

## บทที่ 2

### ความหมาย ประวัติความเป็นมา ความสำคัญ แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับ การให้บริการแท็กซี่ (Taxi) อุเบอร์ (Uber) และแกร็บ (Grab)

โดยปกติแล้วประชาชนทุกคนสามารถประกอบอาชีพโดยสุจริตตามหลักสิทธิเสรีภาพ โดยหลักดังกล่าวได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายรัฐธรรมนูญ ซึ่งรัฐไม่สามารถแทรกแซงได้ แต่หากรัฐเห็นว่า การประกอบอาชีพนั้นมีความจำเป็นที่จะต้องจัดระเบียบการประกอบอาชีพ รัฐก็สามารถออกกฎหมายคุ้มครองได้ เพื่อให้การประกอบอาชีพอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ตามเงื่อนไขของรัฐ ดังนั้น เพื่อให้เข้าใจถึงการควบคุมการดำเนินการให้บริการของแท็กซี่ (Taxi) อุเบอร์ (Uber) และแกร็บ (Grab) ซึ่งในบทนี้จึงต้องมีการกล่าวถึงความหมาย ประวัติความเป็นมา ความสำคัญ แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการให้บริการดังกล่าวต่อไป

#### 2.1 ความหมาย

ในการศึกษาตามหัวข้อนี้ จำเป็นต้องมีการศึกษาความหมายของการประกอบธุรกิจรถรับจ้างสาธารณะ ความหมายของรถแท็กซี่ (Taxi) อุเบอร์ (Uber) และแกร็บแท็กซี่ (Grab) และความหมายของผู้ให้บริการ ดังจะกล่าวต่อไป

##### 2.1.1 ความหมายของการประกอบธุรกิจรถรับจ้างสาธารณะ

ธุรกิจทุกประเภท ต่างมีหน้าที่ในการตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคในด้านต่าง ๆ เพื่อให้ผู้บริโภคได้รับ ความพอใจสูงสุด เกิดอรรถประโยชน์สูงสุด สามารถบำบัดความต้องการของผู้บริโภคได้อย่างสมบูรณ์ ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่จะต้องศึกษาความหมายของการประกอบธุรกิจรถรับจ้างสาธารณะ ดังจะกล่าวต่อไป

1) **ธุรกิจ (Business)** หมายถึง กิจกรรมทุกอย่างซึ่งมีความเกี่ยวพันในวงการของสถาบัน เพื่อที่จะจำหน่ายและให้บริการภายใต้กฎเกณฑ์ที่ได้กำหนดไว้ โดยมีความสัมพันธ์กับบริการอื่นและกลุ่มผู้ทำงานร่วมมือให้บริการถึงจุดหมายอันเดียวกัน คือ ความสำเร็จของหน่วยงาน

2) **การประกอบธุรกิจ** หมายถึง การผลิตสินค้าและบริการ และการนำสินค้าและบริการนั้นมาจำหน่ายให้แก่ผู้บริโภค ฉะนั้นถ้าการผลิตสินค้าหรือบริการนั้น ๆ ได้ถูกนำมาใช้บริโภคเอง ไม่ได้นำไปขายหรือจำหน่ายจึงเรียกว่า การอุปโภคบริโภค (Consumption) ของตนเอง แต่ถ้าการผลิตสินค้าและบริการได้ถูกนำไปขายหรือจำหน่ายต่อไปจึงเรียกว่า การค้า (Commences) / การประกอบธุรกิจ (Business Activities) โดยสรุปแล้วธุรกิจ เป็นกระบวนการดำเนินกิจกรรมทางด้านการผลิต การจำหน่าย และการให้บริการนั่นเอง<sup>1</sup>

3) **ความหมายของการขนส่ง (Definition Of Transportation)** ตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน คำว่า “ขน” หมายถึง การเอาสิ่งของจำนวนมาก บรรทุกหรือหามหามด้วยอาการใดๆ ก็ตาม จากแห่งหนึ่ง ไปอีกแห่งหนึ่ง คำว่า “ส่ง” หมายถึง การยื่นให้ ยื่นให้ถึงมือ พาไปให้ถึงที่ และ “ขนส่ง” หมายถึง ธุรกิจที่เกี่ยวกับการขนและส่ง

4) **ความหมายของการขนส่ง (Definition Of Transportation)** ตามพจนานุกรมไทยคำว่า “ขน” หมายถึง การนำเอาของหลายๆ จากที่แห่งหนึ่ง ไปไว้ในอีกแห่งหนึ่ง คำว่า “ส่ง” หมายถึง การยื่นให้ถึงมือ พาไปให้ถึงที่ และคำว่า “ขนส่ง” หมายถึง ธุรกิจเนื่องด้วยการนำไปและนำมา หรือ ขนและส่ง

5) **ความหมายของการขนส่ง** ตามสารานุกรมไทยคำว่า “การขนส่ง” การขนส่ง หมายถึง การเคลื่อนที่ของมนุษย์ สัตว์ สิ่งของ จากที่แห่งหนึ่ง ไปยังอีกแห่งหนึ่ง ตามความประสงค์ของมนุษย์

6) **ความหมายของการขนส่ง** ตามพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2497 ได้บัญญัตินิยามศัพท์ในมาตรา 4 ว่าการขนส่ง หมายความว่า “การลำเลียงหรือเคลื่อนย้ายบุคคลหรือสิ่งของด้วยอุปกรณ์การขนส่ง” เครื่องอุปกรณ์การขนส่ง หมายถึง ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง รวมทั้งเครื่องทุ่นแรงด้วยและในพระราชบัญญัตินี้และได้แบ่งลักษณะของการประกอบการขนส่งออกเป็น

“การขนส่งสาธารณะ” หมายความว่า การขนส่งเพื่อสินจ้างโดยไม่จำกัดเส้นทาง

“การขนส่งประจำทาง” หมายความว่า การขนส่งเพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่กำหนด

“การขนส่งส่วนบุคคล” หมายความว่า การขนส่งเพื่อกิจการค้าของตนเอง

“การรับจัดขนส่ง” หมายความว่า การรับจ้างรวบรวมบุคคล หรือสิ่งของและจัดให้บุคคลอื่นทำการขนส่งจากที่แห่งหนึ่ง ไปยังอีกแห่งหนึ่ง ในความรับผิดชอบของผู้จัดขนส่ง<sup>2</sup>

<sup>1</sup> ATOM. (2556). *ความหมายของธุรกิจบริการ*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://guru.sanook.com/25181/>. [2561, 15 เมษายน].

<sup>2</sup> มหาวิทยาลัยมหาสารคาม. (2557). *ความหมายของการขนส่ง*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://raungrut.sungkomonline.com>. [2561, 15 เมษายน].

7) การประกอบการขนส่งโดยสาร ความหมายคำว่า “ผู้ประกอบการขนส่งโดยสาร” หมายถึง ผู้ผลิตบริการขนส่งผู้โดยสารทางรถยนต์จะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลก็ได้เพื่อสนองความต้องการของผู้ใช้บริการเพื่อบำเหน็จทางการค้า โดยทั่วไปแบ่งผู้ประกอบการขนส่งโดยสารรถยนต์ออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่

7.1) ผู้ประกอบการขนส่งโดยสารสาธารณะ หมายถึงคำว่า “การขนส่งสาธารณะ” หมายความว่า การรับส่งผู้โดยสารเป็นการทั่วไปเป็นปกติธุระทั้งประจำเส้นทางและไม่ประจำเส้นทางเพื่อสินจ้างซึ่งมีความหมายดังนี้

7.2) การขนส่งประจำทาง หมายถึงการ ขนส่งสินค้าเพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่คณะกรรมการกำหนด หรือที่นิยมเรียกกันว่า รถเมล์ เป็นระบบขนส่งมวลชนระบบหนึ่งที่ทำให้บริการบนถนน โดยมีลักษณะเป็นรถขนาดใหญ่ที่บรรทุกผู้โดยสารเป็นจำนวนมาก โดยกำหนดเส้นทางและส่วนใหญ่เรียกชื่อเส้นทางเป็นตัวเลข เช่น สาย 1 สาย 2 และมีเก็บค่าโดยสารโดยวิธีต่าง ๆ กันไป จำนวนผู้โดยสารบนรถเมล์จะแตกต่างกันขึ้นอยู่กับขนาดของรถ ตัวอย่างเช่นในประเทศเยอรมันมีรถเมล์ที่ยาวที่สุดในโลกบรรทุกผู้โดยสารได้กว่า 200 คนรถโดยสารประจำทางมีเรียกกันหลายชื่อในประเทศไทยเช่น รถเมล์ รถทัวร์ รถสองแถว รถสองแถวใหญ่ หรือ รถสองแถวเล็ก หรือเรียกชื่อเฉพาะตามพื้นที่ เช่น รถสี่ล้อแดง เป็นชื่อเรียกทั้งรถโดยสารและรถรับจ้างในจังหวัดเชียงใหม่

7.3) การขนส่งไม่ประจำทาง หมายถึง การขนส่งเพื่อสินจ้างโดยไม่จำกัดเส้นทางและ ห้ามมิให้กระทำการขนส่งอันมีลักษณะเช่นเดียวหรือคล้ายกันหรือมีลักษณะเป็นการแย่งผลประโยชน์กับผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ในการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถโดยสารนั้น ยังได้มีการจำแนกลักษณะการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถโดยสารออกเป็น 4 ลักษณะ คือ

1) ลักษณะที่ 1 เพื่อการทัศนอาจร หมายความว่า การขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร เพื่อการ ท่องเที่ยวตามสถานที่ต่าง ๆ ในท้องที่ที่ได้รับอนุญาตให้ทำการขนส่งโดยมีรายละเอียดการท่องเที่ยวซึ่งกำหนดวัน เวลา การเดินทาง และค่าบริการไว้

2) ลักษณะที่ 2 เพื่อการบริหารธุรกิจ หมายความว่า การขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร ที่บริการระหว่างท่าอากาศยาน ท่าเรือ สถานีขนส่ง สถานีรถไฟ หรือแหล่งท่องเที่ยวกับโรงแรม ที่พักอาศัย ที่ทำการของผู้โดยสาร หรือที่ทำการของผู้บริการธุรกิจ ทั้งนี้ ภายในท้องที่ที่ได้รับอนุญาตให้ทำการขนส่ง โดยจัดเก็บค่าขนส่ง หรือค่าบริการอย่างอื่น ในการขนส่งตามอัตราที่กำหนด

3) ลักษณะที่ 3 เพื่อเหมาจ้าง หมายความว่า การขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่บริการเพื่อรับจ้างเหมาเป็นรายเที่ยว รายวันหรือรายเดือน โดยมีสัญญาเป็นลายลักษณ์อักษร

4) ลักษณะที่ 4 เพื่อการรับจ้าง หมายความว่า การขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่บรรทุกผู้โดยสารเกินเจ็ดคน แต่ไม่เกินเก้าคนเพื่อบริการรับจ้างไปยังจุดต่าง ๆ ในเขตเทศบาล เขตเมือง หรือชุมชนที่ได้รับอนุญาตให้ทำการขนส่งโดยการเหมาเป็นรายเที่ยว หรือรายบุคคล<sup>3</sup>

**8) ผู้ประกอบการขนส่งโดยสารตามสัญญา แบ่งตามความหมายที่ได้ศึกษาค้นคว้า ดังนี้**

8.1) เป็นสัญญาซึ่งคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งเรียกว่าผู้ขนส่ง ตกลงว่าจะทำการรับขนของหรือคนโดยสารจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง โดยเรียกค่าสินจ้างจากคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง ทั้งนี้ต้องเป็นไปตามการค้ำปกติของผู้ขนส่งด้วย<sup>4</sup>

8.2) สัญญาที่คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งเรียกว่าผู้ขนส่ง ตกลงว่าจะทำการรับขนของหรือคนโดยสารจากที่แห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่ง โดยเรียกค่าสินจ้างซึ่งเป็นค่าระวางพาหนะหรือโดยสารแล้วแต่กรณีจากคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งเรียกว่าผู้ส่งหรือผู้ตราส่ง ทั้งนี้ต้องเป็นการค้ำปกติของผู้ส่ง<sup>5</sup>

8.3) เป็นสัญญาซึ่งบุคคลหนึ่งเรียกว่าผู้ขนส่ง ตกลงกับผู้ส่งหรือคนโดยสารที่จะขนส่งของหรือคนโดยสารจากที่แห่งหนึ่งโดยได้รับค่าระวางพาหนะหรือค่าโดยสาร<sup>6</sup>

จากความหมายที่กล่าวมาดังกล่าวข้างต้นนั้น ผู้ประกอบการขนส่งโดยสารตามสัญญาพอสรุปได้ว่า ผู้ขนส่งที่ตกลงว่าจะรับขนส่งของหรือคนโดยสารจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง ซึ่งเป็นสัญญาที่มีคู่สัญญาอย่างน้อยสองฝ่าย ได้แก่ฝ่ายผู้รับขนและผู้ส่งเพื่อแลกกับบำเหน็จ

<sup>3</sup> กรมการขนส่งทางบก. (2559). *การขออนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://prachuab.dlt.go.th/>. [2561, 18 เมษายน]

<sup>4</sup> จิต เศรษฐบุตร. (2551). *ความรู้เบื้องต้นแห่งกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยเช่าทรัพย์ เช่าซื้อ จ้างแรงงาน จ้างทำของ และรับขน*. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 173.

<sup>5</sup> กมล สนธิเกษตริณ. (2528). *ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยจ้างแรงงานจ้างทำของและรับขน*. กรุงเทพฯ: สุทธสารการพิมพ์. หน้า 41.

<sup>6</sup> ไพทิจิต เอกจริยกร. (2547). *คำอธิบายกฎหมายแรงงาน จ้างทำของ รับขน ยืม ฝากทรัพย์*. กรุงเทพฯ: วิญญูชน. หน้า 208.

9) ผู้ประกอบการขนส่งโดยสารส่วนบุคคล หมายถึง การขนส่งเพื่อการค้าหรือธุรกิจของตนเองด้วยรถที่มีน้ำหนักเกินกว่าหนึ่งพันกิโลกรัม สำหรับการขนส่งส่วนบุคคลแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ การขนส่งส่วนบุคคลด้วยรถโดยสารและการขนส่งส่วนบุคคลที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของหลักฐานประกอบการขอรับรองบุคคลธรรมดาและห้างหุ้นส่วนสามัญ

จากการพิจารณาแล้วการให้บริการของ Taxi Uber และ Grab เป็นการให้บริการที่อยู่ในรูปแบบการขนส่งโดยสารสาธารณะ โดยการขนส่งนี้แบ่งออกเป็นสองประเภทคือการขนส่งแบบไม่ประจำทางและการขนส่งแบบประจำทาง ซึ่งการให้บริการของ Taxi Uber และ Grab จัดอยู่ในกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งโดยสารสาธารณะแบบไม่ประจำเส้นทางเพื่อรับจ้าง คือ การขนส่งผู้โดยสารที่บรรทุกผู้โดยสารเกินเจ็ดคน แต่ไม่เกินเก้าคนเพื่อบริการรับจ้างไปยังจุดต่าง ๆ ในเขตเทศบาล เขตเมือง หรือชุมชนที่ได้รับอนุญาตให้ทำการขนส่งโดยการเหมาเป็นรายเที่ยว หรือรายบุคคล ซึ่งผู้ที่สามารถประกอบธุรกิจการขนส่งโดยสารสาธารณะได้คือ ผู้ที่เป็นเจ้าของสถานประกอบการทั้งที่เป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคล และสหกรณ์

### 2.1.2 ความหมายของรถแท็กซี่ (TAXI)

โดยรวมแล้วแท็กซี่เป็นการให้บริการประเภทรถยนต์สาธารณะ ซึ่งจะต้องพิจารณาความหมายตามศัพท์ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีความสำคัญต่อการศึกษาวิจัยนี้ มีคำศัพท์ทั้งหมด 3 คำได้แก่ “รถ” “รถยนต์” “รถแท็กซี่” ซึ่งหากพิจารณาตามความหมายของคำดังกล่าวนี้ มีการให้ความหมายไว้ดังนี้

1) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 คำว่า รถ หมายความว่า ยานพาหนะทางบกทุกชนิด เว้นแต่รถไฟและรถราง ซึ่งชนิดของรถสามารถแยกออกเป็นชนิดต่างๆ ได้อีก เช่น รถจักรยานยนต์ รถจักรยาน รถลูกเข็น รถบรรทุก รถบรรทุกคน รถโดยสาร รถโรงเรียน รถโดยสารประจำทาง รถแท็กซี่ รถลากจูง รถพ่วง ซึ่งมีความหมายหรือคำจำกัดความที่แตกต่างกันออกไป

2) พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 คำว่า รถ หมายความว่า รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์และรถอื่นๆตามที่กำหนดในกฎกระทรวง (รถยนต์ รถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการ รถยนต์ส่วนบุคคล รถจักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์) ซึ่งมีความหมายหรือคำจำกัดความที่แตกต่างกันออกไป

3) พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 คำว่า รถ หมายความว่า ยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้ในการขนส่งทางบก ซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่นและหมายความรวมถึงรถพ่วงของรถนั้นด้วยทั้งนี้เว้นแต่รถไฟ

ดังนั้นคำว่า รถ หมายถึง รถทุกชนิดที่เราพบเห็นกันอยู่โดยทั่วไป เช่น รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์ และรถอื่นๆตามที่กระทรวงคมนาคมกำหนด นอกจากนั้นคำว่า รถ มีการกำหนดประเภทออกไปอีก เช่น

“รถยนต์” หมายถึง รถยนต์สาธารณะบริการและ รถยนต์ส่วนบุคคล คำว่า รถยนต์ส่วนบุคคล ถูกกำหนดประเภทตามการใช้งานให้ต่างออกไปอีก คือ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 แต่ไม่เกิน 12 หรือรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพัน กิโลกรัม ซึ่งมีได้ใช้เพื่อประกอบการขนส่งเพื่อสินจ้างตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

ส่วนคำว่า รถยนต์ หมายความว่า รถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการและรถยนต์ส่วนบุคคล โดยรถยนต์สาธารณะ ได้แก่ รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด (บรรทุกคนได้ไม่เกิน 7 คน) รถยนต์รับจ้าง (บรรทุกได้เกิน 7คน) ส่วนรถยนต์บริการ ได้แก่ รถยนต์บริการ รถยนต์บริการทัศนจรรถยนต์บริการให้เช่า และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน (รถเก๋ง) รถยนต์นั่งเกิน 7 คน (รถตู้) รถยนต์บรรทุกซึ่งไม่ได้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล (รถกระบะ)

ดังนั้น รถแท็กซี่ ตามความหมายพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 4 (24) ให้ความหมายของรถแท็กซี่ไว้ว่า รถแท็กซี่ หมายความว่า รถยนต์ที่ใช้รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน และหากพิจารณาตามความหมายของคำว่า รถ และ รถยนต์ และรถแท็กซี่ ตามที่กล่าวมาแล้วนั้น รถแท็กซี่ยังหมายถึงรถยนต์ที่เป็นรถยนต์ส่วนบุคคลที่ซึ่งเป็นรถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน โดยการนำรถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน มาใช้เป็นรถยนต์โดยสารแก่ผู้ให้บริการที่มีลักษณะเป็นการให้บริการสาธารณะที่เรียกว่า รถแท็กซี่ นั้นเอง อีกทั้งในปัจจุบันรถแท็กซี่ในประเทศไทยมีการนำมาตรค่าโดยสารมาติดตั้งเพื่อกำหนดราคาค่าโดยสาร ซึ่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 4 (27) ได้ให้ความหมายคำว่า มาตรแท็กซี่ หมายความว่า เครื่องแสดงอัตราค่าโดยสารของรถยนต์แท็กซี่โดยอาศัยเกณฑ์ระยะทางหรือเวลาการใช้รถแท็กซี่ หรือโดยอาศัยทั้งระยะทางและเวลาการใช้รถแท็กซี่ เช่นนี้ทำให้รถแท็กซี่มีชื่อเรียกอีกอย่างหนึ่งว่า “รถแท็กซี่มิเตอร์” ซึ่งการที่จะเป็นรถแท็กซี่ได้นั้นต้องเป็นไปตามกฎระเบียบของกฎหมายในการที่จะต้องปฏิบัติตามขั้นตอนต่างๆของกฎหมายในเรื่องของการจดทะเบียนรถแท็กซี่ เช่นนี้แล้วสรุปได้ว่า รถแท็กซี่อยู่ภายใต้ความหมายของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522

### 2.1.3 ความหมายของอูเบอร์ (Uber)

ปัจจุบันยังไม่ได้มีการให้ความหมายของรถยนต์ที่นำมาให้บริการประเภทรถยนต์อูเบอร์ ซึ่งเป็นการให้บริการโดยเครือข่ายอินเทอร์เน็ต โดยผู้ศึกษาจะพิจารณาความหมายของรถยนต์อูเบอร์ตามความหมายของ “รถ” “รถยนต์” กับ พ.ร.บ.ต่างๆ ดังนี้

1) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 คำว่า รถ หมายความว่า ยานพาหนะทางบกทุกชนิด เว้นแต่รถไฟและรถราง ซึ่งชนิดของรถสามารถแยกออกเป็นชนิดต่างๆ ได้อีก เช่น รถจักรยานยนต์ รถจักรยาน รถลูกเหิน รถบรรทุก รถบรรทุกคน รถโดยสาร รถโรงเรียน รถโดยสารประจำทาง รถแท็กซี่ รถลากจูง รถพ่วง ซึ่งมีความหมายหรือคำจำกัดความที่แตกต่างกันออกไป

2) พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 คำว่า รถ หมายความว่า รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์และรถอื่นๆตามที่กำหนดในกฎกระทรวง (รถยนต์ รถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการ รถยนต์ส่วนบุคคล รถจักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์) ซึ่งมีความหมายหรือคำจำกัดความที่แตกต่างกันออกไป

3) พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 คำว่า รถ หมายความว่า ยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้ในการขนส่งทางบก ซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่นและหมายความรวมถึงรถพ่วงของรถนั้นด้วยทั้งนี้เว้นแต่รถไฟ

ดังนั้นคำว่า รถ หมายถึง รถทุกชนิดที่เราพบเห็นกันอยู่โดยทั่วไป เช่น รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์ และรถอื่นๆตามที่กระทรวงคมนาคมกำหนด นอกจากนั้นคำว่า รถ มีการกำหนดประเภทออกไปอีก เช่น

“รถยนต์” หมายถึง รถยนต์สาธารณะบริการและ รถยนต์ส่วนบุคคล คำว่า รถยนต์ส่วนบุคคล ถูกกำหนดประเภทตามการใช้งานให้ต่างออกไปอีก คือ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 แต่ไม่เกิน 12 หรือรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันกิโลกรัม ซึ่งมีได้ใช้เพื่อประกอบการขนส่งเพื่อสินจ้างตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

ส่วนคำว่า รถยนต์ หมายความว่า รถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการและรถยนต์ส่วนบุคคล โดยรถยนต์สาธารณะ ได้แก่ รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด (บรรทุกคนได้ไม่เกิน 7 คน) รถยนต์รับจ้าง (บรรทุกได้เกิน 7คน) ส่วนรถยนต์บริการ ได้แก่ รถยนต์บริการ รถยนต์บริการทัศนจร รถยนต์บริการให้เช่า และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน (รถเก๋ง) รถยนต์นั่งเกิน 7 คน (รถตู้) รถยนต์บรรทุกซึ่งไม่ได้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล (รถกระบะ)

ดังนั้น หากพิจารณาตามความหมายของคำว่า รถ และ รถยนต์ ตามที่กล่าวมาแล้วนั้น รถยนต์ที่นำมาให้บริการ Uber (อูเบอร์) ยังหมายถึงรถยนต์ที่เป็นรถยนต์ส่วนบุคคลที่ซึ่งเป็นรถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน โดยการนำรถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน มาใช้เป็นรถยนต์โดยสารแก่ผู้ให้บริการที่มีลักษณะเป็นการให้บริการที่เรียกว่า รถรับจ้างสาธารณะส่วนบุคคล นั่นเอง

#### 2.1.4 ความหมายของแกร็บ (Grab)

การบริการรถรับจ้างสาธารณะในรูปแบบของแกร็บแท็กซี่ (Grab) ซึ่งเป็นการให้บริการโดยเครือข่ายอินเทอร์เน็ต โดยจะมีทั้งรถยนต์ของบริษัทฯ เอง และเป็นรถยนต์แท็กซี่ทั่วไป ที่สมัครเข้าใช้บริการ ซึ่งปัจจุบันยังไม่ได้มีการให้ความหมายของรถยนต์ที่นำมาให้บริการ ซึ่งผู้ศึกษาจะพิจารณาตามความหมายของ “รถ” “รถยนต์” กับ พ.ร.บ.ต่างๆ ดังนี้

1) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 คำว่า รถ หมายความว่า ยานพาหนะทางบกทุกชนิด เว้นแต่รถไฟและรถราง ซึ่งชนิดของรถสามารถแยกออกเป็นชนิดต่างๆ ได้อีก เช่น รถจักรยานยนต์ รถจักรยาน รถจักรยานยนต์ รถบรรทุก รถบรรทุกคน รถโดยสาร รถโรงเรียน รถโดยสารประจำทาง รถแท็กซี่ รถลากจูง รถพ่วง ซึ่งมีความหมายหรือคำจำกัดความที่แตกต่างกันออกไป

2) พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 คำว่า รถ หมายความว่า รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์และรถอื่นๆตามที่กำหนดในกฎกระทรวง (รถยนต์ รถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการ รถยนต์ส่วนบุคคล รถจักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์ ซึ่งมีคำจำกัดความที่แตกต่างกันออกไป

3) พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 คำว่า รถ หมายความว่า ยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้ในการขนส่งทางบก ซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่นและหมายความรวมถึงรถพ่วงของรถนั้นด้วยทั้งนี้เว้นแต่รถไฟ

ดังนั้นคำว่า รถ หมายถึง รถทุกชนิดที่เราพบเห็นกันอยู่โดยทั่วไป เช่น รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์ และรถอื่นๆตามที่กระทรวงคมนาคมกำหนด นอกจากนั้นคำว่า รถ มีการกำหนดประเภทออกไปอีก เช่น

“รถยนต์” หมายถึง รถยนต์สาธารณะบริการและ รถยนต์ส่วนบุคคล คำว่า รถยนต์ส่วนบุคคล ถูกกำหนดประเภทตามการใช้งานให้ต่างออกไปอีก คือ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 แต่ไม่เกิน 12 หรือรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันหกร้อยกิโลกรัม ซึ่งมีได้ใช้เพื่อประกอบการขนส่งเพื่อสินจ้างตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

ส่วนคำว่า รถยนต์ หมายความว่า รถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการและรถยนต์ส่วนบุคคล โดยรถยนต์สาธารณะ ได้แก่ รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด (บรรทุกคนได้ไม่เกิน 7 คน) รถยนต์รับจ้าง (บรรทุกได้เกิน 7คน) ส่วนรถยนต์บริการ ได้แก่ รถยนต์บริการ รถยนต์บริการทัศนอาจร รถยนต์บริการให้เช่า และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน (รถเก๋ง) รถยนต์นั่งเกิน 7 คน (รถตู้) รถยนต์บรรทุกซึ่งไม่ได้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล (รถกระบะ)



### 2.1.5 ความหมายของผู้ใช้บริการ

ความหมายของผู้ใช้บริการนั้น จะต้องพิจารณาจากความหมายโดยรวมของผู้บริโภค การบริการ และผู้รับบริการ ดังจะกล่าวต่อไปนี้

1) **ผู้บริโภค** หมายความว่า ผู้ซื้อหรือผู้ได้รับบริการจากผู้ประกอบธุรกิจหรือผู้ซึ่งได้รับการเสนอหรือการชักชวนจากผู้ประกอบธุรกิจเพื่อให้ซื้อสินค้าหรือรับบริการ และหมายความรวมถึงผู้ใช้สินค้าหรือผู้ได้รับบริการจากผู้ประกอบธุรกิจโดยชอบ แม้มิได้เป็นผู้เสียค่าตอบแทนก็ตาม<sup>7</sup>

2) **ผู้บริโภค** หมายถึง ผู้ที่ใช้ประโยชน์จากสินค้าหรือบริการเพื่อตอบสนองความต้องการโดยตรงของบุคคลผู้นั้น ผลที่ได้รับจากการบริโภคคือ อรรถประโยชน์หรือความพอใจ ผู้บริโภคอาจจะเป็นตัวบุคคล กลุ่มบุคคล คริวเรือน และอาจหมายถึงรัฐบาลด้วยก็ได้ ประเด็นสำคัญอยู่ที่ว่า การซื้อสินค้าหรือบริการนั้นจะต้องไม่ใช่เป็นการนำไปผลิตหรือขายต่อ<sup>8</sup>

3) **ผู้บริโภค** มีสิทธิได้รับความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 ดังต่อไปนี้

3.1) สิทธิที่จะได้รับข่าวสารรวมทั้งคำพรรณนาคุณภาพที่ถูกต้องและเพียงพอเกี่ยวกับสินค้าหรือบริการ

3.2) สิทธิที่จะมีอิสระในการเลือกหาสินค้าหรือบริการ

3.3) สิทธิที่จะได้รับความปลอดภัยจากการใช้สินค้าหรือบริการ (๑ ทวิ) สิทธิที่จะได้รับความเป็นธรรมในการทำสัญญา

3.4) สิทธิที่จะได้รับการพิจารณาและชดเชยความเสียหายทั้งนี้ ตามที่กฎหมายว่าด้วยกรนั้นๆ หรือพระราชบัญญัตินี้บัญญัติไว้

4) **การบริการ** หมายถึง เป็นสิ่งจับต้องสัมผัสและต้องอาศัยได้ยาก และเสื่อมสภาพไปได้ง่าย บริการจะทำขึ้นทันทีและส่งมอบให้ผู้รับบริการทันทีหรือเกือบจะทันที ดังนั้นการบริการจึงเป็นกระบวนการของกิจกรรมของการส่งมอบบริการจากผู้ให้ไปยังผู้รับบริการ ไม่ใช่สิ่งที่จับต้องได้ชัดเจน แต่ออกมาในรูปของเวลา สถานที่รูปแบบ และที่สำคัญเป็นสิ่งที่เอื้ออำนวยทางจิตใจ ทำให้เกิดความพึงพอใจ

<sup>7</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522. มาตรา 3.

<sup>8</sup> IM2 Market. (2560). **ผู้บริโภค หมายถึง (Customer)**. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.im2market.com>. [2561, 31 มีนาคม]

<sup>9</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522. มาตรา 5.

5) การบริการ หมายถึง กิจกรรมของกระบวนการส่งมอบสินค้าที่ไม่มีตัวตน (Intangible goods) ของธุรกิจให้กับผู้รับบริการโดยสินค้าที่ไม่มีตัวตนนั้นจะต้องตอบสนองความต้องการของ ผู้รับบริการจนนำไปสู่ความพึงพอใจได้<sup>10</sup>

6) ผู้รับบริการ หมายถึง ผู้ที่แจ้งความประสงค์ หรือ ความต้องการเพื่อให้บุคคลใดบุคคลหนึ่งตอบสนองตามความต้องการของตนเองและตนเองรู้สึกพอใจ

โดยสรุปแล้ว ผู้ใช้บริการนั้นเปรียบเสมือนผู้บริโภค ซึ่งเป็นผู้ซื้อหรือผู้ได้รับบริการจากผู้ประกอบธุรกิจ หรือผู้ซึ่งได้รับการเสนอ หรือการชักชวน จากผู้ประกอบธุรกิจ เพื่อให้ซื้อสินค้าหรือรับบริการ และหมายความรวมถึงผู้ใช้สินค้า หรือผู้ได้รับบริการจากผู้ประกอบธุรกิจโดยชอบ แม้มิได้เป็นผู้เสียค่าตอบแทนก็ตาม และจากการใช้บริการนั้น ภายใต้การ ได้รับสิทธิตามกฎหมายที่จะได้รับทราบ ข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าหรือบริการอย่างถูกต้องและเพียงพอที่จะไม่หลงผิด ในการซื้อสินค้าหรือรับบริการโดยไม่เป็นธรรม สิทธิที่จะเลือกซื้อสินค้าหรือรับบริการด้วยความ สมจริตใจของผู้บริโภค และปราศจากการชักจูงใจอันไม่เป็นธรรม สิทธิที่จะได้รับสินค้าหรือบริการที่ปลอดภัย มีสภาพและคุณภาพได้มาตรฐานเหมาะสมแก่การใช้ ไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิตร่างกายหรือทรัพย์สิน ในกรณีใช้ตามคำแนะนำหรือระมัดระวังตามสภาพของสินค้าหรือบริการนั้นแล้ว สิทธิที่จะได้รับข้อสัญญาโดยไม่ถูกเอาเปรียบจากผู้ประกอบธุรกิจ สิทธิที่จะได้รับการพิจารณาและชดเชยความเสียหาย ได้แก่ สิทธิที่จะได้รับการคุ้มครองและชดเชยค่าเสียหาย เมื่อมีการละเมิดสิทธิของผู้บริโภค

## 2.2 ประวัติความเป็นมาและสาระสำคัญเกี่ยวกับแท็กซี่ (Taxi) อุเบอร์ (Uber) และแกร็บ (Grab)

การบริการรถสาธารณะมีมาตั้งแต่สมัยก่อน และเป็นบริการที่มีการเริ่มและทำธุรกิจเรื่อยมา จึงมีความจำเป็นที่จะต้องศึกษาประวัติความเป็นมาเพื่อให้ทราบถึง รูปแบบการดำเนินธุรกิจและลักษณะการดำเนินธุรกิจที่มีมา ซึ่งในส่วนนี้จะกล่าวถึงประวัติความเป็นมาของการให้บริการแท็กซี่ (Taxi) อุเบอร์ (Uber) และแกร็บ (Grab)

### 2.2.1 ประวัติความเป็นมาของระบบการขนส่งของประเทศไทย

ในช่วงก่อนปี พ.ศ.2485 การคมนาคมและการขนส่งของประเทศไทยได้อาศัยเส้นทางจราจรทางน้ำเป็นหลัก รองลงมาเป็นเส้นทางรถไฟซึ่งได้รับการบูรณะและขยายกิจการอย่าง

<sup>10</sup> เบญจภา แจ่มเวชฉาย. (2559). *คุณภาพการให้บริการที่ส่งผลต่อความพึงพอใจ*. วิทยานิพนธ์บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี. หน้า 69.

