

การคุ้มครองผู้บริโภคในธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์



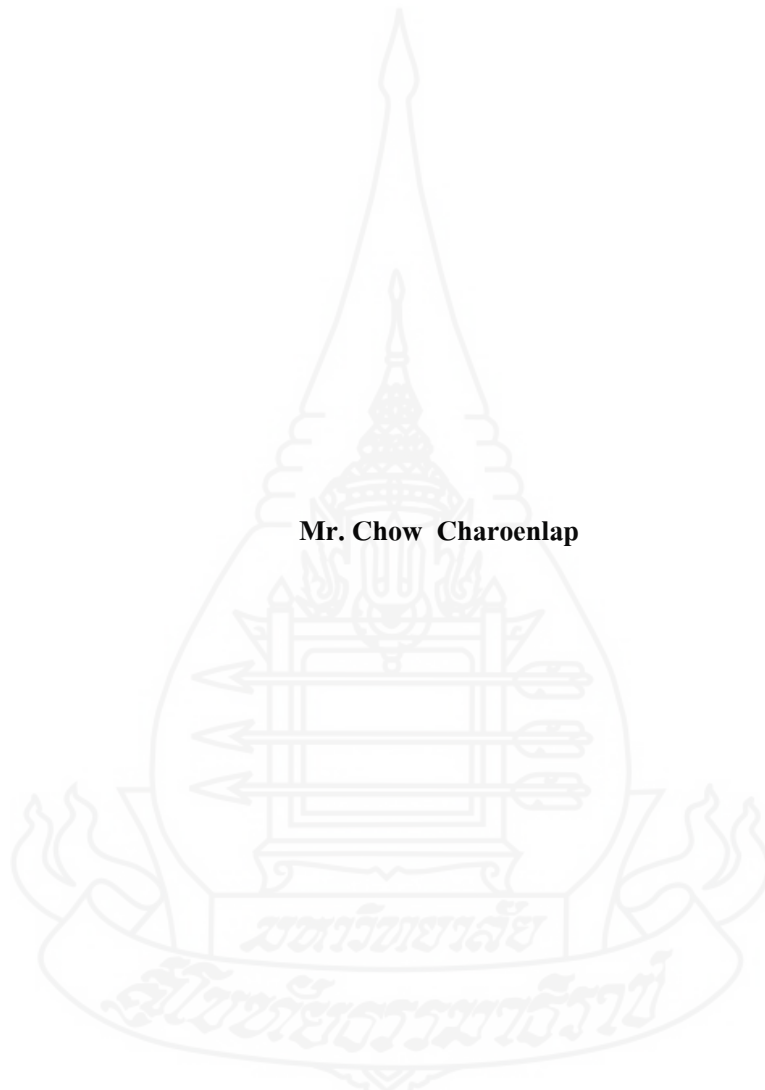
นายเชาว์ เจริญลาภ

การศึกษาค้นคว้าอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต
วิชาเอกกฎหมายธุรกิจ สาขาวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

พ.ศ. 2557

The Consumer Protection in Auto Repair Business

Mr. Chow Charoenlap



An Independent Study Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for
the Degree of Master of Laws in Business Law

School of Law

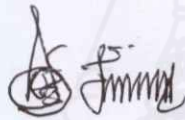
Sukhothai Thammathirat Open University

2014

หัวข้อการศึกษาค้นคว้าอิสระ	การคุ้มครองผู้บริโภคในธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์
ชื่อและนามสกุล	นายเชาว์ เจริญลาภ
วิชาเอก	กฎหมายธุรกิจ
สาขาวิชา	นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
อาจารย์ที่ปรึกษา	รองศาสตราจารย์วิกรณ์ รักษ์ปวงชน

การศึกษาค้นคว้าอิสระนี้ ได้รับความเห็นชอบให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรระดับปริญญาโท เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2557

คณะกรรมการสอบการศึกษาค้นคว้าอิสระ



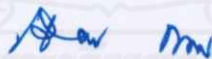
ประธานกรรมการ

(รองศาสตราจารย์วิกรณ์ รักษ์ปวงชน)



กรรมการ

(รองศาสตราจารย์วิมาน กฤตพลวิมาน)



(อาจารย์เชิรชัย ณ นคร)

ประธานกรรมการประจำสาขาวิชานิติศาสตร์

ชื่อการศึกษา ค้นคว้ออิสระ การคุ้มครองผู้บริโภคในธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์

ผู้ศึกษา นายเชาว์ เจริญลาภ รหัสนักศึกษา 2524001498 ปริญญา นิติศาสตรมหาบัณฑิต

อาจารย์ที่ปรึกษา รองศาสตราจารย์วิกรณ์ รักษ์ปวงชน ปีการศึกษา 2557

บทคัดย่อ

การศึกษาค้นคว้ออิสระเรื่องการคุ้มครองผู้บริโภคในธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ ซึ่งมีความสำคัญทางเศรษฐกิจ และความปลอดภัยของผู้บริโภคที่จะต้องมีการตรวจสอบรถยนต์หลังจากผ่านการซ่อมแซม วัตถุประสงค์เพื่อศึกษาเรื่อง (1) แนวคิด หลักกฎหมายการคุ้มครองผู้บริโภคสัญญาจ้างทำของในธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ (2) ปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับมาตรการตรวจสอบรถยนต์หลังผ่านการซ่อมแซมจากผู้ประกอบธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ (3) การให้ความคุ้มครองผู้บริโภคที่ทำสัญญาให้ได้รับความเป็นธรรม (4) หาแนวทางปรับปรุงและข้อเสนอแนะที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองผู้บริโภคด้านมาตรการตรวจสอบการซ่อมแซมรถยนต์ในธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์

การศึกษาค้นคว้ออิสระนี้เป็นการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ ด้วยวิธีการวิจัยเอกสาร โดยศึกษาจากกฎหมายไทยและต่างประเทศที่เกี่ยวข้อง คือ กฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค คำพิพากษาของศาล ตำราทางกฎหมาย และบทความทางวิชาการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

จากการศึกษาพบว่า การคุ้มครองผู้บริโภคในการซ่อมแซมรถยนต์ต้องมีการตรวจสอบก่อนนำไปใช้งานโดยมีกฎหมายรองรับความปลอดภัย ให้มีองค์กรที่มีอำนาจทางกฎหมายตรวจสอบก่อนนำรถยนต์ออกไปใช้งาน สัญญาซ่อมแซมรถยนต์เป็นสัญญาจ้างทำของระหว่างผู้รับจ้างและผู้ว่าจ้าง ซึ่งสัญญาจ้างทำของมุ่งที่ความสำเร็จของงาน แต่การซ่อมแซมรถยนต์นั้นต้องใช้ความรู้ความสามารถ ส่วนด้านราคาค่าซ่อมแซมรถยนต์ธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์เป็นผู้กำหนดเพียงฝ่ายเดียว ในเรื่องการซ่อมแซมรถยนต์ที่มีประกันภัยนั้น เมื่อรถยนต์ชำรุดบกพร่องจากอุบัติเหตุ บริษัทรับประกันภัยนำรถยนต์ไปซ่อมแซมกับผู้ประกอบการธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ ซึ่งไม่มีเกณฑ์มาตรฐานและหน่วยงานตรวจสอบคุณภาพ และความรับผิดชอบของธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ไม่มีการประกันความเสียหายจากการซ่อมแซมรถยนต์ เมื่อบุคคลภายนอกกระทำละเมิดกับทรัพย์สินของผู้ว่าจ้าง ต้องฟ้องร้องดำเนินคดีด้วยตนเอง เพื่อความเป็นธรรมแก่ผู้บริโภคข้อเสนอแนะแนวทางการคุ้มครองผู้บริโภค เป็นการป้องกันก่อนเกิดความเสียหายโดยใช้มาตรการทางกฎหมายและหน่วยงานเฉพาะควบคุมดูแลธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ให้มีคุณภาพ และผลักดันให้มีการตราพระราชบัญญัติว่าด้วยการซ่อมแซมรถยนต์

คำสำคัญ การคุ้มครองผู้บริโภค ธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์

Independent Study title: The Consumer Protection in Auto Repair Service Business

Author: Mr. Chow Charoenlap; **ID:** 2524001498 ; **Degree:** Master of Laws

Independent Study advisor: Vikorn Rakpuangchon, Associate Professor;

Academic year: 2014

Abstract

The independent study was conducted to study the hire of work contract in auto repair service business which is the issue that is essential to the economy and the safety of consumers. Therefore, the inspection of the automobile after the reparation is necessary. The objectives of the study aim to (1) study the concept of legal principles on consumer protection regarding hire of work contracts in auto repair service business (2) study legal issues related to the standard of the automobile inspection after the reparation by the auto repair service provider (3) study consumer protection and the effort put in to effect the contract equitable (4) find guidelines for betterment and suggestions regarding the standard of the automobile inspection after the reparation in auto repair service business.

This independent study is a qualitative study by implementing a documentary research in which the law of Thailand and related foreign law are studied, namely, the consumer protection law, the court verdicts and the academic journals deemed relevant.

The study found that, as a consumer protection in auto repair service business, there must be the good inspection of the automobile before returning to be in use which is enforced by the law to assure the safety and there must be an organization with legitimacy to inspect the automobile before returning to be in use. The auto repair service contract is a hire of work contract between the contractor and the employer which aims for the accomplishment of the work. However, auto reparation needs specialized competence, moreover, the price is solely determined by the auto repair service provider.

With respect to the reparation of the automobile with insurance policy, when the automobile is damaged due to the accident, the insurance company will deliver it to the auto repair service provider which does not have basis of standard and is not overseen by any quality control office. Moreover, for the responsibility of the auto repair service provider, there is no insurance for damages arising from auto reparation; when the third person commits a tort against the employer's property, the employer has to file the legal case on his own. For the equitable treatment to consumers, I would like to suggest the guidelines for consumer protection to prevent the damages by enforcing the legal measure and also propose the establishment of a specific organization to supervise the quality of auto repair service and the promotion of the enactment of the auto service and repair act.

Keywords: Consumer Protection, Auto Repair Service Business

กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาครั้งนี้ดิฉันหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะประสบความสำเร็จลุล่วงสมบูรณ์ไปได้ถ้าไม่ได้รับความกรุณาจากรองศาสตราจารย์วิกรณ์ รัศมีปวงชนที่ได้รับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาและคอยเอาใจใส่ในการศึกษาค้นคว้าอิสระของผู้วิจัยเรื่อยมา ผู้วิจัยจึงขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ ที่นี้

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณบุคลากรทุกส่วนทุกฝ่าย มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราชและคุณภุชณิศ แก้วเขียว ที่ช่วยเหลืออำนวยความสะดวกในการศึกษาค้นคว้าอย่างดียิ่ง

ขอขอบพระคุณอาจารย์ทุกท่าน ในมหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราชที่ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้ทางด้านกฎหมายให้ผู้วิจัย และขอขอบพระคุณทุกท่านที่มีส่วนช่วยให้การจัดทำค้นคว้าอิสระฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี

ขอขอบพระคุณคุณครูสุภาณี เจริญลาภ ที่ช่วยพิมพ์งานจนสำเร็จเป็นรูปเล่ม และขอขอบพระคุณนายแพทย์ชีพ เจริญลาภ แห่งมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ที่ช่วยดูแลสุขภาพ ขอขอบคุณเภสัชกรหญิงชื่นชม เจริญลาภ ช่วยตรวจทานงานและท้ายสุดขอขอบคุณนายนภทรศน์ เจริญลาภ แห่งธนาคารกรุงไทย มหาชน จำกัด สำนักงานใหญ่ แผนกบัญชี ที่ช่วยตรวจทานภาษาอังกฤษจนงานศึกษาค้นคว้าอิสระสำเร็จ

ท้ายสุดนี้หากค้นคว้าอิสระฉบับนี้มีข้อบกพร่องประการใด ผู้วิจัยขอน้อมรับไว้แต่เพียงผู้เดียว แต่หากจะเป็นประโยชน์ต่อการศึกษาอยู่บ้าง ผู้วิจัยขอมอบคุณความดีทั้งหมดให้แก่บุคคลทั้งหลายที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น

เชาว์ เจริญลาภ

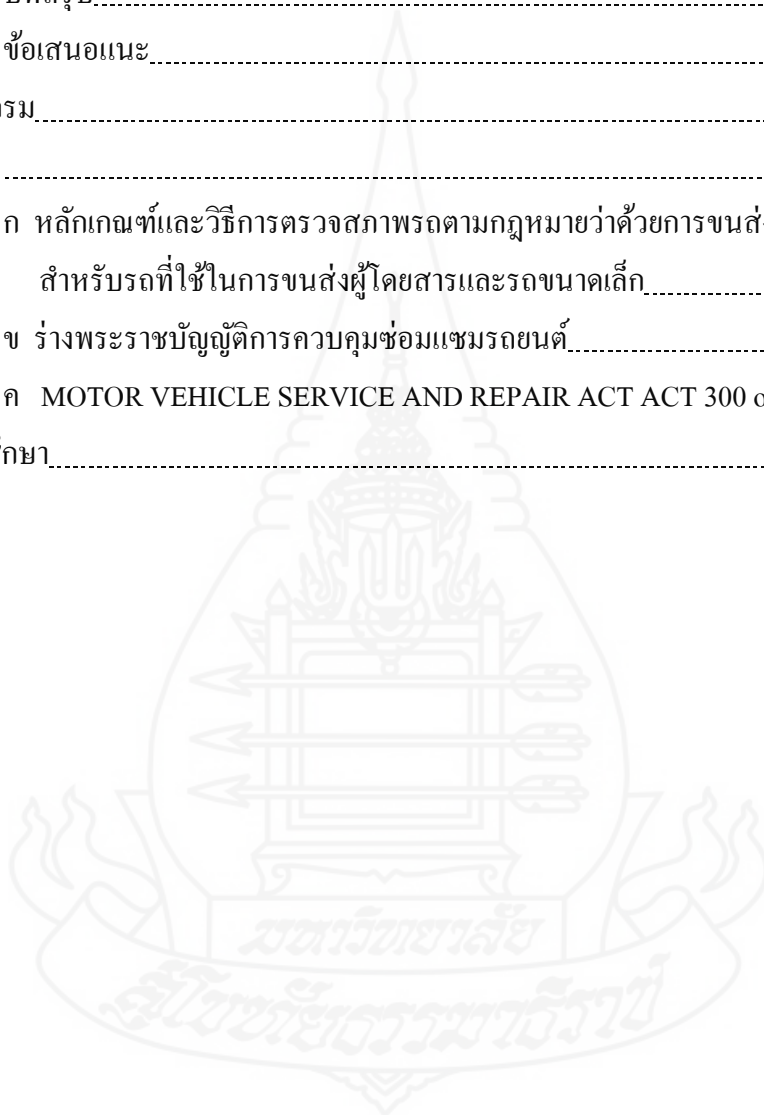
มีนาคม 2557

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	3
วิธีการศึกษา.....	4
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	4
บทที่ 2 ความเป็นมาแนวคิด หลักการที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองผู้บริโภคในธุรกิจช้อปปิ้งออนไลน์.....	5
ประวัติความเป็นมาเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภคด้านความปลอดภัยของประเทศไทย ประเทศสหรัฐอเมริกา และประเทศญี่ปุ่น.....	8
ความหมายของผู้บริโภคและสิทธิของผู้บริโภค.....	11
ความเป็นมาของสัญญาจ้างทำของ.....	12
ความหมายของธุรกิจช้อปปิ้งออนไลน์.....	14
หลักการที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจช้อปปิ้งออนไลน์.....	16
บทที่ 3 มาตรการทางกฎหมายการคุ้มครองผู้บริโภคในธุรกิจช้อปปิ้งออนไลน์ตามกฎหมายไทยและต่างประเทศ.....	23
มาตรการทางกฎหมายการคุ้มครองผู้บริโภคในธุรกิจช้อปปิ้งออนไลน์ตามกฎหมายไทย.....	23
กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจช้อปปิ้งออนไลน์ในต่างประเทศ.....	47
บทที่ 4 วิเคราะห์ปัญหาการคุ้มครองผู้บริโภคในธุรกิจช้อปปิ้งออนไลน์.....	57
ปัญหาการช้อปปิ้งออนไลน์และการตรวจสอบความปลอดภัยหลังการช้อปปิ้ง.....	57
ปัญหาเกี่ยวกับองค์กรที่ทำหน้าที่ตรวจสอบผลิตภัณฑ์หลังการช้อปปิ้ง.....	59
ปัญหาเรื่องการกำกับ ดูแลการช้อปปิ้งออนไลน์ตามสัญญาจ้างทำของ.....	60
ปัญหาเรื่องการกำกับ ดูแลการช้อปปิ้งออนไลน์ที่มีสัญญาประกันภัย.....	63
ปัญหาเกี่ยวกับหน่วยงานที่กำหนดราคาค่าช้อปปิ้งออนไลน์.....	66
ปัญหาเกี่ยวกับความรับผิดชอบธุรกิจช้อปปิ้งออนไลน์.....	67

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 5 บทสรุป และข้อเสนอแนะ.....	69
บทสรุป.....	70
ข้อเสนอแนะ.....	74
บรรณานุกรม.....	79
ภาคผนวก	80
ก หลักเกณฑ์และวิธีการตรวจสภาพรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก สำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารและรถขนาดเล็ก.....	85
ข ร่างพระราชบัญญัติการควบคุมซ่อมแซมรถยนต์.....	85
ค MOTOR VEHICLE SERVICE AND REPAIR ACT ACT 300 of 1974.....	111
ประวัติผู้ศึกษา.....	138



บทที่ 1

บทนำ

1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ก่อนช่วงปฏิวัติอุตสาหกรรม ยานพาหนะของผู้คนในสมัยนั้นยังคงอาศัยแรงงานของสัตว์ เช่น รถม้า หลังจากได้มีการปฏิวัติอุตสาหกรรมได้มีการใช้ยานพาหนะที่ไม่ต้องอาศัยแรงงานของสัตว์ ประเทศไทยเริ่มมีรถยนต์ใช้ช่วงปี พ.ศ. 2446 ในรัชสมัย พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5

ปัจจุบันสภาพสังคมและเศรษฐกิจรวมถึงเทคโนโลยีมีความเจริญก้าวหน้า อุตสาหกรรมรถยนต์ได้ผลิตรถยนต์ออกจำหน่ายเป็นจำนวนมาก เพื่อสนองความต้องการของผู้บริโภคที่ต้องใช้รถยนต์ในการเดินทางและการขนส่ง ประเทศไทยผลิตรถยนต์มากถึง 2,457,086 คัน ในแต่ละปีและส่งออกขายต่างประเทศ 1121,303 คัน¹ จำนวนรถยนต์ที่ใช้งานในประเทศเพิ่มขึ้นทุกปี จากข้อมูลในปี พ.ศ. 2540-2551 มีรถยนต์ที่จดทะเบียนสะสมกับกรมขนส่งทางบกมากถึง 261,094,153 คัน² ในแต่ละปีเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกสูงถึง 41,147 ราย³ ในจำนวนนี้รถยนต์ต้องเข้าซ่อมแซมในอู่ซ่อมรถยนต์ และรถยนต์เมื่อผ่านการใช้งานไประยะหนึ่งแล้ว จะต้องมีการซ่อมแซมเพื่อให้มีสภาพดี เหมาะกับการขับขี่ใช้งาน การตรวจสอบซ่อมแซมรถยนต์จึงมีความจำเป็นหลังจากผ่านการซ่อมแซมแล้ว เพื่อเป็นการรับรองความปลอดภัยให้กับผู้บริโภค สำนักงานสถิติแห่งชาติได้รวบรวมสถิติอุบัติเหตุการจราจรทางบกจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติพบว่าอุปกรณ์รถยนต์ชำรุดเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์เพิ่มขึ้นทุกปีจาก 599 ครั้ง

¹ ASTV ผู้จัดการออนไลน์ “ไทยผลิตรถยนต์ปี 56 สูงสุดรอบ 52 ปี ผงาดอันดับ 9 ของโลก” คืบ 16 เมษายน 2557 จาก www.manageronline.co.th

² กรมการขนส่งทางบก “จำนวนรถที่จดทะเบียนสะสมทั่วประเทศ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์” คืบ 16 เมษายน 2557 จาก www.ex-mba.buu.ac.th

³ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ 2553 “สถิติอุบัติเหตุการจราจรทางบก” คืบ 16 เมษายน 2557 จาก www.ex-mba.buu.ac.th

ในปี 2550 เป็น 1,355 ครั้งในปี 2552⁴ โดยเฉพาะช่วงเทศกาลแต่ละปี สาเหตุหนึ่งมาจากสภาพของรถยนต์ขัดข้องซึ่งทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ เพื่อป้องกันปัญหาเหล่านี้และเป็นการคุ้มครองผู้บริโภคให้ปลอดภัยจากการใช้รถยนต์ จะต้องมีการควบคุมการโฆษณา เพื่อตรวจสอบรถยนต์หลังจากผ่านการซ่อมแซมจากสถานประกอบการธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ ก่อนนำไปใช้งาน

ปัจจุบันประเทศไทย มีพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค แต่ไม่มีมาตรการทางกฎหมายควบคุมดูแล ธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ให้มีมาตรฐานความปลอดภัยเกี่ยวกับรถยนต์ จึงจำเป็นต้องมีมาตรการคุ้มครองผู้บริโภคเพื่อไม่ให้เกิดความเสียหายจากอุบัติเหตุรถยนต์ ธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์มีความสัมพันธ์กับความปลอดภัยของผู้บริโภคซึ่งเป็นผู้ว่าจ้างใช้บริการ การคุ้มครองผู้บริโภคในประเทศไทยมี พ.ร.บ. คุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายฉบับแรกของไทย ที่จัดตั้งองค์กรของรัฐเพื่อคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภคโดยตรง ส่วนกฎหมายอื่น ๆ ได้บัญญัติเพื่อควบคุม ผู้ประกอบการธุรกิจเป็นการคุ้มครองผู้บริโภคโดยอ้อม การฟ้องร้องดำเนินคดีผู้ประกอบการนั้นเป็นภาระเสียค่าใช้จ่ายมาก ซึ่งผู้บริโภคส่วนใหญ่ยังไม่อยู่ในฐานะที่จะดำเนินคดีด้วยตนเองได้ วิธีดำเนินการตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 ได้บัญญัติให้มืองค์กรของรัฐมีอำนาจหน้าที่ในการกำกับ ดูแล ผู้ประกอบการธุรกิจมิให้ละเมิดสิทธิของผู้บริโภค ธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์เป็นธุรกิจบริการที่มีความจำเป็นต่อผู้บริโภคที่ใช้รถยนต์ เมื่อผู้บริโภคซื้อรถยนต์นำมาใช้งานระยะหนึ่งรถยนต์ชำรุดเสียหาย ผู้บริโภคก็จะนำรถยนต์เข้าซ่อมแซม โดยเข้ารับบริการตรวจซ่อมที่อู่ซ่อมแซมรถยนต์ หรือศูนย์บริการซ่อมแซมรถยนต์ เพื่อให้รถยนต์นำไปใช้งานได้อย่างปลอดภัย ผู้ว่าจ้างไม่มีความรู้ในเรื่องรถยนต์ซึ่งอาจทำให้ถูกเอาเปรียบจากผู้ประกอบการได้ง่าย และที่สำคัญคือความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของผู้บริโภค เพื่อเป็นการคุ้มครองผู้บริโภคเกี่ยวกับการซ่อมแซมรถยนต์ควรมีเกณฑ์มาตรการดูแล ควบคุม ธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ให้มีหน่วยงานตรวจสอบการซ่อมแซมรถยนต์หลังผ่านการซ่อมแซม ซึ่งปัจจุบันมีเพียงกฎหมายโรงงานตรวจสอบการดำเนินการตามข้อกำหนดในการประกอบกิจการ โรงงาน กฎหมายเกี่ยวกับสาธารณสุขให้อำนาจในการตรวจสอบการประกอบกิจการที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพ ผู้วิจัยจึงมีความสนใจศึกษามาตรการทางกฎหมาย เพื่อหามาตรการคุ้มครองผู้บริโภคจากปัญหาต่าง ๆ ในธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ ดังนี้

⁴ สถิติคดีอุบัติเหตุการจราจรทางบก “สำนักงานสถิติแห่งชาติ” ค้น 16 เมษายน 2557 จาก

<http://service.nso.go.th/>

⁵ สำนักงานคุ้มครองผู้บริโภค, ส.ค.บ. กกับการคุ้มครองผู้บริโภค พิมพ์ครั้งที่ 13 กรุงเทพมหานคร โรงพิมพ์สำนักงานพระพุทธศาสนาแห่งชาติ 2552 หน้า 809

การซ่อมแซมรถยนต์และตรวจสอบความปลอดภัยหลังการซ่อมแซม รถยนต์เมื่อนำไปใช้งานต้องมีการตรวจซ่อมตามระยะเวลาที่กำหนด กรณีรถยนต์ไม่ขัดข้องหรือใช้งานได้ตามปกติ ผู้ให้บริการบำรุงรักษาระบบต่าง ๆ ของเครื่องยนต์ เช่น เปลี่ยนน้ำมันเครื่องหล่อลื่นระบบต่าง ๆ เปลี่ยนน้ำมันเฟืองท้าย และเกียร์ เป็นต้น แต่กรณีที่รถยนต์เกิดการชำรุดบกพร่องระบบเครื่องยนต์ชำรุดต้องมี การซ่อมแซม ซึ่งเรียกว่าการซ่อมใหญ่ การซ่อมใหญ่เครื่องยนต์หรือระบบต่าง ๆ ของเครื่องยนต์ ผู้บริโภครหรือเจ้าของรถยนต์ไม่อาจทราบได้ว่าระบบที่ได้รับการซ่อมแซมใหม่นั้นจะมีคุณภาพ ผ่านเกณฑ์มาตรฐานมากน้อยเพียงใด การคุ้มครองผู้บริโภคควรจะมีหน่วยงานที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญใช้อำนาจทางกฎหมายตรวจสอบระบบและรับรองเกณฑ์มาตรฐานหลังการซ่อมแซมรถยนต์แล้วก่อนนำไปใช้งาน ซึ่งปัจจุบันผู้บริโภคไม่มั่นใจในการซ่อมแซมรถยนต์ของผู้ประกอบการธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ หน้าที่ตรวจสอบรถยนต์หลังจากผ่านการซ่อมแซมรถยนต์แล้ว เพื่อเพิ่มความน่าเชื่อถือให้ประชาชนหรือผู้บริโภค ควรเพิ่มอำนาจทางกฎหมายให้แก่องค์กรใดเข้ามตรวจสอบสภาพรถยนต์หลังผ่านการซ่อมแซม หน่วยงานที่กำกับ ดูแลการซ่อมแซมรถยนต์ที่มีสัญญาประกันภัย รถยนต์ที่มีประกันภัยควรจะต้องอยู่ในอำนาจควบคุมมาตรฐานการซ่อมแซมรถยนต์กับหน่วยงานใดที่เหมาะสม เกี่ยวกับหน่วยงานที่กำหนดราคาค่าซ่อมแซมรถยนต์ ควรจะให้หน่วยงานใดกำหนด และความรับผิดชอบทางละเมิดของธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ในการรับผิดชอบความเสียหาย เมื่อผู้บริโภคส่งรถยนต์เข้าซ่อมแซมรถยนต์แล้ว บุคคลใดควรรับผิดชอบจากที่กล่าวมาข้างต้น จึงจำเป็นต้องมีการศึกษาวิจัยในมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและเป็นธรรม รวมทั้งเพื่อเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างผู้รับจ้างและผู้ว่าจ้างได้ทราบถึงปัญหากฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อวางแนวทางในการกำหนดมาตรการที่เหมาะสมและชัดเจนในการประกอบธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์

2. วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- 2.1 เพื่อศึกษาแนวคิด หลักกฎหมายการคุ้มครองผู้บริโภคสัญญาจ้างทำของในธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์
- 2.2 เพื่อศึกษาปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับมาตรการตรวจสอบรถยนต์ผ่านการซ่อมแซมจากผู้ประกอบการธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์
- 2.3 เพื่อศึกษาการให้ความคุ้มครองผู้บริโภคที่ทำสัญญาให้ได้รับความเป็นธรรม
- 2.4 เพื่อศึกษาหาแนวทางปรับปรุงและข้อเสนอแนะที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองผู้บริโภคด้านมาตรการตรวจสอบการซ่อมแซมรถยนต์ในธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์

3. วิธีการศึกษา

การศึกษานี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยการวิจัยเอกสาร (Documentary Research) ค้นคว้าจากเอกสารทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศในรูปแบบของตัวบทกฎหมาย ประกาศ คำสั่ง คำพิพากษา ฎีกา คำরাบ ทศความ สิ่งพิมพ์ เช่น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 เอกเทศสัญญา 1 ลักษณะ 6 จ้างแรงงาน มาตรา 575 ถึงมาตรา 586 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551 วิทยานิพนธ์และรายงานการวิจัยที่เกี่ยวข้องตลอดจนหลักกฎหมายและแนวทางปฏิบัติของต่างประเทศ นำมาประมวลเป็นข้อมูลและวิเคราะห์หาข้อสรุปและเสนอแนวทางต่อไป

4. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 4.1 ทำให้ทราบแนวความคิดการคุ้มครองผู้บริโภค หลักการข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับมาตรการตรวจสอบ ดูแล ธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์
- 4.2 ทำให้ทราบปัญหาทางกฎหมายของประเทศไทยและกฎหมายของต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับสัญญาจ้างทำของในธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์
- 4.3 ทำให้ทราบการให้ความคุ้มครองแก่ผู้ทำสัญญาจ้างทำให้ได้รับความเป็นธรรมในการทำสัญญาจ้างทำของในธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์
- 4.4 ทำให้เกิดความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องแก่คู่สัญญาและผู้ที่เกี่ยวข้องกับสัญญาจ้างทำของในธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ โดยใช้มาตรการทางกฎหมายและหน่วยงานเฉพาะควบคุมดูแลธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ให้มีคุณภาพ และผลักดันให้มีกฎหมายใหม่

บทที่ 2

ความเป็นมา แนวคิด หลักการที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองผู้บริโภค ในธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์

ปัจจุบันรถยนต์ถือว่ามีผลสำคัญ มนุษย์ใช้รถยนต์ในการคมนาคมขนส่ง การค้า การท่องเที่ยว ดังนั้นเพื่อเป็นการคุ้มครองผู้บริโภคที่ใช้รถยนต์เมื่อรถยนต์ชำรุดเสียหาย เข้ารับบริการ ซ่อมแซมควรได้รับความคุ้มครอง จึงจำเป็นต้องศึกษาถึงความเป็นมา แนวคิด หลักการที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองผู้บริโภคในธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ การคุ้มครองผู้บริโภคเริ่มเมื่อปี พ.ศ. 2512 สภาสตรีแห่งชาติ เป็นหน่วยงานแรกของภาคเอกชนที่ดำเนินงานด้านการคุ้มครองผู้บริโภคในประเทศไทย โดยยึดหลักตามประกาศสิทธิพื้นฐานของผู้บริโภค 4 ประการ ของประธานาธิบดี จอห์น เอฟ. เคนเนดี ประเทศสหรัฐอเมริกา ต่อมาสภาสตรีแห่งชาติ ได้เข้าเป็นสมาชิกสหพันธ์องค์การผู้บริโภคระหว่างประเทศ (International Organization of Consumer Unions: IOCU) ในปีพ.ศ. 2517 ได้เริ่มทำเอกสาร เผยแพร่ข้อมูลแก่ผู้บริโภคที่เรียกว่า “ฉลาดบริโภค” ขึ้นเมื่อปีพ.ศ. 2518 เป็นวารสารฉบับแรกที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองผู้บริโภค ต่อมาในรัฐบาลสมัยของพลเอกเกรียงศักดิ์ ชมะนันทน์ ได้มีคำสั่ง แต่งตั้งคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคเมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2521 ปฏิบัติงานโดยอาศัยอำนาจของ นายกรัฐมนตรีและเมื่อวันที่ 30 เมษายน 2522 ได้มีการตราพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 โดยกำหนดสิทธิของผู้บริโภคในมาตรา 4 ไว้ว่า ผู้บริโภคมีสิทธิได้รับความคุ้มครอง 5 ประการ คือ

1. สิทธิที่จะได้รับข่าวสารรวมทั้งพรรณานคุณภาพที่ถูกต้องและเพียงพอเกี่ยวกับสินค้าหรือบริการ หมายถึง สิทธิที่จะได้รับข่าวสาร จากกาโฆษณา หรือการแสดงฉลากที่เป็นจริงจากผู้ประกอบธุรกิจ รวมถึงสิทธิที่จะได้รับข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าหรือบริการที่เพียงพอที่ไม่ทำให้เกิดความเข้าใจผิดในการซื้อสินค้าหรือบริการ
2. สิทธิที่จะมีอิสระในการเลือกหาสินค้าหรือบริการ หมายถึง การที่ผู้บริโภคสามารถที่จะเลือกซื้อสินค้าหรือบริการ โดยความสมัครใจ มีอิสระในการตัดสินใจโดยปราศจากการชักจูงใจอันไม่เป็นธรรมทั้งปวง
3. สิทธิที่จะได้รับความปลอดภัยจากการใช้สินค้าหรือบริการ หมายถึง การที่ผู้บริโภคใช้สินค้าหรือบริการใดก็ตาม สินค้าหรือบริการนั้นต้องมีสภาพและคุณภาพที่ได้มาตรฐานเหมาะสม

แก่การใช้ ไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิตร่างกายหรือทรัพย์สินในกรณีใช้ตามคำแนะนำ หรือ ระวังตามสภาพของสินค้าหรือบริการนั้นแล้ว

4. สิทธิที่จะได้รับความเป็นธรรมในการทำสัญญา หมายถึง สิทธิที่จะได้รับข้อสัญญา โดยไม่ถูกเอาเปรียบจากผู้ประกอบธุรกิจ

5. สิทธิที่จะได้รับการพิจารณาและชดเชยความเสียหาย หมายถึง กรณีที่ผู้บริโภคถูกผู้ประกอบธุรกิจละเมิดสิทธิก่อให้เกิดความเสียหาย ผู้บริโภคมีสิทธิในการเรียกร้องให้ผู้ประกอบธุรกิจชดเชยค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจากการกระทำนั้น

จากการที่ประเทศญี่ปุ่นได้ยอมแพ้ในสงครามโลกครั้งที่ 2 ค.ศ. 1945 ทำให้บ้านเมือง ถูกทำลายได้รับความเสียหายอย่างมาก บรรดาเหล่าแม่บ้าน ได้รวมตัวกันเดินขบวนรณรงค์ให้ ผู้บริโภคต่อรองกับทหารอเมริกาเกี่ยวกับอาหารและที่อยู่อาศัย ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของสิทธิขั้นพื้นฐาน ของประชาชนให้ดีขึ้น ผลิตรถยนต์ตลอดจนเทคโนโลยีต่าง ๆ ได้ถูกพัฒนาขึ้นตามกระบวนการผลิต ส่งผลให้การบริโภคเพิ่มสูงขึ้นเป็นลำดับ และผลิตรถยนต์บางอย่างก่อให้เกิดปัญหาซึ่งส่งผลกระทบต่อ ชีวิตและทรัพย์สินของผู้บริโภค การบริโภคผลิตรถยนต์ต่าง ๆ ยังขาดความปลอดภัย ส่งผลต่อ ระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน เมื่อมีการฟ้องร้องคดี ผู้บริโภคก็แพ้คดีเพราะไม่สามารถนำสืบ หรือพิสูจน์ได้ว่าสินค้านั้นไม่ปลอดภัยต่อผู้บริโภค ทำให้ประชาชนเริ่มกดดันภาครัฐให้ดำเนินการ อย่างใดอย่างหนึ่งในการคุ้มครองผู้บริโภค แต่เนื่องจากไม่มีกฎหมายรองรับ จึงได้มีการเสนอต่อ รัฐสภาว่าต้องกำหนดสิทธิผู้บริโภคและสภาพความเป็นอยู่ของชาวญี่ปุ่น จนกระทั่งในปี ค.ศ. 1968 รัฐสภาญี่ปุ่นได้ตรากฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค (The Consumer Protection Fundamental Act, 1968) ขึ้นบังคับใช้เป็นครั้งแรก ซึ่งมีหลักการและเหตุผลเพื่อสนับสนุนมาตรการต่าง ๆ ในการคุ้มครองสิทธิ และผลประโยชน์ผู้บริโภค โดยได้กำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของรัฐบาลกลาง รัฐบาลท้องถิ่น ผู้ประกอบธุรกิจ และบทบาทของผู้บริโภค สรุปได้ดังนี้

1) รัฐบาลกลางและรัฐบาลท้องถิ่นจะต้องวางแผนและปฏิบัติการให้เป็นไปตามแผน และนโยบายเกี่ยวกับผู้บริโภคตามพัฒนาการของเศรษฐกิจและสังคม

2) ผู้ประกอบธุรกิจจะต้องคุ้มครองผู้บริโภคและดำเนินการตามนโยบายต่าง ๆ ของ รัฐบาล

3) ผู้บริโภคจะต้องมีบทบาทสำคัญในการพัฒนาชีวิตของตนในฐานะผู้บริโภคมี ความคิดริเริ่มและพยายามที่จะใช้เหตุผลของตนเองสร้างความเชื่อมั่น

แนวคิดเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภค

ความเจริญก้าวหน้าทางด้านอุตสาหกรรม ในปัจจุบันได้พัฒนาอย่างรวดเร็ว กระบวนการผลิตไม่มีความสลับซับซ้อน ผู้บริโภคไม่สามารถรู้หรือตรวจสอบได้ด้วยตนเอง จากหลักกฎหมายที่ว่า ผู้ซื้อจะต้องระวัง จึงไม่ยุติธรรมเพราะผู้บริโภคไม่อาจรู้และปรับได้ทันกับเทคโนโลยีสมัยใหม่ ความระมัดระวังของผู้บริโภคในการซื้อและใช้บริการ ไม่สามารถที่จะคุ้มครองได้ จึงได้มีแนวคิดที่จะออกกฎหมายเพื่อคุ้มครองผู้บริโภคให้เอื้อต่อการเยียวยา ชดใช้ค่าเสียหาย แนวคิดแรกเห็นว่าการคุ้มครองผู้บริโภคเป็นส่วนหนึ่งของกฎหมายที่กำกับการแข่งขันทางการค้า แต่อีกแนวคิดหนึ่งเห็นว่าการคุ้มครองผู้บริโภคต้องใช้มาตรการเฉพาะ จึงแยกออกมาเป็นกฎหมายอีกฉบับหนึ่งต่างหาก เช่น สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น ไทย เป็นต้น

อย่างไรก็ดี ไม่ว่าจะกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคตามแนวคิดใด การให้ความคุ้มครองผู้บริโภคของทุกประเทศจะมีลักษณะร่วมกัน 2 ประการคือ

- 1) การผลักภาระพิสูจน์ (Onus of Proof) ในเรื่องเทคนิคให้แก่ผู้ผลิตหรือผู้ขายสินค้า โดยผู้บริโภคมีหน้าที่พิสูจน์เพียงว่าตนได้รับความเสียหายจากสินค้าที่ซื้อมาบริโภคหรือที่ไม่ปลอดภัยอย่างไรเท่านั้น
- 2) การให้รัฐมีอำนาจดำเนินคดีแทนผู้บริโภคเมื่อสภาพความเป็นอยู่ของสังคมเปลี่ยนแปลงไป กฎหมายที่ใช้ในอดีตก็เริ่มมีช่องว่าง หรือขาด

ความเหมาะสม ดังนั้น แนวคิดในทางกฎหมายจึงต้องปรับเพื่อใช้บังคับให้เหมาะสมกับสภาพเศรษฐกิจ สังคม และความเจริญก้าวหน้าทางด้านเทคโนโลยี ผู้บริโภคไม่มีความรู้ในตัวสินค้าและบริการผู้ประกอบการที่คำนึงถึงผลประโยชน์ไม่คำนึงถึงความปลอดภัย คุณภาพของสินค้าและบริการ ทำให้ผู้บริโภคได้รับความเดือดร้อนจากการที่ถูกเอารัดเอาเปรียบจากผู้ประกอบการธุรกิจ ในการซ่อมแซมรถยนต์ ซึ่งมีความสำคัญกับการคุ้มครองผู้บริโภคทำให้ได้รับความเดือดร้อน จึงต้องมีการศึกษา การคุ้มครองผู้บริโภคเช่นกัน

1. ประวัติความเป็นมาเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภคด้านความปลอดภัยของรถยนต์ในประเทศไทย

ประเทศสหรัฐอเมริกา และประเทศญี่ปุ่น

1.1 ความเป็นมาเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภคด้านความปลอดภัยของรถยนต์ในประเทศไทย

ปัจจุบันการคุ้มครองผู้บริโภคด้านความปลอดภัยของรถยนต์ในประเทศไทยมีกฎหมายอยู่หลายฉบับที่มีวัตถุประสงค์ในการให้ความคุ้มครองเกี่ยวกับการบริโภคสินค้า ซึ่งกฎหมายที่ใช้เป็นหลักในการคุ้มครองผู้บริโภค คือ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2541 ซึ่งคุ้มครองผู้บริโภคเป็นการทั่วไป นอกจากนี้ยังมีกฎหมายอื่น ๆ อีกหลายฉบับที่มีวัตถุประสงค์ในการให้ความคุ้มครองแก่ผู้บริโภค เช่น พระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ. 2511

1.2 ความเป็นมาเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภคด้านความปลอดภัยของรถยนต์ในประเทศสหรัฐอเมริกา

ประเทศสหรัฐอเมริกามีความตื่นตัวในเรื่องสิทธิของตนเองเป็นอย่างมากและมีความกว่าประเทศอื่น ดังนั้นจึงเป็นพื้นฐานสำคัญในการนำไปสู่การรวมตัวจัดตั้งองค์กรคุ้มครองผู้บริโภคสามารถทำได้ง่าย ประกอบกับประเทศสหรัฐอเมริกามีประชากรเป็นจำนวนมากและมีพื้นที่กว้างขวางจึงมีผลทำให้หน่วยงานของรัฐบาล หรือองค์กรของรัฐบาลในบางครั้งไม่อาจให้ความคุ้มครองผู้บริโภคได้อย่างทั่วถึง ผู้บริโภคจึงได้มีการรวมกลุ่มกันจัดตั้งเป็นองค์กรภาคเอกชน เพื่อที่จะให้ความคุ้มครองสิทธิพลเมืองของตน โดยองค์กรภาคเอกชนเช่นนี้มีบทบาทสำคัญในการผลักดันให้รัฐบาลต้องพยายามหาแนวทางในการพัฒนากฎหมาย ข้อบังคับต่าง ๆ ให้เป็นประโยชน์แก่ผู้บริโภคและให้ความเป็นธรรมแก่ผู้ประกอบการด้วยกัน

องค์กรคุ้มครองผู้บริโภคในประเทศสหรัฐอเมริกา แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ

1.2.1 องค์กรภาครัฐ

องค์กรภาครัฐ แบ่งเป็น 2 ระดับ คือ ระดับสหพันธรัฐ องค์กรที่สำคัญ คือ คณะกรรมการการค้าแห่งสหพันธรัฐ (The Federal Trade Commission, FTC) จัดตั้งขึ้นตาม Federal Trade Commission Act (1914) มีอำนาจหน้าที่ในการดำเนินการเกี่ยวกับการกระทำที่ไม่เป็นธรรม หรือการหลอกลวง (Unfair or Deceptive Acts or Practices) โดยมีอำนาจวินิจฉัยสั่งการในทางปกครองทั่วไป และเป็นผู้บังคับใช้กฏกับการให้เป็นไปตามกฎหมาย โดยมีพนักงานอัยการทำหน้าที่ฟ้องร้องดำเนินคดี ซึ่งผู้บริโภคได้รับความเสียหายจากการซื้อสินค้าและบริการจากผู้ประกอบการธุรกิจ โดยมี

สำนักงาน (Office of the Attorney General) อยู่ในทุกรัฐ ซึ่งเป็นหน่วยงานที่มาจากการเลือกตั้ง นอกจากนี้ยังมี Food and Drug Administration, Federal Communications Commission, Federal Trade Commission หรือ Office of Consumer Affairs US Department of commerce เป็นต้น⁶ การคุ้มครองผู้บริโภคของประเทศสหรัฐอเมริกา คณะกรรมการการค้าแห่งสหพันธรัฐมีบทบาทสำคัญอย่างมากในระดับสหพันธรัฐ เนื่องจากใน Federal Trade Commission Act (1914) มาตรา 5 กำหนดว่าการกระทำทางการค้าใดที่ไม่เป็นธรรมและมีผลต่อการประกอบธุรกิจเป็นการต้องห้าม ดังนั้นคณะกรรมการการค้าที่เห็นว่าไม่เป็นธรรมได้ เช่น คณะกรรมการมีอำนาจในการกำกับ ดูแล โฆษณาทุกประเภททั่วประเทศเพราะเรื่องโฆษณาเป็นพฤติกรรมทางการค้าที่อาจก่อให้เกิดความไม่ เป็นธรรมในตลาดและมีผลกระทบต่อผู้บริโภคโดยตรง

1.2.2 องค์การภาคเอกชน

องค์การภาคเอกชน การรวมกลุ่มเพื่อจัดตั้งองค์การภาคเอกชนที่ให้ความคุ้มครองแก่ผู้บริโภคที่ไ้รยยนต์นี้จะมีองค์กรที่เป็นการรวมกลุ่มของผู้ผลิต และองค์กรที่ผู้บริโภค รวมกลุ่มกันที่เรียกว่า “องค์กรของผู้บริโภค” นอกจากนี้ยังมีการรวมกลุ่มเป็นองค์กรอิสระ ภาคเอกชน ที่ให้บริการแก่ผู้บริโภคยานยนต์ใหม่ที่มีความชำรุดบกพร่องบนอินเทอร์เน็ต เช่น การให้ความ ช่วยเหลือด้านข้อมูลเบื้องต้นแก่ผู้บริโภคทั้งข้อมูลทั่วไปและข้อมูลทางกฎหมายในแต่ละมลรัฐ การให้คำปรึกษาและแนะนำวิธีการแก้ไขปัญหาเบื้องต้น โดยองค์กรอิสระภาคเอกชนที่ให้บริการ บนอินเทอร์เน็ตที่มีบทบาทสำคัญในการให้ความคุ้มครองแก่ผู้บริโภคเกี่ยวกับรถยนต์

1.3 ความเป็นมาเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภคด้านความปลอดภัยของรถยนต์ประเท ญี่ปุ่น

ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1990 เป็นต้นมา มีความพยายามที่จะลดบทบาทภาครัฐลง โดยเน้นให้ ผู้บริโภค ผู้ประกอบการ และองค์กรผู้บริโภคมีบทบาทสำคัญในการคุ้มครองผู้บริโภค แนวทาง ดังกล่าวปรากฏอยู่ในกฎหมายพื้นฐาน ปี ค.ศ. 1968 มาตรา 15 การเน้นบทบาทดังกล่าวเป็น จุดเริ่มต้นที่จะทำให้ผู้บริโภคเกิดพลังที่จะช่วยตนเองมากขึ้น โดยรัฐสนับสนุนด้านข้อมูลที่ ประโยชน์ ปรับแนวทางการระงับข้อพิพาทให้สะดวกโดยกำหนดให้ธุรกิจมีหน่วยระงับข้อพิพาท และดูแลผู้บริโภคที่ได้รับผลเสียหายในเบื้องต้น กฎหมายความรับผิดชอบในผลิตภัณฑ์เป็นกฎหมายที่ ประกาศใช้ในปี ค.ศ. 1994 เป็นฉบับแรกที่แสดงว่า รัฐได้ยอมรับว่าผู้บริโภคควรมีสิทธิฟ้องร้องตาม วิธีใหม่นอกจากที่กำหนดไว้ในกฎหมายหลักทั่วไป และแสดงว่ารัฐควรใช้ นโยบายลดบทบาทด้าน

⁶ สุขุม สุภณิตย์ องค์การเอกชนเพื่อคุ้มครองผู้บริโภค 2544 หน้า 53-54

การควบคุมกำกับโดยใช้โทษทางอาญาเป็นเครื่องมือให้มีเท่าที่จำเป็น มิใช่เน้นบทบาทดังกล่าวแต่ประการเดียว⁷ องค์การที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองผู้บริโภคในประเทศไทย

1.3.1 คณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน ทำหน้าที่วางแผน กำหนดทิศทาง นโยบายและมาตรการการคุ้มครองผู้บริโภค

1.3.2 คณะกรรมการนโยบายเกี่ยวกับคุณภาพชีวิต เป็นองค์กรด้านการให้คำแนะนำปรึกษาต่อนายกรัฐมนตรี คณะกรรมการประกอบด้วย ผู้เชี่ยวชาญต่าง ๆ ในสาขาการคุ้มครองผู้บริโภค ได้แก่ นักวิชาการ ตัวแทนองค์กรผู้บริโภค และตัวแทนด้านอุตสาหกรรมหลักต่าง ๆ

1.3.3 สำนักงานคณะรัฐมนตรีและกระทรวงกับองค์กรต่าง ๆ มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับผู้บริโภคในขอบเขตอำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย ทำหน้าที่ประสานมาตรการหรือนโยบายเกี่ยวกับผู้บริโภคในกระทรวงต่าง ๆ และทำหน้าที่เป็นสำนักงานเลขานุการให้แก่คณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคและคณะกรรมการนโยบายเกี่ยวกับคุณภาพชีวิต และท้องถิ่นจะต้องวางแผนให้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลกลางในเรื่องเกี่ยวกับผู้บริโภคจะต้องยุติปัญหาระหว่างผู้บริโภคร่วมกับผู้ประกอบการให้ได้ ส่วนศูนย์กิจการเกี่ยวกับผู้บริโภคแห่งชาติเป็นองค์กรของรัฐบาล มีหน้าที่หลักคือ เป็นศูนย์รับเรื่องราวร้องทุกข์เพื่อรับทราบปัญหาของผู้บริโภคเกี่ยวกับสินค้าและบริการนำข้อมูลมาเก็บรวบรวมเป็นสถิติเป็นข้อมูลให้แก่คณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับนโยบายและทิศทางการคุ้มครองผู้บริโภคให้ข้อมูลข่าวสารแก่ผู้บริโภคทดสอบผลิตภัณฑ์ให้การศึกษาจัดการเกี่ยวกับการร้องทุกข์ของผู้บริโภคให้รู้ถึงสิทธิของตนเพื่อให้มีความพร้อมในการดูแลตนเองเพื่อเป็นการสนับสนุนให้ผู้บริโภคได้พึ่งพาตนเองมากที่สุด

⁷ กฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคของญี่ปุ่น เอกสารเพื่อประกอบการพิจารณากฎหมายของสมาชิกรัฐสภา (ม.ป.ป.)

