

## บทที่ 5

### บทสรุปและข้อเสนอแนะ

#### 5.1 บทสรุป

จากการที่ได้กล่าวมาแล้วคงปฏิเสธไม่ได้ว่าการให้บริการของผู้ขับขี่รถแท็กซี่ในประเทศไทยเกิดปัญหาขึ้นหลายประการทั้งการปฏิเสธรับผู้โดยสาร และการคิดอัตราค่ารับจ้างที่เกินจากมาตรฐาน รวมถึงพฤติกรรมความก้าวร้าวที่แสดงต่อผู้โดยสาร จากปัญหานี้ปัจจุบันจึงเกิดธุรกิจการให้บริการรถยนต์รับจ้างรูปแบบใหม่ เป็นการเพิ่มช่องทางการให้บริการและอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ โดยการนำเอาเทคโนโลยีมาเป็นสื่อกลางในการให้บริการระหว่างผู้ขับขี่และผู้ให้บริการ โดยการเรียกใช้บริการผ่านแอปพลิเคชันที่เรียกกันว่า อุเบอร์ (Uber) และแกร็บ (Grab) การให้บริการแอปพลิเคชันนี้ ทำขึ้นเพื่อลดการปฏิเสธผู้โดยสารจากผู้ขับขี่ และเพิ่มความสะดวกสบายมากยิ่งขึ้นเมื่อสมัครใช้แอปพลิเคชันแล้วผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างและผู้ให้บริการสามารถทราบถึงจุดมุ่งหมายที่จะไปได้ผ่านทางแอปพลิเคชัน ทำให้ผู้ขับขี่สามารถเลือกผู้โดยสารหรือจุดมุ่งหมายที่ต้องการจะไปได้และหากผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างคนใดไม่ประสงค์จะไปก็สามารถที่จะกดปฏิเสธตอบรับการให้บริการนั้นได้ ซึ่งธุรกิจแอปพลิเคชันที่ทำขึ้นมาสามารถตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการอย่างมากในการเรียกใช้บริการรถยนต์รับจ้าง ด้วยเหตุนี้จึงทำให้ผู้บริโภคหันมาใช้บริการเรียกรถยนต์รับจ้างผ่านแอปพลิเคชันอย่างอุเบอร์ (Uber) และแกร็บ (Grab) มากยิ่งขึ้น แต่อย่างไรก็ตามผู้ที่ต้องการที่จะประกอบอาชีพขับรถรับจ้างได้นั้นจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายที่ได้มีการกำหนดไว้ โดยจะต้องมีการจดทะเบียนรถยนต์เพื่อออกรับจ้างโดยสาร ซึ่งเรียกว่า “รถยนต์สาธารณะ” รวมถึงต้องมีใบอนุญาตขับขี่สาธารณะ และต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดไว้ แต่ผู้ประกอบการอาชีพขับรถรับจ้างผ่านแอปพลิเคชันอุเบอร์ (Uber) และแกร็บ (Grab) ไม่ได้ปฏิบัติตามกฎหมายที่ได้มีการกำหนดไว้และไม่ได้อยู่ภายใต้ความควบคุมของกรมการขนส่งทางบก จึงไม่ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดอย่างที่ว่าผู้ประกอบการแท็กซี่ปฏิบัติ ทั้งการจดทะเบียนรถยนต์ และการที่ผู้ขับขี่ต้องมีใบอนุญาตสาธารณะ และเงื่อนไขอื่นๆ จะเห็นได้ว่าต้นทุนการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่และการประกอบอาชีพขับรถรับจ้างผ่านแอปพลิเคชันอุเบอร์ (Uber) และแกร็บ (Grab) แตกต่างกันอย่างมากระจึถือเสมือนว่าเป็นการแข่งขันทางธุรกิจที่ไม่เป็นธรรม แต่สิทธิการประกอบอาชีพตามรัฐธรรมนูญ พ.ศ.2560 บุคคลทั่วไปสามารถประกอบอาชีพได้โดยเสรีซึ่งไม่มีกฎหมายห้ามไว้จึงถือได้ว่า