กว้างขวาง หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ยุติลงใหม่ๆ สำหรับการขนส่งทางถนน ได้เริ่มเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2504 ซึ่งเป็นปีแรกของการใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (2504-2509) โดยรัฐได้ทุ่มทุนในการสร้างโครงสร้างพื้นฐาน (INFRASTRUCTURE) เพื่อส่งเสริมการแข่งขันในระบบเศรษฐกิจและรักษาความมั่นคงทางการเมือง

การพัฒนาที่ผ่านมาจะให้ความสำคัญกับการก่อสร้างถนน โดยมีแนวความคิดที่ว่าระบบถนนเป็นบริการขนส่งพื้นฐานที่ให้ความสะดวกรวดเร็ว และเป็นการขนส่งให้ถึงจุดหมายปลายทางโดยตรง อีกทั้งระบบที่มีประสิทธิภาพสูงสุดสำหรับการขนส่งช่วงสั้นๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเวลานั้นเป็นยุคของน้ำมันราคาถูก นอกจากนั้นการลงทุนขยายระบบถนนยังมีความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์มากกว่าการขนส่งทางด้านอื่นๆ คือสามารถสร้างไปได้ทุกพื้นที่ในขณะที่ทางน้ำถ้าไม่มีแม่น้ำลำคลองไหลผ่านในพื้นที่เหล่านั้นแล้ว จะไม่สามารถที่จะพัฒนาระบบการขนส่งได้เลย เมื่อพิจารณาพื้นที่ในประเทศไทยเราจะพบว่าในภาคเหนือตอนบนและภาคตะวันออกเฉียงเหนือจะมีลักษณะภูมิศาสตร์ที่ไม่สามารถพัฒนาระบบขนส่งทางน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้น ทำให้ภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นภาคที่ได้รับการพัฒนาระบบถนนมากกว่าภาคอื่นของประเทศจนมีทางหลวงประเภทต่างๆ คิดเป็นร้อยละสูงสุด นอกจากนี้ปัญหาผู้ก่อการร้ายคอมมิวนิสต์ที่เคยคุกคามความมั่นคงของภาคอีสานในอดีต มีความเชื่อว่าการสร้างถนนจะเป็นการนำความเจริญไปสู่เขตล้าหลังและเขตแทรกซึมเพื่อลดปัญหาผู้ก่อการร้าย การสร้างถนนยังมีจุดมุ่งหมายอีกประการ คือ เพื่อเป็นการลดต้นทุนของเกษตรกรในด้านการขนส่งสินค้าเกษตรมายังตลาด

การขนส่งทางรถไฟที่เป็นรัฐวิสาหกิจดำเนินการผูกขาด ได้ดำเนินการและประสบปัญหาการขาดทุนอย่างต่อเนื่องและยาวนาน ทำให้การสนับสนุนทางด้านงบประมาณ จากรัฐบาลได้เงินไปเป็นจำนวนค่อนข้างน้อย เมื่อเปรียบเทียบกับ การก่อสร้างถนน รัฐจะเน้นนโยบายให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการขยายการดำเนินงาน โดยตนเองและการรถไฟแห่งประเทศไทย จะแสวงหาแหล่งเงินกู้จากความช่วยเหลือจากต่างประเทศในรูปแบบ (Soft loan) ซึ่งเป็นเงินกู้หลายประเภท เช่น การให้กู้โดยคิดดอกเบี้ยต่ำ การให้กู้โดยมีช่วงปลอดดอกเบี้ย (Grace period) หลังจากนั้นจะคิดดอกเบี้ยในอัตราต่ำ การให้กู้ดอกเบี้ยต่ำ และมีเวลาชำระเงินต้นในระยะยาว เป็นต้น แต่การดำเนินงานในช่วงระยะนั้นของการรถไฟค่อนข้างขาดประสิทธิภาพ ทำให้เกิดปัญหาการขาดทุนตลอดมาและทำให้การพัฒนาการขนส่งทางด้านรถไฟเป็นไปอย่างเชื่องช้า ถ้าเราหันมาเปรียบเทียบการขนส่งทางรถไฟของประเทศพัฒนาแล้ว เช่น สหรัฐอเมริกา จะพบว่า การสร้างทางรถไฟจะเป็นสิ่งที่กระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศนั้นๆ ดังเช่นในทฤษฎีของ Rostow ที่กล่าวถึงการพัฒนามตามขั้นตอน (STAGEDEVELOPMENTTHEORY) จะกล่าวว่าในประเทศพัฒนาแล้วหลายประเทศ การผ่านขั้นตอนทะยานบินจะอยู่ในช่วงของการลงทุนในการสร้างทางรถไฟเกือบทั้งหมด

ซึ่งเป็นตัวกระตุ้นทางเศรษฐกิจและเป็นระบบการขนส่งทางรถยนต์ยังไม่ได้รับการพัฒนา การพัฒนาในอนาคต ในช่วงเวลานั้นระบบการขนส่งทางรถยนต์ยังไม่ได้รับการพัฒนา การพัฒนาการขนส่งทางรถไฟจึงเป็นสิ่งจำเป็น ดังนั้นเราจะพบว่าในประเทศพัฒนาแล้วระบบ การขนส่งทางรถไฟ และระบบการขนส่งทางรถยนต์จะเป็นระบบที่สามารถแข่งขันกันได้ดีและ สามารถใช้ทดแทนกันได้ เราจะพบว่าในประเทศสหรัฐอเมริกาที่มีระบบการขนส่งทางรถยนต์ที่มี ประสิทธิภาพแต่การขนส่งทางรถไฟก็ยังเป็นระบบการขนส่งที่มีความสำคัญอยู่ในระดับสูง ถึงแม้ว่าจะมีผู้กล่าวว่ารถไฟจะเสียเปรียบทางรถยนต์ ในด้านความล่าช้าในการขนส่ง ที่เป็นผลมาจากจะต้องขนส่งสินค้าจำนวนครั้งละมากๆ ทำให้ต้องรวบรวมสินค้าให้ครบตาม จำนวน แต่ประเทศสหรัฐอเมริกาได้พัฒนาระบบการให้บริการและขนส่งครั้งละไม่มาก ทำให้ ปัญหาการรวบรวมสินค้าทดลอง และทำให้บริการทางรถไฟกลับมามีความสำคัญมากขึ้น สำหรับ ประเทศไทยการพัฒนาการขนส่งทางรถไฟยังจำเป็นจะต้องใช้จำนวนเงินค่อนข้างมาก เพราะการ ลงทุนในเรื่องรางรถไฟ ชนิดของรถไฟที่มีประสิทธิภาพยังขาดแคลนอยู่อีกมาก ประกอบกับการ ขนส่งทางรถยนต์ที่พัฒนาอย่างรวดเร็วทำให้การแข่งขันเป็นไปอย่างกว้างขวาง และ จากปัจจัยหลายประการไม่ว่าการบริหารงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่ขาดประสิทธิภาพ ความจำเป็นที่ต้องใช้เงินจำนวนมหาศาลพัฒนาระบบการขนส่งทางรถไฟ เหล่านี้ล้วนเป็นอุปสรรค ต่อการพัฒนาทางด้านรถไฟต่อไปในอนาคต

การขนส่งทางอากาศ เป็นการขนส่งในระยะทางไกลที่ประสบผลสำเร็จในการเจริญเติบโต อย่างรวดเร็ว ควบคู่ไปกับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ การให้บริการภายในประเทศ ส่วนใหญ่จะบินไปสู่จังหวัดที่เป็นศูนย์กลางในภูมิภาคที่มีสนามบินพาณิชย์นานาชาติประจำอยู่ 4 แห่ง ได้แก่ กรุงเทพฯ เชียงใหม่ หาดใหญ่ ภูเก็ต นอกจากนี้ก็ยังมีบริการไปต่างประเทศตาม เมืองใหญ่ๆ ที่สำคัญของโลก โดยยึดอยู่บนหลักการเจรจาแลกเปลี่ยนผลประโยชน์ซึ่งกันและตาม ข้อตกลงระหว่างประเทศ ที่มีการใช้อยู่แพร่หลายทั่วโลก ปัจจุบันอัตราการขยายตัวของการบิน ทางอากาศเพิ่มขึ้นอย่างสม่ำเสมอตามการขยายตัวของเศรษฐกิจไทย

การพัฒนาการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ เป็นไปอย่างช้าเพราะการพัฒนาเศรษฐกิจของ ประเทศไทย ในด้านอุตสาหกรรมเริ่มมาพร้อมกับการพัฒนาการขนส่งทางถนน ทำให้ที่ตั้งของ โรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ จะอยู่บริเวณริมถนนเป็นส่วนมาก อาจกล่าวได้ว่าปัจจัยที่ตั้งมีอิทธิพลต่อ การพัฒนาระบบขนส่งเพราะในประเทศที่พัฒนาแล้วในช่วงของการปฏิวัติอุตสาหกรรมที่ตั้งของ โรงงานจะอยู่บริเวณริมแม่น้ำ เนื่องจากในเวลานั้นระบบการขนส่งทางรถยนต์ยังไม่พัฒนาไปได้ไม่มากนัก จะมีเพียงรถไฟที่เป็นคู่แข่ง ดังนั้นการพัฒนาการขนส่งทางน้ำจึงได้เกิดขึ้นและดำเนินมา

อย่างต่อเนื่องในประเทศที่พัฒนาแล้ว สำหรับประเทศไทยการขนส่งทางน้ำส่วนใหญ่จะใช้ระบบการขนส่งแบบดั้งเดิม จะมีการพัฒนาเพิ่มขึ้นมาเล็กน้อย

การขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศ มีการพัฒนาอย่างรวดเร็วตามภาวะเศรษฐกิจของประเทศที่เน้นนโยบายการค้าระหว่างประเทศให้มีบทบาทที่สำคัญต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ แต่การลงทุนในด้านนี้จำเป็นจะต้องใช้เงินลงทุนสูง ประกอบกับมีการผูกขาดจากบริษัทเรือที่ดำเนินการอยู่ก่อนหน้าแล้ว ทำให้การให้บริการประมาณร้อยละ 90 อยู่ภายใต้การควบคุมของบริษัทเรือต่างประเทศ ปัจจุบันมูลค่าการให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลในแต่ละปีมีมูลค่าหลายบาท

### 2.2.2 ประวัติความเป็นมาของรถแท็กซี่ (Taxi) และสาระสำคัญ

การบริการรถแท็กซี่ถือได้ว่าเป็นการขนส่งประเภทหนึ่ง ซึ่งการขนส่งเป็นเครื่องมือหรือกิจกรรมที่มนุษย์ใช้เพื่อการเดินทางไปมาในชุมชน การขนส่งจึงเป็นเสมือนสิ่งเชื่อมต่อโยงทุกหน่วยย่อยของชุมชนเข้าด้วยกัน ไม่ว่าจะเป็นชุมชนเล็กหรือชุมชนขนาดใหญ่ และส่วนมากในชีวิตประจำวันของทุกๆคน ต้องมีกิจกรรมการเดินทางมากน้อยตามภาระหน้าที่และบทบาทการดำเนินชีวิตของแต่ละคน ด้วยเหตุนี้ การขนส่งจึงเป็นส่วนหนึ่งของชีวิตประจำวันของทุกคน

คนไทยเริ่มรู้จักและมียรถเป็นครั้งแรกในสมัยรัชกาลที่ 5 เป็นรถพระที่นั่งของพระเจ้าแผ่นดิน บ้านเจ้านายชั้นสูงหรือประชาชนผู้มีฐานะในสมัยนั้น จึงได้มียรถวิ่งอยู่เพียงไม่กี่คัน ปริมาณรถเริ่มมากขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 6 โดยขุนนาง หรือ ข้าราชการชั้นผู้ใหญ่ เป็นผู้สั่งเข้ามาจากต่างประเทศ ส่วนผู้ที่มียรายได้น้อยหากมีภารกิจจะต้องออกนอกบ้านจะใช้รถลาก รถม้า หรือเรือเป็นยานพาหนะ ต่อมาพระยาเทพหัสดิน (ผาด เทพหัสดิน ณ อยุธยา) ขุนนางชั้นผู้ใหญ่ของกระทรวงกลาโหมผู้มียรถยนต์ใช้ถึง 2 คัน เป็นบุคคลแรกที่นำรถยนต์ให้พลขับรถออกวิ่งรับจ้างให้บริการแก่ประชาชนผู้ต้องการนั่งรถยนต์ ซึ่งในสมัยนั้นยังไม่มีกฎหมายของรถรับจ้าง จึงไม่มีข้อห้ามใดๆ บริการนี้เป็นที่นิยมของประชาชน จึงได้สั่งซื้อรถเพิ่มจากประเทศอังกฤษ 4 คัน ยี่ห้อ ออสตินสี่ล้อ หลังจากนั้นได้มีผู้ประกอบการรายอื่นสั่งซื้อรถมาทำเป็นรถรับจ้างเพิ่มมากขึ้น ในปีพุทธศักราช 2470 กรุงเทพฯ มีรถรับจ้างประมาณ 720 คัน โดยที่ยังไม่มีกฎหมายควบคุมรถส่วนบุคคลคันอื่นๆ ก็สามารถทำเป็นรถรับจ้างด้วยได้

เมื่อยรถยนต์รับจ้างมีมากขึ้นทางการจึงได้ออกพระราชบัญญัติรถยนต์ ปีพุทธศักราช 2473 ให้ความหมาย รถยนต์สาธารณะ ดังนี้

มาตรา 4 (3) รถยนต์สาธารณะ หมายความว่า รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร หรือของตามประเภท ดังนี้

(ก) รถยนต์ประจำทาง

(ข) รถยนต์รับจ้าง คือ รถยนต์สาธารณะอื่น นอกจากรถยนต์ประจำทาง รถยนต์รับจ้างพิเศษและรถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด

(ค) รถยนต์รับจ้างพิเศษ คือ รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารได้เกิน 7 คน ที่ใช้รับจ้างเป็นครั้งคราว

ผู้มีรถยนต์หากประสงค์จะจดทะเบียนเป็นรถรับจ้าง สามารถทำได้โดยเสรีจากเดิมใช้ป้าย ทะเบียนอักษร ท. นำหน้าตัวเลข 4 ตัว ใช้รถออสติน และฟอร์ดเต็ม กฎกระทรวงมหาดไทย ฉบับที่ 27 พ.ศ. 2504 ออกตามความในพระราชบัญญัติปีพุทธศักราช 2473 กำหนดให้รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารได้ไม่เกินเจ็ดคน ต้องมีเครื่องวัดระยะทางแสดงระยะทางและค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารเรียกเก็บค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารตามอัตราที่กำหนด คือ 1 กิโลเมตรแรกไม่เกินสามสิบบาท และกิโลเมตรต่อไปไม่เกินกิโลเมตรละหนึ่งบาท เศษของกิโลเมตรนับเป็นหนึ่งกิโลเมตร ดังนั้น รถรับจ้างเหล่านี้จึงต้องติดเครื่องวัดระยะทางแสดงระยะทางและค่าจ้างบรรทุก

จนถึงปี 2506 รถยนต์รับจ้างมีจำนวนเพิ่มขึ้นถึงประมาณ 8,000 คัน จึงรับจดทะเบียนรถยนต์รับจ้างใช้ทะเบียน 1 ท. จนถึงปี 2513 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ได้ออกกฎกระทรวงฉบับที่ 34 กำหนดให้รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนให้ดำเนินการโดยบริษัทจำกัดหรือสหกรณ์จำกัดเท่านั้น เพื่อควบคุมจำนวนรถยนต์รับจ้างไม่ให้มีมากเกินไป โดยมีเงื่อนไขว่าบริษัทต้องเป็นเจ้าของรถยนต์รับจ้าง ตามหนังสือคู่มือจดทะเบียนไม่น้อยกว่า 500 คัน และมีทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่า 10 ล้านบาท ส่วนสหกรณ์ต้องมีสมาชิกไม่น้อยกว่า 1,000 คน มีรถตามหนังสือคู่มือจดทะเบียนไม่น้อยกว่า 500 คัน ซึ่งกฎกระทรวงนี้มีผลบังคับใช้ในปี 2517 ในกรณีที่ยังไม่ปฏิบัติตามไม่ได้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย มีอำนาจผ่อนผันให้ไม่เกิน 2 ครั้งๆ ไม่เกิน 2 ปี ต่อมาปี 2519 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยได้แก้ไขเพิ่มเติมกฎกระทรวงเป็นฉบับที่ 36 โดยได้ลดจำนวนสมาชิกสหกรณ์ไม่น้อยกว่า 500 คน และลดจำนวนรถลงเหลือเพียง 100 คัน พร้อมเพิ่มโควตาป้ายรถยนต์รับจ้าง อีก 4,500 คัน โดยกำหนดให้แล้วเสร็จภายในเดือนเมษายน ปี พ.ศ. 2519 และเมื่อได้รับจดทะเบียนจนครบโควตาที่ได้มีการกำหนดไว้ กระทรวงมหาดไทยได้เลิกรับจดทะเบียนแท็กซี่ตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา<sup>11</sup>

<sup>11</sup> วัชรพล อิมจรรณ. (2546). *ปัจจัยที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับซิ่งแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร*. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยราชภัฏบ้านสมเด็จเจ้าพระยา. หน้า 56.

### 2.2.2.1 ความเป็นมาของการประกอบธุรกิจรถแท็กซี่ในประเทศไทย

ความเป็นมาและวิวัฒนาการของการประกอบธุรกิจรถแท็กซี่ในประเทศไทยนั้นจะเห็นได้ว่าการใช้รถเป็นยานพาหนะในการขนส่งผู้โดยสารมาเป็นระยะเวลานานแล้วโดยเริ่มตั้งแต่การใช้รถลากและพัฒนาเรื่อยมาจนมีการใช้รถยนต์เป็นยานพาหนะในการให้บริการขนส่งผู้โดยสารที่เรียกว่ารถรับจ้าง ดังจะกล่าวดังนี้

วิวัฒนาการกฎหมายในการควบคุมและจัดระเบียบการขนส่งทางบกการกำเนิดของรถแท็กซี่ในประเทศไทยเริ่มมีรุ่นแรกในสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเป็นรถลากซึ่งพระยาภูภักษเศรษฐีข้าราชการกรมท่าซ้ายนั้นเป็นผู้นำเข้ามา โดยในสมัยนั้นมีการแต่งสำเภาไปค้าขายยังเมืองจีนบ่อยๆ และได้พบเห็นว่าพวกเสนาบดีและขุนนางรวมทั้งพวกผู้ดีจีนนั่งรถลากโดยใช้คนลากไป จึงได้มีการคิดต่อซื้อรถดังกล่าวมาใช้ในเมืองไทยหลายคันและได้นำขึ้นทูลเกล้าถวายด้วยเหตุรถลากนี้ได้เกิดมีขึ้นในเมืองไทยเป็นครั้งแรก

เมื่อปี พ.ศ. 2414 มีชาวต่างชาติเข้ามาติดต่อทำการค้าขายในประเทศไทยมากขึ้นส่งผลให้เริ่มตัดถนนขึ้นตามแบบอย่างของต่างประเทศ เพื่อใช้ในการสัญจรของยานพาหนะต่างๆ ซึ่งยานพาหนะที่ใช้ในสมัยนั้นคือ รถม้าและรถลาก(ที่เรียกกันว่า รถเจ๊ก) เท่านั้น ต่อมาเมื่อมีการใช้รถเพิ่มมากขึ้นจึงมีความจำเป็นต้องออกกฎหมายเพื่อควบคุมการจัดระเบียบการจดทะเบียนเจ้าของรถ ทะเบียนคนขับรถตลอดจนกำหนดค่าทะเบียนใบอนุญาตและข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวกับความปลอดภัยโดยกฎหมายที่ออกมาบังคับในสมัยนั้น คือ พระราชบัญญัติรถลาก พ.ศ. 2544 และพระราชบัญญัติรถรับจ้าง พ.ศ. 2448 รวมทั้งกฎหมายอื่นๆที่เกี่ยวข้องอีกหลายฉบับ โดยนับตั้งแต่สมัยปลายราชกาลที่ 5 เป็นต้นมา ได้มีการออกกฎหมายควบคุมในเรื่องเกี่ยวกับยานพาหนะอีกหลายฉบับโดยมีวิวัฒนาการของกฎหมายเป็นลำดับดังนี้

1) พระราชบัญญัติรถยนต์รัตน โกสินทร์ ศก 128 เหตุที่ต้องมีการตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้นเนื่องจากพระราชปราชญ์ของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวที่ว่า “ทุกวันนี้มีผู้ใช้รถยนต์ที่เรียกว่า โอโตโมบิล ขับไปมาอยู่ในถนนหลวงมากขึ้น สมควรมีพระราชบัญญัติสำหรับการเดินรถและขับรถขึ้นไว้เพื่อป้องกันเหตุอันตรายต่างๆ จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้มีการตราพระราชบัญญัติสืบไป” พระราชบัญญัตินี้มี 21 มาตรา และ แบ่งเป็น 7 หมวด ทั้งนี้ มีหลักการสำคัญของพระราชบัญญัตินี้กล่าวให้มีการจดทะเบียนรถ เพื่อทราบว่าเป็นเจ้าของรถและมีการจดทะเบียนคนขับพร้อมทั้งมีบทกำหนดโทษไว้ด้วยประกาศใช้ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2543 เป็นต้นมาใช้เฉพาะในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร

2) พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2473 ภายหลังจากการที่มีจำนวนรถยนต์เพิ่มปริมาณมากขึ้น ประกอบกับมีรถยนต์ประเภทต่างๆ เกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก ได้แก่ รถยนต์โดยสาร

รถยนต์บรรทุก รถแท็กซี่ เป็นต้น มีความจำเป็นต้องปรับปรุงกฎหมายให้เหมาะสมกับสถานการณ์ โดยมีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายถึง 20 ครั้ง และมีมาตรการกฎหมายที่คล้ายกับกฎหมายฉบับก่อนหน้านั้น คือยังมีหลักที่ต้องการควบคุมเจ้าของรถ ตัวรถ ผู้ขับรถเป็นหลัก ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ในการจัดเก็บภาษีและกำหนดคุณสมบัติของผู้เป็นเจ้าของรถ แต่ไม่ได้มุ่งเน้นในการควบคุมและจัดระเบียบรถยนต์เพื่อผลทางเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ และพระราชบัญญัติให้ความหมายรถยนต์รับจ้างสาธารณะไว้ครั้งแรกใน มาตรา 4(3) ถือได้ว่ารถรับจ้างหรือรถแท็กซี่ได้ปรากฏเป็นทางการ แต่รถแท็กซี่ไม่ได้อยู่ภายใต้ความควบคุมพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2497 ดังนั้นผู้ที่ประสงค์จะประกอบธุรกิจแท็กซี่เพียงนำรถยนต์ของตนเองไปดำเนินการจดทะเบียนและเสียภาษีกับเจ้าพนักงานกองทะเบียน กรมตำรวจ เพราะสมัยนั้นกรมตำรวจเป็นหน่วยงานรับผิดชอบเรื่องรถแท็กซี่ และไม่มีการนำรถไปตรวจสภาพประจำปี หรือติดต่อกับกรมการขนส่งแต่อย่างใด ต่อมาในปี พ.ศ.2531 กรมตำรวจเป็นหน่วยงานรับผิดชอบเรื่องรถแท็กซี่ตลอดได้โอนงานด้านทะเบียนและใบอนุญาตขับรถตามพระราชบัญญัติรถยนต์ล้อเลื่อน พ.ศ.2522 ให้แก่กรมการขนส่งทางบกเป็นหน่วยงานในการจัดการแทนเพื่อความเหมาะสมในการปฏิบัติงาน

3) พระราชบัญญัติว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2497 ได้มีการบังคับใช้ โดยมีหลักกฎหมายที่สำคัญกับการควบคุมและจัดระเบียบการขนส่งด้วยการแบ่งประเภทของการขนส่งออกเป็น การขนส่งสาธารณะ การขนส่งประจำทาง การขนส่งส่วนบุคคล การรับจัดการขนส่ง โดยมีมาตรการควบคุมผู้ประกอบการขนส่งให้ต้องขอรับใบอนุญาตจากทางราชการ เพื่อควบคุมตัวรถให้เกิดความเหมาะสมและความปลอดภัยในการขนส่งเป็นการมุ่งเน้นผลทางเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศเป็นสำคัญ แตกต่างกับกฎหมายว่าด้วยรถยนต์มีเจตนารมณ์เพื่อควบคุมเจ้าของรถ ตัวรถ คนขับรถ และมุ่งเน้นการเก็บภาษีรถยนต์เป็นหลัก โดยไม่มุ่งเน้นถึงผลทางเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศแต่อย่างใด

4) พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มีการประกาศบังคับใช้โดยมีมาตรการสำคัญแตกต่างและเพิ่มเติมจากหลักกฎหมายเดิมบางส่วนดังนี้ คือรถที่อยู่ภายใต้การควบคุมทั้งหมดจดทะเบียนและชำระภาษีที่กรมการขนส่งทางบก หรือ สำนักงานขนส่งจังหวัดแล้วแต่กรณี

ความเป็นมาแท็กซี่เมืองไทยคำว่า แท็กซี่ เพิ่งปรากฏไม่นานนี้เอง ซึ่งแต่เดิมชาวพระนครเรียกแท็กซี่ว่า “รถไมล์” เมื่อประมาณปี พ.ศ.2467-2768 พระยาเทพหัสดิน ณ อยุธยา (ผาด) เป็นผู้ริเริ่มมีรถแท็กซี่เป็นครั้งแรกในประเทศไทยโดยนำเอารถยนต์ห้อยอสตินออกมารับจ้างและมีการนำป้ายรับจ้างไว้ข้างหน้าและข้างหลังรถรับจ้างของตัวรถคนขับรถในสมัยนั้นเป็นทหารอาสาและมีการคิดค่าโดยสารตามระยะทางเป็นไมล์ โดยคิดไมล์ละ 15 สตางค์ ซึ่งมีจำนวนแท็กซี่เพียง 14 คัน



เท่านั้น แต่ต้องประสบปัญหาภาวะขาดทุนต้องปิดกิจการไปเพราะค่าโดยสารมีราคาแพง นอกจากนี้ผู้ใช้บริการจึงไม่นิยมใช้บริการแท็กซี่ประกอบมีรถรับจ้างประเภทอื่นๆ เป็นจำนวนมากซึ่งมีราคาบริการถูกกว่าการใช้บริการรถแท็กซี่

หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ได้มีการนำรถยนต์นั่งมาให้บริการเป็นรถแท็กซี่อีกครั้งหนึ่งจึงได้รับความนิยมมากและต่อมาได้มีการจัดตั้งเป็นบริษัทเดินรถแท็กซี่ และได้กำหนดราคาค่าโดยสารกิโลเมตรละ 2 บาท โดยรถที่นำมาให้บริการนั้นเป็นรถยนต์หือเรโนลต์เครื่องยนต์ทำยคันเล็กๆ จึงเรียกว่า “รถแท็กซี่เรโนลต์” กลายเป็นจุดเริ่มความสำเร็จของการเดินรถแท็กซี่ ซึ่งการโดยสารด้วยรถแท็กซี่เป็นที่นิยมของคนทั่วไปและในช่วงนั้นยังมีรถจำนวนน้อยอยู่จึงทำให้การเดินรถแท็กซี่ประสบความสำเร็จ การได้รับความนิยมมากเพราะแท็กซี่ให้ความสะดวกรวดเร็วได้ดีกว่ารถจักรยานสามล้อถีบ ซึ่งแพร่หลายในยุคนั้น ด้วยเหตุนี้ทำให้อาชีพขับรถแท็กซี่เป็นที่นิยมจนมีผู้นำรถเก๋งไปทำเป็นรถแท็กซี่กันมาก และกระจายไปยังต่างจังหวัด จนทำให้ต้องมีการควบคุมกำหนดจำนวนรถที่จะมาทำเป็นแท็กซี่เรื่อยมา จนมาถึงในปัจจุบัน สำหรับรถที่นำมาเป็นรถแท็กซี่นั้นจะเห็นว่าหลังจากเรโนลต์เริ่มเสื่อมสภาพไป ได้นำรถออสตินแวนสองประตูสีเทามาใช้แทน ต่อมาเปลี่ยนมาเป็นรถดัทสันบลูเบิร์ตหรือรถเก๋งฮิโน่เครื่องยนต์ทำยตามกำลังทรัพย์ของแต่ละบริษัท จนกระทั่งเป็นรถโตโยต้า รถแลนเซอร์แชมป์ เนื่องจากรถแท็กซี่นั้นเป็นบุคคลธรรมดาอาจเป็นเจ้าของได้ สำหรับรถแท็กซี่ในเมืองไทยในปัจจุบันเป็นรถปรับอากาศ มาตรฐานค่าโดยสารหรือมิเตอร์ และมีการติดตั้งวิทยุสื่อสารด้วย จะเห็นได้ว่าในปัจจุบันนี้การขับรถแท็กซี่กลายเป็นธุรกิจที่สร้างรายได้ให้กับผู้ประกอบการและผู้ขับรถแท็กซี่ นอกจากนี้การใช้รถแท็กซี่เป็นยานพาหนะในการสัญจรไปมาโดยเฉพาะในเขตเมืองใหญ่ เช่น กรุงเทพมหานคร เชียงใหม่ เป็นต้น

แต่เดิมมีรถยนต์รับจ้างบรรทุกโดยสารไม่เกิน 7 คน หรือรถแท็กซี่ ให้บริการประชาชนอยู่ 2 แบบ คือ แบบเก่า และ แบบใหม่ แท็กซี่มิเตอร์ รถแท็กซี่แบบเก่าประชาชนไม่นิยมใช้บริการแล้วเนื่องจากประชาชนส่วนใหญ่ได้หันไปใช้บริการรถแท็กซี่แบบใหม่ และการประกอบการสำหรับรถแท็กซี่แบบเก่านี้ถูกจำกัดจำนวนไม่ให้เพิ่มขึ้น โดยกฎหมาย นอกจากนี้กฎหมายจำกัดกำหนดให้ผู้ประกอบการต้องเป็นบริษัทหรือสหกรณ์เท่านั้น เหตุผลที่ทางราชการกำหนดให้มีการจดทะเบียนในขณะนั้นเนื่องจากจำนวนและปริมาณเพิ่มมากขึ้นจนเกินความจำเป็นและความต้องการของประชาชนผู้ใช้บริการ

ต่อมาในประเทศไทยหลังใช้นโยบายเสรีรถแท็กซี่ทำให้รถแท็กซี่แบบใหม่ หรือเกิดขึ้นในปี พ.ศ. 2535 รัฐบาลได้พิจารณาแล้วเห็นว่ารถแท็กซี่แบบเก่าที่ให้บริการแก่ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครมีจำนวนจำกัดและไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชน แต่เนื่องจากทางราชการได้กำหนดข้อห้ามจดทะเบียนรถแท็กซี่เก่าเพิ่มขึ้นอีกประกอบกับผู้ประกอบการให้เข้า

รถยนต์รับจ้างได้กำหนดค่าเช่าอัตราสูงตามความพอใจ เมื่อค่าเช่าแพงคนขับรถแท็กซี่ต้องเรียกค่าโดยสารแพงไปด้วย ดังนั้น เพื่อให้เกิดความเป็นธรรม และไม่สร้างความเดือดร้อนให้แก่ประชาชน รัฐบาลจึงได้เปิดให้รับจดทะเบียนรถแท็กซี่โดยเสรี นอกจากนี้ยกระดับมาตรฐานรถแท็กซี่มิเตอร์ให้ดีกว่าเดิม เช่นกำหนดขนาดเครื่องยนต์ที่ใหญ่กว่าเดิม กำหนดให้ใช้มาตรค่าโดยสารแทนการต่อรองราคา กำหนดอายุการใช้งานได้ไม่เกิน 7 ปี และกำหนดให้ผู้ประกอบการรถแท็กซี่มิเตอร์เป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลก็ได้ ในปัจจุบันรัฐบาลยังคงไม่มีนโยบายปิดรับการจดทะเบียนยังคงปล่อยให้กลไกของตลาดเป็นเครื่องกำหนดจำนวนรถแท็กซี่มิเตอร์ สำหรับการจดทะเบียนรถแท็กซี่มิเตอร์ในต่างจังหวัดทางราชการก็ได้กำหนดหลักเกณฑ์เช่นเดียวกันกับรถแท็กซี่มิเตอร์ในกรุงเทพมหานคร แต่ปรากฏว่ามีการจดทะเบียนรถน้อยมากและในบางจังหวัดเท่านั้น เนื่องจากไม่เป็นที่นิยมของประชาชนและไม่คุ้มกับการลงทุนของผู้ประกอบการ

#### 2.2.2.2 ลักษณะการให้บริการรถแท็กซี่ (Taxi)

การให้บริการรถแท็กซี่ (Taxi) ถือเป็นลักษณะการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transportation Or Mass Transit) ถือได้ว่าเป็นระบบที่ผ่านขั้นตอนของวิวัฒนาการมาแล้วเป็นเวลานานหลายยุคหลายสมัยเริ่มจากการขนส่งสาธารณะครั้งแรกสุดที่พบในประวัติศาสตร์นั้นเริ่มขึ้นโดยชาวโรมันผู้ซึ่งก่อตั้งให้ระบบบริการยานพาหนะที่รับจ้างขนส่งผู้คนและสัมภาระในระหว่างช่วงการปกครองของจักรพรรดิออกุสตุส (Augustus) และจักรพรรดิไทเบอริอุส (Tiberius) พาหนะที่ใช้ในการขนส่งมีลักษณะเป็นรถบรรทุกแบบสองล้อหรือสี่ล้อที่ให้บริการโดยจอดรับส่งผู้โดยสารตามที่พิกายทางซึ่งถูกกำหนดให้เป็นสถานีย่อยทุกๆระยะทาง 5 - 6 ไมล์ ในยุโรประหว่างศตวรรษที่ 16 เริ่มปรากฏมีการใช้รถโค้ช (Coaches) ให้บริการรับส่งผู้โดยสารโดยจัดให้มีการให้บริการที่สม่ำเสมอตามตารางเวลาระหว่างเมืองสำคัญๆหลังจากนั้นในศตวรรษที่ 7 ได้ริเริ่มการใช้พาหนะที่เรียกว่า Stagecoaches เพื่อให้บริการขนส่งระหว่างเมืองอย่างไรก็ดีการจัดให้บริการในยุคนี้ค่อนข้างที่จะไม่มีประสิทธิภาพในการดำเนินงานทั้งนี้เนื่องจากสภาพถนนที่ย่ำแย่ประกอบกับราคาค่าโดยสารที่แพงเกินไปการเดินทางเป็นไปด้วยความล่าช้าทำให้ผู้โดยสารไม่ได้รับความสะดวกสบายเท่าที่ควร

การขนส่งสาธารณะรูปแบบแรกที่มีการจัดให้บริการภายในเมืองได้แก่การขนส่งโดยพาหนะที่เรียกว่าแฮกนีย์ (Hackney) ที่ถือได้ว่าเป็นรูปแบบแรกของลักษณะการให้บริการบนรถแท็กซี่ (Taxi) ลักษณะการขนส่งดังกล่าวเกิดขึ้นในเมืองปารีสและลอนดอนหลังช่วงทศวรรษที่ 1600 เล็กน้อยพาหนะที่ใช้ในการขนส่งมีลักษณะเป็นรถบรรทุกพ่วงขนาดเล็กขับเคลื่อนโดยใช้กำลังลากจูงของม้าที่มีขนาดปานกลางในช่วงทศวรรษที่ 1700 เมืองลอนดอนมีรถแฮกนีย์ (Hackney) ให้บริการอยู่ประมาณ 600 คัน ในปี 1662 นักปรัชญาและนักคณิตศาสตร์ชาวฝรั่งเศส Blaise Pascal

ได้ริเริ่มบริการขนส่งโดยรถโค้ชในอัตราค่าโดยสารที่ต่ำโดยให้บริการประจำในห้าเส้นทางเดินรถภายในเมืองปารีสเมื่อเริ่มเข้าสู่ศตวรรษที่ 19 ผู้คนส่วนใหญ่เดินทางไปประกอบอาชีพการงานด้วยการเดินเป็นหลักเมืองมีความหนาแน่นเพิ่มขึ้นและมีขนาดกะทัดรัดเนื่องจากพื้นที่ของเมืองถูกจำกัดโดยรัศมีของความสามารถในการเดินทางของผู้คนจากบริเวณศูนย์กลางของเมืองนั่นเองชาวเมืองที่อาศัยอยู่บริเวณรอบนอกของเมืองเดินทางด้วยรถบรรทุกขนส่งหรือใช้ม้าเป็นพาหนะอย่างไรก็ดีราคาของยุคแห่งการขนส่งที่ทันสมัยเริ่มต้นในปี 1819 ซึ่งเป็นการเดินทางด้วยรถโค้ชในเมืองปารีส (Miller, 1947) พาหนะที่ใช้นำมาจากรถ Stagecoach และถูกเรียกชื่อใหม่เป็น Diligence ขณะที่บริการขนส่งสาธารณะที่จัดให้มีขึ้นครั้งแรกในสหรัฐอเมริกาเริ่มต้นในปี ค.ศ. 1827 โดยการริเริ่มของ Abraham Brower ให้บริการบนถนน Broadway กรุงนิวยอร์กโดยใช้พาหนะที่เป็นรถโค้ชขนาด 12 ที่นั่งผลิตโดย Wade & Liverish และได้ถูกตั้งชื่อว่า Accommodation จากนั้น Abraham ได้สังเคราะห์รถอีกรุ่นที่ถูกรื้อแบบให้มีลักษณะแตกต่างออกไปรถรุ่นใหม่มีประตูเข้าออกอยู่ที่ท้ายตัวรถและมีบันไดเหล็กต่อจากตัวรถลงไปถึงพื้นถนนรถรุ่นนี้ตั้งชื่อว่า Sociable

จากที่กล่าวข้างต้นได้แสดงให้เห็นวิวัฒนาการและความเป็นมาของระบบขนส่งสาธารณะที่ผ่านมาในอดีตจนถึงยุคการพัฒนาแบบก้าวกระโดดของระบบขนส่งสาธารณะและเป็นจุดเริ่มต้นของระบบขนส่งยุคใหม่คือตั้งแต่ปี ค.ศ. 1819 เป็นต้นมา<sup>12</sup> (Taxi) อยู่ในกลุ่มระบบขนส่งสาธารณะบนถนน (Street transit) หน้า 194 การขนส่งบนถนน (Street transit) มักถูกเรียกในอีกชื่อหนึ่งว่าการขนส่งบนพื้นผิวทาง (Surface transit) ถูกกำหนดให้เป็นรูปแบบการขนส่งที่ให้บริการบนถนนโดยใช้พื้นที่ถนนร่วมกับกระแสดจราจร

ระบบขนส่งสาธารณะจัดเป็นรูปแบบของการให้บริการในการเดินทางที่มีลักษณะเฉพาะแตกต่างกันไปแต่ละรูปแบบซึ่งการขนส่งโดยรถแท็กซี่ (Taxi) ถือว่าเป็นการขนส่งสาธารณะอีกรูปแบบที่มี 2 ลักษณะดังต่อไปนี้

#### 1) การขนส่งผู้โดยสารแบบรับจ้าง (For-hire urban passenger transportation)

การขนส่งในกลุ่มนี้มักถูกเรียกอีกชื่อหนึ่งว่า Paratransit เป็นการขนส่งที่จัดให้ผู้ให้บริการเพื่อให้บริการกับผู้โดยสารทั่วไปโดยผู้โดยสารและผู้ให้บริการจะทำการตกลงราคาค่าบริการล่วงหน้าก่อนใช้บริการรูปแบบการขนส่งดังกล่าวมักจะไม่มีภาระบนเส้นทางและตารางการให้บริการที่แน่นอนรูปแบบการขนส่งที่จัดอยู่ในเกณฑ์ดังกล่าวได้แก่แท็กซี่ตุ๊กตุ๊ก มอเตอร์ไซด์รับจ้าง Dial-a-bus และ Jitney การให้บริการแบบ Paratransit นั้นเส้นทางบริการและตารางเวลาการเดินทางสามารถเปลี่ยนแปลงได้ตามความต้องการของผู้ใช้บริการแต่ละคน

<sup>12</sup> สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์. (2551). *วิศวกรรมขนส่ง Transportation Engineering*. เอกสารการสอนภาควิชา วิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 179-180.

