การคุ้มครองผู้บริโภคกรณีการปล่อยมลพิษในรถยนต์ไม่เป็นไปตามมาตรฐานบังคับ*

นวลกมล ยูถะสุนทร**

บทคัดย่อ

แม้ประเทศไทยจะมีกฎหมายกำหนดมาตรฐานการปล่อยมลพิษของรถยนต์เอาไว้อยู่แล้ว โดยรับเอามาตรฐานการปล่อยมลพิษ Euro 4 ของสหภาพยุโรปมาปรับใช้กับรถยนต์ขนาดเล็กที่ใช้เครื่องยนต์เบนซิน และเครื่องยนต์ดีเซลตั้งแต่ พ.ศ. 2554 อย่างไรก็ตาม มาตรการควบคุมกำกับดูแลการปล่อยมลพิษในรถยนต์ให้ความสำคัญกับช่วงก่อนการจำหน่ายมากกว่าภายหลังการจำหน่าย ซึ่งหากความไม่ได้มาตรฐานของการปล่อยมลพิษนั้นถูกพบภายหลังที่มีการจำหน่ายไปแล้ว ย่อมเป็นไปได้ยากที่ผู้บริโภคจะรู้และพิสูจน์ว่าความผิดปกตินั้นมีมาก่อนจำหน่าย เนื่องจากการพิสูจน์ตรวจสอบเป็นเรื่องทางเทคนิค ต้องใช้เทคโนโลยีขั้นสูง ใช้วิธีการที่ไม่ได้เป็นที่รู้จักเป็นการทั่วไป และการพิสูจน์ย่อมกระทบต่อสถานะทางเศรษฐกิจของผู้บริโภค

นอกจากนี้ ภายใต้กฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ อาทิ กฎหมายส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม กฎหมายรถยนต์ กฎหมายขนส่ง ต่างกำหนดให้เป็นหน้าที่ของเจ้าของ ผู้ครอบครอง ผู้ใช้ต้องเป็นผู้รับผิดชอบถึงความได้มาตรฐานในด้านต่าง ๆ ของรถยนต์ ทั้งด้านความมั่นคงปลอดภัย และมาตรฐานการปล่อยมลพิษด้วย จึงจะสามารถใช้รถยนต์ จดทะเบียนรถยนต์หรือเสียภาษีรถยนต์ได้ จึงมีประเด็นเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภคที่ควรพิจารณาว่าผู้ประกอบการควรมีหน้าที่อย่างไรเพื่อรับผิดชอบต่อความไม่ได้มาตรฐานการปล่อยมลพิษของรถยนต์ขนาดเล็ก เช่น การตรวจติดตามภายหลังการจำหน่ายจากรถยนต์ที่ใช้อยู่จริง โดยไม่จำกัดเพียงรถยนต์ที่อยู่ในสายการผลิต หรือที่อยู่ในความครอบครองของผู้ประกอบการ การเรียกคืน

---

* Consumer Protection against Car Pollutant Emission in Violation of Mandatory Standards

** Nuankamon U-thasoontorn

นักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขากฎหมายธุรกิจ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ : nuankamon_un@yahoo.com

รถยนต์กรณีที่มีการพบความผิดปกติ รวมถึงการแสดงข้อมูลที่ชัดเจนเพียงพอก่อนจัดจำหน่าย เป็นต้น บทความนี้จึงนำเสนอมาตรการควบคุมกำกับ การคุ้มครองผู้บริโภค และบทลงโทษที่ควรนำมาปรับใช้กับกรณีมาตรฐานการปล่อยมลพิษของรถยนต์

คำสำคัญ:

การคุ้มครองผู้บริโภค, มาตรฐานการปล่อยมลพิษ, มาตรฐานรถยนต์, ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม

ABSTRACT

Thailand has adopted the European Union's vehicle emission standard, Euro 4, into its own emission relating regulations in order to control light-duty vehicles and vehicles with diesel engines ever since 2011. However, those regulating measures mainly focus on the presale activities of automobile manufacturers and importers instead of the post sales activities. Once the nonconformity of the emission standards occurs after the sale, it is hard for consumers to be aware of it. And to prove such nonconformity has occurred during the presale stage is even more.

Moreover, Thailand's vehicle relating laws, such as the Improvement and Conservation of National Environmental Quality Act, the Vehicle Act, the Transport Act, impose the duty to the owners, possessors and users of the vehicles to comply with the relating standards including the safety, security, and emission standards. Thus, consumer protection concerns have been raised. There are many points to consider, including the responsibilities of automobile industry entrepreneurs towards nonconformity of light-duty vehicle emission

standard, namely the post-sale inspection activities for vehicles in use, not only the vehicles in their production lines or possession, recall automobile, including demonstrate clear and sufficient information before sell. For this reason, this journal has proposed measures on emission control and supervision, including consumer protection measures and penalty relating to emission standard issues, including mandatory vehicle emission standard tests to be conducted by entrepreneurs on their sold vehicles.

Keyword:

consumer protection, emission standard, automobile manufacturing, industrial product

บทนำ

จากกรณีปัญหาการปล่อยมลพิษในรถยนต์ไม่เป็นไปตามมาตรฐานของกลุ่มบริษัท Volkswagen เนื่องจากปรากฏว่ารถยนต์ที่ผลิตและขายนั้นไม่เป็นไปตามมาตรฐานการปล่อยมลพิษทางอากาศ (Emission) ในประเทศสหรัฐอเมริกา มีการสุ่มตรวจสอบโดยความร่วมมือระหว่างสององค์กรรัฐ คือ California Air Resource Board (CARB) และ Environment Protection Agency (EPA) ของประเทศสหรัฐอเมริกา ผลการสุ่มตรวจพบว่ารถยนต์บางรุ่นของ Volkswagen มีการติดตั้ง Defeat Device[1] โดยอุปกรณ์นั้นมีตัวจับเวลาเพื่อให้รถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ประเภทดีเซล EA 189 ของ Volkswagen ผ่านการทดสอบสำหรับรถยนต์เล็ก (Light-duty vehicles) ในการใช้งานในเมือง (City Driving) ของสหรัฐอเมริกา ทั้งที่ในการใช้งานจริงพบว่ามลพิษทางอากาศที่ปล่อยออกมาไม่เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด โดยสูงกว่าค่ามาตรฐานถึง 40 เท่า จากการตรวจสอบนี้ทำให้รถยนต์รุ่นที่ใช้เครื่องยนต์ดังกล่าวของกลุ่มบริษัท Volkswagen ทั่วโลกถูกตรวจสอบ ทั้งในสหภาพยุโรป ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี ประเทศออสเตรเลีย เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ไม่มีการนำรถยนต์รุ่นเหล่านั้นเข้ามาจำหน่ายในประเทศไทย ทำให้ไม่มีการตรวจสอบการปล่อยมลพิษของรถยนต์รุ่นเหล่านั้นในประเทศไทย

