



เอกสารวิชาการ

# Academic Focus

Application “เรียกTaxi”  
ปัญหากฎหมายล้ำสมัยจริงหรือ?

สำนักวิชาการ  
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ISSN 2287-0520

ดาวน์โหลดเอกสารได้จาก <http://www.parliament.go.th/library>



Academic Focus

เมษายน 2561

### สารบัญ

|  |    |
|--|----|
| บทนำ   | 1  |
| ข้อมูลพื้นฐานของกฎหมายเกี่ยวกับรถแท็กซี่               | 3  |
| - บทบัญญัติของกฎหมายเกี่ยวกับนิยามของรถแท็กซี่         | 3  |
| - บทบัญญัติของกฎหมายเกี่ยวกับใบอนุญาตขับชีรยนต์สาธารณะ | 4  |
| - บทบัญญัติเกี่ยวกับบรราค่าโดยสารรถแท็กซี่             | 5  |
| บทวิเคราะห์กฎหมายเกี่ยวกับรถแท็กซี่                    | 6  |
| บทวิเคราะห์ที่เกี่ยวข้องสัมพันธ์กับกฎหมาย              | 10 |
| บทวิเคราะห์เปรียบเทียบกับกฎหมายในต่างประเทศ            | 12 |
| บทสรุปและความเห็นของผู้ศึกษา                           | 14 |
| บรรณานุกรม   | 16 |

เอกสารวิชาการอิเล็กทรอนิกส์

สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

<http://www.parliament.go.th/library>

## Application “เรียกTaxi”

### ปัญหากฎหมายล้ำสมัยจริงหรือ?

#### บทนำ

ปัจจุบันแอปพลิเคชัน Uber, Grab ที่ให้บริการเรียกรถแท็กซี่โดยนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการจนกลายเป็นที่รู้จักและเป็นที่ยอมรับใช้บริการของผู้คนในยุค IT อย่างรวดเร็ว โดยผู้ประกอบการ Platform จะได้รับรายได้จากค่าธรรมเนียมการใช้บริการ Platform ที่หมายถึง แอปพลิเคชัน (Application) หรือเว็บไซต์ (Website) ที่ผู้ประกอบการหรือบริษัทสร้างขึ้นเพื่อใช้เป็นตัวกลางระหว่างผู้ใช้บริการแท็กซี่และผู้ให้บริการแท็กซี่ในการทำธุรกรรมผ่าน Platform ซึ่งการขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยีนี้ ทำให้การดำเนินธุรกิจแอปพลิเคชันเรียกแท็กซี่มีการเจริญเติบโตอย่างก้าวกระโดด เนื่องจากมีตัวกลางช่วยให้เกิดจับคู่ระหว่างผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการที่ความต้องการตรงกัน และผู้ใช้บริการจะไม่ต้องเผชิญปัญหาความคับข้องใจต่าง ๆ จากการถูกปฏิเสธจากแท็กซี่ ตั้งแต่การต้องรอโบกแท็กซี่เป็นเวลานานหรือโบกมาหลายคันหลายครั้งก็ไม่จอดรับผู้โดยสารหรือมักจะมีข้ออ้างหลายอย่างเพื่อบ่ายเบี่ยงที่จะไม่รับ แม้ภาครัฐจะมีการออกมาตรการลงโทษอย่างไรก็ไม่สามารถแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้ การใช้บริการเรียกแท็กซี่โดยตรงผ่านแอปพลิเคชันจึงกลายเป็นสิ่งที่ทำให้ประชาชนสะดวกสบายมากขึ้น

ในประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายที่กำกับดูแลธุรกิจแอปพลิเคชันเรียกแท็กซี่โดยตรง จึงยังเป็นประเด็นปัญหาว่าเป็นการกระทำที่ขัดกับกฎหมายไทย เช่น การให้บริการรถแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชัน เป็นการใชรถยนต์ส่วนตัวที่ไม่ได้จดทะเบียนเป็นรถยนต์สาธารณะ

จึงเป็นกรณีที่ผู้รถยนต์ไม่ตรงกับที่จดทะเบียนไว้และมีความผิดฐานใช้รถยนต์ผิดประเภทตามมาตรา 21 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522\* ได้กำหนดห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถไม่ตรงตามประเภทที่จดทะเบียนไว้ หากฝ่าฝืนมีโทษปรับไม่เกิน 2,000 บาท ตามมาตรา 60\*\* แห่งพระราชบัญญัตินี้

ในขณะที่เดียวกันก็เกิดปัญหาการต่อต้านจากผู้ประกอบธุรกิจแบบดั้งเดิม ยกตัวอย่างเช่น แท็กซี่แบบดั้งเดิมที่มองว่าตนเองเสียผลประโยชน์จากฐานลูกค้าที่หายไปใช้บริการเรียกแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชัน ซึ่งปัญหาดังกล่าวเกิดขึ้นในแทบทุกประเทศที่ Uber เปิดให้บริการ รวมถึงประเทศไทยที่กลุ่มแท็กซี่แบบดั้งเดิมตามเมืองใหญ่อย่างเช่น เชียงใหม่และพัทยา รวมตัวกันต่อต้าน Uber อีกทั้งได้มีการตั้งกระทู้ถามในการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ 39/2560 วันที่ 23 มิถุนายน 2560 (สภานิติบัญญัติแห่งชาติ, 2560) โดยนายวัลลภ ตังคณานุก์ สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ที่ถามรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคมถึงปัญหาการให้บริการรถยนต์ป้ายดำผ่านแอปพลิเคชัน โดยนายพิชิต อัคราทิตย์ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมขณะนั้น ได้รับมอบหมายจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมให้เป็นผู้ตอบ โดยได้ชี้แจงว่ากระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการศึกษาว่าจะนำ Uber เข้ามาอยู่ในระบบโดยวิธีการใด โดยต้องศึกษาข้อดีข้อเสียให้รอบคอบเพื่อเป็นประโยชน์กับทุกฝ่าย อย่างไรก็ตาม ในวันที่ 19 กรกฎาคม 2560 ผู้แทนของ Uber ได้ยื่นหนังสือต่อประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เพื่อขอให้สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติสนับสนุนการแก้ไขพระราชบัญญัติรถยนต์ฉบับปัจจุบันให้รองรับบริการร่วมเดินทางผ่านแอปพลิเคชันบนสมาร์ตโฟน

Uber, Grab คือบริษัทผู้สร้างแอปพลิเคชันเพื่อให้บริการซึ่งจะเรียกรถแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชัน โดยผู้ใช้บริการจะต้องจองรถผ่านทางแอปพลิเคชันก่อนใช้บริการ ความแตกต่างของการเรียกรถแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชันกับการเรียกรถแท็กซี่แบบดั้งเดิมคือ แท็กซี่ดั้งเดิมเราสามารถเรียกโดยตรงบนท้องถนน แต่แท็กซี่แอปพลิเคชัน Uber, Grab นั้น ผู้ใช้บริการจะต้องเรียกผ่านการใช้แอปพลิเคชัน โดยแอปพลิเคชันนี้จะแสดงให้เห็นเส้นทางและจะแสดงอัตราค่าโดยสารตลอดการเดินทางให้ผู้ใช้บริการทราบ เพื่อประกอบการตัดสินใจว่าจะใช้บริการหรือไม่ โดยผู้ประกอบการเป็นผู้กำหนดราคาเอง

รูปแบบของ Uber, Grab อยู่บนพื้นฐานของแนวคิดระบบเศรษฐกิจแบบใหม่ที่เรียกว่า “ระบบเศรษฐกิจแบบแบ่งปัน” (Sharing Economy) ซึ่งเป็นการช่วยให้บุคคลสามารถสร้างรายได้จากทรัพย์สินที่ตนมีมากเกินไปจนจำเป็นหรือไม่ได้ใช้แล้ว ผ่านการให้บริการบน Platform ต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นคอมพิวเตอร์ แท็บเล็ต

\* พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

มาตรา 21 ห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถไม่ตรงตามประเภทที่จดทะเบียนไว้ เว้นแต่ในกรณี ดังต่อไปนี้

- (1) การใช้รถยนต์บริการธุรกิจหรือรถยนต์บริการทัศนจรในกิจการส่วนตัว
- (2) การใช้รถยนต์สาธารณะในกิจการส่วนตัว โดยมีข้อความแสดงไว้ที่หน้ารถนั้นให้เห็นได้ง่ายจากภายนอกว่าใช้ในกิจการส่วนตัว
- (3) การใช้รถยนต์สาธารณะบรรทุกของที่ติดตัวไปกับผู้โดยสาร
- (4) ได้รับอนุญาตจากนายทะเบียน ตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

\*\* พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

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

หรือสมาร์ทโฟน เพื่อเชื่อมต่อระหว่างผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการในการเข้าถึงสินค้าหรือบริการ โดยผู้รับบริการจะอาศัยข้อมูลบนเครือข่ายสังคมออนไลน์เป็นพื้นฐานที่ช่วยในการตัดสินใจในการใช้บริการของ Uber, Grab และทำธุรกรรมผ่านแอปพลิเคชัน ผู้ขับขี่ Uber, Grab ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการให้บริการรับส่งผู้โดยสาร โดยเห็นว่าสามารถใช้รถที่มีอยู่มาใช้ให้เกิดประโยชน์ยิ่งขึ้น