ดังนั้นจึงถือได้ว่าเป็นรูปแบบการเดินทางที่ตอบสนองต่อความต้องการของผู้โดยสาร (Demand-responsive mode)<sup>13</sup>

## 2) การขนส่งด้วยรถรับจ้าง (Paratransit)

การขนส่งด้วยรถรับจ้างมาจากคำว่า Paratransit ซึ่งเป็นคำที่ใช้เรียกรูปแบบการขนส่งในลักษณะดังกล่าวมาตั้งแต่ทศวรรษที่ 1970 การขนส่งด้วยรถรับจ้างเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีคุณสมบัติร่วมกันระหว่างการให้บริการในลักษณะที่เป็นระบบขนส่งสาธารณะและความเป็นส่วนตัวของรถยนต์ส่วนบุคคลก็ถือเป็นระบบขนส่งที่ให้บริการเพื่อตอบสนองความต้องการในลักษณะที่จำเพาะเจาะจงกับความต้องการของแต่ละบุคคล โดยไม่ถูกกำหนดว่าต้องให้บริการประจำในเส้นทางใดหรือตามตารางเวลาที่แน่นอนเหมือนกับระบบขนส่งสาธารณะทั่วไปการขนส่งด้วยรถรับจ้างมีหลายรูปแบบดังจะได้นำเสนอตามลำดับต่อไปนี้<sup>14</sup>

### 2.2.2.3 รูปแบบการให้บริการรถแท็กซี่

1) รถแท็กซี่จัดอยู่ในรูปแบบการให้บริการ Dial-a-Ride มีหลายคำที่มีความหมายคล้ายคลึงกับ Dial-A-Ride คำเหล่านั้นได้แก่ Demand-Responsive transit และ Demand Actuated Transit ทั้งหมดนี้ใช้เรียกบริการขนส่งสาธารณะที่มีลักษณะการให้บริการที่ยืดหยุ่นมากกว่าบริการของระบบขนส่งสาธารณะแบบปกติการให้บริการสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้ใน 2 ลักษณะได้แก่

1.1) เส้นทางให้บริการ Dial-A-Ride สามารถให้บริการส่งผู้โดยสารไปยังจุดหมายปลายทางในลักษณะของการส่งถึงที่ (Door-To-Door Services)

1.2) กำหนดการเดินทาง Dial-A-Ride เป็นรูปแบบการที่ผู้ใช้บริการสามารถกำหนดเวลาในการเดินทางได้เองระบบการให้บริการแบบ Dial-A-Ride นั้นมักจะถูกกำหนดขอบเขตของการดำเนินงานโดยใช้พื้นที่ให้บริการมากกว่าที่จะกำหนดโดยใช้เส้นทางบริการดังนั้นจึงมีการรับส่งผู้โดยสารเฉพาะภายในเขตพื้นที่ให้บริการที่ถูกกำหนดไว้แล้วเท่านั้นจะไม่มีการให้บริการข้ามเขตพื้นที่ที่ได้กำหนดไว้ลักษณะการให้บริการแบ่งออกเป็น 3 รูปแบบ ได้แก่

(1) Many-To-One รถที่ให้บริการจะรับผู้โดยสารจากสถานที่ต้นทางหลายแห่งแต่จะส่งผู้โดยสารเหล่านั้นยังสถานที่แห่งเดียวกันทั้งหมดเช่นสถานที่ซึ่งเป็นที่ตั้งของสำนักงานสำคัญๆ เป็นต้นการให้บริการรูปแบบนี้จะดำเนินการควบคู่กับบริการแบบ One-To-Many

<sup>13</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 189.

<sup>14</sup> สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 12. หน้า 207.

(2) Many-To-Few รถที่ให้บริการจะรับผู้โดยสารจากสถานที่ต้นทางหลายแห่งเพื่อนำไปส่งยังสถานที่สำคัญ 2 - 3 แห่ง อาทิ ศูนย์กลางชุมชนห้างสรรพสินค้าโรงพยาบาล เป็นต้น การให้บริการลักษณะนี้จะดำเนินการควบคู่กับการให้บริการในลักษณะ Few-To-Many

(3) Many-to-many คล้ายคลึงกับบริการ 2 ลักษณะข้างต้นแต่จุดต้นทางและจุดปลายทางจะเป็นที่ใดก็ได้ที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ให้บริการ

สรุปได้ว่ารูปแบบการให้บริการ Dial-a-ride เป็นบริการที่เหมาะสมสำหรับพื้นที่ซึ่งมีบริการขนส่งสาธารณะแบบปกติน้อยมากพื้นที่เหล่านั้นอาจเป็นพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของประชากรต่ำเช่น บริเวณชานเมืองเมืองขนาดเล็กที่ไม่มีบริการรถโดยสารประจำทางและพื้นที่ในเขตชนบทเป็นต้นซึ่งโดยทั่วไปพื้นที่ลักษณะนี้มักมีจำนวนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลสูงแต่ก็มีผู้เดินทางบางกลุ่มที่ยังต้องการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะอยู่ด้วยเช่นกันเนื่องจากไม่มีรถยนต์เป็นของตัวเอง<sup>15</sup>

#### 2.2.2.4 ประเภทการเรียกใช้บริการรถแท็กซี่

จากการพิจารณารูปแบบการให้บริการของรถแท็กซี่ที่ให้บริการในหลายประเทศสามารถจำแนกรูปแบบการให้บริการได้เป็น 3 ประเภทด้วยกัน คือ

1) การเรียกใช้บริการผ่านทางโทรศัพท์ เป็นวิธีพื้นฐานที่นิยมใช้มากที่สุดในหลายประเทศวิทยุสื่อสารจะถูกติดตั้งไว้ในรถแท็กซี่พนักงานขับรถจะได้รับข้อมูลตำแหน่งหรือเส้นทางที่ผู้โดยสารเรียกใช้บริการผ่านทางศูนย์ข้อมูลซึ่งจะมีเจ้าหน้าที่ประจำการอยู่เพื่อรับโทรศัพท์จากผู้โดยสารที่เรียกใช้บริการจากสถานีต่างๆรูปแบบดังกล่าวนี้เป็นที่นิยมใช้กันมากในพื้นที่เขตเมืองหรือเมืองที่มีขนาดเล็กในเมืองใหญ่วิธีการดังกล่าวอาจเป็นสาเหตุที่ทำให้ไม่สามารถจัดบริการให้กับผู้โดยสารได้อย่างทั่วถึง

2) การใช้บริการโดยโบกเรียกจากข้างทาง เป็นวิธีที่นิยมใช้กันมากในเมืองใหญ่ อย่างไรก็ตามวิธีดังกล่าวทำให้รถแท็กซี่จำเป็นต้องตระเวนไปตามท้องถนนเพื่อหาผู้โดยสารที่จะเรียกใช้บริการซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้มีปริมาณการจราจรบนท้องถนนเพิ่มมากขึ้นและก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศเป็นผลตามมา

3) การกำหนดจุดจอดรถแท็กซี่ (Taxi Stand) สำหรับจอดรอให้บริการเป็นวิธีที่นิยมใช้กันอย่างแพร่หลายในหลายประเทศเช่นเดียวกัน โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อที่จะลดจำนวนรถยนต์ที่สัญจรไปมาบนท้องถนนสถานที่ที่นิยมกำหนดใช้เป็นจุดสำหรับรอให้บริการได้แก่ โรงแรมโรงพยาบาลห้างสรรพสินค้าสถานีขนส่งและบริเวณโดยรอบสนามบิน เป็นต้น บริการรูปแบบนี้มักก่อให้เกิดความไม่สะดวกแก่ผู้ใช้บริการโดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ใช้บริการที่เดินทางมาจาก

<sup>15</sup> สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 12. หน้า 208.

พื้นที่ภายนอกเมืองเนื่องจากผู้โดยสารเหล่านี้มักไม่ทราบว่าจะเรียกใช้บริการได้จากที่ใดและในบางกรณีผู้ขับรถแท็กซี่บางรายอาจไม่จอร์อให้บริการในสถานที่ที่ถูกกำหนดไว้ในกรณีนี้อาจทำให้มีความสับสนเกิดขึ้นในกลุ่มผู้ใช้บริการได้<sup>16</sup>

#### 2.2.2.5 ประเภทการคำนวณค่าบริการรถแท็กซี่

1) การคำนวณค่าโดยสารโดยใช้มาตรวัด (Taxi Meter) เป็นวิธีที่นิยมใช้กันทั่วไป ราคาค่าโดยสารเริ่มต้นจะถูกกำหนดเป็นค่าคงที่ค่าหนึ่งเมื่อรถออกวิ่งราคาค่าโดยสารจะเพิ่มขึ้นตามระยะทางที่รถวิ่งไปตามอัตราที่กำหนดไว้ในเมืองใหญ่ที่มีสภาพการจราจรแออัดอัตราค่าโดยสารจะถูกกำหนดให้เพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงกว่าปกติเมื่อมีการหยุดเกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการจราจรติดขัด

2) การคำนวณค่าโดยสารด้วยวิธีการแบ่งตามเขตพื้นที่ราคาค่าโดยสารจะเพิ่มขึ้นเมื่อเดินทางข้ามเขตไปนอกพื้นที่ให้บริการภายในรถแท็กซี่จะมีแผนที่แสดงพื้นที่ให้บริการที่ถูกแบ่งออกเป็นเขตต่างๆช่วยให้ผู้โดยสารทราบราคาค่าโดยสารที่ต้องชำระได้อย่างชัดเจนวิธีดังกล่าวมีข้อดีคือทำให้พนักงานขับรถไม่สามารถที่จะโกงค่าบริการผู้โดยสารด้วยการแกล้งวิ่งอ้อมเป็นระยะทางไกลๆเพื่อให้ผ่านเขตพื้นที่หลายๆเขตซึ่งมีผลทำให้ราคาค่าโดยสารสูงขึ้นโดยไม่จำเป็น

3) การใช้อัตราค่าบริการแบบคงที่ วิธีนี้ราคาค่าโดยสารจะไม่เปลี่ยนแปลงไปตามระยะทางที่ให้บริการเป็นวิธีที่มักนิยมใช้ในเมืองขนาดเล็กที่มีระยะการเดินทางสั้นและเป็นวิธีที่มักนำไปใช้คิดค่าบริการสำหรับผู้โดยสารที่เดินทางจากบริเวณสนามบินเข้าสู่บริเวณกลางเมือง<sup>17</sup>

#### 2.2.3 ประวัติความเป็นมาของอูเบอร์ (Uber) และสาระสำคัญ

Uber เป็นคำศัพท์ที่มาจากภาษาเยอรมันที่แปลว่า “เหนือกว่า” หรือ “ที่สุด” บริษัท Uber บริษัทแรกก่อตั้งขึ้นเมื่อปี 2009 โดยผู้ก่อตั้ง 2 คนที่เคยมีผลงานกับบริษัทอื่นๆ มาก่อน คือ Garrett Camp ผู้ก่อตั้ง Stumble Upon บริการแนะนำเว็บที่น่าสนใจ Travis Kalanick ผู้ก่อตั้ง Scour บริการค้นหาและแลกเปลี่ยนไฟล์มัลติมีเดีย และ Red Swoosh บริการรับส่งไฟล์แบบ P2P ที่ได้รับความนิยมจนกระทั่งเมื่อปี 2007 บริษัท Akamai Technologies ซึ่งทำกิจการเครือข่ายส่งข้อมูล (Content Delivery Network: CDN) เข้าซื้อกิจการไปไอดีของ Uber เกิดจากการที่ทั้งสองคนมีโอกาสพูดคุยกันที่งาน LeWeb งานประชุมด้านสตาร์ทอัพที่กรุงปารีส ประเทศฝรั่งเศส ในปี 2008 ทั้งคู่พูดถึงความไม่ได้มาตรฐานของบริการแท็กซี่ในซานฟรานซิสโก และมองว่าถ้าสามารถจัดการรถยนต์ที่หรูหราและคุณภาพของการบริการที่ดี ในลักษณะของการแบ่งเวลา (Timeshare) ก็น่าจะเป็นโอกาสทางธุรกิจที่ดี Uber ก่อตั้งอย่างเป็นทางการในปี 2009 โดยใช้วิธีประกาศหาเพื่อนร่วมงานจาก

<sup>16</sup> สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์. อังแล้วเชิงอรรถที่ 12. หน้า 210.

<sup>17</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 212.

ทวิตเตอร์ จนได้ Ryan Graves ผู้ร่วมก่อตั้งคนที่สามมาร่วมทีม (ภายหลัง Graves ได้เป็นซีอีโอ ก่อนจะหลีกทางให้กับ Travis เป็นซีอีโอ) เริ่มเปิดให้บริการช่วงทดลองที่นิวยอร์ก สหรัฐอเมริกา ในปี 2010 และเปิดให้บริการจริงในเดือนพฤษภาคมปีเดียวกันหลังจากนั้น Uber ก็ขยายตัวออกไปยังเมืองต่างๆ ในสหรัฐอเมริกา ก่อนที่จะเริ่มต้นขยายตัวไปยังยุโรปและเอเชีย ในปัจจุบัน Uber มีบริการอยู่ใน 35 เมืองสำคัญทั่วโลกใน 182 เมือง มียอดการดาวน์โหลดแล้วกว่า 10 ล้านครั้ง และมีผู้ให้บริการขับรถที่ลงทะเบียนทั่วโลกจำนวนกว่า 155,000 คนทั่วโลกและมีคนขับแท็กซี่กว่า 8,000 คัน<sup>18</sup>

### 2.2.3.1 ความเป็นมาของการประกอบธุรกิจ (Uber) ในประเทศไทย

อูเบอร์คือเทคโนโลยีการใช้เทคโนโลยีเพื่อเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของการให้บริการ โดยอูเบอร์พบว่า ในยุคของปัจจุบันเทคโนโลยีมีความจำเป็นสำหรับการดำเนินชีวิตของประชาชน ซึ่งทุกคนล้วนใช้เทคโนโลยีเพื่ออำนวยความสะดวกในชีวิตทุกๆด้าน โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้อาศัยอยู่ในเมืองหลวงที่ชีวิตประจำวันมีความเร่งรีบ และต้องแข่งขันกับเวลาอยู่เสมอ ซึ่งการนำเอาเทคโนโลยีเข้ามาช่วยจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่ง เพราะเทคโนโลยีสมัยใหม่นี้สามารถช่วยอำนวยความสะดวกในการทำงานหรือช่วยรีดระยะเวลาของกิจกรรมต่างๆ ให้สั้นลงอีกด้วย<sup>19</sup> บริการของอูเบอร์จึงได้นำเอาเทคโนโลยีที่มีอยู่นี้เข้ามาพัฒนาระบบบริการของอูเบอร์ ให้ประชาชนสามารถเรียกใช้บริการอูเบอร์ผ่านแอปพลิเคชันได้ เพียงแค่มีมือถือและอินเทอร์เน็ตเท่านั้น

การให้บริการของอูเบอร์ในประเทศไทยเริ่มเข้าให้บริการตั้งแต่ปี 2009 เป็นบริการที่มาจาก USA บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชัน ซึ่งสิ่งที่อูเบอร์มีแตกต่างจากแท็กซี่คือ การบริการในรูปแบบรถยนต์ที่หรูหรา โดยส่วนมากใช้รถโตโยต้าแคมรี่ และฮอนด้าแอดคอร์ด หรือการใช้รถเบนซ์ เป็นต้น ในขณะที่อัตราค่าโดยสารมีอัตราที่สูงกว่าปกติถึง 1.5-1.7 เท่า ซึ่งจะเริ่มต้นที่ 45 บาท และเป็นการชำระเงินผ่านบัตรเครดิตเท่านั้น<sup>20</sup> อูเบอร์ที่เปิดบริการในประเทศไทยมีหลายบริษัทด้วยกัน อย่างเช่น บริษัท ไทย อูเบอร์ จำกัด , บริษัท อูเบอร์ (ประเทศไทย) จำกัด เป็นต้น ซึ่งธุรกิจอูเบอร์ เป็นธุรกิจที่เป็นการสร้างอุปสงค์ขึ้นมาในแต่ละท้องที่ โดยให้คนที่สนใจสมัครมาลงทะเบียนสมัครเพื่อเป็นคนขับที่รถยนต์ โดยอูเบอร์จะกำหนดประเภทของรถยนต์ที่สามารถ

<sup>18</sup> สุภชัย. (2557). *ทำความเข้าใจกับ Uber*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.blognone.com/node/55707>. [2561, 21 มีนาคม]

<sup>19</sup> จอมยุทธ. (2555). *ความจำเป็นของระบบสารสนเทศ*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://poppygis.wordpress.com>. [2561, 31 มีนาคม]

<sup>20</sup> นลินทิพย์ ภัคศรีกุลคำพร. (2558). *อูเบอร์ สร้างกระแสแท็กซี่ไทย*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://www.positioningmag.com/content/59569>. [2561, 31 มีนาคม]

นำมาสมัครขับได้ รถยนต์ 4 ประตู หรือรถยนต์ประเภทที่ทรูกว่า และอายุรถที่จะนำมาวิ่งได้นั้นต้องไม่เกิน 5 ปี ส่วนรายได้ของผู้ขับอุเบอร์นั้น ผู้ขับอุเบอร์ต้องจ่ายค่าใช้ระบบให้อุเบอร์ 20% ของค่าโดยสารที่ได้ ทั้งนี้ อุเบอร์ยังมีแบรนด์ที่ให้บริการที่แตกต่างกันออกไป ซึ่งเป็นแบรนด์ในปัจจุบันนี้ได้แก่ “Uber,” “uber POP,” “uber X,” “uber XL,” “Uber BLACK,” “Uber SUV,” “Uber BERLINE,” “Uber VAN,” “Uber EXEC,” และ “Uber LUX” และแบรนด์สำหรับโลจิสติกส์ ซึ่งแบรนด์ในปัจจุบันนี้ได้แก่ “Uber RUSH,” “Uber FRESH” และ “Uber EATS”

บริษัทอุเบอร์ คำว่า “Uber” เป็นคำศัพท์ที่มาจากภาษาเยอรมันที่แปลว่า “เหนือกว่า” หรือ “ที่สุด” การให้บริการอุเบอร์มีประวัติความเป็นมา เริ่มก่อตั้งจากผู้ก่อการทั้งหมด 3 คน คือ Garrett Camp ผู้ก่อตั้ง Stumble Upon บริการแนะนำเว็บไซต์ที่น่าสนใจ Travis Kalanick ผู้ก่อตั้ง Scour บริการค้นหาและแลกเปลี่ยนไฟล์มัลติมีเดีย และ Ryan Graves เริ่มต้นจากการมองเห็นถึงการบริการที่ย่ำแย่ของแท็กซี่ในเมืองซานฟรานซิสโกหรือปัญหาที่ผู้โดยสารสามารถใช้บริการแท็กซี่ได้อย่างสะดวกเนื่องจากการเรียกรถแท็กซี่ทำได้ยาก จึงมีแนวคิดที่สามารถจัดหารถยนต์ที่หรูหราและคุณภาพของการบริการที่ดี ในลักษณะของการแบ่งเวลา (Timeshare) คือแนวคิดผู้ขับขี่ไม่จำเป็นต้องให้บริการเฉพาะลูกค้าของอุเบอร์ตลอดเวลา แต่สามารถเลือกเวลาในการทำงานได้เองโดยเลือกเฉพาะ “เวลาที่ร่วว่าง” มารับงานจากอุเบอร์เป็นรายได้เสริมก็ได้<sup>21</sup> ถือเป็นการใช้ประโยชน์จาก Time-sharing มองว่าเป็นโอกาสทางธุรกิจที่ดี กิจการของอุเบอร์จึงเริ่มก่อตัวครั้งแรกที่เมืองซานฟรานซิสโก รัฐแคลิฟอร์เนีย สหรัฐอเมริกา ในปี พ.ศ. 2552 โดยเริ่มทดลองให้บริการขนส่งผู้โดยสารโดยใช้รถลีมูซีน (ลักษณะเป็นรถยนต์นั่งขนาดใหญ่สำหรับขนส่งผู้โดยสาร เช่นเดียวกับรถยนต์บริการธุรกิจในประเทศไทย) โดยเหตุผลที่อุเบอร์เริ่มให้บริการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถลีมูซีน เนื่องจาก ผู้ก่อตั้งมีความต้องการที่จะสร้างบริการการขนส่งผู้โดยสารที่ดูโก้และมีความสะดวกสบาย และพัฒนาแอปพลิเคชันบนโทรศัพท์มือถือเพื่อใช้ในการติดต่อสื่อสารระหว่างผู้ขับอุเบอร์และผู้โดยสาร โดยเริ่มให้บริการอย่างเป็นทางการในปี พ.ศ. 2553 โดยใช้ชื่อว่า “อุเบอร์แท็กซี่ (Uber Cab)” เมื่อการให้บริการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถลีมูซีนของอุเบอร์แท็กซี่เริ่มเป็นที่รู้จักแต่ผู้คนทั่วไปแล้ว จึงเริ่มมีการให้บริการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล หลังจากเริ่มดำเนินการได้ไม่นาน อุเบอร์แท็กซี่ก็ประสบปัญหาด้านกฎหมาย เนื่องจากชื่อของบริษัทมีคำว่า แท็กซี่ (Cab) ที่หมายความว่า รถแท็กซี่ ซึ่งแท้จริงทางบริษัทอุเบอร์แท็กซี่ไม่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการรถแท็กซี่ถือเป็นการดำเนินการที่ผิดกฎหมาย บริษัทอุเบอร์แท็กซี่จึงได้รับคำสั่งจากสำนักงานขนส่ง เมืองซานฟรานซิสโก (San Francisco Municipal Transportation Agency) ให้

<sup>21</sup> อาริยา สุขโต. (2560). “อุเบอร์ (Uber) ความถูกต้องที่ไม่ถูกต้อง”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: [library2.parliament.go.th/ebook/content-issue/2560/hi2560-032.pdf](http://library2.parliament.go.th/ebook/content-issue/2560/hi2560-032.pdf). [2561, 2 เมษายน]



หยุดการประกอบกิจการ แต่ทางบริษัทอูเบอร์ก็ยังคงเพิกเฉยต่อคำสั่งดังกล่าวและดำเนินการต่อไป โดยเปลี่ยนชื่อบริษัทจากอูเบอร์แท็กซี่ เป็น “อูเบอร์ (Uber)” ดังเป็นชื่อที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน การดำเนินการของอูเบอร์ได้รับความนิยมจากผู้โดยสารอาจเพราะความสะดวกสบายในการเรียกใช้บริการ และความครอบคลุมในการให้บริการขนส่งผู้โดยสารที่กว้างกว่าแท็กซี่ ผู้โดยสารสามารถส่งคำร้องขอใช้บริการ กำหนดพิกัดให้ผู้ขับอูเบอร์มารับ ณ พิกัดที่อยู่ในขณะนั้น ทำให้ไม่ต้องเสียเวลาไปเรียกแท็กซี่ตามท้องถนน หรือกำหนดให้ผู้ขับอูเบอร์มารับในบริเวณตรอกซอยที่รถแท็กซี่ให้บริการไม่ทั่วถึง ด้วยเหตุผลดังกล่าวทำให้อูเบอร์สามารถขยายธุรกิจไปได้อย่างรวดเร็วแม้มีประเด็นปัญหาทางด้านกฎหมาย โดยอูเบอร์ขยายตัวออกไปเมืองต่างๆ ในอเมริกา ก่อนที่จะเริ่มขยายตัวไปยังยุโรป เอเชีย จนได้เปิดให้บริการถึงประเทศไทย<sup>22</sup> และปัจจุบันอูเบอร์ได้ดำเนินการธุรกิจกว่า 120 เมืองทั่วโลก

โดยจดทะเบียนตั้งบริษัทในวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2557 นามว่า บริษัท อูเบอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ดำเนินกิจการในฐานะเป็นบริษัทต่างชาติเนื่องจากมีผู้ถือหุ้นใหญ่ Uber Technologies, Inc. ประเทศสหรัฐอเมริกา ในสัดส่วน 99.98% โดยระบุประเภทธุรกิจว่าเป็นกิจกรรมวิชาชีพวิทยาศาสตร์และกิจการวิชาการ (วิจัยการตลาดและการสำรวจความคิดเห็นของประชาชน)

#### 2.2.3.2 ลักษณะและรูปแบบการให้บริการอูเบอร์ (Uber)

การดำเนินธุรกิจของบริษัทอูเบอร์มีรากฐานมาจากแนวคิดระบบเศรษฐกิจแบบใหม่ “Sharing Economy” หรือ “ระบบเศรษฐกิจแบบแบ่งปัน” หรือที่บางที่ก็เรียกว่า “Collaborative Consumption” หรือการ “แบ่งกันบริโภค” ซึ่งหากจะเรียกตามศัพท์เศรษฐศาสตร์แล้วคงจะเป็นการ “ใช้ทรัพยากรประโยชน์” จากสินทรัพย์ให้เต็มที่มากขึ้น<sup>23</sup>

ระบบเศรษฐกิจแบบแบ่งปัน เป็นการช่วยให้บุคคลหรือองค์กรสามารถสร้างรายได้จากการบริโภคสินค้าหรือบริการที่มีมูลค่าเชิงเศรษฐกิจ จากทรัพยากรที่ตนมีมากเกินไปจนจำเป็นหรือไม่ได้ใช้แล้ว (Excess Capacity) ผ่านการให้บริการบนดิจิทัลแพลตฟอร์มรูปแบบต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นคอมพิวเตอร์ แท็บเล็ต หรือสมาร์ทโฟน เพื่อจับคู่ระหว่างผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการในการเข้าถึงสินค้าหรือบริการ โดยผู้ให้บริการสามารถจัดสรรช่วงเวลาเพื่อแบ่งปันสินค้าหรือการบริการนั้นๆ ขณะที่ผู้บริโภคก็อาศัยข้อมูลบนเครือข่ายสังคมออนไลน์เป็นพื้นฐานที่ช่วยในการ

<sup>22</sup> Uber Technologies Inc. (2015). “Uber story”. (Online). Available: <https://www.uber.com/th/our-story>. [2561, 5 April]

<sup>23</sup> STARTUP MARKUP. (2017). *Uber*. (Online). Available: [//lertad.com/startup-markup/sharingeconomy/?doing\\_wp\\_cron=1528021049.2802329063415527343750](http://lertad.com/startup-markup/sharingeconomy/?doing_wp_cron=1528021049.2802329063415527343750). [2561, 5 April]

ตัดสินใจ ทำให้สามารถเลือกและเข้าถึงสินค้าหรือการบริการดังกล่าวโดยไม่จำเป็นต้องเสียเงินซื้อ มาเป็นเจ้าของ เช่น รถยนต์ ที่อยู่อาศัย จักรยาน หรือเครื่องใช้ภายในบ้าน เป็นต้น

ข้อดีที่สำคัญของระบบเศรษฐกิจแบบแบ่งปันคือ ลดค่าใช้จ่ายแทนการซื้อสินทรัพย์ หรือการเช่าสินทรัพย์จากผู้ให้เช่าในรูปแบบเดิม และผลักดันให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้บริโภคในการคำนึงถึงความคุ้มค่า ทำให้การจัดสรรทรัพยากรที่ดีขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่จะต้องตัดสินใจซื้อสินค้าที่สามารถแบ่งปันกันได้หรือสินค้าที่มีราคาสูง นอกจากนี้ผู้บริโภคสามารถนำรายได้คงเหลือมาลงทุนเพื่อต่อยอดได้มากขึ้นทำให้สามารถนำรายได้ไปบริโภคสินค้าประเภทอื่นๆ ได้อีก กล่าวอีกนัยหนึ่งคือ ในขณะที่รายได้มีเท่าเดิม แต่คุณภาพชีวิตกลับดีขึ้น สะดวกสบายขึ้น และสามารถบริหารการใช้จ่ายได้อย่างคุ้มค่ามากขึ้น ตลอดจนยังสามารถสร้างรายได้ให้กับบุคคลที่มีทรัพยากรที่ไม่ได้ใช้งานเป็นประจำโดยการเข้าร่วมโมเดลธุรกิจดังกล่าวอีกด้วย แต่ระบบเศรษฐกิจแบบแบ่งปันก็มีข้อเสียเช่นกัน คือก่อให้เกิดวัฒนธรรมการบริโภคแบบชั่วคราว โดยผู้บริโภคจะเลือกซื้อสินค้าและบริการที่เน้นความสะดวกและราคา มากกว่าคำนึงถึงความสัมพันธ์ระหว่างผู้บริโภคและกลุ่มธุรกิจ เพราะส่วนใหญ่จะใช้บริการสินค้าหรือบริการนั้น ๆ เพียงครั้งเดียว นอกจากนี้ แนวคิดดังกล่าวยังส่งผลกระทบต่อมาตรฐานและตลาดแรงงาน โดยเฉพาะงานบางประเภทที่ผู้ให้บริการไม่มีประสบการณ์ในด้านนี้มาก่อน และเข้ามาดำเนินการเพื่อเป็นอาชีพเสริม รวมถึงอาจมีกลุ่มคนทำงานบางส่วนเปลี่ยนมาหารายได้จากการเล่นเช่าสินทรัพย์ที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์มากขึ้นแทนการทำงานประจำ ซึ่งจะส่งผลลดแรงจูงใจในการพัฒนาทักษะการทำงานเฉพาะ ซึ่งนั่นอาจจะก่อให้เกิดปัญหาความไม่สอดคล้องของการศึกษาต่อตลาดแรงงาน (Labor Market Mismatch) ข้อเสียอีกประการคือ รูปแบบเศรษฐกิจแบบแบ่งปันแม้สัดส่วนของผลกระทบต่อเศรษฐกิจทั้งระบบจะยังไม่สูงมาก แต่ส่งผลกระทบอย่างสูงกับบางอุตสาหกรรม เช่น ในช่วงเวลาตั้งแต่ปี 2015 การแข่งขันในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและการบริการมีทิศทางที่ดูเคียดขึ้น เมื่อธุรกิจแอร์บีแอนด์บี (Airbnb) ดำเนินการเป็นตัวกลางในการเชื่อมต่อเจ้าบ้านที่มีที่พักว่างให้เช่า ไม่ว่าจะที่บ้าน หรือห้องว่างในคอนโด อพาร์ทเมนท์ กับนักท่องเที่ยวซึ่งปัจจุบันให้บริการห้องพักจำนวนหลายล้านห้อง มากกว่าห้องพักที่โรงแรมในเครือ Inter Continental และ Hilton ทั่วโลก ซึ่งเปิดให้บริการในช่วงเวลาเดียวกัน หรือบริการของธุรกิจอูเบอร์ (Uber) ที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมบริการการขนส่งผู้โดยสารอย่างยิ่ง เช่น ในสหราชอาณาจักรธุรกิจรถร่วมเดินทางเช่นอูเบอร์ ทำให้จำนวนรถแท็กซี่ใหม่ในสหราชอาณาจักรลดลงถึงร้อยละ 97 ในช่วง 4 เดือนแรกของปี 2016 และประการสุดท้ายที่มีความสำคัญที่สุด คือ กฎหมายและกฎระเบียบที่ใช้อยู่ในปัจจุบันมีความล้าสมัย ตามไม่ทันรูปแบบธุรกิจดังกล่าว เนื่องจากในอดีตโครงสร้างของกฎหมายและกฎระเบียบถูกสร้างขึ้นภายใต้ความคิดของ

การครอบครองทรัพย์สิน เนื่องจากกฎหมายที่ใช้อยู่ในปัจจุบันในหลายประเทศยังไม่รองรับการดำเนินธุรกิจรูปแบบดังกล่าว อาจก่อให้เกิดปัญหาว่า หากเกิดความเสียหายขึ้นจากการบริโภคหรือการใช้บริการในระบบเศรษฐกิจแบบแบ่งปันขึ้น ผู้บริโภคอาจไม่ได้รับการเยียวยาในความเสียหายอย่างยุติธรรม นอกจากส่งผลกระทบต่อผู้บริโภคที่เป็นประชาชนแล้ว ยังกระทบถึงผู้แข่งขันในอุตสาหกรรมเดียวกัน เนื่องจากรูปแบบธุรกิจดังกล่าวไม่มีกฎหมายมาดูแลและควบคุมอาจเกิดความไม่เสมอภาคในการดำเนินธุรกิจและเกิดการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรม

ระบบเศรษฐกิจแบบแบ่งปันเป็นแนวธุรกิจรูปแบบใหม่ที่ได้รับการนิยมนำมาใช้ในหลายอุตสาหกรรม ตัวอย่างเช่น ธุรกิจด้านอุตสาหกรรมขนส่งและคมนาคม ที่เป็นที่ยอมรับและมีการเติบโตทางธุรกิจอย่างก้าวกระโดด ได้แก่ อุเบอร์ (Uber) เป็นธุรกิจที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมขนส่งและคมนาคมเดิมอย่างยิ่ง อิทธิพลของธุรกิจดังกล่าวชี้ให้เห็นถึงการบริโภคยุคใหม่ที่เปลี่ยนไป จากการเปลี่ยนแปลงทัศนคติในการประเมินสินค้าและบริการรวมถึงความคุ้มค่าในเรื่องของเวลาซึ่งมีผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมในด้านต่างๆ จากการซื้อสินค้าและบริการนั้นๆ ในการให้บริการอุเบอร์ ผู้ขับอุเบอร์จึงใช้รถที่มีอยู่ในการให้บริการรับส่งผู้โดยสารโดยเห็นว่าเป็นการใช้รถที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์ยิ่งขึ้น ทั้งประโยชน์ต่อตัวผู้ขับเองและต่อผู้โดยสาร<sup>24</sup>

โดยทางบริษัทอุเบอร์ให้คำจำกัดความตนเองไว้ในข้อกำหนดการใช้บริการ (Term Of Service) ว่า อุเบอร์ได้ดำเนินธุรกิจในรูปแบบบริการร่วมเดินทาง (Ridesharing) ไม่ใช่บริการรถแท็กซี่ที่ถือเป็นบริษัทให้บริการการขนส่ง บริษัทอุเบอร์เป็นเพียงผู้นำแพลตฟอร์มเทคโนโลยีเข้ามาจับคู่ระหว่างผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการเท่านั้น กล่าวคือ บริษัทได้นำแอปพลิเคชันมาใช้ในการประกอบธุรกิจให้บริการขนส่งผู้โดยสาร โดยแอปพลิเคชันทำหน้าที่เป็นตัวกลางให้ผู้โดยสารส่งคำขอรับบริการไปยังผู้ขับรถ และให้ผู้ขับรถส่งคำตอบรับกลับมายังผู้โดยสารผู้ขอรับบริการนั้น ไม่ได้เกี่ยวข้องในการให้บริการการขนส่งผู้โดยสาร การให้บริการดังกล่าวเป็นการให้บริการโดยผู้ขับอุเบอร์เท่านั้น

แต่อย่างไรก็ตาม ธรรมชาติของเศรษฐกิจของการแบ่งปันที่แท้จริง หมายถึง การแบ่งปันและใช้ทรัพยากรร่วมกัน โดยการแบ่งปันนั้นอาจเป็นทรัพยากรเดียวกันหรือต่างกันได้ ตัวอย่างการใช้ทรัพยากรเดียวกัน เช่น การที่นาย ก ขับรถไปส่งนาย ข ต่อมาวันถัดมา นาย ข ก็ขับรถไปส่งนาย ก และตัวอย่างการใช้ทรัพยากรต่างกัน เช่น นาย ก มีเครื่องตัดหญ้า นาย ข มีเครื่อง

<sup>24</sup> สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล. (2559). *Sharing Economy พลิกโฉมธุรกิจดิจิทัล*. (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก: <http://www.depa.or.th/th/article/sharing-economy-พลิกโฉมธุรกิจดิจิทัล>. [2561, 9 เมษายน]

กวาดหิมะ ในฤดูร้อนนาย ข จะยืมเครื่องตัดหญ้าของนาย ก โคนในฤดูหนาวนาย ก จะยืมเครื่องกวาดหิมะของนาย ข<sup>25</sup>

หากกล่าวถึงการใช้รถยนต์ร่วมกันหรือบริการร่วมเดินทาง คือ แนวความคิดในการเสนอนั่งในยานพาหนะที่ว่าง ซึ่งมีความหมายครอบคลุมการกระทำหลายอย่าง ที่พบบ่อยที่สุดคือการที่เจ้าของรถกำหนดเส้นทางที่จะไปแล้วและเสนอนั่งให้กับผู้โดยสารเพื่อแลกเปลี่ยนกับการช่วยเรื่องค่าใช้จ่ายในการเดินทาง รูปแบบได้พัฒนาไปจนถึงการร่วมเดินทางของพนักงานที่อยู่บริษัทเดียวกัน หรือผู้ที่ทำงานอยู่ในบริเวณเดียวกัน ต่อมาบริษัทซอฟต์แวร์ได้ทำการพัฒนาแอปพลิเคชันที่ใช้สำหรับจับคู่อุปสงค์และอุปสงค์สำหรับการเดินทางแต่ละประเภทเช่น สำหรับคนที่ทำงานร่วมกัน เดินทางไปสนามบินร่วมกัน จัดเตรียมการเดินทางระยะทางไกลไว้ล่วงหน้าเพื่อช่วยกันออกค่าใช้จ่ายสำหรับการเดินทางระยะไกล หรือการเดินทางไปต่างเมือง

อย่างไรก็ตามคำว่า “บริการร่วมเดินทาง” ได้กลายเป็นคำศัพท์ที่ใช้อธิบายแอปพลิเคชันซอฟต์แวร์ที่ใช้อำนวยความสะดวกในการจับคู่ระหว่าง อุปสงค์ของผู้โดยสารที่มีความต้องการใช้บริการการขนส่งและอุปทานของผู้ขับที่มีความต้องการให้บริการการขนส่ง ในระบบการขนส่งแบบมืออาชีพ นอกจากนั้นคำว่า “บริการร่วมเดินทาง” ถูกนำมาใช้ในการอธิบายถึงการบริการรถรับจ้างพร้อมคนขับด้วย ความคิดที่แฝงอยู่เบื้องหลังแอปพลิเคชันนี้คือ การให้บริการคนขับส่วนตัว (ที่ไม่ต้องจ้างคนขับส่วนตัวทั้งวันหรือนานกว่า) แทนที่จะเป็นการแบ่งปันที่นั่งร่วมกับบุคคลอื่น แนวคิดก็คือการให้บริการคล้ายกับการให้บริการ “รถลีมูซีน” เพื่อที่จะให้บริการตามความต้องการทั้งหมดแพลตฟอร์มจะต้องรวบรวมคนขับจำนวนมากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้เพื่อให้สามารถขับรถตามความต้องการได้อย่างมีประสิทธิภาพ จากตัวอย่างที่กล่าวมาเห็นได้ว่า แม้ว่าแอปพลิเคชันเหล่านี้จะเรียกตัวเองว่าบริการร่วมเดินทาง แต่แท้จริงแล้วไม่ได้มีการแบ่งปันการเดินทางกับใครเลย เมื่อเปรียบเทียบกับการให้บริการแท็กซี่ปกติแล้ว การให้บริการของแอปพลิเคชันแบบนี้ก็คือ ตลาดที่คนขับแท็กซี่จะสามารถติดต่อกับผู้โดยสารโดยตรงผ่านแพลตฟอร์มออนไลน์

จากแนวคิดระบบเศรษฐกิจแบบแบ่งปันดังกล่าว เกิดแนวคิดที่ว่าแท้จริงแล้วอูเบอร์อาจไม่ใช่การบริการร่วมเดินทาง แต่เหมือนบริการที่จับคู่ให้ผู้ขับอูเบอร์ซึ่งมีรถยนต์ส่วนตัวมาให้บริการแก่ผู้โดยสารและคิดค่าโดยสาร เพราะหากเป็นบริการร่วมเดินทางควรหมายถึง การร่วมเดินทางและร่วมจ่ายค่าเดินทางด้วยกันมากกว่า ตัวอย่างเช่น ถ้า ก จะเดินทางไปทำงานในเมือง

<sup>25</sup> Rebecca Elaine Elliott. (2016). *Sharing App or Regulation Hackney: Defining Uber Technologies Journal of Corporation Law*. (Online). Available: <https://www.questia.com/library/journal/1P3-4100045531/sharing-app-or-regulation-hack-ney-defining-uber>. [2561, 10 April]

และให้ ข อาศัยรถไปร่วมกัน โดยคิดค่าบริการเป็นค่าน้ำมันตามจริงมากกว่า แต่อย่างไรการจำกัดความของอูเบอร์ก็เป็นเพียงแนวคิดและความเห็นส่วนตัวของนักวิชาการเท่านั้น ปัจจุบันยังไม่สามารถระบุสถานะทางกฎหมายของอูเบอร์ได้อย่างชัดเจน ซึ่งประเด็นดังกล่าวจึงขอยกความเห็นของนักวิชาการต่างประเทศที่กล่าวถึงสถานะของอูเบอร์มาดังนี้

1) รองศาสตราจารย์ Benjamin Edelman ได้ระบุว่า การให้บริการอูเบอร์เกิดขึ้นได้ก็โดยสร้างความได้เปรียบด้วยการอ้างตัวเป็นรถรับจ้างล่วงหน้า (Prebooked Trips) โดยใช้แอปพลิเคชันในโทรศัพท์มือถือแทนที่จะใช้โทรศัพท์เรียกรถ ทำให้บริษัทอูเบอร์ไม่ต้องเสียค่าใบอนุญาตการเป็นรถแท็กซี่จำนวนมหาศาล นอกจากนี้บริษัทอูเบอร์ก็ไม่ต้องมีรถของตัวเอง ไม่ต้องมีป้ายทะเบียนแท็กซี่ ไม่ต้องมีการประกันภัยผู้โดยสาร ฯลฯ เหตุผลทุกประการเหล่านี้ทำให้การให้บริการอูเบอร์มีความได้เปรียบเหนือรถแท็กซี่ธรรมดา รวมถึงรถรับจ้างอื่น เรียกได้ว่าการให้บริการอูเบอร์เริ่มประกอบการโดยผิดกฎหมายมาแต่แรก ถือเป็นวัฒนธรรมองค์กรของอูเบอร์ที่พร้อมที่จะท้าทายกฎหมายของทุกแห่งที่ไปประกอบการ

2) Alyson Shontell ที่กล่าวว่า เนื้อแท้ของการดำเนินธุรกิจของอูเบอร์ คือการเรียกรถขนส่งสาธารณะเช่นเดียวกับผู้ให้บริการรายอื่น รวมถึงการให้บริการดั้งเดิมอย่างการโทรศัพท์เรียกแท็กซี่ สิ่งที่ทำให้อูเบอร์แตกต่างจากผู้ให้บริการรายอื่นมี 2 ปัจจัยหลัก คือคุณภาพของการให้บริการที่แตกต่าง และพื้นที่การให้บริการที่กว้างขวางกว่า

บริการของอูเบอร์ จัดทำขึ้นเพื่อเป็นการใช้งานผ่านแอปพลิเคชันที่เป็นข้อมูลส่วนบุคคล ไม่ใช่การประกอบธุรกิจเชิงทางการค้า อีกทั้ง อูเบอร์ไม่ได้ให้บริการเกี่ยวกับการขนส่งหรือการขนส่งสาธารณะ หรือการดำเนินงานในฐานะผู้ขนส่ง หรือในฐานะผู้ขนส่งสาธารณะ หรือดำเนินการใดๆเกี่ยวกับการขนส่งที่กล่าวมาแล้วข้างต้นทั้งสิ้น ซึ่งเป็นเพียงแต่การให้บริการโดยคู่สัญญากับบุคคลที่สาม (บุคคลที่สาม Third-Party หมายความว่า บุคคลหรือกลุ่มบุคคลที่มารับบทบาทหรือเข้ามามีส่วนร่วมในกิจกรรมตามวัตถุประสงค์ที่ได้มีขึ้น)<sup>26</sup> ซึ่งมีอิสระในการให้บริการผ่านอูเบอร์ ซึ่งเป็นตัวกลางในการทำแอปพลิเคชันขึ้นมา และบุคคลที่สามไม่ได้เป็นลูกจ้างหรือบริการภายใต้การควบคุม หรือคำสั่งของอูเบอร์ หรือ บริษัทต่างๆในเครือของอูเบอร์ ซึ่งอูเบอร์ได้นำเอาเทคโนโลยีมาเป็นตัวกลางในการให้บุคคลที่สามใช้บริการผ่านแอปพลิเคชัน เพื่อการบริการอีกทอดหนึ่งที่ถือได้ว่าเป็นการบริการสาธารณะ โดยมีลักษณะเดียวกันกับการให้บริการรถแท็กซี่สาธารณะ แต่เป็นการนำเอารถส่วนตัวของบุคคลที่สามมาให้บริการ โดยการสมัครแอปพลิเคชันเพื่อจัดการและกำหนดการขนส่งและ/หรือบริการสาธารณะภายใต้ข้อตกลงกับอูเบอร์ หรือบริษัท

<sup>26</sup> บัณฑิตา จารุมา นิลปัทม์. (2555). “ทำความเข้าใจกับบุคคลที่สามผู้แทรกแซงสถานการณ์ความขัดแย้ง”. *วารสารนิติศาสตร์*, (1-3). หน้า 6.

