

กฎหมายความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัย  
กรณีศึกษา : ความรับผิดของผู้ประกอบการที่จำหน่ายรถยนต์ใช้แล้ว  
Liability for Damage Arising from Unsafe Products Law  
Case study : Responsibility of Used car entrepreneur

<sup>1</sup>คัตตานนท์ ยะพานิช และ <sup>2</sup>วริยา ล้ำเลิศ

<sup>1</sup>Kattanant Yaphanich and <sup>2</sup>Wariya Lamlert

<sup>1,2</sup>สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

<sup>1,2</sup>National Institute of Development Administration

<sup>1</sup>Corresponding Author. Email: aorrha@gmail.com

### บทคัดย่อ

บทความนี้เป็นการศึกษาในเรื่องกฎหมายความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัย กรณีศึกษาความรับผิดของผู้ประกอบการที่จำหน่ายรถยนต์ใช้แล้ว 1) เพื่อศึกษาวิเคราะห์ปัญหาความรับผิดของผู้ประกอบการในเรื่องความชำรุดบกพร่องของรถยนต์ใช้แล้วตามพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 2) เพื่อเสนอแนวทางแก้ไขและเพื่อเสนอมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมผู้ประกอบการธุรกิจขายรถยนต์ใช้แล้ว

จากการศึกษา พบว่า พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 มีข้อกำหนดที่กำหนดความรับผิดของผู้ประกอบการไว้อย่างชัดเจน โดยนำหลักความรับผิดโดยเคร่งครัด หรือ ความรับผิดเด็ดขาด มาบังคับใช้ รวมถึงนิยามของ สินค้าที่ไม่ปลอดภัย ไว้ใน พ.ร.บ.ฉบับนี้ อีกทั้งยังมีการกำหนดขอบเขตความรับผิดในส่วนค่าเสียหายในส่วนของจิตใจ และค่าสินไหมทดแทนเชิงลงโทษไว้เพื่อปรามผู้ประกอบการด้วย อีกทั้งยังได้มีการบัญญัติเรื่องอายุความไว้เป็นการเฉพาะ ซึ่งมีความกว้างในการคุ้มครองผู้บริโภค มากกว่ากฎหมายที่บัญญัติไว้ในกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์ที่บังคับใช้ แต่เมื่อผู้เขียนได้ทำการศึกษาความเป็นมาและเจตนารมณ์ในการร่าง พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ.2551 ทำให้พบว่า กฎหมายฉบับนี้มุ่งบังคับใช้ กับ ผู้ประกอบการที่ผลิตสินค้าเป็นจำนวนมากเท่านั้น (Mass Production) ไม่ได้รวมไปถึง ผู้ประกอบการรถยนต์ใช้แล้วที่ผลิตรถยนต์เป็นคันต่อคัน แม้วานิยามของคำว่า “ผลิต” ตามพ.ร.บ. ฉบับนี้ จะหมายถึงการประกอบ ดัดแปลง ด้วยก็ตาม เนื่องจากในการซ่อมแซมฟื้นฟูสภาพรถยนต์ใช้แล้วจะมีหลายส่วนส่วนอะไหล่ในรถยนต์บางชิ้นต้องมีการถอดออกมาเพื่อซ่อมแซม จากนั้นจึงประกอบเข้าไป รวมถึงหลายกรณีที่มีการดัดแปลงเอาอะไหล่รถยนต์รุ่นอื่นที่ไม่ตรงรุ่นมาใช้ เพื่อลดต้นทุนในการขาย สร้างกำไรได้มากขึ้น ให้แก่ผู้ประกอบการรถยนต์ใช้แล้ว

**คำสำคัญ:** สินค้าที่ไม่ปลอดภัย, กฎหมาย, รถใช้แล้ว

### Abstract

This article is a study of the liability law for damage arising from unsafe products. The case study of liability of the used car dealers 1) To study and analyze the liability problems of the operators regarding the defects of used cars In accordance with the Liability Act for damage caused by unsafe products, 2008. 2) To propose solutions and to propose legal measures to control used car dealers.

From the research, the writer found that the Liability for Damages Arising from Unsafe Products Act of 2008 (B.E.2551) has marked the provision that specify the liability of the owner that apply strict liability or absolute liability and includes the definition of the “Unsafe Product” within this Act. Moreover, this Act specify the border of metal damages and penalty damages to dissuade the business

owner. Also, the prescription is specifically issued, which broaden the protection for the customers superior to the provision written in Civil and Commercial Code. However, after researched through the history and the purpose of the Liability for Damages Arising from Unsafe Products Act of 2008 (B.E.2551), the writer has learned that this Act merely intent to govern the business owner who engage in the mass production of goods which not include the used car business owner which produce the used car on one by one basis. Regardless the definition of “produce” marked in this Act is referred to the assemble and alter, since the repairing of the used car that has many processes, some parts must be removed in order to repair and reassemble, which in many cases the parts of the other brand may be altered and applied with used car in order to decrease the cost and generate more profit to the used car business owner.

**Keywords:** unsafe products, Law, Used car

## บทนำ

เมื่อระดับการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมเปลี่ยนแปลงไป โดยได้มีการนำเทคโนโลยีและวิทยาศาสตร์ มาใช้ในการผลิตสินค้าจำนวนมาก (Mass production) และมีการบริโภคจำนวนมาก (Mass consumption) การไต่ระดับของภาคอุตสาหกรรมการผลิต เมื่อมีการผลิตสินค้าจำนวนมากโอกาสที่จะมีความผิดพลาดในการผลิต และส่งผลให้สินค้าบางชิ้นในจำนวนที่ผลิตทั้งหมดเกิดความไม่ปลอดภัยต่อผู้บริโภค ระบบกฎหมายของประเทศต่าง ๆ จึงหาทางเยียวยาโดยการสร้างหลักกฎหมายความรับผิดโดยเคร่งครัดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย (Strict liability) โดยเริ่มจากประเทศสหรัฐอเมริกาได้นำหลักกฎหมายจากคำพิพากษาคดีที่มีความเสียหายจากสินค้าไม่ปลอดภัยเกิดขึ้น มาจัดทำเป็น Section 402 A ของ The Restatement (Second) of Torts ในปี ค.ศ. 1964 ซึ่งเป็นหลักกฎหมายและเป็นกฎหมายว่าด้วยความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดจากสินค้าไม่ปลอดภัย (Product Liability) (Roger Leroy Miller and Gaylord A. Jentz, 2005) ส่วนประชาคมเศรษฐกิจยุโรป ได้เรียกร้องให้มีการตรากฎหมายว่าด้วยความรับผิดโดยเคร่งครัดของผู้ผลิตสินค้าออกมาบังคับใช้เพื่อจะได้สามารถเยียวยาเหยื่อผู้เคราะห์ร้ายจากอุบัติเหตุซึ่งไม่ได้เป็นคู่สัญญาได้คล้ายกับ The Restatement (Second) of Torts ของประเทศสหรัฐอเมริกา และได้นำไปสู่การตรากฎหมายว่าด้วยความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าอย่างเคร่งครัด เรียกว่า The Council Directive of 25 July 1985 on Approximation of the Member States Concerning Liability for Defective Products (Luke Nottage, 2004) และต่อมาในปี ค.ศ. 1993 คณะกรรมการสวัสดิการสังคมได้ศึกษาและจัดทำรายงานโดยมีสรุปแนะนำว่าประเทศญี่ปุ่นควรตรากฎหมาย Product Liability ออกมาบังคับใช้เพื่อให้มีระบบการเยียวยาผู้เสียหายที่พอเพียงและเป็นธรรมซึ่งจะนำไปสู่การพัฒนาของเศรษฐกิจที่มั่นคง (Kobayashi Hideyuki, 1998) ต่อมาได้นำไปสู่การตรากฎหมาย Product Liability ในปี ค.ศ. 1994

รัฐบาลไทยได้ตระหนักถึงความจำเป็นของการตรากฎหมาย Product Liability ขึ้นมาโดยได้มอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติได้อุดหนุนให้นักกฎหมายประจำสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ทำการวิจัยเปรียบเทียบกฎหมาย Product Liability ในประเทศฝรั่งเศส ประเทศสิงคโปร์ สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ประเทศอังกฤษ และประเทศญี่ปุ่น เมื่อเดือนตุลาคม 2543 และสำนักนายกรัฐมนตรีได้การประกาศใช้พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ.2551 โดยมีผลบังคับใช้

ในวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2552 เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้คือ โดยที่สินค้าในปัจจุบันไม่ว่าจะผลิตภายในประเทศหรือนำเข้า มีกระบวนการผลิตที่ใช้ความรู้ทางด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีสูงขึ้นเป็นลำดับ การที่ผู้บริโภคจะตรวจพบว่าสินค้าไม่ปลอดภัยกระทำได้ยาก เมื่อผู้บริโภคนำสินค้าไม่ปลอดภัยไปใช้อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย สุขภาพ อนามัย จิตใจ หรือยุ่งยาก โดยนำหลักความรับผิดชอบโดยเคร่งครัดมาใช้ อันจะมีผลให้ผู้เสียหายไม่ต้องพิสูจน์ถึงความไม่ปลอดภัยของสินค้า ตลอดจนได้รับการชดเชยค่าเสียหายที่เป็นธรรม แต่เมื่อศึกษาโดยละเอียดแล้วพบว่าพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ.2551 ยังไม่ครอบคลุมถึงสินค้าประเภทรถยนต์ใช้แล้ว ซึ่งผู้ศึกษาแยกเป็นประเด็นปัญหาได้ดังนี้

ประเด็นแรก ปัญหาการตีความขอบเขต คำว่า “สินค้า” ประเภทรถยนต์ใช้แล้วตามพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัย พ.ศ.2551

พระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัย พ.ศ.2551 มาตรา 4 ได้บัญญัติคำนิยามของ “สินค้า” หมายความว่า สंहามทรัพย์ทุกชนิดที่ผลิตหรือนำเข้าเพื่อขาย รวมทั้งผลิตผลเกษตร และให้หมายความถึงกระแสไฟฟ้า ยกเว้นสินค้าที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง และคำนิยามของ “ผลิต” หมายความว่า ทำ ผสม ปُرุงแต่ง ประกอบ ประดิษฐ์ แปรสภาพ ดัดแปลง คัดเลือก แบ่งบรรจุ แขน่เยือกแข็ง หรือฉายรังสี รวมถึงการกระทำใด ๆ ในลักษณะทำนองเดียวกัน ซึ่งกฎหมายว่าด้วยความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัยของประเทศสหรัฐอเมริกา โดยได้ให้นิยามของ “สินค้า” ไว้ในมาตรา 19 สินค้าบัญญัติไว้ว่าเป็นทรัพย์สินส่วนบุคคลที่จับต้องได้ ซึ่งได้ถูกจำหน่ายในทางพาณิชย์เพื่อใช้หรือบริโภค ส่วนทรัพย์สินประเภทอื่น เช่น อสังหาริมทรัพย์ และกระแสไฟฟ้า จะเป็นสินค้าก็ต่อเมื่อการใช้งานและการจำหน่ายเทียบเคียงได้กับทรัพย์สินส่วนบุคคลที่จับต้องได้

กฎหมายว่าด้วยความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัยของสหภาพยุโรป ได้บัญญัติความหมายของ “สินค้า” ไว้ใน Article 2 ของ PL Directive ว่า สินค้าที่ตกอยู่ในบังคับของ PL Directive ได้แก่ สंहามทรัพย์ทั้งหลายทั้งปวงรวมถึงที่ติดรวมเข้าไปในสंहามทรัพย์อื่นหรืออสังหาริมทรัพย์อื่นด้วย และให้รวมถึงกระแสไฟฟ้าด้วย และได้บัญญัติใน Article 6 “สินค้าไม่ปลอดภัย” หมายถึง สินค้าที่ขาดความปลอดภัยซึ่งบุคคลทั่วไปคาดหวังกว่ามีอยู่ โดยในการพิจารณานั้นให้นำปัจจัยทั้งปวงรวมถึงปัจจัยข้าง ก) ลักษณะที่สินค้านั้นถูกนำเสนอ ข) ลักษณะของการถูกใช้งานซึ่งสินค้านั้นถูกคาดหวังกไว้ ค) เวลาที่สินค้าถูกนำเข้าสู่ระบบการจัดจำหน่ายมาพิจารณาด้วย ส่วนกฎหมายว่าด้วยความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัยของประเทศญี่ปุ่น ได้ให้ความหมายของขอบเขตของคำว่า “สินค้า” ไว้ในมาตรา 2 วรรคแรก โดยบัญญัติไว้ว่า “สินค้า” เป็นสंहามทรัพย์ใด ๆ ซึ่งถูกผลิตหรือถูกแปรสภาพ สินค้าที่อยู่ในขอบเขต ได้แก่ สินค้าอุตสาหกรรม,สินค้าหัตถกรรม,สินค้าเกษตรแปรรูป,เนื้อเยื่อมนุษย์และผลิตภัณฑ์ทำจากเลือดมนุษย์วัดซีน

ประเด็นที่สอง ปัญหาการตีความของผู้ประกอบการยนต์ใช้แล้วในเรื่องความชำรุดบกพร่องของรถยนต์ใช้แล้วตามพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งปัญหาเกิดจากการตีความคำว่า “ผู้ผลิต” เนื่องจากตามพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ.2551 บทนิยามคำว่า “ผู้ประกอบการ” ตามมาตรา 4 นั้น ไม่ครอบคลุมถึงผู้ประกอบการที่ประกอบธุรกิจจำหน่ายรถยนต์ใช้แล้ว กล่าวคือไม่เป็น (1) ผู้ผลิต (2) ผู้นำเข้า (3) ผู้ขายสินค้าที่ไม่สามารถระบุตัวผู้ผลิต ผู้ว่าจ้างในการผลิตหรือผู้นำเข้า และ (4) ผู้ซึ่งใช้ชื่อ ชื่อทางการค้า เครื่องหมายการค้า เครื่องหมาย ข้อความหรือแสดงด้วยวิธีใด ๆ

ซึ่งเมื่อพิจารณาถึงขอบเขตการบังคับใช้ไม่ครอบคลุมความเสียหายที่เกิดจากสินค้ารถยนต์ใช้แล้ว ด้วยเหตุดังกล่าว ส่งผลให้ผู้ประกอบธุรกิจรถยนต์มือสองพ้นจากความรับผิดผู้บริโภคจึงไม่ได้รับความเป็นธรรมในการเยียวยาความเสียหายเนื่องมาจากคำว่า “สินค้าไม่ปลอดภัย” ตามพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัย พ.ศ.2551 นั้นหมายถึงรถยนต์มือหนึ่งเท่านั้นไม่รวมรถยนต์มือสองด้วย เมื่อเกิดความเสียหายผู้บริโภคจึงไม่ได้รับการเยียวยาในเรื่องค่าเสียหายค่าสินไหมทดแทนอย่างเป็นทางการอื่นที่มิใช่บทกฎหมายใดที่จะลงโทษบังคับเอาผิดกับผู้ประกอบการรถยนต์มือสองได้ ประเทศสหรัฐอเมริกาศึกษาจากหลักคำพิพากษาที่กำหนดให้ผู้ขายสินค้าใช้แล้วต้องรับผิดตามหลักความรับผิดโดยเคร่งครัดจากตามหลักคำพิพากษาคดี *Jordan v Sunnyslope Appliance Propane & Plumbing Supplies Company* ซึ่งเป็นหลักคำพิพากษาที่มีการนำหลักความรับผิดโดยเคร่งครัดมาปรับใช้ที่ต่ออยู่ภายใต้กฎหมายของมลรัฐแอริโซนา และกลุ่มประเทศสหภาพยุโรป นั้นผู้ผลิตจะต้องรับผิดเมื่อความไม่ปลอดภัยของสินค้าที่อยู่ก่อนส่งมอบถือว่าสินค้าวางตลาดเมื่อสินค้านั้นได้พ้นจากระบวนการผลิตแล้วและเข้าสู่ขั้นตอนทางการตลาดใหม่ในสภาพที่เสนอต่อสาธารณชนเพื่อใช้หรือบริโภคได้ สินค้าประเภทรถยนต์ใช้แล้วก็เช่นเดียวกัน เมื่อรถยนต์ใช้แล้วพ้นจากระบวนการอันอาจถือได้ว่าเป็นการผลิตแล้วไปสู่บริโภคแล้ว และกลับมาสู่กระบวนการวางสู่ตลาดใหม่ก็ถือได้ว่าเป็นการเสนอต่อสาธารณชนเพื่อใช้หรือบริโภคได้ โดยจากการกลับมาสู่กระบวนการเสนอต่อสาธารณชนอีกครั้งนั้น อาจมีการดัดแปลงซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพที่สามารถใช้งานได้ จึงถือได้ว่าสินค้าประเภทรถยนต์ใช้แล้วเป็นสินค้าที่มีความไม่ปลอดภัยซึ่งผู้ประกอบการที่เข้าสู่ขั้นตอนทางการตลาดในภาพที่เสนอต่อสาธารณชนเพื่อใช้หรือบริโภคนั้นต้องรับผิดต่อรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากสินค้ารถยนต์ใช้แล้วที่ไม่ปลอดภัยเช่นกัน ส่วนประเทศญี่ปุ่นได้ศึกษาจากการวิเคราะห์ของนักวิชาการญี่ปุ่น ที่มีความเห็นไว้ชัดเจนว่า หากมีบัญญัติกำหนดให้ผู้ผลิตสินค้าใช้แล้วต้องรับผิดโดยเคร่งครัดในสินค้าใช้แล้วที่มีการโอนถ่ายเปลี่ยนมือ และระหว่างระยะเวลาดังกล่าวสินค้าได้ถูกซ่อมแซมดัดแปลงไปแล้ว ย่อมไม่เป็นธรรมแก่ผู้ผลิตสินค้า

