



การประชุมเสนอผลงานวิจัยระดับชาติ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ครั้งที่ 10

The 10th STOU National Research Conference

มาตรการทางกฎหมายสำหรับการควบคุมรถรับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลให้บริการ

เรียกผ่านแอปพลิเคชัน : ศึกษาคำนิยามและมาตรการควบคุมใบขับขี่รถยนต์

Legal Measures for The Control of Application Based Private Taxi :

The Study of Definition and Control of Driver's License

กานต์ บุญอารีย์ (Karn Boonaree)¹ เสถียรภาพ นาทหลวง (Asst. Prof. Dr. Sthianrapab Naluang)²

บทคัดย่อ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาแนวคิดเกี่ยวกับการให้บริการรถยนต์รับจ้างส่วนบุคคลเรียกผ่านแอปพลิเคชัน เปรียบเทียบนิยามความหมายและการออกใบอนุญาตรถยนต์รับจ้างส่วนบุคคลเรียกผ่านแอปพลิเคชันของต่างประเทศกับ ประเทศไทย ศึกษาปัญหาการรถยนต์รับจ้างส่วนบุคคลเรียกผ่านแอปพลิเคชันและวิเคราะห์มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับรถยนต์รับจ้างส่วนบุคคลที่เรียกผ่านแอปพลิเคชันเปรียบเทียบกฎหมายต่างประเทศกับกฎหมายของประเทศไทย และศึกษาแนวทางการปรับปรุงพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 โดยเป็นการศึกษาในเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ใช้วิธีการวิจัยเชิงเอกสาร (Document Research) เพื่อเปรียบเทียบกฎหมายพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ของประเทศไทย และกฎหมายที่เกี่ยวข้องในต่างประเทศ ได้แก่ สหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย และสิงคโปร์ ผลการศึกษา พบว่า ลักษณะของรถรับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลให้บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชันในปัจจุบันของประเทศไทย ยังไม่ครอบคลุมถึงลักษณะการให้บริการ อีกทั้งยังไม่มีข้อกำหนดหลักเกณฑ์ที่ชัดเจนเกี่ยวกับการอนุญาตขับขีรถรับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลให้บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชันแต่อย่างใด จึงเห็นสมควรปรับปรุงคำนิยามของ “รถยนต์สาธารณะ” และปรับปรุงข้อกำหนดในมาตรา 21 และมาตรา 22 ของพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ให้ครอบคลุมถึงลักษณะการให้บริการ มีความเหมาะสม และมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยนำแบบอย่างของกฎหมายจากทั้งของประเทศสหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย และสิงคโปร์มาประยุกต์ใช้เป็นแนวทาง

คำสำคัญ รถยนต์รับจ้างส่วนบุคคลเรียกผ่านแอปพลิเคชัน นิยาม การออกใบอนุญาต พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

¹ นักศึกษาหลักสูตรนิติศาสตร์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ karn.baree@gmail.com

² ผู้ช่วยศาสตราจารย์ คณบดีคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ law@au.edu



การประชุมเสนอผลงานวิจัยระดับชาติ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ครั้งที่ 10

The 10th STOU National Research Conference

Abstract

This study aims to study the concept of application based private taxi service, to compare the definition and driver's license based private taxi license in Thailand and other countries, and to examine the issues occurring in using application based private taxi. This thesis undertakes a comparative analysis of legal measures related to application based private taxi enforced in Thailand and other countries, and studies the improvement guidelines for the Vehicle Act B.E. 2522. This study is qualitative research using document research method for comparing between Vehicle Act B.E. 2522 of Thailand and related laws abroad, including the United States, Australia and Singapore. The study result indicates that application based private taxi has no legal definition under the current Thai law. While the categorization of vehicle appears in Section 4 of the Vehicle Act B.E. 2522, such categorization does not cover "service". Additionally, no clear rules related to application based private taxi driver's license has been provided. Thus, it is appropriate to amend the definition of "public vehicle" and details of Sections 21 and 22 of the Vehicle Act B.E. 2522 to cover "service". The law of United States, Australia and Singapore are applied as a model law for the purpose of enhancing the appropriateness and efficiency of the existed law of Thailand.

Keywords: application based private taxi service, definition, driver's license, Vehicle Act B.E. 2522



การประชุมเสนอผลงานวิจัยระดับชาติ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ครั้งที่ 10