ในเครือ Uber ซึ่งเป็นแอปพลิเคชันที่จัดทำขึ้นเพื่อใช้งานส่วนบุคคลเท่านั้น โดยบุคคลที่สาม ต้องสมัครเพื่อเข้าใช้บริการภายใต้เงื่อนไขต่างๆ ที่ทางบริษัทฯ ได้กำหนดขึ้นมา และต้องยอมรับเงื่อนไขการให้บริการ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(1) เงื่อนไขของผู้สมัครให้บริการ

ผู้สมัครรับบริการที่จะเข้าร่วมเป็นผู้ขับขี่อุเบอร์จะต้องได้รับอนุญาตจากบริษัทอุเบอร์เสียก่อน เป็นความสัมพันธ์ทางด้านสัญญาระหว่างผู้รับบริการ กับ Uber เพื่อเข้าถึงข้อกำหนดเงื่อนไขและการเข้าถึงแอปพลิเคชัน โดยบริษัทอุเบอร์ จะให้ใบอนุญาตซึ่งเป็นสิทธิแต่เพียงผู้เดียว ไม่มีสิทธิขอย และสิทธิดังกล่าวไม่สามารถโอนไปให้บุคคลอื่นได้ เมื่อสมัครแล้วจะสามารถเข้าถึงแอปพลิเคชันบนอุปกรณ์ส่วนบุคคลของผู้สมัครได้ ซึ่งเป็นข้อมูลเกี่ยวกับการใช้บริการ และสามารถเข้าถึงข้อมูลและเนื้อหาที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้จัดทำขึ้นบนแอปพลิเคชัน แล้วแต่กรณีเพื่อการใช้งานส่วนบุคคล

(2) ข้อมูลของผู้สมัครบริการ

การเก็บรวบรวมข้อมูลและการใช้ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้สมัครรับบริการ บริษัท อุเบอร์ มีนโยบายการเก็บข้อมูลความเป็นส่วนตัวของผู้สมัครรับบริการ ไว้อยู่แล้วตามเงื่อนไข แต่หากเกิดการร้องเรียน เกิดข้อพิพาท หรือ ข้อขัดแย้ง และพิจารณาแล้วมีความจำเป็นอาจให้ข้อมูลที่จำเป็น (รวมถึงไปถึงข้อมูลการติดต่อ) แก่ผู้เสียหาย หรือผู้ขอข้อมูลเพื่อการดังกล่าวได้ ซึ่งการเปิดเผยข้อมูลของผู้รับบริการที่อุเบอร์จะเปิดเผยนั้นรวมไปถึงการเกิดอุบัติเหตุของผู้รับบริการ หรือการเกิดอุบัติเหตุของบุคคลที่สาม (รวมทั้งคนขับรถจากเครือข่ายบริษัทขนส่ง)

(3) สิทธิผู้สมัครใช้บริการผ่านแอปพลิเคชัน

ผู้ให้บริการบุคคลที่สามจะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดและเงื่อนไขเป็นไปตามที่บริษัท กำหนด โดยอุเบอร์ จะให้สิทธิจำกัดเฉพาะบุคคล ไม่มีสิทธิขอย และไม่สามารถโอนสิทธิไปยังบุคคลอื่นได้ สิทธิดังกล่าวนี้ ได้แก่

ก. การเข้าถึงและการใช้แอปพลิเคชันบนอุปกรณ์ส่วนบุคคลของผู้รับบริการ ซึ่งเกี่ยวกับการใช้บริการ

ข. การใช้เนื้อหาและการเข้าถึงเนื้อหาและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ซึ่งอาจจัดทำขึ้น และมีให้บริการผ่านแอปพลิเคชันในแต่ละกรณี เพื่อการใช้งานส่วนบุคคล ซึ่งจะไม่ใช่เพื่อการค้า

การบริการและการเข้าถึงเนื้อหา หรือข้อมูลในส่วนที่เกี่ยวข้อง หรือการให้บริการอื่นๆ นอกเหนือจากที่ได้มีการกำหนดไว้เป็นเงื่อนไข โดยเกิดจากบุคคลที่สามโฆษณาที่อุเบอร์ไม่ได้เป็นผู้ควบคุม ซึ่งการกระทำลักษณะนี้อุเบอร์ไม่สนับสนุน และหากมีขึ้น อุเบอร์จะไม่มี

ส่วนเกี่ยวข้องหรือรับผิดชอบใดๆ ต่อสิ่งที่เกิดขึ้นจากการกระทำที่ได้มีการโฆษณาหรือกล่าวอ้างของบุคคลที่สาม

#### (4) การใช้บริการของบุคคลที่สาม

##### ก. เปิดบัญชีผู้ใช้

กรณีการสมัครเปิดใช้บัญชีผู้ใช้กับอูเบอร์นั้น ผู้สมัครต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี บริบูรณ์ หรือบรรลุนิติภาวะตามกฎหมายในเขตอำนาจรัฐนั้นๆ เพื่อลงทะเบียนซึ่งจะต้องส่งข้อมูลให้ทางบริษัทฯ พิจารณา เช่น ชื่อ ที่อยู่ เบอร์โทรศัพท์ และอายุของผู้สมัคร รวมทั้งวิธีการจ่ายเงินที่ถูกต้อง ซึ่งอาจจะเป็นการชำระเงินผ่านบัตรเครดิตหรือการชำระเงินโดยวิธีอื่น อย่างน้อย 1 วิธี ทั้งนี้ในการสมัครเป็นสมาชิกจะมีเงื่อนไขให้ปฏิบัติคือ

(ก) การรักษาข้อมูลที่ต้องการและทำให้ข้อมูลเป็นปัจจุบันอยู่เสมอ ซึ่งหากผู้สมัครไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขนี้อาจถูกบริษัทฯ ถอนบัญชีได้

(ข) รับผิดชอบการกระทำ หรือกิจกรรมทั้งหมดที่เกิดขึ้นภายใต้บัญชีของผู้สมัคร

(ค) รักษาความปลอดภัยของบัญชี โดยเก็บข้อมูลชื่อผู้ใช้ และรหัสผ่านของผู้สมัครไว้เป็นความลับตลอดเวลาการใช้บริการ

(ง) บุคคลหนึ่งสามารถมีได้แค่หนึ่งบัญชีเท่านั้น

(จ) ไม่อนุญาตให้บุคคลอื่นใช้บัญชีของผู้สมัครใช้บริการ และจะต้องไม่มอบหรือโอนบัญชีของท่านให้แก่บุคคลอื่นหรือนิติบุคคลใดๆ

(ช) ผู้สมัครยินยอมที่จะปฏิบัติตามกฎหมายที่มีบังคับใช้ และต้องใช้บริการภายใต้กฎหมายเท่านั้น

(ฉ) จะต้องไม่ก่อให้เกิดการรบกวน ความรำคาญ ความไม่สะดวก หรือความเสียหายของทรัพย์สินต่อผู้ให้บริการบุคคลที่สามหรือบุคคลอื่นๆ ในการใช้บริการของท่าน

(ญ) ในบางกรณี ท่านจะได้รับการขอให้พิสูจน์อัตลักษณ์บุคคลเพื่อเข้าถึงหรือใช้บริการ และหากท่านปฏิเสธที่จะให้การพิสูจน์อัตลักษณ์บุคคล ท่านยอมรับว่าท่านอาจถูกปฏิเสธมิให้เข้าถึงหรือใช้บริการ

#### (5) การชำระเงิน

วิธีชำระเงินจะมีกำหนดไว้ในบัญชีของผู้รับบริการ เมื่อได้ชำระเงินแล้ว Uber จะส่งใบเสร็จรับเงินให้แก่ผู้รับบริการทางอีเมลล์ ซึ่งจะมีตัวแทนในการเรียกเก็บเงินของอูเบอร์ โดยกระทำในนามของอูเบอร์ ซึ่งจะเป็นการชำระค่าบริการโดยตรงให้แก่อูเบอร์ และจะรวมค่าภาษีอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งหากชำระเงินแล้วถือเป็นที่สุดและไม่สามารถคืนเงินได้

เว้นเสียแต่ว่า อุเบอร์จะมีข้อกำหนดไว้ ผู้รับบริการจึงยังมีสิทธิในการร้องขอค่าใช้จ่ายคืนจากการที่ได้รับบริการหรือสินค้าดังกล่าว และการกำหนดหรือเปลี่ยนแปลงค่าใช้จ่ายสำหรับการบริการหรือสินค้าใดๆ หรือทั้งหมดที่ได้รับผ่านการใช้บริการ อุเบอร์จะเป็นผู้กำหนดนอกจากนี้ และผู้รับบริการต้องรับทราบและยอมรับว่าค่าใช้จ่ายบางพื้นที่ที่มีความต้องการการบริการมากขึ้นอาจมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น ผู้รับบริการมีอิสระที่จะชำระเงินเพิ่มเติม ซึ่งเป็นทิปหรือเงินค่าตอบแทนให้แก่ผู้ให้บริการบุคคลที่สาม ซึ่งให้บริการหรือสินค้าแก่ท่านผ่านบริการนั้นด้วยความสมัครใจ หลังจากที่ท่านรับบริการหรือสินค้าที่ได้รับผ่านบริการนั้น

#### (6) การปฏิเสธความรับผิดชอบ การจำกัดความรับผิดชอบ การชดเชย

##### ก. การปฏิเสธความรับผิดชอบ

บริษัท อุเบอร์ เป็นตัวกลางในการจัดหาการบริการ และตามที่มีให้บริการซึ่งอุเบอร์ จะไม่รับผิดชอบต่อสิ่งต่างๆ ที่เกิดขึ้น และปฏิเสธการรองรับการรับประกันทั้งหมดทุกอย่างตามกฎหมาย หรือตามนัยของกฎหมาย และจะไม่รองรับและรับประกันความรับผิดชอบ ความตรงต่อเวลา คุณภาพ ความเหมาะสม หรือการมีอยู่ของบริการหรือบริการหรือสินค้าใดๆ ที่ร้องขอผ่านการใช้บริการ หรือรับประกันว่าบริการดังกล่าวจะไม่หยุดหรือไม่มีข้อผิดพลาด Uber จะไม่รับประกันคุณภาพ ความเหมาะสม ความปลอดภัย หรือความสามารถของผู้ให้บริการบุคคลที่สาม ท่านยินยอมว่าความเสี่ยงทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากการใช้บริการของท่านและบริการหรือสินค้าใด ๆ ที่ร้องขอในส่วนที่เกี่ยวข้องนั้นจะยังคงอยู่กับท่านแต่เพียงผู้เดียวในขอบเขตสูงสุดที่กฎหมายที่บังคับใช้อนุญาต

##### ข. การจำกัดความรับผิดชอบ

Uber จะไม่รับผิดชอบสำหรับค่าเสียหายที่เกิดขึ้น โดยตรงและทางอ้อม สำหรับการเกิดอุบัติเหตุ ที่เป็นพิเศษ ที่เพื่อเป็นเยี่ยงอย่าง สำหรับการลงโทษ หรือสำหรับผลรวมของผลกำไรที่สูญเสีย สำหรับข้อมูลที่สูญหาย สำหรับการบาดเจ็บส่วนบุคคลหรือความเสียหายต่อทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องกับ และที่เกิดขึ้นจากการใช้บริการใดๆ และถึงแม้ว่า Uber จะได้รับทราบถึงความเป็นไปได้ของความเสียหายดังกล่าว Uber จะไม่รับผิดชอบสำหรับค่าเสียหาย การรับผิดชอบ หรือการสูญเสียใดๆ ที่เกิดจาก

(ก) การใช้งานของผู้ให้บริการเอง หรือการไว้วางใจในบริการที่นอกเหนือจากบุคคลที่สาม หรือการที่ท่านไม่สามารถเข้าถึงหรือใช้บริการได้ หรือ

(ข) การทำธุรกรรมใดๆ หรือความสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการบุคคลที่สามใดๆ ถึงแม้ว่า Uber จะได้รับทราบถึงความเป็นไปของความเสียหายดังกล่าว Uber จะไม่รับผิดชอบสำหรับความล่าช้าหรือความล้มเหลวในการปฏิบัติงานอันเป็นผลที่เกิดจากสาเหตุที่อยู่นอกเหนือ



การควบคุมของ Uber และรับทราบว่าผู้ให้บริการการขนส่งบุคคลที่สามที่เป็นผู้ให้บริการผ่านอูเบอร์ ผู้ให้บริการการขนส่งบุคคลที่สามอาจไม่ได้รับใบอนุญาตหรือได้รับอนุญาตอย่างมีอาชีวะ ไม่ว่ากรณีใดก็ตาม Uber จะไม่รับผิดชอบให้แก่ท่านในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการสำหรับค่าเสียหาย การสูญเสียและสาเหตุของการกระทำต่างๆ

(ค) อาจใช้บริการของ Uber เพื่อร้องขอและกำหนดการขนส่ง สินค้าหรือบริการ โลจิสติกส์กับผู้ให้บริการบุคคลที่สาม แต่ท่านยินยอมว่า Uber ไม่ต้องรับผิดชอบหรือรับผิดชอบให้แก่ท่านในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งใดๆ สินค้าหรือบริการ โลจิสติกส์ที่ผู้ให้บริการบุคคลที่สามจัดหาให้แก่ท่าน นอกเหนือจากที่ได้กำหนดไว้ในข้อกำหนดนี้

(ง) ข้อจำกัดและการปฏิเสธความรับผิดชอบในข้อนี้ มิได้มีเจตนาที่จะจำกัดความรับผิดหรือเปลี่ยนสิทธิของท่านในฐานะผู้บริโภคที่ไม่สามารถงดเว้นภายใต้กฎหมายที่ใช้บังคับได้

#### ค. การชดใช้

ผู้รับบริการยินยอมที่จะชดใช้และจะไม่เอาผิดต่อ Uber และเจ้าหน้าที่ กรรมการ พนักงานและตัวแทนของ Uber ด้วยการเรียกร้อง ต่อความต้องการ การสูญเสีย การรับผิด และค่าใช้จ่ายใดๆ และทั้งหมด (รวมทั้ง ค่าธรรมเนียมของทนาย) ซึ่งเกิดขึ้นจากหรือเกี่ยวข้องกับ

(ก) การใช้บริการ หรือบริการหรือสินค้าต่างๆ ที่ได้รับผ่านการใช้บริการของท่าน

(ข) ท่านได้ละเมิดหรือฝ่าฝืนข้อกำหนดเหล่านี้

(ค) การใช้เนื้อหาของผู้ใช้ของ Uber หรือ

(ง) การละเมิดสิทธิบุคคลที่สาม รวมทั้งผู้ให้บริการบุคคลที่สามของท่าน<sup>27</sup>

(7) การคำนวณค่าโดยสารของการให้บริการอูเบอร์และรูปแบบของการให้บริการ วิธีการคำนวณจากค่าโดยสารของการให้บริการอูเบอร์มีสองวิธีคือ การคำนวณค่าโดยสารล่วงหน้ากับการคำนวณค่าโดยสารทันทีหลังจบการเดินทาง ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับว่าเป็นการใช้บริการอูเบอร์ในเมืองใด กรณีประเทศไทยเป็นการคำนวณค่าโดยสารล่วงหน้าเบื้องต้นเพื่อให้ทราบค่าใช้จ่ายที่แน่นอน ในการเดินทางซึ่งผู้โดยสารจะเห็นค่าโดยสารดังกล่าวก่อนการเดินทาง การคำนวณจากพื้นฐานของค่าโดยสารเริ่มต้น อัตราค่าโดยสารสำหรับเวลา ระยะทางโดยประมาณของเส้นทาง และความต้องการเดินทางปัจจุบันในพื้นที่ ซึ่งค่าโดยสารในแต่ละเมืองรวมถึงในแต่ละประเทศจะมีความแตกต่างกันไป

<sup>27</sup> UBER. (2559). *ข้อกำหนดและเงื่อนไข การขับอูเบอร์*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://www.positioningmag.com/content/59569>. [2561, 15 เมษายน]

เมื่อผู้โดยสารกดเรียกรถ หมายความว่าผู้โดยสารยินยอมที่จะจ่ายค่าโดยสารตามที่เห็นล่วงหน้าจากการคำนวณค่าโดยสารเบื้องต้น และเมื่อการเดินทางสิ้นสุดลงค่าโดยสารอาจเพิ่มขึ้น อาจเป็นเพราะมีการเดินทางไปยังจุดหมายที่ต่างออกไปหรือหยุดแวะระหว่างทาง หรือการเดินทางใช้เวลานานกว่าที่คาดไว้พอสมควร หลังจบการเดินทางผู้โดยสารจะได้รับใบเสร็จค่าโดยสารเสมอ ในกรณีที่ค่าโดยสารที่ต้องชำระแตกต่างจากค่าโดยสารล่วงหน้าที่ยกมาไว้เบื้องต้นที่ผู้โดยสารตกลงไว้ ใบเสร็จที่ผู้โดยสารได้รับอธิบายสาเหตุและรายละเอียดไว้

การให้บริการอุเบอร์ในประเทศไทยนั้น มีรูปแบบการให้บริการอุเบอร์ 2 แบบคือ Uber X และ Uber Black

1) Uber X บริการร่วมเดินทางด้วยรถขนาดกลาง อัตราค่าบริการเริ่มต้นราคา 10 บาท ค่าโดยสารระหว่างเดินทางจะถูกคิดตามระยะทางเป็นกิโลเมตร ราคา 4 บาทต่อกิโลเมตร และกรณีมีความคลาดเคลื่อนเรื่องเวลา เช่น กรณีรถติดจะคิดราคาเพิ่มขึ้น 3.5 บาทต่อนาที

2) Uber Black บริการร่วมเดินทางด้วยรถขนาดใหญ่อัตราค่าบริการเริ่มต้นราคา 50 บาท ค่าโดยสารระหว่างเดินทางจะถูกคิดตามระยะทางเป็นกิโลเมตรในอัตรา 14 บาทต่อกิโลเมตร และกรณีมีความคลาดเคลื่อนเรื่องเวลา จะคิดราคาเพิ่มขึ้น 5 บาทต่อนาที แต่ผู้โดยสารที่ยกเลิกการขอรับบริการหลังจากส่งคำขอรับบริการไปแล้วจะต้องเสียค่ายกเลิกการขอรับบริการ 75 บาท

สิ่งที่ทำให้บริษัทอุเบอร์อยู่ได้ในเชิงของธุรกิจคือ “วิธีการหารายได้” (Revenue Model) ที่แตกต่างจากรายอื่น สำหรับบริษัทรายอื่นการจับคู่ผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการจะคิดในลักษณะต้นทุนคงที่ต่อครั้ง (Fixed Cost Per Transaction) เช่น แกร็บแท็กซี่ (GrabTaxi) ที่ต้องจ่ายส่วนต่างเพิ่มเป็นเงินจำนวน 25 บาท สำหรับลูกค้าที่เรียกแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชัน แกร็บแท็กซี่ บริษัทอุเบอร์ใช้วิธีการหารายได้จาก “การแบ่งอัตราส่วนจากค่าโดยสาร” ซึ่งทางบริษัทอุเบอร์ไม่ได้เปิดเผยว่าคิดเป็นสัดส่วนเท่าใดของค่าโดยสาร โดยอัตราส่วนนี้จะแตกต่างกันไปตามระดับของการให้บริการ แต่โดยเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 20-25 ดังนั้น หากการเดินทางนั้นมีระยะทางไกลและระดับให้บริการที่สูงขึ้น อัตราส่วนของค่าบริการที่ผู้ขับอุเบอร์จะได้รับก็จะมากขึ้นตามไปด้วย<sup>28</sup>

ระดับของการให้บริการที่ใช้วัดอัตราส่วนค่าโดยสารที่ผู้ขับอุเบอร์จะได้รับเป็นผลการประเมินจากผู้โดยสารภายหลังจากที่ผู้โดยสารได้รับการบริการจากผู้ขับอุเบอร์โดยมีระดับในการประเมินการให้บริการทั้งหมด 5 ระดับ ระดับที่หนึ่งเป็นดาวหนึ่งดวง หมายถึง ผู้ขับอุเบอร์บริการแย่ที่สุดเรียงตามลำดับไปจนถึงระดับที่ห้าหมายถึง ผู้ขับอุเบอร์บริการดีเยี่ยม

<sup>28</sup> Uber Technologies Inc. (2017). *Uber*. (Online). Available: <http://www.uber.com/en-th>. [2018, 20 April]

### 3) ข้อกำหนดและเงื่อนไขการให้บริการอุเบอร์

ข้อกำหนดและเงื่อนไขการให้บริการอุเบอร์ เป็นสิ่งที่บริษัทอุเบอร์ได้กำหนดขึ้นมาเพื่อเป็นกรอบในการให้บริการต่อบุคคลทั่วไปที่มีความต้องการเข้าร่วมเป็นผู้ขับอุเบอร์ และเป็นกรอบในการใช้บริการสำหรับผู้โดยสารที่ต้องการใช้บริการอุเบอร์ ที่มีหน้าที่ในการตกลงยอมรับข้อกำหนดดังกล่าวก่อนการสร้างบัญชีผู้ใช้และก่อนการใช้งานแอปพลิเคชัน

คำว่า Terms And Conditions หมายถึง “ข้อตกลงและเงื่อนไข” ที่อุเบอร์ใช้เป็นข้อกำหนดดังกล่าว อาจเรียกในอีกชื่อหนึ่งว่า Terms Of Service (ToS หรือ TOS) หมายถึง “เงื่อนไขการให้บริการ” หรือ Terms Of Use หมายถึง “เงื่อนไขการให้บริการ” แต่ไม่ว่าจะใช้ชื่อใดสาระสำคัญของข้อความดังกล่าว ก็เป็นการกำหนดถึงข้อตกลงในการเข้าใช้บริการ หรือการให้บริการของเว็บไซต์ โดยรายละเอียด เงื่อนไขการให้บริการอาจประกอบด้วยข้อตกลงที่หลากหลายขึ้นอยู่กับลักษณะการให้บริการของเว็บไซต์นั้น เช่น สิทธิในทรัพย์สินทางปัญญา การเก็บข้อมูลส่วนตัวของผู้ใช้บริการเว็บไซต์ ข้อสงวนหรือข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ให้บริการ ข้อสงวนสิทธิในการเปลี่ยนแปลงเนื้อหาในเว็บไซต์ นโยบายความเป็นส่วนตัว กฎหมายที่ใช้บังคับ เป็นต้น ซึ่งในบางกรณีหากเป็นเว็บไซต์ของหน่วยงานหรือองค์กรที่มีความสำคัญ อาจมีการกำหนดรายละเอียดของเงื่อนไขการให้บริการที่เคร่งครัดกว่าเว็บไซต์ที่ให้บริการในลักษณะทั่วไป ซึ่งเงื่อนไขการให้บริการนี้ย่อมมีผลผูกพันทางกฎหมาย เมื่อผู้บริการเว็บไซต์ตกลงที่ผูกพันตามข้อกำหนดดังกล่าว ส่งผลให้ผู้ให้บริการเว็บไซต์และผู้บริการเว็บไซต์มีสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบตามข้อตกลงดังกล่าว

ด้วยเหตุที่กล่าวมาข้างต้น ผู้บริการเว็บไซต์จึงต้องใช้ความระมัดระวังในการใช้งานเว็บไซต์ และควรใส่ใจรายละเอียดที่ผู้ให้บริการเว็บไซต์ได้ระบุเงื่อนไขในการให้บริการ โดยควรอ่านข้อกำหนดดังกล่าวอย่างรอบคอบก่อนกดปุ่มตกลงยอมรับ เพื่อจะได้ทราบว่าเว็บไซต์ที่ตนเองเข้าใช้บริการนั้นกำหนดเงื่อนไขหรือข้อตกลงไว้อย่างไร ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ต่อตัวของผู้ใช้บริการเว็บไซต์เองและป้องกันปัญหาที่อาจเกิดขึ้นจากการใช้งานอย่างไม่ถูกต้อง เนื่องจากเว็บไซต์โดยทั่วไปที่มีการกำหนดเงื่อนไขการให้บริการ มักระบุว่าเมื่อผู้บริการได้เข้าใช้บริการเว็บไซต์นั้น บางครั้งถือว่าผู้บริการยอมรับและปฏิบัติตามเงื่อนไขการให้บริการที่ผู้ให้บริการกำหนดไว้ โดยไม่ต้องกดปุ่มตกลงแต่อย่างใด ซึ่งผู้ให้บริการเองมิได้บังคับหรือใส่ใจว่าผู้บริการจะได้อ่านเงื่อนไขนั้นหรือไม่ ในขณะที่ผู้บริการส่วนใหญ่ก็มักจะไม่ได้อ่านเงื่อนไขที่ผู้ให้บริการกำหนดไว้ดังที่กล่าวมาข้างต้น เช่นนี้หากผู้บริการมิได้ระมัดระวังหรือตรวจสอบเงื่อนไขการให้บริการให้รอบคอบและเกิดข้อผิดพลาดหรือความเสียหายประการใดในภายหลัง

ผู้ใช้บริการจะอ้างว่าตนเองไม่รู้ข้อกำหนดของเว็บไซต์ที่ทำความตกลงกับผู้ให้บริการเว็บไซต์เพื่อไม่ต้องผูกพันตามกฎหมายไม่ได้<sup>29</sup>

## 2.2.4 ประวัติความเป็นมาของแกร็บ (Grab) และสาระสำคัญ

Grab เกิดขึ้นภายใต้การก่อตั้งจาก 2 นักศึกษาชาวมาเลเซียที่เป็นเพื่อนร่วมชั้นกันจาก Harvard Business School สหรัฐอเมริกา คือ Anthony Tan (แอนโทนี ตัน) และ Hooi Ling Tan (โฮย หลิง ตัน) ที่ประเทศมาเลเซียในปี 2012 ทั้งสองคนนั้นได้พัฒนาให้เป็นแอปพลิเคชันเรียกแท็กซี่ที่มีประสิทธิภาพบนสมาร์ตโฟน ภายใต้แนวคิดการช่วยเหลือสังคม ซึ่งทุนก้อนแรกที่ได้มาจากการระดมทุนระดมทุน ในปีเดียวกันที่จบการศึกษาจาก Harvard ทั้งคู่ได้ตัดยอดแผนธุรกิจและพัฒนาให้ใช้งานได้จริง จนกระทั่งเปิดตัวธุรกิจ โดยใช้ชื่อแรกว่า MY TEKSI และใช้ชื่อใหม่เป็น Grab ในปี 2016 ซึ่งได้รับความนิยมและกระแสตอบรับเป็นอย่างดี นำไปสู่การขยายสาขาไปยังต่างแดน และมีเงินทุนสนับสนุนเข้ามาอย่างต่อเนื่องพัฒนาให้ Grab เป็นแอปพลิเคชันที่ตอบโจทย์และแก้ปัญหาระบบขนส่งมวลชนของประเทศมาเลเซีย และภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ รวมไปถึงการเสนอบริการที่สะดวกและปลอดภัย ทั้งต่อผู้โดยสารและสมาชิกผู้ขับขี่อย่างต่อเนื่อง เพื่อยกระดับความเป็นอยู่ที่ดีของผู้คน และพัฒนาสังคมปัจจุบัน Grab ให้บริการในเมืองต่างๆ มากกว่า 168 เมือง ใน 8 ประเทศ ซึ่งจากการสำรวจพบว่ามียอดการใช้บริการผ่านแอปพลิเคชันถึง 3.5 ล้านต่อเที่ยวต่อวัน มีสมาชิกอยู่มากกว่า 3.2 ล้านคน และได้ขยายธุรกิจไปทั่วภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ดังนี้ ปี 2013 ขยายธุรกิจไปประเทศ ฟิลิปปินส์ เมืองมะนิลา ประเทศสิงคโปร์ ประเทศไทย ในปี 2014 ขยายธุรกิจไปประเทศเวียดนาม ประเทศอินโดนีเซีย และขยายออกไปตามเมืองต่างๆ ในปี 2015 ได้ขยายธุรกิจในประเทศฟิลิปปินส์ ออกไปสู่เมืองเล็กๆ อีกมาก<sup>30</sup>

### 2.2.4.1 ความเป็นมาของการประกอบธุรกิจแกร็บ (Grab) ในประเทศไทย

บริษัท แกร็บแท็กซี่ (ประเทศไทย) จำกัด ก่อตั้งเมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2013 ด้วยทุนจดทะเบียน 15 ล้านบาท สัดส่วนการถือหุ้น 50.9993% บริษัท แกร็บแท็กซี่ โฮลดิ้ง พีทีอี จำกัด ที่บริษัทฯ ถือหุ้น 49% (ปัจจุบันโครงสร้างการถือหุ้นมีการเปลี่ยนแปลง เนื่องจากมีการระดมทุนจำนวนมากเพื่อขยายการเติบโตของบริษัท) แกร็บ (GRAB) ได้เปิดตัวในประเทศไทยไปเมื่อปี 2013

<sup>29</sup> อุษณิษา คุณเอกอนันต์. (2560). *เงื่อนไขการให้บริการ (Terms of Service)*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: [https://www.etda.or.th/file\\_storage/uploaded/Etda\\_Website/file/article\\_law\\_4.pdf](https://www.etda.or.th/file_storage/uploaded/Etda_Website/file/article_law_4.pdf). [2561, 22 เมษายน]

<sup>30</sup> TCDC. (2559). *คลื่นลูกใหม่เขย่าวงการแท็กซี่ไทย*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://web.tcdc.or.th/en/Articles/Detail/Grabtaxi->. [2561, 22 เมษายน]

และกลายเป็นหนึ่งในแอปพลิเคชันยอดนิยมของผู้ใช้ โดยได้พิสูจน์ถึงมาตรฐานการให้บริการอันน่าประทับใจ ด้วยการใช้งานที่ไม่ยุ่งยาก เพียงกดเข้าไปในแอปฯ เลือกต้นทางและปลายทาง แอปฯ จะค้นหาแท็กซี่ที่พร้อมให้บริการซึ่งอยู่ใกล้ที่สุด คำนวณค่าโดยสารโดยประมาณ หรือในกรณีที่มีเงื่อนไขพิเศษอย่างมีกระเป๋าสัมภาระ ต้องการโดยสารแบบไป-กลับ หรือต้องการจองรถล่วงหน้าก็สามารถระบุได้ เมื่อมีแท็กซี่กดตอบรับ คนขับก็จะโทรเข้ามาหาผู้โดยสารเพื่อแนะนำตัว และยืนยันพิกัดจุดรับ-ส่ง โดยแอปฯ จะแสดงข้อมูลที่เป็นอย่างเลขทะเบียนรถ ชื่อพร้อมรูปภาพคนขับ เพียงเท่านี้ ผู้ใช้บริการก็จะได้รับการบริการที่สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย

ผู้จัดการแกร็บแท็กซี่ ประเทศไทย นายวีร์ จารุพันธ์ศิริ ได้เป็นตัวแทนถ่ายทอดเรื่องราวการใช้บริการที่สะดวกง่ายดายและการพัฒนาความสามารถในให้บริการของแกร็บแท็กซี่ ในอนาคต ที่ไม่ใช่แค่เพียงยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมเท่านั้น แต่ยังสามารถช่วยสังคมผู้ประกอบการอาชีพเฉพาะทางอย่างคนขับแท็กซี่อีกด้วย ซึ่งปัจจัยหลักที่ได้มีการดำเนินธุรกิจ (GRAB) ในประเทศไทยนั้นจากปัญหาหลายอย่าง เช่น ปัญหาการไม่จอดรับผู้โดยสาร เลือกให้บริการแต่ชาวต่างชาติ และการไม่คิดราคาตามมิเตอร์ ไปจนถึงการก่ออาชญากรรมของแท็กซี่ในประเทศต่างๆ ทำให้ผู้โดยสารส่วนใหญ่รู้สึกหวาดระแวงและหวาดกลัว และทำให้แท็กซี่กลายเป็นตัวเลือกอันดับท้ายๆ ในการเดินทางของชาวเมืองในหลายประเทศ การเกิดขึ้นของแกร็บแท็กซี่จึงมุ่งเน้นการใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยแก้ไขปัญหาเหล่านี้ โดยเฉพาะเรื่องความปลอดภัยให้กับผู้โดยสาร ผ่านฟังก์ชันที่เรียกว่า Track My Ride ซึ่งผู้โดยสารจะสามารถแชร์ข้อมูลสำคัญอย่างทะเบียนรถและแผนที่การเดินทางผ่านโซเชียล มีเดียอย่างเฟซบุ๊กหรือทวิตเตอร์ได้ทันที ขณะที่สตาร์ทเจอร์สัญลักษณ์ของแกร็บแท็กซี่ที่ติดกับตัวรถก็ยังทำหน้าที่เป็นหนึ่งในองค์ประกอบที่สร้างความมั่นใจหรือที่คุณวีร์เรียกว่า “Element Of Security” ซึ่งจะเป็นเสมือนสัญลักษณ์หนึ่งของความไว้วางใจที่ผู้โดยสารจะมีให้กับแท็กซี่ที่ได้ลงทะเบียนให้บริการผ่านแกร็บ ทั้งนี้ ไม่ว่าจะการพัฒนาของเทคโนโลยีจะพาความสามารถในการใช้ชีวิตของผู้คนไปไกลถึงเพียงไหน แต่แกร็บแท็กซี่ก็ไม่ลืมวัตถุประสงค์แรกเริ่มในการเป็นแอปฯ ที่มุ่งมั่นจะพัฒนาคุณภาพชีวิตของคนขับแท็กซี่ โดยเชื่อว่าจะเป็น การแก้ไขปัญหาที่ต้นเหตุ เพราะเมื่อคนขับมีคุณภาพชีวิตที่ดี ปัญหาอาชญากรรมต่างๆ ก็ย่อมลดลง ความมุ่งมั่นที่จะทำเช่นนี้ ทำให้แกร็บแท็กซี่ค่อยๆ เป็นที่รู้จักในหมู่นักขับแท็กซี่ พร้อมๆ กับการขยายจำนวนสมาชิกกลุ่มคนขับให้เพิ่มมากขึ้น “แกร็บแท็กซี่เป็นกิจการเพื่อสังคม บริษัทต้องทำความรู้จักกับพี่แท็กซี่ พูดคุย เป็นปากเสียงให้ การช่วยแก้ไข แกร็บแท็กซี่มีสามวัตถุประสงค์สำคัญ คือ

