

ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจให้บริการส่งอาหารถึงบ้านผ่านแอปพลิเคชัน¹

วชิราพร กลัดเจริญ²

ในยุคที่อินเทอร์เน็ตและเทคโนโลยีเข้ามามีบทบาทในชีวิตประจำวันและกลายมาเป็นส่วนหนึ่งของการดำรงชีวิตในสังคมส่งผลให้การติดต่อสื่อสาร การรับข้อมูลข่าวสาร หรือการส่งข้อมูลข่าวสารนั้นสามารถทำได้สะดวกและรวดเร็วมากยิ่งขึ้น สอดคล้องกับวิถีชีวิตที่เปลี่ยนแปลงไปตามสภาพสังคมที่มนุษย์ต่างต้องการความรวดเร็วและความสะดวกสบายในการดำเนินชีวิต อินเทอร์เน็ตและเทคโนโลยีจึงเป็นเครื่องมือสำคัญในการสนองความต้องการดังกล่าวให้กับคนในสังคม เช่นเดียวกันกับรูปแบบการบริโภคอาหารที่มีการเปลี่ยนแปลงไปตามสภาพสังคมมนุษย์ โดยแรกเริ่มเดิมทีนั้นผู้บริโภคนิยมประกอบอาหารเพื่อรับประทานเองที่บ้านหรือบริโภคอาหารโดยการเข้ารับบริการที่ร้านอาหารโดยตรง ซึ่งรูปแบบการบริโภคแบบที่ผ่านมานั้นย่อมมีค่าใช้จ่ายส่วนอื่นเพิ่มเติม เช่นค่าใช้จ่ายในการเดินทางเป็นต้น รวมทั้งการบริโภคในวิถีแบบเก่าผู้บริโภคจำเป็นต้องเสียเวลาทั้งในการประกอบอาหาร หรือ จำต้องใช้ระยะเวลาพอสมควรในการเข้ารับบริการที่ร้านอาหาร ซึ่งไม่สอดคล้องกับวิถีชีวิตในยุคปัจจุบันที่ต้องการความสะดวกรวดเร็วเป็นสำคัญ ดังนั้นผู้บริโภคจึงให้ความนิยมในการเลือกรับประทานอาหารในรูปแบบการให้บริการจัดส่งอาหารถึงบ้านหรือที่รู้จักกันในนาม DELIVERY (ดีลิเวอรี่) มากยิ่งขึ้น โดยในปัจจุบันนี้อินเทอร์เน็ตและเทคโนโลยีได้มีการพัฒนาเพื่ออำนวยความสะดวกและตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคในการเลือกรับประทานอาหารโดยการให้บริการจัดส่งอาหารถึงบ้านดังกล่าวได้รับการพัฒนาอยู่ในรูปแบบแอปพลิเคชันโดยผู้บริโภคสามารถเข้าถึงและใช้บริการผ่านทางสมาร์ตโฟน ซึ่งการใช้บริการสั่งอาหารผ่านระบบแอปพลิเคชันดังกล่าวนี้กำลังได้รับความนิยมเป็นอย่างมากในปัจจุบัน ดังจะเห็นได้ว่ามีผู้ประกอบการแอปพลิเคชันที่ให้บริการดังกล่าวอยู่หลายบริษัท เช่น ไลน์แมน แกร็บ หรือ ฟู้ดแพนด้า เป็นต้น การสั่งอาหารผ่านแอปพลิเคชันดังกล่าวนี้นี้ทำให้ผู้บริโภคได้รับความสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น และเป็นการประหยัดเวลาในดำเนินชีวิตท่ามกลางสังคมแห่งความเร่งรีบได้เป็นอย่างดี เมื่อรูปแบบความนิยมด้านการบริโภคของผู้บริโภคมีการเปลี่ยนแปลงไป ในทำนองเดียวกันในด้านของผู้ประกอบการร้านอาหารนั้นจึงจำเป็นต้องมีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการให้บริการให้มีความสอดคล้องกับความต้องการของผู้บริโภคด้วยเช่นกัน โดยผู้ประกอบการร้านอาหารจึงหันมาให้ความสำคัญกับการขยายช่องทางการขายเพื่อให้ครอบคลุมและสร้างรายได้เพิ่มเติมจากการให้บริการผ่านทางหน้าร้าน โดยเพิ่มช่องทางการขายสินค้าจำพวกอาหารและเครื่องดื่มบนแอปพลิเคชัน

¹บทความนี้เรียบเรียงจากการค้นคว้าอิสระ เรื่อง ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจให้บริการส่งอาหารถึงบ้านผ่านแอปพลิเคชัน โดยมีอาจารย์ที่ปรึกษา คือ รองศาสตราจารย์ประเสริฐ ตันศิริและคณะกรรมการสอบ คือ รองศาสตราจารย์ ดร.กัลยา ตันศิริ และรองศาสตราจารย์สุรินทร์ รัตนวรท

²นักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ชั้นที่ให้บริการจัดส่งอาหารถึงบ้านดังกล่าว โดยการเข้าร่วมเป็นพันธมิตรกับผู้ประกอบการแอปพลิเคชัน ทั้งนี้เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคอีกทั้งการช่องทางการขายสินค้าผ่านทางแอปพลิเคชัน ดังกล่าวนี้นี้เป็นการเพิ่มช่องทางการในการให้บริการและการเข้าถึงสินค้าของผู้บริโภค เนื่องจากพบว่า ปัจจุบันนี้พฤติกรรมของคนไทยมีการใช้สมาร์ตโฟนมากถึง 44 ล้านคน หรือประมาณร้อยละ 70 ของจำนวนประชากรทั้งหมด และใช้เวลากับหน้าจอสมาร์ตโฟนเฉลี่ยสูงถึงวันละ 234 นาที หรือประมาณ 4 ชั่วโมง แสดงให้เห็นถึงพฤติกรรมการใช้งานสมาร์ตโฟนที่เพิ่มขึ้นอย่างเป็นนัยยะสำคัญ โดยการส่งผ่านข้อมูลข่าวสารของคนส่วนใหญ่ถูกย้ายมาใช้งานบนสมาร์ตโฟนเป็นหลัก รวมทั้งธุรกิจสั่งซื้ออาหารออนไลน์ (Online Food Delivery)

