มาตรการทางกฎหมายในการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน

Legal measure on public car transportation service applications

ศิรินทร์พร ธารมัติ

การวิจัยนี้ได้รับทุนอุดหนุนจากมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ

ปีการศึกษา 2563

บทคัดย่อ

ชื่อเรื่อง	มาตรการทางกฎหมายในการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน
ผู้วิจัย	อาจารย์ศิรินทร์พร ธารมัติ
สถาบัน	มหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ
ปีที่พิมพ์	2566
สถานที่พิมพ์	มหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ
แหล่งที่เก็บรายงานฉบับสมบูรณ์	มหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ
จำนวนหน้างานวิจัย	279
คำสำคัญ	มาตรการ/กฎหมาย/การให้บริการ/การขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ/ระบบแอปพลิเคชัน
ลิขสิทธิ์	มหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ

บทคัดย่อ

รายงานการวิจัยเรื่องมาตรการทางกฎหมายในการให้บริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพเพื่อมุ่งศึกษามาตรการทางกฎหมายและวิเคราะห์สภาพปัญหาเกี่ยวกับหน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบในการกำกับดูแลการประกอบธุรกิจการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน โดยศึกษานิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้ขับขี่ว่าอยู่ในบังคับของกฎหมายฉบับใด และเพื่อให้ได้แนวทางในการพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมและเป็นธรรม รวมถึงได้แนวทางในการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดประสิทธิภาพต่อไปในอนาคต ซึ่งใช้วิธีการวิเคราะห์ข้อมูลเอกสารไปพร้อม ๆ กับการเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนามโดยการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการให้บริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ และนำข้อมูลที่ได้มาใช้ในการตีความรวมทั้งกำหนดประเด็นที่สำคัญเพื่อทำการเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปัญหาต่อไป

จากผลการศึกษาวิจัยพบว่าในปัจจุบันมีกฎหมายที่เข้ามากำกับดูแลในเรื่องของการนำรถยนต์มาให้บริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน คือ กฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 ซึ่งให้ประชาชนทั่วไปสามารถนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการรับจ้างได้อย่างถูกต้องด้วยการรับงานจ้างผ่านทางระบบแอปพลิเคชัน โดยกฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 กำหนดให้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันที่ทำการขนส่ง

ผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันเข้ามาทำการยื่นจดทะเบียนเพื่อขอรับรองตามหลักเกณฑ์ที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด ดังนั้นจึงถือได้ว่ากรมการขนส่งทางบกเป็นหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่ในการกำกับดูแลและบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันในปัจจุบัน ซึ่งหากพิจารณานิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันและผู้ขับขี่แล้วยังไม่สามารถกำหนดนิติสัมพันธ์ตามลักษณะของสัญญาจ้างแรงงาน สัญญาจ้างทำของ สัญญานายหน้า สัญญาหุ้นส่วน หรือสัญญารับขนคนโดยสารได้เพราะลักษณะของการให้บริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์ของสัญญาฉบับใดเลย ดังนั้นจึงต้องไปพิจารณาตามหลักเกณฑ์ของสัญญาต่างตอบแทน ซึ่งจะเห็นได้ว่าผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันจะอนุญาตให้ผู้ขับขี่ที่ลงทะเบียนสมัครเข้ามาทำสัญญาเพื่อให้บริการขนส่งผู้โดยสารสามารถใช้ระบบแอปพลิเคชันที่จัดเตรียมไว้ให้เพื่อเป็นตัวกลางในการเชื่อมต่อกับผู้โดยสารและทำหน้าที่ในการขนส่งผู้โดยสารไปยังจุดหมายปลายทาง และเมื่อผู้ขับขี่ได้ทำการขนส่งผู้โดยสารไปยังจุดหมายปลายทางที่กำหนดไว้แล้วก็จะต้องแบ่งปันค่าโดยสารตามสัดส่วนที่ได้ตกลงกันไว้ตามสัญญาต่อผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันเพื่อเป็นการตอบแทนที่ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันได้อนุญาตให้ผู้ขับขี่ได้ใช้ระบบแอปพลิเคชันเพื่อทำงานขนส่งผู้โดยสาร โดยจะเห็นได้ว่านิติสัมพันธ์ของผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้ขับขี่นั้นสามารถบังคับได้ตามสัญญาต่างตอบแทน เพราะทั้งสองฝ่ายมีหนี้ที่จะต้องชำระเป็นการตอบแทนซึ่งกันและกัน เพราะฉะนั้นหากข้อสัญญาที่ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันทำไว้กับผู้ขับขี่มีลักษณะเป็นการเอารัดเอาเปรียบหรือเป็นการที่ผู้ขับขี่ต้องรับภาระเกินกว่าที่พึงคาดหมายได้ตามปกติ คู่สัญญาก็สามารถไปฟ้องร้องบังคับได้ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 ส่วนแนวทางในการพัฒนาการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันที่เหมาะสมในยุคปัจจุบัน รวมถึงการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดประสิทธิภาพในอนาคตไม่ควรกำหนดให้ผู้ขับขี่ที่ต้องการจะเข้ามาอยู่ในระบบการขนส่งสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันต้องนำรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมาจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชัน เพราะจะเป็นการสร้างภาระให้ผู้ขับขี่ กรมการขนส่งทางบกซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐที่กำกับดูแลอาจใช้วิธีการที่ให้ผู้ขับขี่เข้ามาจดแจ้งเพื่อให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านระบบแอปพลิเคชันแทนเพื่อให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว ส่วนการวางหลักประกันกรมการขนส่งทางบกก็ไม่ควรกำหนดให้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันต้องนำหลักประกันมาวาง เพราะนิติสัมพันธ์ของผู้ให้บริการระบบกับผู้ขับขี่ไม่ได้มีฐานะเป็นนายจ้างกับลูกจ้างตามสัญญาจ้างแรงงาน ดังนี้เมื่อเกิดความเสียหายใด ๆ ขึ้นผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันก็ไม่ได้มีหน้าที่ตามกฎหมายที่จะต้องไปชดใช้เยียวยาความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นตามกฎหมาย และการกำหนดให้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันไม่สามารถจัดทำส่วนลดใด ๆ ที่ทำให้อัตราค่าโดยสารที่จัดเก็บต่ำกว่าอัตราค่าโดยสารขั้นต่ำที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด ซึ่งการกำหนดดังกล่าวเป็นไปเพื่อป้องกันไม่ให้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันรายใหญ่ลดราคาจนทำให้ผู้ให้บริการระบบ

แอปพลิเคชันรายเล็กไม่สามารถแข่งขันในด้านราคาได้ ซึ่งทำให้เกิดการผูกขาดและการขึ้นราคาในอนาคตได้

ผู้วิจัยจึงขอเสนอแนะว่าควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 โดยไม่ควรกำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องนำรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมาจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ เพราะการจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทรถยนต์จะทำให้ผู้ขับขี่เสียค่าธรรมเนียมหรือค่าใช้จ่ายส่วนนี้เกินความจำเป็น นอกจากนี้การที่กฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 ที่กำหนดให้ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ต้องไม่จัดทำส่วนลดใด ๆ ที่ทำให้อัตราค่าโดยสารที่จัดเก็บต่ำกว่าอัตราค่าโดยสารขั้นต่ำที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารและค่าบริการอื่นสำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์นั้น หน่วยงานของรัฐไม่ควรไปกำหนดเกี่ยวกับการจัดทำส่วนลดใด ๆ เกี่ยวกับอัตราค่าโดยสาร เพราะถือว่าเป็นการควบคุมการแข่งขันด้านราคาที่ไม่ก่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้บริโภคหรือผู้โดยสาร แต่หน่วยงานของรัฐควรกำหนดอัตราค่าโดยสารขั้นสูงมากกว่าเพื่อป้องกันการเอารัดเอาเปรียบผู้บริโภค และควรควบคุมตัวสัญญาระหว่างผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้ขับขี่ให้มีการกำหนดสัดส่วนค่าตอบแทนให้มีความเหมาะสมและไม่เกิดการเอารัดเอาเปรียบกันในอนาคตและเพื่อให้เกิดการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพต่อไป ส่วนในเรื่องนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้ขับขี่ว่าควรบังคับตามกฎหมายฉบับใดนั้น กรมการขนส่งทางบกซึ่งเป็นหน่วยงานที่กำกับดูแลเกี่ยวกับการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันก็ควรจะต้องไปหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อทำการกำหนดนิติสัมพันธ์ตามกฎหมายระหว่างผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้ขับขี่ให้ชัดเจนว่าสามารถบังคับได้ตามกฎหมายแรงงานหรือไม่ เพื่อให้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้ขับขี่มีสถานะเป็นนายจ้างและลูกจ้างกันตามกฎหมายแรงงาน เพื่อให้เกิดสิทธิหน้าที่และความคุ้มครองต่าง ๆ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ต่อไป

Abstract

Research Title	Legal measure on public car transportation service applications
Researcher	Archan Sirinporn Tharamut
Institute	Huachiew Chalermprakiet University
Publish Year	2023
Publisher	Huachiew Chalermprakiet University
Sources	Huachiew Chalermprakiet University
No. of Pages	279
Key words	Legal measures; public transportation services; applications
Copyright	Huachiew Chalermprakiet University

Abstract

Research report regarding legal measures for public transportation services through applications was conducted as the qualitative research directing at the study of legal measures and analysis of related problems of the state agencies responsible for supervising public transportation services through applications by studying legal relations between the application system service providers and the drivers. This was done to find out which laws applied to set up the guidelines for developing appropriate and fair public transportation systems, including the guidelines to enforce the laws aiming for legal effectiveness in the future. Data were analyzed together with field data collection through the in-depth interviews of the related parties who provided public transportation services. The acquired data were subjected to overall interpretation and identified the key issues to propose guidelines for further problem solving.

The research findings suggested that the Ministerial Regulation Re: Ride-Hailing Service Vehicle via an Electronic System B.E. 2564 (2021) is currently in charge of supervising public transportation services through applications which allow

the public to use personal vehicle as the hired vehicle legally through application system. The Ministerial Regulation Re: Ride-Hailing Service Vehicle via an Electronic System B.E. 2564 (2021) required the application system service providers to submit registration for certification in accordance with the set criteria of Department of Land Transport. Therefore, it is considered that the Department of Land Transport at present acting as the state agency to supervise and enforce the law related to public transportation services through application system. However, considering the legal relations between the application system service providers and the drivers, one could not identify legal relations based on the nature of labor contract, hire or work contract, carriage of goods contract, brokerage contract, partnership contract or carriage of passenger contract because the characteristic of the public transportation services through application system has not met the criteria of any contract. Therefore, judging should base on the criteria of reciprocal contract in which the system service providers would permit the registered drivers to make contract so that the passenger transport services could engage the prepared application as the medium to connect with the passengers as well as transport passengers to the destination. When the drivers had delivered the passengers at the set destination , the passengers must share the fare as agreed with the application service providers as well as repay for permitting the drivers to use the application system delivering passengers. As seen, the legal relations between the application service providers and the drivers could be enforced as stated in the reciprocal contract because both parties must honor the debt as the agreement to repay each other. Hence, if the agreement that the application service providers made with the drivers taking advantages or making the drivers carried heavier burden than normally expected, the contracting party can file a lawsuit in accordance with the Unfair Contract Terms Act B.E. 2540 (1997). As for the direction for improving the passenger transport services through application system appropriate for the present era, as well as the effective future law enforcement that should not require the drivers who want to engage the public transportation system through application system to register personal vehicle changing to car for hire through application system. Because this is adding burden to the drivers, the Department of Transport as the supervised state agency may allow the drivers to register passenger

transport services through application system for convenience. As for the guarantee, the Department of Transport should not require the application system providers placing collateral since the legal relations between both parties has not been done as the employer and employee based on the contract. Then, any damages done, the electronic application system service provider has no legal obligation to remedy the damages that occurred by law as well as restricting the service the application system service providers on arranging any discount that may lower the fare than the ministerial declaration. This is done to prevent the major electronic system service providers from giving the discount until the minor electronic system service providers are unable to compete in price which can lead to monopoly and price increasing in the future.

The researcher suggests amendment of the Ministerial Regulation Re: Ride-Hailing Service Vehicle via an Electronic System B.E. 2564 (2021) by not requiring the drivers to register changing the personal vehicle to car for hire through electronic system because doing so would cause the drivers extra fees or unnecessary expenses. Furthermore, the Ministerial Regulation Re: Ride-Hailing Service Vehicle via an Electronic System B.E. 2564 (2021) restricted the electronic system service providers not to arrange any discount that would lower the fare than the ministerial declaration, the wages for carrying passengers, and other service fees for hired car through electronic system, the state agency should not involve in preparing any discount fare because it is considered as the control on price competition which may not benefit the consumers or passengers. Nonetheless, the state agency should set higher fare to prevent taking advantages of consumers and control the contract between the application system service providers and the drivers by determining appropriate proportion of remuneration to avoid both parties taking advantages each other as well as leading to efficiency in further development of public transportation system. As for the legal relations between the application system service providers and the drivers related to choosing which law to enforce, the Department of Transport that directly supervise carrying public passengers through application should consult the agencies involved to clearly determine legal relations according to the law between the application system service providers and the drivers whether or not such law can

enforce as stated in the labor law and still keep the status as the employer and employee so that the public rights, duties and protections in accordance with the Labor Protection Act B.E. 2541 (1998) can be maintained further.

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยฉบับนี้สำเร็จลงได้ด้วยความกรุณาเป็นอย่างสูงจากผู้มีพระคุณหลายท่าน ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณท่านผู้ช่วยศาสตราจารย์นิก สุนทรธัย คณบดีคณะนิติศาสตร์ และขอกราบขอบพระคุณท่านผู้ช่วยศาสตราจารย์ธนาชัย สุนทรอนันตชัย ผู้ช่วยอธิการบดี ที่ได้กรุณาให้คำปรึกษาชี้แนะข้อบกพร่องที่เป็นประโยชน์ต่อเนื้อหาของงานวิจัยฉบับนี้ให้ดียิ่งขึ้นและสำเร็จลุล่วงไปด้วยดีตั้งแต่ต้นจนเสร็จสมบูรณ์

ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณผู้ให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่องานวิจัยทุกท่านที่ให้ความร่วมมือในการชี้แนะแนวทางและให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่องานวิจัยฉบับนี้ จนทำให้งานวิจัยฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

ผู้วิจัยขอขอบคุณ คุณโกศล อินทรศร เป็นอย่างสูงที่ได้ให้ความกรุณาช่วยเหลือในการแนะนำประเด็นปัญหาหัวข้อการวิจัย การให้คำปรึกษา ค้นคว้าหาข้อมูลทางวิชาการ รวมทั้งวิธีการแก้ไขปัญหาอุปสรรคต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นและเป็นประโยชน์ต่อเนื้อหาของงานวิจัย ตลอดจนเป็นกำลังใจให้แก่ผู้วิจัยมาโดยตลอดจนทำให้งานวิจัยฉบับนี้เสร็จสมบูรณ์

อนึ่ง ผู้วิจัยหวังว่างานวิจัยฉบับนี้จะมีประโยชน์อยู่ไม่น้อย จึงขอมอบส่วนที่ดีทั้งหมดนี้ให้แก่เหล่าคณาจารย์ที่ได้ประสิทธิประสาทวิชาจนทำให้ผลงานวิจัยเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่เกี่ยวข้อง และขอมอบความกตัญญูกตเวทิตาคุณ แด่บิดา มารดา และผู้มีพระคุณทุกท่าน สำหรับข้อบกพร่องต่าง ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นนั้น ผู้วิจัยขอน้อมรับผิดเพียงผู้เดียว และยินดีที่จะรับฟังคำแนะนำจากทุกท่านที่ได้เข้ามาศึกษา เพื่อเป็นประโยชน์ในการพัฒนางานวิจัยต่อไป

ศิรินทร์พร ธารมัติ
มหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ
30 มิถุนายน 2566

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	**ก**
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	**ง**
กิตติกรรมประกาศ	**ซ**
สารบัญ	**ฌ**
บทที่ 1 บทนำ	**1**
1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหาการวิจัย	1
1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการ	5
1.3 สมมุติฐานการวิจัย	6
1.4 คำถามการวิจัย	6
1.5 กรอบแนวความคิดการวิจัย	6
1.6 ระเบียบวิธีวิจัย	7
1.7 เป้าหมายของผลผลิต (output) และตัวชี้วัด	9
1.8 เป้าหมายผลลัพธ์ (outcome) และผลกระทบ (Impact)	10
บทที่ 2 ประวัติความเป็นมา ความหมาย แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน	**11**
2.1 ประวัติความเป็นมาของระบบการขนส่งของประเทศไทย	11
2.2 ประวัติความเป็นมาของแท็กซี่ (Taxi)	14
2.3 ประวัติความเป็นมาอูเบอร์ (Uber)	21
2.4 ประวัติความเป็นมาแกร๊บ (Grab)	24
2.5 ลักษณะการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ	29
2.5.1 ความหมายและลักษณะการให้บริการการประกอบธุรกิจรถรับจ้างสาธารณะ	29
2.5.2 ความหมายและลักษณะการให้บริการแท็กซี่	33
2.5.3 ความหมายและลักษณะการให้บริการอูเบอร์	40
2.5.4 ความหมายและลักษณะการให้บริการแกร๊บ	52
2.6 ลักษณะการให้บริการรถยนต์รับจ้างสาธารณะผ่านแอปพลิเคชัน	58

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.7 การให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านระบบแอปพลิเคชันระหว่างผู้โดยสารและผู้ขนส่ง	61
2.7.1 แกร็บแท็กซี่	62
2.7.2 แท็กซี่โอเค	64
2.7.3 แกร็บคาร์	65
2.7.4 อูเบอร์	67
2.8 ข้อดีและข้อเสียของการให้บริการขนส่งคนโดยสารโดยรถยนต์ส่วนบุคคลผ่านระบบแอปพลิเคชัน	68
บทที่ 3 มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน	**71**
3.1 แนวคิด ทฤษฎีและมูลเหตุในทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน	71
3.1.1 ทฤษฎีความรับผิดทางละเมิด	71
3.1.2 ทฤษฎีความรับผิดทางสัญญา	80
3.1.3 ทฤษฎีขนส่งผู้โดยสาร	87
3.2 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับนิติสัมพันธ์ระหว่างบริษัทผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันและผู้ขับขี่รถยนต์ขนส่งสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน	89
3.2.1 สัญญานายหน้า	89
3.2.2 สัญญาจ้างแรงงาน	95
3.2.3 สัญญาตัวแทน	103
3.2.4 สัญญาห้างหุ้นส่วน	115
3.3 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ขับขี่รถยนต์ขนส่งสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันและผู้โดยสาร	119
3.3.1 สัญญารับขนคนโดยสาร	119
3.3.2 สัญญาจ้างทำของ	126
3.4 ความรับผิดของผู้ประกอบธุรกิจการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน	136
3.4.1 ความรับผิดทางสัญญา	136
3.4.2 ความรับผิดทางละเมิด	139

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
3.5 มาตรการทางกฎหมายตามกฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564	149
3.6 มาตรการทางกฎหมายตามประกาศกรมการขนส่งทางบกเรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของระบบอิเล็กทรอนิกส์ และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์ และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564	152
3.7 มาตรการทางกฎหมายในการกำกับกับดูแลการประกอบธุรกิจบริการแฟลตฟอร์มดิจิทัล	164
3.8 ผลการวิจัยภาคสนาม	169
บทที่ 4 ผลการศึกษา	**192**
บทที่ 5 สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ	**213**
5.1 บทสรุป	213
5.2 ข้อเสนอแนะ	219
บรรณานุกรม	**222**
ภาคผนวก	**229**
ประวัติผู้วิจัย	
กฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564	
กฎกระทรวงว่าด้วยรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน พ.ศ. 2560	
ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของระบบอิเล็กทรอนิกส์ และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์ และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564	
ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของระบบอิเล็กทรอนิกส์และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์ และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2565	
ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดแบบและการแสดงเครื่องหมายแสดงการเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564	
ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารและค่าบริการอื่นสำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564	

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสาร และค่าบริการอื่นสำหรับรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนที่จดทะเบียน ในเขตกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2565

บทที่ 1
บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหาการวิจัย

การคมนาคมขนส่งจัดว่าเป็นปัจจัยพื้นฐานสำคัญที่ช่วยให้มนุษย์เกิดการเดินทางท่องเที่ยวไปได้อย่างกว้างขวาง และถือได้ว่าเป็นธุรกิจหนึ่งที่ช่วยอำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยวในการเดินทางจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งซึ่งเป็นจุดหมายปลายทางของการท่องเที่ยว (Destination)[1] นอกจากนี้อาจกล่าวได้ว่าการคมนาคมขนส่งเป็นธุรกิจ ที่มีผลกระทบโดยตรงต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยว และมีบทบาทสำคัญต่อการเดินทางมาตั้งแต่สมัยโบราณ การขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าทำให้การเดินทางรวดเร็วและสะดวกสบายขึ้น[2] ซึ่งการเดินทางในสมัยโบราณใช้พลังงานจากธรรมชาติ เช่น การใช้แรงลมเพื่อการแล่นเรือใบ นอกจากนี้ก็ใช้แรงงานคนและสัตว์ เช่น ชาวไวกิ้ง (Viking) แห่งคาบสมุทรสแกนดิเนเวีย (Scandinavia Peninsular) เดินเรือโดยใช้แรงงานคนเป็นฝีพาย สามารถเดินทางไปไกลถึงดินแดนชายฝั่งทะเลเมดิเตอร์เรเนียน (Mediterranean Sea) สำหรับการเดินทางทางบกก็ใช้แรงงานสัตว์ เช่น ม้า วัว ช้าง ฯลฯ ในการบรรทุกหรือลากจูงสินค้า นอกจากนี้ยังเป็นพาหนะสำคัญสำหรับนักเดินทางและส่งข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ จึงทำให้การเดินทางสะดวกสบายและรวดเร็วขึ้น[3] ซึ่งการคมนาคมขนส่งในประเทศไทยช่วงก่อนปี พ.ศ. 2485 ได้อาศัยเส้นทางจราจรทางน้ำเป็นหลัก รองลงมาเป็นเส้นทางรถไฟซึ่งได้รับการบูรณะและขยายกิจการอย่างกว้างขวางหลังสงครามโลก ครั้งที่ 2 ยุติลงใหม่ ๆ สำหรับการขนส่งทางถนนได้เริ่มเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วนับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2504 ซึ่งเป็นปีแรกของการใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่หนึ่ง[4]

---

[1] ทิพวรรณ พุ่มมณี, *การจัดการอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว (Tourism Industry Management),* (กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2544), หน้า 87.

[2] ธีระเดช ริ้วมงคล, *การขนส่งเบื้องต้น (Peinciples of Transportation),* (กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2541), *หน้า 1.*

[3] ธีระเดช ริ้วมงคล, *การขนส่งเบื้องต้น (Peinciples of Transportation),* (กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2541), หน้า 17-22.

[4] แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 กล่าวถึงจุดหมายนโยบาย การประมาณกำลังเงิน และการใช้จ่ายในพัฒนาการเศรษฐกิจกับแนวทางดำเนินงานเกี่ยวกับพัฒนาการเศรษฐกิจในแต่ละแขนง โดยเฉพาะแนวทางดำเนินงานเกี่ยวกับพัฒนาการเศรษฐกิจในแต่ละแขนงนั้น มีมาตรการอันจำเป็นที่ควรจัดให้มีขึ้น เพื่อประโยชน์แก่การดำเนินงานพัฒนาการเศรษฐกิจ ในแขนงนั้น ๆ ไว้ด้วย โดยมีระยะเวลาของแผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับนี้มีกำหนด 6 ปี แบ่งออกเป็นสองช่วงระยะเวลา คือ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับ 1 (ระยะที่ 1) พ.ศ. 2504 - 2506 และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับ 1 (ระยะที่ 2) พ.ศ. 2507 - 2509

โดยรัฐได้ลงทุนในการสร้างโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) เพื่อส่งเสริมการแข่งขันในระบบเศรษฐกิจ และรักษาความมั่นคงทางการเมือง การพัฒนาที่ผ่านมาจะให้ความสำคัญกับการก่อสร้างถนนโดยมีแนวความคิดที่ว่าระบบถนนเป็นบริการขนส่งพื้นฐานที่ให้ความสะดวกรวดเร็ว และเป็นการขนส่งให้ถึงจุดหมายปลายทางโดยตรง อีกทั้งเป็นระบบที่มีประสิทธิภาพสูงสุดสำหรับการขนส่งช่วงสั้น ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเวลานั้นเป็นยุคที่น้ำมันมีราคาถูก นอกจากนั้นการลงทุนขยายถนนยังมีความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์มากกว่าการขนส่งทางด้านอื่น ๆ คือสามารถสร้างไปได้ทุกพื้นที่ นอกจากนี้ปัญหาผู้ก่อการร้ายคอมมิวนิสต์ที่เคยคุกคามความมั่นคงของภาคอีสานในอดีตมีความเชื่อว่าการสร้างถนนจะเป็นการนำความเจริญไปสู่เขตล้าหลังและเขตแทรกซึมเพื่อลดปัญหาผู้ก่อการร้าย[5] การสร้างถนนยังมีจุดมุ่งหมายอีกประการ คือ เพื่อเป็นการลดต้นทุนของเกษตรในด้านการขนส่งสินค้าเกษตรมายังตลาด[6]

สำหรับการขนส่งสาธารณะโดยรถยนต์ในประเทศไทยเกิดขึ้นครั้งแรกเมื่อพระยาเทพหัสดิน (ผาด เทพหัสดิน ณ อยุธยา)[7] เป็นบุคคลแรกที่นำรถยนต์ส่วนตัวออกมาให้พลขับรถออกวิ่งรับจ้างให้บริการแก่ประชาชนผู้ต้องการนั่งรถยนต์ ซึ่งในสมัยนั้นยังไม่มีกฎหมายของรถรับจ้าง จึงไม่มีข้อห้ามใด ๆ การให้บริการนี้จึงเป็นที่นิยมของประชาชน ต่อมาจึงได้สั่งซื้อรถยนต์รถเก๋งออสติน (Austin) เพิ่มจากประเทศอังกฤษ 4 คัน หลังจากนั้นได้มีผู้ประกอบการรายอื่นสั่งซื้อรถยนต์มาทำเป็นรถรับจ้างเพิ่มมากขึ้น ต่อมาในปีพุทธศักราช 2470 กรุงเทพมหานครมีรถรับจ้างประมาณ 720 คัน โดยที่ยังไม่มีกฎหมายควบคุม รถส่วนบุคคลคันอื่น ๆ ก็สามารถนำมาเป็นรถรับจ้างด้วยได้ ดังนั้น เมื่อรถยนต์รับจ้างมีมากขึ้นทางราชการจึงได้ออกพระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2473 ขึ้นใช้บังคับ[8] โดยได้ให้ความหมายของ “รถยนต์สาธารณะ”[9] คือ รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร หรือรถรับจ้าง

---

[5] “พรรคคอมมิวนิสต์แห่งประเทศไทย” (พคท.) ก่อตั้งอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม พ.ศ. 2485 ก่อนจะดำเนินการต่อสู้ด้วยกำลังอาวุธอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 7 สิงหาคม พ.ศ. 2508 โดยเรียกเหตุการณ์นั้นว่า “วันเสียงปืนแตก” และถือได้ว่าเป็นจุดเริ่มต้นที่นำมาสู่การต่อสู้อย่างยาวนานระหว่างพรรคคอมมิวนิสต์และรัฐบาลไทยในขณะนั้น

[6] ทิพรัตน์ เพ็ชรพัน, *มาตรการทางกฎหมายในการกำกับดูแลการให้บริการ รถแท็กซี่ (TAXI) อูเบอร์ (UBER) และแกร็บ (GRAB),* (นิติศาสตรมหาบัณฑิต, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม, 2562), หน้า. 16-17.

[7] พลเอก พระยาเทพหัสดิน (6 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2421 - 7 กรกฎาคม พ.ศ. 2494) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในสมัยรัฐบาลจอมพล ป. พิบูลสงคราม ภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 เพื่อช่วยทหารอาสาในสงครามโลกครั้งที่ 1 ให้มีอาชีพหลังจากปลดจากราชการ จึงได้ร่วมกับพระยาพิไชยชาญฤทธิ์ ก่อตั้ง บริษัท แท็กซี่สยาม ขึ้นในประเทศไทย เมื่อ พ.ศ. 2466 เรียกกันว่า “รถไมล์” เก็บค่าโดยสารตามเลขไมล์ระยะทางที่วิ่ง

[8] พระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2473 ประกาศราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 47 ตอนที่ 22 ลงวันที่ 22 พฤษภาคม 2473

[9] พระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2473 มาตรา 4 (3) “รถยนตร์สาธารณ” หมายความว่า รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารหรือของ

หรือรถยนต์สาธารณะอื่น นอกจากรถยนต์ประจำทาง รถยนต์รับจ้างพิเศษและรถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด หรือรถยนต์รับจ้างพิเศษก็คือ รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารได้เกิน 7 คน ที่ใช้รับจ้างเป็นครั้งคราว และหากผู้ที่มีรถยนต์ประสงค์จะจดทะเบียนเป็นรถรับจ้างก็สามารถทำได้อย่างเสรี โดยกำหนดให้รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารได้ไม่เกิน 7 คน ต้องมีเครื่องวัดระยะทางแสดงระยะทางและค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารเรียกเก็บค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารตามอัตราที่กำหนด คือ 1 กิโลเมตรแรกไม่เกิน 30 บาท และกิโลเมตรต่อ ๆ ไปไม่เกินกิโลเมตรละ 1 บาท เศษของกิโลเมตรนับเป็นหนึ่งกิโลเมตร ดังนั้นรถรับจ้างเหล่านี้จึงต้องติดเครื่องวัดระยะทางแสดงระยะทางและค่าจ้างบรรทุก[10]

ปัจจุบันการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการเรียกรถยนต์รับจ้างขนส่งคนโดยสารผ่านระบบแอปพลิเคชันกลายเป็นที่รู้จักและเป็นที่นิยมใช้บริการของผู้คนในยุคนี้อย่างรวดเร็ว ซึ่งในต่างประเทศมีคำเรียกหลายรูปแบบ ได้แก่ Ride-sharing, Ride-sourcing, Transportation Network Companies (TNCs), Peerto-peer transport เป็นต้น โดยมีลักษณะคล้ายคลึงกันคือ ผู้ประกอบการแพลตฟอร์ม (Platform) จะได้รับรายได้จากค่าธรรมเนียมการใช้บริการ Platform ที่หมายถึงระบบแอปพลิเคชัน (Application)[11] หรือเว็บไซต์ (Website) ที่ผู้ประกอบการหรือบริษัทสร้างขึ้นเพื่อใช้เป็นตัวกลางระหว่างผู้ใช้บริการรถยนต์รับจ้างขนส่งคนโดยสารและผู้ให้บริการรถยนต์รับจ้างขนส่งคนโดยสารในการทำธุรกรรมผ่าน Platform ซึ่งการขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยีนี้จึงทำให้การดำเนินธุรกิจนี้มีการเจริญเติบโตอย่างก้าวกระโดด เนื่องจากมีตัวกลางช่วยให้เกิดการจับคู่ระหว่างผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการที่มีความต้องการตรงกัน และผู้ใช้บริการจะไม่ต้องเผชิญปัญหาความคับข้องใจต่าง ๆ จากการถูกปฏิเสธของแท็กซี่ ตั้งแต่การต้องยืนรอเป็นเวลานานหรือการปฏิเสธผู้โดยสาร แม้ภาครัฐจะมีการออกมาตรการลงโทษอย่างไรก็ตามก็ยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้ การใช้บริการเรียกรถยนต์รับจ้างขนส่งผู้โดยสาธารณะโดยผ่านระบบแอปพลิเคชัน จึงกลายเป็นสิ่งที่ตอบสนองความต้องการทำให้ประชาชนสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น[12]

---

[10] กฎกระทรวงมหาดไทย ฉบับที่ 27 พ.ศ. 2504 ออกตามความในพระราชบัญญัติปีพุทธศักราช 2473

[11] แอปพลิเคชัน (Application) หมายถึง 1.การประยุกต์ 2.โปรแกรมประยุกต์ 3.ระบบประยุกต์ 4.งานประยุกต์ อ้างอิงจากราชบัณฑิตยสถาน. (2546). พจนานุกรมศัพท์คอมพิวเตอร์และเทคโนโลยีสารสนเทศ ฉบับราชบัณฑิตยสถาน. กรุงเทพมหานคร : ราชบัณฑิตยสถาน, พิมพ์ครั้งที่ 6

[12] ชัชฎาภณณ์ ประยูรยงษ์, *Application "เรียก Taxi" ปัญหากฎหมายล้าหลังจริงหรือ?,* (กรุงเทพฯ : สำนักวิชาการ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, เมษายน, 2561), หน้า 1.

สำหรับระบบแอปพลิเคชันที่ให้บริการเรียกรถยนต์รับจ้างขนส่งผู้โดยสารสาธารณะซึ่งได้รับความนิยมสูงสุดทั่วโลก ได้แก่ Uber[13] และ Grab[14] ซึ่งมีรูปแบบการให้บริการตั้งอยู่บนพื้นฐานแนวคิดเศรษฐกิจแบบใหม่เรียกว่า “ระบบเศรษฐกิจแบบแบ่งปัน” (Sharing Economy)[15] ซึ่งเป็นการช่วยให้บุคคลสามารถสร้างรายได้จากทรัพย์สินที่ตนมีมากเกินความจำเป็นหรือไม่ได้ใช้แล้วผ่านการให้บริการแพลตฟอร์มต่าง ๆ เพื่อเชื่อมต่อระหว่างผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการในการเข้าถึงสินค้าหรือบริการ[16]

โดยในปัจจุบันนี้มีปัญหาในทางปฏิบัติเกิดขึ้นมากมายสำหรับการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน เนื่องจากในปัจจุบันยังไม่มีหน่วยงานของรัฐที่เข้ามาควบคุมและกำกับดูแลการให้บริการดังกล่าว เพราะเป็นการให้บริการผ่านสมาร์ตโฟนที่ใช้เครือข่ายอินเตอร์เน็ตเป็นตัวกลางในการให้บริการรถยนต์รับจ้าง แต่อย่างไรก็ตามการนำระบบแอปพลิเคชันมาเป็นตัวกลางในการเรียกใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อรับจ้างขนส่งผู้โดยสารยังไม่ได้ถูกกฎหมายรับรอง

---

[13] Uber เป็นคำศัพท์ที่มาจากภาษาเยอรมันที่แปลว่า “เหนือกว่า” หรือ “ที่สุด” บริษัท Uber บริษัทแรกก่อตั้งขึ้นเมื่อปี 2009 โดยผู้ก่อตั้ง 2 คนที่เคยมีผลงานกับบริษัทอื่น ๆ มาก่อน คือ นายการ์เลตต์แคมป์ (Mr.Garrett Camp) ผู้ก่อตั้ง Stumble Upon และ นายทราวิส คาลานิค (Mr.Travis Kalanick) ผู้ก่อตั้ง Scour บริการค้นหาและแลกเปลี่ยนไฟล์มัลติมีเดีย และ Red Swoosh บริการรับส่งไฟล์แบบ P2P โดยก่อตั้งอย่างเป็นทางการในปี 2009 การให้บริการของอูเบอร์ในประเทศไทยเริ่มเข้าให้บริการตั้งแต่ปี 2009 เป็นบริการที่มาจาก USA บริการเรียกผ่านแอพพลิเคชั่น ซึ่งสิ่งที่อูเบอร์มีแตกต่างจากแท็กซี่ คือการบริการในรูปแบบรถยนต์ที่หรูหรา โดยส่วนมากใช้รถโตโยต้าแคมรี่ และฮอนด้าแอคคอร์ด หรือการใช้รถเบนซ์ เป็นต้น (อาริยา สุขโต. อูเบอร์(Uber) ความถูกใจที่ไม่ถูกต้อง. บทความทางวิชาการ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, (2560), หน้า 5)

[14] Grab เกิดขึ้นภายใต้การก่อตั้งโดย Anthony Tan (แอนโธนี ตัน) และ Hooi Ling Tan (โฮย หลิง ตัน) ที่ประเทศมาเลเซีย ในปี 2012 โดยได้พัฒนาให้เป็นแอปพลิเคชัน (Application) เรียกแท็กซี่ที่มีประสิทธิภาพบนสมาร์ทโฟนสำหรับบริษัทแกร็บแท็กซี่ (ประเทศไทย) จำกัด ก่อตั้งเมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2013 จนกลายเป็นหนึ่งในแอปพลิเคชันยอดนิยมของผู้ใช้รให้บริการ การใช้งานที่ไม่ยุ่งยาก เพียงกดเข้าไปในแอปพลิเคชัน โดยสามารถเลือกต้นทางและปลายทาง ซึ่งแอปพลิเคชันจะค้นหาแท็กซี่ที่พร้อมให้บริการซึ่งอยู่ใกล้ที่สุด คำนวณค่าโดยสารโดยประมาณ เมื่อมีแท็กซี่กดตอบรับ คนขับก็จะโทรเข้ามาหาผู้โดยสารเพื่อแนะนำตัวและยืนยันพิกัดจุดรับ-ส่ง โดยแอปพลิเคชัน จะแสดงข้อมูลที่จำเป็นอย่างเลขทะเบียนรถ ชื่อพร้อมรูปภาพคนขับ

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

[16] ทิพรัตน์ เพ็ชรพัน, *มาตรการทางกฎหมายในการกำกับดูแลการให้บริการ รถแท็กซี่ (TAXI) อูเบอร์ (UBER) และแกร็บ (GRAB),* (นิติศาสตรมหาบัณฑิต, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม, 2562), หน้า 42-43.

อย่างถูกต้อง เนื่องจากเป็นการนำรถยนต์มาใช้ผิดประเภท ตามมาตรา 21 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522[17] เพราะการจดทะเบียนระบุประเภทการใช้งานของรถยนต์นั้นก็จะเกิดหน้าที่ตามกฎหมายที่จะต้องปฏิบัติตาม กล่าวคือหากจดทะเบียนเป็นรถยนต์โดยสารสาธารณะ ผู้ขับขี่ก็จะต้องมีใบขับขี่สาธารณะด้วยประกอบกับต้องติดเครื่องหมายว่า “ว่าง” อีกทั้งการเสียภาษีของรถยนต์แต่ละประเภทก็ไม่เท่ากัน ซึ่งอาจเป็นการเอารัดเอาเปรียบผู้ขับขี่รถแท็กซี่ (Taxi) ทั้งนี้ยังมีปัญหาเกิดขึ้นในเรื่องของผู้ขับที่ไม่เคยผ่านการตรวจสอบประวัติอาชญากรรมและไม่เข้าสู่ระบบทะเบียนประวัติผู้ขับรถยนต์สาธารณะของกรมการขนส่งทางบก ซึ่งจะเห็นได้ว่าการให้บริการรถยนต์สาธารณะนั้นจะต้องปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนด โดยมีหน่วยงานของรัฐเข้ามาเป็นผู้ควบคุมและกำกับดูแลในการให้บริการรถยนต์รับจ้างสาธารณะเพื่อคุ้มครองประโยชน์ของผู้บริโภค ซึ่งหน่วยงานของรัฐยังไม่มีกฎหมายฉบับใดออกมาควบคุมการดำเนินธุรกิจในรูปแบบดังกล่าวอย่างเป็นรูปธรรม นอกจากนี้การให้บริการลูกค้าโดยการนำระบบแอปพลิเคชันมาใช้ในการประกอบธุรกิจขนส่งผู้โดยสารสาธารณะนั้น ระบบแอปพลิเคชันจะทำหน้าที่เป็นตัวกลางในการเชื่อมต่อระหว่างผู้ขับขี่และผู้โดยสาร ซึ่งในปัจจุบันนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้ขับขี่ยังไม่สามารถระบุสถานะทางกฎหมายได้อย่างชัดเจนว่าเป็นไปตามหลักเกณฑ์ของสัญญาลักษณะใด และมีผลการบังคับตามกฎหมายอย่างไร ซึ่งความไม่ชัดเจนดังกล่าวก่อให้เกิดปัญหาในการคุ้มครองความเป็นธรรมของสัญญาตามพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 และหลักประกันรายได้ตลอดจนสวัสดิการของผู้ขับขี่ที่ควรจะได้รับตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541

1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เพื่อศึกษามาตรการทางกฎหมายและวิเคราะห์สภาพปัญหาเกี่ยวกับหน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบในการกำกับดูแลการประกอบธุรกิจการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน

2. เพื่อศึกษานิติสัมพันธ์ของระหว่างผู้ให้บริการแอปพลิเคชันกับผู้ขับขี่ว่าอยู่ในบังคับของกฎหมายฉบับใดหรือไม่ อย่างไร

3. เพื่อให้ได้แนวทางในการพัฒนาการขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมและเป็นธรรม รวมถึงได้แนวทางในการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดประสิทธิภาพต่อไปในอนาคต

---

[17] พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 21 “ห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถไม่ตรงตามประเภทที่จดทะเบียนไว้”

1.3 สมมุติฐานการวิจัย

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 รวมทั้งกฎหมายที่เกี่ยวข้องยังไม่ครอบคลุมและยังมีช่องว่างอยู่หลายประการจึงต้องมีการปรับปรุงแก้ไขโดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับการกำหนดแนวทางในการประกอบธุรกิจการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันและข้อกำหนดคุณสมบัติของรถยนต์โดยสารสาธารณะ สิทธิหน้าที่ของผู้ให้บริการระบบและผู้ขับขี่รถยนต์ รวมถึงบทกำหนดโทษในการแข่งขันทางธุรกิจที่ไม่เป็นธรรมของธุรกิจการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน ซึ่งจะก่อให้เกิดประโยชน์และความเป็นธรรมแก่ผู้ขับขี่และผู้ใช้บริการต่อไปในอนาคต

1.4 คำถามการวิจัย

1. ปัจจุบันมีปัญหาและอุปสรรคในการควบคุมดูแลการให้บริการขนส่งสาธารณะและการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน หรือไม่ อย่างไร

2. นิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชัน ผู้ขับขี่ และผู้โดยสารมีความรับผิดตามลักษณะของสัญญาฉบับใด

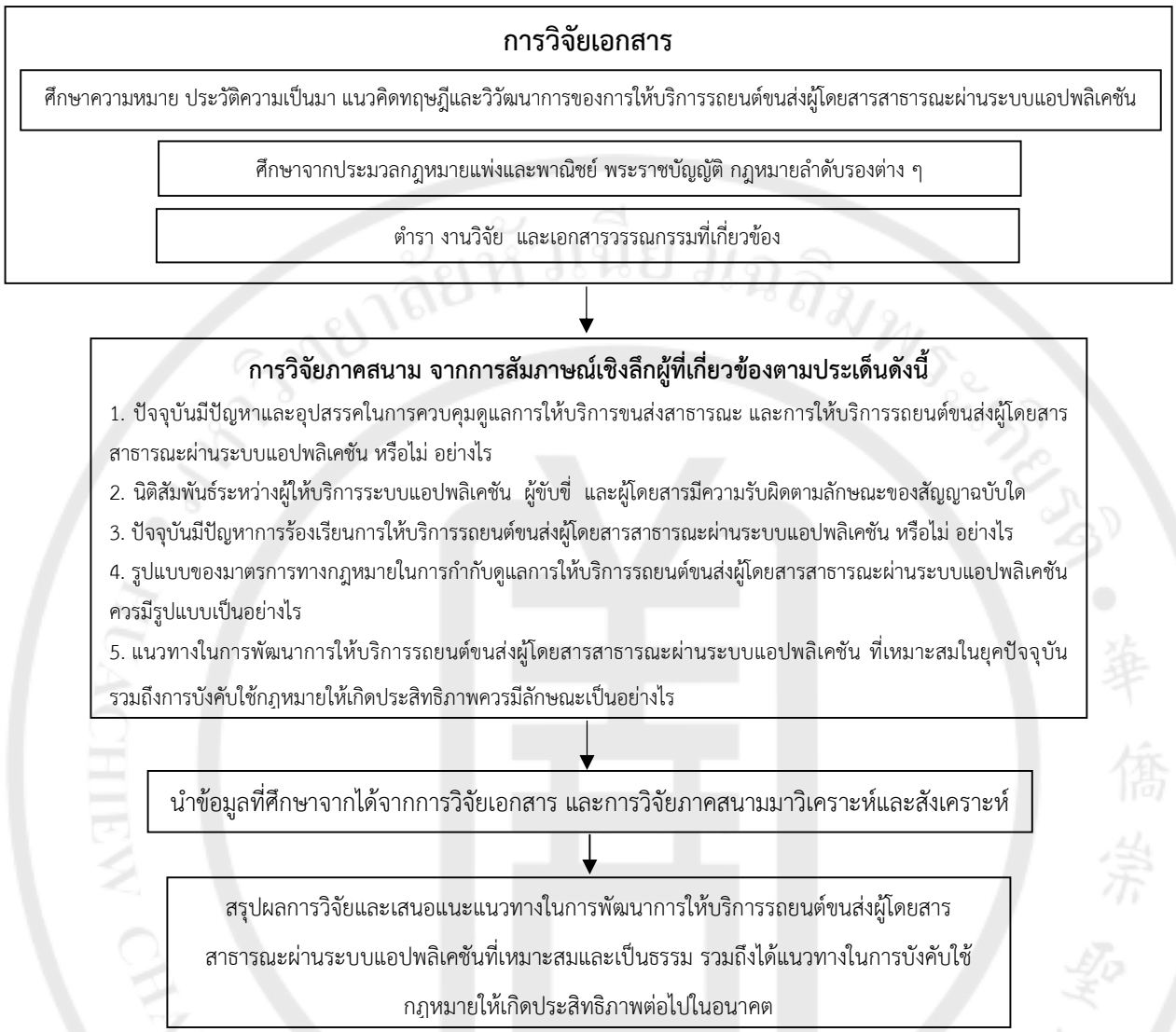
3. ปัจจุบันมีปัญหาการร้องเรียนการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน หรือไม่ อย่างไร

4. รูปแบบของมาตรการทางกฎหมายในการกำกับดูแลการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันควรมีรูปแบบเป็นอย่างไร

5. แนวทางในการพัฒนาการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันที่เหมาะสมในยุคปัจจุบัน รวมถึงการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดประสิทธิภาพควรมีลักษณะเป็นอย่างไร

1.5 กรอบแนวความคิดการวิจัย

การศึกษาวิจัยในครั้งนี้ได้ทำการศึกษาการควบคุมและกำกับดูแลการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน สิทธิหน้าที่ของผู้ให้บริการ ผู้ขับขี่ และผู้ใช้บริการ หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับมาตรการทางกฎหมายในการใช้บังคับใช้ รวมทั้งนิติสัมพันธ์ของบุคคลที่เกี่ยวข้องในการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน โดยจะศึกษาพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติฉบับต่าง ๆ กฎกระทรวง ประกาศฉบับต่าง ๆ รวมทั้งกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย



1.6 ระเบียบวิธีวิจัย การวิจัยเรื่องนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยมีระเบียบวิธีวิจัยดังนี้

1. วิธีการศึกษา

(1) การวิจัยข้อมูลเอกสารโดยผู้วิจัยจะดำเนินการวิเคราะห์ และสังเคราะห์เอกสารงานวิจัย ดังนี้

(1.1) เพื่อศึกษามาตรการทางกฎหมายและวิเคราะห์สภาพปัญหาเกี่ยวกับหน่วยงานที่รับผิดชอบในการกำกับดูแลการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน

(1.2) เพื่อศึกษานิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้ขับขี่ว่ามีความรับผิดตามลักษณะของสัญญาฉบับใด

(1.3) ศึกษาประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พระราชบัญญัติ กฎหมายลำดับรองต่าง ๆ ตำรา งานวิจัย คู่มือ และเอกสารงานวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน

(2) การวิจัยภาคสนามโดยการสัมภาษณ์ (Interview) ผู้ที่มีความรู้และความเข้าใจในสถานการณ์ปัญหาและอุปสรรคในการควบคุมดูแลการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน นิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชัน ผู้ขับขี่ และผู้โดยสารมีความรับผิดตามลักษณะของสัญญาฉบับใด ปัญหาการร้องเรียนการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน รูปแบบของมาตรการทางกฎหมายในการกำกับดูแลการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน ควรมีรูปแบบเป็นอย่างไร และเพื่อให้ได้แนวทางในการพัฒนาการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันที่เหมาะสมในยุคปัจจุบัน รวมถึงการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดประสิทธิภาพต่อไปในอนาคต

2. พื้นที่ศึกษา จังหวัดกรุงเทพมหานครและเขตปริมณฑล

3. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมาย บริษัทผู้ให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน ผู้ขับขี่รถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน และผู้ใช้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันที่เกี่ยวกับงานวิจัย อาทิ

(1) ผู้บริหารหรือเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน จำนวนอย่างน้อย 3 คน

(2) บริษัทผู้ให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน จำนวนอย่างน้อย 2 คน

(3) ผู้ขับขี่รถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน จำนวนอย่างน้อย 4 คน

(4) ผู้ใช้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน จำนวนอย่างน้อย 3 คน

4. เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา ทางผู้วิจัยได้ทำการการศึกษาจากเอกสารหลักฐานที่เกี่ยวข้อง (Documentary Research) และมีการกำหนดแนวคำถามสัมภาษณ์เพื่อสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างตามข้อ 3. โดยครอบคลุมในประเด็นดังนี้

1. ปัจจุบันมีปัญหาและอุปสรรคในการควบคุมดูแลการให้บริการขนส่งสาธารณะและการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน หรือไม่ อย่างไร

2. นิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชัน ผู้ขับขี่ และผู้โดยสารมีความรับผิดตามลักษณะของสัญญาฉบับใด

3. ปัจจุบันมีปัญหาการร้องเรียนการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน หรือไม่ อย่างไร

4. รูปแบบของมาตรการทางกฎหมายในการกำกับดูแลการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน ควรมีรูปแบบเป็นอย่างไร

5. แนวทางในการพัฒนาการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันที่เหมาะสมในยุคปัจจุบัน รวมถึงการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดประสิทธิภาพควรมีลักษณะเป็นอย่างไร

5. การวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยใช้วิธีการวิเคราะห์ข้อมูลเอกสารไปพร้อม ๆ กับการเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนามตามหลักการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยการสัมภาษณ์ซึ่งผู้วิจัยใช้วิธีการถอดถ้อยคำจากการสัมภาษณ์เชิงลึก เพื่อใช้ในการตีความข้อมูลและการกำหนดประเด็นที่สำคัญได้อย่างถูกต้องเชื่อถือได้ เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์และเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวต่อไป

1.7 เป้าหมายของผลผลิต (output) และตัวชี้วัด

ระยะเวลา	*ผลผลิต (output)*	*ตัวชี้วัด*
เดือนที่ 1-6	ข้อมูลจากการทบทวนวรรณกรรมและการสัมภาษณ์เชิงลึกในพื้นที่เกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคในการควบคุมดูแลการให้บริการขนส่งสาธารณะ และการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน	ได้ทราบข้อมูลเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคการให้บริการขนส่งสาธารณะ และการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน
	ข้อมูลจากการทบทวนงานวรรณกรรมเกี่ยวกับนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชัน ผู้ขับขี่ และผู้โดยสาร	ได้ทราบข้อมูลเกี่ยวกับนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชัน ผู้ขับขี่ และผู้โดยสารว่าสามารถบังคับได้ตามลักษณะของสัญญาฉบับใด
	ปัญหาการร้องเรียนการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน	ได้ทราบข้อมูลสภาพปัญหาการร้องเรียนการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน
เดือนที่ 7-12	รูปแบบของมาตรการทางกฎหมายในการกำกับดูแลการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน	ได้ทราบถึงรูปแบบของมาตรการทางกฎหมายในการกำกับดูแลการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน
	แนวทางในการพัฒนาการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน ที่เหมาะสมในยุคปัจจุบัน รวมถึงการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดประสิทธิภาพต่อไปในอนาคต	ได้ข้อเสนอแนะต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาแนวทางในให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันที่เหมาะสมในยุคปัจจุบัน รวมถึงการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดประสิทธิภาพต่อไปในอนาคต

1.8 เป้าหมายผลลัพธ์ (outcome) และผลกระทบ (Impact)

หน่วยงานภาครัฐ และผู้ประกอบการบริษัทเอกชนสามารถนำแนวทางในการพัฒนาการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันที่เหมาะสมและเกิดความเป็นธรรมแก่ผู้ใช้บริการไปใช้ให้เกิดประโยชน์ต่อการพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะในปัจจุบัน รวมถึงสามารถนำแนวทางในการบังคับใช้กฎหมายไปใช้ให้เกิดประโยชน์และมีประสิทธิภาพต่อไปในอนาคต

บทที่ 2
ประวัติความเป็นมา ความหมาย แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน

2.1 ประวัติความเป็นมาของระบบการขนส่งของประเทศไทย[18]

ในช่วงก่อนปี พ.ศ. 2485 การคมนาคมและการขนส่งของประเทศไทยได้อาศัยเส้นทางจราจรทางน้ำเป็นหลัก รองลงมาเป็นเส้นทางรถไฟ[19] ซึ่งได้รับการบูรณะและขยายกิจการอย่างกว้างขวาง หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ยุติลงใหม่ ๆ สำหรับการขนส่งทางถนนได้เริ่มเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2504 ซึ่งเป็นปีแรกของการใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (2504 - 2509) โดยรัฐได้ลงทุนในการสร้างโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) เพื่อส่งเสริมการแข่งขันในระบบเศรษฐกิจและรักษาความมั่นคงทางการเมือง

การพัฒนาที่ผ่านมาจะให้ความสำคัญกับการก่อสร้างถนน โดยมีแนวความคิดที่ว่าระบบถนนเป็นบริการขนส่งพื้นฐานที่ให้ความสะดวกรวดเร็ว และเป็นการขนส่งให้ถึงจุดหมายปลายทางโดยตรง อีกทั้งเป็นระบบที่มีประสิทธิภาพสูงสุดสำหรับการขนส่งช่วงสั้น ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเวลานั้นเป็นยุคของน้ำมันที่มีราคาถูก นอกจากนั้นการลงทุนขยายระบบถนนยังมีความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์มากกว่าการขนส่งทางด้านอื่น ๆ คือสามารถสร้างไปได้ทุกพื้นที่ในขณะที่ทางน้ำถ้าไม่มีแม่น้ำลำคลองไหลผ่านในพื้นที่เหล่านั้นแล้วจะไม่สามารถที่จะพัฒนาระบบการขนส่งได้เลย เมื่อพิจารณาพื้นที่ในประเทศไทยเราจะพบว่าในภาคเหนือตอนบนและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จะมีลักษณะภูมิศาสตร์ที่ไม่สามารถพัฒนาระบบขนส่งทางน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้น ทำให้ภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นภาคที่ได้รับการพัฒนาระบบถนนมากกว่าภาคอื่นของประเทศจนมี

---

[18] ทิพรัตน์ เพ็ชรพัน, *มาตรการทางกฎหมายในการกำกับดูแลการให้บริการ รถแท็กซี่ (TAXI) อูเบอร์ (UBER) และแกร็บ (GRAB),* (นิติศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยศรีปทุม, 2562), หน้า 16-19.

[19] ในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2433 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้สถาปนากรมรถไฟขึ้นเป็นครั้งแรกในสังกัดกระทรวงโยธาธิการ จากนั้นในวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439 พระองค์ได้เสด็จทรงเปิดการเดินรถไฟ สายกรุงเทพ-นครราชสีมา เส้นทางรถไฟสายแรกของสยามประเทศ การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงถือเอาวันที่ 26 มีนาคม ของทุกปีเป็นวันคล้ายวันสถาปนากิจการรถไฟจนถึงปัจจุบัน นับตั้งแต่แรกสถาปนากิจการรถไฟในปี 2439 จนสิ้นรัชกาลที่ 5 ในปี พ.ศ. 2453 มีทางรถไฟเปิดใช้แล้วรวมทั้งสิ้น 932 กิโลเมตร ต่อมาในสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 ประเทศไทยมีเส้นทางรถไฟที่เปิดใช้แล้วเพิ่มขึ้นเป็น 2,518 กิโลเมตร ในช่วงนั้นการขนส่งทางบกหลักของไทย คือ ทางรถไฟ ไม่ใช่ทางรถยนต์แต่อย่างใด (ยุทธศักดิ์ คณาสวัสดิ์, 117 ปีกับภารกิจฟื้นฟูความยิ่งใหญ่ รฟท., หนังสือพิมพ์โพสต์ทูเดย์, ฉบับวันที่ 26 มีนาคม 2556)

ทางหลวงประเภทต่าง ๆ คิดเป็นร้อยละสูงสุด นอกจากนี้ปัญหาผู้ก่อการร้ายคอมมิวนิสต์ที่เคยคุกคามความมั่นคงของภาคอีสานในอดีต มีความเชื่อว่าการสร้างถนนจะเป็นการนำความเจริญไปสู่เขตล้าหลังและเขตแทรกซึมเพื่อลดปัญหาผู้ก่อการร้าย[20] การสร้างถนนยังมีจุดมุ่งหมายอีกประการ คือ เพื่อเป็นการลดต้นทุนของเกษตรในด้านการขนส่งสินค้าเกษตรมายังตลาด

การขนส่งทางราง (Rail Transport) หรือการขนส่งทางรถไฟ เป็นรัฐวิสาหกิจที่รัฐดำเนินการผูกขาด แต่ได้ดำเนินการและประสบปัญหาการขาดทุนอย่างต่อเนื่องและยาวนาน ทำให้การสนับสนุนทางด้านงบประมาณจากรัฐบาลได้เงินไปเป็นจำนวนค่อนข้างน้อย เมื่อเปรียบเทียบกับการก่อสร้างถนน โดยภาครัฐจะเน้นนโยบายให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการขยายการดำเนินงานด้วยตนเอง และการรถไฟแห่งประเทศไทยก็จะแสวงหาแหล่งเงินกู้จากความช่วยเหลือจากต่างประเทศในรูป (Soft loan) ซึ่งเป็นเงินกู้หลายประเภท เช่น การให้ผู้โดยคิดดอกเบี้ยต่ำ การให้กู้โดยมีช่วงปลอดดอกเบี้ย (Grace period) หลังจากนั้นจะคิดดอกเบี้ยในอัตราต่ำ การให้กู้ดอกเบี้ยต่ำและมีเวลาชำระเงินต้นในระยะยาว เป็นต้น แต่การดำเนินงานในช่วงระยะนั้นของการรถไฟค่อนข้างขาดประสิทธิภาพ ทำให้เกิดปัญหาการขาดทุนตลอดมาและทำให้การพัฒนาการขนส่งทางด้านรถไฟเป็นไปอย่างเชื่องช้า ถ้าเราหันมาเปรียบเทียบการขนส่งทางรถไฟของประเทศพัฒนาแล้ว เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา จะพบว่าการสร้างทางรถไฟจะเป็นสิ่งที่กระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศนั้น ๆ ดังเช่นในทฤษฎีของ Rostow ที่กล่าวถึง การพัฒนาตามขั้นตอน (STAGE DEVELOPMENT THEORY)[21] จะกล่าวว่าในประเทศพัฒนาแล้วหลายประเทศ การผ่านขั้นตอนการทะยานขึ้น (The take-off) จะอยู่ในช่วงของการลงทุนในการสร้างทางรถไฟเกือบทั้งหมด ซึ่งเป็นตัวกระตุ้นทางเศรษฐกิจและเป็นระบบการขนส่งทางรถยนต์ยังไม่ได้รับการพัฒนา ในช่วงเวลานั้นการพัฒนาการขนส่งทางรถไฟจึงเป็นสิ่งจำเป็น ดังนั้น เราจะพบว่า

---

[20] พลเอกเปรม ติณสูลานนท์ รองแม่ทัพ (ตำแหน่งในขณะนั้น) ต้องการต่อสู้โดย “การเอาชนะใจประชาชน” แทนการกวาดล้างชาวบ้านที่เป็นแนวร่วมคอมมิวนิสต์ พร้อมกับหันไปใช้นโยบาย “ช่วยเหลือใกล้ชิด” ต่อชาวบ้าน ตามคำพูดของนายกรัฐมนตรีพลเอกเกรียงศักดิ์ ชมะนันท์ ซึ่งเคยกล่าวไว้ว่า “เราจะต่อสู้กับคอมมิวนิสต์โดยการขุดบ่อน้ำ สร้างถนนและจัดสรรที่ดินให้กับประชาชนที่ยังไม่มีที่ทำกิน” (พิมพ์ พฤหัส, หมู่บ้านไทยสามัคคี แก้หรือสร้างปัญหา, ไทยนิกร 2, (26 พฤษภาคม 2521-2521), หน้า 7-9

[21] Walt Whitman Rostow (October 7, 1916 – February 13, 2003) เป็นนักเศรษฐศาสตร์ได้เขียนไว้ในหนังสือความเติบโตทางเศรษฐกิจตามลำดับขั้น (The Stage of Economic Growth) ว่าการเปลี่ยนแปลงความเปลี่ยนแปลงจากความด้อยพัฒนาไปสู่ความพัฒนาของแต่ละประเทศมีลำดับขั้นตอนโดยสามารถแบ่งออกได้เป็น 5 ขั้นตอน คือ (1) ขั้นลำดับดั้งเดิม (The traditional society) (2) ขั้นก่อนที่ระบบเศรษฐกิจจะทะยานขึ้น (The precondition for take-off) (3) ขั้นทะยานขึ้น (The take-off) (4) ขั้นผลักดันไปสู่ความเจริญเติบโตแบบเต็มที่ (The drive to maturity) (5) ขั้นที่มีการบริโภคขนาดใหญ่ (The age of high mass consumption)

ในประเทศพัฒนาแล้วระบบการขนส่งทางรถไฟ และระบบการขนส่งทางรถยนต์ (Truck Transportation) จะเป็นระบบที่สามารถแข่งขันกันได้ดีและสามารถใช้ทดแทนกันได้

สำหรับประเทศไทยปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยมีโครงข่ายเส้นทางรถไฟรวมทั้งสิ้น 4,043 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ 47 จังหวัดทั่วประเทศ ประกอบด้วยทางเดี่ยว 3,764 กิโลเมตร ทางคู่ 174 กิโลเมตร และทางสาม 105 กิโลเมตร เนื่องจากทางรถไฟทางคู่และทางสามระยะทางค่อนข้างน้อย ทำให้เสียเวลาในการรอสับหลีก อีกทั้งโครงข่ายทางรถไฟยังมีสภาพทรุดโทรม (มากกว่าร้อยละ 60 ของรางมีอายุเฉลี่ยเกิน 30 ปีขึ้นไป) ที่ขาดการซ่อมบำรุง นอกจากนี้ ยังมีทางหลักผ่านของชุมชนและมีจำนวนจุดตัดระหว่างถนนกับทางรถไฟทั่วประเทศ จำนวน 2,460 จุด โดยเป็นทางผ่านระดับถนนที่รถไฟจะต้องหยุดหรือชะลอความเร็ว ซึ่งเป็นจุดที่เกิดอุบัติเหตุได้บ่อยครั้ง จำนวน 2,200 จุด จึงทำให้ทางขนส่งทางรางยังคงไม่สามารถทำความเร็วได้มากนัก โดยขบวนรถโดยสารมีความเร็วเฉลี่ยประมาณ 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และขบวนรถสินค้ามีความเร็วเฉลี่ยประมาณ 35 กิโลเมตรต่อชั่วโมง[22]

การขนส่งทางอากาศ (Air Transport) เป็นการขนส่งในระยะทางไกลที่ประสบผลสำเร็จในการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว ควบคู่ไปกับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ สำหรับประเทศไทยมีท่าอากาศยานทั้งสิ้นจำนวน 58 แห่ง โดยเป็นแบ่งเป็น ท่าอากาศยานพาณิชย์ จำนวน 38 แห่ง ท่าอากาศยานภูมิภาคที่อยู่ในความดูแลของกรมการบินพลเรือน จำนวน 28 แห่ง ท่าอากาศยานที่อยู่ในความดูแลของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จำนวน 6 แห่ง ท่าอากาศยานที่อยู่ในความดูแลของบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด จำนวน 3 แห่ง และท่าอากาศยานที่อยู่ในความดูแลของท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของกองทัพเรือ จำนวน 1 แห่ง สำหรับการให้บริการภายในประเทศส่วนใหญ่จะบินไปสู่จังหวัดที่เป็นศูนย์กลางในภูมิภาคที่มีสนามบินพาณิชย์นานาชาติประจำอยู่จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ กรุงเทพ เชียงใหม่ หาดใหญ่ ภูเก็ต นอกจากนี้ก็ยังมีการให้บริการไปต่างประเทศตามเมืองใหญ่ ๆ ที่สำคัญของโลก โดยยึดอยู่บนหลักการเจรจาแลกเปลี่ยนผลประโยชน์ซึ่งกันและตามข้อตกลงระหว่างประเทศที่มีการใช้อยู่แพร่หลายทั่วโลก[23] ปัจจุบันอัตราการขยายตัวของการขนส่งทางอากาศเพิ่มขึ้นอย่างสม่ำเสมอตามการขยายตัวของเศรษฐกิจไทย

---

[22] สำนักงบประมาณของรัฐสภา สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, *แนวทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ,* รายงานวิชาการสำนักงบประมาณของรัฐสภา (สำนักการพิมพ์ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, ฉบับที่ 8/2562), หน้า 8-9.

[23] สำนักงบประมาณของรัฐสภา สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, *แนวทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ,* รายงานวิชาการสำนักงบประมาณของรัฐสภา (สำนักการพิมพ์ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, ฉบับที่ 8/2562), หน้า 15.

การพัฒนาการขนส่งทางน้ำ (Water Transport หรือ Maritime Transport) แบ่งออกเป็นการขนส่งทางลำน้ำและการขนส่งทางชายฝั่ง ซึ่งการพัฒนากรขนส่งทางน้ำภายในประเทศเป็นไปอย่างช้าเพราะการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทยในด้านอุตสาหกรรมเริ่มมาพร้อมกับการพัฒนาการขนส่งทางถนน ทำให้ที่ตั้งของโรงงานอุตสาหกรรมต่าง ๆ จะอยู่บริเวณริมถนนเป็นส่วนมาก อาจกล่าวได้ว่าปัจจัยที่ตั้งมีอิทธิพลต่อการพัฒนาระบบขนส่งเพราะในประเทศที่พัฒนาแล้วในช่วงของการปฏิวัติอุตสาหกรรมที่ตั้งของโรงงานจะอยู่บริเวณริมแม่น้ำ เนื่องจากในเวลานั้นระบบการขนส่งทางรถยนต์ยังพัฒนาไปได้ไม่มากนัก จะมีเพียงรถไฟที่เป็นคู่แข่ง ดังนั้น การพัฒนาการขนส่งทางน้ำจึงได้เกิดขึ้นและดำเนินมาอย่างต่อเนื่องในประเทศที่พัฒนาแล้ว สำหรับประเทศไทยการขนส่งทางน้ำส่วนใหญ่จะใช้ระบบการขนส่งแบบดั้งเดิมจะมีการพัฒนาเพิ่มขึ้นมาเล็กน้อย

สำหรับประเทศไทย มีแม่น้ำสายหลักอยู่จำนวน 22 สาย มีความยาวรวมกันประมาณ 5,800 กิโลเมตร แต่แม่น้ำที่มีการใช้ขนส่งสินค้าทางน้ำในปริมาณมากมีจำนวนเพียง 5 สาย ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำป่าสัก แม่น้ำแม่กลอง แม่น้ำบางปะกง และแม่น้ำท่าจีน มีความยาวรวมกันประมาณ 1,400 กิโลเมตร โดยแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นแม่น้ำสายหลักที่มีปริมาณการขนส่งสินค้ามากที่สุดและเป็นที่ตั้งของเรือภายในประเทศและท่าเรือระหว่างประเทศที่สำคัญ เส้นทางการขนส่งทางลำน้ำมี 2 เส้นทาง คือ เส้นทางการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา (ขนส่งได้ตลอดทั้งปี) แม่น้ำป่าสัก แม่น้ำบางปะกง แม่น้ำแม่กลอง และแม่น้ำท่าจีน ส่วนเส้นทางที่ 2 เป็นเส้นทางการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ได้แก่ การขนส่งทางทะเลและการขนส่งในแม่น้ำโขง ระหว่างกลุ่มประเทศสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ (จีน เมียนมาร์ ไทย ลาว)[24] สำหรับเส้นทางการขนส่งชายฝั่งโดยมากจะมีจุดต้นทางหรือจุดปลายทางอยู่ในชายฝั่งของภาคกลาง ภาคตะวันออก และภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย[25]

2.2 ประวัติความเป็นมาของแท็กซี่ (Taxi)

การบริการรถแท็กซี่ถือได้ว่าเป็นการขนส่งประเภทหนึ่ง ซึ่งการขนส่งเป็นเครื่องมือหรือกิจกรรมที่มนุษย์ใช้เพื่อการเดินทางไปมาในชุมชน การขนส่งจึงเป็นเสมือนสิ่งที่เชื่อมโยงทุกหน่วยย่อย

---

[24] กลุ่มประเทศสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ (Quadrangle Economic Cooperation: QEC) เป็นโครงการความร่วมมือทางด้านเศรษฐกิจของประชาชนในลุ่มน้ำโขงตอนบน 4 ประเทศ ได้แก่ สาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐแห่งสหภาพพม่า หรือ สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และประเทศไทย ซึ่งก่อตั้งขึ้นใน พ.ศ. 2536 มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะเส้นทางคมนาคมทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ การท่องเที่ยว การค้า และการลงทุนร่วมกัน

[25] สำนักงบประมาณของรัฐสภา สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, *แนวทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ,* รายงานวิชาการสำนักงบประมาณของรัฐสภา (สำนักการพิมพ์ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, ฉบับที่ 8/2562), หน้า 12.

ของชุมชนเข้าด้วยกัน ไม่ว่าจะเป็นชุมชนเล็กหรือชุมชนขนาดใหญ่ และส่วนมากในชีวิตประจำวันของทุก ๆ คน ต้องมีกิจกรรมการเดินทางมากน้อยตามภาระหน้าที่และบทบาทการดำเนินชีวิตของแต่ละคน ด้วยเหตุนี้ การขนส่งจึงเป็นส่วนหนึ่งของชีวิตประจำวันของทุกคน

คนไทยเริ่มรู้จักและมีรถเป็นครั้งแรกในสมัยรัชกาลที่ 5 เป็นรถพระที่นั่งของพระเจ้าแผ่นดิน บ้านเจ้านายชั้นสูงหรือประชาชนผู้มีฐานะในสมัยนั้น จึงได้มีรถวิ่งอยู่เพียงไม่กี่คัน ปริมาณรถเริ่มมากขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 6 โดยขุนนาง หรือข้าราชการชั้นผู้ใหญ่เป็นผู้สั่งเข้ามาจากต่างประเทศ ส่วนผู้ที่มีรายได้น้อยหากมีภารกิจจะต้องออกนอกบ้านจะใช้รถลาก รถม้า หรือเรือ เป็นยานพาหนะ ต่อมา พระยาเทพหัสดิน (ผาด เทพหัสดิน ณ อยุธยา) ขุนนางชั้นผู้ใหญ่ของกระทรวงกลาโหมผู้มีรถยนต์ใช้ถึง 2 คัน เป็นบุคคลแรกที่นำรถยนต์ให้พลขับรถออกวิ่งรับจ้าง ให้บริการแก่ประชาชนผู้ต้องการนั่งรถยนต์ ซึ่งในสมัยนั้นยังไม่มีกฎหมายของรถรับจ้าง จึงไม่มีข้อห้ามใด ๆ บริการนี้เป็นที่นิยมของประชาชน จึงได้สั่งซื้อรถเพิ่มจากประเทศอังกฤษ 4 คัน ยี่ห้อออสตินสีดำ หลังจากนั้นได้มีผู้ประกอบการรายอื่นสั่งซื้อรถมาทำเป็นรถรับจ้างเพิ่มมากขึ้น ในปีพุทธศักราช 2470 กรุงเทพฯ มีรถรับจ้างประมาณ 720 คัน โดยที่ยังไม่มีกฎหมายควบคุมรถส่วนบุคคลคันอื่น ๆ ก็สามารถทำเป็นรถรับจ้างด้วยได้

เมื่อรถยนต์รับจ้างมีมากขึ้นทางการจึงได้ออกพระราชบัญญัติรถยนต์ ปีพุทธศักราช 2473[26] ให้ความหมาย รถยนต์สาธารณะ ดังนี้

มาตรา 4 (3) รถยนต์สาธารณะ หมายความว่า รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร หรือของตามประเภท ดังนี้

(ก) รถยนต์ประจำทาง

(ข) รถยนต์รับจ้าง คือ รถยนต์สาธารณะอื่น นอกจากรถยนต์ประจำทาง รถยนต์รับจ้างพิเศษ และรถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด

(ค) รถยนต์รับจ้างพิเศษ คือ รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารได้เกิน 7 คน ที่ใช้รับจ้างเป็นครั้งคราว

ผู้มีรถยนต์หากประสงค์จะจดทะเบียนเป็นรถรับจ้าง สามารถทำได้อย่างเสรีจากเดิมใช้ป้ายทะเบียนอักษร ท. นำหน้าตัวเลข 4 ตัว ใช้รถออสติน และฟอร์ดเท็ม ซึ่งตามกฎกระทรวงมหาดไทย ฉบับที่ 27 พ.ศ. 2504 ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2473 กำหนดให้รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารได้ไม่เกิน 7 คน ต้องมีเครื่องวัดระยะทางแสดงระยะทางและค่าจ้างบรรทุกคน โดยสารเรียกเก็บค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารตามอัตราที่กำหนด คือ 1 กิโลเมตรแรกไม่เกินสามสิบบาท และกิโลเมตรต่อ ๆ ไปไม่เกินกิโลเมตรละ 1 บาท เศษของกิโลเมตรนับเป็นหนึ่งกิโลเมตร ดังนั้น รถรับจ้างเหล่านี้จึงต้องติดเครื่องวัดระยะทางแสดงระยะทางและค่าจ้างบรรทุก

[26] พระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2473 ประกาศราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 47 ตอนที่ 22 ลงวันที่ 22 พฤษภาคม 2473

จนถึงปี พ.ศ. 2506 รถยนต์รับจ้างมีจำนวนเพิ่มขึ้นถึงประมาณ 8,000 คัน จึงงดรับจดทะเบียนรถยนต์รับจ้างใช้ทะเบียน 1 ท. จนถึงปี พ.ศ. 2513 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยได้ออกกฎกระทรวงฉบับที่ 34[27] กำหนดให้รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน ให้ดำเนินการโดยบริษัทจำกัดหรือสหกรณ์จำกัดเท่านั้น เพื่อควบคุมจำนวนรถยนต์รับจ้างไม่ให้มีมากเกินไป โดยมีเงื่อนไขว่าบริษัทต้องเป็นเจ้าของรถยนต์รับจ้างตามหนังสือคู่มือจดทะเบียนไม่น้อยกว่า 500 คัน และมีทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่า 10 ล้านบาท ส่วนสหกรณ์ต้องมีสมาชิกไม่น้อยกว่า 1,000 คน มีรถตามหนังสือคู่มือจดทะเบียนไม่น้อยกว่า 500 คัน ซึ่งกฎกระทรวงนี้มีผลบังคับใช้ในปี 2517 ในกรณีที่ยังไม่ปฏิบัติตามไม่ได้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย มีอำนาจผ่อนผันให้ไม่เกิน 2 ครั้ง ๆ ไม่เกิน 2 ปี ต่อมาปี 2519 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยได้แก้ไขเพิ่มเติมกฎกระทรวงเป็นฉบับที่ 36[28] โดยได้ลดจำนวนสมาชิกสหกรณ์ไม่น้อยกว่า 500 คน และลดจำนวนรถลงเหลือเพียง 100 คัน พร้อมเพิ่มโควตาป้ายรถยนต์รับจ้าง อีก 4,500 คัน โดยกำหนดให้แล้วเสร็จภายในเดือนเมษายน พ.ศ. 2519 และเมื่อได้รับจดทะเบียนจนครบโควตาที่ได้มีการกำหนดไว้ กระทรวงมหาดไทยได้เลิกรับจดทะเบียนแท็กซี่ตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา[29]

2.2.1 ความเป็นมาของการประกอบธุรกิจรถแท็กซี่ในประเทศไทย

ความเป็นมาและวิวัฒนาการของการประกอบธุรกิจรถแท็กซี่ในประเทศไทยนั้นจะเห็นได้ว่าการใช้รถเป็นยานพาหนะในการขนส่งผู้โดยสารมาเป็นระยะเวลานานแล้วโดยเริ่มตั้งแต่การใช้รถลากและพัฒนาเรื่อยมาจนมีการใช้รถยนต์เป็นยานพาหนะในการให้บริการขนส่งผู้โดยสารที่เรียกว่ารถรับจ้าง วิวัฒนาการของกฎหมายในการควบคุมและจัดระเบียบการขนส่งทางบกการกำเนิดของรถแท็กซี่ในประเทศไทยเริ่มมีรุ่นแรกในสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 4)[30] เป็นรถลากซึ่งพระยาโชฎึกราชเศรษฐี (พุก) ข้าราชการกรมท่าซ้ายนั้นเป็นผู้นำเข้ามา โดยในสมัยนั้นมีการแต่งสำเภาไปค้าขายยังเมืองจีนบ่อย ๆ และได้พบเห็นว่าพวกเสนาบดีและขุนนางรวมทั้ง

---

[27] กฎกระทรวงมหาดไทย, ฉบับที่ 34 พ.ศ. 2513, ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2473, ประกาศราชกิจจานุเบกษา ฉบับพิเศษ, เล่มที่ 87 ตอนที่ 121, ลงวันที่ 30 ธันวาคม 2513, หน้า 29-40.

[28] กฎกระทรวงมหาดไทย, ฉบับที่ 36 พ.ศ. 2519, ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2473, ประกาศราชกิจจานุเบกษา ฉบับพิเศษ, เล่มที่ 93 ตอนที่ 17, ลงวันที่ 29 มกราคม 2519, หน้า 15-20

[29] วัชรพล อิ่มจรูญ, *ปัจจัยที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร,* (ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยราชภัฏบ้านสมเด็จเจ้าพระยา, 2546), หน้า 56.

[30] อัจฉรียา ตันวิตรานนท์, *ปัญหาความรับผิดของผู้ประกอบธุรกิจขนส่งที่ไม่ได้รับอนุญาต : กรณีศึกษาอูเบอร์,* (นิติศาสตร์มหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณมหาวิทยาลัย, 2560), หน้า 12.

พวกผู้ดีจีนนั่งรถลากโดยใช้คนลากไป จึงได้มีการติดต่อซื้อรถดังกล่าวมาใช้ในเมืองไทยหลายคันและได้นำขึ้นทูลเกล้าถวาย ด้วยเหตุรถลากนี้ได้เกิดมีขึ้นในเมืองไทยเป็นครั้งแรก

เมื่อปี พ.ศ. 2414 มีชาวต่างชาติเข้ามาติดต่อทำการค้าขายในประเทศไทยมากขึ้น ส่งผลให้เริ่มตัดถนนขึ้นตามแบบอย่างของต่างประเทศ เพื่อใช้ในการสัญจรของยานพาหนะต่าง ๆ ซึ่งยานพาหนะที่ใช้ในสมัยนั้นคือ รถม้าและรถลาก (ที่เรียกกันว่า รถเจ็ก)[31] เท่านั้น ต่อมาเมื่อมีการใช้รถเพิ่มมากขึ้นจึงมีความจำเป็นต้องออกกฎหมายเพื่อควบคุมการจัดระเบียบการจดทะเบียนเจ้าของรถ ทะเบียนคนขับรถตลอดจนกำหนดค่าทะเบียนใบอนุญาตและข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับความปลอดภัย โดยกฎหมายที่ออกมาบังคับในสมัยนั้น คือ พระราชบัญญัติรถลาก พ.ศ. 2544 และพระราชบัญญัติรถรับจ้าง พ.ศ. 2448 รวมทั้งกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องอีกหลายฉบับ โดยนับตั้งแต่สมัยปลายรัชกาลที่ 5 เป็นต้นมา ได้มีการออกกฎหมายควบคุมในเรื่องเกี่ยวกับยานพาหนะอีกหลาย ฉบับโดยมีวิวัฒนาการของกฎหมายเป็นลำดับดังนี้[32]

1) พระราชบัญญัติรถยนต์รัตนโกสินทร์ ศก 128[33] เหตุที่ต้องมีการตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้น เนื่องจากพระราชปรารภของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวที่ว่า “ทุกวันนี้มีผู้ใช้รถยนต์ที่เรียกว่า โอโตโมเบิล ขับไปมาอยู่ในถนนหลวงมากขึ้น สมควรมีพระราชบัญญัติสำหรับการเดินรถและขับรถขึ้นไว้เพื่อป้องกันเหตุอันตรายต่าง ๆ จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้มีการตราพระราชบัญญัติสืบไป” พระราชบัญญัตินี้มี 21 มาตรา และแบ่งเป็น 7 หมวด ทั้งนี้ มีหลักการสำคัญของพระราชบัญญัติดังกล่าวให้มีการจดทะเบียนรถเพื่อทราบว่าผู้ใดเป็นเจ้าของรถและมีการจดทะเบียนคนขับพร้อมทั้งมีบทกำหนดโทษไว้ด้วยประกาศใช้ตั้งวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2543 เป็นต้นมาใช้เฉพาะในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร

2) พระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2473[34] ภายหลังจากการที่มีจำนวนรถยนต์เพิ่มปริมาณมากขึ้น ประกอบกับมีรถยนต์ประเภทต่าง ๆ เกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก ได้แก่ รถยนต์โดยสาร รถยนต์บรรทุก รถแท็กซี่ เป็นต้น มีความจำเป็นต้องปรับปรุงกฎหมายให้เหมาะสมกับสถานการณ์ โดยมีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายถึง 20 ครั้ง และมีมาตรการกฎหมายที่คล้ายกับกฎหมาย

---

[31] นระ คมนามูล, *เทคโนโลยีการขนส่งสาธารณะในเมือง ระบบขนส่งสาธารณะใน กทม.,* (กรุงเทพฯ: สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย, 2547), หน้า 26-27.

[32] นระ คมนามูล, *เทคโนโลยีการขนส่งสาธารณะในเมือง ระบบขนส่งสาธารณะใน กทม.,* (กรุงเทพฯ: สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย, 2547), หน้า 54.

[33] พระราชบัญญัติรถยนต์รัตนโกสินทร์ ศก 128 ประกาศราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 26 ตอนที่ 17 ลงวันที่ 26 ธันวาคม 128 หน้า 95-102.

[34] พระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2473 ประกาศราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 47 ตอนที่ 22 ลงวันที่ 22 พฤษภาคม 2473

ฉบับก่อนหน้านั้น คือยังมีหลักที่ต้องการควบคุมเจ้าของรถ ตัวรถ ผู้ขับรถเป็นหลัก ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ในการจัดเก็บภาษีและกำหนดคุณสมบัติของผู้เป็นเจ้าของรถ แต่ไม่ได้มุ่งเน้นในการควบคุมและจัดระเบียบรถยนต์เพื่อผลทางเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ และพระราชบัญญัติให้ความหมายรถยนต์รับจ้างสาธารณะไว้ครั้งแรกใน มาตรา 4(3) ถือได้ว่ารถรับจ้างหรือรถแท็กซี่ได้ปรากฏเป็นทางการ แต่รถแท็กซี่ไม่ได้อยู่ภายได้ความควบคุมพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2497 ดังนั้นผู้ที่ประสงค์จะประกอบธุรกิจแท็กซี่เพียงนำรถยนต์ของตนเองไปดำเนินการจดทะเบียนและเสียภาษีกับเจ้าพนักงานกองทะเบียน กรมตำรวจ เพราะสมัยนั้นกรมตำรวจเป็นหน่วยงานรับผิดชอบเรื่องรถแท็กซี่ และไม่มีการนำรถไปตรวจสภาพประจำปี หรือติดต่อกับกรมการขนส่งแต่อย่างใด ต่อมาในปี พ.ศ. 2531 กรมตำรวจเป็นหน่วยงานรับผิดชอบเรื่องรถแท็กซี่มาโดยตลอดได้โอนงานด้านทะเบียนและใบอนุญาตขับรถตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 10[35] ให้แก่กรมการขนส่งทางบกเป็นหน่วยงานในการจัดการแทนเพื่อความเหมาะสมในการปฏิบัติงาน

3) พระราชบัญญัติว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2497[36] ได้มีการบังคับใช้โดยมีหลักกฎหมายที่สำคัญกับการควบคุมและจัดระเบียบการขนส่งด้วยการแบ่งประเภทของการขนส่งออกเป็นการขนส่งสาธารณะ การขนส่งประจำทาง การขนส่งส่วนบุคคล การรับจัดการขนส่ง โดยมีมาตรการควบคุมผู้ประกอบการขนส่งให้ต้องขอรับใบอนุญาตจากทางราชการ เพื่อควบคุมตัวรถให้เกิดความเหมาะสมและความปลอดภัยในการขนส่งเป็นการมุ่งเน้นผลทางเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศเป็นสำคัญ แตกต่างกับกฎหมายว่าด้วยรถยนต์มีเจตนารมณ์เพื่อควบคุมเจ้าของรถ ตัวรถ คนขับรถ และมุ่งเน้นการเก็บภาษีรถยนต์เป็นหลัก โดยไม่มุ่งเน้นถึงผลทางเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศแต่อย่างใด

---

[35] พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 10 บัญญัติว่า “ ผู้ใดประสงค์จะขอจดทะเบียนรถ ให้ยื่นคำขอต่อนายทะเบียนแห่งท้องที่ที่ตนมีภูมิลำเนา เว้นแต่เจ้าของรถมีความประสงค์จะนำรถไปใช้ในท้องถิ่นอื่น ให้ยื่นคำขอต่อนายทะเบียนท้องถิ่นนั้นได้

ในกรณีที่ผู้ขอเป็นคนต่างด้าวและไม่มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักร ให้ยื่นคำขอต่อนายทะเบียนแห่งท้องที่ที่ตนมีถิ่นที่อยู่

การขอจดทะเบียนและการออกใบคู่มือจดทะเบียนรถให้เป็นไปตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด”

[36] พระราชบัญญัติว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2497 ประกาศราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 71 ตอนที่ 11 ลงวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2497

4) พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522[37] มีการประกาศบังคับใช้โดยมีมาตรการสำคัญแตกต่างและเพิ่มเติมจากหลักกฎหมายเดิมบางส่วนดังนี้ คือรถที่อยู่ภายใต้การควบคุมทั้งหมดจดทะเบียนและชำระภาษีที่กรมการขนส่งทางบก หรือ สำนักงานขนส่งจังหวัด แล้วแต่กรณี

ความเป็นมาของแท็กซี่เมืองไทยคำว่า “แท็กซี่” เพิ่งปรากฏไม่นานนี้เอง ซึ่งแต่เดิมชาวพระนครเรียกแท็กซี่ว่า “รถไมล์” เมื่อประมาณปี พ.ศ. 2467 - 2768 พระยาเทพหัสดิน ณ อยุธยา (ผาด) เป็นผู้ริเริ่มมีรถแท็กซี่เป็นครั้งแรกในประเทศไทยโดยนำเอารถยี่ห้อออสตินออกมารับจ้างและมีการนำป้ายรับจ้างไว้ข้างหน้าและข้างหลังรถรับจ้างของตัวรถคนขับรถในสมัยนั้นเป็นทหารอาสาและมีการคิดค่าโดยสารตามระยะทางเป็นไมล์ โดยคิดไมล์ละ 0.15 สตางค์ (1 ไมล์ = 1.609344 กิโลเมตร) ซึ่งมีจำนวนรถแท็กซี่เพียง 14 คัน เท่านั้น แต่ต้องประสบปัญหาภาวะขาดทุนต้องปิดกิจการไปเพราะค่าโดยสารมีราคาแพง นอกจากนี้ผู้ใช้บริการจึงไม่นิยมใช้บริการแท็กซี่ประกอบมีรถรับจ้างประเภทอื่น ๆ เป็นจำนวนมากซึ่งมีราคาบริการถูกกว่าการใช้บริการรถแท็กซี่[38]

หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ในปี พ.ศ 2490 ได้มีการนำรถยนต์นั่งมาให้บริการเป็นรถแท็กซี่อีกครั้งหนึ่งจึงได้รับความนิยมมากและต่อมาได้มีการจัดตั้งเป็นบริษัทเดินรถแท็กซี่ และได้กำหนดราคาค่าโดยสารกิโลเมตรละ 2 บาท โดยรถที่นำมาให้บริการนั้นเป็นรถยี่ห้อเรโนลต์ (Renault)[39] สมัยนั้นจึงเรียกแท็กซี่ว่า "เรโนลต์" กลายเป็นจุดเริ่มความสำเร็จของการเดินรถแท็กซี่

---

[37] พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ประกาศราชกิจจานุเบกษา ฉบับพิเศษ เล่มที่ 96 ตอนที่ 38 ลงวันที่ 21 มีนาคม 2522

[38] 31 กรกฎาคม พ.ศ. 2466 รถแท็กซี่ (Taxi) เริ่มมีขึ้นเป็นครั้งแรกในเมืองไทย โดยพลโท พระยาเทพหัสดิน (ผาด เทพหัสดิน ณ อยุธยา) เพื่อช่วยทหารอาสาในสงครามโลกครั้งที่ 1 ให้มีอาชีพหลังจากปลดจากราชการ โดยนำเอารถเก๋งออสติน (Austin) ขนาดเล็กออกวิ่งรับจ้าง โดยติดป้ายรับจ้างไว้ข้างหน้า-หลังของตัวรถ คิดค่าโดยสารเป็นไมล์ โดยตกไมล์ละ 15 สตางค์ ซึ่งนับว่าแพงมากเมื่อเทียบราคากับค่าโดยสารในปัจจุบัน ในสมัยนั้นจึงนิยมเรียกกันว่า “รถไมล์” เพราะเก็บค่าโดยสารตามเลขไมล์ระยะทางที่วิ่ง ในสมัยบุกเบิกใหม่ ๆ นั้นมีรถแท็กซี่อยู่เพียง 14 คัน แต่ก็ประสบปัญหาขาดทุนจนต้องเลิกกิจการในที่สุด เนื่องจากค่าโดยสารแพง ผู้ใช้บริการยังไม่คุ้นเคยจึงไม่ยอมนั่ง ประกอบกับเมืองกรุงเทพฯ ยังมีขนาดเล็ก และมีรถรับจ้างอื่น ๆ อยู่มากและราคาถูกกว่า (Guru, *เริ่มมีรถแท็กซี่ขึ้นเป็นครั้งแรกในเมืองไทย*, สืบค้นเมื่อ 22 เมษายน 2564, จาก https://guru.sanook.com/26473/)

[39] หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ในปี 2490 ก็มีผู้นำรถยนต์นั่งมาให้บริการในลักษณะรถแท็กซี่อีกครั้ง รถที่นำมาบริการในช่วงนั้นเป็นรถยี่ห้อ เรโนลต์ (Renault) สมัยนั้นจึงเรียกแท็กซี่ว่า “เรโนลต์” ได้รับความนิยมจากคนทั่วไปเป็นอย่างมาก เนื่องจากสะดวกรวดเร็วกว่ารถจักรยานสามล้อถีบ ซึ่งมีชุกชุมในยุคนั้น ด้วยเหตุนี้ทำให้อาชีพขับรถแท็กซี่เป็นที่ฮือฮา มีผู้นำรถเก๋งไปทำเป็นรถแท็กซี่กันมากขึ้น จนระบาดไปต่างจังหวัด จนต้องมีการควบคุมกำหนดจำนวนรถมาจนถึงทุกวันนี้ ปัจจุบันแท็กซี่ในเมืองไทยเป็นรถปรับอากาศ ติดมิเตอร์คิดอัตราค่าโดยสารตามระยะทางและเวลา โดยเริ่มต้นที่ 35 บาท พร้อมทั้งมีมีวิทยุสื่อสาร บางคันอาจมีทีวีให้ดูในระหว่างการเดินทางด้วย (Guru, *เริ่มมีรถแท็กซี่ขึ้นเป็นครั้งแรกในเมืองไทย*, สืบค้นเมื่อ 22 เมษายน 2564, จาก https://guru.sanook.com/26473/)

ซึ่งการโดยสารด้วยรถแท็กซี่เป็นที่นิยมของคนทั่วไปและในช่วงนั้นยังมีรถจำนวนน้อยอยู่จึงทำให้การเดินรถแท็กซี่ประสบความสำเร็จ การได้รับความนิยมมากเพราะแท็กซี่ให้ความสะดวกรวดเร็วได้ดีกว่ารถจักรยานสามล้อถีบ ซึ่งแพร่หลายในยุคนั้น ด้วยเหตุนี้ทำให้อาชีพขับรถแท็กซี่เป็นที่นิยมจนมีผู้นำรถเก๋งไปทำเป็นรถแท็กซี่กันมาก และกระจายไปยังต่างจังหวัด จนทำให้ต้องมีการควบคุมกำหนดจำนวนรถที่จะมาทำเป็นแท็กซี่เรื่อยมาจนถึงในปัจจุบัน สำหรับรถที่นำมาเป็นรถแท็กซี่นั้นจะเห็นว่าหลังจากรถเรโนล์เริ่มเสื่อมสภาพไป ได้นำรถออสตินแวนสองประตูสีเทามาใช้แทน ต่อมาเปลี่ยนมาเป็นรถดัทสันบลูเบิร์ดหรือรถเก๋งฮีโน่เครื่องท้ายตามกำลังทรัพย์ของแต่ละบริษัท จนกระทั่งเป็นรถโตโยต้ารถแลนเซอร์แชมป์ เนื่องจากรถแท็กซี่นั้นบุคคลธรรมดาอาจเป็นเจ้าของได้ สำหรับรถแท็กซี่ในเมืองไทยในปัจจุบันเป็นรถปรับอากาศ มีมาตรค่าโดยสารหรือมิเตอร์ และมีการติดตั้งวิทยุสื่อสารด้วย จะเห็นได้ว่าในปัจจุบันนี้การขับรถแท็กซี่กลายเป็นธุรกิจที่สร้างรายได้ให้กับผู้ประกอบธุรกิจและผู้ขับรถแท็กซี่ นอกจากนี้การใช้รถแท็กซี่เป็นยานพาหนะในการสัญจรไปมาโดยเฉพาะในเขตเมืองใหญ่ เช่น กรุงเทพมหานคร เชียงใหม่ เป็นต้น แต่เดิมมีรถยนต์รับจ้างบรรทุกโดยสารไม่เกิน 7 คน หรือรถแท็กซี่ ให้บริการประชาชนอยู่ 2 แบบ คือ แบบเก่า และแบบใหม่ แท็กซี่มิเตอร์ รถแท็กซี่แบบเก่าประชาชนไม่นิยมใช้บริการแล้วเนื่องจากประชาชนส่วนใหญ่ได้หันไปใช้บริการรถแท็กซี่แบบใหม่ และการประกอบการสำหรับรถแท็กซี่แบบเก่านี้ถูกจำกัดจำนวนไม่ให้เพิ่มขึ้นโดยกฎหมาย นอกจากนี้กฎหมายกำหนดให้ผู้ประกอบการต้องเป็นบริษัทหรือสหกรณ์เท่านั้น เหตุผลที่ทางราชการกำหนดให้มีการงดรับจดทะเบียนในขณะนั้นเนื่องจากจำนวนและปริมาณเพิ่มมากขึ้นจนเกินความจำเป็นและความต้องการของประชาชนผู้ใช้บริการ

ต่อมาในประเทศไทยหลังใช้นโยบายเสรีรถแท็กซี่[40] ทำให้รถแท็กซี่แบบใหม่ หรือเกิดขึ้นในปี พ.ศ. 2535 รัฐบาลได้พิจารณาแล้วเห็นว่ารถแท็กซี่แบบเก่าที่ให้บริการแก่ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครมีจำนวนจำกัดและไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชน แต่เนื่องจากทางราชการได้กำหนดข้อห้ามจดทะเบียนรถแท็กซี่เก่าเพิ่มขึ้นอีกประกอบกับผู้ประกอบการให้เช่ารถยนต์รับจ้างได้กำหนดค่าเช่าอัตราสูงตามความพอใจ เมื่อค่าเช่าแพงคนขับรถแท็กซี่ต้องเรียกค่าโดยสารแพงไปด้วย ดังนั้นเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมและไม่สร้างความเดือดร้อนให้แก่ประชาชน รัฐบาลจึงได้เปิดให้รับจดทะเบียนรถแท็กซี่โดยเสรี นอกจากนี้ก็ได้มีการยกระดับมาตรฐานรถแท็กซี่มิเตอร์ให้ดีกว่าเดิม เช่น กำหนดขนาดเครื่องยนต์ที่ใหญ่กว่าเดิม กำหนดให้ใช้มาตร ค่าโดยสารแทนการต่อรองราคา กำหนดอายุการใช้งานได้ไม่เกิน 7 ปี และกำหนดให้ผู้ประกอบการรถแท็กซี่

---

[40] มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาแห่งประเทศไทย,รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการศึกษาการพัฒนาเพื่อความปลอดภัยและคุณภาพการให้บริการของรถแท็กซี่ โดยพิจารณาโครงสร้างต้นทุนและการประกอบการ, กรมการขนส่งทางบก, 29 ,มิถุนายน 2561, หน้า 7-44.

มิเตอร์เป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลก็ได้ ในปัจจุบันรัฐบาลยังคงไม่มีนโยบายปิดรับการจดทะเบียน ยังคงปล่อยให้กลไกลของตลาดเป็นเครื่องกำหนดจำนวนรถแท็กซี่มิเตอร์ สำหรับการดทะเบียนรถแท็กซี่มิเตอร์ในต่างจังหวัดทางราชการก็ได้กำหนดหลักเกณฑ์เช่นเดียวกันกับรถแท็กซี่มิเตอร์ในกรุงเทพมหานคร แต่ปรากฏว่ามีการจดทะเบียนรถน้อยมากและในบางจังหวัดเท่านั้น เนื่องจากไม่เป็นที่นิยมของประชาชนและไม่คุ้มกับการลงทุนของผู้ประกอบการ

2.3 ประวัติความเป็นมาอูเบอร์ (Uber)

Uber เป็นคำศัพท์ที่มาจากภาษาเยอรมันที่แปลว่า “เหนือกว่า” หรือ “ที่สุด” บริษัท Uber บริษัทแรกก่อตั้งขึ้นเมื่อปี 2009 โดยผู้ก่อตั้ง 2 คนที่เคยมีผลงานกับบริษัทอื่น ๆ มาก่อน คือ Garrett Camp ผู้ก่อตั้ง Stumble Upon บริการแนะนำเว็บที่น่าสนใจ Travis Kalanick ผู้ก่อตั้ง Scour บริการค้นหาและแลกเปลี่ยนไฟล์มัลติมีเดีย และ Red Swoosh บริการรับส่งไฟล์แบบ P2P ที่ได้รับความนิยมจนกระทั่งเมื่อปี 2007 บริษัท Akamai Technologies ซึ่งทำกิจการเครือข่ายส่งข้อมูล (Content Delivery Network: CDN) เข้าซื้อกิจการไป โดย Uber เกิดจากการที่ผู้ก่อตั้งทั้งสองคนมีโอกาสพูดคุยกันที่งาน LeWeb งานประชุมด้านสตาร์ทอัพที่กรุงปารีส ประเทศฝรั่งเศส ในปี 2008 โดยทั้ง 2 คนได้พูดถึงความไม่ได้มาตรฐานของบริการแท็กซี่ในเมืองซานฟรานซิสโก (San Francisco) และมองว่าถ้าสามารถจัดหารถยนต์ที่หรูหราและคุณภาพของการบริการที่ดี ในลักษณะของการแบ่งเวลา (Timeshare) ก็น่าจะเป็นโอกาสทางธุรกิจที่ดี Uber จึงได้ก่อตั้งอย่างเป็นทางการในปี 2009 โดยใช้วิธีประกาศหาเพื่อนร่วมงานจากทวิตเตอร์ จนได้ Ryan Graves ผู้ร่วมก่อตั้งคนที่สามารถมาร่วมทีม (ภายหลัง Graves ได้เป็นซีอีโอ ก่อนจะหลีกทางให้กับ Travis เป็นซีอีโอ) โดยเริ่มเปิดให้บริการช่วงทดลองที่เมืองนิวยอร์ก สหรัฐอเมริกา ในปี 2010 และเปิดให้บริการอย่างจริงจังในเดือนพฤษภาคมปีเดียวกัน หลังจากนั้น Uber ก็ได้ขยายตัวออกไปยังเมืองต่าง ๆ ในประเทศสหรัฐอเมริกา ก่อนที่จะเริ่มต้นขยายตัวไปยังยุโรปและเอเชียในปัจจุบัน Uber มีบริการอยู่ใน 35 เมืองสำคัญทั่วโลกใน 182 เมือง มียอดการดาวน์โหลดแล้วกว่า 10 ล้านครั้ง และมีผู้ให้บริการขับรถที่ลงทะเบียนทั่วโลกจำนวนกว่า 155,000 คนทั่วโลกและมีคนขับแท็กซี่กว่า 8,000 คัน[41]

บริษัทอูเบอร์เริ่มต้นจากการมองเห็นถึงการบริการที่ย่ำแย่ของแท็กซี่ในเมืองซานฟรานซิสโก หรือปัญหาที่ผู้โดยสารไม่สามารถใช้บริการแท็กซี่ได้อย่างสะดวกเนื่องจากการเรียกรถแท็กซี่ทำได้ยาก จึงมีแนวคิดว่าสามารถจัดหารถยนต์ที่หรูหราและคุณภาพของการบริการที่ดี ในลักษณะของการแบ่งเวลา (Timeshare) คือ แนวคิดผู้ขับขี่ไม่จำเป็นต้องให้บริการเฉพาะลูกค้าของอูเบอร์ตลอดเวลา

[41] ทำความรู้จักกับ Uber : แพลตฟอร์ม ความท้าทาย และอนาคต (2557), สืบค้น 27 มีนาคม 2565 เข้าถึงได้จาก https://www.blognone.com/node/55707

แต่สามารถเลือกเวลาในการทำงานได้เองโดยเลือกเฉพาะ “เวลาที่รถว่าง” มารับงานจากอูเบอร์เป็นรายได้เสริมก็ได้ ถือเป็นการใช้ประโยชน์จาก Time-sharing มองว่าเป็นโอกาสทางธุรกิจที่ดี[42] สิ่งที่ทำให้ Uber แตกต่างออกไปจากคู่แข่งมีอยู่สองประการ ประการแรกคือด้วยคุณภาพของบริการที่แตกต่างออกไปจากคู่แข่ง และประการที่สองคือขนาดของพื้นที่ให้บริการของ Uber ที่กว้างขวางกว่า[43]

ความเป็นมาของการประกอบธุรกิจ (Uber) ในประเทศไทย

อูเบอร์ตีโจทย์การใช้เทคโนโลยีเพื่อเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของการให้บริการ โดยอูเบอร์พบว่าในยุคปัจจุบันเทคโนโลยีสารสนเทศได้เข้ามามีบทบาทสำคัญในการดำเนินชีวิตประจำวันมากยิ่งขึ้น การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่แบบสมาร์โฟนมีการแพร่หลาย ประชาชนทั่วไปสามารถทำธุรกรรมผ่านโทรศัพท์เคลื่อนที่แบบสมารีทโฟน โดยใช้งานผ่านระบบแอปพลิเคชั่นซึ่งมีความสะดวก รวดเร็วและขั้นตอนการใช้งานไม่ยุ่งยากซับซ้อน การที่รัฐบาลได้มีนโยบาลประเทศไทย 4.0 เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาประเทศให้ทันต่อความก้าวหน้าของเทคโนโลยีโดยเฉพาะการนำเทคโนโลยีมาพัฒนาเมืองเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนซึ่งยุทธศาสตร์ประเทศและแผนการพัฒนาในระดับต่าง ๆ ได้ส่งเสริมให้นำเทคโนโลยีเป็นตัวขับเคลื่อนเศรษฐกิจและสังคมสมัยใหม่ โดยยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 -2579) ในยุทธศาสตร์ที่ 2 ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันได้ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ (Smart city)[44] โดยกำหนดให้มีการจัดระบบการขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อให้เกิดการเข้าถึงของประชาชนได้อย่างทั่งถึง ด้วยเหตุนี้บริการของอูเบอร์จึงได้นำเอาเทคโนโลยีที่มีอยู่นี้เข้ามาพัฒนาระบบบริการของอูเบอร์ โดยให้ประชาชนสามารถเรียกใช้บริการอูเบอร์ผ่านแอปพลิเคชันได้เพียงแค่มีมือถือและอินเตอร์เน็ตเท่านั้น

---

[42] อาริยา สุขโต, *“อูเบอร์ (Uber) ความถูกใจที่ไม่ถูกต้อง”* (2560), เข้าถึงเมื่อ 2 เมษายน 2565, เข้าถึงได้จาก (www.parliament.go.th/ewtadmin/ewt/parliament_parcy/ewt_dl_link.php?nid=39738)

[43] ทำความรู้จักกับ Uber : แพลตฟอร์ม ความท้าทาย และอนาคต (2557), สืบค้น 27 มีนาคม 2565 จาก https://www.blognone.com/node/55707

[44] ในการประชุมระหว่างปีของคณะกรรมมาธิการวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีเพื่อการพัฒนาแห่งสหาประชาชาติว่าด้วยเมืองอัจฉริยะ (CSTD 2015-2016 Inter-Sessional on “Smart Cities and Infrastructure”) เมื่อเดือนมกราคม 2559 ณ กรุงบูดาเปสต์ ประเทศฮังการี ที่ประชุมได้หารือร่วมกันทั้งนำเสนอข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับเมืองอัจฉริยะ โดยที่ประชุมได้เห้นชอบร่วมกันถึงคำจำกัดความเมืองอัจฉริยะของสหภาพโทรคมนาคมระหว่างประเทศที่ว่า “เมืองอัจฉริยะอย่างยั่งยืนคือเมืองแห่งนวัตกรรมที่ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร และเครื่องมืออื่นเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิต ประสิทธิภาพของการปฏิบัติงาน การบริการ และความสามารถในการแข่งขันของเมือง ขณะเดียวกันคุณสมบัติของเมืองอัจฉริยะต้องตรงกับความต้องการของคนปัจจุบันและคนรุ่นต่อไป ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม” (Economic and Social Council, 2016 :3)

การให้บริการของอูเบอร์ในประเทศไทยเริ่มเข้าให้บริการตั้งแต่ปี ค.ศ. 2009 โดยจดทะเบียนตั้งบริษัทในไทยเมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2557 นามว่า “บริษัท อูเบอร์ (ประเทศไทย) จำกัด” ดำเนินกิจการในฐานะเป็นบริษัทต่างชาติเนื่องจากมีผู้ถือหุ้นใหญ่ Uber Technologies, Inc. ประเทศสหรัฐอเมริกา ในสัดส่วน 99.98% โดยระบุประเภทธุรกิจว่าเป็นกิจกรรมวิชาชีพวิทยาศาสตร์และกิจกรรมวิชาการ (วิจัยการตลาดและการสำรวจความคิดเห็นของประชาชน) [45] โดยลักษณะการประกอบธุรกิจหลักเป็นการให้บริการเรียกรถผ่านแอปพลิเคชัน ซึ่งสิ่งที่อูเบอร์มีแตกต่างจากรถแท็กซี่คือ การบริการในรูปแบบรถยนต์ที่หรูหรา โดยส่วนมากใช้รถยี่ห้อโตโยต้า รุ่นแคมรี่ (Toyota Camry) และยี่ห้อฮอนด้า รุ่นแอคคอร์ด (Honda Accord) หรือการใช้รถยี่ห้อเมอร์เซเดส-เบนซ์ (Mercedes-benz) เป็นต้น ในขณะที่อัตราค่าโดยสารมีอัตราที่สูงกว่าปกติถึง 1.5-1.7 เท่า ซึ่งจะเริ่มต้นที่ 45 บาท และเป็นการชำระเงินผ่านบัตรเครดิตเท่านั้น[46] อูเบอร์ที่เปิดบริการในประเทศไทยมีหลายบริษัทด้วยกัน อย่างเช่น บริษัท ไทย อูเบอร์ จำกัด, บริษัท อูเบอร์ (ประเทศไทย) จำกัด เป็นต้น ซึ่งธุรกิจอูเบอร์เป็นธุรกิจที่เป็นการสร้างอูใหม่ขึ้นมาในแต่ละท้องที่ โดยให้คนที่สนใจสมัครมาลงทะเบียนสมัครเพื่อเป็นคนขับขี่รถยนต์ โดยอูเบอร์จะกำหนดประเภทของรถยนต์ที่สามารถนำมาสมัครขับได้รถยนต์ 4 ประตู หรือรถยนต์ประเภทที่หรูกว่า และอายุรถที่จะนำมาวิ่งได้นั้นต้องไม่เกิน 5 ปี ส่วนรายได้ของผู้ขับอูเบอร์นั้น ผู้ขับอูเบอร์ต้องจ่ายค่าใช้ระบบให้อูเบอร์ 20% ของค่าโดยสารที่ได้ ทั้งนี้ อูเบอร์ยังมีแบรนด์ที่ให้บริการที่แตกต่างกันออกไป ซึ่งเป็นแบรนด์ในปัจจุบันนี้ ได้แก่ “Uber,” “uber POP,” “uber X” “uber XL,” “Uber BLACK,” “Uber SUV,” “Uber BERLINE,” “Uber VAN.” “Uber EXEC” และ “Uber LUX” และแบรนด์สำหรับโลจิสติกส์ ซึ่งแบรนด์ในปัจจุบันนี้ ได้แก่ “Uber RUSH,” “Uber FRESH” และ “Uber EATS”

---

[45] บริษัท อูเบอร์ (ประเทศไทย) จำกัด (UBER (THAILAND) COMPANY LIMITED) จดทะเบียนเมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2557 เลขทะเบียนนิติบุคคล 0105557024891 มีทุนจดทะเบียนปัจจุบัน 8,400,000 บาท โดยมีสัดส่วนการถือหุ้น 3 ราย ได้แก่ (1) อูเบอร์ เทคโนโลยีส์,อิงค์ สัญชาติอเมริกัน สัดส่วน 99.99% มูลค่า 4,399,800 บาท (2) นางคาเรน แซมมิส วอล์คเกอร์ สัญชาติอเมริกัน สัดส่วน 0.0023% มูลค่า100 บาท (3) อูเบอร์ อินเตอร์ชั่นแนล โฮลดิ้ง บี.วี สัญชาติ ดัชต์สัดส่วน 0.0023% มูลค่า 100 บาท โดยบริษัทอูเบอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ระบุประเภทธุรกิจว่า เป็นกิจกรรมวิชาชีพวิทยาศาสตร์และกิจกรรมทางวิชาการ (วิจัยการตลาดและการสำรวจความคิดเห็นของประชาชน) (สำนักข่าวอิสรา . (2560). ถูกหรือผิด เมื่ออูเบอร์ จดทะเบียนธุรกิจแค่บริษัทสำรวจความคิดเห็น, (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : https://www.isranews.org/content-page/item/54901-uber-54901.html, 22 มีนาคม 2560

[46] MGR Online, “Uber แท็กซี่ไฮโซ....ตอบไลฟ์สไตล์คนเมือง” เข้าถึงเมื่อ 31 มีนาคม 2565, เข้าถึงได้จาก (https://mgronline.com/daily/detail/9570000085388)

อย่างไรก็ตาม เมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2561 อูเบอร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ประกาศ การบรรลุข้อตกลงในการควบรวมกิจการ (consolidation) กับแกร็บ (Grab Inc,.) แลกกับการถือหุ้นร้อยละ 27.5 ในบริษัทแกร็บ โดยเหตุผลของการควบรวมกิจการว่ามาจากการแข่งขันและจำนวนคู่แข่งที่มากเกินไปในหลาย ๆ พื้นที่ และต้องการมุ่งเน้นให้ความสำคัญกับตลาดหลักที่อูเบอร์ให้บริการอยู่ โดยบริการของอูเบอร์ในประเทศไทยได้หยุดให้บริการตั้งแต่วันที่ 8 เมษายน 2561 และผู้ขับรถรวมทั้งผู้โดยสารต้องทำการลงทะเบียนใหม่เพื่อเปลี่ยนไปใช้บริการแอปพลิเคชันของแกร็บ (Uber, 2561) ทำให้ ณ ปัจจุบัน ผู้ประกอบการบริษัทเครือข่ายขนส่งรายใหญ่ในประเทศไทยมีเพียงรายเดียว คือ บริษัทแกร็บ (ประเทศไทย) จำกัด[47]

2.4 ประวัติความเป็นมาแกร็บ (Grab)

Grab เกิดขึ้นภายใต้การก่อตั้งจากสองนักศึกษาชาวมาเลเซียที่เป็นเพื่อนร่วมชั้นกันจาก Harvard Business School สหรัฐอเมริกา คือ แอนโธนี ตัน (Anthony Tan) และ โฮย หลัง ตัน (Hooi Ling Tan) ที่ประเทศมาเลเซียในปี 2012 ซึ่งทั้งสองคนนั้นได้พัฒนาให้เป็นระบบแอปพลิเคชันเรียกรถแท็กซี่ที่มีประสิทธิภาพบนสมาร์ตโฟน ภายใต้แนวคิดการช่วยเหลือสังคมซึ่งเงินทุนก้อนแรกที่ได้มาจากการชนะการประกวดได้เงินรางวัลมาประมาณ 820,000 บาท ในปีเดียวกันที่จบการศึกษาจากมหาวิทยาลัย Harvard ทั้งคู่ได้ต่อยอดแผนธุรกิจ และพัฒนาให้ใช้งานได้จริง จนกระทั่งเปิดตัวธุรกิจ โดยใช้ชื่อแรกว่า MY TEKSI และใช้ชื่อใหม่เป็น Grab ในปี 2013 มียอดดาวน์โหลดแอปพลิเคชันกว่า 1.2 ล้านดาวน์โหลดโดยเฉลี่ยแล้ว ทุก ๆ 8 วินาทีจะมีคนกดเรียกรถ 1 ครั้ง หรือคิดเป็น 10,800 ครั้งต่อวัน ซึ่งได้รับความนิยมและกระแสตอบรับเป็นอย่างดี นำไปสู่การขยายสาขาไปยังต่างแดน และมีเงินทุนสนับสนุนเข้ามาอย่างต่อเนื่องพัฒนาให้ Grab เป็นแอปพลิเคชันที่ตอบโจทย์และแก้ปัญหาระบบขนส่งมวลชนของประเทศมาเลเซีย และภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ รวมไปถึงการเสนอบริการที่สะดวกและปลอดภัย ทั้งต่อผู้โดยสารและสมาชิกผู้ขับขี่อย่างต่อเนื่อง เพื่อยกระดับความเป็นอยู่ที่ดีของผู้คน และพัฒนาสังคมปัจจุบัน Grab ให้บริการในเมืองต่าง ๆ มากกว่า 168 เมือง ใน 8 ประเทศ จึงได้ทำการขยายธุรกิจไปทั่วภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ดังนี้ ปี 2013 ขยายธุรกิจไปประเทศ ฟิลิปปินส์ เมืองมะนิลา ประเทศสิงคโปร์ ประเทศไทย ในปี 2014 ขยายธุรกิจไปประเทศเวียดนาม ประเทศอินโดนีเซีย และขยายออกไปตามเมืองต่าง ๆ ในปี 2015 ได้ขยายธุรกิจในประเทศ

[47] มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาแห่งประเทศไทย,รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการศึกษาการพัฒนาเพื่อความปลอดภัยและคุณภาพการให้บริการของรถแท็กซี่ โดยพิจารณาโครงสร้างต้นทุนและการประกอบการ, กรมการขนส่งทางบก, 29 มิถุนายน 2561, หน้า 11-9 – 11-10.

ฟิลิปปินส์ ออกไปสู่เมืองเล็ก ๆ อีกมาก ปัจจุบัน Grab ให้บริการหลากหลาย โดยจะแบ่งออกเป็น 3 ส่วนหลัก ๆ ด้วยกัน

- Delivery ตัวอย่างบริการเช่น GrabFood และ GrabMart
- Mobility ตัวอย่างบริการเช่น GrabTaxi และ GrabCar
- Financial Services ตัวอย่างบริการเช่น GrabPay รวมถึง GrabFinance บริการปล่อยสินเชื่อในบางประเทศ[48]

บริษัท แกร็บแท็กซี่ (ประเทศไทย) จำกัด ก่อตั้งเมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2013 ด้วยทุนจดทะเบียน 15 ล้านบาท สัดส่วนการถือหุ้น 50.9993% บริษัท แกร็บแท็กซี่ โฮลดิ้ง พีทีอี จำกัด[49] ที่บริษัทฯ ถือหุ้น 49%[50] (ปัจจุบันโครงสร้างการถือหุ้นมีการเปลี่ยนแปลง เนื่องจากมีการระดมทุนจำนวนมากเพื่อขยายการเติบโตของบริษัท) แกร็บ (GRAB) ได้เปิดตัวในประเทศไทยไปเมื่อปี 2013 และกลายเป็นหนึ่งในแอปพลิเคชันยอดนิยมของผู้ใช้ โดยได้พิสูจน์ถึงมาตรฐานการให้บริการอันน่าประทับใจ ด้วยการใช้งานที่ไม่ยุ่งยาก เพียงกดเข้าไปในแอปพลิเคชันเลือกต้นทางและปลายทาง ระบบแอปพลิเคชันจะค้นหารถแท็กซี่ที่พร้อมให้บริการซึ่งอยู่ใกล้ที่สุด คำนวณค่าโดยสารโดยประมาณ หรือในกรณีที่มีเงื่อนไขพิเศษอย่างมีกระเป๋าสัมภาระ ต้องการโดยสารแบบไป-กลับ หรือต้องการจองรถล่วงหน้าก็สามารถระบุได้ เมื่อมีรถแท็กซี่กดตอบรับ ผู้ขับขี่ก็จะโทรเข้ามาหาผู้โดยสารเพื่อแนะนำตัวและยืนยันพิกัดจุดรับ-ส่ง โดยแอปพลิเคชันจะแสดงข้อมูลที่จำเป็นอย่างเลขทะเบียนรถ ชื่อพร้อมรูปภาพคนขับ เพียงเท่านี้ผู้ใช้บริการก็จะได้รับการบริการที่สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย

---

[48] ลงทุนแมน, *ผู้ก่อตั้ง Grab จากหลานชายคนขับแท็กซี่ สู่อาณาจักรดิลิเวอรี 7 แสนล้าน*, เข้าถึงเมื่อ 12 มีนาคม 2564, เข้าถึงได้จาก (https://www.longtunman.com/35743)

[49] มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาแห่งประเทศไทย,รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการศึกษาการพัฒนาเพื่อความปลอดภัยและคุณภาพการให้บริการของรถแท็กซี่ โดยพิจารณาโครงสร้างต้นทุนและการประกอบการ, กรมการขนส่งทางบก, 29 ,มิถุนายน 2561, หน้า 11-10.

