

บทที่ 4

ปัญหาและวิเคราะห์ปัญหาการคุ้มครองผู้บริโภคเกี่ยวกับมาตรการตรวจสอบความปลอดภัยของรถยนต์ก่อนนำออกสู่ตลาด

ในปัจจุบันสภาพทางเศรษฐกิจมีการแข่งขันกันสูงรวมทั้งพัฒนาการทางด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีมีความสลับซับซ้อนมากขึ้น ผู้ผลิตรถยนต์ก็ต้องการที่จะได้รับกำไรสูงสุดจากการผลิตรถยนต์ของตน จึงทำให้มีการลดต้นทุนการผลิตและอาจจะเลยถึงมาตรฐานความปลอดภัยของรถยนต์ และด้วยกระบวนการผลิตรถยนต์ที่มีความสลับซับซ้อนนี้เองทำให้ผู้บริโภคซึ่งไม่สามารถที่จะทราบได้ว่าอุปกรณ์ซึ่งเป็นชิ้นส่วนของรถยนต์ชิ้นใดมีความชำรุดบกพร่องหรือไม่ ซึ่งในกรณีที่เป็นอุปกรณ์ส่วนที่มีความสำคัญในปัจจุบันนี้มีความทันสมัยมากขึ้น เช่น ระบบเบรคก็มีระบบ ABS ระบบเกียร์ก็เป็นแบบอัตโนมัติ พวงมาลัยก็เป็นแบบพาวเวอร์ เป็นต้น ซึ่งการทำงานของระบบต่างๆ ที่กล่าวมานั้นผู้บริโภคไม่สามารถตรวจสอบได้จากสภาพที่มองเห็นด้วยตาเปล่า และการตรวจสอบต้องใช้ความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน อีกทั้งต้องใช้เครื่องมือที่ทันสมัยในการตรวจสอบและบางรุ่นอาจต้องใช้คอมพิวเตอร์เฉพาะด้านในการตรวจสอบ จึงเป็นการยากที่ผู้บริโภคจะตรวจสอบถึงความชำรุดบกพร่องของอุปกรณ์ที่เป็นส่วนประกอบของรถยนต์ และไม่สามารถทราบได้ว่ารถยนต์หรือชิ้นส่วนรถยนต์นั้นมีความปลอดภัยได้มาตรฐานหรือไม่อย่างไร อีกทั้งมาตรการตรวจสอบความปลอดภัยของรถยนต์ในประเทศไทยก็ยังไม่มีความมาตรฐานที่เพียงพอที่จะผลิตรถยนต์ที่มีคุณภาพและได้มาตรฐานความปลอดภัยเพียงพอดังเช่นของต่างประเทศ และไม่มี การทดสอบการชน (Crash Test) ก่อนวางตลาดดังเช่นต่างประเทศ ดังนั้น เมื่อผู้บริโภคได้รับความเสียหายจากรถยนต์ซึ่งชำรุดบกพร่องหรือไม่ได้มาตรฐาน จะเรียกร้องค่าเสียหายหรือได้รับการเยียวยาความเสียหายได้อย่างไม่เพียงพอ ประกอบกับปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายเฉพาะที่กำหนดให้รถยนต์ที่ผลิตขึ้นมาต้องผ่านกระบวนการตรวจสอบความปลอดภัยของรถยนต์ก่อนนำออกจำหน่าย จึงทำให้ผู้บริโภคได้รับความเสี่ยงต่อการใช้รถยนต์ จึงจำต้องศึกษาปัญหาดังนี้

4.1 ปัญหาเกี่ยวกับการตรวจสอบความปลอดภัยของรถยนต์

อุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ประกอบด้วย 3 ส่วนหลัก คือ ส่วนของโรงงานผู้ผลิตชิ้นส่วน ส่วนของโรงงานประกอบรถยนต์ สุดท้ายคือ ส่วนของการจัดจำหน่ายและบริการ ซึ่งการตรวจสอบคุณภาพของรถยนต์นั้น แบ่งได้เป็น 2 ส่วน