ประเด็นที่สาม ปัญหาที่ยังไม่มีกฎหมายเกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมผู้ประกอบการขายรถยนต์ใช้แล้ว โดยเฉพาะประเทศไทยมีกฎหมายเกี่ยวกับความผิดต่อความเสียหายอันเกิดจากสินค้ารถยนต์ใช้แล้วโดยตรงแต่สามารถบังคับใช้ได้ตามพระบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ.2522 (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) พ.ศ.2541 ซึ่งได้นำมาตรการคุ้มครองผู้บริโภคด้านการโฆษณา ด้านการฉลาก และด้านสัญญา โดยมีคณะกรรมการในแต่ละด้านเป็นองค์กรที่ใช้อำนาจ เมื่อพิจารณาโดยยึดความเสียหาย อันเกิดจากรถยนต์ใช้แล้วชำรุดบกพร่องหรือไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัยเพื่อนำมาตรการตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ.2522 มาปรับใช้ สำหรับความรับผิดของผู้ประกอบการรถยนต์ใช้แล้วของประเทศสหรัฐอเมริกา ได้มีกฎหมายโดยเฉพาะในการบังคับใช้ เรียกว่า “A Dealer’s Guide to the Used Car Rule” หรือ “ระเบียบว่าด้วยข้อปฏิบัติสำหรับผู้ประกอบธุรกิจรถยนต์ใช้แล้ว” ซึ่งมีผลให้ผู้ประกอบธุรกิจรถยนต์ใช้แล้วทุกรายต้องปฏิบัติตาม นับเป็นส่วนหนึ่งของการคุ้มครองผู้บริโภคไม่ให้ถูกผู้ขายเอาเปรียบก่อนทำการตัดสินใจซื้อรถยนต์ใช้แล้ว ถ้าหากผู้ซื้อได้ศึกษาหรืออ่านข้อความให้ละเอียด จะเห็นว่าผู้ซื้อจะได้รับการคุ้มครองที่ดีปัญหาจะไม่เกิดขึ้นในภายหลังสหภาพยุโรปและประเทศญี่ปุ่นนั้นไม่ได้มีกฎหมายที่บังคับให้กับผู้ประกอบการรถยนต์ใช้แล้วโดยเฉพาะ จึงต้องพิจารณาโดยใช้หลักประมาทเลินเล่อมาบังคับใช้สินค้าใช้แล้ว โดยผู้เสียหายมีหน้าที่ต้องพิสูจน์ว่า ความไม่ปลอดภัยของสินค้าเกิดจากความประมาทเลินเล่อของเจ้าของสินค้ำก่อนหน้าที่จะมีการโอนเปลี่ยนมือหรือผู้ซ่อมแซมหรือผู้ขายสินค้าแล้ว

จากปัญหาดังกล่าวข้างต้นเกี่ยวกับความเสียหายที่เกิดจากความไม่ปลอดภัยจากสินค้ารถยนต์ใช้แล้ว เป็นปัญหามากโดยเฉพาะอย่างยิ่งการตีความคำว่า “สินค้า” ในสินค้ารถยนต์ใช้แล้วว่าเป็นสินค้าไม่ปลอดภัยหรือไม่ ปัญหาการความรับผิดชอบของผู้ประกอบการรถยนต์ใช้แล้วในเรื่องความชำรุดบกพร่องของรถยนต์ใช้แล้ว และปัญหาที่ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายเกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมผู้ประกอบการขายรถยนต์ใช้แล้วโดยเฉพาะ โดยผู้เขียนได้ศึกษาเปรียบเทียบกับหลักกฎหมายความรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากสินค้ารถยนต์ใช้แล้วใน 3 กลุ่มประเทศ ซึ่งถือได้ว่าเป็นต้นแบบของกฎหมายที่เป็นตัวแทนของแต่ละกลุ่มระบบกฎหมาย ระบบกฎหมายจารีตประเพณี ได้แก่ ประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศระบบกฎหมายลายอักษร ได้แก่ ประเทศญี่ปุ่น และกฎหมายความรับผิดอย่างเคร่งครัดอันเป็นกฎหมายกลางของประเทศสมาชิกสหภาพยุโรป โดยศึกษาเปรียบเทียบเพื่อนำมาเพิ่มเติมกฎหมายในประเทศไทยให้สามารถครอบคลุม สามารถแก้ไขปัญหากรณีของผู้บริโภคเสียเปรียบ ให้ได้รับการคุ้มครองและเยียวยาเสียหายแก่ผู้เสียหายได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

### วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาวิเคราะห์ปัญหาความรับผิดชอบของผู้ประกอบการในเรื่องความชำรุดบกพร่องของรถยนต์ใช้แล้วตามพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ.2551
2. เพื่อเสนอแนวทางแก้ไขและเพื่อเสนอมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมผู้ประกอบการขายรถยนต์ใช้แล้ว

### วิธีการดำเนินการวิจัย

การศึกษานี้ใช้การศึกษาดังกล่าวข้างต้น ใช้การศึกษาด้วยวิธีการค้นคว้าและรวบรวมข้อมูลเป็นลักษณะของการวิจัยเอกสาร (Documents Research) โดยจะศึกษาทฤษฎี แนวความคิดเห็นจากหนังสือ บทความ วารสาร รายงานการประชุม ในร่างหรือแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมาย งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และเอกสารอื่น ๆ ทั้งภาษาไทยและต่างประเทศ

### ผลการวิจัย

#### 1. ปัญหาการตีความขอบเขต คำว่า “สินค้า” ประเภทรถยนต์ใช้แล้วตามพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551

องค์ประกอบสำคัญประการแรก จากคำนิยามพบว่า รถยนต์จัดเป็นทรัพย์สินได้ตามหมายของสังหาริมทรัพย์ แต่ถ้าเป็นรถยนต์ใช้แล้วนั้น เมื่อพิจารณาแล้วจะเห็นได้ว่าสินค้าประเภทรถยนต์มือสองเข้า คำนิยามของคำว่าสินค้าตามพระราชบัญญัตินี้ก็ตาม แต่เมื่อในชั้นการตรวจพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา มีข้อเสนอและได้มีมติเกี่ยวกับนิยามคำว่า “สินค้า” ในหลักการของกฎหมายฉบับนี้มุ่งหมายถึงสินค้าที่ผลิตเพื่อบริโภคเป็นจำนวนมาก ๆ (Mass Production) เท่านั้น จึงไม่ครอบคลุมถึงสินค้ารถยนต์ใช้แล้วที่เป็นการผลิตกันต่อคัน

องค์ประกอบสำคัญประการที่สอง ตามเจตนารมณ์ของกฎหมายฉบับนี้มุ่งหมายถึงสินค้าที่ผลิตเพื่อบริโภคเป็นจำนวนมาก ๆ (Mass Production) เท่านั้น การประกอบ หรือ ดัดแปลงของสินค้าประเภทรถยนต์ใช้แล้วนั้น เป็นการประกอบ หรือ ดัดแปลงรถยนต์ทีละคัน และลักษณะการประกอบ หรือดัดแปลงก็ขึ้นอยู่กับสภาพรถยนต์แต่ละคันว่าจะซ่อมแซมส่วนไหนบ้างเพื่อให้อยู่ในสภาพที่สามารถใช้งานได้ปกติ ดังนั้นการตีความตามคำนิยามของสินค้าจึงไม่ครอบคลุมถึงสินค้ารถยนต์ใช้แล้ว