การกระทำความผิดในลักษณะเดียวกับ Volkswagen นั้นเคยปรากฏมาแล้วในประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งปรากฏว่ามีการตรวจสอบและลงโทษผู้ประกอบการรถยนต์ โดยบริษัทรถยนต์ที่กระทำความผิดนั้นต้องชดเชยความเสียหาย ถูกปรับ รวมถึงดำเนินการต่าง ๆ เพื่อแก้ไขปัญหา กรณีตัวอย่าง เช่น กรณี American Honda Motor Co., Inc. และ Ford Motor Company ทั้งสองกรณีมีการนำคดีขึ้นสู่ศาล District Court of Columbia โดยฟ้องว่าผู้ประกอบการรถยนต์ติดตั้งอุปกรณ์ที่ทำให้รถยนต์ที่บริษัทจำหน่ายมีการปล่อยมลพิษเกิน

---

[1] กลไกปรับเปลี่ยน (Defeat Device) มีการให้ความหมายไว้ทั้งในมาตรฐานรถยนต์ขนาดเล็กที่ใช้เครื่องยนต์เบนซินตาม มอก. 2540 -2554 และมาตรฐานรถยนต์ขนาดเล็กที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซลตามมอก. 2550 - 2554 ว่าหมายถึง อุปกรณ์หรือระบบใด ๆ ที่ออกแบบให้ตรวจ/จับอุณหภูมิ ความเร็วรอบเครื่องยนต์ ระบบส่งกำลัง สุญญากาศ ท่อร่วม หรือตัวแปรอื่นใด โดยมีจุดประสงค์เพื่อกระตุ้น ปรับเปลี่ยน หน่วง ยกเลิกการกระตุ้น การทำงานของส่วนใด ๆ ของระบบควบคุมสารมลพิษที่เป็นสาเหตุของการลดประสิทธิผลระบบควบคุมสารมลพิษ ภายใต้เงื่อนไขที่อาจเกิดขึ้นได้จากการใช้งานปกติของรถยนต์ โดยอุปกรณ์หรือระบบที่ออกแบบนั้นอาจไม่ถูกพิจารณาเป็นกลไกปรับเปลี่ยนถ้า มีไว้เพื่อป้องกันเครื่องยนต์เสียหายหรืออุบัติเหตุ และเพื่อการทำงานที่ปลอดภัยของเครื่องยนต์ หรือกลไกดังกล่าวมีหน้าที่ติดเครื่องยนต์เท่านั้น หรือเป็นสภาพที่ถูกกำหนดในการทดสอบลักษณะที่ 1 ตามที่กำหนดไว้ในมาตรฐานมอก.ของรถยนต์ทั้งสองประเภท

กว่าที่กฎหมายกำหนด ซึ่งท้ายที่สุด District Court of Columbia ได้ออก Consent Decree อันเป็นคำสั่งศาลเกี่ยวกับข้อตกลงระหว่างคู่ความต่อทั้งสองบริษัท ดังนี้

กรณี Ford Motor Company นั้นกำหนดให้ยกเลิกกลยุทธ์การขายรถยนต์ที่ได้รับผลกระทบทั้งหมด โดยมีค่าใช้จ่าย ค่าปรับประเภท Civil Penalties[2] และค่าดำเนินการอื่น ๆ รวมทั้งสิ้นประมาณ 7.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ทั้งนี้ Ford Motor Company สมัครใจหยุดการขายรถยนต์รุ่น Econolines และยกเลิกกลยุทธ์ในเดือนมีนาคม ค.ศ. 1997

ต่อมาในปี ค.ศ. 1998 กรณีของ American Motor Honda Co., Inc ศาลกำหนดให้ขยายระยะเวลารับประกันการปล่อยมลพิษสำหรับรถยนต์ที่ได้รับผลกระทบเป็น 14 ปี หรือ 150,000 ไมล์ รวมถึงเสียค่าใช้จ่ายในการแก้ไข ค่าปรับและค่าใช้จ่ายซึ่งเป็นมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อลดมลภาวะทั้งสิ้นกว่า 280 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ในประเทศไทยปรากฏกรณีตัวอย่างที่ใกล้เคียงกับการปล่อยมลพิษไม่เป็นไปตามมาตรฐานบังคับอย่างกรณีของ Volkswagen เกิดขึ้นเช่นกัน และมีการฟ้องร้องต่อศาลชั้นต้นในปี พ.ศ. 2553 คือ กรณีระหว่างผู้ซื้อและผู้ใช้รถยนต์ยี่ห้อ Toyota รุ่น Innova เป็นโจทก์ฟ้องบริษัท โตโยต้า ธนบุรี จำกัด บริษัท โตโยต้า ทีบีเอ็น จำกัด ที่ 2 และ บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด ที่ 3 ในฐานะผู้ประกอบธุรกิจเป็นจำเลยในคดีผู้บริโภค สาเหตุจากการที่มีกลิ่นคล้ายกลิ่นจากท่อไอเสียเข้ามาในห้องโดยสาร ซึ่งโจทก์ได้แจ้งกับพนักงานขายของจำเลยที่ 1 แต่ได้รับแจ้งกลับมาว่าเป็นเรื่องปกติของรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล โจทก์ไม่เคยใช้รถยนต์ที่มีเครื่องยนต์ดีเซลจึงไม่ทราบมาก่อนว่าเป็นเรื่องปกติหรือไม่ จึงใช้รถยนต์คันดังกล่าวต่อไป กรณีนี้ศาลชั้นต้นได้ตัดสินว่าการกระทำของจำเลยที่ประมาทเลินเล่อไม่ตรวจสอบสินค้าให้ดีว่ามีคุณภาพ ไม่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ใด แต่กลับนำผลิตภัณฑ์ที่ชำรุดบกพร่องมาจำหน่าย ก่อให้ความเสียหายแก่โจทก์ทั้งสี่ ส่วนจำเลยที่ 2 ทราบว่าผลิตภัณฑ์ดังกล่าวชำรุดบกพร่องเป็น

---

[2]สหรัฐอเมริกามีการกำหนด Civil Penalties อันเป็นค่าปรับสำหรับการไม่ปฏิบัติตามกฎหมายเกี่ยวกับการปล่อยมลพิษของรถยนต์ โดยกำหนดไว้ใน CAA Section 205 หรือ U.S. Code 7524 สำหรับผู้กระทำความตาม Section 203 หรือ U.S. Code 7522 อัตราสูงสุดของ Civil Penalties คือ 45,268 ดอลลาร์สหรัฐต่อเครื่องยนต์หนึ่งเครื่องที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐาน หรือ 4,527 ดอลลาร์สหรัฐสำหรับการปลอมปนหรือการขาย Defeat Device และ 45,268 ดอลลาร์สหรัฐต่อวันสำหรับการฝ่าฝืนไม่รายงานและบันทึก. United States Environmental Protection Agency, “Clean Air Act Vehicle and Engine Enforcement Case Resolutions,” Retrived on February 1, 2018, from https://www.epa.gov/enforcement/clean-air-act-vehicle-and-engine-enforcement-case-resolutions.