1) การตรวจสอบชิ้นส่วนที่มาประกอบเป็นรถยนต์ เป็นการตรวจสอบเพื่อควบคุมคุณภาพของชิ้นส่วนที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนได้ผลิตขึ้นว่าได้คุณภาพตามมาตรฐานที่กำหนดไว้หรือไม่ โดยมีลักษณะที่จะต้องควบคุมโดยทั่วไป คือ ขนาดรูปร่าง น้ำหนัก ความแข็งแรงของวัสดุ ความทนทานต่อสภาพต่างๆ เพราะชิ้นส่วนที่ไม่ได้มาตรฐานแม้เพียงชิ้นเดียวก็จะทำให้รถยนต์ทั้งคันไม่ได้มาตรฐานไปด้วย ดังนั้น การควบคุมคุณภาพในการผลิตจะต้องกระทำตั้งแต่ตอนที่ยังเป็นชิ้นส่วนเพื่อไม่ให้มีข้อเสียในกระบวนการผลิต

2) การตรวจสอบคุณภาพรถสำเร็จรูป (Final Inspection) ที่ผ่านการประกอบจากสายพานลำเลียงทุกคันจะถูกตรวจสอบคุณภาพ ตามรายการต่างๆ ที่ระบุไว้ในมาตรฐานการตรวจสอบคุณภาพ ซึ่งหน่วยงานประกันและควบคุมคุณภาพจะเป็นผู้กำหนด ซึ่งหลักเกณฑ์การตรวจสอบคุณภาพขั้นสุดท้ายนั้นมีหลักเกณฑ์ดังนี้

(1) ความเรียบร้อยภายนอก โดยดูจากความเรียบร้อยในการประกอบรอยดำหันทัน การพ่นสีและการรื้อซึม

(2) การติดเครื่องยนต์ โดยรถติดเครื่องได้ การวิ่งปกติ การฟังเสียงเครื่องยนต์เพื่อหาสิ่งผิดปกติ

(3) ระบบไฟฟ้า โดยตรวจจากไฟหน้า ไฟเลี้ยว ไฟเบรก ไฟสัญญาณทั้งหมด รวมถึงแตรและเรอีนไมล์

(4) ระบบเบรก ทั้งเบรกหน้าและเบรกหลัง

(5) ระบบบังคับเลี้ยว และความคล่องตัว

(6) การควบคุมมลพิษจากไอเสีย

นอกเหนือจากการตรวจสอบคุณภาพในขั้นสุดท้ายแล้ว ผู้ผลิตยังได้กำหนดให้มีการตรวจสอบและยืนยันมาตรฐานของงานที่มีคุณภาพในทุกขั้นตอน โดยจัดเป็นกิจกรรมเพื่อควบคุมคุณภาพไว้ในการทำงานขั้นตอนต่างๆ เช่น 5ส. คิว.ซี.ซี.(QCC; Quality Control Circle) ที.พี.เอ็ม. (TPM; Total Productive Maintenance) ไอ.อี (IE; Industrial Engineering)

ซึ่งปัญหาของประเทศไทยคือ ยังไม่มีกระบวนการตรวจสอบความปลอดภัยของรถยนต์ก่อนนำมาจำหน่ายในท้องตลาด กล่าวคือ ไม่มีการทดสอบการชนก่อน ซึ่งในประเทศสหรัฐอเมริกาและญี่ปุ่นมีการทดสอบการชนดังกล่าว เพื่อตรวจสอบความปลอดภัยของรถยนต์โดย



มีการนำหุ่นทดลองมาใช้ในการทดสอบรถยนต์เพื่อประเมินค่าความเสียหายและความบาดเจ็บอันเกิดจากอุบัติเหตุ ซึ่งวิธีการดังกล่าวนี้มีความสำคัญต่อมาตรฐานความปลอดภัยของรถยนต์ และนับเป็นการคุ้มครองผู้บริโภคให้ได้รับความปลอดภัยจากการใช้รถยนต์ ดังนั้นประเทศไทยจำเป็นต้องมีการนำมาตรการดังกล่าวมาใช้เพื่อพัฒนาและปรับปรุงให้รถยนต์ที่จำหน่ายในประเทศไทยมีมาตรฐานความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

