

มาตรการทางกฎหมายในการให้บริการรถยนต์ขนส่ง ผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน Legal Measure on Public Car Transportation Service Applications

ศิรินทร์พร ธารมดี¹
Sirinporn Tharamut

บทคัดย่อ

รายงานการวิจัยเรื่องมาตรการทางกฎหมายในการให้บริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน มีวัตถุประสงค์เพื่อมุ่งศึกษามาตรการทางกฎหมายและวิเคราะห์สภาพปัญหาเกี่ยวกับหน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบในการกำกับดูแลการประกอบธุรกิจการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน โดยศึกษานิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้ขับขี่ที่อยู่ในบังคับของกฎหมายฉบับใด เพื่อให้ได้แนวทางในการพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมและเป็นธรรม รวมถึงได้แนวทางในการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดประสิทธิภาพต่อไปในอนาคต ซึ่งเป็นการวิจัยเชิงคุณภาพโดยใช้วิธีการวิเคราะห์ข้อมูลเอกสารไปพร้อม ๆ กับการเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนามโดยการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการให้บริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ และนำข้อมูลที่ได้มาใช้ในการตีความรวมทั้งกำหนดประเด็นที่สำคัญเพื่อทำการเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าว

จากผลการศึกษาค้นคว้าวิจัยพบว่าในปัจจุบันมีกฎหมายที่เข้ามามีผลบังคับใช้ในเรื่องของการนำรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน คือ กฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 ซึ่งกรมการขนส่งทางบกเป็นหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่ในการกำกับดูแลและบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันในปัจจุบัน โดยพบว่าผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันบางรายไม่ยอมเข้ามายื่นขอรับรองระบบแอปพลิเคชันตามกฎหมายกระทรวงดังกล่าว เพราะกฎหมายไม่ได้มีบทลงโทษสำหรับผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันที่ไม่ได้เข้ามายื่นขอรับรองระบบแอปพลิเคชันไว้ ดังนั้น กรมการขนส่งทางบกควรมีการกำหนดมาตรการจริงจังหรือบทลงโทษกับผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันที่ไม่ยอมเข้ามายื่นขอรับรองตามกฎหมายกระทรวง ส่วนแนวทางในการพัฒนาการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันที่เหมาะสมในยุคปัจจุบัน ไม่ควรกำหนดให้ ผู้ขับขี่ที่ต้องการจะเข้ามาอยู่ในระบบการขนส่งสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันจะต้องนำรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมาจดทะเบียนเปลี่ยนแปลงประเภทเป็นรถยนต์รับจ้างผ่าน

¹อาจารย์ประจำคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสมุทรปราการ
Lecture, Faculty of Law, Huachiew Chalermprakiet University, Samut Prakan Province.
Corresponding author e-mail: aom.law@hotmail.com

ARTICLE HISTORY: Received 5 January 2024, Revised 28 February 2024, Accepted 18 March 2024

ระบบแอปพลิเคชันเพราะเป็นการสร้างภาระให้ผู้ขับขี่ต้องนำรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมาจดทะเบียน เปลี่ยนประเภท แต่ควรเปลี่ยนเป็นการนำรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมาจดทะเบียนเพื่อให้บริการขนส่งผู้โดยสาร สาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันแทน นอกจากนี้พบว่า นิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชัน และผู้ขับขี่มีลักษณะเป็นสัญญาต่างตอบแทนประเภทหนึ่ง โดยรูปแบบการให้บริการมีลักษณะเป็นการตอบแทนซึ่งกันและกัน โดยนิติสัมพันธ์ดังกล่าวไม่เป็นไปตามลักษณะของสัญญาจ้างแรงงาน สัญญาจ้างทำของ สัญญานายหน้า สัญญาหุ้นส่วนหรือสัญญารับขนคนโดยสารแต่อย่างใด ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความรับผิดชอบระหว่างผู้ให้บริการ กับผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันและผู้ขับขี่ในอนาคตได้

คำสำคัญ: มาตรการ กฎหมาย การให้บริการ การขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ ระบบแอปพลิเคชัน

Abstract

The research reports legal measures for public transportation services through applications. The objective of this research is to study the legal measures and analyze related problems of the state agencies responsible for supervising public transportation services through applications. This is done by studying legal relations between the application system service providers and the drivers to find which laws can effectively be enforced to set up guidelines for developing appropriate and fair public transportation systems in the future. This qualitative research employs document data analysis together with field work data and in-depth interviews with those who provided public transportation services. The acquired data were subjected to overall interpretation and used to pinpoint key issues to propose guidelines for solving problems.

The research shows that the present law supervising public transportation services through the application systems is the Ministerial Regulation Re: Ride-Hailing Vehicle via an Electronic System B.E. 2564 (2021), currently under the supervision and enforcement of the state agency, namely, the Department of Land Transportation on public transportation services through the application systems. This research reveals that some application service providers refuse to submit applications required by the said ministry because such law has never imposed legal punishment for the application system service providers who failed to comply with the application system requirements. Therefore, the Department of Land Transportation should set up measures to motivate or punish the application service providers who refuse to submit the system applications in accordance with the ministerial rules. As for developing guidelines for “Ride-Hailing Service Vehicle via an Electronic System” appropriate measures for the present era, the guidelines should not require the drivers to register changing personal vehicle to the Ride-Hailing Service Vehicle via an Electronic System because it would create a burden for the registered drivers. Instead, it should register changing to passenger transportation services through an Electronic System. Furthermore, the findings suggest the legal relations between the application services providers and the drivers as one

type of bilateral contract that the service model is characterized by reciprocal obligations, having such legal relations does not conform with the nature of the following contracts: labor contract, contract for making goods, brokerage contract, partnership contract or carriage of passengers contract which may impact the responsibilities between the service recipients and application service providers and potential drivers in the future.

Keywords: *Legal measures, Public transportation services, Applications*

บทนำ

สำหรับการขนส่งสาธารณะโดยรถยนต์ในประเทศไทยเกิดขึ้นครั้งแรกเมื่อพระยาเทพหัสดิน (ผาด เทพหัสดิน ณ อยุธยา)² เป็นบุคคลแรกที่นำรถยนต์ส่วนตัวออกมาให้พลขับรถออกวิ่งรับจ้าง ให้บริการแก่ประชาชนผู้ต้องการนั่งรถยนต์ ซึ่งในสมัยนั้นยังไม่มีกฎหมายของรถรับจ้าง จึงไม่มีข้อห้ามใด ๆ การให้บริการนี้จึงเป็นที่นิยมของประชาชน ต่อมาจึงได้สั่งซื้อรถยนต์รถแก๊งออสติน (Austin) เพิ่มจากประเทศอังกฤษ 4 คัน หลังจากนั้นได้มีผู้ประกอบการรายอื่นสั่งซื้อรถยนต์มาทำเป็นรถรับจ้าง เพิ่มมากขึ้น ต่อมาในปีพุทธศักราช 2470 กรุงเทพมหานครมีรถรับจ้างประมาณ 720 คัน โดยที่ยังไม่มีกฎหมายควบคุม รถส่วนบุคคลคันอื่น ๆ ก็สามารถนำมาเป็นรถรับจ้างด้วยได้ ดังนั้น เมื่อรถยนต์รับจ้างมีมากขึ้นทางราชการจึงได้ออกพระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2473 ขึ้นใช้บังคับ³ โดยได้ให้ความหมายของ “รถยนต์สาธารณะ”⁴ คือ รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร หรือรถรับจ้างหรือรถยนต์สาธารณะอื่น นอกจากรถยนต์ประจำทาง รถยนต์รับจ้างพิเศษและรถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด หรือรถยนต์รับจ้างพิเศษก็คือ รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารได้เกิน 7 คน ที่ใช้รับจ้างเป็นครั้งคราว และหากผู้ที่มีรถยนต์ประสงค์จะจดทะเบียนเป็นรถรับจ้างก็สามารถทำได้อย่างเสรี โดยกำหนดให้รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารได้ไม่เกิน 7 คน ต้องมีเครื่องหมายแสดงระยะทาง และค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารเรียกเก็บค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารตามอัตราที่กำหนด คือ 1 กิโลเมตรแรกไม่เกิน 30 บาท และกิโลเมตรต่อ ๆ ไปไม่เกินกิโลเมตรละ 1 บาท เศษของกิโลเมตรนับเป็นหนึ่งกิโลเมตร ดังนั้นรถรับจ้างเหล่านี้จึงต้องติดเครื่องหมายแสดงระยะทางและค่าจ้างบรรทุก⁵ โดยในปัจจุบันข้อมูล ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 มีรถแท็กซี่จดทะเบียนจำนวน 81,296 คัน⁶ และข้อมูล ณ วันที่ 19 ตุลาคม 2566 มีรถยนต์รับจ้างสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันที่จดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบกแล้วจำนวน 2,634 คัน⁷

