ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับกฎเกณฑ์การควบคุมการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันพกพา

โดย

นางสาวกรชนก สุริยาเรืองฤทธิ์

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
นิติศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ
คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ปีการศึกษา 2562
ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

Ref. code: 25625901033554GNW

ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับกฎเกณฑ์การควบคุมการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันพกพา

โดย

นางสาวกรชนก สุริยาเรืองฤทธิ์

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
นิติศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ
คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ปีการศึกษา 2562

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

Ref. code: 25625901033554GNW

LEGAL PROBLEMS RELATED TO REGULATING PERSONAL VEHICLES TO PROVIDE PASSENGER TRANSPORT SERVICE BY MOBILE APPLICATION

BY

MISS KORNCHANOK SURIYARUANGRIT

A THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF THE REQUIREMENTS

FOR THE DEGREE OF MASTER OF LAWS

INTERNATIONAL TRADE LAW

FACULTY OF LAW

THAMMASAT UNIVERSITY

ACADEMIC YEAR 2019

COPYRIGHT OF THAMMASAT UNIVERSITY

Ref. code: 25625901033554GNW

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
คณะนิติศาสตร์

วิทยานิพนธ์

ของ

นางสาวกรชนก สุริยาเรืองฤทธิ์

เรื่อง

ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับกฎเกณฑ์การควบคุมการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันพกพา

ได้รับการตรวจสอบและอนุมัติ ให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
นิติศาสตรมหาบัณฑิต

เมื่อ วันที่ 10 มกราคม พ.ศ. 2563

ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ พ.ต.อ.ด.ร.

(พ.ต.อ. ดร.ชวลิต ชวลิตพงศ์พันธุ์)

กรรมการและอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

(ศาสตราจารย์ ดร.ไผทชิต เอกจริยกร)

กรรมการสอบวิทยานิพนธ์

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.กิตติวัฒน์ จันทร์แจ่มใส)

คณบดี

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.มุนินทร์ พงศาปาน)

หัวข้อวิทยานิพนธ์	ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับกฎเกณฑ์การควบคุมการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันพกพา
ชื่อผู้เขียน	นางสาวกรชนก สุริยาเรืองฤทธิ์
ชื่อปริญญา	นิติศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชา/คณะ/มหาวิทยาลัย	กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์	ศาสตราจารย์ ดร.ไผทชิต เอกจริยกร
ปีการศึกษา	2562

บทคัดย่อ

การนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันพกพา หรือที่รู้จักในนามของผู้ให้บริการอย่าง Uber หรือ Grab ซึ่งได้รับความนิยมไปทั่วโลก โดยเป็นการเดินทางขนส่งคนโดยสารรูปแบบใหม่ ปรับใช้กับการเชื่อมต่อเครือข่ายอินเทอร์เน็ตทางโทรศัพท์สมาร์ตโฟน ทำให้ผู้โดยสารสามารถเรียกใช้บริการได้อย่างสะดวกสบาย อีกทั้งสามารถบรรเทาแก้ไขปัญหาที่ผู้ใช้บริการรถแท็กซี่ระบบเดิมต้องพบเจอ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของการปฏิเสธไม่รับผู้โดยสาร คิดค่าโดยสารเกินกว่าที่กำหนดไว้ เดินทางออกนอกเส้นทาง หรือการทิ้งผู้โดยสารไว้ระหว่างทาง โดยการให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันพกพา แม้จะมีค่าบริการแพงกว่าการโดยสารแท็กซี่ปกติ แต่ผู้โดยสารบางส่วนก็ยังคงเลือกใช้บริการเดินทางรูปแบบใหม่นี้ ซึ่งการให้บริการรถยนต์ลักษณะนี้ ส่วนใหญ่จะเป็นการให้บริการที่ผิดกฎหมายขนส่งเดิม แต่บางประเทศได้มีการออกกฎหมายมารองรับการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารนี้แล้ว เช่น สหรัฐอเมริกา ประเทศอังกฤษ ประเทศฝรั่งเศส ประเทศสิงคโปร์ ส่วนประเทศไทยยังอยู่ในช่วงการพิจารณาถึงความเหมาะสมในการให้บริการรูปแบบใหม่นี้

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ มุ่งเน้นศึกษาปัญหากฎหมายที่เกี่ยวกับการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันพกพา โดยจะพิจารณาถึงข้อดี ข้อเสีย ผลกระทบด้านต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของการขนส่ง ความสัมพันธ์ของบุคคลที่เกี่ยวข้อง การคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล การประกันภัย และการจัดเก็บภาษีอากร รวมถึงความเหมาะสมในการยินยอมให้

Ref. code: 25625901033554GNW

นำรถยนต์ส่วนบุคคลออกให้บริการขนส่งคนโดยสารได้อย่างถูกกฎหมาย อีกทั้งจะศึกษากฎหมายต่างประเทศที่นำมาใช้ควบคุมการให้บริการดังกล่าว ได้แก่ Ride Sharing Bill ของสหรัฐอเมริกา มลรัฐแคลิฟอร์เนีย และ Commercial Passenger Vehicle Industry Act 2017 ของประเทศออสเตรเลีย มลรัฐวิคตอเรีย เพื่อที่จะสามารถเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวและพิจารณาถึงความเหมาะสมในการนำมาปรับใช้ในประเทศไทย

จากการศึกษาพบว่ากฎหมายขนส่งของประเทศไทย ไม่อนุญาตให้นำรถยนต์ส่วนบุคคลมาร่วมให้บริการขนส่งคนโดยสารได้ ด้วยเหตุนี้การให้บริการขนส่งนี้ จึงเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมายตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 โดยผู้ขับขี่ไม่มีใบอนุญาตที่ถูกต้องและจดทะเบียนรถยนต์ผิดประเภท เมื่อเกิดข้อพิพาทหรือเหตุอันไม่เป็นธรรมขึ้น จึงไม่สามารถให้ความคุ้มครองได้อย่างถูกต้องเหมาะสมและเป็นธรรม เพื่อให้การให้บริการขนส่งรูปแบบใหม่นี้ สามารถให้บริการได้อย่างถูกต้องตามกฎหมายและสามารถคุ้มครองบุคคลที่เกี่ยวข้องอย่างเหมาะสม จึงควรต้องมีการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งคนโดยสารให้รองรับการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันพกพาได้

คำสำคัญ: รถยนต์ส่วนบุคคลรับจ้าง, การขนส่งคนโดยสาร, เศรษฐกิจแบ่งปัน, รถยนต์ร่วมเดินทาง

Ref. code: 25625901033554GNW

Thesis Title	LEGAL PROBLEMS RELATED TO REGULATING PERSONAL VEHICLES TO PROVIDE PASSENGER TRANSPORT SERVICE BY MOBILE APPLICATION
Author	Miss Kornchanok Suriyaruangrit
Degree	Master of Laws
Major Field/Faculty/University	International Trade Law Law Thammasat University
Thesis Advisor	Professor Pathaichit Eagjariyakorn, Ph.D
Academic Years	2019

ABSTRACT

Companies such as Uber or Grab provide passenger transport service by personal vehicles through a mobile application, mainly known through each operator's name. This new form of passenger transportation service has become popular with passengers worldwide due to its facility and availability. Although fares tend to be higher than in traditional taxis, passengers still prefer the convenience of ordering passenger transport by smartphone.

Insofar as the new services violate some existing transportation laws in different countries, some nations, such as the United States, the United Kingdom, France, and Singapore, have pass laws concerning passenger transport services in personal vehicles to monitor and regulate the service. Thailand is currently evaluating the appropriateness of adopting comparable laws for the service in the Kingdom.

This thesis studies legal problems related to personal vehicles providing passenger transport service by mobile application. Advantages and disadvantages of different aspects are considered, including quality of passenger transportation, relationship of related persons, and personal data protection, as well as insurance and taxation. An international comparative legal study was made of pertinent laws regulating such services in the State of

Ref. code: 25625901033554GNW

California (the United States of America) and the state Victoria, Australia. The goal was to measure the suitability of laws to govern such services in Thailand.

In Thailand, personal vehicles providing passenger transport service by mobile application are currently illegal. When conflicts exist, appropriate and fair protection cannot be provided by the legal system. To legally provide passenger transport service in personal vehicles, relevant domestic transportation laws should therefore be amended.

Keywords: Personal hire vehicle, Ride sharing, Passenger transportation, Sharing economy

Ref. code: 25625901033554GNW

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์เล่มนี้เป็นส่วนหนึ่งของหลักสูตรการศึกษานิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ที่ผู้เขียนใฝ่ฝันว่าจะได้มีโอกาสเข้ามาร่ำเรียนวิชากฎหมายที่สถาบันแห่งนี้ ซึ่งสถาบันแห่งนี้ก็ไม่ทำให้ผู้เขียนผิดหวังแต่อย่างใด ได้มีโอกาสศึกษาหาความรู้จากอาจารย์ ผู้ทรงคุณวุฒิทางด้านต่างๆ ได้รับฟังประสบการณ์ตรงจากผู้ปฏิบัติงานทางด้านกฎหมายนั้นๆ โดยตรง จึงขอขอบคุณมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ที่ประศิตประศาสตร์วิชาให้ผู้เขียนมีความรู้สมดังเป็นนิติศาสตรมหาบัณฑิต

วิทยานิพนธ์เล่มนี้จะไม่มีทางสำเร็จได้ ถ้าปราศจากความเมตตาของท่านศาตราจารย์ ดร.ไผทชิต เอกจริยกร ผู้เขียนต้องขอขอบพระคุณอาจารย์เป็นอย่างสูงมาก ที่มอบหัวข้อวิทยานิพนธ์นี้ให้ผู้เขียนได้ศึกษาค้นคว้า และยอมรับเป็นที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ แม้ในช่วงแรกผู้เขียนต้องทำงานที่ต่างจังหวัดและมีปัญหาด้านสุขภาพ จึงทำให้ไม่ได้ส่งงานให้อาจารย์พิจารณาอย่างต่อเนื่อง แต่สุดท้ายก็พยายามผลักดันตนเองประกอบกับได้รับความเมตตาของท่านอาจารย์ที่ได้ให้ความรู้ ข้อเสนอแนะและการกำหนดแนวทางการวิจัย รวมถึงสละเวลาเพื่อตรวจสอบงานของผู้เขียน ทำให้ผลงานวิทยานิพนธ์สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี ผู้เขียนจะขอจดจำพระคุณของท่านอาจารย์ตลอดไป

ผู้เขียนขอขอบพระคุณ พ.ต.อ. ดร.ชวลิต ชวลิตพงศ์พันธุ์ ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ และผู้ช่วยศาตราจารย์ ดร.กิตติวัฒน์ จันทร์แจ่มใส กรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ที่ได้กรุณารับเป็นกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ของผู้เขียน พร้อมทั้งได้ชี้แนะแนวทาง ข้อปรับปรุง และให้ข้อเสนอแนะในการจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้นไป รวมถึงขอแสดงความระลึกถึงท่านอาจารย์สมพร ไพลิน

ผู้เขียนขอขอบพระคุณคณาจารย์ต่างๆ ที่สั่งสอนอบรมความรู้ผู้เขียนมาตั้งแต่เยาว์วัยจนสามารถเป็นมหาบัณฑิตได้ หากปราศจากการสั่งสอบอบรมจากพวกท่านผู้เขียนจะไม่สามารถประสบความสำเร็จได้ รวมถึงกัลยาณมิตรทุกท่าน ทั้งเพื่อนกิน เพื่อนเที่ยว เพื่อนเรียน และเพื่อนที่ทำงาน ที่ให้การสนับสนุนเป็นแรงใจ แรงกายให้ผู้เขียนจบการศึกษาระดับปริญญาโทนี้ได้

สุดท้ายนี้ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณคุณแม่ที่เป็นแรงใจและแรงสนับสนุนให้ผู้เขียนประสบความสำเร็จ แม้ในวันที่ผู้เขียนต้องประสบกับความยากลำบาก คุณแม่ก็ยังคอยอยู่เคียงข้างพร้อมให้ความช่วยเหลือและกำลังใจเสมอ รวมถึงผู้เขียนยังต้องขอบคุณตัวเองที่สามารถก้าวข้ามกำแพงความเบื่อหน่ายและความเกียจคร้าน ให้ขยันอดทน สู้ฟันฝ่าเมฆหมอกภายในใจให้สามารถจัดทำวิทยานิพนธ์เล่มนี้จนสำเร็จลุล่วง

นางสาวกรชนก สุริยาเรืองฤทธิ์

Ref. code: 25625901033554GNW

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	(1)
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	(3)
กิตติกรรมประกาศ	(5)
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา	8
1.3 สมมุติฐาน	8
1.4 ขอบเขตการศึกษา	9
1.5 วิธีการดำเนินการศึกษา	9
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา	9
บทที่ 2 การนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันพกพา	10
2.1 เศรษฐกิจแบบแบ่งปัน (Sharing Economy))	10
2.1.1 ความหมายและพัฒนาการ	10
2.1.2 ลักษณะของเศรษฐกิจแบบแบ่งปัน	11
2.1.3 ตัวอย่างแอปพลิเคชันพกพาเศรษฐกิจแบบแบ่งปัน	13
2.2 ข้อมูลส่วนบุคคล	14
2.2.1 ความหมาย	14
2.2.2 ประเภทข้อมูลส่วนบุคคล	15
2.2.3 การคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล	16

Ref. code: 25625901033554GNW

2.3 การทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่านแอปพลิเคชันพกพา 19
2.3.1 ความหมาย 20
2.3.2 ประเภทธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ 21
2.3.3 การชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ 21
2.4 การให้บริการรถแท็กซี่ในประเทศไทย 23
2.4.1 การประกอบกิจการรถแท็กซี่ 23
2.4.2 หน้าที่ของผู้ขับขี่รถแท็กซี่ 26
2.4.3 ความรับผิดของผู้ประกอบการรถแท็กซี่ 29
2.5 การให้บริการขนส่งคนโดยสารด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล 30
2.5.1 ความหมายและพัฒนาการ 30
2.5.2 ลักษณะของการให้บริการขนส่งคนโดยสารด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล 31
2.5.3 ตัวอย่างแอปพลิเคชันพกพาที่ให้บริการขนส่งคนโดยสารด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล 31
2.5.4 กรณีศึกษา :การให้บริการขนส่งคนโดยสารด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลผ่านแอปพลิเคชันพกพา 34
2.5.4.1 สถานะทางกฎหมาย 34
2.5.4.2 ขั้นตอนการสมัครร่วมบริการและใช้บริการ 35
2.5.4.3 การจัดทำประกันภัย 37

บทที่ 3 กฎเกณฑ์การควบคุมการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารในต่างประเทศ 39

3.1 สหรัฐอเมริกา (มลรัฐแคลิฟอร์เนีย) 39
3.1.1 ที่มาและเหตุผล 39
3.1.2 หน่วยงานที่รับผิดชอบ 40
3.1.3 หลักการทั่วไป 41
3.1.3.1 การเสนอกฎหมาย 41
3.1.3.2 คำนิยาม 41
3.1.3.3 ขอบเขตการบังคับใช้กฎหมาย 43

Ref. code: 25625901033554GNW

3.1.4 สิทธิหน้าที่และความรับผิด 43
3.1.4.1 ผู้ขับขี่ 43
3.1.4.2 ผู้ให้บริการ 43
3.1.5 การประกันภัย 48
3.2 ประเทศออสเตรเลีย (มลรัฐวิคตอเรีย) 51
3.2.1 ที่มาและเหตุผล 51
3.2.2 หน่วยงานที่รับผิดชอบ 55
3.2.3 หลักการทั่วไป 55
3.2.3.1 การเสนอกฎหมาย 55
3.2.3.2 คำนิยาม 56
3.2.3.3 ขอบเขตการบังคับใช้กฎหมาย 58
3.2.4 สิทธิหน้าที่และความรับผิด 59
3.2.4.1 ผู้ขับขี่ 59
3.2.4.2 ผู้ให้บริการ 66
3.2.5 การประกันภัย 69

บทที่ 4 กฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันพกพา 71

4.1 กฎหมายไทยในปัจจุบัน 71
4.1.1 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง 71
4.1.2 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์ระหว่างคู่กรณี 75
4.1.3 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล 86
4.1.4 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัย 89
4.1.5 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดเก็บภาษี 92
4.2 วิเคราะห์ปัญหากฎหมาย 95
4.2.1 ด้านกฎหมายขนส่ง 95
4.2.2 ด้านความสัมพันธ์ของผู้ที่เกี่ยวข้อง 96

Ref. code: 25625901033554GNW

บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ 102

5.1 บทสรุป 102
5.2 ข้อเสนอแนะ 107

บรรณานุกรม 123

ประวัติผู้เขียน 126

Ref. code: 25625901033554GNW

บทที่ 1
บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การเรียกใช้บริการรถแท็กซี่หรือรถขนส่งสาธารณะ มักจะมีปัญหาเกิดความไม่พึงพอใจแก่ผู้ใช้บริการอยู่เสมอ เช่น ปฏิเสธไม่ส่งผู้โดยสาร ขับรถไปนอกเส้นทาง คิดค่าขนส่งเกินราคามาตรฐาน (มิเตอร์) ข่มขู่ผู้โดยสาร พฤติกรรมการขับรถบนท้องถนนไม่เหมาะสม ทิ้งผู้โดยสารไว้ระหว่างทางหรือแม้กระทั่งรถยนต์สภาพไม่เหมาะสมแก่การใช้งาน ซึ่งภาครัฐได้มีความพยายามแก้ไขปัญหา โดยออกกฎเกณฑ์มาควบคุมการให้บริการขนส่งอย่างเคร่งครัด รวมถึงมีการจัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องทุกข์ร้องเรียนจากการให้บริการ เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวแล้ว แต่ปัญหาเหล่านี้ยังคงเกิดขึ้นในประเทศไทย ตัวอย่างเช่นเมื่อวันที่ 28 กันยายน 2559 มีข่าวเผยแพร่ว่าตำรวจท่องเที่ยวตามจับกุมคนขับรถแท็กซี่เขียวเหลืองโกงค่าโดยสารนักท่องเที่ยวชาวจีนที่เรียกใช้บริการจากแอร์พอร์ตลิงค์พญาไทให้ไปส่งที่โรงแรมย่านสามเสน คิดเงินเกินจริง ในราคา 2,540 บาท อ้างกดปุ่มมิเตอร์ผิดจากการตรวจสอบของเจ้าหน้าที่พบว่าเคยกระทำผิดหลายครั้ง และคนขับรถไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถสาธารณะ[1] หรือกรณีเมื่อวันที่ 3 มกราคม 2560 มีการเผยแพร่ในเครือข่ายสังคมออนไลน์ว่ามีผู้โดยสารเรียกรถแท็กซี่จากย่านกระทุ่มแบนเพื่อไปแถวสะพานใหม่ปรากฏว่านั่งรถไปได้เพียง 3 นาที ราคาค่าโดยสารสูงถึง 1,195 บาท จึงได้ร้องเรียนต่อเจ้าหน้าที่ให้ดำเนินการตรวจสอบต่อไป[2]

เมื่อภาครัฐไม่สามารถแก้ไขปัญหาเหล่านี้ได้อย่างเพียงพอ ภาคเอกชนจึงเห็นช่องว่างโอกาสในการประกอบธุรกิจ จึงได้มีการจัดทำแอปพลิเคชันพกพาให้บุคคลสามารถนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารได้ ซึ่งผู้ใช้บริการสามารถกำหนดจุดหมายต้นทาง - ปลายทาง และติดตามรถยนต์ที่เรียกใช้บริการได้โดยระบบ Global Positioning System (GPS) จากหน้าจอโทรศัพท์เคลื่อนที่รวมถึงสามารถคำนวณระยะทางพร้อมค่าเดินทางได้ทันทีก่อนการเดินทาง อีกทั้งยังสามารถตรวจสอบคะแนนหรือคำวิจารณ์ (Feedback) ของรถยนต์คันที่จะเลือกใช้บริการได้ ทำให้ผู้ใช้บริการสามารถเลือกใช้บริการรถยนต์ได้ตามความพอใจของตน

---

[1] ไทยรัฐ, “รวบแท็กซี่โกงมิเตอร์ นทท.จีน เรียกจากพญาไทไปสามเสน คิด 2540 บ.,” สืบค้นเมื่อวันที่ 24 ธันวาคม 2560, จาก https://www.thairath.co.th/content/738357

[2] เดลินิวส์, “อึ้ง!แท็กซี่โกงผู้โดยสารจะจะ แถมมิเตอร์ไฟเทคกระพริบได้,”สืบค้นเมื่อวันที่ 24 ธันวาคม 2560, จาก https://www.dailynews.co.th/regional/546614

Ref. code: 25625901033554GNW

ด้วยการที่บุคคลสามารถนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารมีความคล่องตัวสูงมาก บุคคลทั่วไปไม่ว่าจะประกอบอาชีพอะไรก็สามารถจะสมัครเข้าเป็นรถร่วมบริการได้ทันที โดยไม่จำเป็นต้องมีอาชีพเป็นผู้ขนส่งแต่อย่างใด โดยจุดประสงค์ช่วงแรกของการให้บริการนี้มีลักษณะเป็นงานชั่วคราว (Part Time) หลังเลิกจากงานประจำหรือทำงานในวันหยุดเสาร์และอาทิตย์ ซึ่งได้ค่าตอบแทนเป็นค่าเดินทางค่อนข้างสูง ตัวอย่างแอปพลิเคชันพกพาที่ให้บริการได้แก่ Uber, Lyft, Didi หรือ Grab ซึ่ง Uber เป็นหนึ่งในแอปพลิเคชันพกพาที่มีผู้ใช้บริการทั่วโลกเป็นจำนวนมาก รวมถึงเคยมีการให้บริการในประเทศไทยทำให้ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ระบบเดิมไม่พอใจ จึงเกิดเป็นข้อพิพาทขึ้น เช่น กลุ่มสหกรณ์รถแท็กซี่ล้อมรถยนต์ผู้ให้บริการ Uber บังคับให้ผู้โดยสารลงจากรถ[3] กลุ่มผู้ขับรถแท็กซี่รวมตัวกันประท้วงร้องเรียนต่อกระทรวงคมนาคมขอให้ Uber และ Grab หยุดให้บริการในประเทศไทย[4] รวมถึงกรณีผู้ขับขี่รถแท็กซี่หรือผู้ประกอบการขนส่งแบบอื่นรวมตัวกันกดดันให้เจ้าหน้าที่รัฐดำเนินการจับกุมผู้ขับขี่ Uber โดยเจ้าหน้าที่ขนส่งเรียกรถยนต์ผู้ให้บริการ Uber เข้ามาให้บริการที่สำนักงานขนส่งแล้ว ทำการจับกุมดำเนินคดีตามกฎหมาย[5] หรือผู้โดยสารเรียกรถยนต์ Uber ให้มารับที่สนามบินสุวรรณภูมิ แต่กลับถูกเจ้าหน้าที่ของสนามบินห้ามไม่ให้ใช้บริการ[6] ต่อมา Uber ได้มีการควบรวมกิจการของตนในทวีปตะวันออกเฉียงใต้กับ Grab ทำให้ผู้ขับขี่ Uber กลายมาเป็นผู้ขับขี่ Grab ซึ่งในระบบ Grab มีการรองรับให้รถแท็กซี่เข้าร่วมให้บริการเป็น Grab Taxi ด้วย ทำให้ข้อพิพาทของรถแท็กซี่กับรถยนต์ส่วนบุคคล Grab ลดน้อยลงไป แต่อย่างไรก็ตาม การให้บริการของ Grab ในลักษณะรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล หรือ Grab Bike กลับมีประเด็นปัญหากับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขนส่งปกติ จนมีข้อพิพาทรุนแรงขึ้นเรื่อยๆ จากเพียงที่มีการล้อมรถจักรยานยนต์ Grab Bike ไม่ให้ผู้โดยสารขึ้นรถ[7] จนไปถึงผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะเจ้าถิ่นใช้กำลังทำร้ายร่างกาย

---

[3] กรุงเทพธุรกิจ, “แท็กซี่พัทยาฉาวอีก ล้อมรถอูเบอร์ไล่นักท่องเที่ยวลง,” สืบค้นเมื่อวันที่ 10 พฤศจิกายน 2560, จาก http://www.bangkokbiznews.com/news/detail/755377

[4] กรุงเทพธุรกิจ, “ร้องคมนาคมหยุด 'UBER-GRAB' ชี้ผิดกฎหมาย,” สืบค้นเมื่อวันที่ 21 มีนาคม 2562, จาก http://www.bangkokbiznews.com/news/detail/746216

[5] มติชน, “แชร์สนั่น คลิปขนส่งเชียงใหม่เอาจริง! ล่อ Uber มาส่งที่สำนักงาน ก่อนเข้าจับกุม,” สืบค้นเมื่อวันที่ 21 มีนาคม2562, จาก https://www.matichon.co.th/local/news_480763

[6] Ekapol Chucherd, “สุวรรณภูมิเดือด เจ้าหน้าที่ไล่ผู้โดยสารลงจากรถ Uber,” สืบค้นเมื่อวันที่ 21 มีนาคม2562, จาก https://www.beartai.com/news/itnews/41477

[7] ไทยรัฐออนไลน์, “หย่าศึกวินฯ VS Grab ขนส่งงัดไม้ตาย จัดระเบียบป้ายดำ-เหลือง สะเทือนทั่วกรุง,” สืบค้นเมื่อวันที่ 21 มีนาคม2562, จาก https://www.thairath.co.th/content/1294341

Ref. code: 25625901033554GNW

ผู้ขับขี่ Grab Bike[8] จะเห็นได้ว่าแม้การให้บริการของ Grab จะไม่ถูกกฎหมายขนส่งที่ใช้ควบคุม และทำให้เกิดการแข่งขันไม่เป็นธรรมต่อผู้ที่ประกอบอาชีพแท็กซี่โดยตรง เกิดปัญหาการแย่งงานหรือฐานลูกค้ากัน แต่ยังคงเป็นที่ต้องการของผู้บริโภคและความต้องการแสวงหารายได้พิเศษของผู้ขับขี่ หากภาครัฐนิ่งเฉย ไม่ออกกฎเกณฑ์มาควบคุมและคุ้มครองการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารอย่าง Uber หรือ Grab ปัญหาข้อพิพาทนี้ก็ยังคงไม่ได้รับการแก้ไขและอาจทวีความรุนแรงเพิ่มขึ้นได้

ภาครัฐ โดยกรมการขนส่งทางบกได้มีความพยายามแก้ไขปัญหาการให้บริการของรถแท็กซี่ โดยการออกแอปพลิเคชั่น Taxi OK เพื่อให้ประชาชนสามารถเรียกรถแท็กซี่ผ่านทางโทรศัพท์เคลื่อนที่ได้หรือกรณีที่กลุ่มรถแท็กซี่ได้เข้าร่วมการให้บริการผ่านทางแอปพลิเคชันพกพาของเอกชนอย่างเช่น Grab Taxi, Line Man ซึ่งการให้บริการเหล่านี้อาจช่วยแก้ไขปัญหาข้อบกพร่องของการให้บริการแท็กซี่ปกติได้บางประการ แต่ก็ยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาหรือตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคได้หมด

เมื่อพิจารณาจากสภาพปัญหาและลักษณะของการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชั่นแล้ว สามารถสรุปผลกระทบที่เกิดขึ้นทั้งข้อดีและข้อเสียได้ดังนี้

ข้อดีของการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสาร ได้แก่ ความสะดวกสบายของการใช้บริการ สามารถเรียกใช้บริการได้ผ่านทางแอปพลิเคชันพกพาบนโทรศัพท์เคลื่อนที่สมาร์ตโฟน ไม่ต้องออกไปยืนรอเรียกรถตามข้างถนน ซึ่งต้องรับมือกับสภาพอากาศต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้น สามารถคำนวณระยะเวลาการเดินทางและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นได้ทันที ซึ่งผู้ขับขี่จะทราบพิกัดที่แน่นอนของผู้ใช้บริการได้ผ่านทางระบบ GPS และผู้ใช้บริการสามารถที่จะเลือกรถยนต์ที่เหมาะกับการเดินทางได้ ไม่ว่าจะเป็นผู้สูงอายุหรือคนพิการ รวมถึงช่วยแก้ไขปัญหาขาดแคลนรถยนต์สาธารณะ ในช่วงเวลาเร่งด่วน อีกทั้งเป็นการส่งเสริมสังคมไร้เงินสด รองรับการชำระเงินอิเล็กทรอนิกส์ มีส่วนลด กิจกรรมส่งเสริมการขายให้ผู้ใช้บริการเลือกใช้ ตลอดจนความปลอดภัยของผู้ใช้บริการ ผู้ขับขี่ในระบบจะต้องถูกตรวจสอบประวัติการให้บริการ หากเกิดเหตุร้ายเหตุด่วนขึ้น ผู้ใช้บริการหรือผู้ขับขี่สามารถกดปุ่มขอความช่วยเหลือได้ทันที และเป็นประโยชน์ในด้านเศรษฐกิจของเจ้าของรถยนต์ที่สามารถนำรถยนต์หาประโยชน์ได้ในช่วงเวลา

---

[8] เดลินิวส์ออนไลน์, “รุมจวก!วินกร่างสายโหด ฟัน'แกร๊บไบค์ไหล่เหวอะ,” สืบค้นเมื่อวันที่ 21 มีนาคม 2562, จาก https://www.dailynews.co.th/regional/699662?fbclid=IwAR2ZxbNHl73UZOgow WRj JzF52mD5K4JcFj1L_jl8Mg5TWSuB-AK25_zTq8

Ref. code: 25625901033554GNW

ที่ตนต้องการหรือเวลาที่เหมาะสม ไม่มีการบังคับให้ทำงานตายตัว อีกทั้งเป็นการกระตุ้นให้เกิดการพัฒนารถแท็กซี่ระบบเดิม หากมีการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้พึงพอใจแก่ผู้ใช้บริการแล้ว อาจทำให้มีการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้ลดลง ส่งผลให้จำนวนรถยนต์ในท้องถนนก็จะลดลงไปด้วย

ส่วนข้อเสียของการให้บริการนี้ คือ ความปลอดภัยในการให้บริการ กรณีผู้ขับขี่จะนำรถยนต์ส่วนบุคคลออกให้บริการ โดยผู้ขับขี่ส่วนใหญ่นี้จะไม่มีใบขับขี่รถสาธารณะซึ่งขั้นตอนการขออนุญาตใบขับขี่รถสาธารณะจะมีขั้นตอนการสอบที่ยากและเข้มงวดมากกว่าใบขับขี่รถส่วนบุคคล หรือกรณีที่ผู้ขับขี่นำรถสภาพไม่ดีออกให้บริการ หรือไม่ตรงตามความประสงค์ในการใช้บริการ ซึ่งผู้ใช้บริการไม่อาจทราบหรือเห็นสภาพรถได้ก่อนที่ผู้ขับขี่มาถึง และเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น ประกันภัยอาจจะพิจารณาไม่จ่ายค่าสินไหมทดแทน เพราะผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถจะระบุในกรมธรรม์ประกันภัยว่าใช้รถเพื่อการส่วนตัวเท่านั้น หากมีผู้ให้บริการจำนวนมากจะทำให้รถยนต์อยู่ในท้องถนนมากเกินไป อาจทำให้เกิดปัญหารถติด เพิ่มมลภาวะควันพิษ ฝุ่น PM 2.5 รวมถึงอาจเกิดปัญหาแย่งงานจากรถแท็กซี่ระบบเดิม อีกทั้งหากผู้ให้บริการอยู่ต่างประเทศ เมื่อมีการชำระเงินจะชำระเงินแก่ผู้ให้บริการที่ต่างประเทศโดยตรง ไม่มีการถูกหักหรือเสียภาษีแต่อย่างใด[9]

การนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารในต่างประเทศได้มีการยอมรับออกกฎหมายรับรองและควบคุมการให้บริการนี้แล้ว เช่น สหรัฐอเมริกา ประเทศอังกฤษ ประเทศฝรั่งเศส ประเทศสิงคโปร์ แต่ประเทศไทยยังอยู่ในช่วงศึกษาการให้บริการรูปแบบใหม่นี้ พิจารณาข้อดี ข้อเสีย พิจารณาความเหมาะสมของการให้บริการนี้ในประเทศไทย รวมถึงวิเคราะห์ผลกระทบของแท็กซี่ระบบเดิม[10] เมื่อกฎหมายไม่รับรองการนำรถยนต์ส่วนบุคคลออกให้บริการ การทำธุรกิจประเภทนี้ ย่อมมีความเสี่ยงหลายประการ หากเกิดเหตุข้อพิพาทขึ้นจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายหรือสัญญาใด ผู้ใดจะเป็นผู้รับผิดชอบโดยสามารถแบ่งสภาพปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อด้านต่างๆ ดังนี้

---

[9] ไผทชิต เอกจริยกร, “การให้บริการขนส่งคนโดยสาร โดยรถยนต์ส่วนบุคคลผ่านแอปพลิเคชัน,” เสนอต่อที่ประชุมราชบัณฑิตและภาคีสมาชิก สำนักธรรมศาสตร์และการเมือง ราชบัณฑิตสภา (วันที่ 6 มีนาคม 2562).

[10] เพ็ญพิชชา, “กรมการขนส่งทางบก ร่วมกับ ทหาร ตำรวจ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พิจารณาหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมารับจ้างอย่างผิดกฎหมาย พร้อมขอความร่วมมือผู้ขับรถแท็กซี่ในระบบให้บริการอย่างมีคุณภาพ ปลอดภัย,” ข่าวกรมการขนส่งทางบก ข่าวที่ 202 (วันที่ 23 มิถุนายน 2560).

Ref. code: 25625901033554GNW

ประการแรก ด้านคมนาคม

การออกกฎเกณฑ์เพื่อควบคุมผู้ขับขี่รถยนต์ เพราะผู้ขับขี่มีหน้าที่ดูแลเรื่องความปลอดภัยของผู้โดยสารและสภาพรถยนต์ ถ้าเป็นรถยนต์ใช้ส่วนบุคคลผู้ขับขี่มักจะมีความรับผิดชอบในการดูแลมากกว่าการใช้รถยนต์เพื่อการรับจ้างหรือขนส่ง โดยปกติรถยนต์ที่ใช้ส่วนบุคคลจะมีผู้ใช้งานเพียงคนเดียวซึ่งจะมีความผูกพันกับรถยนต์โดยตรง ไม่ว่าจะเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์หรือมีสิทธิครอบครองตามสัญญาเช่าหรือเช่าซื้อ จะทำให้มีหน้าที่ความรับผิดการดูแลรถยนต์มากกว่ารถยนต์ใช้เพื่อรับจ้างหรือขนส่ง ที่จะต้องรองรับผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารมากหน้าหลายตาไม่จำกัดจำนวน ดังนั้นระดับความปลอดภัยของรถยนต์จึงควรต้องมีกฎหมายควบคุมดูแล อีกทั้งโดยปกติรถยนต์ส่วนบุคคลจะใช้บริการสาธารณะประโยชน์ของรัฐ เช่น การใช้ถนนหรือสัญญาณไฟจราจร เป็นต้น แค่ในช่วงเวลาที่ต้องการเดินทางเท่านั้น แต่รถรับจ้างหรือแท็กซี่จะใช้บริการสาธารณะประโยชน์ของรัฐมากกว่าเพราะเป็นอาชีพที่ต้องเดินทางอยู่บนท้องถนนตลอดเวลา ด้วยเหตุนี้ควรมีการเก็บภาษี หรือค่าธรรมเนียมมากกว่ารถยนต์ส่วนบุคคล

การควบคุมธุรกิจนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสาร ซึ่งลักษณะของการให้บริการเรียกรถยนต์รูปแบบนี้ ผู้ให้บริการจะมีหน้าที่เรียกรถยนต์ให้ตรงกับความต้องการผู้ใช้บริการหรือจับคู่ (Matchmaker) ความต้องการในการให้บริการเดินทางรับส่งกับบุคคลที่ต้องการเดินทาง ซึ่งการให้บริการนี้ไม่ว่าจะเป็นการคัดเลือกผู้ขับขี่ ค่าเดินทาง วิธีการชำระเงิน การเก็บข้อมูลส่วนบุคคล ทั้งหมดต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขของผู้ให้บริการ ซึ่งสถานะทางกฎหมายของผู้ให้บริการนี้ยังไม่ชัดเจนและยังไม่มีกฎหมายรองรับโดยตรง อีกทั้งควรต้องพิจารณาว่าการให้บริการขนส่งคนโดยสารด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลจะมีคุณประโยชน์ด้านที่ดีต่อผู้บริโภคที่ใช้บริการขนส่งเพียงใด แต่ถ้าพิจารณาในด้านของการประกอบธุรกิจ การนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการก็จะได้เปรียบผู้ที่ประกอบอาชีพด้านนี้โดยตรง ซึ่งอาจเกิดการแข่งขันไม่เป็นธรรมได้ เพราะเนื่องจากมีต้นทุนภาระค่าใช้จ่ายน้อยกว่า กฎระเบียบที่ควบคุมก็น้อยกว่า สามารถเริ่มให้บริการได้ทันทีโดยไม่ต้องมีการควบคุมของภาครัฐเพื่อให้เกิดการแข่งขันอย่างเป็นธรรมแก่ผู้ให้บริการขนส่งอย่างเท่าเทียมและให้เกิดประโยชน์แก่ผู้ใช้บริการมากที่สุด จึงต้องควรมีการควบคุมและกำกับดูแลการให้บริการธุรกิจนี้

ประการที่สอง ด้านความสัมพันธ์ระหว่างคู่กรณี

การนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารประกอบด้วยบุคคลที่มีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องกัน ได้แก่ ผู้ขับขี่ หมายถึง บุคคลที่นำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารและเข้าร่วมเป็นสมาชิกในระบบเครือข่ายของผู้ให้บริการ ผู้ใช้บริการ หมายถึง ผู้บริโภคที่ประสงค์ใช้บริการขนส่งคนโดยสารในระบบเครือข่ายของผู้ให้บริการและผู้ให้บริการ หมายถึง

Ref. code: 25625901033554GNW

ผู้ให้บริการระบบเครือข่ายขนส่งคนโดยสารโดยส่วนใหญ่จะอยู่ในรูปแบบบริษัท มีหน้าที่จัดการและจัดหาการบริการเดินทางให้ตรงกับความประสงค์ของผู้ใช้บริการและผู้ขับขี่ซึ่งคู่กรณีแต่ละฝ่ายต้องยอมรับเงื่อนไขในการเข้าใช้บริการของผู้ให้บริการ จะทำให้บุคคลที่เกี่ยวข้องย่อมมีความสัมพันธ์สิทธิหน้าที่ต่อกัน เมื่อเกิดข้อพิพาทขึ้น ในเบื้องต้นต้องบังคับไปตามเงื่อนไขที่ได้ตกลงกันไว้ ซึ่งข้อตกลงนั้น ส่วนใหญ่ผู้ให้บริการจะได้เปรียบคู่สัญญาฝ่ายอื่น และเมื่อพิจารณาในทางปฏิบัติจะเห็นได้ว่าสถานะความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลที่เกี่ยวข้อง จะมีรายละเอียดมากกว่าข้อตกลงตามสัญญา จึงควรพิจารณาว่าความสัมพันธ์ระหว่างคู่กรณีมีกฎหมายใดรับรองสถานะไว้บ้าง เพื่อคุ้มครองและป้องกันสิทธิของผู้ที่เกี่ยวข้องอย่างเป็นธรรม และควบคุมไม่ให้ผู้ให้บริการเอารัดเอาเปรียบคู่สัญญาฝ่ายอื่น รวมถึงเพื่อเป็นการคุ้มครองบุคคลภายนอก เมื่อเกิดเหตุความรับผิดจากการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสาร บุคคลใดตามสัญญาจะต้องเป็นผู้รับผิดมากน้อยเพียงใด

ประการที่สาม ด้านข้อมูลส่วนบุคคล

ข้อมูลส่วนบุคคล เป็นข้อมูลประจำตัวของแต่ละบุคคล สามารถนำไปใช้ในการติดต่อผู้อื่น สามารถทำธุรกรรมต่างๆ ได้ ซึ่งการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันพกพา ผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารที่ประสงค์ใช้บริการต้องสมัครเข้าร่วมเป็นสมาชิกเครือข่ายการให้บริการของผู้ให้บริการ โดยต้องบันทึกข้อมูลส่วนบุคคลของตนเองลงในระบบ เช่น ชื่อ นามสกุล อายุ ที่อยู่ เลขที่บัตรประชาชน เบอร์โทรศัพท์ เลขที่บัญชีธนาคารหรือเลขบัตรเครดิต เป็นต้น[11] ซึ่งจะทำให้ผู้ให้บริการ (Operator) ครอบครองข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ขับขี่ ผู้ใช้บริการไว้จำนวนมาก ข้อมูลเหล่านี้สามารถนำไปใช้หาผลประโยชน์ได้มากมาย หากข้อมูลนั้นหลุดไป หรือผู้ให้บริการนำไปเผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาตย่อมอาจก่อเกิดความเสียหายประชาชนและสังคม จึงควรมีการควบคุมกำกับดูแลข้อมูลเหล่านั้น

ประการที่สี่ ด้านการประกันภัย

เนื่องจากการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันพกพา มีลักษณะเป็นการขนส่งคนโดยสารประเภทหนึ่งรถยนต์ที่นำมาให้บริการส่วนใหญ่จะเป็นรถยนต์ส่วนบุคคล เมื่อเกิดอุบัติเหตุหรือประสบภยันตรายต่างๆ จนเกิดความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายหรือทรัพย์สินของผู้ขับขี่ ผู้โดยสารหรือบุคคลภายนอก ผู้ใดจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบ เป็นเรื่องที่ต้องพิจารณาถึงความสัมพันธ์ระหว่างคู่กรณีและเหตุที่เกิดขึ้นก่อน ซึ่งโดยส่วนใหญ่รถยนต์จะมีการทำประกันภัยที่เพียงพอต่อความเสียหายหรือความรับผิดของผู้ขนส่งแล้วในระดับหนึ่ง แต่สำหรับการประกันภัย

---

[11] “Privacy Policy,” Accessed November 10, 2017, From https://privacy.uber.com/policy

Ref. code: 25625901033554GNW

รถยนต์จะมีข้อกำหนดในการประกันภัยว่าใช้รถยนต์เพื่อจุดประสงค์ส่วนตัวหรือเพื่อการพาณิชย์ การที่นำรถยนต์ส่วนบุคคลมาร่วมบริการขนส่งคนโดยสารซึ่งเป็นการแสวงหาผลกำไร แม้จะกระทำแค่ครั้งคราว แต่ก็ถือว่าเป็นการพาณิชย์ ซึ่งจะทำให้กรมธรรม์ประกันภัยไม่ครอบคลุมเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นในระหว่างผู้ขับขี่ใช้รถยนต์ออกให้บริการ ผู้โดยสารหรือเจ้าของรถยนต์อาจไม่ได้รับความคุ้มครอง อีกทั้งการที่จะให้ผู้ขับขี่ทำประกันให้ครอบคลุมถึงการพาณิชย์ด้วยแล้วอาจเป็นการเพิ่มค่าใช้จ่ายแก่ผู้ขับขี่ ตลอดจนการที่ผู้ให้บริการระบบเครือข่าย เป็นเสมือนตัวกลางในการให้บริการรถยนต์และได้ผลประโยชน์จากการให้บริการที่เกิดขึ้น ควรที่จะต้องมีส่วนร่วมรับผิดชอบ หากผู้ขับขี่ในระบบของตนเกิดสร้างความเสียหายให้ผู้โดยสารหรือบุคคลภายนอก ผู้ให้บริการควรต้องร่วมรับผิดด้วย จึงควรมีหลักเกณฑ์ไว้ควบคุม เมื่อเกิดเหตุพิพาทขึ้นเพื่อให้เกิดความคุ้มครองทุกฝ่าย

ประการที่ห้า ด้านภาษีอากร

การนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันพกพาในช่วงแรก เช่น Uber หรือ Grab เป็นการให้บริการโดยผู้ให้บริการจะเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งตามกฎหมายต่างประเทศ มีสำนักงานอยู่ต่างประเทศ แต่มีการใช้บริการหรือเรียกรถยนต์ส่วนบุคคลในประเทศไทย อีกทั้งขั้นตอนการชำระเงินก็เข้าบัญชีผู้ให้บริการต่างประเทศโดยตรง จึงเป็นปัญหาว่าจะสามารถจัดเก็บภาษีได้หรือไม่ เพียงใด ซึ่งการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันพกพาเป็นการให้บริการอย่างหนึ่งโดยการให้บริการตามกฎหมายภาษีอากรแล้วจะต้องมีภาษีมูลค่าเพิ่ม อีกทั้งผู้ประกอบการที่ดำเนินการรับขนเป็นปกติธุระโดยมุ่งหวังค่าตอบแทนในการดำเนินการด้วยแล้ว หากมีรายได้เกิดขึ้นจะต้องเสียภาษีเงินได้ให้แก่รัฐอีกทางหนึ่งด้วย แต่ผู้ประกอบการเป็นบริษัทต่างประเทศมีสถานประกอบการอยู่นอกประเทศ แต่เข้ามาประกอบการทำมาหาได้ในประเทศไทย จึงยากที่จะจัดเก็บภาษีได้ เพื่อให้การจัดเก็บภาษีที่เป็นรายได้ของรัฐเป็นสิ่งที่ต้องคำนึงถึงและเพื่อความยุติธรรมในการจัดเก็บภาษี เพราะบุคคลผู้ประกอบอาชีพขนส่งสาธารณะหรือรถรับจ้างโดยตรงย่อมเสียภาษี ค่าธรรมเนียมมากกว่าผู้ใช้รถใช้ถนนทั่วไปด้วยเหตุนี้จึงควรจัดให้มีระบบการจัดเก็บภาษีอย่างเป็นธรรมและเท่าเทียมกัน

อีกทั้งการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันพกพา ในประเทศไทยเป็นการให้บริการที่ผิดกฎหมาย จึงยังไม่มีการขึ้นทะเบียนเพื่อสามารถเก็บค่าธรรมเนียมในการให้บริการอย่างถูกต้อง เพื่อที่จะสามารถนำรายได้มาร่วมพัฒนาระบบการขนส่งให้ดียิ่งขึ้น ควรจะต้องมีการกำหนดแนวทางการเก็บค่าธรรมเนียมในการให้บริการอย่างเป็นธรรม

Ref. code: 25625901033554GNW

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

ในการศึกษากฎเกณฑ์การนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันพกพา มีวัตถุประสงค์ ดังนี้

1.2.1 เพื่อศึกษาถึงแนวคิดหลักการและหลักกฎหมายของประเทศที่มีการวางหลักควบคุมการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันพกพาไว้โดยเฉพาะ เพื่อให้นักศึกษา บุคคลทั่วไป ผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง ได้ทราบถึง ความเป็นมา ความหมาย ขอบเขตการบังคับใช้ ข้อมูลการให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันพกพาได้อย่างถูกต้องเหมาะสม

1.2.2 เพื่อวิเคราะห์ถึงสภาพปัญหา ข้อดีและข้อเสียของการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันพกพาในประเทศไทย

1.2.3 เพื่อเสนอแนะแนวทางที่เหมาะสมแก่ประเทศไทย ในการที่จะพิจารณานำกฎเกณฑ์การนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันพกพา มาบังคับใช้เป็นกฎหมายภายในประเทศ

1.3 สมมุติฐาน

การให้บริการขนส่งคนโดยสารด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลผ่านแอปพลิเคชันพกพาในประเทศไทยยังคงเป็นเรื่องผิดกฎหมาย ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 การให้บริการนี้จึงไม่มีกฎหมายรองรับว่าถูกต้อง และไม่มีการกำหนดสถานะของการให้บริการประเภทนี้ ไว้ว่าเป็นบริการขนส่งหรือบริการทางเทคโนโลยี เมื่อเกิดข้อพิพาทขึ้นก็จะไม่สามารถให้ความเป็นธรรมได้อย่างถูกต้องเหมาะสม รวมถึงหน่วยงานรัฐที่กำกับดูแลอย่างกรมการขนส่งทางบก ยังไม่ได้รับรองการขนส่งรูปแบบใหม่นี้ จึงยังไม่สามารถที่จะควบคุมกำกับดูแลการดำเนินการให้ถูกต้องและเป็นธรรมได้ อีกทั้งการประกอบกิจการเรียกรถยนต์หรือให้บริการขนส่งคนโดยสารด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลผ่านแอปพลิเคชันพกพาในประเทศไทย หากผู้ให้บริการมีที่ตั้งสำนักงานอยู่ต่างประเทศ เมื่อเกิดปัญหาหรือข้อพิพาทขึ้น ยากที่จะหาผู้รับผิดชอบได้ เพื่อให้การแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับการให้บริการนี้ได้อย่างถูกต้องเหมาะสม และเป็นการส่งเสริมการให้บริการขนส่งรูปแบบใหม่ที่สามารถเป็นทางเลือกของผู้บริโภคมากขึ้น จึงควรที่จะต้องมีการออกกฎหมาย กฎเกณฑ์มาควบคุม กำกับดูแล และส่งเสริมการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันพกพาในประเทศไทย

Ref. code: 25625901033554GNW

1.4 ขอบเขตการศึกษา

การศึกษาเรื่องนี้จะพิจารณาถึงกฎเกณฑ์ กฎหมายของต่างประเทศที่มีการวางหลักควบคุมการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันพกพาไว้โดยเฉพาะ ได้แก่ Ride Sharing Bill ของมลรัฐแคลิฟอร์เนียสหรัฐอเมริกา และ Commercial Passenger Vehicle Industry Act 2017 มลรัฐวิคตอเรีย ประเทศออสเตรเลีย รวมถึงวิเคราะห์กฎหมายของประเทศไทยที่ใช้บังคับอยู่โดยพิจารณาให้ครอบคลุมทุกด้าน พร้อมทั้งข้อเสนอแนะ แนวทางในการเพิ่มเติมหรือปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย หากนำกฎเกณฑ์เหล่านี้มาบังคับใช้ในประเทศไทย

1.5 วิธีการดำเนินการศึกษา

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ จะศึกษาค้นคว้าโดยใช้วิธีการวิจัยทางเอกสาร (Documentary Research) จากบทบัญญัติกฎหมายต่างประเทศ บทความทางวิชาการ รวมถึงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ ตลอดจนแนวคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ ที่ได้วางหลักเกี่ยวข้องกับการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารเพื่อเสนอแนะในการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายให้เหมาะสมกับประเทศไทยต่อไป

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา

1.6.1 ทำให้เกิดความรู้ความเข้าใจในกฎเกณฑ์การนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันพกพา

1.6.2 ได้ทราบถึงผลกระทบข้อดีและข้อเสียของการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันพกพา

1.6.3 สามารถนำบทวิเคราะห์นี้ไปประยุกต์ใช้กับการบริการอื่นที่มีลักษณะเดียวกันได้

1.6.4 ได้ทราบถึงข้อเสนอแนะและความเหมาะสมในกรณีที่จะให้การนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันพกพาสามารถให้บริการได้อย่างถูกกฎหมายในประเทศไทย

Ref. code: 25625901033554GNW

บทที่ 2
บททั่วไป : การนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันพกพา

การนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารเป็นการบริการเดินทางรูปแบบใหม่ซึ่งต้องใช้บริการผ่านทางแอปพลิเคชันพกพาในโทรศัพท์เคลื่อนที่ โดยเกิดจากการปรับตัวทางเศรษฐกิจเพื่อให้อยู่รอดในสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป และปัญหาต่างๆ ที่เกิดจากการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ รวมถึงการพัฒนาทางเทคโนโลยี ที่สามารถเข้าถึงข้อมูลต่างๆ ได้ทุกที่ทุกเวลา ส่งผลให้เกิดเป็นธุรกิจแนวใหม่ที่เรียกว่าเศรษฐกิจแบบแบ่งปัน (Sharing Economy) เป็นการแบ่งปันทรัพยากรที่มีอยู่มาประยุกต์ใช้ให้เกิดประโยชน์มากที่สุด โดยการให้บริการลักษณะนี้ ส่วนใหญ่จะต้องใช้บริการผ่านแอปพลิเคชันพกพาในโทรศัพท์เคลื่อนที่ซึ่งเป็นวิธีการให้บริการผ่านทางอิเล็กทรอนิกส์รูปแบบหนึ่ง รวมถึงมีการชำระเงินทางอิเลกทรอนิกส์ ตลอดจนผู้ที่ประสงค์เข้าร่วมในระบบเครือข่ายต้องส่งมอบข้อมูลส่วนบุคคลให้ผู้ให้บริการเก็บรักษาไว้ และการให้บริการเดินทางลักษณะนี้เป็นการขนส่งคนโดยสารรูปแบบหนึ่งมีลักษณะคล้ายกับการให้บริการรถแท็กซี่ โดยการที่จะสามารถศึกษาและเข้าใจเรื่องนี้ได้อย่างเป็นระบบและถูกต้อง ควรจะต้องศึกษาเรื่องดังต่อไปนี้ด้วย

2.1 เศรษฐกิจแบบแบ่งปัน (Sharing Economy)

2.1.1 ความหมายและพัฒนาการ

เศรษฐกิจแบบแบงปน (Sharing economy) หรือการค้าจากเพื่อนสู่เพื่อน (Peer to Peer : P2P) หรือการบริโภคแบบรวมมือกัน (Collaborative Consumption)[1] เป็นแนวคิดการตลาดรูปแบบใหม่จากทรัพยากรส่วนเกินหรือที่ไม่ได้ใช้แล้ว ซึ่งมีแนวคิดมาจากช่วงเศรษฐกิจฝืดเคือง เกิดความไม่คุ้มค่ากับการลงทุนทำธุรกิจใหม่ จึงมองหาทรัพยากรใกล้ตัวที่ไม่ได้ใช้แบ่งปันให้ผู้อื่นได้ใช้ประโยชน์ หรือมองหาทรัพยากรส่วนเกินของบุคคลอื่นเพื่อลดต้นทุนในการใช้บริการ มีลักษณะเป็นการลงทุนชั่วครั้งชั่วคราว ไม่ใช่งานประจำ หรือที่เรียกว่า

[1] สำนักการค้าบริการและการลงทุน,“เศรษฐกิจแบบแบ่งปัน (Sharing Economy) ในยุคเศรษฐกิจดิจิทัล,” ฉบับเดือนมีนาคม 2560.

