

ปัญหาของผู้ขับจักรยานยนต์รับคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชัน¹

สิริภรณ์ รัตติจนการ²

จากการศึกษาเกี่ยวกับปัญหาของผู้ขับจักรยานยนต์รับคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชัน มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงประวัติ ความเป็นมา แนวคิด และทฤษฎี หลักเกณฑ์ ของการขนส่งทางบก และการขนส่งรับผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชัน ซึ่งทำให้ผู้ศึกษาได้รับความรู้ความเข้าใจว่า ในปัจจุบันมีเมื่อเทคโนโลยีมีความก้าวหน้าทำให้เกิดการขนส่งรูปแบบใหม่ที่เป็นธุรกิจประเภทการขนส่งผ่านแอปพลิเคชัน โดยการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการเช่นเดียวกับรถแท็กซี่ผ่านระบบแอปพลิเคชัน หรือที่ต่างประเทศเรียกว่าบริการ ridesharing หรือ point-to-point เพื่อจับคู่ระหว่างเจ้าของรถยนต์ที่ให้บริการและผู้โดยสารที่ต้องการการเดินทางจากจุดไปอีกจุดหนึ่ง ในการเรียกบริการขนส่งดังกล่าวนี้เป็นประโยชน์ต่อทั้งผู้โดยสาร ที่จะความสะดวกในการเดินทางมากยิ่งขึ้น อีกทั้งยังเป็นการสร้างงานให้กับประชาชนจำนวนมากอีกด้วย

อย่างไรก็ตาม บริการขนส่งประเภทดังกล่าวมีใกล้เคียงกับบริการแท็กซี่มาก จึงส่งผลกระทบต่อผู้ขับจักรยานยนต์แท็กซี่ ซึ่งเป็นอาชีพดั้งเดิมของประเทศไทยอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ทำให้ตลาดรถแท็กซี่ ซึ่งมีกฎหมายระเบียบข้อบังคับอยู่มาก และมีต้นทุนในการประกอบการสูงกว่า โดยเฉพาะในต่างประเทศที่ต้นทุนใบอนุญาตประกอบการแท็กซี่ มีราคาสูงมากทำให้มีฝ่ายที่เห็นว่าการแข่งขันกับบริการดังกล่าวไม่เป็นธรรม การนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการแบบรถแท็กซี่เป็นประเด็นจึงยังเป็นที่ถกเถียงกันทั่วโลก แม้แต่ในประเทศไทยจะเห็นในข่าวอยู่เรื่อยๆว่ามีการกระทบกระทั่งกันทั้งสองฝ่าย เนื่องจากบริษัทที่ให้บริการขนส่งประเภทนี้ไม่ได้รับการรับรองกฎหมายในหลายๆประเทศที่เข้าสู่ตลาด รวมทั้งประเทศไทย บริการดังกล่าวจึงมีประเด็นในด้านความปลอดภัย ใบอนุญาต ความรับผิดชอบต่ออุบัติเหตุ การคุ้มครองผู้บริโภคในด้านอื่นๆ การคุ้มครองสวัสดิภาพแรงงาน การปฏิบัติอย่างเท่าเทียมต่อผู้โดยสาร ความปลอดภัยของข้อมูลผู้โดยสารและผู้ขับอีกด้วย

จากการศึกษาทำให้ทราบว่าปัญหาของผู้ขับจักรยานยนต์รับคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องในปัจจุบันยังไม่ได้ให้การรับรองและมีปัญหาอยู่ด้วยกันหลายประการ ซึ่งมีปัญหาสรุปได้ดังต่อไปนี้

จากการศึกษาปัญหาประการแรกคือ ปัญหาคำนิยามของ “รถยนต์รับจ้างสาธารณะ” ไม่ครอบคลุมชัดเจน ตามกฎหมายของไทยที่มีอยู่ในปัจจุบันในเรื่องของ คำนิยามมีเพียงแต่คำนิยามของรถยนต์สาธารณะตามมาตรา 4(2) ของพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ,รถแท็กซี่ ตามมาตรา 4(24) ของพระราชบัญญัติ