1) การเพิ่มรายได้ให้กับคนขับ โดยช่วยประหยัดค่าใช้จ่าย แทนที่จะวนขับหาผู้โดยสารไปเรื่อยๆ แอปฯ มีระบบจัดคิวรถด้วยจีพีเอสในสมาร์ตโฟนที่กำหนดตำแหน่งรับผู้โดยสารได้อย่างชัดเจน และมีค่าธรรมเนียม 25 บาทให้คนขับแท็กซี่ซึ่งจะได้รับไปทั้งหมด

2) มีแคมเปญพิเศษ เช่น สวัสดิการอย่างประกันภัย สอนภาษาอังกฤษ และการสนับสนุนค่าใช้จ่ายสำหรับครอบครัว เช่น ค่ารักษาพยาบาล ซึ่งในอนาคตเราอยากเพิ่มเติมค่าใช้จ่ายอื่นๆ เช่น ค่าเทอม หรือค่าหนังสือสำหรับเด็ก ตามหลักของกิจการเพื่อสังคม ที่เป็นได้ทั้งธุรกิจจริงแต่รายได้ก็ต้องแบ่งปันให้ผู้ให้บริการด้วย”

GrabTaxi ไม่ใช่แอปพลิเคชันเจ้าแรกและเป็นเจ้าเดียวในไทยประเทศไทย ย้อนไปเมื่อปี 2013 ปรากฏมีแอปพลิเคชัน Easy Taxi ซึ่งเป็นแอปพลิเคชันเรียกรถจากประเทศบราซิลได้มาทำธุรกิจและเริ่มทำตลาดในประเทศไทย ซึ่งในปีเดียวกันนี้ GrabTaxi ก็เข้ามาเปิดสำนักงานใหญ่ในประเทศไทยเช่นกัน ตามมาติดๆกับ Uber ที่เปิดตัวในไทยอย่างเป็นทางการไปเมื่อปี 2014 และล่าสุดแอปพลิเคชันสัญชาติไทย All Thai Taxi จากนครชัยแอร์ ซึ่งแต่ละค่ายก็ไม่ธรรมดาทั้ง Easy Taxi และ Uber ต่างก็ตีตลาดไปได้แล้วในหลายประเทศ แต่ ณ ขณะนี้ปฏิเสธไม่ได้ว่า GrabTaxi ตีตลาดไปได้แล้วในหลายประเทศแถบอาเซียนรวมทั้งในไทยที่กำลังได้รับความนิยมอย่างต่อเนื่อง จากเหตุผลหลักที่ทำให้ GrabTaxi เติบโตอย่างรวดเร็ว คือ

- (1) เข้ามาแก้ปัญหาที่ชาวเมืองกำลังเผชิญได้อย่างตรงจุดพอดี
- (2) ใส่ใจและให้ความสำคัญกับคนขับซึ่งเป็นฟันเฟืองของในองค์กร
- (3) ปรับเปลี่ยนบริการให้สอดคล้องกับพฤติกรรมของผู้ใช้งานตามท้องถิ่น
- (4) แอปพลิเคชันใช้งานง่าย ระบบไม่ยุ่งยากซับซ้อน และจ่ายค่าโดยสารด้วยเงินสดได้เลย

- (5) ออกโปรโมชันสม่ำเสมอทั้งรหัสส่วนลด และรหัสใช้บริการฟรี
- (6) สร้าง awareness อย่างต่อเนื่องด้วยการเชื่อมโยง Touch Point เข้ากับผู้บริโภค
- (7) การเข้ามาของ GrabTaxi ไม่ได้กีดกันฝ่ายใดออกจากระบบแต่เป็นการเอื้อประโยชน์ให้ทั้งสองฝ่าย

- (8) การบอกต่อกันของผู้ใช้บริการ และในหมู่นักขับ
- (9) วิสัยทัศน์และพันธกิจที่ชัดเจน รวมถึงการบริหารงานที่มีศักยภาพ ทำให้นักลงทุนต่างให้ความสนใจ

เหล่านี้เป็นเหตุผลหลักที่ทำให้ GrabTaxi เติบโตได้อย่างรวดเร็วในไทย และในต่างประเทศแถบอาเซียน localization และ awareness เป็นเรื่องสำคัญในการเข้าทำธุรกิจในตลาดต่างแดน ซึ่ง GrabTaxi ทำได้ดีมากสำหรับตลาดแอปพลิเคชันเรียกรถบริการสาธารณะ

ในประเทศไทย แม้จะยังไม่เคยเข้าใกล้กำไรและอยู่ในช่วงระดมทุน แต่การพุ่งเป้าไปที่การพัฒนา และขยายการเติบโตจะช่วยสร้างรากฐานที่แข็งแกร่งให้กับ GrabTaxi ผลดีที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ไม่ใช่เพียงแค่สร้างผลประโยชน์ให้องค์กร แต่จะช่วยพัฒนาการคมนาคมในประเทศให้ดีขึ้นได้อีก ด้วย ซึ่งจะส่งผลไปถึง ความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นของคนในอาชีพ การเดินทางที่สะดวกปลอดภัยสำหรับผู้โดยสาร ไม่ใช่แค่คนในประเทศ แต่นักท่องเที่ยวจะได้รับประโยชน์ไปด้วย แน่ใจว่าส่งผลดี ต่อภาพลักษณ์ของประเทศแน่นอนในแง่ของความสะดวกปลอดภัยในการคมนาคม<sup>31</sup>

#### 2.2.4.2 ลักษณะรูปแบบการให้บริการแกร็บ (Grab)

แนวโน้มการใช้งาน Mobile Device อย่างสมาร์ทโฟนเพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดด ในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมาซึ่งเป็นผลมาจากการพัฒนา Mobile Applications และเทคโนโลยีของ ตัวเครื่องโทรศัพท์จากค่ายผู้ผลิตโทรศัพท์ โดยเฉพาะการพัฒนาต่อยอดแอปพลิเคชันบนอุปกรณ์ เคลื่อนที่ของบริษัทต่างๆ ที่แข่งขันกันเพื่อชิงความเป็นหนึ่งในตลาดด้าน Mobile Application ซึ่งการพัฒนาแอปพลิเคชันแบ่งเป็นการพัฒนาแอปพลิเคชันระบบ (Operation System) และแอปพลิเคชันซอฟต์แวร์ที่ตอบสนองการใช้งานบนอุปกรณ์และด้วยแอปพลิเคชันที่เพิ่มขึ้น และมีประสิทธิภาพมากขึ้นทำให้ผู้ใช้อุปกรณ์เคลื่อนที่มีแนวโน้มใช้โปรแกรมต่างๆ เพื่อตอบสนอง กิจกรรมในชีวิตประจำวัน ได้แก่ การทำธุรกรรมทางการเงินเชื่อมต่อและสืบค้นข้อมูลบนเครือข่าย อินเทอร์เน็ต ชมภาพยนตร์ ฟังเพลง หรือแม้แต่การเล่นเกม ซึ่งมีทั้งออนไลน์ และออฟไลน์ด้วย อัตราการขยายตัวด้านการใช้งานอุปกรณ์เคลื่อนที่ทำให้บริษัทชั้นนำด้านโทรศัพท์มือถือหลายแห่ง หันมาให้ความสำคัญ กับการพัฒนาโปรแกรมบนโทรศัพท์มือถือ โดยเชื่อว่าจะมีอัตราการดาวน์โหลดเพื่อใช้งานที่เติบโตอย่างเห็นได้ชัด<sup>32</sup> ซึ่ง Grab เป็นอีกหนึ่งบริษัทที่นำเอาแอปพลิเคชัน บนมือถือมาเป็นตัวกลางในการประกอบธุรกิจ โดยการพัฒนาแอปพลิเคชันอยู่ตลอดเวลา ในการยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคม ซึ่งการบริการของ Grab จะเป็นการให้บริการเช่นเดียวกับการให้บริการของ อุเบอร์ โดยการใช้แอปพลิเคชันเป็นศูนย์กลางในการ เรียกใช้บริการหรือที่เรียกกันว่า Ridesharing หรือ ridesharing รูปแบบนี้จะเป็นลักษณะของ รถหลายๆคันที่มีเจ้าของเป็นบริษัทหรือองค์กรเดียว หรืออาจจะเป็นรถคันเดียวของบุคคลทั่วไป มักเป็นการใช้เดินทางภายในเมือง เพื่อไปยังจุดหมายเดียว โดยมีคนขับอาจจะเป็นลูกจ้างของบริษัท ที่เป็นเจ้าของรถ หรือเจ้าของรถเองนั้นขับเพื่อนำคนอื่นไปส่งจุดหมายเพื่อหารายได้ ยกตัวอย่างเช่น

<sup>31</sup> Mello Yellow. (2015). *Grab Taxi จากแผนการประกวดธุรกิจสู่ของจริงในภูมิภาคอาเซียน*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.marketingoops.com/news/brand-move/grab-taxi-asean/>. [2561, 20 พฤษภาคม]

<sup>32</sup> สุชาติ พลาชัยภิรมย์ศิลป์. (2556). “แนวโน้มการใช้แอปพลิเคชัน Usages Trend of Mobile Application”. *วารสาร นักบริหาร*, 31(4). หน้า 110-115.

พนักงานบริษัท ก. ต้องไปประชุมที่ บริษัท ข. นักจึงเดินออกไปหน้าออฟฟิศ หาโบกรถของบริษัทที่ทำ Ridesharing แล้วจ้างให้รถคันนั้นๆ ขับรถไปส่งนที่บริษัท ข. โดยนก็จ่ายเงินให้ตามระยะทางนี่นถัน้มาในรถคันนั้น หรือสรุปง่ายก็คือบริการ Taxi บ้านเรานั่นเอง ส่วนที่ให้บริการแล้วจะมี Uber, Grab เป็นต้น

#### 2.2.4.3 ประเภทของการให้บริการแกร็บ (Grab)

จากการศึกษาบริษัทแกร็บได้มีประเภทรถ เพื่อการให้บริการไว้หลายประเภทให้ผู้ให้บริการในการเลือกให้บริการ จึงขอยกตัวอย่างการให้บริการบางประเภทดังต่อไปนี้

1) GrabBike ให้บริการโดยรถมอเตอร์ไซค์ ใช้ชื่อให้บริการเรียกว่า GrabBike ครอบคลุมพื้นที่ทั่ว กรุงเทพฯ นนทบุรี ปทุมธานี และสมุทรปราการ และกำลังจะขยายพื้นที่ให้ครอบคลุมมากขึ้น ซึ่งสามารถใช้บริการ GrabBike ผ่านแอปพลิเคชัน Grab ซึ่งจะมีให้บริการสองประเภทด้วยกันโดยให้เลือกรูปแบบของรถที่ต้องการใช้บริการ คือ GrabBike (Delivery) หรือ GrabBike (Win) ก่อนให้บริการ

2) GrabBike (Delivery) (แกร็บไบค์ เดลิเวอรี่) จะให้บริการรับส่งพัสดุหรือเอกสารแบบทันทีในพื้นที่กรุงเทพฯ โดยพนักงานทุกคนผ่านการอบรม และตรวจประวัติอาชญากรรม อีกทั้งมีระบบติดตามแบบ real-time วินาทีต่อวินาที ผ่านในแอปพลิเคชัน สามารถไปรับพัสดุ-เอกสารของผู้รับทราบถึงที่ภายใน 10 นาทีหลังจากการจองรถ และส่งถึงที่หมายภายใน 1 ชั่วโมง ในกรณีพัสดุเสียหายหรือสูญหายระหว่างการจัดส่ง ทางบริษัทจะรับผิดชอบค่าเสียหายต่อชิ้นสูงสุดชิ้นละ 2,000 บาท ซึ่งทางบริษัทมีเงื่อนไขที่ต้องทราบในการใช้บริการ ดังนี้

(1) สำหรับคุณลูกค้า กรุณาอ่านเงื่อนไขการรับส่งสินค้า กรอกข้อมูลจริง และเซ็นยอมรับเงื่อนไขการรับส่งสินค้าข้างท้ายนี้ หรือ ลงบนหลักฐานการจัดส่งเอกสารของ GrabBikeTH ที่ทาง บริษัทจัดทำขึ้น

(2) บริษัทขอสงวนสิทธิในการขอเรียกดูหรือขอสำเนาเอกสารแสดงตนของคุณลูกค้า เช่น บัตรประจำตัวประชาชน เพื่อตรวจสอบข้อมูลว่าถูกต้องตรงตามที่ท่านระบุแจ้งในหลักฐานการจัดส่งเอกสารของ GrabBikeTH

(3) บริษัท ไม่รับส่งสินค้าพัสดุภัณฑ์ (รวมเรียกว่า “สิ่งของต้องห้าม”) ดังต่อไปนี้

(3.1) สิ่งของผิดกฎหมายทุกชนิด เช่น อาวุธ สารเสพติด

(3.2) สินค้าละเมิดทรัพย์สินทางปัญญา

(3.3) วัตถุอันตราย เช่น วัตถุไวไฟ และวัตถุมีคมที่ไม่มีเครื่องห่อหุ้ม

ป้องกัน



- (3.4) สิ่งของต้องห้าม สิ่งโสโครก หรือสิ่งมีพิษที่อาจทำให้เกิดอันตราย
- (4) หากสินค้าหรือพัสดุภัณฑ์ที่จัดส่งต้องสงสัยว่าเป็นสิ่งของต้องห้าม บริษัทมีสิทธิในการเปิดและตรวจสอบสินค้าพัสดุภัณฑ์ที่จัดส่งโดยไม่ต้องขอความยินยอมหรือแจ้งให้ผู้ส่งหรือผู้รับทราบล่วงหน้า
- (5) บริษัทไม่รับส่งสิ่งของที่อันตรายหรืออาจก่อให้เกิดอันตรายต่อการจัดส่ง เช่น สิ่งของที่ใหญ่เกินไป จำนวนมากเกินไป หรือ กว้างเกินไป หรือหนักเกินกว่าที่รถจักรยานยนต์จะบรรทุกได้ บริษัทขอสงวนสิทธิที่จะปฏิเสธในการให้บริการไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน
- (6) บริษัท จะดำเนินการจัดส่งสินค้าพัสดุภัณฑ์ ของท่านอย่างระมัดระวังที่สุดเพื่อให้ถึงผู้รับอย่างปลอดภัย หากเกิดอุบัติเหตุ หรือความบกพร่องล่าช้าอันก่อให้เกิดความเสียหาย และ/หรือ สูญหายแก่ สินค้าพัสดุภัณฑ์ ในระหว่างการขนส่ง ทางบริษัทรับประกันค่าเสียหายของสินค้า พสดุภัณฑ์ ที่จัดส่งตามมูลค่าจริง ทั้งนี้ บริษัทจำกัดความรับผิดสูงสุดไม่เกิน 2,000 บาท ต่อการจัดส่งแต่ละครั้ง ลูกค้านัดตกลงรับทราบและยินยอมในเรื่องข้อจำกัดความรับผิดของบริษัท เรื่องค่าประกันความเสียหายสูงสุดดังกล่าว
- (7) บริษัทไม่รับประกันค่าเสียหาย ของสินค้าประเภทอาหารทุกชนิด สินค้าที่แตกหักได้ง่าย เช่น แก้ว กระจก กระจกเบี่ยง เซรามิก คริสตัล ฯลฯ สินค้าประเภทพืช และ ลูกโป่ง บริษัทขอสงวนสิทธิที่จะปฏิเสธในการให้บริการไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน
- (8) บริษัทขอสงวนสิทธิในการเลือกใช้วิธีใด ๆ ก็ตามที่ทางบริษัทเล็งเห็นว่าเหมาะสม เพื่อนำส่งสินค้าพัสดุภัณฑ์นั้น ถึงผู้รับอย่างปลอดภัย ตามหมายกำหนดการ
- (9) ลูกค้านัดตกลงรับทราบว่า GrabBike (Delivery) และบริษัทไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบหรือให้ความคุ้มครองและประกันความสูญหาย เสียหาย ซึ่งมีได้เกิดแก่สินค้า พสดุภัณฑ์ ที่จัดส่งโดยตรง และ/หรือซึ่งเกิดจากเหตุสุดวิสัย หรือเหตุการณ์ใด ๆ ซึ่งไม่อยู่ในการควบคุมของบริษัท ดังต่อไปนี้ เช่น
- (9.1) การจลาจล ภัยพิบัติ ไฟไหม้ สภาพอากาศและภัยธรรมชาติ เช่น น้ำท่วม พายุ
- (9.2) สงคราม จี้ปล้น ก่อการร้าย หรือ ที่คล้ายคลึงกัน
- (9.3) ถูกจับกุม ยึด ทำลายโดยเจ้าหน้าที่รัฐฯ
- (10) บริษัทขอสงวนสิทธิในการที่จะปฏิเสธความรับผิดชอบต่อสินค้าพัสดุภัณฑ์ ที่อยู่ในบรรจุ ภัณฑ์ที่มีสภาพชำรุด หรือไม่สมบูรณ์
- (11) บริษัทไม่รับจัดส่งสินค้าพัสดุภัณฑ์ที่ไม่ตรงตามที่แจ้ง

(12) บริษัทไม่รับจัดส่งสินค้าพัสดุภัณฑ์ที่ไม่สามารถยืนยันบุคคลผู้รับหรือส่งได้ หรือไม่ได้รับความยินยอมให้ตรวจสอบเช็คความถูกต้องของผู้ส่งและผู้รับ

(13) บริษัทขอสงวนสิทธิในการที่จะปฏิเสธความรับผิดชอบต่อสินค้าพัสดุภัณฑ์ เมื่อผู้รับ/ตัวแทนผู้รับ เช่น ยืนยันการตรวจสอบและรับสินค้า

3) GrabBike (Win) (แกร็บไบค์ วิน) ให้บริการรับส่งผู้โดยสาร โดยวินมอเตอร์ไซด์ ที่ขึ้นทะเบียนถูกต้องตามกฎหมาย ซึ่งพนักงานทุกคนผ่านการอบรม และตรวจประวัติอาชญากรรม อีกทั้งมีระบบติดตามแบบ real-time วินาทีต่อวินาที ผ่านในแอปพลิเคชัน และสามารถทราบอัตราค่าบริการที่แน่นอนก่อนใช้บริการผ่านแอปพลิเคชัน พร้อมรับใบเสร็จผ่านอีเมลล์ที่ใช้สมัคร สามารถไปรับผู้รับบริการภายใน 10 นาทีหลังจากการจองรถในแอปพลิเคชัน ซึ่งในการให้บริการทางบริษัทจะมีประกันอุบัติเหตุสูงสุด 300,000 บาท ต่อกรณี<sup>33</sup>

4) GrabTaxi (แกร็บแท็กซี่) คือระบบการให้บริการเรียกรถแท็กซี่สำหรับผู้โดยสารรวมถึงบริการกระจายงานการเรียกรถแท็กซี่ไปยังคนขับผ่านระบบโทรศัพท์มือถือสมาร์ทโฟน ครอบคลุมพื้นที่ทั่วกรุงเทพฯ นนทบุรี ปทุมธานี และสมุทรปราการ และกำลังจะขยายพื้นที่ให้ครอบคลุมมากขึ้น โดยมีวิสัยทัศน์ที่จะยกระดับการบริการ โดยสารรถแท็กซี่ เพื่อการเดินทางที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพมากขึ้น

สำหรับผู้ใช้งานครั้งแรก จะได้รับรหัสเปิดใช้บริการสำหรับหมายเลขที่คุณใช้ลงทะเบียนเพื่อเปิดการใช้งานเรียกรถ ทั้งนี้ เพื่อเป็นประโยชน์ให้ Call Center และ คนขับรถสามารถติดต่อผู้รับบริการเพื่อนัดหมายสถานที่ที่จะมารับ

ในการเรียกใช้บริการ จะมีการเรียกเก็บเงินคือค่าเรียกรถเป็นค่าวิ่งรถเปล่าของแท็กซี่เพื่อไปรับผู้โดยสาร โดยแท็กซี่จะปฏิเสธผู้โดยสารที่เรียกรถระหว่างทางไปรับขณะที่กำลังไปรับผู้เรียกรถใช้บริการ เพื่อจะไปให้ถึงเร็วที่สุด แต่อย่างไรก็ตามคนขับรถจะเริ่มเปิดมิเตอร์เมื่อผู้รับบริการได้ขึ้นไปบนรถเท่านั้น นอกจากนี้คุณยังจะได้รับการบริการที่ปลอดภัย รวดเร็ว และมั่นใจ

5) GrabCar (แกร็บคาร์) คือ ระบบการให้บริการเรียกรถแท็กซี่สำหรับผู้โดยสาร รวมถึงบริการกระจายงานการเรียกรถแท็กซี่ไปยังคนขับผ่านระบบโทรศัพท์มือถือสมาร์ทโฟน โดยมีวิสัยทัศน์ที่จะยกระดับการบริการ โดยสารรถแท็กซี่ เพื่อการเดินทางที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งมากับประเภทการให้บริการที่หลากหลายไม่ว่าจะเป็น GrabCar Economy, GrabCar Plus (Premium) หรือ GrabXL รถยนต์ 8-12 ที่นั่ง

<sup>33</sup> Grab. (2018). *แกร็บวินคืออะไร*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.grab.com/th/bike/>. [2561, 20 พฤษภาคม]

6) Grabfood (แกร็บฟู้ด) คือแพลตฟอร์มที่รวมร้านอาหารยอดนิยมตามตรอก ซอกซอย รวมไปถึงร้านในห้างสรรพสินค้าทั่วกรุงเทพฯ ที่คุณสามารถสั่งซื้อผ่านแอปฯ Grab และเราจะไปรับและส่งให้คุณถึงที่ พร้อมให้บริการตั้งแต่เวลา 10:00น. – 22:00 น.ของทุกวัน (และขึ้นอยู่กับเวลาเปิดปิดของร้านนั้นๆ) ในช่วงเปิดตัวนี้ GrabFood พร้อมให้บริการเฉพาะ ในย่าน สยาม สีลม สาทร ยาวราช และสุขุมวิท ซึ่งคุณสามารถเปิดแอป Grab ดูได้ว่ามีร้านอาหาร ไต่บ้าง และเรากำลังจะขยายพื้นที่ให้ครอบคลุมมากขึ้น คุณจะต้องอยู่ในพื้นที่ให้บริการ คาวนั้โหลด หรือ เปิดแอป Grab เลือกประเภทของรถ GrabFood (ส่งอาหาร) ในแถบด้านบน โดยคุณสามารถ เห็นเฉพาะร้านอาหารต่างๆ ภายในระยะ 4 กิโลเมตร รอบๆ ตัวคุณเท่านั้นเมื่อเลือกสั่งอาหารเสร็จ คุณสามารถติดตามได้แบบ real-time ผ่านในแอปพลิเคชัน ในการสั่งอาหารแต่ละครั้ง ผู้ใช้บริการ ตกลงและยอมรับว่า ราคาที่แสดงหน้าแอปพลิเคชันอาจแตกต่างจากราคาที่ร้านค้าเรียกเก็บ และ/หรืออาจมีการเปลี่ยนแปลง ผู้ใช้บริการสามารถยกเลิกได้หากราคาไม่เป็นไปตามที่แสดงหน้า แอปพลิเคชัน ค่าอาหาร ขนส่ง และ/หรือเครื่องดื่มที่แสดงหน้าแอปพลิเคชันอาจยังไม่รวม ภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ในการชำระเงินให้ผู้ให้บริการชำระเป็นเงินสดเท่านั้น<sup>34</sup>

### 2.3 ลักษณะการให้บริการรถรับจ้างสาธารณะประเภทที่ให้บริการผ่านแอปพลิเคชัน

ในปัจจุบันนี้เทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามามีบทบาทต่อการดำเนินชีวิตประจำวัน ของมนุษย์ ในทุกๆ ด้านจนแทบจะเป็นส่วนหนึ่งของชีวิตของมนุษย์ไปเสียก็ว่าได้ และทุกทุกวันนี้เทคโนโลยีก็ได้ถูก พัฒนาให้เจริญก้าวหน้ายิ่งขึ้นไปอย่างไม่หยุดยั้ง เทคโนโลยีเอื้ออำนวยความสะดวกให้แก่ มนุษย์ในหลายๆด้าน ไม่ว่าจะเป็นด้านการสื่อสาร การคมนาคมขนส่ง เป็นต้น

เทคโนโลยีได้มีการพัฒนาเป็นอย่างมากและในการดำเนินชีวิตในปัจจุบันนี้ เทคโนโลยีเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องมากมาย ไม่ว่าจะเป็นการใช้เทคโนโลยีในการสื่อสาร เช่น การใช้โทรศัพท์ หรือ อินเทอร์เน็ตสังคมเครือข่าย (Social Network) Smart Phone และ Tablet มีบทบาทมากขึ้นในการ ดำรงชีวิตของมนุษย์มากขึ้น และ Mobile Application ก็ส่วนสำคัญที่ทำให้ผู้ใช้งาน Smart Phone และ Tablet เข้าถึงสื่อต่างๆ ได้ง่ายขึ้น ซึ่งปัจจุบันนี้ผู้ที่ประกอบธุรกิจต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นขนาดใหญ่หรือ ขนาดเล็กได้ให้ความสนใจในการที่จะพัฒนา Mobile Application เพื่อให้เป็นอีกช่องทางหนึ่งในการ โฆษณา ประชาสัมพันธ์ รวมไปถึงติดต่อกลุ่มลูกค้าของตน รวมถึงการใช้เป็นศูนย์กลางการ ให้บริการ<sup>35</sup>

<sup>34</sup> Grab.(2018). *แกร็บฟู้ด*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://www.grab.com/th/bike/>. [2561, 22 พฤษภาคม]

<sup>35</sup> Justadmin. (2560). *เทคโนโลยีที่มีผลต่อการดำรงชีวิต*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: [http://socialtht.blogspot.com/2011/01/blog-post\\_834.html](http://socialtht.blogspot.com/2011/01/blog-post_834.html). [2561, 25 พฤษภาคม]

และมีหลายบริษัทที่นำแอปพลิเคชันมาเป็นสื่อกลางการให้บริการขนส่งสาธารณะผ่าน แอปพลิเคชันจึงเกิดการให้บริการหลายประเภทนอกเหนือจากการให้บริการแท็กซี่ โดยในสมัยนี้ Sharing Community กำลังเป็นที่นิยม ไม่ว่าจะด้วยสาเหตุที่ Sharing Community กำลังเป็นเทรนด์ที่มาแรงในโลกฝั่งตะวันตก หรือเพราะ Sharing Community เป็นทางออกในอนาคตของมนุษยชาติ ที่จำนวนประชากรเติบโตขึ้นเรื่อยๆ ในพื้นที่ที่จำกัด สิ่งที่มาพร้อมๆกับเทรนด์นี้ อย่างหนึ่งที่น่าจับตามองคือ เหล่าคำใหม่ๆ ที่ใช้เรียกหรือบรรยายลักษณะของการบริการที่เกี่ยวกับการแชร์ทั้งหลาย ไม่ว่าจะเป็น Carsharing, Ridesharing, Carpooling เป็นต้น และมีความหมายดังนี้

1) Carsharing ความหมายคือ การที่มีรถจอดอยู่สถานที่ที่มีคนอยู่เยอะ มีความต้องการใช้รถมาก แต่ไม่สามารถมีรถเป็นของตัวเอง ไม่ว่าจะด้วยเหตุที่ไม่มีที่จอด หรือปัญหาทางการเงินไม่สามารถซื้อรถได้ก็ตาม แลคนเหล่านั้นมาใช้รถคันเดียวกันนั้น เหมือนเป็นเจ้าของรถร่วมกัน หรือก็คือการแชร์รถคันเดียวกันนั้นใช้นั่นเอง ยกตัวอย่างเช่น ทีมเป็นนักศึกษาเรียนแพชชั่นดีไซน์ และทีมไม่มีรถเป็นของตัวเอง แต่ทีมจะมีบางครั้ง หรือบางวันที่จะต้องมีการไปซื้อผ้าตามร้านต่างๆ ในเมือง หรืออาจจะต้องมีการขนหุนลงชุด หรืออุปกรณ์ต่างๆ เพื่อไปทำงานที่มหาวิทยาลัย ทีมเห็นรถของอ้อปคาร์ที่จอดอยู่ได้หอย จึงได้สมัครสมาชิกกับอ้อปคาร์เพื่อที่สามารถใช้คาร์แชร์ริ่งที่มีจอดอยู่ที่หอพักของทีม เพื่อใช้ขนของหรือขับด้วยตัวเองไปซื้อผ้าที่ต้องใช้ เมื่อเสร็จธุระ ก็นำรถไปคืนที่เดิม เพื่อให้คนที่อยู่หอเดียวกันนั้นใช้ต่อได้ ตัวอย่างของคาร์แชร์ริ่งที่ให้บริการในบ้านเราก็คือ Haupcar หรือ Car2Go ในต่างประเทศ

2) Carpooling ความหมายคือการทำที่คนคนหนึ่งใช้รถคันเดียวนั้น ไปยังจุดหมายของตัวเอง แต่มีการให้คนที่ต้องการไปเส้นทางเดียวกันที่มีจุดหมายเป็นสถานที่ที่อยู่ระหว่างทางจากจุดเริ่มต้นไปจุดหมายของคนขับรถคันดังกล่าว สามารถเป็นไปได้ทั้งมีและไม่มีค่าใช้จ่ายก็ได้ ยกตัวอย่างเช่น เพื่อนร่วมงาน หรือเพื่อนบ้านที่ทำงานอยู่ระหว่างทาง แล้วอาศัยรถใช้รถคันเดียวกันไปกับเราซึ่งเป็นเจ้าของรถ หรือเราคิดรถเพื่อนบ้านที่ทำงานใกล้ๆกันไปด้วยกันเพื่อลดค่าใช้จ่าย หรือเพียงเพื่อแสดงน้ำใจต่อเพื่อนๆของเราเอง ตัวอย่างในบ้านเราที่ให้บริการแล้วเช่น Liluna, Grab-Pool, Uber-Pool เป็นต้น

3) Ridesharing รูปแบบนี้จะเป็นลักษณะของรถหลายๆคันที่มีเจ้าของเป็นบริษัทหรือองค์กรเดียว หรืออาจจะเป็นรถคันเดียวของบุคคลทั่วไป มักเป็นการใช้เดินทางภายในเมือง เพื่อไปยังจุดหมายเดียว โดยมีคนขับอาจจะเป็นผู้จ้างของบริษัทที่เป็นเจ้าของรถ หรือเจ้าของรถเองนั้นขับเพื่อนำคนอื่นไปส่งจุดหมายเพื่อหารายได้ ยกตัวอย่างเช่น พนักงานบริษัท ก. ต้องไปประชุมที่ บริษัท ข. พนักงานจึงเดินออกไปหน้าออฟฟิศ หาโบกรถของบริษัทที่ทำ Ridesharing แล้วจ้าง

ให้รถคันนั้นขับรถไปส่งคนที่บริษัท ข. โดยคนที่จ่ายเงินให้ตามระยะทางนั้นก็นั่งมาในรถคันนั้น หรือสรุปง่ายๆก็คือบริการ Taxi บ้านเรานั้นเอง ส่วนที่ให้บริการแล้วจะมี Uber, Grab เป็นต้น<sup>36</sup>

ซึ่งในประเทศไทยปัจจุบันมีการนำเอาเทคโนโลยีแอปพลิเคชันมาเป็นตัวกลางในการให้บริการระหว่างผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะและผู้ให้บริการขนส่งสาธารณะ เช่นอูเบอร์ Uber และแกร็บ (Grab) เป็นการให้บริการขนส่งผู้โดยสารซึ่งมีตัวกลางคือแอปพลิเคชัน เป็นการนำเอาเทคโนโลยีมาอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งอูเบอร์ Uber และแกร็บแท็กซี่ (Grab) ทำหน้าที่เป็นตัวกลางในการจับคู่ระหว่างผู้โดยสารกับผู้ขับรถแท็กซี่เพื่อให้เกิดการบริการขนส่งโดยสารขึ้น และถือเป็นการเพิ่มรายได้ให้แก่ผู้ขับอีกทางหนึ่งด้วย

## 2.4 ความสำคัญของรถรับจ้างสาธารณะ

การขนส่งปัจจุบันมีความสำคัญต่อการดำเนินชีวิตของประชาชน โดยส่วนใหญ่แล้วจะใช้บริการการขนส่งโดยสารสาธารณะที่รัฐมีการจัดเตรียมไว้ให้ ดังนั้นการขนส่งถือว่ามีความสำคัญต่อการดำรงชีวิต หรือถือได้ว่าเป็นส่วนหนึ่งในการดำเนินชีวิตของผู้คนในปัจจุบัน ดังนั้น จึงต้องมีการศึกษาเกี่ยวกับการขนส่งโดยรถรับจ้างสาธารณะ ดังจะกล่าวดังต่อไปนี้

### 2.4.1 ความสำคัญของการขนส่ง

การขนส่งมีความสำคัญอย่างมากต่อเมือง ในการอำนวยความสะดวกเรื่องการ เคลื่อนย้าย และแลกเปลี่ยนสินค้าและบริการ ช่วยในการเคลื่อนย้ายคนและสินค้าระหว่างแหล่ง ที่ตั้งต่าง ๆ โดยมีระบบขนส่งเป็นตัวเชื่อมกิจกรรม และมีส่วนสนับสนุนการพัฒนา รวมทั้งการ ขยายตัวของพื้นที่เมืองออกไป หรืออาจกล่าวได้ว่าเมืองและการขนส่งมีส่วนสัมพันธ์กันอย่างแยกไม่ได้

การขนส่งภายในเมืองเป็นการเคลื่อนย้ายสินค้าและคนจากจุดต้นทางไปยังปลายทาง ภายในพื้นที่เมือง การเคลื่อนย้ายจะบรรลุผลสำเร็จโดยใช้รูปแบบการเดินทางต่าง ๆ ที่ให้บริการแตกต่างกันออกไปตามความต้องการ การเดินทางจากต้นทางไปยังปลายทางเพื่อทำกิจกรรมใน ปลายทาง ทุก ๆ วันจะเกิดการเดินทางนับล้านเที่ยวในพื้นที่เมืองตามความต้องการของแต่ละบุคคล และมีวิธีการเดินทางที่หลากหลาย โดยเฉพาะการเดินทางของคนส่วนมากมีจุดเริ่มต้นหรือจุดปลายทางที่บ้าน หรือคิดเป็น 80-90% ของการเกิดการเดินทางทั้งหมด (Bruton. 1975) ดังนั้น หากแบ่งการเดินทางออกเป็นกลุ่มใหญ่ๆ สามารถจัดเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มที่เดินทางมีจุดเริ่มต้น หรือ ปลายทางที่บ้าน (Home Based) และกลุ่มที่การเดินทางนั้นมีจุดเริ่มต้น หรือจุดปลายทาง

<sup>36</sup> Haup. (2560). *Carsharing|Ridesharing เหมือนหรือต่างกันอย่างไร*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.haupcar.com/post/2017/07/22/carsharingridesharing.> [2561, 29 พฤษภาคม]

นอกเหนือจากที่พัก (Non Home Based) โดยการเดินทางที่มีจุดเริ่มต้นที่บ้านได้แบ่งแยกการเดินทางตามวัตถุประสงค์ของการเดินทาง ดังนี้

1) การเดินทางไปทำงาน เป็นการเดินทางไปยังสถานที่ที่ผู้นั้นทำงานอยู่ เช่น โรงงาน ร้านค้า และสำนักงาน

2) การเดินทางเพื่อซื้อสินค้า เป็นการเดินทางเพื่อไปยังสถานที่ค้าปลีกสินค้า โดยไม่คำนึงถึงขนาดหรือประเภทการซื้อ การเดินทางไปยังร้านค้า เพื่อเดินดูสินค้าก็เป็นการเดินทาง เพื่อซื้อบ้าง แม้จะไม่ซื้อสินค้า

3) การเดินทางเพื่อพักผ่อน การเดินทางทางวัฒนธรรมเพื่อพักผ่อนหรือให้ความบันเทิง เช่น โบสถ์ การประชุมประชาชน คอนเสิร์ต ไปเล่นกีฬา หรือการเดินทางเพื่อกิจกรรมทางสังคม เช่น ไปงานเลี้ยง ไปเยี่ยมเพื่อน

4) การเดินทางเพื่อธุรกิจ การเดินทางเป็นสาเหตุจากการติดต่อกันในการทำงาน ใน วันปกติ จุดต้นทางของการเดินทางคือ สถานที่ทำงาน