Ref. code: 25625901033554GNW

Gig Economy[2] ประกอบกับปัจจุบันเป็นเศรษฐกิจยุคดิจิตัลที่สามารถเชื่อมต่อกันด้วยเครือข่ายอินเทอร์เน็ต ก่อให้เกิดเครือข่ายสังคมออนไลน์ (Social Network) จึงทำให้สามารถแสวงหาการใช้ทรัพยากรที่ต้องการได้ตรงกันง่ายขึ้น (Demand-Supply) ซึ่งการทำธุรกิจประเภทนี้จะทำผ่านแอปพลิเคชันพกพาในโทรศัพท์เคลื่อนที่ หรือหน้าเว็บไซต์ (Website) ซึ่งเป็นแพลตฟอร์ม (Platform) ที่สามารถเชื่อมต่อกันได้ผ่านทางอินเทอร์เน็ต ซึ่งมีความสะดวกสบายเข้าถึงได้ง่ายและรวดเร็ว รวมถึงเข้าถึงข้อมูลของสินค้าหรืองานบริการมีอย่างมากมาย ตลอดจนสามารถตรวจสอบผลตอบรับได้ทั้งด้านดีและด้านเสีย โดยธุรกิจลักษณะนี้จะ เป็นกึ่งชั่วคราวกึ่งอาชีพ แทบจะไม่ต้องลงทุนทางด้านเนื้อหาหรือวัตถุ หรือเสียค่าใช้จ่ายใดๆ เพิ่มเติม โดยระบบเศรษฐกิจแบบแบ่งปันมักจะส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการอาชีพนั้นๆ โดยตรงและอาจก่อให้เกิดการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรมได้

2.1.2 ลักษณะของเศรษฐกิจแบบแบ่งปัน

เศรษฐกิจแบบแบ่งปัน (Sharing Economy) เกิดขึ้นจากความต้องการแบ่งปันทรัพยากรส่วนเกิน ทรัพยากรที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ หรือช่องทางการหารายได้เพิ่มขึ้นจากทรัพยากรที่มีอยู่ เช่น ห้องพักปล่อยว่างทิ้งไว้ การขับรถไปทำงานเพียงคนเดียว หรือมีแบตเตอร์รี่สำรองไฟไม่ได้ใช้ประโยชน์ ซึ่งเศรษฐกิจรูปแบบนี้จะมีลักษณะเป็นการให้ใช้ทรัพยากรเพียงชั่วคราว โดยอีกฝ่ายไม่จำเป็นต้องการลงทุนเป็นเจ้าของถาวร เป็นการแบ่งสรรทรัพยากรที่ไม่ต้องการให้ก่อประโยชน์อย่างอื่น เพื่อสร้างรายได้เสริม เช่น การให้เช่าที่พักอาศัย การร่วมเดินทางโดยรถยนต์ ยานพาหนะอื่น การให้ยืมหรือเช่าเครื่องใช้ไฟฟ้า อุปกรณ์ภายในบ้าน โดยปัจจุบันส่วนใหญ่จะดำเนินการผ่านช่องทางสื่อแพลตฟอร์มออนไลน์ ซึ่งเป็นช่องทางที่ใช้ในการเสาะหาความต้องการแบ่งปันทรัพยากรที่ตรงกันเพราะสามารถเข้าถึงได้สะดวกและรวดเร็ว เช่น Google Youtube Facebook

ประเภทของเศรษฐกิจแบบแบ่งปันสามารถแบ่งได้ ดังนี้

1). ด้านการเดินทาง เป็นการบริการเดินทางร่วมกัน (Car pool) การให้ยืม/เช่ารถยนต์ส่วนบุคคลหรือยานพาหนะอื่น รวมถึงที่จอดรถภายในบ้าน

2). ด้านบริการที่พัก เป็นการบริการให้เช่าส่วนใดส่วนหนึ่งของบ้าน การให้นักท่องเที่ยวพักฟรี (Couchsurfing)

3). ด้านบริการอาหาร เป็นการบริการแบ่งปันมื้ออาหาร (Share a meal) การแสดงความคิดเห็นต่อร้านอาหาร

---

[2] พิมพ์ธัญญา ฆ้องเสนาะ, สำนักวิชาการ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, “Gig Economy : ระบบเศรษฐกิจใหม่กับวิธีการทำงานของคนรุ่นใหม่ที่ไม่เหมือนเดิม,” สืบค้นเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2561, จาก http://library2.parliament.go.th/ebook/content-issue/2561/hi2561-036.pdf, น2.

Ref. code: 25625901033554GNW

4). ด้านบริการท่องเที่ยว ได้แก่ ไกด์ท้องถิ่น การจัดทำคู่มือแนะนำการท่องเที่ยว

5). ด้านการศึกษา เป็นการบริการสอนทางด้านภาษา จัดโปรแกรมสอนวิชาต่างๆ

6).ด้านการดูแลบุคคลหรือสัตว์เลี้ยง เป็นการบริการดูแลเด็ก คนชรา ผู้ป่วย รวมถึงสัตว์เลี้ยง ทั้งภายในบ้านพักและสถานที่ข้างนอก

7). ด้านสุขภาพ เป็นการบริการดูแลสุขภาพ ออกกำลังกาย นวด สปาผ่อนคลาย ถึงที่บ้านพัก รวมถึงบริการทางด้านความสวยความงาม

8). ด้านแรงงาน เป็นการบริการดูแล ซ่อมแซมสิ่งของ เครื่องใช้ภายในบ้าน หรือการทำความสะอาดบ้าน สิ่งของ รวมถึงการขนย้ายสิ่งของต่างๆ ตลอดจนบริการจัดเตรียมงานกิจกรรมต่างๆ

9). ด้านให้คำปรึกษา เป็นการบริการติดต่อพูดคุย ให้คำปรึกษาในเรื่องราวต่างๆ ทั้งทางด้านธุรกิจ การลงทุน กฎหมาย วางแผนชีวิต ให้กำลังใจ

10). ด้านเสื้อผ้า เครื่องประดับ และสิ่งของ เป็นการบริการยืม เช่า แลกเปลี่ยนชุดเสื้อผ้าหรือเครื่องประดับ รวมถึงเป็นตลาดซื้อขายสิ่งของทำเอง

11). ด้านอื่นๆ ไม่ว่าจะเป็นการบริการโฆษณาบนรถยนต์ส่วนบุคคลของตนเอง การบริการตรวจสอบความถูกต้องของเอกสาร การแลกเปลี่ยนที่นั่งบนเครื่องบิน การบริการตรวจสอบข้อมูลของบุคคลหนึ่ง การบริการช่วยเหลือสตรีในการเตรียมคลอดบุตร การให้ยืมเครื่องมือช่าง การบริการเพื่อนร่วมเดินทางหรือกินดื่มเที่ยว เป็นต้น[3]

ตัวอย่างการแบ่งปันผ่านแอปพลิเคชันพกพาที่ได้รับความนิยม ได้แก่ Airbnb เป็นการแบ่งปันที่พักอาศัยที่เจ้าของไม่ได้อยู่อาศัยหรือมีพื้นที่เหลือจึงประกาศให้บุคคลที่ต้องการหาที่พักตามช่วงเวลาที่ตรงกันและราคาตามที่ตกลงกัน มาเข้าพักอาศัยซึ่งเป็นการหาประโยชน์จากทรัพยากรวิธีหนึ่ง เช่น เช่าปราสาท 1 อาทิตย์ หรือเช่าห้องว่างจากเจ้าของบ้าน 1 คืน โดยผู้ที่ประกาศให้เช่าจะไม่ใช่ผู้ประกอบธุรกิจประเภทให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งปัจจุบันสามารถสร้างรายได้สูงจนทำให้ผู้ให้เช่านำมาเป็นอาชีพหลัก , Uber หรือ Grab แอปพลิเคชันพกพาเรียกรถรับจ้าง/การให้บริการร่วมเดินทาง , Spotify เป็นการฟังเพลงรูปแบบใหม่ ไม่จำเป็นต้องหาซื้อมาฟังทั้งอัลบั้ม แต่สามารถเลือกฟังเพลงใดเพลงหนึ่งเป็นการชั่วคราวได้หรือเจียเตี้ยนแอปพลิเคชันพกพาของประเทศจีน

---

[3] Zach Zorn, “100+ Sharing Economy Apps and Websites You Don’t Want to Miss,” Accessed August 16, 2019, from https://www.moneynomad.com/100-sharing-economy-apps-websites

Ref. code: 25625901033554GNW

ใช้สำหรับให้เช่าแบตเตอร์รี่สำรอง[4] แต่อย่างไรก็ตามการทำธุรกิจประเภทนี้มักจะสามารถเริ่มให้บริการได้โดยไม่ต้องถูกการควบคุมจากภาครัฐและผิดกฎหมายที่ใช้ควบคุมดูแลในเรื่องนั้นๆ

2.1.3 ตัวอย่างแอปพลิเคชันพกพาเศรษฐกิจแบบแบ่งปัน

1). Airbnb (Air, Bed and Breakfast) เป็นแพลตฟอร์มออนไลน์ ที่ใช้จับคู่ผู้ที่มีห้องเช่าหรือที่พักประสงค์ออกให้ผู้อื่นเช่าหรือเข้าใช้บริการกับผู้ที่ต้องการหาที่พัก โดยระบบจะทำการเลือกผู้ให้บริการที่มีคุณสมบัติตรงกับหรือใกล้เคียงให้ผู้ประสงค์ใช้บริการเลือกต่อไป โดยมีให้บริการทั้งหน้าเว็บไซต์หรือแอปพลิเคชั่น โดยมีที่พักให้ผู้ใช้บริการเลือกได้หลากหลายระดับและหลากหลายราคา ผู้ใช้บริการประสงค์หาเช่าปราสาท หรือห้องพักราคาถูกก็สามารถเลือกได้ ซึ่ง Airbnb ก่อตั้งเมื่อ ค.ศ. 2008 ที่ประเทศสหรัฐอเมริกา ปัจจุบันมีผู้ใช้บริการกว่า 60 ล้านคน มีห้องพักใน 34,000 เมือง และ190 ประเทศทั่วโลก รวมถึงประเทศไทย โดยผู้ใช้บริการจะได้รับความสะดวกสบายในการธุรกรรมออนไลน์ และสามารถพิจารณาเลือกที่พักได้จากความเห็นของผู้ที่เคยใช้บริการแล้ว[5]

ที่พักของ Airbnb เป็นที่พักแบบใดก็ได้ โดยผู้ที่นำออกมาให้บริการไม่จำเป็นต้องเจ้าของที่พักเอง ซึ่งผู้ที่มาพักอาศัยจะเปลี่ยนไปตลอดเวลา ทำให้อาจสร้างความเดือดร้อนแก่ผู้ที่พักอาศัยโดยตลอด รวมถึงเรื่องความปลอดภัย และไม่จำเป็นต้องประกอบอาชีพด้านนี้โดยตรง ซึ่งการให้บริการที่พัก Airbnb มีลักษณะคล้ายกิจการโรงแรม แต่ผู้ให้บริการมักจะไม่ได้จดทะเบียนโรงแรมต่อเจ้าหน้าที่อย่างถูกต้อง จึงอาจเกิดการแข่งขันแบบไม่เป็นธรรมต่อผู้ที่ประกอบอาชีพให้บริการที่พักโดยตรง ทำให้เกิดปัญหาความเดือดร้อนที่ยังรอการแก้ไขต่อไป

2). Just Park เป็นแพลตฟอร์มออนไลน์ สัญชาติอังกฤษ ให้บริการอยู่ภายในประเทศอังกฤษ มีชื่อเดิมว่า Park at my house มีจุดประสงค์ในการแก้ไขปัญหาในการหาพื้นที่จอดรถ ไม่ว่าจะเป็นการหาที่จอดรถ หรือมีพื้นที่ที่สามารถนำมาเป็นที่จอดรถว่างอยู่ โดยมีระยะเวลาในการใช้บริการอยู่ตั้งแต่ครึ่งชั่วโมงจนไปถึงระยะเวลา 6 เดือน ซึ่งบริษัทก่อตั้งเมื่อปี ค.ศ.2006 โดย Anthony Eskinazi ซึ่งได้ความคิดนี้มาจากการที่เขาพยายามหาที่จอดรถบริเวณสนาม

---

[4] มนตรี วรารักษ์สัจจะ, “เศรษฐกิจแบ่งปันในประเทศจีน,” สืบค้นเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2561, จาก https://www.thaibizchina.com/ article/เศรษฐกิจแบ่งปันในประเทศจีน

[5] Airbnb, Accessed March 1, 2019, form https://press.airbnb.com/th/about-us

Ref. code: 25625901033554GNW

เบสบอล พบว่ามีพื้นที่ว่างข้างถนนมากมายแต่ไม่ได้รับอนุญาตให้จอดรถได้ จึงคิดว่าถ้าเสนอค่าจอดรถยนต์ให้กับบ้านเรือนที่อยู่ข้างเคียง น่าจะสามารถนำรถยนต์เข้ามาจอดได้[6]

ปัจจุบันมีสมาชิกในระบบมากกว่า 3,000,000 ราย มีพื้นที่จอดรถมากกว่า 25,000 สถานที่ โดยการใช้บริการเริ่มจากผู้ขับรถยนต์ต้องหาที่จอดรถยนต์บริเวณที่ต้องการ แล้วทำการจองโดยตัดเงินระบบบัตรเครดิตหรือระบบชำระเงินอิเล็กทรอนิกส์ และสุดท้ายเดินทางไปจอดรถยนต์ตามที่ตกลงไว้[7]

3). MealShare เป็นแพลตฟอร์มออนไลน์ สัญชาติอเมริกา ก่อตั้งเมื่อปี 2009 โดย Justin Evilsizor และ Jason Salazer-Adams ที่มีวัตถุประสงค์ให้บุคคลในชุมชน หรือในระบบเครือข่ายมาร่วมรับประทานอาหารเย็นในลักษณะแบ่งปันกัน หรือให้ชาวบ้านทำอาหารท้องถิ่นให้รับประทาน รวมถึงให้สมาชิกที่ประสงค์ทานอาหารราคาสูงมีการแบ่งปันค่าใช้จ่ายกัน มีเครือข่ายสมาชิกเข้าร่วมการให้บริการทั่วโลก โดยเริ่มจากค้นหาเมนูอาหารที่ต้องการร่วมแบ่งปันด้วย ในระหว่างการท่องเที่ยวหรือภายในชุมชน เจ้าของบ้านจะกำหนดวันและเวลาสำหรับมื้ออาหาร ซึ่งขั้นตอนการจองและการชำระเงินต้องทำผ่านทางการชำระเงินอิเล็กทรอนิกส์ หลังจากนั้นก็เดินทางมาตามกำหนดนัดแล้วดื่มด่ำกับมื้ออาหารและพบกับคนใหม่ๆ[8]

2.2 ข้อมูลส่วนบุคคล (Data Privacy)

2.2.1 ความหมาย

ข้อมูลหมายถึง กลุ่มอักขระไม่ว่าตัวเลข ตัวอักษร รูปภาพ เสียงหรือสัญลักษณ์ใดๆที่นำมารวมกันแล้วก่อให้เกิดความหมายอย่างใดอย่างหนึ่งอันเป็นข้อเท็จจริงหรือเรื่องราวที่เกี่ยวข้องกับสิ่งต่างๆ ดังนั้นข้อมูลส่วนบุคคล จึงเป็นข้อมูลประเภทหนึ่ง ที่เกี่ยวข้องกับตัวบุคคลผู้เป็นเจ้าของโดยตรงหรือสามารถเชื่อมโยงไปถึงเจ้าของข้อมูลได้ เช่น ชื่อ นามสกุล ที่อยู่ เลขบัตรประชาชน เบอร์โทรศัพท์ เป็นต้น

---

[6] Rory Cellan-Jones, “JustPark and the sharing economy,” Accessed August 16, 2019, form https://www.bbc.com/news/technology-28686606

[7] JustPark, Accessed August 16, 2019, from https://www.justpark.com

[8] MealShare, Accessed August 16, 2019, from https://mealshare.ca/en

Ref. code: 25625901033554GNW

ตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 ได้ให้ความหมายของข้อมูลส่วนบุคคลว่า ข้อมูลเกี่ยวกับสิ่งเฉพาะตัวของบุคคล เช่น การศึกษา ฐานะการเงิน ประวัติสุขภาพ ประวัติอาชญากรรม ประวัติการทำงาน หรือประวัติกิจกรรม บรรดาที่มีชื่อของผู้นั้นหรือมีเลขหมาย รหัส หรือสิ่งอื่นที่ทำให้รู้ตัวบุคคลนั้นได้ เช่น ลายพิมพ์นิ้วมือ แผ่นบันทึกลักษณะเสียงของคนหรือรูปถ่าย และให้หมายความรวมถึงข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับสิ่งเฉพาะตัวของผู้ถึงแก่กรรมแล้วด้วย

ส่วนพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 ได้ให้ความหมายของข้อมูลส่วนบุคคลว่า ข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลซึ่งทำให้สามารถระบุตัวบุคคลนั้นได้ ไม่ว่าในทางตรงหรือทางอ้อม แต่ไม่รวมถึงข้อมูลผู้ถึงแก่กรรมโดยเฉพาะ จะเห็นได้ว่าข้อมูลส่วนบุคคลนั้น ไม่เพียงแต่หมายถึงข้อมูลทางตรงที่เกี่ยวโยงเจ้าของข้อมูลโดยตรง ยังรวมถึงข้อมูลอื่นๆ ที่สามารถโยง พาดพิงไปถึงเจ้าของข้อมูลนั้นโดยอ้อมด้วย

หากพิจารณาถึงปัจจุบันที่ได้มีการใช้เทคโนโลยีเพื่อเข้าถึงข้อมูลในอินเทอร์เน็ตเป็นจำนวนมากซึ่งข้อมูลในอินเทอร์เน็ตบางส่วนก็สามารถเชื่อมโยงระบุตัวตนเจ้าของข้อมูลได้ เช่น IP Address (Internet Protocol Address) หมายถึงหมายเลขประจำเครื่องคอมพิวเตอร์แต่ละเครื่องในระบบเครือข่าย แบ่งเป็น Dynamic IP Address คือ การกำหนด IP Address ผ่านอุปกรณ์ของผู้ใช้บริการที่ได้รับผ่านผู้ให้บริการ เมื่อมีการเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ต Dynamic IP Address จะเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง และ Static IP Address คือ การกำหนด IP Address แบบถาวรโดยผู้ให้บริการอินเทอร์เน็ตเป็นผู้กำหนด แก่ผู้ใช้บริการอินเทอร์เน็ต ด้วยเหตุนี้ IP Address จึงเป็นข้อมูลส่วนบุคคลที่สามารถระบุเจ้าของได้ เป็นต้น

2.2.2 ประเภทของข้อมูลส่วนบุคคล

ข้อมูลข่าวสารสามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภท ได้แก่ ข้อมูลข่าวสารทั่วไป (Non-Sensitive Data) และ ข้อมูลข่าวสารประเภทที่มีความอ่อนไหว (Sensitive Data)[9]

2.2.2.1 ข้อมูลข่าวสารทั่วไป (Non-Sensitive Data) หมายถึง ข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลที่สามารถชี้เฉพาะเจาะจงไปถึงเจ้าของข้อมูลนั้นได้[10] ซึ่งข้อมูลนั้นจะไม่ได้มีความละเอียดอ่อนจนนำมาสู่ปัญหาต่างๆ เช่น ชื่อ นามสกุล ที่อยู่ เบอร์โทรศัพท์ ระดับการศึกษา หน้าที่การงาน

---

[9] ศริกุล ภู่พันธ์, “ข้อความคิดว่าด้วยข้อมูลส่วนบุคคล,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548), น. 83.

[10] Donna Nicholls, Propose reform of the law relation to information privacy in Hong Kong : European Intellectual Property Review, (Sweet & Maxwell Ltd. and Contributors, 1994), pp. 42-43.

Ref. code: 25625901033554GNW

2.2.2.2 ข้อมูลข่าวสารประเภทที่มีความอ่อนไหว (Sensitive Data) หมายถึง ข้อมูลซึ่งเป็นเรื่องเฉพาะตัวของบุคคลที่มีความละเอียดอ่อนค่อนข้างสูง หากมีการเปิดเผยอาจก่อให้เกิดผลกระทบที่ไม่พึงประสงค์ได้ เป็นข้อมูลที่กระทบความรู้สึกของเจ้าของข้อมูลหรือประชาชนทั่วไป อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งได้ กระทบชื่อเสียงหรือเกียรติคุณของเจ้าของข้อมูล และอาจเกิดการตั้งข้อรังเกียจหรือเลือกปฏิบัติต่อเจ้าของข้อมูลได้ โดยเจ้าของข้อมูลประสงค์ที่จะเก็บไว้เป็นความลับหรือไม่ประสงค์เปิดเผย[11] เช่น ข้อมูลเกี่ยวกับเชื้อชาติ เผ่าพันธุ์ ความคิดเห็นทางการเมือง ความเชื่อเกี่ยวกับลัทธิ ศาสนา พฤติกรรมทางเพศ ประวัติสุขภาพ สถานะทางการเงิน มาตรการในการดำเนินคดีอาญาหรือการกระทำของฝ่ายปกครอง

2.2.3 การคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล

ข้อมูลส่วนบุคคล เป็นข้อมูลที่สามารถบ่งชี้ถึงตัวบุคคลได้ จึงต้องมีการคุ้มครองและป้องกันไม่ให้ถูกแทรกแซง ซึ่งตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 ได้วางหลักคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลไว้ว่าศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ สิทธิเสรีภาพ และความเสมอภาคย่อมได้รับความคุ้มครอง[12] และสิทธิของบุคคลจะได้รับความคุ้มครอง ไม่สามารถละเมิดหรือกระทบสิทธิของบุคคลได้[13] รวมถึงตามปฏิญญาสากลว่าด้วยสิทธิมนุษยชน ค.ศ. 1984 (Universal Declaration of Human Rights) ก็วางหลักคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลไว้เช่นกัน[14] ซึ่งสามารถพิจารณาตามหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องได้ ดังนี้

---

[11] Fred H.cate. (1999). “The changing face of privacy protection in the European union and the United State,” Indiana Law Review, 33. pp.193-194.

[12] รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560

มาตรา 4 ศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์สิทธิเสรีภาพ และความเสมอภาค. ของบุคคลย่อมได้รับความคุ้มครอง ปวงชนชาวไทยย่อมได้รับความคุ้มครองตามรัฐธรรมนูญเสมอกัน

[13] มาตรา 32 บุคคลย่อมมีสิทธิในความเป็นอยู่ส่วนตัว เกียรติยศ ชื่อเสียง และครอบครัว

การกระทำอันเป็นการละเมิดหรือกระทบต่อสิทธิของบุคคลตามวรรคหนึ่ง หรือการนำข้อมูล ส่วนบุคคลไปใช้ประโยชน์ไม่ว่าในทางใดๆ จะกระทำมิได้ เว้นแต่โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย ที่ตราขึ้นเพียงเท่าที่จำเป็นเพื่อประโยชน์สาธารณะ

[14] ข้อ 12 บุคคลใดจะถูกแทรกแซงตามอำเภอใจในความเป็นส่วนตัว ครอบครัว ที่อยู่อาศัย หรือการสื่อสาร หรือจะถูกลบหลู่ เกียรติยศและชื่อเสียงไม่ได้ ทุกคนมีสิทธิที่จะได้รับความคุ้มครองของกฎหมายต่อการแทรกแซงสิทธิหรือการลบหลู่ดังกล่าวนั้น

Ref. code: 25625901033554GNW

การคุ้มครองข้อมูลขององค์การร่วมมือและพัฒนาเศรษฐกิจ (The Organization for Economic Cooperation and Development : OECD) ในเรื่อง Guidelines Governing the Protection of Privacy and Transborder Flows of Personal Data วางกรอบการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล[15] ต้องได้รับการคุ้มครองอย่างเหมาะสมทุกขั้นตอนตั้งแต่การรวบรวม การเก็บรักษาและการเปิดเผยข้อมูล ซึ่งวางหลักการพื้นฐาน 8 ประการ ดังนี้

1. หลักข้อจำกัดในการเก็บรวบรวมข้อมูล การเก็บรวบรวมข้อมูลต้องชอบด้วยกฎหมาย โดยใช้วิธีที่เป็นธรรมและเหมาะสม ซึ่งผู้ให้ข้อมูลต้องรับรู้

2. หลักคุณภาพของข้อมูล ข้อมูลต้องเก็บตามวัตถุประสงค์ของการใช้งานตามที่กฎหมายกำหนดได้ ซึ่งข้อมูลนั้นต้องถูกต้อง สมบูรณ์ และเป็นปัจจุบันอยู่เสมอ

3. หลักการกำหนดวัตถุประสงค์ในการจัดเก็บ การจัดเก็บรวบรวมข้อมูลต้องมีการกำหนดวัตถุประสงค์และกรอบระยะเวลาการเก็บข้อมูลนั้น

4. หลักข้อจำกัดในการนำไปใช้ ข้อมูลส่วนบุคคลจะต้องไม่เปิดเผยเว้นแต่ได้รับความยินยอมจากเจ้าของข้อมูลนั้น หรืออาศัยอำนาจตามกฎหมาย

5. หลักการรักษาความมั่นคงปลอดภัยข้อมูล จะต้องมีมาตรการรักษาความมั่นคงปลอดภัยของข้อมูลที่เหมาะสม เพื่อป้องกันมิให้ข้อมูลนั้น สูญหาย เข้าถึง ทำลาย ใช้ ดัดแปลงแก้ไข หรือเปิดเผยโดยมิชอบ

6. หลักการเปิดเผยข้อมูล ควรมีการประกาศนโยบายให้ทราบโดยทั่วกัน หากมีการแก้ไขแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคล ต้องเปิดเผยหรือประกาศให้ชัดเจน รวมถึงข้อมูลของหน่วยงานรัฐที่ให้บริการเก็บรวมข้อมูล

7. หลักการมีส่วนร่วมของบุคคล หน่วยงานรัฐที่จัดเก็บข้อมูลต้องแจ้งหรือยืนยันให้เจ้าของข้อมูลทราบภายในระยะเวลาพอสมควร

8. หลักความรับผิดชอบ ผู้ที่ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลต้องปฏิบัติตามนโยบายและแนวทางการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล

---

[15] Guidelines Governing the Protection of Privacy and Transborder Flows of Personal Data

1. For the purposes of the Guidelines :

a) “Personal Data” means any information relating to an identified or identifiable individual (data subject)

Ref. code: 25625901033554GNW

ส่วนพระราชบัญญัติว่าด้วยการกระทำความผิดเกี่ยวกับคอมพิวเตอร์ พ.ศ. 2560 ได้กำหนดให้ข้อมูลในระบบคอมพิวเตอร์ หมายถึง ข้อมูลใดๆ ที่อยู่ในอุปกรณ์ของคอมพิวเตอร์ที่มีการเชื่อมการทำงานไว้ด้วยกัน โดยมีการกำหนดการปฏิบัติงานให้มีการประมวลผลข้อมูลโดยอัตโนมัติ[16] ซึ่งการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลตามพระราชบัญญัตินี้จะเป็นเรื่องการควบคุม ป้องกันไม่ผู้ใดทำให้ระบบคอมพิวเตอร์ไม่สามารถทำงานได้ตามคำสั่งที่กำหนดไว้ หรือทำงานผิดพลาดไม่เป็นไปตามคำสั่ง หรือล่วงรู้ข้อมูล แก้ไขหรือทำลายข้อมูลในระบบคอมพิวเตอร์ของบุคคลอื่นโดยมิชอบ หรือใช้ระบบคอมพิวเตอร์เผยแพร่ข้อมูลที่ไม่เหมาะสม ลามกอนาจารหรือเป็นเท็จ ซึ่งส่งผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจ สังคม ความมั่นคงของรัฐและความสงบเรียบ ศีลธรรมอันดีของประชาชน ซึ่งสามารถแบ่งเรื่องการคุ้มครองข้อมูลของประชาชนได้ดังนี้

1. การเข้าถึงคอมพิวเตอร์และข้อมูลคอมพิวเตอร์โดยไม่ชอบ เป็นการเจ้าของคอมพิวเตอร์ไม่ได้ยินยอมให้ผู้ใดเข้าถึงข้อมูลคอมพิวเตอร์ จึงได้สร้างมาตรการป้องกันไว้ หากผู้ใดเข้าถึงระบบคอมพิวเตอร์ที่มีการป้องกันไว้แล้วโดยมิชอบ โดยไม่ว่าวิธีการใดก็ตาม ย่อมกระทำความผิดตามกฎหมายนี้[17]

2. การเปิดเผยมาตรการป้องกันการเข้าถึงระบบคอมพิวเตอร์ เป็นการที่ผู้ใดทราบถึงมาตรการที่ใช้ในการป้องกันการเข้าถึงระบบคอมพิวเตอร์ของผู้อื่น นำมาตรการนั้นไปเปิดเผย โดยไม่ได้รับความยินยอมจากเจ้าของ ซึ่งอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้อื่น[18]

---

[16] “ขอมูลคอมพิวเตอร” หมายความวา ขอมูล ขอความคำสั่งชุดคำสั่ง หรือสิ่งอื่นใดบรรดาที่อยูในระบบคอมพิวเตอรในสภาพที่ระบบคอมพิวเตอรอาจประมวลผลได และใหหมายความรวมถึงขอมูลอิเล็กทรอนิกสตามกฎหมายวาดวยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกสดวย

[17] มาตรา 5 ผูใดเขาถึงโดยมิชอบซึ่งระบบคอมพิวเตอรที่มีมาตรการปองกันการเขาถึงโดยเฉพาะและมาตรการนั้นมิไดมีไวสำหรับตน ตองระวางโทษจำคุกไมเกินหกเดือน หรือปรับไมเกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

[18] มาตรา 6 ผูใดลวงรูมาตรการปองกันการเขาถึงระบบคอมพิวเตอรที่ผูอื่นจัดทำขึ้นเปนการเฉพาะถานำมาตรการดังกลาวไปเปดเผย เผยโดยมิชอบในประการที่นาจะเกิดความเสียหายแกผูอื่นตองระวางโทษจำคุกไมเกินหนึ่งป หรือปรับไมเกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

Ref. code: 25625901033554GNW

3. การดักรับข้อมูล เป็นการที่บุคคลใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง ดักรับข้อมูลคอมพิวเตอร์ที่อยู่ในระหว่างการส่งในระบบคอมพิวเตอร์ โดยข้อมูลนั้น ไม่ได้มีเพื่อประโยชน์สาธารณะหรือให้บุคคลทั่วไปใช้ประโยชน์[19]

4. การทำให้ข้อมูลคอมพิวเตอร์เสียหาย ทำลาย แก้ไข เปลี่ยนแปลงหรือถูกเพิ่มเติมโดยมิชอบ เป็นการที่บุคคลใดทำให้ข้อมูลคอมพิวเตอร์เปลี่ยนแปลงไป โดยไม่ได้รับความยินยอม[20] เพื่อคุ้มครองข้อมูลคอมพิวเตอร์ให้อยู่สภาพให้สมบูรณ์และเป็นปกติที่สุด โดยในปัจจุบันประเทศไทยได้มีพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 ไว้คุ้มครองข้อมูลส่วยบุคคลแล้ว ซึ่งจะอธิบายในบทที่ 4 ต่อไป

2.3 การทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์โดยผ่านแอปพลิเคชันพกพา

ธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ หรือพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ เกิดจาก โดยส่วนใหญ่เป็นธุรกรรมที่คู่สัญญาอยู่ห่างกันโดยระยะทาง กล่าวคือฝ่ายหนึ่งประสงค์ต้องการจำหน่ายสินค้าจึงเปิดเว็บไซต์ขึ้นเพื่อนำข้อมูลสินค้าของตนออกเผยแพร่ และอีกฝ่ายหนึ่งต้องการซื้อสินค้าที่อยู่บนหน้าเว็บไซต์จึงได้กดสั่งซื้อและชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ไป โดยคู่สัญญาไม่จำเป็นต้องอยู่ต่อหน้ากัน ไม่ว่าอยู่ที่ไหนก็สามารถทำธุรกรรมร่วมกันได้ และอาจจะมีธุรกรรมอื่นประกอบด้วย เช่น การขนส่งสินค้า หรือวิธีการชำระเงินแบบผ่านระบบเครือข่าย

ด้วยเหตุนี้การให้บริการขนส่งคนโดยสารด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลผ่านแอปพลิเคชันพกพาจึงเป็นธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์รูปแบบหนึ่ง เพราะผู้ที่มีรถยนต์ประสงค์หารายได้จากการขับรถยนต์ส่งผู้โดยสารจึงได้สมัครเป็นรถร่วมบริการของเครือข่ายที่ให้บริการขนส่ง และผู้โดยสารประสงค์ที่จะใช้บริการเดินทาง โดยที่ทั้งสองฝ่ายไม่ได้อยู่เฉพาะหน้ากัน แต่ใช้บริการแอปพลิเคชันพกพาโทรศัพท์เคลื่อนที่เป็นสื่อกลางในการติดต่อกัน เมื่อคำเสนอคำสนองต้องตรงกัน ย่อมเกิดเป็นสัญญา

---

[19] มาตรา 8 ผู้ใดกระทำด้วยประการใดโดยมิชอบด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกสเพื่อดักรับไว ซึ่งข้อมูลคอมพิวเตอรของผู้อื่นที่อยูระหวางการสงในระบบคอมพิวเตอร และข้อมูลคอมพิวเตอรนั้นมิไดมีไวเพื่อประโยชนสาธารณะหรือเพื่อใหบุคคลทั่วไปใชประโยชนได ตองระวางโทษจำคุกไมเกินสามป หรือปรับไมเกินหกหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

[20] มาตรา 9 ผู้ใดทำใหเสียหาย ทำลาย แกไข เปลี่ยนแปลง หรือเพิ่มเติมไมวาทั้งหมดหรือบางสวน ซึ่งข้อมูลคอมพิวเตอรของผูอื่นโดยมิชอบ ตองระวางโทษจำคุกไมเกินหาป หรือปรับไมเกินหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

Ref. code: 25625901033554GNW

ได้ตามกฎหมาย แม้จะเป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ก็สามารถมีผลบังคับได้ตาม พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544[21] การให้บริการรถยนต์ลักษณะนี้ แม้จะมีวัตถุประสงค์คือการเดินทาง แต่ธุรกรรมทั้งหมดต้องทำผ่านแอปพลิเคชั่น อีกทั้งยังมีการชำระเงินแบบไร้เงินสด (Cashless) หรือที่เรียกว่า การชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-Payment) ซึ่งจะอธิบายต่อไป

2.3.1 ความหมาย

ธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ หรือพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-Commerce) หมายถึงการดำเนินธุรกิจโดยใช้สื่ออิเล็กทรอนิกส์อย่างใดอย่างหนึ่งในการติดต่อสื่อสารกัน[22] การซื้อขายสินค้าหรือบริการโดยการส่งข้อมูลผ่านสื่ออิเลกทรอนิกส์ผ่านทางเครือข่ายอินเทอร์เน็ต[23] หรือเป็นการกระทำใดๆที่เกี่ยวกับกิจกรรมในทางแพ่งและพาณิชย์ ที่กระทำขึ้นโดยใช้วิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ทั้งหมดหรือแต่บางส่วน[24] เช่น การซื้อขายสินค้าหรือการใช้บริการผ่านแอปพลิเคชันพกพาหรือเว็บไซต์บนเครือข่ายอินเทอร์เน็ต ซึ่งสามารถกระทำได้โดยง่าย แม้ผู้ซื้อผู้ขายอยู่คนละประเทศกัน อาจเป็นการสื่อสารแบบทางเดียว (One way communication) หรือสองทาง (Two way communication) ซึ่งข้อความต่างๆ ที่ปรากฏในแอปพลิเคชันพกพาเป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์[25] เมื่อได้ทำตามที่กฎหมายกำหนดไว้ ธุรกรรมนั้นย่อมสมบูรณ์ใช้บังคับได้

---

[21] มาตรา 7 ห้ามมิให้ปฏิเสธความมีผลผูกพันและการบังคับใช้ทางกฎหมายของข้อความใดเพียงเพราะเหตุที่ข้อความนั้นอยู่ในรูปของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

[22] ศูนย์พัฒนาพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ ศูนย์เทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์แห่งชาติ, คู่มือทำสัญญาพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์สำหรับผู้ประกอบธุรกิจ, (ม.ป.ท : ม.ป.พ., 2545), น.14.

[23] ไพจิตร สวัสดิสาร, การใช้คอมพิวเตอร์ทางกฎหมายและกฎหมายเกี่ยวกับคอมพิวเตอร์, พิมพ์ครั้งที่ 4 (กรุงเทพมหานคร: บริษัท ชวนพิมพ์ 50 จำกัด, 2550), น.24.

[24] พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มาตรา 4

"ธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์" หมายความว่า ธุรกรรมที่กระทำขึ้นโดยใช้วิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ทั้งหมดหรือแต่บางส่วน

[25] "ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์" หมายความว่า ข้อความที่ได้สร้าง ส่ง รับ เก็บรักษา หรือประมวลผลด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ เช่น วิธีการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์จดหมายอิเล็กทรอนิกส์ โทรเลข โทรพิมพ์ หรือโทรสาร

Ref. code: 25625901033554GNW

แอปพลิเคชัน (Application) หมายถึงโปรแกรมหรือชุดสั่งที่ใช้ควบคุมการทำงานของคอมพิวเตอร์เคลื่อนที่และอุปกรณ์ต่อพวงต่างๆ เพื่อให้ทำงานตามคำสั่งและตอบสนองความต้องการของผู้ใช้[26] ด้วยเหตุนี้แอปพลิเคชันจึงเป็นวิธีทางอิเล็กทรอนิกส์วิธีหนึ่ง ดังนั้นการทำธุรกรรมผ่านแอปพลิเคชันพกพา จึงเป็นการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์รูปแบบหนึ่ง

2.3.2 ประเภทธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์

ธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์โดยส่วนใหญ่เป็นธุรกรรมที่คู่สัญญาอยู่ห่างกันโดยระยะทาง กล่าวคือฝ่ายหนึ่งประสงค์ต้องการจำหน่ายสินค้าจึงเปิดเว็บไซต์ขึ้นเพื่อนำข้อมูลสินค้าของตนออกเผยแพร่ และอีกฝ่ายหนึ่งต้องการซื้อสินค้าที่อยู่บนหน้าเว็บไซต์ จึงได้กดสั่งซื้อและชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ไป โดยคู่สัญญาไม่จำเป็นต้องอยู่ต่อหน้ากัน ไม่ว่าอยู่ที่ไหนก็สามารถทำธุรกรรมร่วมกันได้ และอาจจะมีธุรกรรมอื่นประกอบด้วย เช่น การขนส่งสินค้า หรือวิธีการชำระเงินผ่านระบบเครือข่ายอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น สามารถแบ่งประเภทได้ ดังนี้

2.3.2.1. ธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ ระหว่างผู้ประกอบการกับผู้บริโภค (Business to Customers – B2C) เช่น การซื้อขายสินค้าผ่านเว็บไซต์ในระบบอินเทอร์เน็ตการให้บริการของธนาคารและสถาบันการเงิน การให้คำปรึกษาของผู้เชี่ยวชาญได้ต่างๆ การซื้อสินค้าที่ไม่มีรูปร่าง (Intangible Goods) หรือข้อมูลในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์

2.3.2.2 ธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ ระหว่างผู้ประกอบการกับผู้ประกอบการ (Business to Business – B2B) เป็นการติดต่อค้าขายระหว่างผู้ประกอบธุรกิจ โดยใช้ระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange : EDI)[27] เพื่อการค้าขาย การจัดการวัตถุดิบ เช่น ผู้ผลิตและผู้จำหน่าย หรือผู้จะหน่ายค้าส่งและค้าปลีก

2.3.3 การชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่านเครือข่ายอินเทอร์เน็ต

สิ่งที่สำคัญของธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ คือวิธีการชำระเงินให้แก่ผู้ขายหรือผู้ให้บริการไม่ว่าผู้นั้นจะอยู่ภายในประเทศหรือต่างประเทศ เพื่อความสะดวกรวดเร็วในการทำธุรกรรมผ่านเครือข่ายอินเทอร์เน็ต สามารถแบ่งรูปแบบการชำระเงินได้ ดังนี้

---

[26] ยืนยง กันทะเนตร, อาจารย์ประจำสาขาวิชาเทคโนโลยีคอมพิวเตอร์เคลื่อนที่คณะเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารมหาวิทยาลัยพะเยา, องค์ประกอบของคอมพิวเตอร์เคลื่อนที่ด้านซอฟต์แวร์ , (ม.ป.ท : ม.ป.พ., ม.ป.ป)

[27] ศูนย์พัฒนาพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ ศูนย์เทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์แห่งชาติ, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 33* ,น.44.

Ref. code: 25625901033554GNW

2.3.3.1 การชำระเงินแบบจ่ายเงินล่วงหน้า (Prepaid Payment System) รูปแบบการชำระเงินแบบนี้ ผู้ซื้อหรือผู้ใช้บริการต้องนำเงินสดไปแลกเปลี่ยนเงินอิเล็กทรอนิกส์ (E-cash) เพื่อที่จะสามารถนำมาใช้จ่ายในระบบอินเทอร์เน็ตได้

2.3.3.2 การชำระเงินแบบจ่ายเงินภายหลัง (Post - paid Payment System) รูปแบบการชำระเงินแบบนี้ ผู้ซื้อหรือผู้ใช้บริการสามารถชำระด้วยเงินอิเล็กทรอนิกส์ได้ก่อนที่จะชำระด้วยเงินสด ซึ่งวิธีที่นิยมในการชำระเงินรูปแบบนี้คือ การชำระเงินด้วยบัตรเครดิตหรือบัตรเดบิต (Credit / Debit card) ซึ่งเป็นบัตรที่สถาบันทางการเงินออกให้แก่ลูกค้าของธนาคารเป็นผู้ถือบัตร มีเป็นลักษณะสินเชื่อ เพื่อที่ผู้ถือบัตรจะสามารถซื้อสินค้าหรือใช้บริการได้โดยยังไม่ต้องชำระเป็นเงินสด โดยสถาบันการเงินจะมีการตัดยอดและเรียกเก็บเงินภายหลังทุกเดือน ส่วนของบัตรเดบิตจะใช้วิธีตัดเงินจากยอดเงินที่คงเหลือในบัญชีของผู้ถือบัตร ทั้งบัตรเครดิตหรือบัตรเดบิตของสถาบันการเงินในประเทศไทย จะมีการร่วมมือกับบริษัทกับบริษัทต่างประเทศ เช่น VISA MASTER CARD หรือ UNION PAY เป็นต้น ซึ่งจะทำให้สามารถทำให้ใช้บริการได้ทั่วโลก

ด้วยเหตุนี้การนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันพกพาจึงเป็นธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์รูปแบบหนึ่ง เพราะผู้ที่มีรถยนต์ประสงค์หารายได้จากการขับรถยนต์ส่งผู้โดยสารจึงได้สมัครเป็นรถร่วมบริการของเครือข่ายที่ให้บริการขนส่ง และผู้โดยสารประสงค์ที่จะใช้บริการเดินทาง โดยที่ทั้งสองฝ่ายไม่ได้อยู่เฉพาะหน้ากัน แต่ใช้บริการแอปพลิเคชันพกพาทางโทรศัพท์เคลื่อนที่เป็นสื่อกลางในการติดต่อกัน เมื่อคำเสนอคำสนองต้องตรงกัน ย่อมเกิดเป็นสัญญาได้ตามกฎหมาย แม้จะเป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ก็สามารถมีผลบังคับได้ตาม พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544[28] การให้บริการขนส่งคนโดยสารด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลแม้จะมีวัตถุประสงค์คือการเดินทาง แต่ธุรกรรมทั้งหมดต้องทำผ่านแอปพลิเคชั่น อีกทั้งยังมีการชำระเงินแบบไร้เงินสด (Cashless) ซึ่งควรจะต้องถูกควบคุมด้วยพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 เช่นกัน

[28] มาตรา 7 ห้ามมิให้ปฏิเสธความมีผลผูกพันและการบังคับใช้ทางกฎหมายของข้อความใดเพียงเพราะเหตุที่ข้อความนั้นอยู่ในรูปของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

Ref. code: 25625901033554GNW

2.4 การให้บริการรถแท็กซี่ในประเทศไทย

2.4.1 การประกอบกิจการรถแท็กซี่

รถแท็กซี่ตามกฎหมายขนส่งประเทศไทย หมายถึง รถยนต์สาธารณะ[29] ซึ่งรับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน[30] โดยผู้ขับขี่จะต้องมีใบขับขี่สาธารณะ และได้รับการอบรมที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดไว้ ต้องอบรมทำความรู้ความเข้าใจในเรื่องของกฎหมาย ระเบียบที่เกี่ยวข้อง มารยาทของผู้ขับรถยนต์สาธารณะและเทคนิคการขับรถอย่างปลอดภัย รวมระยะเวลา 5 ชั่วโมงและทดสอบสมรรถภาพร่างกาย ทดสอบปฏิบัติจากเจ้าหน้าที่อย่างเคร่งครัด รวมถึงถูกตรวจสอบประวัติอาชญากรจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยภายในระยะเวลา 3 ปี ต้องไม่ตรวจพบประวัติอาชญากรรม[31] ตลอดจนผู้ขับรถยนต์สาธารณะต้องเข้าร่วมในระบบศูนย์ข้อมูลประวัติผู้ขับรถสาธารณะ ที่สามารถตรวจสอบข้อมูล ประวัติการขับรถยนต์และติดตามตัวผู้ขับขี่ได้[32] ซึ่งผู้ขอใบอนุญาตขับรถขนส่งสาธารณะ ต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 25 ปี มีสัญชาติไทย มีความรู้เส้นทาง

---

[29] พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

มาตรา 4 “รถยนต์สาธารณะ” หมายความว่า

(1) รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนที่ใช้รับจ้างระหว่างจังหวัด โดยรับส่งคนโดยสารได้เฉพาะที่นายทะเบียนกำหนด

(2) รถยนต์รับจ้าง ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนหรือรถยนต์สาธารณะอื่นนอกจากรถยนต์โดยสารประจำทาง

[30] พระราชบัญญัติ จราจรทางบก พ.ศ. 2522

(24) “รถแท็กซี่” หมายความว่า รถยนต์ที่ใช้รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน

[31] กรมการขนส่งทางบก, “การต่ออายุใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ รถแท็กซี่ รถยนต์สามล้อสาธารณะและรถจักรยานยนต์สาธารณะ,” สืบค้นเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2561, จาก https://www.dlt.go.th/th/driving-license/view.php?_did=83

[32] เพ็ญพิชชา,“กรมการขนส่งทางบก ยกระดับ !!! มาตรฐาน คุณภาพผู้ขับรถแท็กซี่ ไทยอย่างยั่งยืน ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะใหม่ต้องผ่านการทดสอบขับรถบนถนนจริง เพื่อประเมินทักษะการขับรถความชำนาญเส้นทางและพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย เริ่มพร้อมกันทั่วประเทศตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2559 เป็นต้นไป,” ข่าวกรมการขนส่งทางบก, ข่าวที่ 227 (วันที่ 16 กันยายน 2559)

Ref. code: 25625901033554GNW

การเดินรถ ไม่เป็นผู้มีโรคติดต่อร้ายแรง ไม่เป็นผู้ติดสุราหรือยาเสพติดให้โทษ และไม่เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาตามที่กฎหมายกำหนดไว้[33]

การประกอบกิจการรถแท็กซี่ในประเทศไทยมี 2 ประเภท ประเภทแรกคือ รถแท็กซี่ส่วนบุคคล เป็นรถแท็กซี่สีเขียวเหลือง โดยต้องเป็นบุคคลธรรมดาที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์สาธารณะ และสามารถจดทะเบียนได้ 1 คันเท่านั้น จึงเหมาะสำหรับผู้ที่เป็นเจ้าของรถประกอบกิจการเอง

ประเภทที่สอง รถแท็กซี่จดทะเบียนนิติบุคคล ถูกจดทะเบียนในรูปแบบบริษัทหรือสหกรณ์แท็กซี่ จะเป็นรถแท็กซี่หลากสี ส่วนใหญ่บริษัทหรือสหกรณ์ที่ประกอบกิจการแท็กซี่จะให้บริการเช่ารถแท็กซี่แก่สมาชิกในองค์กร ในรูปแบบสัญญาเช่ารถ โดยผู้ขับขี่จะเช่ารถแท็กซี่เพื่อประกอบอาชีพเป็นรายวัน รายเดือน หรือตามระยะเวลาที่ตกลงกัน โดยให้บริการในนามของบริษัทหรือสหกรณ์ ซึ่งผู้ขับขี่จะไม่ใช่ลูกจ้างของบริษัทหรือสหกรณ์นั้นโดยตรง

---

[33] พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

มาตรา 49 ผู้ขอใบอนุญาตขับรถตามมาตรา 43 (4) หรือ (5) ต้อง

(1) ได้รับใบอนุญาตขับรถตามมาตรา43 (1) มาแล้วไม่น้อยกว่าหนึ่งปี

(2) มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา46 เว้นแต่ต้องมีอายุไม่ต่ำกว่ายี่สิบห้าปีบริบูรณ์

(3) ไม่มีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา 47 (3)

(4) มีสัญชาติไทย

(5) รู้จักถนนและทางหลวงในจังหวัดที่ขอรับใบอนุญาตขับรถพอสมควร

(6) ไม่เป็นผู้มีโรคติดต่อที่น่ารังเกียจตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

(7) ไม่เป็นผู้ติดสุรายาเมาหรือยาเสพติดให้โทษ

(8) ไม่เคยเป็นผู้ได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุกในความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ หรือความผิดเกี่ยวกับความสงบสุขของประชาชนความผิดเกี่ยวกับการก่อให้เกิดภยันตรายต่อประชาชน ความผิดเกี่ยวกับเงินตรา ความผิดเกี่ยวกับเพศ ความผิดต่อชีวิต ความผิดต่อร่างกาย ความผิดต่อเสรีภาพ ความผิดฐานลักทรัพย์และวิ่งราวทรัพย์ ความผิดฐานกรรโชก รีดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์และปล้นทรัพย์ ความผิดฐานยักยอก ความผิดฐานรับของโจร และความผิดฐานทำให้เสียทรัพย์ตามประมวลกฎหมายอาญา หรือโดยคำสั่งที่ชอบด้วยกฎหมายให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ หรือพ้นโทษมาแล้วไม่น้อยกว่าสามปี

Ref. code: 25625901033554GNW

รถยนต์ที่จะนำมาจดทะเบียนเป็นรถแท็กซี่ ต้องเป็นรถยนต์ที่มีอายุการใช้งานไม่เกิน 2 ปี และใช้งานมาแล้วไม่เกินระยะทางไม่เกิน 20,000 กิโลเมตรโดยรถยนต์ต้องไม่เคยประสบอุบัติเหตุ มีที่นั่งโดยสารไม่เกิน 7 ที่นั่ง ซึ่งให้มีอายุการใช้งานไม่เกิน 9 ปี นับแต่วันที่จดทะเบียน เครื่องยนต์ต้องมีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 1,500 ซีซี ต้องไม่มีระบบป้องกันการเปิดประตูจากภายในรถ กระจกต้องโปร่งใสสามารถมองเห็นได้ชัดเจน ต้องมีและใช้มาตรค่าโดยสารตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดไว้ ให้แสดงไว้ด้านซ้ายของผู้ขับขี่ ต้องมีเครื่องหมาย TAXI-METER ขนาดสูงไม่น้อยกว่า 7 เซนติเมตร กรอบขนาดไม่น้อยกว่า 60*15 เซนติเมตร วางไว้บนหลังคารถให้มีแสงไฟให้เห็นเครื่องหมายชัดเจนเวลากลางคืน ต้องมีเครื่องหมาย “ว่าง” แสดงไว้เมื่อไม่มีผู้โดยสาร ติดตั้งไว้ทางด้านซ้ายของผู้ขับขี่ ต้องมีเครื่องหมายเป็นข้อความ “แท็กซี่ส่วนบุคคล” หรือ “ชื่อนิติบุคคล” หมายเลขทะเบียนรถ และข้อความ “ร้องเรียนแท็กซี่ โทร.1584” ไว้ที่ประตูรถภายนอกรถให้เห็นชัดเจน และต้องจัดให้มีประกันภัยตาม พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ พ.ศ. 2535 และทำประกันภัย ชั้น 3 ขึ้นไป ให้คุ้มครองความเสียหายจากรถรับจ้างแต่ละคัน รวมถึงต้องแสดงบัตรประจำตัวผู้ขับขี่ไว้ด้านหน้าให้มองเห็นชัดเจน[34]

การให้บริการรถแท็กซี่ในปัจจุบัน นอกจากจะรอรับผู้โดยสารตามสถานที่ต่างๆ หรือรอรับงานทางโทรศัพท์ แต่ยังสามารถเรียกใช้บริการรถแท็กซี่ผ่านทางแอปพลิเคชันพกพาในโทรศัพท์เคลื่อนที่ได้ โดยกรมการขนส่งทางบกได้มีการยกระดับมาตรฐานและคุณภาพการให้บริการรถแท็กซี่ อีกทั้งเพื่อแก้ไขปัญหาข้อพิพาทของผู้ขับขี่รถแท็กซี่กับผู้โดยสาร จึงได้จัดทำแอปพลิเคชันพกพาเรียกรถแท็กซี่ที่เรียกว่า Taxi Ok โดยผู้ขับขี่รถแท็กซี่กลุ่มใหม่จะต้องนำรถเข้าร่วมโครงการนี้ และผู้ประกอบการหรือผู้ให้บริการรถแท็กซี่ สามารถเลือกเข้าร่วมโครงการนี้ได้อย่างสมัครใจ ส่วนรถแท็กซี่ที่ไม่สามารถเข้าร่วมบริการนี้ได้จะถูกทยอยปลดระวางไป[35] ซึ่งรถแท็กซี่ที่เข้าร่วมให้บริการจะต้องมีระบบติดตามด้วย GPS แสดงข้อมูลแบบเวลาจริง (Realtime) อุปกรณ์แสดงตัวผู้ขับขี่ ปุ่มฉุกเฉินที่สามารถแจ้งเหตุฉุกเฉินได้ทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร กล้อง CCTV บันทึกภาพภายในรถยนต์ เพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง โดยมีศูนย์บริการจัดการรถแท็กซี่ของกรมการขนส่งทางบก (Department of Land Transport Taxi Center) เป็นผู้ควบคุมกำกับดูแลคุณภาพการให้บริการ

---

[34] กรมการขนส่งทางบก, “การจดทะเบียนรถยนต์รับจ้างแท็กซี่,” สืบค้นวันที่ 15 มกราคม 2561, จาก https://www.dlt.go.th/th/vehicle-registration/view.php?_did=46

[35] อาริยา สุขโต, สำนักวิชาการ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, “การพัฒนาคุณภาพและการให้บริการแท็กซี่, ” บทความวิชาการ (กันยายน 2560) : น.2.