¹บทความนี้เรียบเรียงจากการค้นคว้าอิสระ เรื่อง ปัญหาของผู้ขับจักรยานยนต์รับคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชัน โดยมีอาจารย์ที่ปรึกษา คือ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.คนพร จิตต์รุ่งเกียรติ และคณะกรรมการสอบ คือ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.มนทิชา ภักดีคง และรองศาสตราจารย์ ดร.พันธ์เทพ วิฑิตอนันต์

²นักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต (ส่วนกลาง) คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

จรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 ,รถยนต์รับจ้าง ตามข้อ 3ของกฎกระทรวงว่าด้วยรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร ไม่เกินเจ็ดคน ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2563 ยังไม่ได้บังคับบอกถึงลักษณะของรถที่นำมาให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่าน แอปพลิเคชันได้อย่างชัดเจน ทำให้เกิดปัญหาในการใช้บังคับกับรถดังกล่าว การจะได้ขึ้นรถแท็กซี่นั้นต้องผ่าน การอบรมหรือเงื่อนไขต่างๆที่เข้มงวดยิ่งกว่าการขับรถยนต์ส่วนบุคคลมากมายนักและค่าธรรมเนียมต่างๆ รวมถึง สิ่งที่ต้องพึงปฏิบัติตามข้อกำหนดในกฎกระทรวงและประกาศอีกด้วย อันเป็นสาเหตุหลักที่นำไปสู่ความขัดแย้ง ต่อสังคมไทยและส่งผลกระทบต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของไทยในยุคไทยแลนด์ 4.0 ที่มีการนำเทคโนโลยีมา ใช้ในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจในปัจจุบัน

ประการที่สองคือ ปัญหาของผู้ใช้ใบอนุญาตขับขี่ยานยนต์ส่วนบุคคลผ่านแอปพลิเคชันซึ่งนำมา รับจ้างสาธารณะ ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ยังกำหนดโดยมาตรา 43 (4) ให้ผู้ขับขี่ยานยนต์ สาธารณะไม่เกินเจ็ดคนหรือรถแท็กซี่ต้องขอใบอนุญาตขับขี่ยานยนต์สาธารณะด้วย นอกจากนี้ ใน การขอใบอนุญาตขับรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะขนาดเล็กตามมาตรา 43(4) ผู้ขอต้องมีคุณสมบัติและ ไม่มีลักษณะต้องห้ามตามที่บัญญัติในมาตรา 46 ถึงมาตรา 49 ซึ่งผู้นำรถยนต์ส่วนบุคคลนำมาให้บริการ ขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันทั้งหลายไม่ได้เข้าหลักเกณฑ์ที่ต้องทำใบอนุญาตขับรถสาธารณะ เพียงแต่ มีใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล สามารถที่จะนำรถยนต์ของตนมาให้บริการสาธารณะผ่านแอปพลิเคชัน ได้แล้ว ซึ่งอาจเกิดอุบัติเหตุได้เนื่องจากประสพการณ์ที่ไม่เพียงพอต่อการขับขี่ยานยนต์เช่น ในบางรายอาจพึ่ง ได้ใบอนุญาตมาในระยะเวลาไม่นาน และยังรวมไปถึงเรื่องของอายุซึ่งผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์ สาธารณะต้องมีอายุไม่น้อยกว่า 22 ปี แต่บุคคลที่เอารถยนต์ส่วนบุคคลไปให้บริการผ่านแอปพลิเคชันนั้นไม่ จำเป็นว่าจะต้องมีอายุตามเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด เพียงใช้เกณฑ์ของผู้มีใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลคือ อายุ 18 ปี ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อภาวะของการขับรถ โดยจะส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของผู้โดยสารได้อีกด้วย นับได้ว่าปัจจุบันถือเป็นการให้บริการที่ผิดกฎหมาย

