

ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการให้บริการรถยนต์สาธารณะประเภทแท็กซี่¹

กฤษณ์ โง่นคำ²

ในปัจจุบันผู้คนมีการเดินทางในรูปแบบต่าง ๆ มากมายทั้งทางบกหรือทางอากาศหรือทางน้ำแต่ที่นิยมและง่ายที่สุดคือ ทางบกซึ่งเราจะสังเกตได้จากการนั่งรถประจำทางหรือรถยนต์ส่วนตัวกันแต่ด้วยความสะดวกของพวกเราจึงชอบความเป็นส่วนตัวมากกว่าจึงนิยมความเป็นส่วนตัวมากกว่าจึงมีรถมาให้บริการให้เราได้เลือกใช้บริการมากมายประกอบกับในยุคนี้เป็นยุคแห่งเทคโนโลยีจึงมีตัวเลือกหลากหลายและน่าสนใจโดยนำเทคโนโลยีเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งเพื่อให้ผู้ใช้บริการได้เลือกใช้บริการที่ต้องการโดยอาศัยโทรศัพท์เคลื่อนที่แบบสมาร์ทโฟน (Smartphone) หรือโทรศัพท์มือถือนั่นเอง ซึ่งมีความสะดวกรวดเร็ว มีขั้นตอนในการใช้งานที่ไม่ยุ่งยากซับซ้อนสามารถต่อยอดในการทำธุรกรรมต่าง ๆ ตลอดไปจนถึงการเรียกรถยนต์บริการสาธารณะหรือ Grab ด้วย เพราะยุคนี้โทรศัพท์เคลื่อนที่แบบสมาร์ทโฟน (Smartphone) เป็นเครื่องมือที่ใช้ได้สะดวกพกพาไปได้ทุกที่ การทำกิจกรรมคนส่วนใหญ่ในยุคนี้มักจะต้องมีโทรศัพท์เคลื่อนที่แบบสมาร์ทโฟน (Smartphone) เป็นสำคัญตลอดจนรวมไปถึงการให้บริการรถยนต์สาธารณะด้วย

การให้บริการรถยนต์สาธารณะเดิมที่พวกเราคุ้นเคยกันโดยการเรียกจากข้างทางในการใช้บริการเพื่อไปยังสถานที่ต่าง ๆ ตามที่เราต้องการแต่ด้วยยุคปัจจุบันบางที่เราก็ไม่มีความจำเป็นที่จะต้องเรียกรถยนต์สาธารณะอีกต่อไปอาศัยการเรียกผ่านแอปพลิเคชันได้เพียงแค่มองการตกลงใจที่จะใช้บริการก็สามารถใช้งานได้แล้วซึ่งการให้บริการรถยนต์ที่ได้รับความนิยมในปัจจุบันคือ การให้บริการรถยนต์สาธารณะหรือ Grab นั่นเองซึ่งได้รับความนิยมเป็นอย่างมากในปัจจุบันเพราะเป็นตัวเลือกที่หลากหลายและมีรูปแบบการใช้งานต่าง ๆ ที่ทำให้ทุกคนเลือกใช้งานได้เหมาะสมรวมไปถึงราคาในการบริการจะมีการคำนวณเพื่อแสดงราคาที่เราสนใจจะใช้บริการทางนี้หรือไม่จึงเป็นจุดที่น่าสนใจที่ทำให้ผู้เลือกใช้บริการนิยมมากขึ้นเพราะสามารถวางแผนในการเดินทางในสถานที่ต่าง ๆ ว่าจะต้องใช้เงินเป็นจำนวนเท่าไรซึ่งเดิมการเดินทางในสถานที่ต่าง ๆ เป็นเรื่องยากในการคำนวณค่าใช้จ่ายเพราะรถยนต์ให้บริการสาธารณะมีน้อยส่วนมากจะเป็นแท็กซี่ (Taxi) ที่มาให้บริการซึ่งการคำนวณราคาจะวัดจากระยะทางซึ่งการคำนวณล่วงหน้ามักจะ

¹บทความนี้เรียบเรียงจากการค้นคว้าอิสระ เรื่อง ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการให้บริการรถยนต์สาธารณะประเภทแท็กซี่ โดยมีอาจารย์ที่ปรึกษา รองศาสตราจารย์ ดร.กัลยา ตันศิริ และ คณะกรรมการสอบคือ รองศาสตราจารย์ ประเสริฐ ตันศิริ และ รองศาสตราจารย์ ดร.ปภาศรี บัวสวรรค์.