อันตรายต่อสุขภาพของโจทก์ทั้งสี่ แต่กลับปิดบังความจริงอันควรจะแจ้งให้โจทก์ทั้งสี่ทราบจึงต้องร่วมรับผิดด้วยในความเสียหาย โดยศาลชั้นต้นพิพากษาให้ชดใช้ค่าเสื่อมสุขภาพอนามัยและทนทุกข์ทรมานจากรถยนต์ ค่าขาดประโยชน์ใช้สอยในรถยนต์ ค่าขาดโอกาสที่จะมีอายุยืนยาว เนื่องจากควันพิษที่เข้ามาในรถยนต์ ซึ่งถือว่าเสี่ยงต่อการเป็นอันตรายต่อสุขภาพ และค่าเสียหายในความวิตกกังวล ทุกข์ทรมาน

จากคำพิพากษาจะเห็นว่าฐานความผิดที่ศาลชั้นต้นนำมาประกอบการตัดสินที่ให้ผู้ประกอบการต้องชดใช้ค่าเสียหายแก่โจทก์นั้น เป็นฐานความรับผิดจากความชำรุดบกพร่องและความไม่ปลอดภัยจากสินค้าเนื่องจากมลพิษเข้าสู่รถยนต์ ทำให้เจ้าของหรือผู้ใช้ได้รับผลกระทบทั้งทางสุขภาพ จิตใจ รวมถึงเศรษฐกิจ ซึ่งแม้คดีดังกล่าวมีการพูดถึงบ่อยครั้งสำหรับความรับผิดกรณีส่งมอบรถยนต์ที่ไม่ได้มาตรฐาน อย่างไรก็ตาม กลับไม่พบว่าหน่วยงานรัฐได้เข้ามามีบทบาทเพิ่มเติมจากกรณีจากความไม่ได้มาตรฐานดังกล่าวว่าควันพิษที่เข้าสู่ตัวรถยนต์นั้นเกิดจากการที่รถยนต์ไม่เป็นไปตามมาตรฐานการปล่อยมลพิษหรือไม่ ไม่พบว่ามีการเรียกคืนรถยนต์รุ่นนั้นทั้งโดยความสมัครใจ หรือโดยคำสั่งของหน่วยงานงานรัฐ รวมถึงไม่ปรากฏว่ามีมาตรการเยียวยาอื่นใดต่อผู้บริโภครายอื่นอีก

ด้วยเหตุนี้ แม้ปัญหาการปล่อยมลพิษในรถยนต์ในลักษณะเดียวกันกับกรณีของ Volkswagen จะยังไม่ปรากฏอย่างชัดเจนในประเทศไทย มีเพียงกรณีปัญหาที่ใกล้เคียงแต่ก็ไม่ชัดเจนว่าความบอกพร่องนั้นถึงขนาดที่การปล่อยมลพิษของรถยนต์นั้นไม่เป็นไปตามมาตรฐานบังคับของประเทศไทย อีกทั้ง หากมีกรณีเช่นเดียวกันเกิดขึ้นแล้วประเทศไทยจะมีมาตรการการคุ้มครองผู้บริโภค หรือการกำกับดูแลผู้ประกอบการรถยนต์ซึ่งมีปัญหาการปล่อยมลพิษไม่เป็นไปตามมาตรฐานบังคับนั้นอย่างไร

เมื่อพิจารณาถึงมาตรการควบคุมกำกับดูแล ผู้ประกอบการรถยนต์ และการคุ้มครองผู้บริโภคจากการปล่อยมลพิษของรถยนต์ตามกฎหมายไทยแล้วพบว่ามีประเด็นสำคัญที่ควรพิจารณาอยู่ 5 ประการ คือ ประการที่หนึ่ง ความเข้มงวดของมาตรฐานการปล่อยมลพิษในรถยนต์ขนาดเล็ก ประการที่สอง การแสดงข้อมูลสำคัญ มาตรการบังคับ และบทลงโทษเกี่ยวกับเกี่ยวกับการแสดงข้อมูลด้านการปล่อยมลพิษ ประการที่สาม มาตรการการตรวจสอบรถยนต์โดยผู้ประกอบการรถยนต์ภายหลังการจัดจำหน่าย ประการที่สี่ มาตรการการคุ้มครองผู้บริโภคตามกฎหมายกรณีรถยนต์ปล่อยมลพิษไม่เป็นไปตามมาตรฐาน

บังคับ และประการที่ห้า มาตรการลงโทษนอกเหนือจากบทลงโทษทั่วไปสำหรับกรณีรถยนต์ปล่อยมลพิษไม่เป็นไปตามมาตรฐานบังคับ ซึ่งผู้เขียนขอพิจารณา ดังต่อไปนี้

1. ความเข้มงวดของมาตรฐานการปล่อยมลพิษในรถยนต์ขนาดเล็ก

เนื่องจากมาตรฐานการปล่อยมลพิษของรถยนต์ขนาดเล็กที่ใช้เครื่องยนต์เบนซินและเครื่องยนต์ดีเซลของประเทศไทยที่ใช้อยู่ในปัจจุบันมีการแก้ไขล่าสุดเมื่อ พ.ศ. 2555 โดยรับเอามาตรฐานของสหภาพยุโรป คือ Euro 4 มาใช้เป็นระยะเวลาพอสมควรแล้ว อีกทั้งหนึ่งในสาเหตุหลักของปัญหาฝุ่นละอองที่มีขนาดเล็กกว่า 2.5 ไมครอน (PM 2.5) นั้นเกิดจากรถยนต์ จึงควรปรับใช้มาตรฐานใหม่ที่ทันสมัยมากขึ้น ซึ่งในหลายประเทศได้มีการปรับใช้มาตรฐาน Euro 6 อันเป็นหนึ่งมาตรฐานที่เข้มงวดที่สุดมาตรฐานหนึ่งที่ใช้บังคับอยู่ในสหภาพยุโรป เช่น ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี ประเทศออสเตรเลีย

อีกทั้ง ประเทศไทยไม่ควรจำกัดการกำหนดมาตรฐานการปล่อยมลพิษของรถยนต์ให้เป็นไปตามมาตรฐานของสหภาพยุโรปเพียงอย่างเดียว แต่ควรพิจารณามาตรฐานอื่นร่วมด้วย โดยเฉพาะมาตรฐานกลางของประเทศสหรัฐอเมริกา หรือมาตรฐานเฉพาะของมลรัฐแคลิฟอร์เนีย ประเทศสหรัฐอเมริกาที่มีความเข้มงวดถึงขนาดกำหนดมาตรฐานการปล่อยมลพิษเป็น 0 หรือที่รู้จักในชื่อ Zero Emission Vehicle ซึ่งประเทศสาธารณรัฐเกาหลี ประเทศออสเตรเลีย ต่างนำเอาทั้งมาตรฐานสหภาพยุโรป มาตรฐานกลางของประเทศสหรัฐอเมริกา รวมถึงมาตรฐานเฉพาะของมลรัฐแคลิฟอร์เนียมาปรับใช้เช่นกัน

2. การขาดข้อมูลสำคัญ มาตรการบังคับ และบทลงโทษเกี่ยวกับการแสดงข้อมูลด้านการปล่อยมลพิษในรถยนต์ให้เป็นไปตามมาตรฐานบังคับ

การแสดงข้อมูลเกี่ยวกับมาตรฐานการปล่อยมลพิษของรถยนต์ปัจจุบันมีอยู่สองลักษณะ คือ เครื่องหมายมาตรฐานบังคับ (มอก.) และ ป้ายข้อมูลสากล หรือที่เป็นที่รู้จักโดยทั่วไปว่า “Eco Sticker” ซึ่งการแสดงข้อมูลดังกล่าวมีประเด็นสำคัญที่ต้องพิจารณา ดังนี้