ประการที่สามคือ ปัญหาของความรับผิดชอบของบริษัทผู้ให้บริการแอปพลิเคชัน เนื่องจากในประเทศไทยไม่มีกฎหมายหรือหลักเกณฑ์ใดๆให้การรองรับว่าบริษัทผู้ให้บริการแอปพลิเคชันจะต้องร่วมรับผิดชอบ ต่อทรัพย์สิน ชีวิต ร่างกาย ระหว่างผู้ที่ขับขี่ยานยนต์ผ่านแอปพลิเคชันกับผู้โดยสารหรือบุคคลภายนอก มีเพียง เมื่อเกิดเหตุแล้วผู้ที่ขับขี่ยานยนต์เท่านั้น ที่ต้องรับผิดชอบแต่เพียงผู้เดียว ทั้งที่บริษัทผู้ให้บริการแอปพลิเคชันนั้น ได้รับรายได้จากการขับขี่ยานยนต์จากผู้โดยสารหรือส่งของ จากสมาชิกทั้งนั้นเท่ากับว่าถือเป็นผู้มีส่วนได้เสีย ในงานที่ได้รับมานั้นย่อมเห็นควรต้องรับผิดชอบ เนื่องจากผู้ขับขี่ยานยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการจะมี แต่เพียงประกันภัยจากรถยนต์ของตน และประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถเท่านั้น หรือในรถยนต์บางคันอาจมีเพียงแค่ประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถเพียงฉบับ เดียว ซึ่งในบางกรณีอาจไม่เพียงพอที่จะชดเชยให้กับผู้เสียหายได้

ประการสุดท้ายคือ ปัญหาหลักเกณฑ์ ข้อปฏิบัติ รถยนต์ที่ให้บริการผ่านแอปพลิเคชันไม่ได้ปฏิบัติ เหมือนกับรถแท็กซี่ ในปัจจุบันประเทศไทยยังไม่ได้กำหนดเป็นการเฉพาะอย่างชัดเจนว่าให้รถยนต์ที่ ให้บริการในระบบแอปพลิเคชันต้องจดทะเบียนรถยนต์สาธารณะ มีหลักเกณฑ์และข้อปฏิบัติอย่างไร

มีเพียงแต่รถแท็กซี่ต้องมีหลักเกณฑ์ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กฎกระทรวงว่าด้วยรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2563 และกฎกระทรวงกำหนดความปลอดภัยในการรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร พ.ศ. 2555 ซึ่งแตกต่างกับในหลายประเทศซึ่งมีการออกกฎหมายรองรับในเรื่องนี้เป็นที่เรียบร้อย

จากการศึกษาค้นคว้าปัญหาของผู้ขับขีรถยนต์รับคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชัน ผู้ศึกษาพบว่า มีข้อเสนอแนะ คือ

1. ปัญหาประการแรกคือ ปัญหาค่านิยามของ “รถยนต์รับจ้างสาธารณะ” ไม่ครอบคลุมชัดเจน โดยนำรูปแบบกฎหมายของประเทศออสเตรเลีย ในรัฐนิวเซาท์เวลส์ ซึ่งได้ให้การรับรองแล้ว ซึ่งจะมีการบัญญัติค่านิยามของการรับคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันไว้โดยเฉพาะ ดังนั้นผู้ศึกษาเห็นว่าสามารถนำมาปรับเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาค่านี้ได้ ดังนี้

1.1 เห็นควร แก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 (แก้ไข พ.ศ. 2557 ฉบับที่ 17) ค่านิยามในมาตรา 4(2) เพื่อให้มีความชัดเจนและครอบคลุม โดยเพิ่มค่านิยาม การให้บริการขนส่งล่วงหน้า และเพิ่มคำศัพท์ดังกล่าวต่อท้ายในส่วนของ รถยนต์รับจ้าง และรถยนต์ส่วนบุคคล

