

บทที่ 3

มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการให้บริการของรถยนต์ให้บริการแท็กซี่ (Taxi) อุเบอร์ (Uber) และแกร็บ (Grab)

การให้บริการรถรับจ้างสาธารณะที่เรียกว่า แท็กซี่ อุเบอร์ และแกร็บแท็กซี่ เป็นการให้บริการที่มีการนำเทคโนโลยี เข้ามามีบทบาทในการให้บริการ โดยการเป็นตัวกลางในการเชื่อมต่อผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการเข้าด้วยกัน เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการ ซึ่งการให้บริการดังกล่าวในปัจจุบันยังถือว่าไม่ถูกต้องตามกฎหมายไทย และยังไม่มียุติบัญญัติไว้ชัดเจนและกฎหมายที่มีอยู่ยังไม่รองรับและยังไม่สามารถปรับใช้ได้อย่างเหมาะสม จึงส่งผลให้สถานะของผู้ให้บริการประเภทนี้เป็นการประกอบธุรกิจให้บริการสาธารณะที่ไม่ได้รับอนุญาต เนื่องจากไม่ได้อยู่ภายใต้การควบคุมของรัฐบาล ดังนั้น ในบทนี้จึงได้ศึกษาเกี่ยวกับกฎหมายไทย และกฎหมายต่างประเทศที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะกล่าวดังต่อไปนี้

3.1 กฎหมายต่างประเทศ

ในการศึกษาเกี่ยวกับมาตรการการกำกับดูแลการให้บริการของรถยนต์ให้บริการแท็กซี่ (Taxi) อุเบอร์ (Uber) และแกร็บ (Grab) จึงมีความจำเป็นที่จะต้องศึกษากฎหมายต่างประเทศรวมด้วย เพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น โดยได้ดำเนินการศึกษากฎหมายของประเทศ ดังนี้

3.1.1 ประเทศออสเตรเลีย รัฐนิวเซาท์เวลส์ (Australia New South Wales State)

การดำเนินธุรกิจของอุเบอร์ในประเทศออสเตรเลีย หลายรัฐในประเทศออสเตรเลีย การดำเนินการดังกล่าวยังคงผิดกฎหมายอยู่ เช่น รัฐควีนสแลนด์ รัฐวิกตอเรีย แต่ในบางรัฐ การดำเนินการดังกล่าวถือว่าถูกต้องตามกฎหมายแล้ว เช่น รัฐนิวเซาท์เวลส์ เป็นต้น

รัฐนิวเซาท์เวลส์ เป็นรัฐทางตะวันออกเฉียงใต้ของประเทศออสเตรเลีย เป็นรับที่ยอมรับ การให้บริการร่วมเดินทาง (Rideshare) ให้เป็นการขนส่งที่ถูกต้องตามกฎหมาย ฉะนั้นการดำเนินธุรกิจของอุเบอร์จึงถือว่าถูกต้องตามกฎหมายในรัฐนี้ กล่าวคือ การดำเนินธุรกิจของอุเบอร์นั้นอยู่ภายใต้การควบคุมของรัฐนิวเซาท์เวลส์อย่างเช่นบริการขนส่งประเภทหนึ่ง การดำเนินธุรกิจของอุเบอร์ตั้งแต่เริ่มแรกถือว่าผิดกฎหมายดังเช่นประเทศอื่นๆ ที่ได้มีการเข้าไปดำเนินธุรกิจเช่นกัน โดยขัดต่อบทบัญญัติ Passenger Transport Act 1990 ถือว่าอุเบอร์ให้บริการรับส่งผู้โดยสาร

สาธารณะตามมาตรา 3¹ ตามคำนิยามของคำว่า การบริการรับส่งผู้โดยสารสาธารณะ ให้รวมถึง การขนส่งผู้โดยสารโดยมีค่าโดยสารหรือค่าตอบแทนอย่างอื่นไม่ว่าจะเป็นเป็นการขนส่งโดยยานยนต์ หรือ เรือ ซึ่งเป็นการดำเนินการที่ไม่ได้มีการรับรอง ไม่มีใบอนุญาต จึงถือเป็นการให้บริการรับส่งผู้โดยสารโดยปราศจากอำนาจที่เหมาะสมตามมาตรา 6² บทบัญญัติ Passenger Transport Act 1990 ต่อมารัฐนิวเซาท์เวลส์มีความพยายามในการปฏิรูปกฎหมาย เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมในการคุ้มครองผู้ประกอบการที่เข้ามาใหม่ และผู้ประกอบการเดิมอย่างเหมาะสมโดยอาศัย กฎหมาย กฎระเบียบ รวมทั้งนโยบายของหน่วยงานภาครัฐ เป็นเครื่องมือในการอำนวยความสะดวก โดยมองว่าต้องปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ไม่เช่นนั้นจะกลายเป็นที่มาของความขัดแย้ง และเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาได้ ซึ่งแนวความคิดจากทฤษฎีสันามทดลอง สำหรับการสร้างนวัตกรรมใหม่ Regulatory Sandbox คือ แนวความคิดสำหรับการสร้างนวัตกรรมใหม่ โดยเป็นแนวคิดที่เป็นการสร้างพื้นที่ปลอดภัยจากขีดจำกัดและกฎระเบียบต่างๆ โดยจำกัดความเสี่ยง และผลกระทบที่จะมีกับระบบเดิม เพื่อให้ได้ผลลัพธ์และทางออกใหม่ๆ ที่ตอบโจทย์ความต้องการของผู้บริโภคและสังคมส่วนรวม ทฤษฎีนี้มีขึ้นโดยมุ่งหวังเพื่อสร้างโมเดลหรือโครงสร้างในการพัฒนานวัตกรรม โดยพิจารณาผลกระทบรอบด้านกับทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาสู่บริการจัดการ และปฏิรูปกฎหมาย โดยยึดหลักนิติธรรมที่มีหลักประกันในการลดความเลื่อมล้ำของทั้งผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ และเพื่อให้มีความโปร่งใสในการบริการจัดการเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน ดังนั้นทฤษฎีนี้ เป็นหลักสำหรับทั่วโลกที่จะสามารถปรับเปลี่ยนเพื่อสิ่งใหม่ๆ ที่เข้ามา ไม่ใช่เป็นการเสนอทางออก แต่เป็นการพิสูจน์ว่า การให้บริการสามารถอยู่ได้หรือไม่ และหากจะดำเนินการต่อไปต้องมีการกำกับดูแลอย่างไร เนื่องจากโลกปัจจุบัน ได้มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว จึงจะยึดแก้ตัวบทกฎหมายไม่ได้ กรณีแท็กซี่ อูเบอร์ และแกร็บ ที่มีบริษัทเป็นตัวกลางการให้บริการเครือข่ายอินเทอร์เน็ต เป็นรูปแบบการประกอบธุรกิจแบบใหม่จึงเป็นเรื่องของการปรับตัว และกลไก อาจสำคัญกว่า องค์กร ซึ่งเป็นการฝากกลไกไว้กับองค์กรมากเกินไปทำให้ไม่มีการพัฒนา กลไกแก้ปัญหาค้างๆ ที่เกิดขึ้น และความชอบด้วยกฎหมาย และความชอบธรรม แตกต่างกัน เพราะกฎหมายไม่ใช่บ่อเกิดของความยุติธรรม แต่ความยุติธรรมที่เป็นบ่อเกิดของกฎหมาย ซึ่งจะมีหลักทฤษฎีของการสร้างนวัตกรรมใหม่ Regulatory Sandbox ตามความเห็น ดังต่อไปนี้

¹ อัจฉริยา ดันวีรานนท์. (2560). *ปัญหาความรับผิดชอบของผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งที่ไม่ได้รับอนุญาต กรณีศึกษา อูเบอร์*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 46.

² อัจฉริยา ดันวีรานนท์. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 1. หน้า 110.

3.1.1.1 ทฤษฎีสร้างนวัตกรรมใหม่ Regulatory Sandbox ตามแบบของ Stephen R.Miller

1) เป็นรูปแบบธุรกิจเศรษฐกิจแบบแบ่งปัน เป็นรูปแบบธุรกิจที่แตกต่างจากธุรกิจแบบเดิมๆ เพราะฉะนั้นการตอบสนองต้องแตกต่างจากแบบเดิม

2) รูปแบบธุรกิจเศรษฐกิจแบบแบ่งปันต้องเป็นที่ถูกต้องตามหลัก ซึ่งไม่ใช่สิ่งที่ผิดกฎหมาย

3) รูปแบบธุรกิจเศรษฐกิจแบบแบ่งปันต้องมีการเก็บข้อมูลทั้งหมด เพื่อให้สามารถเห็นภาพรวมของตลาดนี้

4) รูปแบบธุรกิจเศรษฐกิจแบบแบ่งปันเป็นรูปแบบธุรกิจใหม่ที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ ไม่ควรห้ามและทำให้หยุดการเติบโต และจะทำให้ตลาดเดิมกำลังถูกเปลี่ยนแปลงไปตามรูปแบบ โดยมีการสร้างตลาดใหม่ เพื่อทดแทนตลาดเก่า

5) รูปแบบธุรกิจเศรษฐกิจแบบแบ่งปันทำให้กฎระเบียบแบบเดิมไม่อาจบังคับใช้ได้ กฎระเบียบต่างๆ จำเป็นต้องสร้างขึ้นใหม่เพื่อกำกับดูแล ซึ่งมีขอบเขตที่ไปไกลกว่าระเบียบแบบเดิมๆ ซึ่งจะทำให้มีความท้าทายทั้งเรื่องการทำให้เกิดความเสียหายและการแก้ไขความเสียหายอยู่เสมอ

6) รูปแบบธุรกิจเศรษฐกิจแบบแบ่งปันมีความสัมพันธ์กับผู้ร่วมมือที่มีความหลากหลายจากภาคส่วนต่างๆ ซึ่งควรมีส่วนร่วมในการออกกฎระเบียบที่จะมาใช้กำกับรูปแบบเศรษฐกิจรูปแบบแบ่งปัน

3.1.1.2 ทฤษฎีสร้างนวัตกรรมใหม่ Regulatory Sandbox ตามแบบของ Mr.Martin Hart Hansen

Mr. Martin Hart Hansen รองผู้แทนโครงการพัฒนาแห่งสหประชาชาติได้กล่าวถึงประเด็นเรื่องเทคโนโลยีแบบก้าวกระโดด ว่าเป็นการมองไปถึงอนาคต เป็นที่น่าสนใจว่าเทคโนโลยีแบบก้าวกระโดดจะมาตอบสนองการพัฒนาอย่างยั่งยืนได้อย่างไร หากนำหลักนิยามมาประยุกต์ใช้ในเรื่องดังกล่าว ซึ่งต้องมีการพิจารณาเจตนารมณ์ของกฎหมายดั้งเดิมเทียบกับบริบทต่างๆ ที่เปลี่ยนแปลงไป รวมถึงเรื่องของความยืดหยุ่นของการบังคับใช้กฎหมาย โดยพิจารณาอย่างรอบด้าน และการมีส่วนร่วมของประชาชน ดังนั้น การยึดกฎหมายที่จะก่อให้เกิดปัญหาอย่างแน่นอน วิธีการที่ดีคือการให้ความเห็นชอบร่วมกับทุกฝ่าย ฝ่ายผู้บริโภค ฝ่ายผู้ให้บริการ โดยส่วนของภาครัฐนอกจากจะเป็นผู้กำกับแล้ว ควรเป็นผู้ส่งเสริมในการตกลงระหว่างบริษัทผู้ให้บริการ และแท็กซี่ เพราะสิ่งที่เป็นประโยชน์สูงสุดที่ควรยึดถือคือ ประชาชน จึงต้องมีการคั่นหานิยาม ตั้งแต่การคิดนโยบาย การปรับปรุงและการยกเลิกกฎหมาย

3.1.1.3 การปฏิรูปกฎหมายของรัฐนิวเซาท์เวลส์

จากแนวความคิดดังกล่าว โดยในช่วงกลางปี 2015 รัฐนิวเซาท์เวลส์เริ่มมีการปฏิรูปกฎหมาย ซึ่งได้มีการแก้ไขกฎหมายที่ใช้บังคับกับแท็กซี่ โดยกำหนดให้การบริการร่วมเดินทางเช่นอูเบอร์ เป็นการให้บริการขนส่งโดยสารรูปแบบใหม่ และได้ออกกฎหมายควบคุมการดำเนินธุรกิจการบริการร่วมเดินทางโดยให้อูเบอร์เข้ามาอยู่ในการควบคุมของรัฐด้วย การปฏิรูปกฎหมายดังกล่าวมีเป้าหมายเพื่อให้เกิดความยืดหยุ่นและความสะดวกในการให้บริการการขนส่งมากขึ้น กำหนดการกำกับดูแลใหม่ตามบทบัญญัติที่แก้ไขเพิ่มเติมเริ่มบังคับใช้วันที่ 1 พฤศจิกายน 2017 คือ บทบัญญัติ Point to Point Transport (Taxi and Hire Vehicles) Act 2016 ออกโดยการขนส่งของรัฐนิวเซาท์เวลส์ เป็นบทบัญญัติที่กำหนดเงื่อนไขในการเข้าเป็นผู้ให้บริการและข้อปฏิบัติในการให้บริการรับส่งผู้โดยสาร ประเภทบริการการขนส่งแบบจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง กล่าวอีกแบบหนึ่งคือ การรับส่งผู้โดยสารจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งตามเส้นทางที่ผู้โดยสารเลือกและตามเวลาที่ผู้โดยสารต้องการ โดยมีค่าโดยสารเป็นผลการตอบแทน ถือเป็นบริการขนส่งประเภทหลักในการขนส่งหลายประเภทในรัฐนิวเซาท์เวลส์

การบริการดังกล่าวรวมถึงแท็กซี่ รถรับจ้าง รถบริการนักท่องเที่ยว รถขนส่งในชุมชน รถโดยสารสวัสดิการ และรวมถึงการเดินทางรูปแบบใหม่เช่นการบริการร่วมเดินทาง (ridesharing) ซึ่งสามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภทใหญ่ๆ คือ การบริการที่ถูกจองล่วงหน้าโดยผู้โดยสาร และการบริการที่เรียกรถจากข้างทางหรือการเรียกรถจากคิวรถ โครงร่างกฎหมายที่ใช้บังคับการขนส่งแบบจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง ส่วนใหญ่ถูกบัญญัติไว้ใน The Passenger Transport Act 1990 และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง อย่างไรก็ตามรถขนส่งในชุมชนและรถโดยสารสวัสดิการไม่ได้รวมอยู่ในบทบัญญัติ The Passenger Transport Act 1990 ของรัฐนิวเซาท์เวลส์และบริการร่วมเดินทาง เช่น อูเบอร์ที่ดำเนินการในปัจจุบันก็ถือว่าผิดกฎหมายตามบทบัญญัตินี้

1) จุดประสงค์ของบทบัญญัติ Point to Point Transport (Taxi and Hire Vehicles) Act 2016 บทบัญญัติ Point to Point Transport (Taxi and Hire Vehicles) Act 2016 ถูกกำหนดขึ้นเพื่อต้องการให้บุคคลที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการรับส่งผู้โดยสารประเภทบริการการขนส่งแบบจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง กำหนดหน้าที่ในการดูแลความปลอดภัยในการให้บริการ รวมถึงการจัดการและลดความเสี่ยงในการให้บริการด้วย โดยให้ความสำคัญตามหลักต่อไปนี้

1.1) สวัสดิภาพและความปลอดภัยของผู้โดยสารและคนขับ ข้อพิจารณาหลักสำหรับกลุ่มผู้โดยสารที่ว่าจ้างบริการขนส่งแบบจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งคือคนขับต้องมีความรู้และไม่แสดงพฤติกรรมในการข่มขู่ต่อสวัสดิการของผู้โดยสารและพาหนะที่ให้บริการต้องมีความปลอดภัย

1.2) การคุ้มครองผู้บริโภค กฎหมายหลักนี้ถูกบัญญัติขึ้นมาเพื่อให้ผู้ใช้บริการขนส่งแบบจุดหนึ่งไปยังจุดหนึ่งได้รับความคุ้มครองจากการปฏิบัติที่ไม่เป็นธรรม นอกจากนี้ยังมีการจัดให้มีการประกันภัยและกฎหมายบังคับเกี่ยวกับค่าโดยสารแท็กซี่ในรัฐนิวเซาท์เวลส์

1.3) คุณภาพของการให้บริการ ในที่ที่มีการแข่งขันอย่างจริงจัง ธุรกิจต่างๆ จะมีแรงจูงใจให้นำสินค้าที่มีคุณภาพและบริการเพื่อดึงดูดใจลูกค้าไว้ กรณีให้บริการขนส่งแบบจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งให้บริการลูกค้าที่มีการจองอยู่ได้ด้วยชื่อเสียงของกิจการและลูกค้าประจำ ดังนั้นผู้ขนส่งประเภทนี้จะให้บริการที่มีคุณภาพเป็นพิเศษ ในทางตรงกันข้ามการใช้กฎเกณฑ์ที่ใช้บังคับสำหรับแท็กซี่กำหนดถึงคุณภาพของพาหนะที่นำไปบริการ หน้าที่ของคนขับและมาตรฐานการทำงานของเครือข่ายแท็กซี่

1.4) การจัดการบริการ จำนวนของผู้ให้บริการขนส่งแบบจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งถูกจัดด้วยวิธีที่ต่างกัน แท็กซี่และรถรับจ้างต้องมีใบอนุญาตสำหรับพาหนะและภาครัฐจะทำสัญญาด้วยและออกทุนให้ขนส่งชุมชน ไม่มีการจำกัดจำนวนรถบริการนักท่องเที่ยวและรถโดยสารสวัสดิการ

1.5) การปฏิบัติตามและบังคับใช้ถนนและการเดินเรือบริการเหล่านี้มีการบังคับใช้และบทลงโทษที่หลากหลายเพื่อให้ปฏิบัติตามกฎหมาย เครือข่ายแท็กซี่มีความสามารถในการควบคุมและบังคับบัญชาผู้ประกอบการแท็กซี่และคนขับผ่านการใช้งานกฎหมายเพื่อให้เครือข่ายสามารถปฏิบัติได้ตรงตามมาตรฐานการบริการของแต่ละผู้ประกอบการบตบัญญัติที่ใช้อยู่ได้ใช้กันมาตั้งแต่ปี 1990 แต่ไม่สามารถรับมือพัฒนาต่างๆ ในช่วงที่ผ่านมาได้อย่างเหมาะสมกับแผนธุรกิจใหม่ที่เข้ามา

นอกจากนี้รัฐนิวเซาท์เวลส์ยังได้บัญญัติ Point to Point Transport (Taxi and Hire Vehicles) Regulation 2017 เป็นกฎเกณฑ์ที่สร้างขึ้นเพื่อให้อุตสาหกรรมการขนส่งมีความยืดหยุ่นและการแข่งขันที่มากขึ้น โดยช่วงแรกกฎเกณฑ์จะคำนึงถึงการให้บริการร่วมเดินทาง เป็นองค์ประกอบสำคัญ และช่วงที่สองมีเป้าหมายเพื่อปรับปรุงความปลอดภัยและเป็นทางเลือกของลูกค้า โดยส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันในเรื่องของราคา และทำให้เกิดการแข่งขันในการบริการขนส่งที่เป็นธรรม ในการปรับปรุงช่วงที่สองนี้ทำให้ผู้ขับอุเบอร์ต้องติดสติ๊กเกอร์ของอุเบอร์ ในขณะที่มีการให้บริการรับส่งผู้โดยสาร ตามที่ผู้ขับอุเบอร์ต้องปฏิบัติตามความเหมาะสมที่เกี่ยวกับข้อกำหนดในการเข้ามาเป็นผู้ขับอุเบอร์และมาตรฐานความปลอดภัยของรถที่นำมาให้บริการ โดยรวมถึงการดูแลรักษาและการตรวจสอบด้วย

2) คำนิยามของการให้บริการอูเบอร์ ตามบทบัญญัติ Point to Point Transport (Taxi and Hire Vehicles) และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ตามมาตรา 7 ในกฎหมายนี้

2.1) บริการจองรถหมายถึงการดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับ

(1) รับจองรถล่วงหน้าสำหรับรถแท็กซี่หรือรถรับจ้างเพื่อให้บริการรับส่งผู้โดยสาร ในเวลานั้นหรือในเวลาต่อมา และ

(2) ติดต่อสื่อสารการจองล่วงหน้าไปยังผู้ขับรถเพื่อให้บริการรับส่งผู้โดยสารหรือผู้ประกอบการรถรับส่งโดยสาร

2.2) เพื่อหลีกเลี่ยงข้อสงสัย บุคคลที่ให้บริการจองรถจะต้องเป็นดังนี้

(1) บุคคลที่ทำสัญญาหรือตกลงกันกับบุคคลอื่น เพื่อที่จะให้บริการรับส่งผู้โดยสารตามที่ได้จองไว้ล่วงหน้า

(2) บุคคลที่จัดการให้บริการรับส่งผู้โดยสารและรับจองล่วงหน้าสำหรับบริการนั้น

2.3) เพื่อระบุงการเป็นบุคคลที่ให้บริการจองรถ ไม่จำเป็นต้องคำนึงถึงเรื่องดังต่อไปนี้

(1) การจองล่วงหน้านั้น ได้รับหรือติดต่อทางไกลผ่านอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์หรือสื่ออื่นที่ไม่ได้จัดหามาโดยบุคคลที่ให้บริการจองรถล่วงหน้า

(2) ผู้ให้บริการจองรถล่วงหน้าที่ตั้งอยู่นอกรัฐ แม้ว่าผู้ให้บริการรับส่งผู้โดยสารจะให้บริการเฉพาะภายในรัฐทั้งหมดหรือให้บริการบางส่วนภายในรัฐ

2.4) กฎหมายอาจะระบุว่า

(1) บุคคลที่ดำเนินธุรกิจที่ถูกระบุโดยกฎหมายเหล่านี้สำหรับส่วนนี้จะเป็นผู้บริการจองรถหรือไม่ก็ได้

(2) การจัดการให้บริการหรือสิ่งอื่นๆ ที่กฎหมายเหล่านี้ระบุไว้ในส่วนนี้จะเป็นการจัดการสำหรับจองรถหรือไม่ก็ได้

ข้อสังเกตตามกฎหมายนี้ การให้บริการรับส่งผู้โดยสารเกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสารทั้งหมดในรัฐหรือบางส่วนในรัฐ และบทบัญญัตินี้ดังกล่าวเป็นบทบัญญัติใหม่ที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงกฎหมายเดิมที่มี ทำให้ผู้ให้บริการที่ให้บริการอยู่แล้วดังต่อไปนี้ ได้รับอนุญาตให้เป็น

ผู้ให้บริการจองล่วงหน้า (Booking Service Providers) อัตโนมัติโดยผลของกฎหมาย ยกเว้นเฉพาะกรณีของบริษัทนำเที่ยว (Travel Agent) ที่ไม่รวมอยู่ในนิยามของผู้ให้บริการจองล่วงหน้าดังกล่าว³

3) เจาะใจในการให้บริการอูเบอร์ เป็นบริการจองล่วงหน้า คือการจัดหาบริการรับส่งผู้โดยสาร และสื่อสารการจองล่วงหน้าของผู้โดยสาร ไปยังผู้ขับ ตามนิยามการให้บริการจองล่วงหน้า มาตรา 7 เป็นกรณีการนิยามเพื่อให้ครอบคลุมบุคคลธรรมดา การให้บริการดังกล่าวและองค์กรธุรกิจที่ให้บริการดังกล่าว มีสถานะและอยู่ภายใต้บทบัญญัติ Point to Point Transport (Taxis and Hire Vehicles) Act 2016 ทำให้นิติสัมพันธ์ระหว่างบริษัทอูเบอร์กับผู้โดยสารเป็นไปตามสัญญาผู้ให้บริการจองล่วงหน้า โดยอูเบอร์ซึ่งมีฐานะเป็นผู้ให้บริการจองล่วงหน้า มีหน้าที่ในการปฏิบัติตาม ข้อกำหนดในหมวดความปลอดภัยของการบริการที่บัญญัติถึงหน้าที่ของผู้ให้บริการจองล่วงหน้าและโทษของการฝ่าฝืนหน้าที่ดังกล่าว โดยบัญญัติไว้ตั้งแต่มาตรา 9 ถึงมาตรา 26 บทบัญญัติ Point to Point Transport (Taxis and Hire Vehicles) Act 2016 โดยกำหนดหน้าที่หลักของผู้ให้บริการจองล่วงหน้าคือ หน้าที่ดูแลความปลอดภัยในการบริการรับส่งผู้โดยสารให้อยู่ในมาตรฐานความปลอดภัยเบื้องต้น (Safety duties and standards)⁴ โดยต้องพิจารณาถึงสิ่งต่อไปนี้

(1) ความเหมาะสมในคุณสมบัติของผู้ขับอูเบอร์ให้ครบถ้วนตามข้อกำหนดของรัฐ

(2) มาตรฐานความปลอดภัยของรถที่นำมาให้บริการ โดยพิจารณาสมรรถนะในความปลอดภัยพื้นฐาน

(3) การจดทะเบียนของรถที่นำมาให้บริการ

(4) รถที่นำมาให้บริการต้องมีประกันภัยที่ครอบคลุมถึงบุคคลที่สาม

(5) ตรวจสอบการบำรุงรักษาและการซ่อมแซมรถที่นำมาให้บริการ

(6) สัญลักษณ์ของอูเบอร์ ที่ผู้ขับต้องแสดงสัญลักษณ์ดังกล่าวขณะที่มีบริการรับส่งผู้โดยสาร

(7) มาตรฐานทั่วไปของรถที่นำมาให้บริการ กรณีผู้โดยสารเป็นผู้บกร่องทางร่างกาย

³ NSE Government. (2017). *Booking Service Providers*. (Online). Available: <https://www.pointtopoint.nsw.gov.au/booking>. [2018, 24 June]

⁴ NSW Government. (2017). *Safety Standards for Vehicles Providing Booked Services*. (Online). Available: <https://www.pointtopoint.nsw.gov.au/safety-standards-vehicles-providing-booked-services>. [2018, 24 June]

4) นิติสัมพันธ์และความรับผิดชอบระหว่างบริษัทอูเบอร์กับผู้ขับอูเบอร์สถานะของผู้ขับอูเบอร์จะเกิดขึ้น เมื่อต้องการสมัครเข้ามาเป็นผู้ขับอูเบอร์ ผู้ขับกดตกลงยอมรับข้อกำหนดและเงื่อนไขที่กำหนดโดยอูเบอร์ซึ่งเป็นข้อกำหนดและเงื่อนไขที่ปรากฏอยู่บนเว็บไซต์ของทางอูเบอร์ทำให้เกิดนิติสัมพันธ์ระหว่างอูเบอร์กับผู้ขับอูเบอร์เท่านั้น แม้ไม่ได้มีการทำสัญญาเป็นลายลักษณ์อักษรก็ตามแต่สัญญาระหว่างอูเบอร์กับผู้ขับอูเบอร์เกิดขึ้นแล้ว ทำให้อูเบอร์กับผู้ขับอูเบอร์เกิดหน้าที่ตามข้อกำหนดในสัญญาและเกิดความรับผิดชอบเมื่อฝ่าฝืนข้อกำหนดตามสัญญา อูเบอร์ในฐานะผู้ให้บริการจองล่วงหน้ามีหน้าที่ในการจัดหาผู้โดยสารที่ทำการจองผ่านแอปพลิเคชันให้แก่ผู้ขับอูเบอร์ผ่านแอปพลิเคชัน และผู้ขับอูเบอร์มีหน้าที่ในการให้ค่าบำเหน็จ (commission) แก่อูเบอร์เพื่อเป็นการตอบแทนการดำเนินการของอูเบอร์ในการจัดหาผู้โดยสารมาให้ โดยกฎหมายของรัฐนิวเซาท์เวลส์ไม่ได้ระบุชัดเจนว่าสัญญาที่อูเบอร์ทำกับผู้ขับอูเบอร์เป็นสัญญาประเภทใด

กรณีเกิดความเสียหายจากการให้บริการรับส่งผู้โดยสาร อูเบอร์ซึ่งมีสถานะเป็นเพียงผู้ให้บริการจองล่วงหน้า ไม่ได้มีส่วนที่จะต้องเข้ามารับผิดชอบร่วมกับผู้ขับอูเบอร์ซึ่งเป็นผู้ให้บริการขนส่งผู้โดยสารประเภทรถรับจ้างส่วนบุคคล เนื่องจากการบริการรับส่งผู้โดยสารหรือการขนส่งไม่รวมถึงการให้บริการจองล่วงหน้า ผู้ขับอูเบอร์เป็นผู้รับผิดชอบในความเสียหายดังกล่าวแต่เพียงผู้เดียว โดยบริษัทประกันภัยจะเป็นผู้รับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นเบื้องต้น เนื่องจากรถที่นำมาให้บริการทุกคันมีข้อกำหนดให้ต้องทำประกันภัยที่ครอบคลุมถึงบุคคลที่สาม

5) นิติสัมพันธ์และความรับผิดชอบระหว่างผู้ขับอูเบอร์กับผู้โดยสาร โดยพิจารณาจากค่านิยามตามบทบัญญัติ Point to Point Transport (Taxis and Hire Vehicles) Act 2016 ตามมาตรา 4 การบริการรับส่งผู้โดยสาร (Passenger Service)

5.1) ตามบทบัญญัตินี้

ผู้โดยสาร (Passenger) ไม่รวมถึงบุคคลที่ถูกจ้างโดยผู้ให้บริการรถโดยสาร หรือ ผู้ให้บริการจองรถ หรือ เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในขณะที่กำลังปฏิบัติหน้าที่

การบริการรับส่งผู้โดยสาร (Passenger Service) หมายถึง การขนส่งผู้โดยสารด้วยพาหนะรถยนต์ (ไม่ใช่รถโดยสารประจำทาง) ภายในหรือบางส่วนภายในรัฐนี้เพื่อได้รับค่าโดยสาร

หมายเหตุ การให้บริการแท็กซี่เป็นส่วนหนึ่งของการบริการรับส่งผู้โดยสารเช่นเดียวกับการให้บริการโดยผู้เช่ารถรับจ้าง

การให้บริการรับส่งผู้โดยสาร (Provide a Passenger Service) หมายถึง การดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับให้บริการรับส่งผู้โดยสาร รวมถึงการให้บริการรถแท็กซี่

5.2) การบริการดังต่อไปนี้ไม่ใช่การบริการผู้โดยสาร

- (1) บริการรถรับส่งสำหรับหมู่บ้าน
- (2) บริการที่จัดไว้ตามเส้นทางประจำที่มีตารางเวลา หรือตามเส้นทางประจำที่มีช่วงเวลาเดินรถ
- (3) บริการที่จัดไว้ตามเส้นทางประจำเดียวหรือหลายเส้นทางที่ผู้โดยสารจะเดินทางไกล ไม่น้อยกว่า 40 กิโลเมตร

5.3) บริการที่ขนส่งโดยพาหนะรถยนต์ที่โดยทั่วไปเดินรถบนพื้นที่ไม่ใช่ถนน หรือ บนถนนที่ไม่ใช่พื้นที่ให้บริการผู้โดยสาร

5.4) กฎหมายเหล่านี้จะระบุให้มีการจัดการขนส่งที่ได้ถูกบังคับโดยกฎหมายว่าด้วยจุดประสงค์ของส่วนนี้หรือไม่ใช่บริการรับส่งผู้โดยสาร