ด้วยบริการที่ให้ความสะดวกสบาย ตอบสนองความต้องการของผู้บริโภค แก้ไขปัญหาการปฏิเสธผู้โดยสารของแท็กซี่ ทำให้ Uber, Grab ได้รับความนิยมอย่างรวดเร็ว แต่ขณะเดียวกันก็อาจต้องประสบกับปัญหาอย่างมากเนื่องจากกฎหมายของประเทศไทยไม่รองรับลักษณะการให้บริการของ Uber, Grab และจากเหตุดังกล่าวข้างต้น จึงเป็นเรื่องน่าสนใจที่จะได้ศึกษาปัญหาของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถแท็กซี่ เนื่องจากมีข้อโต้แย้งกันระหว่างผู้ประกอบการ Platform ที่ให้บริการแอปพลิเคชันเรียกแท็กซี่และภาครัฐ ในประเด็นผู้ให้บริการรถแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชันทำผิดกฎหมายไทยในการให้บริการรถยนต์สาธารณะที่ต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบและข้อบังคับต่าง ๆ ของรัฐบาล และผู้ประกอบการแย้งว่า กฎหมายประเทศไทยมีความล้าสมัยไม่เท่าทันกับเทคโนโลยีการสื่อสารไร้สายที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว ประเทศไทยจึงมีความจำเป็นต้องแก้ไขกฎหมาย

การศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถแท็กซี่ จะทำให้สามารถมองเห็นประเด็นความเป็นจริงจากปัญหาการใช้บังคับกฎหมายกับสภาวะการณ์ในปัจจุบัน พร้อมทั้งการศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายต่างประเทศที่เกี่ยวข้อง จะทำให้สามารถวิเคราะห์ออกมาได้ว่ากฎหมายของไทยมีความล้าสมัยและจำเป็นต้องทบทวนเพื่อให้มีการแก้ไขกฎหมายเพื่อพัฒนาการให้บริการแท็กซี่แก่ประชาชนในรูปแบบที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนให้เกิดความสะดวกสบายมากขึ้นได้อย่างไร

### ข้อมูลพื้นฐานของกฎหมายเกี่ยวกับรถแท็กซี่

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลรถแท็กซี่ในประเทศไทย สามารถจำแนกได้ดังนี้

#### - บทบัญญัติของกฎหมายเกี่ยวกับนิยามของรถแท็กซี่

บทนิยามมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522\* ได้กำหนดนิยามไว้ว่า “รถยนต์ส่วนบุคคล” หมายความว่า รถยนต์นั่งส่วนบุคคล และรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล ซึ่งมีได้ใช้ประกอบการขนส่งตามกฎหมาย

\* พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

มาตรา 4

๑๑๑

๑๑๑

"รถยนต์สาธารณะ" หมายความว่า

(1) .....

(2) รถยนต์รับจ้าง ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน หรือ รถยนต์สาธารณะอื่นนอกจากรถยนต์

โดยสารประจำทาง

(3) .....

"รถยนต์ส่วนบุคคล" หมายความว่า รถยนต์นั่งส่วนบุคคล และรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล ซึ่งมีได้ใช้ประกอบการขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

๑๑๑

๑๑๑

ว่าด้วยการขนส่งทางบก และ “รถยนต์สาธารณะ” หมายความว่า รถยนต์รับจ้าง ซึ่งได้แก่ รถยนต์รับจ้าง บรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน (Taxi) หรือรถยนต์สาธารณะอื่นนอกจากรถยนต์โดยสารประจำทาง ปัจจุบันการที่ Uber, Grab ใช้รถยนต์ส่วนตัวรับจ้างเช่นนี้ จึงเป็นกรณีที่ Uber, Grab ใช้รถยนต์ไม่ตรงกับที่จดทะเบียนไว้ จึงเป็นความผิดฐานใช้รถยนต์ผิดประเภทตามมาตรา 21 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 โดยมาตรา 21 ได้กำหนดห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถไม่ตรงตามประเภทที่จดทะเบียนไว้ เว้นแต่เข้าข้อยกเว้นตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งเมื่อพิจารณาข้อยกเว้นของกฎหมายแล้วพบว่า Uber, Grab มีลักษณะการให้บริการที่ยังไม่ตรงตามเงื่อนไขที่มาตรา 21 ได้ยกเว้นไว้ให้ หากผู้ใช้รถ Uber, Grab ยังคงฝ่าฝืนจะต้องรับผิดเป็นค่าปรับจำนวน 2,000 บาท ตามมาตรา 60 แห่งพระราชบัญญัตินี้ พร้อมทำทะเบียนประวัติผู้รับจ้างหรือคนขับ และหากกระทำความผิดซ้ำซาก จะถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับรถยนต์

- บทบัญญัติของกฎหมายเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ

ผู้ขับรถยนต์สาธารณะแต่ไม่มีใบขับขีรถยนต์สาธารณะแล้วนำใบขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้แทน มีโทษปรับสูงสุด 1,000 บาท ในมาตรา 43 วรรคท้าย แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522\* กำหนดให้ ใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะใช้สำหรับขับรถยนต์บริการ และใช้แทนใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล แต่กฎหมายมิได้กำหนดให้ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลสามารถใช้แทนใบขับขีรถยนต์สาธารณะได้ ดังนั้น ผู้ที่ขับรถยนต์รับจ้างโดยที่ไม่มีใบขับขีรถยนต์สาธารณะ ตามกฎหมายแล้วย่อมถือว่ากระทำการไม่เป็นไปตามกฎหมาย

ทั้งนี้ ขั้นตอนการขอใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ ได้มีข้อกำหนดและขั้นตอนการทดสอบเพื่อ ประเมินทักษะในการขับรถยนต์สาธารณะมากกว่าการขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลซึ่งพระราชบัญญัติ รถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 49 (8) กำหนดว่า ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะทุกคนต้องผ่านการ ตรวจสอบประวัติอาชญากรรมจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยภายในระยะเวลา 3 ปี ที่ผ่านมาจะต้องไม่พบ

\* พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

มาตรา 43 ใบอนุญาตขับรถมีดังนี้

- (1) ใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคล รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล หรือรถจักรยานยนต์ชั่วคราว
- (2) ใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคล
- (3) ใบอนุญาตขับรถสามล้อส่วนบุคคล
- (4) ใบอนุญาตขับรถสาธารณะ
- (5) ใบอนุญาตขับรถสามล้อสาธารณะ
- (6) ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล
- (6/1) ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ
- (7) ใบอนุญาตขับรถรถถนน
- (8) ใบอนุญาตขับรถแทรกเตอร์
- (9) ใบอนุญาตขับรถชนิดอื่นนอกจาก (1) ถึง (8)
- (10) ใบอนุญาตขับรถตามความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคี

ใบอนุญาตขับรถตาม (1) ใช้สำหรับขับรถบริการให้เช่า เฉพาะในกรณีที่ผู้ขับเป็นผู้เช่าได้ด้วย ใบอนุญาตขับรถตาม (2) ใช้สำหรับขับรถบริการให้เช่าได้ด้วย ใบอนุญาตขับรถตาม (4) ใช้สำหรับขับรถบริการและใช้แทนใบอนุญาตขับรถตาม (2) ได้ด้วย ใบอนุญาตขับรถตาม (5) ใช้แทนใบอนุญาตขับรถตาม (3) ได้ด้วย และ ใบอนุญาตขับรถตาม (6/1) ใช้แทนใบอนุญาตขับรถตาม (6) ได้ด้วย นอกนั้นใช้แทนกันไม่ได้



ถึงกิโลเมตรที่ 10 กิโลเมตรละ 5.5 บาท ระยะทางเกินกว่า 10 กิโลเมตรขึ้นไป เพิ่มกิโลเมตรละ 1 บาท กรณีรถไม่สามารถเคลื่อนที่หรือเดินรถต่อไปได้เกินกว่า 6 กิโลเมตรต่อชั่วโมง อัตรานาทีละ 2 บาท เนื่องจากบริการแท็กซี่เป็น "การขนส่งไม่ประจำทาง" ชนิดหนึ่งตามความในมาตรา 4 (3) แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522\* เป็นธุรกิจที่ควบคุมโดยกฎหมาย ผู้ที่จะให้บริการโดยได้รับค่าจ้างต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนด ตามมาตรา 23 วรรคสอง\*\* ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 5 ปีหรือปรับตั้งแต่ 20,000 บาท ถึง 100,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ตามมาตรา 126 แห่งพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

### บทวิเคราะห์กฎหมายเกี่ยวกับรถแท็กซี่

จากกฎหมายที่เกี่ยวกับรถแท็กซี่ข้างต้น ทำให้เรามองเห็นแง่มุมได้ชัดเจนขึ้นในหลักการของกฎหมายที่ใช้บังคับการให้บริการรถแท็กซี่ในประเทศไทยที่มีการให้นิยามของรถแท็กซี่ โดยแท็กซี่เป็นรถยนต์สาธารณะประเภทหนึ่ง รัฐต้องมีมาตรการควบคุม กำกับ ดูแล ได้แก่ รถยนต์ที่นำมาให้บริการแท็กซี่ต้องมีการจดทะเบียนเป็นรถแท็กซี่ ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ต้องได้รับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์สาธารณะ และรัฐเป็นผู้กำหนดราคาค่าโดยสารรถแท็กซี่ ในปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายรองรับการให้บริการรถแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชัน โดยการเรียกรถแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชันไม่ใช่การกระทำผิดกฎหมาย แต่มีการกระทำบางอย่าง เช่น การนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการเป็นรถแท็กซี่ที่ถือว่าเป็นการกระทำผิดกฎหมาย เป็นต้น ซึ่งสามารถวิเคราะห์ให้เห็นโดยละเอียด ดังนี้

1. การใช้รถยนต์ผิดประเภท ตามมาตรา 21 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 กำหนดว่า ห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถไม่ตรงตามประเภทที่จดทะเบียนไว้ จากข้อเท็จจริงพบว่า ผู้ให้บริการรถรับจ้างผ่านแอปพลิเคชัน Uber และ Grab เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมายในส่วนของใช้รถยนต์ผิดประเภท หรือใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลมาใช้บริการรับส่งผู้โดยสารในลักษณะเดียวกับแท็กซี่ มีโทษปรับสูงสุด 2,000 บาท ในประเด็นนี้การนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการผ่านแอปพลิเคชันนั้นย่อมได้เปรียบกว่าตั้งแต่เรื่องการจดทะเบียนที่ไม่ซับซ้อนยุ่งยาก เสียค่าธรรมเนียมน้อยกว่า ไม่ต้องมีการทำสีหรือติดตั้งอุปกรณ์

\*พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้

(1).....