²นักศึกษาระดับปริญญาโท นิติศาสตรมหาบัณฑิต (ส่วนกลาง) คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

ตรงกับที่เราได้คำนวณไว้จึงทำให้มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นโดยไม่จำเป็นตลอดจนจะไม่เจอกับปัญหาการที่ผู้ให้บริการรถยนต์สาธารณะปฏิเสธผู้ให้บริการด้วยจึงเป็นที่นิยมมากสำหรับผู้ให้บริการในปัจจุบัน

เมื่อการให้บริการรถยนต์สาธารณะของ Grab เองยังไม่เป็นที่รับรองทางกฎหมายในประเทศไทยมีแต่เพียงอาศัยบทกฎหมายที่ใกล้เคียงมาพิจารณาจึงทำให้เกิดอาชญากรรมของผู้ให้บริการเพราะผู้ให้บริการไม่อาจทราบได้ว่าผู้ให้บริการเป็นใครแม้จะมีการระบุตัวและข้อมูลจากตัวผู้ให้บริการแต่ก็ไม่อาจทราบได้อย่างแน่นอนว่าเป็นบุคคลคนเดียวหรือไม่ ประเภทของรถยนต์ของ Grab ก็ไม่ได้จดทะเบียนอย่างถูกต้องว่าเป็นรถยนต์บริการสาธารณะจึงทำให้เป็นการเอาเปรียบผู้ให้บริการรถยนต์สาธารณะทั่วไปเอารัดเอาเปรียบจากการให้บริการรถยนต์ของ Grab ส่วนของสถานที่การให้บริการรถยนต์ของ Grab ก็มักไปทับซ้อนการให้บริการรถยนต์สาธารณะทั่วไปจึงเป็นปัญหาว่าสถานที่ที่รับผู้ให้บริการจะต้องเป็นบริเวณใดจะได้ไม่เกิดปัญหาตลอดจนรวมไปถึงในเรื่องของการแสดงเจตนาทางสัญญาระหว่างคู่สัญญาผู้ให้บริการกับผู้ให้บริการ ประเภทของผู้ให้บริการ สิทธิและหน้าที่ของผู้ให้บริการและหน่วยงานในการควบคุมหรือดูแลผู้ให้บริการ

ดังนั้นจึงเห็นถึงปัญหาดังกล่าวจึงได้ทำการศึกษาและแนวทางในการแก้ปัญหาในปัญหากฎหมายการให้บริการรถยนต์ประเภทแท็กซี่ ซึ่งได้มีประเด็นที่จะทำการศึกษาและค้นคว้าเพื่อเป็นการหาถึงปัญหาดังกล่าวเพื่อจะได้เป็นแนวทางในป้องกันและแก้ปัญหาต่อไปซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

จากการศึกษาประเด็นปัญหากฎหมายเกี่ยวกับสิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญาของการให้บริการรถยนต์สาธารณะประเภทแท็กซี่ การให้บริการรถยนต์สาธารณะประเภทแท็กซี่นั้นมีการให้บริการอย่างหลากหลายในรูปแบบต่าง ๆ แต่ก็เป็นปัญหาว่าสิทธิและหน้าที่ดังกล่าวนี้จะเกิดขึ้นตอนไหนเวลาใดเพราะการให้บริการรถยนต์สาธารณะเป็นการใช้งานผ่านแอปพลิเคชันจึงทำให้เกิดปัญหาว่าสัญญาจะเกิดขึ้นตอนไหนจึงเป็นปัญหาที่จะได้ทำการศึกษาและค้นคว้าจากความเป็นมา แนวคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง กฎหมายที่เกี่ยวข้อง กับการให้บริการรถยนต์สาธารณะประเภทแท็กซี่เพื่อวิเคราะห์ถึงปัญหาเพื่อจะได้เป็นแนวทางในการแก้ปัญหาต่อไป

