

บทที่ 2

ประวัติความเป็นมา แนวคิด ทฤษฎี เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจเครื่องยนต์ และอะไหล่รถยนต์ใช้แล้ว

ความเป็นมาของธุรกิจเครื่องยนต์ และอะไหล่รถยนต์ใช้แล้วและธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ของต่างประเทศ

แต่เดิมประเทศสหรัฐอเมริกาได้เป็นผู้นำในการผลิตรถยนต์ และต่อมาประเทศทางแถบยุโรปได้พัฒนาตนเองจนสามารถผลิตรถยนต์ได้ ส่วนในเอเชียประเทศญี่ปุ่นหลังแพ้สงครามโลกครั้งที่ 2 ได้ใช้ความสามารถของตนพัฒนาเครื่องยนต์ และความสามารถทางการตลาดจนสามารถก้าวเป็นผู้นำในการผลิตและจำหน่ายรถยนต์ออกไปทั่วโลก ประเทศญี่ปุ่นได้เริ่มผลิตรถยนต์ที่มีคุณภาพแต่ราคาต่ำกว่ารถยนต์จากยุโรปและสหรัฐอเมริกามาก รวมทั้งการประหยัดน้ำมัน โดยที่รถยนต์จากญี่ปุ่นมีอัตราการประหยัดน้ำมันมากกว่า จนทำให้ยอดการจำหน่ายรถยนต์จากญี่ปุ่นมีเป็นจำนวนมาก และเพื่อการสนับสนุนการผลิต ประเทศญี่ปุ่นคิดอัตราภาษีการจดทะเบียนรถยนต์ใช้แล้วเกิน 5 ปี ในอัตราสูงเพื่อที่จะให้ผู้บริโภคภายในประเทศใช้ของใหม่ ผู้บริโภคภายในประเทศจึงนิยมใช้รถยนต์ใหม่ที่มีอายุการใช้งานน้อยกว่า 5 ปี และโดยที่รถยนต์ที่มีอายุน้อยกว่า 5 ปี มักไม่ต้องซ่อม มีเพียงการบำรุงรักษาเพียงบางส่วนเท่านั้น ทำให้รถยนต์ที่มีอายุการใช้งานต่ำกว่า 5 ปี ไม่ต้องซ่อม หรือหากซ่อมก็เกิดจากอุบัติเหตุเท่านั้น ในประเทศญี่ปุ่นจึงใช้งานรถยนต์ที่มีสภาพการใช้งานน้อยกว่า 5 ปี เท่านั้น และเมื่อครบกำหนดผู้ใช้มักจะนำรถยนต์ที่ใช้งานแล้วประมาณ 5 ปี ออกจำหน่ายให้กับผู้ส่งออกเครื่องจักร ที่จะเป็นผู้รวบรวมเครื่องจักรประเภทต่างๆ รวมทั้งเครื่องยนต์ รถยนต์ รถจักรยานยนต์ อุปกรณ์ต่างๆ ส่งออกไปจำหน่ายยังประเทศที่ 3 ที่นิยมของถูก รวมทั้งประเทศไทย ที่เป็นประเทศแรกๆ ที่มีการนำเข้าเครื่องยนต์ใช้แล้วจากประเทศญี่ปุ่น การบริโภคภายในประเทศจึงไม่มีการจำหน่ายรถยนต์ใช้แล้ว และไม่มีกฎหมายเกี่ยวกับการจำหน่ายรถยนต์ใช้แล้วเช่นกัน

1. ประเทศที่มีกฎหมายการควบคุมการขโมยยานพาหนะ

เนื่องจากปัจจุบันประเทศญี่ปุ่นมียอดการผลิตและจำหน่ายรถยนต์ เครื่องยนต์สูงที่สุด และมีประเทศสหรัฐอเมริกา เป็นอันดับสอง ประเทศจีนมีการใช้เครื่องยนต์ และอะไหล่รถยนต์ใช้

แล้วจำนวนมากและมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น นอกจากนี้ประเทศออสเตรเลียได้มีกฎหมายควบคุมการขโมยยานพาหนะผู้วิจัยจึงขอเสนอประเทศดังกล่าว

1.1 ประเทศญี่ปุ่น

ประเทศญี่ปุ่น มีข้อมูลมาตรฐานในการจัดการซากยานยนต์เมื่อหมดอายุการใช้งาน (End of Life Vehicle: ELV) ตามเอกสารของการประกอบรายงานการเข้าร่วมประชุมในเชิงปฏิบัติการและการดูงานเรื่อง การขับเคลื่อนเพื่อวัตถุประสงค์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ในส่วนของอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์และอุตสาหกรรมยานยนต์ระหว่างวันที่ 13-18 พฤศจิกายน พ.ศ.2549 ณ กรุงเทพมหานคร ประเทศออสเตรีย มีการระบุว่าประเทศญี่ปุ่นมีจำนวนรถยนต์ที่ใช้งานในปี พ.ศ.2546 อยู่ที่ประมาณ 74 ล้านคัน สำหรับรถยนต์ที่จดทะเบียนใหม่ในแต่ละปีประมาณ 5 ล้านคัน และในขณะเดียวกันก็มีรถยนต์ที่ทำการยกเลิกการจดทะเบียนในจำนวนเท่าๆ กัน คือประมาณ 5 ล้านคัน โดยในจำนวนนี้มีตัวเลขประมาณ 1 ล้านคัน ทำการส่งออก และ 4 ล้านคัน จะต้องถูกนำไปถอดแยกและรีไซเคิล ซึ่งมีแนวโน้มจะสูงขึ้นเรื่อยๆ มาตรฐานด้านรีไซเคิลจึงมีความจำเป็นอย่างมาก โดยในประเทศญี่ปุ่นจะมีการยึดถือหลักพื้นฐาน 3R คือ แยกสลาย (Reduce), นำมาใช้ใหม่ (Reuse), การนำกลับมาทำใหม่ (Recycle) (ไทยอโต้, ออนไลน์, 2546)

1.2 สหรัฐอเมริกา

สหรัฐอเมริกามีการจำหน่ายรถยนต์ใช้แล้วจำนวนมาก แต่ไม่มีแนวคิดด้านการจำหน่ายรถยนต์ใช้แล้ว โดยการจำหน่ายรถยนต์ใช้แล้วเป็นผลจากการที่มีชนชั้นผู้ใช้แรงงานไม่สามารถที่จะซื้อรถใหม่ จึงจำเป็นต้องซื้อรถเก่าใช้แล้ว จึงมีนโยบายการจำหน่ายรถยนต์ใช้แล้วของแต่ละมลรัฐ

1.3 ประเทศจีน

ประเทศจีนได้มีนโยบายทางการค้ารถยนต์ (Policies for Automobile Trade) ตามบทบัญญัติ การหมุนเวียนของอะไหล่รถยนต์ (Chapter V Circulation of Automobile Part) ซึ่งทางรัฐบาลจีนสนับสนุนการหมุนเวียนของส่วนประกอบเพื่อพัฒนาการประหยัดในการจำกัดขนาดของยี่ห้อรถยนต์ และเครือข่ายในการจัดการด้วยการผสมผสานการปรับปรุงคุณภาพบริการของผู้จำหน่ายหรือพ่อค้ารถยนต์ หรือผู้จำหน่ายส่วนประกอบรถยนต์ จะทำให้การจัดการมีคุณภาพขึ้น และทำให้ผลิตภัณฑ์ดีขึ้น ผู้จำหน่ายหรือพ่อค้าของรถยนต์ หรือผู้ที่ได้จำหน่ายส่วนประกอบรถยนต์จะต้องไม่ขายส่วนประกอบรถยนต์ที่ฝ่าฝืนกฎหมายซึ่งสัมพันธ์กัน กฎการจัดการมาตรฐานซึ่งเป็นการบังคับที่ผลิตภัณฑ์ต้องได้รับการรับรองผลิตภัณฑ์ซึ่งเป็นการบังคับของสภาพและผู้จำหน่ายรถยนต์หรือจำหน่ายส่วนประกอบรถยนต์จะแจ้งสาธารณะชนโดยทั่วไปของรายการชื่อของพ่อค้าซึ่งเป็นเฟรนไชส์ที่มีความน่าเชื่อถือ พ่อค้ารถยนต์จะต้องแจ้งในชื่อผู้ผลิตและ

ราคาของรถยนต์ และชิ้นส่วนรถยนต์ทั้งหมด การกำหนดรายละเอียดรถยนต์จะต้องเป็นไปตาม กฎหมายคุณภาพของผลิตภัณฑ์ ทั้งนี้การหมุนเวียนเกี่ยวกับส่วนของรถยนต์ที่ทิ้งแล้ว จะทำการ แยกชิ้นส่วนภายใต้บทบัญญัติที่เกี่ยวข้อง และอาจจะถูกจำหน่ายออกไป ที่มีการลงข้อความว่า “ชิ้นส่วนของรถยนต์ที่ทิ้งแล้ว” จะถูกซื้อมากบนชิ้นส่วนอย่างเห็นได้ชัด (ไทยแลนด์อินดัสตรี, ออนไลน์, 2549)

1.4 ประเทศออสเตรเลีย

ประเทศออสเตรเลียได้มีกฎหมายที่ออกเพื่อใช้บังคับและใช้ในการควบคุมการขโมย ยานพาหนะ มีการจัดตั้งสภาลดการโจรกรรมยานพาหนะที่ใช้เครื่องยนต์แห่งชาติ (The National Motor Vehicle The Reduction Council: NMVTRC) โดยมีเป้าหมายที่จะต้องมีการควบคุมและลด จำนวนการขโมยยานพาหนะ

2. ความเป็นมาของธุรกิจเครื่องยนต์และอะไหล่ใช้แล้วและธุรกิจที่เกี่ยวข้องของไทย

เมื่อประเทศไทยเริ่มต้นพัฒนาประเทศมีการนำเครื่องยนต์มาใช้เป็นยานพาหนะมีการนำ เครื่องมือเครื่องใช้มาใช้ในการประกอบกิจการต่างๆ แต่เนื่องจากยานพาหนะใหม่เครื่องมือเครื่องใช้ ใหม่มีราคาสูงกว่าของที่ใช้แล้ว คนไทยในระยะเริ่มต้นพัฒนาจึงมักนิยมนำของที่ใช้แล้วมาใช้

2.1 ความเป็นมาของธุรกิจเครื่องยนต์และอะไหล่ใช้แล้ว

เมื่อมีการกล่าวถึงคำว่า “เซียงกง” ประชาชนคนไทยโดยส่วนใหญ่ไม่ว่าจะเป็นคน กรุงเทพมหานครหรือต่างจังหวัด ก็รู้ทันทีว่าเป็นสถานที่ซื้อขายชิ้นส่วนอะไหล่และเครื่องยนต์ มือ สอง แต่เซียงกงถูกเรียกเพี้ยนมาจากคำว่า “เซียงกง” ที่เป็นชื่อของศาลเจ้า ที่ตั้งอยู่ใกล้กับวงเวียน โอเดียน ที่เป็นวงเวียนอยู่หัวถนนเยาวราช เป็นจุดตัดของถนนถนนทรงวาดตัดกับถนนเจริญกรุง แขวงตลาดน้อย เขตสัมพันธวงศ์ กรุงเทพมหานคร ที่ผู้คนบริเวณนี้เรียกชุมชนนี้ว่า “เซียงกงเก้ง” ที่แปลว่าศาลเจ้าเซียงกง แล้วจึงเรียกย่อๆ ว่า “เซียงกง” ชื่อนี้เกิดขึ้นตั้งแต่ก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2 เมื่อกลุ่มชาวจีนสัญชาติไทยจำนวนมากที่มาตั้งรกรากอยู่บริเวณนี้รวมตัวกันทำธุรกิจ เป็นศูนย์รวม สถานบันเทิงเดิม วงเวียนโอเดียนเป็นวงเวียนน้ำพุ เป็นที่พักผ่อนหย่อนใจของประชาชน ซึ่งปัจจุบัน ปรับปรุงเป็นที่ตั้งของซุ้มประตูลิเก็ดพระเกียรติ 6 รอบพระชนมพรรษา ในปี พ.ศ.2510 ร้านค้าที่อยู่ใน ย่าน โอเดียน จึงมีชื่อโด่งดังขึ้นว่า ร้านค้าแถวเซียงกง ที่เป็นแหล่งเครื่องยนต์มือสอง และอะไหล่ มือสองจากญี่ปุ่น ปัจจุบันยังมีร้านค้าที่จำหน่ายอะไหล่รถยนต์ อะไหล่แทรกเตอร์ ร้านค้าโลหะ และ ร้านค้าเครื่องเรือจำนวนมาก ต่อมาในปี พ.ศ.2530 จึงได้ทำการย้ายมา ณ เซียงกง ปทุมวัน จุฬาฯ ซอย 26

บรรพบุรุษชาวจีนที่อาศัยอยู่บริเวณศาลเจ้าเซียงกงนี้ ได้เริ่มต้นการค้าอะไหล่และ เครื่องยนต์เก่าจากคดีการดำเนินชีวิตที่ยึดถือในความขยัน การประหยัด ความซื่อตรงและการ

สร้างสรรค์ มีการนำเครื่องใช้เก่าไปใช้เป็นสิ่งของอื่นอย่างคุ้มค่า ดังนั้นเมื่อได้เห็นพวกซากรถ ซากเครื่องยนต์เก่าๆ ที่จอดทิ้ง วางทิ้ง อยู่ตามที่ต่างๆ จึงเกิดความเสียดาย และด้วยความที่ชาวจีน ชอบการทำมาค้าขายเป็นทุนเดิม ก็เลยมีการรับซื้อเศษเหล็กซากรถเหล่านั้น นำมาซ่อมแซมปรับปรุง หรือตัดแยกเป็นชิ้นส่วน แล้วนำไปจำหน่ายให้กับผู้บริโภคที่ต้องการในราคาที่ประหยัด สิ่งไหนที่ไม่สามารถซ่อมได้ก็นำมาตัดแปลงใช้งานอื่นๆ เช่น ใช้เป็นอุปกรณ์เครื่องมือเกษตร อุปกรณ์ในการ ลากจูง อุปกรณ์สูบน้ำ หรือไม่เช่นนั้นก็นำชิ้นส่วนมาหลอมเป็นเหล็กเพื่อนำมาสร้างเป็นสินค้าที่เป็น ประโยชน์อื่นๆ ต่อไป

