โดยหากพิจารณาถึงสถานะทางสังคมเศรษฐกิจที่มีความผันผวน และเปลี่ยนแปลงอย่างมากในปัจจุบัน พบว่ามีแนวโน้มที่ส่งผลให้เกิดปัญหาในการฟ้องร้อง ดำเนินคดีอันเกิดจากการผิดสัญญาของผู้เช่าซื้อเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากผู้เช่าซื้อไม่สามารถชำระหนี้ค่าเช่าซื้อให้แก่ผู้ให้เช่าซื้อได้ตามข้อตกลงที่ได้สัญญาไว้ นอกจากนี้อาจมีกรณีที่ผู้เช่าซื้อเป็นผู้ผิดสัญญาในข้อที่เป็นสาระสำคัญอื่นๆ และส่งผลให้ผู้ให้เช่าซื้อบอกเลิกสัญญาแล้วฟ้องร้องบังคับคดีแก่ผู้เช่าซื้อ โดยในเบื้องต้นนั้นอาจมีการเจรจาตกลงกัน หากตกลงเจรจาไกล่เกลี่ยกันในเบื้องต้นได้ ก็จะทำให้คดีเสร็จไปได้โดยง่าย แต่หากไม่สามารถไกล่เกลี่ยตกลงกันได้ระหว่างคู่กรณี ศาลก็จะเข้ามามีบทบาทในการพิจารณาพิพากษาคดีต่อไป ซึ่งในกระบวนการหรือการฟ้องร้องของผู้ประกอบการต่อผู้บริโภค นั้นสามารถแยกได้เป็น 2 กรณี กล่าวคือ

1) กรณีผู้ให้เช่าซื้อฟ้องร้องเพื่อเรียกให้ผู้เช่าซื้อส่งมอบทรัพย์สินคืนแก่ผู้ให้เช่าซื้อ โดยเป็นการใช้สิทธิตามที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 574 วรรค 2² บัญญัติไว้ว่าหากผู้เช่าซื้อผิดสัญญา ผู้ให้เช่าซื้อสามารถกลับเข้าครอบครองทรัพย์สินที่เช่าซื้อได้ ในการฟ้องร้องดังกล่าว ผู้ให้เช่าซื้อจะมีค่าขอเพื่อบังคับเอาแก่ผู้เช่าซื้ออันจะสามารถแยกได้ เป็น 2 กรณีหลัก กล่าวคือ

(1) ขอให้ส่งมอบทรัพย์สินคืนแก่ผู้ให้เช่าซื้อ ซึ่งหากไม่สามารถส่งมอบทรัพย์สินคืนได้ ขอให้ใช้ราคาแทนโดยการคำนวณราคาแทนในกรณีที่ผู้เช่าซื้อไม่สามารถส่งมอบทรัพย์สินคืนในส่วนนี้ ผู้ประกอบการจะคำนวณราคาแทนตามจำนวนงวดที่ผู้บริโภคค้างชำระอยู่

ข้อสังเกตคือ การคำนวณราคาแทนโดยวิธีการดังกล่าว อาจไม่เป็นธรรมกับผู้เช่าซื้อ กล่าวคือ หากผู้เช่าซื้อทำสัญญาเช่าซื้อเมื่อปี พ.ศ. 2550 ตกลงทำสัญญาผ่อนชำระให้ครบถ้วนภายใน ปี พ.ศ. 2555 โดยขณะทำสัญญาเช่าซื้อนั้นผู้ให้เช่าซื้อคำนวณมูลค่าราคาของยานพาหนะ ณ ปี พ.ศ. 2550 รวมกับผลประโยชน์ต่างๆ ที่ผู้ให้เช่าซื้อคาดว่าจะได้รับจากเงินที่ลงทุน ต่อมาผู้เช่าซื้อผ่อนชำระไปจนกระทั่งปี พ.ศ. 2552 แล้ว และไม่สามารถผ่อนชำระต่อไปได้ และผิดนัดชำระหนี้แก่ผู้ให้เช่าซื้อ ซึ่งเมื่อผู้ให้เช่าซื้อบอกเลิกสัญญาแล้วก็จะดำเนินการฟ้องร้องคดีแก่ผู้ให้เช่าซื้อต่อไป และดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่าการเรียกค่าเสียหายของผู้ให้เช่าซื้อจะคำนวณค่าเสียหายตามจำนวนงวดที่ผู้เช่าซื้อ ค้างชำระอยู่ แต่จำนวนงวดที่ผู้เช่าซื้อค้างชำระนั้นเป็นจำนวนงวดที่อาศัยราคาขายพาหนะ ณ ปี พ.ศ. 2550 และการคำนวณผลประโยชน์ที่ตนพึงได้รับในปี พ.ศ. 2555 แต่ในการฟ้องคดีผู้ประกอบการอาจฟ้องร้องในปี พ.ศ. 2552 หรือ พ.ศ. 2553 ซึ่งในขณะนั้นค่าเสียหายในการที่ผู้ให้เช่าซื้อไม่ได้รับยานพาหนะคืนนั้นควรจะพิจารณาจากราคาตลาดของ

² ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 574 วรรค 2 บัญญัติว่า “อนึ่ง ในกรณีกระทำผิดสัญญาเพราะผิดนัดไม่ใช้เงินซึ่งเป็นคราวที่สุคนั้น ท่านว่าเจ้าของทรัพย์สินชอบที่จะริบบรรดาเงินที่ได้ใช้มาแล้วแต่ก่อนและกลับเข้าครองทรัพย์สินได้ต่อเมื่อระยะเวลาใช้เงินได้พ้นกำหนดไปอีกงวดหนึ่ง”

ยานพาหนะ หรือผลประโยชน์ที่ผู้ให้เช่าซื้อพึงได้รับ ณ เวลาที่สัญญาเลิกกัน ไม่ใช่ ณ เวลาที่ทำสัญญาหรือผลประโยชน์ในอนาคต การคำนวณราคาแทน โดยการใช้ฐานคิดคำนวณวันที่แตกต่างกัน จะส่งผลต่อราคาที่แท้จริงและค่าเสียหายที่แท้จริงที่ผู้เช่าซื้อที่มีหน้าที่ต้องชำระ และส่งผลให้เกิดความเป็นธรรมแก่ทั้งสองฝ่ายได้

(2) ขอให้ผู้เช่าซื้อชำระค่าขาดประโยชน์นับตั้งแต่ผู้เช่าซื้อผิดนัดจนกว่าจะคืนทรัพย์สิน หรือใช้ราคาให้แก่ผู้ให้เช่าซื้อ

ส่วนนี้ผู้ให้เช่าซื้อจะเรียกค่าขาดประโยชน์โดยจะอ้างว่าตนสามารถนำยานพาหนะออกให้บุคคลภายนอกเช่าได้เป็นรายวัน วันละ...บาท ซึ่งในความเป็นจริงแล้วผู้ให้เช่าซื้อสามารถนำยานพาหนะออกให้เช่าได้จริงหรือไม่เป็นอีกประเด็นหนึ่ง โดยศาลก็จำเป็นต้องพิจารณาในส่วนนี้ว่าควรที่จะมีคำพิพากษาให้ผู้ประกอบการหรือไม่ และเป็นจำนวนเท่าไร

2) กรณีฟ้องร้องเพื่อเรียกให้ผู้เช่าซื้อชดใช้ค่าเสียหาย จากการที่ผู้ให้เช่าซื้อได้รับทรัพย์สินคืนแล้ว แต่เมื่อผู้ประกอบการนำทรัพย์สินนั้นออกขายทอดตลาดแล้วขาดทุน โดยในการฟ้องร้องตามข้อนี้ ผู้ให้เช่าซื้อจะมีคำขอคล้ายๆ กับในข้อแรก กล่าวคือ