The 10th STOU National Research Conference

บทนำ

ระบบขนส่งมวลชนนับเป็นหนึ่งในปัจจัยที่สำคัญต่อการดำเนินชีวิตของประชาชนในปัจจุบันที่มีความเร่งรีบและต้องการอำนวยความสะดวกในการเดินทาง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการใช้ชีวิตในสังคมเมือง เช่น กรุงเทพมหานคร หรือหัวเมืองใหญ่ๆ ที่มีการเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมเมืองเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ รถแท็กซี่ เป็นหนึ่งในรถยนต์สาธารณะที่ได้รับความนิยมจากประชาชนเป็นอย่างยิ่ง โดยพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ได้กำหนดนิยามของรถยนต์สาธารณะว่า รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนที่ใช้รับจ้างระหว่างจังหวัด โดยรับส่งคนโดยสารได้เฉพาะที่นายทะเบียนกำหนด หรือ รถยนต์รับจ้าง ซึ่งได้แก่ รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน หรือรถยนต์สาธารณะอื่นนอกจากรถยนต์โดยสารประจำทาง³ และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดนิยามของรถแท็กซี่ ว่า รถยนต์ที่ใช้รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน⁴ ซึ่งความหมายของรถแท็กซี่ตามที่ปรากฏนั้น มีความชัดเจนว่าจะต้องเป็นรถยนต์ที่ใช้เพื่อการ “รับจ้าง” ดังนั้น จึงแตกต่างจากความหมายของรถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ได้กำหนดนิยามเอาไว้ว่า รถยนต์นั่งส่วนบุคคล และรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล ซึ่งมีได้ใช้ประกอบการขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก หมายความว่า รถยนต์ที่ซื้อและได้มีการจดทะเบียนเป็นรถยนต์ส่วนบุคคล จะไม่สามารถใช้เพื่อการรับขนคนเพื่อการค้าได้ ด้วยความก้าวหน้าของเทคโนโลยี ไม่เพียงแต่จะเพิ่มช่องทางการขอรับบริการจากรถแท็กซี่ที่หลากหลายช่องทางมากขึ้นเท่านั้น แต่ในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา ด้วยการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวประกอบกับพฤติกรรมของผู้บริโภคที่เปลี่ยนไป ธุรกิจ Ride/Vehicle Sharing ซึ่งเป็นการแบ่งปันยานพาหนะหรือการเดินทาง โดยเฉพาะรถยนต์ส่วนบุคคล มาให้บริการร่วมโดยสารไปกับเจ้าของรถยนต์ หรือการให้ยืมรถยนต์ในช่วงเวลาที่ไม่ได้ใช้ โดยนอกจากเจ้าของรถยนต์จะได้รับผลประโยชน์แล้ว ผู้โดยสารย่อมสามารถเดินทางได้โดยไม่ต้องมีรถยนต์เป็นของตนเอง จากแนวคิดดังกล่าวก่อให้เกิดบริการขนส่งมวลชนรูปแบบใหม่ คือ บริการรถยนต์รับจ้างส่วนบุคคลเรียกผ่านแอปพลิเคชัน (application based private taxi) มีทั้งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ถือว่าเป็นรถรับจ้างขนส่งคนโดยสารทางเลือก (alternative taxi) ซึ่งเป็นรถรับจ้างขนส่งคนโดยสารรูปแบบใหม่ที่เป็นผลมาจากความก้าวหน้าของเทคโนโลยีการสื่อสารรูปแบบใหม่ ประกอบกับวิถีชีวิตที่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม โดยที่การขนส่งรูปแบบดังกล่าวได้มอบความสะดวกต่อผู้ใช้บริการ จึงทำให้เกิดการแพร่หลาย และกำลังได้รับความนิยมในประเทศต่างๆ ทั่วโลก⁵ รวมถึงประเทศไทย จนทำให้ในปัจจุบันรถยนต์รับจ้างส่วนบุคคลเรียกผ่านแอปพลิเคชันกลายเป็นการขนส่งคนโดยสารคู่ขนาน (parallel transport) เพราะเป็นรถยนต์รับจ้างขนส่งคนโดยสารที่ให้บริการคู่ขนานกับรถยนต์รับจ้างแบบดั้งเดิม (traditional taxi) รถยนต์รับจ้างส่วนบุคคลได้กลายเป็นการขนส่งทางเลือกสำหรับผู้บริโภคที่ไม่ประสงค์จะใช้บริการรถรับจ้างขนส่งคนโดยสารสาธารณะ ทั้งนี้ เพราะสะดวกสบายกว่าและค่าบริการไม่แตกต่างกันมากนัก อย่างไรก็ตาม แม้รถรับจ้างส่วนบุคคลจะอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้บริโภคในด้านการคมนาคมก็ตาม แต่ปรากฏว่ามีปัญหาทางสังคมติดตามมาหลายประการ เช่น ปัญหาอาชญากรรม ปัญหาความขัดแย้งระหว่างผู้ประกอบการแท็กซี่แบบดั้งเดิม หรือแท็กซี่สาธารณะ (public taxi) แต่กฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ไม่อาจเป็นเครื่องมือแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้อย่างเหมาะสม ด้วยเหตุนี้ หลายประเทศจึงได้ตรากฎหมายเพื่อใช้ควบคุมรถยนต์รับจ้างส่วนบุคคลที่เรียกผ่านแอปพลิเคชันเป็นการเฉพาะ เช่น สหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย

³ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

⁴ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

⁵ ธนาคารแห่งประเทศไทย. (2562). Sharing Economy: นัยต่อเศรษฐกิจไทย. กรุงเทพฯ



การประชุมเสนอผลงานวิจัยระดับชาติ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ครั้งที่ 10

The 10th STOU National Research Conference

สิงคโปร์ เป็นต้น สำหรับในประเทศไทยแม้จะมีบริการรถรับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลให้บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชัน (application based private taxi) เช่นกัน และเป็นที่ยอมรับของผู้โดยสาร แต่บริการดังกล่าวยังไม่ถูกต้องตามกฎหมาย เนื่องจากยังไม่มีใบอนุญาตให้นำรถโดยสารส่วนบุคคล ที่ให้บริการผ่านแอปพลิเคชันสามารถให้บริการขนส่งคนโดยสารในลักษณะเดียวกับรถแท็กซี่ได้ รวมไปถึงผู้ให้บริการรถรับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลให้บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชัน ก็ไม่มีใบขับขี่สาธารณะ ไม่มีการขึ้นทะเบียนตัวรถ ไม่มีการทำประกันภัยประเภทรถรับจ้างสาธารณะ และอัตราค่าโดยสารที่กำหนดเองไม่มีการควบคุมดูแลจากภาครัฐ ซึ่งแม้ปัจจุบันจะมีการจัดทำร่างกฎกระทรวงการขอรับใบอนุญาต การออกใบอนุญาต และการต่ออายุใบอนุญาตประกอบการรถยนต์ส่วนบุคคลรับจ้างบรรทุกคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันหรือระบบอื่นใด และกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้ในการรับจ้างบรรทุกคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันหรือระบบอื่นใด แต่ก็ยังไม่ได้มีการนำมาบังคับใช้อย่างเป็นรูปธรรม ผู้วิจัยเห็นว่าเป็นปัญหาดังกล่าวสำคัญระดับชาติ จึงได้สนใจศึกษาในปัญหานี้ โดยแบ่งการศึกษออกเป็น 2 ประเด็น ได้แก่ 1) การกำหนดมาตรการในการกำหนดค่านิยามศัพท์ของรถรับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลให้บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชัน และ 2) การกำหนดมาตรการควบคุมใบอนุญาตขับขี่รถรับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลให้บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชัน เพื่อประโยชน์ในทางวิชาการและเพื่อประโยชน์ในการพัฒนากฎหมายของประเทศไทยในอนาคตต่อไป