จากที่ได้ทำการศึกษาและค้นคว้าปัญหาสิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญาตามพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 มาตรา 3 ข้อสัญญา ข้อความ ความตกลงและความยินยอม รวมทั้งประกาศและคำแจ้งความเพื่อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบ และพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 มาตรา 3 ผู้บริโภค หมายความว่า ผู้ซื้อหรือผู้ที่ได้รับบริการจากผู้ประกอบธุรกิจหรือผู้ซึ่งได้รับการเสนอหรือชักชวนจากผู้ประกอบธุรกิจเพื่อให้ซื้อสินค้าหรือรับบริการและหมายความรวมถึงผู้ใช้สินค้าหรือผู้ที่ได้รับบริการจากผู้ประกอบธุรกิจโดยชอบแม้มิได้เสีย

คำตอบแทนก็ตามเห็นได้ว่าไม่ได้มีบัญญัติสิทธิและหน้าที่ของการให้บริการรถยนต์สาธารณะประเภทแท็กซี่โดยตรงจึงทำให้เกิดปัญหาในการฟ้องร้องคดีต่อกันต้องอาศัยบทกฎหมายตามพระราชบัญญัติเทียบเคียงเพื่อเป็นการเยียวยาและบรรเทาความเสียหายเท่านั้นแม้จะได้รับการเยียวยาที่ดีก็จริงแต่ถ้ามีการแก้ไขแก้บัญญัติกฎหมายโดยนำเรื่องการให้บริการรถยนต์สาธารณะประเภทแท็กซี่เข้ามาด้วยเป็นการดียิ่งขึ้น

ประเด็นปัญหาที่สองเกี่ยวกับกฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการรถยนต์สาธารณะประเภทแท็กซี่ เมื่อมีการให้บริการรถยนต์สาธารณะแล้วคู่สัญญาได้ตกลงใจที่จะผูกนิติสัมพันธ์ในการให้บริการและใช้บริการระหว่างกันทางกฎหมายแต่ก็เกิดปัญหาขึ้นมามีมาตรการทางกฎหมายจะให้คุ้มครองสิทธิในฐานะผู้ให้บริการหรือผู้ให้บริการอย่างไรบ้างซึ่งเป็นประเด็นทางกฎหมายที่ยังไม่ชัดเจนมากนักในการใช้บังคับในปัจจุบันจึงจะได้ทำการศึกษาและค้นคว้า แนวคิด ทฤษฎี ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง และบทกฎหมายที่เกี่ยวข้อง มาทำการวิเคราะห์เพื่อหาแนวทางในการแก้ปัญหาในออกกฎหมายรองรับเพื่อให้ทั้งผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการรถยนต์สาธารณะประเภทแท็กซี่ได้มีแนวทางที่ชัดเจนมากขึ้นรวมถึงแนวทางในการป้องกันในการให้ความคุ้มครองมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการให้คุ้มครองการให้บริการและใช้บริการรถยนต์สาธารณะประเภทแท็กซี่

จากที่ได้ทำการศึกษาและการค้นคว้าปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการให้ความคุ้มครองผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการรถยนต์สาธารณะประเภทแท็กซี่ตามพระราชบัญญัติกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 มาตรา 4 (3) สิทธิที่จะได้รับความปลอดภัยจากการใช้สินค้าหรือบริการ (3ทวิ) สิทธิที่จะได้รับความเป็นธรรมในการทำสัญญา และ (4) สิทธิที่จะได้รับการพิจารณาและชดเชยความเสียหาย ทั้งนี้ ตามที่กฎหมายว่าด้วยการนั้น ๆ หรือพระราชบัญญัตินี้บัญญัติไว้เห็นได้แนวทางในการให้ความคุ้มครองเป็นเรื่องทั่วไปไม่ได้เป็นบทบัญญัติโดยเฉพาะในเรื่องของการให้บริการรถยนต์สาธารณะประเภทแท็กซี่โดยตรงถ้าได้มีการบัญญัติมาตรการทางกฎหมายบังคับโดยตรงในการให้ความคุ้มครองจะเป็นเพิ่มความมั่นใจต่อผู้ใช้และผู้ให้บริการรถยนต์สาธารณะประเภทแท็กซี่ได้มากยิ่งขึ้น