กลุ่มร้านค้าเล็กๆ ที่เริ่มต้นจากการเห็นประโยชน์จากซากรถเหล่านั้นกลายเป็นธุรกิจ ที่เฟื่องฟูในหมู่มุ่กจีนที่อาศัยอยู่ในละแวกนี้ หลังจากสงครามโลกครั้งที่ 2 สิ้นสุด ธุรกิจเซียงกงก็ยิ่ง เติบโตมากขึ้นจากการประมูลพาหนะปลดประจำการต่างๆ ของทหารพันธมิตร และยังคงเติบโตมา เรื่อยๆ จนหลังสงครามเวียดนามก็ยังคงมีความต้องการชิ้นส่วนอะไหล่และยานพาหนะเก่าต่างๆ อยู่มากมายเพราะราคาถูกพอที่จะเอามาตัดแปลงมาใช้ทดแทนอุปกรณ์อื่นๆ ได้

ในช่วงหลังสงครามเวียดนาม เศรษฐกิจไทยที่ขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้ ความต้องการชิ้นส่วนอะไหล่รถที่ใช้แล้วเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วเพื่อนำมาตัดแปลงใช้ในอุตสาหกรรม ต่างๆ โดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายมากเกินไป จึงต้องมีการนำเข้าจากประเทศญี่ปุ่นโดยส่วนใหญ่ อะไหล่รถยนต์ใช้แล้วที่นำเข้าเหล่านี้ เป็นปัจจัยหนึ่งที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาของประเทศใน หลายด้าน เช่น การคมนาคมทางน้ำ โดยนำเครื่องเก่าจากต่างประเทศที่ดัดแปลงเป็นเครื่องยนต์เรือ จากเรือพาณิชย์มาดัดแปลงมาเป็นเรือยนต์ สามารถเพิ่มประสิทธิภาพไม่ต้องใช้เครื่องยนต์เรือที่มี ราคาแพง หรือใช้ในการขนส่งผลผลิตจากเรือกสวน ไร่ นาต่างๆ เป็นรถอีแต่น สามารถส่งสินค้า เกษตรผู้ตลาดในเมืองได้อย่างรวดเร็ว ส่งผลให้การติดต่อทำมาค้าขายมีความสะดวกมากขึ้น และยัง เป็นการส่งเสริมกิจการต่างๆ ได้มากมาย และยังทำให้เกิดเป็นการทำรายได้ให้แก่ประเทศอีกด้วย ในการก่อสร้างได้มีการนำเครื่องยนต์เก่ามาดัดแปลงเป็นเครื่องดูดทรายเพื่อใช้ในการก่อสร้างได้ อย่างมีประสิทธิภาพ หรือใช้เป็นปั้นจั่นดอกเสาเข็ม เครื่องปั่นไฟ เป็นต้น ในการคมนาคมทางบก ได้แปลงสภาพเป็นรถสามล้อ ที่เป็นที่ยึดกันดีของชาวต่างชาติในซีกอรัญญุก จนเรียกได้ว่าเป็น สัญลักษณ์อย่างหนึ่งของการท่องเที่ยวของไทย และในปัจจุบันก็มีการผลิตส่งออกไปยังประเทศ ต่างๆ ซึ่งมีการพัฒนามาจากการใช้ชิ้นส่วนรถและอะไหล่เก่ามาประกอบขึ้น

การที่เซียงกงนำอะไหล่และเครื่องยนต์ใช้แล้วมาจำหน่าย สามารถช่วยประหยัด เงินตราต่างประเทศได้หลายเท่า รถยนต์ที่มีการผลิตขึ้นมานั้นเมื่อใช้ไปนานๆ ต้องมีการซ่อมแซม จึงต้องหาอะไหล่มาแทน ซึ่งถ้าใช้อะไหล่แท้ที่เป็นของใหม่ราคาก็แพงมาก ดังนั้นจึงทำให้ผู้ใช้รถ หรืออู่ซ่อมรถหาซื้ออะไหล่แท้ แต่เป็นของเก่าที่ใช้แล้วแทนเนื่องจากราคาถูกกว่า จากการที่อะไหล่

เชียงกงนั้นมีราคาถูก และสามารถหาซื้อได้ทุกชิ้นส่วนในการประกอบรถยนต์ ทำให้ธุรกิจนี้เติบโตเจริญรุ่งเรืองเรื่อยมา และยังเป็นที่ยอมรับของประชาชนทุกสาขาอาชีพทั่วประเทศ ด้วยคุณภาพของอะไหล่ญี่ปุ่นแท้ ที่มีประสิทธิภาพการทำงาน 75-90% ซึ่งได้เหมาะกับประเทศที่กำลังพัฒนาอย่างประเทศไทย อีกทั้งมีผู้ประกอบการมากขึ้นเรื่อยๆ จนทำให้บริเวณศาลเจ้าเชียงกงคับแคบลง จึงมีการขยายออกมาที่ปทุมวัน หลังจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ด้วยความเจริญเติบโตและเนื่องจากการจราจรที่คับคั่งและแออัด จึงมีการขยายออกมามีที่ตั้งในเขตชานเมืองรอบๆ กรุงเทพมหานคร เช่น เชียงกงหลักสี่ เชียงกงพระราม 3 เชียงกงบางนาตราด กม. 12 ซึ่งเป็นเชียงกงที่ใหญ่ที่สุดในเอเชีย เนื่องจากตั้งอยู่บนพื้นที่รวม 83 ไร่ และมีร้านค้าในโครงการกว่า 1,200 ยูนิท เรียกว่าเมืองเชียงกง กม.12. เชียงกงถนนบางนาตราด กม.17 เชียงกงศูนย์เมืองเชียงกงรังสิต โครงการ 1 และโครงการ 2 ศูนย์เชียงกงหนองแค ศูนย์เชียงกงวังน้อย และเกิดมีเชียงกงตามจังหวัดต่างๆ ทั่วประเทศ นอกจากนี้ยังมีร้านค้าอะไหล่เก่าที่กระจัดกระจายไป และเป็นร้านจำหน่ายเฉพาะ เช่น ร้านที่สวนผักคดลิ่งชั้นร้านตามริมถนนปิ่นเกล้า-นครชัยศรี ช่วงตัดถนนวงแหวนรอบนอก หรือที่ริมถนนรามอินทรา กิโลเมตรที่ 8 เป็นต้น

ราคาจำหน่ายอะไหล่เก่าเชียงกง ในแต่ละพื้นที่มีราคาแตกต่างกันไป โดยร้านที่อยู่ในละแวกกลางเมืองหรือเป็นศูนย์ค้าอะไหล่เก่า จะมีราคาสูงกว่าร้านที่ตั้งอยู่ในเขตชานเมือง ทั้งนี้จะมาจากสาเหตุในเรื่องต้นทุนสถานที่ เนื่องจากค่าใช้จ่ายของร้านที่อยู่กลางเมืองจะต้องสูงกว่าร้านชานเมือง และเนื่องจากการจับกลุ่มเป็นศูนย์การค้าไม่ว่าจะเป็นที่ใดก็จะมีกรรมวิธีตั้งราคาให้ใกล้เคียงกันทำให้ทุกๆ ร้านในศูนย์ค้าอะไหล่เก่าขายอะไหล่แต่ละชนิดในราคาที่ไม่ให้ต่างกันมาก แต่ร้านค้าจำหน่ายต้องตั้งราคาให้ต่ำกว่าร้านค้าในศูนย์อะไหล่เก่า แต่ด้านผู้ซื้อก็จะได้รับความสะดวก มีชนิดและคุณภาพให้เลือกมากกว่าให้มาหาซื้อที่ศูนย์รวม เช่น ชิ้นส่วนการส่งกำลังของเครื่องยนต์ที่เรียกว่าเพลาชับหน้า ร้านค้าในเชียงกงที่ปทุมวันขายคู่ละ 7,000 บาท แต่ที่ร้านที่รามอินทรา พบว่าขายคู่ละ 3,500-4,000 บาท หรือตัวเครื่องยนต์ของรถยนต์บางรุ่นในลักษณะที่ครบทั้งชุด ที่เชียงกงปทุมวันขาย 35,000 บาท แต่ที่รามอินทราขาย 16,000 บาท ทั้งที่สินค้าอยู่ในสภาพ 80%

2.2 ธุรกิจซ่อมรถ

สถานบริการรถยนต์นั้นจัดเป็นโรงงานประเภทที่ 95 ตามความในพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 ซึ่งการดำเนินกิจการต้องจดทะเบียนกับกรมโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งจากสถิติพบว่า มีสถานประกอบการจดทะเบียนทั้งสิ้น 8,025 แห่งทั่วประเทศ และมีสถานประกอบการประมาณ 2,000 แห่งอยู่ในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ซึ่งสถานบริการรถยนต์เหล่านี้มีรูปแบบกิจกรรมการให้บริการและการบริหารจัดการที่แตกต่างกันไปการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ในสถานบริการรถยนต์อาจพิจารณาแบ่งออกได้เป็น 2 กิจกรรมหลัก

1. การซ่อมเครื่องยนต์
2. การซ่อมตัวถัง

สถานบริการรถยนต์ หรือที่เรียกเป็นการทั่วไปว่าอู่ซ่อมรถ เป็นธุรกิจการให้บริการให้กับผู้เป็นเจ้าของ ผู้ครอบครองรถยนต์ที่มีปัญหา อาจเกิดจากการใช้งานหนัก เกิดจากอุบัติเหตุ หรือเกิดอาจเกิดจากอายุการใช้งานที่ต้องเสื่อมคุณภาพไปตามเวลา ทำให้รถเสียและใช้งานไม่ได้ จึงได้เกิดบริการซ่อมรถยนต์ขึ้นมา ผู้ให้บริการอู่ซ่อมรถ อาจดำเนินการด้วยบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ หรือช่างทั่วๆ ไปที่ได้รับบริการอบรมสั่งมา บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ทุกยี่ห้อจะต้องมีการจัดให้มีศูนย์บริการรถยนต์ของตนเองเพื่อรักษาความน่าเชื่อถือของสินค้า เป็นการให้บริการหลังการขาย ทั้งการตรวจเช็คสภาพรถ และการบริการซ่อมรถยนต์ โดยรถสภาพใหม่ 0-5 ปี สภาพรถจะมีการซ่อมแซมน้อยมาก รถ 6-10 ปี จะมีการซ่อมแซมบ้าง รถที่ผ่านการใช้งาน 11-15 ปี จะซ่อมมากขึ้น และรถ 16 ปีขึ้นไปจะต้องซ่อมตลอดเวลาการใช้งาน เมื่อเป็นรถมือสองที่ใช้มานานอาจเป็นระหว่าง 10-20 ปี เจ้าของผู้ครอบครองรถก็มักจะมีการต้องซ่อมแซมอยู่ตลอดเวลา บางครั้งรถไม่ได้เสียแต่เกิดอุบัติเหตุ จึงทำให้เกิดการให้บริการซ่อมรถยนต์โดยทั่วไปจำนวนมาก ที่เรียกกันว่าอู่ซ่อมรถยนต์ ซึ่งในปัจจุบันก็มีทั้งอู่ที่มีมาตรฐาน และอู่ที่ไม่มีมาตรฐาน รวมทั้งอู่ซ่อมรถที่จัดอยู่ในการให้บริการของกรมการประกันภัย โดยการจัดหาอะไหล่ที่จะนำมาใช้ในการซ่อมแซมนั้น เจ้าของหรือช่างในอู่ ก็มักจะจัดหาให้เลือกหลายแบบ หลายราคา ขึ้นอยู่กับความต้องการของเจ้าของรถยนต์ ถ้าต้องการราคาถูก ก็จะเป็นพวกอะไหล่ใช้แล้ว หรือบางครั้งก็อาจจะเสนอให้ใช้อะไหล่ลอกเลียนแบบที่ราคาอาจถูกลง ดังนั้นธุรกิจให้บริการซ่อมรถจึงเป็นธุรกิจที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับธุรกิจการจำหน่ายเครื่องยนต์และอะไหล่ใช้แล้ว ที่จัดได้ว่าเป็นลูกค้าหลักของธุรกิจนี้

ทั้งนี้ที่ผ่านมาจากผลวิจัยธุรกิจอู่ซ่อมรถยนต์ ได้มีการเรียกร้องให้รัฐออกใบรับรองอู่มาตรฐานให้มากขึ้น ธุรกิจอู่ซ่อมรถยนต์เป็นธุรกิจที่มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องควบคู่กับอัตราการเพิ่มขึ้นของรถยนต์ในประเทศ การเตรียมความพร้อมก่อนการพัฒนาศักยภาพให้สามารถแข่งขันได้ในตลาดและมีมาตรฐานในระดับสากลเป็นสิ่งสำคัญยิ่งที่ต้องดำเนินการ โดยผู้ที่เป็นเจ้าของรถยนต์เข้าใช้บริการประจำคือ การเคาะพ่นสี ซ่อมช่วงล่างและเบรก เปลี่ยนยาง ถ่านน้ำมันเครื่อง และปัจจัยที่ทำให้ผู้ใช้บริการตัดสินใจเลือกใช้บริการจะคำนึงถึงความมั่นใจในคุณภาพและบริการของอู่ รู้จักกับเจ้าของอู่ มีผู้แนะนำ ราคาที่เป็นธรรม สิ่งที่ใช้บริการคาดหวังต่ออู่ซ่อมรถ คืออยากให้ผลงานการซ่อมเป็นที่พึงพอใจ คุ่มค่า มีความรวดเร็ว ตรงเวลา ในการบริการที่มีการรับประกันงานซ่อม และใช้อะไหล่ของแท้ สิ่งที่ยากให้รัฐเข้ามาดูแลคือมาตรฐานการซ่อม มาตรฐานด้านราคา และมาตรฐานการรับผิดชอบทรัพย์สิน (สำนักส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจ, ออนไลน์, 2547)

3. การซื้อ-ขายเครื่องยนต์และอะไหล่รถใช้แล้ว

รถยนต์ เครื่องยนต์ ทุกยี่ห้อ ทุกรุ่น จะมีองค์ประกอบชิ้นส่วนมากมายนับหมื่นชิ้น การนำชิ้นส่วนแต่ละชิ้นมาใช้ มาจำหน่าย มีทั้งที่เป็นการผลิตใหม่ การนำของที่ใช้แล้วมาดัดแปลงการใช้ การนำชิ้นส่วนที่ใช้แล้วนำมาปรับสภาพแล้วนำกลับมาใช้ การกำหนดเลขหมายกำกับชิ้นส่วนจะถูกกำหนดเพียงครั้งเดียวเฉพาะในชิ้นส่วนสำคัญเท่านั้น เช่น ตัวถังรถ เครื่องยนต์ แต่ชิ้นส่วนอื่นๆ ไม่มีการกำหนดเลขหมายกำกับไว้ การกำหนดราคาการซื้อ-ขายเครื่องยนต์ และอะไหล่ใช้แล้ว จะถูกกำหนดไปตามสภาพเก่าใหม่ของการใช้