การประกอบอาชีพขับรถยนต์รับจ้างอุเบอร์ (Uber) และแกร็บ (Grab) สามารถที่จะประกอบอาชีพได้อย่างเสรีตามรัฐธรรมนูญของไทย ดังนั้น เพื่อให้เกิดการแข่งขันทางธุรกิจที่เป็นธรรม และการคุ้มครองผู้บริโภคเพื่อประโยชน์สาธารณะ และเพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนผู้ใช้บริการสามารถเลือกใช้บริการได้ตามตัวเลือกที่มีมากขึ้น จึงได้มีการศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถแท็กซี่ ซึ่งจะทำให้เห็นปัญหาการบังคับใช้กฎหมายกับสังคมในปัจจุบันที่ได้มีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก พร้อมทั้งได้ศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการรถยนต์ประเภทที่ผ่านแอปพลิเคชันอย่างอุเบอร์ (Uber) และแกร็บ (Grab) จะทำให้ทราบว่ากฎหมายไทยยังคงล้าสมัยอยู่มาก จำเป็นที่จะต้องมีการทบทวนเพื่อแก้ไขกฎหมายเพื่อพัฒนาการให้บริการรถรับจ้างสาธารณะประเภทแท็กซี่ และทบทวนกฎหมายเพื่อพัฒนาการให้บริการรถยนต์รับจ้างให้บริการผ่านแอปพลิเคชันรูปแบบใหม่ที่เกิดขึ้นอย่างอุเบอร์ (Uber) และแกร็บ (Grab)

## 5.2 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาปัญหาเกี่ยวกับการกำกับดูแลการให้บริการ รถแท็กซี่ (Taxi) อุเบอร์ (Uber) และแกร็บ (Grab) จึงควรมีการแก้ไขกฎหมายและเพิ่มเติมกฎหมาย ซึ่งผู้ศึกษาขอเสนอแนะโดยสรุป ดังนี้

### 5.2.1 ปัญหาเกี่ยวกับหน่วยงานในการกำกับดูแล

ควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายเกี่ยวกับหน่วยงานที่รับผิดชอบในการกำกับดูแลการให้บริการรถยนต์สาธารณะประเภทรถแท็กซี่ และรถยนต์รับจ้างที่ให้บริการผ่านแอปพลิเคชัน เพื่อให้การควบคุมกำกับดูแลการให้บริการรถยนต์ดังกล่าวในประเทศไทยมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น จึงเห็นควรให้มีการจัดตั้งหน่วยงานเฉพาะด้านขึ้นมาที่ปฏิบัติหน้าที่ควบคุมและกำกับดูแลการให้บริการเกี่ยวกับรถยนต์สาธารณะประเภทรถแท็กซี่ และรถยนต์รับจ้างที่ให้บริการผ่านแอปพลิเคชัน เพื่อที่จะดำเนินการกำกับดูแลในเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการให้บริการภายใต้เงื่อนไขของกรมการขนส่งทางบกที่เป็นหน่วยงานหลักเรื่องการควบคุมนำรถยนต์ทุกประเภทที่จะใช้ในประเทศไทย เนื่องจากผู้ศึกษามีความเห็นว่าการที่แก้ไขปัญหการให้บริการรถแท็กซี่ และรถยนต์ประเภทที่ให้บริการผ่านแอปพลิเคชันไม่สำเร็จนั้น เพราะยังไม่มีหน่วยงานใดเข้ามาดูแลอย่างจริงจัง หากจะมีก็เป็นแต่เพียงนโยบายของภาครัฐขึ้นเท่านั้น ซึ่งยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้ตรงจุดและการดำเนินงานของหน่วยงานเกิดความล่าช้าในการจัดการปัญหา แต่หากมีการจัดตั้งหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งขึ้นมาดูแลการให้บริการโดยการกำหนดเงื่อนไขให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันก็จะสามารถแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้

### 5.2.2 ปัญหาเกี่ยวกับคำนิยามของคำว่า “รถรับจ้างสาธารณะ”

เห็นควรมีการเพิ่มเติมคำนิยามสำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านแอปพลิเคชัน เนื่องจากตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ได้ให้คำนิยามของคำว่า รถรับจ้างสาธารณะ ไม่ครอบคลุมถึงรถยนต์รับจ้างผ่านแอปพลิเคชัน เพราะการให้บริการอูเบอร์ และแกร็บ เป็นการที่เจ้าของรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการโดยการรับผู้โดยสารไปส่งยังจุดหมายเพื่อให้ได้มาซึ่งรายได้ ซึ่งมีแอปพลิเคชันเป็นตัวกลางระหว่างผู้ขับและผู้โดยสาร แต่อย่างไรก็ดีเพื่อการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นและเป็นการเปิดโอกาสให้ธุรกิจรถยนต์รับจ้างผ่านแอปพลิเคชันนี้สามารถดำเนินการต่อไปได้ และเพื่อประโยชน์ของประชาชนในสังคม จึงเห็นควรกำหนดคำนิยามของการให้บริการรถยนต์รับจ้างผ่านแอปพลิเคชันว่า