2. ความหมายของผู้บริโภคและสิทธิของผู้บริโภค

การคุ้มครองผู้บริโภคนั้น จำต้องศึกษาถึงความหมายของผู้บริโภคและสิทธิของผู้บริโภค ดังรายละเอียดดังนี้

2.1 ความหมายของผู้บริโภค

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 มาตรา 3 ได้ให้ความหมายไว้ว่า “ผู้บริโภค” หมายความว่า ผู้ซื้อหรือผู้ได้รับบริการจากผู้ประกอบธุรกิจ หรือผู้ซึ่ง

ได้รับการเสนอหรือชักชวนจากผู้ประกอบธุรกิจเพื่อให้ซื้อสินค้าหรือรับบริการ และความหมายรวมถึงผู้ใช้สินค้าหรือผู้ได้รับบริการจากผู้ประกอบธุรกิจโดยชอบ แม้มิได้เป็นผู้เสียค่าตอบแทนก็ตาม

พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 ได้ให้ความหมายของคำว่าผู้บริโภคในมาตรา 3 ไว้ว่า

“ผู้บริโภค หมายความว่า ผู้เข้าทำสัญญาในฐานะผู้ซื้อ ผู้เช่า ผู้เช่าซื้อ ผู้กู้ ผู้เอาประกันภัย หรือผู้เข้าทำสัญญาอื่นใดเพื่อให้ได้มา ซึ่งทรัพย์สิน บริการ หรือประโยชน์อื่นใด โดยมีค่าตอบแทน ทั้งนี้การเข้าทำสัญญานั้นต้องเป็นไปโดยมิใช่เพื่อการค้า ทรัพย์สิน บริการ หรือประโยชน์อื่นใดนั้นและให้หมายความรวมถึง ผู้เข้าทำสัญญาในฐานะผู้ค้าประกันของบุคคลดังกล่าว ซึ่งมีได้กระทำเพื่อการค้าด้วย”

2.2 สิทธิของผู้บริโภค

สิทธิของผู้บริโภคตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2541 ได้บัญญัติสิทธิของผู้บริโภคที่จะได้รับความคุ้มครองตามกฎหมาย 5 ประการ ดังนี้⁸

2.2.1 สิทธิที่จะได้รับข่าวสารรวมทั้งคำพรรณนาคุณภาพที่ถูกต้องและเพียงพอเกี่ยวกับสินค้าหรือบริการ ได้แก่ สิทธิที่จะได้รับการโฆษณาหรือการแสดงฉลากตามความเป็นจริง และปราศจากพิษภัยแก่ผู้บริโภค รวมตลอดถึงสิทธิที่จะได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าหรือบริการอย่างถูกต้องและเพียงพอที่จะไม่หลงผิดในการซื้อสินค้าหรือบริการโดยไม่เป็นธรรม

2.2.2 สิทธิที่จะมีอิสระในการเลือกหาสินค้าหรือบริการ ได้แก่ สิทธิที่จะได้รับบริการโดยความสมัครใจของผู้บริโภคและปราศจากการชักจูงใจอันไม่เป็นธรรม

⁸ สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค เล่มเดิม หน้า 5

2.2.3 สิทธิที่จะได้รับความปลอดภัยจากการใช้สินค้าหรือบริการ ได้แก่ สิทธิที่จะได้รับสินค้าหรือบริการที่ปลอดภัย มีสภาพและคุณภาพได้มาตรฐาน เหมาะสมแก่การใช้ ไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิต ร่างกายหรือทรัพย์สิน ในกรณีใช้ตามคำแนะนำหรือระมัดระวังตามสภาพของสินค้าหรือบริการนั้นแล้ว

2.2.4 สิทธิที่จะได้รับความเป็นธรรมในการทำสัญญา ได้แก่ สิทธิที่จะได้รับข้อสัญญาโดยไม่ถูกเอาเปรียบจากผู้ประกอบธุรกิจ

2.2.5 สิทธิที่จะได้รับการพิจารณาและชดเชยความเสียหาย ได้แก่ สิทธิที่จะได้รับการคุ้มครองและชดเชยค่าเสียหาย เมื่อมีการละเมิดสิทธิของผู้บริโภคตามข้อ 2.2.1 ,2.2.2, 2.2.3 และ 2.2.4 ดังกล่าว

3. ความเป็นมาของสัญญาจ้างทำของ

สัญญาจ้างทำของมีความเป็นมาโดยเริ่มตั้งแต่สมัยโรมัน กล่าวคือ กฎหมายสัญญาโรมันมีลักษณะครอบคลุมนิติกรรมเป็นเรื่องราว โดยเกือบจะไม่มีหลักพื้นฐานร่วมกันนอกจากความจำเป็นที่จะต้องมีการตกลงกัน ฉะนั้นกฎหมายสัญญาโรมันจึงเป็นกฎหมายเอกเทศสัญญา (Law of Contracts) มากกว่ากฎหมายสัญญา (Contracts) ทั่วไป⁹ นักกฎหมายโรมันไม่ได้บัญญัติกฎหมายจำแนกสัญญาเข้าเพื่อผลงานกับสัญญาเช่าการทำงานออกจากกันอย่างชัดเจน

สัญญาเช่าเพื่อผลงาน (Locatio Conductio Operis) คือสัญญาจ้างทำของ และสัญญาเช่าการทำงาน (Locatio Conductio Operarum) คือสัญญาจ้างแรงงาน ทำให้มีผลกระทบต่อการศึกษากฎหมายลักษณะสัญญาทั้งสองประเภทในยุคหลังเป็นอย่างมาก ไม่ว่าจะเป็นการศึกษากฎหมายในระบบซีวิลลอว์ ซึ่งเป็นระบบกฎหมายที่เกิดขึ้นจากการรวบรวมกฎหมายจารีตประเพณีมาเขียนไว้เป็นลายลักษณ์อักษร และค่อยเจริญเติบโตขึ้นจากความเห็นของนักกฎหมาย ปัจจุบันอิทธิพลของระบบกฎหมายนี้ได้แพร่ขยายไปในประเทศแถบลาตินอเมริกาและในเอเชีย ประเทศไทยก็จัดอยู่ในระบบนี้ หรือในระบบคอมมอนลอว์ ซึ่งเป็นระบบกฎหมายที่เกิดในประเทศอังกฤษ และได้แพร่ขยายไปในประเทศต่างๆ ที่เคยเป็นอาณานิคมของประเทศอังกฤษ ระบบกฎหมายนี้เกิดขึ้นโดยคำพิพากษาของศาลหลวง (Case Law) ส่วนกฎหมายลายลักษณ์อักษรจะถูกบัญญัติขึ้นเฉพาะเรื่องเฉพาะราว และถือว่าเป็นกฎหมายที่ยกเว้นจากหลักทั่วไป ทั้งนี้ เพราะระบบกฎหมายทั้งสองต่าง

⁹ ประชุม โจนฉาย หลักกฎหมายโรมันเบื้องต้น พิมพ์ครั้งที่ 2 กรุงเทพมหานคร โครงการตำราและวารสารนิติศาสตร์คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2546 หน้า 169

ได้รับอิทธิพลความคิดมาจากกฎหมายโรมัน ทำให้บทบัญญัติเรื่องสัญญาจ้างแรงงานและสัญญาจ้างทำของในปัจจุบันกำลังคล้ายคลึงกันอย่างมากด้วย¹⁰

ในสมัยยุคกลางของยุโรปก็ยังไม่มีการกำหนดแนวความคิดเกี่ยวข้องกับสัญญาจ้างทำของอย่างที่เป็นอย่างในปัจจุบัน แต่ก็ได้รับเริ่มมีการพัฒนาอย่างช้าๆ ในยุโรป โดยในช่วงตอนต้นของยุคกลางก็มีหลักฐานที่แสดงว่ามีการทำสัญญาจ้างทำของขึ้น ในช่วงยุคกฎหมายชาวบ้าน มีแรงงานเสรี (Free Servant) ที่รับจ้างทำงานอิสระเกิดขึ้นคล้ายผู้รับจ้างในสัญญาจ้างทำของในปัจจุบัน แรงงานประเภทนี้เริ่มมีความสำคัญมากขึ้นในเขตเมืองใหญ่ของยุโรป โดยเฉพาะในช่วงการเริ่มพัฒนาโรงงานช่างฝีมือ เช่น ช่างฝีมือ (Handicraft) ซึ่งเป็นแรงงานที่ผลิตสินค้าออกจำหน่าย ช่างผลิต (Job work) ซึ่งเป็นแรงงานที่ผลิตสินค้าตามความต้องการของผู้ว่าจ้างเป็นราย ๆ ไป

ในยุคกลางมีการห้ามการผลิตสินค้าเพื่อการจำหน่ายในอนาคต ช่างผลิตจะรับวัสดุมาและทำการผลิตตามความรับผิดชอบของตน ซึ่งอาจจะทำอยู่ในบ้านของตนเองหรือของผู้ว่าจ้างก็ได้ ช่างผลิตมักจะได้รับค่าตอบแทนเป็นสินค้าหรือเงินจำนวนค่าจ้างอาจแล้วแต่คู่สัญญาจะกำหนดขึ้นเอง แต่โดยทั่วไปจะถูกกำหนดในรูปบัญชีค่าจ้าง โดยเจ้าหน้าที่ปกครองท้องถิ่นหรือสมาคมช่างฝีมือ ในยุคกลางการมีช่างผลิตจะได้รับค่าตอบแทนโดยคำนวณโดยวิธีใดต่างถือเป็นสัญญาจ้างทำของทั้งสิ้น¹¹

ความเป็นมาของสัญญาจ้างทำของในประเทศไทย มีปรากฏเป็นกฎหมายลายลักษณ์อักษรครั้งแรกในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรทัด 3 ว่าด้วยเอกเทศสัญญา ซึ่งมีการประกาศใช้ใน พ.ศ. 2467 บัญญัติไว้ตั้งแต่มาตรา 587-607

การร่างกฎหมายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยสัญญาจ้างทำของฉบับนี้มีการนำมาจากสัญญาเช่าประเภทที่มีวัตถุประสงค์แห่งการชำระหนี้เป็นแรงงานมนุษย์ ตามกฎหมายลักษณะของกฎหมายโรมันเหมือนกัน เพราะกฎหมายโรมันได้แบ่งสัญญาเช่าดังกล่าวนี้ออกเป็น 2 ลักษณะคือ สัญญาเช่าบริการ (Hire of Service) หรือสัญญาจ้างแรงงาน กับสัญญาเช่างาน (Hire of Work) หรือสัญญาจ้างทำของ¹²

ความเป็นมาก่อนที่จะมีการบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ฉบับนี้ก็มีที่มาเหมือนกัน คือ ปรากฏอยู่ในกฎหมายตราสามดวงพระอัยการเบ็ดเสร็จ ที่บัญญัติเรื่องสัญญาจ้างและวาน โดยในกฎหมายฉบับนี้จะเป็นที่มาของสัญญาจ้างทำของชัดเจนกว่าสัญญาจ้างแรงงาน

¹⁰ ปรีดี เกษมทรัพย์ นิติปรัชญาภาคสอง บทนำทางประวัติศาสตร์ พิมพ์ครั้งที่ 1 กรุงเทพมหานคร โรงพิมพ์มิตรนรากรพิมพ์ 2516 หน้า 104-105.

¹¹ ปรีดี เกษมทรัพย์. เล่มเดิม. หน้า 107

¹² นิคม จัทรวิฑูร์ แรงงานและกฎหมายไทย พิมพ์ครั้งที่ 2 กรุงเทพมหานคร ไทยวัฒนาพานิช, 2526 หน้า 33

เพราะสมัยนั้นยังไม่มีการประกอบอุตสาหกรรมที่ต้องใช้แรงงานมาก และมีทาสให้ใช้เหลือเพื่อประกอบกับการมีไพร่พลประจำของข้าราชการชั้นผู้ใหญ่ ผู้เป็นประมุขในครอบครัวโดยปกติมักจะมิทาสหรือบ่าวไพร่พอที่จะใช้ให้กระทำการใดได้ตามต้องการ และไม่มีความจำเป็นที่จะต้องจ้างบุคคลอื่นอีก

ต่อมาเมื่อมีการเลิกทาสในสมัยรัชกาลที่ 5 การจ้างคนที่เป็นไทก็เกิดมีมากขึ้นทุกที ประกอบกับการเริ่มมีการจ้างแรงงานในการประกอบการอุตสาหกรรมมากขึ้น และทำให้ความแตกต่างของลักษณะสัญญาจ้าง แบบสัญญาจ้างทำของมีความชัดเจนมากขึ้น บทบัญญัติดังกล่าวจึงไม่เพียงพอต่อการบังคับใช้ อีกทั้งหลายบทที่ใช้บังคับต่อไปไม่ได้เลย ดังนั้นต่อมาจึงมีการยกเลิกกฎหมายตราสามดวงในบทพระอัยการเบ็ดเสร็จ ที่บัญญัติเรื่องสัญญาจ้างและวาน และประกาศใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ว่าด้วยเอกเทศสัญญาขึ้นมาแทน โดยมีการแยกสัญญาจ้างแรงงานกับสัญญาจ้างทำของออกจากกันและใช้บังคับถึงปัจจุบัน

4. ความหมายของธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์

ธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์มีความจำเป็นและมีความสำคัญมากขึ้นในปัจจุบัน เนื่องจากปริมาณรถยนต์ที่ใช้อยู่มีปริมาณมากขึ้น จึงทำให้เกิดผู้ประกอบการเกี่ยวกับการซ่อมแซมรถยนต์เป็นจำนวนมาก ไม่ว่าจะกิจการการซ่อมแซมรถยนต์นั้นจะมีลักษณะเป็นเจ้าของรายเดียว หุ้่นส่วนหรือบริษัท โดยมีความหมายในการซ่อมแซมรถยนต์อย่างกว้างขวาง ซึ่งความหมายของการซ่อมแซมรถยนต์นั้นได้มีผู้ให้นิยามความหมายของธุรกิจซ่อมรถยนต์ไว้ดังนี้

ประกาศคณะกรรมการว่าด้วยสัญญา ในราชกิจจานุเบกษา¹³ ธุรกิจซ่อมรถยนต์ หมายถึง การประกอบธุรกิจหลักในการให้บริการซ่อมบำรุงรักษารถยนต์ และ หรือซ่อมตัวถังและอาจให้มีบริการทำสีบำรุงรักษารถยนต์รวมทั้งส่วนควบอื่นและอุปกรณ์รถยนต์ด้วย ทั้งนี้ไม่ว่าจะให้บริการภายในหรือภายนอกสถานประกอบการ

ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการพัฒนาฝีมือแรงงาน¹⁴ อาชีพช่างบำรุงรักษารถยนต์ หมายถึง ผู้ปฏิบัติงานเกี่ยวกับการตรวจซ่อม ติดตั้ง เปลี่ยนถ่าย ปรับตัวถัง เปลี่ยนชิ้นส่วนอุปกรณ์

¹³ ประกาศคณะกรรมการว่าด้วยสัญญา เรื่องธุรกิจบริการซ่อมรถยนต์เป็นธุรกิจที่ควบคุมรายการในหลักฐานการรับเงิน ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 120 3 ตุลาคม 2545 หน้า 68

¹⁴ “ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการพัฒนาฝีมือแรงงาน เรื่อง มาตรฐานฝีมือแรงงานแห่งชาติ สาขาอาชีพช่างบำรุงรักษารถยนต์” ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนพิเศษ 100 ง 23 สิงหาคม 2553 หน้า 86

และบำรุงรักษาทั่วไปเกี่ยวกับรถยนต์ สามารถปฏิบัติงานดังกล่าวได้ด้วย เครื่องมือธรรมดาและเครื่องมือพิเศษทำการวิเคราะห์ การทดสอบค้นหาสาเหตุ วินิจฉัยชิ้นส่วนและการจัดระบบงานบำรุงรักษา เป็นช่างที่มีจิตสำนึกอุปนิสัยที่ดีและมีทัศนคติที่ดีต่ออาชีพช่างยนต์

4.1 พระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ.2535¹⁵

ธุรกิจซ่อมรถยนต์ หมายถึง การประกอบกิจการเกี่ยวกับยานที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์ รถพ่วงจักรยานสามล้อ จักรยานสองล้อ หรือส่วนประกอบของยานยนต์ดังกล่าว ใดๆ หนึ่งหรือหลายอย่าง ดังต่อไปนี้

4.1.1 การซ่อมแซมยานที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์หรือส่วนประกอบของยานยนต์ดังกล่าว

4.1.2 การซ่อมแซมรถพ่วง จักรยานสามล้อ จักรยานสองล้อ หรือส่วนประกอบของยานยนต์ดังกล่าว

4.1.3 การพ่นสีกันสนิม ยานที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์

4.1.4 การล้างหรืออัดฉีดยานที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์

4.2 กระทรวงสาธารณสุข (2538)¹⁶

ธุรกิจซ่อมรถยนต์ หมายถึง การประกอบกิจการเกี่ยวกับยานยนต์ เครื่องจักร หรือเครื่องกลโดยมีการกระทำ ดังนี้

4.2.1 การต่อ การประกอบ การเคาะ การปะผุ การพ่นสี การพ่นสารกันสนิมยานยนต์

4.2.2 การตั้งศูนย์ถ่วงล้อ การซ่อม การปรับแต่ง ระบบปรับอากาศหรืออุปกรณ์ที่เป็นส่วนประกอบของยานยนต์เครื่องจักรหรือเครื่องกล

4.2.3 การประกอบธุรกิจเกี่ยวกับยานยนต์ เครื่องจักร หรือเครื่องกล ซึ่งมีไว้บริการหรือจำหน่ายและในการประกอบธุรกิจนั้น มีการซ่อมหรือปรับปรุงยานยนต์ เครื่องจักรหรือเครื่องกล ดังกล่าวด้วย

จากที่กล่าวมาข้างต้นสรุปได้ว่า ธุรกิจซ่อมรถยนต์ หมายถึง สถานที่ประกอบกิจการให้บริการตรวจสอบ ซ่อมแซม แก้ไข บำรุงรักษา ไม่ว่าจะเป็นเครื่องยนต์ ตัวถัง อุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ติดตั้งกับตัวรถ และเคาะพ่นสีรถยนต์ทุกชนิด

¹⁵ กฎกระทรวง พ.ศ. 2535 ออกตามความในพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 ประเภทหรือชนิดของโรงงาน ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 109 16 ตุลาคม 2535 หน้า 77-78

¹⁶ ประกาศกระทรวงสาธารณสุขที่ 5/2538 เรื่องกิจการที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพ ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 112 20 กรกฎาคม 2538 หน้า 14-15

4.3 หลักการที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์

หลักการที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์มีหลักการที่เกี่ยวข้อง คือ หลักเกี่ยวกับสัญญา การซ่อมแซมรถยนต์ โดยมีหลักการดังนี้

4.4 ความหมายของสัญญา

ศาสตราจารย์จิต เศรษฐบุตร อธิบายว่า “สัญญาก็ือนิติกรรมหลายฝ่าย คือเกิดขึ้น โดย การแสดงเจตนาของบุคคลตั้งแต่สองฝ่ายขึ้นไป ดังนี้ สัญญาจึงเป็นนิติกรรมประเภทหนึ่ง แต่เป็นประเภทที่สำคัญ เพราะก่อนนี้มากกว่านิติกรรมประเภทที่เรียกว่านิติกรรมฝ่ายเดียว”

ศาสตราจารย์อักษราทร จุฬารัตน์ อธิบายว่า “สัญญานั้นเป็นเรื่องของนิติกรรมนั่นเองแต่เป็นนิติกรรมประเภทหนึ่งที่เกิดขึ้นจากการตกลงระหว่างบุคคลตั้งแต่สองฝ่ายขึ้นไป หรือพูดอีกนัยหนึ่ง สัญญา ก็คือ การแสดงเจตนาของบุคคลสองฝ่ายที่ก่อให้เกิดผลผูกพันตามกฎหมายตามที่คู่สัญญาประสงค์ หรือในบางประเทศให้ความหมายว่า เป็นการแสดงเจตนาของบุคคลสองฝ่ายที่ก่อให้เกิดหนี้ขึ้น ซึ่งเน้นหนักกว่าจะต้องเป็นเรื่องที่ก่อให้เกิดหนี้”

ศาสตราจารย์ศักดิ์ สนองชาติ อธิบายว่า “สัญญา คือ นิติกรรมหลายฝ่าย ซึ่งเกิดขึ้น โดยการแสดงเจตนาของบุคคลตั้งแต่สองฝ่ายขึ้นไป อันต่างกับนิติกรรมฝ่ายเดียว ซึ่งเกิดขึ้น โดยการแสดงเจตนาของบุคคลฝ่ายเดียวการแสดงเจตนาของบุคคลตั้งแต่สองฝ่ายขึ้นไปนั้นแต่ละฝ่ายอาจเป็นบุคคลคนเดียวหรือหลายคนรวมกันเป็นฝ่ายเดียวก็ได้ เช่น เจ้าของกรรมสิทธิ์ทรัพย์สินร่วมกันหลายคนทำสัญญาขายทรัพย์สินนั้นให้แก่ผู้ซื้อเพียงคนเดียว คู่สัญญาย่อมมีสองฝ่าย คือ ฝ่ายผู้ขายและฝ่ายผู้ซื้อ อาจารย์ช่อธีราช มณีภาค อธิบายว่า “สัญญา คือ นิติกรรมสองฝ่าย ซึ่งนิติกรรมสองฝ่ายก็คือนิติกรรมซึ่งมีผู้แสดงเจตนาฝ่ายหนึ่งและผู้รับการแสดงเจตนาอีกฝ่ายหนึ่ง หากมีเพียงผู้แสดงเจตนาแต่ฝ่ายเดียวไม่เป็นสัญญา ฉะนั้น นิติกรรมจึงไม่จำเป็นต้องเป็นสัญญา แต่สัญญาจำเป็นต้องเป็นนิติกรรมเสมอไป”

รองศาสตราจารย์ ดร. จำปี โสคติพันธ์ อธิบายว่า “สัญญา หมายถึง นิติกรรมสองฝ่ายหรือหลายฝ่ายที่เกิดจากการแสดงเจตนาเสนอสนองต้องตรงกันของบุคคลตั้งแต่สองฝ่ายขึ้นไปซึ่งมุ่งจะก่อให้เกิดเปลี่ยนแปลงหรือระงับนิติสัมพันธ์

สรุปได้ว่า สัญญาจะต้องเป็นดังนี้

- 1) มีบุคคลตั้งแต่สองฝ่ายขึ้นไป ถ้าฟังบุคคลเพียงฝ่ายเดียวไม่อาจที่จะก่อให้เกิดสัญญาขึ้นมาได้
- 2) บุคคลทั้งสองฝ่ายจะต้องมีการแสดงเจตนา ซึ่งถูกต้องตรงกัน ซึ่งเรียกตามภาษากฎหมายว่า มีความตกลงยินยอมของบุคคลสองฝ่ายนั่นเอง

3) ต้องมีวัตถุประสงค์ที่จะก่อให้เกิดผลผูกพันในทางกฎหมายตามที่ทั้งสองต้องการ

4.5 หลักเกี่ยวกับสัญญา

หลักที่สำคัญในนิติสัมพันธ์ของการประกอบธุรกิจการช่อมแซมรถยนต์ คือหลักเสรีภาพในการทำ สัญญา และหลักความศักดิ์สิทธิ์ของเจตนา อันเป็นบ่อเกิดแห่งสัญญา และผลผูกพันคู่สัญญาในฐานะเอกชนด้วยกัน ซึ่งมีหลักการ ดังนี้

4.5.1 เสรีภาพในการทำสัญญา (Freedom of Contract) เป็นหลักการพื้นฐานในการทำสัญญา ซึ่งเสรีภาพในการทำสัญญามีอยู่ 2 ความหมาย คือ เสรีภาพที่จะเข้ามาตกลงทำ สัญญา ส่วนความหมายที่สองหมายถึงเสรีภาพที่จะไม่ถูกแทรกแซงเมื่อสัญญาเกิดแล้ว ซึ่งมีความสัมพันธ์กับหลักอิสระในทางแพ่ง (Private Autonomy) โดยที่การใดเป็นการแตกต่างกับบทบัญญัติของกฎหมาย ถ้ามิใช่กฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน การนั้นไม่เป็น โฆษะความหมายของการมีเสรีภาพในการทำ สัญญา คือ การที่บุคคลสามารถผูกมัดตัวเองในการดังต่อไปนี้¹⁷

1) เสรีภาพในการทำขึ้นซึ่งสัญญา (Freedom to Make a Contract) คือ เสรีภาพในการทำคำเสนอและคำสนอง อันเป็นหลักพื้นฐานที่สำคัญในการทำ สัญญาที่ใช้กันมานาน และเป็นที่ยอมรับโดยตลอดว่าผู้เข้าทำสัญญาจะตกลงทำสัญญากับใครอย่างไรก็ย่อมได้ทั้งสิ้นเพียงแต่ต้องอยู่ในกรอบของกฎหมาย

2) เสรีภาพในการเลือกคู่สัญญา (Freedom to Select the Other Party)

3) เสรีภาพในการกำหนดเงื่อนไขในสัญญา (Freedom to Decide the Contract Term)

4) เสรีภาพที่ไม่ต้องทำตามแบบ (Freedom from Form)

ดังนั้นเสรีภาพในการทำสัญญา จึงหมายถึงเสรีภาพในการเลือกและเข้าทำสัญญาในแบบใดๆ ก็ได้เสรีภาพในการตัดสินใจว่าจะเข้าทำสัญญาหรือไม่เสรีภาพในการกำหนดข้อตกลง ในแต่ละสัญญากับคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง เสรีภาพในการเลือกแบบของสัญญามาใช้ เสรีภาพในการเลือกเนื้อหาของสัญญาและผลของสัญญาที่จะเป็นไป กล่าวคือ บุคคลมีเสรีภาพที่จะเลือกวิธีจัดการสัญญา และวางข้อกำหนดเงื่อนไขอย่างไรก็ได้โดยอิสระ และด้วยใจสมัครตราบเท่าที่ไม่ขัดต่อหลักความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน ทั้งนี้ แต่เดิมจึงไม่ได้คำนึงถึงสถานะของคู่กรณีที่ทำสัญญากันแต่อย่างใดแต่ทางปฏิบัติในความเป็นจริงจะมีคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งที่

¹⁷ ศนันท์กรณ (จำปี) โสทธิพันธ์ กฎหมายลักษณะนิติกรรม-สัญญา สำนักพิมพ์วิญญูชน 2522 หน้า 60-65

มักจะมียอำนาจในการต่อรองสูงกว่าคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งเสมอ เช่น ผู้ประกอบธุรกิจการค้าสามารถกำหนดเงื่อนไขที่อาจไม่เป็นไปตามความประสงค์ของคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งอย่างแท้จริง จะเห็นได้จากได้มีการใช้สัญญาสำเร็จรูปซึ่งกำหนดเงื่อนไขไว้ตายตัว โดยไม่อาจเปลี่ยนแปลงแก้ไขได้โดยที่คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง ไม่มีสิทธิโต้แย้งเงื่อนไขในสัญญานั้นได้เลย แม้ว่าโดยหลักการตามทฤษฎีของสัญญาแล้วเขามีสิทธิที่จะกระทำ ได้ก็ตาม ฉะนั้นจึงทำให้คู่สัญญามีสิทธิเพียงเลือกที่จะยอมรับหรือปฏิเสธเงื่อนไขนั้นทั้งหมดเท่านั้น

หลักเสรีภาพในการทำสัญญา เป็นหลักที่อธิบายแก่นแท้ที่เกิดจากสัญญา จะเป็นหน้าที่ยุติธรรมสำหรับคู่สัญญา เพราะคู่สัญญามีเสรีภาพอิสระที่จะตกลงทำสัญญาหรือไม่ก็ได้ ถ้าอีกฝ่ายหนึ่งเห็นว่าการเอาเปรียบเกินไปหรือหน้าที่ตนรับภาระไว้มีมากกว่านี้ อีกฝ่ายหนึ่งต้องปฏิบัติตอบแทนจนไม่เป็นธรรมแล้ว ก็ไม่จำเป็นต้องยอมรับตกลงก่อให้เกิดหนี้ โดยการไม่ตกลงทำ สัญญาด้วย เมื่อใดที่คู่สัญญาตกลงทำ สัญญาก็ต้องถือเท่ากับว่าคู่สัญญาเห็นว่าหนี้ นั้นยุติธรรมแล้วและหลังที่สัญญาเกิดขึ้นแล้ว ลูกหนี้จะอ้างในภายหลังว่าตนไม่ได้รับความยุติธรรมไม่ได้ เพราะในขณะที่ทำสัญญาไม่มีใครบังคับ

สัญญา คือ นิติกรรมอย่างหนึ่งซึ่งผู้กระทำ จะต้องกระทำ ด้วยใจสมัครมุ่งโดยตรงต่อการผูกนิติสัมพันธ์ขึ้นระหว่างบุคคลเพื่อจะก่อ เปลี่ยนแปลง โอน สงวนหรือระงับสิทธิ หรือเรียกได้ว่าสัญญาทำให้เกิดหนี้ จะเห็นว่าเกิดสัญญาได้ต้องมีความสมัครใจของคู่สัญญาที่ต้องการผูกพันด้วยกัน ซึ่งก็เป็นหลักในเรื่องของความอิสระในการแสดงเจตนานั้นเอง

หลักเสรีภาพในการทำสัญญาถือเป็นเพียงนโยบายทางกฎหมาย (Legal Policy) แสดงให้เห็นถึงเสรีภาพของบุคคลที่จะเปลี่ยนแปลงสิทธิตนตามที่ต้องการและเป็นหลักที่ให้เสรีภาพอย่างสมบูรณ์แก่คู่สัญญาในอันที่จะกำหนดชนิดแบบและเนื้อหาของกิจการที่ประสงค์จะตกลงกันในการทำ สัญญาโดยอิสระและด้วยความสมัครใจหากข้อตกลงนั้นไม่ขัดกับความสงบเรียบร้อยของประชาชนและสัญญานั้นย่อมมีผลใช้บังคับได้ ทฤษฎีว่าด้วยเสรีภาพในการทำสัญญา จึงถือหลักที่ว่าตัวที่ก่อให้เกิดหนี้ในเรื่องเกี่ยวกับสัญญานั้น คือ ความสมัครใจ หรือเจตนานั้นเอง หลักเสรีภาพในการทำ สัญญา ตัวที่ก่อให้เกิดหนี้ในสัญญา คือ ความสมัครใจ หรือ เจตนา หากกรณีบุคคลใดทำ สัญญาขึ้นซึ่งก่อให้เกิดหนี้ผูกพันตนเป็นการจำกัดเสรีภาพของตนลงนั้น หนี้ที่เกิดขึ้นนั้นจะเกิดขึ้นด้วยอำนาจของกฎหมายที่รับรองและยอมรับบังคับการให้โดยมิได้เกิดจากความสมัครใจหรือเจตนาของคู่สัญญาแต่ก็เป็นหลักที่ว่าบุคคลทุกคนมีเสรีภาพที่จะทำสัญญาผูกพันตนหรือไม่ก็ได้จะก่อหนี้หรือไม่ก็ได้แล้วแต่ความสมัครใจของบุคคลนั้น หนี้จึงเกิดขึ้น โดยอำนาจของการกระทำ โดยสมัครใจของบุคคลนั้นเอง มิใช่เกิดโดยอำนาจภายนอกอื่นใด สัญญาไม่ได้มีสภาพบังคับ หลักเสรีภาพในการทำสัญญาเป็นหลักของหนี้ที่เกิดจากสัญญาเป็นหน้าที่ยุติธรรมสำหรับคู่สัญญา

เพราะเหตุผลที่ว่าเมื่อใดที่คู่สัญญาตกลงทำสัญญาก็ต้องถือว่าเท่ากับคู่สัญญาเห็นว่านั่นนัยุติธรรมดีแล้ว โดยจะอ้างภายหลังว่าตนไม่ได้รับความยุติธรรมไม่ได้ หรือฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งจะอ้างว่าอีกฝ่ายเอาเปรียบหรือได้เปรียบจากข้อสัญญาที่ตกลงกันแล้วไม่ได้เช่นกัน นอกจากนี้ยังมีแนวความคิดของนักเศรษฐศาสตร์เสรีนิยมยืนยันหลักเสรีภาพ ในการทำ สัญญาว่าเป็นหลักหรือวิธีการที่ดีที่สุดในการที่จะได้ผลลัพธ์ที่ยุติธรรม และเป็นประโยชน์แก่คู่สัญญา

4.5.2 หลักความศักดิ์สิทธิ์ของเจตนา (Autonomy of the Will) เป็นหลักที่อาศัยความเป็นเหตุเป็นผลทางนิติปรัชญา ว่าด้วยนิติสัมพันธ์ทางนี้ว่าอยู่บนรากฐานของเจตนาของบุคคลโดยเจตนาเป็นแหล่งกำเนิดและเป็นมาตรการของสิทธิ โดยการแสดงเจตนา (Declaration of Intention) เป็นการกระทำซึ่งบุคคลแต่ละคนประสงค์ที่จะก่อให้เกิดผลทางกฎหมายบางประการ และได้มีการแสดงออกซึ่งความประสงค์นั้น¹⁸

ดังนั้น การมีเจตนาอยู่ภายใต้จิตใจของบุคคลใดๆ จึงไม่เกิดผลทางกฎหมายแต่อย่างใด ต้องมีการแสดงออกมาให้ปรากฏเป็นการกระทำ ไม่ว่าจะเป็นการกระทำที่แสดงออกมาอย่างชัดแจ้งหรือเป็นการแสดงออกมาโดยนัยเฉย ถ้าเป็นความประสงค์ของผู้แสดงเจตนาที่จะให้เกิดผลขึ้นแล้ว ก็ถือว่าบุคคลนั้น ได้แสดงเจตนาแล้วนั่นเอง หลักความศักดิ์สิทธิ์ของการแสดงเจตนาเริ่มมาจากที่บุคคลทุกคนมีอิสระในทางความคิดที่มีอยู่ในตัวเป็นธรรมชาติ การที่บุคคลจะกระทำการใด บุคคลนั้นย่อมรู้ตัวเอง แต่สิ่งสำคัญในการแสดงเจตนาทางด้านการทำสัญญานั้น ต้องมีความสมัครใจของบุคคลนั้นด้วยในการที่จะเข้าไปผูกพันในหนี้ที่เกิดจากสัญญานั้น

หลักความศักดิ์สิทธิ์ของเจตนาเริ่มมาจากที่บุคคลทุกคนมีอิสระในทางความคิดที่มีอยู่ในตัวเป็นธรรมชาติ การที่บุคคลจะกระทำการใดบุคคลนั้นย่อมต้องรู้ตัวเอง แต่สิ่งสำคัญในการแสดงเจตนาทางด้านการทำสัญญานั้นต้องมีความสมัครใจของบุคคลนั้นเองด้วยในการที่จะเข้าไปผูกพันในหนี้ที่เกิดจากสัญญานั้น อันมีความหมายที่ปรากฏอยู่ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 149 ซึ่งบัญญัติว่า “การใดๆอันทำโดยชอบด้วยกฎหมายและด้วยใจสมัคร มุ่งโดยตรงต่อการผูกนิติสัมพันธ์ขึ้นระหว่างบุคคล เพื่อจะก่อ เปลี่ยนแปลง โอน สงวนหรือระงับซึ่งสิทธิ”

หลักความศักดิ์สิทธิ์ของการแสดงเจตนาเป็นทฤษฎีที่พบในระบบประมวลกฎหมายมากกว่าในระบบกฎหมายจารีตประเพณี โดยในระบบประมวลกฎหมาย หลักในเรื่องความศักดิ์สิทธิ์ของการแสดงเจตนา นั้นแสดงให้เห็นถึงนโยบายของรัฐที่ไม่เข้าไปแทรกแซงกิจการระหว่างเอกชน

¹⁸ ดร.พรพร ธีระวัฒน์ กฎหมายสัญญาสถานะใหม่ของสัญญาปัจจุบันและปัญหาข้อสัญญาไม่เป็นธรรม กรุงเทพมหานคร โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2542 หน้า 40-50

สัญญา จึงถือได้ว่า ความศักดิ์สิทธิ์ของการแสดงเจตนาเป็นเรื่องของกฎหมายที่ไม่ใช่เป็นแค่เพียงนโยบายเหมือนกันกับหลักเกณฑ์ของกฎหมายจารีตประเพณีซึ่งจะเห็นได้จากข้อความที่ว่า มูลหนี้ตามกฎหมายที่มีบ่อเกิดจากนิติกรรมนั้นอาจต้องค้นหาบุคคลมีเจตนาที่จะเข้าทำนิติกรรมนั้นหรือไม่ นอกจากนั้นระบบประมวลกฎหมายยังถือว่าเจตนาร่วมกันอย่างแท้จริง และเจตนาที่แสดงออกเป็นสาระสำคัญกับหลักในเรื่องการต่อรอง (Bargain) มากกว่า¹⁹

กล่าวโดยสรุป หลักความศักดิ์สิทธิ์ของเจตนา เป็นหลักเกณฑ์ที่เอกชนสามารถกำหนดนิติสัมพันธ์ระหว่างกัน โดยอิสระ เจตนาเป็นแหล่งกำเนิดของสิทธิ เจตนามีความเป็นอิสระจะก่อให้เกิดสิทธิและหน้าที่ต่างๆ บุคคลทุกคนมีอิสระที่จะผูกมัดตนเองต่อผู้อื่นตามที่ตนต้องการ เจตนาจึงเป็นตัวก่อให้เกิดสัญญา

4.6 การตีความในสัญญา

4.6.1 หลักของการตีความตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ คือ การตีความนิติกรรมใน มาตรา 171 และการตีความสัญญาในมาตรา 368 ซึ่งเป็นเรื่องสอดคล้องและพึงไปในทางเดียวกัน ทั้งนี้ เนื่องจากบทบัญญัติทั้งสองมีที่มาจากประมวลกฎหมายแพ่งเยอรมัน ย่อมนำมาใช้ในการตีความสัญญาด้วย โดยจะได้หลักในการตีความสัญญา 2 ประการ คือ 1) ต้องค้นหาเจตนาอันแท้จริงของการแสดงเจตนาของกลุ่มสัญญาที่สร้างขึ้น 2) ต้องแสดงเจตนาของกลุ่มสัญญา หรือความตกลงนั้นโดยอาศัยความสุจริตโดยคำนึงถึงปกติประเพณีเป็นสำคัญ

4.6.2 การตีความตามมาตรา 171 ในฐานะที่สัญญาก็เป็นการแสดงเจตนาทำนิติกรรมอย่างหนึ่ง ดังนั้น หลักการตีความการแสดงเจตนาจึงต้องนำมาใช้ด้วย ซึ่ง มาตรา 171 บัญญัติว่า “ในการตีความการแสดงเจตนา นั้น ให้ฟังถึงเจตนาอันแท้จริงยิ่งกว่าถ้อยคำสำนวนหรือตัวอักษร” ซึ่งหมายความว่า ต้องค้นหาเจตนาที่แท้จริงที่แสดงออกมา ไม่ใช่การค้นหาเจตนาแท้จริงที่อยู่ภายในซึ่งไม่มีใครจะล่วงรู้ได้ ดังนั้น การค้นหาเจตนาที่แท้จริงนี้ จึงหมายถึงเจตนาที่แท้จริงที่แสดงออกมา และไม่ใช่พิจารณาเฉพาะถ้อยคำ สำนวน ซึ่งอาจเป็นคำพูด หรือคำนึงถึงตัวอักษรเมื่อมีการเขียนเป็นลายลักษณ์อักษรก็ตาม

¹⁹ไชยยศ เหมะรัชตะ กฎหมายว่าด้วยการประกันภัย กรุงเทพมหานคร สำนักพิมพ์นิติธรรม 2540 หน้า 84-86

4.6.3 การตีความตามมาตรา 368 เป็นหลักเกณฑ์การตีความที่ได้กำหนดไว้ในเรื่องของสัญญาโดยเฉพาะมาตรา 368 บัญญัติว่า “สัญญานั้นท่านให้ตีความไปตามความประสงค์ในทางสุจริต โดยพิเคราะห์ถึงปกติประเพณีด้วย” ซึ่งหมายความว่า ในการตีความสัญญานั้นต้องคำนึงถึงความประสงค์หรือเจตนาอันมีส่วนร่วมกันของกลุ่มสัญญา ซึ่งเป็นเจตนาอันคาดหมายโดยสุจริต และต้องคำนึงประเพณีปฏิบัติในระหว่างกลุ่มสัญญาเอง หรือประเพณีในทางการค้าด้วย เนื่องจากสัญญาเป็นการใช้หลักอิสระในทางแพ่ง ซึ่งกลุ่มสัญญาได้กำหนดขอบเขตในทางกฎหมายของตนเอง การตีความสัญญาจึงเป็นการตรวจสอบค้นหาความหมายของสิ่งที่กลุ่มสัญญากำหนด การตีความสัญญาจึงต้องเป็นการค้นหาค้นหาความหมายที่ร่วมกันของกลุ่มสัญญา และต้องเป็นเจตนาที่ได้แสดงออกมาตามเนื้อหาของสัญญานั้นด้วย

4.6.4 หลักการตีความสัญญาสำเร็จรูปตามพระราชบัญญัติ ว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 ตามกฎหมายดังกล่าวได้บัญญัติการตีความสัญญาสำเร็จรูปไว้ใน มาตรา 4 วรรคสอง ว่า “ในกรณีที่มีข้อสงสัย ให้ตีความสัญญาสำเร็จรูปไปในทางที่เป็นคุณแก่ฝ่ายซึ่งมิได้เป็นผู้กำหนดสัญญาสำเร็จรูปนั้น” เนื่องจากสัญญาสำเร็จรูป เป็นสัญญาที่คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งแต่เพียงฝ่ายเดียวเป็นผู้กำหนดเนื้อหาหรือข้อสัญญาไว้ล่วงหน้า และฝ่ายที่เป็นผู้กำหนดมักเป็นผู้ที่มีอำนาจในทางเศรษฐกิจเหนือกว่า หรือที่เรียกว่าผู้ประกอบการธุรกิจ ดังนั้น ข้อสัญญาที่ถูกกำหนดไว้ล่วงหน้าจึงมักมีเนื้อหาสาระที่เป็นคุณหรือเป็นประโยชน์แก่คู่สัญญาฝ่ายนั้นอยู่แล้ว ดังนั้น เพื่อความยุติธรรม หากข้อสัญญามีข้อสงสัยจำเป็นต้องตีความกฎหมาย จึงกำหนดให้เป็นคุณแก่คู่สัญญาอีกฝ่ายซึ่งมิได้เป็นผู้กำหนดสัญญาสำเร็จรูปนั้น

4.7 บุคคลที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์

บุคคลที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ที่มีการประกันกันนั้นมีอยู่ด้วยกัน 2 ฝ่าย คือ ผู้ว่าจ้างซ่อมแซมรถยนต์หรือผู้ว่าจ้างทำของ และ ผู้รับจ้างซ่อมแซมรถยนต์หรือผู้รับจ้างทำของ ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

4.7.1 ผู้ว่าจ้างซ่อมรถยนต์หรือผู้ว่าจ้างทำของ

ผู้ว่าจ้างซ่อมรถยนต์หรือผู้ว่าจ้างทำของ เป็นผู้ที่ตกลงให้ผู้รับจ้างทำการงานสิ่งใดจนสำเร็จให้แก่ตน แล้วจ่ายเงินจ้างให้กับผู้รับจ้าง²⁰ โดยมีได้ให้ผู้รับจ้างทำการงาน โดยเปล่าประโยชน์หรือโดยปราศจากค่าตอบแทน²¹

²⁰ ไพทิจิต เอกจริยกร คำอธิบายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน, พิมพ์ครั้งที่ 8 กรุงเทพมหานคร

4.7.2 ผู้รับจ้างซ่อมแซมรถยนต์หรือผู้รับจ้างทำของ

ผู้รับจ้างซ่อมแซมรถยนต์หรือผู้รับจ้างทำของ เป็นผู้ที่ตกลงรับจะทำการงานใดสิ่งหนึ่งจนสำเร็จให้แก่ผู้ว่าจ้าง โดยได้รับสินจ้างเป็นการตอบแทน ซึ่งสินจ้างนั้นที่ต้องการจ้างโดยมากเป็นเงินตรา แต่จะตกลงจ่ายเป็นทรัพย์สินอย่างอื่นก็ได้²²



²¹ จินดา บุญชอกม, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยจ้างแรงงาน จ้างทำของ พระนคร โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2512 หน้า 15

²² ไพทิต เอกจริยกร อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 12 หน้า 136

บทที่ 3

มาตรการทางกฎหมายการคุ้มครองผู้บริโภคในธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ ตามกฎหมายไทยและต่างประเทศ

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองผู้บริโภคในธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ซึ่งจะได้นำเสนอความสำคัญและสาระสำคัญของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค การกำกับดูแลส่งเสริมและการซ่อมแซมรถยนต์ดังนี้

1. มาตรการทางกฎหมายการคุ้มครองผู้บริโภคในธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ตามกฎหมายไทย

1.1 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภคพ.ศ. 2522

การคุ้มครองผู้บริโภคที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ได้มีการกำหนดให้ธุรกิจการให้บริการซ่อมรถยนต์หมายถึงการประกอบธุรกิจหลักในการให้บริการซ่อมบำรุงรักษาเครื่องยนต์และหรือซ่อมตัวถังและอาจให้มีบริการทำสีบำรุงรักษารถยนต์รวมทั้งส่วนควบอื่นและอุปกรณ์รถยนต์ด้วย ทั้งนี้ไม่ว่าจะให้บริการภายในหรือภายนอกสถานประกอบการ โดยที่รถยนต์ให้หมายความว่ารถยนต์ส่วนบุคคลรถยนต์สาธารณะและรถยนต์บริการตามกฎหมายรถยนต์โดยเป็นธุรกิจที่ควบคุมรายการในหลักฐานการรับเงินและลักษณะของหลักฐานการรับเงินซึ่งคณะกรรมการว่าด้วยสัญญาได้พิจารณาบังคับธุรกิจการให้บริการซ่อมรถยนต์เพราะการประกอบธุรกิจดังกล่าว

1.1.1 เป็นธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการดำรงชีวิตประจำวันของผู้บริโภค

1.1.2 เป็นธุรกิจที่ผู้ประกอบการมีอำนาจต่อรองเหนือกว่าผู้บริโภค ทั้งนี้โดยพิจารณาจากฐานะทางเศรษฐกิจความรู้ความเข้าใจและความสันตษัตถ์ชัดเจน

1.1.3 เป็นธุรกิจที่หากมีการกำหนดรายการในหลักฐานการรับเงินแล้วจะเป็นประโยชน์ต่อการคุ้มครองผู้บริโภคโดยที่การกำหนดลักษณะของหลักฐานการรับเงินนั้นต้องเป็นการกำหนดรายการในหลักฐานการรับเงินสามารถกระทำได้โดยสภาพไม่เป็นการเพิ่มภาระเกินควรแก่การประกอบธุรกิจและสามารถคุ้มครองประโยชน์ของผู้บริโภคได้เช่นใช้เป็นหลักฐานในการตรวจสอบมูลค่าหรือราคาสินค้าหรือบริการหรือใช้เป็นหลักฐานในการพิสูจน์ความรับผิดชอบเกี่ยวกับการขายสินค้าหรือการให้บริการได้โดยที่ธุรกิจการให้บริการซ่อมแซมรถยนต์ต้องจัดให้มีหลักฐาน

การรับเงินซึ่งต้องมีข้อความภาษาไทยที่สามารถเห็นและอ่านได้ชัดเจนมีขนาดของตัวอักษรไม่เล็กกว่าสองมิลลิเมตรและต้องใช้ข้อความที่มีสาระสำคัญและเงื่อนไขดังต่อไปนี้

1) ชื่อและที่อยู่ของผู้ประกอบธุรกิจและของผู้มีอำนาจออกหลักฐานการรับเงิน

2) วันเดือนปีที่ผู้บริโภคร่างมอบรถยนต์ให้ซ่อมและวันเดือนปีที่ผู้บริโภครับมอบรถยนต์เมื่อซ่อมเสร็จ

3) วันเดือนปีที่รับเงินหรือค่าตอบแทนการให้บริการซ่อมรถยนต์

4) รายละเอียดเกี่ยวกับยี่ห้อรุ่นหมายเลขเครื่องยนต์ตัวถังและหมายเลขทะเบียนของรถยนต์ที่ทำการซ่อม

5) ระยะทางการใช้ของรถยนต์ในวันที่รับมอบเพื่อซ่อมและในวันที่ซ่อมเสร็จ

6) รายการที่ทำการซ่อม

7) ราคาค่าบริการซ่อมรถยนต์ (ค่าแรง)

8) กรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงอะไหล่ต้องระบุ

9) รายการยี่ห้อและสภาพของอะไหล่ที่เปลี่ยน

10) ราคาอะไหล่

11) ระยะเวลาหรือระยะทางสำหรับการรับประกันความชำรุดบกพร่องหรือคุณภาพงานซ่อมและหรือการรับประกันอะไหล่ที่เปลี่ยน

12) ลายมือชื่อของผู้มีอำนาจออกหลักฐานการรับเงินในเอกสารหลักฐานการรับเงินและหรือเอกสารแนบท้ายหลักฐานการรับเงินทั้งหมดซึ่งหลักฐานการรับเงินนั้นต้องไม่มีข้อความที่มีลักษณะหรือความหมายเป็นการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบของผู้ประกอบธุรกิจที่เกิดจากความจงใจหรือประมาทเลินเล่อในการให้บริการซ่อมรถยนต์ของผู้ประกอบธุรกิจหรือของบุคคลอื่นซึ่งผู้ประกอบธุรกิจต้องรับผิดชอบ

มาตรการในการคุ้มครองผู้บริโภคเกี่ยวกับการซ่อมแซมรถยนต์ เนื่องจากความเหลื่อมล้ำในการทำสัญญากับผู้ประกอบการธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ จึงต้องมีมาตรการทางกฎหมายเพื่อคุ้มครองผู้บริโภคด้านสัญญามาตรา 35 ทวิ โดยมีสาระสำคัญดังที่กล่าวมาแล้ว กำหนดให้ผู้ประกอบธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ต้องจัดทำสัญญาให้เป็นไปตามข้อกำหนดของคณะกรรมการว่าด้วยสัญญา เมื่อมีประกาศของคณะกรรมการว่าด้วยสัญญากำหนดให้ธุรกิจใดเป็นธุรกิจควบคุมสัญญาแล้วผลทางกฎหมายมีดังนี้

1) ถ้าสัญญานั้นไม่มีข้อสัญญาตามที่กฎหมายกำหนดว่าต้องใช้ หรือเป็นไปตามเงื่อนไขที่กฎหมายกำหนดให้มี ถือว่ามีข้อสัญญาตามที่กำหนดหรือมีเงื่อนไขตามที่กำหนดในสัญญาโดยอัตโนมัติ (มาตรา 35 ตี)

2) ถ้าสัญญานั้นใช้ข้อสัญญาใด ๆ ที่มีประกาศห้ามใช้หรือต้องไม่ใช้ให้ถือว่าสัญญานั้นไม่มีข้อสัญญาที่ห้ามใช้โดยอัตโนมัติ (มาตรา 35 จัตวา)

3) ผู้ประกอบธุรกิจควบคุมสัญญาต้องส่งมอบสัญญาที่มีข้อสัญญาถูกต้องตามมาตรา 35 ทวิ ให้แก่ผู้บริโภคภายในระยะเวลาที่เป็นการปฏิบัติตามปกติสำหรับการประกอบธุรกิจประเภทนั้น ๆ (มาตรา 35 อัฐ)

การฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตาม คือ การไม่ส่งมอบสัญญา มีโทษทางอาญา คือ โทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ²³ มาตรการทางกฎหมายนี้ถือเป็นการกำหนดวิธีป้องกันความเหลื่อมล้ำไม่เป็นธรรมในการทำสัญญาระหว่างผู้บริโภคและผู้ประกอบธุรกิจโดยการกำหนดให้ผู้ประกอบธุรกิจต้องจัดทำสัญญาให้เป็นไปตามข้อกำหนดที่คณะกรรมการว่าด้วยสัญญาประกาศในพระราชกฤษฎีกา

ในส่วนของธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ จากข้อกำหนดของคณะกรรมการว่าด้วยสัญญากำหนดรายการในหลักฐานการรับเงินไว้ เพื่อพิสูจน์ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ ซึ่งไม่ได้คุ้มครองผู้บริโภคตั้งแต่เริ่มต้น และป้องกันความเสียหาย ความปลอดภัยของผู้บริโภค ไม่มีการตรวจสอบโดยองค์กรใด หรือกำกับ ดูแล ควบคุมมาตรฐานของการซ่อมแซมรถยนต์ และไม่มีกฎหมายรองรับ

1.2 พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540

มาตรการป้องกันความไม่เป็นธรรมในการทำสัญญาซึ่งใช้ได้กับทุกสัญญาเป็นการทั่วไป แต่มีข้อจำกัดที่ต้องไปศาลและไม่มีโทษทางอาญา เหตุที่ต้องมีการบัญญัติพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรมขึ้นเนื่องมาจากบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่เพียงพอที่จะเยียวยาในปัญหาข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม โดยได้มีการนำเอา The Unfair Contract Term Act 1977 ของประเทศอังกฤษมาเป็นแม่แบบในการร่างกฎหมาย²⁴ บุคคลที่ได้รับความคุ้มครองภายใต้กฎหมายฉบับนี้ได้แก่คู่สัญญาที่เข้าทำสัญญาที่จะเป็นมูลเหตุให้เกิดข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม นอกจากนั้นยังให้ศาลเป็นผู้ตรวจสอบสัญญาที่อยู่ในขอบเขตของพระราชบัญญัติหากเป็นการเอาเปรียบมากเกินไปก็ให้อำนาจศาลในการพิพากษาให้มีผลบังคับเท่าที่เป็นธรรม และสมควรแก่กรณี

²³ สุขุม ศุภนิธย์ องค์กรเอกชนเพื่อคุ้มครองผู้บริโภค 2544 หน้า 53-54

²⁴ พิเศษ ณ นคร กฎหมายว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม วารสารนิติศาสตร์ ฉบับที่ 4 ปีที่ 30 หน้า 80-81