3.1 หลักมาตรฐานเลขของรถยนต์และเครื่องยนต์

ในการผลิตรถยนต์ โรงงานผู้ผลิตรถยนต์จะต้องมีการตอกเลขตัวรถให้เป็นไปตามระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการกำหนดและตอกเลขตัวรถและเลขของเครื่องยนต์ตาม พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ.2549 โดยคำว่า “เลขตัวรถ” หมายถึง เลขคัตซีสำหรับรถที่มีโครงสร้างคัตซีหรือเลขตัวถังสำหรับรถที่ไม่มีโครงสร้างคัตซี และมีหลักเกณฑ์ในการกำหนดเลขตัวรถ ซึ่งประกอบด้วย 3 กลุ่ม

กลุ่มที่ 1 มี 2 หลัก เป็นรหัสจังหวัดที่รถจดทะเบียนหรือจะจดทะเบียน

กลุ่มที่ 2 มี 4 หลัก เป็นเลขลำดับก่อนหลังที่ทำการตอกในแต่ละปี

กลุ่มที่ 3 มี 2 หลัก เป็นตัวเลขสองตัวสุดท้ายของ ปี พ.ศ. ที่ทำการตอกเลข

เมื่อทำการตอกเลขแล้วให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบสภาพรถจัดสมุดคู่มือการตอกเลขตัวรถโดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับหมายเลขที่ตอก ตำแหน่ง วัน เดือน ปี ชนิดรถ เลขทะเบียนรถ และลอกถ่ายเลขที่ตอกติดไว้ในสมุดการตอกเลขและทำการบันทึกการตรวจสอบสภาพหรือการตรวจสอบรถพร้อมทั้งลงลายมือชื่อผู้กำหนดและตอกกำกับไว้

รถที่มีอะไหล่มาจากญี่ปุ่น แล้วถอดออกเป็นชิ้นๆ แล้วเอาเข้ามาประกอบใหม่ แต่เดิมทำได้ง่าย แต่ตั้งแต่รัฐบาลสมัชชาตติชาติชาย ชุณหะวัณ ได้เริ่มห้ามจดทะเบียน เพราะใช้มาตรฐานไอเสียใหม่ มีการตรวจรับรองคุณภาพ โดยเฉพาะผู้ผลิตที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน เมื่อการจดทะเบียนรถใหม่ยากขึ้น จึงมีการเอาทะเบียนรถคันเก่าที่เสียหายมากไม่อาจซ่อมแซมได้ แล้วนำมาแจ่งสวมทับเป็นคันใหม่ ด้วยการแจ่งเปลี่ยนเครื่องยนต์ เปลี่ยนเฟรม หรือตัวถังรถเปลี่ยนคัตซี อาจมีการปลอมแปลงแก้ไขข้อมูลในเล่มซึ่งยาก หรือใช้วิธีลบเลขเครื่อง-เฟรมของตัวรถแล้วตอกเลขใหม่เข้าไป เป็นการปลอมรถให้เหมือนทะเบียน

3.2 ลักษณะของการซื้อขายเครื่องยนต์และอะไหล่รถใช้แล้ว

ลักษณะในการซื้อขายรถยนต์ และอะไหล่ใช้แล้วของผู้ทำการประกอบการค้ารถยนต์และอะไหล่ใช้แล้ว ประกอบด้วย

(1) การซื้อจำหน่าย มีวิธีการได้มามีหลายวิธี คือ

- ก. การประมูลซากรถยนต์ และมาทำการถอดชิ้นส่วนจำหน่าย
- ข. การนำเข้ารถยนต์ และอะไหล่ใช้แล้ว
- ค. มีผู้นำรถเก่าใช้แล้วทั้งคันมาขาย หรือมาขายแต่เฉพาะอะไหล่อย่างเดียว ซึ่งอาจเป็นพวกขโมยหรือผู้บริโภคร
- ง. นำมาแลกเปลี่ยน และเพิ่มเงินให้ผู้ขาย

(2) ผู้ซื้อ ผู้ที่มาซื้อจะเป็นกลุ่มที่เป็นเจ้าของรถยนต์ที่มาหาซื้อและไปซ่อมเอง หรืออาจเป็นเจ้าของธุรกิจซ่อมรถยนต์ และร้านค้าจำหน่ายอะไหล่ที่ต้องการซื้อไปจำหน่ายต่อ

รายการวิทยุที่เอฟเอ็ม 99.5 ทุกวันเสาร์ 4 ทุ่มถึงเที่ยงคืน ตอบคำถามของผดุงเดช ดอนเมือง ถามว่า ที่เชียงกงมีซากรถเก่าที่ขมมาจากญี่ปุ่นเป็นคัน ดูแล้วแค่ใส่เบตเตอร์ เติมน้ำมัน ใส่ล้อก็น่าจะวิ่งได้ ตัดครึ่งคันแยกหัวท้าย ดูแล้วต่อให้ดียวก หรือตัดแค่ท้ายแหงแยกชิ้นดูแล้วต่อไม่ยาก ถามราคาว่าคันละไม่ถึงแสนหรือแสนกว่าบาท เมื่อเปรียบเทียบรถยนต์รุ่นเดียวกันที่ใช้งานแบบมีทะเบียนในปัจจุบันคันละ 3-4 แสนบาท ถูกกว่ากันหลายเท่าตัว และเป็นรถยนต์สเปกสูงตามมาตรฐานของญี่ปุ่นด้วย จึงสนใจอยากถามว่า มีโอกาสที่จะซื้อมาจากทะเบียนอย่างถูกต้องตามกฎหมายได้ไหม คู้มค่าหรือเปล่า หรือจะเอามาสวมทะเบียน โดยที่ซื้อซากรถยนต์ที่ชนจนและพร้อมทะเบียน แล้วตัดแผ่นเลขตัวถังมาเชื่อมแปะลงในคันที่ซื้อจากเชียงกง แล้วแจ้งเปลี่ยนเครื่องยนต์ ทำเสร็จแล้วจะมีปัญหากับทางราชการหรือไม่ครับ ในเมื่อรถยนต์คันเดิมที่เคยชนและมา ก็มีทะเบียนเอามาสวมคันใหม่ก็เป็นรุ่นเดียวกันและขุบรวมเหลือคันเดียว เพื่อนผมบางคนก็บอกว่า รถยนต์พวกนี้หลายคนเอามาขับบนถนนอย่างเถื่อนๆ ใช้ป้ายทะเบียนและเอกสารปลอมทั้งหมดเลย ตำรวจไม่จับหรือครับ นายวรพล สิงห์เขียวพงษ์ ตอบว่า รถยนต์ในเมืองไทยมีราคาแพงเพราะอัตราภาษีสูงครับ ทั้งรถยนต์ประกอบในประเทศและนำเข้าประมาณคร่าวๆ ว่า ในการซื้อรถยนต์ประกอบในประเทศจะเสียภาษี รวมอยู่ในราคาประมาณครึ่งหนึ่ง ส่วนรถยนต์นำเข้ามีภาษีรวมอยู่เกินกว่า 2 ใน 3 ของราคา โดยรถยนต์เดือนหมายถึงสวมทะเบียน ไม่มีทะเบียน ทำทะเบียนปลอม หรือทำทะเบียนซ้ำ เลขเดียวใช้ในรถยนต์หลายคัน ใช้งานอยู่บนถนนเมืองไทยนับพันคัน โดยเฉพาะรถสปอร์ตหรือที่มีราคาแพงเพราะประหยัดเงิน

เรื่องการจดทะเบียนรถยนต์เก่าอย่างถูกกฎหมาย ทำได้ แต่ไม่คุ้ม สำหรับเงื่อนไขภาษีรถยนต์นำเข้าและจดทะเบียนใหม่ในปัจจุบัน เพราะภาษีที่จะเสียต้องคิดตามอัตราของรถยนต์ใหม่รุ่นนั้นๆ ไม่คิดค่าเสื่อมราคาตามอายุการใช้งานที่ผ่านมา นอกจากนั้นยังมีความยุ่งยากในหลาย

ขั้นตอน การประกอบรถยนต์ขึ้นจากอุปกรณ์เก่า ต้องมีวิศวกรเซ็นรับรองตรวจสอบสภาพ และวัดมลพิษในไอเสีย ซึ่งต้องผ่านตามกำหนดของรถยนต์ใหม่ในปัจจุบันที่เข้มงวดมาก ไม่ใช่วัดไอเสียง่ายๆ แบบตอนต่อทะเบียน ค่าใช้จ่ายแพงและถ้าตรวจไม่ผ่านก็จดทะเบียนไม่ได้

หากจะหาซื้อซากรถยนต์ที่ชนจนและ แล้วนำมาสวมทะเบียน โดยตัดต่อเลขตัวถัง แม้ว่าจะมีทะเบียนถูกต้อง แต่รถยนต์ไม่ถูกต้อง เพราะการตัดต่อเลขทะเบียนผิดกฎหมาย แต่ทำกันมาเป็นสิบปีแล้วและก็ถูกจับ เพราะแรกเริ่มตัดต่อแค่แถบแคบๆ เจอรอยเชื่อม ใ้ได้ง่าย พอมีการจับได้บ่อยเข้าก็เล่นและทั้งแผ่นใหญ่ แต่ก็ยังจับได้อยู่ดีเพราะรอยเชื่อมขม่อมต่างจากรอยอาร์คจากโรงงาน

รถยนต์ที่ตัดแต่เลขตัวถังสวมทะเบียน มักตรวจสอบสภาพที่กรมการขนส่ง แล้วตอนโอนกรรมสิทธิ์ไม่ผ่าน จึงมักจะต้องซิกแซ็กไม่ส่งเข้าตรวจจริง ดังนั้นหากจะมีการซื้อซากรถยนต์เก่ากัน จึงควรส่งเข้าตรวจสอบสภาพจริงที่กรมการขนส่งว่ามีการสวมทะเบียนหรือเปล่า แต่ก็ยังมีบางคันที่ทำมาแบบเนียนจริงๆ จนตรวจสอบผ่าน (ผู้จัดการรายวัน, 2548, หน้า 5)

3.3 การนำซากรถยนต์มาแปรสภาพเพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ ของต่างประเทศ และประเทศไทย

1. ต่างประเทศ

ปัจจุบันได้มีการกำหนดมาตรฐานที่ว่าด้วยเรื่องของการจัดการวัสดุที่เป็นพิษต่อสิ่งแวดล้อมในรถยนต์ ซึ่งเริ่มใช้ในประเทศแถบยุโรปรวมถึงประเทศญี่ปุ่นไปแล้ว และได้มีมาตรฐานในเรื่องดังกล่าวออกมาแล้วเช่นเดียวกัน และมีแนวโน้มในการเข้มงวดมากขึ้นเรื่อยๆ สาเหตุในการกำหนดมาตรฐานดังกล่าวนอกจากจะมีเหตุผลด้านสิ่งแวดล้อมเป็นตัวกระตุ้นแล้ว ก็ยังมีเหตุผลด้านพื้นที่ในการฝังกลบที่จำกัดและราคาแพงด้วย มาตรฐานในสหภาพยุโรป ตลอดจนมาตรฐานของประเทศญี่ปุ่นนั้น เป็นการกำหนดการใช้วัสดุที่เป็นพิษต่อสิ่งแวดล้อมให้น้อยที่สุด รวมถึงการส่งเสริมการใช้ชิ้นส่วนที่สามารถนำมาใช้ใหม่ได้ โดยการบังคับใช้มาตรฐาน นั้นทำให้ส่งผลกระทบต่อผู้ผลิตชิ้นส่วน โดยเฉพาะผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ต้องส่งออกไปยังต่างประเทศแถบ ยุโรป และญี่ปุ่น

2. ประเทศไทย

กรมควบคุมมลพิษ ได้มีการเสนอนโยบายและแผนจัดการมลพิษเพื่อเป็นกรอบและทิศทางกำหนัดดำเนินงานใน 20 ปีข้างหน้า โดยบรรจุในนโยบายและแผนของการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2540-2559 ของทางด้านกระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีสาระสำคัญคือ การป้องกัน แก้ไข ลดและขจัดมลพิษ ด้านต่างๆ โดยยึดหลักผู้ที่ได้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย การบำบัดและฟื้นฟูคุณภาพสิ่งแวดล้อม ด้วยเทคโนโลยีที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ รวมทั้งการได้กำหนดแนวทางและมาตรการ

จัดการกาก ของเสีย และสารอันตรายอย่างเป็นระบบ การป้องกันและแก้ไขในกรณีฉุกเฉินเมื่อกรณีเกิดอุบัติเหตุขนาดใหญ่ โดยการจัดการสารอันตรายและจัดการกากของเสีย ได้มีนโยบายหลักๆ คือ การห้ามนำเข้าของที่ใช้แล้วที่เป็นขยะมีพิษ ซึ่งมาตรการควบคุมการนำเข้าเครื่องยนต์เก่าจากต่างประเทศ โดยกรมควบคุมมลพิษร่วมกับสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กรมการค้าต่างประเทศ กรมศุลกากร กรมการขนส่งทางบก กรมเจ้าท่า สมาคมส่งเสริมผู้ค้าเครื่องยนต์และอะไหล่ใช้แล้ว และสมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย กำหนดมาตรการควบคุมนำเข้าเครื่องยนต์เก่าจากต่างประเทศ โดยจะออกกำหนดหลักเกณฑ์และระเบียบปฏิบัติในการนำเข้า และให้มีการนารอยนต์จาก 7 ปี ลงเหลือ 5 ปี และรถจักรยานยนต์จาก 5 ปี ลดลงเหลือ 3 ปี