2.1 เครื่องหมายมาตรฐานบังคับ (มอก.) มีรายละเอียดไม่มากเพียงพอ เนื่องจากกฎหมายบังคับขั้นต่ำเพียงแค่การแสดงรูปเครื่องหมายมาตรฐานบังคับพร้อมระบุเลขมาตรฐานบังคับ และชื่อผู้รับใบอนุญาตเท่านั้น[3] เมื่อเปรียบเทียบกับฉลากมลพิษของประเทศสหรัฐอเมริกาที่บังคับให้ต้องระบุรายละเอียดชัดเจนกว่า เช่น ต้องระบุว่าใช้เครื่องยนต์

[3] กฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการเกี่ยวกับการแสดงเครื่องหมายมาตรฐานกับผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ. 2550 ข้อ 5

ตระกูลใด ผ่านการทดสอบจากกลุ่มรถยนต์ใด เครื่องหมายการค้าของผู้ประกอบการ และต้องระบุข้อความว่าได้ปฏิบัติตามกฎหมายแล้ว เป็นต้น นอกจากนี้ ข้อมูลบนเครื่องหมายมาตรฐานกลับมีความชัดเจนน้อยกว่าข้อมูลที่ปรากฏอยู่ใน Eco Sticker ทั้งที่ มีวัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครองผู้บริโภคให้ได้ใช้สินค้าที่มีมาตรฐานและปลอดภัย

2.2 Eco Sticker

ประเด็นสำคัญที่ต้องพิจารณา คือ ความมีผลบังคับทางกฎหมาย เนื่องจาก ประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง การแสดงข้อมูลรถยนต์ตามมาตรฐานสากล วันที่ 19 สิงหาคม พ.ศ. 2558 ไม่ปรากฏการอ้างอิงกฎหมายระดับพระราชบัญญัติฉบับใดในการออกประกาศ หากผู้ประกอบการรถยนต์ไม่ปฏิบัติตามก็ไม่ปรากฏบทลงโทษใด ๆ ทำให้ประกาศฉบับดังกล่าวไม่มีผลบังคับที่เข้มแข็งเพียงพอให้ผู้ประกอบการรถยนต์ต้องปฏิบัติตาม

เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศสหรัฐอเมริกาที่มีการกำหนดชัดเจนเรื่องการติดฉลากรถยนต์ตาม Automobile Information Disclosure Act (AIDA)[4] อันเป็นฉลากระบุข้อมูลทั่วไป เนื้อหาใกล้เคียงกับ Eco Sticker ของประเทศไทย Section 1233 ของ AIDA บังคับให้ผู้ผลิตต้องติดฉลากรถยนต์ใหม่ที่ผลิตหรือนำเข้า มีบทลงโทษทางอาญา และห้ามมิให้ผู้ใดนำฉลากซึ่งติดอยู่กับรถยนต์ใหม่นั้นออกหรือเปลี่ยนแปลงข้อมูลในฉลากนั้นก่อนส่งมอบความดูแลครอบครองอย่างแท้จริง (actual custody and possession) แก่ผู้บริโภค หากฝ่าฝืนต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 1,000 ดอลลาร์สหรัฐ หรือจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ โดยถือการกระทำความผิดต่อรถยนต์หนึ่งคันถือเป็นความผิดหนึ่งกรรม[5]

2.3 โฆษณา

กฎหมายมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม หรือกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคไม่มีการกำหนดว่าต้องเผยแพร่ข้อมูลรถยนต์ในเรื่องใด รวมถึงช่องทางใดบ้าง แม้มีการกำหนดให้มีการติด Eco Sticker ไว้ที่ตัวรถ แต่ก็ไม่ได้บังคับถึงขนาดให้จะต้องมีการแสดงข้อมูลใน Eco Sticker ในสื่อโฆษณาใดอีก หากพิจารณาเปรียบเทียบกับต่างประเทศ เช่น Directive 1999/94/EC ของสหภาพยุโรป จะพบว่านอกจากการกำหนดให้ต้องมีการติดฉลาก (Article 3) ในลักษณะเดียวกับ Eco Sticker แล้วยังกำหนดให้ผู้ประกอบการแสดงข้อมูลในโปสเตอร์หรือเอกสารประกอบการขายอื่น ๆ เพิ่มเติมด้วย (Article 5)

---

[4] See also United States Code Title 15 Section 1232 – Label and entry requirements

[5] See also United States Code Title 15 Section 1233 - Violations and penalties.

ประเทศสาธารณรัฐเกาหลีก็มีกฎหมาย Fair Labelling and Advertising Act กำกับดูแลการโฆษณาและติดฉลาก เพื่อให้การใช้กฎหมายฉลากและการโฆษณาที่กำหนดให้ผู้ประกอบการต้องเผยแพร่ข้อมูลสำคัญของสินค้า (Article 3) มีความชัดเจน ได้จัดทำคู่มือการเผยแพร่ข้อมูลที่สำคัญ ซึ่งคู่มือนั้นครอบคลุมถึงประเด็นทางสิ่งแวดล้อมด้วย

3. การขาดมาตรการการตรวจสอบรถยนต์โดยผู้ประกอบการรถยนต์ภายหลังการจัดจำหน่าย

แม้ประเทศไทยจะมีการกำหนดมาตรการตรวจติดตามภายหลังจากที่ผู้ผลิต หรือผู้นำเข้าได้รับอนุญาตให้ผลิตหรือนำเข้ารถยนต์รุ่นใด ๆ แล้วก็ตาม แต่มาตรการนั้นเน้นการตรวจติดตามรถยนต์ที่ยังคงอยู่ในสายการผลิต หรือตามสถานที่จำหน่าย ซึ่งเป็นเพียงการตรวจสอบในชั้นก่อนจัดจำหน่ายให้ต้องเป็นไปตามมาตรฐานที่ขออนุญาต (Conformity of Production) ไว้เท่านั้น ซึ่งประเด็นนี้ในต่างประเทศมีการกำหนดให้ผู้ประกอบการหรือหน่วยงานที่รับผิดชอบต้องดำเนินการ แต่ประเทศไทยยังมิได้กำหนดเป็นกฎหมายบังคับให้ผู้ประกอบการจะต้องทำ ได้แก่

3.1 การทดสอบรถยนต์ภายหลังการจัดจำหน่าย (In-service performance) หรือรู้จักในชื่ออื่น ๆ เช่น In-service conformity หรือ In-use verification program เป็นต้น มาตรการนี้ปรากฏทั้งในประเทศสหรัฐอเมริกาตามกฎหมาย Clean Air Act (CAA) และสหภาพยุโรปตาม Regulation 715/2007 และ Regulation 692/2008

CAA Section 207 (i) (2) ของประเทศสหรัฐอเมริกากำหนดหน้าที่ของทั้งผู้ประกอบการรถยนต์และองค์กรรัฐ คือ Environment Protection Agency (EPA) ต้องทำการทดสอบรถยนต์ที่จำหน่ายออกไปแล้วว่าการปล่อยมลพิษในรถยนต์นั้นเป็นไปตามมาตรฐานที่ขออนุญาตอยู่หรือไม่ โดยการใช้เกณฑ์ระยะทางตั้งแต่ 10,000 ไปจนถึง 120,000 ไมล์