องค์ประกอบของสินค้าประการที่สาม ต้องมีวัตถุประสงค์เพื่อขาย ตามพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 มาตรา 4 นิยามคำว่า “ขาย” ซึ่งสามารถแยกได้ตั้งนี้ การขายต้องเป็นการจำหน่าย จ่าย แจก แลกเปลี่ยน เช่า ให้เช่าซื้อ จัดหาเสนอชักชวน หรือนำออกแสดง หรือการขายต้องเป็นการกระทำเพื่อประโยชน์ทางการค้า แต่ก็ไม่ได้เข้าตามคำนิยามของพระราชบัญญัตินี้ เนื่องจากตามเจตนารมณ์ของผู้ร่างกฎหมายไม่ครอบคลุมสินค้าประเภทรถยนต์ใช้แล้ว โดยมุ่งหมายถึงสินค้าที่ผลิตเพื่อบริโภคเป็นจำนวนมาก ๆ เพื่อใช้ซื้อได้เปรียบในเรื่องของต้นทุนเฉลี่ยต่อหน่วยในการผลิตที่ต่ำกว่าเท่านั้น (Mass Production) ซึ่งสินค้าที่ขายจะเน้นขายเป็นจำนวนมาก ไม่เน้นกำไรต่อหน่วย แต่การขายของผู้ประกอบการรถยนต์ใช้แล้วจะเป็นการขายประเภทหากำไรต่อหน่วย

## 2. ปัญหาการความรับผิดของผู้ประกอบการรถยนต์ใช้แล้วในเรื่องความชำรุดบกพร่องของรถยนต์ใช้แล้วตามพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย

ซึ่งปัญหาที่ผู้บริโภคประสบจากผู้ประกอบการธุรกิจรถยนต์ใช้แล้ว คือ รถยนต์ที่ผู้ประกอบการธุรกิจได้มาเพื่อจะนำไปวางขายในการประกอบธุรกิจรถยนต์ใช้แล้ว ส่วนใหญ่ไม่ได้อยู่ในสภาพที่เรียบร้อย สะดุดตาถูกค้าหรือพร้อมซื้อขายเท่าใดนัก เมื่อผู้ประกอบการธุรกิจรถยนต์ใช้แล้วได้รถยนต์มาแล้วจากแหล่งต่าง ๆ นำมาดัดแปลง และผู้ประกอบการธุรกิจรถยนต์ใช้แล้วจะมีช่างหรืออู่ซ่อมประจำหรือมีช่างประจำของตนเอง ช่างซ่อมปรับปรุงรถยนต์ประกอบไปด้วย ช่างสี ช่างเคาะ ปะผุ และช่างเครื่องยนต์ที่อยู่ในขั้นฝีมือดี อุปกรณ์ใดที่เก่าทรุดโทรมก็จะได้รับการเปลี่ยนใหม่ให้ดูสวยงามจนดูเหมือนเป็นรถยนต์ใหม่รวมทั้งการปรับเข็มไมล์น้อยลง ซึ่งไม่ตรงกับความเป็นจริง และเมื่อเรียกร้องให้ผู้ประกอบการที่จำหน่ายรถยนต์ใช้แล้วรับผิดชอบแต่ไม่ได้รับการเยียวยา ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการฟ้องร้องคดีและเสียเวลาในการขาดประโยชน์จากการใช้รถยนต์ดังกล่าวอีกด้วย

## 3. ปัญหาที่ยังไม่มีกฎหมายเกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมผู้ประกอบการธุรกิจขายรถยนต์ใช้แล้วโดยเฉพาะ

ซึ่งในปัจจุบันประเทศไทยได้นำหลักการตามพระบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ.2522 (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) พ.ศ.2541 ซึ่งได้นำมาตรการคุ้มครองผู้บริโภคด้านการโฆษณา ด้านการฉลาก และด้านสัญญา โดยมีคณะกรรมการในแต่ละด้านเป็นองค์กรที่ใช้อำนาจ เมื่อพิจารณาโดยยึดความเสียหาย อันเกิดจากรถยนต์ใช้แล้วชำรุดบกพร่องหรือไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัย เพื่อจะนำมาตรการตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ.2522 ซึ่งมีบทบัญญัติที่ให้ความคุ้มครองผู้บริโภคที่เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจรถยนต์ใช้แล้ว โดยได้ประกาศคณะกรรมการว่าด้วยสัญญา เรื่อง ให้ธุรกิจการขายรถยนต์ใช้แล้วเป็นธุรกิจที่ควบคุมสัญญา โดยกำหนดให้รายละเอียดในสัญญา มีสาระสำคัญและเงื่อนไข โดยรายละเอียดส่วนใหญ่จะเป็น รายละเอียดเกี่ยวกับรถยนต์ เช่น กำหนด วัน เดือน ปี และสถานที่ที่ส่งมอบรถยนต์ กำหนดเกี่ยวกับการส่งมอบสมุดคู่มือจดทะเบียนรถยนต์ และเอกสารอื่นที่ใช้สำหรับดำเนินการจดทะเบียนรถยนต์ตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด แต่ไม่ได้กล่าวถึงความเสียหายที่เกิดจากความไม่ปลอดภัยจากการใช้รถยนต์แต่อย่างใด

## อภิปรายผลการวิจัย

### 1. ปัญหาการตีความขอบเขต คำว่า “สินค้า” ประเภทรถยนต์ใช้แล้วตามพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัย พ.ศ.2551

ซึ่งพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 มาตรา 4 ได้บัญญัติคำนิยามของสินค้า ซึ่งคำว่าสินค้าตามคำนิยามดังกล่าว ประกอบด้วยองค์ประกอบสำคัญ 3 ประการ ดังนี้

องค์ประกอบสำคัญประการแรก จากคำนิยามพบว่า รถยนต์จัดเป็นทรัพย์สินได้ตามหมายของสังหาริมทรัพย์ แต่ถ้าเป็นรถยนต์ใช้แล้วนั้น เมื่อพิจารณาแล้วจะเห็นได้ว่าสินค้าประเภทรถยนต์มีสองเข้า คำนิยามของคำว่าสินค้าตามพระราชบัญญัตินี้ก็ตาม แต่เมื่อในชั้นการตรวจพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะกรรมการกฤษฎีกา, 2545) มีข้อเสนอและได้มีมติเกี่ยวกับนิยามคำว่า “สินค้า” ในหลักการของกฎหมายฉบับนี้มุ่งหมายถึงสินค้าที่ผลิตเพื่อบริโภคเป็นจำนวนมาก ๆ (Mass Production) เท่านั้น จึงไม่ครอบคลุมถึงสินค้ารถยนต์ใช้แล้วที่เป็นการผลิตกันต่อคัน

องค์ประกอบสำคัญประการที่สอง ตามเจตนารมณ์ของกฎหมายฉบับนี้มุ่งหมายถึงสินค้าที่ผลิตเพื่อบริโภคเป็นจำนวนมาก ๆ (Mass Production) เท่านั้น การประกอบ หรือ ดัดแปลงของสินค้าประเภทรถยนต์ใช้แล้วนั้น เป็นการประกอบ หรือ ดัดแปลงรถยนต์ที่ละคัน และลักษณะการประกอบ หรือดัดแปลงก็ขึ้นอยู่กับสภาพรถยนต์ แต่ละคันว่าจะซ่อมแซมส่วนไหนบ้างเพื่อให้อยู่ในสภาพที่สามารถใช้งานได้ปกติ ดังนั้นการตีความตามคำนิยามของสินค้าจึงไม่ครอบคลุมถึงสินค้ารถยนต์ใช้แล้ว

องค์ประกอบของสินค้าประการที่สาม ต้องมีวัตถุประสงค์เพื่อขาย ตามพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัย พ.ศ.2551 มาตรา 4 นิยามคำว่า “ขาย” ซึ่งสามารถแยกได้ดังนี้ การขายต้องเป็นการจำหน่าย จ่าย แจก แลกเปลี่ยน เช่า ให้เช่าซื้อ จัดหาเสนอชักชวน หรือนำออกแสดง หรือการขายต้องเป็นการกระทำเพื่อประโยชน์ทางการค้าแต่ก็ไม่เข้าตามคำนิยามของพระราชบัญญัตินี้ เนื่องจากตามเจตนารมณ์ของผู้ร่างกฎหมายไม่ครอบคลุมสินค้าประเภทรถยนต์ใช้แล้ว โดยมุ่งหมายถึงสินค้าที่ผลิตเพื่อบริโภคเป็นจำนวนมาก ๆ เพื่อใช้ซื้อได้เปรียบในเรื่องของต้นทุนเฉลี่ยต่อหน่วยในการผลิตที่ต่ำกว่าเท่านั้น (Mass Production) ซึ่งสินค้าที่ขายจะเน้นขายเป็นจำนวนมาก ไม่เน้นกำไรต่อหน่วยแต่การขายของผู้ประกอบการรถยนต์ใช้แล้วจะเป็นการขายประเภทหากำไรต่อหน่วย