Ref. code: 25625901033554GNW

รถแท็กซี่ตลอดการเดินทาง รวมถึงมีการให้บริการรถแท็กซี่แบบพิเศษ หรือ Taxi VIP ที่จะให้บริการรถยนต์ที่มีขนาดและสมรรถนะสูงกว่ารถแท็กซี่ทั่วไป ซึ่งผู้ขับขี่หรือผู้ประกอบการรถแท็กซี่ที่เข้าร่วมโครงการ Taxi Ok และ Taxi VIP นั้น จะต้องติดตั้งเครื่องมือ อุปกรณ์ตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดไว้ โดยเสียค่าใช้จ่ายเองซึ่งทางกรมการขนส่งทางบกจูงใจให้ผู้ขับขี่รถแท็กซี่หรือผู้ประกอบการให้เข้าร่วมในระบบแอปพลิเคชันพกพา โดยเสนอให้สิทธิพิเศษบางประการ เช่น ค่าอุปกรณ์ ค่าบริการเครือข่ายอินเทอร์เน็ต ส่วนลดในการทำกรมธรรม์ประกันภัย[36]

นอกจากแอปพลิเคชันพกพาเรียกรถแท็กซี่ที่จัดทำโดยกรมการขนส่งทางบกแล้ว ยังมีแอปพลิเคชันพกพาที่จัดทำขึ้นโดยภาคเอกชนได้แก่ Grab Taxi เป็นส่วนหนึ่งของการให้บริการขนส่งของแอปพลิเคชันพกพา Grab โดยให้รถแท็กซี่สาธารณะทั่วไป สมัครเข้าร่วมให้บริการผ่านแพลตฟอร์มของ Grab และออกให้บริการแท็กซี่ในนามของ Grab Taxi ซึ่งจะมีค่าบริการเรียกรถเพิ่มขึ้นจากค่าโดยสารปกติ หรือ Lineman เป็นบริการจากแอปพลิเคชันพกพา Line ให้บริการขนส่งหลายรูปแบบ ไม่ว่าจะเป็น อาหาร พัสดุ บริการซื้อสินค้าจากร้านสะดวกซื้อ รวมถึงบริการรถแท็กซี่ด้วย โดยให้รถแท็กซี่ทั่วไปสามารถเข้าร่วมให้บริการทางแอปพลิเคชันพกพาได้เช่นกัน

กรมการขนส่งทางบกได้ออกกฎกระทรวงว่าด้วยรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน พ.ศ. 2560 เพื่อเตรียมเข้าสู่ยุคเทคโนโลยี พัฒนา ยกระดับรถยนต์ อุปกรณ์ต่างๆ ให้รองรับการให้บริการขนส่งคนโดยสารโดยผ่านช่องทางเทคโนโลยีรูปแบบใหม่ได้ รวมถึงเพิ่มมาตรฐานความปลอดภัยในการให้บริการแก่ประชาชน ซึ่งรองรับทั้งรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ขับเคลื่อนและใช้ไฟฟ้าขับเคลื่อน รวมถึงมาตรค่าโดยสารรูปแบบอื่นด้วย

2.4.2 หน้าที่ของผู้ขับขี่รถแท็กซี่

2.4.2.1 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ห้ามปฏิเสธไม่รับผู้โดยสาร เว้นแต่จะเกิดอันตรายต่อผู้ขับขี่หรือผู้โดยสาร[37] ต้องบริการเดินทางด้วยเส้นทางถึงที่หมายเร็วที่สุดอย่าเดินทางเส้นที่อ้อมเกินควร

---

[36] กรมการขนส่งทางบก, “โครงการ TAXI OK ยกระดับคุณภาพการให้บริการแท็กซี,” สืบค้นวันที่ 15 มกราคม 2561, จาก https://www.dlt.go.th/th/public-news/view.php?_did=1916

[37] มาตรา 57 จัตวา

ในขณะที่อยู่ในระหว่างการรับจ้างบรรทุกคนโดยสารผู้ขับรถยนต์สาธารณะหรือรถจักรยานยนต์สาธารณะจะปฏิเสธไม่รับจ้างบรรทุกคนโดยสารมิได้เว้นแต่การบรรทุกนั้นน่าจะก่อให้เกิดอันตรายแก่ตนหรือแก่คนโดยสาร

Ref. code: 25625901033554GNW

และห้ามทอดทิ้งผู้โดยสารระหว่างทาง[38] ผู้ขับขี่ต้องประพฤติตนให้เหมาะสม แต่งกายสุภาพเรียบร้อย เตรียมตัวให้พร้อมต่อการให้บริการ ไม่สูบบุหรี่หรือทำให้เกิดความรำคาญต่อผู้โดยสาร ไม่พูดกล่าววาจาไม่สุภาพ ดูหมิ่นผู้โดยสาร ไม่เสพสุราหรือยาเสพติดในระหว่างขับรถ[39] หากผู้ขับขี่ฝ่าฝืนต้องระวางโทษปรับตามกฎหมาย[40]

---

[38] มาตรา 57 เบญจ

ผู้ขับรถยนต์สาธารณะหรือรถจักรยานยนต์สาธารณะต้องพาคนโดยสารไปยังสถานที่ที่ว่าจ้างตามเส้นทางที่สั้นหรือถึงที่หมายเร็วที่สุดหรือเส้นทางที่ไม่อ้อมเกินควรและต้องส่งคนโดยสารณสถานที่ตามที่ตกลงกันไว้

ห้ามมิให้ผู้ขับรถตามวรรคหนึ่งพาคนโดยสารไปทอดทิ้งระหว่างทางไม่ว่าด้วยประการใดๆ

[39] มาตรา 57 ฉ

ในขณะขับรถผู้ขับรถยนต์สาธารณะหรือรถจักรยานยนต์สาธารณะต้อง

(1) ไม่สูบบุหรี่หรือกระทำด้วยประการใดๆในลักษณะที่ก่อความรำคาญให้แก่คนโดยสาร

(2) ไม่กล่าววาจาไม่สุภาพเสียดสีดูหมิ่นก้าวร้าวหรือแสดงกิริยาในลักษณะดังกล่าวต่อคนโดยสาร

(3) ไม่เสพหรือเมาสุราหรือของมึนเมาอย่างอื่น

(4) ไม่เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ

(5) ไม่เสพติดวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท

(6) ไม่ขับรถในขณะหย่อนความสามารถในอันที่จะขับ

(7) ปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการรับจ้างบรรทุกคนโดยสารตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

[40] มาตรา 66/2 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 57จัตวามาตรา57เบญจหรือมาตรา57ฉ (1) หรือ (2) ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

Ref. code: 25625901033554GNW

2.4.2.2 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ห้ามปฏิเสธรับผู้โดยสารถ้าผู้ขับรถแท็กซี่ไม่ประสงค์รับผู้โดยสาร ให้แสดงป้ายเครื่องหมายไว้[41] ห้ามบรรทุกผู้โดยสารเกินกว่าจำนวนที่นั่งที่กำหนดไว้[42] ห้ามมิให้ส่งเสียง สร้างความรำคาญ หรือบังคับเพื่อให้บุคคลขึ้นรถแท็กซี่คันใดคันหนึ่ง[43] ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแท็กซี่เรียกเก็บค่าโดยสารเกินกว่าที่ปรากฏในมาตรแท็กซี่ ซึ่งเป็นเครื่องแสดงอัตราและค่าโดยสารของรถแท็กซี่[44] ซึ่งผู้ขับรถแท็กซี่ต้องเดินทางพาผู้โดยสารไปยังสถานที่ปลายทางเส้นทางที่สั้นที่สุดไม่อ้อมเกินควร และต้องส่งผู้โดยสารตามที่ตกลงกัน ห้ามทิ้งผู้โดยสารระหว่างทาง[45] รวมถึงขณะขับรถ ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ห้ามกระทำสิ่งที่ไม่สมควร ได้แก่ สูบบุหรี่ เปิดวิทยุ สร้างความรำคาญ

---

[41] มาตรา 93 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ปฏิเสธไม่รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร เว้นแต่การบรรทุกนั้นน่าจะก่อให้เกิดอันตรายแก่ตนหรือแก่คนโดยสาร

ในกรณีที่ผู้ขับขี่รถแท็กซี่มีความประสงค์จะไม่รับจ้างบรรทุกคนโดยสารให้แสดงป้ายงดรับจ้างบรรทุกคนโดยสารวิธีการแสดงป้ายและลักษณะของป้ายงดรับจ้างบรรทุกคนโดยสารให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

[42] มาตรา 94 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแท็กซี่รับบรรทุกคนโดยสารเกินจำนวนที่ได้กำหนดไว้ในใบอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

ในการนับจำนวนคนโดยสารให้ถือว่าเด็กอายุไม่เกินสิบปีจำนวนสองคนเท่ากับคนโดยสารหนึ่งคน

[43] มาตรา 95 ห้ามมิให้ผู้ใด

(1) เรียกให้คนขึ้นรถแท็กซี่โดยส่งเสียงอื้ออึงหรือในลักษณะที่ก่อความรำคาญให้แก่คนโดยสารหรือผู้อื่น

(2) ต้อน ดึง เหนี่ยว หรือยึดยื้อคนหรือสิ่งของของคนนั้น เพื่อให้คนขึ้นรถแท็กซี่คันใดคันหนึ่ง

[44] มาตรา 96 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแท็กซี่เรียกเก็บค่าโดยสารเกินอัตราที่ปรากฏจากมาตรแท็กซี่ลักษณะและวิธีการใช้มาตรแท็กซี่ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

[45] มาตรา 100 ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ต้องพาคนโดยสารไปยังสถานที่ที่ว่าจ้างตามเส้นทางที่สั้นที่สุดหรือเส้นทางที่ไม่อ้อมเกินควร และต้องส่งคนโดยสาร ณ สถานที่ตามที่ตกลงกันไว้

ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแท็กซี่พาคนโดยสารไปทอดทิ้งระหว่างทางไม่ว่าด้วยประการใด ๆ

Ref. code: 25625901033554GNW

แก่ผู้โดยสาร ยื่นมือ แขนหรือส่วนอื่นออกนอกรถ จับคันบังคับรถเพียงมือเดียว แซงหรือตัดหน้ารถอื่นในลักษณะเกรงว่าจะเกิดอันตราย ตลอดจนการกล่าววาจาไม่สุภาพต่อผู้โดยสาร[46]

ผู้ขับรถแท็กซี่ ต้องแต่งกายให้สุภาพเรียบร้อย สะอาด รัดกุม โดยสวมเสื้อเชิ้ตคอตั้งหรือคอพับ แขนยาวหรือแขนสั้น ไม่มีลวดลาย ให้สอดชายเสื้ออยู่ภายในกางเกง กางเกงขาวยาวไม่มีลาย และรองเท้าหุ้มส้น ซึ่งต้องติดเครื่องหมาย ชื่อ นามสกุล ภาษาไทย ให้มองเห็นชัดเจน[47]

2.4.3 ความรับผิดของผู้ประกอบการรถแท็กซี่

ในเรื่องความสัมพันธ์ของบริษัท สหกรณ์หรือเจ้าของรถแท็กซี่กับผู้ขับขี่ หากผู้ขับขี่ได้ขับรถแท็กซี่ แล้วก่อให้เกิดความเสียหายเกิดขึ้น ใครจะต้องเป็นผู้ร่วมรับผิดชอบ มากน้อยเพียงใด ประเด็นนี้ ศาลฎีกาได้มีการวางหลักไว้ว่า ผู้ประกอบกิจการแท็กซี่ ไม่ว่าจะเป็นส่วนบุคคลหรือนิติบุคคลนำรถแท็กซี่ที่มีชื่อ รอยตรา สัญลักษณ์ที่แสดงว่าเป็นกิจการของตนให้บุคคลอื่นเป็นผู้ขับขี่ ถือได้ว่าบุคคลหรือนิติบุคคลนั้น เป็นตัวการเชิดผู้ขับขี่เป็นตัวแทนของตน หากเกิดความเสียหายขึ้น

---

[46] มาตรา 99 ในขณะขับรถ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแท็กซี่

(1) สูบบุหรี่ เปิดวิทยุ หรือกระทำด้วยประการใด ๆ ในลักษณะที่ก่อความรำคาญให้แก่คนโดยสาร

(2) ยื่นมือ แขน หรือส่วนใดส่วนหนึ่งของร่างกายออกนอกรถ เว้นแต่เป็นการกระทำเพื่อให้สัญญาณตามมาตรา 37

(3) จับคันบังคับรถด้วยมือเพียงข้างเดียว เว้นแต่มีเหตุจำเป็น

(4) ใช้เสียงสัญญาณเมื่อเข้าไปในบริเวณโรงพยาบาล สถานที่ทำงาน หรือสถานศึกษา

(5) ใช้เสียงสัญญาณแตรเพื่อเร่งรถอื่น

(6) แซงหรือตัดหน้ารถอื่นในลักษณะฉวัดเฉวียนเป็นที่น่าหวาดเกรงว่าจะเกิดอันตราย

(7) ขับรถเข้าในบริเวณบ้านของผู้อื่น

(8) รับคนโดยสารภายในบริเวณที่เจ้าพนักงานจราจรได้กำหนดเครื่องหมายจราจรห้ามรับคนโดยสาร

(9) กล่าววาจาไม่สุภาพ เสียดสี ดูหมิ่น ก้าวร้าว หรือแสดงกริยาในลักษณะดังกล่าวต่อคนโดยสารหรือผู้อื่น

[47] ประกาศสำนักงานตำรวจแห่งชาติเรื่องกำหนดลักษณะเครื่องแต่งกายและเครื่องหมายของผู้ขับขี่รถแท็กซี่, ราชกิจจานุเบกษา, 2556, เล่ม 130, ตอนพิเศษ88 ง, 67.

Ref. code: 25625901033554GNW

จากการขับรถแท็กซี่โดยผู้ขับขี่ บุคคลหรือนิติบุคคลนั้นจะต้องร่วมรับผิดกับผู้ขับขี่นั้นด้วย[48] ซึ่งเป็นเรื่องของตัวแทนเชิดที่ให้เช่ารถแท็กซี่วิ่งรับส่งผู้โดยสารในนามของบริษัทหรือสหกรณ์ รวมถึงกรณีที่ศาลฎีกาได้มีคำพิพากษาว่าเมื่อจำเลยร่วมที่ 2 กับจำเลยที่ 2 ทำสัญญายอมผูกพันให้จำเลยร่วมที่ 2 ใช้รอยตราหรือเครื่องหมายและคำว่า “สหกรณ์แท็กซี่รวมมิตร จก”ไว้ที่ด้านข้างของรถแท็กซี่เพื่อออกแล่นรับผู้โดยสารในนามของจำเลยที่ 2 โดยเปิดเผย จำเลยร่วมที่ 2 เป็นสมาชิกของจำเลยที่ 2 การนำรถแท็กซี่เข้าร่วมเป็นกิจการและตรงตามวัตถุประสงค์ของจำเลยที่ 2 จำเลยที่ 2 จึงได้ผลประโยชน์จากการที่จำเลยที่ 1 ขับรถแท็กซี่ที่มีตราของจำเลยที่ 2 ออกแล่นรับจ้างจำเลยร่วมที่ 2 เจ้าของรถย่อมต้องได้รับผลประโยชน์ร่วมกับจำเลยที่ 2 ได้เชิดให้จำเลยที่ 1 เป็นตัวแทน จำเลยร่วมที่ 2 และจำเลยที่ 2 จึงต้องร่วมรับผิดในผลแห่งการกระทำละเมิดของจำเลยที่ 1 ด้วยเช่นกัน

2.5 การให้บริการขนส่งคนโดยสารด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล

2.5.1 ความหมายและพัฒนาการ

ทางเดียวกันไปด้วยกัน คือเป้าประสงค์ของการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารในช่วงแรก กลุ่มคนที่อยู่ในละแวกเดียวกันหรือทางผ่านที่มีจุดหมายปลายทางเดียวกัน ติดรถไปด้วยกัน ช่วยกันแบ่งจ่ายค่าน้ำมันตามระยะทางหรือตามความสมัครใจ เพื่อลดต้นทุนของการเดินทาง โดยหากลุ่มบุคคลที่มีเป้าหมายเดียวกัน ใช้เส้นทางเดียวกันผ่านทางแอปพลิเคชันพกพาในโทรศัพท์เคลื่อนที่หรือทางเว็บไซต์เมื่อภายหลังเป็นที่นิยมมากขึ้น จึงมีเอกชนบางกลุ่มพัฒนาขึ้นมาเป็นธุรกิจแพลตฟอร์ม ศูนย์รวมอุปสงค์อุปทาน ความต้องการในการนำรถยนต์ออกให้บริการ ความต้องการที่จะใช้บริการขนส่งเพื่อการเดินทาง อีกทั้งเพื่อเลี่ยงปัญหาจากระบบขนส่งสาธารณะที่ทางภาครัฐไม่สามารถแก้ปัญหาได้อย่างพึงพอใจ เช่น การที่รถแท็กซี่ให้บริการโดยคิดค่าโดยสารแบบไม่กดมิเตอร์ ปฏิเสธไม่รับผู้โดยสาร ทิ้งผู้โดยสารไว้กลางทาง หรือในช่วงเวลาการจราจรหนาแน่น ไม่สามารถหารถยนต์ขนส่งที่จะให้บริการได้ ซึ่งการให้บริการขนส่งคนโดยสารประเภทนี้ บางครั้งจะมีค่าบริการที่แพงกว่ารถรับขนส่งคนโดยสารทั่วไป แต่ผู้ใช้บริการยินดีที่จะจ่ายเพื่อเลี่ยงปัญหาดังกล่าว แม้การให้บริการขนส่งคนโดยสารด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลจะเป็น

---

[48] คำพิพากษาศาลฎีกา 7673/2550, สืบค้นวันที่ 15 มกราคม 2561, จาก https://deka.in.th/view-412254.html

คำพิพากษาศาลฎีกา 5896/2558, สืบค้นวันที่ 15 มกราคม 2561, จาก https://deka.in.th/view-585454.html

Ref. code: 25625901033554GNW

ที่นิยมมากขึ้นในแต่ละประเทศ แต่ด้วยลักษณะที่เป็นการให้บริการขนส่งรูปแบบใหม่ ซึ่งแข่งขันกับผู้ประกอบการขนส่งคนโดยสารระบบเดิม กฎหมายยังไม่ได้มีการรับรองไว้ จึงเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมายขนส่งในแต่ละประเทศ

2.5.2 ลักษณะของการให้บริการขนส่งคนโดยสารด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล

การนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารในช่วงแรกมีลักษณะเป็นการชั่วคราว จะให้บริการในช่วงเวลาว่าง หลังเวลาเลิกงานหรือช่วงวันหยุดเพื่อหารายได้พิเศษ ตลอดจนสามารถนำมาเป็นอาชีพหลักในที่สุด ซึ่งผู้ขับขี่ที่นำรถมาร่วมบริการ จะต้องไม่ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่หรือรถรับจ้างสาธารณะอยู่แล้ว ด้วยเหตุนี้ผู้ขับขี่โดยส่วนใหญ่จะถือใบขับขี่รถส่วนบุคคลและรถยนต์ที่นำมาใช้ก็จะจดทะเบียนเป็นรถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งจะเป็นการให้บริการโดยใช้รถยนต์ผิดประเภท ทำให้ผิดกฎหมายขนส่งในแต่ละประเทศ รวมถึงประเทศไทยด้วย ซึ่งจะกล่าวในบทต่อๆ ไป

การให้บริการขนส่งคนโดยสารลักษณะนี้อีกนัยหนึ่งจึงมีลักษณะเหมือนรถรับจ้างชั่วคราว เป็นศูนย์รวมรถยนต์รับจ้าง (Carpool) ผ่านทางการใช้เทคโนโลยี ซึ่งมีลักษณะเหมือนการให้บริการจับคู่รถยนต์กับผู้โดยสาร แต่เป็นการให้บริการขนส่งในนามของผู้ให้บริการโดยเฉพาะ จึงถือได้ว่าเป็นการให้บริการขนส่งคนโดยสารด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล ด้วยเหตุนี้การให้บริการรถแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชันพกพา อย่างเช่น Grab taxi, Line man, Taxi ok จึงไม่ผิดกฎหมายและไม่อยู่ภายใต้นิยามนี้

2.5.3 ตัวอย่างแอปพลิเคชันพกพาที่ให้บริการขนส่งคนโดยสารด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล

1). Uber

Uber เป็นแอปพลิเคชันพกพาของประเทศสหรัฐอเมริกา มีต้นกำเนิดอยู่ที่รัฐแคลิฟอร์เนียก่อตั้งเมื่อปีค.ศ. 2009 เริ่มให้บริการที่ประเทศสหรัฐอเมริกาเมื่อปีค.ศ. 2010 และกระจายไปประเทศต่างๆ ในโลก และเริ่มให้บริการในประเทศไทย เมื่อปีค.ศ. 2014 ซึ่ง Uber นคำศัพท์ที่มีจากภาษาเยอรมัน แปลว่า เหนือกว่า หรือ ที่สุดจึงเน้นการให้บริการที่ระดับเหนือกว่าดีกว่าการให้บริการรายอื่นๆ ซึ่งอ้างว่าเป็นบริษัทพัฒนาเทคโนโลยี ไม่ใช่ผู้ให้บริการขนส่ง (Logistics) แต่ถือว่าเป็นคู่สัญญา (Partner)[49]

Uber เป็นบริการเรียกรถยนต์ผ่านแอปพลิเคชันพกพา โดยใช้เทคโนโลยีเข้ามาจับคู่ระหว่างผู้ใช้บริการและผู้ขับขี่ โดยผู้ขับขี่ไม่จำเป็นต้องต้องให้บริการตลอดเวลา แต่สามารถ

[49] “Privacy Policy,” Accesed February 1, 2019, from https://privacy.uber.com/policy

Ref. code: 25625901033554GNW

เลือกเฉพาะเวลาที่รถว่าง เป็นการใช้ประโยชน์จากเรื่อง Time – Sharing และส่งเสริมการชำระเงินแบบไร้เงินสด (Cashless) ด้วยการชำระเงินผ่านบัตรเครดิตทั้งหมดสามารถแบ่งการให้บริการได้ดังนี้[50]

- UberX คือการให้บริการรถยนต์เดินทางส่วนบุคคล โดยให้ผู้ขับขี่นำรถยนต์ส่วนบุคคลออกให้บริการ สามารถรับผู้โดยสารได้ 4 คน

- Uber Pool คือการบริการเดินทาง โดยร่วมกันเดินทางทางรถยนต์ ผู้ใช้บริการจะเดินทางไปเส้นทางเดียวกันกับผู้ขับขี่ หรือผู้ใช้บริการรายอื่น เพื่อร่วมแบ่งค่าใช้จ่ายกัน

- Uber POP คือการให้บริการรถยนต์เดินทางส่วนบุคคลด้วยรถยนต์คันเล็กประเภท Compact / Subcompact

- Uber Black คือการให้บริการรถยนต์เดินทางส่วนบุคคล เหมือน UberX แต่รถยนต์ที่จะนำมาให้บริการจะเป็นระดับที่ดีกว่า

- Uber XL คือการให้บริการรถยนต์เดินทางส่วนบุคคลด้วยรถยนต์ที่มีขนาดใหญ่กว่า รองรับผู้โดยสารได้ 6 คน

- Uber SUV คือการให้บริการรถยนต์เดินทางส่วนบุคคลด้วยรถยนต์ประเภท Sport – utility หรือ SUV

- Uber WAV คือการให้บริการรถยนต์เดินทางส่วนบุคคลที่สามารถให้บริการรถเข็นผู้ป่วยได้ (Wheelchair Accessible Vehicle)

- Uber Eats คือการบริการจัดส่งอาหาร จากร้านอาหารชื่อดังต่างๆ หรือร้านอาหารท้องถิ่นตามที่ผู้ใช้บริการต้องการ

- Uber Freight คือการบริการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก

2). Grab

Grab เป็นแอปพลิเคชันพกพาที่มีต้นกำเนิดอยู่ที่ประเทศสิงค์โปร์ โดยนักศึกษาชาวมาเลเซีย 2 คน เริ่มเปิดบริการตั้งแต่ค.ศ. 2012 และเปิดตัวในประเทศไทย เมื่อปีค.ศ. 2013 ซึ่งให้บริการส่งคนโดยสาร ส่งสินค้าพัสดุ หรือสั่งอาหาร ผ่านรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ โดยในตอนแรกใช้ชื่อว่า Myteksi ให้บริการ Grab Taxi ต่อมาจึงเปลี่ยนชื่อเป็น Grab และพัฒนารูปแบบการเดินทางให้หลากหลายยิ่งขึ้น ซึ่ง Grab เป็นผู้ให้บริการขนส่งที่ใหญ่ที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้[51]

---

[50] “Uber,” Accesed February 1, 2019, from https://www.uber.com

[51] LEE KAH LENG, “MyTeksi rebrands into Grab,” Accesed February 20, 2019, from https://www.thestar.com.my/tech/tech-news/2016/01/28/grab-rebranding

Ref. code: 25625901033554GNW

ให้บริการใน 8 ประเทศ ได้แก่ ประเทศสิงคโปร์ ประเทศมาเลเซีย ประเทศอินโดนีเซีย ประเทศฟิลิปปินส์ ประเทศเวียดนาม ประเทศกัมพูชา สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาและประเทศไทย มีให้บริการขนส่งดังต่อไปนี้

- Grab Taxi คือบริการเรียกรถแท็กซี่สำหรับผู้โดยสาร และการกระจายงานการเรียกรถแท็กซี่ไปยังคนขับผ่านในระบบโทรศัพท์เคลื่อนที่ ซึ่งจะมีค่าบริการเรียกรถเบื้องต้นก่อน ส่วนค่าโดยสารที่เหลือคิดตามมิเตอร์รถแท็กซี่

- Grab Car คือบริการเรียกรถส่วนบุคคล โดยให้ผู้ขับขี่ที่มีรถยนต์ส่วนบุคคลสามารถมาร่วมบริการได้ อัตราค่าโดยสารคำนวณด้วยระบบของ Grab ซึ่งแบ่งย่อยการบริการได้อีก ดังนี้ Grab Car Plus เป็นการให้บริการรถยนต์ที่มีการคัดเลือกรถยนต์คุณภาพดี ค่าโดยสารแพงกว่าบริการปกติและสามารถจองการใช้บริการล่วงหน้าได้ , Grab Car Luxe เป็นการให้บริการรถยนต์ระดับสูง มีมาตรฐานสูง , Grab SUV เป็นการบริการรถยนต์ขนาดกลาง , Grab Van เป็นการบริการรถยนต์รับส่งขนาดใหญ่ รองรับ 12 ที่นั่ง ราคาค่าโดยสารเริ่มต้น 300 บาท และ Rent เป็นการบริการเช่ารถยนต์พร้อมคนขับ ตั้งแต่ระยะเวลา 2 ชั่วโมง ถึง 8 ชั่วโมง ให้บริการในพื้นที่กรุงเทพมหานครและต่างจังหวัด ค่าโดยสารเริ่มต้น 600 บาทขึ้นไป สามารถเดินทางไปได้หลายที่หมาย ภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้

- Just Grab คือบริการเรียกรถที่ใกล้ที่สุด ไม่ว่าจะเป็น Grab Taxi หรือ Grab Car

- Grab Express คือบริการส่งพัสดุสิ่งของรวดเร็วทันใจ สามารถส่งสินค้าได้ภายใน 1 ชั่วโมง มีประกันสินค้าทุกการขนส่ง ค่าบริการเริ่มต้น 50 บาทขึ้นไป มีให้บริการขนส่งโดยรถจักรยานยนต์และรถยนต์

- Grab Bike คือบริการเรียกรถจักรยานยนต์รับจ้างราคามาตรฐาน ผู้โดยสารทราบก่อนใช้บริการและสามารถติดตามได้ในระบบ Real time

- Grab Food คือบริการสั่งอาหารจากร้านชื่อดัง

- Grab Fresh คือบริการรับซื้อสินค้าจากซูเปอร์มาร์เกตชั้นนำ

3). Liluna

Liluna เป็นแอปพลิเคชันพกพารถร่วมเดินทาง คิดค้นโดยคนไทย[52] โดยมีลักษณะเหมือนศูนย์รวมรถเดินทาง (Carpool) ผู้ขับขี่จะเดินทางไปที่ใด ให้แบ่งปันเส้นทางไว้ ถ้ามีผู้ใดสนใจร่วมเดินทางไปด้วย ให้ร่วมกันแบ่งปันค่าใช้จ่ายกับผู้ขับขี่ ซึ่งเป็นการแบ่งปันค่าใช้จ่าย

[52] “Liluna,” สืบค้นเมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2562, จาก https://www.lilunago.com

Ref. code: 25625901033554GNW

จริงๆ ไม่ใช่ค่าบริการ โดยผู้ขับขี่เป็นคนกำหนดไว้ เมื่อการเดินทางสิ้นสุดลงสามารถให้คะแนนการเดินทางครั้งนั้นได้[53] รวมถึงเป็นกรณีที่ผู้ใช้บริการจะเสนอเส้นทางเอง หากมีผู้ขับขี่ที่มีรถยนต์สนใจก็จะมีการติดต่อไป หรือการเสนอเส้นทางที่ต้องการไปแล้วหาผู้ใช้บริการที่ประสงค์ไปทางเดียวกันหรือใกล้เคียง แบ่งกันจ่ายค่าโดยสารรถแท็กซี่ ซึ่งการให้บริการนี้จะมีมาตรการรักษาความปลอดภัย หากเกิดเหตุร้ายขึ้นระบบจะส่งเรื่องไปยังสถานีตำรวจที่ใกล้ที่สุด หรือ ต่อสาย 191 ให้ทันที อีกทั้งยังมีระบบติดตามรถยนต์ แบบ GPS

2.5.4 กรณีศึกษา : การให้บริการขนส่งคนโดยสารด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลผ่านแอปพลิเคชันพกพา

2.5.4.1 สถานะทางกฎหมาย

แอปพลิเคชันพกพาทางโทรศัพท์เคลื่อนที่ที่ใช้ในการบริการเรียกรถให้ไปส่งยังสถานที่ปลายทางตามที่ผู้ใช้บริการกำหนดไว้ โดยสามารถทราบค่าบริการและระยะทางได้ก่อนเดินทาง อีกทั้งยังสามารถเลือกรถยนต์ที่ใช้เป็นพาหนะและผู้ขับขี่ได้ตามที่ต้องการ ตลอดจนสามารถชำระเงินผ่านบัตรเครดิตและให้คะแนนการเดินทางครั้งนั้นได้ เพื่อที่จะดำเนินการปรับปรุงการใช้บริการอยู่เสมอ ซึ่งการสมัครใช้บริการสามารถทำได้ง่าย เพียงติดตั้งแอปพลิเคชันพกพาลงในโทรศัพท์เคลื่อนที่สมาร์ตโฟนโดยไม่เสียค่าใช้จ่าย

เนื่องจากการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันพกพา เริ่มจากการสมัครเข้าเป็นผู้ขับขี่ในระบบเครือข่ายโดยผู้ขับขี่จะเป็นใครก็ได้ไม่จำเป็นต้องจดทะเบียนเป็นผู้ขับขี่สาธารณะ ซึ่งผู้ขับขี่รับขนส่งคนโดยสารลักษณะนี้จึงผิดกฎหมายขนส่งของแต่ละประเทศ ตลอดจนรถยนต์ที่ใช้ขนส่งก็มักจะจดทะเบียนเป็นรถยนต์ส่วนบุคคลซึ่งไม่ใช่รถยนต์สาธารณะ จึงผิดกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมรถยนต์เช่นกัน แต่แอปพลิเคชันพกพาเรียกรถยนต์ชื่อดังอย่าง Uber ก็ได้มีการอ้างว่าการบริการของตนไม่ใช่บริการเรียกรถยนต์ แต่เป็นการให้บริการแบบร่วมเดินทาง (Ride Sharing)[54] หรือ Grab ก็ได้อ้างว่าเป็นบริษัทที่ให้การบริการด้านเทคโนโลยี มีวัตถุประสงค์อำนวยความสะดวก ในฐานะผู้ให้บริการขนส่งเท่านั้น ไม่ใช่บริการขนส่ง[55]

---

[53] “ข้อตกลง และเงื่อนไขสำคัญในการใช้งาน Software "Liluna",” สืบค้นเมื่อวันที่ 10 มีนาคม พ.ศ. 2562, จาก http://liluna.net

[54] UBER, “ร่วมลงชื่อสนับสนุนให้รัฐบาลรองรับบริการร่วมเดินทาง (Ridesharing),” สืบค้นเมื่อวันที่ 10 ตุลาคม 2560, จาก https://www.uber.com/th/blog/thpetition-rider

[55] Grab, “ข้อกำหนดและเงื่อนไขสำหรับคนขับในการให้บริการประเภทแกร็บแท็กซี่ในประเทศไทย,” สืบค้นเมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2562, จาก https://www.grab.com/th/terms/driver

Ref. code: 25625901033554GNW

เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2560 ที่ผ่านมานี้ ศาลยุติธรรมแห่งสหภาพยุโรป (The European Court of Justice : ECJ) ได้มีคำพิพากษาในคดีพิพาทของบริษัท Uber ซึ่งบริษัท Uber ได้พยายามต่อสู้คดีในศาลมาโดยตลอดว่าตนเองเป็นบริษัทที่ให้บริการทางดิจิทัล เช่นเดียวกับการให้บริการร้านค้าออนไลน์ ไม่ใช่บริษัทที่ให้บริการด้านการคมนาคมหรือขนส่ง จึงไม่ต้องตกอยู่ภายใต้การควบคุมโดยกฎหมายการขนส่งของยุโรป แต่ศาลได้พิพากษาว่า Uber เป็นบริษัทด้านการคมนาคมดังนั้นจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายด้านคมนาคมของสหภาพยุโรปเช่นเดียวกับรถแท็กซี่ (Transport Service and regulated like other taxi operators) นอกจากนั้นศาลยังพิพากษาว่าการบริการของ Uber เป็นการเชื่อมต่อบุคคลทั่วไปให้ได้พบกับผู้ขับขี่รถที่ไม่ได้มาตรฐานการรับรองว่าเป็นมืออาชีพอย่างที่ควรจะเป็นซึ่งการพิพากษาดังนี้อาจทำให้ประเทศอื่นๆ นำไปเป็นแนวทางในการควบคุม Uber ต่อไปได้[56]

เมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2561 Uber ได้ควบรวมกิจการธุรกิจบริการเรียกรถยนต์ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ทั้งกับ Grab ประเทศสิงคโปร์ รวมถึงกิจการในประเทศไทยด้วย ซึ่ง Uber ได้หยุดให้บริการประเทศไทย ตั้งแต่วันที่ 8 เมษายน 2561 และเปลี่ยนการให้บริการทุกอย่างผ่านทางแอปพลิเคชันพกพา Grab แทน โดย Uber ยังคงเป็นผู้ถือหุ้นในกิจการนี้อยู่และร่วมเป็นหนึ่งในทีมงาน Grab ต่อไป[57]

2.5.4.2 ขั้นตอนการสมัครร่วมบริการและใช้บริการ

ในระบบ Uber การสมัครร่วมให้บริการ เริ่มจากการที่ผู้ขับขี่ต้องมีใบอนุญาตขับขี่รถยนต์เกินกว่า 1 ปีและไม่มีประวัติอาชญากรรม ส่วนรถยนต์ที่ใช้เป็นยานพาหนะต้องมีอายุการใช้งานไม่เกิน 10 ปีขึ้นไป ซึ่งรถยนต์ต้องเป็นรถยนต์มี 4 ประตูขึ้นไป และสามารถโดยสารได้ 4 คนขึ้นไป รวมถึงต้องมีใบภาษีรถยนต์ประจำปีและรายการจดทะเบียนรถของเจ้าของรถยนต์ซึ่งอาจไม่ใช่ผู้ขับขี่ก็ได้ รวมถึงต้องมีการทำประกันภัยรถยนต์ไว้ด้วย โดยยื่นเอกสารประกอบที่แอปพลิเคชันพกพาหรือเว็บไซต์ของ Uber[58]

---

[56] Reuters, “UBER dealt blow after EU court classifies it as transport service,” Accessed December 25, 2017, from https://www.reuters.com/article/us-uber-court/uber-dealt-blow-after-eu-court-classifies-it-as-transport-service-idUSKBN1EE0W3

[57] “เรียบร้อยโรงเรียน Grab ยืนยันควบรวมกิจการ Uber ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้แล้ว,” สืบค้นเมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2562, จาก https://www.marketingoops.com/news/biz-news/grab-merges-uber

[58] “Sign up to drive,” Accesed March 10, 2019, from https://www.uber.com/us/en/drive.

Ref. code: 25625901033554GNW

ส่วนในระบบ Grab การสมัครร่วมให้บริการ เริ่มจากการที่ผู้ขับขี่ต้องมีใบอนุญาตขับขี่รถยนต์และรถยนต์ 4 ประตูต้องมีอายุการใช้งานไม่เกิน 10 ปี หรือรถยนต์กระบะ 4 ประตู อายุการใช้งานไม่เกิน 5 ปี รายการจดทะเบียนรถยนต์ และจัดให้มีประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ถูกต้องตามกฎหมาย ซึ่งรายละเอียดของรถแต่ละประเภทขึ้นอยู่กับ การให้บริการ Grab แต่ละประเภท หากไม่ได้ใช้รถยนต์ของตัวเองต้องมีหนังสือยินยอมให้ใช้รถยนต์ และถ้าผู้ขับขี่มีอายุ 65 ปีขึ้นไปต้องใช้ใบรับรองแพทย์ประกอบด้วย เมื่อผู้ขับขี่ยื่นไปสมัครเสร็จแล้วต้องมีการฝึกอบรมจาก Grab ก่อน[59] ซึ่งการให้บริการในประเทศไทยผู้ขับขี่ต้องมีการเติมเงินเข้าไปในระบบ Grab หรือเรียกว่าเครดิตรับงานก่อนถึงสามารถออกให้บริการได้ เพื่อที่บริษัทจะสามารถเก็บค่าธรรมเนียมการให้บริการจากผู้ขับขี่ได้ทุกครั้งเมื่อมีการรับงาน โดยผู้ขับขี่ต้องมีเครดิตคงเหลือในระบบไม่ต่ำกว่าที่บริษัทกำหนดไว้ถึงสามารถให้บริการได้ และสามารถถอนเงินออกจากระบบได้เมื่อมียอดสะสมไม่ต่ำกว่า 100 บาท[60]

ส่วนผู้โดยสารที่ต้องการเรียกใช้บริการนั้น จะเริ่มจากสมัครเข้าเป็นสมาชิกในระบบของผู้ให้บริการเครือข่ายร่วมเดินทางแล้ว เปิดใช้แอปพลิเคชันพกพาเรียกรถยนต์และกำหนดตำแหน่งปลายทางที่ต้องการเดินทาง พร้อมทั้งเลือกผู้ขับขี่ในระบบที่ต้องการ โดยต้องชำระเงินผ่านบัตรเครดิต เข้าบัญชีบริษัทผู้ให้บริการในต่างประเทศหรือในประเทศหรือชำระเป็นเงินสด และเมื่อหักค่าธรรมเนียมต่างๆแล้ว บริษัทจึงโอนเงินค่าบริการเข้าบัญชีผู้ขับขี่ต่อไป ผู้ให้บริการระบบเครือข่ายรถยนต์ร่วมเดินทาง ได้มีการวางกฎระเบียบไว้ ถ้าผู้ขับขี่ผู้ใดประสงค์ที่จะเข้าร่วมในระบบเครือข่ายจำเป็นต้องปฏิบัติตาม ถ้าผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎระเบียบดังกล่าว อาจถูกลงโทษด้วยการระงับผู้ใช้งานเป็นการชั่วคราวหรือถาวร และส่งผลต่อระบบการให้คะแนนของผู้ขับขี่ ตัวอย่างกฎระเบียบที่สำคัญของ Uber คือ Zero Tolerance for Drugs and Alcohol ผู้ขับขี่ต้องไม่ยุ่งเกี่ยวกับยาเสพติดและแอลกอฮอล์ หากมีการตรวจพบ Uber จะเพิกถอนผู้ใช้งานเป็นการถาวร แต่ในทางปฏิบัติแล้วปรากฏว่า Uber ไม่สามารถที่จะตรวจสอบได้ว่าผู้ขับขี่

---

[59] “สมัครขับ GrabCar,” สืบค้นเมื่อวันที่ 10 มีนาคม พ.ศ. 2562, จาก https://grabdriverth.com/gc-bkk-signup

[60] “บทที่ 2 กระเป๋าเงินคนขับ,” สืบค้นเมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม พ.ศ. 2562, จาก https://grabdriverth.com/grabschool-kindergarten

Ref. code: 25625901033554GNW

คนไหนเมาสุราระหว่างให้บริการขับรถ อีกทั้ง Uber ได้ถูกผู้โดยสารร้องเรียนว่าไม่นำผู้ขับขี่ที่ละเมิดกฎเกณฑ์ Zero Tolerance for Drugs and Alcohol ออกจากระบบให้บริการ[61]

2.5.4.3 การจัดทำประกันภัย

การให้บริการของ Uber กำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องจัดให้มีการประกันภัยยานพาหนะที่ลงทะเบียนร่วมให้บริการกับ Uber ซึ่งต้องมีวงเงินความรับผิดในการประกันภัยเท่ากับหรือสูงกว่าความคุ้มครองขั้นต่ำที่รัฐกำหนดไว้

ในส่วนของผู้ให้บริการ Uber จะต้องจัดให้มีการประกันภัย โดยคุ้มครองผู้โดยสารตั้งแต่ตัดสินใจเลือกใช้บริการในแอปพลิเคชันพกพาและรอการตอบรับการเดินทาง และให้ความคุ้มครองผู้ขับขี่ตั้งแต่เข้าสู่ระบบ Uber จนกระทั่งตอบรับการให้บริการเดินทาง ซึ่ง Uber ให้ความคุ้มครองความรับผิดของยานพาหนะในนามของผู้ขับขี่ไม่ต่ำกว่า 50,000 ดอลลาร์สหรัฐ สำหรับความรับผิดของผู้ขับขี่ ในกรณีที่บุคคลได้รับบาดเจ็บทางร่างกายจากอุบัติเหตุครั้งละ 100,000 ดอลลาร์สหรัฐ สำหรับการคุ้มครองอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นและ 25,000 ดอลลาร์สหรัฐ สำหรับความเสียหายของทรัพย์สินที่ผู้ขับขี่ต้องรับผิดชอบจากอุบัติเหตุซึ่งการประกันภัยนี้ ครอบคลุมถึง กรณีกรมธรรม์ประกันภัยของรถยนต์ส่วนบุคคลไม่ครอบคลุม หรือเมื่อการจำกัดความรับผิดไว้น้อยกว่าจำนวนขั้นต่ำกว่าที่กำหนดไว้ ซึ่งอาจรวมถึงการป้องกันความเจ็บป่วยส่วนบุคคล และ/หรือการคุ้มครองรถยนต์ที่ไม่ได้ประกันภัยหรือประกันภัยไว้ต่ำกว่าที่กฎหมายบังคับไว้[62]

การให้บริการของ Grab ได้มีการจัดทำประกันภัยไว้คุ้มครองอุบัติเหตุตลอดการเดินทาง ให้แก่ผู้ขับขี่และผู้โดยสารที่ลงทะเบียนในระบบ ซึ่งต้องเดินทางด้วยพาหนะที่ลงทะเบียนไว้อย่างถูกต้อง โดยเริ่มให้ความคุ้มครองตั้งแต่มีการยืนยันการจองรถผ่านแอปพลิเคชันพกพา จนถึงจอดส่งผู้โดยสาร ณ ปลายทางที่กำหนดไว้ ซึ่งคุ้มครองในกรณีอุบัติเหตุทำให้เสียชีวิต พิการถาวร และค่ารักษาพยาบาล โดยไม่มีการคุ้มครองถึงเหตุการณ์ที่นอกเหนือจากเหตุการณ์ปกติ

---

[61] Newsweek, “ UBER FACES $1M FINE OVER DRUNK DRIVING COMPLAINTS, ” Accesed December 27, 2017, from http://www.newsweek.com/uber-faces-1m-fine-over-drink-driving-complaints-584088

[62] “Insurance,” Accesed April 17, 2019 from https://help.uber.com/th-TH /partners/ article/insurance-?nodeId=a4afb2ed-75af-4db6-8fdb-dccecfcc3fd7

Ref. code: 25625901033554GNW

ทั่วไป[63] เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นต้องแจ้งเหตุให้ Grab ทราบทันทีและเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลที่ใกล้ที่สุด โดยผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารต้องสำรองค่ารักษาพยาบาลก่อนแล้วสามารถแจ้งขอชดเชยค่าใช้จ่ายได้ที่บริษัทผู้รับประกันภัยของ Grab[64]

[63] ประกันไม่คลอบคลุมถึงเหตุการณ์ที่นอกเหนือจากเหตุการณ์ทั่วไป เช่น ภาวะสงคราม, ใช้ในราชการทหารหรือการเคลื่อนไหวทางทหาร, การกระทำโดยจงใจ, การกระทำอันผิดกฎหมาย, ผลจากการตั้งครรภ์, อาการที่เป็นอยู่ก่อนแล้ว, อยู่ในภาวะอิทธิพลของแอลกอฮอล์หรือยา, แข่งรถ หรือผลพ่วงจากการทำทันตกรรม

[64] ทีมงานความปลอดภัยของแกร็บ, “ประกันอุบัติเหตุ โดยแกร็บ,” สืบค้นเมื่อวันที่ 12 เมษายน 2562, จาก https://www.grab.com/th/insurance

Ref. code: 25625901033554GNW

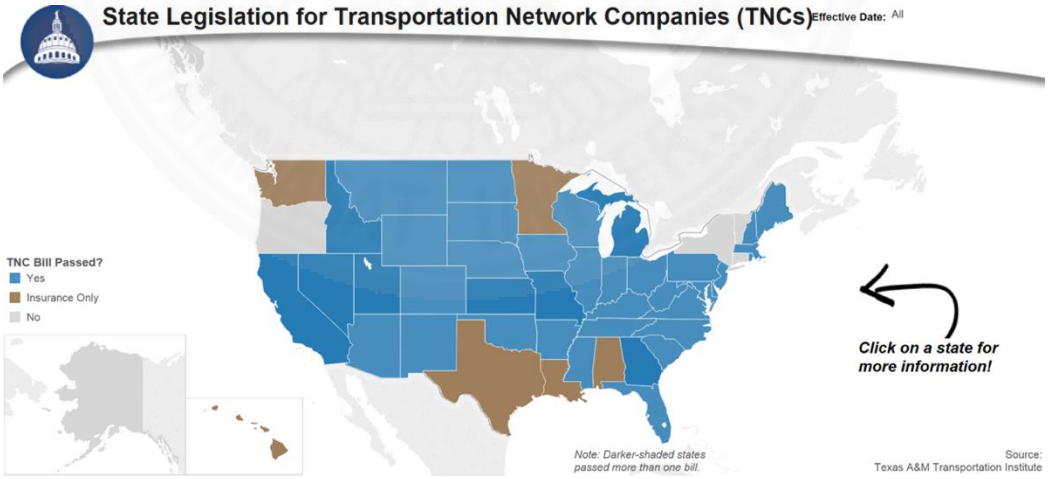
บทที่ 3
กฎเกณฑ์การควบคุมการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารในต่างประเทศ

3.1 สหรัฐอเมริกา (มลรัฐแคลิฟอร์เนีย)

สหรัฐอเมริกา เป็นประเทศที่ตั้งอยู่ในทวีปอเมริกาเหนือ มีประชากร 245 ล้านคน ประกอบด้วยรัฐต่างๆ 50 รัฐ และ 1 เขตปกครองพิเศษ มีเนื้อที่ 9.9 ล้านตารางกิโลเมตร ประมาณ 18 เท่าของประเทศไทย[1] โดยประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นประเทศผู้นำเศรษฐกิจโลก และผู้นำทางด้านเทคโนโลยี ซึ่งบริษัทเทคโนโลยีใหม่ๆ ส่วนใหญ่จะเกิดที่ประเทศสหรัฐอเมริกา

3.1.1 ที่มาและเหตุผล

สหรัฐอเมริกา มีระบบกฎหมายจารีตประเพณีหรือ Common Law ถือเป็นประเทศต้นกำเนิดบริการเรียกรถยนต์ผ่านแอปพลิเคชันพกพาตั้งแต่ค.ศ. 2012 ต่อมาเมื่อ ค.ศ. 2014 มลรัฐโคโลราโดได้เสนอกฎหมายให้อำนาจหน่วยงานและควบคุมผู้ให้บริการเรียกรถ (Ride Sharing Bill) และเมื่อเดือนมีนาคม ค.ศ. 2017 มลรัฐอื่นอีก 48 มลรัฐได้เสนอกฎหมายควบคุมนี้เช่นกัน และมีอีก 4 มลรัฐ ที่รับเฉพาะหลักเกณฑ์เรื่องการประกันภัย[2]



[1] “ข้อมูลทั่วไปของประเทศอเมริกา,” สืบค้นเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2561, from http://www.northamericastudy.com/general-info-usa

[2] Texas A&M Transportation Institute, Accesed March 21, 2019, from https://tti.tamu.edu/policy/technology/tnc-legislation.

Ref. code: 25625901033554GNW

3.1.2 หน่วยงานที่รับผิดชอบ

คณะกรรมการสาธารณูปโภคแคลิฟอร์เนีย (California Public Utilities Commission : CPUC) มีหน้าที่ควบคุมดูแลระบบไฟฟ้า ก๊าซธรรมชาติ การสื่อสารทางไกล การประปา ทางรถไฟ การขนส่งทางราง และการขนส่งคนโดยสาร ซึ่งเป็นงานบริการเพื่อประโยชน์สาธารณะ โดยคุ้มครองผู้บริโภคและดูแลสาธารณูปโภคให้ปลอดภัยอยู่เสมอ[3] อีกทั้งคณะกรรมการสาธารณูปโภคแคลิฟอร์เนียเป็นหน่วยงานที่ดูแลเรื่องรถรับจ้างขนส่งสินค้าหรือคนโดยสาร เช่น รถรับจ้างลีมูซีน รถรับจ้างส่งต่อสนามบินซึ่งจะควบคุมการบริการและอัตราค่าโดยสาร โดยเมื่อปีค.ศ. 2013 ได้เริ่มพิจารณาเกี่ยวกับการขนส่งคนโดยสารรูปแบบใหม่ เป็นการให้บริการขนส่งผ่านทางช่องทางออนไลน์ (New Online – Enabled Transportation Services) โดยรถยนต์ส่วนบุคคลหรือที่เรียกว่าบริษัทเครือข่ายให้บริการขนส่ง (Transportation Network Company : TNC) ให้เพิ่มเป็นการบริการขนส่งรูปแบบใหม่[4] โดยได้ประกาศใช้เป็นกฎหมายเมื่อวันที่ 17 กันยายน 2014 โดยแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติใน The Public Utilities Code ในหมวดของ Division 2. Regulation of relate Businesses by the Public Utilities หัวข้อ Chapter 8 Charter-Party Carriers of Passenger ได้เพิ่ม Article 7. Transportation Network Companies §§5430 ถึง §§5443 ซึ่งบริษัทเครือข่ายให้บริการขนส่งจะต้องลงทะเบียนต่อคณะกรรมการสาธารณูปโภคแคลิฟอร์เนีย โดยรถยนต์ที่จะนำมาลงทะเบียนต้องเป็นรถยนต์ส่วนบุคคล หากเป็นรถยนต์ประเภทอื่น ต้องเป็นไปตามข้อบังคับอื่น ตามเงื่อนไขที่คณะกรรมการสาธารณูปโภคแคลิฟอร์เนียกำหนดไว้ ส่วนกรมยานยนต์ (Department of Motor Vehicle : DMV) เป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ตรวจสอบสภาพรถยนต์ที่จะนำมาร่วมบริการ

---

[3] California Public Utilities Commission, Accesed December 27, 2017, from http://www.cpuc.ca.gov

[4] Michael N. Conneran. Hanson Bridgett Liane M. Randolph (Commissioner, California Public Utilities Commission), “Shared Rides – City and California Public Utilities Commission Perspectives,” Accesed March 26, 2019, from http://www.cacities.org/Resources-Documents/Member-Engagement/Professional-Departments/City-Attorneys/Library/2017/Spring-Conf-2017/Conneran-SharedRides-CityAndCaliforniaPublicUtility

Ref. code: 25625901033554GNW

3.1.3 หลักการทั่วไป

3.1.3.1 การเสนอกฎหมาย

การเสนอกฎหมาย โดยฝ่ายนิติบัญญัติต้องออกกฎหมายกำหนดให้บริษัทเครือข่ายให้บริการขนส่ง (Transportation Network Company : TNC) เป็นการขนส่งรูปแบบใหม่ และจะต้องมีการพัฒนากฎเกณฑ์ ให้สอดคล้องกับการบริการรูปแบบใหม่อยู่เสมอ ซึ่งต้องพิจารณาถึงข้อห้ามหรือเงื่อนไขที่จำเป็นในการพัฒนาการบริการ[5]

3.1.3.2 คำนิยาม (Definition)

บริษัทเครือข่ายให้บริการขนส่ง (TNC) หมายถึง องค์กรที่ดำเนินการจัดเตรียมบริการขนส่งล่วงหน้าโดยผ่านฐานข้อมูลออนไลน์ระหว่างผู้โดยสารและผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล[6]

---

[5] Assembly Bill No. 2293 CHAPTER 389 (California State Legislature)

5440 The Legislature makes the following findings:

(a) The commission has initiated regulation of transportation network companies as a new category of charter-party carriers and continues to develop appropriate regulations for this new service.

(b) Given the rapidly evolving transportation network company service, it is the intent of the Legislature to continue ongoing oversight of the commission's regulation of these services in order to enact legislation to adjust commission authority and impose specific requirements or prohibitions as deemed necessary as these services evolve.