การให้บริการของผู้ขับอุเบอร์ เป็นการให้บริการลักษณะขนส่งผู้โดยสารด้วยพาหนะรถยนต์ส่วนบุคคลโดยมีผลตอบแทนเป็นค่าโดยสาร ถือเป็นบริการรับส่งผู้โดยสาร (Passenger Service) โดยลักษณะการให้บริการอุเบอร์เป็นการให้บริการขนส่งที่ไม่มีเส้นทางประจำที่ถูกกำหนดไว้ล่วงหน้าอย่างเช่นรถโดยสารประจำทางในการรับส่งผู้โดยสาร แต่เป็นบริการรับส่งผู้โดยสารจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งตามเส้นทางที่ผู้โดยสารเลือกและตามเวลาที่ผู้โดยสารต้องการ ถือเป็นบริการประเภทบริการขนส่งแบบจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง (Point to Point Transport Services) เป็นการให้บริการขนส่งที่อยู่ภายใต้บทบัญญัติ Point To Point Transport (Taxis And Hire Vehicles) Act 2016 ซึ่งการให้บริการขนส่งดังกล่าวตามกฎหมายประเทศออสเตรเลีย รัฐนิวเซาท์เวลส์ ไม่ถือว่าเป็นการบริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ (Public Passenger Service) เนื่องจากตามบทบัญญัติ Passenger Transport Act 1990 ได้กำหนดนิยาม การบริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ หมายถึงการรับขนคนโดยสาร โดยมีค่าโดยสารหรือค่าตอบแทนอย่างอื่น (ที่นอกเหนือจากบริการผู้โดยสารภายใต้บทบัญญัติ Point to Point Transport (Taxis and Hire Vehicles) Act 2016) โดยพาหนะที่นำมาให้บริการแก่ผู้โดยสารสาธารณะ (Public Passenger Vehicle) หมายถึง รถโดยสารประจำทางสาธารณะ หรือ เรือข้ามฟากที่ให้บริการผู้โดยสารเป็นการทั่วไป หรือพาหนะที่ถูกประกาศโดยกฎหมายตามมาตรา 6 ของบทบัญญัติ Passenger Transport Act 1990 ให้เป็นพาหนะโดยสารสาธารณะ เช่น พาหนะที่ใช้สำหรับรับขนคนโดยสารสำหรับรับจ้าง หรือใช้สำหรับการค้าหรือธุรกิจใด เป็นต้น

บทบัญญัติ Point to Point Transport (Taxis and Hire Vehicles) Act 2016 ได้ให้นิยามถึงพาหนะที่นำมาให้บริการรับส่งผู้โดยสาร 2 ประเภท ประเภทแรกคือ แท็กซี่ ประเภทที่สองคือ รถรับจ้าง ตามมาตราที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

1) มาตรา 5 ตามบทบัญญัตินี้

แท็กซี่ (Taxi) หมายถึง พาหนะรถยนต์ที่ใช้ในการให้บริการแท็กซี่

การบริการรถแท็กซี่ (Taxi Service) หมายถึง การบริการรับส่งผู้โดยสารที่ขนส่งโดยพาหนะรถยนต์ด้วยการ

(1) ตระเวนหรือจอดรอรับจ้างตามถนนหรือพื้นที่ที่เชื่อมต่อกับถนน หรือ

(2) เป็นผู้มีอำนาจตามพระราชบัญญัตินี้ ตระเวนหรือจอดรอ บนถนนหรือในพื้นที่ที่เชื่อมต่อกับถนน (ไม่ว่าพาหนะรถยนต์จะได้รับการว่าจ้าง โดยวิธีอื่นเพื่อวัตถุประสงค์ในการให้บริการรับส่งผู้โดยสารหรือไม่)

การบริการรถแท็กซี่ หมายความว่า การดำเนินการในกิจการของธุรกิจ

(1) อำนาจความสะดวกในการให้บริการรถแท็กซี่ หรือ

(2) การให้บริการรถแท็กซี่

(3) บุคคลใดอำนวยความสะดวกให้บริการรถแท็กซี่ หากบุคคลนั้นเกี่ยวข้องกับ การดำเนินธุรกิจในการจัดให้คนหนึ่งคนหรือมากกว่าได้รับบริการต่อไปนี้ สำหรับรถแท็กซี่ที่ ดำเนินการภายใต้ชื่อร่วมกันและมีเครื่องหมายหรือทาสีในรูปแบบเดียวกัน:

ก. การประสานงานของการให้บริการรถแท็กซี่

ข. การจัดให้, การประสานงานหรือการตรวจสอบของสิ่งอำนวยความสะดวกด้านปลอดภัยสำหรับรถแท็กซี่

ค. การตั้งค่าของค่าโดยสารที่อาจถูกเรียกเก็บเงินสำหรับการให้บริการรถแท็กซี่

หมายเหตุ ค่าโดยสารที่กำหนดโดยผู้อำนวยความสะดวกในการให้บริการรถแท็กซี่ไม่สามารถขัดแย้งกับคำสั่งค่าโดยสาร (ดูมาตรา 76)

ง. การประสานงานหรือการจัดหาระบบการจัดการความปลอดภัยสำหรับการให้บริการรถแท็กซี่

(4) กฎระเบียบนี้อาจกำหนดให้

ก. คนที่ประกอบธุรกิจตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับสำหรับวัตถุประสงค์ของส่วนนี้เป็นหรือไม่ เป็นผู้ให้บริการในการให้บริการรถแท็กซี่หรือ

ข. การให้บริการขนส่งใดๆ ที่กำหนดโดยกฎระเบียบ เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของมาตรานี้หรือไม่ ให้บริการรถแท็กซี่

2) มาตรา 6 รถรับจ้าง (Hire Vehicles) ตามกฎหมายนี้ หมายถึง พาหนะรถยนต์ที่ใช้ในการให้บริการรับส่งผู้โดยสารที่ไม่ใช่บริการรถแท็กซี่

พาหนะที่นำมาให้บริการของผู้ขับอุเบอร์ คือ รถยนต์ส่วนบุคคล (Private Vehicle) ซึ่งเป็นรถส่วนตัวของผู้ขับอุเบอร์ที่นำมาเองเพื่อรับจ้างในการบริการขนส่ง เป็นไปตามคำนิยามของรถรับจ้างตามกฎหมายนี้ แต่ก่อนที่ผู้ขับอุเบอร์จะสามารถนำรถยนต์ส่วนบุคคลของตนมาให้บริการได้นั้น ผู้ขับจะต้องลงทะเบียนรถที่นำมาให้บริการในประเภทรถยนต์ที่ใช้สำหรับธุรกิจ จากนั้นผู้ขับมีหน้าที่ในการจัดเตรียมรถยนต์ที่จะนำมาให้บริการให้เป็นไปตามข้อกำหนดต่างๆ ตามที่รัฐกำหนด เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย รวมถึงประกันภัยของรถต้องเป็นประเภทที่ความคุ้มครองครอบคลุมถึงบุคคลที่สาม

ผู้ขับอุเบอร์ ถือเป็นผู้ให้บริการรับส่งผู้โดยสารทำให้ตกอยู่ภายใต้ข้อกำหนดตามบทบัญญัติ Point to Point Transport (Taxis and Hire Vehicles) Act 2016 ประกอบกับบทบัญญัติ Point to Point Transport (Taxis and Hire Vehicles) Regulation 2017 ซึ่งกำหนดถึงหน้าที่ของผู้ให้บริการดังกล่าวว่าต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดต่อผู้โดยสาร หน้าที่ของผู้โดยสารที่ต้องปฏิบัติตามต่อผู้ให้บริการและความผิดรับการฝ่าฝืนหน้าที่ ผู้ขับที่ต้องการเข้าร่วมเป็นพาร์ทเนอร์กับอุเบอร์ ต้องได้รับใบอนุญาตขนส่งผู้โดยสาร Passenger Transport Licence Code (PTLC) ซึ่งเป็นกฎบังคับใหม่สำหรับผู้ขับอุเบอร์ที่ใช้แทนใบอนุญาตขับรับจ้างส่วนบุคคล Private Hire Vehicle (PHV) Driver Authority (DA) และต้องได้รับการตรวจสอบประวัติการขับรถในรัฐนิวเซาท์เวลส์จาก RMS (Road and Maritime Service) เป็นหน่วยงานที่ควบคุมการออกใบอนุญาตต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของรัฐนิวเซาท์เวลส์⁵

ในส่วนของนิยามพันธะระหว่างผู้ขับอุเบอร์กับผู้โดยสารนั้น แม้ว่าการบริการของผู้ขับอุเบอร์ในการรับผู้โดยสารจากสถานที่หนึ่ง ไปยังอีกที่หนึ่ง โดยมีค่าโดยสารเป็นผลตอบแทน ซึ่งถือเป็นการบริการรับส่งผู้โดยสารที่มีลักษณะคล้ายกับการรับขนคนโดยสารที่อยู่ภายใต้บทบัญญัติ Passenger Transport Act 1990 ที่บัญญัติเกี่ยวกับการบริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะก็ตาม แต่เมื่อพิจารณาการให้บริการดังกล่าวแล้วพบว่า เส้นทางในการเดินทางถูกกำหนดโดยผู้โดยสาร ตั้งแต่จุดที่ผู้ขับอุเบอร์มารับผู้โดยสาร จุดหมายปลายทางที่ผู้โดยสารต้องการเดินทาง คือที่ใด ไม่ได้มีเส้นทางประจำที่ถูกกำหนดไว้ล่วงหน้าเช่นรถโดยสารประจำทาง ซึ่งเป็นบริการขนส่งสาธารณะที่อยู่ภายใต้บทบัญญัตินี้ดังกล่าว ดังนั้นการให้บริการขนส่งของผู้ขับอุเบอร์จึงไม่ใช่การบริการขนส่งสาธารณะและไม่ใช่การรับขนคนโดยสาร แต่เป็นเพียงบริการขนส่งแบบจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง (Point to Point Transport Services) เป็นการให้บริการขนส่งที่อยู่ภายใต้บทบัญญัติ Point to Point Transport (Taxis and Hire Vehicles) Act 2016 เช่นเดียวกับ บริการรถแท็กซี่ บริการ

⁵ Uber Technologies Inc. (2016). *Becoming Authorized*. (Online). Available: <https://www.uber.com/en-AU/drive/newcastle/get-a-license/>. [2017, 24 June]

รถรับจ้าง กรณีของความรับผิดของผู้ขับอุเบอร์ในกรณีเกิดความเสียหายขึ้นรับผิดเช่นเดียวกับผู้ขับรถแท็กซี่และผู้ขับรถรับจ้าง เนื่องจากผู้ขับอุเบอร์เป็นผู้ให้บริการจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดเช่นกัน โดยในบทบัญญัติ Point to Point Transport (Taxis and Hire Vehicles) Act 2016 ยังไม่มีการบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะ แต่เมื่อพิจารณาจากคำพิพากษาศาลฎีกาของรัฐนิวเซาท์เวลส์พบว่า เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นจากอุบัติเหตุรถยนต์ในการให้บริการรถแท็กซี่ ความรับผิดและการเยียวยาความเสียหายเป็นไปตามบทบัญญัติ Motor Accidents Compensation Act 1999⁶

3.1.2 สหภาพยุโรป

การให้บริการรถยนต์รับจ้าง ผ่านเครือข่าย เป็นการให้บริการรูปแบบใหม่ในระบบเศรษฐกิจการแบ่งปัน ที่ยังไม่มีกฎหมายของประเทศใดให้การรับรองการให้บริการประเภทนี้จากการดำเนินการของอุเบอร์แบบไร้สถานะ เป็นการดำเนินธุรกิจที่อาศัยช่องว่างของกฎหมายทุกประเทศ จึงก่อให้เกิดปัญหาในทุกประเทศที่มีการให้บริการ รวมถึงสหภาพยุโรป ซึ่งแต่ละประเทศสมาชิกมีการแสดงออกต่อเรื่องดังกล่าวแตกต่างกันไป ซึ่งบางประเทศสมาชิกยังไม่ได้กำหนดสถานะของอุเบอร์ รวมถึงการอนุญาตให้ดำเนินการได้ และไม่อนุญาตให้ดำเนินการ รายละเอียดดังนี้

3.1.2.1 ประเทศรัฐสมาชิกที่ห้ามไม่ให้อุเบอร์ดำเนินการ ได้แก่ กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ ประเทศอิตาลี ประเทศเนเธอร์แลนด์ ประเทศฝรั่งเศส โดยเห็นว่าการดำเนินการบริการของอุเบอร์ไม่เหมาะสม และไม่มีมาตรการที่ดีและเพียงพอในการรับมือกับปัญหาอาชญากรรม และไม่มีการตรวจสอบประวัติของผู้ขับอุเบอร์ ก่อให้เกิดปัญหาการฟ้องร้องเกี่ยวกับการให้บริการ

3.1.2.2 ประเทศรัฐสมาชิกที่อนุญาตให้อูเบอร์ดำเนินการ โดยชอบด้วยกฎหมาย ได้แก่ ประเทศสเปน ประเทศโปแลนด์ เนื่องจากเป็นประเทศที่ประสบปัญหาจำนวนรถแท็กซี่ที่ให้บริการไม่เพียงพอต่อความต้องการของนักท่องเที่ยว ซึ่งเห็นว่าการดำเนินการของอุเบอร์ เป็นการให้บริการรูปแบบใหม่ที่ประชาชนผู้ใช้บริการต้องการและอำนวยความสะดวกสบายให้แก่ผู้ใช้บริการมากขึ้น จึงให้อูเบอร์ดำเนินการถูกต้องตามกฎหมาย โดยบางประเทศรัฐสมาชิกมีการออกกฎหมายใหม่เพื่อรองรับการให้บริการอุเบอร์ บางรัฐสมาชิกแก้ไขบทบัญญัติเดิมเพื่อรองรับการบริการดังกล่าว และบางรัฐสมาชิกพิจารณาการให้บริการของอุเบอร์เสมือนกับรถแท็กซี่ เช่น บริษัทอุเบอร์ที่ประกอบธุรกิจในประเทศสเปน ครั้งตอนดำเนินธุรกิจถูกประท้วงโดยองค์กรแท็กซี่มาดริด ในประเด็นของการประกอบอาชีพสร้างการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรม จนศาลได้มีคำพิพากษาให้อูเบอร์ยุติการดำเนินธุรกิจในประเทศสเปน ซึ่งได้พิจารณาว่าอุเบอร์ขาดอำนาจ

⁶ New South Wales Supreme Court, SC 20384/2005.

ในการบริหารเพื่อให้การทำงานนั้นให้ลุล่วง และถือว่าการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรมโดยให้ระงับการดำเนินงานในสเปน จนกระทั่งได้เริ่มดำเนินธุรกิจอีกครั้ง โดยให้บริการได้เฉพาะผู้ขับอุเบอร์ที่ได้รับอนุญาตจากรัฐเท่านั้น

คำพิพากษาศาลยุติธรรมสหภาพยุโรป

การตีความของศาลยุติธรรมสหภาพยุโรป ตีความการดำเนินการของอุเบอร์เป็นการให้บริการ โดยสื่อกลางที่จะเชื่อมโยงผ่านแอปพลิเคชันบนโทรศัพท์มือถือสมาร์ตโฟนระหว่างผู้ขับขี่กับผู้โดยสารถือเป็นการให้บริการด้านการขนส่งหรือไม่ ในประเด็นดังกล่าว ซึ่งพิจารณาแล้วเห็นว่า การให้บริการอุเบอร์เป็นตัวกลางระหว่าง ผู้ขับขี่ที่เป็นเพียงผู้ที่นำรถยนต์ของตนเองมาให้บริการไม่ใช่ผู้ขับขี่มืออาชีพ กับบุคคลที่มีความต้องการเดินทางในเมืองนั้น โดยหลักการถือเป็นการบริการเป็นตัวกลางในการเชื่อมต่อที่ทำให้เกิดการบริการขนส่งโดยสาร ถือเป็นการให้บริการที่แยกเป็นอีกส่วนจากการบริการขนส่งผู้โดยสาร เนื่องจากคำว่า การขนส่งคนหรือสิ่งของจากสถานที่หนึ่งไปอีกที่หนึ่งโดยพาหนะ

ศาลพิจารณาตามข้อเท็จจริงในการดำเนินงานของอุเบอร์ ว่าไม่อาจเป็นเพียงสื่อกลางระหว่างผู้ขับขี่และผู้โดยสาร เนื่องจากข้อเท็จจริงในการดำเนินการเห็นได้ว่า อุเบอร์ควบคุมหลายส่วนของบริการขนส่งตามคำขอ ดังนี้

- 1) หากผู้ขับอุเบอร์ไม่มีแอปพลิเคชันก็ไม่สามารถให้บริการขนส่งได้
- 2) หากผู้ใช้บริการไม่มีแอปพลิเคชันอุเบอร์ก็ไม่สามารถใช้บริการจากคนขับเหล่านั้นได้
- 3) อุเบอร์มีส่วนสำคัญของเงื่อนไขในการกำหนดราคาที่ดีกว่ากฎหมายกำหนด
- 4) อุเบอร์เป็นผู้ได้ค่าคอมมิชชั่นในการดำเนินการเป็นสื่อกลางจากผู้โดยสาร แล้วจ่ายส่วนที่เหลือหลังจากหักค่าคอมมิชชั่นให้แก่ผู้ขับ
- 5) อุเบอร์เข้ามามีส่วนร่วมในการควบคุมคุณภาพของรถยนต์ ผู้ขับอุเบอร์และพฤติกรรมต่างๆของอุเบอร์บางคนถูกจำกัดไม่ให้อาจขับอุเบอร์ได้

ศาลยุติธรรมสหภาพยุโรป ประมวลว่า บริการของอุเบอร์เทียบเท่าการจัดการและบริหารระบบทั้งหมดของการขนส่งในเมืองตามคำขอแพลตฟอร์มอิเล็กทรอนิกส์ของอุเบอร์ถึงแม้จะเป็นนวัตกรรมแต่อยู่ในขอบเขตการขนส่ง ดังนั้น อุเบอร์จึงสามารถถูกกำหนดให้ต้องได้รับใบอนุญาตหรือการอนุญาตภายใต้กฎหมายภายในประเทศ จากการพิจารณาจะเห็นได้ว่าการให้บริการเป็นตัวกลางของอุเบอร์ ถือได้ว่าเป็นส่วนสำคัญในการบริการด้านการขนส่ง และส่งผลให้อุเบอร์ไม่ถูกจำแนกให้เป็นผู้ให้บริการข้อมูลผ่านทางเทคโนโลยีต่อสังคม ซึ่งได้พิจารณาให้อยู่ในการบริการด้านการขนส่ง

จากการพิจารณาของศาลที่กำหนดการให้บริการอูเบอร์เป็นการบริการด้านการขนส่ง ส่งผลต่อนิยามคำว่า “การให้บริการด้านการขนส่ง” ซึ่งจะเห็นได้ว่าการพิจารณาว่าการบริการใดเป็นการบริการด้านการขนส่งหรือไม่ ไม่ได้พิจารณาเฉพาะกระบวนการขนส่งในตัวเองเพียงอย่างเดียวเท่านั้น แต่หมายความรวมถึงการบริการใดๆ ที่มีส่วนสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการย้ายคนหรือสิ่งของจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกสถานที่หนึ่งด้วยยานพาหนะ ด้วยเหตุที่ว่า การให้บริการเป็นตัวกลางได้รับการตีความให้ถือเป็นการให้บริการด้านการขนส่ง ดังนั้น การให้บริการของอูเบอร์จึงไม่สามารถอ้างตามมาตรา 56 แห่ง Treaty On The Functioning Of The European Union (TFEU)⁷ ในการเคลื่อนย้ายเสรีด้านการบริการ ที่จะอนุญาตให้ผู้ประกอบการสามารถดำเนินธุรกิจด้านการบริการได้อย่างเสรี และผู้บริโภคมีเสรีภาพที่จะเลือกใช้บริการต่างๆ ตามความพึงพอใจ แต่การให้บริการอูเบอร์ต้องอยู่ภายใต้หมวดหมู่ของการขนส่งแทน ถึงถูกจำกัดหน้าที่ตามกฎหมายเกี่ยวกับเสรีภาพในการให้บริการขนส่ง กล่าวอีกนัยหนึ่งคือการบริการของอูเบอร์นั้นเป็นตัวกลางผ่านแอปพลิเคชัน ในการเชื่อมต่อระหว่าง ผู้ขับรถที่ไม่ใช่มืออาชีพโดยผู้รถของตัวเอง กับผู้ที่ต้องการเดินทางในเมือง ถือว่าเกี่ยวข้องกับการบริการขนส่ง เพราะฉะนั้นจึงถือเป็นการให้บริการด้านการขนส่ง ตามมาตรา 58(1) TFEU ผลการพิจารณาของศาลทำให้สหภาพยุโรปประกาศใช้กําเกณฑ์ต่างๆ เกี่ยวกับการขนส่งให้อยู่ภายใต้นโยบายการขนส่งทั่วไป รัฐสมาชิกมีอำนาจในการควบคุมดูแลหรือกำหนดเงื่อนไขสำหรับการให้บริการแต่ให้อยู่ภายใต้กฎทั่วไปของ TFEU ของสหภาพยุโรป ดังนั้น รัฐสมาชิกในสหภาพยุโรป ต่างเห็นพ้องต้องกันว่าอูเบอร์เป็นบริษัทแท็กซี่ ซึ่งมีการขนส่งโดยสาร และจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายด้านคมนาคมของสหภาพยุโรป

ผลสรุปจากการคำพิพากษาของศาลยุติธรรมแห่งสหภาพยุโรป ซึ่งได้มีการพิจารณาจากการดำเนินงานของอูเบอร์ว่ามีลักษณะเป็นตัวกลางที่ได้มีการทำสัญญาหรือทำการเชื่อมต่อระหว่างคนขับอูเบอร์กับผู้ให้บริการโดยสาร และหากไม่มีแอปพลิเคชันดังกล่าวก็จะไม่มีการให้บริการที่เรียกว่าอูเบอร์ขึ้นศาลจึงได้กำหนดสถานะของอูเบอร์เป็นการบริการขนส่งหรือบริษัทขนส่งทั่วไป ในส่วนของความเกี่ยวข้องและความรับผิดชอบของบุคคลที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการให้บริการที่มี

⁷ Treaty on the Functioning of the European Union (TFEU). Article 56.

“Within the framework of the provisions set out below, restrictions on freedom to provide services within the Union shall be prohibited in respect of nationals of Member States who are established in a Member State other than that of the person for whom the services are intended.

The European Parliament and the Council, acting in accordance with the ordinary legislative procedure, may extend the provisions of the Chapter to nationals of a third country who provide services and who are established within the Union.”

แอปพลิเคชันเป็นตัวกลางในการให้บริการการขนส่งอูเบอร์ ซึ่งเป็นการที่ได้มีการนำผู้ขับขี่ซึ่งไม่ได้มีความสามารถและมีคุณสมบัติเฉพาะ ในการขับรถรับจ้างสาธารณะ เป็นเพียงแต่การนำรถของตนเองมาให้บริการกับผู้ที่ต้องการใช้บริการ ไม่มีกฎหมายหรือบทบัญญัติที่เกี่ยวกับการขนส่งทางบกหรือกฎหมายเฉพาะของสหภาพยุโรป ได้กล่าวถึงอย่างชัดเจน มีเพียงบทบัญญัติของสหภาพยุโรปในการกำหนดเกี่ยวกับการขนส่งเป็นลักษณะของการบัญญัติเป็นการทั่วไป ซึ่งจะมีเพียงการบัญญัติถึงสิทธิของผู้โดยสารเมื่อถูกปฏิเสธหรือเอได้รับบริการล่าช้าในการขนส่งทางอากาศทางรถไฟ ทางเรือและการขนส่งประจำทางเท่านั้น เหตุผลที่ไม่ได้มีการบัญญัติถึงสิทธิของผู้โดยสารสำหรับการขนส่งทางบก เนื่องจากการขนส่งทางบกเป็นธุรกิจที่เปิดให้บริการภายในประเทศรัฐสมาชิก ซึ่งแต่ละประเทศสมาชิกต้องบัญญัติกฎหมายขึ้นมาเอง เพราะรัฐสมาชิกมีอำนาจที่จะกำหนดบทบัญญัติและเงื่อนไขขึ้นมาเอง ศาลยุติธรรมสหภาพยุโรปเพียงแค่กำหนดมาตรฐานขั้นต่ำ ในเกณฑ์ให้อยู่ภายใต้ของ TFEU ของสหภาพยุโรปเท่านั้น ซึ่งศาลสหภาพยุโรปไม่มีอำนาจที่จะเข้าไปกำหนดควบคุมดูแลการให้บริการขนส่งภายในประเทศ ซึ่งเป็นอำนาจของประเทศรัฐสมาชิก แต่จากการพิจารณาของศาลสหภาพยุโรป ส่งผลให้ประเทศรัฐสมาชิกเข้ามาจัดระเบียบอูเบอร์ให้เข้ากับกฎหมายจราจรของประเทศตนเอง โดยอาจมีการบัญญัติกฎหมายเฉพาะออกมาควบคุมดูแลอูเบอร์ได้มากขึ้น เช่น การที่ผู้ขับอูเบอร์ต้องมีใบอนุญาตในการขับรถเป็นการเฉพาะ การชำระค่าใบอนุญาตในการให้บริการแท็กซี่ที่มีราคาสูงเหมือนแท็กซี่อื่นทั่วไป รวมถึงการชำระค่าภาษีและค่าธรรมเนียมตามแบบการให้บริการแท็กซี่ทั่วไป ซึ่งแต่เดิมการดำเนินธุรกิจของอูเบอร์ปฏิบัติตามกฎหมายควบคุมผู้ให้บริการเทคโนโลยีดิจิทัล ทำให้สามารถเสนอกการให้บริการในอัตราค่าโดยสารที่ต่ำกว่ารถแท็กซี่⁸

3.1.3 ประเทศสหรัฐอเมริกา (รัฐแคลิฟอร์เนีย)

การให้บริการอูเบอร์เกิดขึ้นที่เมืองซานฟรานซิสโก รัฐแคลิฟอร์เนีย ประเทศสหรัฐอเมริกา และปัจจุบันเมืองซานฟรานซิสโกยังเป็นที่ตั้งของสำนักใหญ่บริษัทอูเบอร์ แต่ถึงแม้ว่าประเทศสหรัฐอเมริกาจะเป็นต้นกำเนิดของอูเบอร์ แต่เนื่องจากรูปแบบการดำเนินธุรกิจ เป็นการดำเนินธุรกิจแบบใหม่ที่นำเทคโนโลยีมาเป็นตัวกลางในการให้บริการ จึงทำให้เกิดกฎหมาย ทำให้แต่ละรัฐในประเทศสหรัฐอเมริกามีปฏิกิริยาต่อการดำเนินธุรกิจของอูเบอร์ที่แตกต่างกันไป บางรัฐห้ามมิให้อูเบอร์ในการบริการ แต่บางรัฐอนุญาตให้อูเบอร์ให้บริการได้โดยชอบด้วยกฎหมาย เช่น รัฐที่อนุญาตให้อูเบอร์สามารถดำเนินการ โดยชอบด้วยกฎหมาย คือ เมืองมิลวอกี ซึ่งเป็นเมืองที่ใหญ่ที่สุดใน รัฐวิสคอนซิน ประเทศสหรัฐอเมริกา ที่ร่างกฎหมายโดยอนุญาตให้ บริการรถร่วมเดินทาง

⁸ อัจฉริยา ดันวิรานนท์. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 1. หน้า 118.

เช่นอูเบอร์เข้ามาดำเนินการภายใต้กฎหมายและการควบคุมของรัฐ โดยรัฐได้เข้ามาตรวจสอบประวัติผู้ขับขี่ และความเป็นมา ตรวจสอบยานพาหนะที่นำมาให้บริการ และข้อกำหนดประกันภัย รัฐต้องการให้บุคคลที่สามได้รับการดูแลอย่างเหมาะสม จากยานพาหนะที่ได้นำมาให้บริการ โดยข้อมูลทุกอย่างต้องปรากฏอยู่ในรายงานของบริษัท หรือรัฐที่ต่อต้านการให้บริการของอูเบอร์ คือ รัฐอลาสก้า Alaska และ รัฐออริกอน Oregon ซึ่งรัฐออริกอนได้กำหนดกฎหมายให้ผู้ขับขี่อูเบอร์ต้องมีใบอนุญาตเสมอ และหากการดำเนินธุรกิจของอูเบอร์โดยผู้ขับขี่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ของรัฐออริกอนจะทำให้ไม่มีการคุ้มครองของการประกันภัย และอาจทำให้ผู้โดยสารมีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุ และมองว่าการดำเนินธุรกิจของอูเบอร์เป็นการให้บริการที่ขาดความรับผิดชอบ ต่อสังคม ส่งผลต่อความปลอดภัยสาธารณะ รัฐบางรัฐต้องปกป้องประชาชนผู้บริโภค การแข่งขัน การประกอบอาชีพที่ไม่เป็นธรรมต่อผู้ขับขี่แท็กซี่ และไม่มีมาตรการที่เพียงพอต่อการแก้ไขปัญหาอาชญากรรมที่เกิดขึ้นจากการให้บริการอูเบอร์ รวมถึงการไม่มีมาตรการตรวจสอบประวัติผู้ขับขี่อูเบอร์ที่มากเพียงพอ⁹

3.1.3.1 รัฐแคลิฟอร์เนีย (California) ในครั้งแรกรัฐมีการต่อต้านการดำเนินธุรกิจของอูเบอร์ โดยมีการแจ้งให้บริษัทอูเบอร์ปิดกิจการและหากยังมีการดำเนินธุรกิจอยู่ จะต้องเสียค่าปรับ 20,000 ดอลลาร์สหรัฐ สำหรับการดำเนินธุรกิจที่ฝ่าฝืนกฎหมาย เนื่องจากรัฐมองว่าการให้บริการของอูเบอร์เป็นการให้บริการลักษณะแท็กซี่ที่ไม่ได้รับอนุญาต แต่ในปัจจุบัน คณะกรรมการสาธารณูปโภคของรัฐแคลิฟอร์เนีย (CPUC: California Public Utilities Commission) ได้มีมติเป็นเอกฉันท์ในข้อตกลง เพื่อจัดประเภทการให้บริการร่วมเดินทางเป็นการให้บริการประเภทใหม่ขึ้นมา เรียกว่า Transportation Network Company หรือ บริษัทเครือข่ายคมนาคม ซึ่งได้ออกกฎหมายมาควบคุมดูแลการให้บริการรถร่วมเดินทาง และอนุญาตให้การให้บริการรถร่วมเดินทางสามารถดำเนินการโดยชอบด้วยกฎหมาย และยังมีอีกหลายรัฐในประเทศสหรัฐอเมริกาที่ยอมรับให้อูเบอร์สามารถดำเนินการได้โดยถูกต้องตามกฎหมายโดยออกกฎหมายในรัฐเปลี่ยนไปในทางที่เห็นด้วยสำหรับการให้บริการรถร่วมเดินทาง เช่น รัฐนิวยอร์ก รัฐเวอร์จิเนีย รัฐเพนซิลวาเนีย เป็นต้น

เหตุผลของแต่ละรัฐที่มีแนวโน้มแสดงออกมาในทางที่เห็นด้วยในการให้บริการรถร่วมเดินทาง เนื่องจากรัฐมองว่าการให้บริการรถร่วมเดินทางเป็นที่ยอมรับ เป็นประโยชน์ต่อสังคม และเป็นประโยชน์ต่อผู้บริโภคที่จะได้รับการให้บริการทางขนส่งที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นกว่าเดิม แต่รัฐยังคงคำนึงถึงความปลอดภัยสาธารณะเป็นประเด็นสำคัญ รัฐจึงต้องการให้บริการรถร่วมเดินทางดำเนินการภายใต้กฎหมายของบริษัทแท็กซี่การให้บริการสาธารณะ เพื่อที่

⁹ อัจฉริยา ตันวิรานนท์. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 1. หน้า 123.