5) การเดินทางไปโรงเรียน การเดินทางโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการศึกษา

#### 2.4.2 ความหมายของการให้บริการสาธารณะ

ความหมายของการให้บริการสาธารณะได้มีผู้ให้ความหมายไว้หลายท่าน ดังนี้

1) เทพศักดิ์ บุญรัตพันธุ์ ให้ความหมายของการให้บริการสาธารณะว่าเป็นการที่บุคคล กลุ่มบุคคล หรือหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการสาธารณะ ซึ่งอาจจะเป็นของรัฐบาลหรือเอกชน มีหน้าที่ในการส่งต่อการให้บริการสาธารณะแก่ประชาชน โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อสนองต่อความต้องการของประชาชนโดยส่วนร่วม มีองค์ประกอบที่สำคัญ 6 ส่วน คือ 1) สถานที่และบุคคลที่ให้บริการ 2) ปัจจัยที่นำเข้าหรือทรัพยากร 3) กระบวนการและกิจกรรม 4) ผลผลิตหรือตัวบริการ 5) ช่องทางการให้บริการ 6) ผลกระทบที่มีต่อผู้รับบริการ

2) ประยูร กาญจนกุล ได้กล่าวถึงหลักการให้บริการว่ามีหลักสำคัญอยู่ 6 ประการ คือ

2.1) บริการสาธารณะเป็นกิจกรรมที่อยู่ในความอำนาจการหรือในความควบคุมของฝ่ายปกครอง

2.2) บริการสาธารณะมีวัตถุประสงค์ในการสนองความต้องการส่วนรวมของประชาชน

2.3) การจัดระเบียบ และวิธีการจัดทำบริการสาธารณะย่อมจะต้องมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงได้เสมอโดยกฎหมาย

ซึ่งหลักการของการให้บริการสาธารณะต้องให้บริการให้ตรงกับความต้องการของบุคคลเป็นส่วนใหญ่ กล่าวถึง ประโยชน์ และบริการที่องค์กรจัดให้ นั้น ต้องตอบสนองความ

ต้องการของบุคลากรส่วนใหญ่หรือ ทั้งหมด มิใช่เป็นการจัดให้แก่บุคคลกลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง โดยเฉพาะ และหลักการให้บริการที่สม่ำเสมอในการให้บริการนั้น ๆ<sup>37</sup>

สรุปได้ว่าการขนส่งโดยรถรับจ้างสาธารณะ ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์ ที่ให้บริการแก่สาธารณชนทั่วไป ทั้งประจำเส้นทางและไม่ประจำเส้นทาง เพื่อสินจ้างอาจเป็นผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์โดยสารไม่เกิน 7 คน หรือ เกิน 7 คน ทั้งนี้ การขนส่งสามารถสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจด้วยการสร้างความสะดวกทั้งด้านเวลาและสถานที่ส่งผลให้ผู้ประกอบการที่มี การจัดการการขนส่งที่ดีสามารถสร้างมาตรฐานได้ว่าจะบริการลูกค้าตามที่ลูกค้าต้องการซึ่งถือ ดังนั้น การขนส่งเป็นกิจกรรมที่มีบทบาทสำคัญที่ส่งผลต่อการพัฒนาความสามารถทางการแข่งขันของทุกภาคส่วน โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งมีความสำคัญต่อธุรกิจ ดังนี้

1) ช่วยให้ประชากรมีมาตรฐานการครองชีพที่ดีขึ้น มีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น ประชาชนสามารถซื้อสินค้าที่ตนเองไม่สามารถผลิตได้จากท้องถิ่น และผลิตในสิ่งที่ตนเองถนัด และนำไปจัดจำหน่ายในท้องถิ่นอื่น

2) ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิต เมื่อสมัยก่อนการคมนาคมขนส่งยังไม่มีความสะดวกมนุษย์จึงต้อง พึ่งตนเอง ทำเองไปซะหมด จึงไม่ก่อให้เกิดความชำนาญเฉพาะด้าน เมื่อมีการขนส่งเกิดขึ้นจึงมีการแบ่งงานกันทำ ผลิตในสิ่งที่ตนเองถนัดและเกิดการแลกเปลี่ยนสิ่งนั้นๆ

3) ช่วยกระจายความเจริญเติบโต การขนส่งช่วยให้การติดต่อสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น ประชาชนสามารถตั้งถิ่นฐานกระจ่ายออกไปทำให้เกิดชุมชนใหม่ๆ ขยายเมืองออกไป ทำให้เกิดการขนส่งนำสินค้าไปขาย ความเจริญก็ก้าวทันทุกๆ แห่งหน

4) มีการเปลี่ยนแปลงของสังคม การขนส่งทำให้เกิดการรับรู้วัฒนธรรมประเพณีของสังคมอื่น จึงเกิดการแลกเปลี่ยนกันทางสังคม ทำให้ผู้คนสายตากว้างไกลขึ้น

5) ช่วยให้การติดต่อสื่อสารสะดวกขึ้น ปัจจุบัน โลกแคบลงเพราะคนสามารถเดินทางเข้าถึงกันได้เกือบทั่วโลกหรือสามารถส่งข่าวสารถึงกันได้อย่างสะดวกสบาย ทั้งนี้ก็เนื่องมาจากระบบการขนส่งที่ดีขึ้น

6) ช่วยให้มีมาตรฐานการศึกษาที่ดีขึ้น การขนส่งช่วยให้การกระจายการศึกษา กว้างขวางขึ้นในท้องถิ่นต่างๆ ที่การศึกษาเข้าไม่ถึง เช่นมหาวิทยาลัยรามคำแหง ที่มีการกระจายไปทั่วประเทศด้วยการขนส่ง

<sup>37</sup> กรรณิการ์ กิริติโกศล. (2549). *ทัศนคติและพฤติกรรมของผู้ใช้บริการรถแท็กซี่มิเตอร์ของคนวัยทำงานในเขตกรุงเทพมหานคร*. สารนิพนธ์บริหารธุรกิจการศึกษาระดับบัณฑิต คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยกรุงเทพ. หน้า 29 – 31.

7) ช่วยเพิ่มความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ การขนส่งไปยังประเทศต่างๆ ทำให้เกิดการติดต่อสื่อสาร แลกเปลี่ยนกันทางด้านเศรษฐกิจและสังคม สร้างความสัมพันธ์ที่ดีขึ้น

8) ความสำคัญทางด้านอื่นๆ เช่นเพิ่มความมั่นคงให้กับประเทศ ทำให้เข้าถึงชุมชนต่างๆ การปกครองของรัฐบาลจึงเป็นไปได้ง่ายขึ้น ทำให้เกิดความเข้าใจ ความสามัคคีของคนในชาติ นอกจากนี้ยังช่วยในเรื่องการป้องกันประเทศด้วย เพราะการขนส่งมีความจำเป็นต่อกิจการทางทหารมาก เช่นการเคลื่อนย้ายกำลังทหารและอาวุธยุทโธปกรณ์ต่างๆ

## 2.5 เสรีภาพในการทำสัญญาและความศักดิ์สิทธิ์ในการแสดงเจตนา

หลักเสรีภาพในการทำสัญญานี้ได้ถูกนำมาบัญญัติไว้เป็นลายลักษณ์อักษรในประเทศที่ใช้ระบบ Civil law หลายประเทศ เช่น ประเทศอิตาลีได้นำเอาหลักเสรีภาพในการทำสัญญามาบัญญัติไว้ในประมวลแพ่ง โดยมีหลักการว่า คู่สัญญาสามารถที่จะกำหนดเนื้อหาของสัญญาได้โดยอิสระภายในขอบเขตที่กฎหมาย และในลักษณะประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยเองโดยนำเอาหลักการพื้นฐานเรื่องเสรีภาพในการทำสัญญานี้มาบัญญัติไว้ในมาตรา 151 ที่บัญญัติว่า “การใดเป็นการแตกต่างกับบทบัญญัติของกฎหมาย ถ้ามิใช่กฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน การนั้นไม่เป็นโมฆะ” อันมีความหมายว่า สัญญาใดหรือการกระทำใดที่กฎหมายไม่ห้าม บุคคลย่อมทำสัญญานั้นหรือการกระทำนั้นได้แต่อย่างไรก็ดี หลักเสรีภาพในการทำสัญญาที่ถูกจำกัดด้วยหลักดังต่อไปนี้ คือ

### 2.5.1 หลักสุจริต

หลักสุจริต ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 5 บัญญัติว่า “ในการใช้สิทธิแห่งตนก็ดีในการชำระหนี้ก็ดี บุคคลทุกคนต้องกระทำโดยสุจริต ” กล่าวคือ บุคคลทุกคนต้องทำสัญญาด้วยความสุจริต โดยคำว่า “สุจริต” นี้ เป็นคำที่มีมาแต่กฎหมายโรมันที่เป็นภาษาละตินว่า bona fides ที่แปลว่า สัจจะ หรือความซื่อสัตย์ ซึ่งหลักสุจริตนี้เป็นการแสดงถึงความประพฤติปฏิบัติระหว่างบุคคลในสังคมเป็นหลักธรรมคาสามัญในสังคม ของประเทศที่เจริญแล้ว โดยถือว่านิติสัมพันธ์ที่มีอยู่ทุกคนต้องซื่อสัตย์ไว้วางใจต่อกัน (ปรีดี เกษมทรัพย์, 2520, หน้า 101) ซึ่งโดยเนื้อหาแล้ว มาตรา 5 นี้ เป็นบทกฎหมายเพื่อความยุติธรรมมิวัตุ ประสงค์เพื่อคุ้มครองผู้ใช้สิทธิต่าง ๆ รวมทั้งการชำระหนี้ตามสัญญาต่อคู่สัญญา หรือบุคคลภายนอกที่สุจริตด้วย

### 2.5.2 หลักความไว้เนื้อเชื่อใจ

หลักความไว้เนื้อเชื่อใจ ของคู่กรณี ย่อมหมายถึง การคุ้มครองบุคคลอื่น ๆ ในสังคมที่อาจเข้าทำสัญญาเช่นเดียวกับคู่กรณี รวมถึงการคุ้มครองความมั่นใจในทางธุรกิจด้วย



### 2.5.3 หลักความยุติธรรม

หลักความยุติธรรม ในการก่อสัญญา คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายจะต้องคำนึงถึงความยุติธรรม ที่มีต่ออีกฝ่ายหนึ่งด้วย เพราะหากคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งที่มีฐานะทางเศรษฐกิจเหนือกว่ากำหนดข้อสัญญาเอาเปรียบอีกฝ่ายหนึ่งที่มีฐานะทางเศรษฐกิจด้อยกว่า แต่ฝ่ายหลังจำต้องยอมเข้าทำสัญญา นอกจากจะเป็นสัญญาที่ไม่อยู่บนพื้นฐานของความยุติธรรมแล้วยังขัดกับหลักการของสัญญาที่ทั้งสองฝ่ายต้องมีเสรีภาพในการทำสัญญาและต้องมีย่างเท่าเทียมด้วย

ดังนั้น สืบเนื่องจากแนวคิดดังกล่าวในเรื่องสัญญา ซึ่งอยู่บนพื้นฐานของหลักความ สักดิ์สิทธิ์ (Autonomy of will) และเสรีภาพในการทำสัญญา (Freedom of contract) ก่อให้เกิดผล ดังนี้

- 1) บุคคลแต่ละคนสามารถจะกำหนดความสัมพันธ์ตามกฎหมายเอกชน โดยการก่อให้เกิดสัญญาขึ้นอย่างอิสระตามเจตนาของแต่ละบุคคล
- 2) เป็นเสรีภาพของแต่ละบุคคลที่จะเลือกเข้าเป็นคู่สัญญา
- 3) เป็นเสรีภาพของคู่สัญญาในการที่จะเจรจาตกลงกันในการกำหนดเนื้อหาของสัญญา
- 4) เป็นเสรีภาพของคู่สัญญาที่จะตกลงกันถึงรูปแบบของสัญญา
- 5) ความสัมพันธ์ต่าง ๆ ที่เกิดจากสัญญาก็นับเป็นผลของเจตนาที่เป็นอิสระของคู่สัญญา

หลักสัญญาต้องเป็นไปตามสัญญา (Pacta Sunt Servanda) เนื่องจากหลักกฎหมายเกี่ยวกับ นิติกรรมหรือสัญญาที่ใช้บังคับอยู่มีพื้นฐานมาจากเสรีภาพของบุคคลตามหลักความ สักดิ์สิทธิ์ของ การแสดงเจตนา รัฐจะไม่เข้าแทรกแซงแม้ว่าคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งอาจได้เปรียบคู่สัญญา อีกฝ่ายหนึ่ง เว้น แต่จะเป็นการต้องห้ามขัดแย้งโดยกฎหมาย ขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน ดังนั้น เมื่อสัญญาเกิดขึ้นแล้วตามความสมัครใจโดยไม่มีการสำคัญผิด ถูกข่มขู่หรือกล น้อฉล เป็นผลให้คู่สัญญาต้องปฏิบัติตามสัญญาที่ทำขึ้นนั้นทั้งนี้ เป็นไปตามหลัก “สัญญาต้องเป็นไป ตามสัญญา” หรือ “Pacta Sunt Servanda”

หลักเสรีภาพในการทำสัญญา ในการที่บุคคลแต่ละคนนั้นจะได้เข้าทำสัญญากันนั้น ในทางกฎหมายไม่ได้มีการห้ามที่จะไม่ให้บุคคลเข้าเป็นคู่สัญญากัน แต่กับเปิดทางให้โดยมีอิสรเสรีภาพที่บุคคลเหล่านั้นจะเข้ามาเป็นคู่สัญญากันหรือที่เราเรียกกันว่า "หลักเสรีภาพในการทำสัญญา" (Freedom Of Contract) คู่สัญญามีเสรีภาพอิสระที่จะตกลงทำสัญญาหรือไม่ก็ได้ถ้าอีกฝ่าย หนึ่งเห็นว่ามีการเอารัด เอาเปรียบเกินไป หรือหน้าที่ต้องรับภาระมีมากกว่าหน้าที่อีกฝ่ายหนึ่งต้อง ปฏิบัติตอบแทนจนไม่เป็นธรรมแล้ว ก็ไม่จำเป็นต้องยอมรับตกลงก่อนให้เกิดหนี้ขึ้น โดยการไม่ตกลง ทำสัญญาด้วย และเมื่อใดที่คู่สัญญาตกลงทำสัญญาต้องถือว่าคู่สัญญาเห็นว่าหนี้ขึ้นนั้นยุติธรรม และ หลังจาก

ที่สัญญาเกิดขึ้นแล้ว ลูกหนี้จะกล่าวอ้างในภายหลังว่าตนไม่ได้รับความยุติธรรมมิได้ เพราะในขณะที่ทำสัญญาไม่มี ผู้หนึ่งผู้ใดบังคับ ชูเชิญ เมื่อคู่สัญญาเห็นว่าไม่ยุติธรรม ไม่จำเป็นต้องทำสัญญาด้วย เมื่อตกลงกันทำสัญญาแล้ว สัญญาจะยุติธรรมสำหรับคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย ฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดจะอ้างว่าอีกฝ่ายเอาเปรียบจากข้อสัญญาที่ตกลงกันแล้วไม่ได้ ซึ่งสัญญาคือนิติกรรมอย่างหนึ่งซึ่งผู้กระทำ จะต้องกระทำด้วยใจสมัครมุ่งโดยตรงต่อการผูกนิติสัมพันธ์ขึ้นระหว่างบุคคลเพื่อจะก่อเปลี่ยนแปลง โอน สงวน หรือระงับซึ่งสิทธิหรือเรียกได้ว่าสัญญาทำให้เกิดหนี้ จะเห็นได้ว่าจะเกิดสัญญาได้ต้องมีความสมัครใจของคู่สัญญาที่ต้องการจะผูกพันด้วยกัน ซึ่งก็เป็นหลักในเรื่องของความอิสระในการแสดงเจตนา ตัวอย่างเช่น

**คำพิพากษาฎีกาที่ 7727/2540** โจทก์เรียกค่าสินคำคืนจากจำเลย พร้อมให้ชำระเบี้ยปรับ และค่าเสียหายโดยอ้างเหตุว่าจำเลยส่งมอบสินค้าไม่ตรงตามที่ระบุไว้ในสัญญาอันเป็นการผิดสัญญาข้อ 7 ซึ่งมีใช่เป็นเรื่องที่มีการส่งมอบสินค้าถูกต้องตามสัญญาแล้วเกิดความชำรุดบกพร่อง หรือความเสียหายเกิดขึ้นภายหลัง โดยมีใช่ความผิดของโจทก์ ตามสัญญาข้อ 9 ดังนี้ โจทก์จึงไม่จำต้องแจ้งเตือน ให้จำเลยส่งมอบสินค้าใหม่ก่อนยื่นคำฟ้อง ตามสัญญาซื้อขายโกโก้ผง ข้อ 7 ระบุว่า ถ้าปรากฏว่าสินค้าที่ซื้อขายกันนี้ทั้งหมดหรือบางส่วน มีจำนวนขนาด คุณภาพ แหล่งกำเนิด หรือชนิดไม่เป็นไปตามรายการละเอียดที่ระบุไว้ในใบสั่งแนบท้ายสัญญา ผู้ซื้อมีสิทธิบอกปิดไม่รับเอาสินค้าทั้งหมดหรือบางส่วน ดังนั้นแม้สินค้าเพียงบางส่วนมีคุณภาพไม่เป็นไปตามสัญญาโจทก์ก็มีสิทธิบอกปิดไม่รับเอาสินค้าบางส่วนนั้นได้และเมื่อสินค้าที่ซื้อขายที่จำเลยส่งมอบไม่ตรงตามสัญญาและโจทก์ปฏิเสธไม่รับที่จำเลยส่งมอบดังกล่าวแล้วจำเลยจึงมีหน้าที่ต้องคืนเงินค่าสินค้าแก่โจทก์ พร้อมเบี้ยปรับและค่าเสียหายอื่นตามสัญญา ตามประกาศประกวดราคาซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาระบุไว้ว่าตัวอย่างของผู้ประกวดราคาส่งไปนั้นเพื่อประโยชน์ในการที่โรงงานยาสูบจะได้ทำการตรวจสอบคุณภาพ และคู่สัญญาจะทำสัญญาซื้อขาย กันตามชนิด จำนวนคุณภาพที่ถูกต้องตรงตามความประสงค์และเป็นที่พอใจของโรงงานยาสูบ ประกอบกับในสัญญาก็ไม่มีการระบุว่าผู้ขายจะต้องส่งของให้ตรงตามตัวอย่างแต่ประการเดียวโดยไม่มีเงื่อนไขเกี่ยวกับคุณภาพของสินค้า ตามสัญญาเป็นประการอื่นอีกแสดงว่าตัวอย่างที่ผู้ประกวดราคาส่งไปนั้นเพียงเพื่อตรวจสอบคุณภาพ มิใช่เพื่อสำหรับใช้ตรวจสอบว่าของที่ต้องส่งมอบตามสัญญาถูกต้องตรงตามตัวอย่างนั้นหรือไม่สัญญาซื้อขายโกโก้ผงดังกล่าวจึงมิใช่ซื้อขายตามตัวอย่าง

**คำพิพากษาฎีกาที่ 11489/2554** หลักฐานแห่งการกู้ยืมเป็นหนังสือตามมาตรา 653 วรรคหนึ่ง แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ใช่แบบแห่งนิติกรรม ทั้งกฎหมายไม่ได้บัญญัติว่าหลักฐานดังกล่าวจะต้องมีขึ้นเฉพาะในขณะที่ทำสัญญากู้ยืม ดังนั้น หลักฐานแห่งการกู้ยืมเป็นหนังสือจึงอาจมีขึ้นก่อนหรือหลังทำสัญญากู้ยืมก็ได้ เมื่อได้ความว่าหลังจากจำเลยกรอก

ข้อความในแบบพิมพ์ใบสมัครสินเชื่อบุคคลของกู้ยืมเงินโจทก์วงเงิน 35,000 บาท ตามเงื่อนไขและข้อตกลงในแบบพิมพ์ดังกล่าวและยื่นต่อโจทก์อันเป็นการทำคำเสนอขอของกู้ยืมเงินโจทก์ และวันต่อมาโจทก์แจ้งให้จำเลยทราบว่าคุณตกลงให้จำเลยกู้ยืมเงิน 24,700 บาท ซึ่งอยู่ในวงเงินที่จำเลยขอ กู้ยืม จึงเป็นคำสนองรับตามคำเสนอของจำเลย สัญญากู้ยืมระหว่างโจทก์และจำเลยจึงเกิดขึ้นและบริบูรณ์ เมื่อโจทก์ส่งมอบเงินที่กู้ยืม โดยโอนเงิน 23,630 บาท เข้าบัญชีที่จำเลยระบุไว้ ดังนี้ ใบสมัครสินเชื่อบุคคลที่จำเลยกรอกข้อความและลงลายชื่อในช่องลายมือของผู้กู้ จึงเป็นหลักฐานแห่งการกู้ยืมเป็นหนังสือลงลายมือชื่อผู้ยืมตามมาตรา 653 วรรคแรก ที่โจทก์ใช้เป็นหลักฐานฟ้องร้องให้บังคับจำเลยตามสัญญากู้ยืมได้

อย่างไรก็ตาม เพื่อให้การทำสัญญาอยู่ในกรอบของกฎหมาย และไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน เสรีภาพในการทำสัญญาจึงถูกจำกัดในด้านต่าง ๆ ดังนี้

- 1) การจำกัดเสรีภาพในการเลือกคู่สัญญา
- 2) การจำกัดเสรีภาพในการกำหนดวัตถุประสงค์ของสัญญา
- 3) การจำกัดเสรีภาพในเรื่องแบบของสัญญา
- 4) การจำกัดเสรีภาพในเรื่องเจตนาเพื่อที่จะคุ้มครองประโยชน์บุคคลอื่นที่มาเกี่ยวข้องด้วย
- 5) การจำกัดเสรีภาพในการกำหนดเนื้อหาของสัญญา ซึ่งอาจถูกกำหนดโดยกฎหมาย
- 6) การจำกัดเสรีภาพโดยกฎหมายพิเศษ เช่น กฎหมายคุ้มครองแรงงาน
- 7) การจำกัดเสรีภาพในเรื่องผลของสัญญา

หลักเสรีภาพในการทำสัญญาโดยรัฐจะไม่เข้าไปเกี่ยวข้องหรือแทรกแซง เว้นแต่เป็นเรื่องที่เกี่ยวกับ ผลประโยชน์ของส่วนรวมหรือความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนทั่วไป จากหลัก ความศักดิ์สิทธิ์ในการแสดงเจตนา ซึ่งเป็นหลักการที่รองรับสิทธิเสรีภาพของเอกชนหรือปัจเจกชน อย่างกว้างขวางในอันที่จัดการกับส่วนที่อยู่ในขอบเขตของตน หรือจัดการเกี่ยวกับเรื่องส่วนตัว เช่น การสมรส การรับรองบุตร หรือการจัดการเกี่ยวกับทรัพย์สิน เช่น การทำพินัยกรรม การทำนิติกรรม หรือสัญญาต่าง ๆ ได้โดยอิสระและรัฐไม่สามารถที่จะเข้าไปก้าวก่ายหรือแทรกแซงได้

#### 2.5.4 ทฤษฎีว่าด้วยเสรีภาพในการทำสัญญา

หลักเสรีภาพในการทำสัญญา เป็นหลักที่แสดงถึงเสรีภาพของบุคคลว่าบุคคลย่อมมีเสรีภาพในการเข้าทำสัญญากับผู้ใด เลือกตัวคู่สัญญา หรือมีอิสระเลือกในวัตถุประสงค์ในสัญญา มีอิสระที่

จะเลือกแบบของสัญญา แม้แต่วิธีการทำสัญญาเองก็มีอิสระว่าจะเลือกทำโดยลักษณะไหนก็ตาม โดยมีหลักประกันว่าเมื่อได้ทำสัญญากันแล้วไม่ถูกแทรกแซงจากบุคคลภายนอก ซึ่งหลักการดังกล่าวนี้เป็นหลักที่ได้รับการยอมรับและยึดถือปฏิบัติกันมานานาประเทศทั่วโลก

#### 2.5.4.1 ทฤษฎีว่าด้วยเสรีภาพในการทำสัญญา

ปรากฏขึ้นเป็นครั้งแรกในรัฐธรรมนูญของประเทศสหรัฐอเมริกา และต่อมาปรากฏขึ้นที่ประเทศฝรั่งเศสภายหลังการปฏิวัติ โดยบัญญัติไว้ใน (Napoleonic-decree of march 2-17 , 1791) , 2.m collection des Decrets , 147 , มาตรา 7 ซึ่งบัญญัติว่า การตกลงร่วมกันของคู่สัญญา<sup>38</sup> คือกฎหมาย

ทั้งนี้แนวความคิดเรื่องเสรีภาพเกิดจากทฤษฎีอรรถประโยชน์ของ Bentham และ Mill นักปรัชญาเสรีนิยมสำนัก อรรถประโยชน์ ซึ่งมีความเชื่อว่ารากฐานของกฎหมาย หรือศีลธรรม คือการสร้างประโยชน์สูงสุดแก่บุคคลจำนวนมากที่สุด จึงได้มีการประยุกต์หลักอรรถประโยชน์มาใช้ในสาขากฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยถือว่าเสรีภาพทางสัญญาพาณิชย์เป็นเงื่อนไขที่สำคัญที่จะทำให้เกิดความสุขมากที่สุดแก่เอกชน ทำให้เกิดความจำเป็นที่จะต้องให้หลักประกันแก่เสรีภาพในการทำสัญญา ซึ่งของเขตและเสรีภาพในการทำสัญญาสามารถแยกพิจารณาได้เป็น 4 ประเภท ดังนี้

1) เสรีภาพในการมีขึ้นซึ่งสัญญา (Freedom to make a contract) คำว่าเสรีภาพในการทำคำเสนอและคำสนอง ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยยอมรับถึงเสรีภาพในการทำขึ้นซึ่งสัญญาอนุญาตให้คู่สัญญาเปลี่ยนแปลงหน้าที่ระบุไว้ในสัญญาประเภทหนึ่งประเภทใดใน 23 ประเภทของเอกเทศสัญญาซึ่งระบุไว้ในประมวลกฎหมาย หรือยินยอมให้มีการทำสัญญาประเภทอื่นนอกเหนือจากเอกเทศสัญญา แต่ทั้งนี้และทั้งนั้นต้องไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน ดังที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 150

2) เสรีภาพในการเลือกคู่สัญญา (Freedom to select the other party) ในประเทศญี่ปุ่นนั้น มีข้อห้ามที่สำคัญซึ่งได้บัญญัติไว้โดยกฎหมายป้องกันการผูกขาดทางการค้า (anti-monopoly law) ว่าผู้ประกอบการไม่อาจสร้างข้อจำกัด ทางการค้าอย่างไม่มีเหตุผล โดยการเลือกบุคคลที่จะติดต่อการค้าขาย หรือวิธีการทางการค้าที่ไม่เป็นธรรมโดยปฏิบัติต่อคู่กรณีทางการค้าอย่างเลื่อมล้ำไม่เท่าเทียมกัน

3) เสรีภาพในการกำหนดเงื่อนไขสัญญา (Freedom to decide the contract terms) คู่สัญญามีเสรีภาพในการกำหนดเงื่อนไขในสัญญาระหว่างกันได้อย่างเสรีภาพ ตราบเท่าที่ไม่ขัดต่อ

<sup>38</sup> อรนุช อาษาทองสุข. (2536). *การควบคุมและแก้ไขปัญหาคู่สัญญาที่ไม่เป็นธรรม*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต. คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 8-9.

ความสงบเรียบร้อยของประชาชนและศีลธรรมอันดี แต่ในความเป็นจริงต้องยอมรับว่าคู่สัญญาอาจไม่มีอำนาจในการกำหนดเงื่อนไขได้เองเนื่องจากไม่มีอำนาจต่อรอง ตัวอย่างเช่นในกรณีของสัญญาสำเร็จรูป เป็นต้น

4) เสรีภาพที่ไม่ต้องทำตามแบบ (Freedom from) โดยหลักแล้วคู่สัญญาที่มีเสรีภาพที่จะตกลงทำสัญญาให้มีรูปแบบลักษณะใดก็ได้ แต่กฎหมายของหลายๆ ประเทศก็ได้เข้ามากำหนดให้คู่สัญญาต้องทำสัญญาตามแบบที่กำหนดไว้ แต่ทั้งนี้ทั้งนั้นจะเป็นการควบคุมแบบในสัญญาบางประเภทเท่านั้น เช่น จำนอง หรือซื้อขายอสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องทำเป็นหนังสือและจดทะเบียนต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ซึ่งการจำกัดขอบเขตเสรีภาพในการทำสัญญาลักษณะนี้เป็นไปเพื่อไม่ให้เอกชนใช้เสรีภาพไปในทางที่เป็นการกระทบกระเทือนหรือทำให้เกิดความเสียหายแก่สังคม

ทฤษฎีเสรีภาพในการทำสัญญานี้ เป็นทฤษฎีที่ถือหลักว่า ตัวที่ก่อให้เกิดหนี้ใน เรื่องของสัญญานั้น ก็คือความสมัครใจ หรือเจตนา โดยเห็นว่าบุคคลทุกคนมีเสรีภาพที่จะทำสัญญา ผูกพันตนหรือไม่ก็ได้ หรือพูดง่ายว่าก่อนนี้หรือไม่ก็ได้แล้วแต่ความสมัครใจของบุคคลนั้น มิใช่เกิดขึ้นโดยอำนาจภายนอกอื่นใด (อำนาจกฎหมาย) สัญญาที่มีอำนาจบังคับ โสสภาพของกฎหมาย แต่เกิดขึ้นด้วยอำนาจแห่งความสมัครใจที่คู่สัญญายินยอมผูกพันตนกฎหมายเป็นเพียงผู้กำหนด บทลงโทษในเมื่อไม่มีการปฏิบัติตามหนี้เท่านั้น

หลักเสรีภาพในการทำสัญญานี้ นับเป็นหลักพื้นฐานของนิติกรรมสัญญา ทุกประเภท ทั้งยังเป็นหลักที่สนับสนุนและสอดคล้องกับหลักเกี่ยวกับหลักการในเรื่องของสิทธิมนุษยชนที่ถือว่ามนุษย์มีสิทธิโดยเสรีภาพในชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินของตน โดยเป็นหลักการที่รองรับสิทธิของบุคคลทุกคนมีสิทธิเสรีภาพในการเลือกคู่สัญญา ลักษณะของสัญญา รวมไปถึงวัตถุประสงค์แห่งสัญญา โดยหลักการดังกล่าวนี้ได้ถูกนำมาสอดแทรกไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ รวมไปถึงกฎหมายเอกชนอีกหลายฉบับซึ่งจุดนี้เองเป็นการแสดงถึงการให้ความสำคัญกับหลักการดังกล่าวของกฎหมายไทย เฉกเช่นนานาประเทศตั้งแต่ในอดีตจนถึงปัจจุบัน<sup>39</sup>

### 2.5.5 ทฤษฎีความศักดิ์สิทธิ์ของการแสดงเจตนา (Principle Of The Will)

หลักเรื่องความศักดิ์สิทธิ์แห่งการแสดงเจตนาเป็นทฤษฎีที่มีแนวความคิด โดยเป็นเรื่องที่ว่านิติสัมพันธ์ทางหนี้ขึ้นอยู่กับรากฐานของบุคคลโดยเจตนาจะเป็นตัวกำหนดและเป็นมาตรการของสิทธิ เจตนาเป็นกลไกสำคัญในการก่อให้เกิดสัญญา โดยหลักคู่สัญญาจะต้องแสดงเจตนาด้วยความ

<sup>39</sup> สุทธาบัติ สัตตบุศย์. (2522). *คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์* (พิมพ์ครั้งที่ 1). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 2-3.

สมัครใจที่จะเข้าสู่ผูกพันตน โดยการแสดงเจตนาที่ว่าจะกระทำโดยวิธีใดก็ได้เพื่อให้บุคคลอื่นทราบถึงความต้องการของตน ไม่ว่าจะ เป็น โดยวาจาโดยลายลักษณ์อักษร หรือแม้กระทั่งลักษณะท่าทาง

การแสดงเจตนาเป็นการกระทำซึ่งบุคคลแต่ละคนประสงค์ที่จะก่อให้เกิดผลทางกฎหมายบางประการและได้มีการแสดงออกซึ่งความประสงค์นั้น เจตนาที่มีความเป็นอิสระที่จะก่อให้เกิดสิทธิและหน้าที่ต่างๆ เจตนาก่อให้เกิดสัญญาและเป็นสิ่งที่กำหนดเนื้อหาในสัญญา โดยยึดหลักที่ว่าบุคคลทุกคนย่อมมีเสรีภาพหากจะมีการจำกัดเสรีภาพของคู่สัญญาก็ควรเกิดขึ้นด้วยความสมัครใจของตนเองเท่านั้น เพราะคู่สัญญาที่มีความทัดเทียมกันในอันที่จะต่อรอง (Bargain) ในการกำหนดเงื่อนไขที่จะผูกนิติสัมพันธ์ระหว่างกัน ซึ่งหลักความศักดิ์สิทธิ์แห่งการแสดงเจตนาถือว่า “นิติธรรม” เป็นเรื่อง ที่บุคคลทำให้เกิดผลในทางกฎหมายมีการเคลื่อนไหวตามสิทธิตามความต้องการหรือเจตนาของเขาโดยกฎหมายมิได้เข้ามากำหนดเกี่ยวข้อง โดยตรงว่า ในกรณีนั้นจะมีผลให้สิทธิระหว่างบุคคลเป็นไปอย่างไรบ้าง กฎหมายเพียงกำหนดแต่ว่าบุคคลจะต้องกระทำการอย่างไรเพื่อให้เกิดผลเป็นนิติกรรมขึ้นเท่านั้น เพื่อให้บุคคลนั้นใช้นิติกรรมเป็นเครื่องมือในการผูกนิติสัมพันธ์ระหว่างกัน อันก่อให้เกิดความเคลื่อนไหวในสิทธิของบุคคล ซึ่งอาจก่อให้เกิดการก่อ เปลี่ยนแปลง สงวน หรือระงับซึ่งสิทธิ อย่างใดอย่างหนึ่งตามที่ กำหนดไว้ในนิติกรรม ทั้งเมื่อบุคคลได้แสดงเจตนาทำนิติกรรมอย่างใดอย่างหนึ่งออกมาแล้ว กฎหมายก็ยอมรับรองและบังคับให้ตามนั้น ซึ่งการที่กฎหมายรับรองและบังคับให้ดังกล่าวมานั้น เป็นที่มาของคำกล่าวที่ว่า เจตนาเป็นสิ่งที่อันศักดิ์สิทธิ์

หลักเรื่องความศักดิ์สิทธิ์แห่งการแสดงเจตนาพบอยู่ในระบบประมวลกฎหมายมากกว่าในระบบจารีตประเพณี ในระบบประมวลกฎหมายนั้นยอมรับทฤษฎีเรื่องความยินยอมในสัญญา ดังจะเห็นได้จากภาษิตกฎหมายที่ว่า สัญญาที่สร้างขึ้นโดยสมบูรณ์ย่อมมีผลบังคับ หรือ สัญญาต้องเป็นสัญญา ความเห็นนี้ตรงกับหลักเกณฑ์ของเอกเทศสัญญาทั้ง 23 ลักษณะ ซึ่งอยู่ในบรรพ 3 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย ทั้งนี้ สัญญาที่ก่อให้เกิดหนี้ทางกฎหมายได้ต้องมาจากความยินยอมของคู่กรณี และกฎหมายก็มีหน้าที่ในการบังคับให้เป็นไปตามเจตนาของคู่กรณี กล่าวโดยสรุปหลักดังกล่าวข้างต้นมีหลักเกณฑ์ที่ว่า “บุคคลต้องมีอิสระในการทำสัญญาตามที่เขาต้องการโดยปราศจากการแทรกแซง

รากฐานความคิดในเรื่องหลักความศักดิ์สิทธิ์แห่งการแสดงเจตนา นั้นถือว่าอำนาจทั้งหมดของสัญญาอยู่ที่เจตนาของคู่สัญญา ซึ่งเปรียบเทียบกับได้กับกฎหมายที่คู่สัญญาจะต้องปฏิบัติตาม ซึ่งแนวความคิดนี้ได้ถือกำเนิดมาจาก ปรัชญากฎหมาย เรื่องหลักปัจเจกชนนิยม และหลักเศรษฐศาสตร์นิยม หลักปัจเจกชนนิยม ถือว่าเจตนาที่มีความศักดิ์สิทธิ์เป็นหลักพื้นฐานของเสรีภาพตามกฎหมายธรรมชาติของมนุษย์ หลักนี้มีความใกล้ชิดกับปรัชญาในศตวรรษที่ 18 ซึ่งเป็นผล

มาจากความคิดทางการเมืองที่ต้องการยืนยันหลักปัจเจกนิยมเพื่อต่อสู้กับรัฐ โดยยืนยันหลักที่ว่า รัฐจะต้องรับรู้สิทธิส่วนบุคคลให้มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ รัฐจะต้องรับรองเสรีภาพส่วนบุคคล ไม่ทำลายสิทธิพื้นฐานเว้นแต่กรณีอันสมควรจึงจะมีข้อจำกัดได้ นอกเหนือจากนั้นแล้วเสรีภาพของ บุคคลย่อมจะถูกจำกัดได้ก็แต่ด้วยความยินยอม สมัชชใจของบุคคลเท่านั้น ดังนั้น เจตนาของบุคคล จึงมีความศักดิ์สิทธิ์และเป็นอิสระ บุคคลจะได้ถูกผูกพันในหน้าที่ที่เขาไม่ได้ตกลงยินยอมด้วยไม่ได้ และในทางกลับกันหน้าที่ที่เกิดจากเจตนาของบุคคลก็ย่อมผูกพันบังคับแก่บุคคลที่ตกลงนั้น<sup>40</sup>

### 2.5.6 หลักความไม่เสมอภาคในการทำสัญญา

เพื่อเป็นการคุ้มครองผู้บริโภคจากการถูกเอาเปรียบจากผู้ประกอบการในการทำ สัญญาประเภทที่เรียกว่าสัญญาสำเร็จรูป ก็ยังคงมีหลักกฎหมายที่จะต้องนำมาบังคับการทำนิติกรรม ในยุคปัจจุบันอยู่อีก คือหลักความไม่เสมอภาคในการทำสัญญา โดยหลักนี้มีแนวความคิดว่าสัญญา เกิดจากการมีเสรีภาพทั้งในด้านการแสดงเจตนาและด้านการตกลงยินยอมเข้าทำสัญญาของคู่สัญญา โดยมีความเสมอภาคเท่าเทียมกัน แต่มีสัญญาบางประเภทอาจมีความเหลื่อมล้ำในข้อตกลง ของสัญญาถึงผู้หนึ่งผู้ใดที่เป็นคู่สัญญาในสัญญาอาจจะได้เปรียบว่าคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งทำให้เกิด ความไม่เสมอภาคในการทำสัญญาระหว่างกันขึ้น กล่าวคือคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งมีอำนาจทางเศรษฐกิจ ดีกว่าคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งเป็นเหตุให้คู่สัญญาฝ่ายที่ด้อยกว่าต้องยอมรับข้อตกลงตามสัญญานั้น ความไม่เสมอภาคดังกล่าวสามารถแยกได้ดังนี้

2.5.6.1 ความไม่เสมอภาคระหว่างผู้ประกอบการอาชีพด้วยกันเอง ซึ่งจะเกิดขึ้น ระหว่างนายจ้างกับลูกจ้าง ผู้ผลิตกับผู้จำหน่ายสินค้าหรือบริการ ความไม่เสมอภาคในลักษณะนี้ เกิดขึ้นตั้งแต่ปลายศตวรรษที่ 19 ยุโรปที่มีการพัฒนาระบบอุตสาหกรรมที่ใหญ่ขึ้น ระบบนายทุน และระบบการใช้เครื่องจักรเกิดขึ้นและขยายตัวอย่างรวดเร็วทำให้อำนาจต่อรองอยู่ที่เจ้าของหรือนายทุน ลูกจ้างอยู่ในสภาพโคตรเดียวจากกลุ่มนายจ้างซึ่งมีการรวมตัวจัดตั้งเป็นกลุ่มองค์กรอาชีพ นายจ้าง นายจ้างเป็นผู้กำหนดเงื่อนไขต่างๆ ในสัญญาจ้างแรงงานเพื่อผูกมัดลูกจ้างมากขึ้น จนในที่สุดฝ่ายลูกจ้างจะต้องรวมตัวกันเรียกร้องสิทธิกับนายจ้าง ประกอบกับรัฐเข้ามามีบทบาทช่วย ใกล้เคียงข้อพิพาทต่างๆ มีการออกกฎหมายเพื่อคุ้มครองลูกจ้างกำหนดสวัสดิการสำหรับลูกจ้างขึ้น นอกจากนี้ลูกจ้างยังได้รวมตัวกันจัดตั้งสหพันธ์หรือองค์กรลูกจ้างเพื่อทำการต่อรองกับนายจ้าง ในการกำหนดเงื่อนไขสัญญาจ้างแรงงาน ซึ่งสภาพดังกล่าวเกิดขึ้นเช่นเดียวกับผู้จัดจำหน่ายซึ่งเป็น เจ้าของทุนจะเป็นผู้ออกทุนทั้งหมดทั้งทางด้านเครื่องมือเครื่องใช้ เพื่อส่งให้ผู้จัดจำหน่ายนำออก

<sup>40</sup> คาราทอร์ ธีระวัฒน์. (2542). *กฎหมายสัญญา: สถานะใหม่ของสัญญาและปัญหาข้อสัญญาไม่เป็นธรรม* (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 15.