[6] 5431"transportation network company" is an organization, including, but not limited to, a corporation, limited liability company, partnership, sole proprietor, or any other entity, operating in California that provides prearranged transportation services for compensation using an online-enabled application or platform to connect passengers with drivers using a personal vehicle

Ref. code: 25625901033554GNW

ผู้ขับขี่รถยนต์ (Driver/Participating Driver) หมายถึง บุคคลที่ใช้รถยนต์เชื่อมต่อฐานข้อมูลออนไลน์ในระบบเครือข่ายการขนส่งกับผู้โดยสาร[7]

รถยนต์ส่วนบุคคล (Personal Vehicle) หมายถึง ยานพาหนะที่ถูกใช้โดยผู้ขับขี่ในการให้บริการขนส่งล่วงหน้า (Prearranged Transportation Services) ต้องปฏิบัติดังต่อไปนี้

1. ผู้โดยสารไม่เกิน 8 คน รวมทั้งผู้ขับรถ

2. เป็นเจ้าของรถยนต์ตามกรรมสิทธิ์ จากการเช่าซื้อหรือการเช่าระยะเวลาไม่เกิน 30 วัน หรือได้รับอนุญาตให้ใช้รถยนต์ได้

3. ปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านการตรวจสอบและความปลอดภัยอื่น ๆ ที่กำหนดโดยคณะกรรมการ

4. ไม่ใช่รถแท็กซี่หรือรถรับจ้างลีมูซีน[8]

การประกันภัยบริษัทเครือข่ายให้บริการขนส่ง (Transportation Network Company Insurance) หมายถึง กรมธรรม์ประกันภัย คุ้มครองความรับผิดของผู้ขับขี่ที่ใช้รถยนต์ในฐานข้อมูลออนไลน์ในระบบเครือข่ายไว้โดยเฉพาะ[9]

---

[7] “participating driver” or “driver” is any person who uses a vehicle in connection with a transportation network company’s online-enabled application or platform to connect with passengers.

[8] “personal vehicle” means a vehicle that is used by a participating driver to provide prearranged transportation services for compensation that meets all of the following requirements

(1) Has a passenger capacity of eight persons or less, including the driver.

(2) Is owned, leased, rented for a term that does not exceed 30 days, or otherwise authorized for use by the participating driver.

(3) Meets all inspection and other safety requirements imposed by the commission.

(4) Is not a taxicab or limousine.

[9] “transportation network company insurance” is a liability insurance policy that specifically covers liabilities arising from a driver’s use of a vehicle in connection with a transportation network company’s online-enabled application or platform.

Ref. code: 25625901033554GNW

3.1.3.3 ขอบเขตการบังคับใช้กฎหมาย

Ride Sharing Bill ของมลรัฐแคลิฟอร์เนียได้กำหนดให้ใช้บังคับ ควบคุมบริษัทเครือข่ายให้บริการขนส่ง (Transportation Network Company) ที่ประกอบการในมลรัฐแคลิฟอร์เนีย ประเทศสหรัฐอเมริกา โดยให้บริการขนส่งล่วงหน้าในระบบเครือข่ายแอปพลิเคชั่นออนไลน์[10] หรือแพลตฟอร์มที่ใช้ในการเชื่อมต่อผู้โดยสารกับผู้ขับขี่ที่ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งเริ่มจากที่ผู้ขับขี่รถยนต์ เป็นผู้เชื่อมต่อฐานข้อมูลออนไลน์ในระบบเครือข่ายการขนส่งกับผู้โดยสาร มีข้อห้ามไม่ให้เรียกรับผู้โดยสารตามท้องถนน และต้องใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการให้บริการ โดยต้องไม่ใช้รถแท็กซี่หรือรถรับจ้างในการให้บริการ

3.1.4 สิทธิหน้าที่และความรับผิด

3.1.4.1 ผู้ขับขี่

ผู้ขับขี่ที่ร่วมให้บริการในระบบเครือข่ายจะต้องมีใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ ต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 21 ปี และต้องมีประวัติการขับขี่รถยนต์ไม่ต่ำกว่า 1 ปี ก่อนที่จะร่วมให้บริการในระบบ โดยผู้ขับขี่ในระบบเครือข่ายต้องยินยอมให้เปิดเผยข้อมูลของตนและยินยอมที่จะถูกตรวจสอบประวัติอาชญากรรม

ผู้ขับขี่จะต้องตรวจสอบสถานะใบอนุญาต และจัดส่งข้อมูลที่เป็นปัจจุบันในระบบ CPUC อยู่เสมอ รวมถึงต้องตรวจสอบสถานะกรมธรรม์ประกันภัยให้คุ้มครองตลอดการให้บริการ หากบริษัทตรวจสอบพบว่าให้บริการโดยไม่มีความคุ้มครองตามที่กำหนดไว้ อาจถูกระงับการให้บริการได้

3.1.4.2 ผู้ให้บริการ

ผู้ให้บริการหรือบริษัทเครือข่ายให้บริการขนส่ง (TNC) ต้องให้บริการขนส่งคนโดยสารที่มีการเรียกใช้บริการล่วงหน้าผ่านแอปพลิเคชันพกพาทางโทรศัพท์เคลื่อนที่สมาร์ตโฟน

---

[10] Article 7. Transportation Network Companies

5430. Notwithstanding any other provision of this chapter, this article shall apply to transportation network companies.

5431. (a) As used in this article, a “transportation network company” is an organization, including, but not limited to, a corporation, limited liability company, partnership, sole proprietor, or any other entity, operating in California that provides prearranged transportation services for compensation using an online-enabled application or platform to connect passengers with drivers using a personal vehicle.

Ref. code: 25625901033554GNW

เท่านั้น โดยบริษัทเครือข่ายให้บริการขนส่งต้องไม่ใช้รถยนต์ของตนเองออกให้บริการ แต่อย่างไรก็ตาม ไม่ได้จำกัดจำนวนผู้ขับขี่ในระบบแอปพลิเคชันพกพาตามที่ได้รับอนุญาตจากกรมยานยนต์ (Department of Motor Vehicle) การขออนุญาตให้บริการแอปพลิเคชันใหม่ หรือแอปพลิเคชันที่ถูกปฏิเสธหรือหมดอายุไปแล้ว มีค่าธรรมเนียม 1,000 ดอลลาร์สหรัฐ มีระยะให้บริการเวลา 3 ปี ส่วนต่ออายุใบอนุญาตเดิม มีค่าธรรมเนียม 100 ดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งไม่สามารถเรียกคืนค่าธรรมเนียมได้ โดยรายได้ของบริษัทเครือข่ายให้บริการขนส่งร้อยละ 0.33 รวมกับค่าธรรมเนียม 10 ดอลลาร์สหรัฐจะถูกเรียกเก็บโดย CPUC เป็นรายไตรมาส ซึ่งส่วนหนึ่งจะนำส่งเข้าบัญชีเงินทดแทนการขนส่งของคณะกรรมการสาธารณูปโภค (The Public Utility Commission Transportation Reimbursement Account : PUCTRA) ต่อไป รวมถึงบริษัทเครือข่ายให้บริการขนส่งต้องจัดให้ผู้ขับขี่เข้ารับการอบรมอยู่เสมอเพื่อให้มั่นใจว่าผู้ขับขี่ให้บริการได้อย่างปลอดภัย

บริษัทเครือข่ายให้บริการขนส่งจะต้องเปิดเผยเป็นลายลักษณ์อักษรต่อผู้ขับขี่ในข้อสัญญาระหว่างบริษัทกับผู้ขับขี่ การประกันภัยและข้อจำกัดความรับผิดของผู้ให้บริการเครือข่ายการขนส่ง ขณะที่ผู้ขับขี่เข้าสู่ระบบ และแจ้งให้ผู้ขับขี่ทราบว่าประกันภัยรถยนต์ส่วนบุคคลไม่คุ้มครองการใช้รถผิดประเภทและความเสียหายที่เกิดขึ้นในขณะเข้าสู่ระบบ[11]

---

[11] 5432 a) A transportation network company shall disclose in writing to participating drivers, as part of its agreement with those drivers, the insurance coverage and limits of liability that the transportation network company provides while the driver uses a vehicle in connection with a transportation network company's online-enabled application or platform, and shall advise a participating driver in writing that the driver's personal automobile insurance policy will not provide coverage because the driver uses a vehicle in connection with a transportation network company's online-enabled application or platform.

(b) A transportation network company shall also disclose in writing to participating drivers, as part of its agreement with those drivers, that the driver's personal automobile insurance policy will not provide collision or comprehensive coverage for damage to the vehicle used by the driver from the moment the driver logs on to the transportation network company's online-enabled application or platform to the moment the driver logs off the transportation network company's online-enabled application or platform.

Ref. code: 25625901033554GNW

ผู้ให้บริการเครือข่ายขนส่ง จะต้องมีการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (Personally Identifiable Information) โดยไม่เปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลของผู้โดยสารที่อยู่ในความครอบครองของตนต่อบุคคลภายนอก เว้นแต่ได้รับความยินยอมเป็นการเปิดเผยตามกฎหมายและเงื่อนไขการให้บริการหรือเปิดเผยเพื่อการติดต่อสื่อสารระหว่างผู้โดยสารกับผู้ขับขี่[12]

บริษัทเครือข่ายให้บริการขนส่งต้องตรวจสอบข้อมูลและประวัติอาชญากรรม (Check the driving records and Criminal Check) โดยไม่คำนึงว่าผู้ขับขี่จะเป็นลูกจ้างหรือผู้ทำสัญญากับบริษัท[13] โดยจะต้องควบคุมดูแลผู้ขับขี่หรือให้องค์กรภายนอกควบคุมดูแลผู้ขับขี่ ตรวจสอบประวัติอาชญากรรมระดับท้องถิ่นและระดับชาติและความผิดเกี่ยวกับเพศอยู่เสมอโดยที่บริษัทเครือข่ายให้บริการขนส่งจะต้องไม่ทำสัญญา มอบหมายงานหรืออนุญาตให้คงอยู่ในระบบ แก่ผู้ขับขี่ที่ถูกประกาศชื่อว่าเป็นผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับเพศและความผิดอาญาที่กำหนดไว้ หรือกรณีที่ตรวจสอบพบว่าผู้ขับขี่ถูกศาลพิพากษาว่ากระทำความผิดอาญา เกี่ยวกับการทำร้ายร่างกาย ความรุนแรงในครอบครัวและขับขี่รถยนต์ขณะมึนเมา ภายใน 7 ปี หากบริษัทเครือข่ายให้บริการ

---

[12] 5437 A transportation network company shall not disclose to a third party any personally identifiable information of a transportation network company passenger unless one of the following applies:

(1) The customer knowingly consents.

(2) Pursuant to a legal obligation.

(3) The disclosure is to the commission in order to investigate a complaint filed with the commission against a transportation network company or a participating driver and the commission treats the information under confidentiality protections.

[13] 5444 Notwithstanding any limitations contained in Section 1808.1 of the Vehicle Code, a transportation network company is eligible to participate and shall participate in the pull-notice system established pursuant to Section 1808.1 of the Vehicle Code to regularly check the driving records of a participating driver regardless of whether the participating driver is an employee or an independent contractor of the transportation network company.

Ref. code: 25625901033554GNW

ขนส่งใด ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายนี้ จะต้องถูกปรับไม่ต่ำกว่า 1,000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา แต่ไม่เกิน 5,000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา สำหรับแต่ละความผิด[14]

---

[14] 5445.2(a) (1) A transportation network company shall conduct, or have a third party conduct, a local and national criminal background check for each participating driver that shall include both of the following:

(A) A multistate and multijurisdiction criminal records locator or other similar commercial nationwide database with validation.

(B) A search of the United States Department of Justice National Sex Offender Public Web site.

(2) A transportation network company shall not contract with, employ, or retain a driver if he or she meets either of the following criteria:

(A) Is currently registered on the United States Department of Justice National Sex Offender Public Web site.

(B) Has been convicted of any of the following offenses:

(i) A violent felony, as defined in Section 667.5 of the Penal Code.

(ii) A violation of Section 11413, 11418, 11418.5, or 11419 of the Penal Code.

(3) A transportation network company shall not contract with, employ, or retain a driver if he or she has been convicted of any of the following offenses within the previous seven years.

(A) Misdemeanor assault or battery.

(B) A domestic violence offense.

(C) Driving under the influence of alcohol or drugs.

(D) A felony violation of Section 18540 of the Elections Code, or of Section 67, 68, 85, 86, 92, 93, 137, 138, 165, 518, 530, or 18500 of, subdivision (a) of Section 484 of, subdivision (a) of Section 487 of, or subdivision (b) of Section 25540 of, the Penal Code.

Ref. code: 25625901033554GNW

บริษัทเครือข่ายให้บริการขนส่งต้องตรวจสอบผู้ขับขี่ในระบบว่าต้องไม่มีประวัติการกระทำความผิดที่สำคัญ เช่น ขับรถโดยประมาทชนแล้วหนี หรือถูกระงับใบอนุญาตขับขี่ภายในระยะเวลา 3 ปีและต้องไม่มีการขับขี่รถยนต์ โดยมีแนวโน้มที่จะทำผิดกฎหมายตามที่กำหนดไว้ ภายในระยะเวลา 7 ปีที่ผ่านมา

บริษัทเครือข่ายให้บริการขนส่งต้องจัดให้มีนโยบาย Zero-tolerance แสดงข้อมูลให้ผู้ใช้บริการทราบทั้งทางเว็บไซต์ทางแอปพลิเคชันพกพาและทางใบเสร็จรวมถึงวิธีการรายงานผู้ขับขี่ที่เชื่อได้ว่าเสพยาเสพติดหรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ระหว่างให้บริการหลังจากได้รับเรื่องร้องเรียนแล้ว บริษัทเครือข่ายให้บริการขนส่งจะต้องระงับการให้บริการของผู้ขับขี่ไว้จนกว่าจะมีการตรวจสอบเรื่องร้องเรียนเสร็จสิ้น

กรมยานยนต์ (Department of Motor Vehicle) ได้กำหนดให้มีประกาศสำหรับนายจ้าง (Employer Pull Notice : EPN) เพื่อให้เป็นไปตาม California Vehicle Code (CVC) §§1808.1 ซึ่งข้อกำหนดสามารถเปลี่ยนแปลงได้ตลอด นายจ้างต้องตรวจสอบความเป็นปัจจุบันอยู่เสมอ ซึ่งตาม Public Utilities Code Section 5444 ที่บังคับใช้เมื่อวันที่ 1 มกราคม

---

(4) Paragraphs (2) and (3) shall apply regarding a conviction of any offense committed in another jurisdiction that includes all of the elements of any of the offenses described or defined in those paragraphs.

(5) Nothing in this section shall be interpreted to prevent a transportation network company from imposing additional standards.

(b) A transportation network company that violates, or fails to comply with, this section is subject to a penalty of not less than one thousand dollars ($1,000) nor more than five thousand dollars ($5,000) for each offense.

(c) (1) Notwithstanding Section 1786.12 of the Civil Code, an investigative consumer reporting agency may furnish an investigative consumer report to a transportation network company about a person seeking to become a participating driver, regardless of whether the participating driver is to be an employee or an independent contractor of the transportation network company.

(2) Paragraph (7) of subdivision (a) of Section 1786.18 of the Civil Code shall not apply to an investigative consumer report furnished to a transportation network company pursuant to paragraph (1).

Ref. code: 25625901033554GNW

2016 บริษัทเครือข่ายให้บริการขนส่งมีสิทธิและกำหนดให้ต้องมีส่วนร่วมในระบบของกรมยานยนต์ (The DMV's pull notice program) สำหรับผู้ขับขี่ที่เข้าร่วมในระบบ โดยไม่คำนึงว่าผู้ขับขี่จะเป็นลูกจ้างหรือคู่สัญญาอิสระเมื่อเกิดเหตุกระทำความผิด อุบัติเหตุ ใบอนุญาตขับขี่ถูกระงับหรือเพิกถอน และการกระทำอื่นใดที่กระทบต่อสิทธิของผู้ขับขี่ต้องแจ้งให้ทราบทันที ซึ่งคณะกรรมการ จะดำเนินการตรวจสอบและติดตามแก้ไขผู้ให้บริการขนส่งคนโดยสารที่ไม่ได้มาตรฐาน สำหรับบริษัทที่ให้บริการโดยไม่มีใบอนุญาต คณะกรรมการต้องดำเนินการและให้ข้อมูลเพื่อให้บริษัทเหล่านั้นเข้าสู่กระบวนการขออนุญาตอย่างถูกต้อง โดยมีค่าบริการรับสมัคร 5 ดอลลา ร์สหรัฐอเมริกา และรายงานประจำปีรวมถึงรายงานการดำเนินการหรือกิจกรรม จะถูกเรียกเก็บครั้งละ 1 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

3.1.5 การประกันภัย (Insurance)

บริษัทเครือข่ายให้บริการขนส่งต้องจัดให้มีกรมธรรม์ประกันภัย ซึ่งเป็นหลักฐานที่ใช้ในการยื่นขออนุญาต โดยการประกันภัยรูปแบบใหม่ มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2015 ซึ่งได้กำหนดให้การให้บริการบริษัทเครือข่ายให้บริการขนส่ง มี 3 ช่วงระยะเวลา โดยแต่ละช่วงระยะเวลามีระดับการประกันภัย โดยแบ่งเป็น

ระยะที่ 1 เมื่อผู้ขับขี่เข้าสู่ระบบแอปพลิเคชันพกพาแล้ว แต่ยังไม่ได้รับคำร้องร่วมเดินทาง บริษัทเครือข่ายให้บริการขนส่งจะต้องจัดให้มีประกันภัยหลักคุ้มครองไม่ต่ำกว่าจำนวนเงิน 50,000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ต่อการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บของบุคคลแต่ละคน จำนวนเงิน 100,000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ต่อการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บของบุคคลแต่ละอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น และจำนวนเงิน 30,000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ต่อการเสียหายของทรัพย์สิน ซึ่งบริษัทเครือข่ายให้บริการขนส่งจะต้องมีความคุ้มครองส่วนเกิน จำนวนเงิน 200,000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อแต่ละเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

ระยะที่ 2 และ 3 เมื่อผู้ขับขี่ตอบรับคำร้องร่วมเดินทางแต่ยังไม่ได้รับผู้โดยสารขึ้นรถ และเมื่ออยู่ระหว่างการเดินทางส่งผู้โดยสาร บริษัทเครือข่ายให้บริการขนส่งต้องจัดให้มีประกันภัยหลักคุ้มครองไม่ต่ำกว่าจำนวนเงิน 1,000,000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ต่อการเสียชีวิต บาดเจ็บของบุคคลและทรัพย์สินเสียหาย นอกจากนี้บริษัทเครือข่ายให้บริการขนส่งจะต้องจัดให้มีการประกันภัยจำนวนเงิน 1,000,000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา สำหรับยานพาหนะที่ไม่ได้ทำประกันภัยไว้เมื่อผู้โดยสารเข้าสู่ยานพาหนะจนถึงผู้โดยสารลงจากยานพาหนะ

บริษัทเครือข่ายให้บริการขนส่งต้องได้รับหลักฐานการประกันภัยจากผู้ขับขี่ในระบบก่อนผู้ขับขี่จะให้บริการ เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น ผู้ขับขี่ต้องจัดให้มีการประกันภัยทั้งส่วนบุคคลและการรับผิดทางพาณิชย์

Ref. code: 25625901033554GNW

ห้ามผู้รับประกันภัยของรถยนต์ส่วนบุคคล บอกเลิกสัญญาประกันภัยเพราะผู้เอาประกันภัยนำรถยนต์ออกให้บริการตามกฎหมายนี้ โดยต้องออกหลักเกณฑ์ให้รองรับธุรกิจรูปแบบใหม่นี้ด้วย

ผู้ให้บริการเครือข่ายขนส่งและผู้ขับขี่ต้องจัดให้มีประกันภัยสำหรับการเดินทางไว้โดยเฉพาะเจาะจงครอบคลุมความรับผิดของผู้ขับขี่ ตั้งแต่เริ่มเข้าระบบจนถึงผู้ขับขี่ออกจากระบบ โดยบริษัทรับประกันภัยจะต้องมีฐานะการเงินที่มั่นคงและน่าพอใจ[15] เมื่ออุบัติเหตุเกิดแก่ยานพาหนะขณะการให้บริการเครือข่ายขนส่ง ผู้ขับขี่จะต้องพิสูจน์ข้อมูลประกันภัยแก่คู่กรณีฝ่ายอื่น ที่เกี่ยวข้องในอุบัติเหตุหรือเจ้าหน้าที่ตำรวจ ซึ่งบริษัทเครือข่ายให้บริการขนส่งและผู้ขับขี่ ต้องจัดให้มีการประกันภัยไว้ครอบคลุมตลอดการให้บริการ เมื่อเกิดอุบัติเหตุ ผู้ขับขี่ต้องแจ้งให้ระบบเครือข่ายของผู้ให้บริการ TNC ทราบถึงอุบัติเหตุ[16]

โดยผู้ให้บริการเครือข่ายขนส่งหรือผู้ขับขี่ จะต้องจัดให้มีประกันภัยวงเงินไม่ต่ำกว่า 1,000,0000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา สำหรับการเสียชีวิต บาดเจ็บหรือทรัพย์สินเสียหายหรือในกรณีที่ผู้ขับขี่ไม่ได้ทำประกันภัยไว้ บริษัทเครือข่ายให้บริการขนส่งจะต้องจัดให้มีประกันภัยสำหรับกรณีผู้โดยสาร ในวงเงินไม่ต่ำกว่า 1,000,0000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา คุ้มครองจนกระทั่งผู้โดยสารลงจากรถยนต์หรือตามที่ตกลงกัน ซึ่งผู้รับประกันภัยมีหน้าที่ต้องชดใช้ให้แก่ผู้เอาประกันภัยตามที่กฎหมายและกรมธรรม์กำหนดไว้[17]

---

[15] 5439 Transportation network company insurance that meets the requirements of Section 5433 shall be deemed to satisfy the financial responsibility requirements of Sections 16054 and 16056 of the Vehicle Code.

[16] 5433 (a) A transportation network company and any participating driver shall maintain transportation network company insurance as provided in this section.

(b) The following requirements shall apply to transportation network company insurance from the moment a participating driver accepts a ride request on the transportation network company's online-enabled application or platform until the driver completes the transaction on the online-enabled application or platform or until the ride is complete.

[17] (1) Transportation network company insurance shall be primary and in the amount of one million dollars ($1,000,000) for death, personal injury, and property

Ref. code: 25625901033554GNW

กรมธรรม์ประกันภัยการบริการเครือข่ายการขนส่ง ไม่จำเป็นต้องพิจารณาถึงกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ส่วนบุคคล ในการพิจารณาชดใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือเงื่อนไข

---

damage. The requirements for the coverage required by this subdivision may be satisfied by any of the following:

(A) Transportation network company insurance maintained by a participating driver.

(B) Transportation network company insurance maintained by a transportation network company.

(C) Any combination of subparagraphs (A) and (B).

(2) Transportation network company insurance coverage provided under this subdivision shall also provide for uninsured motorist coverage and underinsured motorist coverage in the amount of one million dollars ($1,000,000) from the moment a passenger enters the vehicle of a participating driver until the passenger exits the vehicle. The policy may also provide this coverage during any other time period, if requested by a participating driver relative to insurance maintained by the driver.

(3) The insurer, in the case of insurance coverage provided under this subdivision, shall have the duty to defend and indemnify the insured.

(4) A transportation network company may meet its obligations under this subdivision through a policy obtained by a participating driver pursuant to subparagraph (A) or (C) of paragraph (1) only if the transportation network company verifies that the policy is maintained by the driver and is specifically written to cover the driver's use of a vehicle in connection with a transportation network company's online-enabled application or platform.

Ref. code: 25625901033554GNW

ที่เกี่ยวข้อง[18] หากการประกันภัยบริการเครือข่ายการขนส่งโดยผู้ขับขี่ กรมธรรม์ประกันภัยหมดอายุหรือถูกระงับไป บริษัทเครือข่ายให้บริการขนส่งจะต้องให้ความคุ้มครองต่อทันที[19]

3.2 ประเทศออสเตรเลีย(มลรัฐวิคตอเรีย)

ประเทศออสเตรเลีย เป็นประเทศที่ตั้งอยู่ในทวีปออสเตรเลีย มีประชากร 20 ล้านคน ประกอบด้วยรัฐต่างๆ 6 รัฐ ได้แก่ รัฐนิวเซาท์เวลส์ รัฐวิคตอเรีย รัฐควีนสแลนด์ รัฐเซาท์เทิร์นออสเตรเลีย รัฐเวสเทิร์นออสเตรเลียและรัฐแทสมาเนีย มีเนื้อที่ 8 ล้านตารางกิโลเมตร เป็นระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law)[20]

3.2.1 ที่มาและเหตุผล

ประเทศออสเตรเลียมีการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันพกพาอย่างแพร่หลาย มีประชาชนนำรถส่วนบุคคลออกให้บริการโดยผิดกฎหมาย ไม่มีการลงทะเบียนที่ถูกต้องเป็นจำนวนมาก จนทำให้ภาครัฐแต่ละรัฐจำเป็นต้องออกกฎหมายเพื่อมาควบคุมการให้บริการขนส่งคนโดยสารรูปแบบใหม่นี้และมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าบริษัทผู้ให้บริการเครือข่ายขนส่งมีความปลอดภัย น่าเชื่อถือและมีค่าบริการเหมาะสม รวมถึงเพื่อเป็นการปฏิรูปอุตสาหกรรมรถแท็กซี่และรถรับจ้าง (Taxi and hire car industry reforms) ให้ทันสมัยและรองรับการขยายตัวอุตสาหกรรมการขนส่งตามความต้องการ (On-Demand Transport Industry) ซึ่งเป็นการผสมผสานเทคโนโลยีและธุรกิจรูปแบบใหม่ โดยมลรัฐวิคตอเรียได้มีการปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวกับรถแท็กซี่และรถรับจ้างเดิม ให้รองรับการเดินทางรูปแบบใหม่ ที่เกิดจากเทคโนโลยีและ

---

[18] (d) Coverage under a transportation network company insurance policy shall not be dependent on a personal automobile insurance policy first denying a claim nor shall a personal automobile insurance policy be required to first deny a claim.

[19] (e) In every instance where transportation network company insurance maintained by a participating driver to fulfill the insurance obligations of this section has lapsed or ceased to exist, the transportation network company shall provide the coverage required by this section beginning with the first dollar of a claim.

[20] “ข้อมูลประเทศออสเตรเลีย,” สืบค้นเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2561, จาก http://www.thedean inter.com/content/ข้อมูลประเทศออสเตรเลีย

Ref. code: 25625901033554GNW

การแข่งขัน โดยได้มีการยกเลิกการขออนุญาตรูปแบบเดิม และเปิดโอกาสให้มีการขึ้นทะเบียนรถยนต์ที่จะให้บริการโดยอิสระทำให้ต้นทุนของผู้ประกอบการลดลง ส่งผลให้ค่าโดยสารก็จะถูกลงไปด้วย

กฎหมายที่นำมาควบคุมการให้บริการนี้ คือ Commercial Passenger Vehicle Industry Act 2017 ฉบับแก้ไขปรับปรุง วันที่ 2 กรกฎาคม 2018 โดยกฎหมายนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการออกกฎหมายรองรับการให้บริการขนส่งคนโดยสารเชิงพาณิชย์รูปแบบใหม่ในมลรัฐวิคตอเรีย โดยกำหนดถึงภาระหน้าที่ในเรื่องความปลอดภัยแบบใหม่สำหรับผู้ที่เกี่ยวข้องในธุรกิจการให้บริการขนส่งคนโดยสารเชิงพาณิชย์ การขึ้นทะเบียนยานพาหนะขนส่งและผู้ให้บริการจอง มีแผนการการรับรองผู้ขับขี่พาหนะ และการให้ความคุ้มครองผู้บริโภคและผู้ขับขี่พาหนะ รวมถึงการจัดเก็บภาษีจากการให้บริการขนส่งคนโดยสารเชิงพาณิชย์ เพื่อเยียวยาช่วยเหลือค่าใช้จ่ายสำหรับผู้ที่เกี่ยวข้องในอุสาหกรรมการบริการขนส่งคนโดยสารเชิงพาณิชย์ หรือเพื่อเป็นกองทุนบางส่วนในการควบคุมการให้บริการนี้[21] อีกทั้งเพื่อสนับสนุนการแข่งขันในธุรกิจการให้บริการขนส่งคนโดยสารเชิงพาณิชย์ และเพื่อความโปร่งใสในกระบวนการให้บริการ[22] ตลอดจนได้มีการเสนอหลักการแบ่งส่วน

---

[21] 1 Purpose The main purposes of this Act are

(a) to provide for a new regulatory framework for the regulation of the commercial

passenger vehicle industry in Victoria, including

(i) new safety duties for commercial passenger vehicle industry participants; and (ii) registration schemes for commercial passenger vehicles and booking service providers; and (iii) an accreditation scheme for drivers of commercial passenger vehicles; and (iv) certain protections for— (A) consumers of commercial passenger vehicle services; and (B) drivers of commercial passenger vehicles; and

(b) to impose a levy on the carrying out of commercial passenger vehicle service transactions—

(i) to recover the cost of transitional assistance provided to certain participants in the commercial passenger vehicle industry; and (ii) to partly fund the regulation of the commercial passenger vehicle industry.

[22] 10 Objectives The objectives of this Act are to promote

(a) competition in the market for commercial passenger vehicle services ;and

Ref. code: 25625901033554GNW

ความรับผิดในความปลอดภัยของการให้บริการพาหนะรับขนคนโดยสารเพื่อการพาณิชย์ โดยให้เจ้าของหรือผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ให้บริการ ผู้ให้บริการจอง ผู้มีอำนาจควบคุมข้อกำหนดในการให้บริการรับขนคนโดยสารเพื่อการพาณิชย์ ผู้จัดหาการบริการและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการให้บริการรับขนคนโดยสารเพื่อการพาณิชย์ ผู้คุมกฎและประชาชนที่มีส่วนร่วมในการดูแลรับผิดชอบการให้บริการนี้ ซึ่งระดับและลักษณะความรับผิดของแต่ละบุคคลสามารถพิจารณาได้จากลักษณะความเสี่ยงในเรื่องของความปลอดภัยในเรื่องความปลอดภัยของการให้บริการพาหนะรับขนคนโดยสารเพื่อการพาณิชย์ ที่บุคคลนั้นได้กระทำขึ้นหรือตัดสินใจที่ดำเนินการ และความสามารถที่บุคคลจะควบคุม กำจัดหรือบรรเทาความเสี่ยงหรือความปลอดภัยในการให้บริการ[23]

(b) commercial passenger vehicle safety; and

(c) the effective management of safety risks arising out of the provision of commercial passenger vehicle services; and

(d) continuous improvement in the management of commercial passenger vehicle safety; and

(e) public confidence in the safety of commercial passenger vehicle services; and

(f) the involvement of relevant stakeholders in commercial passenger vehicle safety; and

(g) a safety culture among persons who participate in the provision of commercial passenger vehicle services; and

(h) protections for users of commercial passenger vehicle services; and

(i) transparency in transactions for the provision of commercial passenger vehicle services."

[23] 16 Principle of shared a responsibility

(1) Commercial passenger vehicle safety is the shared responsibility of—

(a) owners of motor vehicles used to provide commercial passenger vehicle services; and

(b drivers of motor vehicles used to provide commercial passenger vehicle services; and

(c) booking service providers; and

Ref. code: 25625901033554GNW

ในเรื่องของการบังคับใช้กฎหมายต้องมีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันความปลอดภัยสาธารณะและสนับสนุนพัฒนาความปลอดภัยในการให้บริการรับขนคนโดยสารเพื่อการพาณิชย์ขจัดแรงจูงใจอันไม่เป็นธรรมในการแสวงหาผลประโยชน์ทางการค้า ที่อาจส่งผลกระทบต่อข้อกำหนดความปลอดภัยตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการมีอิทธิพลต่อทัศนคติและพฤติกรรมของบุคคลที่เกี่ยวข้องส่งผลกระทบถึงความปลอดภัยในการให้บริการ[24]

(d) persons who have control over the provision of commercial passenger vehicle services; and

(e) suppliers of services and equipment to the commercial passenger vehicle industry; and

(f) the regulator; and

(g) members of the public.

(2) The level and nature of responsibility that a person referred to in subsection (1), or a person within a class of persons referred to in subsection (1), has for commercial passenger vehicle safety is dependent on— (a) the nature of the risk to commercial passenger vehicle safety that the person creates from the carrying out of an activity or the making of a decision; and (b) the capacity that that person has to control, eliminate or mitigate that risk or any other risk to commercial passenger vehicle safety.

[24] 18 Principle of enforcement Enforcement of this Act and the regulations should be undertaken for the purpose of—

(a) protecting public safety; and

(b) promoting improvement in commercial passenger vehicle safety; and

(c) removing any incentive for unfaircommercial advantage that might be derived from contravening the safety requirements under this Act or the regulations; and

(d) influencing the attitude and behavior of persons whose actions may have adverse impacts on commercial passenger vehicle safety.

Ref. code: 25625901033554GNW

3.2.2 หน่วยงานที่รับผิดชอบ

หน่วยงานที่รับผิดชอบควบคุมและกำกับดูแลการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสาร คือ Commercial Passenger Vehicle Victoria (CPVV) ซึ่งแต่เดิมเรียกว่า คณะกรรมการให้บริการรถแท็กซี่ (Taxi Services Commission) เป็นผู้ควบคุมกฎเกณฑ์การประกอบธุรกิจอุตสาหกรรมการขนส่งคนโดยสาร ซึ่งรวมถึงการให้บริการแบบที่ไม่ได้จองไว้ล่วงหน้าและการให้บริการที่มีการจองไว้แล้ว รวมถึงมีหน้าที่ฝึกอบรมการขับขี่ด้วย โดย CPVV มีหน้าที่ดูแลและทำให้แน่ใจว่าการให้บริการปลอดภัยและเข้าถึงได้ง่าย ตลอดจนสนับสนุนนวัตกรรมและพัฒนาการบริการที่ดีกว่าให้ผู้บริโภค เพื่อสร้างความมั่นใจให้ผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยเน้นให้ประชาชนมีส่วนร่วมและการช่วยกันป้องกันก่อนที่จะบังคับใช้กฎหมาย ซึ่ง CPVV ต้องปฏิบัติให้เป็นไปตาม The Commercial Passenger Vehicle Industry Act 2017, The Road Safety Act (1986) และ The Commercial Passenger Vehicle Industry Regulations 2018[25]

3.2.3 หลักการทั่วไป

3.2.3.1 การเสนอกฎหมาย

ฝ่ายนิติบัญญัติ จะดำเนินการออกกฎเกณฑ์มารองรับการขนส่งรูปแบบใหม่ ที่ให้ความสำคัญในเรื่องของความปลอดภัยของผู้ที่เกี่ยวข้องในการให้บริการและการขึ้นทะเบียนอย่างถูกต้อง รวมถึงให้ความคุ้มครองผู้บริโภคและผู้ขับขี่ โดยแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติบางประการในพระราชบัญญัติขนส่ง ค.ศ. 1983 (Transport (Compliance and Miscellaneous) Act 1983) รวมถึงแก้ไขกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับดำเนินการให้บริการขนคนโดยสารเพื่อการพาณิชย์อย่างเหมาะสม[26]

---

[25] Commercial Passenger Vehicle Victoria, About us, สืบค้นเมื่อวันที่ 30 เมษายน 2652, https://cpv.vic.gov.au/about-us

[26] Commercial Passenger Vehicle Industry Amendment (Further Reforms) Act 2017

1 Purpose The main purpose of this Act is to amend the Commercial Passenger Vehicle Industry Act 2017

(a) to provide for a new framework for the regulation of the commercial passenger vehicle industry in Victoria including (i) new safety duties for commercial passenger vehicle industry participants; and (ii) registration schemes for commercial passenger vehicles and booking service providers; and (iii) an accreditation scheme for drivers of commercial passenger vehicles;

Ref. code: 25625901033554GNW

3.2.3.2 คำนิยาม (Definition)

ยานพาหนะรับขนคนโดยสารเพื่อการพาณิชย์ (Commercial Passenger Vehicle) หมายถึง ยานพาหนะใดๆ รวมถึงสิ่งพ่วงข้างหรือท้ายและอุปกรณ์อื่นๆ ซึ่งใช้ในการขนส่งคนโดยสารเพื่อสินจ้าง แต่ไม่รวมถึงรถบัส[27]

ผู้คุมกฎ (Regulator) หมายถึง คณะกรรมการยานพาหนะรับขนคนโดยสารเชิงพาณิชย์[28]

ผู้ขับขี่ที่ได้รับการรับรอง (Accredited Driver) หมายถึง บุคคลที่ได้รับการรับรองให้เป็นผู้ขับขี่[29]

---

and (iv) certain protections for (A) consumers of commercial passenger vehicle services; and (B) drivers of commercial passenger vehicles; and

(b) to re-enact, with modifications, certain provisions of the Transport (Compliance and Miscellaneous) Act 1983 for the purpose of the new framework referred to in paragraph (a); and

(c) to make consequential amendments to the Transport (Compliance and Miscellaneous) Act 1983 and other Acts, including amendments to the Transport (Compliance and Miscellaneous) Act 1983 that will have the effect of enabling providers of commercial passenger vehicle services and booking services to set fares in relation to the provision of commercial passenger vehicle services under the new framework referred to in paragraph (a) (subject to a scheme applying to certain unbooked commercial passenger vehicle services).

[27] Transport (Compliance an Act 1983)

2 Definitions... commercial passenger vehicle means any motor vehicle (together with any trailer fore-car side-car or other vehicle or device, if any, attached thereto) which is used or intended to be used for carrying passengers for hire or reward but does not include a bus used to provide a bus service;

[28] Regulator means the Commercial Passenger Vehicle Commission established by section115B of the Transport Integration Act 2010;

[29] Accredited driver means a person who holds a driver accreditation

Ref. code: 25625901033554GNW

ผู้ให้บริการจอง (Booking Service Provider) หมายถึง บุคคลที่ให้บริการจองหรือนัดหมายการเดินทาง[30]

สัญญาผู้ขับขี่ (Driver Agreement) หมายถึงข้อตกลงที่ทำขึ้นระหว่างเจ้าของยานพาหนะและบุคคลอื่น ซึ่งมีวัตถุประสงค์ขับขี่พาหนะแต่ไม่รวมถึงสัญญาซื้อขายหรือสัญญาจ้างแรงงาน[31]

เจ้าของ (Owner) ยานพาหนะขนส่งคนโดยสารเพื่อการพาณิชย์รวมถึงเจ้าของร่วม หรือบุคคลที่ใช้พาหนะจากสัญญาเช่าหรือเช่าซื้อ และบุคคลทีมีชื่อเป็นเจ้าของพาหนะที่ลงทะเบียนไว้ ตามกฎหมาย แต่ไม่รวมผู้ขายที่ยังไม่ชำระค่าเช่าซื้อ[32]

เครื่องมือการชำระเงินโดยไม่ใช้เงินสด (Non - Cash Payment Processing Device) หมายถึง เครื่องมือที่ใช้ในกระบวนการชำระเงินโดยไม่ใช้เงินสด[33]

---

[30] Booking service provider means a person who provides a booking service

[31] Driver agreement means an agreement made between the owner of a commercial passenger vehicle and another person (the driver) under which the driver is permitted to have possession of the commercial passenger vehicle for the purpose of driving it but does not include an agreement for the purchase of the vehicle or a contract of employment or of service;

[32] Owner of a commercial passenger vehicle

(a) includes (i) a joint owner of the vehicle; and (ii) any person who has the use of the vehicle under a hiring or hire-purchase agreement; and (iii) any person in whose name the vehicle is registered under the Road Safety Act 1986 or a corresponding law of another State or a Territory; but

(b) does not include an unpaid vendor of the vehicle under a hire-purchase agreement;

[33] Non-cash payment processing device means a device—

(a) used, or intended to be used, to process a non-cash payment transaction; or

(b) that enables a non-cash payment transaction to be processed; Examples EFTPOS machine, smartphone, computer tablet.

Ref. code: 25625901033554GNW

ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (Costs) รวมถึง ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าซ่อมบำรุง ค่าที่จอดรถ เบี้ยกรมธรรม์ประกันภัยและค่าเสื่อมรถยนต์[34]

3.2.3.3 ขอบเขตการบังคับใช้กฎหมาย

การให้บริการยานพาหนะรับขนคนโดยสารเพื่อการพาณิชย์ (Commercial Passenger Vehicle Service) หมายถึง การรับขนคนโดยสารเพื่อบำเหน็จหรือสิ่งตอบแทนอื่น โดยมีผู้โดยสารตั้งแต่ 1 คนขึ้นไป เดินทางด้วยยานยนต์พาหนะ มีจุดเริ่มต้นเดินทางภายในรัฐวิคตอเรีย ซึ่งใช้บังคับแก่การให้บริการโดยขับขี่ยานยนต์พาหนะและรับผิดชอบพาหนะนั้น ทั้งนี้ต้องไม่มีวัตถุประสงค์เป็นการบริการรับขนคนโดยสารเพื่อการกุศล การให้บริการศูนย์รวมยานพาหนะหรือการให้บริการรถพยาบาล[35]

---

[34] Costs incurred in making the journey includes—

(a) fuel costs; and

(b) maintenance costs; and

(c) parking costs; and

(d) insurance costs; and

(e) vehicle depreciation;

[35] 4 Meaning of commercial passenger vehicle service

(1) A commercial passenger vehicle service is the carriage, for a fare or other consideration, of one or more passengers in a motor vehicle on a journey that begins in Victoria and ends at one or more destinations (whether in or outside Victoria).

(2) Each of the following activities is also a commercial passenger vehicle service—

(a) doing either of the following things while being available to provide the service referred to in subsection (1)—(i) driving a motor vehicle; (ii) being in charge of a motor vehicle;

(b) driving a motor vehicle to collect a passenger referred to in subsection (1).

(3) None of the following things is a commercial passenger vehicle service—

(a) a charitable passenger service;

Ref. code: 25625901033554GNW

3.2.4 สิทธิหน้าที่และความรับผิด

3.2.4.1 ผู้ขับขี่

บุคคลที่ประสงค์เป็นผู้ขับขี่ให้บริการรับขนคนโดยสารเพื่อการพาณิชย์ ต้องมีใบอนุญาตขับขี่และไม่ถูกห้ามขับขี่ตาม The Road Safety Act 1986 และไม่กระทำความผิดตามที่กฎหมายนี้ห้ามไว้[36] โดยต้องลงทะเบียนต่อผู้คุมกฎ ซึ่งผู้ขับขี่ต้องสอบผ่านและเข้าอบรมหลักสูตรที่กำหนดไว้[37] เมื่อได้รับการรับรองจากผู้คุมกฎแล้ว ถึงจะสามารถให้บริการได้

(b) a vehicle pooling service;

(c) driving a motor vehicle while being available to provide a charitable passenger service or a vehicle pooling service;

(d) driving a motor vehicle to collect a passenger for a charitable passenger service or a vehicle pooling service;

(e) the driving of a vehicle operated by or on behalf of and under the control of—(i) an ambulance service created under section 23 of the Ambulance Services Act 1986 or listed in Schedule 1 to that Act; or(ii) an ambulance service created under a law in force in another State or in a Territory of the Commonwealth;

(f) the driving of a motor vehicle for the purposes of a non-emergency patient transport service (within the meaning of the Non-Emergency Patient Transport Act 2003)

[36] (2) However, the regulator must refuse to issue a driver accreditation if aware that the applicant

(a) does not hold a driver licence, or probationary driver licence, under the Road Safety Act 1986; or

(b) has been found guilty of a category 1 offence

[37] Tests, qualifications and other requirements

(1) The regulator may require an applicant for driver accreditation to do all or any of the following

(a) undertake a specified prescribed course of training;

(b) obtain a specified prescribed qualification;

Ref. code: 25625901033554GNW

ซึ่งการขึ้นทะเบียนนี้จะยังคงอยู่จนกว่าถูกเพิกถอนหรือบอกเลิก การรับรองผู้ขับขี่เป็นสิทธิเฉพาะตัว ไม่สามารถโอนได้โดยผู้คุมกฎต้องพิจารณาว่าจะอนุมัติหรือปฏิเสธการลงทะเบียนภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ นับตั้งแต่มีการลงทะเบียน ซึ่งข้อตกลงของผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามและมีเงื่อนไขที่ผู้คุมกฎประกาศไว้ในราชกิจานุเบกษา โดยผู้ขับขี่ต้องได้รับอย่างน้อยค่าโดยสารขั้นต่ำ[38]

ผู้ขับขี่ที่ให้บริการหรือจะให้บริการรับขนคนโดยสารเพื่อการพาณิชย์ มีหน้าที่ ดูแลสุขภาพและความปลอดภัยของตัวเองและบุคคลที่อาจได้รับผลกระทบจากการกระทำหรือการละเว้นการกระทำของผู้ขับขี่ รวมถึงให้ความร่วมมือผู้ให้บริการจอง ในการที่ผู้ให้บริการจะปฏิบัติตามข้อกำหนดหรือกฎหมายหากฝ่าฝืนมีโทษตามกฎหมาย[39]

(c) pass specified prescribed tests including tests relating to (i) the applicant's fitness to drive a vehicle; and (ii) the applicant's medical condition.

(2) the regulator may specify courses of training by reference to either or both of the following

(a) the name of the course;

(b) the provider of the course.

(3) In specifying a course of training, the regulator must

(a) be satisfied about(i) its content and nature; and (ii) the materials, resources and equipment required to provide it; and

(b) have regard to the public care objective.

(4) The regulator must publish the name and provider of any course of training specified under this section on the regulator's internet site.

[38] 97 Implied conditions of driver agreement

(1) The regulator, by notice published in the Government Gazette, may specify conditions to be implied in every driver agreement.

(2) Without limiting subsection (1), it is an implied condition of every driver agreement that at least the specified percentage of the gross fares that accrue when a commercial passenger vehicle is in the possession of a driver under the agreement are to be retained by, or paid to, the driver.

[39] 27 Duties of drivers providing commercial passenger vehicle services

Ref. code: 25625901033554GNW

ผู้ขับขี่ต้องแสดงสัญลักษณ์ว่าเป็นยานพาหนะที่ให้บริการรับขนคนโดยสารเพื่อการพาณิชย์ โดยสัญลักษณ์นั้น ต้องเด่นชัด มองเห็นได้ชัดเจน รวมถึงอาจจะต้องติดตั้งหรือใช้งานอุปกรณ์ใดเพิ่มเติมภายในยานพาหนะเพื่อใช้ในการให้บริการ[40]

ผู้ขับขี่จะให้บริการรับขนคนโดยสารเพื่อการพาณิชย์ได้ ต้องใช้ยานพาหนะที่ได้ลงทะเบียนแล้ว หากฝ่าฝืนมีโทษตามกฎหมาย เว้นแต่ว่าผู้ขับขี่เป็นลูกจ้างของเจ้าของยานพาหนะ

---

(1) A driver of a motor vehicle who provides or will be providing commercial passenger
vehicle services by means of the vehicle must—

(a) take reasonable care for the driver's own health and safety; and

(b) take reasonable care for the health and safety of persons who may be affected by the driver's acts or omissions; and

(c) co-operate with a booking service provider with respect to any action taken by the booking service provider to comply with a requirement imposed by or under this Act or the regulations Penalty : 1800 penalty units.

(2) An offence against subsection (1) is an indictable offence.

[40] 51 Indication that a vehicle is a commercial passenger vehicle

(1) A person commits an offence if the person drives a commercial passenger vehicle for the purpose of providing a commercial passenger vehicle service and—

(a) there is not prominently displayed on the vehicle, and clearly visible to persons approaching it, anything that the regulations require to be so displayed to visually indicate that the vehicle is being used to provide a commercial passenger vehicle service; or

(b) a thing that the regulations require to be installed and operating in or on the vehicle to indicate that the vehicle is being used to provide a commercial passenger vehicle service is not installed and operating in accordance with the regulations.

(2) A person who commits an offence against subsection (1) is liable to a penalty not exceeding 60 penalty units.

Ref. code: 25625901033554GNW

กรณีนี้เจ้าของยานพาหนะนั้นต้องรับผิดเอง[41] รวมถึงหากผู้ให้บริการจอง อนุญาตให้พาหนะที่ไม่ได้ลงทะเบียนไว้ออกให้บริการต้องรับผิดเช่นเดียวกัน[42] รวมถึงถ้าบุคคลใดแสดงข้อความอันเป็นเท็จว่ายานพาหนะนั้น ได้มีการลงทะเบียนแล้ว จะเป็นความผิดต่อกฎหมายเช่นเดียวกัน[43]

---

[41] 37 Offence to drive unregistered vehicle for commercial passenger vehicle service

(1) A person must not drive a motor vehicle for the purpose of providing a commercial passenger vehicle service if the vehicle is not registered under this Part. Penalty: 60 penalty units.

(2) Subsection (1) does not apply if the person driving the motor vehicle is an employee of the owner of the vehicle.

38 Offence to drive unregistered vehicle for commercial passenger vehicle service as Employee

(1) The owner of a motor vehicle commits an offence if—

(a) a person drives the motor vehicle for the purpose of providing a commercial passenger vehicle service; and

(b) that person is an employee of the owner; and

(c) the vehicle is not registered under this Part.

(2) A person who commits an offence against subsection (1) is liable to a penalty not exceeding 60penalty units for an individual or 300 penalty units for a body corporate.

[42] 39 Offence to provide booking service involving unregistered vehicle

(1) A person who provides a booking service commits an offence if

(a) a commercial passenger vehicle service is provided as a result of the provision of the booking service; and

(b) the motor vehicle used for the purpose of providing the commercial passenger vehicle service is not registered under this Part.

(2) A person who commits an offence against subsection (1) is liable to a penalty not exceeding 60 penalty units for an individual or 300 penalty units for a body corporate.

[43] 50 False representation in relation to registration

Ref. code: 25625901033554GNW

การลงทะเบียนยานพาหนะที่ใช้ในการให้บริการรับขนคนโดยสารเพื่อการพาณิชย์ โดยให้เจ้าของยานพาหนะ หรือบุคคลที่ได้รับอนุญาต ให้ลงทะเบียนยานพาหนะดังกล่าวต่อผู้คุมกฎ ตามแบบฟอร์มรายละเอียด เงื่อนไขการพิจารณาและค่าธรรมเนียมตามที่ผู้คุมกฎกำหนดไว้[44] ซึ่งผู้คุมกฎต้องพิจารณาว่าจะอนุมัติหรือปฏิเสธการลงทะเบียนภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ นับตั้งแต่มีการลงทะเบียน

ถ้าผู้ขอขึ้นทะเบียนปฏิบัติตามกฎข้อบังคับถูกต้องแล้ว ผู้คุมกฎต้องดำเนินการขึ้นทะเบียนยานพาหนะให้เรียบร้อย[45] โดยผู้คุมกฎสามารถกำหนดเงื่อนไขใดๆ ในการขึ้นทะเบียน

A person must not falsely represent that a motor vehicle is registered under this Part Penalty: In the case of an individual,30 penalty units; In the case of a body corporate, 150 penalty units.

[44] 40 Application for registration

(1) The owner of a motor vehicle or a person who has the owner's permission may apply to the regulator for the registration of the vehicle under this Part.

(2) An application under subsection (1) must

(a) be made in the manner and form approved by the regulator; and

(b) be accompanied by (i) any information or thing required by the regulator; and(ii) the fee (if any) for the application determined by the regulator undersection 282.

(3) If the applicant is not the owner of the motor vehicle, an application under subsection (1) must also include the name of the owner of the vehicle.

41 Regulator may require further things or information

(1) The regulator may require any one or more of the following in relation to an application under section 40

[45] 42 Decision on application for registration The regulator must register a motor vehicle under this Part if the regulator is satisfied that all requirements in relation to the application and applicant under this Part have been complied with.

Ref. code: 25625901033554GNW

ได้อย่างเหมาะสม[46] ซึ่งการลงทะเบียนนี้จะมีอยู่จนกว่าจะถูกเพิกถอนหรือบอกเลิกไป[47] ผู้คุมกฎสามารถเพิกถอนการขึ้นทะเบียนยานพาหนะได้ หากปรากฏหรือมีเหตุอันควรเชื่อว่ายานพาหนะนั้นไม่สามารถให้บริการได้อีกต่อไป การเพิกถอนมีผลตั้งแต่วันที่ผู้คุมกฎได้แจ้งการเพิกถอนไป[48]

---

[46] 43 Conditions on registration

(1) In registering a motor vehicle under this Part the regulator may impose any conditions on the registration that the regulator considers appropriate.

(2) If the regulator decides to impose conditions on the registration, the regulator must give the person in whose name the vehicle is registered under this Part written notice of the decision

(3) A notice under subsection (2) must inform the person that they have a right to seek review of the decision under Part 12.

(4) A registration is also subject to any prescribed condition.

[47] 44 Registration as a commercial passenger vehicle lasts until cancelled or surrendered Registration as a commercial passenger vehicle remains in effect until it is cancelled or surrendered.

[48] 48 Cancellation of registration

(1) The regulator, by written notice given to the person in whose name a motor vehicle is registered under this Part, may cancel the registration of that vehicle—

(a) if the regulator believes, on reasonable grounds, that the vehicle is no longer being used to provide commercial passenger vehicle services; or

(b) for any prescribed reason.

(2) A notice under subsection (1) must—(a) include a statement of reasons for the cancellation; and (b) inform the person that they have a right to seek review of the regulator's decision under Part 12.

(3) A cancellation of registration has effect from the date specified for the purpose by the regulator in the notice of cancellation.

Ref. code: 25625901033554GNW

การบอกเลิกการขึ้นทะเบียน โดยผู้ที่มีชื่อขึ้นทะเบียนยานพาหนะแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรให้ผู้คุมกฎทราบ ซึ่งผู้คุมกฎอาจกำหนดเงื่อนไขใดๆ ในการบอกเลิกเพื่อเป็นการคุ้มครองประโยชน์บุคคลภายนอกได้[49]

ส่วนเจ้าของยานพาหนะที่ให้บริการรับขนคนโดยสารเพื่อการพาณิชย์ต้องรู้หรือควรรู้ ว่ายานพาหนะของตนได้ถูกใช้ในการให้บริการ ต้องให้แน่ใจว่ายานพาหนะของตนของตนมีความปลอดภัย โดยต้องตรวจสอบสภาพรถยนต์ให้เหมาะสมพร้อมให้บริการอย่างปลอดภัย จัดหาหรือบำรุงรักษา อุปกรณ์หรือระบบใดๆ ที่ต้องใช้ในยานพาหนะในการให้บริการ และต้องให้ข้อมูล คำแนะนำผู้ขับขี่อย่างเพียงพอในการให้บริการ เพื่อให้ผู้ขับขี่ออกให้บริการได้อย่างปลอดภัย หากฝ่าฝืนมีโทษปรับตามกฎหมาย[50]

---

[49] 49 Surrender of registration

(1) The person in whose name a commercial passenger vehicle is registered under this Part may apply in writing to the regulator for consent to surrender the registration of that vehicle.

(2) Subject to subsection (3), on receiving an application under subsection (1), the regulator must consent to the surrender.

(3) The regulator may impose any condition on the grant of the consent that the regulator considers necessary to protect the interests of a third party.