(2).....

(3) “ การขนส่งไม่ประจำทาง” หมายความว่า การขนส่งเพื่อสินจ้างโดยไม่จำกัดเส้นทาง

ฯลฯ

ฯลฯ

\*\*พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

มาตรา 23 ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบการขนส่งประจำทาง การขนส่งโดยรถยนต์เล็ก หรือการขนส่งส่วนบุคคล เว้นแต่ได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียน

การขออนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

และเครื่องมือสื่อสารต่าง ๆ ตามที่กฎกระทรวงกำหนด<sup>1</sup> ซึ่งสามารถช่วยลดต้นทุนการดำเนินการลงไปอีก ทำให้เกิดความได้เปรียบอย่างมากเพราะไม่ต้องอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมาย

ในกรณีที่กรมการขนส่งทางบก ออกกฎกระทรวงว่าด้วยรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน พ.ศ. 2560 และระเบียบการขนส่งทางบกว่าด้วยการรับจดทะเบียนรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน พ.ศ. 2560 รวมไปถึงประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณลักษณะ ระบบการทำงาน การติดตั้ง และการรับรองเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางสำหรับรถยนต์รับจ้าง พ.ศ. 2560 กำหนดให้รถแท็กซี่จดทะเบียนใหม่ตั้งแต่วันที่ 9 พฤศจิกายน 2560 ทั้งในกรุงเทพฯและต่างจังหวัด ต้องติดตั้งอุปกรณ์ส่วนควบเพื่อความปลอดภัยประกอบด้วย จีพีเอส แทร็กกิ้ง (GPS Tracking) อุปกรณ์แสดงตัวผู้ขับรถ ปุ่มฉุกเฉินสำหรับผู้โดยสารเพื่อขอความช่วยเหลือ กล้องบันทึกภาพในรถและโป๊ะหลังคาแบบใหม่ เชื่อมต่อข้อมูลกับศูนย์บริหารจัดการแท็กซี่ด้วยระบบจีพีเอสของกรมการขนส่งทางบกผ่านศูนย์บริการสื่อสารรถยนต์รับจ้าง (แท็กซี่) ของเอกชนเพื่อส่งข้อมูลการเดินทางลักษณะออนไลน์ (Online) แบบเรียลไทม์ (Real Time) ส่วนแท็กซี่ดั้งเดิมที่ยังไม่หมดอายุยังอนุญาตให้ใช้ได้จนกว่าจะหมดอายุการใช้งานไม่เกิน 9 ปี นับแต่วันที่รถยนต์นั้นจดทะเบียนครั้งแรก เมื่อครบกำหนดอายุการใช้งานแล้ว (หมดอายุแท็กซี่) ผู้ครอบครองรถยังสามารถใช้รถต่อได้ตามปกติ แต่ต้องใช้งานเป็นรถยนต์ส่วนบุคคลไม่สามารถนำไปรับผู้โดยสารได้ ซึ่งก็หมายความว่าเมื่อแท็กซี่แบบดั้งเดิมหมดอายุการใช้งาน ต่อไปในตลาดก็จะมีแต่แท็กซี่ที่จดทะเบียนใหม่ที่ต้องมีการติดตั้งอุปกรณ์ต่าง ๆ ตามกฎหมายกำหนด

นายวรพล แกมขุนทด นายกสมาคมวิชาชีพผู้ขับรถยนต์สาธารณะแท็กซี่ พร้อมผู้ขับแท็กซี่ประมาณ 100 คน ได้ยื่นหนังสือต่อนายอาคม เดิมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เสนอยกเลิกการติดตั้งอุปกรณ์ส่วนควบ เนื่องจากใช้ต้นทุนสูงกว่า 50,000 บาทต่อรถหนึ่งคัน และยังต้องเสียค่าธรรมเนียมรายเดือนไม่ต่ำกว่าคันละ 500 บาท ในการเชื่อมต่อระบบ GPS Tracking ของกรมการขนส่งทางบก และมีการเสนอทางเลือกที่ควรปรับเปลี่ยนคือ ขอให้รัฐสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการติดตั้งอุปกรณ์ทั้งหมด หรือยกเลิกกฎกระทรวงและระเบียบดังกล่าว (new 18, 28 พ.ย. 2560)

จากข้อมูลข้างต้นสะท้อนว่า แท็กซี่ดั้งเดิมอยู่ภายใต้กฎหมายที่มีการสร้างข้อกำหนดต่าง ๆ ขึ้นมากมาย ทำให้เสียเปรียบในการแข่งขัน แต่สิ่งนี้ก็เป็นการพยายามของภาครัฐที่มุ่งมั่นจะพัฒนาแท็กซี่และนำเทคโนโลยีใหม่ ๆ มาประยุกต์ใช้ให้เหมือนกับผู้ประกอบการ Platform ดำเนินการ ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นที่ดีในการปรับปรุงแท็กซี่โฉมใหม่ที่ถูกรื้อกฎหมายและถูกใจผู้โดยสาร ซึ่งจะเห็นว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่ได้นิ่งนอนใจในการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น แต่ในช่วงกำลังเริ่มพัฒนาอาจพบปัญหาและอุปสรรคบางประการ ทั้งนี้ด้วยความเหลื่อมล้ำในฐานะทางเศรษฐกิจ ทำให้เกิดปัญหาการเพิ่มต้นทุนการดำเนินการของผู้ขับขี่รถแท็กซี่ ซึ่งในกิจการขนส่ง

<sup>1</sup>กฎกระทรวงว่าด้วยรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน พ.ศ. 2560 กำหนดว่ารถแท็กซี่ของบุคคลธรรมดาตัวรถมีสีเขียวและสีเหลือง ส่วนรถแท็กซี่นิติบุคคล ให้ใช้สีตามแบบที่นายทะเบียนให้ความเห็นชอบ ต้องมีและใช้มาตรฐานค่าโดยสารตามแบบหรือชนิดที่ได้รับความเห็นชอบจากกรมการขนส่งทางบกติดตั้งไว้ด้านซ้ายของผู้ขับขี่ ต้องมีและใช้เครื่องมือสื่อสารตามแบบหรือชนิดที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ หรือเครื่องมือสื่อสารประเภทอื่นที่อธิบดีกรมการขนส่งทางบกให้ความเห็นชอบ ต้องมีเครื่องหมายหรือสัญลักษณ์แสดงว่าเป็นรถยนต์รับจ้าง แสดงการมีเครื่องมือสื่อสาร แสดงสถานการณ์ให้บริการ เช่น วาง-ไม่วาง หรือรับจ้าง

ปฏิเสธไม่ได้ว่าเมื่อการปรับปรุง เปลี่ยนแปลง ต้องมีการใช้เม็ดเงินในการดำเนินการให้เป็นไปตามเป้าหมาย ภาครัฐจึงควรมีมาตรการช่วยเหลือค่าใช้จ่ายบางส่วน ซึ่งข้อดีของการให้บริการในลักษณะนี้คือการมีคุณภาพการให้บริการที่ดีกว่าเดิม เช่น การไม่ปฏิเสธผู้โดยสาร อย่างไรก็ตามรูปแบบการให้บริการแบบนี้ยังมีความเสี่ยงในเรื่องของความปลอดภัยของข้อมูลการเดินทางส่วนบุคคล ซึ่งในอนาคตคงต้องมีการวางมาตรการกำกับดูแลด้วยเช่นกัน

**2. ใบอนุญาตขับขีรยนต์สาธารณะ** ผู้ขับรถยนต์สาธารณะแต่ไม่มีใบขับขีรยนต์สาธารณะแล้วนำใบขับขีรยนต์ส่วนบุคคลมาใช้แทน มีโทษปรับสูงสุด 1,000 บาท ในมาตรา 43 วรรคท้าย แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 กำหนดให้ใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะใช้สำหรับขับรถยนต์บริการ และใช้แทนใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล แต่กฎหมายมิได้กำหนดให้ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลสามารถใช้แทนใบขับขีรยนต์สาธารณะได้ ดังนั้นผู้ที่ขับรถยนต์รับจ้างโดยที่ไม่มีใบขับขีรยนต์สาธารณะตามกฎหมายแล้วย่อมถือว่ากระทำการไม่เป็นไปตามกฎหมาย

**3. อัตราภาษีรถยนต์รับจ้างเปรียบเทียบกับรถยนต์ส่วนบุคคล** อัตราภาษีที่รัฐเรียกเก็บจากรถยนต์สาธารณะและรถยนต์ส่วนบุคคล ย่อมมีความแตกต่างกันอย่างชัดเจน กล่าวคือ ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 29 กำหนดให้ภาษีประจำปีสำหรับรถมีอัตราตามที่กำหนดไว้ท้ายพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งได้กำหนดให้อัตราภาษีของรถยนต์รับจ้างเก็บตามน้ำหนักของรถยนต์ อัตราการเสียภาษีจึงย่อมสูงกว่ารถยนต์ส่วนบุคคลที่จัดเก็บตามความจุของกระบอกสูบรวมกันของเครื่องยนต์ เนื่องจากรถยนต์รับจ้างเป็นรถที่ใช้ในการทำธุรกิจ วิ่งอยู่บนท้องถนนเป็นเวลานานกว่ารถยนต์ส่วนบุคคล จึงย่อมจะใช้สิ่งอำนวยความสะดวกและระบบสาธารณูปโภคด้านการจราจรมากกว่ารถยนต์ส่วนบุคคล จึงจัดเก็บภาษีรถยนต์สาธารณะในอัตราที่สูงกว่ารถยนต์ส่วนบุคคล