“รถยนต์รับจ้างผ่านระบบเครือข่ายอินเทอร์เน็ต” หมายความว่า รถยนต์สาธารณะหรือรถยนต์ส่วนบุคคล ที่ใช้อินเทอร์เน็ตเป็นสื่อกลางในการรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร ไม่เกิน 7 คน แบบไม่ประจำทาง”

เหตุผลของการกำหนดคำนิยามขึ้นใหม่ ผู้ศึกษาต้องการแยกให้รถยนต์ที่รับจ้างผ่านระบบเครือข่ายอินเทอร์เน็ต ออกจากการให้บริการขนส่งแบบอื่น ๆ จะได้กำหนดหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และลักษณะการให้บริการ โดยเฉพาะอีกทั้งยังเป็นการง่ายมากยิ่งขึ้นในการจัดการบริหารแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น

### 5.2.3 ปัญหาเกี่ยวกับประเภทรถยนต์ที่นำมาให้บริการ

เห็นควรให้มีการเพิ่มเติมกฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดประเภทรถยนต์ที่นำมาให้บริการรถยนต์รับจ้างให้ครอบคลุมถึงรถยนต์ส่วนบุคคลให้สามารถนำออกมาให้บริการได้ เนื่องจากตามกฎหมายที่มีอยู่ได้กำหนดแต่ประเภทรถยนต์ที่จะมาให้บริการรับจ้างได้ต้องเป็นรถยนต์สาธารณะเท่านั้น ซึ่งจะทำให้มีแต่รถแท็กซี่ที่จดทะเบียนเป็นรถรับจ้างสาธารณะสามารถออกให้บริการรับจ้างผู้โดยสารได้เพียงอย่างเดียว ไม่รวมถึงอูเบอร์และแกร็บที่เป็นการนำรถยนต์ส่วนบุคคลออกมาให้บริการรับจ้างผู้โดยสาร ซึ่งจากการศึกษากฎหมายของประเทศออสเตรเลีย รัฐนิวเซาท์เวลส์ ได้กำหนดประเภทรถยนต์ที่ออกให้บริการของอูเบอร์ และแกร็บเป็นไปในลักษณะของการให้บริการร่วมเดินทาง ต้องมีการจดทะเบียนและติดสติ๊กเกอร์บนตัวรถยนต์ เพื่อแสดงให้เห็นว่าเป็นรถยนต์ที่ให้บริการร่วมเดินทาง

ดังนั้น เพื่อเป็นการแก้ปัญหาประเภทรถยนต์ที่ให้บริการของอูเบอร์ และแกร็บ เพื่อที่จะสามารถนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการได้ ผู้ศึกษาจึงต้องการที่จะให้มีการเพิ่มเติมกฎหมายให้ชัดเจน โดยกำหนดว่า รถยนต์ส่วนบุคคลสามารถที่จะนำออกมาจ้างโดยสารสาธารณะได้

เช่นเดียวกับรถแท็กซี่ที่เป็นรถยนต์สาธารณะ แต่ทั้งนี้การที่จะนำรถยนต์ส่วนบุคคลออกให้บริการรับจ้างได้ จะต้องดำเนินการดังต่อไปนี้

1. จดทะเบียนก่อนออกรับจ้างตามวัตถุประสงค์ กับหน่วยงานที่รับผิดชอบ โดยจะต้องมีอายุการใช้งานไม่เกิน 2 ปี และไม่เคยประสบอุบัติเหตุ หรือมีการคัดแปลงสภาพรถมาก่อน

2. ต้องติดสติ๊กเกอร์หรือป้ายไฟติดกับตัวรถยนต์ที่ให้บริการ เพื่อเป็นสัญลักษณ์ที่สามารถแสดงให้เห็นได้ว่าเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบเครือข่ายอินเทอร์เน็ต