ทฤษฎีเกี่ยวกับการกระทำละเมิด

ประวัติศาสตร์กฎหมายลักษณะละเมิดของไทยนั้น เดิมก่อนสมัยรัตนโกสินทร์ละเมิดเป็นคำที่ใช้ในกฎหมายแต่มีความหมายเฉพาะการกระทำผิดต่อพระราชโองการ หรือที่เรียกว่าละเมิดพระราชอาญา และต้องถูกลงโทษโดยปรับใหม่ให้แก่ท้องพระคลังหลวงจึงใกล้เคียงกับการลงโทษทางอาญาไม่มีความหมายในแง่ชดใช้ค่าเสียหายแก่ผู้ถูกละเมิดอย่างไรในปัจจุบัน เหตุนี้เองแม้ว่าจะมีบทบัญญัติให้ชดใช้เป็นสินไหมกึ่ง (ให้แก่ผู้เสียหาย) พินัยกึ่ง (ให้แก่หลวง) ดังที่ได้ปรากฏในกฎหมายตราสามดวงก็ตาม แต่มิได้มีหลักฐานแสดงให้เห็นชัดเจนว่ากฎหมายไทยสมัยนั้นแยกความผิดอาญาออกจากความผิดทางแพ่งโดยเด็ดขาด ทำให้เสด็จในกรมหลวงราชบุรีดิเรกฤทธิ์ทรงบัญญัติชื่อ การชดใช้ค่าเสียหาย แก่ผู้ถูกทำละเมิดในกฎหมายสมัยรัตนโกสินทร์ให้ต่างจากความรับผิดชอบทางอาญาในความหมายเดิม ให้เป็นว่า “ประทุษร้ายทางแพ่ง” จนกระทั่งมีการบัญญัติ ป.พ.พ. จึงเปลี่ยนไปใช้คำว่า “ละเมิด” เหมือนเดิม แต่ก็เป็นแค่เพียงส่วนหนึ่งในเรื่องหนี้และแพ่ง (ร. แลงการ์ด, 2526, หน้า 68-87)

หลักของกฎหมายละเมิดได้กำเนิดขึ้นมาจากการที่มนุษย์เข้ามาอยู่ร่วมกันในสังคม ซึ่งต้องมีการติดต่อสัมพันธ์กันทั้งทางตรงและทางอ้อม การอยู่ร่วมกันของคนหมู่มากย่อมมีการกระทบกระทั่งล่วงล้ำสิทธิกัน ทำให้เกิดความเสียหายอยู่บ้าง เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่บุคคลใดหรือชนกลุ่มใด ย่อมเป็นปัญหาว่าผู้เสียหายเหล่านั้นจะเรียกร้องให้ใครมาเยียวยาความเสียหายแต่ละสังคมจึงต้องมีการวางกฎเกณฑ์ขึ้นเพื่อให้เป็นแนวปฏิบัติ และถ้าใครฝ่าฝืนกฎเกณฑ์ดังกล่าว ย่อมถือว่าเป็นการละเมิดกันจะต้องมีการชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้เสียหายจากการนั้น (สุมาลี วงษ์วิจิตร, 2548, หน้า 3)

1. ความหมายของการละเมิด

ความหมายของการละเมิด หมายถึง พันธะหน้าที่ที่กฎหมายกำหนดให้บุคคลมีหน้าที่อันเป็นการก่อกำหนดทางกฎหมาย โดยมีความเสียหายอันเกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อซึ่งเป็นการอันมิชอบด้วยกฎหมาย

ในการทำละเมิดนั้น ความรับผิดทางละเมิดเกิดจากการล่วงละเมิดสิทธิหน้าที่ (Breach of Duty) ซึ่งมีทฤษฎีที่เป็นหลักเกณฑ์แห่งความรับผิดทางละเมิด (สุมาลี วงษ์วิจิตร, 2548, หน้า 13)

2. ทฤษฎีความรับผิดในทางละเมิด

แนวความคิดเกี่ยวกับความรับผิดในทางละเมิดในระบบกฎหมายจารีตประเพณีนั้นมีสองแนวใหญ่ๆ ได้แก่ แนวคิดก่อนคริสต์ศตวรรษที่ 19 ที่ถือว่าเมื่อมีความเสียหายต้องมีการชดเชยเยียวยา แนวคิดนี้มีพื้นฐานจากหลักการคุ้มครองสิทธิของบุคคลในอันที่จะไม่ถูกทำให้เสียหาย ดังนั้นทฤษฎีว่าด้วยความรับผิดในแนวคิดนี้ไม่พิจารณาถึงองค์ประกอบภายในด้านจิตใจของผู้กระทำ เช่น จงใจกระทำ หรือการขาดความระมัดระวังแต่ประการใด เมื่อมีผู้เสียหายต้องมีผู้ชดเชยความเสียหาย เท่ากับมุ่งคุ้มครองสิทธิของผู้เสียหาย ทั้งนี้เพราะถือว่าความคิดของมนุษย์อันเป็นองค์ประกอบภายในจิตใจไม่อาจถูกพิจารณาได้ (จิด เศรษฐบุตร, 2522, หน้า 89-100)

ส่วนแนวคิดประการที่สองถือว่า ความเสียหายที่จะมีผู้รับผิดชอบชดเชยเยียวยาให้ได้นั้นต้องเกิดจากการกระทำของบุคคลซึ่งจงใจกระทำหรือกระทำลงโดยขาดความระมัดระวังเท่านั้น ทั้งนี้เพราะแนวคิดนี้มีพื้นฐานจากหลักการคุ้มครองเสรีภาพของบุคคลผู้กระทำ มากกว่ามุ่งคุ้มครองสิทธิของผู้เสียหาย

ในยุคแรกก่อนคริสต์ศตวรรษที่ 19 กฎหมายละเมิดมุ่งคุ้มครองความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของบุคคล ดังนั้นทฤษฎีความรับผิดทางละเมิดจึงมิได้เน้นที่ความจงใจหรือประมาทเลินเล่อแต่พิจารณาถึงความเสียหายมากกว่า และถือว่าผู้ก่อให้เกิดความเสียหายต้องรับผิด ต่อมาทฤษฎีนี้ได้รับอิทธิพลจากศาสนาอย่างมากขึ้นและถือว่าผู้ละเมิดเป็นผู้ประพฤติดิถีศีลธรรมไปในตัว และขยายหลักความรับผิดในทางละเมิดไปสู่เกณฑ์ที่ต้องพิจารณาการจงใจกระทำทำให้ความรับผิดในละเมิดแต่เฉพาะกรณีละเมิด โดยจงใจกระทำหรือประมาทเลินเล่อเท่านั้นเท่ากับเป็นการคุ้มครองประโยชน์ของการใช้เสรีภาพของบุคคลตามแนวคิดประการที่สอง

ปลายศตวรรษที่ 19 แนวทฤษฎีเกี่ยวกับความรับผิดในละเมิด ชัดเจนมากขึ้นว่าจะต้องมีความผิดจึงจะมีความรับผิดได้ (No Liability Without Fault) เชื่อกันว่าเป็นแนวคิดซึ่งได้รับอิทธิพลจากระบบการค้าเสรี และการปฏิวัติอุตสาหกรรมในยุโรป ทฤษฎีความผิดนี้เชื่อว่าจะช่วยทำให้เกิดความกล้าเสี่ยงต่อการดำเนินกิจการต่างๆ มากขึ้น เพราะทฤษฎีให้รับผิดโดยปราศจากความผิดนั้นขัดขวางต่อการดำเนินกิจการต่างๆ มากขึ้น เพราะทฤษฎีความผิดนี้ เชื่อว่าจะช่วยทำให้เกิดความ

กล้าเสี่ยงต่อการดำเนินกิจการต่างๆ มากขึ้น เพราะว่าทฤษฎีให้รับผิดชอบโดยปราศจากความผิดนั้น ชัดขวางต่อความเจริญทางอุตสาหกรรม เนื่องจากว่าในทฤษฎีเดิมรับผิดชอบโดยไม่ต้องจงใจหรือว่า ประมาทนั้น ถ้าความเสียหายเกิดขึ้นจากการทำอุตสาหกรรม ผู้ประกอบกิจการต้องรับผิดชอบโดยไม่มี ข้อแก้ตัว

ในปัจจุบันประเทศอุตสาหกรรมในยุโรปและอเมริกาต่างมองเห็นปัญหาของการเสียหาย ชดใช้เมื่อมีความเสียหายที่ได้เกิดขึ้นจากการดำเนินชีวิตประจำวัน เช่น อุบัติเหตุทางยานยนต์ ความเสียหายจากการบริโภคสินค้าและบริการ กรณีเหล่านี้ผู้เสียหายต้องพิสูจน์ความผิดของผู้ที่ละเมิด แต่ เป็นการยากมากที่ผู้เสียหายจะพิสูจน์ได้ว่า ผู้ใดต้องรับผิดชอบเพราะจงใจจะทำให้เสียหายหรือประมาท เลินเล่อในการผลิตสินค้าหรือให้บริการ

ดังนั้น แนวคิดเกี่ยวกับการชดใช้เสียหายในทางละเมิดจึงย้อนกลับไปสู่สมัยเริ่มแรกคือ เน้นความเสียหายไม่เน้นที่ความผิด เรียกว่า ทฤษฎีความรับผิดชอบเด็ดขาด (Strict Liability) มีการนำเอา แนวคิดนี้ไปบัญญัติในกฎหมายเกี่ยวกับความเสียหายอันเกิดจากยานพาหนะ หรือกฎหมายเกี่ยวกับการบินพาณิชย์ กฎหมายเกี่ยวกับความเสียหายจากการบริโภคผลิตภัณฑ์กฎหมายค่าทดแทนความเสียหายในการทำงาน เป็นต้น

ข้อโต้แย้งเกี่ยวกับการใช้ทฤษฎีความรับผิดชอบเด็ดขาดยังมีอยู่บ้าง เช่น ฝ่ายผู้ประกอบธุรกิจ หรือเจ้าของกิจการที่เป็นอันตราย อ้างว่าการโยนภาระความรับผิดชอบตามทฤษฎีนี้ทำให้อุตสาหกรรม หยุตชะงักและต้นทุนการผลิตสูงเพราะต้องผลิตให้มีคุณภาพระดับที่ปลอดภัยอย่างไม่มีข้อบกพร่อง แม้แต่ 1% และในที่สุดย่อมกระทบกระเทือนผู้บริโภค เพราะผู้ผลิตย่อมผลักภาระนี้ไปที่ราคาสินค้า

อย่างไรก็ตามทฤษฎีความรับผิดชอบเด็ดขาดก็ยังเป็นที่ยอมรับว่าเป็นความจำเป็นที่จะต้องให้ ผู้เสียหายได้รับการเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นในชีวิตปัจจุบันนี้ เพราะเป็นเรื่องยากแก่การ ประมาทเลินเล่อเกี่ยวกับการผลิตหรือการใช้สินค้าซึ่งมีความสลับซับซ้อนมาก คงไม่มีผู้เสียหาย คนใดได้รับการชดใช้

ระบบที่มีบทบาทช่วยทำให้การเยียวยาชดใช้ความเสียหายในปัจจุบันยุติธรรมมากขึ้น ได้แก่ ระบบประกันภัย ซึ่งในประเทศที่มีความเจริญทางอุตสาหกรรมมากจะมีระบบประกันภัย เพื่อความเสียหายของบุคคลที่สาม (Third Party Insurance) ที่มั่นคงและได้รับความนิยมนักกว้างขวาง ระบบประกันภัยนี้จะกระจายภาระต้นทุนของผู้ผลิตได้อย่างดี ช่วยทำให้สมาชิกในสังคมแบกภาระ การเสี่ยงต่อความเสียหายมากขึ้น โดยนัยนี้ถือว่าเป็นกระบวนการทางสังคมที่ยุติธรรม เพราะ สมาชิกในสังคมต่างได้ประโยชน์จากการดำรงชีพอยู่ด้วยความสะดวกสบายจากผลิตภัณฑ์หรือ กิจการที่เสี่ยงภัย ดังนั้นการแบกภาระด้านราคาสินค้าที่บวกค่าเสี่ยงภัยไว้ในตัวเพื่อเวลาที่เกิดความเสียหายขึ้นแล้วจะมีการชดใช้จากบริษัทประกันภัย จึงเป็นเรื่องที่ชอบด้วยเหตุผล

ดังนั้นจึงอาจสรุปได้ว่า ทฤษฎีความรับผิดชอบในทางละเมิดเริ่มจากความรับผิดชอบเมื่อมีความเสียหายไปสู่ความรับผิดชอบเพราะมีความผิด และเมื่อสภาพความเป็นอยู่ของมนุษย์เปลี่ยนแปลงไป หลักความรับผิดชอบเมื่อมีความผิดขาดความเหมาะสมทฤษฎีเกี่ยวกับความรับผิดชอบก็กลับไปสู่หลักที่ถือว่าเมื่อมีความเสียหายย่อมต้องมีความรับผิดชอบแต่เรียกชื่อใหม่ว่าเป็นความรับผิดชอบเด็ดขาด หรือหลักความรับผิดชอบเด็ดขาดนี้มีส่วนช่วยให้ผู้เสียหายได้รับการชดเชยเยียวยาโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดใช้ในละเมิดที่เกิดจากกิจการอันตรายและการบริโภคสินค้าและบริการอย่างไรก็ดี มีข้อโต้แย้งเรื่องภาระความรับผิดชอบของผู้ประกอบธุรกิจในการใช้หลักความรับผิดชอบอยู่ไม่น้อย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเด็นเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยของสินค้าและบริการซึ่งก่อให้เกิดภาระเรื่องทุนที่สูงขึ้นจนทำให้ธุรกิจแบกภาระไว้เกินกว่าที่ควรจะเป็นอย่างไรก็ตามความเห็นฝ่ายข้างมากก็ยังคงเห็นว่าสังคมปัจจุบันต้องการมาตรฐานที่ปลอดภัยดีกว่าการเยียวยาชดเชย และการเอาประกันความเสียหายอันเป็นการแบ่งเบาหรือกระจายความเสี่ยงแก่สังคมได้โดยยุติธรรม

