

การให้บริการขนส่งคนโดยสาร โดยรถยนต์ส่วนบุคคลผ่านแอปพลิเคชัน

โดย

ศ. ดร.ไพฑูริต์ เอกจริยกร

ราชบัณฑิต

ประเพณีวิชานิติศาสตร์ สาขาวิชากฎหมายธุรกิจ

เสนอต่อที่ประชุมราชบัณฑิตและภาคีสมาชิก
สำนักธรรมศาสตร์และการเมือง ราชบัณฑิตยสภา
วันพุธที่ ๖ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๒

การให้บริการขนส่งคนโดยสารโดยรถยนต์ส่วนบุคคลผ่านแอปพลิเคชัน

บทคัดย่อ

ประเทศไทยเป็นอีกประเทศหนึ่งที่มีปัญหาในทางปฏิบัติและในทางกฎหมายเกี่ยวกับการให้บริการขนส่งคนโดยสารโดยรถยนต์ส่วนบุคคลผ่านแอปพลิเคชัน เนื่องจากกฎหมายยังไม่อนุญาตให้มีการให้บริการในลักษณะดังกล่าวได้ ซึ่งในต่างประเทศก็เคยมีปัญหาในเรื่องนี้มาแล้ว ในที่สุดหลายประเทศเห็นประโยชน์จากบริการในลักษณะนี้ จึงได้มีการออกกฎหมายอนุญาต แต่มีการกำหนดเงื่อนไขที่แตกต่างกันไปบ้างในแต่ละประเทศ เมื่อพิจารณาถึงข้อดีข้อเสียทั้งหมดแล้วสมควรที่ประเทศไทยจะแก้กฎหมายอนุญาตให้กระทำได้เช่นเดียวกับต่างประเทศ แต่ควรมีมาตรการในการกำกับดูแลหลายประการเพื่อคุ้มครองคนโดยสาร เช่น การกำหนดให้ผู้ให้บริการต้องมาจดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบก มีใบอนุญาตขับขี่สาธารณะเพิ่มเติม มีการประกันภัยเพื่อคุ้มครองความรับผิดชอบต่อคนโดยสาร

คำสำคัญ : ขนส่งคนโดยสาร, รถยนต์ส่วนบุคคล, แอปพลิเคชัน

Abstract

Thailand is not the only a country that faces the problem of ride-hailing legitimize as Thai law does not allow this service. This problem happened in many countries, but after considering the advantages and disadvantages, they, finally, allow the private car owners to provide the services with different condition depending on the countries. So, Thailand should allow the operation of this service with some limitations aiming to protect the passengers such as to register the driver's background information at the Department of Land Transport, to get the public license to drive a private car, and to have liability insurance for the passengers.

keywords: transport of passengers, private car, application

ในช่วงระยะเวลา ๒-๓ ปีที่ผ่านมา ได้มีการนำเสนอข่าวผ่านสื่อสารมวลชนรูปแบบต่าง ๆ เป็นจำนวนมากเกี่ยวกับความขัดแย้งเรื่องในการให้บริการขนส่งคนโดยสารโดยรถยนต์ประเภทอื่นที่ไม่ใช่รถแท็กซี่ เนื่องจากคนโดยสารมีความประสงค์ที่จะใช้บริการเดินทางโดยรถยนต์ประเภทอื่นที่ไม่ใช่รถแท็กซี่ ไม่ว่าจะด้วยเหตุผลของความสะดวกสบายในการเรียกใช้บริการ ในเรื่องของอัตราค่าโดยสาร หรือการได้รับบริการ การหาแท็กซี่เพื่อการเดินทางในบางจังหวัดซึ่งอาจไม่สามารถทำได้เสมอไป เพราะไม่มีรถแท็กซี่คอยให้บริการ หรือมีน้อย หรือหากต้องใช้รถยนต์ประเภทอื่นอาจมีปัญหาในเรื่องค่าโดยสารดังที่ปรากฏในอินสตาแกรม (Instagram) ของดาราคณหนึ่งซึ่งได้เล่าเรื่องราวที่ตนเองประสบพบเจอปัญหาในจังหวัดใหญ่แห่งหนึ่ง ซึ่งดาราคณดังกล่าวได้กล่าวว่าการเดินทางในระยะทางสั้น ๆ จากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง ซึ่งหากจะเรียกใช้บริการรถยนต์ผ่านแอปพลิเคชันแกร็บ (Grab) ก็ไม่สบายใจว่าจะเป็นเรื่องที่ผิดกฎหมายโดยราคาที่ใช้บริการต่างจากราคาที่ถูกเรียกจากรถยนต์ประเภทอื่นเป็นอย่างมาก^๑ ซึ่งแม้ข่าวจะออกมาว่าเป็นเรื่องเข้าใจผิดกันระหว่างดาราคณดังกล่าวกับผู้ให้บริการรถยนต์ประเภทอื่นนั้นก็ตาม^๒ แต่เรื่องดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าตามกฎหมายไทยยังมีข้อจำกัดในเรื่องของการใช้รถยนต์ประเภทอื่นที่ไม่ใช่รถแท็กซี่หรือรถโดยสารประจำทางในการเดินทาง

ในเบื้องต้นอาจมีการตั้งคำถามว่าการให้บริการขนส่งคนโดยสารโดยรถยนต์ส่วนบุคคลผ่านแอปพลิเคชันคืออะไร คำตอบที่พอจะให้ได้คือ การที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองรถยนต์ได้ตกลงกับคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันบนสมาร์ตโฟนว่าจะนำคนโดยสารจากที่แห่งหนึ่งไปยังจุดหมายปลายทาง ทั้งนี้โดยคิดอัตราค่าโดยสารตามที่ตกลงกันดังปรากฏในแอปพลิเคชันระหว่างขั้นตอนการเรียกใช้รถยนต์ส่วนบุคคล โดยรูปแบบดังกล่าวได้เกิดขึ้นจากการนำเทคโนโลยีด้านข้อมูลข่าวสารสมัยใหม่ของสมาร์ตโฟน และระบบบอกตำแหน่งบนพื้นโลก (Global Positioning System) หรือจีพีเอส (GPS) มาใช้ในการให้บริการ^๓