(1) ขอให้ใช้ราคาในส่วนที่ขาดทุน โดยเปรียบเทียบกับราคาที่ขายทอดตลาดได้ กับราคาตามสัญญาเช่าซื้อที่ตกลงระหว่างกันไว้ ตรงส่วนนี้ศาลควรต้องพิจารณาจากข้อเท็จจริงเนื่องจากในความเป็นจริงนั้นการที่ผู้ให้เช่าซื้อได้รับยานพาหนะคืนมาจากผู้เช่าซื้อแล้วนำออกขายทอดตลาดนั้น มีเงื่อนไขหรือข้อเท็จจริงที่แตกต่างกันออกไป ซึ่งก็เป็นหน้าที่ของทางฝ่ายผู้ให้เช่าซื้อ รวมถึงผู้เช่าซื้อที่จำต้องเสนอข้อเท็จจริงให้ศาลได้รับข้อมูลอย่างเพียงพอในการมีดุลพินิจกำหนดค่าเสียหายได้อย่างถูกต้องต่อไป

(2) ขอให้ผู้เช่าซื้อชำระค่าขาดประโยชน์ ซึ่งมีประเด็นเช่นเดียวกันกับที่ได้กล่าวมาแล้ว

ดังที่ได้กล่าวมาข้างต้นในเกี่ยวกับเรื่องการฟ้องร้องของผู้ให้เช่าซื้อนั้นอาจต้องพิจารณาในรายละเอียดในหลายประเด็น แต่ในงานวิจัยฉบับนี้ ผู้วิจัยขอพิจารณาเพียงสิ่งในส่วนของค่าเสียหายที่ศาลควรกำหนดให้ โดยจะมีได้กล่าวถึงส่วนของค่าขาดประโยชน์จากการที่ผู้ให้เช่าซื้อเรียกร้องเพิ่มเติม เนื่องจากในส่วนของค่าขาดประโยชน์ที่ผู้ให้เช่าซื้อเรียกมานั้น ผู้ให้เช่าซื้อในบางรายอาจนำยานพาหนะที่ตนได้รับมอบคืนนั้นออกให้เช่าได้จริง ดังนั้นในกรณีของค่าขาดประโยชน์ส่วนนี้จึงต้องพิจารณาเป็นผู้ประกอบการหรือผู้ให้เช่าซื้อแยกเป็นรายๆ ไป

จากที่ได้กล่าวมาแล้วว่าค่าเสียหายจากการที่ผู้ให้เช่าซื้อร้องขอมานั้นคำนวณจากฐาน ณ เวลาที่ทำสัญญา และค่าตอบแทนที่ตนหวังว่าจะได้รับในอนาคตหากสัญญาได้ปฏิบัติอย่างครบถ้วนแล้ว นอกจากนั้นในการกำหนดค่าเสียหายของศาลแต่ละศาลนั้นมักเป็นดุลพินิจของศาล ขึ้นอยู่กับ

แนวความคิดความเข้าใจของแต่ละศาล ส่งผลให้การกำหนดค่าเสียหายในคดีเช่าซื้อนั้น จึงไม่มีความชัดเจนแน่นอนและไม่คงที่ ซึ่งอาจก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่คู่กรณีไม่ว่าฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งได้ ทั้งนี้ หากพิจารณาจากทางปฏิบัติในปัจจุบัน ปัญหาที่ส่งผลต่อการกำหนดค่าเสียหายในคดีเช่าซื้อของศาลนั้น ได้มีการศึกษาว่าเกิดขึ้นเพราะปัจจัยใดบ้าง³ ที่ทำให้เกิดปัญหาในการกำหนดค่าเสียหาย โดยใช้เกณฑ์การแบ่งจากฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ซึ่งสามารถแบ่งออกได้เป็น 3 ประเด็นหลักสำคัญ คือ

1) ประเด็นปัญหาที่เกิดจากผู้ให้เช่าซื้อ หรือฝ่ายผู้ประกอบการ หรือฝ่ายโจทก์ สามารถพิจารณาเป็นประเด็นย่อยได้ ดังนี้