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาแนวคิดเกี่ยวกับการให้บริการรถรับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลให้บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชัน
2. เพื่อเปรียบเทียบการกำหนดมาตรการในการกำหนดค่านิยามศัพท์ของรถรับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลให้บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชัน และการกำหนดมาตรการควบคุมใบอนุญาตขับขี่รถรับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลให้บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชันของต่างประเทศกับประเทศไทย
3. เพื่อศึกษาปัญหารถรับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลให้บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชันและวิเคราะห์มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับรถรับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลให้บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชันเปรียบเทียบกฎหมายต่างประเทศกับกฎหมายของประเทศไทย
4. เพื่อศึกษาแนวทางการปรับปรุงพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

ระเบียบวิธีวิจัย

การศึกษานี้เป็นการศึกษาในเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยใช้วิธีการวิจัยเชิงเอกสาร (Document Research) โดยการศึกษา ค้นคว้า จากหนังสือ บทความทางวิชาการ วารสารวิชาการ วิทยานิพนธ์ ตลอดจนพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 และกฎหมายที่ควบคุมรถยนต์สาธารณะทั้งในประเทศ และต่างประเทศ ซึ่งมีเนื้อหาครอบคลุมในเรื่องการกำหนดมาตรการในการกำหนดค่านิยามศัพท์ของรถรับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลให้บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชัน และการกำหนดมาตรการควบคุมใบอนุญาตขับขี่รถรับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลให้บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชัน รวมไปถึงคำพิพากษาศาลฎีกาของประเทศไทย ตลอดจนข้อเสนอแนะ และความคิดเห็นจากผู้ทรงคุณวุฒิทางกฎหมาย และข้อมูล รวมไปถึงกรณีศึกษาต่างๆ จากอินเทอร์เน็ต



การประชุมเสนอผลงานวิจัยระดับชาติ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ครั้งที่ 10

The 10th STOU National Research Conference

โดยผู้วิจัยดำเนินการศึกษาเปรียบเทียบพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 เกี่ยวกับการกำหนดมาตรการในการกำหนดค่านิยามศัพท์ของรถรับจ้างขนส่งคนโดยสาร และการกำหนดมาตรการควบคุมใบอนุญาตขับชีร์รถรับจ้างขนส่งคนโดยสารกับกฎหมายซึ่งเป็นเรื่องเดียวกัน แต่มีเนื้อหาครอบคลุมในเรื่องการกำหนดมาตรการในการกำหนดค่านิยามศัพท์ของรถรับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลให้บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชัน และการกำหนดมาตรการควบคุมใบอนุญาตขับชีร์รถรับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลให้บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชันของประเทศสหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย และสิงคโปร์ เพื่อให้เห็นถึงความชัดเจนในเจตนารมณ์และการบังคับใช้กฎหมายของแต่ละประเทศ

ผลการวิจัย

1. วิเคราะห์ปัญหาค่านิยามรถรับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลให้บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชันของประเทศไทย

จากการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับรถยนต์โดยสารสาธารณะและมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับรถรับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลให้บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชัน สามารถวิเคราะห์ปัญหาค่านิยามรถรับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลให้บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชันของประเทศไทย ได้ดังนี้

1.1 ผลกระทบในการขาดค่านิยาม

ในอดีตประเทศไทยอาจพิจารณาแบ่งประเภทของการใช้รถยนต์เพื่อการขนส่งคนออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ๆ ได้แก่ รถยนต์ส่วนบุคคล และรถยนต์สาธารณะ โดยรถยนต์แต่ละประเภทมีหลักกฎหมายและข้อกำหนดในการใช้งานอย่างชัดเจนเป็นรูปธรรม ตามที่ปรากฏในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 4 หมายความว่า ยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้ในการขนส่งทางบกซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่นและหมายความรวมถึงรถพ่วงของรถนั้นด้วย⁶ ประกอบกับ มาตรา 4 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ที่ได้กำหนดนิยาม ของ “รถ” ว่าหมายถึง รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์ และรถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง โดย “รถยนต์” หมายความว่า รถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการ และรถยนต์ส่วนบุคคล ส่วน “รถยนต์สาธารณะ” หมายความว่า รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนที่ใช้รับจ้างระหว่างจังหวัด โดยรับส่งคนโดยสารได้เฉพาะที่นายทะเบียนกำหนด และรถยนต์รับจ้าง ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน หรือรถยนต์สาธารณะอื่นนอกจากรถยนต์โดยสารประจำทาง นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาบทบัญญัติในมาตรา 23 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พบว่า ยังมีเนื้อหาที่เป็นข้อห้ามประกอบการขนส่งประจำทางและไม่ประจำทาง การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก หรือการขนส่งส่วนบุคคล เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียน³ แสดงให้เห็นถึงสภาพปัญหามาตรการทางกฎหมายในการควบคุมผู้ประกอบการขนส่งมวลชนแต่ละประเภทที่ยังไม่เข้มงวด มีนิยามที่ไม่รัดกุมและกว้างจนเกินไป จนขาดประสิทธิภาพและไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายให้ทันต่อสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว

⁶ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522

³ เรื่องเดิม



การประชุมเสนอผลงานวิจัยระดับชาติ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ครั้งที่ 10