ตามข้อมูลเท่าที่ทราบ ผู้ที่นำระบบนี้มาเปิดให้บริการในการเดินทางตั้งแต่แรกคือ อุเบอ (Uber) ซึ่งเป็นบริษัทเอกชนที่ตั้งอยู่ในสหรัฐอเมริกา ได้คิดค้นรูปแบบการให้บริการ Ride-hailing โดยได้รับแนวความคิดเรื่องระบบเศรษฐกิจแบบใหม่ หรือระบบเศรษฐกิจแบ่งปัน (sharing economy) โดยอุเบอไม่ได้มีรถยนต์เป็นของตนเองแต่ได้ใช้รถยนต์ของบุคคลอื่นที่มาร่วมเข้ามาร่วมเพื่อให้บริการแก่ผู้ใช้บริการ โดยจะมีการแบ่งปันผลประโยชน์ระหว่างกัน แต่อูเบอประสบปัญหาทางกฎหมายและปัญหาความขัดแย้งในเรื่องผลประโยชน์ในหลายประเทศรวมทั้งในประเทศไทย จึงทำให้เกิดอุปสรรคแก่อูเบอในการให้บริการ ซึ่งอุเบอเคยคิดว่าจะขอให้มีการแก้ไขกฎหมายไทยเพื่อให้สามารถให้บริการดังกล่าวในประเทศไทยได้ แต่ในที่สุดเรื่องดังกล่าวก็ได้เงียบหายไป ต่อมาอุเบอได้ขายกิจการให้แก่แกร็บในส่วนที่เป็นการให้บริการในแถบภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยแกร็บยังมีการให้บริการอยู่ในประเทศไทย แต่เรื่องราวของความขัดแย้งในการให้บริการของแกร็บกับรถแท็กซี่นั้นไม่ค่อยมีปรากฏมากนัก เนื่องจากมีรถแท็กซี่บางส่วนได้เข้าร่วมในการให้บริการบางส่วนผ่านแอปพลิเคชันของแกร็บด้วย

^๑ Instagram: guyratchanont, <https://www.instagram.com/p/Brgya77HTmZ/>, สืบค้นวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๖๑

^๒ ข่าวสด: เตือนออนไลน์, https://www.khaosod.co.th/special-stories/news_2016138, สืบค้นวันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๖๑

^๓ Should ride-hailing services be regulated in Hong Kong? If so, why and how? If not, why not. p. 1, https://www.hkreform.gov.hk/en/docs/essay2018_no_3.pdf, สืบค้นวันที่ ๒๖ ธันวาคม ๒๕๖๑

จากข้อมูลที่พบ ในปัจจุบันรถแท็กซี่แต่ละคันในประเทศไทยสามารถให้บริการขนส่งคนโดยสารโดยไม่ผ่านแอปพลิเคชันด้วยการวิ่งรับคนโดยสารที่เรียกขานตามท้องถนน หรือรับคนโดยสารที่เรียกขานแท็กซี่โดยผ่านศูนย์รถแท็กซี่ ซึ่งคนโดยสารได้โทรศัพท์เข้าไปที่ศูนย์เพื่อให้ศูนย์ประสานงานติดต่อกับรถแท็กซี่ที่ว่างอยู่ในบริเวณที่ใกล้กับที่คนโดยสารอยู่ เพื่อไปรับคนโดยสารโดยคิดค่าบริการเพิ่มเล็กน้อย หรือเรียกใช้บริการรถแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชันของแกรบหรือเรียกใช้บริการรถแท็กซี่ผ่านทางแอปพลิเคชันของกรมการขนส่งทางบก ที่มีชื่อว่า แท็กซี่โอเค (Taxi OK) ยิ่งไปกว่านั้นยังมีผู้ให้บริการขับขีรถแท็กซี่บางรายรวมตัวกันเองเป็นกลุ่มเล็ก ๆ ซึ่งอยู่ในรูปแบบของสหกรณ์หรือไม่ได้อยู่ในรูปแบบของสหกรณ์ เพื่อให้บริการรถแท็กซี่โดยให้บริการผ่านสมาร์ตโฟนทำนองเดียวกันกับแอปพลิเคชันของแกรบซึ่งเท่าที่เคยพบคนขับรถแท็กซี่บางรายสามารถให้บริการรับคนโดยสารได้แทบทุกรูปแบบตามที่ได้กล่าวมาแล้ว แต่เรื่องดังกล่าวเป็นเรื่องการให้บริการโดยรถแท็กซี่ไม่ใช่การให้บริการโดยรถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งบางครั้งรถแท็กซี่อาจปฏิเสธไม่รับคนโดยสาร เนื่องจากต้องนำรถที่ตนเองเข้ามาไปส่งคืนที่อู่รถ หรือเพราะเส้นทางที่คนโดยสารต้องการเดินทางไปในั้นเป็นบริเวณที่มีการจราจรติดขัดมากก็ตาม หรือด้วยเหตุอื่นใดก็ตาม เรื่องดังกล่าวล้วนก่อให้เกิดความไม่สะดวกแก่คนโดยสารโดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาเร่งด่วนหรือสภาพอากาศอากาศไม่ดี เช่น ฝนตก

ปัญหาที่น่าพิจารณามีว่า การให้บริการขนส่งคนโดยสารโดยรถยนต์ส่วนบุคคลผ่านแอปพลิเคชันมีข้อดีและข้อเสียอย่างไร เป็นเรื่องที่มีการอภิปรายกันอยู่ตลอดเวลาทั้งในต่างประเทศและในประเทศไทย ซึ่งอาจจะสรุปได้ดังนี้

ข้อดีของการให้บริการขนส่งคนโดยสารโดยรถยนต์ส่วนบุคคลผ่านแอปพลิเคชันมีหลายประการ เช่น

ประการที่ ๑ การให้บริการขนส่งคนโดยสารโดยรถยนต์ส่วนบุคคลผ่านแอปพลิเคชันก่อให้เกิดความสะดวกสบาย เนื่องจากผู้ใช้บริการเพียงแต่ดาวน์โหลดแอปพลิเคชันลงบนสมาร์ตโฟนและทำตามคำสั่งต่าง ๆ ที่ปรากฏขึ้น หลังจากดำเนินการดังกล่าวแล้ว คนโดยสารสามารถกำหนดประเภทของรถยนต์ที่ต้องการและสถานที่ที่จะให้รถยนต์มารับ โดยคนโดยสารสามารถรู้ตำแหน่งปัจจุบันของรถยนต์ที่จะมารับว่าอยู่ ณ ที่ใด ซึ่งทำให้คนโดยสารรู้ทันทีว่าจะใช้เวลารอนานเท่าใด และเพื่อความมั่นใจคนโดยสารยังสามารถโทรศัพท์หรือส่งข้อความหาผู้ขับขีที่จะมารับตนผ่านแอปพลิเคชันได้อีกด้วย

ในกรณีที่ผู้ใช้บริการเป็นคนสูงวัยหรือมีความพิการ การใช้บริการขนส่งคนโดยสารโดยรถยนต์ส่วนบุคคลผ่านแอปพลิเคชันจะมีความสะดวกสบายมากขึ้น เนื่องจากผู้ใช้บริการสามารถเลือกรูปแบบและลักษณะของรถได้ ซึ่งอาจจะเป็นรถยนต์ที่มีขนาดกว้างขึ้น หรือมีสิ่งอำนวยความสะดวกมากขึ้น

ประการที่ ๒ การเรียกใช้บริการผ่านแอปพลิเคชันนี้ทำให้คนโดยสารประหยัดเวลาในการหาผู้ให้บริการและการรอรถยนต์มารับ และดีต่อสุขภาพของคนโดยสาร เนื่องจากหากเป็นการเรียกใช้บริการรถแท็กซี่ตามปกติ คนโดยสารจะต้องยืนรอเรียกรถแท็กซี่ริมถนนซึ่งเต็มไปด้วยมลพิษทางอากาศและต้องทนต่ออากาศร้อน หนาว หรือแม้กระทั่งเปียกฝนเมื่อฝนตก โดยบางครั้งอาจจะเรียกรถแท็กซี่ไม่ได้เลย เนื่องจากไม่มีรถแท็กซี่ว่าง