รวมทั้งความสุจริต ฐานะทางเศรษฐกิจ อำนาจต่อรอง ความเข้าใจ ทางได้เสียของกลุ่มสัญญาตามสภาพความเป็นจริงการตกลงทำสัญญาในปัจจุบันมักจะอยู่ในรูปแบบของสัญญาสำเร็จรูปหรือสัญญามาตรฐานเป็นส่วนใหญ่โดยกลุ่มสัญญาฝ่ายหนึ่งซึ่งเป็นผู้มีอำนาจทางเศรษฐกิจหรือความรู้ความสามารถทางเทคโนโลยีเหนือกว่าเป็นผู้กำหนดข้อสัญญาต่างๆไว้ล่วงหน้าเพื่อใช้แก่กลุ่มสัญญาอีกฝ่ายหนึ่งที่จะต้องเข้ามาทำสัญญาดำเนินการโดยสัญญาที่เกิดจากความตกลงดังกล่าวนี้แม้จะเป็นความสมัครใจไม่มีการข่มขู่สำคัญผิดหรือกลล่อลวงที่จะทำให้สัญญานั้นเป็น โหมะหรือ โหมะแต่เป็นความสมัครใจที่จำยอมต้องตกลงในลักษณะที่ไม่มีอำนาจต่อรองที่เท่าเทียมกันในระหว่างกลุ่มสัญญาจึงทำให้เกิดปัญหาข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรมและแนวความคิดในการคุ้มครองกลุ่มสัญญาที่เสียเปรียบจากข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม โดยการปรับหลักสุจริตหลักความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชนหลักการตีความการแสดงเจตนาการตีความสัญญาและหลักการตีความให้เป็นคุณแก่ผู้ต้องเสียเปรียบในมูลหนี้สำหรับเหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรมพ.ศ. 2540 เนื่องจากหลักกฎหมายเกี่ยวกับนิติกรรมหรือสัญญาที่ใช้บังคับต้องมีพื้นฐานมาจากเสรีภาพของบุคคลตามหลักของความสัมพันธ์ของการแสดงเจตนา รัฐจะไม่เข้าแทรกแซงแม้ว่ากลุ่มสัญญาฝ่ายหนึ่งได้เปรียบกลุ่มสัญญาอีกฝ่ายหนึ่งวันแต่จะเป็นการต้องห้ามขัดแย้งโดยกฎหมายหรือขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนแต่ในปัจจุบันสภาพสังคมเปลี่ยนแปลงไปทำให้ผู้ซึ่งมีอำนาจต่อรองทางเศรษฐกิจเหนือกว่าถือโอกาสอาศัยหลักดังกล่าวเอาเปรียบกลุ่มสัญญาอีกฝ่ายหนึ่งซึ่งมีอำนาจต่อรองทางเศรษฐกิจด้อยกว่าอย่างมากซึ่งทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมและไม่สงบสุขในสังคมรัฐจึงกำหนดกรอบของการใช้หลักความสัมพันธ์ของการแสดงเจตนาและเสรีภาพของบุคคลเพื่อแก้ไขความไม่เป็นธรรมและความไม่สงบสุขในสังคม โดยกำหนดแนวทางให้แก่ศาลเพื่อใช้ในการพิจารณาว่าข้อสัญญาหรือข้อตกลงใดที่ไม่เป็นธรรมและให้อำนาจแก่ศาลที่จะสั่งให้ข้อสัญญาหรือข้อตกลงที่ไม่เป็นธรรมนั้นมีผลบังคับเท่าที่เป็นธรรม

พระราชบัญญัติว่าด้วยสัญญาที่ไม่เป็นธรรมนั้นมีข้อจำกัด กล่าวคือ กฎหมายฉบับนี้มีวัตถุประสงค์ในการแก้ไขความไม่เป็นธรรมอันเกิดจากผลบังคับนิติกรรมสัญญาบางประเภท เช่น สัญญาขายฝาก สัญญาเช่าซื้อ สัญญาบัตรเครดิต และให้ความคุ้มครองแก่ผู้บริโภคที่นำคดีขึ้นสู่ศาลเท่านั้น²⁵ ในคดีเกี่ยวกับการซ่อมแซมรถยนต์พระราชบัญญัติฉบับนี้ไม่ได้บัญญัติไว้เป็นการเฉพาะ จึงไม่ได้รับความคุ้มครอง ซึ่งผู้บริโภคไม่ได้รับความเป็นธรรมจากการนำรถยนต์เข้าซ่อมแซม เลือ

²⁵ สุชาญวิทย์ นาคเพชร ปัญหาข้อกฎหมายที่เกิดจากกรณีการจำหน่ายรถยนต์ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2551 ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขากฎหมายเอกชน. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2553 หน้า 53

ที่จะไม่นำคดีสู่ การพิจารณาของศาล เนื่องจากมีค่าใช้จ่ายจำนวนมากในการดำเนินคดี และเลือกที่จะใช้วิธีเจรจาไกล่เกลี่ย ขอมเสียบเปรียบผู้ประกอบการ

1.3 พระราชบัญญัติส่งเสริมการพัฒนาฝีมือแรงงานพ.ศ. 2545 กับธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์

เดิมมีการประกาศใช้พระราชบัญญัติส่งเสริมการฝึกอาชีพพ.ศ. 2537 โดยที่เป็นการสมควรส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการฝึกอาชีพแก่บุคคลซึ่งอยู่ในวัยทำงานได้ฝึกคนให้มีฝีมือเพื่อมีโอกาสเข้าสู่ตลาดแรงงานและเพื่อให้บุคคลซึ่งทำงานอยู่แล้วได้รับการฝึกเพื่อยกระดับมาตรฐานฝีมือแรงงาน รวมทั้งเพื่อให้มีการร่วมมือระหว่างสถานประกอบการและสถานศึกษาในการรับนักเรียน นิสิต นักศึกษา เข้ารับการฝึกงานในสถานประกอบการซึ่งจะเป็นการพัฒนากำลังคนให้สอดคล้องกับความต้องการของธุรกิจและอุตสาหกรรม ซึ่งต่อมาได้มีการประกาศยกเลิกพระราชบัญญัติส่งเสริมการฝึกอาชีพพ.ศ. 2537 โดยแก้ไขปรับปรุงกฎหมายให้นายจ้างหรือสถานประกอบการมีส่วนร่วมในการพัฒนาฝีมือแรงงานมากขึ้น โดยให้คณะกรรมการส่งเสริมการพัฒนาฝีมือแรงงานจัดทำ มาตรฐานฝีมือแรงงานแห่งชาติในสาขาอาชีพต่าง ๆ เสนอรัฐมนตรีเพื่อความเห็นชอบ โดยคณะกรรมการกำหนดคุณสมบัติของผู้เข้ารับการทดสอบ วิธีการทดสอบและการออกหนังสือรับรองว่าเป็นผู้ผ่านการทดสอบมาตรฐานฝีมือแรงงาน มีการส่งเสริมการพัฒนาฝีมือแรงงาน สิทธิประโยชน์สำหรับผู้ดำเนินการฝึก และให้มีการจัดตั้งกองทุนพัฒนาฝีมือแรงงาน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาฝีมือแรงงาน จึงได้มีการตราพระราชบัญญัติส่งเสริมการพัฒนาฝีมือแรงงาน พ.ศ. 2545 ขึ้นมาใช้บังคับแทน ซึ่งมีสาระสำคัญดังนี้

1.3.1 การฝึกอบรมฝีมือแรงงาน การฝึกอบรมฝีมือแรงงานนั้น พระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดให้การฝึกอบรมฝีมือแรงงานเริ่มตั้งแต่การฝึกเตรียมเข้าทำงาน การฝึกยกระดับฝีมือแรงงาน และการฝึกเปลี่ยนสาขาอาชีพ เพื่อให้บุคคลในวัยทำงาน นักเรียน นิสิต นักศึกษามีการฝึกอบรมแรงงานในสาขาวิชาชีพที่ตนต้องการ โดยผู้ดำเนินการฝึกจะต้องจัดทำรายละเอียดการฝึกเสนอต่อนายทะเบียน รวมถึงข้อบังคับหรือระเบียบเกี่ยวกับการฝึกและไม่ให้ผู้ดำเนินการฝึกเรียกหรือเก็บเงินค่าฝึกอบรมหรือค่าตอบแทนในลักษณะใด ๆ อันเกี่ยวกับการฝึกอบรมฝีมือแรงงานจากผู้รับการฝึก โดยผู้ดำเนินการฝึกจะได้รับสิทธิประโยชน์ โดยได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ ได้รับความช่วยเหลือจากกรมพัฒนาฝีมือแรงงานในการพัฒนาหลักสูตร พัฒนาอุปกรณ์ การฝึกอบรม ผู้ดำเนินการเกี่ยวกับการทดสอบมาตรฐานฝีมือแรงงาน ยังรวมถึงการได้รับสิทธิประโยชน์ในการยกเว้นอากรขาเข้าและภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับเครื่องมือ เครื่องจักร และอุปกรณ์ที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อใช้ในการฝึกอบรมฝีมือแรงงาน ได้รับการหักค่าไฟฟ้าและค่าน้ำประปาเป็นจำนวนสองเท่าของ

จำนวนเงินที่ผู้ดำเนินการฝึกได้เสียไปเป็นค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรมฝีมือแรงงาน อันเป็นการส่งเสริมให้มีการพัฒนาฝีมือแรงงานอย่างทั่วถึง และแรงงานมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง

1.3.2 มาตรฐานฝีมือแรงงานการพัฒนาฝีมือแรงงานที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจการซ่อมแซมรถยนต์ที่มีการประกันทันนั้น ได้มีการกำหนดคุณสมบัติของผู้เข้ารับการทดสอบและวิธีการทดสอบมาตรฐานฝีมือแรงงานแห่งชาติ สาขาอาชีพช่างบำรุงรักษารถยนต์ซึ่งคุณสมบัติของผู้เข้ารับการทดสอบ มีดังนี้

1) คุณสมบัติของผู้เข้ารับการทดสอบ

(1) มาตรฐานฝีมือแรงงานแห่งชาติ สาขาอาชีพช่างบำรุงรักษารถยนต์
ระดับ 1

ก. ผู้เข้ารับการทดสอบต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปีบริบูรณ์ นับถึงวัน
รับสมัครเข้ารับการทดสอบ และ

ข. มีประสบการณ์การทำงานหรือประกอบอาชีพเกี่ยวกับสาขา
อาชีพช่างบำรุงรักษารถยนต์ ไม่น้อยกว่า 6 เดือน หรือ

ค. ผ่านการฝึกฝีมือแรงงานหรือฝึกอาชีพ ในสาขาอาชีพบำรุงรักษา
รถยนต์ไม่น้อยกว่า 60 ชั่วโมง หรือ

ง. เป็นผู้ที่จบการศึกษาไม่ต่ำกว่าระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ ใน
สาขาที่เกี่ยวข้องกับอาชีพนี้

(2) มาตรฐานฝีมือแรงงานแห่งชาติ สาขาอาชีพช่างบำรุงรักษารถยนต์
ระดับ 2

ก. มีประสบการณ์การทำงานหรือประกอบอาชีพเกี่ยวกับสาขา
อาชีพช่างบำรุงรักษารถยนต์ไม่น้อยกว่า 1 ปี นับตั้งแต่วันที่ได้รับหนังสือรับรองมาตรฐานฝีมือ
แรงงานแห่งชาติระดับ 1 หรือ

ข. ได้คะแนนรวมในการทดสอบ ระดับ 1 ไม่น้อยกว่าร้อยละ 80

2) วิธีการทดสอบมาตรฐานฝีมือแรงงานแห่งชาติ

(1) วิธีการทดสอบมาตรฐานฝีมือแรงงานแห่งชาติ สาขาอาชีพช่าง
บำรุงรักษารถยนต์ระดับ 1 การทดสอบความรู้ทั้งทฤษฎีและปฏิบัติที่จำเป็น โดยถือว่าเป็นช่างที่มีความ
ความรู้ ความสามารถระดับพื้นฐาน การตัดสินใจปานกลาง มีหัวหน้างานช่วยแนะนำหรือตัดสินใจ
หรือตรวจสอบในเรื่องสำคัญเมื่อจำเป็น โดยมีการทดสอบความสามารถในการตรวจสภาพรถยนต์
ทั่วไปก่อนนำไปใช้งาน การเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่อง กรองน้ำมันเครื่องและทำความสะอาดกรอง
อากาศ การเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเกียร์ธรรมดา เพื่อถ่ายรถยนต์ขับเคลื่อนล้อหลัง การปรับตั้ง

สายพานอัตโนมัติ เครื่องการเปลี่ยนแบตเตอรี่ และการตรวจสอบแก้ไขวงจรไฟฟ้า ตามเวลาที่กำหนด

(2) วิธีการทดสอบมาตรฐานฝีมือแรงงานแห่งชาติ สาขาอาชีพช่างบำรุงรักษารถยนต์ระดับ 2 การทดสอบความรู้ทั้งทฤษฎีและปฏิบัติ โดยถือว่าเป็นช่างที่มีความรู้ทักษะสูงขึ้นวินิจฉัยได้ ตัดสินใจแก้ปัญหาให้คำปรึกษาช่วยเหลือแก่ผู้ร่วมงานประยุกต์ใช้ความรู้ความสามารถกับเทคโนโลยีสมัยใหม่ได้ โดยมีการทดสอบงานตรวจสอบรถยนต์ระยะทาง 10,000 กิโลเมตร งานตรวจสอบฟิวส์และรีเลย์ งานเปลี่ยนผ้าดิสก์เบรก งานเปลี่ยนกรองน้ำมันเชื้อเพลิงของเครื่องยนต์เบนซินหัวฉีด และการทดสอบอื่น ๆ

3) มาตรฐานฝีมือแรงงานแห่งชาติ สาขาอาชีพช่างบำรุงรักษารถยนต์แบ่งออกเป็น 2 ระดับ คือ

(1) ระดับ 1 หมายถึง ช่างที่มีความรู้ ความสามารถระดับพื้นฐาน การตัดสินใจปานกลาง มีหัวหน้างานช่วยแนะนำหรือตัดสินใจ หรือคอยตรวจสอบในเรื่องสำคัญเมื่อจำเป็น

(2) ระดับ 2 หมายถึง ช่างที่มีความรู้ ทักษะสูงขึ้นวินิจฉัยได้ ตัดสินใจแก้ปัญหาให้คำปรึกษาช่วยเหลือแก่ผู้ร่วมงาน ประยุกต์ใช้ความรู้ ความสามารถกับเทคโนโลยีสมัยใหม่ได้โดยมีมาตรฐานฝีมือแรงงานกำหนดแต่ละระดับไว้ดังนี้

ก. มาตรฐานฝีมือแรงงานแห่งชาติ ระดับ 1 ความรู้ ประกอบด้วย ขอบเขตความรู้ความเข้าใจในเรื่องดังต่อไปนี้ ความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน คณิตศาสตร์ประยุกต์ วิทยาศาสตร์ประยุกต์ เครื่องมือพื้นฐานทางด้านช่างยนต์ ส่วนประกอบรถยนต์ การบำรุงรักษารถยนต์ความสามารถ ประกอบด้วย ขอบเขตความสามารถในการปฏิบัติงานดังต่อไปนี้ ความปลอดภัยในการปฏิบัติงานสามารถใช้เครื่องมือ อุปกรณ์ได้ถูกต้อง และเหมาะสมกับงานบำรุงรักษารถยนต์เบื้องต้น การเตรียมงานก่อน การบำรุงรักษารถยนต์ การตรวจสอบสภาพรถตามรายการ สามารถบำรุงรักษาเบื้องต้น สามารถใช้เครื่องมือวัดพื้นฐาน สามารถเปลี่ยนอะไหล่ชิ้นพื้นฐาน การตรวจก่อนการส่งมอบการส่งมอบงาน การรายงาน และทัศนคติที่ดีในการปฏิบัติหน้าที่อีกด้วย

ข. มาตรฐานฝีมือแรงงานแห่งชาติ ระดับ 2 ความรู้ ประกอบด้วย ขอบเขตความรู้ ความเข้าใจในเรื่องดังต่อไปนี้ ความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน คณิตศาสตร์ช่างยนต์ วิทยาศาสตร์ประยุกต์วัสดุ และคุณสมบัติของวัสดุที่ใช้ในการปฏิบัติงาน เครื่องมือพื้นฐานทางด้านช่างยนต์มีความรู้ในการวิเคราะห์ข้อขัดข้องและความเสียหายเบื้องต้น การหล่อลื่นและการเลือกใช้สารหล่อลื่น การทำรายงานและทำสถิติ รวมถึงการทำระบบติดตามลูกค้าเบื้องต้นความสามารถ

ประกอบด้วย ขอบเขตความสามารถในการปฏิบัติงานดังต่อไปนี้ ความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน เครื่องมือและอุปกรณ์ การเตรียมงานก่อนการบำรุงรักษารถยนต์ การตรวจสอบสภาพรถตามรายการ สามารถบำรุงรักษาและวิเคราะห์ปัญหา สามารถใช้เครื่องมือพิเศษในการขันน็อตและโบลต์ในระบบต่าง ๆ การวัด การเปลี่ยนอะไหล่ในการบำรุงรักษาในระบบต่าง ๆ การตรวจก่อนการมอบงาน การส่งมอบงาน การรายงาน และทัศนคติที่ดีในการปฏิบัติหน้าที่อีกด้วย

มาตรการส่งเสริมการพัฒนาฝีมือแรงงานเกี่ยวกับการซ่อมแซมรถยนต์ เพื่อฝึกอาชีพให้มีฝีมือในการทำงานซ่อมแซมรถยนต์ตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ แต่ในปัจจุบันช่างซ่อมแซมรถยนต์ที่มีความรู้ความสามารถไม่เพียงพอ เมื่อสถานประกอบการซ่อมแซมรถยนต์บางแห่งขาดแคลนช่างฝีมือ ทำให้คุณภาพและมาตรฐานของการซ่อมแซมรถยนต์แตกต่างกัน ซึ่งไม่มีหน่วยงานหรือองค์กรใดเข้าไปควบคุม ตรวจสอบคุณภาพและมาตรฐานของการซ่อมแซมรถยนต์

1.4 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยจ้างทำของ

การคุ้มครองผู้บริโภคในการซ่อมแซมรถยนต์กฎหมายว่าด้วยจ้างทำของ เพื่อให้ผู้บริโภคได้รับความปลอดภัยจากการใช้รถยนต์หลังจากผ่านการซ่อมแซมแล้ว การซ่อมแซมรถยนต์นั้นตามหลักกฎหมายสัญญาความรับผิดชอบในทางสัญญาเกิดจากความสัมพันธ์ของคู่สัญญาเมื่อเกิดความเสียหายในการซ่อมรถยนต์ จะต้องนำกฎหมายทางสัญญาหรือทางละเมิดมาเป็นหลักในการฟ้องร้องคดี เพื่อเยียวยาความเสียหายให้กับผู้บริโภค ลักษณะของสัญญาจ้างทำของซ่อมแซมรถยนต์นั้นเป็นสัญญาสองฝ่าย

คู่สัญญาสองฝ่ายคือฝ่ายผู้ว่าจ้างฝ่ายหนึ่งซึ่งเป็นผู้ที่ตกลงให้ผู้รับจ้างทำ การงานสิ่งใดจนสำเร็จให้แก่ตนแล้วจะจ่ายเงินจ้างให้แก่ผู้รับจ้างส่วนคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งก็คือผู้รับจ้างที่ตกลงรับจะทำการงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งจนสำเร็จให้แก่ผู้ว่าจ้าง โดยจะได้รับค่าตอบแทนจะนั้นบุคคลอื่นที่ไม่ใช่คู่สัญญาก็ไม่มีสิทธิให้คู่สัญญาฝ่ายใดต้องปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาได้

สัญญาจ้างทำของมีวัตถุประสงค์ที่สำคัญก็คือการตกลงทำการงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งจนสำเร็จเป็นข้อสำคัญหรือกล่าวอีกนัยหนึ่งวัตถุประสงค์แห่งสัญญาจ้างทำของคือผลสำเร็จแห่งการงานที่ตกลงทำซึ่งการที่ผู้รับจ้างตกลงจะทำการงานสิ่งใดให้แก่ผู้ว่าจ้างจนเป็นผลสำเร็จผู้ว่าจ้างมิได้ต้องการเฉพาะแรงงานของ ผู้รับจ้างแต่เพียงอย่างเดียว ดังเช่นนายจ้างต้องการจ้างลูกจ้างตามสัญญาจ้างแรงงานส่วนที่เกี่ยวกับการงานที่ ผู้รับจ้างจะทำให้แก่ผู้ว่าจ้างนั้นอาจจะเป็น

1.4.1 การทำให้เกิดวัตถุอย่างใดอย่างหนึ่งขึ้นมาเช่นการรับจ้างซ่อมเบรครถยนต์ ซ่อมระบบไฟฟ้า และซ่อมตัวถังรถยนต์

1.4.2 การซ่อมแซมตัดแปลงหรือต่อเติมวัตถุอย่างใดอย่างหนึ่งเช่น ติดตั้งระบบ เครื่องเสียงรถยนต์ ติดระบบสัญญาณกันขโมย หรือหากผู้ว่าจ้างต้องการเปลี่ยนบานประตูหรือ กระจกรถยนต์หรือเปลี่ยนสีรถยนต์จึงจ้างผู้รับจ้างมาดำเนินการเป็นต้น

1.4.3 การทำงานโดยไม่ก่อให้เกิดวัตถุอย่างใดอย่างหนึ่งขึ้นเช่นจ้างช่างตัดสีรถยนต์ จ้างล้างและอัดฉีดรถยนต์

1.4.4 ผู้ว่าจ้างตกลงจะให้สินจ้างเพื่อผลสำเร็จการทำงานนั้น หรือเมื่อซ่อมรถยนต์ เสร็จเรียบร้อยแล้ว

ในสัญญาจ้างทำของซ่อมแซมรถยนต์นั้นผู้รับจ้างมิได้ทำงานให้แก่ผู้ว่าจ้าง โดยเปล่าประโยชน์หรือโดยปราศจากค่าตอบแทนเมื่อผู้รับจ้างทำการงานให้แก่ผู้ว่าจ้างแล้วก็จะ ได้รับสินจ้างเป็นการตอบแทนสัญญาจ้างทำของจึงเป็นสัญญาที่มีค่าตอบแทนและเป็นสัญญาต่างตอบแทนที่คู่สัญญาทั้ง 2 ฝ่ายต่างมีหน้าที่ตอบแทนซึ่งกันและกันสินจ้างที่ต้องจ่ายโดยมากเป็น เงินตราแต่จะตกลงจ่ายเป็นทรัพย์สินอย่างอื่นก็ได้²⁶สินจ้างก็คือบำเหน็จหรือค่าตอบแทนที่นายจ้าง จ่ายให้แก่ลูกจ้าง อันเนื่องมาจากการที่ลูกจ้างได้ทำงานให้แก่นายจ้างส่วนสินจ้างที่นายจ้างให้แก่ ลูกจ้างนั้นจะเป็นสิ่งใดได้บ้างโดยปกติแล้วสินจ้างจะจ่ายกันเป็นเงินอย่างไรก็ตามสินจ้างไม่ จำเป็นต้องจ่ายเป็นเงินเสมอไปจะเป็นทรัพย์สินอื่นก็ได้

1.4.5 เป็นสัญญาต่างตอบแทน

สัญญาจ้างทำของเป็นสัญญาต่างตอบแทน²⁷ กล่าวคือเป็นสัญญาที่ก่อให้เกิด หนี้แก่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายฝ่ายหนึ่งมีหน้าที่จะต้องทำการงานจนสำเร็จอีกฝ่ายหนึ่งจะมีหนี้หรือ หน้าที่จะต้องจ่ายค่าตอบแทนหรือสินจ้างเพื่อผลสำเร็จแห่งการงานที่ทำถ้าทำการงานที่ว่าจ้างไม่ สำเร็จก็ไม่มีสิทธิจะได้รับเงินค่าจ้างการที่สัญญาจ้างทำของเป็นสัญญาต่างตอบแทนย่อมจะมีผลใน กฎหมายหลายประการดังนี้

สิทธิยึดหน่วงเป็นสิทธิของเจ้าหนี้ซึ่งครอบครองทรัพย์สินที่จะมีสิทธิยึด หน่วงทรัพย์สินนั้นไว้เป็นหลักประกันการชำระหนี้ที่เกี่ยวข้องกับตัวทรัพย์สินที่ยึดถือไว้เช่นกรณี ที่ เจ้าของสถานประกอบธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ไม่ได้รับค่าซ่อมแซมรถยนต์เป็นต้นเป็นกรณีที่เจ้าหนี้

²⁶ไพฑูริศ เอกจริยกร คำอธิบายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับชน, พิมพ์ครั้งที่ 8 กรุงเทพมหานครวิญญูชน 2550 หน้า 138

²⁷สุธีร์สุกนิตย์และคณะกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เรียงมาตรา เจ้าทรัพย์ เช่าซื้อ จ้างแรงงาน จ้างทำของ รับชน ยืม ผ่าทรัพย์ บรรพ 3 มาตรา 537-679 กรุงเทพมหานคร โรงพิมพ์ธรรมศาสตร์ 2549หน้า 118-119

ซึ่งยังไม่ได้รับชำระหนี้ที่ถึงกำหนดชำระแล้วและมีทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องกับหนี้อยู่ในครอบครองเจ้าหนี้สามารถยึดหน่วงทรัพย์สินดังกล่าวจนกว่าจะมีการชำระหนี้ดังนั้นเมื่อเจ้าหนี้ได้รับชำระหนี้แล้วสิทธิยึดหน่วงก็ระงับไปเจ้าหนี้ต้องคืนทรัพย์สินแต่อย่างไรก็ตามแม้สิทธิยึดหน่วงจะเป็นทรัพย์สินที่กฎหมายกำหนดขึ้นแต่เจ้าหนี้ไม่สามารถบังคับชำระหนี้กับตัวทรัพย์สินที่ยึดหน่วงได้โดยตรงไม่เหมือนกับกรณีจำนำหรือจำนองสิทธิยึดหน่วงเป็นเพียงสิทธิที่จะยึดหน่วงตัวทรัพย์สินไว้จนกว่าลูกหนี้จะยอมชำระหนี้ให้เท่านั้นนอกจากนี้ทรัพย์สินที่เจ้าหนี้จะใช้สิทธิยึดหน่วงได้กฎหมายยังวางหลักเกณฑ์ว่าต้องมีหนี้อันเป็นคุณประโยชน์เกี่ยวกับตัวทรัพย์สินที่ครอบครองไว้ด้วยซึ่งต่างกับกรณีจำนำหรือจำนองที่มีขึ้นเพื่อประกันหนี้ใดๆก็ได้²⁸

กรณีที่มีสิทธิยึดหน่วงได้ ต้องครอบครองทรัพย์สินของผู้อื่น โดยชอบด้วยกฎหมายมาแต่ต้น²⁹ ที่ว่าครอบครองทรัพย์สินนั้นก็ถือการยึดถือทรัพย์สินนั้นไว้โดยเจตนายึดถือเพื่อตนและทรัพย์สินนั้นต้องเป็นทรัพย์สินของผู้อื่น และในที่สุดการครอบครองทรัพย์สินนั้นต้องชอบด้วยกฎหมายมาแต่ต้น กล่าวคือ หากการที่เข้าครอบครองนั้น เริ่มมาแต่ทำการอันใดอันหนึ่งซึ่งไม่ชอบด้วยกฎหมายแล้วก็ไม่มีความยึดหน่วง เช่น ก. เอรารถยนต์ของตนมาจ้าง ข. ซ่อมแซม ข. ซ่อมแซมแล้วและส่งรถมอบคืน ก. ไปโดย ก. ยังไม่ได้จ่ายค่าจ้างครั้นแล้ว ข. ได้แอบเข้าไปในบ้าน ก. เอรารถยนต์ไปโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย แต่ถ้า ก. เอรารถยนต์มาจ้าง ข. ซ่อมแซม ข. แก่ใจซ่อมแซมแล้วรถยนต์ของ ก. ยังอยู่กับ ข. ดังนั้น ข. ย่อมมีสิทธิยึดหน่วงรถยนต์ได้ตลอดเวลาที่ตนยังไม่ได้รับค่าซ่อมแซมจาก ก.

ต้องมีหนี้เป็นคุณประโยชน์เกี่ยวกับทรัพย์สินนั้น กล่าวคือทรัพย์สินที่ยึดหน่วงนั้นได้ก่อนหนี้ซึ่งผู้ยึดหน่วงเป็นเจ้าหนี้ขึ้น เช่น ก. เอรารถยนต์ของตนให้ ข. ซ่อมแซม ข. รับไปซ่อมแซม ดังนี้ ก็มีหนี้ซ่อมแซมรถยนต์เป็นคุณประโยชน์แก่ ข. ที่จะยึดหน่วงรถยนต์ของ ก จนกระทั่งได้รับค่าซ่อมแซมนั้น โดยที่หนี้นี้จะถึงกำหนดชำระแล้ว³⁰ เช่น โจทก์นำรถยนต์คันพิพาทมาให้จำเลยซ่อมโดยตกลงจะชำระค่าซ่อมรถยนต์คันพิพาทพร้อมค่าซ่อมรถยนต์คันก่อนซึ่งยังไม่ได้ชำระ ดังนี้หนี้อันเป็นคุณประโยชน์แก่จำเลยเกี่ยวข้องกับรถคันพิพาทที่อยู่ในครอบครองของจำเลยคือ หนี้ค่าซ่อมรถยนต์ที่โจทก์ค้างอยู่ทั้งหมด จำเลยจึงมีสิทธิยึดหน่วงรถคันพิพาทไว้สำหรับค่าจ้างซ่อมแซม

²⁸ วิจารณ์สารบรรณตรหลักกฎหมายแพ่งลักษณะหนี้, พิมพ์ครั้งที่ 19 กรุงเทพมหานคร โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2553 หน้า 159-165

²⁹ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 241

³⁰ ม.ร.ว. เสนีย์ ปราโมช ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยนิติกรรมและหนี้ พิมพ์ครั้งที่ 2 กรุงเทพมหานคร สำนักพิมพ์นิติบรรณาการ 2505 หน้า 1040

รถคันก่อนที่โจทก์รับรถไปแล้วด้วย ไม่ใช่เฉพาะค่าซ่อมรถคันที่ยึดไว้เท่านั้น³¹ เป็นมาตรการหนึ่งของผู้รับจ้างทำของเพื่อให้ผู้ว่าจ้างหรือเจ้าของรถยนต์ชำระค่าซ่อมแซมรถยนต์

การคุ้มครองผู้บริโภคกรณีรถยนต์ถูกยึดเป็นเวลานานและขาดการบำรุงรักษาที่ดี ทำให้เสื่อมสภาพระบบการทำงานขัดข้องเมื่อนำมาใช้งาน ดังนั้นต้องมีการตรวจสอบสภาพรถยนต์ให้ผ่านเกณฑ์มาตรฐานเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถยนต์

จากบทบัญญัติมาตรา 587 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์สัญญาจ้างทำของคำนึงถึงความสำเร็จของงานที่จ้างโดยผู้ว่าจ้างไม่มีอำนาจควบคุมบังคับบัญชาสั่งการผู้รับจ้างและผู้รับจ้างทำงานด้วยฝีมือความรู้ความสามารถและใช้ดุลพินิจของตนเองในการทำงานเมื่อผู้รับจ้างทำงานเสร็จก็จะได้รับเงินค่าจ้างถ้างานไม่เสร็จก็จะไม่ได้ค่าจ้างสัญญาจ้างทำของจึงแตกต่างจากสัญญาจ้างแรงงานซึ่งการจ้างแรงงานนายจ้างมีอำนาจสั่งให้ลูกจ้างปฏิบัติและลูกจ้างมีหน้าที่ต้องเชื่อฟังคำสั่งนั้นเพราะฉะนั้นจึง มีการกล่าวว่าสัญญาจ้างทำของเป็นการขายความสำเร็จของงานคือขายฝีมือขายความรู้และขายความสามารถที่คนมีอยู่³²

นอกจากนี้สัญญาจ้างทำของเป็นสัญญาที่กฎหมายไม่ได้กำหนดแบบของสัญญาหรือหลักฐานในการฟ้องร้องของสัญญาไว้แต่อย่างใด ดังนั้นในสัญญาจ้างทำของแม้เป็นการก่อให้เกิดอสังหาริมทรัพย์หรือสังหาริมทรัพย์ชนิดพิเศษก็สามารถโอนกรรมสิทธิ์และฟ้องร้องบังคับกันได้เพียงแต่การตกลงทำสัญญาด้วยปากเปล่า

หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้รับจ้างตามสัญญาจ้างทำของ

- 1) ผู้รับจ้างต้องทำงานให้แก่ผู้ว่าจ้าง
- 2) ผู้รับจ้างต้องยินยอมให้ผู้ว่าจ้างหรือตัวแทนตรวจตราการทำงาน
- 3) ผู้รับจ้างต้องลงมือทำงานและทำงานโดยไม่ชักช้าหลังจากทำสัญญาและก่อนส่งมอบ
- 4) ผู้รับจ้างต้องรับผิดชอบในงานที่ชำรุดบกพร่องหรือฝ่าฝืนข้อสัญญาระหว่างการทำงานก่อนส่งมอบ
- 5) ผู้รับจ้างต้องส่งมอบงานโดยไม่ชักช้า
- 6) ผู้รับจ้างต้องรับผิดชอบในความชำรุดบกพร่องในงานที่ทำขณะและหลังส่งมอบ

³¹ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 198/2526

³² สุมาลี วงษ์วิฑิต กฎหมายว่าด้วยละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลากมิกวรได้ กรุงเทพมหานครมหาวิทยาลัยรามคำแหง 2548 หน้า 131

7) กรณีผู้รับจ้างรู้แล้วว่าสัมภาระนั้นหรือคำสั่งของผู้ว่าจ้างไม่ถูกต้องแล้ว ไม่บอกกล่าวให้ผู้ว่าจ้างทราบจนเกิดความชำรุดบกพร่องในสัมภาระหรือความซักชำในการที่ทำนั้น

8) กรณีมีความชำรุดบกพร่องในสัมภาระที่ผู้รับจ้างเป็นผู้จัดหา

9) กรณีที่ส่งมอบการที่ทำล่าช้า

10) กรณีเพื่อความปลอดภัยหรือความผิชอบใดๆของผู้รับจ้างช่วงหน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ว่าจ้างตามสัญญาจ้างทำของ

1) หน้าที่ในการจ่ายสินจ้างให้แก่ผู้รับจ้างเมื่อรับมอบการที่ทำนั้นตามสัญญา

2) หน้าที่รับผิดชอบในการกระทำของผู้รับจ้างหากว่าผู้ว่าจ้างมีส่วนผิดในการที่สั่งทำหรือในการเลือกผู้รับจ้างหรือในคำสั่งที่ตนได้ให้ไว้

3) รับเอาและจ่ายสินจ้างตามสมควรสำหรับการทำงานที่เพิ่มขึ้นและเป็นประโยชน์แก่ผู้ว่าจ้างในกรณีที่สำคัญของสัญญาจ้างทำของอยู่ในความรู้ความสามารถของผู้รับจ้างและผู้รับจ้างตายหรือตกเป็นผู้ไม่สามารถทำการที่รับจ้างนั้นต่อไปโดยไม่ใช่ความผิดของตน

4) ผู้ว่าจ้างไม่ต้องจ่ายสินจ้างถ้าการที่จ้างทำของนั้นพังทลายหรือบอบสลายลงก่อนที่ส่งมอบกันถูกต้องโดยไม่ใช่เพราะการกระทำของผู้ว่าจ้างในกรณีผู้รับจ้างเป็นผู้จัดหาสัมภาระและการที่จ้างทำของนั้นพังทลายหรือบอบสลายลงก่อนส่งมอบกันถูกต้องโดยไม่ใช่เพราะการกระทำของผู้รับจ้างในกรณี ผู้ว่าจ้างเป็นผู้จัดหาสัมภาระเว้นแต่เป็นการกระทำของผู้ว่าจ้าง

โดยหลักแล้วผู้ว่าจ้างไม่ต้องรับผิดชอบในการกระทำละเมิดของผู้รับจ้างทำของซึ่งได้กระทำต่อบุคคลภายนอกเนื่องจากผู้รับจ้างไม่ได้อยู่ภายใต้การควบคุมบังคับบัญชาของผู้ว่าจ้างดังเช่นลูกจ้างในสัญญาจ้างแรงงาน³³ แต่มีข้อยกเว้นที่จะทำให้ผู้ว่าจ้างต้องรับผิดชอบละเมิดที่ผู้รับจ้างทำไป

ตามมาตรา 428 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บัญญัติว่า“ผู้ว่าจ้างทำของไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อความปลอดภัยอันผู้รับจ้างได้ก่อให้เกิดขึ้นแก่บุคคลภายนอกในระหว่างการทำงานที่ว่าจ้างเว้นแต่ ผู้ว่าจ้างจะเป็นผู้ผิดในส่วนการงานที่สั่งให้ทำหรือในคำสั่งที่ตนให้ไว้หรือในการเลือกหาผู้รับจ้าง” ตามมาตรานี้เป็นเรื่องความรับผิดชอบของผู้ว่าจ้างในการกระทำของผู้รับจ้างซึ่งเป็นผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างสัญญาจ้างทำของตามมาตรา 587 ผู้รับจ้างทำของมีหน้าที่ที่จะต้องส่งมอบผลสำเร็จแห่งการงานที่จ้างให้แก่ผู้ว่าจ้างกฎหมายใช้คำว่ารับผิดชอบเพื่อความปลอดภัยมิใช่ร่วมรับผิดชอบ

³³เพ็ง เพ็งนิตติ คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิดและความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ กรุงเทพมหานครอติศึกษา 2543หน้า 237

การทำละเมิดของผู้รับจ้างแม้ การกระทำของผู้รับจ้างจะไม่เป็นการละเมิดแต่ผู้ว่าจ้างก็ต้องรับผิดชอบ เพราะเป็นผู้ผิด ในส่วนงานที่สั่งให้ทำแต่ถ้าผู้รับจ้างทำละเมิดด้วยก็อาจเป็นความรับผิดชอบร่วมกัน หรือต่างทำละเมิดแล้วแต่กรณีตามมาตรา 438 ซึ่งบัญญัติว่า “ถ้าบุคคลหลายคนก่อให้เกิดเสียหายแก่ บุคคลอื่น โดยร่วมกันทำละเมิดท่านว่าบุคคลเหล่านั้นจะต้องร่วมกันรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อ ความเสียหายนั้นความข้อนี้ท่านให้ใช้ตลอดถึงกรณีที่ไม่สามารถสืบรู้ตัวได้แน่ชัดว่าในจำพวกที่ทำ ละเมิดร่วมกันนั้นคนไหนเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นด้วย” และความรับผิดชอบของผู้ว่าจ้างนี้มีใช้ ความรับผิดชอบเพื่อการละเมิดของบุคคลอื่นดังลูกจ้างกับตัวแทนแต่เป็นเรื่องที่ผู้ว่าจ้างต้องรับผิดชอบ เพราะ เป็นผู้ละเมิดเอง

1.4.6 สิทธิเลิกสัญญาจ้างทำของ

1) ผู้รับจ้างไม่เริ่มทำการในเวลาอันควรหรือทำการชักช้าฝ่าฝืนข้อกำหนด แห่งสัญญาหรือทำการชักช้าโดยปราศจากความรับผิดชอบของผู้ว่าจ้างจนอาจคาดหมายล่วงหน้าได้ว่าการ นั้นจะไม่สำเร็จภายในกำหนดเวลาที่ได้ตกลงไว้ให้สิทธิแก่ผู้ว่าจ้างเลิกสัญญาได้โดยไม่ต้องรอ คอยให้ถึงเวลากำหนดส่งมอบ³⁴

2) ผู้รับจ้างส่งมอบการที่ทำไม่ทันเวลาที่ได้กำหนดไว้ในสัญญาหรือไม่ได้ กำหนดเวลาไว้ในสัญญาเมื่อล่วงพ้นเวลาอันควรถ้าสาระสำคัญของสัญญาอยู่ที่เวลาผู้ว่าจ้างเลิก สัญญาได้³⁵

3) ถ้าการที่จ้างยังไม่แล้วเสร็จผู้ว่าจ้างบอกเลิกสัญญาได้โดยเสียค่าสินไหม ทดแทนให้แก่ผู้รับจ้างเพื่อค่าเสียหายอันเกิดจากการเลิกสัญญา³⁶

ผลของการเลิกสัญญาลักษณะสัญญาจ้างทำของจะชำระหนี้ต่อเมื่องานสำเร็จ เป็นสัญญาที่มีการชำระหนี้เพียงครั้งเดียวดังนั้นถ้ามีการเลิกสัญญาจะมีผลคือคู่กรณีกลับสู่ฐานะเดิม ตามมาตรา 391 และถ้ากรณีการชำระหนี้เป็นการทำงานที่ได้กระทำที่ชดใช้คืนตามราคาที่ได้กระทำ

1.4.7 อายุความและความรับผิด

การฟ้องผู้ว่าจ้างให้ชำระสินจ้างให้ฟ้องภายในสองปี³⁷ นับแต่วันที่อาจบังคับ สิทธิเรียกร้องได้³⁸ การฟ้องผู้รับจ้างในความชำรุดบกพร่องนั้น ให้ฟ้องได้ไม่เกินหนึ่งปีนับแต่วันที่ การชำรุดบกพร่องได้ปรากฏขึ้น³⁹

³⁴ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 593

³⁵เรื่องเดียวกัน มาตรา 596

³⁶ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 605

³⁷เรื่องเดียวกัน มาตรา 193/34 (1)

³⁸เรื่องเดียวกันมาตรา 193/12 และคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2121/2540

1.4.8 มาตรการของสัญญาจ้างทำของกับการคุ้มครองผู้บริโภค

สัญญาจ้างทำของ ซึ่งมีลักษณะพิเศษมุ่งเน้นผลสำเร็จของงาน หากผู้ว่าจ้างขอให้ผู้รับจ้างผิดสัญญาไม่ทำการซ่อมแซมรถยนต์แล้วบอกเลิกสัญญาอาจไม่ทันการ และผู้ว่าจ้างอาจได้รับความเสียหายมากยิ่งขึ้น กฎหมายลักษณะจ้างทำของจึงให้สิทธิผู้ว่าจ้างเลิกสัญญาได้

ในธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์นั้น เมื่อรถยนต์มีการซ่อมแซม จะต้องรื้อถอดชิ้นส่วนของรถยนต์ หากเลิกสัญญาขณะทำงานซ่อมแซมรถยนต์ยังไม่สำเร็จเรียบร้อย ทำให้ส่วนประกอบและชิ้นส่วนต่าง ๆ ของรถยนต์เสียหายหรือชำรุดหากการเก็บรักษาไม่ดี การเลิกสัญญาผู้ว่าจ้างต้องไปหาช่างซ่อมแซมรถยนต์รายใหม่ทำให้ต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มมากขึ้น และรถยนต์ไม่สามารถใช้งานได้ เมื่อมีการถอดเครื่องยนต์ออกเพื่อพ่นสีและเดินสายไฟใหม่ในรถยนต์⁴⁰

มาตรการในการฟ้องผู้รับจ้างซ่อมแซมรถยนต์ ให้ฟ้องได้ไม่เกิน 1 ปี นับแต่วันที่การชำรุดบกพร่องได้ปรากฏขึ้น ในการนำชิ้นส่วนอะไหล่มาติดตั้งแทนของเก่านั้นกฎหมายได้กำหนดเรื่องการจ้าง ทำของตามมาตรา 589 บัญญัติว่า “ถ้าสัมภาระสำหรับการทำงานที่กล่าวนั้นถ้าผู้รับจ้างเป็นผู้จัดหาต้องจัดหาชนิดที่ดี” แต่ชิ้นส่วนอะไหล่ที่ผู้รับจ้างจัดหามาเปลี่ยนหรือติดตั้งแทนชิ้นส่วนอะไหล่เก่าที่ได้รับความเสียหายนั้นยากในการพิจารณาว่าชิ้นส่วนอะไหล่ชิ้นนั้นเป็นชิ้นส่วนอะไหล่ที่มีคุณภาพเมื่อใช้งาน 1 ปีแล้วชิ้นส่วนอะไหล่ยังไม่ชำรุดใช้งานได้ปกติ เพื่อความเป็นธรรมควรให้ผู้บริโภคหรือผู้ว่าจ้างเลือกซื้อชิ้นส่วนอะไหล่ด้วยตนเองซึ่งจะได้ชิ้นส่วนที่มีคุณภาพน่าเชื่อถือมากกว่าให้ผู้รับจ้างจัดหาให้

การฟ้องผู้รับจ้างในความชำรุดบกพร่องจะต้องฟ้องภายใน 1 ปี นับแต่วันชำรุดบกพร่องได้ปรากฏขึ้น เนื่องจากการซ่อมแซมรถยนต์นั้น การเปลี่ยนชิ้นส่วนอะไหล่ยากแก่การตรวจสอบว่าเป็นชิ้นส่วนที่ไม่ดีไม่มีคุณภาพ หรือช่างซ่อมแซมรถยนต์ไม่มีความชำนาญ เมื่อเกิดความชำรุดบกพร่องภายหลังการซ่อมแซม มีแต่การร้องเรียนไปยังคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคและวิธีการทางศาล เพื่อเรียกร้องขอความเป็นธรรมและเรียกค่าเสียหายจากธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์

³⁹เรื่องเดียวกัน มาตรา 601 บัญญัติว่า “ท่านห้ามมิให้ผู้รับจ้างเมื่อพ้นปีหนึ่งนับแต่วันการชำรุดบกพร่องได้ปรากฏขึ้น”

⁴⁰คำพิพากษาฎีกาที่ 3701/2528

มาตรการการตรวจสอบของสัญญาจ้างทำของ ในการตรวจตราการซ่อมแซมรถยนต์สามารถกระทำได้เป็นครั้งคราวเท่านั้น ไม่อาจทราบได้ว่าการซ่อมแซมเปลี่ยนชิ้นส่วนอะไหล่มีคุณภาพหรือไม่ มุ่งแต่ในเรื่องความสำเร็จของงานซ่อมแซมรถยนต์เท่านั้น จึงไม่เป็นการเพียงพอในการตรวจสอบ ควบคุมการซ่อมแซมรถยนต์ให้มีคุณภาพและผ่านเกณฑ์มาตรฐานได้

1.5 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัยที่เกี่ยวข้องกับการกำกับควบคุมการซ่อมแซมรถยนต์

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 861 ได้บัญญัติความหมายของสัญญาประกันภัย ไว้ว่าอันว่าสัญญาประกันภัยนั้นคือสัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่งตกลงจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือใช้เงินจำนวนหนึ่งให้ในกรณีวินาศภัยหากมีขึ้นหรือในเหตุอย่างอื่นในอนาคตดังได้ระบุไว้ในสัญญาและในการนี้บุคคลอีกคนหนึ่งตกลงจะส่งเงินซึ่งเรียกว่าเบี้ยประกันภัยโดยมีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้องดังนี้

1.5.1 การชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

วิธีการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน⁴¹นั้นกระทำได้ดังนี้

1) การชดใช้เป็นตัวเงิน (Cash Payment) วิธีการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเป็นตัวเงินเป็นที่นิยมนกันอย่างแพร่หลายเพราะความเสียหายที่แท้จริงส่วนมากจะถูกประเมินราคาเป็นตัวเงิน

2) การซ่อมแซม (Repair) วิธีนี้ใช้สำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นเพียงบางส่วนกับทรัพย์สินที่เอาประกันภัยและอยู่ในวิสัยที่จะซ่อมแซมให้กลับสู่สภาพเดิมได้เช่นในการประกันภัยรถยนต์ผู้รับประกันภัยอาจทำการซ่อมรถยนต์ที่เสียหายให้กลับมีสภาพเช่นเดิมได้โดยผู้รับประกันภัยจะต้องเลือกซ่อมโดยช่างซ่อมที่มีฝีมือเป็นที่พอใจของผู้เอาประกันภัยด้วยหากผู้เอาประกันภัยไม่พอใจจึงไม่ส่งมอบรถยนต์และฟ้องเรียกค่าเสียหายจากผู้ทำละเมิดเองเป็นการใช้สิทธิตามกฎหมายไม่เป็นการผิดเงื่อนไขในสัญญาประกันภัยและไม่เป็นการสละสิทธิตามสัญญาประกันภัย⁴²

3) การหาของแทน (Replacement) การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยวิธีการนี้กระทำกันในกรณีที่มีข้อตกลงไว้เป็นพิเศษเป็นเงื่อนไขของสัญญาประกันภัยว่าเมื่อเกิดภัยความเสียหายขึ้นกับทรัพย์สินที่เอาประกันภัยผู้รับประกันภัยจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยวิธีการ

⁴¹ ศีววรรณวัลลิโกดม, การประกันภัยและการจัดการธุรกิจการประกันภัย กรุงเทพมหานครสำนักพิมพ์ ส.ส.ท. สมาคมส่งเสริมเทคโนโลยี (ไทย-ญี่ปุ่น) 2545 หน้า 248

⁴² คำพิพากษาฎีกาที่ 1725/2529

หาสิ่งของทรัพย์สินที่เป็นประเภทชนิดและคุณภาพอย่างเดียวกันกับทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไว้มาทดแทนให้

4) การกลับคืนสภาพเดิมหรือสร้างใหม่ (Reinstatement) การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนด้วยวิธีการนี้กระทำกันได้ก็ต่อเมื่อมีการตกลงกันไว้เป็นพิเศษเป็นเงื่อนไขของสัญญาประกันภัยเช่นกันว่าถ้าทรัพย์สินที่เอาประกันเกิดความเสียหายขึ้นผู้รับประกันภัยจะทำให้ผู้เอาประกันภัยได้กลับคืนสู่สภาพเดิมเหมือนก่อนเกิดภัยเช่นถ้าโรงงานถูกเพลิงไหม้เสียหายผู้รับประกันภัยจะต้องก่อสร้างโรงงานนั้นขึ้นมาใหม่ในสภาพเดิมและสามารถใช้ประโยชน์ได้เหมือนโรงงานเดิมทุกประการ

1.5.2 ข้อยกเว้นการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

1) โดยผลของสัญญาโดยการกำหนดข้อยกเว้นความรับผิดชอบไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยหรือใบสลักหลัง

2) โดยผลของกฎหมายตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 879 ได้แก่ ความทุจริตหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัยและความไม่สมประกอบในเนื้อแห่งวัตถุที่เอาประกันภัยอันเกิดจากสาเหตุตามธรรมชาติของวัตถุนั้น อย่างไรก็ตามถ้ากรณีอาจตกลงกันไว้เป็นกรณีพิเศษให้ผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบในความเสียหายจากความไม่สมประกอบในเนื้อแห่งวัตถุได้

1.5.3 การตีราคาทรัพย์สินที่เอาประกันภัยการตีราคาทรัพย์สินที่เอาประกันภัยอาจกระทำได้สองโอกาสคือ⁴³

1) การตีราคาระหว่างตกลงทำสัญญาประกันภัยเพื่อกำหนดจำนวนเงินซึ่งเอาประกันภัย

2) การตีราคาเมื่อเกิดความเสียหายแล้วผู้รับประกันภัยมีหน้าที่จะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้เสียหายโดยต้องชดใช้ตามความเสียหายแท้จริงซึ่งต้องตีราคาณสถานที่และในเวลาซึ่งเกิดวินาศภัยนั้นและให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าจำนวนเงินซึ่งเอาประกันภัยไว้นั้นเป็นหลักประมาณอันถูกต้องในการตีราคา⁴⁴โดยค่าใช้จ่ายในการตีราคาวินาศภัยนั้นผู้รับประกันภัยเป็นผู้ออกเช่นในกรณีที่ผู้รับประกันภัยต้องเสียค่าใช้จ่ายในการสืบหาความจริงเงินค่าจ้างนี้ไม่ใช่ผลเสียหายโดยตรงจากการกระทำของผู้เอาประกันภัยเพราะถือว่าการที่ผู้รับ

⁴³ประสิทธิ์ โขวิไลกุล “ค่าสินไหมทดแทนประกันภัย” บทบัญญัติ 32,2 มิถุนายน 2525 หน้า 314