The 10th STOU National Research Conference

1.2 ปัญหาแนวทางการกำหนดค่านิยาม

จากนิยามในอดีตจะเห็นได้ว่าแม้แต่การให้นิยามของรถประเภทต่างๆ ทั้งในส่วนของผู้โดยสารส่วนบุคคล และรถโดยสารสาธารณะยังมีความไม่ชัดเจน อาจเป็นเพราะมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องหลายฉบับประกอบกับการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของสภาพสังคมในปัจจุบันจึงทำให้กฎหมายในการกำหนดนิยามประเภทของรถยนต์ไม่เท่าทันกับยุคสมัย ซึ่งเมื่อพิจารณานิยามของลักษณะการให้บริการของรถรับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลให้บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชันของประเทศไทยในปัจจุบันนั้น ไม่สอดคล้องกับนิยามใดๆ ตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ ดังนั้น ปัญหาของรถยนต์รับจ้างส่วนบุคคลเรียกผ่านแอปพลิเคชันที่ยังขาดนิยามถือเป็นสิ่งที่ต้องได้รับการปรับปรุงแก้ไข โดยกำหนดนิยามรถยนต์รับจ้างส่วนบุคคลเรียกผ่านแอปพลิเคชันเพิ่มเติม จากนิยามของรถยนต์ในอดีต ดังที่ปรากฏในมาตรา 4 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ซึ่งการกำหนดนิยามดังกล่าว สามารถพิจารณาได้จากกฎหมายของต่างประเทศ ที่ได้มีการกำหนดนิยามของรถยนต์รับจ้างส่วนบุคคลเรียกผ่านแอปพลิเคชัน โดยจำแนกออกเป็นประเทศต่างๆ ที่ใช้ในการศึกษาในครั้งนี้ ดังนี้

1. ประเทศสหรัฐอเมริกา กำหนดนิยามของรถยนต์รับจ้างส่วนบุคคลเรียกผ่านแอปพลิเคชัน ว่าเป็นการขนส่งรูปแบบใหม่ ซึ่งผู้ให้บริการเครือข่ายการขนส่งจะต้องลงทะเบียนต่อสำนักงานสาธารณูปโภคแคลิฟอร์เนีย (CPUC) โดยรถยนต์ที่จะนำมาลงทะเบียนต้องเป็นรถส่วนบุคคล โดยมีการเรียกธุรกิจการให้บริการรับส่งโดยสารบุคคลเช่นนี้ว่า “TNCs” (transportation network company) หรือ “MSPs” (mobility service providers) ซึ่ง California State Legislature ได้กำหนดนิยามบริการดังกล่าว ว่าหมายถึง การให้บริการขนส่งมวลชนล่วงหน้าโดยได้รับค่าตอบแทนจากการใช้แอปพลิเคชันหรือแพลตฟอร์มที่เปิดใช้งานออนไลน์เพื่อเชื่อมต่อผู้โดยสารกับคนขับโดยใช้นาฬิกาส่วนบุคคล⁷

2. ประเทศออสเตรเลีย แม้จะมีบริการรถยนต์รับจ้างส่วนบุคคลเรียกผ่านแอปพลิเคชันให้บริการในประเทศแล้ว แต่ในช่วงแรกก็ยังไม่มีความหมายกำหนดนิยามรองรับการให้บริการดังกล่าวเช่นกัน ซึ่งแต่ละมลรัฐของประเทศออสเตรเลียก็มีกฎหมายควบคุมบริการรถยนต์รับจ้างส่วนบุคคลเรียกผ่านแอปพลิเคชันที่แตกต่างกันออกไป โดยสามารถพิจารณาได้ว่าเป็นการปฏิรูปนวัตกรรมรถรับจ้างสาธารณะ และการขยายตัวอุตสาหกรรมขนส่งตามความต้องการ (On-Demand Transport Industry) โดยผู้ศึกษาได้นำนิยามของบริการดังกล่าวจากกฎหมาย Ride Sharing Bill 2016 ของรัฐวิกตอเรีย ซึ่งได้มีการอธิบายจำแนกออกเป็นด้านต่างๆ สามารถสรุปได้ว่า เป็นบริการที่ช่วยให้บุคคลสามารถร้องขอการเดินทางร่วมกันผ่านแพลตฟอร์มให้บริการรถรับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลให้บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชัน (Ridesharing) ที่เป็นเจ้าของซึ่งดำเนินการหรือควบคุมโดยผู้ให้บริการ จากนิยามบริการรถรับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลให้บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชันของประเทศไทยและประเทศออสเตรเลีย จะเห็นได้ว่าการให้ความสำคัญกับช่องทางการให้บริการและขอรับบริการผ่านแอปพลิเคชันหรือแพลตฟอร์ม ต่างๆ มากกว่าลักษณะของรถยนต์ ซึ่งได้มีการยอมรับให้สามารถนำรถส่วนบุคคลมาให้บริการได้⁸

3. ประเทศสิงคโปร์ กำหนดนิยามของรถยนต์รับจ้างส่วนบุคคลเรียกผ่านแอปพลิเคชัน ตามที่ปรากฏใน Point-to-Point Passenger Transport Industry Act 2019 ว่าเป็นการให้บริการในรูปแบบธุรกิจของรถรับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคล

⁷ Assembly Bill No. 2293 CHAPTER 389 (California State Legislature)

⁸ Ride Sharing Bill 2016



การประชุมเสนอผลงานวิจัยระดับชาติ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ครั้งที่ 10

The 10th STOU National Research Conference

บุคคลให้บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชัน¹⁰ ซึ่งจะมีลักษณะใกล้เคียงกับกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา และประเทศออสเตรเลีย หากแต่ประเทศสิงคโปร์ ได้มีการกำหนดช่องทางการขอรับบริการโดยแยกระหว่างรถแท็กซี่ ซึ่งสามารถเรียกใช้บริการได้ตามท้องถนนทั่วไปกับของรถยนต์รับจ้างส่วนบุคคลเรียกผ่านแอปพลิเคชันที่จำกัดให้เรียกขอใช้บริการได้เฉพาะทางแอปพลิเคชันเท่านั้น⁹