ประการที่ ๓ การให้มีการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการโดยผ่านแอปพลิเคชันเป็นการเพิ่มปริมาณรถที่ให้บริการขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้นในช่วงเวลาเร่งด่วน ซึ่งเป็นช่วงที่นักเรียนจะไปโรงเรียน หรือนักศึกษาจะไปมหาวิทยาลัย รวมถึงประชาชนจะไปทำงาน การหารถแท็กซี่ในช่วงระยะเวลาดังกล่าวจะเป็นเรื่องที่ยากลำบาก

ประการที่ ๔ การชำระค่าโดยสาร คนโดยสารไม่จำเป็นต้องมีเงินสด เนื่องจากคนโดยสารสามารถจ่ายค่าโดยสารผ่านแอปพลิเคชันได้ และใบเสร็จจะถูกส่งผ่านทางจดหมายอิเล็กทรอนิกส์

ประการที่ ๕ ในบางครั้งการใช้แอปพลิเคชันเพื่อการชำระรถยนต์ส่วนบุคคล เจ้าของแอปพลิเคชันอาจให้ส่วนลดค่าโดยสาร ไม่ว่าจะในช่วงเทศกาลหรือช่วงเวลาปกติ โดยผู้โดยสารสามารถนำส่วนลดไปใช้ในการชำระราคาสินค้าตามร้านค้าต่าง ๆ ที่กำหนดได้ ซึ่งการใช้บริการรถแท็กซี่ตามปกติจะไม่มีให้ส่วนลดดังกล่าว

ประการที่ ๖ ในเรื่องของความปลอดภัยในการใช้บริการ ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลก็ต้องถูกตรวจสอบประวัติจากผู้ให้บริการแอปพลิเคชันก่อนจึงจะสามารถเข้าร่วมในการให้บริการได้ ซึ่งหากมีประวัติบกพร่องก็จะได้ไม่ได้รับการอนุญาตให้เข้าร่วมในการให้บริการแก่กลุ่มดังกล่าว^๔

นอกจากนี้ ในแอปพลิเคชันจะมีการเก็บประวัติการใช้บริการของคนโดยสารไว้ ดังนั้นในกรณีที่มีปัญหาเกี่ยวกับการใช้บริการเกิดขึ้นในภายหลัง คนโดยสารสามารถใช้ข้อมูลที่ปรากฏอยู่ในแอปพลิเคชันเพื่อเป็นหลักฐานยืนยันข้อมูลและข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการเดินทางดังกล่าว ซึ่งการโดยสารรถแท็กซี่ตามปกติจะไม่มีข้อมูลเช่นนั้น

ยิ่งไปกว่านั้นในบางประเทศ เช่น สหรัฐอเมริกา ในแอปพลิเคชันอาจจะมีปุ่มกดเพื่อขอความช่วยเหลือในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินหรือเกิดเหตุจำเป็นขึ้น ไม่ว่าจะผู้กดนั้นจะเป็นคนโดยสารหรือผู้ขับขี่รถก็ตาม

ประการที่ ๗ ในส่วนที่เกี่ยวกับเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถยนต์ส่วนบุคคล บุคคลดังกล่าวสามารถเลือกเวลาในการนำรถยนต์ของตนมาให้บริการแก่ผู้ต้องการใช้บริการผ่านแอปพลิเคชันตามระยะเวลาที่ตนเองคิดว่าเหมาะสมกับรายได้ที่ต้องการ ไม่มีเวลาบังคับตายตัว ไม่มีช่วงเวลาที่ต้องรับนำรถยนต์ไปส่งคืนดังเช่นรถแท็กซี่ เนื่องจากเป็นรถยนต์ส่วนบุคคล

ข้อเสียของการให้บริการขนส่งคนโดยสารโดยรถยนต์ส่วนบุคคลผ่านแอปพลิเคชันมีหลายประการ เช่น

ประการที่ ๑ ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลมักจะไม่ค่อยมีใบขับขี่สาธารณะซึ่งผู้ที่จะต้องได้รับใบขับขี่สาธารณะจะต้องผ่านการทดสอบหรือการอบรมการใช้รถยนต์ที่เข้มงวดกว่า โดยอาจมีผลกระทบต่อความปลอดภัยต่อคนโดยสารซึ่งเป็นผู้ใช้บริการได้

ประการที่ ๒ หากเจ้าของแอปพลิเคชันไม่ได้เข้ามาตั้งสำนักงานในประเทศที่ตนได้เข้ามาให้บริการ เมื่อมีการชำระเงินค่าโดยสารผ่านแอปพลิเคชัน เงินดังกล่าวถือเป็นเงินรายได้ที่ถูกส่งออกไปต่างประเทศที่เจ้าของแอปพลิเคชันมีสถานประกอบการ โดยไม่มีการชำระภาษี

ประการที่ ๓ หากเจ้าของแอปพลิเคชันไม่เข้มงวดกับเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถยนต์ส่วนบุคคลที่นำเข้ามาร่วมในการให้บริการ บุคคลดังกล่าวอาจนำรถยนต์อื่นที่ไม่ใช่รถยนต์ที่ผู้ต้องการใช้บริการหรือคน

^๔ ในสหรัฐอเมริกา คนขับรถแท็กซี่และผู้ขับขี่ที่ให้บริการผ่านแอปพลิเคชันจะถูกตรวจสอบประวัติย้อนหลัง โดยผู้ขับขี่ที่ให้บริการผ่านแอปพลิเคชันจะถูกตรวจสอบประวัติค่อนข้างเข้มงวดมาก

โดยสารต้องการมาให้บริการแทน ในขณะที่หากคนโดยสารเรียกรถแท็กซี่ คนโดยสารจะเห็นรถแท็กซี่ว่ามีลักษณะหรือสภาพเช่นไรก่อนจะเรียกหรือจะใช้บริการจริง

ประการที่ ๔ การอนุญาตให้มีการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการผ่านแอปพลิเคชันจะทำให้มีปริมาณรถยนต์ที่ให้บริการรับขนคนโดยสารมากขึ้น อาจทำให้เกิดการแย่งคนโดยสารกับรถแท็กซี่และทำให้รายได้ของคนขับรถแท็กซี่ลดน้อยลง

ประการที่ ๕ การอนุญาตให้มีการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาเร่งด่วนจะทำให้ปริมาณรถยนต์ในท้องถนนมีมากขึ้น ยิ่งทำให้รถติดมากขึ้นและก่อให้เกิดมลพิษมากขึ้นกว่าเดิม

ประการที่ ๖ รถยนต์ส่วนบุคคลมักจะมีการทำประกันภัยเพื่อความคุ้มครองตัวรถและความรับผิดชอบที่เกิดจากการใช้รถยนต์เป็นการส่วนบุคคลเท่านั้น การประกันภัยดังกล่าวจะไม่คุ้มครองในกรณีที่มีการนำรถยนต์ส่วนบุคคลไปใช้ในการบริการสาธารณะ ดังนั้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นและคนโดยสารได้รับบาดเจ็บหรือถึงแก่ความตาย คนโดยสารหรือทายาทก็อาจจะไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหายหรือได้รับแต่ไม่ครบตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง

ในต่างประเทศการให้บริการขนส่งคนโดยสารโดยรถยนต์ส่วนบุคคลผ่านแอปพลิเคชันก็เคยมีปัญหาความขัดแย้งและปัญหากฎหมายเช่นเดียวกัน เช่น ในเขตปกครองพิเศษฮ่องกง ซึ่งมีการเรียกร้องให้เพิ่มทางเลือกในการเดินทางนอกจากการใช้บริการรถแท็กซี่ ในขณะที่การให้บริการขนส่งคนโดยสารโดยรถยนต์ส่วนบุคคลผ่านแอปพลิเคชันยังไม่มีกฎหมายอนุญาตให้ทำได้ เนื่องจากบุคคลใดก็ตามจะนำรถยนต์มาใช้ในการรับขนคนโดยสารได้จะต้องได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจ ให้ดำเนินการเป็นรถแท็กซี่หรือเป็นรถเช่า และต้องมีการทำการประกันภัยด้วย ซึ่งได้มีการศึกษาวิเคราะห์ว่าสมควรที่จะมีการออกกฎหมายเกี่ยวกับเรื่องนี้หรือไม่ ต่อมาผู้ให้บริการรถแท็กซี่ในเขตปกครองพิเศษฮ่องกงก็ได้พัฒนาการเรียกรถแท็กซี่โดยใช้แอปพลิเคชันเช่นกัน โดยมีผู้เห็นว่าเมื่อพิจารณาถึงข้อดีข้อเสียในเรื่องนี้แล้วสมควรที่จะมีการออกกฎหมายเพื่อกำหนดให้มีการอนุญาตนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันได้แต่ต้องกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความปลอดภัยและการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรม^๔

นอกจากในเขตปกครองพิเศษฮ่องกงแล้ว ความขัดแย้งระหว่างคนขับรถแท็กซี่กับผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลซึ่งให้บริการผ่านแอปพลิเคชันยังมีปรากฏอีกในหลายประเทศ เช่น

(ก) สาธารณรัฐอินโดนีเซีย

ในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย ได้เคยมีการปิดถนนหลายเส้นทางในกรุงจาการ์ตาเพื่อประท้วงการให้บริการรถยนต์ส่วนบุคคลผ่านแอปพลิเคชันด้วยป้ายประท้วงและการจุดเผายางรถยนต์ ซึ่งก่อให้เกิดความตึงเครียดระหว่างผู้ให้บริการขนส่งสาธารณะแบบเดิมกับกระแสการให้บริการเรียกรถยนต์ส่วนบุคคลผ่านแอปพลิเคชันที่

^๔ Should ride-hailing services be regulated in Hong Kong? If so, why and how? If not, why not. *Supra note* 3, p. 12.

นิยมมากขึ้นเรื่อย ๆ และมีการกดดันรัฐบาลให้มีการห้ามมิให้มีการอนุญาตให้มีการให้บริการในลักษณะดังกล่าว^๖

(ข) สาธารณรัฐเกาหลีใต้

ในสาธารณรัฐเกาหลีใต้ ได้เคยมีการชุมนุมใหญ่ของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ในกรุงโซล เพื่อเป็นการไว้อาลัยให้แก่นายชเวโม ซึ่งเสียชีวิตด้วยการเผาตัวเอง เพื่อเป็นการประท้วงการนำแอปพลิเคชันมาใช้ในการเรียกรถยนต์ส่วนบุคคล ทั้งนี้ ก่อนหน้านั้นได้มีการชุมนุมประท้วงในเรื่องดังกล่าวมาแล้ว ๒ ครั้งโดยมีผู้เข้าร่วมชุมนุมเป็นจำนวนมาก^๗ และภายหลังจากการชุมนุมประท้วงดังกล่าวก็ได้มีคนขับรถแท็กซี่จุดไฟเผาตนเองจนเสียชีวิตอีกครั้งหนึ่ง หลังจากรัฐบาลอนุญาตให้มีการนำแอปพลิเคชันมาให้บริการรถร่วมโดยสารในเส้นทางเดียวกัน^๘

(ค) สาธารณรัฐฝรั่งเศส

ในสาธารณรัฐฝรั่งเศส เกิดการต่อต้านจากกลุ่มคนขับแท็กซี่ในกรุงปารีสจากการใช้งานแอปพลิเคชัน “อูเบอป๊อป (Uber Pop)” ที่เป็นการอนุญาตให้สามารถเรียกรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารได้ การต่อต้านเริ่มต้นจากการชุมนุมเพื่อประท้วงในกรุงปารีส และทวีความรุนแรงขึ้นเป็นการก่อกวน มีการเผาอย่างลือรุด ทำลายรถยนต์ และมีการจับตัวผู้ขับขี่รถยนต์ที่ให้บริการผ่านแอปพลิเคชันเป็นตัวประกันอีกด้วย^๙

(ง) สหราชอาณาจักร

ใน ค.ศ. ๒๐๑๔ มีรถแท็กซี่ประมาณ ๑๒,๐๐๐ คัน ในกรุงลอนดอน ออกมาชุมนุมบนท้องถนนบริเวณจัตุรัสทราฟัลการ์ (Trafalgar Square) โดยต้องการให้มีการกำกับดูแลการให้บริการเรียกรถยนต์ผ่านแอปพลิเคชันของอูเบอให้อยู่ในกฎเกณฑ์เดียวกันกับการให้บริการของคนขับรถแท็กซี่ตามปกติ การประท้วงดังกล่าวใช้วิธีขับรถช้า ๆ เพื่อให้การจราจรติดขัด บีบแตร และตะโกนชื่อนายกเทศมนตรีของนครลอนดอน เพื่อให้ออกมาดำเนินการในเรื่องนี้^{๑๐}

(จ) สาธารณรัฐโคลอมเบีย

เมื่อวันที่ ๑๕ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๕๙ มีคนขับรถแท็กซี่หลายพันคนเดินขบวนประท้วงในกรุงโบโกตา เมืองหลวงของสาธารณรัฐโคลอมเบียเพื่อประท้วงอูเบอโดยทำการปิดถนนด้วยรถแท็กซี่จำนวนมากทำให้

^๖ ผู้จัดการออนไลน์, จากการ์ตาปวน! แท็กซี่อินโดฯ ประท้วงปิดถนนต่อต้าน “Uber”, <https://mgronline.com/around/detail/9590000029712>, สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๖๒.