**4. อัตราค่าโดยสาร** กฎหมายมีการกำหนดการใช้มาตรวัดค่าโดยสารตามที่กฎกระทรวงกำหนด และคิดอัตราค่าโดยสารตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารสำหรับรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน (TAXI-METER) ที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2557 ข้อ 2 หากเรียกเก็บค่าโดยสารหรือค่าบริการอื่นสูงกว่ากำหนดมีโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท\*

ดังนั้น การกำหนดอัตราค่าโดยสารของแท็กซี่นั้นน่าจะขึ้นอยู่กับลักษณะการให้บริการว่าเป็นการบริการในแบบธรรมดา (Normal) หรือแบบวีไอพี (VIP) และในการใช้มาตรการการควบคุมราคาควรพิจารณาในประเด็นที่ว่าระบบขนส่งสาธารณะในบริบทของประเทศนั้น ๆ เป็นตัวชี้วัดว่าแท็กซี่เป็นสิ่งฟุ่มเฟือย

\*พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

มาตรา 66/5 ผู้ใดเรียกเก็บค่าโดยสารหรือค่าบริการอื่นเกินกว่าอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท

สมควรควบคุมราคาหรือไม่ ในกรณีของประเทศไทยนั้น ระบบขนส่งมวลชนของบ้านเรายังไม่สามารถให้บริการกับประชาชนได้อย่างสะดวกนัก ดังนั้นแท็กซี่จึงเป็นสิ่งจำเป็นมากสำหรับประเทศไทยที่ประชาชนเลือกใช้เพื่อแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นจากการใช้บริการขนส่งมวลชนที่ไม่สามารถตอบสนองความต้องการการเดินทางที่สะดวกและปลอดภัยให้กับผู้ใช้บริการมากนัก การที่รัฐเข้ามามีบทบาทในการควบคุมราคาจึงเป็นสิ่งที่กระทำได้ในสภาวะการณ์เช่นนี้ โดยแตกต่างกับต่างประเทศที่มีระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพส่งผลให้แท็กซี่ไม่ใช่สิ่งจำเป็นอีกทั้งยังมีอัตราค่าโดยสารสูงมาก ยกตัวอย่างเช่น แท็กซี่ในประเทศสวีเดนและแลนด์ซึ่งเป็นประเทศที่มีราคาค่าโดยสารแท็กซี่ที่แพงที่สุดในโลก จากการสำรวจของเว็บไซต์ Carspring ของอังกฤษ เมื่อปี 2017 โดยมีราคาค่าโดยสารสูงถึง 5.19 ดอลลาร์สหรัฐต่อระยะทางหนึ่งกิโลเมตร (Avakian, 2017) โดยระบบขนส่งมวลชนของสวีเดนและแลนด์นั้นมีความทันสมัย ตรงเวลา มีประสิทธิภาพและความปลอดภัยสูง ประชาชนนิยมใช้บริการมากกว่าแท็กซี่ที่มีราคาแพงมาก โดยรัฐบาลกำหนดราคาค่าโดยสารในอัตราสูงสุดที่คนขับแท็กซี่พึงเรียกเก็บได้ และด้วยราคาที่สูงนี้ คนขับแท็กซี่อาจเรียกราคาสูงสุดตามที่รัฐกำหนดได้หรือลดราคาค่าโดยสารลงเพื่อจูงใจให้ผู้โดยสารหันมาใช้บริการแท็กซี่ของตน ทั้งนี้การคำนวณราคาค่าโดยสารสามารถทำได้ 2 แบบ คือ 1) การใช้มิเตอร์คิดราคาค่าเริ่มต้นบวกกับราคาที่เพิ่มขึ้นตามระยะทาง มีการคิดค่าโดยสารเพิ่มจากค่าบรรทุกกระเป๋าเดินทาง ค่าจัดเตรียมที่นั่งพิเศษสำหรับเด็กและทารก 2) การคิดราคาเหมาจ่ายได้ตามแต่จะตกลงกับผู้โดยสาร (Expafocus, n.d.)

**5. ข้อมูลส่วนบุคคล** เป็นเรื่องที่สำคัญอย่างยิ่งสำหรับการให้บริการแท็กซี่เรียกผ่านแอปพลิเคชันคือเรื่องข้อมูลส่วนบุคคล เนื่องจากบุคคลที่ขอใช้บริการแท็กซี่ประเภทนี้ส่วนใหญ่แล้วเป็นผู้มีฐานะ ซึ่งในบางครั้งขอความเป็นส่วนตัว (Private) ไม่ต้องการขับรถเองหรือไม่ได้จ้างพนักงานขับรถส่วนตัว จึงเลือกใช้บริการแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชันที่มีการนำเทคโนโลยีมาใช้เรียกผ่านแอปพลิเคชัน ดังนั้นสถานที่ขึ้นรถต้นทางและสถานที่ลงรถปลายทางของผู้ใช้บริการ จะถูกบันทึกไว้ในแอปพลิเคชัน โดยเฉพาะการบันทึกปลายทางว่าไปลงสถานที่ใด เวลาใด ซึ่งเป็นเรื่องอันตรายอย่างยิ่งหากข้อมูลเหล่านี้ได้รับการเปิดเผยออกสู่สาธารณะยิ่งเป็นข้อมูลของดารา นักการเมือง นักธุรกิจ หรือบุคคลที่มีชื่อเสียงในแวดวงต่าง ๆ แล้ว ยิ่งทำให้ข้อมูลเหล่านี้มีราคาที่สามารถซื้อขายได้ ผู้ศึกษาขอยกกรณีตัวอย่างในต่างประเทศ ที่นักธุรกิจชาวฝรั่งเศส ได้ให้นายยืนฟองเรียกค่าเสียหายจาก บริษัท Uber เป็นจำนวนเงิน 45 ล้านยูโร หลังภรรยาของเขาขอฟ้องหย่าเพราะจับได้ว่าเขานั่งรถ Uber เดินทางไปหาชู้รัก ทั้งนี้ก่อนหน้านั้นชายคนนี้ได้เคยเรียกใช้บริการรถ Uber โดยการเข้าไปใช้งาน (Log in) ใน Uber แอปพลิเคชันบนโทรศัพท์ของภรรยาของเขา และเขาได้ออกจากระบบการใช้งาน Uber แอปพลิเคชันเรียบร้อยแล้ว (Log out) แต่ระบบปฏิบัติการของ Uber แอปพลิเคชันในบางรุ่น แม้ว่าเราจะ Log out ไปแล้ว ในขณะที่เราใช้บริการอยู่บนรถนั้น Uber แอปพลิเคชันก็ยังส่งข้อมูลการเดินทางกลับไปยังโทรศัพท์เครื่องที่เขาได้ทำการ Log out ออกจาก Uber แอปพลิเคชันไปแล้ว ทำให้ภรรยาของเขาเห็นว่าเขากำลังนั่งรถไปหาชู้รัก และเป็นสาเหตุให้ถูกฟ้องหย่าในเวลาต่อมา (Straitstimes, 2017) ตัวอย่างนี้เห็นได้ชัดเจนว่า ปัญหาเรื่องข้อมูลส่วนบุคคลจะก่อให้เกิดการละเมิดข้อมูลส่วนบุคคลทำให้เสียชื่อเสียง ส่งผลกระทบต่อธุรกิจการงาน ชีวิตส่วนตัวและครอบครัว

ดังนั้น หากภาครัฐจะมีการบัญญัติกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเรื่องแอปพลิเคชันเรียกแท็กซี่ในอนาคต รัฐควรกำหนดเรื่องการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลไว้ในกฎหมายดังกล่าวด้วย ทั้งนี้เพื่อเป็นการป้องกันปัญหา การละเมิดข้อมูลส่วนบุคคลอื่นจะทำให้เกิดความเสียหายในด้านอื่น ๆ ตามมาเป็นลูกโซ่

6. การจัดทำประกันภัยรถยนต์รับจ้าง ตามระเบียบกรมการขนส่งทางบกกว่าด้วยการขอตระเบียนรถยนต์รับจ้าง (รถแท็กซี่) ในเขตกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2557 ข้อ 17<sup>\*</sup> ระเบียบกรมการขนส่งทางบกกว่าด้วยการขอตระเบียนรถยนต์รับจ้าง (รถแท็กซี่) ในเขตกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2557 กำหนดให้ รถยนต์รับจ้าง ต้องให้มีประกันภัย 2 อย่าง คือ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ ประเภท 3 เป็นอย่างน้อย เพื่อคุ้มครองความเสียหายอันเกิดจากการใช้รถยนต์รับจ้างแต่ละคัน ให้ความคุ้มครองเฉพาะหมวดการคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกเพียงอย่างเดียว ซึ่งประกอบด้วย ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของบุคคลภายนอก ไม่น้อยกว่า 50,000 บาท สำหรับการชดใช้ค่าเสียหายต่อหนึ่งคนในแต่ละครั้ง (เฉพาะส่วนที่เกินวงเงินสูงสุดตามการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ) และความเสียหายต่อทรัพย์สิน ไม่น้อยกว่า 200,000 บาท สำหรับการชดใช้ค่าเสียหายในแต่ละครั้ง