กฎหมายละเมิด บัญญัติขึ้นเพื่อให้คนในสังคมที่อยู่ร่วมกันและติดต่อสัมพันธ์กันไม่ว่าทางตรงและทางอ้อม หากมีการกระทบกระทั่งล่วงล้ำสิทธิกันขึ้นทำให้เกิดความเสียหาย บุคคลผู้ได้รับความเสียหายก็จะใช้อำนาจตามกฎหมายนี้เรียกร้องให้ผู้กระทำการละเมิดเยียวยาความเสียหาย ชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้เสียหายจากการนั้น แต่เดิมมาการกระทำละเมิดเป็นเหตุให้ผู้เสียหายเกิดความเดือดร้อน ต้องการโต้ตอบให้สาสมกับความเสียหายที่ตนได้รับ ซึ่งการโต้ตอบเช่นนี้เป็นลักษณะของการใช้กฎหมายยุโรปที่เรียกว่ากฎหมายตาลิโอ (Lex Talionis) หรือระบบ “ตาต่อตา ฟันต่อฟัน” ต่อมาสังคมวิวัฒนาการขึ้นจึงเริ่มมีการออกข้อบังคับให้เลิกใช้วิธีการแก้แค้นเพื่อทดแทนความเสียหาย และให้ใช้วิธีรับเอาค่าทำขวัญแทน เมื่อหมู่ชนรวมตัวกันขึ้นเป็นชนชาติเป็นรัฐหรือประเทศ การเรียกค่าทำขวัญก็เปลี่ยนแปลงไปโดยผู้นำแต่ละชนชาติจะกำหนดขึ้นตามแต่ความเจริญก้าวหน้าของหมู่เหล่านี้ ชนชาติบางเหล่าเห็นว่าผู้เสียหายมีสิทธิเรียกเอาเงินปรับจากค่าเสียหายให้สูงเกินกว่าความเสียหายที่แท้จริงเป็นการลงโทษ บางเหล่าก็มอบให้รัฐเป็นผู้ลงโทษทางอาญาแก่ผู้กระทำผิดอย่างร้ายแรง บางเหล่าก็รวมเอาวิธีทั้งสองเข้าด้วยกัน โดยถือว่าการลงอาญาแก่ผู้กระทำผิดควรเป็นอำนาจและหน้าที่ของรัฐในการจัดการ ส่วนตัวผู้เสียหายเองมีสิทธิเพียงเรียกร้องให้ผู้ละเมิดชดเชยค่าเสียหายเท่าที่ตนได้รับเท่านั้น

3. ทฤษฎีเกี่ยวกับการลงโทษทางอาญา

การลงโทษต่อผู้กระทำผิดทางอาญา มีเจตนาลงโทษต่อผู้กระทำความผิดเพื่อให้เกิดความเกรงกลัวไม่กระทำความผิดซ้ำอีก และเป็นการลงโทษเพื่อป้องกันมิให้ผู้อื่นผู้ใดกระทำความผิด เป็นการลงโทษเพื่อแยกผู้กระทำความผิดนั้นๆ ออกจากสังคม การลงโทษทางอาญาจึงมีเจตนาการลงโทษเพื่อให้สังคมมีความเป็นปกติสุข

แนวคิดอาชญากรรมทางเศรษฐกิจในประเทศไทย

อาชญากรรม เป็นการกระทำที่ส่งผลต่อสังคมส่วนรวม และสังคมมุ่งจะลงโทษผู้ที่มีพฤติกรรมดังกล่าว เป็นการกระทำที่มีความผิดและมีบทลงโทษทางอาญาเป็นหลัก โดยการกระทำ ความผิดทางอาญา แบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ (สุมนทิพย์, ออนไลน์, 2548)

1. อาชญากรรมที่มีความชั่วร้ายในตัวเอง (Mala Inse) การกระทำที่เป็นความผิดในตัวของมันเอง ไม่ว่าจะกระทำลงในสถานที่ใด ยุคสมัยใด เวลาใด และโดยผู้กระทำผู้ใดก็ตาม โดยในเบื้องต้นเมื่อนุษย์มาอยู่รวมกันเป็นสังคมและค่อยๆ พัฒนากฎเกณฑ์ในการอยู่ร่วมกันในหลายรูปแบบตั้งแต่ศาสนา ศีลธรรม จารีตประเพณี จนกระทั่งปรากฏอยู่ในรูปแบบของกฎหมาย ดังนั้น กฎเกณฑ์ต่างๆ เหล่านี้จึงมีส่วนที่เกี่ยวข้องหรือเหมือนกันอยู่ ฟังสังเกตได้ว่าความผิดประเภทที่เป็นความชั่วร้ายในตัวเองมักจะเป็นการกระทำที่เป็นข้อห้ามในทางศาสนา หรือทางศีลธรรมหรือเป็นสิ่งที่ไม่พึงปฏิบัติในทางจารีตประเพณีอยู่ด้วย เช่น ความผิดฐานฆ่าผู้อื่น ทำร้ายร่างกาย ลักทรัพย์ หรือหมิ่นประมาท เป็นต้น

2. อาชญากรรมที่ไม่มีความชั่วร้ายในตัวเอง (Mala Prohibita) คือ การกระทำที่กฎหมายกำหนดให้เป็นความผิด ซึ่งอาจจะแตกต่างกันออกไปตามเงื่อนไขต่างๆ กล่าวคือ การกระทำหนึ่งอาจเป็นความผิดในประเทศหนึ่งหรือช่วงระยะเวลาหนึ่ง แต่อาจไม่เป็นความผิดในอีกประเทศหรือในระยะเวลาอื่น มักจะเป็นความผิดที่ไม่ผิดต่อกฎเกณฑ์อื่นของสังคม แต่รัฐกำหนดเอาว่าเป็นความผิดอาญาเพื่อประโยชน์ของรัฐเอง เช่น รัฐออกกฎหมายกำหนดราคาสูงสุดที่บุคคลจะขายทรัพย์สินของเขาได้ เป็นต้น และเอาโทษทางอาญาแก่ผู้ที่ขายของเกินราคาสูงสุดที่รัฐกำหนดไว้ นั่นซึ่งการขายของนี้ความจริงไม่ผิดศีลธรรม หรือมีข้อห้ามทางศาสนา หรือจารีตประเพณี นอกจากนั้นยังมีความผิดในลักษณะนี้อีกมากมาย เช่น ความผิดเกี่ยวกับลิขสิทธิ์

อาชญากรรมในแง่สังคมวิทยา อาชญากรรมเป็นการกระทำความผิดในทางอาญา มีสาเหตุในการกระทำความผิดที่แตกต่างกันขึ้นอยู่กับปัจจัยที่เป็นตัวกำหนด โดยการกระทำดังกล่าวก่อให้เกิดความเสียหายและจะต้องมีมาตรการในการปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดที่เหมาะสม อาชญากรรมคือ การกระทำที่ละเมิดกฎหมายอาญา การกระทำใดๆ ไม่ว่าจะนำประณาม นำที่จะลงโทษมากมายสักเพียงใด หรือไม่จะเป็นการผิดศีลธรรมมากเพียงใด ก็ไม่ถือว่าเป็นอาชญากรรม ถ้าไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายห้ามไว้

อาชญากรรมคือ การกระทำ หรือ ละเว้นการกระทำใดๆ ซึ่งกฎหมายมหาชนได้บัญญัติห้ามไว้ เพื่อคุ้มครองประโยชน์สาธารณะ และถ้าผู้ใดฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามจะถูกลงโทษโดยวิธีดำเนินกระบวนการพิจารณาทางศาล

อาชญากรรม คือ การกระทำโดยมีเจตนาละเมิดกฎหมายอาญา หรือละเว้นไม่กระทำในสิ่งที่กฎหมายอาญาบังคับให้กระทำโดยไม่มีข้อแก้ตัวที่สมเหตุสมผล ซึ่งทำให้รัฐต้องดำเนินการลงโทษในฐานะที่เป็นความผิด

อาชญากรรมทางเศรษฐกิจ คือ การได้กระทำความผิดที่ประกอบขึ้นโดยบุคคลที่มีความรู้ความสามารถ โดยอาศัยตำแหน่งหน้าที่และความเชี่ยวชาญที่ตนเองมีอยู่กระทำความผิดที่ทำให้เกิดความเสียหายอย่างมากมาต่อสังคมและประเทศชาติ (วีระพงษ์ บุญโยภาส, 2547, หน้า 15)

พล.ต.ท. ณรงค์ อัทธาชัน ได้ให้ความหมายของอาชญากรรมทางธุรกิจดังนี้ อาชญากรรมทางธุรกิจ หมายถึง การกระทำความผิดกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจและการพาณิชย์ นอกจากนี้จะก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลที่เกี่ยวข้องโดยตรงแล้ว ยังมีผลกระทบต่อเศรษฐกิจ และมีผลต่อความมั่นคงของประเทศด้วย เป็นการกระทำความผิดต่อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจ และการพาณิชย์ทุกชนิด หรือความหมายอย่างแคบ เป็นการมุ่งเน้นเฉพาะการกระทำที่ฝ่าฝืนต่อกฎหมายพิเศษที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจและการพาณิชย์ ตัวอย่างเช่น กฎหมายเกี่ยวกับธนาคาร การเงิน หลักทรัพย์ และเครดิตฟองซิเออร์เท่านั้น (ณรงค์ อัทธาชัน, ออนไลน์, 2549)

คณิน บุญสุวรรณ ได้ให้ความหมายของอาชญากรรมทางธุรกิจไว้ดังนี้ อาชญากรรมทางธุรกิจคือ การกระทำใดๆ ที่ก่อให้เกิดผลเสียหายอย่างร้ายแรงหรือบ่อนทำลายเศรษฐกิจของประเทศไม่ว่าการกระทำนั้นผู้กระทำมีเจตนาหรือไม่มีเจตนาผิดกฎหมายหรือไม่ผิดกฎหมาย มีกฎหมายห้ามหรือไม่มีกฎหมายห้ามก็ตามโดยมีประเภทของอาชญากรรมทางธุรกิจ อันได้แก่ การคอร์ปชั่น การลักลอบตัดต้นไม้ทำลายป่า การลักลอบผลิตและค้ายาเสพติด การขูดรีดเถื่อนออกไปขายต่างประเทศ การลักลอบขายสินค้าหนีภาษี หวย บ่อนการพนันเถื่อน การกินค่าคอมมิสชั่นจากการกู้เงินต่างประเทศ การซื้อน้ำมัน ซื้ออาวุธ การก่อสร้าง การซื้อของทางราชการ และรัฐวิสาหกิจ การโกงและหลอเลียงภาษีทุกรูปแบบ การเอาผิดเอาเปรียบและทุจริตเกศตรกร ความผิดที่เกิดจากธนาคารพาณิชย์ (คณิน บุญสุวรรณ, ออนไลน์, 2548)

นักวิชาการได้ให้ความหมายของอาชญากรรมทางธุรกิจ ของต่างประเทศ ดังนี้

คอนลิน อาชญากรรมทางธุรกิจหมายถึง การกระทำที่ผิดกฎหมายและลงโทษทางอาญาโดยรัฐ ซึ่งทำโดยบุคคลคนเดียวหรือหลายคนในการประกอบอาชีพที่ถูกกฎหมายในวงการค้าหรืออุตสาหกรรมด้วยวัตถุประสงค์ที่จะให้ได้เงินมา หรือทรัพย์สินเพื่อหลีกเลี่ยงการจ่ายเงิน หรือการสูญเสียทรัพย์สิน หรือเพื่อให้ได้มาซึ่งผลประโยชน์ทางธุรกิจหรือทางส่วนตัว

สแครเกอร์ และชอร์ท อาชญากรรมที่ทำเพื่อองค์กร เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมายโดยการละเว้นหรือโดยการลงมือกระทำโดยบุคคลคนเดียว หรือกลุ่มบุคคลในองค์กรที่ถูกกฎหมาย

ตามเป้าหมายการดำเนินงานขององค์กร ซึ่งก่อให้เกิดผลกระทบทางกายภาพหรือทางเศรษฐกิจ ต่อลูกจ้าง ลูกค้า หรือประชาชนทั่วไป (สุนนทิพย์, ออนไลน์, 2548)

เอ็ดวิน เอช ซูเตอร์แลนด์ (Edwin H.Sutherland) กล่าวว่าอาชญากรรมทางธุรกิจหมายถึง การกระทำผิดทางอาญาหรือกฎหมายอื่น โดยบุคคลที่มีสถานภาพทางเศรษฐกิจอาศัยความสัมพันธ์ทางอาชีพของเขาเหล่านั้น และความผิดดังกล่าวก่อให้เกิดความเสียหายต่อวงการธุรกิจ ตลอดจนเศรษฐกิจของประเทศ

อาชญากรรมทางเศรษฐกิจ ไม่ได้จำกัดขอบเขตอยู่เพียงในประเทศที่มีความเจริญทางด้านเศรษฐกิจเท่านั้น แต่ได้ขยายวงกว้างไปยังประเทศต่างๆ แม้ในประเทศที่กำลังพัฒนา สำหรับการดำเนินคดีเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเศรษฐกิจในประเทศไทย สำนักงานอัยการสูงสุด (Office of The Attorney General) ซึ่งเป็นหน่วยงานหลักในการฟ้องร้องและดำเนินคดีอาญาทุกประเภท รวมถึงอาชญากรรมทางเศรษฐกิจ ได้จัดว่าความผิดดังต่อไปนี้

1. ความผิดเกี่ยวกับการเงินและธนาคาร ได้แก่

1.1 ความผิดเกี่ยวกับการเงินและการธนาคารที่ธนาคารแห่งประเทศไทย ธนาคารพาณิชย์ บริษัทเงินทุนหลักทรัพย์ บริษัทเครดิตฟองซิเอร์ เป็นผู้เสียหายหรือผู้ต้องหา

1.2 ความผิดเกี่ยวกับกฎหมายปริวรรตเงินตรา

1.3 การกู้ยืมเงินที่เป็นการฉ้อโกงประชาชน เช่น บรรดาแชร์ลูกโซ่ แชร์ชาร์เตอร์ แชร์แม่ชม้อย หรือธุรกิจเงินต่อเงิน

1.4 การฉ้อโกงโดยเอกสารที่ผ่านทางธนาคารในการส่งสินค้าไปยังต่างประเทศ

1.5 การฉ้อโกงด้วยการใช้เอกสารเลตเตอร์ออฟเครดิต หรือเอกสารการโอนเงิน หรือตัวแลกเปลี่ยนระหว่างประเทศปลอม

1.6 การฉ้อโกงด้วยการใช้พันธบัตร สิทธิบัตร หรือใบหุ้นปลอม หรือการนำไปใช้โดยมิชอบ

1.7 การฉ้อโกงในการซื้อขายในตลาดค้าผลิตภัณฑ์ล่วงหน้า

1.8 การฉ้อโกงในการซื้อขายหุ้นในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เช่น การปั่นหุ้น การซื้อขายโดยคนวงใน (Insider Trading)