(4) A person commits an offence if

(a) the regulator imposes a condition on a consent to surrender the registration of a commercial passenger vehicle; and

(b) the condition applies to the person; and

(c) the person does not comply with the condition.

(5) A person who commits an offence against subsection (3) is liable to a penalty not exceeding 20 penalty units.

[50] 23 Duties of owners of motor vehicles used to provide commercial passenger vehicle services

(1) An owner of a motor vehicle who knows, or ought reasonably to know, that the vehicle is being used, or is to be used, to provide commercial passenger

Ref. code: 25625901033554GNW

3.2.4.2 ผู้ให้บริการ

ผู้ให้บริการจอง มีหน้าที่จองการบริการรับขนคนโดยสาร ซึ่งต้องทำให้แน่ใจว่าการให้บริการนั้น จะกระทำโดยผู้ขับขี่ที่เข้าร่วมการให้บริการอย่างปลอดภัย โดยต้องตระหนักและจัดการความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นได้ เพื่อให้การบริการดำเนินไปอย่างปลอดภัย ต้องรับและรักษาข้อมูลอันตรายและมีความเสี่ยงในการให้บริการของผู้ขับขี่ และมีมาตรการในการกำจัดหรือลดความอันตรายหรือความเสี่ยง ต้องมีการให้ข้อมูล คำแนะนำ การฝึกอบรมและการให้คำปรึกษาผู้ขับขี่ให้สามารถให้บริการได้อย่างปลอดภัย รวมถึงมีกระบวนการจัดการความเหนื่อยล้าของผู้ขับขี่ การทดสอบยาเสพติดและเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ การซ่อมบำรุงยานพาหนะ การจัดการกรณีฉุกเฉินและพฤติกรรมสมรรถนะทางการแพทย์ของผู้ขับขี่ หากฝ่าฝืนมีโทษตามกฎหมาย[51]

---

vehicle services must, so far as is reasonably practicable, ensure those services are provided safely. Penalty: In the case of an individual,1800 penalty units; In the case of a body corporate, 9000 penalty units.

(2) Without limiting subsection (1), an owner contravenes that subsection if the owner fails to do any of the following

(a) maintain the vehicle in a fit, serviceable and safe condition;

(b) provide or maintain any equipment or systems used in the vehicle in accordance with the regulations;

(c) provide sufficient information or instruction to the driver of the vehicle who is using it to provide commercial passenger vehicle services to enable that driver to provide those services safely.

(3) An offence against subsection (1) is an indictable offence

[51] 24 Duties of booking service providers

(1) A booking service provider must, so far as is reasonably practicable, ensure commercial passenger vehicle services provided by an associated driver are provided safely Penalty: In the case of an individual,1800 penalty units; In the case of a body corporate, 9000 penalty units.

(2) Without limiting subsection (1), a booking service provider contravenes that subsection if the booking service provider fails to do any of the following—

Ref. code: 25625901033554GNW

ผู้ให้บริการจองที่ประสงค์ที่จะให้บริการรับขนคนโดยสารเพื่อการพาณิชย์ต้องลงทะเบียนต่อผู้คุมกฎก่อนถึงสามารถให้บริการได้[52] ซึ่งการลงทะเบียนนั้น เพื่อที่จะสามารถระบุตัวผู้ให้บริการโดยให้บุคคลมีหน้าที่ความรับผิดชอบในการจัดการหรือดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการ รวมถึงเพื่อให้ได้มาตรฐานความปลอดภัย ซึ่งห้ามมิให้มีการโฆษณาการให้บริการที่ยังไม่ได้มีการลงทะเบียนด้วย[53] โดยผู้ที่ประสงค์เป็นผู้ให้บริการจองต้องลงทะเบียนต่อผู้คุมกฎ

(a) identify and manage risks to safety associated with commercial passenger vehicle services provided by an associated driver;

(b) acquire and maintain a database of the hazards or risks relating to the provision of commercial passenger vehicle services by associated drivers and the measures taken to eliminate or reduce the hazards or risks;

(c) provide information, instruction, training or supervision to associated drivers to enable those drivers to provide commercial passenger vehicle services safely, including implementing systems or processes for—(i) the management of driver fatigue; and (ii) drug and alcohol testing of drivers; and(iii) the maintenance of commercial passenger vehicles; and (iv) emergency management; and(v) driver behavior, competency and medical fitness.

(3) An offence against subsection (1) is an indictable offence.

[52] 53 Offence if provider of booking service is not registered A person must not provide a booking service unless the person—

(a) is registered under this Part to provide that service; or

(b) is exempted under the regulations from the requirement to be registered under this Part to provide that service Penalty: In the case of an individual, 240 penalty units; In the case of a body corporate, 1200 penalty units.

[53] 54 Offence to advertise booking services unless registered

A person must not advertise or in any way hold themselves out as able or willing to provide a booking service unless the person—(a) is registered under this Part to provide that service; or (b) is exempted under the regulations from the requirement to be registered under this Part to provide that service.penalty: In the case of an individual, 240 penalty units; In the case of a body corporate, 1200 penalty units.

Ref. code: 25625901033554GNW

ตามแบบฟอร์มและเงื่อนไขที่ผู้คุมกฎกำหนดไว้รวมถึงการชำระค่าธรรมเนียม[54] ถ้าผู้ขอขึ้นทะเบียนปฏิบัติตามกฎข้อบังคับถูกต้องแล้ว ผู้คุมกฎต้องขึ้นทะเบียนผู้บริการให้ถูกต้อง[55] หากการขึ้นทะเบียน

---

[54]57 Application for registration

(1) A person may apply to the regulator for registration under this Part as a booking service provider.

(2) An application must—

(a) be made in the manner and form determined by the regulator; and

(b) be accompanied by—(i) the fee (if any) for the application determined by the regulator undersection 282; and (ii) evidence, as required by there regulations, that each relevant person in relation to the applicant satisfies the requirements for registration; and (iii) any other thing that is required by the regulations; and

(c) in the case of an application by a person that is not an individual, nominate a relevant person as the responsible person in relation to the applicant.

(3) The regulator may require any one or more of the following in relation to an application—

(a) the applicant do a thing specified by the regulator that the regulator reasonably requires in order to assess the application;

(b) verification, by a statutory declaration, of any statement made or information given for the purposes of the application;

(c) the applicant give further information for the purposes of the application.

(4) Any further information given by the applicant under subsection (3)(c) must be—

(a) if the regulations so provide, signed in accordance with the regulations; and

(b) declared by each signatory to be true and correct.

(5) In the case of an application by a person that is not an individual, the regulator is entitled to communicate with the relevant person nominated by the applicant under subsection (2)(c).

Ref. code: 25625901033554GNW

ถูกปฏิเสธต้องแจ้งให้ผู้ขอทราบเป็นลายลักษณ์อักษร[56] โดยผู้คุมกฎสามารถตั้งเงื่อนไขการจดทะเบียนได้เหมือนการขึ้นทะเบียนยานพาหนะและผลการจดทะเบียนจะมีอยู่จนกว่าจะถูกเพิกถอนหรือบอกเลิกการขึ้นทะเบียน

3.2.5 การประกันภัย (Insurance)

ตามบทบัญญัติ Commercial Passenger Vehicle Industry Act 2017 ไม่ได้มีการกล่าวถึงการประกันภัยไว้ แต่ Commercial Passenger Vehicle Victoria ได้วางหลักให้เจ้าของรถยนต์ต้องจัดให้มีกรมธรรม์ประกันภัย โดยผู้รับประกันภัยที่ได้รับอนุญาต ซึ่งต้องคุ้มครองผู้ขับขี่ในการที่จะต้องรับผิดชอบต่อทรัพย์สินผู้อื่นเสียหาย ในระหว่างให้บริการ และเจ้าของยานพาหนะต้องร่วมรับผิดในความเสียหายเกิดแก่ยานพาหนะอื่นที่ได้รับความเสียหายจากผู้ขับขี่ยานพาหนะของตน[57]

ส่วนข้อบังคับของ Uber ในประเทศออสเตรเลียวางหลักว่า รถยนต์ทุกคันที่ให้บริการร่วมเดินทาง ผู้ขับขี่ต้องมีการลงทะเบียนอย่างถูกต้องและการประกันภัยสำหรับคุ้มครองบุคคลภายนอก (Compulsory Third Party :CTP)[58] ซึ่ง Uber ได้มีการประกันภัยให้สำหรับผู้ขับขี่คุ้มครองขณะที่ให้บริการโดยอัตโนมัติ โดยบริษัท Chubb Insurance สำหรับการบาดเจ็บโดยอุบัติเหตุระหว่างเดินทาง และการจ่ายเงินก้อนสำหรับการเจ็บป่วยทั่วไป กายพิการถาวร อุบัติเหตุถึงแก่ชีวิต และค่าสินไหมทดแทนเยียวยา กรณีเหตุการณ์ต่างๆ เช่น การเข้าโรงพยาบาลหรือ

---

[55] 58 Decision on application for registration

(1) The regulator must register an applicant under this Part if satisfied that—

(a) the applicant is a fit and proper person to be registered; and

(b) all requirements in relation to the application and applicant under this Part have been complied with.

(2) The regulator must refuse to register an applicant under this Part if the regulator is not satisfied about the matters set out in subsection (1)(a) and (b).

[56] 59 Notification and reasons to be given if application refused

[57] CPVV, “Owner to insure and indemnify driver,” Accesed March 31, 2019, from https://cpv.vic.gov.au/drivers/accredited-driver-responsibilities/driver-agreement

[58] Uber, “Insurance,” Accesed March 31, 2019, from https://www.uber.com/en-AU/drive/insurance/

Ref. code: 25625901033554GNW

การถูกโจมตี รวมถึงเงินทดแทนกรณีว่างงานจากการเจ็บป่วยในการให้บริการ ซึ่งต้องรับรองโดยแพทย์[59]

ด้วยเหตุนี้จะเห็นได้ว่า สำหรับการประกันภัยในประเทศออสเตรเลียไม่ได้มีข้อกฎหมายกำหนดชัดเจนเหมือนประเทศสหรัฐอเมริกา Uber มีการทำประกันภัยสำหรับผู้ขับขี่คู่สัญญาแล้ว แต่เจ้าของยานพาหนะหรือผู้ขับขี่ต้องจัดให้มีความคุ้มครองบุคคลภายนอกต่างหากอีกที

[59] Uber, “Support for driver and delivery partners,” Accesed March 31, 2019, from https://www.uber.com/en-AU/drive /resources /partner-support-package

Ref. code: 25625901033554GNW

บทที่ 4
กฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันพกพา

สำหรับการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันพกพาในประเทศไทย จากที่ผู้เขียนได้ศึกษาค้นคว้าและหาข้อมูล ซึ่งยังไม่ปรากฏกฎระเบียบ แนวทางปฏิบัติ หรือเรื่องร้องเรียนของบุคคลที่เกี่ยวข้องในการให้บริการต่อหน่วยงานรัฐ รวมถึงยังไม่มีการนำคดีไปฟ้องร้องสู่ศาล จึงทำให้ประเทศไทยยังไม่มีแนวทางปฏิบัติ แนวคำพิพากษา หรือหลักกฎหมายที่จะสามารถพิจารณาว่า เมื่อเกิดข้อพิพาทจากการให้บริการหรือในระหว่างบุคคลที่เกี่ยวข้องจะมีผู้ใดเป็นผู้รับผิดชอบ หรือต้องร้องเรียนต่อหน่วยงานใด รวมถึงตรวจสอบขั้นตอนกระบวนการในการดำเนินการให้บริการนี้ว่า เป็นธรรมและเพียงพอแก่บุคคลที่เกี่ยวข้องแต่ละฝ่ายหรือไม่ อย่างไร จึงจำเป็นต้องพิจารณาจากแนวทาง ลักษณะของการดำเนินการการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันพกพา และนิติสัมพันธ์ของคู่กรณีแต่ละฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการทั้งทางสัญญาและทางละเมิด โดยนำมาปรับพิจารณากับบริบทกฎหมายไทย ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการบริการขนส่ง ความสัมพันธ์ของคู่กรณี การคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล ด้านการประกันภัยและการเรียกเก็บภาษีอย่างเป็นธรรม รวมถึงด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องด้วย ซึ่งสามารถพิจารณากฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องในปัจจุบันและวิเคราะห์ปัญหาการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันพกพาได้ดังนี้

4.1 กฎหมายไทยในปัจจุบัน

4.1.1 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง

การนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันพกพาในประเทศไทย ต้องพิจารณาตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งคนโดยสาร ได้แก่ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 สามารถพิจารณาได้ ดังนี้

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายที่ใช้ควบคุมการกำกับดูแล การขนส่งคน สัตว์หรือสิ่งของทางบกด้วยรถยนต์ ประกอบด้วยการขนส่งแบบประจำทางหรือไม่ประจำเส้นทาง ซึ่งจะใช้บังคับแก่รถยนต์ส่วนบุคคลบรรทุกคนโดยสาร ตั้งแต่ 7 คน ถึง 12 คน และต้องไม่ใช่การให้บริการขนส่งเพื่อสินจ้าง แต่การนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันพกพา จะต้องเป็นรถยนต์ส่วนบุคคลบรรทุกคนโดยสาร

Ref. code: 25625901033554GNW

ไม่เกิน 7 คน ที่ให้บริการเพื่อสินจ้าง ด้วยเหตุนี้การนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารรูปแบบนี้ จึงไม่อยู่ภายใต้บังคับพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522[1]

ส่วนพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายที่ใช้ในการควบคุมกำกับดูแลรถยนต์ประเภทต่างๆ ซึ่งการที่จะนำรถยนต์มาให้บริการขนส่งคนโดยสาร กฎหมายกำหนดให้ผู้ขับขี่จะต้องมีใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ[2] โดยจะต้องมีสัญชาติไทย อายุไม่ต่ำกว่า 25 ปี มีความรู้ความสามารถ และสมรรถนะในการขับขี่รถยนต์ รวมถึงทราบข้อบังคับการเดินรถยนต์ตามกฎหมาย อีกทั้งโดยต้องไม่เป็นผู้อยู่ในระหว่างถูกยึดหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ[3] และต้อง

---

[1] มาตรา 5 พระราชบัญญัตินี้มิให้ใช้บังคับแก่ (2) การขนส่งโดย

(ก) รถยนต์รับจ้างที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์ รับจ้างระหว่างจังหวัดที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์บริการที่บรรทุก ผู้โดยสารไม่เกินเจ็ดคน และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคนตามกฎหมาย ว่าด้วยรถยนต์

(ข) รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคนแต่ไม่เกินสิบสองคน และ รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักรถไม่เกินหนึ่งพันหกร้อยกิโลกรัมตามกฎหมายว่าด้วย รถยนต์ ซึ่งมิได้ใช้ประกอบการขนส่งเพื่อสินจ้าง

[2] มาตรา 43 ใบอนุญาตขับรถมี 10 ชนิด คือ

(1) ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล หรือรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว

(2) ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล

(4) ใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ

ใบอนุญาตขับรถตาม (4) ใช้สำหรับขับรถยนต์บริการและใช้แทนใบอนุญาตขับรถตาม (2) ได้ด้วย

[3] มาตรา 46 ผู้ขอใบอนุญาตขับรถตามมาตรา43 (1) ต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามดังต่อไปนี้

(1) มีอายุไม่ต่ำกว่าสิบแปดปีบริบูรณ์แต่ถ้าเป็นผู้ขอใบอนุญาตขับรถจักรยานยนตร์ชั่วคราวสำหรับรถจักรยานยนต์ความจุของกระบอกสูบขนาดไม่เกินเก้าสิบลูกบาศก์เซนติเมตรต้องมีอายุไม่ต่ำกว่าสิบห้าปีบริบูรณ์

(2) มีความรู้และความสามารถในการขับรถ

(3) มีความรู้ในข้อบังคับการเดินรถตามพระราชบัญญัตินี้และตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก

Ref. code: 25625901033554GNW

ได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลมาแล้วไม่น้อยกว่าหนึ่งปี ซึ่งต้องไม่เคยต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้ลงโทษ[4] หรือถูกเจ้าพนักงานเปรียบเทียบปรับตั้งแต่สองครั้งขึ้น ไปสำหรับความผิดเกี่ยวกับการขับรถ

ส่วนรถยนต์ที่จะนำมาร่วมให้บริการต้องจดทะเบียนเป็นรถยนต์สาธารณะประเภทรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน[5] จึงจะสามารถให้บริการได้อย่างถูกกฎหมาย

---

(4) ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการจนเป็นที่เห็นได้ว่าไม่สามารถขับรถได้

(5) ไม่มีโรคประจำตัวที่ผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมเห็นว่าอาจเป็นอันตรายขณะขับรถ

(6) ไม่เป็นบุคคลวิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือน

(7) ไม่มีใบอนุญาตขับรถชนิดเดียวกันอยู่แล้ว

(8) ไม่เป็นผู้อยู่ในระหว่างถูกยึดหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ

[4] มาตรา 49 ผู้ขอใบอนุญาตขับรถตามมาตรา43 (4) หรือ (5) ต้อง

(1) ได้รับใบอนุญาตขับรถตามมาตรา43 (1) มาแล้วไม่น้อยกว่าหนึ่งปี

(2) มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา46 เว้นแต่ต้องมีอายุไม่ต่ำกว่ายี่สิบห้าปีบริบูรณ์

(3) ไม่มีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา47 (3)

(4) มีสัญชาติไทย

(5) รู้จักถนนและทางหลวงในจังหวัดที่ขอรับใบอนุญาตขับรถพอสมควร

(6) ไม่เป็นผู้มีโรคติดต่อที่น่ารังเกียจตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

(7) ไม่เป็นผู้ติดสุรายาเมาหรือยาเสพติดให้โทษ

(8) ไม่เคยเป็นผู้ได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุกในความผิดตามพระราชบัญญัตินี้หรือความผิดเกี่ยวกับความสงบสุขของประชาชนความผิดเกี่ยวกับการก่อให้เกิดภยันตรายต่อประชาชนความผิดเกี่ยวกับเงินตราความผิดเกี่ยวกับเพศความผิดต่อชีวิตความผิดต่อร่างกายความผิดต่อเสรีภาพความผิดฐานลักทรัพย์และวิ่งราวทรัพย์ความผิดฐานกรรโชกรีดเอาทรัพย์ชิงทรัพย์และปล้นทรัพย์ความผิดฐานยักยอกความผิดฐานรับของโจรและความผิดฐานทำให้เสียทรัพย์ตามประมวลกฎหมายอาญาหรือโดยคำสั่งที่ชอบด้วยกฎหมายให้จำคุกเว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษหรือพ้นโทษมาแล้วไม่น้อยกว่าสามปี

[5] มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้

รถยนต์สาธารณะ หมายความว่า

Ref. code: 25625901033554GNW

ด้วยเหตุนี้ ถ้าพิจารณากฎหมายขนส่งไทยในปัจจุบัน ผู้ขับขี่จึงไม่สามารถนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารได้ ถ้าผู้ขับขี่ขับฝ่าฝืนรถยนต์ให้บริการขนส่งคนโดยสารโดยที่ไม่มีใบอนุญาตขับรถสาธารณะ[6] และจดทะเบียนประเภทรถยนต์ไม่ถูกต้อง[7] จะมีความผิดและมีโทษตามกฎหมาย[8] หรือถ้าหากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม อาจถูกนายทะเบียนมีอำนาจสั่งพักหรือเพิกถอนใบอนุญาตได้[9]

---

(1) รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนที่ใช้รับจ้างระหว่างจังหวัด โดยรับส่งคนโดยสารได้เฉพาะที่นายทะเบียนกำหนด

(2) รถยนต์รับจ้าง ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน หรือรถยนต์สาธารณะอื่นนอกจากรถยนต์โดยสารประจำทาง

[6] มาตรา 64 ผู้ใดขับรถโดยไม่ได้รับใบอนุญาตขับรถ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

[7] มาตรา 21ห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถไม่ตรงตามประเภทที่จดทะเบียนไว้เว้นแต่กรณีดังต่อไปนี้

(1) การใช้รถยนต์บริการธุรกิจหรือรถยนต์บริการทัศนาจรในกิจการส่วนตัว

(2) การใช้รถยนต์สาธารณะในกิจการส่วนตัว โดยมีข้อความแสดงไว้ที่รถนั้นให้เห็นได้ง่ายจากภายนอกว่าใช้ในกิจการส่วนตัว

(3) การใช้รถยนต์สาธารณะบรรทุกของที่ติดตัวไปกับผู้โดยสาร

(3 ทวิ) การใช้รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักรถไม่เกินหนึ่งพันหกร้อยกิโลกรัม เป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคน หรือใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเป็นรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล

(4) ได้รับอนุญาตจากนายทะเบียน ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

[8] มาตรา 60 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 6 วรรคสอง และวรรคสาม มาตรา 11 มาตรา 12 วรรคหนึ่ง มาตรา 13 วรรคหนึ่ง มาตรา 14 มาตรา 16 วรรคหนึ่ง มาตรา 17วรรคหนึ่งและวรรคสอง มาตรา 18 วรรคหนึ่ง มาตรา 20 วรรคหนึ่ง มาตรา 21 มาตรา 22วรรคหนึ่ง มาตรา 27 วรรคหนึ่ง มาตรา 56 หรือมาตรา 57 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท

[9] มาตรา 53/1 ในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้นายทะเบียนมีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับรถได้คราวละไม่เกินหกเดือน

ในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะหรือรถจักรยานยนต์สาธารณะกระทำความผิดในกรณีดังต่อไปนี้ นายทะเบียนจะสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับรถเสียก็ได้

Ref. code: 25625901033554GNW

การให้บริการขนส่งคนโดยสารรูปแบบใหม่นี้ ให้บริการผ่านทางแอปพลิเคชันพกพาในโทรศัพท์เคลื่อนที่สมาร์ตโฟน ซึ่งจะมีวิธีแสดงค่าโดยสารที่ต่างจากที่กฎหมายกำหนดไว้ ทำให้การแสดงค่าบริการนั้นไม่ได้เป็นไปตามที่กฎกระทรวงกำหนดไว้ จึงมีความผิดและมีโทษตามกฎหมาย[10]

ส่วนรถยนต์ที่นำมาใช้ร่วมบริการขนส่งคนโดยสาร จะต้องเป็นรถยนต์ที่จดทะเบียนเป็นรถยนต์สาธารณะ ตามความหมายของพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 4 (2)[11] หากนำรถยนต์ส่วนบุคคลออกใช้ให้บริการขนส่งคนโดยสารแล้ว จะเป็นการใช้รถยนต์ผิดประเภท ซึ่งมีความผิด[12] และมีโทษตามกฎหมายเช่นกัน[13]

4.1.2 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์ระหว่างคู่กรณี

ความสัมพันธ์ระหว่างคู่กรณีในการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันพกพาในประเทศไทย ซึ่งปัจจุบันการให้บริการนี้ยังไม่มีกฎหมายกำหนดสถานะไว้โดยชัดเจน จึงต้องพิจารณาจากจุดเริ่มต้นของการกระทำที่ทำให้บุคคลมาเกี่ยวข้องกัน

---

(1) กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ซ้ำในข้อหาเดียวกับความผิดครั้งก่อนภายในเวลาหนึ่งเดือนนับแต่วันที่ความผิดครั้งก่อนเกิดขึ้น

(2) ไม่มารายงานตนต่อนายทะเบียนตามที่นายทะเบียนสั่งเป็นหนังสือไปแล้วไม่น้อยกว่าสองครั้งโดยมีระยะเวลาห่างกันไม่น้อยกว่าหนึ่งเดือน ทั้งนี้ โดยไม่มีเหตุสมควร

(3) เรียกเก็บค่าโดยสารหรือค่าบริการอื่นเกินกว่าอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

[10] มาตรา 66/6 เจ้าของรถหรือผู้ขับรถผู้ใดไม่แสดงอัตราค่าโดยสารหรือค่าบริการอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท

[11] มาตรา 4 รถยนต์สาธารณะ หมายความว่า

(2) รถยนต์รับจ้าง ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน หรือรถยนต์สาธารณะอื่นนอกจากรถยนต์โดยสารประจำทาง

[12] มาตรา 21 ห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถไม่ตรงตามประเภทที่จดทะเบียนไว้ เว้นแต่กรณี ดังต่อไปนี้

(1) การใช้รถยนต์บริการธุรกิจหรือรถยนต์บริการทัศนาจรในกิจการส่วนตัว

(2) การใช้รถยนต์สาธารณะในกิจการส่วนตัว โดยมีข้อความแสดงไว้ที่รถนั้น ให้เห็นได้ง่ายจากภายนอกว่าใช้ในกิจการส่วนตัว

[13] มาตรา 60 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 6 วรรคสองและวรรคสาม มาตรา 11 มาตรา 12 วรรคหนึ่ง มาตรา 13 วรรคหนึ่ง มาตรา 14 มาตรา 16 วรรคหนึ่ง มาตรา 17 วรรคหนึ่งและวรรคสอง มาตรา 18 วรรคหนึ่ง มาตรา 20 วรรคหนึ่ง มาตรา 21มาตรา 22 วรรคหนึ่ง มาตรา 27 วรรคหนึ่ง มาตรา 56 หรือมาตรา 57 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท

Ref. code: 25625901033554GNW

โดยเริ่มจากผู้ให้บริการได้เริ่มการให้บริการระบบเครือข่ายและกำหนดข้อตกลงการให้บริการ เพื่อให้บุคคลที่ประสงค์ใช้บริการหรือผู้ขับขี่ตกลงยอมรับและเข้าร่วมการให้บริการขนส่งคนโดยสารในระบบเครือข่ายของผู้ให้บริการ ซึ่งข้อตกลงดังกล่าวเป็นสัญญารูปแบบหนึ่ง หรือเมื่อเกิดข้อพิพาทต่อบุคคลภายนอก ความสัมพันธ์อาจเกิดขึ้นด้วยเหตุละเมิด จึงต้องพิจารณารูปแบบความสัมพันธ์ได้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยสามารถแบ่งประเภทความสัมพันธ์ที่เกี่ยวข้องกันได้ ดังนี้

4.1.2.1 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขับขี่และผู้ให้บริการ

การให้บริการขนส่งคนโดยสารด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลในประเทศไทยนั้น บุคคลที่ประสงค์นำรถยนต์ส่วนบุคคลของตนเองหรือผู้อื่น เข้าร่วมเป็นผู้ขับขี่ในระบบเครือข่ายให้บริการ เริ่มจากต้องสมัครเข้าร่วมเป็นสมาชิกในระบบเครือข่ายของผู้ให้บริการ โดยต้องผ่านเงื่อนไขตามที่ผู้ให้บริการกำหนดไว้หลังจากนั้นผู้ขับขี่จะให้บริการผู้โดยสารในนามของผู้ให้บริการตามกฎระเบียบข้อบังคับของผู้ให้บริการ เมื่อการเดินทางสิ้นสุดลงหรือถึงที่หมาย ผู้โดยสารจะชำระเงินเข้าสู่ระบบของผู้ให้บริการหรือวิธีการที่ผู้ให้บริการกำหนดไว้ โดยปกติเงินค่าเดินทางจะถูกโอนให้ผู้ขับขี่ตามเงื่อนไขของผู้ให้บริการต่อไป เมื่อผู้ขับขี่เข้าสู่ระบบการให้บริการแล้ว ผู้ขับขี่มีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขของผู้ให้บริการ โดยสิทธิหน้าที่ของผู้ขับขี่เริ่มขึ้นเมื่อเข้าสู่ระบบเครือข่ายให้บริการจนเมื่อมีคำร้องขอการเดินทางของผู้โดยสารที่อยู่ใกล้เคียง ผู้ขับขี่มีสิทธิเลือกที่จะรับผู้โดยสารหรือไม่ก็ได้ แต่เมื่อเลือกรับผู้โดยสารแล้ว ถ้าให้บริการไม่สำเร็จหรือทำผิดกฎระเบียบของผู้ให้บริการอาจถูกลงโทษจากผู้ให้บริการได้ และจะสิ้นสุดการให้บริการเมื่อผู้ขับขี่ออกจากระบบ ซึ่งปัญหาเรื่องสถานะหรือความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขับขี่และผู้ให้บริการเป็นเรื่องที่ควรนำมาพิจารณาว่าผู้ให้บริการมีอำนาจควบคุม สั่งการ กำหนดบทลงโทษแก่ผู้ขับขี่มากน้อยเพียงใด หรือผู้ขับขี่เพียงปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญาเท่านั้น หากในระหว่างเดินทางเกิดอุบัติเหตุแก่บุคคลภายนอกหรือผู้โดยสาร ใครจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบ ซึ่งกฎหมายไทยในปัจจุบันยังไม่มีกำหนดไว้โดยเฉพาะ จึงต้องพิจารณาจากกฎหมายที่บังคับใช้อยู่ โดยเมื่อพิจารณาจากรูปแบบความสัมพันธ์ มีกฎหมายที่ต้องศึกษาได้แก่ สัญญาจ้างแรงงาน สัญญาตัวแทนและสัญญานายหน้า

(1) สัญญาจ้างแรงงาน

ตามกฎหมายไทยสัญญาจ้างแรงงาน (Hire of Services) ได้ถูกวางหลักไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 575 “อันว่าสัญญาจ้างแรงงานนั้น คือสัญญาซึ่งบุคคลหนึ่งเรียกว่าลูกจ้าง ตกลงทำงานให้แก่บุคคลหนึ่งเรียกว่านายจ้าง และนายจ้างตกลงจะให้สินจ้างตลอดระยะเวลาที่ทำงานให้”

Ref. code: 25625901033554GNW

เมื่อพิจารณาหลักของสัญญาจ้างแรงงานแล้วจะเห็นว่า นายจ้างเป็นบุคคลหนึ่งที่จ้างบุคคลอื่นทำงานให้ตน โดยตกลงที่จะจ่ายค่าตอบแทนที่เรียกว่าสินจ้าง และลูกจ้างเป็นบุคคลที่ยอมทำงานให้กับนายจ้างโดยรับค่าจ้าง[14] เป็นสัญญาที่ประกอบด้วยคู่สัญญา 2 ฝ่าย ได้แก่ นายจ้างและลูกจ้าง โดยนายจ้างจะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลก็ได้ ซึ่งมุ่งผลถึงการที่ลูกจ้างทำงานให้นายจ้างมากกว่าผลสำเร็จของงาน โดยนายจ้างจะจ่ายค่าจ้างให้ลูกจ้างตลอดเวลาที่ลูกจ้างทำงานให้ และสัญญาจ้างแรงงานเป็นสัญญาเฉพาะตัว ลูกจ้างต้องปฏิบัติงานให้นายจ้างที่ตนตกลงทำงานด้วยตนเอง เว้นแต่ได้รับความยินยอมทั้งสองฝ่าย[15] หากขณะปฏิบัติหน้าที่ ลูกจ้างกระทำละเมิดต่อบุคคลภายนอก ทำให้บุคคลได้รับความเสียหาย นายจ้างต้องร่วมรับผิดด้วย[16] และนายจ้างมีอำนาจบังคับบัญชาลูกจ้างโดยตรง สามารถสั่งให้ลูกจ้างทำงานตามวิธีที่นายจ้างต้องการได้ ถ้าลูกจ้างฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามนายจ้างสามารถบอกเลิกสัญญาจ้างได้[17] ซึ่งถ้าหากนายจ้างไม่มีอำนาจบังคับบัญชาลูกจ้างได้ สัญญานั้นไม่ใช่สัญญาจ้างแรงงาน[18]

สัญญาจ้างแรงงานจึงเป็นสัญญาต่างตอบแทนชนิดหนึ่ง ซึ่งลูกจ้างตกลงทำงานให้แก่นายจ้างโดยแลกกับสินจ้าง ซึ่งนายจ้างจะมีอำนาจบังคับบัญชาสามารถควบคุมการปฏิบัติของลูกจ้างได้ หากลูกจ้างฝ่าฝืนข้อบังคับการทำงานอาจถูกลงโทษได้เช่นกัน ซึ่งลักษณะการปฏิบัติงานของผู้ขับขี่ในระบบเครือข่ายให้บริการจะต้องยอมรับและปฏิบัติตามข้อกำหนดของผู้ให้บริการ ถ้าหากปฏิบัติหน้าที่ผิดพลาดหรือถูกร้องเรียนการปฏิบัติหน้าที่ ผู้ให้บริการสามารถมีอำนาจที่จะสั่งลงโทษผู้ขับขี่หรือระงับการให้บริการได้ โดยเงินตอบแทนการปฏิบัติหน้าที่จะได้รับหลังจาก

---

[14] ไผทชิต เอกจริยกร, คำอธิบาย จ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน, พิมพ์ครั้งที่ 13 (กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2560), น.28.

[15] มาตรา 577 นายจ้างจะโอนสิทธิของตนให้แก่บุคคลภายนอกก็ได้เมื่อลูกจ้างยินยอมพร้อมใจด้วยลูกจ้างจะให้บุคคลภายนอกทำงานแทนตนก็ได้เมื่อนายจ้างยินยอมพร้อมใจด้วยถ้าคู่สัญญาฝ่ายใดทำการฝ่าฝืนบทบัญญัตินี้ คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งจะบอกเลิกสัญญาเสียก็ได้

[16] มาตรา 425 นายจ้างต้องร่วมกันรับผิดกับลูกจ้างในผลแห่งละเมิด ซึ่งลูกจ้างได้กระทำไปในทางการที่จ้างนั้น

[17] มาตรา 583 ถ้าลูกจ้างจงใจขัดคำสั่งของนายจ้างอันชอบด้วยกฎหมายก็ดี หรือละเลยไม่นำพาต่อคำสั่งเช่นว่านั้นเป็นอาจิณก็ดี ละทิ้งการงานไปเสียก็ดี กระทำความผิดอย่างร้ายแรงก็ดี หรือทำประการอื่นอันไม่สมแก่การปฏิบัติหน้าที่ของตนให้ลุล่วงไปโดยถูกต้องและสุจริตก็ดี ท่านว่านายจ้างจะไล่ออกโดยมิพักต้องบอกกล่าวล่วงหน้าหรือให้สินไหมทดแทนก็ได้

[18] ไผทชิต เอกจริยกร, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 14*, น.42.

Ref. code: 25625901033554GNW

หักค่าใช้จ่ายในการดำเนินการแล้ว แต่อย่างไรก็ตามผู้ขับขี่มีสิทธิเลือกว่าจะเริ่มและสิ้นสุดงานเมื่อใดก็ได้ เมื่อพิจารณาแล้วลักษณะการให้บริการของผู้ขับขี่มีลักษณะใกล้เคียงการปฏิบัติงานในฐานะลูกจ้างผู้ให้บริการก็มีสถานะใกล้เคียงกับนายจ้างแต่เป็นเพียงการทำงานเพียงชั่วครั้งชั่วคราว

(2) สัญญาตัวแทน

ตามกฎหมายไทยสัญญาตัวแทน (Agency) ได้ถูกวางหลักไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 797 “อันว่าสัญญาตัวแทนนั้น คือสัญญาซึ่งให้บุคคลหนึ่ง เรียกว่าตัวแทน มีอำนาจทำการแทนบุคคลอีกคนหนึ่ง เรียกว่าตัวการ และตกลงจะทำการนั้น

อันความเป็นตัวแทนนั้นจะเป็นโดยแต่งตั้งแสดงออกชัดเจนหรือโดยปริยายก็ย่อมได้”

สัญญาตัวแทน ประกอบด้วยคู่สัญญา 2 ฝ่าย ได้แก่ตัวการและตัวแทน โดยตัวการจะมอบอำนาจโดยตรงหรือโดยปริยายให้ตัวแทนกระทำการแทนตน ซึ่งตัวการจะต้องมีความสามารถในการกระทำการนั้นด้วยตัวเองด้วย เพราะสิ่งที่ตัวแทนกระทำแทนตัวการไปนั้นย่อมผูกพันตัวการโดยตรง[19] แต่จะไม่ผูกพันตัวแทนในกิจการนั้นๆ หากตัวการไม่มีความสามารถในการทำกิจการใด ก็ไม่สามารถตั้งตัวแทนให้กระทำกิจการนั้นได้และตัวแทนต้องกระทำการด้วยตัวเองมอบให้บุคคลอื่นทำแทนไม่ได้ เว้นแต่ได้รับอนุญาต[20] เพราะการที่ตัวการเลือกตัวแทนบุคคลใด ต้องพิจารณาคุณสมบัติส่วนตัวของบุคคลนั้น เมื่อตัวแทนรับเงินหรือทรัพย์สินของตัวการไว้ตัวแทนมีหน้าที่ส่งมอบเงินหรือทรัพย์สินอื่นใดนั้นให้แก่ตัวการ[21]

เรื่องตัวการตัวแทนยังรวมถึงการที่ไม่ได้มีการทำสัญญาตัวแทนแต่ยอมให้บุคคลภายนอกเข้าใจว่าบุคคลใดบุคคลหนึ่งเป็นตัวแทนของตน ไม่ว่าบุคคลนั้นจะแสดงออกด้วยการกระทำวิธีใดก็ตาม ตัวการจะถูกปิดปากต่อบุคคลภายนอกว่าบุคคลนั้นไม่ใช่ตัวแทนของตนไม่ได้ ตัวการต้องผูกพันการกระทำของบุคคลที่ปรากฏแก่บุคคลทั่วไปว่าเป็นตัวแทน เว้นแต่ว่าบุคคลภายนอกทราบว่าบุคคลนั้นไม่ใช่ตัวแทนของตัวการ จะนำเรื่องตัวแทนเชิดมาใช้ไม่ได้

---

[19] มาตรา 820 ตัวการย่อมมีความผูกพันต่อบุคคลภายนอกในกิจการทั้งหลายอันตัวแทนหรือตัวแทนช่วงได้ทำไปภายในขอบอำนาจแห่งฐานตัวแทน

[20] มาตรา 808 ตัวแทนต้องทำการด้วยตนเอง เว้นแต่จะมีอำนาจใช้ตัวแทนช่วงทำการได้

[21] มาตรา 810 เงินและทรัพย์สินอย่างอื่นบรรดาที่ตัวแทนได้รับไว้เกี่ยวด้วยการเป็นตัวแทนนั้น ท่านว่าตัวแทนต้องส่งให้แก่ตัวการจงสิ้นอนึ่ง สิทธิทั้งหลายซึ่งตัวแทนขวนขวายได้มาในนามของตนเองแต่โดยฐานที่ทำการแทนตัวการนั้น ตัวแทนก็ต้องโอนให้แก่ตัวการจงสิ้น

Ref. code: 25625901033554GNW

ซึ่งความสัมพันธ์ระหว่างตัวการและตัวแทนไม่ได้เกิดขึ้น และจะไม่นำหลักสิทธิหน้าที่ความรับผิดระหว่างตัวการและตัวแทนมาบังคับใช้[22] โดยตัวแทนลักษณะนี้เรียกว่า ตัวแทนเชิด[23]

โดยหากพิจารณาตามวัตถุประสงค์ของสัญญาแล้ว สัญญาจ้างแรงงานและสัญญาตัวแทนจะมีความแตกต่างกัน โดยสัญญาจ้างแรงงาน นายจ้างจะมุ่งให้ลูกจ้างทำงานให้ตน โดยให้บำเหน็จสินจ้างตอบแทน แต่สัญญาตัวแทนนั้น ตัวการต้องการให้ตัวแทนกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งต่อบุคคลภายนอกแทนตน และตัวแทนจะมีอิสระในการปฏิบัติหน้าที่มากกว่าลูกจ้างโดยการให้บำเหน็จขึ้นอยู่กับข้อตกลง แต่อย่างไรก็ตามการเป็นลูกจ้างก็อาจเป็นตัวแทนของนายจ้างได้ด้วย

สัญญาตัวแทนจึงเป็นสัญญาที่มีจุดมุ่งหมายในการดำเนินการแทนอีกบุคคลหนึ่งเรียกว่าตัวการ ตัวการมีสิทธิหน้าที่อย่างไร ตัวแทนย่อมมีสิทธิหน้าที่เป็นประการเดียวกัน ซึ่งอาจมีการคิดบำเหน็จหรือไม่ก็ได้ ผลประโยชน์ใดที่ได้รับมาในฐานะตัวแทน ต้องส่งมอบให้ตัวการทั้งสิ้น ถ้าเกิดความเสียหายขึ้นตัวการต้องร่วมรับผิดชอบกับตัวแทนที่ตนแต่งตั้ง ซึ่งการปฏิบัติงานของผู้ขับขี่ในระบบเครือข่ายนั้น จะมีลักษณะเป็นการให้บริการในนามของผู้ให้บริการ การชำระเงินผ่านทางบัตรเครดิตก็จะเข้าบัญชีผู้ให้บริการ ผู้ขับขี่จะได้รับเงินหลังจากหักค่าใช้จ่ายแล้ว แต่ค่าบำเหน็จที่ได้นั้นเป็นการตอบแทนการปฏิบัติหน้าที่มากกว่าการกระทำการแทนผู้ให้บริการการให้บริการที่ผู้ขับขี่กระทำไป ก็เป็นไปตามข้อตกลงในสัญญามากกว่าจะกระทำแทนผู้ให้บริการ

แต่อย่างไรก็ตามเนื่องจากผู้ขับขี่ได้ให้บริการในนามผู้ให้บริการและผู้ให้บริการทราบดีอยู่แล้วว่าผู้ขับขี่ ใช้นามของตน ออกให้บริการบุคคลภายนอก ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขับขี่กับผู้ให้บริการต่อบุคคลภายนอก อาจเป็นในเรื่องของการที่ผู้ให้บริการยินยอมให้ผู้ขับขี่เชิดผู้ให้บริการออกเป็นตัวแทน หรือที่เรียกว่าตัวแทนเชิดได้ เมื่อเกิดอุบัติเหตุ ข้อพิพาทบุคคลภายนอกอาจเรียกให้ผู้ให้บริการร่วมรับผิดกับผู้ขับขี่ได้

---

[22] ไผทชิต เอกจริยกร, ตัวแทน นายหน้า, พิมพ์ครั้งที่ 13 , (กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2559), น.67

[23] มาตรา 821 บุคคลผู้ใดเชิดบุคคลอีกคนหนึ่งออกแสดงเป็นตัวแทนของตนก็ดี รู้แล้วยอมให้บุคคลอีกคนหนึ่งเชิดตัวเขาเองออกแสดงเป็นตัวแทนของตนก็ดี ท่านว่าบุคคลผู้นั้นจะต้องรับผิดต่อบุคคลภายนอกผู้สุจริตเสมือนว่าบุคคลอีกคนหนึ่งนั้นเป็นตัวแทนของตน

Ref. code: 25625901033554GNW

(3) สัญญานายหน้า

สัญญานายหน้า (Brokerage) หมายถึง สัญญาที่ซึ่งบุคคลหนึ่งตกลงจะให้บำเหน็จแก่อีกบุคคลหนึ่งเรียกว่านายหน้า เพื่อที่นายหน้าจะได้ชี้ช่องทางหรือจัดให้ได้ทำสัญญากับบุคคลภายนอก โดยผู้ที่ตกลงจะให้บำเหน็จ จะให้บำเหน็จแก่นายหน้าเมื่อได้มีการทำสัญญานั้นสำเร็จจากการที่นายหน้าได้ช่วยเหลือ[24]

สัญญานายหน้าเป็นสัญญาที่ประกอบไปด้วยบุคคล 2 ฝ่าย ได้แก่ ผู้ที่ตกลงจะให้บำเหน็จ กับนายหน้า ซึ่งผู้ที่ตกลงจะให้บำเหน็จ ต้องการให้นายหน้าที่เป็นคนกลางช่วยชี้ช่องหรือจัดการให้มีการทำสัญญาอย่างใดอย่างหนึ่งกับบุคคลภายนอก โดยผู้ที่ตกลงจะให้บำเหน็จ จะให้บำเหน็จแก่นายหน้าก็ต่อเมื่อสัญญานั้นได้ทำกันเสร็จ ไม่จำเป็นต้องถึงขั้นตอนโอนกรรมสิทธิ์ หรือขั้นตอนสุดท้ายในสัญญา เพียงแต่คู่สัญญาได้มาพบกันและมีการตกลงที่จะทำสัญญากัน ก็ถือว่านายหน้าทำหน้าที่สำเร็จแล้ว โดยไม่ต้องคำนึงว่า ภายหลังการตกลงทำสัญญากันแล้ว คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งทำผิดสัญญา นายหน้าไม่ต้องรับผิดชอบ[25] และสัญญานายหน้ากฎหมายไม่ได้กำหนดให้ต้องทำเป็นแบบ จึงไม่จำเป็นต้องทำตามแบบ ซึ่งนายหน้าไม่จำเป็นต้องเป็นบุคคลที่มีความสามารถตามกฎหมาย เพราะประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ได้วางหลักเรื่องความสามารถของนายหน้าไว้

สัญญานายหน้าแตกต่างจากสัญญาตัวแทน โดยนายหน้าไม่จำเป็นต้องมีความสามารถ อาจเป็นบุคคลที่ไร้ความสามารถก็ได้ หากสามารถชี้ช่องให้บุคคลภายนอกเข้าทำสัญญาสำเร็จ นายหน้าก็มีสิทธิได้รับบำเหน็จ และนายหน้าไม่จำเป็นต้องรับผิดเป็นการส่วนตัว

---

[24] มาตรา 845 บุคคลผู้ใดตกลงจะให้ค่าบำเหน็จแก่นายหน้าเพื่อที่ชี้ช่องให้ได้เข้าทำสัญญาก็ดี จัดการให้ได้ทำสัญญากันก็ดี ท่านว่าบุคคลผู้นั้นจะต้องรับผิดใช้ค่าบำเหน็จก็ต่อเมื่อสัญญานั้นได้ทำกันสำเร็จเนื่องแต่ผลแห่งการที่นายหน้าได้ชี้ช่องหรือจัดการนั้น ถ้าสัญญาที่ได้ทำกันไว้นั้นมีเงื่อนไขเป็นเงื่อนไขบังคับก่อนไซร้ ท่านว่าจะเรียกร้องบำเหน็จค่านายหน้า ยังหาได้ไม่ จนกว่าเงื่อนไขนั้นสำเร็จ

นายหน้ามีสิทธิจะได้รับชดใช้ค่าใช้จ่ายที่เสียไปก็ต่อเมื่อได้ตกลงกันไว้เช่นนั้นควมข้อนี้ท่านให้ใช้บังคับแม้ถึงว่าสัญญาจะมิได้ทำกันสำเร็จ

[25] ไชยเจริญ สันติศิริ, คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยตัวแทน นายหน้า จัดการงานนอกสั่ง, (พระนคร:โรงพิมพ์ภัคดีประดิษฐ์, 2511), น.250-251.

Ref. code: 25625901033554GNW

หรือสัญญาที่ตนชี้ช่อง ตามที่ได้รับมอบหมาย[26] เพราะตนเป็นเพียงผู้ชี้ช่องทาง[27] รวมถึงไม่ต้องพิจารณาเรื่องความสามารถ นายหน้าอาจเป็นผู้ล้มละลายก็ได้[28] ซึ่งนายหน้าต้องเป็นนายหน้าให้บุคคลอื่นมิใช่ตนเอง หากเป็นนายหน้าให้ตนเองย่อมไม่สามารถกระทำได้[29] และนายหน้าจะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลก็ได้[30] ทั้งนี้สัญญานายหน้านั้น ต้องไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีงามของประชาชน .ซึ่งหากการชี้ช่องให้สัญญาที่กฎหมายห้ามไว้ สัญญานายหน้าเป็นโมฆะ[31]

การให้บริการรถยนต์ส่วนบุคคลมาขนส่งคนโดยสารของผู้ให้บริการมีลักษณะเป็นการอำนวยความสะดวก ชี้ช่องหรือจับคู่การเดินทาง ดำเนินการต่างๆ เพื่อให้การบริการขนส่งคนโดยสารสำเร็จด้วยดี จึงอาจเทียบเคียงได้กับสัญญานายหน้า

4.1.2.2 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์ระหว่างผู้ใช้บริการกับผู้ขับขี่หรือผู้ให้บริการ

เมื่อบุคคลประสงค์ที่จะเรียกบริการเดินทางไปยังที่หมายแห่งหนึ่ง จะต้องเรียกรถยนต์ผ่านระบบเครือข่ายของผู้ให้บริการทางแอปพลิเคชั่นบนโทรศัพท์เคลื่อนที่ โดยเลือกจุดหมายปลายทางที่ต้องการแล้ว รอผู้ขับขี่ในระบบที่อยู่ในพื้นที่ตอบรับการให้บริการ เมื่อผู้ขับขี่เดินทางมาถึงและรับผู้ใช้บริการหรือผู้โดยสารแล้ว จะเดินทางไปตามจุดหมายปลายทางที่ผู้ใช้บริการเลือกไว้ เมื่อถึงสถานที่ปลายทางแล้ว ผู้ใช้บริการจะชำระเงินเข้าสู่ระบบเครือข่ายผู้ให้บริการหรือตามวิธีการที่ผู้ให้บริการกำหนดไว้ ทั้งผู้ขับขี่และผู้ใช้บริการสามารถให้คะแนนและเสนอความเห็นต่อการเดินทางในระบบของผู้ให้บริการได้ ในเรื่องของสถานะความสัมพันธ์

---

[26] มาตรา 848 ตัวนายหน้าไม่ต้องรับผิดไปถึงการชำระหนี้ตามสัญญาซึ่งได้ทำต่อกันเพราะตนเป็นสื่อ เว้นแต่จะมิได้บอกชื่อของฝ่ายหนึ่งให้รู้ถึงอีกฝ่ายหนึ่ง

[27] กมล สนธิเกษตริน, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยตัวแทนและนายหน้า, (กรุงเทพ: : นานาสิ่งพิมพ์, 2536),น.165.

[28] สรรเสริญ ไกรจิตติ, กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยตัวแทนและนายหน้า, (กรุงเทพ: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ , 2520, น. 120.

[29] คำพิพากษาศาลฎีกา 1381/2497, สืบค้นเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2561, จาก https://deka.in.th/view-3972.html

[30] ไผทชิต เอกจริยกร, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 22*, น. 368.