(1) ปัญหาจากการที่ผู้ให้เช่าซื้อ หรือผู้ประกอบการปกปิดเงินลงทุน

(2) ปัญหาในเรื่องการนำสืบพยานหลักฐานที่ไม่ชัดเจน อันเนื่องมาจากการจัดเก็บหลักฐานที่ไม่เรียบร้อย รวมถึงเวลาผู้ให้เช่าซื้อ หรือ โจทก์นำสืบพยานอาจให้ตัวทนายหรือพยานที่ไม่รู้ถึงข้อเท็จจริงในการทำสัญญาเช่าซื้อมาเบิกความ

(3) ปัญหาในการเรียกค่าเสียหายที่เกินจริง

โดยปัญหาที่เกี่ยวข้องกับผู้ให้เช่าซื้อนี้เคยมีผู้วิจัยปัญหาดังกล่าว และได้เสนองานวิจัยฉบับหนึ่งขึ้น ชื่อว่า “ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดค่าเสียหายในคดีเช่าซื้อรถยนต์”⁴ ซึ่งงานวิจัยดังกล่าวได้เสนอแนวทางในการแก้ปัญหาโดยเสนอให้มีการเพิ่มเติมหลักกฎหมายในมาตรา 574/1 ระบุให้โจทก์ต้องกำหนดรายละเอียดต่างๆ ในการฟ้องคดี ซึ่งรวมถึงจำนวนเงินลงทุนที่โจทก์ได้ให้แก่จำเลยไปด้วย เพื่อให้เป็นประโยชน์ในการคำนวณความเสียหายที่แท้จริง ซึ่งแนวทางดังกล่าว สามารถนำมาปรับใช้เป็นแนวทางในการแก้ปัญหาได้บางส่วนเท่านั้น อย่างไรก็ตาม งานวิจัยดังกล่าวนี้เป็นเพียงการเสนอให้มีการปรับแก้ไขกฎหมายเพื่อให้เกิดความยุติธรรมและครอบคลุมได้อย่างกว้างขวางมากขึ้น แต่ในการที่จะคุ้มครองและสร้างความเป็นธรรมแก่คู่กรณีทั้งสองฝ่ายก็ยังคงมีประเด็นหรือแง่มุมอื่นที่สามารถพิจารณาได้ โดยงานวิจัยฉบับนี้จะศึกษาถึงแนวความคิดในทางนิติเศรษฐศาสตร์ โดยเป็นอีกแง่มุมหนึ่งที่ผู้วิจัยฉบับนี้มีความเห็นว่าอาจช่วยและเสริมสร้างคุณธรรมและเป็นธรรมให้แก่คู่กรณีทั้งสองฝ่ายได้มากขึ้น และเพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดค่าเสียหายของศาลข้อเท็จจริงบางประเด็นในทางนิติเศรษฐศาสตร์ ซึ่งน่าจะสามารถเข้ามามีส่วนในการที่ศาลอาจใช้ประกอบในการแก้ปัญหาดังกล่าว ได้ เช่น เรื่องมูลค่าของทรัพย์สิน

³ สุทัศน์ ศิริมหาพฤกษ์. (2552). ปัญหาที่มีผลกระทบต่อการใช้ดุลพินิจในการกำหนดค่าเสียหายของศาล ศึกษากรณีเช่าซื้อรถยนต์.

⁴ อารณ์ แสงศศิธร. (2547). ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดค่าเสียหายในคดีเช่าซื้อรถยนต์.

ถือว่าการพิจารณาคดีเข้าชื่อนั้นก็มีลักษณะเช่นเดียวกับการพิจารณาคดีทั่วไป ทั้งที่ในความเป็นจริง การพิจารณาและพิพากษาคดีเข้าชื่อเพื่อให้ดำรงความยุติธรรมแก่คู่ความทุกฝ่ายได้นั้น ต้องอาศัย เงื่อนไขและข้อเท็จจริงเฉพาะมากมาย ดังนั้นผู้พิพากษาหัวหน้าศาล หรืออธิบดีผู้พิพากษาศาล ชั้นต้นผู้ซึ่งมีหน้าที่ในการมอบหมายหน้าที่ในการพิจารณาคดีให้แก่ผู้พิพากษาแต่ละท่านจำเป็นต้อง พิจารณารายละเอียดถึงเหตุเฉพาะตัวของผู้พิพากษาแต่ละท่านด้วย เนื่องจากหากยังคงเห็นว่าการ พิจารณาคดีเข้าชื่อนั้นมีลักษณะเช่นเดียวกับการพิจารณาคดีทั่วไป และยังคงมอบหมายหน้าที่ในการ พิจารณาและพิพากษาคดีเข้าชื่อให้แก่ผู้พิพากษาเป็นการทั่วไป โดยมีได้สอบถามถึงความสมัครใจ แล้ว อาจส่งผลกระทบต่อกรณีในการพิจารณาและพิพากษาคดีได้