จะสามารถคุ้มครองผู้โดยสารผู้ขับอุเบอร์และผู้แข่งขัน จึงเห็นได้ว่าการให้บริการดังกล่าวไม่ใช่สิ่งไม่ดีที่บางรัฐควรสนับสนุนอุเบอร์ โดยมีการเรียกธุรกิจการให้บริการรับส่งโดยสารบุคคลเช่นนี้ว่า Transportation Network Company หรือ Mobility Service Providers) หรือบริษัทเครือข่ายคมนาคม ซึ่งการเรียกชื่อในการให้บริการ การให้คำนิยาม รวมถึงกฎเกณฑ์การบังคับควบคุมการให้บริการดังกล่าว เป็นไปตามกฎหมายภายในของแต่ละรัฐ รัฐแคลิฟอร์เนีย เป็นรัฐที่มีการกำหนดคำนิยามของการให้บริการรูปแบบที่อาศัยแอปพลิเคชัน อำนวยความสะดวกในการติดต่อสื่อสารกันระหว่างผู้ขนส่งกับผู้โดยสาร ในปี 2556 โดยคณะกรรมการสาธารณสุขปโภคของรัฐแคลิฟอร์เนีย ที่เป็นผู้รับผิดชอบดูแลในสาธารณสุขปโภคที่ดำเนินการโดยเอกชน การบริการขนส่งภายในรัฐแคลิฟอร์เนีย ประเภทบริษัทเครือข่ายคมนาคม ซึ่งได้มีการออกกฎเกณฑ์ใช้บังคับควบคุมบริษัท เครือข่ายคมนาคมที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชัน เมื่อวันที่ 19 กันยายน 2556 เหตุผลในการออกกฎเกณฑ์ดังกล่าวเพื่อให้ประชาชนชาวรัฐแคลิฟอร์เนีย ที่เป็นผู้ใช้บริการมีความมั่นใจในเรื่องความปลอดภัยสาธารณะ แม้รูปแบบการดำเนินธุรกิจการให้บริการขนส่งจะมีการเปลี่ยนแปลงไป เป็นการนำเอาแอปพลิเคชันมาใช้เป็นสื่อกลางในการเชื่อมต่อระหว่างผู้โดยสารกับผู้ให้บริการ โดยการนำรถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งไม่ใช่รถยนต์พาณิชย์มาให้บริการ โดยเป็นรูปแบบใหม่ของการให้บริการขนส่งก็ตาม แต่ความปลอดภัยสาธารณะไม่ได้ลดน้อยลงเลย

ทั้งนี้ ถึงแม้ว่ากรรมการสาธารณสุขปโภคของรัฐแคลิฟอร์เนียเป็นองค์กรที่มุ่งเน้นถึงความปลอดภัยสาธารณะเป็นหลัก แต่ทางองค์กรก็ได้มีบทบาทกฎหมายอยู่เสมอ เพื่อให้มั่นใจได้ว่ากฎหมายที่บังคับใช้อยู่สะท้อนถึงเทคโนโลยีและรูปแบบธุรกิจที่ก้าวหน้าไป และเพื่อให้เป็นที่แน่ชัดว่ากฎหมายต่างๆ ที่บังคับใช้อยู่นั้นมีไว้เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดียิ่งขึ้นของชาวรัฐแคลิฟอร์เนีย คณะกรรมการสาธารณสุขปโภคของรัฐแคลิฟอร์เนียเห็นด้วยกับแนวคิดของผู้ประกอบการที่ว่า การบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชัน เป็นการเพิ่มทางเลือกให้แก่ผู้โดยสาร ทำให้ผู้โดยสารได้รับการให้บริการการขนส่งที่ดีมีคุณภาพมากขึ้น สามารถเข้าถึงการขนส่งด้วยความสะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น ลดจำนวนยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทางทำให้การจราจรติดขัดลดลงด้วย ด้วยเหตุผลดังกล่าวคณะกรรมการสาธารณสุขปโภคของรัฐแคลิฟอร์เนียจึงได้พิจารณาบทบาทและออกกฎหมายเพื่อควบคุมการให้บริการขนส่งโดยสารผ่านแอปพลิเคชัน

3.1.3.2 สถานะของอุเบอร์ในรัฐแคลิฟอร์เนีย

จากการพิจารณาของคณะกรรมการสาธารณสุขปโภคของรัฐแคลิฟอร์เนีย กำหนดให้การดำเนินการของอุเบอร์ที่จัดให้มีการให้บริการขนส่งที่จัดเตรียมไว้ล่วงหน้า โดยผ่านแอปพลิเคชันอุเบอร์เป็นสื่อกลางในการติดต่อระหว่างผู้ขับอุเบอร์กับผู้โดยสาร โดยเรียกธุรกิจ

รูปแบบดังกล่าวว่า บริษัท เครือข่ายคมนาคม หรือ TNCs (Transportation Network Company) ตรงกับนิยามตามบทบัญญัติ The California Public Utilities ตามมาตรา 5431 (C) กล่าวว่า

บริษัทเครือข่ายคมนาคม หมายถึง องค์กรซึ่งรวมถึง แต่ไม่จำกัดเพียง บริษัท บริษัทจำกัด ห้างหุ้นส่วน เจ้าของแต่ผู้เดียว หรือนิติบุคคลอื่นใดที่ดำเนินงานในรัฐแคลิฟอร์เนีย ดำเนินการจัดให้มีการให้บริการขนส่งที่จัดเตรียมไว้ล่วงหน้าเพื่อให้ได้รับบำเหน็จ โดยใช้ แอปพลิเคชัน หรือแพลตฟอร์มออนไลน์ ในการติดต่อระหว่างผู้โดยสารกับผู้ที่ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการให้บริการ¹⁰

บริษัทเครือข่ายคมนาคม ตามความหมาย ของมาตรา 5431 โดยพิจารณาได้ หมายถึง บริษัทที่ประกอบธุรกิจขนส่งโดยสารที่จะต้องใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ในการให้บริการขนส่งเท่านั้น และตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกาไม่ถือเป็นการให้บริการรถโดยสารสาธารณะหรือรถยนต์พาณิชย์แต่อย่างใด และในส่วนของวิธีการเรียกรับผู้โดยสารจะต้องเรียกโดยการส่งคำร้องขอใช้บริการผ่านแอปพลิเคชัน ในมือถือเท่านั้น และผู้ขับอุเบอร์ไม่สามารถที่จะรับผู้โดยสารที่เรียกใช้บริการตามท้องถนนได้ การให้บริการแบบบริษัทเครือข่ายคมนาคมหรือการให้บริการรถยนต์ร่วมเดินทางจึงไม่ใช่รถยนต์ประเภทที่ผู้ขับสามารถจับจี้โดยทั่วไปบนท้องถนนเพื่อคอยรับผู้โดยสารที่รอเรียกรถได้อย่างรถแท็กซี่ ซึ่งเป็นข้อแตกต่างที่ทำให้กฎหมายสหรัฐอเมริกานับว่า บริษัทเครือข่ายคมนาคมแตกต่างไปจากระบบขนส่งโดยสารสาธารณะ และจะไม่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรเหมือนระบบรถแท็กซี่โดยสารสาธารณะทั่วไปที่จอดรอผู้โดยสารตามข้างทางเป็นจำนวนมากเพื่อรอรับผู้โดยสาร ดังนั้น การให้บริการของอุเบอร์ที่ได้มีการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการรับส่งผู้โดยสาร ซึ่งคณะกรรมการการจราจรทางบกของสหรัฐอเมริกานับว่า เป็นการขนส่งในรูปแบบการให้บริการร่วมเดินทาง มีความแตกต่างไปจากระบบขนส่งสาธารณะและไม่ถือเป็นการใช้งานรถยนต์ผิดประเภท และถึงแม้ว่าบริษัทอุเบอร์ซึ่งเป็น บริษัทเครือข่ายคมนาคม ดำเนินการเป็นผู้จัดให้มีการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันจะไม่ใช่ว่าผู้ให้บริการขนส่งโดยตรงก็ตาม บริษัทอุเบอร์เป็นตัวกลางในการสื่อสารระหว่างผู้โดยสารและผู้ขับอุเบอร์ ซึ่งเกิดเป็นการบริการขนส่งระหว่างผู้โดยสารและผู้ขับเท่านั้น ดังนั้น บริษัทอุเบอร์จึงมีส่วนสำคัญที่ทำหน้าเป็นตัวกลางในการให้บริการผ่านแอปพลิเคชัน เพราะหากไม่มีแอปพลิเคชันบริษัทอุเบอร์เป็นตัวกลาง ก็จะไม่มีการให้บริการเกิดขึ้น และยังมีส่วนได้เสียในค่าจ้างที่ผู้โดยสารจ่ายให้แก่ผู้ขับอีกด้วย

ดังนั้น คณะกรรมการ ฯ ได้พิจารณาการดำเนินการของบริษัทอุเบอร์ และได้ กำหนดสถานะของบริษัทอุเบอร์ถือได้ว่าเป็น ผู้ขนส่งที่ให้บริการขนส่งโดยสารผ่านแอปพลิเคชัน

¹⁰ MGR Online. (2559). *หากแท็กซี่ในสหรัฐฯ “คนขับแท็กซี่ Uber ถูกชี้เป็นลูกจ้าง*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://mgronline.com/around/detail/9590000047176>. [2561, 30 มิถุนายน]

ตามกฎหมายรัฐแคลิฟอร์เนีย ตามบทบัญญัติ Public Utilities Code Division 2 Chapter 8 Charter-party Carrier of Passengers ตามมาตรา 5360

“ผู้ขนส่งผู้โดยสาร (Charter-party Carrier of Passengers) คือ บุคคลทุกคนที่เกี่ยวข้องในการขนส่งผู้โดยสาร โดยทางรถยนต์เพื่อำาเน็ง ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งด้วยพาหนะที่เข้าร่วมกับผู้โดยสารอื่น หรือเป็นการขนส่งด้วยพาหนะที่ผู้โดยสารเช่าแบบส่วนตัว โดยใช้เส้นทางถนนของมลรัฐในการขนส่ง”¹¹

ด้วยบทบัญญัตินี้ดังกล่าวเห็นได้ว่าการดำเนินการของอูเบอร์ที่เป็นผู้จัดให้มีการบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชัน ถือเป็นบุคคลที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการขนส่งผู้โดยสารทางรถยนต์ให้สำเร็จและมีส่วนในการได้รับำาเน็งบางส่วนเพื่อตอบแทนการดำเนินการให้เกิดการบริการขนส่งผู้โดยสารขึ้น ดังนั้น บริษัทอูเบอร์จึงถือเป็น ผู้ขนส่งผู้โดยสาร (Charter-party Carrier of Passengers) ตามกฎหมายแคลิฟอร์เนียกำหนด ดังนั้นนอกจากผู้ขนส่งผู้โดยสารจะหมายถึงผู้ขับรถที่นำารถยนต์ส่วนบุคคลของตนมาร่วมให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันแล้วยังหมายรวมถึงผู้จัดให้มีการบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันด้วย เนื่องจากทั้งผู้ขับรถที่นำารถยนต์ส่วนบุคคลของตนมาร่วมให้บริการและผู้จัดให้มีการบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันต่างก็เป็นผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการบริการการขนส่งผู้โดยสารให้สำเร็จและเป็นผู้มีส่วนได้เสีย ได้รับรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารเช่นเดียวกัน

ในการพิจารณาถึงบทบัญญัติ Public Utilities Code ในการให้คำาเน็งถึงคำว่า “ผู้ขนส่งผู้โดยสาร” ตามกฎหมายรัฐแคลิฟอร์เนีย เป็นที่สังเกตได้ว่า ไม่มีการกำหนดว่า ผู้ขนส่งคนโดยสารจะต้องเป็นผู้ให้บริการการขนส่งเพื่อำาเน็งในทางการค้าปกติหรืออาชีพของตนดังที่กำาหนดไว้เช่นประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย ทำให้การพิจารณาผู้ขนส่งผู้โดยสารของรัฐแคลิฟอร์เนียสามารถตีความได้ครอบคลุมถึง การให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันที่ผู้ขับไม่ได้บริการการขนส่งผู้โดยสารเพื่อำาเน็งในทางการค้าปกติ แต่เป็นการให้บริการการขนส่งที่ไม่ใช่งานประจำให้บริการบางครั้งคราวตามเวลาที่ผู้ขับมีเวลาว่างเท่านั้น ซึ่งประเด็นดังกล่าวจะวิเคราะห์อย่างละเอียดในส่วนของบทวิเคราะห์ต่อไป

¹¹ Public Utilities Code Division 2 Chapter 8 Charter-party Carrier of Passengers article 5360 Subject to the exclusions of Section 5353, “charter-party carrier of passengers” means every person engaged in the transportation of persons by motor vehicle for compensation, whether in common or contract carriage, over any public highway in this state. “Charter-party carrier of passengers” includes any person, corporation, or other entity engaged in the provision of a hired driver service when a rented motor vehicle is being operated by a hired driver.

จากสถานะดังกล่าวของบริษัทอูเบอร์ ที่รัฐแคลิฟอร์เนียกำหนดให้เป็นผู้ขนส่งผู้โดยสารเช่นเดียวกับผู้ขับอูเบอร์ ทำให้นิติสัมพันธ์ระหว่างบริษัทอูเบอร์กับผู้โดยสาร เป็นเช่นเดียวกับนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ขับอูเบอร์ซึ่งเป็นผู้ให้บริการการขนส่งกับผู้โดยสารเป็นเช่นเดียวกันคือ เป็นไปตามสัญญาขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งแม้ว่าบริษัทอูเบอร์กับผู้ขับอูเบอร์ถือเป็นผู้ขนส่งผู้โดยสารเหมือนกัน แต่บริษัทอูเบอร์ในฐานะผู้จัดให้มีการบริการการขนส่ง กับผู้ขับอูเบอร์ในฐานะผู้ให้บริการการขนส่งมีหน้าที่ที่ถูกกำหนดตามกฎหมายแตกต่างกัน

หน้าที่ของอูเบอร์ในฐานะผู้จัดให้มีการบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันทางคณะกรรมการสาธารณสุขปกอของรัฐแคลิฟอร์เนีย ได้กำหนดหน้าที่ในการควบคุมการให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันหลายประการ โดยกำหนดให้ผู้จัดให้มีการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันมีหน้าที่ ดังต่อไปนี้

1) ผู้จัดให้มีการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันต้องทำการตรวจสอบประวัติอาชญากรรมเบื้องหลังของผู้ขับก่อนที่จะเข้าร่วมในการให้บริการขนส่งผู้โดยสาร ทั้งประวัติเรื่องของการขับรถในขณะที่มีฤทธิ์ของแอลกอฮอล์หรือสารเสพติด เรื่องการนอกล เรื่องทางเพศ เช่น การล่วงละเมิดทางเพศ เรื่อง อาชญากรรมเกี่ยวกับทรัพย์สิน เช่น การลักขโมย การกระทำความรุนแรงหรือเป็นการข่มขู่ หรือเรื่องการใช้รถยนต์ในการก่ออาชญากรรมอื่นๆ โดยตรวจสอบประวัติย้อนหลังในระยะเวลาไม่เกิน 7 ปี เพื่อความปลอดภัยต่อสาธารณะ อีกทั้งผู้จัดให้มีการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันต้องรวบรวมประวัติการขับรถของผู้ขับทั้งก่อนเข้าร่วมให้บริการ และตรวจสอบความถูกต้องทุกๆ ไตรมาสตลอดระยะเวลาที่ผู้ขับนั้นนำรถยนต์ของตนมาร่วมให้บริการ ผู้ขับที่สามารถร่วมให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชัน ได้จะต้องถูกหักคะแนนตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรได้ไม่เกิน 2 คะแนน หากเกินกว่านั้นผู้จัดให้มีการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันมีอำนาจในการห้ามไม่ให้ผู้ขับคนดังกล่าวมาเข้าร่วมให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันอีกต่อไป

2) ผู้จัดให้มีการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันต้องมีการควบคุมพฤติกรรมของผู้ขับที่เกี่ยวข้องกับการใช้แอลกอฮอล์หรือยาเสพติด รวมถึงผู้จัดให้มีการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันต้องจัดหาวิธีการให้แก่ผู้โดยสารที่จะสามารถรายงานพฤติกรรมของผู้ขับที่ต้องสงสัยว่าให้บริการขนส่งผู้โดยสารในขณะที่อยู่ภายใต้ฤทธิ์ของแอลกอฮอล์หรือสารเสพติดในแอปพลิเคชันหรือเว็บไซต์ต้องมีหมายเลขโทรศัพท์ ฟังก์ชันในแอปพลิเคชันหรือเว็บไซต์ รวมถึงอีเมลล์ของผู้จัดให้มีการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันและ Commission's Passenger Section สำหรับส่งรายงานพฤติกรรมของผู้ขับที่มีพฤติกรรมต้องสงสัยว่าผู้ภายใต้ฤทธิ์แอลกอฮอล์หรือสารเสพติดในขณะที่ให้บริการการขนส่ง และเมื่อ ทางผู้จัดให้มีการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชัน

ได้รับการรายงานจากผู้โดยสาร ผู้จัดให้มีบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันต้องห้ามมิให้ผู้ขับที่ถูกร้องเรียนเป็นการชั่วคราว และทำการเรียกผู้ขับ มาทำการสอบสวนเพื่อหาข้อเท็จจริงต่อไป

3) ผู้จัดให้มีการบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันต้องจัดการอบรมแก่ผู้ขับที่มาร่วมให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชัน เพื่อให้มั่นใจได้ว่าผู้ขับจะมีพฤติกรรม การขับรถที่ปลอดภัยก่อนที่ผู้จัดให้มีการบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันจะอนุญาตให้ผู้ขับเข้าร่วมในการให้บริการดังกล่าว

จากที่กล่าวถึงหน้าที่ที่กล่าวมาข้างต้นของผู้จัดให้มีการบริการการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชัน ในการจัดหาผู้ขับที่มีวุฒิภาวะ ประวัติอาชญากรรมและประวัติอาชญากรรม และประวัติการขับรถที่ดีพอ เพื่อให้ผู้โดยสารมีความมั่นใจได้ว่าผู้ขับที่จะมาให้บริการการขนส่งคน จะสามารถขับรถได้อย่างมีคุณภาพและปลอดภัย เห็นได้ว่าหน้าที่ดังกล่าว เป็นหน้าที่ที่ทาง คณะกรรมการสาธารณูปโภคของรัฐแคลิฟอร์เนียได้มอบหมายให้ผู้จัดให้มีการบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันทำหน้าที่ตรวจสอบและประกันคุณสมบัติดังกล่าวแทนหน่วยงานของรัฐ

รัฐแคลิฟอร์เนียได้กำหนดความคุ้มครองที่แตกต่างออกไปในแต่ละช่วงระยะเวลา โดยแบ่งได้เป็น 3 ช่วงระยะเวลาการคุ้มครอง ดังต่อไปนี้

1) ช่วงระยะเวลาที่ 1 คือระยะเวลาที่ผู้ขับไม่ได้เข้าสู่ระบบแอปพลิเคชันบริการรถร่วมเดินทางหรือความคุ้มครองประเภทประกันภัยรถยนต์ส่วนบุคคล ความคุ้มครองในช่วงเวลา ดังกล่าว คือประเภทประกันภัยรถยนต์ส่วนบุคคลของผู้ขับเอง ทางคณะกรรมการสาธารณูปโภคของรัฐแคลิฟอร์เนียกำหนดให้ผู้ขับต้องทำประกันภัยรถยนต์ส่วนบุคคลที่มีความคุ้มครองขั้นต่ำ 15/30/5 ตามที่กฎหมายของรัฐแคลิฟอร์เนียกำหนด ซึ่งประกันภัยประเภทดังกล่าวอาจไม่เพียงพอที่จะครอบคลุมความเสียหายที่เกิดขึ้นของผู้เสียหาย โดยผู้ขับบางรายอาจทำประกันภัยรถยนต์ส่วนบุคคลที่มีความคุ้มครองในประกันภัยสูงกว่าความคุ้มครองขั้นต่ำก็ได้ แต่ก็ไม่ใช่ว่าผู้ขับทุกคนที่จะทำประกันภัยที่มีความคุ้มครองสูงกว่าความคุ้มครองขั้นต่ำ เมื่อเกิดความเสียหายในช่วง ระยะเวลาดังกล่าวผู้รับผิดชอบต้นในความเสียหายคือ ผู้ให้บริการประกันภัยรถยนต์ส่วนบุคคลของผู้ขับ ในกรณีที่ความคุ้มครองของประกันภัยรถยนต์ส่วนบุคคลของผู้ขับไม่เพียงพอในการเยียวยา ความเสียหายที่เกิดขึ้น ผู้ขับหรือผู้จัดให้มีการบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันอาจถูกฟ้องร้องในค่าเสียหายในส่วนที่ความคุ้มครองในประกันภัยไม่ครอบคลุมทำให้ผู้เสียหายไม่ได้รับการเยียวยาในความเสียหายทั้งหมดที่เกิดขึ้น

2) ช่วงระยะเวลาที่ 2 คือ ระยะเวลาที่ผู้ขับรอคำร้องขอใช้บริการ (ความคุ้มครองรวม “ช่องว่าง” คือช่วงเวลาผู้ขับไม่ได้ขับรถเป็นการส่วนตัว แต่ก็ไม่ได้อยู่เวลาให้บริการขนส่ง

ผู้โดยสาร ที่มีผู้โดยสารอยู่ในรถยนต์ เป็นระยะเวลาช่องว่างที่ผู้ขับเข้าสู่ระบบแอปพลิเคชันบริการรถร่วมเดินทางเพื่อมองหาผู้โดยสาร) หรือบางครั้งเรียกว่า ช่วงเวลาของผู้ขับ หรือ Driver Mode เมื่อผู้ขับเข้าสู่ระบบแอปพลิเคชันรถร่วมเดินทางแล้ว แต่ยังไม่ได้ออกดครงยอมรับให้บริการ

ทางคณะกรรมการสาธารณสุขของแคลิฟอร์เนียกำหนดให้ผู้จัดให้มีการบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันต้องทำประกันภัยความคุ้มครองความรับผิดชอบของผู้ประกอบธุรกิจต่อบุคคลอื่น เนื่องจากความประมาทเลินเล่อของบุคคลอื่น (Contingent Liability Insurance) เพิ่มความคุ้มครอง นอกเหนือจากประกันภัยรถยนต์ส่วนบุคคลของผู้ขับ เนื่องจากประกันภัยรถยนต์ส่วนบุคคลของผู้ขับไม่ครอบคลุมในความเสียหายที่เกิดขึ้น ฉะนั้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ที่เกิดจากผู้ขับ เมื่อผู้ขับเข้าสู่ระบบแอปพลิเคชันรถร่วมเดินทางแล้ว แต่ยังไม่ได้ออกดครงยอมรับให้บริการ ประกันภัยประเภทนี้จะครอบคลุมความเสียหายในส่วนที่ประกันภัยรถยนต์ส่วนบุคคลของผู้ขับคุ้มครองไม่เพียงพอ โดยประกันภัยในช่วงเวลาที่ 2 ต้องมีวงเงินคุ้มครองขั้นต่ำ 50/100/30 หมายความว่า

(1) 50,000 ดอลลาร์สหรัฐ สำหรับความตายหรือการบาดเจ็บต่อบุคคลหนึ่งคน ในอุบัติเหตุครั้งเดียว

(2) 100,000 ดอลลาร์สหรัฐ สำหรับความตายหรือการบาดเจ็บต่อบุคคลของทุกคนในอุบัติเหตุครั้งเดียว และ

(3) 25,000 ดอลลาร์สหรัฐ สำหรับความเสียหายของทรัพย์สิน

3) ช่วงระยะเวลาที่ 3 ระหว่างบริการการขนส่งผู้โดยสาร ช่วงเวลาดังกล่าวเริ่มตั้งแต่เมื่อผู้ขับกดดครงยอมรับคำร้องขอใช้บริการรถร่วมเดินทาง จนกระทั่งสิ้นสุดการเดินทางที่ผู้ขับส่งผู้โดยสารในจุดหมายปลายทางตามที่ผู้โดยสารกำหนด

ทางคณะกรรมการสาธารณสุขของแคลิฟอร์เนียกำหนดให้ผู้จัดให้มีการบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันต้องทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายในเชิงพาณิชย์ (Commercial Liability Insurance) โดยมีวงเงินคุ้มครองไม่น้อยกว่า 1,000,000 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อเหตุความเสียหายที่เกี่ยวข้องกับพยานหรือผู้ขับรถในครั้งเดียว ในขณะที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชัน ความคุ้มครองของประกันภัยที่ได้ทำไว้ต้องเพียงพอที่จะครอบคลุมในความเสียหายของผู้โดยสารหรือผู้เสียหายคนอื่นๆ โดยมีต้องคำนึงว่าผู้ขับเองได้ทำประกันภัยประเภทอื่นๆ เพื่อคุ้มครองความเสียหายที่เกิดจากการขับรถยนต์ของตนไว้แล้วหรือไม่ กล่าวคือ ความคุ้มครองดังกล่าวจะครอบคลุมรถยนต์ที่นำมาให้บริการ ทั้งรถที่มีประกันภัยและรถที่ไม่มีประกันภัย¹²

¹² อัจฉริยา ตันวิรานนท์. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 1. หน้า 135.

ทั้งนี้ เนื่องจากคณะกรรมการการสาธารณสุขของรัฐบาลแคลิฟอร์เนียกำหนดให้ผู้จัดให้มีการบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันถือเป็นผู้ขนส่ง ดังนั้น เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นจากการให้บริการขนส่งผ่านแอปพลิเคชัน ผู้จัดให้มีการบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันจึงควรมีส่วนร่วมในความรับผิดชอบดังกล่าวด้วย และเพิ่มความมั่นใจแก่ผู้โดยสารซึ่งเป็นผู้ใช้บริการขนส่งผ่านแอปพลิเคชันที่เป็นรูปแบบการให้บริการขนส่งรูปแบบใหม่ที่จัดขึ้นโดยเอกชน หากเกิดความเสียหายขึ้นจากการใช้บริการดังกล่าว ผู้เสียหายจะได้รับการเยียวยาความเสียหายทั้งหมด โดยได้รับการชดเชยอย่างเหมาะสมและเพียงพอ จึงกำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้จัดให้มีการบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันที่ต้องทำประกันภัยประเภทดังกล่าว

3.1.4 แนวโน้มของบริษัทที่ให้บริการผ่านแอปพลิเคชันบนโทรศัพท์มือถือด้านกฎหมายในอาเซียน

อูเบอร์ (Uber) คือบริษัทเทคโนโลยีผู้ให้บริการเรียกรถผ่านแอปพลิเคชันบนโทรศัพท์มือถือ โดยผู้ให้บริการจะต้องจองรถก่อนให้บริการความแตกต่างของอูเบอร์กับรถแท็กซี่คือแท็กซี่สามารถเรียกโดยตรงบนท้องถนนและผ่านแอปพลิเคชัน แต่รถยนต์อูเบอร์นั้นผู้ให้บริการจะต้องเรียกผ่านการใช้แอปพลิเคชันอูเบอร์เพียงอย่างเดียว โดยก่อนที่ผู้โดยสารจะตกลงใช้บริการ แอปพลิเคชันจะแสดงอัตราค่าโดยสารตลอดการเดินทางให้ผู้ให้บริการทราบ

ข้อแตกต่างระหว่างอูเบอร์กับแท็กซี่ทั่วไปไม่ได้อยู่ที่รูปแบบการให้บริการและราคาเท่านั้น แต่แตกต่างที่โมเดลธุรกิจ ซึ่งโมเดลของอูเบอร์มีพื้นฐานมาจากแนวคิดระบบเศรษฐกิจแบบใหม่ที่เรียกว่า “ระบบเศรษฐกิจ แบบแบ่งปัน” (Sharing Economy) ซึ่งเป็นการช่วยให้บุคคลหรือองค์กรสามารถสร้างรายได้จากทรัพย์สินที่ตนมีมากเกินไปหรือไม่ได้ใช้แล้ว (Excess Capacity) ผ่านการให้บริการบนแพลตฟอร์มต่างๆ ไม่ว่าจะ เป็นคอมพิวเตอร์ แท็บเล็ต หรือสมาร์ตโฟน เพื่อเชื่อมต่อระหว่างผู้ให้บริการและผู้รับบริการในการเข้าถึง สินค้าหรือบริการ โดยผู้รับบริการจะอาศัยข้อมูลบนเครือข่ายสังคมออนไลน์เป็นพื้นฐานที่ช่วยในการตัดสินใจในการให้บริการของอูเบอร์ ผู้ขับขี้อูเบอร์ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการให้บริการรับส่งผู้โดยสาร โดยมองว่าสามารถใช้รถที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์ยิ่งขึ้น และจะเป็นประโยชน์ร่วมกันระหว่างผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการด้วย

ด้วยบริการอันเป็นเอกลักษณ์ทำให้อูเบอร์ได้รับความนิยมอย่างรวดเร็ว อูเบอร์ได้ขยายกิจการในอาเซียนมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2556 โดยปัจจุบันได้ให้บริการใน 38 เมืองในอาเซียน และกำลังขยายการให้บริการอย่างต่อเนื่อง แม้อูเบอร์จะได้รับความนิยมและมีผู้โดยสารเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว แต่อูเบอร์กำลังเผชิญอุปสรรค ครั้งใหญ่ เนื่องจากกฎหมายของหลายประเทศในแถบนี้ต่างไม่รองรับลักษณะการให้บริการของอูเบอร์อย่างไรก็ดี บทความนี้จะกล่าวถึงประเทศสมาชิก

อาเซียนที่ทั้งมีและไม่มีกฎหมายรองรับการให้บริการอุเบอร์เพื่อให้ เห็นถึงเหตุผลความจำเป็นของแต่ละประเทศ

3.1.4.1 ประเทศไทย ในปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายรองรับอุเบอร์ในไทยและสำหรับประเทศไทยแล้วยังถือว่าการให้บริการอุเบอร์เป็นสิ่งที่ผิดกฎหมายด้วยเหตุผลดังต่อไปนี้

1) การใช้รถยนต์ผิดประเภท

ในประเทศไทย กรมการขนส่งทางบกระบุชัดเจนว่า อุเบอร์เป็นแท็กซี่ผิดกฎหมาย เนื่องจากการให้บริการรับส่งผู้โดยสารโดยใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อให้บริการในลักษณะรถ แท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชันด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล เมื่อพิจารณาตามบทนิยามมาตรา 4 แห่ง

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ได้กำหนดนิยามไว้ว่า “รถยนต์ส่วนบุคคล” หมายความว่า รถยนต์นั่งส่วนบุคคล และรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล ซึ่งมีได้ใช้ประกอบการขนส่งตาม กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และ “รถยนต์สาธารณะ” หมายความว่า รถยนต์รับจ้างซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน หรือรถยนต์สาธารณะอื่นนอกจากรถยนต์โดยสารประจำทาง ฉะนั้นแล้ว ปัจจุบันการที่อุเบอร์ใช้รถยนต์ส่วนตัวรับจ้างเช่นนี้ จึงเป็นกรณีที่อุเบอร์ใช้รถยนต์ไม่ตรงกับที่จดทะเบียนไว้ จึงเป็นความผิดฐานใช้รถยนต์ผิด ประเภทตาม มาตรา 21 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 โดยมาตรา 21 ได้ กำหนดห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถไม่ตรงตามประเภทที่จดทะเบียนไว้ เว้นแต่เข้าข้อยกเว้นตามที่กฎหมายกำหนดซึ่งเมื่อพิจารณาข้อยกเว้นของกฎหมายแล้วพบว่าอุเบอร์มีลักษณะการให้บริการที่ยังไม่ตรงตามเงื่อนไขที่มาตรา 21 ได้ยกเว้นไว้ให้ หากผู้ใช้รถอุเบอร์ยังคงฝ่าฝืนจะต้องรับผิดเป็นค่าปรับจำนวน 2,000 บาทตามมาตรา 60 แห่งพระราชบัญญัตินี้ พร้อมทำทะเบียนประวัติผู้รับจ้างหรือคนขับ และหากกระทำผิดซ้ำซากจะถูกเพิกถอนใบอนุญาต ขับรถยนต์