ผู้ศึกษาพบว่าทั้งในต่างประเทศและในประเทศไทย ล้วนมีการให้บริการในลักษณะของรถยนต์รับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลให้บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชัน แต่ในประเทศไทยยังไม่มีมีการกำหนดนิยามอย่างชัดเจน ทำให้การให้บริการในปัจจุบันยังอาศัยช่องว่างทางกฎหมาย เมื่อเปรียบเทียบกับในต่างประเทศ ทั้งสหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย และสิงคโปร์ที่มีการกำหนดนิยามความหมายของการให้บริการรถยนต์รับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลให้บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชันอย่างชัดเจน และมีลักษณะที่ใกล้เคียงกัน จึงช่วยให้มีการกำหนดลักษณะของการให้บริการ และผู้ให้บริการได้อย่างชัดเจน โดยลักษณะดังกล่าวครอบคลุมไปยังลักษณะของรถยนต์ที่นำมาให้บริการ ตลอดจนผู้ขับขี่ที่ต้องมีใบอนุญาตเป็นการเฉพาะนอกเหนือจากใบอนุญาตขับขี่ส่วนบุคคล ทำให้รัฐมีฐานข้อมูลของผู้ให้บริการที่ครบถ้วน ชัดเจน การให้บริการเป็นไปอย่างเหมาะสมปลอดภัย ได้มาตรฐาน ซึ่งสามารถปรับปรุงได้จากกฎหมายเดิม คือ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 4 ซึ่งปัจจุบันมีการให้นิยามความหมายของ “รถ” “รถยนต์” และ “รถยนต์โดยสารสาธารณะ” ไปแล้ว ดังนั้น ภาครัฐจึงสามารถกำหนดนิยามความใหม่ของรถยนต์รับจ้างส่วนบุคคลเรียกผ่านแอปพลิเคชันในมาตราดังกล่าวได้เลย โดยไม่ต้องออกกฎหมายใหม่เป็นการเฉพาะ

2. วิเคราะห์ปัญหาการกำหนดมาตรการไปขับขีรถรับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลให้บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชันของประเทศไทย

2.1 ปัญหาทางกฎหมายในการขาดมาตรการ

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ.2562 มาตรา 3 วางหลักว่า ใบอนุญาตขับขี่ หมายความว่า ใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ดังนั้น รถยนต์รับจ้างส่วนบุคคลเรียกผ่านแอปพลิเคชันในปัจจุบันยังไม่ได้มีการกำหนดลักษณะให้เป็นไปอย่างถูกต้องตามกฎหมาย แต่เป็นการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารในลักษณะรถยนต์สาธารณะ โดยในประเทศสหรัฐอเมริกามีการเรียกบริการดังกล่าวว่าเป็น “Transport Network Company : TNC” ซึ่งเป็นที่รู้จักในชื่อเรียกต่างๆ เช่น ride-sharing, ride-hailing หรือ ride-booking อันเป็นรูปแบบธุรกิจที่เปิดโอกาสให้ผู้ให้บริการสามารถเรียกรถให้มารับและไปส่งยังจุดหมายปลายทางได้ตามความต้องการ ผ่านทางแอปพลิเคชัน โดยมีแนวคิดมาจากการ carpooling หรือ การใช้รถคันเดียวกันร่วมเดินทางไปด้วยกัน¹⁰ เช่น คนที่บ้านอยู่ใกล้กันก็อาศัยรถคันเดียวกันไปทำงานเพื่อประหยัดน้ำมัน แต่ต่อมาการให้บริการของ TNC ก็ถูกมองว่ามีลักษณะเป็น ridesourcing หรือเป็นการจัดสรรการขนส่งผู้โดยสารให้กับคนขับเพื่อการพาณิชย์มากกว่า เพราะการให้บริการมีลักษณะคล้ายรถแท็กซี่มากกว่าการร่วมเดินทางไปด้วยกัน

ปัจจุบันประเทศไทยยังพบปัญหาทางกฎหมายในการขาดมาตรการ กล่าวคือ ยังไม่มีมีการกำหนดลักษณะของตัวรถของการให้บริการรถยนต์รับจ้างส่วนบุคคลเรียกผ่านแอปพลิเคชัน ด้วยเหตุนี้ ผู้ให้บริการในปัจจุบันยังคงนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชัน โดยไม่มีการติดตั้งอุปกรณ์ให้เป็นไปอย่างเหมาะสมกับการให้บริการ ตลอดจนประกันภัยในรูปแบบที่สอดคล้องกับการให้บริการ ซึ่งตามกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา แม้รถยนต์ที่นำมาให้บริการ

⁹ Point-to-Point Passenger Transport Industry Act 2019

¹¹ ¹⁰ Road Traffic Act 2017



การประชุมเสนอผลงานวิจัยระดับชาติ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ครั้งที่ 10

The 10th STOU National Research Conference

รถยนต์รับจ้างส่วนบุคคลเรียกผ่านแอปพลิเคชันจะเป็นรถยนต์ส่วนบุคคล แต่รถคันดังกล่าว ต้องมีการตรวจสอบยานพาหนะ ก่อนที่จะดำเนินการในนามของ TNC รวมไปถึงมีข้อกำหนดการประกันขั้นต่ำ TNC 100,000\$/คน สำหรับการบาดเจ็บทางร่างกาย 300,000\$ /อุบัติเหตุสำหรับการบาดเจ็บทางร่างกายของทุกคน และ 25,000\$ สำหรับความเสียหายต่อทรัพย์สิน ในขณะที่ประเทศออสเตรเลียกำหนดให้ รถรับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลให้บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชันต้องเป็น รุ่นสี่ประตู ไม่ใช่รถที่เก่าเกิน 9 ปีและต้องได้รับการตรวจสอบสภาพรถยนต์โดยบุคคลที่สามที่ได้รับการรับรองจากหน่วยงานตรวจสอบ ในขณะที่ประเทศสิงคโปร์ ไม่อนุญาตให้รถยนต์โดยสารส่วนบุคคลให้บริการผ่านแอปพลิเคชันสามารถรับผู้โดยสารที่จุดจอด แท็กซี่หรือริมถนนได้ ขณะเดียวกันคนขับก็ต้องอยู่ภายใต้กฎควบคุมเกี่ยวกับความปลอดภัยเช่นเดียวกับรถแท็กซี่แบบดั้งเดิม โดยมีการหักคะแนนความประพฤติหากทำผิดกฎส่วนบุคคลที่ให้บริการแอปพลิเคชันเองก็ต้องอยู่ในการกำกับดูแลของหน่วยงานที่รับผิดชอบเช่นมีการรายงานข้อมูลของรถยนต์และคนขับข้อมูลเส้นทางให้ทางการได้รับทราบ¹¹ ซึ่งบริการรถยนต์รับจ้างส่วนบุคคล เรียกผ่านแอปพลิเคชันในประเทศไทยยังไม่มีข้อกำหนดดังกล่าว โดยประเทศไทย สามารถปรับปรุงกฎหมายเดิม ซึ่งกำหนด โดยกรมการขนส่งทางบก เกี่ยวกับการจดทะเบียนรถยนต์รับจ้าง (แท็กซี่) ซึ่งเพิ่มเติมเนื้อหาของการจดทะเบียนรถยนต์รับจ้าง ส่วนบุคคลเรียกผ่านแอปพลิเคชัน โดยให้ผู้ประกอบการ หรือผู้ให้บริการสามารถเลือกจดทะเบียนอย่างใดอย่างหนึ่งได้

