

งานวิจัยฉบับนี้มุ่งศึกษาปัญหาเกี่ยวกับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้ารถยนต์ที่ไม่ปลอดภัย ในประเด็นเรื่องความรับผิด ผู้ฟ้องคดีแทน การดำเนินคดีในชั้นศาล คุณสิทธิในการกำหนดค่าเสียหาย และการเยียวยาความเสียหาย

จากการศึกษาพบว่า ปัจจุบันกฎหมายที่ใช้บังคับในเรื่องนี้ คือ พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย ละเมิด เอกเทศสัญญาว่าด้วย ชื่อขาย พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 และ (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) พ.ศ. 2541 ยังไม่ชัดเจนและไม่สามารถให้ความเป็นธรรมในประเด็นปัญหาดังกล่าวได้อย่างเพียงพอ

ในการนี้ ผู้ศึกษาจึงมีข้อเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปัญหาดังนี้

1) ประเด็นเรื่องความรับผิด ต้องแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติในพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 โดยแก้ไขบทนิยามคำว่า “ความเสียหาย” ให้หมายความรวมถึงความเสียหายต่อตัวสินค้าที่ไม่ปลอดภัย แก้ไขบทนิยามคำว่า “ขาย” ไม่ให้รวมถึงการให้เช่าแบบลิสซิ่ง กำหนดให้

ผู้ประกอบการมีความรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ตนผลิตมาเพื่อขาย และการผลิตรถยนต์ที่มีผู้ผลิตหลายราย ให้ผู้ผลิตที่ได้รับประโยชน์สุดท้ายเป็นผู้ต้องรับผิดชอบ ทั้งแก้ไขบทบัญญัติเกี่ยวกับข้อบกพร่องความรับผิดชอบให้มีความชัดเจนเพื่อสร้างความสมดุลและเป็นธรรมในการบังคับใช้กฎหมายกับทั้งสองฝ่าย

2) ประเด็นเรื่องผู้ฟ้องคดีแทน ต้องเพิ่มเติมบทนิยามคำว่า “ผู้บริโภครวม” ไว้ในพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 แทนการนำคำนิยามตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค (แก้ไขเพิ่มเติม) พ.ศ. 2541 มาใช้ กำหนดให้คณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคมีอำนาจรับรองมูลนิธิที่มีวัตถุประสงค์ในการคุ้มครองผู้บริโภคเพื่อให้ทำการฟ้องคดีแทนได้ และสนับสนุนให้องค์กรเอกชนที่มีประสิทธิภาพและความพร้อมด้านบุคลากรทำหน้าที่ในการฟ้องคดีแทนผู้เสียหาย

3) ประเด็นเรื่องการดำเนินคดีในชั้นศาล กำหนดให้ผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอกไม่ต้องพิสูจน์ข้อเท็จจริงในเรื่องการใช้หรือการเก็บรักษาสินค้านั้น เป็นไปตามปกติธรรมดา กำหนดให้ผู้ฟ้องคดีแทนที่แพ้คดีต้องเสียค่าทนายความใช้แทนให้แก่ฝ่ายผู้ประกอบการที่เป็นผู้ชนะคดี และยกเว้นค่าฤชาธรรมเนียมสำหรับการฟ้องคดีโดยผู้เสียหายที่สุจริต

4) ประเด็นเรื่องดุลยพินิจในการกำหนดค่าเสียหาย กำหนดหลักเกณฑ์หรือข้อควรคำนึงถึงเพื่อใช้ประกอบการใช้ดุลยพินิจของศาลในการกำหนดค่าเสียหายต่อจิตใจ หรือนำหลักเกณฑ์ในการกำหนดค่าสินไหมทดแทนเพื่อการลงโทษมาใช้โดยอนุโลม

5) ประเด็นเรื่องการเยียวยาความเสียหาย กำหนดให้มีกองทุนทดแทนความเสียหายจากสินค้ารถยนต์ที่ไม่ปลอดภัย

In this thesis, the researcher investigates the problems concerning damages stemming from unsafe car products with respect to liability, prosecution witnesses, court processes, discretion used in determining damages, and the remedies for damages incurred.

The researcher ascertained that at present the laws used in the area are the Product Liability Act B.E. 2551 (2008), the Civil and Commercial Code in regard to tort and specific sales contracts, the Consumer Protection Act B.E. 2522 (1979) and its amendment B.E. 2541 (1998). The law in this instance, however, is unclear and is inadequate to the task of providing equitable solutions to problems.

Therefore, the researcher has provided suggestions for solving problems in this area of law as follows:

1) The issue of liability. The Product Liability Act B.E. 2551 (2008) should be amended by adding certain provisions. The amendment should involve the recasting of the definition of “damages” so as to include “unsafe products” under its rubric. In addition, the definition of “sale” should be amended so as not to exclude “leasing.” Finally, entrepreneurs should be forced to assume liability in regard to damages incurred because of having offered faulty products for sale.

The manufacturing of cars involves many separate manufacturers. The manufacturer of the finished automotive product benefits from the contributions made by many other manufacturers. Consequently, the final manufacturer who stands to benefit from the contributions of all the other manufacturers in the automotive production chain should also assume liability for faulty automotive products. Furthermore, additional provisions regulating exceptions to assumptions of liability should be amended in order to ensure a more balanced and just enforcement of the law as it pertains to both parties in liability proceedings,

2) The issue of prosecution witnesses. A definition of “consumer” must be added to the Product Liability Act B.E. 2551 (2008) in substitution for the definition found in the Consumer Product Act (the amendments B.E. 2541 [1998]). The Consumer Protection Board should be vested with the authority to establish fundamental principles governing the protection of consumers who are prosecution witnesses. Also, efficient private organizations with

available personnel should be encouraged to lend support to prosecutorial proceedings on behalf of injured parties.

3) Court proceedings in which cases are adjudicated. It should be stipulated that those suffering damages who are third parties should not have to prove that they used and maintained products in the recommended manner. If a plaintiff loses a case, then the plaintiff should have to pay the fees for the defense attorney representing the entrepreneur. If an injured party as plaintiff is vindicated, then the party should be exempted from having to pay court costs.

4) The question of discretion in ascertaining damages. The court should not be allowed full discretion in assessing damages. Explicit criteria or definite juridical principles should be used by the court in reaching judgments concerning damages, particularly when it comes to psychological damages or having suffered emotional duress. The criteria for determining punitive indemnities should be applied circumstantially under the *mutatis mutandis* principle.

5) The question of providing remedies for damages incurred. A fund providing compensations for damages or injuries brought about by unsafe automotive products should be established.