4.2 ปัญหาเกี่ยวกับองค์กรที่ทำหน้าที่ตรวจสอบ

ปัจจุบันหน่วยงานของภาครัฐและภาคเอกชนหลายหน่วยงานที่ทำหน้าที่ในการคุ้มครองผู้บริโภค ไม่ว่าจะเป็นหน่วยงานที่จัดตั้งขึ้นตามบทบัญญัติของกฎหมายหรือการรวมกลุ่มกันจัดตั้งเป็นองค์กรในการให้ความคุ้มครองแก่ผู้บริโภค ซึ่งองค์กรที่ให้ความคุ้มครองแก่ผู้บริโภคที่ได้รับความเสียหายอันเกิดมาจากรถยนต์ของประเทศไทย มีดังต่อไปนี้ สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคเป็นหน่วยงานกลางในการดำเนินการคุ้มครองสิทธิผู้บริโภค เป็นศูนย์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภค สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม มีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดและควบคุมมาตรฐาน โดยกำหนดให้มีการขออนุญาตแสดงเครื่องหมายมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม การออกกฎหมายกำหนดมาตรฐานเพื่อประโยชน์ในการส่งเสริมอุตสาหกรรมเพื่อความปลอดภัย หรือเพื่อป้องกันความเสียหายอันเกิดแก่ประชาชน หรือแก่กิจการอุตสาหกรรม หรือเศรษฐกิจของประเทศ บทบาทหน้าที่ที่สำคัญอีกประการหนึ่งของสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม คือ การกำหนดมาตรฐาน ตรวจสอบ รับรองผลิตภัณฑ์ ป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดตามกฎหมายว่าด้วยมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม และร่วมกำหนดมาตรฐานระหว่างประเทศกับองค์การมาตรฐานระหว่างประเทศ มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค เป็นองค์กรคุ้มครองผู้บริโภคของเอกชน ส่งเสริมให้ผู้บริโภคได้รับการคุ้มครองตามสิทธิอันพึงมีพึงได้ สนับสนุนและส่งเสริมให้ผู้บริโภคและองค์กรผู้บริโภคต่างๆ ได้มีส่วนร่วมในการให้ความคุ้มครองแก่ผู้บริโภค ส่งเสริมการศึกษา การวิจัยและเผยแพร่ความรู้ที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองผู้บริโภค ราชยานยนต์สมาคมแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ สถาบันยานยนต์ เป็นองค์กรอิสระซึ่งก่อตั้งขึ้นตามมติคณะรัฐมนตรี โดยความร่วมมือของภาครัฐ และเอกชน นอกจากองค์กรต่างๆ ดังกล่าวข้างต้นแล้ว ปัจจุบันสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคได้ดำเนินการเสนอร่างพระราชบัญญัติองค์กรอิสระเพื่อการคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. โดยร่างพระราชบัญญัติองค์กรอิสระเพื่อการคุ้มครองผู้บริโภค ขณะนี้คณะรัฐมนตรีได้รับหลักการแล้ว และอยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา

เนื่องจากมีหน่วยงานหลายหน่วยงานที่ให้ความคุ้มครอง แต่เมื่อมีปัญหาเกิดขึ้นผู้บริโภค มักจะขอความช่วยเหลือจากสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ดังนั้นเพื่อเป็นการป้องกัน ความเสียหายที่จะเกิดขึ้น จึงจำเป็นต้องมีองค์การเฉพาะด้านในการให้ความคุ้มครองผู้บริโภคอัน เกี่ยวกับการตรวจสอบความปลอดภัยของรถยนต์ และจำเป็นต้องมีการออกมาตรการทางกฎหมาย เพื่อคุ้มครองผู้บริโภคจากการใช้รถยนต์ รวมถึงต้องมียุติบัตรของรัฐในการตรวจสอบความปลอดภัย ของรถยนต์และชิ้นส่วนของรถยนต์โดยเฉพาะ รวมถึงการจัดให้มีการทดสอบการชน ทั้งนี้เพื่อเป็น การป้องกันความเสียหายอันเนื่องมาจากรถยนต์

4.3 ปัญหาเกี่ยวกับมาตรการเยียวยาความเสียหาย

ปัญหาการเยียวยาความเสียหายของผู้บริโภคที่เกิดจากการบริโภครถยนต์ที่มีความชำรุด บกพร่อง โดยศึกษารายละเอียดดังนี้