การสั่งอาหารส่งถึงบ้านโดยใช้แอปพลิเคชัน คือ บริการรับส่งอาหารผ่านแอปพลิเคชันผู้ใช้บริการส่งข้อมูลความต้องการผ่านแอปพลิเคชัน แจ้งไปยังร้านอาหารเพื่อดำเนินการจัดเตรียมอาหารหลังจากนั้นพนักงานไปรับ อาหารจากร้านอาหาร ตามที่ ผู้ขอ รับบริการแจ้งไว้ แล้วนำมาส่งให้กับผู้ขอรับบริการตามสถานที่ที่ได้แจ้งไว้ โดยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ถูกออกแบบให้รองรับการทำงานหรือกิจกรรมหลายด้านเพื่อประโยชน์ของผู้บริโภคทางโทรศัพท์มือถือแบบสมาร์ตโฟน โดยมีแอปพลิเคชันที่เป็นตัวกลางระหว่างธุรกิจร้านอาหาร

ธุรกิจแอปพลิเคชันสั่งอาหาร (Food Delivery Application) เกิดขึ้นมากมาย ได้แก่ แกร็บฟู้ด (Grab Food) ไลน์แมน (Lineman) ฟู้ดแพนด้า (Foodpanda) ลาล่ามูฟ (Lalamove) เก็ท (GET) นาว (NOW) เป็นต้น ซึ่งมีรูปแบบการประกอบธุรกิจที่ไม่แตกต่างกันมากนัก คือ “ ผู้ให้บริการแอปพลิเคชัน ” เป็นเจ้าของโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ถูกออกแบบให้รองรับการทำงานหรือกิจกรรมหลายด้านเพื่อประโยชน์ของผู้บริโภคทางโทรศัพท์มือถือแบบสมาร์ตโฟนหรือบนแพลตฟอร์มแอปพลิเคชัน โดยจะทำการรวบรวมข้อมูลของร้านอาหารหรือผู้ขายอาหารเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ และทำหน้าที่ในการโฆษณาสินค้าหรือการส่งเสริมทางการตลาดแทน ซึ่งจะทำให้ร้านค้ามีโอกาสได้รับการเข้าถึงและเป็นที่รู้จักในวงกว้างมากขึ้น ขยายฐานลูกค้าได้กว้างมากขึ้น โดยไม่มีต้นทุน หรือมีต้นทุนในการดำเนินการที่น้อยกว่าการใช้วิธีการทางการตลาดในรูปแบบเดิม นอกจากนั้น ยังทำหน้าที่เป็นสื่อกลางติดต่อระหว่างผู้บริโภค ร้านอาหาร และผู้ขนส่งหรือพนักงานขับรถ โดยผู้ให้บริการแอปพลิเคชัน จะได้รับค่าคอมมิชชั่นประมาณร้อยละ 10 ถึงร้อยละ 15 ของราคาค่าขนส่งจากผู้ขนส่งและได้ค่าตอบแทนจากร้านอาหารที่เข้าร่วมอีกร้อยละ 30 - 35 ของราคาค่าอาหาร ซึ่งเมื่อรวมกันแล้วก็หมายความว่า ผู้ให้บริการแอปพลิเคชันจะได้รับค่าตอบแทนเฉลี่ยอยู่ที่ ร้อยละ 40 ถึงร้อยละ 45 ต่อการสั่งอาหาร 100 บาท ทั้งนี้ยังไม่รวมค่าบริการอื่น ๆ ที่ผู้ให้บริการแอปพลิเคชันเรียกเก็บเพิ่มเติมจากผู้บริโภค เช่น ค่าให้บริการนอกเวลา ค่าบริการสำหรับการส่งสินค้าในปริมาณน้อย เป็นต้น ซึ่งรูปแบบการทำสัญญาระหว่างผู้ประกอบการธุรกิจนี้มีลักษณะเป็นสัญญาสำเร็จรูป ที่ผู้ให้บริการแอปพลิเคชันกำหนดข้อสัญญาส่วนใหญ่ไว้เป็นที่เรียบร้อยแล้ว โดยเนื้อหาของข้อสัญญามักจะอยู่ในอยู่ในรูปแบบเดียวกัน คู่สัญญาอีกฝ่ายไม่สามารถแก้ไขเนื้อหาหรือต่อรองเปลี่ยนแปลงใดใดในสัญญาดังกล่าวได้ ไม่

สามารถที่จะคัดถอนข้อสัญญาหรือไม่ยอมผูกพันตามข้อสัญญาข้อหนึ่งข้อใดที่เห็นว่าไม่เป็นธรรมได้ โดยคู่สัญญาทำได้แต่เพียงแต่เดิมรายละเอียดอันเป็นข้อมูลพื้นฐานของตนลงในสัญญาเพียงเท่านั้น จึงเห็นได้ว่าสัญญาดังกล่าวนี้นี้เป็นการเปิดโอกาสให้ฝ่ายที่มีอำนาจต่อรองเหนือกว่าทำสัญญาในลักษณะที่เอารัดเอาเปรียบคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง

จากการศึกษากฎหมาย ที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจให้บริการจัดส่งอาหารถึงบ้านผ่านแอปพลิเคชันของประเทศไทย กล่าวคือ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ.2540 พระราชบัญญัติว่าด้วยราคาสินค้าและบริการ พ.ศ.2542 กฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารสำหรับรถจักรยานยนต์สาธารณะ ทำให้ทราบว่า พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 4 กำหนดความหมายของรถจักรยานยนต์สาธารณะไว้ว่า หมายถึง รถจักรยานยนต์ที่ให้บริการรับจ้างบรรทุกคนเท่านั้น จึงทำให้ผู้ให้บริการขนส่งอาหารซึ่งใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะหลักในการดำเนินการไม่อยู่ในความหมายของคำว่ารถจักรยานยนต์สาธารณะ นอกจากนั้นเมื่อพิจารณาตามพระราชบัญญัติพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้ให้คำนิยามของคำว่า “การรับจัดการขนส่ง” หมายความว่า การรับจัดการขนส่งโดยทำหน้าที่ในการรับจ้างรวบรวมคน สัตว์หรือสิ่งของ และจัดให้บุคคลอื่นซึ่งเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งทำการขนส่งจากที่แห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่งในความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่ง จึงทำให้การดำเนินการของผู้ให้บริการแอปพลิเคชันนี้นั้นอยู่ในรูปแบบอันอยู่ในความหมายดังกล่าวนี้ด้วย เพราะการประกอบกิจการดังกล่าวมีลักษณะเป็นการจัดการขนส่งสิ่งของจึงเป็นการรับจัดการขนส่งตามความหมายในกฎหมายดังกล่าว

จากการศึกษาประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เห็นได้ว่า ผู้ให้บริการขนส่งอยู่ในฐานะผู้ทำความตกลงกับผู้ขนส่งเพื่อให้ขนส่งไปนั้น เรียกว่า “ผู้ส่ง” หรือ ผู้ตราส่ง โดยบุคคลผู้ซึ่งเขาส่งของไปถึงนั้น เรียกว่า “ผู้รับตราส่ง” ส่วนค่าตอบแทนที่ผู้ขนส่งได้รับนั้น เรียกว่า บำเหน็จอันจะต้องจ่ายให้เพื่อการขนส่งของนั้น เรียกว่า “ค่าระวางพาหนะ”และยังอยู่ในฐานะตัวแทนของผู้ให้บริการแอปพลิเคชันเพราะไม่เพียงแต่ชี้ช่องให้ทำสัญญาขนส่งเท่านั้น แต่ยังมีอำนาจในการกำหนดค่าตอบแทน โบนัส และอำนาจในการรับประกันการทำงาน มีการจัดสวัสดิการบางประการให้ผู้ขนส่ง ส่วนนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการแอปพลิเคชันกับร้านค้าหรือผู้ประกอบการขายอาหารมีลักษณะเป็นนายหน้า เนื่องจากเป็นบุคคลที่ชี้ช่องหรือจัดการให้บุคคลสองฝ่าย คือ ผู้ประกอบการร้านอาหารและผู้บริโภคได้เข้าทำสัญญาซื้อขายกัน ซึ่งข้อตกลงในสัญญาระหว่างผู้บริโภคกับผู้ประกอบการธุรกิจการค้าหรือวิชาชีพ หรือในสัญญาสำเร็จรูป หรือในสัญญาขายฝากที่ทำให้ผู้ประกอบการการค้าหรือวิชาชีพ หรือผู้กำหนดสัญญาสำเร็จรูป หรือผู้ซื้อฝากได้เปรียบคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งเกินสมควรเป็นข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรมและให้มีผลบังคับได้เพียงเท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณีเท่านั้น ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 ส่วนการกำหนดอัตราผลประโยชน์ตอบแทนค่าบริการ เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการว่าด้วยราคาสินค้าและ

บริการ ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยราคาสินค้าและบริการ พ.ศ.2542 ทั้งในเรื่องเงื่อนไขในการแสดงราคาสินค้าหรือบริการ ซึ่งในปัจจุบันให้บริการจัดส่งอาหารถึงบ้านผ่านแอปพลิเคชันดังกล่าวยังไม่มีมาตรการใดๆที่เกี่ยวข้องมาบังคับใช้

จากการศึกษากฎหมายเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจให้บริการส่งอาหารถึงบ้านผ่านแอปพลิเคชันของประเทศสหรัฐอเมริกา พบว่ามลรัฐนิวยอร์ก มีการออกข้อบัญญัติเพื่อควบคุมการให้บริการแอปพลิเคชันสำหรับการจัดส่งอาหารถึงบ้าน โดยกำหนดเงื่อนไขว่าค่าใช้จ่ายที่สามารถเรียกเก็บจากร้านอาหารซึ่งเป็นพันธมิตรนั้นสามารถเรียกเก็บได้ในอัตราไม่เกิน ร้อยละ 10 ของราคาค่าอาหาร และร้านอาหารต้องมีมาตรการที่เหมาะสมสำหรับการจัดส่งเพื่อป้องกันการปนเปื้อนก่อนที่จะเดินทางมาถึงผู้สั่งซื้อ เช่น ต้องการบรรจุภัณฑ์แบบฉนวนที่เห็นได้ชัด นอกจากนี้ กฎหมายเกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจให้บริการส่งอาหารถึงบ้านผ่านแอปพลิเคชันของมลรัฐแคลิฟอร์เนีย ประเทศสหรัฐอเมริกายังมีกฏออกกฎหมายที่เกี่ยวข้องอันได้แก่พระราชบัญญัติการส่งอาหารอย่างเป็นธรรมโดยกำหนดให้ผู้ให้บริการขนส่งอาหาร แบ่งปันข้อมูลที่เกี่ยวข้องลูกค้าให้กับทางร้านอาหารที่ให้บริการ ซึ่งรวมถึงชื่อลูกค้าที่อยู่อีเมลหมายเลขโทรศัพท์และที่อยู่จัดส่ง โดยร้านอาหารสามารถขอข้อมูลเหล่านี้จากผู้ให้บริการจัดส่งได้หนึ่งครั้งต่อปีอีกด้วย

จากการศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจให้บริการส่งอาหารถึงบ้านผ่านแอปพลิเคชันทำให้เห็นว่า ธุรกิจให้บริการจัดส่งอาหารถึงบ้านผ่านแอปพลิเคชัน ยังมีปัญหาข้อกฎหมายอันควรพิจารณาอยู่หลายประการ ดังนี้