[31] มาตรา 150 การใดมีวัตถุประสงค์เป็นการต้องห้ามชัดแจ้งโดยกฎหมายเป็นการพ้นวิสัยหรือเป็นการขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน การนั้นเป็นโมฆะ

Ref. code: 25625901033554GNW

ผู้ใช้บริการกับผู้ขับขี่หรือผู้ให้บริการ ปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายรองรับ จึงต้องพิจารณาเทียบเคียงจากกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ได้แก่ สัญญาจ้างทำของและสัญญารับขน

(1) สัญญาจ้างทำของ

สัญญาจ้างทำของ (Hire of Works)ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ถูกวางหลักไว้ใน มาตรา 587 “อันว่าจ้างทำของนั้น คือสัญญาซึ่งบุคคลหนึ่ง เรียกว่าผู้รับจ้าง ตกลงรับจะทำการงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งจนสำเร็จให้แก่บุคคลอีกคนหนึ่ง เรียกว่าผู้ว่าจ้าง และผู้ว่าจ้างตกลงจะให้สินจ้างเพื่อผลสำเร็จแห่งการที่ทำนั้น”

จะเห็นได้ว่าสัญญาจ้างทำของประกอบด้วยบุคคล 2 ฝ่าย ได้แก่ผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างโดยผู้ว่าจ้างตกลงให้ผู้รับจ้างทำการงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งให้สำเร็จแล้ว จะจ่ายสินจ้างให้ผู้รับจ้างเป็นการตอบแทน ซึ่งอาจเป็นเงินตราหรือสิ่งของก็ได้ตามแต่ที่ตกลงกัน โดยมีวัตถุประสงค์ถึงผลสำเร็จของงานเป็นหลัก ต่างกับสัญญาจ้างแรงงาน เช่น การสร้างบ้าน ทำเฟอร์นิเจอร์ การแสดงดนตรีหรือการตัดผม เป็นต้น สัญญาจ้างทำของไม่ต้องทำเป็นหนังสือหรือทำตามแบบ สมบูรณ์เมื่อได้แสดงเจตนาต้องตรงกัน เมื่อเกิดข้อพิพาทขึ้น สามารถฟ้องร้องบังคับคดีได้ ทั้งนี้ผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างจะเป็นบุคคลหรือนิติบุคคลก็ได้

ผู้รับจ้างสามารถแบ่งงานที่ตนได้รับมาให้ผู้รับจ้างช่วงอีกต่อหนึ่งได้โดยไม่ต้องได้รับความยินยอมจากนายจ้างหรือผู้ว่าจ้าง[32] เว้นแต่ว่ามีข้อตกลงห้ามไม่ให้มีการรับจ้างช่วงต่อและผู้รับจ้างต้องเป็นผู้จัดหาเครื่องมือที่ใช้สำหรับทำงานนั้น[33] แต่สามารถตกลงเป็นอย่างอื่นได้ ส่วนสัมภาระซึ่งเป็นวัสดุที่จะนำมาประกอบงานนั้น คู่สัญญาสามารถตกลงกันได้ว่าจะให้ฝ่ายใดเป็นฝ่ายจัดหามา ถ้าผู้รับจ้างเป็นฝ่ายจัดหาสัมภาระ ผู้รับจ้างจะคิดสินจ้างรวมทั้งค่าแรงและค่าของไปพร้อมกัน ซึ่งผู้รับจ้างต้องจัดหาสัมภาระชนิดที่ดีที่เหมาะสมใช้งานได้ ผู้รับจ้างต้องยินยอมให้

---

[32] มาตรา 607 ผู้รับจ้างจะเอาการที่รับจ้างทั้งหมดหรือแบ่งการแต่บางส่วนไปให้ผู้รับจ้างช่วงทำอีกทอดหนึ่งก็ได้ เว้นแต่สาระสำคัญแห่งสัญญานั้นจะอยู่ที่ความรู้ความสามารถของตัวผู้รับจ้าง แต่ผู้รับจ้างคงต้องรับผิดเพื่อความประพฤติหรือความผิดอย่างใด ๆ ของผู้รับจ้างช่วง

[33] มาตรา 588 เครื่องมือต่าง ๆ สำหรับใช้ทำการงานให้สำเร็จนั้น ผู้รับจ้างเป็นผู้จัดหา

Ref. code: 25625901033554GNW

ผู้ว่าจ้างหรือตัวแทนตรวจงานที่ทำอยู่ได้ตลอด[34] และผู้รับจ้างต้องเริ่มลงมือทำงานโดยไม่ชักช้า[35] หากเกิดความผิดพลาดขึ้นในงาน ผู้รับจ้างต้องรับผิดชอบ เมื่อผู้รับจ้างทำงานเสร็จตามที่ตกลงกันแล้ว ผู้ว่าจ้างมีหน้าที่ต้องจ่ายสินจ้างให้แก่ผู้รับจ้าง

สัญญาจ้างทำของ จึงเป็นการตกลงจ้างให้บุคคลหนึ่งทำการงานอย่างใดให้เสร็จ ซึ่งมุ่งหวังถึงผลสำเร็จของงานเป็นหลัก การที่ผู้ใช้บริการประสงค์เดินทางไปยังที่แห่งหนึ่ง จึงได้จ้างหรือมอบหมายให้ผู้ขับขี่เดินทางไปส่งยังสถานที่ปลายทางให้สำเร็จ จะเห็นว่ามีหลักการที่คล้ายกับสัญญาจ้างทำของ แต่ถ้าพิจารณาถึงการปฏิบัติแล้ว จะเห็นว่าการให้บริการขนส่งคนโดยสารนี้ จะมีลักษณะการปฏิบัติงาน ระเบียบข้อบังคับที่เฉพาะมากกว่า สัญญาจ้างทำของอาจจะยังไม่สามารถรับรองการให้บริการรูปแบบนี้ได้อย่างเหมาะสม

(2) สัญญารับขน

สัญญารับขน (Carriage Contract) ตามตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ถูกวางหลักไว้ใน มาตรา 608 “อันว่าผู้ขนส่งภายในความหมายแห่งกฎหมายลักษณะนี้ คือ บุคคลผู้รับขนส่งของหรือคนโดยสารเพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติของตน”

จะเห็นได้ว่าสัญญาขนส่งประกอบด้วยคู่สัญญาสองฝ่าย ประกอบด้วยผู้ขนส่งและผู้ส่งหรือผู้โดยสาร ลักษณะงานของผู้ขนส่ง คือการขนส่ง เคลื่อนย้ายของหรือคนโดยสารจากที่หนึ่งไปอีกที่หนึ่ง เพื่อบำเหน็จหรือค่าระวางพาหนะหรือค่าโดยสาร หากไม่มีการเรียกค่าบำเหน็จย่อมไม่ใช่ผู้ขนส่งตามกฎหมายนี้ ซึ่งต้องเป็นการเรียกบำเหน็จเพื่อทางการค้าปกติ ตอบแทนการรับขนของหรือคนโดยสาร ซึ่งผู้ขนส่งต้องมีอาชีพรับขนเป็นปกติ โดยผู้ขนส่งจะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลก็ได้ และจะมีรถยนต์เป็นของตัวเองหรือไม่ก็ได้

การรับขนมี 2 ประเภท ได้แก่ การรับขนของ และการรับขนคนโดยสาร ซึ่งสามารถขนส่งได้ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ รวมถึงช่องทางอื่นๆ เช่น ทางท่อ เป็นต้น

---

[34] มาตรา 592 ผู้รับจ้างจำต้องยอมให้ผู้ว่าจ้างหรือตัวแทนของผู้ว่าจ้างตรวจตราการงานได้ตลอดเวลาที่ทำอยู่นั้น

[35] มาตรา 593 ถ้าผู้รับจ้างไม่เริ่มทำการในเวลาอันควร หรือทำการชักช้าฝ่าฝืนข้อกำหนดแห่งสัญญาก็ดี หรือทำการชักช้าโดยปราศจากความผิดของผู้ว่าจ้าง จนอาจคาดหมายล่วงหน้าได้ว่าการนั้นจะไม่สำเร็จภายในกำหนดเวลาที่ได้ตกลงกันไว้ก็ดี ผู้ว่าจ้างชอบที่จะเลิกสัญญาเสียได้ มิพักต้องรอคอยให้ถึงเวลากำหนดส่งมอบของนั้นเลย

Ref. code: 25625901033554GNW

การรับขนของ (Carriage of Goods) เป็นการรับขนสินค้าโดยผู้ส่งหรือผู้ตราส่ง ได้ทำสัญญากับผู้ขนส่ง ให้ส่งสินค้าไปให้ผู้รับตราส่งหรือผู้รับของ โดยผู้ส่งจะให้ค่าระหว่างพาหนะแก่ผู้ขนส่งเป็นการตอบแทน เมื่อผู้ส่งเรียกเอาใบตราส่ง ผู้ขนส่งมีหน้าที่จะต้องออกใบตราส่งให้แก่ผู้ส่ง[36] ผู้ขนส่งต้องส่งของโดยสวัสดิภาพและปลอดภัย หากของสูญหาย เสียหาย บุบสลาย หรือเกิดการส่งมอบชักช้า ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบ[37] และเมื่อของถึงปลายทางแล้ว ผู้ขนส่งมีหน้าที่แจ้งให้ผู้รับตราส่งรับทราบ[38] แต่ถ้าผู้ขนส่งไม่พบตัวผู้รับตราส่ง หรือไม่ปรากฏที่อยู่ผู้รับตราส่ง หรือผู้รับตราส่งบอกปัดไม่รับของ ผู้ขนส่งต้องแจ้งผู้ส่งให้ทราบทันที หากเกิดเหตุขัดข้องไม่สามารถแจ้งผู้ส่งได้ หรือผู้ส่งไม่แจ้งคำสั่งมา หรือไม่สามารถทำตามคำสั่งผู้ส่งได้ ผู้ขนส่งสามารถนำของไปฝากที่สำนักงานฝากทรัพย์ได้ หรือเป็นของสดเสียได้ ผู้ขนส่งนำของนั้นออกขายทอดตลาดได้[39]

---

[36] มาตรา 613 ถ้าผู้ส่งเรียกเอาใบตราส่ง ผู้ขนส่งก็ต้องทำให้ใบตราส่งนั้นต้องแสดงรายการต่อไปนี้ คือ

(1) รายการดังกล่าวไว้ในมาตรา 612 อนุมาตรา 1, 2 และ 3

(2) ชื่อหรือยี่ห้อของผู้ส่ง

(3) จำนวนค่าระวางพาหนะ

(4) ตำบลและวันที่ออกใบตราส่งอนึ่งใบตราส่งนั้นต้องลงลายมือชื่อผู้ขนส่งเป็นสำคัญ

[37] มาตรา 616 ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในการที่ของอันเขาได้มอบหมายแก่ตนนั้นสูญหายหรือบุบสลายหรือส่งมอบชักช้า เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการสูญหายหรือบุบสลายหรือชักช้านั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดแต่สภาพแห่งของนั้นเอง หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง

[38] มาตรา 612 ถ้าผู้ขนส่งเรียกเอาใบกำกับของ ผู้ส่งต้องทำให้ใบกำกับของนั้นต้องแสดงรายการต่อไปนี้ คือ

(1) สภาพและน้ำหนัก หรือขนาดแห่งของที่ส่ง กับสภาพ จำนวน และเครื่องหมายแห่งหีบห่อ

(2) ตำบลที่กำหนดให้ส่ง

(3) ชื่อหรือยี่ห้อ และสำนักของผู้รับตราส่ง

(4) ตำบลและวันที่ออกใบกำกับของนั้นอนึ่งใบกำกับของนั้นต้องลงลายมือชื่อผู้ส่งเป็นสำคัญ

[39] มาตรา 631 ถ้าหาตัวผู้รับตราส่งไม่พบก็ดี หรือถ้าผู้รับตราส่งบอกปัดไม่ยอมรับมอบของก็ดี ผู้ขนส่งต้องบอกกล่าวไปยังผู้ส่งทันที และถามเอาคำสั่งของผู้ส่งถ้าหากว่าพฤติการณ์ขัดขวางไม่

Ref. code: 25625901033554GNW

ซึ่งผู้ส่งมีหน้าที่ต้องแจ้งให้ผู้ขนส่งทราบว่าของที่ส่งมีสภาพอันตราย อาจก่อให้เกิดความเสียหายได้[40] รวมถึงต้องแจ้งราคาหรือสภาพของสินค้าให้ผู้ขนส่งทราบด้วย ตลอดจนมีสิทธิที่จะระงับการส่งของได้ในระหว่างที่ของยังอยู่ในความครอบครองของผู้ขนส่ง[41]

การรับขนคนโดยสาร (Carriage of Passengers) เป็นการรับขนบุคคลโดยสารจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่งโดยสวัสดิภาพ หากเกิดความเสียหายแก่ตัวผู้โดยสาร ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบ[42] รวมถึงเครื่องเดินทางที่ได้มอบให้ผู้ขนส่ง ถ้าสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชักช้า ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบ[43]

สามารถจะทำได้ดังนี้ก็ดี หรือถ้าผู้ส่งละเลยเสียไม่ส่งคำสั่งมาในเวลาอันควรก็ดี หรือส่งมาเป็นคำสั่งอันไม่อาจปฏิบัติให้เป็นไปได้ก็ดี ท่านว่าผู้ขนส่งมีอำนาจที่จะเอาของไปฝากไว้ ณ สำนักงานฝากทรัพย์ได้ ถ้าของนั้นเป็นลหุภัณฑ์ของสดเสียได้ และการหน่วงช้าไว้ย่อมเป็นการเสี่ยงความเสียหายก็ดี หรือถ้าราคาของนั้นดูไม่น่าจะคุ้มค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์ก็ดี ผู้ขนส่งจะเอาของนั้นออกขายทอดตลาดเสียก็ได้อนึ่ง การเอาของไปฝากหรือเอาออกขายทอดตลาดเช่นว่านั้น ผู้ขนส่งต้องบอกกล่าวแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งมิให้ชักช้า เว้นแต่ไม่สามารถจะทำได้ ถ้าและผู้ขนส่งละเลยเสียไม่บอกกล่าวไซร้ ท่านว่าจะต้องรับผิดใช้ค่าเสียหาย

[40] มาตรา 619 ถ้าของเป็นสภาพอันจะก่อให้เกิดอันตรายได้ หรือเป็นสภาพเกลือกจะก่อให้เกิดเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินไซร้ ผู้ส่งต้องแสดงสภาพแห่งของนั้นไว้ก่อนทำสัญญา ถ้ามิได้ทำเช่นนั้นผู้ส่งจะต้องรับผิดในการเสียหายไม่ว่าอย่างใด ๆ อันเกิดแต่ของนั้น

[41] มาตรา 626 ตราบใดของยังอยู่ในมือผู้ขนส่ง ตราบนั้นผู้ส่ง หรือถ้าได้ทำใบตราส่ง ผู้ทรงใบตราส่งนั้น อาจจะให้ผู้ขนส่งงดการส่งของนั้นไป หรือให้ส่งกลับคืน หรือให้จัดการแก่ของนั้นเป็นอย่างอื่นประการใดก็ได้ในเหตุเช่นนี้ ผู้ขนส่งชอบที่จะได้รับเงินค่าระวางพาหนะตามส่วนแห่งระยะทางที่ได้จัดการขนส่งไปแล้ว กับทั้งค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่ต้องเสียไปเพราะเหตุที่บอกงดหรือเพราะส่งของกลับคืน หรือเพราะจัดการเป็นประการอื่นนั้น

[42] มาตรา 634 ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดต่อคนโดยสารในความเสียหายอันเกิดแก่ตัวเขา หรือในความเสื่อมเสียอย่างใด ๆ อันเป็นผลโดยตรงแต่การที่ต้องชักช้าในการขนส่ง เว้นแต่การเสียหายหรือชักช้านั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดแต่ความผิดของคนโดยสารนั้นเอง

[43] มาตรา 637 สิทธิและความรับผิดของผู้ขนส่งเพื่อเครื่องเดินทางอันได้มอบหมายแก่ผู้ขนส่งนั้น แม้ผู้ขนส่งจะมิได้คิดเอาค่าขนส่งต่างหากก็ตาม ท่านให้บังคับตามความในหมวด

Ref. code: 25625901033554GNW

สัญญารับขน จึงเป็นการตกลงจ้างผู้รับขนให้ทำการขนส่งสิ่งของหรือบุคคล โดยเป็นการขนส่งเพื่อบำเหน็จจากการค้าปกติของตน ซึ่งการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารนั้น เป็นการขนส่งรูปแบบหนึ่ง เป็นการขนส่งบุคคลโดยสารจากที่หนึ่งไปที่หนึ่งทางรถยนต์ แต่ด้วยลักษณะของการให้บริการนี้จะให้บริการเพียงชั่วครั้งชั่วคราว ไม่ใช่เป็นการค้าปกติ หากพิจารณาตามหลักเกณฑ์ของสัญญารับขน จึงไม่เหมาะสมที่จะนำเรื่องสัญญารับขนมาบังคับใช้

4.1.3 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล

เมื่อบุคคลประสงค์เข้าร่วมในระบบเครือข่ายบริการขนส่งคนโดยสารของผู้ให้บริการ ไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่หรือผู้โดยสาร ต้องสมัครเป็นสมาชิกของผู้ให้บริการ โดยต้องกรอกข้อมูลส่วนบุคคลตามที่ผู้ให้บริการกำหนดไว้ เช่น ชื่อ นามสกุล เพศ อายุ ที่อยู่ เลขบัตรประชาชน ข้อมูลทางธุรกรรม ทะเบียนรถยนต์ รวมถึงเมื่อเข้าร่วมเครือข่ายการบริการขนส่งแล้วในระบบเครือข่ายของผู้ให้บริการจะเก็บข้อมูลวันเวลา สถานที่ เส้นทางการเดินทาง ข้อความสนทนา สถิติข้อมูลการเดินทางทั้งหมด ทั้งของผู้ขับขี่และผู้ให้บริการ ตลอดเวลาที่เข้าร่วมบริการในระบบเครือข่ายทางแอปพลิเคชั่นพกพา อีกทั้งผู้ที่จะเข้าร่วมในระบบต้องยินยอมให้ทางผู้ให้บริการสามารถหาประโยชน์จากข้อมูลส่วนบุคคลของตนได้ ด้วยเหตุนี้ผู้ให้บริการนอกจากจะสามารถหารายได้จากการร่วมให้บริการขนส่งแล้ว ยังสามารถหารายได้จากข้อมูลส่วนบุคคลของสมาชิกในระบบครือข่ายของผู้ให้บริการ ซึ่งครอบครองข้อมูลส่วนบุคคลไว้หลากหลายรูปแบบและจำนวนมาก หากไม่มีการควบคุมกำกับดูแล ข้อมูลเหล่านั้นถูกนำไปใช้ในทางที่ผิด โดยไม่ได้รับอนุญาตจากเจ้าของข้อมูลย่อมทำให้เกิดความเสียหายต่อเจ้าของข้อมูลและสังคมโดยรวมได้

ในปัจจุบันประเทศไทย มีกฎหมายที่นำมาใช้ในการควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล คือ พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 เป็นกฎหมายที่จะใช้เพื่อคุ้มครองและป้องกันข้อมูลส่วนบุคคล ซึ่งกฎหมายนี้ได้วางหลักถึงผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล หมายถึง บุคคลหรือนิติบุคคลซึ่งมีอำนาจหน้าที่ตัดสินใจเกี่ยวกับการเก็บรวบรวม ใช้หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคล ซึ่งในการเก็บรวบรวมข้อมูลผู้ควบคุมต้องได้รับความยินยอมจากเจ้าของข้อมูล ซึ่งความยินยอมต้องทำเป็นหนังสือหรือผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ โดยความยินยอมนั้นต้องมีอิสระ เจ้าของข้อมูลจะถอนความยินยอมเมื่อไรก็ได้ แต่จะไม่กระทบถึงความยินยอมที่ได้ให้ไปแล้ว[44]

---

[44] มาตรา 19 ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลจะกระทำการเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผย ข้อมูลส่วนบุคคลไม่ได้หากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลไม่ได้ให้ความยินยอมไว้ก่อนหรือในขณะนั้น เว้นแต่

Ref. code: 25625901033554GNW

ทั้งนี้ ในการเก็บข้อมูลส่วนบุคคล ผู้ให้บริการต้องเก็บเพียงเท่าที่จำเป็นและต้องเก็บรวบรวมจากเจ้าของข้อมูลโดยตรง[45] และต้องแจ้งให้เจ้าของข้อมูลทราบก่อนหรือขณะเก็บ

บทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นบัญญัติให้กระทำได้

การขอความยินยอมต้องทำโดยชัดแจ้งเป็นหนังสือ หรือทำโดยผ่านระบบ อิเล็กทรอนิกส์ เว้นแต่โดยสภาพไม่อาจขอความยินยอมด้วยวิธีการดังกล่าวได้

ในการขอความยินยอมจากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล ต้องแจ้งวัตถุประสงค์ของการเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลไปด้วย และการขอความยินยอมนั้นต้องแยกส่วนออกจากข้อความอื่นอย่างชัดเจน มีแบบหรือข้อความที่เข้าถึงได้ง่าย และเข้าใจได้ รวมทั้งใช้ภาษาที่อ่านง่ายและไม่เป็นการหลอกลวงหรือทำให้เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล เข้าใจผิดในวัตถุประสงค์ดังกล่าว ทั้งนี้ คณะกรรมการจะให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลขอความยินยอมจากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลตามแบบและข้อความที่คณะกรรมการประกาศกำหนดก็ได้

ในการขอความยินยอมจากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล ต้องคำนึงอย่างถึงที่สุดในความเป็นอิสระของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลในการให้ความยินยอมทั้งนี้ในการเข้าทำสัญญาซึ่งรวมถึงการให้บริการใด ๆ ต้องไม่มีเงื่อนไขในการให้ความยินยอมเพื่อเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลที่ไม่มีความจำเป็นหรือเกี่ยวข้องสำหรับการเข้าทำสัญญาซึ่งรวมถึงการให้บริการนั้น ๆ

เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลจะถอนความยินยอมเสียเมื่อใดก็ได้โดยจะต้องถอนความยินยอมได้ง่ายเช่นเดียวกับการให้ความยินยอม เว้นแต่มีข้อจำกัดสิทธิในการถอนความยินยอม โดยกฎหมายหรือสัญญาที่ให้ประโยชน์แก่เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล ทั้งนี้การถอนความยินยอม ย่อมไม่ส่งผลกระทบต่อการเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลที่เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลได้ให้ความยินยอมไปแล้วโดยชอบตามที่กำหนดไว้ในหมวดนี้

ในกรณีที่การถอนความยินยอมส่งผลกระทบต่อเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลในเรื่องใด ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลต้องแจ้งให้เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลทราบถึงผลกระทบจากการถอนความยินยอมนั้น

การขอความยินยอมจากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลที่ไม่เป็นไปตามที่กำหนดไว้ใน หมวดนี้ ไม่มีผลผูกพันเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล และไม่ทำให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลสามารถทำการ เก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลได้

[45] มาตรา 25 ห้ามมิให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลทำการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคล จากแหล่งอื่นที่ไม่ใช่จากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลโดยตรง เว้นแต่

Ref. code: 25625901033554GNW

รวบรวมข้อมูล เช่น วัตถุประสงค์ของการเก็บรวบรวม ข้อมูลของผู้ควบคุมข้อมูลข่าวสาร สิทธิของเจ้าของข้อมูล[46]

---

(1) ได้แจ้งถึงการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลจากแหล่งอื่นให้แก่เจ้าของข้อมูล ส่วนบุคคลทราบโดยไม่ชักช้า แต่ต้องไม่เกินสามสิบวันนับแต่วันที่เก็บรวบรวมและได้รับความยินยอม จากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล

(2) เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องขอความยินยอม ตามมาตรา 24 หรือมาตรา 26

[46] มาตรา 23 ในการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคล ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลจะต้อง แจ้งให้เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลทราบก่อนหรือในขณะเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลถึงรายละเอียด ดังต่อไปนี้ เว้นแต่เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลได้ทราบถึงรายละเอียดนั้นอยู่แล้ว

(1) วัตถุประสงค์ของการเก็บรวบรวมเพื่อการนาข้อมูลส่วนบุคคลไปใช้หรือเปิดเผย ซึ่งรวมถึงวัตถุประสงค์ตามที่มาตรา 24 ให้อำนาจในการเก็บรวบรวมได้โดยไม่ได้รับความยินยอม จากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล

(2) แจ้งให้ทราบถึงกรณีที่เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลต้องให้ข้อมูลส่วนบุคคล เพื่อปฏิบัติตามกฎหมายหรือสัญญาหรือมีความจำเป็นต้องให้ข้อมูลส่วนบุคคลเพื่อเข้าทาสัญญา รวมทั้งแจ้งถึงผลกระทบที่เป็นไปได้จากการไม่ให้ข้อมูลส่วนบุคคล

(3)ข้อมูลส่วนบุคคลที่จะมีการเก็บรวบรวมและระยะเวลาในการเก็บรวบรวมทั้งนี้ ในกรณีที่ไม่สามารถกำหนด ระยะเวลาดังกล่าวได้ชัดเจน ให้กำหนดระยะเวลาที่อาจคาดหมายได้ ตามมาตรฐานของการเก็บรวบรวม

(4) ประเภทของบุคคลหรือหน่วยงานซึ่งข้อมูลส่วนบุคคลที่เก็บรวบรวมอาจจะถูกเปิดเผย

(5) ข้อมูลเกี่ยวกับผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลสถานที่ติดต่อและวิธีการติดต่อ ในกรณีที่มีตัวแทนหรือเจ้าหน้าที่คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล ให้แจ้งข้อมูล สถานที่ติดต่อ และวิธีการ ติดต่อของตัวแทนหรือเจ้าหน้าที่คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลด้วย

(6) สิทธิของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลตามมาตรา 19 วรรคห้า มาตรา 30 วรรคหนึ่ง มาตรา 31 วรรคหนึ่ง มาตรา 32 วรรคหนึ่ง มาตรา 33 วรรคหนึ่ง มาตรา 34 วรรคหนึ่ง มาตรา 36 วรรคหนึ่ง และมาตรา 73 วรรคหนึ่ง

Ref. code: 25625901033554GNW

ในเรื่องของการใช้หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลผู้อื่น ผู้ควบคุมจะกระทำได้ตามวัตถุประสงค์ที่เจ้าของข้อมูลให้ความยินยอมไว้[47] หากผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลหรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับข้อมูล ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายนี้ ก่อให้เกิดความเสียหายแก่เจ้าของ เจ้าของข้อมูลสามารถร้องเรียนต่อคณะกรรมการผู้เชี่ยวชาญ[48] ซึ่งบทลงโทษต้องผู้ควบคุมข้อมูลนั้น มีทั้งความรับผิดทางแพ่ง ทางอาญา และทางปกครอง

เมื่อประเทศไทยมีการบังคับใช้กฎหมายนี้แล้ว การให้บริการเครือข่ายขนส่งคนโดยสาร ต้องปฏิบัติตามข้อบังคับนี้อย่างเคร่งครัด เพื่อการให้บริการเป็นไปด้วยความเรียบร้อย ไม่เกิดความเอารัดเอาเปรียบซึ่งกันและกัน

4.1.4 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัย

การนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสาร เมื่อออกเดินทางในท้องถนนย่อมมีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุจากการเดินทางได้ ไม่ว่าจะเกิดแก่ผู้ขับขี่ ผู้โดยสารหรือบุคคลภายนอก ซึ่งอาจทำให้การเดินทางไม่สำเร็จ เกิดความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายหรือทรัพย์สิน ไม่ว่าจะของผู้ร่วมเดินทางหรือบุคคลภายนอกก็ตาม เมื่อเกิดเหตุขึ้นแล้วจะต้องใช้เวลาในการพิสูจน์

---

[47] มาตรา 27 ห้ามมิให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลใช้หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคล โดยไม่ได้รับความยินยอมจากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล เว้นแต่เป็นข้อมูลส่วนบุคคลที่เก็บรวบรวมได้ โดยได้รับยกเว้นไม่ต้องขอความยินยอมตามมาตรา 24 หรือมาตรา 26

บุคคลหรือนิติบุคคลที่ได้รับข้อมูลส่วนบุคคลมาจากการเปิดเผยตามวรรคหนึ่งจะต้องไม่ใช้หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลเพื่อวัตถุประสงค์อื่นนอกเหนือจากวัตถุประสงค์ที่ได้แจ้งไว้กับผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลในการขอรับข้อมูลส่วนบุคคลนั้น

ในกรณีที่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลใช้หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลที่ได้รับยกเว้น ไม่ต้องขอความยินยอมตามวรรคหนึ่ง ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลต้องบันทึกการใช้หรือ เปิดเผยนั้นไว้ใน รายการตามมาตรา 39

[48]มาตรา 73 เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลมีสิทธิร้องเรียนในกรณีที่ผู้ควบคุมข้อมูล ส่วนบุคคลหรือผู้ประมวลผลข้อมูลส่วนบุคคล รวมทั้งลูกจ้างหรือผู้รับจ้างของผู้ควบคุมข้อมูล ส่วนบุคคลหรือผู้ประมวลผลข้อมูลส่วนบุคคล ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติหรือประกาศ ที่ออกตามพระราชบัญญัตินี้

การยื่น การไม่รับเรื่อง การยุติเรื่อง การพิจารณา และระยะเวลาในการพิจารณา คำร้องเรียนให้เป็นไปตามระเบียบที่คณะกรรมการประกาศกำหนดโดยคำนึงถึงการกำหนดให้ไม่รับเรื่องร้องเรียนหรือยุติเรื่องในกรณีที่มีผู้มีอำนาจพิจารณาในเรื่องนั้นอยู่แล้วตามกฎหมายอื่นด้วย

Ref. code: 25625901033554GNW

ข้อเท็จจริงและความเสียหายว่าผู้ใดจะต้องรับผิดชอบ รวมถึงระยะเวลาในการเยียวยาความเสียหายอาจต้องใช้เวลานาน ด้วยเหตุนี้จึงควรจะต้องมีการทำประกันภัยไว้ เพื่อประกันความเสี่ยงและสามารถเยียวยาชดใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้นก่อนได้

การประกันภัยเป็นสัญญาประเภทหนึ่ง โดยบุคคลหนึ่งเรียกว่าผู้รับประกันภัยตกลงจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอก หรือผู้รับผลประโยชน์ตามสัญญาเมื่อเกิดเหตุวินาศภัยหรือเหตุตามที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยขึ้น โดยบุคคลที่เป็นผู้เอาประกันภัยตกลงจะชำระเบี้ยประกันเป็นการตอบแทน[49]

การประกันภัยรถยนต์ หมายถึง การประกันที่ให้ความคุ้มครองผู้เอาประกันภัยเมื่อเกิดเหตุความเสียหายหรือสูญเสียแก่ตัวรถยนต์ ชีวิต ร่างกาย ตลอดจนความรับผิดของผู้ขับขี่ การประกันภัยรถยนต์ สามารถแบ่งได้ 2 ประเภท ได้แก่ ประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับและประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ ซึ่งประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ หมายถึงประกันรถยนต์ที่รัฐบังคับให้เจ้าของรถยนต์ต้องจัดทำเพื่อให้ความคุ้มครองผู้ที่ประสบภัย ไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร หรือบุคคลภายนอก ซึ่งต้องพิจารณาตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่วางหลักให้เจ้าของรถยนต์[50] ต้องจัดให้มีประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยโดยบริษัทประกันภัย[51] หากฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามมีความผิดและโทษตามกฎหมาย[186]

---

[49] ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

มาตรา 861 อันว่าสัญญาประกันภัยนั้น คือสัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่ง ตกลงจะใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือใช้เงินจำนวนหนึ่งให้ในกรณีวินาศภัย หากมีขึ้น หรือในเหตุอย่างอื่นในอนาคตดั่งได้ระบุไว้ในสัญญาและในการนี้บุคคลอีกคนหนึ่งตกลงจะส่งเงิน ซึ่งเรียกว่าเบี้ยประกันภัย

[50] มาตรา 4 เจ้าของรถ หมายความว่า ผู้ซึ่งมีกรรมสิทธิ์ในรถหรือผู้มีสิทธิครอบครองรถตามสัญญาเช่าซื้อ และหมายความรวมถึงผู้นำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวด้วย

[51] มาตรา 7 ภายใต้บังคับมาตรา 8 เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยโดยประกันภัยกับบริษัท

จำนวนเงินเอาประกันภัย ให้กำหนดตามชนิด ประเภท และขนาดของรถแต่ต้องไม่น้อยกว่าจำนวนเงินที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง

สำหรับรถที่เจ้าของรถได้จัดให้มีการประกันภัยความเสียหายต่อผู้ประสบภัย โดยเอาประกันภัยครอบคลุมความเสียหายต่อผู้ประสบภัยและทรัพย์สิน ตามชนิด ประเภทและขนาดของรถที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงแล้วไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยอีก

Ref. code: 25625901033554GNW

ส่วนการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ หมายถึง การทำประกันภัยที่เจ้าของรถยนต์ที่สามารถเลือกความคุ้มครองได้ ไม่ว่าเรื่องของความรับผิดต่อบุคคลภายนอก ความสูญหายหรือเสียหายของรถยนต์ ค่ารักษาพยาบาลผู้ขับขี่หรือผู้โดยสาร รวมถึงการถูกคุมตัวในคดีอาญา โดยความคุ้มครองจะแบ่งเป็น 5 ประเภท ได้แก่ ประกันภัยรถยนต์ประเภท 1 ประกันภัยรถยนต์ประเภท 2 ประกันภัยรถยนต์ประเภท 3 ประกันภัยรถยนต์ประเภท 4 และประกันภัยรถยนต์ประเภท 5 โดยประเภท 1 จะให้ความคุ้มครองครบถ้วนและมีค่าใช้จ่ายแพงที่สุด[53] โดยจะมีการระบุวัตถุประสงค์ของการใช้งานรถยนต์ไว้ในกรมธรรมประกันภัย หากใช้งานผิดประเภทหรือนอกเหลือจากตารางที่ระบุไว้ในกรมธรรมประกันภัย ขณะเกิดเหตุ ผู้รับประกันภัยมีสิทธิที่จะปฏิเสธให้ความคุ้มครองแก่รถยนต์ได้ แต่ยังคงต้องรับผิดต่อบุคคลภายนอก[54]

การให้บริการขนส่งคนโดยสารด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งส่วนใหญ่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถยนต์จะทำประกันภัยภาคสมัครใจคุ้มครองในการใช้งานส่วนบุคคล หากนำรถยนต์ส่วนบุคคลไปให้บริการขนส่งคนโดยสารจึงเป็นการใช้งานรถยนต์ผิดประเภท ไม่ต้องกับวัตถุประสงค์ในการประกันภัย การประกันภัยรถยนต์ส่วนบุคคลจึงไม่คุ้มครองผู้เอาประกันในระหว่างที่นำรถยนต์ออกให้บริการแต่บริษัทผู้รับประกันภัยจะยกเอาเหตุฝ่าฝืนเงื่อนไขการประกันภัยนี้ ปฏิเสธความรับผิดต่อบุคคลภายนอกผู้รับความเสียหายไม่ได้ กล่าวคือ บริษัทผู้รับประกันภัยต้องชดใช้ให้บุคคลภายนอกไปก่อน แล้วจึงไปเรียกให้ผู้เอาประกันภัยชดใช้แก่ตนแทน[55] แต่ถ้าเจ้าของรถยนต์ทำประกันภัยรถยนต์โดยถูกต้อง ระบุเพื่อใช้เป็นรถรับจ้าง ขนส่งสาธารณะ ย่อมได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัย

---

[52] มาตรา 37 เจ้าของรถผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

[53] คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.), “ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ,” สืบค้นเมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2562, จาก https://www.oic.or.th/th/education /insurance/vehicle /voluntary.

[54] เงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ หมวดความคุ้มครองความเสียหายต่อรถยนต์ ข้อ 9. การยกเว้นการใช้อื่นๆ การประกันภัยนี้ไม่คุ้มครอง 9.2 การใช้รถยนต์นอกเหนือจากที่ระบุไว้ในตารางในขณะเกิดอุบัติเหตุ

[55] มาตรา 16 บริษัทจะยกเอาเหตุแห่งความไม่สมบูรณ์หรือการฝ่าฝืนเงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัยระหว่างบริษัทกับเจ้าของรถ หรือการได้บอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยกับเจ้าของรถ เพื่อปฏิเสธความรับผิดต่อผู้ประสบภัยในการชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นมิได้ เว้นแต่บริษัทได้มีหนังสือแจ้ง

Ref. code: 25625901033554GNW

4.1.5 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดเก็บภาษี

การประกอบธุรกิจที่เกี่ยวกับการให้บริการเศรษฐกิจแบบแบ่งปัน หรือการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันพกพา หากเป็นการให้บริการและมีการใช้บริการในประเทศไทย ผู้ให้บริการต้องเสียภาษีเงินได้ตามกฎหมายไทย แต่ถ้าผู้ประกอบการเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งตามกฎหมายต่างประเทศ มีสำนักงานอยู่ต่างประเทศ ไม่มีสำนักงานสาขาที่ประเทศไทย หรือเมื่อให้บริการเสร็จสิ้นแล้ว ผู้ใช้บริการจะชำระเงินอิเล็กทรอนิกส์ ค่าโดยสารจะชำระเข้าบัญชีผู้ให้บริการต่างประเทศโดยตรง จึงเป็นปัญหาว่าจะสามารถจัดเก็บภาษีได้อย่างเหมาะสมหรือไม่ เพียงใด แม้ว่าปัจจุบัน ผู้ประกอบการให้บริการรถยนต์ขนส่งคนโดยสารรูปแบบนี้ในประเทศไทย อย่าง Grab ได้มีการจดทะเบียนถูกต้องแล้วในประเทศไทย[56] ทำให้ผู้ให้บริการอยู่ในเกณฑ์ที่อาจจะต้องเสียภาษีแล้ว โดยข้อตกลงของ Grab ได้ผลักภาระให้ผู้ขับขี่เป็นผู้รับผิดชอบ หากมีการต้องเสียภาษีอันเกิดขึ้นจากการชำระเงิน แต่เพื่อประโยชน์ในการศึกษาข้อกฎหมายให้ครอบคลุมปัญหาที่อาจเกิดขึ้น จึงควรที่จะพิจารณาต่อไป

ในเรื่องของการจัดเก็บภาษี ธุรกิจการให้บริการรถยนต์ขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันพกพาในประเทศไทย จะต้องพิจารณาถึงบทบัญญัติทั่วไปของประมวลรัษฎากร พระราชกฤษฎีกา คำสั่งของอธิบดีกรมสรรพากร แนวปฏิบัติของกรมสรรพากรข้อหารือของกรมสรรพากร และคำพิพากษาของศาลฎีกาที่เกี่ยวข้อง ซึ่งการจัดเก็บภาษีนั้น ไม่ว่าผู้ให้บริการเป็นนิติบุคคลที่อยู่ต่างประเทศและไม่มีการจัดตั้งสำนักงานสาขาที่ประเทศไทย หรือมีการตั้งนิติบุคคลจดทะเบียนถูกต้องตามกฎหมายไทยแล้วแต่มีการให้และใช้บริการรถยนต์ขนส่งคนโดยสารในประเทศไทยจึงเข้าข่ายที่จะต้องเสียภาษีเงินได้นิติบุคคล[57] หรือจะเป็นกรณีที่พิจารณาว่าผู้ขับขี่รถยนต์ร่วมให้บริการเป็นลูกจ้าง

การบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยให้เจ้าของรถและนายทะเบียนทราบล่วงหน้า

การบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยให้มีผลเมื่อครบกำหนดสามสิบวัน นับแต่วันที่บริษัทได้มีหนังสือแจ้งการเลิกกรมธรรม์ประกันภัยไปยังผู้เอาประกันภัยตามภูมิลำเนาที่ทราบครั้งสุดท้าย โดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับ

มาตรา 17 บริษัทจะยกเอาความทุจริตหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัยมาเป็นข้อต่อสู้เพื่อปฏิเสธความรับผิดในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยมิได้

[56] บริษัท แกร็บแท็กซี่ (ประเทศไทย) จำกัดทะเบียนบริษัทเลขที่ 0105556090377

[57] ประมวลรัษฎากรมาตรา 66 บริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลที่ตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยหรือที่ตั้งขึ้นตามกฎหมายของต่างประเทศ และกระทำกิจการในประเทศไทยต้องเสียภาษีตามบทบัญญัติในส่วนนี้

Ref. code: 25625901033554GNW

หรือผู้กระทำการแทนผู้ให้บริการแล้ว ให้ผู้ขับขี่เป็นผู้มีหน้าที่และความรับผิดในการยื่นรายการภาษีและเสียภาษีตามที่กฎหมายกำหนด[58] ซึ่งการให้บริการขนส่งคนโดยสารด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลในประเทศไทยนั้น เป็นการให้บริการที่ผิดกฎหมายขนส่ง ไม่สามารถได้ให้บริการอย่างถูกกฎหมาย เพราะฉะนั้น รายได้จากการประกอบธุรกิจนี้จึงเป็นรายได้ที่มาจากการให้บริการที่ผิดกฎหมาย แต่อย่างไรก็ตามถือว่าเป็นเงินได้ประเภทหนึ่งของผู้ประกอบการ อยู่ในเกณฑ์ที่จะต้องยื่นคำนวณเสียภาษีด้วย

ส่วนกรณีที่มีการใช้บริการรถยนต์ร่วมเดินทางในประเทศไทยนั้น หากผู้ให้บริการมีรายได้จากการให้บริการเกินกว่า 1,800,000 บาทขึ้นไป จะเป็นการให้บริการที่อยู่ในเกณฑ์ที่จะต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่ม (Value Added Tax : Vat)[59] และผู้ให้บริการมีหน้าที่จดทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่ม ภายใน 30 วัน[60] ส่วนผู้ใดจะมีหน้าที่เสียภาษีเป็นเรื่องที่ต้องพิจารณากันว่า

---

[58] ประมวลรัษฎากร มาตรา 76 ทวิ บริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลซึ่งตั้งขึ้นตามกฎหมายของต่างประเทศ มีลูกจ้าง หรือผู้ทำการแทน หรือผู้ทำการติดต่อในการประกอบกิจการในประเทศไทย ซึ่งเป็นเหตุให้ได้รับเงินได้หรือผลกำไรในประเทศไทย ให้ถือว่าบริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลนั้นประกอบกิจการในประเทศไทย และให้ถือว่าบุคคลผู้เป็นลูกจ้าง หรือผู้ทำการแทน หรือผู้ทำการติดต่อเช่นว่านั้น ไม่ว่าจะเป็นบุคคลธรรมดา หรือนิติบุคคลเป็นตัวแทนของบริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลซึ่งตั้งขึ้นตามกฎหมายของต่างประเทศ และให้บุคคลนั้นมีหน้าที่ และความรับผิดในการยื่นรายการและเสียภาษีตามบทบัญญัติในส่วนนี้ เฉพาะที่เกี่ยวกับเงินได้หรือผลกำไรที่กล่าวแล้ว

[59] มาตรา 81/1 ผู้ประกอบการซึ่งประกอบกิจการขายสินค้าหรือให้บริการที่อยู่ในบังคับต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่ม และกิจการดังกล่าวมีมูลค่าของฐานภาษีไม่เกินมูลค่าของฐานภาษีของกิจการขนาดย่อมตามที่กำหนดโดยพระราชกฤษฎีกา ให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่ม

พระราชกฤษฎีกาตามวรรคหนึ่งจะกำหนดจำนวนมูลค่าของฐานภาษีของกิจการขนาดย่อมให้แตกต่างกันในกิจการแต่ละประเภทไม่ได้ แต่จำนวนมูลค่าของฐานภาษีที่กำหนดจะต้องไม่น้อยกว่า 600,000 บาทต่อปี

[60] มาตรา 85/1 ผู้ประกอบการซึ่งประกอบกิจการขายสินค้าหรือให้บริการต้องยื่นคำขอจดทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่มภายในกำหนดเวลาดังต่อไปนี้

(1) สำหรับผู้ประกอบการซึ่งประกอบกิจการขายสินค้าหรือให้บริการ และมีมูลค่าของฐานภาษีในการประกอบกิจการเกินมูลค่าของฐานภาษีของกิจการขนาดย่อมตามที่กำหนดโดยพระราชกฤษฎีกาที่ออกตามมาตรา 81/1 ให้ยื่นคำขอจดทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่มภายในสามสิบวันนับแต่

Ref. code: 25625901033554GNW

หากผู้ประกอบการที่ให้บริการขนส่งนั้น มีสถานที่ตั้งอยู่ในประเทศไทย ต้องมีหน้าที่เสียภาษีมูลค่าเพิ่ม[61] แต่ถ้าเป็นกรณีที่ผู้ให้บริการไม่ได้อยู่ในประเทศไทย เมื่อมีการชำระค่าบริการแล้วเป็นหน้าที่ผู้ใช้บริการมีหน้าที่เสียภาษีมูลค่าเพิ่มในส่วนของผู้ให้บริการต่างประเทศแทนผู้ให้บริการ[62] ซึ่งจะเห็นได้ว่าเป็นการผลักภาระมาให้ผู้ใช้บริการมากเกินไป อีกทั้งเพื่อเป็นการสร้างความยุติธรรมใน

(ก) วันที่มูลค่าของฐานภาษีในการประกอบกิจการเกินมูลค่าของฐานภาษีของกิจการขนาดย่อม สำหรับกรณีที่มีพระราชกฤษฎีกากำหนดมูลค่าของฐานภาษีของกิจการขนาดย่อมไว้แล้ว หรือ

(ข) วันที่พระราชกฤษฎีกาใช้บังคับ สำหรับกรณีที่มีการตราพระราชกฤษฎีกากำหนดมูลค่าของฐานภาษีของกิจการขนาดย่อมขึ้นใหม่ หรือมีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชกฤษฎีกากำหนดมูลค่าของฐานภาษีของกิจการขนาดย่อมน้อยกว่าที่กำหนดไว้ก่อน

(2) สำหรับผู้ประกอบการที่ได้แจ้งต่ออธิบดีเพื่อเสียภาษีมูลค่าเพิ่มตามมาตรา 81/3 ให้ยื่นคำขอจดทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่มภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้แจ้งต่ออธิบดี ให้นำมาตรา 85 วรรคสอง วรรคสาม และวรรคสี่ มาใช้บังคับ

[61] มาตรา 77/2การกระทำกิจการดังต่อไปนี้ในราชอาณาจักร ให้อยู่ในบังคับต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่ม ตามบทบัญญัติในหมวดนี้

(1) การขายสินค้าหรือการให้บริการโดยผู้ประกอบการ

(2) การนำเข้าสินค้าโดยผู้นำเข้า

การให้บริการในราชอาณาจักร ให้หมายถึง บริการที่ทำในราชอาณาจักร โดยไม่คำนึงว่าการใช้บริการนั้นจะอยู่ในต่างประเทศหรือในราชอาณาจักร

การให้บริการที่ทำในต่างประเทศและได้มีการใช้บริการนั้นในราชอาณาจักร ให้ถือว่าการให้บริการนั้นเป็นการให้บริการในราชอาณาจักร

[62] มาตรา 83/6 เมื่อมีการชำระราคาสินค้าหรือ ราคาค่าบริการให้กับผู้ประกอบการดังต่อไปนี้ ให้ผู้จ่ายเงินค่าซื้อสินค้า หรือค่าบริการมีหน้าที่นำส่งเงินภาษีมูลเพิ่มที่ผู้ประกอบการมีหน้าที่เสียภาษี

ผู้ประกอบการที่อยู่นอกราชอาณาจักรซึ่งได้เข้ามาประกอบกิจการขายสินค้า หรือให้บริการในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว และไม่ได้จดทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่มเป็นการชั่วคราวตามมาตรา 85/3

ผู้ประกอบการที่ได้ให้บริการในต่างประเทศ และได้มีการใช้บริการนั้นในราชอาณาจักร

ผู้ประกอบการอื่นตามที่กำหนดโดยพระราชกฤษฎีกา

Ref. code: 25625901033554GNW

การจัดเก็บภาษีสำหรับผู้ประกอบการในประเทศไทยที่ต้องมีหน้าที่เสียภาษีมูลค่าเพิ่ม จึงควรเป็นหน้าที่ผู้ให้บริการโดยตรง แต่อย่างไรก็ตามยังเป็นข้อจำกัดทางด้านกฎหมาย ซึ่งสมควรที่จะต้องปรับปรุงแก้ไขต่อไป

4.2 วิเคราะห์ปัญหากฎหมาย

4.2.1 ด้านกฎหมายขนส่ง

การประกอบธุรกิจที่เกี่ยวกับการให้บริการเศรษฐกิจแบบแบ่งปันหรือการให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันพกพาในประเทศไทย เป็นการเดินทางขนส่งทางเลือกที่ได้รับความนิยมมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง ด้วยการเดินทางรูปแบบใหม่นี้ผู้โดยสารสามารถกำหนดจุดหมายปลายทางที่ต้องการเดินทางได้ โดยจะทำให้ทราบถึงระยะทาง ระยะเวลาและจำนวนเงินค่าโดยสารทันทีก่อนเดินทาง และสามารถมั่นใจได้ว่าสามารถเดินทางไปถึงจุดหมายได้ โดยไม่ต้องไปยื่นรอเรียกรถรับจ้างหรือรถแท็กซี่ตามท้องถนนทั่วไป

เนื่องจากการให้บริการขนส่งคนโดยสารด้วยรถยนต์ในประเทศไทยนั้นจะอนุญาตให้ผู้ขับขี่ที่มีใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะและรถยนต์จดทะเบียนรถยนต์สาธารณะจึงจะสามารถให้บริการได้ถูกกฎหมายได้ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 แต่โดยส่วนใหญ่การให้บริการนี้ผู้ขับขี่ที่นำรถยนต์ที่จดทะเบียนประเภทรถยนต์ส่วนบุคคลมาร่วมให้บริการจะไม่มีใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ จึงเป็นการให้บริการที่ผิดกฎหมายและเป็นการแย่งผู้โดยสารจากผู้ประกอบอาชีพขนส่งคนโดยสารปกติ ทำให้การให้บริการนี้จะถูกต่อต้านจากผู้ที่เสียประโยชน์และถูกจับกุมอย่างเข้มงวดโดยเจ้าหน้าที่รัฐ แต่อย่างไรก็ตามเมื่อยังคงเป็นที่ต้องการของผู้บริโภคหรือผู้โดยสาร และยังเป็นช่องทางให้บุคคลสามารถหาผลประโยชน์ได้ ผู้ขับขี่ที่ประสงค์ร่วมให้บริการยังคงลักลอบให้บริการอยู่ โดยยอมแลกความเสี่ยงกับการถูกจับกุมโดยเจ้าหน้าที่และการกดดันจากผู้เสียประโยชน์ แต่ถ้าหากผู้ขับขี่ยินยอมที่จะไปทำใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะและนำรถยนต์ไปจดทะเบียนรถยนต์สาธารณะ เพื่อที่สามารถให้บริการอย่างถูกกฎหมายจะเป็นการประกอบอาชีพเป็นผู้ขนส่งโดนแท้จริง ซึ่งจะขัดกับหลักเศรษฐกิจแบบแบ่งปันที่ประสงค์ใช้สอยทรัพยากรต่างๆ ให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยให้แบ่งปันเวลามาประกอบอาชีพเสริมเพิ่มเติมโดยใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ คือรถยนต์ดังนั้นหากผู้ขับขี่ต้องมีใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ และนำรถยนต์มาจดทะเบียนประเภทรถยนต์สาธารณะจะเป็นการเพิ่มภาระและค่าใช้จ่ายให้ผู้ขับขี่เพิ่มเติมและอาจไม่เหมาะสมกับการใช้งานจริง เพราะในเวลาปกติผู้ขับขี่จะใช้รถยนต์เพื่อประโยชน์ส่วนตน ไม่ได้นำรถยนต์ไปใช้ในการสาธารณะ

Ref. code: 25625901033554GNW

ด้วยเหตุนี้ การนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารจึงผิดกฎหมายขนส่งของประเทศไทย ทั้งในเรื่องของประเภทใบอนุญาตขับขี่ และประเภทการจดทะเบียนรถยนต์ ถ้าจะให้บริการขนส่งนี้ถูกกฎหมายในประเทศไทยนั้น ผู้ขับขี่จะต้องได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะและจดทะเบียนรถยนต์สาธารณะ จึงจะสามารถให้บริการอย่างถูกต้องได้ แต่ก็อาจขัดกับหลักการของเศรษฐกิจแบบแบ่งปันที่ประสงค์ให้ใช้ทรัพยากรส่วนเกินให้เกิดประโยชน์สูงสุด

4.2.2 ด้านความสัมพันธ์ของผู้ที่เกี่ยวข้อง

ปัญหาเรื่องสถานะหรือความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขับขี่และผู้ให้บริการ รวมถึงผู้ใช้บริการ เป็นเรื่องที่ควรนำมาพิจารณาว่า คู่สัญญาแต่ละฝ่ายมีสิทธิหน้าที่ ความรับผิดชอบมากน้อยเพียงใด เมื่อเกิดเหตุข้อพิพาท ผู้ใดจะต้องเป็นคนรับผิดชอบ หรือหากในระหว่างเดินทางเกิดอุบัติเหตุแก่ผู้ขับขี่ บุคคลภายนอกหรือผู้โดยสาร ผู้ใดจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบ ซึ่งการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันพกพาในประเทศไทย เป็นการให้บริการที่ผิดกฎหมายและไม่มีการกำหนดสถานะไว้อย่างชัดเจน จึงต้องพิจารณาจากลักษณะ รูปแบบความสัมพันธ์ของการให้บริการ รวมถึงข้อกำหนดในการให้บริการเทียบเคียงกับหลักกฎหมายที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน

ในขั้นแรก หากบุคคลประสงค์ที่จะใช้บริการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลต้องสมัครเข้าเป็นสมาชิกในระบบเครือข่ายของผู้ให้บริการ โดยต้องยอมรับเงื่อนไขการให้บริการและวิธีการชำระเงินที่ผู้ให้บริการกำหนดไว้ ซึ่งสถานะของผู้ให้บริการยังไม่ได้ถูกรับรองตามกฎหมาย จึงเป็นปัญหาที่ควรพิจารณาว่าความสัมพันธ์ การกำหนดสิทธิหน้าที่ จะต้องเป็นไปอย่างไร ในเบื้องต้นความสัมพันธ์ของผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการจึงเป็นไปตามกฎระเบียบและข้อบังคับของผู้ให้บริการเครือข่ายขนส่ง โดยผู้ใช้บริการต้องยอมรับข้อกำหนดก่อนถึงจะสามารถเข้าถึงการให้บริการได้ ซึ่งทาง Uber ได้วางข้อกำหนดและเงื่อนไขของการให้บริการไว้ ดังนี้[63]

1. ความสัมพันธ์ในทางสัญญา (Contractual Relationship) ซึ่งข้อกำหนดการใช้จะครอบคลุมการเข้าถึงและการใช้แอปพลิเคชันพกพา เว็บไซต์ เนื้อหา ผลิตภัณฑ์และบริการของผู้ใช้ไม่ว่าอยู่ประเทศใด ซึ่งการร่วมเดินทางในระบบนี้ จะเรียกว่าเป็นการบริการ โดยผู้ใช้บริการต้องยินยอมผูกพันตามข้อกำหนดของ Uber ซึ่ง Uber สามารถยกเลิกการให้บริการทั้งหมดหรือแต่บางส่วนของการให้บริการได้ทันที ไม่ว่าด้วยเหตุผลอะไรก็ตาม และอาจมีการกำหนดเงื่อนไขการให้บริการเพิ่มเติม โดยจะประกาศให้ผู้ใช้บริการทราบและถือว่าผู้ใช้บริการยินยอมให้มีผลผูกพัน

---

[63] UBER B.V, “ข้อกำหนดและเงื่อนไข,” สืบค้นเมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2560, จาก https://www.uber.com/legal/terms/th

Ref. code: 25625901033554GNW

โดยปริยาย ในเรื่องของการเก็บและใช้ข้อมูลส่วนบุคคล Uber จะปฏิบัติตามนโยบายความเป็นส่วนตัว ซึ่ง Uber อาจให้ข้อมูลของผู้ใช้บริการแก่บุคคลภายนอกเท่าที่จำเป็น ในเรื่องประกันภัย การแก้ไข ข้อร้องเรียน หรืออุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น

2. การบริการ (The Services) เป็นการจัดการและกำหนดการขนส่ง หรือการให้บริการโลจิสติกส์ ซึ่งเป็นการให้บริการเพื่อใช้งานส่วนบุคคลเท่านั้น ไม่ใช้เพื่อทางการค้า โดย Uber ไม่ใช่บริการขนส่งหรือโลจิสติกส์ ไม่ได้ดำเนินการในฐานะผู้ขนส่ง และโดยการให้บริการทั้งหมดจะให้บริการโดยผู้ที่เป็นคู่สัญญาอิสระ ไม่ใช่ลูกจ้างของ Uber

3.การใช้บริการบัญชีผู้ใช้ โดยผู้ที่ประสงค์ใช้บริการ ต้องลงทะเบียนและรักษาให้ข้อมูลเป็นปัจจุบันเสมอ และต้องมีอายุ 18 ปีขึ้นไป หรือบรรลุนิติภาวะตามกฎหมายภายในของแต่ละประเทศ การลงทะเบียนผู้ใช้บริการต้องส่งมอบข้อมูลส่วนบุคคล และวิธีการชำระเงินด้วยบัตรเครดิตหรือวิธีอื่นที่ Uber ยอมรับได้ หากผู้ใช้บริการไม่รักษาข้อมูลให้สมบูรณ์ หรือวิธีการชำระเงินหมดอายุ อาจไม่สามารถเข้าถึงการให้บริการได้หรือ Uber อาจบอกเลิกสัญญาได้ ผู้ใช้บริการต้องรับผิดชอบในกิจกรรมที่ได้ใช้บริการที่เกิดขึ้นภายใต้บัญชีของตน และต้องปกปิดเก็บชื่อผู้ใช้และรหัสผ่านไว้เป็นความลับ ผู้ใช้บริการต้องใช้บริการในนามตัวเอง และบริการเพื่อจุดประสงค์ถูกต้องตามกฎหมายเท่านั้น ต้องไม่ก่อความเดือดร้อน สร้างความเสียหายต้องทรัพย์สินของผู้ให้บริการภายนอกหรือบุคคลอื่น รวมถึงยินยอมให้ Uber ส่งข้อความเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจทั่วไป ซึ่งผู้ใช้บริการอาจส่งหรือประกาศข้อมูลเนื้อหา ไม่ว่าจะเป็นภาพ เสียงหรือข้อมูลการให้บริการให้ Uber เก็บรวบรวมไว้เรียกว่า เนื้อหาของผู้ใช้ โดยเนื้อหานั้น ถือว่าผู้ใช้บริการอนุญาตให้ Uber ใช้ประโยชน์ได้โดยไม่มีวันหมดอายุ ไม่สามารถเรียกคืนได้และไม่มีค่าสิทธิ โดยเนื้อหานั้นต้องเป็นของผู้ใช้บริการแต่เพียงผู้เดียว หากเนื้อหาที่ผู้ใช้บริการส่งมามีลักษณะดูหมิ่น สร้างความเกลียดชังรุนแรง ลามกอนาจาร หรือไม่ชอบด้วยกฎหมาย Uber จะไม่มีส่วนที่จะต้องร่วมรับผิดด้วย และจะดำเนินการประการใดไม่จำเป็นต้องแจ้งให้ผู้ใช้บริการทราบล่วงหน้า ตลอดจนผู้ให้บริการอาจจะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น เพื่อการเข้าถึงและส่งข้อมูลในระบบเครือขายและปรับปรุงพัฒนาแอปพลิเคชันพกพาให้ใช้งานได้อยู่เสมอ