4.3.1 ปัญหาการเยียวยากรณีผิดสัญญา

ปัญหาเรื่องความสัมพันธ์ทางสัญญาเกี่ยวกับรถยนต์นั้น คือ การที่ไม่สามารถปกป้อง ผู้เสียหายตามความเป็นจริงอันเกิดจากความชำรุดบกพร่องของรถยนต์นั้น เนื่องจากความรับผิดชอบ ทางสัญญาย่อมมีผลบังคับใช้แก่คู่กรณีเท่านั้น หากเป็นบุคคลภายนอกซึ่งรับเอารถยนต์นั้นไปใช้ต่อแล้ว ได้รับความเสียหายจากรถยนต์ ผู้เสียหายนั้นถือว่าเป็นผู้เสียหายตามความเป็นจริง แต่ก็ไม่สามารถ เรียกค่าเสียหายอันเกิดจากรถยนต์ได้เนื่องจากไม่มีความสัมพันธ์ทางสัญญากัน จึงเป็นผลให้ความ รับผิดชอบในทางสัญญาไม่สามารถคุ้มครองผู้บริโภคซึ่งมิได้เป็นคู่สัญญาได้ และปัญหาอีกอย่างหนึ่ง ก็คือ ผู้ผลิตกับผู้ซื้อรถยนต์ไม่มีนิติสัมพันธ์ต่อกันตามสัญญาซื้อขาย เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นจาก ความชำรุดบกพร่องของรถยนต์คันซึ่งเกิดเหตุขึ้นอันเนื่องมาจากขั้นตอนในการผลิต ผู้ซื้อก็ไม่สามารถฟ้องร้องให้ผู้ผลิตรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายตามสัญญาซื้อขายได้ เพราะไม่มีนิติสัมพันธ์ ระหว่างกัน ในความคุ้มครองผู้บริโภครถยนต์นั้น ความสัมพันธ์ทางสัญญาเป็นเหตุหนึ่งที่ทำให้ ผู้ผลิตหรือผู้แทนจำหน่ายมีความรับผิดชอบต่อบริโภค ซึ่งผู้ที่ จะได้รับการคุ้มครองตามความสัมพันธ์ ทางสัญญานี้จะต้องเป็นคู่สัญญาเท่านั้น จึงไม่สามารถที่จะแก้ปัญหาค่าที่ผู้ซื้อจะฟ้องผู้ผลิตให้ รับผิดชอบในความชำรุดบกพร่องหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นได้ หรือปัญหาในเรื่องความเสียหายจากการ ใช้รถยนต์ที่เกิดความชำรุดบกพร่องเป็นเหตุให้บุคคลอื่นซึ่งมิใช่คู่สัญญาให้ได้รับการเยียวยาความเสียหายได้ เพราะในบางกรณีผู้ซื้ออาจจะไม่ได้เป็นผู้ที่ใช้รถยนต์หรือ ได้รับความเสียหายจากรถยนต์ ก็ได้ ซึ่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 472 บัญญัติว่า “ในกรณีที่ทรัพย์สิ้นซึ่งขาย นั้นชำรุดบกพร่องอย่างหนึ่งอย่างใด อันเป็นเหตุให้เสื่อมราคาหรือเสื่อมความเหมาะสมแก่

ประโยชน์อันมุ่งจะใช้เป็นปกติก็ดี ประโยชน์ที่มุ่งหมายโดยสัญญาก็ดี ท่านว่าผู้ขายต้องรับผิดชอบ ปัญหาที่เกิดขึ้นจากมาตรา 472 นั้น จะเห็นได้ว่าได้กำหนดให้รถยนต์ที่เกิดความชำรุดบกพร่องจนเป็นเหตุให้เสื่อมราคา หรือเสื่อมความเหมาะสมแก่ประโยชน์อันมุ่งจะใช้เป็นปกติก็ดี ประโยชน์ที่มุ่งหมายโดยสัญญาก็ดี ให้เป็นความรับผิดชอบของผู้ขาย ทั้งที่รถยนต์ที่ซื้อขายนั้นอาจจะชำรุดบกพร่องมาตั้งแต่กระบวนการผลิตในโรงงาน หรือเกิดจากความบกพร่องในการออกแบบ หรือการประกอบชิ้นส่วนต่างๆ ไม่สมบูรณ์หรือไม่ได้มาตรฐาน ซึ่งเป็นความผิดของผู้ผลิต ผู้ผลิตจึงต้องน่าจะมีส่วนรับผิดชอบในความชำรุดบกพร่องดังกล่าว แต่ผู้ซื้อรถยนต์ก็ไม่สามารถฟ้องร้องให้ผู้ผลิตต้องรับผิดชอบตามสัญญาซื้อขายได้ เนื่องจากไม่มีนิติสัมพันธ์ต่อกันตามสัญญาซื้อขายระหว่างผู้ซื้อกับผู้ผลิต