⁴⁴ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 877 วรรคสอง

ประกันภัยจ่ายไปนั้นเป็นการประกอบธุรกิจของตนเพื่อรักษาผลประโยชน์จึงไม่มีสิทธิเรียกร้องเอาจากผู้เอาประกันภัย⁴⁵

ดังนั้นการตีราคาทรัพย์สินในขณะที่เอาประกันภัยจึงมีความสำคัญเพราะราคาทรัพย์สินที่ได้ตกลงไว้ถือว่าเป็นประมาณอันถูกต้องเป็นความเสียหายแท้จริงในทางปฏิบัติการตีราคาทรัพย์สินของผู้รับประกันภัยและผู้เอาประกันภัยอาจไม่ตรงกันและตกลงกันไม่ได้จึงมีการมอบหมายให้ผู้สำรวจภัยหรือผู้เจรจาตกลงค่าสินไหมทดแทนประกันภัย (Insurance Surveyors or Adjusters) ทำการสำรวจความเสียหายประเมินราคาแห่งการสูญเสียหรือเสียหายของทรัพย์สินที่เอาประกันภัยหรือเกี่ยวเนื่องกับการประกันภัยเพื่อให้ผู้รู้สามารถตกลงค่าสินไหมทดแทนต่อกันได้อย่างยุติธรรมและเสร็จสิ้นภายในเวลาที่เหมาะสม⁴⁶

1.5.6 ผลบังคับของสัญญาประกันภัย

1) จำนวนค่าสินไหมทดแทน

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 877 ผู้รับประกันภัยจะต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนดังต่อไปนี้เพื่อจำนวนวินาศภัยอันแท้จริง (The Actual Amount of the Loss) เพื่อความบุบสลายอันเกิดแก่ทรัพย์สินซึ่งได้เอาประกันภัยไว้เพราะได้จัดการตามสมควรเพื่อป้องกันความวินาศภัย (The damage caused to insured property by reasonable measure taken for preventing the loss) และเพื่อบรรดาค่าใช้จ่ายอันสมควรซึ่งได้เสียเพื่อรักษาทรัพย์สินซึ่งเอาประกันภัยไว้ นั้น มิให้วินาศภัย (All reasonable expenses incurred for preserving the insured property from the loss)

2) เงื่อนไขพิเศษในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

เงื่อนไขความรับผิดชอบของผู้เอาประกันภัยผู้รับประกันภัยอาจกำหนดเงื่อนไขพิเศษในส่วนการจ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อให้ผู้เอาประกันภัยรับผิดชอบเอง⁴⁷ ดังนี้

(1) ความรับผิดชอบในค่าเสียหายส่วนแรก (Excess or Deductible) คือจำนวนความเสียหายส่วนแรกซึ่งผู้เอาประกันภัยตกลงที่จะรับผิดชอบเองทุกครั้งที่เกิดวินาศภัยขึ้น

(2) ขีดความรับผิดชอบ (Franchise) คือความสูญเสียหรือเสียหายขั้นต่ำที่กำหนดเป็นอัตราร้อยละหรือเป็นจำนวนเงินซึ่งถ้าความเสียหายไม่ถึงอัตราหรือจำนวนเงินที่กำหนด

⁴⁵ คำพิพากษาฎีกาที่ 525/2511

⁴⁶ ราตรี เนตรพระฤทธิ “มาตรการทางกฎหมายในการกำกับ ดูแล ส่งเสริมผู้สำรวจภัยและผู้เจรจาตกลงค่าสินไหมทดแทนประกันภัย” วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์ 2548 หน้า 3-4

⁴⁷ คณะอนุกรรมการค้นคว้าและวิชาการ สมาคมประกันภัยวินาศภัย กลุ่มวิชาการประกันภัยประจำปี 2534-2535 กรุงเทพมหานคร โรงพิมพ์บริษัทลลองรัตน์ 2534 หน้า 61-62

ไว้ผู้รับประกันภัยจะไม่ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แต่ถ้าความเสียหายที่เกิดขึ้นถึงอัตราหรือจำนวนเงินที่กำหนดไว้ผู้รับประกันภัยจะชดใช้ค่าเสียหายให้ตั้งแต่บาทแรก

(3) ความรับผิดชอบส่วนแรก (First Loss) คือเงื่อนไขให้ผู้เอาประกันภัยสามารถทำประกันภัยต่ำกว่ามูลค่าทั้งหมดของทรัพย์สินที่มีอยู่ ณ สถานที่เอาประกันภัย โดยบริษัทจะไม่ใช้หลักการเสี่ยงภัยในกรณีที่ทรัพย์สินเกิดความเสียหาย การประกันภัยที่เกี่ยวกับธุรกิจการซ่อมแซมรถยนต์นั้นจะเป็นการประกันภัยภาคสมัครใจ (Voluntary) การประกันภัยรถประเภทนี้กฎหมายไม่ได้บังคับขึ้นอยู่กับความพอใจของผู้เอาประกันภัยที่จะเลือกซื้อความคุ้มครองจากบริษัทประกันภัยตามประเภทดังนี้⁴⁸

ก. การประกันภัยประเภท 1 (Comprehensive) เป็นการประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองครบทุกความเสียหายได้แก่ความรับผิดชอบต่อชีวิตร่างกายหรืออนามัยของบุคคลภายนอกและผู้โดยสารในรถความรับผิดชอบต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอกความรับผิดชอบต่อความเสียหายของตัวรถยนต์คันเอาประกันภัยความรับผิดชอบต่อความสูญหายและไฟไหม้ของตัวรถยนต์คันที่เอาประกันภัย

ข. การประกันภัยประเภท 2 (Third Party Liability Fire and Theft) ให้ความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อชีวิตร่างกายหรืออนามัยของบุคคลภายนอกและผู้โดยสารในรถ ความรับผิดชอบต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอกความรับผิดชอบต่อความสูญหายและไฟไหม้ของตัวรถยนต์คันที่เอาประกันภัย

ค. การประกันภัยประเภท 3 (Third Party Liability) ซึ่งเป็นประเภทที่ให้ความคุ้มครองเฉพาะส่วนที่เกี่ยวกับบุคคลภายนอกได้แก่ความรับผิดชอบต่อชีวิตร่างกายหรืออนามัยของบุคคลภายนอกและผู้โดยสารในรถความรับผิดชอบต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก

มาตรการกำกับ ดูแล ควบคุมธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ที่มีการประกันภัย

ในปัจจุบัน การประกันภัยรถยนต์มีความสัมพันธ์กับธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ มีสัญญาประกันวินาศภัย เป็นสัญญาคุ้มครองความเสียหายของรถยนต์หรือความเสียหายอื่น ๆ ตามสัญญาประกันวินาศภัยคุ้มครองไว้ โดยบริษัทหรือผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบใช้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้เอาประกันภัยหรือเจ้าของรถยนต์โดยจ้างซ่อมแซมรถยนต์กับอู่ซ่อมแซมรถยนต์

⁴⁸ชลรัตน์ โขชะสิทธิ์ “การประกันภัยรถยนต์กับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน” วารสารประกันภัย 26, 103 กรกฎาคม-กันยายน 2544 หน้า 26-27

มาตรการกำกับดูแล การซ่อมแซมรถยนต์ที่ผู้รับประกันภัยนำรถยนต์ไปซ่อมแซมนั้น เพื่อให้กลับไปสู่สภาพเดิมตามมาตรา 861 ผู้รับประกันภัยต้องการให้สถานประกอบการธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์คิดราคาค่าซ่อมแซมรถยนต์ราคาถูก แต่ผู้เอาประกันภัยหรือเจ้าของรถยนต์ต้องการคุณภาพและมาตรฐานการซ่อมแซมที่ดี ในสัญญาประกันภัยได้กล่าวไว้ว่า เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นผู้รับประกันภัยยินยอมดำเนินการซ่อมแซมรถยนต์ให้กลับคืนสู่สภาพเดิม และสามารถใช้งานได้ ไม่มีองค์การควบคุมหรือตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยให้กับผู้บริโภค ก่อนนำส่งรถยนต์ให้แก่ผู้เอาประกันภัยหรือเจ้าของรถยนต์

1.6 พระราชบัญญัติคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย พ.ศ. 2550

ในปัจจุบันการประกอบธุรกิจประกันภัยได้พัฒนาขึ้นอย่างรวดเร็วรูปแบบการประกันภัยมีความหลากหลายมีเงินหมุนเวียนในธุรกิจหลายหมื่นล้านบาทในแต่ละปีและผู้เอาประกันภัยได้เพิ่มจำนวนขึ้นเป็นอย่างมากการประกอบธุรกิจประกันภัยจึงมีลักษณะเป็นธุรกรรมทางการเงินประเภทหนึ่งซึ่งมีผลกระทบโดยตรงต่อระบบเศรษฐกิจและการเงินของประเทศและต่อผู้เอาประกันภัยซึ่งเป็นผู้บริโภค องค์กร กำกับดูแลการประกอบธุรกิจประกันภัยจึงต้องมีความคล่องตัวเพื่อให้ทันต่อพัฒนาการของธุรกิจนี้และต้องมีอิสระในการดำเนินงานเพื่อให้การกำกับดูแลธุรกิจ ประกันภัยเป็นไปตามหลักวิชาการด้านการประกันภัยซึ่งเป็นความเป็นมาในการตราพระราชบัญญัติคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยซึ่งมีความสำคัญและสาระสำคัญดังนี้

การโอนอำนาจหน้าที่ต่างๆให้กับเลขาธิการและคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) มีอำนาจแทนรัฐมนตรีและอธิบดีกรมการประกันภัยในพระราชบัญญัติประกันวินาศภัยตามพระราชบัญญัติคณะกรรมการและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยพ.ศ. 2550⁴⁹ อาทิเช่น กรมธรรม์ประกันภัยอัตราเบี้ยประกันการเก็บเบี้ยประกันภัยการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1.6.1 กรมธรรม์ประกันภัยบริษัทประกันภัยส่งมอบกรมธรรม์ประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัยเพื่อเป็นหลักฐานว่าบริษัทตกลงรับประกันภัยผู้เอาประกันภัยแล้ว โดยแบบและข้อความแห่งกรมธรรม์ประกันภัยรวมทั้งเอกสารแนบท้ายบริษัทจะกำหนดขึ้นด้วยความเห็นชอบของนายทะเบียน (คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย) ถ้าบริษัทออกกรมธรรม์ประกันภัยโดยแบบและข้อความในกรมธรรม์ประกันภัยนั้นมิได้รับความเห็นชอบจาก

⁴⁹พระราชบัญญัติคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย พ.ศ. 2550 มาตรา 12

นายทะเบียนกฎหมายกำหนดให้สิทธิผู้เอาประกันภัยเลือกให้บริษัทต้องรับผิดชอบตามกรมธรรม์ประกันภัยที่บริษัทออกให้หรือจะบอกเลิกสัญญาประกันภัยเสียก็ได้และให้บริษัทคืนเบี้ยประกันภัยทั้งสิ้นที่ได้ชำระไว้แล้วแก่ผู้เอาประกันภัยในการนี้บริษัทมีโทษปรับไม่เกินสามแสนบาท⁵⁰

1.6.2 อัตราเบี้ยประกันภัยเป็นราคาที่บริษัทประกันภัยกำหนดขึ้นและเรียกเก็บจากผู้เอาประกันภัยในการที่บริษัทตกลงรับประกันภัยและให้ความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยแก่ผู้เอาประกันภัยเพื่อคุ้มครองผู้บริโภคให้มีการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยที่ไม่เป็นธรรมกฎหมายจึงให้อัตราเบี้ยประกันภัยที่บริษัทกำหนดขึ้นนี้ต้องได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียน (คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย) ก่อนและบริษัทอาจร้องขอหรือนายทะเบียนเห็นสมควรยอมมีอำนาจสั่งให้เปลี่ยนอัตราใหม่ได้แต่อย่างไรก็ตามอัตราใหม่ไม่มีผลกระทบต่อกรมธรรม์ประกันภัยที่ได้กำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยโดยนายทะเบียนให้ความเห็นชอบแล้ว⁵¹

1.6.3 การเก็บเบี้ยประกันภัยเพื่อมิให้มีการเก็บเบี้ยประกันภัยจากผู้เอาประกันภัย นำส่งบริษัทประกันภัยล่าช้าหรือไม่นำส่งบริษัทและบริษัทนำมาเป็นข้อกล่าวอ้างปฏิเสธความรับผิดชอบว่ามีบุคคลที่บริษัทมอบหมายการกระทำนั้นไม่มีผลผูกพันบริษัทแต่อย่างใดซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้เอาประกันภัยกฎหมายจึงกำหนดห้ามมิให้บริษัทประกันภัยตั้งหรือมอบหมายบุคคลอื่นนอกจากตัวแทนประกันภัยนายหน้าประกันภัยหรือพนักงานของบริษัทซึ่งมีหน้าที่เกี่ยวกับการรับเงินเป็นผู้รับชำระเบี้ยประกันภัย⁵²

1.6.4 การจ่ายค่าสินไหมทดแทนหรือจำนวนเงินเอาประกันภัยหรือคืนเบี้ยประกันภัยเพื่อให้ผู้เอาประกันภัยได้รับการปฏิบัติตามสัญญาประกันภัยโดยรวดเร็วการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือการจ่ายเงินผลประโยชน์ตามสัญญาประกันภัยเป็นส่วนที่สำคัญยิ่งของธุรกิจประกันภัยดังนั้นเพื่อคุ้มครองผู้บริโภคกฎหมายจึงกำหนดโทษปรับไว้อย่างรุนแรงในกรณีบริษัทประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทนหรือจำนวนเงินเอาประกันภัยหรือคืนเบี้ยประกันภัยโดยไม่มีเหตุอันสมควรซึ่งต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าแสนบาทและถ้าการกระทำมีความผิดต่อเนื่องให้ปรับอีกไม่เกินวันละสองหมื่นบาทตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืนอยู่อีกทั้งให้อำนาจเลขาธิการคณะกรรมการกำกับ

⁵⁰พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 มาตรา 29 และมาตรา 90 ประกอบกับพระราชบัญญัติประกันชีวิต พ.ศ. 2535 มาตรา 29 และมาตรา 92

⁵¹เรื่องเดียวกัน มาตรา 30 และมาตรา 90 ประกอบกับพระราชบัญญัติประกันชีวิต พ.ศ. 2535 มาตรา 30 และมาตรา 95

⁵²พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 มาตรา 31 (16) และมาตรา 88 ประกอบกับพระราชบัญญัติประกันชีวิต พ.ศ. 2535 มาตรา 33 (12) และมาตรา 93

และส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยสิ่งเพิกถอนใบอนุญาตการประกอบธุรกิจประกันภัยของบริษัทได้⁵³ อีกทั้งให้อำนาจในการกำหนดนโยบายกำกับส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยซึ่งแนวทางการกำกับดูแลส่งเสริมการซ่อมแซมรถยนต์ที่มีการประกันภัย คือ การกำกับอยู่กลางการประกันภัย

ความสำคัญของกฎหมายฉบับนี้เป็นการโอนอำนาจหน้าที่ต่างๆของรัฐมนตรีอธิบดีกรมการประกันภัยและนายทะเบียนตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พระราชบัญญัติประกันชีวิตพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถให้กับเลขาธิการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยและคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยแทนให้อำนาจหน้าที่ต่างๆถูกโอนมาตามพระราชบัญญัติคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย⁵⁴

โดยให้คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่กำหนดนโยบายกำกับส่งเสริมและพัฒนาการประกอบธุรกิจประกันภัยอำนาจหน้าที่เช่นนี้ให้รวมถึง⁵⁵

1) กำหนดหลักเกณฑ์วิธีการเงื่อนไขและแนวปฏิบัติในการประกอบธุรกิจประกันภัยให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล

2) กำหนดหลักเกณฑ์วิธีการเงื่อนไขและแนวปฏิบัติในการกำกับส่งเสริมและพัฒนาการประกอบธุรกิจประกันภัย

โดยที่หลักการนี้เป็นการกำหนดนโยบายกำกับส่งเสริมและพัฒนาการประกอบธุรกิจประกันภัยซึ่งการประกอบธุรกิจประกันภัยนั้นหมายถึง การประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยตามกฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัยการประกอบธุรกิจประกันชีวิตตามกฎหมายว่าด้วยการประกันชีวิตและการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ⁵⁶ซึ่งเป็นการวางแนวทางและพัฒนาให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการประกอบธุรกิจประกันภัยสามารถกำหนดหลักเกณฑ์วิธีการเงื่อนไขต่างๆได้

ในปัจจุบันเลขาธิการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยเป็นผู้แต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นมาตรวจสอบ โดยมีอำนาจหน้าที่กำหนดหลักเกณฑ์วิธีการพิจารณาตรวจสอบและคัดเลือกการประกอบธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ที่มีการประกันภัยเพื่อทำความเข้าใจ

⁵³เรื่องเดียวกันมาตรา 36 ประกอบมาตรา 88 และพระราชบัญญัติประกันชีวิต พ.ศ. 253มาตรา 37 ประกอบมาตรา 93

⁵⁴พระราชบัญญัติคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย พ.ศ. 2550 มาตรา 3

⁵⁵เรื่องเดียวกัน มาตรา 12

⁵⁶เรื่องเดียวกัน มาตรา 4

เสนอคณะกรรมการ โดยสมาชิกอยู่กลางการประกันภัยจะต้องมีคุณสมบัติที่ครบถ้วนตามหลักเกณฑ์ เช่นความเหมาะสมของสถานที่ซ่อมแซมสถานที่ตั้งทางเข้าสถานประกอบการธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ ป้ายชื่อสถานที่และป้ายบอกทางเข้าสิ่งอำนวยความสะดวกใบอนุญาตประกอบการกิจการโรงงาน ใบอนุญาตให้ใช้สถานที่ทำการค้าซึ่งเป็นที่ยังไม่ถึงหรืออาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพใบทะเบียนการค้าใบทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่ม (ภ.พ. 20) ช่างฝีมือที่ได้รับวุฒิปริญญาตรี มาตรฐานฝีมือแรงงานแห่งชาติ อย่างน้อยระดับ 1 หรือผ่านการทดสอบมาตรฐานฝีมือแรงงานจากกรมพัฒนาฝีมือแรงงานหรือสถาบันฝึกอบรมที่ได้รับรองจากกรมพัฒนาฝีมือแรงงานหรือจบการศึกษาระดับปวช. หรือปวส. แผนกช่างยนต์ช่างเชื่อมและช่างกลโลหะหรือเทียบเท่าจากสถาบันการศึกษาที่ได้รับรองจากกระทรวงศึกษาธิการ โดยเข้าทำงานในสถานประกอบการนั้นๆมาแล้วไม่น้อยกว่า 3 เดือนอย่างน้อย 3 ใน 4 สาขาค้างนี้ช่างสีรถยนต์ช่างเคาะตัวถังรถยนต์ช่างเครื่องยนต์ช่างไฟฟ้ารถยนต์ต้องมีอุปกรณ์สำคัญสำหรับการซ่อมรถคันนี้ห้องพ่นและห้องอบสีมาตรฐานตามยี่ห้อที่กำหนดแนบท้ายประกาศฉบับนี้หรืออย่างน้อยมีนอกเหนือจากยี่ห้อที่กำหนดโดยมีระบบอัดลมเข้าชุดลมออกตั้งอุณหภูมิและตั้งเวลาได้และเครื่องดึงตัวถังมาตรฐานแบบ Universal Jig และเครื่องวัดมาตรฐาน 3 มิติหรืออย่างน้อยเป็นรางดึงแบบฝังพื้นพร้อมอุปกรณ์วัดหรือเป็นแท่นดึงที่มีจิกเฉพาะรุ่นหรือแท่นดึงที่มีเครื่องวัดมาตรฐาน 3 มิติการใช้สีตามที่กำหนดแนบท้ายประกาศฉบับนี้

ประเด็นที่สำคัญคือต้องรับประกันในผลงานการซ่อมเคาะพ่นสีหรือเปลี่ยนอะไหล่อย่างน้อยเป็นระยะเวลา 1 ปีนับแต่วันที่รถยนต์ออกจากอู่กลาง การประกันภัยและต้องจัดให้มีการประกันภัยความรับผิดชอบบุคคลภายนอกสำหรับทรัพย์สินของลูกค้าที่นำมาซ่อมอีกด้วย

มาตรการต่าง ๆ ที่คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย กำหนดนโยบายหลัก คือ ส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย และส่งเสริมการซ่อมแซมรถยนต์ที่มีการประกันภัย โดยเลขาธิการคณะกรรมการกำกับ และส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย เป็นผู้แต่งตั้งกรรมการขึ้นมาตรวจสอบ กำหนดหลักเกณฑ์ธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ โดยรวบรวมอู่รถยนต์ที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามหลักเกณฑ์ เพื่อซ่อมแซมรถยนต์ที่มีการประกันภัย เรียกว่า อู่กลางการประกันภัย อู่ซ่อมแซมรถยนต์ที่มีหลักเกณฑ์ครบถ้วนเข้าเป็นสมาชิกซ่อมรถให้กับรถยนต์ที่มีการประกันภัย ซึ่งในความเป็นจริงอู่ซ่อมแซมรถยนต์แต่ละแห่งมีมาตรฐานไม่เท่ากัน ดังนั้นการเข้าไปควบคุมมาตรฐานคุณภาพ การซ่อมแซมรถยนต์เป็นไปได้ยาก เพราะคณะกรรมการกำกับ ดูแล และส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยไม่มีอำนาจทางกฎหมายเข้าไปควบคุม ตรวจสอบคุณภาพมาตรฐานการซ่อมแซมรถยนต์

1.7 พระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551

จากการเปลี่ยนแปลงทางสังคม เศรษฐกิจ การบริโภคที่เพิ่มมากขึ้น ผู้บริโภคยังไม่เท่าทัน การเปลี่ยนแปลง ตลอดจนเทคโนโลยี การผลิตสินค้าที่ซับซ้อนมากขึ้น ผู้บริโภคถูกรัดเอาเปรียบ เมื่อเกิดข้อพิพาทกระบวนการในการเรียกร้องค่าเสียหายต้องใช้เวลาอันยาวนาน สร้างความยุ่งยากแก่ผู้บริโภคที่ต้องการพิสูจน์ข้อเท็จจริงต่าง ๆ ซึ่งตนไม่มีความรู้และต้องเสียค่าใช้จ่าย ผู้บริโภคจึงอยู่ในฐานะที่เสียเปรียบ บางครั้งนำไปสู่วิธีการที่รุนแรงระหว่างผู้ประกอบการกับผู้บริโภคส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศ สมควรให้มีระบบวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภคที่เอื้อต่อการใช้สิทธิเรียกร้องของผู้บริโภคที่ได้รับความเสียหายให้ได้รับการเยียวยาที่รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพเป็นการคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภค

พระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค มาตรา 3 “คดีผู้บริโภค” หมายความว่า

1. คดีแพ่งระหว่างผู้บริโภค หรือผู้มีอำนาจฟ้องคดีแทนผู้บริโภคตามมาตรา 19 หรือตามกฎหมายอื่นกับผู้ประกอบธุรกิจซึ่งพิพาทกันเกี่ยวกับสิทธิหรือหน้าที่ตามกฎหมายอันเนื่องมาจากการบริโภคสินค้าหรือบริการ
2. คดีแพ่งตามกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย
3. คดีแพ่งที่เกี่ยวข้องกับคดีตาม 1 หรือ 2
4. คดีแพ่งที่กฎหมายบัญญัติให้ใช้วิธีพิจารณาตามพระราชบัญญัตินี้

จากที่กล่าวมา พระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551 เป็นวิธีพิจารณาที่เน้นการคุ้มครองผู้บริโภคเป็นสำคัญ โดยมีข้อพิจารณาสำคัญที่แตกต่างจากวิธีพิจารณาความแพ่งดังต่อไปนี้

1) พระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551 มีวัตถุประสงค์เพียงเพื่อกำหนดวิธีพิจารณาขึ้นเป็นพิเศษสำหรับคดีผู้บริโภค โดยไม่ได้มีการจัดตั้งศาลขึ้นใหม่เพื่อพิจารณาคดีผู้บริโภคโดยเฉพาะดังเช่นคดีชำนาญพิเศษอื่น ๆ ที่มีการจัดตั้งศาลชำนาญพิเศษขึ้นรับรอง ดังนั้นคดีผู้บริโภคจึงยังอยู่ในอำนาจของศาลที่พิจารณาพิพากษาคดีแพ่งทั่วไป ได้แก่ ศาลแพ่ง ศาลแพ่งกรุงเทพใต้ ศาลแพ่งธนบุรี ศาลจังหวัดและศาลแขวง

2) พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับได้แต่เฉพาะคดีที่มีข้อพิพาทในทางแพ่งเพียงอย่างเดียวเท่านั้นจะนำไปใช้กับคดีอาญาไม่ได้ถึงแม้ว่าคดีอาญานั้นจะมีข้อพิพาทส่วนแพ่งซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการบริโภคสินค้าหรือบริการอยู่ด้วยก็ตาม เนื่องจากบทนิยามคำว่า “คดีผู้บริโภค” ในมาตรา 3 จำกัดไว้แต่เฉพาะคดีแพ่งเท่านั้น ที่จะถือว่าเป็นคดีผู้บริโภค ข้อพิพาทส่วนแพ่งที่พิจารณารวมไปกับคดีอาญาจึงไม่อยู่ในความหมายของคำว่า “คดีผู้บริโภค” ตามบทนิยามดังกล่าว หากแต่

ต้องอยู่ภายใต้บังคับบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาว่าด้วยการฟ้องคดีแพ่ง ที่เกี่ยวเนื่องกับคดีอาญา เว้นแต่จะได้มีการแยกฟ้องข้อพิพาทส่วนแพ่งนั้นเป็นคดีแพ่งต่างหากจาก คดีอาญาจึงจะถือว่าเป็นคดีผู้บริโภคที่อยู่ภายใต้พระราชบัญญัตินี้

3) เพื่อให้การแก้ไขปัญหาข้อพิพาทอันสืบเนื่องจากการบริโภคสินค้าและบริการมีประสิทธิภาพและเป็นธรรมยิ่งขึ้น เช่น

มาตรา 10 ที่ให้สิทธิผู้บริโภคฟ้องคดีได้โดยที่ไม่มีหลักฐานเป็นหนังสือ หรือไม่ได้ทำนิติกรรมตามแบบที่กฎหมายกำหนด ในการซ่อมแซมรถยนต์นั้นถ้าเป็นอยู่ขนาดเล็กเมื่อ ผู้บริโภคนำรถยนต์เข้าซ่อมแซม ผู้ประกอบการและผู้ว่าจ้างตกลงราคาโดยไม่มีหลักฐานเป็น หนังสือเมื่อมีการฟ้องร้องดำเนินคดียากในการนำสืบในเรื่องความเสียหาย คุณภาพมาตรฐานในการ ซ่อมถึงแม้ว่าจะให้ศาลมีอำนาจสั่งให้ผู้ประกอบการธุรกิจเปลี่ยน แก้ไข ให้ผู้บริโภคตามมาตรา 41 หรือให้ศาลสั่งให้ผู้ประกอบการจ่ายค่าเสียหายตามมาตรา 42 ก็ตาม

การดำเนินคดีผู้บริโภคตามพระราชบัญญัตินี้มิได้มุ่งแต่เฉพาะการแก้ปัญหา ข้อพิพาทระหว่างคู่ความเท่านั้น ในกรณีที่ข้อเท็จจริงในคดีเกี่ยวพันไปถึงความปลอดภัยของ ผู้บริโภครายอื่น พระราชบัญญัตินี้ได้ให้อำนาจศาลที่จะมีคำสั่งป้องกันมิให้เกิดอันตรายแก่ผู้บริโภค เหล่านั้นได้ เช่น การสั่งให้ใช้วิธีการชั่วคราวเพื่อคุ้มครองประโยชน์ของผู้บริโภค

พระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551 ที่สำคัญคือ มีการนำวิธี พิจารณาแบบไต่สวนเข้ามาร่วมด้วย กล่าวคือ ศาลเข้ามาบทบาทในการหาข้อเท็จจริง ซึ่งต่างจาก ระบบกล่าวหาที่ศาลมีหน้าที่เพียงแต่รับฟังพยานหลักฐานจากคู่กรณีทั้งสองฝ่ายเท่านั้น ดังเช่น มาตรา 34 ว่าการสืบพยานไม่ว่าให้ศาลเป็นผู้ซักถามพยาน คู่ความจะซักถามพยานได้ก็ต่อเมื่อได้รับ อนุญาตจากศาล และศาลมีอำนาจถามคู่ความใด ๆ ก็ได้ แม้คู่ความจะไม่ได้ยกข้อเท็จจริงขึ้นสู่ศาล มาตรา 33 ให้ศาลมีอำนาจเรียกสืบพยานหลักฐานเองตามสมควรเพื่อให้ศาลมีพยานหลักฐาน ครบถ้วนและเป็นประโยชน์ต่อการพิจารณาคดี และมีอำนาจศาลสั่งให้เจ้าพนักงานคดีตรวจสอบ และรวบรวมพยานหลักฐานเพิ่มเติมขึ้นไว้ในพระราชบัญญัตินี้ นอกจากนี้ยังมีการลดภาระนำสืบ ของผู้บริโภคเกี่ยวกับภาระการพิสูจน์ตกไปอยู่ที่ ผู้ประกอบการธุรกิจตาม ม. 29 ด้วย⁵⁷

การฟ้องคดีผู้บริโภค

พระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551 นั้นมีวัตถุประสงค์ในการ กำหนดระบบวิธีพิจารณาที่เอื้อต่อการใช้สิทธิเรียกร้องของผู้บริโภค เพื่อให้ผู้บริโภคที่ได้รับ

⁵⁷ธานีศ เกศวพิทักษ์, คำอธิบายกฎหมายวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค, พิมพ์ครั้งที่ 2 กรุงเทพมหานคร พล สยามพริ้นท์ดิง 2551 หน้า 3

ความเสียหายได้รับการแก้ไขเยียวยาด้วยความสะดวก รวดเร็ว ไม่ยุ่งยากซับซ้อน ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่าย แต่มีประสิทธิภาพและเป็นธรรม แต่ปัจจุบันได้เกิดปัญหาเกี่ยวกับการใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ขึ้น โดยกลับกลายเป็นเครื่องมือในการฟ้องคดีของผู้ประกอบธุรกิจแทน ผลการบังคับของกฎหมายขัดแย้งกับเจตนารมณ์ของกฎหมายที่ต้องการจะคุ้มครองผู้บริโภค

ลักษณะปัญหาที่เกิดขึ้นคือ จากสถิติของคดีผู้บริโภคที่เกิดขึ้น ผู้ฟ้องคดีกว่าร้อยละ 80 เป็นผู้ประกอบธุรกิจ โดยเฉพาะผู้ประกอบการเกี่ยวกับการเงินต่าง ๆ (บัตรเครดิต บัตรเงินสด ฯลฯ) ซึ่งผู้ประกอบการฟ้องผู้บริโภคให้ชำระหนี้ โดยการนำข้อได้เปรียบของการฟ้องคดีผู้บริโภคฉบับนี้ ในการฟ้องคดีไม่ต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือ หรือไม่ต้องทำตามแบบที่กฎหมายกำหนด ผู้ประกอบธุรกิจใช้ช่องทางตามกฎหมายนี้ โดยอาศัยกระบวนการพิจารณาคดีด้วยความรวดเร็ว ผู้บริโภคไม่สามารถเตรียมตัวรับมือได้ทัน⁵⁸ ในการซ่อมแซมรถยนต์ก็เช่นกัน ผู้บริโภคซึ่งไม่มีความรู้เรื่องเครื่องยนต์ และการซ่อมแซมรถยนต์จึงเป็นธรรมดาที่จะยอมให้ผู้ประกอบการเอาเปรียบเสมอ โดยให้ผู้ประกอบการอู่ซ่อมรถยนต์ลดราคา ซึ่งแล้วแต่ผู้ประกอบการจะยอมลดราคา ค่าซ่อมรถยนต์หรือไม่ ผู้ประกอบการเป็นผู้กำหนดราคาค่าบริการ ทำให้ผู้บริโภคเสียเปรียบไม่มีอำนาจต่อรอง ไม่มีองค์กรเข้ามาดูแลและช่วยเหลือผู้บริโภค⁵⁹

2. กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ในต่างประเทศ

กฎหมายในต่างประเทศนั้นยังไม่มีกฎหมายบัญญัติสำหรับการประกอบธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ที่มีการประกันภัยไว้โดยเฉพาะแต่จะมีกฎหมายสำหรับสถานประกอบการซ่อมแซมรถยนต์ทั่วไปโดยมีการบัญญัติกฎหมายไว้ในประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

⁵⁸เรวดี ขวัญทองยิ้ม พระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภคกฎหมายเพื่อการคุ้มครองผู้บริโภค หรือ เครื่องมือทวงหนี้ใหม่ของนายทุน สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา www.Krisdika.go.th

⁵⁹ความสำคัญของใบเสร็จรับเงิน ค่าซ่อมรถ “ฟอร์ดคลับ” คั่น 20 เมษายน 2557 จาก <https://www.fofocusclub.com>

2.1 ประเทศสหรัฐอเมริกา

โดยที่ประเทศสหรัฐอเมริกามีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสถานประกอบธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ในลักษณะของการตราเป็นพระราชบัญญัติ (Act) ซึ่งออกเป็นกฎหมายของแต่ละรัฐ (State) ส่วนกฎหมายที่มีสภาพบังคับใช้ทั่วทั้งประเทศสหรัฐอเมริกา (Federal) นั้นยังไม่มีกฎหมายบัญญัติไว้โดยที่ในแต่ละรัฐก็จะมีลักษณะของเนื้อหาคล้ายๆกัน โดยหลักแล้วเป็นการคุ้มครองผู้ใช้บริการ(ลูกค้า) ที่นำรถยนต์ไปทำการซ่อมแซมเป็นการควบคุมธุรกิจการซ่อมแซมรถยนต์เช่น สถานประกอบธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ต้องลงทะเบียนกับมลรัฐช่างผู้ซ่อมแซมรถยนต์ต้องได้รับใบอนุญาตหรือได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่การซ่อมแซมรถยนต์ต้องมีการเสนอราคาประมาณการค่าซ่อมแซมรถยนต์ให้กับลูกค้าเมื่อเกิดกรณีพิพาทขึ้นมีการไกล่เกลี่ยข้อพิพาทโดยเจ้าพนักงานและรวมถึงการติดป้ายประกาศถึงสิทธิของลูกค้าให้สามารถมองเห็น ได้อย่างชัดเจนซึ่งได้นำเอากฎหมายพระราชบัญญัติการบริการและการซ่อมแซมยานยนต์ของรัฐมิชิแกน (Motor Vehicle Service and Repair Act (excerpt) Act 300 of 1974)⁶⁰ เพราะกฎหมายมีความชัดเจนและมีประเด็นต่างๆที่น่าสนใจ

การขออนุญาตประกอบธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ในประเทศสหรัฐอเมริกา ต้องขออนุญาตเปิดบริการซ่อมแซมรถ โดยจะต้องทำการขออนุญาตจากเจ้าหน้าที่ (Administrator) เท่านั้น ซึ่งเจ้าหน้าที่ หมายถึง เลขานุการแห่งมลรัฐ หรือบุคคลที่ได้รับมอบหมายให้ทำการแทนเลขานุการแห่งมลรัฐ

พระราชบัญญัติฉบับนี้ กำหนดวิธีปฏิบัติในการบริการซ่อมแซมรถยนต์ของธุรกิจรถยนต์ เพื่อป้องกันไม่ให้มีการกระทำที่ไม่เป็นธรรมต่อผู้ที่นำรถยนต์มาซ่อมแซมเป็นการคุ้มครองผู้บริโภคไม่ให้ถูกหลอกลวง ดังนี้

2.1.1 สถานประกอบการซ่อมแซมรถยนต์ (Motor Vehicle Repair Facility) หมายถึง สถานที่ประกอบธุรกิจทางพาณิชย์เกี่ยวกับการดำเนินการหรือว่าจ้างบุคคล ให้ดำเนินการด้านดูแลรักษา ตรวจสอบซ่อมตัวถังรถยนต์ หรือ การซ่อมแซมยานยนต์เพื่อรับค่าตอบแทน ซึ่งไม่รวมถึงบุคคลที่ประกอบกิจการในธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ให้กับผู้ประกอบการรายใดโดยเฉพาะหรือสถานประกอบการโรงงานอุตสาหกรรมหรือหน่วยงานของรัฐ และบุคคลที่ซ่อมรถยนต์ของตนเองหรือของสมาชิกในครอบครัว หรือธุรกิจที่ไม่ได้ตรวจสอบการทำงานของเครื่องยนต์ ไม่ได้ทำการ

⁶⁰ Michigan Legislative Website, Motor Vehicle Service and Repair Act [Online], available URL:

<http://www.legislature.mi.gov/>, January, 23, 2011

ถอดประกอบชิ้นส่วนของยานยนต์ และธุรกิจที่ไม่ได้ติดตั้งชิ้นส่วนของยานยนต์ หรือเปลี่ยนอะไหล่รถยนต์

2.1.2 กำหนดให้มีการฝึกอบรมช่างซ่อมรถยนต์ ตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ และเมื่อผู้เข้าฝึกอบรมผ่านจะมีการรับรองคุณวุฒิให้กับช่างซ่อมรถยนต์

2.1.3 กำหนดให้มีการจดทะเบียนสถานบริการซ่อมแซมรถยนต์ มีการกำหนดโทษสำหรับสถานประกอบการที่ฝ่าฝืนพระราชบัญญัติฉบับนี้

2.1.4 สถานประกอบการการซ่อมแซมรถยนต์จะต้องมีช่างผู้ชำนาญการ MarterMachaineหรือช่างเฉพาะทาง (Specialty Machanic) อย่างน้อย 1 คน ประจำซ่อมรถยนต์

ซึ่งช่างเหล่านี้ได้ผ่านการรับรองจากสำนักงานฝึกอบรมหรือสำนักงานในกิจการซ่อมแซมรถยนต์ที่ระบุไว้ตามพระราชบัญญัติฉบับนี้

2.1.5 ในกรณีที่มีการซ่อมแซมรถยนต์โดยไม่มีช่างตามที่กำหนดไว้โดยรัฐ เช่น ในกรณีเร่งด่วนนั้น จะต้องมีการรับรองหรือตรวจสอบจากช่างหรือบุคคลที่ได้รับอนุมัติให้ตรวจสอบและรับรองจากรัฐในสาขาที่เกี่ยวข้องกับการซ่อมแซมได้

2.1.6 บุคคลทั่วไปที่ไม่มีความรู้ ไม่ควรประกอบธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ ผู้ที่ทำการซ่อมแซมจะต้องมีความรู้เฉพาะทาง หรือให้ช่างชำนาญการเป็นผู้ซ่อมแซมเว้นแต่บุคคลนั้นได้รับอนุญาตตามพระราชบัญญัติฉบับนี้

2.1.7 ในกรณีฉุกเฉินไม่มีช่างเฉพาะทาง ผู้ที่นำรถยนต์มาซ่อมแซมหรือลูกค้าน่าจะต้องลงนามยินยอมระงับการใช้สิทธิของลูกค้าน่าโดยให้ทางผู้ซ่อมรถให้โดยไม่มีช่างเฉพาะทาง

2.1.8 กำหนดให้สถานประกอบการซ่อมแซมรถยนต์ที่ได้รับการรับรองจากรัฐจะต้องมีช่างชำนาญการ หรือช่างเฉพาะทาง (MarterMachanic) ประจำสถานประกอบการอย่างน้อย 1 คน ที่ได้ผ่านการรับรองจากสำนักงานในประเภทกิจการซ่อมแซมที่ระบุไว้ตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ เช่น การซ่อมเครื่องยนต์ ซ่อมระบบเกียร์ออโตเมติก ระบบเกียร์ธรรมดา เพลาหลัง และเพลาหน้า ระบบเบรก ระบบไฟฟ้า เครื่องทำความเย็นความร้อน แลการปรับแต่งเครื่องยนต์ ยานยนต์ที่ทำการซ่อมแซมนั้น หมายถึง รถยนต์ที่ทำการขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์ ยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า รถจักรยานยนต์ รถพ่วงที่กฎหมายนี้กำหนดไว้

การควบคุมดูแลการตรวจสอบการซ่อมแซมรถยนต์ตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ ให้เจ้าหน้าที่มีอำนาจในการสอบสวนรวบรวมหลักฐานในการกระทำผิดโดยเฉพาะเจ้าหน้าที่จะพิจารณาถึงข้อเท็จจริงและพฤติการณ์แวดล้อมต่าง ๆ เจ้าหน้าที่อาจกำหนดหรืออนุญาตให้บุคคลอื่นนำแสดงเป็นหนังสือหรือคำเนนการอื่นใดที่เจ้าหน้าที่พิจารณาแล้วเห็นว่าทำให้ได้มาซึ่ง

ข้อเท็จจริงหรือเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับประเด็นในการสอบสวนเจ้าหน้าที่อาจใกล้เคียงข้อพิพาทระหว่างคู่กรณีที่เป็นผลมาจากการฝ่าฝืนพระราชบัญญัตินี้หรือกฎเกณฑ์ทางปกครอง

เจ้าหน้าที่อาจการดำเนินการโดยการตรวจสอบข้อมูลแซมยานยนต์ที่ได้ขึ้นทะเบียนไว้หรือที่ถูกกำหนดว่าต้องขึ้นทะเบียนทั่วมลรัฐมิซซิปปีเป็นประจําสม่าเสมอว่าอยู่ได้ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติหรือกฎที่ออกตามความในพระราชบัญญัตินี้หรือไม่ โดยเจ้าหน้าที่ต้องไม่ปรับเปลี่ยนมาตรวัดระยะทางของยานยนต์หรือบิดเบือนสภาพของยานยนต์

เจ้าหน้าที่อาจการทดสอบเครื่องยนต์หรือตรวจวิเคราะห์ยานยนต์เมื่อมีเหตุผลตามสมควรที่ทำให้เชื่อได้ว่ามีการซ่อมแซมนั้นเป็นการกระทำหรือการปฏิบัติที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย อาจเป็นการกระทำหลอกลวงประชาชน หรือผู้ให้บริการ⁶¹

อำนาจในการออกคำสั่งให้ยุติการกระทำที่เป็นการหลอกลวงต่อผู้ให้บริการ เจ้าหน้าที่ได้พิจารณาเห็นว่าผู้ประกอบการหรือช่างซ่อมแซมรถยนต์ ฝ่าฝืนพระราชบัญญัติฉบับนี้ที่เกี่ยวข้องกับ การกระทำที่ไม่เป็นธรรมต่อผู้ให้บริการ หรือนักลเจ้าหน้าที่ที่จะออกคำสั่งให้ยุติการกระทำโดยแจ้งให้ผู้ประกอบการทราบเพื่อให้ยุติการกระทำ

หลังจากมีการแจ้งเตือนแล้ว เจ้าหน้าที่เปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการซ่อมรถ นำยานหลักฐานเข้าชี้แจงได้แต่เจ้าหน้าที่อาจจะปฏิเสธเพื่อเพิกถอนทะเบียนหนังสือรับรองของซ่อมรถยนต์⁶²หรือถ้าช่างซ่อมรถยนต์หรือช่างซ่อมแซมรถยนต์กระทำความผิดดังต่อไปนี้

1) กระทำการหลอกลวงหรือคิดราคาที่ไม่เป็นธรรมต่อผู้ให้บริการ หรือหลอกลวง

ในข้อเท็จจริงของวัสดุที่ใช้ในการซ่อมแซมรถยนต์

2) ฝ่าฝืน พระราชบัญญัติฉบับนี้ ฝ่าฝืน กฎ ที่ออกตามความในพระราชบัญญัติฉบับนี้

3) ฝ่าฝืนเงื่อนไขที่ได้กระทำไว้ก่อนหน้านี้ที่ถูกภาคทัณฑ์ไว้

4) กระทำการซ่อมแซมโดยไม่จำเป็น หรือไม่ได้รับอนุญาตจากผู้ให้บริการ

5) ปฏิเสธการรับประกันการซ่อมแซมรถยนต์ของช่างซ่อมรถ

6) ให้ผู้รับบริการซ่อมรถยนต์ลงชื่อในเอกสารการซ่อมก่อนที่ถูกค่าจะทราบรายการซ่อมและราคาค่าซ่อม

⁶¹ Motor Vehicle Service and Repair Act (excerpt) Act 300 of 1974, Sec. 7.

⁶² Motor Vehicle Service and Repair Act (excerpt) Act 300 of 1974, Sec. 21.

7) ถูกศาลสั่งห้ามมิให้ทำการซ่อมแซมรถยนต์จากการกระทำฝ่าฝืนพระราชบัญญัตินี้

8) ไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดของคำสั่งที่ให้ผู้ติการกระทำ

9) ถูกตัดสินว่ามีความผิดตามพระราชบัญญัติฉบับนี้

10) อยู่ซ่อมรถยนต์ให้ลูกค้าลงชื่อสละสิทธิ์เพื่อเรียกค่าเสียหายต่อผู้ประกอบการจากการซ่อมแซมรถยนต์เพื่อเป็นการหลีกเลี่ยงพระราชบัญญัติฉบับนี้ เจ้าหน้าที่มีสิทธิเพิกถอนหรือยกเลิกใบอนุญาตการซ่อมแซมรถยนต์ได้⁶³ แต่ก่อนจะมีการพักใบอนุญาตหรือออกคำสั่งระงับ การบริการซ่อมแซมรถยนต์ พนักงานเจ้าหน้าที่จะเรียก หรือการกระทำใด ๆ ที่เป็นการแจ้งเตือนในประเด็นของการที่จะมีคำสั่งพักใบอนุญาตชั่วคราว คำสั่งระงับ โดยมีกำหนดให้โต้แย้งคำสั่งได้ภายใน 30 วัน ก่อนที่จะมีคำสั่งออกมาเป็นการถาวร

การเจรจาไกล่เกลี่ยข้อพิพาท

ในข้อพิพาทระหว่างผู้ประกอบการอยู่ซ่อมรถยนต์กับผู้ให้บริการตามพระราชบัญญัติฉบับนี้จะให้มีการเจรจาไกล่เกลี่ย โดยมีพนักงานเจ้าหน้าที่รับทราบและได้รับการยินยอมกันทั้ง 2 ฝ่าย เจ้าหน้าที่สามารถเปิดเผยเพื่อการตรวจสอบต่อสาธารณชนได้และอาจกำหนดประเด็นในการรับรองดังนี้

อยู่ซ่อมแซมรถยนต์ยินยอมที่จะคืนเงินให้กับลูกค้าด้วยจำนวนที่ยินยอมเพื่อแก้ไขการฝ่าฝืนกฎหมาย อยู่ซ่อมรถยนต์จะต้องวางเงินประกันเพื่อชดใช้ให้กับผู้ให้บริการในระหว่างการพิจารณา หากสถานประกอบการยอมรับและปฏิบัติตามข้อเท็จจริงเหล่านี้ เจ้าหน้าที่ก็จะนำมาใช้เพื่อพิจารณาใน การดำเนินการทางกฎหมายต่อไป การรับรองนี้จะประกอบด้วยสัญญาซึ่งจะมีผลใช้บังคับโดยทุกฝ่ายภายในศาล

การกำหนดราคาค่าซ่อมแซมรถยนต์ของมลรัฐมิชิแกน

เมื่อจะทำการซ่อมแซมรถยนต์ทางผู้ประกอบการอยู่ซ่อมแซมรถยนต์จะต้องมีการชี้แจงรายการซ่อม ค่าซ่อม และค่าอะไหล่ โดยจะต้องมีการชี้แจงเป็นรายละเอียดตามราคาที่ประมาณการไว้ ซึ่งทางอยู่ซ่อมรถยนต์ไม่ควรเก็บเงินเกินจากที่ประมาณการไว้⁶⁴ แต่ถ้ากรณีที่จะต้องมีการเก็บเงินเกินจากการประมาณการ ทางอยู่ซ่อมรถยนต์ซึ่งไม่สามารถกำหนดราคาแน่นอนเอาไว้ได้ก็ต้องให้ลูกค้า หรือผู้ที่นำรถยนต์เข้ามาซ่อมเขียนใบสละสิทธิ์ก่อน โดยยินยอมที่จะให้ทำการซ่อมแซมภายใต้วงเงินไม่เกินเท่าใดที่กำหนดไว้ในใบสละสิทธิ์ ถ้าลูกค้าไม่ต้องการให้ซ่อมแซม

⁶³ Motor Vehicle Service and Repair Act (excerpt) Act 300 of 1974, Sec. 22.

⁶⁴ Motor Vehicle Service and Repair Act (excerpt) Act 300 of 1974, Sec. 32.

ทางผู้ซ่อมรถยนต์จะต้องทำให้รถอยู่ในสถานเดิมก่อนมีการซ่อมแต่ต้องราคาที่เหมาะสมที่ได้ถอดประกอบหรือทำการซ่อม ซึ่งทางผู้ซ่อมรถยนต์จะต้องทำรายการค่าใช้จ่าย ค่าบริการอย่างละเอียด เพื่อจ่ายเงินให้ผู้ซ่อมรถยนต์ในวงเงินที่กำหนดไว้ เมื่อซ่อมรถยนต์เสร็จแล้ว ทางผู้ซ่อมจะต้องทำรายการเป็นลายลักษณ์อักษรเป็นข้อมูลเปิดเผย ดังนี้

- 1) รายการซ่อมแซม
- 2) รายการที่ลูกค้าให้ซ่อมเพิ่มเติม
- 3) การซ่อมแซมที่ลูกค้าให้กระทำ
- 4) ประมาณการค่าซ่อมแซม
- 5) ราคาซ่อมจริง
- 6) รายการอะไหล่ที่ทำการเปลี่ยน ระบุถึง คุณภาพของอะไหล่ว่า

ของใหม่ หรืออะไหล่ที่มีการปรับปรุงคุณภาพใหม่

7) การให้คำรับรองว่ามีการซ่อมแซมเสร็จสมบูรณ์แล้วโดยละเอียด และข้อจำกัดที่ไม่สามารถซ่อมแซมได้ (ถ้ามี) เอกสารเหล่านี้จะต้องมีการลงชื่อโดยผู้ซ่อมรถยนต์ ผู้รับมอบอำนาจหรือ ช่างซ่อมแซมรถยนต์ที่ทำการซ่อม

ค่าชดเชยค่าเสียหาย

ในกรณีที่ผู้ซ่อมแซมรถยนต์ฝ่าฝืนพระราชบัญญัติฉบับนี้ จากการกระทำอันไม่เป็นธรรมหรือหลอกลวงผู้ที่นำรถยนต์มาซ่อม ต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายรวมกับค่าใช้จ่ายที่สมเหตุสมผล

ในการรับผิดชอบ⁶⁵ช่างซ่อมรถยนต์ที่ทำงานกับผู้ซ่อมรถถูกพิจารณาว่าเป็นตัวแทนของผู้ซ่อมรถ จะต้องรับผิดชอบกับผู้ซ่อมรถในกรณีที่เกิดความเสียหายกับลูกค้าที่นำรถยนต์เข้ามาซ่อม รวมทั้งบุคคลที่มีอำนาจ หุ้นส่วน พนักงาน ผู้บริหาร จะต้องมีส่วนร่วมรับผิดชอบ

การกำหนดโทษในการทำผิดพระราชบัญญัตินี้ บุคคลหรือตัวแทนของผู้ซ่อมรถยนต์ที่ จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ มีการฝ่าฝืนกระทำผิดจะถูกจำคุกไม่เกิน 90 วัน หรือปรับไม่เกิน 1,000 ดอลลาร์ หรือทั้งจำทั้งปรับ ในกรณีความผิดครั้งแรก แต่ถ้าความผิดมิใช่ครั้งแรกจะมีโทษจำคุก ไม่เกิน 6 ปี หรือปรับไม่เกิน 5,000 ดอลลาร์ หรือทั้งจำทั้งปรับ

ซึ่งสรุปได้ว่าการซ่อมแซมรถยนต์ของประเทศสหรัฐอเมริกา ได้มีการกำหนดราคาไว้ โดย การประมาณราคาก่อนการซ่อมแซมจริง และให้สิทธิผู้ที่นำรถยนต์เข้าซ่อมแซมได้ทราบถึงราคาค่าใช้จ่ายในการซ่อม และราคาที่เกินไปจากการประมาณราคาไว้ ทำให้

⁶⁵ Motor Vehicle Service and Repair Act (excerpt) Act 300 of 1974, Sec. 38.