^๗ 연합뉴스, 카풀영업 중단 여의도 대규모 택시 집회... 일대 교통대란 우려, <https://n.news.naver.com/article/001/0010537650>, สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๖๒

^๘ ข่าวสด, สลดซ้ำแท็กซี่สังเว “อย่างสด” อีกศพ ประท้วงแอปฯ คาร์พูล, https://www.khaosod.co.th/around-the-world-news/news_2067706, สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๖๒, รูปแบบดังกล่าวเป็นการให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันที่ไม่ใช่รถแท็กซี่ ซึ่งเป็นเรื่องทำนองเดียวกันกับเรื่องที่กำลังกล่าวถึงอยู่

^๙ Mike Bird, Stunning pictures of Paris in chaos as anti- Uber taxi drivers ambush cars and set fires, <https://www.businessinsider.com/pictures-of-อูเบอ-protests-in-france-2015-6>, สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๖๒

^{๑๐} บล็อกนัน (Blognone), ประท้วงแล้วไง? ลูกค้าใหม่ อูเบอ ในลอนดอนเพิ่ม 850% เพราะไม่มีแท็กซี่ให้เรียกบนถนน, <https://www.blognone.com/node/57276>, สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๖๒

การจราจรติดขัดอย่างหนักและถึงขั้นใช้ความรุนแรง จนตำรวจปราบจลาจลต้องเข้ามาควบคุมสถานการณ์ และใช้แก๊สน้ำตาตอบโต้ผู้ประท้วง มีตำรวจได้รับบาดเจ็บและมีผู้ประท้วงถูกตำรวจจับกุมไปจำนวนหนึ่ง^{๑๑} ทั้งนี้ ผู้ประท้วงดังกล่าวให้เหตุผลว่าการให้บริการของอุเบอเป็นการให้บริการที่ไม่เป็นธรรมและผิดกฎหมาย

จากเหตุการณ์ที่ได้กล่าวข้างต้น จะเห็นได้ว่าการคัดค้านการให้บริการของผู้ประกอบกิจการ แอปพลิเคชันเรียกรถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อขนส่งคนโดยสารเกิดขึ้นในหลายประเทศโดยกลุ่มให้บริการรถแท็กซี่ที่ตามปกติ ซึ่งลักษณะของการประท้วงและความรุนแรงแตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ

สำหรับประเทศที่มีการอนุญาตให้นารถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชัน มีหลายประเทศ ซึ่งแต่ละประเทศอาจกำหนดเงื่อนไขการอนุญาตที่แตกต่างกัน

(ก) สหรัฐอเมริกา

สหรัฐอเมริกามีกฎหมายอนุญาตให้มีการนารถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันซึ่งมีหลักเกณฑ์ที่แตกต่างกันไปในแต่ละเมืองและมลรัฐ โดยมีการควบคุมทั้งผู้ขับขี่และผู้ให้บริการ แอปพลิเคชันในเรื่องต่าง ๆ กล่าวคือ^{๑๒}

ในการควบคุมผู้ขับขี่นั้นจะมีเงื่อนไขประมาณ ๕ ข้อ เช่น

๑. มีการตรวจสอบประวัติอาชญากรรมจากลายพิมพ์นิ้วมือ
๒. มีใบอนุญาตขับขี่ในมลรัฐนั้น
๓. มีการจดทะเบียนยานพาหนะในมลรัฐนั้น
๔. มีใบอนุญาตเพิ่มเติม
๕. มีสิ่งบ่งชี้ภายนอกยานพาหนะ (external vehicle display requirements) เช่น ป้ายสัญลักษณ์ที่แสดงถึงสังกัด เช่น Uber/Lyft trade dress) ของยานพาหนะที่ให้บริการนั้น หรือแผ่นป้ายที่แสดงถึงใบอนุญาตพิเศษ

ในบางมลรัฐได้กำหนดเงื่อนไขว่าการให้บริการดังกล่าวต้องเป็นไปตามเงื่อนไขทั้ง ๕ ข้อ แต่บางมลรัฐกำหนดเงื่อนไขไว้เพียง ๒-๓ ข้อ และในบางมลรัฐได้กำหนดเงื่อนไขเพิ่มเติมไว้มากกว่า ๕ ข้อ

ตัวอย่างการกำหนดเงื่อนไขในการอนุญาต เช่น ในมลรัฐแคลิฟอร์เนีย ซึ่งเป็นมลรัฐแรกในสหรัฐอเมริกาที่อนุญาตให้มีการนารถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งได้ถูกต้องตามกฎหมายตั้งแต่เดือนกันยายน พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยผู้ให้บริการต้องขออนุญาตและมีการประกันภัย นอกจากนี้ยังมีการตรวจสอบประวัติอาชญากรรมของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล ประวัติการขับขี่ การมีหลักสูตรอบรมผู้ขับขี่ การตรวจสอบสภาพ

^{๑๑} สำนักข่าว TNN ๒๔, โคลัมเบียรุ่นคนขับแท็กซี่นับพันปิดถนนประท้วงอุเบอ, http://www.tnnthailand.com/v1/news_detail.php?id=94312&t=news, สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๖๒

^{๑๒} Rachel Beer, Candace Brakewood, Subrina Rahman, Jennifer Viscardi, Qualitative Analysis of Ridehailing Regulations in Major American Cities, <https://candacebrakewood.files.wordpress.com/2013/09/beer-brakewood-et-al-ridehailing-regulations.pdf>, สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๖๒

รถ และมีนโยบายที่ไม่ผ่อนผันให้ผู้ขับขี่ที่ติดยาเสพติดหรือสุราเข้าร่วมในการให้บริการ และผู้ได้รับอนุญาตถูกห้ามมิให้ตระเวนรับคนโดยสารบนท้องถนน ในขณะที่มลรัฐโคโรลาโดก็มีเงื่อนไขในการอนุญาตเช่นเดียวกันกับเงื่อนไขของมลรัฐแคลิฟอร์เนีย แต่ก็ได้มีการกำหนดว่าจะต้องมีการตรวจสอบประวัติของผู้ขับขี่^{๑๓}

ในการควบคุมผู้ให้บริการแอปพลิเคชันนั้น อาจจะมีการกำหนดเงื่อนไขให้บริษัทต้องดำเนินการดังต่อไปนี้ เช่น

๑. มีการจำกัดจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลที่นำมาให้บริการ
๒. กำหนดให้ผู้ให้บริการแอปพลิเคชันต้องส่งรายชื่อผู้ขับขี่ให้แก่รัฐบาลท้องถิ่น
๓. กำหนดให้ผู้ให้บริการแอปพลิเคชันต้องแบ่งปันข้อมูลและสถิติ

(ข) ประเทศออสเตรเลีย

สำหรับประเทศออสเตรเลีย มีการอนุญาตให้มีการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชัน เช่น ใน พ.ศ. ๒๕๕๘ ได้มีการอนุญาตดังกล่าวเป็นครั้งแรกในเขตเมืองหลวงของประเทศออสเตรเลีย ต่อมาได้มีการอนุญาตเช่นเดียวกันในมลรัฐนิวเซาท์เวลส์และมลรัฐวิกตอเรียได้ แต่มีการกำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องที่เกี่ยวกับความปลอดภัย การกำหนดให้มีการทำประกันภัย ตลอดจนห้ามผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลวิ่งตระเวนรับคนโดยสารตามท้องถนน^{๑๔}