[50] บริษัท แกร็บแท็กซี่ (ประเทศไทย) จำกัด (GRABTAXI (THAILAND) COMPANY LIMITED) จดทะเบียนเมื่อวันที่ 6 มิถุนายน 2556 เลขทะเบียนนิติบุคคล 0105556090377 มีทุนจดทะเบียนปัจจุบัน 2,879,970,000 ระบุประเภทธุรกิจว่า การขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า

ผู้จัดการแกร็บแท็กซี่ ประเทศไทย นายวีร์ จารุนันท์ศิริ[51] ได้เป็นตัวแทนถ่ายทอดเรื่องราวการใช้บริการที่สะดวกง่ายดายและการพัฒนาความสามารถในให้บริการของแกร็บแท็กซี่ (GrabTaxi) ในอนาคตที่ไม่ใช่แค่เพียงยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมเท่านั้น แต่ยังได้ช่วยสังคมผู้ประกอบอาชีพเฉพาะทางอย่างคนขับแท็กซี่อีกด้วย ซึ่งปัจจัยหลักที่ได้มีการดำเนินธุรกิจ (GRAB) ในประเทศไทยนั้นจากปัญหาหลายอย่าง เช่น ปัญหาการไม่จอดรับผู้โดยสาร เลือกให้บริการแต่ชาวต่างชาติ และการไม่คิดราคาตามมิเตอร์ ไปจนถึงการก่ออาชญากรรมของแท็กซี่ในประเทศต่าง ๆ ทำให้ผู้โดยสารส่วนใหญ่รู้สึกหวาดระแวงและหวาดกลัว และทำให้แท็กซี่กลายเป็นตัวเลือกอันดับท้าย ๆ ในการเดินทางของชาวเมืองในหลายประเทศ การเกิดขึ้นของแกร็บแท็กซี่ (GrabTaxi) จึงมุ่งเน้นการใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยแก้ไขปัญหาเหล่านี้ โดยเฉพาะเรื่องความปลอดภัยให้กับผู้โดยสารผ่านฟังก์ชั่นที่เรียกว่า Track My Ride ซึ่งผู้ใช้จะสามารถแชร์ข้อมูลสำคัญอย่างทะเบียนรถและแผนที่

---

[51] ในวันที่ 8 มีนาคม 2557 แกร็บแท็กซี่ (Grab Taxi) แอปพลิเคชั่นให้บริการเรียกแท็กซี่เปิดตัวบริการแกร็บคาร์ (Grab car) อย่างเป็นทางการ โดยเป็นบริการรถระดับพรีเมี่ยมที่ให้ผู้ใช้งานสามารถเรียกรถลีมูซีนผ่านทางสมาร์ตโฟน หลังจากทดลองให้บริการแกร็บคาร์ (Grab car) และตั้งแต่มกราคม 2558 โดยมีอัตราการเติบโตขึ้นถึง 3 เท่าใน 3 เดือน โดยในงานมี 2 ผู้บริหารชาวไทย คุณวีร์ จารุนันท์ศิริ ผู้จัดการใหญ่ บริษัท แกร็บแท็กซี่ ประเทศไทย คุณวิชากร วรวรรณ ณ อยุธยา รองผู้จัดการแกร็บคาร์ประเทศไทย และฮุ่ย หลิง ตันผู้ร่วมก่อตั้ง แกร็บแท็กซี่ (Grab Taxi) มาร่วมในงานแกร็บคาร์ (Grab car) มีการให้บริการในหัวเมืองใหญ่ในประเทศไทย เช่น กรุงเทพ พัทยา เชียงใหม่ เชียงราย ภูเก็ต อุบลราชธานี ขอนแก่น นครราชสีมา อุดรธานี สงขลา หาดใหญ่ สุราษฎร์ธานี เกาะสมุย เป็นต้น โดยแกร็บคาร์ (Grab car) สามารถชำระค่าโดยสารผ่านทางบัตรเครดิตหรือบัตรเดบิต ซึ่งผู้โดยสารที่ต้องการชำระค่าเดินทางผ่านบัตร จะทำการลงทะเบียนบัตรเดบิตหรือบัตรเครดิตในแอปพลิเคชั่นและเลือกวิธีการชำระเงินเป็น Card (บัตรเดบิต หรือ บัตรเครดิต) มาก่อนแล้วและเมื่อมีค่าทางด่วน ให้คนขับแกร็บคาร์ (Grab car) สำรองจ่ายเงินของตัวเองออกไปก่อน และไม่ต้องเก็บค่าทางด่วนกับผู้โดยสารคนขับแกร็บจะเก็บเงินค่าทางด่วน โดยการกรอกค่าทางด่วนก่อนที่ผู้โดยสารจะลงจากรถผ่านแอปพลิเคชั่น และให้ใส่ก่อนที่จะกดคิดยอดค่าโดยสารทั้งหมดในหน้าใบเสร็จ ให้ใส่ค่าโดยสารตามมิเตอร์ราคาจริงเท่านั้น ในกรณีที่ผู้โดยสารชำระค่าทางด่วนเอง คนขับแกร็บคาร์ (Grab car) ห้ามระบุค่าทางด่วนลงในใบเสร็จเด็ดขาด เพื่อให้ระบบสามารถตัดบัตรเครดิตผู้โดยสารอย่างถูกต้อง, (ตะวัน ตันชาลี, *“ข้อจำกัดทางกฎหมายและทางเลือกของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ : กรณีอูเบอร์และแกร็บคาร์”*, (2561) การประชุมวิชาการสาขานิติศาสตร์ระดับชาติ ครั้งที่ 1 หัวข้อ “ระบบกฎหมายไทย : ปฏิรูป / เปลี่ยนผ่าน/ ปฏิสังขรณ์” วารสารวิชาการนิติศาสตร์, วันที่ 8 มิถุนายน 2561 โรงแรมแคนทารี ฮิลล์ จังหวัดเชียงใหม่ จัดโดย คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. หน้า 161.

การเดินทางผ่านโซเชียลมีเดีย (Social Media) อย่างเฟซบุ๊ก (Facebook)[52] หรือทวิตเตอร์ (Twitter)[53] ได้ทันที ขณะที่สติ๊กเกอร์ สัญลักษณ์ของแกร็บแท็กซี่ (GrabTaxi) ที่ติดกับตัวรถก็ยังทำหน้าที่เป็นหนึ่งในองค์ประกอบที่สร้างความมั่นใจ หรือที่เรียกว่า “Element of Security” ซึ่งจะเป็นเสมือนสัญลักษณ์หนึ่งของความไว้วางใจที่ผู้โดยสารจะมีให้กับแท็กซี่ที่ได้ลงทะเบียนให้บริการผ่านแกร็บ ทั้งนี้ไม่ว่าการพัฒนาของเทคโนโลยีจะพาความสามารถในการใช้ชีวิตของผู้คนไปไกลถึงเพียงไหน แต่ซี่แกร็บแท็กซี่ (GrabTaxi) ก็ไม่ลืมวัตถุประสงค์แรกเริ่มในการเป็นระบบแอปพลิเคชันที่มุ่งมั่นจะพัฒนาคุณภาพชีวิตของคนขับแท็กซี่ โดยเชื่อว่าจะเป็นการแก้ไขปัญหาที่ต้นเหตุเพราะเมื่อคนขับมีคุณภาพชีวิตที่ดี ปัญหาอาชญากรรมต่าง ๆ ก็ย่อมลดลง ความมุ่งมั่นที่จะทำเช่นนี้ ทำให้แกร็บแท็กซี่ (GrabTaxi) ค่อย ๆ เป็นที่รู้จักในหมู่คนขับแท็กซี่ พร้อม ๆ กับการขยายจำนวนสมาชิกกลุ่มคนขับให้เพิ่มมากขึ้น “แกร็บแท็กซี่ (GrabTaxi) เป็นกิจการเพื่อสังคม บริษัทจึงต้องทำความรู้จักกับคนขับแท็กซี่พูดคุย เป็นปากเสียงให้การช่วยแก้ไขแกร็บแท็กซี่ ซึ่งมีวัตถุประสงค์สำคัญ ดังนี้

1) การเพิ่มรายได้ให้กับคนขับ โดยช่วยประหยัดค่าใช้จ่าย แทนที่จะวนขับหาผู้โดยสารไปเรื่อย ๆ โดยตัวแอปพลิเคชันจะมีระบบจัดคิวรถด้วยจีพีเอส (GPS) ในสมาร์ตโฟนที่กำหนดตำแหน่งรับผู้โดยสารได้อย่างชัดเจน และมีค่าธรรมเนียม 25 บาท ให้คนขับแท็กซี่ซึ่งจะได้รับไปทั้งหมด

2) มีแคมเปญพิเศษ เช่น สวัสดิการอย่างประกันภัย สอนภาษาอังกฤษ และการสนับสนุนค่าใช้จ่ายสำหรับครอบครัว เช่น ค่ารักษาพยาบาล ซึ่งในอนาคตเราอยากเพิ่มเติมค่าใช้จ่ายอื่น ๆ เช่น ค่าเทอม หรือค่าหนังสือสำหรับลูกตามหลักของกิจการเพื่อสังคมที่เป็นได้ทั้งธุรกิจจริง แต่รายได้ก็ต้องแบ่งปันให้ผู้ให้บริการด้วย

---

[52] เฟซบุ๊ก (Facebook) หมายถึง เว็บไซต์ของบริษัทอเมริกันที่ชื่อว่า Facebook เฟซบุ๊กเป็นเว็บไซต์ที่ให้บริการสื่อสังคมเว็บไซต์หนึ่ง โดยเริ่มขึ้นใน พ.ศ. 2547 เมื่อนักศึกษามหาวิทยาลัยฮาร์วาร์ด (Harvard University) 3 คน เปิดบริการผ่านคอมพิวเตอร์ให้นักศึกษาในมหาวิทยาลัยของตนได้ติดต่อกัน ต่อมาสมาชิกก็ขยายวงออกไปเป็นนักศึกษาจากมหาวิทยาลัยอื่น นักเรียนชั้นมัธยม และในที่สุดก็เป็นประชาชนทั่วไป การเข้าเป็นสมาชิกเฟซบุ๊กไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายใด ๆ ผู้สมัครใหม่เพียงแต่สมัครเป็นสมาชิกตามเงื่อนไขที่กำหนด เว็บไซต์นี้มีบริการต่าง ๆ เช่น มีบริการเผยแพร่และรับข้อมูลส่วนบุคคลและข่าวสารต่าง ๆ และสามารถโต้ตอบกับสมาชิกรายอื่นได้ (อารี พลดี. ศัพท์ในสื่อสังคม. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: http://legacy.orst.go.th . เผยแพร่ เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2556)

[53] ทวิตเตอร์ (Twitter) เป็นเว็บไซต์ซึ่งบริษัทอเมริกันที่ชื่อว่า Twitter เป็นผู้ให้บริการ ถือได้ว่าเป็นเว็บไซต์เครือข่ายสังคมเว็บไซต์หนึ่ง โดยเริ่มให้บริการผ่านอินเทอร์เน็ตในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2549 ผู้ใช้สามารถส่งและอ่านข้อความที่เรียกว่า ทวีต (tweet) ซึ่งหมายถึงข้อความที่มีความยาวไม่เกิน 150 ตัวอักษรได้ คำว่า ทวีต สามารถใช้เป็นคำกริยาได้ด้วย หมายถึง การส่งข้อความดังกล่าว ทวีตจะปรากฏอยู่ในหน้าประวัติของผู้ใช้ โดยทั่วไปสาธารณชนสามารถอ่านทวีตได้ แต่ผู้ส่งทวีตก็สามารถจำกัดให้อยู่ในวงของตนได้เช่นกัน (อารี พลดี, ศัพท์ในสื่อสังคม. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : http://legacy.orst.go.th. เผยแพร่ เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2556)

Grab Taxi ไม่ใช่แอปพลิเคชันเจ้าแรกและเป็นเจ้าเดียวในไทยประเทศไทย ย้อนไป เมื่อปี 2013 ได้เกิดมีแอปพลิเคชัน Easy Taxi[54] ซึ่งเป็นแอปพลิเคชันเรียกรถจากประเทศบราซิลได้เข้ามาเปิดธุรกิจและเริ่มทำตลาดในประเทศไทย ซึ่งในปีเดียวกันนี้ GrabTaxi ก็เข้ามาเปิดสำนักงานใหญ่ในประเทศไทยก่อน Uber ที่เปิดตัวในไทยอย่างเป็นทางการไปเมื่อปี 2014 และล่าสุดแอปพลิเคชันสัญชาติไทย All Thai Taxi[55] จากนครชัยแอร์ ซึ่งแต่ละค่ายก็ไม่ธรรมดาทั้ง Easy Taxi และ Uber ต่างก็ตีตลาดไปได้แล้วในหลายประเทศ และขณะนี้ GrabTaxi ก็ตีตลาดไปแล้วในหลายประเทศแถบอาเซียน รวมทั้งในไทยที่กำลังได้รับความนิยมอย่างต่อเนื่อง จากเหตุผลหลักที่ทำให้ GrabTaxi เติบโตอย่างรวดเร็ว ดังต่อไปนี้

(1) เข้ามาแก้ปัญหาที่ชาวเมืองกำลังเผชิญได้อย่างตรงจุด

(2) ใส่ใจและให้ความสำคัญกับคนขับซึ่งเป็นฟันเฟืองของในองค์กร

(3) ปรับเปลี่ยนบริการให้สอดคล้องกับพฤติกรรมของผู้ใช้งานตามท้องถิ่น

(4) แอปพลิเคชันใช้งานง่าย ระบบไม่ยุ่งยากซับซ้อน และจ่ายค่าโดยสารด้วยเงินสดได้เลย

(5) ออกโปรโมชั่นสม่ำเสมอทั้งรหัสส่วนลด และรหัสใช้บริการฟรี

(6) สร้างการรับรู้ (awareness) อย่างต่อเนื่องด้วยการเชื่อมโยงจุดต่าง ๆ (Touch Point) เข้ากับผู้บริโภค

---

[54] Easy Taxi บริการเรียกแท็กซี่จากบราซิล ที่เคยมาทำตลาดในบ้านเราแข่งกับ GrabTaxi/Uber และเงียบไปในช่วงหลัง ประกาศถอนตัวจากการทำธุรกิจในเอเชียอย่างเป็นทางการแล้ว ในทางกลับกัน Easy Taxi จะหันไปทุ่มเทให้กับตลาดละตินอเมริกาที่ตัวเองแข็งแกร่งมาก มีธุรกิจใน 16 ประเทศ และมีเมืองที่ให้บริการแท็กซี่เยอะกว่า Uber ด้วยซ้ำ ก่อนหน้านี้ Easy Taxi เพิ่งควบรวมกับ Tappsi สตาร์ตอัพเรียกแท็กซี่จากโคลัมเบีย เพื่อขยายฐานในภูมิภาคละตินอเมริกาให้กว้างกว่าเดิม Easy Taxi เป็นบริษัทสตาร์ตอัพในสังกัด Rocket Internet กลุ่มทุนใหญ่จากเยอรมนีที่ลงทุนในสตาร์ตอัพจำนวนมาก (รวมถึง Lazada ในบ้านเราด้วย) TechCrunch, Easy Taxi ถอนตัวจากตลาดเอเชีย กลับไปโฟกัสตลาดละตินอเมริกา, เข้าถึงเมื่อ 14 พฤษภาคม 2564, เข้าถึงได้จาก (https://www.blognone.com/topics/easy-taxi)

[55] All Thai Taxi บริการแท็กซี่แบบผ่านแอพแบบ Uber ที่เกิดจากความร่วมมือของนครชัยแอร์ กับกรมการขนส่งทางบก สำหรับการเรียกใช้บริการ All Thai Taxi จะต้องติดตั้งแอพ และลงทะเบียนเข้าสู่ระบบเสียก่อน หลังจากนั้นระบุจุดรับ และปลายทาง จึงจะมีระยะเวลาประเมินว่าอีกกี่นาทีแท็กซี่จะมาถึงจุดรับ ซึ่งสามารถจ่ายค่าบริการได้ผ่านทั้งบัตรเครดิต บัตรเดบิต และบัตรเอทีเอ็มที่ผูกไว้กับบัญชี หรือแม้แต่เงินสดก็ได้ โดยค่าบริการเริ่มต้นที่ 35 บาท สำหรับรถยนต์ที่ให้บริการ All Thai Taxi จะเป็น Toyota Prius สีเหลือง ซึ่งจะได้ประกันโดยตรง 9 ปี ประชาชาติธุรกิจ, All Thai Taxi เปิดให้บริการเต็มรูปแบบ จ่ายเงินได้ทั้งบัตรและเงินสด, เข้าถึงเมื่อ 14 พฤษภาคม 2564, เข้าถึงได้จาก (https://www.blognone.com/node/72096)

(7) การเข้ามาของแกร๊บแท็กซี่ (GrabTaxi) ไม่ได้กีดกันฝ่ายใดออกจากระบบแต่เป็นการเอื้อประโยชน์ให้ทั้งสองฝ่าย

(8) การบอกต่อกันของผู้ใช้บริการ และในหมู่คนขับ

(9) วิสัยทัศน์และพันธกิจที่ชัดเจน รวมถึงการบริหารงานที่มีศักยภาพ ทำให้นักลงทุนต่างให้ความสนใจ

สิ่งเหล่านี้เป็นเหตุผลหลักที่ทำให้ GrabTaxi เติบโตได้อย่างรวดเร็วในประเทศไทยและในต่างประเทศแถบอาเซียนด้วยการบอกตำแหน่ง (localization) และการรับรู้ (awareness) เป็นเรื่องสำคัญในการเข้าทำธุรกิจในตลาดต่างแดน ซึ่งแกร๊ปแท็กซี่ (GrabTaxi) ทำได้ดีมากสำหรับตลาดระบบแอปพลิเคชันเรียกรถบริการสาธารณะในประเทศไทย แม้จะยังไม่มีกำไรและอยู่ในช่วงระดมทุน แต่การพุ่งเป้าไปที่การพัฒนาและขยายการเติบโตจะช่วยสร้างรากฐานที่แข็งแกร่งให้กับแกร๊ปแท็กซี่ (GrabTaxi) ผลดีที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ไม่ใช่เพียงแค่สร้างผลประโยชน์ให้องค์กร แต่จะช่วยพัฒนาการคมนาคมในประเทศให้ดีขึ้นได้อีกด้วย ซึ่งจะส่งผลไปถึงความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นของผู้ที่ประกอบอาชีพ รวมทั้งการเดินทางที่สะดวกปลอดภัยสำหรับผู้โดยสาร ไม่ใช่แค่ประชาชนในประเทศ แต่นักท่องเที่ยวจะได้รับประโยชน์ไปด้วย แน่นอนว่าส่งผลดีต่อภาพลักษณ์ของประเทศแน่นอนในแง่ของความสะดวกปลอดภัยในการคมนาคม[56]

2.5 ลักษณะการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ

2.5.1 ความหมายและลักษณะการให้บริการการประกอบธุรกิจรถรับจ้างสาธารณะ

1. ความหมายของการประกอบธุรกิจรถรับจ้างสาธารณะ

ธุรกิจทุกประเภทต่างมีหน้าที่ในการตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคในด้านต่าง ๆ เพื่อให้ผู้บริโภคได้รับความพอใจสูงสุด เกิดอรรถประโยชน์สูงสุด สามารถบำบัดความต้องการของผู้บริโภคได้อย่างสมบูรณ์ ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่จะต้องศึกษาความหมายของการประกอบธุรกิจรถรับจ้างสาธารณะ ดังจะกล่าวต่อไปนี้

1) ธุรกิจ (Business) หมายถึง กิจกรรมทุกสิ่งทุกอย่างซึ่งมีความเกี่ยวพันในวงการของสถาบัน เพื่อที่จะจำหน่ายและให้บริการภายใต้กฎเกณฑ์ที่ได้กำหนดไว้ โดยมีความสัมพันธ์กับบริการอื่นและกลุ่มผู้ทำงานร่วมมือให้บรรลุถึงจุดหมายอันเดียวกัน คือ ความสำเร็จของหน่วยงาน

2) การประกอบธุรกิจ หมายถึง การผลิตสินค้าและบริการ และการนำสินค้าและบริการนั้นมาจำหน่ายให้แก่ผู้บริโภค ฉะนั้นถ้าการผลิตสินค้าหรือบริการนั้น ๆ ได้ถูกนำมาใช้บริโภคเอง ไม่ได้

---

[56] Melo Yellow, (2015), “Grab Taxi จากแผนการประกวดธุรกิจสู่ของจริงในภูมิภาคอาเซียน” เข้าถึงเมื่อ 20 พฤษภาคม2564, เข้าถึงได้จาก (https://www.marketingoops.com/news/brand-move/grab-taxi-asean/.)

นำไปขายหรือจำหน่ายจึงเรียกว่า การอุปโภคบริโภค (Consumption) ของตนเอง แต่ถ้าการผลิตสินค้าและบริการได้ถูกนำไปขายหรือจำหน่ายต่อไปจึงเรียกว่า การค้า (Commences)/ การประกอบธุรกิจ (Business Activities) โดยสรุปแล้วธุรกิจเป็นกระบวนการดำเนินกิจกรรมทางด้านการผลิต การจำหน่าย และการให้บริการนั่นเอง[57]

3) ความหมายของการขนส่ง (Definition Of Transportation) ตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน[58] คำว่า “ขน” หมายถึง การเอาสิ่งของจำนวนมาก บรรทุกหรือหาบหามด้วยอาการใด ๆ ก็ตาม จากแห่งหนึ่งไปอีกแห่งหนึ่ง คำว่า “ส่ง” หมายถึง การยื่นให้ ยื่นให้ถึงมือ พาไปให้ถึงที่ และ “ขนส่ง” หมายถึง ธุรกิจที่เกี่ยวด้วยการขนและส่ง

4) ความหมายของการขนส่ง (Definition of Transportation) ตามพจนานุกรมไทย[59] คำว่า “ขน” หมายถึง การนำเอาของมาก ๆ จากที่แห่งหนึ่งไปไว้ในอีกแห่งหนึ่ง คำว่า “ส่ง” หมายถึง การยื่นให้ถึงมือ พาไปให้ถึงที่ และคำว่า “ขนส่ง” หมายถึง ธุรกิจเนื่องด้วยการนำไปและนำมา หรือ ขนและส่ง

5) ความหมายของการขนส่ง ตามสารานุกรมไทย[60] คำว่า “การขนส่ง” หมายถึง การเคลื่อนที่ของมนุษย์ สัตว์ สิ่งของ จากที่แห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่ง ตามความประสงค์ของมนุษย์

6) ความหมายของการขนส่ง ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้บัญญัตินิยามศัพท์ในมาตรา 4 “การขนส่ง” หมายความว่า การขนคน สัตว์ หรือสิ่งของ โดยทางบกด้วยรถ” และในพระราชบัญญัตินี้ได้แบ่งลักษณะของการประกอบการขนส่งออกเป็นดังนี้[61]

“การขนส่งประจำทาง” หมายความว่า การขนส่งเพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่คณะกรรมการกำหนด[62]

“การขนส่งไม่ประจำทาง” หมายความว่า การขนส่งเพื่อสินจ้างโดยไม่จำกัดเส้นทาง[63]

---

[57] Guru, “ความหมายของธุรกิจบริการคือ ?”, เข้าถึงเมื่อ 15 เมษายน 2564), เข้าถึงได้จาก (https://guru.sanook.com/25181/)

[58] พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน, (กรุงเทพมหานคร : ราชบัณฑิตสถาน, พิมพ์ครั้งที่ 2, 2556), หน้า 165.

[59] เธียรชัย เอี่ยมบวรเมธี, พจนานุกรมไทย (ฉบับใหม่) (กรุงเทพมหานคร : บริษัท รวมสาส์น (1977) จำกัด, พิมพ์ครั้งที่ 2 2545), หน้า 118.

[60] สารานุกรมไทย ฉบับราชบัณฑิตยสถาน เล่ม 3 , (กรุงเทพมหานคร : ราชบัณฑิตสถาน, 2528), หน้า 1786.

[61] มาตรา 4 (1) พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

[62] มาตรา 4 (2) พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

[63] มาตรา 4 (3) พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

“การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก” หมายความว่า การขนส่งคนหรือสิ่งของหรือและสิ่งของรวมกันเพื่อสินจ้างตามที่คณะกรรมการกำหนดด้วยรถที่มีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกไม่เกินสี่พันกิโลกรัม[64]

“การขนส่งส่วนบุคคล” หมายความว่า การขนส่งเพื่อการค้าหรือธุรกิจของตนเองด้วยรถที่มีน้ำหนักเกินสองพันสองร้อยกิโลกรัม[65]

“การขนส่งระหว่างจังหวัด” หมายความว่า การขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง หรือการขนส่งส่วนบุคคลซึ่งกระทำระหว่างจังหวัดกับจังหวัด[66]

“การขนส่งระหว่างประเทศ” หมายความว่า การขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง หรือการขนส่งส่วนบุคคลซึ่งกระทำระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศ[67]

“การรับจัดการขนส่ง” หมายความว่า การรับจ้างรวบรวมคน สัตว์หรือสิ่งของและจัดให้บุคคลอื่นซึ่งเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งทำการขนส่งจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่งในความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่ง[68]

7) การประกอบการขนส่งโดยสาร ความหมายคำว่า “ผู้ประกอบการขนส่งโดยสาร” หมายถึง ผู้ผลิตบริการขนส่งผู้โดยสารทางรถยนต์จะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคล ก็ได้เพื่อสนองความต้องการของผู้ใช้บริการเพื่อบำเหน็จทางการค้า โดยทั่วไปแบ่งผู้ประกอบการขนส่งโดยสารรถยนต์ออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่

7.1) ผู้ประกอบการขนส่งโดยสารสาธารณะ หมายถึงคำว่า “การขนส่งสาธารณะ” หมายความว่า การรับส่งผู้โดยสารเป็นการทั่วไปเป็นปกติธุระทั้งประจำเส้นทางและไม่ประจำเส้นทางเพื่อสินจ้างซึ่งมีความหมายดังนี้

7.2) การขนส่งประจำทาง หมายถึง การขนส่งสินค้าเพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่คณะกรรมการกำหนด[69] หรือที่นิยมเรียกกันว่า รถเมล์ โดยเป็นระบบขนส่งมวลชนระบบหนึ่งที่ให้บริการบนถนน โดยมีลักษณะเป็นรถขนาดใหญ่ที่บรรทุกผู้โดยสารเป็นจำนวนมาก โดยกำหนดเส้นทางและส่วนใหญ่เรียกชื่อเส้นทางเป็นตัวเลข เช่น สาย 1 สาย 2 และมีเก็บค่าโดยสารโดยวิธีต่าง ๆ กันไป จำนวนผู้โดยสารบนรถเมล์จะแตกต่างกันขึ้นอยู่กับขนาดของรถ ตัวอย่างเช่นในประเทศเยอรมันมีรถเมล์ที่ยาวที่สุดในโลกบรรจุผู้โดยสารได้กว่า 200 คน รถโดยสารประจำทางมีเรียกกันหลายชื่อ

---

[64] มาตรา 4 (4) พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

[65] มาตรา 4 (5) พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

[66] มาตรา 4 (6) พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

[67] มาตรา 4 (7) พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

[68] มาตรา 4 (8) พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

[69] มาตรา 4 (2) พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

ในประเทศไทย เช่น รถเมล์ รถทัวร์ รถสองแถว รถสองแถวใหญ่ หรือรถสองแถวเล็ก หรือเรียกชื่อเฉพาะตามพื้นที่ เช่น รถสี่ล้อแดง เป็นชื่อเรียกทั้งรถโดยสารและรถรับจ้างในจังหวัดเชียงใหม่

7.3) การขนส่งไม่ประจำทาง หมายถึง การขนส่งเพื่อสินจ้างโดยไม่จำกัดเส้นทาง[70] และห้ามมิให้กระทำการขนส่งอันมีลักษณะเช่นเดียวหรือคล้ายกันหรือมีลักษณะเป็นการแย่งผลประโยชน์กับผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง

8) ผู้ประกอบการขนส่งโดยสารตามสัญญา แบ่งตามความหมาย ดังนี้

8.1) เป็นสัญญาซึ่งคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งเรียกว่าผู้ขนส่ง ตกลงว่าจะทำการรับขนของหรือคนโดยสารจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง โดยเรียกค่าสินจ้างจากคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง ทั้งนี้ต้องเป็นไปตามการค้าปกติของผู้ขนส่งด้วย[71]

8.2) สัญญาที่คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งเรียกว่าผู้ขนส่ง ตกลงว่าจะทำการรับขนของหรือคนโดยสารจากที่แห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่งโดยเรียกค่าสินจ้าง ซึ่งเป็นค่าระวางพาหนะหรือโดยสารแล้วแต่กรณีจากคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งเรียกว่าผู้ส่งหรือผู้ตราส่ง ทั้งนี้ต้องเป็นการค้าปกติของผู้ส่ง[72]

8.3) เป็นสัญญาซึ่งบุคคลหนึ่งเรียกว่าผู้ขนส่ง ตกลงกับผู้ส่งหรือคนโดยสารที่จะขนส่งของหรือคนโดยสารจากที่แห่งหนึ่งโดยได้รับค่าระวางพาหนะหรือค่าโดยสาร[73]

จากความหมายที่กล่าวมาดังกล่าวข้างต้นนั้น ผู้ประกอบการขนส่งโดยสารตามสัญญาพอสรุปได้ว่า ผู้ขนส่งที่ตกลงว่าจะรับขนสิ่งของหรือคนโดยสารจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง ซึ่งเป็นสัญญาที่มีคู่สัญญาอย่างน้อยสองฝ่าย ได้แก่ ฝ่ายผู้รับขนและผู้ส่งเพื่อแลกกับบำเหน็จ

9) ผู้ประกอบการขนส่งโดยสารส่วนบุคคล หมายถึง การขนส่งเพื่อการค้าหรือธุรกิจของตนเองด้วยรถที่มีน้ำหนักเกินกว่าหนึ่งพันหกร้อยกิโลกรัม สำหรับการขนส่งส่วนบุคคลแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ การขนส่งส่วนบุคคลด้วยรถโดยสารและการขนส่งส่วนบุคคลที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของหลักฐานประกอบการขอรับรองบุคคลธรรมดาและห้างหุ้นส่วนสามัญ

---

[70] มาตรา 4 (3) พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

[71] จิ๊ด เศรษฐบุตร, *ความรู้เบื้องต้นแห่งกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย เช่าทรัพย์ เช่าซื้อ จ้างแรงงานจ้างทำของและรับขน,* (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2551), หน้า 173.

[72] กมล สนธิเกษตริน, *ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยจ้างแรงงานจ้างทำของและรับขน,* (กรุงเทพฯ : สุทธสารการพิมพ์, 2528), หน้า 41.

[73] ไผทชิต เอกจริยกร, *คำอธิบายกฎหมายแรงงาน จ้างทำของรับขน ยืม ฝากทรัพย์,* (กรุงเทพฯ : วิญญูชน, 2547), หน้า 208.

2.5.2 ความหมายและลักษณะการให้บริการแท็กซี่

(1) ความหมายของแท็กซี่ (Taxi)

แท็กซี่ (Taxi) เป็นการให้บริการประเภทรถยนต์สาธารณะ ซึ่งมีคำศัพท์ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ “รถ” “รถยนต์” “รถแท็กซี่” “รถบรรทุกคนโดยสาร” “รถยนต์สารธารณะ” ซึ่งหากพิจารณาตามความหมายของคำดังกล่าวนั้น มีการให้ความหมาย ไว้ดังนี้

1) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้ให้ความหมายของคำว่า “รถ” “รถยนต์” “รถบรรทุกคนโดยสาร” “รถแท็กซี่” ไว้ดังนี้

“รถ” หมายความว่า ยานพาหนะทางบกทุกชนิด เว้นแต่รถไฟและรถราง[74]

“รถยนต์” หมายความว่า รถที่มีล้อตั้งแต่สามล้อและเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้าหรือพลังงานอื่น ยกเว้นรถที่เดินบนราง[75]

“รถบรรทุกคนโดยสาร” หมายความว่า รถยนต์ที่สร้างขึ้นเพื่อใช้บรรทุกคนโดยสารเกินเจ็ดคน[76]

“รถแท็กซี่” หมายความว่า รถยนต์ที่ใช้รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน[77]

2) พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ได้ให้ความหมายของคำว่า “รถ” “รถยนต์” “รถยนต์สาธารณะ” ไว้ดังนี้

“รถ” หมายความว่า รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์ และรถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง[78]

“รถยนต์” หมายความว่า รถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการ และรถยนต์ส่วนบุคคล

“รถยนต์สาธารณะ” หมายความว่า

(1) รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คนที่ใช้รับจ้างระหว่างจังหวัด โดยรับส่งคนโดยสารได้เฉพาะที่นายทะเบียนกำหนด

(2) รถยนต์รับจ้าง ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน หรือรถยนต์สาธารณะอื่นนอกจากรถยนต์โดยสารประจำทาง

“รถยนต์บริการ” หมายความว่า รถยนต์บรรทุกคนโดยสารหรือให้เช่าซึ่งบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน ดังต่อไปนี้

---

[74] มาตรา 4 (15) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

[75] มาตรา 4 (16) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

[76] มาตรา 4 (21) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

[77] มาตรา 4 (24) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

[78] มาตรา 4 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

(1) รถยนต์บริการธุรกิจ ซึ่งได้แก่รถยนต์ที่ใช้บรรทุกคนโดยสารระหว่างท่าอากาศยาน ท่าเรือเดินทะเล สถานีขนส่งหรือสถานีรถไฟกับโรงแรมที่พักอาศัย ที่ทำการของผู้โดยสาร หรือที่ทำการของผู้บริการธุรกิจนั้น

(2) รถยนต์บริการทัศนาจร ซึ่งได้แก่รถยนต์ที่ผู้ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับการท่องเที่ยวใช้รับส่งคนโดยสารเพื่อการท่องเที่ยว

(3) รถยนต์บริการให้เช่า ซึ่งได้แก่รถยนต์ที่จัดไว้ให้เช่าซึ่งมิใช่เป็นการเช่าเพื่อนำไปรับจ้างบรรทุกคนโดยสารหรือสิ่งของ

3) พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้ให้ความหมายของคำว่า “รถ” “การขนส่ง” ไว้ดังนี้

“รถ” หมายความว่า ยานพาหนะ ทุกชนิดที่ใช้ในการขนส่งทางบก ซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่นและหมายความรวมถึงรถพ่วงของรถนั้นด้วยทั้งนี้เว้นแต่รถไฟ[79]

“การขนส่งโดย” หมายความว่า รถยนต์รับจ้างที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกิน 7 คน รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัดที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกิน 7 คน รถยนต์บริการที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกิน 7 คน และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์[80]

ดังนั้นเมื่อพิจารณาคำว่า “รถแท็กซี่” ตามความหมายพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4 (24) ให้ความหมายของรถแท็กซี่ไว้ว่า รถแท็กซี่ หมายความว่า รถยนต์ที่ใช้รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน ซึ่งมีมาตรแท็กซี่ก็คือเครื่องที่แสดงอัตราและค่าโดยสารของรถแท็กซี่ โดยอาศัยเกณฑ์ระยะทางหรือเวลาการใช้รถแท็กซี่ หรือโดยอาศัยทั้งระยะทางและเวลาการใช้รถแท็กซี่นั้นเอง[81] ซึ่งผู้ที่จะนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการเป็นรถแท็กซี่ (Taxi) เพื่อรับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน ก็จะต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522

(2) ลักษณะการให้บริการรถแท็กซี่ (Taxi)

การให้บริการรถแท็กซี่ (Taxi) ถือเป็นลักษณะการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transportation or Mass Transit) ที่มีวิวัฒนาการมาเป็นเวลานานหลายยุคหลายสมัย เริ่มจากการขนส่งสาธารณะครั้งแรกสุดที่พบในประวัติศาสตร์นั้น เริ่มขึ้นโดยชาวโรมันผู้ซึ่งก่อตั้งให้ระบบบริการยานพาหนะที่รับจ้างขนส่งผู้คนและสัมภาระในระหว่างช่วงการปกครองของจักรพรรดิ

---

[79] มาตรา 4 (9) พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

[80] มาตรา 5 (2)(ก) พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 25225

[81] มาตรา 4 (27) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ออกุสตัส (Augustus)[82] และจักรพรรดิไธเบอริอุส (Tiberius)[83] พาหนะที่ใช้ในการขนส่งมีลักษณะเป็นรถบรรทุกแบบ 2 ล้อหรือ 4 ล้อ ที่ให้บริการโดยจอดรับส่งผู้โดยสารตามที่พักรายทางซึ่งถูกกำหนดให้เป็นสถานีย่อยทุก ๆ ระยะทาง 5 - 6 ไมล์ ในยุโรป ระหว่างศตวรรษที่ 16 เริ่มปรากฏมีการใช้รถโค้ช (Coaches) ให้บริการรับส่งผู้โดยสาร โดยจัดให้มีการให้บริการที่สม่ำเสมอตามตารางเวลาระหว่างเมืองสำคัญ ๆ หลังจากนั้นในศตวรรษที่ 7 ได้ริเริ่มการใช้พาหนะที่เรียกว่า Stagecoaches เพื่อให้บริการขนส่งระหว่างเมือง อย่างไรก็ดีการจัดให้บริการในยุคนี้ค่อนข้างที่จะไม่มีประสิทธิภาพในการดำเนินงานทั้งนี้เนื่องจากสภาพถนนที่ย่ำแย่ประกอบกับราคาค่าโดยสารที่แพงเกินไป การเดินทางเป็นไปด้วยความล่าช้าทำให้ผู้โดยสารไม่ได้รับความสะดวกสบายเท่าที่ควร

การขนส่งสาธารณะรูปแบบแรกที่มีการจัดให้บริการภายในเมืองได้แก่การขนส่งโดยพาหนะที่เรียกว่าแฮกนี (Hackney)[84] ที่ถือได้ว่าเป็นรูปแบบแรกของลักษณะการให้บริการ

---

[82] “ออกุสตัส (Augustus)” หรือจักรพรรดิกายุส ยูลิอุส ไกซาร์ ออกัสตัส นับเป็นหนึ่งในมหาจักรพรรดิผู้ยิ่งใหญ่ที่คงจะไม่พูดถึงไม่ได้ พระองค์ทรงเป็นจักรพรรดิพระองค์แรกของจักรวรรดิโรมัน พระนามเมื่อประสูติ คือ กายุส ยูลิอุส ทูรีนุส ทรงเป็นบุตรบุญธรรมของพระมาตุลา กายุส ยูลิอุส ไกซาร์ และในปีที่ 27 ก่อนคริสตกาล วุฒิสภาโรมันได้ถวายพระนามเฉลิมพระเกียรติแด่พระองค์ว่า ออกุสตัส (Augustus) ซึ่งมีความหมายว่า “ผู้ได้รับความเคารพนับถือ” พระองค์ทรงมีหลายพระนาม ประชาชนมักเรียกพระองค์ว่า “ออกเตเวียน” พระองค์ทรงสร้างกรุงโรมขึ้นมาใหม่ถือเป็นจักรพรรดิองค์แรกของกรุงโรม แต่พระองค์กลับทรงชอบที่จะถูกเรียกว่า “พลเมืองคนแรก (first citizen)” ในวัยหนุ่มพระองค์ทรงได้รับมรดกทางการเมืองภายหลังการลอบสังหารซีซาร์ และเมื่อ 44 ปีก่อนคริสตกาลพระองค์ทรงเข้าร่วมกองกำลังกับ มาร์ก แอนโทนี่ และมาร์คัส อมีเลียส เลพีดัส ในการปกครองระบอบเผด็จการทางทหาร ซึ่งรู้จักกันว่า คณะผู้สำเร็จราชการชุดที่สองในฐานะที่เป็นหนึ่งในคณะผู้สำเร็จราชการ พระองค์ทรงมีอำนาจปกครองเหนือโรมและอีกหลายจังหวัดของสาธารณรัฐ หลังจากการล่มสลายของคณะผู้สำเร็จราชการชุดที่สอง ทรงฟื้นฟูสาธารณรัฐโรมัน โดยให้อำนาจบริหารอยู่ภายใต้วุฒิสภา แต่ในทางปฏิบัติพระองค์กลับทรงผูกขาดอำนาจเผด็จการไว้แต่เพียงผู้เดียว พระองค์ทรงใช้เวลาหลายปีเพื่อพิจารณาโครงสร้างที่ชัดเจนที่จะทำให้สาธารณรัฐสามารถอยู่ภายใต้การนำของผู้นำเพียงคนเดียวได้อย่างเป็นทางการ ผลที่ได้ ก็คือการถือกำเนิดของจักรวรรดิโรมัน ตำแหน่งจักรพรรดิมิใช่ตำแหน่งทางการเมืองอย่างผู้เผด็จการโรมัน ซึ่งซีซาร์และซุลลาเคยรับตำแหน่งมาก่อนหน้านี้ พระองค์ทรงยุบตำแหน่งดังกล่าวเมื่อมหาชนโรมัน “ยอมรับให้พระองค์มีอำนาจเผด็จการ” ตามกฎหมาย

[83] Tiberius Julius Caesar Augustus (*Tiberius Iulius Caesar Augustus* ในภาษาละติน) เกิดเมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน 42 ปีก่อนคริสตกาล และเป็นบุตรชายของ Tiberius Claudius Nero และ Livia เนื่องจากบิดามารดามีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกับบ้านของชาวโรมันที่มั่งคั่งและมั่นคง Tiberius จึงถูกกำหนดให้เข้าสู่ชีวิตทางการเมืองตั้งแต่แรกเกิด อย่างไรก็ตาม เมื่อ Tiberius อายุเพียงสองขวบ ในปี 39 ก่อนคริสตกาล สาธารณรัฐโรมโบราณซึ่งประกอบด้วยวุฒิสภาและผู้พิพากษา ถูกล้มล้างโดยออกุสตุสผู้ทะเยอทะยาน (ออกุสตุส) ซึ่งก่อตั้งระบอบเผด็จการ ลิเวียแม่ของ Tiberius จึงได้หย่ากับบิดาของตนเองเพื่อแต่งงานกับออกุสตัส นี่คือวิธีที่ Tiberius กลายเป็นลูกเขยของผู้ปกครองกรุงโรมในอนาคตและต่อมาก็เป็นคนที่มีอำนาจมากที่สุดในโลก

[84] รถแฮกนี (Hackney) หรือแฮ็คนีย์ เรียกอีกอย่างว่าแท็กซี่ หรือแท็กซี่สีดำ มีลักษณะเป็นรถม้าหรือรถให้เช่า

บนรถแท็กซี่ (Taxi) ลักษณะการขนส่งดังกล่าวเกิดขึ้นในเมืองปารีสและลอนดอนหลังช่วงทศวรรษที่ 1600 เล็กน้อยพาหนะที่ใช้ในการขนส่งมีลักษณะเป็นรถบรรทุกพ่วงขนาดเล็กขับเคลื่อนโดยใช้กำลังลากจูงของม้าที่มีขนาดปานกลาง ในช่วงทศวรรษที่ 17 เมืองลอนดอนมีรถแฮกนี (Hackney) ให้บริการอยู่ประมาณ 600 คัน ในปี 1662 นักปรัชญาและนักคณิตศาสตร์ชาวฝรั่งเศส Blaise Pascal ได้ริเริ่มบริการขนส่งโดยรถโค้ชในอัตราค่าโดยสารที่ต่ำ โดยให้บริการประจำใน 5 เส้นทางเดินรถภายในเมืองปารีสเมื่อเริ่มเข้าสู่ศตวรรษที่ 19 ผู้คนส่วนใหญ่เดินทางไปประกอบอาชีพการงานด้วยการเดินเป็นหลักเมืองมีความหนาแน่นเพิ่มขึ้นและมีขนาดกะทัดรัดเนื่องจากพื้นที่ของเมืองถูกจำกัดโดยรัศมีของความสามารถในการเดินทางของผู้คนจากบริเวณศูนย์กลางของเมืองนั่นเองชาวเมืองที่อาศัยอยู่บริเวณรอบนอกของเมืองเดินทางด้วยรถบรรทุกขนส่งหรือใช้ม้าเป็นพาหนะอย่างไรก็ดีราคาของยุคแห่งการขนส่งที่ทันสมัยเริ่มต้นในปี 1819 ซึ่งเป็นการเดินทางด้วยรถโค้ชในเมืองปารีส (Miller, 1947) พาหนะที่ใช้นำมาจากรถ Stagecoach และถูกเรียกชื่อใหม่เป็น Diligence ขณะที่บริการขนส่งสาธารณะที่จัดให้มีขึ้นครั้งแรกในสหรัฐอเมริกาเริ่มต้นในปี ค.ศ. 1827 โดยการริเริ่มของ Abraham Brower ให้บริการบนถนน Broadway กรุงนิวยอร์กโดยใช้พาหนะที่เป็นรถโค้ชขนาด 12 ที่นั่งผลิตโดย Wade & Liverish และได้ถูกตั้งชื่อว่า Accommodation จากนั้น Abraham ได้สั่งผลิตรถอีกรุ่นที่ถูกออกแบบให้มีลักษณะแตกต่างออกไปรถรุ่นใหม่นี้มีประตูเข้าออกอยู่ท้ายตัวรถและมีบันไดเหล็กต่อจากตัวรถลงไปถึงพื้นถนนรถรุ่นนี้ตั้งชื่อว่า Sociable โดยได้แสดงให้เห็นถึงวิวัฒนาการและความเป็นมาของระบบขนส่งสาธารณะที่ผ่านมาในอดีตจนถึงยุคการพัฒนาแบบก้าวกระโดดของระบบขนส่งสาธารณะและเป็นจุดเริ่มต้นของระบบขนส่งยุคใหม่คือตั้งแต่ปี ค.ศ. 1819 เป็นต้นมา (Taxi)[85] อยู่ในกลุ่มระบบขนส่งสาธารณะบนถนน (Street transit) ซึ่งการขนส่งบนถนน (Street transit) มักถูกเรียกในอีกชื่อหนึ่งว่าการขนส่งบนพื้นผิวทาง (Surface transit) โดยถูกกำหนดให้เป็นรูปแบบการขนส่งที่ให้บริการบนถนนโดยใช้พื้นที่ถนนร่วมกับกระแสจราจร ระบบขนส่งสาธารณะจัดเป็นรูปแบบของการให้บริการในการเดินทางที่มีลักษณะเฉพาะแตกต่างกันไปแต่ละรูปแบบซึ่งการขนส่งโดยรถแท็กซี่ (Taxi) ถือว่าเป็นการขนส่งสาธารณะอีกรูปแบบที่มี 2 ลักษณะดังต่อไปนี้

1) การขนส่งผู้โดยสารแบบรับจ้าง (For-hire urban passenger transportation)

การขนส่งในกลุ่มนี้มักถูกเรียกอีกชื่อหนึ่งว่า Paratransit เป็นการขนส่งที่จัดให้ผู้ให้บริการเพื่อให้บริการกับผู้โดยสารทั่วไป โดยผู้โดยสารและผู้ให้บริการจะทำการตกลงราคาค่าบริการล่วงหน้าก่อนใช้บริการรูปแบบการขนส่งดังกล่าวมักจะไม่มีการระบุเส้นทางและตารางการให้บริการที่แน่นอนรูปแบบการขนส่งที่จัดอยู่ในเกณฑ์ดังกล่าวได้แก่ แท็กซี่ ตุ๊กตุ๊ก มอเตอร์ไซด์ รับจ้าง Dial-a-bus

---

[85] สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์, *วิศวกรรมขนส่ง Transportation Engineering,* (เอกสารการสอนภาควิชาวิศวกรรมโยธา, คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา, 2551), หน้า 179-180.

และ Jitney การให้บริการแบบ Paratransit นั้นเส้นทางการให้บริการและตารางเวลาการเดินทางสามารถเปลี่ยนแปลงได้ตามความต้องการของผู้ใช้บริการแต่ละคน ดังนั้นจึงถือได้ว่าเป็นรูปแบบการเดินทางที่ตอบสนองต่อความต้องการของผู้โดยสาร (Demand- responsive mode)[86]

2) การขนส่งด้วยรถรับจ้าง (Paratransit)

การขนส่งด้วยรถรับจ้างมาจากคำว่า “Paratransit” ซึ่งเป็นคำที่ใช้เรียกรูปแบบการขนส่งในลักษณะดังกล่าวมาตั้งแต่ทศวรรษที่ 1970 การขนส่งด้วยรถรับจ้างเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีคุณสมบัติร่วมกันระหว่างการให้บริการในลักษณะที่เป็นระบบขนส่งสาธารณะและความเป็นส่วนตัวของรถยนต์ส่วนบุคคลก็คือเป็นระบบขนส่งที่ให้บริการเพื่อตอบสนองความต้องการในลักษณะที่จำเพาะเจาะจงกับความต้องการของแต่ละบุคคลโดยไม่ถูกกำหนดว่าต้องให้บริการประจำในเส้นทางใดหรือตามตารางเวลาที่แน่นอนเหมือนกับระบบขนส่งสาธารณะทั่วไปการขนส่งด้วยรถรับจ้างมีหลายรูปแบบดังจะได้นำเสนอตามลำดับต่อไปนี้[87]

ก. รูปแบบการให้บริการรถแท็กซี่

1) รถแท็กซี่จัดอยู่ในรูปแบบการให้บริการ Dial-a-Ride มีหลายคำที่มีความหมายคล้ายคลึงกับ Dial-A-Ride คำเหล่านั้นได้แก่ Demand-Responsive transit และ Demand Actuated Transit ทั้งหมดนี้ใช้เรียกบริการขนส่งสาธารณะที่มีลักษณะการให้บริการที่ยืดหยุ่นมากกว่าบริการของระบบขนส่งสาธารณะแบบปกติการให้บริการสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ ได้ใน 2 ลักษณะได้แก่

1.1) เส้นทางให้บริการ Dial-A-Ride สามารถให้บริการส่งผู้โดยสารไปยังจุดหมายปลายทางในลักษณะของการส่งถึงที่หมาย (Door-To-Door Services)

1.2) กำหนดการเดินทาง Dial-A-Ride เป็นรูปแบบการที่ผู้ใช้บริการสามารถกำหนดเวลาในการเดินทางได้เองระบบการให้บริการแบบ Dial-A-Ride นั้นมักจะถูกกำหนดขอบเขตของการดำเนินงานโดยใช้พื้นที่ให้บริการมากกว่าที่จะกำหนดโดยใช้เส้นทางการให้บริการ ดังนั้นจึงมีการรับส่งผู้โดยสารเฉพาะภายในเขตพื้นที่ให้บริการที่ถูกกำหนดไว้แล้วเท่านั้นจะไม่มีการให้บริการข้ามเขตพื้นที่ที่ได้กำหนดไว้ลักษณะการให้บริการแบ่งออกเป็น 3 รูปแบบ ได้แก่

---

[86] สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์, *วิศวกรรมขนส่ง Transportation Engineering,* (เอกสารการสอนภาควิชาวิศวกรรมโยธา, คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา, 2551), หน้า 189.

[87] สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์, *วิศวกรรมขนส่ง Transportation Engineering,* (เอกสารการสอนภาควิชาวิศวกรรมโยธา, คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา, 2551), หน้า 207.

(1) Many-To-One รถที่ให้บริการจะรับผู้โดยสารจากสถานที่ต้นทางหลายแห่ง แต่จะส่งผู้โดยสารเหล่านั้นยังสถานที่แห่งเดียวกันทั้งหมด เช่น สถานที่ซึ่งเป็นที่ตั้งของสำนักงานสำคัญ ๆ เป็นต้น การให้บริการรูปแบบนี้จะดำเนินการควบคู่กับบริการแบบ One-To-Many

(2) Many-To-Few รถที่ให้บริการจะรับผู้โดยสารจากสถานที่ต้นทางหลายแห่ง เพื่อนำไปส่งยังสถานที่สำคัญ 2 - 3 แห่ง อาทิ ศูนย์กลางชุมชน ห้างสรรพสินค้า โรงพยาบาล เป็นต้น การให้บริการลักษณะนี้จะดำเนินการควบคู่กับการให้บริการในลักษณะ Few-To-Many

(3) Many-to-many คล้ายคลึงกับบริการ 2 ลักษณะข้างต้นแต่จุดต้นทางและจุดปลายทางจะเป็นที่ใดก็ได้ที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ให้บริการ

สรุปได้ว่ารูปแบบการให้บริการ Dial-a-ride เป็นบริการที่เหมาะสำหรับพื้นที่ซึ่งมีบริการขนส่งสาธารณะแบบปกติน้อยมากพื้นที่เหล่านั้นอาจเป็นพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของประชากรต่ำ เช่น บริเวณชานเมืองเมืองขนาดเล็กที่ไม่มีบริการรถโดยสารประจำทาง และพื้นที่ในเขตชนบท เป็นต้น ซึ่งโดยทั่วไปพื้นที่ลักษณะนี้มักมีจำนวนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลสูงแต่ก็มีผู้เดินทางบางกลุ่มที่ยังต้องการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะอยู่ด้วยเช่นกันเนื่องจากไม่มีรถยนต์เป็นของตัวเอง[88]

ข. ประเภทการเรียกใช้บริการรถแท็กซี่

จากการพิจารณารูปแบบการให้บริการของรถแท็กซี่ที่ให้บริการในหลายประเทศ สามารถจำแนกรูปแบบการให้บริการได้เป็น 3 ประเภทด้วยกัน คือ

1) การเรียกใช้บริการผ่านทางโทรศัพท์ เป็นวิธีพื้นฐานที่นิยมใช้มากที่สุดในหลายประเทศโดยวิทยุสื่อสารจะถูกติดตั้งไว้ในรถแท็กซี่ ซึ่งพนักงานขับรถจะได้รับข้อมูลตำแหน่งหรือเส้นทางที่ผู้โดยสารเรียกใช้บริการผ่านทางศูนย์ข้อมูลซึ่งจะมีเจ้าหน้าที่ประจำการอยู่เพื่อรับโทรศัพท์จากผู้โดยสารที่เรียกใช้บริการจากสถานีต่าง ๆ รูปแบบดังกล่าวนี้เป็นที่นิยมใช้กันมากในพื้นที่เขตเมืองหรือเมืองที่มีขนาดเล็กในเมืองใหญ่วิธีการดังกล่าวอาจเป็นสาเหตุที่ทำให้ไม่สามารถจัดบริการให้กับผู้โดยสารได้อย่างทั่วถึง

2) การใช้บริการโดยโบกเรียกจากข้างทาง (Hail) เป็นวิธีที่นิยมใช้กันมากในเมืองใหญ่ อย่างไรก็ดีวิธีดังกล่าวทำให้รถแท็กซี่จำเป็นต้องตระเวนไปตามท้องถนนเพื่อหาผู้โดยสารที่จะเรียกใช้บริการซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้มีปริมาณการจราจรบนท้องถนนเพิ่มมากขึ้นและก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศเป็นผลตามมา

3) การกำหนดจุดจอดรถแท็กซี่ (Taxi Stand) โดยรถแท็กซี่จะไปรอให้บริการตามจุดจอด (Taxi rank) ซึ่งมักจะเป็นบริเวณที่มีความต้องการรถแท็กซี่และสามารถรับผู้โดยสารตามจุดจอดทำให้

---

[88] สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์, *วิศวกรรมขนส่ง Transportation Engineering,* (เอกสารการสอนภาควิชาวิศวกรรมโยธา, คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา, 2551), หน้า 208.

ไม่ต้องตามหาผู้โดยสารซึ่งมีต้นทุนในการให้บริการ (Cost) เช่น เวลา ค่าเชื้อเพลิง เป็นต้น[89] การกำหนดจุดจอดรอแท็กซี่เป็นการให้บริการที่นิยมใช้กันอย่างแพร่หลายในหลายประเทศเช่นเดียวกัน โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อที่จะลดจำนวนรถยนต์ที่สัญจรไปมาบนท้องถนนสถานที่ที่นิยมกำหนดให้เป็นจุดสำหรับรอให้บริการได้แก่ โรงแรม โรงภาพยนตร์ ห้างสรรพสินค้า สถานีขนส่งและบริเวณโดยรอบสนามบิน เป็นต้น บริการรูปแบบนี้มักก่อให้เกิดความไม่สะดวกแก่ผู้ใช้บริการโดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ใช้บริการที่เดินทางมาจากพื้นที่ภายนอกเมืองเนื่องจากผู้โดยสารเหล่านี้มักไม่ทราบว่าควรจะเรียกใช้บริการได้จากที่ใดและในบางกรณีผู้ขับรถแท็กซี่บางรายอาจไม่จอดรอให้บริการในสถานที่ที่ถูกกำหนดไว้ ในกรณีนี้อาจทำให้มีความสับสนเกิดขึ้นในกลุ่มผู้ใช้บริการได้[90]

ค. ประเภทการคำนวณค่าบริการรถแท็กซี่

1) การคำนวณค่าโดยสารโดยใช้มาตรวัด (Taxi Meter) เป็นวิธีที่นิยมใช้กันทั่วไป ราคาค่าโดยสารเริ่มต้นจะถูกกำหนดเป็นค่าคงที่ค่าหนึ่งเมื่อรถออกวิ่งราคาค่าโดยสารจะเพิ่มขึ้นตามระยะทางที่รถวิ่งไปตามอัตราที่กำหนดไว้ ในเมืองใหญ่ที่มีสภาพการจราจรแออัดอัตราค่าโดยสารจะถูกกำหนดให้เพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงกว่าปกติเมื่อมีการหยุดเกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการจราจรติดขัด

2) การคำนวณค่าโดยสารด้วยวิธีการแบ่งตามเขตพื้นที่ราคาค่าโดยสารจะเพิ่มขึ้นเมื่อเดินทางข้ามเขตไปนอกพื้นที่ให้บริการภายในรถแท็กซี่จะมีแผนที่แสดงพื้นที่ให้บริการที่ถูกแบ่งออกเป็นเขตต่าง ๆ ช่วยให้ผู้โดยสารทราบราคาค่าโดยสารที่ต้องชำระได้อย่างชัดเจน วิธีดังกล่าวมีข้อดีคือทำให้พนักงานขับรถไม่สามารถที่จะโกงค่าบริการผู้โดยสารด้วยการแกล้งวิ่งอ้อมเป็นระยะทางไกล ๆ เพื่อให้ผ่านเขตพื้นที่หลาย ๆ เขต ซึ่งมีผลทำให้ราคาค่าโดยสารสูงขึ้นโดยไม่จำเป็น

3) การใช้อัตราค่าบริการแบบคงที่ วิธีนี้ราคาค่าโดยสารจะไม่เปลี่ยนแปลงไปตามระยะทางที่ให้บริการเป็นวิธีที่มักนิยมใช้ในเมืองขนาดเล็กที่มีระยะการเดินทางสั้นและเป็นวิธีที่มักนำไปใช้คิดค่าบริการสำหรับผู้โดยสารที่เดินทางจากบริเวณสนามบินเข้าสู่บริเวณกลางเมือง[91]

---

[89] มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาแห่งประเทศไทย,รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการศึกษาการพัฒนาเพื่อความปลอดภัยและคุณภาพการให้บริการของรถแท็กซี่ โดยพิจารณาโครงสร้างต้นทุนและการประกอบการ, กรมการขนส่งทางบก, (29 มิถุนายน 2561), หน้า 7-2.

[90] สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์, *วิศวกรรมขนส่ง Transportation Engineering,* (เอกสารการสอนภาควิชาวิศวกรรมโยธา, คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา, 2551), หน้า 210.

[91] สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์, *วิศวกรรมขนส่ง Transportation Engineering,* (เอกสารการสอนภาควิชาวิศวกรรมโยธา, คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา, 2551), หน้า 212.

2.5.3 ความหมายและลักษณะการให้บริการอูเบอร์

(1) ความหมาย

ปัจจุบันยังไม่ได้มีการให้ความหมายของรถยนต์ที่นำมาให้บริการประเภทรถยนต์อูเบอร์โดยตรง จึงต้องพิจารณาจากความหมายของรถยนต์อูเบอร์ ตามความหมายของ “รถ” “รถยนต์” “รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์” ดังนี้

1) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้ให้ความหมายของคำว่า “รถ” “รถยนต์” “รถบรรทุกคนโดยสาร” “รถแท็กซี่” ไว้ดังนี้

“รถ” หมายความว่า ยานพาหนะทางบกทุกชนิด เว้นแต่รถไฟและรถราง[92]

“รถยนต์” หมายความว่า รถที่มีล้อตั้งแต่สามล้อและเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้าหรือพลังงานอื่น ยกเว้นรถที่เดินบนราง[93]

“รถบรรทุกคนโดยสาร” หมายความว่า รถยนต์ที่สร้างขึ้นเพื่อใช้บรรทุกคนโดยสารเกิน 7 คน[94]

“รถแท็กซี่” หมายความว่า รถยนต์ที่ใช้รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน[95]

2) พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ได้ให้ความหมายของคำว่า “รถ” “รถยนต์” “รถยนต์สาธารณะ”ไว้ดังนี้[96]

“รถ” หมายความว่า รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์ และรถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

“รถยนต์” หมายความว่า รถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการ และรถยนต์ส่วนบุคคล

“รถยนต์สาธารณะ” หมายความว่า

(1) รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน ที่ใช้รับจ้างระหว่างจังหวัด โดยรับส่งคนโดยสารได้เฉพาะที่นายทะเบียนกำหนด

(2) รถยนต์รับจ้าง ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน หรือรถยนต์สาธารณะอื่นนอกจากรถยนต์โดยสารประจำทาง

“รถยนต์บริการ” หมายความว่า รถยนต์บรรทุกคนโดยสารหรือให้เช่า ซึ่งบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน ดังต่อไปนี้

---

[92] มาตรา 4 (15) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

[93] มาตรา 4 (16) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

[94] มาตรา 4 (21) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

[95] มาตรา 4 (24) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

[96] มาตรา 4 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

(1) รถยนต์บริการธุรกิจ ซึ่งได้แก่รถยนต์ที่ใช้บรรทุกคนโดยสารระหว่างท่าอากาศยาน ท่าเรือเดินทะเล สถานีขนส่งหรือสถานีรถไฟกับโรงแรมที่พักอาศัย ที่ทำการของผู้โดยสาร หรือที่ทำการของผู้บริการธุรกิจนั้น

(2) รถยนต์บริการทัศนาจร ซึ่งได้แก่รถยนต์ที่ผู้ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับการท่องเที่ยวใช้รับส่งคนโดยสารเพื่อการท่องเที่ยว

(3) รถยนต์บริการให้เช่า ซึ่งได้แก่รถยนต์ที่จัดไว้ให้เช่าซึ่งมิใช่เป็นการเช่าเพื่อนำไปรับจ้างบรรทุกคนโดยสารหรือสิ่งของ

3) พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้ให้ความหมายของคำว่า “รถ” “การขนส่ง” ไว้ดังนี้

“รถ” หมายความว่า ยานพาหนะ ทุกชนิดที่ใช้ในการขนส่งทางบก ซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่นและ หมายความรวมถึงรถพ่วงของรถนั้นด้วยทั้งนี้เว้นแต่รถไฟ[97]

“การขนส่งโดยสาร” หมายความว่า รถยนต์รับจ้างที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกิน 7 คน รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัดที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกิน 7 คน รถยนต์บริการที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกิน 7 คน และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์[98]

4) กฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564[99] ได้ให้ความหมายของคำว่า “รถยนต์รับจ้าง” “รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์”[100] ดังนี้

“รถยนต์รับจ้าง” หมายความว่า รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน

“รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์” หมายความว่า รถยนต์รับจ้างที่เป็นการนำรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมาจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์

---

[97] มาตรา 4 (9) พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

[98] มาตรา 5 (2) (ก) พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

[99] เหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ คือ โดยที่เป็นการสมควรส่งเสริมและสนับสนุนให้ประชาชนนำทรัพยากรที่ตนมีอยู่มาใช้ให้คุ้มค่าและเกิดประโยชน์สูงสุดตามแนวทางเศรษฐกิจแบ่งปัน (Sharing Economy) โดยการให้ประชาชนสามารถนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการรับจ้างได้อย่างถูกต้องโดยรับงานจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งนอกจากจะสอดคล้องกับบริบทของสังคมและวิถีการใช้ชีวิตของประชาชนที่เปลี่ยนแปลงไปในปัจจุบันที่ทางราชการสามารถเข้ามาจัดระเบียบและตรวจสอบการให้บริการรับจ้างดังกล่าวเพื่อให้เกิดความเรียบร้อยและความปลอดภัยแก่คนโดยสารแล้ว ยังเป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนและเพิ่มทางเลือกในการใช้บริการรถยนต์รับจ้างอีกด้วย สมควรกำหนดให้มีรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่เป็นการนำรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมาจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทเป็นรถยนต์รับจ้าง

[100] ข้อ 1 กฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564

5) กฎกระทรวงรถยนต์ว่าด้วยรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน พ.ศ. 2560[101] ได้ให้ความหมายของคำว่า “รถยนต์รับจ้าง” หมายความว่า รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คนที่จดทะเบียน ตั้งแต่วันที่ 17 เมษายน พ.ศ. 2535 แต่ไม่รวมถึงรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คนแบบพิเศษ[102]

ดังนั้น หากพิจารณาตามความหมายของคำว่า รถ และ รถยนต์ รถยนต์รับจ้าง ตามที่กล่าวมาแล้วนั้น รถยนต์ที่นำมาให้บริการประเภท Uber (อูเบอร์) ยังหมายถึงรถยนต์ที่เป็นรถยนต์ส่วนบุคคล นั่งได้ไม่เกิน 7 คน โดยนำมาจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ตามกฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 ซึ่งเป็นกฎหมายที่ออกมาใช้บังคับใหม่ในปัจจุบัน

(2) ลักษณะการให้บริการอูเบอร์ (Uber)

การดำเนินธุรกิจของบริษัทอูเบอร์มีรากฐานมาจากแนวคิดระบบเศรษฐกิจแบบใหม่ “Sharing Economy” หรือ “ระบบเศรษฐกิจแบบแบ่งปัน” หรือที่บางที่ก็เรียกว่า “Collaborative Consumption” หรือการ “แบ่งกันบริโภค”[103] ระบบเศรษฐกิจแบบแบ่งปันเป็นการช่วยให้บุคคลหรือองค์กรสามารถสร้างรายได้จากการบริโภคสินค้าหรือบริการที่มีมูลค่าเชิงเศรษฐกิจ จากทรัพยากรที่ตนมีมากเกินความจำเป็นหรือไม่ได้ใช้แล้ว (Excess Capacity) ผ่านการให้บริการบนดิจิทัลแพลตฟอร์มรูปแบบต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นคอมพิวเตอร์ แท็บเล็ตพีซี (tablet PC) หรือสมาร์ตโฟน (smart phone) เพื่อจับคู่ระหว่างผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการในการเข้าถึงสินค้าหรือบริการ โดยผู้ให้บริการสามารถจัดสรรช่วงเวลาเพื่อแบ่งปันสินค้าหรือการบริการนั้น ๆ ขณะที่ผู้บริโภคก็อาศัยข้อมูลบนเครือข่ายสังคมออนไลน์ (Social networks) เป็นพื้นฐานที่ช่วยในการตัดสินใจ ทำให้

---

[101] เหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ คือ โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงลักษณะ ขนาดกำลังของเครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์ และเครื่องหมายสำหรับรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน เพื่อยกระดับมาตรฐานการให้บริการแก่ประชาชนและมาตรฐานความปลอดภัยในการโดยสารรถยนต์สาธารณะให้ทันสมัยและสอดคล้องกับสภาพสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป โดยมีการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้กับรถยนต์รับจ้างเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ การควบคุมดูแลมาตรฐานการให้บริการและความปลอดภัยของคนโดยสาร นอกจากนี้เพื่อให้รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานครและในจังหวัดอื่นมีมาตรฐานเดียวกัน สมควรรวมกฎเกณฑ์ที่ใช้กับรถยนต์รับจ้างดังกล่าวไว้ในกฎกระทรวงฉบับเดียวกัน

[102] ข้อ 3 กฎกระทรวงรถยนต์ว่าด้วยรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน พ.ศ. 2560

[103] เพื่อเป็นการสมควรส่งเสริมและสนับสนุนให้ประชาชนนำทรัพยากรที่ตนมีอยู่มาใช้ให้คุ้มค่าและเกิดประโยชน์สูงสุดตามแนวทางเศรษฐกิจแบ่งปัน (Sharing Economy) โดยการให้ประชาชนสามารถนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการรับจ้าง ซึ่งนอกจากจะสอดคล้องกับบริบทของสังคมและวิถีการใช้ชีวิตของประชาชนที่เปลี่ยนแปลงไปในปัจจุบันและความปลอดภัยแก่คนโดยสารแล้ว ยังเป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนและเพิ่มทางเลือกในการใช้บริการรถยนต์รับจ้างอีกด้วย

สามารถเลือกและเข้าถึงสินค้าหรือการบริการดังกล่าวโดยไม่จำเป็นต้องเสียเงินซื้อมาเป็นเจ้าของ เช่น รถยนต์ ที่อยู่อาศัย จักรยาน หรือเครื่องใช้ภายในบ้าน เป็นต้น

ข้อดีที่สำคัญของระบบเศรษฐกิจแบบแบ่งปันคือ ลดค่าใช้จ่ายแทนการซื้อสินทรัพย์หรือการเช่าสินทรัพย์จากผู้ให้เช่าในรูปแบบเดิม และผลักดันให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้บริโภคในการคำนึงถึงความคุ้มค่า ทำให้การจัดสรรทรัพยากรที่ดีขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่จะต้องตัดสินใจซื้อสินค้าที่สามารถแบ่งปันกันได้หรือสินค้าที่มีราคาสูง นอกจากนี้ผู้บริโภคสามารถนำรายได้คงเหลือมาลงทุนเพื่อต่อยอดได้มากขึ้นทำให้สามารถนำรายได้ไปบริโภคสินค้าประเภทอื่น ๆ ได้อีก กล่าวอีกนัยหนึ่งคือ ในขณะที่รายได้มีเท่าเดิม แต่คุณภาพชีวิตกลับดีขึ้น สะดวกสบายขึ้น และสามารถบริหารการใช้จ่ายได้อย่างคุ้มค่ามากขึ้น ตลอดจนยังสามารถสร้างรายได้ให้กับบุคคลที่มีทรัพยากรที่ไม่ได้ใช้งานเป็นประจำ โดยการเข้าร่วมโมเดลธุรกิจดังกล่าวอีกด้วย แต่ระบบเศรษฐกิจแบบแบ่งปันก็มีข้อเสียเช่นกัน คือก่อให้เกิดวัฒนธรรมการบริโภคแบบชั่วคราว โดยผู้บริโภคจะเลือกซื้อสินค้าและบริการที่เน้นความสะดวก และราคามากกว่าคำนึงถึงความสัมพันธ์ระหว่างผู้บริโภคและกลุ่มธุรกิจ เพราะส่วนใหญ่จะใช้บริการสินค้าหรือบริการนั้น ๆ เพียงครั้งเดียว นอกจากนี้แนวคิดดังกล่าวยังส่งผลกระทบต่อมาตรฐานและตลาดแรงงาน โดยเฉพาะงานบางประเภทที่ผู้ให้บริการไม่มีประสบการณ์ในด้านนี้มาก่อน และเข้ามาดำเนินการเพื่อเป็นอาชีพเสริม รวมถึงอาจมีกลุ่มคนทำงานบางส่วนเปลี่ยนมาหารายได้จากการปล่อยเช่าสินทรัพย์ที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์มากขึ้นแทนการทำงานประจำ ซึ่งจะทำให้ลดแรงจูงใจในการพัฒนาทักษะการทำงานเฉพาะ ซึ่งนั่นอาจจะก่อให้เกิดปัญหาความไม่สอดคล้องของการศึกษาต่อตลาดแรงงาน (Labor Market Mismatch) ข้อเสียอีกประการคือรูปแบบเศรษฐกิจแบบแบ่งปันแม้สัดส่วนของผลกระทบต่อเศรษฐกิจทั้งระบบจะยังไม่สูงมาก แต่ส่งผลกระทบอย่างสูงกับบางอุตสาหกรรม เช่น ในช่วงเวลาตั้งแต่ปี 2015 การแข่งขันในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและการบริการมีทิศทางที่ดุเดือดขึ้นเมื่อธุรกิจแอร์บีแอนด์บี (Airbnb)[104] ดำเนินการเป็นตัวกลางในการเชื่อมต่อเจ้าบ้านที่มีที่พักว่างให้เช่า ไม่ว่าจะเป็นบ้าน หรือห้องว่างในคอนโด อพาร์ทเม้นท์ กับนักท่องเที่ยวซึ่งปัจจุบันให้บริการห้องพักจำนวนหลายล้านห้องมากกว่าห้องพักที่โรงแรมในเครือ Inter Continental และ Hilton ทั่วโลก ซึ่งเปิดให้บริการในช่วงเวลาเดียวกัน หรือบริการของธุรกิจ

---

[104] Airbnb คือแพลตฟอร์มที่นักเดินทางสามารถค้นหาและจองห้องพักระยะสั้นได้จากทั่วทุกมุมโลก โดยจุดเริ่มต้นของบริษัท Airbnb นั้น เริ่มจากการให้เจ้าของบ้านประกาศปล่อยเช่าห้องพักอพาร์ตเมนท์ทั้งหลัง หรือห้องว่างภายในบ้านภายในแพลตฟอร์ม แต่หลังจากนั้นไม่นาน ก็เกิดไอเดียที่น่าสนใจพร้อมข้อเสนอสำหรับแนวทางที่พักใหม่ ๆ อย่างบ้านต้นไม้ บ้านหลังเล็ก ๆ หรือกระทั่งโรงแรมถ้ำที่มีการตกแต่งสวยงาม ในปัจจุบัน Airbnb ก็ยังคงเปิดรับให้ธุรกิจที่พักต่าง ๆ เช่น บูทีคโฮเทล เซอร์วิสอพาร์ทเม้นท์ รวมถึง B&B เข้าร่วมกับแพลตฟอร์มได้ ข้อมูลจาก Little Hotelier, *Airbnb คืออะไร? สำคัญต่อที่พักขนาดเล็กอย่างไร?,* เข้าถึงเมื่อ 20 สิงหาคม 2564, เข้าถึงได้จาก (https://www.littlehotelier.com/th/blog/get-more-bookings/airbnb-)

อูเบอร์ (Uber) ที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมบริการการขนส่งผู้โดยสารอย่างยิ่ง เช่น ในสหราชอาณาจักร ธุรกิจรถร่วมเดินทางเช่นอูเบอร์ ทำให้จำนวนรถแท็กซี่ใหม่ในสหราชอาณาจักรลดลงถึง ร้อยละ 97 ในช่วง 4 เดือนแรกของปี 2016 และประการสุดท้ายที่มีความสำคัญที่สุด คือ กฎหมายและกฎระเบียบที่ใช้อยู่ในปัจจุบันมีความล้าสมัย ตามไม่ทันรูปแบบธุรกิจดังกล่าว เนื่องจากในอดีตโครงสร้างของกฎหมายและกฎระเบียบถูกสร้างขึ้นภายใต้ความคิดของการครอบครองทรัพย์สิน เนื่องจากกฎหมายที่ใช้อยู่ในปัจจุบันในหลายประเทศยังไม่รองรับการดำเนินธุรกิจรูปแบบดังกล่าว อาจก่อให้ปัญหาว่าหากเกิดความเสียหายขึ้นจากการบริโภคหรือการใช้บริการในระบบเศรษฐกิจแบบแบ่งปันขึ้น ผู้บริโภคอาจไม่ได้รับการเยียวยาในความเสียหายอย่างยุติธรรม นอกจากส่งผลกระทบต่อผู้บริโภคที่เป็นประชาชนแล้ว ยังกระทบถึงผู้แข่งขันในอุตสาหกรรมเดียวกัน เนื่องจากรูปแบบธุรกิจดังกล่าวไม่มีกฎหมายมาดูแลและควบคุมอาจเกิดความไม่เสมอภาคในการดำเนินธุรกิจและเกิดการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรม[105]

โดยทางบริษัทอูเบอร์ให้คำจำกัดความตนเองไว้ในข้อกำหนดการใช้บริการ (Terms Of Service) ว่าอูเบอร์ได้ดำเนินธุรกิจในรูปแบบบริการร่วมเดินทาง (Ride sharing) ไม่ใช่บริการรถแท็กซี่ที่ถือเป็นบริษัทให้บริการการขนส่ง บริษัทอูเบอร์เป็นเพียงผู้นำแพลตฟอร์มเทคโนโลยีเข้ามาจับคู่ระหว่างผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการเท่านั้น กล่าวคือ บริษัทได้นำแอปพลิเคชันมาใช้ในการประกอบธุรกิจให้บริการขนส่งผู้โดยสาร โดยระบบแอปพลิเคชันทำหน้าที่เป็นตัวกลางให้ผู้โดยสารส่งคำขอรับบริการไปยังผู้ขับรถ และให้ผู้ขับรถส่งคำตอบรับกลับมายังผู้โดยสารผู้ขอรับบริการนั้น ไม่ได้เกี่ยวข้องในการให้บริการการขนส่งผู้โดยสาร การให้บริการดังกล่าวเป็นการให้บริการโดยผู้ขับอูเบอร์เท่านั้น

อย่างไรก็ตามคำว่า “บริการร่วมเดินทาง” (Ride Sharing) ได้กลายเป็นคำศัพท์ที่ใช้อธิบายแอปพลิเคชันซอฟต์แวร์ที่ใช้อำนวยความสะดวกในการจับคู่ระหว่างอุปสงค์ (demand) ของผู้โดยสารที่มีความต้องการใช้บริการ การขนส่งและอุปทาน (supply) ของผู้ขับขี่ที่มีความต้องการให้บริการการขนส่ง ในระบบการขนส่งแบบมืออาชีพ นอกจากนั้นคำว่า “บริการร่วมเดินทาง” ถูกนำมาใช้ในการอธิบายถึงการบริการรถรับจ้างพร้อมผู้ขับขี่ด้วย ความคิดที่แฝงอยู่เบื้องหลังระบบแอปพลิเคชันนี้ คือ การให้บริการผู้ขับขี่ส่วนตัว (ที่ไม่ต้องจ้างคนขับส่วนตัวทั้งวันหรือนานกว่า) แทนที่จะเป็นการแบ่งปันที่นั่งร่วมกับบุคคลอื่น แนวคิดก็คือการให้บริการคล้ายกับการให้บริการ “รถลีมูซีน” (limousine) เพื่อที่จะให้บริการตามความต้องการทั้งหมด แพลตฟอร์ม (Platform) จะต้องรวบรวมคนขับจำนวนมากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ เพื่อให้สามารถขับรถตามความต้องการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งเห็นได้ว่าแม้ว่าระบบแอปพลิเคชันเหล่านี้จะเรียกตัวเองว่าบริการร่วมเดินทาง แต่แท้จริงแล้วไม่ได้มี

---

[105] ทิพรัตน์ เพ็ชรพัน, *มาตรการทางกฎหมายในการกำกับดูแลการให้บริการ รถแท็กซี่ (TAXI) อูเบอร์ (UBER) และแกร็บ (GRAB),* (สารนิพนธ์หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยศรีปทุม, 2562), หน้า 32-33.

การแบ่งปันการเดินทางกับบุคคลใดเลย เมื่อเปรียบเทียบกับการให้บริการแท็กซี่ปกติแล้ว การให้บริการของระบบแอปพลิเคชันแบบนี้ก็คือ ตลาดที่คนขับแท็กซี่จะสามารถติดต่อกับผู้โดยสารโดยตรงผ่านแพลตฟอร์มออนไลน์เท่านั้นเอง

จากแนวคิดระบบเศรษฐกิจแบบแบ่งปันดังกล่าว เกิดแนวคิดว่าแท้จริงแล้วอูเบอร์อาจไม่ใช่การให้บริการร่วมเดินทาง แต่อาจเหมือนการบริการที่จับคู่ให้ผู้ขับขี่อูเบอร์ซึ่งมีรถยนต์ส่วนตัวมาให้บริการแก่ผู้โดยสารและคิดค่าโดยสาร เพราะหากเป็นบริการร่วมเดินทางแล้วควรหมายถึง การร่วมเดินทางและร่วมจ่ายค่าเดินทางด้วยกันมากกว่า ตัวอย่างเช่น ถ้า นาย A จะเดินทางไปเที่ยวในเมืองและให้ นาย B อาศัยรถไปร่วมกัน โดยคิดค่าบริการเป็นค่าน้ำมันตามจริงมากกว่า แต่อย่างไรการจำกัดความของอูเบอร์ก็เป็นเพียงแนวคิดและความเห็นส่วนตัวของนักวิชาการเท่านั้น ปัจจุบันยังไม่สามารถระบุสถานะทางกฎหมายของอูเบอร์ได้อย่างชัดเจน ซึ่งประเด็นดังกล่าว รองศาสตราจารย์ Benjamin Edelman[106] ได้ระบุว่า การให้บริการอูเบอร์เกิดขึ้นได้ก็โดยสร้างความได้เปรียบด้วยการอ้างตัวเป็นรถรับจ้างล่วงหน้า (Prebooked Trips) โดยใช้ระบบแอปพลิเคชันในโทรศัพท์มือถือแทนที่จะใช้โทรศัพท์เรียกรถทำให้บริษัทอูเบอร์ไม่ต้องเสียค่าใบอนุญาตการเป็นรถแท็กซี่จำนวนมหาศาล นอกจากนี้บริษัทอูเบอร์ก็ไม่จำเป็นต้องมีรถยนต์ของตัวเอง ไม่ต้องมีป้ายทะเบียนแท็กซี่ ไม่ต้องมีการประกันภัยผู้โดยสาร ฯลฯ เหตุผลทุกประการเหล่านี้ทำให้การให้บริการอูเบอร์มีความได้เปรียบเหนือรถแท็กซี่ธรรมดารวมถึงรถรับจ้างอื่น ๆ ด้วย เรียกได้ว่าการให้บริการอูเบอร์เริ่มประกอบการโดยผิดกฎหมายมาแต่แรก ถือเป็นวัฒนธรรมองค์กรของอูเบอร์ที่พร้อมที่จะท้าทายกฎหมายของทุกแห่งที่ไปประกอบการ

บริการของอูเบอร์ เป็นบริการ “เรียกรถขนส่งสาธารณะ” เช่นเดียวกับผู้ให้บริการรายอื่น ๆ โดยนำเทคโนโลยีเข้ามา “จับคู่” ระหว่างผู้ใช้บริการและผู้ให้บริการ จัดทำขึ้นเพื่อเป็นการใช้งานผ่านระบบแอปพลิเคชันที่เป็นข้อมูลส่วนบุคคล ไม่ใช่การประกอบธุรกิจในเชิงทางการค้า อีกทั้งอูเบอร์ไม่ได้ให้บริการเกี่ยวกับการขนส่ง หรือการขนส่งสาธารณะ หรือการดำเนินงานในฐานะผู้ขนส่งหรือในฐานะผู้ขนส่งสาธารณะ หรือดำเนินการใด ๆ เกี่ยวกับการขนส่งที่กล่าวมาแล้วข้างต้นทั้งสิ้น ซึ่งเป็นเพียงแต่การให้บริการโดยคู่สัญญากับบุคคลที่สาม (บุคคลที่สาม Third-Party หมายความว่า บุคคลหรือกลุ่มบุคคลที่มารับบทบาทหรือเข้ามามีส่วนร่วมในกิจกรรมตามวัตถุประสงค์ที่ได้มีขึ้น)[107] ซึ่งมีอิสระในการให้บริการผ่านอูเบอร์ ซึ่งเป็นตัวกลางในการทำระบบแอปพลิเคชันขึ้นมา และบุคคลที่สาม

---

[106] Benjamin Edelman, Uber Can’t Be Fixed — It’s Time for Regulators to Shut It Down , Harvard Business Review (21 มิถุนายน 2017) ออนไลน์, สืบค้น 11 พฤศจิกายน 2566, เข้าถึงได้จาก (https://hbr.org/2017/06/uber-cant-be-fixed-its-time-for-regulators-to-shut-it-down,)

[107] บัณฑิกา จารุมา นิลปัทม์ม, ทำความรู้จักบุคคลที่สามผู้แทรกแซงสถานการณ์ความขัดแย้ง , *วารสารนิเทศศาสตร์. (1-3)*, (2555), หน้า 6.

ไม่ได้เป็นลูกจ้างหรือบริการภายใต้การควบคุม หรือคำสั่งของอูเบอร์ หรือบริษัทต่าง ๆ ในเครือของอูเบอร์ ซึ่งอูเบอร์ได้นำเอาเทคโนโลยีมาเป็นตัวกลางในการให้บุคคลที่สามใช้บริการผ่านระบบแอปพลิเคชันเพื่อการบริการอีกทอดหนึ่งที่ถือได้ว่าเป็นการบริการสาธารณะ โดยมีลักษณะเดียวกันกับการให้บริการรถแท็กซี่สาธารณะ แต่เป็นการนำเอารถยนต์ส่วนตัวของบุคคลที่สามมาให้บริการโดยการสมัครระบบแอปพลิเคชันเพื่อจัดการและกำหนดการขนส่งและ/หรือบริการสาธารณะภายใต้ข้อตกลงกับอูเบอร์ หรือบริษัทในเครือ Uber ซึ่งเป็นระบบแอปพลิเคชันที่จัดทำขึ้นเพื่อใช้งานส่วนบุคคลเท่านั้น โดยบุคคลที่สามต้องสมัครเพื่อเข้าใช้บริการภายใต้เงื่อนไขต่าง ๆ ที่ทางบริษัทฯ ได้กำหนดขึ้นมา และต้องยอมรับเงื่อนไขการให้บริการ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าอูเบอร์จะไม่มีรถที่เป็นเจ้าของเองแม้แต่คันเดียวตามแนวคิดที่ผู้ขับขี่ไม่จำเป็นต้องให้บริการเฉพาะลูกค้าของอูเบอร์ตลอดเวลา แต่สามารถเลือกเฉพาะ “เวลาที่รถว่าง” มารับงานจากอูเบอร์เป็นรายได้เสริมก็ได้ ถือเป็นการใช้ประโยชน์จากเรื่อง time-sharing ตามแนวคิดของผู้ก่อตั้ง[108] โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(1) เงื่อนไขของผู้สมัครให้บริการ

ผู้สมัครรับบริการที่จะเข้าร่วมเป็นผู้ขับขี่อูเบอร์จะต้องได้รับอนุญาตจากบริษัทอูเบอร์เสียก่อน เป็นความสัมพันธ์ทางด้านสัญญาระหว่างผู้รับบริการ กับ Uber เพื่อเข้าถึงข้อกำหนดเงื่อนไขและการเข้าถึงระบบแอปพลิเคชัน โดยบริษัทอูเบอร์จะให้ใบอนุญาตซึ่งเป็นสิทธิแต่เพียงผู้เดียว ไม่มีสิทธิย่อย และสิทธิดังกล่าวไม่สามารถโอนไปให้บุคคลอื่นได้ เมื่อสมัครแล้วจะสามารถเข้าถึงระบบแอปพลิเคชันบนอุปกรณ์ส่วนบุคคลของผู้สมัครได้ ซึ่งเป็นข้อมูลเกี่ยวกับการใช้บริการ และสามารถเข้าถึงข้อมูลและเนื้อหาที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้จัดทำขึ้นบนระบบแอปพลิเคชัน แล้วแต่กรณี เพื่อการใช้งานส่วนบุคคล

(2) ข้อมูลของผู้สมัครบริการ

การเก็บรวบรวมข้อมูลและการใช้ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้สมัครรับบริการ บริษัทอูเบอร์มีนโยบายการเก็บข้อมูลความเป็นส่วนตัวของผู้สมัครรับบริการไว้อยู่แล้วตามเงื่อนไข แต่หากเกิดการร้องเรียน เกิดข้อพิพาท หรือข้อขัดแย้ง และพิจารณาแล้วมีความจำเป็นอาจให้ข้อมูลที่จำเป็น (รวมไปถึงข้อมูลการติดต่อ) แก่ผู้เสียหาย หรือผู้ขอข้อมูลเพื่อการดังกล่าวได้ ซึ่งการเปิดเผยข้อมูลของผู้รับบริการที่บริษัทอูเบอร์จะเปิดเผยนั้นรวมไปถึงการเกิดอุบัติเหตุของผู้รับบริการ หรือการเกิดอุบัติเหตุของบุคคลที่สาม (รวมทั้งคนขับรถจากเครือข่ายบริษัทขนส่ง)

---

[108] ตะวัน ตันชาลี, “ข้อจำกัดทางกฎหมายและทางเลือกของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ : กรณีอูเบอร์และแกร็บคาร์”, (2561) การประชุมวิชาการสาขานิติศาสตร์ระดับชาติ ครั้งที่ 1 หัวข้อ “ระบบกฎหมายไทย : ปฏิรูป / เปลี่ยนผ่าน/ปฏิสังขรณ์” วารสารวิชาการนิติศาสตร์, วันที่ 8 มิถุนายน 2561 โรงแรมแคนทารี ฮิลล์ จังหวัดเชียงใหม่ จัดโดยคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. หน้า 159.

(3) สิทธิผู้สมัครใช้บริการผ่านระบบแอปพลิเคชัน

ผู้ให้บริการบุคคลที่สามจะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดและเงื่อนไขเป็นไปตามที่บริษัทกำหนด โดยอูเบอร์จะให้สิทธิจำกัดเฉพาะบุคคล ไม่มีสิทธิย่อย และไม่สามารถโอนสิทธิไปยังบุคคลอื่นได้ สิทธิดังกล่าวนั้นได้แก่

ก. การเข้าถึงและการใช้ระบบแอปพลิเคชันบนอุปกรณ์ส่วนบุคคลของผู้รับบริการซึ่งเกี่ยวกับการใช้บริการ

ข. การใช้เนื้อหาและการเข้าถึงเนื้อหาและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ซึ่งอาจจัดทำขึ้น และมีให้บริการผ่านระบบแอปพลิเคชันในแต่ละกรณี เพื่อการใช้งานส่วนบุคคล ซึ่งจะไม่ใช่เพื่อการค้า

การบริการและการเข้าถึงเนื้อหา หรือข้อมูลในส่วนที่เกี่ยวข้อง หรือการให้บริการอื่น ๆ นอกเหนือจากที่ได้มีการกำหนดไว้เป็นเงื่อนไข โดยเกิดจากบุคคลที่สามโฆษณาที่อูเบอร์ไม่ได้เป็นผู้ควบคุม ซึ่งการกระทำลักษณะนี้อูเบอร์ไม่สนับสนุน และหากมีขึ้นอูเบอร์จะไม่มีส่วนเกี่ยวข้องหรือรับผิดชอบใด ๆ ต่อสิ่งที่เกิดขึ้นจากการกระทำที่ได้มีการโฆษณาหรือกล่าวอ้างของบุคคลที่สาม

(4) การใช้บริการของบุคคลที่สาม

ก. เปิดบัญชีผู้ใช้

กรณีการสมัครเปิดใช้บัญชีผู้ใช้กับอูเบอร์นั้น ผู้สมัครต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปีบริบูรณ์หรือบรรลุนิติภาวะตามกฎหมายในเขตอำนาจรัฐนั้น ๆ เพื่อลงทะเบียน ซึ่งจะต้องส่งข้อมูลให้ทางบริษัทฯ พิจารณา เช่น ชื่อ ที่อยู่ เบอร์โทรศัพท์ และอายุของผู้สมัคร รวมทั้งวิธีการจ่ายเงินที่ถูกต้อง ซึ่งอาจจะเป็นการชำระเงินผ่านบัตรเครดิตหรือการชำระเงินโดยวิธีอื่น อย่างน้อย 1 วิธี ทั้งนี้ ในการสมัครเป็นสมาชิกจะมีเงื่อนไขให้ปฏิบัติคือ

(ก) การรักษาข้อมูลที่ถูกต้องและทำให้ข้อมูลเป็นปัจจุบันอยู่เสมอ ซึ่งหากผู้สมัครไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขนี้อาจถูกบริษัทฯ ถอนบัญชีได้

(ข) รับผิดชอบการกระทำ หรือกิจกรรมทั้งหมดที่เกิดขึ้นภายใต้บัญชีของผู้สมัคร

(ค) รักษาความปลอดภัยของบัญชี โดยเก็บข้อมูลชื่อผู้ใช้ และรหัสผ่านของผู้สมัครไว้เป็นความลับตลอดเวลาการใช้บริการ

(ง) บุคคลหนึ่งสามารถมีได้แค่หนึ่งบัญชีเท่านั้น

(จ) ไม่อนุญาตให้บุคคลอื่นใช้บัญชีของผู้สมัครใช้บริการ และจะต้องไม่มอบหรือโอนบัญชีของท่านให้แก่บุคคลอื่นหรือนิติบุคคลใด ๆ

(ช) ผู้สมัครยินยอมที่จะปฏิบัติตามกฎหมายที่มีบังคับใช้ และต้องใช้บริการภายใต้กฎหมายเท่านั้น

(ณ) จะต้องไม่ก่อให้เกิดการรบกวน ความรำคาญ ความไม่สะดวก หรือความเสียหายของทรัพย์สินต่อผู้ให้บริการบุคคลที่สามหรือบุคคลอื่น ๆ ในการใช้บริการของท่าน

(ญ) ในบางกรณี ท่านจะได้รับการขอให้พิสูจน์อัตลักษณ์บุคคลเพื่อเข้าถึงหรือใช้บริการ และหากท่านปฏิเสธที่จะให้การพิสูจน์อัตลักษณ์บุคคล ท่านยอมรับว่าท่านอาจถูกปฏิเสธมิให้เข้าถึงหรือใช้บริการ

(5) การชำระเงิน

วิธีชำระเงินจะมีกำหนดไว้ในบัญชีของผู้รับบริการ เมื่อได้ชำระเงินแล้ว Uber จะส่งใบเสร็จรับเงินให้แก่ผู้รับบริการทางอีเมลซึ่งจะมีตัวแทนในการเรียกเก็บเงินของอูเบอร์ โดยกระทำในนามของอูเบอร์ ซึ่งจะเป็นการชำระค่าบริการโดยตรงให้แก่อูเบอร์ และจะรวมค่าภาษีอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งหากชำระเงินแล้วถือเป็นที่สุดและไม่สามารถคืนเงินได้ เว้นเสียแต่ว่าอูเบอร์จะมีข้อกำหนดไว้ ผู้รับบริการจึงยังมีสิทธิในการร้องขอค่าใช้จ่ายคืนจากการที่ได้รับบริการหรือสินค้าดังกล่าว และการกำหนดหรือเปลี่ยนแปลงค่าใช้จ่ายสำหรับการบริการหรือสินค้าใด ๆ หรือทั้งหมดที่ได้รับผ่านการใช้บริการ อูเบอร์จะเป็นผู้กำหนดนอกจากนี้และผู้รับบริการต้องรับทราบและยอมรับว่าค่าใช้จ่ายบางพื้นที่ที่มีความต้องการการบริการมากขึ้นอาจมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น ผู้รับบริการมีอิสระที่จะชำระเงินเพิ่มเติม ซึ่งเป็นทิปหรือเงินค่าตอบแทนให้แก่ผู้ให้บริการบุคคลที่สาม ซึ่งให้บริการหรือสินค้าแก่ท่านผ่านบริการนั้นด้วยความสมัครใจ หลังจากที่ท่านรับบริการหรือสินค้าที่ได้รับผ่านบริการนั้น

(6) การปฏิเสธความรับผิด การจำกัดความรับผิด การชดใช้

ก. การปฏิเสธความรับผิด

บริษัทอูเบอร์เป็นตัวกลางในการจัดหาการบริการ และตามที่มีให้บริการ ซึ่งอูเบอร์จะไม่รับผิดชอบต่อสิ่งต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น และปฏิเสธการรองรับการรับประกันทั้งหมดทุกอย่างตามกฎหมาย หรือตามนัยของกฎหมาย และจะไม่รองรับและรับประกันความรับผิด ความตรงต่อเวลา คุณภาพ ความเหมาะสม หรือการมีอยู่ของบริการหรือบริการหรือสินค้าใด ๆ ที่ร้องขอผ่านการใช้บริการ หรือรับประกันว่าบริการดังกล่าวจะไม่หยุดหรือไม่มีข้อผิดพลาด อูเบอร์จะไม่รับประกันคุณภาพ ความเหมาะสม ความปลอดภัย หรือความสามารถของผู้ให้บริการบุคคลที่สาม ท่านยินยอมว่าความเสี่ยงทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากการใช้บริการของท่านและบริการหรือสินค้าใด ๆ ที่ร้องขอในส่วนที่เกี่ยวข้องนั้นจะยังคงอยู่กับท่านแต่เพียงผู้เดียวในขอบเขตสูงสุด ที่กฎหมายที่บังคับใช้อนุญาต

ข. การจำกัดความรับผิด

อูเบอร์จะไม่รับผิดสำหรับค่าเสียหายที่เกิดขึ้นโดยตรงและทางอ้อม สำหรับการเกิดอุบัติเหตุ ที่เป็นพิเศษเพื่อเป็นเยี่ยงอย่างสำหรับการลงโทษ หรือสำหรับผลรวมของผลกำไรที่สูญเสียสำหรับข้อมูลที่สูญหาย สำหรับการบาดเจ็บส่วนบุคคลหรือความเสียหายต่อทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องกับและที่เกิดขึ้นจากการใช้บริการใด ๆ และถึงแม้ว่า อูเบอร์จะได้รับทราบถึงความเป็นไปได้ของความเสียหายดังกล่าว อูเบอร์ก็จะไม่รับผิดสำหรับค่าเสียหาย การรับผิด หรือการสูญเสียใด ๆ ที่เกิดจาก

(ก) การใช้งานของผู้ใช้บริการเอง หรือการไว้วางใจในบริการที่นอกเหนือจากบุคคลที่สาม หรือการที่ท่านไม่สามารถเข้าถึงหรือใช้บริการได้ หรือ

(ข) การทำธุรกรรมใด ๆ หรือความสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการบุคคลที่สามใด ๆ ถึงแม้ว่าอูเบอร์จะได้รับทราบถึงความเป็นไปของความเสียหายดังกล่าว อูเบอร์จะไม่รับผิดสำหรับความล่าช้าหรือความล้มเหลวในการปฏิบัติงานอันเป็นผลที่เกิดจากสาเหตุที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของอูเบอร์ และรับทราบว่าผู้ให้บริการการขนส่งบุคคลที่สามที่เป็นผู้ให้บริการผ่านอูเบอร์ ผู้ให้บริการการขนส่งบุคคลที่สามอาจไม่ได้รับใบอนุญาตหรือได้รับอนุญาตอย่างมืออาชีพ ไม่ว่ากรณีใดก็ตาม อูเบอร์จะไม่รับผิดให้แก่ท่านในส่วนที่เกี่ยวกับบริการสำหรับค่าเสียหาย การสูญเสียและสาเหตุของการกระทำต่าง ๆ

(ค) อาจใช้บริการของอูเบอร์เพื่อร้องขอและกำหนดการขนส่งสินค้าหรือ บริการโลจิสติกส์กับผู้ให้บริการบุคคลที่สาม แต่ท่านยินยอมว่าอูเบอร์ไม่ต้องรับผิดชอบหรือรับผิดให้แก่ท่านในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งใด ๆ สินค้าหรือบริการโลจิสติกส์ที่ผู้ให้บริการบุคคลที่สามจัดหาให้แก่ท่านนอกเหนือจากที่ได้กำหนดไว้ในข้อกำหนดนี้

(ง) ข้อจำกัดและการปฏิเสธความรับผิดในข้อนี้ มิได้มีเจตนาที่จะจำกัดความรับผิดหรือเปลี่ยนสิทธิของท่านในฐานผู้บริโภคที่ไม่สามารถงดเว้นภายใต้กฎหมายที่ใช้บังคับได้

ค. การชดใช้

ผู้รับบริการยินยอมที่จะชดใช้และจะไม่เอาผิดต่ออูเบอร์ และเจ้าหน้าที่ กรรมการ พนักงานและตัวแทนของอูเบอร์ ด้วยการเรียกร้องต่อความต้องการ การสูญเสีย การรับผิดและค่าใช้จ่ายใด ๆ และทั้งหมด (รวมทั้ง ค่าธรรมเนียมของทนาย) ซึ่งเกิดขึ้นจากหรือเกี่ยวข้องกับ

(ก) การใช้บริการ หรือบริการหรือสินค้าต่าง ๆ ที่ได้รับผ่านการใช้บริการของท่าน

(ข) ท่านได้ละเมิดหรือฝ่าฝืนข้อกำหนดเหล่านี้

(ค) การใช้เนื้อหาของผู้ใช้ของอูเบอร์ หรือ

(ง) การละเมิดสิทธิบุคคลที่สาม รวมทั้งผู้ให้บริการบุคคลที่สามของท่าน[109]

(7) การคำนวณค่าโดยสารของการให้บริการอูเบอร์และรูปแบบของการให้บริการ

วิธีการคำนวณจากค่าโดยสารของการให้บริการอูเบอร์มีสองวิธีคือ การคำนวณค่าโดยสารล่วงหน้ากับการคำนวณค่าโดยสารทันทีหลังจบการเดินทาง ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับว่าเป็นการใช้บริการอูเบอร์ในเมืองใด กรณีประเทศไทยเป็นการคำนวณค่าโดยสารล่วงหน้าเบื้องต้นเพื่อให้ทราบค่าใช้จ่ายที่แน่นอน ในการเดินทางซึ่งผู้โดยสารจะเห็นค่าโดยสารดังกล่าวก่อนการเดินทาง

---

[109] UBER, (4 ธันวาคม 2560), “Terms and Conditions” เข้าถึงเมื่อ 22 ตุลาคม 2565 เข้าถึงได้จาก (https://www.uber.com/legal/en/document/?name=general-terms-of-use&country=united-arab-emirates&lang=en)

การคำนวณจากพื้นฐานของค่าโดยสารเริ่มต้น อัตราค่าโดยสารสำหรับเวลา ระยะทางโดยประมาณของเส้นทาง และความต้องการเดินทางปัจจุบันในพื้นที่ ซึ่งค่าโดยสารในแต่ละเมืองรวมถึงในแต่ละประเทศจะมีความแตกต่างกันไป

เมื่อผู้โดยสารกดเรียกรถ หมายความว่าผู้โดยสารยินยอมที่จะจ่ายค่าโดยสารตามที่เห็นล่วงหน้าจากการคำนวณค่าโดยสารเบื้องต้น และเมื่อการเดินทางสิ้นสุดลงค่าโดยสารอาจเพิ่มขึ้น อาจเป็นเพราะมีการเดินทางไปยังจุดหมายที่ต่างออกไปหรือหยุดแวะระหว่างทาง หรือการเดินทางใช้เวลานานกว่าที่คาดไว้พอสมควร หลังจบการเดินทางผู้โดยสารจะได้รับใบเสร็จค่าโดยสารเสมอ ในกรณีที่ค่าโดยสารที่ต้องชำระแตกต่างจากค่าโดยสารล่วงหน้าที่คำนวณไว้เบื้องต้นที่ผู้โดยสารตกลงไว้ในใบเสร็จที่ผู้โดยสารได้รับอธิบายสาเหตุและรายละเอียดไว้

การให้บริการอูเบอร์ในประเทศไทยนั้น มีรูปแบบการให้บริการอูเบอร์ 2 แบบคือ Uber X และ Uber Black

1) Uber X บริการร่วมเดินทางด้วยรถขนาดกลาง อัตราค่าบริการเริ่มต้นราคา 10 บาท ค่าโดยสารระหว่างเดินทางจะถูกคิดตามระยะทางเป็นกิโลเมตร ราคา 4 บาทต่อกิโลเมตร และกรณีมีความคลาดเคลื่อนเรื่องเวลา เช่น กรณีรถติดจะคิดราคาเพิ่มขึ้น 3.5 บาทต่อนาที

2) Uber Black บริการร่วมเดินทางด้วยรถขนาดใหญ่อัตราค่าบริการเริ่มต้นราคา 50 บาท ค่าโดยสารระหว่างเดินทางจะถูกคิดตามระยะทางเป็นกิโลเมตรในอัตรา 14 บาทต่อกิโลเมตร และกรณีมีความคลาดเคลื่อนเรื่องเวลา จะคิดราคาเพิ่มขึ้น 5 บาทต่อนาที แต่ผู้โดยสารที่ยกเลิกการขอรับบริการหลังจากส่งคำขอรับบริการไปแล้วจะต้องเสียค่ายกเลิกการขอรับบริการ 75 บาท

สิ่งที่ทำให้บริษัทอูเบอร์อยู่ได้ในเชิงของธุรกิจคือ “วิธีการหารายได้” (Revenue Model) ที่แตกต่างจากรายอื่น สำหรับบริษัทรายอื่นการจับคู่ผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการจะคิดในลักษณะต้นทุนคงที่ต่อครั้ง (Fixed Cost Per Transaction) เช่น แกร็บแท็กซี่ (GrabTaxi) ที่ต้องจ่ายส่วนต่างเพิ่มเป็นเงินจำนวน 25 บาท สำหรับลูกค้าที่เรียกแท็กซี่ผ่านระบบแอปพลิเคชันแกร็บแท็กซี่ บริษัทอูเบอร์ใช้วิธีการหารายได้จาก “การแบ่งอัตราส่วนจากค่าโดยสาร” ซึ่งทางบริษัทอูเบอร์ไม่ได้เปิดเผยว่าคิดเป็นสัดส่วนเท่าใดของค่าโดยสาร โดยอัตราส่วนนี้จะแตกต่างกันไปตามระดับของการให้บริการ แต่โดยเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 20-25 ดังนั้น หากการเดินทางนั้นมีระยะทางไกลและระดับให้บริการที่สูงขึ้น อัตราส่วนของค่าบริการที่ผู้ขับอูเบอร์จะได้รับก็จะมากขึ้นตามไปด้วย[110]

ระดับของการให้บริการที่ใช้วัดอัตราส่วนค่าโดยสารที่ผู้ขับขี่อูเบอร์จะได้รับเป็นผลการประเมินจากผู้โดยสารภายหลังจากที่ผู้โดยสารได้รับการบริการจากผู้ขับขี่อูเบอร์ โดยมีระดับ

---

[110] ลงทุนศาสตร์ – Investerest, เจ้าของรถได้เงินเท่าไหร่จากการขับ UBER, เข้าถึงเมื่อ 20 กันยายน 2564, เข้าถึงได้จาก (https://www.investerest.co/business/how-many-drivers-get-from-uber/)

ในการประเมินการให้บริการทั้งหมด 5 ระดับ ระดับที่หนึ่งเป็นดาวหนึ่งดวง หมายถึง ผู้ขับขี่อูเบอร์บริการแย่ที่สุดเรียงตามลำดับไปจนถึงระดับที่ห้าหมายถึง ผู้ขับขี่อูเบอร์บริการดีเยี่ยม

3) ข้อกำหนดและเงื่อนไขการให้บริการอูเบอร์

ข้อกำหนดและเงื่อนไขการให้บริการอูเบอร์ เป็นส่งที่บริษัทอูเบอร์ได้กำหนดขึ้นมาเพื่อเป็นกรอบในการให้บริการต่อบุคคลทั่วไปที่มีความต้องการเข้าร่วมเป็นผู้ขับอูเบอร์ และเป็นกรอบในการใช้บริการสำหรับผู้โดยสารที่ต้องการใช้บริการอูเบอร์ ที่มีหน้าที่ในการตกลงยอมรับข้อกำหนดดังกล่าวก่อนการสร้างบัญชีผู้ใช้และก่อนการใช้งานแอปพลิเคชัน

คำว่า Terms And Conditions หมายถึง “ข้อตกลงและเงื่อนไข” ที่อูเบอร์ใช้เป็นข้อกำหนดดังกล่าว อาจเรียกในอีกชื่อหนึ่งว่า Terms of Service (ToS หรือ TOS) หมายถึง “เงื่อนไขการให้บริการ” หรือ Terms of Use หมายถึง “เงื่อนไขการใช้บริการ” แต่ไม่ว่าจะใช้ชื่อใด สาระสำคัญของข้อความดังกล่าว ก็เป็นการกำหนดถึงข้อตกลงในการเข้าใช้บริการ หรือการให้บริการของเว็บไซต์ โดยรายละเอียดเงื่อนไข การให้บริการอาจประกอบด้วยข้อตกลงที่หลากหลายขึ้นอยู่กับลักษณะการให้บริการของเว็บไซต์นั้น เช่น สิทธิในทรัพย์สินทางปัญญา การเก็บข้อมูลส่วนตัวของผู้ใช้บริการเว็บไซต์ ข้อสงวนหรือข้อจำกัดความรับผิดของผู้ให้บริการ ข้อสงวนสิทธิในการเปลี่ยนแปลงเนื้อหาในเว็บไซต์ นโยบายความเป็นส่วนตัว กฎหมายที่ใช้บังคับ เป็นต้น ซึ่งในบางกรณีหากเป็นเว็บไซต์ของหน่วยงานหรือองค์กรที่มีความสำคัญ อาจมีการกำหนดรายละเอียดของเงื่อนไขการให้บริการที่เคร่งครัดกว่าเว็บไซต์ที่ให้บริการในลักษณะทั่วไป ซึ่งเงื่อนไขการให้บริการนี้ย่อมมีผลผูกพันทางกฎหมาย เมื่อผู้ใช้บริการเว็บไซต์ตกลงที่ผูกพันตามข้อกำหนดดังกล่าว ส่งผลให้ผู้ให้บริการเว็บไซต์และผู้ใช้บริการเว็บไซต์มีสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดตามข้อตกลงดังกล่าว

ด้วยเหตุที่กล่าวมาข้างต้น ผู้ใช้บริการเว็บไซต์จึงต้องใช้ความระมัดระวังในการเข้าใช้งานเว็บไซต์ และควรใส่ใจรายละเอียดที่ผู้ให้บริการเว็บไซต์ได้ระบุเงื่อนไขในการให้บริการ โดยควรอ่านข้อกำหนดดังกล่าวอย่างรอบคอบก่อนกดปุ่มตกลงยอมรับ เพื่อจะได้ทราบว่าเว็บไซต์ที่ตนเองเข้าใช้บริการนั้นกำหนดเงื่อนไขหรือข้อตกลงไว้อย่างไร ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ต่อตัวของผู้ใช้บริการเว็บไซต์เองและป้องกันปัญหาที่อาจเกิดขึ้นจากการใช้งานอย่างไม่ถูกต้อง เนื่องจากเว็บไซต์โดยทั่วไปที่มีการกำหนดเงื่อนไขการให้บริการมักระบุว่าเมื่อผู้ใช้บริการได้เข้าใช้บริการเว็บไซต์นั้น บางครั้งถือว่าผู้ใช้บริการยอมรับและปฏิบัติตามเงื่อนไขการให้บริการที่ผู้ให้บริการกำหนดไว้ โดยไม่ต้องกดปุ่มตกลงแต่อย่างใด ซึ่งผู้ให้บริการเองมิได้บังคับหรือใส่ใจว่าผู้ใช้บริการจะได้อ่านเงื่อนไขนั้นหรือไม่ ในขณะที่ผู้ใช้บริการส่วนใหญ่ก็มักจะไม่ได้เปิดอ่านเงื่อนไขที่ผู้ให้บริการกำหนดไว้ดังที่กล่าวมาข้างตน เช่นนี้หากผู้ใช้บริการมิได้ระมัดระวังหรือตรวจสอบ เงื่อนไขการให้บริการให้รอบคอบและเกิดข้อผิดพลาด

หรือความเสียหายประการใดในภายหลัง ผู้ใช้บริการจะอ้างว่าตนเองไม่รู้ข้อกำหนดของเว็บไซต์ที่ทำความตกลงกับผู้ให้บริการเว็บไซต์เพื่อไม่ต้องผูกพันตามกฎหมายไม่ได้[111]

2.5.4 ความหมายและลักษณะการให้บริการแกร๊บ

(1) ความหมาย

ปัจจุบันยังไม่ได้มีการให้ความหมายของรถยนต์ที่นำมาให้บริการประเภทแกร็บแท็กซี่ (Grab) โดยตรง โดยอาจพิจารณาความหมายของแกร็บแท็กซี่ (Grab) ตามความหมายของ “รถ” “รถยนต์” “รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์” ดังนี้

1) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้ให้ความหมายของคำว่า “รถ” “รถยนต์” “รถบรรทุกคนโดยสาร” “รถแท็กซี่” ไว้ดังนี้

“รถ” หมายความว่า ยานพาหนะทางบกทุกชนิด เว้นแต่รถไฟและรถราง[112]

“รถยนต์” หมายความว่า รถที่มีล้อตั้งแต่สามล้อและเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้าหรือพลังงานอื่น ยกเว้นรถที่เดินบนราง[113]

“รถบรรทุกคนโดยสาร” หมายความว่า รถยนต์ที่สร้างขึ้นเพื่อใช้บรรทุกคนโดยสารเกินเจ็ดคน[114]

“รถแท็กซี่” หมายความว่า รถยนต์ที่ใช้รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน[115]

2) พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ได้ให้ความหมายของคำว่า “รถ” “รถยนต์” “รถยนต์สาธารณะ” ไว้ดังนี้[116]

“รถ” หมายความว่า รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์ และรถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

“รถยนต์” หมายความว่า รถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการ และรถยนต์ส่วนบุคคล

“รถยนต์สาธารณะ” หมายความว่า

(1) รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน ที่ใช้รับจ้างระหว่างจังหวัด โดยรับส่งคนโดยสารได้เฉพาะที่นายทะเบียนกำหนด

---

[111] UBER, (4 ธันวาคม 2560), “Terms and Conditions” เข้าถึงเมื่อ 22 ตุลาคม 2565 เข้าถึงได้จาก (https://www.uber.com/legal/en/document/?name=general-terms-of-use&country=united-arab-emirates&lang=en)

[112] มาตรา 4 (15) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

[113] มาตรา 4 (16) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

[114] มาตรา 4 (21) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

[115] มาตรา 4 (24) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

[116] มาตรา 4 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

(2) รถยนต์รับจ้าง ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน หรือรถยนต์สาธารณะอื่นนอกจากรถยนต์โดยสารประจำทาง

“รถยนต์บริการ” หมายความว่า รถยนต์บรรทุกคนโดยสารหรือให้เช่า ซึ่งบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน ดังต่อไปนี้

(1) รถยนต์บริการธุรกิจ ซึ่งได้แก่รถยนต์ที่ใช้บรรทุกคนโดยสารระหว่างท่าอากาศยาน ท่าเรือเดินทะเล สถานีขนส่งหรือสถานีรถไฟกับโรงแรมที่พักอาศัย ที่ทำการของผู้โดยสาร หรือที่ทำการของผู้บริการธุรกิจนั้น

(2) รถยนต์บริการทัศนาจร ซึ่งได้แก่รถยนต์ที่ผู้ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับการท่องเที่ยวใช้รับส่งคนโดยสารเพื่อการท่องเที่ยว

(3) รถยนต์บริการให้เช่า ซึ่งได้แก่รถยนต์ที่จัดไว้ให้เช่าซึ่งมิใช่เป็นการเช่าเพื่อนำไปรับจ้างบรรทุกคนโดยสารหรือสิ่งของ

3) พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้ให้ความหมายของคำว่า “รถ” “การขนส่ง” ไว้ดังนี้

“รถ” หมายความว่า ยานพาหนะ ทุกชนิดที่ใช้ในการขนส่งทางบก ซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่นและหมายความรวมถึงรถพ่วงของรถนั้นด้วย ทั้งนี้เว้นแต่รถไฟ[117]

“การขนส่งโดยสาร” หมายความว่า รถยนต์รับจ้างที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกิน 7 คน รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัดที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกิน 7 คน รถยนต์บริการที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกิน 7 คน และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์[118]

4) กฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 ได้ให้คำหมายของคำว่า “รถยนต์รับจ้าง” “รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์” ดังนี้

“รถยนต์รับจ้าง” หมายความว่า รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน

“รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์” หมายความว่า รถยนต์รับจ้างที่เป็นการนำรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมาจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์[119]

5) กฎกระทรวงรถยนต์ว่าด้วยรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน พ.ศ. 2560 ได้ให้คำหมายของคำว่า “รถยนต์รับจ้าง” หมายความว่า รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร

---

[117] มาตรา 4 (9) พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

[118] มาตรา 5 (2) (ก) พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

[119] ข้อ 1 กฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564

ไม่เกิน 7 คนที่จดทะเบียน ตั้งแต่วันที่ 17 เมษายน พ.ศ. 2535 แต่ไม่รวมถึงรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คนแบบพิเศษ[120]

ดังนั้น หากพิจารณาตามความหมายของคำว่า รถ และ รถยนต์ รถยนต์รับจ้าง ตามที่กล่าวมาแล้วนั้น รถยนต์ที่นำมาให้บริการแกร็บแท็กซี่ (Grab) ยังหมายถึงรถยนต์ที่เป็นรถยนต์ส่วนบุคคล นั่งได้ไม่เกิน 7 คน ที่นำมาจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ตามกฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 ซึ่งออกมาใช้บังคับใหม่

(2) ลักษณะการให้บริการแกร็บ (Grab)

แนวโน้มการใช้งาน Mobile Device อย่างสมาร์ตโฟนเพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดดในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมาซึ่งเป็นผลมาจากการพัฒนา Mobile Applications และเทคโนโลยีของตัวเครื่องโทรศัพท์จากค่ายผู้ผลิตโทรศัพท์โดยเฉพาะการพัฒนาต่อยอดระบบแอปพลิเคชันบนอุปกรณ์เคลื่อนที่ของบริษัทต่าง ๆ ที่แข่งขันกันเพื่อชิงความเป็นหนึ่งในตลาดด้าน Mobile Application ซึ่งการพัฒนาแอปพลิเคชันแบ่งเป็นการพัฒนาระบบแอปพลิเคชันระบบ (Operation System) และระบบแอปพลิเคชันซอฟต์แวร์ที่ตอบสนองการใช้งานบนอุปกรณ์และด้วยระบบแอปพลิเคชันที่เพิ่มขึ้น และมีประสิทธิภาพมากขึ้นทำให้ผู้ใช้อุปกรณ์เคลื่อนที่มีแนวโน้มใช้โปรแกรมต่าง ๆ เพื่อตอบสนอง กิจกรรมในชีวิตประจำวัน ได้แก่ การทำธุรกรรมทางการเงินเชื่อมต่อและสืบค้นข้อมูลบนเครือข่ายอินเทอร์เน็ต ชมภาพยนตร์ ฟังเพลง หรือแม้แต่การเล่นเกม ซึ่งมีทั้งออนไลน์ และออฟไลน์ด้วย อัตราการขยายตัวด้านการใช้งานอุปกรณ์เคลื่อนที่ทำให้บริษัทชั้นนำด้านโทรศัพท์มือถือหลายแห่งหันมาให้ความสำคัญกับการพัฒนาโปรแกรมบนโทรศัพท์มือถือ โดยเชื่อว่าจะมีอัตราการดาวน์โหลดเพื่อใช้งานที่เติบโตอย่างเห็นได้ชัด[121] ซึ่ง Grab เป็นอีกหนึ่งบริษัทที่นำเอาระบบแอปพลิเคชันบนมือถือมาเป็นตัวกลางในการประกอบธุรกิจ โดยมีการพัฒนาระบบแอปพลิเคชันอยู่ตลอดเวลา ในการยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคม ซึ่งการบริการของ Grab จะเป็นการให้บริการเช่นเดียวกับการให้บริการของอูเบอร์ โดยการใช้ระบบแอปพลิเคชันเป็นศูนย์กลางในการเรียกใช้บริการหรือที่เรียกกันว่า Ridesharing[122] รูปแบบนี้จะเป็นลักษณะของรถหลาย ๆ คัน ที่มีเจ้าของเป็นบริษัทหรือองค์กรเดียวหรืออาจจะเป็นรถคันเดียวของบุคคลทั่วไป มักเป็นการใช้เดินทางภายในเมืองเพื่อไปยังจุดหมายเดียว

---

[120] ข้อ 3 กฎกระทรวงรถยนต์ว่าด้วยรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน พ.ศ. 2560

[121] สุชาดา พลาชัยภิรมย์ศิล, แนวโน้มการใช้แอปพลิเคชัน Usages Trend of Mobile Application, *วารสารนักบริหาร, 31(4),* (2556), หน้า 110-115.