ในปัจจุบันไทยยังไม่มีกฎหมายที่รองรับอุเบอร์ แต่ถ้าอุเบอร์จะปฏิบัติตามกฎหมายไทยจะต้องจดทะเบียนเป็นรถยนต์สาธารณะและต้องดำเนินการ ดังต่อไปนี้

1.1) ลักษณะเครื่องหมาย โคม TAXI-METER สีรถ ลักษณะ ขนาดของรถยนต์ที่จะจดทะเบียนเป็นรถสาธารณะ เครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ เครื่องสื่อสาร แผ่นป้ายทะเบียนรถ เครื่องหมายประเภทรถ และเครื่องหมายอื่น ฯลฯ

1.2) วิธีแสดงแผ่นป้ายและเครื่องหมายสี เครื่องหมายสำหรับรถยนต์สาธารณะ ต้องเป็นไปตามกฎกระทรวงว่าด้วยรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนที่จดทะเบียนใน เขตกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2550 (จังหวัดอื่น เช่น จังหวัดภูเก็ตอาจกำหนดโดยกฎหมาย ฉบับอื่นแต่มีลักษณะทำนองเดียวกัน)

1.3) คนขับรถยนต์สาธารณะต้องคิดเครื่องหมายในขณะขับรถรับจ้าง เช่น ชื่อตัวและ สกุลของผู้ขับรถยนต์เป็นภาษาไทย ขนาดตัวอักษรสูงไม่น้อยกว่า 1.50 เซนติเมตร ตัวอักษร ต้องเป็นแบบตัวพิมพ์ อ่านได้ง่าย โดยเย็บติดหรือปักไว้ที่อกเสื้อด้านซ้าย สีของตัวอักษร ให้ตัด กับสีเสื้อ

2) ผู้ขับไม่มีใบอนุญาตขับรถสาธารณะ ในส่วนของคนขับต้องได้รับใบอนุญาตขับรถประเภทรถยนต์สาธารณะ เนื่องจากการจดทะเบียนเพื่อขับรถแท็กซี่ต้องประกอบด้วย 2 ส่วน ได้แก่

2.1) ผู้ขับซึ่งต้องจดทะเบียนเพื่อขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามระเบียบกรมการขนส่งทางบกกว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ

2.2) การจดทะเบียนรถยนต์รับจ้างตามกฎหมายกระทรวงว่าด้วยรถยนต์รับจ้างบรรทุกคน โดยสารไม่เกิน 7 คน ที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2550 หากผู้ขับฝ่าฝืนกฎหมายจะต้องโทษจำคุกไม่เกิน 1 เดือน หรือปรับไม่เกิน 1,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ตามมาตรา 64 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

3) การคิดค่าโดยสารไม่ได้มาตรฐานตามกฎหมาย

นอกจากนี้ยังมีความผิดในการไม่ใช้อัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารตามกำหนดในประกาศกระทรวงคมนาคมเรื่อง กำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารและค่าบริการอื่นสำหรับรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน (TAXI-METER) ที่จดทะเบียนใน จังหวัดอื่นนอกจากกรุงเทพมหานคร โดยประกาศฯ กำหนดให้คิดอัตราค่าจ้างฯ ในเขตอื่นไม่ รวมกรุงเทพมหานคร ในระยะทาง 2 กิโลเมตรแรก 40 บาท ระยะทางเกินกว่า 2 กิโลเมตร ถึงกิโลเมตรที่ 10 กิโลเมตรละ 6 บาท ระยะทางเกินกว่า 10 กิโลเมตรขึ้นไป กิโลเมตรละ 10 บาท กรณีรถไม่สามารถเคลื่อนที่หรือเดินรถต่อไปได้เกินกว่า 6 กิโลเมตรต่อชั่วโมง อัตรา นาทีละ 1 บาท เนื่องจากบริการแท็กซี่เป็น "บริการขนส่งไม่ประจำทาง" ชนิดหนึ่งตามความ ในมาตรา 4 (3) แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เป็นธุรกิจที่ควบคุมโดย กฎหมาย ผู้ที่จะให้บริการโดยได้รับค่าจ้างต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนด ตามมาตรา 23 วรรคสอง ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือปรับตั้งแต่ 20,000 บาท ถึง 100,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ตามมาตรา 126 แห่งพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 นอกจากนี้ยังมีประเด็นเรื่องการชำระค่าโดยสาร ผ่านบัตรเครดิตซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยด้านธุรกรรมของผู้ใช้บริการในอนาคต

3.1.4.2 ประเทศกัมพูชา

อุเบอร์กำลังศึกษาการให้บริการด้านการขนส่งในกัมพูชา และรัฐบาลกำลังอยู่ในระหว่างการเตรียมกฎหมาย E-Commerce ให้ใช้บังคับได้จริง แต่ยังไม่มีการจัดทำความร่วมมืออย่างเป็นทางการ ระหว่างรัฐบาลกัมพูชาและบริษัทอุเบอร์ และทางภาครัฐยังคงอยู่ในระหว่างหารือร่วมกันในการกำหนดรูปแบบการประกอบธุรกิจการขนส่งในกัมพูชา

3.1.4.3 ประเทศลาว

ขณะนี้ยังไม่มีกฎหมายรองรับอุเบอร์ในประเทศลาว และยังไม่มีการให้บริการอุเบอร์ภายในประเทศ

3.1.4.4 ประเทศบรูไน

ขณะนี้มีการให้บริการอุเบอร์ในบรูไน แต่รัฐบาลยังไม่รองรับ ในบรูไนมีแอปพลิเคชันท้องถิ่น ชื่อ “Dart” ซึ่งผู้ประกอบการให้บริการแอปพลิเคชันดังกล่าวมีสำนักงานใหญ่อยู่ที่เมือง Gadong แอปพลิเคชันมิให้บริการเรียกรถแท็กซี่และเพิ่งเปิดตัวไปเมื่อวันที่ 5 พฤษภาคม พ.ศ.2560

3.1.4.5 ประเทศเมียนมา

ปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายภายในเพื่อรองรับอุเบอร์ในเมียนมา แต่รัฐบาลกำลังปฏิรูปกฎหมาย ภายในและเตรียมร่างกฎจรรยาของเมืองย่างกุ้งเพื่อรองรับอุเบอร์ (Uber) รวมทั้งรองรับผู้ให้บริการ แอปพลิเคชันอื่นได้ให้บริการอย่างเต็มรูปแบบ และเป็นการเตรียมความพร้อมของประเทศที่จะก้าวเข้าสู่ยุค “เศรษฐกิจแบ่งปัน” (Sharing economy) โดยอุเบอร์เพิ่งเปิดตัวในเมียนมาไปเมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม พ.ศ.2560

3.1.4.6 ประเทศสิงคโปร์

ภายหลังจากที่สภาผู้แทนราษฎรสิงคโปร์ได้มีมติเห็นชอบแก้ไขพระราชบัญญัติการจราจรทางบกโดยผู้ขับรถรับจ้างส่วนบุคคล (Private-hire car) กับบริษัทที่ให้บริการรถยนต์รับจ้างส่วนบุคคล เช่น Uber และ Grab ต้องเข้าทดสอบวัดความรู้กับกระทรวงคมนาคมสิงคโปร์ เพื่อให้ได้รับใบอนุญาต และกฎหมายใหม่กำหนดให้ผู้ผ่านการทดสอบจะได้ใบอนุญาตจากกระทรวงคมนาคม นอกจากนี้ รถยนต์ที่นำมาให้บริการนั้นต้องจดทะเบียนเป็นรถสาธารณะ ซึ่งกฎหมายกำหนดให้ต้องมี ประกันภัยที่เพียงพอ และกฎหมายใหม่จะให้อำนาจกระทรวงคมนาคมที่จะขอข้อมูลการให้บริการต่าง ๆ เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการวางแผนนโยบายในอนาคต

ทั้งนี้ โทษปรับในกฎหมายฉบับใหม่กำหนดโทษปรับไว้สูงสุด 10,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ (ประมาณ 250,000 บาท) และให้อำนาจรัฐออกคำสั่งให้บริษัทที่ให้บริการรถยนต์รับจ้างส่วนบุคคล หยุดให้บริการหากพบว่าผู้ขับรถรับจ้างส่วนบุคคลของบริษัทนั้นกระทำผิดกฎ

อย่างร้ายแรงครบ 3 ครั้ง หรือมากกว่า ในรอบ 1 ปี หากผู้ขับรถยนต์รับจ้างส่วนบุคคลยังคงฝ่าฝืน ให้บริการอยู่อาจถูกลงโทษปรับสูงสุดถึง 2,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ (ประมาณ 50,000 บาท) และอาจถูกจำคุกสูงสุด 6 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับนอกจากนี้ อาจถูกระงับหรือยกเลิกใบอนุญาตขับรถยนต์รับจ้างส่วนบุคคล

3.1.4.7 ประเทศฟิลิปปินส์

ฟิลิปปินส์เป็นประเทศแรกที่อนุมัติให้ผู้เบอร์ดำเนินการได้อย่างถูกกฎหมายในทุก ๆ พื้นที่ เลขานุการกระทรวงคมนาคมของฟิลิปปินส์ได้เคยกล่าวว่า “เรามองนวัตกรรมทางเทคโนโลยีเป็นตัว ขับเคลื่อนความก้าวหน้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งในวงการคมนาคมที่ต้องพัฒนาการให้บริการให้ปลอดภัย และสะดวกมากยิ่งขึ้น การให้บริการจองการเดินทางผ่านแอปพลิเคชันได้ สะท้อนให้เห็นถึงความ ต้องการของผู้บริโภคที่มากขึ้นในเรื่องการเดินทาง ในยุคที่สังคมเมืองเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว” กรมการขนส่งและคมนาคมของฟิลิปปินส์ได้เพิ่มประเภทของการขนส่งแบบใหม่ขึ้นมา เรียกว่า Transportation Network Companies (TNCs) โดยจะครอบคลุมทุกบริการที่ใช้งานแอปพลิเคชัน สำหรับช่วยเชื่อมต่อระหว่างคนขับกับคนที่ต้องการใช้บริการรถยนต์โดยสาร ฟิลิปปินส์ต้องการ ส่งเสริมและรับรองนวัตกรรมที่สร้างความสะดวกสบายให้กับประชาชน และตอบสนองต่อความต้องการใช้งานที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

ภายหลังที่รัฐบาลฟิลิปปินส์ให้การรับรองการให้บริการของการเดินทางผ่านแอปพลิเคชันแล้ว รัฐบาลจะเปิดรับฟังความเห็นจากประชาชนทั่วไปเป็นระยะเวลาประมาณหนึ่งเดือน เพื่อหาแนวทางการควบคุมการดำเนินงานให้บริการในลักษณะดังกล่าว โดยในเบื้องต้น รถยนต์ที่จะเข้าข่ายของ TNCs จะต้องมียุ่ต่ำกว่า 7 ปี และติดตั้งอุปกรณ์นำทางด้วยระบบ GPS และเป็นรถยนต์ประเภทรถ นั่งส่วนบุคคลธรรมดาเท่านั้น ส่วนรถประเภทอื่นจะต้องได้รับการพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง ทางฝั่งคนขับก็ ต้องผ่านการรับรองจากภาครัฐเช่นกัน ในขณะเดียวกันกรมการขนส่งและคมนาคมก็ออกรูปแบบใหม่ของแท็กซี่โดยใช้ชื่อว่า แท็กซี่พรีเมียมที่ใช้เกณฑ์ติดตั้ง GPS และสามารถจองผ่านเว็บไซต์หรือสมาร์ตโฟน โดยอนุญาตแท็กซี่ประเภทนี้สามารถให้บริการได้ 7 ปี และสามารถชำระค่าบริการผ่านบัตรเครดิตและบัตรเดบิตได้ เพื่อเปิด โอกาสให้แท็กซี่ที่ให้บริการแบบเดิมสามารถเข้ามาแข่งขันในตลาดได้

3.1.4.8 ประเทศอินโดนีเซีย

ภายหลังจากการประท้วงของกลุ่มผู้ขับรถแท็กซี่ที่เคยให้บริการอยู่เดิมในกรณีที่มีการคัดค้าน ผู้ให้บริการรถยนต์สาธารณะซึ่งให้บริการผ่านแอปพลิเคชัน รัฐบาลอินโดนีเซียจึงได้ออกกฎหมายใหม่ที่มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2560 กฎหมายที่ออกใหม่เรื่องบริษัทเรือข่ายคมนาคม หรือ Transportation Network Companies เปิดทางให้รัฐบาลท้องถิ่นสามารถ

กำหนดราคาขั้นต่ำ และขั้นสูงผ่านแอปพลิเคชันเรียกรถ พร้อมกับจำกัดปริมาณรถได้ด้วย สำหรับเหตุผลการออกกฎหมายครั้งนี้ กรมการขนส่งอินโดนีเซียระบุว่า เป็นการหาจุดร่วมระหว่างคนขับรถโดยสารเดิมกับ กลุ่มใหม่ที่ทำให้บริการผ่านแอปพลิเคชัน ซึ่งดูเหมือนว่าฝ่ายคนขับรถโดยสารเดิมจะเป็นฝ่ายชนะเพราะว่ากฎหมายใหม่นี้ทำให้ผู้ให้บริการอย่าง Uber Grab และ Gojek เข้ามาแข่งขัน ได้ยากขึ้น

3.1.4.9 ประเทศมาเลเซีย

มาเลเซียได้มีการพิจารณาแก้ไขพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกครั้งแรกในเดือน มีนาคม พ.ศ. 2560 และจะมีการพิจารณาในวาระที่ 2 ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2560 เพื่อเป็นการรองรับ แอปพลิเคชันเรียกรถโดยสารออนไลน์ (E-Hailing Application) มีการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยและคุณภาพของการให้บริการให้สูงขึ้น โดยการดำเนินการทุกขั้นตอนอยู่ภายใต้กฎหมาย เช่น การเพิ่มมาตรการควบคุมในบางระดับ ได้แก่ คนขับต้องใช้ใบขับขี่สาธารณะ (Public Service Vehicle Licence - PSV) การทำประกันภัยรถให้ครอบคลุม การลงทะเบียนและตรวจสภาพรถ ที่นำมาให้บริการ และยังมีกรขึ้นบัญชีดำ (Blacklist) ผู้ขับอุเบอร์ที่ละเมิดกฎหมาย

3.1.4.10 ประเทศเวียดนาม

เวียดนามได้อนุมัติให้อุเบอร์ทำธุรกิจตามกฎหมายแล้ว นาย Nguyen Hong Truong รัฐมนตรีช่วยว่าการคมนาคมของเวียดนามกล่าวว่า อุเบอร์แอปพลิเคชันเรียกรถใช้บริการรับส่ง สัญชาติอเมริกันได้ทำตามข้อกำหนดของกฎหมายรัฐบาลเมื่อ 2 เดือนที่แล้ว แต่ยังคงต้องรอ การอนุมัติจากเจ้าหน้าที่ของท้องถิ่นที่ให้บริการก่อนจึงจะถือว่าเสร็จสมบูรณ์ นี่ถือเป็นความพยายามครั้งที่ 3 ของอุเบอร์ หลังจากการยื่นเรื่อง 2 ครั้งที่ผ่านมาซึ่งติดขัดกฎหมายบางประการ ปัจจุบันอุเบอร์ เวียดนามให้บริการใน 2 เมืองหลักของประเทศคือ ฮานอย และ โฮจิมินห์ โดยให้บริการ 3 รูปแบบ ได้แก่ Uber X รถยนต์ 4-5 ที่นั่ง Uber Black รถยนต์ขนาด 7 ที่นั่ง และ Uber Motor ซึ่งเป็น รถจักรยานยนต์ นอกจากนี้ อุเบอร์เวียดนามยังเป็นประเทศแรกในอาเซียนที่รับชำระ ค่าบริการด้วยเงินสด¹³

3.2 กฎหมายไทย

จากกรณีศึกษาการให้บริการรับจ้างสาธารณะ จึงต้องศึกษากฎหมายไทยเพื่อให้ทราบถึง เงื่อนไขและข้อบังคับ และมาตรการการลงโทษ ดังจะกล่าวต่อไปนี้

¹³ จันทพร ศรี โพน. (2558). “แนวโน้มของอุเบอร์ (Uber) ในการฝ่าฝืนวิกฤตด้านกฎหมายในอาเซียน”. *วารสารกฎหมายอาเซียน*, 1(9). หน้า 1-6.

3.2.1 ผู้เกี่ยวข้องกับการให้บริการรถแท็กซี่ (Taxi) อุเบอร์ (Uber) และแกร็บ (Grab)

ในส่วนนี้จะทำการศึกษาความเกี่ยวข้องกับการให้บริการ อุเบอร์ (Uber) และแกร็บ (Grab) ในเรื่องเป็นความสัมพันธ์ระหว่างบริษัทผู้ให้บริการเครือข่ายและผู้ขับขี่ ความสัมพันธ์ระหว่างบริษัทผู้ให้บริการเครือข่ายกับผู้โดยสาร ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขับอุเบอร์กับผู้โดยสาร รายละเอียดดังต่อไปนี้

3.2.1.1 ความสัมพันธ์ระหว่างบริษัทผู้ให้บริการเครือข่ายอุเบอร์ (Uber) และแกร็บ (Grab) และผู้ขับขี่

ความสัมพันธ์ระหว่างบริษัทอุเบอร์กับผู้ขับอุเบอร์ ตามกฎหมายไทยยังไม่สามารถระบุได้ว่าเป็นไปตามลักษณะของสัญญาใด มีเพียงแนวความคิดเห็นมากมายเกี่ยวกับนิติสัมพันธ์ดังกล่าว โดยความเห็นบางส่วนมองว่าผู้ขับอุเบอร์ควรเป็นลูกจ้าง แต่ก็มีความเห็นแย้งที่มองว่าผู้ขับอุเบอร์ควรเป็นเพียงผู้ทำสัญญาอิสระ (Independent Contractor) ดังนั้นผู้เขียนจึงขอยกความเห็นทั้งสองแนวทางของนักวิชาการต่างประเทศพร้อมเหตุผลประกอบ ดังต่อไปนี้

ความเห็นที่หนึ่ง นักวิชาการ Benjamin Means and Joseph A. Seiner กล่าวถึงปัญหาของประเภทหรือลักษณะของผู้ทำงานในระบบเศรษฐกิจแบบ On Demand Economy คือ ระบบเศรษฐกิจที่ผู้ทำงานรับงานเป็นครั้งคราวตามความต้องการของผู้บริโภคหรือ ระบบเศรษฐกิจที่ประกอบด้วยงานชั่วคราวที่กระทำในเวลาว่าง ผู้ประกอบอาชีพอิสระ งานที่เป็นนายตัวเอง งานที่รับจ้างมาจากผู้อื่นอีกทอดหนึ่ง หรืออาจกล่าวได้ว่าเป็นงานไม่ว่าลักษณะใดก็ตามที่ไม่ใช่งานประจำหรือเป็นลูกจ้างถาวรแบบเดิมอีกต่อไป โดยเริ่มต้นจากคำถามที่แท้จริงแล้วผู้ทำงานเหล่านั้นมีอิสระในการกำหนดราคา สถานที่ทำงาน สามารถยืดหยุ่นเวลาการทำงาน หรืออิสระจากรูปแบบการทำงานจริงหรือไม่ เนื่องจากระบบเศรษฐกิจดิจิทัลทำให้คุณค่าและบทบาทสำคัญของบริษัทและลูกจ้างลดลงไป

บทบัญญัติว่าด้วยการจ้างแรงงานที่เป็นธรรม Fair Labor Standards Act (FLSA) ได้ให้คำนิยามของลูกจ้าง หมายถึงผู้ใดก็ตามที่ถูกจ้างแรงงานโดยนายจ้างซึ่งถือเป็นคำนิยามที่กว้างมาก เนื่องจากต้องการให้ตีความคำว่าลูกจ้างได้อย่างครอบคลุม โดยตีความรวมไปถึงการอนุญาตให้ทำงานและธุรกิจผิดกฎหมายที่มีคนกลางใช้แรงงานเด็ก เห็นได้จากบทบัญญัติว่าด้วยการจ้างแรงงานที่เป็นธรรมให้คำนิยามดังกล่าวกว้างมาก เนื่องจากต้องการคุ้มครองลูกจ้าง จากการที่นายจ้างพยายามบิดเบือนความสัมพันธ์ในการทำงานเพื่อที่จะไม่ให้สิทธิประโยชน์ สวัสดิการ และหลีกเลี่ยงความรับผิดชอบต่างๆ ทำให้ต่อมาศาลได้พัฒนาคำนิยามการทำงานของลูกจ้างให้ชัดเจนขึ้นเพื่อให้ต่างกับนิยามการทำงานของผู้ทำสัญญาโดยอิสระ เพื่อตีความให้เข้ากับระบบเศรษฐกิจที่แท้จริงในปัจจุบันมากกว่าการจำกัดคำนิยามตามเทคนิคเท่านั้น โดยศาลได้พิจารณา

หลายองค์ประกอบเพื่อตีความนิยามของคำว่า ลูกจ้างให้เข้ากับระบบเศรษฐกิจที่แท้จริงในปัจจุบัน โดยพิจารณาจาก

- 1) การลงทุนในการทำงาน
- 2) ทักษะในการทำงาน โดยพิจารณาว่าเป็นทักษะเฉพาะหรือไม่
- 3) ระดับในการควบคุมของนายจ้าง
- 4) โอกาสของลูกจ้างในการได้รับกำไรและขาดทุน
- 5) ความถาวรในความสัมพันธ์ของนายจ้างลูกจ้าง
- 6) การทำงานดังกล่าวมีผลสำคัญต่อธุรกิจโดยรวมหรือไม่

โดยในปัจจุบันนี้ การแบ่งประเภทผู้ทำงานในระบบเศรษฐกิจแบบ On-Demand Businesses ไม่สามารถนำทั้ง ปัจจัยดังกล่าวมาเป็นเกณฑ์ในการแบ่งแยกผู้ทำงานได้ เพราะปัจจัยดังกล่าวใช้แบ่งประเภทผู้ทำงานว่าเป็นการทำงานแบบลูกจ้างหรือการทำงานแบบผู้ทำสัญญาโดยอิสระเท่านั้น แต่สำหรับผู้ทำงานในระบบเศรษฐกิจแบบ On-Demand Businesses เป็นลักษณะที่ก้ำกึ่งระหว่างผู้ทำงานแบบสองประเภทดังกล่าว เพราะระบบการทำงานในเศรษฐกิจปัจจุบันเปลี่ยนไปมีการติดต่อการทำงานผ่านระบบสมาร์ตโฟน ความสัมพันธ์ในการทำงานเป็นแบบชั่วคราวไม่มีปฏิสัมพันธ์ต่อกันและอนุญาตให้ทำงานเมื่อใดก็ได้ตามความต้องการของผู้ทำงาน และผู้ทำงานลงทุนอุปกรณ์ในการทำงานเอง เช่น การแบ่งปันรถ หรือการแบ่งปันให้เช่า อพาร์ทเมนต์ ในช่วงวันหยุด กระทบต่อกฎหมายแรงงานที่ควรพิจารณาใหม่เพื่อให้มีความสอดคล้องกับธุรกิจที่ใช้นวัตกรรมเทคโนโลยีใหม่ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ซึ่งการทบทวนกฎหมายแรงงานนี้เป็นการสนับสนุนการทำงานในระบบเศรษฐกิจเทคโนโลยีสมัยใหม่ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นและสามารถคุ้มครองสิทธิประโยชน์ สวัสดิการการทำงานต่างๆ ที่ผู้ทำงานควรจะได้รับ ปัจจุบันได้มีหลักฐานบ่งบอกว่ามีปัญหาเกิดขึ้นเกี่ยวกับผู้ทำงานในระบบเศรษฐกิจดิจิทัล ผู้ทำงานอิสระในระบบเศรษฐกิจดังกล่าวควรได้รับความคุ้มครองในสิทธิประโยชน์ สวัสดิการจากกฎหมายเช่นกัน ทำให้ศาลต้องเข้ามาตีความนิยามในการทำงานดังกล่าวโดยใช้การวิเคราะห์ขั้นสูงขึ้นไปให้เข้ากับสภาพความเป็นจริงในระบบเศรษฐกิจปัจจุบัน

บริษัทูเบอร์เป็นหนึ่งในตัวอย่างที่เป็น บริษัทที่นำเทคโนโลยีเข้ามาเกี่ยวข้องกับ การดำเนินกิจการและมีปัญหาจากลักษณะการทำงานของคนขับูเบอร์ว่าลักษณะการทำงานดังกล่าวถือเป็นลูกจ้างของบริษัทูเบอร์ หรือเป็นผู้ทำสัญญาโดยอิสระ แม้ว่าบริษัทูเบอร์จะยืนยันว่าบริษัทของตนดำเนินกิจการเป็นบริษัทเทคโนโลยีเท่านั้นไม่ใช่ดำเนินกิจการเป็นบริษัทขนส่ง การบริการขนส่งเป็นการให้บริการโดยผู้ให้บริการขนส่งบุคคลที่สามอิสระซึ่งหมายถึงคนขับูเบอร์นั่นเอง บริษัทูเบอร์ทำหน้าที่เป็นเพียงผู้เชื่อมต่อระหว่างผู้โดยสารกับคนขับูเบอร์ ดังนั้น

บริษัทอูเบอร์จึงอ้างว่าการทำงานของคนขับอูเบอร์ดังกล่าวเป็นเพียงผู้ทำสัญญาอิสระเท่านั้น ไม่ได้มีการจ้างแรงงาน โดยไม่มีสัญญาจ้างแรงงานเกิดขึ้นระหว่างทางบริษัทกับคนขับอูเบอร์ แต่กรณีนี้ศาลพิจารณาโดยอาศัย 6 ปัจจัยพื้นฐานที่ได้กล่าวมาข้างต้นและพิจารณาถึงอำนาจในการควบคุมเป็นการสำคัญ โดยศาลระบุถึงหลายปัจจัยในการดำเนินงานระหว่างบริษัทอูเบอร์และคนขับที่ บ่งบอกว่าบริษัทอูเบอร์ได้เข้ามาควบคุมผู้ขับอูเบอร์ ทำให้มีลักษณะเช่นบริษัทขนส่ง โดยบริษัทอูเบอร์เข้ามาควบคุมในเรื่องของการคัดเลือกคุณสมบัติของผู้ขับ การควบคุมการทำงานของผู้ขับอูเบอร์โดยให้ผู้โดยสารสามารถให้คะแนนความพึงพอใจหลังจากการรับบริการแล้ว หากคนขับอูเบอร์ได้คะแนนความพึงพอใจต่ำซึ่งแสดงถึงเกณฑ์การทำงานต่ำกว่ามาตรฐานจะถูกลงโทษจากทางบริษัท จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้นศาลจึงตัดสินว่าบริษัทอูเบอร์คือบริษัทขนส่ง จากคำตัดสินของศาลสะท้อนให้เห็นว่า โครงสร้างระบบเศรษฐกิจปัจจุบันได้เปลี่ยนไปมาก ทำให้ปัจจัยเดิมที่ใช้พิจารณาการแบ่งประเภทการทำงานใช้ไม่ได้แล้ว มีความจำเป็นต้องอาศัยปัจจัยอื่นๆ เข้ามาวิเคราะห์เพื่อพิจารณาให้เข้ากับโครงสร้างเศรษฐกิจในปัจจุบัน โดยควรพิจารณาถึงสัดส่วนการแบ่งกำไรของคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย และอำนาจในการต่อรองของคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายด้วย¹⁴

ความเห็นที่สอง นักวิชาการ Rebecca Elaine Elliott ได้ระบุความสัมพันธ์ทางกฎหมายเรื่องการจ้างงานระหว่างบริษัทอูเบอร์ กับผู้ขับที่มีความกำกวมระหว่างการเป็นลูกจ้าง (Employee) หรือเป็นเพียงผู้ทำสัญญา (Contractor)

ปัจจัยที่สนับสนุนว่าผู้ขับควรเป็นลูกจ้างของบริษัทอูเบอร์ มีดังต่อไปนี้

1) บริษัทอูเบอร์ได้มีการกำหนดข้อบังคับและรายละเอียดวิธีใช้ วิธีการพูดจา กับผู้โดยสารและพฤติกรรมการให้บริการ หากผู้ขับละเมิดข้อบังคับดังกล่าวจะถูกบริษัทอูเบอร์ยกเลิกสัญญาทันทีเป็นสิ่งที่เห็นได้ชัด บริษัทมีอำนาจในการควบคุมการทำงานของผู้ขับ

2) ผู้ขับอูเบอร์จะต้องใช้โทรศัพท์มือถือ (Smartphones) เท่านั้นในการดำเนินการทางธุรกิจ

3) บริษัทอูเบอร์เป็นผู้ตั้งราคาค่าโดยสาร รวมถึงมีอำนาจการขึ้นราคาค่าโดยสาร ในสถานการณ์บางประเภท และส่วนลดโปรโมชั่นต่างๆ เกี่ยวกับการให้บริการ

4) บริษัทอูเบอร์เป็นผู้โฆษณาบริการของตน

5) บริษัทอูเบอร์เป็นผู้กลั่นกรองข้อร้องเรียนต่างๆ ที่เกิดขึ้นจากการใช้บริการ

6) งานของผู้ขับอูเบอร์เป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินธุรกิจตามปกติของบริษัทอูเบอร์

7) บริษัทอูเบอร์เป็นผู้จ่ายเงินให้แก่ผู้ขับอูเบอร์ในกรณีที่มีการให้ส่วนลดหรือโปรโมชั่นให้ผู้โดยสารนั่งรถฟรี

¹⁴ Benjamin Means and Joseph A. Seiner. (2016). *Navigating the Uber Economy*. U.C Davis Law Review 49.