ประเด็นปัญหาที่สามเกี่ยวกับกฎหมายเกี่ยวกับมาตรการลงโทษของการให้บริการสาธารณะประเภทแท็กซี่ การให้บริการรถยนต์สาธารณะประเภทแท็กซี่ในปัจจุบันได้รับความนิยมเป็นจำนวนมากเนื่องจากด้วยความสะดวกสบายในการเรียกใช้งานแค่เพียงใช้แอปพลิเคชันในโทรศัพท์ก็สามารถใช้บริการดังกล่าวได้แล้วแต่อย่างไรก็ดีก็มีปัญหาตามมาว่าการที่ผู้ให้บริการได้กระทำความเสียหายแก่ผู้ให้บริการและในบางกรณีทำให้เกิดความเสียหายในทางร่างกาย จิตใจ และทรัพย์สินซึ่งมาตรการทางกฎหมายในปัจจุบันยังมีข้อบกพร่องในการลงโทษแก่ผู้กระทำความ

เสียหายจึงเป็นประเด็นที่น่าสนใจว่าถ้ามีมาตรการลงโทษอย่างชัดเจนมากขึ้นก็จะลดความสูญเสียและความเสียหายให้ลดลงมาจึงจะทำการศึกษาและค้นคว้าจากความเป็นมา แนวคิด ทฤษฎี และกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อทำการวิเคราะห์เพื่อจะได้หาแนวทางในปรับปรุงมาตรการทางกฎหมายให้มีความชัดเจนมากขึ้นเกี่ยวกับมาตรการลงโทษและเพิ่มในความชัดเจนในการกำหนดโทษอย่างชัดเจนมากขึ้น

จากที่ได้ทำการศึกษาและค้นคว้ามาตรการลงโทษของการให้บริการสาธารณะประเภทแกร็บตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 52 ได้มีหลักเกณฑ์ได้วางให้ผู้ประกอบการต้องวางหลักทรัพย์เป็นเงินสดหรือพันธบัตรรัฐบาลไทยอย่างใดหรือทั้งสองอย่างรวมกัน หรือสัญญาประกันภัยและกรมธรรม์ สำหรับการชดเชยค่าเสียหายที่เป็นค่าใช้จ่ายเบื้องต้นเพื่อประกันความเสียหายอันเกิดแก่ชีวิตหรือร่างกาย ดังนั้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุจากความเสียหายของผู้ให้บริการรถยนต์สาธารณะประเภทแกร็บ จึงทำให้ไม่สามารถรับเงินค่าชดเชยได้ทันทีเพราะด้วยผลของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 จึงทำให้พรบ.ฉบับดังกล่าวขาดสภาพคล่องจึงควรให้ผู้ให้บริการรถยนต์สาธารณะประเภทแกร็บต้องทำกรมธรรม์ด้วยความสมัครใจเพื่อจะได้เยียวยาค่าเสียหายได้อย่างทันถ่วงทีและมาตรการทางอาญาพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ที่กำหนดให้ผู้ได้รับอนุญาตจากกรมการขนส่งต้องปฏิบัติตามขั้นตอนเพื่อให้เกิดความปลอดภัยจากการให้บริการรถยนต์สาธารณะประเภทแกร็บในด้านชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน โทษทางอาญาต่อผู้ให้บริการรถยนต์สาธารณะประเภทแกร็บ มีโทษทางอาญาตามมาตรา 40 ทวิ ที่มีหลักเกณฑ์ที่ว่า ห้ามมิให้ผู้ได้รับอนุญาตประกอบกิจการการขนส่งใช้หรือยินยอมให้ผู้ใดปฏิบัติหน้าที่ขับรถที่ใช้ในการขนส่งหากปรากฏว่า ขณะใช้หรือยินยอมให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถผู้นั้นมีอาการ หรือกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดในปัจจุบันค่อนข้างยังมีสภาพบังคับอ่อนมากจึงเห็นควรมีการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายให้มีความสอดคล้องกับการบังคับใช้ โดยเห็นควรให้มีการกำหนดโทษที่มีอัตราที่สูงขึ้นเพื่อให้การบริการรถยนต์สาธารณะประเภทแกร็บมีความปลอดภัยและความมั่นใจในการใช้บริการมากขึ้นของผู้ใช้บริการรถยนต์สาธารณะประเภทแกร็บ