ส่วนกฎหมายว่าด้วยความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัยของประเทศสหรัฐอเมริกา ปัจจุบันนี้มีการบัญญัติกฎหมายหลักความรับผิดโดยเคร่งครัดที่มีชื่อว่า Restatement (Third) of Torts : Products Liability (1997) ซึ่งได้บัญญัติไว้โดยชัดเจน โดยได้ให้นิยามของ “สินค้า” ไว้ในมาตรา 19 ซึ่งหากตีความตามคำนิยามดังกล่าว ประการแรกทรัพย์สินส่วนบุคคลที่จับต้องได้ แล้วนั้นถือได้ว่าหากพิจารณาตามสภาพถือได้ว่ารถยนต์เป็นสินค้าที่เป็นทรัพย์สินส่วนบุคคลและจับต้องได้ตามบัญญัตินี้ ประการที่สอง ซึ่งได้ถูกจำหน่ายในทางพาณิชย์เพื่อใช้หรือบริโภค รถยนต์ใช้แล้วที่จำหน่ายโดยผู้ประกอบการ ก็ถือได้ว่าเป็นสินค้าที่ถูกจำหน่ายในทางพาณิชย์เพื่อใช้หรือบริโภคเช่นกัน และตามขอบเขตความหมายของผู้ขาย หรือผู้จัดจำหน่าย มาตรา 20 ระบุว่า ขาย คือผู้ที่โอนกรรมสิทธิ์ในเชิงพาณิชย์เพื่อใช้หรือบริโภคหรือขายต่อ อันนำไปสู่การใช้หรือการบริโภคในขั้นสุดท้าย ผู้ขายสินค้าเพื่อการพาณิชย์รวมถึงผู้ผลิต ผู้ขายส่งและผู้ขายปลีกด้วย

ผู้จัดจำหน่ายสินค้า ซึ่งผู้จัดหาสินค้าให้แก่บุคคลอื่นในการทำธุรกรรมเชิงพาณิชย์ที่ไม่ใช่การขายเพื่อใช้หรือบริโภค หรือเป็นขั้นต้นที่นำไปสู่การใช้หรือการบริโภคขั้นสุดท้าย ผู้จัดจำหน่ายสินค้าในเชิงพาณิชย์ที่ไม่ใช่เพื่อการขาย

และตามแนวคำพิพากษาของศาลสูงสุดของมลรัฐอิลลินอยส์ คดี Peterson V Chevrolet เนื่องจากกฎหมายความรับผิดในผลิตภัณฑ์มีเจตนารมณ์เพื่อใช้บังคับแก่ความเสียหายที่เกิดจากสินค้าไม่ปลอดภัย ซึ่งเป็นสินค้าที่ถูกผลิตเป็นจำนวนมาก ๆ และต้องผ่านกระบวนการผลิตหรือการแปรสภาพด้วย โดยให้บุคคลในห่วงโซ่ของระบบการจัดจำหน่ายสินค้าต้องรับผิดชอบภายใต้ความรับผิดโดยเคร่งครัด อันเป็นการลดภาระการพิสูจน์ของผู้เสียหายที่ยากจะเข้าถึงข้อมูลอันเกี่ยวกับขั้นตอนการผลิตหรือการจัดจำหน่ายสินค้าที่สลับซับซ้อน โดยผู้เสียหายไม่ต้องพิสูจน์ว่าบุคคลในห่วงโซ่ของระบบการจัดจำหน่ายสินค้ากระทำการโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศไทยแล้วจะเห็นได้ว่า พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ก็ไม่ได้ให้นิยามของสินค้าไว้อย่างชัดเจนเช่นเดียวกับกฎหมายความรับผิดในผลิตภัณฑ์ของประเทศสหรัฐอเมริกา แต่บัญญัตินิยามของสินค้าในความหมายอย่างกว้าง เมื่อพิจารณาจากคำพิพากษาศาลสูงพบว่าสหรัฐอเมริกาในมลรัฐนิวเจอร์ซีย์ ใช้หลักความรับผิดโดยเคร่งครัดมาปรับใช้โดยขยายไปถึงผู้ขายสินค้ารถยนต์ที่ใช้แล้วด้วย ในคดี Realmuto V Straub motor ที่ศาลฎีกาของมลรัฐดังกล่าวมองว่า ผู้แทนจำหน่ายรถยนต์ใช้แล้วต้องรับผิดชอบตามหลักกฎหมายความรับผิดเด็ดขาด ด้วยเหตุที่อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเป็นสาเหตุจากงานซ่อมที่บกพร่องการประกอบที่บกพร่องของอุปกรณ์ที่ทำงานเชื่อมโยงกัน รวมถึงอะไหล่ทดแทนที่เปลี่ยนลงในรถคันเกิดเหตุ งานซ่อมประกอบดังกล่าวถูกทำขึ้นโดยผู้ประกอบการรถใช้แล้ว ก่อนที่รถยนต์จะถูกขายให้ผู้บริโภค จึงชอบแล้วที่ควรกำหนดหลักความรับผิดเด็ดขาดเพื่อบังคับใช้แก่ผู้ประกอบการรถยนต์ใช้แล้วในกรณีนี้ จึงทำให้มีปัญหาในการตีความนิยามของสินค้าว่าหมายรวมถึงสินค้าประเภทรถยนต์ใช้แล้วด้วย

กฎหมายว่าด้วยความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัยของสหภาพยุโรป สินค้าที่ตกอยู่ในบังคับของ PL Directive ได้แก่ สักริมทรัพย์ทั้งหลายทั้งปวง รวมถึงที่ติดรวมเข้าไปในสังหาริมทรัพย์อื่นหรือสังหาริมทรัพย์อื่นด้วย และให้รวมถึงกระแสไฟฟ้าด้วย ส่วนคำว่า “สินค้า” ตามกฎหมายความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยตามกฎหมายเยอรมัน หมายถึง สักริมทรัพย์ทุกชนิด รวมทั้งเมื่อสินค้าดังกล่าวประกอบรวมโดยเป็นส่วนหนึ่งของทรัพย์ชิ้นเล็ก ๆ ด้วย (ไม่ว่าจะเป็นสังหาริมทรัพย์หรือสังหาริมทรัพย์) กฎหมายฉบับนี้รวมทั้งสิ่งที่เป็นส่วนหนึ่งของสินค้าประเภทรถยนต์ด้วย เช่น เบรก ถังน้ำมันเบนซิน เป็นต้น และได้บัญญัติใน Article 6

ดังนั้น ตามคำนิยามคำว่า สินค้า พบว่านิยามของสินค้าว่าให้หมายรวมถึงสินค้าประเภทรถยนต์ใช้แล้วอย่างชัดเจน โดยรถยนต์ใช้แล้วเป็นสังหาริมทรัพย์ ตาม Article 2 ของ PL Directive และตามกฎหมายความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยตามกฎหมายเยอรมัน รถยนต์ใช้แล้วเป็นสังหาริมทรัพย์ ซึ่งในรถยนต์ใช้แล้วมีซ่อมแซม ประกอบ ดัดแปลง สินค้าดังกล่าวประกอบรวมโดยเป็นส่วนหนึ่งของทรัพย์ชิ้นเล็ก ๆ ด้วย และกฎหมายเยอรมันรับเอาเกณฑ์ความคาดหวังของผู้บริโภคเป็นหลัก ซึ่งเป็นเกณฑ์วัดว่าสินค้าใด ๆ จะเป็นสินค้าไม่ปลอดภัย ก็ต่อเมื่อสินค้านั้นไม่เป็นไปตามความคาดหวังของประชาชน ดังนั้น สินค้าประเภทรถยนต์ใช้แล้วก็ถือว่าเป็นสังหาริมทรัพย์และเป็นสินค้าที่ผู้บริโภคคาดหวังว่าจะได้รับความปลอดภัยจากการใช้สินค้าดังกล่าว

ส่วนกฎหมายว่าด้วยความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัยของประเทศญี่ปุ่น “สินค้า” หมายถึง สักริมทรัพย์ใด ๆ ซึ่งถูกผลิตหรือถูกแปรสภาพ สินค้าที่อยู่ในขอบเขตได้แก่ สินค้าอุตสาหกรรม