ประการแรก ปัญหาเกี่ยวกับข้อสัญญาระหว่างผู้ประกอบการร้านอาหารกับผู้ประกอบธุรกิจให้บริการส่งอาหารผ่านแอปพลิเคชัน กล่าวคือข้อสัญญาระหว่างผู้ประกอบการร้านอาหารกับผู้ประกอบธุรกิจขนส่งอาหารผ่านแอปพลิเคชันนั้นอยู่ในรูปแบบของสัญญาสำเร็จรูปชนิดหนึ่ง ซึ่งฝ่ายผู้ประกอบธุรกิจให้บริการแอปพลิเคชันเป็นผู้กำหนดเงื่อนไขและสาระสำคัญไว้ล่วงหน้า นิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการแอปพลิเคชันกับผู้ประกอบกิจการร้านอาหารนั้น มีลักษณะเป็นการที่ผู้ให้บริการแอปพลิเคชันทำหน้าที่ในการรวบรวมข้อมูลร้านอาหารหรือข้อมูลของผู้ประกอบการร้านอาหารไว้ในแพลตฟอร์มซึ่งอยู่ในรูปแบบแอปพลิเคชันเพื่อทำการเสนอขายอาหารหรือเครื่องดื่มให้กับผู้บริโภคที่ใช้งานผ่านแอปพลิเคชันดังกล่าว รวมทั้งมีการทำโฆษณาให้แก่ร้านอาหารบางร้านตามเงื่อนไขที่กำหนดขึ้นในสัญญา โดยนำคำสั่งซื้อจากผู้บริโภคส่งมายังร้านอาหาร และดำเนินการจัดหาผู้ขนส่งไปรับอาหารดังกล่าวและจัดส่งยังผู้บริโภค โดยผู้ให้บริการแอปพลิเคชันจะได้รับประโยชน์ตอบแทนในอัตรา ร้อยละ 30- 35 ของราคาอาหาร เห็นได้ว่าเป็นค่าตอบแทนที่ผู้ให้บริการแอปพลิเคชันได้รับนั้นมีอัตราสูงเกือบครึ่งหนึ่งของราคาค่าอาหารอัตราบ่งชี้ดังกล่าวนี้ถือเป็นต้นทุนเพิ่มเติมสำหรับการขายอาหาร อันเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้ผู้ประกอบการร้านอาหารจำต้องปรับขึ้นราคาค่าอาหารดังกล่าวผันแปรตามต้นทุนที่เพิ่มขึ้นเพื่อให้กิจการยังคงสามารถดำเนินต่อไปได้ ด้วยเหตุนี้เองจึงควรมีการควบคุมราคาค่าบริการหรือควบคุมอัตราเรียกเก็บบ่งชี้ของผู้ให้บริการแอปพลิเคชันให้อยู่ในอัตราที่เหมาะสม เพื่อไม่เป็นการผลักภาระให้กับผู้บริโภคที่ต้องรับภาระ

ค่าอาหารที่สูงขึ้น ซึ่งเป็นอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการว่าด้วยสินค้าและบริการ ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยราคาสินค้าและบริการ พ.ศ. 2542 ที่จะกำหนดราคารับบริการดังกล่าวให้เหมาะสมและเป็นธรรม ทั้งในเรื่องของจำนวนและความเหมาะสมรวมถึงวิธีการคิดราคา เพื่อสร้างผลประโยชน์อย่างสมดุลให้เกิดขึ้นกับทั้งสองฝ่ายและไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อผู้บริโภค นอกจากนั้น ยังควรมีการควบคุมสัญญาระหว่างผู้ประกอบการร้านอาหารกับผู้ประกอบการธุรกิจให้บริการแอปพลิเคชันให้มีความเป็นธรรม

นอกจากนั้น ผู้ให้บริการแอปพลิเคชันจะต้องจัดส่งข้อมูลทางการตลาดและพฤติกรรมของลูกค้าให้แก่ร้านอาหารด้วยเช่นเดียวกันในด้านของผู้ให้บริการร้านอาหารก็จำเป็นต้องมีมาตรการที่เหมาะสมสำหรับการจัดส่งเพื่อป้องกันการปนเปื้อนของอาหาร เช่น บรรจุภัณฑ์ป้องกันการรั่วซึม ซึ่งสอดคล้องคล้อยคลึงกับกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา

ประการที่สอง ประเทศไทยมีพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นกฎหมายที่ใช้เป็นเครื่องมือหลักที่สำคัญในการการจราจรหรือการควบคุมการขนส่งทางถนนของรัฐ ซึ่งจากการศึกษากฎหมายฉบับนี้พบว่าในมาตรา 5 (2)(ค) มิให้นำพระราชบัญญัตินี้มาบังคับใช้กับรถจักรยานยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ซึ่งในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 4 วรรคเจ็ดได้ให้ความหมายของคำว่า “รถจักรยานยนต์” ไว้หมายความว่า รถจักรยานยนต์ที่ใช้รับจ้างบรรทุกคนโดยสารแต่ไม่รวมรวมถึงรถจักรยานยนต์ที่มีพ่วงข้างและรถจักรยานยนต์ที่ติดเครื่องยนต์ จากคำจำกัดความในมาตรา 4 วรรคเจ็ดจะเห็นได้อย่างชัดเจนว่าการขนส่งสินค้าของผู้ให้บริการขนส่งอาหารเป็นการใช้รถจักรยานยนต์ขนส่งสินค้าไม่ใช่การขนส่งบรรทุกคนโดยสารจึงทำให้ผู้ให้บริการขนส่งอาหารไม่อยู่ในบังคับที่จะต้องขออนุญาตใบขับขี่แบบสาธารณะ โดยเมื่อพิจารณาถึง ความหมายของคำว่า “รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล” ซึ่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 4 วรรคหก หมายความว่า รถยนต์ที่มีได้ใช้รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร ดังนั้น การขนส่งสินค้าของผู้ให้บริการขนส่งอาหาร จึงถือว่าเป็นการใช้รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลและขอรับใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับมาตรการในการควบคุมดูแลผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างขนส่งผู้โดยสารสาธารณะซึ่งจะต้องมีการขอใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะและจะต้องมีการนำเอกสารการตรวจสอบประวัติอาชญากรรมมาขึ้นประกอบ ซึ่งผู้ขนส่งเป็นบุคคลที่มีใกล้ชิดกับผู้บริโภคด้วยเหตุที่ว่าผู้ขนส่งดังกล่าวสามารถเข้าถึงข้อมูลส่วนตัวของผู้บริโภคเช่น เบอร์โทรศัพท์ส่วนตัว และสามารถเข้าถึงที่พักอาศัยของผู้บริโภคได้ ดังนั้นจึงควรมีการตรวจสอบประวัติอาชญากรรมเพื่อป้องกันปัญหาอาชญากรรมและความไม่สงบเรียบร้อยที่อาจจะเกิดขึ้นกับผู้บริโภคเช่นเดียวกันกับการขอใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ

การกำหนดให้ผู้ให้บริการขนส่งอาหารต้องมีใบขับขี่สาธารณะ โดยให้ถือว่าการให้บริการของผู้ให้บริการขนส่งอาหารเป็นไปในลักษณะเดียวกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะย่อมส่งผลดีในแง่ของการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมที่อาจมีขึ้นได้ โดยสามารถนำบทบัญญัติที่มีอยู่ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ในส่วนที่เกี่ยวข้องดังกล่าวมาบังคับใช้ได้กับกรณีผู้ให้บริการขนส่งอาหาร อีกทั้งยัง

สามารถออกกฎหมายสำหรับการควบคุมราคาค่าขนส่งได้โดยสามารถตรากฎกระทรวงเพื่อควบคุมราคาค่าขนส่งให้เหมาะสมเป็นธรรม เช่นเดียวกันกับการขนส่งโดยจักรยานยนต์สาธารณะ

นอกจากนั้น ควรมีการควบคุมมาตรฐานในด้านสุขอนามัยในการให้บริการของผู้ขนส่งอาหาร โดยควรจะต้องตรวจสอบประวัติ ตรวจสอบสุขภาพอย่างละเอียดว่าไม่เป็นโรคติดต่อร้ายแรง ไม่เป็นพาหะนำโรค และสวมใส่เครื่องแต่งกายที่สะอาด เป็นระเบียบและปลอดภัยเหมาะสมกับรูปแบบของการให้บริการที่มีลักษณะคล้ายคลึงใกล้เคียงกับผู้ที่มีหน้าที่สัมผัสอาหาร โดยเห็นว่าผู้ให้บริการขนส่งอาหารนั้นควรต้องผ่านการอบรมหลักสูตรสุขาภิบาลอาหารสำหรับผู้สัมผัสอาหารจากหน่วยงานจัดการอบรมที่กำหนด จะต้องตรวจสอบบรรจุภัณฑ์เพื่อรับประกันคุณภาพอาหารทันทีหลังได้รับจากร้านอาหาร เช่น ความสะอาด สภาพอาหารบรรจุอยู่ในภาชนะที่มีสภาพดี ไม่ชำรุดและจะต้องมีบัตรประจำตัวส่วนบุคคลสำหรับผู้ให้บริการ มีใบอนุญาตขับขี่ และมีประกันภัยที่ถูกต้องตามกฎหมาย พร้อมให้ตรวจสอบได้ตลอดเวลาในการปฏิบัติหน้าที่

ประการที่สาม ปัญหาเกี่ยวกับการควบคุมราคาค่าบริการซื้ออาหารและค่าบริการขนส่งอาหาร กล่าวคือ ไม่มีกฎหมายควบคุมราคาค่าซื้ออาหารและค่าขนส่งซึ่งเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับค่าขนส่งคนโดยสารมีการควบคุมราคาค่าบริการ ตามกฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารสำหรับรถจักรยานยนต์สาธารณะ พ.ศ. 2559 กำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารสำหรับรถจักรยานยนต์สาธารณะ โดยกำหนดให้ ระยะทาง 2 กิโลเมตรแรก ต้องคิดราคาไม่เกิน 25 บาท กิโลเมตรต่อ ๆ ไปไม่เกิน กิโลเมตรละ 5 บาท และหากระยะทางเกินกว่า 5 กิโลเมตรขึ้นไป แต่ไม่เกิน 15 กิโลเมตร ตั้งแต่กิโลเมตรแรกจนถึงสิ้นสุดการรับจ้างต้องไม่เกินกิโลเมตรละ 10 บาท และหากระยะทางเกิน 15 กิโลเมตรขึ้นไป ให้ผู้ขับรถและคนโดยสารตกลงกันก่อนทำการจ้าง หากไม่ตกลงกันก่อนทำการจ้าง อัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสาร ตั้งแต่กิโลเมตรแรกจนถึงสิ้นสุดการรับจ้างต้องไม่เกินกิโลเมตรละ 10 บาท

ผู้ให้บริการแอปพลิเคชันในฐานะผู้ที่ได้รับผลประโยชน์จากการซื้อขายอาหารและการขนส่งอาหาร ซึ่งได้รับประโยชน์ดังกล่าวในอัตราส่วนที่มากถึง ร้อยละ 45 ของราคาอาหารและค่าขนส่งจึงควรมีการกำหนดเงื่อนไขในสัญญาในลักษณะของการคุ้มครองผู้บริโภค ทั้งในเรื่องของราคาการเสนอขายเพื่อไม่ให้เกิดภาระกับผู้บริโภคมากเกินไป จึงควรมีการคิดราคาค่าขนส่งคนโดยสารมีความชัดเจนแน่นอนมีมาตรฐานเหมือนการขนส่งคนโดยสารและแยกค่าบริการซื้ออาหารออกจากค่าขนส่งให้ชัดเจน

ประการที่สี่ ปัญหาเกี่ยวกับความรับผิดชอบผู้ประกอบการให้บริการส่งอาหารถึงบ้านผ่านทางแอปพลิเคชันต่อผู้บริโภค กล่าวคือ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ไม่ใช่ว่าบังคับกับรถจักรยานยนต์ และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 4 ไม่ถือว่าการให้บริการขนส่งอาหารไม่ใช่รถจักรยานยนต์สาธารณะ จึงทำให้นิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการแอปพลิเคชันกับผู้บริโภคนั้นไม่มีความชัดเจนแน่นอนเนื่องจากผู้ให้บริการแอปพลิเคชันมีการระบุในข้อสัญญาในทำนองที่ว่า “ไม่ก่อให้เกิดสัญญาหุ้นส่วน หรือ

ตัวแทน ” หรือ ผู้ให้บริการขนส่ง (Rider) ขึ้นตรงกับผู้ส่งสินค้าโดยตรงและดำเนินการในฐานะเป็นผู้รับจ้างอิสระ โดยไม่ได้อยู่ภายใต้การว่าจ้างของผู้ให้บริการแอปพลิเคชัน”