สู่ตลาดหรือป้อนให้กับโรงงานอุตสาหกรรมต่อไป สัญญาประเภทนี้เรียกว่า Control Integration อำนาจในการต่อรองทางเศรษฐกิจจะมีสภาพเช่นเดียวกับกรณีระหว่างนายจ้าง คือ ชาวไร่ชาวนาอยู่ในสภาพเสียเปรียบนายทุนผู้จัดจำหน่ายซึ่งเป็นกลุ่มโรงงานอุตสาหกรรมหรือกลุ่มพ่อค้าที่สามารถกำหนดเงื่อนไขของสัญญาในสภาพที่เขาได้เปรียบ ซึ่งในที่สุดรัฐจะต้องเข้ามามีบทบาทในการเข้ามาควบคุมกำหนดมาตรฐานที่เป็นธรรมในการคุ้มครองชาวไร่ชาวนาซึ่งอยู่ในฐานะเสียเปรียบ

2.5.6.2 ความไม่เสมอภาคระหว่างผู้บริโภคกับผู้ประกอบธุรกิจ เนื่องจากในปัจจุบันผลผลิตและการให้บริการมีหลายชนิด หลายประเภทอันเป็นผลของความเจริญก้าวหน้าทางเศรษฐกิจและเทคโนโลยี จึงทำให้ผู้ผลิตหรือผู้ประกอบการอาชีพเพื่อธุรกิจการค้าอยู่ในฐานะได้เปรียบในการกำหนดนิติสัมพันธ์ทางสัญญา ทั้งด้านราคาและคุณภาพของสินค้าหรือบริการ<sup>41</sup>

หลักการไม่เสมอภาคในการทำสัญญานั้น นับเป็นหลักการและเป็นปัญหาที่พบได้บ่อยและเห็นได้อย่างชัดเจนในประเทศไทย นำมาซึ่งปัญหาความเหลื่อมล้ำและก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมในสังคม และถือเป็นหลักกฎหมายที่มีอาจปฏิเสธได้ในประเทศที่มีระบบเศรษฐกิจแบบทุนนิยม ที่ผู้ประกอบการหรือผู้ประกอบการมีอำนาจต่อรองมากมาย หากแต่เพื่อเป็นการขจัดปัญหาความไม่เป็นธรรมและความไม่เสมอภาคในการทำสัญญาให้หมดไป รัฐจึงจำต้องเข้ามาควบคุมดูแลเพื่อให้เกิดความเสมอภาคในการทำสัญญาให้ได้มากที่สุด โดยการออกกฎหมายต่างๆขึ้นมา เพื่อควบคุมดูแลการทำนิติกรรมสัญญาและให้ความคุ้มครองผู้บริโภค

## 2.5.7 หลักการไม่ให้ความสำคัญกับความศักดิ์สิทธิ์ของการแสดงเจตนา หรือเสรีภาพในการทำสัญญา

ด้วยเหตุที่ทฤษฎีความศักดิ์สิทธิ์ของการแสดงเจตนา หรือทฤษฎีเสรีภาพในการทำสัญญานั้นเหมาะสมที่จะใช้บังคับในสภาพสังคมที่มีความเท่าเทียมกันในด้านอำนาจต่อรองและมีระบบการค้าการแข่งขันที่ค่อนข้างสมบูรณ์แต่ในการที่จะต้องให้ความคุ้มครองผู้บริโภคนั้น โดยเหตุที่ผู้บริโภคสินค้าหรือบริการโดยอาศัยความสัมพันธ์ในทางสัญญาเสมอไป เนื่องจากการบริโภคเป็นปรากฏการณ์ธรรมชาติของมนุษย์ ซึ่งมีได้ขึ้นอยู่กับสถานะทางสังคม ความสามารถของบุคคล หรือข้อตกลงทางสัญญา ดังนั้น ทฤษฎีที่ต้องอาศัยความผูกพันทางสัญญาที่กฎหมายรับรองจึงเป็นอุปสรรคใหญ่ในการคุ้มครองผู้บริโภคที่ไม่ใช่คู่สัญญาในกรณีที่เกิดความเสียหายอันมีจากการบริโภค ดังนั้น ในแนวคิดที่เกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภคจึงปฏิเสธทฤษฎีความศักดิ์สิทธิ์ของการแสดงเจตนา หรือทฤษฎีเสรีภาพในการทำสัญญา รวมถึงหลักความรับผิดชอบคู่กรณีไป

<sup>41</sup> คาราวร ธีระวัฒน์. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 40. หน้า 35-36.



โดยสิ้นเชิง โดยในการกำหนดคกกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคออกมาในรูปการขยายความรับผิดชอบของผู้ขายไปสู่บุคคลอื่นๆ ที่ไม่ใช่ผู้ซื้อ

ทั้งนี้ แนวความคิดเรื่องการไม่ให้ความสำคัญกับความศักดิ์สิทธิ์ของการแสดงเจตนา หรือเสรีภาพในการทำสัญญานั้นจะเป็นแนวความคิดที่เหมาะสมที่สุดกับสภาพเศรษฐกิจและสังคมในยุคปัจจุบันมากที่สุด หากจำต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขของการที่จะต้องมุ่งคุ้มครองและประโยชน์ของผู้บริโภคเป็นสำคัญ แต่ก็ต้องไม่สร้างภาระให้กับบรรดาผู้ประกอบการธุรกิจเกินสมควรเช่นกัน<sup>42</sup>

ซึ่งสรุปได้ว่า “หลักเสรีภาพในการทำสัญญา” หมายถึง เสรีภาพในการก่อให้เกิดสัญญา ซึ่งเกิดขึ้นในส่วนของการทำงานเจรจา หรือทำคำเสนอที่ผู้ทำสัญญา มีเสรีภาพที่จะเลือกทำสัญญากับใครในเงื่อนไขอย่างไรก็ได้ และเสรีภาพดังกล่าวนี้จะสิ้นสุดลงเมื่อ สัญญาได้เกิดขึ้นแล้ว เพราะเมื่อสัญญาเกิดขึ้นแสดงว่าเป็นการก่อ “นิติสัมพันธ์ ” หรือ “หนี้” ระหว่างคู่สัญญาเกิดขึ้นด้วย ดังนั้น คู่สัญญาขอมไม่มีเสรีภาพใด ๆ ที่จะเปลี่ยนแปลงความสมบูรณ์ แห่งสัญญานั้น เพียงแต่มีหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติตาม “หนี้” ที่เกิดขึ้นตามสัญญาแล้วเท่านั้นซึ่ง เสรีภาพในส่วนนี้คือหลักที่จะไม่ถูกแทรกแซงจากรัฐตามทฤษฎีปัจเจกชนนิยม

ซึ่งตามทฤษฎีปัจเจก ชนนิยมนี้มีลักษณะสำคัญ 2 ประการ คือ ประการแรก คือ รัฐบาลไม่ควรเข้าไปควบคุมกระบวนการทางเศรษฐกิจ หรือการ ประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจของประชาชน ประการที่สอง คือ เอกชนหรือปัจเจกชนจะต้องมีสิทธิในการตัดสินใจของตนเองโดยเสรี และเน้นหลักเสรีภาพในการเลือก (Freedom of Choice) กล่าวคือ แนวคิดปัจเจกชนนิยมเชื่อว่าปัจเจกบุคคลควรมีเสรีภาพของตนในการเลือกทุกอย่างของตนด้วยเหตุผลที่ว่า แต่ละบุคคลย่อมรู้จักความต้องการของตนเองได้ดีที่สุด ดังนั้น ไม่ว่าแต่ละบุคคลจะมีความแตกต่างกันทั้งในเรื่อง การศึกษา ศาสนา เพศ ฐานะทางเศรษฐกิจหรือสังคมย่อมไม่ส่งผลต่อการจำกัดเสรีภาพในการเลือกของปัจเจกชนเหล่านั้น ดังนั้น หลักเสรีภาพในการทำสัญญาจะเน้นว่า เมื่อสัญญาเกิดขึ้นแล้วรัฐจะเข้าไปแทรกแซงเพื่อให้สิ่งที่คู่สัญญาได้กำหนดตกลงกันไว้โดยเสรีภาพเปลี่ยนแปลงเป็นประการอื่นไม่ได้ เพราะหากปล่อยให้กระทำเช่นนั้นได้ก็เท่ากับเป็นการทำลายหลักเสรีภาพในการทำสัญญาของ ปัจเจกชน

<sup>42</sup> พัฒนา ชูสอน. (2543). *ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับมาตรการการเยียวยาผู้บริโภค: ศึกษากรณีสัญญาสำเร็จรูปที่ไม่เป็นธรรม*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง. หน้า 72-74.

## 2.6 สิทธิเสรีภาพในการประกอบกิจการหรือประกอบอาชีพตามรัฐธรรมนูญ พ.ศ. 2562 และการแข่งขันโดยเสรีภาพ

ประเทศไทยนับตั้งแต่เปลี่ยนแปลงการปกครองจากระบอบสมบูรณาญาสิทธิราชย์ มาเป็นระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2475 เป็นต้นมาได้มีการประกาศใช้รัฐธรรมนูญอันเป็นกฎหมายสูงสุดในการปกครองประเทศหลายฉบับ เริ่มตั้งแต่พระราชบัญญัติธรรมนูญปกครองแผ่นดินสยามชั่วคราว พุทธศักราช 2475 อันจัดว่าเป็นรัฐธรรมนูญฉบับแรกของประเทศไทย แต่รัฐธรรมนูญฉบับแรกนี้จัดว่าเป็นรัฐธรรมนูญฉบับชั่วคราว ฉบับที่ 2 ซึ่งเป็นฉบับถาวรประกาศใช้ในวันที่ 10 ธันวาคม พ.ศ. 2475 ทำให้มีการถือเอากวันประกาศใช้รัฐธรรมนูญฉบับที่ 2 ซึ่งเป็นฉบับถาวรนี้ เป็นวันรัฐธรรมนูญของทุกปี คือ วันที่ 10 ธันวาคม เมื่อนับรัฐธรรมนูญฉบับแรกจนกระทั่งถึงฉบับปัจจุบัน พ.ศ. 2560 รวมแล้วประเทศไทยมีรัฐธรรมนูญรวม 20 ฉบับ<sup>43</sup>

สิทธิและเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญ ฉบับ 2560 สิทธิและเสรีภาพเป็นสิ่งจำเป็นที่อยู่เคียงคู่กับบุคคลอย่างขาดเสียไม่ได้ในรัฐเสรีประชาธิปไตย เพราะสิทธิและเสรีภาพเป็นสิ่งที่จะช่วยให้บุคคลแต่ละคนสามารถกำหนดชะตากรรมของตนเอง ตลอดจนสามารถพัฒนาบุคลิกภาพของตนได้อย่างเต็มที่ รัฐธรรมนูญของรัฐเสรีประชาธิปไตยจึงได้รับรองและคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของบุคคลไว้โดยชัดเจน

### 2.6.1 ความหมายของสิทธิและเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญ

2.6.1.1 สิทธิ (Right) หมายถึง อำนาจที่กฎหมายรับรองและคุ้มครองให้แก่บุคคลในอันที่จะกระทำการหรืองดเว้นการกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งเพื่อประโยชน์อันพึงมีพึงได้ของตน และโดยเหตุที่บุคคลผู้ทรงสิทธิสามารถเรียกร้องให้บุคคลอื่นกระทำการหรืองดเว้นการกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งเพื่อให้เป็นไปตามสิทธิของตนได้ สิทธิจึงก่อให้เกิดหน้าที่แก่บุคคลอื่นด้วยเสมอ ส่วนกฎหมายที่ให้การรับรองและคุ้มครองสิทธิของบุคคลนั้นอาจเป็นกฎหมายมหาชนหรือกฎหมายเอกชนก็ได้

สิทธิตามรัฐธรรมนูญเป็นสิทธิตามกฎหมายมหาชนที่รัฐธรรมนูญได้ให้การรับรองและคุ้มครองแก่บุคคลในอันที่จะกระทำการหรืองดเว้นการกระทำอย่างใดอย่างหนึ่ง การรับรองสิทธิดังกล่าวได้ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องที่จะไม่ให้บุคคลอื่นเข้ามาแทรกแซงในขอบเขตแห่งสิทธิตามรัฐธรรมนูญของตนโดยเฉพาะอย่างยิ่งองค์กรของรัฐ และในบางกรณีได้ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้อง

<sup>43</sup> มานิตย์ จุมปา. (2561). *หลักกฎหมายรัฐธรรมนูญ*. กรุงเทพฯ: นิติธรรม. หน้า 14.

ให้รัฐต้องดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่งเพื่อให้การใช้สิทธิตามรัฐธรรมนูญของบุคคลนั้นบรรลุผล สิทธิตามรัฐธรรมนูญจึงเป็นความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลกับรัฐ และผูกพันองค์กรใช้อำนาจรัฐทั้งหลายที่จะต้องให้ความเคารพและคุ้มครองสิทธิตามรัฐธรรมนูญดังกล่าว เพื่อให้สิทธิตามรัฐธรรมนูญมีผลในทางปฏิบัติ<sup>44</sup>

ตัวอย่างสิทธิที่รัฐธรรมนูญได้ให้การรับรองและคุ้มครองไว้ เช่น สิทธิในชีวิตและร่างกาย สิทธิในทรัพย์สินและการสืบมรดก สิทธิในความเป็นอยู่ส่วนตัว เกียรติยศ ชื่อเสียง และครอบครัว สิทธิได้รับการศึกษาจากรัฐ สิทธิได้รับบริการสาธารณสุขของรัฐ สิทธิของผู้บริโภค สิทธิได้รับทราบและเข้าถึงข้อมูลหรือข่าวสารสาธารณะในครอบครองของหน่วยงานของรัฐ สิทธิเสนอเรื่องราวร้องทุกข์ต่อหน่วยงานของรัฐ สิทธิชุมชน เป็นต้น และในส่วนของความหมายของอีกถ้อยคำหนึ่ง ก็คือคำว่า “สิทธิ” นั้นก็มีผู้ที่ได้ให้ความหมายและอธิบายไว้ดังต่อไปนี้

1) ศาสตราจารย์หยุด แสงอุทัย ให้ความหมายของคำว่า “สิทธิ” เอาไว้ซึ่งเป็นความหมายของคำว่า “สิทธิ” ในหลักกฎหมายทั่วไปซึ่งสามารถปรับใช้ได้ทั้งกฎหมายเอกชนและกฎหมายมหาชนไว้ว่า “สิทธิ” มีสองความหมาย ได้แก่การมองจากอำนาจของผู้ทรงสิทธิ คือ “อำนาจที่กฎหมายให้แก่บุคคลในอันที่จะมีเจตจำนง (Willensmacht)” และการมองจากวัตถุประสงค์ของสิทธิ คือ “ประโยชน์ที่กฎหมายคุ้มครองให้” อันเป็นแนวความคิดของ Jhering นอกจากนี้ยังได้อธิบายถึงสิทธิตามกฎหมายมหาชน หมายความว่า รัฐ โดยรัฐธรรมนูญก็ดี โดยกฎหมายก็ดี ย่อมผูกพันตนเอง เป็นการยอมผูกมัดของอำนาจสาธารณะ (Öffentliche Gewalt) เพื่อประโยชน์ของเอกชน สิทธิตามกฎหมายมหาชนเป็นสิทธิของราษฎรที่มีต่อรัฐและอำนาจสาธารณะอื่นๆ

2) ศาสตราจารย์ ดร.วราพงษ์ วิศรุตพิชญ์ มีความเห็นในเรื่อง “สิทธิ” คือ อำนาจที่กฎหมายรับรองให้แก่บุคคลในอันที่จะกระทำการเกี่ยวข้องกับทรัพย์สินหรือบุคคลอื่น

3) ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อุดม รัฐอมฤต และคณะ มีความเห็นว่า “สิทธิ” หมายถึง อำนาจที่กฎหมายรับรองแก่บุคคลในอันที่จะกระทำการเกี่ยวข้องกับทรัพย์สินและบุคคลอื่นๆ หรือเรียกร้องให้บุคคลอื่นหรือหลายคนกระทำการหรืองดเว้นกระทำการบางอย่างเพื่อให้เกิดประโยชน์แก่ตน

4) รองศาสตราจารย์ ดร.บรรเจิด สิงคะเนติ ได้แบ่งแยก “สิทธิตามรัฐธรรมนูญ” ออกจากความหมายของคำว่า “สิทธิตามความหมายทั่วไป” โดย “สิทธิตามรัฐธรรมนูญ” นั้นถือว่าเป็นสิทธิตามกฎหมายมหาชนหมายถึง อำนาจตามรัฐธรรมนูญหรือกฎหมายสูงสุดได้บัญญัติ

<sup>44</sup> บรรเจิด สิงคะเนติ. (2552). *หลักพื้นฐานเกี่ยวกับสิทธิเสรีภาพและศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์* (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพฯ: วิทยุชน. หน้า 49.

ให้การรับรอง คຸ້ມครองแก่ปัจเจกบุคคลในอันที่จะกระทำกรใด หรือไม่กระทำกรใด การให้อำนาจแก่ปัจเจกชน ดังกล่าว ได้ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องที่จะไม่ให้บุคคลใดแทรกแซงในสิทธิตามรัฐธรรมนูญของตน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรียกร้องต่อองค์กรของรัฐมิให้แทรกแซงขอบเขตสิทธิของตน ในบางกรณีกร รับรองดังกล่าวได้ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องให้รัฐ ดำเนินกรอย่างใดอย่างหนึ่ง

สรุปแล้วสิทธิตามกฎหมายรัฐธรรมนูญคือ สิทธิที่จะกระทำกรหรืองดเว้นกระทำกรอย่างใดอย่างหนึ่งเพื่อประโยชน์อันพึงมีพึงได้ของตน สิทธิเรียกร้องที่จะไม่ให้บุคคลอื่นเข้ามาแทรกแซงในขอบเขตแห่งสิทธิตามรัฐธรรมนูญของตน โดยเฉพาะอย่างยิ่งองค์กรของรัฐหรือสิทธิที่จะเรียกร้องให้รัฐกระทำกรอย่างใดอย่างหนึ่งเพื่อให้การใช้สิทธิตามรัฐธรรมนูญของบุคคลนั้นบรรลุผลสิทธิ

## 2.6.2 ความหมายของเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญ

2.6.2.1 เสรีภาพ (Liberty) หมายถึง ภาวะที่บุคคลมีอิสระในอันที่จะกระทำกรหรืองดเว้นกระทำกรอย่างใดอย่างหนึ่งตามความปรารถนาของตน โดยไม่ถูกแทรกแซงหรือครอบงำจากบุคคลอื่น ส่วนกฎหมายที่บัญญัติให้การรับรองและคຸ້ມครองเสรีภาพของบุคคลนั้น อาจเป็นกฎหมายมหาชนหรือกฎหมายเอกชนก็ได้

เสรีภาพตามรัฐธรรมนูญเป็นเสรีภาพตามกฎหมายมหาชนที่รัฐธรรมนูญได้ให้การรับรองและคຸ້ມครองแก่บุคคลในการกำหนดชะตากรรมของตน โดยมีอิสระที่จะกระทำกรหรืองดเว้นกระทำกรอย่างใดอย่างหนึ่งได้ด้วยตนเอง โดยไม่ต้องให้รัฐหรือบุคคลอื่นดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่งเพื่อส่งเสริมหรือเอื้ออำนวยให้การใช้เสรีภาพของตนบรรลุผลหรือสะดวกขึ้น รัฐหรือบุคคลอื่นมีหน้าที่เพียงไม่เข้ามารบกวนการใช้เสรีภาพของตนเท่านั้น

ตัวอย่างเสรีภาพที่รัฐธรรมนูญได้ให้การรับรองและคຸ້ມครองไว้ เช่น เสรีภาพบริบูรณ์ในการถือศาสนา เสรีภาพในการแสดงความคิดเห็น เสรีภาพในเคหสถาน เสรีภาพในการเดินทางและการเลือกถิ่นที่อยู่ เสรีภาพในการประกอบอาชีพ เสรีภาพทางวิชาการ เสรีภาพในการชุมนุมโดยสงบและปราศจากอาวุธ เสรีภาพในการรวมกันเป็นสมาคม สหกรณ์ สหภาพ องค์กรชุมชน หรือหมู่คณะอื่น เสรีภาพในการรวมกันจัดตั้งพรรคการเมือง เสรีภาพในการติดต่อสื่อสารถึงกัน เป็นต้นในส่วนความหมายของอีกถ้อยคำหนึ่ง คือ คำว่า “เสรีภาพ” นั้นก็มีผู้ที่ได้ให้ความหมายและอธิบายไว้ดังต่อไปนี้

1) ศาสตราจารย์หยุด แสงอุทัย ได้อ้างถึง แซลมอนด์ (Salmond) ว่าได้ให้ความหมายของคำว่า “เสรีภาพ” ไว้ว่า เป็นประโยชน์ ซึ่งบุคคลได้มาโดยปราศจากหน้าที่ในทาง

กฎหมายใดๆต่อตนเอง กล่าวคือ เป็นสิ่งที่คุณคลอาจกระทำได้โดยจะไม่ถูกป้องกันขัดขวาง โดยกฎหมายเป็นประโยชน์ที่คุณคลจะกระทำการใดๆได้ตามชอบใจ

2) ศาสตราจารย์ ดร.วรพจน์ วิสรุตพิชญ์ ได้อธิบายความหมายของ “เสรีภาพ” (Liberty) ได้แก่ ภาวะของมนุษย์ที่ไม่อยู่ภายใต้การครอบงำของผู้อื่น ภาวะที่ปราศจากการ ถูกหน่วงเหนี่ยวขัดขวาง อำนาจของคุณคลในอันที่จะกระทำในสิ่งที่ตนประสงค์จะกระทำ และที่จะไม่กระทำในสิ่งที่ตนไม่ประสงค์จะกระทำ

3) รองศาสตราจารย์ ดร. เกรียงไกร เจริญธนาวัฒน์ ได้กล่าวถึง “เสรีภาพ” หมายความว่า เป็นเงื่อนไขของคุณคลที่ไม่ขึ้นต่อผู้หนึ่งผู้ใดและเป็นอำนาจหรือมีอำนาจที่จะกระทำหรือไม่กระทำก็ได้ เสรีภาพคืออำนาจของคุณคลในอันที่จะกำหนดตนเองโดยอำนาจนี้คุณคลย่อมเลือกวิถีชีวิตตนได้ด้วยตนเอง เสรีภาพจึงเป็นอำนาจที่คุณคลมีอยู่เหนือตนเอง

กล่าวโดยสรุปแล้วการอธิบายถึงความหมายของสิทธิและเสรีภาพอาจนิยามได้ว่า สิทธิ หมายถึง ประโยชน์ในทางใดทางหนึ่ง ทั้งที่เป็นรูปธรรมจับต้องได้และเป็นนามธรรม ถ้ากฎหมายโดยเฉพาะอย่างยิ่งกฎหมายสูงสุดคือรัฐธรรมนูญ คู่คุ้มครองและรับรองสิทธิใดก็จะก่อให้เกิดหน้าที่แก่รัฐ หน่วยงานของรัฐและเจ้าหน้าที่ของรัฐที่ต้องเคารพสิทธินั้นๆ รวมถึงก่อให้เกิด หน้าที่แก่ประชาชนที่ต้องเคารพสิทธิซึ่งกันและกันด้วย และถ้าเป็นสิทธิที่โดยสภาพไม่อาจใช้ได้ทันที แต่ต้องมีกลไก หรือวิธีบางประการหรือต้องมีกฎหมายออกมารองรับ รัฐย่อมมีหน้าที่ที่ต้องดำเนินการ เพิ่มให้ประชาชนสามารถใช้สิทธินั้นๆ ได้ส่วน “เสรีภาพ” นั้น คือ การที่คุณคลมีอิสรภาพที่จะกระทำการหรือไม่กระทำการ ใดๆ ภายใต้ขอบเขตที่จะไม่ล่วงล้ำเข้าไปในแดนแห่งเสรีภาพของผู้อื่น ทั้งนี้เสรีภาพนั้นก็อาจจะถูกรัฐ จำกัดได้ภายใต้เงื่อนไขของการจำกัดเสรีภาพซึ่งกระทำได้เพียงเท่าที่กฎหมายให้อำนาจไว้เท่านั้น นอกจากนี้ “เสรีภาพ” ย่อมเป็น “สิทธิ” ประการหนึ่งด้วย เมื่อกล่าวถึง คำว่า “สิทธิ” โดยไม่เจาะจง จะหมายความรวมถึง “เสรีภาพ” ด้วยความแตกต่างระหว่าง “สิทธิ” และ “เสรีภาพ” จึงอยู่ที่ว่า “สิทธิ” นั้นเป็นอำนาจของคุณคลที่มีอยู่เพื่อเรียกร้องให้ผู้อื่นกระทำการหรือละ เว้น การกระทำอันใดอันหนึ่ง แต่ “เสรีภาพ” คือ อำนาจของคุณคลที่มีอยู่เหนือตนเองในการที่จะ กระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งด้วยอำเภอใจของตน ผู้หนึ่งผู้ใดอาจหาเข้ามามีอิทธิพล โน้มน้าวหรือ บังคับบัญชาให้คุณคลกระทำการอย่างใดได้ไม่

### 2.6.3 ความแตกต่างระหว่างสิทธิและเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญ

สิทธิและเสรีภาพแตกต่างกันตรงที่ “สิทธิ” เป็นอำนาจที่คุณคลพึงมีเพื่อเรียกร้องให้รัฐหรือบุคคลอื่นกระทำการหรือละเว้นการกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งเพื่อส่งเสริมหรือเอื้ออำนวยให้การใช้

สิทธิตามรัฐธรรมนูญของบุคคลนั้นบรรลุผลหรือสะดวกขึ้น<sup>45</sup> เช่น สิทธิในการลงสมัครรับเลือกตั้ง บุคคลผู้ทรงสิทธิจะใช้สิทธิดังกล่าวไม่ได้เลยตราบใดที่รัฐยังไม่จัดให้มีการเลือกตั้ง หรือสิทธิได้รับทราบและเข้าถึงข้อมูลหรือข่าวสารสาธารณะในครอบครองของหน่วยงานของรัฐ บุคคลผู้ทรงสิทธิมีอำนาจตามกฎหมายที่จะขอข้อมูลหรือข่าวสารสาธารณะที่อยู่ในความครอบครองของหน่วยงานของรัฐได้ ซึ่งก่อให้เกิดหน้าที่แก่หน่วยงานของรัฐที่จะต้องให้ผู้นั้นคำขอได้ข้อมูลหรือข่าวสารสาธารณะเหล่านั้น เป็นต้น

ในขณะที่ “เสรีภาพ” เป็นอำนาจที่บุคคลพึงมีเพื่อความอิสระในการตัดสินใจที่จะกระทำการหรืองดเว้นกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งได้ด้วยตนเอง แม้เสรีภาพจะก่อให้เกิดหน้าที่แก่รัฐหรือบุคคลอื่นเช่นเดียวกับสิทธิ แต่หน้าที่นั้นก็เป็นเพียงหน้าที่ที่จะต้องงดเว้นกระทำการใดๆ อันเป็นอุปสรรคขัดขวางการใช้เสรีภาพของบุคคลผู้ทรงเสรีภาพเท่านั้น บุคคลผู้ทรงเสรีภาพจึงไม่มีอำนาจตามกฎหมายที่จะเรียกร้องให้รัฐหรือบุคคลอื่นกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งซึ่งมีลักษณะเป็นการส่งเสริมการใช้เสรีภาพของตนหรือเอื้ออำนวยให้ตนใช้เสรีภาพได้สะดวกขึ้น เช่น เสรีภาพในการชุมนุมโดยสงบและปราศจากอาวุธ ผู้ทรงเสรีภาพย่อมมีอำนาจตามกฎหมายในอันที่จะชุมนุมโดยสงบและปราศจากอาวุธได้ด้วยตนเอง โดยไม่จำเป็นต้องรอให้รัฐมาจัดการชุมนุมหรือจัดหาวัสดุอุปกรณ์ที่จำเป็นต้องใช้สำหรับการชุมนุมให้ก่อนที่จะใช้เสรีภาพนั้น และผู้ทรงเสรีภาพก็ไม่มีอำนาจตามกฎหมายที่จะเรียกร้องให้รัฐจัดหาวัสดุอุปกรณ์ที่จำเป็นต้องใช้สำหรับการชุมนุมให้แก่ตน ผู้ทรงเสรีภาพมีอำนาจตามกฎหมายเพียงเรียกร้องให้รัฐหรือบุคคลอื่นงดเว้นกระทำการใดๆ อันเป็นอุปสรรคขัดขวางการชุมนุมของตนเท่านั้น

#### 2.6.4 การคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญ

สิทธิและเสรีภาพของบุคคลย่อมได้รับความคุ้มครองตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา 4 วรรคหนึ่ง โดยสิทธิและเสรีภาพของปวงชนชาวไทย นอกจากที่บัญญัติคุ้มครองไว้เป็นการเฉพาะในรัฐธรรมนูญแล้ว การใดที่มีได้ห้ามหรือจำกัดไว้ในรัฐธรรมนูญหรือในกฎหมายอื่น บุคคลย่อมมีสิทธิและเสรีภาพที่จะทำเช่นนั้นได้และได้รับความคุ้มครองตามรัฐธรรมนูญ หากการใช้สิทธิและเสรีภาพนั้นไม่กระทบกระเทือนหรือเป็นอันตรายต่อความมั่นคงของรัฐ หรือความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน และไม่ละเมิดสิทธิหรือเสรีภาพของบุคคลอื่นตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา 25 วรรคหนึ่ง

<sup>45</sup> วรพจน์ วิศรุตพิชญ์. (2543). *สิทธิและเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2540* (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: วิญญูชน. หน้า 22.

สิทธิหรือเสรีภาพใดที่รัฐธรรมนูญให้เป็นไปตามที่กฎหมายบัญญัติหรือให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กฎหมายบัญญัติ แม้ยังไม่มีมาตรการกฎหมายนั้นขึ้นใช้บังคับ บุคคลหรือชุมชนย่อมสามารถใช้สิทธิหรือเสรีภาพนั้นได้ตามเจตนารมณ์ของรัฐธรรมนูญ ตามมาตรา 25 วรรคสอง บุคคลซึ่งถูกละเมิดสิทธิหรือเสรีภาพที่ได้รับความคุ้มครองตามรัฐธรรมนูญสามารถยกบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญเพื่อใช้สิทธิทางศาลหรือยกขึ้นเป็นข้อต่อสู้คดีในศาลได้ตามมาตรา 25 วรรคสาม และบุคคลซึ่งได้รับความเสียหายจากการถูกละเมิดสิทธิหรือเสรีภาพหรือจากการกระทำความผิดอาญาของบุคคลอื่น ย่อมมีสิทธิที่จะได้รับการเยียวยาหรือช่วยเหลือจากรัฐตามที่กฎหมายบัญญัติตามมาตรา 25 วรรคสี่

### 2.6.5 การจำกัดสิทธิและเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญ

หากกล่าวว่าสิทธิและเสรีภาพของบุคคลเป็นสิ่งที่ขาดเสียไม่ได้ในรัฐเสรีประชาธิปไตย ก็คงต้องกล่าวต่อไปว่าการประกันสิทธิและเสรีภาพของบุคคลเป็นสิ่งที่ขาดเสียไม่ได้ในรัฐที่เป็นนิติรัฐเช่นกัน ฉะนั้น การจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลที่รัฐธรรมนูญรับรองไว้จึงกระทำมิได้ เว้นแต่จะเป็นไปตามเงื่อนไขที่รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา 26 กำหนดไว้

รัฐธรรมนูญ มาตรา 26 กำหนดเงื่อนไขในการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลว่าการตรากฎหมายที่มีผลเป็นการจำกัดสิทธิหรือเสรีภาพของบุคคลต้องเป็นไปตามเงื่อนไขที่บัญญัติไว้ในรัฐธรรมนูญ ในกรณีที่รัฐธรรมนูญมิได้บัญญัติเงื่อนไขไว้ กฎหมายดังกล่าวต้องไม่ขัดต่อหลักนิติธรรม ไม่เพิ่มภาระหรือจำกัดสิทธิหรือเสรีภาพของบุคคลเกินสมควรแก่เหตุ และจะกระทบต่อศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ของบุคคลมิได้ ทั้งต้องระบุเหตุผลความจำเป็นในการจำกัดสิทธิและเสรีภาพไว้ด้วย ทั้งนี้ กฎหมายที่มีผลเป็นการจำกัดสิทธิหรือเสรีภาพของบุคคลต้องมีผลใช้บังคับเป็นการทั่วไป ไม่มุ่งหมายให้ใช้บังคับแก่กรณีใดกรณีหนึ่งหรือแก่บุคคลใดบุคคลหนึ่งเป็นการเจาะจง

กฎหมายที่จะจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลตามมาตรา 26 ได้ต้องเป็นกฎหมายที่ตราขึ้นโดยได้รับความเห็นชอบจากรัฐสภาซึ่งเป็นผู้แทนของประชาชน อันได้แก่ พระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญ และพระราชบัญญัติ หรืออาจเป็นกฎหมายที่มีค่าบังคับเทียบเท่ากับพระราชบัญญัติ ซึ่งตราขึ้นโดยองค์กรฝ่ายบริหาร อันได้แก่ พระราชกำหนด และประกาศคณะปฏิวัติ ซึ่งถือเป็นข้อยกเว้น ฉะนั้น องค์กรฝ่ายบริหารจะออกกฎหมายลำดับรองไม่ว่าจะเป็นพระราชกฤษฎีกา กฎกระทรวง ประกาศกระทรวง ระเบียบ หรือกฎหมายลำดับรองที่มีชื่อเรียกอย่างอื่นมาจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลไม่ได้

เหตุที่กฎหมายซึ่งมีผลเป็นการจำกัดสิทธิหรือเสรีภาพของบุคคลต้องมีผลใช้บังคับเป็นการทั่วไป และไม่มุ่งหมายให้ใช้บังคับแก่กรณีใดกรณีหนึ่งหรือแก่บุคคลใดบุคคลหนึ่งเป็นการเจาะจง

เพราะต้องการป้องกันมิให้ฝ่ายนิติบัญญัติใช้อำนาจตามอำเภอใจเพื่อจำกัดสิทธิหรือเสรีภาพของบุคคลใดบุคคลหนึ่งโดยการออกคำสั่งทางปกครองในรูปของกฎหมาย และป้องกันมิให้ฝ่ายนิติบัญญัติเลือกปฏิบัติโดยไม่เป็นธรรมต่อบุคคลใดบุคคลหนึ่งอันขัดต่อหลักความเสมอภาคที่รัฐธรรมนูญรับรองและคุ้มครองไว้ในมาตรา 27<sup>46</sup>

## 2.6.6 เสรีภาพในการประกอบอาชีพตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560

2.6.6.1 ผู้ทรงสิทธิ เสรีภาพในการประกอบอาชีพถูกบัญญัติไว้ใน หมวด 3 แห่งรัฐธรรมนูญ หากพิจารณาเจตนารมณ์ผู้ร่าง ตาม ซึ่งจะเห็นว่าคุ้มครองเฉพาะชนชาวไทยเท่านั้น ปัญหาการเป็นผู้ทรง สิทธิเสรีภาพของคนต่างด้าวตามรัฐธรรมนูญไทยได้บัญญัติให้สิทธิและเสรีภาพในหมวด 3 นั้นเป็นสิทธิ และเสรีภาพของชนชาวไทย และในเรื่องเสรีภาพในการประกอบอาชีพนี้นิติบุคคลก็ย่อมได้รับความคุ้มครองใน เรื่องนี้ด้วยภายใต้ขอบเขตเท่าที่จะสามารถเป็นผู้ทรง สิทธิเสรีภาพดังกล่าวได้ด้วยอย่างคำพิพากษาซึ่ง ศาลเคยวางหลักเรื่องเสรีภาพในการประกอบอาชีพ

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2383/2526 โจทก์ได้ยื่นขอคำจดทะเบียนจัดตั้งบริษัทการ ลงทุน และคอมโมดิตี้ส์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งมีวัตถุประสงค์ซื้อขายล่วงหน้าและเล่นแชร์ต่อจำเลย (กรมทะเบียนการค้า) แต่จำเลยยังไม่ยอมจดทะเบียนให้ โดยอ้างว่ารัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ สั่งให้รอการจดทะเบียนไว้ก่อนจนกว่าจะมีกฎหมายควบคุมการประกอบธุรกิจเช่นว่านี้ ศาลพิพากษา ว่า การที่โจทก์มีความประสงค์จะจัดตั้งบริษัทเพื่อประกอบกิจการซื้อขายสินค้า ล่วงหน้าและการเล่น แชร์ เป็นการประกอบอาชีพหรือจัดการทรัพย์สินอย่างหนึ่ง ซึ่งทุกคนมีสิทธิ และเสรีภาพที่จะกระทำ ได้ ตามรัฐธรรมนูญ การจำกัดสิทธิเช่นว่านี้จะกระทำ ได้ต่อเมื่อมีกฎหมาย บัญญัติไว้โดยชัดแจ้ง ฉะนั้น เมื่อ โจทก์ยื่นคำขอจดทะเบียนจัดตั้งบริษัท โดยมีวัตถุประสงค์ ไม่ต้องห้ามหรือควบคุมตามกฎหมาย จึงเป็น หน้าที่ของจำเลยที่จะต้องพิจารณาว่าคำขอของโจทก์ ครบถ้วนถูกต้องตามหลักเกณฑ์ที่ประมวล กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1019 บัญญัติไว้ หรือไม่เท่านั้น การที่จำเลยสั่งให้รอการรับจด ทะเบียนไว้ก่อนตามมติคณะรัฐมนตรีเพื่อที่จะแก้ไข กฎหมายให้ควบคุมการประกอบอาชีพของโจทก์ ดังกล่าวข้างต้น จึงเป็นการตัดสิทธิของโจทก์ที่พึง มีพึงได้โดยไม่มีกฎหมายสนับสนุนให้กระทำ ได้

<sup>46</sup> สุริยา ปานแป้นและอนุวัฒน์ บุญนันท์. (2560). *คู่มือสอบกฎหมายรัฐธรรมนูญ* (พิมพ์ครั้งที่ 1). กรุงเทพฯ: บริษัท ที.เค.พรินติ้ง จำกัด. หน้า 23-26.