สินค้าที่ถูกรื้อถอน,สินค้าเกษตรแปรรูป,เนื้อเยื่อมนุษย์และผลิตภัณฑ์ทำจากเลือดมนุษย์,วัคซีน ซึ่งหากพิจารณาตามคำนิยามแล้วถือได้ว่าสินค้าประเภทรถยนต์เป็นสินค้าตามคำนิยามดังกล่าว แต่สินค้านี้รถยนต์ใช้แล้วที่ผ่านการประกอบซ่อมแซม ดัดแปลงได้ไม่เข้าข่ายในคำนิยามนี้ เนื่องจากไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับสินค้าใช้แล้ว (Used products) ไว้ในกฎหมาย Product liability และไม่ได้ให้คำนิยามคำว่า ผลิตไว้และไม่ได้ครอบคลุมถึงการประกอบซ่อมแซม ดัดแปลง ด้วย ซึ่งนักวิชาการญี่ปุ่นมีความเห็นว่าหากมีบทบัญญัติกำหนดให้ผู้ผลิตสินค้านี้ใช้แล้วต้องรับผิดชอบโดยเคร่งครัดในสินค้านี้ใช้แล้วที่มีการโอนถ่ายเปลี่ยนมือ และระหว่างระยะเวลาดังกล่าว สินค้าได้ถูกซ่อมแซม ดัดแปลงไปแล้ว ย่อมไม่เป็นธรรมแก่ผู้ผลิตสินค้านี้ใช้แล้วนั้น

## 2. ปัญหาการความรับผิดของผู้ประกอบการรถยนต์ใช้แล้วในเรื่องความชำรุดบกพร่องของรถยนต์ใช้แล้ว ตามพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย

ซึ่งปัญหาที่ผู้บริโภคประสบจากผู้ประกอบธุรกิจรถยนต์ใช้แล้ว คือ รถยนต์ที่ผู้ประกอบธุรกิจได้มาเพื่อจะนำไปวางขายในการประกอบธุรกิจรถยนต์ใช้แล้ว ส่วนใหญ่ไม่ได้อยู่ในสภาพที่เรียบร้อย สะดุดตาลูกค้าหรือพร้อมซื้อขายเท่าใดนัก เมื่อผู้ประกอบธุรกิจรถยนต์ใช้แล้วได้รถยนต์มาแล้วจากแหล่งต่าง ๆ นำมาดัดแปลง และผู้ประกอบธุรกิจรถยนต์ใช้แล้วจะมีช่างหรืออู่ซ่อมประจำหรือมีช่างประจำของตนเอง ช่างซ่อมปรับปรุงรถยนต์ประกอบไปด้วย ช่างสี ช่างเคาะ ปะผุ และช่างเครื่องยนต์ที่อยู่ในขั้นฝีมือดี อุปกรณ์ใดที่เก่าทรุดโทรมก็จะได้รับการเปลี่ยนใหม่ให้ดูสวยงามจนดูเหมือนเป็นรถยนต์ใหม่รวมทั้งการปรับเข็มไมล์น้อยลง ซึ่งไม่ตรงกับความเป็นจริง และเมื่อเรียกร้องให้ผู้ประกอบการที่จำหน่ายรถยนต์ใช้แล้วรับผิดชอบ แต่ไม่ได้รับการเยียวยาต้องเสียค่าใช้จ่ายในการฟ้องร้องคดีและเสียเวลาในการขาดประโยชน์จากการใช้รถยนต์ดังกล่าวอีกด้วย

และหากพิจารณาจากเงื่อนไขความรับผิดของผู้ประกอบการในมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 สามารถแยกพิจารณาได้เป็น 3 ประการใหญ่ได้แก่ ความรับผิดของผู้ประกอบการประการแรก ที่ผู้รับผิดชอบจะต้องเป็นผู้ประกอบการ จึงมีความจำเป็นที่ต้องพิจารณาว่าผู้ใดบ้างถือเป็นผู้ประกอบการบ้าง ซึ่งตามมาตรา 4 ได้บัญญัติ คำนิยามคำว่า “ผู้ประกอบการ” ซึ่งจัดการหารถยนต์มือใช้แล้วมาดัดแปลง ประกอบใหม่ให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ นั้น ควรเข้าลักษณะของผู้ผลิตตามลักษณะตามพระราชบัญญัตินี้ ประการที่สอง ซึ่งความเสียหายนั้นต้องเกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย ย่อมแสดงให้เห็นว่าต้องเป็นสินค้าและเป็นสินค้าที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งเมื่อพิจารณาแล้วจะเห็นได้ว่ารถยนต์ใช้แล้วย่อมเป็นสินค้าที่มีความสลับซับซ้อน เนื่องจากการผลิตเนื่องจากในการผลิตได้มีการนำเอาเทคโนโลยีและความรู้ทางวิทยาศาสตร์ระดับสูงที่ก้าวหน้าและสลับซับซ้อนมาใช้ในการผลิต ผู้บริโภคย่อมไม่สามารถที่จะตรวจสอบได้ว่าสินค้าปลอดภัยหรือไม่ และนำไปสู่อุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดความเสียหายได้ ดังนั้นจึงถือว่าสินค้าประเภทรถยนต์ใช้แล้วเป็นสินค้าที่ไม่ปลอดภัยได้ ประการที่สาม โดยสินค้านั้นต้องได้มีการขายให้แก่ผู้บริโภคแล้ว กล่าวคือ การขายต้องเป็นไปเพื่อประโยชน์ทางการค้า ซึ่งความหมายของการขาย ตามพระราชบัญญัตินี้มีความหมายรวมถึงการจำหน่าย จ่าย แจก ที่เป็นไปเพื่อประโยชน์ทางการค้า จึงถือการว่าการวางจำหน่ายสินค้านี้ใช้แล้วของผู้ประกอบการต่าง ๆ ถือว่าเข้าลักษณะจำหน่ายที่เป็นไปเพื่อประโยชน์ทางการค้าแล้วเพราะอยู่ในห่วงโซ่ในการทำกำไรจากผู้บริโภค

ดังนั้น หากวิเคราะห์ตามบัญญัติพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ.2551 ผู้ประกอบการรถยนต์ใช้แล้ว ที่จัดการหารถยนต์มือใช้แล้วมาดัดแปลงประกอบใหม่ให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ และเป็นการขายเพื่อประโยชน์ทางการค้านั้นควรรับผิดชอบภายใต้หลักความรับผิดโดยเคร่งครัด

ต่อความเสียหายที่เกิดจากความชำรุดบกพร่องและเสียหายความเสียหายผู้ได้รับความเสียหายให้ได้รับความเป็นธรรมตามพระราชบัญญัตินี้

สำหรับประเทศสหรัฐอเมริกาที่กำหนดให้ผู้ขายสินค้าใช้แล้วต้องรับผิดชอบตามหลักความรับผิดชอบโดยเคร่งครัด โดยยึดตามหลักคำพิพากษาคดี JAMES A. PETERSON et al., Appellees, v. LOU BACHRODT CHEVROLET COMPANY, Appellant เป็นคดีที่เกิดขึ้นในมลรัฐ อิลลินอยส์ ซึ่งข้อเท็จจริงที่เกิด คือ เด็กสองคนถูกรถยนต์ยี่ห้อ Chevrolet ใช้แล้ว โดยผู้จำหน่ายรถยนต์ใช้แล้วขณะที่เดินทางกลับบ้านจากโรงเรียน เด็กคนหนึ่งเสียชีวิต อีกคนหนึ่งต้องสูญเสีย ผู้ปกครองของเด็กทั้งสองคน ยื่นฟ้องคดีต่อศาลเพื่อเรียกค่าเสียหาย ค่าสินไหมทดแทนจากผู้ขายและผู้แทนจำหน่ายรถยนต์ใช้แล้ว ด้วยเหตุว่า ผู้ประกอบการรถใช้แล้วเพิกเฉยต่อการซ่อมแซมมาตรฐานที่ควรทำก่อนการขายรถแก่ผู้บริโภค เนื่องจากระบบเบรกของรถยนต์มีปัญหา ก่อนที่รถยนต์จะถูกขาย ข้อกล่าวหาของโจทก์ที่เป็นปกครองมีการนำหลักกฎหมายความรับผิดชอบเด็ดขาดมาปรับเข้ากับข้อเท็จจริงที่ฟ้องคดี