(ค) สาธารณรัฐฝรั่งเศส

แม้สาธารณรัฐฝรั่งเศสจะมีการอนุญาตให้นำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันได้ แต่ได้กำหนดกฎเกณฑ์บางเรื่องไว้เป็นการเฉพาะ เช่น การห้ามมิให้ผู้ให้บริการใช้ระบบจีพีเอส และเมื่อผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลได้ให้บริการแก่คนโดยสารเสร็จแล้วต้องกลับไปประจำอยู่ ณ จุดเริ่มต้น และเมื่อมีการจองใช้บริการดังกล่าวผู้ให้บริการต้องแจ้งราคาค่าบริการให้แก่คนโดยสารทราบ^{๑๕}

(ง) ประเทศมาเลเซีย

ประเทศมาเลเซียได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์ทางกฎหมายควบคุมผู้ประกอบการ Ride-hailing โดยมีการแก้ไขบัญญัติใน the Land Public Transport Act 2010 และ the Commercial Vehicles Licensing Board Act 1987 กำหนดให้ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลที่ให้บริการผ่านแอปพลิเคชันต้องมีใบอนุญาตขับขี่สาธารณะและต้องมีการตรวจสอบว่าผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลไม่มีประวัติการประกอบอาชญากรรม ตลอดจนมีการตรวจสอบสุขภาพ ทั้งนี้ ในส่วนของรถยนต์ที่นำมาให้บริการหากมีอายุการใช้งานมากกว่า ๓ ปี จะต้องมีการตรวจสอบสภาพรถยนต์เป็นรายปี ตลอดจนต้องมีการทำประกันภัยให้ครอบคลุมมากยิ่งขึ้น ซึ่ง

^{๑๓} Should ride-hailing services be regulated in Hong Kong? If so, why and how? If not, why not. *Supra note 3*

^{๑๔} *Ibid*, p.13

^{๑๕} *Ibid*, p. 14

ประเทศมาเลเซียเป็นประเทศแรกในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่มีการบัญญัติกฎหมายที่ทำให้การให้บริการรถยนต์ส่วนบุคคลผ่านแอปพลิเคชันเป็นเรื่องที่ถูกต้องตามกฎหมาย^{๑๖}

(จ) สาธารณรัฐสิงคโปร์

สาธารณรัฐสิงคโปร์อนุญาตให้มีการนำแอปพลิเคชันมาใช้ในการให้บริการขนส่งคนโดยสาร ที่เรียกว่า e-hailing โดยมีเงื่อนไขต่าง ๆ เช่น ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลต้องมีใบอนุญาตขับขี่แยกต่างหากจากใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลตามปกติ โดยต้องผ่านการอบรมภาคทฤษฎีเป็นเวลา ๘ ชั่วโมงและทำการศึกษาเพิ่มเติมด้วยตนเองเป็นเวลา ๒ ชั่วโมง ตลอดจนถึงต้องสอบผ่านข้อสอบเพื่อให้ได้รับใบอนุญาตดังกล่าว

ส่วนในประเทศไทยนั้น การให้บริการขนส่งคนโดยสารโดยนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการผ่านแอปพลิเคชันจะทำได้หรือไม่ จำเป็นที่จะต้องพิจารณาจากกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ซึ่งกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนี้ ได้แก่ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ ได้ให้ความหมายของประเภทรถยนต์ต่าง ๆ ไว้ในมาตรา ๔ เช่น

“รถยนต์สาธารณะ” หมายความว่า

(๑) รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนที่ใช้รับจ้างระหว่างจังหวัด โดยรับส่งคนโดยสารได้เฉพาะที่นายทะเบียนกำหนด

(๒) รถยนต์รับจ้าง ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน หรือรถยนต์สาธารณะอื่นนอกจากรถยนต์โดยสารประจำทาง

“รถยนต์ส่วนบุคคล” หมายความว่า รถยนต์นั่งส่วนบุคคล และรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล ซึ่งมีได้ใช้ประกอบการขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

ตามมาตรา ๒๓ ของพระราชบัญญัติฉบับนี้ยังได้กำหนดต่อไปว่า “ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก หรือการขนส่งส่วนบุคคล เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียน การขออนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง”

นอกจากนี้มาตรา ๔๓ ได้กำหนดถึงประเภทของใบอนุญาตขับรถว่ามีดังนี้ คือ (๑) ใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคล รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล หรือรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว (๒) ใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคล (๓) ใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลสามล้อส่วนบุคคล (๔) ใบอนุญาตขับรถสาธารณะ

ส่วนพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๒๗ บัญญัติว่า “ใบอนุญาตประกอบการขนส่งมีสี่ประเภท คือ (๑) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง (๒) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง (๓) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก (๔) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคล

^{๑๖} CK TAN, Malaysia hits ride-hailing companies with taxi industry rules, <https://asia.nikkei.com/Spotlight/Sharing-Economy/Malaysia-hits-ride-hailing-companies-with-taxi-industry-rules>, สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๖๒

ใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง หรือใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก ให้ใช้เป็นใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลได้

ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งใช้รถผิดประเภทตามที่ระบุไว้ข้างต้น เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากนายทะเบียนเป็นครั้งคราว ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางกำหนด”

จากบทบัญญัติของกฎหมายทั้ง ๒ ฉบับข้างต้น สรุปความได้ว่า การจะนำรถยนต์มาใช้ในการขนส่งสาธารณะได้ รถยนต์คันดังกล่าวต้องจดทะเบียนเป็นรถยนต์ประเภทรถยนต์สาธารณะ และผู้ขับขี่ต้องมีใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ ดังนั้น การนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการรับขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันจึงเป็นการกระทำความผิดตามกฎหมายไทย^{๑๗} ซึ่งจะต้องได้รับโทษตามที่กฎหมายทั้ง ๒ ฉบับกำหนดไว้

จะเห็นได้ว่าสิ่งที่เกิดขึ้นในประเทศไทยเป็นเรื่องที่เกิดขึ้นในต่างประเทศมาแล้วเช่นกัน ซึ่งเมื่อพิจารณาจากข้อดีและข้อเสียดังที่ได้กล่าวถึงไปแล้วข้างต้น จะเห็นได้ว่า ในหลายประเทศได้เล็งเห็นประโยชน์จากการให้บริการขนส่งคนโดยสารโดยรถยนต์ส่วนบุคคลผ่านแอปพลิเคชัน จึงได้ออกกฎหมายอนุญาตให้มีการดำเนินการให้บริการดังกล่าวได้ แม้จะมีการกำหนดเงื่อนไขในการอนุญาตให้ทำได้แตกต่างกันออกไปบ้างเล็กน้อย

ผู้ต้องการเดินทางจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งในประเทศไทยก็ประสบปัญหาเช่นเดียวกันกับผู้ที่ต้องการเดินทางจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งในต่างประเทศ และต้องการให้มีทางเลือกในการเดินทางมากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน จึงเป็นเรื่องที่น่าพิจารณาว่า ถึงเวลาแล้วที่ประเทศไทยสมควรจะอนุญาตให้มีการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้ในการขนส่งสาธารณะผ่านแอปพลิเคชันอย่างถูกต้องตามกฎหมาย ซึ่งการให้บริการดังกล่าวมีอยู่จริงในปัจจุบัน โดยการแก้ไขพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าสมควรที่ประเทศไทยจะมีการอนุญาตให้มีการให้บริการในลักษณะดังกล่าวได้ เพียงแต่ต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้บริการซึ่งเป็นคนโดยสาร กล่าวคือ