[122] ในหมู่นักวิชาการและนักกฎหมายมีข้อโต้แย้งว่า คำว่า Ridesharing ไม่เหมาะสมที่จะใช้เรียกบริการประเภทนี้ เนื่องจากบริการขนส่งเช่นนี้เป็นการให้บริการขนส่งสาธารณะเชิงพาณิชย์ และไม่ใช่การเดินทางร่วมกัน ที่ผู้ขับและผู้ร่วมเดินทางมีจุดหมายปลายทางหรือเส้นทางเดียวกัน

โดยมีคนขับอาจจะเป็นลูกจ้างของบริษัทที่เป็นเจ้าของรถ หรือเจ้าของรถเองนั้นขับเพื่อนคนอื่นไปส่งจุดหมายเพื่อหารายได้

ก.ประเภทของการให้บริการแกร็บ (Grab)

บริษัทแกร็บได้มีประเภทรถเพื่อการให้บริการไว้หลายประเภทให้ผู้ใช้บริการในการเลือกใช้บริการ ดังต่อไปนี้

1) GrabBike ให้บริการ โดยรถมอเตอร์ไซค์ ใช้ชื่อให้บริการเรียกว่า GrabBike ครอบคลุมพื้นที่ทั่ว กรุงเทพฯ นนทบุรี ปทุมธานี และสมุทรปราการ และกำลังจะขยายพื้นที่ให้ครอบคลุมมากขึ้น ซึ่งสามารถใช้บริการ GrabBike ผ่านระบบแอปพลิเคชัน Grab ซึ่งจะมีให้บริการสองประเภทด้วยกัน โดยให้เลือกประเภทของรถที่ต้องการใช้บริการ คือ GrabBike (Delivery) หรือ GrabBike (Win) ก่อนใช้บริการ

2) GrabBike (Delivery) (แกร็บไบค์ เดลิเวอรี่) จะให้บริการรับส่งพัสดุ หรือเอกสารแบบทันทีในพื้นที่กรุงเทพฯ โดยพนักงานทุกคนผ่านการอบรม และตรวจประวัติอาชญากรรม อีกทั้งมีระบบติดตามแบบ real-time วินาทีต่อวินาที ผ่านในระบบแอปพลิเคชัน สามารถไปรับพัสดุ-เอกสารของผู้รับถึงที่ภายใน 10 นาทีหลังจากการจองรถ และส่งถึงที่หมายภายใน 1 ชั่วโมง ในกรณีพัสดุเสียหายหรือสูญหายระหว่างการจัดส่ง ทางบริษัทจะรับผิดชอบค่าเสียหายต่อชิ้นสูงสุดชิ้นละ 2,000 บาท ซึ่งทางบริษัทมีเงื่อนไขที่ต้องทราบในการใช้บริการ ดังนี้

(1) สำหรับคุณลูกค้า กรุณาอ่านเงื่อนไขการรับส่งสินค้า กรอกข้อมูลจริง และเซ็นยอมรับเงื่อนไขการรับส่งสินค้าข้างท้ายนี้ หรือลงบนหลักฐานการจัดส่งเอกสารของ GrabBikeTH ที่ทางบริษัทจัดทำขึ้น

(2) บริษัทขอสงวนสิทธิในการขอเรียกดูหรือขอสำเนาเอกสารแสดงตนของลูกค้า เช่น บัตรประจำตัวประชาชน เพื่อตรวจสอบข้อมูลว่าถูกต้องตรงตามที่ท่านระบุแจ้งในหลักฐานการจัดส่งเอกสารของ GrabBikeTH

(3) บริษัท ไม่รับส่งสินค้าพัสดุภัณฑ์ (รวมเรียกว่า “สิ่งของต้องห้าม”) ดังต่อไปนี้

(3.1) สิ่งของผิดกฎหมายทุกชนิด เช่น อาวุธ สารเสพติด

(3.2) สินค้าละเมิดทรัพย์สินทางปัญญา

(3.3) วัตถุอันตราย เช่น วัตถุไวไฟ และวัตถุมีคมที่ไม่มีเครื่องห่อหุ้ม ป้องกัน

(3.4) สิ่งของต้องห้าม สิ่งโสโครก หรือสิ่งมีพิษที่อาจทำให้เกิดอันตราย

(4) หากสินค้าหรือพัสดุภัณฑ์ที่จัดส่งต้องสงสัยว่าเป็นสิ่งของต้องห้าม บริษัทมีสิทธิในการเปิดและตรวจสอบสินค้าพัสดุภัณฑ์ที่จัดส่งโดยไม่ต้องขอความยินยอมหรือแจ้ง ให้ผู้ส่งหรือผู้รับทราบล่วงหน้า

(5) บริษัทไม่รับส่งสิ่งของที่อันตรายหรืออาจก่อให้เกิดอันตรายต่อการจัดส่ง เช่น สิ่งของที่ใหญ่เกินไป จำนวนมากเกินไป หรือกว้างเกินไป หรือหนักเกินกว่าที่รถจักรยานยนต์จะบรรทุกได้ บริษัทขอสงวนสิทธิที่จะปฏิเสธในการให้บริการไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน

(6) บริษัทจะดำเนินการจัดส่งสินค้าพัสดุภัณฑ์ของท่านอย่างระมัดระวังที่สุด เพื่อให้ถึงผู้รับอย่างปลอดภัย หากเกิดอุบัติเหตุ หรือความบกพร่องล่าช้าอันก่อให้เกิดความ เสียหาย และ/หรือ สูญหายแก่สินค้าพัสดุภัณฑ์ในระหว่างการขนส่ง ทางบริษัทรับประกันค่าเสียหายของสินค้า พัสดุภัณฑ์ที่จัดส่งตามมูลค่าจริง ทั้งนี้ บริษัทจำกัดความรับผิดสูงสุดไม่เกิน 2,000 บาท ต่อการจัดส่งแต่ละครั้ง ลูกค้าตกลงรับทราบและยินยอมในเรื่องข้อจำกัดความรับผิดของบริษัท เรื่องค่าประกันความเสียหายสูงสุดดังกล่าว

(7) บริษัทไม่รับประกันค่าเสียหายของสินค้าประเภทอาหารทุกชนิด สินค้าที่แตกหักได้ง่าย เช่น แก้ว กระจก กระเบื้อง เซรามิก คริสตัล ฯลฯ สินค้าประเภทพืช และลูกโป่ง บริษัทขอสงวนสิทธิที่จะปฏิเสธในการให้บริการไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน

(8) บริษัทขอสงวนสิทธิในการเลือกใช้วิธีใด ๆ ก็ตามที่ทางบริษัทเล็งเห็นว่าเหมาะสม เพื่อนำส่งสินค้าพัสดุภัณฑ์นั้น ถึงผู้รับอย่างปลอดภัยตามหมายกำหนดการ

(9) ลูกค้าตกลงรับทราบว่า GrabBike (Delivery) และบริษัทไม่จำต้องรับผิดชอบหรือให้ความคุ้มครองและประกันความสูญหาย เสียหาย ซึ่งมิได้เกิดแก่สินค้า พัสดุภัณฑ์ ที่จัดส่งโดยตรง และ/หรือซึ่งเกิดจากเหตุสุดวิสัย หรือเหตุการณ์ใด ๆ ซึ่งไม่อยู่ในการควบคุมของ บริษัท ดังต่อไปนี้ เช่น

(9.1) การจลาจล ภัยพิบัติ ไฟไหม้ สภาพอากาศและภัยธรรมชาติ เช่น น้ำท่วม พายุ

(9.2) สงคราม จี้ปล้น ก่อการร้าย หรือที่คล้ายคลึงกัน

(9.3) ถูกจับกุม ยึด ทำลายโดยเจ้าหน้าที่รัฐฯ

(10) บริษัทขอสงวนสิทธิ์ในการที่จะปฏิเสธความรับผิดชอบต่อสินค้าพัสดุภัณฑ์ที่อยู่ในบรรจุภัณฑ์ที่มีสภาพชำรุด หรือไม่สมบูรณ์

(11) บริษัทไม่รับจัดส่งสินค้าพัสดุภัณฑ์ที่ไม่ตรงตามที่แจ้ง

(12) บริษัทไม่รับจัดส่งสินค้าพัสดุภัณฑ์ที่ไม่สามารถยืนยันบุคคลผู้รับหรือ ส่งได้ หรือไม่ได้รับความยินยอมให้ตรวจเช็คความถูกต้องของผู้ส่งและผู้รับ

(13) บริษัทขอสงวนสิทธิ์ในการที่จะปฏิเสธความรับผิดชอบต่อสินค้าพัสดุภัณฑ์เมื่อผู้รับ/ตัวแทนผู้รับ เซ็นยืนยันการตรวจสอบและรับสินค้า

3) GrabBike (Win) (แกร็บไบค์ วิน) ให้บริการรับส่งผู้โดยสาร โดยวินมอเตอร์ไซต์ที่ขึ้นทะเบียนถูกต้องตามกฎหมาย ซึ่งพนักงานทุกคนผ่านการอบรม และตรวจประวัติอาชญากรรม

อีกทั้งมีระบบติดตามแบบ real-time วินาทีต่อวินาที ผ่านในระบบแอปพลิเคชัน และสามารถทราบอัตราค่าบริการที่แน่นอนก่อนใช้บริการผ่านระบบแอปพลิเคชัน พร้อมรับใบเสร็จผ่านอีเมลที่ใช้สมัคร สามารถไปรับผู้รับบริการภายใน 10 นาทีหลังจากการจองรถในระบบแอปพลิเคชัน ซึ่งในการให้บริการทางบริษัทจะมีประกันอุบัติเหตุสูงสุด 300,000 บาท ต่อกรณี[123]

4) GrabTaxi (แกร็บแท็กซี่) คือระบบการให้บริการเรียกรถแท็กซี่สำหรับผู้โดยสาร รวมถึงบริการกระจายงานการเรียกรถแท็กซี่ไปยังคนขับผ่านระบบโทรศัพท์มือถือสมาร์ตโฟน ครอบคลุมพื้นที่ทั่วกรุงเทพฯ นนทบุรี ปทุมธานี และสมุทรปราการ และกำลังจะขยายพื้นที่ให้ครอบคลุมมากขึ้น โดยมีวิสัยทัศน์ที่จะยกระดับการบริการ โดยสารรถแท็กซี่เพื่อการเดินทางที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพมากขึ้น

สำหรับผู้ใช้งานครั้งแรก จะได้รับรหัสเปิดใช้บริการสำหรับหมายเลขที่คุณใช้ลงทะเบียนเพื่อเปิดการใช้งานเรียกรถ ทั้งนี้เพื่อเป็นประโยชน์ให้ Call Center และผู้ขับขี่รถสามารถติดต่อผู้รับบริการเพื่อนัดหมายสถานที่ที่จะมารับ

ในการเรียกใช้บริการ จะมีการเรียกเก็บเงินคือค่าเรียกรถเป็นค่าวิ่งรถเปล่าของรถแท็กซี่เพื่อไปรับผู้โดยสาร โดยรถแท็กซี่จะปฏิเสธผู้โดยสารที่เรียกรถระหว่างทางไปรับขณะที่กำลังไปรับผู้เรียกใช้บริการ เพื่อจะไปให้ถึงเร็วที่สุด แต่อย่างไรก็ตามผู้ขับขี่รถจะเริ่มเปิดมิเตอร์ เมื่อผู้รับบริการได้ขึ้นไปบนรถเท่านั้น นอกจากนี้คุณยังจะได้รับการบริการที่ปลอดภัย รวดเร็ว และมั่นใจ

5) GrabCar (แกร็บคาร์) คือ ระบบการให้บริการเรียกรถแท็กซี่สำหรับผู้โดยสาร รวมถึงบริการกระจายงานการเรียกรถแท็กซี่ไปยังคนขับผ่านระบบโทรศัพท์มือถือสมาร์ตโฟน โดยมีวิสัยทัศน์ที่จะยกระดับการบริการโดยสารรถแท็กซี่ เพื่อการเดินทางที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งมากับประเภทการให้บริการที่หลากหลายไม่ว่าจะเป็น GrabCar Economy, GrabCar Plus (Premium) หรือ GrabXL รถยนต์ 8-12 ที่นั่ง[124]

6) GrabFood (แกร็บฟู้ด) คือ แพลตฟอร์ม (Platform) ที่รวมร้านอาหารยอดนิยมตามตรอก ซอกซอย รวมไปถึงร้านในห้างสรรพสินค้าทั่วกรุงเทพฯ ที่คุณสามารถกดสั่งผ่านแอพฯ (Grab และ เราจะไปรับและส่งให้คุณถึงที่ พร้อมให้บริการตั้งแต่เวลา 10:00 น. – 22:00 น. ของทุกวัน (และขึ้นอยู่กับเวลาเปิดปิดของร้านนั้น ๆ) ในช่วงเปิดตัวนี้ GrabFood พร้อมให้บริการเฉพาะในย่านสยาม สีลม สาทร เยาวราช และสุขุมวิท ซึ่งผู้ใช้บริการหรือผู้บริโภคสามารถเปิดระบบแอปพลิเคชัน

---

[123] Grab, (2018), “แกร็บวินคืออะไร”, เข้าถึงเมื่อ 20 พฤษภาคม 2564, เข้าถึงได้จาก https://www.grab.com/th/bike/.)

[124] มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาแห่งประเทศไทย,รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการศึกษาการพัฒนาเพื่อความปลอดภัยและคุณภาพการให้บริการของรถแท็กซี่ โดยพิจารณาโครงสร้างต้นทุนและการประกอบการ, กรมการขนส่งทางบก, 29 มิถุนายน 2561, หน้า 11-10.

Grab ดูได้ว่ามีร้านอาหารใดบ้าง และ Grab กำลังจะขยายพื้นที่ให้ครอบคลุมมากขึ้น ผู้ใช้บริการหรือผู้บริโภคจะต้องอยู่ในพื้นที่ให้บริการดาวน์โหลดหรือเปิดระบบแอปพลิเคชัน Grab เลือกประเภทของรถ GrabFood (ส่งอาหาร) ในแถบด้านบน โดยผู้ใช้บริการหรือผู้บริโภคจะสามารถเห็นเฉพาะร้านอาหารต่าง ๆ ภายในระยะ 4 กิโลเมตร รอบ ๆ ตัวเท่านั้นและเมื่อเลือกสั่งอาหารเสร็จ ผู้ใช้บริการหรือผู้บริโภคสามารถติดตามได้แบบ real-time ผ่านในระบบแอปพลิเคชัน ในการสั่งอาหารแต่ละครั้ง ผู้ใช้บริการตกลงและยอมรับว่าราคาที่แสดงหน้าระบบแอปพลิเคชันอาจแตกต่างจากราคาที่ร้านค้าเรียกเก็บและ/หรืออาจมีการเปลี่ยนแปลง ผู้ใช้บริการสามารถยกเลิกได้หากราคาไม่เป็นไปตามที่แสดงหน้าระบบแอปพลิเคชัน ค่าอาหาร ขนม และ/หรือเครื่องดื่มที่แสดงหน้าระบบแอปพลิเคชันอาจยังไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ในการชำระเงินให้ผู้ใช้บริการชำระเป็นเงินสดเท่านั้น[125]

2.6 ลักษณะการให้บริการรถรับจ้างสาธารณะประเภทที่ให้บริการผ่านแอพพลิเคชั่น[126]

ในปัจจุบันนี้เทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามามีบทบาทต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของมนุษย์ในทุก ๆ ด้านจนแทบจะเป็นส่วนหนึ่งของชีวิตของมนุษย์ไปเลยก็ว่าได้ และทุก ๆ วันนี้เทคโนโลยีได้ถูกพัฒนาให้เจริญก้าวหน้ายิ่งขึ้นไปอย่างไม่หยุดยั้ง เทคโนโลยีได้เอื้ออำนวยความสะดวกให้แก่มนุษย์ในหลาย ๆ ด้าน ไม่ว่าจะเป็นด้านการสื่อสาร การคมนาคมขนส่ง เป็นต้น

เทคโนโลยีได้มีการพัฒนาเป็นอย่างมากและในการดำเนินชีวิตในปัจจุบันนี้ เทคโนโลยีเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องมากมายไม่ว่าจะเป็นการใช้เทคโนโลยีในการสื่อสาร เช่น การใช้โทรศัพท์หรืออินเตอร์เน็ตสังคมเครือข่าย (Social Network) Smart Phone และ Tablet มีบทบาทมากขึ้นในการดำรงชีวิตของมนุษย์มากขึ้น และ Mobile Application คือส่วนสำคัญที่ทำให้ผู้ใช้งาน Smart Phone และ Tablet เข้าถึงสื่อต่าง ๆ ได้ง่ายขึ้น ซึ่งปัจจุบันนี้ผู้ที่ประกอบธุรกิจต่าง ๆ ไม่ว่าจะขนาดใหญ่หรือขนาดเล็กได้ให้ความสนใจในการที่จะพัฒนา Mobile Application เพื่อให้เป็นอีกช่องทางหนึ่งในการโฆษณา ประชาสัมพันธ์ รวมไปถึงติดต่อกลุ่มลูกค้าของตน รวมถึงการใช้เป็นศูนย์กลางการให้บริการ และมีหลายบริษัทที่นำเอาระบบแอปพลิเคชันมาเป็นสื่อกลางการให้บริการขนส่งสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน จึงเกิดการให้บริการหลายประเภทนอกเหนือจากการให้บริการแท็กซี่ โดยในยุคนี้ เศรษฐกิจแบบแบ่งปัน (Sharing economy) หรือการค้าจากเพื่อนสู่เพื่อน (Peer to Peer : P2P) หรือ การบริโภคแบบร่วมมือกัน (Collaborative Consumption) กำลังเป็นที่

---

[125] Grab, (2018), “แกร็บฟู้ด” เข้าถึงเมื่อ 22 พฤษภาคม 2565), เข้าถึงได้จาก (https://www.grab.com/th/bike.)

[126] ทิพรัตน์ เพ็ชรพัน, *มาตรการทางกฎหมายในการกำกับดูแลการให้บริการ รถแท็กซี่ (TAXI) อูเบอร์ (UBER) และแกร็บ (GRAB),* (สารนิพนธ์หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยศรีปทุม, 2562) หน้า 49-51.

นิยม[127] เป็นทางออกในอนาคตของมนุษย์ชาติที่จำนวนประชากรเติบโตขึ้นเรื่อย ๆ ในพื้นที่ที่จำกัด สิ่งที่มาพร้อม ๆ กับเทรนด์นี้ อย่างหนึ่งคือ เหล่าคำศัพท์ใหม่ ๆ ที่ใช้เรียกหรือบรรยายลักษณะของการบริการที่เกี่ยวกับการแชร์ทั้งหลาย ไม่ว่าจะเป็น Carsharing, Ridesharing, Carpooling เป็นต้น มีความหมายดังนี้

1) Carsharing หมายความว่า การที่มีรถจอดอยู่สถานที่ที่มีคนอยู่เยอะ มีความต้องการใช้รถมาก แต่ไม่สามารถมีรถเป็นของตัวเอง ไม่ว่าจะด้วยเหตุที่ไม่มีที่จอด หรือปัญหาทางการเงิน ไม่สามารถซื้อรถได้ก็ตาม และคนเหล่านั้นมาใช้รถคันเดียวกันนั้น เหมือนเป็นเจ้าของรถร่วมกัน หรือก็คือการแชร์รถคันเดียวกันนั้นใช้นั่นเอง ตัวอย่างของคาร์แชร์ริ่งที่ให้บริการในไทย คือ Haupcar หรือ Car2Go ในต่างประเทศ[128]

2) Carpooling หมายความว่าการที่คน ๆ หนึ่งใช้รถคันเดียวนั้น ไปยังจุดหมายของตัวเอง แต่มีการให้คนที่ต้องการไปเส้นทางเดียวกันที่มีจุดหมายเป็นสถานที่ที่อยู่ระหว่างทางจากจุดเริ่มต้นไปจุดหมายของคนขับรถคันดังกล่าว สามารถเป็นไปได้ทั้งมีและไม่มีค่าใช้จ่ายก็ได้ ตัวอย่างเช่น Liluna, Grab-Pool, Uber Pool เป็นต้น

3) Ridesharing รูปแบบนี้จะเป็นลักษณะของรถหลาย ๆ คนที่มีเจ้าของเป็นบริษัทหรือองค์กรเดียว หรืออาจจะเป็นรถคันเดียวของบุคคลทั่วไป มักเป็นการใช้เดินทางภายในเมือง เพื่อไปยังจุดหมายเดียว โดยมีผู้ขับขี่อาจจะเป็นลูกจ้างของบริษัทที่เป็นเจ้าของรถ หรือเจ้าของรถเองนั้นขับเพื่อนำคนอื่นไปส่งจุดหมายเพื่อหารายได้ เช่น การบริการ Taxi Uber, Grab เป็นต้น[129]

ซึ่งในประเทศไทยปัจจุบันมีการนำเอาเทคโนโลยีระบบแอปพลิเคชันมาเป็นตัวกลางในการให้บริการระหว่างผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะและผู้ให้บริการขนส่งสาธารณะ เช่น อูเบอร์ (Uber) และแกร็บ (Grab) เป็นการให้บริการขนส่งผู้โดยสารซึ่งมีตัวกลางคือระบบแอปพลิเคชัน เป็นการนำเอาเทคโนโลยีมาอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งอูเบอร์ (Uber) และแกร็บแท็กซี่ (Grab) ทำหน้าที่เป็นตัวกลางในการจับคู่ระหว่างผู้โดยสารกับผู้ขับรถแท็กซี่เพื่อให้เกิดการบริการขนส่งโดยสารขึ้น และถือเป็นการเพิ่มรายได้ให้แก่ผู้ขับขี่อีกทางหนึ่งด้วย

---

[127] ยุวจุฑา แก้วประทีบ, Sharing Economy ในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวไทย, (สำนักเจรจาการค้าบริการและการลงทุน กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, สิงหาคม 2561), หน้า 1-6.

[128] Haup, “Carsharing/Ridesharing เหมือนหรือต่างกันอย่างไร” เข้าถึงเมื่อ 29 พฤษภาคม 2565), เข้าถึงได้จาก (https://www.haupcar.com/single-post/2017/07/22/carsharingridesharing-)

[129] สำนักเจรจาการค้าบริการและการลงทุน กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, (มีนาคม 2561) , Ride Sharing ใน Sharing Economy , หน้า 1-4.

ประเภทของบริการขนส่งรูปแบบใหม่[130]

ประเภทของบริการ	คำอธิบาย	ตัวอย่างผู้ให้บริการ
Carsharing	บริการจัดหายานพาหนะให้ผู้ใช้บริการขับในระยะเวลาสั้น ๆ โดยผู้ใช้บริการจะต้องมารับ-ส่งคืนพาหนะ ณ จุดที่กำหนดโดยผู้ให้บริการ เช่น ลานจอดรถของห้างสรรพสินค้า เป็นต้น	Zipcar, Car2go, Haupcar
Bikesharing	คล้ายกับ Carsharing แต่เป็นบริการจัดหารถจักรยานให้แก่ผู้ใช้บริการ โดยอาจคิดค่าบริการเป็นรายวัน รายเดือน หรือแม้กระทั่งรายปี	Citi Bike, Divvy, Ofo
Transportation network companies—sequential sharing	การขนส่งผู้โดยสารรายเดียวหรือกลุ่มเดียว เมื่อส่งผู้โดยสารรายนั้นถึงจุดหมายแล้วจึงจะรับผู้โดยสารรายต่อไป (Sequential sharing) การขนส่งประเภทนี้เป็นรูปแบบมาตรฐานของบริษัทเครือข่ายการขนส่ง และมีการเดินทางนี้ในรูปแบบใกล้เคียงกับการเดินทางด้วยรถแท็กซี่ที่เรียกระบบผ่านแอปพลิเคชันมาก	Uber, Lyft, Grab
Transportation network companies—concurrent sharing	การขนส่งผู้โดยสารหลายรายหรือหลายกลุ่มที่มีจุดหมายปลายทางอยู่ในเส้นทางเดียวกัน จึงเดินทางในเที่ยวเดินทางเดียวกัน (Concurrent sharing) การเดินทางรูปแบบนี้ใกล้เคียงกับการเดินทางแบบ Car pooling[131] (หรือทางเดียวกันไปด้วยกัน)	UberPool, LyftLine, Liluna
Microtransit	บริการขนส่งสาธารณะแบบยืดหยุ่นที่ใช้ยานพาหนะเป็นรถโดยสารขนาดเล็ก และ	Bridj, Chariot

[130] มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาแห่งประเทศไทย,รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการศึกษาการพัฒนาเพื่อความปลอดภัยและคุณภาพการให้บริการของรถแท็กซี่ โดยพิจารณาโครงสร้างต้นทุนและการประกอบการ, กรมการขนส่งทางบก, 29 มิถุนายน 2561, หน้า 11-4.

[131] การที่คนหนึ่งใช้รถคันเดียวนั้นไปยังจุดหมายของตัวเอง แต่มีการให้คนที่ต้องการไปเส้นทางเดียวกันที่มีจุดหมายเป็นสถานที่ที่อยู่ระหว่างทางจากจุดเริ่มต้นไปจุดหมายของคนขับรถคันดังกล่าว สามารถเป็นไปได้ทั้งมีและไม่มีค่าใช้จ่ายก็ได้ ยกตัวอย่างเช่น เพื่อนร่วมงาน หรือเพื่อนบ้านที่ที่ทำงานอยู่ระหว่างทางแล้วอาศัยรถใช้รถคันเดียวกันไปกับเจ้าของรถ

ประเภทของบริการ	คำอธิบาย	ตัวอย่างผู้ให้บริการ
	ให้บริการตามเส้นทางที่อ้างอิงจากความต้องการของผู้ใช้บริการ แลกกับค่าบริการที่แพงกว่าระบบขนส่งสาธารณะแบบปกติ	
Taxi apps (หรือ e-hail)	บริการจองหรือเรียกรถแท็กซี่ล่วงหน้าและทันที	Flywheel, Curb, myTaxi, LineTaxi

2.7 การให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านระบบแอปพลิเคชันระหว่างผู้โดยสารและผู้ขนส่ง[132]

ปัจจุบันมีการนำแพลตฟอร์มเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการให้บริการการขนส่ง โดยใช้ระบบแอปพลิเคชันหรือโปรแกรมประยุกต์บนโทรศัพท์มือถือประเภทสมาร์ตโฟน (Smart Phone) ซึ่งระบบแอปพลิเคชันเป็นซอฟต์แวร์ที่ประดิษฐ์ขึ้นเพื่อช่วยให้การทำงานของผู้ใช้ (User) โดยอาศัยส่วนติดต่อกับผู้ใช้ (User Interface) เพื่อเป็นตัวกลางในการสื่อสารระหว่างผู้ใช้โปรแกรม

ดังนั้นในการบริการการขนส่งผู้โดยสารผ่านระบบแอปพลิเคชันที่เป็นตัวกลางระหว่างผู้ขนส่งกับผู้โดยสารนั้น เกิดขึ้นเพื่อใช้อำนวยความสะดวกในการติดต่อสื่อสารระหว่างผู้ขนส่งกับผู้โดยสาร โดยการดำเนินการของระบบแอปพลิเคชัน เริ่มต้นจากเมื่อผู้โดยสารมีความต้องการเดินทางจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง ผู้โดยสารจะส่งคำร้องขอใช้บริการผ่านระบบแอปพลิเคชัน และเมื่อผู้ขับขี่ให้บริการรับจ้างขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์ได้รับคำร้องเป็นที่เรียบร้อยแล้ว หากผู้ให้บริการขนส่งตกลงรับคำขอใช้บริการดังกล่าว ผู้ให้บริการขนส่งก็จะส่งคำตอบรับว่าจะให้บริการผ่านระบบแอปพลิเคชันเช่นกัน จากนั้นผู้ให้บริการขนส่งก็จะขับรถไปรับผู้โดยสารตามตำแหน่งที่ผู้โดยสารได้พิกัดไว้ตามระบบแอปพลิเคชันเพื่อพาผู้โดยสารไปยังสถานที่ปลายทางที่ผู้โดยสารระบุไว้ในระบบแอปพลิเคชัน ซึ่งระบบแอปพลิเคชันดังกล่าวแท้จริงแล้วไม่ได้เป็นเพียงตัวกลางในการสื่อสารระหว่างผู้โดยสารกับผู้ขนส่งเท่านั้น แต่ยังมีลักษณะอีกมากมาย ยกตัวอย่างเช่น ระบบการชำระค่าโดยสารที่ผู้โดยสารสามารถเลือกได้ว่าจะชำระค่าโดยสารเป็นเงินสด หรือผ่านบัตรเครดิต การแสดงความเห็นภายหลังจากการใช้บริการการขนส่งซึ่งการแสดงความเห็น เป็นความเห็นของทั้งสองฝ่ายคือผู้ให้บริการขนส่งแสดงความเห็นต่อผู้โดยสาร และผู้โดยสารแสดงความเห็นต่อผู้ให้บริการขนส่งเพื่อควบคุมพฤติกรรมการให้บริการการขนส่งของผู้ขับและควบคุมพฤติกรรมการใช้บริการของผู้โดยสารด้วย การประกาศถึงโปรโมชั่นส่วนลดต่าง ๆ จากเจ้าของระบบแอปพลิเคชันที่จัดให้สำหรับผู้โดยสารหรือโปรโมชั่นเพื่อทำรายได้เพิ่มขึ้นสำหรับผู้ให้บริการขนส่ง เช่น หากผู้ขับต้องการ

---

[132] อัจฉรียา ตันวิตรานนท์, *ปัญหาความรับผิดของผู้ประกอบธุรกิจขนส่งที่ไม่ได้รับอนุญาต : กรณีศึกษาอูเบอร์,* (นิติศาสตร์มหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2560), หน้า 15-16.

รายได้เป็นสองเท่า ต้องให้บริการในสถานที่และเวลาตามที่ทางเจ้าของระบบแอปพลิเคชันกำหนด เห็นได้ว่าระบบแอปพลิเคชันไม่ได้เป็นตัวกลางระหว่างผู้ขับขี่และผู้โดยสารเท่านั้น แต่เป็นตัวกลางระหว่างเจ้าของระบบแอปพลิเคชันดังกล่าวกับผู้ให้บริการขนส่งและผู้โดยสารด้วย

2.7.1 แกร็บแท็กซี่ (Grab Taxi)

แกร็บแท็กซี่เป็นการบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านทางระบบแอปพลิเคชัน เป็นบริการที่อำนวยความสะดวกสบายให้แก่ผู้โดยสารในการเรียกใช้บริการรถแท็กซี่ โดยระบบแอปพลิเคชันแกร็บทำหน้าที่ในการเป็นตัวกลางในการจับคู่ระหว่างผู้โดยสารกับผู้ขับขี่แท็กซี่ เพื่อให้เกิดบริการขนส่งผู้โดยสารขึ้น อีกมุมหนึ่งถือเป็นโอกาสในการเพิ่มรายได้ให้แก่ผู้ขับขี่แท็กซี่ ลดเวลาวิ่งรถเปล่าบนถนนหรือจอดรอผู้โดยสารตามจุดต่าง ๆ[133] การบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านระบบแอปพลิเคชันแกร็บเป็นดำเนินการโดยเอกชน ในนามบริษัทแกร็บ โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) แนวคิดและความเป็นมาของการให้บริการแกร็บแท็กซี่

บริษัทแกร็บ (Grab) หรือ แกร็บแท็กซี่ (Grab Taxi) ซึ่งในอดีตคือ My Teksi เกิดขึ้นจากความลำบากในการเรียกใช้บริการรถแท็กซี่ในประเทศมาเลเซีย ทำให้ Anthony Tan (แอนโธนี ตัน) และ Hooi Ling Tan (โฮย หลิง ตัน) นักศึกษาชาวมาเลเซียทั้งสองมองว่า ปัญหาดังกล่าวเป็นสิ่งที่ทุกคนในแถบภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ต้องประสบเป็นสิ่งเดียวกัน จึงพยายามที่จะนำความก้าวหน้าของเทคโนโลยีในปัจจุบัน ในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยเปลี่ยนแปลงการเรียกรถแท็กซี่ให้มีความสะดวกยิ่งขึ้น ผ่านแพลตฟอร์มระบบแอปพลิเคชันของโทรศัพท์มือถือ จึงริเริ่มดำเนินกิจการในการให้บริการรถรับจ้างและการบริการโลจิสติกส์ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยทางบริษัทแกร็บแท็กซี่ได้กำหนดนโยบายและวิสัยทัศน์ว่า “ขับเคลื่อนภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ไปข้างหน้า ด้วยการแก้ปัญหาด้านการขนส่งสาธารณะ รวมไปถึงการนำเสนอบริการที่มีคุณภาพของบริการและความปลอดภัยทั้งต่อผู้โดยสารและผู้ขับขี่อย่างต่อเนื่อง เพื่อช่วยยกระดับที่ดีของผู้คนและพัฒนาสังคม” จึงเริ่มต้นจัดตั้งบริษัทแกร็บอย่างเป็นทางการในมาเลเซียเมื่อปี 2555 จากนั้นในปี 2556 เริ่มให้บริการฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ ประเทศไทย และในปี 2557 เริ่มให้บริการในเวียดนามและอินโดนีเซีย ปัจจุบันบริษัทแกร็บได้ให้บริการใน 6 ประเทศทั่วทั้งภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเป็นที่นิยมมีผู้โดยสารจำนวนมาก[134]

ในประเทศไทย แกร็บเปิดตัวในฐานะบริษัทที่เป็นตัวกลางในการเชื่อมต่อระหว่างผู้ขับขี่รถแท็กซี่กับผู้โดยสาร ในนาม “แกร็บแท็กซี่” โดยเริ่มเปิดให้บริการรถรับจ้างครั้งแรกในช่วงเดือนตุลาคม 2556 โดยจดทะเบียนในนาม บริษัท แกร็บแท็กซี่ (ประเทศไทย) จำกัด โดยมีสัดส่วนผู้ถือหุ้นดังต่อไปนี้

---

[133] Grab, “แกร็บแท็กซี่”, เข้าถึงเมื่อ 20 พฤษภาคม 2564, เข้าถึงได้จาก (https://www.grab.com/th/taxi/)

[134] Grab, “จดหมายจาก Anthony และ Hooi Ling”, เข้าถึงเมื่อ 20 เมษายน 2564, เข้าถึงได้จาก (https://www.grab.com/th/about/our-story/)

บริษัท แกร็บแท็กซี่ โฮลดิ้งส์ (ประเทศไทย) จำกัด ในสัดส่วน 50.9993% Grab, Inc. หมู่เกาะเคย์แมน 49.000% และผู้ถือหุ้นสัญชาติไทย 0.0007%[135] เห็นได้ว่าบริษัท แกร็บแท็กซี่ถือเป็นนิติบุคคลสัญชาติไทย ถือเป็นแอปพลิเคชันที่มีเครือข่ายคนขับแท็กซี่ที่ใหญ่ที่สุดในประเทศไทย ณ ขณะนี้โดยบริการแกร็บแท็กซี่นั้นได้เปิดให้บริการใน 7 เขตสำคัญของประเทศไทย ได้แก่ กรุงเทพมหานคร พัทยา เชียงราย เชียงใหม่ ภูเก็ต อุบลราชธานี และขอนแก่น

(2) การคำนวณอัตราค่าโดยสารของการให้บริการแกร็บแท็กซี่และรูปแบบการให้บริการ

แกร็บแท็กซี่ (Grab Taxi) คือระบบการให้บริการเรียกรถแท็กซี่สำหรับผู้โดยสาร รวมถึงบริการกระจายงานการเรียกรถแท็กซี่ไปยังคนขับผ่านระบบโทรศัพท์มือถือสมาร์ทโฟน เป็นความพยายามที่จะยกระดับการให้บริการโดยสารรถแท็กซี่ เพื่อการเดินทางที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยมีขั้นตอนการเรียกใช้บริการรถแท็กซี่[136] ผ่านระบบแอปพลิเคชันแกร็บ ตามขั้นตอนต่อไปนี้

1) การเรียกรถแท็กซี่

เมื่อผู้โดยสารต้องการใช้บริการแกร็บแท็กซี่ ก่อนอื่นผู้โดยสารต้องเข้าสู่ระบบระบบแอปพลิเคชันแกร็บ โดยก่อนที่ผู้โดยสารจะส่งคำร้องขอใช้บริการ ผู้โดยสารต้องแสดงตำแหน่งที่อยู่ปัจจุบันที่ต้องการให้รถแท็กซี่ไปรับก่อน โดยระบบแอปพลิเคชันแกร็บจะค้นหาตำแหน่งปัจจุบันของผู้โดยสารโดยอัตโนมัติ ผู้โดยสารเพียงกำหนดปลายทางที่ต้องการเดินทาง กำหนดประเภทรถแท็กซี่ ซึ่งมี 2 ประเภท ให้เลือกคือ แกร็บแท็กซี่ กับแท็กซี่เจ็ดที่นั่ง และกดจองรถได้ทันที ผู้โดยสารสามารถทราบราคาค่าโดยสารโดยประมาณได้ล่วงหน้า จากนั้นผู้ขับแท็กซี่ที่อยู่บริเวณใกล้เคียงตำแหน่งของผู้โดยสาร จะกดตกลงยอมรับให้บริการผ่านระบบแอปพลิเคชัน และผู้ขับแท็กซี่ก็จะไปรับผู้โดยสารตามตำแหน่งที่ผู้โดยสารได้แสดงไว้

2) ระบบแอปพลิเคชันแกร็บจะหาผู้ขับแท็กซี่ให้ผู้โดยสาร

เพื่อเป็นการเพิ่มความสะดวกสบายในการเรียกใช้บริการรถแท็กซี่ จากเดิมที่ผู้โดยสารต้องไปโบกรถแท็กซี่ตามท้องถนนเพื่อเรียกใช้บริการ ซึ่งอาจเสี่ยงต่อการเจอรถแท็กซี่ที่ปฏิเสธผู้โดยสาร การใช้ระบบแอปพลิเคชันแกร็บทำให้ผู้โดยสารทราบว่า ขณะนี้ผู้ขับแท็กซี่อยู่ตำแหน่งใด อยู่ใกล้หรือไกลจากตำแหน่งที่ผู้โดยสารอยู่ในระยะทางกี่กิโลเมตรและผู้ขับแท็กซี่จะมาถึงตำแหน่งที่ผู้โดยสารอยู่ในเวลาอีกกี่นาทีข้างหน้า

---

[135] Thailand Investment Forum, “เทียบกันชัดผลประกอบการ Uber และ Grab ในประเทศไทย”, เข้าถึงเมื่อ 25 เมษายน 2564), เข้าถึงได้จาก (https://thailandinvestmentforum.com/2017/10/14/ubergrabthai/)

[136] Grab, “แกร็บแท็กซี่”, เข้าถึงเมื่อ 20 พฤษภาคม 2564, เข้าถึงได้จาก (https://www.grab.com/th/taxi/)

3) ระหว่างการเดินทางสามารถติดตามเส้นทางได้

ระบบแอปพลิเคชันแกร็บยังมีฟังก์ชั่นเพื่อความปลอดภัยที่เพิ่มขึ้นของผู้โดยสาร ผู้โดยสารสามารถตรวจสอบเส้นทางและข้อมูลของผู้ขับแท็กซี่ พร้อมแบ่งปันข้อมูลการเดินทางของผู้โดยสารที่กำลังเดินทางอยู่ (Share Your Ride) ให้แก่เพื่อนหรือครอบครัวได้ผ่านระบบแอปพลิเคชันแกร็บได้

4) การชำระค่าโดยสารเมื่อถึงที่หมายอย่างปลอดภัย

สำหรับอัตราค่าโดยสารของบริการแกร็บแท็กซี่ เป็นการคำนวณไปตามระยะทาง ซึ่งคำนวณด้วยมิเตอร์รถแท็กซี่ ส่วนที่ผู้โดยสารจะต้องชำระเพิ่มเติมจากการเรียกใช้บริการรถแท็กซี่แบบปกติคือ ค่าบริการเรียกรถแท็กซี่ราคา 20-40 บาท เป็นค่าเรียกรถที่ผู้โดยสารต้องชำระเพิ่มเติม ถือเป็นค่าวิ่งรถเปล่าของรถแท็กซี่เพื่อไปรับผู้โดยสาร อย่างไรก็ตามผู้ขับแท็กซี่จะเริ่มเปิดมิเตอร์ในการคำนวณค่าโดยสารในการเดินทาง เมื่อผู้โดยสารขึ้นไปบนรถแท็กซี่แล้วเท่านั้น

ในการชำระค่าโดยสาร ผู้โดยสารสามารถเลือกชำระได้หลายช่องทาง ทั้งเงินสด หรือบัตรเครดิต และผู้โดยสารสามารถแสดงความเห็นสำหรับการเดินทาง โดยให้คะแนนแก่ผู้ขับแท็กซี่ผ่านหน้าระบบแอปพลิเคชันได้ทันที โดยมีระดับการให้คะแนนสำหรับการให้บริการของผู้ขับแท็กซี่ทั้งหมด 5 ระดับ ระดับที่หนึ่งเป็นดาวหนึ่งดวงหมายถึง ผู้ขับแท็กซี่บริการแย่ที่สุด เรียงไปตามลำดับจนถึงดาวห้าดวงหมายถึง ผู้ขับแท็กซี่บริการดีเยี่ยม ไม่เพียงแต่ผู้โดยสารเท่านั้นที่สามารถให้คะแนนสำหรับการให้บริการ ผู้ขับแท็กซี่ก็สามารถให้คะแนนแก่ผู้โดยสารด้วย โดยอาศัยหลักเกณฑ์การให้คะแนนเช่นเดียวกัน ในกรณีที่ผู้โดยสารเป็นบุคคลที่กดยกเลิกการเรียกรถแท็กซี่บ่อยครั้งโดยไม่มีสาเหตุ หรือไม่ใช่ความผิดจากผู้ขับแท็กซี่ หรือในการเดินทางผู้โดยสารบุคคลนั้นมีพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสม ผู้ขับแท็กซี่ก็สามารถให้คะแนนสำหรับผู้โดยสารได้เช่นกัน ส่งผลให้ระบบแอปพลิเคชันแกร็บก็จะบันทึกข้อมูล ดังกล่าว แล้วจัดลำดับผู้โดยสารบุคคลนั้นเป็นผู้โดยสารที่แย่ เป็นต้น

2.7.2 แท็กซี่โอเค (Taxi OK)

(1) แนวคิดและความเป็นมาของการให้บริการแท็กซี่โอเค

ปัจจุบันการให้บริการเรียกรถแท็กซี่ผ่านระบบแอปพลิเคชันแท็กซี่โอเคเป็นโครงการเกี่ยวกับรถแท็กซี่ที่จัดโดยรัฐบาลที่มีชื่อว่า “แท็กซี่โอเค (Taxi OK)” เป็นโครงการที่กรมการขนส่งทางบกได้พยายามที่จะนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการบริหารจัดการเดินรถ แท็กซี่ เพื่อเพิ่มมาตรฐานความปลอดภัย และเพิ่มช่องทางการหารายได้ให้กับผู้ให้บริการแท็กซี่ โดยกำหนดให้รถแท็กซี่ที่จดทะเบียนใหม่ทุกคันต้องติดตั้งเครื่องบันทึกการเดินทางของรถ ประกอบด้วย อุปกรณ์ GPS Tracking ซึ่งเป็นระบบติดตามรถแบบ Real-time พร้อมอุปกรณ์แสดงตัวผู้ขับที่ใช้กับใบอนุญาตขับรถสาธารณะที่กรมการขนส่งทางบกออกให้อย่างถูกต้องตามกฎหมาย โดยต้องสามารถส่งระยะทาง

เวลา พิกัดตำแหน่งรถ เส้นทางการเดินทาง ความเร็วรถ ค่าโดยสารจากมิเตอร์ ระบบประเมินค่าโดยสารเบื้องต้นและระบบตรวจสอบความผิดปกติของค่าโดยสาร หรืออาจติดตั้งมาตรค่าโดยสารแบบ Digital ที่มีคุณสมบัติครบตามเงื่อนไข มีระบบกล้องถ่ายภาพภายในรถแบบ Snap Shot เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้ผู้ขับรถและผู้โดยสาร รวมถึงมีปุ่มฉุกเฉินหรือปุ่ม Emergency สำหรับผู้โดยสารที่สามารถส่งข้อมูลมายังศูนย์ให้บริการรถแท็กซี่และกรมการขนส่งทางบกเพื่อขอความช่วยเหลือได้แบบทันสถานการณ์

ศูนย์ให้บริการรถแท็กซี่เป็นผู้ประกอบการเอกชนที่มีหน้าที่ในการควบคุมกำกับดูแลรถแท็กซี่ ภายในสังกัดเป็นหน่วยงานกลางระหว่างกรมการขนส่งทางบกกับรถแท็กซี่ในการบริหารจัดการการเดินรถและการให้บริการ โดยติดตาม กำกับ รับเรื่องร้องเรียนและแจ้งเหตุต่าง ๆ รวมทั้งส่งข้อมูลการเดินทาง หรือความผิดปกติของค่าโดยสาร ไปยังศูนย์บริหารจัดการรถแท็กซี่ของกรมการขนส่งทางบก (DLT TAXI CENTER) ซึ่งจัดตั้งขึ้นมาเพื่อทำหน้าที่ควบคุมและกำกับ ดูแลศูนย์ให้บริการรถแท็กซี่ของผู้ประกอบการเอกชนต่าง ๆ ให้ได้มาตรฐานตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด ทั้งนี้ยังมีระบบเรียกบริการรถแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชัน “Taxi OK” บนโทรศัพท์มือถือสมาร์ตโฟนที่มีลักษณะเช่นเดียวกับระบบแอปพลิเคชันของอูเบอร์หรือแกร็บ ทำให้สามารถเรียกใช้บริการรถทุกคันที่อยู่ในสังกัดศูนย์ให้บริการรถแท็กซี่ได้อย่างสะดวกรวดเร็ว และยังใช้ในการร้องเรียนการให้บริการ รวมถึงตรวจสอบความถูกต้องของค่าบริการได้ เพื่อให้ผู้โดยสารได้รับความปลอดภัยจากการใช้บริการพร้อมการช่วยเหลือยามที่เกิดปัญหาได้อย่างทันที[137]

2.7.3 แกร๊บคาร์ (Grab Car)

(1) แนวคิดและความเป็นมาของการให้บริการแกร็บคาร์

บริษัทแกร็บแท็กซี่ได้เปิดตัวการให้บริการอีกประเภท ชื่อว่า “Grab Car (แกร็บคาร์)” เป็นการให้บริการโดยใช้ระบบแอปพลิเคชันแกร็บเป็นตัวกลางในการเชื่อมต่อระหว่างผู้ขับขี่แกร็บคาร์กับผู้โดยสาร ทำให้เกิดการบริการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล คือบริการรถรับจ้างระดับหรู เปิดตัวในประเทศไทยเป็นประเทศที่สาม เริ่มต้นจากกรุงเทพมหานคร เหตุผลในการเพิ่มรูปแบบการให้บริการอีกประเภท เนื่องจากทางบริษัทเห็นว่า แม้ว่าแกร็บแท็กซี่จะประสบความสำเร็จ แต่ก็ยังมีปัญหาบางอย่างที่แท็กซี่แบบดั้งเดิมไม่สามารถแก้ไขปัญหาเหล่านั้นได้ ทางบริษัทจึงนำเสนอบริการแกร็บคาร์ขึ้นมาเพื่อให้เหมาะสมในแต่ละสภาพสังคมของประเทศไทย โดยมีเป้าหมายที่สำคัญในการให้บริการดังกล่าวคือ ความปลอดภัย ความไว้วางใจ ความรวดเร็ว ตอบสนองความความต้องการ

---

[137] สำนักข่าว กรมประชาสัมพันธ์, “กรมการขนส่งทางบก เดินหน้าต่อเนื่อง!!! โครงการ TAXI OK ยกระดับคุณภาพการให้บริการแท็กซี่”(ออนไลน์), เข้าถึงเมื่อ 20 มีนาคม 2565 เข้าถึงได้จาก (https://thainews.prd.go.th/th/news/print_news/TNSOC6101080010003)

ของผู้โดยสารและช่วยแท็กซี่ประหยัดน้ำมัน โดยในปัจจุบันรูปแบบการให้บริการหลักของทางบริษัทแกร็บแท็กซี่มากมายทั้ง GrabTaxi GrabCar JustGrab GrabBike และ GrabFood

(2) การคำนวณอัตราค่าโดยสารของการให้บริการแกร็บคาร์และรูปแบบการให้บริการ

แกร็บคาร์ (GrabCar) คือ การให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านระบบแอปพลิเคชันแกร็บ ผู้ขับขี่แกร็บคาร์ จะเป็นผู้นำรถยนต์ส่วนบุคคลของตนมาให้บริการดังกล่าว โดยมีขั้นตอนการเรียกใช้บริการรถแกร็บคาร์ตามขั้นตอนต่อไปนี้

1) การเรียกรถแกร็บคาร์

เมื่อผู้โดยสารต้องการใช้บริการเดินทางด้วยรถแกร็บคาร์ ผู้โดยสารต้องเข้าสู่ระบบแอปพลิเคชันแกร็บ โดยแสดงตำแหน่งที่อยู่ปัจจุบันของผู้โดยสารและระบบแอปพลิเคชันแกร็บจะค้นหาตำแหน่งปัจจุบันของผู้โดยสารโดยอัตโนมัติ ผู้โดยสารเพียงกำหนดเลือกปลายทางที่ต้องการเดินทาง กำหนดประเภทรถที่จะให้บริการ ซึ่งการให้บริการแกร็บคาร์มีรถยนต์ที่นำมาให้บริการ 3 ประเภทได้แก่ แกร็บคาร์อีโค โนมี่ (GrabCar Economy) แกร็บคาร์พรีเมี่ยม (GrabCar Plus Premium) และแกร็บเอ็กซ์แอล (GrabXL 8-12-seater Van) ภายหลังจากที่กดจองรถยนต์ ระบบแอปพลิเคชันแกร็บจะคำนวณค่าโดยสาร โดยแจ้งเป็นราคาแบบเหมา ผู้โดยสารสามารถทราบราคาค่าโดยสารล่วงหน้าได้ก่อนการเดินทางตามที่ปรากฏในระบบแอปพลิเคชัน และเมื่อผู้โดยสารกดจองการเดินทางผ่านระบบแอปพลิเคชัน แกร็บคาร์จะหาผู้ขับขี่แกร็บคาร์ที่อยู่บริเวณใกล้เคียงตำแหน่งของผู้โดยสารที่สุด และเมื่อผู้ขับขี่แกร็บคาร์ตกลงยอมรับงาน และผู้ขับขี่แกร็บคาร์ก็จะไปรับผู้โดยสารตามตำแหน่งที่ผู้โดยสารได้แสดงไว้

2) ระบบแอปพลิเคชันแกร็บจะหาผู้ขับขี่แกร็บคาร์ให้ผู้โดยสาร

เป็นการเพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทาง และเป็นทางเลือกใหม่ให้แก่ผู้โดยสาร เนื่องจากไม่ต้องออกไปข้างนอกเพื่อยืนรอโบกรถแท็กซี่ การใช้ระบบแอปพลิเคชันแกร็บทำให้ผู้โดยสารทราบว่าขณะนี้ผู้ขับขี่แกร็บคาร์อยู่ตำแหน่งใด อยู่ใกล้หรือไกลจากตำแหน่งที่ผู้โดยสารอยู่ในระยะทางกี่กิโลเมตรและผู้ขับขี่แกร็บคาร์มาถึงตำแหน่งที่ผู้โดยสารอยู่ในเวลาอีกกี่นาทีข้างหน้า

3) ระหว่างการเดินทางสามารถติดตามเส้นทางได้

ระบบแอปพลิเคชันแกร็บยังมีฟังก์ชั่นเพื่อความปลอดภัยที่เพิ่มขึ้นของผู้โดยสาร ผู้โดยสารสามารถตรวจสอบเส้นทางและข้อมูลของผู้ขับขี่แกร็บคาร์ พร้อมทั้งแบ่งปันข้อมูลการเดินทางของผู้โดยสารที่กำลังเดินทางอยู่ (Share Your Ride) ให้แก่เพื่อนหรือครอบครัวได้ผ่านระบบแอปพลิเคชันแกร็บทราบได้ด้วย

4) การชำระค่าโดยสารเมื่อถึงที่หมายอย่างปลอดภัย

สำหรับอัตราค่าโดยสารของบริการแกร็บคาร์นั้นขึ้นอยู่กับประเภทรถที่ผู้โดยสารเลือกใช้บริการ ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ประเภท[138]

1. GrabCar (Economy) ค่าบริการเริ่มต้น 60 บาท เพิ่ม 5 บาท ต่อ 1 กิโลเมตร ค่าบริการไป หรือกลับจากสนามบินดอนเมือง และสนามบินสุวรรณภูมิ เพิ่ม 100 บาท และค่าบริการจองล่วงหน้า 100 บาท

2. GrabCar Plus (Premium) ค่าบริการเริ่มต้น 65 บาท เพิ่ม 7 บาท ต่อ 1 กิโลเมตร ค่าบริการไปหรือกลับจากสนามบินดอนเมือง และสนามบินสุวรรณภูมิ เพิ่ม 300 บาท และค่าบริการจองล่วงหน้า 100 บาท

3. GrabXL (12 ที่นั่ง) ค่าบริการเริ่มต้น 300 บาท เพิ่ม 20 บาท ต่อ 1 กิโลเมตร ไม่มีค่าบริการไปหรือกลับจากสนามบินดอนเมือง และสนามบินสุวรรณภูมิ ไม่มีค่าบริการจองล่วงหน้า

ในการชำระค่าโดยสาร ผู้โดยสารสามารถเลือกชำระได้หลายช่องทาง ทั้งเงินสดหรือบัตรเครดิต ในการคำนวณอัตราค่าโดยสารเป็นการคำนวณจากพื้นฐานของค่าโดยสารเริ่มต้น อัตราค่าโดยสารสำหรับเวลา ระยะทางโดยประมาณของเส้นทาง และความต้องการเดินทางปัจจุบันในพื้นที่ปัจจุบันเช่นเดียวกับการให้บริการอูเบอร์ แต่ระบบแอปพลิเคชันแกร็บคาร์เป็นการคำนวณค่าโดยสารแบบเหมาคือเป็นราคาสุดท้ายที่ผู้โดยสารต้องชำระ ไม่ว่าจะเกิดเหตุการณ์ใดขึ้นระหว่างเดินทาง เช่น การจราจรติดขัด หรือผู้ขับขี่แกร็บคาร์ขับรถผิดเส้นทาง ผู้โดยสารก็ไม่ต้องชำระค่าโดยสารเพิ่มแม้ว่าจะใช้ระยะเวลาในการเดินทางนานขึ้นหรือระยะทางที่เพิ่มขึ้นจากการที่ผู้ขับขี่แกร็บคาร์ขับรถผิดเส้นทางก็ตาม[139]

2.7.4 อูเบอร์ (Uber)

บริษัทอูเบอร์ดำเนินการเป็นตัวกลางในการเชื่อมต่อระหว่างผู้ขับขี่อูเบอร์กับผู้โดยสาร ทำให้เกิดการขนส่งผู้โดยสารผ่านระบบแอปพลิเคชันของอูเบอร์ โดยเป็นการให้บริการรูปแบบเดียวกันกับการให้บริการแกร็บคาร์ แต่แตกต่างกันในเรื่องของข้อกำหนดการให้บริการบางประการและการคำนวนค่าโดยสาร ซึ่งคำนวณจากอัตราค่าโดยสารเริ่มต้น อัตราค่าโดยสารสำหรับระยะเวลา ระยะทางโดยประมาณของเส้นทาง และความต้องการเดินทางปัจจุบันของพื้นที่ เป็นการคำนวนค่าโดยสารตามจริงไม่ใช่ราคาเหมาเช่นการให้บริการแกร็บคาร์[140]

---

[138] Grab, “แกร็บแท็กซี่”, เข้าถึงเมื่อ 20 พฤษภาคม 2564, เข้าถึงได้จาก (https://www.grab.com/th/taxi/)

[139] อัจฉรียา ตันวิตรานนท์, *ปัญหาความรับผิดของผู้ประกอบธุรกิจขนส่งที่ไม่ได้รับอนุญาต : กรณีศึกษาอูเบอร์,* (นิติศาสตร์มหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณมหาวิทยาลัย, 2560) หน้า 37.

[140] อัจฉรียา ตันวิตรานนท์, *ปัญหาความรับผิดของผู้ประกอบธุรกิจขนส่งที่ไม่ได้รับอนุญาต : กรณีศึกษาอูเบอร์,* (นิติศาสตร์มหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณมหาวิทยาลัย, 2560) หน้า 37.

2.8 ข้อดีและข้อเสียของการให้บริการขนส่งคนโดยสารโดยรถยนต์ส่วนบุคคลผ่านระบบแอปพลิเคชัน[141]

ข้อดี

1. การขนส่งคนโดยสารโดยรถยนต์ส่วนบุคคลผ่านระบบแอปพลิเคชันก่อให้เกิดความสะดวกสบาย เนื่องจากผู้ใช้บริการเพียงแต่ดาวโหลดแอปพลิเคชันลงบนสมาร์ตโฟนและทำตามคำสั่งต่าง ๆ ที่ปรากฏขึ้น หลังจากดำเนินการดังกล่าวแล้วผู้โดยสารสามารถกำหนดประเภทรถยนต์ที่ต้องการและสถานที่ที่จะให้รถยนต์มารับ โดยผู้โดยสารสามารถรู้ตำแหน่งปัจจุบันของรถยนต์ที่จะมารับว่าอยู่ ณ ที่ใด ซึ่งทำให้ผู้โดยสารรู้ทันทีว่าจะใช้เวลารอนานเท่าใด และเพื่อความมั่นใจผู้โดยสารยังสามารถโทรศัพท์หรือส่งข้อความหาผู้ขับขี่ที่จะมารับตนผ่านระบบแอปพลิเคชันได้ด้วย

ในกรณีที่ผู้โดยสารเป็นคนสูงวัยหรือมีความพิการ การขนส่งคนโดยสารโดยรถยนต์ส่วนบุคคลผ่านระบบแอปพลิเคชันจะมีความสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น เนื่องจากผู้ใช้บริการสามารถเลือกรูปแบบและลักษณะของรถได้ ซึ่งอาจจะเป็นรถยนต์ที่มีขนาดกว้างขึ้นหรือมีสิ่งอำนวยความสะดวกมากขึ้น

2. การเรียกใช้บริการขนส่งคนโดยสารโดยรถยนต์ส่วนบุคคลผ่านระบบแอปพลิเคชันนี้ทำให้ผู้โดยสารประหยัดเวลาในการหาผู้ให้บริการและการรอรถมารับ และดีต่อสุขภาพของผู้โดยสาร เนื่องจากหากเป็นการเรียกใช้บริการแท็กซี่ตามปกติผู้โดยสารจะต้องยืนรอรถแท็กซี่ริมถนนซึ่งเต็มไปด้วยมลพิษทางอากาศและต้องทนต่ออากาศร้อน หนาว หรือแม้กระทั่งเปียกฝนเมื่อฝนตก โดยบางครั้งอาจเรียกรถแท็กซี่ไม่ได้แลย เนื่องจากไม่มีรถแท็กซี่ว่าง

3. การให้มีการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการโดยผ่านระบบแอปพลิเคชันเป็นการเพิ่มปริมาณรถที่ให้บริการขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้นในช่วงเวลาเร่งด่วน ซึ่งอาจเป็นช่วงที่นักเรียนจะไปโรงเรียนหรือนักศึกษาจะไปมหาวิทยาลัย รวมถึงประชาชนจะไปทำงาน การหารถแท็กซี่ในช่วงเวลาดังกล่าวจะเป็นช่วงที่ยากลำบากมาก

4. การชำระค่าโดยสาร ผู้โดยสารไม่จำเป็นต้องมีเงินสด เนื่องจากผู้โดยสารสามารถจ่ายค่าโดยสารผ่านระบบแอปพลิเคชันได้และใบเสร็จจะถูกส่งผ่านทางจดหมายอิเล็กทรอนิกส์

5. ในบางครั้งการใช้ระบบแอปพลิเคชันเพื่อการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล เจ้าของระบบแอปพลิเคชันอาจให้ส่วนลดค่าโดยสาร ไม่ว่าจะในช่วงเทศกาลหรือช่วงเวลาปกติ โดยผู้โดยสารสามารถนำส่วนลดไปใช้ในการชำระราคาสินค้าตามร้านค้าต่าง ๆ ที่กำหนดได้ ซึ่งการให้บริการรถแท็กซี่ตามปกติจะไม่มีส่วนลดดังกล่าว

---

[141] เปี่ยมสุข สนิท, อภิวัฒน์ รัตนวราหะ, *รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ คนเมือง 4.0 : อนาคตชีวิตเมืองในประเทศไทย,* (กรุงเทพฯ : สำนักงานวิจัยการวิจัยแห่งชาติ, พฤษภาคม 2563), หน้า 69-71.

6. ในเรื่องความปลอดภัยของการใช้บริการ ผู้ขับขี่รถยนต์ก็จะต้องถูกตรวจสอบประวัติจากผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันก่อนจึงจะสามารถเข้าร่วมในการให้บริการได้ ซึ่งหากมีประวัติบกพร่องก็จะไม่ได้รับอนุญาตให้เข้าร่วมในการให้บริการแก่กลุ่มดังกล่าว นอกจากนี้ในระบบแอปพลิเคชันจะมีการเก็บประวัติการใช้บริการของผู้โดยสารไว้ ดังนั้นในกรณีที่มีปัญหาเกี่ยวกับการให้บริการเกิดขึ้นภายหลังผู้โดยสารสามารถใช้ข้อมูลที่ปรากฏอยู่ในระบบแอปพลิเคชันเพื่อเป็นหลักฐานยืนยันข้อมูลและข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการเดินทาง ซึ่งการใช้บริการรถแท็กซี่ตามปกติจะไม่มีข้อมูลดังกล่าว

7. ในส่วนเกี่ยวกับเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถยนต์ส่วนบุคคล บุคคลดังกล่าวสามารถเลือกเวลาในการนำรถยนต์ของตนมาให้บริการแก่ผู้ต้องการใช้บริการผ่านระบบแอปพลิเคชันตามระยะเวลาที่ตนคิดว่าเหมาะสมกับรายได้ที่ต้องการ ไม่มีเวลาในการทำงานบังคับตายตัว ไม่มีช่วงเวลาที่ต้องรีบนำรถไปส่งคืนดังเช่นรถแท็กซี่เนื่องจากเป็นรถยนต์ส่วนบุคคล

ข้อเสีย

1. ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลมักจะไม่มีใบขับขี่สาธารณะ ซึ่งผู้ที่จะต้องได้รับใบขับขี่รถยนต์สาธารณะจะต้องผ่านการทดสอบหรือการอบรมการใช้รถยนต์อย่างเข้มงวดกว่า โดยอาจมีผลกระทบต่อความปลอดภัยต่อผู้โดยสารซึ่งเป็นผู้ใช้บริการได้

2. หากเจ้าของระบบแอปพลิเคชันไม่ได้เข้ามาตั้งสำนักงานในประเทศที่ตนได้เข้ามาให้บริการเมื่อมีการชำระเงินค่าโดยสารผ่านระบบแอปพลิเคชัน เงินดังกล่าวถือว่าเป็นเงินรายได้ที่ถูกส่งออกไปต่างประเทศเจ้าของระบบแอปพลิเคชันที่มีสถานประกอบการ โดยไม่มีการชำระภาษี

3. หากเจ้าของระบบแอปพลิเคชันไม่เข้มงวดกับเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถยนต์ส่วนบุคคลที่นำเข้ามาร่วมในการให้บริการ บุคคลดังกล่าวอาจนำรถยนต์อื่นที่ไม่ใช่รถยนต์ที่ผู้ต้องการใช้บริการหรือผู้โดยสารต้องการมาให้บริการแทน ในขณะที่ผู้โดยสารรถแท็กซี่ ผู้โดยสารจะเห็นรถแท็กซี่ว่ามีลักษณะหรือสภาพเช่นไรก่อนจะเรียกหรือใช้บริการจริง

4. การอนุญาตให้มีการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการผ่านระบบแอปพลิเคชันจะทำให้มีปริมาณรถยนต์ที่ให้บริการรับขนผู้โดยสารมากขึ้น อาจทำให้เกิดการแย่งผู้โดยสารกับผู้ขับขี่รถแท็กซี่และอาจทำให้รายได้ของผู้ขับขี่แท็กซี่ลดลง

5. การอนุญาตให้มีการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลารีบด่วนจะทำให้ปริมาณรถยนต์ในท้องถนนมีมากขึ้น ยิ่งทำให้การจราจรติดขัดมากยิ่งขึ้นและก่อให้เกิดมลพิษมากกว่าเดิม

6. รถยนต์ส่วนบุคคลมักจะมีการทำประกันภัยเพื่อความคุ้มครองตัวรถและเพื่อความรับผิดชอบที่เกิดจากการใช้รถยนต์เป็นการส่วนบุคคลเท่านั้น การประกันภัยดังกล่าวจะไม่คุ้มครองในกรณีที่มีการนำรถยนต์ส่วนบุคคลไปใช้ในการให้บริการสาธารณะ ดังนั้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นและผู้โดยสาร

ได้รับบาดเจ็บหรือถึงแก่ความตาย ผู้โดยสารหรือทายาทก็จะไม่ได้รับการชดใช้ค่าเสียหายหรือได้รับแต่ไม่ครบถ้วนตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง[142]

[142] ไผทชิต เอกจริยกร, การให้บริการขนส่งคนโดยสาร โดยรถยนต์ส่วนบุคคลผ่านแอปพลิเคชัน, เสนอต่อที่ประชุมราชบัณฑิตและภาคีสมาชิก สำนักธรรมศาสตร์และการเมือง ราชบัณฑิตสภา, 6 มีนาคม 2562.

บทที่ 3
มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน

3.1 แนวคิด ทฤษฎีและมูลเหตุในทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน

3.1.1 ทฤษฎีความรับผิดทางละเมิด

กฎหมายมุ่งคุ้มครองบุคคล ซึ่งบุคคลเป็นผู้ทรงสิทธิและหน้าที่ตามกฎหมาย อาจเป็นบุคคลธรรมดา (Les personnes physiques, Natural Person) ที่มีชีวิต มีรูปร่าง หรืออาจเป็นนิติบุคคล (Les personnes morales, Juristic Person) ซึ่งไม่มีชีวิต ไม่มีรูปร่าง แต่กฎหมายถือว่าเป็นบุคคลประเภทหนึ่ง นิติบุคคลมีหน้าที่ที่จะต้องชดใช้ความเสียหายทั้งหมดที่ตนได้ก่อขึ้นไม่ว่าจะเป็นนิติบุคคลตามกฎหมายเอกชน (personnes morales de droit privé) หรือนิติบุคคลมหาชน (personnes morales de droit public) เช่นเดียวกับบุคคลธรรมดา ซึ่งความรับผิดทางปกครองของนิติบุคคลมหาชน คือ การเยียวยาผู้เสียหายให้กับคืนสู่สภาพเดิมทางเศรษฐกิจ

เมื่อกล่าวถึงความรับผิดทางกฎหมาย (La responsabilité juridique) แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ ความรับผิดทางอาญา (La responsabilité pénale) และความรับผิดทางแพ่ง (La responsabilité civile) ซึ่งความรับผิดทางแพ่งนี้ก็อาจแบ่งได้เป็นความรับผิดทางสัญญา (La responsabilité contractuelle) กับความรับผิดทางละเมิด (La responsabilité délictuelle) ซึ่งกฎหมายว่าด้วยลักษณะละเมิด เกิดขึ้นจากแนวคิดทางศีลธรรม (La morale) ที่บุคคลจะต้องรับผิดเมื่อตนกระทำผิดในทางศีลธรรมหรือกระทำความชั่ว ถ้าตนมิได้ทำชั่วก็ไม่ต้องรับผิด เมื่อย้อนไปในอดีต หากมนุษย์ในสังคมโบราณมีการประทุษร้ายกันและกัน สังคมมนุษย์ในยุคนั้นมีวิธีการที่ยอมรับกันโดยทั่วไป คือ ให้บุคคลผู้ต้องรับผิดนั้นจะต้องทดแทนเทียบเท่ากับสิ่งที่ผู้เสียหายได้รับ เรียกว่า lex talionis หรือ ตาต่อตาฟันต่อฟัน (an eye for an eye, a tooth for a tooth) กล่าวคือ ผู้ถูกกระทำละเมิดอาจเข้าตอบแทนได้โดยมิพักต้องคำนึงว่าจะได้รับการแก้แค้นจากผู้กระทำละเมิดอีก แต่ผู้ถูกกระทำละเมิดอาจสละสิทธิในการแก้แค้นทดแทนเสียก็ได้ โดยเรียกค่าทำขวัญตามแต่จะตกลงกันกับผู้กระทำละเมิด ด้วยเหตุนี้เองการกระทำละเมิดจึงเป็นบ่อเกิดแห่งหนี้ (source obligation)

แต่ภายหลังเมื่อสังคมมนุษย์ได้รวมกันก่อตั้งเป็นรัฐ (State)[143] การปล่อยให้มีการแก้แค้นกันระหว่างผู้เสียหายกับผู้ประทุษร้ายยิ่งทำให้เกิดความไม่สงบสุขในสังคม รัฐจึงได้เข้าแทรกแซงการลงโทษผู้กระทำความผิดโดยกำหนดหลักห้ามประชาชนแก้แค้นกันเอง รัฐเข้ามาทำหน้าที่ในการลงโทษและแก้แค้นแทนผู้เสียหายตามบทลงโทษที่บัญญัติไว้ วิวัฒนาการของความรับผิดทางอาญาถือว่าสิทธิในการลงโทษทางอาญาแก่ผู้กระทำผิดเป็นสิทธิขาดของรัฐเท่านั้น ส่วนผู้เสียหายจากการกระทำละเมิดต้องเรียกร้องเอาเพียงค่าสินไหมทดแทนความเสียหายเท่านั้น ต่อมาหลักความรับผิดทางละเมิดพัฒนาไปถึงความรับผิดต่อความเสียหายอันเกิดแต่การกระทำของผู้อื่น (responsabilité du fait d'autrui) และความเสียหายอันเกิดแต่สิ่งของที่ตนต้องดูแล (responsabilité du fait des choses) อีกด้วย ความเป็นมาดังกล่าวนักกฎหมายและนักประวัติศาสตร์กฎหมายจึงกล่าวว่าละเมิดเป็นกฎหมายที่เกิดขึ้นก่อนกฎหมายลักษณะอื่นทั้งหมด

ด้วยความเป็นมาดังกล่าวทำให้นักกฎหมายและนักประวัติศาสตร์กฎหมายกล่าวว่าละเมิดเป็นกฎหมายที่เกิดขึ้นก่อนกฎหมายลักษณะอื่นทั้งหมด[144] เพราะถือว่าหลักตาต่อตาฟันต่อฟันเกิดขึ้นก่อนการลงโทษในทางอาญา หรือไม่ก็อ้างว่าละเมิดเป็นระยะหนึ่งแห่งประวัติศาสตร์ของกฎหมายอาญา[145]

สำหรับประวัติศาสตร์ของกฎหมายละเมิดของไทยนั้น คำว่า "ละเมิด" เกิดก่อนสมัยรัตนโกสินทร์ เป็นคำที่ใช้ในกฎหมายแต่มีความหมายแคบเฉพาะการกระทำความผิดต่อพระราชโองการหรือที่เรียกว่าละเมิดพระราชอาญา และต้องถูกลงโทษโดยปรับไหมให้แก่ท้องพระคลังจึงใกล้เคียงกับการลงโทษในทางอาญาซึ่งไม่มีความหมายในแง่ของการชดใช้ค่าเสียหายผู้ถูกกระทำละเมิดแต่อย่างในปัจจุบัน เหตุนี้เองแม้จะมีบทบัญญัติกำหนดว่า "พินัยนั้นจะให้แก่รัฐ ส่วนสินไหมนั้นจะให้แก่

---

[143] คำว่า "รัฐ" ในภาษาฝรั่งเศสใช้คำว่า "Etat" ในภาษาอังกฤษใช้คำว่า "State" ในภาษาเยอรมันใช้คำว่า "Staat" สำหรับคำว่า "Etat", "State" และ "Staat" โดยทางนิรุกติศาสตร์คำดังกล่าวมาจากคำลาตินว่า "status" ที่แปลว่า สิ่งที่ยืนขึ้น (ce qui est debout), สถานะหรือสภาพ สันนิษฐานกันว่า คำว่า état (เขียนด้วย e ตัวเล็ก) นั้นมาจากคำว่า estat ที่ใช้อยู่ในสมัยกลางเพื่อเป็นการจัดแบ่งประเภทของคนในสังคม เช่นคำว่า tier état ที่แปลว่าพวกฐานันดรที่สามในสมัยปฏิวัติฝรั่งเศส เป็นต้น แต่ไม่ใช่ใช้อยู่ในความหมายว่าประชาคมทางการเมืองหรือ คำว่า "รัฐ" หรือ "Etat" ในยุคต่อมา คำว่า Etat ที่เขียนด้วย E ตัวใหญ่ดังกล่าวนี้เริ่มใช้ในยุคเรอเนสซอง (ค.ศ. 1450 จนถึงสิ้นสุดศตวรรษที่ 16) ดังนั้น จากคำลาติน ว่า status จึงมาปรากฏอยู่ในความหมายพิเศษที่ใกล้เคียงกับคำว่า Civitas (ประชารัฐ,รัฐ,รัฐบาล) และ Res publica (สาธารณรัฐ, รัฐ, รัฐบาล) โปรดดู พิชัยศักดิ์ หรยางกูร, รวมศัพท์และภาษิตกฎหมาย, กรุงเทพ, สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544, หน้า 135,792.

[144] เสนีย์ ปราโมช, *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยนิติกรรมหนี้,* (2505) ส่วนที่ 4, หน้า 609-611.

[145] ร. แลงกานต์, *ประวัติศาสตร์กฎหมายไทย เล่ม 1,* (ไทยวัฒนาพานิช : พิมพ์ครั้งที่ 1, 2526), หน้า 68-87.

ผู้เสียหาย” กล่าวคือ ชดใช้เป็นสินไหมกึ่ง (ให้แก่ผู้เสียหาย) พินัยกึ่ง (ให้แก่หลวง)[146] ดังที่ปรากฏในกฎหมายตราสามดวงก็ตาม แต่ก็มิได้มีหลักฐานแสดงให้เห็นชัดเจนว่ากฎหมายไทยสมัยนั้นแยกความผิดทางอาญาออกจากความผิดทางแพ่งได้โดยเด็ดขาด ทำให้เสด็จในกรมหลวงราชบุรีดิเรกฤทธิ์ทรงบัญญัติชื่อว่า “การชดใช้ค่าเสียหาย” แก่ผู้ถูกกระทำละเมิดในกฎหมายสมัยรัตนโกสินทร์ให้แตกต่างจากความผิดทางอาญาในความหมายเดิม ให้เป็นว่า “ประทุษร้ายทางแพ่ง”[147] จนกระทั่งมีการบัญญัติประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ออกมาใช้จึงได้เปลี่ยนไปใช้ คำว่า “ละเมิด” เหมือนเดิม แต่เป็นส่วนหนึ่งในเรื่องหนี้ทางแพ่งเท่านั้น[148]

ในยุคแรกก่อนคริสต์คริสต์ศตวรรษที่ 19 กฎหมายละเมิดมุ่งคุ้มครองความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของบุคคล ดังนั้นทฤษฎีความรับผิดทางละเมิดจึงมิได้เน้นที่ความจงใจหรือประมาทเลินเล่อแต่พิเคราะห์ถึงความเสียหายมากกว่า และถือว่าผู้ก่อให้เกิดความเสียหายต้องรับผิด ต่อมาทฤษฎีนี้ได้รับอิทธิพลจากศาสนาเป็นอย่างมากและถือว่าผู้กระทำละเมิดเป็นผู้ประพฤติผิดศีลธรรมไปในตัว และขยายหลักความรับผิดในทางละเมิดไปสู่เกณฑ์ที่จะต้องพิจารณาการจงใจกระทำทำให้ความรับผิดในละเมิดจะเกิดแต่เฉพาะกรณีของการกระทำละเมิดโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อเท่านั้น เท่ากับเป็นการคุ้มครองประโยชน์ของการใช้เสรีภาพของบุคคลตามแนวความคิดที่สอง

ปลายคริสต์คริสต์ศตวรรษที่ 19 แนวทฤษฎีเกี่ยวกับความรับผิดในละเมิดชัดเจนมากขึ้นว่าจะต้องมีความผิดจึงจะต้องมีความรับผิดได้ No Liability without Fault หรือที่เรียกว่า Fault Theory เชื่อกันว่าเป็นแนวความคิดซึ่งได้รับอิทธิพลจากระบบการค้าเสรี Laissez-faire และการปฏิวัติอุตสาหกรรมในยุโรป ทฤษฎีความผิดนี้เชื่อว่าจะช่วยทำให้เกิดความกล้าเสี่ยงต่อการดำเนินกิจการต่าง ๆ มากขึ้น เพราะทฤษฎีให้รับผิดโดยปราศจากความผิดนั้นขัดขวางต่อความเจริญทางอุตสาหกรรม เนื่องจากทฤษฎีเดิม (รับผิดโดยไม่ต้องจงใจหรือประมาท) ถ้าความเสียหายเกิดขึ้นจากการทำอุตสาหกรรมผู้ประกอบกิจการต้องรับผิดโดยไม่มีข้อแก้ตัว

---

[146] วิชา มหาคุณ, *หลักกฎหมายละเมิดศึกษาจากคำพิพากษาฎีกา,* (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์แสวงสุทธิการพิมพ์, พิมพ์ครั้งที่ 1, 2523), หน้า 6.

[147] “การประทุษร้ายส่วนแพ่ง” ตามคู่มือกฎหมาย lecture ของพระเจ้าบรมวงศ์เธอ พระองค์เจ้ารพีพัฒนศักดิ์กรมหลวงราชบุรีดิเรกฤทธิ์ จำแนกเป็นเรื่องต่าง ๆ ได้แก่ (1) มูลแห่งคดีประทุษร้ายส่วนแพ่ง (2) การบุกรุก (3) ประมาทเลินเล่อ(Negligence) (4) อุบัติเหตุโดยแท้ (Accident) (5) หน้าที่ความระมัดระวัง (Duty of Care) (6) ความสัมพันธ์ระหว่างเหตุกับผล (Causation)และ (7) เหตุสร้างความเดือดร้อนรำคาญ (Nuisance)

[148] ร. แลงกานต์, *ประวัติศาสตร์กฎหมายไทย เล่ม 1,* (ไทยวัฒนาพานิช : พิมพ์ครั้งที่ 1, 2526) หน้า 68-87.

ทฤษฎีความรับผิดทางละเมิด[149]

ทฤษฎีที่ใช้ในการกำหนดความรับผิดทางละเมิดที่ปรากฏในกฎหมายของประเทศไทยต่าง ๆ ที่สำคัญมี 4 ทฤษฎี ได้แก่ ทฤษฎีรับภัย (Théorie du risque) ทฤษฎีความผิด (Fault theory) ทฤษฎีความรับผิดเด็ดขาด (Absolute liability) และความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict liability) เมื่อเปรียบเทียบบทกฎหมายอาญากับกฎหมายแพ่ง ผู้ต้องหาจะต้องรับผิดทางอาญาหรือไม่นั้นอยู่ในเกณฑ์ที่ว่า “เมื่อไม่มีกฎหมายไม่มีการลงโทษ” (Nullum crimen, nulla poena sine lege) โดยในเรื่องความรับผิดทางละเมิดจะนำหลัก “เมื่อไม่มีกฎหมายย่อมไม่มีการลงโทษ” ที่ว่ามาใช้บังคับไม่ได้ เพราะไม่ใช่ปัญหาที่จะหาคนมาลงโทษ หากแต่เป็นปัญหาเพียงหาคนมาชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายเท่านั้น[150] ในการกำหนดความรับผิดตามกฎหมายไทยปรากฏว่า กฎหมายไทยได้กำหนดความรับผิดไว้ตามทฤษฎีทั้งสามไว้ด้วย แต่โดยทั่วไปความรับผิดทางละเมิดตามกฎหมายโดยเฉพาะตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 420[151] ซึ่งถือว่าเป็นแม่บทหลักของความรับผิดทางละเมิด ซึ่งเป็นการกำหนดความรับผิดทางละเมิดตามทฤษฎีความผิด โดยทฤษฎีที่เกี่ยวกับความรับผิดทางละเมิด มีรายละเอียดดังนี้

(1) ทฤษฎีรับภัย (Théorie du Risque) เป็นทฤษฎีของฝรั่งเศสไม่มีอิทธิพลโดยตรงในกฎหมายไทย **ทฤษฎีรับภัย** หรือเรียกอีกอย่างหนึ่งว่า **ทฤษฎีรับภัยที่สร้างขึ้น (Théorie du Risqué Créé)** คิดขึ้นโดยนักนิติศาสตร์ชาวฝรั่งเศส โดยถือว่า เมื่อมนุษย์ได้กระทำการใด ๆ แล้วย่อมเป็นการเสี่ยงภัย คือ อาจมีผลดีหรือผลร้ายก็ได้ ผู้กระทำก็ต้องรับผลแห่งการเสี่ยงภัยนั้น ถ้ามีภัยหรือความเสียหายเกิดขึ้น ซึ่งเป็นการนำเอาหลักความผิดออกจากหลักเกณฑ์ละเมิด กล่าวคือ นอกจากไม่ต้องด้วยวัตถุประสงค์แห่งการเยียวยา ตามกฎหมายแพ่ง และไม่มีขอบเขตกำหนดโดยกฎหมายแล้วยังไม่เปิดโอกาสให้มีการดำเนินกระบวนพิจารณาความรับผิดด้วยความยุติธรรมอันเป็นเกณฑ์พื้นฐานของความรับผิดอีกด้วย ทฤษฎีนี้มีส่วนดีในเรื่องการคุ้มครองช่วยเหลือผู้เสียหายซึ่งมีฐานะทางเศรษฐกิจต่ำกว่าผู้ก่อให้เกิดความเสียหาย โดยมีเหตุผลทางทฤษฎีมาสนับสนุน 2 ประการ คือ

---

[149] จิตรตรา ขันเงิน, รายงานการศึกษาเรื่อง “ละเมิด”, รายงานการศึกษานี้เป็นส่วนหนึ่งในการประเมินผลการทดลองการปฏิบัติราชการของกองกฎหมายและคดี สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค, กองกฎหมายและคดี สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค, หน้า 13-18.

[150] จี๊ด เศรษฐบุตร, *หลักกฎหมายแพ่ง ลักษณะละเมิด, (*กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์เดือนตุลา จำกัด, พิมพ์ครั้งที่ 4 2545), หน้า 144.

[151] มาตรา 420 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่าผู้นั้นทำละเมิดจำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น”

ประการแรก เหตุผลทางกฎหมาย ผลแห่งความรับผิดทางละเมิดคือการบังคับให้ใช้ค่าสินไหมทดแทนความเสียหายมิใช่เป็นการลงโทษ เช่นเดียวกับความรับผิดทางอาญา ดังนั้นกฎเกณฑ์เรื่องละเมิด ไม่ควรคำนึงถึงความผิดเช่นเดียวกับกฎเกณฑ์ทางอาญา เพียงแต่เป็นผู้ก่อความเสียหายก็ควรถือเป็นการละเมิดแล้ว

ประการสอง เหตุผลทางพฤติการณ์ ความเสียหายที่เกิดขึ้นแม้จะหาผู้รับผิดมิได้ก็ไม่ควรจะให้ผู้เสียหายเป็นผู้รับเคราะห์โดยที่ความเสียหายมิได้เกิดจากการกระทำของเขา เพียงแต่พิเคราะห์ว่าภัยนั้นเป็นผลเพราะเหตุใด และเหตุนั้นใครเป็นผู้ก่อผู้นั้นต้องเป็นผู้รับผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทนต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น

แม้ว่าทฤษฎีรับภัยจะมีการดำเนินกระบวนการพิจารณาความรับผิดด้วยความยุติธรรมอันเป็นเกณฑ์พื้นฐานของความผิด แต่สำหรับในสังคมปัจจุบันซึ่งมีความเจริญก้าวหน้าทางเทคโนโลยีทำให้กรรมวิธีการผลิตมีความซับซ้อนยิ่งขึ้นและส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น หลักการของทฤษฎีนี้จึงเหมาะสมในการที่จะนำมาใช้เพื่อเยียวยาความรับผิดทางแพ่งในคดีที่เกี่ยวกับสุขภาพและสิ่งแวดล้อม

ข้อสังเกต ทฤษฎีรับภัย (Théorie du Risque) มีสาระสำคัญ ดังนี้

- ตรงกับแนวคิดความรับผิดทางละเมิดแนวที่หนึ่ง
- ถือว่าหลักเกณฑ์แห่งความละเมิดนั้น ไม่จำเป็นที่ผู้ละเมิดต้องกระทำความผิดด้วย
- เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นและรู้ว่าผู้ใดเป็นผู้กระทำแล้ว ถือว่าผู้นั้นเป็นผู้ทำละเมิด
- ผู้กระทำต้องได้รับผลแห่งภัย ซึ่งก็คือความเสียหายที่ผู้เสียหายได้รับ

(2) ทฤษฎีความผิด (Fault theory) (ทฤษฎีความรับผิดในทางละเมิดของระบบ Common Law)

แนวคิดที่ 1 มีพื้นฐานจากหลักการคุ้มครองสิทธิของบุคคล ในอันที่จะไม่ถูกทำให้เสียหาย กฎหมายละเมิดในยุคแรกก่อนคริสต์คริสต์ศตวรรษ 19 “เมื่อมีความเสียหายต้องมีการชดใช้เยียวยา” แนวคิดนี้ไม่พิจารณาถึงองค์ประกอบภายในจิตใจของผู้กระทำ พิจารณาแต่ว่าเมื่อมีการกระทำขึ้นและมีผลเสียตามมาจะต้องมีผู้ชดใช้โดยมุ่งชดเชยแก่ผู้รับความเสียหายไม่สนใจผู้กระทำ (จงใจ/ประมาท) แต่ต่อมาบ้านเมืองได้รับอิทธิพลของศาสนามากขึ้น ถือว่าผู้ละเมิดประพฤติผิดศีลธรรมด้วย จึงมีการรับคุ้มครองประโยชน์ในการใช้เสรีภาพของบุคคลตรงกับทฤษฎีรับภัยของฝรั่งเศส

แนวคิดที่ 2 มีพื้นฐานจากหลักการคุ้มครองเสรีภาพของผู้กระทำความเสียหาย ต้องเกิดจากการกระทำที่จงใจหรือขาดความระมัดระวังเท่านั้นแนวคิดนี้พิจารณาองค์ประกอบภายในจิตใจของผู้กระทำด้วย ปลาย ค.ศ. 19 นี้ชัดเจนมากขึ้นว่าต้องมีความผิดจึงจะรับผิด (No Liability without Fault : Fault Theory) ทฤษฎีนี้ทำให้เกิดความกล้าเสี่ยงต่อการดำเนินกิจการมากขึ้น

จากแต่เดิมนั้นถือกันว่าความรับผิดในการละเมิดหากมีความเสียหายเกิดขึ้น ผู้ที่ก่อความเสียหายจะต้องรับผิดเสมอ โดยไม่มีสิทธิปฏิเสธความรับผิด โดยถือว่าผู้ที่ได้กระทำการใดขึ้นมาย่อมต้องรับความเสี่ยงภัยจากการกระทำของตน ต่อมาแนวความคิดดังกล่าวได้รับอิทธิพลทางศาสนามากขึ้น และเริ่มมีความเชื่อและถือว่าผู้ที่ทำละเมิดคือผู้ที่ทำผิดศีลธรรมด้วย ดังนั้นการที่จะพิจารณาว่าผู้ใดทำละเมิดหรือไม่ จึงต้องพิจารณาถึงองค์ประกอบภายในจิตใจด้วย กล่าวคือความรับผิดในทางละเมิดจะมีได้เมื่อการกระทำนั้นเป็นความผิด (Fault) ความผิดในที่นี้คือการที่ผู้กระทำได้กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อทำให้ผู้อื่นเสียหายจึงต้องรับผิด

แต่ในปัจจุบัน โลกเจริญรุดหน้าขึ้นความเป็นอยู่เปลี่ยนแปลงไปความเสียหายเกิดง่ายขึ้น จากการบริโภคสินค้าและบริการหากให้ผู้เสียหายพิสูจน์ความผิด (Fault) ของผู้กระทำเป็นการยากจึงเกิดทฤษฎีความรับผิดเด็ดขาด (Strict Liability) ขึ้น

ความรับผิดทางละเมิดตามทฤษฎีความผิด จะประกอบไปด้วยองค์ประกอบส่วนที่เป็นการกระทำและองค์ประกอบทางจิตใจซึ่งหมายถึงจงใจหรือความประมาทเลินเล่อโดยผู้เป็นโจทก์ในคดีละเมิดต้องพิสูจน์เหตุในการฟ้องคดีตามองค์ประกอบของความรับผิดมีการกระทำหรือไม่โดยฝ่าฝืนหน้าที่หรือไม่ การกระทำนั้นจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือไม่ และความเสียหายเป็นผลมาจากความผิดของผู้กระทำนั้นหรือไม่[152] หรือกล่าวอีกนัยหนึ่ง ทฤษฎีความผิดคือทฤษฎีที่ต้องมีองค์ประกอบเรื่องจงใจหรือประมาทเลินเล่อที่เป็นส่วนหนึ่งของความรับผิด และมีความสัมพันธ์ระหว่างความผิดและความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ได้รับความเสียหาย จึงจะเป็นละเมิดได้ โดยสรุปหลักความรับผิดทางละเมิดตามทฤษฎีความผิดที่ว่านี้ ต้องมีองค์ประกอบเรื่องความผิดในการกระทำให้เกิดความเสียหาย และมีความสัมพันธ์ระหว่างเหตุผล โดยมีรายละเอียดที่สำคัญดังนี้

(ก) ความผิด (Fault) คำว่า “ความผิด” ในที่นี้ไม่ใช่การกระทำ แต่เป็นสภาพทางจิตใจ (State of mind) หรือทัศนคติของผู้กระทำละเมิด หรือเป็นสภาพของการละเลยหรือเบี่ยงเบนมาตรฐานภายในจิตใจที่เกิดจากการกระทำ หรืองดเว้นกระทำตามหน้าที่ที่จะต้องป้องกันความเสียหายที่เกิดขึ้น หรือที่น่าถูกตำหนิ ซึ่งการกระทำหรืองดเว้นกระทำความผิดดังกล่าวเป็นการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมาย หรือไม่มีสิทธิหรือฝ่าฝืนปทัสถาน (Norms) แห่งกฎหมายโดยจงใจหรือความประมาทเลินเล่อ และก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่น ซึ่งจงใจหรือประมาทเลินเล่อเป็นส่วนหนึ่งของความผิดด้วย หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งความผิดเป็นสภาพทางจิตใจของผู้กระทำที่เป็นเรื่องของความรู้สึกผิดชอบชั่วดี หรือความสามารถในการใช้วิจารณญาณว่า การกระทำของตนจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่นได้หรือไม่ ถ้ากระทำทั้ง ๆ ที่รู้ว่าการกระทำของตนจะก่อให้เกิด

---

[152] สายสุดำ นิงสานนท์, *ความรับผิดเด็ดขาดในกฎหมายลักษณะละเมิด,* (นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2525), หน้า 41.

ความเสียหายแก่บุคคลอื่นหรือละเลยไม่ใช้วิจารณญาณหรือความสามารถของตนเพื่อพิจารณาเสียก่อนว่าบุคคลอื่นจะได้รับความเสียหายจากการกระทำของตนแล้ว สังคมก็จะถือว่าการกระทำอันนั้นน่าตำหนิหรือเป็นความผิด ซึ่งผู้กระทำความผิดจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่บุคคลอื่น อันเป็นผลเนื่องมาจากการกระทำเช่นนั้น[153]

(ข) ความสัมพันธ์ระหว่างเหตุและผล (Causation) คือ ความสัมพันธ์ระหว่างความผิดที่เกิดจากการกระทำของผู้กระทำละเมิดกับความเสียหายที่เกิดกับผู้ได้รับความเสียหาย[154] ที่ผู้กระทำนั้นจะต้องรับผิดชดเชยหรือชดใช้เยียวยาความเสียหายให้แก่ผู้ได้รับความเสียหาย ในกฎหมายอังกฤษและสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นประเทศที่ใช้ระบบคอมมอนลอว์ได้กำหนดความรับผิดทางละเมิดที่ความรับอยู่บนพื้นฐานของความผิด ตามทฤษฎีความผิดไว้เดียวกัน ภาระหน้าที่การพิสูจน์ในประเด็นนี้จะตกอยู่แก่โจทก์ ซึ่งเป็นผู้ได้รับความเสียหายที่ต้องพิสูจน์เหตุในการฟ้องคดีว่าการกระทำของจำเลยเป็นผลโดยตรงที่ก่อให้เกิดความเสียหาย หรือที่เรียกกันโดยทั่วไป “เหตุใกล้ชิดกับความรับผิดทางละเมิด” (Proximate Cause) หรือ “เหตุที่ตามมาอย่างกระชั้นชิดและต่อเนื่องซึ่งก่อให้เกิดผลเสียหาย”

(ค) ความเสียหาย (Injury) เป็นความเสียหายทั่วไปที่เกิดต่อสิทธิที่มีตามกฎหมาย ซึ่งสิทธิที่ว่านี้จะต้องมีกฎหมายรับรองและคุ้มครอง

(3) ทฤษฎีความรับผิดเด็ดขาด (absolute liability)

ทฤษฎีนี้ มีชื่อเรียกต่าง ๆ กัน ความรับผิดโดยไม่มีความผิด (Liability without fault) ความรับผิดโดยผลแห่งกฎหมาย (liability a imposed by the law) ความรับผิดโดยสมบูรณ์ (absolute liability) ซึ่งหมายถึงความรับผิดที่ผู้กระทำจะต้องรับผิดทั้งที่ไม่มีความผิด กรณีที่จะถือเป็นความรับผิดเด็ดขาดต่อเมื่อมิใช่กระทำโดยจงใจหรือประมาทเล่นเล่อ การกระทำโดยมีเจตนาดีหรือเจตนาร้าย และไม่ว่าผู้กระทำจะรู้หรือไม่รู้ถึงการกระทำนั้นหรือไม่ก็ตาม ผู้กระทำก็ไม่พ้นความรับผิด รากฐานแห่งแนวคิดเริ่มมาจากการที่จำเลยก่อให้เกิดความเสี่ยงภัยอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ต่อสมาชิกในสังคม

ความรับผิดเด็ดขาดหรือทฤษฎีรับภัยนี้ถือหลักโดยให้สันนิฐานไว้ก่อนว่า บุคคลอาจต้องรับผิดทางละเมิดแม้ไม่ได้กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ที่ว่าเด็ดขาดนั้นก็คือไม่ต้องคำนึงถึงองค์ประกอบภายในจิตใจหรือสภาพทางจิตใจ ความรับผิดโดยเด็ดขาดหรือทฤษฎีรับภัย

---

[153] อนันต์ จันทรโอภากร, (2531) “โครงสร้างพื้นฐานกฎหมายละเมิด”, 60 ปี ดร.ปรีดี เกษมทรัพย์ รวบรวมบทความเกษียณอายุราชการ (กรุงเทพมหานคร : พีเค พริ้นติ้ง เฮาส์,2531), หน้า 98.

[154] สุษม ศุภนิตย์, *คำอธิบายกฎหมาย ความรับผิดในผลิตภัณฑ์,* (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด, 2544), หน้า 37.

ที่กำหนดว่า หลักเกณฑ์แห่งความรับผิดทางละเมิดนั้นไม่จำเป็นที่ผู้กระทำละเมิดจะต้องมีความผิดด้วย เมื่อความเสียหายเกิดขึ้นและรู้ว่าผู้ใดเป็นผู้ทำหรือผู้ก่อแล้ว ก็ควรถือว่าผู้นั้นเป็นผู้ละเมิด ไม่ว่าการกระทำที่ก่อความเสียหายนั้นจะถูกหรือผิดกฎหมายเพราะถือว่ามนุษย์เราเมื่อได้กระทำการใด ๆ ขึ้นแล้ว ย่อมเป็นการเสี่ยงภัยอย่างหนึ่งคืออาจมีผลดีก็ได้หรือผลร้ายก็ได้ ผู้กระทำก็จะต้องรับผลแห่งการเสี่ยงภัยนั้น ถ้ามีภัยคือความเสียหายเกิดขึ้นก็ต้องรับเคราะห์และต้องรับความเสียหายนั้น แต่อย่างไรก็ตาม ความรับผิดทางละเมิดที่ว่านี้จะถือว่าเป็นความรับผิดเด็ดขาดโดยสิ้นเชิงเสียเลยทีเดียวก็ไม่ได้ เพราะจำเลยผู้กระทำละเมิดอาจนำสืบแก้ตัวเพื่อหักล้างข้อสันนิษฐานในกฎหมายได้อีก[155] หมายความว่าจำเลยมีสิทธินำพยานมาสืบหรือแสดงให้ศาลเชื่อว่าคดีของจำเลยมีพยานหลักฐานที่มีน้ำหนักน่าเชื่อถือมากกว่าพยานหลักฐานของโจทก์ได้

ข้อสังเกต ทฤษฎีความรับผิดเด็ดขาด (absolute liability) มีสาระสำคัญ ดังนี้

- เน้นที่ความเสียหาย ไม่เน้นที่ความผิด

- เกิดขึ้นเนื่องจากการพิสูจน์ความผิดของผู้ละเมิดอาจมีความซับซ้อนและทำได้ยากขึ้น เช่น กรณีอุบัติเหตุทางยานยนตร์หรือความเสียหายจากการบริโภคสินค้าและบริการ

- นำไปบัญญัติในกฎหมายเกี่ยวกับความเสียหายอันเกิดจากยานพาหนะหรือกฎหมายเกี่ยวกับการบินพาณิชย์ กฎหมายเกี่ยวกับความเสียหายจากการบริโภคผลิตภัณฑ์ กฎหมายกำหนดค่าทดแทนความเสียหายในการทำงาน เป็นต้น

(4) ทฤษฎีความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability)

ทฤษฎีความรับผิดโดยเคร่งครัดนี้ มีที่มาจากทฤษฎีรับภัย ซึ่งให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าบุคคลอาจต้องรับผิดทางละเมิด แม้ไม่ได้กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ โดยไม่ต้องคำนึงถึงองค์ประกอบภายในจิตใจ เมื่อความเสียหายเกิดขึ้นและรู้ว่าผู้ใดเป็นผู้กระทำแล้ว ก็ควรถือว่าผู้นั้นเป็นผู้กระทำละเมิด ไม่ว่าการกระทำที่ก่อความเสียหายนั้นจะถูกหรือผิดกฎหมายก็ตาม เนื่องจากถือว่าเมื่อบุคคลได้กระทำการใด ๆ ขึ้นแล้ว ย่อมเป็นการเสี่ยงภัยอย่างหนึ่ง คือ อาจมีผลดีหรือผลร้ายก็ได้ ผู้กระทำจึงต้องรับผลแห่งการเสี่ยงภัยนั้น กล่าวคือ หากมีภัยหรือความเสียหายเกิดขึ้นก็จะต้องรับเคราะห์และต้องรับความเสียหายนั้น

แต่อย่างไรก็ตาม ความรับผิดทางละเมิดดังกล่าวนี้ จะถือว่าเป็นความรับผิดโดยเด็ดขาดทีเดียวก็ไม่ได้ เนื่องจากจำเลยซึ่งเป็นผู้กระทำละเมิด อาจนำสืบเพื่อหักล้างข้อสันนิษฐานของกฎหมายได้ หมายความว่า จำเลยมีสิทธินำพยานหลักฐานมาสืบเพื่อแสดงให้ศาลเชื่อว่า คดีของจำเลยมีพยานหลักฐานที่มีน้ำหนักน่าเชื่อถือมากกว่าพยานหลักฐานของโจทก์ได้

---

[155] สายสุดำ นิงสานนท์, *ความรับผิดเด็ดขาดในกฎหมายลักษณะละเมิด,* (นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2525), บทคัดย่อ หน้า ง. – จ.

อาจกล่าวโดยสรุปได้ว่าความรับผิดโดยเคร่งครัดจึงเป็นความรับผิดโดยปราศจากความผิด แต่มีเหตุที่ต้องรับผิดโดยกฎหมายบัญญัติให้รับผิด หรือกล่าวอีกนัยหนึ่ง แม้ผู้กระทำไม่ได้จงใจหรือประมาทเลินเล่อก็ต้องรับผิด แต่ไม่ได้ความว่าจะต้องรับผิดในทุกกรณีอย่างเด็ดขาดกฎหมายจึงมักจะกำหนดข้อยกเว้นของหลักความรับผิดโดยเคร่งครัดไว้ใน 2 กรณี ซึ่งได้แก่ เหตุสุดวิสัยและเหตุที่ความเสียหายเกิดขึ้นเพราะความผิดของผู้เสียหายเอง[156] ความรับผิดโดยเคร่งครัดนี้จึงเป็นหลักประกันอย่างหนึ่งของคนในสังคมไม่ให้ต้องรับเคราะห์กรรมโดยไม่มีผู้ใดรับผิดชอบชดใช้เยียวยา

โดยปกติแล้วบุคคลจะต้องรับผิดชดใช้ค่าเสียหายก็ต่อเมื่อมีการกระทำการใดที่มีส่วนก่อให้เกิดความเสียหาย ซึ่งทำให้บุคคลดังกล่าวต้องรับผิดชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้น ดังนั้นจะเห็นได้ว่าโดยทั่วไปนั้นบุคคลจะต้องรับผิดชดใช้ค่าเสียหาย ก็ต่อเมื่อได้กระทำการใดอันเป็นความผิดหรือสิ่งที่ผิด แต่อย่างไรก็ดี แนวคิดในเรื่องหลักความรับผิดโดยเคร่งครัดนั้น เป็นแนวคิดที่กำหนดให้ต้องมีการรับผิดโดยปราศจากความผิด (liability without fault) ความหมายของหลักความรับผิดโดยเคร่งครัดหรือ “Strict liability” หมายถึง ความรับผิดที่ไม่ได้ขึ้นอยู่กับความประมาทเลินเล่อหรือความจงใจ แต่เป็นความรับผิดที่เกิดจากการฝ่าฝืนหน้าที่ที่จะต้องทำให้เกิดความปลอดภัยโดยแท้จริง หรืออาจกล่าวได้ว่า เป็นความรับผิดโดยปราศจากความผิด โดยหน้าที่ที่จะต้องทำให้เกิดในกรณีเช่นใดที่จะต้องมีหน้าที่ที่จะทำให้เกิดความปลอดภัยโดยแท้จริงนั้น เป็นหน้าที่ที่กฎหมายจะกำหนดไว้ว่าในกรณีเช่นใดที่จะต้องมีหน้าที่ที่จะทำให้เกิดความปลอดภัยโดยแท้จริงและเมื่อมีการฝ่าฝืนหน้าที่นั้น บุคคลที่มีหน้าที่ก็จักต้องรับผิดโดยมิพักต้องพิจารณาว่าบุคคลนั้นจงใจหรือประมาทเลินเล่อก่อให้เกิดความเสียหายนั้นหรือไม่ หลักความรับผิดโดยเคร่งครัดนี้ แม้จะเป็นการกำหนดความรับผิดไว้เคร่งครัดกว่าหลักกฎหมายละเมิดทั่วไป แต่ก็หาได้หมายความว่าความรับผิดนี้เป็นความรับผิดเด็ดขาดหรือโดยสมบูรณ์ (absolute liability) ไม่ เพราะในเรื่องความรับผิดโดยเคร่งครัดนั้น กฎหมายจะมีการกำหนดเหตุที่ยกเว้นทำให้บุคคลไม่ต้องรับผิดโดยเคร่งครัดไว้ด้วย เช่น ความเสียหายนั้นเกิดจากเหตุที่ผู้ได้รับความเสียหายเป็นผู้ก่อขึ้น เป็นต้น[157] ซึ่งหลักความรับโดยเคร่งครัด (Strict liability) นี้ปรากฏในกฎหมายไทยมายาวนานพอสมควรในกฎหมายลักษณะละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

---

[156] สมศักดิ์ นวตระกูลพิสุทธิ์, ร่างกฎหมายว่าด้วยความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยกับผลกระทบต่อผู้ที่เกี่ยวข้อง, (2546) *วารสารนิติศาสตร์* -33,หน้า 685

[157] มานิตย์ จุมปา, *คำอธิบายกฎหมายความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย,* (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, พิมพ์ครั้งที่ 1, 2554), หน้า 50 – 51.

3.1.2 ทฤษฎีความรับผิดทางสัญญา (Contractual Liability)

ความรับผิดทางสัญญา เป็นผลมาจากการไม่ปฏิบัติตามสัญญา แล้วเกิดความเสียหายขึ้น โดยฝ่ายที่ผิดสัญญาต้องชดใช้ค่าเสียหาย ความรับผิดทางสัญญามีพัฒนาการในช่วงคริสต์ศตวรรษที่ 18 ที่ยุคนั้นตื่นตัวเรื่องสิทธิและเสรีภาพอย่างกว้างขวาง เกิดแนวคิดเชิงปรัชญาที่เชื่อลัทธิปัจเจกชนนิยม (Individualism) ปัจเจกชนตัดสินใจได้อย่างเสรี ซึ่งรัฐต้องเคารพในสิทธิเสรีภาพของปัจเจกชน และต้องรับรองให้เป็นไปตามความประสงค์ของผู้นั้น ถือว่าบุคคลมีเสรีภาพที่จะทำสัญญาผูกมัดตนเองได้ การจำกัดเสรีภาพของบุคคลจะเกิดขึ้นได้ก็ด้วยการใช้เสรีภาพของบุคคลนั้นเอง[158] ซึ่งด้วยแนวคิดเช่นนี้จึงส่งเสริมให้บุคคลใช้เสรีภาพในการทำสัญญามากขึ้น พัฒนาการทางสังคมในการทำสัญญาจึงเริ่มเปลี่ยนไป โดย Henry Sumner Maine[159] ได้เขียนหนังสือ Ancient Law ว่าพัฒนาการของสังคมมาจากสถานะ (Status) มาสู่สัญญา (Contract)[160] โดยในสมัยโรมันสัญญาจะไม่มีลักษณะของความผูกพันที่เกิดขึ้นจากความยินยอมของบุคคลอย่างอิสระ สัญญาจะถูกจำกัดทั้งรูปแบบและสถานะของบุคคลที่จะเข้าเป็นคู่สัญญา โดยมีข้อจำกัดเฉพาะบุคคลบางสถานะเท่านั้นที่จะเป็นผู้ทำสัญญาได้ เช่น ผู้นำครอบครัว (Pater Familias) เป็นบุคคลที่สามารถก่อสัญญาขึ้นได้[161] สัญญาในสมัย โรมันไม่มีหลักสัญญาทั่วไปบังคับ แต่จะเป็นหลักสัญญาเฉพาะเป็นเรื่อง ๆ (Specific Contracts)[162] โดยการเกิดขึ้นของสัญญาในสมัยโรมันที่มีลักษณะจำกัดเช่นนี้มีทั้งข้อดีและข้อเสีย ผลดีคือสัญญาจะมีผลผูกพันกันตามกฎหมาย สัญญาจะมีลักษณะแน่นอนเพราะมีรูปแบบและวิธีการที่กฎหมายกำหนดรายละเอียด ซึ่งผู้ที่จะเข้าทำสัญญากันสามารถรู้ถึงสิทธิและหน้าที่และผลทางกฎหมายที่จะเกิดขึ้นจากสัญญาแต่ละประเภทได้แน่นอนล่วงหน้า แต่ผลเสียก็คือเมื่อสัญญามีลักษณะจำกัดและเคร่งครัดเช่นนี้ คู่สัญญาไม่สามารถตกลงตามที่ต้องการได้ เพราะต้องทำตามรูปแบบและวิธีการที่กฎหมายกำหนดเท่านั้น ความต้องการที่จะผูกพันกันระหว่างบุคคลไม่สามารถเกิดขึ้นให้เหมาะสม และถูกต้องตามพฤติการณ์ของข้อเท็จจริงแต่ละกรณีได้ ในเวลาต่อมาการทำสัญญาที่เกิดจากความตกลงยินยอมระหว่างคู่สัญญา (The Consensual Contracts) จึงได้

---

[158] ศนันท์กรณ์ โสตถิพันธุ์, *คำอธิบายนิติกรรม-สัญญา,* (กรุงเทพฯ : วิญญูชน, พิมพ์ครั้งที่ 12, 2550), หน้า 237.

[159] Sir Henry James Sumner Maine (15 สิงหาคม ค.ศ.1822 – 3 กุมภาพันธ์ ค.ศ.1888) เป็นนักกฎหมายเปรียบเทียบและนักประวัติศาสตร์ชาวอังกฤษ โดยมีชื่อเสียงจากหนังสือชื่อ Ancient Law.

[160] จักรพงษ์ บุญอ่า, *วิเคราะห์ปัญหาการบังคับใช้พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551,* (นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม, 2552), หน้า 10.

[161] ศนันท์กรณ์ โสตถิพันธุ์, *คำอธิบายนิติกรรม-สัญญา,* (กรุงเทพฯ : วิญญูชน, พิมพ์ครั้งที่ 22, 2561), หน้า 310.

[162] ดาราพร ถิระวัฒน์, *กฎหมายสัญญา : สถานะใหม่ของสัญญาปัจจุบันและปัญหาข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม,* (กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, พิมพ์ครั้งที่ 1, 2538), หน้า 5.

พัฒนาและก่อให้เกิดเป็นสัญญาประเภทต่าง ๆ ขึ้นมาภายหลัง ทำให้การเกิดของสัญญาคลายความเคร่งครัดในสัญญาแบบพิธี (The Formal Contracts) ไปมาก[163]

ต่อมาในสมัยคริสต์คริสต์ศตวรรษที่ 10 รูปแบบของสัญญาได้ผ่อนคลายความเคร่งครัดตายตัว สัญญาที่ทำในสมัยฟิวดัลจะไม่เน้นรูปแบบเหมือนในสมัยโรมัน แต่จะอยู่ในลักษณะที่เกิดจากความสมัครใจ และมีพื้นฐานของความซื่อสัตย์ของบุคคลแต่ละคน ซึ่งในสมัยนี้มีชนชั้นสองชนชั้นที่สำคัญ คือชนชั้นขุนนางและพ่อค้าที่มีความมุ่งหมายในการทำสัญญาที่แตกต่างกัน กล่าวคือสัญญาที่พ่อค้าตกลงกันจะเน้นการต่อรองและผลประโยชน์[164] การตกลงทำสัญญาเป็นชีวิตประจำวันของพ่อค้า ส่วนสัญญาที่มีชนชั้นขุนนางเข้ามาเป็นคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งนั้น สัญญาที่เกิดขึ้นจะเกิดขึ้นบนพื้นฐานของการรักษาความศรัทธาที่มีต่อกัน การรักษาคำมั่นสัญญา ความซื่อสัตย์เป็นจุดเชื่อมโยงระหว่างคู่สัญญา[165] และสัญญาที่ทำกันระหว่างเจ้านาย (Lord) กับ ผู้พึ่งหรือลูกน้อง (Vassa) เรียกว่า vassalaggio มีลักษณะของสัญญาที่ลูกน้องสาบานยอมตนเป็นผู้รับใช้ ซื่อสัตย์ ทำการงานและปฏิบัติตามที่เจ้านายมอบหมาย เจ้านายก็รับที่จะดูแลโดยแบ่งที่ดินให้ทำกินเป็นการตอบแทน และสัญญาระหว่างนายจ้างกับลูกน้องในช่วงแรกมีผลผูกพันเฉพาะคู่สัญญาเท่านั้น เมื่อลูกน้องตายสัญญาก็ระงับที่ดินที่เคยให้ลูกน้องทำมาหากินก็กลับคืนไปสู่เจ้านาย แต่ต่อมาภายหลังก็พัฒนาไปสู่ลักษณะของการตกทอดของที่ดินสู่ทายาทของลูกน้อง จนกระทั่งในสมัยกฎหมายจารีตประเพณี อิทธิพลคำสอนของศาสนาคริสต์ได้เข้ามามีบทบาทในการทำสัญญา คำมั่นสัญญา คำสาบานเป็นการยืนยันตามแบบพิธีต่อหน้าพยาน[166] ที่ต้องปฏิบัติตามสัญญาซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของการทำสัญญา หลักคำสอนของศาสนาให้ความสำคัญต่อการเคารพ ที่จะต้องทำตามสัญญา สัญญาจะต้องมีวัตถุประสงค์ที่มีเหตุมีผลถูกต้องตามศีลธรรม สัญญาจะต้องมีความยุติธรรม สัญญาไม่อาจเชื่อมโยงความไม่ยุติธรรมที่ให้คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งล่วงเกินอีกฝ่ายหนึ่งได้เพราะการปฏิบัติตามสัญญาต้องไม่ทำอันตรายต่อจิตวิญญาณของบุคคลอีกฝ่ายหนึ่ง หลักของสัญญาที่จะต้องไม่ขัดต่อศีลธรรมอันดีงาม (Good Morals) จึงได้เข้ามามีความสำคัญต่อการทำสัญญาตั้งแต่ครั้งนั้น[167]

---

[163] ประชุม โฉมฉาย, *เอกสารประกอบการบรรยายวิชาประวัติศาสตร์กฎหมายโรมัน : ในเรื่องสัญญา,* (2541) หน้า 25-26.

[164] ศนันท์กรณ์ โสตถิพันธุ์, *คำอธิบายนิติกรรม-สัญญา,* (กรุงเทพฯ : วิญญูชน, พิมพ์ครั้งที่ 22, 2561), หน้า 310.

[165] ดาราพร ถิระวัฒน์, *กฎหมายสัญญา : สถานะใหม่ของสัญญาปัจจุบันและปัญหาข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม,* (กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, พิมพ์ครั้งที่ 1, 2538), หน้า 7.

[166] ดาราพร ถิระวัฒน์, *กฎหมายสัญญา: สถานะใหม่ของสัญญาปัจจุบันและปัญหาข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม,* (กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, พิมพ์ครั้งที่ 1, 2538), หน้า 6.

[167] ดาราพร ถิระวัฒน์, *กฎหมายสัญญา: สถานะใหม่ของสัญญาปัจจุบันและปัญหาข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม,* (กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, พิมพ์ครั้งที่ 1, 2538), หน้า 7.

จนกระทั่งในคริสต์คริสต์ศตวรรษที่ 17 ความคิดในเรื่องสัญญาจะเน้นเรื่องเสรีภาพในการตัดสินใจของบุคคลมากขึ้น ไม่ถูกจำกัดทั้งรูปแบบและสถานะของบุคคล การพิจารณาความสำคัญของสัญญา การพิจารณาความสำคัญของสัญญาอยู่ที่ตัวสัญญา บุคคลทุกคนทำสัญญาผูกพันกันโดยเน้นถึงความเป็นปัจเจกบุคคลของทุกคนว่ามีความสำคัญในตัวเอง ความคิดของกฎหมายธรรมชาติ (Natural Law) ได้เข้ามามีบทบาทในการทำสัญญาที่ให้ความสำคัญต่อเจตนาของแต่ละบุคคลเป็นหลักสำคัญสูงสุดเหนือสิ่งใด การทำสัญญาเป็นสิ่งที่ทำให้แต่ละคนพึงพอใจตามที่ต้องการ ดังนั้นทุกคนจึงมีเสรีภาพในการทำสัญญา[168] ดังจะเห็นได้ว่าความคิดที่จะให้ความสำคัญต่อการเป็นปัจเจกบุคคล ทำให้สัญญาในคริสต์คริสต์ศตวรรษที่ 19 อยู่บนพื้นฐานของหลักความศักดิ์สิทธิ์ของเจตนา (Autonomy of Will) หลักอิสระทางแพ่ง (Private Autonomy) และหลักเสรีภาพในการทำสัญญา (Freedom of Contract) หลักความศักดิ์สิทธิ์แห่งการแสดงเจตนา (Autonomy of Will) เป็นหลักกฎหมายในการทำนิติกรรม หมายถึงเอกชนมีอำนาจในการตัดสินใจโดยอิสระเกี่ยวกับชีวิตและทรัพย์สินของตน กฎหมายมีหน้าที่ให้การรับรองการกระทำของบุคคลให้เกิดผลทางกฎหมาย[169] เรียกอีกอย่างหนึ่งว่าหลักอิสระในทางแพ่ง (Private Autonomy) นั่นเอง

ในคริสต์ศตวรรษที่18 ความคิดของลัทธิปัจเจกชนนิยม (Individualism) คือการนิยมความเป็นปัจเจกชนหรือมองว่าปัจเจกชนแต่ละคนมีเสรีภาพที่จะทำอะไรได้ด้วยตัวเอง รัฐมีหน้าที่ต้องยอมรับรองให้เป็นไปตามความต้องการของแต่ละบุคคล ถือว่าบุคคลแต่ละคนมีเสรีภาพที่จำทำสัญญาผูกมัดตนเองได้ และเสรีภาพของเขาจะถูกจำกัดได้แต่ก็ด้วยการใช้เสรีภาพของเขาเท่านั้น จากความคิดนี้คนเริ่มมีเสรีภาพในการทำสัญญามากขึ้น

ในคริสต์ศตวรรษเดียวกันเกิดความคิดลัทธิเสรีนิยม (Liberalism) โดยเฉพาะอย่างยิ่งลัทธิเสรีนิยมในทางเศรษฐกิจที่เน้นเสรีภาพของมนุษย์โดย Adam Smith[170] ได้เขียนไว้ในผลงานที่มีชื่อเสียงของเขาคือ The Weath of Nations ว่า “บุคคลทุกคนควรจะมีอิสระในการจัดการผลประโยชน์ของตนด้วยวิถีทางของตนเอง” เป็นหน้าที่ของกฎหมายที่จะให้ความเป็นผลต่อเจตนาของคู่สัญญาและมีการจำกัดเสรีภาพในการทำสัญญาให้น้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ เพื่อส่งเสริมความเจริญในทางเศรษฐกิจภายใต้ความคิดของลัทธิเสรีนิยมที่มองว่าบุคคลทุกคนมีเสรีภาพที่จะเข้าทำสัญญาเช่นเดียวกัน ดังนั้นจึงหมายความว่าเสรีภาพจะอยู่เท่าที่คู่สัญญามีความเท่าเทียมกันในทางเศรษฐกิจ

---

[168] ศนันท์กรณ์ โสตถิพันธุ์, *คำอธิบายนิติกรรม-สัญญา,* (กรุงเทพฯ : วิญญูชน, พิมพ์ครั้งที่ 22, 2561), หน้า 311.

[169] ศนันท์กรณ์ โสตถิพันธุ์, *คำอธิบายนิติกรรม-สัญญา,* (กรุงเทพฯ : วิญญูชน, พิมพ์ครั้งที่ 12, 2550), หน้า 25-26.

[170] Adam Smith, (ค.ศ.1723-1790) เป็นนักปรัชญาศีลธรรม และนักเศรษฐศาสตร์การเมืองผู้บุกเบิกชาวสกอตแลนด์ เป็นผู้มีส่วนสำคัญในการกำหนดแนวคิดเศรษฐศาสตร์แนวตลาดเสรี เป็นบุคคลสำคัญในขบวนการที่เป็นที่รู้จักในชื่อว่า “ยุคเรืองปัญญาของสกอตแลนด์” (Scottish Enlightenment).

จากความคิดดังกล่าวอาจถือว่าหลักเสรีภาพในการทำสัญญาได้เกิดขึ้นแล้วและพัฒนาไปสู่หลักเสรีภาพในการทำสัญญาที่แท้จริงในคริสต์ศตวรรษที่ 19 ซึ่งการที่บุคคลมีเสรีภาพในการทำสัญญามากเกินไปส่งผลให้ในตอนปลายของคริสต์ศตวรรษที่ 19 คู่สัญญาฝ่ายที่มีอำนาจเศรษฐกิจเหนือกว่าได้ใช้เสรีภาพของตนในการกำหนดเนื้อหาของสัญญาไว้ล่วงหน้าฝ่ายเดียวในลักษณะที่เอาเปรียบคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งที่มีอำนาจทางเศรษฐกิจน้อยกว่า และเป็นสัญญาที่ผู้มีอำนาจทางเศรษฐกิจเหนือกว่าเตรียมไว้ใช้ทำสัญญากับคนหมู่มากทั้งเพื่อความรวดเร็ว สัญญาในลักษณะดังกล่าวเป็นสัญญาที่เรียกว่าอีกชื่อว่าสัญญาจำยอม คือคู่สัญญาฝ่ายที่อ่อนแอกว่าในทางเศรษฐกิจต้องจำยอมเข้าทำสัญญาโดยไม่มีทางเลือกหรือไม่มีเสรีภาพเช่นที่เคยมีมาแต่ก่อน

ในคริสต์ศตวรรษที่ 20 รัฐต่าง ๆ จึงเห็นความจำเป็นที่จะต้องเข้ามาคุ้มครองหรือเยียวยาให้แก่คู่สัญญาที่ไม่มีเสรีภาพในการทำสัญญาคือคู่สัญญาฝ่ายที่อ่อนแอกว่าในทางเศรษฐกิจด้วยการออกกฎหมายมาคุ้มครองเพราะถือว่าเสรีภาพที่แท้จริงไม่มีอยู่อีกต่อไป สำหรับประเทศไทยนั้นก็ได้มีพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540[171] ซึ่งมุ่งหมายจะคุ้มครองคู่สัญญาฝ่ายที่อ่อนแอกว่าว่าภายหลังจากที่สัญญาได้เกิดขึ้นแล้วเป็นสำคัญ และพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2541[172] ว่าด้วยสัญญาซึ่งมุ่งหมายจะคุ้มครองก่อนที่สัญญาจะเกิดเพราะคุ้มครองเกี่ยวกับเนื้อหาสาระของสัญญาที่จะนำไปใช้กับผู้บริโภค[173]

ก. หลักเสรีภาพในการทำสัญญา (Freedom of Contract)

เสรีภาพในการทำสัญญามีอยู่ 2 ความหมายคือ ความหมายแรกคือ เสรีภาพที่จะเข้ามาตกลงทำสัญญา ความหมายที่สองหมายถึง เสรีภาพที่จะไม่ถูกแทรกแซงเมื่อสัญญาเกิดขึ้นแล้ว

สำหรับเสรีภาพที่จะเข้ามาตกลงทำสัญญานั้น หมายถึง เสรีภาพในการเริ่มต้นดำเนินต่อไป หรือระงับกระบวนการก่อให้เกิดสัญญา ซึ่งในความหมายนี้อาจพิจารณาได้ 2 ด้านคือ ด้านการกระทำ (positive sense) อันหมายถึง การเริ่มต้นดำเนินต่อไปและการตกลงเข้าทำสัญญา และด้านไม่กระทำ (negative sense) อันหมายถึง การไม่เข้าทำสัญญาหรือการระงับกระบวนการในการเจรจาด้วยการถอนคำเสนอหรือยกเลิกการเจรจา เป็นต้น สำหรับการไม่เข้าทำสัญญาของผู้รับคำเสนอก็ดี หรือการยกเลิกหรือการระงับการเจรจาของคู่เจรจาก็ดีมักไม่มีปัญหาเพราะเห็นได้ชัดเจนว่าเป็นการใช้เสรีภาพดังกล่าว แต่ในส่วนที่ผู้เสนอเปลี่ยนใจไม่เข้าทำสัญญาด้วยการถอน

---

[171] ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 72 ก หน้า 32 วันที่ 16 พฤศจิกายน 2540.