และคดีในมลรัฐนิวเจอร์ซีย์ คดี Realmuto v Straub Motor ผู้จำหน่ายรถยนต์ใช้แล้วได้มีการถอดอุปกรณ์คาบูเรเตอร์ออกจากรถยนต์เพื่อซ่อมแซมก่อนขาย เนื่องจากเครื่องยนต์มีอาการเดินไม่เรียบรอบเครื่องยนต์ไม่คงที่ อุปกรณ์ดังกล่าวทำหน้าที่ควบคุมและส่งจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงตามปริมาณอากาศที่ไหลเข้าเครื่องยนต์ โดยจะทำงานร่วมกับวาล์วปีกผีเสื้อ เมื่อผู้ขับขี่เหยียบแป้นคันเร่งของรถยนต์ลิกลงไปวาล์วผีเสื้อจะเปิดทำให้อากาศเข้ามากขึ้น ทำให้เครื่องยนต์มีกำลัง และรอบในการทำความเร็วเพิ่มขึ้นในขณะเดียวกัน ถ้าผู้ขับขี่ยกเท้าออกจากแป้นคันเร่ง ความเร็วของเครื่องยนต์จะต้องลดลง สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุในครั้งนี้คดีมีการต่อสู้กันจนถึงศาลฎีกาแห่งมลรัฐ โดยในคดีนี้ศาลได้วางหลักข้อกฎหมายที่สำคัญว่า ผู้แทนจำหน่ายรถยนต์ใช้แล้วต้องรับผิดชอบตามกฎหมายความรับผิดชอบเด็ดขาด ด้วยเหตุที่อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเป็นสาเหตุจากงานซ่อมที่บกพร่อง การประกอบที่บกพร่องของอุปกรณ์ที่ทำงานเชื่อมโยงกัน รวมถึงอะไหล่ทดแทนที่เปลี่ยนลงในรถคันเกิดเหตุ งานซ่อมประกอบดังกล่าวถูกทำขึ้นโดยผู้ประกอบการรถใช้แล้ว ก่อนที่รถยนต์จะถูกขายให้ผู้บริโภค จึงชอบแล้วที่ควรกำหนดหลักความรับผิดชอบเด็ดขาดเพื่อบังคับใช้แก่ผู้ประกอบการรถยนต์ใช้แล้วในกรณีนี้

กลุ่มประเทศสหภาพยุโรปการนำสินค้าที่พัฒนาขึ้นมาเข้าสู่ท้องตลาดในภายหลังผู้ผลิตสินค้าตามความเป็นจริงผู้ที่เสมือนเป็นผู้ผลิต ผู้นำเข้าในกรณีที่ไม่อาจระบุตัวผู้ผลิตสินค้าได้ให้ถือว่าผู้ส่งสินค้าเป็นผู้ผลิตสินค้าจะต้องรับผิดชอบในกรณีที่สินค้ามีความชำรุดบกพร่องทั้งนี้โดยไม่คำนึงถึงว่าบุคคลนั้นจะรู้ถึงหรือสามารถที่จะป้องกันความชำรุดบกพร่องของสินค้าได้หรือไม่ก็ตาม ซึ่งมีขอบเขตความรับผิดชอบกว้างกว่ากรณีตามประมวลกฎหมายแพ่ง ซึ่งถือได้ว่าผู้ทำการซ่อมแซม ประกอบ หรือดัดแปลง รถยนต์ใช้แล้วตามกฎเกณฑ์กลางของสหภาพยุโรปความรับผิดชอบอันเนื่องมาจากสินค้าไม่ปลอดภัยขึ้นอยู่กับกรณีที่ไปผลิตสินค้าที่มีความชำรุดบกพร่องแล้วทำให้เสียหายขึ้นโดยไม่ได้ขึ้นอยู่กับกรณีที่จำหน่ายสินค้าดังกล่าว

ส่วนกฎหมายว่าด้วยความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัยของประเทศญี่ปุ่นกฎหมาย Product liability ไม่ได้ให้คำนิยามคำว่า ผลิตไว้และไม่ได้ครอบคลุมถึงการประกอบ ซ่อมแซม ดัดแปลงด้วย ซึ่งนักวิชาการญี่ปุ่นมีความเห็นว่าหากมีความเสียหายเกิดขึ้นจากสินค้ารถยนต์ใช้แล้วให้นำหลักประมวลเลนเลอมาบังคับใช้สินค้ารถยนต์ใช้แล้ว โดยผู้เสียหายมีหน้าที่ต้องพิสูจน์ว่าความไม่ปลอดภัยของสินค้ารถยนต์แล้วว่าเกิดจากความประมาทเลินเล่อของผู้ประกอบการก่อนหน้าที่จะมีการโอนเปลี่ยนมือหรือผู้ซ่อมแซมหรือผู้ทำการดัดแปลงรถยนต์ใช้แล้วนั้น

จากการวิเคราะห์เห็นว่า การพิจารณาความรับผิดชอบของผู้ประกอบการรถยนต์ใช้แล้ว ควรต้องพิจารณาจากบทบัญญัติของกฎหมายเป็นสำคัญ ซึ่งเมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัย พ.ศ.2551 จะพบว่านิยามผู้ประกอบการที่ต้องเป็นผู้รับผิดชอบที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัยนั้นไม่ครอบคลุมถึงผู้ประกอบการสินค้ารถยนต์ใช้แล้ว ซึ่งส่งผลให้ผู้ประกอบการรถยนต์ใช้แล้วไม่ต้องรับผิดชอบภายใต้หลักความรับผิดโดยเคร่งครัด กล่าวคือ ผู้เสียหายที่ได้รับความชำรุดบกพร่องหรือความเสียหายจากการใช้สินค้าประเภทรถยนต์ใช้แล้วนั้น ต้องฟ้องร้องเป็นคดีเพื่อพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเกิดจากสินค้ารถยนต์ใช้แล้วที่ซื้อจากผู้ประกอบการรถยนต์ใช้แล้ว โดยฟ้องเรียกร้องค่าเสียหายตามสัญญาที่ได้กระทำกันครั้งแรกก่อนส่งมอบ ซึ่งทำให้เสียเวลาและเสียค่าใช้จ่ายจำนวนมาก โดยส่งผลต่อผู้บริโภคบางรายต้องทิ้งการชดเชยต่าง ๆ ไปเพราะไม่มีค่าใช้จ่ายในการฟ้องร้องคดีและความยุ่งยากในการติดตามทวงถาม

และเมื่อพิจารณาจากบริบทสังคมและความต้องการทางการตลาดในการใช้สินค้าประเภทรถยนต์ใช้แล้วประกอบกับเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัตินี้ ทำให้สามารถเข้าใจได้ชัดเจนว่า พระราชบัญญัติฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครองผู้บริโภคเกี่ยวกับกรณีสินค้าที่เกิดจากการผลิตในสายการผลิตจำนวนมากที่อาจเกิดความผิดพลาดในสายการผลิต ซึ่งประเด็นปัญหาในเรื่องนี้คือ การบัญญัติค่านิยมของคำว่า “สินค้า” ที่อยู่ภายใต้บังคับฉบับนี้ยังไม่มี ความชัดเจนเท่าที่ควร ซึ่งทำให้อาจตีความหมายได้ว่า สินค้าหมายความรวมถึงสินค้าประเภทรถยนต์ใช้แล้ว และนำไปสู่ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการรถยนต์ใช้แล้ว จึงก่อให้เกิดปัญหาทางกฎหมายในการใช้บังคับ

### 3. ปัญหาที่ยังไม่มีกฎหมายเกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมผู้ประกอบการรถยนต์ใช้แล้วโดยเฉพาะ

ซึ่งในปัจจุบันประเทศไทยได้นำหลักการตามพระบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ.2522 (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) พ.ศ.2541 ซึ่งได้นำมาตรการคุ้มครองผู้บริโภคด้านการโฆษณา ด้านการฉลาก และด้านสัญญาโดยมีคณะกรรมการในแต่ละด้านเป็นองค์กรที่ใช้อำนาจ เมื่อพิจารณาโดยยึดความเสียหาย อันเกิดจากรถยนต์ใช้แล้วชำรุดบกพร่องหรือไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัย เพื่อจะนำมาตราการตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 ซึ่งมีบทบัญญัติที่ให้ความคุ้มครองผู้บริโภคเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจรถยนต์ใช้แล้ว โดยได้ประกาศคณะกรรมการว่าด้วยสัญญา เรื่อง ให้ธุรกิจการขายรถยนต์ใช้แล้วเป็นธุรกิจที่ควบคุมสัญญา โดยกำหนดให้รายละเอียดในสัญญา มีสาระสำคัญและเงื่อนไข โดยรายละเอียดส่วนใหญ่จะเป็น รายละเอียดเกี่ยวกับรถยนต์ เช่น กำหนด วัน เดือน ปี และสถานที่ที่ส่งมอบรถยนต์ กำหนดเกี่ยวกับการส่งมอบสมุดคู่มือจดทะเบียนรถยนต์ และเอกสารอื่นที่ใช้สำหรับดำเนินการจดทะเบียนรถยนต์ตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด แต่ไม่ได้กล่าวถึงความเสียหายที่เกิดจากความไม่ปลอดภัยจากการใช้รถยนต์แต่อย่างใด