1.9 การฉ้อโกงด้วยการใช้บัตรเครดิต ตัวแลกเปลี่ยนเดินทางระหว่างประเทศปลอม เช่น การขโมยบัตรเครดิตของผู้อื่นมาใช้ปลอมบัตรเครดิตขึ้นมาใหม่ทั้งฉบับ (บัตรขาว)

1.10 การที่ได้ฉ้อโกงหรือลักทรัพย์จากเครื่องจ่ายเงินอัตโนมัติ (Automatic Teller Machine)

1.11 ความผิดเกี่ยวกับการปลอมแปลงเงินตรา

2. ความผิดเกี่ยวกับการค้าและการพาณิชย์ได้แก่
 - 2.1 การฉ้อโกงและฉ้อฉลในการซื้อขายสินค้าจำนวนมาก
 - 2.2 การล้มละลายโดยฉ้อฉล
 - 2.3 การให้หรือการ โอนยักย้ายถ่ายเททรัพย์สินของบรรดานิติบุคคลในทางการค้าโดยมิชอบ
 - 2.4 การปลอมแปลงใบสั่งสินค้า หรือสัญญาทางการค้า
 - 2.5 การจัดตั้งนิติบุคคลโดยมิชอบ
 - 2.6 การฉ้อโกงโดยใช้เทคโนโลยีแผนใหม่ เช่น การใช้เครื่องคอมพิวเตอร์ไปเป็นเครื่องมือ (Computer Relate Crime) หรือ เทเลชัปปลอม
 - 2.7 การปลอมแปลงดวงตราไปรษณียากรและอากรแสตมป์
 - 2.8 การฉ้อโกงทางการค้าโดยใช้อุบาย
 - 2.9 การฉ้อโกงบริษัทประกันภัย
 - 2.10 การฉ้อโกงและปลอมแปลงบัตรโดยสารยานพาหนะในการเดินทางหรือเอกสารเดินทาง
 - 2.11 การเปิดเผยความลับทางการค้าและทรัพย์สินทางปัญญา
 - 2.12 ความผิดเกี่ยวกับการทรัพย์สินทางปัญญาอัน ได้แก่ ลิขสิทธิ์ สิทธิบัตร เครื่องหมายการค้าและอื่นๆ
 3. ความผิดเกี่ยวกับการควบคุมโภคภัณฑ์และคุ้มครองผู้บริโภค ความผิดเกี่ยวกับมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมและมาตรฐานสินค้าขาออก และการกระทำที่เป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะความผิดเกี่ยวกับอาหารและยา วัตถุมีพิษ และกรณีอื่นๆ ในลักษณะดังกล่าว
 4. ความผิดเกี่ยวกับการกำหนดราคาสินค้าและป้องกันการผูกขาด
 5. ความผิดที่เกี่ยวกับภาษีอากร ศุลกากร สรรพากร และสรรพสามิต ยกตัวอย่างเช่น การปลอมใบกำกับภาษีสินค้า การนำเข้าสินค้าหลีกเลี่ยงภาษี
 6. ความผิดเกี่ยวกับป่าไม้ แร่ น้ำมันเชื้อเพลิงปิโตรเลียมและอื่นๆ ลักษณะเดียวกัน
- ปัญหาอาชญากรรมทางเศรษฐกิจในประเทศไทย ซึ่งปัจจุบันมีวิวัฒนาการด้านรูปแบบและวิธีการที่สลับซับซ้อน ทั้งยังรุกเข้ามายังแวดวงการค้า ภาษี การเงิน ตลาดทุน ส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจสังคมในระดับชาติ ระดับปัจเจกบุคคล และหลายกรณีเป็นการกระทำผิดข้ามชาติ โดยปัจจุบันมีใบปลิวโฆษณาตลอดจนสื่ออิเล็กทรอนิกส์ต่างๆ ชักจูงให้ประชาชนใช้บริการเงินด่วน การชักจูงประชาชนเข้าสู่ธุรกิจขายตรง ในลักษณะการหลอกลวง การเล่นเกมแชร์ลูกโซ่ ตลอดจนการหลีกเลี่ยงภาษีอากรและการฉ้อโกงภาษี เป็นต้น ซึ่งล้วนเป็นภัยใกล้ตัวของบุคคลทุกระดับชั้น อาทิ

การซื้อขายสินค้าบนอินเทอร์เน็ต ธุรกิจเงินด่วน ประเภทเงินสดทันใจ แปลงบัตรเครดิตเป็นเงินสด และทำบัตรเงินผ่อน การระดมเงินทุนจากประชาชนในลักษณะนอกระบบ ซึ่งมีการหมุนเงินหรือจัดคิวเงิน โดยสัญญาจะจ่ายผลตอบแทนในอัตราสูง การนอกระบบภาษีของรัฐด้วยวิธีการที่ซับซ้อน นอกจากนี้ยังได้แสดงสถิติและแนวโน้ม ตัวอย่างพฤติกรรมกรรมการกระทำความผิดโดยเน้นคดีด้านภาษีอากรและการเงิน ซึ่งอยู่ในความดูแลของกรมสืบสวนคดีพิเศษ และกระทรวงการคลัง มูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้น พร้อมทั้งชี้แจงเกี่ยวกับตัวบทกฎหมายและความพยายามของภาครัฐในการจัดการคดีต่างๆ ดังกล่าว นอกจากนี้ยังมุ่งหวังให้ผู้เข้าร่วมรับฟังการเสวนาสรางเครือข่ายเป็นหูเป็นตา สามารถป้องกันตัวเองและองค์กรของตนจากกระบวนการที่ผิดกฎหมาย ตลอดจนร่วมกันกำหนดนโยบายภาครัฐในส่วนที่เกี่ยวข้องสำหรับป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมทางเศรษฐกิจดังกล่าวต่อไป

หลักการของการลงโทษทางอาญา

แนวความคิดในการใช้โทษทางอาญาในการกำกับกิจกรรมประเภทต่างๆ มีการใช้โทษทางอาญาที่กระทบต่อสิทธิเสรีภาพของประชาชน ในเรื่องโทษทางอาญาที่ใช้กำกับกิจกรรมทางการเงิน โทษทางอาญาที่ใช้กำกับกิจกรรมทางการค้า โดยเฉพาะความผิดเกี่ยวกับทรัพย์สินทางปัญญา เช่น ความผิดเกี่ยวกับการละเมิดลิขสิทธิ์ตามพระราชบัญญัติลิขสิทธิ์ พ.ศ.2537 ก่อให้เกิดปัญหามากกว่าที่จะมุ่งคุ้มครองผู้ถูกระทำความผิด ในความผิดเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นความผิดที่ส่งผลกระทบต่อสังคมส่วนรวม การลงโทษทางอาญา โดยเฉพาะอย่างยิ่งโทษที่เกี่ยวกับเสรีภาพไม่สามารถแก้ไขความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสังคมส่วนรวมได้ โดยเฉพาะโทษที่บังคับต่อชีวิตและโทษที่บังคับต่อเสรีภาพ จะส่งผลในการป้องปรามการกระทำความผิดได้เฉพาะตัวผู้กระทำความผิดเท่านั้น แต่สังคมซึ่งได้รับความเสียหายด้วยจากการกระทำความผิด มิได้รับการบำบัดหรือแก้ไขความเสียหายแต่อย่างใด ดังนั้น แนวความคิดในการใช้มาตรการบริการสังคมแทนการลงโทษทางอาญาจึงเกิดขึ้น

โทษ เป็นมาตรการอย่างหนึ่งที่กำหนดไว้ในกฎหมายอาญาเพื่อใช้บังคับกับผู้กระทำความผิด และโทษยังเป็นมาตรการบังคับทางอาญา ตามกฎหมายไทยมีการกำหนดโทษไว้ในประมวลกฎหมายอาญาออกเป็น 5 ประเภท ได้แก่ ประหารชีวิต จำคุก กักขัง ปรับ และริบทรัพย์สิน โทษประหารชีวิตเป็นโทษที่รุนแรงที่สุด และโทษปรับเป็นโทษที่เบาที่สุด โทษ เป็นการกำหนดให้แก่ผู้กระทำความผิดตามกฎหมาย เป็นการลงโทษผู้กระทำความผิดเพื่อรักษาความสงบของรัฐ ทฤษฎีเกี่ยวกับการลงโทษและความมุ่งหมายหรือวัตถุประสงค์ของการลงโทษนี้มีอยู่ด้วยกันหลายประการแตกต่างกันออกไป ความเห็นทางทฤษฎีและความนิยมในการใช้วัตถุประสงค์ ขึ้นอยู่

กับกาลสมัย โดยในสมัยโบราณเห็นว่าการลงโทษเป็นไปเพื่อวัตถุประสงค์ของการแก้แค้นทดแทน เพื่อข่มขู่บุคคลอื่น ตลอดจนผู้กระทำผิดเองให้เกรงกลัวหลายจำกับการลงโทษ ในปัจจุบัน วัตถุประสงค์การลงโทษได้เปลี่ยนแปลงไป โดยมุ่งแก้ไขปรับปรุงตัวบุคคลเพื่อให้กลับตัวเป็นคนดี และกลับคืนสู่สังคมมากกว่าการแก้แค้นทดแทนเท่านั้น ดังนั้นการกำหนดโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำผิดในบางประเทศ จึงมิได้คำนึงถึงความร้ายแรงของอาชญากรรมมากนัก แต่ยังมีคำนึงถึงความ เป็นไปได้ในการปฏิรูปตัวผู้กระทำผิดด้วย

กรุปป์ (Grupp) ได้กล่าวว่า การลงโทษมีวัตถุประสงค์ที่สำคัญอยู่ 4 ประการ คือ (สุวิทย์ นิ่มน้อย, เดชา ศิริเจริญ และอัยยงศ์ ปาณิกบุตร, 2530, หน้า 93)

1. การลงโทษเพื่อแก้แค้นให้แก่สังคมหรือเพื่อสนองผลกรรมของผู้กระทำความผิด (Retribution)
2. ลงโทษเพื่อป้องกันอาชญากรรม (Deterrence)
3. การลงโทษเพื่อฟื้นฟูแก้ไขผู้กระทำความผิด (Rehabilitation)
4. ลงโทษเพื่อจูงใจรวม (Integration) หมายถึง การลงโทษเพื่อการแก้แค้นให้กับสังคม ป้องกันอาชญากรรมและแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิดพร้อมๆ กัน

นักคิดทางอาชญาวิทยาที่มีชื่อเสียงอีกคนหนึ่งคือ ฮาแกน (Hagan) ได้ทำการสรุปไว้ว่า วัตถุประสงค์หลังของการลงโทษมีอยู่ 7 ประการด้วยกัน คือ (สุวิทย์ นิ่มน้อย, เดชา ศิริเจริญ และอัยยงศ์ ปาณิกบุตร, 2530, หน้า 94)

1. เพื่อหยุดยั้งพฤติกรรมที่เป็นปัญหา (Restraint or Incapacitation)
2. เพื่อป้องกันมิให้บุคคลที่เคยกระทำความผิดอีก (Individual or Specific Deterrence)
3. เพื่อป้องกันมิให้คนทั่วไปกระทำความผิดเหมือนกับผู้ที่เคยกระทำความผิด (General Deterrence)
4. เพื่อแก้ไขตัวผู้กระทำผิดให้กลับเป็นพลเมืองดี (Reform or Rehabilitation)
5. เพื่อตอกย้ำทางด้านบรรทัดฐานทางศีลธรรม ถือว่านักโทษคือสัญลักษณ์ของผู้ละเมิดกฎเกณฑ์ทางศีลธรรม (Moral Affirmation or Symbolism)
6. เพื่อแก้แค้นให้แก่สังคม เพราะผู้กระทำผิดได้กระทำอันตรายต่อสังคม จึงต้องมีการแก้แค้นให้แก่สังคม
7. เพื่อเป็นการชดเชยในความผิด (Restitution or Compensation)

อัลเลน (Allen) และคณะ ได้ให้ความเห็นไว้ว่า วัตถุประสงค์ที่สำคัญๆ ของการลงโทษ มีดังต่อไปนี้

1. การแก้แค้น (Revenge) เป็นแนวความคิดที่ว่าสังคมมีสิทธิที่จะระบายความโกรธแก่ผู้ซึ่งกระทำความชั่ว ความคิดนี้นักคิดสมัยใหม่ถือว่าไม่มีความสอดคล้องกับค่านิยมของสังคมที่มีอารยธรรม อย่างไรก็ตาม เรื่องนี้มีผู้เห็นด้วยเป็นจำนวนมากในกรณีของอาชญากรรมประเภทรุนแรง

2. การแก้แค้นให้สังคมหรือสนองผลกรรมแก่ผู้กระทำผิด (Retribution) ข้อแตกต่างของทฤษฎีนี้กับทฤษฎีแก้แค้นคือแนวคิดที่ว่าผู้กระทำความผิดควรได้รับในสิ่งที่เขากระทำลงไป ผู้กระทำความผิดจะต้องใช้หนี้กรรมที่ตนก่อขึ้น แก่สังคมทั้งหมด

3. หยุดยั้งการกระทำความผิด (Incapacitation) โดยนำตัวผู้กระทำผิดไปประหารชีวิตหรือคุมขังไว้ หรือใช้มาตรการอื่นเสริม

4. ป้องกันอาชญากรรม (Deterrence) เป็นการป้องกันมิให้ผู้กระทำความผิด กระทำความผิดอย่างที่เคยกระทำมาหรือกระทำความผิดอื่นอีกในอนาคต นอกจากนี้ยังป้องกันมิให้ผู้อื่นเอาเยี่ยงอย่างอีกด้วย

5. การแก้ไข (Correction) เป็นการห้ามปรามมิให้เกิดการประกอบอาชญากรรม ซึ่งเป็นงานที่รัฐบาลต้องทำเพื่อแก้ไขฟื้นฟูหรือเยียวยารักษาผู้กระทำความผิด เปลี่ยนให้เขาเป็นคนเคารพกฎหมายให้ได้

ความมุ่งหมายของการลงโทษที่ยอมรับกันเป็นสากล สามารถแยกออกได้เป็น 4 ประการคือ

1. การลงโทษเพื่อการแก้แค้นทดแทน
2. การลงโทษเพื่อเป็นการข่มขู่หรือยับยั้ง
3. การลงโทษเพื่อเป็นการตัดโอกาสไม่ให้มีการกระทำความผิดอีก
4. การลงโทษเพื่อเป็นการปรับปรุงแก้ไข