เมื่อพิจารณาถึงเจตนาที่แท้จริงของกลุ่มสัญญาตามหลักความศักดิ์สิทธิ์ของการแสดงเจตนาซึ่งสัญญาที่จะก่อให้เกิดหนี้ทางกฎหมายได้ต้องมาจากความยินยอมของกลุ่มและกฎหมายก็มีหน้าที่ในอันที่จะบังคับให้เป็นไปตามเจตนาของกลุ่ม จึงย่อมเข้าใจได้ว่า ผู้ให้บริการแอปพลิเคชันได้มอบหมายให้ผู้ให้บริการขนส่ง (Rider) กระทำการแทนตน ในลักษณะตัวการตัวแทน โดยพิจารณาจากเหตุผลดังต่อไปนี้

1) ผู้ให้บริการขนส่ง (Rider) มิได้มีนิติสัมพันธ์โดยตรงกับร้านอาหารหรือผู้ส่งอาหาร โดยมีหน้าที่เพียงแค่ไปรับอาหารและจัดส่งอาหารตามความประสงค์ของผู้ให้บริการแอปพลิเคชันที่ได้รับคำสั่งจากลูกค้าหรือผู้บริโภคร ที่เป็นผู้ส่งอาหารและเป็นกิจการที่ตัวการจะต้องกระทำต่อบุคคลที่สามและมีการแสดงออกอย่างชัดเจนด้วยการใส่เสื้อซึ่งมีเครื่องหมายการค้าของผู้ให้บริการแอปพลิเคชันดำเนินการต่าง ๆ ในนามของผู้ให้บริการแอปพลิเคชัน จึงมีลักษณะเป็นตัวการตัวแทน และเมื่อเทียบกับคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3116/2523 ซึ่งได้วินิจฉัยไว้ว่า จำเลยที่ 2 ดำเนินกิจการตามวัตถุประสงค์ของตน โดยยอมให้จำเลยที่ 1 นำรถแท็กซี่ออกวิ่งรับคนโดยสารในนามสหกรณ์แท็กซี่อิสระ จำกัด ซึ่งเป็นชื่อของจำเลยที่ 2 โดยจำเลยที่ 2 มีผลประโยชน์จากสมาชิกที่นำรถเข้าวิ่งร่วม เท่ากับ เชิดให้จำเลยที่ 1 เป็นตัวแทนของจำเลยที่ 2 จำเลยที่ 2 จึงต้องร่วมรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก ผู้ทุจริตเสมือนว่าจำเลยที่ 1 เป็นตัวแทนของตนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 821 เมื่อจำเลยขับรถไปกระทำละเมิดอันจะต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่โจทก์ จำเลยที่ 2 ต้องร่วมรับผิดชอบ

2) ในกรณีที่มีปัญหาเกิดขึ้นกับผู้บริโภค ผู้บริโภคใช้สิทธิเรียกร้องต่าง ๆ โดยตรงจากผู้ให้บริการแอปพลิเคชันไม่ได้ติดต่อผ่านทางร้านอาหารหรือผู้ขนส่ง

3) ไม่ได้มีลักษณะเป็นการจ้างแรงงานเนื่องจากผู้ขนส่ง (Rider) ไม่ต้องอยู่ภายใต้บังคับบัญชาของผู้ให้บริการแอปพลิเคชัน และยังมีอำนาจตัดสินใจว่าจะปฏิเสธไม่ให้บริการลูกค้ารายใดหรือไม่ก็ได้อีกด้วย

4) ผู้ให้บริการแอปพลิเคชันมีการให้ส่วนลดและสิทธิประโยชน์ต่างๆ กับผู้ใช้บริการแอปพลิเคชัน จากเหตุผลข้างต้น จะเห็นได้ว่า ผู้บริโภคต้องการทำสัญญาซื้อขายอาหารจากร้านอาหาร โดยใช้บริการต่าง ๆ และมุ่งที่จะทำนิติกรรมใด ๆ โดยมีประสงค์ที่จะผูกพันกับผู้ให้บริการแอปพลิเคชันโดยตรง ดังนั้นการที่ ผู้ให้บริการแอปพลิเคชันได้จัดทำสัญญาสำเร็จรูปโดยมีข้อกำหนดการยกเว้นความรับผิดชอบของตนเองไว้หลายประการ เช่น ไม่รับผิดชอบหรือรับผิดชอบในการกระทำหรือไม่กระทำการใด ๆ ของผู้ส่งสินค้า” หรือข้อกำหนดที่ให้ “ผู้ให้บริการขนส่ง (Rider) ” ตกลงเป็นผู้รับผิดชอบในค่าใช้จ่าย ความเสียหาย หรือความสูญเสียที่เกิดจาก หรือเกี่ยวเนื่องกับการดำเนินการของบริการตามข้อร้องเรียนของผู้ส่งอาหารด้วยตัวเอง โดยผู้ให้บริการแอปพลิเคชันจะทำหน้าที่เป็นเพียงตัวกลางในการจัดการข้อเรียกร้องหรือข้อพิพาทที่เกิดจากการทำรายการระหว่างผู้ให้บริการขนส่ง (Rider) และผู้ส่งอาหารเท่านั้น ” จึงเป็นข้อสัญญาดังกล่าวมีลักษณะเป็นข้อสัญญาที่ผู้ให้บริการแอปพลิเคชันกำหนดขึ้นเพื่อยกเว้นความรับผิดชอบตามกฎหมายของตนเอง

จึงเป็นข้อตกลงระหว่างผู้ประกอบการค้า ซึ่งผู้ให้บริการแอปพลิเคชันเป็นผู้กำหนดสัญญาสำเร็จรูปนั้น ย่อมเป็นฝ่ายที่ได้เปรียบคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง คือ ผู้ให้บริการขนส่ง (Rider) เกินสมควรสัญญาดังกล่าวจึงเป็น ข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม ควรให้มีผลบังคับได้เพียงเท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณีเท่านั้น ตาม พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 มาตรา 4 วรรคสาม (1)จึงควรให้มีผลบังคับได้ เพียงเท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณีเท่านั้น เมื่อนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการแอปพลิเคชันกับผู้ ขนส่งอยู่ในรูปแบบของตัวการตัวแทน ดังนั้นผู้ให้บริการแอปพลิเคชันจึงต้องรับผิดชอบในความเสียหายใดๆที่ เกิดขึ้นกับผู้บริโภคโดยตรงในฐานะตัวการ