2.2 คุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตขับ

ปัจจุบันประเทศไทย ยังไม่มีการกำหนดรูปแบบใบอนุญาตขับที่รถรับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลให้บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชันเป็นการเฉพาะ โดยผู้ให้บริการดังกล่าว ใช้เพียงใบอนุญาตขับที่เดิมของตนในการให้บริการ ซึ่งเมื่อพิจารณากฎหมายของต่างประเทศ พบว่า ผู้ให้บริการรถรับจ้างส่วนบุคคลเรียกผ่านแอปพลิเคชัน แม้จะใช้ใบอนุญาตขับที่ส่วนบุคคลก็ตาม แต่จะมีมาตรการในการตรวจสอบประวัติของผู้ถือใบอนุญาตเป็นการเฉพาะ ทั้งประเทศสหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย และสิงคโปร์ ซึ่งทุกประเทศ จะมีการกำหนดอายุขั้นต่ำของผู้ขอใบอนุญาต ซึ่งส่วนใหญ่จะต้องบรรลุนิติภาวะแล้ว (อายุมากกว่า 20 ปีบริบูรณ์) มีใบอนุญาตขับที่รถยนต์ส่วนบุคคล มีการตรวจสอบประวัติอาชญากรรม และจะต้องเข้ารับการอบรมในหลักสูตรในสอดคล้องกับการให้บริการรถรับจ้างส่วนบุคคลเรียกผ่านแอปพลิเคชัน ซึ่งเมื่อพิจารณาจากกฎหมายของประเทศ ซึ่งกำหนดโดยกรมการขนส่งทางบก เกี่ยวกับการจดทะเบียนรถยนต์รับจ้าง (แท็กซี่) ยังไม่ได้มีการกำหนดลักษณะของใบอนุญาตขับที่รถรับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลให้บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชัน ซึ่งจากการศึกษามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับรถรับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลให้บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชันจะมีที่แน่นอนทางตามระเบียบของบริษัทซึ่งมีแนวปฏิบัติตามการให้บริการในต่างประเทศ มากำหนดให้ผู้ให้บริการรถรับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลให้บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชันปฏิบัติตาม ซึ่งปัจจุบันต้องยอมรับว่าเทคโนโลยีได้เปลี่ยนแปลงไป การนำกฎหมายเดิมมาลงโทษและห้ามไม่ให้มีบริการรถรับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลให้บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชันน่าเป็นวิธีการที่ผิด ดังนั้น กฎหมายของประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งพระราชบัญญัติรถยนต์ ควรมีการปรับปรุงให้มีการกำหนดลักษณะการออกใบอนุญาตขับที่ ตลอดจนมาตรการต่างๆ ที่ผู้ให้บริการรถรับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลให้บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชันจะต้องปฏิบัติตาม โดยการประยุกต์จากกฎหมายในต่างประเทศซึ่งแบ่งออกเป็นประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศออสเตรเลียที่มีการออกกฎหมายใหม่ สำหรับกำหนดระเบียบการให้บริการรถรับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลให้บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชันเป็น

¹¹ Singapore Legal Advice. (2019). *Is it Legal for Drivers to Carpool in Singapore?*. Retrieved from <https://singaporelegaladvice.com/law-articles/carpool-legal-singapore>



การประชุมเสนอผลงานวิจัยระดับชาติ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ครั้งที่ 10

The 10th STOU National Research Conference

การเฉพาะ หรือการปรับปรุงกฎหมายให้มีความสอดคล้องกับบริบทของสังคมในปัจจุบัน ที่ได้มีการให้บริการของรถรับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลให้บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชันในประเทศสิงคโปร์

2.3 มาตรการควบคุมใบขับขี่

ลักษณะของใบอนุญาตขับขี่รถรับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลให้บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชันในปัจจุบันยังไม่มี การกำหนดในประเทศไทย จึงทำให้ผู้ที่ให้บริการในปัจจุบันใช้ใบอนุญาตขับขี่ส่วนบุคคลในการให้บริการ ซึ่งใบอนุญาตดังกล่าว ไม่ได้มีการทดสอบลักษณะเฉพาะของผู้ที่ให้บริการรถรับจ้างสาธารณะ ดังจะเห็นได้จากในประเทศสหรัฐอเมริกา ที่มีการกำหนดให้ การออกใบอนุญาตขับขี่จะต้องออกให้แก่ผู้ที่ผ่านการศึกษาและการทดสอบการขับขี่โดยสมบูรณ์ ซึ่งการฝึกอบรมต้อง ประกอบด้วยคุณสมบัติของหลักสูตรการป้องกันการขับรถของสภาความปลอดภัยแห่งชาติ การตรวจสอบประวัติความเป็นมา ที่แตกต่างกันตามข้อกำหนดสำหรับ TNC เช่นเดียวกับประเทศออสเตรเลีย ในขณะที่สิงคโปร์ นอกจากการอบรมและตรวจสอบ ประวัติแล้ว รัฐยังมีอำนาจในการสั่งห้ามไม่ให้คนขับที่ทำผิดร้ายแรงตั้งแต่ 3 ครั้ง ขึ้นไป มาให้บริการรับส่งผู้โดยสารผ่านทาง