ในทางกลับกัน เมื่อพิจารณาการดำเนินธุรกิจที่พบปัจจัยที่สนับสนุนว่าผู้จ้างเบอร์
ควรเป็นเพียงผู้ทำสัญญา มีดังต่อไปนี้

(1) ผู้จ้างเบอร์ได้ลงนามในสัญญาตกลงกับทางบริษัทอูเบอร์ลักษณะพาร์ทเนอร์
ซึ่งระบุชัดเจนว่าผู้จ้างไม่อยู่ในฐานะลูกจ้างของบริษัท

(2) บริษัทอูเบอร์ไม่ได้มีการควบคุมผู้จ้างเบอร์ กล่าวคือ ผู้จ้างสามารถปฏิเสธ
ไม่รับผู้โดยสารคนใดก็ได้ และผู้จ้างมีสิทธิเลือกเวลาในการทำงานและจำนวนชั่วโมงทำงานของ
ตนเองได้

(3) ผู้จ้างเบอร์ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลซึ่งเป็นรถส่วนตัวของตนเองในการให้บริการ
และเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายต่างๆที่เกิดขึ้น เช่น ค่าน้ำมันรถ ค่าบำรุงรักษาสภาพรถ เป็นต้น

(4) ผู้จ้างเบอร์ได้รับค่าจ้างเมื่อให้บริการเป็นรายครั้ง มิใช่รายชั่วโมง

(5) ผู้จ้างเบอร์จำนวนมากให้บริการรับส่งผู้โดยสาร เป็นงานเสริมชั่วคราวเท่านั้น
ไม่ใช่ลักษณะงานประจำ

ในปัจจุบันบริษัทอูเบอร์ ระบุว่าผู้จ้างเบอร์นั้นเป็นเพียงผู้ทำสัญญาอิสระ
(Independent Contractor) แต่มีข้อพิจารณาทางกฎหมายในรัฐแคลิฟอร์เนีย โอเรกอน และอลาสก้า
ประเทศสหรัฐอเมริกาได้พิจารณาว่า บริษัทอูเบอร์มีการจ้างงานผิดประเภท โดยผู้จ้างเบอร์ต้อง
อยู่ในสถานะลูกจ้าง และบริษัทต้องทำการจ่ายค่าปรับ แต่อย่างไรก็ตามก็มีอีกหลายรัฐที่ยังดีความ
การจ้างงานลักษณะดังกล่าวของบริษัทอูเบอร์ว่า ผู้จ้างเบอร์เป็นเพียงผู้ทำสัญญาอิสระเท่านั้น
ดังนั้นจึงมีกลุ่มบุคคลบางส่วนที่เสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาโดยการจัดทำข้อกำหนดการจ้างงาน
แบบที่ 3 ขึ้น คือผู้ทำสัญญาแบบพึ่งพาอาศัย (Dependent Contractor) เพื่อให้สอดคล้องกับรูปแบบ
การประกอบธุรกิจของบริษัทอูเบอร์

ความเห็นที่สาม นักวิชาการ Erin Mitchell กล่าวว่า บริษัทอูเบอร์ระบุว่าผู้จ้าง
เบอร์นั้นเป็นเพียง Independent Contractor มิใช่ลูกจ้าง (Employee) การระบุดังกล่าวเพื่อให้ทาง
บริษัทไม่ต้องปฏิบัติตามหน้าที่ของนายจ้างตามที่กฎหมายแรงงานบัญญัติ กล่าวคือไม่จำเป็นต้องให้
ค่าจ้างตามอัตราแรงงานค่าจ้างขั้นต่ำ ไม่จำเป็นต้องให้ค่าล่วงเวลา และ ไม่จำเป็นต้องให้
สวัสดิการใดๆ แก่ผู้จ้างเบอร์ ยิ่งไปกว่านั้นรวมถึงค่าใช้จ่ายใดๆ ก็ตามที่โดยปกติแล้วนายจ้างต้อง
เป็นผู้รับผิดชอบ บริษัทอูเบอร์ก็ไม่รับผิดชอบเลย เนื่องด้วยเหตุผลที่ว่าผู้จ้างเบอร์มิใช่ลูกจ้าง
ของทางบริษัท

อย่างไรก็ตามนิยามของ Internal Revenue Service (IRS) ระบุว่าแรงงานหนึ่งๆ
จะไม่ถือว่าเป็น Independent Contractor หากนายจ้างนั้นมีสิทธิตามกฎหมายที่จะควบคุม
รายละเอียดของการให้บริการได้ ซึ่งบริษัทอูเบอร์นั้นได้วางกฎระเบียบเกี่ยวกับมาตรฐานของผู้จ้าง

และรถยนต์ที่จะให้บริการ โครงสร้างการจ่ายเงิน และกระบวนการดำเนินการให้บริการรับส่งลูกค้า ดังนั้น จึงเห็นได้ว่าผู้ขับอุเบอร์เข้าข่ายลูกจ้างไม่ใช่ Independent Contractor ดังนั้นรัฐแคลิฟอร์เนียได้แก้ปัญหานี้โดยการให้ผู้ขับอุเบอร์ทุกคนเป็นลูกจ้าง ไม่ใช่ Independent Contractor และบริษัทต้องปฏิบัติตามกฎหมายแรงงานของรัฐ นอกจากนี้จากการดำเนินการบริษัทยังมีการคิดค่าตอบแทนพิเศษจำนวนร้อยละ 20 ของค่าโดยสาร ซึ่งเงินจำนวนนี้จะถูกแบ่งกันระหว่างบริษัทและผู้ขับ ซึ่งผู้โดยสารส่วนมากไม่ทราบและทำให้ผู้โดยสารไม่ได้มีการให้ค่าตอบแทนพิเศษเพิ่มจากการบริการที่ดีและปลอดภัยของผู้ขับ¹⁵

3.2.1.2 ความสัมพันธ์ระหว่างบริษัทผู้ให้บริการเครือข่ายอุเบอร์ (Uber) และแกร็บ (Grab) กับผู้โดยสาร

การที่ผู้โดยสารส่งคำขอรับบริการไปยังผู้ขับรถผ่านแอปพลิเคชันของบริษัทอุเบอร์ และผู้ขับรถส่งคำตอบรับกลับมายังผู้โดยสารผู้ขอรับบริการนั้น เราไม่อาจจำแนกได้ชัดเจนว่าผู้โดยสารนั้นได้ทำสัญญากับใคร ระหว่างบริษัทอุเบอร์ หรือคนขับอุเบอร์ หากมีการให้บริการขนส่งเกิดขึ้นเป็นที่แน่นอนว่าเกิดสัญญาระหว่างผู้ขับอุเบอร์กับผู้โดยสารแล้ว แต่ในส่วนของบริษัทอุเบอร์กับผู้โดยสารมีสัญญาเกิดขึ้นหรือไม่เนื่องจากแท้จริงแล้วผู้โดยสารต้องการผูกนิติสัมพันธ์กับผู้ขับอุเบอร์ในการรับบริการการขนส่งไม่ใช่กับบริษัทอุเบอร์ บริษัทอุเบอร์เหมือนเป็นผู้นำคำแนะนำของผู้โดยสารส่งไปยังผู้ขับอุเบอร์เท่านั้น และหากมีสัญญาเกิดขึ้นจริงแล้วสัญญานั้น คือ สัญญาอะไรเพราะบริษัทอุเบอร์ยังไม่สถานะทางกฎหมายที่ชัดเจน แต่ก่อนที่จะตอบคำถามเหล่านี้ได้นั้น เราจำเป็นต้องพิจารณาจากข้อมูลทางกฎหมายที่บริษัทอุเบอร์กำหนดถึงข้อกำหนดและเงื่อนไขในการให้บริการ ซึ่งข้อกำหนดและเงื่อนไขดังกล่าวได้ระบุถึงความสัมพันธ์ในทางสัญญา การให้บริการ การชำระเงิน การปฏิเสธความรับผิด การจำกัดความรับผิด การชดใช้ การบังคับใช้กฎหมายในเรื่องอนุญาโตตุลาการรวมถึงข้อกำหนดอื่นๆ ที่เกี่ยวกับการให้บริการ

จากข้อกำหนดในการใช้ (หรือ “ข้อกำหนด”) โดยครอบคลุมการเข้าถึงหรือการใช้ แอปพลิเคชัน เว็บไซต์ เนื้อหา ผลิตภัณฑ์ และบริการ (รวมเรียกว่า “บริการ”) โดยจะยกตัวอย่างข้อกำหนดและเงื่อนไขบางเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาหาความสัมพันธ์ระหว่างบริษัทอุเบอร์ บริษัทแกร็บและผู้โดยสาร ดังนี้

¹⁵ Rebecca Elaine Elliott. (2016). “Sharing App or Regulation Hackney: Defining Uber Technologies”. *Journal of Corporation Law*, 4(9). pp.15-16.

1) ข้อกำหนดการสร้างบัญชีผู้ใช้

“การที่บุคคลคนใดที่ต้องการใช้งานบริการอุเบอร์ มีหน้าที่ในการสร้างบัญชี ติดตั้งหรือเข้าถึงแอปพลิเคชันอุเบอร์จากอุปกรณ์มือถือที่เข้ากันได้ โดยต้องส่งข้อมูลระบุตัวตนบางอย่าง หมายเลขบัตรเครดิตส่วนบุคคล ยืนยันหมายเลขโทรศัพท์มือถือที่ให้ไว้ในระหว่างกระบวนการลงทะเบียน โดยบัญชีดังกล่าวจะสามารถใช้งานได้เมื่อได้รับอนุญาตจากบริษัทอุเบอร์ ก่อนที่ผู้ใช้บริการจะเข้าถึงและสามารถใช้บริการของทางบริษัทอุเบอร์ได้ ผู้ใช้บริการต้องยินยอมให้มีผลผูกพันตามข้อกำหนด ซึ่งจะทำให้เกิดความสัมพันธ์ทางสัญญาระหว่างผู้ใช้บริการกับบริษัทอุเบอร์ หากผู้ใช้บริการไม่ยินยอมกับข้อกำหนดเหล่านี้ ผู้ใช้บริการจะไม่สามารถเข้าถึงหรือใช้บริการนี้ โดยบริษัทอุเบอร์อาจยกเลิกข้อกำหนดเหล่านี้หรือบริการใดๆ ที่เกี่ยวกับผู้ใช้บริการในทันที หรือหยุดให้บริการ หรือปฏิเสธให้มีการเข้าถึงบริการหรือส่วนหนึ่งส่วนใดๆ ของบริการเมื่อใดก็ได้ ไม่ว่าด้วยเหตุผลใดก็ตาม”¹⁶

2) ข้อกำหนดการชำระเงิน

“ผู้ใช้บริการมีหน้าที่ในการจ่ายค่าบริการจากผู้ให้บริการบุคคลที่สาม (รวมเรียกว่า “ค่าใช้จ่าย”) หลังจากที่ได้รับบริการที่ได้รับผ่านการให้บริการของอุเบอร์ โดยการชำระค่าใช้จ่ายผ่านตัวแทนในการเรียกเก็บเงินของผู้ให้บริการบุคคลที่สาม ซึ่งกระทำในนามของผู้ให้บริการบุคคลที่สาม การชำระค่าใช้จ่ายด้วยวิธีดังกล่าวจะพิจารณาว่าเป็นวิธีการเดียวกับการชำระเงิน โดยตรงให้แก่ผู้ให้บริการบุคคลที่สาม ค่าใช้จ่ายรวมค่าภาษีที่เกี่ยวข้องตามที่กฎหมายกำหนด โดยค่าใช้จ่ายผู้ใช้บริการชำระเป็นที่สิ้นสุดและไม่สามารถคืนเงินได้ เว้นเสียแต่ว่าบริษัทอุเบอร์กำหนด ผู้ใช้บริการยังมีสิทธิในการร้องขอราคาค่าใช้จ่ายที่ต่ำกว่าจากผู้ให้บริการบุคคลที่สามสำหรับบริการที่ได้รับ ณ เวลาที่รับบริการ บริษัทอุเบอร์จะตอบการร้องขอใดๆ จากผู้ให้บริการบุคคลที่สามเพื่อปรับค่าใช้จ่ายสำหรับบริการเฉพาะ

โดยค่าใช้จ่ายทั้งหมดจะต้องชำระในทันที และบริษัทอุเบอร์จะทำให้การชำระค่าใช้จ่ายสะดวกขึ้นด้วยการใช้วิธีการชำระเงินที่ได้กำหนดไว้ในบัญชีของผู้ใช้บริการหลังจากนั้นทางบริษัทจะส่งใบเสร็จรับเงินให้แก่ผู้ใช้บริการทางอีเมล

ทางบริษัทอุเบอร์ของสงวนสิทธิในการกำหนด ลบ และหรือเปลี่ยนแปลงค่าใช้จ่ายสำหรับบริการ เมื่อใดก็ได้ตามดุลยพินิจของบริษัทอุเบอร์แต่เพียงผู้เดียว นอกจากนี้ ผู้ใช้บริการรับทราบและยอมรับว่าค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องในบางพื้นที่อาจเพิ่มขึ้นอย่างมากในระหว่างเวลาที่มีความต้องการสูง บริษัทอุเบอร์จะใช้ความพยายามอย่างสมเหตุสมผลในการแจ้งค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องให้ผู้ให้บริการทราบ โดยผู้ให้บริการเป็นผู้รับผิดชอบสำหรับค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นภายใต้

¹⁶ Uber. (2559). *Uber Technologies Inc., “Uber.”*. (Online). Available: <https://auth.uber.com/>. [2018, 6 July]

บัญชีของตน ไม่ว่าผู้ใช้บริการจะตระหนักถึงค่าใช้จ่ายหรือจำนวนเงินดังกล่าวหรือไม่ก็ตาม โดยบริษัทอูเบอร์อาจให้ข้อเสนอโปรโมชั่นและส่วนลดในบางครั้ง และผู้ใช้บริการอาจเลือกที่จะยกเลิกการจองขอสำหรับบริการจากผู้ให้บริการบุคคลที่สามเมื่อใดก็ได้ก่อนที่ผู้ใช้บริการบุคคลที่สามจะมาถึง ในกรณีนี้อาจจะต้องชำระค่าธรรมเนียมการยกเลิก” บางส่วนของข้อกำหนดและเงื่อนไขระบุว่า “บริการขนส่งใดๆ และทั้งหมดที่จัดหาให้แก่ผู้ใช้บริการของบริษัทนั้นจะไม่ได้เป็นการให้บริการโดยบริษัทอูเบอร์ แต่จะเป็นการให้บริการโดยผู้ใช้บริการขนส่งบุคคลที่สามอิสระ บริษัทอูเบอร์เป็นเพียงตัวแทนบริหารจัดการของผู้ใช้ของบริษัทเท่านั้น สำหรับการเรียกใช้บริการขนส่งที่ส่งมาอีก”

3.2.1.3 ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขับแท็กซี่ (Taxi) อูเบอร์ (Uber) และแกร็บ (Grab) กับผู้โดยสาร

การให้บริการของผู้ขับอูเบอร์เป็นการบริการรับส่งผู้โดยสารเป็นบริการ เช่นเดียวกับการบริการแท็กซี่ แต่ความแตกต่างของอูเบอร์กับรถแท็กซี่คือ แท็กซี่สามารถเรียกโดยตรงบนท้องถนนและผ่านแอปพลิเคชัน แต่รถยนต์อูเบอร์นั้นผู้ใช้บริการจะต้องเรียกผ่านการใช้แอปพลิเคชันอูเบอร์เพียงอย่างเดียว โดยก่อนที่ผู้โดยสารจะตกลงใช้บริการ แอปพลิเคชันจะแสดงอัตราค่าโดยสารตลอดการเดินทางให้ผู้บริการทราบ และการให้บริการของผู้ขับอูเบอร์ถือเป็นแท็กซี่ที่ไม่ได้รับอนุญาต แม้ว่าการดำเนินการดังกล่าวยังถือว่าผิดกฎหมายไทยอยู่ แต่ในการพิจารณาถึงกฎหมายที่เกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขับอูเบอร์ แกร็บ กับผู้โดยสาร เป็นเหมือนเช่นความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขับแท็กซี่กับผู้โดยสารในการให้บริการแท็กซี่ ตามลักษณะของสัญญาตามกฎหมายไทย อาจพิจารณาได้ตามสัญญารับขนคนโดยสาร หรือสัญญาจ้างทำของ รายละเอียดดังต่อไปนี้

1) สัญญารับขนคนโดยสาร

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 608 บัญญัติว่า “อันว่าผู้ขนส่งภายในความหมายแห่งกฎหมายลักษณะนี้ คือบุคคลผู้รับขนของหรือคนโดยสารเพื่อำหนึ่เป็นทางค้าปลีกของตน”

บทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เรื่องรับขนนั้นเป็นอีกเรื่องหนึ่งที่ยังไม่มีการให้ความหมายของสัญญารับขนว่าคืออะไร ทางวิชาการจึงได้ให้ความหมายของสัญญารับขนไว้ดังนี้

สัญญารับขนเป็นสัญญาซึ่งคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งเรียกว่าผู้ขนส่ง ตกลงว่าจะทำการขนส่งของหรือคนโดยสารจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง โดยเรียกสินจ้างจากคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง ทั้งนี้ต้องเป็นทางการค้ำปกติของผู้ขนส่งด้วย¹⁷ พิจารณาความหมายของสัญญารับขนได้ดังนี้

สัญญารับขนมีคู่สัญญา 2 ฝ่ายคือ ผู้ขนส่งฝ่ายหนึ่ง และผู้ส่งหรือผู้โดยสารอีกฝ่ายหนึ่ง โดยบุคคลผู้ขนส่ง มีหน้าที่ในการขนส่งของหรือคนโดยสารจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง เพื่อบำเหน็จเป็นการค้ำปกติ หมายถึง สินจ้างที่ให้เป็นการตอบแทนการรับขนของหรือคนโดยสารที่ผู้ขนส่งได้ทำไปโดยบำเหน็จนี้หากเป็นการรับขนของเรียกว่า “ค่าระวางพาหนะ” แต่หากเป็นการรับขนคนโดยสารเรียกว่า “ค่าโดยสาร” ซึ่งเป็นหน้าที่ของคนโดยสารในการชำระให้แก่ผู้ขนส่ง จะชำระเมื่อทำสัญญารับหรือเมื่อถึงจุดหมายปลายทาง หรือตามประเพณีที่ทำการขนส่งก็ได้¹⁸ บุคคลที่เป็นผู้ขนส่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นี้ ต้องประกอบอาชีพในการรับขนของหรือคนโดยสารเป็นปกติธุระของตน คือ ประกอบอาชีพในการรับขนอยู่เป็นประจำ มิใช่รับขนเป็นครั้งคราว

1.1) ประเภทของสัญญารับขน ตามประมวลแพ่งและพาณิชย์ได้บัญญัติการรับขนไว้ 2 ประเภท คือ การรับขนของบัญญัติไว้ในมาตรา 610-633 และการรับขนคนโดยสารบัญญัติไว้ในมาตรา 634-639 โดยเราจะศึกษาเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินกิจการของอูเบอร์ คือเฉพาะในส่วนของการรับขนคนโดยสารเท่านั้น

1.2) วิธีการในการขนส่ง การขนส่งของหรือคนโดยสารก็ตาม ผู้ขนส่งจะดำเนินการขนส่งด้วยรูปแบบต่างๆ ไม่ว่าจะเป็น

(1) การขนส่งทางบก ซึ่งวิธีการขนส่งทางบกนี้ อาจเป็นการขนส่งโดยทางรถไฟฟ้าใต้ดินหรือ รถไฟฟ้าบนดินและลอยฟ้าก็ได้ อาจเป็นการขนส่งโดยรถยนต์ ในกรณีที่มีถนนหนทางเชื่อมติดต่อระหว่างจุดเริ่มต้นของการขนส่งกับจุดหมายปลายทาง

(2) การขนส่งทางน้ำ

(3) การขนส่งทางอากาศ

จากบทความของอาจารย์ หทัยกาญจน์ กำเหนิดเพชร คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยทักษิณ ที่กล่าวถึงขอบเขตการบังคับใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะรับขน

¹⁷ จิต เศรษฐบุตร. (2493). *ความรู้เบื้องต้นแห่งกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยเช่าทรัพย์ เช่าซื้อ จ้างแรงงาน จ้างทำของและรับขน*. พระนคร: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 173.

¹⁸ กมล สนธิเกษตริน. (2537). *ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย จ้างแรงงาน จ้างทำของและรับขน*. กรุงเทพฯ: นิติบรรณการ. หน้า 57-58.

โดยแบ่งขอบเขตของการรับขนส่งเป็น 2 แบบ คือการรับขนส่งอยู่ภายใต้บังคับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และการรับขนส่งไม่อยู่ภายใต้บังคับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

1.3) การรับขนส่งที่อยู่ภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

- (1) การขนส่งทางรถยนต์ภายในประเทศ
- (2) การขนส่งทางแม่น้ำลำคลอง
- (3) การขนส่งทางรถไฟลอยฟ้า รถไฟใต้ดิน

1.4) การรับขนส่งที่ไม่อยู่ภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

(1) รับขนส่งของทางทะเล ท่านให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น”

- (2) การขนส่งสินค้าทางทะเล – พระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล

พ.ศ.2534

(3) การขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ – พระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.2556

(4) การขนส่งคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ – พระราชบัญญัติการรับขนส่งคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.2557

(5) การขนส่งสินค้าทางอากาศทั้งในและระหว่างประเทศ – พระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ.2558

(6) การขนส่งทางรถไฟ – พระราชบัญญัติการจัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ.2464

(7) การขนส่งทางไปรษณีย์ – พระราชบัญญัติไปรษณีย์ไทย พ.ศ.2477
พระราชบัญญัติการสื่อสารแห่งประเทศไทย พ.ศ.2519

จากข้างต้นตามบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เห็นได้ว่ามีผู้ขนส่งอยู่เพียงประเภทเดียว แต่ตามกฎหมายต่างประเทศ เช่น ตามกฎหมายอังกฤษ จะมีการแบ่งแยกผู้ขนส่งออกเป็น 2 ประเภท คือ ผู้ขนส่งสาธารณะ (Common Carrier) กับผู้ขนส่งเอกชน (Private Carriers) แม้ว่าผู้ขนส่งสาธารณะปัจจุบันจะมีน้อยก็ตาม ผู้ขนส่งสาธารณะผูกพันตนพร้อมที่จะขนส่งของจากบุคคลใดก็ตาม เพื่อขนส่งจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกสถานที่หนึ่ง โดยผู้ขนส่งสาธารณะต้องมีอาชีพในการประกอบอาชีพการขนส่งไม่ใช่ทำการขนส่งเพียงชั่วคราวชั่วคราว ผู้ขนส่งไม่มีสิทธิปฏิเสธที่จะไม่ทำการขนส่ง แต่จะสามารถปฏิเสธไม่ทำการขนส่งได้ เมื่อไม่มีพื้นที่เหลือในยานพาหนะ หรือผู้ขนส่งไม่ได้มีอาชีพในการขนส่งสินค้าดังกล่าว หรือจุดหมายปลายทางที่ผู้ส่งต้องการไม่ใช่จุดหมายปลายทางที่เป็นเส้นทางเดินทางตามปกติของผู้ขนส่ง หรือนำสินค้า

มอบไว้ในเวลาที่ไม่เหมาะสม หรือสินค้าไม่ได้ถูกหีบห่ออย่างดีเพียงพอ หรือไม่มีการชำระค่า
ภาระที่เหมาะสมล่วงหน้า¹⁹

2) สัญญาจ้างทำของ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 587 บัญญัติว่า
“อันว่าจ้างทำของนั้น คือสัญญาซึ่งบุคคลหนึ่งเรียกว่าผู้รับจ้าง ตกลงจะทำการงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งจน
สำเร็จให้แก่บุคคลอีกคนหนึ่ง เรียกว่าผู้ว่าจ้าง และผู้ว่าจ้างตกลงจะให้สินจ้างเพื่อผลสำเร็จแห่งการที่
ทำนั้น”

2.1) องค์ประกอบของสัญญาจ้างทำของ เมื่อพิจารณาความหมายของสัญญา
จ้างทำของ ก็สามารถแยกพิจารณาถึงสาระสำคัญของสัญญาจ้างทำของได้ดังต่อไปนี้

(1) การจ้างทำของเป็นสัญญา

ที่มีคู่สัญญา 2 ฝ่าย คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายในสัญญาจ้างทำของ คือ ฝ่ายผู้ว่า
จ้างฝ่ายหนึ่งซึ่งเป็นผู้ที่ตกลงให้ผู้รับจ้างทำการงานสิ่งใดจนสำเร็จให้แก่ตน แล้วจะจ่ายสินจ้างให้แก่
ผู้รับจ้าง ส่วนคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งคือ ผู้รับจ้างที่ตกลงรับจะทำการงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งจนสำเร็จให้แก่ผู้
ว่าจ้าง โดยได้รับสินจ้างเป็นการตอบแทน ฉะนั้นบุคคลอื่นที่ไม่ใช่คู่สัญญาก็ไม่มีสิทธิเรียกร้องให้
คู่สัญญาฝ่ายใดต้องปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาได้

(2) วัตถุประสงค์ของสัญญาจ้างทำของ

สัญญาจ้างทำของมีวัตถุประสงค์ที่สำคัญ คือ การที่ผู้รับจ้างตกลงจะทำการ
งานสิ่งใดสิ่งหนึ่งให้แก่ผู้ว่าจ้างจนเป็นผลสำเร็จ

ส่วนที่เกี่ยวกับการงานที่ผู้รับจ้างจะทำให้แก่ผู้ว่าจ้างนั้นอาจจะเป็น
วัตถุประสงค์อื่น แต่อย่างไรก็ตามหากวัตถุประสงค์ของสัญญาไม่ใช่การตกลงกันให้ผู้รับจ้างทำของ
ทำการสิ่งใดสิ่งหนึ่งจนสำเร็จ ก็ไม่เป็นสัญญาจ้างทำของ วัตถุประสงค์อื่นของงานเช่น

ก. การทำให้เกิดวัตถุประสงค์อย่างใดอย่างหนึ่งขึ้นมา เช่น การรับจ้าง
ก่อสร้างบ้าน สะพาน เฟอร์นิเจอร์

ข. การซ่อมแซม คัดแปลง หรือต่อเติมวัตถุอย่างใดอย่างหนึ่ง เช่น
หลังคาบ้านรั่ว ผู้รับจ้างที่รับจ้างซ่อมหลังคา หรือหากต้องการเปลี่ยนสีบ้าน ผู้รับจ้างก็มาดำเนินการ

ค. การทำงานโดยไม่ก่อให้เกิดวัตถุอย่างใดอย่างหนึ่งขึ้น เช่น การจ้างว่า
ความ การจ้างหมอรักษาโรค หรือการจ้างแสดงดนตรีในงานวันเกิดหรืองานแต่งงาน

(3) ผู้ว่าจ้างตกลงจะให้สินจ้างเพื่อผลสำเร็จของการทำงานนั้น

ในสัญญาจ้างทำของ ผู้รับจ้างไม่ได้ทำงานโดยปราศจากค่าตอบแทน
โดยผู้รับจ้างจะได้รับสินจ้างเป็นค่าตอบแทน เมื่อทำงานให้แก่ผู้ว่าจ้างแล้ว สัญญาจ้างทำของจึงเป็น

¹⁹ J. Charlesworth.(2520). Mercantile Law. p. 93

สัญญาที่มีค่าตอบแทน และเป็นสัญญาต่างตอบแทนที่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายมีหน้าที่ตอบแทนซึ่งกันและกัน สินจ้างส่วนใหญ่มักเป็นเงินตรา แต่ละตกลงเป็นทรัพย์สินอย่างอื่นก็ได้²⁰ ดังนั้น จึงไม่มีสัญญาจ้างทำของแบบทำให้เปล่าได้

2.2) สัญญาจ้างทำของไม่ต้องทำเป็นหนังสือหรือไม่ต้องทำตามแบบ

สัญญาจ้างทำของก็เหมือนกับสัญญาจ้างแรงงานเป็นสัญญาที่เกิดขึ้นโดยการแสดงเจตนา และสมบูรณ์โดยการแสดงเจตนาตกลงกัน กล่าวคือ ไม่ต้องทำตามแบบและไม่ต้องมีพยานหลักฐานอย่างไรก็สามารถฟ้องร้องบังคับคดีกันได้

2.3) ความแตกต่างของสัญญารับขนกับสัญญาจ้างทำของ

สัญญาจ้างทำของนั้น ผู้ว่าจ้างต้องการให้ผู้รับจ้างทำการทำงานให้สำเร็จ ซึ่งลักษณะดังกล่าวคล้ายกับสัญญารับขนที่มุ่งถึงผลสำเร็จของการเดินทางของสิ่งของหรือคนโดยสาร แต่อย่างไรก็ตามยังคงมีข้อแตกต่างคือ สัญญาจ้างทำของจะมีขอบเขตที่กว้างว่าสัญญารับขน เนื่องจากสัญญารับขนมีจุดประสงค์เฉพาะการขนส่ง แต่สัญญาจ้างทำของอาจเป็นการจ้างว่าความ จ้างก่อสร้าง หรือจ้างทำการขนส่งเคลื่อนย้ายของหรือคนโดยสาร เช่น การใช้จรวดนำดาวเทียมขึ้นไปปล่อยในอวกาศ และในการที่ผู้รับจ้างขนส่งเคลื่อนย้ายของหรือคนโดยสาร หากผู้รับจ้างไม่ได้ประกอบอาชีพในการรับขนเป็นปกติธุระ สัญญานั้นก็เป็นสัญญาจ้างแรงงาน แต่ถ้าปรากฏว่าผู้รับจ้างเป็นผู้ขนส่งที่ประกอบอาชีพในการรับขนโดยได้รับบำเหน็จเป็นการตอบแทนโดยปกติธุระสัญญานั้นก็เป็นสัญญารับขน

จากการพิจารณาองค์ประกอบของสัญญาจ้างทำของตามมาตรา 587 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ จึงทำให้ได้ความว่า สัญญาจ้างทำของคือ สัญญาที่ผู้ว่าจ้างได้มอบหมายงานให้แก่ผู้รับจ้างไปทำ โดยที่ผู้ว่าจ้างไม่มีสิทธิออกคำสั่งหรือควบคุมการปฏิบัติงานของผู้รับจ้าง และไม่สามารถสั่งให้ผู้รับจ้างทำงานตามวิธีที่ตนต้องการได้ ดังนั้น ผู้รับจ้างจึงไม่ต้องอยู่ภายใต้การควบคุมดูแลของผู้ว่าจ้าง ผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างมิได้มีความสัมพันธ์กันอย่างเช่นนายจ้างลูกจ้าง ผู้รับจ้างมีอิสระในการทำงาน ผู้รับจ้างจะต้องทำงานในสิ่งที่ผู้ว่าจ้างมอบหมายให้สำเร็จ โดยที่ผู้ว่าจ้างตกลงจะจ่ายสินจ้างเพื่อผลสำเร็จในงานที่ได้รับมอบหมายนั้น และสัญญาจ้างทำของไม่มีแบบ ไม่ต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือก็สมบูรณ์เป็นสัญญาจ้างทำของ เช่น การจ้างแท็กซี่ไปส่งยังจุดหมายปลายทาง อีกทั้งมีแนวคำพิพากษา ความเห็นของนักกฎหมาย และวิทยานิพนธ์ ซึ่งอ้างอิงถึงการให้บริการรับส่งผู้โดยสารของผู้ขับแท็กซี่ ว่าผู้โดยสารไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายที่ผู้ขับได้ก่อขึ้น เว้นแต่ผู้โดยสารจะเป็นผู้ผิดในส่วนงานที่สั่งให้ทำหรือในคำสั่งที่ตนให้ไว้ เช่น

²⁰ จินดา บุญยอาคม. (2512). *คำอธิบายประมวลแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยจ้างแรงงาน จ้างทำของ*. พระนคร: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 15.