โดยหากพิจารณาในประเด็นที่ได้กล่าวไว้ในข้อ (1) และ (2) กับแนวความคิด ของงานวิจัยเรื่อง “ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดค่าเสียหายในคดีเข้าชื่ออรรถยนต์” ก็อาจ สามารถนำแนวคิดมาปรับใช้ได้เช่นกัน กล่าวคือ ได้มีการเสนอให้มีการเพิ่มเติมมาตรา 574/1 ใน เรื่องรายละเอียดคำฟ้องของโจทก์ต้องมีการกล่าวถึงเงินลงทุน อันจะทำให้ศาลทราบได้ถึงราคาของ ตัวทรัพย์สินขณะทำสัญญา และอาจอนุมานราคาทรัพย์สินขณะผิดสัญญาได้ รวมถึงได้มีการขอให้ มีการเพิ่มเติมมาตรา 574/3 ในหลักเกณฑ์ในการกำหนดค่าเสียหายของศาลว่าควรพิจารณาจาก หลักเกณฑ์ใดบ้าง เช่น (1) ราคาที่แท้จริงและผลกำไรที่ผู้ให้เข้าชื่อได้รับจากการให้เข้าชื่อ, (6) ข้อเท็จจริงใดที่หากนำมาใช้ในการกำหนดค่าเสียหายแล้ว จะทำให้ผลแห่งคำพิพากษาเป็นธรรมแก่ ทุกฝ่าย เป็นต้น

อย่างไรก็ดี งานวิจัยฉบับนี้ จะเสนอแนวความคิดในทางเศรษฐศาสตร์ ที่น่าจะ ถือเป็นข้อเท็จจริงอื่นอันเป็นการเฉพาะเจาะจงลงไป ในมาตรา 574/3(6) ว่าควรนำมาให้ประกอบใน การพิจารณาและพิพากษาคดีเข้าชื่อ เพื่อเป็นการสนับสนุนแนวทางในการบริหารทรัพยากรให้ ได้รับประสิทธิภาพสูงสุด อันเป็นแนวคิดและหลักการทางเศรษฐศาสตร์

จากที่ได้กล่าวมาแล้วว่า การใช้ดุลพินิจของศาลในสถานะเศรษฐกิจที่ผันผวน ในปัจจุบันนั้น แนวความคิดในเรื่องการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงหลักการต่างๆ ในทางเศรษฐศาสตร์นั้นควรเข้ามามีบทบาท และอิทธิพลอย่างมากในกำหนดค่าเสียหาย และ เยียวยาแก่ทั้งผู้ให้เข้าชื่อและผู้เข้าชื่อ เนื่องจากแนวคิดของหลักทางเศรษฐศาสตร์นั้น จะพิจารณาถึง ความเหมาะสม รวมถึงการใช้ทรัพยากรเพื่อให้ได้รับประโยชน์สูงสุด ดังนั้น งานวิจัยฉบับนี้ จะ นำเสนอหลักการและวิธีคิดทางเศรษฐศาสตร์ เพื่อเป็นเครื่องมือแก่ศาลในการประกอบการใช้ ดุลพินิจ และใช้เป็นฐานคิดกำหนดค่าเสียหาย ซึ่งเป็นการศึกษาเชิงสหวิทยาการ “นิติเศรษฐศาสตร์” เพื่อให้เกิดความสมดุลกันระหว่างหลักการทางนิติศาสตร์ และหลักการทางเศรษฐศาสตร์ เป็นธรรม และมีประสิทธิภาพต่อคู่กรณีทุกฝ่ายโดยเมื่อนำแนวความคิดดังกล่าวมาพิจารณาในแนวความคิดใน