ผู้ให้บริการแอปพลิเคชันในฐานะผู้ที่ได้รับผลประโยชน์จากการซื้อขายอาหารและการขนส่งอาหาร ซึ่งได้รับประโยชน์ดังกล่าวในอัตราส่วนที่มากถึง ร้อยละ 45 ของราคาอาหารและค่าขนส่งจึงควรมีการ กำหนดเงื่อนไขในสัญญาในลักษณะของการคุ้มครองผู้บริโภค ทั้งในเรื่องของราคาการเสนอขายเพื่อไม่ให้ เกิดการกีดกันผู้บริโภคมากเกินไป

จากการศึกษาค้นคว้าและวิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจให้บริการส่ง อาหารถึงบ้านผ่านแอปพลิเคชันสามารถเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาดังต่อไปนี้

1. ปัญหาเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ประกอบการค้าให้บริการส่งอาหารถึงบ้านผ่านทางแอปพลิเคชัน ต่อผู้บริโภค

1.1 ควรมีการควบคุมสัญญาสำเร็จรูประหว่างผู้ให้บริการแอปพลิเคชัน กับ ผู้ให้บริการขนส่ง (Rider) และ สัญญาสำเร็จรูประหว่างผู้ให้บริการแอปพลิเคชัน กับ ร้านอาหาร ให้เกิดความชัดเจนและเป็น ธรรมกับทุกฝ่าย และห้ามมิให้มีการกำหนดเงื่อนไขเพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบและยกเว้นความรับผิดชอบของตนเอง

1.2 คณะกรรมการว่าด้วยสัญญา ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 จึงควรออก ประกาศเพื่อควบคุมสัญญาสำเร็จรูประหว่างผู้ให้บริการแอปพลิเคชัน กับผู้บริโภคให้มีความเป็นธรรม เหมาะสมและควบคุมราคาค่าบริการต่าง ๆ ไม่ให้มีการเรียกเก็บโดยอิสระในอัตราที่สูงเกินไป

2. ปัญหาเกี่ยวกับการควบคุมการให้บริการของผู้ให้บริการขนส่งอาหาร

2.1 ควรมีการแก้ไขพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 4 วรรค 7 จากเดิมซึ่งบัญญัติว่า “รถจักรยานยนต์สาธารณะ” หมายความว่า รถจักรยานยนต์ที่ไว้รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร แต่ไม่หมายความว่า รวมถึงรถจักรยานยนต์ที่มีพ่วงข้างและรถจักรยานยนต์ที่ติดเครื่องยนต์ โดยแก้ไขเป็นว่า “รถจักรยานยนต์ สาธารณะ” หมายความว่า รถจักรยานยนต์ที่ไว้รับจ้างบรรทุกคนและสินค้าเพื่อประโยชน์ทางการค้าแต่ไม่ หมายความว่ารวมถึงรถจักรยานยนต์ที่มีพ่วงข้างและรถจักรยานยนต์ที่ติดเครื่องยนต์”

2.2 ควรมีการกำหนดให้มีการออกใบกำกับของและใบตราส่งโดยมีรายละเอียดตามที่ประมวล กฎหมายแพ่งและพาณิชย์กำหนดไว้

2.3 กระทรวงสาธารณสุขควรมีการตรากฎกระทรวงเพื่อควบคุมมาตรฐานผู้ขนส่งอาหาร โดยมี รายละเอียดดังต่อไปนี้

- 1) ผู้ให้บริการขนส่งอาหารจะต้องตรวจสอบประวัติตรวจสอบสุขภาพอย่างละเอียดว่าไม่เป็นโรคติดต่อร้ายแรง ไม่เป็นพาหะนำโรค
- 2) ผู้ให้บริการขนส่งอาหารต้องตรวจสอบสุขภาพลักษณะทุกวัน มีการตรวจเล็บ ผม ผิวนั่งบริเวณมือและนิ้วทุกวัน เครื่องแต่งกายต้องสะอาด เป็นระเบียบและน่าเชื่อถือ
- 3) ผู้ให้บริการขนส่งอาหาร ต้องผ่านการอบรมหลักสูตรสุขาภิบาลอาหารสำหรับผู้สัมผัสอาหารจากหน่วยงานจัดการอบรมที่กำหนด
- 4) ผู้ให้บริการขนส่งอาหาร จะต้องตรวจสอบบรรจุภัณฑ์เมื่อรับสินค้า และคงไว้ซึ่งบรรจุภัณฑ์ที่ไม่ผ่านการจัดแ่งหรือชำรุดบกพร่องระหว่างจัดส่ง เพื่อรักษาไว้ซึ่งคุณภาพอาหาร
- 5) ผู้ให้บริการขนส่งอาหาร ต้องมีบัตรประจำตัวส่วนบุคคลสำหรับ ผู้ให้บริการ มีใบอนุญาตขับขี่ และมีประกันภัยที่ถูกต้องตามกฎหมาย พร้อมให้ตรวจสอบได้ตลอดเวลาในการปฏิบัติงาน

3. ปัญหาเกี่ยวกับการควบคุมราคาค่าบริการซื้ออาหารและค่าบริการขนส่งอาหาร

ควรมีการควบคุมราคาค่าบริการซื้ออาหารและค่าบริการขนส่งอาหาร โดยคณะกรรมการกลางว่าด้วยราคาสินค้าและบริการ กระทรวงพาณิชย์ ในการควบคุมราคาอัตราค่าบริการซื้ออาหารและค่าบริการขนส่งอาหารในลักษณะเดียวกับกฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารสำหรับรถจักรยานยนต์สาธารณะ พ.ศ. 2559 โดยกำหนดให้ ระยะทาง 2 กิโลเมตรแรก ต้องคิดราคาไม่เกิน 25 บาท กิโลเมตรต่อ ๆ ไปไม่เกินกิโลเมตรละ 5 บาท และหากระยะทางเกินกว่า 5 กิโลเมตรขึ้นไป แต่ไม่เกิน 15 กิโลเมตร ตั้งแต่กิโลเมตรแรกจนถึงสิ้นสุดการรับจ้างต้องไม่เกินกิโลเมตรละ 10 บาท และหากระยะทางเกิน 15 กิโลเมตรขึ้นไป ให้ผู้ขับรถและคนโดยสารตกลงกันก่อนทำการจ้าง หากไม่ตกลงกันก่อนทำการจ้าง อัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารตั้งแต่กิโลเมตรแรกจนถึงสิ้นสุดการรับจ้างต้องไม่เกินกิโลเมตรละ 10 บาท