ผู้โดยสารสั่งให้ผู้ขับแท็กซี่ขับรถด้วยความเร็วสูง ระหว่างทางผู้ขับแท็กซี่ขับรถชนผู้อื่นเป็นเหตุให้ได้รับบาดเจ็บ ผู้โดยสารหรือผู้ว่าจ้างต้องรับผิดชอบในคำสั่งที่ตนได้ให้ไว้ตามมาตรา 428 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์²¹

การให้บริการของผู้ขับอุเบอร์เป็นการบริการรับส่งผู้โดยสารเช่นเดียวกับการบริการแท็กซี่ และตามกฎหมายไทยไม่มีคำอธิบายถึงการให้บริการแท็กซี่โดยเฉพาะว่าเป็นไปตามลักษณะสัญญาใด โดยพิจารณาจากลักษณะของการบริการแท็กซี่ อาจเป็นไปตามลักษณะของสัญญารับขนคนโดยสารหรือสัญญาจ้างทำของ ดังนั้น จึงเกิดประเด็นปัญหาดังกล่าวว่านิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ขับอุเบอร์กับผู้โดยสารอาจเป็นไปตามลักษณะของสัญญารับขนคนโดยสารหรือสัญญาจ้างทำของ

3.2.2 หน่วยงานที่ควบคุมและกำกับดูแลการให้บริการรถแท็กซี่ (Taxi) อุเบอร์ (Uber) และ (Grab)

ในการศึกษานี้ จำเป็นที่จะต้องมีการศึกษาถึงหน่วยงานที่ควบคุมและกำกับดูแลรถแท็กซี่ (Taxi) อุเบอร์ (Uber) และ (Grab) ตามกฎหมายที่ได้มีการกำหนดไว้ เพื่อมาเป็นข้อพิจารณาว่าหน่วยงานใดที่มีหน้าที่ควบคุมและกำกับดูแล ดังจะได้ศึกษาต่อไปนี้

3.2.2.1 หน่วยงานที่ควบคุมและกำกับดูแลการให้บริการรถแท็กซี่ (Taxi)

หน่วยงานที่ควบคุมและกำกับดูแลการคมนาคมภายในประเทศ รวมถึงการออกกฎระเบียบ และคำสั่ง นโยบาย เพื่อมาควบคุมนั้น คือ กรมการขนส่งทางบก ตามรายละเอียดที่จะกล่าวดังต่อไปนี้

เมื่อการขนส่งทางบกได้มีการวิวัฒนาการและขยายตัวขึ้นเรื่อย ๆ ตามความเจริญของบ้านเมืองทางราชการจึงได้ตั้งหน่วยงานขึ้นควบคุมดูแล ให้เป็นระเบียบเรียบร้อยโดยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 ได้โปรดเกล้าฯ ให้ตั้งกระทรวงคมนาคมขึ้นในปีพ.ศ.2425 และให้รวมหน้าที่เกี่ยวกับการขนส่งทางรถไฟ การขนส่งทางบก การขนส่งทางน้ำ และการสื่อสารเข้ามารวมไว้ในกระทรวงคมนาคม อย่างไรก็ตาม กิจกรรมด้านขนส่งทางบกก็ยังไม่มีการมีหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบ โดยตรงแม้แต่พระราชบัญญัติจัดตั้งกระทรวงและกรม พ.ศ. 2476 ก็มิได้กำหนดให้มีหน่วยงาน ที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการขนส่งทางบกโดยตรงอีกเช่นกัน จนกระทั่งในปลายปี พ.ศ.2476 จึงได้มีพระราชบัญญัติว่าด้วยระเบียบราชการบริหารแห่งราชอาณาจักรสยาม พ.ศ.2476 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ลงวันที่ 9 ธันวาคม 2476)

²¹ สานี สุรเศรษฐบุรณะ. (2555). *ความรับผิดชอบละเมิดของผู้ว่าจ้าง*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 30.

กำหนดให้มีกรมการขนส่งขึ้น ในกระทรวงเศรษฐการ ซึ่งมีหน้าที่เกี่ยวกับการเศรษฐกิจแห่งชาติ รวมทั้งหน้าที่ในราชการ ส่วน คมนาคมด้วย แต่ก็ยังไม่มี

หน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการขนส่งทางบกเพราะตามพระราชกฤษฎีกาจัดวางระเบียบราชการสำนักงานและกรมในกระทรวงเศรษฐการ พ.ศ. 2476 ได้กำหนดส่วนราชการของกรมการขนส่งไว้เพียง 2 กอง คือ สำนักงานเลขานุการกรม และกองการบินพลเรือน ทั้งนี้ เพื่อเป็นการขยาย กิจการบินพาณิชย์ของประเทศ จวบจน กระทั่งวันที่ 11 สิงหาคม 2484 รัฐบาลในสมัยนั้น ซึ่งมี ฯพณฯจอมพลแปลก พิบูลสงคราม เป็นนายกรัฐมนตรี ได้ประกาศใช้พระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2484 สถาปนา"กรมการขนส่ง" ขึ้นเป็นส่วนราชการระดับกรมสังกัดกระทรวงคมนาคม โดยมีที่ทำการรวมอยู่ใน กระทรวงคมนาคม ณ ตำบลท่าช้างวังหน้า อำเภอพระนคร (ที่ตั้งโรงละครแห่งชาติในปัจจุบัน)

งานที่กรมการขนส่งได้รับมอบหมายให้ดำเนินการใน โอกาสแรก ก็คือ งานเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศโดยที่งานดังกล่าวนี้ เดิมเป็นงานที่อยู่ในอำนาจและหน้าที่ของกองบินพาณิชย์สำนักงานปลัดกระทรวง - เศรษฐการ กรมการขนส่งในสมัยนั้นได้รับโอนมา โดยบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติโอนอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับราชการของกระทรวงหรือกรม ซึ่งได้มีการเปลี่ยนแปลงแก้ไขปรับปรุงขึ้นใหม่ในปี พ.ศ. 2484 อย่างไรก็ดีจากผลของสงครามมหาเอเซีย บูรพา หรือสงครามโลกครั้งที่ 2 ทำให้การวางเค้าโครงเกี่ยวกับอำนาจและหน้าที่จะพึงมีเพื่อตราพระราชกฤษฎีกาจัดวางระเบียบราชการ ในกรมการขนส่งต้องประสบอุปสรรคและล่าช้าไปมาก ทั้งนี้ เนื่องจากประเทศไทยมีส่วนได้รับความกระทบกระเทือนจากภัยของสงครามครั้งนี้ด้วย ซึ่งในที่สุดได้มีการพิจารณาอย่างละเอียดรอบคอบแล้ว ฯพณฯจอมพลแปลกพิบูลสงครามนายกรัฐมนตรี ในสมัยนั้น ได้มีบันทึกสั่งการ กำหนดโครงสร้างส่วนราชการไว้ในรูปของกองให้มีหน้าที่โดยตรงเกี่ยวกับ การขนส่งของประเทศรวม 3 ทางคือ

- 1) กองขนส่งทางบก ทำการควบคุมการขนส่งทางบกทุกประเภท เว้นรถไฟ และการเดินรถประจำทาง
- 2) กองขนส่งทางน้ำ ทำการควบคุมการขนส่งทางน้ำรวมทั้งทางทะเลด้วยและเอา การเดินเรือทะเล มาอยู่ในกองนี้รวมบริษัทเดินเรือไทยไว้ด้วย
- 3) กองขนส่งทางอากาศ ทำการควบคุมการขนส่งทางอากาศทั้งในและนอกประเทศ

หลังจากนั้นประมาณ 19 วันก็ได้มีประกาศใช้พระราชกฤษฎีกา จัดวางระเบียบราชการในกรมการขนส่ง เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2485 โดยแบ่งส่วนราชการเป็น ดังนี้

1) สำนักงานเลขานุการกรม แบ่งเป็น 3 แผนก คือ แผนกสารบรรณ แผนกสนเทศ และสถิติ และแผนกแบบแผนและก่อสร้าง

กองขนส่งทางบก แบ่งเป็น 3 แผนก คือแผนกทะเบียนและอนุญาต แผนกควบคุม พาหนะทางบก แผนกควบคุมการขนส่งประจำทาง

กองขนส่งทางน้ำ แบ่งเป็น 3 แผนก คือแผนกทะเบียนและอนุญาต แผนกควบคุม ยานพาหนะ ทางน้ำ แผนกควบคุมบริษัทขนส่งทางน้ำภายในและภายนอกประเทศ

กองขนส่งทางอากาศ แบ่งออกเป็น 2 แผนก คือแผนกทะเบียนและอนุญาต แผนก ควบคุม การเดินอากาศ

ต่อมาพระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการกรมการขนส่งฉบับปี พ.ศ.2485 ได้ถูกยกเลิกพระราชกฤษฎีกาฉบับปีพ.ศ.2491 โดยแบ่งส่วนราชการกรมการขนส่งเสียใหม่ เป็นสำนักงานเลขานุการกรม กองขนส่งทางบกและทางน้ำ สำนักงานการบินพลเรือน สำนักงาน ท่าเรือกรุงเทพฯ

และต่อมาพระราชกฤษฎีกาฉบับปี พ.ศ. 2491 ได้ถูกยกเลิกไปอีกโดยพระราช กฤษฎีกาปี พ.ศ. 2495 โดยแบ่งส่วนราชการกรมการขนส่งเสียใหม่เป็น สำนักงานเลขานุการกรม กองขนส่งทางบก กองขนส่งทางน้ำ สำนักงานการบินพลเรือน²²

2) อำนาจหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบก เป็นไปตามกฎกระทรวงแบ่งส่วน ราชการกรมการขนส่งทางบกกระทรวงคมนาคม โคนมีรายละเอียดอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

ข้อ 2 ให้กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม มีภารกิจเกี่ยวกับการกำกับ ดูแล ตรวจสอบ ควบคุม ให้ความปลอดภัย ให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ประสานและวางแผนให้มีการ เชื่อมต่อระบบการขนส่งอื่น ๆ เพื่อให้ระบบการขนส่งทางบกเกิดความคล่องตัว สะดวก รวดเร็ว ทั่วถึง และปลอดภัย โดยให้มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(1) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมาย อื่นที่เกี่ยวข้อง

(2) ดำเนินการแก้ไข ป้องกัน และส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

(3) ส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางบก

(4) ดำเนินการจัดระบบและระเบียบการขนส่งทางบก

²² กรมการขนส่งทางบก. (2561). *ประวัติความเป็นมา*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.dlt.go.th/th/dlt-role/>. [2561, 5 สิงหาคม]

(5) ร่วมมือและประสานงานกับองค์กรและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศในด้านการขนส่งทางบก และในส่วนที่เกี่ยวกับอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ²³

2) มีการแบ่งออกเป็นฝ่ายต่างๆ เพื่อให้การบริหารงานมีประสิทธิภาพ และทำหน้าที่หลักในการพัฒนาของการขนส่ง ซึ่งผู้ศึกษาได้นำข้อมูลที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบกมาอธิบายดังนี้

(1) มีอำนาจควบคุมตรวจสอบ และบังคับใช้กฎหมายแก่ผู้ประกอบการขนส่ง เจ้าของรถ ผู้ประจำรถ เพื่อให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ อนุสัญญาหรือความตกลง ระหว่างประเทศ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

(2) ควบคุม ตรวจสอบรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และอนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ

(3) ดำเนินการเกี่ยวกับการสอบสวน สืบสวน จับกุม เปรียบเทียบปรับ และดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายอื่น ที่เกี่ยวข้อง

(4) ให้ความคุ้มครองช่วยเหลือผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง ทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก

(5) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับ มอบหมาย²⁴

(6) ดำเนินการและจัดระบบด้านการขนส่งผู้โดยสารตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

(7) ศึกษาและพัฒนาด้านการขนส่งผู้โดยสาร

(8) ส่งเสริม สนับสนุน และพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการขนส่ง รวมทั้งประสานความร่วมมือกับผู้ประกอบการขนส่งและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

(9) กำหนดหลักเกณฑ์และกำกับดูแลผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารให้ปฏิบัติตามกฎหมาย ว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง²⁵

(10) ศึกษาและพัฒนาระบบทะเบียนและภาษีรถ

²³ กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมการขนส่งทางบกกระทรวงคมนาคม พ.ศ.2552. ข้อ 2.

²⁴ กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมการขนส่งทางบกกระทรวงคมนาคม พ.ศ.2552. ข้อ 8.

²⁵ กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมการขนส่งทางบกกระทรวงคมนาคม พ.ศ.2552. ข้อ 11.

(11) กำหนดมาตรฐาน หลักเกณฑ์การกำกับดูแล และให้คำแนะนำ ด้านทะเบียนและภาษีรถ²⁶

(12) ศึกษา พัฒนา และวางแผนระบบการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน และส่งเสริมสวัสดิภาพ การขนส่งทางบก

(13) กำหนดมาตรฐาน หลักเกณฑ์การกำกับดูแล และให้คำแนะนำเกี่ยวกับการดำเนินการ ด้านใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ

(14) กำหนดมาตรฐาน หลักเกณฑ์การกำกับดูแล และให้คำแนะนำเกี่ยวกับ หลักสูตร ของโรงเรียนการขนส่งของกรมการขนส่งทางบกและโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกรับรอง²⁷

3.2.2.2 หน่วยงานที่ควบคุมและกำกับดูแลการให้บริการอูเบอร์ (Uber) และ (Grab)

อูเบอร์ (Uber) และ (Grab) เป็นการให้บริการผ่านสมาร์ตโฟน ที่ใช้เครือข่าย อินเทอร์เน็ตเป็นตัวกลางในการให้บริการรถยนต์รับจ้าง แต่อย่างไรก็ตามการนำแอปพลิเคชันเป็น ตัวกลางในการเรียกใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อรับจ้างขนส่งผู้โดยสาร ยังไม่ได้ถูกรับรองโดย กฎหมายอย่างถูกต้อง เนื่องจากเป็นการนำรถยนต์มาใช้ผิดประเภท ตามมาตรา 21 แห่ง พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ที่ห้ามไม่ให้ผู้ใดใช้รถไม่ตรงตามประเภทที่จดทะเบียนไว้ เพราะการจดทะเบียนระบุประเภทของรถที่จะใช้เพื่อการนั้นๆ และเมื่อนำรถยนต์ไปจดทะเบียนแล้ว จะเกิดหน้าที่ที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ซึ่งหากต้องการจดทะเบียนเป็นรถโดยสารสาธารณะ ผู้ขับขี่ จะต้องมิใบอนุญาตขับขี่สาธารณะ อีกทั้งรถยนต์ที่จดทะเบียนการใช้งานเป็นรถโดยสารสาธารณะ นั้นจะต้องติดเครื่องหมายและต้องปฏิบัติตามที่กำหนด อย่างเช่น การติดสัญลักษณ์ TAXI MITER บนหลังการรถ การติดป้ายแจ้งเป็นตัวอักษร “ว่าง” เป็นต้น ดังจะเห็นได้ว่าการให้บริการรถยนต์ สาธารณะนั้น ต้องปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนด โดยมีหน่วยงานของรัฐ คือ กรมการขนส่งทางบก เป็นผู้ควบคุมและกำกับดูแล แต่ทั้งนี้ การให้บริการของอูเบอร์ (Uber) และ (Grab) นั้น เป็นการ ดำเนินธุรกิจที่ใช้แอปพลิเคชันเป็นตัวกลาง ในการให้บริการรถยนต์รับจ้างสาธารณะ ซึ่งรัฐยังไม่มี กฎหมายออกมาควบคุมการดำเนินธุรกิจประเภท และหน่วยงานของรัฐหน่วยงานใดมากำกับดูแล การให้บริการอูเบอร์ (Uber) และ (Grab) ปัจจุบันจึงยังไม่มีหน่วยงานใดสามารถควบคุมกำกับดูแล การให้บริการของอูเบอร์ (Uber) และ (Grab)

²⁶ กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมการขนส่งทางบกกระทรวงคมนาคม พ.ศ.2552. ข้อ 19.

²⁷ กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมการขนส่งทางบกกระทรวงคมนาคม พ.ศ.2552. ข้อ 21.

จากการศึกษาหน่วยงานที่กำลังดูแลการให้บริการจึงสรุปได้ว่า กรมการขนส่งทางบก มีหน้าที่ในการควบคุมและกำกับดูแลรถยนต์ทุกชนิดรวมถึงรถแท็กซี่ (Taxi) ซึ่งทำหน้าที่ที่ควบคุมและจัดระเบียบการขนส่งทางถนนภายในประเทศและระหว่างประเทศ จัดทะเบียนและเก็บภาษีรถ และออกใบอนุญาตขับรถ พัฒนาระบบการขนส่งทางถนนและการใช้รถ ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ร่วมมือและประสานงานกับองค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งในประเทศและต่างประเทศ ในด้านการขนส่งทางบกและในส่วนที่เกี่ยวข้องกับใบอนุญาตและความตกลงระหว่างประเทศ เฉพาะรถของพลเรือน และราชการ ไม่รวมถึงรถที่ใช้ในกิจการพิเศษของทหารและตำรวจ ทั้งนี้ กรมการขนส่งทางบก มีภารกิจเกี่ยวกับการจัดระบบ การจัดระเบียบการขนส่งทางบก โดยการกำกับ ดูแล ตรวจสอบ ตรวจสอบ ให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ประสานและวางแผนให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่นๆ เพื่อให้ระบบการขนส่งทางบกเกิดความคล่องตัว สะดวก รวดเร็ว ทั่วถึง และปลอดภัย โดยให้มีอำนาจหน้าที่ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการแก้ไข ป้องกัน และส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งทางบกส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางบก ดำเนินการจัดระเบียบการขนส่งทางบก ร่วมมือและประสานงานกับองค์กรและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ ในด้านการขนส่งทางบก และในส่วนที่เกี่ยวข้องกับใบอนุญาตและความตกลงระหว่างประเทศ ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรม หรือตามที่กระทรวงหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมายและสำหรับหน่วยงานที่จะควบคุมและกำกับดูแลการให้บริการของรถยนต์อุเบอร์(Uber) และแกร็บ (Grab) ตามกฎหมายในประเทศไทยนั้น ยังไม่มีการกำหนดให้หน่วยงานใดทำหน้าที่กำกับดูแลการให้บริการประเภทนี้

3.2.3 ประเภทรถยนต์ที่นำมาให้บริการตามที่กฎหมายกำหนดสำหรับรถแท็กซี่ (Taxi) อุเบอร์ (Uber) และ (Grab)

ประเภทรถยนต์ที่นำมาให้บริการเป็นรถยนต์สาธารณะจะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 รายละเอียดดังนี้

3.2.3.1 ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

กรณีของจดทะเบียนเป็นรถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการธุรกิจ หรือรถยนต์บริการทัศนาจร รถนั้นต้องมีลักษณะ ขนาด หรือกำลังของเครื่องยนต์และของรถตามที่กำหนด

ในกฎกระทรวง และผู้จดทะเบียนต้องแจ้งสถานที่เก็บรถยนต์สาธารณะ หรือรถยนต์บริการซึ่งมีลักษณะตามที่กำหนดในกฎกระทรวงด้วย²⁸

3.2.3.2 ตามกฎกระทรวงว่าด้วยรถยนต์จ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน พ.ศ.2560

1) รถยนต์รับจ้างต้องมีลักษณะและขนาด ดังต่อไปนี้

(1) เป็นรถใหม่สำเร็จรูปจากโรงงาน หรือมีอายุการใช้งานไม่เกินสองปี นับแต่วันที่ จดทะเบียนครั้งแรก ซึ่งมีการใช้รถมาแล้วไม่เกินสองหมื่นกิโลเมตร และไม่เป็นรถที่ทำการซ่อมแซม หรือปรับปรุงมาจากรถที่ประสบอุบัติเหตุรุนแรงที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยในการใช้รถนั้น

(2) เป็นรถเก๋งสองตอน รถเก๋งสองตอนแวน รถเก๋งสามตอน รถเก๋งสามตอนแวน รถยนต์นั่ง สองตอน รถยนต์นั่งสองตอนแวน รถยนต์นั่งสามตอน รถยนต์นั่งสามตอนแวน หรือรถยนต์ลักษณะอื่น ตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

(3) เป็นรถที่มีประตูไม่น้อยกว่าสี่ประตู ซึ่งมีความกว้างไม่น้อยกว่าหนึ่งเมตรเจ็ดสิบห้าเซนติเมตร แต่ไม่เกินสองเมตรห้าสิบเซนติเมตร มีความยาวไม่น้อยกว่าสี่เมตรห้าสิบเซนติเมตร แต่ไม่เกินหกเมตร และมีความสูงไม่เกินสองเมตร

(4) เป็นรถที่มีเบาะนั่งซึ่งมีระยะห่างจากพื้นถึงส่วนบนสุดของเบาะนั่งไม่น้อยกว่าสี่สิบห้าเซนติเมตร และมีระยะห่างจากส่วนต่ำสุดของเบาะนั่งถึงเพดานไม่น้อยกว่าแปดสิบห้าเซนติเมตร

2) รถยนต์รับจ้างต้องมีกำลังของเครื่องยนต์หรือมอเตอร์ไฟฟ้า ดังต่อไปนี้

(1) ในกรณีเป็นรถที่ใช้เครื่องยนต์ในการขับเคลื่อน ต้องมีกำลังของเครื่องยนต์ไม่น้อยกว่า แปดสิบกิโลวัตต์

(2) ในกรณีเป็นรถที่ใช้ทั้งเครื่องยนต์และมอเตอร์ไฟฟ้าในการขับเคลื่อน ต้องมีกำลังรวมกัน ไม่น้อยกว่าแปดสิบกิโลวัตต์

(3) ในกรณีเป็นรถที่ใช้มอเตอร์ไฟฟ้าในการขับเคลื่อน ต้องมีกำลังพิกัดของมอเตอร์ไฟฟ้า ไม่น้อยกว่าสิบลูกกิโลวัตต์ และสามารถขับเคลื่อนรถให้มีความเร็วสูงสุดได้ไม่น้อยกว่าเก้าสิบกิโลเมตรต่อชั่วโมง การวัดกำลังของเครื่องยนต์หรือมอเตอร์ไฟฟ้า และการวัดความสามารถในการขับเคลื่อนรถ ตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่อธิบดีประกาศกำหนด

3) รถยนต์รับจ้างต้องไม่ติดตั้งระบบป้องกันการเปิดประตูจากภายในรถ และกระจก กันลมหน้าและส่วนประกอบของตัวถังที่เป็นกระจกต้องเป็นกระจกที่โปร่งใสสามารถ

²⁸ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 . มาตรา 7.

มองเห็นสภาพ ภายในรถและสภาพการจราจรภายนอกได้อย่างชัดเจน และห้ามมิให้นำวัสดุอื่นใดมาติดหรือบัง ส่วนหนึ่งส่วนใดของกระจก เว้นแต่เป็นการติดเครื่องหมายหรือเอกสารตามที่กฎหมายกำหนด หรือการติดวัสดุ สำหรับบังหรือกรองแสงแดดที่กระจกกันลมหน้าหรือส่วนประกอบของตัวถังที่เป็นกระจกตามที่อธิบดี ประกาศกำหนด

4) รถยนต์รับจ้างต้องมีและใช้เครื่องอุปกรณ์ ดังต่อไปนี้

(1) มาตรการค่าโดยสารตามแบบหรือชนิดที่อธิบดีให้ความเห็นชอบ ติดตั้งไว้ด้านซ้ายของผู้ขับรถ ณ ที่ซึ่งคนโดยสารเห็นได้ชัดเจน โดยต้องแสดงจำนวนเงินค่าจ้างบรรทุกทุกคนโดยสารตามอัตรา ระยะทาง และระยะเวลาที่กำหนดในข้อ ๑๒

(2) เครื่องสื่อสารตามกฎหมายว่าด้วยวิทยุคมนาคมตามแบบหรือชนิดที่ได้รับความเห็นชอบ จากคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ หรือเครื่องสื่อสาร ประเภทอื่นที่อธิบดีให้ความเห็นชอบ

(3) เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถที่มีผู้ให้บริการระบบติดตามรถ ที่กรมการขนส่ง ทางบกรับรอง

5) รถยนต์รับจ้างต้องแสดงเครื่องหมายหรือสัญลักษณ์ที่แสดงการเป็นรถยนต์รับจ้าง เครื่องหมายแสดงการมีเครื่องสื่อสาร เครื่องหมายแสดงสถานการให้บริการ เช่น ว้าง - ไม่ว่าง หรือรับจ้าง (4) เครื่องหมายอื่นตามที่อธิบดีประกาศกำหนด ลักษณะ ขนาด การติดตั้ง และเงื่อนไขการใช้เครื่องหมายตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่ อธิบดีประกาศกำหนด ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงทะเบียนประเภทรถยนต์รับจ้างเป็นรถยนต์ประเภทอื่น ให้เจ้าของรถนำเครื่องหมายตามวรรคหนึ่งออก

6) รถยนต์รับจ้างอาจมีและใช้เครื่องอุปกรณ์สำหรับรถเพื่อความปลอดภัยในการรับจ้าง คือ อุปกรณ์กันระหว่างที่นั่งผู้ขับรถกับคนโดยสารภายในห้องโดยสาร อุปกรณ์ที่ใช้บันทึกภาพภายในหรือภายนอกรถ เช่น กล้องวิดีโอ กล้องถ่ายรูป อุปกรณ์อื่นอันจำเป็นเพื่อความปลอดภัยตามที่อธิบดีประกาศกำหนด เพื่อประโยชน์ในการคุ้มครองความปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินของผู้ขับรถหรือคนโดยสาร อธิบดีอาจประกาศกำหนดให้รถยนต์รับจ้างตามลักษณะรถหรือลักษณะการให้บริการต้องติดตั้งเครื่องอุปกรณ์ ตามวรรคหนึ่งก็ได้

7) รถยนต์รับจ้างให้ใช้สีของตัวถังรถ ดังต่อไปนี้

(1) รถยนต์รับจ้างที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร

(1.1) กรณีเป็นของบุคคลธรรมดา ให้ใช้สีเขียวและสีเหลืองเป็นสีของตัวถังรถ

(1.2) กรณีเป็นของนิติบุคคล ให้ใช้ตามแบบที่นายทะเบียนให้ความเห็นชอบ

(2) รถยนต์รับจ้างที่จดทะเบียนในจังหวัดอื่นนอกจากกรุงเทพมหานคร

(2.1) กรณีเป็นของบุคคลธรรมดา ให้ใช้สีแดงและสีเหลืองเป็นสีของตัวถังรถ

(2.2) กรณีเป็นของนิติบุคคลให้ใช้สีน้ำเงินและสีเหลืองเป็นสีของตัวถังรถ

8) รถยนต์รับจ้างให้มีอายุการใช้งานได้ไม่เกินเก้าปีนับแต่วันที่รถยนต์นั้นจดทะเบียนครั้งแรก ในกรณีที่รถยนต์รับจ้างครบอายุการใช้งานตามวรรคหนึ่ง ให้เจ้าของรถนำเครื่องหมาย ตามข้อ 8 ออก และส่งคืนแผ่นป้ายทะเบียนรถต่อนายทะเบียนพร้อมนำไปคู่มือจดทะเบียนรถมาแสดง ต่อนายทะเบียนเพื่อบันทึกหลักฐานการระงับทะเบียนหรือเปลี่ยนประเภทรถ ทั้งนี้ ภายในสามสิบวัน นับแต่วันที่ครบอายุการใช้งาน

9) ให้รัฐมนตรีมีอำนาจประกาศกำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารสำหรับรถยนต์ รับจ้างและค่าบริการอื่น ดังต่อไปนี้ (1) รถยนต์รับจ้างที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร (ก) ค่าจ้างบรรทุกคนโดยสาร ให้กำหนดโดยถือเกณฑ์ระยะทางสองกิโลเมตรแรกไม่เกินห้าสิบบาท และกิโลเมตรต่อ ๆ ไป กิโลเมตรละไม่เกินสิบสองบาท ในกรณีที่ไม่สามารถเคลื่อนที่ หรือเดินรถต่อไปได้ตามปกติวิสัยในอัตรานาทีละไม่เกินสามบาท

10) การเรียกเก็บค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารให้เรียกเก็บตามจำนวนเงินรวมที่แสดงไว้ ในมาตราโดยสาร ส่วนในกรณีที่มีการเรียกเก็บค่าบริการอื่น ให้เรียกเก็บเพิ่มขึ้นจากค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารที่แสดงไว้ในมาตราโดยสาร

3.2.3.3 ลักษณะของแผ่นป้ายทะเบียน

สีของแผ่นป้ายทะเบียน สำหรับรถแท็กซี่นั้นถือเป็นรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน ซึ่งกรมการขนส่งทางบกได้กำหนดให้ ให้พื้นแผ่นป้ายใช้สีเหลืองสะท้อนแสง โดยให้ตัวเลขหน้าตัวอักษรประจำหมวด ตัวอักษรประจำหมวด หมายเลข ทะเบียนตัวอักษร และขอบแผ่นป้ายใช้สีใช้สีดำ²⁹ (มาตรา 57 ฉ)

²⁹ กฎกระทรวงกำหนดขนาด ลักษณะ และสีของแผ่นป้ายทะเบียนรถ และการแสดงแผ่นป้ายทะเบียนรถและเครื่องหมายแสดงการเสียภาษี ประจำปี พ.ศ. 2554, ราชกิจจานุเบกษา, 2554, เล่มที่ 128, ตอนที่ 45 ก, 6.

จากการศึกษามาแล้วข้างต้น ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และกฎกระทรวงดังกล่าวสามารถสรุปได้ว่า การนำรถมาจดทะเบียนเป็นรถยนต์รับจ้าง (รถแท็กซี่) รถที่จะนำมาจดทะเบียนกฎหมายได้กำหนดลักษณะไว้หลายประการ³⁰ เช่น

1) รถต้องเป็นรถใหม่ หรือเป็นรถที่มีอายุการใช้งานไม่เกิน 2 ปี นับแต่วันจดทะเบียนครั้งแรกและใช้งานมาแล้ว เป็นระยะทางไม่เกิน 20,000 กิโลเมตรและไม่เป็นรถที่ทำการซ่อมแซม หรือปรับปรุงมาจากรถที่ประสบอุบัติเหตุรุนแรงที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยในการใช้รถนั้น

2) ลักษณะรถ รถเก๋งสองตอน รถเก๋งสองตอนแวน รถเก๋งสามตอน รถเก๋งสามตอนแวน รถยนต์นั่งสองตอน รถยนต์นั่งสองตอนแวน รถยนต์นั่งสามตอน รถยนต์นั่งสามตอนแวน

3) เครื่องยนต์ต้องมีความจุของกระบอกสูบรวมกันไม่ต่ำกว่า 1,500 ซีซี

4) ต้องไม่ติดตั้งระบบป้องกันการเปิดประตูจากภายในรถ กระจกต้องเป็นกระจกที่โปร่งใสสามารถมองเห็น สภาพภายในรถและสภาพการจราจรภายนอกได้อย่างชัดเจน

5) สีของตัวรถ

(1) จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร กรณีบุคคลธรรมดา ให้ใช้สีเขียวและสีเหลืองเป็นสีของตัวรถ และกรณีนิติบุคคล ให้ใช้สีเหลืองเป็นสีของตัวรถ และสีน้ำเงินเป็นสีของข้อความ และเครื่องหมายต่างๆ

(2) จดทะเบียนในจังหวัดอื่นนอกจากกรุงเทพมหานครกรณีบุคคลธรรมดา ให้ใช้สีแดงและสีเหลืองเป็นสีของตัวรถ กรณีนิติบุคคล ให้ใช้สีน้ำเงินและสีเหลืองเป็นสีของตัวรถ³¹

6) ต้องมีและใช้มาตรการค่าโดยสาร ตามแบบหรือชนิดที่ได้รับความเห็นชอบจากกรมการขนส่งทางบกไว้ด้านซ้าย ของผู้ขับรถ

7) ต้องมีเครื่องหมายเป็นอักษรโรมัน “TAXI-METER” ติดตั้งไว้ในแนวอนบนหลังคารถและให้มีแสงไฟพร้อม ด้วยกรอบที่บังคับแสง ให้เห็นเครื่องหมายได้ชัดเจนในเวลาากลางคืน

8) ต้องมีเครื่องหมายอักษร “ว่าง” เมื่อไม่มีผู้โดยสาร โดยติดตั้งไว้ด้านซ้ายของคนขับซึ่งสามารถมองเห็นได้ ชัดเจนจากภายนอก ทั้งเวลากลางวันและกลางคืน

³⁰ กฎกระทรวงว่าด้วยรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน พ.ศ. 2560, ราชกิจจานุเบกษา, 2560, เล่มที่ 134, ตอนที่ 81, 9.