4. ในเรื่องของการชำระเงิน เมื่อได้รับการบริการแล้วผู้ใช้บริการต้องชำระเงินค่าบริการเข้าสู่ระบบของผู้ให้บริการ โดยค่าใช้จ่ายจะรวมถึงค่าภาษีที่เกี่ยวข้องตามที่กฎหมายกำหนดไว้ หลังจากนั้น Uber จะส่งใบเสร็จรับเงินทาง E-mail ในฐานะตัวแทนเรียกเก็บเงิน ซึ่งผู้ใช้บริการต้องยอมรับค่าใช้จ่ายที่อาจเพิ่มขึ้นเมื่อเดินทางในช่วงเวลาที่มีความต้องการใช้บริการสูง บางครั้ง Uber อาจมีโปรโมชัน ส่วนลดให้ผู้ใช้บริการ ทำให้ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในแต่ละการให้บริการไม่เท่ากัน

Ref. code: 25625901033554GNW

ผู้ใช้บริการสามารถยกเลิกการให้บริการได้ก่อนที่ผู้ให้บริการภายนอกจะมาถึง ซึ่งอาจเสียค่าธรรมเนียมยกเลิก ด้วยเหตุนี้จะเห็นได้ว่าการให้บริการของ Uber ไม่ได้กำหนดว่าส่วนหนึ่งส่วนใดของการชำระเงินจะมีเงินตอบแทนพิเศษอยู่ด้วย เพื่อให้ผู้ใช้บริการมีสิทธิที่จะใช้จ่ายเงินได้อย่างอิสระ หากผู้ใช้บริการพึงพอใจในการให้บริการจะเป็นระบบการให้คะแนนและความเห็นเพิ่มเติมในขณะเดินทาง หากผู้ใช้บริการทำให้ยานพาหนะเสียหาย หรือจำเป็นต้องทำความสะอาดต้องรับผิดชอบการซ่อมหรือทำความสะอาดด้วย

5. Uber จะไม่รับรองคุณภาพของการบริการ ความล่าช้า ความปลอดภัย หรือความสามารถของผู้ให้บริการ ผู้ใช้บริการต้องยินยอมรับความเสี่ยงเอง Uber จะไม่รับผิดในค่าเสียหายทางอ้อม ที่ไม่ใช่ความเสียหายโดยตรง รวมถึงความเสียหายที่อาจคาดหมายได้ เนื่องจากผู้ใช้บริการทราบอยู่แล้วว่าผู้ให้บริการภายนอกเป็นผู้ให้บริการขนส่งที่มีการขอใช้นาม Uber และผู้ให้บริการขนส่งอาจมีใบอนุญาตไม่ถูกประเภท ซึ่งไม่ว่ากรณีใด Uber จะรับผิดในส่วนที่เกี่ยวกับการบริการไม่เกิน 500 ยูโร หากมีข้อพิพาทเกิดขึ้นจะต้องระงับข้อพิพาทด้วยวิธีทางอนุญาโตตุลาการ

หากมีข้อกำหนดใดไม่ชอบด้วยกฎหมาย ไม่ถูกต้องหรือไม่มีผลบังคับใช้ทั้งหมดหรือบางส่วน ส่วนนั้นจะไม่ถือเป็นข้อกำหนดในข้อตกลงนี้ แต่ส่วนที่เหลือจะไม่ได้รับผลกระทบ

ในส่วนของการให้บริการของ Grab ในประเทศไทยมีส่วนที่แตกต่างจากของ Uber เพิ่มเติมที่น่าสนใจ ได้แก่ มีข้อห้ามไม่ให้ผู้ขับขี่นำเสนอการให้บริการของผู้ให้บริการรายอื่น โดยผู้ขับขี่มีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายเกี่ยวกับรถรับจ้างขนส่งคนโดยสารเอง ไม่เกี่ยวข้องกับผู้ให้บริการ รวมถึงผู้ขับขี่ต้องรับผิดชอบต่อเหตุใดๆ ที่เกิดขึ้นต่อผู้โดยสารหรือบุคคลที่สามจากการให้บริการขนส่งเอง ตลอดจน Grab มีนโยบายกระเป๋าคนขับ โดยให้ผู้ขับขี่ต้องเติมเงินหรือเรียกว่าเครดิต รอไว้ในระบบ Grab ก่อน ถึงสามารถให้บริการขนส่งได้ ซึ่ง Grab จะเก็บเงินจำนวนนี้ไว้เพื่อหักค่าใช้บริการ ในกรณีที่ผู้ใช้บริการชำระเป็นเงินสด โดยผู้ขับขี่สามารถถอนเงินออกจากระบบได้แค่บางส่วนตามที่ผู้ให้บริการกำหนดไว้

จากข้อกำหนดและเงื่อนไขการให้บริการของผู้ให้บริการอย่าง Uber หรือ Grab จะเห็นได้ว่าผู้ให้บริการได้กำหนดสถานะตัวเองว่าไม่ใช่ผู้ประกอบการขนส่ง แต่เป็นเครื่องมือหรือช่องทางอำนวยความสะดวกในการบริการให้บุคคลภายนอกเข้ามาร่วมให้บริการขนส่ง โดยบุคคลภายนอกนั้น จะไม่ใช่ลูกจ้างโดยตรงของผู้ให้บริการ แต่ขณะที่ผู้ให้บริการได้วางข้อกำหนดบังคับคู่สัญญาที่เกี่ยวข้องให้ปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด โดยที่ผู้ให้บริการแทบจะไม่ต้องรับผิดอะไรเลยต่อผู้ใช้บริการหรือบุคคลภายนอก หากบุคคลประสงค์เข้าร่วมในระบบเครือข่ายขนส่ง ต้องตกลงยอมรับข้อตกลงของผู้ให้บริการ หากไม่ยอมรับหรือไม่ปฏิบัติตามข้อตกลงนั้นแล้ว ย่อมไม่สามารถเข้าถึงหรือ

Ref. code: 25625901033554GNW

เข้าใช้บริการได้ เพื่อให้ได้เข้าร่วมการบริการขนส่งคนโดยสาร ผู้ขับขี่หรือผู้ใช้บริการต้องยอมรับข้อตกลงดังกล่าว ซึ่งข้อตกลงนั้นอาจมีบางกรณีที่ไม่เป็นธรรม เอารัดเอาเปรียบผู้ใช้บริการหรือบุคคลอื่นได้ ด้วยเหตุนี้จึงต้องควรนำหลักกฎหมายเข้ามากำกับควบคุม เพื่อป้องกันสิทธิของผู้ร่วมใช้บริการให้สามารถเข้าร่วมบริการได้อย่างเป็นธรรม

ด้วยการให้บริการขนส่งคนโดยสารด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล เป็นการเดินทางขนส่งรูปแบบหนึ่ง ผู้ใช้บริการหรือผู้โดยสารเรียกใช้บริการรถยนต์ผ่านทางแอปพลิเคชัน โดยเสนอความประสงค์ไปที่ระบบเครือข่ายของผู้ให้บริการ และผู้ให้บริการจัดหาผู้ขับขี่ในระบบที่เหมาะสมกับผู้ใช้บริการ เมื่อผู้ขับขี่ตอบรับการให้บริการ ผู้ใช้บริการจะสามารถเดินทางโดยใช้ระบบเครือข่ายของผู้ให้บริการ ผ่านทางแอปพลิเคชันของผู้ให้บริการ จึงถือได้ว่าผู้ใช้บริการทำสัญญาโดยตรงกับผู้ให้บริการ ด้วยเหตุนี้การเดินทางขนส่งจึงเป็นการดำเนินการของผู้ให้บริการ ซึ่งรูปแบบของการให้บริการร่วมเดินทางมีลักษณะคล้ายกับการให้บริการรถแท็กซี่ ซึ่งเป็นการให้บริการรถรับจ้างขนส่ง เพียงแต่รถยนต์ที่นำมาให้บริการเป็นรถยนต์ส่วนบุคคล วิธีการคิดเงินค่าโดยสารผ่านทางแอปพลิเคชันพกพา กฎระเบียบข้อบังคับแตกต่างกัน เป็นการขนส่งคนโดยสารรูปแบบหนึ่ง ซึ่งสามารถพิจารณาความสัมพันธ์ของบุคคลที่เกี่ยวข้องเทียบเคียงหลักสัญญา ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยแบ่งประเภทความสัมพันธ์ได้ต่อไปนี้

ในเรื่องความสัมพันธ์ของผู้ให้บริการกับผู้ขับขี่ สามารถพิจารณาได้จากหลักของสัญญาจ้างแรงงาน สัญญาตัวแทนหรือนายหน้าแล้ว จะเห็นได้ว่า ลักษณะของการให้บริการมีความคล้ายกับสัญญาแต่ละประเภท แต่ก็ยังไม่สามารถที่จะพิจารณาได้ว่าสัญญาการให้บริการขนส่งนี้คือสัญญาประเภทไหน เมื่อเกิดข้อพิพาทขึ้นอาจต้องพิจารณาตามสัญญาที่คู่สัญญาได้กระทำต่อกันก่อน กล่าวคือตามข้อกำหนดตกลงของผู้ให้บริการที่ว่า ผู้ขับขี่คือคู่สัญญาอิสระ (Partner) เป็นผู้ร่วมให้บริการผ่านแอปพลิเคชันพกพาภายใต้เงื่อนไขต่างๆ ของผู้ให้บริการ

ตามที่ Uber หรือ Grab ได้กล่าวอ้างว่าตนเป็นเพียงบริษัทเทคโนโลยีที่เป็นช่องทางในการหาผู้ขนส่งมาให้บริการ จะมีลักษณะคล้ายกับเรื่อง นายหน้า ที่เป็นผู้มีหน้าที่ชี้ช่องให้บุคคลภายนอกเข้าทำสัญญา และจะได้รับบำเหน็จจากการชี้ช่องตอบแทน หรือในกิจการขนส่งก็จะมี นายหน้าบริการขนส่ง (Transportation Broker)[64] ที่มีหน้าที่จัดหาคนให้บริการขนส่งแก่ผู้ใช้บริการ และจัดหาผู้ประสงค์ใช้บริการแก่ผู้ขนส่ง โดยนายหน้าจะได้ค่าตอบแทนจากการดำเนินการดังกล่าวตามสัดส่วนจากค่าโดยสาร ในต่างประเทศจะมีการออกใบอนุญาต

---

[64] Rebecca Elaine Elliott, “Sharing App or Regulation Hackney : Defining Uber Technologies, Inc.,,” Journal of Corporation Law. 41, 3 (Spring 2016).

Ref. code: 25625901033554GNW

ให้นายหน้าบริการขนส่ง ซึ่งนายหน้านั้นจะต้องไม่ใช่ผู้ประกอบการขนส่งเป็นเพียงคนกลางเท่านั้น แต่อย่างไรก็ตามสถานะของ Uber มีการดำเนินการอื่นมากกว่าแค่ชี้ช่องให้เข้าทำสัญญาเท่านั้น ได้มีการโฆษณาการให้บริการ มีการจัดทำส่วนลด โปรโมชั่นต่างๆ ส่งเสริมให้ประชาชนใช้บริการของตัวเอง

จากที่กล่าวไปทั้งหมดการให้บริการขนส่งคนโดยสารด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล ผู้ให้บริการกับผู้ขับขี่ ควรมีความสัมพันธ์กันในลักษณะนายจ้าง ลูกจ้างมากกว่าสัญญาอย่างอื่น แต่เป็นลักษณะแรงงานนอกระบบ แม้ผู้ขับขี่จะไม่ได้รับความคุ้มครองตามสัญญาในระหว่างคู่กรณี และไม่ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมาย แต่ด้วยลักษณะงานของผู้ขับขี่มีการให้บริการเกิดขึ้นจริง โดยให้บริการเป็นครั้งเป็นคราว ขึ้นอยู่กับผู้ขับขี่เองว่าประสงค์ให้บริการเมื่อใด จึงเป็นการทำงานโดยอิสระ เป็นผู้ทำงานอิสระ (Independent Worker) ซึ่งเป็นแรงงานนอกระบบรูปแบบหนึ่ง[65] ผู้ขับขี่สามารถให้ความคุ้มครองตัวเองได้โดยการทำประกันสังคมภาคสมัครใจ ตามมาตรา 40 แห่งพระราชบัญญัติประกันสังคม[66]

ส่วนความสัมพันธ์ระหว่างผู้ใช้บริการกับผู้ขับขี่หรือผู้ให้บริการสามารถพิจารณาได้จากหลักของสัญญาจ้างทำของและสัญญารับขนแล้ว จะเห็นได้ว่าสัญญาจ้างทำของจะมีขอบเขตที่กว้างมากกว่าสัญญารับขนที่มุ่งเฉพาะเรื่องการรับขนและผู้ขนส่งต้องประกอบอาชีพรับขนเป็นปกติธุระเพื่อแลกกับบำเหน็จ หากผู้รับจ้างขนส่งไม่ได้ประกอบอาชีพรับขน แต่รับจ้างขนส่งเป็นครั้งคราว สัญญานั้นเป็นสัญญาจ้างทำของ[67]

แต่อย่างไรก็ตามการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสาร ซึ่งผู้ขับขี่ส่วนมากจะให้บริการโดยมีใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลและรถยนต์ที่นำมาให้บริการจะเป็นรถยนต์จดทะเบียนเป็นรถส่วนบุคคล ส่งผลให้เป็นการให้บริการที่ผิดกฎหมายขนส่งในประเทศไทยและ

---

[65] โสรญา พิกุลหอม, สำนักวิชาการ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, “สิทธิประโยชน์ของแรงงานนอกระบบตามมาตรา 40 แห่งพระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ. 2533,” บทความวิชาการ, สืบค้นเมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2560, จาก http://library2.parliament.go.th/ebook/content-issue/2561/hi2561-068.pdf

[66] มาตรา 40 บุคคลอื่นใดซึ่งมิใช่ลูกจ้างตามมาตรา33จะสมัครเข้าเป็นผู้ประกันตนตามพระราชบัญญัตินี้ก็ได้โดยให้แสดงความจำนงต่อสำนักงานหลักเกณฑ์และอัตราการจ่ายเงินสมทบประเภทของประโยชน์ทดแทนที่จะได้รับตามมาตรา 54 ตลอดจนหลักเกณฑ์และเงื่อนไขแห่งสิทธิในการรับประโยชน์ทดแทนให้ตราเป็นพระราชกฤษฎีกา

[67] ไผทชิต เอกจริยกร, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 14*, น. 250

Ref. code: 25625901033554GNW

เป็นการให้บริการที่มีวัตถุประสงค์ต้องห้ามชัดแจ้งตามกฎหมาย ดังนั้นการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารในประเทศไทยจึงเป็นโมฆะ[68] สถานะความสัมพันธ์ของผู้ให้บริการกับผู้ขับขี่ จึงไม่ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมาย หากเกิดความเสียหายหรือข้อพิพาทขึ้น จึงต้องพิจารณาเบื้องต้นจากข้อกำหนดการใช้บริการ ซึ่งอาจไม่เป็นธรรมแก่ผู้ขับขี่และผู้โดยสาร อีกทั้งไม่มีหน่วยงานของรัฐควบคุมดูแล จึงเป็นปัญหาที่ควรพิจารณาต่อไป

[68] มาตรา 150 การใดมีวัตถุประสงค์เป็นการต้องห้ามชัดแจ้งโดยกฎหมายเป็นการพ้นวิสัยหรือเป็นการขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน การนั้นเป็นโมฆะ

Ref. code: 25625901033554GNW

บทที่ 5
บทสรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 บทสรุป

การนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันพกพา มีลักษณะเป็นเศรษฐกิจรูปแบบใหม่ ที่เรียกว่า เศรษฐกิจแบบแบ่งปัน (Sharing Economy) นำทรัพยากรส่วนเกินที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์มาก่อให้เกิดรายได้ นำมาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ซึ่งจะมีลักษณะเป็นการร่วมมือระหว่างผู้บริโภค โดยใช้ช่องทางเทคโนโลยีอินเทอร์เน็ตในปัจจุบัน ที่สามารถเข้าถึงได้สะดวกและไม่มีขีดจำกัด จึงทำให้ระบบเศรษฐกิจแบบแบ่งปัน ได้รับความนิยมจากประชาชนเป็นจำนวนมาก ซึ่งการให้บริการขนส่งคนโดยสารรูปแบบใหม่นี้ ให้บริการผ่านแอปพลิเคชันพกพาทางโทรศัพท์สมาร์ตโฟนที่สามารถเข้าถึงเครือข่ายอินเทอร์เน็ตได้ทุกที่ทุกเวลา โดยผู้ประสงค์เข้าร่วมในระบบเครือข่ายนี้ต้องสมัครเป็นสมาชิกในระบบก่อน ซึ่งจะทำให้ผู้ให้บริการระบบเครือข่ายเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลไว้จำนวนมาก นอกจากนี้การให้บริการผ่านแอปพลิเคชันพกพาเป็นธุรกรรมพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์รูปแบบหนึ่ง ซึ่งมีกฎหมายกำหนดขั้นตอน และเงื่อนไขการได้รับความคุ้มครองไว้แล้ว

การนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันพกพาเป็นการขนส่งรูปแบบใหม่นี้ ส่งผลกระทบถึงการขนส่งรูปแบบเดิมๆ ที่ให้บริการเป็นปกติ ทำให้ในหลายๆ ประเทศ เกิดการต่อต้านจากผู้ประกอบอาชีพขนส่งเดิม ทำให้เป็นปัญหาข้อพิพาททางกฎหมายและข้อเท็จจริง รวมถึงประเทศไทยก็ประสบปัญหานี้เช่นกัน ซึ่งการให้บริการรูปแบบใหม่นี้ได้รับการยอมรับเป็นกฎหมายในบางประเทศแล้ว โดยจะมีการนิยามความหมายที่ต่างกันไป ไม่ว่าจะเรียกว่า การให้บริการร่วมเดินทางหรือการให้บริการขนส่งคนโดยสารเชิงพาณิชย์ แต่ยังคงมีอีกหลายประเทศที่ยังไม่ให้การยอมรับการขนส่งลักษณะนี้

การนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารในประเทศไทย เป็นการให้บริการที่ผิดกฎหมายตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 โดยผู้ขับขี่ไม่มีใบขับขี่สาธารณะ นำรถยนต์ที่จดทะเบียนรถยนต์ส่วนบุคคลออกให้บริการ ไม่มีการปฏิบัติตามเงื่อนไขของรถรับจ้างสาธารณะทั่วไป โดยการให้บริการขนส่งรูปแบบนี้ มีลักษณะคล้ายกับการให้บริการรถแท็กซี่มาก แต่ให้บริการขนส่งด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลและมีลักษณะเป็นชั่วครั้งชั่วคราว ไม่ได้ให้บริการเป็นอาชีพหลัก สาเหตุที่ได้รับความนิยมเพราะมีการนำเทคโนโลยีเข้ามาแก้ไขปัญหาการให้บริการของ

Ref. code: 25625901033554GNW

รถแท็กซี่ทางด้านต่างๆ และเป็นการปรับตามสภาพสังคมที่แปรเปลี่ยนไป รวมถึงทำให้เกิดการใช้สอยทรัพยากรที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด แต่จากที่กล่าวไปว่าการให้บริการนี้ยังคงผิดกฎหมายอยู่ในเรื่องของความสัมพันธ์ระหว่างคู่กรณีที่เกี่ยวข้องในการให้บริการจึงเป็นปัญหาที่ต้องพิจารณาต่อไปว่า ใครจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบ มากน้อยเพียงใด รวมถึงถ้าเกิดเหตุละเมิดต่อบุคคลภายนอกจะมีผู้ใดจะต้องร่วมรับผิดด้วยอุบัติเหตุด้วยหรือไม่

อีกทั้งการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสาร จะผิดวัตถุประสงค์ในการประกันภัยรถยนต์ที่ไม่ได้ระบุให้ใช้รถยนต์เชิงพาณิชย์ เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นประกันภัยจะไม่ให้ความคุ้มครอง รวมถึงในเรื่องของการจัดเก็บภาษี หากผู้ให้บริการอยู่ต่างประเทศหรือโอนเงินเข้าบัญชีต่างประเทศก็จะไม่สามารถเก็บภาษีได้ทัดเทียมผู้ให้บริการในประเทศไทย

แม้ว่าปัจจุบันจะมีการให้บริการเรียกรถแท็กซี่ทางแอปพลิเคชันพกพา เพื่อหวังที่จะดึงผู้โดยสารกลับมาใช้บริการแท็กซี่รูปแบบเดิม แต่การเดินทางขนส่งคนโดยสารด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล ยังคงมีการให้บริการอย่างต่อเนื่องและยังเป็นทางเลือกของผู้โดยสาร ทั้งนี้ ไม่ว่าจะเป็นการบริการรูปแบบใดย่อมเป็นผลดีต่อผู้บริโภคทั้งสิ้น ซึ่งภาครัฐควรส่งเสริม สนับสนุนการเดินทางแบบแบ่งปันรูปแบบใหม่นี้ เพื่อให้เกิดการแข่งขันการให้บริการ และสามารถควบคุมการให้บริการได้อย่างเหมาะสม โดยให้เกิดความเป็นธรรมแก่ทุกฝ่าย ซึ่งสามารถแยกเป็นปัญหาที่ต้องพิจารณา ดังนี้

(1) ด้านการขนส่ง : การใช้รถยนต์ผิดประเภทและผู้ขับขี่ไม่มีใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ อัตราค่าบริการไม่เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดและผู้ให้บริการเครือข่ายการขนส่งไม่ได้ขออนุญาตประกอบการขนส่งตามกฎหมาย (ไม่มีกฎหมายควบคุมผู้ให้บริการ)

(2) ด้านความสัมพันธ์ระหว่างคู่กรณี: สถานะความสัมพันธ์ของบุคคลที่เกี่ยวข้องในการการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารในประเทศไทยยังไม่มีความชัดเจนและยังไม่ได้ถูกรับรองตามกฎหมาย หากเกิดข้อพิพาทขึ้นควรจะต้องพิจารณาจากกฎหมายที่บังคับใช้อยู่ได้มากน้อย เพียงใด (ไม่มีกฎหมายรับรองการให้บริการ)

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติเกี่ยวกับ Ride Sharing ของสหรัฐอเมริกา มลรัฐแคลิฟอร์เนีย และ Commercial Passenger Vehicle ประเทศออสเตรเลีย มลรัฐวิคตอเรียที่นำมาใช้เป็นกฎเกณฑ์ควบคุมเรื่องนี้โดยเฉพาะแล้ว จะเห็นได้ว่ากฎหมายต่างประเทศได้มีการปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งของตน โดยยอมรับการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารเป็นส่วนหนึ่งในรูปแบบการขนส่งคนโดยสารชนิดหนึ่ง ซึ่งรวมถึงรองรับการขนส่งรูปแบบใหม่ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต จึงได้กำหนดสิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ให้บริการระบบเครือข่ายขนส่งคนโดยสาร ผู้ขับขี่และผู้ใช้บริการ โดยได้มีการกำหนดผ่อนปรน เพิ่มช่องว่างให้สามารถนำรถยนต์ส่วนบุคคลนำมาให้บริการขนส่งคนโดยสารได้ แต่ต้องมีการขึ้นทะเบียนประเภทรถยนต์ให้ถูกต้อง และผู้ขับขี่

Ref. code: 25625901033554GNW

จำเป็นต้องมีใบอนุญาตตามที่กำหนดไว้ ซึ่งต้องมีการฝึกอบรม ตรวจสอบประวัติอาชญากรรม และต้องผ่านนโยบาย Zero Tolerance อยู่เสมอ รวมถึงมีการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล ทั้งของผู้ขับขี่และผู้ใช้บริการ ตลอดจนกำหนดเงื่อนไขและควบคุมให้มีเรื่องการทำประกันภัยคุ้มครองการเดินทางไว้ให้ครอบคลุมต่อความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นได้ซึ่งสามารถพิจารณาได้ ดังนี้

ในเรื่องของขอบเขตการบังคับใช้กฎหมาย สหรัฐอเมริกาได้กำหนดให้ใช้บังคับกับบริษัทเครือข่ายการขนส่ง (Transportation Network Company) หรือผู้ให้บริการจัดการขนส่งในมลรัฐแคลิฟอร์เนียซึ่งต้องให้บริการขนส่งล่วงหน้าในระบบเครือข่ายแอปพลิเคชันพกพาหรือแพลตฟอร์มที่ใช้ในการเชื่อมต่อผู้โดยสารกับผู้ขับขี่ที่ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล โดยต้องไม่ใช่รถแท็กซี่หรือรถรับจ้าง

ส่วนประเทศออสเตรเลียได้กำหนดขอบเขตการให้บริการไว้กว้างกว่า กล่าวคือ รองรับระบบการให้บริการขนส่งคนโดยสารทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นรถแท็กซี่ รถรับจ้างทั่วไป ใช้บังคับภายใต้กฎหมายเดียวกัน แต่มีเงื่อนไขการลงทะเบียนที่ต่างกันไป ซึ่งการให้บริการรับขนนี้ต้องทำเพื่อการพาณิชย์ ไม่รับรองถึงการให้บริการขนส่งเพื่อการกุศลหรือรถพยาบาล

จะเห็นได้ว่าทั้งสหรัฐอเมริกาและประเทศออสเตรเลีย กำหนดให้กฎหมายควบคุมการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารเป็นการขนส่งรูปแบบใหม่ แตกต่างจากการขนส่งคนโดยสารรูปแบบเดิม ไม่ว่าจะเป็นรถแท็กซี่หรือรถรับจ้างทั่วไป โดยได้มีการกำหนดสถานะของผู้ที่เกี่ยวข้องในการบริการนี้อย่างชัดเจน ส่วนประเทศไทยการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารยังไม่ถูกรับรองโดยกฎหมาย รถยนต์ที่นำมาให้บริการขนส่งคนโดยสารรูปแบบนี้จะเป็นรถยนต์ส่วนบุคคลและผู้ขับขี่จะมีใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล ทำให้ผิดกฎหมายขนส่งของประเทศไทย ด้วยเหตุนี้ถ้าจะให้การบริการนี้สามารถกระทำได้โดยถูกกฎหมาย ผู้ขับขี่จะต้องได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะและจดทะเบียนรถยนต์สาธารณะ จึงจะสามารถให้บริการได้อย่างถูกกฎหมายในประเทศไทย

ส่วนในเรื่องของสิทธิ หน้าที่และความรับผิดของผู้ที่เกี่ยวข้อง สหรัฐอเมริกาวางหลักให้ผู้ให้บริการเครือข่ายการขนส่งจะต้องทำสัญญาเป็นลายลักษณ์อักษรกับผู้ขับขี่ที่ต้องการเข้าร่วมในระบบเครือข่ายและจะต้องมีการประกันภัย รวมถึงการจำกัดความรับผิดของผู้ให้บริการโดยผู้ให้บริการเครือข่ายการขนส่ง จะต้องไม่เปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลที่อยู่ในความครอบครองต่อบุคคลภายนอกเว้นแต่ได้รับความยินยอม หรือเป็นการเปิดเผยตามกฎหมายและเงื่อนไขการให้บริการ หรือเปิดเผยเพื่อการติดต่อสื่อสารระหว่างผู้โดยสารกับผู้ขับขี่

Ref. code: 25625901033554GNW

ผู้ให้บริการเครือข่ายการขนส่งต้องตรวจสอบข้อมูล ประวัติการขับรถยนต์ของผู้ขับขี่ รวมถึงตรวจสอบประวัติอาชญากรรมระดับท้องถิ่นและระดับชาติและความผิดเกี่ยวกับเพศอยู่เสมอ ส่วนผู้โดยสารสามารถทราบข้อมูลการเดินทางได้ก่อนใช้บริการ ไม่ว่าจะเป็นระยะทาง ระยะเวลา และค่าบริการ ข้อมูลผู้ขับขี่หรือรถยนต์ อีกทั้งสามารถร้องเรียนผู้ขับขี่หรือผู้ให้บริการที่ไม่ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์เงื่อนไขที่กำหนดไว้ได้

ในประเทศออสเตรเลียได้วางหลักสิทธิ หน้าที่และความรับผิดของผู้ขับขี่ ผู้ให้บริการจองไว้ โดยให้ผู้คุมกฎ (Regulator) เป็นผู้ดูแลและรับขึ้นทะเบียนผู้ขับขี่ ยานพาหนะและผู้ให้บริการ ซึ่งแต่ละฝ่ายต้องให้บริการโดยคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้บริโภคและสาธารณะเป็นสำคัญ โดยผู้คุมกฎมีหน้าที่ออกกฎเกณฑ์ข้อบังคับ เงื่อนไขในการพิจารณารับรองผู้ขับขี่ ยานพาหนะและผู้ให้บริการ และต้องจัดให้มีการฝึกอบรมการให้บริการ ซึ่งเมื่อผู้คุมกฎพิจารณาการลงทะเบียนแล้วต้องแจ้งให้ผู้เกี่ยวข้องทราบเป็นลายลักษณ์อักษรโดยตามระยะเวลาที่กำหนดไว้

จะเห็นได้ว่าสหรัฐอเมริกาและประเทศออสเตรเลีย กำหนดให้ผู้ให้บริการเครือข่ายต้องทำสัญญากับผู้ขับขี่โดยเปิดเผย และต้องมีการตรวจสอบรายละเอียดข้อมูลผู้ขับขี่ที่ประสงค์เข้าร่วมในระบบ ทั้งก่อนและหลังที่เข้าร่วมในระบบเครือข่ายขนส่งหรือการให้บริการแล้ว ทั้งทางด้านความผิดอาญา ยาเสพติดและสิ่งมึนเมา เมื่อมีข้อร้องเรียนเรื่องการกระทำผิดแล้ว ผู้ให้บริการหรือผู้คุมกฎต้องระงับการให้บริการ สำหรับผู้ขับขี่นั้น เพื่อดำเนินการสอบสวนโดยเร็ว หากไม่ปฏิบัติตามผู้ที่เกี่ยวข้องจะมีความผิดและต้องรับโทษตามกฎหมาย โดยผู้โดยสารสามารถทราบข้อมูลรายละเอียดการเดินทางของตนได้ก่อนเริ่มเดินทาง จนถึงการเดินทางสิ้นสุดลงผ่านช่องทางการให้บริการรวมถึงต้องกำหนดห้ามไม่ให้มีการกีดกันหรือเลือกปฏิบัติการให้บริการ

ส่วนประเทศไทยนั้น ยังไม่มีกฎหมายรองรับการให้บริการรูปแบบนี้ไว้ จึงต้องพิจารณาสิทธิ หน้าที่และความรับผิดของคู่กรณีตามความสัมพันธ์ที่เกิดขึ้น ซึ่งความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขับขี่กับผู้ให้บริการ มีหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องได้แก่สัญญาจ้างแรงงาน สัญญาตัวแทน และสัญญานายหน้า แต่ทั้งสามสัญญาก็ยังไม่สามารถนำมาแก้ไขปัญหาสถานะของผู้ให้บริการและผู้ขับขี่ได้อย่างชัดเจนเพียงพอ แม้ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามกฎ ข้อบังคับของผู้ให้บริการ หากผู้ขับขี่ฝ่าฝืน ผู้ให้บริการสามารถสั่งบทลงโทษได้ แต่โดยหลักแล้วผู้ให้บริการไม่สามารถบังคับให้ผู้ขับขี่เริ่มทำงาน หรือห้ามหยุดงาน รวมถึงระยะเวลาการทำงาน ก็ขึ้นอยู่กับผู้ขับขี่ว่าประสงค์จะให้บริการเมื่อใด เป็นเหมือนการให้บริการหรือทำงานเป็นครั้งคราว จึงควรต้องพิจารณาตามข้อตกลงที่คู่สัญญาทำร่วมกันมา โดยผู้ขับขี่จะเป็นคู่สัญญา (Partner) ในการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาร่วมให้บริการขนส่งคนโดยสารในระบบของผู้ให้บริการ แต่หากเป็นกรณีที่ผู้ขับขี่สร้างความเสียหายแก่บุคคลภายนอกในระหว่างให้บริการขนส่งคนโดยสาร ผู้ให้บริการอาจต้องร่วมรับผิดด้วย เพราะผู้ขับขี่ให้บริการในนามของผู้ให้บริการ กระทำ

Ref. code: 25625901033554GNW

การเดินทางขนส่งตามคำขอของผู้ให้บริการ แม้ในทางส่วนตัวผู้ขับขี่กับผู้ให้บริการไม่ได้ตกลงเป็นตัวการตัวแทนกัน เพียงแต่ตกลงเข้าทำสัญญาเป็นผู้ขับขี่ในระบบของผู้ให้บริการ แต่บุคคลภายนอกเรียกใช้บริการผ่านทางระบบของผู้ให้บริการ จ่ายเงินผ่านระบบของผู้ให้บริการ จึงเข้าใจได้ว่าทำสัญญากับผู้ให้บริการ บุคคลภายนอกอาจมองผู้ขับขี่เป็นตัวแทนของผู้ให้บริการ ดังนั้นผู้ให้บริการอาจต้องร่วมรับผิดในฐานะตัวแทนเชิดได้

ส่วนความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขับขี่กับผู้โดยสาร สามารถพิจารณาได้ตามสัญญารับขนและสัญญาจ้างทำของ ซึ่งสัญญารับขนมีลักษณะเหมือนสัญญาจ้างทำของ แต่มีลักษณะเฉพาะเจาะจงมากกว่า ซึ่งการให้บริการขนส่งคนโดยสารนี้เป็นการให้บริการเดินทางตามคำขอของผู้ใช้บริการและจะเป็นผลสำเร็จ เมื่อผู้ขับขี่เดินทางไปส่งผู้ใช้บริการถึงจุดหมายปลายทาง แต่ด้วยลักษณะของการให้บริการนี้ จะไม่ใช่อาชีพที่ผู้ขับขี่กระทำโดยปกติ แต่ใช้เวลาว่างหรือวันหยุดมาให้บริการ จึงไม่ใช่การหาบำเหน็จเพื่อการค้าปกติ จึงไม่สามารถนำสัญญารับขนมาบังคับได้ โดยต้องพิจารณาตามสัญญาจ้างทำของ รวมถึงสามารถพิจารณาความสัมพันธ์ของผู้ให้บริการกับผู้ใช้บริการเป็นไปตามสัญญาจ้างทำของได้ด้วยเช่นกัน เพราะการดำเนินการให้บริการทั้งหมด เป็นการกระทำในนามผู้ให้บริการ จึงถือได้ว่าผู้ให้บริการให้บริการผู้ใช้บริการด้วยตนเอง

แต่อย่างไรก็ตามการให้บริการนี้ผิดกฎหมายของประเทศไทย จึงเป็นเรื่องต้องห้ามตามกฎหมาย ซึ่งกฎหมายไม่ได้ให้ความคุ้มครองไว้จึงไม่สามารถให้ความคุ้มครองสถานะความสัมพันธ์ของบุคคลที่เกี่ยวข้องในการให้บริการได้แต่ผู้ขับขี่ยังสามารถได้รับความคุ้มครองตัวเองได้ในฐานะผู้ทำงานอิสระ สามารถสมัครเข้าร่วมประกันสังคมภาคสมัครใจ เพื่อคุ้มครองความเจ็บป่วยของตนเองระหว่างปฏิบัติหน้าที่ได้

ในเรื่องของการประกันภัยสหรัฐอเมริกา ห้ามผู้รับประกันภัยของรถยนต์ส่วนบุคคลบอกเลิกสัญญาประกันภัยเพราะผู้เอาประกันภัยนำรถยนต์ออกให้บริการรถยนต์ขนส่งคนโดยสารโดยให้ออกหลักเกณฑ์รองรับธุรกิจรูปแบบใหม่นี้ ซึ่งมีการแบ่งการประกันภัยไว้ 3 ระยะเวลา โดยคุ้มครองตั้งแต่ผู้ขับขี่เข้าสู่ระบบ จนถึงระหว่างเดินทางส่งผู้โดยสารเสร็จสิ้น โดยผู้ให้บริการเครือข่ายขนส่งและผู้ขับขี่ต้องจัดให้มีประกันภัยสำหรับการเดินทางไว้โดยเฉพาะเจาะจงครอบคลุมความรับผิดของผู้ขับขี่เมื่อเกิดอุบัติเหตุ ผู้ขับขี่ต้องแจ้งให้ระบบเครือข่ายผู้ให้บริการทราบ อีกทั้งผู้ให้บริการเครือข่ายการขนส่งหรือผู้ขับขี่ จะต้องจัดให้มีประกันภัยวงเงินไม่ต่ำกว่า 1,000,0000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หากการประกันภัยของผู้ขับขี่ไม่ให้ความคุ้มครอง บริษัทเครือข่ายการขนส่งจะต้องให้ความคุ้มครองต่อทันที

Ref. code: 25625901033554GNW

ส่วนประเทศออสเตรเลียในเรื่องของการประกันภัยไม่ได้มีกฎหมายกำหนดไว้โดยเฉพาะเพียงแต่กำหนดไว้ให้เจ้าของรถยนต์ต้องจัดให้มีการประกันภัยที่คุ้มครองครอบคลุมความเสียหาย ซึ่งเจ้าของรถยนต์ต้องร่วมรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นด้วย ส่วนรายละเอียดอื่น จึงต้องพิจารณาตามเงื่อนไขของผู้คุมกฎและผู้ให้บริการเครือข่าย จะเห็นได้ว่าสำหรับการประกันภัยในประเทศออสเตรเลีย ไม่ได้มีข้อกฎหมายกำหนดชัดเจนเหมือนประเทศสหรัฐอเมริกา โดยที่นอกจากผู้ให้บริการจะมีการทำประกันภัยสำหรับผู้ขับขี่ที่เป็นคู่สัญญาแล้ว แต่เจ้าของยานพาหนะหรือผู้ขับขี่จะต้องจัดให้มีความคุ้มครองบุคคลภายนอกต่างหากอีกที ซึ่งทั้งสหรัฐอเมริกาและประเทศออสเตรเลีย กำหนดให้ผู้รับประกันภัยต้องจัดให้มีการประกันภัยรองรับการเดินทางรูปแบบใหม่นี้ และผู้ขับขี่หรือผู้ให้บริการเครือข่ายต้องทำประกันภัยคุ้มครองผู้โดยสารขณะเดินทางไว้เสมอ

ส่วนประเทศไทยนั้น รถส่วนบุคคลต้องจัดทำประกันภัยภาคบังคับตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ส่วนประกันภัยภาคสมัครใจไม่ได้บังคับไว้ แต่ถ้ามีการจัดทำประกันภัยไว้ ส่วนใหญ่จะมีวัตถุประสงค์ในการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ไม่นำมาใช้ในเชิงพาณิชย์ หากนำมาให้บริการขนส่งคนโดยสาร ประกันภัยย่อมไม่ครอบคลุม

5.2 ข้อเสนอแนะ

การนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารเป็นธุรกิจที่เกิดขึ้นโดยอาศัยช่องว่างทางกฎหมายกับความต้องการใช้บริการของสังคม ทำให้ผู้ขับขี่ต้องลักลอบให้บริการ ผู้ใช้บริการต้องแอบเรียกบริการ ผู้ประกอบอาชีพขนส่งเดิมก็เห็นว่าการให้บริการขนส่งใหม่นี้ผิดกฎหมาย ไม่ยุติธรรมต่อการขนส่งปกติ ซึ่งปัญหาเหล่านี้ได้เคยเกิดขึ้นในต่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นสหรัฐอเมริกา (มลรัฐแคลิฟอร์เนีย) หรือประเทศออสเตรเลีย (มลรัฐวิคตอเรีย) แต่เมื่อพิจารณาจากข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นในแง่มุมต่างๆ ประเทศเหล่านั้น เลือกที่จะพิจารณาให้การนำรถยนต์ส่วนบุคคลสามารถมาให้บริการขนส่งคนโดยสารได้อย่างถูกกฎหมาย โดยมีการกำหนดเงื่อนไขหลักเกณฑ์การควบคุมการดำเนินการบริการดังกล่าวไว้ อาจจะมีแตกต่างไปบ้างในแต่ละท้องที่ เพื่อให้มีการควบคุมธุรกิจขนส่งคนโดยสารประเภทนี้ อย่างมีประสิทธิภาพและเป็นธรรมแก่ทุกฝ่าย ตลอดจนเพื่อเสริมสร้างและปรับปรุงข้อกฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งให้รองรับธุรกิจขนส่งรูปแบบใหม่ที่จะเกิดขึ้นให้ทันยุคทันสมัยตามสภาพสังคมที่แปรเปลี่ยนไป รวมถึงเพื่อที่รัฐจะได้สามารถเข้าไปกำกับดูแลให้ถูกต้องตามกฎระเบียบ และแก้ไขปัญหาผลกระทบด้านต่างๆ ให้ถูกต้องเหมาะสมและยุติธรรมแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย จึงเห็นสมควรดำเนินการแก้ไข ปรับปรุงข้อกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง

Ref. code: 25625901033554GNW

กฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลการนำรถยนต์มาให้บริการขนส่งคนโดยสาร คือ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 โดยกำหนดให้รถยนต์ที่สามารถให้บริการขนส่งคนโดยสารได้ต้องเป็นรถยนต์สาธารณะ ประเภทรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน ซึ่งได้มีการออกกฎกระทรวงมาควบคุมไว้โดยเฉพาะ โดยฉบับล่าสุดจะเป็นกฎกระทรวงว่าด้วยรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน พ.ศ. 2560 ซึ่งมีการปรับปรุงข้อบังคับบางอย่าง เพื่อรองรับการเรียกรถยนต์รับจ้างทางช่องทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ และยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสาร แต่ก็ยังคงไม่ครอบคลุมถึงการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาร่วมให้บริการขนส่งคนโดยสาร เพื่อเป็นการส่งเสริมการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารให้สามารถดำเนินการได้อย่างถูกกฎหมายในประเทศไทยและเพื่อให้มีการควบคุม กำกับดูแลการให้บริการรูปแบบใหม่นี้ เป็นไปด้วยความเรียบร้อยและเป็นธรรมแก่ทุกฝ่าย จึงสมควรแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการรับจ้างขนส่งคนโดยสารนี้ เพื่อให้มีการรองรับการให้บริการขนส่งคนโดยสารด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลเพิ่มไปเป็นการให้บริการขนส่งที่ถูกกฎหมาย โดยสามารถกำหนดสาระสำคัญได้ ดังต่อไปนี้

(1) กำหนดสถานะทางกฎหมาย

เริ่มจากกำหนดว่ารถยนต์ส่วนบุคคลที่นำมาให้บริการขนส่งคนโดยสารต้องบรรทุกผู้โดยสารได้ไม่เกิน 7 ที่นั่ง และต้องจดทะเบียนรถยนต์ส่วนบุคคลรับจ้างขนส่งคนโดยสารต่อนายทะเบียนต่างหากจากการจดทะเบียนรถยนต์ส่วนบุคคลปกติ ซึ่งรถยนต์นั้นต้องไม่ใช่รถแท็กซี่หรือรถยนต์รับจ้างที่ให้บริการเป็นปกติอยู่แล้ว เพื่อไม่ให้มีการเอาเปรียบหรือสับสนในการให้บริการ โดยสามารถออกเป็นกฎกระทรวง เพื่อกำหนดเงื่อนไขการดำเนินการที่เป็นการเฉพาะได้สะดวก โดยให้เพิ่มความหมายของรถยนต์รับจ้างรวมถึง รถยนต์ส่วนบุคคลรับจ้างด้วย อีกทั้งควรแก้ไขพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ให้เพิ่มเติมความหมายรถยนต์สาธารณะให้รวมรถรับจ้างตามที่กำหนดในกฎกระทรวงด้วย เพื่อที่จะสามารถนำข้อกำหนดของรถยนต์สาธารณะมาบังคับใช้กับรถยนต์ส่วนบุคคลที่นำมาให้บริการขนส่งคนโดยสารได้ ซึ่งสามารถกำหนดคำนิยามเบื้องต้นได้ว่า

“รถยนต์ส่วนบุคคลรับจ้าง หมายความว่า รถยนต์ส่วนบุคคลที่ใช้ในการรับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน ที่ได้จดทะเบียนรับจ้างขนส่งคนโดยสารไว้ต่อนายทะเบียน ซึ่งต้องไม่ใช้ในการให้บริการรถแท็กซี่หรือรถยนต์รับจ้างอื่นใด”

ส่วนผู้ให้บริการเรียกรถยนต์รับจ้างนั้น จะต้องเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย ซึ่งให้บริการได้ต่อเมื่อได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการบริการเรียกรถยนต์รับจ้างจากนายทะเบียนหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยสามารถกำหนดคำนิยามเบื้องต้นได้ว่า

“ผู้ให้บริการเรียกรถยนต์รับจ้าง หมายถึง นิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการเรียกรถยนต์รับจ้าง”

Ref. code: 25625901033554GNW

และมีคำนิยามอื่นที่น่าสนใจ ได้แก่

“ผู้ขับขี่ หมายถึง ผู้ขับขี่ที่ได้รับการอนุญาตให้รับจ้างขนส่งคนโดยสารได้”

“เจ้าของรถยนต์ หมายถึง เจ้าของรถยนต์ส่วนบุคคลที่นำมารับจ้างขนส่งคนโดยสาร”

“ผู้โดยสาร หมายถึง คนโดยสารที่เรียกใช้บริการรถยนต์ส่วนบุคคลรับจ้างในการเดินทาง

(2) กำหนดเงื่อนไขการขึ้นทะเบียนรถยนต์ส่วนบุคคลรับจ้างขนส่งคนโดยสาร

ปัจจุบัน กรมการขนส่งทางบกได้จัดให้มีศูนย์บริการสื่อสารรถยนต์รับจ้าง (แท็กซี่) มีหน้าที่ในการดูแลรถยนต์ ผู้ขับขี่และผู้โดยสาร รวมถึงเป็นช่องทางการติดต่อสื่อสาร ประสานงานในการให้บริการรถแท็กซี่ การดูแลทางด้านความปลอดภัย การมีการอบรมเสริมสร้างความรู้ ความสามารถให้แก่ผู้ขับขี่ และให้คำแนะนำในการให้บริการ[1] จึงเห็นควรนำหลักเกณฑ์เงื่อนไขของการทำหน้าที่ศูนย์บริการสื่อสารรถยนต์รับจ้างนี้ มาปรับใช้ในการดำเนินการประกอบกิจการให้บริการเรียกรถยนต์รับจ้าง รวมถึงทำหน้าที่เป็นผู้ให้บริการเองด้วย โดยควรเปิดโอกาสให้บุคคลธรรมดาที่ประสงค์นำรถยนต์ส่วนบุคคลเข้าร่วมให้บริการขนส่งคนโดยสารสามารถมาสมัครต่อนายทะเบียนได้โดยตรง รวมถึงผู้ให้บริการที่ประสงค์ประกอบกิจการขนส่งคนโดยสารต้องขออนุญาตประกอบกิจการและชำระค่าธรรมเนียมต่อนายทะเบียน เพื่อให้หน่วยงานรัฐสามารถตรวจสอบและคัดกรองผู้ที่ประสงค์เป็นผู้ให้บริการเรียกรถยนต์รับจ้างก่อน ถึงจะสามารถให้บริการอย่างถูกกฎหมายได้ ซึ่งการให้บริการรถยนต์รับจ้างโดยศูนย์บริการสื่อสารรถยนต์รับจ้างนี้ควรครอบคลุมทั้งรถแท็กซี่ และรถยนต์ส่วนบุคคลรับจ้างขนส่งคนโดยสาร เพื่อสะดวกในการควบคุมกำกับดูแลการให้บริการขนส่งทั้งหมด

หลักเกณฑ์และเงื่อนไขการขึ้นทะเบียนการให้บริการขนส่งรูปแบบใหม่นี้ควรกำหนดให้ผู้ให้บริการเรียกรถยนต์รับจ้าง ต้องเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย มีหน้าที่ในการให้บริการเรียกรถยนต์รับจ้างให้แก่ผู้ใช้บริการหรือผู้โดยสาร ผ่านเครื่องมือสื่อสารหรืออุปกรณ์

---

[1] กลุ่มประชาสัมพันธ์และสื่อสารองค์กร, “กรมการขนส่งทางบก ส่งเสริม!!! ผู้ประกอบการศูนย์บริการสื่อสารรถยนต์รับจ้าง (แท็กซี่) ตามโครงการ Taxi OK และ Taxi VIP เพื่อยกระดับแท็กซี่ไทยสู่มาตรฐานความปลอดภัยและคุณภาพการให้บริการ,” สืบค้นเมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2562, จาก https://www.dlt.go.th/th/public-news/view.php?_did=2111

Ref. code: 25625901033554GNW

ที่ได้รับการรับรองจากหน่วยงานรัฐ โดยหากเป็นสื่ออิเล็กทรอนิกส์ เช่น แอปพลิเคชันพกพาทางโทรศัพท์สมาร์ตโฟน ต้องจดทะเบียนและได้รับการรับรองจากหน่วยงานรัฐที่ดูแลควบคุมเกี่ยวกับการดำเนินการทางอิเล็กทรอนิกส์ เช่น กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ให้เป็นแอปพลิเคชันพกพาสัญชาติไทย มีระบบการชำระเงินภายในประเทศไทย หรือเป็นแอปพลิเคชันพกพาที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานรัฐหรือสามารถเชื่อมโยงฐานข้อมูลของหน่วยงานรัฐได้ ซึ่งแอปพลิเคชันพกพานั้นควรจะต้องปรากฏข้อมูลเกี่ยวกับการใช้บริการ เช่น ข้อมูลรถยนต์ ผู้ขับขี่ เส้นทางการเดินทาง ระยะทาง ระยะเวลา ค่าโดยสาร ค่าบริการอื่นๆ ช่องทางการชำระเงินและการช่วยเหลือเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน รวมถึงมีหน้าที่คัดกรอง ตรวจสอบ กำกับดูแลรถยนต์ที่จะนำเข้ามาร่วมให้บริการ ผู้ขับขี่ และให้ความช่วยเหลือแก่ผู้โดยสาร เช่น การตรวจสอบประวัติอาชญากรรม ประวัติการขับขี่รถยนต์ ประวัติสุขภาพที่อาจส่งผลกระทบในการให้บริการ และตรวจติดตาม ประเมินผลการให้บริการของผู้ขับขี่และสภาพรถยนต์อยู่เสมอ อีกทั้งผู้ให้บริการต้องกำหนดสัญลักษณ์ที่แสดงให้เห็นถึงชื่อของผู้ให้บริการ ตลอดจนรายงานผลการดำเนินการเกี่ยวกับให้บริการรับจ้างขนส่งคนโดยสารและบันทึกการเดินทางให้หน่วยงานรัฐทราบเพื่อจะได้นำไปพัฒนา ปรับปรุงหลักเกณฑ์การให้บริการต่อไป

วิธีดำเนินการต่างๆ อาจจะพิจารณาหลักเกณฑ์การขออนุญาต เทียบเคียงกับผู้ประกอบการขนส่งตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522[2] ซึ่งได้มีการกำหนดเงื่อนไขกำหนดไว้ว่า ผู้ประกอบการต้องมีสัญชาติไทยหรือเป็นนิติบุคคลจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยและมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่ประเทศไทย[3] เพื่อที่จะได้กำหนดคุณสมบัติของผู้ให้บริการ รวมถึงสิทธิ

---

[2] มาตรา 23 ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก หรือการขนส่งส่วนบุคคล เว้นแต่ จะได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียน การขออนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ กำหนดในกฎกระทรวง

[3] มาตรา 24 ผู้ขอรับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทางและการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก ต้องมีสัญชาติไทย ในกรณีที่ผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นห้างหุ้นส่วน บริษัทจำกัด หรือบริษัท มหาชนจำกัด ห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัดนั้นต้อง จดทะเบียนตามกฎหมายไทยและมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในราชอาณาจักรไทย และ

(1) ในกรณีที่เป็นห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมด ต้องมีสัญชาติไทย

(2) ในกรณีที่เป็นห้างหุ้นส่วนจำกัด ผู้เป็นหุ้นส่วนจำพวกไม่จำกัด ความรับผิดทั้งหมดต้องมีสัญชาติไทย และทุนของห้างหุ้นส่วนจำกัดนั้นไม่น้อยกว่า ร้อยละห้าสิบเอ็ดต้องเป็นของผู้เป็นหุ้นส่วนซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาและมีสัญชาติ ไทย

Ref. code: 25625901033554GNW

หน้าที่ ความรับผิดชอบของผู้ให้บริการในการให้บริการขนส่งคนโดยสาร เช่น การกำหนดรายละเอียดในการให้บริการ ไม่ว่าจะเป็นจำนวนรถยนต์ที่ใช้ในการรับจ้างขนส่งคนโดยสาร สัญลักษณ์ของผู้ให้บริการ คุณลักษณะของรถยนต์ส่วนบุคคลที่นำมาร่วมให้บริการ เส้นทาง อัตราค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่น[4] หรือผู้ให้บริการต้องจัดให้มีรายละเอียดเกี่ยวกับรถยนต์ และรายงาน

---

(3) ในกรณีที่เป็นบริษัทจำกัด กรรมการบริษัทจำนวนไม่น้อยกว่า กึ่งหนึ่งต้องมีสัญชาติไทย และทุนของบริษัทจำกัดนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ด ต้องเป็นของผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาและมีสัญชาติไทย หรือต้องเป็นของ ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ห้างหุ้นส่วนจำกัด หรือบริษัทจำกัด หรือต้องเป็น ของกระทรวง ทบวง กรม กรุงเทพมหานคร องค์การบริหารส่วนจังหวัด เทศบาล สุขาภิบาล เมืองพัทยา รัฐวิสาหกิจ ตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการ งบประมาณ หรือองค์การของรัฐตามกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งองค์การของ รัฐบาลหรือตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น ๆ และบริษัทจำกัดนั้นต้องไม่มีข้อบังคับ อนุญาตให้มีการออกหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ

(4) ในกรณีที่เป็นบริษัทมหาชนจำกัด กรรมการบริษัทจำนวนไม่น้อยกว่า กึ่งหนึ่งต้องมีสัญชาติไทย และทุนของบริษัทมหาชนจำกัดนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละ ห้าสิบของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้ทั้งหมดต้องเป็นของผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นบุคคลธรรมดา และมีสัญชาติไทย

ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัดเป็นห้างหุ้นส่วน สามัญจดทะเบียน ห้างหุ้นส่วนจำกัด บริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด ผู้ถือหุ้น ดังกล่าวจะต้องมีลักษณะตาม (1) (2) (3) หรือ (4) แล้วแต่กรณี ให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางมีอำนาจยกเว้นคุณสมบัติตามความจำเป็น หรือมีเหตุพิเศษเป็นการเฉพาะรายได้

[4] มาตรา 33 ในการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก ให้นายทะเบียนโดยอนุมัติของคณะกรรมการกำหนดเงื่อนไขไว้ในใบอนุญาตเกี่ยวกับ

(1) จำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบการขนส่งตามเส้นทางที่ใช้ในการประกอบการขนส่ง

(2) ลักษณะ ชนิด ขนาดและสีของรถและเครื่องหมายของผู้ประกอบการขนส่งที่ต้องให้ปรากฏประจำรถทุกคัน

(3) จำนวนที่นั่ง เกณฑ์น้ำหนักบรรทุก และวิธีการบรรทุก

(4) เวลาและจำนวนเที่ยวของการเดินรถ

(5) เส้นทางที่ใช้ในการประกอบการขนส่ง

(6) อัตราค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง

(7) เงื่อนไขอื่นที่กำหนดในกฎกระทรวง

Ref. code: 25625901033554GNW

ผลดำเนินการรับจ้างขนส่งคนโดยสารให้หน่วยงานรัฐที่กำกับดูแลทราบ[5] รวมถึงการควบคุมดูแลผู้ขับขี่ในขณะขนส่งคนโดยสารต้องไม่มีอาการเมาสุราหรือเสพยาเสพติดให้โทษ[6]

ส่วนในเรื่องของอัตราการจัดเก็บค่าโดยสาร ค่าบริการอื่น ต้องมีการแสดงรายละเอียด วิธีการคำนวณให้ครบถ้วน และควรจะต้องมีการกำหนดค่าโดยสารขั้นต่ำและขั้นสูงไว้เพื่อเป็นข้อมูลให้ผู้บริโภคและหน่วยงานรัฐตรวจสอบได้ และผู้ใช้บริการสามารถทราบได้ก่อนเริ่มการเดินทาง

อีกทั้งควรมีการกำหนดให้ผู้ประกอบการหรือผู้ให้บริการเรียกรถยนต์รับจ้างต้องจัดให้มีประกันภัยเชิงพาณิชย์ที่เพียงพอในการคุ้มครองบุคคลภายนอกต่อการที่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถยนต์นำรถยนต์ออกให้บริการ ต่างหากจากการประกันภัยของผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถยนต์ เมื่อเกิดเหตุข้อพิพาทต่อบุคคลภายนอก ผู้ให้บริการต้องร่วมรับผิดด้วย รวมถึงต้องมีการจัดทำนโยบายส่วนบุคคลหรือนโยบายความเป็นส่วนตัว (Privacy Policy) ที่ใช้ในการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลอย่างเคร่งครัด ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลข่าวสารส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็กต้องจัดให้มีประกาศเงื่อนไขตาม (5) และ (6) ณ ที่ซึ่งอธิบดีกำหนด

มาตรา 36 ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องจัดให้มีอุปกรณ์และเครื่องมือเครื่องใช้และต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่ง ทั้งนี้ ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

[5] มาตรา 35 ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งตามประเภทที่กำหนดในกฎกระทรวง ต้องจัดให้มีสมุดประจำรถ ประวัติผู้ประจำรถ และหรือใบกำกับสินค้าที่ทำการขนส่งและต้องทำรายงานเกี่ยวกับการขนส่งและอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

[6] มาตรา 40 ทวิ ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งใช้ หรือยินยอมให้ผู้ใดปฏิบัติหน้าที่ขับรถที่ใช้ในการขนส่งหากปรากฏว่าขณะใช้หรือขณะยินยอมให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถ ผู้นั้นมีอาการหรือกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้

(1) เมาสุราหรือของมึนเมาอย่างอื่น

(2) เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ

(3) เสพวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท

ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องคอยดูแลและป้องกันไม่ให้ผู้ซึ่งมีอาการหรือกระทำการตาม (1) (2) หรือ (3) ของวรรคหนึ่งปฏิบัติหน้าที่ขับรถ

Ref. code: 25625901033554GNW

ในส่วนของรถยนต์ส่วนบุคคลที่จะนำเข้าร่วมให้บริการขนส่งคนโดยสารนี้ เห็นว่าควรกำหนดให้มีสิทธิหน้าที่และความรับผิดเช่นเดียวกับรถยนต์สาธารณะ เพื่อที่จะได้นำข้อบังคับของรถยนต์สาธารณะบางประการมาใช้บังคับได้ เช่น เมื่อกำหนดให้เป็นรถยนต์สาธารณะแล้วจะต้องมีการกำหนดลักษณะ เครื่องหมาย อัตราค่าบริการ เครื่องแต่งกาย ข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัย หรืออื่นๆ และควรจะมีเครื่องหมายแสดงไว้ตลอดช่วงเวลาที่ให้บริการรับจ้างขนส่งคนโดยสาร เพื่อจะสามารถให้ผู้อื่นหรือเจ้าหน้าที่ทราบถึงสถานะของรถยนต์ และต้องรับผู้โดยสารตามที่ได้รับมอบหมายมาห้ามปฏิเสธ[7] และพาไปถึงเส้นทางที่เหมาะสมที่สุดตามที่ปรากฏในเส้นทางการเดินทาง[8] อีกทั้งห้ามกระทำการที่ไม่เหมาะสมต่อการให้บริการขนส่ง[9] หากฝ่าฝืนมีโทษตามที่กฎหมายกำหนดไว้[10]

---

[7] มาตรา 57 จัตวา ในขณะที่อยู่ในระหว่างการรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร ผู้ขับรถยนต์สาธารณะหรือรถจักรยานยนต์สาธารณะจะปฏิเสธไม่รับจ้างบรรทุกคนโดยสารมิได้ เว้นแต่การบรรทุกนั้นน่าจะก่อให้เกิดอันตรายแก่ตนหรือแก่คนโดยสาร

[8] มาตรา 57 เบญจ ผู้ขับรถยนต์สาธารณะหรือรถจักรยานยนต์สาธารณะต้องพาคนโดยสารไปยังสถานที่ที่ว่าจ้างตามเส้นทางที่สั้นหรือถึงที่หมายเร็วที่สุด หรือเส้นทางที่ไม่อ้อมเกินควร และต้องส่งคนโดยสาร ณ สถานที่ตามที่ตกลงกันไว้

ห้ามมิให้ผู้ขับรถตามวรรคหนึ่ง พาคนโดยสารไปทอดทิ้งระหว่างทางไม่ว่าด้วยประการใดๆ

[9] มาตรา 57 ฉ ในขณะขับรถ ผู้ขับรถยนต์สาธารณะหรือรถจักรยานยนต์สาธารณะ ต้อง

(1) ไม่สูบบุหรี่ หรือกระทำด้วยประการใดๆ ในลักษณะที่ก่อความรำคาญให้แก่คนโดยสาร

(2) ไม่กล่าววาจาไม่สุภาพ เสียดสี ดูหมิ่น ก้าวร้าวหรือแสดงกิริยาในลักษณะดังกล่าวต่อคนโดยสาร

(3) ไม่เสพหรือเมาสุราหรือของมึนเมาอย่างอื่น

(4) ไม่เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ

(5) ไม่เสพติดวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท

(6) ไม่ขับรถในขณะหย่อนความสามารถในอันที่จะขับ

(7) ปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการรับจ้างบรรทุกคนโดยสารตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

[10] มาตรา 66/2 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 57 จัตวา มาตรา 57 เบญจ หรือมาตรา 57 ฉ (1) หรือ (2) ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

Ref. code: 25625901033554GNW

ทั้งนี้ ไม่จำเป็นต้องเคร่งครัดตามมาตรฐานรถยนต์สาธารณะทั่วไป อาจจะกำหนดเงื่อนไขบางประการให้ผ่อนปรนมากกว่ารถสาธารณะทั่วไป[11] ซึ่งต้องนำรถยนต์มาขึ้นทะเบียนรถยนต์

---

[11] มาตรา 5 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจแต่งตั้งนายทะเบียนและผู้ตรวจการ กับออกกฎกระทรวงกำหนดในเรื่องดังต่อไปนี้

(1) ลักษณะ ขนาด หรือกำลังของเครื่องยนต์และของรถที่จะรับจดทะเบียนเป็นรถประเภทต่างๆ เงื่อนไขการเปลี่ยนแปลง ลักษณะ ขนาด หรือกำลังของเครื่องยนต์ และของรถสำหรับรถประเภทดังกล่าว และการแก้ไขเพิ่มเติมทะเบียนรถและใบคู่มือจดทะเบียนรถที่ได้เปลี่ยนแปลงแล้ว

(2) เครื่องอุปกรณ์สำหรับรถและการใช้เครื่องอุปกรณ์ดังกล่าว เช่น โคม เครื่องมองหลัง แตร เครื่องระงับเสียง ท่อไอเสีย เครื่องสัญญาณไฟ เครื่องปัดน้ำฝนและเครื่องอุปกรณ์อื่นที่จำเป็น

(3) เครื่องสื่อสาร และการใช้เครื่องสื่อสารระหว่างรถกับศูนย์บริการหรือสถานที่อื่น

(4) แผ่นป้ายทะเบียนรถ เครื่องหมายประเภทรถและเครื่องหมายอื่น รวมทั้งวิธีแสดงแผ่นป้ายและเครื่องหมายดังกล่าว

(5) สีและเครื่องหมายสำหรับรถยนต์สาธารณะ

(6) น้ำหนักบรรทุกอย่างมาก และจำนวนคนโดยสารอย่างมาก สำหรับรถยนต์ส่วนบุคคลและรถยนต์สาธารณะ

(7) เงื่อนไขในการใช้ล้อยางตัน

(8) ประเภท ขนาด และน้ำหนักของรถที่จะไม่ให้เดินบนทางที่มิใช่ทางหลวง

(9) เงื่อนไขในการใช้รถที่มีล้ออย่างอื่น นอกจากล้อยางเดินบนทางที่มิใช่ทางหลวง

(10) ประเภทรถที่ต้องกำหนดอายุการใช้ในเขตที่กำหนด

(11) ประเภทรถที่ห้ามใช้เดินในเขตที่กำหนด

(12) การงดรับจดทะเบียนรถประเภทใดประเภทหนึ่งในเขตที่กำหนด

(13) จำนวนรถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด จังหวัดต้นทางและจังหวัดปลายทางสำหรับรถยนต์ดังกล่าว

(14) อัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารหรือค่าบริการอื่น สำหรับรถยนต์สาธารณะและรถจักรยานยนต์สาธารณะ

(15) เครื่องแต่งกาย เครื่องหมาย ประวัติคนขับรถ บัตรประจำตัวคนขับรถ และการแสดงบัตรประจำตัวคนขับรถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการธุรกิจ รถยนต์บริการทัศนาจร และรถจักรยานยนต์สาธารณะ

Ref. code: 25625901033554GNW

รับจ้าง แยกต่างหากจากการจดทะเบียนรถยนต์ส่วนบุคคลปกติ เพื่อที่จะสามารถให้บริการได้อย่างขนส่งสาธารณะในลักษณะชั่วคราวได้ เนื่องจากเป้าหมายของการให้บริการลักษณะนี้ มีลักษณะเป็นการประกอบอาชีพเสริม ใช้ทรัพยากรและเวลาว่างให้เป็นประโยชน์ ไม่ใช่การประกอบอาชีพหลัก ซึ่งอาจจะไม่ได้มีการให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง หรือเพื่อเป็นการทดลองให้บริการว่าบุคคลที่ประสงค์นำรถยนต์ส่วนบุคคลมาร่วมบริการจะเหมาะสมกับงานประเภทนี้หรือไม่ อย่างไร เมื่อระยะเวลาที่ได้รับอนุญาตสิ้นสุดลง หรือถูกระงับชั่วคราวหรือประสงค์เลิกรับจ้างขนส่ง สามารถเลิกได้ทันที โดยไม่กระทบถึงการจดทะเบียนรถยนต์ส่วนบุคคลที่ได้ทำไว้ ซึ่งต้องมีเงื่อนไขชัดเจนว่ารับขึ้นทะเบียนเฉพาะรถยนต์ส่วนบุคคลเท่านั้น โดยรถยนต์ที่นำมาขึ้นทะเบียนต้องมีจำนวนที่นั่งไม่เกิน 7 ที่นั่ง และไม่ได้จดทะเบียนเป็นรถยนต์รับจ้างอื่นอยู่แล้ว ผู้ที่นำรถยนต์มาขึ้นทะเบียนต้องเป็นเจ้าของรถยนต์จากสัญญาซื้อขายหรือเช่าซื้อเท่านั้น เพื่อประโยชน์ในการควบคุม กำกับดูแลรถยนต์ที่นำมาร่วมบริการและรถยนต์ที่สามารถนำมาร่วมให้บริการได้ต้องมีอายุการใช้งานมาแล้วไม่เกินกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้ และต้องมีการตรวจสภาพรถยนต์ให้เป็นไปตามมาตรฐานของกรมการขนส่งทางบก

เจ้าของรถยนต์ต้องจัดทำประกันภัยภาคบังคับตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และต้องจัดให้มีการประกันภัยเชิงพาณิชย์เพิ่มเติมครอบคลุมให้เพียงพอต่อการให้บริการ อาจเทียบเคียงกับรถแท็กซี่ที่บังคับขั้นต่ำให้ต้องมีการประกันภัย ชั้น 3 ซึ่งเจ้าของรถยนต์ต้องร่วมรับผิดกับผู้ขับขี่ เมื่อเกิดเหตุพิพาทขึ้นแก่บุคคลภายนอก ซึ่งเมื่อได้จดทะเบียนรถยนต์รับจ้างและชำระค่าธรรมเนียมหรือภาษีแล้ว จึงจะสามารถนำรถยนต์ส่วนบุคคลออกให้บริการในช่องทางของผู้ให้บริการได้ต่อไป ทั้งนี้ เพื่อเป็นการส่งเสริมการนำรถยนต์ส่วนบุคคลให้บริการขนส่งคนโดยสารภาครัฐควรกำหนดให้บริษัทผู้รับประกันภัยจัดทำประกันภัยรูปแบบใหม่ให้เหมาะสมกับการให้บริการและไม่เป็นการผลักภาระให้ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถมากจนเกินไป

ส่วนผู้ขับขี่ที่ประสงค์ให้บริการขนส่งคนโดยสารด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลนั้น ต้องมีใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ เฉกเช่นเดียวกับผู้ขับขี่รถแท็กซี่ รถยนต์รับจ้างทั่วไป ซึ่งต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 25 ปี และมีความรู้ความสามารถในเส้นทางที่จะให้บริการดี โดยผู้ขับขี่ต้องเป็นเจ้าของหรือได้รับอนุญาตจากเจ้าของให้ใช้รถยนต์ที่ได้ขึ้นทะเบียนรถส่วนบุคคลรับจ้างไว้

(15/1) ข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร

(16) หลักสูตรและอุปกรณ์การสอนและการฝึกหัดขับรถของโรงเรียนฝึกหัดขับรถ

(17) ค่าธรรมเนียมไม่เกินอัตราท้ายพระราชบัญญัตินี้

(18) กิจการอื่นเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

Ref. code: 25625901033554GNW

ซึ่งกำหนดให้ผู้ขับขี่ 1 คน สามารถลงทะเบียนต่อกรมการขนส่งทางบกหรือเข้าร่วมช่องทางของผู้ให้บริการต่อรถยนต์ส่วนบุคคล 1 คันเท่านั้น และต้องยินยอมที่จะเปิดเผยข้อมูลให้หน่วยงานรัฐและผู้ให้บริการตรวจสอบ ประวัติอาชญากรรม ประวัติการขับขี่รถยนต์ และประวัติสุขภาพ รวมถึงต้องไม่มีพฤติกรรมติดสุราและยาเสพติด หรือเคยกระทำความผิดอาญาที่เกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินทางตามที่กำหนดไว้

หน่วยงานรัฐที่ควรจะกำหนดให้กำกับดูแลการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารคือ กรมการขนส่งทางบก โดยกำหนดให้การนำรถยนต์ส่วนบุคคลเป็นการให้บริการรถยนต์รับจ้างประเภทหนึ่ง มีหน้าที่เป็นนายทะเบียนรับขึ้นทะเบียนผู้ให้บริการและรถยนต์ส่วนบุคคลที่จะนำมาให้บริการขนส่งคนโดยสาร โดยต้องตรวจสอบคุณสมบัติ คุณลักษณะ ของผู้ให้บริการและผู้ขับขี่ ให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดอย่างเคร่งครัด รวมถึงพิจารณารายงานผลการดำเนินการให้บริการขนส่งอย่างต่อเนื่อง เพื่อกำหนดมาตรฐานที่เหมาะสมต่อไป ในเรื่องของงานสนับสนุนการให้บริการ ควรต้องมีการจัดอบรมผู้ประกอบการ ผู้ขับขี่ และผู้โดยสาร เพื่อรับทราบปัญหาข้อเสนอแนะในการนำไปปรับปรุง การควบคุมการให้บริการ และพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ต่อไปอีกเช่นกัน

กรมการขนส่งทางบก ควรมีการออกข้อกำหนดความสัมพันธ์ของผู้ให้บริการ ผู้ขับขี่ และผู้โดยสารในการแก้ไขปัญหาข้อพิพาท สิทธิเรียกร้องต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นได้ รวมถึงการคุ้มครองสวัสดิภาพและสวัสดิการของผู้ขับขี่และผู้โดยสาร การกำหนดสิทธิขั้นพื้นฐาน ที่ผู้ขับขี่พึงได้จากผู้ให้บริการและการกำหนดค่าโดยสารที่เหมาะสมในการคุ้มครองผู้โดยสาร

โดยควรกำหนดการเก็บค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนจากผู้ให้บริการ ผู้ขับขี่และเจ้าของรถยนต์ นำส่งเงินบางส่วนเข้ากองทุนเงินสวัสดิการรถรับจ้าง เพื่อนำมาพัฒนาระบบการให้บริการของรถยนต์รับจ้างและนำมาช่วยเหลือผู้ขับขี่รถรับจ้าง (แท็กซี่) ในระบบเดิมที่ได้รับผลกระทบจากการเพิ่มการให้บริการรูปแบบใหม่นี้

(3) กำหนดเงื่อนไขการดำเนินการรับจ้างขนส่งคนโดยสารด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล

เมื่อได้มีการกำหนดสถานะและขึ้นทะเบียนการให้บริการรถยนต์ส่วนบุคคลรับจ้างขนส่งคนโดยสารอย่างถูกกฎหมายแล้ว ในการดำเนินการให้บริการขนส่งนั้น กรมการขนส่งทางบกหรือเอกชนที่เป็นผู้ให้บริการจะทำหน้าที่เป็นช่องทางในการเรียกรถยนต์รับจ้างให้ผู้โดยสารที่ประสงค์เดินทาง โดยผู้ให้บริการต้องแสดงข้อมูลในการเดินทางให้ผู้โดยสารใช้ประกอบการตัดสินใจก่อนตกลงเดินทาง เช่น เส้นทางการเดินทาง ระยะทาง จำนวนเงินค่าโดยสารและอนุญาตให้ผู้โดยสารรายงานการให้บริการได้

Ref. code: 25625901033554GNW

เมื่อผู้โดยสารเดินทางถึงจุดหมายที่กำหนดไว้แล้ว จะต้องชำระเงินเข้าระบบของผู้ให้บริการ ซึ่งอาจจะเป็นการชำระเงินสดหรือการชำระเงินอิเล็กทรอนิกส์ แล้วผู้ให้บริการจะต้องจัดส่งใบเสร็จไปยังไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-mail) ของผู้ใช้บริการ

โดยผู้ให้บริการสามารถจัดเก็บเงินจากผู้ขับขี่ก่อนเริ่มให้บริการได้ โดยเงินนั้นจะมีลักษณะเป็นเงินเครดิต เพื่อเป็นการประกันการให้บริการเดินทางเบื้องต้น และจัดเก็บเพียงเท่าที่จำเป็นเท่านั้น เมื่อมีการบอกเลิกการให้บริการหรือประสงค์ได้รับเงินคืน ผู้ให้บริการต้องพิจารณาคืนเงินนั้นโดยเร็ว ทั้งนี้ อาจอนุญาตให้ผู้ให้บริการจัดทำรายการส่งเสริมการขายหรือส่วนลดค่าบริการได้ แต่ต้องไม่กระทบผลประโยชน์ที่ควรได้ของผู้ขับขี่

รถยนต์ส่วนบุคคลที่ได้จดทะเบียนเป็นรถยนต์รับจ้างชั่วคราวแล้ว ต้องแสดงสัญลักษณ์ที่ได้รับการอนุญาตให้เป็นรถยนต์รับจ้างให้สาธารณชนได้เห็นชัดเจน เช่น สติกเกอร์ติดหน้ารถยนต์หรือบริเวณรถยนต์ ป้ายไฟแสดงในขณะให้บริการ และควรที่จะต้องมีการแสดงบัตรประจำตัวผู้ขับขี่ภายในรถยนต์ เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถตรวจสอบความถูกต้องได้ โดยการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารนั้น ต้องมีการเรียกรถผ่านช่องทางที่กำหนดไว้เท่านั้น ห้ามไม่ให้ผู้ขับขี่เรียกหรือรับผู้โดยสารจากวิธีการอื่น เช่น การโบกเรียกรถตามท้องถนน อันจะเป็นการแย่งผู้โดยสารจากระบบแท็กซี่เดิม

ผู้ขับขี่ต้องประพฤติให้เรียบร้อย ปฏิบัติตามข้อบังคับการขนส่งอย่างเคร่งครัด หากถูกร้องเรียนหรือผู้ให้บริการตรวจสอบพบความผิดพลาดในการให้บริการ อาจถูกลงโทษ ระงับหรือเพิกถอนการให้บริการได้

ด้วยเหตุนี้จะเห็นได้ว่านอกจากกรมการขนส่งทางบก นอกจากจะมีบทบาทในการกำกับดูแล้ว ยังควรที่ต้องมาเข้าร่วมจัดทำบริการขนส่งคนโดยสารด้วยเพื่อรองรับผู้ขับขี่ที่ประสงค์ที่จะลงทะเบียนเองโดยตรง และยังสามารถควบคุมการดำเนินการธุรกรรมต่างๆ ได้อย่างแน่ใจว่าการเงินจะถูกหมุนเวียนภายในประเทศไทยแน่นอน

(4) กำหนดมาตรการควบคุม กำกับดูแลการรับจ้างขนส่งคนโดยสารด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล รวมถึงลงกำหนดโทษ และวิธีการอุทธรณ์ ร้องทุกข์

เมื่อได้มีการเปิดให้ลงทะเบียนการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสาร และได้กำหนดเงื่อนไข หลักเกณฑ์การให้บริการแล้ว หากมีผู้ใดฝ่าฝืนหรือแอบลักลอบให้บริการโดยที่ไม่ได้รับอนุญาต ต้องถูกลงโทษตามกฎหมาย ไม่ว่าจะเป็นกรณีผู้ให้บริการแอบลักลอบให้บริการโดยไม่ได้รับอนุญาต หรือยินยอมให้รถยนต์หรือผู้ขับขี่ที่ไม่ได้รับอนุญาตหรือมีเหตุให้ต้องระงับการให้บริการ ยังคงสามารถให้บริการขนส่งคนโดยสารได้อยู่ หรือเป็นกรณีที่ผู้ขับขี่หรือรถยนต์ให้บริการหรือยินยอมให้มีการให้บริการโดยไม่ได้รับอนุญาต

Ref. code: 25625901033554GNW

แต่ถ้าหากในระหว่างการให้บริการ ผู้ให้บริการได้ตรวจสอบพบถึงการให้บริการที่ผิดข้อบังคับจากผู้ขับขี่หรือสภาพรถยนต์ โดยได้มีการแจ้งให้ผู้ขับขี่ทำการแก้ไขแล้ว หากแต่ปัญหานี้ยังคงปรากฏให้เห็นซ้ำอีก ผู้ให้บริการสามารถพิจารณาระงับการให้บริการชั่วคราวหรือเพิกถอนบัญชีชื่อถาวร รวมถึงกำหนดมาตรการอื่นที่เหมาะสมในการแก้ไขปัญหาที่ถูกร้องเรียน แต่ถ้าหากผู้ให้บริการเพิกเฉยไม่ดำเนินการแก้ไขปัญหาให้เรียบร้อย หน่วยงานรัฐจะต้องที่จะดำเนินการพิจารณาระงับหรือเพิกถอนการให้บริการได้ แล้วแต่กรณี รวมถึงให้หน่วยงานรัฐรวบรวมบัญชีรายชื่อผู้ขับขี่และผู้ให้บริการที่ถูกระงับการให้บริการเพื่อพิจารณางดเว้นการให้ใบอนุญาตต่อไป

หากผู้ขับขี่และผู้ให้บริการได้รับความไม่ชอบธรรม อันเนื่องมาจากการพิจารณาแก้ไขปัญหา ข้อพิพาทในการให้บริการ รวมถึงผู้โดยสารหรือบุคคลภายนอกสามารถ ร้องเรียนหรืออุทธรณ์ผลการพิจารณาได้ต่อหน่วยงานรัฐที่กำกับดูแลเรื่องนี้ (กรมการขนส่งทางบก) ได้โดยตรง

ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคม ได้แจ้งว่าเตรียมออกกฎกระทรวง รองรับการนำรถยนต์ส่วนบุคคล สามารถมาให้บริการได้อย่างถูกกฎหมายแล้ว โดยจะยื่นเสนอต่อคณะรัฐมนตรีในเดือนพฤศจิกายน 2562 และคาดว่าจะมีผลบังคับใช้ในเดือนมีนาคม 2563 โดยจะกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข การนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้ในการรับจ้างผ่านแอปพลิเคชันและกำหนดการขอรับใบอนุญาต การออกใบอนุญาต และการต่ออายุ ใบประกอบการรถยนต์ส่วนบุคคลรับจ้างผ่านแอปพลิเคชัน ซึ่งจะเป็นการให้บริการผ่านแอปพลิเคชันทางสมาร์ทโฟนเท่านั้น ห้ามเรียกรับผู้โดยสารตามท้องถนนหรือจุดจอดของรถแท็กซี่ ซึ่งจะต้องมีการติดป้ายสัญลักษณ์บนรถยนต์ที่ให้บริการและมีการชำระเงินผ่านแอปพลิเคชัน หรือ QR Code เพื่อยืนยันว่าเงินทั้งหมดถูกเข้าสู่ระบบและเสียภาษีในประเทศไทย โดยมีการแสดงค่าบริการก่อนการเดินทาง 3 ภาษา (ไทย,อังกฤษ,จีน) อีกทั้งผู้ขับขี่ต้องมีใบขับขี่รถยนต์สาธารณะและมีรถยนต์ส่วนบุคคล ไม่เกิน 7 ที่นั่ง อายุการใช้งานรถยนต์ไม่เกิน 9 ปี รวมถึงมีประกันภัยเพิ่มเติมจากภาคบังคับด้วย

นอกจากนี้ กระทรวงคมนาคมได้มีการจัดทำแผนการเยียวยาผู้ขับขี่รถแท็กซี่เดิม โดยจะมีการปรับอัตราค่าโดยสารใหม่ให้เหมาะสม อนุญาตให้มีการโฆษณาบนตัวรถได้ และกำหนดให้รถยนต์ขนาดเล็กสามารถจดทะเบียนเป็นรถแท็กซี่ได้ รวมถึงบุคคลธรรมดาก็สามารถจดทะเบียนเป็น Taxi VIP ได้ด้วย อีกทั้งจะขยายอายุการใช้งานของรถยนต์ที่นำมาให้บริการรถแท็กซี่ ตลอดจนการพิจารณาในการนำเทคโนโลยีใหม่เข้ามาทดแทนอุปกรณ์ Taxi OK

เมื่อพิจารณาแล้วจะเห็นว่า ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอมาจะออกเพียงกฎกระทรวงขึ้นมาแก้ไขปัญหาการนำรถยนต์ส่วนบุคคลให้บริการขนส่งคนโดยสารนั้น ผู้เขียนเห็นว่าควรที่จะแก้ไขพระราชบัญญัติรถยนต์พ.ศ. 2522 กำหนดให้รถยนต์ส่วนบุคคลที่นำมาร่วมให้บริการ

Ref. code: 25625901033554GNW

เป็นรถยนต์สาธารณะด้วย จึงเหมาะสมต่อการบังคับใช้กฎหมายมากกว่า แล้วจึงค่อยออกกฎกระทรวงมาควบคุมขั้นตอนการดำเนินการต่างๆ

เนื้อหาการปรับแก้ไขกฎหมายที่กระทรวงคมนาคมเสนอมามีลักษณะคล้ายกันเนื้อหาที่ผู้เขียนได้เสนอแนะไปในบทนี้ แต่กฎกระทรวงของกระทรวงคมนาคมยังไม่ได้มีกล่าวถึงการที่กรมการขนส่งทางบกจะเป็นผู้ดำเนินการให้บริการนี้เอง การจัดทำแอปพลิเคชันเองหรือการรับรองแอปพลิเคชันพกพา การแสดงการคำนวณอัตราค่าบริการ รวมถึงมาตรการความปลอดภัยในการให้บริการ

เมื่อได้มีการอนุญาตให้การนำรถยนต์ส่วนบุคคลสามารถให้บริการขนส่งคนโดยสารได้อย่างถูกกฎหมาย ก็จะสามารถแก้ไขปัญหาการให้บริการรถยนต์ส่วนบุคคลมารับจ้างขนส่งคนโดยสารได้ และสามารถที่จะเพิ่มทางเลือกให้ผู้บริโภคเลือกใช้บริการได้อย่างเหมาะสม โดยจะสามารถพิจารณาความเปลี่ยนแปลงในด้านต่างๆ ได้ ดังนี้

5.2.1 ด้านการขนส่ง

การให้บริการรถยนต์รับจ้างระบบเดิม จะหมายถึงการให้บริการรถแท็กซี่ไม่เกิน 7 ที่นั่งเท่านั้น ยังไม่รองรับให้รถยนต์ส่วนบุคคลสามารถให้บริการรับจ้างได้ แต่ถ้าได้มีการปรับปรุงกฎหมายรถยนต์รับจ้างให้เพิ่มถึงรถยนต์ส่วนบุคคลด้วยแล้ว จะทำให้การนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารสามารถให้บริการได้อย่างเปิดเผย และสามารถส่งเสริมการประกอบกิจการลักษณะนี้ได้อย่างเสรีและถูกต้อง อีกทั้งเพื่อเป็นทางเลือกในการเดินทางของผู้โดยสาร และกระตุ้นให้รถยนต์รับจ้างระบบเดิมเกิดการพัฒนาในการให้บริการ ทั้งนี้ต้องมีข้อกำหนดว่าห้ามเรียกรับผู้โดยสารตามท้องถนนทั่วไป โดยสามารถให้บริการในช่องทางที่กำหนดไว้เท่านั้น เพื่อลดปัญหาการแย่งฐานลูกค้ากับระบบแท็กซี่เดิม รวมถึงแก้ปัญหาในเรื่องผู้ให้บริการอยู่ต่างประเทศ ไม่มีสำนักงานตั้งอยู่ที่ไทย ซึ่งจะทำให้สามารถตรวจสอบและรับรองมาตรฐานการประกอบกิจการเรียกรถยนต์รับจ้างขนส่งคนโดยสารในประเทศไทยได้

5.2.2 ด้านความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลที่เกี่ยวข้อง

ปัจจุบัน การนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารยังคงผิดกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ ยังไม่ได้ถูกรับรองในประเทศไทย ทำให้สถานะของบุคคลที่เกี่ยวข้องในการให้บริการยังไม่ถูกรับรองไว้อย่างชัดเจน จึงสมควรที่จะกำหนดสถานะของการการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารว่าเป็นการประกอบธุรกิจรูปแบบใด ซึ่งทางบริษัท Uber ที่เป็นหนึ่งบริษัทผู้ให้บริการขนส่ง ได้อ้างว่าเป็นบริษัทพัฒนาเทคโนโลยี และผู้ขับขี่เป็นผู้ทำสัญญาอิสระเข้าทำสัญญาให้บริการกับบริษัท โดยไม่ใช่สถานะลูกจ้าง นายจ้าง ตามสัญญาจ้างแรงงาน แต่ตามที่ศาลยุติธรรมแห่งสหภาพยุโรป (The European Court of Justice : ECJ) ได้มีคำพิพากษา

Ref. code: 25625901033554GNW

กำหนดสถานะของ บริษัท Uber เป็นบริษัทด้านการคมนาคม ผู้ประกอบการขนส่ง ไม่ใช่บริษัทที่พัฒนาด้านเทคโนโลยีตามที่ บริษัท Uber กล่าวอ้าง และตามที่ศาลสูงสุดรัฐแคลิฟอร์เนียได้มีคำพิพากษา วางหลักการพิจารณาความสัมพันธ์ของผู้ให้บริการกับผู้ขับขี่ ว่าผู้ขับขี่เป็นลูกจ้างของผู้ให้บริการ แม้จะเข้าทำสัญญาร่วมการให้บริการ แต่ลักษณะของงานถือได้ว่าเป็นการจ้างแรงงาน[12]

ด้วยเหตุนี้ หากประเทศไทยได้มีการผลักดันให้สามารถนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการรถยนต์รับจ้างได้แล้ว โดยกำหนดให้ผู้ให้บริการเป็นผู้ควบคุมการให้บริการขนส่งคนโดยสาร ผู้ขับขี่ที่ต้องการเข้าร่วมให้บริการต้องสมัครเป็นสมาชิกในระบบของผู้ให้บริการเช่นเดียวกับผู้โดยสาร จะเห็นได้ว่าผู้ให้บริการจะเป็นเหมือนสื่อกลางในการเชื่อมต่อผู้ขับขี่และผู้โดยสาร แต่ในสภาพการปฏิบัติจริงแล้วผู้ให้บริการมีหน้าที่มากกว่าแค่เป็นสื่อกลาง เพราะต้องควบคุมการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ขับขี่ และสามารถพิจารณาลงโทษผู้ขับขี่ได้ รวมถึงผู้ให้บริการได้มีการโฆษณาและจัดการส่งเสริมการขายให้ผู้โดยสารมาใช้บริการระบบของตนเองมากขึ้น แม้ตอนที่ทำสัญญาจะระบุเป็นเพียงแต่เป็นคู่สัญญาร่วมกันให้บริการขนส่งคนโดยสาร แต่ถ้าพิจารณาของการปฏิบัติงานแล้ว จะเห็นว่าผู้ให้บริการมีอำนาจควบคุมการทำงานของผู้ขับขี่ ผู้ขับขี่จะต้องปฏิบัติงานตามที่ผู้ให้บริการมอบหมายซึ่งให้บริการในนามของผู้ให้บริการ โดยผู้ให้บริการสามารถสั่งลงโทษผู้ขับขี่ที่ไม่ปฏิบัติตามข้อบังคับได้ เพื่อเป็นการป้องกันการเอารัดเอาเปรียบของผู้ให้บริการ จึงควรนำแนวทางคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ มาพิจารณาวางแนวทางในประเทศไทย ในเรื่องความสัมพันธ์ของผู้ขับขี่กับผู้ให้บริการนั้น ควรกำหนดให้เป็นไปตามสัญญาจ้างแรงงาน มีสถานะเป็นนายจ้าง ลูกจ้าง ซึ่งผู้ขับขี่ในระบบควรจะได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายแรงงาน รวมถึงต้องร่วมรับผิดเมื่อเกิดเหตุละเมิดต่อบุคคลภายนอกในระหว่างที่ปฏิบัติหน้าที่

ส่วนในเรื่องของความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขับขี่หรือผู้ให้บริการกับผู้โดยสารนั้น เมื่อได้มีการกำหนดสถานะทางกฎหมาย ให้เป็นการให้บริการขนส่งคนโดยสารโดยรถยนต์รับจ้างรูปแบบหนึ่งแล้ว จึงสมควรนำเรื่องสัญญารับขนมาบังคับใช้ ในทางวางแนวทางความสัมพันธ์ของบุคคลที่เกี่ยวข้อง รวมถึงสิทธิ หน้าที่และความรับผิดของบุคคลแต่ละฝ่าย เพื่อที่จะสามารถคุ้มครองการให้บริการได้อย่างเหมาะสม

---

[12] Dynamex Operations West V. Superior Court [2018] S222732, App. 2/7 B249546

Ref. code: 25625901033554GNW

5.2.3 ด้านการประกันภัย

เมื่อได้มีการรับรองให้การนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารได้อย่างถูกกฎหมายแล้ว ซึ่งส่วนหนึ่งของเงื่อนไขการขึ้นทะเบียนคือ ทั้งผู้ให้บริการ ผู้ขับขี่และเจ้าของรถยนต์ ต้องจัดให้มีประกันภัยคุ้มครองการให้บริการนี้อย่างเพียงพอตลอดการให้บริการ จึงเป็นการส่งเสริมให้บริษัทผู้รับประกันภัยต้องจัดให้มีกรมธรรม์ที่สามารถคุ้มครองการให้บริการรูปแบบใหม่นี้อย่างเหมาะสม ซึ่งบริษัทประกันภัยอาจออกกรมธรรม์แบบชั่วคราว ให้ความคุ้มครองจำกัดแค่ระยะเวลาใดเวลาหนึ่ง ให้คุ้มครองเชิงพาณิชย์เฉพาะตอนที่ผู้ขับขี่ที่นำรถยนต์ส่วนบุคคลให้บริการรับจ้างขนส่งคนโดยสาร ส่วนหน่วยงานรัฐควรออกข้อกำหนดไม่ให้บริษัทประกันภัยยกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ส่วนบุคคล เพราะการนำรถยนต์ออกใช้ผิดวัตถุประสงค์แต่อาจจะพิจารณาเรียกเก็บเบี้ยประกันภัยเพิ่มขึ้นได้

5.2.4 ด้านการจัดเก็บภาษี

เมื่อได้มีการกำหนดให้ผู้ให้บริการเรียกรถยนต์รับจ้างต้องเป็นนิติบุคคลตามกฎหมายไทยแล้ว จะเป็นการบังคับผู้ที่ประสงค์ให้บริการเรียกรถยนต์รับจ้างที่อยู่ต่างประเทศหากต้องการให้งานบริการของตน สามารถให้บริการในประเทศไทยได้ ต้องลงทะเบียนให้ถูกต้องตามกฎหมายไทย ด้วยเหตุนี้จึงสามารถที่จะจัดเก็บภาษีเงินได้นิติบุคคล ภาษีมูลค่าเพิ่มหรือภาษีอื่นๆ ได้ถูกต้องตามกฎหมายไทย[13] และจะทำให้จัดเก็บภาษีอย่างเป็นธรรมและเท่าเทียมกับผู้ประกอบการที่อยู่ในประเทศไทย ทั้งนี้หน่วยงานรัฐอาจกำหนดวิธีการชำระเงินในธุรกรรมทางอินเทอร์เน็ตโดยต้องชำระเงินผ่านระบบหรือแอปพลิเคชันของหน่วยงานรัฐ เพื่อที่ประเทศไทยจะสามารถจัดเก็บภาษีได้ทันที เมื่อมีการใช้บริการการเดินทางนี้

การที่กำหนดให้ผู้ที่ประสงค์ให้บริการรถยนต์ส่วนบุคคลมาขนส่งคนโดยสารนั้นต้องมีการจดทะเบียนต่อนายทะเบียนให้ถูกต้อง ซึ่งการจดทะเบียนต่อหน่วยงานรัฐ จะให้ผู้ให้บริการผู้ขับขี่ หรือเจ้าของรถยนต์ต้องชำระค่าภาษี ค่าธรรมเนียม หรือค่าบริการอื่นๆ ทำให้หน่วยงานรัฐมีรายได้จากรถยนต์รับจ้างรูปแบบใหม่นี้ ซึ่งควรนำเงินรายได้นั้น นอกจากจะเอาไปพัฒนาระบบการให้บริการรถยนต์รับจ้างแล้ว ควรที่จะต้องมีกองทุนเงิน ที่เตรียมไว้สำหรับช่วยเหลือ เยียวยาผู้ที่ได้รับความเดือดร้อนจากการเพิ่มรูปแบบการขนส่งใหม่นี้

---

[13] ม.66 บริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลที่ตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย หรือที่ตั้งขึ้นตามกฎหมายของต่างประเทศ และกระทำกิจการในประเทศไทยต้องเสียภาษีตามบทบัญญัติในส่วนนี้

Ref. code: 25625901033554GNW

สุดท้ายนี้แล้ว หากได้มีการอนุญาตให้การนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารอย่างถูกกฎหมายแล้วจะต้องเป็นการให้บริการผ่านแอปพลิเคชันพกพาเท่านั้น ไม่สามารถเรียกรับผู้โดยสารตามท้องถนน ซึ่งจะต่างกับรถแท็กซี่ปกติ ที่สามารถให้บริการขนส่งได้ทั้งการเรียกรับผู้โดยสารตามท้องถนน ศูนย์วิทยุรถแท็กซี่ แอปพลิเคชันพกพาหรือช่องทางอื่นใด แต่ผลประโยชน์จะตกแก่ผู้บริโภคที่สามารถเพิ่มทางเลือกในการเดินทางแต่ละครั้ง ซึ่งสามารถเลือกใช้บริการได้ตามความพึงพอใจของตน หากไม่เชื่อมั่นในระบบของหน่วยงานรัฐ ก็สามารถเลือกใช้บริการเอกชนได้ รวมถึงประโยชน์แก่ผู้ขับขี่เอกชนที่ไม่ประสงค์สมัครในระบบของเอกชนก็สามารถเลือกลงทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบก และหน่วยงานรัฐก็จะสามารถควบคุมกำกับดูแลการให้บริการขนส่งให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

Ref. code: 25625901033554GNW

บรรณานุกรม

หนังสือ

กมล สนธิเกษตริน. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยตัวแทนและนายหน้า.
กรุงเทพ: นานาสิ่งพิมพ์, 2536.

ไชยเจริญ สันติศิริ. คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยตัวแทน นายหน้า จัดการงานนอกสั่ง.
พระนคร: โรงพิมพ์ภัคดีประดิษฐ์, 2511.

ประกาศสำนักงานตำรวจแห่งชาติเรื่องกำหนดลักษณะเครื่องแต่งกายและเครื่องหมายของผู้ขับขี่รถแท็กซี่. ราชกิจจานุเบกษา, 2556. เล่ม 130. ตอนพิเศษ88 ง, 67.

ไผทชิต เอกจริยกร. คำอธิบาย จ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน. พิมพ์ครั้งที่ 13 .วิญญูชน 2560.

_____. ตัวแทน นายหน้า. พิมพ์ครั้งที่ 13 .วิญญูชน, 2559.

ไพจิตร สวัสดิสาร. การใช้คอมพิวเตอร์ทางกฎหมายและกฎหมายเกี่ยวกับคอมพิวเตอร์. พิมพ์ครั้งที่ 4.
กรุงเทพมหานคร: บริษัท ชวนพิมพ์ 50 จำกัด, 2550.

ศูนย์พัฒนาพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ ศูนย์เทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์แห่งชาติ.
คู่มือทำสัญญาพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์สำหรับผู้ประกอบธุรกิจ. (2545).

สรรเสริญ ไกรจิตติ. กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยตัวแทนและนายหน้า.
กรุงเทพ: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2520.

บทความ

ไผทชิต เอกจริยกร. “การให้บริการขนส่งคนโดยสาร โดยรถยนต์ส่วนบุคคลผ่านแอปพลิเคชัน.”
เสนอต่อที่ประชุมราชบัณฑิตและภาคีสมาชิก สำนักธรรมศาสตร์และการเมือง ราชบัณฑิตสภา. (วันที่ 6 มีนาคม 2562).

เพ็ญพิชชา.“กรมการขนส่งทางบก ร่วมกับ ทหาร ตำรวจ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พิจารณาหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมารับจ้างอย่างผิดกฎหมาย พร้อมขอความร่วมมือผู้ขับรถแท็กซี่ในระบบให้บริการอย่างมีคุณภาพ ปลอดภัย.”
ข่าวกรมการขนส่งทางบก ข่าวที่ 202. (วันที่ 23 มิถุนายน 2560).

Ref. code: 25625901033554GNW

ยืนยง กันทะเนตร (อาจารย์ประจำสาขาวิชาเทคโนโลยีคอมพิวเตอร์เคลื่อนที่คณะเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารมหาวิทยาลัยพะเยา). “องค์ประกอบของคอมพิวเตอร์เคลื่อนที่ด้านซอฟต์แวร์.” (ม.ป.ท : ม.ป.พ., ม.ป.ป.)

สำนักการค้าบริการและการลงทุน. “เศรษฐกิจแบบแบ่งปัน (Sharing Economy) ในยุคเศรษฐกิจดิจิทัล.” ฉบับเดือนมีนาคม 2560.

วิทยานิพนธ์

ศริกุล ภู่พันธ์. “ข้อความคิดว่าด้วยข้อมูลส่วนบุคคล.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548.

เอกสารอิเล็กทรอนิกส์

กลุ่มประชาสัมพันธ์และสื่อสารองค์กร. “กรมการขนส่งทางบก ส่งเสริม!!! ผู้ประกอบการศูนย์บริการสื่อสารรถยนต์รับจ้าง (แท็กซี่) ตามโครงการ Taxi OK และ Taxi VIP เพื่อยกระดับแท็กซี่ไทยสู่มาตรฐานความปลอดภัยและคุณภาพการให้บริการ.” https://www.dlt.go.th/th/public-news/view.php?_did=2111, 22 สิงหาคม 2562.

กรมการขนส่งทางบก. “การจดทะเบียนรถยนต์รับจ้างแท็กซี่.” จาก https://www.dlt.go.th/th/vehicle- registration/view.php?_did=46, 15 มกราคม 2561.

กรุงเทพธุรกิจ. “แท็กซี่พัทยาฉาวอีก ล้อมรถอูเบอร์ไล่นักท่องเที่ยวลง.” http://www.bangkokbiznews.com/news/detail/755377, 10 พฤศจิกายน 2560.

กรุงเทพธุรกิจ. “ร้องคมนาคมหยุด 'UBER-GRAB ชี้ผิดกฎหมาย.” http://www.bangkokbiznews.com/news/detail/746216, 21 มีนาคม 2562.

เดลินิวส์. “รุมจวก!วินกร่างสายโหด ฟัน'แกร็บไบค์'ไหล่เหวอะ.” https://www.dailynews.co.th/regional/699662?fbclid=IwAR2ZxbNHl73UZOgowWRjJzF52mD5K4JcFj1L_jl8Mg5TWSuB-AK25_zTq8, 21 มีนาคม 2562.

เดลินิวส์. “อึ้ง!แท็กซี่โกงผู้โดยสารจะจะ แถมมิเตอร์ไฟเทคกระพริบได้....” https//:www.dailynews.co.th/regional/546614, 24 ธันวาคม 2560.

Ref. code: 25625901033554GNW

ไทยรัฐ. “รวบแท็กซี่โกงมิเตอร์ นทท.จีน เรียกจากพญาไทไปสามเสน คิด 2540 บ..” https//:www.thairath.co.th/content/738357, 24 ธันวาคม 2560.

ไทยรัฐ. “หย่าศึกวินฯ VS Grab ขนส่งงัดไม้ตาย จัดระเบียบป้ายดำ-เหลือง สะเทือนทั่วกรุง.” https://www.thairath.co.th/content/1294341, 21 มีนาคม 2562.

พิมพ์ธัญญา ฆ้องเสนาะ. สำนักวิชาการ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร. “Gig Economy : ระบบเศรษฐกิจใหม่กับวิธีการทำงานของคนรุ่นใหม่ที่ไม่เหมือนเดิม.” บทความวิชาการ. http://library2.parliament.go.th/ebook/ content-issue/2561/ hi2561-036.pdf, 15 ธันวาคม 2561.

มนตรี วรารักษ์สัจจะ. “เศรษฐกิจแบ่งปันในประเทศจีน.” https://www.thaibizchina.com/article/เศรษฐกิจแบ่งปันในประเทศจีน, 15 ธันวาคม 2561.

มติชน. “แชร์สนั่น คลิปขนส่งเชียงใหม่เอาจริง! ล่อ Uber มาส่งที่สำนักงาน ก่อนเข้าจับกุม.” https://www.matichon.co.th/local/news_480763, 21 มีนาคม 2562.

โสรญา พิกุลหอม. สำนักวิชาการ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร. “สิทธิประโยชน์ของแรงงานนอกระบบตามมาตรา 40 แห่งพระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ. 2533.” บทความวิชาการ. http://library2.parliament.go.th/ebookcontent-issue/2561/ hi2561-068.pdf, 28 มีนาคม 2562.

Ekapol Chucherd. “สุวรรณภูมิเดือด เจ้าหน้าที่ไล่ผู้โดยสารลงจากรถ Uber.” https://www.beartai.com/news/itnews/.41477, 21 มีนาคม 2562.

Grab. “ข้อกำหนดและเงื่อนไขสำหรับคนขับในการให้บริการประเภทแกร็บแท็กซี่ในประเทศไทย.” https://www.grab.com/th/terms/driver, 10 พฤษภาคม 2562.

____. “บทที่ 2 กระเป๋าเงินคนขับ.” https://grabdriverth.com/grabschool-kindergarten, 27 กรกฎาคม 2562.

____ . “ทีมงานความปลอดภัยของแกร็บ ประกันอุบัติเหตุโดยแกร็บ.” https://www.grab.com/th/insurance, 12 เมษายน 2562.

____. “สมัครขับ Grab Car.” https://grabdriverth.com/gc-bkk-signup, 10 มีนาคม 2562.

Liluna. “ข้อตกลงและเงื่อนไขสำคัญในการใช้งาน Software.” http://liluna.net, 10 มีนาคม 2562.

Pigabyte. “เรียบร้อยโรงเรียน Grab ยืนยันควบรวมกิจการ Uber ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้แล้ว.” https://www.marketingoops.com/news/biz-news/grab-merges-uber, 25 กุมภาพันธ์ 2562.

Ref. code: 25625901033554GNW

Uber. “ข้อกำหนดและเงื่อนไข.” https://www.uber.com/legal/terms/th, 15 ธันวาคม 2561

____. “ประวัติความเป็นมาของเรา.” https//:www.UBER.com/th/our-story, 10 พฤศจิกายน 2560.

____. “ร่วมลงชื่อสนับสนุนให้รัฐบาลรับรองบริการร่วมเดินทาง (Ridesharing).” https//:www.uber.com/th/blog/thpetition-rider, 10 ตุลาคม 2560.

____. “Insurance.” https://help.uber.com/th-TH/partners/ article/insurance-?nodeId=a4afb2ed-75af-4db6-8fdb-dccecfcc3fd7, 17 เมษายน 2562.

BOOKS

Donna Nicholls. Propose reform of the law relation to information privacy in Hong Kong : European Intellectual Property Review. Sweet & Maxwell Ltd. and Contributors, 1994.

ARTICLES

Fred H.cate. (1999). “The changing face of privacy protection in the European union and the United State.” Indiana Law Review 33. pp.193-194.

Rebecca Elaine Elliott. “Sharing App or Regulation Hackney : Defining Uber Technologies, Inc.,.” Journal of Corporation Law 41. 3 (Spring 2016).

ELECTRONIC MEDIA

Airbnb. https://press.airbnb.com/th/about-us, March 1, 2019.

California Public Utilities Commission. http://www.cpuc.ca.gov, March 1, 2019.

CPVV. “Owner to insure and indemnify driver.” https://cpv.vic.gov.au/drivers/accredited-driver-responsibilities/driver-agreement, March 31, 2019.

JustPark. https://www.justpark.com, August 16, 2019.

MealShare. https://mealshare.ca/en, August 16, 2019.

Ref. code: 25625901033554GNW

LEE KAH LENG. “My Teksi rebrands into Grab.” https://www.thestar.com .my/tech/tech-news/2016/01/28/grab-rebranding, February 25, 2019.

Newsweek. “UBER FACES $1M FINE OVER DRUNK DRIVING COMPLAINTS.” http://www.newsweek.com/uber-faces-1m-fine-over-drink-driving-complaints-584088, December 27, 2017.

Privacy Policy. https://privacy.uber.com/policy, December 27, 2017.

Reuters. “UBER dealt blow after EU court classifies it as transport service.” https://www.reuters.com/article/us-uber-court/uber-dealt-blow-after-eu-court-classifies-it-as-transport-service-idUSKBN1E E0W3, December 25, 2017.

Rory Cellan-Jones. “Just Park and the sharing economy.” https://www.bbc.com/news/technology-28686606, August 16, 2019.

Texas A&M Transportation Institute. https://tti.tamu.edu/policy/technology/tnc-legislation, August 16, 2019.

Uber. “Insurance.” https://www.uber.com/en-AU/drive/insurance, March 10, 2019.

____. “Privacy Policy.” https://privacy.uber.com/policy, February1, 2019.

____. “Sign up to drive.” https://www.uber.com/us/en/drive, March 10, 2019.

____. “Support for driver and delivery partners.” https://www.uber.com/en-AU/drive /resources /partner-support-package, March 10, 2019.

Zach Zorn. “100+ Sharing Economy Apps and Websites You Don’t Want to Miss.” https://www.moneynomad.com/100-sharing-economy-apps-websites, August 16, 2019.

Ref. code: 25625901033554GNW

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ	นางสาวกรชนก สุริยาเรืองฤทธิ์
วันเดือนปีเกิด	10 กรกฎาคม พ.ศ. 2532
วุฒิการศึกษา	ปีการศึกษา 2554 : นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ปีการศึกษา 2560 : ประกาศนียบัตรวิชาว่าความ รุ่นที่ 45 สำนักฝึกอบรมวิชาว่าความ สภาทนายความ ในพระบรมราชูปถัมภ์
ตำแหน่ง	นิติกร สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย

ผลงานทางวิชาการ

กรชนก สุริยาเรืองฤทธิ์. “ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับกฎเกณฑ์การควบคุมการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันพกพา” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต (กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ) คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2562.

ประสบการณ์ทำงาน	2559 – ปัจจุบัน : นิติกร สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย

Ref. code: 25625901033554GNW