[172] ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 115 ตอนที่ 15 ก หน้า 1 วันที่ 24 มีนาคม 2541.

[173] ศนันท์กรณ์ โสตถิพันธุ์, *คำอธิบายนิติกรรม-สัญญา,* (กรุงเทพฯ : วิญญูชน, พิมพ์ครั้งที่ 22, 2561), หน้า 311-312.

คำเสนอนั้นอาจมีปัญหาในระบบกฎหมายของบางประเทศก็ได้ว่าผู้ทำคำเสนออาจไม่มีเสรีภาพที่จะทำเช่นนั้นได้[174]

ส่วนเสรีภาพที่จะไม่ถูกแทรกแซงภายหลังจากที่สัญญาเกิดแล้วนั้น น่าจะหมายความถึงเสรีภาพที่จะไม่ถูกแทรกแซงจากรัฐตามทฤษฎีปัจเจกชนนิยม[175] ทั้งนี้อาจจะเป็นเพราะรัฐได้รับรองเสรีภาพของปัจเจกชนมีมาตั้งแต่ขั้นตอนก่อนเกิดสัญญาแล้ว ดังนั้นเมื่อสัญญาเกิดขึ้นแล้วรัฐจะเข้าไปแทรกแซงเพื่อให้สิ่งที่คู่สัญญาได้กำหนดไว้โดยหลักเสรีภาพเปลี่ยนแปลงไปเป็นประการอื่นไม่ได้ เพราะหากปล่อยให้ทำเช่นนั้นได้เสรีภาพของปัจเจกชนก็อาจจะถูกทำลายไป[176]

ข. ลักษณะที่เป็นรูปธรรมของเสรีภาพในการทำสัญญา

เนื่องจากหลักเสรีภาพในการทำสัญญาเป็นหลักที่ซ้อนอยู่ในหลักอิสระทางแพ่ง หลักเสรีภาพในการทำสัญญาจึงมับทบัญญัติเป็นกฎหมายลายลักษณ์อักษรอยู่ในมาตรา 151[177] และอาจพิจารณาให้เห็นเป็นรูปธรรมได้ดังนี้

(1) หลักเสรีภาพในการทำสัญญากับองค์ประกอบของสัญญา

- คู่สัญญามีเสรีภาพที่จะเลือกเข้าทำสัญญากับบุคคลใดก็ได้ ไม่ว่าจะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลก็ตาม

- คู่สัญญามีเสรีภาพที่จะเลือกเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์ของสัญญาอย่างไรก็ได้ไม่ว่าจะเป็นวัตถุประสงค์เฉพาะเอกเทศสัญญาในลักษณะของวัตถุประสงค์ทางภาวะวิสัยหรือวัตถุประสงค์เฉพาะตัวของคู่สัญญาเองในลักษณะของวัตถุประสงค์ในทางอัตวิสัยหรือวัตถุประสงค์แบบผสม

- คู่สัญญามีเสรีภาพที่จะเลือกวิธีการหรือแบบในการทำสัญญา ไม่ว่าด้วยวาจา กิริยาอาการ หรือลายลักษณ์อักษรก็ตาม

- คู่สัญญามีเสรีภาพที่จะคิดตัดสินใจว่าจะทำสัญญาหรือไม่อย่างไร และมีเสรีภาพในการแสดงเจตนาออกมาตามที่ตนได้ตัดสินใจไว้ หากการตัดสินใจผิดปกติเพราะคู่กรณีอีกฝ่ายมาทำกลฉ้อฉล ข่มขู่ คู่สัญญาฝ่ายที่ถูกกลฉ้อฉล ข่มขู่จะเสียเสรีภาพในการตัดสินใจก็จะได้รับความคุ้มครองจากกฎหมาย โดยกฎหมายจะให้สัญญานั้นตกเป็นโมฆียะ

---

[174] รายละเอียดโปรดอ่านใน จำปี โสตถิพันธุ์, *หลักความรับผิดก่อนสัญญา,* (กรุงเทพ : วิญญูชน), หน้า 177-181.

[175] ดาราพร ถิระวัฒน์, *กฎหมายสัญญา : สถานะใหม่ของสัญญาในปัจจุบันและปัญหาข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม,* (กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, พิมพ์ครั้งที่ 2 แก้ไขเพิ่มเติม, 2542), หน้า 15-16.

[176] ศนันท์กรณ์ โสตถิพันธุ์, *คำอธิบายนิติกรรม-สัญญา,* (กรุงเทพฯ : วิญญูชน, พิมพ์ครั้งที่ 22, 2561) หน้า 309.

[177] มาตรา 151 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “การใดเป็นการแตกต่างกับบทบัญญัติของกฎหมายถ้ามิใช่กฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน การนั้นไม่เป็นโมฆะ”

(2) หลักเสรีภาพในการทำสัญญาในความสัมพันธ์กับเนื้อหาของสัญญา กล่าวคือคู่สัญญามีเสรีภาพที่จะกำหนดเนื้อหาของสัญญาอย่างไรก็ได้ แม้ในเนื้อหาที่กำหนดจะแตกต่างจากที่กฎหมายกำหนดก็ตาม หากมิใช่กฎหมายที่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนแล้วสัญญานั้นก็ใช้บังคับได้ไม่ตกเป็นโมฆะ

(3) หลักเสรีภาพในการทำสัญญากับผลของสัญญา กล่าวคือคู่สัญญามีเสรีภาพที่จะกำหนดผลของสัญญาอย่างไรก็ได้ และเมื่อกำหนดแล้วกฎหมายก็จะรับรองให้สัญญามีผลสมดังเจตนานั้นคือสัญญาต้องเป็นสัญญาตามหลัก pacta sunt servanda[178]

ค. ความสัมพันธ์ระหว่างหลักเสรีภาพในการทำสัญญา (Freedom of contract) และหลักอิสระในทางแพ่ง (Private autonomy)

หลักอิสระในทางแพ่ง (Private autonomy) หมายถึง อิสระของบุคคลที่จะจัดการชีวิตของตนในเรื่องส่วนตัว เช่น การรับรองบุตร การรับบุตรบุญธรรม การสมรส เป็นต้น และเรื่องที่เกี่ยวกับทรัพย์สิน เช่น การทำพินัยกรรม การทำสัญญาซื้อขาย แลกเปลี่ยน ให้ เป็นต้น ทั้งโดยอาศัยนิติกรรมฝ่ายเดียวหรือสัญญาเป็นเครื่องมือในการดำเนินการดังกล่าว

หลักเสรีภาพในการทำสัญญา (Freedom of contract) เนื่องจากเป็นหลักที่อยู่บนพื้นฐานของหลักอิสระในทางแพ่ง โดยหลักอิสระในทางแพ่งกว้างกว่าหลักเสรีภาพในการทำสัญญา การพิจารณาความสัมพันธ์ของหลักการทั้งสองจึงเป็นการพิจารณาถึงความแตกต่างระหว่างนิติกรรมที่อยู่บนหลักอิสระทางแพ่งและสัญญาที่อยู่บนหลักเสรีภาพในการทำสัญญา

สำหรับหลักเสรีภาพในการทำสัญญานั้นก็เป็นเรื่องที่ปัจเจกชนใช้ความเป็นอิสระของตนจัดการขอบเขตทางกฎหมายของตนแต่จัดการฝ่ายเดียวไม่ได้ ต้องเป็นการใช้เสรีภาพร่วมกันของคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายซึ่งต่างฝ่ายต่างต้องจัดการขอบเขตในทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับตน ซึ่งการจัดการขอบเขตในทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับตนและมีผู้อื่นร่วมด้วยในลักษณะของสัญญานั้นควรที่จะเกิดได้ก็เฉพาะในเรื่องของทรัพย์สินเท่านั้น ดังนั้น หลักเสรีภาพในการทำสัญญาและหลักอิสระในทางแพ่งจึงต่างกันดังนี้

(1) บุคคล สำหรับหลักเสรีภาพในการทำสัญญานั้นต้องใช้บุคคลตั้งแต่สองฝ่ายขึ้นไปเท่านั้น ในส่วนของหลักอิสระทางแพ่งอาจใช้จากบุคคลฝ่ายเดียวก็ได้ สองฝ่ายก็ได้ หรือหลายฝ่ายก็ได้

(2) ทรัพย์สิน สำหรับหลักเสรีภาพในการทำสัญญานั้นใช้สำหรับจัดการเกี่ยวกับทรัพย์สินของคู่สัญญาเท่านั้น แต่หลักอิสระในทางแพ่งสามารถใช้จัดการในเรื่องส่วนตัวได้ด้วย[179]

---

[178] ศนันท์กรณ์ โสตถิพันธุ์, *คำอธิบายนิติกรรม-สัญญา,* (กรุงเทพฯ : วิญญูชน, พิมพ์ครั้งที่ 22, 2561), หน้า 313.

[179] ศนันท์กรณ์ โสตถิพันธุ์, *คำอธิบายนิติกรรม-สัญญา,* (กรุงเทพฯ : วิญญูชน, พิมพ์ครั้งที่ 22, 2561), หน้า 315-316.

ง. หลักที่ควรคำนึงในการก่อให้เกิดสัญญา

(1) หลักเสรีภาพในการทำสัญญา (Principle of Freedom of Contract)

หลักการสำคัญประการแรกที่ควรคำนึงถึงก็คือ “หลักเสรีภาพในการทำสัญญา” อันเป็นหลักการพื้นฐานที่สำคัญในการทำสัญญาที่ใช้กันมานานและเป็นที่เข้าใจกันมาโดยตลอดว่าผู้ที่เข้าทำสัญญาจะตกลงทำสัญญากับบุคคลใดอย่างไรก็ย่อมได้ทั้งสิ้นเพียงแต่อยู่ในกรอบของมาตรา 151[180] แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

(2) หลักสุจริต (Principle of Good Faith)

หลักสุจริตเป็นหลักการสำคัญอีกประการหนึ่งที่มีบัญญัติไว้เป็นพื้นฐานในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 5[181] เกี่ยวกับการใช้สิทธิและการชำระหนี้ว่าบุคคลทุกคนต้องกระทำโดยสุจริต ซึ่งมักเป็นที่เข้าใจกันว่ามาตรานี้จะนำมาใช้ก็ต่อเมื่อมีหนี้แล้วคือสัญญาเกิดขึ้นแล้วเท่านั้น ความจริงหลักการนี้สามารถที่จะนำมาปรับใช้ในขั้นตอนก่อนสัญญาหรือในขั้นตอนของการก่อให้เกิดสัญญาด้วย เพราะถือว่าแม้สัญญาจะยังไม่เกิด แม้หนี้ตามสัญญาจะยังไม่มี แต่ว่าที่คู่สัญญาก็มีหนี้ต่อกันแล้วในการที่จะต้องปฏิบัติตนตามหลักสุจริต

(3) หลักความไว้เนื้อเชื่อใจ (Principle of Trust)

หลักสุจริตเป็นหลักการสำคัญอีกประการหนึ่งที่เป็นพื้นฐานในเรื่องของการแสดงเจตนาเข้าทำสัญญาที่ผู้แสดงเจตนาจะคำนึงถึงแต่เสรีภาพของตนและทำอะไรตามใจตนเท่านั้นไม่ได้ แต่ต้องคำนึงถึงคู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่งด้วยเสมอว่าคู่สัญญาอีกฝ่ายจะเข้าใจอย่างไร เพราะความไว้เนื้อเชื่อใจก็เป็นหลักที่กฎหมายให้ความคุ้มครองเช่นกัน เนื่องจากการคุ้มครองความไว้เนื้อเชื่อใจของคู่กรณีย่อมหมายถึงการคุ้มครองบุคคลอื่น ๆ ในสังคมที่อาจเข้าทำสัญญาเช่นเดียวกับคู่กรณีรวมถึงการคุ้มครองความมั่นใจในทางธุรกิจด้วย

(4) หลักความยุติธรรม (Principle of Justice)

หลักความยุติธรรมควรจะเป็นหลักที่ศาลใช้ในการตัดสินคดีมากกว่าจะเป็นหลักที่ผู้ก่อสัญญาใช้กัน แต่ความจริงแล้วหาเป็นเช่นนั้นไม่ เพราะหากคู่สัญญามุ่งหมายให้สัญญาที่ตนก่อขึ้นนั้นเป็นสัญญาที่สามารถผูกพันและบังคับกันได้ตามความประสงค์ทุกอย่างแล้ว ในการก่อสัญญาคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายจะต้องคำนึงถึงความยุติธรรมที่มีต่ออีกฝ่ายหนึ่งด้วย เพราะหากคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งที่มีฐานะทางเศรษฐกิจเหนือกว่ากำหนดข้อสัญญาเอาเปรียบอีกฝ่ายหนึ่งที่มีฐานะในทางเศรษฐกิจด้อยกว่า

---

[180] มาตรา 151 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “การใดเป็นการแตกต่างกับบทบัญญัติของกฎหมาย ถ้ามิใช่กฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน การนั้นไม่เป็นโมฆะ”

[181] มาตรา 5 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “ในการใช้สิทธิแห่งตนก็ดี ในการชำระหนี้ก็ดี บุคคลทุกคนต้องกระทำโดยสุจริต”

แต่ฝ่ายหลังจำต้องยอมเข้าทำสัญญา นอกจากจะเป็นสัญญาที่ไม่อยู่บนพื้นฐานของความยุติธรรมแล้ว ยังขัดกับหลักการของสัญญาที่ทั้งสองฝ่ายต้องมีเสรีภาพในการทำสัญญาและต้องมีอย่างเท่าเทียมกันด้วย ถ้าฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งจำต้องยอมเข้าทำสัญญาเสรีภาพของเขาก็ไม่มี หรือหากมีการกำหนดเนื้อหาของสัญญาหรือการปฏิบัติการชำระหนี้ของสัญญาแบบไม่ได้สัดส่วนกันก็จะขัดกับหลักการของสัญญาที่การปฏิบัติการชำระหนี้ของฝ่ายหนึ่งจะต้องได้สัดส่วนกับการปฏิบัติการชำระหนี้ตอบแทนของอีกฝ่ายหนึ่งด้วย

(5) หลักความรับผิดก่อนสัญญา (Pre-contractual liability)

หลักความรับผิดก่อนสัญญา (culpa in contrahendo) ควรคำนึงถึงในขั้นตอนของการก่อให้เกิดสัญญาเพื่อให้ผู้เข้าทำสัญญาระลึกด้วยว่าหากในขั้นตอนนี้ผู้เข้าทำสัญญาจงใจหรือประมาทเลินเล่อทำให้คู่กรณีอีกฝ่ายที่จะเข้าร่วมทำสัญญาได้รับความเสียหายแล้วก็อาจจะมีความรับผิดได้ และเป็นการรับผิดด้วยการเยียวยาความเสียหายต่อประโยชน์ที่อีกฝ่ายไม่ควรเสียเวลาหรือเสียโอกาสหรือเสียค่าใช้จ่ายเข้ามาทำสัญญาที่ผลที่สุดแล้วสัญญาไม่เกิดหรือสัญญาเกิดแต่ไม่สมบูรณ์หรือไม่เป็นผลแล้วแต่กรณี[182]

3.1.3 ทฤษฎีขนส่งผู้โดยสาร

มูลเหตุในการทำสัญญารับขนส่งผู้โดยสารนั้น เนื่องจากผู้โดยสารเป็นบุคคลที่มีความประสงค์จะเดินทางจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง การเดินทางด้วยเท้าอาจจะใช้เวลานานมากและเป็นการเหน็ดเหนื่อย การเดินทางโดยยานพาหนะต่าง ๆ จะช่วยให้ผู้โดยสารเดินทางได้รวดเร็วและเหน็ดเหนื่อยน้อยกว่าการเดินทางด้วยเท้า หากผู้โดยสารไม่มียานพาหนะเป็นของตนเอง ผู้โดยสารอาจจะเช่ายานพาหนะมาแต่ต้องเสียค่าเช่าและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ เช่น ค่าน้ำมันรถ หรือผู้โดยสารอาจจะขับเคลื่อนยานพาหนะนั้นไม่เป็นก็ได้ ทางที่ดีที่สุดคือการเดินทางโดยสารไปกับยานพาหนะของผู้ขนส่งที่ประกอบอาชีพดังกล่าวอยู่แล้ว ส่วนผู้ขนส่งนั้นก็มีความต้องการประการเดียวกันคือการหารายได้จากการรับขนไม่ว่าจะเป็นการรับขนคนโดยสารหรือรับขนของก็ตาม[183] โดยสัญญาขนส่งคนโดยสารประกอบด้วยเงื่อนไขสำคัญดังนี้

ประการแรก สัญญาระหว่างผู้ขนส่งและคนโดยสาร สัญญาขนส่งคนโดยสารเป็นสัญญาระหว่างคู่สัญญา 2 ฝ่าย ได้แก่ คนโดยสารซึ่งเป็นบุคคลธรรมดา และผู้ขนส่งซึ่งอาจเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลก็ได้ หากแต่จะต้องเป็นบุคคลผู้รับขนส่งคนโดยสารเพื่อบำเหน็จในทางค้าปกติของตน ผู้ขนส่งจึงเป็นบุคคลที่ประกอบอาชีพค้าขายในการรับขนส่งคนโดยสารเพื่อแสวงหา

---

[182] ศนันท์กรณ์ โสตถิพันธุ์, *คำอธิบายนิติกรรม-สัญญา,* (กรุงเทพฯ : วิญญูชน, พิมพ์ครั้งที่ 22, 2561), หน้า 316-317.

[183] ไผทชิต เอกจริยกร, *คำอธิบาย จ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน,* (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, พิมพ์ครั้งที่ 12 แก้ไขเพิ่มเติม, 2558), หน้า 240.

รายได้หรือค่าตอบแทนจากการให้บริการดังกล่าว ซึ่งสัญญารับขนคนโดยสารจึงก่อให้เกิดผลต่อความเกี่ยวพันระหว่างคนโดยสารกับผู้ขนส่งเท่านั้น กล่าวคือโดยสภาพของสัญญารับขนส่งคนโดยสารไม่มีบุคคลภายนอกเข้ามาเกี่ยวข้องแต่อย่างใด แต่ก็อาจจะมีกรณีที่บุคคลภายนอกเข้ามาเกี่ยวข้องกับคู่สัญญาในสัญญารับขนคนโดยสารได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรณีที่ผู้ขนส่งก่อให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลภายนอกในการทำการขนส่ง

ประการที่สอง สัญญามีวัตถุประสงค์เพื่อขนส่งคนโดยสาร (เครื่องเดินทาง ถ้ามี) ไปให้ถึงจุดหมายปลายทาง ซึ่งเงื่อนไขประการที่สองนี้ย่อมแสดงให้เห็นถึงลักษณะเฉพาะของสัญญารับขนคนโดยสาร กล่าวคือ สัญญารับขนคนโดยสารมีวัตถุประสงค์เพื่อการที่ผู้ขนส่งทำการขนส่งคนโดยสารไปให้ถึงจุดหมายปลายทาง สัญญารับขนคนโดยสารจึงเป็นสัญญาที่มีวัตถุแห่งสัญญาเป็นการกระทำการของผู้ขนส่งเพื่อประโยชน์แก่คนโดยสารเป็นสำคัญ นอกจากจะมีคนโดยสารเป็นวัตถุของการขนส่งแล้ว สัญญารับขนคนโดยสารยังอาจจะมีเครื่องเดินทางที่คนโดยสารนำติดตัวมาเป็นวัตถุแห่งสัญญาด้วยโดยมุ่งหมายถึงเฉพาะแต่สิ่งของที่มีรูปร่างและจับต้องได้เป็นสำคัญ เช่น เครื่องเดินทางหากได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่ง[184] ถ้าเครื่องเดินทางมีสภาพเป็นของสูญเสียหายได้[185] ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในเครื่องเดินทางซึ่งตนมิได้รับมอบหมาย และเครื่องเดินทางนั้นสูญหายหรือบุบสลายไป[186] โดยส่วนใหญ่แล้วเครื่องเดินทางมักจะได้แก่สิ่งของเครื่องใช้ส่วนตัวของผู้โดยสาร เช่น กระเป๋าเดินทาง เสื้อผ้า กระเป๋าเอกสาร เป็นต้น [187]

---

[184] มาตรา 635 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “เครื่องเดินทางหากได้มอบหมายแก่ผู้ขนส่งทันเวลาท่านว่าต้องส่งมอบในขณะคนโดยสารถึง”

[185] มาตรา 636 วรรคสอง ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “ถ้าเครื่องเดินทางนั้นมีสภาพเป็นของสดของเสียได้ ผู้ขนส่งอาจเอาออกขายทอดตลาดได้ เมื่อของนั้นถึงแล้วรออยู่ล่วงเวลากว่ายี่สิบสี่ชั่วโมง”

[186] มาตรา 638 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในเครื่องเดินทางซึ่งตนมิได้รับมอบหมาย เว้นแต่เมื่อเครื่องเดินทางนั้นสูญหายหรือบุบสลายไปเพราะความผิดของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง”

[187] นนทวัชร์ นวตระกูลพิสุทธิ์, *หลักกฎหมายเอกเทศสัญญาลักษณะจ้างแรงงาน จ้างทำของรับขน,* (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์เดือนตุลา, พิมพ์ครั้งที่ 2, 2562), หน้า 214.

3.2 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับนิติสัมพันธ์ระหว่างบริษัทผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันและผู้ขับขี่รถยนต์ขนส่งสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน

3.2.1 สัญญานายหน้า (Brokerage Contract) [188]

การที่บุคคลหนึ่งต้องอาศัยนายหน้าเข้าทำการชี้ช่องทางให้มีการทำสัญญากันนั้น แทนที่จะเข้าทำสัญญากับบุคคลใด ๆ โดยตรงก็อาจเป็นเพราะว่าบุคคลดังกล่าวไม่ทราบหรือสามารถจะติดต่อกับบุคคลอื่นใดให้เข้ามาทำสัญญากับตนได้ เพราะถ้าบุคคลนี้ทราบก็คงให้นายหน้าเข้ามาชี้ช่องทางให้ นายหน้าเปรียบเสมือนเป็นคนกลางที่ทำให้บุคคลทั้งสองฝ่ายมาทำสัญญากันมาพบมารู้จักและมาทำสัญญาในระหว่างกัน ทางด้านตัวนายจ้างเองจะทำหน้าที่เป็นนายหน้าก็เพื่อช่วยเหลือบุคคลผู้ที่ต้องการจะทำสิ่งใดสิ่งหนึ่งให้สามารถทำตามที่ประสงค์ได้ ไม่ว่านายหน้าจะหวังบำเหน็จนายหน้าเป็นการตอบแทนหรือไม่ก็ตาม แต่ส่วนใหญ่นายหน้ามักมักทำการด้วยความประสงค์ที่จะได้บำเหน็จ (commission) โดยเฉพาะนายหน้าในการซื้อขายอสังหาริมทรัพย์ นายหน้าจัดหางานหรือนายหน้าเกี่ยวกับการเช่าอสังหาริมทรัพย์ เป็นต้น

ความหมายและสาระสำคัญของสัญญานายหน้า

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ได้ให้ความหมายของสัญญานายหน้าไว้ว่าหมายถึงอะไร แต่ได้บัญญัติถึงการให้บำเหน็จนายหน้าไว้ว่าหมายถึงบุคคลที่ตกลงจะให้บำเหน็จนายหน้านั้นจะต้องจ่ายเมื่อไหร่ตามมาตรา 845 บุคคลผู้ใดตกลงจะให้ค่าบำเหน็จแก่นายหน้าเพื่อที่ชี้ช่องให้ได้เข้าทำสัญญาก็ดี จัดการให้ได้ทำสัญญากันก็ดี ท่านว่าบุคคลผู้นั้นจะต้องรับผิดใช้ค่าบำเหน็จก็ต่อเมื่อสัญญานั้นได้ทำกันสำเร็จเนื่องแต่ผลแห่งการที่นายหน้าได้ชี้ช่องหรือจัดการนั้น ถ้าสัญญาที่ได้ทำกันไว้นั้นมีเงื่อนไขเป็นเงื่อนบังคับก่อนไซร้ ท่านว่าจะเรียกร้องบำเหน็จค่านายหน้ายังหาได้ไม่จนกว่าเงื่อนไขนั้นสำเร็จแล้ว

นายหน้ามีสิทธิจะได้รับชดใช้ค่าใช้จ่ายที่ได้เสียไปก็ต่อเมื่อได้ตกลงกันไว้เช่นนั้น ความข้อนี้ท่านให้ใช้บังคับแม้ถึงว่าสัญญาจะมิได้ทำกันสำเร็จ

จากบทบัญญัติมาตรา 845 ข้างต้นนี้พอที่จะนำมาประมวลให้ความหมายของสัญญานายหน้าได้คืออะไรได้ว่า สัญญานายหน้าเป็นสัญญาซึ่งบุคคลหนึ่งตกลงจะให้ค่าบำเหน็จแก่บุคคลอีกคนหนึ่งเรียกว่านายหน้า จากการที่ชี้ช่องให้ได้เข้าทำสัญญาหรือจัดการให้ได้ทำสัญญาเมื่อสัญญานั้นได้ทำกันสำเร็จ ซึ่งสาระสำคัญของนายหน้ามีดังนี้

---

[188] ไผทชิต เอกจริยกร, *ตัวแทน นายหน้า (AGENCY-BROKERAGE),* (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์เดือนตุลา, พิมครั้งที่ 12, 2558), หน้า 359-380.

ก. สัญญานายหน้าเป็นสัญญาที่มีคู่สัญญา 2 ฝ่าย

บุคคลที่ตกลงจะให้ค่าบำเหน็จแก่นายหน้า ที่ได้ใช้นายหน้าให้ไปติดต่อจัดการให้เข้ามาทำสัญญากับตน บุคคลที่จะให้บำเหน็จนายหน้านี้จะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลก็ได้

คู่สัญญาฝ่ายที่สองก็คือนายหน้า ซึ่งนายหน้าก็คือคนกลางที่เป็นสื่อช่วยชี้ช่องให้บุคคลฝ่ายหนึ่งได้เข้าทำสัญญากับบุคคลอีกฝ่ายหนึ่ง หรือจัดการให้บุคคลทั้งสองฝ่ายได้เข้าทำสัญญากัน[189] การเป็นนายหน้านี้ ถ้านายหน้าเป็นบุคคลธรรมดาก็ไม่ค่อยมีปัญหา เพราะบุคคลธรรมดาย่อมไปกระทำการเป็นนายหน้าได้ ไม่ว่าจะด้วยการบอกกล่าวชี้ชวน ให้ข้อมูลต่าง ๆ นานา เพื่อให้เกิดการตกลงเข้าทำสัญญากัน วัตถุประสงค์ของสัญญาก็คือการที่นายหน้าชี้ช่องทางหรือจัดการให้มีการเข้าทำสัญญา อนึ่งการเป็นนายหน้าต้องเป็นนายหน้าให้แก่คนอื่นไม่ใช่แก่ตนเอง ถ้าเป็นนายหน้าแก่ตนเองจะทำไม่ได้[190]

ข้อสำคัญอีกประการหนึ่งก็คือ บุคคลทั้งสองจะต้องตกลงกันทำสัญญานายหน้าและตกลงจะให้บำเหน็จนายหน้า หากมิได้มีการตกลงเช่นนั้นก็ไม่เป็นสัญญานายหน้าและก็ไม่มีสิทธิเรียกเอาบำเหน็จนายหน้า

ข. บุคคลที่ตกลงจะให้ค่าบำเหน็จนายหน้า จะรับผิดชอบจ่ายค่าบำเหน็จต่อเมื่อสัญญานั้นได้ทำกันสำเร็จแล้ว

ความแตกต่างที่สำคัญระหว่างตัวแทนและนายหน้าอยู่ตรงที่นายหน้าเป็นเพียงผู้ชี้ช่องหรือเป็นผู้แนะช่องทางให้มีการเข้าทำสัญญากัน แต่ในเรื่องของตัวแทนนั้น ตัวแทนได้เข้าดำเนินการเข้าทำสัญญาแทนตัวการเลย การชี้ช่องหรือการจัดการให้มีการทำสัญญาก็มีลักษณะเป็นการที่นายหน้าไปแจ้งข่าว ไปชักชวนให้บุคคลภายนอกรู้ว่ามีบุคคลหนึ่งต้องการที่จะกระทำการใด เช่น ต้องการขายทรัพย์สิน ต้องการจ้างบุคคลเข้าทำงาน แล้วแจ้งให้บุคคลนั้นทราบว่าเป็นผู้ใด หรือแจ้งให้บุคคลผู้ที่วานให้เป็นนายหน้าดำเนินการให้ เพื่อที่บุคคลทั้ง 2 ฝ่ายจะได้รู้จักกันและติดต่อในรายละเอียดและเข้าทำสัญญากันในที่สุด โดยมีนายหน้าเป็นผู้ช่วยเหลือ ส่วนสัญญาที่นายหน้าชี้ช่องให้มีการทำกันนี้จะเป็นสัญญาอะไรก็ได้ เช่น สัญญาซื้อขาย สัญญาเช้าทรัพย์ หรือสัญญาอื่น ๆ

---

[189] สถิตย์ เล็งไธสง, *คำอธิบายกฎหมายตัวแทนและนายหน้า (เรียงมาตรา),* (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์เดือนตุลา, พิมพ์ครั้งที่ 3, 2539), หน้า 246.

[190] คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 337/2478 ใครเป็นผู้ซื้อ ตั้งใจเป็นผู้ซื้อแต่เอาเงินของผู้อื่นมาซื้อและให้เจ้าของเงินลงชื่อเป็นคู่สัญญาในสัญญาซื้อขายแม้มีสัญญากับเข้าของเงินว่าจะโอนที่ให้แก่ตนในภายหลังก็ไม่นับว่าตนเป็นผู้ซื้อ บุคคลจะเป็นนายหน้าให้แก่ตัวเองไม่ได้ พ.ร.บ.ฎีกาอุทธรณ์ ม.9 ข้อฎีกาซึ่งมิได้ยกขึ้นคัดค้านในชั้นศาลล่าง ศาลฎีกาไม่รับวินิจฉัย

ก็ได้[191] แต่ถ้าบุคคลดังกล่าวเข้าไปทำสัญญาแทนตัวการก็ไม่ใช่เรื่องของนายหน้า แต่เป็นตัวแทน เพราะหน้าที่ของนายหน้ามีเพียงการชี้ช่องทางหรือจัดการให้มีการทำสัญญากันเท่านั้น นายหน้าไม่ได้เข้าไปเป็นคู่สัญญาด้วย[192]

ประเด็นที่จะต้องพิจารณาต่อมาก็คือ ถ้านายหน้ามีหน้าที่ชี้ช่องทางให้ได้เข้าทำสัญญาจนสำเร็จหรือไม่ และหากนายหน้าชี้ช่องทางไม่สำเร็จ นายหน้าจะต้องรับผิดชอบต่อบุคคลที่ใช้นายหน้าให้กระทำการหรือไม่ อย่างไร ในเรื่องนี้หากพิจารณาจากตัวบทเรื่องนายหน้าจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แล้ว นายหน้าไม่มีหน้าที่ต้องชี้ช่องให้มีการทำสัญญาจนสำเร็จและไม่มีความรับผิดชอบหากการทำสัญญาตามที่ตนชี้ช่องทางนั้นไม่เกิดขึ้นเพียงแต่ว่าหากไม่มีการทำสัญญากันนายหน้าอาจไม่ได้รับบำเหน็จนายหน้าจึงมีหน้าที่ชี้ช่องในลักษณะเป็นหนี้ที่ต้องดำเนินการ แต่ไม่มี

---

[191] คำพิพากษาฎีกาที่ 7604/2553 ทางนำสืบของโจทก์และคำขอท้ายฟ้องปรากฏว่าเงินจำนวนที่โจทก์เรียกร้องไม่ใช่เงินส่วนที่ต่ำกว่าไร่ละ 65,000 บาท ตามที่อ้างว่าเป็นข้อตกลงให้ค่าบำเหน็จนายหน้าหากแต่เป็นเงินที่โจทก์อ้างว่าโจทก์กับพวกซื้อที่ดินพิพาทมาในราคาไร่ละ 50,000 บาท แล้วนำมาเสนอขายแก่ฝ่ายจำเลยในราคาไร่ละ 60,000 บาท ส่วนที่เกินไร่ละ 10,000 บาท ตกเป็นของโจทก์กับพวก อันมีลักษณะเป็นการหากำไรจากการซื้อขายที่ดินตามปกติ และเมื่อพิจารณาจากหนังสือทวงถามเงินและสรุปรายการซื้อขายที่ดินซึ่งโจทก์เป็นคนทำเอกสารดังกล่าวเองก็ยิ่งปรากฏชัดเจนว่า เป็นเรื่องที่โจทก์กับพวกซื้อที่ดินมาขายให้แก่ฝ่ายจำเลยจริง โดยเอากำไรจากราคาที่ดินที่โจทก์ซื้อมาหักออกจากราคาที่ตั้งขายแก่ฝ่ายจำเลยในราคาไร่ละ 60,000 บาท โดยเฉพาะอย่างยิ่งในรายของเจ้าของที่ดินชื่อ ข. ที่ปรากฏในลำดับที่ 6 โจทก์ไปซื้อที่ดินรายนี้มาในราคาไร่ละ 100,000 บาท ขายให้แก่ฝ่ายจำเลยราคาไร่ละ 60,000 บาท โดยโจทก์จ่ายเงินเพิ่มเอง อันเป็นผลขาดทุนในการซื้อขายที่ดินรายนี้ ทำให้เห็นเจตนาของทั้งสองฝ่ายว่าการดำเนินการเกี่ยวกับที่ดินทุกแปลงรวมทั้งแปลงพิพาทเป็นเรื่องการทำธุรกิจซื้อขายที่ดินกัน หากโจทก์ซื้อที่ดินมาได้ในราคาถูกเมื่อนำไปขายในราคาที่ตกลงกัน โจทก์ก็มีกำไรมาก หากโจทก์ซื้อที่ดินมาได้ในราคาแพงก็จะมีกำไรน้อยและโจทก์อาจขาดทุนได้หากซื้อที่ดินมาในราคาสูงกว่าที่ตกลงขายให้แก่ฝ่ายจำเลย ลักษณะการทำธุรกิจกันดังกล่าวจึงมิใช่เป็นการชี้ช่องให้ฝ่ายจำเลยได้เข้าทำสัญญาซื้อขายที่ดินพิพาทเพื่อเอาค่าบำเหน็จนายหน้าตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 845 วรรคหนึ่ง

[192] คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 920/2523 เอกสารมีใจความสำคัญว่า จำเลยทั้งสองซึ่งเป็นเจ้าของที่พิพาทร่วมกันขอมอบที่ดินให้แก่นายณรงค์ (จำเลยที่ 3) ไปขายในวงเงิน 400,000 บาท ไม่รวมถึงสิ่งปลูกสร้างหากขายได้เกินกว่านี้ส่วนที่เกินให้เป็นของผู้ขายจำเลยทั้งสองขอมอบสิทธิในการขายโดยให้เวลาภายใน 3 เดือน พ้นกำหนดนี้แล้วผู้ขายไม่มีสิทธิ ถ้ามีคนมาซื้อภายในเวลาที่กำหนดให้นี้ เป็นสิทธิของจำเลยที่ 3 ผู้เดียว และข้อเท็จจริงได้ความว่า ก่อนจำเลยที่ 3 จะไปขอให้จำเลยที่ 1 และที่ 2 ทำหนังสือเอกสารนี้ให้จำเลยที่ 1 และที่ 2 ได้เคยติดต่อกับจำเลยที่ 3 ให้ช่วยขายที่พิพาทมาก่อนแล้ว แสดงว่าจำเลยที่ 1 และที่ 2 ได้มอบอำนาจให้จำเลยที่ 3 ขายที่พิพาทได้อย่างเต็มที่ ไม่มีข้อความตอนใดในเอกสารดังกล่าวที่ส่อแสดงว่าจำเลยทั้งสองตกลงให้จำเลยที่ 3 เป็นนายหน้าโดยจะให้ค่าบำเหน็จเพื่อชี้ช่องให้จำเลยทั้งสองได้เข้าทำสัญญาซื้อขายที่พิพาท เมื่อจำเลยที่ 3 ไปทำสัญญาจะซื้อขายที่พิพาทให้โจทก์ภายในขอบอำนาจแห่งฐานตัวแทนจำเลยทั้งสองซึ่งเป็นตัวการย่อมมีความผูกพันตามสัญญานั้นการตั้งตัวแทนให้ขายที่ดิน ไม่ใช่เป็นเรื่องมอบอำนาจให้ไปทำนิติกรรมซื้อขายที่ดินอันจะต้องใช้แบบพิมพ์ใบมอบอำนาจของกรมที่ดิน

หน้าที่ในผลสำเร็จแห่งการกระทำนั้น แต่หากนายหน้าไม่มีทำการชี้ช่องตามที่มีหน้าที่ที่เกิดจากสัญญานายหน้า นายหน้าจะต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้น ดังนั้นหากนายหน้าเป็นผู้ชี้ช่องหรือจัดการให้มีการเข้าทำสัญญา นายหน้าจึงไม่ต้องรับผิดตามสัญญาที่ตนชี้ช่องด้วย เพราะนายหน้ามิได้เข้าไปเกี่ยวข้องกับการทำสัญญาโดยตรง ไม่เหมือนกับกรณีตัวแทนหรือตัวแทนค้าต่าง หากคู่สัญญาที่นายหน้าเข้าชี้ช่องให้ทำสัญญาประพฤติผิดสัญญาเช่นใด ก็ต้องไปฟ้องร้องบังคับคดีกันเองซึ่ง มาตรา 848 ตัวนายหน้าไม่ต้องรับผิดไปถึงการชำระหนี้ตามสัญญาซึ่งได้ทำต่อกันเพราะตนเป็นสื่อ เว้นแต่จะมิได้บอกชื่อของฝ่ายหนึ่งให้รู้ถึงอีกฝ่ายหนึ่ง การที่มาตรา 848 ช่วงท้ายกำหนดไปในทำนองให้นายหน้าต้องรับผิดชอบก็เพราะมิได้บอกชื่อคู่สัญญาให้แต่ละฝ่ายทราบ ซึ่งทำให้แต่ละฝ่ายไม่รู้ว่าจะไปบังคับให้ชำระหนี้ระหว่างกันเช่นไรและเป็นการป้องกันการทุจริตของนายหน้า

ประเด็นที่น่าพิจารณาต่อมามีว่า หากบุคคลภายนอกเรียกให้นายหน้าต้องรับผิดเนื่องจากนายหน้าไม่เปิดเผยชื่อของคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งให้อีกฝ่ายหนึ่งทราบ นายหน้าจะเรียกร้องให้ฝ่ายนั้นรับผิดชอบต่อนายหน้าตามสัญญานั้นได้ด้วยหรือไม่ ต้องให้บุคคลที่ใช้นายหน้าที่นายหน้าไม่ยอมเปิดเผยชื่อให้แก่อีกฝ่ายหนึ่งทราบเป็นผู้ดำเนินการ ซึ่งบุคคลนี้อาจไม่ดำเนินการก็ได้ ในเรื่องตัวบทมาตรานี้ไม่ได้บัญญัติถึงเรื่องนี้ไว้ หากพิจารณาในเรื่องของสัญญาจะผูกพันเฉพาะคู่สัญญา นายหน้าถือว่าเป็นบุคคลภายนอกตามสัญญาที่ตนชี้ช่อง ตามปกตินายหน้าไม่มีสิทธิและหน้าที่รับผิดชอบตามสัญญาดังกล่าว การที่มาตรานี้กำหนดให้นายหน้าต้องรับผิดเพราะนายหน้าไม่เปิดเผยชื่อของคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งให้อีกฝ่ายหนึ่งทราบ ทำให้คู่สัญญาไม่สามารถดำเนินการแก่คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งได้ นอกจากนี้นายหน้าไม่มีหน้าที่ในการรับชำระหนี้ตามสัญญาด้วย[193] ที่เป็นเช่นนี้ก็เพราะว่าหน้าที่ของนายหน้ามีเพียงชี้ช่องให้ทำสัญญาเท่านั้น นายหน้าจะไม่เข้าไปยุ่งเกี่ยวกับเรื่องอื่นที่ไม่ใช่หน้าที่นายหน้ามิใช่ตัวแทนของคู่สัญญา และมาตรา 849 นี้ก็เป็นมาตราที่บอกชัดให้คู่สัญญารู้ว่า นายหน้าไม่ได้มีอำนาจจะทำเช่นนี้ อย่างไรก็ตามมาตรา 849 เป็นเพียงข้อสันนิษฐานที่สามารถสืบหักล้างอย่างอื่นได้ โดยอาจมีการนำสืบว่ามีการตกลงมอบหมายให้อำนาจให้แก่นายหน้ามีหน้าที่รับเงินหรือรับชำระหนี้อันจะพึงชำระตามสัญญานั้นได้ ซึ่งถ้าหากนายหน้ามีอำนาจรับชำระหนี้แทนเมื่อไหร่ก็หมายความว่านายหน้าได้รับมอบอำนาจจากผู้ที่ใช้นายหน้านั้น นายหน้าจึงมีฐานะเป็นตัวแทนของบุคคลดังกล่าวในส่วนนี้ด้วย

---

[193] มาตรา 849 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “การรับเงินหรือรับชำระหนี้อันจะพึงชำระตามสัญญานั้นท่านให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่านายหน้าย่อมไม่มีอำนาจที่จะรับแทนผู้เป็นคู่สัญญา”

ค. บุคคลที่ตกลงจะให้บำเหน็จนายหน้า จะรับผิดใช้ค่าบำเหน็จต่อเมื่อสัญญานั้นได้ทำสำเร็จแล้ว

ซึ่งหมายความว่าบุคคลที่ใช้ให้นายหน้าให้ชี้ช่องกับบุคคลภายนอกได้เข้ามาทำสัญญากันจริง ๆ ตามที่นายหน้าชี้ช่อง และคำว่า “สำเร็จ” ตามมาตรา 846[194] นี้ไม่ได้หมายความว่าสัญญานั้นจะต้องสำเร็จจนถึงที่สุดจนถึงโอนกรรมสิทธิ์ให้แก่กัน เพียงแต่นายหน้าได้ทำการจนหมดหน้าที่แล้วก็เป็นการเพียงพอ กล่าวคือ ถ้าทั้งสองฝ่ายตกลงทำสัญญาซึ่งเป็นการผูกมัดตามกฎหมายแล้ว หน้าที่ของนายหน้าก็หมดไปและไม่เป็นข้อสำคัญว่าฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งจะได้ปฏิบัติการครบถ้วนตามสัญญาหรือไม่ หรือฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งจะได้กระทำผิดสัญญาในภายหลัง[195] แต่ถ้าหากนายหน้าได้จัดการให้ผู้ซื้อและผู้ขายพบปะเจรจากัน แต่ผู้ซื้อและผู้ขายเจรจาตกลงกันในเรื่องอื่น ๆ ไม่ได้ เช่น ราคาทรัพย์สินที่จะขาย หรือผู้ขายเกิดเปลี่ยนใจไม่ขายหรือผู้ซื้อเปลี่ยนใจไม่ซื้อ จึงไม่ทำสัญญากัน สิทธิได้รับบำเหน็จของนายก็ไม่มี เรื่องนี้เป็นปัญหามากที่สุดที่เกิดขึ้นในทางปฏิบัติกันเสมอจนมีการฟ้องร้องกันอยู่มากมาย ก็คือเมื่อนายหน้าได้ชี้ช่องให้คู่สัญญาได้พบได้ทำสัญญากัน นายหน้ามักจะถูกคู่สัญญาบิดพลิ้วไม่ยอมชำระบำเหน็จนายหน้าโดยได้แอบทำสัญญากันลับ ๆ ไม่ให้นายหน้าทราบเพื่อหลีกเลี่ยงการชำระค่านายหน้า และจะได้เอาเงินส่วนที่เป็นบำเหน็จนายหน้าไปเป็นส่วนลดของราคาซื้อขายเพื่อเป็นการประหยัด เพราะเห็นว่านายหน้าไม่ได้ทำอะไรเลยเพียงแต่ชี้ช่องเล็ก ๆ น้อย ๆ โดยคู่สัญญาลืมไปว่าถ้าไม่มีนายหน้าแล้วสัญญานั้น ๆ ก็คงจะไม่เกิดขึ้น ดังนั้นเมื่อข้อเท็จจริงปรากฏขึ้นแก่ศาลดังกล่าวว่าการทำสัญญานั้นเกิดขึ้นเพราะการชี้ช่องของนายหน้า ศาลก็จะพิพากษาให้บุคคลที่ตกลงจะให้บำเหน็จนายหน้าชำระค่านายหน้าตามหน้าที่ที่ตกลงกันไว้[196]

---

[194] มาตรา 846 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “ถ้ากิจการอันได้มอบหมายแก่นายหน้านั้นโดยพฤติการณ์เป็นที่คาดหมายได้ว่าย่อมทำให้แต่เพื่อจะเอาค่าบำเหน็จไซร้ ท่านให้ถือว่าได้ตกลงกันโดยปริยายว่ามีค่าบำเหน็จนายหน้าค่าบำเหน็จนั้นถ้ามิได้กำหนดจำนวนกันไว้ ท่านให้ถือว่าได้ตกลงกันเป็นจำนวนตามธรรมเนียม”

[195] ไชยเจริญ สันติศิริ, *คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยตัวแทน นายหน้า จัดการงานนอกสั่ง,* (พระนคร : โรงพิมพ์ภักดีประดิษฐ์, 2511), หน้า 250-251.

[196] คำพิพากษาฎีกาที่ 4362/2545 โจทก์เป็นผู้เริ่มต้นติดต่อขอซื้อที่ดินจากจำเลยที่ 1 และเจรจาติดต่อกับญาติพี่น้องของจำเลยที่ 1 หลายครั้ง รวมทั้งไปพบกันที่บ้านมารดาจำเลยที่ 1 เมื่อโจทก์เสนอขายที่ดินต่อบริษัท ค. แล้ว ทางเจ้าหน้าที่ของบริษัทดังกล่าวรวมทั้งโจทก์ต่างก็มาดูที่ดินที่จะซื้อขายตลอดทั้งนำเจ้าหน้าที่ของบริษัท ค. มาเจรจาตกลงจะซื้อจะขายที่ดินกับจำเลยทั้งสองและได้จดทะเบียนให้บริษัท ค. เช่าที่ดินเป็นผลสำเร็จนั้น จึงเกิดจากการที่โจทก์เป็นผู้ชี้ช่องให้ทั้งสองฝ่ายเข้าทำสัญญากัน การที่โจทก์เป็นผู้ดำเนินการตั้งแต่ต้นโดยไม่เคยรู้จักกับบริษัท ค. และไม่เคยรู้จักจำเลยที่ 1 กับเจ้าของที่ดินรายอื่น ๆ มาก่อนต้องเข้าร่วมเจรจาติดต่อกับเจ้าของที่ดินทั้งหลายก็เพื่อต้องการผลประโยชน์เป็นค่านายหน้าไม่ใช่ทำให้เปล่า หากโจทก์ไม่ได้ค่านายหน้าเป็นผลตอบแทนในการเจรจาติดต่อในครั้งแรกแล้ว การดำเนินการใด ๆ ต่อมาคงไม่เกิดขึ้น และการที่บริษัท ค. กำหนดข้อห้ามไม่ให้ ส. รับประโยชน์หรือค่านายหน้าจากจำเลยที่ 1 นั้น ก็เป็นเรื่องเฉพาะระหว่างบริษัท ค. กับ ส. ไม่เกี่ยวกับโจทก์ ทั้งไม่ได้ความว่าโจทก์ตกลงยกเลิกสัญญานายหน้ากับจำเลยที่ 1 จำเลยที่ 1 จะปฏิเสธไม่ชำระค่านายหน้าแก่โจทก์หาได้ไม่

เมื่อนายหน้าได้ทำการชี้ช่องทางให้ได้มีการทำสัญญากันแล้ว หากแต่ต่อมาคู่สัญญากระทำผิดสัญญาหรือไม่ปฏิบัติตามสัญญา ก็ไม่เกี่ยวกับนายหน้าแล้ว นายหน้ามีสิทธิได้รับค่านายหน้าเพราะได้กระทำการนั้นสำเร็จแล้ว ในบางครั้งการแต่งตั้งให้นายหน้าไปดำเนินการชี้ช่องนั้น บุคคลผู้ตกลงจะให้ค่านายหน้าอาจจะกำหนดเวลาให้นายหน้าในการดำเนินการดังกล่าวภายในกำหนดด้วยเพื่อให้นายหน้ารีบเร่งทำการงานให้เสร็จ หากนายหน้าไม่สามารถทำได้ภายในระยะเวลาหรือภายใต้เงื่อนไขบางอย่างก็ไม่มีสิทธิได้ค่านายหน้า เพราะการแต่งตั้งนายหน้าได้สิ้นสุดลงแล้ว[197]

สำหรับความตกลงในเรื่องบำเหน็จนายหน้านั้นมาตรา 846 บัญญัติว่า “ถ้ากิจการอันได้มอบหมายแก่นายหน้านั้นโดยพฤติการณ์เป็นที่คาดหมายได้ว่าย่อมทำให้แต่เพื่อจะเอาค่าบำเหน็จไซร้ ท่านให้ถือว่าได้ตกลงกันโดยปริยายว่ามีค่าบำเหน็จนายหน้า

ค่าบำเหน็จนั้นถ้ามิได้กำหนดจำนวนกันไว้ ท่านให้ถือว่าได้ตกลงกันเป็นจำนวนตามธรรมเนียม”

จากบทบัญญัติดังกล่าวข้างต้น การตกลงเกี่ยวกับบำเหน็จค่านายหน้ามีได้ 2 ทางคือ

1. มีการตกลงโดยชัดแจ้งถึงบำเหน็จนายหน้า ว่านายหน้ามีสิทธิได้รับบำเหน็จหากว่าทำการสำเร็จ

2. มีการตกลงกันโดยปริยาย กล่าวคือ กิจการที่มีการมอบหมายให้นายหน้ากระทำการโดยพฤติการณ์คงไม่มีใครทำให้เปล่า แต่จะเรียกบำเหน็จนายหน้าเป็นการตอบแทนกันแล้ว กฎหมายก็ให้สันนิษฐาน (ให้ถือว่า “เป็นอันได้ตกลงกันโดยปริยายว่ามีค่าบำเหน็จนายหน้า”)

อย่างไรก็ตามมาตรา 846 เป็นเพียงข้อสันนิษฐานของกฎหมายเท่านั้น ซึ่งไม่ตัดสิทธิของคู่ความที่จะนำสืบถึงข้อตกลงเป็นอย่างอื่นได้ เช่น พิสูจน์ว่ามีการตกลงว่านายหน้าไม่มีสิทธิได้รับบำเหน็จในการทำการนั้น เพราะมีการตกลงกับนายหน้าว่านายหน้าจะทำการนั้นแบบเปล่า สำหรับจำนวนค่าบำเหน็จนายหน้านั้นหากมีการตกลงกันไว้เป็นจำนวนเท่าใดก็จะต้องเป็นไปตามนั้น สิทธิของนายหน้าที่จะได้รับบำเหน็จหรือค่าใช้จ่ายคืนนั้น นายหน้าอาจจะหมดสิทธิได้ เพราะนายหน้าได้กระทำการตามมาตรา 847 ซึ่งบัญญัติว่า “ถ้านายหน้าทำการให้แก่บุคคลภายนอกด้วยก็ดีหรือได้รับคำมั่นแต่บุคคลภายนอกเช่นนั้นว่าจะให้ค่าบำเหน็จอันไม่ควรแก่นายหน้าผู้กระทำการโดยสุจริตก็ดี เป็นการฝ่าฝืนต่อการที่ตนเข้ารับทำหน้าที่ไซร้ ท่านว่านายหน้าหามีสิทธิจะได้รับค่าบำเหน็จหรือรับชดใช้ค่าใช้จ่ายที่ได้เสียไปไม่” ซึ่งหลักของมาตรา 847 นี้อยู่ที่ว่าไม่ให้นายหน้าได้รับ

---

[197] คำพิพากษาฎีกาที่ 827/2523 สัญญานายหน้าระบุให้นายหน้าจัดการขายที่ดินให้เสร็จภายใน พ.ศ. 2518 เว้นแต่มีเหตุสุดวิสัยเจ้าของที่ดินจะผ่อนเวลาต่อไปให้อีกตามที่เห็นสมควรนั้น แสดงให้เห็นถึงเจตนาของคู่สัญญาว่าได้กำหนดระยะเวลาไว้แน่นอนแล้วว่าจะต้องขายที่ดินให้เสร็จภายในสิ้นปี พ.ศ. 2518 หากไม่มีการผ่อนเวลา ย่อมถือได้ว่าสัญญาดังกล่าวได้สิ้นสุดลง

บำเหน็จค่านายหน้า 2 ทาง คือ ทั้งจากผู้ให้นายหน้าชี้ช่องทางหรือจัดการให้มีการทำสัญญากับบุคคลภายนอกที่จะมาเป็นคู่สัญญา เพราะอาจจะเอาค่านายหน้าที่จะต้องจ่ายเพิ่มเข้าไปในต้นทุนของอีกฝ่ายหนึ่ง อันจะเป็นผลเสียแก่ผู้ที่นายหน้าเข้าชี้ช่องให้ทำการนั้น หรือเป็นการที่จะให้อีกฝ่ายหนึ่งได้เปรียบเสียเปรียบอีกฝ่ายหนึ่ง อย่างไรก็ตาม หากปรากฏว่านายหน้ากระทำการดังกล่าวโดยสุจริตไม่ได้ทำให้คู่สัญญาทั้ง 2 ฝ่ายเสียหายแต่อย่างใด หรือได้รับความยินยอมจากผู้ที่ตกลงให้บำเหน็จนายหน้าให้นายหน้ากระทำการเช่นนั้นได้ นายหน้ามีอำนาจทำการนั้นและมีสิทธิได้รับบำเหน็จนายหน้าตามที่ตกลงกัน

ซึ่งตามหลักการแล้วนายหน้ามีสิทธิได้รับบำเหน็จแม้จะไม่มีการตกลงกันไว้โดยชัดแจ้งก็ตามว่านายหน้ามีสิทธิได้รับบำเหน็จ แต่หากโดยพฤติการณ์เป็นที่คาดหมายได้ว่าย่อมทำให้แต่เพียงจะเอาค่าบำเหน็จ ท่านให้ถือว่าตกลงกันโดยปริยายว่ามีค่าบำเหน็จนายหน้า จึงสามารถสรุปได้ดังนี้

1. สัญญานายหน้าจะมีบำเหน็จหรือไม่ไม่สำคัญ หากไม่มีการตกลงกันโดยชัดแจ้งถึงบำเหน็จนายหน้า นายหน้าก็ไม่มีสิทธิได้รับบำเหน็จ เว้นแต่จะถือว่าการเป็นนายหน้าตกลงกันโดยปริยายว่ามีบำเหน็จ สัญญาดังกล่าวก็เป็นสัญญานายหน้า

2. หากคู่สัญญาตกลงทำสัญญานายหน้า แต่กำหนดอย่างชัดเจนว่าเป็นสัญญานายหน้าที่ไม่มีบำเหน็จตอบแทน สัญญาดังกล่าวก็เป็นสัญญานายหน้าเช่นกัน

3.2.2 สัญญาจ้างแรงงาน (Employment Contract)

กฎหมายแรงงานเป็นกฎหมายที่กำหนดความสัมพันธ์ของมนุษย์และกำหนดมาตรการควบคุมความประพฤติของมนุษย์ด้านแรงงานหรือเกี่ยวกับการใช้แรงงาน หรือการจ้างงาน กำหนดสิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญาตามสัญญาจ้างแรงงาน โดยคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งเรียกว่า “ลูกจ้าง” (Employee) มีหน้าที่หลักคือต้องทำงานด้วยตนเองอย่างเต็มความสามารถและด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งซึ่งเรียกว่า “นายจ้าง” (Employer) มีหน้าที่หลักคือต้องจ่ายค่าจ้างตอบแทนการทำงานของลูกจ้าง กำหนดให้มีความสัมพันธ์พิเศษในการให้นายจ้างมีอำนาจบังคับบัญชาควบคุมการทำงานของลูกจ้าง[198] ในขณะเดียวกันก็ต้องมีหน้าที่ดูแลความปลอดภัยในการทำงาน นอกจากนั้นกฎหมายแรงงานยังเป็นกฎหมายที่กำหนดให้มีความคุ้มครองการใช้สิทธิของคู่สัญญาตามสัญญาจ้างแรงงาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการใช้สิทธิของคู่สัญญาฝ่ายที่เป็นลูกจ้าง เนื่องจากผู้ที่ประสงค์จะดำเนินการประกอบกิจการมักจะอาศัยความได้เปรียบทางด้านเศรษฐกิจและในทาง

---

[198] มาตรา 575 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “อันว่าจ้างแรงงานนั้น คือสัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่งเรียกว่าลูกจ้าง ตกลงจะทำงานให้แก่บุคคลอีกคนหนึ่ง เรียกว่านายจ้าง และนายจ้างตกลงจะให้สินจ้างตลอดเวลาที่ทำงานให้”

เศรษฐศาสตร์เพื่อเอาเปรียบลูกจ้างโดยจ่ายค่าตอบแทนน้อยและจัดสวัสดิการให้น้อยเพื่อเป็นการลดต้นทุนการผลิตอันจะทำให้สามารถแข่งขันทางการค้าและทำให้ได้กำไรเป็นจำนวนมาก ๆ ได้[199] และเมื่อมีการขยายตัวทางการค้าและอุตสาหกรรม ซึ่งภาคธุรกิจและอุตสาหกรรมมุ่งจะผลิตสินค้าและบริการเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภค ดังนั้น จึงต้องมีการจ้างบุคคลอื่นให้ทำงานให้โดยมีสินจ้างและค่าจ้างเป็นการตอบแทน สัญญาจ้างแรงงานจึงได้เกิดขึ้น[200]

เมื่อได้เกิดสัญญาจ้างแรงงาน ความจำเป็นในอันที่จะต้องมีกฎเกณฑ์ของกฎหมายที่เข้ามาบังคับใช้แก่นิติสัมพันธ์ระหว่างนายจ้างและลูกจ้างก็มีขึ้น กฎเกณฑ์ดังกล่าวอาจจะอยู่ในรูปของบทบัญญัติในทางแพ่งเพื่อกำหนดสิทธิ หน้าที่ ตลอดจนความรับผิดของคู่สัญญาแต่ละฝ่าย แต่เนื่องจากความเป็นจริงในสังคมที่ว่าสถานะของลูกจ้างและนายจ้างในการต่อรองทำสัญญานั้นอยู่ในสภาพที่ไม่เท่าเทียมกัน โดยนายจ้างจะอยู่ในสถานะที่ได้เปรียบกว่าในด้านการต่อรองและการกำหนดเงื่อนไขต่าง ๆ ในการทำงาน ซึ่งนายจ้างอาจจะเอารัดเอาเปรียบลูกจ้างเป็นอย่างมาก ดังนั้นในต่างประเทศจึงได้มีการออกกฎหมายเพื่อคุ้มครองแรงงานซึ่งมีลักษณะเป็นกฎหมายมหาชนขึ้นเพื่อนำไปคุ้มครองลูกจ้าง ตลอดจนกำหนดกฎเกณฑ์วิธีการการและองค์กรต่าง ๆ เพื่อการระงับข้อพิพาทแรงงานระหว่างนายจ้างและลูกจ้างไว้เป็นการเฉพาะด้วย[201] โดยแยกพิจารณาได้ดังนี้

(1) ความหมายของสัญญาจ้างแรงงาน

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 575 บัญญัติว่า “อันว่าจ้างแรงงานนั้นคือสัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่ง เรียกว่าลูกจ้าง ตกลงจะทำงานให้แก่บุคคลอีกคนหนึ่ง เรียกว่านายจ้าง และนายจ้างตกลงจะให้สินจ้างตลอดเวลาที่ทำงานให้” อันแสดงถึงลักษณะของการทำงานของสัญญาจ้างแรงงานซึ่งจะต้องมีสาระสำคัญอยู่ 2 ประการคือ ประการแรก การทำงานหรือการตกลงเกี่ยวกับตำแหน่งงาน และสินจ้างหรือค่าจ้าง กำหนดสิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญา กล่าวคือ ลูกจ้างมีหน้าที่หลักในการทำงาน และนายจ้างก็มีหน้าที่หลักในการจ่ายสินจ้างหรือค่าจ้างเพื่อตอบแทนการทำงาน ในขณะที่ลูกจ้างมีสิทธิเรียกสินจ้างหรือค่าตอบแทนการทำงาน ประการที่สอง นายจ้างมีสิทธิเรียกให้ลูกจ้างทำงานให้ตามสัญญาจ้างแรงงาน ซึ่งการเกิดขึ้นของสัญญาจ้างแรงงานอาจเกิดขึ้นโดยชัดแจ้ง แต่สัญญาจ้างแรงงานก็อาจเกิดขึ้นได้ในลักษณะที่เป็นการเกิดขึ้นโดยปริยายก็คือ เมื่อมีการทำงานอันมีลักษณะอันเห็นได้ว่าไม่ใช่เป็นการทำให้เปล่า ต้องถือว่ามีคำมั่นว่านายจ้างจะจ่ายค่าจ้างหรือ

---

[199] วิจิตรา (ฟุ้งลดา) วิเชียรชม, *กฎหมายแรงงาน,* (กรุงเทพฯ : คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2561), หน้า. 23.

[200] ไผทชิต เอกจริยกร, *คำอธิบาย จ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน,* (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, พิมพ์ครั้งที่ 12 แก้ไขเพิ่มเติม, 2558), หน้า 15.

[201] ไผทชิต เอกจริยกร, *คำอธิบาย จ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน,* (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, พิมพ์ครั้งที่ 12 แก้ไขเพิ่มเติม, 2558), หน้า 15-16.

สินจ้าง[202] หรือโดยผลของกฎหมายก็คือ กรณีที่สัญญาจ้างแรงงานชนิดที่มีกำหนดระยะเวลาการจ้างแน่นอนและเมื่อครบกำหนดระยะเวลาจ้าง ลูกจ้างยังทำงานอยู่ต่อไป โดยนายจ้างรู้แต่ไม่ได้ทักท้วง กฎหมายให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าคู่สัญญาได้ทำสัญญากันใหม่โดยอย่างเดียวกับสัญญาเดิม แต่กลายเป็นสัญญาที่ไม่มีกำหนดการจ้างที่แน่นอน แต่คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจจะเลิกสัญญาก็ได้ด้วยการบอกกล่าวให้อีกฝ่ายหนึ่งทราบ[203] ก็ได้ จากบทบัญญัติมาตรา 575 สามารถแยกสาระสำคัญของสัญญาจ้างแรงงานได้ดังนี้

ก. สัญญาจ้างแรงงานเป็นสัญญาที่มีคู่สัญญาทั้ง 2 ฝ่าย คือนายจ้างฝ่ายหนึ่ง[204] กับลูกจ้างฝ่ายหนึ่ง[205]

นายจ้างก็คือบุคคลที่จ้างบุคคลอื่นให้ทำงานให้ตน โดยตกลงจ่ายค่าจ้างตอบแทน ซึ่งค่าจ้างตอบแทนนี้เรียกว่าสินจ้าง[206]

ในการทำความตกลงจ้างลูกจ้างเข้าทำงานนั้น นายจ้างไม่จำเป็นต้องเป็นบุคคลทำความตกลงหรือทำสัญญากับลูกจ้างเองก็ได้ นายจ้างอาจแต่งตั้งให้บุคคลใดบุคคลหนึ่งเป็นตัวแทนของนายจ้างเพื่อกระทำการดังกล่าวแทนก็ได้ นอกจากนี้นายจ้างจะเป็นบุคคลธรรมดา หรือนิติบุคคลก็ได้

---

[202] มาตรา 576 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “ถ้าตามพฤติการณ์ไม่อาจจะคาดหมายได้ว่างานนั้นจะพึงทำให้เปล่าไซร้ ท่านย่อมถือเอาโดยปริยายว่ามีคำมั่นจะให้สินจ้าง”

[203] มาตรา 581 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “ถ้าระยะเวลาที่ได้ตกลงว่าจ้างกันนั้นสุดสิ้นลงแล้ว ลูกจ้างยังคงทำงานอยู่ต่อไปอีก และนายจ้างรู้ดังนั้นก็ไม่ทักท้วงไซร้ ท่านให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าคู่สัญญาเป็นอันได้ทำสัญญาจ้างกันใหม่โดยความอย่างเดียวกันกับสัญญาเดิม แต่คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจจะเลิกสัญญาเสียได้ด้วยการบอกกล่าวตามความในมาตราต่อไปนี้”

[204] มาตรา 5 พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 บัญญัติว่า “นายจ้าง หมายความว่า ผู้ซึ่งตกลงรับลูกจ้างเข้าทำงานโดยจ่ายค่าจ้างให้และหมายความรวมถึง

(1) ผู้ซึ่งได้รับมอบหมายให้ทำงานแทนนายจ้าง

(2) ในกรณีที่นายจ้างเป็นนิติบุคคลให้หมายความรวมถึงผู้มีอำนาจกระทำการแทนนิติบุคคลและผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้มีอำนาจกระทำการแทนนิติบุคคลให้ทำการแทนด้วย”

[205] มาตรา 5 พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 บัญญัติว่า “ลูกจ้าง” หมายความว่า ผู้ซึ่งตกลงทำงานให้นายจ้างโดยรับค่าจ้างไม่ว่าจะเรียกชื่ออย่างไร”

[206] มาตรา 5 พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 บัญญัติว่า “ค่าจ้าง” หมายความว่า เงินที่นายจ้างและลูกจ้างตกลงกันจ่ายเป็นค่าตอบแทนในการทำงานตามสัญญาจ้างสำหรับระยะเวลาการทำงานปกติเป็นรายชั่วโมง รายวัน รายสัปดาห์ รายเดือน หรือระยะเวลาอื่น หรือจ่ายให้โดยคำนวณตามผลงานที่ลูกจ้างทำได้ในเวลาทำงานปกติของวันทำงาน และให้หมายความรวมถึงเงินที่นายจ้างจ่ายให้แก่ลูกจ้างในวันหยุดและวันลาที่ลูกจ้างมิได้ทำงาน แต่ลูกจ้างมีสิทธิได้รับตามพระราชบัญญัตินี้

เนื่องจากนิติบุคคลก็มีสิทธิและหน้าที่เหมือนบุคคลธรรมดา เช่น ห้างหุ้นส่วน บริษัท สมาคม มูลนิธิ เป็นต้น[207]

สำหรับลูกจ้างนั้นก็คือบุคคลที่ตกลงจะทำงานให้แก่นายจ้าง โดยได้รับสินจ้างเป็นการตอบแทนและเมื่อพิจารณาจากพระราชบัญญัติคุ้มครอง พ.ศ. 2541 มาตรา 5 “ลูกจ้าง” ก็คือผู้ซึ่งตกลงทำงานให้นายจ้างโดยรับค่าจ้างไม่ว่าจะเรียกชื่ออย่างไรก็ตาม ในการทำสัญญาจ้างแรงงานนายจ้างมีอำนาจเต็มที่ที่จะเลือกว่าจ้างบุคคลใดเข้าทำงานกับกิจการของตนก็ได้ ดังนั้นนายจ้างจึงมีอำนาจในการกำหนดคุณสมบัติของลูกจ้าง วิธีการคัดเลือกเลือกจ้างเข้าทำงานอย่างไรก็ได้ เช่น ห้ามมิให้นายจ้างรับเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี เข้าทำงาน[208]

สำหรับลูกจ้างซึ่งเป็นคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งตามสัญญาจ้างแรงงานแล้วนั้น ในบางตำแหน่งอาจจะมีสถานะเป็นทั้งลูกจ้างและนายจ้างได้ในขณะเดียวกัน เช่น ผู้อำนวยการ ผู้จัดการ หัวหน้าฝ่าย เป็นต้น เมื่อลูกจ้างดังกล่าวมีตำแหน่งเป็นนายจ้างและลูกจ้างในขณะเดียวกัน จึงมีปัญหาว่าเมื่อใดจะมีฐานะเป็นลูกจ้างและเมื่อใดจึงมีฐานะเป็นนายจ้าง ดังนั้นก็จะต้องพิจารณาเกี่ยวกับการใช้สิทธิของลูกจ้างนั้นว่าเป็นกรณีการใช้สิทธิต่อใคร ซึ่งกรณีที่ลูกจ้างตำแหน่งดังกล่าวใช้สิทธิต่อเจ้าของสถานประกอบการหรือต่อนายจ้างผู้มอบหมายอำนาจก็จะมีสถานะเป็นลูกจ้าง และกรณีที่ใช้สิทธิต่อลูกจ้างคนอื่น ๆ ก็จะมีสถานะเป็นนายจ้าง[209]

ข. สัญญาจ้างแรงงานมีวัตถุประสงค์ให้ลูกจ้างทำงานให้แก่นายจ้าง มิได้มีวัตถุประสงค์จะให้มีการทำการงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งจนสำเร็จดังเช่นสัญญาจ้างทำของ[210]

การที่นายจ้างทำงานให้ลูกจ้างนั้น การทำงานให้อาจจะเป็นเรื่องการที่ลูกจ้างต้องออกกำลังกาย ออกแรงงานทำงานให้แก่นายจ้าง แต่การทำงานให้นายจ้างของลูกจ้างนั้นมิได้จำกัดแต่เฉพาะการทำงานประเภทที่ต้องใช้แรงงานหรือออกกำลังกายเท่านั้น การทำงานให้อาจจะเป็นการใช้ความรู้ ความสามารถ หรือความคิดให้แก่นายจ้างก็ได้ ถ้าสัญญาใดมิได้มีวัตถุประสงค์ให้ลูกจ้างทำงานให้กับนายจ้าง สัญญานั้นก็ไม่ใช่สัญญาจ้างแรงงาน เช่น การที่เจ้าของสำนักงานหรือโรงงานรับนักศึกษาฝึกงานโดยอาจจะจ่ายเบี้ยเลี้ยงหรือค่าพาหนะให้ สัญญานี้ก็ไม่ใช่สัญญาจ้าง

---

[207] ไผทชิต เอกจริยกร, *คำอธิบาย จ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน,* (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, พิมพ์ครั้งที่ 12 แก้ไขเพิ่มเติม, 2558), หน้า 26.

[208] มาตรา 44 พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 บัญญัติว่า “ห้ามมิให้นายจ้างจ้างเด็กอายุต่ำกว่าสิบห้าปีเป็นลูกจ้าง”

[209] วิจิตรา (ฟุ้งลดา) วิเชียรชม, *กฎหมายแรงงาน,* (กรุงเทพฯ : คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2561), หน้า 70.

[210] มาตรา 587 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “อันว่าจ้างทำของนั้น คือสัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่งเรียกว่าผู้รับจ้าง ตกลงจะทำการงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งจนสำเร็จให้แก่บุคคลอีกคนหนึ่ง เรียกว่าผู้ว่าจ้าง และผู้ว่าจ้างตกลงจะให้สินจ้างเพื่อผลสำเร็จแห่งการที่ทำนั้น”

แรงงานเพราะมีวัตถุประสงค์ที่จะให้นักศึกษาได้มีประสบการณ์และทักษะในการทำงาน โดยเจ้าของสำนักงานหรือโรงงานมิได้ต้องการให้นักศึกษาทำงานดังเช่นลูกจ้างตามปกติ ดังนั้นถ้านายจ้างจะให้ลูกจ้างทำการงานสิ่งใดให้แก่นายจ้างก็ได้[211] แต่อย่างไรก็ตาม วัตถุประสงค์ของสัญญาจ้างแรงงานจะต้องไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีงามของประชาชนและไม่เป็นการพ้นวิสัย[212] สัญญาจ้างแรงงานฉบับนั้นก็เป็นอันใช้บังคับได้ตามกฎหมาย

ค. สัญญาจ้างแรงงานเป็นสัญญาที่นายจ้างตกลงจะให้สินจ้างแก่ลูกจ้างตลอดระยะเวลาที่ทำงานให้

การที่ลูกจ้างได้ทำงานให้แก่นายจ้างนั้นมิได้ทำให้เปล่า แต่กระทำการงานไปโดยหวังได้รับสินจ้างจากนายจ้าง ดังนั้น ในสัญญาจ้างแรงงานนายจ้างจะจ่ายสินจ้างให้แก่ลูกจ้างตลอดระยะเวลาที่ลูกจ้างทำงานให้ การทำงานและการจ่ายสินจ้างเป็นสาระสำคัญของสัญญาจ้างแรงงาน การทำงานให้โดยไม่มีสินจ้างไม่ถือว่าเป็นสัญญาจ้างแรงงาน หากแต่เป็นการวานหรือการใช้หรือการช่วยเหลือเอื้อเฟื้อเผื่อแผ่กัน[213] อย่างไรก็ตามสัญญาจ้างแรงงานอาจจะไม่มีสินจ้างก็ได้ แต่ถ้าตามพฤติการณ์ไม่สามารถคาดหมายได้ว่างานนั้นไม่ได้ทำให้เปล่า ๆ ให้ถือว่างานนั้นจะต้องมีการให้สินจ้างแก่ลูกจ้าง[214] ซึ่งเจตนารมณ์ของสัญญาจ้างแรงงานแม้ว่าจะไม่มีการตกลงกันในเรื่องของสินจ้างเอาไว้ระหว่างลูกจ้างและนายจ้าง แต่ตามปกติการทำงานถ้าไม่ใช่การวานใช้ หรือการทำงานให้เปล่า ๆ ก็ถือว่ามีการตกลงจะจ่ายสินจ้างเพื่อเป็นการตอบแทนการทำงาน

นอกจากนี้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 575 บัญญัติว่า “อันว่าจ้างแรงงานนั้น คือสัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่ง เรียกว่าลูกจ้าง ตกลงจะทำงานให้แก่บุคคลอีกคนหนึ่ง เรียกว่านายจ้าง และนายจ้างตกลงจะให้สินจ้างตลอดเวลาที่ทำงานให้” ได้เรียกค่าตอบแทนที่นายจ้างได้ให้แก่ลูกจ้างว่า “สินจ้าง” แต่ถ้าไปดูในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ก็จะเรียกว่า “ค่าจ้าง” ซึ่งหมายความว่า เงินที่นายจ้างและลูกจ้างตกลงกันจ่ายเป็นค่าตอบแทนในการทำงานตามสัญญาจ้างสำหรับระยะเวลาการทำงานปกติเป็นรายชั่วโมง รายวัน รายสัปดาห์ รายเดือน หรือระยะเวลาอื่น หรือจ่ายให้โดยคำนวณตามผลงานที่ลูกจ้างทำได้ในเวลาทำงานปกติของวันทำงาน และให้หมายความรวมถึงเงินที่นายจ้างจ่ายให้แก่ลูกจ้างในวันหยุดและวันลาที่ลูกจ้างมิได้ทำงาน

---

[211] ไผทชิต เอกจริยกร, *คำอธิบาย จ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน,* (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, พิมพ์ครั้งที่ 12 แก้ไขเพิ่มเติม, 2558), หน้า 33.

[212] มาตรา 150 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “การใดมีวัตถุประสงค์เป็นการต้องห้ามชัดแจ้งโดยกฎหมายเป็นการพ้นวิสัยหรือเป็นการขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน การนั้นเป็นโมฆะ”

[213] วสันต์ รจนากิจ, “ข้อแตกต่างระหว่างการจ้างแรงงานและจ้างทำของ” (มิถุนายน : 2535), *เอกสารภาษีอากร,* หน้า 106.

[214] มาตรา 576 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “ถ้าตามพฤติการณ์ไม่อาจจะคาดหมายได้ว่างานนั้นจะพึงทำให้เปล่าไซร้ ท่านย่อมถือเอาโดยปริยายว่ามีคำมั่นจะให้สินจ้าง”

แต่ลูกจ้างมีสิทธิได้รับตามพระราชบัญญัตินี้[215] ซึ่งค่าจ้างก็คือเงินทุกประเภทที่นายจ้างจ่ายให้แก่ลูกจ้างเพื่อเป็นค่าตอบแทนที่ลูกจ้างทำงานให้ในวันทำงานตามปกติ[216] นั้นเอง และให้หมายถึงเงินที่นายจ้างจ่ายให้แก่ลูกจ้างในวันหยุด[217] หรือวันลา[218] ที่ลูกจ้างไม่ได้ทำงานด้วย

ดังนั้น คำว่า “สินจ้าง” กับ “ค่าจ้าง” จึงมีความหมายแตกต่างกันเพราะคำว่าสินจ้างนั้นมีความหมายกว้างกว่าคำว่าค่าจ้าง ซึ่งคำว่าสินจ้างตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จะเป็นเงินหรือทรัพย์สินอื่นใดก็ได้ หรืออาจจะให้เสื้อผ้า อาหาร หรือที่อยู่อาศัยเพื่อเป็นการตอบแทนในการทำงานให้ก็ได้ แต่คำว่าค่าจ้างตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 นั้นจะต้องเป็นเงินเท่านั้น[219]

ดังนั้น สัญญาจ้างแรงงานจะต้องมีสินจ้างเป็นค่าตอบแทนเสมอ ถ้าไม่มีสินจ้างเป็นค่าตอบแทนสัญญาดังกล่าวย่อมไม่ใช่ “สัญญาจ้างแรงงาน” แต่อาจเป็นสัญญาชนิดอื่นตามหลักในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

(2) ลักษณะของสัญญาจ้างแรงงาน

ก. สัญญาจ้างแรงงาน เป็นสัญญาที่มีลักษณะเป็นการเฉพาะตัวลูกจ้าง เพราะเวลาที่นายจ้างจะเลือกลูกจ้างคนใดเข้าทำงาน นายจ้างก็จะต้องพิจารณาถึงความรู้ ความสามารถ ความตั้งใจ ความขยันขันแข็ง ความอดทน ความไว้วางใจ ส่วนลูกจ้างจะทำงานให้แก่นายจ้างคนใดก็จะต้องพิจารณาดูว่านายจ้างเป็นใคร นิสัยใจคอเป็นเช่นไร มีสถานะมั่นคงที่จะจ่ายค่าจ้างและสวัสดิการเพื่อเป็นตอบแทนการทำงานให้หรือไม่ ซึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 577 บัญญัติว่า “นายจ้างจะโอนสิทธิของตนให้แก่บุคคลภายนอกก็ได้เมื่อลูกจ้างยินยอมพร้อมใจด้วย

ลูกจ้างจะให้บุคคลภายนอกทำงานแทนตนก็ได้เมื่อนายจ้างยินยอมพร้อมใจด้วย ถ้าคู่สัญญาฝ่ายใดทำการฝ่าฝืนบทบัญญัตินี้ คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งจะบอกเลิกสัญญาเสียก็ได้”

---

[215] มาตรา 5 พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541

[216] มาตรา 5 พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 บัญญัติว่า “วันทำงาน” หมายความว่า วันที่กำหนดให้ลูกจ้างทำงานตามปกติ”

[217] มาตรา 5 พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 บัญญัติว่า “วันหยุด หมายความว่า วันที่กำหนดให้ลูกจ้างหยุดประจำสัปดาห์ หยุดตามประเพณี หรือหยุดพักผ่อนประจำปี”

[218] มาตรา 5 พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 บัญญัติว่า “วันลา หมายความว่า วันที่ลูกจ้างลาป่วย ลาเพื่อทำหมัน ลาเพื่อกิจธุระอันจำเป็น ลาเพื่อรับราชการทหาร ลาเพื่อการฝึกอบรมหรือพัฒนาความรู้ความสามารถ หรือลาเพื่อคลอดบุตร”

[219] ไผทชิต เอกจริยกร, *คำอธิบาย จ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน,* (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, พิมพ์ครั้งที่ 12, 2558), หน้า 36.

โดยลักษณะสำคัญของสัญญาจ้างแรงงานที่ปรากฏในมาตรา 577 เป็นสัญญาจ้างแรงงานเป็นการเฉพาะตัวก็คือนายจ้างจะให้ลูกจ้างไปทำงานให้แก่คนอื่น หรือลูกจ้างจะให้บุคคลภายนอกทำงานแทนตนไม่ได้ โดยที่ไม่ได้รับความยินยอมจากอีกฝ่ายหนึ่ง มิฉะนั้นคู่สัญญาสามารถเบิกเลิกสัญญาจ้างแรงงานได้

อย่างไรก็ตามหากพิจารณาในมาตรา 584 ซึ่งบัญญัติว่า “ถ้าจ้างแรงงานรายใดมีสาระสำคัญอยู่ที่ตัวบุคคลผู้เป็นนายจ้าง ท่านว่าสัญญาจ้างเช่นนั้นย่อมระงับไปด้วยมรณะแห่งนายจ้าง” ซึ่งก็มีความหมายไปในทางที่ว่า ถ้าสัญญาจ้างแรงงานรายใดไม่ได้มีสาระสำคัญอยู่ที่ตัวนายจ้าง แม้นายจ้างถึงแก่ความตาย สัญญาจ้างแรงงานก็ไม่ระงับลง แต่ก็มีความหมายต่อมาว่าสัญญาจ้างแรงงานผูกพันทายาทหรือผู้รับโอนทรัพย์สินของนายจ้างที่ต้องให้ลูกจ้างทำงานต่อไปและตัวลูกจ้างเองก็จะต้องทำงานให้แก่นายจ้างคนใหม่ต่อไปด้วย โดยมีการเปลี่ยนตัวนายจ้างคนเดิมไปเป็นนายจ้างคนใหม่ที่เป็นทายาทผู้รับมรดกของนายจ้าง ซึ่งแต่เดิมลูกจ้างก็ไม่ได้ตกลงเข้าทำงานด้วยแต่อย่างใด ต่อมาพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ได้มีการกำหนดการเปลี่ยนตัวนายจ้างไว้ว่าในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงตัวนายจ้าง หรือในกรณีที่นายจ้างเป็นนิติบุคคลและมีการจดทะเบียนเปลี่ยนแปลง โอน หรือควบกับนิติบุคคลใด หากมีผลทำให้ลูกจ้างคนหนึ่งคนใดไปเป็นลูกจ้างของนายจ้างใหม่ การไปเป็นลูกจ้างของนายจ้างใหม่ดังกล่าวต้องได้รับความยินยอมจากลูกจ้างคนนั้นด้วย และให้สิทธิต่าง ๆ ที่ลูกจ้างมีอยู่ต่อนายจ้างเดิมคงมีสิทธิต่อไป โดยนายจ้างใหม่ต้องรับไปทั้งสิทธิและหน้าที่อันเกี่ยวกับลูกจ้างนั้นทุกประการ[220]

ข. สัญญาจ้างแรงงานเป็นสัญญาที่นายจ้างต้องร่วมรับผิดในผลแห่งละเมิดที่ลูกจ้างได้กระทำไปในทางการที่จ้าง ซึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 425 บัญญัติว่า “นายจ้างต้องร่วมกันรับผิดกับลูกจ้างในผลแห่งละเมิด ซึ่งลูกจ้างได้กระทำไปในทางการที่จ้างนั้น” ซึ่งความรับผิดของในทางในผลแห่งละเมิดที่ลูกจ้างได้กระทำไปในทางการที่จ้าง แยกพิจารณาได้ดังนี้

(1) การกระทำของลูกจ้างเป็นละเมิด กล่าวคือลูกจ้างอาจจะปฏิบัติหน้าที่ด้วยความจงใจหรือประมาทเลินเล่อ กระทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมาย ให้เขาได้รับความเสียหายถึงแก่ชีวิต แก่ร่างกาย อนามัย เสรีภาพ ทรัพย์สินหรือสิทธิ ถือว่าบุคคลนั้นกระทำละเมิดจำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทน[221]

---

[220] มาตรา 13 พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541

[221] มาตรา 420 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่าผู้นั้นทำละเมิดจำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น”

(2) ลูกจ้างกระทำละเมิดในขณะที่เป็นลูกจ้าง หมายถึง ถ้าในขณะที่ลูกจ้างกระทำละเมิดนั้นลูกจ้างมิได้เป็นลูกจ้างของนายจ้าง การกระทำละเมิดนั้นนายจ้างก็ไม่ต้องร่วมรับผิดแต่อย่างใด

(3) ลูกจ้างกระทำละเมิดในทางการที่จ้าง เมื่อปรากฏว่าลูกจ้างได้กระทำละเมิดแล้ว ผู้เสียหายประสงค์จะให้นายจ้างร่วมกับผิดกับลูกจ้างด้วยจะต้องบรรยายฟ้องด้วยว่าลูกจ้างได้กระทำละเมิดในทางการที่จ้าง ซึ่งสามารถพิจารณาได้ดังนี้

- ลูกจ้างได้กระทำละเมิดในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย และการปฏิบัติหน้าที่นั้นได้เริ่มมาตั้งแต่แรก มิใช่ว่าพึ่งจะมาปฏิบัติหน้าที่เมื่อได้เกิดมีการละเมิดขึ้นแล้ว เช่น นายจ้างใช้ให้ลูกจ้างขับรถไปส่งสินค้าที่ต่างจังหวัด ลูกจ้างขับรถยนต์ด้วยความประมาทไปชนคนตาย ก็ถือว่าลูกจ้างได้กระทำละเมิดในทางการที่จ้าง

- ลูกจ้างได้กระทำละเมิดในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ที่มิได้รับมอบหมาย นายจ้างจะต้องร่วมรับผิดด้วย หากการปฏิบัติหน้าที่ที่มิได้รับมอบหมายนั้นเป็นการกระทำเพื่อให้หน้าที่ที่ได้รับมอบหมายนั้นสำเร็จ เช่น นายจ้างสั่งให้ลูกจ้างขับรถไปส่งสินค้าตามเส้นทางแห่งหนึ่ง แต่ปรากฏว่าได้มีการปิดเส้นทางนั้น ลูกจ้างจึงต้องอ้อมไปใช้เส้นทางอื่น ในระหว่างนั้นลูกจ้างได้ขับรถไปชนคนตาย นายจ้างก็จะต้องร่วมรับผิดด้วย

- ลูกจ้างได้กระทำการในทางที่จ้างเสร็จเรียบร้อยแล้วแต่ขับรถไปทำธุระส่วนตัวของตนเองแต่นายจ้างไม่ทราบ ก็ยังคือว่าลูกจ้างกระทำการในทางที่จ้าง แต่ทั้งนี้การไปทำธุระส่วนตัวต้องมิใช่ความผิดที่ร้ายแรง เช่น ไปบ้านของลูกจ้างเพื่อนำของไปเก็บแล้วไปชนคนได้รับบาดเจ็บ

- ลูกจ้างได้ทำงานของนายจ้าง แม้จะนอกวัน เวลา ที่เคยได้ตกลงกันไว้ก็ถือว่าเป็นไปในทางการที่จ้าง เช่น ระเบียบว่าเลิกงาน 17.00 น. แต่ลูกจ้างทำงานต่อจนถึงเวลา 18.00 น. และในระหว่างนั้นลูกจ้างกระทำละเมิด นายจ้างก็จะต้องร่วมรับผิดด้วย[222]

ความรับผิดของนายจ้างในการทำละเมิดของลูกจ้างนั้นเป็นความรับผิดร่วมกันต่อบุคคลภายนอก กล่าวคือ เจ้าหนี้ซึ่งเป็นผู้เสียหายจะเรียกร้องให้ชำระหนี้จากนายจ้างหรือลูกจ้างคนใดคนหนึ่งก็ได้ หรือจะเรียกให้นายจ้างและลูกจ้างร่วมกันรับผิดก็ได้ ซึ่งโดยทั่วไปแล้วผู้เสียหายจะเรียกให้ลูกจ้างและนายจ้างร่วมกันรับผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทน[223]

---

[222] วารี นามสกุล, *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง และลาภมิควรได้,* (กรุงเทพฯ : บริษัท กรุงสยาม พับลิชชิ่ง จำกัด, พิมพ์ครั้งที่ 3, 2557), หน้า 190-192.

[223] วารี นามสกุล, *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง และลาภมิควรได้,* (กรุงเทพฯ : บริษัท กรุงสยาม พับลิชชิ่ง จำกัด, พิมพ์ครั้งที่ 3, 2557), หน้า 193.

ค. สัญญาจ้างแรงงานเป็นสัญญาที่มีลักษณะที่นายจ้างมีอำนาจควบคุมบังคับบัญชาลูกจ้าง ซึ่งตามสัญญาจ้างแรงงาน นายจ้างมีอำนาจสั่งให้ลูกจ้างทำงานตามวิธีการที่ตนเองต้องการได้ โดยลูกจ้างจะต้องอยู่ภายใต้การควบคุมดูแล เชื่อฟังคำสั่งของนายจ้างตลอดเวลาที่ทำงาน ซึ่งถ้าลูกจ้างถ้าจงใจขัดคำสั่งของนายจ้างอันชอบด้วยกฎหมายก็ดี หรือละเลยไม่นำพาต่อคำสั่งเช่นว่านั้นเป็นอาจิณก็ดี ละทิ้งการงานไปเสียก็ดี กระทำความผิดอย่างร้ายแรงก็ดี หรือทำประการอื่นอันไม่สมแก่การปฏิบัติหน้าที่ของตนให้ลุล่วงไปโดยถูกต้องและสุจริตก็ดี ท่านว่านายจ้างจะไล่ออกโดยมิพักต้องบอกกล่าวล่วงหน้าหรือให้สินไหมทดแทนก็ได้[224] ซึ่งแสดงให้เห็นว่าในระหว่างการทำงานของลูกจ้างนั้น ลูกจ้างจะต้องปฏิบัติตามคำสั่งของนายจ้าง เช่น นายจ้างมีการกำหนดเวลาเข้า-ออกในการทำงาน หากลูกจ้างไม่ปฏิบัติตามนายจ้างก็มีสิทธิไล่ลูกจ้างออกได้โดยไม่ต้องบอกกล่าวล่วงหน้า

3.2.3 สัญญาตัวแทน (Agent Contract)

1. ความหมายและสาระสำคัญของสัญญาตัวแทน

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 797 บัญญัติว่า “อันว่าสัญญาตัวแทนนั้นคือสัญญาซึ่งให้บุคคลคนหนึ่ง เรียกว่าตัวแทน มีอำนาจทำการแทนบุคคลอีกคนหนึ่ง เรียกว่าตัวการและตกลงจะทำการดังนั้น

อันความเป็นตัวแทนนั้นจะเป็นโดยตั้งแต่งแสดงออกชัดหรือโดยปริยายก็ย่อมได้”

ซึ่งตัวแทนก็คือบุคคลที่มีอำนาจกระทำการแทนบุคคลอีกคนหนึ่งซึ่งเรียกว่าตัวการโดยมีสาระสำคัญดังนี้

1.1 เป็นสัญญาที่มีคู่สัญญา 2 ฝ่าย

การเกิดขึ้นของสัญญาตัวแทนก็จะมีลักษณะคล้ายกับสัญญาอื่น ๆ ก็คือเกิดจากคำเสนอและคำสนองของคู่สัญญาที่ถูกต้องตรงกัน โดยบุคคลหนึ่งเรียกว่าตัวการได้มอบหมายให้ตัวแทนไปกระทำการแทนตน และบุคคลอีกฝ่ายหนึ่งเรียกว่าตัวแทนก็ตกลงจะรับทำการให้แก่ตัวการตามที่ได้รับมอบหมาย ดังนั้นสัญญาตัวแทนจึงมิใช่นิติกรรมฝ่ายเดียวแต่เป็นนิติกรรม 2 ฝ่ายในรูปของสัญญา คู่สัญญาทั้ง 2 ฝ่ายก็คือตัวการฝ่ายหนึ่งและตัวแทนฝ่ายหนึ่ง แต่นอกเหนือจากตัวการและตัวแทนแล้วก็ยังมีบุคคลภายนอกซึ่งเข้ามาเกี่ยวข้องในกิจการที่ตัวแทนไปกระทำการแทนตัวการด้วย

ตัวการ (Principal) หมายถึง ซึ่งบุคคลซึ่งมอบอำนาจโดยตรงหรือโดยปริยายให้บุคคลอีกคนหนึ่งกระทำการแทนตน ซึ่งรวมทั้งบุคคลหนึ่งซึ่งเชิดบุคคลอื่นออกเป็นตัวแทน หรือได้ให้สัตยาบันแก่การกระทำของตัวแทนที่กระทำการโดยปราศจากอำนาจหรือนอกขอบอำนาจตัวแทนด้วย

---

[224] มาตรา 583 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ตัวแทน (Agent) หมายถึง คนกลางที่มีอำนาจทำการแทนบุคคลอื่น โดยตัวแทนจะก่อให้เกิดความผูกพันทางกฎหมายระหว่างตัวการกับบุคคลที่สามที่ตัวแทนได้ไปทำสัญญาด้วย ในการทำสัญญาตัวแทน ตัวการมีอิสระในการเลือกบุคคลใดเข้ามาเป็นตัวแทนก็ได้[225]

1.2 วัตถุประสงค์ของสัญญา คือการให้ตัวแทนมีอำนาจดำเนินการหรือทำการแทนตัวการกับบุคคลภายนอก

วัตถุประสงค์ของสัญญาตัวแทนแตกต่างจากสัญญาอื่น ๆ เพราะสัญญาตัวแทนเป็นสัญญาที่มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มีการทำการแทนตัวการ ซึ่งการทำการแทน ตามมาตรา 797 หมายความถึงการตั้งตัวแทนให้ไปทำนิติกรรมหรือสัญญา และการกระทำกิจการอื่น ๆ ด้วยทุกชนิด เช่น การฟ้องคดี การเข้าประชุม เป็นต้น และวัตถุประสงค์ของสัญญาตัวแทนจะต้องไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนด้วย[226] เช่น การตั้งตัวแทนไปทำสัญญาซื้อขายยาบ้า หรือตั้งตัวแทนไปค้าบริการหญิง[227]

วัตถุประสงค์ของการตั้งตัวแทนอยู่ที่การให้ตัวแทนมีอำนาจกระทำการแทนและไปกระทำการกับบุคคลภายนอกแทนตัวการ ไม่ใช่เป็นการตั้งตัวแทนเพื่อให้มีความผูกพันแต่เฉพาะในระหว่างตัวการและตัวแทนเท่านั้น ดังนั้นการให้ตัวแทนไปทำกิจการแทนตัวการกับบุคคลภายนอกจึงเป็นปัจจัยสำคัญ[228]

ข้อสังเกต[229]

- กิจการที่ตัวแทนกระทำนั้นคือมีหน้าที่ติดต่อกับบุคคลภายนอก โดยปกติบุคคลภายนอกไม่ใช่ปัจจัยที่จะทำให้สัญญาตัวแทนใช้ได้หรือไม่ หรือสมบูรณ์หรือไม่ แต่ด้วยวัตถุประสงค์แห่งสัญญาตัวแทนนั้นก็คือการให้ตัวแทนไปติดต่อกับบุคคลอื่น อันมีผลให้ตัวการต้องผูกพันในกิจการที่ตัวแทนไปกระทำ ฉะนั้นในเรื่องของตัวแทนนี้จึงมีลักษณะเป็นสัญญาซ้อนกันอยู่เสมอ กล่าวคือ สัญญาแรกได้แก่ตัวการกับตัวแทน และสัญญาหลังได้แก่สัญญาระหว่างตัวแทนกับบุคคลที่สาม

- โดยปกติแล้วสัญญาระหว่างตัวการตัวแทนจะเกิดขึ้นก่อน ส่วนสัญญาระหว่างตัวแทนกับบุคคลภายนอกจะเกิดขึ้นทีหลัง เพราะว่าตัวการจะต้องมอบอำนาจให้ตัวแทนเสียก่อนที่ตัวแทนจะไปติดต่อกับบุคคลภายนอก อย่างไรก็ตามหากพิจารณาตามสัญญาระหว่างบุคคลภายนอกจะเกิดขึ้นก่อน ส่วนความเป็นตัวแทนจะเกิดขึ้นทีหลัง เพราะเมื่อตัวการได้ให้สัตยาบันความเป็นตัวการ

---

[225] ไผทชิต เอกจริยกร, *ตัวแทน นายหน้า,* (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2558), หน้า 32.

[226] มาตรา 150 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “การใดมีวัตถุประสงค์เป็นการต้องห้ามชัดแจ้งโดยกฎหมายเป็นการพ้นวิสัยหรือเป็นการขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน การนั้นเป็นโมฆะ”

[227] ไผทชิต เอกจริยกร, *ตัวแทน นายหน้า,* (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2558), หน้า 38.

[228] ไผทชิต เอกจริยกร, *ตัวแทน นายหน้า,* (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2558), หน้า 42.

[229] ไผทชิต เอกจริยกร, *ตัวแทน นายหน้า,* (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2558), หน้า 46-48.

และตัวแทนจึงเกิดขึ้น และตัวการจึงต้องผูกพันตามสัญญาที่ตัวแทนกระทำการไป เพราะหากตัวการไม่ยอมให้สัตยาบัน ตัวแทนก็ต้องผูกพันตามสัญญาเองตามลำพัง[230]

- บำเหน็จของตัวแทนจะต้องมีเสมอไปหรือไม่ในสัญญาตัวแทน และถือว่าเป็นสาระสำคัญของสัญญาหรือไม่ ถ้าไปพิจารณามาตรา 797 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ก็จะเห็นได้ว่าไม่ได้กล่าวถึงบำเหน็จตัวแทนเอาไว้ ดังนั้นบำเหน็จตัวแทนจะมีหรือไม่ก็ได้ไม่ใช่สาระสำคัญของสัญญาตัวแทน[231]

2. การเกิดขึ้นของตัวแทน

การจะเป็นตัวการตัวแทนได้นั้นจะต้องมีการเกิดขึ้นของความเป็นตัวแทนหรือสัญญาตัวแทนเสียก่อน ซึ่งการเกิดขึ้นของตัวแทนอาจจะถูกแบ่งได้ 3 ประเภท กล่าวคือ ตัวแทนที่เกิดขึ้นโดยการแต่งตั้งแสดงออกชัด ตัวแทนปริยาย หรือตัวแทนซึ่งเกิดจากการให้สัตยาบัน[232]

สำหรับกฎหมายไทยนั้นได้บัญญัติเกี่ยวกับการเกิดขึ้นของตัวแทนไว้ในหลายกรณี อาทิเช่น

2.1 ตัวแทนที่ถูกแต่งตั้งโดยชัดแจ้งจากตัวการ หมายถึงตัวการได้แสดงออกไม่ว่าจะด้วยวาจา ลายลักษณ์อักษรก็ตาม มอบอำนาจให้แก่ตัวแทนไปกระทำการแทนอย่างใดอย่างหนึ่งแทนตน[233]

2.2 ตัวแทนที่ถูกแต่งตั้งโดยปริยายจากตัวการ การเป็นตัวแทนโดยปริยาย คือ ตัวแทนที่ไม่ได้รับการแต่งตั้งจากโดยชัดแจ้งจากตัวการ แต่ด้วยการแสดงออกของตัวการและตัวแทนเป็นที่เข้าใจได้ว่ามีการตกลงยินยอมกันเช่นนั้น กล่าวคือ ตัวการตกลงให้ผู้นั้นเป็นตัวแทน ผู้นั้นก็ตกลงทำการเป็นตัวแทนด้วย[234] ซึ่งการกระทำหรืองดเว้นกระทำการของตัวการหรือตัวแทนอาจถือได้ว่า

---

[230] มาตรา 823 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “ถ้าตัวแทนกระทำการอันใดอันหนึ่งโดยปราศจากอำนาจก็ดี หรือทำนอกทำเหนือขอบอำนาจก็ดี ท่านว่าย่อมไม่ผูกพันตัวการ เว้นแต่ตัวการจะให้สัตยาบันแก่การนั้น

ถ้าตัวการไม่ให้สัตยาบัน ท่านว่าตัวแทนย่อมต้องรับผิดต่อบุคคลภายนอกโดยลำพังตนเอง เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าบุคคลภายนอกนั้นได้รู้อยู่ว่าตนทำการโดยปราศจากอำนาจ หรือทำนอกเหนือขอบอำนาจ”

[231] มาตรา 803 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “ตัวแทนไม่มีสิทธิจะได้รับบำเหน็จ เว้นแต่จะได้มีข้อตกลงกันไว้ในสัญญาว่ามีบำเหน็จ หรือทางการที่คู่สัญญาประพฤติต่อกันนั้นเป็นปริยายว่ามีบำเหน็จ หรือเคยเป็นธรรมเนียมมีบำเหน็จ”

[232] หลวงสุทธิมนต์นฤนาถ, *คำอธิบายและพาณิชย์ว่าด้วยตัวแทน นายหน้า,* (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2510), หน้า 2.

[233] มาตรา 797 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “อันว่าสัญญาตัวแทนนั้น คือสัญญาซึ่งให้บุคคลคนหนึ่ง เรียกว่าตัวแทน มีอำนาจทำการแทนบุคคลอีกคนหนึ่ง เรียกว่าตัวการ และตกลงจะทำการดังนั้น อันความเป็นตัวแทนนั้นจะเป็นโดยตั้งแต่งแสดงออกชัดหรือโดยปริยายก็ย่อมได้”

[234] หลวงสุทธิมนต์นฤนาถ, *คำอธิบายและพาณิชย์ว่าด้วยตัวแทน นายหน้า,* (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2510), หน้า 4.

เป็นการยินยอมโดยปริยาย[235] คำว่า “โดยปริยาย” มีความหมายกว้างจะบอกกฎเกณฑ์ลงไปว่าแค่ไหนเพียงใดถึงจะเรียกว่าโดยปริยายนั้นย่อมทำไม่ได้ ต้องอาศัยพิจารณาจากข้อเท็จจริงและพฤติการณ์เป็นเรื่อง ๆ ไปว่าการกระทำหรือการแสดงออกอย่างนั้นพอจะถือได้ว่าเป็นการตกลงยินยอมเป็นตัวแทนกันหรือไม่[236]

2.3 ตัวแทนเชิด

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 821 บัญญัติว่า “บุคคลผู้ใดเชิดบุคคลอีกคนหนึ่งออกแสดงเป็นตัวแทนของตนก็ดี รู้แล้วยอมให้บุคคลอีกคนหนึ่งเชิดตัวเขาเองออกแสดงเป็นตัวแทนของตนก็ดี ท่านว่าบุคคลผู้นั้นจะต้องรับผิดต่อบุคคลภายนอกผู้สุจริตเสมือนว่าบุคคลอีกคนหนึ่งนั้นเป็นตัวแทนของตน”

ตัวแทนนี้เกิดขึ้นได้ด้วยกิริยา อาการ พฤติการณ์ การกระทำหรือความประพฤติปฏิบัติต่อกันและกันระหว่างคู่กรณี โดยบุคคลหนึ่งอาจจะแสดงออกด้วยกิริยาหรือวาจาทำให้บุคคลภายนอกเข้าใจว่าตนได้มอบอำนาจให้บุคคลอีกคนหนึ่งเป็นตัวแทนของตน ในกรณีนี้กฎหมายได้บัญญัติไว้เป็นพิเศษเรียกว่า “ตัวแทนเชิด” หรือตัวแทนโดยกฎหมายปิดปากตามหลัก Doctrine of estopel ของกฎหมายอังกฤษ

ตามหลักของตัวแทนปิดปากนี้เมื่อบุคคล (ตัวการ) กระทำการไม่ว่าด้วยการแสดงออกหรือด้วยวาจาต่อบุคคลอื่นว่าบุคคลใดเป็นตัวแทนของตน ตัวการจะถูกปิดปากต่อบุคคลที่สามในอันที่จะปฏิเสธว่าบุคคลนั้นเป็นหรือเคยเป็นตัวแทนของตน โดยตัวการจะผูกพันจากการกระทำของบุคคลที่ปรากฏแก่คนทั่วไปว่าเป็นตัวแทน แต่ว่าความสัมพันธ์อย่างสมบูรณ์ระหว่างตัวการและตัวแทนไม่ได้มีขึ้น สภาพทางกฎหมายระหว่างตัวการและตัวแทนจะอยู่ภายใต้กฎเกณฑ์ที่เริ่มจากข้อสมมติฐาน ไม่ได้มีความตกลงระหว่างตัวการและตัวแทน

หลัก Agency by estoppel นี้ก็ถูกนำมาใช้ในทางกฎหมายไทยด้วย โดยมีการเรียกว่าตัวแทนเชิด ไม่ใช่เรียกว่าตัวแทนโดยกฎหมายปิดปาก ซึ่งก็ได้มีการอธิบายกันในทางวิชาการในกฎหมายตัวแทนของไทยว่า ที่ว่าโดยปิดปากนั้นหมายถึงปิดปากเฉพาะผู้ที่เป็นตัวการมิให้เถียงว่าบุคคลอีกคนหนึ่งนั้นมิใช่ตัวแทนของตน[237] ทั้งนี้ก็เพราะการกระทำหรืองดเว้นกระทำการของผู้ที่เป็น

---

[235] สรรเสริญ ไกรจิตติ, *กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยตัวแทนและนายหน้า,* (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2520), หน้า 43.

[236] หลวงสุทธิมนต์นฤนาถ, *คำอธิบายและพาณิชย์ว่าด้วยตัวแทน นายหน้า,* (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2510), หน้า 4.

[237] หลวงสุทธิมนต์นฤนาถ, *คำอธิบายและพาณิชย์ว่าด้วยตัวแทน นายหน้า,* (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2510), หน้า 6-7.

ตัวการกับตัวแทนดังกล่าวแล้ว และเพื่อรักษาไว้ซึ่งผลประโยชน์ของบุคคลภายนอกผู้ทำการโดยสุจริตมิให้ต้องได้รับความเสียหาย แม้ว่าความจริงตัวการจะมิได้มอบอำนาจให้แก่ตัวแทนโดยตรง[238]

ความแตกต่างของตัวแทนเชิดกับตัวแทนโดยปริยาย

หลายท่านมีความสับสนว่าตัวแทนเชิดก็คือตัวแทนโดยปริยายประเภทหนึ่ง แต่จริง ๆ แล้ว ตัวแทนเชิดและตัวแทนโดยปริยายมีความแตกต่างกันคือ ตัวแทนโดยปริยายเกิดจากความตกลงโดยปริยาย ซึ่งเป็นกรณีที่มีพฤติกรรมของตัวการและตัวแทนต่อกันที่ทำให้อีกฝ่ายหนึ่งมีเหตุผลที่จะเข้าใจจากพฤติกรรมนั้นว่ายินยอมให้เกิดมีความสัมพันธ์กันในฐานะเป็นตัวการและตัวแทนกัน ส่วนการเป็นตัวแทนเชิดซึ่งเป็นตัวแทนโดยถูกปิดปากนั้นเป็นการที่บุคคลภายนอกสามารถที่จะสันนิษฐานได้จากการกระทำของตัวการว่า ตัวแทนมีอำนาจที่จะกระทำการดังกล่าวได้ แม้ว่าโดยความจริงแล้วตัวแทนจะไม่มีอำนาจที่จะกระทำการแทนก็ตาม นอกจากนี้ตัวแทนโดยปริยายต่างกับตัวแทนโดยกฎหมายปิดปากหรือตัวแทนเชิด เพราะตัวแทนเชิดนั้นตัวการไม่ปรารถนาที่จะผูกพันกับบุคคลภายนอกสำหรับการกระทำของตัวแทน[239] แต่กฎหมายปิดปากตัวการและบังคับให้ผูกพันเพื่อรักษาผลประโยชน์ของบุคคลภายนอกผู้ทำการโดยสุจริต[240]

2.4 ตัวแทนโดยจำเป็นในเหตุฉุกเฉิน

ในกฎหมายอังกฤษนั้นตัวแทนโดยจำเป็นเกิดขึ้นเมื่อบุคคลได้รับมอบหมายให้ดูแลทรัพย์สินของบุคคลอื่น และเกิดความจำเป็นที่จะต้องกระทำการบางอย่างเพื่อที่จะสงวนรักษาทรัพย์สิน ในกรณีดังกล่าวแม้ว่าบุคคลนี้จะไม่ได้รับมอบหมายอำนาจโดยชัดแจ้งให้กระทำการในสิ่งที่จำเป็นเพื่อสงวนรักษาทรัพย์สินดังกล่าว บุคคลนั้นก็มีอำนาจกระทำการนั้นเพราะความจำเป็น อำนาจเช่นนี้จึงมีโดยปริยาย นอกจากนี้การเกิดขึ้นของตัวแทนโดยจำเป็นจะต้องมีเงื่อนไข 3 ประการดังนี้

ก. ต้องไม่สามารถติดต่อขอคำสั่งจากตัวการได้

ข. ต้องเป็นเรื่องจำเป็นทางการจริงและแน่นอน

ค. ตัวแทนโดยจำเป็นต้องกระทำการโดยซื่อสัตย์สุจริตเพื่อผลประโยชน์ของบุคคลที่เกี่ยวข้อง

การเป็นตัวแทนโดยจำเป็นได้บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 802 บัญญัติว่า “ในเหตุฉุกเฉิน เพื่อจะป้องกันมิให้ตัวการต้องเสียหาย ท่านให้สันนิษฐาน

---

[238] ไผทชิต เอกจริยกร, *ตัวแทน นายหน้า,* (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2558), หน้า 67-68.

[239] คำพิพากษาฎีกาที่ 3316/2552 การเป็นตัวแทนเชิดตาม ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 821 ย่อมหมายถึง การที่ตัวการไม่ปรารถนาออกมาผูกนิติสัมพันธ์กับบุคคลภายนอก แต่กฎหมายบังคับให้ต้องรับผิดต่อบุคคลภายนอกผู้สุจริต

[240] ไผทชิต เอกจริยกร, *ตัวแทน นายหน้า,* (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2558), หน้า 68.

ไว้ก่อนว่าตัวแทนจะทำการใด ๆ เช่นอย่างวิญญูชนจะพึงกระทำ ก็ย่อมมีอำนาจจะทำได้ทั้งสิ้น" เพราะฉะนั้นการเป็นตัวแทนโดยจำเป็นในเหตุฉุกเฉินนี้ต้องเป็นกรณีที่ตัวแทนนั้นเป็นตัวแทนของตัวการอยู่แล้ว ไม่ว่าจะเป็นตัวแทนโดยการถูกแต่งตั้งโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยาย[241] ต่อมาเมื่อมีเหตุฉุกเฉินที่ทำให้ตัวแทนต้องกระทำการใด ๆ ลงไปเพื่อป้องกันมิให้ตัวการเสียหาย ทั้งนี้เพื่อเป็นการรักษาผลประโยชน์ของตัวการ ตัวแทนก็สามารถทำได้อย่างวิญญูชนจะพึงกระทำแทนที่จะรอคำสั่งของตัวการก็อาจจะไม่ทันหรือไม่มีโอกาสที่จะทำการติดต่อกับตัวการได้ทันท่วงที[242]

ความแตกต่างของตัวแทนโดยปริยายกับตัวแทนโดยจำเป็น

ตัวแทนโดยปริยายต่างกับตัวแทนโดยจำเป็น โดยตัวแทนโดยปริยายนั้นเกิดจากความยินยอมของตัวการ เป็นตัวแทนที่เกิดจากสัญญาโดยแน่แท้ แต่ตัวการมิได้แสดงความยินยอมออกมาให้เห็นโดยเด่นชัด เพียงแต่แสดงออกโดยพฤติการณ์ว่าตัวการยินยอม ส่วนตัวแทนจำเป็นนั้นเกิดขึ้นเพราะความจำเป็นบังคับให้ตัวแทนกระทำการ ตัวการมิได้มิได้แสดงความยินยอมอะไรออกมาเลย ตัวแทนกระทำไปโดยพละการโดยถือว่าตัวการประสงค์เช่นนั้น ตัวแทนโดยจำเป็นเป็นสัญญาที่กฎหมายบังคับให้ตัวการยินยอม ส่วนตัวแทนโดยปริยายเป็นสัญญาที่เกิดจากความยินยอม[243]

2.5 ตัวแทนโดยการให้สัตยาบัน

ตัวแทนโดยการให้สัตยาบันเป็นกรณีที่บุคคลใดกระทำการโดยปราศจากอำนาจหรือตัวแทนได้กระทำการไปเกินขอบอำนาจของตน แต่ได้กระทำไปในนามของตัวการหรือเพื่อตัวการแล้ว ตัวการได้มาให้การรับรองหรือให้สัตยาบันของตัวการได้เช่นกัน โดยประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 823 บัญญัติว่า "ถ้าตัวแทนกระทำการอันใดอันหนึ่งโดยปราศจากอำนาจก็ดี หรือทำนอกทำเหนือขอบอำนาจก็ดี ท่านว่าย่อมไม่ผูกพันตัวการ เว้นแต่ตัวการจะให้สัตยาบันแก่การนั้น

ถ้าตัวการไม่ให้สัตยาบัน ท่านว่าตัวแทนย่อมต้องรับผิดต่อบุคคลภายนอกโดยลำพังตนเอง เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าบุคคลภายนอกนั้นได้รู้อยู่ว่าตนทำการโดยปราศจากอำนาจหรือทำนอกเหนือขอบอำนาจ"

---

[241] มาตรา 797 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า "อันว่าสัญญาตัวแทนนั้น คือสัญญาซึ่งให้บุคคลคนหนึ่ง เรียกว่าตัวแทน มีอำนาจทำการแทนบุคคลอีกคนหนึ่ง เรียกว่าตัวการ และตกลงจะทำการดังนั้น อันความเป็นตัวแทนนั้นจะเป็นโดยตั้งแต่งแสดงออกชัดหรือโดยปริยายก็ย่อมได้"

[242] หลวงสุทธิมนต์นฤนาถ, *คำอธิบายและพาณิชย์ว่าด้วยตัวแทน นายหน้า,* (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2510), หน้า 6.

[243] สถิต เล็งไธสง, *คำอธิบายกฎหมายตัวแทนและนายหน้า (เรียงมาตรา),* (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์เดือนตุลา, พิมพ์ครั้งที่ 3, 2539), หน้า 45-46.

การที่ตัวแทนกระทำการโดยปราศจากอำนาจหรือกระทำนอกเหนือขอบอำนาจของตนก็ไม่ได้หมายความว่าตัวการจะไม่พึงพอใจเสมอไปทุกกรณี ในบางกรณีตัวการอาจจะเห็นว่ากิจการที่ตัวแทนกระทำไปโดยปราศจากอำนาจหรือโดยนอกเหนือขอบอำนาจของตนก่อให้เกิดความได้เปรียบทางธุรกิจขึ้น ตัวการก็อาจจะเข้ารับเอากิจการดังกล่าวได้ โดยการให้สัตยาบันของตัวการก็คือ การที่ตัวการเข้าไปรองรับการกระทำของตัวแทนที่กระทำการไปโดยปราศจากอำนาจหรือนอกเหนือขอบอำนาจหน้าที่ของตัวแทนเพื่อให้การกระทำนั้นมีผลผูกพันตัวการ การรับรองของตัวการดังกล่าวอาจจะเป็นการที่ตัวการเข้ารับรองการกระทำของตัวแทนโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายก็ได้ เช่น การเข้าถือเอาประโยชน์ในการงานที่ตัวแทนได้กระทำไป[244]

3. ความรับผิดของตัวแทนต่อตัวการ

เมื่อตัวการได้ให้ความไว้วางใจแต่งตั้งบุคคลใดเป็นตัวแทนแล้ว ตัวแทนก็จะต้องกระทำการอย่างระมัดระวังและรอบคอบภายใต้ขอบอำนาจของตน เพื่อรักษาผลประโยชน์ของตัวการ ซึ่งระดับความระมัดระวังในการปฏิบัติหน้าที่ของตัวแทนขึ้นอยู่กับว่าการเป็นตัวแทนนั้นมีบำเหน็จหรือไม่ โดยจะต้องนำระดับมาตรฐานในเรื่องผู้รับฝากทรัพย์มาใช้กับเรื่องตัวแทน และในกรณีที่การปฏิบัติการของตัวแทนได้ก่อให้เกิดความเสียหายอย่างใดอย่างหนึ่งแก่ตัวการ ตัวแทนก็จะต้องรับผิดต่อตัวการด้วย โดยประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 812 บัญญัติว่า “ถ้ามีความเสียหายเกิดขึ้นอย่างใด ๆ เพราะความประมาทเลินเล่อของตัวแทนก็ดี เพราะไม่ทำการเป็นตัวแทนก็ดี หรือเพราะทำการโดยปราศจากอำนาจหรือนอกเหนืออำนาจก็ดี ท่านว่าตัวแทนจะต้องรับผิด” เพราะฉะนั้นมูลเหตุที่ตัวแทนจะต้องรับผิดต่อตัวการมีดังนี้

3.1 ตัวแทนประมาทเลินเล่อ

การที่ตัวแทนกระทำการโดยประมาทเลินเล่อนี้ ไม่ใช่เพราะตัวแทนไม่ได้กระทำการ แต่ได้กระทำการไปโดยปราศจากความระมัดระวังที่ควรจะใช้ในการปฏิบัติหน้าที่ของตนจนก่อให้เกิดความเสียหายแก่ตัวการ[245]

3.2 ไม่กระทำการเป็นตัวแทน

ถ้าพิจารณาเฉพาะถ้อยคำว่าไม่กระทำการเป็นตัวแทนนั้น อาจจะหมายความถึงแต่เฉพาะการที่ตัวแทนไม่ไปกระทำการงานที่ตัวการได้ใช้ให้กระทำการแทน แต่ความหมายของคำว่าไม่กระทำการเป็นตัวแทนนั้น น่าจะหมายความกว้างกว่านี้มิได้จำกัดเฉพาะการไม่กระทำการเป็นตัวแทน แต่น่าจะหมายความถึงแม้ตัวแทนจะได้ปฏิบัติการเป็นตัวแทนแต่ตัวแทนละเลยไม่ปฏิบัติ

---

[244] ไผทชิต เอกจริยกร, *ตัวแทน นายหน้า,* (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2558), หน้า 83.

[245] ไผทชิต เอกจริยกร, *ตัวแทน นายหน้า,* (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2558), หน้า 193.

หน้าที่ของตนในฐานตัวแทนที่ควรกระทำด้วย ไม่ว่าจะเป็นหน้าที่ตามสัญญาหรือที่กฎหมายกำหนดให้ตัวแทนกระทำด้วย[246]

3.3 ตัวแทนกระทำการโดยปราศจากอำนาจ

การที่ตัวแทนกระทำการโดยปราศจากอำนาจนั้นเป็นการที่ตัวการไม่ได้มอบอำนาจให้ตัวแทนกระทำการดังกล่าว แต่ตัวแทนได้กระทำไป[247]

3.4 ตัวแทนกระทำการนอกเหนือขอบอำนาจ

เมื่อตัวแทนได้รับมอบอำนาจให้กระทำการใดภายในขอบเขตอย่างใดอย่างหนึ่ง แต่ได้กระทำเกินขอบอำนาจของตนที่ตัวการได้ให้อำนาจไว้ และแม้ว่าตัวแทนจะกระทำการนอกขอบอำนาจของตนและเกิดความเสียหาย หากตัวการละเลยไม่ปัดป้องความเสียหายที่เกิดขึ้น ตัวแทนก็ไม่ต้องรับผิด[248] ถ้าตัวแทนกระทำการโดยถูกต้องโดยไม่ได้กระทำการโดยประมาทเลินเล่อ กระทำนอกขอบอำนาจหรือโดยปราศจากอำนาจแล้ว แม้จะเกิดความเสียหายแก่ตัวการ ตัวแทนก็ไม่ต้อง

---

[246] ไผทชิต เอกจริยกร, *ตัวแทน นายหน้า,* (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2558), หน้า 195.