4.3.2 ปัญหาการเยียวยากรณีละเมิด

ปัญหาการเยียวยาในกรณีละเมิดนั้น ละเมิดก็ถือว่าเป็นบ่อเกิดแห่งนี้อีกอย่างหนึ่ง ซึ่งตามกฎหมายไทยถือหลักทฤษฎีความผิด (Fault Theory) คือ ความรับผิดจะเกิดขึ้นต่อเมื่อมีความผิด แต่เมื่อเกิดความเสียหายต่อร่างกายและทรัพย์สิน ทำให้ต้องนำเอากฎหมายลักษณะละเมิดมาปรับใช้ในคดีเพื่อเรียกค่าเสียหายจากการกระทำละเมิด ดังนั้นเมื่อผู้บริโภคหรือบุคคลภายนอกได้รับความเสียหายจากการใช้รถยนต์ก็ควรจะเป็นผู้ผลิตที่ได้ผลิตสินค้าเหล่านั้นแล้วเกิดความชำรุดบกพร่องก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่น ซึ่งมาตรา 420 บัญญัติว่า “ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อทำต่อบุคคลอื่น โดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่าผู้นั้นทำละเมิด จำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น” ซึ่งการพิจารณาความรับผิดเพื่อละเมิดนี้จะพิจารณาจากการกระทำละเมิดโดยจงใจและการกระทำละเมิดโดยประมาทเลินเล่อเป็นหลัก ซึ่งเป็นกรณียกที่จะพิสูจน์ได้ว่าการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือไม่ เนื่องจาก ในกรณีที่ผู้ผลิตรถยนต์ใช้วัตถุดิบที่มีคุณภาพต่ำกว่ามาตรฐานมาเป็นส่วนประกอบของรถยนต์ ผู้บริโภคก็ไม่สามารถทราบได้เนื่องจากการตรวจสอบ จำต้องใช้ความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านและเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาตรวจสอบ ทำให้การพิสูจน์ความรับผิดในทางละเมิดนั้นกระทำได้ยาก

4.3.3 ปัญหาของขั้นตอนและความชัดเจนในการเรียกร้องค่าเสียหาย

ประเทศไทยในปัจจุบันมีพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 เพื่อการเรียกร้องค่าเสียหายและค่าสินไหมทดแทนจากกรณีที่เกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยนั้น ได้นำหลักความรับผิดเด็ดขาด (Strict Liability) มาใช้ ซึ่งเป็นความรับผิดที่ผู้ผลิตจะต้องรับผิดชอบแม้ผู้ผลิตจะขาดความจงใจหรือประมาทเลินเล่อในการผลิต ผู้ผลิตก็ยัง

ต้องรับผิดชอบในความเสียหายนั้น เว้นแต่จะเข้าหลักยกเว้นความรับผิดที่ผู้ผลิตไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบในความชำรุดบกพร่องของสินค้านั้น แต่ตามพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ไม่ได้บัญญัติถึงขั้นตอนการเรียกร้องค่าเสียหายที่แน่นอนและชัดเจน และยังคงต้องนำหลักกฎหมายในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551 มาปรับใช้แก่การพิจารณาคดีในกรณีที่เกิดความเสียหายจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย

การกำหนดค่าเสียหายและค่าสินไหมทดแทนในพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 มาตรา 2 นั้นบัญญัติว่า “พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งปีนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป”

ตามบทมาตราดังกล่าวจะเห็นว่าพระราชบัญญัตินี้ได้ประกาศแล้วในราชกิจจานุเบกษา แต่หากสินค้าที่ผลิตออกมา ณ ปัจจุบัน มีความชำรุดบกพร่องหรือสินค้าที่ผลิตนั้นขาดความปลอดภัยขึ้น แต่สินค้านี้ดังกล่าวนำออกขายเมื่อพ้นหนึ่งปีนับแต่วันที่ประกาศนี้ กฎหมายฉบับนี้จะทำให้ความคุ้มครองแก่ผู้บริโภคหรือไม่ และเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นผู้บริโภคจะฟ้องร้องดำเนินคดีเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายจากพระราชบัญญัตินี้ได้หรือไม่

พระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ดังกล่าว มีวัตถุประสงค์เพื่อเยียวยาและให้ความคุ้มครองแก่ผู้บริโภคที่ได้รับความเสียหายที่เกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย จึงควรที่จะกำหนดให้มีความชัดเจนว่าสินค้าที่ผลิตขึ้นหรือนำเข้ามาเพื่อจำหน่ายนั้นมีความชำรุดบกพร่องหรือเป็นสินค้าที่อันตรายแม้ผู้ผลิตหรือผู้ขายจะจำหน่ายนำสินค้าที่ผลิตหรือนำเข้ามานั้นขายเมื่อกฎหมายครบกำหนดก็สามารถที่จะฟ้องร้องให้รับผิดชอบตามกฎหมายนี้ได้

ตามมาตรา 4 คำนียาม ความเสียหาย นั้น ไม่รวมถึงความเสียหายต่อตัวสินค้าที่ไม่ปลอดภัย จะเห็นว่ากฎหมายให้ความคุ้มครองความเสียหายที่เกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยในความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย สุขภาพ อนามัย จิตใจ หรือทรัพย์สิน เท่านั้น การที่บัญญัติแบบนี้เห็นว่าควรมีการปรับปรุงแก้ไข เนื่องจากพระราชบัญญัตินี้ออกมาเพื่อให้ความคุ้มครองแก่ผู้บริโภคและเป็นยกระดับมาตรฐานคุณภาพชีวิตของประชาชน ดังนั้นสินค้าที่ผลิตหรือนำเข้ามาจำหน่ายก็จำเป็นต้องมีมาตรฐานและมีความปลอดภัยในตัวสินค้า ดังนั้นเมื่อสินค้านั้นไม่ปลอดภัยแม้ผู้บริโภคจะไม่ได้ได้รับความเสียหาย แต่เห็นเป็นประจักษ์ว่าสินค้านั้นมีความชำรุดบกพร่องหรือเป็นสินค้าที่ไม่ปลอดภัย ก็จำเป็นต้องให้ผู้บริโภคสามารถที่จะเรียกค่าเสียหายดังกล่าวได้

4.4 ปัญหาเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยของรถยนต์

ปัญหาเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยของสินค้าประเทศไทยไม่มีการกำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับรถยนต์ไว้โดยเฉพาะคงมีเพียงแต่ระบบมาตรฐานชิ้นส่วนรถยนต์ที่สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมกำหนดไว้เท่านั้น ซึ่งมาตรฐานดังกล่าวไม่ครอบคลุมถึงชิ้นส่วนรถยนต์ทุกประเภทที่นำมาประกอบเป็นรถยนต์ทั้งหมดแตกต่างกับต่างประเทศ ที่มีการกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับมาตรฐานรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ไว้ นอกจากนี้หน่วยงานที่มีหน้าที่ในการตรวจสอบมาตรฐานของรถยนต์หรือชิ้นส่วนรถยนต์ ซึ่งต่างกับประเทศไทยที่มีเพียงสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมเท่านั้น ซึ่งวิธีการตรวจสอบยังเป็นแบบวิธีสุ่มตรวจเท่านั้น จึงทำให้ระบบมาตรฐานความปลอดภัยของรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ของประเทศไทยยังไม่ได้มาตรฐาน ประกอบกับของต่างประเทศมีกระบวนการตรวจสอบความปลอดภัยของรถยนต์โดยมีการทดสอบการชน (Crash Test) ซึ่งใช้หุ่นทดสอบเพื่อประเมินผลการชนและการจะได้รับบาดเจ็บอันเกิดจากการชน ซึ่งในประเทศไทยยังไม่มี การทดสอบประเภทนี้ ดังนั้น ประเทศไทยจึงจำเป็นต้องมีการนำกระบวนการตรวจสอบความปลอดภัยของรถยนต์โดยมีการทดสอบการชนมาใช้ตรวจสอบความปลอดภัยของรถยนต์ก่อนที่จะนำรถยนต์ออกสู่ตลาด และหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการตรวจสอบก็ควรเป็นสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมเนื่องจากมีหน้าที่ในการตรวจสอบมาตรฐานของผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมอยู่แล้ว