³¹ กรมการขนส่งทางบก. (2561). *การจดทะเบียนรถยนต์รับจ้างแท็กซี่*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก:

<https://www.dlt.go.th/>. [2561, 14 สิงหาคม]

9) จัดให้มีประกันภัย 2 อย่าง คือ ประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถฯ (ประกันภัย รถยนต์ภาคบังคับ) และประกันภัยอย่างน้อยชั้น 3 คุ้มครองความเสียหายอันเกิดจากการใช้รถรับจ้าง

10) ต้องจัดให้มีกรอบสำหรับติดบัตรประจำตัวผู้ขับรถไว้ด้านหน้ารถในลักษณะที่ผู้โดยสารสามารถมองเห็นได้ ชัดเจนเป็นต้น

3.2.3.4 ประเภทรถยนต์ที่นำมาให้บริการสำหรับอูเบอร์ (Uber) และ (Grab)

อูเบอร์และแกร็บ เป็นบริการรถรับจ้างโดยผู้ให้บริการสามารถเรียกกรผ่านแอปพลิเคชันได้เลย ซึ่งอูเบอร์และแกร็บจะมีรถยนต์สำหรับการให้บริการแตกต่างกันไป ซึ่งในส่วนนี้จะกล่าวถึงรถยนต์ที่นำมาให้บริการ ซึ่งอูเบอร์จะมีรถยนต์ให้บริการที่เรียกว่า อูเบอร์เอ็กซ์ (UberX) เป็นบริการ “เรียกรถขนส่งสาธารณะ” เช่นเดียวกับผู้ให้บริการรายอื่น ๆ อย่าง แกร็บ (Grab) หรือแม้แต่บริการดั้งเดิมอย่างการโทรศัพท์เรียกแท็กซี่ รูปแบบธุรกิจนี้ต้องอาศัยการพึ่งพาผู้ให้บริการแท็กซี่ท้องถิ่นที่ได้รับใบอนุญาตจากรัฐ โดยนำเทคโนโลยีเข้ามา “จับคู่” ระหว่างผู้ให้บริการและผู้ให้บริการ ซึ่งอูเบอร์จะไม่มีรถที่เป็นเจ้าของแม้แต่คันเดียว ตามแนวคิดผู้ขับขี่ไม่จำเป็นต้องให้บริการเฉพาะลูกค้าของอูเบอร์ตลอดเวลาแต่สามารถเลือกเฉพาะ “เวลาที่ร่วว่าง” มารับงานจากอูเบอร์เป็นรายได้เสริมก็ได้ถือเป็นการใช้ประโยชน์จากเรื่อง Time - Sharing ตามแนวคิดของผู้ก่อตั้งสิ่งที่ทำให้อูเบอร์แตกต่างออกไปจากคู่แข่งมีอยู่คือ (1) คุณภาพของบริการที่แตกต่างออกไปจากคู่แข่ง (2) ขนาดของพื้นที่ให้บริการของอูเบอร์ที่กว้างขวางกว่า³² ซึ่งรถที่นำมาให้บริการสำหรับอูเบอร์และแกร็บนั้นเป็นรถยนต์ส่วนบุคคล เพื่อนำมาเป็นรถยนต์รับจ้างกรณี Uber ที่แต่เดิมใช้รถลีมูซีน (รถยนต์บรรทุกคนโดยสารได้เกินกว่าเจ็ดคน) จึงอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 แต่เมื่อเปลี่ยนแนวธุรกิจโดยการใช้รถยนต์นั่งธรรมดา คือ รถยนต์บรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน จึงมิได้อยู่ภายใต้ พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 แล้ว ซึ่งจะเป็นไปตามข้อยกเว้นมาตรา 5 (2) (ก) พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ.2522 แต่มาอยู่ภายใต้ข้อกำหนดตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 โดยเข้าลักษณะเป็นรถยนต์สาธารณะตามนิยามมาตรา 4 “รถยนต์สาธารณะ” หมายความว่ารวมถึงรถยนต์รับจ้าง ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน หรือรถยนต์สาธารณะอื่นนอกจากรถยนต์โดยสารประจำทาง ดังนั้นหากตีความหมายรถอูเบอร์ และแกร็บ เป็นรถยนต์สาธารณะ หน้าที่ความรับผิดชอบของอูเบอร์และแกร็บก็เกิดขึ้นตามมาด้วย ทั้งในส่วนตัวรถยนต์จะต้องมีลักษณะเครื่องหมาย

³² อาริยา สุขโต. (2560). *อูเบอร์ (Uber) ความถูกต้องที่ไม่ถูกต้อง*. บทความทางวิชาการ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร.8 (5-6). หน้า 4-6.

โคม TAXI-METER สีรถ ฯลฯ ตามกฎหมาย รวมทั้งตัวคนขับจะต้องมีคุณสมบัติและปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนดด้วย ตัวอย่างเช่น

1) ลักษณะ ขนาด ของรถยนต์ที่จะจดทะเบียนเป็นรถสาธารณะ เครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ เครื่องสื่อสาร แผ่นป้ายทะเบียนรถ เครื่องหมายประเภทรถ และเครื่องหมายอื่น รวมทั้งวิธีแสดงแผ่นป้ายและเครื่องหมายสี เครื่องหมายสำหรับรถยนต์สาธารณะ ต้องเป็นไปตามกฎกระทรวงว่าด้วยรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนที่จดทะเบียนในเขต กทม. พ.ศ.2550 (จังหวัดอื่นเช่นภูเก็ตอาจกำหนดโดยกฎหมายฉบับอื่น แต่จะมีลักษณะทำนองเดียวกัน)

2) ในส่วนของคนขับต้องได้รับใบอนุญาตขับขี่ประเภทรถยนต์สาธารณะ ตามกฎกระทรวงว่าด้วยการขออนุญาต การออกใบอนุญาตประกอบการรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร และการรับจดทะเบียนรถยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานครฯ เป็นต้น

3) ในขณะที่ขับรับจ้าง คนขับรถสาธารณะต้องติดเครื่องหมาย เช่น ชื่อตัว และสกุลของผู้ขับรถเป็นภาษาไทย ขนาดตัวอักษรสูงไม่น้อยกว่า 1.50 เซนติเมตร ตัวอักษรต้องเป็นแบบตัวพิมพ์ อ่านได้ง่าย โดยเย็บติดหรือปักไว้ที่อกเสื้อด้านซ้าย สีของตัวอักษรให้ตัดกับสีเสื้อ เป็นต้น แต่ทั้งนี้ อุเบอร์และแกร็บ ไม่ได้ปฏิบัติตามข้อบังคับตามพระราชบัญญัติและตามกฎกระทรวง เช่น ใช้รถยนต์ป้ายทะเบียนดำหรือขาว ไม่มีเครื่องหมายสัญลักษณ์ต่างๆ เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดซึ่งจะมีโทษปรับไม่เกิน 10,000 บาท ส่วนคนขับรับจ้างสาธารณะ โดยไม่ได้รับอนุญาตจากนายทะเบียน มีโทษปรับประมาณ 2,000 บาท³³

จากที่กล่าวมาข้างต้น อุเบอร์และแกร็บไม่ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดในพระราชบัญญัติเป็นการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการรับจ้างสาธารณะ ซึ่งถือว่าขัดต่อกฎหมาย และรถยนต์ที่นำมาให้บริการนั้นก็ไม่ได้มีการตรวจสอบคุณภาพของรถยนต์หรือเป็นไปตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดเงื่อนไขเอาไว้

3.2.4 คุณสมบัติของผู้ให้บริการสำหรับรถแท็กซี่ (Taxi) อุเบอร์ (Uber) และ (Grab)

การจดทะเบียนรถยนต์รับจ้างแท็กซี่ การจดทะเบียนแท็กซี่มีได้ 2 กรณี คือ กรณีบุคคลธรรมดา และนิติบุคคล

3.2.4.1 กรณีบุคคลธรรมดา โดยผู้ยื่นคำขอต้องเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ และต้องไม่มีชื่อเป็นผู้ถือ กรรมสิทธิ์และสิทธิครอบครอง ในทะเบียนรถยนต์รับจ้าง และจดทะเบียนได้คนละ 1 คันเท่านั้น

³³ จันทจิรา เอี่ยมมยุรา.(2557). *รวมความเห็นนักกฎหมายประเด็น UberX ใช้รถป้ายดำ น่าจะผิดกฎหมาย.* (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.blognone.com/node/61954>. [2561, 18 สิงหาคม]

3.2.4.2 กรณีนิติบุคคล โดยผู้ยื่นคำขอจะต้องยื่นหลักฐาน เช่น รายชื่อผู้เป็นหุ้นส่วนทุกคน พร้อมด้วยภาพถ่ายบัตร ประชาชน ของผู้เป็นหุ้นส่วนทุกคน (กรณีห้างหุ้นส่วนสามัญ) และ หนังสือรับรองนิติบุคคลออกไว้ไม่เกิน 1 ปี พร้อมด้วย ภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชนของผู้มีอำนาจ (กรณี ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน, ห้างหุ้นส่วนจำกัด, บริษัทจำกัด, บริษัทมหาชน จำกัด) เป็นต้น โดยเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด

ผู้ยื่นคำขอตัง้กรณีนิติบุคคล และบุคคลธรรมดา ต้องยื่นคำขอต่อนายทะเบียนพร้อมด้วยหลักฐาน (หนังสืออนุญาตให้ นำรถไปจดทะเบียน) ตามที่ได้พิจารณาเห็นชอบ แล้วนำรถมาตรวจสภาพ และขอจดทะเบียนรถภายใน 90 วัน นับแต่ วันที่ได้รับหนังสือ หากไม่นำรถมาจดทะเบียนหรือจดทะเบียนหรือจดทะเบียนไม่ครบตามจำนวนที่ขอ ให้ถือว่าไม่ประสงค์ จะขอจดทะเบียนรถอีกต่อไป และได้รับความเห็นชอบตามจำนวนรถที่ได้จดทะเบียนแล้วเท่านั้น

3.2.4.3 คุณสมบัติของผู้ขออนุญาตใบขับขี่สาธารณะ

การที่จะสามารถขับรับจ้างสาธารณะได้นั้น ผู้ขับขี่จะต้องมีคุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนด ดังนี้

1) ต้องได้รับใบขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว มาแล้ว ไม่น้อยกว่า 1 ปี ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ เป็นใบอนุญาตขับรถที่มีขนาดเล็ก ได้แก่ รถที่มีที่นั่งไม่เกินเจ็ดคน หรือรถส่วนบุคคลที่มีที่นั่งเกินเจ็ดคนแต่ไม่เกินสิบสองคน หรือรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกิน หนึ่งพันหกร้อยกิโลกรัม ซึ่งมีได้ใช้ประกอบการขนส่งเพื่อสินจ้างตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก อันได้แก่ รถยนต์จักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์ และรถใช้งานเกษตรกรรม เป็นต้น โดยหากจะจัด กลุ่มประเภทใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์แล้ว สามารถแบ่งได้เป็น 5 กลุ่ม กล่าวคือ ใบอนุญาต ขับรถชั่วคราว ใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคล ใบอนุญาตขับรถสาธารณะ ใบอนุญาตขับรถที่มีลักษณะพิเศษ และ ใบอนุญาตขับระหว่างประเทศ นอกจากนี้ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ยังได้เพิ่มเติมหลักเกณฑ์เกี่ยวกับ ใบอนุญาตขับรถในอีก 2 เรื่อง ได้แก่ ใบอนุญาตขับรถสำหรับคนพิการ และบัตรประจำตัวคนขับรถ ทั้งนี้ ใบอนุญาตขับรถชั่วคราว ได้แก่ ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคลชั่วคราว ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว ใบอนุญาตขับรถชั่วคราวเป็นใบอนุญาตขับรถที่ออกให้แก่ผู้ที่ขอรับใบอนุญาตขับรถในครั้งแรก โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการอนุญาตเบื้องต้นให้แก่ผู้ขับรถมือใหม่ได้ใช้รถในช่วงเวลาหนึ่งก่อนที่จะได้รับใบอนุญาต ขับรถจริง

2) ต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา 46³⁴ ดังนี้ มีสัญชาติไทย รู้จักถนนและทางหลวงในจังหวัดที่ขอรับใบขับขี่พอสมควร ไม่เป็นผู้มีโรคติดต่อ นำรังเกียจตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ไม่เป็นผู้ติดสุรายาเมาหรือยาเสพติดให้โทษ ต้องมีอายุ ไม่น้อยกว่า 22 ปีบริบูรณ์ สำหรับผู้ขอรับใบขับขี่รถสาธารณะและใบขับขี่รถยนต์สามล้อสาธารณะ สำหรับผู้ขอรับใบขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะต้องมีอายุไม่น้อยกว่า 20 ปีบริบูรณ์ มีความรู้ ความสามารถในการขับรถ มีความรู้ในข้อบังคับการเดินรถตามพระราชบัญญัติรถยนต์ และตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการจนเป็นที่เห็นได้ว่าไม่สามารถขับรถได้ ไม่มีโรคประจำตัวที่ผู้ประกอบการวิชาชีพเวชกรรมเห็นว่าอาจเป็นอันตรายขณะขับรถไม่เป็นบุคคล วิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือน ไม่มีใบขับขี่รถชนิดเดียวกันอยู่แล้ว ไม่เป็นผู้อยู่ระหว่างถูกยึดหรือเพิกถอน ใบขับขี่

3) ไม่เคยต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้ลงโทษ หรือถูกเจ้าพนักงาน เปรียบเทียบปรับตั้งแต่สองครั้งขึ้นไป สำหรับความผิดเกี่ยวกับการขับรถอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้ เว้นแต่จะพ้นโทษครั้งสุดท้าย ไม่น้อยกว่า 6 เดือน ฝ่าฝืนสัญญาอนุญาตหรือเครื่องหมาย ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นในลักษณะกีดขวางการจราจรใช้ความเร็วเกินอัตราที่กฎหมาย กำหนดโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินโดยไม่คำนึง ถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น

4) ไม่เคยเป็นผู้ได้รับโทษจำคุก โดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุกใน ความผิด ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ หรือความผิดเกี่ยวกับความสงบสุขของประชาชน ความผิด

³⁴ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522. มาตรา 46.

ผู้ขอใบอนุญาตขับรถตามมาตรา 43 (1) ต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้าม ดังต่อไปนี้

(1) มีอายุไม่น้อยกว่าสิบแปดปีบริบูรณ์ แต่ถ้าเป็นผู้ขอใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว สำหรับรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดความจุของกระบอกสูบรวมกันไม่เกินที่กำหนดในกฎกระทรวงต้องมีอายุไม่ต่ำกว่าสิบห้าปีบริบูรณ์

(2) มีความรู้และความสามารถในการขับรถ

(3) มีความรู้ในข้อบังคับการเดินรถตามพระราชบัญญัตินี้และตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก

(4) ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการจนเป็นที่เห็นได้ว่าไม่สามารถขับรถได้

(5) ไม่มีโรคประจำตัวที่ผู้ประกอบการวิชาชีพเวชกรรมเห็นว่าอาจเป็นอันตรายขณะขับรถ

(6) ไม่เป็นบุคคลวิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือน

(7) ไม่มีใบอนุญาตขับรถชนิดเดียวกันอยู่แล้ว

(8) ไม่เป็นผู้อยู่ในระหว่างถูกยึดหรือพักใช้ใบอนุญาตขับรถ

เกี่ยวกับการก่อให้เกิดอันตรายต่อประชาชน ความผิดเกี่ยวกับเงินตรา ความผิดเกี่ยวกับเพศ ความผิดต่อชีวิต ความผิดต่อร่างกาย ความผิดต่อเสรีภาพ ความผิดฐานข่มขืนหรือความผิดฐานรับของโจร และความผิดฐานทำให้เสียทรัพย์ตามประมวลกฎหมายอาญา หรือความผิดเกี่ยวกับยาเสพติดให้โทษ ตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ หรือโดยคำสั่งที่ชอบด้วยกฎหมายให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ หรือพ้นโทษมาแล้ว ไม่น้อยกว่า 3 ปี ในกรณีที่เป็นผู้ขาดคุณสมบัติตาม ต้องพ้นโทษมาแล้วไม่น้อยกว่า หกเดือนสำหรับ โทษจำคุกตามคำพิพากษาไม่เกินสามเดือน หนึ่งปีสำหรับโทษจำคุกตามคำพิพากษาไม่เกิน สามเดือนในคดีเกี่ยวกับการใช้รถกระทำความผิด หรือหนึ่งปีหกเดือนสำหรับโทษจำคุกตาม คำพิพากษา เกินสามเดือน แต่ไม่เกินสามปี และได้ยื่นคำร้องต่อนายทะเบียน โดยชี้แจงถึงเหตุผล ที่ตนต้องโทษพร้อมกับแสดง หลักฐานว่าคนเป็นบุคคล ที่มีความประพฤติเรียบร้อยควรไว้วางใจ ให้ขับรถยนต์ สาธารณะ หรือรถจักรยานยนต์สาธารณะได้ แล้วแต่กรณี ให้นายทะเบียนดำเนินการ สอบสวนคำร้องดังกล่าว ถ้าเห็นด้วยกับคำร้องก็ให้มีอำนาจออกใบอนุญาตขับรถให้ได้โดยมิให้ นำมาใช้บังคับ แต่ถ้าไม่เห็นด้วยให้สั่งยกคำร้องและแจ้งให้ผู้ขอทราบ³⁵

5) การอบรมและการทดสอบ

(5.1) การอบรม ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ และ ใบอนุญาตขับรถสามล้อสาธารณะต้องผ่านการอบรมตาม หลักสูตรในวิชากฎหมาย ระเบียบ และประกาศของทางราชการที่เกี่ยวข้องกับการขับรถยนต์สาธารณะหรือ รถยนต์สามล้อสาธารณะ วิชาเกี่ยวกับมารยาทสำหรับผู้ขับรถยนต์สาธารณะ วิชากฎหมายว่าด้วยการจราจร ทางบกที่ ควรทราบ และวิชาเกี่ยวกับเทคนิคการขับรถยนต์อย่างปลอดภัย เป็นเวลาไม่น้อยกว่า 5 ชั่วโมง และ ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะต้องผ่านการอบรมตามหลักสูตรในวิชากฎหมาย ระเบียบ และ ประกาศของทางราชการที่เกี่ยวข้องกับการขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ วิชาเกี่ยวกับ หน้าที่ความรับผิดชอบ และมารยาทของผู้ขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ และวิชาเกี่ยวกับสถานที่ และเส้นทางภายในจังหวัด เป็นเวลา ไม่น้อยกว่า 3 ชั่วโมง ผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถสาธารณะ ต้องผ่านการอบรมตามหลักสูตรในวิชาการขับรถยนต์อย่างปลอดภัย วิชาเกี่ยวกับมารยาทในการขับรถ และวิชาเกี่ยวกับกฎหมาย ระเบียบ และประกาศของทางราชการที่เกี่ยวข้อง กับการขับรถยนต์

³⁵ กรมการขนส่งทางบก. (2561). *คุณสมบัติผู้ขับขี่*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก https://www.dlt.go.th/th/driving-license/view.php?_did=82. [2561, 18 สิงหาคม]

สาธารณสุขหรือรถยนต์สามล้อสาธารณะ เป็นเวลาไม่น้อยกว่า 3 ชั่วโมง³⁶ ในกรณีผู้ขอต่อใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อสาธารณะซึ่งใบอนุญาตขับรถเดิม สิ้นอายุเกินกว่า 1 ปี ต้องผ่านการอบรมตามหลักสูตรในวิชากฎหมาย ระเบียบ และประกาศของทางราชการที่เกี่ยวข้องกับการขับรถยนต์สาธารณะหรือรถยนต์สามล้อสาธารณะ วิชาเกี่ยวกับมารยาทสำหรับผู้ขับรถยนต์ สาธารณะ วิชากฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกที่ควรทราบ และวิชาเกี่ยวกับเทคนิคการขับรถอย่างปลอดภัย เป็นเวลาไม่น้อยกว่า 5 ชั่วโมงด้วย ในกรณีผู้ขอต่อใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะซึ่งใบอนุญาตขับรถเดิมสิ้นอายุเกินกว่า 1 ปี ต้องผ่านการอบรมตามหลักสูตรในวิชากฎหมาย ระเบียบ และประกาศของทางราชการที่เกี่ยวข้องกับการขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ วิชาเกี่ยวกับหน้าที่ความรับผิดชอบและมารยาทของผู้ขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ และวิชาเกี่ยวกับสถานที่และเส้นทางภายในจังหวัด เป็นเวลาไม่น้อยกว่า 3 ชั่วโมง

(5.2) การทดสอบ ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถสาธารณะต้องผ่านการทดสอบความสามารถในการขับรถ ความรู้ในข้อควรปฏิบัติหรือ ข้อบังคับการเดินรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกและความรู้อื่นๆที่เกี่ยวข้อง กับการขับรถ ซึ่งได้แก่ การทดสอบสมรรถภาพของร่างกาย การทดสอบข้อเขียน และการทดสอบขับรถ ในการขอรับใบอนุญาตขับรถสาธารณะ หากใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลชั่วคราวซึ่งมีอายุไม่น้อยกว่า 1 ปี ใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลซึ่งยังไม่สิ้นอายุ หรือใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลตลอดชีพต้องผ่านการทดสอบ สมรรถภาพของร่างกาย และทดสอบข้อเขียน สำหรับการขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ (แท็กซี่) ต้อง ทดสอบการขับรถบนถนนหรือทางหลวงตามเส้นทางที่นายทะเบียนกำหนดด้วย และในกรณีผู้ขอต่ออายุ ใบอนุญาตขับรถสาธารณะที่ใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลชั่วคราวหรือใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลสิ้นอายุเกิน 1 ปี แต่ไม่เกิน 3 ปี ต้องผ่านการทดสอบสมรรถภาพของร่างกาย และทดสอบข้อเขียน สำหรับกรณีที่ใบอนุญาต ขับรถสาธารณะที่ใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลชั่วคราวหรือใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลสิ้นอายุเกิน 3 ปี ต้องผ่านการทดสอบสมรรถภาพของร่างกาย การทดสอบข้อเขียน และทดสอบขับรถในสนามทดสอบ แต่ถ้าเป็นการขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ (แท็กซี่) ในกรณีนี้ต้องทดสอบการขับรถทั้งในสนามสอบ และบนถนน หรือทางหลวงตามเส้นทางที่นายทะเบียนกำหนดด้วย³⁷

³⁶ ระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ และผู้ขอรับบัตรประจำตัวคนขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2557

³⁷ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. (2557). *กรมการขนส่งทางบกโครงการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบใบอนุญาตขับรถให้เหมาะสมกับประเทศไทย*. เอกสารวิชาการคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. หน้า 35.

3.2.4.4 คุณสมบัติผู้ขับรถยนต์

การขอใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ทุกประเภทตามกฎหมายกำหนดให้ผู้ขอต้องมีคุณลักษณะตามมาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ซึ่งได้กำหนดไว้หากผู้ที่จะขอใบอนุญาตขับขี่จะต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปีบริบูรณ์ มีความรู้ความสามารถในการขับรถ มีความสามารถในการเดินรถและบังคับรถ และจะต้องไม่มีลักษณะต้องห้าม คือ ไม่เป็นผู้ที่มีร่างกายพิการจนไม่สามารถบังคับรถได้ ไม่มีโรคประจำตัวที่ผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมเห็นว่าอาจเป็นอันตรายขณะขับรถได้ ไม่เป็นบุคคลวิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือน ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ชนิดเดียวกันอยู่แล้ว ไม่เป็นผู้ที่อยู่ระหว่างถูกยึดหรือพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ และไม่เคยถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ทั้งนี้ผู้ขอใบอนุญาตขับขี่จะต้องมีคุณสมบัติตามที่กล่าวมาข้างต้น และการขอใบอนุญาตขับขี่สามารถแบ่งเป็นประเภทที่เกี่ยวข้องได้ ดังนี้

1) คุณสมบัติผู้ขับรถยนต์ประเภทรถยนต์ส่วนบุคคล ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 42 (1) ผู้ขอต้องมีอายุไม่ต่ำกว่าสิบแปดปีบริบูรณ์แต่ถ้าเป็นผู้ขอใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ ส่วนบุคคลชั่วคราว สำหรับรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดความจุของกระบอกสูบรวมกันไม่เกินที่กำหนดใน กฎกระทรวงต้องมีอายุไม่ต่ำกว่าสิบห้าปีบริบูรณ์

- 1) มีความรู้และความสามารถในการขับรถ
- 2) มีความรู้ในข้อบังคับการเดินรถตามพระราชบัญญัตินี้และตามกฎหมายว่าด้วย การจราจรทางบก
- 3) ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการจนเป็นที่เห็นได้ว่าไม่สามารถขับรถได้
- 4) ไม่มีโรคประจำตัวที่ผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมเห็นว่าอาจเป็นอันตรายขณะขับรถ

- 5) ไม่เป็นบุคคลวิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือน
- 6) ไม่มีใบอนุญาตขับรถชนิดเดียวกันอยู่แล้ว
- 7) ไม่เป็นผู้อยู่ในระหว่างถูกยึดหรือพักใช้ใบอนุญาตขับรถ
- 8) ไม่เคยถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ ซึ่งมีใช้จากเหตุขาดคุณสมบัติเรื่องอายุของ ผู้ขอใบอนุญาตขับรถ เว้นแต่ได้พ้นกำหนดสามปีไปแล้วนับแต่วันที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ โดยให้ อธิบดีกำหนดเงื่อนไขในการพิจารณาการออกใบอนุญาตขับรถไว้ด้วย

2) คุณสมบัติผู้ขับรถยนต์ประเภทรถยนต์สาธารณะ ต้องมีใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะตามที่กฎหมายกำหนดไว้ และหากจะขอใบอนุญาตได้นั้นจะต้องเป็นผู้มีคุณสมบัติตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 42 (4) ดังนี้

- 1) ได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล มาแล้วไม่น้อยกว่าหนึ่งปี
- 2) มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา 46
- 3) ไม่เคยต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้ลงโทษหรือถูกเจ้าพนักงาน

เปรียบเทียบปรับตั้งแต่สองครั้งขึ้นไป สำหรับความผิดเกี่ยวกับการขับรถอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้เว้นแต่จะพ้นโทษครั้งสุดท้ายไม่น้อยกว่าหกเดือนแล้ว ดังนี้

- (1) ฝ่าฝืนสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร
- (2) ในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น
- (3) ในลักษณะกีดขวางการจราจร
- (4) ใช้ความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด
- (5) โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือ

ทรัพย์สิน

- (6) โดยไม่คำนึงถึงความเดือดร้อนและความปลอดภัยของผู้อื่น

3) คุณสมบัติผู้ขับรถ ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 49

รายละเอียดดังนี้

- 1) ได้รับใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลมาแล้วไม่น้อยกว่าหนึ่งปี
- 2) มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา 46 แต่ต้องมีอายุ

ไม่ต่ำกว่ายี่สิบสองปีบริบูรณ์สำหรับผู้ขอใบอนุญาตขับรถสาธารณะ หรือใบอนุญาตขับรถสามล้อสาธารณะ และผู้ขอใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ ต้องมีอายุไม่ต่ำกว่ายี่สิบสองปีบริบูรณ์

- 3) ไม่มีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา 47 (3)
- 4) มีสัญชาติไทย
- 5) รู้จักถนนและทางหลวงในจังหวัดที่ขอรับใบอนุญาตขับรถ

พอสมควร

- 6) ไม่เป็นผู้มีโรคติดต่อร้ายแรงตามที่กำหนดในกฎกระทรวง
- 7) ไม่เป็นผู้ติดสุรายาเมาหรือยาเสพติดให้โทษ
- 8) ไม่เคยเป็นผู้ได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุก

ในความผิดตามพระราชบัญญัตินี้หรือความผิดเกี่ยวกับความสงบสุขของประชาชน ความผิดเกี่ยวกับการก่อให้เกิด ภัยอันตรายต่อประชาชน ความผิดเกี่ยวกับเงินตรา ความผิดเกี่ยวกับเพศ ความผิดต่อชีวิต ความผิดต่อ ร่างกาย ความผิดต่อเสรีภาพ ความผิดฐานลักทรัพย์และวิ่งราวทรัพย์ ความผิดฐานกรร โชก รีดเอา ทรัพย์ชิงทรัพย์และปล้นทรัพย์ความผิดฐานข่มขืน ความผิดฐาน

รับของโจร และความผิดฐานทำให้ เสียทรัพย์ตามประมวลกฎหมายอาญา หรือความผิดเกี่ยวกับยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วย ยาเสพติดให้โทษหรือโดยคำสั่งที่ชอบด้วยกฎหมายให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้ กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ หรือพ้นโทษมาแล้ว ไม่น้อยกว่าสามปี

4) การขอใบอนุญาตสาธารณะหากได้รับโทษจำคุกหรือมีประวัติดังกล่าว ต้องมีคุณสมบัติเป็นไปตามมาตรา 50 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ในกรณีและผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถตามมาตรา ใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ หรือใบอนุญาตขับรถสามล้อสาธารณะ และผู้ขอ ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ แต่พ้นโทษจำคุกมาแล้วไม่น้อยกว่าหกเดือนสำหรับโทษ จำคุกตามคำพิพากษาไม่เกินสามเดือน หรือหนึ่งปีสำหรับ โทษจำคุกตามคำพิพากษาไม่เกิน สามเดือนในคดีเกี่ยวกับการใช้ รถกระทำความผิด หรือหนึ่งปีหกเดือนสำหรับโทษจำคุกตาม คำพิพากษาเกินสามเดือนแต่ไม่เกินสามปีและได้ยื่นคำร้องต่อนายทะเบียน โดยชี้แจงถึงเหตุผล ที่ตนต้องโทษพร้อมกับแสดง หลักฐานว่าตนเป็นบุคคลที่มีความประพฤติเรียบร้อยควรไว้วางใจให้ ขับรถยนต์สาธารณะหรือ รถจักรยานยนต์สาธารณะได้แล้วแต่กรณีให้นายทะเบียนดำเนินการ สอบสวนคำร้องดังกล่าว ถ้าเห็น ด้วยกับคำร้องก็ให้มีอำนาจออกใบอนุญาตขับรถ ให้ได้โดยมิให้ นำบทบัญญัติมาตรา ๔๕ (๘) มาใช้ บังคับ แต่ถ้าไม่เห็นด้วย ให้สั่งยกคำร้องและแจ้งให้ผู้ขอทราบ

5) เมื่อผู้ขอได้รับใบอนุญาตขับขี่แล้ว หากปรากฏในภายหลังว่า เป็นผู้ขาด คุณสมบัติหรือมีลักษณะต้องห้ามตามที่กำหนดไว้สำหรับผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถประเภทนั้น ให้นายทะเบียนสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับรถนั้น ให้นายทะเบียนมีอำนาจเรียกผู้ได้รับใบอนุญาต ขับรถมาตรวจสอบคุณสมบัติหรือ ลักษณะต้องห้ามได้หากมีเหตุอันควรเชื่อว่าผู้ได้รับใบอนุญาต ขับรถขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะ ต้องห้ามอย่างหนึ่งอย่างใดตามที่กำหนดไว้สำหรับผู้ขอรับ ใบอนุญาตขับรถประเภทนั้น

6) กรณีใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถในประเภทการขนส่งประจำทาง การขนส่ง ไม่ประจำทางหรือการขนส่งโดยรถขนาดเล็กตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ให้ใช้แทน ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลตามมาตรา 43 (2) และใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะตาม มาตรา 43 (4) ได้

จากการศึกษาสรุปได้ว่าผู้ที่ขอใบอนุญาตขับขี่รถได้นั้น ประการแรกจะต้องมี คุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ซึ่งการ ขอใบอนุญาตแต่ละประเภทก็จะมีข้อกำหนดอายุของผู้ขับขี่ด้วย อย่างเช่น ใบอนุญาตขับรถยนต์ ส่วนบุคคลผู้ขอต้องมีอายุสิบแปดปีบริบูรณ์ ซึ่งแตกต่างจากผู้ขอใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ

ที่จะต้องมียุขยี่สิบปีบริบูรณ์ขึ้นไปจึงจะสามารถยื่นขอได้ และการที่จะขอใบอนุญาตได้นั้นผู้ขอจะต้องเป็นผู้ที่มีคุณสมบัติตามมาตรา 49 และรวมถึงการไม่เป็นบุคคลที่ต้องคำพิพากษา

3.2.4.5 คุณสมบัติผู้ให้บริการอูเบอร์ (Uber) และแกร็บ (Grab)

สำหรับผู้ให้บริการอูเบอร์และแกร็บสามารถแยกออกได้สองประเภท คือ คุณสมบัติผู้ให้บริการตัวกลาง และคุณสมบัติผู้ขับขี่รถยนต์ให้บริการ โดยจะได้อธิบายดังนี้

1) ผู้ให้บริการตัวกลาง (Uber) และแกร็บ (Grab) คือ บริษัทอูเบอร์ และแกร็บ ซึ่งเป็นตัวกลางในการให้บริการเครือข่ายระหว่างการใช้บริการของผู้ขับขี่และรถยนต์ ในส่วนที่ตามกฎหมายไทยนั้น ไม่ได้มีกำหนดคุณสมบัติของบริษัทตัวกลางไว้ ได้กำหนดไว้แต่บริษัทที่เป็นนิติบุคคลที่จะสามารถดำเนินการประกอบธุรกิจประเภทรถยนต์รับจ้างสาธารณะ ซึ่งหากพิจารณาแล้ว อูเบอร์และแกร็บเป็นบริษัทที่จดทะเบียนถูกต้องตามกฎหมายจึงสามารถที่จะประกอบธุรกิจได้ ซึ่งการประกอบธุรกิจของอูเบอร์และแกร็บเป็นการประกอบธุรกิจโดยบริษัทเป็นตัวกลางทำหน้าที่ให้บริการเครือข่ายข้อมูลเพื่อให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารเรียกใช้บริการ และมีการเก็บค่าธรรมเนียมจากผู้ขับขี่ 25 เปอร์เซ็นต์ แต่ทั้งนี้ ตามกฎหมายไทยไม่ได้มีการกำหนดลักษณะของบริษัทว่าให้มีหน้าที่ในการตรวจสอบผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างอูเบอร์และแกร็บ ต่างจากบริษัทที่ประกอบธุรกิจประเภทรถยนต์รับจ้างสาธารณะนั้น จะต้องมีที่จอดรถยนต์เพียงพอและการบำรุงรักษารถยนต์จะต้องเป็นไปตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด คือต้องมีการตรวจสอบคุณภาพรถยนต์ที่นำออกมาให้บริการ

2) คุณสมบัติผู้ขับขี่รถยนต์ให้บริการอูเบอร์ (Uber) และแกร็บ (Grab) ในการสมัครใช้บริการนั้น ผู้ขับขี่จะต้องทำการสมัครเป็นสมาชิกกับอูเบอร์ (Uber) และแกร็บ (Grab) ภายในเงื่อนไขและข้อกำหนดของบริษัทนั้นๆ โดยทางบริษัทมีขั้นตอนการสมัครการขับขี่รถยนต์ดังนี้

3.2.5 มาตรการการลงโทษรถแท็กซี่ (Taxi) อูเบอร์ (Uber) และ (Grab)

เมื่อได้รับใบอนุญาตขับรถแล้ว ผู้ที่ขับรถต้องขับรถด้วยความระมัดระวังและต้องปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วย รถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก แล้วแต่กรณีรวมทั้งต้องปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการจราจร ทางบกอย่างเคร่งครัด ซึ่งหากผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถรายใดกระทำการฝ่าฝืนกฎหมายย่อมได้รับผลร้ายจาก มาตรการลงโทษตามที่กฎหมายกำหนดไว้ ซึ่งมีตั้งแต่การตัดเดือนจนถึงโทษจำคุก ทั้งนี้อาจสรุปสาระสำคัญของมาตรการลงโทษสำหรับผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎหมายได้ดังนี้

3.2.5.1 มาตรการลงโทษสำหรับผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎหมายตาม พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ.2522

1) อำนาจนายทะเบียน

1.1) การยึดใบอนุญาตขับรถ นายทะเบียนมีอำนาจเรียกใบอนุญาตขับรถมายึดไว้ได้ หากปรากฏว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถรายใดต้องคำพิพากษาถึงที่สุดว่าได้กระทำความผิดตามกฎหมาย ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งอันชอบด้วยกฎหมายของเจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ตาม กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกต้องคำพิพากษาถึงที่สุดว่าได้กระทำความผิดฐานขับรถหรือกระทำการใด ๆ อันน่าจะเป็นภัยต่อประชาชน หรือมีผู้กล่าวโทษว่าทำลายความสงบสุขของ ประชาชนในถนนหรือทางหลวงโดยขู่เข็ญ คุกคาม รั้งแกล หรือรบกวนคนขับรถด้วยกันหรือ ผู้โดยสาร ทั้งนี้ ในการยึดใบอนุญาตให้มีการบันทึกไว้ในใบอนุญาตขับรถดังกล่าว และห้ามมิให้ ยึดใบอนุญาตนั้นเกินหนึ่งปี

1.2) การพักใช้ใบอนุญาตขับรถ นายทะเบียนมีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับรถ หากปรากฏว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถรายใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายโดยการพักใช้ใบอนุญาตขับรถนั้น ให้กระทำได้คราวละไม่เกินหกเดือน

1.3) การเพิกถอนใบอนุญาตขับรถนายทะเบียนมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับรถหากปรากฏว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะหรือรถจักรยานยนต์สาธารณะรายใดกระทำความผิดตามกฎหมายซ้ำในข้อหาเดียวกับความผิดครั้งก่อนภายในเวลาหนึ่งเดือนนับแต่วันที่ความผิดครั้งก่อน เกิดขึ้นไม่มารายงานตนต่อนายทะเบียนตามที่นายทะเบียนสั่งเป็นหนังสือไปแล้วไม่น้อยกว่าสองครั้ง โดยมีระยะเวลาห่างกันไม่น้อยกว่าหนึ่งเดือนโดยไม่มีเหตุสมควร หรือเรียกเก็บค่าโดยสาร หรือค่าบริการอื่นเกินกว่าอัตราที่กำหนดไว้³⁸

³⁸ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522. มาตรา 54.

“ผู้ใดได้รับใบอนุญาตขับรถแล้ว หากปรากฏว่า

(1) ต้องคำพิพากษาถึงที่สุดว่าได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้หรือกฎกระทรวงที่ออกตามพระราชบัญญัตินี้

(2) ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งอันชอบด้วยกฎหมายของเจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก

(3) ต้องคำพิพากษาถึงที่สุดว่าได้กระทำความผิดฐานขับรถหรือกระทำการใด ๆ อันน่าจะเป็นภัยต่อประชาชน หรือ

(4) มีผู้กล่าวโทษว่าทำลายความสงบสุขของประชาชนในถนนหรือทางหลวง โดยขู่เข็ญ คุกคาม รั้งแกล หรือรบกวนคนขับรถด้วยกันหรือผู้โดยสาร

นายทะเบียนมีอำนาจเรียกใบอนุญาตขับรถมายึดไว้ได้ แต่ห้ามมิให้ยึดเกินหนึ่งปี

ในการยึดใบอนุญาตขับรถ ให้ผู้ยึดบันทึกการยึดไว้ในใบอนุญาตขับรถด้วย”

2) อำนาจผู้ตรวจการ ผู้ตรวจการมีอำนาจสั่งให้ผู้ขับรถหยุดเพื่อทำการตรวจสอบการปฏิบัติตามกฎหมาย กับมีอำนาจสั่งให้บุคคล โดยปฏิบัติการเท่าที่จำเป็นเพื่อประโยชน์แก่การตรวจสอบได้ และเมื่อพบว่าผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม กฎหมาย จะว่ากล่าวตักเตือนหรือสั่งเป็นหนังสือให้ผู้นั้น ไปรายงานตนต่อนายทะเบียนภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่มีคำสั่งเพื่อดำเนินการเปรียบเทียบปรับก็ได้ เว้นแต่เป็นกรณีที่มีความผิดดังกล่าวมิโทษจำคุก ให้ผู้ตรวจการนำตัวผู้นั้นส่งพนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจเพื่อดำเนินคดีต่อไป โดยในการออกคำสั่งให้ไปรายงานตนต่อนายทะเบียน ดังกล่าว ผู้ตรวจการจะเรียกเก็บใบอนุญาตขับรถของผู้นั้นไว้เป็นการชั่วคราวก็ได้ แต่ต้องรับนำใบอนุญาตขับรถ ที่เรียกเก็บไว้ไปส่งมอบแก่นายทะเบียนภายในแปดชั่วโมงนับแต่เวลาที่ออกคำสั่งและให้ถือว่าคำสั่งนั้นเป็น ใบอนุญาตขับรถชั่วคราวภายในกำหนดเวลาที่ให้ไปรายงานตนดังกล่าว³⁹

3.2.5.2 มาตรการลงโทษสำหรับผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎหมายตาม พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ.2522

ถ้าผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถรายใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย ให้ผู้ตรวจการมีอำนาจยึดใบอนุญาต เป็นผู้ขับรถของผู้นั้น และสั่งเป็นหนังสือให้ผู้นั้น ไปรายงานตนต่อนายทะเบียนภายในเจ็ดสิบสองชั่วโมง โดยให้ ถือว่าคำสั่งนั้นเป็นใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถชั่วคราวภายในกำหนดเวลาดังกล่าวได้ ทั้งนี้ให้นายทะเบียนมีอำนาจ สั่งพักใช้ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถดังกล่าวได้ไม่เกินหนึ่งร้อยแปดสิบวัน หรือจะสั่งเพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ นั้นเสียก็ได้ และข้อกำหนดโทษสำหรับผู้ประกอบการขนส่งโดยไม่ได้รับอนุญาต ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งพิจารณาในส่วนของบทลงโทษที่เกี่ยวข้องได้ ดังนี้ ตามมาตรา 126 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 หากผู้ใดฝ่าฝืน มาตรา 23 วรรคหนึ่ง ซึ่งได้กำหนดไว้ว่าห้ามมิให้ผู้ใดประกอบการขนส่งเว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากนายทะเบียน และตามมาตราที่ 65 ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบการรับจัดการขนส่ง เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียน ซึ่งจากมาตราดังกล่าวเป็นกรณีที่เกี่ยวข้องกับการนำรถยนต์เพื่อการขนส่ง ทั้งนี้ทั้งนั้น ตามพระราชบัญญัติกำหนดไว้ว่า จะต้องได้รับอนุญาตจากนายทะเบียนก่อนการประกอบการขนส่งไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น หากฝ่าฝืน

³⁹ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522. มาตรา 44.

“ใบอนุญาตขับรถชั่วคราวตามมาตรา 43 (1) มีอายุสองปีนับแต่วันออกใบอนุญาตขับรถใบอนุญาตขับรถตามมาตรา 43 (2) (3) (6) (7) (8) และ (9) มีอายุห้าปีนับแต่วันออกใบอนุญาตขับรถ ใบอนุญาตขับรถตามมาตรา 43 (4) (5) และ (6/1) มีอายุสามปีนับแต่วันออกใบอนุญาตขับรถ และอาจขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถได้อีกคราวละห้าปีหรือสามปี แล้วแต่กรณี โดยผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตต้องผ่านการทดสอบสมรรถภาพของร่างกายตามหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง”

ต้องได้รับโทษตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 126 คือต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

3.2.5.3 มาตรการลงโทษสำหรับผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎหมายตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522

1) อำนาจยึดใบอนุญาตขับรถเมื่อเจ้าพนักงานจราจรพบว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย จะว่ากล่าวตักเตือนหรือออกใบสั่งให้ ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้ ในกรณีนี้ เจ้าพนักงานจราจรจะเรียกเก็บใบอนุญาตขับรถไว้เป็นการชั่วคราวก็ได้ แต่ต้องออกใบรับแทนใบอนุญาตขับรถให้แก่ผู้ขับขี่ไว้ และเจ้าพนักงานจราจรต้องริบนำใบอนุญาตขับรถที่เรียกเก็บไว้ไปส่งมอบพนักงานสอบสวนภายในแปดชั่วโมงนับแต่เวลาที่ออกใบสั่ง ทั้งนี้ ใบรับแทนใบอนุญาตขับรถที่ออกให้ดังกล่าวใช้แทนใบอนุญาตขับรถได้เป็นการชั่วคราวไม่เกินเจ็ดวัน โดย 16

ฐาน ความผิดมีดังนี้

(1) ขับรถในลักษณะกีดขวางการจราจร
 (2) ขับรถบนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันควร
 (3) แขงรถด้านซ้ายและไม่มีความปลอดภัย
 (4) แขงรถเมื่อขึ้นทางชัน ขึ้นสะพาน ในทางโค้ง หรือแขงรถในระยะสามสิบเมตรก่อนถึงทางข้าม ทางร่วมทางแยก วงเวียน หรือเกาะที่สร้างไว้ หรือแขงรถเมื่อมีหมอกฝน ฝุ่น หรือควัน จนไม่อาจเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะหกสิบเมตร หรือแขงรถเมื่อเข้าที่คับขันหรือเขตปลอดภัย หรือแขงรถในที่มิ เครื่องหมายแสดงเขตอันตราย

(5) จอดรถในทางเดินรถหรือไหล่ทาง โดยไม่เปิดไฟในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอ

(6) ขับรถแท็กซี่ปฏิเสธไม่รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร
 (7) ขับรถแท็กซี่พาคคนโดยสารไปทอดทิ้งระหว่างทาง
 (8) ขับรถในขณะที่หย่อนความสามารถในอันที่จะขับ
 (9) ขับรถประมาทหรือนำหวาดเสียว
 (10) ขับรถในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา
 (11) ขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น
 (12) ขับรถด้วยอัตราความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด
 (13) ไม่หยุดรถหลังเส้นให้รถหยุดตามสัญญาณจราจรไฟสีแดง หรือเครื่องหมายจราจร สีแดงที่มีคำว่า "หยุด" (ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง)
 (14) ขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น

(15) ขับรถก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคล หรือทรัพย์สินของผู้อื่น ไม่หยุดรถและให้ความช่วยเหลือตาม สมควร ไม่แสดงตัวและไม่แจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงทันที

(16) แข่งรถในทาง⁴⁰

3.2.5.4 ข้อกำหนดโทษเนื่องจากไม่มีใบอนุญาตขับรถตามกฎหมาย

โดยความผิดเกี่ยวกับการขับรถโดยไม่แสดงใบอนุญาตขับรถ พระราชบัญญัติรถยนต์ มีโทษจำคุกไม่เกิน 1 เดือน ปรับสูงสุดไม่เกิน 1,000 บาท และพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ.2522 จำคุกไม่เกิน 2 ปี ปรับไม่เกิน 40,000 บาท ส่วนความผิดเกี่ยวกับการขับรถในระหว่างใบอนุญาตสิ้นอายุ ถูกพักใช้ หรือเพิกถอนใบอนุญาต หรือถูกยึดใบอนุญาต พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มีโทษปรับไม่เกิน 2,000 บาท พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ.2522 มีโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี ปรับไม่เกิน 40,000 บาท และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มีโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี ปรับไม่เกิน 40,000 บาท ,ส่วนความผิดเกี่ยวกับการขับรถโดยไม่แสดงใบอนุญาต พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท และพ.ร.บ.ขนส่ง ปรับไม่เกิน 5,000 บาท⁴¹

พิจารณาแล้วมาตรการการลงโทษสำหรับรถให้บริการแท็กซี่ (Taxi) อุเบอร์ (Uber) และแกร็บ (Grab) นั้นสามารถสรุปได้ว่า รถยนต์แท็กซี่ ผู้ขับขี่มีหน้าที่ที่จะต้องขอใบอนุญาตขับขี่รถยนต์สาธารณะก่อนตามที่กฎหมายกำหนดและเมื่อเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจอนุญาตให้ขับรถและได้ใบขับขี่แล้ว ผู้ขับขี่จะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดที่ได้มีการกำหนดไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 อย่างเข้มงวด เพื่อไม่ให้เกิดอันตรายต่อผู้โดยสารและเพื่อไม่ให้เกิดความเสียหาย ทั้งนี้ หากปรากฏว่าผู้ขับขี่รถยนต์แท็กซี่กระทำความผิดอย่างใดอย่างหนึ่งตามที่กฎหมายห้ามไว้ก็จะต้องโดนยึดใบอนุญาตขับรถ การที่เจ้าหน้าที่พักใช้ใบอนุญาต จนถึงการเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ ในกรณีที่ผู้ขับขี่กระทำความผิดซ้ำในข้อหาเดียวกันภายในเวลาหนึ่งเดือนนับตั้งแต่วันที่กระทำความผิดครั้งก่อน และในส่วนของผู้ขับขี่อุเบอร์ (Uber) และแกร็บ (Grab) นั้น ตามกฎหมายไทยแล้วยังไม่มีกฎหมายในเรื่องของมาตรการการลงโทษโดยเฉพาะ ดังนั้น ในการลงโทษจึงต้อง

⁴⁰ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. (2557). *กรมการขนส่งทางบกโครงการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบใบอนุญาตขับรถให้เหมาะสมกับประเทศไทย*. เอกสารทางวิชาการคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. หน้า 37-38.

⁴¹ ข่าวที่ 237. (2561). *กรมการขนส่งทางบก แจง!! สาเหตุการขอแก้ไขกฎหมาย กรณีโทษความผิดเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถ เพื่อสร้างเสริมวินัยการขับขี่ ลดสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากการไม่มีใบอนุญาตขับรถ หวังเพิ่มความตระหนักและรับผิดชอบต่อสังคม*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: https://www.dlt.go.th/th/public-news/view.php?_did=2134/. [2561, 15 กันยายน]

นำข้อกำหนดโทษจากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาบังคับใช้ เนื่องจากเป็นการขับรถยนต์ที่มีลักษณะเดียวกันกับรถแท็กซี่ คือการนำเอารถยนต์ส่วนบุคคลที่บรรทุกคนไม่เกิน 7 คน มารับจ้าง ซึ่งหากเจ้าหน้าที่ของรัฐตรวจสอบพบการกระทำความผิดของผู้ขับขี่อูเบอร์ (Uber) และแกร็บ (Grab) เจ้าหน้าที่มีอำนาจที่จะยึดใบอนุญาต พักใช้ใบอนุญาตหรือแม้แต่การเพิกถอนใบอนุญาตได้หากปรากฏว่ากระทำความผิดเกิดขึ้น แต่อย่างไรก็ตามการบังคับใช้กฎหมายกับผู้ขับขี่อูเบอร์ (Uber) และแกร็บ (Grab) นั้นก็ยังไม่ครอบคลุมสำหรับการให้บริการประเภทนี้ จึงควรที่จะมีกฎหมายกำหนดเพื่อใช้บังคับแก่ผู้ขับขี่อูเบอร์ (Uber) และแกร็บ (Grab) โดยเฉพาะเช่นเดียวกับการที่มีกฎหมายควบคุมการให้บริการของแท็กซี่ ซึ่งจะได้มีการศึกษาต่อไป

3.2.6 การควบคุมกำกับดูแลการให้บริการรถแท็กซี่ (Taxi) อูเบอร์ (Uber) และแกร็บ (Grab)

ปัจจุบันตามกฎหมายของไทยมีพระราชบัญญัติออกมาเพื่อควบคุมกำกับดูแลการให้บริการรถแท็กซี่อยู่แล้วตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อให้ผู้ให้บริการปฏิบัติตามข้อกำหนดนั้น และยังมีกำหนดในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 กำหนดคุณสมบัติของรถที่นำออกมาให้บริการรับจ้างสาธารณะ แต่ทั้งนี้อูเบอร์ (Uber) และแกร็บ (Grab) ยังไม่มีกฎหมายออกมาควบคุมและกำกับดูแล ซึ่งจะได้ทำการศึกษาต่อไป ดังจะกล่าวต่อไปนี้

3.2.6.1 การควบคุมและกำกับดูแลการให้บริการรถแท็กซี่ (Taxi)

ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ซึ่งได้มีกำหนดไว้ในลักษณะรถแท็กซี่ ถึงข้อบังคับในการให้บริการและปฏิบัติตนขณะขับขี่รถแท็กซี่ ซึ่งตามกฎหมายฉบับนี้ได้กำหนดในการปฏิบัติ ดังนี้

1) ห้ามผู้ขับขี่รถแท็กซี่ปฏิเสธรับไม่รับจ้างผู้โดยสาร เว้นแต่ว่าการรับผู้โดยสารหรือการบรรทุกนั้น คาดว่าน่าจะก่อให้เกิดอันตรายแก่ตนหรือแก่คนโดยสาร และหากในกรณีที่ผู้ขับขี่รถแท็กซี่มีความประสงค์ที่จะไม่รับผู้โดยสารให้ผู้ขับขี่แสดงป้ายงดรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร⁴² และในการรับผู้โดยสารนั้นห้ามบรรทุกคนโดยสารเกินจำนวนที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตคือบรรทุกได้ไม่เกิน 7 คน หรือตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด

2) การเรียกคนขึ้นรถแท็กซี่ ห้ามไม่ให้ผู้ใดเรียกให้คนขึ้นแท็กซี่โดยเสียงอื้ออึงหรือในในลักษณะที่ก่อความรำคาญให้แก่คนโดยสารหรือผู้อื่น และห้ามไม่ให้ต้อน ดึง เหนี่ยว หรือยึดยึดคนหรือสิ่งของของคนนั้น เพื่อให้คนขึ้นรถแท็กซี่คันใดคันหนึ่ง⁴³ ดังนั้นการเรียกใช้บริการ

⁴² พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 93.

⁴³ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 95.

รถแท็กซี่ของผู้โดยสารต้องเป็นไปด้วยความเต็มใจของผู้โดยสารเอง ไม่ใช่โดยบุคคลใดบุคคลหนึ่ง บังคับให้บริการ

3) การชำระค่าโดยสารในส่วนนี้ห้ามไม่ให้ผู้ขับรถแท็กซี่เรียกเก็บค่าโดยสารเกิน จากอัตราที่ปรากฏในมาตรวัดค่าโดยสาร และผู้โดยสารมีหน้าที่ที่จะต้องชำระค่าโดยสารตามอัตรา ที่ปรากฏอยู่ตามมาตรวัดค่าโดยสาร⁴⁴

4) การปฏิบัติตัวในขณะที่ผู้ขับรถแท็กซี่ โดยขณะขับรถห้ามไม่ให้ผู้ขับรถ แท็กซี่ในการที่จะปฏิบัติตนดังนี้

(1) สูบบุหรี่ เปิดวิทยุ หรือกระทำด้วยประการใด ๆ ในลักษณะที่ก่อความ รำคาญให้แก่คนโดยสาร

(2) ยื่นมือ แขน หรือส่วนใดส่วนหนึ่งของร่างกายออกนอกรถ เว้นแต่เป็นการ กระทำเพื่อให้สัญญาณตามมาตรา 37

(3) จับคันบังคับรถด้วยมือเพียงข้างเดียว เว้นแต่มีเหตุจำเป็น

(4) ใช้เสียงสัญญาณเมื่อเข้าไปในบริเวณโรงพยาบาล สถานที่ทำงาน หรือ สถานศึกษา

(5) ใช้เสียงสัญญาณแตรเพื่อเร่งรถอื่น

(6) แชนหรือตัดหน้ารถอื่นในลักษณะฉวัดเฉวียนเป็นที่น่าหวาดเกรงว่าจะเกิด อันตราย

(7) ขับรถเข้าไปในบริเวณบ้านของผู้อื่น

(8) รับคนโดยสารภายในบริเวณที่เจ้าพนักงานจราจรได้กำหนดเครื่องหมาย จราจรห้ามรับคนโดยสาร

(9) กล่าววาจาไม่สุภาพ เสียดสี ดูหมิ่น ก้าวร้าว หรือแสดงกริยาในลักษณะ ดังกล่าวต่อคนโดยสารหรือผู้อื่น

5) การพาผู้โดยสารไปยังสถานที่ที่อ้าง ผู้ขับรถแท็กซี่ต้องพาคนโดยสารไปยัง สถานที่ที่อ้างตามเส้นทางที่สั้นที่สุดหรือเส้นทางที่ไม่อ้อมเกินควร และต้องส่งคนโดยสาร ณ สถานที่ตามที่ตกลงกันไว้ห้ามมิให้ผู้ขับรถแท็กซี่พาคนโดยสารไปทอดทิ้งระหว่างทางไม่ว่าด้วย ประการใด ๆ

6) การแต่งกายของผู้ขับรถแท็กซี่ต้องแต่งกายและมีเครื่องหมายเย็บติดหรือปักไว้ที่ เครื่องแต่งกายลักษณะเครื่องแต่งกายและเครื่องหมายให้เป็นที่ปฏิบัติตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ

⁴⁴ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 96 , 97.

ประกาศกำหนดในราชกิจจานุเบกษาความในวรรคหนึ่งให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหกสิบวันนับแต่วันที่ประกาศของผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติใช้บังคับ

3.2.6.2 การควบคุมและกำกับดูแลการให้บริการของอูเบอร์ (Uber) และแกร็บ (Grab)

การควบคุมการให้บริการของผู้ขับขี่ของอูเบอร์ (Uber) และแกร็บ (Grab) ถูกกำหนดโดยบริษัทตัวกลางโดยได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์คุณภาพการบริการของคนขับเพื่อคุณภาพการบริการและความปลอดภัยตามมาตรฐานการบริการที่ดี ซึ่งคนขับจะได้รับการประเมินคุณภาพการบริการ โดยวัดจากคะแนนดาวจากผู้โดยสาร ซึ่งจะมีหลักเกณฑ์ในการตรวจสอบคุณภาพการบริการ ดังนี้

- 1) คนขับต้องมีคะแนนดาวบริการตั้งแต่ 4.50 ดาวขึ้นไป
- 2) หากคนขับมีคะแนนน้อยกว่า 4.50 ดาว จะมีการแจ้งเตือนผ่านทาง SMS เป็นรายสัปดาห์
- 3) คนขับที่ได้รับ SMS ในการแจ้งเตือน จะถูกตรวจสอบการร้องเรียนจากผู้โดยสาร
- 4) หากคนขับได้รับการร้องเรียนเกี่ยวกับการให้บริการจากผู้โดยสาร คนขับจะโดนระงับสัญญาณ เพื่อเข้ามารับการอบรมการให้บริการ ซึ่งจะมีหัวข้อในการตรวจสอบมีดังต่อไปนี้
 - (1) การขับขี่ไม่ปลอดภัย
 - (2) กดมิเตอร์ก่อนผู้โดยสารขึ้นรถโดยผู้โดยสารไม่เต็มใจ
 - (3) เรียกเก็บเงินเกินจากราคามิเตอร์ และ/หรือ ค่าเรียก แสดงกริยาหยาบคาย หรือใช้ถ้อยคำไม่สุภาพ
 - (4) พาผู้โดยสารออกนอกเส้นทางโดยไม่แจ้งลูกค้า
 - (5) ทิ้งผู้โดยสารกลางทาง หรือ ส่งไม่ถึงปลายทางโดยผู้โดยสารไม่เต็มใจ
 - (6) ไม่โทรยืนยันการรับงาน และปล่อยให้ผู้โดยสารรอนานโดยไม่แจ้ง
 - (7) ยกเลิกงานโดยไม่แจ้งผู้โดยสาร
 - (8) ความสะอาดภายในรถ รวมถึง กลิ่นเหม็น / กลิ่นอับ
 - (9) การแต่งกาย รวมถึงสุขอนามัยของคนขับ กลิ่นตัว / กลิ่นปาก ของคนขับ
 - (10) หลังจากการอบรม คนขับจะมีระยะเวลา 4 สัปดาห์เพื่อแสดงประสิทธิภาพของการบริการที่ดีขึ้น

ซึ่งหากบริษัทตรวจพบการร้องเรียนครั้งที่ 2 คนขับจะโดนระงับสัญญาณ เพื่อเข้ารับการอบรมอีกครั้ง ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับความร้ายแรงที่เกิดขึ้น และหากพบการร้องเรียนครั้งที่ 3

คนขับจะโดนระงับสัญญาณถาวร และหากคนขับมีคะแนนดาวอยู่ที่ 1 – 2 ดาว ทางบริษัทจะทำการตรวจสอบการบริการเป็นพิเศษ เนื่องจากเป็นคะแนนที่ค่อนข้างต่ำในการบริการและท่านอาจถูกพิจารณาในการระงับสัญญาณถาวร

5) ข้อควรระวังและข้อห้ามในการบริการแกร็บ ข้อควรระวังในการรับงานแกร็บเพย์ซึ่งเมื่อรับงานจากผู้โดยสาร: กดรับผู้โดยสารเมื่อขึ้นรถแล้วเท่านั้น ห้ามกดรับก่อนเด็ดขาด เพื่อป้องกันการ โคนตัดเงินในกรณีที่คุณโดยสารไม่ได้เดินทางขณะเดินทาง: สำรองจ่ายค่าทางด่วนทุกครั้ง และกรอกลงในใบเสร็จตามราคาจริง หากผู้โดยสารสะดวกจ่ายค่าทางด่วน คนขับไม่ต้องกรอกลงในใบเสร็จเมื่อจบงาน เมื่อถึงจุดหมายปลายทาง: เมื่อชำระเงิน หากผู้โดยสารจ่ายเงินสด ให้แจ้งผู้โดยสารว่าเป็นงานแกร็บเพย์ และห้ามเก็บเงินสดจากลูกค้าเด็ดขาด

6) ข้อห้ามด้านความปลอดภัย กำหนดโดยมีรายละเอียด ดังนี้

- (1) นำรถคันอื่นที่ไม่ได้ลงทะเบียน (ทะเบียนไม่ตรง) ไปรับส่งผู้โดยสาร
- (2) ให้ผู้อื่นมาขับแทน หรือให้ผู้อื่นใช้บัญชีของตนไปรับส่งผู้โดยสาร
- (3) ไม่นำบุคคลอื่นหรือสัตว์เลี้ยง ร่วมทางขณะให้บริการ
- (4) ห้ามดื่มสุราก่อน และ ขณะขับรถ
- (5) ประพฤติขบขี้ที่เสี่ยงให้เกิดอุบัติเหตุ ฝ่าฝืนกฎจราจร
- (6) พกพาสิ่งผิดกฎหมายทุกชนิด
- (7) พาหนะหรืออุปกรณ์ด้านความปลอดภัยไม่สมบูรณ์ เข็มขัดนิรภัย
- (8) มีพฤติกรรมคุกคามผู้โดยสาร หรือ ติดต่อผู้โดยสารเองหลังจากจบงาน

7) ข้อห้ามด้านการบริการและด้านอื่นๆ

- (1) แสดงกิริยาไม่สุภาพหรือไม่เหมาะสมต่อผู้โดยสาร หรือทะเลาะกับบุคคลอื่นขณะให้บริการ
- (2) ใช้มือถือหรือเปิดลำโพงดังระหว่างบริการ ทำให้ผู้โดยสารเกิดความรำคาญ
- (3) ไม่เก็บค่าโดยสารเพิ่มจากมิเตอร์ หรือ ราคาที่กำหนด
- (4) ไม่ลดค่าโปรโมชันตามที่ผู้โดยสารใช้งาน
- (5) ใส่จำนวนค่าโดยสารหรือค่าทางด่วนที่ไม่ตรงกับความเป็นจริง
- (6) กดรับกดส่งโดยไม่ได้มีการโดยสารจริง
- (7) เก็บของจากผู้โดยสารลืมไว้กับตนเองมากกว่า 48 ชั่วโมง โดยไม่แจ้ง

คอลเซ็นเตอร์⁴⁵

⁴⁵ Grab. (2018). *การขับแกร็บ*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.grab.com/th/bike/>. [2561, 20 กันยายน]