[247] คำพิพากษาฎีกาที่ 122/2521 เดิมโจทก์ทำสัญญาซื้ออิฐไว้จากผู้ขาย ชำระราคาแล้ว แต่ยังไม่มีการแยกนับและส่งมอบ ต่อมาโจทก์ได้ให้จำเลยไปรับอิฐบางส่วนจากผู้ขายดังกล่าวเพื่อถวายวัด จำเลยรับอิฐเกินไปจากที่โจทก์สั่งแล้วนำอิฐส่วนที่เกินนี้ไปขายเสียเอง การที่จำเลยไปรับอิฐแทนโจทก์นั้นถือว่าได้มีการแยกนับจำนวนแน่นอนเป็นครั้งคราวเฉพาะอิฐจำนวนที่จำเลยรับไปนั้นได้โอนเป็นกรรมสิทธิ์ของโจทก์ไปแล้วตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 460 การที่จำเลยนำอิฐที่รับเกินไปขายโดยไม่มีอำนาจย่อมเป็นการกระทำโดยปราศจากอำนาจและเมื่อทำให้โจทก์ได้รับความเสียหาย โจทก์ย่อมมีอำนาจฟ้องบังคับได้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 812

[248] คำพิพากษาฎีกาที่ 1585/2529 การที่ตัวการให้สัตยาบันต่อการกระทำนอกเหนือขอบอำนาจของตัวแทนต่อบุคคลภายนอกอันมีผลทำให้นิติกรรมซึ่งไม่ผูกพันตัวการกลับเป็นผูกพันตัวการโดยตรงและทำให้ตัวแทนหลุดพ้นความรับผิดที่มีต่อบุคคลภายนอกตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 823 นั้นไม่ทำให้ตัวแทนหลุดพ้นจากความรับผิดต่อตัวการในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกิจการที่ตนกระทำนอกเหนือขอบอำนาจนั้นตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 812 จำเลยที่ 1 เป็นผู้จัดการสาขาธนาคารโจทก์โดยมีจำเลยที่ 2 เป็นผู้ค้ำประกัน บ.เป็นลูกค้าได้ทำสัญญาเบิกเงินเกินบัญชีกับสาขาธนาคารโจทก์โดยมี ส.เป็นผู้ค้ำประกันก่อนที่จำเลยที่ 1 จะรับหน้าที่เป็นผู้จัดการเมื่อจำเลยที่ 1 เข้ารับหน้าที่ผู้จัดการได้ให้ บ.เบิกเงินเกินบัญชีเกินวงเงินที่ทำสัญญาไว้มากเป็นการเกินขอบอำนาจของผู้จัดการสาขาต่อมา บ.ถึงแก่กรรมธนาคารโจทก์ทราบแล้วไม่ได้ดำเนินการเรียกร้องหรือฟ้องเรียกหนี้จากกองมรดกของ บ.ลูกหนี้หรือจาก ส.ผู้ค้ำประกันทั้ง ๆ ที่มีโอกาสจะทำได้จนโจทก์หมดสิทธิฟ้องเพราะขาดอายุความมรดกเมื่อ บ. มีทรัพย์สินและโจทก์มีโอกาสจะได้รับชำระหนี้สิ้นเชิงหากดำเนินการฟ้องร้องหนี้นั้นดังนี้การที่โจทก์ไม่ฟ้องร้องย่อมเป็นการละเลยไม่บำบัดปัดป้องหรือบรรเทาความเสียหายถือเป็นเหตุที่เจ้าหนี้มีส่วนทำความผิดให้เกิดความเสียหายหรือนัยหนึ่งความเสียหายเกิดจากการละเว้นการกระทำของโจทก์ที่ไม่ยอมบำบัดปัดป้องไม่ให้ความเสียหายเกิดขึ้นจำเลยที่ 1 ซึ่งเป็นตัวแทนผู้กระทำการนอกเหนือขอบอำนาจจึงไม่ต้องรับผิดต่อโจทก์และจำเลยที่ 2 ในฐานะผู้ค้ำประกันก็ย่อมไม่ต้องรับผิดด้วย.(ที่มา-เนติฯ)

รับผิด[249]การที่ตัวการให้สัตยาบันต่อการกระทำนอกเหนือขอบอำนาจของตัวแทนต่อบุคคลภายนอก อันมีผลทำให้นิติกรรมซึ่งไม่ผูกพันตัวการกลับมาเป็นผูกพันตัวการโดยตรง และทำให้ตัวแทนหลุดพ้นความรับผิดที่มีต่อบุคคลภายนอก แต่ไม่ทำให้ตัวแทนหลุดพ้นจากความรับผิดต่อตัวการในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกิจการที่ตนกระทำนอกขอบอำนาจนั้น[250]

4. ความผูกพันและความรับผิดของตัวการต่อบุคคลภายนอก

เนื่องจากตัวการได้ให้ตัวแทนไปกระทำกิจการของตนแทน ตัวการย่อมต้องผูกพันตนในกิจการนั้นเปรียบเสมือนที่ตนไปกระทำการด้วยตนเอง ส่วนตัวแทนหรือตัวแทนช่วงย่อมจะไม่ต้องผูกพันตัวเองเป็นการส่วนตัว เพราะตัวแทนไม่ได้มีเจตนาที่จะกระทำการดังกล่าวเพื่อตนเอง แต่ได้กระทำการไปเพื่อตัวการตัวแทนจึงไม่ต้องผูกพันตนเองในกิจการดังกล่าว ตัวแทนจึงเป็นเพียงสะพานเชื่อมโยงก่อให้เกิดนิติสัมพันธ์ระหว่างตัวการกับบุคคลภายนอก ดังนี้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 820 บัญญัติว่า “ตัวการย่อมมีความผูกพันต่อบุคคลภายนอกในกิจการทั้งหลายอันตัวแทนหรือตัวแทนช่วงได้ทำไปภายในขอบอำนาจแห่งฐานตัวแทน” ซึ่งมาตรา 820 เป็นแม่บท

---

[249] คำพิพากษา 4266/2550 คดีก่อน อ. ได้ยื่นฟ้องโจทก์คดีนี้เป็นจำเลยที่ 1 และฟ้องจำเลยที่ 1 คดีนี้เป็นจำเลยที่ 3 ต่อศาลชั้นต้นเรียกเงินค่าวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่สั่งซื้อมาใช้ในกองกำกับการตำรวจตระเวนชายแดนฯ ในที่สุดศาลฎีกามีคำพิพากษาให้โจทก์ชำระเงินพร้อมดอกเบี้ย ให้ใช้ค่าฤชาธรรมเนียม และค่าทนายความ ให้แก่ อ. เมื่อโจทก์ชำระหนี้ตามคำพิพากษาศาลฎีกาแล้ว จึงมาฟ้องไล่เบี้ยเอากับจำเลยที่ 1 ที่ 2 เป็นคดีนี้ ให้ร่วมกันชำระหนี้ค่าดอกเบี้ย ค่าฤชาธรรมเนียม ค่าทนายความและค่าขึ้นศาล อันเป็นผลสืบเนื่องมาจากการที่จำเลยที่ 1 ที่ 2 ปฏิบัติหน้าที่โดยประมาทเลินเล่อ จนกระทั่งโจทก์ถูก อ. ฟ้องเป็นคดีก่อน ซึ่งในคดีก่อนโจทก์ให้การต่อสู้คดีในสาระสำคัญว่าการสั่งซื้อสินค้าจาก อ. เป็นการกระทำของจำเลยที่ 1 ไม่ได้กระทำในนามของโจทก์ ทั้งไม่ได้นำสินค้าต่าง ๆ มาใช้ในราชการของโจทก์ ศาลฎีกาวินิจฉัยโดยฟังข้อเท็จจริงว่า โจทก์มอบอำนาจให้จำเลยที่ 1 เป็นผู้สั่งซื้อสินค้าแทนโจทก์โดยใช้งบประมาณที่โจทก์จัดสรรให้มาเป็นรายปี การสั่งซื้อสินค้าได้นำไปใช้ในราชการของโจทก์ ไม่ปรากฏว่าได้นำสินค้าไปใช้เป็นการส่วนตัวของจำเลยที่ 1 ดังนี้แม้โจทก์กับจำเลยที่ 1 ต่างเป็นจำเลยด้วยกันในคดีก่อนก็ตามก็ต้องถือว่าโจทก์และจำเลยที่ 1 เป็นคู่ความในกระบวนพิจารณาของศาลในคดีก่อน คำพิพากษาศาลฎีกาในคดีก่อนจึงมีผลผูกพันโจทก์และจำเลยที่ 1 ตาม ป.วิ.แพ่ง มาตรา 145 วรรคหนึ่ง ข้อเท็จจริงจึงต้องฟังว่า จำเลยที่ 1 ปฏิบัติหน้าที่สั่งซื้อสินค้าจาก อ. ในฐานะเป็นตัวแทนของโจทก์ซึ่งเป็นตัวการ เมื่อไม่ปรากฏว่าสินค้าต่าง ๆ ที่สั่งซื้อมานั้นได้นำไปใช้ผิดวัตถุประสงค์หรือนำไปใช้เป็นประโยชน์ส่วนตัวของจำเลยทั้งสอง โจทก์จึงไม่มีความเสียหายอย่างใดเกิดขึ้นจากการที่จำเลยทั้งสองปฏิบัติหน้าที่เป็นตัวแทนตาม ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 812

[250] คำพิพากษาฎีกาที่ 1585/2529 การที่ตัวการให้สัตยาบันต่อการกระทำนอกเหนือขอบอำนาจของตัวแทนต่อบุคคลภายนอกอันมีผลทำให้นิติกรรมซึ่งไม่ผูกพันตัวการกลับเป็นผูกพันตัวการโดยตรงและทำให้ตัวแทนหลุดพ้นความรับผิดที่มีต่อบุคคลภายนอกตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 823 นั้นไม่ทำให้ตัวแทนหลุดพ้นจากความรับผิดต่อตัวการในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกิจการที่ตนกระทำนอกเหนือขอบอำนาจนั้นตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 812

สำคัญแสดงถึงลักษณะอันแท้จริงของกฎหมายลักษณะตัวแทนเพราะโดยปกติธรรมดาผู้ใดกระทำการสิ่งใด ผู้นั้นก็ต้องสนองในผลของการกระทำสิ่งนั้นด้วยตนเอง แต่ในเรื่องตัวแทนหาเป็นเช่นนั้นไม่ เพราะผู้กระทำมิต้องผูกมัดรับผิดชอบในผลของการกระทำที่ตนทำแทนไปนั้น แต่ผู้ที่มิได้ลงมือกระทำกลับเป็นผู้ต้องรับผิดชอบเอง

4.1 ความผูกพันและความรับผิดที่เกิดจากนิติกรรมหรือสัญญา

โดยปกติแล้วกิจการที่ตัวการตั้งตัวแทนไปทำการแทนส่วนมากจะเป็นเรื่องที่เกี่ยวกับนิติกรรมหรือสัญญา ดังนั้นหากตัวแทนกระทำการไปภายใต้ฐานอำนาจแห่งตัวแทน ตัวการก็ต้องผูกพันในกิจการนั้น และตัวแทนก็เป็นอันหลุดพ้นจากความรับผิดไม่ว่าการเป็นตัวแทนนั้นจะเป็นตัวแทนที่ถูกแต่งตั้งโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยาย[251]

4.2 ความรับผิดในเรื่องละเมิด

ในการดำเนินงานแทนตัวการนั้น ตัวแทนอาจจะไปก่อให้เกิดความเสียหายให้แก่บุคคลภายนอกในทางละเมิดได้ ดังนั้นในกรณีเช่นนี้ก็มีปัญหาว่าตัวการจะต้องรับผิดในผลแห่งละเมิดที่ตัวแทนกระทำไปหรือไม่ ซึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้บัญญัติเกี่ยวกับเรื่องนี้ไว้ดังนี้

มาตรา 425 บัญญัติว่า “นายจ้างต้องร่วมกันรับผิดกับลูกจ้างในผลแห่งละเมิดซึ่งลูกจ้างได้กระทำไปในทางการที่จ้างนั้น”

มาตรา 426 บัญญัติว่า “นายจ้างซึ่งได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกเพื่อละเมิดอันลูกจ้างได้ทำนั้น ชอบที่จะได้ชดใช้จากลูกจ้างนั้น”

มาตรา 427 บัญญัติว่า “บทบัญญัติในมาตราทั้งสองก่อนนั้น ท่านให้ใช้บังคับแก่ตัวการและตัวแทนด้วยโดยอนุโลม”

---

[251] คำพิพากษาฎีกา 1435/2563 การที่จำเลยอนุมัติให้จดทะเบียนจัดตั้งบริษัท ธ. เป็นบริษัทย่อยของจำเลย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้บริษัท ธ. รับงานก่อสร้างของจำเลย และให้พนักงานของจำเลยไปร่วมลงลายมือชื่อสั่งจ่ายในเช็คของบริษัท ธ. เพื่อตรวจสอบการสั่งซื้อสินค้าของบริษัท ธ. ย่อมเอื้ออำนวยในทางที่เป็นคุณประโยชน์ต่อจำเลยเป็นสำคัญ เมื่อจำเลยว่าจ้างบริษัท ธ. ดำเนินการก่อสร้างโครงการคอนโด ล. และ ช. ของจำเลยและบริษัท ธ. สั่งซื้อสินค้าประเภทพื้นคอนกรีตสำเร็จรูปจากโจทก์เพื่อนำไปใช้ในการก่อสร้างอาคารชุดโครงการดังกล่าวของจำเลยที่บริษัท ธ. เป็นผู้รับเหมาก่อสร้าง ย่อมเป็นเรื่องปกติแห่งวิถีทางธุรกิจที่เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของจำเลยในการจดทะเบียนจัดตั้งบริษัท ธ. เป็นบริษัทย่อยของจำเลย เพื่อให้บริษัท ธ. รับงานก่อสร้างของจำเลย อันถือได้ว่าบริษัท ธ. เป็นตัวแทนโดยปริยายของจำเลยตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 797 วรรคสอง ในการก่อนิติสัมพันธ์กับโจทก์ผู้เป็นบุคคลภายนอกที่ได้ทำไปภายในขอบอำนาจแห่งฐานตัวแทนของจำเลย จำเลยในฐานะตัวการย่อมมีความผูกพันต่อโจทก์ผู้เป็นบุคคลภายนอกในกิจการทั้งหลายอันบริษัท ธ. ในฐานะตัวแทนได้ทำไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 820

บทบัญญัติทั้ง 3 ข้างต้นเป็นเรื่องความรับผิดของตัวการในเรื่องละเมิดที่ตัวแทนได้กระทำการไปนั้นเนื่องมาจากหรือในระหว่างทำกิจการงานให้ตัวการแล้วไปก่อละเมิดแก่บุคคลอื่น ไม่ใช่เรื่องที่ตัวการได้ใช้ให้ตัวแทนไปกระทำละเมิด ซึ่งถ้าเป็นเช่นนั้นตัวการก็เป็นผู้ทำละเมิดเองโดยใช้ตัวแทนเป็นเครื่องมือและการกระทำละเมิดของตัวแทนเนื่องจากการปฏิบัติในหน้าที่ตัวแทนนี้จะเป็นโดยความประมาทเลินเล่อหรือโดยจงใจ แม้ว่าตัวการจะสั่งห้ามไว้เด็ดขาดแล้วก็ตามก็ไม่เป็นข้อแก้ตัว[252]

การที่กฎหมายกำหนดให้ตัวการจะต้องไปรับผิดต่อบุคคลภายนอกก็ด้วยวัตถุประสงค์ที่จะคุ้มครองบุคคลภายนอก เนื่องจากโดยปกติแล้วตัวแทนมักจะเป็นผู้ที่มิได้มีฐานะดีและอาจจะไม่สามารถชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในทางละเมิดได้ และการนั้นก็เป็นเรื่องที่เกี่ยวกับผลประโยชน์ของตัวการ กฎหมายจึงกำหนดให้ตัวการจะต้องรับผิด ดังนั้นเวลาที่ตัวการจะแต่งตั้งบุคคลใดให้เป็นตัวแทนของตนก็จะต้องพิจารณาคัดเลือกด้วยความระมัดระวังและรอบคอบ[253]

5. ความผูกพันและความรับผิดของตัวแทนต่อบุคคลภายนอก

หากพิจารณาถึงหลักที่ว่าตัวแทนเป็นเพียงเครื่องมือของตัวการที่ตัวการได้มอบหมายให้กระทำการแทนตนเอง ตัวแทนมิได้เข้ากระทำการต่าง ๆ เพื่อตนเอง แต่กระทำการเพื่อตัวการ ตัวแทนเองมิได้มุ่งหมายให้ตนเองผูกพันในกิจการที่กระทำไปแทนตัวการแต่ประการใด ดังนั้นถ้าตัวแทนกระทำการภายในขอบเขตอำนาจของตนอย่างถูกต้องแล้ว ตัวแทนก็หลุดพ้นจากความรับผิดทั้งต่อตัวการและบุคคลภายนอก บุคคลภายนอกจะฟ้องเรียกให้ตัวแทนรับผิดไม่ได้ โดยเฉพาะในเรื่องความรับผิดทางสัญญา[254]

---

[252] หลวงสุทธิมนต์นฤนาถ, *คำอธิบายและพาณิชย์ว่าด้วยตัวแทน นายหน้า,* (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2510), หน้า 85.

[253] คำพิพากษาฎีกาที่ 7200/2558 จำเลยที่ 3 เป็นเจ้าของรถบรรทุกหมายเลขทะเบียน 85 - 3491 นครปฐม และจำเลยที่ 4 เป็นเจ้าของรถบรรทุกกึ่งพ่วงหมายเลขทะเบียน 82 - 7411 นครปฐม โดยจำเลยที่ 3 และที่ 4 ได้รับอนุญาตเป็นผู้ประกอบการขนส่งรถบรรทุกคันดังกล่าว แม้จำเลยที่ 3 และที่ 4 จะให้จำเลยที่ 2 เช่าซื้อรถบรรทุกดังกล่าวไปก็เป็นเรื่องกรรมสิทธิ์ของรถเท่านั้น จำเลยที่ 3 และที่ 4 หาได้บอกเลิกการประกอบการขนส่งที่เป็นสิทธิเฉพาะตัวของจำเลยที่ 3 และที่ 4 แก่ทางราชการไม่ กลับยอมให้จำเลยที่ 2 นำรถบรรทุกคันเกิดเหตุดังกล่าวไปใช้ประกอบการขนส่งโดยให้จำเลยที่ 1 ลูกจ้างของจำเลยที่ 2 เป็นคนขับในวันเกิดเหตุ พฤติการณ์ดังกล่าวถือได้ว่าจำเลยที่ 3 และที่ 4 กับจำเลยที่ 2 ร่วมกันประกอบการขนส่ง ฉะนั้นเมื่อจำเลยที่ 1 ขับรถบรรทุกคันเกิดเหตุไปกระทำละเมิดอันต้องรับผิดชดใช้ให้โจทก์ทั้งสองภายในขอบอำนาจแห่งฐานะตัวแทนเช่นนี้ จำเลยที่ 3 และที่ 4 ซึ่งเป็นตัวการจึงต้องร่วมรับผิดในผลแห่งละเมิดซึ่งจำเลยที่ 1 กระทำไปนั้นตาม ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 427, 820

[254] ไผทชิต เอกจริยกร, *ตัวแทน นายหน้า,* (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2558), หน้า 193.

นอกจากตัวแทนจะหลุดพ้นจากความรับผิดแล้ว ตัวแทนยังไม่มีสิทธิต่อบุคคลภายนอก เช่น ตัวแทนไปฟ้องร้องบังคับต่อบุคคลภายนอกให้ปฏิบัติตามสัญญาที่ตัวแทนกระทำไปไม่ได้ เป็นเรื่องที่ตัวการจะไปว่ากล่าวเอาแก่บุคคลภายนอกเอง ทั้งนี้เว้นแต่ตัวการจะได้มอบอำนาจให้ตัวแทนดำเนินการฟ้องร้องเอาแก่บุคคลภายนอกได้ ซึ่งตัวแทนก็สามารถทำได้เพื่อประโยชน์ของตัวการมิใช่เพื่อประโยชน์ของตัวเอง และแม้ว่าเป็นกรณีที่ตัวแทนได้ทำสัญญาแทนตัวการที่อยู่ต่างประเทศ และมีภูมิลำเนาอยู่ต่างประเทศก็ตามก็เป็นเรื่องที่กฎหมายกำหนดให้ตัวแทนต้องรับผิดต่อบุคคลภายนอกมิใช่ให้ตัวแทนมีสิทธิต่อบุคคลภายนอกแต่อย่างใด ข้อยกเว้นความรับผิดของตัวแทนที่ตัวแทนจะต้องรับผิดตามลำพังหรือรับผิดร่วมกับตัวการมีดังนี้

5.1 ความรับผิดในเรื่องละเมิด ความรับผิดในเรื่องของละเมิดมีความแตกต่างกับความรับผิดในทางสัญญา ถ้าเป็นเรื่องของสัญญาตัวแทนจะหลุดพ้นจากความรับผิดในกรณีที่ตัวแทนได้กระทำการแทนไปในขอบเขตอำนาจของตน แต่ในเรื่องละเมิดตัวแทนยังคงต้องร่วมรับผิดกับตัวการต่อบุคคลภายนอกตามมาตรา 427 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ด้วย

5.2 ในกรณีที่ตัวแทนกระทำการโดยปราศจากอำนาจ หรือเกินขอบอำนาจของตน เมื่อตัวการไม่ได้ให้สัตยาบันแก่กิจการนั้น ตัวแทนก็ต้องรับผิดต่อบุคคลภายนอก[255]

5.3 ในกรณีที่ตัวได้ทำสัญญาในนามของตนเอง โดยไม่ได้แจ้งให้บุคคลภายนอกรู้ว่าได้กระทำการแทนผู้ใด ในกรณีเช่นนี้ตัวแทนก็จะต้องรับผิดชอบเป็นการส่วนตัว เว้นแต่จะได้มีการพิสูจน์ให้เห็นว่าความจริงบุคคลภายนอกได้รู้ว่าตัวแทนนั้นเป็นตัวแทนของบุคคลอื่น

---

[255] คำพิพากษาฎีกาที่ 2155/2564 โจทก์ยื่นฟ้องจำเลยให้รับผิดในมูลหนี้ซื้อขายสินค้า จำเลยจึงทำหนังสือมอบอำนาจระบุ ป. เป็นผู้มีอำนาจจัดการคดีจนเสร็จสิ้น ป. กับโจทก์ร่วมกันแถลงว่าคดีมีแนวทางที่จะตกลงกันได้ประสงค์จะทำยอม ขอเลื่อนไปทำยอมในนัดหน้า ต่อมาจำเลยทำหนังสือมอบอำนาจระบุให้ ป. เป็นผู้มีอำนาจในการไกล่เกลี่ย เลื่อนนัด จัดการทุกอย่างจนเสร็จสิ้นกระบวนการศาล นั้น ป. จึงอยู่ในฐานะตัวแทนที่ได้รับมอบอำนาจเฉพาะการ มีหน้าที่ดำเนินกระบวนพิจารณาในสิ่งที่จำเป็นแทนจำเลยภายในขอบอำนาจที่ระบุในหนังสือมอบอำนาจทั้งสองฉบับข้างต้น ตาม ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 800 เมื่อหนังสือมอบอำนาจไม่ได้ระบุโดยชัดแจ้งว่าให้ ป. มีอำนาจทำสัญญาประนีประนอมยอมความ ทั้งข้อความที่ระบุว่าให้มีอำนาจจัดการคดีจนเสร็จสิ้นก็ไม่อาจตีความว่ารวมถึงให้มีอำนาจในการทำสัญญาประนีประนอมยอมความแทนจำเลยได้ ฉะนั้นการที่ ป. แถลงต่อศาลว่าประสงค์จะทำสัญญาประนีประนอมยอมความกับโจทก์ และทำสัญญาประนีประนอมยอมความกับโจทก์จึงเป็นกรณีตัวแทนกระทำนอกเหนือขอบอำนาจ ย่อมไม่ผูกพันจำเลยซึ่งเป็นตัวการ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 82

5.4 ในกรณีที่ตัวแทนทำสัญญาแทนตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาในต่างประเทศ[256] ซึ่งในกรณีนี้กฎหมายกำหนดให้ตัวแทนจะต้องรับผิดต่อบุคคลภายนอกตามสัญญาเอง ก็เพื่อให้บุคคลภายนอกฟ้องร้องบังคับเอากับตัวแทนได้ เพื่อความสะดวก เพราะการจะไปฟ้องตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศเป็นเรื่องลำบาก และต้องเสียค่าใช้จ่ายมาก แต่ทั้งนี้ตัวการก็ยังคงต้องผูกพันหรือรับผิดอยู่ตามหลักทั่วไป จึงเป็นการเปิดโอกาสให้แก่คู่สัญญาว่าจะเลือกบังคับเอาแก่ตัวการที่อยู่ต่างประเทศหรือจะไปบังคับเอากับตัวการซึ่งมีภูมิลำเนาอยู่ต่างประเทศก็ได้[257]

3.2.4 สัญญาห้างหุ้นส่วน

ลักษณะทั่วไปของห้างหุ้นส่วน

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้บัญญัติลักษณะทั่วไปของห้างหุ้นส่วนและบริษัทไว้ในมาตรา 1012 ว่า “อันว่าสัญญาจัดตั้งห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทนั้น คือ สัญญาซึ่งบุคคลตั้งแต่สองคนขึ้นไปตกลงเข้ากันเพื่อกระทำกิจการร่วมกัน ด้วยประสงค์จะแบ่งปันกำไรอันจะพึงได้แต่กิจการที่ทำนั้น” ซึ่งอาจแยกได้ 4 ประการดังนี้

1. ต้องมีบุคคลตั้งแต่ 2 คนขึ้นไป

เนื่องจากห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทเป็นเรื่องของสัญญาชนิดหนึ่ง ที่เกิดขึ้นจากการแสดงเจตนาที่มีคำเสนอและคำสนองถูกต้องตรงกัน หรืออาจจะเป็นการทำความตกลงระหว่างบุคคลต่าง ๆ ที่จะประกอบกิจการร่วมกันในลักษณะของห้างหุ้นส่วน หรือบริษัท ดังนั้นจึงจำเป็นที่จะต้องนำหลักทั่วไปในเรื่องของสัญญามาใช้กับสัญญาจัดตั้งห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทโดยอนุโลม ซึ่งการจัดตั้งห้างหุ้นส่วนจะต้องมีบุคคลอย่างน้อยตั้งแต่ 2 คนขึ้นไปเข้ามาทำสัญญาจัดตั้งห้างหุ้นส่วน แต่ในกรณีของบริษัทจะมีข้อกำหนดพิเศษไว้ในมาตรา 1097 กำหนดไว้เป็นพิเศษว่าต้องมีผู้ร่วมก่อการอย่างน้อย 2 คนขึ้นไป เข้าชื่อกันทำหนังสือบริคณห์สนธิเพื่อจัดตั้งบริษัท[258] ซึ่งบุคคลที่จะเข้ามาเป็นหุ้นส่วนในห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทจะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลก็ได้[259]

---

[256] มาตรา 824 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “ตัวแทนคนใดทำสัญญาแทนตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาในต่างประเทศ ท่านว่าตัวแทนคนนั้นจะต้องรับผิดตามสัญญานั้นแต่ลำพังตนเอง แม้ทั้งชื่อของตัวการจะได้เปิดเผยแล้ว เว้นแต่ข้อความแห่งสัญญาจะแย้งกันกับความรับผิดของตัวแทน”

[257] ประสิทธิ์ โฆวิไลกูล, “ตัวการอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาในต่างประเทศ (Principal who is and has domicile in foreign country)”, (7 : 2), *วารสารกฎหมาย,* หน้า 55

[258] มาตรา 1097 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “บุคคลใด ๆ ตั้งแต่ 2 คนขึ้นไปจะเริ่มก่อการและตั้งเป็นบริษัทจำกัดก็ได้ โดยเข้าชื่อกันทำเป็นหนังสือบริคณห์สนธิและกระทำการอย่างอื่นตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายนี้”

[259] สหธน รัตนไพจิตร, *กฎหมายลักษณะห้างหุ้นส่วน บริษัท,* (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด : พิมพ์ครั้งที่ 6, 2563), หน้า 56.

และในการจัดตั้งห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทกฎหมายได้กำหนดจำนวนขั้นต่ำของบุคคลผู้ที่จะเข้ามาทำสัญญาเอาไว้เป็นจำนวน 2 แต่ไม่ได้กำหนดจำนวนขั้นสูงเอาไว้ ดังนั้นผู้ที่จะเข้ามาเป็นหุ้นส่วนจะมีจำนวนกี่คนก็ได้ไม่จำกัด

2. มีการตกลงเข้ากัน

"การตกลงเข้ากัน" หมายถึงการที่บุคคลจะเข้ามาเป็นหุ้นส่วนในห้างหุ้นส่วนจะต้องมีการลงทุนร่วมกัน โดยผู้ที่เป็นหุ้นส่วนจะต้องมีสิ่งหนึ่งสิ่งใดนำมาลงทุนร่วมกันในห้างหุ้นส่วน ซึ่งสิ่งที่นำมาลงทุนร่วมกันจะเป็นเงิน ทรัพย์สิน หรือแรงงานก็ได้[260] แต่หากไม่ปรากฏว่าได้นำสิ่งหนึ่งสิ่งใดมาลงทุนก็ไม่ถือว่าเป็นหุ้นส่วนในห้างหุ้นส่วนถึงแม้ว่าจะได้รับผลกำไรจากการประกอบกิจการนั้นก็ตาม

ดังนั้น เมื่อบุคคลใดก็ตามใช้แรงงานให้กับห้างหุ้นส่วน ผู้ที่ลงแรงงานอาจมีวัตถุประสงค์ต้องการรับค่าจ้างเป็นการตอบแทน หรือต้องการลงแรงงานเป็นทุนก็ได้ ทั้งนี้กฎหมายรับรองเฉพาะการลงแรงงานที่มีวัตถุประสงค์เป็นทุนเท่านั้นที่จะถือว่าเป็นหุ้นส่วนในห้างหุ้นส่วน ในทางตรงกันข้ามหากผู้ลงแรงงานโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรับค่าจ้าง การลงแรงงานดังกล่าวย่อมไม่ถือว่าเป็นการลงทุนในห้างหุ้นส่วน แต่เป็นเพียงการจ้างแรงงานหรือจ้างทำของเท่านั้น[261] และแม้ว่าจะกำหนดให้ผู้ที่ลงแรงงานได้รับส่วนแบ่งในผลกำไรในห้างหุ้นส่วนด้วยก็ตามก็ไม่ทำให้บุคคลนั้นกลายเข้ามาเป็นหุ้นส่วนในห้างหุ้นส่วนได้[262]

---

[260] มาตรา 1026 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า "ผู้เป็นหุ้นส่วนจะต้องมีสิ่งหนึ่งสิ่งใดมาลงหุ้นด้วยในห้างหุ้นส่วน สิ่งที่นำมาลงหุ้นด้วยนั้น จะเป็นเงินหรือทรัพย์สินสิ่งอื่นหรือลงแรงงานก็ได้"

[261] ฎีกาที่ 20102/2556 การเป็นหุ้นส่วนตาม ป.พ.พ. มาตรา 1012 นั้น คือสัญญาซึ่งบุคคลตั้งแต่สองคนขึ้นไปตกลงเข้ากันเพื่อกระทำกิจการร่วมกันด้วยประสงค์จะแบ่งปันกำไรอันจะพึงได้แต่กิจการที่ทำนั้น สัญญาจัดตั้งห้างหุ้นส่วนจึงต้องเป็นการตกลงเข้ากันเพื่อกระทำกิจการร่วมกันด้วยประสงค์จะแบ่งปันกำไรอันจะพึงได้แต่กิจการที่ทำนั้น โดยชัดแจ้ง โจทก์ทั้งเจ็ดเป็นบุตรของ ส. โดย ส. ประกอบอาชีพค้าขายมาก่อนโจทก์ทั้งเจ็ดกำเนิด ส. ให้การอุปการะเลี้ยงดูและให้การศึกษาแก่โจทก์ทั้งเจ็ดในฐานะบิดากระทำต่อบุตร เมื่อโจทก์ทั้งเจ็ดเติบโตได้ช่วย ส. ค้าขาย จนกระทั่งโจทก์ทั้งเจ็ดแต่งงานมีครอบครัวแล้วแยกครอบครัวไป ไม่ปรากฏโดยชัดแจ้งว่า ส. ตกลงร่วมค้าขายกับโจทก์ทั้งเจ็ดโดยให้โจทก์ทั้งเจ็ดลงแรงเป็นหุ้นและประสงค์แบ่งเงินกำไรกัน หรือหากต้องขาดทุนโจทก์ทั้งเจ็ดต้องรับผิดชอบอย่างไร การที่โจทก์ทั้งเจ็ดช่วยด้วยแรงงานจึงไม่เป็นการลงหุ้นด้วยแรง คงเป็นความสัมพันธ์ในครอบครัวระหว่างบิดาและบุตร การที่บุตรไม่แยกไปประกอบกิจการของตนเองแต่สมัครใจอยู่ช่วยเหลือและอาศัยกับบิดาต่อไปหาทำให้กิจการของบิดาเป็นกิจการของครอบครัวอันจะถือว่าเป็นสัญญาจัดตั้งห้างหุ้นส่วนสามัญไม่จดทะเบียนระหว่างบุตรและบิดาโดยปริยายไม่ โจทก์ทั้งเจ็ดจึงไม่เป็นหุ้นส่วนกับ ส. ตามบทกฎหมายดังกล่าว

[262] สหธน รัตนไพจิตร, *กฎหมายลักษณะห้างหุ้นส่วน บริษัท,* (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, พิมพ์ครั้งที่ 6, 2563), หน้า 59.

3. กระทำกิจการร่วมกัน

การทำสัญญาจัดตั้งห้างหุ้นส่วนขึ้นมาก็เพื่อกระทำกิจการร่วมกันตามวัตถุประสงค์ตามที่ได้ตกลงกันไว้ ซึ่งถือว่าเป็นลักษณะพิเศษของสัญญาจัดตั้งห้างหุ้นส่วนประการหนึ่ง ซึ่งการกระทำกิจการร่วมกันพิจารณาได้ 3 ประการดังนี้

3.1 กระทำกิจการเดียวกัน การที่บุคคลเข้ามาเป็นหุ้นส่วนกันนอกจากจะต้องนำสิ่งใดสิ่งหนึ่งมาลงทุนแล้วนั้น การประกอบกิจการดังกล่าวจะต้องประกิจการร่วมกันโดยมีวัตถุประสงค์ที่จะประกอบกิจการเดียวกัน หรือผู้ที่เข้ามาเป็นหุ้นส่วนต่างมีความมุ่งหมายหรือวัตถุประสงค์อันเดียวกัน หรือเป็นไปในทิศทางเดียวกัน[263] เช่น ถ้าจะประกอบการค้าขาย หุ้นส่วนทุกคนก็จะต้องค้าขายไปในทิศทางเดียวกัน

3.2 ไม่กระทำกิจการแข่งขันกัน การที่บุคคลจะลงทุนและประกอบกิจการเดียวกันจะต้องไม่กระทำกิจการอันมีสภาพดุจเดียวกันและเป็นการแข่งขันกับกิจการของตนเองโดยไม่ได้รับความยินยอมจากหุ้นส่วนคนอื่นก่อน ๆ ไม่ว่าจะทำเพื่อประโยชน์ของตนหรือประโยชน์ของผู้อื่นก็ตาม[264]

3.3 ดำเนินกิจการร่วมกัน หมายถึงการที่ผู้เป็นหุ้นส่วนแต่ละคนมีสิทธิหรือมีส่วนร่วมในการดำเนินกิจการของห้างหุ้นส่วนสามัญ ไม่ว่าจะในลักษณะของการเข้าไปจัดการงานของห้างหุ้นส่วนสามัญ หรือในลักษณะของการมีอำนาจตรวจสอบการจัดการงานของหุ้นส่วนผู้จัดการหรือมีอำนาจในการไต่ถามเรื่องการจัดงาน ซึ่งนอกจากนี้ยังพิจารณาถึงในกรณีที่หุ้นส่วนทุกคนมีส่วนได้เสียร่วมกัน กล่าวคือเมื่อได้กำไรก็แบ่งปัน เมื่อขาดทุนก็เฉลี่ยกันออก

---

[263] โสภณ รัตนกร, *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หุ้นส่วน บริษัท,* (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, พิมพ์ครั้งที่ 13), หน้า 10.

[264] มาตรา 1038 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ที่เป็นหุ้นส่วนประกอบกิจการอย่างหนึ่งอย่างใดซึ่งมีสภาพดุจเดียวกัน และเป็นการแข่งขันกับกิจการของห้างหุ้นส่วนนั้น ไม่ว่าจะทำเพื่อประโยชน์ของตนหรือประโยชน์ของผู้อื่นนั้น โดยมิได้รับความยินยอมของผู้ที่เป็นหุ้นส่วนคนอื่น ๆ”

4. ประสงค์จะแบ่งปันกำไรอันจะพึงได้จากกิจการที่ทำนั้น

สัญญาจัดตั้งห้างหุ้นส่วนมีวัตถุประสงค์สำคัญคือการการแบ่งปันผลกำไรที่ได้จากการประกอบกิจการให้แก่หุ้นส่วนทุกคนในห้างหุ้นส่วน หากไม่มีการตกลงกันในเรื่องของการแบ่งปันผลกำไรเอาไว้หรือไม่ได้มีวัตถุประสงค์เพื่อหากำไรมาแบ่งปันกันแล้วก็ไม่ถือว่าเป็นสัญญาจัดตั้งห้างหุ้นส่วน เช่น มูลนิธิหรือสมาคมไม่ถือว่าเป็นการจัดตั้งห้างหุ้นส่วนสามัญเพราะไม่มีวัตถุประสงค์ในการแบ่งปันผลกำไร[265]

ข้อสังเกต การทำสัญญาจัดตั้งห้างหุ้นส่วนสามัญไม่จำเป็นต้องมีข้อตกลงเกี่ยวกับการแบ่งปันผลกำไรหรือเฉลี่ยขาดทุนเอาไว้ก็ได้ หากแต่การเข้าร่วมเป็นหุ้นส่วนกันนั้นมีวัตถุประสงค์เพื่อแบ่งปันผลกำไรที่ได้จากการประกอบกิจการก็เข้าลักษณะเป็นสัญญาจัดตั้งห้างหุ้นส่วนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1012 แล้ว

ห้างหุ้นส่วนสามัญยังมีลักษณะพิเศษคือผู้ที่เข้ามาเป็นหุ้นส่วนในห้างหุ้นส่วนสามัญทุกคนจะต้องรับผิดร่วมกัน กล่าวคือ ผู้ที่เป็นหุ้นส่วนทุกคนในห้างหุ้นส่วนสามัญจะต้องร่วมกันรับผิดในบรรดาหนี้สินของห้างหุ้นส่วนสามัญอย่างลูกหนี้ร่วม[266] และไม่อาจแบ่งแยกความรับผิดในหนี้สินของห้างหุ้นส่วนสามัญแก่บุคคลใดบุคคลหนึ่งได้หรือต้องรับผิดตามสัดส่วนที่ลงทุน ความรับผิดดังกล่าวเป็นความรับผิดร่วมกันหรือแทนกัน ซึ่งการรับผิดร่วมกันเป็นลักษณะสำคัญของการจัดตั้งห้างหุ้นส่วนสามัญ ไม่ว่าห้างหุ้นส่วนสามัญจะมีการจดทะเบียนเป็นนิติบุคคลหรือไม่ก็ตาม นอกจากนี้ผู้ที่เป็นหุ้นส่วนจะต้องรับผิดในการขาดทุนตามสัดส่วนที่ลงทุนด้วยเช่นกัน

---

[265] ฎีกาที่ 14429/2555 โจทก์ประกอบธุรกิจให้บริการโทรศัพท์ระหว่างประเทศ จำเลยที่ 1 ได้รับอนุญาตจากโจทก์ให้เชื่อมต่อสัญญาณโทรศัพท์พื้นฐานเข้ากับชุมสายโทรศัพท์แบบอัตโนมัติของโจทก์ จำเลยทั้งสองตกลงเข้าร่วมงานและร่วมลงทุนขยายบริการโทรศัพท์พื้นฐานในพื้นที่โทรศัพท์นครหลวงจำนวนสองล้านเลขหมาย โดยจำเลยทั้งสองตกลงแบ่งผลประโยชน์ร่วมกันจากส่วนแบ่งรายได้ค่าบริการ เช่น ค่าติดตั้งโทรศัพท์ ค่าเช่าเลขหมายโทรศัพท์ ค่าใช้บริการโทรศัพท์ทางไกลทั้งในประเทศและต่างประเทศ ถือได้ว่าเป็นการตกลงเข้ากันเพื่อกระทำกิจการร่วมกัน ด้วยประสงค์จะแบ่งปันกำไรอันจะพึงได้แต่กิจการที่ทำ จึงมีลักษณะเป็นสัญญาจัดตั้งห้างหุ้นส่วนสามัญโดยไม่จดทะเบียน ตาม ป.พ.พ. มาตรา 1012 ซึ่งผู้เป็นหุ้นส่วนหมดทุกคน ต้องรับผิดร่วมกันเพื่อหนี้ทั้งปวงของห้างหุ้นส่วนโดยไม่มีจำกัด ตามมาตรา 1025 แม้สัญญาร่วมการงานและร่วมลงทุนขยายกิจการจะระบุว่า บรรดาความรับผิดชอบที่จำเลยที่ 2 มีต่อบุคคลภายนอก จำเลยที่ 1 จะไม่รับผิดชอบใด ๆ ทั้งสิ้น ข้อสัญญาดังกล่าวก็เป็นเพียงข้อตกลงภายในระหว่างจำเลยทั้งสองซึ่งเป็นหุ้นส่วนกัน ไม่มีผลผูกพันกับโจทก์

[266] มาตรา 1025 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “อันว่าห้างหุ้นส่วนสามัญนั้น คือห้างหุ้นส่วนประเภทซึ่งผู้เป็นหุ้นส่วนหมดทุกคนต้องรับผิดร่วมกันเพื่อหนี้ทั้งปวงของหุ้นส่วนโดยไม่มีจำกัด”

3.3 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ขับขี่รถยนต์ขนส่งสาธารณะและผู้โดยสาร

3.3.1 สัญญารับขนคนโดยสาร

1. ความหมายและลักษณะของสัญญารับขนคนโดยสาร

สัญญารับขนคนโดยสารเป็นสัญญาขนส่งชนิดหนึ่ง จึงมีลักษณะพื้นฐานของสัญญารับขนในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 608 “อันว่าผู้ขนส่งภายในความหมายแห่งกฎหมายลักษณะนี้ คือบุคคลผู้รับขนส่งของหรือคนโดยสารเพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติของตน” ซึ่งตามมาตราดังกล่าวจะเห็นได้ว่าสัญญาขนส่งผู้โดยสารมีลักษณะเช่นเดียวกับสัญญารับขนของหากแต่เพียงมีคนโดยสารและเครื่องเดินทาง เป็นวัตถุแห่งการขนส่งเท่านั้น สัญญารับขนคนโดยสารจึงได้แก่ “สัญญาซึ่งผู้ขนส่งตกลงรับจะทำการขนส่งคนโดยสาร (และเครื่องเดินทาง ถ้ามี) ให้ถึงจุดหมายปลายทาง และคนโดยสารตกลงจะให้บำเหน็จแก่ผู้ขนส่งเพื่อการขนส่งนั้น”[267] โดยสัญญาขนส่งคนโดยสารประกอบด้วยเงื่อนไขสำคัญดังนี้

ประการแรก สัญญาระหว่างผู้ขนส่งและคนโดยสาร สัญญาขนส่งคนโดยสารเป็นสัญญาระหว่างคู่สัญญา 2 ฝ่าย ได้แก่ คนโดยสารซึ่งเป็นบุคคลธรรมดา และผู้ขนส่งซึ่งอาจเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลก็ได้ หากแต่จะต้องเป็นบุคคลผู้รับขนส่งคนโดยสารเพื่อบำเหน็จในทางค้าปกติของตน ผู้ขนส่งจึงเป็นบุคคลที่ประกอบอาชีพค้าขายในการรับขนส่งคนโดยสารเพื่อแสวงหารายได้หรือค่าตอบแทนจากการให้บริการดังกล่าว ซึ่งสัญญารับขนคนโดยสารจึงก่อให้เกิดผลต่อความเกี่ยวพันระหว่างคนโดยสารกับผู้ขนส่งเท่านั้น กล่าวคือโดยสภาพของสัญญารับขนส่งคนโดยสารไม่มีบุคคลภายนอกเข้ามาเกี่ยวข้องแต่อย่างใด แต่ก็อาจจะมีกรณีที่บุคคลภายนอกเข้ามาเกี่ยวข้องกับคู่สัญญาในสัญญารับขนคนโดยสารได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรณีที่ผู้ขนส่งก่อให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลภายนอกในการทำการขนส่ง

ประการที่สอง สัญญามีวัตถุประสงค์เพื่อขนส่งคนโดยสาร (เครื่องเดินทาง ถ้ามี) ไปให้ถึงจุดหมายปลายทาง ซึ่งเงื่อนไขประการที่สองนี้ย่อมแสดงให้เห็นถึงลักษณะเฉพาะของสัญญารับขนคนโดยสาร กล่าวคือ สัญญารับขนคนโดยสารมีวัตถุประสงค์เพื่อการที่ผู้ขนส่งทำการขนส่งคนโดยสารไปให้ถึงจุดหมายปลายทาง สัญญารับขนคนโดยสารจึงเป็นสัญญาที่มีวัตถุแห่งสัญญาเป็นการกระทำการของผู้ขนส่งเพื่อประโยชน์แก่คนโดยสารเป็นสำคัญ นอกจากจะมีคนโดยสารเป็นวัตถุของการขนส่งแล้ว สัญญารับขนคนโดยสารยังอาจจะมีเครื่องเดินทางที่คนโดยสารนำติดตัวมาเป็นวัตถุแห่งสัญญาด้วยโดยมุ่งหมายถึงเฉพาะแต่สิ่งของที่มีรูปร่างและจับต้องได้เป็นสำคัญ เช่น เครื่องเดินทางหากได้รับ

---

[267] นนทวัชร์ นวตระกูลพิสุทธิ์, *หลักกฎหมายเอกเทศสัญญาลักษณะจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน,* (กรุงเทพ : โรงพิมพ์เดือนตุลา, พิมพ์ครั้งที่ 2, 2562), หน้า 213.

มอบหมายจากผู้ขนส่ง[268] ถ้าเครื่องเดินทางมีสภาพเป็นของสูญเสียหายได้[269] ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในเครื่องเดินทางซึ่งตนมิได้รับมอบหมาย และเครื่องเดินทางนั้นสูญหายหรือบุบสลายไป[270] โดยส่วนใหญ่แล้วเครื่องเดินทางมักจะได้แก่สิ่งของเครื่องใช้ส่วนตัวของผู้โดยสาร เช่น กระเป๋าเดินทาง เสื้อผ้า กระเป๋าเอกสาร[271] ซึ่งสามารถพิจารณาได้ดังนี้

ผลต่อผู้ขนส่ง

เมื่อผู้ขนส่งตกลงรับจะทำการขนส่งคนโดยสาร การตกลงเช่นนั้นของผู้ขนส่งย่อมนำมาซึ่งผลในทางกฎหมายที่สำคัญต่อผู้ขนส่งทั้งในด้านหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ดังนี้

ก. หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งย่อมตกลงจะทำการขนส่งคนโดยสารไปให้ถึงจุดหมายปลายทาง และในขณะเดียวกัน ผู้ขนส่งก็ย่อมตกลงจะดูแลความปลอดภัยให้แก่คนโดยสารตลอดระยะเวลาของการขนส่งจนกว่าคนโดยสารจะถึงจุดหมายปลายทางด้วย[272] และในกรณีที่คนโดยสารได้รับบาดเจ็บ ผู้ขนส่งคนโดยสารก็จะต้องจ่ายค่ารักษาพยาบาลด้วย ซึ่งสัญญาขนส่งคนโดยสารประกอบด้วยหน้าที่สำคัญ 2 ลักษณะได้แก่ หน้าที่ต่อผลสำเร็จของการขนส่ง ซึ่งได้แก่การขนส่งคนโดยสาร (และเครื่องเดินทาง) จนถึงจุดหมายปลายทาง และหน้าที่ต่อความปลอดภัยของคนโดยสาร ซึ่งได้แก่การดูแลความปลอดภัยให้แก่คนโดยสาร (และเครื่องเดินทาง) เพื่อมิให้เกิดความเสียหายใด ๆ แก่คนโดยสาร (และเครื่องเดินทาง) ในระหว่างการขนส่ง ตราบใดที่ผู้ขนส่งยังขนส่งไม่สำเร็จผู้ขนส่งจะบอกเลิกสัญญากับคนโดยสารมิได้และจะต้องรับผิดเพื่อความเสียหายอย่างใด ๆ แก่คนโดยสารด้วย

ข. ด้านสิทธิของผู้ขนส่ง นอกจากจะเป็นเงื่อนไขแห่งหน้าที่และความรับผิดของผู้ขนส่งแล้ว ในขณะเดียวกันผลสำเร็จของการขนส่งและความปลอดภัยของคนโดยสาร (และเครื่องเดินทาง) ยังเป็นเงื่อนไขแห่งสิทธิของผู้ขนส่งต่อคนโดยสารในประการสำคัญด้วย กล่าวคือ คนโดยสารตกลง

---

[268] มาตรา 635 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “เครื่องเดินทางหากได้มอบหมายแก่ผู้ขนส่งทันเวลาท่านว่าต้องส่งมอบในขณะคนโดยสารถึง”

[269] มาตรา 636 วรรคสอง ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “ถ้าเครื่องเดินทางนั้นมีสภาพเป็นของสดของเสียได้ ผู้ขนส่งอาจเอาออกขายทอดตลาดได้ เมื่อของนั้นถึงแล้วรออยู่ล่วงเวลากว่ายี่สิบสี่ชั่วโมง”

[270] มาตรา 638 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในเครื่องเดินทางซึ่งตนมิได้รับมอบหมาย เว้นแต่เมื่อเครื่องเดินทางนั้นสูญหายหรือบุบสลายไปเพราะความผิดของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง”

[271] นนทวัชร์ นวตระกูลพิสุทธิ์, *หลักกฎหมายเอกเทศสัญญาลักษณะจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน,* (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์เดือนตุลา, พิมพ์ครั้งที่ 2, 2562), หน้า 214.

[272] มาตรา 634 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดต่อคนโดยสารในความเสียหายอันเกิดแก่ตัวเขา หรือในความเสื่อมเสียอย่างใด ๆ อันเป็นผลโดยตรงแต่การที่ต้องชักช้าในการขนส่ง เว้นแต่การเสียหายหรือชักช้านั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดแต่ความผิดของคนโดยสารนั้นเอง”

จะให้บำเหน็จหรือค่าโดยสารแก่ผู้ขนส่งก็ต่อเมื่อผู้ขนส่งทำการขนส่งคนโดยสาร (และเครื่องเดินทาง) ไปถึงจัดหมายปลายทางโดยปลอดภัย

ผลต่อคนโดยสาร

สัญญารับขนคนโดยสารเกิดขึ้นจากความประสงค์ของคนโดยสารที่ประสงค์จะเดินทางไปยังจุดหมายปลายทาง คนโดยสารจึงมอบหมายให้ผู้ขนส่งทำการขนส่งคนโดยสาร (และเครื่องเดินทาง) ตามความประสงค์ของตน โดยมุ่งหวังว่าตนจะเดินทางถึงจุดหมายปลายทางในเวลาอันสมควรและปลอดภัยผู้ขนส่งจึงมีหน้าที่ต้องขนส่งคนโดยสาร (และเครื่องเดินทาง) จนสำเร็จและโดยปลอดภัยเพื่อประโยชน์ของคนโดยสารเป็นสำคัญ

ประการที่สาม สัญญามีค่าบำเหน็จเพื่อการขนส่งคนโดยสาร โดยผู้ขนส่งตามสัญญารับขนส่งคนโดยสารต้องเป็นบุคคลผู้รับขนส่งคนโดยสารเพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติ ดังนั้นผู้ขนส่งในสัญญารับขนส่งคนโดยสารจึงตกลงรับจะขนส่งคนโดยสารก็เพื่อบำเหน็จเป็นสำคัญ การขนส่งตามสัญญารับขนส่งคนโดยสารของผู้ขนส่งจึงมิใช่การทำให้เปล่า หากแต่มีค่าตอบแทนเพื่อการขนส่งที่เรียกว่า “ค่าโดยสาร” ซึ่งค่าบำเหน็จหรือค่าโดยสารจึงเป็นสาระสำคัญของสัญญารับขนคนโดยสารในทำนองเดียวกับค่าระวางพาหนะเป็นสาระสำคัญของสัญญารับขนของ[273]

2. ผลทางกฎหมายของสัญญารับขนคนโดยสาร

2.1 ความเกี่ยวพันระหว่างคู่สัญญาในสัญญารับขนส่งคนโดยสาร

สัญญารับขนส่งคนโดยสารที่เกิดขึ้นและสมบูรณ์ตามกฎหมายย่อมก่อให้เกิดผลในทางกฎหมายต่อความเกี่ยวพันระหว่างคนโดยสารและผู้ขนส่ง อาทิเช่น สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดของคู่สัญญาแต่ละฝ่ายพึงมีต่อกัน โดยที่การเกิดขึ้นของสัญญารับขนคนโดยสารย่อมนำมาซึ่งภาระหน้าที่ของผู้ขนส่งที่จะต้องทำการขนส่งคนโดยสารให้สำเร็จตามความประสงค์ของคนโดยสารเป็นสำคัญ ซึ่งสามารถพิจารณาได้ดังนี้

ก. ความเกี่ยวพันของผู้ขนส่งต่อผู้โดยสาร แยกพิจารณาได้ดังนี้

หน้าที่ทั่วไปของผู้ขนส่ง ซึ่งเป็นหน้าที่พื้นฐานของผู้ขนส่งคนโดยสาร คือหน้าที่จะต้องขนส่งคนโดยสารจนสำเร็จอันเป็นวัตถุประสงค์ของสัญญารับขนคนโดยสาร เมื่อผู้ขนส่งตกลงทำสัญญารับขนคนโดยสารกับคนโดยสารแล้ว ผู้ขนส่งตกลงจะรับทำการขนส่งคนโดยสาร และในขณะเดียวกันผู้ขนส่งก็ตกลงจะทำการขนส่งคนโดยสารจนสำเร็จเพื่อประโยชน์ของคนโดยสารเป็นสำคัญ กล่าวคือผู้ขนส่งจะต้องขนส่งผู้โดยสารให้ถึงจุดหมายปลายทางโดยปลอดภัยตามความประสงค์ของคนโดยสาร และผู้ขนส่งยังมีหน้าที่ดูแลความเสียหายแก่คนโดยสารด้วย กล่าวคือหากมี

---

[273] นนทวัชร์ นวตระกูลพิสุทธิ์, *หลักกฎหมายเอกเทศสัญญาลักษณะจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน,* (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์เดือนตุลา, พิมพ์ครั้งที่ 2, 2562), หน้า 216.

ความเสียหายใด ๆ เกิดขึ้นแก่คนโดยสารไม่ว่าจะเป็นความเสียหายอันเกิดแก่ตัวคนโดยสาร หรือความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่คนโดยสารอันเนื่องมาจากการการขนส่งล่าช้า ผู้ขนส่งย่อมต้องรับผิดต่อคนโดยสารเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้น

หน้าที่เฉพาะของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งจะต้องจัดหาเครื่องมือและอุปกรณ์สำหรับขนส่งคนโดยสาร และคนดูแล ซึ่งผู้ขนส่งก็มีหน้าที่โดยสภาพเนื่องจากผู้ขนส่งทำการรับขนส่งคนโดยสารเพื่อบำเหน็จเป็นทางปกติทางการค้าปกติของตน จึงเป็นปกติธรรมดาที่ผู้ขนส่งจะต้องจัดหาเครื่องมือและอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่เหมาะสมและจำเป็นเพื่อใช้ในการขนส่งคนโดยสารตลอดจนพนักงานหรือคนประจำรถเพื่อดูแลความเรียบร้อยในระหว่างเดินทาง

ผู้ขนส่งมีหน้าที่ดูแลรักษาเครื่องเดินทางมิให้สูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า ในกรณีที่คนโดยสารมีเครื่องเดินทางติดตัวมาด้วย นอกจากผู้ขนส่งจะมีหน้าที่ต่อสวัสดิภาพหรือความปลอดภัยของคนโดยสารแล้ว ผู้ขนส่งยังมีหน้าที่ความปลอดภัยของเครื่องเดินทางของคนโดยสารอีกด้วย[274] หากมีความเสียหายใด ๆ เกิดขึ้นแก่เครื่องเดินทางที่คนโดยสารมอบหมายแก่ผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งย่อมมีความรับผิดชอบโดยทันทีต่อคนโดยสารตามสัญญารับขน

สิทธิของผู้ขนส่งคนโดยสาร สิทธิประการพื้นฐานที่ผู้ขนส่งมีต่อคนโดยสารตามสัญญารับขนคนโดยสารย่อมได้แก่ สิทธิที่จะได้รับบำเหน็จเพื่อการขนส่งคนโดยสารหรือค่าโดยสารนั่นเอง ผู้ขนส่งตามสัญญารับขนคนโดยสารเป็นผู้รับขนคนโดยสารเพื่อบำเหน็จเป็นทางการค้าปกติของตน ผู้ขนส่งจึงย่อมมุ่งหวังที่จะได้รับบำเหน็จเพื่อการขนส่งเป็นสำคัญ ดังนั้นสิทธิของผู้ขนส่งที่จะได้รับบำเหน็จจากคนโดยสารจึงอยู่ภายใต้เงื่อนไขเกี่ยวกับผลสำเร็จของการขนส่งนั้น ผู้ขนส่งจึงจะปฏิบัติหน้าที่ของตนตามสัญญารับขนคนโดยสารได้อย่างครบถ้วนสมบูรณ์ อันจะก่อให้เกิดสิทธิแก่ผู้ขนส่งที่จะได้รับบำเหน็จจากคนโดยสาร[275]

ความรับผิดของผู้ขนส่งคนต่อผู้โดยสาร

มาตรา 634 บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดต่อคนโดยสารในความเสียหายอันเกิดแก่ตัวเขา หรือในความเสื่อมเสียอย่างใด ๆ อันเป็นผลโดยตรงแต่การที่ต้องชักช้าในการขนส่ง เว้นแต่การเสียหายหรือชักช้านั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดแต่ความผิดของคนโดยสารนั้นเอง” หากพิจารณาจากบทบัญญัติดังกล่าวแล้วจะเห็นได้ว่าหลักความรับผิดของผู้ขนส่งเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่คนโดยสารมีข้อพิจารณาดังนี้

---

[274] มาตรา 637 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “สิทธิและความรับผิดของผู้ขนส่งเพื่อเครื่องเดินทางอันได้มอบหมายแก่ผู้ขนส่งนั้น แม้ผู้ขนส่งจะมิได้คิดเอาค่าขนส่งต่างหากก็ตาม ท่านให้บังคับตามความในหมวด 1”

[275] นนทวัชร์ นวตระกูลพิสุทธิ์, *หลักกฎหมายเอกเทศสัญญาลักษณะจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน,* (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์เดือนตุลา, พิมพ์ครั้งที่ 2, 2562) หน้า 230-232.

<u>ประการที่หนึ่ง</u> หลักความรับผิดเฉพาะผู้ขนส่ง นอกจากผู้ขนส่งตามสัญญารับขนคนโดยสารจะมีหน้าที่ต่อความสำเร็จของการขนส่ง คือการขนส่งคนโดยสารให้ถึงจุดหมายปลายทางในเวลาอันสมควรแล้ว ผู้ขนส่งยังมีหน้าที่ต่อความปลอดภัยหรือสวัสดิภาพของคนโดยสารอีกด้วย อันได้แก่การดูแลมิให้เกิดความเสียหายใด ๆ แก่คนโดยสารโดยผู้ขนส่งจะต้องขนส่งคนโดยสารไปส่งให้ถึงจุดหมายปลายทางโดยปลอดภัยนั้นเอง หากผู้ขนส่งไม่ได้ปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญารับขนคนโดยสารและก่อให้เกิดความเสียหายอย่างใด ๆ แก่คนโดยสารแล้ว ผู้ขนส่งย่อมมีความรับผิดต่อคนโดยสาร ดังนั้นหากเกิดความเสียหายแก่ตัวคนโดยสาร หรือเกิดความเสียหายอย่างใด ๆ จากการขนส่งคนโดยสารถึงที่หมายโดยล่าช้า ผู้ขนส่งย่อมมีความรับผิดต่อคนโดยสารทันที โดยไม่ต้องคำนึงว่าผู้ขนส่งจะกระทำให้เกิดความเสียหายโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อในการขนส่งหรือไม่ อย่างไร

ความรับผิดของผู้ขนส่งตามสัญญารับขนคนโดยสารเป็นไปในลักษณะเดียวกับความรับผิดของผู้ขนส่งตามสัญญารับขนของกล่าวคือเป็นความรับผิดโดยเคร่งครัด ซึ่งผู้ขนส่งจะมีความรับผิดตามกฎหมายทันทีเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่คนโดยสาร โดยนัยดังกล่าวผู้ขนส่งย่อมมีความรับผิดแม้ไม่มีความผิด กล่าวคือแม้ผู้ขนส่งจะมิได้กระทำให้เกิดความเสียหายนั้นโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อก็ตาม แต่เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นแก่ตัวคนโดยสารแล้ว ผู้ขนส่งจะมีความรับผิดทันที ความรับผิดของผู้ขนส่งจึงเป็นความรับผิดซึ่งกฎหมายบัญญัติให้รับผิด และเป็นความรับผิดเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่คนโดยสาร[276]

ประการที่สอง เหตุผลของการกำหนดหลักความรับผิดเฉพาะผู้ขนส่ง หากนำหลักความรับผิดทั่วไปทางละเมิดตามมาตรา 420[277] มาใช้บังคับกับความรับผิดของผู้ขนส่ง คนโดยสารย่อมมีหน้าที่จะต้องพิสูจน์นำสืบถึงความผิดของผู้ขนส่ง อันได้แก่ การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อให้เกิดความเสียหายแก่คนโดยสาร หากคนโดยสารสามารถพิสูจน์ได้เช่นนั้นย่อมแสดงถึงความรับผิดของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งก็ย่อมมีความรับผิดต่อคนโดยสารเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ตัวคนโดยสารนั้น อย่างไรก็ตามในบริบทเช่นนี้ย่อมจะเป็นไปไม่ได้เลยที่คนโดยสารจะสามารถพิสูจน์นำสืบถึงการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งอันเป็นเหตุที่ทำให้เกิดความเสียหายแก่คนโดยสาร เนื่องจากโดยทั่วไปแล้วเมื่อมอบหมายให้ผู้ขนส่งทำการขนส่งคนโดยสารไปยังจุดหมายปลายทางแล้ว คนโดยสารย่อมมอบความไว้วางใจแก่ผู้ขนส่งในอันที่นำคนโดยสารไปถึงจุดหมายปลายทางในเวลาที่เหมาะสมและปลอดภัย และผู้ขนส่งย่อมเป็นผู้ทำการขนส่งคนโดยสารแต่เพียง

---

[276] นนทวัชร์ นวตระกูลพิสุทธิ์, *หลักกฎหมายเอกเทศสัญญาลักษณะจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน,* (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์เดือนตุลา, พิมพ์ครั้งที่ 2, 2562) หน้า 237.

[277] มาตรา 420 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่าผู้นั้นทำละเมิดจำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น”

ผู้เดียว คนโดยสารจึงไม่ได้อยู่ในสถานะที่จะควบคุมกำกับการขนส่งแต่อย่างใด เหตุแห่งความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นข้อเท็จจริงที่อยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่งแต่เพียงผู้เดียว ในบริบทเช่นนี้หากนำความรับผิดทางละเมิดมาใช้บังคับย่อมจะก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมต่อคนโดยสาร เนื่องจากจะทำให้คนโดยไม่ได้รับการเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้น ด้วยเหตุนี้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จึงนำหลักความรับผิดโดยเคร่งครัดมาใช้บังคับกับความรับผิดของผู้ขนส่ง ซึ่งจะส่งผลให้ผู้ขนส่งมีความรับผิดโดยทันทีเมื่อเกิดความเสียหายต่อตัวคนโดยสาร[278]

นอกจากนี้ในกรณีที่คนโดยสารมีเครื่องเดินทางติดตัวมาด้วย ความรับผิดของผู้ขนส่งจะต้องพิจารณาจากตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 637 บัญญัติว่า “สิทธิและความรับผิดของผู้ขนส่งเพื่อเครื่องเดินทางอันได้มอบหมายแก่ผู้ขนส่งนั้น แม้ผู้ขนส่งจะมิได้คิดเอาค่าขนส่งต่างหากก็ตาม ท่านให้บังคับตามความในหมวด 1”

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 638 บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในเครื่องเดินทางซึ่งตนมิได้รับมอบหมาย เว้นแต่เมื่อเครื่องเดินทางนั้นสูญหายหรือบุบสลายไปเพราะความผิดของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง”

ซึ่งจะเห็นได้ว่าในกรณีที่คนโดยสารมีเครื่องเดินทางติดตัวไปด้วยหากมีความเสียหายใด ๆ เกิดขึ้นแล้วผู้ขนส่งจะต้องรับผิดต่อเครื่องเดินทางด้วยหรือไม่ แยกพิจารณาได้ดังนี้

<u>ประการที่หนึ่ง</u> กรณีเครื่องเดินทางที่คนโดยสารมอบให้แก่ผู้ขนส่ง กล่าวคือตามมาตรา 637 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ผู้ขนส่งมีความรับผิดตามกฎหมายทันทีเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่เครื่องเดินทางของคนโดยสาร แม้ว่าผู้ขนส่งจะมิได้กระทำให้เกิดความเสียหายขึ้นโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อก็ตาม

<u>ประการที่สอง</u> กรณีเครื่องเดินทางที่คนโดยสารไม่ได้มอบให้ผู้ขนส่ง ในกรณีที่คนโดยสารมีเครื่องเดินทางติดตัวไปด้วยแต่ไม่ได้มอบเครื่องเดินทางให้แก่ผู้ขนส่ง แต่หากเก็บเครื่องเดินทางไว้กับตัวเองหรือวางเครื่องเดินทางไว้บนที่เก็บสัมภาระเหนือศีรษะที่ผู้ขนส่งจัดไว้ให้ กรณีเหล่านี้ถือเป็นกรณีที่เครื่องเดินทางอยู่ในความครอบครองของผู้โดยสารโดยตรง หากมีความเสียหายอย่างใด ๆ เกิดขึ้นแก่เครื่องเดินทางไม่ว่าเครื่องเดินทางนั้นจะสูญหายหรือบุบสลาย โดยหลักแล้วผู้ขนส่งย่อมไม่มีความรับผิดต่อคนโดยสาร เนื่องจากเครื่องเดินทางนั้นมิได้อยู่ในความครอบครองของผู้ขนส่งในอันที่จะดูแลรักษาให้ปลอดภัยได้ และย่อมเป็นหน้าที่ของคนโดยสารเองที่จะต้องดูแล

---

[278] นนทวัชร์ นวตระกูลพิสุทธิ์, *หลักกฎหมายเอกเทศสัญญาลักษณะจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน,* (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์เดือนตุลา, พิมพ์ครั้งที่ 2, 2562), หน้า 238-23.

รักษาเครื่องเดินทางให้ปลอดภัยซึ่งผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในเครื่องเดินทางซึ่งตนมิได้รับมอบหมายแต่อย่างใด[279]

ข. ความเกี่ยวพันของคนโดยสารต่อผู้ขนส่ง

สัญญารับขนคนโดยสารมีวัตถุประสงค์เพื่อประโยชน์ของคนโดยสารเป็นสำคัญ โดยสิทธิขั้นพื้นฐานของคนโดยสารตามสัญญารับขนคนโดยสาร ได้แก่ สิทธิที่จะเดินทางไปถึงจุดหมายปลายทางสมตามความมุ่งหมายของคนโดยสาร ด้วยเหตุนี้เองผู้ขนส่งจึงมีหน้าที่จะต้องขนส่งคนโดยสารและเครื่องเดินทาง (ถ้ามี) ไปถึงจุดหมายปลายทางในเวลาอันสมควรและโดยปลอดภัย หากผู้ขนส่งไม่สามารถขนส่งคนโดยสารไปถึงจุดหมายปลายทาง หรือละทิ้งหน้าที่ของตนตามสัญญารับขนคนโดยสาร หรือทำให้เครื่องเดินทางสูญหายหรือบุบสลาย หรือส่งมองล่าช้า เหตุต่าง ๆ เหล่านี้ย่อมนำมาซึ่งความรับผิดทางกฎหมายของผู้ขนส่ง และเมื่อคนโดยสารไปถึงจุดหมายปลายทางโดยปลอดภัยแล้วก็จะต้องมีหน้าที่ในการชำระค่าโดยสารให้แก่ผู้ขนส่งตามที่ตกลงกันไว้ในสัญญา[280]

2.2 ความเกี่ยวพันระหว่างคู่สัญญาในสัญญารับขนส่งคนโดยสารกับบุคคลภายนอก

สัญญารับขนคนโดยสารยังอาจนำมาซึ่งผลในทางกฎหมายต่อความเกี่ยวพันระหว่างคนโดยสาร ผู้ขนส่ง และบุคคลภายนอกอีกด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่ผู้ขนส่งก่อให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลภายนอก ในการขนส่งรับคนโดยสารและเครื่องเดินทาง ถ้ามี หากผู้ขนส่ง (หรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง) ได้กระทำให้เกิดความเสียหายแก่บุคลอื่น ๆ ไม่ว่าจะเป็นความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน อนามัยอย่างหนึ่งอย่างใด ๆ แล้ว ผู้ขนส่ง (หรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง) ย่อมมีความรับผิดต้องในผลแห่งละเมิดที่ได้กระทำขึ้นนั้น[281] ปัญหาต่อมาที่จะต้องพิจารณาในที่นี้ก็คือ คนโดยสารจะต้องร่วมรับผิดกับผู้ขนส่งเพื่อผลแห่งละเมิดที่ผู้ขนส่ง (หรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง) กระทำต่อบุคคลภายนอกหรือไม่

ในการรับขนคนโดยสาร ผู้ขนส่งประกอบอาชีพรับขนคนโดยสารเพื่อบำเหน็จเป็นทางการค้าปกติของตน ผู้ขนส่งย่อมจะต้องพิจารณาและกระทำการขนส่งตามวิธีการของตนในทางการค้าปกติ แม้ผู้ขนส่งจะมีหน้าที่ในการขนส่งคนโดยสารและเครื่องเดินทางให้สำเร็จตาม

---

[279]นนทวัชร์ นวตระกูลพิสุทธิ์, *หลักกฎหมายเอกเทศสัญญาลักษณะจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน,* (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์เดือนตุลา, พิมพ์ครั้งที่ 2, 2562), หน้า 240-241.

[280] นนทวัชร์ นวตระกูลพิสุทธิ์, *หลักกฎหมายเอกเทศสัญญาลักษณะจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน,* (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์เดือนตุลา, พิมพ์ครั้งที่ 2, 2562), หน้า 248.

[281] มาตรา 420 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่าผู้นั้นทำละเมิดจำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น”

กำหนดเวลาที่เหมาะสมและหน้าที่ต่อความปลอดภัยของคนโดยสารและเครื่องเดินทางที่ขนส่งนั้นด้วย แต่อย่างไรก็ตามผู้ขนส่งจะทำการขนส่งอย่างไรหรือด้วยวิธีการใดย่อมเป็นเสรีภาพของผู้ขนส่ง ทั้งผู้ขนส่งประกอบอาชีพค้าขายด้านนี้อยู่เป็นประจำแล้วด้วย คนโดยสารหามีส่วนเกี่ยวข้องกับการขนส่งแต่อย่างใด ดังนั้นการทำการขนส่งโดยผู้ขนส่งจึงมิใช่การทำตามคำสั่งของผู้โดยสาร คนโดยสารจึงไม่ต้องร่วมรับผิดกับผู้ขนส่ง (หรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง) ในผลแห่งละเมิดที่ ผู้ขนส่งได้กระทำไปนั้นซึ่งอาจเทียบเคียงได้กับสัญญาจ้างทำของ[282] ซึ่งผู้ว่าจ้างทำของไม่ต้องรับผิดเพื่อความเสียหายอันผู้รับจ้างได้ก่อให้เกิดขึ้นแก่บุคคลภายนอกในระหว่างทำการงานที่ว่าจ้างนั้น[283]

3.3.2 สัญญาจ้างทำของ

สัญญาจ้างทำของเป็นสัญญาอีกประเภทหนึ่งที่มีการทำอยู่เป็นประจำในชีวิตประจำวัน โดยบุคคลผู้ว่าจ้างได้ให้ผู้รับจ้างกระทำสิ่งใดสิ่งหนึ่งให้เพื่อประโยชน์ของผู้ว่าจ้าง การที่ผู้ว่าจ้างให้บุคคลอื่นทำการงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งให้แก่ตน ส่วนการที่ผู้รับจ้าง รับจ้างบุคคลอื่นทำการงานให้นั้นก็เพราะผู้รับจ้างต้องการที่จะได้รับค่าตอบแทนจากการจ้างทำของ โดยผู้รับจ้างจะเป็นผู้มีอาชีพในการรับจ้างบุคคลอื่นทำการงานเพื่อเป็นการหารายได้ในการดำรงชีพ หรือหารายได้ให้แก่องค์กรธุรกิจของตน[284]

1. ความหมายและสาระสำคัญของสัญญาจ้างทำของ

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 587 บัญญัติว่า “อันว่าจ้างทำของนั้นคือสัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่ง เรียกว่าผู้รับจ้าง ตกลงจะทำการงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งจนสำเร็จให้แก่บุคคลอีกคนหนึ่ง เรียกว่าผู้ว่าจ้าง และผู้ว่าจ้างตกลงจะให้สินจ้างเพื่อผลสำเร็จแห่งการที่ทำนั้น”

จากคำนิยามของสัญญาจ้างทำของตามมาตรา 587 จะเห็นได้ว่าสัญญาจ้างทำของเป็นสัญญาชนิดหนึ่ง หากแต่เป็นสัญญาที่มีวัตถุประสงค์เป็นการเฉพาะเจาะจงซึ่งทำให้สัญญาจ้างทำของมีลักษณะเป็นเอกเทศสัญญาและเป็นเหตุให้ต้องทำบทบัญญัติแห่งกฎหมายในประมวล

---

[282] มาตรา 428 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “ผู้ว่าจ้างทำของไม่ต้องรับผิดเพื่อความเสียหายอันผู้รับจ้างได้ก่อให้เกิดขึ้นแก่บุคคลภายนอกในระหว่างทำการงานที่ว่าจ้าง เว้นแต่ผู้ว่าจ้างจะเป็นผู้ผิดในส่วนการงานที่สั่งให้ทำ หรือในคำสั่งที่ตนให้ไว้ หรือในการเลือกหาผู้รับจ้าง”

[283] นนทวัชร์ นวตระกูลพิสุทธิ์, *หลักกฎหมายเอกเทศสัญญาลักษณะจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน,* (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์เดือนตุลา, พิมพ์ครั้งที่ 2, 2562), หน้า 251.

[284] ไผทชิต เอกจริยกร, *คำอธิบายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน,* (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2558) หน้า 129-130.

กฎหมายและพาณิชย์มาใช้บังคับกับสัญญาจ้างทำของเป็นการเฉพาะ[285] โดยสัญญาจ้างทำของมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

ก. มีคู่สัญญา 2 ฝ่าย

คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายในการทำสัญญาจ้างทำของก็คือ ผู้ว่าจ้างฝ่ายหนึ่งซึ่งเป็นผู้ที่ตกลงให้ผู้รับจ้างทำการงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งจนสำเร็จให้แก่ตน และจะจ่ายสินจ้างให้แก่ผู้รับจ้าง ส่วนคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งก็คือผู้รับจ้างที่ตกลงจะทำการงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งจนสำเร็จให้แก่ผู้ว่าจ้างโดยจะได้สินจ้างเป็นการตอบแทน ฉะนั้นบุคคลอื่นที่ไม่ใช่คู่สัญญาก็ไม่มีสิทธิเรียกร้องให้คู่สัญญาฝ่ายใดต้องปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาได้

ข. วัตถุประสงค์ของสัญญาจ้างทำของ

สัญญาจ้างทำของนั้นมีวัตถุประสงค์ที่สำคัญก็คือ การที่ผู้รับจ้างตกลงจะทำการงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งให้แก่ผู้ว่าจ้างจนสำเร็จ ผู้ว่าจ้างมิได้ต้องการเฉพาะแรงงานของผู้รับจ้างแต่เพียงอย่างเดียว[286] ซึ่งตัวของสัญญาจ้างทำของเป็นสัญญาที่ผู้ว่าจ้างตกลงจ้างผู้รับจ้างให้ทำการงานสิ่งหนึ่งสิ่งใดจนสำเร็จให้แก่ผู้ว่าจ้างและผู้ว่าจ้างตกลงจะให้สินจ้างเพื่อเป็นการตอบแทน

ค. ผู้ว่าจ้างตกลงจะให้สินจ้างเพื่อผลสำเร็จการทำงานนั้น

ในสัญญาจ้างทำของผู้รับจ้างมิได้ทำงานให้แก่ผู้ว่าจ้างโดยเปล่าประโยชน์หรือโดยปราศจากค่าตอบแทน เมื่อผู้รับจ้างทำการงานให้แก่ผู้ว่าจ้างแล้ว ก็จะได้รับสินจ้างเพื่อเป็นการตอบแทนในการทำงาน สัญญาจ้างทำของจึงเป็นสัญญาที่มีค่าตอบแทน และเป็นสัญญาต่างตอบแทนที่คู่สัญญาทั้ง 2 ฝ่ายต่างมีหน้าที่ตอบแทนซึ่งกันและกัน สินจ้างที่ต้องจ่ายโดยมากจะเป็นเงินตรา แต่อาจจะตกลงให้สินจ้างเป็นทรัพย์สินอย่างอื่นก็ได้เพื่อเป็นการตอบแทนการทำงาน[287]

2. ผลในทางกฎหมายของสัญญาจ้างทำของ

โดยสัญญาจ้างทำของเป็นสัญญาที่ตั้งอยู่บนพื้นฐานของการตกลงกันระหว่างผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้าง สัญญาจ้างทำของจึงย่อมก่อให้เกิดผลในทางกฎหมายเฉพาะแต่ในระหว่างคู่สัญญาเป็นหลัก ในทำนองเดียวกันเอกเทศสัญญาส่วนใหญ่อันเป็นสภาพโดยรวมของสัญญาจ้างทำของที่เกี่ยวพันเฉพาะแต่คู่สัญญาทั้ง 2 ฝ่าย ดังนั้น หลักกฎหมายในลักษณะที่ 7 จ้างทำของแห่งประมวล

---

[285] นนทวัชร์ นวตระกูลพิสุทธิ์, *หลักกฎหมายเอกเทศสัญญาลักษณะจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน,* (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์เดือนตุลา, พิมพ์ครั้งที่ 2, 2562), หน้า 28.

[286] ไผทชิต เอกจริยกร, *คำอธิบาย จ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน,* (กรุงเทพ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, พิมพ์ครั้งที่ 12 แก้ไขเพิ่มเติม, 2558), หน้า 136.

[287] จินตา บุณยอาคม, *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยจ้างแรงงาน จ้างทำของ,* (พระนคร : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2512), หน้า 15.

กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ จึงมุ่งใช้บังคับในความเกี่ยวพันระหว่างผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างเป็นสำคัญ อันได้แก่ สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบที่ผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างพึงมีต่อกัน[288]

2.1 ความเกี่ยวกันระหว่างคู่สัญญาในสัญญาจ้างทำของ

สัญญาจ้างทำของที่เกิดขึ้นและสมบูรณ์ตามกฎหมายย่อมก่อให้เกิดผลในทางกฎหมายต่อความเกี่ยวพันระหว่างผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างเป็นสำคัญ อันได้แก่ สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบที่ผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างพึงมีต่อกัน อย่างไรก็ตามโดยที่การเกิดขึ้นของสัญญาจ้างทำของย่อมนำมาซึ่งภาระหน้าที่ของผู้รับจ้างที่จะต้องทำการงานที่จ้างให้สำเร็จสมตามความประสงค์ของผู้ว่าจ้างเป็นสำคัญ ซึ่งแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภทดังนี้

(1) ความเกี่ยวพันของผู้รับจ้างทำของต่อผู้ว่าจ้าง

ก. หน้าที่ทั่วไปของผู้รับจ้าง

ผู้รับจ้างมีหน้าที่ทั่วไปต่อผู้ว่าจ้างคือหน้าที่ที่จะต้องทำงานที่จ้างจนเสร็จหรือจนสำเร็จ ซึ่งเป็นวัตถุประสงค์ของสัญญาจ้างทำของ เมื่อผู้รับจ้างตกลงทำสัญญาจ้างทำของกับผู้ว่าจ้างผู้รับจ้างจะต้องทำการงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งให้แก่ผู้ว่าจ้าง และผู้รับจ้างตกลงจะทำการงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งจนสำเร็จหรือเสร็จเพื่อประโยชน์ของผู้ว่าจ้างเป็นสำคัญ ซึ่งหน้าที่โดยทั่วไปของผู้รับจ้างมีข้อสังเกตบางประการดังนี้

<u>ประการแรก</u> หน้าที่ของผู้รับจ้างที่จะต้องทำการงานที่จ้างจนสำเร็จหรือจนเสร็จเป็นเงื่อนไขทางกฎหมายทั้งต่อหน้าที่และต่อสิทธิของผู้รับจ้างต่อผู้ว่าจ้าง กล่าวคือ เงื่อนไขต่อหน้าที่ของผู้รับจ้างซึ่งจะต้องทำการงานที่จ้างจนเสร็จตามที่ได้ตกลงกันไว้กับผู้ว่าจ้าง ตราบใดที่ผู้รับจ้างยังทำการงานนั้นไม่สำเร็จก็ถือว่าผู้รับจ้างยังไม่ได้ปฏิบัติหน้าที่ของตนให้ครบถ้วนตามสัญญาและไม่สามารถละทิ้งการงานนั้นได้ อีกทั้ง ผู้รับจ้างยังไม่สามารถบอกเลิกสัญญาจ้างทำของนั้นได้ หากว่าตนเองยังทำงานที่ว่าจ้างไม่สำเร็จตามสัญญา มิฉะนั้นย่อมถือว่าผู้รับจ้างประพฤติผิดหน้าที่ของตนตามสัญญาจ้างทำของและอาจจะต้องมีความรับผิดต่อผู้ว่าจ้างเพื่อความเสียหายอย่างใด ๆ อันเกิดแก่การนั้น ในขณะเดียวกันการทำการงานที่จ้างจนสำเร็จก็เป็นเงื่อนไขต่อสิทธิของผู้รับจ้างด้วย กล่าวคือ ผู้รับจ้างมีสิทธิจะได้รับสินจ้างตามที่ตกลงกันไว้ต่อเมื่อผู้รับจ้างได้ทำงานที่จ้างจนสำเร็จตามสัญญาแล้วเท่านั้น ตราบใดที่งานยังไม่สำเร็จผู้รับจ้างไม่มีสิทธิได้รับสินจ้างตามสัญญาจ้างทำของ

<u>ประการที่สอง</u> หน้าที่ทั่วไปของผู้รับจ้างตามสัญญาจ้างทำของที่จะต้องทำการงานที่จ้างจนสำเร็จเป็นหน้าที่เพื่อประโยชน์ของผู้ว่าจ้างเป็นสำคัญ ด้วยเหตุนี้เองผู้รับจ้างจึงต้องทำงานที่จ้างจนสำเร็จเพื่อที่ผู้ว่าจ้างจะได้ใช้ประโยชน์ในงานที่จ้างได้ตามความประสงค์ การใช้

---

[288] นนทวัชร์ นวตระกูลพิสุทธิ์, *หลักกฎหมายเอกเทศสัญญาลักษณะจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน,* (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์เดือนตุลา, พิมพ์ครั้งที่ 2, 2562), หน้าหน้า 71.

ประโยชน์ในงานที่จ้างนี้เองนำมาซึ่งผลในทางกฎหมายที่สำคัญทั้งต่อหน้าที่ของผู้รับจ้างและต่อสิทธิของผู้ว่าจ้าง

<u>ในด้านผู้รับจ้าง</u> เป็นที่ทราบกันอย่างชัดเจนแล้วว่าผู้รับจ้างมีหน้าที่จะต้องทำงานตามที่จ้างจนสำเร็จเพื่อที่ผู้ว่าจ้างจะได้ใช้ประโยชน์ในงานที่ทำจนสำเร็จนั้น ดังนั้นตราบใดที่งานที่ว่าจ้างยังไม่สำเร็จตามสัญญาผู้รับจ้างจะละทิ้งงานไม่ได้และจะบอกเลิกสัญญาแต่เพียงฝ่ายเดียวก็มิได้ มิฉะนั้นย่อมกระทบต่อประโยชน์ของผู้ว่าจ้างที่ประสงค์จะใช้สอยงานที่จ้าง

<u>ในด้านผู้ว่าจ้าง</u> ประโยชน์ของผู้ว่าจ้างในงานที่จ้างก็เป็นเงื่อนไขแห่งสิทธิของผู้ว่าจ้างในประการต่าง ๆ ในทั้งขั้นตอนของการทำงานที่จ้างของผู้รับจ้าง ตั้งแต่เริ่มการทำงานที่จ้างของผู้รับจ้างตลอดเวลาของการทำงานที่จ้าง นอกจากนี้ประโยชน์ของผู้ว่าจ้างในงานที่จ้างยังนำมาซึ่งสิทธิของผู้ว่าจ้างที่จะเลิกสัญญาจ้างทำของแต่เพียงฝ่ายเดียวอีกด้วย กล่าวคือ การดำรงอยู่ของสัญญาจ้างทำของย่อมเป็นไปเพียงเพื่อประโยชน์ของผู้ว่าจ้างหรือกล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือสัญญาจ้างทำของจะคงอยู่แต่เพียงตราบเท่าที่จะได้รับประโยชน์จากสัญญาจ้างทำของ ดังนั้นหากงานที่จ้างไม่เป็นประโยชน์ต่อผู้ว่าจ้างแล้ว ผู้ว่าจ้างย่อมมีสิทธิจะบอกเลิกสัญญาต่อผู้รับจ้างได้ แม้ผู้รับจ้างจะยังทำงานที่จ้างอยู่และงานยังไม่สำเร็จก็ตาม และแม้ว่าผู้รับจ้างจะมิได้กระทำความผิดใด ๆ ในการทำงานที่จ้างนั้นเลยก็ตาม โดยนัยดังกล่าวผู้ว่าจ้างย่อมสามารถบอกเลิกสัญญาจ้างทำของได้แต่เพียงฝ่ายเดียว[289]

<u>ประการที่สาม</u> หน้าที่ของผู้รับจ้างตามสัญญาจ้างทำของเพื่อประโยชน์ของผู้ว่าจ้างจึงมีลักษณะเป็นหน้าที่ต่อผล กล่าวคือ หน้าที่ของลูกหนี้ (ผู้รับจ้าง) ที่จะต้องทำงานให้เกิดผลตามสัญญาซึ่งกำหนดไว้เป็นการล่วงหน้า การที่ลูกหนี้ (ผู้รับจ้าง) ไม่สามารถทำให้ผลตามสัญญาที่มุ่งหมายนั้นเกิดขึ้นได้ย่อมนำมาซึ่งความรับผิดของลูกหนี้โดยอัตโนมัติ กล่าวคือ ผู้รับจ้างจึงมีหน้าที่จะต้องทำงานที่จ้างให้สำเร็จสมตามความประสงค์ของผู้ว่าจ้างอันเป็นเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์ของสัญญาจ้างทำของ กล่าวอีกนัยหนึ่งหน้าที่ต่อผลของผู้รับจ้างทำของก็คืองานที่จ้างที่ทำสำเร็จแล้วหรือผลสำเร็จของงานที่จ้างนั้น[290]

---

[289] มาตรา 605 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “ถ้าการที่จ้างยังทำไม่แล้วเสร็จอยู่ตราบใด ผู้ว่าจ้างอาจบอกเลิกสัญญาได้ เมื่อเสียค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้รับจ้างเพื่อความเสียหายอย่างใด ๆ อันเกิดแต่การเลิกสัญญานั้น”

[290] นนทวัชร์ นวตระกูลพิสุทธิ์, *หลักกฎหมายเอกเทศสัญญาลักษณะจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน,* (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์เดือนตุลา, พิมพ์ครั้งที่ 2, 2562), หน้า 72-74.

ด้วยเหตุนี้เองเมื่อผู้ว่าจ้างมุ่งที่ผลสำเร็จของงานเป็นสำคัญ ผู้ว่าจ้างจึงมิได้ให้ความสำคัญต่อวิธีการที่ผู้รับจ้างจะใช้ในการทำงานที่จ้างเท่าใดนัก ขอแต่เพียงผู้รับจ้างสามารถส่งมอบงานที่ทำสำเร็จแล้วให้แก่ผู้ว่าจ้างตรงตามเวลาที่กำหนดไว้ในสัญญาจ้างก็เพียงพอแล้ว[291]

ข. หน้าที่เฉพาะของผู้รับจ้าง

ประการแรก ผู้รับจ้างจะต้องจัดหาเครื่องมือที่ใช้ในการทำงานที่จ้าง ซึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 588 บัญญัติว่า “เครื่องมือต่าง ๆ สำหรับใช้ทำการงานให้สำเร็จนั้น ผู้รับจ้างเป็นผู้จัดหา” โดยที่ผู้ว่าจ้างประสงค์จะใช้ประโยชน์ในสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ผู้ว่าจ้างจึงมอบหมายให้ผู้รับจ้างทำสิ่งนั้นให้แก่ผู้ว่าจ้าง และโดยที่ผู้รับจ้างทำการงานที่จ้างก็เพื่อสินจ้างเป็นสำคัญ ดังนั้นโดยทั่วไปแล้วผู้ว่าจ้างจะให้ผู้รับจ้างเป็นผู้จัดเตรียมเครื่องมือในการทำงานที่รับจ้างจนสำเร็จ ซึ่งหน้าที่ในการจัดหาเครื่องมือในการทำงานที่จ้างจึงเป็นหน้าที่โดยสภาพของผู้รับจ้างอยู่แล้ว

ประการที่สอง หน้าที่เกี่ยวกับการทำงานที่จ้าง สัญญาจ้างทำของเป็นไปเพื่อประโยชน์ของผู้ว่าจ้างในการใช้ประโยชน์ในผลสำเร็จของการจ้างงานเป็นสำคัญ ดังนั้นนอกจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จะได้กำหนดหน้าที่ทั่วไปที่ผู้รับจ้างจะต้องทำการงานที่จ้างจนสำเร็จแล้ว ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ยังได้กำหนดบทบัญญัติเกี่ยวกับหน้าที่ในประการต่าง ๆ ของผู้รับจ้างที่เกี่ยวข้องกับการทำการงานที่จ้างอีกด้วย ซึ่งแยกพิจารณาได้ดังนี้

- หน้าที่ทำการงานโดยมิชักช้า ซึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 593 บัญญัติว่า “ถ้าผู้รับจ้างไม่เริ่มทำการในเวลาอันควร หรือทำการชักช้าฝ่าฝืนข้อกำหนดแห่งสัญญาก็ดี หรือทำการชักช้าโดยปราศจากความผิดของผู้ว่าจ้าง จนอาจคาดหมายล่วงหน้าได้ว่าการนั้นจะไม่สำเร็จภายในกำหนดเวลาที่ได้ตกลงกันไว้ก็ดี ผู้ว่าจ้างชอบที่จะเลิกสัญญาเสียได้ มิพักต้องรอคอยให้ถึงเวลากำหนดส่งมอบของนั้นเลย” จะเห็นได้ว่าหากผู้รับจ้างไม่เริ่มทำการงานภายในเวลาอันสมควรหรือเริ่มทำการงานแล้วแต่ทำงานชักช้า การกระทำเช่นนั้นเป็นที่คาดหมายของผู้ว่าจ้างได้ว่าผู้รับจ้างจะไม่สามารถทำการงานที่จ้างจนสำเร็จภายในกำหนดตามเวลาที่ตกลงกันไว้ในสัญญาได้ ซึ่งย่อมกระทบต่อประโยชน์ของผู้ว่าจ้างในอันที่จะใช้ประโยชน์ของการงานที่จ้างนั้นตามความประสงค์ของตน

---

[291] มาตรา 593 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “ถ้าผู้รับจ้างไม่เริ่มทำการในเวลาอันควร หรือทำการชักช้าฝ่าฝืนข้อกำหนดแห่งสัญญาก็ดี หรือทำการชักช้าโดยปราศจากความผิดของผู้ว่าจ้าง จนอาจคาดหมายล่วงหน้าได้ว่าการนั้นจะไม่สำเร็จภายในกำหนดเวลาที่ได้ตกลงกันไว้ก็ดี ผู้ว่าจ้างชอบที่จะเลิกสัญญาเสียได้ มิพักต้องรอคอยให้ถึงเวลากำหนดส่งมอบของนั้นเลย”

ผู้ว่าจ้างย่อมมีสิทธิจะบอกเลิกสัญญาจ้างทำของต่อผู้รับจ้างได้ แม้จะยังไม่ครบกำหนดเวลาตามสัญญาที่ได้ตกลงกันไว้ก็ตาม[292] ซึ่งการบอกเลิกสัญญาของผู้ว่าจ้างตามมาตรา 593 มีข้อสังเกตดังนี้

(1) บทบัญญัติดังกล่าวให้สิทธิแก่ผู้ว่าจ้างแต่เพียงฝ่ายเดียวในการบอกเลิกสัญญาจ้างทำของกับผู้รับจ้างทำของได้ อันเนื่องมาจากความผิดของผู้รับจ้างที่จะนำมาซึ่งสิทธิของผู้ว่าจ้างที่จะบอกเลิกสัญญาจะต้องประกอบด้วยเงื่อนไขสำคัญคือ ผู้รับจ้างไม่เริ่มทำการในเวลาอันควร หรือทำการชักช้าฝ่าฝืนข้อกำหนดแห่งสัญญาก็ดี หรือทำการชักช้าโดยปราศจากความผิดของผู้ว่าจ้างจนอาจคาดหมายล่วงหน้าได้ว่าการนั้นจะไม่สำเร็จภายในกำหนดเวลาที่ได้ตกลงกันไว้ก็ดี

(2) โดยที่การไม่เริ่มทำการงานที่จ้างในเวลาอันควร หรือการทำงานที่จ้างชักช้าจนคาดหมายได้ว่างานที่จ้างอาจจะไม่สำเร็จตามกำหนดเวลาในสัญญาย่อมส่งผลกระทบต่อประโยชน์ของผู้ว่าจ้างในอันที่จะได้รับผลสำเร็จของงานภายในกำหนดเวลาตามที่ตกลงกันไว้และใช้ประโยชน์ในผลสำเร็จของงานได้ตามความประสงค์ของตน ดังนั้นหากผู้ว่าจ้างจะต้องรอให้ครบกำหนดเวลาตามที่ตกลงกันไว้เสียก่อนจึงสามารถใช้สิทธิในการบอกเลิกสัญญาได้ เพราะจะเป็นการก่อให้เกิดผลกระทบต่อประโยชน์ของผู้ว่าจ้างก็เป็นได้

(3) การบอกเลิกสัญญาของผู้ว่าจ้างอันเนื่องมาจากความผิดของผู้รับจ้างในกรณีนี้ย่อมเป็นการใช้สิทธิโดยสุจริตของผู้ว่าจ้าง กล่าวคือ มีข้อเท็จจริงปรากฏอย่างชัดแจ้งว่าผู้รับจ้างไม่เริ่มทำงานที่จ้างหรือทำงานชักช้า และการกระทำเช่นนั้นทำให้สามารถคาดหมายได้ว่าการงานที่จ้างนั้นจะไม่สำเร็จภายในกำหนดเวลาที่ได้ตกลงกันไว้ และการบอกเลิกสัญญาของผู้ว่าจ้างย่อมมีผลให้สัญญาเลิกกันทันที โดยไม่จำเป็นต้องร้องขอให้ศาลมีคำสั่งให้สัญญาจ้างทำของเป็นอันเลิกอีกแต่ประการใด

(4) หากผู้ว่าจ้างได้รับความเสียหายอย่างใด ๆ จากความผิดของผู้รับจ้างในกรณีนี้มิเพียงแต่ผู้ว่าจ้างจะมีสิทธิบอกเลิกสัญญาต่อผู้รับจ้างเท่านั้น ผู้ว่าจ้างยังมีสิทธิที่จะเรียกค่าเสียหายจากผู้รับจ้างเพื่อความเสียหายอย่างใด ๆ ที่เกิดขึ้นแต่การนั้นเป็นการต่างหากได้อีกด้วย[293]

- หน้าที่ต้องทำการงานที่จ้างให้ตรงตามที่ผู้ว่าจ้างมอบหมาย

นอกจากผู้รับจ้างจะต้องเริ่มทำการงานที่จ้างภายในเวลาอันสมควรแล้วหรือต้องทำการงานโดยไม่ชักช้า ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ยังได้กำหนดหน้าที่ของผู้รับจ้าง

---

[292] คำพิพากษาฎีกาที่ 11315/2554 จำเลยอาจคาดหมายล่วงหน้าได้ว่าโจทก์ไม่อาจดำเนินการผลิตสินค้าให้แก่จำเลยได้ทันกำหนดเวลาที่ได้ตกลงกันไว้ จำเลยชอบที่จะเลิกสัญญาเสียได้ มิพักต้องรอคอยให้ถึงเวลากำหนดส่งมอบตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 593 ศาลจึงชอบที่จะกำหนดค่าเสียหายจากค่าใช้จ่ายส่วนที่เพิ่มขึ้นในการที่จำเลยว่าจ้างบุคคลอื่นผลิตสินค้าได้

[293] นนทวัชร์ นวตระกูลพิสุทธิ์, *หลักกฎหมายเอกเทศสัญญาลักษณะจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน,* (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์เดือนตุลา, พิมพ์ครั้งที่ 2, 2562), หน้า 86-87.

ที่จะต้องทำการงานที่จ้างให้ตรงตามข้อสัญญาที่ได้ตกลงกันไว้ด้วย หากผู้รับจ้างทำการงานที่จ้างไม่เป็นไปตามเงื่อนไขต่าง ๆ ที่ได้ตกลงกันไว้ในสัญญา ผู้ว่าจ้างย่อมมีสิทธิที่จะแจ้งให้ผู้รับจ้างแก้ไขการงานที่ทำนั้นให้เป็นไปตามข้อสัญญาได้ซึ่งตามมาตรา 594 บัญญัติว่า “ถ้าในระหว่างเวลาที่ทำการอยู่นั้นเป็นวิสัยจะคาดหมายล่วงหน้าได้แน่นอนว่า การที่ทำนั้นจะสำเร็จอย่างบกพร่องหรือจะเป็นไปในทางอันฝ่าฝืนข้อสัญญาเพราะความผิดของผู้รับจ้างไซร้ ผู้ว่าจ้างจะบอกกล่าวให้ผู้รับจ้างแก้ไขสิ่งที่บกพร่องให้คืนดี หรือทำการให้เป็นไปตามสัญญาภายในเวลาอันสมควรซึ่งกำหนดให้ในคำบอกกล่าวนั้นก็ได้ ถ้าและคลาดกำหนดนั้นไป ท่านว่าผู้ว่าจ้างชอบที่จะเอาการนั้นให้บุคคลภายนอกซ่อมแซมหรือทำต่อไปได้ ซึ่งผู้รับจ้างจะต้องเสี่ยงความเสียหายและออกค่าใช้จ่ายทั้งสิ้น” เนื่องจากการที่จ้างที่ผู้รับจ้างทำไม่เป็นไปตามเงื่อนไขที่ตกลงกันไว้ย่อมส่งผลกระทบต่อผลสำเร็จของงาน และกระทบต่อประโยชน์ของผู้ว่าจ้าง ดังนั้นเพื่อให้เป็นไปตามความประสงค์ของผู้ว่าจ้างกฎหมายจึงให้สิทธิผู้ว่าจ้างที่จะแจ้งให้ผู้รับจ้างแก้ไขงานให้เป็นไปตามข้อตกลงในสัญญา โดยอาจกำหนดระยะเวลาที่จะให้ผู้รับจ้างทำการแก้ไขงานที่ผิดพลาดหรือบกพร่องนั้นได้ โดยหากพ้นระยะเวลาที่กำหนดแล้วผู้รับจ้างไม่ได้ทำการแก้ไขงานที่ผิดพลาดหรือบกพร่องให้เป็นไปตามข้อกำหนดในสัญญา ผู้ว่าจ้างย่อมมีสิทธิที่จำนำงานนั้นไปมอบหมายให้บุคคลภายนอกซ่อมแซมหรือทำต่อไปได้ และในกรณีเช่นนี้ผู้รับจ้างต้องเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายทั้งหมด[294]

---

[294] คำพิพากษาฎีกาที่ 6314/2550 เมื่อโจทก์ทำงานงวดที่สองชำรุดบกพร่องไม่ถูกต้องตามสัญญาจ้าง และจำเลยได้ให้โจทก์แก้ไขให้เรียบร้อยก่อนแต่โจทก์เพิกเฉยไม่ยอมแก้ไข โจทก์จึงเป็นฝ่ายผิดสัญญา โจทก์ไม่มีสิทธิบอกเลิกสัญญาและเรียกค่าเสียหายจากจำเลย แต่อย่างไรก็ตาม สัญญาระหว่างโจทก์กับจำเลยถือว่าเป็นการเลิกกันโดยปริยาย สัญญาจ้างเหมาก่อสร้างระหว่างโจทก์กับจำเลยเป็นสัญญาจ้างทำของตาม ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 587 ขณะเดียวกันก็เป็นสัญญาต่างตอบแทน เมื่อสัญญาระหว่างโจทก์กับจำเลยเลิกกันแล้ว โจทก์และจำเลยต้องให้อีกฝ่ายหนึ่งกับคืนสู่ฐานะดังที่เป็นอยู่เดิมตาม ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 391 วรรคหนึ่ง แต่เนื่องจากโจทก์ได้ทำงานงวดที่สองให้จำเลยเสร็จแล้วจึงไม่อาจให้กลับคืนสู่ฐานะดังที่เป็นอยู่เดิมได้ กรณีต้องบังคับตามมาตรา 391 วรรคสาม จำเลยต้องใช้เงินค่าก่อสร้างในงวดที่สองให้แก่โจทก์แทน จำเลยไม่มีสิทธิงดจ่ายค่าจ้างเสียทั้งหมด เมื่องานของโจทก์มีสิ่งบกพร่องและจำเลยได้บอกกล่าวให้โจทก์แก้ไขสิ่งบกพร่องให้เป็นไปตามสัญญา แต่โจทก์ไม่ดำเนินการ จำเลยชอบที่จะว่าจ้างบุคคลภายนอกทำการแก้ไขสิ่งบกพร่องดังกล่าวได้ โดยโจทก์จะต้องออกค่าใช้จ่ายทั้งสิ้นตาม ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 594 และจำเลยมีสิทธิหักค่าใช้จ่ายเท่าที่เสียไปจากค่าจ้างของงานงวดที่สองเท่านั้น

เหตุที่โจทก์ทำงานบกพร่องเนื่องจากจำเลยขอเปลี่ยนแบบ ขยายห้องนอนให้กว้างขึ้น ใช้วัสดุผิดจากแบบแปลนทำให้โครงเหล็กรับน้ำหนักมากกว่าแบบทำให้โค้งงอ จำเลยต้องมีส่วนร่วมรับผิดชอบในความบกพร่องดังกล่าวด้วย และเมื่อปรากฏว่าจำเลยยังไม่ได้ว่าจ้างบุคคลใดให้ทำการแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าว ศาลชั้นต้นจึงกำหนดค่าใช้จ่ายในการว่าจ้างบุคคลภายนอกแก้ไขข้อบกพร่องตามความเหมาะสมได้

- หน้าที่ส่งมอบงานให้ตรงตามเวลาที่กำหนด

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กำหนดหน้าที่ของผู้รับจ้างเกี่ยวกับการส่งมอบงานที่ว่าจ้างทั้งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับหน้าที่ส่งมอบงานที่จ้างให้ตรงตามกำหนดเวลาและในผลทางกฎหมายของการส่งมอบงานที่จ้างไม่ตรงตามเวลาที่กำหนด ซึ่งผู้รับจ้างมีหน้าที่ต้องทำการงานให้สำเร็จผู้รับจ้างจึงต้องปฏิบัติหน้าที่ของตนตามสัญญา โดยวัตถุประสงค์ของสัญญาจ้างทำของคือประโยชน์ของผู้ว่าจ้างที่จะได้ใช้สอยผลสำเร็จของงานตามที่จ้างได้ตามความประสงค์ของตน ดังนั้นเมื่องานสำเร็จแล้วผู้รับจ้างย่อมจะต้องส่งมอบผลสำเร็จของงานที่ทำนั้นให้แก่ผู้ว่าจ้างด้วย เพื่อที่ผู้ว่าจ้างจะได้เข้าไปใช้ประโยชน์ในงานที่ทำสำเร็จนั้นได้อย่างแท้จริง เมื่อผู้รับจ้างได้ส่งมอบงานที่จ้างให้แก่ผู้ว่าจ้างแล้ว ผู้ว่าจ้างก็จะต้องมีหน้าที่จ่ายสินจ้างให้แก่ผู้รับจ้างตามสัญญา[295]

แต่ในกรณีที่ผู้รับจ้างส่งมอบผลสำเร็จของงานที่ทำให้แก่ผู้ว่าจ้างล่าช้ากว่าที่กำหนดไว้ในสัญญา การกระทำเช่นนั้นย่อมส่งผลกระทบต่อผลประโยชน์ของผู้ว่าจ้างในอันที่จะใช้สอยงานที่จ้างตามวัตถุประสงค์ของผู้ว่าจ้าง และย่อมส่งกระทบต่อสิทธิของผู้รับจ้างที่จะรับสินจ้างจากผู้ว่าจ้างเช่นกัน ซึ่งกฎหมายกำหนดให้ผู้ว่าจ้างมีสิทธิลดสินจ้างลง ส่วนจะขอลดสินจ้างเป็นจำนวนเท่าใดนั้นย่อมขึ้นอยู่กับข้อเท็จจริงและการตกลงกัน หรือจะใช้สิทธิในการบอกเลิกสัญญาก็ได้[296]

(2) สิทธิของผู้รับจ้างต่อผู้ว่าจ้างที่จะได้รับสินจ้าง

ผู้ว่าจ้างตกลงจะให้สินจ้างเพื่อผลสำเร็จของงานที่จ้างนั้น ดังนั้นสิทธิของผู้รับจ้างที่จะได้รับสินจ้างจากผู้ว่าจ้างจึงอยู่ภายใต้เงื่อนไขเกี่ยวกับผลสำเร็จของงานที่จ้างนั้นเอง นอกจากนี้ผลสำเร็จของงานที่จ้างย่อมมิได้หมายความแต่เพียงว่าผู้รับจ้างจะต้องทำงานที่จ้างให้สำเร็จตามที่ตกลงกันไว้ในสัญญา หากแต่หมายความรวมไปถึงการส่งมอบงานที่ทำสำเร็จนั้นให้แก่ผู้ว่าจ้างตามกำหนดเวลาที่ได้ตกลงกันไว้ด้วย ซึ่งจะต้องเป็นการปฏิบัติหน้าที่ของผู้รับจ้างตามสัญญาจ้างทำของได้อย่างครบถ้วนสมบูรณ์ และก่อให้เกิดสิทธิของผู้รับจ้างที่จะได้รับสินจ้างจากผู้ว่าจ้าง แต่หากผู้รับจ้างส่งมอบงานล่าช้าไม่ตรงตามกำหนดเวลาที่ตกลงกันไว้ในสัญญา กรณีเช่นนี้ย่อมส่งผลกระทบ

---

[295] ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 602 บัญญัติว่า “อันสินจ้างนั้นพึงใช้ให้เมื่อรับมอบการที่ทำถ้าการที่ทำนั้นมีกำหนดว่าจะส่งรับกันเป็นส่วน ๆ และได้ระบุจำนวนสินจ้างไว้เป็นส่วน ๆ ไซร้ ท่านว่าพึงใช้สินจ้างเพื่อการแต่ละส่วนในเวลารับเอาส่วนนั้น”

[296] มาตรา 596 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “ถ้าผู้รับจ้างส่งมอบการที่ทำไม่ทันเวลาที่ได้กำหนดไว้ในสัญญาก็ดี หรือถ้าไม่ได้กำหนดเวลาไว้ในสัญญาเมื่อล่วงพ้นเวลาอันควรแก่เหตุก็ดี ผู้ว่าจ้างชอบที่จะลดสินจ้างลง หรือถ้าสาระสำคัญแห่งสัญญาอยู่ที่เวลา ก็ชอบที่จะเลิกสัญญาได้”

ต่อสิทธิของผู้รับจ้างในสินจ้าง กล่าวคือ ผู้รับจ้างอาจจะได้รับสินจ้างไม่เต็มจำนวนตามที่ได้ตกลงกันไว้ในสัญญา[297]

(3) ความรับผิดของผู้รับจ้างต่อผู้ว่าจ้าง แยกพิจารณาได้ดังนี้

ก. ความรับผิดก่อนส่งมอบงานที่จ้าง ในกรณีที่ผู้รับจ้างไม่เริ่มทำการงานที่จ้างในเวลาอันสมควร หรือทำการงานที่จ้างชักช้าไม่เป็นไปตามที่ตกลงกันไว้ในสัญญา จนคาดหมายล่วงหน้าได้ว่าการงานที่จ้างนั้นไม่สำเร็จภายในกำหนดระยะเวลา ผู้ว่าจ้างย่อมมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้โดยมิพักต้องรอคอยให้ถึงกำหนดเวลาส่งมอบงานที่จ้างนั้นแต่ประการใด

ข. ความรับผิดภายหลังส่งมอบงานที่จ้าง เมื่อผู้รับจ้างได้ส่งมอบงานที่จ้างให้แก่ผู้ว่าจ้างตามที่ตกลงกันไว้ในสัญญาจ้างทำของแล้ว ผู้รับจ้างย่อมมีสิทธิได้รับสินจ้างจากผู้ว่าจ้าง และผู้รับจ้างจะหมดหน้าที่ตามสัญญาจ้างทำของ แต่มาตรา 600 บัญญัติว่า “ถ้ามิได้กำหนดไว้เป็นอย่างอื่นในสัญญาไซร้ ท่านว่าผู้รับจ้างจะต้องรับผิดเพื่อการที่ทำชำรุดบกพร่องเพียงแต่ที่ปรากฏขึ้นภายในปีหนึ่งนับแต่วันส่งมอบ หรือที่ปรากฏขึ้นภายในห้าปี ถ้าการที่ทำนั้นเป็นสิ่งปลูกสร้างกับพื้นดินนอกจากเรือนโรงทำด้วยเครื่องไม้ แต่ข้อจำกัดนี้ท่านมิให้ใช้บังคับเมื่อปรากฏว่าผู้รับจ้างได้ปิดบังความชำรุดบกพร่องนั้น”

จากหลักกฎหมายมาตรา 600 จะเห็นได้ว่าในกรณีที่ผู้รับจ้างได้ส่งมอบงานที่สำเร็จแล้วให้แก่ผู้ว่าจ้างนั้น ผู้รับจ้างยังต้องมีความรับผิดต่อผู้ว่าจ้างเพื่อการที่ทำชำรุดบกพร่องของงานที่จ้างที่ปรากฏขึ้นภายใน 1 ปีนับแต่วันส่งมอบงานให้กับผู้ว่าจ้างเรียบร้อยแล้ว[298]

2.2 ความเกี่ยวพันระหว่างคู่สัญญาในสัญญาจ้างทำของ

แม้สัญญาจ้างทำของจะมีคู่สัญญา 2 ฝ่าย ได้แก่ผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้าง และการทำสัญญาจ้างทำของย่อมนำมาซึ่งผลในทางกฎหมายระหว่างผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างเป็นหลัก แต่ในบางกรณีการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาจ้างทำของของผู้รับจ้างอาจจะเกี่ยวพันกับบุคคลภายนอก ซึ่งบุคคลภายนอกอาจจะเข้ามาเกี่ยวข้องในสัญญาจ้างทำของ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่ผู้รับจ้างกระทำให้เกิดความเสียหายบุคคลภายนอกในการทำการงานที่จ้างให้แก่ผู้ว่าจ้างตามสัญญาจ้างทำของ ทั้งนี้ไม่ว่าผู้รับจ้างจะกระทำการให้เกิดความเสียหายนั้นโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อและไม่ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่บุคคลภายนอกนั้นจะเป็นความเสียต่อชีวิต ร่างกาย อนามัย ทรัพย์สิน หรือสิทธิอย่างใดอย่างหนึ่ง ในกรณีเช่นนี้ผู้รับจ้างย่อมทำละเมิดแก่บุคคลภายนอกนั้นจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

---

[297] นนทวัชร์ นวตระกูลพิสุทธิ์, *หลักกฎหมายเอกเทศสัญญาลักษณะจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน,* (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์เดือนตุลา, พิมพ์ครั้งที่ 2, 2562), หน้า 93.

[298] นนทวัชร์ นวตระกูลพิสุทธิ์, *หลักกฎหมายเอกเทศสัญญาลักษณะจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน,* (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์เดือนตุลา, พิมพ์ครั้งที่ 2, 2562), หน้า99.

แก่บุคคลภายนอกตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 420 “ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่าผู้นั้นทำละเมิดจำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น”

ปัญหาที่จะต้องพิจารณาในที่นี้ได้แก่ความเกี่ยวพันระหว่างผู้ว่าจ้างและบุคคลภายนอกผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการกระทำละเมิดของผู้รับจ้าง กล่าวคือ ผู้ว่าจ้างจะต้องร่วมรับผิดกับผู้รับจ้างเพื่อผลแห่งละเมิดที่ผู้รับจ้างกระทำต่อบุคคลภายนอกผู้เสียหายหรือไม่

ประเด็นปัญหาดังกล่าวสิ่งที่จะต้องพิจารณาคือ การทำการงานที่จ้างของผู้รับจ้างนั้นเป็นการทำการงานตามคำสั่งของผู้ว่าจ้างหรือไม่ หากเป็นการทำตามคำสั่งของผู้ว่าจ้าง ผู้ว่าจ้างย่อมต้องร่วมรับผิดกับผู้รับจ้างในผลแห่งละเมิดที่ผู้รับจ้างได้กระทำไปตามคำสั่งของผู้ว่าจ้างนั้น[299] ซึ่งสัญญาจ้างทำของผู้รับจ้างตกลงรับทำการงานที่จ้างจนสำเร็จให้แก่ผู้ว่าจ้างตามเงื่อนไขและกำหนดเวลาที่ได้ตกลงไว้กับผู้ว่าจ้าง ผู้ว่าจ้างจึงต้องทำการงานที่จ้างให้แก่ผู้ว่าจ้างจนสำเร็จและเป็นไปตามข้อตกลงในสัญญา หากแต่ผู้รับจ้างจะทำการงานที่จ้างนั้นอย่างไรหรือด้วยวิธีการใดย่อมเป็นเสรีภาพของผู้รับจ้างแต่เพียงผู้เดียว ผู้ว่าจ้างหาได้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการทำงานแต่อย่างใด ดังนั้นโดยหลักแล้วการทำงานที่ว่าจ้างของผู้รับจ้างจึงไม่ใช่การทำตามคำสั่งของผู้จ้าง ผู้ว่าจ้างจึงไม่ต้องร่วมรับผิดกับผู้รับจ้างในผลแห่งละเมิดแต่อย่างใด[300] แต่ในกรณีที่ผู้ว่าจ้างได้กำหนดให้ผู้รับจ้างทำการงานที่จ้างตามวิธีการอย่างใดอย่างหนึ่งตามที่ผู้ว่าจ้างเห็นสมควร ย่อมเป็นกรณีที่ผู้ว่าจ้างได้ออกคำสั่งให้ผู้รับจ้างทำงานตามคำสั่งของตนเอง และหากเกิดความเสียหายขึ้นผู้ว่าจ้างจะต้องร่วมกับรับผิดกับผู้ว่าจ้างในผลของความเสียหายที่เกิดขึ้นด้วย หรือหากว่าผู้ว่าจ้างเลือกผู้รับจ้างที่ไม่เหมาะสมกับการงานที่จ้างให้ทำ และผลของการจัดการงานนั้นก่อนให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่น ผู้ว่าจ้างก็จะต้องร่วมกันรับผิดกับผู้รับจ้างในความเสียหายที่เกิดขึ้นด้วย

---

[299] มาตรา 428 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “ผู้ว่าจ้างทำของไม่ต้องรับผิดเพื่อความเสียหายอันผู้รับจ้างได้ก่อให้เกิดขึ้นแก่บุคคลภายนอกในระหว่างทำการงานที่ว่าจ้าง เว้นแต่ผู้ว่าจ้างจะเป็นผู้ผิดในส่วนการงานที่สั่งให้ทำหรือในคำสั่งที่ตนให้ไว้ หรือในการเลือกหาผู้รับจ้าง”

[300] นนทวัชร์ นวตระกูลพิสุทธิ์, *หลักกฎหมายเอกเทศสัญญาลักษณะจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน,* (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์เดือนตุลา, พิมพ์ครั้งที่ 2, 2562), หน้า 110.