ในทำนองเดียวกัน กรณีที่นำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการเป็นรถยนต์รับจ้างในการประกอบธุรกิจ กฎหมายไม่ได้บังคับให้ผู้ครอบครองรถนั้นต้องทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจประเภท 3 เป็นอย่างน้อย ดังนั้น หากผู้โดยสารใช้รถยนต์ส่วนบุคคลประเภทนี้ เกิดประสบอุบัติเหตุและความสูญเสียรุนแรง ความคุ้มครองอาจไม่ครอบคลุมหรือในกรณีหากรถยนต์ส่วนบุคคลนั้นมีการทำประกันภัยภาคสมัครใจ แล้วเกิดอุบัติเหตุ บริษัทประกันภัยอาจปฏิเสธความรับผิดชอบเนื่องจากนำรถยนต์มาใช้งานผิดประเภท

การทำประกันภัยเป็นอีกสาเหตุหนึ่งที่ภาครัฐเล็งเห็นว่า ความคุ้มครองในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ผู้ใช้บริการรถยนต์รับจ้างเป็นสิ่งสำคัญที่รัฐต้องให้ความคุ้มครอง จึงบัญญัติกฎหมายเพื่อให้ความคุ้มครองที่ ผู้ให้บริการรถยนต์รับจ้างต้องปฏิบัติตามกฎหมายอีกด้วย หากเรามองในแง่ของต้นทุนในการให้บริการแท็กซี่ แบบดั้งเดิมย่อมเพิ่มภาระมากขึ้นกว่าการให้บริการแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชันที่ไม่มีกฎหมายบังคับให้ทำ ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจประเภท 3 เป็นอย่างน้อย จึงทำให้เกิดสภาพการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรม

### บทวิเคราะห์ที่เกี่ยวข้องสัมพันธ์กับกฎหมาย

จากที่ศึกษามาข้างต้น ผู้ศึกษาเห็นว่าต้นเหตุของปัญหาหลัก ๆ ที่เกิดขึ้นนั้นมาจากการที่แท็กซี่แบบดั้งเดิมต้องอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมาย ในขณะที่แท็กซี่เรียกผ่านแอปพลิเคชันไม่ต้องอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมาย โครงสร้างต้นทุนการประกอบการจึงสูงกว่า ดังนั้นเมื่อผู้ใช้บริการเรียกแท็กซี่ให้ไปส่งในจุดที่

\*ข้อ 17 การขอตระเบียนและการขอชำระภาษีประจำปีสำหรับรถ ให้เจ้าของรถยนต์รับจ้างแสดงหลักฐาน ดังต่อไปนี้

(1) หลักฐานการจัดให้มีประกันความเสียหายแก่บุคคลที่สามของรถยนต์รับจ้างแต่ละคันเพิ่มเติมจากการจัดให้มีประกันความเสียหายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่กรมธรรม์ประกันภัยระบุข้อตกลงคุ้มครองอุบัติเหตุแต่ละครั้ง ดังต่อไปนี้

(ก) ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย ไม่น้อยกว่า 50,000 บาท สำหรับการชดใช้ค่าเสียหายต่อหนึ่งคนในแต่ละครั้ง และ

(ข) ความเสียหายต่อทรัพย์สิน ไม่น้อยกว่า 200,000 บาท สำหรับการชดใช้ค่าเสียหายในแต่ละครั้ง

การจราจรคับคั่ง (Traffic Jam) หรือระยะทางไกลเกินจนไม่สามารถหาผู้โดยสารในเที่ยวขากลับได้ จึงเป็นสาเหตุให้มีการปฏิเสธผู้โดยสาร ดังนั้นการเรียกใช้บริการผ่านแอปพลิเคชันเป็นการแก้ไขปัญหาที่ผู้โดยสารคิดว่าเป็นทางเลือกที่ดีที่สุดที่จะได้ไม่ต้องรอแท็กซี่แบบดั้งเดิมให้เสียเวลา

แท็กซี่ดั้งเดิมนั้นมีราคาต้นทุนที่สูงกว่าเนื่องจากต้องมีการทำประกันภัยตามที่กฎหมายกำหนดให้ทำ อีกทั้งราคาค่าโดยสารตามมิเตอร์ก็ถูกกำหนดโดยรัฐ แต่ในขณะที่แท็กซี่ที่เรียกผ่านแอปพลิเคชันไม่ต้องถูกกำกับดูแลโดยรัฐ ไม่ต้องทำประกันภัยภาคสมัครใจชั้น 3 เป็นอย่างน้อย สามารถกำหนดราคาและจัดโปรโมชั่นลดราคาได้อย่างเสรี จึงถือเป็นความไม่เท่าเทียมในการแข่งขันทางการค้า หากไม่มีมาตรการช่วยเหลือแท็กซี่ดั้งเดิมจะเสียเปรียบแท็กซี่ผู้ให้บริการผ่านแอปพลิเคชัน ซึ่งทางออกในเรื่องนี้จะต้องดูแลที่โครงสร้างราคาต้นทุนของแท็กซี่ เพื่อให้ผู้ประกอบการแท็กซี่มีต้นทุนแข่งขันได้ โดยไม่ผลกระทบให้ผู้โดยสาร

ตามหลักเศรษฐศาสตร์แล้ว กลไกตลาดที่จะทำงานได้ดีนั้นต้องมีรัฐที่เข้มแข็งและมีประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย ในกรณีของแท็กซี่ถ้าจะกล่าวได้ว่า การมีแท็กซี่เพียงรูปแบบเดียว โดยที่ผู้โดยสารไม่มีทางเลือก ทำให้เกิดการตลาดที่ผูกขาด คนขับแท็กซี่จึงเลือกที่จะปฏิเสธผู้โดยสาร โดยที่ผู้โดยสารไม่มีอำนาจต่อรอง แม้ภาครัฐจะมีมาตรการลงโทษแท็กซี่ที่ปฏิเสธผู้โดยสารก็ตาม แต่ผู้โดยสารยังคงต้องการใช้บริการแท็กซี่เดินทางไปยังจุดหมายโดยปลอดภัย การมีทางเลือกใหม่ที่เป็นบริการแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชันที่มีความสะดวกสบายแก้ปัญหาการปฏิเสธผู้โดยสารถือเป็นการสร้างอำนาจต่อรองทางการตลาดให้กับผู้โดยสารอีกทางหนึ่ง

ปัญหาการปฏิเสธผู้โดยสารนี้ถือว่าเป็นปัญหาหลักที่ผู้ใช้บริการแท็กซี่แบบดั้งเดิมจำนวนมากประสบพบเจอและภาครัฐก็ยังไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายกับแท็กซี่ที่ปฏิเสธผู้โดยสารได้มากนัก ถึงแม้ว่าจะมีกฎหมายบัญญัติไว้ก็ตามในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 57 จัตวา บัญญัติว่า “ในขณะที่อยู่ในระหว่างการรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร ผู้ขับรถยนต์สาธารณะหรือรถจักรยานยนต์สาธารณะจะปฏิเสธไม่รับจ้างบรรทุกคนโดยสารมิได้ เว้นแต่การบรรทุกนั้นน่าจะก่อให้เกิดอันตรายแก่ตนหรือแก่คนโดยสาร” เมื่อเรามาย้อนดูข้อเท็จจริงแล้วพบว่า การบังคับใช้กฎหมายในเรื่องดังกล่าวกระทำได้ยาก ถึงแม้ว่ากรมการขนส่งทางบกจะเปิดช่องทางร้องเรียน ตามช่องทางต่าง ๆ อาทิ 1) สายด่วน 1584 2) website <http://ins.dlt.go.th/cmpweb/> ของกรมการขนส่งทางบก 3) Facebook ชื่อว่า “กตส กรมการขนส่งทางบก” ของกรมการขนส่งทางบก 4) Application Line ID : 1584dlt และ Application : DLT Check-in/ DLT GPS ให้ร้องเรียนเรื่องการปฏิเสธผู้โดยสาร แต่ก็พบว่าไม่สามารถแก้ปัญหาได้อย่างจริงจัง

เบ๊งค์ งามอรุณโชติ (2555ก) ได้เคยวิเคราะห์ในประเด็นการปฏิเสธผู้โดยสารนี้โดยได้อธิบายตามหลักเศรษฐศาสตร์ไว้ว่า กฎหมายนี้เป็นกฎหมายที่รัฐบาลไม่สามารถจะตรวจตราหรือเข้าไปบังคับใช้กฎหมายเชิงรุกได้เลย เนื่องจากต้นทุนในการแสวงหาข้อมูลว่าแท็กซี่รับหรือปฏิเสธผู้โดยสารนั้นสูงมากเกินไปจากความสัมพันธ์ตามทฤษฎีการตัดสินใจอย่างสมเหตุผลในทางเศรษฐศาสตร์ การที่ผู้ขับแท็กซี่รับรู้ถึงความเสี่ยงจากการปฏิเสธลูกค้าเพิ่มขึ้นจะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการปฏิเสธลูกค้าให้ลดลง และเพิ่มสภาพบังคับทางกฎหมายให้มากขึ้น และผู้โดยสารจำนวนมากแค่เพียงพูดถึงปัญหาแล้วก็ยุติเรื่องราวไปโดยไม่ได้โทรแจ้ง 1584 ทำให้แท็กซี่จำนวนมากคิดว่าการปฏิเสธผู้โดยสารมีความเสี่ยงต่ำที่จะถูกโทรศัพท์ไปแจ้งที่ 1584 และเลือกที่จะปฏิเสธผู้โดยสารตลอดเวลานั่นเอง ด้วยเหตุนี้ปัญหาการที่แท็กซี่ปฏิเสธผู้โดยสารนั้น