ส่วนในสหภาพยุโรปก็ได้มีการกำหนดให้มีการทดสอบรถยนต์ภายหลังจัดจำหน่ายเช่นกัน โดย Regulation 692/2008 กำหนดเพิ่มเติมให้ต้องทดสอบรถยนต์เมื่อมีอายุการใช้งาน 5 ปี หรือ 100,000 กิโลเมตร แล้วแต่อย่างใดจะถึงก่อน

3.2 การรับประกันรถยนต์หรือเครื่องยนต์ และอุปกรณ์ควบคุมการปล่อยมลพิษ

ประเทศสหรัฐอเมริกากำหนดให้ผู้ประกอบการต้องให้การรับประกันรถยนต์หรือเครื่องยนต์ ผู้ประกอบการต้องให้การรับประกันรถยนต์หรือเครื่องยนต์ตั้งแต่โมเดลปี ค.ศ. 1995 เป็นต้นไป อย่างน้อย 2 ปี หรือ 24,000 ไมล์ แล้วแต่อย่างใดจะถึงก่อน นอกจากนี้ ยังกำหนดให้ต้องมีการรับประกันอุปกรณ์ที่เกี่ยวกับการควบคุมการปล่อยมลพิษอย่างน้อย 8 ปี หรือ 80,000 ไมล์ แล้วแต่อย่างใดจะถึงก่อนด้วย (CAA Section 207 (i) (1)) ในทำนองเดียวกัน ประเทศสาธารณรัฐเกาหลีได้กำหนดให้ผู้ประกอบการรถยนต์จะต้องให้การรับประกันการปล่อยมลพิษของรถยนต์ตามเกณฑ์อายุการใช้งาน และเกณฑ์ระยะทาง ขึ้นอยู่กับประเภทรถยนต์และเครื่องยนต์ ซึ่งรถยนต์ขนาดเล็กได้มีการกำหนดตั้งแต่ 10 – 15 ปี หรือ 160,000 – 240,000 กิโลเมตรตามประเภทเครื่องยนต์ ส่วนประเทศออสเตรเลียภายใต้กฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคแม้ไม่ได้ให้การรับประกันเรื่องการปล่อยมลพิษโดยตรง แต่ก็มีการกำหนดการรับประกันรถยนต์ในเรื่องของความปลอดภัยโดยผู้ผลิต

4. การขาดมาตรการคุ้มครองผู้บริโภคกรณีรถยนต์ปล่อยมลพิษไม่เป็นไปตามมาตรฐานบังคับ ซึ่งผู้เขียนได้แบ่งการศึกษาออกเป็นสองหมวดใหญ่ คือ หมวดที่หนึ่ง คือ กฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน ได้แก่ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค กฎหมายความรับผิดต่อความเสียหายอันเกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย และหมวดที่สอง ได้แก่ ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความชำรุดบกพร่องของสินค้า ซึ่งมีประเด็นที่ควรพิจารณา ดังนี้

4.1 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ผู้เขียนได้วิเคราะห์หลักกฎหมายที่ปรากฏในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์อยู่ 3 ประการ คือ ความรับผิดตามสัญญาซื้อขายซึ่งความชำรุดบกพร่องตาม มาตรา 472 ความรับผิดตามการขายตามตัวอย่าง และความรับผิดตามการขายตามคำพรรณนาตาม มาตรา 503

ประการที่หนึ่ง ความรับผิดเพื่อความชำรุดบกพร่องตามสัญญาซื้อขายดังปรากฏอยู่ในมาตรา 472 คำว่า “ความชำรุดบกพร่อง (Defect)” นี้ไม่มีการให้คำนิยามไว้ การตีความความรับผิดเพื่อความชำรุดบกพร่องของผู้ขายนั้นประกอบด้วยองค์ประกอบ 2 ประการ คือ 1) ความชำรุดบกพร่อง และ 2) ความเสื่อมคุณค่าของทรัพย์สินที่ขาย ทั้งนี้ ในประเด็นของความเสื่อมคุณค่าของทรัพย์สินที่ขายนั้น ได้แก่ การเสื่อมราคา หรือการเสื่อมความเหมาะสมแก่ประโยชน์อันมุ่งหมายใช้ปกติ หรือการเสื่อมความเหมาะสมแก่ประโยชน์ที่มุ่งหมายตามสัญญา ดังนั้น แม้มีความชำรุดบกพร่อง แต่หากความชำรุดบกพร่องนั้นไม่ถึงขนาดทำให้

ทรัพย์สินนั้นเสื่อมคุณค่า ผู้ขายย่อมไม่ได้ต้องรับผิด ฉะนั้น หากสินค้ามีความชำรุดบกพร่องเพียงเล็กน้อยไม่ถึงขนาดที่กฎหมายกำหนด ผู้ซื้อจะเรียกร้องให้ผู้ขายรับผิดในความชำรุดบกพร่องนั้นไม่ได้ อย่างไรจะเรียกว่าเสื่อมคุณค่า ย่อมจะต้องถือตามมาตรฐานของวิญญูชนตามปกติประเพณี หรือตามเจตนาของคู่กรณีเป็นเกณฑ์[6]

ผู้เขียนเห็นว่า การใช้งานตามปกติวิสัยของรถยนต์ ย่อมหมายถึงการที่รถยนต์นั้นสามารถขับเคลื่อนได้ตามปกติ ไม่มีอาการหรือความขัดข้องของรถยนต์ เครื่องยนต์ หรืออุปกรณ์สำคัญในการเดินรถขณะใช้งานตามปกติ ดังนั้น หากการปล่อยมลพิษไม่กระทบต่อการทำงานของเครื่องยนต์ การขับเคลื่อนแล้วย่อมไม่เข้าข่ายทรัพย์สินที่มีความชำรุดบกพร่อง อีกทั้ง หากพิจารณาถึงเจตนาของผู้ซื้อ แม้รถยนต์จะมีการปล่อยมลพิษไม่เป็นไปตามมาตรฐานบังคับที่กฎหมายกำหนด แต่หากความไม่ได้มาตรฐานนั้นไม่กระทบต่อสมรรถนะของรถยนต์แล้ว ย่อมไม่ถึงขนาดเสื่อมความเหมาะสมแก่ประโยชน์อันมุ่งจะใช้เป็นปกติ เว้นแต่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายจะหยั่งรู้เจตนาที่แท้จริงในการซื้อขายรถยนต์คันนั้นมาตั้งแต่ก่อนหรือขณะทำสัญญา ซึ่งก็อาจถือเป็นความเสื่อมความเหมาะสมแก่ประโยชน์มุ่งใช้ในสัญญา

นอกจากนี้ ในเรื่องความเสื่อมราคา ผู้เขียนเห็นว่าราคาขายต่อรถยนต์ในท้องตลาดประกอบด้วยหลายปัจจัย เช่น สภาพรถยนต์ ประวัติการใช้ ยี่ห้อรถยนต์ รุ่นรถยนต์ จำนวนที่ผลิต ปีที่ผลิต ปีที่จำหน่ายครั้งแรก ประเภทรถยนต์ เป็นต้น การที่รถยนต์ปล่อยมลพิษไม่เป็นไปตามมาตรฐานบังคับไม่อาจถือเป็นปัจจัยหลักประการเดียวของความเสื่อมราคาได้