เกิดความพอใจและมีเหตุผลที่รับได้ทั้งผู้บริโภครวมและผู้ประกอบการผู้ซ่อมรถยนต์ มีหน่วยงานตรวจสอบคุ้มครองให้กับผู้ใช้บริการซ่อมแซมรถยนต์ ให้ความเป็นธรรมกับผู้ใช้บริการซ่อมแซมรถยนต์

2.2 ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

ได้มีกฎหมายเปิดโอกาสให้นักลงทุนชาวต่างชาติเข้าไปลงทุน ให้บริการซ่อมแซมรถยนต์และบำรุงรักษารถยนต์ ซึ่งเป็นธุรกิจบริการซ่อมแซมรถยนต์ที่มีความสำคัญและความต้องการของตลาด ผู้ประกอบการที่จะให้บริการซ่อมบำรุงรักษารถยนต์ที่อยู่ในเขตเศรษฐกิจพิเศษเซินเจิ้น จะต้องอยู่ภายใต้กฎระเบียบ การบริหารท้องถิ่นของที่นี่ โดยต้องยื่นคำขอต่อหน่วยงานที่ควบคุมธุรกิจของรัฐบาลเมืองเซินเจิ้น ซึ่งมีหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

หลักเกณฑ์การขออนุญาตจดทะเบียนและเงื่อนไขพื้นฐาน

ผู้ประกอบการจะต้องมีสถานที่โรงซ่อมที่เหมาะสมกับการประกอบกิจการ ให้บริการซ่อมบำรุงรักษารถยนต์และจักรยานยนต์ อีกทั้งต้องส่งมอบโฉนดกรรมสิทธิ์หรือสิทธิการใช้อาคารและที่ดิน หรือหลักฐานสัญญาเช่าที่ดินที่ใช้สำหรับการประกอบกิจการ

สถานที่และอาคารสำหรับกิจการ จะต้องสอดคล้องกับเทศบัญญัติของเมือง ระบบป้องกันอัคคีภัยของกระทรวงมั่นคงสาธารณะ (กระทรวงตำรวจ) และสอดคล้องกับข้อกำหนดของหน่วยงานคุ้มครองรักษาสิ่งแวดล้อม สถานที่ประกอบการจะต้องไม่รบกวนที่สาธารณะ หรือถนนสาธารณะ ไม่เป็นการกีดขวางการจราจร หรือทำลายภาพลักษณ์ของเมือง อีกทั้งต้องสอดคล้องกับข้อกำหนดว่าด้วยการควบคุมเสียงและมลภาวะของเทศบัญญัติ

เงื่อนไขทางด้านเทคนิค

สถานที่ประกอบการจะต้องมีเครื่องจักรอุปกรณ์และมาตรวัดที่ได้มาตรฐาน และสามารถสนองตอบความต้องการของการให้บริการซ่อมบำรุงรักษารถยนต์และจักรยานยนต์

สถานที่ประกอบการจะต้องมีช่างเทคนิคหรือวิศวกรที่จบระดับอาชีวะและมีความรู้ความสามารถหรือมีประสบการณ์ในการทำงานอย่างน้อย 3 ปีขึ้นไปอยู่ประจำสถานประกอบการ การแก้ไขเปลี่ยนแปลงทางทะเบียน

สถานที่ประกอบการที่ต้องการเปลี่ยนชื่อหรือย้ายที่อยู่จะต้องยื่นจดเปลี่ยนแปลงทางทะเบียนต่อหน่วยงานบริหารพาณิชยกรรมและอุตสาหกรรม

การควบคุมคุณภาพของการให้บริการ

ผู้ประกอบการที่ให้บริการด้านซ่อมบำรุงจะต้องได้ระดับมาตรฐาน ดังนี้

2.2.1 สถานที่ประกอบการจะต้องปฏิบัติตามที่ได้มาตรฐานทางด้านเทคนิคของการซ่อมบำรุงรักษารถยนต์ตามที่รัฐบาลกลางประกาศไว้ คือ มาตรฐานทางด้านเทคนิค (GB 3798-

3803-83.GB 5336-85) ต้องปฏิบัติให้ได้มาตรฐานทางด้านเทคนิคของการซ่อมบำรุงรักษารถยนต์ตามที่กระทรวงคมนาคมได้ประกาศไว้ คือ มาตรฐานทางด้านเทคนิค (JT 3101-81)

2.2.2 สถานประกอบการจะต้องปฏิบัติให้ได้มาตรฐานทางเทคนิคด้านความปลอดภัยตามที่รัฐบาลกลางไว้ คือ มาตรฐานความปลอดภัย (GB 7258-87) และมาตรฐานการทดสอบความปลอดภัยของรถยนต์ที่ประกาศโดยกระทรวงความมั่นคงสาธารณะ (กระทรวงตำรวจ)

2.2.3 สถานประกอบการจะต้องรับประกันคุณภาพการซ่อมบำรุงรักษา โดยจะต้องจัดทำทะเบียนการซ่อมบำรุงรักษาอย่างเป็นระบบและเก็บหลักฐานทะเบียนไว้อย่างน้อย 3 ปีเพื่อการตรวจสอบ การรับประกันคุณภาพของการบริการจะต้องกำหนดระยะเวลาการประกันหรือระยะทางการประกันให้ชัดเจน หากเกิดอุบัติเหตุ หรือก่อความเสียหายทางเศรษฐกิจอันเนื่องมาจากการด้อยคุณภาพของการซ่อม สถานประกอบการนั้นจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น

2.2.4 เมื่อเกิดข้อพิพาทเกี่ยวกับปัญหาคุณภาพของการซ่อมบำรุงรักษา หากคู่กรณีไม่สามารถตกลงกันได้ ให้เสนอเรื่องต่อคณะอนุญาโตตุลาการ แผนกกำกับคุณภาพเทคโนโลยีและหน่วยงานที่ควบคุมการประกอบกิจการของเมือง (เซ็นเงิน) เพื่อร่วมพิจารณาชี้ขาดข้อพิพาทต่อไป

1) การคิดค่าบริการซ่อมบำรุง

ก. ผู้ประกอบการจะต้องคิดค่าบริการบนพื้นฐานของมาตรฐานการเก็บค่าซ่อมบำรุงที่ตามอัตราที่ประกาศโดยเทศบาลเมือง ห้ามมิให้เรียกเก็บเงินเพิ่มหรือค่าใช้จ่ายพิเศษใด ๆ นอกเหนือจากค่าบริการตามอัตราที่กำหนดไว้

ข. ห้ามผู้ประกอบการใช้วิธีการหักเงินหรือคืนกำไรหรือให้รางวัลแก่บุคคลใดเพื่อชักจูงลูกค้าให้มาใช้บริการอันเป็นการกระทำที่เข้าข่ายการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรมและการปฏิบัติทางการค้าที่ไม่เป็นธรรม

ค. เมื่อผู้ประกอบการได้รับชำระค่าบริการ ผู้ประกอบการจะต้องออกใบเสร็จรับเงินและใบกำกับภาษีที่สรรพากรกำหนดแบบไว้สำหรับ “ใบเสร็จรับค่าบริการซ่อมบำรุงรักษารถยนต์และจักรยานยนต์” พร้อมทั้งแนบหลักฐาน “ตารางเวลาการซ่อมบำรุงรักษา” และ “รายการอะไหล่และวัสดุที่ใช้ในการซ่อมบำรุงรักษา” ตามแบบที่หน่วยงานบริหารควบคุมการจราจรของเมืองกำหนดไว้ให้แก่ผู้ใช้บริการ

2) ข้อจำกัดในการประกอบกิจการ

ก. ห้ามผู้ประกอบการที่ยังมิได้รับอนุญาตจากหน่วยงานความมั่นคงสาธารณะ (กรมตำรวจ) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมยานพาหนะทำการรับคัดแปลงตัวถังรถยนต์ เปลี่ยนสีรถ เปลี่ยนเครื่องยนต์ และเปลี่ยนหมายเลขเครื่องยนต์ประจำรถ

ข. ห้ามมิให้ผู้ประกอบการนำอะไหล่ที่ได้จากการซ่อมบำรุงไปใช้เป็นอะไหล่สำหรับ การซ่อมรถยนต์คันอื่น และห้ามมิให้ทำการรีนอคชั่นส่วนของรถ โดยที่ไม่ทราบประวัติที่มาของรถรวมทั้งห้ามรับซื้อชิ้นส่วนอะไหล่ที่ถอดจากตัวรถที่ไม่ทราบประวัติที่มาของรถอย่างเด็ดขาด

2.2.5 การกำกับตรวจสอบและการลงโทษ

1) บุคคลหรือวิสาหกิจที่ยังไม่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการซ่อมบำรุงรักษารถยนต์และจักรยานยนต์ ให้บริการโดยฝ่าฝืนกฎหมาย มีโทษปรับไม่เกิน 2,000 หยวน หากผู้ประกอบการปฏิเสธการชำระเบี้ยปรับ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถอายัดหรือยึดเครื่องจักรอุปกรณ์ที่ใช้ในการประกอบกิจการได้

2) หากผู้ประกอบการให้บริการโดยมิได้จดทะเบียนพาณิชย์หรือมิได้จดทะเบียนผู้เสียภาษีมีโทษปรับไม่เกิน 2,000 หยวน

3) หากผู้ประกอบการให้บริการเกินกว่าขอบเขตแห่งวัตถุประสงค์ของการประกอบกิจการที่ได้รับอนุญาตจากราชการมีโทษปรับครั้งละไม่เกิน 500 หยวนขึ้นไป แต่ไม่เกินครั้งละ 2,000 หยวน

4) หากตรวจพบว่าเงื่อนไขทางด้านเทคโนโลยีของผู้ประกอบการไม่สอดคล้องกับข้อกำหนดของการให้บริการ ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีอำนาจสั่งให้ผู้ประกอบการรายนั้นหยุดการให้บริการชั่วคราวจนกว่าจะปรับปรุงให้ถูกต้องตามมาตรฐานที่กำหนดได้

5) ผู้ประกอบการที่ไม่ออก “ใบเสร็จรับค่าบริการซ่อมบำรุงรักษารถยนต์และจักรยานยนต์” หรือ “ตารางเวลาการซ่อมบำรุงรักษา” และ “รายการอะไหล่และวัสดุที่ใช้ในการซ่อมบำรุงรักษา” มีโทษปรับครั้งละ 1,000 หยวน

6) ผู้ประกอบการใดใช้วิธีการหักเงินหรือคืนกำไรหรือให้รางวัลแก่บุคคลใดเพื่อชักจูงลูกค้าให้มาใช้บริการ ผู้ประกอบการนั้นจะต้องคืนจำนวนเงินที่หักคืน หรือคืนกำไรหรือรางวัล (ส่วนที่เรียกเกินกว่าค่าซ่อม) ให้แก่ผู้รับบริการ และมีโทษปรับครั้งละ 1,000 หยวน

7) ผู้ประกอบการที่เรียกค่าบริการเกินกว่าอัตรามาตรฐานค่าบริการที่ทางราชการกำหนด ให้ผู้ประกอบการคืนจำนวนที่เรียกเกินให้ผู้รับบริการ และต้องโทษปรับเป็นจำนวน 50 เท่าของจำนวนเงินที่เรียกเกิน โทษปรับแต่ละครั้งสูงสุดไม่เกิน 2,000 หยวน

8) ประกอบการที่ฝ่าฝืนกฎข้อห้ามของหน่วยงานความมั่นคงสาธารณะ (กรมตำรวจ) ทำการคัดแปลงตัวถังรถยนต์ เปลี่ยนสีรถ เปลี่ยนเครื่องยนต์ และเปลี่ยนหมายเลขเครื่องยนต์ประจำรถ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถทำการอายัดรถยนต์หรือจักรยานยนต์คันดังกล่าว เพื่อดำเนินคดีได้ ในช่วงระยะเวลาการยึด หรืออายัดทรัพย์สินหากเกิดความเสียหายใด ๆ ขึ้น

ผู้ประกอบการนั้นจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบ

- 9) ผู้ประกอบการที่เปลี่ยนย้ายสถานที่ประกอบการโดยไม่ได้แจ้งให้หน่วยงานที่กำกับดูแลทราบ มีโทษปรับไม่เกิน 2,000 หยวน
- 10) ผู้ประกอบการที่ทำการซ่อมบำรุงไม่เป็นไปตามมาตรฐานของวิธีการเพื่อความปลอดภัยหากเกิดอุบัติเหตุหรือความเสียหายทางเศรษฐกิจใด ๆ ขึ้น ผู้ประกอบการนั้นจะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายแก่ผู้รับบริการและบุคคลภายนอกทั้งสิ้น นอกจากนี้ หากเป็นความผิดทางอาญา ผู้กระทำผิดต้องรับโทษทางอาญาตามกฎหมายด้วย
- 11) กรณีที่ผู้ใช้บริการร้องเรียนและเมื่อตรวจสอบแล้วพบว่าเป็นความจริงตามที่ร้องเรียน หรือกรณีที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องตรวจสอบพบว่ามีกรประกอบกิจการโดยฝ่าฝืนระเบียบของกฎหมาย ให้บันทึกสถิติการกระทำความผิดไว้เป็นหลักฐาน หากภายใน 1 ปีมีการกระทำความผิดตั้งแต่ 3 ครั้ง ขึ้นไป ผู้ประกอบการนั้นอาจถูกเพิกถอนใบอนุญาตประกอบการได้

2.2.6 การอุทธรณ์

- 1) ผู้ประกอบการที่ไม่เห็นพ้องด้วยกับคำสั่งของหน่วยงานฝ่ายปกครองสามารถอุทธรณ์คำสั่ง⁶⁶ไปยังหน่วยงานที่เหนือกว่าของหน่วยงานที่ออกคำสั่งได้ภายใน 60 วัน นับแต่วันที่ได้รับทราบคำสั่ง หากผู้ประกอบการยังไม่เห็นพ้องด้วยกับคำสั่งชั้นอุทธรณ์สามารถนำคดีฟ้องร้องต่อศาลประชาชนได้ภายใน 15 วัน นับแต่วันที่ได้รับคำสั่งชั้นอุทธรณ์
- 2) กรณีที่ผู้ประกอบการไม่เห็นด้วยกับคำสั่งทางฝ่ายปกครอง สามารถใช้สิทธิร้องคดีต่อศาลประชาชนได้โดยตรงโดยไม่อุทธรณ์ต่อหน่วยปกครองที่เหนือกว่าก็ได้
- 3) ปฏิบัติตามคำสั่งของฝ่ายปกครอง ให้หน่วยงานที่ออกคำสั่งร้องขอต่อศาลเพื่อบังคับตามกฎหมายได้มาตรการในการบริหารจัดการควบคุมธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ในการใช้กฎหมายมีข้อกำหนด ที่ผู้ประกอบการซ่อมรถยนต์จะต้องปฏิบัติชัดเจน ถ้ามีการร่วมลงทุนระหว่างประชาชนจีนกับต่างชาติจะมีกฎหมายว่าด้วยการร่วมทุน และมีกฎหมายที่นักลงทุนต่างชาติต้องทราบคือ กฎหมายว่าด้วยวิสาหกิจทุนต่างชาติ และกฎระเบียบบริหารว่าด้วยวิธีการควบคุมภาคธุรกิจให้บริการซ่อมบำรุงรักษารถยนต์ ซึ่งประกอบด้วยหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ที่นักลงทุนในธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ต้องปฏิบัติในการเก็บเงินค่าซ่อมแซมรถยนต์ต้องเก็บตามราคาที่กำหนดตามอัตราที่กำหนดโดยองค์กรของรัฐห้ามมิให้เก็บเงินเพิ่มหรือค่าใช้จ่ายพิเศษใด ๆ นอกเหนือจากค่าบริการตามอัตราที่กำหนดไว้

⁶⁶ กระทรวงพาณิชย์, สำนักงานยุทธศาสตร์การพาณิชย์, ศูนย์ความรู้เพื่อการค้าการลงทุนกับจีน, กฎหมายเกี่ยวกับการบริการด้านซ่อมรถ [Online], available URL: <http://www.chineselawclinic.moc.go.th/>, 2554 (มกราคม,29).

บทที่ 4

วิเคราะห์ปัญหาการคุ้มครองผู้บริโภคในธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์

ปัจจุบันการคุ้มครองผู้บริโภคในการใช้บริการซ่อมแซมรถยนต์มีปัญหาคือ ไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการซ่อมแซมรถยนต์ กฎ ระเบียบ ประกาศ คำสั่ง โดยเฉพาะ กฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ยังไม่เพียงพอที่จะให้ความคุ้มครองผู้บริโภคได้ครอบคลุมในทุกด้านทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมต่อผู้บริโภค จึงต้องทำการศึกษาค้นคว้าเพื่อหามาตรการการแก้ไขที่เหมาะสมในการคุ้มครองผู้บริโภค โดยพิจารณาประกอบกับแนวทางการแก้ไขปัญหาตามกฎหมายต่างประเทศซึ่งได้พัฒนาการด้านกฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภคด้านธุรกิจการซ่อมแซมรถยนต์ก่อนประเทศไทยเพื่อเป็นแนวทางเสนอแนะมาตรการทางกฎหมายในการควบคุม กำกับ ดูแลธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ในประเทศไทยเพื่อความเป็นธรรมต่อผู้บริโภคและผู้ที่เกี่ยวข้องในธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ให้มีความเหมาะสม โดยจำแนกการวิเคราะห์ต่อปัญหาดังนี้

1. ปัญหาการซ่อมแซมรถยนต์และการตรวจสอบความปลอดภัยหลังการซ่อม

อุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ประกอบด้วย 3 ส่วนหลักคือ ส่วนของโรงงานผู้ผลิตชิ้นส่วน ส่วนของโรงงานประกอบรถยนต์ สุดท้ายคือ ส่วนของการจัดจำหน่ายและบริการ ซึ่งการตรวจสอบคุณภาพของรถยนต์นั้น แบ่งได้เป็น 2 ส่วน

1.1 การตรวจสอบชิ้นส่วนที่ประกอบเป็นรถยนต์ เป็นการตรวจสอบเพื่อควบคุมคุณภาพชิ้นส่วนที่ผู้ผลิตชิ้นส่วน ได้ผลิตขึ้นว่าได้คุณภาพตามมาตรฐานที่กำหนดไว้หรือไม่ โดยมีลักษณะที่จะต้องควบคุมโดยทั่วไป คือ ขนาดรูปร่าง น้ำหนัก ความแข็งแรงของวัสดุ ความทนทานต่อสภาพต่าง ๆ เพราะชิ้นส่วนที่ไม่ได้มาตรฐานแม้เพียงชิ้นเดียวก็จะทำให้รถยนต์ทั้งคันไม่ได้มาตรฐานไปด้วย ดังนั้น การควบคุมคุณภาพในการผลิตจะต้องกระทำตั้งแต่ตอนที่ยังเป็นชิ้นส่วนเพื่อไม่ให้มีข้อเสียในกระบวนการผลิต

1.2 การตรวจสอบคุณภาพรถยนต์สำเร็จรูป (Final Inspection) ที่ผ่านการประกอบจากสายพานลำเลียงทุกคันจะถูกตรวจสอบคุณภาพ ตามรายการต่าง ๆ ที่ระบุไว้ในมาตรฐานการตรวจสอบคุณภาพ ซึ่งหน่วยงานประกันและควบคุมคุณภาพจะเป็นผู้กำหนด ซึ่งหลักเกณฑ์การตรวจสอบคุณภาพขั้นสุดท้ายนั้นมีหลักเกณฑ์ดังนี้

1.2.1 ความเรียบร้อยภายนอก โดยดูจากความเรียบร้อยในการประกอบรอยตำหนิ การพ่นสีและการรื้อชิ้น

1.2.2 การติดเครื่องยนต์ โดยรถติดเครื่องได้ การวิ่งปกติ การฟังเสียงเครื่องยนต์ เพื่อหาสิ่งผิดปกติ

1.2.3 ระบบไฟฟ้า โดยตรวจจากไฟหน้า ไฟเลี้ยว ไฟเบรก ไฟสัญญาณทั้งหมด รวมถึงแตรและเรือนไมล์

1.2.4 ระบบเบรก ทั้งเบรกหน้าและเบรกหลัง

1.2.5 ระบบบังคับเลี้ยว และความคล่องตัว

1.2.6 การควบคุมมลพิษจากไอเสีย

นอกจากการตรวจสอบคุณภาพในขั้นสุดท้ายแล้ว ผู้ผลิตยังได้กำหนดให้มีการตรวจสอบและยืนยันมาตรฐานของงานที่มีคุณภาพในทุกขั้นตอน โดยจัดเป็นกิจกรรมเพื่อควบคุมคุณภาพไว้ในการทำงานขั้นตอนต่าง ๆ เช่น 5 ส. คิว.ซี.ซี. (QCC; Quality Control Circle)

ซึ่งปัญหาของประเทศไทยคือ ยังไม่มีกระบวนการตรวจสอบความปลอดภัยของรถยนต์ หลังจากรถยนต์ใช้งานไปแล้วระยะหนึ่งจะต้องมีการตรวจสอบซ่อมระบบต่าง ๆ ของรถยนต์ดังที่ได้กล่าวไว้ ซึ่งระบบต่าง ๆ ของรถยนต์นั้นมีความสำคัญมาก ถ้าเกิดการผิดพลาดแล้วจะทำให้ผู้ขับขี่ หรือผู้โดยสารเกิดอันตรายได้ อย่างเช่น กรณีรถโดยสารปรับอากาศเบรกแตกเสียหลักพุ่งชนท้ายรถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ 11 คน บาดเจ็บ 40 คน ต่อมาเสียชีวิตเพิ่มอีก 4 คน⁶⁷ การที่รถชนกันหรือเกิดอุบัติเหตุเกิดจากการซ่อมรถยนต์เป็นส่วนใหญ่ ซึ่งอาจจะเกิดจากมาตรฐานหรือคุณภาพการซ่อมไม่ดีต่ำกว่ามาตรฐาน จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ซึ่งจะต้องมีการตรวจสอบเป็นอย่างดี เพื่อเป็นดูแลคุ้มครองผู้บริโภค โดยให้มีวิศวกรรับรองเช่นเดียวกับการตัดแปลงสภาพรถยนต์และการเปลี่ยน โครงคัสซีรถยนต์

⁶⁷ ข่าวอาชญากรรม หนังสือพิมพ์โพสต์ทูเดย์ 8 มิถุนายน 2557

2. ปัญหาเกี่ยวกับองค์กรที่ทำหน้าที่ตรวจสอบรถยนต์หลังการซ่อมแซม

ปัจจุบันหน่วยงานของภาครัฐและเอกชนหลายหน่วยงานที่ทำหน้าที่ในการคุ้มครองผู้บริโภค ไม่ว่าจะเป็นหน่วยงานที่จัดตั้งขึ้นตามบทบัญญัติของกฎหมายหรือการรวมกลุ่มกันจัดตั้งเป็นองค์กรในการให้ความคุ้มครองแก่ผู้บริโภค ซึ่งองค์กรที่ให้ความคุ้มครองแก่ผู้บริโภคที่ได้รับความเสียหายอันเกิดมาจากรถยนต์ของประเทศไทยมีดังต่อไปนี้ สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคเป็นหน่วยงานกลางในการดำเนินการคุ้มครองสิทธิผู้บริโภค เป็นศูนย์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภค สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม มีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดและควบคุมมาตรฐาน โดยกำหนด ให้มีการขออนุญาตแสดงเครื่องหมายมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม การออกกฎหมายกำหนดมาตรฐานเพื่อประโยชน์ในการส่งเสริมอุตสาหกรรมเพื่อความปลอดภัย หรือเพื่อป้องกันความเสียหายอันเกิดแก่ประชาชน หรือแก่กิจการอุตสาหกรรม หรือเศรษฐกิจของประเทศ บทบาทหน้าที่ที่สำคัญอีกประการหนึ่งของสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม คือ การกำหนดมาตรฐาน การตรวจสอบรับรองผลิตภัณฑ์ ป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดตามกฎหมายว่าด้วยมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม และร่วมกำหนดมาตรฐานระหว่างประเทศกับองค์การมาตรฐานระหว่างประเทศ มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค เป็นองค์กรคุ้มครองผู้บริโภคของเอกชน ส่งเสริมให้ผู้บริโภคได้รับการคุ้มครองตามสิทธิอันพึงมีพึงได้ สนับสนุนและส่งเสริมให้ผู้บริโภคและองค์กรผู้บริโภคต่าง ๆ ได้มีส่วนร่วมในการให้ความคุ้มครองแก่ผู้บริโภค ส่งเสริมการศึกษา การวิจัยและเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภค ราชยานยนต์สมาคมแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ สถาบันยานยนต์ เป็นองค์กรอิสระซึ่งก่อตั้งขึ้นตามมติคณะรัฐมนตรี โดยความร่วมมือของภาครัฐ และเอกชน นอกจากองค์กรต่าง ๆ ดังกล่าวข้างต้นแล้วยังมีหน่วยงานหลายหน่วยงานที่ให้ความคุ้มครอง แต่เมื่อมีปัญหาเกิดขึ้น ผู้บริโภคมักจะขอความช่วยเหลือจากสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ดังนั้นเพื่อเป็นการป้องกันความเสียหายที่เกิดขึ้น จึงจำเป็นต้องมีองค์กรเฉพาะด้านในการให้ความคุ้มครองผู้บริโภค อันเกี่ยวกับการตรวจสอบความปลอดภัยของรถยนต์ และจำเป็นต้องมีการออกกฎหมายเพื่อคุ้มครองผู้บริโภค รวมถึงต้องมีองค์กรของรัฐในการตรวจสอบมาตรฐานการซ่อมแซมและชิ้นส่วนอะไหล่ของรถยนต์โดยเฉพาะ เพื่อป้องกันความเสียหายอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากรถยนต์หลังผ่านการซ่อมแซมแล้ว

3. ปัญหาเรื่องการกำกับ ดูแลการซ่อมแซมรถยนต์ตามสัญญาจ้างทำของ

สัญญาจ้างทำของเป็นสัญญาที่ใช้ความสามารถเฉพาะมุ่งต่อความสำเร็จของงานช่างที่ทำการซ่อมแซมรถจึงต้องเป็นช่างที่มีฝีมือชำนาญงานการซ่อมแซมรถเพื่อให้มีคุณภาพมีมาตรฐานในการซ่อมแซมแต่การประกอบธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์มีอยู่มากมายหลากหลายช่างซ่อมแซมก็มีความสามารถความชำนาญแตกต่างกันในหลายๆด้านเนื่องจากการจ้างทำของเป็นสัญญาในทางแพ่งจึงไม่มีกฎหมายกำหนดควบคุมในเรื่องคุณสมบัติของช่างซ่อมแซมรถมาตรฐานของอุปกรณ์เครื่องมือต่างๆแต่อย่างใด โดยขึ้นอยู่กับผู้ว่าจ้างจะพิจารณาเองซึ่งผู้ว่าจ้างไม่มีความเชี่ยวชาญสันทัดในด้านการซ่อมแซมรถยนต์จึงมีฐานะเป็นรองในการเข้าทำสัญญาจ้างซ่อมแซมรถยนต์ยกเว้นสมาคมผู้กลางการประกันภัยได้มีการกำหนดคุณสมบัติของช่างซ่อมแซมรถและอุปกรณ์เครื่องมือต่างๆให้เป็นมาตรฐาน โดยคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมธุรกิจประกันภัยได้มีการกำหนดคุณสมบัติของผู้กลางประกันภัยในด้านสถานที่ที่ต้องมีความเหมาะสมอุปกรณ์สำคัญสำหรับการซ่อมแซมรถเช่น ห้องพ่นสีห้องอบสีตามมาตรฐานยี่ห้อที่กำหนดรวมถึงเครื่องสำคัญต่างๆอีกด้วย และกำหนดคุณสมบัติของช่างซ่อมแซมรถให้มีฝีมือในการปฏิบัติโดยมีคุณสมบัติเป็นช่างฝีมือที่ได้รับวุฒิบัตรมาตรฐานฝีมือแรงงานอย่างน้อยระดับ 1 หรือผ่านการทดสอบมาตรฐานฝีมือแรงงานจากกรมพัฒนาฝีมือแรงงานหรือสถาบันฝึกอบรมที่ได้รับรองจากกรมพัฒนาฝีมือแรงงานหรือจบการศึกษา ระดับ ปวช. หรือ ปวส. แผนกช่างยนต์ช่างเชื่อมและช่างกลโลหะหรือเทียบเท่าจากสถาบันที่ได้รับการรับรองจากระทรวงศึกษาธิการ โดยเข้าทำงานในสถานประกอบการนั้นๆมาแล้วไปไม่น้อยกว่า 3 เดือนอย่างน้อย 3 ใน 4 สาขา ดังนี้ช่างสีรถยนต์ช่างเคาะตัวถังรถยนต์ช่างเครื่องยนต์ช่างไฟฟ้ารถยนต์อันเป็นการกำหนดคุณสมบัติของช่างที่ทำการซ่อมแซมรถยนต์อันเป็นคุณสมบัติโดยตรงของการซ่อมแซมรถยนต์แตกต่างจากสถานประกอบธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ทั่วไป ที่คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมธุรกิจประกันภัยไม่ได้ดูแล

ระยะเวลาการซ่อมแซมรถยนต์และผลสำเร็จของงานปัญหาที่พบสัญญาจ้างทำของในการซ่อมแซมรถยนต์คือการซ่อมแซมมีระยะเวลานานเกินสมควรไม่เป็นไปตามเวลาที่ตกลงกันได้ และไม่สามารถดำเนินการซ่อมแซมรถยนต์ให้สำเร็จลุล่วงไปได้ (ไม่สามารถดำเนินการซ่อมแซมได้) ไม่ว่าจะด้วยปัจจัยของช่างซ่อมแซมไม่มีฝีมืออุปกรณ์หรือเครื่องมือไม่ทันสมัยซึ่งเป็นเหตุให้สัญญาซ่อมแซมรถต้องเลิกไปด้วยการที่ผู้รับจ้างไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ในสัญญา ผู้ว่าจ้างเสียประโยชน์จากการใช้ทรัพย์สินไม่สามารถใช้รถยนต์ได้ตามปกติโดยที่เมื่อประสบปัญหาการซ่อมแซมที่ล่าช้าไม่ตรงตามเวลาที่กำหนดแม้กระทั่งอาจพบกรณีที่สถานประกอบการซ่อมแซมรถไม่สามารถดำเนินการซ่อมแซมรถยนต์ได้เลยเนื่องจากเกินความสามารถของช่างฝีมือและอุปกรณ์

เครื่องมือไม่มีความทันสมัยเป็นเหตุให้สถานประกอบการธุรกิจการซ่อมแซมรถยนต์ส่งมอบรถยนต์
ล่าช้าผู้ว่าจ้างต้องประสบปัญหาเดือดร้อนเนื่องจากขาดประโยชน์ไม่มีรถยนต์ใช้งานและการ
ซ่อมแซมมีระยะเวลานานเกินความจำเป็นแม้ว่าผู้จ้างทำของมีสิทธิในการบอกเลิกสัญญาจ้างได้
กรณีเมื่อผู้รับจ้างไม่มีความสามารถในการทำงานที่รับจ้างหรือผู้รับจ้างไม่เริ่มทำการหรือทำการชักช้า
หรือส่งมอบการที่ไม่ทันเวลาที่กำหนดไว้ในสัญญาอันเป็นผลสำเร็จของงานที่จ้าง

อายุความเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนอายุความชำระดอกเบี้ยและการรับประกันการ
ซ่อมแซมตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์การเรียกร้องค่าซ่อมแซมมีอายุความสองปีนับแต่
วันที่อาจบังคับสิทธิเรียกร้องได้ส่วนอายุความชำระดอกเบี้ยมีอายุความหนึ่งอายุความดังกล่าวเป็น
อายุความตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยเรื่องของอายุความและการจ้างทำของ โดยที่
เจ้าของรถได้นำรถยนต์ซ่อมแซมแล้วนำรถยนต์กลับมาใช้งานตามเดิมเมื่อเกิดปัญหาความชำรุด
บกพร่องจะต้องดำเนินการฟ้องร้องคดีภายในอายุความ 1 ปี นับแต่วันที่ความชำรุดบกพร่องได้
ปรากฏขึ้น

โดยปกติทั่วไปแล้วเอกชนจะทำสัญญาใด ๆ ต่อกันสามารถกระทำได้อย่างมีประสิทธิภาพ
ผูกพันคู่สัญญาและถูกแทรกแซง ซึ่งเป็นหลักเสรีภาพในการทำสัญญาและหลักความศักดิ์สิทธิ์แห่ง
เจตนาโดยสัญญาที่ทำขึ้นผูกพันคู่สัญญาปราศจากการแทรกแซงจากรัฐแต่ในการประกอบธุรกิจ
ซ่อมแซมรถยนต์มีปัจจัยในหลายๆด้านที่ทำให้คู่สัญญาไม่ทัดเทียมกันคู่สัญญามีอำนาจต่อรอง
เหนือกว่าอีกฝ่ายจึงทำให้รัฐต้องใช้อำนาจเข้ามาแทรกแซงเพื่อให้เกิดความสงบเรียบร้อยไม่ขัดต่อ
กฎหมายมีความทัดเทียมเป็นธรรมทั้งสองฝ่ายเพื่อก่อให้เกิดประโยชน์ต่อสาธารณะ

แต่รัฐสามารถเข้ามาแทรกแซงเพื่อความเป็นธรรมความสงบเรียบร้อยของประชาชน
อันเป็นประโยชน์ต่อสาธารณะยกตัวอย่างสัญญาที่มีการควบคุมโดยรัฐเช่นสัญญาการเช่าซื้อรถยนต์
หรือรถจักรยานยนต์การซื้อขายห้องชุดธุรกิจบ้านจัดสรร เป็นต้นซึ่งการควบคุมสัญญาดังกล่าว
เนื่องจากมักมีการทำสัญญาเป็นสัญญาสำเร็จรูปที่ไม่เป็นธรรมจึงมีการกำหนดควบคุมรูปแบบของ
สัญญาซึ่งตรงจุดนี้ควรมีการกำหนดรูปแบบสัญญาการจ้างทำของในการซ่อมแซมรถยนต์เช่นกัน
เพื่อให้สัญญามีสภาพการบังคับเป็นการบังคับสถานประกอบการซ่อมแซมรถยนต์ให้จัดทำสัญญา
ให้กับประชาชนและสร้างความเป็นธรรมให้กับผู้บริโภคมากที่สุดเพราะการซ่อมแซมรถก็ถือว่าเป็น
เป็นการบริการประเภทหนึ่งส่งผลต่อผู้บริโภคและสภาพเศรษฐกิจเป็นอย่างมาก

ปัจจุบันได้มีการแก้ไขปัญหาดังกล่าวในสัญญาจ้างทำของที่เกี่ยวข้องกับการ
ซ่อมแซมรถไปบ้างแล้วส่วนหนึ่งก็คือการที่คณะกรรมการว่าด้วยสัญญากำหนดได้ประกาศ
กำหนดให้ธุรกิจซ่อมบำรุงรักษารถยนต์เป็นธุรกิจที่ควบคุมหลักฐานการรับเงินเพื่อที่จะเป็น
มาตรการทางกฎหมายมาตรการหนึ่งที่จะเป็นการป้องกันปัญหาที่จะเกิดขึ้นในการซ่อมแซมรถและ

สามารถช่วยเหลือเยียวยาความเสียหายของผู้บริโภคได้บ้างบางส่วน โดยสถานประกอบธุรกิจซ่อมแซมรถจะต้องออกหลักฐานการรับเงินให้กับลูกค้าและเอกสารหลักฐานการรับเงินจะต้องมีรายการสาระสำคัญและลักษณะที่สำคัญในการฟ้องร้องคดีปรากฏในหลักฐานการรับเงินเช่นชื่อที่อยู่ของสถานซ่อมแซมรถยนต์รายละเอียดการซ่อมแซมรถราคาค่าซ่อมแซมระยะเวลาเป็นต้นซึ่งทำให้ผู้บริโภคมีหลักประกันในการที่จะสามารถเอาผิดแก่สถานบริการซ่อมบำรุงรักษารถยนต์ได้ทั้งนี้ยังเป็นผลทำให้คณะกรรมการว่าด้วยสัญญามีอำนาจที่จะเข้าไปควบคุมและดำเนินคดีกับสถานบริการซ่อมบำรุงรักษารถยนต์ที่ไม่มีหลักฐานการรับเงินหรือไม่ปฏิบัติตามรายการที่ได้กำหนดไว้และยังเป็นการแก้ไขปัญหาได้ในระดับหนึ่งอีกด้วย

เนื่องจากสัญญาการจ้างทำของเป็นคดีผู้บริโภคจึงส่งผลให้การฟ้องคดีการซ่อมแซมรถยนต์ต้องดำเนินการดังเช่นคดีผู้บริโภค โดยมีสิทธิประโยชน์ในการฟ้องดังเช่นคดีผู้บริโภคคือรวดเร็วสะดวกประหยัดไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของค่าธรรมเนียมศาลการร่างฟ้องการรับฟังพยานหลักฐานการพิจารณาดีอายุความและอื่นๆ ส่วนแต่เอื้อประโยชน์ให้กับผู้บริโภคอย่างยิ่งดังนั้นการซ่อมแซมรถยนต์เพื่อเกิดกรณีพิพาทที่จะต้องใช้สิทธิทางศาลบังคับก็ย่อมเป็นคดีผู้บริโภคได้เพียงแต่ผู้ฟ้องคดีผู้บริโภคในปัจจุบันต้องฟ้องคดีด้วยตนเองเพราะเป็นผู้บริโภคหรือบุคคลซึ่งเป็นผู้ที่ได้รับความเสียหายโดยตรงย่อมเป็นโจทก์ฟ้องคดีผู้บริโภคได้หรือฟ้องโดยคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคเท่านั้นเพราะยังไม่มีสมาคมหรือมูลนิธิที่คณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภครับรองให้ฟ้องคดีแทนผู้บริโภคได้

มาตรการกำกับดูแลสิทธิของประชาชนในการซ่อมแซมรถยนต์นั้นเป็นสิทธิตามสัญญาจ้างทำของซึ่งยังมีปัญหาทั้งในเรื่องสิทธิทั่วไปในฐานะคู่สัญญาสิทธิในการเลิกสัญญารวมทั้งปัญหาเรื่องสิทธิในผลสำเร็จของงานกล่าวคือสิทธิต่างๆในการปฏิบัติต่อกันระหว่างผู้ว่าจ้างและการประกอบธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ที่เป็นลักษณะของการจ้างทำของซึ่งเป็นสิทธิต่างตอบแทนกันจึงเกิดสิทธิต่างๆขึ้นมากมายเช่นผู้ว่าจ้างมีสิทธิในการตรวจตราทรัพย์สินสิทธิในการได้รับการซ่อมแซมรถยนต์โดยไม่ชักช้าไม่บกพร่องซึ่งสถานประกอบธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์เองก็มีสิทธิยึดหน่วงในทรัพย์สินกรณีที่ไม่มีการจ่ายสินจ้างและสิทธิที่จะได้รับสินจ้างเมื่องานเสร็จเป็นต้น

สิทธิของประชาชนในการซ่อมแซมรถยนต์นั้นยังไม่มีมีการกำหนดรายละเอียดที่ชัดเจนสิทธิของประชาชนต่างๆเป็นไปตามประมวลกฎหมายว่าด้วยการจ้างทำของสิทธิทั่วไปในฐานะคู่สัญญาสิทธิในการเลิกสัญญารวมทั้งปัญหาเรื่องสิทธิในผลสำเร็จของงานความชำรุดบกพร่องและการประกันคุณภาพการซ่อมแซมรถยนต์กล่าวคือสิทธิในฐานะคู่สัญญานั้นจะต้องมีการทำงานซ่อมแซมรถยนต์ให้สำเร็จลุล่วงโดยไม่ชักช้าหากพบข้อบกพร่องหรือเกินความสามารถสถานประกอบธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ที่จะทำการซ่อมแซมได้ต้องรีบแจ้งให้ผู้ว่าจ้างทราบโดยทันทีโดยที่

สถานประกอบธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ไม่จำเป็นต้องให้มีการซ่อมแซมรถยนต์โดยทันทีกลับรถไว้โดยไม่ได้ดำเนินการซ่อมแซมแต่อย่างใดอีกทั้งไม่แจ้งเหตุขัดข้องให้ผู้ว่าจ้างทราบในการซ่อมแซมโดยที่ประชาชนผู้บริโภคควรได้รับรู้รับทราบถึงข้อมูลดังกล่าวสิทธิในการเลิกสัญญานั้นก็ไม่สามารถดำเนินการได้เมื่อสถานประกอบธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ผิดสัญญาหรือไม่สามารถดำเนินการซ่อมแซมรถยนต์ได้ประชาชนย่อมต้องขอรถยนต์คืนสถานประกอบธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์อาจยึดหน่วงรถไว้เพื่อให้ชำระค่าซ่อมแซมส่วนที่ซ่อมแซมไปบ้างแล้วแต่ไม่สามารถซ่อมสำเร็จได้ทั้งหมดซึ่งเมื่อสัญญาเป็นอันเลิกกันสถานประกอบธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ต้องคืนรถให้กับเจ้าของรถเมื่อสถานประกอบธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ไม่คืนรถให้เจ้าของรถจึงต้องฟ้องร้องเรียกคืนโดยดำเนินการทางศาลเป็นกรณีๆ ไปรวมถึงสิทธิในการได้รับทราบราคาซ่อมแซมก่อนการซ่อมแซม การแจ้งการซ่อมแซมที่เพิ่มเติมจากเดิม ระยะเวลาในการซ่อมแซมไม่เหมาะสมโดยที่อายุความในการดำเนินคดีดังกล่าวนี้เป็นลักษณะของการจ้างทำของคืออายุความหนึ่งปีหรือแม้ว่าจะใช้อายุความของคดีผู้บริโภคซึ่งเป็นประโยชน์มากกว่าแต่ก็ต้องดำเนินคดีโดยตัวเองไม่มีหน่วยงานที่มาฟ้องคดีแทนผู้บริโภคส่วนสิทธิของประชาชนในด้านของการคุ้มครองผู้บริโภคนั้นก็ยังมีเพียงแต่ประกาศคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคคณะกรรมการว่าด้วยสัญญากำหนดให้ธุรกิจการให้บริการซ่อมรถยนต์เป็นธุรกิจที่ควบคุมรายการในหลักฐานการรับเงินเท่านั้นไม่ได้กำหนดในเรื่องของสิทธิของคู่สัญญาแต่อย่างใดรวมถึงกรณีที่มีข้อโต้แย้งในเรื่องราคาซ่อมแซมรถยนต์ที่ได้มีการกำหนดราคาซ่อมตามที่กฎหมายกำหนดไว้

4. ปัญหาเรื่องการกำกับ ดูแลการซ่อมแซมรถยนต์ที่มีสัญญาประกันภัย

มาตรการคุ้มครองผู้บริโภคในสัญญาประกันภัยรถยนต์นั้น เป็นการประกันวินาศภัย ซึ่งความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นกับรถยนต์ของผู้เอาประกันภัย ผู้รับประกันภัยจะต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่เกิดกับทรัพย์สินคือรถยนต์ที่ได้เอาประกันภัยไว้หน่วยงานที่กำกับดูแลสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ที่มีประกันภัยนั้นยังไม่มีหน่วยงานใดกำกับดูแลการประกอบธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ไว้อย่างชัดเจนมีเพียงหน่วยงานตามพระราชบัญญัติคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยพ.ศ. 2550 มาตรา 12ซึ่งได้ให้อำนาจคณะกรรมการในการกำหนดนโยบายกำกับส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยไว้ซึ่งอำนาจในการกำหนดหลักเกณฑ์วิธีการเงื่อนไขและแนวทางการปฏิบัติในการกำกับส่งเสริมและพัฒนาการประกอบธุรกิจประกันภัยโดยที่นโยบายการกำกับหรือส่งเสริมนั้นเป็นการกำหนดแนวทางการดำเนินการให้หน่วยงานการประกอบธุรกิจประกันภัยซึ่งหน่วยงานที่ประกอบธุรกิจประกันภัยนั้น

หมายถึงการประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยตามกฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัยการประกอบธุรกิจประกันชีวิตตามกฎหมายว่าด้วยการประกันชีวิตและการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ โดยที่การประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยนั้นคือการประกันภัยเพื่อความเสียหายอันพึงประมาณเป็นเงินได้โดยผู้เอาประกันภัยจะได้รับค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่เกิดวินาศภัยขึ้นตามสัญญาซึ่งไม่เกินความเสียหายที่แท้จริงภายในจำนวนเงินซึ่งได้เอาประกันภัยไว้และยังหมายความรวมถึงการประกอบธุรกิจประกันภัยต่อด้วยโดยที่หลักการนี้เป็นการกำหนดนโยบายกำกับส่งเสริมและพัฒนาการประกอบธุรกิจประกันภัยซึ่งเป็นการวางแผนทางและพัฒนาการประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยให้สามารถกำหนดหลักเกณฑ์วิธีการเงื่อนไขต่างๆ ได้แต่กฎหมายไม่ได้บัญญัติให้หมายความรวมถึงหน่วยงานหรือสมาคมที่ร่วมงานหรือเกี่ยวข้องกับธุรกิจการประกันวินาศภัยด้วยดังนั้นการประกอบธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ที่มีการประกันภัยจึงไม่อยู่ในอำนาจการควบคุมกำกับดูแลของคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย

นอกจากนี้การกำหนดนโยบายหลักเกณฑ์วิธีการเงื่อนไขแนวทางการปฏิบัติก็ไม่มีสภาพบังคับแต่อย่างใดหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจประกันภัยจะปฏิบัติตามหรือไม่ก็ได้แล้วแต่ความยินยอมสมัครใจซึ่งในประเด็นนี้คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยก็ได้มีการกำหนดคุณสมบัติการประกอบธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ให้กับสมาคมอยู่กลางการประกันภัยโดยที่สมาคมอยู่กลางการประกันภัยก็ได้สมัครใจยินยอมรับระเบียบดังกล่าวมาปฏิบัติตามที่คณะกรรมการประกาศจึงทำให้การประกาศและนโยบายดังกล่าวมีสภาพการบังคับใช้โดยการยินยอมของสมาคมซึ่งหากสมาคมอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับการซ่อมแซมรถยนต์หรือสถานประกอบธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์อื่นๆ ไม่ยินยอมปฏิบัติตามก็กระทำไม่ได้เพราะคณะกรรมการไม่มีอำนาจและไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายได้อีกทั้งยังไม่สามารถใช้มาตรการทางกฎหมายในการลงโทษใดๆ ได้การที่พระราชบัญญัติคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยไม่ได้บัญญัติไว้โดยเฉพาะในเรื่องของการประกอบธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ที่มีการประกันภัยนั้นทำให้ไปไม่มีอำนาจในการกำกับดูแลการประกอบธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ที่มีการประกันภัยไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายได้และโดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องอำนาจทำการแทนและอำนาจการตรวจสอบการปฏิบัติงานของการประกอบธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ที่มีการประกันภัยนั้นซึ่งเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายอาจใช้อำนาจในการตรวจสอบได้ตามอำนาจตามพระราชบัญญัติอื่นๆแต่ไม่ใช่ตามพระราชบัญญัติคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยยกตัวอย่างเช่นพระราชบัญญัติโรงงานหรือพระราชบัญญัติการสาธารณสุขแต่ก็เป็นการตรวจสอบและปฏิบัติตามที่กฎหมายให้อำนาจในเรื่องเฉพาะของการประกอบกิจการโรงงานเช่นใบอนุญาตโรงงานความเหมาะสมของ

สถานที่ความปลอดภัยในโรงงานสุหลักษณะและการปฏิบัติตามการประกอบกิจการที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพเท่านั้นอำนาจการตรวจสอบสถานประกอบธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์นั้นก็ไม่มีอำนาจถึงประเด็นอื่นๆแม้ว่ามีการควบคุมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภคโดยให้สถานประกอบธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์เป็นธุรกิจที่ควบคุมรายการในหลักฐานการรับเงินและลักษณะของหลักฐานการรับเงินแต่ก็ยังไม่ครอบคลุมถึงการทำงานตามสัญญาจ้างทำของระยะเวลาผลสำเร็จของงานการรับประกันคุณภาพมาตรฐานการซ่อมแซม ข้อพิพาทการไกล่เกลี่ยต่างๆซึ่งยังไม่มีกฎหมายใดให้อำนาจในการตรวจสอบสถานประกอบธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์เป็นการเฉพาะมีเพียงแต่การตรวจสอบตามพระราชบัญญัติโรงงานในด้านของใบอนุญาตการตรวจสอบกิจการที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพตามพระราชบัญญัติการสาธารณสุขและการควบคุมหลักฐานการรับเงินซึ่งเจ้าหน้าที่ที่จะทำการตรวจสอบได้นั้นต้องเป็นเจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินั้นๆกำหนดไว้ อีกทั้งยังไม่ใช้การตรวจสอบในด้านการซ่อมแซมรถยนต์โดยเฉพาะ โดยที่ยังมีประเด็นต่างๆที่สำคัญอีกมากที่กฎหมายไม่ได้ให้อำนาจในการตรวจสอบไว้ ดังนั้นเมื่อเกิดข้อพิพาทขึ้นคู่ความจึงต้องดำเนินการทางศาลเป็นกรณีๆไป ส่วนสมาคมการประกอบธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ที่มีการประกันภัยก็จัดตั้งโดยอาศัยอำนาจตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยสมาคมก็มีฐานะเป็นนิติบุคคล โดยมีการกระทำการใดอันมีลักษณะต่อเนื่องกันและมีใช่เป็นการหาผลกำไรหรือรายได้มาแบ่งปันกัน โดยจะต้องจำเพาะเป็นตามกฎหมายโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อแลกเปลี่ยนความรู้ความคิดเห็นการซ่อมแซมรถยนต์มีราคาซ่อมแซมที่เป็นกลางยุติธรรมและการซ่อมแซมได้มาตรฐานมีคุณภาพซึ่งบัญญัติอำนาจของสมาคมในการจัดการสมาคมสมาชิกวัตถุประสงค์การประชุมการชำระบัญชีการถอนและการเลิกสมาคมซึ่งเป็นอำนาจในการจัดการสมาคมต่างๆไปไม่มีอำนาจหน้าที่ในการตรวจสอบสถานประกอบกิจการซ่อมแซมรถยนต์ที่มีการประกันภัยอีกทั้งมาตรการกำกับดูแลการประกอบวิชาชีพของการประกอบธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ให้มีมาตรฐานและคุณภาพดังกล่าว

อีกทั้งมาตรการกำกับดูแลการประกอบวิชาชีพของการประกอบธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ที่มีการประกันภัยยังมีปัญหาที่ยังถกเถียงกันอยู่ว่าควรให้เอกชนกำกับดูแลด้วยตนเองได้หรือไม่หรือควรให้ภาครัฐเข้าแทรกแซงในการดำเนินการนั้นด้วยการกำกับดูแลเองหรือจะให้สมาคมอยู่กลางการประกันภัยทำหน้าที่เช่นว่านี้และจะใช้วิธีการกำกับดูแลโดยข้อกำหนดจรรยาบรรณ โดยการใช้ข้อบังคับของสมาคมเป็นมาตรการกำกับควบคุมดูแลสมาคมอยู่กลางการประกันภัยซึ่งเป็นวิธีการที่สมาชิกในสมาคมต้องปฏิบัติตามหากไม่ปฏิบัติตามอาจถูกให้ออกจากการเป็นสมาชิกได้แต่ไม่มีบทกำหนดโทษในการกระทำผิดข้อบังคับไว้แต่อย่างใดและตามพระราชบัญญัติคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยพ.ศ. 2550 ให้อำนาจคณะกรรมการในการกำหนดนโยบายส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยไว้แต่การประกอบธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ที่มีการ

ประกันภัยมิใช่การประกอบธุรกิจประกันภัยและไม่มีมาตราใดมารองรับการดำเนินการต่างๆ ไม่มีหน่วยงานในการควบคุมกำกับการประกอบธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ที่มีประกันภัยโดยสององค์กร ต่างก็ไม่มีอำนาจหรือกฎหมายใดมารองรับในการตรวจสอบกำกับดูแลควบคุมคุณภาพมาตรฐาน การซ่อมแซมรถยนต์ให้แก่ผู้บริโภค