แอปพลิเคชันอีกต่อไปด้วย โดยกรมการขนส่งทางบก ซึ่งเป็นหน่วยงานที่ออกใบอนุญาตเกี่ยวกับการจดทะเบียน รถยนต์รับจ้าง (แท็กซี่) ยังขาดการกำหนดลักษณะของใบอนุญาตขับขี่ของผู้ให้บริการรถรับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคล ให้บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชัน ประกอบกับพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ก็ไม่ได้มีการกำหนดลักษณะของการ ให้บริการดังกล่าวเป็นการเฉพาะเช่นกัน ดังนั้น ลักษณะของใบอนุญาตขับขี่รถรับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลให้บริการ เรียกผ่านแอปพลิเคชันในประเทศไทย จึงควรมีการออกใบอนุญาตเป็นการเฉพาะ เพื่อแสดงให้เห็นถึงสถานะของผู้ขับขี่ ที่ถูกต้องตรงตามประเภท และแสดงให้เห็นถึงการผ่านการอบรม และการตรวจสอบประวัติ เพื่อความปลอดภัย และความ ไว้วางใจของผู้โดยสาร

อภิปรายผลการวิจัย

จากการสรุปข้อมูลที่ได้จากการศึกษา ผู้ศึกษาสามารถอภิปรายตามประเด็นปัญหาในการศึกษาครั้งนี้ แบ่งออกเป็น การกำหนดนิยามความหมาย และมาตรการใบอนุญาต โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. ลักษณะของรถรับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลให้บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชันในปัจจุบันของประเทศไทย ยังมิได้ กำหนดออกมาเป็นข้อกฎหมาย มีเพียงแต่การจำแนกประเภทตามที่ปรากฏใน มาตรา 4 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ที่ได้ กำหนดนิยาม ของ “รถ” ว่าหมายถึง รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์ และรถอื่นตามที่กำหนดใน กฎกระทรวง โดย “รถยนต์” หมายความว่า รถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการ และรถยนต์ส่วนบุคคล ส่วน “รถยนต์สาธารณะ” หมายความว่า รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนที่ใช้รับจ้างระหว่างจังหวัด โดย รับส่งคนโดยสารได้เฉพาะที่นายทะเบียนกำหนด และรถยนต์รับจ้าง ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน หรือ รถยนต์สาธารณะอื่นนอกจากรถยนต์โดยสารประจำทาง ในขณะที่ต่างประเทศ ซึ่งการศึกษาในครั้งนี้มุ่งเน้นการศึกษากฎหมายที่ กำหนดลักษณะของรถรับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลให้บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชันของประเทศสหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย และสิงคโปร์ พบว่า แต่ละประเทศมีการกำหนดลักษณะของรถประเภทดังกล่าวไม่แตกต่างกัน คือการเป็น Ridesharing อันเป็น รูปแบบธุรกิจที่เปิดโอกาสให้ผู้ให้บริการสามารถเรียกรถให้มารับและไปส่งยังจุดหมายปลายทางได้ตามความต้องการ ผ่านทางแอปพลิเคชัน ซึ่งจะมีการออกกฎหมายใหม่ หรือการปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับรถยนต์สาธารณะเดิม ในการกำหนดแนวทางให้แก่ ผู้ให้บริการรถรับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลให้บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชันได้ปฏิบัติตาม



การประชุมเสนอผลงานวิจัยระดับชาติ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ครั้งที่ 10

The 10th STOU National Research Conference

2. ใบอนุญาตขับขี่รถรับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลให้บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชัน ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ.2562 มาตรา 3 วางหลักว่า ใบอนุญาตขับขี่ หมายความว่า ใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ดังนั้น รถยนต์รับจ้างส่วนบุคคลเรียกผ่านแอปพลิเคชันในปัจจุบัน ยังไม่ได้มีการกำหนดลักษณะให้เป็นไปอย่างถูกต้องตามกฎหมาย ด้วยเหตุนี้ ผู้ที่ให้บริการดังกล่าว จึงใช้ใบอนุญาตขับขี่ส่วนบุคคล และไม่ได้มีการผ่านการอบรม ทดสอบ เกี่ยวกับการให้บริการขนส่งคนเหมือนอย่างรถยนต์สาธารณะ ในขณะที่ต่างประเทศ ซึ่งการศึกษาในครั้งนี้มุ่งเน้นการศึกษากฎหมายที่กำหนดลักษณะของรถรับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลให้บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชันของประเทศสหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย และสิงคโปร์ พบว่า แต่ละประเทศจะมีการออกกฎหมายหรือปรับปรุงกฎหมายรถยนต์สาธารณะเดิม โดยกำหนดให้ผู้ที่มีความประสงค์จะให้บริการรถรับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลให้บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชัน จะต้องเป็นพลเมืองของประเทศดังกล่าว เป็นบุคคลที่บรรลุนิติภาวะ มีใบขับขี่และต้องมีประสบการณ์ขับขี่ไม่น้อยกว่า 1 ปี ไม่มีประวัติอาชญากรรม ต้องผ่านการอบรมและทดสอบการขับขี่ ตลอดจนการกำหนดมาตรการความปลอดภัย เช่น การทำประกัน การติดตั้งอุปกรณ์การสื่อสารภายในรถ มีระบบติดตามรถ เป็นต้น

ดังนั้น งานวิจัยในครั้งนี้ จึงช่วยสรุปลักษณะของรถรับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลให้บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชัน และใบอนุญาตขับขี่รถรับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลให้บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชัน จากกฎหมายต่างประเทศที่มีการให้บริการรถรับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลให้บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชัน ตลอดจนการศึกษากฎหมายเดิมของประเทศไทย เพื่อนำไปสู่การบัญญัติกฎหมายรถรับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลให้บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชันในประเทศไทยให้ เป็นไปอย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษารับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลให้บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชัน ผู้ศึกษามีข้อเสนอแนะในการแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ดังนี้