ไม่ใช่เป็นเพียงปัญหาจากทางฝั่งผู้ขับแท็กซี่เพียงอย่างเดียว แต่เกิดจากฝั่งผู้โดยสารเองด้วยที่ไม่เคยได้ทำให้งกฎหมายมีสภาพบังคับ นั่นคือการเลือกที่จะไม่ร้องเรียนเมื่อถูกแท็กซี่ปฏิเสธ แท็กซี่จึงยังคงปฏิเสธผู้โดยสารอยู่เช่นเดิม

จากเหตุดังกล่าวทำให้การให้บริการแท็กซี่มีช่องว่างที่ผู้โดยสารต้องหาทางเลือกอื่น การเรียกใช้บริการแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชันจึงเป็นทางเลือกที่ดีอีกทางหนึ่งสำหรับผู้โดยสารที่ต้องการความแน่นอนว่าจะไม่โดนแท็กซี่ปฏิเสธ ซึ่งต้องยอมรับความจริงว่าการเรียกแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชันสามารถแก้ปัญหาแท็กซี่ปฏิเสธผู้โดยสารได้ดีในระดับที่ผู้โดยสารพึงพอใจ

## บทวิเคราะห์เปรียบเทียบกับกฎหมายในต่างประเทศ

### 1. ประเทศสิงคโปร์

ประเทศสิงคโปร์ที่มีการวางนโยบายและมาตรการในการกำกับดูแลรถยนต์รับจ้างสาธารณะไว้หลายประการ ดังนี้

1.1 กฎหมาย “Car Pools Act” รัฐสภาสิงคโปร์มีการออกกฎหมายใหม่เมื่อ ปี 2558 เรียกว่า “Car Pools Act” อนุญาตให้ผู้ขับขี่รถยนต์สามารถรับคนโดยสารที่เดินทางไปในเส้นทางเดียวกันให้ติดรถไปด้วยกันและแชร์ค่าโดยสารกันตามจริงโดยไม่มีการบวกกำไร โดยมีข้อจำกัดว่า ในหนึ่งวันจะรับผู้โดยสารได้ไม่เกิน 2 เที่ยวต่อวัน กฎหมายนี้มีความน่าสนใจตรงที่การคิดราคาค่าโดยสารจะคิดราคาตามต้นทุนผันแปรของรถ (Variable Costs) ได้แก่ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง (Petrol) และ ค่าธรรมเนียมผ่านเส้นทางพิเศษ (Congestion fee) เป็นต้น ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงในการเดินทางแต่ละเที่ยว โดยไม่มีการบวกกำไรเพิ่มเติม (Singapore Government, 2015)

ระบบ Car pools ของประเทศสิงคโปร์ที่มีลักษณะการใช้รถแบบทางเดียวกันไปด้วยกันโดยกฎหมายกำหนดให้มีการสื่อสารกันผ่าน Platform ที่เป็นแอปพลิเคชัน มีการนัดหมายกันล่วงหน้าระหว่างผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ โดยที่ผู้ให้บริการจะได้รับเงินส่วนแบ่ง เป็นค่าน้ำมันรถ ค่าธรรมเนียมผ่านเส้นทางพิเศษ ทั้งนี้เบื้องหลังการออกกฎหมายนี้มีสาเหตุมาจากประเทศสิงคโปร์เป็นประเทศเล็กที่มีพื้นที่น้อยจึงต้องมีการเก็บค่าผ่านทางในเขตเมือง เพื่อเป็นการลดจำนวนรถยนต์ในเมืองแก้ปัญหาจราจรติด ลักษณะนี้ถือเป็นการ Sharing กันอย่างแท้จริงที่ผู้ให้บริการไม่ได้กำไรจากผู้รับบริการ แต่ได้รับประโยชน์อย่างอื่นแทนคือได้ใช้เส้นทางพิเศษในเขตเมืองที่บังคับให้รถยนต์ที่ใช้เส้นทางต้องมีคนโดยสารมากกว่า 1 คน และผู้ให้บริการก็ได้ประโยชน์จากการเดินทางโดยไม่ต้องใช้รถยนต์ของตนเอง เป็นต้น

1.2 แกไขกฎหมายการคมนาคมทางบก รัฐสภาสิงคโปร์ได้แก้ไขกฎหมายการคมนาคมทางบกเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2560 กำหนดให้ผู้ขับขี่รถยนต์ให้บริการผ่านแอปพลิเคชัน ต้องสอบใบอนุญาตวิชาชีพสำหรับรถยนต์รับจ้างส่วนบุคคล โดยต้องเข้าอบรมเป็นเวลา 10 ชั่วโมง เมื่อสอบผ่านก็จะได้ใบอนุญาตพร้อมสติ๊กเกอร์ติดกระดานรถยนต์บนรถ ซึ่งจะมีการต่อใบอนุญาตทุก 6 ปี และประเทศสิงคโปร์มีมาตรการรักษาพื้นที่ท่าอากาศยานให้แท็กซี่แบบดั้งเดิมคือไม่อนุญาตให้ Uber และ Grab รับผู้โดยสารที่จุดจอดแท็กซี่หรือโบริกกรมถนนได้ ขณะเดียวกันคนขับก็ต้องอยู่ภายใต้กฎควบคุมเกี่ยวกับความปลอดภัยเช่นเดียวกับแท็กซี่

แบบดั้งเดิม มีการหักคะแนนความประพฤติหากทำผิดกฎ ส่วนบริษัทผู้ให้บริการแอปพลิเคชันเองก็ต้องอยู่ในการกำกับดูแลของหน่วยงานที่รับผิดชอบเช่น มีการรายงานข้อมูลของรถยนต์และคนขับ ข้อมูลเส้นทางให้ทางการรับทราบ (Channelnewsasia, 2017)

ในกรณีของผู้ให้บริการแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชัน เป็นลักษณะการประกอบธุรกิจที่มีผลกำไรตอบแทนเป็นตัวเงิน ดังนั้นจึงต้องอยู่ภายใต้การควบคุมของรัฐบาลเช่นเดียวกับแท็กซี่แบบดั้งเดิม โดยประเด็นที่น่าสนใจที่รัฐบาลสิงคโปร์ดำเนินการคือ การสร้างความเป็นธรรมแก่ผู้ประกอบการแท็กซี่ดั้งเดิม โดยกฎหมายกำหนดให้ผู้ให้บริการแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชันห้ามจอดรับผู้โดยสารในจุดที่แท็กซี่ดั้งเดิมจอดรับผู้โดยสารหรือโบกเรียกรถยนต์ได้ ซึ่งเป็นการบัญญัติกฎหมายป้องกันความได้เปรียบเสียเปรียบกันของแท็กซี่ทั้งสองประเภทไว้อย่างรอบคอบ นอกจากนี้ผู้ประกอบการ Platform ก็ต้องถูกควบคุมโดยรัฐบาลผ่านการลงทะเบียนผู้ประกอบการในระบบอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งวิธีนี้ผู้ศึกษาเห็นว่าเป็นวิธีการที่น่าสนใจที่จะนำมาปรับใช้ในประเทศไทย เนื่องจากวิธีนี้ รัฐบาลสามารถเก็บข้อมูลสำคัญทางสถิติเกี่ยวกับจำนวนผู้ให้บริการแท็กซี่ จำนวนผู้โดยสารมูลค่าทางเศรษฐกิจในการทำธุรกรรมในแต่ละครั้ง ซึ่งจะส่งผลให้รัฐบาลสามารถจัดเก็บภาษีจากธุรกิจนี้ได้อย่างเต็มเม็ดเต็มหน่วย รวมไปถึงข้อมูลการเดินทางในแต่ละเที่ยว เพื่อควบคุมป้องกันปัญหาอาชญากรรม และรักษาความปลอดภัยของข้อมูลส่วนบุคคลไม่ให้กลุ่มใดนำไปใช้เพื่อผลประโยชน์

## 2. สหภาพยุโรป

สำหรับสถานการณ์ในสหภาพยุโรป นับแต่ที่มีบริษัทแท็กซี่ดั้งเดิมทั้งในสเปน ฝรั่งเศส ยืนฟ้องศาลเรียกร้องให้ Uber ทำตามกฎหมายคมนาคมในภูมิภาคอย่างเท่าเทียมเหมือนกับแท็กซี่ดั้งเดิม ซึ่งผู้ประกอบการ Uber ได้ชี้แจงว่าบริการของตนไม่ใช่บริการขนส่งมวลชน แต่เป็นตัวกลางประสานระหว่างผู้ขับรถยนต์รับจ้างและผู้โดยสาร ซึ่งหากศาลตัดสินว่า Uber เป็นบริษัทบริการขนส่งมวลชน (Transport Service) Uber ก็ต้องอยู่ในกรอบกฎหมายและกฎระเบียบของยุโรปเหมือนบริษัทแท็กซี่ทั่วไป แต่ถ้าตัดสินว่าเป็นบริการตัวกลางเพื่อเชื่อมโยงระหว่างผู้ขับรถยนต์รับจ้างและผู้โดยสาร (Intermediation Service) Uber ก็จะมีอิสระในการดำเนินธุรกิจมากกว่า

ในเวลาต่อมา ศาลยุติธรรมแห่งสหภาพยุโรป ได้ตัดสินว่า Uber ถือเป็นหนึ่งในธุรกิจที่เป็นอีกรูปแบบหนึ่งของระบบขนส่งมวลชน ส่วนการเชื่อมโยงผู้ขับรถยนต์รับจ้างและผู้โดยสาร (Intermediation Service) เป็นเรื่องการอำนวยความสะดวกการใช้บริการ ดังนั้น Uber ในสหภาพยุโรป จึงต้องถูกจัดเข้าเป็นบริษัทให้บริการขนส่งมวลชน (Transport Service) คำตัดสินดังกล่าวถือเป็นเด็ดขาด Uber ไม่สามารถอุทธรณ์ได้ ส่งผลให้หลายประเทศในสหภาพยุโรป สามารถจัดระเบียบ Uber ด้วยกฎหมายคมนาคมประเทศตนตามคำตัดสินของศาลแห่งสหภาพยุโรปได้ (The New York Times, 2016)