5. ปัญหาเกี่ยวกับหน่วยงานที่กำหนดราคาค่าซ่อมแซมรถยนต์

ปัญหาราคาค่าซ่อมแซมรถยนต์เป็นปัญหาที่ถกเถียงกันมาเป็นเวลานานไม่ว่าจะเป็น บริษัทประกันภัยผู้เอาประกันภัยธุรกิจการซ่อมแซมรถยนต์ปัญหาด้านราคาค่าซ่อมแซมและการ ได้รับค่าซ่อมแซมการประเมินราคาค่าซ่อมแซมของบริษัทประกันภัยกับธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ไม่ ถูกต้องตรงกันมีราคาที่แตกต่างกัน

จะเห็นได้ว่าการที่คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย กำหนดราคาค่าซ่อมแซมรถยนต์ดังกล่าวนี้เป็นเพียงบันทึกความร่วมมือระหว่างหน่วยงานสมาคม ต่างๆ ให้ดำเนินการซ่อมแซมรถยนต์ตามราคาที่คณะกรรมการกำหนดไว้และเพื่อให้ประชาชนได้ ทราบถึงราคาค่าซ่อมแซมรถยนต์เบื้องต้นเท่านั้นอ้างอิงได้แต่เป็นประกาศที่ไม่มีสภาพบังคับตามกฎหมายไม่มีสภาพบังคับให้ธุรกิจการซ่อมแซมรถยนต์ต้องปฏิบัติตามจะปฏิบัติตามหรือไม่ก็ได้ไม่มี โทษกำหนดไว้แต่อย่างไรทั้งสัญญาจ้างทำของเป็นสัญญาที่คู่สัญญาตกลงกันสองฝ่ายหาก บริษัทประกันภัยหรือเจ้าของรถยนต์ตกลงยินยอมกับธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ในราคาค่าซ่อมแซม รถยนต์ที่มากกว่าที่คณะกรรมการกำหนดไว้ก็มีผลผูกพันกันตามสัญญาราคากลางที่คณะกรรมการ ประกาศดังกล่าวยอมไม่มีผลบังคับทางกฎหมายจะปฏิบัติตามหรือไม่ก็ได้ไม่มีบทกำหนดโทษ เนื่องจากไม่มีกฎหมายรองรับดังเช่นที่ผ่านการที่สมาคมผู้กลางการประกันภัยได้มีการกำหนดราคา กลางการซ่อมแซมรถยนต์ไว้ตั้งแต่ปี 2543 และมีการปรับปรุงเมื่อปี 2549 แต่การที่สมาคมผู้กลาง การประกันภัยได้กำหนดราคาการซ่อมแซมรถยนต์ที่เป็นราคากลางมานั้นก็ยอมรับกันใช้ได้เฉพาะ กับสถานประกอบธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ที่เป็นสมาชิกผู้กลางการประกันภัยกับบริษัทประกันภัย เท่านั้นธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์อื่นๆ ไม่ได้อยู่ในบังคับและบริษัทประกันภัยก็ไม่ต้องยึดถือตามราคา ซ่อมแซมกลางดังกล่าวจึงทำให้เกิดปัญหาในการประเมินราคาค่าซ่อมแซมอยู่เสมอตลอดเวลาแม้ว่า คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยเห็นชอบในราคากลางของสมาคมผู้ กลางการประกันภัยก็ตามที่ไม่มีกฎหมายใดมารองรับและไม่มีสภาพบังคับทางกฎหมายแต่อย่างใด

6. ปัญหาเกี่ยวกับความรับผิดชอบธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์

มาตรการกำกับดูแลความรับผิดชอบของธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ที่มีการประกันภัยซึ่งมีความรับผิดชอบทางแพ่งและทางอาญา โดยในความรับผิดชอบทางแพ่งกำหนดไว้ให้ฟ้องภายใน 1 ปีนับแต่วันการชำระคบบพร้อมได้ปรากฏขึ้นเป็นระยะเวลาที่น้อยเกินไปสำหรับการพบข้อชำระคบบพร้อมในการซ่อมแซมรถยนต์โดยที่ไม่ว่าข้อพิพาทจะเกิดขึ้นจากการกระทำของฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดก็ต้องดำเนินคดีโดยส่วนตัวในทางศาลเป็นกรณีๆ ไป

ในกรณีผู้ว่าจ้างส่งรถยนต์ให้ผู้รับจ้างทำการซ่อมแซมรถยนต์ ซึ่งมีการเคลื่อนย้ายรถยนต์หรือทดลองระบบต่าง ๆ ของรถยนต์ เครื่องยนต์จะต้องทดสอบการเร่งเครื่องยนต์ในบางครั้งเกิดความเสียหายขึ้นมา หรือในกรณีที่ช่างหรือผู้ประกอบการรู้ปัญหาของรถยนต์แต่ไม่แจ้งให้เจ้าของรถยนต์ทราบ โดยผู้รับจ้างทราบถึงความชำระคบบพร้อมของรถยนต์ที่ทำการซ่อมแล้วแต่ไม่แจ้งให้ผู้ว่าจ้างทราบซึ่งผู้รับจ้างจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นมาตรการกำกับ ดูแลความรับผิดชอบสัญญากำหนดให้ฟ้องร้องภายใน 1 ปี นับแต่วันชำระคบบพร้อมได้เกิดขึ้น

แต่ในกรณีที่ลูกจ้างหรือช่างของผู้ประกอบการธุรกิจซ่อมรถยนต์นำรถยนต์ของผู้ว่าจ้างหรือผู้บริโภคนำไปใช้ประโยชน์ในทางส่วนตัว หรือช่างซ่อมรถยนต์ของอู่ซ่อมรถยนต์ในทางส่วนตัว หรือช่างซ่อมรถยนต์ของอู่ซ่อมรถยนต์นำไปจับความเร็วสูงด้วยความประมาทเกิดการเฉี่ยวชน ลีกรหรือเกิดความเสียหายได้ซึ่งต้องเป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยละเมิดซึ่งถ้าลูกจ้างเป็นผู้ลักลอบแอบนำรถยนต์ไปใช้โดยไม่ได้รับอนุญาตจากเจ้าของหรือเจ้าของธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์เป็นการกระทำโดยพลการซึ่งเป็นความผิดต่อส่วนตัวของลูกจ้างเองเพราะไม่ได้ดำเนินการไปในทางการที่จ้างแต่ประชาชนผู้บริโภคได้รับความเสียหายและลูกจ้างก็ไม่สามารถชดเชยค่าเสียหายให้ได้เจ้าของรถก็ได้รับความเสียหายแต่ไม่ได้รับความคุ้มครองเพราะไม่มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยเฉพาะในการเยียวยาแก้ไขตรวจสอบการกระทำละเมิดดังกล่าวได้โดยที่สมาชิกของสมาคมอู่กลางการประกันภัยมีการกำหนดให้สมาชิกมีการประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกสำหรับทรัพย์สินของประชาชนที่นำรถยนต์มาซ่อมแซมกับอู่กลางการประกันภัยไว้ซึ่งเป็นมาตรการที่อู่กลางการประกันภัยรองรับการกระทำละเมิดจากบุคคลภายนอกแต่หากสมาชิกอู่กลางการประกันภัยบางรายปฏิเสธความรับผิดชอบดังกล่าวแม้จะเป็นสมาชิกอู่กลางการประกันภัยสมาคมก็ไม่สามารถบังคับหรือมาตรการลงโทษตามกฎหมายได้เพียงแต่ให้พ้นสภาพจากการเป็นสมาชิกสมาคมส่วนภาครัฐก็อาจจะมีการใกล้เคียงเยียวยาโดยคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยซึ่งไม่มีบทลงโทษที่อำนาจหน้าที่ในการดำเนินการตามกฎหมายแต่อย่างใดผู้บริโภคที่ได้รับความ

เสียหายจากการนำรถยนต์ไปซ่อมแซมต้องฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายเองเป็นกรณีๆไป
ซึ่งเป็นเรื่องยุ่งยาก เสียค่าใช้จ่าย และเสียเวลาในการฟ้องร้องดำเนินคดี



บทที่ 5

บทสรุป และข้อเสนอแนะ

1. บทสรุป

การเดินทางมนุษย์ในอดีตใช้สัตว์เป็นพาหนะขนส่งต่าง ๆ หลังจากมีการปฏิวัติอุตสาหกรรม มีการประดิษฐ์คิดค้นเครื่องจักรกลยานพาหนะที่ไม่ต้องใช้แรงงานสัตว์ รถยนต์นำมาใช้ในประเทศไทยเมื่อปี พ.ศ. 2446 ยุคที่เทคโนโลยีมีความเจริญก้าวหน้ามีการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์เป็นสิ่งจำเป็นสำหรับประชาชนในการคมนาคมขนส่งและการท่องเที่ยว ประเทศไทยมีการผลิตรถยนต์จำนวน 261,094,153 คันปริมาณรถยนต์บนท้องถนนมีจำนวนมากและเกิดอุบัติเหตุเนื่องจากการขัดข้องระบบต่าง ๆ ในรถยนต์ แต่ไม่มีหน่วยงานหรือองค์กรใดที่จะควบคุมดูแลรถยนต์หลังจากผ่านการซ่อมแซมแล้ว เพื่อเป็นการคุ้มครองผู้บริโภคให้ได้รับสิทธิ 5 ประการดังนี้

1. ได้รับข่าวสารรวมทั้งคำปรณณาคุณภาพที่ถูกต้องและเพียงพอเกี่ยวกับสินค้าหรือบริการ ได้แก่ สิทธิที่จะได้รับการ โฆษณาหรือการแสดงฉลากตามความเป็นจริงและปราศจากพิษภัยแก่ผู้บริโภค รวมตลอดถึงสิทธิที่จะได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าหรือบริการอย่างถูกต้องและเพียงพอที่จะไม่หลงผิดในการซื้อสินค้าหรือบริการ โดยไม่เป็นธรรม

2. สิทธิที่จะมีอิสระในการเลือกหาสินค้าหรือบริการ ได้แก่สิทธิที่จะได้รับบริการด้วยความสมัครใจของผู้บริโภคและปราศจากการชักจูงใจอันไม่เป็นธรรม

3. สิทธิที่จะได้รับความปลอดภัยจากการใช้สินค้าหรือบริการ ได้แก่ สิทธิที่จะได้รับสินค้าหรือบริการที่ปลอดภัย มีสภาพและคุณภาพได้มาตรฐาน เหมาะสมแก่การใช้ ไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิต ร่างกายหรือทรัพย์สิน ในกรณีใช้ตามคำแนะนำหรือระมัดระวังตามสภาพของสินค้าหรือบริการนั้นแล้ว

4. สิทธิที่จะได้รับความเป็นธรรมในการทำสัญญา ได้แก่ สิทธิที่จะได้รับข้อสัญญา โดยไม่ถูกเอาเปรียบจากผู้ประกอบธุรกิจ

5. สิทธิที่จะได้รับการพิจารณาและชดเชยความเสียหาย ได้แก่ สิทธิที่จะได้รับการคุ้มครองและชดใช้ค่าเสียหาย เมื่อมีการละเมิดสิทธิของผู้บริโภคตามข้อ 1 ,2, 3 และ 4 ดังกล่าว

เนื่องจากกฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบันยังไม่เพียงพอต่อการคุ้มครองผู้บริโภคมีการผลิตอุตสาหกรรมรถยนต์ใช้เทคโนโลยีที่สลับซับซ้อน ทำให้ผู้บริโภคยากในการตรวจสอบจะต้องใช้ผู้ที่มีความรู้ความชำนาญ โดยเฉพาะจึงสามารถตรวจสอบความชำรุดบกพร่องได้จึงมีความจำเป็นที่จะต้องปรับปรุงกฎหมายที่มีช่องว่างอยู่ให้เหมาะสมตามสภาพเศรษฐกิจ สังคม ความเจริญก้าวหน้าเพื่อคุ้มครองผู้บริโภค

ปัญหาการซ่อมแซมรถยนต์และการตรวจสอบความปลอดภัยหลังการซ่อม ปัญหาองค์กรที่ทำหน้าที่ตรวจสอบรถยนต์หลังการซ่อม ปัญหาเกี่ยวกับสัญญาซ่อมรถยนต์สัญญาจ้างทำของ และสัญญาซ่อมรถยนต์ที่มีการประกันภัย โดยได้เสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาทางกฎหมายดังนี้

1.1 บทสรุปปัญหาการซ่อมรถยนต์และการตรวจสอบความปลอดภัยหลังการซ่อม

ปัญหาทางกฎหมายในเรื่องสัญญาจ้างทำของในธุรกิจซ่อมรถยนต์ ซึ่งปัจจุบันสภาพสังคมและเศรษฐกิจเทคโนโลยีได้มีการพัฒนาและเจริญก้าวหน้าไปมาก ส่งผลให้ผู้บริโภคไม่สามารถที่จะตรวจสอบรถยนต์ได้ด้วยตนเองเพราะมีระบบกลไกต่าง ๆ หรือเทคโนโลยีที่ซับซ้อนเพื่อให้ใช้รถยนต์ได้อย่างปลอดภัย ได้มีองค์กรหรือหน่วยงานเพื่อตรวจสอบมาตรฐานคุณภาพของรถยนต์หลังผ่านการซ่อมบำรุงแล้ว โดยให้ผู้ประกอบธุรกิจซ่อมรถยนต์ ซึ่งเป็นธุรกิจบริการซ่อมแซมรถยนต์จะต้องมีการตรวจสอบความปลอดภัยหลังจากรถยนต์ใช้งานไประยะหนึ่งหลังจากผ่านการซ่อมแซมแล้วเพื่อเป็นการคุ้มครองผู้บริโภคให้ปลอดภัยจากการใช้รถยนต์ ถ้าไม่มีการตรวจสอบหลังการซ่อมผลเสียก็จะตกแก่ผู้บริโภคเพราะรถยนต์เมื่อเกิดการขัดข้องหรือเสียระหว่างการใช้งานอยู่จะเกิดอุบัติเหตุเสียหายถึงชีวิตร่างกายของผู้บริโภคและยากที่จะเยียวยาให้กลับคืนมาเช่นเดิมได้

1.2 ปัญหาองค์กรทำหน้าที่ตรวจสอบรถยนต์หลังการซ่อม

ปัจจุบันหน่วยงานของภาครัฐและเอกชนหลายหน่วยงานที่ทำหน้าที่ในการคุ้มครองผู้บริโภค ไม่ว่าจะเป็นหน่วยงานที่จัดตั้งขึ้นตามบทบัญญัติของกฎหมายหรือการรวมกลุ่มกันจัดตั้งเป็นองค์กรให้ความคุ้มครองแก่ผู้บริโภค ซึ่งองค์กรที่ให้ความคุ้มครองแก่ผู้บริโภคที่ได้รับความเสียหายอันเกิดมาจากรถยนต์ของประเทศไทย มีดังต่อไปนี้ สำนักงานคณะกรรมการการคุ้มครองผู้บริโภคเป็นหน่วยงานกลางในการดำเนินการคุ้มครองสิทธิผู้บริโภค เป็นศูนย์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภค สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม มีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดและควบคุมมาตรฐานโดยกำหนดให้มีการขออนุญาตแสดงเครื่องหมายมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม การออกกฎหมายกำหนดมาตรฐานเพื่อประโยชน์ในการส่งเสริมอุตสาหกรรมเพื่อความปลอดภัย หรือเพื่อป้องกันความเสียหายอันเกิดแก่ประชาชน หรือแก่กิจการ

อุตสาหกรรมหรือเศรษฐกิจของประเทศ บทบาทหน้าที่ที่สำคัญอีกประการหนึ่งของสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม คือการกำหนดมาตรฐาน ตรวจสอบ รับรองผลิตภัณฑ์ ป้องกัน และปราบปรามการกระทำผิดตามกฎหมายว่าด้วยมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม และร่วมกำหนดมาตรฐานระหว่างประเทศกับองค์การมาตรฐานระหว่างประเทศ มุลินธิเพื่อผู้บริโภค เป็นองค์กรคุ้มครองผู้บริโภคของเอกชน ส่งเสริมให้ผู้บริโภคได้รับการคุ้มครองตามสิทธิอันพึงมีพึงได้ สนับสนุนและส่งเสริมให้ผู้บริโภคและองค์กรผู้บริโภคต่าง ๆ ได้มีส่วนร่วมในการให้ความคุ้มครองแก่ผู้บริโภค ส่งเสริมการศึกษา การวิจัยและเผยแพร่ความรู้ที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองผู้บริโภค ราชยานยนต์สมาคมแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ สถาบันยานยนต์ เป็นองค์กรอิสระซึ่งก่อตั้งขึ้นตามมติคณะรัฐมนตรี โดยความร่วมมือของภาครัฐ และเอกชน

เนื่องจากมีหน่วยงานหลายหน่วยงานที่ให้ความคุ้มครอง แต่เมื่อมีปัญหาเกิดขึ้น ผู้บริโภคมักจะขอความช่วยเหลือจากสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ดังนั้นเพื่อเป็นการป้องกันความเสียหายที่จะเกิดขึ้น จึงจำเป็นต้องมีองค์การเฉพาะด้านในการให้ความคุ้มครองผู้บริโภค อันเกี่ยวกับการตรวจสอบความปลอดภัยของรถยนต์ และจำเป็นต้องมีการออกมาตรการทางกฎหมายเพื่อคุ้มครองจากการใช้รถยนต์ รวมถึงต้องมีองค์กรของรัฐในการตรวจสอบความปลอดภัยของรถยนต์และชิ้นส่วนของรถยนต์โดยเฉพาะเพื่อป้องกันความเสียหายเนื่องจากรถยนต์หลังผ่านการซ่อมแซมแล้ว

1.3 ปัญหาเรื่องการค้ากับ คูแล การซ่อมแซมรถยนต์ตามสัญญาจ้างทำของให้มี

คุณภาพตามสัญญา

เนื่องจากสัญญาจ้างทำของซ่อมแซมรถยนต์นั้นเป็นสัญญาระหว่างผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างตกลงทำสัญญาต่อกัน ผู้ว่าจ้างไม่มีความรู้ในเรื่องการซ่อมแซมรถยนต์ ทำให้เสียเปรียบต่อผู้รับจ้างได้ง่ายมีการเอาเปรียบผู้ว่าจ้างทั้งในเรื่องราคาค่าซ่อมแซม และการนำอะไหล่ที่มีคุณภาพค่อนข้างไม่ดีมาประกอบ ซึ่งยากในการตรวจสอบว่าจะรู้ต้องใช้เวลาานมากหรือผู้บริโภคจะรู้ได้ก็เมื่อมีความชำรุดเสียหายและทำการซ่อมในครั้งต่อไป เมื่อถอดชิ้นส่วนออกมาก็พบว่าเป็นอะไหล่เทียมไม่มีคุณภาพและผู้รับจ้างซ่อมแซมรถยนต์ก็คิดราคาอะไหล่ตามราคาอะไหล่แท้ที่มีราคาสูงมาก ส่วนระยะเวลาในการฟ้องร้องดำเนินคดีตามมาตรา 601 ห้ามมิให้ฟ้องร้องเมื่อพ้น 1 ปี นับแต่วันชำรุดบกพร่องได้ปรากฏขึ้น แต่ตามมาตรา 600 นั้นผู้รับจ้างจะต้องรับผิดชอบเพื่อการทำชำรุดบกพร่องเพียงแต่ที่ปรากฏขึ้นภายใน 1 ปี นับแต่วันที่ส่งมอบ ซึ่งไม่สามารถฟ้องร้องในเรื่องสัญญาจ้างทำของได้เมื่อรับมอบรถยนต์ที่ผ่านการซ่อมแซมเกินกว่า 1 ปี

นอกจากนั้นธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์โดยทั่วไปยังไม่ได้กำหนดคุณสมบัติของช่างซ่อมแซมรถยนต์ มาตรฐานของอุปกรณ์ เครื่องมือต่าง ๆ ในการซ่อมแซมรถยนต์ หรือจะต้องให้ช่างซ่อมแซมรถยนต์จะต้องผ่านเกณฑ์มาตรฐานฝีมือแรงงาน หรือผ่านการรับรองจากกระทรวงศึกษาธิการ จึงยังไม่มีหน่วยงานที่จะกำกับ ดูแลคุณภาพมาตรฐานการซ่อมแซม ต้องมีการคุ้มครองผู้บริโภคโดยการตรวจสอบคุณภาพมาตรฐานของรถยนต์ว่ามีการซ่อมแซมที่ดี มีคุณภาพตามสัญญา

1.4 ปัญหาเรื่องการกำกับ ดูแลการซ่อมรถยนต์ที่มีสัญญาประกันภัย

การซ่อมแซมรถยนต์ให้มีคุณภาพและมาตรฐานความปลอดภัย หน่วยงานที่กำกับดูแลและส่งเสริมธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ที่มีการประกันภัยนั้นเนื่องจากไม่ได้อยู่ในอำนาจการควบคุมกำกับดูแลของคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยและยังรวมถึงการกำหนดนโยบายหลักเกณฑ์วิธีการเงื่อนไขแนวทางการปฏิบัติที่ไม่มีสภาพบังคับแต่อย่างใด หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจประกันภัยจะปฏิบัติตามหรือไม่ก็ได้แล้วแต่ความยินยอมสมัครใจซึ่งในประเด็นนี้คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยก็ได้มีการกำหนดคุณสมบัติของอู่กลางการประกันภัยและคณะกรรมการพิจารณาอู่กลางการประกันภัยขึ้นมา โดยที่สมาคมอู่กลางการประกันภัยก็ได้สมัครใจยินยอมรับระเบียบดังกล่าวมาปฏิบัติตามที่คณะกรรมการประกาศจึงทำให้การประกาศนโยบายดังกล่าวมีสภาพการบังคับใช้โดยการยินยอมของสมาคมหากสมาคมอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับการซ่อมแซมรถยนต์หรือธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์อื่นๆไม่ยินยอมปฏิบัติตามก็ได้เพราะคณะกรรมการไม่มีอำนาจตามกฎหมายและไม่สามารถบังคับใช้ได้ อีกทั้งยังไม่สามารถใช้มาตรการทางกฎหมายในการลงโทษใดๆได้ซึ่งการที่พระราชบัญญัติคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยไม่ได้บัญญัติไว้โดยเฉพาะในเรื่องของธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ที่มีมีการประกันภัยนั้นทำให้ไม่มีอำนาจในการกำกับดูแลการประกอบธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ที่มีการประกันภัยไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายได้และโดยเฉพาะอย่างยิ่งอำนาจการตรวจสอบการปฏิบัติงานของการประกอบธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ที่มีการประกันภัยนั้นซึ่งเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายอาจใช้อำนาจในการตรวจสอบได้ตามอำนาจตามพระราชบัญญัติอื่นๆได้แต่ไม่ใช่การตรวจสอบในด้านการซ่อมแซมรถยนต์โดยเฉพาะที่กฎหมายไม่ได้ให้อำนาจในการตรวจสอบไว้ดังนั้นเมื่อเกิดข้อพิพาทขึ้นคู่ความจึงต้องดำเนินการทางศาลเป็นกรณีๆไปส่วนสมาคมอู่กลางการประกันภัยก็จัดตั้งโดยอาศัยอำนาจตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยสมาคมก็มีฐานะเป็นนิติบุคคลโดยมีการกระทำการใดอันมีลักษณะต่อเนื่องกันและมีใช่เป็นการหาผลกำไรหรือรายได้มาแบ่งปันกัน โดยจะต้องจดทะเบียนตามกฎหมายซึ่งบัญญัติอำนาจของสมาคมในการจัดการสมาคมสมาชิกวัตถุประสงค์การประชุมการชำระบัญชีการถอนและการเลิกสมาคมซึ่งเป็น

อำนาจในการจัดการสมาคมต่างๆไปไม่มีอำนาจหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบการซ่อมแซมรถยนต์

การดูแลคุ้มครองผู้บริโภคในกรณีที่มีสัญญาซ่อมแซมรถยนต์มีสัญญาประกันกันนั้น ยังไม่มีหน่วยงานที่จะควบคุมมาตรฐานและคุณภาพของรถยนต์หลังการซ่อมแซม เพราะหน่วยงานที่กำกับ ดูแลไม่มีหน้าโดยตรง ในการควบคุมมาตรฐานและคุณภาพการซ่อมแซมรถยนต์

1.5 ปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดราคากลางค่าซ่อมแซมรถยนต์

ปัญหาสำคัญเกี่ยวกับการรักษาผลประโยชน์และความปลอดภัยของผู้บริโภคโดยตรง ซึ่งส่วนใหญ่ผู้บริโภคไม่ทราบในเรื่องการซ่อมแซมหรือบริการรถยนต์จึงทำให้ถูกเอารัดเอาเปรียบจากผู้ประกอบการมาตลอด ซึ่งจะไม่ทราบราคาและคุณภาพของอะไหล่ที่นำมาใช้ซ่อมแซมรถยนต์ ผู้ประกอบการเป็นผู้กำหนดราคากลางค่าซ่อมแซมเพียงฝ่ายเดียว ในการซ่อมแซมรถยนต์ถ้าใช้อะไหล่ที่มีคุณภาพต่ำ รถยนต์เมื่อนำไปใช้งานก็จะชำรุดเร็วกว่ากำหนด เมื่อผู้ว่าจ้างนำไปใช้งานจะเสี่ยงกับอันตราย ดังเช่นนำไปขับใช้ความเร็วสูง บรรทุกผู้โดยสาร บรรทุกสิ่งของ หรือใช้เพื่อการแข่งขันความเร็ว และเพื่อความเป็นธรรมแก่ผู้บริโภค ควรมีหน่วยงานที่กำหนดราคากลางค่าซ่อมแซมรถยนต์

การที่คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย กำหนดราคากลางค่าซ่อมแซมรถยนต์ไว้ก็เป็นเพียงบันทึกความร่วมมือระหว่างหน่วยงานกับสมาคมได้ทราบถึงราคา ที่คณะกรรมการได้กำหนดไว้ เป็นราคาซ่อมแซมรถยนต์เบื้องต้นเท่านั้นใช้อ้างอิงได้ แต่เป็นประกาศที่ไม่มีสภาพบังคับตามกฎหมาย ไม่สามารถบังคับให้ธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ต้องปฏิบัติตาม ไม่มีบทโทษเมื่อไม่ปฏิบัติ

1.6 ปัญหาเกี่ยวกับความรับผิดชอบของธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์

มาตรการป้องกันความเสียหายของรถยนต์ เมื่อผู้ว่าจ้างส่งรถยนต์ซ่อมแซมสถานประกอบการอยู่ซ่อมแซมรถยนต์ ปัญหาความไม่รับผิดชอบกรณีละเมิดของทางธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์อาจมีกรณีลูกจ้างของธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ลักลอบนำรถยนต์ของประชาชนไปใช้ประโยชน์จนเกิดการสึกหรอเกิดความเสียหายได้ซึ่งเป็นไปตามหลักกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิดถ้าลูกจ้างเป็นผู้ลักลอบแอบนำรถยนต์ไปใช้โดยได้ไม่ได้รับอนุญาตจากเจ้าของหรือเจ้าของผู้ประกอบการธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์เป็นการกระทำโดยพลการ โดยเป็นความผิดต่อส่วนตัวของลูกจ้างเองเพราะไม่ได้ดำเนินการไปในทางการที่จ้างแต่ผู้บริโภคได้รับความเสียหายและลูกจ้างก็ไม่สามารถชดใช้ค่าเสียหายให้ได้เจ้าของรถยนต์ก็ได้รับความเสียหายแต่ไม่ได้รับความคุ้มครองเพราะไม่มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะในการเยียวยาแก้ไขตรวจสอบการกระทำละเมิดดังกล่าวได้แต่เนื่องจากสมาคมอยู่กลางการประกันภัยมีการประกันความรับผิดชอบในกรณีที่เกิดความเสียหายจาก

บุคคลภายนอกไว้ให้กับลูกค้าประชาชนที่นำรถมาซ่อมแซมกับสมาคมอยู่กลางการประกันภัยซึ่งเป็นการกระทำที่เป็นคุณประโยชน์กับลูกค้าผู้บริ โภคแต่เมื่อไม่มีการทำสัญญาระหว่างกันอีกทั้งหากธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ในเครือสมาคมอยู่กลางการประกันภัยปฏิเสธความรับผิดชอบดังกล่าวสมาคมอยู่กลางการประกันภัยหรือหน่วยงานอื่นๆที่เกี่ยวข้องก็ไม่สามารถบังคับให้ธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ดังกล่าวรับผิดชอบต่อกู้ค้า ผู้บริ โภคได้สภาพบังคับที่สามารถกระทำได้คือการให้ออกจากสมาคมส่วนภาครัฐก็อาจจะมีการ ใกล้เคียงเยียวยาโดยคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยซึ่งไม่มีบทลงโทษและอำนาจหน้าที่ในการดำเนินการตามกฎหมายแต่อย่างใด การคุ้มครองผู้บริ โภคในธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์นั้นแม้มีหน่วยงานที่มีอำนาจในการกำกับดูแลให้ความคุ้มครองผู้บริ โภคแต่ยังพบว่าหน่วยงานต่าง ๆ ยังไม่มีบทบาทหรืออำนาจชัดเจนในการคุ้มครองผู้บริ โภคในด้านการซ่อมแซมรถยนต์ ทั้งในด้านการให้ความรู้กำหนดราคาค่าซ่อมแซมหรือบริการอื่น ๆ กฎหมายที่มีอยู่ไม่ครอบคลุมในการให้ความคุ้มครองผู้บริ โภค จึงมีความจำเป็นต้องเสนอให้มีการผลักดันร่างกฎหมายใหม่

2. ข้อเสนอแนะ

จากปัญหาที่พบการคุ้มครองผู้บริ โภคในธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ได้ทำการศึกษาแนวทางการแก้ปัญหาโดยอาศัยกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันรวมทั้งกฎหมายของต่างประเทศเพื่อศึกษาหาแนวทางที่เหมาะสมและเป็นธรรมในการคุ้มครองเรื่องการซ่อมแซมรถยนต์ซึ่ง ได้มีข้อเสนอแนะในปัญหาต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

2.1 ปัญหาการซ่อมแซมรถยนต์และการตรวจสอบความปลอดภัยหลังการซ่อม
เนื่องจากการพัฒนาเทคโนโลยีในด้านอุตสาหกรรมยานยนต์ที่ทันสมัยและมีความสลับซับซ้อนมากซึ่งผู้บริ โภคไม่สามารถตรวจสอบการซ่อมแซมได้ เพื่อความปลอดภัยของผู้บริ โภคควรมีการตรวจสอบการซ่อมแซมรถยนต์ตามเกณฑ์มาตรฐานงานซ่อมแซมรถยนต์เป็นงานที่ประกอบกิจการให้บริการตรวจสอบซ่อมแซม แก้ไขบำรุงรักษาเครื่องยนต์อุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ติดตั้งกับตัวรถและงานเคาะพ่นสีรถยนต์ จากร่างพระราชบัญญัติการควบคุมซ่อมแซมรถยนต์ พ.ศ. ให้จัดตั้งสถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์มีอำนาจตามมาตรา 7 (1) ควบคุมดูแลความปลอดภัย มารยาท ของผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์และเผยแพร่ให้ความรู้เกี่ยวกับงานซ่อมแซมรถยนต์ให้มีคุณภาพตามมาตรา 7 (4)

2.2 ปัญหาองค์กรทำหน้าที่ตรวจสอบรถยนต์หลังการซ่อม เนื่องจากในปัจจุบันหน่วยงานภาครัฐที่ทำหน้าที่เกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริ โภคยังไม่มีหน่วยงานหรือองค์กรใดที่มีความเชี่ยวชาญโดยเฉพาะในการคุ้มครองผู้บริ โภคโดยตรงที่ทำหน้าที่กำหนดเกณฑ์มาตรฐานตรวจสอบ

ปกป้องผู้บริโภคในการซ่อมแซมรถยนต์ ควรมีหน่วยงานเฉพาะหรือองค์กรที่มีอำนาจทางกฎหมาย ควบคุมในการซ่อมแซมรถยนต์เพื่อตรวจสอบการซ่อมแซมรถยนต์ เพื่อเป็นการคุ้มครองผู้บริโภค ตามร่างพระราชบัญญัติซ่อมแซมรถยนต์ พ.ศ. ... มาตรา 6 ให้จัดตั้งสถาบันเรียกว่าสถาบันผู้รับงาน ซ่อมแซมรถยนต์

2.3 ปัญหาการกำกับดูแลการซ่อมแซมรถยนต์ที่มีสัญญาประกันภัย หน่วยงานที่กำกับดูแลการซ่อมแซมรถยนต์โดยตรงไม่มี มีเพียงแต่การตกลงระหว่างผู้รับประกันภัยทำการซ่อมแซมรถยนต์ให้สามารถใช้งานได้ตามที่ปกติให้กับผู้เอาประกันภัยซึ่งไม่มีองค์กรหรือหน่วยงานที่ตรวจสอบเกณฑ์มาตรฐานที่ผ่านการซ่อมแซมหรือรับรองความปลอดภัย ในเรื่องนี้ควรมีองค์กรหรือผู้ตรวจสอบการซ่อมแซมรถยนต์ให้ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน ในการควบคุมงานซ่อมแซมรถยนต์ที่มีประกันภัยเพื่อให้งานซ่อมแซมมีคุณภาพผ่านเกณฑ์มาตรฐานไม่ให้ผู้รับประกันภัยจัดหาซ่อมรถยนต์ที่ไม่ได้มาตรฐานและเป็นการเอาเปรียบผู้บริโภคจากร่างพระราชบัญญัติซ่อมแซมรถยนต์ พ.ศ. ... ให้รัฐมนตรีมีอำนาจออกกฎกระทรวงเพื่อควบคุมการซ่อมรถยนต์ที่มีประกันภัยตามมาตรา 5 (1) กำหนดประเภทผู้รับงานควบคุมซ่อมแซมรถยนต์

2.4 การกำกับดูแลการซ่อมแซมรถยนต์ตามสัญญาจ้างทำของ ในการซ่อมแซมรถยนต์เมื่อผู้ว่าจ้างกับผู้รับจ้างทำสัญญา ผู้รับจ้างหรือผู้ประกอบการมีความรู้มีอำนาจในการต่อรองได้ ดีกว่าผู้ว่าจ้าง ผู้ว่าจ้างไม่รู้ราคาค่าบริการ ค่าอะไหล่และคุณภาพของงานซ่อมแซมรถยนต์ ควรมีองค์กรหรือหน่วยงานกำกับดูแลคุ้มครองผู้บริโภคตรวจสอบการซ่อมแซมรถยนต์ในการทำงานของผู้ประกอบการ และถ้าผู้ประกอบการเลิกสัญญาหรือล่าช้าในการทำงาน ควรมีค่าปรับ จากร่างพระราชบัญญัติ พ.ศ. ... มาตรา 6 ให้มีองค์กรหรือสถาบันควบคุมการซ่อมแซมรถยนต์

2.5 การกำหนดราคากลางค่าซ่อมแซมรถยนต์ควรมีหน่วยงานเฉพาะกำกับดูแล คุ้มครองผู้บริโภคไม่ให้ถูกเอาเปรียบจากผู้ประกอบการ โดยกำหนดราคากลางไว้ เพื่อให้ผู้บริโภคได้รับรู้ราคาก่อนการซ่อมแซมเป็นข้อมูลในการตัดสินใจ ร่างพระราชบัญญัติควบคุมซ่อมแซมรถยนต์ พ.ศ. ... มาตรา 5 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการ มีอำนาจออกกฎกระทรวงเพื่อกำหนดราคากลางในการซ่อมแซมรถยนต์

2.6 ความรับผิดชอบของธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์ควรมีมาตรการป้องกันความเสียหายเมื่อ ผู้ว่าจ้างส่งรถยนต์เข้าซ่อมแซมแล้วถูกกระทำละเมิดหรือเกิดความเสียหาย อยู่ซ่อมแซมรถยนต์ต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่าย จึงเห็นควรมีองค์กรที่มีอำนาจทางกฎหมายดูแล ควบคุม ให้ผู้ซ่อมแซมรถยนต์ประกันความเสียหายให้กับผู้ว่าจ้างที่นำรถยนต์เข้าซ่อมแซมตามร่างพระราชบัญญัติควบคุมซ่อมแซมรถยนต์ พ.ศ. ... มาตรา 18 (7) คณะกรรมการสถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์มีอำนาจหน้าที่และดำเนินงานของสถาบัน โดยออกข้อบังคับว่าด้วยการกำกับงานซ่อมแซมรถยนต์

2.7 ร่างพระราชบัญญัติการควบคุมซ่อมแซมรถยนต์ พ.ศ. โดยมีหลักการและเหตุผล เนื่องจากประเทศไทยอยู่ในระหว่างการพัฒนาประเทศกิจการซ่อมแซมรถยนต์มีเพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็วมีการผลิตรถยนต์ภายในประเทศเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะงานซ่อมแซมรถยนต์จะต้องใช้ความรู้ความสามารถต้องใช้วิทยาการแผ่นใหม่แต่ในปัจจุบันการซ่อมแซมรถยนต์ยังไม่มีกฎหมายโดยเฉพาะในการควบคุม อาจทำให้เกิดอันตรายจากผู้ใช้รถยนต์และเกิดความเสียหายแก่เศรษฐกิจ สังคม เพราะการซ่อมแซมรถยนต์ไม่ได้มาตรฐานจึงต้องตราพระราชบัญญัติดังนี้

พระราชบัญญัติฉบับนี้ร่างขึ้นโดยอาศัยอำนาจตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยมาตรา 29 หมวด 3 สิทธิและเสรีภาพของชนชาวไทยที่รัฐธรรมนูญกำหนดไว้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายเฉพาะ

ในเรื่องสิทธิและเสรีภาพในการประกอบอาชีพมาตรา 43 บุคคลย่อมมีเสรีภาพในการประกอบกิจการหรือประกอบอาชีพและการแข่งขันโดยเสรีอย่างเป็นธรรมเพื่อประโยชน์ในการรักษาความมั่นคงของรัฐ หรือเศรษฐกิจของประเทศการคุ้มครองประชาชน การรักษาความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน การจัดระเบียบการประกอบอาชีพ การคุ้มครองผู้บริโภค และป้องกันความไม่เป็นธรรมในสังคม พระราชบัญญัติการควบคุมซ่อมแซมรถยนต์ในมาตรา 3 ได้นิยามไว้ดังนี้

“งานซ่อมแซมรถยนต์” หมายความว่า งานที่ประกอบกิจการให้บริการตรวจสอบซ่อมแซม แก๊ซ บำรุงรักษา ไม่ว่าจะ เป็นเครื่องยนต์ตัวถังอุปกรณ์ต่างๆที่ติดตั้งกับตัวรถ และเกาะพ่นสีรถยนต์ทุกชนิด

“รถยนต์” หมายความว่า ยานที่มีล้อสำหรับเคลื่อนไป ซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์

“ผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์” หมายความว่า ผู้ที่จดทะเบียนเป็นผู้รับหรือประกอบงานซ่อมแซมรถยนต์ตามพระราชบัญญัตินี้

“กรรมการ” หมายความว่า กรรมการในคณะกรรมการสถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมตลอดจนออกกฎกระทรวงกำหนดกิจการอื่นเพื่อปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้

สถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์ มาตรา 6 ให้จัดตั้งสถาบันเรียกโดยย่อว่า ก.ร.ย. มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- 1) ควบคุมสอดส่องดูแลความประพฤติและมรรยาทของผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์
- 2) ส่งเสริมการรับงานซ่อมแซมรถยนต์

- 3) รักษาผลประโยชน์ของผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์
- 4) เผยแพร่และให้การศึกษาเกี่ยวกับงานซ่อมแซมรถยนต์

ในส่วนของสมาชิกสถาบันนั้น มี 2 ประเภท คือ

- (1) สมาชิกสามัญ ได้แก่ ผู้มีคุณสมบัติดังต่อไปนี้

ก. เป็นผู้แทนซึ่งได้รับมอบหมายจากห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ห้างหุ้นส่วนจำกัด บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดที่ประกอบธุรกิจงานซ่อมแซมรถยนต์

ข. มีอายุครบยี่สิบปีบริบูรณ์

ค. ไม่เป็นผู้มีความประพฤติเสียหายซึ่งคณะกรรมการสถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์เห็นว่าจะนำมาซึ่งความเสื่อมเสียเกียรติศักดิ์แห่งอาชีพ

ง. ไม่เคยต้องโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุด หรือคำสั่งที่ชอบด้วยกฎหมายจำคุกในคดีซึ่งคณะกรรมการสถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์เห็นว่าอาจนำมาซึ่งความเสื่อมเสียเกียรติศักดิ์แห่งอาชีพ

จ. ไม่เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ

ฉ. ไม่เป็นบุคคลล้มละลาย

(2) สมาชิกกิตติมศักดิ์ ได้แก่ ผู้ทรงคุณวุฒิในสาขาวิชาการต่าง ๆ ซึ่งสถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์เชิญให้เป็น สมาชิกกิตติมศักดิ์มีคณะกรรมการคณะหนึ่งเรียกว่า “คณะกรรมการสถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์” เรียกโดยย่อว่า “ก.ร.ย.” ซึ่งประกอบด้วย ปลัดกระทรวงคมนาคม อธิบดีกรมขนส่งทางบก และกรรมการอื่นซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งจากผู้แทนของคณะกรรมการควบคุมการประกอบวิชาชีพวิศวกรรมเรียกโดยย่อว่า ก.ว. หนึ่งคน ข้าราชการในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับงานซ่อมแซมรถยนต์สองคน และบุคคลซึ่งที่ประชุมสมาชิกสามัญของสถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์เลือกตั้งจากสมาชิกสามัญของสถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์อีกไม่เกินสี่คน เป็นกรรมการสมาชิกสามัญของสถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์เลือกตั้งขึ้นตามวรรคหนึ่งต้องเป็นกรรมการผู้จัดการหรือหุ้นส่วนผู้จัดการของผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์ควบคุมให้ ปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นนายกสถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์ให้เลขาธิการสถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์เป็นเลขานุการของ ก.ร.ย. ตามมาตรา 13 อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการสถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์ซึ่งเรียกโดยย่อว่า ก.ร.ย. มีอำนาจหน้าที่ตามมาตรา 18 ดังต่อไปนี้

1) ออกข้อบังคับการเข้าเป็นสมาชิกสถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์ และขาดจากสมาชิกภาพ

2) ออกข้อบังคับกำหนดค่าจดทะเบียน ค่าบำรุง และค่าธรรมเนียมต่าง ๆ

3) ออกข้อบังคับเกี่ยวกับการประชุมสมาชิกของสถาบันซ่อมแซมรถยนต์

1) ออกข้อบังคับวางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจดทะเบียน การรับจดทะเบียน การต่ออายุทะเบียน หรือการเพิกถอนทะเบียน เป็นผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์ควบคุม

2) ออกข้อบังคับว่าด้วยการรักษามรยาทแห่งอาชีพผู้รับงานควบคุมซ่อมแซมรถยนต์

3) ออกข้อบังคับว่าด้วยการประชุม ก.ร.ย. หรืออนุกรรมการ

4) ออกข้อบังคับว่าด้วยการค้ำประกันและการให้สินเชื่อแก่ผู้รับงานควบคุมซ่อมแซมรถยนต์

5) ออกข้อบังคับเกี่ยวกับเรื่องอื่น ๆ ที่อยู่ภายในวัตถุประสงค์ของสถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์ และการบริหารกิจการ รวมทั้งกำหนดระเบียบประชุมกรรมการและค่าจ้างของพนักงานและลูกจ้างของสถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์

6) ให้คำปรึกษา แนะนำ และขอความร่วมมือจากทางราชการเพื่อควบคุมหรือส่งเสริมการรับงานซ่อมแซมรถยนต์

การรับงานควบคุมซ่อมแซมรถยนต์ รัฐมนตรีมีอำนาจในการออกกฎกระทรวงตามมาตรา 25 เพื่อควบคุมงานซ่อมแซมรถยนต์ตามความเหมาะสม ดังนี้

1) งานซ่อมแซมรถยนต์ประเภทใด ลักษณะใด เป็นงานควบคุมซ่อมแซมรถยนต์

2) กำหนดประเภทผู้รับงานควบคุมซ่อมแซมรถยนต์ผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์ต้องจดทะเบียนและต้องมีคุณสมบัติตามมาตรา 28 ดังต่อไปนี้

1) เป็นห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ห้างหุ้นส่วนจำกัด บริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อประกอบอาชีพธุรกิจงานควบคุมซ่อมแซมรถยนต์

2) ไม่เป็นคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

3) เป็นผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมยานยนต์จาก ก.ว. สำหรับควบคุมกำกับงานซ่อมแซมรถยนต์ตามจำนวนที่กำหนดในข้อบังคับของ ก.ร.ย.

4) มีเครื่องมือ และอุปกรณ์ซ่อมแซมรถยนต์ของตนเองในจำนวนตามที่กำหนดในข้อบังคับของ ก.ร.ย.

5) ฐานะการเงินมั่นคงเพียงพอตามที่กำหนดในข้อบังคับ ก.ร.ย.

6) มีผลงานและคุณสมบัติอื่น ตามที่จะได้กำหนดในข้อบังคับของ ก.ร.ย.

เมื่อได้รับคำขอจดทะเบียน ซึ่งเลขชาติการสถาบันผู้รับงานควบคุม ซ่อมแซมรถยนต์ประกาศชื่อ ที่อยู่ไว้ ณ สำนักงานของสถาบันเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 30 วัน เมื่อ ก.ร.ย. พิจารณาเห็นว่าผู้จดทะเบียนมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กำหนดไม่มีผู้คัดค้านให้ ก.ร.ย. รับจดทะเบียนตามลักษณะประเภทของงานควบคุมซ่อมแซมรถยนต์ แต่ถ้า ก.ร.ย. ปฏิเสธการรับจดทะเบียนให้ผู้ขอจดทะเบียนต่อรัฐมนตรีภายใน 30 วัน นับแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้งการปฏิเสธและให้ รัฐมนตรีวินิจฉัยและแจ้งให้ผู้ขอจดทะเบียนทราบภายใน 60 วัน นับแต่วันที่รัฐมนตรีได้รับอุทธรณ์และให้ คำวินิจฉัยของรัฐมนตรีเป็นที่สุดตามมาตรา 34 บทกำหนดโทษ ผู้ได้รับงานหรือประกอบงาน ควบคุมซ่อมแซมรถยนต์ที่ไม่ได้จดทะเบียนตามมาตรา 26 จะต้องโทษปรับไม่เกิน ห้าแสนบาทและ ให้ศาลสั่งระงับงานควบคุมซ่อมแซมรถยนต์และ ผู้ที่รับงานหรือประกอบงานควบคุมซ่อมแซม รถยนต์ในระหว่างที่ใบทะเบียนขาดอายุต้องระวางโทษปรับ ไม่เกินห้าหมื่นบาท หรือวันละ สอง พันบาท นับแต่วันที่ใบทะเบียนขาดอายุสุดแต่จำนวนใดจะสูงกว่ากันจนกว่าจะได้ต่ออายุใบ ทะเบียนร่างพระราชบัญญัติควบคุมการซ่อมแซมรถยนต์ พ.ศ. เพื่อความสงบสุขและศีลธรรม อันดี ไม่ให้ผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์เอาโรคเอาเปรียบผู้บริโภค ควรมีการควบคุมสอดส่องดูแลความ ประพฤติและมรรยาทของผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์ส่งเสริมการรับงานซ่อมแซมรถยนต์รักษา ผลประโยชน์ของผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์เผยแพร่และให้การศึกษาเกี่ยวกับงานซ่อมแซมรถยนต์ เพื่อให้ผู้ประกอบการธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์มีคุณธรรมและจริยธรรม

มาตรการในการกำกับ ควบคุม ธุรกิจซ่อมแซมรถยนต์เพื่อเป็นการ ค้ำครองผู้บริโภคให้ปลอดภัยจะต้องมีการบูรณาการกฎหมาย ซึ่งมีความสำคัญ จึงเห็นควรเสนอให้ มีกฎหมายใหม่ตามร่างพระราชบัญญัติการควบคุมซ่อมแซมรถยนต์ พ.ศ..... ไว้ในภาคผนวก ข

บรรณานุกรม



บรรณานุกรม

- ASTV ผู้จัดการออนไลน์ ไทยพีบีเอส 56 สูงสุดรอบ 52 ปี ผงาดอันดับ 9 ของโลก สืบค้นเมื่อ วันที่ 16 เมษายน 2557 สืบค้นจาก www.manageronline.co.th
- กฎกระทรวง (2535) ออกตามความในพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 ใน ราชกิจจานุเบกษา (เล่ม 109)
- กฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค ของญี่ปุ่น (ม.ป.ป.) เอกสารเพื่อประกอบการพิจารณากฎหมาย ใน สมัชชาภริรัฐสภา สำนักงานนิติการ
- กรมการขนส่งทางบก. (2555). ประกาศเรื่องหลักเกณฑ์วิธีการตรวจสอบสภาพรถและข้อปฏิบัติของผู้ ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งสถานตรวจสอบสภาพรถ ใน กรมการขนส่งทางบก
- กรมการขนส่งทางบก (2557, 16 เมษายน). จำนวนรถที่จดทะเบียนสะสมทั่วประเทศ ตามกฎหมาย ว่าด้วยรถยนต์ สืบค้นจาก www.ex-mba.buu.ac.th
- กระทรวงสาธารณสุขที่ 5/2538 (2538) ประกาศเรื่องกิจการที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพ ใน ราชกิจจานุเบกษา (เล่มที่ 112)
- คณะกรรมการว่าด้วยสัญญา. (2545). สำนักงานคณะกรรมการ เรื่องธุรกิจบริการซ่อมรถยนต์เป็น ธุรกิจที่ควบคุมรายการในหลักฐานการรับเงิน ใน ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 12 ตอน พิเศษ
- คณะกรรมการส่งเสริมการพัฒนาฝีมือแรงงาน. (2553). เรื่องมาตรฐานฝีมือแรงงานแห่งชาติ สาขา อาชีพช่างบำรุงรักษารถยนต์ ใน ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127
- คณะอนุกรรมการค่าน้ำและวิชาการ สมาคมประกันวินาศภัย. (2534-2535). คู่มือวิชาการ ประกันภัยประจำปี .กรุงเทพมหานคร: บริษัทลอมรด์น.
- จิต เศรษฐบุตร. (2553). หลักกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะหนี้ในเอกสาร โครงการศึกษา: คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, กรุงเทพมหานคร.
- จินดา บุญยาคม.(2512).คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยจ้างแรงงาน จ้างทำของ กรุงเทพมหานคร:มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ชลรัตน์ ไชยะสิทธิ์ (2544) การประกันภัยรถยนต์กับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน วารสาร ประกันภัย, 26(103):26-27.
- ไชยยศ เหมรัตน์ะ.(2540).กฎหมายว่าด้วยการประกันภัย กรุงเทพมหานคร : นิติธรรม

- คาราพร ธีรวัฒน์.(2542).กฎหมายสัญญาสถานะใหม่ของสัญญาปัจจุบันและปัญหาข้อสัญญาไม่
เป็นธรรม. กรุงเทพมหานคร:มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- เดโช ฌ กลาง.(2550).ความแตกต่างระหว่างสัญญาซื้อขาย และสัญญาจ้างทำของ (วิทยานิพนธ์
ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, กรุงเทพมหานคร.
- นิคม จันทร์วิฑูร.(2526).แรงงานและกฎหมายไทย. กรุงเทพมหานคร: ไทยวัฒนาพานิช
- ประชุม โฉมฉาย. (2546). หลักกฎหมายโรมันเบื้องต้น โครงการตำราและวารสารนิติศาสตร์.
คณะนิติศาสตร์:มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปรีดี เกษมทรัพย์.(2516).นิติปรัชญาภาคสอง. กรุงเทพมหานคร: มิตรนราการพิมพ์
- ศไพฑิต เอกจริยกร.(2550).คำอธิบายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน. กรุงเทพมหานคร:วิญญูชน
- เพ็ง เพ็งนิตติ.(2543).คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิดและความรับผิดชอบทาง
ละเมิดของเจ้าหน้าที่.กรุงเทพมหานคร:อจตยา
- ชล ชีรกุล. (2503). คำอธิบายของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 .กรุงเทพมหานคร:
ไทยพิทยา
- ยุทธศาสตร์การพาณิชย์. (2554). ศูนย์ความรู้เพื่อการค้าการลงทุนกับจีน กฎหมายเกี่ยวกับการ
บริการด้านอู่ซ่อมรถ
- ราตรี เนตรพระฤทธิ. (2548). มาตรการทางกฎหมายในการกำกับ ดูแล ส่งเสริมผู้ประกันภัยและผู้
เจรจาตกลงค่าสินไหมทดแทนประกันภัย (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต). สาขา
นิติศาสตร์, มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต กรุงเทพมหานคร
- เรวดี ขวัญทองยิ้ม “พ.ร.บ. วิธีพิจารณาคดีผู้บริโภคกฎหมายเพื่อคุ้มครองผู้บริโภคหรือเครื่องมือ
ทางหนี้ใหม่” สืบค้นเมื่อวันที่ 17 เมษายน 2557 จาก
http://www.consumerthai.org/debt/index.php?option=com_fireboard&Itemid
- วุฒิชัย ศรีตะลหฤทัย (2553) การคุ้มครองผู้บริโภคเกี่ยวกับมาตรการตรวจสอบความปลอดภัยของ
สินค้าประเภทรถยนต์ก่อนนำออกสู่ตลาด. (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต)
มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต, กรุงเทพมหานคร
- ศนันท์กรณ์ (จำปี) โสทธิพันธุ์. (2522). กฎหมายลักษณะนิติกรรม สัญญา . กรุงเทพมหานคร:วิญญูชน.
- ศิริวรรณ วัลลิโกดม. (2545). การประกันภัยและการจัดการธุรกิจประกันภัย . กรุงเทพมหานคร:
ส.ส.ท สมาคมส่งเสริมเทคโนโลยี (ไทย-ญี่ปุ่น).
- ส.ค.บ. กับการคุ้มครองผู้บริโภค. (2552). สำนักงานคุ้มครองผู้บริโภค .กรุงเทพมหานคร:สำนักงาน
พระพุทธศาสนาแห่งชาติ.