1. ปรับปรุงลักษณะนิยามความหมายของ "รถยนต์สาธารณะ" ตามมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 จากเดิมที่กำหนดเพียง (1) รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด ซึ่งได้แก่ รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนที่ใช้รับจ้างระหว่างจังหวัด โดยรับส่งคนโดยสารได้เฉพาะที่นายทะเบียนกำหนด หรือ (2) รถยนต์รับจ้าง ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน หรือรถยนต์สาธารณะอื่นนอกจากรถยนต์โดยสารประจำทาง โดยเพิ่มเติมนิยามของรถรับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลให้บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชัน ต่อท้ายใน (2) หรืออาจกำหนดเพิ่มเติมเป็น (3) เหมือนกับการปรับปรุงนิยามของการให้บริการประเภทดังกล่าวตามกฎหมายของประเทศสิงคโปร์ ซึ่งกำหนดให้ "รถรับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลให้บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชัน" เป็นเทคโนโลยีใหม่สำหรับการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการให้บริการขนส่งคนโดยสารเรียกผ่านทางแอปพลิเคชัน โดยไม่สามารถจอดรอ หรือรับผู้โดยสารริมถนนได้

2. ปรับปรุงข้อกำหนดตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 21 ที่ได้มีการห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถไม่ตรงตามประเภทที่จดทะเบียนไว้ โดยกำหนดประเภทของรถรับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลให้บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชันเพื่อป้องกันการกระทำผิดตามกฎหมายในมาตราดังกล่าว ตลอดจนปรับปรุงมาตรา 22 ที่ได้มีการห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถยนต์อื่นนอกจากรถยนต์โดยสารประจำทางรับจ้างรับคนโดยสารซึ่งเสียค่าโดยสารเป็นรายตัวตามรายทางในทางที่ได้รับอนุญาตให้มีรถยนต์โดยสารประจำทางหรือในเขตจากทางนั้นไม่เกินหนึ่งร้อยเมตร ความในวรรคหนึ่ง มิให้ใช้บังคับในกรณีที่เป็นการรับจ้าง



การประชุมเสนอผลงานวิจัยระดับชาติ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ครั้งที่ 10

The 10th STOU National Research Conference

รับส่งนักเรียน คนงาน นักท่องเที่ยว หรือการรับส่งผู้โดยสาร เป็นครั้งคราวซึ่งได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากนายทะเบียน โดย การกำหนดให้รถรับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลให้บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชันสามารถรับคนโดยสารได้ เพียงแต่จะต้อง เรียกผ่านแอปพลิเคชันเท่านั้น เพื่อมิให้เกิดปัญหาการแย่งลูกค้าบนถนนกับรถยนต์สาธารณะเดิม โดยปรับปรุงลักษณะของการ ให้บริการประเภทดังกล่าวตามกฎหมายของประเทศสิงคโปร์ ซึ่งกำหนดให้ “รถรับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลให้บริการ เรียกผ่านแอปพลิเคชัน” สามารถใช้รถยนต์ส่วนบุคคลได้ แต่ต้องเป็นประเภทแบบเดียวกับที่ได้รับใบอนุญาต คือ บรรทุกได้ ไม่เกิน 3 คน และมีที่นั่งไม่เกิน 7 ที่นั่งรวมไปถึง นำกฎหมายของออสเตรเลียมาปรับใช้ ซึ่งกำหนดว่ารถยนต์ที่จะนำมา ให้บริการได้นั้น ต้องเป็นรถใหม่ เป็นรุ่นสี่ประตู ไม่ใช่รถที่เก่าเกิน 9 ปีและต้องได้รับการตรวจสอบสภาพรถยนต์โดยบุคคลที่สามที่ ได้รับการรับรองจากหน่วยงานตรวจสอบ

3. ปรับปรุงข้อกำหนดตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 23 เกี่ยวกับการออกใบอนุญาตขับขี รถรับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลให้บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชัน ซึ่งอาจกำหนดให้มีการออกใบอนุญาตแบบใหม่ เพื่ อยืนยันการเป็นผู้ให้บริการรถรับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลให้บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชันเป็นการเฉพาะ โดยมุ่งเน้นการ คัดกรองผลประโยชน์ของผู้โดยสาร โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านความปลอดภัย และสร้างความเท่าเทียมกันในการแข่งขัน ซึ่งการ ขอใบอนุญาตดังกล่าวได้นั้น ผู้ให้บริการควรมีอายุไม่น้อยกว่า 20 ปี บริบูรณ์ จะต้องผ่านการตรวจประวัติอาชญากรรม ประวัติ การประพฤติผิดกฎหมาย การต้องเข้ารับการอบรมและทดสอบเป็นการเฉพาะกับกรมขนส่งทางบกให้สอดคล้องกับประเภท ของรถและระบบที่นำมาให้บริการ การกำหนดประเภทและอายุของรถยนต์ที่นำมาให้บริการ การกำหนดประเภทการทำ ประกันรถยนต์ และประกันอุบัติเหตุระหว่างผู้ขับขี่และผู้โดยสาร ตามกฎหมายของทั้งประเทศสหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย และ สิงคโปร์ ที่มีความสอดคล้องกัน

สำหรับการศึกษาในครั้งต่อไป อาจมีการศึกษาการรับจ้างขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลให้บริการเรียกผ่านแอปพลิเคชัน ประเภทอื่นๆ เช่น รถจักรยานยนต์ รถจักรยาน หรือรูปแบบการขนส่งในอนาคต ให้กฎหมายมีความเท่าทันกับรูปแบบการ ให้บริการใหม่ๆ อันจะเป็นการรักษาผลประโยชน์ของประเทศ และความปลอดภัยของผู้ให้บริการและผู้โดยสาร

เอกสารอ้างอิง

ธนาคารแห่งประเทศไทย. (2562). *Sharing Economy: นัยต่อเศรษฐกิจไทย*. กรุงเทพฯ.

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522.

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522.

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ.2562.

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

Point-to-Point Passenger Transport Industry Act 2019

Ride Sharing Bill 2016

Road Traffic Act 2017

Singapore Legal Advice. (2019). *Is it Legal for Drivers to Carpool in Singapore?*. Retrieved from

<https://singaporelegaladvice.com/law-articles/carpool-legal-singapore>