ความเหมาะสมของการโทษทางอาญาต้องพิจารณาการกระทำที่กฎหมายกำหนดลักษณะรุนแรง เจตนา และความเสียหาย หลักการลงโทษทางอาญา คือการลงโทษเพื่อให้ผู้กระทำความผิดเจ็บทรมานเพื่อชดใช้ต่อการกระทำความผิด ตลอดจนเป็นการข่มขู่ให้บุคคลอื่นในสังคมกระทำความผิดเช่นนั้นด้วย หรือให้สังคมรู้สึกว่าได้รับการแก้แค้นทดแทนโดยรัฐดำเนินการให้แล้ว อันเป็นหลักทั่วไปของการลงโทษทางอาญา

หลักการในการเรียกค่าทดแทนทางด้านละเมิดในกฎหมายแพ่งนั้นมุ่งเน้นการ “ชดเชย” ต่อความเสียหายที่ผู้เสียหายได้รับเป็นตัวเงินหรือการเยียวยาอื่นๆ

ในคดีปกครองเป็นคดีประเภทหนึ่งที่มีวัตถุประสงค์เฉพาะของตน เช่นเดียวกับกฎหมายแพ่งและกฎหมายอาญา การลงโทษหรือมาตรการทางปกครอง มีไว้เพื่อการ “ตรวจสอบควบคุมการ

ใช้อำนาจรัฐ” ให้เป็นไปโดยชอบตามที่กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกำหนดไว้ มิให้ละเมิดต่อสิทธิเสรีภาพหรือประโยชน์ของประชาชน ดังนั้น การลงโทษทางอาญาและทางปกครองจึงไม่เหมือนกัน ไม่ตรงกัน และดำเนินการแยกกันได้ เนื่องจากมีสภาพและวัตถุประสงค์ทางกฎหมายที่ต่างกัน ขึ้นศาลก็คนละศาลกัน (กล้า สมุทวณิช, ออนไลน์, 2546)

แนวคิดการคุ้มครองผู้บริโภค

ผู้บริโภค หมายถึง บุคคล หรือใครก็ตามที่กิน หรือใช้สินค้าและบริการต่างๆ เพื่อสนองความต้องการของตนเองทั้งทางด้านร่างกายและทางด้านจิตใจ

โดยปกติทั่วไปผู้บริโภคมักมีพฤติกรรมการซื้อสินค้าและบริการแบบ “ต่างคนต่างซื้อ” ดังนั้นแม้จะเป็นฝ่ายที่มีจำนวนมาก แต่ก็มีความต้องการน้อยเมื่อเทียบกับฝ่ายผู้ผลิตหรือผู้จำหน่ายซึ่งมีจำนวนน้อยกว่า เนื่องจากสภาพของการทำธุรกิจที่ต้องมีการลงทุนร่วมกัน แลกเปลี่ยนข่าวสารข้อมูลด้านธุรกิจกัน จึงมีโอกาที่จะรวมตัวกันเป็น “กลุ่ม” หรือ “องค์กร” เพื่อสร้างอำนาจต่อรอง นอกจากนั้นแล้ว ความล้มเหลวทางการตลาด (Arket Failure) สืบเนื่องจากสาเหตุต่างๆ ก็เป็นอีกสาเหตุหนึ่งที่ผู้บริโภคมีความเสียเปรียบมากขึ้น จนทำให้รัฐต้องเข้ามามีบทบาทในการดูแลคุ้มครองผู้บริโภคมากขึ้น เพื่อที่จะให้ได้รับความเป็นธรรมในด้านการซื้อสินค้าและบริการ แต่จากการเคลื่อนไหวของผู้บริโภค มีการเรียกร้องการคุ้มครองได้ก่อให้เกิดการคุ้มครองผู้บริโภคโดยเฉพาะในประเทศอเมริกา ทำให้ผู้บริโภคได้มีโอกาสทราบข้อมูลของสินค้าและบริการที่มากขึ้น ทราบถึงโทษของสินค้ามากขึ้น ผู้บริโภคได้รับการปกป้องที่ดีจากการโฆษณาสินค้าที่เกินจริง สินค้าที่ไม่มีคุณภาพ หรือสินค้าที่สามารถก่อให้เกิดอันตราย รวมทั้งราคาที่ไม่ยุติธรรม องค์กรของผู้บริโภคหลายองค์กรได้ทำหน้าที่เหมือนผู้รักษาผลประโยชน์ของผู้บริโภค

ในประเทศไทย เมื่อปี พ.ศ.2512 ได้มีเจ้าหน้าที่ของสหพันธ์องค์กรผู้บริโภคระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นองค์การอิสระ ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการเมือง จัดตั้งโดยสมาคมผู้บริโภคของประเทศต่างๆ รวมตัวกันมีสำนักงานใหญ่อยู่ที่กรุงเฮก ประเทศเนเธอร์แลนด์ ได้มีการเข้ามาชักชวนองค์กรเอกชนในประเทศไทยให้มีการจัดตั้งสมาคมผู้บริโภคขึ้นเช่นเดียวกับประเทศอื่นๆ แต่ไม่ประสบความสำเร็จเนื่องจาก องค์กรเอกชน ของประเทศไทยในขณะนั้นยังไม่พร้อมที่จะดำเนินงาน อย่างไรก็ตามสหพันธ์องค์กรผู้บริโภคระหว่างประเทศ ก็ได้ยื่นข้อเรียกร้อง ได้ส่งเจ้าหน้าที่เข้ามาชักชวนอีกหลายต่อหลายครั้ง จนกระทั่งในครั้งที่ 3 องค์กรเอกชนของประเทศไทยได้รับการชักชวน ได้จัดตั้งคณะกรรมการเพื่อการศึกษาปัญหาของผู้บริโภคมีชื่อว่า กรรมการศึกษาและส่งเสริมผู้บริโภคในปี พ.ศ.2514 และได้มีวิวัฒนาการเรื่อยมาในภาคเอกชน รวมถึงทั้งได้ประสานงานกับภาครัฐบาล จนกระทั่งในปี พ.ศ.2519 และทางรัฐบาลสมัย ม.ร.ว. คึกฤทธิ์ ปราโมช เป็นนายกรัฐมนตรี ได้จัดตั้ง

คณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคขึ้นคณะหนึ่ง โดยมีรองนายกรัฐมนตรี พลตรีประมาณ อติเรกสาร เป็นประธานกรรมการชุดดังกล่าว ได้สลายตัวไปพร้อมกับรัฐบาลในยุคนั้นตามวิถีทางการเมือง (สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค, ออนไลน์, 2548)

รัฐบาลสมัยต่อมาซึ่งมี พลเอกเกรียงศักดิ์ ชมะนันทน์ เป็นนายกรัฐมนตรีได้เล็งเห็นความสำคัญและความจำเป็นของการคุ้มครองผู้บริโภค จึงได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคขึ้นอีกครั้ง โดยมีรองนายกรัฐมนตรี นายสมภพ โหตะกิตย์ เป็นประธานกรรมการปฏิบัติงานโดยอาศัยอำนาจของนายกรัฐมนตรี และศึกษาหามาตรการถาวรในการคุ้มครองผู้บริโภค ทั้งในหลักทางสารบัญญัติ และการจัดองค์กรของรัฐเพื่อคุ้มครองผู้บริโภค จึงได้พิจารณายกร่างกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้บริโภค และรัฐบาลได้นำเสนอต่อรัฐสภา มีมติเห็นชอบเป็นเอกฉันท์ให้เป็นกฎหมายได้ รัฐบาลจึงได้นำร่างขึ้นบังคับมทูลซึ่งได้มี พระบรมราชโองการโปรดเกล้าโปรดกระหม่อมให้ตราเป็นพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ.2522 ทรงลงพระปรมาภิไธย เมื่อวันที่ 30 เมษายน พ.ศ.2522

โดยให้เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากปัจจุบันการเสนอขายสินค้าและบริการต่างๆ ต่อประชาชนนับวันแต่จะเพิ่มมากขึ้น ผู้ประกอบธุรกิจการค้าและผู้ประกอบธุรกิจโฆษณา ได้นำวิชาการทางการตลาดและทางการโฆษณามาใช้ในการส่งเสริมการขายสินค้าและบริการซึ่งการกระทำดังกล่าวทำให้ผู้บริโภคตกอยู่ในฐานะและบริการ ที่เสียเปรียบเพราะผู้บริโภคไม่อยู่ในฐานะที่ทราบภาวะตลาดและความจริงที่เกี่ยวกับคุณภาพและราคาของสินค้าต่างๆ ได้อย่างถูกต้องทันทั่วทั้งที่ นอกจากนั้นในบางกรณีแม้จะมีกฎหมายให้ความคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภคโดยการกำหนดคุณภาพ และราคาของสินค้าหรือผู้ประกอบธุรกิจโฆษณาเมื่อมีการละเมิดสิทธิของผู้บริโภคย่อมจะเสียเวลาและค่าใช้จ่ายเป็นการไม่คุ้มค่า และผู้บริโภคจำนวนมากไม่อยู่ในฐานะที่จะเสียเวลาและเสียค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีได้และในบางกรณีไม่อาจจะระงับหรือยับยั้งการกระทำที่เกิดความเสียหายแก่ผู้บริโภคได้ทันทั่วทั้งที่ สมควรจะมีกฎหมายให้ความคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภคเป็นการทั่วไป โดยกำหนดหน้าที่ของผู้ประกอบธุรกิจการค้าและผู้ประกอบธุรกิจโฆษณาต่อผู้บริโภคเพื่อให้ความเป็นธรรมตามสมควรแก่ผู้บริโภค ตลอดจนจัดให้มีองค์กรของรัฐที่เหมาะสมเพื่อตรวจตราดูแลและประสานงานการปฏิบัติงานของส่วนราชการต่างๆ ในการให้ความคุ้มครองผู้บริโภคจึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้น

ผู้ประกอบการธุรกิจควรมุ่งความสนใจไปที่การบริโภคของประชาชนทั่วไปโดยมีการรองรับเรื่องความปลอดภัย มีทางเลือกให้สิทธิผู้บริโภคที่จะทราบในเรื่องข้อมูลต่างๆ ตลอดจนสิทธิที่ผู้บริโภคควรได้รับการคุ้มครองดังนี้

1. สิทธิที่จะได้รับความปลอดภัยจากการใช้สินค้าและบริการ เป็นสิทธิที่จะเน้นในเรื่องการได้รับความสะอาด ความปลอดภัย จากผลิตภัณฑ์และสภาวะแวดล้อมต่างๆ ซึ่งเรื่องสุขภาพและความปลอดภัยเป็นปัญหาสำคัญของผู้บริโภค จึงมีการออกกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคและตั้งคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคเพื่อป้องกันไม่ให้ผู้บริโภคได้รับอันตรายจากสินค้าและบริการ

2. สิทธิที่จะได้รับข่าวสาร รวมทั้งคำพรรณาคุณภาพที่ถูกต้อง และเพียงพอเกี่ยวกับสินค้า หรือบริการนั้นๆ ข้อมูลที่เกี่ยวกับสินค้าที่ผู้บริโภคควรได้รับมีดังนี้

2.1 ราคา หมายถึง ราคาต่อหน่วยของสินค้า ซึ่งราคาของสินค้าผู้บริโภคไม่สามารถรู้ว่าผลิตภัณฑ์ชิ้นไหนดีหรือไม่ดี เพราะสินค้านั้นๆ จะแตกต่างที่การบรรจุหีบห่อ ปริมาณ ขนาด และมีสินค้าบางชนิดไม่ระบุราคา จึงทำให้ผู้บริโภคไม่สามารถทราบได้ว่าสินค้านั้นดีหรือไม่ และประหยัดที่สุดหรือไม่

2.2 ป้ายโฆษณาการ หมายถึง การให้ข่าวสารข้อมูลของสินค้าว่าเป็นอะไร บริษัทใดอย่างไร ใช้อย่างไรเพื่อผู้บริโภคจะได้เข้าใจรายละเอียดโดยปิดอยู่ที่บรรจุภัณฑ์ของสินค้านั้นๆ

2.3 รายละเอียดอายุการใช้งานของผลิตภัณฑ์ หมายถึง รายละเอียดเกี่ยวกับอายุการใช้งานของผลิตภัณฑ์ ซึ่งประกอบด้วย วัน เดือน ปี ที่ผลิต อายุการใช้งาน และวันหมดอายุของผลิตภัณฑ์ โดยจะชี้แจงบนหีบห่อของผลิตภัณฑ์

2.4 ความจริงเกี่ยวกับสินค้าที่ช่วยสนับสนุน หมายถึง สิ่งที่แสดงให้เห็นถึงรายละเอียดได้ชัดเจน เพื่อเพิ่มความรู้ให้แก่ผู้บริโภค ผู้บริโภคจะต้องแยกข้อมูลที่ได้ออกมาและทำความเข้าใจเพื่อใช้ในการตัดสินใจ

2.5 รายละเอียดของสินค้า ผู้ผลิตมีการกำหนดจำนวนของรายละเอียดของสินค้านั้นๆ ให้เหมาะสมโดยผู้บริโภคจะใช้รายละเอียดของสินค้านั้นเปรียบเทียบกับสินค้าอื่นๆ เพื่อจะสามารถเลือกตัวเลือกที่ดีที่สุด ได้ประโยชน์มากที่สุด

3. สิทธิที่จะมีอิสระในการเลือกหาสินค้าและบริการ ข้อมูลที่จะเป็นประโยชน์ต่อการตัดสินใจเลือกซื้อ ควรมีองค์ประกอบดังนี้

3.1 ให้ความรู้เกี่ยวกับเกณฑ์ที่จะใช้ประเมินในตัวของสินค้าและบริการที่ต้องใช้เทคโนโลยียุ่งยากซับซ้อน และให้เลือกได้อย่างมีประสิทธิภาพ

3.2 ให้มีทักษะในการบริหารและการตัดสินใจในระดับนี้สามารถเทียบกับการศึกษาที่ให้กับมืออาชีพ

3.3 ให้ความรู้เกี่ยวกับองค์การธุรกิจต่างๆ ของรัฐบาลและรวมการให้ความรู้ทางด้านการตลาดเพิ่มขึ้น

3.4 โดยการพิจารณาให้ข่าวสารข้อมูล และความรู้แก่ผู้บริโภคเกี่ยวกับตัวสินค้าและบริการ ผู้บริโภคจะนำมาใช้ประเมินให้ตรงกับความต้องการและความถูกต้องเหมาะสมที่จะเลือกซื้อสินค้าได้ต่อไป