ก. ผู้ให้บริการหรือผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลที่นำรถยนต์มาใช้ในการขนส่งสาธารณะผ่านแอปพลิเคชันจะต้องได้รับอนุญาตจากกรมการขนส่งทางบกก่อน

ข. ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลที่นำรถยนต์มาใช้ในการขนส่งสาธารณะผ่านแอปพลิเคชันต้องมีใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะนอกเหนือไปจากใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล

ค. รถยนต์ส่วนบุคคลที่นำมาใช้ในการขนส่งสาธารณะผ่านแอปพลิเคชันต้องมีการตรวจสอบสภาพประจำปีว่ามีครบพร้อมในการนำรถมาใช้ในการขนส่งสาธารณะดังกล่าว ไม่เฉพาะการตรวจสอบสภาพแบบรถยนต์ส่วนบุคคลเท่านั้น ซึ่งรายละเอียดดังกล่าว กรมการขนส่งทางบกสามารถกำหนดได้อยู่แล้ว

ง. ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลที่นำมาใช้ในการขนส่งสาธารณะผ่านแอปพลิเคชันต้องถูกตรวจสอบประวัติอาชญากรรมก่อนได้รับอนุญาตและต้องได้รับการตรวจสอบประวัติทุกปี

จ. ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลที่นำมาใช้ในการขนส่งสาธารณะผ่านแอปพลิเคชันต้องทำการประกันภัยความรับผิดเพิ่มเติมจากการประกันภัยรถยนต์ส่วนบุคคล ความรับผิดดังกล่าวเป็นความรับผิดเพื่อความ

^{๑๗} กรมการขนส่งทางบก, กรมการขนส่งทางบก ระบุ อุบัติเหตุ Taxi ผิดกฎหมาย!!!, https://www.dlt.go.th/th/public-news/view.php?_did=838, สืบค้นวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๖๑

เสียหายที่เกิดขึ้นแก่คนโดยสารที่อาจประสบอุบัติเหตุถึงแก่ความตาย บาดเจ็บ หรือเครื่องเดินทางสูญหายหรือเสียหาย และการประกันภัยดังกล่าวต้องมีผลใช้บังคับตลอดเวลาที่ให้บริการและต้องถูกตรวจสอบโดยกรมการขนส่งทางบก

นอกจากเรื่องความปลอดภัยของคนโดยสารและความรับผิดชอบของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลดังกล่าวแล้วมีประเด็นที่ต้องพิจารณาต่อไปว่า การอนุญาตให้มีการบริการดังกล่าวจะมีผลกระทบต่อผู้ให้บริการหรือคนขับรถแท็กซี่มากเกินไปหรือไม่ ในเรื่องนี้ผู้เขียนเห็นว่าเมื่อเทียบกับประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นแก่ผู้ใช้บริการหรือคนโดยสาร สมควรที่จะคำนึงถึงผู้ใช้บริการหรือคนโดยสารมากกว่าผลประโยชน์ของผู้ให้บริการหรือคนขับรถแท็กซี่ อีกทั้งยังเป็นการแก้ปัญหาเรื่องต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจริงในสังคมไทย ในเรื่องดังกล่าวถึงอยู่ดี แต่ในขณะที่เดียวกันก็สมควรที่จะคำนึงถึงผู้ให้บริการหรือคนขับรถแท็กซี่ด้วย ผู้เขียนจึงเห็นควรกำหนดว่าให้ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลที่นำมาใช้ในการขนส่งสาธารณะผ่านแอปพลิเคชันสามารถให้บริการเฉพาะผ่านแอปพลิเคชันเท่านั้น มิให้วิ่งตระเวนรับคนโดยสารตามท้องถนนทั่วไปแข่งกับรถแท็กซี่ เพื่อที่จะให้เหลือคนโดยสารทั่วไปให้แก่คนขับรถแท็กซี่สามารถหารรายได้ของตนได้ตามปกติ

ประเด็นที่น่าพิจารณาต่อมามีว่า การนำแอปพลิเคชันมาใช้ในการให้บริการตามที่กล่าวมาข้างต้น สมควรที่จะอนุญาตให้มีการนำแอปพลิเคชันของเจ้าของที่อยู่ต่างประเทศมาใช้หรือไม่ เพราะหากผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลซึ่งให้บริการต้องนำแอปพลิเคชันของเจ้าของที่อยู่ต่างประเทศมาใช้ก็จะต้องแบ่งเงินรายได้จากการให้บริการให้แก่เจ้าของนั้น และจะต้องมีการส่งเงินค่าบริการออกไปต่างประเทศโดยไม่ต้องมีการเสียภาษีเงินได้ให้แก่ประเทศไทยทั้ง ๆ ที่แหล่งเงินนั้นได้เกิดในประเทศไทย ในเรื่องนี้ผู้เขียนเห็นว่าเป็นการไม่สมควรเป็นอย่างยิ่ง แต่สมควรที่จะให้มีการใช้แอปพลิเคชันที่ถูกสร้างขึ้นโดยเจ้าของที่เป็นคนไทยหรืออยู่ในประเทศไทย

จากการตรวจสอบข้อเท็จจริงในเรื่องนี้ในประเทศไทย ปรากฏว่ามีบริษัทต่างชาติได้เข้ามาจัดตั้งบริษัทในประเทศไทยเพื่อให้บริการเรียกรถยนต์โดยผ่านแอปพลิเคชัน โดยบริษัทต่างชาติถือหุ้นร้อยละ ๘๘ ซึ่งถือว่าเป็นบริษัทต่างดาวตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างดาว พ.ศ. ๒๕๔๒ หรือบริษัทต่างชาติถือหุ้นร้อยละ ๔๘ เพื่อให้เป็นบริษัทสัญชาติไทยตามพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าว ซึ่งทั้ง ๒ รูปแบบผลสุดท้ายผู้ที่ได้รับประโยชน์มากที่สุดคือ บริษัทต่างชาติซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นข้างมาก แม้ในรูปแบบที่ ๒ คนไทยถือหุ้นร้อยละ ๕๑ แต่ในความเป็นจริงยังมีกลไกและวิธีการถือหุ้นแทนกันได้ดังที่ทราบกันอยู่ในทางปฏิบัติในการจัดตั้งบริษัท

ปัญหาที่น่าพิจารณามีต่อไปว่า หากให้คนไทยจัดตั้งองค์กร เช่น จัดตั้งบริษัทที่คนไทยถือหุ้นทั้งหมดหรือถือหุ้นข้างมากอย่างแท้จริงและได้จัดสร้างแอปพลิเคชันเพื่อให้เจ้าของรถยนต์ส่วนบุคคลเข้าเป็นสมาชิกและเสียค่าใช้จ่ายแอปพลิเคชันให้แก่บริษัทดังกล่าว ผลประโยชน์ทั้งหมดก็จะตกแก่คนไทย แต่ก็จะมีต้นทุนในการคิดค่าบริการจากคนโดยสารเพิ่มขึ้น ข้อดีในส่วนนี้มีว่าค่าบริการดังกล่าวที่ถูกเรียกเก็บนอกจากจะนำไปเป็นค่าใช้จ่ายบริหารจัดการยังสามารถนำไปพัฒนาระบบแอปพลิเคชันให้ทันสมัยและรวดเร็วต่อการให้บริการ เพราะการพัฒนาระบบมักมีค่าใช้จ่ายทั้งสิ้น การพัฒนาดังกล่าวก็จะกลับมาเป็นประโยชน์แก่ผู้ใช้บริการหรือคนโดยสาร