ประการที่สอง การขายตามตัวอย่างตาม มาตรา 503 ซึ่งไม่ได้กำหนดความหมายของของการขายตามตัวอย่างเอาไว้ ท่านศาสตราจารย์ ดร.ไผทชิต เอกจริยกร ได้กล่าวว่า การขายตามตัวอย่างเป็นการซื้อขายที่ผู้ขายให้ผู้ซื้อดูตัวอย่างของทรัพย์สินที่ซื้อขายกันก่อน และเมื่อผู้ซื้อตกลงซื้อขายทรัพย์สินนั้นแล้ว ผู้ขายก็มีหน้าที่ส่งมอบทรัพย์สินให้ตรงตามตัวอย่างที่ได้ให้ผู้ซื้อตรวจดู เพื่อเทียบเคียงกับตัวอย่างทรัพย์สินที่เสนอเป็นตัวอย่างก่อนรับมอบกัน หากผู้ขายส่งมอบทรัพย์สินไม่เหมือนตรงกับตัวอย่างที่ได้ให้ผู้ซื้อตรวจดูบางส่วนแล้ว

---

[6] กิตติศักดิ์ ปรกติ, ผลงานวิจัยเสริมหลักสูตร พ.ศ. 2532 เรื่อง ความรับผิดเพื่อความชำรุดบกพร่องในสัญญาซื้อขาย , พิมพ์ครั้งที่ 4 (ปทุมธานี : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2561), น.8

ผู้ขายก็ต้องรับผิดต่อผู้ซื้อ การไม่เหมือนนั้นอาจจะผิดเพี้ยนเล็กน้อย หรือไม่เหมือนเสียเป็นส่วนใหญ่ หรือไม่เหมือนเลยก็เป็นการส่งมอบที่ไม่ถูกต้องเช่นกัน[7]

ผู้เขียนเห็นว่าการขายตามตัวอย่างนั้นใช้ได้กับกรณีที่ผู้ซื้อรถยนต์ได้ตรวจตราดูตัวอย่างรถยนต์มาก่อนทำการซื้อ แต่หากผู้ซื้อมีเจตนาซื้อรถยนต์คันนั้นเพียงเพราะชอบรูปแบบ ยี่ห้อ โดยไม่ได้ใส่ใจถึงมาตรฐานบังคับการปล่อยมลพิษของรถยนต์ และซื้อรถยนต์ที่โชว์นั้นเลย เช่นนี้ไม่น่าจะถือว่าการที่รถยนต์ปล่อยมลพิษไม่เป็นไปตามมาตรฐานบังคับนั้นไม่เป็นไปตามตัวอย่างการขาย นอกจากนี้ หากรถยนต์ตัวอย่างนั้นไม่เป็นไปตามมาตรฐานบังคับการปล่อยมลพิษอยู่แล้ว เช่นนี้เท่ากับผู้ซื้อก็ไม่ได้รับความคุ้มครองแต่แรก เพราะถือว่าผู้ขายส่งมอบรถยนต์ตามตัวอย่างแล้ว อีกทั้งการที่รถยนต์ปล่อยมลพิษไม่เป็นไปตามมาตรฐานบังคับนั้น ผู้ซื้อจะรู้ได้อย่างไร เพราะตามมาตรฐานวิญญูชนเป็นการยากที่ผู้ซื้อจะตรวจดูการปล่อยมลพิษของรถยนต์ว่าเป็นไปตามมาตรฐานบังคับดังกล่าวด้วยตนเอง ด้วยเหตุนี้ ผู้เขียนเห็นว่าหลักกฎหมายเรื่องการขายตามตัวอย่างนั้นยังไม่ได้คุ้มครองผู้ซื้อเพียงพอ

ประการที่สาม ความรับผิดตามการขายตามคำพรรณนาตาม มาตรา 503 ในทางวิชาการและคำพิพากษาศาลฎีกาได้ให้คำจำกัดความของการขายตามคำพรรณนาไว้ เช่น การที่ผู้ซื้อไม่ได้เห็นหรือตรวจตราทรัพย์สินที่ขายก่อน แต่ตกลงซื้อโดยเชื่อคำบรรยายถึงลักษณะและคุณภาพของทรัพย์สินนั้นตามที่ผู้ขายแจ้งหรือบอกไว้ หรือบางกรณีที่ผู้ซื้ออาจจะได้เห็นทรัพย์สินแล้ว แต่ยากต่อการตรวจตรา[8] การขายตามคำพรรณนานี้ผู้ขายย่อมมีหน้าที่นอกเหนือไปจากสัญญาซื้อขายธรรมดา หากส่งมอบทรัพย์สินแตกต่างไปจากที่พรรณนาไว้ ซึ่งแม้ทรัพย์สินตามสัญญาซื้อขายจะไม่บกพร่องก็ตาม ผู้ขายก็ยังต้องรับผิดตามคำพรรณนา ยิ่งไปกว่านั้นหากผู้ขายได้มีการให้ประกันคุณภาพสินค้าแล้ว แต่สินค้ามีคุณภาพไม่ตรงตามที่รับประกัน ผู้ขายย่อมมีความรับผิดตามสัญญารับประกันอีกประการหนึ่ง

การพิจารณาว่าผู้ซื้อรถยนต์ซื้อรถยนต์โดยยึดถือเอาคำพรรณนาเรื่องความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมหรือไม่ ต้องดูถึงเจตนาของผู้ซื้อว่าการปล่อยมลพิษของรถยนต์นั้นถือเป็นสาระสำคัญของสัญญาซื้อขายถึงขนาดที่ถ้าการปล่อยมลพิษไม่เป็นไปตามคำพรรณนาแล้วผู้ซื้อจะไม่ซื้อรถยนต์คันนั้นอย่างแน่นอน และต้องพิจารณาเจตนาของผู้ขายร่วมด้วยว่าผู้ขาย

---

[7] ไผทชิต เอกจริยกร, ซื้อขาย แลกเปลี่ยน ให้, พิมพ์ครั้งที่ 9 (กรุงเทพฯ : บริษัท พิมพ์ดี จำกัด, 2561), น. 308 - 309

[8] คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 9157/2539

ต้องการผูกพันรับประกันตามคำพรรณนานั้นอย่างชัดเจน จึงจะเป็นการซื้อขายตามการพรรณนาที่ผู้ขายต้องรับผิด แม้ปรากฏข้อเท็จจริงว่าผู้ประกอบการรถยนต์บางยี่ห้อมีการโฆษณาว่ารถยนต์ของตนเองผ่านเกณฑ์มาตรฐานการปล่อยมลพิษไม่ว่ามาตรฐาน Euro 4 หรือบางกรณี Euro 5 เพื่อจูงใจผู้ซื้อที่มีค่านิยมอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมให้มาซื้อรถยนต์ ผู้เขียนเห็นว่าการแสดงข้อมูล ข้อความที่กฎหมายบังคับไม่ได้ชัดเจนถึงขนาดที่ผู้ซื้อจะทราบได้ว่าจะเครื่องหมายมาตรฐาน หรือ Eco Sticker นั้นสื่อถึงเรื่องอะไรอย่างชัดเจนเพียงพอที่จะถือว่าผู้ซื้อเจตนาซื้อรถยนต์คันนั้นเพราะเชื่อถือคำพรรณนาที่ปรากฏอยู่ในเครื่องหมายมอก. หรือ Eco Sticker อีกทั้งข้อมูลที่ไม่ชัดเจนไม่ควรถือว่าเป็นการพรรณนาได้ ทั้งการโฆษณาก็มิได้มีกฎหมายบังคับให้ต้องทำการโฆษณาเกี่ยวกับการปล่อยมลพิษในรถยนต์รวมถึงคำอธิบายที่ชัดเจนถึงมาตรฐานนั้น ๆ ซึ่งผู้ประกอบการรถยนต์อาจยกเป็นข้อต่อสู้ได้ว่ามิใช่การซื้อขายตามคำพรรณนา ดังนั้น ความรับผิดจากการขายทรัพย์สินตามคำพรรณนานี้อาจยังไม่เพียงพอในการคุ้มครองเยียวยาผู้ซื้อได้