3.4 ความรับผิดของผู้ประกอบธุรกิจการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน

3.4.1 ความรับผิดทางสัญญา

นิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอพพลิเคชั่นกับผู้โดยสารอาจส่งผลให้ผู้ขับขี่จะต้องรับผิดในสัญญาต่อคนโดยสารในกรณีที่เกิดความเสียหายจากการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันดังนี้

(1) ผู้ขนส่งมีหน้าที่ดูแลมิให้เกิดความเสียหายแก่คนโดยสาร

สัญญารับขนคนโดยสารจึงได้แก่ “สัญญาซึ่งผู้ขนส่งตกลงรับจะทำการขนส่งคนโดยสาร (และเครื่องเดินทาง ถ้ามี) ให้ถึงจุดหมายปลายทาง และคนโดยสารตกลงจะให้บำเหน็จแก่ผู้ขนส่งเพื่อการขนส่งนั้น” ซึ่งผู้ขนส่งมีหน้าที่โดยทั่วไปซึ่งเป็นหน้าที่พื้นฐานของผู้ขนส่งคนโดยสาร คือหน้าที่จะต้องขนส่งคนโดยสารจนสำเร็จอันเป็นวัตถุประสงค์ของสัญญารับขนคนโดยสาร เมื่อผู้ขนส่งตกลงทำสัญญารับขนคนโดยสารกับคนโดยสารแล้ว ผู้ขนส่งตกลงจะรับทำการขนส่งคนโดยสาร และในขณะเดียวกันผู้ขนส่งก็ตกลงจะทำการขนส่งคนโดยสารจนสำเร็จเพื่อประโยชน์ของคนโดยสารเป็นสำคัญ กล่าวคือผู้ขนส่งจะต้องขนส่งผู้โดยสารให้ถึงจุดหมายปลายทางโดยปลอดภัยตามความประสงค์ของคนโดยสาร และผู้ขนส่งยังมีหน้าที่ดูแลความเสียหายแก่คนโดยสารด้วย กล่าวคือเมื่อมีความเสียหายใด ๆ เกิดขึ้นแก่คนโดยสารไม่ว่าจะเป็นความเสียหายอันเกิดแก่ตัวคนโดยสาร หรือความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่คนโดยสารอันเนื่องมาจากการการขนส่งล่าช้า ผู้ขนส่งย่อมต้องรับผิดต่อคนโดยสารเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้น และเมื่อผู้ขนส่งได้ทำการขนส่งผู้โดยสารไปถึงจุดหมายปลายทางแล้วก็ย่อมสิทธิที่จะได้รับบำเหน็จเพื่อการขนส่งคนโดยสารหรือค่าโดยสารนั่นเอง แต่ถ้าในระหว่างการขนส่งคนโดยสาร ผู้ขนส่งได้ก่อให้เกิดความเสียหายแต่คนโดยสารผู้ขนส่งก็จะต้องมีความรับผิดต่อคนโดยตามตามกฎหมายด้วยเช่นกัน ซึ่งมาตรา 634 บัญญัติว่า“ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดต่อคนโดยสารในความเสียหายอันเกิดแก่ตัวเขา หรือในความเสื่อมเสียอย่างใด ๆ อันเป็นผลโดยตรงแต่การที่ต้องชักช้าในการขนส่ง เว้นแต่การเสียหายหรือชักช้านั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดแต่ความผิดของคนโดยสารนั้นเอง” ดังนั้นหากเกิดความเสียหายแก่ตัวคนโดยสาร หรือเกิดความเสียหายอย่างใด ๆ จากการขนส่งคนโดยสารถึงที่หมายโดยล่าช้า ผู้ขนส่งย่อมมีความรับผิดต่อคนโดยสารทันที โดยไม่ต้องคำนึงว่าผู้ขนส่งจะกระทำให้เกิดความเสียหายโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อในการขนส่งหรือไม่อย่างไร ความรับผิดของผู้ขนส่งตามสัญญารับขนคนโดยสารเป็นไปในลักษณะเดียวกับความรับผิด

ของผู้ขนส่งตามสัญญารับขนของกล่าวคือเป็นความรับผิดโดยเคร่งครัด ซึ่งผู้ขนส่งจะมีความรับผิดตามกฎหมายทันทีเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่คนโดยสาร[301]

(2) ผู้ขนส่งมีหน้าที่ดูแลรักษาเครื่องเดินทางมิให้สูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบล่าช้า

นอกจากนี้ในกรณีที่คนโดยสารมีเครื่องเดินทางติดตัวมาด้วย ความรับผิดของผู้ขนส่งจะต้องพิจารณาจากตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 637 บัญญัติว่า “สิทธิและความรับผิดของผู้ขนส่งเพื่อเครื่องเดินทางอันได้มอบหมายแก่ผู้ขนส่งนั้น แม้ผู้ขนส่งจะมิได้คิดเอาค่าขนส่งต่างหากก็ตาม ท่านให้บังคับตามความในหมวด 1”

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 638 บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในเครื่องเดินทางซึ่งตนมิได้รับมอบหมาย เว้นแต่เมื่อเครื่องเดินทางนั้นสูญหายหรือบุบสลายไปเพราะความผิดของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง”

ในกรณีที่คนโดยสารมีเครื่องเดินทางติดตัวไปด้วย หากมีความเสียหายอย่างใด ๆ ที่เกิดขึ้นแก่เครื่องเดินทาง ผู้ขนส่งย่อมจะต้องมีความรับผิดตามที่กฎหมายบัญญัติไว้โดยทันที ซึ่งแยกพิจารณาได้ดังนี้

<u>ประการที่หนึ่ง</u> กรณีเครื่องเดินทางที่คนโดยสารมอบให้แก่ผู้ขนส่ง กล่าวคือตามมาตรา 637 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ผู้ขนส่งมีความรับผิดตามกฎหมายทันทีเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่เครื่องเดินทางของคนโดยสาร แม้ว่าผู้ขนส่งจะมิได้กระทำให้เกิดความเสียหายขึ้นโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อก็ตาม

<u>ประการที่สอง</u> กรณีเครื่องเดินทางที่คนโดยสารไม่ได้มอบให้ผู้ขนส่ง ในกรณีที่คนโดยสารมีเครื่องเดินทางติดตัวไปด้วยแต่ไม่ได้มอบเครื่องเดินทางให้แก่ผู้ขนส่ง แต่หากเก็บเครื่องเดินทางไว้กับตัวเองหรือวางเครื่องเดินทางไว้บนที่เก็บสัมภาระเหนือศีรษะที่ผู้ขนส่งจัดไว้ให้ กรณีเหล่านี้ถือเป็นกรณีที่เครื่องเดินทางอยู่ในความครอบครองของผู้โดยสารโดยตรง หากมีความเสียหายอย่างใด ๆ เกิดขึ้นแก่เครื่องเดินทางไม่ว่าเครื่องเดินทางนั้นจะสูญหายหรือบุบสลายโดยหลักแล้วผู้ขนส่งย่อมไม่มีความรับผิดต่อคนโดยสาร เนื่องจากเครื่องเดินทางนั้นมิได้อยู่ในความครอบครองของผู้ขนส่งในอันที่จะดูแลรักษาให้ปลอดภัยได้ และย่อมเป็นหน้าที่ของคนโดยสารเอง

---

[301] คำพิพากษาฎีกาที่ 1447/2523 ลูกจ้างของบริษัทเดินรถโดยสาร เป็นสารวัตรควบคุมการเดินรถและตรวจตั๋วขับรถโดยประมาทในเส้นทางของบริษัทในทางค้าปกติเพราะคนขับไม่อยู่บริษัทต้องรับผิดในความเสียหายที่รถตก คนโดยสารต้องตัดแขนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 634 ต้องใช้ค่าเสียหายรวมถึงการที่โจทก์ได้รับความเสียหายต้องตัดข้อมือขวาใช้แขนเทียมแทนเสียความสามารถประกอบการงาน และความเสียหายที่มิใช่ตัวเงินด้วย

ที่จะต้องดูแลรักษาเครื่องเดินทางให้ปลอดภัยซึ่งผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในเครื่องเดินทางซึ่งตนมิได้รับมอบหมายแต่อย่างใด[302]

(3) ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องส่งมอบเครื่องเดินทางให้แก่คนโดยสาร

ในกรณีที่คนเดินทางได้มอบเครื่องเดินทางให้แก่ผู้ขนส่ง เมื่อผู้ขนส่งทำการขนส่งคนโดยสารถึงจุดหมายปลายทางตามความประสงค์ของคนโดยสารแล้ว ผู้ขนส่งย่อมมีหน้าที่จะต้องส่งมอบเครื่องเดินทางนั้นให้แก่คนโดยสาร ดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 635 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ “เครื่องเดินทางหากได้มอบหมายแก่ผู้ขนส่งทันเวลา ท่านว่าต้องส่งมอบในขณะคนโดยสารถึง” ปัญหาที่ตามมาก็คือกรณีจะเป็นประการใดหากคนโดยสารปฏิเสธไม่รับมอบเครื่องเดินทาง ภาระหน้าที่จึงตกอยู่แก่ผู้ขนส่ง เนื่องจากตราบใดที่เครื่องเดินทางยังอยู่ในการครอบครองของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งมีหน้าที่จะต้องดูแลรักษาเครื่องเดินทางนั้น เพื่อมิให้เกิดความเสียหายอย่างใด ๆ ขึ้น หากมีความเสียหายอย่างใด ๆ เกิดขึ้นแก่เครื่องเดินทางที่อยู่ในครอบครองของตน ผู้ขนส่งย่อมจะมีความรับผิดทางกฎหมายทันที กรณีจึงไม่เป็นธรรมต่อผู้ขนส่งเนื่องจากมิได้เป็นเพราะการกระทำหรือความประพฤติของตนแต่ประการใด ดังนั้นประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จึงต้องกำหนดมาตรการบางอย่างเพื่อให้ผู้ขนส่งสามารถปลดเปลื้องภาระหน้าที่และความรับผิดของตน ซึ่งจากมาตรา 635 จะเห็นได้ว่าหากคนโดยสารไม่รับมอบเครื่องเดินทางของตนที่ได้มอบหมายแก่ผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งย่อมมีหน้าที่จะต้องเก็บรักษาเครื่องเดินทางนั้นไว้ การที่คนเดินทางไม่รับมอบเครื่องเดินทางเป็นเพราะคนโดยสารหลงลืมเนื่องจากเร่งรีบไปทำธุระทันทีที่เดินทางถึงจุดหมายปลายทางก็ได้ หรือกรณีที่เครื่องเดินทางมาถึงจุดหมายปลายทางล่าช้ากว่าคนโดยสาร เนื่องจากเกิดความผิดพลาดของผู้ขนส่งในการจัดการเกี่ยวกับเครื่องเดินทางที่ได้รับมอบหมายจากคนโดยสาร แต่ในขณะเดียวกันจะกำหนดให้ผู้ขนส่งทำหน้าที่เช่นว่านั้นตลอดไปก็ย่อมไม่เป็นธรรมกับผู้ขนส่ง ในกรณีนี้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จึงกำหนดให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่เก็บรักษาเครื่องเดินทางไว้ “ชั่วระยะเวลาหนึ่ง” ซึ่งพอสมควรแก่การที่คนโดยสารจะมารับมอบเครื่องเดินทางจากผู้ขนส่ง อันจะเป็นการรักษาสิทธิทั้งแก่ฝ่ายคนโดยสารและฝ่ายผู้ขนส่ง กล่าวคือภายในหนึ่งเดือนนับแต่วันที่เครื่องเดินทางถึงจุดหมายปลายทาง

อย่างไรก็ตาม หากเครื่องเดินทางนั้นมีสภาพเป็นของสดของเสียได้ เช่น ผัก ผลไม้สด ดอกไม้สด หรืออาหารทะเล กรณีย่อมเป็นไปมิได้ที่จะกำหนดให้ผู้ขนส่งเก็บรักษาเครื่องเดินทางนั้นไว้เป็นระยะเวลาหนึ่งเดือนดังกล่าวข้างต้น เนื่องจากเครื่องเดินทางนั้นอาจเสียหายได้ ในกรณีเช่นนี้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จึงต้องกำหนดมาตรการที่เหมาะสมแก่การนั้นได้แก่

---

[302] นนทวัชร์ นวตระกูลพิสุทธิ์, *หลักกฎหมายเอกเทศสัญญาลักษณะจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน,* (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์เดือนตุลา, พิมพ์ครั้งที่ 2, 2562), หน้า 240-241.

การให้สิทธิแก่ผู้ขนส่งที่จะนำเครื่องเดินทางออกขายทอดตลาดได้ภายใน 24 ชั่วโมงนับแต่เครื่องเดินทางถึงจุดหมายปลายทาง[303] เมื่อผู้ขนส่งได้นำเครื่องเดินทางนั้นออกขายทอดตลาดแล้วได้เงินเป็นจำนวนเท่าใด ให้ผู้ขนส่งหักเอาไว้เป็นค่าโดยสารและค่าระวางพาหนะ และถ้ายังมีเงินเหลืออยู่อีกเท่าใดต้องส่งมอบให้แก่คนโดยสารนั้น[304]

3.4.2 ความรับผิดทางละเมิด

หมายถึงความรับผิดในความผิดที่เกิดจากการฝ่าฝืนหน้าที่ เมื่อมีการฝ่าฝืนหน้าที่ตามกฎหมายจนก่อความเสียหายจึงต้องรับผิดตามกฎหมายที่จะงดเว้นไม่ก่อให้เกิดความเสียหายกับใครก็ตามในสังคม หรือที่เรียกว่าเป็นความรับผิดโดยกฎหมายมิใช่โดยข้อตกลง เมื่อบุคคลใดบุคคลหนึ่งที่รู้สำนึกในการกระทำของตนได้กระทำโดยจงใจคือรู้ว่าทำให้คนอื่นเสียหายหรือกระทำด้วยความไม่ระมัดระวังทำให้เกิดความเสียหายที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายต่อบุคคลอื่น ลำพังการกระทำเช่นว่านี้ย่อมก่อให้เกิดผลหรือหนี้ตามกฎหมายแล้วในการที่ผู้กระทำต้องรับผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายเพื่อทำให้ผู้เสียหายอยู่ในฐานะเดิมเสมือนความเสียหายมิได้เกิดขึ้น[305]

(1) ความรับผิดเพื่อละเมิดของผู้ขนส่งคนโดยสาร

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 บัญญัติว่า “ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่าผู้นั้นทำละเมิดจำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น” จะเห็นได้ว่าการกระทำใดจะเป็นละเมิดการกระทำนั้นต้องเข้าหลักเกณฑ์ตามมาตรา 420 และเมื่อเป็นละเมิดแล้ว ผู้กระทำจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ผู้เสียหาย ซึ่งมีหลักเกณฑ์ในการพิจารณาดังนี้

ก. ผู้ใดกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ

- ผู้ใดหมายถึงบุคคลที่กระทำให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่น ในกรณีนี้ย่อมหมายถึงบุคคลธรรมดาและนิติบุคคล ดังนั้นถ้าบุคคลทุกคนไปกระทำความเสียหายให้แก่บุคคลอื่น

---

[303] มาตรา 636 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “ถ้าคนโดยสารไม่รับมอบเครื่องเดินทางของตนภายในเวลาเดือนหนึ่งนับแต่วันเครื่องเดินทางนั้นถึงไซร้ ผู้ขนส่งอาจเอาออกขายทอดตลาดเสียได้

ถ้าเครื่องเดินทางนั้นมีสภาพเป็นของสดของเสียได้ ผู้ขนส่งอาจเอาออกขายทอดตลาดได้ เมื่อของนั้นถึงแล้วรออยู่ล่วงเวลากว่ายี่สิบสี่ชั่วโมง

บทบัญญัติในมาตรา 632 นั้น ท่านให้ใช้บังคับแก่คดีดังว่านี้ด้วยอนุโลมตามควร”

[304] นนทวัชร์ นวตระกูลพิสุทธิ์, *หลักกฎหมายเอกเทศสัญญาลักษณะจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน,* (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์เดือนตุลา, พิมพ์ครั้งที่ 2, 2562), หน้า 231-232.

[305] ศนันท์กรณ์ โสตถิพันธุ์, *คำอธิบายกฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลาภมิควรได้,* (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2558), หน้า 29.

และลักษณะของการกระทำเข้าหลักเกณฑ์เป็นละเมิดตามมาตรา 420 แล้ว บุคคลนั้นก็จะต้องรับผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหาย[306]

- การกระทำหมายถึงการแสดงความรู้สึกนึกคิดภายในใจของตนออกมาให้บุคคลทั่วไปทราบ โดยการเคลื่อนไหวร่างกายไม่ว่าทางใด จะโดยกริยา อาการ วาจาหรือลายลักษณ์อักษรก็ได้ และผู้นั้นได้รู้สึกสำนึกในการเคลื่อนไหวของตน เช่น นายแดงตีศีรษะนายดำ เป็นต้น นอกจากนี้การกระทำยังหมายความรวมถึงการกระทำโดยงดเว้น[307] ซึ่งหมายถึงการไม่กระทำการตามหน้าที่อย่างใดอย่างหนึ่งซึ่งมุ่งจะป้องกันผลร้ายมิให้เกิดขึ้น แต่ความเสียหายได้เกิดขึ้นจากการงดเว้นการกระทำนั้น ผู้ซึ่งงดเว้นกระทำการจะต้องรับผิดในความเสียหายดังกล่าวด้วย[308]

- กระทำโดยจงใจ หมายถึงความรู้ความตั้งใจของตน อาการเคลื่อนไหวของบุคคลอันเกิดแต่ความตั้งใจที่จะทำอะไรลงไปแล้ว หากได้กระทำลงไปโดยประสงค์ต่อผลอันใดหรืออาจเล็งเห็นผลของการกระทำนั้นได้ ก็เชื่อว่าเป็นการกระทำโดยจงใจ เพราะฉะนั้นการกระทำโดยจงใจก็คือการที่บุคคลที่ทำละเมิดนั้นมุ่งหมายที่จะก่อความเสียหายให้บุคคลอื่นด้วยการกระทำของตน[309]

- การกระทำโดยประมาท หมายถึงการกระทำโดยมิได้จงใจ แต่กระทำโดยปราศจากความระมัดระวัง ซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์ และผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวังเช่นว่านั้น แต่หาได้ใช้เพียงพอไม่[310] เพราะฉะนั้นการกระทำโดยประมาท

---

[306] วารี นามสกุล, *คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง และลาภมิควรได้,* (กรุงเทพมหานคร : บริษัท กรุงสยาม พับลิชชิ่ง จำกัด, พิมพ์ครั้งที่ 3, 2557), หน้า 23.

[307] คำพิพากษาฎีกาที่ 1640/2506 การทำละเมิดนั้น หมายความรวมทั้งการกระทำและการละเว้นในเมื่อมีหน้าที่ต้องกระทำเพื่อป้องกันผลเสียหายด้วย ฉะนั้น เมื่อลูกจ้างของจำเลยผู้ดำเนินกิจการรถไฟมีหน้าที่ตามกฎหมายต้องป้องกันภัยในการที่จะเดินรถไฟผ่านข้ามถนน ละเลยไม่ปิดแผงกั้นถนนขณะรถไฟผ่าน เป็นเหตุให้รถไฟของจำเลยชนรถยนต์โจทก์เสียหาย ต้องถือว่าเป็นการละเมิดในทางการที่จ้าง ซึ่งจำเลยผู้เป็นนายจ้างต้องรับผิดด้วย (ประชุมใหญ่ครั้งที่ 17/2506)

[308] วารี นามสกุล, *คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง และลาภมิควรได้,* (กรุงเทพมหานคร : บริษัท กรุงสยาม พับลิชชิ่ง จำกัด, พิมพ์ครั้งที่ 3, 2557), หน้า 25.

[309] ศนันท์กรณ์ โสตถิพันธุ์, *คำอธิบายกฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลาภมิควรได้,* (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2558), หน้า 71-72.

[310] มาตรา 59 วรรคสี่ ประมวลกฎหมายอาญา บัญญัติว่า “กระทำโดยประมาท ได้แก่กระทำความผิดมิใช่โดยเจตนา แต่กระทำโดยปราศจากความระมัดระวังซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์ และผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวังเช่นว่านั้นได้ แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่”

ก็คือการที่บุคคลที่ทำละเมิดนั้นมิได้ตั้งใจหรือมุ่งหมายให้เขาเสียหาย คือมิได้ตั้งใจต่อผลหรือไม่ได้เล็งเห็นผล แต่กระทำไปโดยขาดความระมัดระวัง[311]

ข. ต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมาย

- กระทำต่อผู้อื่น กล่าวคือ หากเป็นการกระทำต่อตนเองแล้วกฎหมายไม่ถือว่าการกระทำนั้นเป็นความผิด

- กระทำผิดกฎหมาย หมายถึง การที่มิได้ทำตามแบบที่กฎหมายกำหนดไว้หรือทำการฝ่าฝืนบทบัญญัติของกฎหมายเท่านั้น ซึ่งอาจจะเป็นการล่วงสิทธิของผู้อื่นที่มีอยู่ตามกฎหมาย ทำให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่น โดยผู้กระทำไม่มีสิทธิที่จะทำได้หรือไม่มีข้อแก้ตัวตามกฎหมายได้[312]

ค. บุคคลอื่นได้รับความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัย เสรีภาพ ทรัพย์สิน หรือสิทธิอย่างใดอย่างหนึ่ง

ง. มีความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลของการกระทำ เมื่อบุคคลนั้นจงใจหรือประมาทเลินเล่อทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัย เสรีภาพ ทรัพย์สิน หรือสิทธิอย่างใดอย่างหนึ่งแล้วก็ตาม การกระทำความผิดกับความเสียหายจะต้องมีความสัมพันธ์กัน ถ้าการกระทำผิดไม่สัมพันธ์กับความเสียหาย คือไม่เป็นเหตุและผลของกันและกันแล้วผู้กระทำก็ไม่ต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น[313] ซึ่งความเห็นของนักนิติศาสตร์ในอยู่หลายประการ เช่น (1) ความเสียหายนั้นจะต้องเป็นความเสียหายที่เกิดจากการกระทำผิดของจำเลยโดยตรง

---

[311] เสนีย์ ปราโมช, *ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยนิติกรรมและหนี้ ภาค 1-2 พุทธศักราช 2478,* (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2505), หน้า 621.

[312] วารี นามสกุล, *คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง และลาภมิควรได้,* (กรุงเทพมหานคร : บริษัท กรุงสยาม พับลิชชิ่ง จำกัด, พิมพ์ครั้งที่ 3, 2557), หน้า 58.

[313] คำพิพากษาฎีกาที่ 1630/2545 โจทก์บรรยายฟ้องว่า จำเลยให้การเท็จต่อพนักงานสอบสวนเพื่อปรักปรำโจทก์ให้ตกเป็นผู้ต้องสงสัยว่าเป็นคนร้ายที่ลักเงินของธนาคารไปเป็นการทำละเมิดต่อโจทก์ ทำให้ธนาคารหลงเชื่อว่าโจทก์มีพฤติการณ์ไม่น่าไว้วางใจและเลิกจ้างโจทก์ โดยเรียกร้องค่าเสียหายเนื่องจากการที่ต้องถูกเลิกจ้าง แต่ทางพิจารณาได้ความว่าธนาคารเลิกจ้างโจทก์เนื่องจากธนาคารรับฟังข้อเท็จจริงและความเห็นของคณะกรรมการสอบสวนและคณะกรรมการพิจารณาวินัยและอุทธรณ์ของธนาคารที่ธนาคารตั้งขึ้นทำการสอบสวนหลังเกิดเหตุเอง ความเสียหายที่โจทก์ได้รับมิได้เกิดจากการที่จำเลยให้การต่อพนักงานสอบสวน ดังนี้ แม้จำเลยจะให้การต่อคณะกรรมการสอบสวนของธนาคารทำนองเดียวกับที่ให้การต่อพนักงานสอบสวนก็ตาม แต่โจทก์ก็มิได้บรรยายฟ้องว่าจำเลยทำละเมิดต่อโจทก์โดยให้การเท็จต่อคณะกรรมการสอบสวนของธนาคารอันเป็นการให้การคนละกรณีกัน จึงไม่มีประเด็นที่จะต้องพิจารณาเพราะเป็นเรื่องนอกจากที่ปรากฏในคำฟ้อง เมื่อโจทก์มิได้ฟ้องเรียกค่าเสียหายจากการที่ต้องตกเป็นผู้ต้องหาในคดีอาญา แต่ฟ้องเรียกค่าเสียหายจากการที่ต้องถูกธนาคารเลิกจ้างมาเพียงอย่างเดียว กรณีจึงไม่จำต้องวินิจฉัยว่าคำให้การของจำเลยเป็นความเท็จหรือไม่ และไม่อาจถือว่าจำเลยกระทำละเมิดต่อโจทก์

(2) ความเสียหายนั้นต้องเป็นผลที่ใกล้ชิดกับการกระทำความผิด (3) ความเสียหายนั้นต้องเป็นความเสียหายที่ตามธรรมดาย่อมเกิดจากการกระทำนั้น ๆ ไม่ใช่ความเสียหายพิเศษ แต่นักนิติศาสตร์เยอรมันได้กำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องนี้ขึ้นเป็นทฤษฎีสำคัญ 2 ทฤษฎีคือ[314]

- ทฤษฎีความเท่ากันแห่งเหตุหรือทฤษฎีเงื่อนไข มีหลักอยู่ว่าผลอันหนึ่งอาจเกิดเหตุได้หลาย ๆ เหตุ หรือเหตุหนึ่งอาจก่อให้เกิดผลได้หลาย ๆ อย่าง ถ้าการกระทำผิดของจำเลยเป็นเหตุหนึ่งที่ก่อให้เกิดผลอันนั้น จำเลยจะต้องรับผิด หรืออาจกล่าวในรูปของเงื่อนไขได้ว่าการกระทำผิดของจำเลยเป็นเงื่อนไขให้เกิดผลขึ้น ซึ่งถ้าไม่มีการกระทำผิดของจำเลยผลนั้นก็ไม่เกิดขึ้น แสดงว่าผลนั้นเกิดขึ้นเพราะการกระทำความผิดของจำเลย จำเลยจึงต้องรับผิด จะเห็นได้ว่าทฤษฎีนี้ยึดหลักเกณฑ์เรื่องกฎธรรมชาติเป็นข้อใหญ่ ซึ่งน่าจะให้ความยุติธรรมกับผู้เสียหายอย่างดีที่สุด และจากทฤษฎีนี้อาจทำให้ผู้กระทำความผิดต้องรับผิดต่อผู้เสียหายอย่างไม่มีที่สิ้นสุดทั้ง ๆ ที่ผลนั้นอาจจะไม่มีใครเคยคาดคิดมาก่อนเลยว่าจะเกิดจากเหตุอันแรก ซึ่งอาจจะทำให้จำเลยต้องรับผิดมากเกินไป

- ทฤษฎีมูลเหตุเหมาะสม มีหลักอยู่ว่าแม้เหตุหลายเหตุจะก่อให้เกิดผลอันใดอันหนึ่งขึ้นก็ตาม แต่เหตุที่ผู้กระทำจะต้องรับผิดก็คือเหตุที่ตามธรรมดาย่อมทำให้เกิดผลเช่นนั้นได้เท่านั้น กล่าวคือจะต้องนำเหตุกับผลมาพิจารณาควบคู่กันไปว่าตามธรรมดาเหมาะสมกันหรือไม่ที่จะเป็นเหตุเป็นผลของกันและกันซึ่งก็มีข้อเสียคือเป็นการจำกัดผลที่เกิดจากการกระทำผิดของจำเลยให้จำเลยต้องรับผิดอยู่ในวงที่จำเลยอาจคาดเห็นได้เท่านั้น อันทำให้บางกรณีขัดกับหลักความเป็นจริงและไม่เป็นธรรมต่อผู้เสียหาย

- ทฤษฎีที่ใช้ในกฎหมายไทย จากการพิจารณาจากสองทฤษฎีข้างต้นจะเห็นได้ว่าทฤษฎีความเท่ากันแห่งเหตุหรือทฤษฎีเงื่อนไขให้ประโยชน์แก่ผู้เสียหายมากกว่าทฤษฎีมูลเหตุเหมาะสม แต่ขณะเดียวกันก็ทำให้จำเลยต้องรับผิดมากเกินไป ดังนั้นจึงมีการนำหลักจากสองทฤษฎีนี้มาใช้ร่วมกัน โดยนำทฤษฎีความเท่ากันแห่งเหตุหรือทฤษฎีเงื่อนไขมาใช้เป็นหลักเบื้องต้นแล้วนำทฤษฎีมูลเหตุเหมาะสมมาใช้เป็นข้อยกเว้นในกรณีที่มีเหตุแทรกซ้อนมาคั้นกลางระหว่างต้นเหตุกับผลสุดท้าย กล่าวคือจะดูผลที่เกิดขึ้นเป็นเรื่อง ๆ ไปว่าผลที่เกิดขึ้นนั้นเกิดขึ้นเพราะเหตุแรกเหตุเดียวหรือมีเหตุอื่นเข้ามาแทรกไปด้วย ถ้าปรากฏว่าได้มีเหตุอื่นมาแทรกจนกระทั่งเหตุแรกหมดความสำคัญลง เช่นนี้ถือว่าผลที่เกิดขึ้นต่อ ๆ ไปหลังจากมีเหตุแทรกซ้อนนั้น ผู้ก่อเหตุแรกไม่ต้องรับผิด

---

[314] วารี นามสกุล, *คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง และลาภมิควรได้,* (กรุงเทพมหานคร : บริษัท กรุงสยาม พับลิชชิ่ง จำกัด, พิมพ์ครั้งที่ 3, 2557), หน้า 113.

แต่ถ้าเหตุสอดแทรกเป็นเหตุที่ตามปกติย่อมเกิดขึ้นได้หรือคาดเห็นได้อยู่แล้ว เช่นนี้ผู้เป็นต้นเหตุคนแรกยังต้องรับผิดอยู่[315]

(2) นายจ้างต้องรับผิดในการกระทำละเมิดของลูกจ้าง

การที่นายจ้างจะต้องร่วมรับผิดกับลูกจ้างนั้นจะต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

(ก) สัญญาจ้างแรงงาน

นายจ้างและลูกจ้างต้องมีนิติสัมพันธ์กันตามสัญญาจ้างแรงงาน ซึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 575 บัญญัติว่า “อันว่าจ้างแรงงานนั้น คือสัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่งเรียกว่าลูกจ้างตกลงจะทำงานให้แก่บุคคลอีกคนหนึ่ง เรียกว่านายจ้าง และนายจ้างตกลงจะให้สินจ้างตลอดเวลาที่ทำงานให้” ดังนั้นนายจ้างจะต้องมีสัญญาจ้างลูกจ้างมาทำงานโดยนายจ้างจะมอบหมายงานใดให้ลูกจ้างทำก็ได้ และลูกจ้างก็ต้องรับค่าตอบแทนเป็นสินจ้าง สัญญาจ้างแรงงานจึงมีลักษณะเป็นสัญญาต่างตอบแทนเพราะทั้งนายจ้างและลูกจ้างต่างเป็นเจ้าหนี้และลูกหนี้ซึ่งกันและกัน[316]

(ข) ลูกจ้างจะต้องกระทำละเมิดครบองค์ประกอบของมาตรา 420 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

(ค) ลูกจ้างกระทำละเมิดในขณะเป็นลูกจ้าง กล่าวคือถ้าในขณะลูกจ้างกระทำละเมิดนั้นลูกจ้างมิได้อยู่ในฐานะเป็นลูกจ้าง การกระทำละเมิดนั้นนายจ้างก็ไม่ต้องร่วมรับผิดด้วย และการกระทำละเมิดของลูกจ้างนั้นจะต้องกระทำละเมิดในทางการที่จ้างซึ่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 425 บัญญัติว่า “นายจ้างต้องร่วมกันรับผิดกับลูกจ้างในผลแห่งละเมิดซึ่งลูกจ้างได้กระทำไปในทางการที่จ้างนั้น” ซึ่งเมื่อพิจารณาความหมายของในทางการที่จ้างนั้นอาจกล่าวได้ว่าการกระทำละเมิดของลูกจ้างนั้นอยู่ในระหว่างการดำเนินงานเพื่อประโยชน์ของนายจ้างเป็นสำคัญหรือไม่ หากการกระทำละเมิดอยู่ในระหว่างการดำเนินงานให้นายจ้างไม่ว่าด้วยวิธีการใด ๆ ก็แต่ตามแต่ผลที่สุดแล้วทำเพื่อประโยชน์ของนายจ้าง เมื่อนายจ้างเป็นผู้รับประโยชน์จากการดำเนินงานของลูกจ้าง นายจ้างก็ควรรับผลร้ายที่ลูกจ้างทำละเมิดในระหว่างปฏิบัติงานด้วยก็สมเหตุสมผลและชอบธรรมแล้ว

แต่หากเมื่อใดก็ตามที่การกระทำละเมิดของลูกจ้างเกิดในช่วงที่ลูกจ้างทำเพื่อประโยชน์ของตนเองแล้ว การที่จะมาเรียกร้องให้นายจ้างรับผิดชอบเพียงเพราะตอนเริ่มต้นทำเพื่อ

---

[315] วารี นามสกุล, *คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง และลาภมิควรได้,* (กรุงเทพมหานคร : บริษัท กรุงสยาม พับลิชชิ่ง จำกัด, พิมพ์ครั้งที่ 3, 2557), หน้า 113-114.

[316] ศนันท์กรณ์ โสตถิพันธุ์, *คำอธิบายกฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลาภมิควรได้,* (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2558), หน้า 184.

นายจ้างนั้นคงจะไม่ได้ ซึ่งความรับผิดของนายจ้างในการกระทำละเมิดของลูกจ้างนั้นเป็นความรับผิดต่อบุคคลภายนอก กล่าวคือเจ้าหนี้หรือผู้เสียหายจะเรียกร้องให้ชำระค่าสินไหมทดแทนจากนายจ้างหรือลูกจ้างคนใดก็ได้ หรือจะเรียกให้นายจ้างและลูกจ้างร่วมกันชำระหนี้ทั้งหมดหรือบางส่วนก็ได้ แต่โดยทั่ว ๆ ไป แล้วผู้เสียหายจะเรียกให้นายจ้างและลูกจ้างรับผิดร่วมกัน[317] และนายจ้างจะต้องรับผิดเมื่อผลแห่งละเมิดยังมีอยู่เท่านั้นหากผลแห่งละเมิดระงับสิ้นไปแล้วนายจ้างก็ไม่ต้องร่วมรับผิดด้วย[318]

(ง) นายจ้างชอบที่ได้รับการชดใช้จากลูกจ้าง ในกรณีที่ลูกจ้างกระทำละเมิดในทางการที่นายจ้าง นายจ้างจะต้องร่วมรับผิดกับลูกจ้างด้วยแล้ว เมื่อนายจ้างได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหายไปแล้วก็สามารถใช้สิทธิในการไล่เบี้ยเอาแก่ลูกจ้างได้ เพราะการที่ลูกจ้างกระทำละเมิดในทางการที่จ้างนั้น แต่โดยหลักแล้วนายจ้างก็ได้เป็นผู้ใช้ให้ลูกจ้างกระทำละเมิดหรือสนับสนุนให้ลูกจ้างกระทำละเมิดแต่อย่างใด ซึ่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 426 บัญญัติว่า “นายจ้างซึ่งได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกเพื่อละเมิดอันลูกจ้างได้ทำนั้น ชอบที่จะได้ชดใช้จากลูกจ้างนั้น” ด้วยเหตุนี้เองอาจกล่าวได้ว่าแม้ในกรณีเป็นความรับผิดต่อบุคคลภายนอก นายจ้างและลูกจ้างจะต้องรับผิดร่วมกันเหมือนเป็นลูกหนี้ร่วม แต่ในระหว่างผู้เป็นนายจ้างและลูกจ้างด้วยกันนายจ้างย่อมอยู่ในฐานะที่จะได้รับการชดใช้จากลูกจ้างเต็มจำนวนที่ได้ชำระไป[319]

(3) ตัวการต้องร่วมรับผิดในการกระทำละเมิดของตัวแทน

ตัวการ หมายถึงบุคคลซึ่งมอบอำนาจให้บุคคลอื่นกระทำกิจการแทนตน ส่วนตัวแทนก็หมายถึงบุคคลซึ่งมีอำนาจทำการแทนบุคคลอีกคนหนึ่งตามสัญญา[320] การที่กฎหมายกำหนดให้ตัวการร่วมรับผิดกับตัวแทนเพราะได้เล็งเห็นว่ากิจการที่ตัวแทนไปกระทำนั้น ตัวการเป็นผู้ที่ได้รับ

---

[317] วารี นามสกุล, *คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง และลาภมิควรได้,* (กรุงเทพมหานคร : บริษัท กรุงสยาม พับลิชชิ่ง จำกัด, พิมพ์ครั้งที่ 3, 2557), หน้า 193.

[318] คำพิพากษาฎีกาที่ 296/2508 สัญญาที่จำเลยผู้ทำละเมิดทำไว้แก่โจทก์ซึ่งเป็นผู้เสียหายเพื่อระงับข้อพิพาทโดยโจทก์มิได้ตกลงด้วยนั้นยังหาใช่สัญญาประนีประนอมยอมความไม่ แต่ในชั้นพิจารณาถ้าจำเลยแถลงต่อศาลโดยอ้างถึงสัญญานี้ และโจทก์ก็ได้แถลงรับทั้งขอให้จำเลยปฏิบัติตามสัญญา แล้วต่างลงลายมือชื่อไว้ในรายงานกระบวนพิจารณาของศาลด้วยกระบวนพิจารณานี้จึงจะเป็นสัญญาประนีประนอมยอมความอันเป็นเหตุให้มูลละเมิดที่มีอยู่ระงับสิ้นไป โจทก์จึงย่อมมาฟ้องจำเลยในมูลละเมิดเดิมอีกไม่ได้ แต่จะฟ้องกันตามสัญญาประนีประนอมยอมความที่ทำกันไว้เท่านั้น

[319] วารี นามสกุล, *คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง และลาภมิควรได้,* (กรุงเทพมหานคร : บริษัท กรุงสยาม พับลิชชิ่ง จำกัด, พิมพ์ครั้งที่ 3, 2557), หน้า 209.

[320] มาตรา 797 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “อันว่าสัญญาตัวแทนนั้น คือสัญญาซึ่งให้บุคคลคนหนึ่งเรียกว่าตัวแทน มีอำนาจทำการแทนบุคคลอีกคนหนึ่ง เรียกว่าตัวการ และตกลงจะทำการดังนั้น

อันความเป็นตัวแทนนั้นจะเป็นโดยตั้งแต่งแสดงออกชัดหรือโดยปริยายก็ย่อมได้”

ประโยชน์เนื่องจากตัวการเป็นเจ้าของกิจการที่ตัวแทนกระทำ และตัวแทนจำต้องทำกิจการต่าง ๆ ตามคำสั่งของตัวการอีกด้วย[321] ดังนั้นตัวการจึงควรร่วมรับผิดในการละเมิดของตัวแทน บุคคลหนึ่งอาจเป็นทั้งลูกจ้างและตัวแทนในขณะเดียวกันก็ได้

ก. ความรับผิดของตัวการ

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 427 บัญญัติว่า “บทบัญญัติในมาตราทั้ง 2 ก่อนนั้น ท่านให้ใช้บังคับแก่ตัวการและตัวแทนด้วยโดยอนุโลม” ซึ่งหมายความว่าในกรณีที่ตัวแทนกระทำละเมิดนั้นให้นำหลักเรื่องลูกจ้างกระทำละเมิดมาใช้บังคับ กล่าวคือถ้าได้มีสัญญาตัวแทนเกิดขึ้นแล้ว และการกระทำละเมิดนั้นเกิดขึ้นเนื่องจากตัวแทนได้กระทำไปภายในขอบอำนาจของฐานะตัวแทน ซึ่งได้ปฏิบัติหน้าที่ตามที่ตัวการมอบหมายตัวการจะต้องร่วมรับผิดด้วย[322] ถ้าการกระทำละเมิดมิใช่เกิดจากการทำงานที่ตัวการมอบหมายให้ทำแล้วย่อมเป็นการกระทำ

---

[321] มาตรา 807 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “ตัวแทนต้องทำการตามคำสั่งแสดงออกชัดหรือโดยปริยายของตัวการเมื่อไม่มีคำสั่งเช่นนั้น ก็ต้องดำเนินตามทางที่เคยทำกันมาในกิจการค้าขายอันเขาให้ตนทำอยู่นั้น

อนึ่ง บทบัญญัติมาตรา 659 ว่าด้วยการฝากทรัพย์นั้น ท่านให้นำมาใช้ด้วยโดยอนุโลมตามควร”

[322] คำพิพากษาฎีกาที่ 355/2563 จำเลยที่ 2 ประกอบกิจการให้เช่ารถแท็กซี่ มีรถแท็กซี่ให้เช่ามากถึง 60 คัน จำเลยที่ 2 จึงเป็นผู้ประกอบกิจการให้เช่ารถแท็กซี่รายใหญ่ จำเลยที่ 2 เช่าซื้อรถแท็กซี่คันเกิดเหตุจากโจทก์ซึ่งจดทะเบียนประเภทรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน อันเป็นรถยนต์สาธารณะตาม พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 4 ซึ่งอยู่ในความควบคุมของนายทะเบียนและผู้ตรวจการขนส่งทางบก โดยมีชื่อและตราสัญลักษณ์ของโจทก์ติดอยู่ที่ประตูรถด้านหน้าทั้งสองข้าง แล้วจำเลยที่ 2 นำรถแท็กซี่ไปให้จำเลยที่ 1 เช่าขับรับส่งคนโดยสารในนามของโจทก์เพื่อประโยชน์แก่กิจการของตน ถือว่าจำเลยที่ 2 เป็นผู้ประกอบกิจการรับจ้างขนส่งคนโดยสารต้องอยู่ภายใต้บังคับของบทบัญญัติดังกล่าวเช่นเดียวกับโจทก์ แม้คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 18871/2557 ที่วินิจฉัยว่าโจทก์และจำเลยที่ 2 มีผลประโยชน์ร่วมกันในการประกอบกิจการขนส่งคนโดยสารรถแท็กซี่คันเกิดเหตุ ไม่มีผลผูกพันจำเลยที่ 2 เพราะจำเลยที่ 2 ไม่ได้เป็นคู่ความในคดีดังกล่าวก็ตาม แต่ในสัญญาเช่าซื้อ ข้อ 4 ระบุว่า ผู้เช่าซื้อจะไม่นำทรัพย์สินที่เช่าซื้อไปให้เช่า จำเลยที่ 2 ย่อมต้องทราบดีว่าจำเลยที่ 2 ไม่สามารถนำรถที่ตนเช่าซื้อจากโจทก์ให้ผู้อื่นหรือจำเลยที่ 1 เช่าได้ การที่จำเลยที่ 2 เช่าซื้อรถแท็กซี่ของโจทก์เพื่อนำออกให้เช่าโดยที่โจทก์ได้จดทะเบียนรถแท็กซี่เป็นรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารตามกฎหมายแล้ว ทั้งจำเลยที่ 2 ใช้ชื่อและตราสัญลักษณ์ของโจทก์ที่ติดอยู่ด้านข้างรถแท็กซี่นำไปให้จำเลยที่ 1 เช่าขับรถส่งคนโดยสารเพื่อประโยชน์แก่กิจการของตน ส่วนโจทก์ก็ได้รับประโยชน์จากการเป็นผู้ประกอบกิจการขนส่งคนโดยสารด้วย เพราะโจทก์สามารถให้เช่าซื้อรถยนต์ได้มากขึ้น พฤติการณ์ดังกล่าวถือได้ว่าโจทก์และจำเลยที่ 2 มีผลประโยชน์ร่วมกันในการประกอบกิจการขนส่งคนโดยสาร โจทก์และจำเลยที่ 2 มิได้ผูกนิติสัมพันธ์กันแต่เฉพาะนิติกรรมการเช่าซื้อเท่านั้น เมื่อจำเลยที่ 2 นำรถแท็กซี่คันเกิดเหตุไปให้จำเลยที่ 1 เช่าขับรับคนโดยสาร จึงถือได้ว่าจำเลยที่ 2 เป็นตัวการร่วมกับโจทก์เชิดให้จำเลยที่ 1 เป็นตัวแทนของตนในการประกอบกิจการรับขนคนโดยสารด้วย จำเลยที่ 2 กับโจทก์จึงต้องร่วมกันรับผิดในการกระทำละเมิดของจำเลยที่ 1 ในฐานะเป็นลูกหนี้ร่วมกัน ตาม ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 821 มาตรา 427 ประกอบมาตรา 425

นอกเหนือขอบอำนาจ ตัวการก็ไม่เป็นจำเป็นต้องร่วมรับผิดด้วย แต่ถ้าตัวแทนกระทำการอันใดโดยปราศจากอำนาจก็ดีหรือทำนอกเหนือขอบอำนาจก็ดี ท่านว่าย่อมไม่ผูกพันตัวการเว้นแต่ตัวการจะให้สัตยาบันแก่การนั้น[323]

โดยพื้นฐานความคิดที่ตัวการต้องร่วมรับผิดในการกระทำละเมิดของตัวแทนอาจจะไม่เหมือนกับเรื่องนายจ้างรับผิดในผลแห่งละเมิดของลูกจ้างทั้งหมดเพราะประเด็นที่ว่าตัวการจะต้องมีฐานะทางเศรษฐกิจดักว่าตัวแทนก็คงไม่เสมอไป ฐานความคิดหลังคงอยู่ที่ว่า

(1) ตัวแทนต้องทำตามคำสั่งที่ตัวการมอบหมาย

(2) ตัวการมอบหมายให้ตัวแทนไปดำเนินการติดต่อบุคคลภายนอกแทนตน ดังนั้นตัวการได้ประโยชน์จากการดำเนินงานของตัวแทนคือมีคนไปทำแทนให้ ตัวการไม่ต้องไปทำเอง ดังนั้นหากตัวแทนกระทำละเมิดในระหว่างการดำเนินงานภายในกรอบอำนาจที่ได้รับมอบหมายก็เป็นเรื่องที่ถูกต้อง ตัวการผู้ได้รับผลดีก็ต้องรับผลเสียที่เกิดขึ้นในโอกาสเดียวกันด้วย

(3) การทำงานของตัวแทนอาจเป็นการทำโดยไม่มีบำเหน็จ เมื่อทำผิดพลาดเกิดความเสียหายขึ้นก็ไม่ควรให้ตัวแทนต้องรับผิดชอบโดยลำพังเพราะตนมิได้รับประโยชน์ใด ๆ[324]

การที่ตัวการจะมาร่วมรับผิดได้ ตัวแทนจะต้องกระทำละเมิดครบองค์ประกอบของมาตรา 420[325] ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เสียก่อน จึงจะส่งผลให้ตัวการร่วมรับผิดในผลแห่งละเมิดตามมาตรา 427[326] แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เมื่อตัวการต้องร่วมรับผิดร่วมกับตัวแทนตามมาตรา 427 แล้ว ตัวการจะต้องรับผิดในลักษณะของลูกหนี้ร่วม

---

[323] ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 823 บัญญัติว่า “ถ้าตัวแทนกระทำการอันใดอันหนึ่งโดยปราศจากอำนาจก็ดี หรือทำนอกทำเหนือขอบอำนาจก็ดี ท่านว่าย่อมไม่ผูกพันตัวการ เว้นแต่ตัวการจะให้สัตยาบันแก่การนั้น

ถ้าตัวการไม่ให้สัตยาบัน ท่านว่าตัวแทนย่อมต้องรับผิดต่อบุคคลภายนอกโดยลำพังตนเอง เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าบุคคลภายนอกนั้นได้รู้อยู่ว่าตนทำการโดยปราศจากอำนาจ หรือทำนอกเหนือขอบอำนาจ”

[324] ศนันท์กรณ์ โสตถิพันธุ์, *คำอธิบายกฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลาภมิควรได้,* (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2558), หน้า 194.

[325] มาตรา 420 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่าผู้นั้นทำละเมิดจำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น”

[326] มาตรา 427 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “บทบัญญัติในมาตราทั้งสองก่อนนั้น ท่านให้ใช้บังคับแก่ตัวการและตัวแทนด้วยโดยอนุโลม”

ตามมาตรา 291[327] กล่าวคือผู้เสียหายสามารถเรียกร้องให้ตัวการรับผิดในความเสียหายนั้นได้โดยตรงและทันทีแม้ตัวการจะมิใช่เป็นผู้กระทำละมิดก็ตาม ทั้งยังสามารถเรียกให้ตัวการรับผิดชดใช้ค่าเสียสินไหมทดแทนเต็มจำนวนเหมือนดั่งเป็นลูกหนี้ร่วม[328]

อนึ่ง ถ้าตัวการได้จ้างลูกจ้างให้ทำกิจการร่วมกับตัวแทน และลูกจ้างทำละเมิดในหน้าที่ตัวการ ตัวแทนก็ไม่จำเป็นจะต้องร่วมรับผิดชอบด้วย เพราะไม่มีบทกฎหมายบัญญัติไว้[329] และในกรณีที่ผู้กระทำละเมิดเป็นนิติบุคคล โดยที่ผู้จัดการหรือผู้แทนนิติบุคคลไปทำละเมิดบุคคลอื่นและอยู่ในขอบข่ายของนิติบุคคล นิติบุคคลจำต้องร่วมรับผิดด้วย ในกรณีนี้ผู้จัดการหรือผู้แทนอื่น ๆ ของนิติบุคคลไม่ใช่ “ตัวแทน” ของนิติบุคคล แต่การกระทำของผู้จัดการหรือผู้แทนนั้นถือว่าเป็นการกระทำการของนิติบุคคลโดยตรง ฉะนั้นนิติบุคคลจึงต้องรับผิด[330] แต่ถ้าการกระทำละเมิดนั้นมิได้อยู่ในขอบวัตถุประสงค์ของนิติบุคคล นิติบุคคลก็ไม่จำเป็นจะต้องรับผิด แต่สมาชิกหรือผู้จัดการหรือผู้แทน

---

[327] มาตรา 291 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “ถ้าบุคคลหลายคนจะต้องทำการชำระหนี้โดยทำนองซึ่งแต่ละคนจำต้องชำระหนี้สิ้นเชิงไซร้ แม้ถึงว่าเจ้าหนี้ชอบที่จะได้รับชำระหนี้สิ้นเชิงได้แต่เพียงครั้งเดียว (กล่าวคือลูกหนี้ร่วมกัน) ก็ดี เจ้าหนี้จะเรียกชำระหนี้จากลูกหนี้แต่คนใดคนหนึ่งสิ้นเชิงหรือแต่โดยส่วนก็ได้ตามแต่จะเลือก แต่ลูกหนี้ทั้งปวงก็ยังคงต้องผูกพันอยู่ทั่วทุกคนจนกว่าหนี้นั้นจะได้ชำระเสร็จสิ้นเชิง”

[328] ศนันท์กรณ์ โสตถิพันธุ์, *คำอธิบายกฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลาภมิควรได้,* (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2558), หน้า 198.

[329] วารี นามสกุล, *คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง และลาภมิควรได้,* (กรุงเทพมหานคร : บริษัท กรุงสยาม พับลิชชิ่ง จำกัด, พิมพ์ครั้งที่ 3, 2557), หน้า 213.

[330] มาตรา 76 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “ถ้าการกระทำตามหน้าที่ของผู้แทนของนิติบุคคลหรือผู้มีอำนาจทำการแทนนิติบุคคล เป็นเหตุให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่น นิติบุคคลนั้นต้องรับผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายนั้น แต่ไม่สูญเสียสิทธิที่จะไล่เบี้ยเอาแก่ผู้ก่อความเสียหาย

ถ้าความเสียหายแก่บุคคลอื่นเกิดจากการกระทำที่ไม่อยู่ในขอบวัตถุประสงค์หรืออำนาจหน้าที่ของนิติบุคคล บรรดาบุคคลดังกล่าวตามวรรคหนึ่งที่ได้เห็นชอบให้กระทำการนั้นหรือได้เป็นผู้กระทำการดังกล่าว ต้องร่วมกันรับผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายนั้น”

จะต้องรับผิดเป็นการส่วนตัว ถึงแม้ว่าจะเป็นตัวแทนกันแล้ว แต่ถ้าศาลวินิจฉัยว่าการกระทำของตัวแทนไม่เป็นละเมิด ตัวการก็ไม่ต้องรับผิดไปด้วย[331]

ข. สิทธิไล่เบี้ย

เมื่อตัวการได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหายไปแล้ว ตัวการก็มีสิทธิไล่เบี้ยหรือเรียกค่าสินไหมทดแทนคืนจากตัวแทนได้หากได้ชดใช้ให้ผู้เสียหายไปก่อน เพราะโดยหลักแล้วตัวการมิได้เป็นผู้กระทำละเมิด เพียงแต่กฎหมายบังคับให้ตัวการต้องร่วมรับผิดด้วย ดังนั้นเมื่อตัวการ

---

[331] คำพิพากษาฎีกาที่ 292/2542 จำเลยที่ 2 เป็นแพทย์ผู้ได้รับใบอนุญาตให้เป็นผู้ประกอบโรคศิลปะสาขาแพทย์และเป็นผู้ชำนาญพิเศษ ในแขนงสาขาวิชาศัลยศาสตร์ตกแต่งจากประเทศญี่ปุ่น จำเลยที่ 2 กระทำการผ่าตัดหน้าอกโจทก์ ที่มีขนาดใหญ่ให้มีขนาดเล็กลงตามสภาพปกติที่โรงพยาบาลจำเลยที่ 1 หลังผ่าตัดแล้วจำเลยที่ 2 นัดให้โจทก์ไปผ่าตัดแก้ไขที่คลินิกจำเลยที่ 2 อีก 3 ครั้ง แต่อาการไม่ดีขึ้น โจทก์จึงให้แพทย์อื่นทำการรักษาต่อโดยเดิมจำเลยที่ 2 ทำการผ่าตัดหน้าอกในวันที่ 12 เมษายน 2537 รักษาตัว ที่โรงพยาบาล 1 วัน วันที่ 13 เมษายน 2537 จำเลยที่ 2 อนุญาตให้โจทก์กลับบ้าน วันที่ 15 เมษายน 2537 จำเลยที่ 2 เปิดแผลพบมีน้ำเหลืองไหลบริเวณปากแผลทรวงอก ไม่มีร่องอก มีก้อนเนื้ออยู่บริเวณ รักแร้ด้านขวา เต้านมด้านซ้ายมีขนาดใหญ่กว่าด้านขวา และส่วนที่เป็นหัวนมจะมีบาดแผลที่คล้ายเกิดจากการถูกไฟไหม้ จำเลยที่ 2 รับว่าเกิดจากการผิดพลาดในการผ่าตัดแล้วแจ้งว่าจะดำเนินการแก้ไขให้ จำเลยที่ 2 นัดให้โจทก์ไปทำแผลดูดน้ำเหลืองออกจากบริเวณทรวงอก และได้มีการผ่าตัดแก้ไขทรวงอกอีก 3 ครั้งแต่โจทก์เห็นว่าทรวงอกไม่มีสภาพดีขึ้น ประกอบกับระยะเวลาล่วงเลยมานานจึงเปลี่ยนแพทย์ใหม่ และแพทย์ที่ทำการรักษาต่อจากจำเลยที่ 2 ได้ทำการผ่าตัดเพื่อแก้ไขทรวงอก 3 ครั้ง จนมีสภาพทรวงอกดีขึ้นกว่าเดิม การที่แพทย์ต้องทำการผ่าตัดแก้ไขอีก 3 ครั้ง แสดงว่าจำเลยที่ 2 ผ่าตัดมามีข้อบกพร่องต้องแก้ไขยิ่งกว่านั้นการที่โจทก์ให้จำเลยที่ 2 ซึ่งเป็นแพทย์เชี่ยวชาญด้านศัลยกรรมด้านเลเซอร์ผ่าตัด แสดงว่าจำเลยที่ 2 มีหน้าที่ต้องใช้ความระมัดระวังตามวิสัยและพฤติการณ์เป็นพิเศษ การที่จำเลยที่ 2 ผ่าตัดโจทก์เป็นเหตุให้ต้องผ่าตัดโจทก์เพื่อแก้ไขถึง 3 ครั้ง ย่อมแสดงว่าจำเลยที่ 2 ไม่ใช้ความระมัดระวังในการผ่าตัดและไม่แจ้งให้ผู้ป่วยทราบถึงขั้นตอนการรักษาระยะเวลาและกรรมวิธีในการดำเนินการรักษาจนเป็นเหตุให้โจทก์ได้รับความเสียหาย นับว่าเป็นความประมาทเลินเล่อของจำเลยที่ 2 ถือได้ว่าจำเลยที่ 2 ทำละเมิดต่อโจทก์

โจทก์ติดต่อกับจำเลยที่ 2 ที่คลินิกของจำเลยที่ 2 เมื่อตกลงจะผ่าตัดจำเลยที่ 2 จึงตกลงให้โจทก์เข้าผ่าตัดในโรงพยาบาลของจำเลยที่ 1 เพียง<u>เท่านี้ย่อมฟังไม่ได้ว่าจำเลยที่ 1 เป็นนายจ้างของจำเลยที่ 2 หรือเป็นตัวการมอบหมายให้จำเลยที่ 2 เป็นตัวแทนทำการผ่าตัดให้โจทก์</u> ดังนั้นจำเลยที่ 1 ไม่ต้องร่วมรับผิดด้วย และการที่จำเลยที่ 2 กระทำละเมิดต่อโจทก์โดยภายหลังจากที่โจทก์ทำการผ่าตัดกับจำเลยที่ 2 แล้ว โจทก์มีอาการเครียดเนื่องจากมีอาการเจ็บปวดต่อมาภายหลังพบว่าการทำศัลยกรรมไม่ได้ผลทำให้โจทก์เครียดมากกังวลและนอนไม่หลับรุนแรงกว่าก่อนผ่าตัด โจทก์จึงให้แพทย์อื่นทำการรักษา ดังนี้ แม้โจทก์จะมีการเครียดอยู่ก่อนผ่าตัด แต่เมื่อหลังผ่าตัดอาการมากขึ้นกว่าเดิมความเครียดของโจทก์จึงเป็นผลโดยตรงมาจากการผ่าตัด จำเลยที่ 2 ต้องรับผิดในค่าใช้จ่ายที่โจทก์ต้องรักษาจริง ส่วนค่าเสียหายที่เป็นค่าใช้จ่ายหลังจากแพทย์โรงพยาบาลอื่นได้รักษาโจทก์อยู่ในสภาพปกติแล้วโจทก์จึงไม่อาจเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอย่างอื่นอันมิใช่ตัวเงินนั้นอีก

รับผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหายเรียบร้อยแล้วจึงมีสิทธิไล่เบี้ยเอาจากตัวแทนได้ตามมาตรา 427 ประกอบ มาตรา 426[332] แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

3.5 มาตรการทางกฎหมายตามกฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564

(1) คำนิยาม

รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์" หมายความว่า รถยนต์รับจ้างที่เป็นการนำรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมาจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ โดยสามารถรับจ้างบรรทุกคนโดยสารได้ไม่เกิน 7 คน

(2) ประเภท คุณสมบัติ และขนาดของรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์

การจดทะเบียนรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ให้แบ่งออกเป็น 3 ประเภท ดังนี้ รถยนต์ขนาดเล็ก รถยนต์ขนาดกลาง และรถยนต์ขนาดใหญ่ โดยในการรับจดทะเบียนเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์กฎหมายกำหนดให้นำรถยนต์มาจดทะเบียนได้เพียงคนละหนึ่งคันเท่านั้น ซึ่งรถยนต์ที่จะรับจดทะเบียนเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ต้องเป็นรถที่มีประตูไม่น้อยกว่า 4 ประตู และต้องมีลักษณะเป็นรถเก๋ง 2 ตอน รถเก๋ง 2 ตอนแวน รถเก๋ง 3 ตอน รถเก๋ง 3 ตอนแวน รถยนต์นั่ง 2 ตอน รถยนต์นั่ง 2 ตอนแวน รถยนต์นั่ง 3 ตอน รถยนต์นั่ง 3 ตอนแวน โดยรถยนต์ที่จะรับจดทะเบียนเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ตามประเภทของการจดทะเบียนที่กำหนดไว้ต้องมีกำลังของเครื่องยนต์หรือมอเตอร์ไฟฟ้า ดังต่อไปนี้

(1) รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ขนาดเล็กต้องมีกำลังในการขับเคลื่อนตั้งแต่ 50 กิโลวัตต์แต่ไม่เกิน 90 กิโลวัตต์

(2) รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ขนาดกลางต้องมีกำลังในการขับเคลื่อนมากกว่า 90 กิโลวัตต์แต่ไม่เกิน 120 กิโลวัตต์

(3) รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ขนาดใหญ่ต้องมีกำลังในการขับเคลื่อนมากกว่า 120 กิโลวัตต์ขึ้นไป และในกรณีที่เป็นรถที่ใช้มอเตอร์ไฟฟ้าในการขับเคลื่อนต้องมีความเร็วสูงสุดได้ไม่น้อยกว่า 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

นอกจากนี้รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ต้องมีและใช้อุปกรณ์เครื่องสื่อสารเพื่อการรับงานจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่กรมการขนส่งทางบกให้การรับรอง ซึ่งอย่างน้อยต้องมีข้อมูลเกี่ยวกับตัวรถและผู้ขับรถ ระบบการแสดงตัวตนของผู้ขับรถ ระบบการคิดอัตราค่าโดยสารล่วงหน้า ระบบติดตามตัวรถ ระบบตรวจสอบเวลาและสถานที่รับส่ง และระบบแจ้งการร้องเรียนหรือ

---

[332] ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 426 บัญญัติว่า "นายจ้างซึ่งได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกเพื่อละเมิดอันลูกจ้างได้ทำนั้น ชอบที่จะได้ชดใช้จากลูกจ้างนั้น"

ขอความช่วยเหลือ ทั้งนี้ ระบบอิเล็กทรอนิกส์ดังกล่าวต้องดำเนินการโดยผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่กรมการขนส่งทางบกให้การรับรอง รวมทั้งต้องมีการจัดเก็บข้อมูลที่สามารถตรวจสอบย้อนหลังได้อย่างน้อย 1 เดือน ซึ่งรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ต้องมีและแสดงเครื่องหมายแสดงการเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ และเครื่องหมายอื่นตามที่อธิบดีประกาศกำหนดไว้ด้วย ทั้งนี้รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ให้ใช้สีของตัวถังรถตามสีเดิมที่ปรากฏในใบคู่มือการจดทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลก่อนการจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ และกฎหมายกำหนดให้รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ให้มีอายุการใช้งานได้ไม่เกิน 9 ปีนับแต่วันที่จดทะเบียนครั้งแรก และในกรณีที่รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ครบอายุการใช้งานแล้วให้เจ้าของรถยนต์นำเครื่องหมายแสดงการเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ออก พร้อมนำใบคู่มือจดทะเบียนรถไปแสดงต่อนายทะเบียนเพื่อบันทึกหลักฐานการระงับทะเบียนหรือเปลี่ยนประเภทรถยนต์ภายใน 30 วันนับแต่วันที่ครบอายุการใช้งาน โดยแผ่นป้ายทะเบียนรถของรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ให้มีขนาด ลักษณะและสีเช่นเดียวกับแผ่นป้ายทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน ทั้งนี้ อาจให้ใช้แผ่นป้ายทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนเดิมก็ได้ และกฎหมายยังกำหนดให้รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ต้องมีการตรวจสภาพรถตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง รวมทั้งต้องรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยทั้งภายนอกและภายในตัวรถด้วยเช่นกัน

(3) อัตราค่าบริการ

การกำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารและค่าบริการอื่น ๆ สำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ให้มีลักษณะดังนี้

(1) รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ตามประเภทของการจดทะเบียนที่กำหนดประเภทขนาดเล็ก และขนาดกลาง[333] ให้คิดอัตราค่าโดยสารดังนี้

(ก) ค่าจ้างบรรทุกคนโดยสาร ให้กำหนดโดยถือเกณฑ์ระยะทาง 2 กิโลเมตรแรกไม่เกิน 50 บาท และกิโลเมตรต่อ ๆ ไป กิโลเมตรละไม่เกิน 12 บาท ในกรณีที่ระบบการคิดอัตรา

---

[333] ประกาศกระทรวงคมนาคมเรื่อง กำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารและค่าบริการอื่นสำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 “ข้อ 2 อัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารของรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ให้กำหนด ดังนี้

(1) รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ขนาดเล็ก ระยะทางเกินกว่า 2 กิโลเมตรขึ้นไป	ระยะทาง 2 กิโลเมตรแรก 40 - 45 บาท กิโลเมตรละ 6 - 10 บาท
(2) รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ขนาดกลาง ระยะทางเกินกว่า 2 กิโลเมตรขึ้นไป	ระยะทาง 2 กิโลเมตรแรก 45 - 50 บาท กิโลเมตรละ 7 - 12 บาท”

ค่าโดยสารล่วงหน้าจากการประเมินสภาพการจราจรว่าไม่สามารถเคลื่อนที่หรือเดินรถต่อไปได้ตามปกติวิสัย ให้คิดในอัตรานาทีละไม่เกิน 3 บาท[334]

(ข) ค่าบริการอื่น ให้กำหนดดังต่อไปนี้[335]

1) กรณีการจ้างผ่านศูนย์บริการสื่อสารหรือระบบสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์กำหนดได้ไม่เกิน 50 บาท

2) ค่าบริการเพิ่มกรณีอื่นตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด กำหนดได้ไม่เกิน 200 บาท

(2) รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ตามประเภทของการจดทะเบียนที่กำหนดประเภทขนาดใหญ่ให้คิดอัตราค่าโดยสารดังนี้[336]

(ก) ค่าจ้างบรรทุกคนโดยสาร ให้กำหนดโดยถือเกณฑ์ระยะทาง 2 กิโลเมตรแรกไม่เกิน 200 บาท และกิโลเมตรต่อ ๆ ไป กิโลเมตรละไม่เกิน 30 บาท ในกรณีที่ระบบการคิดอัตราค่าโดยสารล่วงหน้าประเมินสภาพการจราจรว่าไม่สามารถเคลื่อนที่หรือเดินรถต่อไปได้ตามปกติวิสัย ให้คิดในอัตรานาทีละไม่เกิน 10 บาท

---

[334] ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารและค่าบริการอื่นสำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 ข้อ 2. “กรณีที่ระบบคำนวณอัตราค่าโดยสารล่วงหน้าประเมินว่าสภาพการจราจรจะทำให้รถไม่สามารถเคลื่อนที่หรือเดินรถต่อไปได้ตามปกติวิสัย การคิดอัตราค่าโดยสารของรถตาม (1) (2) และ (3) ให้คำนวณเพิ่มในอัตรานาทีละ 2 บาท”

[335] ประกาศกระทรวงคมนาคมเรื่อง กำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารและค่าบริการอื่นสำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 “ข้อ 3 ค่าบริการอื่น ให้กำหนดเพิ่มขึ้นจากอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารตามข้อ 2 ดังนี้

(1) กรณีการจ้างผ่านระบบสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ ให้เรียกเก็บเพิ่มในอัตรา 20 บาท

(2) ค่าบริการเพิ่มกรณีที่ปริมาณรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ไม่สมดุลกับความต้องการใช้บริการให้เรียกเก็บเพิ่มในอัตราไม่เกินหนึ่งเท่าของค่าจ้างบรรทุกคนโดยสาร ทั้งนี้ ต้องไม่เกิน 200 บาท”

[336] ประกาศกระทรวงคมนาคมเรื่อง กำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารและค่าบริการอื่นสำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 “ข้อ 2 อัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารของรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ให้กำหนด ดังนี้

(3) รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ขนาดใหญ่ ระยะทางเกินกว่า 2 กิโลเมตรขึ้นไป	ระยะทาง 2 กิโลเมตรแรก 100 - 150 บาท กิโลเมตรละ 12 - 16 บาท”

(ข) ค่าบริการอื่น ให้กำหนดดังต่อไปนี้[337]

1) กรณีการจ้างผ่านศูนย์บริการสื่อสารหรือระบบสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์กำหนดได้ไม่เกิน 100 บาท

2) ค่าบริการเพิ่มกรณีอื่นตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด กำหนดได้ไม่เกิน 200 บาท

นอกจากนี้การเรียกเก็บค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารของรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ให้เรียกเก็บตามจำนวนเงินซึ่งคำนวณโดยระบบการคิดอัตราค่าโดยสารล่วงหน้าที่ปรากฏในอุปกรณ์เครื่องสื่อสารเพื่อการรับงานจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ โดยต้องแจ้งให้คนโดยสารทราบก่อนทำการขนส่งคนโดยสาร[338]

3.6 มาตรการทางกฎหมายตามประกาศกรมการขนส่งทางบกเรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของระบบอิเล็กทรอนิกส์ และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564

(1) คำนิยาม

“รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์” หมายความว่า รถยนต์รับจ้างที่เป็นการนำรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมาจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์

“ระบบอิเล็กทรอนิกส์” หมายความว่า ระบบหรือแอปพลิเคชันที่ติดตั้งลงในอุปกรณ์เครื่องสื่อสารเพื่อใช้รับงานจ้างและเรียกใช้บริการรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งประกอบด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์สำหรับผู้ขับรถและระบบอิเล็กทรอนิกส์สำหรับคนโดยสาร

“ระบบอิเล็กทรอนิกส์สำหรับผู้ขับรถ (Driver)” หมายความว่า ระบบหรือแอพพลิเคชั่นที่ติดตั้งลงในอุปกรณ์เครื่องสื่อสารของผู้ขับรถสำหรับใช้รับงานจ้างโดยรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์

---

[337] ประกาศกระทรวงคมนาคมเรื่อง กำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารและค่าบริการอื่นสำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 “ข้อ 3 ค่าบริการอื่น ให้กำหนดเพิ่มขึ้นจากอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารตามข้อ 2 ดังนี้

(1) กรณีการจ้างผ่านระบบสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ ให้เรียกเก็บเพิ่มในอัตรา 20 บาท

(2) ค่าบริการเพิ่มกรณีที่ปริมาณรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ไม่สมดุลกับความต้องการใช้บริการให้เรียกเก็บเพิ่มในอัตราไม่เกินหนึ่งเท่าของค่าจ้างบรรทุกคนโดยสาร ทั้งนี้ ต้องไม่เกิน 200 บาท”

[338] ประกาศกระทรวงคมนาคมเรื่อง กำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารและค่าบริการอื่นสำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 “ข้อ 4 การเรียกเก็บค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารของรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ตาม ข้อ 2 และข้อ ๓ ให้เรียกเก็บตามจำนวนเงินซึ่งคำนวณโดยระบบการคิดอัตราค่าโดยสารล่วงหน้าที่ปรากฏในอุปกรณ์เครื่องสื่อสารเพื่อการรับงานจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่กรมการขนส่งทางบกให้การรับรอง”

“ระบบอิเล็กทรอนิกส์สำหรับคนโดยสาร (Passenger)” หมายความว่า ระบบหรือแอพพลิเคชั่นที่ติดตั้งลงในอุปกรณ์เครื่องสื่อสารของคนโดยสารสำหรับเรียกใช้บริการรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์

“ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์” หมายความว่า ผู้ให้บริการระบบหรือแอพพลิเคชั่นสำหรับใช้รับงานจ้างและเรียกใช้บริการรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ที่ได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งทางบก

“อัตราค่าโดยสาร” หมายถึง อัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารและค่าบริการอื่นตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

(2) ระบบอิเล็กทรอนิกส์

ระบบอิเล็กทรอนิกส์สำหรับผู้ขับรถ (Driver) ต้องมีคุณลักษณะและระบบการทำงานอย่างน้อยดังต่อไปนี้

(1) ระบบการแสดงตัวตนเพื่อเข้าใช้งาน (Log-in) โดยใช้ระบบหรือวิธีการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

(ก) กรอกชื่อผู้ใช้และรหัสผ่าน (Username and password)

(ข) กรอก OTP (One Time Password)

(ค) สแกนลายนิ้วมือ (Finger print scan)

(ง) สแกนใบหน้า (Face scan)

(จ) รหัส Pin Code

(ฉ) ระบบหรือวิธีการอื่นใดที่กรมการขนส่งทางบกให้การรับรอง

(2) ระบบแสดงข้อมูลภายหลังผู้ขับรถได้แสดงตัวตนเข้าใช้งานแล้ว ซึ่งจะต้องแสดงข้อมูลผู้ขับรถ รถที่ให้บริการ และตำแหน่งของรถในรูปแบบของระบบพิกัดบนพื้นโลก

(3) ระบบคำนวณเส้นทาง ระยะทาง และระยะเวลาเดินทาง พร้อมรายละเอียดและอัตราค่าโดยสารที่ได้จากการประเมิน เมื่อคนโดยสารกำหนดสถานที่รับ-ส่งแล้ว

(4) ระบบให้ผู้ขับรถสามารถเลือกรับงานหรือยกเลิกงาน หรือเลือกยอมรับการเปลี่ยนจุดหมายปลายทางของคนโดยสารขณะอยู่ระหว่างการรับจ้างตามเงื่อนไขที่ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์กำหนด

(5) ระบบติดต่อสื่อสารกับคนโดยสารผ่านเสียงและข้อความระหว่างเดินทางไปรับคนโดยสารต้องไม่แสดงข้อมูลส่วนบุคคลของคนโดยสารหรือผู้ขับรถ เว้นแต่ชื่อตัว - ชื่อสกุล หรือรูปถ่ายของผู้ขับรถ

(6) ระบบขอความช่วยเหลือหรือแจ้งเหตุฉุกเฉินไปยังผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ได้แบบทันทีทันใดในระหว่างการรับจ้าง

(7) ระบบประเมินความพึงพอใจ แสดงข้อเสนอแนะ และแจ้งข้อร้องเรียนในการให้บริการ

(8) ระบบแสดงประวัติการให้บริการ พร้อมข้อมูลวัน เวลา สถานที่รับ-ส่ง ระยะทาง ระยะเวลาเดินทาง และอัตราค่าโดยสาร

(9) ระบบต้องแสดงข้อมูลตามเหตุการณ์ใช้งานดังต่อไปนี้

(ก) เมื่อมีงานเรียกใช้บริการ ระบบต้องแสดงข้อมูลอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

1) ตำแหน่งสถานที่รับ-ส่ง

2) ประมาณระยะทาง พร้อมเส้นทางจากสถานที่รับถึงสถานที่ส่ง

3) ประมาณระยะเวลาเดินทาง

4) อัตราค่าโดยสารที่ได้จากการประเมิน

5) ประมาณระยะเวลาเดินทางไปรับคนโดยสาร

(ข) เมื่อผู้ขับรถรับงาน ในระหว่างเดินทางไปรับคนโดยสาร ระบบต้องแสดงข้อมูลอย่างน้อยดังต่อไปนี้

1) ตำแหน่งสถานที่รับ

2) ตำแหน่งปัจจุบันของรถ พร้อมเส้นทางจากตำแหน่งปัจจุบันของรถถึงสถานที่รับ

3) ประมาณระยะเวลาเดินทางไปรับคนโดยสาร

(ค) ในระหว่างการขนส่งคนโดยสาร ระบบต้องแสดงข้อมูลอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

1) ตำแหน่งปัจจุบันของรถ

2) ประมาณระยะทาง พร้อมเส้นทางจากตำแหน่งปัจจุบันของรถถึงสถานที่ส่ง

3) ประมาณระยะเวลาเดินทางจากตำแหน่งปัจจุบันของรถถึงสถานที่ส่ง

4) อัตราค่าโดยสารที่ได้จากการประเมิน

ในกรณีที่คนโดยสารเปลี่ยนสถานที่ส่งระหว่างการขนส่งคนโดยสาร ระบบต้องแสดงข้อมูลตำแหน่งสถานที่รับ-ส่ง ประมาณระยะทาง พร้อมเส้นทางจากสถานที่รับถึงสถานที่ส่ง ประมาณระยะเวลาเดินทาง และอัตราค่าโดยสารที่ได้จากการประเมิน

(ง) เมื่อเดินทางถึงสถานที่ส่ง ระบบต้องแสดงข้อมูลสรุปอัตราค่าโดยสารและการเดินทางและบันทึกข้อมูลลงในระบบแสดงประวัติการให้บริการ

(10) ในระหว่างที่ผู้ขับรถเข้าใช้งานระบบ (Log-in) ระบบต้องส่งข้อมูลตำแหน่งของรถในรูปแบบของระบบพิกัดบนพื้นโลกไปยังผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์

ในส่วนระบบอิเล็กทรอนิกส์สำหรับคนโดยสาร (Passenger) ต้องมีคุณลักษณะและระบบการทำงานอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

(1) ระบบลงทะเบียนคนโดยสาร

(2) ระบบการแสดงตัวตนเพื่อเข้าใช้งาน (Log-in)

(3) ระบบเรียกใช้งานรถจะต้องสามารถเรียกใช้งานรถได้ทันที โดยจะต้องสามารถเลือกประเภทรถได้ทั้งรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน (รถแท็กซี่มิเตอร์) และรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ทุกประเภท ซึ่งจะต้องแสดงประเภทรถให้เลือกใช้บริการตามลำดับดังนี้

(ก) รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน (รถแท็กซี่มิเตอร์)

(ข) รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่ใช้มอเตอร์ไฟฟ้าในการ ขับเคลื่อนเพียงแหล่งพลังงานเดียว (EV) (ถ้ามี)

(ค) รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ลำดับถัดไป ให้ไล่เรียงจากอัตราค่าโดยสารน้อยไปอัตราค่าโดยสารมาก

ทั้งนี้ระบบเรียกใช้งานรถยนต์อาจให้บริการจองรถล่วงหน้า เลือกประเภทคนขับรถที่จะใช้บริการเลือกสถานที่ส่งมากกว่า 1 แห่ง หรือการให้บริการในแบบอื่น ๆ ได้อีกด้วย

(4) ต้องมีการแสดงข้อมูลรายละเอียดอัตราค่าโดยสารสำหรับรถแต่ละประเภท ซึ่งประกอบด้วยรายละเอียดค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารและค่าบริการอื่น

(5) ระบบคำนวณเส้นทาง ระยะทาง และระยะเวลาเดินทาง พร้อมรายละเอียดและอัตราค่าโดยสารที่ได้จากการประเมิน เมื่อกำหนดสถานที่รับ-ส่ง เลือกประเภทรถและประเภทคนขับรถที่จะใช้บริการแล้ว

(6) ระบบเลือกวิธีการชำระค่าโดยสาร

(7) ระบบแสดงตำแหน่งของคนโดยสารและรถในรูปแบบของระบบพิกัดบนพื้นโลก

(8) ระบบติดต่อสื่อสารกับผู้ขับรถผ่านเสียงและข้อความระหว่างรอรถมารับ ต้องไม่แสดงข้อมูลส่วนบุคคลของคนโดยสารหรือผู้ขับรถ เว้นแต่ชื่อตัว - ชื่อสกุล หรือรูปถ่ายของผู้ขับรถ

(9) ระบบยกเลิกงาน หรือเปลี่ยนจุดหมายปลายทางตามเงื่อนไขที่ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์กำหนด

(10) ระบบขอความช่วยเหลือหรือแจ้งเหตุฉุกเฉินไปยังผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ได้แบบทันทีทันใดในระหว่างการโดยสาร

(11) ระบบประเมินความพึงพอใจ แสดงข้อเสนอแนะ และแจ้งข้อร้องเรียนในการใช้บริการ

(12) ระบบแสดงประวัติการใช้บริการ พร้อมข้อมูลวัน เวลา สถานที่รับ-ส่ง ระยะทาง ระยะเวลาเดินทาง และอัตราค่าโดยสาร

(13) ระบบต้องแสดงข้อมูลตามเหตุการณ์ใช้งาน ดังต่อไปนี้

(ก) เมื่อคนโดยสารเลือกสถานที่รับ-ส่ง ประเภทของรถ คนขับรถที่ต้องการใช้บริการและวิธีการชำระค่าโดยสารแล้ว ระบบต้องแสดงข้อมูลอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

1) ประมาณระยะทาง พร้อมเส้นทางจากสถานที่รับถึงสถานที่ส่ง

2) ประมาณระยะเวลาเดินทาง

3) อัตราค่าโดยสารที่ได้จากการประเมิน

4) ประมาณระยะเวลารอรถมารับ

(ข) เมื่อคนโดยสารยืนยันเรียกใช้บริการรถแล้ว ในระหว่างรอมารับ ระบบต้องแสดงข้อมูลอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

1) ชื่อ นามสกุล และภาพถ่ายผู้ขับรถ

2) หมายเลขทะเบียน จังหวัดที่จดทะเบียน ชนิด รุ่น และสีของรถ

3) ตำแหน่งปัจจุบันของรถ พร้อมเส้นทางจากตำแหน่งปัจจุบันของรถถึงสถานที่รับ

4) ประมาณระยะเวลารอรถมารับ

(ค) ในระหว่างการโดยสาร ระบบต้องแสดงข้อมูลอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

1) ตำแหน่งปัจจุบันของรถ

2) ประมาณระยะทาง พร้อมเส้นทางจากตำแหน่งปัจจุบันของรถถึงสถานที่ส่ง

3) ประมาณระยะเวลาเดินทางจากตำแหน่งปัจจุบันของรถถึงสถานที่ส่ง

4) อัตราค่าโดยสารที่ได้จากการประเมิน

และกรณีคนโดยสารเปลี่ยนสถานที่ส่งระหว่างการโดยสาร ระบบต้องแสดงข้อมูล อาทิเช่น ประมาณระยะทาง พร้อมเส้นทางจากสถานที่รับถึงสถานที่ส่ง ประมาณระยะเวลาเดินทาง อัตราค่าโดยสารที่ได้จากการประเมิน ประมาณระยะเวลารอรถมารับ

(ง) เมื่อเดินทางถึงสถานที่ส่ง ระบบต้องแสดงข้อมูลสรุปอัตราค่าโดยสารและการเดินทางและบันทึกข้อมูลลงในระบบแสดงประวัติการใช้บริการ

(3) คุณสมบัติของผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์

ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ต้องมีคุณสมบัติและเป็นไปตามเงื่อนไข ดังต่อไปนี้

(1) เป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์หรือได้รับมอบหมายจากผู้ถือกรรมสิทธิ์ระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่จะนำมาขอรับรองกับกรมการขนส่งทางบก

(2) เป็นนิติบุคคลที่จดทะเบียนตามกฎหมายไทย และมีทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่า 5 ล้านบาท

(3) มีสถานที่ประกอบการในประเทศไทยเป็นของตนเองหรือต้องมีสัญญาเช่าอย่างน้อย 3 ปี

(4) มีเจ้าหน้าที่ประจำสำหรับตรวจสอบข้อมูลและประสานงานในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินได้ตลอด 24 ชั่วโมง

(5) ไม่เป็นผู้เคยถูกเพิกถอนหรือไม่ได้รับอนุญาตให้ต่ออายุหนังสือรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ เว้นแต่ได้ถูกเพิกถอนหนังสือรับรองมาแล้ว

ไม่น้อยกว่า 5 ปีนับแต่วันที่ถูกเพิกถอน หรือพ้นกำหนดมาแล้วไม่น้อยกว่า 3 ปีนับแต่หนังสือรับรองสิ้นอายุในกรณีที่ไม่ได้รับอนุญาตให้ต่ออายุ

(4) การจดทะเบียนผู้ให้บริการและเงื่อนไขการให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์

ในการรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ ให้ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ยื่นหนังสือ ณ สำนักวิศวกรรมยานยนต์ กรมการขนส่งทางบก พร้อมด้วยเอกสารหลักฐานดังต่อไปนี้

(1) ภาพถ่ายหนังสือรับรองการจดทะเบียนเป็นนิติบุคคล พร้อมด้วยภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชนของผู้มีอำนาจลงนาม ในกรณีผู้มีอำนาจลงนามเป็นคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมือง ให้ยื่นภาพถ่ายใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าว หรือหนังสือเดินทาง (PASSPORT) หรือเอกสารที่ใช้แทนหนังสือเดินทางพร้อมด้วยภาพถ่าย ใบสำคัญถิ่นที่อยู่ตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมือง หรือใบอนุญาตทำงานตามกฎหมายว่าด้วยการทำงานของคนต่างด้าว (WORK PERMIT) หรือใบอนุญาตทำงานอิเล็กทรอนิกส์ (Digital Work Permit) ซึ่งยังไม่สิ้นอายุ หรือหลักฐานที่แสดงว่าเป็นผู้ได้รับการตรวจลงตราประเภทคนอยู่ชั่วคราวกรณีพิเศษ (SMART VISA) จากสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง ณ ศูนย์บริการวีซ่าและใบอนุญาตทำงาน สถานเอกอัครราชทูตหรือสถานกงสุลไทยในต่างประเทศ ศูนย์บริหารแรงงานเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก หรือสถานที่อื่นที่สำนักงานตรวจคนเข้าเมืองกำหนด โดยมีรายละเอียดชื่อและที่อยู่ของสถานที่ที่คนต่างด้าวนั้นทำงานอยู่ หรือหลักฐานแสดงที่พักอาศัยในราชอาณาจักรที่ทางราชการหรือหน่วยงานของรัฐบาลต่างประเทศหรือองค์การระหว่างประเทศออกให้ แต่ต้องออกก่อนวันยื่นคำขอไม่เกิน 1 ปี

(2) หนังสือมอบอำนาจกรณีมีการมอบอำนาจ พร้อมภาพถ่ายบัตรประจาตัวประชาชนของผู้รับมอบอำนาจ

(3) เอกสารแสดงกรรมสิทธิ์ หรือสิทธิครอบครองระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่นำมาขอรับการรับรอง

(4) ภาพถ่ายเอกสารหลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครอง หรือหนังสือยินยอมให้ใช้อาคารสถานที่ของตน

(5) หลักฐานการมีอยู่ซึ่งระบบคอมพิวเตอร์แม่ข่าย (Server) ของผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งประกอบไปด้วย รายละเอียดของระบบคอมพิวเตอร์แม่ข่าย (Server) หลักฐานการเช่าใช้ระบบคอมพิวเตอร์แม่ข่าย (ในกรณีที่เป็น Cloud Server) และหมายเลข IP Address ของเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย

(6) เอกสารอธิบายรายละเอียดคุณลักษณะและระบบการทำงานของระบบอิเล็กทรอนิกส์สำหรับผู้ขับรถและสำหรับคนโดยสารตามข้อ 2 และข้อ 3 ตามประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของระบบอิเล็กทรอนิกส์ และหลักเกณฑ์ วิธีการ

และเงื่อนไขการรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564

(7) เอกสารแสดงรายละเอียดอัตราค่าโดยสารที่ใช้สำหรับการให้บริการ ซึ่งประกอบด้วยโครงสร้าง วิธีการคำนวณ และเงื่อนไขในการคำนวณอัตราค่าโดยสาร ในทุกสถานการณ์และทุกรูปแบบที่ใช้สำหรับการประเมินอัตราค่าโดยสาร

(8) เอกสารแสดงรายละเอียดโครงสร้าง วิธีการคำนวณ และเงื่อนไขในการคำนวณค่าธรรมเนียมการใช้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ของผู้ขับรถ

(9) เอกสารแสดงรายละเอียดและวิธีการบริหารจัดการเงิน กรณีที่มีการจัดเก็บเงินกับผู้ขับรถหรือคนโดยสารล่วงหน้า เพื่อนำมาใช้ในการบริหารจัดการการเดินรถ

(10) คู่มือการติดตั้งและการใช้งานระบบอิเล็กทรอนิกส์สำหรับผู้ขับรถและคนโดยสาร

(11) เอกสารหลักฐานแสดงการมีมาตรการเยียวยาหรือดูแลผู้ขับรถและคนโดยสารที่ใช้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ กรณีประสงค์จะเลิกประกอบกิจการ หรือถูกระงับการให้บริการหรือถูกเพิกถอนการรับรอง

(12) เอกสารหลักฐานแสดงมาตรการควบคุม กำกับ ดูแลผู้ขับรถที่ใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่อยู่ในความรับผิดชอบ ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดตามข้อ 12 (5) ตามประกาศกรมการขนส่งทางบกเรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของระบบอิเล็กทรอนิกส์ และหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขการรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 ในกรณีที่ผู้ขับรถฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขดังกล่าว ต้องมีมาตรการลงโทษ ตั้งแต่เบาไปถึงหนัก เช่น พักใช้ระบบ ยกเลิกการใช้ระบบ รวมทั้งมาตรการห้าม มิให้ผู้ขับรถที่ถูกยกเลิกการใช้งานระบบเดิม กลับเข้ามาใช้ระบบอีกภายในระยะเวลาที่กำหนด 3-5 ปี

(13) หลักฐานแสดงการมีระบบรักษาความมั่นคงปลอดภัยของข้อมูลของผู้ใช้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์

(14) ในกรณีผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์เป็นผู้ประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินตามพระราชบัญญัติระบบการชำระเงิน พ.ศ. 2560 ต้องแนบหลักฐานการได้รับอนุญาตให้เป็นผู้ประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินด้วย

เมื่อกรมการขนส่งได้รับเอกสารหลักฐานแล้ว ให้เจ้าหน้าที่ผู้รับหนังสือตรวจสอบเอกสารหลักฐานให้ครบถ้วนถูกต้อง ในกรณีที่เอกสารหลักฐานไม่ครบถ้วนถูกต้อง ให้แจ้งผู้ยื่นหนังสือไปดำเนินการแก้ไขภายใน 30 วัน และเมื่อตรวจสอบแล้วเอกสารหลักฐานครบถ้วนถูกต้อง และหากระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในประกาศนี้ กรมการขนส่งทางบกจะออกหนังสือรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์

ให้แก่ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ โดยหนังสือรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ให้มีอายุ 3 ปีนับแต่วันออกหนังสือรับรอง

ในกรณีที่ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่ประสงค์จะขอต่ออายุหนังสือรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ ให้ยื่นหนังสือ ณ สำนักวิศวกรรมยานยนต์ กรมการขนส่งทางบก ภายใน 90 วัน แต่ไม่น้อยกว่า 60 วันก่อนหนังสือรับรองหมดอายุพร้อมด้วยเอกสารหลักฐาน ดังต่อไปนี้

(1) ภาพถ่ายหนังสือรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ฉบับเดิม

(2) หลักฐานตามข้อ 5 (1) (2) (3) (4) และ (5) ตามประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของระบบอิเล็กทรอนิกส์ และหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขการรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564

(3) รายงานผลการดำเนินการให้บริการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งต้องประกอบด้วยข้อมูลอย่างน้อย เช่น จำนวนรถ ผู้ขับรถ และคนโดยสารที่ลงทะเบียนในระบบ จำนวนเที่ยวการให้บริการ ข้อมูลผลการประเมินความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ ข้อมูลการลงโทษผู้ขับรถตามเงื่อนไขของผู้ให้บริการ ระบบติดตามรถ ผลการจัดการข้อร้องเรียนของผู้ขับรถและคนโดยสาร เป็นต้น

หากผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ไม่ยื่นขอต่ออายุหนังสือรับรองตามระยะเวลาที่กำหนด หรือหนังสือรับรองสิ้นอายุ ให้ยื่นหนังสือ ณ สำนักวิศวกรรมยานยนต์ กรมการขนส่งทางบก พร้อมด้วยเอกสารหลักฐาน

และเมื่อได้รับหนังสือแล้ว ให้เจ้าหน้าที่ผู้รับหนังสือตรวจสอบเอกสารหลักฐานให้ครบถ้วนถูกต้อง ในกรณีที่เอกสารหลักฐานไม่ครบถ้วนถูกต้อง ให้แจ้งผู้ยื่นหนังสือไปดำเนินการแก้ไขภายใน 30 วัน

เมื่อตรวจสอบแล้วเอกสารหลักฐานครบถ้วนถูกต้อง และหากระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในประกาศนี้ กรมการขนส่งทางบกจะออกหนังสือรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ให้แก่ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์

นอกจากนี้ ในกรณีผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ได้รับหนังสือรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์แล้ว ประสงค์จะแก้ไขหรือเพิ่มเติมเนื้อหารายละเอียดจากที่ได้รับการรับรองไปแล้ว ให้ยื่นหนังสือแก้ไขหรือเพิ่มเติม ณ สำนักวิศวกรรมยานยนต์ กรมการขนส่งทางบก พร้อมด้วยเอกสารหลักฐาน ดังต่อไปนี้

(1) ภาพถ่ายหนังสือรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ฉบับเดิม

(2) หลักฐานตามข้อ 5 (1) (2) และ (3) ตามประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของระบบอิเล็กทรอนิกส์ และหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขการรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564

(3) เอกสารแสดงการแก้ไขหรือเพิ่มเติมเนื้อหารายละเอียด พร้อมด้วยเอกสารที่เกี่ยวข้อง

เมื่อได้รับหนังสือแล้ว ให้เจ้าหน้าที่ผู้รับหนังสือตรวจสอบเอกสารหลักฐานให้ครบถ้วนถูกต้อง ในกรณีที่เอกสารหลักฐานไม่ครบถ้วนถูกต้อง ให้แจ้งผู้ยื่นหนังสือไปดำเนินการแก้ไขภายใน 30 วัน และเมื่อตรวจสอบแล้วเอกสารหลักฐานครบถ้วนถูกต้อง และหากระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในประกาศนี้ กรมการขนส่งทางบกจะออกหนังสือแก้ไขหรือเพิ่มเติมเนื้อหารายละเอียดระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ให้แก่ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์

ในกรณีที่ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่ได้รับหนังสือรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์แล้ว ต้องวางหลักประกันเป็นหนังสือค้ำประกันของธนาคารภายในประเทศ (Bank Guarantee) ภายใน 30 วันนับแต่วันที่ได้รับหนังสือรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการ ระบบอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับเป็นหลักประกัน ในกรณีที่ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไข หลักเกณฑ์ วิธีการที่กรมการขนส่งทางบกประกาศกำหนดหรือถูกเพิกถอนการให้การรับรองซึ่งอาจส่งผลกระทบให้เกิดความเสียหายต่อผู้ประกอบการหรือเจ้าของรถ โดยในระหว่างยังไม่ได้วางหลักประกันห้ามมิให้บริการรับส่งผู้โดยสารโดยใช้รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์หลักประกัน ให้มีวงเงินค้าประกันดังต่อไปนี้

(1) จำนวนรถไม่เกิน 1,000 คัน วงเงิน 1,000,000 บาท

(2) จำนวนรถตั้งแต่ 1,000 คัน แต่ไม่เกิน 10,000 คัน วงเงิน 2,000,000 บาท

(3) จำนวนรถตั้งแต่ 10,00, คัน แต่ไม่เกิน 50,000 คัน วงเงิน 3,000,000 บาท

(4) จำนวนรถตั้งแต่ 50,001 คัน แต่ไม่เกิน 100,000 คัน วงเงิน 5,000,000 บาท

(5) จำนวนรถเกินกว่า 100,000 คัน ให้วางหลักประกันเพิ่มเติมจาก (4) อีก 2,000,000 บาทต่อจำนวนรถ 50,000 คัน เศษของ 50,000 คันให้คิดเป็น 50,000 คัน

ในกรณีผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ ไม่นำหลักประกันมาวางภายในกำหนดเวลาให้หนังสือรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์เป็นอันยกเลิก และในกรณีจำนวนรถเปลี่ยนแปลงไปจากที่เคยได้วางหลักประกันไว้ ให้ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ยื่นขอ

เปลี่ยนแปลงหลักประกันให้เป็นไปตามวงเงินที่กำหนดภายใน 30 วันนับแต่วันที่ได้แจ้งจากกรมการขนส่งทางบก เว้นแต่หนังสือค้ำประกันของธนาคารภายในประเทศจะหมดอายุลง ต้องนำหนังสือค้าประกันฉบับใหม่มาวางก่อนหนังสือค้าประกันฉบับเดิมสิ้นอายุล่วงหน้า 30 วัน หากไม่ดำเนินการภายในกำหนด กรมการขนส่งทางบกอาจพิจารณายกเลิกหนังสือรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ก็ได้

ในกรณีที่เกิดความเสียหายจากการที่ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขหลักเกณฑ์ หรือวิธีการที่กรมการขนส่งทางบกประกาศกำหนด ให้กรมการขนส่งทางบกนำหลักประกันมาเป็นค่าใช้จ่ายในการเยียวยาหรือดูแลผู้ขับรถและคนโดยสาร เหลือเท่าใดให้คืนกับผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ และในกรณีที่ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ถูกเพิกถอนการรับรองและเกิดความเสียหายต่อผู้ขับรถและคนโดยสาร หากผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ดำเนินการตามมาตรการเยียวยาหรือดูแลผู้ขับรถและคนโดยสารที่ใช้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ตามที่กำหนดในข้อ 5 (12) ตามประกาศกรมการขนส่งทางบกเรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของระบบอิเล็กทรอนิกส์ และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 แล้วแต่ยังไม่เพียงพอที่จะใช้เยียวยาหรือดูแล ให้กรมการขนส่งทางบกนำหลักประกันมาเป็นค่าใช้จ่ายในการเยียวยาหรือดูแลเจ้าของรถเหลือเท่าใดให้คืนกับผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์

นอกจากนี้ในกรณีที่ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ถูกเพิกถอนการรับรองและเกิดความเสียหายต่อผู้ขับรถและคนโดยสาร หากผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ไม่ดำเนินการตามมาตรการเยียวยาหรือดูแลผู้ขับรถและคนโดยสารที่ใช้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ตามที่กำหนดในข้อ 5 (12) ตามประกาศกรมการขนส่งทางบกเรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของระบบอิเล็กทรอนิกส์ และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 ให้กรมการขนส่งทางบกนำหลักประกันมาเป็นค่าใช้จ่ายในการเยียวยาหรือดูแลผู้ขับรถและคนโดยสารเหลือเท่าใดให้คืนกับผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์

(5) หน้าที่ของผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์

ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไข ดังต่อไปนี้

(1) รับลงทะเบียนและแก้ไขเปลี่ยนแปลงข้อมูลผู้ขับรถที่ประสงค์จะใช้งานระบบอิเล็กทรอนิกส์พร้อมออกหลักฐานการลงทะเบียนเข้าใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์เพื่อใช้ประกอบการดำเนินการทางทะเบียนที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด โดยต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 โดยเคร่งครัด โดยผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ต้องมีการควบคุมให้มี

การจดทะเบียนรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์จำนวน 1 คน ต่อ 1 คัน รวมทั้งต้องยินยอมให้ผู้ขับรถสามารถลงทะเบียนระบบอิเล็กทรอนิกส์ระบบอื่นได้

(2) รับลงทะเบียนและแก้ไขเปลี่ยนแปลงข้อมูลคนโดยสารที่ประสงค์จะใช้งานระบบอิเล็กทรอนิกส์ โดยต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 โดยเคร่งครัด

(3) ให้คำแนะนำพร้อมจัดทำคู่มือการติดตั้งและการใช้งานระบบอิเล็กทรอนิกส์สำหรับผู้ขับรถและคนโดยสาร

(4) ติดตาม กำกับ และดูแลการให้บริการรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์

(5) กำกับและดูแลให้ผู้ขับรถต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขดังต่อไปนี้

(ก) ลงทะเบียนเป็นผู้ขับรถกับผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่กรมการขนส่งทางบกรับรอง

(ข) ใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่กรมการขนส่งทางบกรับรอง

(ค) ใช้รถที่จดทะเบียนเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์และได้ลงทะเบียนกับผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์

(ง) แจ้งผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ทันทีเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงข้อมูลที่ได้ลงทะเบียนไว้

(จ) ตรวจสอบความครบถ้วนถูกต้องของข้อมูลที่ส่งไปยังผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์และรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากความไม่ถูกต้องของข้อมูล

(ฉ) มิให้รับคนโดยสารโดยการรอโบกเรียก

(6) กรณีพบว่าผู้ขับรถทำการฝ่าฝืนข้อปฏิบัติที่กำหนด จะต้องดำเนินการลงโทษตามที่ได้แจ้งไว้กับกรมการขนส่งทางบกอย่างเคร่งครัด และจัดทำรายงานผลการลงโทษให้กับกรมการขนส่งทางบกเพื่อพิจารณาบันทึกเป็นประวัติของผู้ขับรถ กรณีเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 จะต้องรวบรวมหลักฐานจัดส่งให้กรมการขนส่งทางบกดำเนินการลงโทษตามกฎหมายต่อไป หากกรมการขนส่งทางบกทราบว่ามีการปกปิดข้อมูล ไม่ดำเนินการตามเงื่อนไข กรมการขนส่งทางบกจะพิจารณาดำเนินการลงโทษผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ตั้งแต่ขั้นเบาไปถึงหนัก หากพบการกระทำผิดซ้ำและไม่มีมาตรการแก้ไข จะพิจารณาพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตต่อไป

(7) กรณีได้รับแจ้งจากกรมการขนส่งทางบกให้ดำเนินการตรวจสอบการกระทำความผิดของผู้ขับรถผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ต้องตรวจสอบข้อมูล และแจ้งให้ผู้ขับรถเข้ามารายงานตัวกับเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบกต่อไป

(8) จัดเก็บข้อมูลรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ข้อมูลเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถ ข้อมูลผู้ขับรถ ข้อมูลการให้บริการรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ย้อนหลังไว้ไม่น้อยกว่า 3 เดือน

(9) ในกรณีที่กรมการขนส่งทางบกได้รับข้อร้องเรียนหรือต้องการตรวจสอบ ข้อมูลการเดินรถที่ได้จากระบบพิกัดบนพื้นโลก ข้อมูลรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ข้อมูลเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถ ข้อมูล ผู้ขับรถ ข้อมูลการให้บริการรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ต้องจัดส่งข้อมูลดังกล่าวให้กรมการขนส่งทางบกทันที

(10) ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ต้องไม่จัดทำส่วนลดใด ๆ ที่ทำให้อัตราค่าโดยสารที่จัดเก็บต่ำกว่าอัตราค่าโดยสารขั้นต่ำที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารและค่าบริการอื่นสำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์

(11) ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ต้องจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ของผู้ขับรถไม่เกินร้อยละ 25 ของอัตราค่าโดยสาร ทั้งนี้ ห้ามมิให้เก็บค่าธรรมเนียมดังกล่าวสำหรับการให้บริการรับจ้างระบบอิเล็กทรอนิกส์ด้วยรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คนที่ใช้มาตรค่าโดยสารหรือประเมินค่าโดยสารและค่าบริการล่วงหน้าตามอัตราที่กำหนดสำหรับรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน7 คน

(12) ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์จะต้องตรวจสอบความครบถ้วนถูกต้องของข้อมูลที่กรมการขนส่งทางบกร้องขอหรือตรวจสอบ และต้องรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อผู้ใช้บริการอันเนื่องมาจากความไม่ถูกต้องของข้อมูล

(13) ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลและกฎหมายว่าด้วยการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์

(14) ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่ฝ่าฝืนไม่ยอมแจ้งข้อมูลให้กรมการขนส่งทราบในกรณีที่กรมการขนส่งทางบกได้รับเรื่องร้องเรียน หรือผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์จัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ของผู้ขับรถเกินร้อยละ 25 ของอัตราค่าโดยสาร หรือผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ไม่ทำการตรวจสอบความครบถ้วนถูกต้องของข้อมูลที่กรมการขนส่งทางบกร้องขอหรือตรวจสอบ กรมการขนส่งทางบกมีอำนาจตักเตือน สั่งระงับการให้บริการ หรือเพิกถอนการรับรองหรือไม่ต่ออายุการรับรอง ตามควรแก่กรณี

(15) ในกรณีที่ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่ประสงค์จะเลิกประกอบกิจการดังกล่าวต้องแจ้งให้กรมการขนส่งทางบกทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 6 เดือน โดยต้องดำเนินการตามมาตรการเยียวยาหรือดูแลผู้ขับรถหรือคนโดยสารที่ใช้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ หรือในกรณีที่ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ถูกระงับการให้บริการ หรือถูกเพิกถอน หรือไม่ได้รับการต่ออายุการรับรองเป็นผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ต้องดำเนินการตามมาตรการเยียวยาหรือดูแลผู้ขับรถหรือคนโดยสารที่ใช้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ด้วยเช่นกัน

3.7 มาตรการทางกฎหมายในการกำกับกับดูแลการประกอบธุรกิจบริการแฟลตฟอร์มดิจิทัล

ในปัจจุบันมีผู้ให้บริการแพลตฟอร์มดิจิทัลที่เป็นสื่อกลางทางออนไลน์จำนวนมาก ครอบคลุมลักษณะและประเภทธุรกิจที่หลากหลาย และมีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจและสังคมมากขึ้น สมควรที่จะต้องกำกับดูแลการประกอบธุรกิจบริการดังกล่าว เพื่อรักษาความมั่นคงทางการเงินและการพาณิชย์ เพื่อเสริมสร้างความน่าเชื่อถือและยอมรับในระบบข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ และเพื่อป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นต่อสาธารณชนโดยกำหนดให้บริการแพลตฟอร์มดิจิทัลเป็นธุรกิจบริการที่ต้องแจ้งให้ทราบ รวมทั้งกำหนดหลักเกณฑ์การประกอบธุรกิจบริการแพลตฟอร์มดิจิทัลและการควบคุมดูแลเพื่อคุ้มครองผู้ใช้บริการแพลตฟอร์มดิจิทัล และกำหนดกลไกความร่วมมือระหว่างหน่วยงานของรัฐและการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ประกอบธุรกิจบริการแพลตฟอร์มดิจิทัลจัดทำแนวปฏิบัติที่ดีหรือมีกลไกในการกำกับดูแลตนเองที่เหมาะสมสอดคล้องกับกฎหมายที่เกี่ยวข้อง[339] โดยพระราชกฤษฎีกาการประกอบธุรกิจบริการแพลตฟอร์มดิจิทัลที่ต้องแจ้งให้ทราบ พ.ศ. 2565 นี้กำหนดให้ผู้ประกอบธุรกิจบริการแพลตฟอร์มดิจิทัล (Digital Platform) ต้องแจ้งข้อมูลเกี่ยวกับธุรกิจและการให้บริการแพลตฟอร์มดิจิทัลให้สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (สพธอ.) หรือ Electronic Transactions Development Agency (ETDA) (เอ็ตด้า) กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ทราบก่อนการประกอบธุรกิจ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนให้ผู้ประกอบธุรกิจบริการแพลตฟอร์มดิจิทัล (Digital Platform) ให้บริการภายใต้มาตรฐานเดียวกัน บนพื้นฐานของความโปร่งใสและเป็นธรรม สำหรับผู้ใช้บริการแพลตฟอร์มดิจิทัล ไม่ว่าจะเป็นคนซื้อหรือคนขายสินค้าหรือบริการออนไลน์จะได้รับทราบข้อมูลที่จำเป็น เช่น เงื่อนไขการให้บริการ ช่องทางการร้องเรียน ทำให้เกิดความเชื่อมั่นในการใช้บริการแพลตฟอร์มฯ และท้ายที่สุดหน่วยงานภาครัฐมีข้อมูลที่เพียงพอสำหรับใช้ในการดูแลความเสี่ยงในการให้บริการ เพื่อยกระดับการกำกับดูแลที่เหมาะสมกับรูปแบบการดำเนินธุรกิจบริการนั้น รวมทั้งมีข้อมูลที่จะใช้ในการส่งเสริมสนับสนุนการประกอบธุรกิจ เพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจดิจิทัลต่อไป[340]

ธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ หรือพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-Commerce) หมายถึงการดำเนินธุรกิจโดยใช้สื่ออิเล็กทรอนิกส์อย่างใดอย่างหนึ่งในการติดต่อสื่อสารกัน[341] การซื้อขายสินค้าหรือ

---

[339] เหตุผลในการประกาศใช้พระราชกฤษฎีกาการประกอบธุรกิจบริการแพลตฟอร์มดิจิทัลที่ต้องแจ้งให้ทราบ พ.ศ. 2565

[340] ETDA สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์, ครม. อนุมัติร่างพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการควบคุมดูแลธุรกิจบริการแพลตฟอร์มดิจิทัลที่ต้องแจ้งให้ทราบ พ.ศ. - สพธอ. (etda.or.th), เข้าถึง 5 ธันวาคม 2565, เข้าถึงได้จาก https://www.etda.or.th/th/pr-news/Cabinet-Approved-a-Draft-Decree-Digital-Platform.aspx

[341] ศูนย์พัฒนาพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ ศูนย์เทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์แห่งชาติ, คู่มือทำสัญญาพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์สำหรับผู้ประกอบธุรกิจ, (ม.ป.ท : ม.ป.พ., 2545), หน้า 14.

บริการโดยการส่งข้อมูลผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ผ่านทางเครือข่ายอินเทอร์เน็ต[342] หรือเป็นการกระทำใด ๆ ที่เกี่ยวกับกิจกรรมในทางแพ่งและพาณิชย์ ที่กระทำขึ้นโดยใช้วิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ทั้งหมดหรือแต่บางส่วน[343] เช่น การซื้อขายสินค้าหรือการใช้บริการผ่านแอปพลิเคชันหรือเว็บไซต์บนเครือข่ายอินเทอร์เน็ตซึ่งสามารถกระทำได้โดยง่าย แม้ผู้ซื้อผู้ขายอยู่คนละประเทศกัน อาจเป็นการสื่อสารแบบทางเดียว (One way communication) หรือสองทาง (Two way communication) ซึ่งข้อความต่าง ๆ ที่ปรากฏในแอปพลิเคชันเป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์[344] เมื่อได้ทำตามที่กฎหมายกำหนดไว้ธุรกรรมนั้นย่อมสมบูรณ์ใช้บังคับได้[345]

แอปพลิเคชัน (Application) หมายถึงโปรแกรมหรือชุดสั่งที่ใช้ควบคุมการทำงานของคอมพิวเตอร์เคลื่อนที่และอุปกรณ์ต่อพวงต่าง ๆ เพื่อให้ทำงานตามคำสั่งและตอบสนองความต้องการของผู้ใช้[346] ด้วยเหตุนี้แอปพลิเคชันจึงเป็นวิธีทางอิเล็กทรอนิกส์วิธีหนึ่ง ดังนั้นการทำธุรกรรมผ่านแอปพลิเคชันจึงเป็นการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์รูปแบบหนึ่งที่

ด้วยเหตุนี้การให้บริการขนผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันจึงเป็นธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์รูปแบบหนึ่ง เพราะผู้ที่มีรถยนต์ประสงค์หารายได้จากการขับรถยนต์ส่งผู้โดยสารจึงได้สมัครเป็นรถร่วมบริการของเครือข่ายที่ให้บริการขนส่ง และผู้โดยสารประสงค์ที่จะใช้บริการเดินทางโดยที่ทั้งสองฝ่ายไม่ได้อยู่เฉพาะหน้ากัน แต่ใช้บริการระบบแอปพลิเคชันโดยใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่เป็นสื่อกลางในการติดต่อกัน เมื่อคำเสนอคำสนองต้องตรงกันย่อมเกิดเป็นสัญญาได้ตามกฎหมาย[347] แม้จะเป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ก็สามารถมีผลบังคับได้ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรม

---

[342] ไพจิตร สวัสดิสาร, การใช้คอมพิวเตอร์ทางกฎหมายและกฎหมายเกี่ยวกับคอมพิวเตอร์, (กรุงเทพมหานคร : บริษัท ชวนพิมพ์ 50 จำกัด, พิมพ์ครั้งที่ 4 2550), หน้า 24.

[343] มาตรา 4 พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544

[344] “ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์” หมายความว่า ข้อความที่ได้สร้าง ส่ง รับ เก็บรักษา หรือประมวลผลด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ เช่น วิธีการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์จดหมายอิเล็กทรอนิกส์ โทรเลข โทรพิมพ์หรือโทรสาร

[345] กรชนก สุริยาเรืองฤทธิ์, ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับกฎเกณฑ์การควบคุมการนำรถยนต์ส่วนบุคคล มาให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันพกพา, (นิติศาสตรมหาบัณฑิต, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2562), หน้า 20.

[346] ยืนยง กันทะเนตร, อาจารย์ประจำสาขาวิชาเทคโนโลยีคอมพิวเตอร์เคลื่อนที่คณะ เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารมหาวิทยาลัยพะเยา, องค์ประกอบของคอมพิวเตอร์เคลื่อนที่ด้าน ซอฟต์แวร์, (ม.ป.ท : ม.ป.พ., ม.ป.ป)

[347] กรชนก สุริยาเรืองฤทธิ์, ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับกฎเกณฑ์การควบคุมการนำรถยนต์ส่วนบุคคล มาให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันพกพา, (นิติศาสตรมหาบัณฑิต, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2562), หน้า 19-20.

ทางอิเล็กทรอนิกส์พ.ศ. 2544[348] การให้บริการรถยนต์ลักษณะนี้แม้จะมีวัตถุประสงค์คือ การเดินทาง แต่ธุรกรรมทั้งหมดต้องทำผ่านระบบแอปพลิเคชัน อีกทั้งยังมีการชำระเงินแบบไร้เงินสด (Cashless) หรือที่เรียกว่า การชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-Payment)[349] แม้ว่าการให้บริการขนผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันจะเป็นธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์รูปแบบหนึ่งซึ่งถือได้ว่าเป็นการประกอบธุรกิจบริการแพลตฟอร์มดิจิทัลที่เป็นธุรกิจบริการที่ต้องแจ้งให้ทราบตามพระราชกฤษฎีกาการประกอบธุรกิจบริการแพลตฟอร์มดิจิทัลที่ต้องแจ้งให้ทราบ พ.ศ. 2565 เพื่อประโยชน์ในการส่งเสริมให้เกิดความโปร่งใสและเป็นธรรมในการให้บริการ โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) คำนิยาม[350]

“บริการแพลตฟอร์มดิจิทัล” หมายความว่า การให้บริการสื่อกลางทางอิเล็กทรอนิกส์ที่มีการบริหารจัดการข้อมูลเพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อกันโดยใช้เครือข่ายคอมพิวเตอร์ระหว่างผู้ประกอบการ ผู้บริโภค หรือผู้ใช้บริการ เพื่อให้เกิดธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ ทั้งนี้ ไม่ว่าจะคิดค่าบริการหรือไม่ก็ตาม แต่ไม่รวมถึงบริการแพลตฟอร์มดิจิทัลที่มีไว้เพื่อเสนอสินค้าหรือบริการของผู้ประกอบธุรกิจบริการ แพลตฟอร์มดิจิทัลรายเดียวหรือบริษัทในเครือซึ่งเป็นตัวแทนของผู้ประกอบธุรกิจดังกล่าว ไม่ว่าจะเสนอสินค้าหรือบริการแก่บุคคลภายนอกหรือแก่บริษัทในเครือ

“ผู้ประกอบธุรกิจ” หมายความว่า บุคคลซึ่งประกอบธุรกิจบริการแพลตฟอร์มดิจิทัลที่ต้องแจ้งให้ทราบ

“ผู้ประกอบการ” หมายความว่า บุคคลซึ่งเสนอสินค้าหรือบริการต่อผู้บริโภคผ่านบริการแพลตฟอร์มดิจิทัล

“ผู้บริโภค” หมายความว่า บุคคลซึ่งได้รับสินค้าหรือบริการ หรือได้รับการเสนอหรือ การชักชวนจากผู้ประกอบธุรกิจหรือผู้ประกอบการ เพื่อให้ได้รับสินค้าหรือบริการ และให้หมายความ รวมถึงผู้ใช้สินค้าหรือผู้ได้รับบริการโดยชอบ ทั้งนี้ไม่รวมถึงผู้ประกอบการ

“ผู้ใช้บริการ” หมายความว่า บุคคลซึ่งใช้บริการแพลตฟอร์มดิจิทัล และให้หมายความรวมถึง ผู้ประกอบการและผู้บริโภคด้วย

---

[348] มาตรา 7 แห่งพระราชกฤษฎีกาการประกอบธุรกิจบริการแพลตฟอร์มดิจิทัลที่ต้องแจ้งให้ทราบ พ.ศ. 2565 บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ปฏิเสธความมีผลผูกพันและการบังคับใช้ทางกฎหมายของข้อความใด เพียงเพราะเหตุที่ข้อความนั้นอยู่ในรูปของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์”

[349] กรชนก สุริยาเรืองฤทธิ์, ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับกฎเกณฑ์การควบคุมการนำรถยนต์ส่วนบุคคล มาให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันพกพา, (นิติศาสตรมหาบัณฑิต, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2562), หน้า 20.