²พลเอก พระยาเทพหัสดิน (6 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2421 - 7 กรกฎาคม พ.ศ. 2494) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ในสมัยรัฐบาลจอมพล ป. พิบูลสงคราม ภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 เพื่อช่วยทหารอาสาในสงครามโลกครั้งที่ 1 ให้มีอาชีพหลังจากปลดจากราชการ จึงได้ร่วมกับพระยาพิไชยชาญฤทธิ์ ก่อตั้ง บริษัท แท็กซี่สยาม ขึ้นในประเทศไทย เมื่อ พ.ศ. 2466 เรียกกันว่า “รถเมล์” เก็บค่าโดยสารตามเลขไมล์ระยะทางที่วิ่ง

³พระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2473 ประกาศราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 47 ตอนที่ 22 ลงวันที่ 22 พฤษภาคม 2473

⁴พระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2473 มาตรา 4 (3) “รถยนต์สาธารณะ” หมายความว่า รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารหรือของ

⁵กฎกระทรวงมหาดไทย ฉบับที่ 27 พ.ศ. 2504 ออกตามความในพระราชบัญญัติปีพุทธศักราช 2473

⁶กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก. (2566). จำนวนรถจดทะเบียน. สืบค้นเมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2567, จาก <https://web.dlt.go.th/statistics/>

⁷ผู้จัดการออนไลน์. (2566). ขบ.เผยแอปฯ เรียกรถผ่านรับรองแล้ว 8 ราย จ่อยื่นอีก 3 ราย ย้ำรถป้ายดำต้องขึ้นทะเบียนล่าสุดมี 2,634 คัน. สืบค้นเมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2567, จาก <https://mgronline.com/business/detail/9660000094189>

ปัจจุบันการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการเรียกรถยนต์รับจ้างขนส่งคนโดยสารผ่านระบบแอปพลิเคชันกลายเป็นที่รู้จักและเป็นที่ยอมรับใช้บริการของผู้คนในยุคนี้อย่างรวดเร็ว ซึ่งในต่างประเทศมีคำเรียกหลายรูปแบบ ได้แก่ Ride-sharing, Ride-sourcing, Transportation Network Companies (TNCs), Peerto-peer transport เป็นต้น โดยมีลักษณะคล้ายคลึงกันคือ ผู้ประกอบการแพลตฟอร์ม (Platform) จะได้รับรายได้จากค่าธรรมเนียมการใช้บริการ Platform ที่หมายถึงระบบแอปพลิเคชัน (Application)⁸ หรือเว็บไซต์ (Website) ที่ผู้ประกอบการหรือบริษัทสร้างขึ้นเพื่อใช้เป็นตัวกลางระหว่างผู้ใช้บริการรถยนต์รับจ้างขนส่งคนโดยสารและผู้ให้บริการรถยนต์รับจ้างขนส่งคนโดยสารในการทำธุรกรรมผ่าน Platform ซึ่งการขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยีนี้จึงทำให้การดำเนินธุรกิจนี้มีการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว เนื่องจากมีตัวกลางช่วยให้เกิดการจับคู่ระหว่างผู้ให้บริการและผู้ให้บริการที่มีความต้องการตรงกัน และผู้ใช้บริการจะไม่ต้องเผชิญปัญหาความคับข้องใจต่าง ๆ จากการถูกปฏิเสธของแท็กซี่ตั้งแต่การต้องยืนรอเป็นเวลานานหรือการปฏิเสธผู้โดยสาร แม้ภาครัฐจะมีการออกมาตรการลงโทษ อย่างไรก็ตามก็ยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้ การใช้บริการเรียกรถยนต์รับจ้างขนส่งคนโดยสารผ่านระบบแอปพลิเคชันจึงกลายเป็นสิ่งที่ตอบสนองความต้องการทำให้ประชาชนสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น⁹

สำหรับระบบแอปพลิเคชันที่ให้บริการเรียกรถยนต์รับจ้างขนส่งคนโดยสารสาธารณะซึ่งได้รับความนิยมสูงสุดทั่วโลก ได้แก่ Uber¹⁰ และ Grab¹¹ ซึ่งมีรูปแบบการให้บริการตั้งอยู่บนพื้นฐานแนวคิดเศรษฐกิจแบบใหม่เรียกว่า “ระบบเศรษฐกิจแบบแบ่งปัน” (Sharing Economy)¹² ซึ่งเป็นการช่วยให้บุคคลสามารถสร้างรายได้จากทรัพย์สินที่ตนมีมากเกินความจำเป็นหรือไม่ได้ใช้แล้วผ่านการให้บริการแพลตฟอร์มต่าง ๆ เพื่อเชื่อมต่อระหว่างผู้ให้บริการและผู้ให้บริการในการเข้าถึงสินค้าหรือบริการ¹³

⁸แอปพลิเคชัน (Application) หมายถึง 1.การประยุกต์ 2.โปรแกรมประยุกต์ 3.ระบบประยุกต์ 4.งานประยุกต์ อ้างอิงจากราชบัณฑิตยสถาน. (2546). **พจนานุกรมศัพท์คอมพิวเตอร์และเทคโนโลยีสารสนเทศ ฉบับราชบัณฑิตยสถาน**. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร: ราชบัณฑิตยสถาน.

⁹ชัยภูมณัฏฐ์ ประยูรยงษ์. (2561, เมษายน). Application “เรียก Taxi” ปัญหากฎหมายล้าหลังจริงหรือ?. สำนักวิชาการสำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร. (2561): 1.

¹⁰Uber เป็นคำศัพท์ที่มาจากภาษาเยอรมันที่แปลว่า “เหนือกว่า” หรือ “ที่สุด” บริษัท Uber บริษัทแรกก่อตั้งขึ้นเมื่อปี 2009 โดยผู้ก่อตั้ง 2 คนที่เคยมีผลงานกับบริษัทอื่น ๆ มาก่อน คือ นายการ์เรตต์แคมป์ (Mr.Garrett Camp) ผู้ก่อตั้ง Stumble Upon และ นายทราวิส คาลานิก (Mr.Travis Kalanick) ผู้ก่อตั้ง Scour บริการค้นหาและแลกเปลี่ยนไฟล์มัลติมีเดีย และ Red Swoosh บริการรับส่งไฟล์แบบ P2P โดยก่อตั้งอย่างเป็นทางการในปี 2009 การให้บริการของอุเบอร์ในประเทศไทยเริ่มเข้าให้บริการตั้งแต่ปี 2009 เป็นบริการที่มาจาก USA บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชัน ซึ่งสิ่งทีอุเบอร์มีแตกต่างจากแท็กซี่ คือการบริการในรูปแบบรถยนต์ที่หรูหรา โดยส่วนมากใช้รถโตโยต้าแคมรี่ และฮอนด้าแอดคอร์ค หรือการใช้รถเบนซ์ เป็นต้น. (อัจฉริยา ตันวิตรานนท์ (2560). อ้างอิงจาก อารียา สุขใจ (2560)).