หากยังมีการติดใจเรื่องต้นทุนค่าบริการที่ต้องบวกเพิ่มค่าใช้จ่ายในการใช้บริการผ่านแอปพลิเคชัน เพราะจะต้องมีการแบ่งรายได้ส่วนหนึ่งให้แก่เจ้าของแอปพลิเคชัน ในความเป็นจริงกรมการขนส่งทางบกได้สร้างระบบแอปพลิเคชันของกรมเองเพื่อให้รถยนต์ที่นำมาจดทะเบียนเป็นรถแท็กซี่ใหม่สามารถเข้าร่วมกับแอปพลิเคชันของกรมที่เรียกว่า แท็กซี่โอเค (Taxi OK) ซึ่งกรมการขนส่งทางบกน่าจะอนุญาตและบังคับให้

ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลนี้ต้องนำไปใช้โดยไม่คิดค่าใช้จ่าย อันจะทำให้ทางกรมการขนส่งทางบกสามารถควบคุมการให้บริการนี้ได้ โดยคิดค่าบริการตามอัตราที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด แต่สมควรที่จะมีการอนุญาตให้มีการเก็บค่าบริการเพิ่มเติมได้ เช่น หากคนโดยสารต้องการใช้รถที่มีขนาดใหญ่หรือรถหรือต้องการเดินทางไปยังสถานที่อยู่ห่างไกลมาก ซึ่งทำให้ในการเดินทางกลับของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลต้องแบกรับภาระการวิ่งรถเปล่าโดยไม่มีผู้โดยสารในเที่ยวกลับ แต่การเรียกเก็บค่าบริการเพิ่มเติมดังกล่าวต้องมีการแจ้งให้คนโดยสารทราบล่วงหน้าตั้งแต่มีการเรียกใช้บริการ และการชำระค่าโดยสารรวมทั้งค่าบริการเพิ่มเติมนี้จะต้องชำระผ่านแอปพลิเคชันหรือผ่านวิธีการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์เท่านั้น ทั้งนี้เพื่อให้สามารถตรวจสอบได้ในภายหลังและไม่เป็นการยากลำบากแก่ผู้ใช้บริการหรือคนโดยสาร เพราะผู้ใช้บริการหรือคนโดยสารได้เรียกใช้รถยนต์ผ่านแอปพลิเคชันได้อยู่แล้ว ส่วนการพัฒนาแอปพลิเคชันของกรมการขนส่งทางบกนั้นอาจขอเงินจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) เพื่อนำมาใช้ในการดำเนินการได้ ทั้งนี้เพราะการดำเนินการดังกล่าวเป็นไปเพื่อความสะดวกและความปลอดภัยของคนเดินทางและคนโดยสารเช่นเดียวกัน

การอนุญาตภายใต้เงื่อนไขบางประการที่กล่าวไปแล้วจะทำให้เกิดประโยชน์แก่กรมการขนส่งทางบกด้วยเช่นกัน ที่ไม่จำเป็นจะต้องเสียบุคลากรมาตรวจจับผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลที่นำรถยนต์มาให้บริการผ่านแอปพลิเคชัน และเป็นทางออกให้แก่ผู้ที่คิดจะนำรถยนต์ส่วนบุคคลของตนออกให้บริการผ่านแอปพลิเคชันโดยไม่ต้องทำผิดกฎหมายอีกต่อไป.

บรรณานุกรม

กรมการขนส่งทางบก, กรมการขนส่งทางบก ระบุ อุบัติเหตุ Taxi ผิดกฎหมาย!!!,

https://www.dlt.go.th/th/public-news/view.php?_did=838

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน, กรมการขนส่งทางบก, สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ), การกำกับดูแลบริการเรียกแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชัน, งานสัมมนาจัดขึ้น ณ ห้องประชุมสโมสรชา ชั้น๓ โรงแรมสวิสโซเทล เลอคองคอร์ท กรุงเทพมหานคร, วันที่ ๒๓ มกราคม ๒๕๖๑,

https://tdri.or.th/wp-content/uploads/2018/01/TNC-ppt_all-parts_23Jan2018.pdf

ข่าวสด: เด่นออนไลน์, https://www.khaosod.co.th/special-stories/news_2016138, สืบค้นวันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๖๑

ข่าวสด, สลดซ้ำแท็กซี่สั่งเวย “อย่างสด” อีกศพ ประท้วงแอฟฯ คาร์พูล,

https://www.khaosod.co.th/around-the-world-news/news_2067706, สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๖๒

บล็อกนั้น (Blognone), ประท้วงแล้วไง? ลูกค้าใหม่ Uber ในลอนดอนเพิ่ม ๘๕๐% เพราะไม่มีแท็กซี่ให้เรียกบนถนน, <https://www.blognone.com/node/57276> สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๖๒

ผู้จัดการออนไลน์, จากการ์ตาป่วน! แท็กซี่อินโดฯ ประท้วงปิดถนนต่อต้าน “Uber”,

<https://mgronline.com/around/detail/9590000029712>, สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๖๒

สำนักข่าว TNN ๒๔, โคลัมเบียรุ่นคนขับแท็กซี่นับพันปิดถนนประท้วงอุเบอร์,

http://www.tnnthailand.com/v1/news_detail.php?id=94312&t=news, สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๖๒

CK TAN, Malaysia hits ride-hailing companies with taxi industry rules,

<https://asia.nikkei.com/Spotlight/Sharing-Economy/Malaysia-hits-ride-hailing-companies-with-taxi-industry-rules>, สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๖๒

Instagram: guyratchanont, <https://www.instagram.com/p/Brgya77HTmZ/>, สืบค้นวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๖๑

Mike Bird, Stunning pictures of Paris in chaos as anti-อูเบอ taxi drivers ambush cars and set fires, <https://www.businessinsider.com/pictures-of-อูเบอ-protests-in-france-2015-6> สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๖๒

Rachel Beer, Candace Brakewood, Subrina Rahman, Jennifer Viscardi, Qualitative Analysis of Ridehailing Regulations in Major American Cities, <https://candacebrakewood.files.wordpress.com/2013/09/beer-brakewood-et-al-ridehailing-regulations.pdf>, สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๖๒

Should ride-hailing services be regulated in Hong Kong? If so, why and how? If not, why not. p. 1, https://www.hkreform.gov.hk/en/docs/essay2018_no_3.pdf, สืบค้นวันที่ ๒๖ ธันวาคม ๒๕๖๑

연합뉴스, 카풀영업 중단·여의도 대규모 택시 집회...일대 교통대란 우려,

<https://n.news.naver.com/article/001/0010537650>, สืบค้นวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๖๒