4.5 ปัญหาเกี่ยวกับภาระการพิสูจน์ความรับผิดชอบ

เนื่องจากสินค้าในปัจจุบันทั้งที่ผลิตภายในประเทศหรือนำเข้ามาจากต่างประเทศ มีกระบวนการผลิตที่ใช้ความรู้ทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีที่สูงขึ้น ทำให้ผู้บริโภคที่ได้รับความเสียหายจากสินค้าที่ชำรุดบกพร่องหรือสินค้าที่ไม่ปลอดภัย ไม่สามารถตรวจพบในขั้นต้นได้ว่าสินค้านั้นชำรุดบกพร่องหรือมีความปลอดภัยหรือไม่ และการดำเนินการฟ้องคดีเพื่อเรียกค่าเสียหายก็มีความยุ่งยาก เนื่องจากภาระการพิสูจน์ถึงความจงใจหรือประมาทเลินเล่อกระทำได้ยาก เพราะข้อมูลและขั้นตอนการผลิตอยู่ที่ผู้ผลิตหรือผู้ประกอบการ จึงทำให้ผู้บริโภคไม่ได้รับการเยียวยาความเสียหายจากอันตรายที่เกิดขึ้นจากสินค้าชำรุดบกพร่องหรือสินค้าที่ไม่ปลอดภัย

4.5.1 ปัญหาการพิสูจน์ในทางสัญญา

ในความรับผิดในทางสัญญานั้น จะเห็นได้ว่า คู่สัญญาซึ่งมีสิทธิและหน้าที่ต่อกันเท่านั้น จึงจะมีสิทธิเรียกร้องให้ชดเชยเยียวยาความเสียหายจากกันและกันได้ และในการทำสัญญาบางครั้ง ผู้ผลิตหรือผู้ขายซึ่งมีอำนาจเหนือกว่าในทางธุรกิจทำสัญญายกเว้นความรับผิดเอาไว้ ทำให้ไม่สามารถผู้บริโภคที่ได้รับความเสียหายจากสินค้าที่ชำรุดบกพร่องหรือสินค้าที่ไม่ปลอดภัยไม่สามารถเรียกร้องค่าเสียหายได้ ดังนั้นการยึดหลักในเรื่องความมีนิติสัมพันธ์และสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายหรือความรับผิดตามสัญญา ไม่สามารถให้การเยียวยาความเสียหายต่อผู้บริโภคได้ ประกอบกับปัญหาเรื่องความสัมพันธ์ทางสัญญาเกี่ยวกับรถยนต์นั้น คือ การที่ไม่สามารถปกป้องผู้เสียหายตามความเป็นจริงอันเกิดจากความชำรุดบกพร่องของรถยนต์นั้น เนื่องจากความรับผิดทางสัญญาย่อมมีผลบังคับใช้แก่คู่กรณีเท่านั้น หากเป็นบุคคลภายนอกซึ่งรับเอารถยนต์นั้นไปใช้ต่อแล้ว ได้รับความเสียหายจากรถยนต์ ผู้เสียหายนั้นถือว่าเป็นผู้เสียหายตามความเป็นจริง แต่ก็ไม่สามารถเรียกค่าเสียหายอันเกิดจากรถยนต์ได้เนื่องจากไม่มีความสัมพันธ์ทางสัญญากัน จึงเป็นผลให้ความรับผิดในทางสัญญาไม่สามารถคุ้มครองผู้บริโภคซึ่งมิได้เป็นคู่สัญญาได้ และปัญหาอีกอย่างหนึ่งก็คือ ผู้ผลิตกับผู้ซื้อรถยนต์ไม่มีนิติสัมพันธ์ต่อกันตามสัญญาซื้อขาย เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นจากความชำรุดบกพร่องของรถยนต์คันซึ่งเกิดเหตุขึ้นอันเนื่องมาจากขั้นตอนในการผลิต ผู้ซื้อก็ไม่สามารถฟ้องร้องให้ผู้ผลิตรับผิดชอบชดเชยค่าเสียหายตามสัญญาซื้อขายได้ เพราะไม่มีนิติสัมพันธ์ระหว่างกัน ในความคุ้มครองผู้บริโภครถยนต์นั้น ความสัมพันธ์ทางสัญญาเป็นเหตุหนึ่งที่ทำให้ผู้ผลิตหรือผู้แทนจำหน่ายมีความรับผิดต่อผู้บริโภค ซึ่งผู้ที่มิได้รับการคุ้มครองตามความสัมพันธ์ทางสัญญานี้จะต้องเป็นคู่สัญญาเท่านั้น จึงไม่สามารถที่จะแก้ปัญหาค่าเสียหายที่ผู้ซื้อจะฟ้องผู้ผลิตให้รับผิดในความชำรุดบกพร่องหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นได้