¹¹Grab เกิดขึ้นภายใต้การก่อตั้งโดย Anthony Tan (แอนโทนี ตัน) และ Hooi Ling Tan (โฮย หลิง ตัน) ที่ประเทศมาเลเซีย ในปี 2012 โดยได้พัฒนาให้เป็นแอปพลิเคชัน (Application) เรียกแท็กซี่ที่มีประสิทธิภาพบนสมาร์ตโฟน สำหรับบริษัทแกร็บแท็กซี่ (ประเทศไทย) จำกัด ก่อตั้งเมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2013 จนกลายเป็นหนึ่งในแอปพลิเคชัน ยอดนิยมของผู้ใช้บริการ การใช้งานที่ไม่ยุ่งยาก เพียงกดเข้าไปในแอปพลิเคชัน โดยสามารถเลือกต้นทางและปลายทาง ซึ่งแอปพลิเคชันจะค้นหาแท็กซี่ที่พร้อมให้บริการซึ่งอยู่ใกล้ที่สุด ค่าวนค่าโดยสารโดยประมาณ เมื่อมีแท็กซี่ติดต่อรับ คนขับก็จะโทรเข้ามาหาผู้โดยสารเพื่อแนะนำตัวและยืนยันพิกัดจุดรับ-ส่ง โดยแอปพลิเคชัน จะแสดงข้อมูลที่เป็นอย่างเลขทะเบียนรถ ชื่อพร้อมรูปภาพคนขับ

¹²Oxford English Dictionary ระบุความหมายของ “Sharing Economy” ว่า “An economic system in which assets or services are shared between private individuals, either for free or for a fee, typically by means of the internet.” หรือหมายถึง ระบบเศรษฐกิจที่มีการแบ่งปันสินทรัพย์หรือบริการระหว่างบุคคล ซึ่งมีทั้งแบบที่ต้องจ่ายและแบบที่ไม่ต้องจ่ายค่าใช้สินค้าหรือบริการดังกล่าว โดยมีอินเทอร์เน็ตเป็นแพลตฟอร์มหลักในการเชื่อมโยงธุรกรรมที่เกิดขึ้น

¹³ทิพรัตน์ เพ็ชรพันธ์. (2562). **มาตรการทางกฎหมายในการกำกับดูแลการให้บริการ รถแท็กซี่ (TAXI) อุเบอร์ (UBER) และแกร็บ (GRAB)**. สารนิพนธ์ปริญญา นิติศาสตรมหาบัณฑิต วิชากฎหมายธุรกิจ, คณะนิติศาสตร์, มหาวิทยาลัยศรีปทุม. 42-43.

โดยในปัจจุบันนี้มีปัญหาในทางปฏิบัติเกิดขึ้นมากมายสำหรับการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ ผ่านระบบแอปพลิเคชัน เนื่องจากในปัจจุบันยังไม่มีหน่วยงานของรัฐที่เข้ามาควบคุมและกำกับดูแลการให้บริการดังกล่าว เพราะเป็นการให้บริการผ่านสมาร์ตโฟนที่ใช้เครือข่ายอินเทอร์เน็ตเป็นตัวกลางในการให้บริการรถยนต์รับจ้าง แต่อย่างไรก็ตามการนำระบบแอปพลิเคชันมาเป็นตัวกลางในการเรียกใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อรับจ้างขนส่งผู้โดยสารยังไม่ได้ถูกกฎหมายรับรองอย่างถูกต้อง เนื่องจากเป็นการนำรถยนต์มาใช้ผิดประเภท ตามมาตรา 21 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522¹⁴ เพราะการจดทะเบียนระบุประเภทการใช้งานของรถยนต์นั้นก็จะเกิดหน้าที่ตามกฎหมายที่จะต้องปฏิบัติตาม กล่าวคือหากจดทะเบียนเป็นรถยนต์โดยสารสาธารณะ ผู้ขับขี่ก็ต้องมีใบขับขี่สาธารณะด้วยประกอบกับต้องติดเครื่องหมายว่า “ว่าง” อีกทั้งการเสียภาษีของรถยนต์แต่ละประเภทก็ไม่เท่ากัน ซึ่งอาจเป็นการเอารัดเอาเปรียบผู้ขับขี่รถแท็กซี่ (Taxi) ทั้งนี้ยังมีปัญหาเกิดขึ้นในเรื่องของผู้ขับขี่ที่ไม่เคยผ่านการตรวจสอบประวัติอาชญากรรมและไม่เข้าสู่ระบบทะเบียนประวัติผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะของกรมการขนส่งทางบก ซึ่งจะเห็นได้ว่าการให้บริการรถยนต์สาธารณะนั้นจะต้องปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนด โดยมีหน่วยงานของรัฐเข้ามาเป็นผู้ควบคุมและกำกับดูแลในการให้บริการรถยนต์รับจ้างสาธารณะเพื่อคุ้มครองประโยชน์ของผู้บริโภค ซึ่งหน่วยงานของรัฐยังไม่มีกฎหมายฉบับใดออกมาควบคุมการดำเนินธุรกิจในรูปแบบดังกล่าวอย่างเป็นรูปธรรม นอกจากนี้การให้บริการลูกค้าโดยการนำระบบแอปพลิเคชันมาใช้ในการประกอบธุรกิจขนส่งผู้โดยสารสาธารณะนั้น ระบบแอปพลิเคชันจะทำหน้าที่เป็นตัวกลางในการเชื่อมต่อระหว่างผู้ขับขี่และผู้โดยสาร ซึ่งในปัจจุบันนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้ขับขี่ซึ่งไม่สามารถระบุสถานะทางกฎหมายได้อย่างชัดเจนว่าเป็นไปตามหลักเกณฑ์ของสัญญาลักษณะใด และมีผลการบังคับตามกฎหมายอย่างไร ซึ่งความไม่ชัดเจนดังกล่าวก่อให้เกิดปัญหาในการคุ้มครองความเป็นธรรมของสัญญาตามพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 และหลักประกันรายได้ ตลอดจนสวัสดิการของผู้ขับขี่ที่ควรจะได้รับตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษามาตรการทางกฎหมายและวิเคราะห์สภาพปัญหาเกี่ยวกับหน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบในการกำกับดูแลการประกอบธุรกิจการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน
2. เพื่อศึกษานิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการแอปพลิเคชันกับผู้ขับขี่ว่าอยู่ในบังคับของกฎหมายฉบับใดหรือไม่ อย่างไร
3. เพื่อให้ได้แนวทางในการพัฒนาการขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมและเป็นธรรม รวมถึงได้แนวทางในการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดประสิทธิภาพต่อไปในอนาคต

¹⁴มาตรา 21. พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 บัญญัติว่า
“ห้ามมิให้ผู้ใช้รถไม่ตรงตามประเภทที่จดทะเบียนไว้”

สมมุติฐานการวิจัย

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 รวมทั้งกฎหมายที่เกี่ยวข้องยังไม่ครอบคลุมและยังมีช่องว่างอยู่หลายประการจึงต้องมีการปรับปรุงแก้ไขโดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับการกำหนดแนวทางในการประกอบธุรกิจการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน สิทธิหน้าที่ของผู้ให้บริการระบบและผู้ขับขี่รถยนต์ รวมถึงบทกำหนดโทษในการแข่งขันทางธุรกิจที่ไม่เป็นธรรมของธุรกิจการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน ซึ่งจะก่อให้เกิดประโยชน์และความเป็นธรรมแก่ผู้ขับขี่และผู้ให้บริการต่อไปในอนาคต

กรอบแนวความคิดการวิจัย

การศึกษานี้ได้ทำการศึกษาการควบคุมและกำกับดูแลการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน สิทธิหน้าที่ของผู้ให้บริการ ผู้ขับขี่ และผู้ให้บริการ หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับมาตรการทางกฎหมายในการบังคับใช้ รวมทั้งนิติสัมพันธ์ของบุคคลที่เกี่ยวข้องในการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน โดยจะศึกษาพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติฉบับต่าง ๆ กฎกระทรวง ประกาศฉบับต่าง ๆ รวมทั้งกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย

ระเบียบวิธีวิจัย

การวิจัยเรื่องนี้เป็นวิจัยเชิงคุณภาพ โดยมีระเบียบวิธีวิจัยดังนี้

1. วิธีการศึกษา

1.1 การวิจัยข้อมูลเอกสารโดยผู้วิจัยจะดำเนินการวิเคราะห์ และสังเคราะห์เอกสารงานวิจัย ดังนี้

1.1.1 เพื่อศึกษามาตรการทางกฎหมายและวิเคราะห์สภาพปัญหาเกี่ยวกับหน่วยงานที่รับผิดชอบในการกำกับดูแลการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน

1.1.2 เพื่อศึกษานิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้ขับขี่ว่ามีความรับผิดชอบลักษณะของสัญญาฉบับใด

1.1.3 ศึกษาประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พระราชบัญญัติ กฎหมายลำดับรองต่าง ๆ ตำรา งานวิจัย คู่มือ และเอกสารงานวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน

1.2 การวิจัยภาคสนามโดยการสัมภาษณ์ (Interview) ผู้ที่มีความรู้และความเข้าใจในสถานการณ์ปัญหาและอุปสรรคในการควบคุมดูแลการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน นิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชัน ผู้ขับขี่ และผู้โดยสารมีความรับผิดชอบลักษณะของสัญญาฉบับใด รูปแบบของมาตรการทางกฎหมายในการกำกับดูแลการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันควมมีรูปแบบเป็นอย่างไร และเพื่อให้ได้แนวทางในการพัฒนาการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันที่เหมาะสมในยุคปัจจุบัน รวมถึงการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดประสิทธิภาพต่อไปในอนาคต

2. พื้นที่ศึกษา จังหวัดกรุงเทพมหานครและเขตปริมณฑล

3. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายบริษัท ผู้ให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน ผู้ขับขี้อยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน และผู้ใช้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน ที่เกี่ยวกับงานวิจัย อาทิ

3.1 ผู้บริหารหรือเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน จำนวนอย่างน้อย 3 คน

3.2 บริษัทผู้ให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน จำนวนอย่างน้อย 2 คน

3.3 ผู้ขับขี้อยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน จำนวนอย่างน้อย 4 คน

3.4 ผู้ใช้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน จำนวนอย่างน้อย 3 คน

4. เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา ทางผู้วิจัยได้ทำการศึกษาจากเอกสารหลักฐานที่เกี่ยวข้อง (Documentary Research) และมีการกำหนดแนวคำถามสัมภาษณ์เพื่อสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างตามข้อ 3 โดยครอบคลุมในประเด็นดังนี้

4.1 ปัจจุบันมีปัญหาและอุปสรรคในการควบคุมดูแลการให้บริการขนส่งสาธารณะ และการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันหรือไม่ อย่างไร

4.2 นิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชัน ผู้ขับขี้อยนต์และผู้โดยสารมีความรับผิดชอบตามลักษณะของสัญญาฉบับใด

4.3 รูปแบบของมาตรการทางกฎหมายในการกำกับดูแลการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน ควรมีรูปแบบเป็นอย่างไร

4.4 แนวทางในการพัฒนาการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันที่เหมาะสมในยุคปัจจุบัน รวมถึงการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดประสิทธิภาพควรมีลักษณะเป็นอย่างไร

5. การวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยใช้วิธีการวิเคราะห์ข้อมูลเอกสารไปพร้อม ๆ กับการเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนามตามหลักการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยการสัมภาษณ์ซึ่งผู้วิจัยใช้วิธีการถอดถ้อยคำจากการสัมภาษณ์เชิงลึก เพื่อใช้ในการตีความข้อมูลและการกำหนดประเด็นที่สำคัญได้อย่างถูกต้อง เชื่อถือได้ เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์และเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวต่อไป

ผลการวิจัย

1. ปัจจุบันมีปัญหาและอุปสรรคในการควบคุมดูแลการให้บริการขนส่งสาธารณะ และการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันหรือไม่ อย่างไร

ปัจจุบันการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันได้มีกฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 เข้ามาใช้บังคับเกี่ยวกับการให้บริการรถยนต์รับจ้างสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน โดยเข้ามาควบคุมดูแลและกำหนดให้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันจะต้องได้รับการรับรองระบบแอปพลิเคชันจากกรมการขนส่งทางบกก่อน เมื่อกฎกระทรวงฉบับดังกล่าวประกาศใช้บังคับและกำหนดให้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชัน รวมทั้งผู้ขับขี้อยนต์รับจ้างผ่านระบบ

แอปพลิเคชันเข้ามายื่นขอจดทะเบียนเพื่อขอรับรองตามหลักเกณฑ์ที่กฎกระทรวงฉบับนี้ประกาศใช้ แล้วก็ปรากฏว่ามีผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันเพียง 6 ระบบแอปพลิเคชันเท่านั้นที่ยื่นขอรับรองตามกฎกระทรวงฉบับดังกล่าว¹⁵ เพราะในกฎกระทรวงฉบับดังกล่าวไม่ได้มีบทลงโทษสำหรับผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันที่ไม่ได้เข้ามายื่นขอรับรองระบบแอปพลิเคชันเอาไว้ ในส่วนของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน นอกจากนี้ในกฎกระทรวงก็ไม่ได้มีบทบัญญัติการควบคุมดูแลคุณสมบัติของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันเอาไว้โดยเฉพาะให้สอดคล้องกับหลักเศรษฐกิจแบบแบ่งปัน (Sharing Economy) อาทิเช่น อายุผู้ขับขี่ การตรวจสอบประวัติอาชญากรรม การฝึกอบรม การปฏิบัติตามกฎหมาย เป็นต้น เพียงแต่ควบคุมมาตรฐานของระบบแอปพลิเคชัน และคุณลักษณะของรถยนต์ที่จะนำมาให้บริการรับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชันเท่านั้น ดังนั้นกรมการขนส่งทางบกซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่ในการกำกับดูแลและบังคับใช้กฎหมายก็จะต้องมีหน้าที่เรียกให้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันที่ยังไม่ได้เข้ามายื่นขอรับรองตามที่กฎกระทรวงฉบับดังกล่าวได้ประกาศใช้บังคับให้เข้ามาอยู่ในระบบของกรมการขนส่งทางบก เพื่อที่กรมการขนส่งทางบกจะได้เข้าไปควบคุมดูแลและคุ้มครองสิทธิของผู้ขับขี่ รวมถึงผู้ประกอบการให้บริการรถยนต์สาธารณะประเภทอื่น ๆ เพื่อให้เกิดการแข่งขันที่เป็นธรรมและก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชนผู้ใช้บริการ หากผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันรายใดไม่ยอมเข้ามายื่นขอรับรองระบบแอปพลิเคชันตามที่กฎกระทรวงกำหนดไว้ กรมการขนส่งทางบกซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐก็ควรที่จะต้องมีมาตรการจูงใจหรือมีการกำหนดบทลงโทษกับผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมต่อผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันรายอื่น ๆ ที่เข้ามาขอรับรองระบบแอปพลิเคชันกับกรมการขนส่งทางบกแล้ว รวมทั้งควรมีบทบัญญัติของกฎหมายเฉพาะในการกำกับดูแลผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชันด้วย

2. นิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชัน ผู้ขับขี่ และผู้โดยสารมีความรับผิดชอบตามลักษณะของสัญญาฉบับใด

ปัจจุบันนี้การให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันเป็นการให้บริการผ่านสมาร์ตโฟนที่ใช้เครือข่ายอินเทอร์เน็ตเป็นตัวกลางในการเรียกรถรับจ้าง โดยผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันจะทำหน้าที่เป็นตัวกลางในการเชื่อมต่อระหว่างผู้ขับขี่กับผู้โดยสารเข้าด้วยกัน ซึ่งมีจุดมุ่งหมายในการอำนวยความสะดวก และเพิ่มความปลอดภัยด้านการเดินทางให้กับผู้ใช้บริการหรือผู้โดยสาร นอกจากนี้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันจะเปิดรับสมัคร ผู้ที่สนใจจะเข้าร่วมให้บริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ และผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันจะหักส่วนแบ่งจากค่าโดยสาร ซึ่งผู้ขับขี่จะได้รับตามสัดส่วนที่ตกลงกันไว้ในสัญญา โดยผู้ใช้บริการหรือผู้โดยสารสามารถดาวน์โหลดแอปพลิเคชันได้ทั้งระบบ Android และ iOS โดยระบบแอปพลิเคชันจะทำหน้าที่เป็นตัวกลางให้ผู้โดยสารส่งคำขอใช้บริการไปยังผู้ขับขี่รถยนต์ และให้ผู้ขับขี่รถยนต์ส่งคำตอบรับกลับมายังผู้โดยสารนั่นเอง

¹⁵เกาะกระแสออนไลน์. (2565). รับรองแล้ว! 6 แอปฯรถรับจ้างถูกกฎหมาย จอจคิวบรมโบอนุญาติทางไหนเช็ก. สืบค้นเมื่อวันที่ 10 มกราคม 2566, จาก <https://news.ch7.com/detail/608884>

หากพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้ซัพซี้ ยังไม่เกิดนิติสัมพันธ์ตามลักษณะของสัญญาจ้างแรงงาน¹⁶ เพราะแม้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันจะมีอำนาจบังคับบัญชาผู้ซัพซี้โดยผ่านระบบประเมินความพึงพอใจ แสดงข้อเสนอแนะ และแจ้งข้อร้องเรียนในการให้บริการได้ก็ตาม แต่ในการทำงานของผู้ซัพซี้ถือว่าตนเองมีอิสระในการทำงาน สามารถเลือกเวลาในการทำงานหรือเวลาเลิกงานได้ และลักษณะของงานที่ผู้ซัพซี้ให้บริการผู้โดยสารนั้นไม่มีลักษณะเป็นงานประจำเหมือนกับลูกจ้างที่ทำงานประจำตามหน่วยงานต่าง ๆ นอกจากนี้ผู้ซัพซี้ยังได้รับค่าจ้างเป็นรายครั้งตามสัดส่วนของการให้บริการขนส่งผู้โดยสารซึ่งไม่เหมือนกับลูกจ้างในหน่วยงานที่จะได้รับค่าจ้างหรือสินจ้างตอบแทนการทำงานให้นายจ้างตามสัญญาจ้างแรงงาน

สัญญานายหน้า¹⁷ เมื่อพิจารณาลักษณะของสัญญานายหน้าแล้วพบว่าสามารถนำมาปรับใช้กับผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันได้แค่เพียงบางส่วนเท่านั้น เช่น การซื้อช่องทางให้แก่ผู้ซัพซี้และผู้โดยสารแต่เมื่อพิจารณาถึงลักษณะของความสัมพันธ์ดังกล่าวข้างต้นตามหลักเกณฑ์ของกฎหมายทั้งหมดแล้วก็ยังไม่สามารถกำหนดนิติสัมพันธ์ตามลักษณะของสัญญานายหน้าระหว่างผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันและผู้ซัพซี้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้

สัญญาห้างหุ้นส่วน¹⁸ หากพิจารณาถึงความสัมพันธ์ของผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันและผู้ซัพซี้แล้วยังไม่เกิดนิติสัมพันธ์เป็นหุ้นส่วน (Partner) กันตามกฎหมายเพราะถึงจะมีการลงทุนร่วมเพื่อกระทำการกิจการร่วมกัน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจะแบ่งปันผลกำไรอันจะพึงได้แต่กิจการที่ทำนั้น แต่เมื่อเกิดความเสียหายใด ๆ ขึ้น หรือผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันขาดทุนจากการประกอบกิจการผู้ซัพซี้ก็ไม่ต้องร่วมรับผิดชอบในบรรดาหนี้สินโดยไม่จำกัดจำนวน¹⁹ หรือไม่ต้องร่วมขาดทุนในกิจการนั้นด้วย

สัญญาจ้างทำของ²⁰ เมื่อพิจารณาถึงนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ซัพซี้และผู้โดยสารตามสัญญาจ้างทำของแล้วพบว่าไม่มีนิติสัมพันธ์ตามลักษณะของสัญญาจ้างทำของ เพราะสัญญาจ้างทำของไม่ได้บัญญัติถึงสิทธิและหน้าที่รวมถึงความรับผิดชอบของผู้รับจ้างเอาไว้

¹⁶มาตรา 575 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า

“อันว่าจ้างแรงงานนั้น คือสัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่ง เรียกว่าลูกจ้าง ตกลงจะทำงานให้แก่บุคคลอีกคนหนึ่ง เรียกว่านายจ้าง และนายจ้างตกลงจะให้สินจ้างตลอดเวลาที่ทำงานให้”

¹⁷มาตรา 845 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า

“บุคคลผู้ใดตกลงจะให้ค่าบำเหน็จแก่นายหน้าเพื่อที่ซื้อให้ได้เข้าทำสัญญาก็ดี จัดการให้ได้ทำสัญญากันก็ดี ท่านว่าบุคคลผู้นั้นจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าบำเหน็จก็ต่อเมื่อสัญญานั้นได้ทำกันสำเร็จเนื่องแต่ผลแห่งการที่นายหน้าได้ซื้อหรือจัดการนั้น ถ้าสัญญาที่ได้ทำกันไว้นั้นมีเงื่อนไขเป็นเงื่อนไขบังคับก่อนไซ้ ท่านว่าจะเรียกหรือบำเหน็จค่านายหน้ายังหาได้ไม่ จนกว่าเงื่อนไขนั้นสำเร็จแล้ว

นายหน้ามีสิทธิจะได้รับใช้ค่าใช้ง่ายที่ได้เสียไปก็ต่อเมื่อได้ตกลงกันไว้เช่นนั้น ความข้อนี้ท่านให้ใช้บังคับแม้ถึงว่าสัญญาจะมีได้ทำกันสำเร็จ”

¹⁸มาตรา 1012 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า

“อันว่าสัญญาจัดตั้งห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทนั้น คือ สัญญาซึ่งบุคคลตั้งแต่สองคนขึ้นไปตกลงเข้ากันเพื่อกระทำการกิจการร่วมกัน ด้วยประสงค์จะแบ่งปันกำไรอันจะพึงได้แต่กิจการที่ทำนั้น”

¹⁹มาตรา 1025 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า

“อันว่าห้างหุ้นส่วนสามัญนั้น คือห้างหุ้นส่วนประเภทผู้ซึ่งเป็นหุ้นส่วนหมดทุกคนต้องรับผิดชอบร่วมกันเพื่อหนี้ที่พึงของหุ้นส่วนโดยไม่จำกัดจำนวน”

²⁰มาตรา 587 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า

“อันว่าจ้างทำของนั้น คือสัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่ง เรียกว่าผู้รับจ้าง ตกลงจะทำการงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งจนสำเร็จให้แก่บุคคลอีกคนหนึ่ง เรียกว่าผู้ว่าจ้าง และผู้ว่าจ้างตกลงจะให้สินจ้างเพื่อผลสำเร็จแห่งการที่ทำนั้น”

สัญญาับขนคนโดยสาร²¹ เมื่อพิจารณาถึงนิติสัมพันธ์ของผู้ขับขี่และผู้โดยสารที่ใช้บริการผ่านระบบแอปพลิเคชันแล้วพบว่ายังไม่สามารถกำหนดนิติสัมพันธ์ตามสัญญาับจ้างขนคนโดยสารตามกฎหมายได้ เพราะลักษณะของสัญญาขนส่งคนโดยสารมีลักษณะเป็นงานประจำไม่ใช่ทำงานเป็นครั้งคราวเพื่อหารายได้ในทางการค้าตามปกติเท่านั้น ซึ่งเมื่อพิจารณาการขนส่งผู้โดยสารผ่านระบบแอปพลิเคชันในส่วนของผู้ขับขี่และผู้โดยสารแล้วพบว่าผู้ขับขี่นั้นมีลักษณะของการทำงานที่ไม่ได้มีลักษณะเป็นการทำงานประจำเช่นเดียวกับผู้ขนส่งคนโดยสารตามสัญญาขนส่งคนโดยสาร หากแต่ผู้ขับขี่อาจจะกำหนดเวลาในการทำงานเวลาใดก็ได้ตามที่ตนเองสะดวก หรืออาจจะให้บริการในลักษณะของการหารายได้เสริมหลังเลิกงานก็ได้เช่นกัน ส่วนนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้โดยสาร หากย้อนไปพิจารณาในเรื่องของผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันและผู้ขับขี่แล้วพบว่าไม่ได้มีนิติสัมพันธ์ตามลักษณะของสัญญาจัดตั้งห้างหุ้นส่วนสามัญตามกฎหมายแต่อย่างใด เพราะฉะนั้นเมื่อผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้ขับขี่ไม่ได้มีนิติสัมพันธ์เป็นหุ้นส่วนกันตามสัญญาจัดตั้งห้างหุ้นส่วนสามัญแล้วก็ส่งผลให้ลักษณะความสัมพันธ์ของผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้โดยสารไม่ได้มีความเกี่ยวพันกันตามสัญญาับขนคนโดยสารตามกฎหมายด้วยเช่นกัน ดังนั้น เมื่อผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้ขับขี่ไม่ได้เป็นหุ้นส่วน (Partner) กันตามกฎหมายแล้ว ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันก็ไม่ได้มีหน้าที่ใด ๆ ตามกฎหมายที่จะต้องรับผิดชอบต่อผู้โดยสารตามสัญญาับขนคนโดยสารเช่นกัน