การรับรองเสรีภาพในการประกอบอาชีพในรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ฉบับปัจจุบัน พุทธศักราช 2560 สิทธิและเสรีภาพในการประกอบอาชีพถูกบัญญัติ ในมาตรา 40

มาตรา 40 บุคคลย่อมมีเสรีภาพในการประกอบอาชีพ การจำกัดเสรีภาพตามวรรคหนึ่งจะกระทำมิได้เว้นแต่โดยอาศัยอำนาจตาม บทบัญญัติแห่งกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อรักษาความมั่นคงหรือเศรษฐกิจของประเทศ การแข่งขันอย่าง เป็นธรรม การป้องกันหรือจัดการกีดกันหรือการผูกขาด การคุ้มครองผู้บริโภค การจัดระเบียบการ ประกอบอาชีพเพิกงเท่าที่จำเป็น หรือเพื่อประโยชน์สาธารณะอย่างอื่น การตรากฎหมายเพื่อจัดระเบียบการประกอบอาชีพตามวรรคสองต้องไม่มี ลักษณะเป็นการเลือกปฏิบัติหรือก้าวก่ายการจัดการศึกษาของสถาบันการศึกษา

วรรคแรกของมาตรา 40 เป็นการบัญญัติเพื่อรับรองและ คุ้มครองสิทธิในลักษณะ เป็นการคุ้มครองสิทธิดังกล่าวมิให้ถูกละเมิดโดยการใช้อำนาจรัฐ และส่วนการ บัญญัติในวรรคสอง เป็นการบัญญัติข้อยกเว้นที่รัฐจะใช้อำนาจจำกัดสิทธิและเสรีภาพของประชาชน โดยเป็นการบัญญัติถึงเงื่อนไขในการจำกัดสิทธิเสรีภาพดังกล่าว

บทบัญญัติมาตรา 40 บัญญัติเหลือเพียง “บุคคลย่อมมีเสรีภาพในการประกอบอาชีพ” ในการ บัญญัติร่างรัฐธรรมนูญฉบับลงประชามติพุทธศักราช 2560 ในมาตรา 40 ได้มีการแยกเรื่องการ คุ้มครองให้การแข่งขันในการประกอบอาชีพหรือกิจการให้เป็นไปโดยเสรีและเป็นธรรมออกไป และมี การบัญญัติไว้เหลือเพียงให้เป็นเงื่อนไขข้อยกเว้นที่รัฐสามารถจะตรากฎหมายขึ้นภายหลังเพื่อมา ควบคุม “การแข่งขัน ให้เป็นไปอย่างเสรีและเป็นธรรม” หรือ “เพื่อป้องกันหรือจัดการกีดกันการ ผูกขาด”<sup>47</sup>

#### 2.6.6.2 การจำกัดเสรีภาพในการประกอบอาชีพ

กฎหมายจำกัดเสรีภาพในการประกอบอาชีพในประเทศไทย นอกจากเงื่อนไข การจำกัดเสรีภาพในการประกอบอาชีพตามรัฐธรรมนูญแล้ว ในการจะจำกัดสิทธิและเสรีภาพของประชาชน ได้ภายใต้หลักนิติรัฐจึงต้องมีการตรากฎหมายขึ้นมา เพื่อให้อำนาจเจ้าหน้าที่รัฐที่จะกระทำการเข้าไปในขอบเขตสิทธิและเสรีภาพของประชาชนได้ อาศัย อำนาจตามรัฐธรรมนูญ ประเทศไทยได้มีการตรากฎหมายทั้งในลำดับพระราชบัญญัติและลำดับอื่นๆ ขึ้นอีกมากมายเพื่อให้รัฐมีอำนาจเข้าไปควบคุมเสรีภาพในการประกอบอาชีพเพื่อประโยชน์สาธารณะต่างๆ ปัจจุบัน มีกฎหมายซึ่งออกโดยอาศัยอำนาจการจำกัดเสรีภาพในการประกอบอาชีพซึ่ง อาศัยเงื่อนไขตามวรรคสอง แห่งมาตรา 40 รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 โดย อาจอาศัยเกณฑ์พิจารณาจากตัวอย่างดังต่อไปนี้

<sup>47</sup> ปรางชมพู จงอนุรักษ์. (2559). *ปัญหาการคุ้มครองเสรีภาพในการประกอบอาชีพในระบบกฎหมายไทย*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, คณะนิติศาสตร์ สาขากฎหมายมหาชน มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 65-67.

1) การจำกัดเพื่อประโยชน์ในการรักษาความมั่นคงของรัฐหรือเศรษฐกิจของประเทศกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อประโยชน์ในการรักษาความมั่นคงของรัฐหรือเศรษฐกิจของประเทศ ตัวอย่าง เช่น การจำกัดเสรีภาพในการประกอบอาชีพของคนต่างด้าวในราชอาณาจักรไทย โดยกำหนดอาชีพต้องห้ามสำหรับคนต่างด้าวตามพระราชกฤษฎีกากำหนดงานในอาชีพและวิชาชีพที่ห้ามคนต่างด้าวทำ พ.ศ.2522 และ การกำหนดให้บุคคลต่างด้าวในราชอาณาจักรไทยที่ประสงค์จะทำงานต้องขอใบอนุญาตตามพระราชกำหนดการบริหารจัดการการทำงานของคนต่างด้าว พ.ศ. 2560 เป็นต้น

2) การจำกัดเพื่อป้องกันการผูกขาดหรือจัดความไม่เป็นธรรมในการแข่งขัน ตัวอย่างเช่น พระราชบัญญัติป้องกันการผูกขาดทางการค้าบัญญัติขึ้นเพื่อ วัตถุประสงค์คือ เพื่อให้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการป้องกันการกระทำอันเป็นการผูกขาดลดหรือจำกัด การแข่งขันในการประกอบธุรกิจอย่างเป็นระบบอันจะเป็นการส่งเสริมให้การประกอบธุรกิจเป็นไป อย่างเสรีและป้องกันมิให้เกิดการกระทำอันไม่เป็นธรรมในการประกอบธุรกิจซึ่งมีหลักการสำคัญตาม มาตรา 25 - 29 ของกฎหมายแข่งขันทางการค้าโดยสรุปได้ดังนี้

1) ห้ามไม่ให้ผู้ประกอบการใช้อำนาจเหนือตลาด (มาตรา 25) ห้ามผู้ประกอบการธุรกิจที่มีอิทธิพลขึ้นาราคาหรือปริมาณในตลาดใช้อำนาจที่มีเหนือผู้อื่นแสวงหาผลประโยชน์โดยมิชอบ เอารัดเอาเปรียบผู้อื่นหรือจำกัดการประกอบธุรกิจของผู้อื่น

2) ห้ามไม่ให้มีการควบรวมกิจการอันจะทำให้เกิดการผูกขาด (มาตรา 26) ห้าม ผู้ประกอบธุรกิจรวมธุรกิจกันเพื่อก่อให้เกิดการผูกขาด หรือลดการแข่งขันในตลาดเว้นแต่ได้รับอนุญาต

3) ห้ามไม่ให้ร่วมมือกันเพื่อผูกขาดหรือลดการแข่งขัน (มาตรา 27) ห้ามผู้ประกอบการธุรกิจตกลงที่จะไม่แข่งขันระหว่างกัน (หรือที่เรียกว่า “ฮั้วกัน”) ในลักษณะที่กำหนดหรือตกลงกัน บางอย่างโดยไม่ได้รับอนุญาต

4) ห้ามไม่ให้มีการกีดกันการแข่งขัน-กีดกันผู้บริโภค (มาตรา 28) ห้ามผู้ประกอบการธุรกิจกีดกัน โอกาสผู้บริโภคในการซื้อสินค้าจากต่างประเทศ

5) ห้ามไม่ให้มีการกีดกันการแข่งขัน-กีดกันผู้ประกอบการรายอื่น (มาตรา 29) ห้ามผู้ประกอบการธุรกิจกระทำการใดๆ ที่ไม่เป็นธรรมโดยมีจุดประสงค์ไม่ให้อื่นเข้ามาแข่งขัน หรือ ต้อง ออกจากตลาดไปหรือทำให้อื่นเสียหาย

2.6.6.3 การจำกัดเพื่อการคุ้มครองผู้บริโภค ปัจจุบันมีกฎหมายที่วัตถุประสงค์เพื่อการคุ้มครองผู้บริโภคขึ้นมากมายและมี บทบัญญัติส่วนหนึ่งซึ่งมีลักษณะเป็นการจำกัดเสรีภาพในการประกอบอาชีพของบุคคล ตัวอย่างเช่น พระราชบัญญัติเครื่องสำอาง พ.ศ.2559 บัญญัติขึ้น

เพื่อวัตถุประสงค์ คือ เพื่อเป็นการปรับปรุงมาตรการคุ้มครองความปลอดภัยของผู้บริโภคเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์เครื่องสำอางและเครื่องสำอางผิดมาตรฐานให้เกิดความเป็นธรรมต่อผู้บริโภค โดยกำหนดให้ผู้ที่จะผลิต นำเข้า หรือรับจ้างผลิตเครื่องสำอางต้องจดทะเบียน ตามมาตรา 14 และปฏิบัติตามเงื่อนไขที่รัฐมนตรีประกาศ มาตรา 14 ผู้ใดประสงค์จะผลิตเพื่อขายนำเข้าเพื่อขายหรือรับจ้างผลิต เครื่องสำอางต้องจดทะเบียนรายละเอียดของเครื่องสำอางต่อผู้รับจดทะเบียนและเมื่อผู้รับจดทะเบียนออกไปรับจดทะเบียนแล้วจึงจะผลิตหรือนำเข้าเครื่องสำอางนั้นได้ การจดทะเบียนและการออกไปรับจดทะเบียนตามวรรคหนึ่งให้เป็นที่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด ผู้จดทะเบียนตามวรรคหนึ่งต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์วิธีการและเงื่อนไขในการผลิตนำเข้า หรือการรับจ้างผลิตเครื่องสำอางที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดตามมาตรา 6 (5) (6) (7) และ (8)

2.6.6.4 การจำกัดเพื่อการจัดระเบียบการประกอบอาชีพ การจำกัดเสรีภาพในการประกอบอาชีพเพื่อการจัดระเบียบการประกอบอาชีพ ส่วนมากถูกตราขึ้นในรูปแบบกฎหมายควบคุมวิชาชีพต่างๆ เช่นพระราชบัญญัติต่างๆเกี่ยวกับการจัด ระเบียบการประกอบอาชีพทั้งที่เพื่อควบคุมกลุ่มวิชาชีพต่างๆให้เป็นที่ไปโดยมีมาตรฐาน และที่ตราขึ้น เพื่อจัดระเบียบอาชีพทั่วไปอีกมากมาย เช่น พระราชบัญญัติระเบียบข้าราชการพลเรือน พ.ศ. 2551 บัญญัติขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ในการกำหนดภารกิจของคณะกรรมการข้าราชการพลเรือนและสำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือนให้เหมาะสมและเพื่อให้การบริหารทรัพยากรบุคคลภาครัฐสอดคล้องกับทิศทางการบริหารราชการ

2.6.6.5 การจำกัดเพื่อประโยชน์สาธารณะอื่น ในปัจจุบัน รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยได้ กำหนดเงื่อนไขในการจำกัด เสรีภาพในการประกอบอาชีพ โดยใช้ถ้อยคำว่า “เพื่อประโยชน์สาธารณะอื่น” ซึ่งในที่นี้ผู้จัดทำจึง นำกฎหมายซึ่งอาศัยการจำกัดเสรีภาพในการประกอบอาชีพโดยเงื่อนไขซึ่งแต่เดิมรัฐธรรมนูญแห่ง ราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550 มาตรา 43 วรรคสองมาเทียบเคียง อาทิ เช่น การเพื่อการรักษาความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนเพื่อการรักษาทรัพยากรธรรมชาติหรือสิ่งแวดล้อม หรือเพื่อสวัสดิภาพของประชาชน เช่น พระราชบัญญัติสถานบริการ พ.ศ. 2509 บัญญัติขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ คือ โดยวิธีการจัดตั้งสถานบริการบางประเภท เฉพาะที่ปรากฏชัดเจนในขณะนี้ว่าอาจดำเนินการไปในทางกระทบกระเทือนต่อความสงบเรียบร้อย หรือศีลธรรมอันดีของประชาชน ซึ่งการควบคุมตรวจสอบกระทำไม่ได้ไม่ทั่วถึง และบางครั้งก่อให้เกิด ปัญหาภัยสังคม โดยเปลี่ยนมาเป็นเรื่องที่ต้องได้รับใบอนุญาตก่อนจึงจะประกอบอาชีพได้ เพื่อให้การควบคุม ตรวจสอบทำได้อย่างเข้มงวดพร้อมทั้งกำหนดมาตรการต่าง<sup>48</sup>

<sup>48</sup> ปรากฏใน พงษ์อนันต์, อังแล้วเชิงอรรถที่ 47, หน้า 72-80.

## 2.7 ประเภทผู้ประกอบการรับจ้างสาธารณะ

ประเภทบุคคลหรือนิติบุคคลที่จะสามารถที่จะประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ได้ ตามที่กฎหมายกำหนดนั้นต้องเป็นบุคคลหรือนิติบุคคลดังจะได้กล่าวดังต่อไปนี้

### 2.7.1 บริษัทจำกัด หรือ ห้างหุ้นส่วน

ในประเทศไทยมีนิติบุคคลที่ประกอบธุรกิจที่เกี่ยวกับการให้บริการขนส่งสาธารณะประเภทรถให้บริการอยู่มาก ซึ่งจะยกตัวอย่างบริษัท นครชัยแอร์ จำกัด ที่ได้ดำเนินธุรกิจตั้งแต่ปี พ.ศ. 2529 จนถึงปัจจุบัน ผู้ประกอบการขนส่งที่ให้บริการรถโดยสารประจำทาง และได้จัดตั้งรถรับจ้างสาธารณะหรือที่เรียกว่าแท็กซี่ ซึ่งเป็นบริษัทใหญ่ที่ได้เริ่มต้นทำธุรกิจรถแท็กซี่แบบเต็มรูปแบบพัฒนาคุณภาพบริการรถยนต์รับจ้างสาธารณะ หรือรถ TAXI ของประเทศไทยให้ดียิ่งขึ้น โดยการให้บริการรถ TAXI รูปแบบใหม่ที่มีบริการที่เป็นมาตรฐานระดับสูง มีพนักงานขับรถให้บริการโดยเฉพาะ โดยคิดอัตราค่าบริการตามที่กฎหมายกำหนด ปฏิบัติตามระเบียบของทางราชการ มีความรับผิดชอบต่อสังคม และให้บริการด้วยรถดีที่มีคุณภาพที่แตกต่างไปจากที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งได้จัดตั้งรถแท็กซี่ที่มีชื่อว่า All New Thai Taxi โดยมีรูปแบบการให้บริการ ซึ่งเป็นความร่วมมือกันระหว่าง บริษัท นครชัยแอร์ จำกัด และ กรมการขนส่งทางบก โดยรถที่ใช้จะเป็นรถ Toyota Prius Hybrid ให้บริการ 24 ชั่วโมง การบริการของ All Thai Taxi และเพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร รถทุกคันติดตั้งระบบ GPS และ CCTV ใช้ในการติดตามพฤติกรรมของผู้ขับรถตลอดการเดินทาง ซึ่งจะทำให้ไม่เกิดกรณีการปฏิเสธผู้โดยสารหรือการให้บริการโดยไม่กดมิเตอร์

ในด้านการให้บริการนั้นผู้ใช้สามารถเรียกใช้บริการได้ผ่านแอปพลิเคชัน All Thai Taxi บนสมาร์ตโฟนทั้งระบบ Android และ iOS ตัวแอปพลิเคชันจะมีระบบ GPS Tracking ทำสามารถเรียกใช้บริการได้ในระยะเวลา 5-10 นาที โดยจะคิดค่าธรรมเนียมในการสมัครใช้บริการ 20 บาท หรือจะเรียกใช้บริการผ่านทางโทรศัพท์เบอร์โทร 1624 ก็ได้เช่นกัน และยังคงสามารถโบกเรียกได้เช่นเดียวกับแท็กซี่ทั่วไปในกรณีที่รถคันที่โบกนั้นยังไม่ถูกจอง สำหรับอัตราค่าโดยสารจะใช้อัตราค่าโดยสารเดียวกับที่ทางราชการกำหนด เริ่มต้นที่ 35 บาท ผู้ใช้บริการสามารถเลือกช่องทางการชำระค่าบริการได้ ไม่ว่าจะเป็น เงินสด บัตรเดบิต/เครดิต หรือบัตรเครดิต และทุกครั้งที่ใช้บริการเมื่อถึงที่หมายแล้วจะออกใบเสร็จให้ โดยมีรายละเอียด ระยะทาง ราคา รวมถึงสถานที่จากต้นทางถึงปลายทาง

ในส่วนของพนักงานขับรถ All Thai Taxi มีการควบคุมมาตรฐานของพนักงานขับรถ โดยทุกคนจะต้องผ่านการตรวจสอบประวัติอาชญากรรมและได้รับการอบรมด้านการให้บริการจากทางบริษัทก่อนที่จะมาให้บริการได้ พนักงานขับรถทุกคนจะต้องใส่ชุดยูนิฟอร์มของทางบริษัท พนักงานขับรถของ All Thai Taxi เป็นพนักงานเงินเดือน ไม่มีการเช่ารถขับ และมีการติดตาม

พฤติกรรมของพนักงานทุกคนผ่านระบบ CCTV ที่ติดตั้งอยู่ภายในรถ และผู้ใช้บริการเองก็สามารถรายงานพฤติกรรมของพนักงานขับรถผ่านแอปพลิเคชันได้อีกด้วย<sup>49</sup>

สรุปได้ว่า การประกอบกิจการในรูปแบบนิติบุคคลซึ่งจดทะเบียน เปรียบเสมือนเป็นเจ้าของกิจการให้บริการรถแท็กซี่ เป็นการที่ผู้ประกอบการ ได้นำเงิน ไปลงทุนซื้อรถยนต์เพื่อมาจดทะเบียนเป็นรถแท็กซี่และนำมา ให้บริการแก่ผู้ใช้บริการ ทั้งนี้ ในปัจจุบันผู้ประกอบการให้บริการรถแท็กซี่มีอยู่จำนวนมากแต่ส่วนใหญ่จะจดทะเบียนเป็นบริษัทจำกัด ห้างหุ้นส่วนจำกัด โดยส่วนใหญ่จะมีวัตถุประสงค์หลักในการ ให้เช่าชื่อในนามของบริษัทแก่พนักงานขับรถแท็กซี่ หรือเจ้าของกิจการรายย่อยเป็นหลัก มิใช่การนำมาปล่อยเช่าให้แก่พนักงานขับรถ ในส่วนผู้ประกอบการให้บริการรถแท็กซี่แต่ไม่มีการจดทะเบียนตั้งเป็นนิติบุคคล ซึ่งในกรณีนี้อาจต้องมีการเข้าร่วมกับสหกรณ์หรือซื้อรถแท็กซี่จากบริษัทใดบริษัทหนึ่งหรือเรียกว่า แท็กซี่ ในระบบเก่าแก่หรืออูร์ถ ในกลุ่มนี้จะมีจำนวนมากที่สุด มีทั้งรถแท็กซี่ในรูปแบบชื่อ-ปล่อยเช่า

### 2.7.2 สหกรณ์

การจัดตั้งสหกรณ์ซึ่งเป็นนิติบุคคลต้องอาศัยอำนาจแห่งกฎหมายจึงต้องตราพระราชบัญญัติสหกรณ์เพื่อรองรับการจดทะเบียนตั้งนิติบุคคลชนิดที่เรียกว่า สหกรณ์ ซึ่งก็เช่นเดียวกับการจัดตั้งนิติบุคคลอื่น ๆ เพียงแต่เรียกชื่อแตกต่างกันตามวิธีการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม เช่น บริษัท ห้างหุ้นส่วนนิติบุคคล บริษัทมหาชน สมาคม มูลนิธิ เป็นต้น นิติบุคคลแต่ละชนิดจะมีองค์ประกอบอันเป็นลักษณะเฉพาะและวิธีการดำเนินกิจกรรมให้บรรลุวัตถุประสงค์แตกต่างกันไป ซึ่งนิติบุคคลประเภท “สหกรณ์” เป็นการรวมกลุ่มของบุคคล แก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของกลุ่มบุคคลที่เข้าไม่ถึงแหล่งทุน เข้าไม่ถึงบริการ เข้าไม่ถึงระบบการตลาด ทำให้ขาดโอกาส หรือมีโอกาสน้อยที่จะพัฒนาการงานอาชีพ เป็นวิธีการกำเนิดขึ้นในประเทศไทย เพื่อแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของผู้ยากจน โดยรวมกลุ่มคนยากจนในชุมชนเดียวกันหรือใกล้เคียงกัน โดยให้กลุ่มดังกล่าวเป็นนิติบุคคล และเรียกนิติบุคคลชนิดนี้ว่า “สหกรณ์”

สำหรับนิติบุคคลสหกรณ์ต้องดำเนินกิจกรรมตามหลักการ และวิธีการสหกรณ์ องค์ประกอบอันเป็นลักษณะนิติบุคคลสหกรณ์ ปัจจุบันบัญญัติไว้ในมาตรา 33 พระราชบัญญัติสหกรณ์ พ.ศ. 2542 ซึ่งจะกล่าวถึง 2 องค์ประกอบดังนี้

2.7.2.1 สหกรณ์จัดตั้งขึ้นโดยการจดทะเบียน สหกรณ์คือนิติบุคคลอย่างหนึ่ง ตามบทบัญญัติในมาตรา 37 วรรคสอง ของพระราชบัญญัติสหกรณ์ พ.ศ. 2542 ว่า “ให้สหกรณ์ที่ได้จดทะเบียน และมีฐานะเป็นนิติบุคคล” ดังนี้ สหกรณ์จึงเป็นบุคคลคนหนึ่งเช่นเดียวกับบุคคล

<sup>49</sup> ออนิไวไทยแท็กซี่. (2559). *All Thai Taxi*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://www.allthaitaxi.com>. [2561, 4 มิถุนายน]

ธรรมดาทั่วไป หากแต่ว่าสิทธิและหน้าที่อาจแตกต่างกันไป และหากกลุ่มบุคคลใดไม่จดทะเบียนจัดตั้งเป็นสหกรณ์ จะเรียกชื่อกลุ่มบุคคลนั้นว่า สหกรณ์ไม่ได้

พระราชบัญญัติสหกรณ์ พ.ศ.2542 มาตรา 7 ความเป็นนิติบุคคลรูปแบบสหกรณ์ มีความหมายว่า คือการร่วมกันดำเนินกิจกรรม และรับผิดชอบร่วมกันของผู้เป็นสมาชิกโดยผ่านการปฏิบัติและตัดสินใจของคณะผู้แทน ผู้ซึ่งบรรดาสมาชิกเลือกเข้ามา ซึ่งเรียกคณะผู้แทนนี้ว่า “คณะกรรมการดำเนินการสหกรณ์” แต่ทั้งนี้คณะผู้แทนต้องปฏิบัติและตัดสินใจอยู่ภายใต้กรอบของข้อบังคับสหกรณ์ และกฎหมายอย่างเคร่งครัด ซึ่งกลุ่มบุคคลที่อาจจะสามารถขอจัดตั้งเป็นสหกรณ์ ต้องเป็นบุคคลที่ร่วมกัน จะเป็นผู้ที่ได้รับความเดือดร้อนทางเศรษฐกิจ หรือการค้ารังสีพ มีฐานะยากจน เช่น สหกรณ์แห่งแรกที่ประเทศอังกฤษ เกิดจากชุมชนคนงานในตรอกแห่งหนึ่งของเมืองแมนเชสเตอร์ ในประเทศไทยสหกรณ์วัดจันทร์ไม่จำกัดสินใช้ เกิดขึ้นโดยกลุ่มชาวนายากจนในชุมชนวัดจันทร์ เดือดร้อนขาดแคลนทุนทำนา และพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 มีพระราชปรารภไว้ในพระราชบัญญัติสมาคมแก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2549 ว่า “สหกรณ์ คือสมาคมชนิดที่ราษฎรผู้ทำการเพาะปลูกและหากินด้วยการทำของขายร่วมกันตั้งขึ้น...” ดังนี้ กลุ่มบุคคลที่จะจัดตั้งสหกรณ์ตามกฎหมายว่าด้วยสหกรณ์ ที่ถือปฏิบัติต่อเนื่องมา จึงเป็นกลุ่มบุคคลในชุมชนเดียวกัน หรือท้องถิ่นเดียวกัน ซึ่งมีความเดือดร้อนทางการประกอบอาชีพ หรือการค้ารังสีพ อันเป็นลักษณะเดียวกัน

2.7.2.2 สหกรณ์ต้องมีวัตถุประสงค์ เพื่อส่งเสริมผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจและสังคมของบรรดาสมาชิก โดยวิธีช่วยตนเอง และช่วยเหลือซึ่งกันและกัน ตามหลักการสหกรณ์

นิติบุคคลสหกรณ์มีวัตถุประสงค์เฉพาะ และมีการบริหารจัดการด้วยวิธีการหลักการสหกรณ์ ซึ่งวัตถุประสงค์ของสหกรณ์ กฎหมายให้มีได้เฉพาะเพื่อส่งเสริมผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ และทางสังคมเท่านั้น ซึ่งหมายความรวมถึงการแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนทางด้านเศรษฐกิจ และการดำรงชีพของสมาชิกด้วย ดังนี้ สหกรณ์จะจัดกิจกรรมเพื่อประโยชน์ทางการเมืองจึงไม่อาจทำได้ วัตถุประสงค์ดังกล่าวนี้ สหกรณ์ต้องกำหนดในข้อบังคับดังบัญญัติในมาตรา 43 (3) แห่งพระราชบัญญัติสหกรณ์ พ.ศ.2542 เนื่องจากกฎหมายว่าด้วยสหกรณ์ ปัจจุบันกำหนดให้มีประเภทสหกรณ์ ดังนั้น การกำหนดวัตถุประสงค์ต้องให้สอดคล้องกับประเภทสหกรณ์ที่จดทะเบียนด้วย และวิธีการดำเนินการของสหกรณ์ กฎหมายกำหนดให้ใช้ “วิธีช่วยตนเอง และช่วยเหลือซึ่งกันตามหลักสหกรณ์” วิธีดังกล่าวนี้คือ ลักษณะเฉพาะการบริหารจัดการสำหรับนิติบุคคลที่เรียกว่า สหกรณ์ คือให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของสมาชิก ดังนั้น ถ้าสหกรณ์ทำธุรกิจให้ได้กำไรมากขึ้นๆ ทุกปี แต่สมาชิกมิได้รับประโยชน์ หรือแก้ไขปัญหาความเดือดร้อน

โดยตรง สหกรณ์ไม่ควรปฏิบัติ เพราะเป็นการส่งเสริมต่อการขัดวิธีการและหลักการสหกรณ์ ซึ่งอาจส่งผลให้ขัดต่อเจตนารมณ์ของกฎหมาย<sup>50</sup>

2.7.2.3 ประเภทของสหกรณ์ในประเทศไทย ปัจจุบันประเทศไทยแบ่งสหกรณ์ออกเป็น 6 ประเภท ดังนี้

1) สหกรณ์การเกษตร เป็นสหกรณ์ของผู้มีอาชีพเกษตรกร เช่น ชาวนา ชาวสวน ชาวไร่ ผู้เลี้ยงสัตว์ เช่น สหกรณ์โคนมหนองโพราชบุรี จำกัด (ในพระบรมราชูปถัมภ์)

2) สหกรณ์นิคม เป็นสหกรณ์ของผู้ที่ประสงค์จะประกอบอาชีพเกษตรกรรม แต่ไม่มีที่ดินทำกินเป็นของตนเองหรือมีที่ดินทำกินไม่เพียงพอประกอบอาชีพ โดยรัฐบาลจะจัดสรรที่ดินป่าสงวนที่เสื่อมสภาพแล้วให้ราษฎรถือครองเพื่อประกอบอาชีพ

3) สหกรณ์การประมง เป็นสหกรณ์สำหรับผู้มีอาชีพประมง วัตถุประสงค์ของสหกรณ์คือแก้ปัญหาและอุปสรรคในการประกอบอาชีพ การให้ความรู้ทางวิชาการและส่งเสริมอาชีพประมงทั้งการจำหน่ายสัตว์น้ำ ผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำและอุปกรณ์การประมง เช่น สหกรณ์ประมงแม่กลอง จำกัด

4) สหกรณ์ร้านค้า เป็นสหกรณ์ที่ตั้งขึ้นเพื่อจัดจำหน่ายสินค้าอุปโภคและบริโภคที่จำเป็นให้กับสมาชิกโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยลดค่าใช้จ่าย เช่น ร้านสหกรณ์ผู้ปฏิบัติงานการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย จำกัด (รศ.กฝผ.)

5) สหกรณ์ออมทรัพย์ เป็นสหกรณ์ที่จัดตั้งขึ้นเพื่อส่งเสริมสมาชิกผู้จักการออมทรัพย์และให้ความช่วยเหลือกันด้วยการให้กู้ยืม เมื่อเกิดความจำเป็น เช่น สหกรณ์ออมทรัพย์ครูกรมสามัญศึกษา จำกัด

6) สหกรณ์บริการ เป็นสหกรณ์ของผู้ประกอบอาชีพบริการประเภทเดียวกันมีวัตถุประสงค์ในการแก้ปัญหาในการประกอบอาชีพอย่างเดียวกัน เช่น สหกรณ์แท็กซี่<sup>51</sup>

โดยสรุปแล้ว ผู้ประกอบการธุรกิจนิติบุคคลประเภทสหกรณ์นี้ ต้องมีวัตถุประสงค์เป็นการรวมกลุ่มของบุคคล แก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของกลุ่มบุคคลที่เข้าไม่ถึงแหล่งทุน เข้าไม่ถึงบริการ เข้าไม่ถึงระบบการตลาด ทำให้ขาดโอกาส หรือมีโอกาสน้อยที่จะพัฒนาการงานอาชีพเป็นวิธีการกำเนิดขึ้นในประเทศไทย เพื่อแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของผู้ยากจน โดยรวมกลุ่มคนยากจนในชุมชนเดียวกันหรือใกล้เคียงกัน โดยให้กลุ่มดังกล่าวเป็นนิติบุคคล และเรียกนิติบุคคลชนิดนี้ว่า “สหกรณ์” ซึ่งเป็นสหกรณ์ประเภท สหกรณ์บริการ

<sup>50</sup> สำนักทะเบียนกฎหมาย. (2554). *นิติบุคคลสหกรณ์ ตามหลักกฎหมายว่าด้วยสหกรณ์*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://www.siamrath.co.th>. [2561, 5 มิถุนายน]

<sup>51</sup> วิโรจน์ มโนพิทักษ์. (2548). *สื่อสารการเรียนรู้พื้นฐานเศรษฐศาสตร์*. กรุงเทพฯ: อักษรเจริญทัศน์. หน้า 8-9.

### 2.7.3 ผู้ประกอบธุรกิจรับจ้างสาธารณะประเภทบุคคลธรรมดา

รถแท็กซี่ที่มีสีเขียวเหลืองกรมการขนส่งทางบกกำหนดให้ประชาชนสามารถจดทะเบียนเป็นชื่อของตนเอง ภายใต้เงื่อนไขที่สามารถขอยื่นจดทะเบียนได้คนละ 1 คันและห้ามมิให้ทำการโอน ให้บุคคลอื่นนอกจากทายาทแต่ละบุคคลจะมีแท็กซี่ส่วนบุคคลได้เพียงคันเดียวเท่านั้น ลักษณะการบริการเจ้าของรถ แท็กซี่จะเป็นผู้ขับให้บริการเอง หรือไม่ก็ให้เครือญาติขับกันเองโดยจะมีการจัดเป็นกะ ซึ่งรูปแบบนี้จะ มีข้อดีคือมีการบำรุงรักษารถที่ดี และคนขับมีมารยาทและให้บริการอยู่ในกฎระเบียบ<sup>52</sup>

ผู้ประกอบธุรกิจที่เป็นบุคคลโดยการนำเอารถยนต์ส่วนบุคคลของตัวเองมาให้บริการรับจ้างสาธารณะ ซึ่งตามกฎหมายแล้วนั้น จะต้องจดทะเบียน ขอใบอนุญาตขับขี่สาธารณะก่อนการนำรถมาให้บริการ และรถยนต์นั้น ต้องผ่านตามระเบียบและมาตรฐานของกรมการขนส่งทางบก อย่างเช่น การขออนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลกฎหมายอนุญาตให้ บุคคลธรรมดา ต้องยื่นคำขอประกอบการขนส่งส่วนบุคคลได้โดยผู้ประกอบการขนส่งต้องวางหลักทรัพย์ตามมาตรา 52 แห่งพระราชบัญญัติขนส่งทางบก เพื่อประกันความเสียหายอันเนื่องจากการขนส่งของคนที่เกิดแก่ชีวิต หรือร่างกายของบุคคลภายนอก ซึ่งต้องรับผิดชอบและการขอยกเลิกประกอบการขนส่ง และต้องมีคุณสมบัติตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดไว้ ซึ่งจะกล่าวในบทต่อไป

สรุปแล้วความหมายของการประกอบธุรกิจรับจ้างสาธารณะ คือ ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ ที่หมายถึง ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์ที่ให้บริการแก่สาธารณะชนทั่วไป ทั้งประจำเส้นทางและไม่ประจำเส้นทาง เพื่อสินจ้างอาจเป็นผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์โดยสารไม่เกิน 7 คน หรือ เกิน 7 คน ก็ได้ ซึ่งน่าจะเป็นความหมายใกล้เคียงคำว่า “ผู้ประกอบธุรกิจรถยนต์แท็กซี่” เพราะ คำว่า ผู้ประกอบธุรกิจรถแท็กซี่นั้นไม่ได้ให้คำนิยามไว้ แต่สามารถอธิบายได้ว่า ผู้ประกอบธุรกิจรถแท็กซี่ คือผู้ที่ประกอบธุรกิจรถโดยสารนั่นเอง

<sup>52</sup> สุชาติณี นาคเงินทอง. (2559). *ผลกระทบของการให้บริการแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชันต่ออุตสาหกรรมแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร*. กรุงเทพฯ: นิติธรรม. หน้า 37.