ในความคิดเห็นของผู้ศึกษา เห็นด้วยกับคำพิพากษาของศาลยุติธรรมแห่งสหภาพยุโรป เนื่องจากลักษณะการให้บริการของ Uber เป็นในลักษณะการจัดการรถแท็กซี่ ถึงแม้ Uber จะไม่มีแท็กซี่เป็นของตนเอง ไม่ได้จ้างพนักงานขับรถ แต่สามารถแสวงหากำไรจากการทำธุรกิจ Platform ในการจับคู่ผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการให้มาเจอกัน มีการจัดรายการส่งเสริมการขาย (Promotion) เพื่อจูงใจให้ประชาชนมาใช้บริการ เช่น การใช้บริการครั้งแรกให้ใช้บริการฟรี และมีคูปองส่วนลดให้เมื่อใช้บริการครั้งถัด ๆ ไป เป็นต้น ลักษณะ

ดังที่กล่าวเป็นการดำเนินธุรกิจส่งเสริมการตลาดอย่างชัดเจน เพื่อดึงดูดลูกค้าและสร้างนิสัยให้ลูกค้าเคยชินกับการใช้บริการผ่านแอปพลิเคชันและได้เปรียบแท็กซี่ดั้งเดิมทั้งต้นทุนที่ต่ำกว่า สามารถกำหนดราคาและจัดรายการส่งเสริมการขายได้อย่างเสรี ซึ่งประเด็นนี้น่าสนใจนำมาศึกษาต่อยอดในการให้นิยามลักษณะและขอบเขตการให้บริการของบริษัทผู้ประกอบการรถแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชัน ในอนาคตผู้ศึกษาเชื่อว่าจะมีนักธุรกิจหน้าใหม่เกิดขึ้นมากมายจากการคิดค้นนวัตกรรมที่เป็น Platform ใหม่ ๆ ในตลาดเพื่อให้บริการรถแท็กซี่ ซึ่งในการวางมาตรการกำกับดูแลธุรกิจลักษณะนี้จึงต้องมีการนิยามลักษณะและขอบเขตการให้บริการที่ชัดเจนด้วย

### บทสรุปและความเห็นของผู้ศึกษา

กฎหมายที่เกี่ยวข้องในการกำกับดูแลแท็กซี่ของประเทศไทย ในแต่ละบทบัญญัติที่ได้มีการนำเสนอไป ล้วนมีความมุ่งหมายให้ประชาชนมีความปลอดภัยในการเดินทาง และการที่ Uber, Grab ใช้รูปแบบการเรียกรถแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชัน แม้ยังไม่มีกฎหมายกำหนดให้ดำเนินการได้แค่นั้นเพียงใดแต่ก็มีบางประเด็นที่ไม่เป็นไปตามที่กฎหมายบัญญัติ คือ การที่ผู้ประกอบการกำหนดราคาค่าโดยสารเอง การใช้รถยนต์ผิดประเภท การที่ผู้ขับขี่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถยนต์สาธารณะ

นอกจากนี้เมื่อผู้ประกอบการ Platform ใช้เทคโนโลยีช่วยขับเคลื่อนการเจริญเติบโตของธุรกิจผ่านโครงข่ายโทรคมนาคม โดยบริษัทผู้ประกอบการกำหนดราคาค่าโดยสารเองนั้น ดูจะไม่เป็นธรรมกับประชาชนผู้ใช้บริการและไม่เป็นธรรมกับแท็กซี่แบบดั้งเดิมที่ต้องคิดราคาค่าโดยสารตามที่กฎหมายกำหนด โดยรถแท็กซี่ถือเป็นสิ่งจำเป็นในบริบทของประเทศไทยที่ประชาชนแทบทุกคนต้องใช้ เนื่องจากระบบขนส่งมวลชนยังรองรับประชาชนจำนวนมากได้ไม่เต็มประสิทธิภาพ ทั้งนี้ผู้ศึกษามีความเห็นว่าการกำหนดมาตรการเพื่อกำกับดูแลการให้บริการรถแท็กซี่ ดังนี้

1. กำหนดรูปแบบและลักษณะของแท็กซี่ให้มี 2 ประเภท ได้แก่ 1) แท็กซี่แบบดั้งเดิมที่ใช้วิธีโบกเรียกตามท้องถนน และ 2) แท็กซี่ที่สามารถเรียกผ่านแอปพลิเคชันได้ ก็จะทำให้แท็กซี่ทั้งสองประเภทอยู่ภายใต้การบังคับใช้กฎหมายเดียวกัน ได้แก่ การจดทะเบียนเป็นรถแท็กซี่ การใช้ใบอนุญาตขับขี่รถยนต์สาธารณะ การใช้มาตรฐานค่าโดยสารที่กำหนดโดยรัฐ ซึ่งการคิดราคาแตกต่างกันไปตามค่าบริการแปรผันตามวิธีการและระดับการให้บริการ ซึ่งเป็นข้อดีในการสร้างทางเลือกให้กับประชาชนผู้บริโภค วิธีการแบ่งประเภทของแท็กซี่ดังกล่าวอาจช่วยสร้างให้เกิดการแข่งขันที่เป็นธรรมมากขึ้น

ทั้งนี้ภาวะเศรษฐกิจในปัจจุบัน มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่รัฐต้องเข้ามาดูแลและวางมาตรการให้เกิดความเป็นธรรมซึ่งจะช่วยลดปัญหาความขัดแย้งระหว่างแท็กซี่ดั้งเดิมกับแท็กซี่เรียกผ่านแอปพลิเคชัน โดยแท็กซี่ดั้งเดิมส่วนใหญ่เป็นกลุ่มคนต่างจังหวัดที่ยังไม่มีความชำนาญในการใช้แอปพลิเคชันประกอบกับมีรายได้น้อยจึงอาจยังไม่มีทุนเพียงพอ หากรัฐใช้มาตรการบังคับให้มีการติดตั้งอุปกรณ์เทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อให้แท็กซี่ทุกคันเป็นแท็กซี่ที่เรียกผ่านแอปพลิเคชันได้ จึงอาจก่อให้เกิดความยากลำบากในการให้บริการ อีกทั้งเป็นการเพิ่มต้นทุนมากขึ้นย่อมทำให้เกิดความเดือดร้อนสำหรับกลุ่มแท็กซี่ที่ยังไม่มีความพร้อมในการปรับรูปแบบเป็นแท็กซี่แอปพลิเคชัน ดังนั้นรัฐควรสรุปแบบแท็กซี่แบบดั้งเดิมไว้เพื่อคนกลุ่มนี้ให้สามารถ

ทำมาหากินได้ในรูปแบบเดิมในพื้นที่ของตนและสามารถจذبผู้โดยสารได้ตามริมถนนเช่นเดิม นอกจากนี้ยังสามารถตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารที่มีรายได้น้อยหรือไม่สามารถใช้แอปพลิเคชันได้แต่ยังต้องการใช้บริการแท็กซี่แบบดั้งเดิม เนื่องจากความเหลื่อมล้ำในสถานะทางเศรษฐกิจของประชาชนยังคงมีอยู่ในส่วนของแท็กซี่เรียกผ่านแอปพลิเคชันก็จะเป็นโอกาสที่ดีสำหรับประชาชนที่มีรายได้ปานกลางที่ต้องการหาอาชีพเสริมเพื่อสร้างรายได้เพิ่ม ซึ่งบางคนต้องใช้รถยนต์ออกมาทำงานอยู่แล้ว การหาผู้โดยสารร่วมเดินทางนอกจากจะมีรายได้เพิ่มแล้ว ก็จะทำให้เกิดประโยชน์ต่อสังคมในภาพรวมทั้งประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงและลดปริมาณรถยนต์ในท้องถนนช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด

2. จัดให้มีระบบลงทะเบียนผู้ประกอบการ Platform แอปพลิเคชันเรียกแท็กซี่ โดยรัฐเป็นผู้ดูแลศูนย์ข้อมูลการลงทะเบียนดังกล่าว ทั้งนี้เพื่อเป็นการเก็บข้อมูลสำคัญทางสถิติ ได้แก่ จำนวนผู้ประกอบการ Platform จำนวนผู้ใช้บริการ Platform ข้อมูลการทำธุรกรรมผ่าน Platform มูลค่าทางเศรษฐกิจในการทำธุรกรรมแต่ละครั้ง ข้อมูลการเดินทางในแต่ละเที่ยว เป็นต้น ซึ่งประโยชน์ที่ได้รับจากการจัดระบบลงทะเบียนแบบนี้ จะเป็นผลดีในระยะยาวที่ในอนาคตอาจมีผู้ประกอบการในลักษณะเดียวกันนี้เกิดขึ้นอีก อาจทำให้การจัดเก็บภาษีสามารถทำได้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น และอาจป้องกันปัญหาอาชญากรรมรวมถึงการละเมิดข้อมูลส่วนบุคคลได้

ถึงแม้ว่าประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายรองรับการให้บริการเรียกแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชัน แต่อุปสรรคดังกล่าวไม่สามารถที่จะหยุดยั้งการเติบโตทางธุรกิจของ Uber, Grab ที่มีการขยายตัวอย่างรวดเร็วนี้ได้ แสดงให้เห็นว่าบริการของ Uber, Grab แม้อาจจะไม่ใช่ไปตามกฎหมายกำหนด แต่กลับเป็นสิ่งที่ประชาชนต้องการใช้บริการ