การกำหนดค่าเสียหายในทางกฎหมายแล้ว อาจก่อให้เกิดวิธีการหรือสูตรในการกำหนดค่าเสียหายขึ้น โดยคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายสามารถนำเสนอแนวความคิดดังกล่าวต่อศาลเพื่อให้ศาลได้เห็นถึงอีกแง่มุมหนึ่งในการกำหนดค่าเสียหายในคดีเข้าชื่อได้ นอกจากนั้นศาลอาจศึกษาถึงแนวความคิดต่างๆ ที่งานวิจัยฉบับนี้ได้นำเสนอไว้ เพื่อนำมาปรับใช้ในดุลพินิจการกำหนดค่าเสียหายได้

แม้หลักการทางนิติเศรษฐศาสตร์นั้นจะเป็นแนวความคิดใหม่ที่เพิ่งเกิดขึ้นเพียงไม่นานนัก แต่แนวความคิดในเรื่องนิติเศรษฐศาสตร์ก็เริ่มมีการศึกษาอย่างแพร่หลายมากขึ้น และแม้ศาลในต่างประเทศยังไม่มีการกล่าวถึงแนวความคิดในเรื่องนิติเศรษฐศาสตร์ไว้ในคำพิพากษาก็ตาม แต่หลักการทางนิติเศรษฐศาสตร์ก็ได้อยู่เบื้องหลังการพิจารณาและวินิจฉัยคดีในต่างประเทศ ดังนั้นเมื่อใดที่กฎหมายของไทยมีความเจริญก้าวหน้าอย่างเพียงพอการนำเอาหลักการทางนิติเศรษฐศาสตร์มาใช้จะเป็นอีกแนวความคิดหนึ่งที่จะสนับสนุนความยุติธรรมและความเป็นธรรมแก่คู่กรณีได้มากยิ่งขึ้น

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1.2.1 เพื่อศึกษาปัญหาที่เกิดขึ้นในพิพาทภาคีเข้าชื่อที่อาจส่งผลกระทบต่อกรกำหนดค่าเสียหายของศาลไทย

1.2.2 เพื่อศึกษาและเป็นทางเลือกในทางวิชาการ ที่สามารถนำมาประกอบการพิจารณาและใช้ดุลพินิจในการกำหนดค่าเสียหายในคดีเข้าชื่อ

1.2.3 เพื่อเป็นการจุดประกาย การนำแนวคิดทางวิชาการสาขาเศรษฐศาสตร์มาผนวกกับแนวคิดทางนิติศาสตร์ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด เป็นธรรม และมีประสิทธิภาพต่อคู่ความทุกฝ่าย

1.3 สมมติฐานของการศึกษา

ปัจจุบันประเทศไทยได้มีการบัญญัติกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองผู้บริโภคซึ่งเป็นผู้เข้าชื่อในสัญญาเข้าชื่ออยู่บางส่วน เช่น พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522, พระราชบัญญัติ วิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551 รวมถึงกฎหมายประกอบอื่นๆ โดยกฎหมายเหล่านี้เป็นกฎหมายที่รัฐบัญญัติขึ้นเพื่อคุ้มครองผู้บริโภคซึ่งเป็นผู้เข้าชื่อ เนื่องจากประเด็นในเรื่องอำนาจต่อรองของผู้เข้าชื่อในสัญญามาตรฐาน รวมถึงการเพิ่มหน้าที่แก่ผู้พิพากษาในการทำหน้าที่ไต่สวนหาความจริง ทำให้ผู้พิพากษาจำต้องมีหน้าที่เพิ่มเติมมากยิ่งขึ้นในการสืบแสวงหาข้อเท็จจริง โดยกฎหมายต่างๆ นี้บัญญัติขึ้นโดยวัตถุประสงค์เพื่อให้คู่ความได้รับความเป็นธรรม และเกิดความเท่าเทียมกันของคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย

ในปัจจุบันนั้นแนวความคิดในทางนิติศาสตร์เพียงอย่างเดียวนั้นอาจธรรมรงค์ ความ เป็นธรรมให้แก่คู่กรณีได้เพียงระดับหนึ่งเท่านั้น โดยแนวความคิดในทางนิติเศรษฐศาสตร์อาจเข้ามา มีบทบาทในการกำหนดกรอบการใช้ดุลพินิจของผู้พิพากษาให้เพิ่มเติมมากยิ่งขึ้น ไม่เพียงแต่ฝ่าย ผู้บริโภคเท่านั้นที่จะได้รับความคุ้มครอง แต่ฝ่ายผู้ประกอบการที่ประกอบธุรกิจให้เข้าซื้อเองก็จะ ได้รับความคุ้มครองไปด้วยอย่างไม่ยิ่งหย่อนไปกว่ากัน

1.4 ขอบเขตของการศึกษา

งานวิจัยฉบับนี้จะทำการศึกษาถึงปัจจัยที่ส่งผลต่อการกำหนดค่าเสียหายในคดีเช่าซื้อ ยานพาหนะ โดยการศึกษาถึงตัวอย่างคำพิพากษาของศาลฎีกาที่ผ่านมามีปัจจัยใดที่มีผลต่อการ กำหนดค่าเสียหายในคดีเช่าซื้อบ้าง เพื่อเป็นพื้นฐานและข้อมูลเบื้องต้นในการนำเสนอแนวทางใน การกำหนดค่าเสียหายของศาล และเมื่อพิจารณาถึงหลักนิติเศรษฐศาสตร์แล้วจะส่งผลต่อการ กำหนดค่าเสียหายในคดีเช่าซื้อได้อย่างไร

ซึ่งงานวิจัยฉบับนี้จะมุ่งเน้นแนวความคิดของหลักนิติเศรษฐศาสตร์ที่จะส่งผลต่อการ กำหนดสูตรในการคำนวณค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจากการผิดสัญญาเช่าซื้อยานพาหนะเท่านั้น เพื่อให้ คู่ความหรือศาลสามารถศึกษา และนำเสนอประกอบการใช้ดุลพินิจในการกำหนดค่าเสียหายในคดีเช่าซื้อได้อย่างเป็นธรรมแก่คู่ความทั้งสองฝ่ายได้มากยิ่งขึ้น

1.5 วิธีดำเนินการศึกษา

งานวิจัยฉบับนี้เป็นการศึกษาจากเอกสาร (Documentary Research) โดยพิจารณา หลักการทางวิชาการของหลักกฎหมายเช่าซื้อของไทย รวมถึงแนวคำพิพากษาศาลฎีกา เปรียบเทียบกับ หลักนิติเศรษฐศาสตร์ที่จะส่งผลต่อหลักกฎหมายในการกำหนดค่าเสียหายในคดีเช่าซื้อ โดยการนำ วิธีคิด หลักการทางนิติเศรษฐศาสตร์ที่ส่งผลต่อแนวความคิดทางกฎหมาย มาปรับใช้เป็นวิธีคิดและ แนวทางในการกำหนดค่าเสียหายของศาลไทย

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.6.1 ให้ทราบถึงปัญหาที่เกิดขึ้นในระหว่างการดำเนินกระบวนการพิจารณา และพิพากษาคดีเช่าซื้อ ที่อาจส่งผลต่อการกำหนดค่าเสียหายของศาลไทย

1.6.2 ทำให้ทราบถึงทางเลือกในเชิงวิชาการให้แก่ผู้สนใจสามารถนำแนวคิดในงานวิจัยฉบับนี้ ไปเป็นแนวทางในการดำเนินคดีเช่าซื้อได้ต่อไป

1.6.3 เป็นแนวทางในการนำแนวความคิดสาขาวิชาต่างๆ มาประกอบการใช้แนวความคิด
ในทางนิติศาสตร์ อันจะส่งผลให้เกิดความครอบคลุม สามารถใช้กฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ
เพิ่มมากยิ่งขึ้น