4.5.2 ปัญหาการพิสูจน์ในทางละเมิด

ความรับผิดในทางละเมิดของประเทศไทยนั้นตั้งอยู่บนพื้นฐานของความผิด (Liability Based on Fault) ตามทฤษฎีของความผิด (Fault Theory) ซึ่งภาระการพิสูจน์ตกอยู่แก่ฝ่ายผู้กล่าวอ้าง นั่นคือ ผู้เสียหายจะต้องนำสืบพิสูจน์ให้ได้ว่า ผู้ผลิตหรือผู้ขายจงใจหรือประมาทเลินเล่อทำให้เกิดความเสียหาย และเนื่องจากภาระการพิสูจน์ถึงความเสียหายดังกล่าวเป็นสิ่งที่พิสูจน์ได้ยาก เพราะรายละเอียดข้อมูล และขั้นตอนการผลิตอยู่ที่ผู้ผลิตแต่ฝ่ายเดียว การนำสืบพิสูจน์ถึงความจงใจหรือประมาทเลินเล่อจึงกระทำได้ยาก ดังนั้นเพื่อให้ผู้ผลิตหรือผู้ประกอบการต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากสินค้าชำรุดบกพร่องหรือสินค้าที่ไม่ปลอดภัยจึงควรผลักภาระการพิสูจน์ให้ตกอยู่แก่ฝ่ายผู้ผลิตหรือผู้ประกอบการ ผู้ที่มีสิทธิฟ้องคดีคือผู้ที่ได้รับความเสียหายหรือผู้ที่รับมอบอำนาจฟ้องคดี

แทนจากผู้บริโภค รวมถึงคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค และสมาคมที่คณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคตามกฎหมายว่าด้วยความคุ้มครองผู้บริโภค จะต้องพิสูจน์ว่าผู้เสียหายได้รับความเสียหายจากสินค้าของผู้ผลิตหรือผู้ประกอบการ และการใช้หรือการเก็บรักษาสินค้านั้นเป็นไปตามปกติธรรมดา โดยไม่ต้องพิสูจน์ว่าความเสียหายเกิดจากการกระทำของผู้ผลิตหรือผู้ประกอบการ ภาระในการพิสูจน์ในระบบกฎหมายไทย ยังคงใช้หลักกฎหมายทั่วไปในการพิสูจน์ความผิด กล่าวคือ “ผู้ใดกล่าวอ้าง ผู้นั้นมีหน้าที่นำสืบ” ซึ่งหลักดังกล่าวทำให้ผู้เสียหายหรือผู้บริโภคต้องพิสูจน์ให้ได้ว่า ผู้ผลิตหรือผู้ประกอบการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ดังนั้นพระราชบัญญัติดังกล่าวซึ่งนำหลักความรับผิดชอบเด็ดขาดมาใช้เพื่อผลักภาระการพิสูจน์ไปให้ผู้ผลิตหรือผู้ประกอบการ ทำให้ผู้เสียหายได้รับการเยียวยาความเสียหายและการนำสืบนั้นผู้เสียหายพิสูจน์เพียงว่าได้รับความเสียหายจากสินค้าของผู้ผลิตหรือผู้ประกอบการ และการใช้หรือการเก็บรักษาสินค้านั้นเป็นไปตามปกติธรรมดา ทั้งนี้ผู้ผลิตหรือผู้ประกอบการจะต้องพิสูจน์หักล้างว่า สินค้าของตนเป็นสินค้าที่ปลอดภัย และความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้านั้นเป็นเพราะผู้บริโภคหรือผู้เสียหายใช้สินค้าหรือเก็บสินค้าไม่ถูกต้องตามวิธีใช้ วิธีเก็บรักษา คำเตือน หรือข้อมูลที่ผู้ผลิตหรือผู้ประกอบการได้กำหนดไว้อย่างชัดเจนบนฉลากสินค้า ถ้าผู้ผลิตหรือผู้ประกอบการพิสูจน์ไม่ได้ก็จะต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายอันเนื่องมาจากสินค้าที่ชำรุดบกพร่องหรือสินค้าที่ไม่ปลอดภัย