1.2 เห็นควร แก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (แก้ไข พ.ศ. 2562 ฉบับที่ 12) ในมาตรา 4 ซึ่งเดิมที่มีเพียง ค่านิยามของ “รถแท็กซี่” เพียงอย่างเดียวทำให้รถที่ให้บริการรับคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันไม่นับอยู่ภายใต้บังคับตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว จึงเพิ่มบทบัญญัติใหม่ คือ มาตรา 4 (24/1) โดยระบุความหมายของ รถยนต์ให้บริการขนส่งล่วงหน้า เพื่อที่รถบริการรูปแบบใหม่จะได้อยู่ภายใต้ข้อบังคับเดียวกับรถแท็กซี่จะทำให้เกิดความเท่าเทียมกัน

2. ปัญหาของผู้ใช้ใบอนุญาตขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลผ่านแอปพลิเคชันซึ่งนำมาจ้างสาธารณะ ผู้ศึกษาพบว่า มีข้อเสนอแนะในการแก้ไข พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 (แก้ไข พ.ศ. 2557 ฉบับที่ 17) ดังนี้

2.1 เห็นควร เพิ่มบทบัญญัติใหม่ คือ มาตรา 47/1 โดยระบุให้นำมาตรา 46 มาตรา 47 มาตรา 49 ซึ่งผู้ขอใบอนุญาตรถยนต์รับจ้างสาธารณะในรูปแบบแอปพลิเคชันจะต้องมีคุณสมบัติเช่นเดียวกับผู้ขอใบอนุญาตรถรับจ้างสาธารณะหรือรถแท็กซี่มาใช้โดยอนุโลม

2.2 เห็นควร แก้ไขระยะเวลาพ้นโทษหลังจากได้รับความผิดทางอาญามาแล้วของมาตรา 49(8) ให้มีระยะเวลาที่ยาวนานยิ่งขึ้นเพื่อให้สอดคล้องกับแนวกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา รัฐแคลิฟอร์เนียในเรื่องระยะเวลาที่จะให้ผู้เคยได้รับโทษสามารถขอใบอนุญาตได้ โดยเปลี่ยนจากไม่น้อยกว่า 3 ปี เป็นไม่น้อยกว่า 7 ปี

2.3 เห็นควร เพิ่มบทบัญญัติใหม่ คือ มาตรา 47/2 โดยให้ผู้ขอใบอนุญาตใช้รถยนต์ผ่านการให้บริการขนส่งล่วงหน้า จะต้องได้รับใบอนุญาตจากกรมการขนส่งทางบกก่อนจึงจะสามารถไปสมัครเป็น

สมาชิกกับบริษัทผู้ให้บริการได้ เพื่อมีฐานข้อมูลของผู้ขับและตัวรถยนต์ที่นำมาให้บริการอยู่ในระบบที่จะติดตามตรวจสอบได้

3. ปัญหาของความรับผิดชอบของบริษัทผู้ให้บริการแอปพลิเคชัน โดยนำรูปแบบกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา รัฐแคลิฟอร์เนีย ในส่วนความรับผิดชอบของบริษัทผู้ให้บริการที่มีส่วนรับผิดชอบในความปลอดภัยอันเกิดจากการรับขนโดยสารผ่านแอปพลิเคชัน 3 ช่วงความรับผิดชอบ ดังนั้น ผู้ศึกษาเห็นว่าสามารถนำมาปรับเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาได้ ดังนี้