4. สิทธิที่จะได้รับการพิจารณาและชดใช้ความเสียหาย สิทธิที่ผู้บริโภคจะได้รับการพิจารณาและชดใช้ความเสียหาย ทำได้ 3 วิธี คือ

4.1 การป้องกัน โดยภาครัฐและเอกชนมีการออกกฎหมายพิทักษ์ผู้บริโภค ซึ่งจะเป็นกลไกในการบังคับใช้กฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคควบคู่ไปด้วย

4.2 การเอาทกลับคืนมา การแก้ไขสิ่งที่ผิดพลาดให้ดีขึ้นได้หลายวิธี เช่น แก้ไขที่ตัวสินค้า เมื่อเกิดการผิดพลาดหลังจากที่สินค้านั้นออกสู่ตลาดโดยการนำเอากลับมาแก้ไข วิธีนี้จะใช้กันมากในการแก้ไขภาพพจน์ของตัวสินค้า

4.3 การกำหนดบทลงโทษ กำหนดด้วยกฎหมาย ใช้เป็นบทลงโทษต่อผู้ผลิตโดยจะมีทั้งการปรับทั้งจำคุก

แนวทางดำเนินการเพื่อการคุ้มครองผู้บริโภค เพื่อที่จะให้มีการประสานและมีการบูรณาการการทำงานร่วมกันเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภค โดยคำนึงถึงสาระของงานมากกว่าสถานภาพหรือชื่อขององค์กร จากที่ปัจจุบันมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายหน่วยงานกระจัดกระจายทำให้การทำงานไม่เป็นระบบ และแนวทางดำเนินการเพื่อคุ้มครองผู้บริโภคที่เป็นการดำเนินการเฉพาะในส่วนของการดำเนินคดีแต่เพียงประการเดียวที่ไม่ครอบคลุมเนื่องจากเป็นมาตรการในเชิงแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นเท่านั้น โดยควรที่จะดำเนินมาตรการในเชิงป้องกันมิให้ปัญหาต่างๆ เกิดขึ้นซ้ำอีกหรือลดลง สิ่งที่จะต้องให้ความสำคัญสำหรับมาตรการในเชิงป้องกันได้แก่ การมีฐานข้อมูลข้อมูลในเชิงสถิติเพื่อการวิเคราะห์แนวโน้ม ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีศูนย์กลางข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองผู้บริโภค และถือได้ว่าข้อมูลเป็นสิ่งที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนางานต่อไป ในหลักการในการบูรณาการการทำงานด้านการคุ้มครองผู้บริโภคครบวงจร โดยไม่ควรที่จะเน้นแต่เฉพาะการดำเนินคดีแทนผู้บริโภคตามกฎหมายเท่านั้น นอกจากนั้นแนวทางการพัฒนาระบบการคุ้มครองผู้บริโภคเชิงบูรณาการ ทั้งในด้านของงานการคุ้มครองผู้บริโภคในระดับจังหวัด (Civil Participation) โดยเพิ่มสัดส่วนภาคประชาชน นักวิชาการ สื่อมวลชน และในด้านผู้ประกอบการ ในคณะอนุกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคประจำจังหวัด ศูนย์ประสานงานองค์กรเครือข่ายคุ้มครองผู้บริโภคในจังหวัด สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค (สคบ.) ควรหันกลับมาทบทวนบทบาทอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานภาครัฐตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้บริโภค โดยเฉพาะอย่างยิ่ง นิติปรัชญาหรือเจตนารมณ์ของกฎหมายว่าด้วยการรับเรื่องร้องเรียนรวมถึงการดำเนินคดีแทนผู้บริโภค การที่ผู้บริโภคแต่ละรายจะไปฟ้องร้องดำเนินคดีกับผู้ประกอบธุรกิจ เมื่อมีการละเมิด

สิทธิผู้บริโภคย่อมจะเสียเวลาและค่าใช้จ่ายนั้น แนวความคิดตรงนี้สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ควรจะต้องตระหนักอยู่บนพื้นฐานของความไม่เท่าเทียมกันระหว่างผู้ประกอบการและผู้บริโภค ซึ่งอำนาจต่อรองของผู้ประกอบการมีอำนาจเหนือกว่า

กรณีปัญหาการร้องเรียนที่ปรากฏส่วนใหญ่ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องสัญญาจะซื้อจะขาย อสังหาริมทรัพย์หรืออื่นๆ ถือว่าเป็นข้อโต้แย้งสิทธิธรรมดา ซึ่งผู้บริโภคเองในข้อเท็จจริงสามารถที่จะต้องช่วยตนเองได้ในระดับหนึ่งก่อนซึ่งถือได้ว่าจะทำให้ผู้บริโภคได้เกิดการเรียนรู้ถึงสิทธิของตนเองและพัฒนาต่อไปด้วยตนเองโดยเป็นหน้าที่ของรัฐที่จะมีแนวทางที่จะทำให้ผู้บริโภคค่อยๆ ได้รับการเรียนรู้เพื่อช่วยเหลือตนเองก่อน ก่อนที่จะขอความช่วยเหลือจากรัฐซึ่งปรัชญาของการคุ้มครองผู้บริโภคโดยรัฐคือผู้บริโภคจะต้องช่วยเหลือตนเองก่อนซึ่งจะทำให้เกิดความเข้มแข็งภาคประชาชนในฐานะผู้บริโภค ด้วยการจัดตั้งองค์การอิสระเพื่อการคุ้มครองผู้บริโภคและการเพิ่มบทบาทนิติเกี่ยวกับการจัดตั้งองค์การอิสระเพื่อคุ้มครองผู้บริโภคในกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้บริโภคหรือการบัญญัติขึ้นเป็นกฎหมายเฉพาะอีกฉบับหนึ่ง ทั้งนี้ ก่อนบริโภค ผู้บริโภคควรที่จะต้องทำหน้าที่เช่นกันคือ

1. หน้าที่ก่อนซื้อผลิตภัณฑ์เป็นหน้าที่ของผู้บริโภคจะต้องรับผิดชอบตนเองซึ่งเป็นสิ่งจำเป็นเพราะก่อนการบริโภคผลิตภัณฑ์ใดๆ จึงต้องมีการหน้าที่ดังต่อไปนี้

1.1 การใช้ความระมัดระวังในการซื้อผลิตภัณฑ์ เช่น การตรวจสอบการแสดงฉลาก ปริมาณ และราคา ว่ามีความยุติธรรมหรือไม่ ซึ่งผู้บริโภคไม่ควรที่จะเชื่อข้อความการโฆษณา โดยไม่ได้ทำการพิจารณาอย่างรอบคอบ

1.2 การทำสัญญาโดยการลงลายมือชื่อหรือผู้บริโภคควรจะตรวจสอบความชัดเจนของภาษาที่ใช้ว่ารัดกุมและให้สิทธิแก่ผู้บริโภคครบถ้วนตามที่ได้ตกลงกันไว้ และสัญญาเงื่อนไขข้อใดบ้างที่ไม่เป็นธรรมแก่ผู้บริโภค

2. หน้าที่หลังทำสัญญา

2.1 การเก็บรักษาพยานหลักฐานต่างๆ ที่แสดงถึงการละเมิดสิทธิของผู้บริโภคไว้เพื่อทำการเรียกร้อง กรรมสิทธิ์ของตน ควรจดจำสภาพที่ซื้อผลิตภัณฑ์นั้นไว้เพื่อประกอบการเรียกร้องด้วย

2.2 ในกรณีที่มีการทำสัญญาแล้ว ต้องเก็บเอกสารสัญญาต่างๆ รวมทั้งเอกสารภาพโฆษณา และใบเสร็จรับเงินไว้ด้วย

2.3 เมื่อมีการละเมิดสิทธิของผู้บริโภค ผู้บริโภคมีหน้าที่ดำเนินการรู้สิทธิของตน

แนวคิดการรักษาสิ่งแวดล้อม

มาตรการใหม่ที่น่าสนใจแนวความคิดทางประเทศที่พัฒนาแล้วมาใช้ ดังเช่นการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development) การให้มีส่วนร่วมของประชาชน (Public Participation) หลักของผู้ก่อมลพิษต้องรับภาระในการจ่าย (The Polluter Pays Principle: PPP) และหลักอื่นๆ ตลอดจนมีมาตรการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในการป้องกันและคุ้มครองสิ่งแวดล้อม เช่น การกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำของมลพิษในสิ่งแวดล้อม การกำหนดเขตอนุรักษ์และคุ้มครองป้องกันมลพิษ มีมาตรการใหม่ดังนี้ (สุพรรณิการั ไทยวัฒน์, 2543, หน้า 32)

1. การมีส่วนร่วมของประชาชน

การมีส่วนร่วมของประชาชน ทั้งประชาชนกลุ่มผลประโยชน์และเอกชน การแสดงความคิดเห็นของประชาชนในประเทศไทยเกี่ยวกับปัญหาสิ่งแวดล้อมเพิ่มขึ้นมากในระยะเวลาที่ผ่านมาจากการที่มีสื่อมวลชนที่เข้มแข็งและให้ข้อมูลแก่ประชาชนเกี่ยวกับความรุนแรงของปัญหาสิ่งแวดล้อมในไทย โดยแนวคิดนี้ยังให้มีสิทธิต่างๆ แก่ประชาชน เช่น สิทธิในเรื่องการรับรู้ข้อมูลข่าวสารของประชาชนเรื่องปัญหาสิ่งแวดล้อม สิทธิในการฟ้องร้องคดีและบทบาทขององค์กรเอกชนในการมีส่วนร่วมตรวจสอบ เป็นต้น

2. หลักผู้ก่อมลพิษต้องรับภาระในการจ่าย

หลักนี้กำเนิดมาจากแนวนโยบายทางเศรษฐกิจที่ต้องการจำกัดการใช้วัตถุดิบในการผลิตให้น้อยลง โดยการใช้แหล่งวัตถุดิบดังกล่าวนี้ มีการใช้ความสามารถของสิ่งแวดล้อม ในการดูดซับเอามลพิษและสารพิษต่างๆ เพื่อที่จะทำให้เกิดกำไรสูงสุดผู้ผลิตโดยปกติจะไม่ได้บวกค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อม (Social Cost) ในการผลิตสินค้าเข้าไปด้วยการพัฒนาหลักนี้มาจากการทำงานขององค์การความร่วมมือทางเศรษฐกิจ (OECD) ของยูเอ็นตั้งแต่ปี ค.ศ.1970 เมื่อประเทศอุตสาหกรรมทั้งหลายต้องการจะแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อม โดยที่มุ่งประเด็นการแก้ไขปัญหาไปที่การค้าระหว่างประเทศ โดยเฉพาะผลผลิตอุตสาหกรรมภายในประเทศซึ่งไม่ได้คิดคำนึงถึงความเสียหายของสิ่งแวดล้อมด้วย ทำให้เกิดแนวความคิดใหม่ทางเศรษฐศาสตร์สิ่งแวดล้อมที่ต้องการกำหนดนโยบายทฤษฎีทางเศรษฐศาสตร์แนวใหม่ที่ต้องการรวมเอาค่าใช้จ่ายในการผลิตที่ก่อให้เกิดมลพิษหรือมลภาวะเข้าไปในค่าใช้จ่ายในการผลิตทั้งหมดด้วย บรรดาประเทศที่น่าสนใจแนวความคิดใหม่ไปใช้นี้จะต้องปรับปรุงมาตรการคุ้มครองป้องกันสิ่งแวดล้อมใหม่ โดยปรับหลักการผลกระทบค่าใช้จ่ายนี้แก่อุตสาหกรรมต่างๆ อย่างไรก็ตามประเทศอุตสาหกรรมเหล่านี้เป็นห่วงว่ารัฐบาลแต่ละประเทศจะใช้กองทุนของรัฐบาลเพื่อมาใช้อุดหนุนค่าใช้จ่ายในการก่อกมลพิษนี้แทนเอกชนต่างๆ จะทำให้เกิดการได้เปรียบเสียเปรียบในเชิงการค้าระหว่างประเทศ

สำหรับประเทศไทยได้นำหลักการนี้มาใช้ในปี พ.ศ.2535 โดยกำหนดหน้าที่ของผู้ที่ได้ก่อมลพิษและบทบาทของศูนย์บำบัดมลพิษกลางและสิทธิในการฟ้องคดีของประชาชนผู้เดือดร้อน

3. หลักเตือนภัยก่อนที่ปัญหาจะเกิดขึ้น

หลักนี้มีต้นกำเนิดจากในกฎหมายเยอรมันซึ่งอยู่ในกฎหมายสิ่งแวดล้อมแห่งชาติของประเทศเยอรมันปี ค.ศ.1970 และ ค.ศ.1980 แนวคิดของหลักนี้คือ ต้องการพัฒนานโยบายในการตัดสินใจที่จะใช้วิธีการทางวิทยาศาสตร์ที่ดีที่สุด (Best Available Scientific Data) ในการจัดการกับปัญหาสิ่งแวดล้อม กล่าวคือ ในข้อมูลทางวิทยาศาสตร์ในการเตือนภัยก่อนที่จะมีปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมจริงๆ จะเกิดขึ้น กล่าวคือ เป็นการคาดการณ์ล่วงหน้าหรือพยากรณ์ล่วงหน้าในสิ่งที่อาจจะเกิดขึ้นได้ในอนาคต โดยอาศัยฐานข้อมูลทางวิทยาศาสตร์เป็นสำคัญในการตัดสินใจ

ในประเทศไทยได้นำหลักการนี้มาบรรจุไว้ในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 มาตรา 96 กล่าวคือ นับเป็นความรับผิดชอบละเมิดโดยเคร่งครัด ฝ่ายผู้ควบคุมแหล่งมลพิษมาใช้โดยตรงเมื่อเกิดภาวะการรั่วไหลของมลพิษทำให้เกิดความเสียหายขึ้นแก่ชีวิตทรัพย์สิน สุขภาพ หรืออื่นๆ ทั้งนี้ไม่ต้องมีเจตนาหรือประมาทเลินเล่อในตามกฎหมายนี้ อีกมาตราคือ ตามมาตรา 10 ที่กำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงวิทยาศาสตร์ต้องมีแผนสนับสนุนในการจัดการมลพิษในกรณีฉุกเฉินจำเป็นเร่งด่วน คือ ต้องกำหนดไว้อย่างน้อย เพื่อเป็นการเตือนภัยก่อนปัญหาจะเกิดขึ้นจริงตามหลักนี้เอง