[350] มาตรา 3 แห่งพระราชกฤษฎีกาการประกอบธุรกิจบริการแพลตฟอร์มดิจิทัลที่ต้องแจ้งให้ทราบ พ.ศ. 2565

“ค่าบริการ” หมายความรวมถึงค่าตอบแทน ค่าธรรมเนียม ค่าใช้จ่ายอื่น และบรรดาเงินหรือ ทรัพย์สินอื่นที่เกี่ยวกับการให้บริการซึ่งเรียกเก็บจากผู้ใช้บริการ

(2) การประกอบธุรกิจบริการแพลตฟอร์มดิจิทัลที่มีลักษณะดังต่อไปนี้ที่ต้องแจ้งให้สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ทราบ[351]

ให้บริการแพลตฟอร์มดิจิทัลที่มีลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ เป็นธุรกิจบริการที่ต้องแจ้งให้สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ทราบก่อนการประกอบธุรกิจ

(1) บริการแพลตฟอร์มดิจิทัลที่มีรายได้ก่อนหักค่าใช้จ่ายจากการให้บริการแพลตฟอร์มดิจิทัลในราชอาณาจักรเกินหนึ่งล้านแปดแสนบาทต่อปี ในกรณีที่ผู้ประกอบธุรกิจเป็นบุคคลธรรมดา หรือ เกินห้าสิบล้านบาทต่อปี ในกรณีที่ผู้ประกอบธุรกิจเป็นนิติบุคคล

(2) บริการแพลตฟอร์มดิจิทัลที่มีจำนวนผู้ใช้บริการในราชอาณาจักรเกินห้าพันรายต่อเดือน โดยคำนวณจากการใช้งานเฉลี่ยต่อเดือนย้อนหลังตามหลักเกณฑ์ที่สำนักงานประกาศกำหนด

นอกจากนี้ผู้ประกอบธุรกิจซึ่งประกอบธุรกิจอยู่นอกราชอาณาจักร แต่ให้บริการแก่ผู้ใช้บริการซึ่งอยู่ในราชอาณาจักร ต้องแจ้งการประกอบธุรกิจต่อสำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ทราบด้วยเช่นกัน

(3) รายละเอียดของผู้ประกอบธุรกิจบริการแพลตฟอร์มดิจิทัล ที่ต้องแจ้งข้อมูลต่อสำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์[352]

(1) ข้อมูลเกี่ยวกับผู้ประสงค์จะประกอบธุรกิจบริการแพลตฟอร์มดิจิทัล

(ก) ชื่อ-สกุล หรือชื่อนิติบุคคล

(ข) เลขประจำตัวประชาชนหรือเลขทะเบียนนิติบุคคล

(ค) ที่อยู่

(ง) รอบระยะเวลาบัญชี กรณีนิติบุคคล

(จ) ช่องทางการติดต่อ

(2) ข้อมูลเกี่ยวกับบริการแพลตฟอร์มดิจิทัล

(ก) ชื่อบริการแพลตฟอร์มดิจิทัล

(ข) ประเภทบริการแพลตฟอร์มดิจิทัล ในกรณีที่มีบริการหลายประเภทให้ระบุบริการ ทุกประเภทที่ให้บริการในราชอาณาจักร

(ค) ช่องทางการให้บริการแพลตฟอร์มดิจิทัล เช่น ยูอาร์แอล (URL) หรือแอปพลิเคชัน

---

[351] มาตรา 8 แห่งพระราชกฤษฎีกาการประกอบธุรกิจบริการแพลตฟอร์มดิจิทัลที่ต้องแจ้งให้ทราบ พ.ศ. 2565

[352] มาตรา 12 แห่งพระราชกฤษฎีกาการประกอบธุรกิจบริการแพลตฟอร์มดิจิทัลที่ต้องแจ้งให้ทราบ พ.ศ. 2565

(ง) มูลค่าการทางธุรกรรมที่เกิดขึ้นบนบริการแพลตฟอร์มดิจิทัล (ถ้ามี)

(จ) รายได้ก่อนหักค่าใช้จ่ายจากการให้บริการแพลตฟอร์มดิจิทัลในราชอาณาจักร (ถ้ามี)

(ฉ) สัดส่วนของรายได้จากการให้บริการแพลตฟอร์มดิจิทัลในราชอาณาจักรต่อรายได้จากการให้บริการแพลตฟอร์มดังกล่าวทั้งหมดของผู้ประกอบธุรกิจ (ถ้ามี)

(3) ข้อมูลเกี่ยวกับผู้ใช้บริการ (ถ้ามี)

(ก) ประเภทของผู้ใช้บริการ เช่น ผู้ประกอบการ ผู้บริโภค ผู้ทำงานบนแพลตฟอร์มดิจิทัล

(ข) จำนวนรวมของผู้ใช้บริการและจำนวนของผู้ใช้บริการแต่ละประเภท

(ค) ประเภทของผู้ให้บริการที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้ขนส่งสินค้า ผู้ให้บริการคลังสินค้า

(ง) จำนวนรวมของผู้ให้บริการที่เกี่ยวข้องและจำนวนของผู้ให้บริการที่เกี่ยวข้องแต่ละประเภท

(4) ข้อมูลเกี่ยวกับเรื่องร้องเรียนที่มีจำนวนมากที่สุดจำนวนห้าลำดับแรก

(ก) จำนวนและประเภทเรื่องร้องเรียน (ถ้ามี)

(ข) การจัดการเรื่องร้องเรียนและการระงับข้อพิพาท

(5) ข้อมูลเกี่ยวกับผู้ประสานงานในราชอาณาจักร ในกรณีที่ผู้ประกอบธุรกิจประกอบธุรกิจอยู่นอกราชอาณาจักร

(6) คำยินยอมให้สำนักงานเข้าถึงข้อมูลที่ได้แจ้งตาม (1)

นอกจากนี้พระราชกฤษฎีกาการประกอบธุรกิจบริการแพลตฟอร์มดิจิทัลที่ต้องแจ้งให้ทราบ พ.ศ. 2565 กำหนดให้ผู้ให้บริการแพลตฟอร์มดิจิทัลต้องแจ้งให้ผู้ใช้บริการทราบเกี่ยวกับข้อตกลงและเงื่อนไขการให้บริการก่อนหรือขณะใช้บริการ[353]เพื่อประโยชน์ในการส่งเสริมให้เกิดความโปร่งใสและเป็นธรรมในการให้บริการ ดังนี้

(1) บริการแพลตฟอร์มดิจิทัลที่มีลักษณะดังนี้

(ก) ให้บริการแก่ผู้ใช้บริการโดยคิดค่าบริการ

(ข) ให้บริการเป็นสื่อกลางในการเสนอสินค้าหรือบริการแก่ผู้บริโภค ไม่ว่าธุรกรรมที่เกี่ยวกับสินค้าหรือบริการนั้นจะเกิดขึ้นบนแพลตฟอร์มดิจิทัลทั้งหมดหรือบางส่วน และ

(ค) ผู้ประกอบธุรกิจมีสัญญากับผู้ประกอบการในการเสนอสินค้าหรือบริการแก่ผู้บริโภค

(2) บริการสืบค้นแหล่งที่ตั้งของข้อมูลคอมพิวเตอร์ (search engine)

โดยจะเห็นได้ว่าการประกอบธุรกิจการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันอยู่ในหลักเกณฑ์ที่ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันจะต้องเข้ามาจดแจ้งข้อมูลตามพระราชกฤษฎีกาการประกอบธุรกิจบริการแพลตฟอร์มดิจิทัลที่ต้องแจ้งให้ทราบ พ.ศ. 2565

---

[353] มาตรา 16 แห่งพระราชกฤษฎีกาการประกอบธุรกิจบริการแพลตฟอร์มดิจิทัลที่ต้องแจ้งให้ทราบ พ.ศ. 2565

3.8 ผลการวิจัยภาคสนาม

ผลการสัมภาษณ์เจาะลึก

ผู้วิจัยได้รวบรวมข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึกในประเด็นคำถามการศึกษาวิจัยทั้ง 5 ประเด็นได้แก่ (1) ปัจจุบันมีปัญหาและอุปสรรคในการควบคุมดูแลการให้บริการขนส่งสาธารณะและการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน หรือไม่ อย่างไร (2) นิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการระบบแอพพลิเคชัน ผู้ขับขี่ และผู้โดยสารมีความรับผิดตามลักษณะของสัญญาฉบับใด (3) ปัจจุบันมีปัญหาการร้องเรียนการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน หรือไม่ อย่างไร (4) รูปแบบของมาตรการทางกฎหมายในการกำกับดูแลการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน ควรมีรูปแบบเป็นอย่างไร (5) แนวทางในการพัฒนาการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันที่เหมาะสมในยุคปัจจุบัน รวมถึงการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดประสิทธิภาพควรมีลักษณะเป็นอย่างไร รวมถึงการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดประสิทธิภาพควรมีลักษณะเป็นอย่างไร โดยมีผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 12 คน ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

1. ปัจจุบันมีปัญหาและอุปสรรคในการควบคุมดูแลการให้บริการขนส่งสาธารณะ และการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน หรือไม่ อย่างไร

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญส่วนใหญ่มีความคิดเห็นเป็นไปในทิศทางเดียวกันว่าในปัจจุบันกระแสความเปลี่ยนแปลงทางด้านเทคโนโลยีมีความทันสมัยและเป็นระบบมากขึ้นจึงได้มีการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยมีผู้นำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการรับจ้างบรรทุกคนโดยสารเพิ่มมากขึ้น ด้วยการเรียกใช้บริการผ่านเทคโนโลยีการสื่อสารที่นำมาประยุกต์ใช้กับระบบปฏิบัติการบนโทรศัพท์มือถือ ซึ่งเป็นการยากที่จะต่อต้านและบังคับใช้กฎหมายกับรถยนต์ส่วนบุคคลคันดังกล่าว ดังนั้นจึงจำเป็นที่จะต้องมีมาตรการควบคุม โดยผู้ให้ข้อมูลสำคัญส่วนใหญ่มีความเห็นว่าควรที่จะต้องกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการใช้รถยนต์ เพื่อจะทำให้ประชาชนที่ใช้บริการได้รับความปลอดภัยในการเดินทาง อีกทั้งเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมกับรถยนต์สาธารณะในระบบการขนส่งอีกด้วย ซึ่งในปัจจุบันกรมการขนส่งทางบกได้มีประกาศกฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 ขึ้นใช้บังคับ โดยมีหลักการและเหตุผลเพื่อเป็นการส่งเสริมและสนับสนุนให้ประชาชนนำทรัพยากรที่ตนมีอยู่มาใช้ให้คุ้มค่าและเกิดประโยชน์สูงสุดตามแนวทางเศรษฐกิจแบ่งปัน (Sharing Economy) และเพื่อเพิ่มทางเลือกในการใช้บริการรถยนต์รับจ้าง โดยการให้ประชาชนสามารถนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการรับจ้างได้อย่างถูกต้องโดยรับงานจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งนอกจากจะสอดคล้องกับบริบทของสังคมและวิถีการใช้ชีวิตของประชาชนที่เปลี่ยนแปลงไปในปัจจุบันที่ทางราชการสามารถเข้ามาจัดระเบียบและตรวจสอบการให้บริการรับจ้างดังกล่าวเพื่อให้

เกิดความเรียบร้อยและความปลอดภัยแก่คนโดยสารแล้ว ยังเป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนและเพิ่มทางเลือกในการใช้บริการรถยนต์รับจ้างอีกด้วย จึงสมควรกำหนดให้มีรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คนผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่เป็นการนำรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมาจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทเป็นรถยนต์รับจ้าง

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญส่วนใหญ่มีความเห็นเป็นไปในทิศทางเดียวกันว่าในปัจจุบันกฎหมายที่เข้ามาควบคุมดูแลระบบการขนส่ง ก็คือพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ซึ่งกฎหมายจะเข้ามาควบคุมดูแลรถยนต์ที่ใช้เป็นรถรับขนส่งคนโดยสารด้วยการรับจ้าง เช่น รถแท็กซี่ รถสองแถวโดยสารขนาดเล็ก และรถจักรยานยนต์สาธารณะ เป็นต้น ซึ่งก็ถือว่าเป็นรถยนต์สาธารณะรับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ก็มีเจตนารมณ์ที่จะควบคุมกำกับในเรื่องของการขนส่งคนโดยสารเท่านั้น และในปัจจุบันกฎหมายที่เข้ามากำกับดูแลในเรื่องของการนำรถยนต์มาให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านระบบแอปพลิเคชันก็คือกฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 ซึ่งกฎกระทรวงฉบับนี้เป็นกฎกระทรวงที่เพิ่งออกมาใช้บังคับได้ประมาณ 2 ปี ซึ่งถือว่าเป็นกฎหมายใหม่ที่ออกมาใช้เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป ซึ่งในปัจจุบันได้ให้ประชาชนสามารถนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการรับจ้างได้อย่างถูกต้องโดยการรับงานจ้างผ่านทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งกฎกระทรวงที่ออกมาใช้บังคับก็จะต้องวางหลักเกณฑ์มีขั้นตอนในเรื่องของการปฏิบัติซึ่งกำหนดให้เจ้าของรถยนต์จะต้องนำมารถยนต์มาจดทะเบียนอยู่ในระบบของกรมการขนส่งทางบก โดยกำหนดให้รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ก็คือการนำรถยนต์รับจ้างที่เป็นการนำรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมาจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งกฎหมายกำหนดให้รับจ้างบรรทุกคนโดยสารได้ไม่เกิน 7 คน และในการจดทะเบียนรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ให้แบ่งประเภทรถยนต์ออกเป็น 3 ประเภทคือดังนี้ (1) รถยนต์ขนาดเล็ก ซึ่งรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ขนาดเล็กต้องมีกำลังในการขับเคลื่อนตั้งแต่ 50 กิโลวัตต์แต่ไม่เกิน 90 กิโลวัตต์ (2) รถยนต์ขนาดกลาง ซึ่งรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ขนาดกลางต้องมีกำลังในการขับเคลื่อนมากกว่า 90 กิโลวัตต์ แต่ไม่เกิน 120 กิโลวัตต์ (3) รถยนต์ขนาดใหญ่ รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ขนาดใหญ่ต้องมีกำลังในการขับเคลื่อนมากกว่า 120 กิโลวัตต์ขึ้นไป และในกรณีที่เป็นรถยนต์ที่ใช้ระบบมอเตอร์ไฟฟ้าในการขับเคลื่อนต้องมีความเร็วสูงสุดได้ไม่น้อยกว่า 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็นต้น และในการรับจดทะเบียนเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ให้จดทะเบียนได้เพียงคนละ 1 คันเท่านั้น และรถยนต์ที่จะรับจดทะเบียนเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์จะต้องเป็นรถยนต์ที่มีประตูไม่น้อยกว่า 4 ประตู และต้องมีลักษณะเป็นรถเก๋งสองตอน รถเก๋งสองตอนแวน รถเก๋งสามตอน รถเก๋งสามตอนแวน รถยนต์นั่งสองตอน รถยนต์นั่งสองตอนแวน รถยนต์นั่งสามตอน รถยนต์นั่งสามตอนแวน เป็นต้น โดยรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ต้องมีและใช้อุปกรณ์เครื่องมือในการสื่อสาร

เพื่อการรับงานจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ตามที่กรมการขนส่งทางบกให้การรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์เท่านั้น โดยจะต้องมีข้อมูลเกี่ยวกับตัวรถยนต์และผู้ขับรถยนต์ ระบบการแสดงตัวตนของผู้ขับรถยนต์ ระบบการคิดอัตราค่าโดยสารล่วงหน้า ระบบติดตามตัวรถยนต์ ระบบตรวจสอบเวลาและสถานที่รับส่ง และระบบแจ้งการร้องเรียนหรือขอความช่วยเหลือ อาทิเช่น ระบบอิเล็กทรอนิกส์สำหรับผู้ขับรถยนต์ (Driver) ต้องมีคุณลักษณะและระบบการทำงานอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

(1) ระบบการแสดงตัวตนเพื่อเข้าใช้งาน (Log-in) โดยใช้ระบบหรือวิธีการอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้

(ก) กรอกชื่อผู้ใช้และรหัสผ่าน (Username and password)

(ข) กรอก OTP (One Time Password)

(ค) สแกนลายนิ้วมือ (Finger print scan)

(ง) สแกนใบหน้า (Face scan)

(จ) รหัส Pin Code

(ฉ) ระบบหรือวิธีการอื่นใดที่กรมการขนส่งทางบกให้การรับรอง

(2) ระบบแสดงข้อมูลภายหลังผู้ขับรถยนต์ได้แสดงตัวตนเข้าใช้งานแล้ว ซึ่งจะต้องแสดงข้อมูลผู้ขับรถยนต์ รถยนต์ที่ให้บริการ และตำแหน่งของรถยนต์ในรูปแบบของระบบพิกัดบนพื้นโลก

(3) ระบบคำนวณเส้นทาง ระยะทาง และระยะเวลาเดินทาง พร้อมรายละเอียดและอัตราค่าโดยสารที่ได้จากการประเมิน เมื่อคนโดยสารกำหนดสถานที่รับ-ส่งแล้ว

(4) ระบบให้ผู้ขับรถยนต์สามารถเลือกรับงานหรือยกเลิกงาน หรือเลือกยอมรับการเปลี่ยนจุดหมายปลายทางของคนโดยสารขณะอยู่ระหว่างการรับจ้าง ตามเงื่อนไขที่ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์กำหนด

(5) ระบบติดต่อสื่อสารกับคนโดยสารผ่านเสียงและข้อความระหว่างเดินทางไปรับคนโดยสาร ต้องไม่แสดงข้อมูลส่วนบุคคลของคนโดยสารหรือผู้ขับรถยนต์

(6) ระบบขอความช่วยเหลือหรือแจ้งเหตุฉุกเฉินไปยังผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ได้แบบทันทีทันใดในระหว่างการรับจ้าง

(7) ระบบประเมินความพึงพอใจ แสดงข้อเสนอแนะ และแจ้งข้อร้องเรียนในการให้บริการ

(8) ระบบแสดงประวัติการให้บริการ พร้อมข้อมูลวัน เวลา สถานที่รับ-ส่ง ระยะทาง ระยะเวลาเดินทาง และอัตราค่าโดยสาร

(9) ระบบต้องแสดงข้อมูลตามเหตุการณ์ใช้งานดังต่อไปนี้

(ก) เมื่อมีงานเรียกใช้บริการ ระบบต้องแสดงข้อมูลอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

1) ตำแหน่งสถานที่รับ-ส่ง

2) ประมาณระยะทาง พร้อมเส้นทางจากสถานที่รับถึงสถานที่ส่ง

3) ประมาณระยะเวลาเดินทาง

4) อัตราค่าโดยสารที่ได้จากการประเมิน

5) ประมาณระยะเวลาเดินทางไปรับคนโดยสาร

(ข) เมื่อผู้ขับรถยนต์รับงาน ในระหว่างเดินทางไปรับคนโดยสาร ระบบต้องแสดงข้อมูลอย่างน้อยดังต่อไปนี้

1) ตำแหน่งสถานที่รับ

2) ตำแหน่งปัจจุบันของรถยนต์ พร้อมเส้นทางจากตำแหน่งปัจจุบันของรถยนต์ถึงสถานที่รับ

3) ประมาณระยะเวลาเดินทางไปรับคนโดยสาร

(ค) ในระหว่างการขนส่งคนโดยสาร ระบบต้องแสดงข้อมูลอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

1) ตำแหน่งปัจจุบันของรถยนต์

2) ประมาณระยะทาง พร้อมเส้นทางจากตำแหน่งปัจจุบันของรถยนต์ถึงสถานที่ส่ง

3) ประมาณระยะเวลาเดินทางจากตำแหน่งปัจจุบันของรถยนต์ถึงสถานที่ส่ง

4) อัตราค่าโดยสารที่ได้จากการประเมิน

กรณีคนโดยสารเปลี่ยนสถานที่ส่งระหว่างการขนส่งคนโดยสาร ระบบต้องแสดงข้อมูลดังนี้ (1) ตำแหน่งสถานที่รับ-ส่ง (2) ประมาณระยะทาง พร้อมเส้นทางจากสถานที่รับถึงสถานที่ส่ง (3) ประมาณระยะเวลาเดินทาง (4) อัตราค่าโดยสารที่ได้จากการประเมิน

(ง) เมื่อเดินทางถึงสถานที่ส่ง ระบบต้องแสดงข้อมูลสรุปอัตราค่าโดยสารและการเดินทาง และบันทึกข้อมูลลงในระบบแสดงประวัติการให้บริการ

(10) ในระหว่างที่ผู้ขับรถยนต์เข้าใช้งานระบบ (Log-in) ระบบต้องส่งข้อมูลตำแหน่งของรถยนต์ในรูปแบบของระบบพิกัดบนพื้นโลกไปยังผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์

ทั้งนี้ผู้ให้ข้อมูลสำคัญบางกลุ่มให้ข้อมูลว่าระบบอิเล็กทรอนิกส์ดังกล่าวต้องดำเนินการโดยผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่กรมการขนส่งทางบกให้การรับรอง รวมทั้งต้องมีการจัดเก็บข้อมูลที่สามารถตรวจสอบย้อนหลังได้อย่างน้อย 1 เดือน โดยรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ต้องมีและแสดงเครื่องหมายแสดงการเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ด้วย ซึ่งในปัจจุบันผู้ขับขี่หรือผู้ให้บริการก็จะต้องนำรถยนต์รับจ้างที่เป็นการนำรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมาจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์เพื่อให้กรมการขนส่งทางบกทำการรับรอง ซึ่งปัญหาอุปสรรคในการควบคุมดูแลการให้บริการขนส่งสาธารณะ และการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน ก็พบว่ามีปัญหาและอุปสรรคเกิดขึ้นเนื่องจากว่าตัวบทกฎหมายที่ใช้อยู่ในปัจจุบันก็คือกฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 ซึ่งมีผลบังคับใช้แล้วนั้น โดยผลของการบังคับใช้กฎหมายในกฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 กำหนดให้ผู้ขับขี่จะต้องมายื่นคำขอจดทะเบียนรับรองจากกรมการขนส่ง

โดยนำรถยนต์รับจ้างที่เป็นการนำรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมาจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งกรมการขนส่งทางบกก็มีกลไกในการขอจดทะเบียนรับรอง ซึ่งจะมีคณะกรรมการเข้ามาช่วยกันตรวจสอบข้อมูลของการจดทะเบียนรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ และในปัจจุบันก็มีผู้ให้บริการรถยนต์รับจ้างสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันที่ได้รับการจดทะเบียนเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์แล้วทั้งหมดจำนวน 6 ระบบแอปพลิเคชัน ได้แก่ 1. Bonku 2. Hello Phuket Service 3. Asia Cab 4. Robinhood 5. Grab 6. Airasia Super App ซึ่งเมื่อกฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนกส์ พ.ศ. 2564 ประกาศใช้บังคับและให้รถยนต์รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์เข้ามายื่นจดทะเบียนเพื่อขอรับรองตามหลักเกณฑ์ที่กฎกระทรวงฉบับนี้ประกาศใช้แล้วก็ปรากฏว่ามีผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันบางรายที่ให้บริการรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์อยู่แต่ยังไม่ได้มายื่นขอจดทะเบียนรับรองตามประกาศของกรมการขนส่งทางบก ซึ่งโดยปกติการให้บริการรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์หรือระบบแอปพลิเคชันส่วนมากที่นำมาใช้ในประเทศไทยมี 2 รูปแบบ คือ 1. มีผู้พัฒนาระบบแอปพลิเคชันในประเทศไทยเอง หรือ 2. นำเอาระบบแอปพลิเคชันจากต่างประเทศเข้ามาใช้งานในประเทศไทย ซึ่งการนำระบบแอปพลิเคชันมาใช้ในรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์นั้นถือว่าเป็นการปรับเปลี่ยนรูปแบบการให้บริการจากเดิมให้ทันสมัยขึ้น แต่การนำรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์มาใช้นั้นก็พบว่ายังมีปัญหาในการควบคุมดูแลเพราะว่ากฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 เพิ่งออกประกาศใช้บังคับมาได้ไม่นานพบว่ามีรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์บางรายที่ใช้ระบบแอปพลิเคชันในการให้บริการที่ยังไม่ได้เข้ามายื่น คำขอจดทะเบียนรับรองเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ตามประกาศของกฎกระทรวงฉบับดังกล่าว โดยทางกรมการขนส่งทางบกก็พยายามติดต่อผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันดังกล่าว ให้เข้ามาดำเนินการจดทะเบียนรับรองเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ และเมื่อผู้ขับขี่หรือผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันเข้ามายื่นคำขอจดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบกแล้ว และกรมการขนส่งทางบกได้ตรวจสอบเอกสารรวมทั้งข้อมูลต่าง ๆ เรียบร้อยแล้วก็จะประกาศการขึ้นทะเบียนให้ผู้ขับขี่หรือผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันทราบ และในทางปฏิบัติต่อมาทางกรมการขนส่งทางบกก็จะเป็นหน่วยงานที่คอยกำกับดูแลในเรื่องการคำนวนค่าโดยสาร หรือค่าบริการอื่น ๆ ซึ่งต้องเป็นไปตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารและค่าบริการอื่นสำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 อาทิเช่น การคิดอัตราค่าจ้างบรรทุก คนโดยสารของรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ให้กำหนดดังนี้

(1) รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ขนาดเล็ก

ระยะทาง 2 กิโลเมตรแรก 40 - 45 บาท

ระยะทางเกินกว่า 2 กิโลเมตรขึ้นไป กิโลเมตรละ 6 - 10 บาท

(2) รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ขนาดกลาง

ระยะทาง 2 กิโลเมตรแรก 45 - 50 บาท

ระยะทางเกินกว่า 2 กิโลเมตรขึ้นไป กิโลเมตรละ 7 - 12 บาท

(3) รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ขนาดใหญ่

ระยะทาง 2 กิโลเมตรแรก 100 - 150 บาท

ระยะทางเกินกว่า 2 กิโลเมตรขึ้นไป กิโลเมตรละ 12 - 16 บาท

และในกรณีที่ระบบคำนวณอัตราค่าโดยสารล่วงหน้าประเมินว่าสภาพการจราจรจะทำให้รถยนต์ไม่สามารถเคลื่อนที่หรือเดินรถต่อไปได้ตามปกติวิสัย การคิดอัตราค่าโดยสารของรถตาม (1) (2) และ (3) ให้คำนวณเพิ่มในอัตรานาทีละ 2 บาท ส่วนค่าบริการอื่น ก็ให้กำหนดเพิ่มขึ้นจากอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารตามข้อ 2 ดังนี้

(1) กรณีการจ้างผ่านระบบสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ ให้เรียกเก็บเพิ่มในอัตรา 20 บาท

(2) ค่าบริการเพิ่มกรณีที่ปริมาณรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ไม่สมดุลกับความต้องการใช้บริการ ให้เรียกเก็บเพิ่มในอัตราไม่เกินหนึ่งเท่าของค่าจ้างบรรทุกคนโดยสาร ทั้งนี้ต้องไม่เกิน 200 บาท

การเรียกเก็บค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารของรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ตามข้อ 2 และข้อ 3 ให้เรียกเก็บตามจำนวนเงินซึ่งคำนวณโดยระบบการคิดอัตราค่าโดยสารล่วงหน้าที่ปรากฏในอุปกรณ์เครื่องสื่อสารเพื่อการรับงานจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่กรมการขนส่งทางบกให้การรับรองแล้ว

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญบางกลุ่มให้ข้อมูลว่าการที่กรมการขนส่งทางบกได้ออกกฎกระทรวง เรื่อง รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 และกำหนดให้ผู้ขับขี่หรือผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันที่มีคุณสมบัติตรงตามหลักเกณฑ์ที่ประกาศเข้าไปยื่นขอจดทะเบียนรับรองให้เป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์นั้น และเนื่องจากเป็นการขนส่งสาธารณะแบบหนึ่งที่หน่วยงานของรัฐจะต้องไปควบคุมหรือกำกับดูแลเพื่อให้ผู้ขับขี่หรือคนขับรถยนต์อย่างน้อยต้องมีใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ ซึ่งการได้มาของใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ อันดับแรกต้องมีการตรวจสอบประวัติอาชญากรรม ซึ่งรถยนต์ที่ใช้งานผ่านระบบแอปพลิเคชันถือว่าเป็นรถยนต์สาธารณะประเภทหนึ่ง อันดับแรกคือต้องมีการเปลี่ยนประเภทจากรถยนต์ส่วนบุคคลเป็นรถยนต์สาธารณะ พอเป็นรถยนต์สาธารณะก็จะนำมาซึ่งใบขับขี่สาธารณะ คนที่ขับรถยนต์ต้องไปตรวจสอบ ซึ่งเป็นการสร้างความปลอดภัยให้ผู้โดยสาร อันดับที่สองเป็นเรื่องของการอำนวยความสะดวก เพราะในบางกรณีถ้าหน่วยงานของรัฐไม่เข้าไปควบคุมดูแลก็อาจจะเกิดการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรม เช่น ผู้ให้บริการระบบ

แอปลิเคชันรายใหญ่อาจจะใช้วิธีการทุ่มตลาดเพื่อให้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันรายเล็กเสียเปรียบ และก็อาจจะทำการขึ้นราคาค่าโดยสารในภายหลัง เพราะฉะนั้นหน่วยงานของรัฐก็จะเข้าไปควบคุมอัตราค่าโดยสารโดยจะพยายามกำหนดอัตราค่าโดยสารเป็นกรอบไว้ไม่ให้สูงหรือต่ำเกินไป เพื่อให้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันทุกรายสามารถแข่งขันกันภายในหลักเกณฑ์นี้ ซึ่งพอเกิดการแข่งขันภายในหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้การกำกับดูแลก็จะเกิดประโยชน์ต่อประชาชนผู้ใช้บริการมากที่สุด

2. นิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการระบบแอพพลิเคชัน ผู้ขับขี่ และผู้โดยสารมีความรับผิดตามลักษณะของสัญญาฉบับใด

นอกจากนี้ในด้านความสัมพันธ์ทางกฎหมายระหว่างหน่วยงานภาครัฐ ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์หรือระบบแอปพลิเคชัน กับผู้ขับขี่ หรือผู้ใช้บริการหรือคนโดยสารมีนิติสัมพันธ์ทางกฎหมายอย่างไร ซึ่งในส่วนนี้ผู้ให้ข้อมูลสำคัญส่วนใหญ่มีความเห็นไปแนวทางเดียวกันคือในประเด็นเรื่องนิติสัมพันธ์ทางกฎหมายของผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์หรือระบบแอปพลิเคชันกับผู้ให้บริการรถยนต์รับจ้างสาธารณะหรือผู้ขับขี่ และผู้ใช้บริการหรือผู้โดยสาร ซึ่งผู้ให้บริการรถยนต์รับจ้างสาธารณะหรือผู้ขับขี่มีนิติสัมพันธ์ทางกฎหมายกับผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันอย่างไร หากย้อนไปในอดีตที่ว่าผู้ให้บริการรถยนต์รับจ้างสาธารณะหรือผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะโดยปกติแล้วเป็นการประกอบอาชีพอิสระส่วนตัว ตั้งแต่เริ่มแรกรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน (TAXI) โดยปกติทั่วไปไม่มีมิเตอร์ โดยในสมัยอดีตเวลาไปต่างจังหวัดที่มีรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน (TAXI) มาให้บริการ ซึ่งผู้ให้บริการรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน (TAXI) ประกอบอาชีพส่วนตัวไม่มีฐานะเป็นนายจ้าง และลูกจ้างกันตามกฎหมาย

ต่อมาเมื่อกรมการขนส่งทางบกนำมิเตอร์มาควบคุมในเรื่องของอัตราค่าโดยสาร ก็จะมีผู้ประกอบการไม่ว่าจะเป็นบริษัท หรืออู่รถแท็กซี่ (TAXI) ขึ้นมา โดยบริษัทก็ปล่อยสินเชื่อให้รถยนต์ส่วนบุคคลมาเปลี่ยนประเภทเป็นรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน (TAXI) ก็จะมีรถแท็กซี่ (TAXI) ซึ่งเป็นของนิติบุคคลไม่ว่าจะเป็นห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ห้างหุ้นส่วนจำกัด บริษัทจำกัด สหกรณ์และองค์กรของภาครัฐต่าง ๆ เข้ามายื่นคำขอจดทะเบียนเป็นรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน (TAXI) กับรถยนต์ส่วนบุคคลหรือรถแท็กซี่ (TAXI) เขียวเหลืองที่เป็นของบุคคลธรรมดา โดยผู้ยื่นคำขอต้องเป็นบุคคลที่ได้รับอนุญาตให้ขับรถยนต์สาธารณะ และต้องไม่มีชื่อเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์และสิทธิครอบครองในทะเบียนรถยนต์รับจ้าง และสามารถยื่นคำขอจดทะเบียนได้คนละ 1 คันเท่านั้น โดยได้มีการเปลี่ยนลักษณะของรถยนต์ส่วนบุคคลมาเป็นรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คนหรือรถแท็กซี่ (TAXI) และมีการติดตั้งอุปกรณ์มิเตอร์ GPS ปุ่มฉุกเฉิน ซึ่งถ้าเป็นรถยนต์ส่วนบุคคลหรือรถแท็กซี่ (TAXI) เขียวเหลืองที่เป็นของบุคคลธรรมดาก็ไม่มีบุคคลใดเป็นนายจ้างและลูกจ้างกันตามกฎหมาย

ถ้าในส่วนของผู้ประกอบการ สหกรณ์อู่แท็กซี่ต่าง ๆ การที่ผู้ให้บริการหรือผู้ขับขี่ไปขับรถร่วมกับผู้ประกอบการ ศาลมองว่ากรณีที่ไปทำละเมิดหรือไปเฉี่ยวชน ศาลมมองผู้ประกอบการกับผู้ขับขี่รถยนต์มีสถานะเป็นตัวการและตัวแทนกันตามกฎหมาย อาทิเช่น สหกรณ์เอ นาย ก คนขับรถของสหกรณ์เอ ขับรถไปส่งคนโดยสาร และไปกระทำละเมิดขึ้น ศาลมองว่านาย ก เป็นตัวแทนเชิดของสหกรณ์เอ เป็นต้น[354]

แต่ในปัจจุบันเมื่อเทคโนโลยีเข้ามามีบทบาทในสังคมไทยมากขึ้น จากเดิมการให้บริการรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน (TAXI) หรือรถแท็กซี่ (TAXI) เป็นการให้บริการแบบกดมิเตอร์และคำนวณค่าโดยสารตามระยะทางที่มิเตอร์ปรากฏ แต่ในปัจจุบันได้มีการพัฒนารูปแบบของการให้บริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะมาเป็นการให้บริการแบบรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์หรือระบบแอปพลิเคชันมาอำนวยความสะดวกในเรื่องของการให้บริการ แต่ก็มีเงื่อนไขในเรื่องของการปฏิบัติตัว เงื่อนไขของการที่จะเข้าไปเป็นสมาชิกในระบบแอปพลิเคชัน การวางกติกา

---

[354] ฎีกาที่ 355/2563 จำเลยที่ 2 ประกอบกิจการให้เช่ารถแท็กซี่ มีรถแท็กซี่ให้เช่ามากถึง 60 คัน จำเลยที่ 2 จึงเป็นผู้ประกอบกิจการให้เช่ารถแท็กซี่รายใหญ่ จำเลยที่ 2 เช่าซื้อรถแท็กซี่คันเกิดเหตุจากโจทก์ซึ่งจดทะเบียนประเภทรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน อันเป็นรถยนต์สาธารณะตาม พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 4 ซึ่งอยู่ในความควบคุมของนายทะเบียนและผู้ตรวจการขนส่งทางบก โดยมีชื่อและตราสัญลักษณ์ของโจทก์ติดอยู่ที่ประตูรถด้านหน้าทั้งสองข้าง แล้วจำเลยที่ 2 นำรถแท็กซี่ไปให้จำเลยที่ 1 เช่าขับรับส่งคนโดยสารในนามของโจทก์เพื่อประโยชน์แก่กิจการของตน ถือว่าจำเลยที่ 2 เป็นผู้ประกอบกิจการรับจ้างขนส่งคนโดยสารต้องอยู่ภายใต้บังคับของบทบัญญัติดังกล่าวเช่นเดียวกับโจทก์ แม้คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 18871/2557 ที่วินิจฉัยว่าโจทก์และจำเลยที่ 2 มีผลประโยชน์ร่วมกันในการประกอบกิจการขนส่งคนโดยสารรถแท็กซี่คันเกิดเหตุ ไม่มีผลผูกพันจำเลยที่ 2 เพราะจำเลยที่ 2 ไม่ได้เป็นคู่ความในคดีดังกล่าวก็ตาม แต่ในสัญญาเช่าซื้อ ข้อ 4 ระบุว่า ผู้เช่าซื้อจะไม่นำทรัพย์สินที่เช่าซื้อไปให้เช่า จำเลยที่ 2 ย่อมต้องทราบดีว่าจำเลยที่ 2 ไม่สามารถนำรถที่ตนเช่าซื้อจากโจทก์ให้ผู้อื่นหรือจำเลยที่ 1 เช่าได้ การที่จำเลยที่ 2 เช่าซื้อรถแท็กซี่ของโจทก์เพื่อนำออกให้เช่าโดยที่โจทก์ได้จดทะเบียนรถแท็กซี่เป็นรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารตามกฎหมายแล้ว ทั้งจำเลยที่ 2 ใช้ชื่อและตราสัญลักษณ์ของโจทก์ที่ติดอยู่ด้านข้างรถแท็กซี่นำไปให้จำเลยที่ 1 เช่าขับรถส่งคนโดยสารเพื่อประโยชน์แก่กิจการของตน ส่วนโจทก์ก็ได้รับประโยชน์จากการเป็นผู้ประกอบกิจการขนส่งคนโดยสารด้วย เพราะโจทก์สามารถให้เช่าซื้อรถยนต์ได้มากขึ้น พฤติการณ์ดังกล่าวถือได้ว่าโจทก์และจำเลยที่ 2 มีผลประโยชน์ร่วมกันในการประกอบกิจการขนส่งคนโดยสาร โจทก์และจำเลยที่ 2 มิได้ผูกนิติสัมพันธ์กันแต่เฉพาะนิติกรรมการเช่าซื้อเท่านั้น <u>เมื่อจำเลยที่ 2 นำรถแท็กซี่คันเกิดเหตุไปให้จำเลยที่ 1 เช่าขับรับคนโดยสาร จึงถือได้ว่าจำเลยที่ 2 เป็นตัวการร่วมกับโจทก์เชิดให้จำเลยที่ 1 เป็นตัวแทนของตนในการประกอบกิจการรับขนคนโดยสารด้วย จำเลยที่ 2 กับโจทก์จึงต้องร่วมกันรับผิดในการกระทำละเมิดของจำเลยที่ 1 ในฐานะเป็นลูกหนี้ร่วมกัน ตาม ป.พ.พ. มาตรา 821 มาตรา 427 ประกอบมาตรา 425</u>

หรือหลักเกณฑ์ตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งยังไม่มีกฎหมายฉบับใดเข้ามากำหนดนิติสัมพันธ์ของผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชัน กับผู้ให้บริการรถยนต์รับจ้างสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันหรือผู้ขับขี่ เพราะเป็นการที่ผู้ใช้บริการได้ใช้บริการผ่านตัวกลางนั้นก็คือระบบแอปพลิเคชันในการเรียกรถยนต์รับจ้างสาธารณะ ซึ่งโดยหลักของพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 หรือกฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 กฎหมายก็จะเข้ามาควบคุมเกี่ยวกับเรื่องตัวรถโดยรถยนต์จะต้องมีความมั่นคงปลอดภัยแข็งแรงในการใช้งาน คนขับต้องมีใบอนุญาตขับรถสาธารณะที่จะขับรถตามประเภทที่มีความสามารถเพื่อความปลอดภัยของการใช้รถใช้ถนน กฎหมายไม่ได้ไปควบคุมในเรื่องของนิติสัมพันธ์ในเรื่องต่าง ๆ

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญบางกลุ่มมีความเห็นว่าหากไปพิจารณาในเรื่องของระบบการจ้างงานต้องอธิบายเพิ่มเติมว่าการให้บริการรถยนต์โดยสารสาธารณะผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์หรือระบบแอปพลิเคชันในปัจจุบันเป็นแฟลตฟอร์มที่เชื่อมผู้ขับขี่ ยานพาหนะ เข้ากับผู้โดยสารที่ประสงค์จะใช้บริการรถยนต์รับจ้างสาธารณะโดยระบบแอปพลิเคชันจะเป็นตัวโครงสร้างฝั่งผู้รับบริการหรือลูกค้าซึ่งก็เป็นลูกค้าของระบบแอปพลิเคชัน ส่วนฝั่งผู้ให้บริการหรือผู้ขับขี่รถยนต์ก็เปรียบเสมือนเป็นลูกค้าอีกอันนึ่งของระบบแอปพลิเคชันเช่นกัน ซึ่งระบบแอปพลิเคชันดังกล่าวก็มีหน้าที่คือ นำความต้องการของผู้ใช้บริการกับผู้ให้บริการทั้งสองฝั่งก็คือ driver กับ Passengers มาเจอกันโดยผ่านระบบแอปพลิเคชันซึ่งมีลักษณะเป็นโมเดลทางธุรกิจที่เกิดขึ้นมาใหม่ ซึ่งตัวของกฎหมายแรงงานที่เป็นกฎหมายที่ใช้อยู่ในปัจจุบันยังไม่สามารถพิจารณาได้ว่าผู้ให้บริการหรือผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างโดยสารธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันเป็นลูกจ้างของผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันตามกฎหมายหรือไม่อย่างไร

3. ปัจจุบันมีปัญหาการร้องเรียนการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน หรือไม่ อย่างไร

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญส่วนใหญ่มีความคิดเห็นเป็นไปในทิศทางเดียวกันว่ากฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 ซึ่งเป็นกฎหมายที่ออกมาใหม่และบังคับใช้ได้ไม่นาน การร้องเรียนเท่าที่พบในปัจจุบันก็เป็นเรื่องการใช้ระบบแอปพลิเคชัน เงื่อนไขการคิดอัตราค่าโดยสารและวิธีการต่าง ๆ ซึ่งผู้ให้ข้อมูลสำคัญได้ให้ความเห็นโดยได้แยกเป็น 2 ประเด็น ดังนี้ ประเด็นที่ 1 ประเด็นที่ทางกรมการขนส่งทางบกมีหน้าที่กำกับดูแลให้เป็นไปตามกฎหมาย เช่น การคิดอัตราค่าโดยสาร หรือค่าบริการอื่น ๆ อาทิเช่น อัตราค่าโดยสารล่วงหน้า หากประเมินว่าสภาพการจราจรจะทำให้รถยนต์ไม่สามารถเคลื่อนที่หรือเดินรถยนต์ต่อไปได้ตามปกติวิสัย (ค่ารถติด) ซึ่งในส่วนของอัตราค่าโดยสาร ค่าบริการต่าง ๆ ยังไม่มีผู้ใช้บริการร้องเรียนเข้ามา ส่วนประเด็นที่ 2 จะเป็นเรื่องการให้บริการของระบบแอปพลิเคชัน โดยระบบแอปพลิเคชันอาจจะมีการกำหนดเงื่อนไขในการใช้งานขึ้นมา ซึ่งในการให้บริการระบบแอปพลิเคชัน ก็พบว่ามีผู้ใช้บริการร้องเรียนมาอย่างน้อยประมาณ 2-3 ราย

ตัวอย่างเช่น ผู้ใช้บริการจะใช้บริการผ่านระบบแอปพลิเคชัน A ซึ่งเวลาที่เรียกใช้รถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชัน ระบบแอปพลิเคชัน A ก็จะทำการประเมินค่าโดยสารล่วงหน้า สมมติว่าระบบแอปพลิเคชัน A ทำการประเมินค่าโดยสารล่วงหน้าออกมาอยู่ประมาณ 250 - 300 บาท ซึ่งพอระบบแอปพลิเคชัน A ยืนยันอัตราค่าโดยสาร ซึ่งสมมติว่าผู้ใช้บริการรถยนต์รับจ้างได้ใช้บัตรเครดิตในการจ่ายค่าโดยสาร ระบบแอปพลิเคชัน A ก็จะทำการตัดบัตรเครดิตที่ 300 บาท ทันทีโดยจะตัดค่าโดยสารซึ่งเป็นวงเงินสูงสุดไปก่อน พอถึงเวลาเรียกรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชันขึ้นมาราคาค่าโดยสารที่แสดงอาจไม่ใช่ที่ 300 บาทก็ได้ แต่บัตรเครดิตได้ทำการตัดจำนวนเงินดังกล่าวไปแล้ว ฉะนั้นระบบแอปพลิเคชัน A ก็มีจะมีกระบวนการในการคืนเงินค่าโดยสารตรงนี้เข้าไปที่บัตรเครดิตของผู้ใช้บริการซึ่งอาจจะมีความล่าช้าไปบ้าง ซึ่งความล่าช้าตรงนี้ขึ้นอยู่กับธนาคารเจ้าของบัตรเครดิต ซึ่งผู้ใช้บริการก็จะมีการร้องเรียนในลักษณะแบบนี้เข้ามาอยู่เป็นจำนวนมาก ซึ่งก็เป็นเงื่อนไขของการให้บริการของระบบแอปพลิเคชัน ซึ่งทางระบบแอปพลิเคชันก็จะต้องไปทำความเข้าใจกับผู้ใช้บริการ โดยรูปแบบระบบแอปพลิเคชันที่นำมาใช้ก็จะมีระบบอิเล็กทรอนิกส์สำหรับผู้ขับรถ (Driver) ซึ่งก็คือระบบหรือแอปพลิเคชันที่ติดตั้งลงในอุปกรณ์เครื่องมือสื่อสารของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ในฝั่งของคนขับและระบบอิเล็กทรอนิกส์สำหรับคนโดยสาร (Passenger) ซึ่งก็คือระบบหรือแอปพลิเคชันที่ติดตั้งลงในอุปกรณ์เครื่องสื่อสารของคนโดยสารสำหรับเรียกใช้บริการรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ในฝั่งคนโดยสารหรือผู้ใช้บริการ โดยระบบอิเล็กทรอนิกส์สำหรับคนโดยสารระบบยังไม่ได้ทำงานจริงเพียงแต่ใช้พิกัดในการคำนวณเบื้องต้นเพื่อแสดงว่าเมื่อไปถึงจุดนี้แล้วจะคิดอัตราค่าโดยสารตามประกาศกระทรวงคมนาคมว่าประมาณราคาเท่าไหร่ ถ้าระบบแอปพลิเคชันใดที่ให้บริการและมีรูปแบบตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนได้มากที่สุด ประชาชนก็จะหันไปใช้บริการผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันรายนั้น

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญส่วนใหญ่ให้ข้อมูลว่ากรมการขนส่งทางบกมีการรับเรื่องร้องเรียนรถยนต์สาธารณะผ่านช่องทางต่าง ๆ อาทิเช่น หมายเลขโทรศัพท์กลาง hotline 1584 ช่องทางอื่น ๆ ของกรมการขนทางบก เช่น Facebook เว็บไซต์กรมการขนส่งทางบกจะมีเรื่องการรับเรื่องร้องเรียนและอีกหลายหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็นสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค (สคบ.) และอีกหลายช่องทางที่ประชาชนหรือผู้ใช้บริการเข้าไปร้องเรียนว่าเกี่ยวกับการให้บริการที่ตนเองได้รับความเดือดร้อนจากการใช้บริการรถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชัน หากมีเรื่องราวร้องเรียนที่มีผู้ใช้บริการไปร้องเรียนเกี่ยวกับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์เรื่องร้องเรียนต่าง ๆ ก็จะส่งกลับมาให้ที่กรมการขนส่งทางบกพิจารณาลงโทษ ซึ่งกรมการขนส่งทางบกในฐานะเป็นผู้ใช้อำนาจตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ก็จะมีหน้าที่ในการในการเรียกตัวผู้ขับขี่รถยนต์ที่ถูกร้องเรียนมาทำการสอบสวน หากปรากฏความผิดจริงก็อาจจะลงโทษตามกฎหมาย ซึ่งผลการดำเนินการต่าง ๆ เหล่านี้เป็นช่องทางที่ประชาชนหรือผู้ใช้บริการโดยมากส่วนใหญ่เข้ามาร้องเรียน

ซึ่งปัญหาที่พบมากที่สุดเช่น รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน (TAXI - METER) โดยผู้ให้ข้อมูลที่เป็นเจ้าหน้าที่รัฐให้ข้อมูลสำคัญว่าปัญหาส่วนใหญ่ที่พบก็คือการที่ผู้ให้บริการทำการปฏิเสธผู้โดยสาร คิดค่าโดยสารเกินจริง แสดงกิริยาอาการไม่สุภาพ ซึ่งถ้าเป็นความผิดอาญาฐานอื่น โดยปกติกรมการขนส่งทางบกก็จะให้ความร่วมมือกับพนักงานสอบสวน ติดตามผู้กระทำความผิด และในกรณีที่เป็นความผิดทางอาญา เช่น ความผิดเกี่ยวกับชีวิต ร่างกาย เสรีภาพ ทรัพย์สิน ยกตัวอย่างก็คือผู้ขับขี่ทำร้ายผู้โดยสารหรือว่ากระทำความผิดทางเพศ อนาจาร ข่มขืนกระทำชำเรา กรมการขนส่งทางบกจะมีข้อมูลของผู้ให้บริการหรือผู้ขับขี่รถยนต์และสามารถส่งต่อข้อมูลเกี่ยวกับผู้ให้บริการหรือผู้ขับขี่รถยนต์ไปให้พนักงานสอบสวนดำเนินการตามกฎหมายต่อไปได้ทันที

4. รูปแบบของมาตรการทางกฎหมายในการกำกับดูแลการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน ควรมีรูปแบบเป็นอย่างไร

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญส่วนใหญ่มีความคิดเห็นเป็นไปในทิศทางเดียวกันว่า ในอดีตการที่บุคคลทั่วไปจะนำรถยนต์ส่วนบุคคลของตนเองมาให้บริการขนส่งผู้โดยสารนั้นก็จะต้องมีการควบคุมมีการกำกับดูแลรถยนต์ รวมถึงจะจะต้องเป็นรถยนต์ที่มีการจดทะเบียนเป็นรถยนต์รับจ้างอย่างถูกต้องตามกฎหมาย เช่น แท็กซี่มิเตอร์ (TAXI) โดยการที่บุคคลทั่วไปได้นำรถยนต์ส่วนบุคคลของตนเองมาใช้บริการรับจ้าง ซึ่งในทางกฎหมายจะใช้คำว่า “รถยนต์รับจ้าง” ซึ่งรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คนที่จดทะเบียนตั้งแต่วันที่ 17 เมษายน พ.ศ. 2535 แต่ไม่รวมถึงรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คนแบบพิเศษ ซึ่งหลักการของการนำมาใช้ก็คือจะต้องนำรถยนต์มาเปลี่ยนประเภทเป็นรถยนต์สาธารณะเพื่อใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร แต่ในปัจจุบันมีปัญหาเกี่ยวกับการควบคุมดูแลรถยนต์รับจ้างที่เกิดขึ้น เนื่องจากในปัจจุบันนี้เมื่อเทคโนโลยีมีความเจริญก้าวหน้าขึ้นไปมาก มีการนำเทคโนโลยีต่าง ๆ เข้ามาใช้เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งผู้โดยสาร หน่วยงานของรัฐก็เล็งเห็นถึงความสำคัญของการขนส่งผู้โดยสารจึงได้มีการประกาศใช้กฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 ขึ้นมาบังคับแก่บุคคลที่ต้องการจะนำรถยนต์มาให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านระบบแอปพลิเคชัน โดยมีเหตุผลเพื่อเป็นการสมควรส่งเสริมและสนับสนุนให้ประชาชนนำทรัพยากรที่ตนมีอยู่มาใช้ให้คุ้มค่าและเกิดประโยชน์สูงสุดตามแนวทางเศรษฐกิจแบ่งปัน (Sharing Economy) โดยการให้ประชาชนสามารถนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการรับจ้างได้อย่างถูกต้องโดยรับงานจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งนอกจากจะสอดคล้องกับบริบทของสังคมและวิถีการใช้ชีวิตของประชาชนที่เปลี่ยนแปลงไปและในปัจจุบันหน่วยงานราชการสามารถเข้ามาจัดระเบียบและตรวจสอบการให้บริการรับจ้างดังกล่าวเพื่อให้เกิดความเรียบร้อยและความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารแล้ว ยังเป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนและเพิ่มทางเลือกในการใช้บริการรถยนต์รับจ้างอีกด้วย สมควรกำหนดให้มีรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน

ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่เป็นการนำรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมาจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทเป็นรถยนต์รับจ้าง

โดยผู้ให้ข้อมูลสำคัญให้ข้อมูลว่ากฎหมายฉบับปัจจุบันที่ใช้ในการควบคุมรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ก็คือกฎกระทรวงว่าด้วยรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 ซึ่งกำหนดให้นำรถยนต์ส่วนบุคคลที่จะเอามารับจ้างจะต้องจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทเป็นรถยนต์รับจ้างบรรทุกผู้โดยสารไม่เกิน 7 คน ซึ่งกฎกระทรวงฉบับนี้ก็ได้ให้คำนิยามคำว่ารถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ หมายความว่า รถยนต์รับจ้างที่เป็นการนำรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมาจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ทั้งนี้ผู้ให้ข้อมูลสำคัญอาทิเช่น เจ้าหน้าที่หน่วยงานรัฐ ให้ข้อมูลว่าในส่วนของรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน หรือรถยนต์ (TAXI) ก็จะมีกฎหมายเข้ามาควบคุมเช่นกันคือกฎกระทรวงว่าด้วยรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน พ.ศ. 2560 ซึ่งก็ได้ให้คำนิยาม “รถยนต์รับจ้าง” หมายความว่า รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คนที่จดทะเบียนตั้งแต่วันที่ 17 เมษายน พ.ศ. 2535 แต่ไม่รวมถึงรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คนแบบพิเศษ ซึ่งกฎกระทรวงทั้ง 2 ฉบับนี้ก็จะเข้ามาควบคุมดูแลในเรื่องของผู้ขับขี่ ลักษณะของรถยนต์และก็ใบอนุญาตในการขับขี่

โดยในส่วนของผู้ขับขี่หรือผู้ให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะประเภทใด ๆ ก็ตามก็จะต้องมีใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะตรงตามประเภทของรถยนต์นั้น ๆ

ส่วนลักษณะรถยนต์ก็จะเป็นไปตามกฎกระทรวงของรถยนต์แต่ละประเภทกล่าวคือ

ก. รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 ก็ได้มีการกำหนดลักษณะของรถยนต์ที่จะให้บริการขนส่งผู้โดยสารก็คือ ต้องเป็นรถยนต์รับจ้างที่เป็นการนำรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมาจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ โดยรถที่จะรับจดทะเบียนเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ได้นั้นจะต้องเป็นรถยนต์ที่มีประตูไม่น้อยกว่า 4 ประตู และต้องมีลักษณะเป็นรถเก๋งสองตอน รถเก๋งสองตอนแวน รถเก๋งสามตอน รถเก๋งสามตอนแวน รถยนต์นั่งสองตอน รถยนต์นั่งสองตอนแวน รถยนต์นั่งสามตอน รถยนต์นั่งสามตอนแวน หรือรถยนต์ลักษณะอื่น และรถยนต์ที่จะรับจดทะเบียนเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ตามประเภทของการจดทะเบียนที่จะต้องมีกำลังของเครื่องยนต์หรือมอเตอร์ไฟฟ้า ดังต่อไปนี้

(1) รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ขนาดเล็กต้องมีกำลังในการขับเคลื่อนตั้งแต่ 50 กิโลวัตต์แต่ไม่เกิน 90 กิโลวัตต์

(2) รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ขนาดกลางต้องมีกำลังในการขับเคลื่อนมากกว่า 90 กิโลวัตต์แต่ไม่เกิน 120 กิโลวัตต์

(3) รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ขนาดใหญ่ต้องมีกำลังในการขับเคลื่อนมากกว่า 120 กิโลวัตต์ขึ้นไป

แต่ถ้าในกรณีที่เป็นรถที่ใช้มอเตอร์ไฟฟ้าในการขับเคลื่อนต้องมีความเร็วสูงสุดได้ไม่น้อยกว่า 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ต้องมีและแสดงเครื่องหมายแสดงการเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ และเครื่องหมายอื่นตามที่ประกาศกำหนด รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ให้ใช้สีของตัวถังรถตามสีเดิมที่ปรากฏในใบคู่มือการจดทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลก่อนการจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ แผ่นป้ายทะเบียนรถของรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ให้มีขนาด ลักษณะและสีเช่นเดียวกับแผ่นป้ายทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน ทั้งนี้ อาจให้ใช้แผ่นป้ายทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนเดิมก็ได้ โดยรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ต้องมีและใช้อุปกรณ์เครื่องสื่อสารเพื่อการรับงานจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่กรมการขนส่งทางบกให้การรับรอง ซึ่งระบบอิเล็กทรอนิกส์ก็จะต้องมีคุณลักษณะและระบบการทำงานตามที่ประกาศกำหนดไว้ซึ่งอย่างน้อยต้องมีข้อมูลเกี่ยวกับตัวรถยนต์และผู้ขับรถยนต์ ระบบการแสดงตัวตนของผู้ขับรถยนต์ ระบบการคิดอัตราค่าโดยสารล่วงหน้า ระบบติดตามตัวรถยนต์ ระบบตรวจสอบเวลาและสถานที่รับส่ง และระบบแจ้งการร้องเรียนหรือขอความช่วยเหลือ ทั้งนี้ ระบบอิเล็กทรอนิกส์ดังกล่าวต้องดำเนินการโดยผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่กรมการขนส่งทางบกให้การรับรองเท่านั้น รวมทั้งต้องมีการจัดเก็บข้อมูลที่สามารถตรวจสอบย้อนหลังได้อย่างน้อย 1 เดือน นอกจากนี้รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ต้องมีและแสดงเครื่องหมายแสดงการเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์โดยต้องมีเครื่องหมายติดที่หน้าตัวรถยนต์กับด้านหลังตัวรถยนต์ตามแบบตัวอย่างที่ประกาศกำหนด

นอกจากนี้ผู้ให้ข้อมูล อาทิเช่น ผู้ขับขี่รถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน ให้ข้อมูลว่าผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ 1 คน สามารถใช้รถยนต์ที่ลงทะเบียนในระบบอิเล็กทรอนิกส์ได้ 1 คันเท่านั้น เนื่องจากรูปแบบของการให้บริการรถยนต์มีลักษณะเป็นแบบ Sharing ซึ่งวัตถุประสงค์ก็คือการนำรถยนต์มาใช้ให้เกิดประโยชน์และคุ้มค่าสูงสุด ซึ่งการใช้รถยนต์ที่ลงทะเบียนในระบบอิเล็กทรอนิกส์จะไม่ได้มีการใช้รถยนต์แบบถาวรทั้งวันทั้งคืนเหมือนกับรถแท็กซี่ปกติทั่วไปที่ขับวิ่งกันตลอดทั้งวันทั้งคืน ส่วนในเรื่องของอัตราค่าโดยสารก็ไปตามที่ประกาศกระทรวงคมนาคมเรื่อง กำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารและค่าบริการอื่นสำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 ซึ่งกำหนดไว้กล่าวคือ อัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารของรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ให้กำหนดไว้ดังนี้

(1) รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ขนาดเล็ก

ระยะทาง 2 กิโลเมตรแรก 40 - 45 บาท

ระยะทางเกินกว่า 2 กิโลเมตรขึ้นไป กิโลเมตรละ 6 - 10 บาท

(2) รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ขนาดกลาง

ระยะทาง 2 กิโลเมตรแรก 45 - 50 บาท

ระยะทางเกินกว่า 2 กิโลเมตรขึ้นไป กิโลเมตรละ 7 - 12 บาท

(3) รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ขนาดใหญ่

ระยะทาง 2 กิโลเมตรแรก 100 - 150 บาท

ระยะทางเกินกว่า 2 กิโลเมตรขึ้นไป กิโลเมตรละ 12 - 16 บาท

กรณีที่ระบบการคำนวณอัตราค่าโดยสารล่วงหน้าถ้ามีการประเมินว่าสภาพการจราจรจะทำให้รถไม่สามารถเคลื่อนที่หรือเดินรถต่อไปได้ตามปกติวิสัย การคิดอัตราค่าโดยสารของรถตาม (1) (2) และ (3) ให้มีการคำนวณเพิ่มในอัตรานาทีละ 2 บาท

นอกจากนี้ในการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ยังมีการเรียกเก็บค่าบริการอื่น ๆ โดยให้กำหนดเพิ่มขึ้นจากอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสาร ดังนี้

(1) กรณีการจ้างผ่านระบบสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ ให้เรียกเก็บเพิ่มในอัตรา 20 บาท

(2) ค่าบริการเพิ่มกรณีที่ปริมาณรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ไม่สมดุลกับความต้องการใช้บริการ ให้เรียกเก็บเพิ่มในอัตราไม่เกินหนึ่งเท่าของค่าจ้างบรรทุกคนโดยสาร ทั้งนี้ ต้องไม่เกิน 200 บาท

นอกจากนี้ผู้ให้ข้อมูลสำคัญให้ข้อมูลไปในทิศทางเดียวกันว่าการแข่งขันของรถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชันและรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน (TAXI) ก็จะเป็นในเรื่องของอัตราค่าโดยสาร โดยในปัจจุบันรถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชันที่จะนำมาจดทะเบียนได้ และก็ใช้ระบบแอปพลิเคชันเป็นตัวกลางเชื่อมระหว่างผู้โดยสารและผู้ขับขี่ ซึ่งรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์นี้ก็ใช้ระบบแอปพลิเคชันที่ได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งทางบกตามประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของระบบอิเล็กทรอนิกส์และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 โดยผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ต้องมีคุณสมบัติและเป็นไปตามเงื่อนไข ดังต่อไปนี้

(1) เป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์หรือได้รับมอบหมายจากผู้ถือกรรมสิทธิ์ระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่จะนำมาขอรับรองกับกรมการขนส่งทางบก

(2) เป็นนิติบุคคลที่จดทะเบียนตามกฎหมายไทย และมีทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่า 5,000,000 บาท

(3) มีสถานที่ประกอบการในประเทศไทยเป็นของตนเองหรือต้องมีสัญญาเช่าอย่างน้อย 3 ปี

(4) มีเจ้าหน้าที่ประจำสำหรับตรวจสอบข้อมูลและประสานงานในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินได้ตลอด 24 ชั่วโมง

(5) ไม่เป็นผู้เคยถูกเพิกถอนหรือไม่ได้รับอนุญาตให้ต่ออายุหนังสือรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ เว้นแต่ได้ถูกเพิกถอนหนังสือรับรองมาแล้วไม่น้อยกว่า 5 ปี

นับแต่วันที่ถูกเพิกถอน หรือพ้นกำหนดมาแล้วไม่น้อยกว่า 3 ปีนับแต่หนังสือรับรองสิ้นอายุในกรณีที่ไม่ได้รับอนุญาตให้ต่ออายุที่จะนำรถมาให้บริการในระบบได้นั้น และรถยนต์ที่จะนำมาจดทะเบียนเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ได้ก็จะต้องเป็นรถยนต์ที่ถูกต้องตามกฎหมาย แล้วก็ปฏิบัติตามเงื่อนไขของระบบในเรื่องการตรวจสอบข้อมูลของการให้บริการ เรื่องการควบคุมอัตราค่าโดยสาร เรื่องการตรวจสอบประวัติในเรื่องของผู้ขับขี่ ซึ่งผู้ให้บริการที่ได้รับการรับรองระบบแอปพลิเคชันก็จะต้องปฏิบัติตามประกาศกรมการขนส่งทางบกเรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของระบบอิเล็กทรอนิกส์ และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 ซึ่งประกาศฉบับนี้ก็จะมีรายละเอียดเกี่ยวกับระบบอิเล็กทรอนิกส์ ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ การรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ นอกจากนี้ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ต้องไม่จัดกิจกรรมส่งเสริมการตลาดหรือจัดทำส่วนลดใด ๆ ที่ทำให้อัตราค่าโดยสารที่จัดเก็บต่ำกว่าอัตราค่าโดยสารขั้นต่ำที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดในทุกกรณี

นอกจากนี้ประกาศกรมการขนส่งทางบกเรื่อง กำหนดแบบและการแสดงเครื่องหมายแสดงการเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 โดยประกาศฉบับนี้กำหนดให้รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ต้องแสดงเครื่องหมายแสดงการเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ไว้ที่กระจกกันลมหน้าด้านซ้ายและกระจกหลังด้านซ้ายของรถ และจะต้องมีเครื่องหมายแสดงการเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ให้แสดงข้อมูลด้านนอกตัวรถอย่างน้อย ดังนี้ (1) หมายเลขทะเบียนรถ (2) โฮโลแกรม เลเบล (Hologram Label) (3) หมายเลขแบบพิมพ์ (Serial Number) (4) วันสิ้นอายุเครื่องหมาย (5) QR Code ยืนยันสถานะรถ ส่วนในเรื่องอัตราค่าโดยสารประกาศกระทรวงคมนาคมก็ได้มีประกาศเรื่อง กำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารและค่าบริการอื่นสำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 โดยการเรียกเก็บค่าโดยสารก็ได้แบ่งประเภทของรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ขนาดเล็ก ขนาดกลาง และขนาดใหญ่ ซึ่งก็จะมีอัตราการเรียกเก็บค่าโดยสารที่ไม่เท่ากันตามที่ประกาศไว้ด้วย

นอกจากนี้ผู้ให้ข้อมูลสำคัญให้ข้อมูลว่าเงื่อนไขการให้บริการก็จะต้องปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนดไว้ โดยต้องมีการจัดทำข้อมูลเกี่ยวกับการให้บริการทั้งหมดเพื่อใช้ในการตรวจสอบ ยกตัวอย่างเช่น เมื่อมีการร้องเรียนผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันรายใดมาที่กรมขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบกก็จะอาศัยอำนาจตามประกาศ เรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของระบบอิเล็กทรอนิกส์ และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 ฉบับนี้ เพื่อไปขอข้อมูลจากผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันว่าขณะที่มีเหตุการณ์เกิดขึ้นอยู่ในวันเวลาใด มีการร้องเรียนในเรื่องอะไร รถยนต์คันที่ถูกร้องเรียนมีการให้บริการเป็นแบบไหน และมีการตรวจสอบว่ามี

การคิดค่าบริการเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดไว้หรือไม่ มีการปฏิบัติฝ่าฝืนเงื่อนไขของประกาศฉบับต่าง ๆ หรือไม่ ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันก็จะต้องเอาข้อมูลตรงส่วนนี้ให้กับนายทะเบียนของกรมการขนส่งทางบกเพื่อตรวจสอบข้อร้องเรียนดังกล่าว ซึ่งการให้บริการรถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชัน และรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน กฎหมายกำหนดให้มีประกันภัยเพิ่มเติมเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้โดยสาร ซึ่งรถยนต์ทั้งสองระบบมีหลักเกณฑ์เดียวกัน ในเรื่องของการคุ้มครองรถยนต์โดยจะต้องทำประกันภัยเพิ่มเติมเพื่อคุ้มครองผู้โดยสาร นอกเหนือจากการทำประกันภัยภาคบังคับของรถยนต์ปกติ ทั้งนี้เพื่อเป็นการคุ้มครองและให้ความช่วยเหลือแก่ประชาชนผู้ประสบภัยจากรถ ที่ได้รับบาดเจ็บ/ เสียชีวิต เพราะเหตุประสบภัยจากรถ โดยให้ได้รับการรักษาพยาบาลอย่างทันท่วงทีกรณีบาดเจ็บ หรือช่วยเป็นค่าปลงศพกรณีเสียชีวิต

นอกจากนี้การให้บริการรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ยังมีหลักการใหญ่ ๆ อีกข้อหนึ่ง คือในเรื่องของการตรวจสภาพรถ ในระหว่างการใช้รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์กฎหมายกำหนดว่ารถยนต์ไม่เกิน 7 ปี จะต้องตรวจสภาพรถยนต์สาธารณะปีละ 2 ครั้ง ยึดถือตามวันที่จดทะเบียนรวมทั้งต้องรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยทั้งภายนอกและภายในตัวรถ ถ้าเกิน 7 ปี กฎหมายกำหนดให้ต้องมาตรวจสภาพ 3 ครั้งต่อปี ส่วนอายุรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์กฎกระทรวงกำหนดให้รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์มีอายุการใช้งานได้ไม่เกิน 9 ปีนับแต่วันที่จดทะเบียนครั้งแรก หลังจากอายุครบการใช้งานตามที่กฎหมายกำหนดไว้ในกฎกระทรวงแล้วรถยนต์คันนั้นก็จะต้องออกจากระบบอิเล็กทรอนิกส์ไปเป็นรถยนต์ส่วนบุคคลตามปกติ และไม่สามารถนำรถยนต์คันนั้นมาให้บริการเป็นรถรับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ได้

ข. รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน พ.ศ. 2560 หรือรถแท็กซี่ (TAXI) ได้มีการกำหนดลักษณะของรถยนต์ที่จะให้บริการขนส่งผู้โดยสารก็คือ รถยนต์รับจ้างต้องมีลักษณะและขนาด ดังต่อไปนี้

(1) เป็นรถใหม่สำเร็จรูปจากโรงงาน หรือมีอายุการใช้งานไม่เกิน 2 ปีนับแต่วันที่จดทะเบียนครั้งแรก ซึ่งมีการใช้รถมาแล้วไม่เกิน 20,000 กิโลเมตร และไม่เป็นรถที่ทำการซ่อมแซมหรือปรับปรุงมาจากรถที่ประสบอุบัติเหตุรุนแรงที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยในการใช้รถนั้น

(2) เป็นรถเก๋งสองตอน รถเก๋งสองตอนแวน รถเก๋งสามตอน รถเก๋งสามตอนแวน รถยนต์นั่งสองตอน รถยนต์นั่งสองตอนแวน รถยนต์นั่งสามตอน รถยนต์นั่งสามตอนแวน หรือรถยนต์ลักษณะอื่น

(3) เป็นรถที่มีประตูไม่น้อยกว่า 4 ประตู ซึ่งมีความกว้างไม่น้อยกว่า 1 เมตร 75 เซนติเมตร แต่ไม่เกินสองเมตรห้าสิบเซนติเมตร มีความยาวไม่น้อยกว่าสี่เมตรห้าสิบเซนติเมตร แต่ไม่เกินหกเมตร และมีความสูงไม่เกินสองเมตร

(4) เป็นรถที่มีเบาะนั่งซึ่งมีระยะห่างจากพื้นถึงส่วนบนสุดของเบาะนั่งไม่น้อยกว่ายี่สิบห้าเซนติเมตรและมีระยะห่างจากส่วนต่ำสุดของเบาะนั่งถึงเพดานไม่น้อยกว่าแปดสิบห้าเซนติเมตร

ส่วนรถยนต์รับจ้างต้องมีกำลังของเครื่องยนต์หรือมอเตอร์ไฟฟ้า ดังต่อไปนี้

(1) ในกรณีเป็นรถที่ใช้เครื่องยนต์ในการขับเคลื่อน ต้องมีกำลังของเครื่องยนต์ไม่น้อยกว่า 80 กิโลวัตต์

(2) ในกรณีเป็นรถที่ใช้ทั้งเครื่องยนต์และมอเตอร์ไฟฟ้าในการขับเคลื่อน ต้องมีกำลังรวมกันไม่น้อยกว่า 80 กิโลวัตต์

(3) ในกรณีเป็นรถที่ใช้มอเตอร์ไฟฟ้าในการขับเคลื่อน ต้องมีกำลังพิกัดของมอเตอร์ไฟฟ้าไม่น้อยกว่า 15 กิโลวัตต์ และสามารถขับเคลื่อนรถให้มีความเร็วสูงสุดได้ไม่น้อยกว่า 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ส่วนในเรื่องของอัตราค่าโดยสารรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน (TAXI-METER) ในเขตจังหวัดกรุงเทพมหานครกำหนดไว้ดังนี้

อัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสาร ให้กำหนด ดังต่อไปนี้

(1) กรณีรถยนต์รับจ้าง ที่มีลักษณะเป็นรถเก๋งสามตอน รถเก๋งสามตอนแวน รถยนต์นั่งสามตอนและรถยนต์นั่งสามตอนแวน ให้กำหนด ดังต่อไปนี้

ระยะทาง 1 กิโลเมตรแรก 40.00 บาท

ระยะทางเกินกว่า 1 กิโลเมตรถึงกิโลเมตรที่ 10 กิโลเมตรละ 6.50 บาท

ระยะทางเกินกว่า 10 กิโลเมตรถึงกิโลเมตรที่ 20 กิโลเมตรละ 7.00 บาท

ระยะทางเกินกว่า 20 กิโลเมตรถึงกิโลเมตรที่ 40 กิโลเมตรละ 8.00 บาท

ระยะทางเกินกว่า 40 กิโลเมตรถึงกิโลเมตรที่ 60 กิโลเมตรละ 8.50 บาท

ระยะทางเกินกว่า 60 กิโลเมตรถึงกิโลเมตรที่ 80 กิโลเมตรละ 9.00 บาท

ระยะทางเกินกว่า 80 กิโลเมตรขึ้นไป กิโลเมตรละ 10.50 บาท

(2) กรณีรถยนต์รับจ้าง นอกจาก (1) ให้กำหนดไว้ดังต่อไปนี้

ระยะทาง 1 กิโลเมตรแรก 35.00 บาท

ระยะทางเกินกว่า 1 กิโลเมตรถึงกิโลเมตรที่ 10 กิโลเมตรละ 6.50 บาท

ระยะทางเกินกว่า 10 กิโลเมตรถึงกิโลเมตรที่ 20 กิโลเมตรละ 7.00 บาท

ระยะทางเกินกว่า 20 กิโลเมตรถึงกิโลเมตรที่ 40 กิโลเมตรละ 8.00 บาท

ระยะทางเกินกว่า 40 กิโลเมตรถึงกิโลเมตรที่ 60 กิโลเมตรละ 8.50 บาท

ระยะทางเกินกว่า 60 กิโลเมตรถึงกิโลเมตรที่ 80 กิโลเมตรละ 9.00 บาท

ระยะทางเกินกว่า 80 กิโลเมตรขึ้นไป กิโลเมตรละ 10.50 บาท

กรณีรถตาม (1) หรือ (2) ไม่สามารถเคลื่อนที่หรือเดินรถต่อไปได้เกินกว่า 6 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ให้กำหนดอัตรานาทีละ 3.00 บาท

นอกจากนี้ในการให้บริการรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คนยังมีการเรียกเก็บค่าบริการอื่น ดังต่อไปนี้

(1) กรณีการจ้างผ่านศูนย์บริการสื่อสารหรือระบบสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ ให้เรียกเก็บค่าบริการอื่นเพิ่มขึ้นจากที่แสดงไว้ในมาตรค่าโดยสารอีก 20 บาท

(2) กรณีการจ้างจากท่าอากาศยานดอนเมืองหรือท่าอากาศยานสุวรรณภูมิโดยรถยนต์รับจ้างนั้นจอดรอคนโดยสารอยู่ในท่าอากาศยาน ณ จุดที่ได้จัดไว้เป็นการเฉพาะ ให้เรียกเก็บค่าบริการอื่นเพิ่มขึ้นจากที่แสดงไว้ในมาตรค่าโดยสารอีก 50 บาท

ส่วนในเรื่องของอัตราค่าโดยสารรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน (TAXI-METER) ที่จดทะเบียนในจังหวัดอื่นนอกจากกรุงเทพมหานครให้กำหนดอัตราค่าบริการไว้ดังนี้

(ก) ค่าจ้างบรรทุกคนโดยสาร ให้กำหนดโดยถือเกณฑ์ระยะทาง 2 กิโลเมตรแรกไม่เกิน 100 บาท และกิโลเมตรต่อ ๆ ไป กิโลเมตรละไม่เกิน 20 บาท ในกรณีที่ไม่สามารถเคลื่อนที่หรือเดินรถต่อไปได้ตามปกติวิสัยในอัตรานาทีละไม่เกิน 5 บาท

(ข) ค่าบริการอื่น ให้กำหนดดังต่อไปนี้

1) กรณีการจ้างผ่านศูนย์บริการสื่อสารหรือระบบสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์กำหนดได้ไม่เกิน 50 บาท

2) กรณีการจ้างจากท่าอากาศยานหรือสถานที่ที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยรถยนต์รับจ้างนั้นจอดรถรอคนโดยสารอยู่ในสถานที่ดังกล่าว ณ จุดที่ได้จัดไว้เป็นการเฉพาะ กำหนดได้ไม่เกิน 150 บาท

3) กรณีการจ้างในเวลากลางคืนตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด กำหนดได้ไม่เกิน 100 บาท

4) กรณีการจ้างโดยมีบริการพิเศษตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด กำหนดได้ไม่เกิน 200 บาท

ส่วนในเรื่องของอายุการใช้งานรถยนต์นั้นหากเป็นกรณีที่เป็นรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน (TAXI) ที่จดทะเบียนไว้ก่อนวันที่ 26 ธันวาคม พ.ศ. 2551 ให้มีอายุการใช้งานดังต่อไปนี้

(1) รถยนต์รับจ้างที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร

(ก) รถยนต์รับจ้างที่จดทะเบียนก่อนวันที่ 26 ธันวาคม พ.ศ. 2548 ให้มีอายุการใช้งาน 12 ปีนับแต่วันที่รถยนต์นั้นจดทะเบียนครั้งแรก

(ข) รถยนต์รับจ้างที่จดทะเบียนระหว่างวันที่ 26 ธันวาคม พ.ศ. 2548 ถึงวันที่ 25 ธันวาคม พ.ศ. 2551 ให้มีอายุการใช้งานต่อไปได้จนถึงวันที่ 25 ธันวาคม พ.ศ. 2560

(2) รถยนต์รับจ้างที่จดทะเบียนในจังหวัดอื่นนอกจากกรุงเทพมหานคร

(ก) รถยนต์รับจ้างที่จดทะเบียนก่อนวันที่ 26 ธันวาคม พ.ศ. 2548 ให้มีอายุการใช้งาน 12 ปีนับแต่วันที่รถยนต์นั้นจดทะเบียนครั้งแรก

(ข) รถยนต์รับจ้างที่จดทะเบียนระหว่างวันที่ 26 ธันวาคม พ.ศ. 2548 ถึงวันที่ 25 ธันวาคม พ.ศ. 2551 ให้มีอายุการใช้งานต่อไปได้จนถึงวันที่ 25 ธันวาคม พ.ศ. 2560

แต่ในกรณีที่เป็นรถยนต์รับจ้างที่จดทะเบียนหลังวันที่ 26 ธันวาคม พ.ศ. 2551 ให้มีอายุการใช้งานได้ไม่เกิน 9 ปีนับแต่วันที่รถยนต์นั้นจดทะเบียนครั้งแรก และในกรณีที่รถยนต์รับจ้างครบอายุการใช้งานแล้วให้เจ้าของรถยนต์นำเครื่องหมายออก และส่งคืนแผ่นป้ายทะเบียนรถต่อนายทะเบียนพร้อมนำใบคู่มือจดทะเบียนรถมาแสดงต่อนายทะเบียนเพื่อบันทึกหลักฐานการระงับทะเบียนหรือเปลี่ยนประเภทรถยนต์ ภายใน 30 วันนับแต่วันที่ครบอายุการใช้งาน แต่ในช่วงสถานการณ์ที่มีการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 (Covid-19) กฎหมายได้มีการขยายอายุการใช้งานของรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน (TAXI) จาก 9 ปี เป็น 12 ปี เพื่อเอื้อประโยชน์ให้แก่ผู้ให้บริการรถยนต์รับจ้างสาธารณะ

5. แนวทางในการพัฒนาการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันที่เหมาะสมในยุคปัจจุบัน

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญส่วนใหญ่มีความคิดเห็นเป็นไปในทิศทางเดียวกันว่าเนื่องจากว่าปัจจุบันผลของการเปลี่ยนแปลงข้อมูลข่าวสาร ในเรื่องของระบบเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว ซึ่งในอนาคตในเรื่องของระบบ รูปแบบ หรือเทคโนโลยีที่เกี่ยวกับแอปพลิเคชันก็จะต้องเปลี่ยนแปลงไปตามสภาพของสังคม ซึ่งในสมัยก่อนรูปแบบการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะก็จะใช้การขนส่งโดยรถแท็กซี่ (Taxi) ซึ่งถือว่าเป็นรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คนที่จดทะเบียนตั้งแต่วันที่ 17 เมษายน พ.ศ. 2535 แต่ไม่รวมถึงรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คนแบบพิเศษและรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งรถยนต์รับจ้างก็จะต้องมีลักษณะและขนาด ดังต่อไปนี้

(1) เป็นรถใหม่สำเร็จรูปจากโรงงาน หรือมีอายุการใช้งานไม่เกินสองปีนับแต่วันที่จดทะเบียนครั้งแรก ซึ่งมีการใช้รถมาแล้วไม่เกินสองหมื่นกิโลเมตร และไม่เป็นรถที่ทำการซ่อมแซมหรือปรับปรุงมาจากรถที่ประสบอุบัติเหตุรุนแรงที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยในการใช้รถนั้น

(2) เป็นรถเก๋งสองตอน รถเก๋งสองตอนแวน รถเก๋งสามตอน รถเก๋งสามตอนแวน รถยนต์นั่งสองตอน รถยนต์นั่งสองตอนแวน รถยนต์นั่งสามตอน รถยนต์นั่งสามตอนแวน หรือรถยนต์ลักษณะอื่นตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

(3) เป็นรถที่มีประตูไม่น้อยกว่าสี่ประตู ซึ่งมีความกว้างไม่น้อยกว่าหนึ่งเมตรเจ็ดสิบห้าเซนติเมตรแต่ไม่เกินสองเมตรห้าสิบเซนติเมตร มีความยาวไม่น้อยกว่าสี่เมตรห้าสิบเซนติเมตรแต่ไม่เกินหกเมตรและมีความสูงไม่เกินสองเมตร

(4) เป็นรถที่มีเบาะนั่งซึ่งมีระยะห่างจากพื้นถึงส่วนบนสุดของเบาะนั่งไม่น้อยกว่ายี่สิบห้าเซนติเมตรและมีระยะห่างจากส่วนต่ำสุดของเบาะนั่งถึงเพดานไม่น้อยกว่าแปดสิบห้าเซนติเมตร

นอกจากนี้รถยนต์รับจ้างต้องไม่ติดตั้งระบบป้องกันการเปิดประตูจากภายในรถ และกระจกกันลมหน้าและส่วนประกอบของตัวถังที่เป็นกระจกต้องเป็นกระจกที่โปร่งใสสามารถมองเห็นสภาพภายในรถและสภาพการจราจรภายนอกรถได้อย่างชัดเจน และห้ามมิให้นำวัสดุอื่นใดมาติดหรือบังส่วนหนึ่งส่วนใดของกระจก เว้นแต่เป็นการติดเครื่องหมายหรือเอกสารตามที่กฎหมายกำหนดหรือการติดวัสดุสำหรับบังหรือกรองแสงแดดที่กระจกกันลมหน้าหรือส่วนประกอบของตัวถังที่เป็นกระจก และรถยนต์รับจ้างต้องมีและใช้เครื่องอุปกรณ์ ดังต่อไปนี้

(1) มาตรค่าโดยสารตามแบบหรือชนิดที่อธิบดีให้ความเห็นชอบ ติดตั้งไว้ด้านซ้ายของผู้ขับรถ ณ ที่ซึ่งคนโดยสารเห็นได้ชัดเจน โดยต้องแสดงจำนวนเงินค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารตามอัตราระยะทาง และระยะเวลาที่กำหนด

(2) เครื่องสื่อสารตามกฎหมายว่าด้วยวิทยุคมนาคมตามแบบหรือชนิดที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ หรือเครื่องสื่อสารประเภทอื่นที่

(3) เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถที่มีผู้ให้บริการระบบติดตามรถที่กรมการขนส่งทางบกรับรอง

รถยนต์รับจ้างต้องแสดงเครื่องหมาย ดังต่อไปนี้

(1) เครื่องหมายหรือสัญลักษณ์ที่แสดงการเป็นรถยนต์รับจ้าง

(2) เครื่องหมายแสดงการมีเครื่องสื่อสาร

(3) เครื่องหมายแสดงสถานะการให้บริการ เช่น ว่าง - ไม่ว่าง หรืองดรับจ้าง

(4) เครื่องหมายอื่นตามที่อธิบดีประกาศกำหนดลักษณะ ขนาด การติดตั้ง และเงื่อนไขการใช้เครื่องหมายตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่ประกาศกำหนด

ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงทะเบียนประเภทรถยนต์รับจ้างเป็นรถยนต์ประเภทอื่นให้เจ้าของรถนำเครื่องหมายออก

รถยนต์รับจ้างอาจมีและใช้เครื่องอุปกรณ์สำหรับรถเพื่อความปลอดภัยในการรับจ้าง ดังต่อไปนี้

(1) อุปกรณ์กั้นระหว่างที่นั่งผู้ขับรถกับคนโดยสารภายในห้องโดยสาร

(2) อุปกรณ์ที่ใช้บันทึกภาพภายในหรือภายนอกรถ เช่น กล้องวิดีโอ กล้องถ่ายรูป

(3) อุปกรณ์อื่นอันจำเป็นเพื่อความปลอดภัยตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

เพื่อประโยชน์ในการคุ้มครองความปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินของผู้ขับรถหรือคนโดยสารอธิบดีอาจประกาศกำหนดให้รถยนต์รับจ้างตามลักษณะรถหรือลักษณะการให้บริการต้องติดตั้งเครื่องอุปกรณ์ก็ได้

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญให้ข้อมูลเป็นไปในทิศทางเดียวกันว่าเนื่องด้วยในปัจจุบันเทคโนโลยีเข้ามามีบทบาทต่อประชาชนเป็นจำนวนมากมีการใช้ระบบแอปพลิเคชันเข้ามาใช้ในการประเมินอัตราค่าโดยสาร แต่หลักการประเมินค่าโดยสารก็จะต้องเป็นไปตามระยะทางในการควบคุมค่าโดยสารตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารและค่าบริการอื่นสำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 ซึ่งก็คงหนีไม่พ้นในเรื่องของรูปแบบที่จะคิดค้นในเรื่องของรูปแบบการให้บริการ โดยก็ต้องยอมรับว่ากฎหมายของประเทศไทยมีการวางระบบในเรื่องของรถยนต์สาธารณะเอาไว้ในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 โดยคนไทยสมัยก่อนมองการณ์ไกลในเรื่องของการขนส่ง เพียงแต่ว่าในปัจจุบันประเทศไทยเราได้เจริญเติบโตไปตามรูปแบบของสังคมและเทคโนโลยี ซึ่งการเปลี่ยนแปลงตามเทคโนโลยีก็เปลี่ยนแปลงตามความต้องการของสภาพสังคมในปัจจุบันด้วยเช่นกัน ซึ่งกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันก็ควรจะต้องเปลี่ยนแปลงไปตามรูปแบบของการใช้และความต้องการของประชาชน รวมถึงสภาพการเปลี่ยนแปลงของสังคมและเทคโนโลยีในปัจจุบันด้วย

สำหรับแนวทางการพัฒนาการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารผ่านระบบแอปพลิเคชันให้มีประสิทธิภาพกล่าวคือ หน่วยงานของรัฐก็จะต้องเข้าไปควบคุมดูแลไม่ปล่อยให้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันพัฒนาระบบไปโดยเสรี ซึ่งการพัฒนาระบบแอปพลิเคชันจะต้องอยู่ภายในการควบคุมของหน่วยงานของรัฐเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนผู้ใช้บริการหรือผู้โดยสาร อาทิเช่น การกำหนดค่าโดยสารผ่านระบบแอปพลิเคชัน ซึ่งก็จะมีอยู่ 2 ระบบ ได้แก่ ระบบแรกก็คือประเมินตามค่าใช้จ่ายจริง ซึ่งหมายถึง ค่าเดินทางจริง หรือค่าโดยสารตามระยะทาง ตลอดจนการคิดอัตราค่าโดยสารล่วงหน้าโดยการประเมินสภาพการจราจรว่าไม่สามารถเคลื่อนที่หรือเดินรถต่อไปได้ตามปกติวิสัย ซึ่งตรงนี้กรมการขนส่งทางบกก็จะเป็นผู้กำหนดอัตราค่าโดยสารขึ้นมา ระบบที่สองก็จะมีผู้ให้บริการรถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชันบางรายใช้หลักการที่เรียกว่าการเสนอราคา (Bidding) ตัวอย่างเช่น นาย ก จะเดินทางไปอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันก็จะทำการเสนอราคา (Bidding) ผ่านระบบแอปพลิเคชันเลยว่าผู้ให้บริการรถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชันรายใดจะให้ราคาค่าโดยสารต่ำที่สุด ซึ่งเมื่อผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันรายใดเสนอราคาต่ำที่สุดออกมาก็จะทำให้ผู้ให้บริการรายอื่นถูกเอาเปรียบจากการแข่งขันในส่วนนี้ ซึ่งถ้าหน่วยงานขอรัฐไม่เข้าไปกำกับดูแลในส่วนนี้ก็จะทำให้เกิดการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรมระหว่างผู้ให้บริการรถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชัน ฉะนั้นการออกกฎหมายในการกำกับดูแลก็จะกำหนดเป็นกรอบช่วงเวลาเอาไว้เพื่อให้ผู้ให้บริการรถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชันจะต้องดำเนินการไปในทิศทางเดียวกันในเรื่องของอัตราค่าโดยสาร ซึ่งการที่หน่วยงานของรัฐเข้าไปกำกับดูแลส่วนหนึ่งเพื่อช่วยในการพัฒนาระบบการให้บริการและส่งเสริมการพัฒนาแอปพลิเคชันให้มีความทันสมัยและสะดวกสบายต่อผู้ใช้บริการ หากหน่วยงานของรัฐไม่เข้าไปกำกับดูแลในเรื่องของอัตราค่าโดยสาร

ไม่ว่าจะเป็นการเสนอราคา (Bidding) ผ่านระบบแอปพลิเคชันในราคาต่ำที่สุด ก็จะทำให้เกิดการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรมต่อผู้ให้บริการรถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชัน โดยแนวทางในการพัฒนารถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชันในส่วนของมุมมองของภาครัฐก็คงมองในเรื่องของการเท่าทันเทคโนโลยี แต่ก็จะกำหนดไว้เป็นกรอบเดียวกันไว้เพื่อให้ผู้ให้บริการรถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชันได้ปฏิบัติในแนวทางเดียวกัน ซึ่งจะทำให้เกิดการแข่งขันอย่างเป็นธรรมต่อผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันรายอื่น ๆ ได้ ส่วนในด้านเทคโนโลยีอื่นใดที่จะเข้ามาในอนาคตหรือเทคนิควิธีการใดก็ตาม สุดท้ายก็ต้องย้อนกลับไปมองสิ่งเริ่มแรกคือการขนส่งสาธารณะ จะต้องมีการควบคุมในเรื่องของราคาความปลอดภัยเป็นหลักที่จะต้องกำกับดูแล ไม่ว่าเทคโนโลยีในอนาคตจะพัฒนาไปในรูปแบบใดก็ตาม

ส่วนมาตรการในการคุ้มครองผู้บริโภคหรือผู้ใช้บริการรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งตามกฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ 2564 และประกาศกรมการขนส่งทางบกเรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของระบบอิเล็กทรอนิกส์ และหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขการรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์พ.ศ. 2564 ก็จะมีมาตราการในการควบคุมผู้ใช้บริการ อาทิเช่น

ระบบอิเล็กทรอนิกส์สำหรับผู้ขับรถ (Driver) ต้องมีคุณลักษณะและระบบการทำงานอย่างน้อย เช่น ระบบการแสดงตัวตนเพื่อเข้าใช้งาน (Log-in) ระบบแสดงข้อมูลภายหลังผู้ขับรถได้แสดงตัวตนเข้าใช้งานแล้ว ซึ่งจะต้องแสดงข้อมูลผู้ขับรถรถที่ให้บริการ และตำแหน่งของรถยนต์ในรูปแบบของระบบพิกัดบนพื้นโลก ระบบคำนวณเส้นทาง ระยะทาง และระยะเวลาเดินทาง พร้อมรายละเอียดและอัตราค่าโดยสารที่ได้จากการประเมิน เมื่อคนโดยสารกำหนดสถานที่รับ-ส่งแล้ว ระบบติดต่อสื่อสารกับคนโดยสารผ่านเสียงและข้อความระหว่างเดินทางไปรับคนโดยสารต้องไม่แสดงข้อมูลส่วนบุคคลของคนโดยสารหรือผู้ขับรถ ระบบประเมินความพึงพอใจ แสดงข้อเสนอแนะและแจ้งข้อร้องเรียนในการให้บริการ ระบบแสดงประวัติการให้บริการ พร้อมข้อมูลวัน เวลา สถานที่รับ-ส่ง ระยะทางระยะเวลาเดินทาง และอัตราค่าโดยสาร

ระบบอิเล็กทรอนิกส์สำหรับคนโดยสาร (Passenger) ต้องมีคุณลักษณะและระบบการทำงานอย่างน้อย ดังต่อไปนี้ (1) ระบบลงทะเบียนคนโดยสาร (2) ระบบการแสดงตัวตนเพื่อเข้าใช้งาน (Log-in) (3) ระบบเรียกใช้งานรถยนต์จะต้องสามารถเรียกใช้งานรถยนต์ได้ทันที โดยจะต้องสามารถเลือกประเภทรถได้ทั้งรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน (TAXI-METER) และรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ทุกประเภท ซึ่งจะต้องแสดงประเภทรถให้เลือกใช้บริการ

ระบบตัวรถและอายุของรถ รถที่จะรับจดทะเบียนเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ต้องเป็นรถที่มีประตูไม่น้อยกว่าสี่ประตู และต้องมีลักษณะเป็นรถเก๋งสองตอน รถเก๋งสองตอนแวน รถเก๋งสามตอน รถเก๋งสามตอนแวน รถยนต์นั่งสองตอน รถยนต์นั่งสองตอนแวน รถยนต์นั่งสามตอน รถยนต์นั่งสามตอนแวน หรือรถยนต์ลักษณะอื่นตามที่ประกาศกำหนดโดยความเห็นชอบของรัฐมนตรี

รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ให้ใช้สีของตัวถังรถตามสีเดิมที่ปรากฏในใบคู่มือการจดทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลก่อนการจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ให้มีอายุการใช้งานได้ไม่เกิน 9 ปีนับแต่วันที่จดทะเบียนครั้งแรก แผ่นป้ายทะเบียนรถของรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ให้มีขนาด ลักษณะและสีเช่นเดียวกับแผ่นป้ายทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน ทั้งนี้ อาจให้ใช้แผ่นป้ายทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนเดิมก็ได้

ระบบอัตราค่าโดยสารและค่าบริการอื่น ๆ ต้องมีการแสดงข้อมูลรายละเอียดอัตราค่าโดยสารสำหรับรถยนต์แต่ละประเภทซึ่งประกอบด้วยรายละเอียดค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารและค่าบริการอื่น ระบบคำนวณเส้นทาง ระยะทาง และระยะเวลาเดินทาง พร้อมรายละเอียดและอัตราค่าโดยสารที่ได้จากการประเมิน เมื่อกำหนดสถานที่รับ-ส่ง เลือกประเภทรถยนต์และประเภทคนขับรถยนต์ที่จะใช้บริการแล้ว ระบบเลือกวิธีการชำระค่าโดยสาร การเรียกเก็บค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารของรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ให้เรียกเก็บตามจำนวนเงินซึ่งคำนวณโดยระบบการคิดอัตราค่าโดยสารล่วงหน้าที่ปรากฏในอุปกรณ์เครื่องสื่อสารเพื่อการรับงานจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ โดยต้องแจ้งให้คนโดยสารทราบก่อนทำการขนส่งคนโดยสารนั้น

บทที่ 4
ผลการศึกษา

ในปัจจุบันประเทศไทยได้เข้าสู่ยุคเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัลที่เทคโนโลยีมีความเจริญก้าวหน้าไปมาก โดยการสื่อสาร การส่งผ่านข้อมูลความรู้ต่าง ๆ ที่มีอยู่ในสังคมไม่ว่าจะเป็นข่าวสาร ภาพหรือวิดีโอที่ทุกคนสามารถเข้าถึงได้อย่างรวดเร็วทุกที่และทุกเวลาได้ทั่วโลก โดยประชาชนสามารถเข้าถึงเทคโนโลยีด้วยการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่สมาร์ตโฟนเพียงเครื่องเดียวก็สามารถเข้าถึงข้อมูล และระบบแอปพลิเคชันต่าง ๆ ได้โดยสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น ซึ่งส่งผลให้เทคโนโลยีมีบทบาทสำคัญในการพัฒนาประเทศไทยให้ก้าวสู่ยุค Thailand 4.0 โดยรัฐบาลได้มีแนวทางในการพัฒนากลุ่มดิจิทัล เทคโนโลยีอินเตอร์เน็ตที่เชื่อมต่อและบังคับอุปกรณ์ต่าง ๆ ปัญญาประดิษฐ์และเทคโนโลยีสมองกลฝังตัว (internet of thing หรือ IOT) เช่น เทคโนโลยีด้านการเงิน อุปกรณ์เชื่อมต่อออนไลน์โดยไม่ต้องใช้คน เทคโนโลยีการศึกษา อี–มาร์เก็ตเพลส (E-marketplace) อี–คอมเมิร์ซ, (E-commerce) โดยใช้เทคโนโลยีเป็นตัวขับเคลื่อนเศรษฐกิจและสังคมยุคใหม่ไปสู่การเป็นประเทศที่มั่งคั่ง มั่นคง และยั่งยืนในอนาคต นอกจากนี้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) ในยุทธศาสตร์ข้อที่ 2 ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน มีเป้าหมายในการพัฒนาที่มุ่งเน้น การยกระดับศักยภาพของประเทศในหลากหลายมิติบนพื้นฐานแนวความคิด 3 ประการ ได้แก่ (1) “ต่อยอดอดีต” โดยมองกลับไปที่รากเหง้าทางเศรษฐกิจ อัตลักษณ์ วัฒนธรรม ประเพณี วิถีชีวิต และจุดเด่นทางทรัพยากรธรรมชาติที่หลากหลาย รวมทั้งความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบของประเทศในด้านอื่น ๆ นำมาประยุกต์ ผสมผสานกับเทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อให้สอดรับกับบริบทของเศรษฐกิจและสังคมโลกสมัยใหม่ (2) “ปรับปัจจุบัน” เพื่อปูทางสู่อนาคตผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในมิติต่าง ๆ ทั้งโครงข่าย ระบบคมนาคมและขนส่ง โครงสร้างพื้นฐานวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และดิจิทัล และการปรับสภาพแวดล้อม ให้เอื้อต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมและบริการอนาคต และ (3) “สร้างคุณค่าใหม่ในอนาคต” ด้วยการเพิ่มศักยภาพของผู้ประกอบการ พัฒนาคนรุ่นใหม่ รวมถึงปรับรูปแบบธุรกิจ เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของตลาด ผสมผสานกับยุทธศาสตร์ที่รองรับอนาคตบนพื้นฐานของการต่อยอดอดีตและปรับปัจจุบัน พร้อมทั้งการส่งเสริมและสนับสนุนจากภาครัฐให้ประเทศไทยสามารถสร้างฐานรายได้และการจ้างงานใหม่ ขยายโอกาสทางการค้าและการลงทุนในเวทีโลก ควบคู่ไปกับการยกระดับรายได้และการกินดีอยู่ดี

รวมถึงการเพิ่มขึ้นของคนชั้นกลาง และลดความเหลื่อมล้ำของคนในประเทศได้ในคราวเดียวกัน[355] ซึ่งจะเห็นได้ว่าในปัจจุบันระบบการขนส่งสาธารณะก็ได้นำเอาเทคโนโลยีมาเป็นตัวกลางในการเชื่อมต่อระหว่างผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันผู้ขับขี่และผู้โดยสารด้วยเช่นเดียวกัน

เนื้อหาส่วนนี้ผู้วิจัยได้จัดทำบทวิเคราะห์เปรียบเทียบจากการทบทวนงานวรรณกรรมในบทที่ 2 บทที่ 3 และผลการสัมภาษณ์เชิงลึกในบทที่ 3 โดยจำแนกออกเป็น 4 ประเด็น คือ ปัจจุบันมีปัญหาและอุปสรรคในการควบคุมดูแลการให้บริการขนส่งสาธารณะ และการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันหรือไม่ อย่างไร นิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชัน ผู้ขับขี่ และผู้โดยสารมีความรับผิดตามลักษณะของสัญญาฉบับใด รูปแบบของมาตรการทางกฎหมายในการกำกับดูแลการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันควรมีรูปแบบเป็นอย่างไร และแนวทางในการพัฒนาการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันที่เหมาะสมในยุคปัจจุบัน รวมถึงการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดประสิทธิภาพควรมีลักษณะเป็นอย่างไร เพื่อจะได้นำไปสู่บทสรุปและข้อเสนอแนะในการปรับใช้กฎหมายให้เกิดประสิทธิภาพและเกิดความเป็นธรรมสูงสุด โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. ปัจจุบันมีปัญหาและอุปสรรคในการควบคุมดูแลการให้บริการขนส่งสาธารณะ และการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันหรือไม่ อย่างไร

วิเคราะห์งานวรรณกรรม

จากการทบทวนงานวรรณกรรม ผู้วิจัยเห็นว่าในอดีตการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะประเภทรถแท็กซี่ (TAXI) ที่ใช้ในการรับส่งผู้โดยสารในปัจจุบันก็จะมีกฎหมายเข้ามาควบคุมดูแล อาทิเช่น พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 รวมถึงกฎกระทรวงว่าด้วยรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน พ.ศ. 2560 ซึ่งเป็นกฎกระทรวงที่ออกมาใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน และต่อมาเมื่อเทคโนโลยีมีความเจริญก้าวหน้าประชาชนสามารถเข้าถึงเทคโนโลยีด้วยการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่สมาร์ตโฟนเพียงเครื่องเดียวก็สามารถเข้าถึงข้อมูลและระบบแอปพลิเคชันต่าง ๆ ได้โดยง่ายมากขึ้น ซึ่งส่งผลให้เทคโนโลยีมีบทบาทสำคัญในการพัฒนาประเทศไทยในทุกมิติ นอกจากนี้ยังทำให้ระบบการขนส่งสาธารณะมีการพัฒนาโดยมีการนำระบบแอปพลิเคชันมาเป็นตัวกลางในการเชื่อมต่อระหว่างผู้ให้บริการระบบ ผู้ขับขี่และผู้โดยสารในปัจจุบัน ซึ่งทำให้ระบบการขนส่งสาธารณะมีความสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น ซึ่งการขนส่งผู้โดยสารสารธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันในอดีตจนถึงปี พ.ศ. 2564 ก็จะบังคับใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ในการกำกับดูแลการขนส่งสาธารณะ

[355] ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 - 2580)

ผ่านระบบแอปพลิเคชันเช่นกัน ซึ่งการขนส่งสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันก็ยังไม่ได้ถูกรับรองโดยกฎหมายอย่างถูกต้อง เนื่องจากเป็นการนำรถยนต์มาใช้ผิดประเภทตามมาตรา 21[356] ของพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ซึ่งกำหนดห้ามไม่ให้บุคคลใดใช้รถยนต์ผิดประเภทตามที่ได้จดทะเบียนไว้ ซึ่งหากจดทะเบียนเป็นรถยนต์สาธารณะผู้ขับขี่ก็จะต้องมีใบอนุญาตขับขี่สาธารณะด้วยเช่นกัน[357] และรถยนต์ที่จดทะเบียนแล้ว ต้องมีและแสดงแผ่นป้ายและเครื่องหมายครบถ้วนถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนดไว้ด้วย[358] นอกจากนี้ยังก็ไม่หน่วยงานของรัฐแห่งใดเข้ามากำกับดูแลแบบจริงจัง จึงส่งผลให้กฎหมายที่ใช้อยู่ในปัจจุบันไม่สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของระบบการขนส่งสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน

วิเคราะห์บทสัมภาษณ์

จากการเก็บข้อมูลภาคสนามโดยการสัมภาษณ์ ผู้วิจัยเห็นว่าในปัจจุบันกฎหมายที่เข้ามาควบคุมดูแลระบบการขนส่งสาธารณะ คือ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ซึ่งกฎหมายจะเข้ามาควบคุมดูแลรถยนต์ที่ใช้เป็นรถยนต์รับขนส่งคนโดยสารด้วยการรับจ้าง เช่น รถแท็กซี่ รถสองแถวโดยสารขนาดเล็ก และรถจักรยานยนต์สาธารณะ เป็นต้น ซึ่งก็ถือว่าเป็นรถยนต์สาธารณะรับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คนเช่นกัน และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ก็มีเจตนารมณ์ที่จะควบคุมกำกับในเรื่องของการขนส่งผู้โดยสารเท่านั้น และในปัจจุบันเมื่อเทคโนโลยีมีความเจริญมากยิ่งขึ้นสามารถเข้าถึงได้อย่างรวดเร็วทุกที่และทุกเวลาได้ทั่วโลก โดยประชาชนสามารถเข้าถึงเทคโนโลยีด้วยการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่สมาร์ตโฟนเพียงเครื่องเดียวก็สามารถเข้าถึงข้อมูล และระบบแอปพลิเคชันต่าง ๆ ได้โดยสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น ทำให้มีการนำระบบแอปพลิเคชันมาใช้ในการเรียกรถยนต์รับจ้างสาธารณะ ซึ่งในปัจจุบันก็มีกฎหมายที่เข้ามากำกับดูแลในเรื่องของการนำรถยนต์

---

[356] พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 21 บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถไม่ตรงตามประเภทที่จดทะเบียนไว้ เว้นแต่ในกรณี ดังต่อไปนี้

(1) การใช้รถยนต์บริการธุรกิจ รถยนต์บริการทัศนาจร หรือรถจักรยานยนต์สาธารณะในกิจการส่วนตัว

(2) การใช้รถยนต์สาธารณะในกิจการส่วนตัว โดยมีข้อความแสดงไว้ที่รถนั้นให้เห็นได้ง่ายจากภายนอกว่าใช้ในกิจการส่วนตัว

(3) การใช้รถยนต์สาธารณะบรรทุกของที่ติดตัวไปกับผู้โดยสาร

(3/1) การใช้รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักรถไม่เกินสองพันสองร้อยกิโลกรัมเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล หรือใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเป็นรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนด

(4) ได้รับอนุญาตจากนายทะเบียน ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง”

[357] พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 42 บัญญัติว่า “ผู้ขับรถต้องได้รับใบอนุญาตขับรถและต้องมีใบอนุญาตขับรถและสำเนาภาพถ่ายใบคู่มือจดทะเบียนรถในขณะขับหรือควบคุมผู้ฝึกหัดขับรถเพื่อแสดงต่อเจ้าพนักงานได้ทันที เว้นแต่ผู้ฝึกหัดขับรถยนต์ตามมาตรา 57”

[358] พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 11 บัญญัติว่า “รถที่จดทะเบียนแล้ว ต้องมีและแสดงแผ่นป้ายและเครื่องหมายครบถ้วนถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง”

มาให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านระบบแอปพลิเคชัน คือ กฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 ซึ่งกฎกระทรวงฉบับนี้เป็นกฎกระทรวงที่เพิ่งออกมาใช้บังคับได้ประมาณ 2 ปี ซึ่งถือว่าเป็นกฎหมายใหม่ที่ออกมาใช้บังคับเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปในปัจจุบันซึ่งให้ประชาชนสามารถนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการรับจ้างได้อย่างถูกต้องโดยการรับงานจ้างผ่านทางระบบแอปพลิเคชัน ซึ่งกฎกระทรวงที่ออกมาใช้บังคับก็จะต้องวางหลักเกณฑ์มีขั้นตอนในเรื่องของการปฏิบัติซึ่งกำหนดให้เจ้าของรถยนต์จะต้องนำรถยนต์มาจดทะเบียนอยู่ในระบบของกรมการขนส่งทางบก โดยกำหนดให้รถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชันก็คือการนำรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมาจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ตามที่กฎกระทรวงกำหนดไว้ ซึ่งกฎหมายกำหนดให้รับจ้างบรรทุกคนโดยสารได้ไม่เกิน 7 คน และการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันก็พบว่ามีปัญหาและอุปสรรคเกิดขึ้นเนื่องจากว่าตัวบทกฎหมายที่ใช้อยู่ในปัจจุบันก็คือกฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 ซึ่งมีผลบังคับใช้แล้วนั้น โดยผลของการบังคับใช้กฎหมายของกฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 กำหนดให้ผู้ให้บริการผ่านระบบแอปพลิเคชันจะต้องมายื่นขอจดทะเบียนรับรองจากกรมการขนส่งโดยนำรถยนต์รับจ้างที่เป็นการนำรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมาจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งกรมการขนส่งทางบกก็มีกลไกในการขอจดทะเบียนรับรอง ซึ่งจะต้องมีคณะกรรมการเข้ามาช่วยกันตรวจสอบข้อมูลของการจดทะเบียนรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ และในปัจจุบันมีรถยนต์รับจ้างสาธารณะที่ได้รับการจดทะเบียนเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ตามกฎกระทรวงแล้วทั้งหมดจำนวน 6 ระบบแอปพลิเคชัน (Application) ได้แก่ 1. Bonku 2. Hello Phuket Service 3. Asia Cab 4. Robinhood 5. Grab 6. Airasia Super App ซึ่งเมื่อกฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 ประกาศใช้บังคับและให้รถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชันเข้ามายื่นจดทะเบียนเพื่อขอรับรองตามหลักเกณฑ์ที่กฎกระทรวงฉบับนี้ประกาศใช้แล้วก็ปรากฏว่ายังมีผู้ให้บริการบางระบบแอปพลิเคชันที่ให้บริการรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์อยู่แต่ยังไม่ได้เข้ามายื่นคำขอจดทะเบียนรับรองตามประกาศของกรมการขนส่งทางบกแต่อย่างใด

การที่กรมการขนส่งทางบกได้ออกกฎกระทรวง เรื่อง รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 และกำหนดให้ผู้ขับขี่หรือผู้ให้บริการผ่านระบบแอปพลิเคชันที่มีคุณสมบัติตรงตามหลักเกณฑ์ที่ประกาศเข้าไปยื่นขอจดทะเบียนรับรองให้เป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์นั้นเนื่องจากเป็นการขนส่งสาธารณะแบบหนึ่งที่หน่วยงานของรัฐจะต้องไปควบคุมหรือกำกับดูแลเพื่อให้ผู้ขนส่งหรือผู้ขับขี่รถยนต์อย่างน้อยต้องมีใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ ซึ่งการได้มาของใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะอันดับแรกจะต้องมีการตรวจสอบประวัติอาชญากรรม โดยรถยนต์ที่ใช้งานผ่านระบบแอปพลิเคชันถือว่าเป็นรถยนต์สาธารณะประเภทหนึ่ง อันดับแรกคือต้องมีการเปลี่ยน

ประเภทจากรถยนต์ส่วนบุคคลเป็นรถยนต์สาธารณะ เมื่อเป็นรถยนต์สาธารณะผู้ขับขี่ก็จะต้องมีใบขับขี่สาธารณะ ซึ่งเป็นการสร้างความปลอดภัยให้แก่ผู้โดยสาร อันดับที่สองเป็นเรื่องของการอำนวยความสะดวก เพราะในบางกรณีถ้าหน่วยงานของรัฐไม่เข้าไปควบคุมดูแลก็อาจจะเกิดการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรม เช่น ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันรายใหญ่อาจจะใช้วิธีการทุ่มตลาดเพื่อให้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันรายเล็กเสียเปรียบ และก็อาจจะทำการขึ้นราคาค่าโดยสารในภายหลังเพราะฉะนั้นหน่วยงานของรัฐก็จะเข้าไปควบคุมอัตราค่าโดยสารโดยจะพยายามกำหนดอัตราค่าโดยสารเป็นกรอบไว้ไม่ให้สูงหรือต่ำมากจนเกินไป เพื่อให้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันทุกรายสามารถแข่งขันกันภายในหลักเกณฑ์นี้ ซึ่งพอเกิดการแข่งขันภายใต้หลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้การกำกับดูแลก็จะเกิดประโยชน์ต่อประชาชนผู้ใช้บริการมากที่สุด

ดังนั้นจากการศึกษาเอกสาร และการเก็บข้อมูลภาคสนามจากการสัมภาษณ์ข้างต้น ผู้วิจัยเห็นว่าในปัจจุบันการขนส่งผู้โดยสารผ่านระบบแอปพลิเคชันได้มีกฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 เข้ามาใช้บังคับเกี่ยวกับการให้บริการรถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชันโดยกฎกระทรวงฉบับดังกล่าวก็จะเข้ามาควบคุมดูแลและกำหนดให้ผู้ให้บริการระบบจะต้องได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งทางบกก่อน นอกจากนี้เจ้าของรถยนต์จะต้องนำรถยนต์มาจดทะเบียนเพื่ออยู่ในระบบของกรมการขนส่งทางบกด้วยเช่นกัน โดยการนำรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมาจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งกฎหมายกำหนดให้รับจ้างบรรทุกคนโดยสารได้ไม่เกิน 7 คนเท่านั้น นอกจากนี้เมื่อกฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 ประกาศใช้บังคับและให้รถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชันเข้ามายื่นจดทะเบียนเพื่อขอรับรองตามหลักเกณฑ์ที่กฎกระทรวงฉบับนี้ประกาศใช้แล้วก็ปรากฏว่ามีผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันที่ให้บริการรถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชันบางรายยังไม่ได้มายื่นคำขอจดทะเบียนรับรองตามประกาศของกรมการขนส่งทางบก ดังนั้น กรมการขนส่งทางบกซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่ในการกำกับดูแลและบังคับใช้กฎหมายก็จะต้องมีหน้าที่เรียกให้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันที่ยังไม่ได้จดทะเบียนเพื่อขอรับรองตามที่กฎกระทรวงฉบับดังกล่าวได้ประกาศใช้บังคับเข้ามาจดทะเบียนเพื่ออยู่ในระบบของกรมการขนส่งทางบก เพื่อที่กรมการขนส่งทางบกจะได้เข้าไปควบคุมดูแลและอำนวยความสะดวกในด้านต่าง ๆ ให้ถูกต้องตามที่กฎกระทรวงกำหนดไว้เพื่อให้เกิดการแข่งขันที่เป็นธรรมและก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ผู้ใช้บริการระบบแอปพลิเคชันต่อไป หากผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันรายใดไม่ยอมเข้ามาจดทะเบียนเพื่อขอรับรองระบบตามที่กฎกระทรวงกำหนดไว้ กรมการขนส่งทางบกซึ่งเป็นหน่วยงานของก็รัฐก็ควรที่จะต้องมีมาตรการในการลงโทษผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมต่อผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันรายอื่น ๆ ที่เข้ามายื่นจดทะเบียนเพื่อขอรับรองระบบกับกรมการขนส่งทางบกแล้ว

2. นิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชัน ผู้ขับขี่ และผู้โดยสารมีความรับผิดตามลักษณะของสัญญาฉบับใด

ปัจจุบันนี้การให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน เป็นการให้บริการผ่านสมาร์ตโฟนที่ใช้เครือข่ายอินเตอร์เน็ตเป็นตัวกลางในการให้บริการรถยนต์รับจ้าง โดยผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันจะทำหน้าที่เป็นตัวกลางในการเชื่อมต่อระหว่างผู้ขับขี่และผู้โดยสารเข้าด้วยกัน ซึ่งมีจุดมุ่งหมายในการอำนวยความสะดวก และเพิ่มความปลอดภัยด้านการเดินทางให้กับผู้ใช้บริการหรือผู้โดยสาร นอกจากนี้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันจะเปิดรับสมัครผู้ที่สนใจจะเข้ามาร่วมให้บริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ และผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันก็จะทำการหักส่วนแบ่งจากค่าโดยสารซึ่งผู้ขับขี่จะได้รับตามสัดส่วนที่ตกลงกันไว้ในสัญญา โดยผู้ใช้บริการหรือผู้โดยสารสามารถดาวน์โหลดแอปพลิเคชันได้ทั้งระบบ Andriod และ iOS โดยระบบแอปพลิเคชันจะทำหน้าที่เป็นตัวกลางให้ผู้โดยสารส่งคำขอใช้บริการไปยังผู้ขับขี่รถยนต์ และให้ผู้ขับขี่รถยนต์ส่งคำตอบรับกลับมายังผู้โดยสารนั้น

วิเคราะห์งานวรรณกรรม

จากการทบทวนงานวรรณกรรม ผู้วิจัยเห็นว่าควรพิจารณานิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชัน ผู้ขับขี่ และผู้โดยสารตามสัญญาประเภทต่าง ๆ ดังนี้

1.1 สัญญาจ้างแรงงาน

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 575 อันว่าจ้างแรงงานนั้น คือสัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่ง เรียกว่าลูกจ้าง ตกลงจะทำงานให้แก่บุคคลอีกคนหนึ่ง เรียกว่านายจ้าง และนายจ้างตกลงจะให้สินจ้างตลอดเวลาที่ทำงานให้ กฎหมายแรงงานเป็นกฎหมายที่กำหนดความสัมพันธ์ของมนุษย์และกำหนดมาตรการควบคุมความประพฤติของมนุษย์ด้านแรงงานหรือเกี่ยวกับการใช้แรงงาน หรือการจ้างงาน กำหนดสิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญาตามสัญญาจ้างแรงงาน โดยคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งเรียกว่า “ลูกจ้าง” มีหน้าที่หลักคือต้องทำงานด้วยตนเองอย่างเต็มความสามารถและด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งซึ่งเรียกว่า “นายจ้าง” มีหน้าที่หลักคือต้องจ่ายค่าจ้างตอบแทนการทำงานของลูกจ้าง โดยกำหนดให้มีความสัมพันธ์พิเศษในการให้นายจ้างมีอำนาจบังคับบัญชาควบคุมการทำงานของลูกจ้าง ในขณะเดียวกันก็ต้องมีหน้าที่ดูแลความปลอดภัยในการทำงาน นอกจากนั้นกฎหมายแรงงานยังเป็นกฎหมายที่กำหนดให้มีความคุ้มครองการใช้สิทธิของคู่สัญญาตามสัญญาจ้างแรงงาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการใช้สิทธิของคู่สัญญาฝ่ายที่เป็นลูกจ้าง ซึ่งเมื่อพิจารณาถึงผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันแล้วพบว่าผู้ให้บริการระบบเป็นเพียงผู้นำแพลตฟอร์มเทคโนโลยีเข้ามาจับคู่ระหว่างผู้ขับขี่และผู้ใช้บริการเท่านั้น

ดังนั้นในการให้บริการการขนส่งผู้โดยสารผ่านระบบแอปพลิเคชันที่ใช้เป็นตัวกลางระหว่างผู้ขับขี่กับผู้โดยสารนั้น เกิดขึ้นเพื่อใช้อำนวยความสะดวกในการติดต่อสื่อสารระหว่างผู้ขับขี่

กับผู้โดยสาร โดยการดำเนินการของระบบแอปพลิเคชันเริ่มต้นจากเมื่อผู้โดยสารมีความต้องการจะเดินทางจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกสถานที่หนึ่ง ผู้โดยสารจะส่งคำร้องขอใช้บริการผ่านทางระบบแอปพลิเคชัน และเมื่อผู้ขับขี่ได้รับคำร้องเป็นที่เรียบร้อยแล้ว หากผู้ขับขี่ตกลงรับคำขอใช้บริการดังกล่าว ผู้ขับขี่ก็จะส่งคำตอบรับว่าจะให้บริการผ่านระบบแอปพลิเคชันไปยังผู้โดยสารเช่นกัน จากนั้นผู้ขับขี่ก็จะขับรถยนต์ไปรับผู้โดยสารตามตำแหน่งที่ผู้โดยสารได้ให้พิกัดไว้ในระบบแอปพลิเคชันเพื่อพาผู้โดยสารไปยังสถานที่ปลายทางที่ผู้โดยสารระบุไว้ในระบบแอปพลิเคชัน ซึ่งระบบแอปพลิเคชันดังกล่าวแท้จริงแล้วไม่ได้เป็นเพียงตัวกลางในการสื่อสารระหว่างผู้ขับขี่และผู้โดยสารเท่านั้น แต่ยังมีลักษณะต่าง ๆ อีกมากมาย ยกตัวอย่างเช่น ระบบการชำระค่าโดยสารที่ผู้โดยสารสามารถเลือกได้ว่าจะชำระค่าโดยสารเป็นเงินสด หรือผ่านบัตรเครดิต มีระบบประเมินความพึงพอใจ แสดงข้อเสนอแนะโดยการแสดงความคิดเห็นภายหลังจากการใช้บริการการขนส่งซึ่งการแสดงความคิดเห็นเป็นความคิดเห็นของทั้งสองฝ่ายคือ ผู้ขับขี่แสดงความคิดเห็นต่อผู้โดยสาร และผู้โดยสารแสดงความคิดเห็นต่อผู้ขับขี่เพื่อควบคุมพฤติกรรมการให้บริการการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะของผู้ขับและควบคุมพฤติกรรมการใช้บริการของผู้โดยสารด้วย รวมถึงสามารถแจ้งข้อร้องเรียนในการให้บริการได้ ซึ่งจะเห็นได้ว่าผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันยังมีอำนาจในการควบคุมบังคับบัญชาการทำงานของผู้ขับขี่โดยผ่านการประเมินความพึงพอใจจากผู้โดยสาร หากผู้ขับขี่ได้รับการประเมินความพึงพอใจอยู่ในระดับต่ำบ่อยครั้ง ทางด้านผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันก็มีอำนาจในการตัดสิทธิผู้ขับขี่ในการให้บริการขนส่งผู้โดยสารได้ นอกจากนี้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันยังมีสิทธิในการประกาศถึงโปรโมชั่นส่วนลดต่าง ๆ ที่จัดทำให้สำหรับผู้โดยสารหรือโปรโมชั่นเพื่อทำรายได้เพิ่มขึ้นสำหรับผู้ขับขี่ เช่น หากผู้ขับขี่ต้องการรายได้เป็นสองเท่า ต้องให้บริการในสถานที่และเวลาตามที่ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกำหนด โดยจะเห็นได้ว่าระบบแอปพลิเคชันไม่ได้เป็นตัวกลางระหว่างผู้ขับขี่และผู้โดยสารเท่านั้น แต่ยังเป็นตัวกลางระหว่างผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้ขับขี่และผู้โดยสารอีกด้วย ซึ่งจะเห็นได้ว่าผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันมีอำนาจบังคับบัญชาควบคุมผู้ขับขี่ได้ แต่ในการทำงานของผู้ขับขี่ถือว่าตนเองมีอิสระในการทำงาน สามารถเลือกเวลาในการทำงานหรือเวลาเลิกงานได้ และลักษณะของงานที่ผู้ขับขี่ให้บริการผู้โดยสารนั้นไม่มีลักษณะเป็นงานประจำเหมือนกับลูกจ้างที่ทำงานประจำตามหน่วยงานต่าง ๆ นอกจากนี้ผู้ขับขี่ยังได้รับค่าจ้างเป็นรายครั้งตามสัดส่วนของการให้บริการขนส่งผู้โดยสารซึ่งไม่เหมือนกับลูกจ้างในหน่วยงานที่จะได้รับค่าจ้างหรือสินจ้างตอบแทนการทำงานให้นายจ้างตามสัญญาจ้างแรงงาน เพราะถ้าผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันและผู้ขับขี่มีนิติสัมพันธ์ตามสัญญาจ้างแรงงานแล้ว ผู้ขับขี่ก็จะมีสิทธิและหน้าที่ตามกฎหมายแรงงาน รวมถึงในกรณีที่ผู้ขับขี่ซึ่งถือว่าเป็นลูกจ้างไปกระทำละเมิดในทางการที่จ้าง นายจ้างซึ่งก็คือผู้ให้บริการระบบจะต้องร่วมรับผิดกับลูกจ้าง (ผู้ขับขี่) ในผลแห่งละเมิดด้วยตามมาตรา 425 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่ในกรณีนี้เมื่อผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้ขับขี่ไม่ได้มีนิติสัมพันธ์เป็นนายจ้าง

และลูกจ้างกันตามกฎหมายแรงงานแล้ว เมื่อผู้ขับขี่ไปกระทำละเมิดและก่อให้เกิดความเสียหายใด ๆ ขึ้น ผู้ขับขี่ก็จะต้องรับผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพียงลำพัง

1.2 สัญญานายหน้า

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 845 บัญญัติว่า “บุคคลผู้ใดตกลงจะให้ค่าบำเหน็จแก่นายหน้าเพื่อที่ชี้ช่องให้ได้เข้าทำสัญญาก็ดี จัดการให้ได้ทำสัญญากันก็ดี ท่านว่าบุคคลผู้นั้นจะต้องรับผิดใช้ค่าบำเหน็จก็ต่อเมื่อสัญญานั้นได้ทำกันสำเร็จเนื่องแต่ผลแห่งการที่นายหน้าได้ชี้ช่องหรือจัดการนั้น ถ้าสัญญาที่ได้ทำกันไว้นั้นมีเงื่อนไขเป็นเงื่อนบังคับก่อนไซร้ ท่านว่าจะเรียกร้องบำเหน็จค่านายหน้ายังหาได้ไม่ จนกว่าเงื่อนไขนั้นสำเร็จแล้ว” จากคำนิยามในมาตรา 845 จะเห็นได้ว่าลักษณะของสัญญานายหน้าก็คือการที่บุคคลหนึ่งต้องอาศัยนายหน้าเข้าทำการชี้ช่องทางให้มีการทำสัญญากันนั้นแทนที่จะเข้าทำสัญญากับบุคคลใด ๆ โดยตรงก็อาจเป็นเพราะว่าบุคคลดังกล่าวไม่ทราบหรือสามารถจะติดต่อกับบุคคลอื่นใดให้เข้ามาทำสัญญากับตนได้ เพราะถ้าบุคคลนี้ทราบก็คงไม่ให้นายหน้าเข้ามาชี้ช่องทางให้ นายหน้าจึงเปรียบเสมือนเป็นคนกลางที่ทำให้บุคคลทั้งสองฝ่ายเข้ามาทำสัญญากัน ไม่ว่านายหน้าจะหวังบำเหน็จนายหน้าเป็นการตอบแทนหรือไม่ก็ตาม แต่ส่วนใหญ่นายหน้ามักทำการด้วยความประสงค์ที่จะได้บำเหน็จ เพราะฉะนั้นหน้าที่สำคัญของนายหน้าก็คือการเป็นตัวกลางในการชี้ช่องทางเพื่อให้คู่สัญญาทั้ง 2 ฝ่ายได้มีการทำสัญญากัน และเมื่อนายหน้าชี้ช่องทางให้คู่สัญญาทั้ง 2 ฝ่ายได้ทำสัญญากันจนสำเร็จแล้ว คู่สัญญาอีกฝ่ายที่เข้ามาทำสัญญานายหน้าก็ตกลงจะให้ค่าบำเหน็จแก่บุคคลอีกคนหนึ่งเรียกว่านายหน้าจากการที่ชี้ช่องทางให้ได้เข้าทำสัญญาหรือจัดการให้ได้ทำสัญญากันจนสำเร็จแล้ว ดังนั้นหากมาพิจารณาในเรื่องของการขนส่งผู้โดยสารผ่านระบบแอปพลิเคชันแล้ว พบว่าผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันเพียงทำหน้าที่เป็นตัวกลางในการเชื่อมต่อสื่อสารระหว่างผู้ขับขี่และผู้โดยสารเท่านั้น ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันเสมือนเป็นตัวกลางในการชี้ช่องทางเพื่อให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารสามารถติดต่อสื่อสารกันได้โดยง่าย โดยผ่านระบบแอปพลิเคชันนั่นเอง ซึ่งเมื่อผู้ขับขี่ได้ให้บริการขนส่งผู้โดยสารเรียบร้อย ผู้ขับขี่ก็มีหน้าที่ต้องจ่ายเงินเพื่อเป็นค่าธรรมเนียมให้แก่ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันตามสัดส่วนที่ได้ตกลงกันไว้ในสัญญา แต่เมื่อพิจารณาลักษณะของการทำงานของระบบแอปพลิเคชันแล้วจะพบว่า ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันยังมีอำนาจในการควบคุมบังคับบัญชาการทำงานของผู้ขับขี่โดยผ่านการประเมินความพึงพอใจจากผู้โดยสาร หากผู้ขับขี่ได้รับการประเมินความพึงพอใจอยู่ในระดับต่ำบ่อยครั้ง ทางผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันก็มีอำนาจในการตัดสิทธิผู้ขับขี่ในการให้บริการขนส่งผู้โดยสารได้ เพราะฉะนั้นเมื่อพิจารณาลักษณะของสัญญานายหน้าแล้วจะพบว่าการทำงานของผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชัน เช่น การชี้ช่องทางให้แก่ผู้ขับขี่และผู้โดยสารนั้น เมื่อนำมาพิจารณาถึงลักษณะความสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้ขับขี่ดังกล่าวข้างต้นแล้วยังไม่สามารถ