4. ปัญหาเกี่ยวกับข้อสัญญาระหว่างผู้ประกอบการร้านอาหารกับผู้ประกอบธุรกิจให้บริการส่งอาหารผ่านแอปพลิเคชัน

4.1 ควรมีการควบคุมราคาค่าบริการ ซึ่งเป็นอำนาจของคณะกรรมการว่าด้วยสินค้าและบริการ ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยราคาสินค้าและบริการ พ.ศ. 2542 ที่จะกำหนดราคาค่าบริการดังกล่าวให้เหมาะสมและเป็นธรรม ทั้งในเรื่องของจำนวนและความเหมาะสมรวมถึงวิธีการคิดราคา เพื่อสร้างผลประโยชน์อย่างสมดุลให้เกิดขึ้นกับทั้งสองฝ่ายและไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อผู้บริโภค นอกจากนี้ ยังควรมีการควบคุมสัญญาระหว่างผู้ประกอบการร้านอาหารกับผู้ประกอบธุรกิจขนส่งอาหารผ่านแอปพลิเคชันให้มีความเป็นธรรมด้วย

4.2 ควรมีการควบคุมสัญญาระหว่างผู้ให้บริการแอปพลิเคชันและผู้ประกอบการร้านอาหารให้เกิดความชัดเจน โดยแยกค่านายหน้าในการเสนอขายสินค้าและค่าทำการตลาดประชาสัมพันธ์ออกจากกัน มีการกำหนดหน้าที่ในการทำการตลาดเสนอขายสินค้าที่ชัดเจนให้แก่ผู้ให้บริการแอปพลิเคชัน และกำหนด

หน้าที่ให้ผู้ให้บริการแอปพลิเคชันต้องส่งมอบข้อมูลทางการตลาด เช่น รายชื่อลูกค้า สถานที่ของลูกค้า อาหารที่ลูกค้าสั่ง ความถี่ในการสั่ง ความคิดเห็นและความพึงพอใจต่อรสชาติอาหารและบริการ รวมทั้งราคา ให้แก่ร้านอาหารเพื่อปรับปรุงคุณภาพพัฒนากิจการได้อย่างเหมาะสม

4.3 คณะกรรมการอาหารและยา ควรควบคุมมาตรฐานร้านค้าที่เสนอขายในแอปพลิเคชัน โดยกำหนดหน้าที่ให้ผู้ให้บริการแอปพลิเคชันจะต้องตรวจสอบผู้ผลิตให้ได้มาตรฐานในการผลิตอาหารรวมทั้งบรรจุภัณฑ์ ตามที่สำนักสุขาภิบาลอาหารและน้ำ กรมอนามัย กระทรวงสาธารณสุข กำหนดไว้ โดยควรตรากฎหมายเพื่อควบคุมการให้บริการแอปพลิเคชันขนส่งอาหารกับร้านอาหาร โดยกำหนดเงื่อนไขว่าค่าใช้จ่ายที่สามารถเรียกเก็บจากร้านอาหารซึ่งเป็นพันธมิตรได้นั้นควรอยู่ในอัตราไม่เกิน ร้อยละ 10 ของราคาอาหาร และร้านอาหารต้องมีมาตรการที่เหมาะสมสำหรับการจัดส่งเพื่อป้องกันการปนเปื้อนของอาหาร ในระหว่างการเดินทางมาถึงผู้บริโภค เช่น การใช้บรรจุภัณฑ์ที่ป้องกันการจัดแจง และใช้บรรจุภัณฑ์ที่ได้มาตรฐานและปลอดภัย

เอกสารอ้างอิง

แกร็บฟู้ด, เปรียบเทียบแอปฯ ขั้บรส่งอาหาร สมัครที่ไหนดี มีรายไ้เท่าไ้ห้ [Online]. Available

URL:<https://money.kapook.com/view211156.html>, 2020 (กรกฎาคม,10).

ไพฑิชาต เอกจริยกร. ตัวแทน นายหน้า. พิมพ์ครั้งที่ 15. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2562.

ภิเชก ชัยนิรันดร์. บันทึกความสำเร็จธุรกิจดอทคอม **e-Commerce Success Case**

Study มุมมองการตลาดและกรณีศึกษาเว็บไซต์ไทย. กรุงเทพฯ: พงษ์วรรณการพิมพ์, 2560.

รีวิวฟู้ดเดลิเวอรี่. จุดแข็งจุดอ่อนแต่ละแอปฯ พร้อมส่วนลดที่คุ้มห้ามพลาด [Online]. Available

URL: <https://www.shopback.co.th/foodpanda> , 2020 (กรกฎาคม, 10).

แอปพลิเคชันไลน์แมน.ข้อกำหนดเฉพาะเกี่ยวกับบริการจัดส่งอาหาร/สินค้าสะดวกซื้อ [Online].

Available URL:[https://terms2 . line.me/lineman_specific_terms_ food_convenience_2/sp?lang=th](https://terms2.line.me/lineman_specific_terms_food_convenience_2/sp?lang=th) ,2020 (มกราคม, 28).

Alicia Kelso and Julie Littman. **NYC Council introduces series of food delivery regulations**

[Online]. Available URL: <https://www.restaurantdive.com/news/nyc-council-introduces-series-of-food-delivery-regulations/573076/>,2020 (July,10).

California Wants to Stop Restaurant Delivery Apps from Holding Customer Data Hostage

[Online] Available URL: <https://thespoon.tech/california-wants-to-stop-restaurant-delivery-apps-from-holding-customer-data-hostage/>, 2020 (July,10).

California legislative information, Food delivery platforms [Online].Available URL:

http://leginfo.legislature.ca.gov/faces/billTextClient.xhtml?bill_id=201920200AB21492020 , 2020 (July,1).