#### 5.2.4 ปัญหาเกี่ยวกับผู้ให้บริการ

ปัญหาเกี่ยวกับผู้ให้บริการนี้ผู้ศึกษาได้ทำการศึกษาและแบ่งออกเป็นผู้ให้บริการ 2 ประเภท ได้แก่ ผู้ให้บริการที่เป็นผู้ขับขี่รถยนต์ และผู้ให้บริการที่เป็นบริษัทตัวกลาง รายละเอียดดังต่อไปนี้

##### 5.2.4.1 ผู้ให้บริการที่เป็นผู้ขับขี่รถยนต์

เห็นควรให้มีการเพิ่มเติมกฎหมายเกี่ยวกับผู้ให้บริการที่เป็นผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างผ่านแอปพลิเคชัน เนื่องจากเมื่อพิจารณากรณีของรถแท็กซี่แล้วผู้ขับขี่รถแท็กซี่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายที่กำหนดถึงคุณสมบัติและรถยนต์ที่จะนำมาให้บริการ ซึ่งในด้านคุณสมบัติอาจจะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลก็ได้ในการยื่นคำขออนุญาตนายทะเบียน แต่ผู้ที่จะทำการขับรถแท็กซี่จะต้องมีใบอนุญาตขับขี่รถยนต์สาธารณะ รวมถึงการตรวจสอบประวัติอาชญากรรม และไม่เคยเป็นผู้กระทำความผิดมาก่อน ซึ่งแตกต่างจากผู้ให้บริการที่เป็นผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างผ่านแอปพลิเคชันไม่มีการกำหนดว่าต้องมีใบขับขี่รถยนต์สาธารณะทำให้ผู้ที่มีเพียงใบขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลสามารถนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาขับรถให้บริการได้ จึงไม่มีการควบคุมหรือคัดกรองประวัติหรือการอบรมในด้านการให้บริการดังเช่นผู้ได้รับใบขับขี่สาธารณะแต่อย่างใดไม่ ซึ่งจากการศึกษาตามกฎหมายต่างประเทศได้มีการกำหนดไว้ว่าผู้ขับขี่รถยนต์ประเภทรถร่วมเดินทางจะต้องตรวจสอบประวัติอาชญากรรมของผู้ขับก่อนในเรื่องของการล่วงละเมิดทางเพศ สารเสพติด ทรัพย์สิน และการหักคะแนนตามกฎหมายจราจร ทุก ๆ ๒ ไตรมาส และควบคุมพฤติกรรมของผู้ขับขี่เกี่ยวกับแอลกอฮอล์หรือยาเสพติด โดยจัดให้มีการรายงานผ่านช่องทางต่าง ๆ เช่น แอปพลิเคชัน เว็บไซต์ อีเมลล์ และจัดให้มีการอบรมผู้ขับขี่

ดังนั้น เพื่อเป็นการแก้ปัญหาเกี่ยวกับผู้ให้บริการที่เป็นผู้ขับขี่รถยนต์ของอุเบอร์ และแกร็บ ผู้ศึกษาจึงต้องการที่จะให้มีการเพิ่มเติมกฎหมายเกี่ยวกับผู้ให้บริการที่เป็นผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างผ่านแอปพลิเคชัน เพื่อแก้ปัญหการขับขี่รถยนต์โดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่สาธารณะ และเพื่อให้มีการตรวจสอบประวัติอาชญากรรมของผู้ขับขี่ โดยให้ผู้ที่ต้องการขับขี่รถยนต์รับจ้าง

ผ่านแอปพลิเคชันต้องมีใบอนุญาตขับขี่เฉพาะด้านไว้สำหรับให้บริการ ซึ่งเห็นควรให้เพิ่มประเภทของใบอนุญาตขับขี่ขึ้นมาอีกหนึ่งประเภทจากที่มีอยู่เดิมแล้วสำหรับผู้ที่ต้องการขับขี่รถยนต์รับจ้างผ่านระบบเครือข่ายอินเทอร์เน็ต และกำหนดให้มีการตรวจสอบประวัติอาชญากรรมเช่นเดียวกับผู้ขอใบอนุญาตขับขี่สาธารณะ