3.1 เห็นควร แก้ไขเพิ่มเติมใน “ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดประเภทรถและวงเงินที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งหรือเจ้าของรถต้องจัดทำประกันภัยเพิ่มเติมจากกฎหมายว่าด้วยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2560” โดยเพิ่มเติมส่วนของความรับผิดชอบของบริษัทผู้ให้บริการแอปพลิเคชัน คือนำช่วงระยะเวลารับผิดชอบของบริษัทผู้ให้บริการ ทั้ง 3 ช่วงตั้งแต่ ช่วง เปิด/จับคู่/รับผู้โดยสาร ซึ่งกำหนดค่าสินไหมทดแทนตามช่วงเวลารับผิดเอาไว้ เพื่อร่วมชดเชยให้กับผู้เสียหายอีกทางหนึ่ง

4. ปัญหาหลักเกณฑ์ ข้อปฏิบัติ รถยนต์ที่ให้บริการผ่านแอปพลิเคชันไม่ได้ปฏิบัติเหมือนกับรถแท็กซี่ ซึ่งในหลายประเทศที่ได้ศึกษาเช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศออสเตรเลีย ประเทศสิงคโปร์ ได้ออกหลักเกณฑ์ในการกำหนดให้ผู้จะนำรถมาจดทะเบียนให้บริการรับคนสาธารณะนั้นต้องปฏิบัติตาม ดังนั้น ผู้ศึกษาเห็นว่าสามารถนำมาปรับเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาได้ ดังนี้

4.1 เห็นควรเพิ่มบทบัญญัติใหม่ ในส่วนที่ใช้บังคับกับรถแท็กซี่ที่ต้องปฏิบัติ ตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (แก้ไข พ.ศ. 2562 ฉบับที่ 12) คือ มาตรา 102/1 โดยระบุให้นำมาตรา 94 ถึง มาตรา 96 มาตรา 99 และมาตรา 100 ในลักษณะหมวดรถแท็กซี่ มาใช้บังคับกับรถยนต์ให้บริการรับขนส่งผู้โดยสารด้วย โดยระบุให้นำมาบังคับใช้โดยอนุโลม เพื่อลดความยุ่งยากในการเพิ่มหมวดกฎหมาย และประหยัดระยะเวลาในการดำเนินการแก้ไขกฎหมาย

4.2 เห็นควร กำหนดหลักเกณฑ์โดยออกเป็น กฎกระทรวงในการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาจดทะเบียนเป็นรถยนต์รับจ้างสาธารณะโดยให้มีชื่อว่า “กฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้ในการรับจ้างบรรทุกคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันหรือระบบอื่นใด พ.ศ. 2564” จะต้องมีหลักเกณฑ์การจดทะเบียนมาตรฐานเดียวกันกับรถยนต์รับจ้างสาธารณะ ซึ่งอาจจะมีบางข้อที่เป็นกรณีเฉพาะ อย่างเช่น เครื่องหมายแสดง เป็นต้น

4.3 เห็นควร นำกฎกระทรวงกำหนดความปลอดภัยในการรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร พ.ศ. 2555 ที่ใช้กับรถยนต์รับจ้างสาธารณะทุกประเภทบนท้องถนนมาบังคับใช้กับผู้ให้บริการขนส่งผ่านแอปพลิเคชันด้วย

เนื่องด้วยเป็นหลักเกณฑ์กำหนดห้ามมิให้มีการเปลี่ยนแปลงสภาพรถไปจากเดิมที่ได้จดทะเบียนรวมถึงต้องติดตั้งอุปกรณ์สำหรับความปลอดภัยภายในรถเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทั้งคนขับและผู้โดยสาร

เอกสารอ้างอิง

สำนักงานขนส่งผู้โดยสาร, โครงการศึกษาการพัฒนาเพื่อความปลอดภัยและคุณภาพการ

ให้บริการของรถแท็กซี่ โดยพิจารณาโครงสร้างต้นทุนและการประกอบการ.

กรุงเทพมหานคร: กรมการขนส่งทางบก, 2561

ดร.สุพิศ ปราณีตพลกรัง. **หลักและทฤษฎีกฎหมายแพ่ง**, พิมพ์ครั้งที่ 3.

กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2563.