ดังนั้น นิติสัมพันธ์ของผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้ขับขี่ไม่สามารถบังคับได้ตามลักษณะของสัญญาฉบับใดเลย แต่ก็มีลักษณะเป็นสัญญาต่างตอบแทนรูปแบบหนึ่ง กล่าวคือ การที่ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันอนุญาตให้ผู้ขับขี่ที่ลงทะเบียนสมัครเข้ามาทำสัญญาเพื่อให้บริการขนส่งผู้โดยสารสามารถใช้ระบบแอปพลิเคชันที่จัดเตรียมไว้ให้เพื่อเป็นตัวกลางในการเชื่อมต่อกับผู้โดยสารและทำหน้าที่ในการขนส่งผู้โดยสารไปยังจุดหมายปลายทาง และเมื่อผู้ขับขี่ได้ทำการขนส่งผู้โดยสารไปยังจุดหมายปลายทางที่กำหนดไว้แล้วก็ยังจะต้องแบ่งปันค่าโดยสารตามสัดส่วนที่ได้ตกลงกันไว้ตามสัญญาต่อผู้ให้บริการระบบเพื่อเป็นการตอบแทนที่ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันได้อนุญาตให้ผู้ขับขี่ได้ใช้ระบบเพื่อทำงานขนส่งผู้โดยสาร นอกจากนี้ผู้ขับขี่ยังจะต้องเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลที่สามารถระบุตัวตนของผู้ขับขี่ให้กับทางผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันด้วยเช่นกันจึงถือได้ว่ามีลักษณะเป็นการแลกเปลี่ยนซึ่งกันและกัน ซึ่งจะเห็นได้ว่านิติสัมพันธ์ของผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้ขับขี่นั้นสามารถบังคับได้ตามสัญญาต่างตอบแทน เพราะทั้งสองฝ่ายมีหน้าที่ที่จะต้องชำระเป็นการตอบแทนซึ่งกันและกัน เพราะฉะนั้นหากข้อสัญญาที่ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันทำไว้กับผู้ขับขี่ มีลักษณะเป็นการเอาเปรียบหรือเป็นการที่ผู้ขับขี่รับภาระเกินกว่าที่พึงคาดหมายได้ตามปกติ ผู้ขับขี่ก็อาจจะไปฟ้องร้องบังคับได้ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540

²¹ มาตรา 608 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า

“อันว่าผู้ขนส่งภายในความหมายแห่งกฎหมายลักษณะนี้ คือบุคคลผู้รับขนส่งของหรือคนโดยสารเพื่อำเนียงเป็นทางค้าปกติของตน”

3. รูปแบบของมาตรการทางกฎหมายในการกำกับดูแลการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันควรมีรูปแบบเป็นอย่างไร

1) กฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 ข้อที่ 1 ให้นิยามของ “รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์” หมายความว่า รถยนต์รับจ้างที่เป็นการนำรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมาจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ทั้งนี้ ไม่ควรกำหนดให้ผู้ขับขี่ที่ต้องการจะเข้ามาอยู่ในระบบรถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชันต้องนำรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมาจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชัน เพราะเป็นการสร้างภาระให้ผู้ขับขี่ต้องนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาจดทะเบียนเปลี่ยนประเภท ซึ่งจะทำให้ผู้ขับขี่ต้องเสียค่าธรรมเนียมหรือค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทรถยนต์โดยจะทำให้ผู้ขับขี่เสียค่าธรรมเนียมหรือค่าใช้จ่ายส่วนนี้เกินความจำเป็น

2) ประกาศกรมการขนส่งทางบกเรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของระบบอิเล็กทรอนิกส์ และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 ข้อที่ 10 และ 11 ที่กำหนดให้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันต้องนำหลักประกันเป็นหนังสือค้ำประกันของธนาคารภายในประเทศ (Bank Guarantee) มาวางต่อกรมการขนส่งทางบกนั้นเป็นการสร้างภาระให้แก่ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันที่จะต้องจัดหาหลักประกันมาวาง และในกรณีที่เกิดความเสียหายจากการที่ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไข หลักเกณฑ์ หรือวิธีการที่กรมการขนส่งทางบกประกาศกำหนดให้กรมการขนส่งทางบกนำหลักประกันมาเป็นค่าใช้จ่ายในการเยียวยาหรือดูแลผู้ขับขี่รถยนต์และผู้โดยสาร ซึ่งเมื่อพิจารณานิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้ขับขี่ไม่ได้มีฐานะเป็นนายจ้างกับลูกจ้างกันตามสัญญาจ้างแรงงานแล้ว หากเกิดความเสียหายใด ๆ ขึ้นมาก็ตาม ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันซึ่งไม่ได้มีสถานะเป็นนายจ้างก็ไม่ได้มีหน้าที่ตามกฎหมายที่จะต้องรับผิดชอบใช้หรือเยียวยาค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่เกิดขึ้นให้แก่ผู้ขับขี่แต่อย่างใด

3) ประกาศกรมการขนส่งทางบกเรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของระบบอิเล็กทรอนิกส์ และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 ข้อที่ 12 (11) บัญญัติว่า “ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ต้องไม่จัดทำส่วนลดใด ๆ ที่ทำให้อัตราค่าโดยสารที่จัดเก็บต่ำกว่าอัตราค่าโดยสารขั้นต่ำที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารและค่าบริการอื่นสำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์” การที่ประกาศฉบับดังกล่าวกำหนดให้ ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันไม่สามารถจัดทำส่วนลดใด ๆ เกี่ยวกับอัตราค่าโดยสารตามที่ประกาศฉบับดังกล่าวกำหนดไว้ ถือว่าเป็นการควบคุมการแข่งขันด้านราคาที่ไม่ก่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้บริโภคหรือผู้โดยสาร เพราะถ้าผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันสามารถจัดทำส่วนลดในด้านอัตราค่าโดยสารได้ก็จะทำให้เกิดการแข่งขันระหว่างผู้ให้บริการระบบ รายอื่น ๆ ซึ่งก็จะทำให้ผู้โดยสารได้รับประโยชน์ในส่วนนี้ และเป็นการเพิ่มทางเลือกในการใช้บริการรถยนต์รับจ้างสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันอีกด้วย ซึ่งการที่ประกาศฉบับดังกล่าวได้กำหนดห้ามมิให้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันห้ามจัดทำส่วนลดด้านราคาค่าโดยสารนั้น ไม่ควรที่จะกำหนดราคาค่าโดยสารขั้นต่ำเอาไว้แต่ควรที่จะไปกำหนดราคาค่าโดยสารขั้นสูงมากกว่า เพราะถ้ามีการกำหนดอัตราค่าโดยสารขั้นสูงเอาไว้ก็จะทำให้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันเกิดการแข่งขันกันและผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันก็จะมีการพัฒนาเกี่ยวกับการให้

บริการไม่ว่าจะเป็นการจัดโปรโมชั่นต่าง ๆ เพื่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้โดยสารมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ กรมการขนส่งทางบกไม่ควรมุ่งเน้นไปที่การจัดทำส่วนลดด้านราคา แต่ควรไปมุ่งเน้นที่สัดส่วนด้านรายได้ หรือนิติสัมพันธ์ทางกฎหมายของผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้ขับขี่มากกว่าเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมตามกฎหมายและเพื่อให้เกิดการพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพต่อไปในอนาคต

4. แนวทางในการพัฒนาการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันที่เหมาะสมในยุคปัจจุบัน รวมถึงการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดประสิทธิภาพควรมีลักษณะเป็นอย่างไร

1) การจดทะเบียนเปลี่ยนแปลงประเภทรถยนต์ส่วนบุคคลมาเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชันไม่ควรกำหนดให้ผู้ขับขี่ที่ต้องการจะเข้ามาอยู่ในระบบการขนส่งสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันต้องนำรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมาจดทะเบียนเปลี่ยนแปลงประเภทเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชัน เพราะจะเป็นการสร้างภาระให้ผู้ขับขี่ และไม่เกิดแรงจูงใจให้ผู้ให้บริการหรือผู้ขับขี่เข้ามาจดทะเบียนเพื่อให้บริการขนส่งสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันของกรมการขนส่งทางบกก็ได้ ซึ่งหน่วยงานของรัฐที่กำกับดูแลอาจจะใช้วิธีที่ให้ผู้ขับขี่เข้ามาจดทะเบียนเพื่อให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านระบบแอปพลิเคชันแทนเพื่อให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว โดยจัดส่งเอกสารที่เกี่ยวข้องผ่านช่องทางเดียวกันก็ได้