4.2 การคุ้มครองผู้บริโภคกรณีสินค้าที่อาจเป็นอันตรายต่อผู้บริโภคตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522

ด้วยเหตุที่การปล่อยมลพิษในรถยนต์ไม่เป็นไปตามมาตรฐานบังคับตามกรณีตัวอย่างของค่ายรถยนต์ Volkswagen นั้นเป็นการปล่อยภายนอกรถยนต์สู่สิ่งแวดล้อม หรือชั้นบรรยากาศ หากไม่ได้เข้าสู่รถยนต์จนเป็นอันตรายต่อผู้ซื้อ ผู้ใช้ หรือผู้โดยสารแล้ว ความไม่ได้มาตรฐานการปล่อยมลพิษก็ไม่อาจถือว่ารถยนต์นั้นมีเหตุอันควรสงสัยว่าเป็นอันตรายแก่ผู้บริโภคโดยตรงได้

ในแง่ของธุรกิจควบคุม สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค (สคบ.) มีอำนาจกำหนดให้การประกอบธุรกิจขายสินค้าหรือให้บริการนั้นเป็นธุรกิจที่ควบคุมสัญญาได้ ซึ่งปัจจุบันมีการออกประกาศคณะกรรมการว่าด้วยสัญญาที่กำหนดให้สัญญาเช่าซื้อรถยนต์และรถจักรยานยนต์เป็นธุรกิจควบคุม อย่างไรก็ตาม มิได้กำหนดให้ในสัญญาเช่าซื้อนั้นผู้ประกอบการจะต้องบอกถึงคุณสมบัติในการปล่อยมลพิษของรถยนต์ไว้ในสัญญาด้วย นอกจากนี้ ผู้เขียนเห็นว่าการซื้อขายรถยนต์เป็นการซื้อขายทรัพย์สินที่มีราคาสูง ซึ่งตามปกติย่อมต้องมีการทำสัญญาเป็นหนังสือ ย่อมเข้าข่ายสัญญาตามปกติประเพณีที่ต้องทำเป็นหนังสือ ซึ่ง สคบ. มีอำนาจออกข้อกำหนดเพื่อควบคุมลักษณะสัญญาซื้อขายรถยนต์ได้ อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันยังไม่มีการกำหนดให้การซื้อขายรถยนต์เป็นธุรกิจควบคุมสัญญา

4.3 การคุ้มครองผู้บริโภคกรณีสินค้าไม่ปลอดภัยตามพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551

การปล่อยมลพิษในรถยนต์ไม่เป็นไปตามมาตรฐานบังคับของกฎหมายมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนั้น หากเป็นการปล่อยภายนอกตัวรถยนต์ ย่อมมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และสังคม มากกว่าชีวิต ร่างกาย สุขภาพ อนามัย จิตใจ หรือทรัพย์สิน ของบุคคลใดโดยเฉพาะ นอกจากนี้ ความชำรุดบกพร่องในการปล่อยมลพิษเป็นความเสียหายต่อตัวรถยนต์อันเป็นสินค้านั้นเอง จึงไม่อาจถือว่าความเสียหายนั้นเป็นความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครองตามนัยมาตรา 4 ของพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 จึงไม่อาจนำเอาหลักความรับผิดโดยเคร่งครัดมาบังคับใช้กับผู้ประกอบการรถยนต์ได้ เห็นได้ว่าผู้บริโภคยังไม่ได้รับความคุ้มครองภายใต้กฎหมายดังกล่าว

4.4 ความรับผิดในความชำรุดบกพร่องตาม ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความชำรุดบกพร่องของสินค้า

ร่างพระราชบัญญัติฯฉบับนี้ได้เพิ่มเติมความคุ้มครองไปถึงสัญญาเช่าซื้อ การเรียกคืนสินค้า ข้อสันนิษฐานว่าหากสินค้ามีความชำรุดบกพร่องภายใน 6 เดือนให้สันนิษฐานว่าชำรุดบกพร่องตั้งแต่วันส่งมอบ โดยผู้บริโภคมีสิทธิเรียกให้ผู้ประกอบธุรกิจซ่อมแซมหรือเปลี่ยนสินค้า หากการซ่อมแซมไม่อาจทำให้ความชำรุดบกพร่องหมดไปได้ให้ผู้บริโภคมีสิทธิบอกเลิกสัญญา ขอลดราคา เรียกค่าเสียหาย หรือค่าใช้จ่ายต่างๆได้

อย่างไรก็ตาม ความคุ้มครองตามร่างพระราชบัญญัติฯนี้ต้องอาศัยความชำรุดบกพร่องของสินค้า ซึ่งแม้ในชั้นนี้จะมีความประสงค์จะให้มีความหมายกว้างและครอบคลุมถึงกรณีที่สินค้านั้นแตกต่างออกไปจากข้อตกลงที่เห็นเป็นประจักษ์ชัดแจ้งในสัญญา หรือความมุ่งหมายที่จะใช้ประโยชน์จากสินค้าที่ปรากฏในสัญญา แตกต่างจากสภาพปกติธรรมดาของสินค้า หรือแตกต่างจากการการใช้ประโยชน์จากสินค้าตามปกติ[9] แต่ยังไม่อาจตีความไปถึงกรณีการปล่อยมลพิษในรถยนต์ไม่เป็นไปตามมาตรฐานบังคับได้อย่างชัดเจน

5. มาตรการลงโทษนอกเหนือจากบทลงโทษทั่วไปสำหรับกรณีรถยนต์ปล่อยมลพิษไม่เป็นไปตามมาตรฐานบังคับ

กรณีการปล่อยมลพิษในรถยนต์ไม่เป็นไปตามมาตรฐานบังคับไม่เพียงแต่จะกระทบต่อผู้บริโภคเท่านั้น แต่ยังกระทบต่อรัฐ สิ่งแวดล้อม และสังคมโดยรวมจากมลพิษที่สะสมที่

[9] ดูเพิ่มเติม ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความชำรุดบกพร่องของสินค้า มาตรา 5

ปล่อยออกมาเกินกว่ามาตรฐาน จึงควรมีการชดเชยความเสียหายนั้นต่อรัฐและสังคมด้วย ซึ่งในต่างประเทศมีการกำหนดบทลงโทษอื่นนอกเหนือจากบทลงโทษธรรมดา เช่น มาตรการลงโทษทางแพ่ง (Civil Penalty) หรือค่าปรับเพิ่มเติม (Penalty Surcharge) อันเป็นการลงโทษทางการเงินต่อผู้ประกอบการที่กระทำความผิดบางประการที่กฎหมายกำหนดไว้เป็นพิเศษ