จากแนวทางการศึกษาปัญหากฎหมายเกี่ยวกับให้บริการรถยนต์สาธารณะประเภทแกร็บได้มีข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

1. ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับสิทธิและหน้าที่ของกลุ่มสัญญาของการให้บริการรถยนต์สาธารณะประเภทแกร็บ ควรจะให้มีการบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมมาตรการกฎหมายดังลงในพระราชบัญญัติรถยนต์ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับสิทธิและหน้าที่ของกลุ่มสัญญาของการให้บริการรถยนต์สาธารณะประเภทแกร็บจากการได้วิเคราะห์ประเด็นปัญหาดังกล่าวนี้นี้เห็นได้ว่าการเสนอแนวทางให้มีความชัดเจนระหว่างความสัมพันธ์เพราะในปัจจุบันกฎหมายที่ใช้บังคับก็มีแค่ประมวลกฎหมายแพ่งและ

พาณิชย์มาใช้ประกอบการพิจารณาว่าคู่สัญญาดังกล่าวมีเจตนาจะมีผู้เป็นนิติสัมพันธ์หรือไม่
มาตรการทางกฎหมายดังกล่าวนี้ยังไม่เพียงพอในการใช้บังคับดังกล่าวได้

2. ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ให้บริการและผู้ให้บริการรถยนต์สาธารณะ
ประเภทแท็กซี่ ควรจะให้มีการปรับปรุงข้อกฎหมายในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522
การให้ความคุ้มครองการให้บริการและการให้บริการรถยนต์สาธารณะประเภทแท็กซี่จากการศึกษา
และค้นคว้าและได้ทำการวิเคราะห์มาเห็นว่ามาตรการทางกฎหมายที่ให้ความคุ้มครองยังเป็น
บทบัญญัติใช้บังคับยังไม่ครอบคลุมมากนักเพราะการให้คุ้มครองตามพระราชบัญญัติคุ้มครอง
ผู้บริโภค พ.ศ. 2522 นั้นแม้จะให้สิทธิในการเลือกใช้บริการได้อย่างอิสระอย่างแท้จริง แต่การ
ครอบคลุมนั้นเป็นการให้ความคุ้มครองแบบเบื้องต้นเท่านั้น ซึ่งไม่ได้คุ้มครองแบบเชิงลึกจึงทำให้
เกิดปัญหาว่าในการฟ้องร้องขึ้นมาจากกรณีผู้ให้บริการเอาเปรียบผู้บริโภคขึ้นมากทำให้ผู้บริโภค
เสียเปรียบเป็นอย่างมากจึงไม่สามารถที่จะรับรองขึ้นมาได้และในทางกลับกันในบางกรณีผู้
ให้บริการมักถูกเอาเปรียบจากผู้ให้บริการเช่นกันในกรณีที่มีการตกลงกันแล้วไม่ยอมทำตาม
ข้อตกลงเพราะการให้บริการโดยผ่านแอปพลิเคชันส่วนใหญ่จึงทำให้เกิดปัญหาเป็นจำนวนมากใน
ปัจจุบันจึงเป็นการยากในการให้ความคุ้มครองให้แก่ผู้ให้บริการดังนั้นมาตรการทางกฎหมายจึงต้อง
มีการเข้มงวดมากขึ้นในการให้คุ้มครองอย่างชัดเจนเพื่อจะได้ลดความเหลื่อมล้ำและช่องโหว่ทาง
กฎหมาย ให้มีมาตรการคุ้มครองทั้งผู้ให้บริการและผู้ให้บริการรถยนต์สาธารณะประเภทแท็กซี่ให้มี
ความเข้มแข็งมากยิ่งขึ้นเพื่อจะได้เป็นแบบอย่างและมาตรฐานในการให้ความควบคุมดูแลอย่างใกล้ชิด
มากขึ้นและรับรองการทำธุรกิจในรูปแบบอื่นในอนาคตอีกด้วยเพื่อถ้ามีรูปแบบการทำธุรกิจแบบ
ใหม่ในอนาคต

3. ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับมาตรการลงโทษของการให้บริการรถยนต์สาธารณะประเภท
แท็กซี่ ควรจะให้มีการปรับปรุงมาตรการลงโทษแก่ผู้ให้บริการรถยนต์สาธารณะประเภทแท็กซี่
นั้นในปัจจุบันในการให้บริการรถยนต์สาธารณะประเภทแท็กซี่ในปัจจุบันได้รับความนิยม
เป็นอย่างสูงเพราะการใช้งานสะดวกและรวดเร็วเพราะมีรูปแบบในการให้บริการมากมายจึงเป็นที่
นิยมมากขึ้นโดยผู้ให้บริการรถยนต์สาธารณะประเภทแท็กซี่ แต่ปัญหาที่ตามมาคือความเสียหาย
อันเกิดจากผู้ให้บริการรถยนต์สาธารณะอาทิ นำรถยนต์ออกมาให้บริการไม่มีคุณภาพเพราะ
รถยนต์ที่นำมาให้บริการก่อนมีคุณภาพต่ำมาแล้วนำออกมาให้บริการจนเป็นเหตุให้ผู้ให้บริการได้รับ
ความเสียหาย ทางร่างกาย จิตใจและทรัพย์สินแม้จะมีมาตรการลงโทษผู้กระทำความผิดอยู่แต่
ขั้นตอนก่อนข้างล่าช้าพอสมควรไม่ทันกับเหตุการณ์ในปัจจุบันยังเป็นการตอบย้ผู้ใช้เสียหาย

อีกทั้งควรให้ปรับปรุง มาตรการการให้ความคุ้มครองผู้ใช้บริการในการป้องกันเหตุอาชญากรรมเพราะในปัจจุบันในการให้ความควบคุมและป้องกันดังกล่าวยังไม่มีมาตรการควบคุมแบบจริงจังซึ่งเป็นปัญหาพอสมควรซึ่งเป็นจุดสำคัญที่ทำให้ผู้ใช้บริการรถยนต์สาธารณะประเภทแกร็บยังไม่มีมากเท่าที่ควรแม้จะได้รับความนิยมพอสมควรแต่ก็ยังไม่ทั้งหมดเพราะด้วยเหตุอาชญากรรมที่กำลังคุกคามพอสมควรจึงเป็นปัญหาในสังคมพอสมควร

เอกสารอ้างอิง

ตะวัน ต้นชาติ. ข้อจำกัดทางกฎหมายและทางเลือกของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ กรณีอุเบอร์และแกร็บคาร์. รายงานประชุมวิชาการสาขานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2561: 151.

สุชาลี นาคเงินทอง. ผลกระทบของการให้บริการแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชันต่ออุตสาหกรรมแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร, การค้นคว้าอิสระเศรษฐศาสตร์ธุรกิจมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2559.

อัจฉริยา ดันวิตรานนท์. ปัญหาความรับผิดชอบของผู้ประกอบธุรกิจขนส่งที่ไม่ได้รับอนุญาต : กรณีศึกษาอุเบอร์. วารสารกฎหมายจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (2560): 472.