2) หลักประกันกรณีที่เกิดความเสียหายจากการที่ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไข หลักเกณฑ์ หรือวิธีการที่กรมการขนส่งทางบกประกาศกำหนด โดยกำหนดให้กรมการขนส่งทางบกสามารถนำหลักประกันจากผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันมาเป็นค่าใช้จ่ายในการเยียวยาหรือดูแลผู้ขับขี่และผู้โดยสาร ซึ่งกรมการขนส่งทางบกไม่ควรกำหนดให้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันจะต้องนำหลักประกันมาวาง เพราะนิติสัมพันธ์ของผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้ขับขี่ไม่ได้มีฐานะเป็นนายจ้างกับลูกจ้างตามสัญญาจ้างแรงงาน ดังนั้น เมื่อเกิดความเสียหายขึ้น ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันก็ไม่ได้มีหน้าที่ตามกฎหมายที่จะต้องไปชดเชยเยียวยาความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นตามกฎหมายและนอกจากนี้การที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดให้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันจะต้องนำหลักประกันมาวางอาจจะเป็นการเพิ่มภาระด้านต้นทุนให้แก่ผู้ประกอบการ ซึ่งก็อาจจะเป็นสาเหตุให้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันไม่ยอมเข้ามาขอรับรองระบบแอปพลิเคชันเพื่อขอเป็นผู้ให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ก็ได้ ทั้งนี้ควรกำหนดเงื่อนไขในลักษณะของการทำประกันวินาศภัยในการขับขี่รถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชันเพิ่มเติมมากกว่าเพื่อคุ้มครองความเสียหายต่อผู้ขับขี่และผู้โดยสารแทนการวางหลักประกันดังกล่าว

3) การกำหนดให้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันต้องไม่จัดทำส่วนลดใด ๆ ที่ทำให้อัตราค่าโดยสารที่จัดเก็บต่ำกว่าอัตราค่าโดยสารขั้นต่ำที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด ซึ่งการกำหนดดังกล่าวเป็นไปเพื่อป้องกันไม่ให้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันรายใหญ่ลดราคาจนทำให้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันรายเล็กไม่สามารถแข่งขันในด้านราคาได้ และทำให้เกิดการผูกขาดและการขึ้นราคาในอนาคตได้ แต่เมื่อพิจารณาในทางกลับกันการแข่งขันด้านราคาย่อมก่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้ใช้บริการที่จะได้รับการบริการในอัตราค่าโดยสารที่ถูกลง เพราะถ้าผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันสามารถจัดทำส่วนลดในด้านอัตราค่าโดยสารได้ก็จะทำให้เกิดการแข่งขันระหว่างผู้ให้บริการรายอื่น ๆ ซึ่งก็จะทำให้ผู้โดยสารได้รับประโยชน์ในส่วนนี้และเพื่อเพิ่มทางเลือกในการใช้บริการรถยนต์รับจ้างสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันอีกด้วย ดังนั้นหน่วยงานของรัฐควรกำหนดอัตราค่าโดยสารขั้นสูงมากกว่าเพื่อ

ป้องกันการเอาเปรียบผู้บริโภค และควรควบคุมสัญญาระหว่างผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้บริโภคให้มีการกำหนดสัดส่วนค่าตอบแทนให้มีความเหมาะสมและไม่เกิดการเอาเปรียบกันในอนาคต

สรุปและอภิปรายผล

ในปัจจุบันมีกฎหมายที่เข้ามากำกับดูแลในเรื่องของการนำรถยนต์มาให้บริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน คือ กฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 ซึ่งให้ประชาชนทั่วไปสามารถนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการรับจ้างได้อย่างถูกต้องด้วยการรับงานจ้างผ่านทางระบบแอปพลิเคชัน ที่กำหนดให้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันที่ทำการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันเข้ามาทำการยื่นขอรับรองระบบแอปพลิเคชันตามหลักเกณฑ์ที่กฎกระทรวงกำหนด ดังนั้นกรมการขนส่งทางบกจึงถือว่าเป็นหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่ในการกำกับดูแลและบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันในปัจจุบัน เมื่อกฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 ประกาศใช้บังคับแล้วนั้น ปรากฏว่ามีผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันเพียง 6 ระบบแอปพลิเคชันเท่านั้นที่เข้ามายื่นขอรับรองตามประกาศของกฎกระทรวงฉบับดังกล่าว นอกจากนี้ก็พบว่าผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันบางรายไม่ยอมเข้ามายื่นขอรับรองตามประกาศของกฎกระทรวง ทั้งนี้เพราะกฎกระทรวงฉบับดังกล่าวไม่ได้มีบทลงโทษสำหรับผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันที่ไม่ได้เข้ามายื่นขอรับรองระบบแอปพลิเคชันเอาไว้ ดังนั้น กรมการขนส่งทางบกจึงถือว่าเป็นหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่ในการกำกับดูแลการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะควรมีการกำหนดมาตรการจูงใจหรือบทลงโทษกับผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันที่ไม่ยอมเข้ามายื่นขอรับรองระบบแอปพลิเคชันตามกฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 ในส่วนของผู้บริโภครถยนต์รับจ้างสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันควรมีกฎหมายเฉพาะในการกำกับดูแลผู้บริโภครถยนต์รับจ้างสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันด้วย

หากพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันและผู้บริโภคแล้วไม่เป็นไปตามลักษณะของสัญญาจ้างแรงงาน สัญญาจ้างทำของ สัญญานายหน้า สัญญาหุ้นส่วนหรือสัญญารับขนคนโดยสาร แต่มีลักษณะเป็นสัญญาต่างตอบแทนประเภทหนึ่ง ซึ่งจะเห็นได้ว่าผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันจะอนุญาตให้ผู้บริโภคที่ลงทะเบียนสมัครเข้ามาทำสัญญาเพื่อให้บริการขนส่งผู้โดยสารสามารถใช้บริการระบบแอปพลิเคชันที่จัดเตรียมไว้ให้เพื่อเป็นตัวกลางในการเชื่อมต่อกับผู้โดยสารและทำหน้าที่ในการขนส่งผู้โดยสารไปยังจุดหมายปลายทาง และเมื่อผู้บริโภคได้ทำการขนส่งผู้โดยสารไปยังจุดหมายปลายทางที่กำหนดไว้แล้วก็ต้องแบ่งปันค่าโดยสารตามสัดส่วนที่ได้ตกลงกันไว้ตามสัญญาให้กับผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันเพื่อเป็นการตอบแทนที่ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันได้อนุญาตให้ผู้บริโภคได้ใช้ระบบแอปพลิเคชันเพื่อทำงานขนส่งผู้โดยสาร โดยจะเห็นได้ว่าความสัมพันธ์ของผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้บริโภคนั้นสามารถบังคับได้ตามสัญญาต่างตอบแทน เพราะทั้งสองฝ่ายมีหน้าที่ต้องชำระเป็นการตอบแทนซึ่งกันและกัน เพราะฉะนั้นหากข้อสัญญาที่ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันทำไว้กับผู้บริโภคมีลักษณะเป็นการเอาเปรียบหรือเป็นการที่ผู้บริโภคต้องรับภาระเกินกว่าที่พึงคาดหมายได้ตามปกติ ผู้บริโภคสามารถฟ้องร้องบังคับได้ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540

แนวทางในการพัฒนาการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันที่เหมาะสมในยุคปัจจุบัน รวมถึงการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดประสิทธิภาพในอนาคตไม่ควรกำหนดให้ผู้ขับขี่ที่ต้องการจะเข้ามาอยู่ในระบบการขนส่งสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันต้องนำรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมาจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชันตามกฎหมายกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 เพราะจะเป็นการสร้างภาระให้ผู้ขับขี่ กรมการขนส่งทางบกซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐที่กำกับดูแลอาจใช้วิธีการที่ให้ผู้ขับขี่เข้ามาจดทะเบียนเพื่อให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านระบบแอปพลิเคชันแทนเพื่อให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว ส่วนประกาศกรมการขนส่งทางบกเรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของระบบอิเล็กทรอนิกส์ และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 ในส่วนของการวางหลักประกันกับกรมการขนส่งทางบกก็ไม่ควรกำหนดให้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันต้องนำหลักประกันมาวาง เพราะนิติสัมพันธ์ของผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้ขับขี่ไม่ได้มีฐานะเป็นนายจ้างกับลูกจ้างตามสัญญาจ้างแรงงานหรือในลักษณะตัวการตัวแทน ดังนั้น เมื่อเกิดความเสียหายใด ๆ ขึ้นผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันก็ไม่ได้มีหน้าที่ตามกฎหมายที่จะต้องไปชดใช้เยียวยาความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นตามกฎหมาย และการกำหนดให้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันไม่สามารถจัดทำส่วนลดใด ๆ ที่ทำให้อัตราค่าโดยสารที่จัดเก็บต่ำกว่าอัตราค่าโดยสารขั้นต่ำที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด ซึ่งการกำหนดดังกล่าวเป็นไปเพื่อป้องกันไม่ให้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันรายใหญ่ลดราคาจนทำให้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันรายเล็กไม่สามารถแข่งขันในด้านราคาได้ ซึ่งทำให้เกิดการผูกขาดและการขึ้นราคาในอนาคตได้

ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมายในการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะเพื่อแก้ปัญหาต่าง ๆ ดังนี้

1. กรมการขนส่งทางบกซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐควรมีมาตรการจูงใจหรือมีการกำหนดบทลงโทษกับผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันรายใดที่ไม่ยอมเข้ามายื่นขอรับรองระบบแอปพลิเคชันตามกฎหมายที่กำหนดไว้ เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมต่อผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันรายอื่น ๆ ที่เข้ามายื่นขอรับรองระบบกับกรมการขนส่งทางบกแล้ว รวมทั้งควรมีบทบัญญัติของกฎหมายเฉพาะในการกำกับดูแลผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชันด้วย

2. เมื่อกรมการขนส่งทางบกซึ่งถือว่าเป็นหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่ในการกำกับดูแลและบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันตามกฎหมายกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 นั้น กรมการขนส่งทางบกก็ควรจะต้องไปหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อทำการกำหนดนิติสัมพันธ์ตามกฎหมายระหว่างผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้ขับขี่ว่าให้สามารถบังคับได้ตามกฎหมายแรงงานหรือไม่ อย่างไร เพื่อให้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้ขับขี่มีสถานะเป็นนายจ้างและลูกจ้างกันตามกฎหมายแรงงาน และเพื่อให้เกิดสิทธิหน้าที่และความคุ้มครองต่าง ๆ ของลูกจ้างตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541

3. แนวทางในการพัฒนาการขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมและเป็นธรรม รวมถึงได้แนวทางการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดประสิทธิภาพต่อไปในอนาคต

3.1 การที่กฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 ข้อ 1 กำหนดให้นำรถยนต์ส่วนบุคคลมาจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์นั้น ถือว่าเป็นการสร้างภาระด้านค่าใช้จ่ายที่ให้ผู้ขับขี่ต้องนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาจดทะเบียนเปลี่ยนประเภท ผู้วิจัยวิเคราะห์แล้วเห็นควรแก้ไขเพิ่มเติมข้อ 1 ดังนี้ “รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์” หมายความว่า รถยนต์รับจ้างที่เป็นการนำรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมาจดทะเบียนเพื่อให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์” การที่ให้ผู้ขับขี่สามารถนำรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมาจดทะเบียนเพื่อให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ได้อาจเป็นการลดภาระด้านค่าใช้จ่าย ลดขั้นตอนที่ทำให้เกิดความยุ่งยากและเกิดแรงจูงใจที่ให้ผู้ให้บริการหรือผู้ขับขี่เข้ามาจดทะเบียนในระบบการให้บริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ของกรมการขนส่งทางบกมากขึ้น

3.2 ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของระบบอิเล็กทรอนิกส์ และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 มีประเด็นข้อเสนอดังนี้

ประเด็นที่ 1 ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของระบบอิเล็กทรอนิกส์ และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 ข้อที่ 10 และ 11 ที่กำหนดให้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันต้องนำหลักประกันเป็นหนังสือค้ำประกันของธนาคารภายในประเทศ (Bank Guarantee) มาวางต่อกรมการขนส่งทางบกนั้น ถือว่าเป็นการสร้างภาระเพิ่มขึ้นให้แก่ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันที่จะต้องจัดหาหลักประกันมาวาง ทั้งนี้ควรกำหนดเงื่อนไขในลักษณะของการทำประกันวินาศภัยเพิ่มเติมในการขับขี่รถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชันเพื่อควบคุมความเสี่ยงภัยต่อผู้ขับขี่และผู้โดยสารแทนการวางหลักประกันดังกล่าวมากกว่า

ประเด็นที่ 2 ประกาศกรมการขนส่งทางบกเรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของระบบอิเล็กทรอนิกส์ และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 ข้อ 12 (11) การที่ประกาศฉบับดังกล่าวกำหนดให้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันไม่สามารถจัดทำส่วนลดใด ๆ เกี่ยวกับอัตราค่าโดยสารได้ ถือว่าเป็นการควบคุมการแข่งขันด้านราคาที่ไม่ก่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้บริโภคหรือผู้โดยสาร ดังนั้น หน่วยงานของรัฐควรกำหนดอัตราค่าโดยสารขั้นสูงมากกว่าเพื่อป้องกันการเอารัดเอาเปรียบผู้บริโภค และควรควบคุมสัญญาระหว่างผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้ขับขี่ให้มีการกำหนดสัดส่วนค่าตอบแทนให้มีความเหมาะสมและไม่เกิดการเอารัดเอาเปรียบกันในอนาคต และเพื่อให้เกิดการพัฒนาการขนส่งสาธารณะให้มีประสิทธิภาพต่อไป โดยผู้วิจัยวิเคราะห์แล้วเห็นควรแก้ไขเพิ่มเติมข้อ 12 (11) เป็น “ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ต้องไม่จัดทำอัตรา ค่าโดยสารสูงเกินกว่าที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารและค่าบริการอื่นสำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์”

เอกสารอ้างอิง

- กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก. (2566). **จำนวนรถจดทะเบียน. สืบค้นเมื่อ 25 กุมภาพันธ์ 2567**, จาก <https://web.dlt.go.th/statistics/>
- เกาะกระแสออนไลน์. (2565). **รับรองแล้ว! 6 แอปฯรถรับจ้างถูกกฎหมาย จอจคิวอบรมใบอนุญาตทางไหนเช็ก. สืบค้นเมื่อ 10 มกราคม 2566**, จาก <https://news.ch7.com/detail/6088884>
- ชัยฎาภรณ์ ประยูรยงษ์. (2561). **Application “เรียก Taxi” ปัญหากฎหมายล้าหลังจริงหรือ?**. กรุงเทพฯ: สำนักวิชาการ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร.
- ทิพรัตน์ เพ็ชรพันธ์. (2562). **มาตรการทางกฎหมายในการกำกับดูแลการให้บริการ รถแท็กซี่ (TAXI) อุเบอร์ (UBER) และแกร็บ (GRAB)**. สารนิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (กฎหมายธุรกิจ). กรุงเทพฯ: คณะนิติศาสตร์, มหาวิทยาลัยศรีปทุม. ถ่ายเอกสาร.
- ผู้จัดการออนไลน์. (2566). **ขบ.เผยแอปฯ เรียกรถผ่านรับรองแล้ว 8 ราย จองยื่นอีก 3 ราย ย้ำรถป้ายดำต้องขึ้นทะเบียนล่าสุดมี 2,634 คัน. สืบค้นเมื่อ 25 กุมภาพันธ์ 2567**, จาก <https://mgronline.com/business/detail/9660000094189>
- อัจฉริยา ตันวิตรานนท์. (2560). **ปัญหาความรับผิดชอบของผู้ประกอบธุรกิจขนส่งที่ไม่ได้รับอนุญาต: กรณีศึกษาอุเบอร์**. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (นิติศาสตร์). กรุงเทพฯ: คณะนิติศาสตร์, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. ถ่ายเอกสาร.
- กฎกระทรวงมหาดไทย ฉบับที่ 27 พ.ศ. 2504
- กฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564
- ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของระบบอิเล็กทรอนิกส์และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์
- พระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2473
- พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522