ผู้ศึกษาเห็นว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีการแก้ไขปัญหาอย่างจริงจัง จะทำให้เราสามารถสร้างสมดุลระหว่างคุณภาพการให้บริการและความปลอดภัยของประชาชน รัฐจึงไม่ควรจัดทำมาตรการใด ๆ โดยมีเป้าหมายทางเศรษฐกิจเพียงอย่างเดียว แต่ควรคำนึงถึงเป้าหมายทางสังคมควบคู่กันไปด้วย เช่น การวางมาตรการที่สามารถสร้างความเป็นธรรมในการแข่งขันทางการค้าระหว่างผู้ประกอบการดั้งเดิมและผู้ประกอบการใหม่ เพื่อลดความขัดแย้ง แต่ในขณะเดียวกันก็ไม่สร้างมาตรการที่เข้มงวดเกินไปจนเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ที่สามารถนำมาช่วยในการขับเคลื่อนและพัฒนาระบบขนส่งทางบกของไทยให้มีคุณภาพมากยิ่งขึ้น

จัดทำโดย

นางสาวชัชฎาภรณ์ ประยูรวงษ์

นิติกรชำนาญการพิเศษ

กลุ่มงานบริการวิชาการ 2 สำนักวิชาการ

โทร. 0 2244 2071, 0 2244 2065

โทรสาร 0 2244 2058

## บรรณานุกรม

### ภาษาไทย

- JS100. (26 เมษายน 2560). “แท็กซี่ข่มขืนแหม่มบราซิลประวัติโชกโชน ขนส่ง ลงโทษหนักเจ้าของรถแท็กซี่ที่ให้เช่า”. สืบค้น 20 ธันวาคม 2560 จาก <https://today.line.me/th/pc/article/622f8f25b099aa2d009b89d082aefc724502f7d06823cd04771270f082b0bee2>
- Thai Reinsurance. (ม.ป.ป.). นวัตกรรมผลพลอยได้ของ Uber : Rideshare Insurance. สืบค้น 20 ธันวาคม 2560 จาก [http://www.thaire.co.th/thaire\\_backend/upload/ourservices/publict\\_20151215103122.pdf](http://www.thaire.co.th/thaire_backend/upload/ourservices/publict_20151215103122.pdf)
- ไทยรัฐออนไลน์. (11 กุมภาพันธ์ 2560). “ขนส่ง เผย ยอดร้องเรียนรถสาธารณะพุ่ง แท็กซี่ปฏิเสธผู้โดยสารยังคงแชมป์”. สืบค้น 20 ธันวาคม 2560 จาก <http://www.thairath.co.th/content/856508>
- New 18. (28 พฤศจิกายน 2560). แท็กซี่บุกคมนาคมจี้ยกเลิกติดตั้งจีพีเอส. สืบค้น 20 ธันวาคม 2560 จาก <http://www.newtv.co.th/news/8395>
- แบงค์ งามอรุณโชติ. (2555ก). “พีไม่ไป-พีส่งรถ-แก๊ซพีหมด” เศรษฐศาสตร์อธิบายการปฏิเสธการรับผู้โดยสารของแท็กซี่ว่าอย่างไร?. สืบค้น 20 ธันวาคม 2560 จาก <http://www.tcijthai.com/news/2012/06/archived/786>
- \_\_\_\_\_. (2555ข). กำหนด“ค่าแท็กซี่”อย่างไรไม่ให้ปฏิเสธผู้โดยสาร?. สืบค้น 20 ธันวาคม 2560 จาก <http://setthasat.com/2012/03/15/economics-of-taxi-fare/>
- ประชาชาติธุรกิจ. (25 พฤษภาคม 2558). แอปฯแท็กซี่เปิดศึกแย่ง“คนขับ” แกร็บตั้งกองทุนช่วยค่าเทอมลูก. สืบค้น 20 ธันวาคม 2560 จาก [http://www.prachachat.net/news\\_detail.php?newsid=1432485329](http://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1432485329)
- \_\_\_\_\_. (1 พฤษภาคม 2560). “อุเบอร์” ขยายลูกค้าองค์กร-เลี้ยงส่ง “Car Pool” เพิ่มทางเลือก. สืบค้น 20 ธันวาคม 2560 จาก [http://www.prachachat.net/news\\_detail.php?newsid=1430367956](http://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1430367956)
- \_\_\_\_\_. (23 ธันวาคม 2560). “อียู” ตัดสินชี้ขาด “อุเบอร์” ถือเป็นบริการ “แท็กซี่”. สืบค้น 20 ธันวาคม 2560 จาก <https://www.prachachat.net/world-news/news-91778>
- ผู้จัดการออนไลน์. (28 พฤศจิกายน 2557). “กรมการขนส่งทางบกระบุ Uber taxi ผิดกฎหมาย”. สืบค้น 20 ธันวาคม 2560 จาก <http://www.manager.co.th/Home/ViewNews.aspx?NewsID=9570000137391>
- พินดา พิสิฐบุตร. (2557). ทำไม “แท็กซี่” ต้องมีแบบเดียว?-มุมมองกฎหมายมหาชนเรื่อง Uber และการกำกับดูแลแท็กซี่. สืบค้น 20 ธันวาคม 2560 จาก <https://thainetizen.org/2014/12/interview-jantajira-uber/>
- สภานิติบัญญัติแห่งชาติ. (2560). สารบบกระทู้ถามเรื่อง ปัญหาการใช้บริการรถยนต์ป้ายดำผ่านแอปพลิเคชัน Uber (25 พฤษภาคม 2560). สืบค้น 20 ธันวาคม 2560 จาก <http://www.senate.go.th/w3c/senate/pdf/report01102560.pdf>
- สำนักข่าว TNN. (18 กันยายน 2559). “อุเบอร์แท็กซี่” สะดวกแต่ไม่ปลอดภัย. สืบค้น 20 ธันวาคม 2560 จาก [http://www.tnnthailand.com/news\\_detail.php?id=114058&t=news\\_special](http://www.tnnthailand.com/news_detail.php?id=114058&t=news_special)
- อรรถภูมิ อองกุลณะ. (5 ตุลาคม 2560). อุเบอร์-แท็กซี่...เรื่องนี้ถึงไหน?. สืบค้น 20 ธันวาคม 2560 จาก <http://www.bangkokbiznews.com/news/detail/775810>

## ภาษาต่างประเทศ

- Avakian, T. (2017). **How Much Cabs Cost in 80 Cities Around the World**. Retrieved February 27, 2018 from <http://www.travelandleisure.com/travel-tips/ground-transportation/carspring-taxi-index-cabs>
- Buzzfeed News. (December 20, 2017). **Uber Is A Taxi Service, Not A Tech Company, The European Union's Top Court Has Ruled**. Retrieved February 27, 2018 from [https://www.buzzfeed.com/hazelshearing/uber-is-a-taxi-service-not-a-tech-company-the-european?utm\\_term=.cvWdBy2r8#.tdLkq8ZOz](https://www.buzzfeed.com/hazelshearing/uber-is-a-taxi-service-not-a-tech-company-the-european?utm_term=.cvWdBy2r8#.tdLkq8ZOz)
- Channelnewsasia. (February 7, 2017). **Singapore's Uber, Grab drivers now need to be licensed**. Retrieved February 27, 2018 from <https://www.channelnewsasia.com/news/singapore/singapore-s-uber-grab-drivers-now-need-to-be-licensed-7621922>
- Expatfocus. (n.d.). **Switzerland – Taxis**. Retrieved February 27, 2018 from <http://www.expatsfocus.com/expatriate-switzerland-taxis>
- Millward, S. (2015). **Grab launches carpooling in Singapore**. Retrieved February 27, 2018 from <http://www.techinasia.com/profile/steven-millward>
- National University of Singapore. (2015). **Shaping Policy for the Sharing Economy**. Retrieved January 5, 2018 from [https://lkyspp.nus.edu.sg/docs/default-source/research-centres-document/shaping-policy-for-the-sharing-economy-jean-chia.pdf?sfvrsn=350d960b\\_2](https://lkyspp.nus.edu.sg/docs/default-source/research-centres-document/shaping-policy-for-the-sharing-economy-jean-chia.pdf?sfvrsn=350d960b_2)
- Siddharth Philip. (June 10, 2014). **Harvard Inspires Man to Ditch Family Riches for Taxis**. Retrieved March 6, 2018 from <https://www.bloomberg.com/news/articles/2014-06-10/harvard-inspires-man-to-ditch-family-riches-for-taxis>
- Singapore Government. (2015). **Road Traffic Act (Car Pools) (Exemption) Order 2015**. Retrieved February 27, 2018 from <https://statutes.agc.gov.sg/SL/RTA1961-S94-2015?DocDate=20150227>
- \_\_\_\_\_. (2017). **Road Traffic (Chauffeured Private Hire Cars-Exemption)**. Retrieved February 27, 2018 from <http://statutes.agc.gov.sg/aol/search/display/view.w3p?page=0;query=Compld%3Ac9eec134-ebd2-4e0d-a14b-726c133b54dd;rec=0;whole=yes>
- Straitstimes. (March 6, 2015). **New carpooling laws allow drivers to be paid**. Retrieved February 27, 2018 from <http://www.straitstimes.com/singapore/transport/new-carpooling-laws-allow-drivers-to-be-paid>
- \_\_\_\_\_. (February 11, 2017). **Cheating Frenchman sues Uber for unmasking his mistress**. Retrieved February 15, 2018 from <http://www.straitstimes.com/world/europe/cheating-frenchman-sues-uber-for-unmasking-his-mistress>
- The New York Times (November 29, 2016). **Uber, Seeking to Expand, Defends Itself at Europe's Highest Court**. Retrieved February 27, 2018 from [https://www.nytimes.com/2016/11/29/technology/uber-europe-court.html?\\_r=0](https://www.nytimes.com/2016/11/29/technology/uber-europe-court.html?_r=0)