สำหรับความรับผิดชอบของผู้ประกอบการรถยนต์ใช้แล้วของประเทศสหรัฐอเมริกาได้มีกฎหมาย โดยเฉพาะในการบังคับใช้ ซึ่งสำนักงานคณะกรรมการการค้าของสหรัฐอเมริกา (The Federal Trade Commission) เป็นหน่วยงานหนึ่งขององค์กรคุ้มครองผู้บริโภคของสหรัฐอเมริกา ได้พิจารณาเห็นความสำคัญ ความเดือดร้อนของผู้บริโภคในเรื่องที่เกี่ยวกับรถยนต์ใช้แล้ว เรียกว่า “A Dealer’s Guide to the Used Car Rule” หรือ “ระเบียบว่าด้วยข้อปฏิบัติสำหรับผู้ประกอบการธุรกิจรถยนต์ใช้แล้ว” ซึ่งมีผลให้ผู้ประกอบการรถยนต์ใช้แล้วทุกรายต้องปฏิบัติตามดังต่อไปนี้ 1) ขอบเขตของระเบียบว่าด้วยข้อปฏิบัติสำหรับผู้ประกอบการธุรกิจรถยนต์ใช้แล้ว

2) คำแนะนำผู้ซื้อในระเบียบว่าด้วยข้อปฏิบัติสำหรับผู้ประกอบธุรกิจรถยนต์ใช้แล้วกำหนดให้ผู้ประกอบธุรกิจต้องจัดเตรียมคำแนะนำผู้ซื้อ (Buyers Guide) ให้พร้อมก่อนที่จะเปิดดำเนินการขายรถใช้แล้วเอกสารคำแนะนำผู้ซื้อนี้เป็นข้อกำหนดที่สำนักงานคณะกรรมการการค้าของสหรัฐอเมริกา (The Federal Trade Commission หรือ FTC) กำหนดขึ้น สหภาพยุโรปและประเทศญี่ปุ่นนั้นไม่ได้มีกฎหมายที่บังคับให้กับผู้ประกอบการรถยนต์ใช้แล้วโดยเฉพาะเนื่องจากในปัจจุบันสหภาพยุโรป และประเทศญี่ปุ่นมีการใช้รถยนต์มือสองในประเทศค่อนข้างน้อย สาเหตุมาจากให้ความสำคัญกับสิ่งแวดล้อมสีเขียว จึงทำให้ประชาชนส่วนใหญ่ไม่นิยมการซื้อขายรถยนต์มากนัก ซึ่งประชาชนส่วนใหญ่นิยมใช้คมนาคมขนส่งมวลชนซึ่งมีความสะดวกและประหยัดค่าใช้จ่ายมากกว่า

จากการศึกษาวิเคราะห์เห็นว่า การพิจารณาจะเห็นได้ว่าประเทศไทยไม่มีกฎหมายเกี่ยวกับความผิดต่อความเสียหายอันเกิดจากสินค้าโดยตรง โดยได้นำหลักการตามพระบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภคในด้านด้านการโฆษณา ด้านการฉลาก และด้านสัญญา มาให้แต่ไม่ครอบคลุมถึงผู้บริโภคสินค้าประเภทรถยนต์ใช้แล้ว ที่ได้รับความเสียหายจากรถยนต์ใช้แล้วที่ชำรุดบกพร่องหรือไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัย ซึ่งหากเปรียบเทียบกับประเทศที่มีกฎหมายเกี่ยวกับผู้ประกอบธุรกิจรถยนต์ใช้แล้วโดยเฉพาะอย่างเช่นประเทศสหรัฐอเมริกาที่มีกฎหมายโดยเฉพาะที่เรียกว่าระเบียบว่าด้วยข้อปฏิบัติสำหรับผู้ประกอบธุรกิจรถยนต์ใช้แล้ว ซึ่งในระเบียบว่าด้วยข้อปฏิบัติสำหรับผู้ประกอบธุรกิจรถยนต์ใช้แล้ว กำหนดให้ผู้ประกอบธุรกิจต้องจัดเตรียม คำแนะนำผู้ซื้อให้พร้อมก่อนที่จะเปิดดำเนินการขายรถใช้แล้ว ถือได้ว่าประเทศสหรัฐอเมริกานั้นถือได้ว่าเป็นต้นแบบของการแก้ไขปัญหาผู้ประกอบการรถยนต์ใช้แล้วในประเทศไทยได้เป็นอย่างดี

## ข้อเสนอแนะ

### 1. ข้อเสนอแนะสำหรับการนำไปใช้

ควรเพิ่มเติมกฎหมายพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัย พ.ศ.2551 ให้มีความชัดเจนขึ้นและครอบคลุมไปถึงสินค้ารถยนต์ใช้แล้วเพื่อแก้ไขปัญหาของการบัญญัติค่านิยมดังกล่าว โดยขอเสนอแนะให้เพิ่มเติมค่านิยมคำว่า สินค้ารถยนต์ใช้แล้ว เข้าไปในบทค่านิยมในมาตรา 4 ดังนี้ "รถยนต์ใช้แล้ว" หมายความว่า รถยนต์นั่งส่วนบุคคลหรือรถยนต์บรรทุกที่จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์แล้ว หรือรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่ผ่านการขายจากผู้แทนจำหน่ายแต่ยังไม่ดำเนินการจดทะเบียน (รถยนต์ใช้แล้วป้ายแดง)

### 2. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1) ผู้ซื้อควรจะได้ตรวจสอบประวัติ (Record) ในการซ่อมแซม ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาจากรถยนต์จากเจ้าของเดิม หรือจากผู้ประกอบธุรกิจ หรืออยู่ซ่อมรถที่เคยใช้บริการตรวจสอบเลขไมล์บนหน้าปัดว่าจำนวนเลขไมล์ที่ปรากฏมาน้อยเพียงใด ต้องตรวจดูเอกสารคำแนะนำผู้ซื้อที่ติดไว้ที่รถด้วย เอกสารคำแนะนำผู้ซื้อนี้เป็นระเบียบว่าด้วยข้อปฏิบัติสำหรับผู้ประกอบธุรกิจรถยนต์ใช้แล้ว

2) คำสัญญาต่างๆ ที่ผู้ประกอบธุรกิจให้ไว้ด้วยวาจา ขอให้มีการบันทึกลงในเอกสารคำแนะนำผู้ซื้อ ก่อนที่จะตกลงซื้อรถยนต์ ผู้ซื้อควรมีสิทธิที่จะขอคู่มือการรับประกันทรัพย์สินที่ขาย (Warranty) จากผู้ประกอบธุรกิจ (Dealer) ควรมีการตรวจสอบ “ผู้จำหน่าย หรือ ผู้ประกอบการ” (Dealer) ว่าเป็นผู้ประกอบการที่ถูกต้องตามระเบียบกฎหมายหรือไม่

3) ระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับการซื้อรถยนต์ใช้แล้วไม่สามารถจะนำไปใช้บังคับกรณีการซื้อขายรถยนต์ใช้แล้วจากเอกชนได้

### เอกสารอ้างอิง

คณะกรรมการกฤษฎีกา. (2545). รูปแบบการจัดทำเจตนารมณ์กฎหมาย. *รายงานการประชุมคณะกรรมการกฤษฎีกา(คณะพิเศษ)*. ครั้งที่ 3 (3/2546) 3/2545. วันอังคารที่ 5 พฤศจิกายน 2545.

Kobayashi Hideyuki (ed.).(1998).SHINSEIZOUBUTSUSEKININ HOU TAIKEI II. ระบบกฎหมาย (Product Liability).

Luke Nottage.(2004). *PRODUCT SAFETY AND LIABILITY LAW IN JAPAN. FROM MINAMATA TO MAD COWS*. P. 28.

Roger Leroy Miller and Gaylord A. Jentz.,(2005). *BUSINESS LAW TODAY. TEXTS AND CASES*