ในประเทศสหรัฐอเมริกาได้มีการนำมาตรการลงโทษทางแพ่ง Civil Penalty มาใช้ลงโทษผู้ประกอบการนอกเหนือไปจากบทลงโทษธรรมดา ในทำนองเดียวกันประเทศสาธารณรัฐเกาหลีก็มีหลักที่ใกล้เคียงกัน คือ ค่าปรับเพิ่มเติม Penalty Surcharge ที่มีการปรับผู้ประกอบการรถยนต์ในกรณีที่มีการโฆษณาเท็จ หรือทำให้เข้าใจผิด โดยใช้หลักเกณฑ์คำนวณในอัตราร้อยละ 2 จากรายได้ของผู้ประกอบการ

ทั้งนี้ หากประเทศไทยนำเอามาตรกรลงโทษทางแพ่งมาปรับใช้ ควรมีการกำหนดผู้ดูแลเงินที่ได้จากมาตรการลงโทษทางแพ่ง รวมถึงขอบเขตการใช้ประโยชน์จากเงินนั้นให้ชัดเจน อาทิ การตั้งเป็นกองทุนเฉพาะภายใต้กฎหมายหลักที่กำกับดูแล ซึ่งกรณีการปล่อยมลพิษในรถยนต์ไม่เป็นไปตามมาตรฐานบังคับนั้นมุ่งเน้นการกำกับดูแลในแง่ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม ก็ควรให้สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมเป็นผู้มีอำนาจ

บทสรุป

จากที่กล่าวมาข้างต้นเห็นว่ามาตรการกำกับดูแล และมาตรการคุ้มครองผู้บริโภคสำหรับกรณีการปล่อยมลพิษในรถยนต์ไม่เป็นไปตามมาตรฐานบังคับของประเทศไทยยังไม่ครอบคลุมเพียงพอ ควรปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องทั้งกฎหมายมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม กฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค กฎหมายความรับผิดต่อความเสียหายอันเกิดจากสินค้าไม่ปลอดภัย รวมถึงกฎหมายลำดับรอง โดยนำแนวทางของกฎหมายต่างประเทศมาใช้ ดังนี้

ประการที่หนึ่ง ควรปรับปรุงมาตรฐานการปล่อยมลพิษในรถยนต์ขนาดเล็กที่ใช้เครื่องยนต์เบนซิน และเครื่องยนต์ดีเซลให้เข้มงวดและทันสมัยมากขึ้น

ประการที่สอง การกำหนดให้ข้อมูลการปล่อยมลพิษถือเป็นข้อมูลสำคัญที่ต้องแสดงในเครื่องหมายมาตรฐานอย่างชัดเจน มิใช่เพียงการอ้างตัวเลขมาตรฐาน ให้มีการอ้างถึงกฎหมายระดับพระราชบัญญัติในกฎหมายลำดับรองเรื่องการติด Eco Sticker ทั้งนี้ เพื่อให้มี

ความชัดเจนในกรณีฝ่าฝืนจะมีบทลงโทษตามกฎหมายที่ชัดเจน รวมถึงให้มีการกำหนดให้ผู้ประกอบการรถยนต์จะต้องโฆษณาข้อมูลที่แสดงใน Eco Sticker นั้นด้วย

ประการที่สาม กำหนดให้ผู้ประกอบการรถยนต์มีหน้าที่ตามกฎหมายในการตรวจสอบรถยนต์ภายหลังจัดจำหน่าย และให้การรับประกันโดยใช้เกณฑ์ระยะทางและเกณฑ์ระยะเวลา ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบภายหลังการจัดจำหน่าย และการรับประกันให้ตกแก่ผู้ประกอบการรถยนต์

ประการที่สี่ การกำหนดมาตรการเยียวยาผู้บริโภคโดยกำหนดให้ธุรกิจซื้อขายรถยนต์ต้องเป็นธุรกิจควบคุมสัญญาเช่นเดียวกับสัญญาเช่าซื้อรถยนต์ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 และกำหนดให้มาตรฐานการปล่อยมลพิษของรถยนต์เป็นสาระสำคัญของสัญญาที่ต้องระบุในสัญญาซื้อขายรถยนต์ และสัญญาเช่าซื้อรถยนต์

นอกจากนี้ เนื่องจากการปล่อยมลพิษในรถยยนต์ไม่เป็นไปตามมาตรฐานบังคับนั้นยากแก่การตรวจสอบโดยผู้บริโภค และมลพิษที่ปล่อยออกมานั้นเป็นอันตราย จึงควรกำหนดข้อสันนิษฐานว่ารถยนต์ที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานบังคับตามพระราชกฤษฎีกาที่ออกตามความพระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ. 2511 นั้นถือเป็นสินค้าไม่ปลอดภัยตามความในพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายอันเกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 อีกประการหนึ่ง เพื่อให้ศาลมีอำนาจในการกำหนดค่าเสียหายเชิงลงโทษต่อผู้ประกอบการรถยนต์ให้ชดเชยแก่ผู้บริโภคที่ได้รับความเสียหาย ซึ่งถือเป็นการเพิ่มความรอบคอบระมัดระวังแก่ผู้ประกอบการรถยนต์ในการนำรถยนต์เข้าสู่ตลาดในทางอ้อม

ประการที่ห้า กำหนดมาตรการลงโทษทางแพ่ง (Civil Penalty) ต่อผู้ประกอบการรถยนต์กรณีการปล่อยมลพิษของรถยนต์ไม่เป็นไปตามมาตรฐานบังคับ โดยให้แก้ไขพระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ. 2511 กำหนดให้ศาลมีอำนาจปรับผู้ประกอบการรถยนต์ที่ผลิต หรือนำเข้าผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานทางสิ่งแวดล้อมมีความรับผิดเพิ่มเติมนอกเหนือไปจากค่าปรับธรรมดา โดยนำเอาหลักกฎหมายต่างประเทศ ได้แก่ Civil Penalty ของประเทศสหรัฐอเมริกา และค่าปรับเพิ่มเติม Penalty Surcharge ของประเทศสาธารณรัฐเกาหลีมาใช้ ด้วยการกำหนดให้คำนวณมาตรการลงโทษทางแพ่งจากรถยนต์รุ่นที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานการปล่อยมลพิษว่าเป็นร้อยละเท่าใด และนำมาคำนวณจากฐานรายได้ของผู้ประกอบการรถยนต์ที่ได้รับจากรถยนต์ที่จำหน่ายไปแล้วทั้งหมดของรถยนต์รุ่นนั้น และควรมีการจัดตั้งกองทุน หรือบัญชีพิเศษเป็นการเฉพาะสำหรับ

เงินที่ได้รับจากมาตรการลงโทษทางแพ่ง โดยนำรูปแบบกองทุน Civil Penalty Fund ของ Consumer Financial Protection Bureau ประเทศสหรัฐอเมริกามาเป็นต้นแบบในการดำเนินการต่อไปเพื่อนำไปใช้ในการให้ความรู้แก่ประชาชนและผู้ประกอบการ การปรับปรุงคุณภาพอากาศ การดำเนินการอื่นที่เหมาะสมเพื่อให้การผลิตผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมต้องเป็นไปตามมาตรฐานโดยเคร่งครัด เป็นต้น