#### 5.2.4.2 ผู้ให้บริการที่เป็นบริษัทตัวกลาง

ควรมีการกำหนดบทบาทหน้าที่ของผู้ให้บริการที่เป็นบริษัทตัวกลางอย่างบริษัท Uber และบริษัท Grab เพราะถือว่าเป็นการให้บริการด้านการขนส่ง ถึงแม้ว่าจะเป็นเพียงผู้ให้บริการตัวกลางเท่านั้น แต่ก็มีความสัมพันธ์โดยบริษัทประเภทนี้จะต้องรับผิดชอบต่อผู้โดยสารด้วยเนื่องจากเป็นบริษัทที่ให้บริการขนส่งที่จัดเตรียมไว้ล่วงหน้าไม่ว่าจะเป็นการให้บริการผ่านแอปพลิเคชันหรือแพลตฟอร์มออนไลน์ก็ตาม โดยได้รับค่าบำเหน็จเป็นการตอบแทนที่เป็นตัวกลางการติดต่อระหว่างผู้โดยสารกับผู้ให้บริการ บริษัทได้ทำสัญญากับผู้ให้บริการและเรียกเก็บค่าบำเหน็จจากการที่มีผู้โดยสารเรียกใช้บริการผ่านแอปพลิเคชัน จึงมีความผูกพันกับผู้โดยสารที่ใช้บริการในการที่จะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายด้วย

ผู้ศึกษาจึงต้องการให้มีการกำหนดบทบาทและหน้าที่ของบริษัทตัวกลางที่จะต้องมีหน้าร่วมรับผิดชอบต่อการให้บริการของผู้ขับขี่และผู้โดยสาร โดยต้องมีการตรวจสอบประวัติอาชญากรรมของผู้ขับขี่ทุกปี และรายงานข้อมูลให้หน่วยงานของรัฐที่กำกับดูแลทราบปีละหนึ่งครั้ง และเพิ่มเติมบทบัญญัติที่จะให้บริษัทตัวกลางต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ขับขี่รถยนต์ผ่านบริษัทตัวกลางและผู้โดยสาร หากเกิดอุบัติเหตุและได้รับความเสียหาย ซึ่งต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ขับขี่และเกิดแก่ผู้โดยสารทุกกรณี

#### 5.2.5 ปัญหาเกี่ยวกับมาตรการการลงโทษ

เห็นควรให้มีการเพิ่มเติมกฎหมายเพื่อเป็นบทลงโทษแก่บริษัทตัวกลางหากไม่มีการทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองผู้ขับขี่และผู้โดยสาร และตามกฎหมายไทยที่ใช้อยู่ ณ ปัจจุบันเป็นเพียงแต่การกำหนดให้รถยนต์ที่ให้บริการสาธารณะนั้นต้องมีประกันภัย 2 ประเภท คือประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และประกันภัยอย่างน้อยชั้น 3 คุ้มครองความเสียหายอันเกิดจากการใช้รถรับจ้าง ซึ่งจากการศึกษาตามกฎหมายต่างประเทศได้มีการกำหนดให้บริษัทตัวกลางจะต้องทำประกันภัยรถยนต์เพื่อให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารได้รับความคุ้มครอง ซึ่งวงเงินการทำประกันภัยให้มีความคุ้มครองไม่น้อยกว่า 1,000,000 ดอลลาร์สหรัฐต่อความเสียหาย 1 ครั้ง หากเปรียบเทียบตามกฎหมายไทยแล้วการทำประกันภัยของรถแท็กซี่เป็นเพียงแต่การทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และประกันภัยชั้น 3

ซึ่งวงเงินความคุ้มครองไม่มากเท่าที่ควร จึงเห็นควรบังคับให้ผู้ขับขี่แท็กซี่และบริษัทผู้ให้บริการ  
ตัวกลางคือ อุเบอร์และแกร็บ ต้องทำประกันภัยที่มีความคุ้มครองในวงเงินที่สูงขึ้นไม่ใช่ประกันภัย  
ชั้น 3 อย่างที่กฎหมายไทยได้กำหนดไว้ คือต้องทำประกันภัยที่มีความคุ้มครองวงเงิน 5,000,000  
บาทต่อความเสียหายหนึ่งครั้ง เพื่อคุ้มครองผู้ใช้บริการ และกำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ที่ไม่ทำ  
ประกันภัยโดยจะต้อง