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2553). “สถิติอุบัติเหตุการจราจรทางบก” สืบค้นเมื่อวันที่ 16 เมษายน

2557

สุชาญวิทย์ นาคเพชร. (2553). ปัญหาข้อกฎหมายที่เกิดจากกรณีการจำหน่ายรถยนต์ตาม

พระราชบัญญัติรถยนต์ ฉบับที่ 15 (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต).

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, กรุงเทพมหานคร

สุธีร์ ศุภนิษฐ์และคณะ. (2549). กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เรื่องมาตราเช่าทรัพย์ เช่าซื้อ จ้างแรงงาน

จ้างทำของ รับขน ยืม ฝากทรัพย์ .กรุงเทพมหานคร:ธรรมศาสตร์

สุมาลี วงษ์วิฑิต. (2548). กฎหมายว่าด้วยละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลากมิควรถูกได้ ในเอกสารการสอน

คณะนิติศาสตร์ : มหาวิทยาลัยรามคำแหง, กรุงเทพมหานคร

สุขุม ศุภนิษฐ์ (2544) องค์กรเอกชนเพื่อคุ้มครองผู้บริโภค .กรุงเทพมหานคร : ศูนย์หนังสือแห่ง

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เสนีย์ ปราโมช ม.ร.ว. (2505). ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยนิติกรรมและหนี้.

กรุงเทพมหานคร :นิติบรรณาการ

หนังสือพิมพ์โพสต์ทูเดย์ “ข่าวอาชญากรรม” 8 มิถุนายน 2557

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2552

พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535

พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535

พระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535

พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540

พระราชบัญญัติพัฒนาฝีมือแรงงาน พ.ศ. 2545

<http://www.chinese-law-clinic.moc.go.th/>, January 29, 2554

Michigan Legislative Website. Motor Vehicle Service and Repair Act[Online]. Available URL:

<http://www.legislature.mi.gov/>, 2011 (January)

Motor Vehicle Service and Repair Act (excerpt) Act 300 of 1974 www.ex-mba.buu.ac.th

ภาคผนวก



ภาคผนวก ก

หลักเกณฑ์และวิธีการตรวจสอบสภาพรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก สำหรับรถที่ใช้ในการ
ขนส่งผู้โดยสารและรถขนาดเล็ก



หลักเกณฑ์และวิธีการตรวจสอบสภาพรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก สำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารและรถขนาดเล็ก

รายการตรวจ	วิธีการตรวจ	เกณฑ์การวินิจฉัยผล	หมายเหตุ
1. มาตรฐานรถและประเภทการขนส่ง	<ul style="list-style-type: none"> - ตรวจมาตรฐานรถ - ตรวจประเภทการขนส่ง 	<ul style="list-style-type: none"> - มาตรฐานรถและประเภทการขนส่ง ถูกต้องตามเอกสารหลักฐาน 	
2. แผ่นป้ายทะเบียนรถ	<ul style="list-style-type: none"> - ตรวจลักษณะ ขนาด สี และภาพของแผ่นป้ายทะเบียน 	<ul style="list-style-type: none"> - เป็นแผ่นป้ายทะเบียนรถที่ทางราชการออกให้ และตัวอักษร และตัวเลขตรงกับหนังสือแสดงการจะทะเบียนรถ - ต้องมีลักษณะ ขนาดและสี ถูกต้อง - ไม่ชำรุด ลบเลือน แก้ไข ดัดแปลง - หรือมีสิ่งปิดบังทำให้ไม่สามารถมองเห็นตัวอักษรหรือตัวเลขได้อย่างครบถ้วนชัดเจน 	
3. จำนวนสูบ ความจุกระบอกสูบและกำลังของเครื่องยนต์หรือกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้า	<ul style="list-style-type: none"> - ตรวจชนิดและแบบเครื่องยนต์หรือมอเตอร์ไฟฟ้า - ตรวจตัวอักษร ตัวเลข สัญลักษณ์และเครื่องหมายอื่น รวมทั้งลักษณะ ขนาด รูปแบบ และตำแหน่งของเลขเครื่องยนต์หรือเลขมอเตอร์ไฟฟ้า 	<ul style="list-style-type: none"> - ชนิดและแบบเครื่องยนต์หรือมอเตอร์ไฟฟ้าตัวอักษร ตัวเลข สัญลักษณ์และเครื่องหมายอื่น รวมทั้งลักษณะ ขนาด รูปแบบ และตำแหน่งของเลขเครื่องยนต์หรือเลขมอเตอร์ไฟฟ้า ถูกต้อง ตรงตามที่ผู้ผลิตกำหนด ตามเอกสารหลักฐาน หรือตามที่ทางราชการออกให้แล้วแต่กรณี และต้องไม่มีการชุบเคลือบ แก้ไขหรือเปลี่ยนแปลง 	

รายการตรวจ	วิธีการตรวจ	เกณฑ์การวินิจฉัยผล	หมายเหตุ
4. จำนวนสับ ความจุ กระบอกสับและกำลัง ของเครื่องยนต์หรือ กำลังของมอเตอร์ไฟฟ้า	- ตรวจจำนวนสับ ความจุ กระบอกสับและกำลัง ของเครื่องยนต์หรือกำลัง ของมอเตอร์ไฟฟ้า	- จำนวนสับ ความจุ กระบอก สับ และกำลังของเครื่องยนต์หรือ กำลังของมอเตอร์ไฟฟ้า แล้วแต่ กรณีถูกต้องตามเอกสาร หลักฐาน	
5. ชนิดเชื้อเพลิง	- ตรวจชนิดเชื้อเพลิง ของ เครื่องยนต์	- ชนิดของเชื้อเพลิงถูกต้องตาม เอกสารหลักฐาน	
6. ระบบเชื้อเพลิงหรือ ระบบพลังงานอื่น	- ตรวจสอบสภาพถัง ฝาถัง และท่อส่งเชื้อเพลิง - กรณีใช้รถก๊าซเป็น เพลิง ให้ (1) ตรวจสอบ ความถูกต้องของ หนังสือรับรองการติดตั้ง และหนังสือรับรองการ ตรวจและทดสอบ แล้วแต่กรณี (2) ตรวจสอบถังก๊าซ เครื่องอุปกรณ์และส่วน ควบตามรายการใน หนังสือรับรองของผู้ ติดตั้งหรือผู้ตรวจและ ทดสอบ (3) ตรวจสอบอายุถังก๊าซ	- ถังเชื้อเพลิง ท่อส่งเชื้อเพลิง ต้องยึดติดแน่นกับ โครงสร้าง หรือตัวถัง ติดตั้งในตำแหน่งที่ ถูกต้อง ปลอดภัย ไม่รั่วซึม - ถังเชื้อเพลิงเหลวต้องมีฝาปิด ที่ใช้การได้ดี - กรณีรถใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง (1) หนังสือรับรองการ ติดตั้ง และหนังสือรับรองการตรวจ และทดสอบ แล้วแต่กรณี ต้อง ออกโดยผู้ที่ได้รับความ เห็นชอบจากกรมขนส่งทางบก (2) ถังก๊าซ เครื่องอุปกรณ์ และ ส่วนควบ ถูกต้องตามหนังสือ รับรองการติดตั้งและหนังสือ รับรองการตรวจและทดสอบ (3) ถังก๊าซปิโตรเลียมเหลวอายุ	

รายการตรวจ	วิธีการตรวจ	เกณฑ์การวินิจฉัยผล	หมายเหตุ
	(4) ตรวจสอบเครื่องหมายแสดงการตรวจและทดสอบและเครื่องหมายแสดงการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง	เกิน 10 ปี นับจากเดือนและปีที่ผลิตต้องมีหนังสือรับรองการตรวจและทดสอบถึงก๊าซตามระยะเวลาที่ทางราชการกำหนด กรณีถึงก๊าซธรรมชาติไม่ต้องไม่หยุดอายุการใช้งาน <ul style="list-style-type: none"> - เครื่องหมายและการติด - เครื่องหมายถูกต้องตามที่ทางราชการกำหนด 	
7. แท่นเครื่องและยางแท่นเครื่อง	- ตรวจสอบสภาพแท่นเครื่องและยางแท่นเครื่อง	- แท่นเครื่องต้องไม่ชำรุด ผุ กร่อน - ยางแท่นเครื่องต้องไม่เสื่อมสภาพหรือฉีกขาดหรือฉีกขาด	
		- แท่นเครื่องและยางแท่นเครื่องต้องยึดติดแน่นกับเครื่องยนต์และโครงสร้างตัวรถหรือโครงคัสซี	
8. ฝาครอบเครื่อง	- ตรวจสอบสภาพฝาครอบเครื่องและการยึดฝาครอบเครื่อง	- ฝาครอบเครื่องและยางครอบต้องมีสภาพดีไม่ชำรุด - ฝาครอบเครื่องต้องยึดอย่างมั่นคงแข็งแรง สามารถเก็บเสียงและป้องกันความร้อนได้อย่างเหมาะสม	

รายการตรวจ	วิธีการตรวจ	เกณฑ์การวินิจฉัยผล	หมายเหตุ
9. ระบบสตาร์ท	- ตรวจโดยการสตาร์ทเครื่องยนต์จากที่นั่งผู้ขับขี่	- ต้องทำงานได้ตามปกติ	เฉพาะรถที่ใช้เครื่องยนต์เป็นเครื่องกำเนิดพลังงาน
10. คันเร่ง	- ตรวจสอบกลไกหรือระบบควบคุมคันเร่ง	- สามารถเร่งเครื่องกำเนิดพลังงานและกลับคืนสู่ตำแหน่งปกติได้อย่างสะดวก	
11. ระบบไอเสียและเครื่องระงับเสียง	- ตรวจสอบสภาพท่อไอเสียและเครื่องระงับเสียง	- ต้องไม่ชำรุด ผุกร่อน ไม่มีการรั่วของก๊าซไอเสีย - ต้องยึดแน่นกับเครื่องยนต์และตัวถังรถ - ท่อไอเสียไม่อยู่ใกล้วัตถุที่ติดไฟได้ง่าย เว้นแต่มีอุปกรณ์ป้องกัน - ตำแหน่งของปลายท่อไอเสียต้องขนานกับผิวทางและตรงออกท้ายรถ สำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีทางขึ้นลงท้ายรถ ส่วนปลายท่อไอเสียต้องขนานกับผิวทางและเบนออกตรงมุมท้ายรถด้านขวา	

รายการตรวจ	วิธีการตรวจ	เกณฑ์การวินิจฉัยผล	หมายเหตุ
12. ระดับเสียง	- ตรวจระดับเสียงที่ระยะห่างจากปลายท่อไอเสีย 0.5 เมตร หรือ 7.5 เมตร โดยใช้เครื่องวัดระดับเสียง	- ค่าระดับเสียงต้องไม่เกิน 100 เดซิเบล เอ หรือ 85 เดซิเบล เอ แล้วแต่กรณี	วิธีการตรวจวัดค่าระดับเสียงให้เป็นไปตามที่ทางราชการกำหนด
13. ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์และก๊าซไฮโดรคาร์บอน	- ตรวจก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์และก๊าซไฮโดรคาร์บอนจากท่อไอเสีย โดยใช้เครื่องวิเคราะห์ก๊าซในขณะที่เครื่องยนต์อยู่ในรอบเดินเบาและไม่มีภาระ	- ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์และก๊าซไฮโดรคาร์บอนต้องเป็นไปตามเกณฑ์ดังต่อไปนี้ (1) รถที่ใช้น้ำมันเบนซิน หรือน้ำมันแก๊สโซลีนเป็นเชื้อเพลิง (ก) ค่าก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ต้องไม่เกินร้อยละ 4.5 โดยปริมาตร (ข) ค่าก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ต้องไม่เกิน 600 ส่วนในล้านส่วน (2) รถที่ใช้ก๊าซธรรมชาติหรือก๊าซปิโตรเลียมเหลวเป็นเชื้อเพลิง (ก) ค่าก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ต้องไม่เกินร้อยละ 2.0 โดยปริมาตร (ข) ค่าคาร์บอนมอนอกไซด์ต้องไม่เกิน 600 ส่วนในล้านส่วน	วิธีตรวจวัดค่าก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์และก๊าซไฮโดรคาร์บอนให้เป็นที่ทางราชการกำหนด

รายการตรวจ	วิธีการตรวจ	เกณฑ์การวินิจฉัยผล	หมายเหตุ
14. ควันดำ	- ตรวจควันดำจากท่อไอเสีย โดยใช้เครื่องวัดควันดำในขณะ	- ควันดำต้องเป็นไปตามเกณฑ์ดังต่อไปนี้ (1) กรณีตรวจวัดด้วยเครื่องวัดควัน ดำระบบกระดาษกรอง (Filter) ค่าควันดำต้องไม่เกินร้อยละ 50	- เฉพาะรถที่ใช้เครื่องยนต์ที่จุดระเบิดด้วยการอัด
	เครื่องยนต์ไม่มีภาระ	(2) กรณีตรวจวัดด้วยเครื่องวัดควัน ดำระบบวัดความทึบแสง (Opacity) ค่าควันดำต้องไม่เกินร้อยละ 45	อากาศ (เครื่องยนต์ดีเซล) - วิธีการตรวจวัดค่าควันดำให้เป็นไปตามที่ทางราชการกำหนด
15. ระบบส่งกำลัง	- ตรวจสอบภาพอุปกรณ์ระบบส่งกำลังได้แก่ คลัตช์ เฟืองส่งกำลัง (เกียร์) เพลาส่งกำลัง (เพลากลาง) ห่วงหรือโซ่รองรับเพลาส่งกำลัง ข้อต่อต่าง ๆ และเฟืองท้าย - ตรวจสอบการทำงานของระบบส่งกำลัง	- อุปกรณ์ต่าง ๆ ของระบบส่งกำลังต้องไม่ชำรุดบกพร่อง - ระบบส่งกำลังต้องทำงานได้ตามปกติและไม่มีน้ำมันรั่วซึม - ห่วงหรือโซ่รองรับเพลาส่งกำลังต้องเป็นโลหะมีขนาดสามารถรองรับเพลาส่งกำลังได้ติดตั้งในตำแหน่งที่เหมาะสม เพื่อป้องกันกรณีเพลาส่งกำลังหลุดหรือขาด	

รายการตรวจ	วิธีการตรวจ	เกณฑ์การวินิจฉัยผล	หมายเหตุ
16. ระบบรองรับน้ำหนัก	<ul style="list-style-type: none"> - ตรวจสอบภาพระบบรองรับน้ำหนัก สปริง และ เครื่องผ่อนคลายความตึงเครียด - ตรวจขนาดและ 	<ul style="list-style-type: none"> - สปริงรองรับน้ำหนักต้องไม่เสื่อมสภาพ ชำรุด แตร้าว สามารถรองรับน้ำหนักขณะที่รถมีน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้อย่างเหมาะสมและปลอดภัย - ต้องมีเครื่องผ่อนคลายความตึงเครียดที่ล้อทุกล้อเพลาละไม่น้อยกว่า 2 ชุด ซึ่งสามารถผ่อนคลายความตึงเครียดได้ตามสมควร สำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร มาตรฐาน 3 (จ) 3 (ข) 	
	จำนวนสปริง และ จำนวนเครื่องผ่อนคลายความตึงเครียด	และรถขนาดเล็ก จะมีเครื่องผ่อนคลายความตึงเครียดต้องไม่รั่วซึมหรือบิดเบี้ยวเสียรูป	
17. ระบบบังคับเลี้ยวและพวงมาลัย	<ul style="list-style-type: none"> - ตรวจสอบสภาพพวงมาลัย แกนพวงมาลัยและอุปกรณ์บังคับเลี้ยว - ตรวจระยะหลวมคลอนของแกนพวงมาลัย โดยใช้มือทั้งสองข้างจับพวงมาลัยแล้วโยกไปทางซ้าย-ขวา ขึ้น-ลง และดึงเข้า-ดันออก - ตรวจกลไกของระบบบังคับเลี้ยวโดยการหมุนพวงมาลัยไปทางซ้าย-ขวา จนสุด 	<ul style="list-style-type: none"> - พวงมาลัยและแกนพวงมาลัยต้องไม่ชำรุด หลวมคลอน - ระยะ Free play ของพวงมาลัยต้องไม่เกิน 22.5 องศา หรือ 1 ใน 5 ของเส้นผ่าศูนย์กลางพวงมาลัย - กลไกบังคับเลี้ยวต้องสามารถบังคับเลี้ยวได้โดยอิสระ ไม่สัมผัสหรือเสียดสีกับส่วนอื่นของรถมีวงเลี้ยวและระยะท้ายปิดของรถตามที่ทางราชการกำหนด - ต้องไม่มีการรั่วซึมของน้ำมันไฮดรอลิกบริเวณปั๊ม ข้อต่อ สายต่อ และอุปกรณ์ต่าง ๆ 	

รายการตรวจ	วิธีการตรวจ	เกณฑ์การวินิจฉัยผล	หมายเหตุ
18. ศูนย์ล้อย่น้ำ	- ตรวจศูนย์ล้อย่น้ำ โดยให้รถวิ่งในแนวตรงผ่านเครื่องทดสอบศูนย์ล้อย่น้ำด้วยความเร็วประมาณ 3-4 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	- ต้องมีค่าเบี่ยงเบนไม่เกิน ± 5 เมตรต่อ กิโลเมตร	
19. เพลาล้อย กงล้อย และยาง	- ตรวจสอบสภาพเพลาล้อย กงล้อย และยาง - ตรวจจำนวนเพลาล้อย กงล้อย และยาง - ตรวจสอบขนาดกงล้อย และยาง	- เพลาล้อยต้องมีสภาพดี ไม่มีรอยแตกร้าว ชำรุด - กงล้อยต้องมีสภาพดี ไม่มีรอยแตกร้าว - บิดเบี้ยว หรือคดงอ สามารถรองรับรถขณะที่มีน้ำหนักเต็ม อัตราบรรทุกได้อย่างเหมาะสม และปลอดภัย น๊อตล้อยต้องไม่หลุดหรือหลวม - จำนวนเพลาล้อย กงล้อย และยาง รวมทั้งขนาดล้อย และยางถูกต้องตามเอกสารหลักฐาน - ยางเป็นชนิดกลาง สูปลม ต้องไม่มี	

รายการตรวจ	วิธีการตรวจ	เกณฑ์การวินิจฉัยผล	หมายเหตุ
		<p>รอยฉีกขาดยาว เกินกว่า 20 มิลลิเมตร และลึกถึงชั้นผ้าใบ ไม่มีรอยบวมบูน ดอกยางมีความลึกไม่น้อยกว่า 1.6 มิลลิเมตร</p> <ul style="list-style-type: none"> - ขอบยางด้านนอกสุดต้องไม่ยื่นเกินตัวถังรถ เว้นแต่ได้จัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอันตราย และความเสียหายอันเกิดจากการหมุนของล้อรถ 	
20. ระบบห้ามล้อ	<ul style="list-style-type: none"> - ตรวจสอบสภาพอุปกรณ์กลไกต่าง ๆ ของระบบห้ามล้อหลัก (ห้ามล้อเท้า) และห้ามล้อขณะจอด (ห้ามล้อมือ) - ทดสอบประสิทธิภาพห้ามล้อหลักและห้ามล้อขณะจอดด้วยเครื่องทดสอบห้ามล้อแบบลูกกลิ้ง ในขณะที่รถเปล่า 	<ul style="list-style-type: none"> - อุปกรณ์และกลไกของห้ามล้อต้องไม่ชำรุดแตกร้าวไม่มีการรั่วซึมของลม น้ำมันเบรก หรือไม่มีสิ่งกีดขวางทำให้กลไกของระบบห้ามล้อเคลื่อนที่ไม่สะดวก - ห้ามล้อหลักและห้ามล้อขณะจอดต้องมีการตอบสนองการทำงานทันทีเมื่อเหยียบคันบังคับห้ามล้อหลัก หรือเมื่อดึงหรือปลดห้ามล้อขณะจอดแล้วแต่กรณี - ประสิทธิภาพของระบบห้ามล้อต้องเป็นไปตามเกณฑ์ดังต่อไปนี้ <ol style="list-style-type: none"> (1) แรงห้ามล้อขณะจอดทุกล้อรวมกันต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 ของน้ำหนักรถ (2) แรงห้ามล้อหลักทุกล้อรวมกันต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของน้ำหนักรถกรณีรถพ่วงหรือรถกึ่งพ่วง แรงห้ามล้อทั้งหมดจะต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของน้ำหนักลงเพลา (3) ผลต่างของแรงห้ามล้อหลักด้านขวาและด้านซ้ายต้องไม่เกิน 	-วิธีการทดสอบห้ามล้อให้เป็นไปตามที่ทางราชการกำหนด

รายการตรวจ	วิธีการตรวจ	เกณฑ์การวินิจฉัยผล	หมายเหตุ
		ร้อยละ 25 ของแรงห้ามล้อสูงสุดในเพลานั้น	
21. ห้ามล้อฉุกเฉิน	- ตรวจห้ามล้อฉุกเฉิน โดยปลดสายลมเบรก สายไฟ และสายต่อต่าง ๆ ที่ต่อระหว่างรถลากจูง ลากรถพ่วงให้เคลื่อนที่เพื่อทดสอบการทำงานของห้ามล้อฉุกเฉิน	- กลไกห้ามล้อต้องทำงานทันทีเมื่อปลดสายลมเบรกออก และเมื่อใช้รถลากจูง ลากรถพ่วง รถพ่วงต้องไม่เคลื่อนที่ และสามารถหยุดรถได้อย่างปลอดภัยเมื่อรถพ่วงหลุดจากรถลาก	-เฉพาะรถโดยสารมาตรฐาน 5
22. เครื่องวัดความดันลมหรือสัญญาณเตือนของระบบห้ามล้อ	- ตรวจการทำงานของเครื่องวัดความดันลมหรือสัญญาณเตือนของระบบห้ามล้อ	- ต้องทำงานได้ตามปกติ ไม่ชำรุดบกพร่อง	-เฉพาะรถที่มีระบบห้ามล้อแบบทำงานด้วยความดันลม หรือแบบทำงานด้วยน้ำมันแต่มีลมช่วย
23. มาตรฐานวัดความเร็ว	- ตรวจสอบสภาพมาตรฐานวัดความเร็วรถ - ตรวจไฟแสงสว่างสำหรับอ่านค่าความเร็วรถในเวลากลางคืน โดยเปิดสวิตช์ควบคุม	- ต้องไม่ชำรุด และทำงานได้ตามปกติ - ติดตั้งในตำแหน่งที่ผู้ขับรถสามารถอ่านค่าความเร็วรถได้อย่างชัดเจนและถูกต้องในเวลากลางวันและกลางคืน	
24. เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ	- ตรวจสอบสภาพเครื่องบันทึกข้อมูลเดินทางของรถ - ตรวจสอบการทำงาน	- ต้องไม่ชำรุดและทำงานได้ตามปกติ	-ประเภทและมาตรฐานรถที่ต้องมีให้ปฏิบัติตามที่

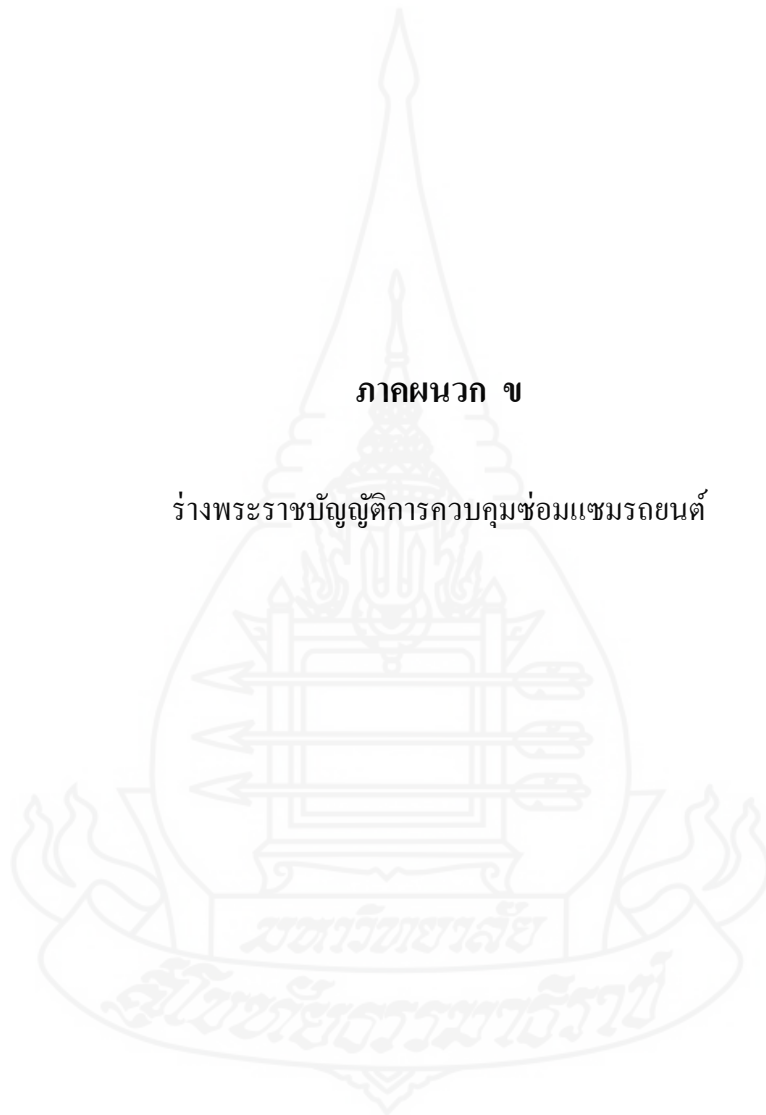
รายการตรวจ	วิธีการตรวจ	เกณฑ์การวินิจฉัยผล	หมายเหตุ
	ของเครื่องบันทึก ข้อมูลการเดินทาง ของรถ		ทางราชการ กำหนด
25. ชนิดและแบบ โครงสร้างซี เลข ตัวถังหรือเลข โครงสร้างซี และ ตำแหน่งของเลข ตัวถังหรือเลข โครงสร้างซี	- ตรวจชนิด แบบ ลักษณะและขนาด ของโครงสร้างซี - ตรวจตัวอักษร ตัวเลข สัญลักษณ์ และเครื่องหมายอื่น รวมทั้งลักษณะ ขนาด รูปแบบ และ ตำแหน่งของเลข ตัวถังหรือเลข โครงสร้างซี	- ชนิด แบบ ลักษณะ และขนาดของ โครงสร้างซีถูกต้องตรงตามทีผู้ผลิต กำหนดหรือตามทีได้รับความเห็นชอบ - ตัวอักษร - ตัวเลข สัญลักษณ์และเครื่องหมาย อื่น รวมทั้งลักษณะ ขนาด รูปแบบ และ ตำแหน่งของเลขตัวถังหรือเลขโครงสร้าง ซีถูกต้องตามทีผู้ผลิตกำหนด หรือตรง ตามเอกสารหลักฐาน แล้วแต่กรณีและ ต้องไม่มีการชุเคลบ แก้ไข หรือ เปลี่ยนแปลง	
26. โครงสร้างซี	- ตรวจสภาพ โครงสร้างซีหรือ โครงสร้างตัวรถ	- ต้องมีความมั่นคงแข็งแรง ไม่มีรอย แตกร้าว ผุกร่อน หรือบิดเบี้ยวเสีย รูปทรงมาก จนมีผลกระทบต่อความ มั่นคงแข็งแรงของรถ	

รายการตรวจ	วิธีการตรวจ	เกณฑ์การวินิจฉัยผล	หมายเหตุ
27. ตัวถัง	- ตรวจสอบสภาพตัวถัง แบบตัวถัง และการ ติดตั้ง	<ul style="list-style-type: none"> - ต้องมีความมั่นคงแข็งแรง - สามารถรับการทำงานของรถ ขณะที่มีน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุก ได้ในทุกสภาพการใช้งาน - ไม่ชำรุด ผุกร่อน เสียหาย บิดเบี้ยว เสียรูปทรง จนมีผลกระทบต่อ ความมั่นคงแข็งแรงของรถ - มีความสะอาดเรียบร้อย และไม่มี ส่วนแหลมคมหรือส่วนหนึ่งส่วนใด ของตัวถังที่อาจก่อให้เกิดอันตราย - ตัวถังค้ำข้างจะยื่นเกินขอบข้าง ค้ำ <p>นอกสุดของเพลาล้อท้าย หรือกลุ่ม เพลาล้อท้ายได้ไม่เกินด้านละ 15 เซนติเมตร</p>	



ภาคผนวก ข

ร่างพระราชบัญญัติการควบคุมซ่อมแซมรถยนต์



บันทึกหลักการและเหตุผล
ประกอบร่างพระราชบัญญัติการควบคุมซ่อมแซมรถยนต์
พ.ศ.

.....
หลักการ

ให้มีกฎหมายว่าด้วยการควบคุมซ่อมแซมรถยนต์ พ.ศ.

เหตุผล

เนื่องจากประเทศไทยอยู่ในระหว่างระยะการพัฒนา กิจกรรมซ่อมแซมรถยนต์จึงมีเพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็วในปีหนึ่ง ๆ คิดเป็นเงินมีมูลค่าถึงหลายพันล้านบาท และโดยเฉพาะงานซ่อมแซมรถยนต์เป็นกิจการที่ต้องใช้ความระมัดระวังอย่างสูงและต้องใช้วิทยาการแผนใหม่หลายอย่างประกอบกัน แต่ในปัจจุบันการควบคุมซ่อมแซมรถยนต์ยังไม่มีกฎหมายโดยเฉพาะกรณี อาจทำให้เกิดอันตรายและเกิดความเสียหายแก่เศรษฐกิจและสังคมได้เพราะเหตุจากการซ่อมแซมรถยนต์ไม่ได้มาตรฐานจึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้น



ร่าง

พระราชบัญญัติการควบคุมซ่อมแซมรถยนต์

พ.ศ.

.....

.....

.....

.....

.....

.....

โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยคุ้มครองผู้บริโภค โทศการซ่อมแซมรถยนต์
พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพ
ของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๕ ประกอบมาตรา ๔๑ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้
กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

.....

.....

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการควบคุมซ่อมแซมรถยนต์
พ.ศ.”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัตินี้

“งานซ่อมแซมรถยนต์” หมายความว่า งานที่ประกอบกิจการให้บริการตรวจสอบ
ซ่อมแซม แก้ไข บำรุงรักษา ไม่ว่าจะเป็นเครื่องยนต์ ตัวถัง อุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ติดตั้งกับตัวรถ และเคาะ
พ่นสีรถยนต์ทุกชนิด

“รถยนต์” หมายความว่า ยานที่มีล้อสำหรับเคลื่อนไปซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์

“ผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์” หมายความว่า ผู้ที่จดทะเบียนเป็นผู้รับหรือประกอบ
งานซ่อมแซมรถยนต์ตามพระราชบัญญัตินี้

“กรรมการ” หมายความว่า กรรมการในคณะกรรมการสถาบันผู้รับงานซ่อมแซม
รถยนต์

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๔ พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่

- (๑) ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณซึ่งประกอบงาน

ซ่อมแซมรถยนต์ด้วยตนเอง

- (๒) นิติบุคคลต่างประเทศซึ่งมีสิทธิเข้ามาปฏิบัติงานซ่อมแซมรถยนต์ในกิจการตามพันธะที่รัฐบาล

ตกลงกับทบวงชำนาญพิเศษแห่งสหประชาชาติ สถาบันระหว่างประเทศอื่นหรือรัฐบาลต่างประเทศ

- (๓) นิติบุคคลอื่นตามที่กำหนดโดยพระราชกฤษฎีกา

มาตรา ๕ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมไม่เกินอัตราท้ายพระราชบัญญัตินี้ ตลอดจนออกกฎกระทรวงกำหนดกิจการอื่นเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้

หมวด ๑

สถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์

มาตรา ๖ ให้จัดตั้งสถาบันขึ้นสถาบันหนึ่งเรียกว่า “สถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์” มีอำนาจหน้าที่ตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดในพระราชบัญญัตินี้

ให้ผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์เป็นนิติบุคคล

มาตรา ๗ สถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์มีวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้

- (๑) ควบคุมสอดส่องดูแลความประพฤติและมรรยาทของผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์
- (๒) ส่งเสริมการรับงานซ่อมแซมรถยนต์
- (๓) รักษาผลประโยชน์ของผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์
- (๔) เผยแพร่และให้การศึกษเกี่ยวกับงานซ่อมแซมรถยนต์

มาตรา ๘ สถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์ประกอบด้วยกรรมการสถาบันผู้รับงาน

ซ่อมแซมรถยนต์และสมาชิกสถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์

มาตรา ๙ สมาชิกสถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์มีสองประเภท คือ

- (๑) สมาชิกสามัญ ได้แก่ผู้มีคุณสมบัติ ดังต่อไปนี้
- (ก) เป็นผู้แทนซึ่งได้รับมอบหมายจากห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ห้างหุ้นส่วนจำกัด

บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดที่ประกอบธุรกิจงานซ่อมแซมรถยนต์

(ข) มีอายุครบยี่สิบปีบริบูรณ์

(ค) ไม่เป็นผู้มีความประพฤติเสียหายซึ่งคณะกรรมการสถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์

เห็นว่าจะนำมาซึ่งความเสื่อมเสียเกียรติศักดิ์แห่งอาชีพ

(ง) ไม่เคยต้องโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุด หรือคำสั่งที่ชอบด้วยกฎหมายให้จำคุกใน

คดีซึ่งคณะกรรมการสถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์เห็นว่าอาจนำมาซึ่งความเสื่อมเสียเกียรติศักดิ์แห่งอาชีพ

(จ) ไม่เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ

(ฉ) ไม่เป็นบุคคลล้มละลาย

(๒) สมาชิกกิตติมศักดิ์ ได้แก่ผู้ทรงคุณวุฒิในสาขาวิชาการต่าง ๆ ซึ่งสถาบันผู้รับงานซ่อมแซม

รถยนต์เชิญให้เป็นสมาชิกกิตติมศักดิ์

มาตรา ๑๐ การเข้าเป็นสมาชิก สิทธิ หน้าที่และการขาดสมาชิกภาพ ของสมาชิกสถาบันผู้รับ

งานซ่อมแซมรถยนต์ให้เป็นไปตามข้อบังคับของคณะกรรมการสถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์

มาตรา ๑๑ สถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์อาจมีรายได้ดังต่อไปนี้

(๑) ค่าจดทะเบียน ค่าบำรุง และค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ของสถาบันผู้รับซ่อมแซมรถยนต์

(๒) ค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๕

(๓) ผลประโยชน์จากการลงทุนและกิจกรรมอื่น

(๔) ทรัพย์สินที่มีผู้บริจาคให้

มาตรา ๑๒ ให้รัฐมนตรีดำรงตำแหน่งนายกพิเศษสถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์ และมี

อำนาจหน้าที่กำกับกิจการของสถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๑๓ ให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่งเรียกว่า “คณะกรรมการสถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์” เรียกโดยย่อว่า “ ก.ร.ย.” ซึ่งประกอบด้วยปลัดกระทรวงคมนาคม อธิบดีกรมขนส่งทางบก และกรรมการอื่นซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งจากผู้แทนของคณะกรรมการควบคุมการ

ประกอบวิชาชีพวิศวกรรม เรียกโดยย่อว่า ก.ว. หนึ่งคน ข้าราชการในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับงานซ่อมแซมรถยนต์สองคน และบุคคลซึ่งที่ประชุมสมาชิกสามัญของสถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์เลือกตั้งจากสมาชิกสามัญของสถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์อีกไม่เกินสี่คน เป็นกรรมการ

สมาชิกสามัญของสถาบันผู้รับงานควบคุมซ่อมแซมรถยนต์เลือกตั้งขึ้นตามวรรคหนึ่งต้องเป็นกรรมการผู้จัดการหรือหุ้นส่วนผู้จัดการของผู้รับงานควบคุมซ่อมแซมรถยนต์ ให้ปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นนายกสถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์ ให้เลขาธิการสถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์เป็นเลขานุการของ ก.ร.ย. มาตรา ๑๔ กรรมการซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งมีวาระอยู่ในตำแหน่งสองปี กรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่งแล้วอาจได้รับแต่งตั้งอีกได้ แต่จะดำรงตำแหน่งกรรมการเกินกว่าสองวาระติดต่อกันไม่ได้

มาตรา ๑๕ นอกจากพ้นจากตำแหน่งตามวาระ กรรมการซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งพ้นจากตำแหน่งเมื่อ

- (๑) ตาย
- (๒) ลาออก
- (๓) ขาดจากการเป็นสมาชิกสามัญของสถาบัน ผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์สำหรับบุคคล ซึ่งที่

ประชุมสมาชิกสามัญของสถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์เลือกตั้งขึ้น

เมื่อกรรมการซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งพ้นจากตำแหน่งก่อนวาระ ให้รัฐมนตรีแต่งตั้งกรรมการแทนตำแหน่งที่ว่าง ถ้าระยะเวลาที่จะดำรงตำแหน่งตามมาตรา ๑๔ เหลือไม่ถึงหกเดือน จะไม่แต่งตั้งก็ได้

ให้กรรมการซึ่งได้รับแต่งตั้งตามวรรคสอง อยู่ในตำแหน่งตามวาระของกรรมการที่ตนแทน

มาตรา ๑๖ เมื่อกรรมการซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งพ้นจากตำแหน่งตามวาระ ให้กรรมการที่พ้นจากตำแหน่งนั้นคงอยู่รักษาการต่อไปจนกว่ากรรมการที่ได้รับแต่งตั้งใหม่เข้ารับหน้าที่

มาตรา ๑๗ การประชุม ก.ร.ย. ต้องมีกรรมการมาประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมด จึงจะเป็นองค์ประชุม ถ้าการประชุมคราวใดนายกสถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์ไม่อยู่ในที่ประชุม หรือไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้คณะกรรมการที่มาประชุมเลือกกรรมการด้วยกันคนหนึ่งเป็นประธานในที่ประชุม

ภายใต้บังคับมาตรา ๒๓ มติของที่ประชุม ก.ร.ย. ให้ถือเสียงข้างมาก กรรมการคนหนึ่งมีเสียงหนึ่งเสียงในการลงคะแนน ถ้าคะแนนเสียงเท่ากัน ให้ประธานในที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกหนึ่งเป็นเสียง ชี้ขาด

ให้ ก.ร.ย. จัดให้มีการประชุมอย่างน้อยเดือนละหนึ่งครั้ง

มาตรา ๑๘ ให้ ก.ร.ย. มีอำนาจและหน้าที่วางนโยบายและดำเนินงานของสถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์ และรวมถึงอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) ออกข้อบังคับการเข้าเป็นสมาชิกสถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์ และขาดจาก

สมาชิกภาพ

(๒) ออกข้อบังคับกำหนดค่าจดทะเบียน ค่าบำรุง และค่าธรรมเนียมต่าง ๆ

(๓) ออกข้อบังคับเกี่ยวกับการประชุมสมาชิกของสถาบันซ่อมแซมรถยนต์

(๔) ออกข้อบังคับวางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจดทะเบียน การรับจดทะเบียน การต่ออายุ

ทะเบียน หรือการเพิกถอนทะเบียน เป็นผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์ควบคุม

(๕) ออกข้อบังคับว่าด้วยการรักษามรรยาทแห่งอาชีพผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์ ควบคุม

(๖) ออกข้อบังคับว่าด้วยการประชุม ก.ร.ย. หรืออนุกรรมการ

(๗) ออกข้อบังคับว่าด้วยการค้ำประกันแก่ผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์

(๘) ออกข้อบังคับเกี่ยวกับเรื่องอื่น ๆ ที่อยู่ภายในวัตถุประสงค์ของสถาบันผู้รับงานซ่อมแซม

รถยนต์ และการบริหารกิจการ รวมทั้งกำหนดเบี้ยประชุมกรรมการและค่าจ้างของพนักงานและลูกจ้างของสถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์

(๙) ให้คำปรึกษา แนะนำ และขอความร่วมมือจากทางราชการเพื่อควบคุมหรือส่งเสริมการรับ

งานซ่อมแซมรถยนต์

มาตรา ๑๙ ให้ ก.ร.ย. มีอำนาจแต่งตั้งอนุกรรมการเพื่อทำการหรือพิจารณาเรื่องต่าง ๆ อันอยู่

ในขอบเขตแห่งวัตถุประสงค์ของสถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์

มาตรา ๒๐ ในกิจการเกี่ยวกับบุคคลภายนอก ให้นายกสถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์หรือ

กรรมการซึ่งนายกสถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์มอบหมายเป็นหนังสือ เป็นผู้แทนสถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์

มาตรา ๒๑ ทุก ๆ ปี ให้นายกสถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์จัดให้มีการประชุม
สามัญ

ประจำปีของสถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์ เพื่อดำเนินการเลือกตั้งกรรมการและปรึกษาหารือ
กิจการที่อยู่ในวัตถุประสงค์ของสถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์ ในกรณีที่จำเป็นจะจัดให้มีการ
ประชุมวิสามัญก็ได้

มาตรา ๒๒ นายกพิเศษสถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์จะเข้าฟังการประชุม
และชี้แจงแสดง

ความเห็นในที่ประชุมสถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์ หรือจะส่งความเห็นเป็นหนังสือไปยัง
สถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์ในเรื่องใด ๆ ก็ได้

มาตรา ๒๓ มติของ ก.ร.ย. ตามมาตรา ๑๘ (๒) (๔) (๕) (๖) และ (๘) จะต้องได้รับ
ความ

เห็นชอบของนายกพิเศษสถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์ก่อนจึงจะดำเนินการตามมตินั้นได้

ให้นายกสถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์เสนอมติของ ก.ร.ย. ต่อนายกพิเศษ
สถาบันผู้รับงาน

ซ่อมแซมรถยนต์โดยไม่ชักช้า นายกพิเศษสถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์อาจยับยั้งมตินั้นได้ ใน
กรณีที่มิได้มีการยับยั้งภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับมติที่นายกสถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์
เสนอ ให้ถือว่านายกพิเศษสถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์ให้ความเห็นชอบด้วยมตินั้น

ถ้านายกพิเศษสถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์ยับยั้งมติใด ให้ ก.ร.ย. พิจารณาอีก
ครั้งหนึ่งใน

การประชุมนั้นถ้ามีเสียงยืนยันมติถึงสามในสี่ของจำนวนกรรมการทั้งหมด ก็ให้ดำเนินการตามม
ตินั้นได้

มาตรา ๒๔ ให้นายกสถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์แต่งตั้งเลขาธิการสถาบัน
ผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์คนหนึ่งด้วยความเห็นชอบของ ก.ร.ย. มีหน้าที่รับผิดชอบในการรักษา
ทะเบียนผู้รับงานควบคุมซ่อมแซมรถยนต์

หมวดที่ ๒

การรับงานควบคุมซ่อมแซมรถยนต์

มาตรา ๒๕ รัฐมนตรีมีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนด

(๑) งานควบคุมซ่อมแซมรถยนต์ประเภทใด ลักษณะใด เป็นงานควบคุมซ่อมแซมรถยนต์

(๒) กำหนดประเภทผู้รับงานควบคุมซ่อมแซมรถยนต์
มาตรา ๒๖ ผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์ซึ่งประสงค์จะเป็นผู้รับงานควบคุมซ่อมแซมรถยนต์ต้อง

จดทะเบียนเป็นผู้รับงานควบคุมซ่อมแซมรถยนต์จาก ก.ร.ย.

มาตรา ๒๗ การขอจดทะเบียน การรับจดทะเบียนเป็นผู้รับงานควบคุมซ่อมแซมรถยนต์เป็นไป

ตามข้อบังคับของ ก.ร.ย.

มาตรา ๒๘ ผู้ขอจดทะเบียนเป็นผู้รับงานควบคุมซ่อมแซมรถยนต์ อย่างน้อยต้องมีคุณสมบัติ

ดังต่อไปนี้

(๑) เป็นห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ห้างหุ้นส่วนจำกัด บริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชน

จำกัด ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อประกอบอาชีพธุรกิจงานควบคุมซ่อมแซมรถยนต์

(๒) ไม่เป็นคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

(๓) เป็นผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมยานยนต์จาก ก.ว. สำหรับควบคุมกำกับงานซ่อมแซม

รถยนต์ตามจำนวนที่กำหนดในข้อบังคับของ ก.ร.ย.

(๔) มีเครื่องมือ และอุปกรณ์ซ่อมแซมรถยนต์ของตนเองในจำนวนตามที่กำหนดในข้อบังคับ

ของ ก.ร.ย

(๕) ฐานะการเงินมั่นคงเพียงพอตามที่กำหนดในข้อบังคับ ก.ร.ย.

(๖) มีผลงานและคุณสมบัติอื่น ตามที่จะได้กำหนดในข้อบังคับของ ก.ร.ย.

มาตรา ๒๘ เมื่อได้รับคำขอจดทะเบียน ให้เลขาธิการสถาบันผู้รับงานควบคุมซ่อมแซมรถยนต์

ประกาศชื่อ ที่อยู่และรายละเอียดอื่นไว้ ณ สำนักงานของสถาบันผู้รับงานควบคุมซ่อมแซมรถยนต์เป็นเวลาไม่น้อยกว่าสามสิบวันเพื่อให้โอกาสบุคคลอื่นยื่นคำคัดค้าน

เมื่อได้ประกาศครบกำหนดแล้ว ให้เลขาธิการสถาบันผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์เสนอคำขอจด

ทะเบียนต่อ ก.ร.ย. พร้อมด้วยคำคัดค้านถ้ามี เพื่อพิจารณาการรับจดทะเบียน

ในการพิจารณาคำขอจดทะเบียน ก.ร.ย. จะเรียกผู้จดทะเบียนหรือผู้ยื่นคำคัดค้านมาให้

ถ้อยคำ ชี้แจง หรือส่งเอกสารหรือหลักฐานอื่นเพิ่มเติมก็ได้

เมื่อ ก.ร.ย. พิจารณาเห็นว่าผู้จดทะเบียนมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กำหนดในมาตรา ๒๘ และไม่มีผู้ใดคัดค้านการจดทะเบียน ให้ ก.ร.ย. รับจดทะเบียนตามประเภท ลักษณะและงานควบคุมซ่อมแซมรถยนต์และประเภทผู้รับงานควบคุมซ่อมแซมรถยนต์

มาตรา ๓๐ ผู้จดทะเบียนซึ่ง ก.ร.ย. ปฏิเสธการรับจดทะเบียนอาจอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรี ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้งการปฏิเสธ ถ้ารัฐมนตรีเห็นว่ากรณีมีเหตุผลสมควร จะส่งเรื่องให้ ก.ร.ย.

พิจารณาทบทวนและเสนอความเห็นเพื่อให้รัฐมนตรีวินิจฉัยตามที่เห็นสมควร

ให้รัฐมนตรีวินิจฉัย และแจ้งให้ผู้อุทธรณ์ทราบภายในหกสิบวันนับแต่วันที่รัฐมนตรีได้รับอุทธรณ์

คำวินิจฉัยของรัฐมนตรีให้เป็นที่สุด

มาตรา ๓๑ ใบทะเบียนเป็นผู้รับงานควบคุมซ่อมแซมรถยนต์ ให้มีอายุห้าปีนับแต่วันที่ออกใบทะเบียน

การต่ออายุใบทะเบียน ให้เป็นไปตามข้อบังคับของ ก.ร.ย.

ถ้าใบทะเบียนสูญหายหรือถูกทำลาย ให้ผู้รับงานควบคุมซ่อมแซมรถยนต์ยื่นคำร้องขอรับใบแทนภายในกำหนดสามสิบวันนับแต่วันที่ทราบการสูญหายหรือถูกทำลาย

หมวด ๓

การประกอบอาชีพงานซ่อมแซมรถยนต์และมรยาท

ในการประกอบอาชีพงานซ่อมแซมรถยนต์

มาตรา ๓๒ ผู้รับงานควบคุมซ่อมแซมรถยนต์ ต้องรับงานควบคุมซ่อมแซมรถยนต์ตามประเภท

และลักษณะไว้ในใบทะเบียน และต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ใน

กฎกระทรวง

มาตรา ๓๓ ผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์ต้องรักษามรยาทแห่งอาชีพตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับ

ของ ก.ร.ย.

หมวด ๔

การเพิกถอนการจดทะเบียน

มาตรา ๓๔ ให้ ก.ร.ย. มีอำนาจสั่งเพิกถอนทะเบียนเป็นผู้รับงานควบคุมซ่อมแซมรถยนต์ได้เมื่อ

ปรากฏว่า

- (๑) ผู้รับงานควบคุมซ่อมแซมรถยนต์ผู้ใดขาดคุณสมบัติตามมาตรา ๒๘
- (๒) ผู้รับงานควบคุมซ่อมแซมรถยนต์กระทำการฝ่าฝืนพระราชบัญญัตินี้หรือกฎกระทรวงที่

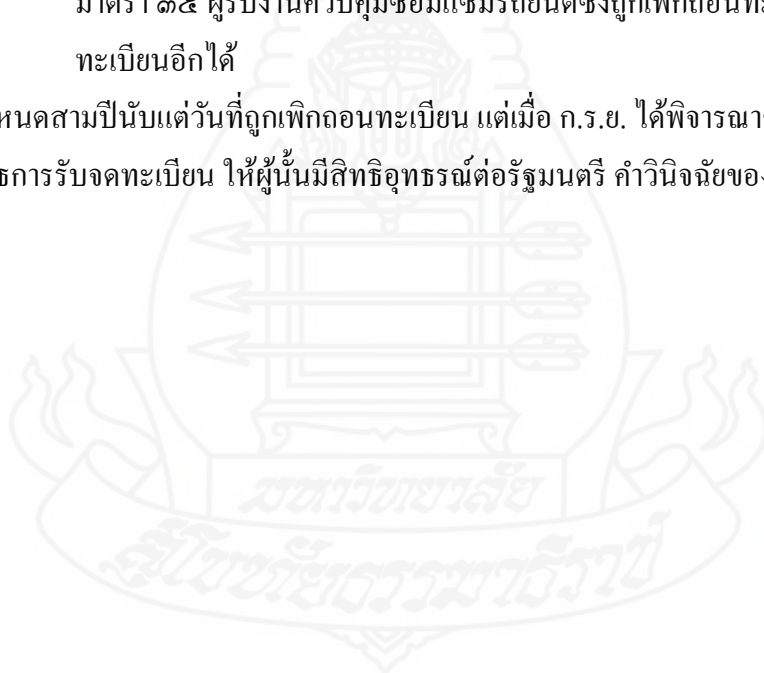
ออกตามพระราชบัญญัตินี้ หรือข้อบังคับของ ก.ร.ย.

ก่อนพิจารณาเพิกถอนทะเบียนให้ ก.ร.ย. ดำเนินการได้สวน โดยให้โอกาสแก่ผู้รับงานควบคุม

ซ่อมแซมรถยนต์นั้น ได้ทราบข้อกล่าวหาและยื่นคำชี้แจงแก้ข้อกล่าวหา

มาตรา ๓๕ ผู้รับงานควบคุมซ่อมแซมรถยนต์ซึ่งถูกเพิกถอนทะเบียนอาจจดทะเบียนอีกได้

เมื่อพ้นกำหนดสามปีนับแต่วันที่ถูกเพิกถอนทะเบียน แต่เมื่อ ก.ร.ย. ได้พิจารณาคำขอจดทะเบียนและปฏิเสธการรับจดทะเบียน ให้ผู้นั้นมีสิทธิอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรี คำวินิจฉัยของรัฐมนตรีให้เป็นที่สิ้นสุด



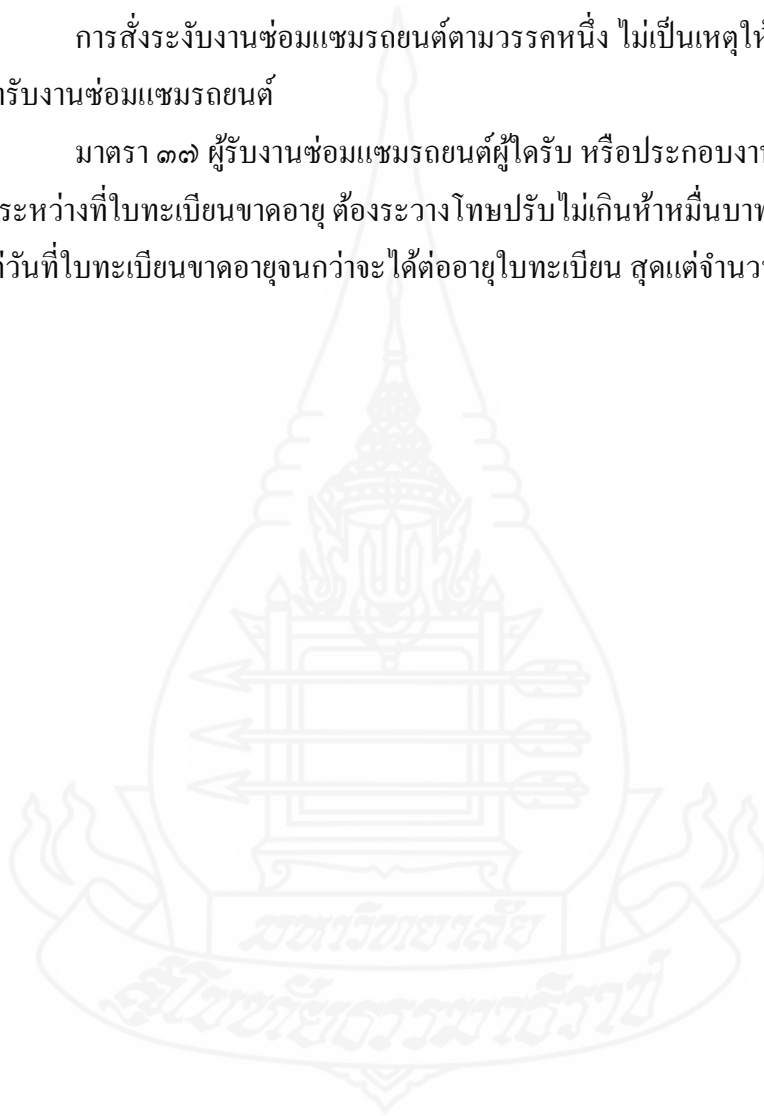
หมวด ๕

บทกำหนดโทษ

มาตรา ๑๖ ผู้ได้รับหรือประกอบงานควบคุมซ่อมแซมรถยนต์โดยไม่ได้จดทะเบียนเป็นผู้รับงานควบคุมซ่อมแซมรถยนต์ตามมาตรา ๑๖ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าแสนบาท และให้ศาลสั่งระงับงานควบคุมซ่อมแซมรถยนต์นั้น

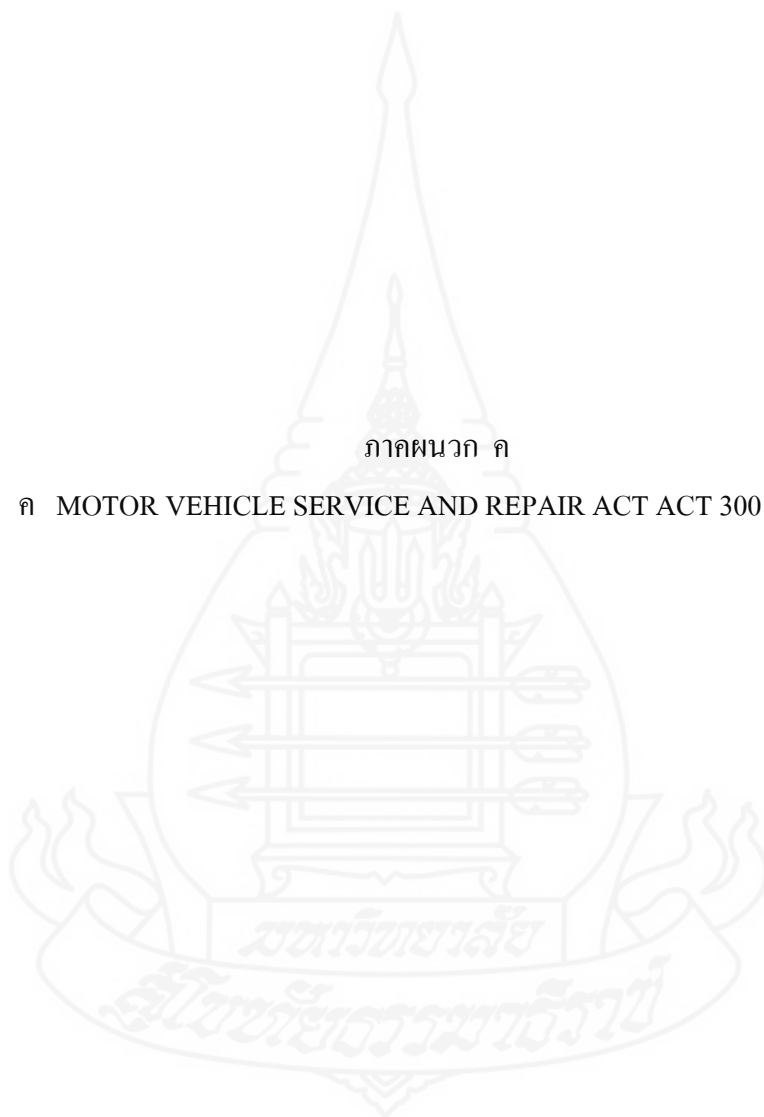
การสั่งระงับงานซ่อมแซมรถยนต์ตามวรรคหนึ่ง ไม่เป็นเหตุให้พ้นจากความรับผิดชอบตามสัญญารับงานซ่อมแซมรถยนต์

มาตรา ๑๗ ผู้รับงานซ่อมแซมรถยนต์ผู้ได้รับ หรือประกอบงานควบคุมซ่อมแซมรถยนต์ในระหว่างที่ใบทะเบียนขาดอายุ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาทหรือวันละสองพันบาทนับแต่วันที่ใบทะเบียนขาดอายุจนกว่าจะได้ต่ออายุใบทะเบียน สุดแต่จำนวนใดจะสูงกว่ากัน



ภาคผนวก ค

ค MOTOR VEHICLE SERVICE AND REPAIR ACT ACT 300 of 1974



MOTOR VEHICLE SERVICE AND REPAIR ACT

Act 300 of 1974

AN ACT to regulate the practice of servicing and repairing motor vehicles; to proscribe unfair and deceptive practices; to provide for training and certification of mechanics; to provide for the registration of motor vehicle repair facilities; to provide for enforcement; and to prescribe penalties.

History: 1974, Act 300, Eff. Apr. 1, 1975.

The People of the State of Michigan enact

257.1301 Short title.

Sec. 1. This act shall be known and may be cited as the “motor vehicle service and repair act”.

History: 1974, Act 300, Eff. Apr. 1, 1975.

257.1302 Definitions.

Sec. 2. As used in this act:

(a) “Administrator” means the secretary of state or any person designated by him or her to act in his or her place.

(b) “Department” means the department of state.

(c) “Master mechanic” means a motor vehicle mechanic or specialty mechanic who is certified by the department pursuant to this act in all of the specific repair categories.

(d) “Motor vehicle” means a vehicle which is self-propelled, a vehicle which is propelled by electric

power, a motorcycle, or a trailer as those terms are defined in the Michigan vehicle code, Act No. 300 of the

Public Acts of 1949, as amended, being sections 257.1 to 257.923 of the Michigan Compiled Laws. For the

purposes of this act, a motor vehicle does not include the dwelling or sleeping portions of a motor home,

trailer, or any recreational vehicle having similar facilities which are not directly connected with the drive

mechanism of the vehicle or other areas of repair which would require certification of motor vehicle

mechanics as specified in this act or rules promulgated pursuant to this act.

(e) “Motor vehicle mechanic” means a technician, individual, or other person who, for compensation,

repairs motor vehicles, including the reconditioning, replacement, adjustment, or alteration of the operating

condition, of any component or subassembly of a motor vehicle.

(f) “Mechanic trainee” means a person who desires to become a motor vehicle mechanic, a specialty mechanic, or a master mechanic and receives a permit from the administrator pursuant to this act.

(g) “Motor vehicle repair facility” means a place of business which engages in the business of performing or employing persons who perform maintenance, diagnosis, vehicle body work, or repair service on a motor vehicle for compensation, but excluding all of the following:

(i) A person who engages only in the business of repairing the motor vehicles of a single commercial or industrial establishment or governmental agency.

(ii) A person repairing his or her own or a family member's car.

(iii) A business that does not diagnose the operation of a motor vehicle, does not remove parts from a motor vehicle to be remachined, and does not install finished machined or remachined parts on a motor vehicle, not including a motor vehicle repair facility that engages in the business of performing or employing persons who perform vehicle body work.

(h) “Specialty mechanic” means a motor vehicle mechanic who is certified by the department for a specific repair category or categories pursuant to this act.

History: 1974, Act 300, Eff. Apr. 1, 1975;—Am. 1976, Act 12, Imd. Eff. Feb. 20, 1976;—Am. 1988, Act 254, Eff. Oct. 1, 1989.

257.1302a Additional definitions.

Sec. 2a. As used in this act:

(a) “Distressed vehicle” means that term as defined in section 12a of the Michigan vehicle code, Act No. 300 of the Public Acts of 1949, being section 257.12a of the Michigan Compiled Laws.

(b) “Facility” means a motor vehicle repair facility.

(c) “Late model vehicle” means that term as defined in section 24b of Act No. 300 of the Public Acts of 1949, being section 257.24b of the Michigan Compiled Laws.

(d) “Major component part” means 1 of the following parts of a motor vehicle:

(i) The engine.

(ii) The transmission.

(iii) The right or left front fender.

Rendered Wednesday, October 1, 2014 Page 1 Michigan
Compiled Laws Complete Through PA 287 of 2014

© Legislative Council, State of Michigan Courtesy of
www.legislature.mi.gov

(iv) The hood.

(v) A door allowing entrance to or egress from the passenger compartment of the vehicle.

(vi) The front or rear bumper.

(vii) The right or left rear quarter panel.

(viii) The deck lid, tailgate, or hatchback.

(ix) The trunk floor pan.

(x) The cargo box of a pickup.

(xi) The frame, or if the vehicle has a unitized body, the supporting structure or structures that serve as the frame.

(xii) The cab of a truck.

(xiii) The body of a passenger vehicle.

(e) "Salvageable part" means a major component part of a late model vehicle or a vehicle manufactured in the current model year, if the part can be reused.

(f) "Vehicle body work" means the business or activity of repairing physical damage to a motor vehicle by repairing, mending, straightening, or replacing a major component part, except for the engine or transmission.

History: Add. 1988, Act 254, Eff. Oct. 1, 1989.

257.1303 Act inapplicable to gasoline service stations exclusively engaged in selling motor fuel and lubricants; minor services subject to act; exception.

Sec. 3. Unless the means of doing or engaging in a motor vehicle repair business including the operating of a motor vehicle repair facility is adopted for the purposes of evading this act, and except as otherwise provided in this act, this act shall not apply to gasoline service stations exclusively engaged in the business of selling motor fuel and lubricants. A person or facility providing minor services, including but not limited to: the changing or installing of light bulbs, tires, lamp globes, batteries, air filters, oil filters, windshield wiper

blades, fan or power assist belts or lubrication or oil changes and other minor or ornamental accessories or activities incidental to the business of selling motor fuel and lubricants is hereby declared a motor vehicle repair facility and is subject to this act except that those employees performing only minor repairs need not be certified under this act.

History: 1974, Act 300, Eff. Apr. 1, 1975;—Am. 1976, Act 12, Imd. Eff. Feb. 20, 1976.

257.1304 Act inapplicable to certain persons.

Sec. 4. Unless the act or practice of repairing, servicing, reconditioning, or engaging in the activity of a master or specialty mechanic is adopted for the purposes of evading this act, this act shall not apply to a person who:

(a) Repairs, replaces, reconditions, adjusts, analyzes, diagnoses, or alters the operating condition of his or her own or a family member's motor vehicle and for which there is evidence of ownership of that motor vehicle.

(b) Is a master or specialty mechanic, a motor vehicle mechanic, a mechanic trainee, or technician who is in the full-time employ of an automotive manufacturer and is engaged solely in that capacity on motor vehicles owned by or being produced by the manufacturer.

(c) Engages solely in the business of repairing the motor vehicles for compensation of a single commercial, industrial, or governmental establishment, or 2 or more establishments related by common ownership or corporate affiliation.

(d) Engages solely in the business of repairing, replacing, reconditioning, adjusting, analyzing, diagnosing, or altering the operating condition of a motor vehicle or trailer not required to be registered and not titled

under Act No. 300 of the Public Acts of 1949, as amended, being sections 257.1 to 257.923 of the Michigan

Compiled Laws. The state treasurer shall reimburse a person exempted under this subdivision money paid by

the person as a registration fee or renewal registration fee under section 30.

History: 1974, Act 300, Eff. Apr. 1, 1975;—Am. 1976, Act 12, Imd. Eff. Feb. 20, 1976;—Am. 1980, Act 151, Imd. Eff. June 10, 1980.

257.1305 Motor vehicle repair facility; certified specialty or master mechanic required; inspection and approval of work performed by noncertified mechanic; waiver.

Sec. 5. (1) Effective December 31, 1977, all motor vehicle repair facilities must have at least 1 specialty or master mechanic in its employ certified in each category of repair which it provides.

(2) After January 1, 1978 any work concerning major service or repair performed by a noncertified mechanic shall be inspected and approved by 1 who is certified in the pertinent specialty.

(3) Effective December 31, 1980, a person shall not engage in the business or activity of a specialty or

Rendered Wednesday, October 1, 2014 Page 2 Michigan
Compiled Laws Complete Through PA 287 of 2014

© Legislative Council, State of Michigan [Courtesy of www.legislature.mi.gov](http://www.legislature.mi.gov)

master mechanic unless the person is certified pursuant to this act.

(4) Following December 31, 1977, if a customer voluntarily requests services or parts for the repair of a motor vehicle without delay, due to an emergency, from a repair facility in a repair category for which that facility does not have a master or specialty mechanic, that facility may obtain from the customer a waiver of the customer's rights to have the repair work performed by a master or specialty mechanic. The waiver shall be executed in duplicate with 1 copy to be given to the customer requesting the repairs and shall read as follows:

“ _____(customer) has voluntarily requested _____(repair person) of _____(facility) to provide services or parts in the repair of the below described motor vehicle because of an emergency and thereby waives any claim or cause of action he may have against either _____(repair person) or _____(facility) as a result.

Motor vehicle description:

Customer signature _____

Dated _____

Time _____.”

(5) This waiver shall not be effective unless given by the customer voluntarily and with the knowledge of the implications of the waiver. A motor vehicle repair facility or anyone in its employ, including a specialty or master mechanic or mechanic trainee shall not make use of the waiver of liability in an attempt to evade this act.

History: 1974, Act 300, Eff. Apr. 1, 1975;—Am. 1976, Act 12, Imd. Eff. Feb. 20, 1976.

257.1306 Motor vehicle repair facility; registration required.

Sec. 6. Unless the act or practice is otherwise exempt by this act, a person shall not engage in the business or activity of a motor vehicle repair facility unless the person registers the facility with the administrator pursuant to this act.

History: 1974, Act 300, Eff. Apr. 1, 1975.

257.1307 Unfair or deceptive practices prohibited.

Sec. 7. A person subject to this act shall not engage or attempt to engage in a method, act, or practice which is unfair or deceptive.

History: 1974, Act 300, Eff. Apr. 1, 1975.

257.1308 Administration of act; nonaffiliation with facility.

Sec. 8. The secretary of state or his designee shall administer this act. A person designated by the secretary of state to act in his place shall not be affiliated with a motor vehicle repair facility.

History: 1974, Act 300, Eff. Apr. 1, 1975.

257.1309 Powers and duties of administrator; rules.

Sec. 9. The administrator shall:

- (a) Certify master and specialty mechanics and issue permits to mechanic trainees subject to this act.
- (b) Register motor vehicle repair facilities subject to this act.
- (c) Keep a complete register of motor vehicle repair facilities, which shall be open to public inspection at the office of the secretary of state.
- (d) Keep an accurate listing by name and by certificate number of each specialty and master mechanic

certified by the administrator at the office of the secretary of state.

(e) Engage in a public information program to inform the public of their rights and remedies under this act.

(f) Inform registered motor vehicle repair facilities at least annually of the rules promulgated pursuant to this act, of representative disciplinary hearings, orders, or judgments issued or obtained by the administrator, and suspensions or revocations of registrations or licenses. A motor vehicle repair facility shall inform the mechanics in its employ of these actions.

(g) Establish procedures for receiving complaints relating to alleged violations of this act or rules promulgated pursuant to this act.

(h) Establish and collect fees for certification examinations administered by the administrator.

(i) Promulgate rules pursuant to Act No. 306 of the Public Acts of 1969, as amended, being sections 24.201 to 24.315 of the Michigan Compiled Laws.

The rules shall include but not be limited to:

(i) Definitions of unfair and deceptive practices.

Rendered Wednesday, October 1, 2014 Page 3 Michigan
Compiled Laws Complete Through PA 287 of 2014

© Legislative Council, State of Michigan [Courtesy of
www.legislature.mi.gov](http://www.legislature.mi.gov)

(ii) Definitions of minor repair services.

(iii) Criteria for determining the competency of specialty and master mechanics, as a prerequisite to continued certification under this act.

(iv) Definition of repair categories for the certification of specialty and master mechanics.

(v) Other rules as are necessary to implement this act.

History: 1974, Act 300, Eff. Apr. 1, 1975;—Am. 1976, Act 12, Imd. Eff. Feb. 20, 1976.

Administrative rules: R 257.101 et seq. of the Michigan Administrative Code.

257.1310 Certification as specialty mechanic; repair categories for which certification required; certification fee; examination; qualification for master mechanic's certificate.

Sec. 10. (1) A person may become certified as a specialty mechanic if that person has passed an examination, developed by the administrator or developed by a private entity and adopted by the administrator, that the administrator determines is an adequate test of a person's ability to perform certain types of motor vehicle repair. The repair categories for which certification is required include the following and others that may be specified by rule:

- (a) Engine repair.
- (b) Automatic transmission.
- (c) Manual transmission and rear axle.
- (d) Front end.
- (e) Brakes.
- (f) Electrical systems.
- (g) Heating and air conditioning.
- (h) Engine tune-up.
- (i) Pre-1973 motor vehicle, subject to subsection (3).

(2) A person may apply for a specialty mechanic's certificate in any or all repair categories but shall be required to pay only 1 certification fee if the person makes the applications for more than 1 category at 1 time.

(3) Within 90 days after the effective date of the amendatory act that added this subsection, the administrator shall develop or adopt an examination for specialty mechanic certification in the repair category described in subsection (1)(i) for an individual engaged, for compensation, in the repair of a motor vehicle manufactured before 1973 or the reconditioning, replacement, adjustment, or alteration of the operating condition of any component or subassembly of a motor vehicle manufactured before 1973.

(4) A person may apply for and receive a master mechanic's certificate if that person is qualified as a specialty mechanic in all categories of motor vehicle repair except that the specialty category described in subsection (1)(i) is not necessary for a master mechanic's certificate.

History: 1974, Act 300, Eff. Apr. 1, 1975;—Am. 2000, Act 366, Imd. Eff. Jan. 2, 2001.

257.1311 Application for specialty or master mechanic's certificate; form; contents.

Sec. 11. Before a person offers to engage in or engages in employment as a specialty or master mechanic, that person shall apply for and receive a certificate for that employment from the department. Application for a specialty or master mechanic's certificate shall be made on a form provided by the department and shall include:

- (a) The name and home address of the applicant.
- (b) The repair category or categories for which the applicant is applying and the results of the required examinations.
- (c) The number of years the applicant has worked as a motor vehicle mechanic for compensation and the education or training he has had to prepare him for work as a motor vehicle mechanic, specialty mechanic, or master mechanic.
- (d) The states or jurisdictions in which the applicant is licensed or certified to work as a motor vehicle mechanic, specialty mechanic, or master mechanic.
- (e) A copy of an irrevocable appointment of the secretary of state as the applicant's agent for service of process.
- (f) Other relevant information as the administrator shall require.

History: 1974, Act 300, Eff. Apr. 1, 1975;—Am. 1976, Act 12, Imd. Eff. Feb. 20, 1976.

257.1312 Examination.

Sec. 12. An applicant shall be required to have passed an examination which is designed to test the competency to correctly diagnose and repair motor vehicles in the specific category for which the applicant is applying. The examination shall be written or oral or practical. The administrator shall review examinations

Rendered Wednesday, October 1, 2014 Page 4 Michigan
Compiled Laws Complete Through PA 287 of 2014

© Legislative Council, State of Michigan [Courtesy of
www.legislature.mi.gov](http://www.legislature.mi.gov)

that are being given by private or public agencies, including the department of education. If the administrator approves an agency for the purposes of administering examinations, the prospective applicant may take the

examination and the testing agency shall forward the results to the administrator for review and verification or the prospective applicant may take such examination as may be developed and given by the administrator.

History: 1974, Act 300, Eff. Apr. 1, 1975.

257.1313 Mechanic trainee permit; supervision of mechanic trainee; mechanic trainee training.

Sec. 13. If a person is unable to obtain a certificate as a specialty or master mechanic as provided in this act, and that person desires to become a specialty or master mechanic, he may make application for a mechanic trainee permit on the form prescribed or approved by the administrator. The administrator shall issue or approve a mechanic trainee permit to an applicant who qualifies under the rules promulgated for that purpose. A person who qualifies as a mechanic trainee may retain that status for a period of not more than 2 years. A mechanic trainee employed by a motor vehicle repair facility shall be required to work under the direct supervision of a specialty or master mechanic during the full time of his employment. The administrator shall by rule establish and operate a mechanic trainee training program designed to provide the training necessary to become certified under this act. Instead of establishing and operating the program, the administrator may appoint schools, academies, or other similar establishments to engage in mechanic trainee training if those establishments, schools, or academies meet the criteria established by the administrator, after consultation with the department of education and the United States department of labor, bureau of apprenticeship and training. The establishments may be designated by the administrator to engage in a continuing education and training program for specialty and master mechanics.

History: 1974, Act 300, Eff. Apr. 1, 1975;—Am. 1976, Act 12, Imd. Eff. Feb. 20, 1976.

257.1314 Registration form; contents.

Sec. 14. A motor vehicle repair facility shall be registered by the owner on a registration form provided by

the administrator, which shall disclose the following information:

- (a) The name, address, and form of ownership of the facility, and for a corporation, the date and place of incorporation.
- (b) The name and address of each of its resident agents, officers, directors, and partners in the state.
- (c) The principal occupation for the past 5 years of every officer, director, and partner, and each owner of 10% or more of the facility, and any person occupying a similar status or performing similar functions.
- (d) A description of the repair facility to be registered as specified by rule.
- (e) An irrevocable appointment of the secretary of state as the agent for the facility for service of process.
- (f) A copy of the documents, instruments, forms, contracts, or other papers known to be used by the applicant in dealing with the public in the repair of motor vehicles as specified by rule.
- (g) Other relevant information as the administrator shall require.

History: 1974, Act 300, Eff. Apr. 1, 1975;—Am. 1976, Act 12, Imd. Eff. Feb. 20, 1976.

257.1315 Single registration form for more than 1 facility; contents; fees.

Sec. 15. A business maintaining more than 1 motor vehicle repair facility shall file a single registration form annually, which along with the other information required by this act, clearly indicates the location of and the individual in charge of each facility. Fees shall be paid separately for each location.

History: 1974, Act 300, Eff. Apr. 1, 1975;—Am. 1976, Act 12, Imd. Eff. Feb. 20, 1976.

257.1316 Change in name or address of facility; notice; making change in renewal registration.

Sec. 16. If a name or address of the motor vehicle repair facility changes, not involving a change of ownership, the facility shall notify the administrator in writing of the change. Appropriate changes should be made on the renewal registration when due.

History: 1974, Act 300, Eff. Apr. 1, 1975.

257.1317 Inspections; time; announced and unannounced; violations.

Sec. 17. (1) The registered facility or a facility required to be registered under this act shall be open to inspection by the administrator and other law enforcement officials during reasonable business hours. During reasonable business hours, the administrator and other law enforcement officials may make periodic unannounced inspections of the premises, parts records, and parts inventories of facilities.

(2) A person who hinders, obstructs, or otherwise prevents an inspection is in violation of this act.

Rendered Wednesday, October 1, 2014 Page 5 Michigan
Compiled Laws Complete Through PA 287 of 2014

© Legislative Council, State of Michigan [Courtesy of www.legislature.mi.gov](http://www.legislature.mi.gov)

History: 1974, Act 300, Eff. Apr. 1, 1975;—Am. 1988, Act 254, Eff. Oct. 1, 1989;—Am. 2002, Act 464, Imd. Eff. June 21, 2002.

257.1318 Records; contents; police book; dealer's license required.

Sec. 18. (1) A facility shall maintain reasonable records as are required by rules promulgated to carry out this act. The records shall be open for reasonable inspection by the administrator or other law enforcement officials and shall be maintained by the facility for not less than 5 years.

(2) A facility that engages in vehicle body work shall maintain records in a form prescribed by the administrator. The records shall contain the date of purchase or acquisition of each distressed vehicle, a description of the vehicle, and the name and address of the person from whom the vehicle was acquired. If the vehicle is sold, the record shall contain the date of sale and the name and address of the purchaser. The record shall indicate whether a certificate of title or salvage certificate of title was obtained by the facility. In the case of a late model vehicle, a record of the purchase or sale of each major component part purchased or acquired shall be maintained by the facility. The record shall contain the date of purchase or acquisition of the part, a

description of the part, the identification number assigned to the part, and the name and address of the person to or from whom the part was purchased, acquired, or sold. The record of the sale, purchase, or acquisition of a major component part shall be maintained in or attached to a police book as described in section 251 of the Michigan vehicle code, Act No. 300 of the Public Acts of 1949, being section 257.251 of the Michigan Compiled Laws. The facility's police book and the records of vehicle part sales, purchases, or acquisitions shall immediately be made available for inspection by the administrator and other law enforcement officials after a request for inspection is made.

(3) Nothing in this section shall authorize a facility to engage in the business of dealing in vehicles or salvageable parts without a dealer's license.

History: 1974, Act 300, Eff. Apr. 1, 1975;—Am. 1988, Act 254, Eff. Oct. 1, 1989.

Administrative rules: R 257.101 et seq. of the Michigan Administrative Code.

257.1318a Records of air bag sales, purchases, or acquisitions; period of time records required to be maintained.

Sec. 18a. (1) A facility that repairs or replaces air bags in a motor vehicle shall maintain a record of the purchase or sale of each used or reconditioned air bag purchased or acquired by the facility. The record shall contain the date of purchase or acquisition of each air bag, a description of each air bag, the identification number assigned to each air bag, and the name and address of the person to or from whom each air bag was purchased, acquired, or sold. The record of the sale, purchase, or acquisition of each air bag shall be maintained in or attached to a police book as described in section 251 of the Michigan vehicle code, 1949 PA 300, MCL 257.251. The facility's police book and the records of air bag sales, purchases, or acquisitions shall immediately be made available for inspection by the administrator and other law enforcement officials after a request for inspection is made.

(2) Records required under this section shall be maintained by the facility for not less than 5 years.

History: Add. 1997, Act 9, Imd. Eff. May 16, 1997.

257.1319 Obtaining duplicate copy of registration, certificate, or permit.

Sec. 19. In the event of loss, destruction, or mutilation of a registration, certificate, or permit, the person to whom it was issued may obtain a duplicate copy upon furnishing satisfactory proof of the loss, destruction, or mutilation and paying the fee as determined by rule.

History: 1974, Act 300, Eff. Apr. 1, 1975.

257.1320 Renewal of registrations, certificates, and permits.

Sec. 20. Registrations and certificates including mechanic trainee permits shall be renewed as determined by rule.

History: 1974, Act 300, Eff. Apr. 1, 1975.

257.1321 Cease and desist order.

Sec. 21. (1) If the administrator determines after notice and a hearing that a person has violated this act or a rule promulgated pursuant to it, or engaged in an unfair or deceptive method, act, or practice, directly or through an agent or employee, he may issue an order requiring the person to cease and desist from the unlawful act or practice or to take such affirmative action as in the judgment of the administrator will carry out the purposes of this act.

(2) If the department makes a finding of fact in writing that the public interest will be irreparably harmed by delay in issuing an order, it may issue a temporary cease and desist order. Prior to issuing the temporary cease and desist order, the administrator when possible by telephone or otherwise shall give notice of the

Rendered Wednesday, October 1, 2014 Page 6 Michigan
Compiled Laws Complete Through PA 287 of 2014

© Legislative Council, State of Michigan [Courtesy of
www.legislature.mi.gov](http://www.legislature.mi.gov)

proposal to issue a temporary cease and desist order to the facility. A temporary cease and desist order shall include in its terms a provision that upon request a hearing shall be held within 30 days to determine whether or not the order shall become permanent.

History: 1974, Act 300, Eff. Apr. 1, 1975.

257.1321a Summary suspension of registration, certificate, or mechanic trainee permit; affidavit; hearing; setting aside, continuing, or modifying order of summary suspension.

Sec. 21a. (1) The administrator may order a summary suspension of a registration, certificate, or mechanic trainee permit pursuant to the administrative procedures act of 1969, Act No. 306 of the Public Acts of 1969, being sections 24.201 to 24.328 of the Michigan Compiled Laws, upon an affidavit by a person familiar with the facts set forth in the affidavit that there is a violation of 1 or more of the following:

(a) Section 17.

(b) Section 18.

(c) Section 2 of Act No. 119 of the Public Acts of 1986, being section 257.1352 of the Michigan Compiled Laws.

(2) The facility or mechanic to whom the order is directed may apply to the administrator and shall be granted a hearing within 30 days of application pursuant to Act No. 306 of the Public Acts of 1969.

(3) At the hearing, the order of summary suspension shall be set aside, continued, or modified.

History: Add. 1988, Act 254, Eff. Oct. 1, 1989.

257.1322 Denial, suspension, or revocation of registration, certificate, or mechanic trainee permit; grounds; notice and hearing.

Sec. 22. The administrator may deny, suspend, or revoke a registration, certificate, or mechanic trainee permit after notice and opportunity for a hearing if the administrator determines that the facility, mechanic, or trainee did 1 or more of the following:

(a) Engaged in a method, act, or practice that is unfair or deceptive or made an untrue statement of a material fact.

(b) Violated this act or a rule promulgated under this act.

(c) Violated a condition of probation.

(d) Made unnecessary repairs or repairs not authorized by the customer.

(e) Refused to honor warranties made by a facility.

- (f) Caused or allowed a customer to sign a document in blank relating to the repair of a motor vehicle.
- (g) Was enjoined by a court of competent jurisdiction from engaging in the trade or business of repairing motor vehicles or from a violation of this act or a rule promulgated under this act.
- (h) If the applicant is a corporation or partnership, a stockholder, officer, director, or partner of the applicant was guilty of an act or omission that would be a cause for refusing, revoking, or suspending a license issued to the officer, director, or partner as an individual.
- (i) Failed to comply with the terms of a final cease and desist order.
- (j) Was convicted of a violation of this act.
- (k) Used the waiver of liability provision in an attempt to evade this act.
- (l) Was convicted of a violation of Act No. 119 of the Public Acts of 1986, being sections 257.1351 to 257.1355 of the Michigan Compiled Laws.
- (m) Was convicted under section 413, 415, 535, 535a, or 536a of the Michigan penal code, Act No. 328 of the Public Acts of 1931, being sections 750.413, 750.415, 750.535, 750.535a, and 750.536a of the Michigan Compiled Laws, or has been convicted in another state of a violation of a law substantially corresponding to sections 413, 415, 535, 535a, 536, and 536a of the Michigan penal code, Act No. 328 of the Public Acts of 1931.

History: 1974, Act 300, Eff. Apr. 1, 1975;—Am. 1976, Act 12, Imd. Eff. Feb. 20, 1976;—Am. 1988, Act 254, Eff. Oct. 1, 1989.

Administrative rules: R 257.101 et seq. of the Michigan Administrative Code.

257.1323 Action by attorney general or county prosecutor.

Sec. 23. If it appears that a person has engaged, is engaging, or is about to engage in a method, act, or practice in violation of this act or the rules promulgated hereunder, the attorney general or county prosecutor, may after receiving notice of an alleged violation of this act, with or without prior administrative proceedings having occurred, bring an action in the name of the people of this state to enjoin that method, act, or practice.

The action shall be brought in the county where the person resides, or does business. If a person is not established in any one county, the action may be brought in Ingham county. Upon a proper showing, temporary or permanent injunctions may be issued including the appointment of a receiver or conservator.

Rendered Wednesday, October 1, 2014 Page 7 Michigan
Compiled Laws Complete Through PA 287 of 2014

© Legislative Council, State of Michigan [Courtesy of
www.legislature.mi.gov](http://www.legislature.mi.gov)

The state is not required to post a bond in a court proceeding. In addition the court may suspend or revoke a registration, certificate, or permit.

History: 1974, Act 300, Eff. Apr. 1, 1975.

257.1324 Notice of alleged violation.

Sec. 24. The attorney general or prosecuting attorney after receiving notice of an alleged violation of this act or a violation of an injunction, order, decree or judgment issued in an action brought pursuant to this act or an assurance under this act shall immediately forward written notice of the alleged violation together with any information he may have to the office of the administrator.

History: 1974, Act 300, Eff. Apr. 1, 1975.

257.1325 Action by administrator not restricted by expiration or absence of registration, certificate, or permit.

Sec. 25. The expiration or absence of a registration, certificate, or permit of a facility or person shall not restrict the administrator from proceeding with an investigation, petition, disciplinary proceeding, or other action authorized by this act against a facility or person.

History: 1974, Act 300, Eff. Apr. 1, 1975.

257.1326 Public or private investigation by administrator; additional powers of administrator.

Sec. 26. (1) The administrator shall on his own initiative or in response to complaints, make reasonable and necessary public or private investigations within or outside of this state and gather evidence against a person

who violated or is about to violate this act or a rule or order hereunder.

(2) The administrator may:

- (a) Require or permit a person to file a statement in writing or otherwise as the administrator determines as to all the facts and circumstances concerning the matter to be investigated.
- (b) Mediate disputes between parties arising from violations of this act or an administrative rule.
- (c) Develop conditions of probation or operation for the facility or mechanic mutually agreed upon and signed by the facility or the mechanic and the administrator instead of further disciplinary proceedings.
- (d) On his own initiative, conduct spot check investigations of motor vehicle repair facilities registered or required to be registered throughout the state on a continuous basis to determine whether or not the facility is in compliance with this act and rules promulgated hereunder. The administrator may not alter the odometer on a vehicle employed in such investigations or deliberately misrepresent the condition of the vehicle.
- (e) Conduct mechanical and diagnostic examinations of vehicles when there are reasonable grounds to believe that an unlawful act or practice was used to produce the repair or to make the repair.

History: 1974, Act 300, Eff. Apr. 1, 1975;—Am. 1976, Act 12, Imd. Eff. Feb. 20, 1976.

257.1327 Voluntary assurance of discontinuance of alleged violation.

Sec. 27. In mediating a dispute between parties contesting a violation of this act or administrative rule, the administrator may take from a motor vehicle repair facility a voluntary assurance that the facility will discontinue an alleged violation of this act or an administrative rule. The assurance shall be filed in the records of the administrator, shall be open for public inspection, and shall not constitute on the part of the facility making the assurance an admission of any issue of law or fact. The assurance subject to agreement by all parties, may contain provisions whereby:

- (a) The facility will refund to an individual consumer an amount of money agreed upon by the parties.
- (b) A facility shall take such affirmative action as is appropriate in the judgment of the administrator to

correct an alleged violation of this act or a rule.

(c) A facility shall place in escrow a sum of money for the purposes of restitution to an aggrieved consumer pending the outcome of an action pursuant to this act. If the facility accepts the administrator's suggestions and performs accordingly, that fact shall be given due consideration in any subsequent disciplinary proceeding. The assurance shall constitute a contract which may be enforced by the parties in the circuit court upon application being made to the court for that purpose.

History: 1974, Act 300, Eff. Apr. 1, 1975.

257.1328 Oaths or affirmations; subpoena; order compelling compliance; contempt.

Sec. 28. (1) For the purpose of an investigation or proceeding under this act, the administrator or an officer designated by him may administer oaths or affirmations, and upon motion of the attorney general or upon the motion of a party to a proceeding, make application to the circuit court for Ingham county for a subpoena, and if in the judgment of the court there is reasonable grounds to believe a subpoena should be issued, the court

Rendered Wednesday, October 1, 2014 Page 8 Michigan

Compiled Laws Complete Through PA 287 of 2014

© Legislative Council, State of Michigan [Courtesy of www.legislature.mi.gov](http://www.legislature.mi.gov)

shall issue a subpoena to compel the attendance of the designated person, take evidence, or require the production of any matter which is relevant to the investigation or proceeding before the administrator or other officer conducting a proceeding.

(2) Upon failure to obey a subpoena of the court or to answer questions propounded by the administrator or other officer conducting the investigation or proceeding, after reasonable notice to the persons affected thereby, an application may be made to the circuit court for Ingham county for an order compelling compliance. Failure to comply with the order of the court shall be punished as a contempt.

History: 1974, Act 300, Eff. Apr. 1, 1975.

257.1329 Service of process.

Sec. 29. If a person, including a nonresident of this state, engages in conduct prohibited by this act or a rule or order and has not filed an irrevocable appointment of the secretary of state as an agent for service of process, and personal jurisdiction over him cannot otherwise be obtained in this state, the conduct itself authorizes the administrator to receive service of process in a noncriminal proceeding against that person or his successor, if that proceeding originates in conduct that is a violation of this act or an administrative rule hereunder. The service shall have the same force and validity as if served on the person personally.

History: 1974, Act 300, Eff. Apr. 1, 1975.

257.1330 Fees; duration of original and renewal registrations, certificates, and permits.

Sec. 30. (1) The registration fee for the registration of a facility shall be determined by a sliding fee scale

based upon the gross annual revenue of the facility as follows:

GROSS ANNUAL REVENUE FEE	
under \$5,000.00.....	\$ 25.00
\$5,001.00 to \$15,000.00.....	50.00
\$15,001.00 to \$25,000.00.....	75.00
\$25,001.00 to \$40,000.00.....	100.00
\$40,001.00 to \$60,000.00.....	125.00
\$60,001.00 to \$80,000.00.....	150.00
\$80,001.00 to \$100,000.00.....	175.00
\$100,001.00 to 120,000.00.....	200.00
\$120,001.00 to 140,000.00.....	225.00
\$140,001.00 to \$160,000.00.....	250.00
\$160,001.00 to \$180,000.00.....	275.00
\$180,001.00 to \$200,000.00.....	300.00
\$200,001.00 to \$220,000.00.....	325.00
\$220,001.00 to \$240,000.00.....	350.00
\$240,001.00 to \$260,000.00.....	375.00
\$260,001.00 to \$280,000.00.....	400.00
\$280,001.00 to \$300,000.00.....	425.00
\$300,001.00 to \$320,000.00.....	450.00
\$320,001.00 to \$340,000.00.....	475.00
over \$340,000.00.....	500.00

(2) The certificate fee for the certification of specialty and master mechanics and the permit fee of mechanic trainees shall be set by rule.

(3) The fee for the renewal of the registration of a facility, certification of a specialty or master mechanic, including a permit of a mechanic trainee shall be set by rule. The effective length of original and renewal registrations, certificates, and permits shall be set by rule and shall not be less than 1 year in duration. The renewal fee for a registration, certificate, or permit that has expired shall be 1-1/2 times the fee for the renewal of a registration, certificate, or permit that has not expired.

History: 1974, Act 300, Eff. Apr. 1, 1975;—Am. 1976, Act 12, Imd. Eff. Feb. 20, 1976;—Am. 1988, Act 254, Eff. Oct. 1, 1989.

Administrative rules: R 257.101 et seq. of the Michigan Administrative Code.

257.1331 Acts or practices barring action on contract, action for collection of compensation, or assertion of lien; recovery of amount paid unregistered facility.

Sec. 31. A person who engages or attempts to engage in the business or trade of a motor vehicle repair facility or specialty or master mechanic without a registration or certificate, or engages in an act or practice in violation of this act or a rule is barred from bringing or maintaining an action at law or equity on a contract or for the collection of compensation for work performed or materials or parts provided to any other person. In addition, the person is barred from asserting a mechanic's, garageman's, or similar lien upon a motor vehicle,

Rendered Wednesday, October 1, 2014 Page 9 Michigan
Compiled Laws Complete Through PA 287 of 2014

© Legislative Council, State of Michigan [Courtesy of www.legislature.mi.gov](http://www.legislature.mi.gov)

including the repossession of a motor vehicle. A customer is entitled to recover any amount paid to an unregistered facility for the repair of a motor vehicle belonging to that customer.

History: 1974, Act 300, Eff. Apr. 1, 1975.

257.1332 Written estimate required; consent to excess charge; payment of actual cost if cost less than estimate; cost of returning vehicle to original condition; cost of diagnosis; waiver of rights.

Sec. 32. (1) A motor vehicle repair facility shall give to the customer a written estimate, itemizing as closely as possible the price for labor and parts necessary for a specific job prior to the commencement of work. A facility shall not charge for work done or parts supplied in excess of the estimated price or in excess of the limit stated by the customer in the waiver provided for in subsection (3) without the knowing written or oral consent of the customer which shall be obtained at some time after it is determined that the estimated price or stated limit is insufficient and before any work not estimated or in excess of the limit is done or the parts not estimated or in excess of the limit are supplied. If a waiver is not signed as provided in subsection (3) and the estimated price is exceeded by not more than 10% or \$10.00 whichever is lesser, the written or oral consent of the customer for the excess charge need not be obtained unless specifically requested by the customer. This section shall not be construed as requiring a motor vehicle repair facility, mechanic, or mechanic trainee to give a written estimated price if he agrees not to perform the requested repair. If the actual cost of repair is less than the agreed upon estimated cost, the customer shall pay only the actual cost.

(2) If the facility or mechanic informs the customer that the price for repair will exceed the written estimate or the stated limit in the waiver and the customer does not want the repair work performed then the customer is liable for all reasonable costs to return the vehicle to the condition it was when it entered the facility. These costs should be indicated in written form itemizing the costs as closely as possible with a copy given to the customer. The cost of a diagnosis to be made, whether or not the customer authorizes repairs to be performed, shall be contained in the written estimate before the diagnosis is undertaken.

(3) If a customer initiates a request for service or parts for the repair of a motor vehicle without receiving a written estimate and voluntarily agrees to pay all reasonable costs of repair up to an amount stated by the customer, a repair facility may obtain from the customer a waiver of his right to receive a prior estimate of repair costs. The waiver shall be in 14 point or larger bold capital type face and executed with 1 copy to the customer requesting the repairs and shall read as follows:

“I, _____, voluntarily request _____ to provide services or parts in the repair of the below described motor vehicle without receiving an estimate of repair costs. By signing this form, I understand that I will give up my right to:

1. Receive a written estimate of the cost for repairs;
2. Approve in advance any repairs or costs with a total cost under \$ _____; and
3. Refuse to pay for repairs with a total cost less than the amount stated above.

The facility may exceed the amount stated above only after I give my written or oral approval.

Motor vehicle description:

Customer signature _____

Date _____

Time _____”

This waiver shall not be effective unless given by the customer voluntarily and with full knowledge of the implications of the waiver. A motor vehicle repair facility or anyone in its employ shall not make use of the waiver in an attempt to evade this act.

History: 1974, Act 300, Eff. Apr. 1, 1975;—Am. 1976, Act 12, Imd. Eff. Feb. 20, 1976.

257.1333 Right to receive or see replaced parts; notice; sign at entrance of facility.

Sec. 33. (1) The administrator shall determine by rule the time and manner in which the motor vehicle repair facility shall return replaced parts to the customer at the time of the completion of the work. This requirement does not apply to parts exempted by the administrator because of size, weight, or similar factors

from this requirement, and except for parts that the motor vehicle repair facility or mechanic is required to return to the manufacturer or distributor under a warranty or exchange arrangement. If the parts must be returned to the manufacturer or distributor, the facility or mechanic shall offer to show and upon acceptance of the offer or upon request shall show the parts to the customer upon completion of the work, except the facility shall not be required to show a replacement part when a charge is not being made for the replacement thereof.

(2) A customer shall be informed of his right to receive or see replaced parts as provided in this section prior to the customer executing any document or engaging the facility or mechanic for the work. The

Rendered Wednesday, October 1, 2014 Page 10 Michigan
Compiled Laws Complete Through PA 287 of 2014

© Legislative Council, State of Michigan [Courtesy of
www.legislature.mi.gov](http://www.legislature.mi.gov)

information shall be given to the customer on the face of any contract, work order form, or sign, or other document evidencing the engagement of the facility or mechanic or by separate written document, in at least 12 point boldface type as follows:

YOU ARE ENTITLED BY LAW TO THE RETURN OF ALL PARTS REPLACED, EXCEPT THOSE WHICH ARE TOO HEAVY OR LARGE, AND THOSE REQUIRED TO BE SENT BACK TO THE MANUFACTURER OR DISTRIBUTOR BECAUSE OF WARRANTY WORK OR AN EXCHANGE AGREEMENT. YOU ARE ENTITLED TO INSPECT THE PARTS WHICH CANNOT BE RETURNED TO YOU.

(3) The motor vehicle repair facility shall display a clearly legible sign in a conspicuous place at the entrance of the facility indicating that inquiries concerning repair service or complaints may be made to the administrator and shall contain the address and telephone number of the department.

History: 1974, Act 300, Eff. Apr. 1, 1975.

257.1334 Written statement required upon return of repaired vehicle.

Sec. 34. A motor vehicle repair facility, including a gasoline service station which performs any of the repairs listed in the repair categories of certification for specialty mechanics or developed by the administrator by rule, shall give to each customer a written statement upon return of the repaired vehicle to the customer.

The statement shall disclose:

- (a) Repairs needed, as determined by the facility.
- (b) Repairs requested by the customer.
- (c) Repairs authorized by the customer.
- (d) The facility's estimate of repair costs.
- (e) The actual cost of repairs.
- (f) The repairs or services performed, including a detailed identification of all parts that were replaced and a specification as to which are new, used, rebuilt, or reconditioned.
- (g) A certification that the repairs were completed properly or a detailed explanation of an inability to complete repairs properly. The statement shall be signed by the owner of the facility or by a person designated by the owner to represent the facility. The name of the mechanic or mechanics who performed the diagnosis and the repair shall also appear on the statement.

History: 1974, Act 300, Eff. Apr. 1, 1975.

257.1334a Written estimate not required if total cost less than \$20.00; final invoice required.

Sec. 34a. Unless otherwise requested by the customer, the requirement to furnish a written estimate shall not apply to repair work performed by a motor vehicle repair facility when the total cost for services and parts is less than \$20.00. Nothing in this, or any other section, shall cause any repair facility to fail to furnish to the customer a final invoice for the repairs performed and the parts supplied.

History: Add. 1976, Act 12, Imd. Eff. Feb. 20, 1976.

257.1335 False statement, misrepresentation, or failure to comply with cease and desist order.

Sec. 35. A resident agent, director, officer, or partner of a motor vehicle repair facility who knowingly

authorizes, directs or makes a false statement or misrepresentation concerning the method or price of repair of a motor vehicle, or who knowingly fails to comply with the terms of a final cease and desist order is subject to penalties under this act. Each violation constitutes a separate offense.

History: 1974, Act 300, Eff. Apr. 1, 1975.

257.1336 Liability for damage or injury.

Sec. 36. A facility that violates this act or who, in a course of dealing as set forth in this act or rules, engages in an unfair or deceptive method, act, or practice, is liable as provided in this act to a person who suffers damage or injury as a result thereof in an amount equal to the damages plus reasonable attorney fees and costs. If the damage or injury to the person occurs as the result of a wilful and flagrant violation of this act, the person shall recover double the damages plus reasonable attorney fees and costs.

History: 1974, Act 300, Eff. Apr. 1, 1975.

257.1337 Mechanic or mechanic trainee as agent; joint and several liability; right to contribution.

Sec. 37. (1) If a mechanic or mechanic trainee is employed by, or enters into a contract with, a motor vehicle repair facility, that mechanic or mechanic trainee for the purposes of a civil action brought pursuant to

Rendered Wednesday, October 1, 2014 Page 11 Michigan

Compiled Laws Complete Through PA 287 of 2014

© Legislative Council, State of Michigan [Courtesy of www.legislature.mi.gov](http://www.legislature.mi.gov)

this act shall be considered to be an agent of the motor vehicle repair facility and the methods, acts, and practices of the mechanic or mechanic trainee shall be construed as the methods, acts, and practices of the motor vehicle repair facility.

(2) A person who directly or indirectly controls a motor vehicle repair facility or its employees, as well as a general partner, officer, or director of the facility shall be jointly and severally liable among themselves for a violation of this act, unless that person can demonstrate that he did not know, and in the exercise of

reasonable care could not have known, of the existence of the facts by reason of which the violation occurred.

There is a right to contribution as in cases of contract among persons so liable.

History: 1974, Act 300, Eff. Apr. 1, 1975.

257.1338 Violation; penalty.

Sec. 38. Any person, agent, or employee of a registrant under this act who knowingly violates this act is

guilty of a misdemeanor, punishable by imprisonment for not more than 90 days or a fine of not more than

\$1,000.00, or both, for the first conviction under this act and not more than 1 year or a fine of not more than

\$5,000.00, or both, for any subsequent conviction.

History: 1974, Act 300, Eff. Apr. 1, 1975;—Am. 1976, Act 12, Imd. Eff. Feb. 20, 1976.

257.1339 Rules; effective date.

Sec. 39. The department shall promulgate the rules to implement this act within 6 months after the

effective date of this act. The remaining portions of this act, except as provided in section 5, shall become

effective 6 months after the rules are promulgated.

History: 1974, Act 300, Eff. Apr. 1, 1975.

257.1340 Disposition of fees.

Sec. 40. The fees collected pursuant to this act shall be credited to the general fund of the state.

History: 1974, Act 300, Eff. Apr. 1, 1975.

Rendered Wednesday, October 1, 2014 Page 12 Michigan

Compiled Laws Complete Through PA 287 of 2014

© Legislative Council, State of Michigan Courtesy of

www.legislature.mi.gov

ประวัติผู้ศึกษา

ชื่อ	นายเชาว์ เจริญลาภ
วัน เดือน ปี เกิด	11 กุมภาพันธ์ 2499
สถานที่เกิด	จังหวัดสุราษฎร์ธานี
ประวัติการศึกษา	ค.บ. วิทยาลัยครูสงขลา พ.ศ. 2527 กศ.ม. (การอุดมศึกษา) มหาวิทยาลัยทักษิณ พ.ศ. 2534 นบ. มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมราชา พ.ศ. 2549
สถานที่ทำงาน	วิทยาลัยเทคนิคสตูล อำเภอเมือง จังหวัดสตูล
ตำแหน่ง	ครู วิทยฐานะ คศ. 3