กำหนดนิติสัมพันธ์ตามสัญญานายหน้าแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้เพราะยังขาดหลักเกณฑ์ของสัญญานายหน้าบางประการอยู่นั่นเอง

1.2 สัญญาห้างหุ้นส่วน

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้บัญญัติลักษณะทั่วไปของห้างหุ้นส่วนและบริษัทไว้ในมาตรา 1012 ว่า “อันว่าสัญญาจัดตั้งห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทนั้น คือ สัญญาซึ่งบุคคลตั้งแต่สองคนขึ้นไปตกลงเข้ากันเพื่อกระทำกิจการร่วมกัน ด้วยประสงค์จะแบ่งปันกำไรอันจะพึงได้แต่กิจการที่ทำนั้น” ซึ่งเมื่อพิจารณาถึงลักษณะของสัญญาจัดตั้งห้างหุ้นส่วนแล้วพบว่าคือการที่บุคคลตั้งแต่ 2 คนขึ้นไปมีการลงทุนร่วมกัน โดยผู้ที่เป็นหุ้นส่วนจะต้องมีสิ่งหนึ่งสิ่งใดนำมาลงทุนร่วมกันในห้างหุ้นส่วน ซึ่งสิ่งที่นำมาลงทุนร่วมกันจะเป็นเงิน ทรัพย์สิน หรือแรงานก็ได้ และการทำสัญญาจัดตั้งห้างหุ้นส่วนขึ้นมาก็เพื่อกระทำกิจการร่วมกัน โดยมีวัตถุประสงค์ที่สำคัญคือการการแบ่งปันผลกำไรที่ได้จากการประกอบกิจการให้แก่หุ้นส่วนทุกคนในห้างหุ้นส่วนจึงจะถือว่าเป็นสัญญาจัดตั้งห้างหุ้นส่วนตามที่กฎหมายกำหนดไว้ หากพิจารณาถึงความสัมพันธ์ของผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันและผู้ขับขี่แล้วไม่ถือว่ามีลักษณะเป็นหุ้นส่วน (Partner) กันตามมาตรา 1012 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เพราะถึงจะมีการลงทุนร่วมเพื่อกระทำกิจการร่วมกันหรือประกอบกิจการร่วมกันในการขนส่งผู้โดยสาร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจะแบ่งปันผลกำไรอันจะพึงได้แต่กิจการที่ทำนั้น ก็คือการแบ่งปันค่าโดยสารที่ได้จากการให้บริการขนส่งผู้โดยสารตามสัดส่วนที่ตกลงกันไว้ แต่ตามหลักของสัญญาจัดตั้งห้างหุ้นส่วนนั้นผู้ที่เป็นหุ้นส่วนทุกคนจะต้องร่วมรับผิดในบรรดาหนี้สินโดยไม่จำกัดจำนวน และก็จะต้องรับผิดชอบในการขาดทุนตามสัดส่วนที่ตนเองลงหุ้นด้วย ซึ่งเมื่อพิจารณาลักษณะความสัมพันธ์ของผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้ขับขี่แล้ว ถึงแม้จะมีลักษณะความสัมพันธ์คล้ายกับเป็นสัญญาจัดตั้งห้างหุ้นส่วนในบางประการก็ดี แต่ก็ขาดหลักเกณฑ์บางประการที่ไม่ถือว่าเป็นสัญญาจัดตั้งห้างหุ้นส่วนเพราะผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้ขับขี่ ถึงแม้จะมีการลงทุนร่วมกัน มีการแบ่งปันผลกำไรที่ได้ก็ดี แต่เมื่อเกิดความเสียหายใด ๆ ขึ้น หรือผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันขาดทุนจากการประกอบกิจการ ผู้ขับขี่ก็ไม่ต้องร่วมรับผิดในบรรดาหนี้สินโดยไม่จำกัดจำนวนหรือไม่ต้องร่วมขาดทุนในกิจการนั้นด้วย ดังนั้นจะเห็นได้ว่าผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันและผู้ขับขี่ไม่ได้มีนิติสัมพันธ์ตามลักษณะของสัญญาจัดตั้งห้างหุ้นส่วนสามัญตามกฎหมายแต่อย่างใด

1.4 สัญญาจ้างทำของ

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 587 บัญญัติว่า “อันว่าจ้างทำของนั้น คือสัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่ง เรียกว่าผู้รับจ้างตกลงจะทำการงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งจนสำเร็จให้แก่บุคคลอีกคนหนึ่งเรียกว่าผู้ว่าจ้าง และผู้ว่าจ้างตกลงจะให้สินจ้างเพื่อผลสำเร็จแห่งการที่ทำนั้น” ซึ่งเมื่อพิจารณาถึงลักษณะของสัญญาจ้างทำของแล้วพบว่ามีคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายในการทำสัญญาจ้างทำของก็คือผู้ว่าจ้างฝ่ายหนึ่งซึ่งเป็นผู้ที่ตกลงให้ผู้รับจ้างทำการงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งจนสำเร็จให้แก่ตน และจะจ่าย

สินจ้างให้แก่ผู้รับจ้าง ส่วนคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งก็คือผู้รับจ้างที่ตกลงจะทำการงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งจนสำเร็จให้แก่ผู้ว่าจ้างโดยจะได้สินจ้างเป็นการตอบแทน ฉะนั้นบุคคลอื่นที่ไม่ใช่คู่สัญญาก็ไม่มีสิทธิเรียกร้องให้คู่สัญญาฝ่ายใดต้องปฏิบัติหน้าที่ ซึ่งวัตถุประสงค์ที่สำคัญของสัญญาจ้างทำของก็คือ การที่ผู้รับจ้างตกลงจะทำการงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งให้แก่ผู้ว่าจ้างจนสำเร็จ และเมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ของผู้ขับขี่และผู้โดยสารที่ใช้บริการในระบบแอปพลิเคชันแล้วพบว่ามีลักษณะคล้ายกับสัญญาจ้างทำของเช่นกัน เพราะผู้ขับขี่มีฐานะเป็นผู้รับจ้างทำหน้าที่ขนส่งคนโดยสารให้ถึงจุดหมายปลายทางโดยปลอดภัย ส่วนผู้โดยสารก็มีฐานะเป็นผู้ว่าจ้างซึ่งจะะต้องจ่ายสินจ้างตอบแทนเมื่องานเสร็จสิ้นเรียบร้อยแล้ว ส่วนการที่ผู้ขับขี่นำรถยนต์ส่วนตัวของตนเองมาให้บริการก็ถือว่าเป็นการจัดหาเครื่องมือต่าง ๆ มาอำนวยความสะดวกเพื่อให้งานเสร็จเรียบร้อยตามที่ว่าจ้าง แต่เมื่อพิจารณาถึงนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ขับขี่และผู้โดยสารตามสัญญาจ้างทำของตามกฎหมายแล้ว แล้วพบว่าไม่มีนิติสัมพันธ์ตามลักษณะของสัญญาจ้างทำของเลย เพราะสัญญาจ้างทำของไม่ได้บัญญัติถึงสิทธิและหน้าที่รวมถึงความรับผิดของผู้รับจ้างไว้ นอกจากในกรณีที่เมื่อผู้ขับขี่ (ผู้รับจ้าง) ไปกระทำละเมิดและการกระทำละเมิดเกิดขึ้นเพราะความประมาทเลินเล่อของตนเองผู้ขับขี่เองก็จะต้องรับผิดเป็นการส่วนตัว แต่หากการกระทำละเมิดเกิดขึ้นจาก (1) ผู้ว่าจ้างจะเป็นผู้ผิดในส่วนการงานที่สั่งให้ทำ (2) หรือในคำสั่งที่ตนให้ไว้ (3) หรือในการเลือกหาผู้รับจ้าง เฉพาะใน 3 กรณีนี้เท่านั้นที่ผู้ว่าจ้าง (ผู้โดยสาร) จะต้องรับผิดในผลของการกระทำละเมิดตามมาตรา 428 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

1.5 สัญญารับขนคนโดยสาร

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 608 บัญญัติว่า “อันว่าผู้ขนส่งภายในความหมายแห่งกฎหมายลักษณะนี้ คือบุคคลผู้รับขนส่งของหรือคนโดยสารเพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติของตน” เมื่อพิจารณาบทบัญญัติของสัญญารับขนคนโดยสารแล้วจะเห็นได้ว่าสัญญาขนส่งผู้โดยสารมีลักษณะเช่นเดียวกับสัญญารับขนของ หากแต่เพียงมีคนโดยสารและเครื่องเดินทางเป็นวัตถุแห่งการขนส่งเท่านั้น สัญญารับขนคนโดยสารจึงได้แก่ “สัญญาซึ่งผู้ขนส่งตกลงรับจะทำการขนส่งคนโดยสาร (และเครื่องเดินทาง ถ้ามี) ให้ถึงจุดหมายปลายทาง และคนโดยสารตกลงจะให้บำเหน็จแก่ผู้ขนส่งเพื่อการขนส่งนั้น ซึ่งผู้ขนส่งจึงเป็นบุคคลที่ประกอบอาชีพค้าขายในการรับขนส่งคนโดยสารเพื่อแสวงหารายได้หรือค่าตอบแทนจากการให้บริการดังกล่าว โดยลักษณะของสัญญาขนส่งคนโดยสารมีลักษณะเป็นงานประจำไม่ใช่ทำงานเป็นครั้งคราวเพื่อหารายได้ในทางการค้าตามปกติเท่านั้น ซึ่งเมื่อมาพิจารณาถึงนิติสัมพันธ์ของผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้ขับขี่แล้วพบว่าการขนส่งผู้โดยสารผ่านระบบแอปพลิเคชันที่มีผู้ให้บริการระบบเป็นตัวกลางในการเชื่อมต่อผู้ขับขี่และผู้โดยสารนั้น ซึ่งผู้โดยสารจะส่งคำร้องขอใช้บริการผ่านระบบแอปพลิเคชัน และเมื่อผู้ขับขี่ได้รับคำร้องเป็นที่เรียบร้อยแล้ว หากผู้ขับขี่ตกลงรับคำขอใช้บริการดังกล่าว ผู้ขับขี่ก็จะส่งคำตอบรับว่าจะให้บริการผ่านระบบแอปพลิเคชันไปยังผู้โดยสารเช่นกัน จากนั้นผู้ขับขี่ก็จะขับรถไปรับผู้โดยสาร

ตามตำแหน่งที่ผู้โดยสารได้ระบุพิกัดไว้ในระบบแอปพลิเคชันเพื่อพาผู้โดยสารไปยังสถานที่ปลายทางที่ผู้โดยสารระบุไว้ในระบบแอปพลิเคชัน และเมื่อพิจารณาที่ตัวของผู้ขับขี่นั้นพบว่าลักษณะของการทำงานของผู้ขับขี่ไม่ได้มีลักษณะของการทำงานประจำเช่นเดียวกับผู้ขนส่งคนโดยสารตามสัญญาขนส่งคนโดยสาร หากแต่ผู้ขับขี่ที่ได้ลงทะเบียนในระบบแอปพลิเคชันนั้นอาจจะทำงานเวลาใดก็ได้ตามที่ตนเองสะดวก หรืออาจจะให้บริการในลักษณะของการหารายได้เสริมหลังเลิกงานก็ได้เช่นกัน ดังนั้นหากพิจารณาถึงนิติสัมพันธ์ของผู้ขับขี่และผู้โดยสารที่ใช้บริการผ่านระบบแอปพลิเคชันแล้วไม่สามารถบังคับตามสัญญารับจ้างขนคนโดยสารในมาตรา 608 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้

เมื่อพิจารณาถึงนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการระบบแอพพลิเคชันกับผู้โดยสารแล้วก็ไม่ได้มีนิติสัมพันธ์ตามสัญญารับขนคนโดยสาร เพราะเมื่อผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้ขับขี่ไม่ได้มีนิติสัมพันธ์เป็นหุ้นส่วนกันตามสัญญาจัดตั้งห้างหุ้นส่วนแล้วก็ส่งผลให้ลักษณะความสัมพันธ์ของผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้โดยสารไม่ได้มีความเกี่ยวพันกันตามสัญญารับขนคนโดยสารตามกฎหมายแต่อย่างใด

วิเคราะห์บทสัมภาษณ์

จากการเก็บข้อมูลภาคสนามโดยการสัมภาษณ์ ผู้วิจัยเห็นว่าการให้บริการรถยนต์โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันเป็นแพลตฟอร์ม (Platform) ที่เชื่อมต่อระหว่างผู้ขับขี่ยานพาหนะเข้ากับผู้โดยสารที่ประสงค์จะรับบริการรถยนต์รับจ้างสาธารณะโดยผ่านระบบแอปพลิเคชัน โดยเป็นตัวโครงสร้างฝั่งผู้รับบริการหรือลูกค้าซึ่งก็อาจจะเป็นลูกค้าของระบบแอปพลิเคชัน ส่วนฝั่งผู้ให้บริการหรือคนขับรถยนต์ก็เปรียบเสมือนเป็นลูกค้าของระบบแอปพลิเคชันเช่นกัน ซึ่งระบบแอปพลิเคชันก็มีหน้าที่คือ นำความต้องการของผู้ใช้บริการกับผู้ให้บริการทั้งสองฝั่งก็คือ driver กับ Passengers มาเจอกันโดยผ่านระบบแอปพลิเคชันซึ่งมีลักษณะเป็นโมเดลทางธุรกิจที่เกิดขึ้นมาใหม่ ซึ่งตัวของกฎหมายแรงงานที่เป็นกฎหมายที่ใช้อยู่ในปัจจุบันยังไม่สามารถพิจารณาได้ว่าผู้ให้บริการฝั่งคนขับรถยนต์รับจ้างสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันเป็นลูกจ้างของผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันตามกฎหมายหรือไม่

ดังนั้นจากการศึกษาเอกสาร และการเก็บข้อมูลภาคสนามจากการสัมภาษณ์ข้างต้น ผู้วิจัยเห็นว่าหากพิจารณานิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชัน ผู้ขับขี่ และผู้โดยสารยังไม่เกิดนิติสัมพันธ์ตามลักษณะของสัญญาจ้างแรงงานเพราะถึงแม้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันจะมีอำนาจบังคับบัญชาผู้ขับขี่โดยผ่านระบบประเมินความพึงพอใจ แสดงข้อเสนอแนะ และแจ้งข้อร้องเรียนในการให้บริการได้ก็ตาม แต่ในการทำงานของผู้ขับขี่ถือว่าตนเองมีอิสระในการทำงาน สามารถเลือกเวลาในการทำงานหรือเวลาเลิกงานได้ และลักษณะของงานที่ผู้ขับขี่ให้บริการผู้โดยสารนั้นไม่มีลักษณะเป็นงานประจำเหมือนกับลูกจ้างที่ทำงานประจำตามหน่วยงานต่าง ๆ นอกจากนี้ผู้ขับขี่

ยังได้รับค่าจ้างเป็นรายครั้งตามสัดส่วนของการให้บริการขนส่งผู้โดยสารซึ่งไม่เหมือนกับลูกจ้างในหน่วยงานที่จะได้รับค่าจ้างหรือสินจ้างตอบแทนการทำงานให้นายจ้างตามสัญญาจ้างแรงงาน

สัญญานายหน้า เมื่อพิจารณาลักษณะของสัญญานายหน้าแล้วจะพบว่าสามารถนำมาปรับใช้กับผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันได้แค่เพียงบางส่วนเท่านั้น เช่น การชี้ช่องทางให้แก่ผู้ขับขี่และผู้โดยสาร และเมื่อพิจารณาถึงลักษณะของความสัมพันธ์ดังกล่าวข้างต้นตามกฎหมายทั้งหมดแล้วยังไม่สามารถกำหนดนิติสัมพันธ์ของผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันและผู้ขับขี่ตามลักษณะของสัญญานายหน้าแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้

สัญญาห้างหุ้นส่วน หากพิจารณาถึงความสัมพันธ์ของผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันและผู้ขับขี่แล้วไม่ถือว่ามีนิติสัมพันธ์เป็นหุ้นส่วน (Partner) กันตามมาตรา 1012 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เพราะถึงจะมีการลงทุนร่วมเพื่อกระทำกิจการร่วมกัน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจะแบ่งปันผลกำไรอันจะพึงได้แต่กิจการที่ทำนั้น ก็คือการแบ่งปันค่าโดยสารที่ได้จากการให้บริการขนส่งผู้โดยสารตามสัดส่วนที่ตกลงกันไว้ก็ตาม แต่เมื่อเกิดความเสียหายใด ๆ ขึ้น หรือผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันขาดทุนจากการประกอบกิจการ ผู้ขับขี่ก็ไม่ได้มีหน้าที่ต้องร่วมรับผิดในบรรดาหนี้สินโดยไม่จำกัดจำนวนหรือไม่ต้องร่วมขาดทุนในกิจการนั้นด้วย ดังนั้นจะเห็นได้ว่าผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันและผู้ขับขี่ไม่ได้มีนิติสัมพันธ์ตามลักษณะของสัญญาจัดตั้งห้างหุ้นส่วนสามัญตามกฎหมายแต่อย่างใด

สัญญาจ้างทำของ เมื่อพิจารณาถึงนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ขับขี่และผู้โดยสารตามสัญญาจ้างทำของแล้วพบว่าไม่มีนิติสัมพันธ์ตามลักษณะของสัญญาจ้างทำของ เพราะสัญญาจ้างทำของไม่ได้บัญญัติถึงสิทธิและหน้าที่รวมถึงความรับผิดของผู้รับจ้างไว้

สัญญารับขนคนโดยสาร เมื่อพิจารณาถึงนิติสัมพันธ์ของผู้ขับขี่และผู้โดยสารที่ใช้บริการผ่านระบบแอปพลิเคชันแล้วพบว่ายังไม่สามารถกำหนดนิติสัมพันธ์ตามสัญญารับจ้างขนคนโดยสารตามมาตรา 608 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้ เพราะลักษณะของสัญญาขนส่งคนโดยสารมีลักษณะเป็นงานประจำไม่ใช่ทำงานเป็นครั้งคราวเพื่อหารายได้ในทางการค้าตามปกติเท่านั้น โดยเมื่อพิจารณาการขนส่งผู้โดยสารผ่านระบบแอปพลิเคชันในลักษณะของผู้ขับขี่และผู้โดยสารแล้วพบว่าผู้ขับขี่นั้นมีลักษณะของการทำงานของที่ไม่ได้มีลักษณะของการทำงานประจำเช่นเดียวกับผู้ขนส่งคนโดยสารตามสัญญาขนส่งคนโดยสาร หากแต่ผู้ขับขี่อาจจะทำงานเวลาใดก็ได้ตามที่ตนเองสะดวก หรืออาจจะให้บริการในลักษณะของการหารายได้เสริมหลังเลิกงานประจำก็ได้เช่นกัน ส่วนนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้โดยสาร หากย้อนไปพิจารณาในเรื่องของผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันและผู้ขับขี่แล้วพบว่าไม่ได้มีนิติสัมพันธ์ในลักษณะของสัญญาจัดตั้งห้างหุ้นส่วนสามัญตามกฎหมายแต่อย่างใด ดังนั้นในด้านนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้โดยสารก็ไม่สามารถจะบังคับได้ตามสัญญารับขนคนโดยสาร

เพราะเมื่อผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้ขับขี่ไม่ได้มีนิติสัมพันธ์เป็นหุ้นส่วนกันตามสัญญาจัดตั้งห้างหุ้นส่วนแล้วก็ส่งผลให้ลักษณะความสัมพันธ์ของผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้โดยสารไม่ได้มีความเกี่ยวพันกันตามสัญญารับขนคนโดยสารตามกฎหมายแต่อย่างใด และถึงแม้ว่าลักษณะการประกอบกิจการของผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันจะใช้ระบบแอปพลิเคชันเป็นตัวกลางในการเชื่อมต่อระหว่างผู้ขับขี่และผู้โดยสารก็ตาม ดังนั้นผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันก็ไม่ได้มีหน้าที่ใด ๆ ตามกฎหมายที่จะจะต้องรับผิดชอบต่อผู้โดยสารตามสัญญารับขนคนโดยสารเช่นกัน

เพราะฉะนั้นหากไม่สามารถกำหนดนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้ขับขี่ตามสัญญาลักษณะใดได้ และเมื่อพิจารณานิติสัมพันธ์ทางกฎหมายในด้านต่าง ๆ ก็พบว่าผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้ขับขี่สามารถบังคับได้ตามสัญญาต่างตอบแทนเพราะลักษณะของสัญญาต่างตอบแทนตามกฎหมายนั้นกำหนดให้คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายต่างมีหนี้ที่จะต้องชำระเป็นการแลกเปลี่ยนซึ่งกันและกัน ซึ่งจะเห็นได้ว่าผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันจะอนุญาตให้ผู้ขับขี่ที่ลงทะเบียนสมัครเข้ามาทำสัญญาเพื่อให้บริการขนส่งคนโดยสารสามารถใช้ระบบแอปพลิเคชันที่จัดเตรียมไว้ให้เพื่อเป็นตัวกลางในการเชื่อมต่อกับผู้โดยสารและทำหน้าที่ในการขนส่งผู้โดยสารไปยังจุดหมายปลายทาง และเมื่อผู้ขับขี่ได้ทำการขนส่งผู้โดยสารไปยังจุดหมายปลายทางที่กำหนดไว้แล้วก็ยังจะต้องแบ่งปันค่าโดยสารตามสัดส่วนที่ได้ตกลงกันไว้ตามสัญญาต่อผู้ให้บริการระบบเพื่อเป็นการตอบแทนที่ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันได้อนุญาตให้ผู้ขับขี่ได้ใช้ระบบเพื่อทำงานขนส่งผู้โดยสาร นอกจากนี้ผู้ขับขี่ยังจะต้องเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลที่สามารถระบุตัวตนของผู้ขับขี่ได้ให้กับทางผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันทราบด้วยเช่นกันซึ่งก็ถือว่าเป็นการแลกเปลี่ยนซึ่งกันและกัน ดังนั้นจะเห็นได้ว่านิติสัมพันธ์ของผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้ขับขี่นั้นสามารถบังคับได้ตามสัญญาต่างตอบแทน เพราะทั้งสองฝ่ายมีหนี้ที่จะต้องชำระเป็นการตอบแทนซึ่งกันและกัน เพราะฉะนั้นหากข้อสัญญาที่ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันทำไว้กับผู้ขับขี่มีลักษณะเป็นการเอารัดเอาเปรียบหรือเป็นการรับภาระเกินกว่าที่พึงคาดหมายได้ตามปกติ คู่สัญญาก็สามารถจะไปฟ้องร้องบังคับได้ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 เช่นกัน

3. รูปแบบของมาตรการทางกฎหมายในการกำกับดูแลการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอพพลิเคชันควรมีรูปแบบเป็นอย่างไร

วิเคราะห์งานวรรณกรรม

จากการทบทวนงานวรรณกรรม ผู้วิจัยพบว่าก่อนที่กฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 จะประกาศใช้บังคับแก่การให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านทางระบบแอปพลิเคชันนั้นพบว่ามาตรการทางกฎหมายในการกำกับดูแลการขนส่งสารธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันยังไม่เป็นรูปธรรมเหมือนในปัจจุบัน เนื่องจากยังไม่มีกฎหมายเฉพาะบัญญัติ

ขึ้นมาใช้บังคับเช่นในปัจจุบัน จึงจะต้องนำเอาพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และกฎกระทรวงกฎกระทรวงว่าด้วยรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ด 7 คน พ.ศ. 2560 มาใช้บังคับแทนโดยกฎหมายทั้ง 3 ฉบับดังกล่าวก็มีมาตรการเบื้องต้นในการกำกับดูแล อาทิเช่น ผู้ขับขี่ทุกคนต้องผ่านการอบรม และตรวจสอบประวัติอาชญากรรม อีกทั้งมีระบบติดตามแบบ real-time ในระบบแอปพลิเคชัน และสามารถทราบอัตราค่าบริการที่แน่นอนก่อนการใช้บริการผ่านระบบแอปพลิเคชันได้ พร้อมทั้งรับใบเสร็จค่าเดินทางผ่านทางอีเมลที่ใช้สมัครบริการ ซึ่งรถยนต์รับจ้างสาธารณะคันดังกล่าวจะต้องสามารถบรรทุกผู้โดยสารได้ไม่เกิน 7 คน นอกจากนี้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันก็ได้มีรูปแบบและมาตรการในการควบคุมการให้บริการขนส่งผู้โดยสาร โดยได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์คุณภาพการบริการของผู้ขับขี่ เพื่อคุณภาพการบริการและความปลอดภัยตามมาตรฐานการบริการที่ดี ซึ่งผู้ขับขี่จะได้รับการประเมินคุณภาพการบริการโดยวัดจากคะแนนดาวของผู้โดยสาร และหากผู้ขับขี่ได้รับการร้องเรียนเกี่ยวกับการให้บริการจากผู้โดยสารผู้ขับขี่จะโดนระงับสัญญาเพื่อเข้ามารับการอบรมการให้บริการอีกครั้ง หากผู้ขับขี่ได้รับการร้องเรียนเป็นจำนวน 3 ครั้ง เกี่ยวกับการให้บริการจากผู้โดยสาร ผู้ขับขี่จะโดนระงับสัญญาถาวร

วิเคราะห์บทสัมภาษณ์

จากการเก็บข้อมูลภาคสนามโดยการสัมภาษณ์ ผู้วิจัยเห็นว่าในปัจจุบันกฎหมายที่ใช้ในการควบคุมรถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชันก็คือกฎกระทรวงว่าด้วยรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ 2564 ซึ่งกำหนดให้มีการนำรถยนต์ส่วนบุคคลที่จะเอามารับจ้างจะต้องจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทเป็นรถยนต์รับจ้างบรรทุกผู้โดยสารไม่เกิน 7 คน โดยมีการกำหนดลักษณะของรถยนต์ที่จะให้บริการขนส่งผู้โดยสารก็คือ ต้องเป็นรถยนต์รับจ้างที่เป็นการนำรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมาจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชัน โดยรถยนต์ที่จะรับจดทะเบียนเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชันได้นั้นจะต้องเป็นรถยนต์ที่มีประตูไม่น้อยกว่า 4 ประตู และต้องมีลักษณะเป็นรถเก๋งสองตอน รถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิชันจะต้องมีและแสดงเครื่องหมายแสดงการเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชัน และเครื่องหมายอื่นตามที่กำหนด รถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชันให้ใช้สีของตัวถังรถตามสีเดิมที่ปรากฏในใบคู่มือการจดทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลก่อนการจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ มีระบบการแสดงตัวตนของผู้ขับรถยนต์ ระบบการคิดอัตราค่าโดยสารล่วงหน้า ระบบติดตามตัวรถยนต์ ระบบตรวจสอบเวลาและสถานที่รับส่ง และระบบแจ้งการร้องเรียนหรือขอความช่วยเหลือ และระบบแอปพลิเคชันดังกล่าวจะต้องดำเนินการโดยผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันที่กรมการขนส่งทางบกให้การรับรองเท่านั้น

นอกจากนี้การให้บริการรถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชันยังมีหลักการใหญ่ ๆ อีกข้อหนึ่งคือในเรื่องของการตรวจสภาพรถ ในระหว่างการใช้รถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชันกฎหมาย

กำหนดว่ารถยนต์ไม่เกิน 7 ปี จะต้องตรวจสภาพรถยนต์สาธารณะปีละ 2 ครั้ง ยึดถือตามวันที่จดทะเบียน ถ้าเกิน 7 ปี กฎหมายกำหนดให้ต้องมาตรวจสภาพ 3 ครั้งต่อปี ส่วนอายุรถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชันกฎกระทรวงกำหนดให้รถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชันมีอายุการใช้งานได้ไม่เกิน 9 ปีนับแต่วันที่จดทะเบียนครั้งแรก หลังจากอายุครบการใช้งานตามที่กฎหมายกำหนดไว้ในกฎกระทรวงแล้วรถยนต์คันนั้นก็จะต้องออกจากระบบแอปพลิเคชันไปเป็นรถยนต์ส่วนบุคคลตามปกติและไม่สามารถนำรถยนต์คันนั้นมาให้บริการเป็นรถรับจ้างระบบแอปพลิเคชันได้

ดังนั้นจากการศึกษาเอกสาร และการเก็บข้อมูลภาคสนามจากการสัมภาษณ์ข้างต้น ผู้วิจัยเห็นว่ารูปแบบของมาตรการทางกฎหมายในการกำกับดูแลการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันที่ควรปรับปรุงมีดังนี้

1. การกฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 ข้อที่ 1 ในคำนิยามของ “รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์” หมายความว่า รถยนต์รับจ้างที่เป็นการนำรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมาจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ไม่ควรกำหนดให้ผู้ขับขี่ที่ต้องการจะเข้ามาอยู่ในระบบรถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชันต้องนำรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมาจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชัน เพราะจะเป็นการสร้างภาระให้ผู้ขับขี่ต้องนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาจดทะเบียนเปลี่ยนประเภท ซึ่งจะทำให้ผู้ขับขี่ต้องเสียค่าธรรมเนียมหรือค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทรถยนต์ซึ่งทำให้ผู้ขับขี่เสียค่าธรรมเนียมหรือค่าใช้จ่ายส่วนนี้เกินความจำเป็น นอกจากนี้ยังทำให้ผู้ขับขี่เสียเวลาและทำให้เกิดความยุ่งยากในเรื่องของการจัดเตรียมเอกสาร ซึ่งถือว่าเป็นการสร้างขั้นตอนที่ทำให้ผู้ขับขี่ได้รับความยุ่งยากและไม่อยากนำรถยนต์มาดำเนินการจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทจากรถยนต์ส่วนบุคคลมาเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชัน และไม่ได้เป็นการสนับสนุนให้ประชาชนนำทรัพยากรที่มีอยู่มาใช้ให้คุ้มค่าและเกิดประโยชน์สูงสุดตามแนวทางเศรษฐกิจแบ่งปัน (Sharing Economy) อีกด้วย

2. ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของระบบอิเล็กทรอนิกส์ และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 “ข้อ 10 ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่ได้รับหนังสือรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์แล้วต้องวางหลักประกันเป็นหนังสือค้ำประกันของธนาคารภายในประเทศ (Bank Guarantee) ภายใน 30 วันนับแต่วันที่ได้รับหนังสือรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์สำหรับเป็นหลักประกัน ในกรณีที่ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไข หลักเกณฑ์ วิธีการที่กรมการขนส่งทางบกประกาศกำหนด หรือถูกเพิกถอนการให้การรับรองซึ่งอาจส่งผลกระทบให้เกิดความเสียหายต่อผู้ประกอบการหรือเจ้าของรถ โดยในระหว่างยังไม่ได้วางหลักประกันห้ามมิให้บริการรับส่งผู้โดยสารโดยใช้รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์

หลักประกันตามวรรคหนึ่ง ให้มีวงเงินค้ำประกันดังต่อไปนี้

(1) จำนวนรถไม่เกิน 1,000 คัน วงเงิน 1,000,000 บาท

(2) จำนวนรถตั้งแต่ 1,000 คัน แต่ไม่เกิน 10,000 คัน วงเงิน 2,000,000 บาท

(3) จำนวนรถตั้งแต่ 10,001 คัน แต่ไม่เกิน 50,000 คัน วงเงิน 3,000,000 บาท

(4) จำนวนรถตั้งแต่ 50,001 คัน แต่ไม่เกิน 1000,000 คัน วงเงิน 5,000,000 บาท

(5) จำนวนรถเกินกว่า 100,000 คัน ให้วางหลักประกันเพิ่มเติมจาก (4) อีก 2,000,000 บาท ต่อจำนวนรถห้าหมื่นคัน เศษของห้าหมื่นคันให้คิดเป็นห้าหมื่นคัน

ในกรณีผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ตามวรรคหนึ่ง ไม่นำหลักประกันมาวางภายในกำหนดเวลาตามวรรคหนึ่ง ให้หนังสือรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์เป็นอันยกเลิก

ในกรณีจำนวนรถเปลี่ยนแปลงไปจากที่เคยได้วางหลักประกันไว้ ให้ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ยื่นขอเปลี่ยนแปลงหลักประกันให้เป็นไปตามวงเงินที่กำหนดในวรรคสองภายใน 30 วัน นับแต่วันที่ได้แจ้งจากกรมการขนส่งทางบก เว้นแต่หนังสือค้ำประกันของธนาคารภายในประเทศจะหมดอายุลง ต้องนำหนังสือค้ำประกันฉบับใหม่มาวางก่อนหนังสือค้ำประกันฉบับเดิมสิ้นอายุล่วงหน้า 30 วัน หากไม่ดำเนินการภายในกำหนด กรมการขนส่งทางบกอาจพิจารณายกเลิกหนังสือรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์

ข้อ 11 ในกรณีที่เกิดความเสียหายจากการที่ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขหลักเกณฑ์ หรือวิธีการที่กรมการขนส่งทางบกประกาศกำหนด ให้กรมการขนส่งทางบกนำหลักประกันมาเป็นค่าใช้จ่ายในการเยียวยาหรือดูแลผู้ขับรถและคนโดยสาร เหลือเท่าใดให้คืนกับผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์

ในกรณีที่ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ถูกเพิกถอนการรับรองและเกิดความเสียหายต่อผู้ขับรถและคนโดยสาร หากผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ดำเนินการตามมาตรการเยียวยาหรือดูแลผู้ขับรถและคนโดยสารที่ใช้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ตามที่กำหนดในข้อ 5 (12) แล้วแต่ยังไม่เพียงพอที่จะใช้เยียวยาหรือดูแล ให้กรมการขนส่งทางบกนำหลักประกันมาเป็นค่าใช้จ่ายในการเยียวยาหรือดูแลเจ้าของรถ เหลือเท่าใดให้คืนกับผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์

ในกรณีที่ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ถูกเพิกถอนการรับรองและเกิดความเสียหายต่อผู้ขับรถและคนโดยสาร หากผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ไม่ดำเนินการตามมาตรการเยียวยาหรือดูแลผู้ขับรถและคนโดยสารที่ใช้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ตามที่กำหนดในข้อ 5 (12) ให้กรมการขนส่งทางบกนำหลักประกันมาเป็นค่าใช้จ่ายในการเยียวยาหรือดูแลผู้ขับรถและคนโดยสาร เหลือเท่าใดให้คืนกับผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์”

การที่ประกาศกรมการขนส่งทางบกเรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของระบบอิเล็กทรอนิกส์ และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 ข้อที่ 10 และ 11 นั้น ผู้วิจัยเห็นว่าการที่ประกาศฉบับดังกล่าวกำหนดให้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันต้องนำหลักประกันเป็นหนังสือค้ำประกันของธนาคารมาวางต่อกรมการขนส่งทางบกนั้นเป็นการสร้างภาระให้แก่ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันที่จะต้องจัดหาหลักประกันมาวาง นอกจากนี้ในข้อที่ 11 ในกรณีที่เกิดความเสียหายจากการที่ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขหลักเกณฑ์ หรือวิธีการที่กรมการขนส่งทางบกประกาศกำหนด ให้กรมการขนส่งทางบกนำหลักประกันมาเป็นค่าใช้จ่ายในการเยียวยาหรือดูแลผู้ขับรถและคนโดยสาร ซึ่งตามประกาศฉบับดังกล่าวในกรณีที่ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขหรือหลักเกณฑ์ กรมการขนส่งทางบกสามารถนำหลักประกันมาเป็นค่าใช้จ่ายในการเยียวยาให้แก่ผู้ขับรถและผู้โดยสารได้ ซึ่งผู้วิจัยเห็นว่าเมื่อนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้ขับขี่ไม่ได้เป็นนายจ้างกับลูกจ้างกันตามสัญญาจ้างแรงงานหรือสัญญาตัวการตัวแทนแล้ว หากเกิดความเสียหายใด ๆ ขึ้นมาก็ตาม ผู้ให้บริการระบบซึ่งไม่ได้มีสถานะเป็นนายจ้างก็ไม่ได้มีหน้าที่ที่จะต้องรับผิดชดใช้หรือเยียวยาค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่เกิดขึ้นให้แก่ผู้ขับขี่แต่อย่างใด

3. ประกาศกรมการขนส่งทางบกเรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของระบบอิเล็กทรอนิกส์ และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 ข้อที่ 12 “ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไข ดังต่อไปนี้

(11) ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ต้องไม่จัดทำส่วนลดใด ๆ ที่ทำให้อัตราค่าโดยสารที่จัดเก็บต่ำกว่าอัตราค่าโดยสารขั้นต่ำที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารและค่าบริการอื่นสำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์”

การที่ประกาศกรมการขนส่งทางบกเรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของระบบอิเล็กทรอนิกส์ และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 ข้อที่ 12 (11) ที่กำหนดให้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันไม่สามารถจัดทำส่วนลดใด ๆ เกี่ยวกับอัตราค่าโดยสารตามที่ประกาศฉบับดังกล่าวกำหนดไว้ได้ ซึ่งถือว่าเป็นการควบคุมการแข่งขันด้านราคาที่ไม่ก่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้บริโภคหรือผู้โดยสาร เพราะถ้าผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันสามารถจัดทำส่วนลดในด้านอัตราค่าโดยสารได้ก็จะทำให้เกิดการแข่งขันระหว่างผู้ให้บริการระบบรายอื่น ๆ ซึ่งก็จะทำให้ผู้โดยสารได้รับประโยชน์ในส่วนนี้และเพื่อเพิ่มทางเลือกในการใช้บริการรถยนต์รับจ้างสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันอีกด้วย ซึ่งการที่ประกาศฉบับดังกล่าวได้กำหนดห้ามมิให้ผู้ให้บริการระบบ

แอปพลิเคชันห้ามจัดทำส่วนลดด้านราคาค่าโดยสารนั้นไม่ควรที่จะกำหนดราคาค่าโดยสารขั้นต่ำเอาไว้ แต่ควรที่จะไปกำหนดราคาค่าโดยสารขั้นสูงมากกว่า เพราะถ้ามีการกำหนดราคาขั้นสูงเอาไว้ก็จะทำให้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันมีการแข่งขันกันและผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันก็จะมีการพัฒนาเกี่ยวกับการให้บริการเพื่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้โดยสารมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้กรมการขนส่งทางบกไม่ควรไปมุ่งเน้นที่การจัดทำส่วนลดด้านราคา แต่ควรไปมุ่งเน้นที่สัดส่วนด้านรายได้หรือนิติสัมพันธ์ทางกฎหมายของผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้ขับขี่มากกว่าเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมตามกฎหมาย และเพื่อให้เกิดการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพต่อไปในอนาคต

4. แนวทางในการพัฒนาการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอพพลิเคชันที่เหมาะสมในยุคปัจจุบัน รวมถึงการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดประสิทธิภาพควรมีลักษณะเป็นอย่างไร

วิเคราะห์งานวรรณกรรม

จากการทบทวนงานวรรณกรรม ผู้วิจัยเห็นว่าการประกอบธุรกิจขนส่งผู้โดยสารในอดีตได้มีการเปลี่ยนแปลงไปตามสถานการณ์ในปัจจุบัน โดยเริ่มตั้งแต่การใช้รถลากและพัฒนาเรื่อยมาจนมีการใช้รถยนต์เป็นยานพาหนะในการให้บริการขนส่งผู้โดยสารที่เรียกว่ารถรับจ้างในปัจจุบัน ต่อมาเมื่อมีการใช้รถเพิ่มมากขึ้นจึงมีความจำเป็นต้องออกกฎหมายเพื่อควบคุมการจัดระเบียบการจดทะเบียนเจ้าของรถ ทะเบียนผู้ขับขี่รถตลอดจนกำหนดค่าทะเบียนใบอนุญาตและข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับความปลอดภัย โดยกฎหมายที่ออกมาบังคับในสมัยนั้น คือ พระราชบัญญัติรถลาก พ.ศ. 2544 และพระราชบัญญัติรถรับจ้าง พ.ศ. 2448 รวมทั้งกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องอีกหลายฉบับ นอกจากนี้ได้มีการออกกฎหมายขึ้นมาเพื่อควบคุมในเรื่องเกี่ยวกับยานพาหนะอีกหลายฉบับ แต่ในปัจจุบันกฎหมายที่เข้ามาควบคุมดูแลระบบการขนส่ง คือพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ซึ่งควบคุมดูแลรถยนต์ที่ใช้เป็นรถรับขนส่งคนโดยสารด้วยการรับจ้าง เช่น รถแท็กซี่ รถสองแถวโดยสารขนาดเล็กและรถจักรยานยนต์สาธารณะ เป็นต้น ซึ่งก็ถือว่าเป็นรถยนต์สาธารณะโดยรับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ก็มีเจตนารมณ์ที่จะควบคุมกำกับในเรื่องของการขนส่งคนโดยสารเท่านั้น

นอกจากนี้เมื่อประเทศไทยได้เข้าสู่ยุคเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัลที่เทคโนโลยีมีความเจริญก้าวหน้าไปมาก โดยการสื่อสาร การส่งผ่านข้อมูลความรู้ต่าง ๆ ที่มีอยู่ในสังคมไม่ว่าจะเป็นข่าวสาร ภาพหรือวิดีโอที่ทุกคนสามารถเข้าถึงได้อย่างรวดเร็วทุกที่และทุกเวลาได้ทั่วโลก โดยประชาชนสามารถเข้าถึงเทคโนโลยีด้วยการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่สมาร์ตโฟนเพียงเครื่องเดียวก็สามารถเข้าถึงข้อมูลและระบบแอปพลิเคชันต่าง ๆ ได้โดยสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น ซึ่งส่งผลให้เทคโนโลยีมีบทบาทสำคัญในการพัฒนาประเทศไทยให้ก้าวสู่ยุค Thailand 4.0 โดยรัฐบาลได้มีแนวทางในการพัฒนากลุ่มดิจิทัลและเทคโนโลยี

โดยในปัจจุบันระบบการขนส่งสาธารณะก็ได้นำเอาเทคโนโลยีมาเป็นตัวกลางในการเชื่อมต่อระหว่างผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชัน ผู้ขับขี่และผู้โดยสารเข้าด้วยกัน โดยส่งเสริมและสนับสนุนให้ประชาชนนำทรัพยากรที่ตนมีอยู่มาใช้ให้คุ้มค่าและเกิดประโยชน์สูงสุดตามแนวทางเศรษฐกิจแบ่งปัน (Sharing Economy) โดยการให้ประชาชนสามารถนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการรับจ้างได้อย่างถูกต้อง โดยรับงานจ้างผ่านระบบแอปพลิชัน ซึ่งนอกจากจะสอดคล้องกับบริบทของสังคมและวิถีการใช้ชีวิตของประชาชนที่เปลี่ยนแปลงไปในปัจจุบันที่ทางราชการสามารถเข้ามาจัดระเบียบและตรวจสอบการให้บริการรับจ้างดังกล่าวเพื่อให้เกิดความเรียบร้อยและความปลอดภัยแก่คนโดยสารแล้ว ยังเป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนและเพิ่มทางเลือกในการใช้บริการรถยนต์รับจ้างอีกด้วย จึงมีการกำหนดให้มีรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน ผ่านระบบแอปพลิเคชันที่เป็นการนำรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมาจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทเป็นรถยนต์รับจ้าง[359] ซึ่งเมื่อกฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 ประกาศใช้บังคับก็ได้วางหลักเกณฑ์ มีขั้นตอนในเรื่องของการปฏิบัติซึ่งกำหนดให้เจ้าของรถยนต์จะต้องนำมารถยนต์มาจดทะเบียนอยู่ในระบบของกรมการขนส่งทางบก

วิเคราะห์บทสัมภาษณ์

จากการเก็บข้อมูลภาคสนามโดยการสัมภาษณ์ ผู้วิจัยเห็นว่าแนวทางการพัฒนาการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารผ่านระบบแอปพลิเคชันให้มีประสิทธิภาพกล่าวคือ หน่วยงานของรัฐก็จะต้องเข้าไปควบคุมดูแลไม่ปล่อยให้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันพัฒนาระบบไปโดยแบบเสรี ซึ่งการพัฒนาระบบแอปพลิเคชันก็จะต้องอยู่ภายในการควบคุมของหน่วยงานของรัฐเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนผู้ใช้บริการหรือผู้โดยสาร อาทิเช่น การกำหนดค่าโดยสารผ่านระบบแอปพลิเคชันก็จะมีอยู่ 2 ระบบ ได้แก่ ระบบแรกก็คือประเมินตามค่าใช้จ่ายจริง ซึ่งหมายถึง ค่าเดินทางจริงหรือค่าโดยสารตามระยะทาง ตลอดจนการคิดอัตราค่าโดยสารล่วงหน้าโดยการประเมินสภาพการจราจรว่าไม่สามารถเคลื่อนที่หรือเดินรถต่อไปได้ตามปกติวิสัย ซึ่งตรงนี้กรมการขนส่งทางบกก็จะเป็นผู้กำหนดอัตราค่าโดยสารขึ้นมา ระบบที่สองก็จะมีผู้ให้บริการรถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชันบางรายใช้หลักการที่เรียกว่าการเสนอราคาการให้บริการรถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชันซึ่งก็จะทำการเสนอราคา (Bidding) ผ่านระบบแอปพลิเคชัน (Application) เลยว่าผู้ให้บริการรถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชันรายใดจะให้ราคาค่าโดยสารต่ำที่สุด ซึ่งเมื่อผู้ให้บริการรายใดเสนอราคาต่ำที่สุดออกมาก็จะทำให้ผู้ให้บริการรายอื่นถูกเอาเปรียบจากการแข่งขันในส่วนนี้ ซึ่งถ้าหน่วยงานของรัฐไม่เข้าไปกำกับดูแลในส่วนนี้ก็จะทำให้เกิดการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรมระหว่างผู้ให้บริการรถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชัน ฉะนั้นการออกกฎหมายในการกำกับดูแลก็จะกำหนดเป็นกรอบ

[359] หมายเหตุในการประกาศใช้กฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564

ช่วงเวลาเอาไว้ให้ผู้ให้บริการรถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชันต้องดำเนินการไปในทิศทางเดียวกันในเรื่องของการกำหนดอัตราค่าโดยสาร ซึ่งการที่หน่วยงานของรัฐเข้าไปกำกับดูแลในลักษณะนี้ก็จะทำให้มีการพัฒนาระบบการให้บริการและเป็นการส่งเสริมการพัฒนาระบบแอปพลิเคชันให้ทันสมัยและสะดวกสบายต่อผู้ใช้บริการดียิ่งขึ้น

ดังนั้นจากการศึกษาเอกสาร และการเก็บข้อมูลภาคสนามจากการสัมภาษณ์ข้างต้น ผู้วิจัยเห็นว่าเพื่อให้การพัฒนาการให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านระบบแอพปพลิเคชันมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ควรมีแนวทางในการพัฒนาการขนส่งสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน ดังนี้

(1) การจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทรถยนต์ส่วนบุคคลมาเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิชันไม่ควรกำหนดให้ผู้ขับขี่ที่ต้องการจะเข้ามาอยู่ในระบบรถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชันต้องนำรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมาจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชันเพราะจะเป็นการสร้างภาระให้ผู้ขับขี่ เป็นการกำหนดขั้นตอนที่ทำให้เกิดความยุ่งยากและไม่เกิดแรงจูงใจให้ผู้ให้บริการหรือผู้ขับขี่เข้ามาสู่ระบบของกรมการขนส่งทางบก ซึ่งหน่วยงานของรัฐที่กำกับดูแลอาจจะใช้วิธีที่ให้ผู้ขี่ขับเข้ามาจดแจ้งเพื่อให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านระบบแอปพลิเคชันแทนเพื่อให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว โดยจัดส่งเอกสารที่เกี่ยวข้องผ่านช่องทางเดียวกันก็ได้

(2) หลักประกันกรณีที่เกิดความเสียหายจากการที่ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขหลักเกณฑ์ หรือวิธีการที่กรมการขนส่งทางบกประกาศกำหนด โดยให้กรมการขนส่งทางบกได้นำหลักประกันจากผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันมาเป็นค่าใช้จ่ายในการเยียวยาหรือดูแลผู้ขับขี่และคนโดยสาร ซึ่งกรมการขนส่งทางบกไม่ควรกำหนดให้ผู้ให้บริการระบบนำหลักประกันมาวางเพราะนิติสัมพันธ์ของผู้ให้บริการระบบกับผู้ขับขี่ไม่ได้มีฐานะเป็นนายจ้างกับลูกจ้างตามสัญญาจ้างแรงงานหรือสัญญาตัวการตัวแทนตามกฎหมาย ดังนั้น เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันก็ไม่ได้มีหน้าที่ตามกฎหมายที่จะต้องไปชดใช้เยียวยาความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นตามกฎหมาย และนอกจากนี้การที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดให้ผู้ให้บริการระบบจะต้องนำหลักประกันมาวางอาจจะเป็นการเพิ่มภาระด้านต้นทุนให้แก่ผู้ประกอบการ ซึ่งก็อาจจะเป็นสาเหตุให้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันหลีกเลี่ยงไม่ยอมเข้ามาจดทะเบียนเพื่อขอเป็นผู้ให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ก็ได้ ทั้งนี้ควรกำหนดเงื่อนไขในลักษณะของการทำประกันวินาศภัยในการขับขี่รถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชันเพิ่มเติมเพื่อความเสียหายต่อผู้ขับขี่และผู้โดยสารแทนการกำหนดให้ต้องวางหลักประกันดังกล่าวมากกว่า

(3) การกำหนดให้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันต้องไม่จัดทำส่วนลดใด ๆ ที่ทำให้อัตราค่าโดยสารที่จัดเก็บต่ำกว่าอัตราค่าโดยสารขั้นต่ำที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด ซึ่งการกำหนดดังกล่าวเป็นไปเพื่อป้องกันไม่ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันรายใหญ่ลดราคาจนทำให้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันรายเล็กไม่สามารถแข่งขันในด้านราคาได้ และทำให้เกิดการผูกขาดและการขึ้นราคา

ในอนาคตได้ แต่เมื่อพิจารณาในทางกลับกันการแข่งขันด้านราคาย่อมเกิดประโยชน์แก่ผู้ใช้บริการที่จะได้รับการบริการในราคาค่าโดยสารที่ถูกลง ดังนั้น หน่วยงานของรัฐควรกำหนดอัตราค่าโดยสารขั้นสูงมากกว่าเพื่อป้องกันการเอารัดเอาเปรียบผู้บริโภค และควรควบคุมสัญญาระหว่างผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้ขับขี่ให้มีการกำหนดสัดส่วนค่าตอบแทนให้มีความเหมาะสมและไม่เกิดการเอารัดเอาเปรียบกันในอนาคต

นอกจากนี้หากกรมการขนส่งทางบกเข้าไปควบคุมดูแลการให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านระบบแอปพลิเคชันอย่างเป็นรูปธรรมแล้วก็จะทำให้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันมีการพัฒนาการบริการ และเป็นสร้างทางเลือกให้แก่ผู้ใช้บริการหรือผู้โดยสารเพื่อให้เกิดการแข่งขันอย่างเป็นธรรมแก่ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันต่อไปในอนาคตอีกด้วย

บทที่ 5
สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

5.1 บทสรุป

จากการศึกษาผู้วิจัยได้ทำการวิจัยข้อมูลทางด้านเอกสารโดยจะดำเนินการวิเคราะห์และสังเคราะห์เอกสารเกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมายในการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน โดยทำการศึกษาประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พระราชบัญญัติ กฎหมายลำดับรอง กฎกระทรวง ประกาศของกรมการขนส่งทางบก นโยบายและยุทธศาสตร์ชาติ ตำรา งานวิจัย คู่มือ บทความ วารสาร และเอกสารวรรณกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับมาตรการทางกฎหมายในการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน นอกจากนี้ยังได้ทำการวิจัยภาคสนามโดยการสัมภาษณ์เชิงลึก (Interview) ผู้ที่มีความรู้ ความเข้าใจในมาตรการทางกฎหมายในการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันที่สอดคล้องกับสภาพของสังคมไทย ซึ่งในอดีตการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะประเภทรถแท็กซี่ (TAXI) ที่ใช้ในการรับส่งผู้โดยสารก็จะมีกฎหมายเข้ามาควบคุมดูแล อาทิเช่น พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 รวมถึงกฎกระทรวงว่าด้วยรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน พ.ศ. 2560

ต่อมาเมื่อประเทศไทยได้เข้าสู่ยุคเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัลที่เทคโนโลยีมีความเจริญก้าวหน้าอย่างรวดเร็ว ทำให้การสื่อสาร การส่งผ่านข้อมูลความรู้ต่าง ๆ ที่มีอยู่ในสังคมไม่ว่าจะเป็นข่าวสาร ภาพหรือวิดีโอที่ทุกคนสามารถเข้าถึงได้อย่างรวดเร็วทุกที่และทุกเวลาได้ทั่วโลก โดยประชาชนสามารถเข้าถึงเทคโนโลยีด้วยการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่สมาร์ตโฟนเพียงเครื่องเดียวก็สามารถเข้าถึงข้อมูล และระบบแอปพลิเคชันต่าง ๆ ได้โดยสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น ซึ่งระบบการขนส่งสาธารณะก็ได้มีการพัฒนาไปตามสภาพของสังคมที่มีความเปลี่ยนแปลงไป ทำให้มีการนำระบบแอปพลิเคชันมาใช้ในการเรียกรถยนต์รับจ้างสาธารณะ โดยได้มีการนำเอาเทคโนโลยีมาเป็นตัวกลางในการเชื่อมต่อระหว่างผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชัน ผู้ขับขี่และผู้โดยสาร เพื่อทำการเรียกรถรับจ้างไปส่งยังจุดหมายปลายทางเพียงแค่ผู้โดยสารกดเข้าไปในระบบแอปพลิเคชันเพื่อทำการเรียกรถรับจ้าง ระบบแอปพลิเคชันก็จะทำหน้าที่เป็นตัวกลางให้ผู้โดยสารด้วยการส่งคำขอใช้บริการไปยังผู้ขับขี่รถยนต์และให้ผู้ขับขี่รถยนต์ส่งคำตอบรับกลับมายังผู้โดยสารและตัวระบบแอปพลิเคชันเองก็มีการคำนวณราคาค่าโดยสารขึ้นมา หลังจากนั้นผู้ขับขี่ก็จะขับรถไปรับผู้โดยสารยังจุดหมายที่ระบุไว้ในระบบแอปพลิเคชันเพื่อนำผู้โดยสารไปส่งให้ถึงจุดหมายปลายทางที่กำหนดไว้ ซึ่งในปัจจุบันก็มีกฎหมายที่เข้ามา

กำกับดูแลในเรื่องของการนำรถยนต์มาให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านระบบแอปพลิเคชัน คือ กฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 ซึ่งกฎกระทรวงฉบับนี้เป็นกฎหมายใหม่ที่ออกมาใช้เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปในปัจจุบันซึ่งให้ประชาชนสามารถนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการรับจ้างได้อย่างถูกต้องโดยการรับงานจ้างผ่านทางระบบแอปพลิเคชัน ซึ่งกฎกระทรวงที่ออกมาใช้บังคับก็จะต้องวางหลักเกณฑ์ ขั้นตอนในเรื่องของการปฏิบัติที่กำหนดให้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันจะต้องมาขอรับรองระบบแอปพลิเคชัน ณ สำนักวิศวกรรมยานยนต์ กรมการขนส่งทางบก นอกจากนี้เจ้าของรถยนต์ก็จะต้องนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งกฎหมายกำหนดให้รับจ้างบรรทุกคนโดยสารได้ไม่เกิน 7 คนเท่านั้น จะเห็นได้ว่าเมื่อกฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 ประกาศใช้บังคับและให้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันที่ทำการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันเข้ามายื่นจดทะเบียนเพื่อขอรับรองตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด ดังนั้น จึงถือได้ว่ากรมการขนส่งทางบกจึงเป็นหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่ในการกำกับดูแลและบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันในปัจจุบันนั่นเอง

1. ปัจจุบันมีปัญหาและอุปสรรคในการควบคุมดูแลการให้บริการขนส่งสาธารณะ และการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันหรือไม่ อย่างไร

เมื่อกฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 ประกาศใช้บังคับและกำหนดให้ผู้ให้บริการระบบ รวมทั้งผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชันเข้ามายื่นคำขอจดทะเบียนเพื่อขอรับรองตามหลักเกณฑ์ที่กฎกระทรวงฉบับนี้ประกาศใช้แล้วก็ปรากฏว่ามีผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันบางรายที่ให้บริการรถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชันอยู่แต่ยังไม่ได้มายื่นคำขอจดทะเบียนรับรองตามประกาศของกรมการขนส่งทางบก ดังนั้น กรมการขนส่งทางบกซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่ในการกำกับดูแลและบังคับใช้กฎหมายก็จะต้องมีหน้าที่เรียกให้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันที่ยังไม่ได้จดทะเบียนเพื่อขอรับรองตามที่กฎกระทรวงฉบับดังกล่าวได้ประกาศใช้บังคับให้เข้ามาจดทะเบียนเพื่ออยู่ในระบบของกรมการขนส่งทางบก เพื่อที่กรมการขนส่งทางบกจะได้เข้าไปควบคุมดูแลและอำนวยความสะดวกในด้านต่าง ๆ ให้ถูกต้องตามที่กฎกระทรวงกำหนดไว้ ทั้งนี้เพื่อให้เกิดการแข่งขันที่เป็นธรรมและก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ผู้ใช้บริการระบบแอปพลิเคชันต่อไป หากผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันรายใดไม่ยอมเข้ามาจดทะเบียนเพื่อขอรับรองระบบตามที่กฎกระทรวงกำหนดไว้ กรมการขนส่งทางบกซึ่งเป็นหน่วยงานของก็รัฐก็ควรที่จะต้องมีมาตรการในการลงโทษผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมต่อผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันรายอื่น ๆ ที่เข้ามายื่นจดทะเบียนเพื่อขอรับรองระบบกับกรมการขนส่งทางบกแล้ว

2. นิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชัน ผู้ขับขี่ และผู้โดยสารมีความรับผิดตามลักษณะของสัญญาฉบับใด

ปัจจุบันนี้การให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันเป็นการให้บริการผ่านสมาร์ตโฟนที่ใช้เครือข่ายอินเตอร์เน็ตเป็นตัวกลางในการเรียกรถรับจ้าง โดยผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันจะทำหน้าที่เป็นตัวกลางในการเชื่อมต่อระหว่างผู้ขับขี่กับผู้โดยสารเข้าด้วยกัน ซึ่งมีจุดมุ่งหมายในการอำนวยความสะดวก และเพิ่มความปลอดภัยด้านการเดินทางให้กับผู้ใช้บริการหรือผู้โดยสาร นอกจากนี้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันจะเปิดรับสมัครผู้ที่สนใจจะเข้ามาร่วมให้บริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ และผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันจะหักส่วนแบ่งจากค่าโดยสารซึ่งผู้ขับขี่จะได้รับตามสัดส่วนที่ตกลงกันไว้ในสัญญา โดยผู้ใช้บริการหรือผู้โดยสารสามารถดาวน์โหลดแอปพลิเคชันได้ทั้งระบบ Android และ iOS โดยระบบแอปพลิเคชันจะทำหน้าที่เป็นตัวกลางให้ผู้โดยสารส่งคำขอใช้บริการไปยังผู้ขับขี่รถยนต์ และให้ผู้ขับขี่รถยนต์ส่งคำตอบรับกลับมายังผู้โดยสารนั่นเอง

หากพิจารณานิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้ขับขี่ ยังไม่เกิดนิติสัมพันธ์ตามลักษณะของสัญญาจ้างแรงงานเพราะแม้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันจะมีอำนาจบังคับบัญชาผู้ขับขี่โดยผ่านระบบประเมินความพึงพอใจ แสดงข้อเสนอแนะ และแจ้งข้อร้องเรียนในการให้บริการได้ก็ตาม แต่ในการทำงานของผู้ขับขี่ถือว่าตนเองมีอิสระในการทำงาน สามารถเลือกเวลาในการทำงานหรือเวลาเลิกงานได้ และลักษณะของงานที่ผู้ขับขี่ให้บริการผู้โดยสารนั้นไม่มีลักษณะเป็นงานประจำเหมือนกับลูกจ้างที่ทำงานประจำตามหน่วยงานต่าง ๆ นอกจากนี้ผู้ขับขี่ยังได้รับค่าจ้างเป็นรายครั้งตามสัดส่วนของการให้บริการขนส่งผู้โดยสารซึ่งไม่เหมือนกับลูกจ้างในหน่วยงานที่จะได้รับค่าจ้างหรือสินจ้างตอบแทนการทำงานให้นายจ้างตามสัญญาจ้างแรงงาน

สัญญานายหน้า เมื่อพิจารณาลักษณะของสัญญานายหน้าแล้วพบว่าสามารถนำมาปรับใช้กับผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันได้แค่เพียงบางส่วนเท่านั้น เช่น การชี้ช่องทางให้แก่ผู้ขับขี่และผู้โดยสาร แต่เมื่อพิจารณาถึงลักษณะของความสัมพันธ์ดังกล่าวข้างต้นตามหลักเกณฑ์ของกฎหมายทั้งหมดแล้วก็ยังไม่สามารถกำหนดนิติสัมพันธ์ตามลักษณะของสัญญานายหน้าระหว่างผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันและผู้ขับขี่ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้

สัญญาห้างหุ้นส่วน หากพิจารณาถึงความสัมพันธ์ของผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันและผู้ขับขี่แล้วยังไม่เกิดนิติสัมพันธ์เป็นหุ้นส่วน (Partner) กันตามกฎหมายเพราะถึงจะมีการลงทุนร่วมเพื่อกระทำกิจการร่วมกัน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจะแบ่งปันผลกำไรอันจะพึงได้แต่กิจการที่ทำนั้น แต่เมื่อเกิดความเสียหายใด ๆ ขึ้น หรือผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันขาดทุนจากการประกอบกิจการ ผู้ขับขี่ก็ไม่ต้องร่วมรับผิดในบรรดาหนี้สินโดยไม่จำกัดจำนวนหรือไม่ต้องร่วมขาดทุนในกิจการนั้นด้วย

สัญญาจ้างทำของ เมื่อพิจารณาถึงนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ขับขี่และผู้โดยสารตามสัญญาจ้างทำของแล้วพบว่าไม่มีนิติสัมพันธ์ตามลักษณะของสัญญาจ้างทำของ เพราะสัญญาจ้างทำของไม่ได้บัญญัติถึงสิทธิและหน้าที่รวมถึงความรับผิดของผู้รับจ้างเอาไว้

สัญญารับขนคนโดยสาร เมื่อพิจารณาถึงนิติสัมพันธ์ของผู้ขับขี่และผู้โดยสารที่ใช้บริการผ่านระบบแอปพลิเคชันแล้วพบว่ายังไม่สามารถกำหนดนิติสัมพันธ์ตามสัญญารับจ้างขนคนโดยสารตามกฎหมายได้ เพราะลักษณะของสัญญาขนส่งคนโดยสารมีลักษณะเป็นงานประจำไม่ใช่ทำงานเป็นครั้งคราวเพื่อหารายได้ในทางการค้าตามปกติเท่านั้น ซึ่งเมื่อพิจารณาการขนส่งผู้โดยสารผ่านระบบแอปพลิเคชันในส่วนของผู้ขับขี่และผู้โดยสารแล้วพบว่าผู้ขับขี่นั้นมีลักษณะของการทำงานที่ไม่ได้มีลักษณะเป็นการทำงานประจำเช่นเดียวกับผู้ขนส่งคนโดยสารตามสัญญาขนส่งคนโดยสาร หากแต่ผู้ขับขี่อาจจะกำหนดเวลาในการทำงานเวลาใดก็ได้ตามที่ตนเองสะดวก หรืออาจจะให้บริการในลักษณะของการหารายได้เสริมหลังเลิกงานก็ได้เช่นกัน ส่วนนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้โดยสาร หากย้อนไปพิจารณาในเรื่องของผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันและผู้ขับขี่แล้วพบว่าไม่ได้มีนิติสัมพันธ์ตามลักษณะของสัญญาจัดตั้งห้างหุ้นส่วนสามัญตามกฎหมายแต่อย่างใด เพราะฉะนั้นเมื่อผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้ขับขี่ไม่ได้มีนิติสัมพันธ์เป็นหุ้นส่วนกันตามสัญญาจัดตั้งห้างหุ้นส่วนแล้วก็ส่งผลให้ลักษณะความสัมพันธ์ของผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้โดยสารไม่ได้มีความเกี่ยวพันกันตามสัญญารับขนคนโดยสารตามกฎหมายด้วยเช่นกัน ดังนั้น เมื่อผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้ขับขี่ไม่ได้เป็นหุ้นส่วน (Partner) กันตามกฎหมายแล้ว ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันก็ไม่ได้มีหน้าที่ใด ๆ ตามกฎหมายที่จะต้องรับผิดชอบต่อผู้โดยสารตามสัญญารับขนคนโดยสารเช่นกัน

ดังนั้นเมื่อพิจารณานิติสัมพันธ์ตามสัญญาต่าง ๆ ข้างต้นแล้ว พบว่านิติสัมพันธ์ของผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้ขับขี่ไม่สามารถบังคับได้ตามลักษณะของสัญญาฉบับใดได้เลย และเมื่อไปพิจารณาลักษณะของสัญญาต่างตอบแทนแล้วก็จะพบว่าผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันจะอนุญาตให้ผู้ขับขี่ที่ลงทะเบียนสมัครเข้ามาทำสัญญาเพื่อให้บริการขนส่งผู้โดยสารสามารถใช้ระบบแอปพลิเคชันที่จัดเตรียมไว้ให้เพื่อเป็นตัวกลางในการเชื่อมต่อกับผู้โดยสารและทำหน้าที่ในการขนส่งผู้โดยสารไปยังจุดหมายปลายทาง และเมื่อผู้ขับขี่ได้ทำการขนส่งผู้โดยสารไปยังจุดหมายปลายทางที่กำหนดไว้แล้วก็ยังจะต้องแบ่งปันค่าโดยสารตามสัดส่วนที่ได้ตกลงกันไว้ตามสัญญาต่อผู้ให้บริการระบบเพื่อเป็นการตอบแทนที่ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันได้อนุญาตให้ผู้ขับขี่ได้ใช้ระบบเพื่อทำงานขนส่งผู้โดยสาร นอกจากนี้ผู้ขับขี่ยังจะต้องเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลที่สามารถระบุตัวตนของผู้ขับขี่ได้ให้กับทางผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันทราบด้วยเช่นกันจึงถือได้ว่ามีลักษณะเป็นการแลกเปลี่ยนซึ่งกันและกันซึ่งจะเห็นได้ว่านิติสัมพันธ์ของผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้ขับขี่นั้นสามารถบังคับได้ตามสัญญาต่างตอบแทน เพราะการทั้งสองฝ่ายมีหนี้ที่จะต้องชำระเป็นการตอบแทนซึ่งกันและกันเพราะฉะนั้น

หากข้อสัญญาที่ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันทำไว้กับผู้ขับขี่มีลักษณะเป็นการเอารัดเอาเปรียบหรือเป็นการที่ผู้ขับขี่รับภาระเกินกว่าที่พึงคาดหมายได้ตามปกติ คู่สัญญาก็อาจจะไปฟ้องร้องบังคับได้ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540

3. รูปแบบของมาตรการทางกฎหมายในการกำกับดูแลการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันควรมีรูปแบบเป็นอย่างไร

a. การกฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 ข้อที่ 1 ให้คำนิยามของ “รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์” หมายความว่า รถยนต์รับจ้างที่เป็นการนำรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมาจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ไม่ควรกำหนดให้ผู้ขับขี่ที่ต้องการจะเข้ามาอยู่ในระบบรถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชันต้องนำรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมาจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชัน เพราะเป็นการสร้างภาระให้ผู้ขับขี่ต้องนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาจดทะเบียนเปลี่ยนประเภท ซึ่งจะทำให้ผู้ขับขี่ต้องเสียค่าธรรมเนียมหรือค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทรถยนต์โดยจะทำให้ผู้ขับขี่เสียค่าธรรมเนียมหรือค่าใช้จ่ายส่วนนี้เกินความจำเป็น

b. ประกาศกรมการขนส่งทางบกเรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของระบบอิเล็กทรอนิกส์ และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 ข้อที่ 10 และ 11 ที่กำหนดให้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันต้องนำหลักประกันเป็นหนังสือค้ำประกันของธนาคารมาวางต่อกรมการขนส่งทางบกนั้นเป็นการสร้างภาระให้แก่ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันที่จะต้องจัดหาหลักประกันมาวาง และในกรณีที่เกิดความเสียหายจากการที่ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไข หลักเกณฑ์ หรือวิธีการที่กรมการขนส่งทางบกประกาศกำหนด ให้กรมการขนส่งทางบกนำหลักประกันมาเป็นค่าใช้จ่ายในการเยียวยาหรือดูแลผู้ขับรถและคนโดยสาร ซึ่งจะเห็นได้ว่านิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้ขับขี่ไม่ได้มีฐานะเป็นนายจ้างกับลูกจ้างกันตามสัญญาจ้างแรงงานแล้ว หากเกิดความเสียหายใด ๆ ขึ้นมาก็ตาม ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันซึ่งไม่ได้มีสถานะเป็นนายจ้างก็ไม่ได้มีหน้าที่ตามกฎหมายที่จะต้องรับผิดชดใช้หรือเยียวยาค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่เกิดขึ้นให้แก่ผู้ขับขี่แต่อย่างใด

c. การที่ประกาศกรมการขนส่งทางบกเรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของระบบอิเล็กทรอนิกส์ และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 ข้อที่ 12 (11) ที่กำหนดให้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันไม่สามารถจัดทำส่วนลดใด ๆ เกี่ยวกับอัตราค่าโดยสารตามที่ประกาศฉบับดังกล่าวกำหนดไว้ได้ ถือว่าเป็นการควบคุมการแข่งขันด้านราคา

ที่ไม่ก่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้บริโภคหรือผู้โดยสาร เพราะถ้าผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันสามารถจัดทำส่วนลดในด้านอัตราค่าโดยสารได้ก็จะทำให้เกิดการแข่งขันระหว่างผู้ให้บริการระบบรายอื่น ๆ ซึ่งก็จะทำให้ผู้โดยสารได้รับประโยชน์ในส่วนนี้และเป็นการเพิ่มทางเลือกในการใช้บริการรถยนต์รับจ้างสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันอีกด้วย ซึ่งการที่ประกาศฉบับดังกล่าวได้กำหนดห้ามมิให้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันห้ามจัดทำส่วนลดด้านราคาค่าโดยสารนั้นไม่ควรที่จะกำหนดราคาค่าโดยสารขั้นต่ำเอาไว้แต่ควรที่จะไปกำหนดราคาค่าโดยสารขั้นสูงมากกว่า เพราะถ้ามีการกำหนดอัตราค่าโดยสารขั้นสูงเอาไว้ก็จะทำให้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันเกิดการแข่งขันกันและผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันก็จะมีการพัฒนาเกี่ยวกับการให้บริการไม่ว่าจะเป็นการจัดโปรโมชั่นต่าง ๆ เพื่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้โดยสารมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ กรมการขนส่งทางบกไม่ควรไปมุ่งเน้นที่การจัดทำส่วนลดด้านราคา แต่ควรไปมุ่งเน้นที่สัดส่วนด้านรายได้หรือนิติสัมพันธ์ทางกฎหมายของผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้ขับขี่มากกว่าเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมตามกฎหมายและเพื่อให้เกิดการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพต่อไปในอนาคต

4. แนวทางในการพัฒนาการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอพพลิเคชันที่เหมาะสมในยุคปัจจุบัน รวมถึงการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดประสิทธิภาพควรมีลักษณะเป็นอย่างไร

4.1 การจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทรถยนต์ส่วนบุคคลมาเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิชันไม่ควรกำหนดให้ผู้ขับขี่ที่ต้องการจะเข้ามาอยู่ในระบบการขนส่งสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันต้องนำรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมาจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชัน เพราะจะเป็นการสร้างภาระให้ผู้ขับขี่ และไม่เกิดแรงจูงใจให้ผู้ให้บริการหรือผู้ขับขี่เข้ามาจดทะเบียนเพื่อให้บริการขนส่งสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันของกรมการขนส่งทางบกก็ได้ ซึ่งหน่วยงานของรัฐที่กำกับดูแลอาจจะใช้วิธีที่ให้ผู้ขี่ขับเข้ามาจดแจ้งเพื่อให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านระบบแอปพลิเคชันแทนเพื่อให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว โดยจัดส่งเอกสารที่เกี่ยวข้องผ่านช่องทางเดียวกันก็ได้

4.2 หลักประกันกรณีที่เกิดความเสียหายจากการที่ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไข หลักเกณฑ์ หรือวิธีการที่กรมการขนส่งทางบกประกาศกำหนด โดยกำหนดให้กรมการขนส่งทางบกสามารถนำหลักประกันจากผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันมาเป็นค่าใช้จ่ายในการเยียวยาหรือดูแลผู้ขับขี่และผู้โดยสาร ซึ่งกรมการขนส่งทางบกไม่ควรกำหนดให้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันนำหลักประกันมาวาง เพราะนิติสัมพันธ์ของผู้ให้บริการระบบกับผู้ขับขี่ไม่ได้มีฐานะเป็นนายจ้างกับลูกจ้างตามสัญญาจ้างแรงงาน ดังนั้น เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันก็ไม่ได้มีหน้าที่ตามกฎหมายที่จะต้องไปชดใช้เยียวยาความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นตามกฎหมาย และนอกจากนี้การที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดให้ผู้ให้บริการระบบจะต้องนำ

หลักประกันมาวางอาจจะเป็นการเพิ่มภาระด้านต้นทุนให้แก่ผู้ประกอบการ ซึ่งก็อาจจะเป็นสาเหตุให้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันหลีกเลี่ยงไม่ยอมเข้ามาจดทะเบียนเพื่อขอเป็นผู้ให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ก็ได้ ทั้งนี้ควรกำหนดเงื่อนไขในลักษณะของการทำประกันวินาศภัยในการขับขี่รถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชันเพิ่มเติมมากกว่าเพื่อคุ้มครองความเสียหายต่อผู้ขับขี่และผู้โดยสารแทนการวางหลักประกันดังกล่าว

4.3 การกำหนดให้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันต้องไม่จัดทำส่วนลดใด ๆ ที่ทำให้อัตราค่าโดยสารที่จัดเก็บต่ำกว่าอัตราค่าโดยสารขั้นต่ำที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด ซึ่งการกำหนดดังกล่าวเป็นไปเพื่อป้องกันไม่ให้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันรายใหญ่ลดราคาจนทำให้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันรายเล็กไม่สามารถแข่งขันในด้านราคาได้ และทำให้เกิดการผูกขาดและการขึ้นราคาในอนาคตได้ แต่เมื่อพิจารณในทางกลับกันการแข่งขันด้านราคาย่อมก่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้ใช้บริการที่จะได้รับการบริการในราคาค่าโดยสารที่ถูกลง ดังนั้นหน่วยงานของรัฐควรกำหนดอัตราค่าโดยสารขั้นสูงมากกว่าเพื่อป้องกันการเอารัดเอาเปรียบผู้บริโภค และควรควบคุมสัญญาระหว่างผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้ขับขี่ให้มีการกำหนดสัดส่วนค่าตอบแทนให้มีความเหมาะสมและไม่เกิดการเอารัดเอาเปรียบกันในอนาคต

5.2 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมายในการให้บริการรถยนต์ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชัน ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะเพื่อแก้ปัญหาต่าง ๆ ดังนี้

(1) เมื่อกรมการขนส่งทางบกซึ่งถือว่าเป็นหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่ในการกำกับดูแลและบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันตามกฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 นั้น กรมการขนส่งทางบกก็ควรจะต้องไปหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อทำการกำหนดนิติสัมพันธ์ตามกฎหมายระหว่างผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้ขับขี่ว่าให้สามารถบังคับได้ตามกฎหมายแรงงานหรือไม่ อย่างไร เพื่อให้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้ขับขี่มีสถานะเป็นนายจ้างและลูกจ้างกันตามกฎหมายแรงงาน และเพื่อให้เกิดสิทธิหน้าที่และความคุ้มครองต่าง ๆ ของลูกจ้างตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541

(2) กฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 ข้อ 1 บัญญัติว่า “รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์” หมายความว่า รถยนต์รับจ้างที่เป็นการนำรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมาจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์” ซึ่งจากการคำนิยามนี้จะเห็นได้ว่าการที่กฎกระทรวงกำหนดให้นำรถยนต์ส่วนบุคคลมาจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์นั้น เป็นการสร้างภาระให้ผู้ขับขี่ต้องนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาจดทะเบียนเปลี่ยนประเภท ซึ่งจะทำให้ผู้ขับขี่ต้องเสียค่าธรรมเนียมหรือค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียน

เปลี่ยนประเภทรถยนต์ซึ่งทำให้ผู้ขับขี่เสียค่าธรรมเนียมหรือค่าใช้จ่ายส่วนนี้เกินความจำเป็น ผู้วิจัยพิเคราะห์แล้วเห็นควรแก้ไขเพิ่มเติมข้อ 1 ดังนี้

ข้อ 1 บัญญัติว่า “รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์” หมายความว่า รถยนต์รับจ้างที่เป็นการนำรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมาจดแจ้งเพื่อให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์”

การแก้ไขกฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 ข้อ 1 ให้ผู้ขับขี่สามารถนำรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมาจดแจ้งเพื่อให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ได้ อาจเป็นการลดภาระด้านค่าใช้จ่าย ลดขั้นตอนที่ทำให้เกิดความยุ่งยากและเกิดแรงจูงใจที่ทำให้ผู้ให้บริการหรือผู้ขับขี่เข้ามาจดแจ้งในระบบการให้บริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ของกรมการขนส่งทางบกมากขึ้น

(3) ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของระบบอิเล็กทรอนิกส์ และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 ข้อที่ 10 และ 11 ที่กำหนดให้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันต้องนำหลักประกันเป็นหนังสือค้ำประกันของธนาคารภายในประเทศ (Bank Guarantee) มาวางต่อกรมการขนส่งทางบกนั้น ถือว่าเป็นการสร้างภาระเพิ่มขึ้นให้แก่ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันที่จะต้องจัดหาหลักประกันมาวาง และในกรณีที่เกิดความเสียหายจากการที่ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขหลักเกณฑ์ หรือวิธีการที่กรมการขนส่งทางบกประกาศกำหนด ให้กรมการขนส่งทางบกสามารถนำหลักประกันมาเป็นค่าใช้จ่ายในการเยียวยาหรือดูแลผู้ขับขี่รถยนต์และผู้โดยสารนั้น ซึ่งเมื่อพิจารณาถึงนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้ขับขี่ไม่ได้เป็นนายจ้างกับลูกจ้างกันตามสัญญาจ้างแรงงานแล้ว หากเกิดความเสียหายใด ๆ ขึ้นมาก็ตาม ผู้ให้บริการระบบซึ่งไม่ได้มีสถานะเป็นนายจ้างก็ไม่ได้มีหน้าที่ที่จะต้องรับผิดชดใช้หรือเยียวยาค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่เกิดขึ้นให้แก่ผู้ขับขี่แต่อย่างใด ซึ่งในเรื่องของการวางหลักประกันต่อกรมการขนส่งก็อาจจะเป็นสาเหตุให้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันหลีกเลี่ยงไม่ยอมเข้ามาจดทะเบียนเพื่อขอเป็นผู้ให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ก็ได้ ทั้งนี้ควรกำหนดเงื่อนไขในลักษณะของการทำประกันวินาศภัยเพิ่มเติมในการขับขี่รถยนต์รับจ้างผ่านระบบแอปพลิเคชันเพื่อความคุ้มครองความเสียหายต่อผู้ขับขี่และผู้โดยสารแทนการวางหลักประกันดังกล่าวมากกว่า

(4) ประกาศกรมการขนส่งทางบกเรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของระบบอิเล็กทรอนิกส์ และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 ข้อ 12 (11) บัญญัติว่า “ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ต้องไม่จัดทำส่วนลดใด ๆ ที่ทำให้อัตราค่าโดยสารที่จัดเก็บต่ำกว่าอัตราค่าโดยสารขั้นต่ำที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารและค่าบริการอื่น

สำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์” การที่ประกาศฉบับดังกล่าวกำหนดให้ผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันไม่สามารถจัดทำส่วนลดใด ๆ เกี่ยวกับอัตราค่าโดยสารได้ ถือว่าเป็นการควบคุมการแข่งขันด้านราคาที่ไม่ก่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้บริโภคหรือผู้โดยสาร เพราะถ้าผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันสามารถจัดทำส่วนลดในด้านอัตราค่าโดยสารได้ก็จะทำให้เกิดการแข่งขันระหว่างผู้ให้บริการระบบรายอื่น ๆ ซึ่งก็จะทำให้ผู้โดยสารได้รับประโยชน์ในส่วนนี้และเพื่อเพิ่มทางเลือกในการใช้บริการรถยนต์รับจ้างสาธารณะผ่านระบบแอปพลิเคชันอีกด้วย ผู้วิจัยพิเคราะห์แล้วเห็นควรแก้ไขเพิ่มเติมข้อ 12 (11) ดังนี้

ข้อ 12 (11) บัญญัติว่า “ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ต้องไม่จัดทำอัตราค่าโดยสารสูงเกินกว่าที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารและค่าบริการอื่นสำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์”

ดังนั้น หน่วยงานของรัฐควรกำหนดอัตราค่าโดยสารขั้นสูงมากกว่าเพื่อป้องกันการเอารัดเอาเปรียบผู้บริโภค และควรควบคุมสัญญาระหว่างผู้ให้บริการระบบแอปพลิเคชันกับผู้ขับขี่ให้มีการกำหนดสัดส่วนค่าตอบแทนให้มีความเหมาะสมและไม่เกิดการเอารัดเอาเปรียบกันในอนาคต และเพื่อให้เกิดการพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะให้มีประสิทธิภาพต่อไปในอนาคต

บรรณานุกรม

กฎหมาย

กฎกระทรวงมหาดไทย ฉบับที่ 27 พ.ศ. 2504

กฎกระทรวงมหาดไทย ฉบับที่ 34 พ.ศ. 2513

กฎกระทรวงมหาดไทย ฉบับที่ 36 พ.ศ. 2519

กฎกระทรวงรถยนต์ว่าด้วยรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน พ.ศ. 2560

กฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564

ประกาศกระทรวงคมนาคมเรื่อง กำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารและค่าบริการอื่นสำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

พระราชกฤษฎีกาการประกอบธุรกิจบริการแพลตฟอร์มดิจิทัลที่ต้องแจ้งให้ทราบ พ.ศ. 2565

พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2497

พระราชบัญญัติว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544

พระราชบัญญัติรถยนต์รัตนโกสินทร์ ศก 128

พระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2473

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 72 ก

ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 115 ตอนที่ 15 ก

หนังสือ

กมล สนธิเกษตริน, *ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยจ้างแรงงานจ้างทำของและรับขน,* (กรุงเทพฯ : สุทธสารการพิมพ์, 2528)

จิ๊ด เศรษฐบุตร, *ความรู้เบื้องต้นแห่งกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย เช่าทรัพย์ เช่าซื้อ จ้างแรงงาน จ้างทำของ และรับขน,* (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2551)

_____, ความรู้เบื้องต้นแห่งกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย เช่าทรัพย์ เช่าซื้อ จ้างแรงงาน จ้างทำของ และรับของ, (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2551)

_____, *หลักกฎหมายแพ่ง ลักษณะละเมิด, (*กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์เดือนตุลา จำกัด, พิมพ์ครั้งที่ 4 2545)

จินตา บุณยอาคม, *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยจ้างแรงงาน จ้างทำของ,* (พระนคร : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2512)

ไชยเจริญ สันติศิริ, *คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยตัวแทน นายหน้า จัดการงานนอกสั่ง,* (พระนคร : โรงพิมพ์ภักดีประดิษฐ์, 2511)

ดาราพร ถิระวัฒน์, *กฎหมายสัญญา : สถานะใหม่ของสัญญาปัจจุบันและปัญหาข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม,* (กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, พิมพ์ครั้งที่ 1, 2538)

ทิพวรรณ พุ่มมณี, *การจัดการอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว (Tourism Industry Management),* (กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2544)

ธีระเดช ริ้วมงคล, *การขนส่งเบื้องต้น (Peinciples of Transportation),* (กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2541)

เธียรชัย เอี่ยมบวรเมธี, พจนานุกรมไทย (ฉบับใหม่) (กรุงเทพมหานคร : บริษัท รวมสาส์น (1977) จำกัด, พิมพ์ครั้งที่ 2 2545)

นนทวัชร์ นวตระกูลพิสุทธิ์, *หลักกฎหมายเอกเทศสัญญาลักษณะจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน,* (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์เดือนตุลา, พิมพ์ครั้งที่ 2, 2562)

ประชุม โฉมฉาย, *เอกสารประกอบการบรรยายวิชาประวัติศาสตร์กฎหมายโรมัน : ในเรื่องสัญญา,* (2541)

ไผทชิต เอกจริยกร, *คำอธิบายกฎหมายแรงงาน จ้างทำของรับขน ยืม ฝากทรัพย์,* (กรุงเทพฯ : วิญญูชน, 2547)

_____, *คำอธิบาย จ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน,* (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, พิมพ์ครั้งที่ 12 แก้ไขเพิ่มเติม, 2558)

_____, *ตัวแทน นายหน้า (AGENCY-BROKERAGE),* (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์เดือนตุลา, พิมครั้งที่ 12, 2558)

_____, *ตัวแทน นายหน้า,* (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2558)

พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน, (กรุงเทพมหานคร : ราชบัณฑิตสถาน, พิมพ์ครั้งที่ 2, 2556)

ไพจิตร สวัสดิสาร, *การใช้คอมพิวเตอร์ทางกฎหมายและกฎหมายเกี่ยวกับคอมพิวเตอร์,* (กรุงเทพมหานคร : บริษัท ชวนพิมพ์ 50 จำกัด, พิมพ์ครั้งที่ 4 2550),

มานิตย์ จุมปา, *คำอธิบายกฎหมายความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย,* (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, พิมพ์ครั้งที่ 1, 2554)

ร. แลงกานต์, *ประวัติศาสตร์กฎหมายไทย เล่ม 1,* (ไทยวัฒนาพานิช : พิมพ์ครั้งที่ 1, 2526)

วิชา มหาคุณ, *หลักกฎหมายละเมิดศึกษาจากคำพิพากษาฎีกา,* (กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์แสวงสุทธิการพิมพ์, พิมพ์ครั้งที่ 1, 2523)

วิจิตรา (ฟุ้งลดา) วิเชียรชม, *กฎหมายแรงงาน,* (กรุงเทพฯ : คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2561)

วารี นามสกุล, *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง และลาภมิควรได้,* (กรุงเทพฯ : บริษัท กรุงสยาม พับลิชชิ่ง จำกัด, พิมพ์ครั้งที่ 3, 2557)

สารานุกรมไทย ฉบับราชบัณฑิตยสถาน เล่ม 3 , (กรุงเทพมหานคร : ราชบัณฑิตสถาน, 2528)

ศนันท์กรณ์ โสตถิพันธุ์, *คำอธิบายนิติกรรม-สัญญา,* (กรุงเทพฯ : วิญญูชน, พิมพ์ครั้งที่ 12, 2550)

_____, *คำอธิบายนิติกรรม-สัญญา,* (กรุงเทพฯ : วิญญูชน, พิมพ์ครั้งที่ 22, 2561)

_____, *คำอธิบายกฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลาภมิควรได้,* (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2558),

สถิตย์ เล็งไธสง, *คำอธิบายกฎหมายตัวแทนและนายหน้า (เรียงมาตรา),* (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์เดือนตุลา, พิมพ์ครั้งที่ 3, 2539)

สหธน รัตนไพจิตร, *กฎหมายลักษณะห้างหุ้นส่วน บริษัท,* (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด : พิมพ์ครั้งที่ 6, 2563)

สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์, *วิศวกรรมขนส่ง Transportation Engineering,* (เอกสารการสอนภาควิชาวิศวกรรมโยธา, คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา, 2551)

สุษม ศุภนิตย์, *คำอธิบายกฎหมาย ความรับผิดในผลิตภัณฑ์,* (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด, 2544)

สรรเสริญ ไกรจิตติ, *กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยตัวแทนและนายหน้า,* (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2520)

เสนีย์ ปราโมช, *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยนิติกรรมหนี้,* (2505) ส่วนที่ 4

เสนีย์ ปราโมช, *ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยนิติกรรมและหนี้ ภาค 1-2 พุทธศักราช 2478,* (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2505)

_____, *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยนิติกรรมหนี้,* (2505) ส่วนที่ 4

โสภณ รัตนกร, *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หุ้นส่วน บริษัท,* (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, พิมพ์ครั้งที่ 13)

หลวงสุทธิมนต์นฤนาถ, *คำอธิบายและพาณิชย์ว่าด้วยตัวแทน นายหน้า,* (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2510)

วารสาร บทความ

ตะวัน ตันชาลี, *"ข้อจำกัดทางกฎหมายและทางเลือกของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ : กรณีอูเบอร์และแกร็บคาร์"*, (2561) การประชุมวิชาการสาขานิติศาสตร์ระดับชาติ ครั้งที่ 1 หัวข้อ "ระบบกฎหมายไทย : ปฏิรูป / เปลี่ยนผ่าน/ ปฏิสังขรณ์" วารสารวิชาการ

นิติศาสตร์, วันที่ 8 มิถุนายน 2561 โรงแรมแคนทารี ฮิลล์ จังหวัดเชียงใหม่ จัดโดยคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

บัณฑิกา จารุมา นิลปัทม์ม, ทำความรู้จักบุคคลที่สามผู้แทรกแซงสถานการณ์ความขัดแย้ง, *วารสารนิเทศศาสตร์. (1-3)*, (2555)

ประสิทธิ์ โฆวิไลกูล, "ตัวการอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาในต่างประเทศ (Principal who is and has domicile in foreign country)", (7 : 2), *วารสารกฎหมาย*

สมศักดิ์ นวตระกูลพิสุทธิ์, ร่างกฎหมายว่าด้วยความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยกับผลกระทบต่อผู้ที่เกี่ยวข้อง, (2546) *วารสารนิติศาสตร์* -33

สุชาดา พลาชัยภิรมย์ศิล, แนวโน้มการใช้แอปพลิเคชัน Usages Trend of Mobile Application, *วารสารนักบริหาร, 31(4),* (2556)

อนันต์ จันทรโอภากร, "โครงสร้างพื้นฐานกฎหมายละเมิด", 60 ปี ดร.ปรีดี เกษมทรัพย์ รวบรวมบทความเกษียณอายุราชการ (กรุงเทพมหานคร : พีเค พริ้นติ้ง เฮาส์, 2531)

วิทยานิพนธ์ สารนิพนธ์

กรชนก สุริยาเรืองฤทธิ์, ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับกฎเกณฑ์การควบคุมการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันพกพา, (นิติศาสตรมหาบัณฑิต, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2562

จักรพงษ์ บุญอ่า, *วิเคราะห์ปัญหาการบังคับใช้พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551,* (นิติศาสตรมหาบัณฑิต, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม, 2552)

ทิพรัตน์ เพ็ชรพัน, *มาตรการทางกฎหมายในการกำกับดูแลการให้บริการ รถแท็กซี่ (TAXI) อูเบอร์ (UBER) และแกร็บ (GRAB),* (นิติศาสตรมหาบัณฑิต, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม, 2562)

วัชรพล อิ่มจรูญ, *ปัจจัยที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร,* (ศิลปศาสตร มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยราชภัฏบ้านสมเด็จเจ้าพระยา, 2546)

สายสุดำ นิงสานนท์, *ความรับผิดเด็ดขาดในกฎหมายลักษณะละเมิด,* (นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2525)

อัจฉรียา ตันวิตรานนท์, *ปัญหาความรับผิดของผู้ประกอบธุรกิจขนส่งที่ไม่ได้รับอนุญาต : กรณีศึกษาอูเบอร์,* (นิติศาสตร์มหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณมหาวิทยาลัย, 2560)

เอกสารอิเล็กทรอนิกส์

ทำความรู้จักกับ Uber : แพลตฟอร์ม ความท้าทาย และอนาคต (2557),
จาก (https://www.blognone.com/node/55707)

ประชาชาติธุรกิจ, All Thai Taxi เปิดให้บริการเต็มรูปแบบ จ่ายเงินได้ทั้งบัตรและเงินสด,
จาก (https://www.blognone.com/node/72096)

ลงทุนแมน, ผู้ก่อตั้ง Grab จากหลานชายคนขับแท็กซี่ สู่อาณาจักรดิลิเวอรี 7 แสนล้าน,
จาก (https://www.longtunman.com/35743)

ลงทุนศาสตร์ – Investerest, เจ้าของรถได้เงินเท่าไหร่จากการขับ UBER,
จาก (https://www.investerest.co/business/how-many-drivers-get-from-uber/)

สำนักข่าว กรมประชาสัมพันธ์, “กรมการขนส่งทางบก เดินหน้าต่อเนื่อง!!! โครงการ TAXI OK
ยกระดับคุณภาพการให้บริการแท็กซี่”(ออนไลน์),
จาก (https://thainews.prd.go.th/th/news/print_news/TNSOC6101080010003)

อาริยา สุขโต, “อูเบอร์ (Uber) ความถูกใจที่ไม่ถูกต้อง” (2560),
จาก (www.parliament.go.th/ewtadmin/ewt/parliament_parcy/ewt_dl_link.php?nid=39738)

อารี พลดี, ศัพท์ในสื่อสังคม, (ออนไลน์), จาก (http://legacy.orst.go.th)

Benjamin Edelman, Uber Can’t Be Fixed — It’s Time for Regulators to Shut It Down , Harvard Business Review (21 มิถุนายน 2017) ออนไลน์, จาก (https://hbr.org/2017/06/uber-cant-be-fixed-its-time-for-regulators-to-shut-it-down,)

ETDA สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์, ครม. อนุมัติร่างพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการควบคุมดูแลธุรกิจบริการแพลตฟอร์มดิจิทัลที่ต้องแจ้งให้ทราบ พ.ศ. - สพธอ. (etda.or.th), จาก (https://www.etda.or.th/th/pr-news/Cabinet-Approved-a-Draft-Decree-Digital-Platform.aspx)

Grab, “จดหมายจาก Anthony และ Hooi Ling”, จาก (https://www.grab.com/th/about/our-story/)

Grab, “แกร็บแท็กซี่”, จาก (https://www.grab.com/th/taxi/)

Grab, (2018), “แกร็บฟู้ด” จาก (https://www.grab.com/th/bike.)

Grab, (2018), “แกร็บวินคืออะไร”, จาก (https://www.grab.com/th/bike/.)

Guru, เริ่มมีรถแท็กซี่ขึ้นเป็นครั้งแรกในเมืองไทย, จาก (https://guru.sanook.com/26473/)

Haup, “Carsharing/Ridesharing เหมือนหรือต่างกันอย่างไร”,
จาก (https://www.haupcar.com/singlepost/2017/07/22/carsharingridesharing-)

Little Hotelier, Airbnb คืออะไร? สำคัญต่อที่พักขนาดเล็กอย่างไร?,
จาก (https://www.littlehotelier.com/th/blog/get-more-bookings/airbnb-)

Melo Yellow, (2015), “Grab Taxi จากแผนการประกวดธุรกิจสู่ของจริงในภูมิภาคอาเซียน” จาก (https://www.marketingoops.com/news/brand-move/grab-taxi-asean/.)

MGR Online, “Uber แท็กซี่ไฮโซ....ตอบไลฟ์สไตล์คนเมือง” จาก (https://mgronline.com/daily/detail/9570000085388)

TechCrunch, Easy Taxi ถอนตัวจากตลาดเอเชีย กลับไปโฟกัสตลาดละตินอเมริกา, จาก (https://www.blognone.com/topics/easy-taxi)

UBER, (4 ธันวาคม 2560), “Terms and Conditions” จาก (https://www.uber.com/legal/en/document/?name=general-terms-of-use&country=united-arab-emirates&lang=en)

เอกสาร หนังสือต่างประเทศ

Rebecca Elaine Elliott. (2016). Sharing App or Regulation Hackney: Defining Uber Technologies Journal

เอกสารอื่น ๆ

กรมการขนส่งทางบก, รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) โครงการศึกษาการพัฒนาเพื่อความปลอดภัยและคุณภาพการให้บริการของรถแท็กซี่ โดยพิจารณาโครงสร้างต้นทุนและการประกอบการ, (กรุงเทพ : กรมการขนส่งทางบก, 2561)

จิตรตรา ขันเงิน, รายงานการศึกษาเรื่อง “ละเมิด”, รายงานการศึกษานี้เป็นส่วนหนึ่งในการประเมินผลการทดลองการปฏิบัติราชการของกองกฎหมายและคดี สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค, กองกฎหมายและคดี สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค

ชัชฎาภณณ์ ประยูรยงษ์, Application “เรียก Taxi” ปัญหากฎหมายล้าหลังจริงหรือ?, (กรุงเทพฯ : สำนักวิชาการ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, เมษายน, 2561)

นระ คมนามูล, *เทคโนโลยีการขนส่งสาธารณะในเมือง ระบบขนส่งสาธารณะใน กทม.,* (กรุงเทพฯ: สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย, 2547)

เปี่ยมสุข สนิท, อภิวัฒน์ รัตนวราหะ, รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ คนเมือง 4.0 : อนาคตชีวิตเมืองในประเทศไทย, (กรุงเทพฯ : สำนักงานวิจัยการวิจัยแห่งชาติ, พฤษภาคม 2563)

ไผทชิต เอกจริยกร, การให้บริการขนส่งคนโดยสาร โดยรถยนต์ส่วนบุคคลผ่านแอปพลิเคชัน, เสนอต่อที่ประชุมราชบัณฑิตและภาคีสมาชิก สำนักธรรมศาสตร์และการเมือง ราชบัณฑิตสภา, 6 มีนาคม 2562.

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1

มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาแห่งประเทศไทย,รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการศึกษาการพัฒนาเพื่อความปลอดภัยและคุณภาพการให้บริการของรถแท็กซี่ โดยพิจารณาโครงสร้างต้นทุนและการประกอบการ, กรมการขนส่งทางบก, 29 มิถุนายน 2561

ยืนยง กันทะเนตร, อาจารย์ประจำสาขาวิชาเทคโนโลยีคอมพิวเตอร์เคลื่อนที่ คณะเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารมหาวิทยาลัยพะเยา, องค์ประกอบของคอมพิวเตอร์เคลื่อนที่ด้านซอฟต์แวร์, (ม.ป.ท : ม.ป.พ., ม.ป.ป)

ยุวจุฑา แก้วประทีบ, Sharing Economy ในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวไทย , (สำนักเจรจาการค้าบริการและการลงทุน กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, สิงหาคม 2561)

วสันต์ รจนากิจ, “ข้อแตกต่างระหว่างการจ้างแรงงานและจ้างทำของ” (มิถุนายน : 2535) *เอกสารภาษีอากร.*

สำนักงบประมาณของรัฐสภา สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, *แนวทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ,* รายงานวิชาการสำนักงบประมาณของรัฐสภา (สำนักการพิมพ์ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, ฉบับที่ 8/2562)

สำนักเจรจาการค้าบริการและการลงทุน กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, (มีนาคม 2561), Ride Sharing ใน Sharing Economy

ศูนย์พัฒนาพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ ศูนย์เทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์แห่งชาติ, คู่มือทำสัญญาพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์สำหรับผู้ประกอบธุรกิจ, (ม.ป.ท : ม.ป.พ., 2545)

ภาคผนวก

ประวัติผู้วิจัย

หัวหน้าโครงการวิจัย อาจารย์ศิรินทร์พร ธารมัติ

การศึกษา นิติศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยศรีปทุม

ตำแหน่ง อาจารย์ประจำคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ

สถานที่ทำงาน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ

ผลงานวิชาการ :

1) ศิรินทร์พร ธารมัติ. (2558) “อายุความในการใช้สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่เจ้าหน้าที่ผู้กระทำละเมิดถึงแก่ความตายตามพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539” **วารสารวิชาการ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ** (5/2).

2) ศิรินทร์พร ธารมัติ. (2559) “ความรับผิดทางละเมิดของคณะกรรมการการเลือกตั้งศึกษากรณีการกระทำละเมิดในการปฏิบัติหน้าที่” **วารสารวิชาการ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ** (7/1).

3) ศิรินทร์พร ธารมัติ. (2562) “ผลของการจัดตั้งห้างหุ้นส่วนจำกัดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์” วารสารวิชาการ **คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ** (9/2).

ผู้ร่วมวิจัย

(1) น้ำผึ้ง มีศิล. (2561). เอกลักษณ์ของปลาสลิดในมุมมองของผู้ที่เกี่ยวข้องกับสายโซ่การผลิตของจังหวัดสมุทรปราการ และแนวทางการพัฒนาสิ่งบ่งชี้ทางภูมิศาสตร์ปลาสลิดบางบ่อ. **งานวิจัยมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ ปีการศึกษา 2560**

ผู้วิจัยหลัก

(1) ศิรินทร์พร ธารมัติ. (2561). แนวทางการนำกระบวนการยุติธรรมชุมชนมาปรับใช้ในการป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติดในเด็กและเยาวชนในพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการ **งานวิจัยมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ ปีการศึกษา 2561**

กฎกระทรวง

รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์

พ.ศ. ๒๕๖๔

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๕ (๑) (๒) (๓) (๔) (๕) (๑๐) และ (๑๘) แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๐) พ.ศ. ๒๕๔๒ และมาตรา ๕ (๑๔) และ (๑๕) แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๓) พ.ศ. ๒๕๔๗ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ในกฎกระทรวงนี้

“รถยนต์รับจ้าง” หมายความว่า รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน

“รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์” หมายความว่า รถยนต์รับจ้างที่เป็นการนำรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมาจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์

ข้อ ๒ การจดทะเบียนรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ให้แบ่งเป็น ๓ ประเภท ดังนี้

(๑) ขนาดเล็ก

(๒) ขนาดกลาง

(๓) ขนาดใหญ่

ในการรับจดทะเบียนเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ให้จดทะเบียนได้เพียงคนละหนึ่งคัน

ข้อ ๓ รถที่จะรับจดทะเบียนเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ต้องเป็นรถที่มีประตูไม่น้อยกว่าสี่ประตู และต้องมีลักษณะเป็นรถเก๋งสองตอน รถเก๋งสองตอนแวน รถเก๋งสามตอน รถเก๋งสามตอนแวน รถยนต์นั่งสองตอน รถยนต์นั่งสองตอนแวน รถยนต์นั่งสามตอน รถยนต์นั่งสามตอนแวน หรือรถยนต์ลักษณะอื่นตามที่อธิบดีประกาศกำหนดโดยความเห็นชอบของรัฐมนตรี

ข้อ ๔ รถที่จะรับจดทะเบียนเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ตามประเภทของการจดทะเบียนที่กำหนดในข้อ ๒ ต้องมีกำลังของเครื่องยนต์หรือมอเตอร์ไฟฟ้า ดังต่อไปนี้

(๑) รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ขนาดเล็กต้องมีกำลังในการขับเคลื่อนตั้งแต่ห้าสิบกิโลวัตต์แต่ไม่เกินเก้าสิบกิโลวัตต์

(๒) รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ขนาดกลางต้องมีกำลังในการขับเคลื่อนมากกว่าเก้าสิบกิโลวัตต์แต่ไม่เกินหนึ่งร้อยยี่สิบกิโลวัตต์

(๓) รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ขนาดใหญ่ต้องมีกำลังในการขับเคลื่อนมากกว่าหนึ่งร้อยยี่สิบกิโลวัตต์ขึ้นไป

กรณีเป็นรถที่ใช้มอเตอร์ไฟฟ้าในการขับเคลื่อนต้องมีความเร็วสูงสุดได้ไม่น้อยกว่าเก้าสิบกิโลเมตรต่อชั่วโมง

การวัดกำลังของเครื่องยนต์หรือมอเตอร์ไฟฟ้าตามวรรคหนึ่ง และการวัดความสามารถในการขับเคลื่อนรถตามวรรคสอง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่อธิบดีประกาศกำหนด

ข้อ ๕ รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ต้องมีและใช้อุปกรณ์เครื่องสื่อสารเพื่อการรับงานจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่กรมการขนส่งทางบกให้การรับรอง

ระบบอิเล็กทรอนิกส์ตามวรรคหนึ่ง ต้องมีคุณลักษณะและระบบการทำงานตามที่อธิบดีประกาศกำหนด ซึ่งอย่างน้อยต้องมีข้อมูลเกี่ยวกับตัวรถและผู้ขับรถ ระบบการแสดงตัวตนของผู้ขับรถ ระบบการคิดอัตราค่าโดยสารล่วงหน้า ระบบติดตามตัวรถ ระบบตรวจสอบเวลาและสถานที่รับส่ง และระบบแจ้งการร้องเรียนหรือขอความช่วยเหลือ ทั้งนี้ ระบบอิเล็กทรอนิกส์ดังกล่าวต้องดำเนินการโดยผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่กรมการขนส่งทางบกให้การรับรอง รวมทั้งต้องมีการจัดเก็บข้อมูลที่สามารถตรวจสอบย้อนหลังได้อย่างน้อยหนึ่งเดือน

หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์ตามวรรคหนึ่งและผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ตามวรรคสอง ให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนดโดยความเห็นชอบของรัฐมนตรี

ข้อ ๖ รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ต้องมีและแสดงเครื่องหมายแสดงการเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ และเครื่องหมายอื่นตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

แบบและการแสดงเครื่องหมายตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด ทั้งนี้อาจกำหนดให้แตกต่างกันตามประเภทของการจดทะเบียนในข้อ ๒ ก็ได้

ข้อ ๗ รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ให้ใช้สีของตัวถังรถตามสีเดิมที่ปรากฏในใบคู่มือการจดทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลก่อนการจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์

ข้อ ๘ รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ให้มีอายุการใช้งานได้ไม่เกินเก้าปีนับแต่วันที่จดทะเบียนครั้งแรก

ในกรณีที่รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ครบอายุการใช้งานตามวรรคหนึ่ง ให้เจ้าของรถนำเครื่องหมายตามข้อ ๖ ออก พร้อมนำใบคู่มือจดทะเบียนรถไปแสดงต่อนายทะเบียนเพื่อบันทึกหลักฐานการระงับทะเบียนหรือเปลี่ยนประเภทรถ ทั้งนี้ ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ครบอายุการใช้งาน

ข้อ ๙ ให้รัฐมนตรีมีอำนาจประกาศกำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารและค่าบริการอื่นสำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ดังต่อไปนี้

(๑) รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ตามประเภทของการจดทะเบียนที่กำหนดในข้อ ๒ (๑) และ (๒)

(ก) ค่าจ้างบรรทุกคนโดยสาร ให้กำหนดโดยถือเกณฑ์ระยะทางสองกิโลเมตรแรกไม่เกินห้าสิบบาท และกิโลเมตรต่อ ๆ ไป กิโลเมตรละไม่เกินสิบสองบาท ในกรณีที่ระบบการคิดอัตราค่าโดยสารล่วงหน้าประเมินสภาพการจราจรว่าไม่สามารถเคลื่อนที่หรือเดินรถต่อไปได้ตามปกติวิสัย ในอัตรานาทีละไม่เกินสามบาท

(ข) ค่าบริการอื่น ให้กำหนดดังต่อไปนี้

๑) กรณีการจ้างผ่านศูนย์บริการสื่อสารหรือระบบสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์กำหนดได้ไม่เกินห้าสิบบาท

๒) ค่าบริการเพิ่มกรณีอื่นตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด กำหนดได้ไม่เกินสองร้อยบาท

(๒) รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ตามประเภทของการจดทะเบียนที่กำหนดในข้อ ๒ (๓)

(ก) ค่าจ้างบรรทุกคนโดยสาร ให้กำหนดโดยถือเกณฑ์ระยะทางสองกิโลเมตรแรกไม่เกินสองร้อยบาท และกิโลเมตรต่อ ๆ ไป กิโลเมตรละไม่เกินสามสิบบาท ในกรณีที่ระบบการคิดอัตราค่าโดยสารล่วงหน้าประเมินสภาพการจราจรว่าไม่สามารถเคลื่อนที่หรือเดินรถต่อไปได้ตามปกติวิสัย ในอัตรานาทีละไม่เกินสิบบาท

(ข) ค่าบริการอื่น ให้กำหนดดังต่อไปนี้

๑) กรณีการจ้างผ่านศูนย์บริการสื่อสารหรือระบบสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์กำหนดได้ไม่เกินหนึ่งร้อยบาท

๒) ค่าบริการเพิ่มกรณีอื่นตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด กำหนดได้ไม่เกินสองร้อยบาท

ข้อ ๑๐ การเรียกเก็บค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารของรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ให้เรียกเก็บตามจำนวนเงินซึ่งคำนวณโดยระบบการคิดอัตราค่าโดยสารล่วงหน้าที่ปรากฏในอุปกรณ์เครื่องสื่อสารเพื่อการรับงานจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ตามข้อ ๕ โดยต้องแจ้งให้คนโดยสารทราบก่อนทำการขนส่งคนโดยสารนั้น

ข้อ ๑๑ แผ่นป้ายทะเบียนรถของรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ให้มีขนาด ลักษณะ และสีเช่นเดียวกับแผ่นป้ายทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคน ทั้งนี้ อาจให้ใช้แผ่นป้ายทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคนเดิมก็ได้

ข้อ ๑๒ รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ต้องมีการตรวจสภาพรถตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๑๕ ทวิ รวมทั้งต้องรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยทั้งภายนอกและภายในตัวรถ

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๗ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๖๔
ศักดิ์สยาม ชิดชอบ
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ คือ โดยที่เป็นการสมควรส่งเสริมและสนับสนุนให้ประชาชนนำทรัพยากรที่ตนมีอยู่มาใช้ให้คุ้มค่าและเกิดประโยชน์สูงสุดตามแนวทางเศรษฐกิจแบ่งปัน (Sharing Economy) โดยการให้ประชาชนสามารถนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการรับจ้างได้อย่างถูกต้อง โดยรับงานจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งนอกจากจะสอดคล้องกับบริบทของสังคมและวิถีการใช้ชีวิตของประชาชนที่เปลี่ยนแปลงไปในปัจจุบันที่ทางราชการสามารถเข้ามาจัดระเบียบและตรวจสอบการให้บริการรับจ้างดังกล่าวเพื่อให้เกิดความเรียบร้อยและความปลอดภัยแก่คนโดยสารแล้ว ยังเป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนและเพิ่มทางเลือกในการใช้บริการรถยนต์รับจ้างอีกด้วย สมควรกำหนดให้มีรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่เป็นการนำรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมาจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทเป็นรถยนต์รับจ้าง จึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงนี้

กฎกระทรวง

ว่าด้วยรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน

พ.ศ. ๒๕๖๐

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๕ วรรคหนึ่ง (๑) (๒) (๓) (๔) (๕) (๑๐) และ (๑๘) แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๐) พ.ศ. ๒๕๔๒ และมาตรา ๕ วรรคหนึ่ง (๑๔) แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๓) พ.ศ. ๒๕๔๗ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ กฎกระทรวงนี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ข้อ ๒ ให้ยกเลิก

(๑) กฎกระทรวงว่าด้วยรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๕๐

(๒) กฎกระทรวงว่าด้วยรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๘

(๓) กฎกระทรวงว่าด้วยรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนที่จดทะเบียนในจังหวัดอื่นนอกจากกรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๕๘

ข้อ ๓ ในกฎกระทรวงนี้

“รถยนต์รับจ้าง” หมายความว่า รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนที่จดทะเบียนตั้งแต่วันที่ ๑๗ เมษายน พ.ศ. ๒๕๓๕ แต่ไม่รวมถึงรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนแบบพิเศษ

ข้อ ๔ รถยนต์รับจ้างต้องมีลักษณะและขนาด ดังต่อไปนี้

(๑) เป็นรถใหม่สำเร็จรูปจากโรงงาน หรือมีอายุการใช้งานไม่เกินสองปีนับแต่วันที่จดทะเบียนครั้งแรก ซึ่งมีการใช้รถมาแล้วไม่เกินสองหมื่นกิโลเมตร และไม่เป็นรถที่ทำการซ่อมแซมหรือปรับปรุงมาจากรถที่ประสบอุบัติเหตุรุนแรงที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยในการใช้รถนั้น

(๒) เป็นรถเก๋งสองตอน รถเก๋งสองตอนแวน รถเก๋งสามตอน รถเก๋งสามตอนแวน รถยนต์นั่งสองตอน รถยนต์นั่งสองตอนแวน รถยนต์นั่งสามตอน รถยนต์นั่งสามตอนแวน หรือรถยนต์ลักษณะอื่นตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

(๓) เป็นรถที่มีประตูไม่น้อยกว่าสี่ประตู ซึ่งมีความกว้างไม่น้อยกว่าหนึ่งเมตรเจ็ดสิบห้าเซนติเมตร แต่ไม่เกินสองเมตรห้าสิบเซนติเมตร มีความยาวไม่น้อยกว่าสี่เมตรห้าสิบเซนติเมตร แต่ไม่เกินหกเมตร และมีความสูงไม่เกินสองเมตร

(๔) เป็นรถที่มีเบาะนั่งซึ่งมีระยะห่างจากพื้นถึงส่วนบนสุดของเบาะนั่งไม่น้อยกว่ายี่สิบห้าเซนติเมตร และมีระยะห่างจากส่วนต่ำสุดของเบาะนั่งถึงเพดานไม่น้อยกว่าแปดสิบห้าเซนติเมตร

ข้อ ๕ รถยนต์รับจ้างต้องมีกำลังของเครื่องยนต์หรือมอเตอร์ไฟฟ้า ดังต่อไปนี้

(๑) ในกรณีเป็นรถที่ใช้เครื่องยนต์ในการขับเคลื่อน ต้องมีกำลังของเครื่องยนต์ไม่น้อยกว่าแปดสิบกิโลวัตต์

(๒) ในกรณีเป็นรถที่ใช้ทั้งเครื่องยนต์และมอเตอร์ไฟฟ้าในการขับเคลื่อน ต้องมีกำลังรวมกันไม่น้อยกว่าแปดสิบกิโลวัตต์

(๓) ในกรณีเป็นรถที่ใช้มอเตอร์ไฟฟ้าในการขับเคลื่อน ต้องมีกำลังพิกัดของมอเตอร์ไฟฟ้าไม่น้อยกว่าสิบห้ากิโลวัตต์ และสามารถขับเคลื่อนรถให้มีความเร็วสูงสุดได้ไม่น้อยกว่าเก้าสิบกิโลเมตรต่อชั่วโมง

การวัดกำลังของเครื่องยนต์หรือมอเตอร์ไฟฟ้า และการวัดความสามารถในการขับเคลื่อนรถตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่อธิบดีประกาศกำหนด

ข้อ ๖ รถยนต์รับจ้างต้องไม่ติดตั้งระบบป้องกันการเปิดประตูจากภายในรถ และกระจกกันลมหน้าและส่วนประกอบของตัวถังที่เป็นกระจกต้องเป็นกระจกที่โปร่งใสสามารถมองเห็นสภาพภายในรถและสภาพการจราจรภายนอกรถได้อย่างชัดเจน และห้ามมิให้นำวัสดุอื่นใดมาติดหรือบังส่วนหนึ่งส่วนใดของกระจก เว้นแต่เป็นการติดเครื่องหมายหรือเอกสารตามที่กฎหมายกำหนด หรือการติดวัสดุสำหรับบังหรือกรองแสงแดดที่กระจกกันลมหน้าหรือส่วนประกอบของตัวถังที่เป็นกระจกตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

ข้อ ๗ รถยนต์รับจ้างต้องมีและใช้เครื่องอุปกรณ์ ดังต่อไปนี้

(๑) มาตรค่าโดยสารตามแบบหรือชนิดที่อธิบดีให้ความเห็นชอบ ติดตั้งไว้ด้านซ้ายของผู้ขับรถ ณ ที่ซึ่งคนโดยสารเห็นได้ชัดเจน โดยต้องแสดงจำนวนเงินค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารตามอัตราระยะทาง และระยะเวลาที่กำหนดในข้อ ๑๒

(๒) เครื่องสื่อสารตามกฎหมายว่าด้วยวิทยุคมนาคมตามแบบหรือชนิดที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ หรือเครื่องสื่อสารประเภทอื่นที่อธิบดีให้ความเห็นชอบ

(๓) เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถที่มีผู้ให้บริการระบบติดตามรถที่กรมการขนส่งทางบกรับรอง

คุณลักษณะ ระบบการทำงาน การติดตั้ง และการรับรองเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถและการรับรองผู้ให้บริการระบบติดตามรถตาม (๓) ให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

ในกรณีที่เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถตาม (๓) มีระบบการทำงานที่ทำให้สามารถสื่อสารระหว่างผู้ขับรถกับผู้ให้บริการระบบติดตามรถได้ ให้ถือว่าเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถนั้นเป็นเครื่องสื่อสารตาม (๒) ด้วย

ข้อ ๘ รถยนต์รับจ้างต้องแสดงเครื่องหมาย ดังต่อไปนี้

(๑) เครื่องหมายหรือสัญลักษณ์ที่แสดงการเป็นรถยนต์รับจ้าง

(๒) เครื่องหมายแสดงการมีเครื่องสื่อสาร

(๓) เครื่องหมายแสดงสถานะการให้บริการ เช่น ว่าง - ไม่ว่าง หรืองดรับจ้าง

(๔) เครื่องหมายอื่นตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

ลักษณะ ขนาด การติดตั้ง และเงื่อนไขการใช้เครื่องหมายตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงทะเบียนประเภทรถยนต์รับจ้างเป็นรถยนต์ประเภทอื่น ให้เจ้าของรถนำเครื่องหมายตามวรรคหนึ่งออก

ข้อ ๙ รถยนต์รับจ้างอาจมีและใช้เครื่องอุปกรณ์สำหรับรถเพื่อความปลอดภัยในการรับจ้าง ดังต่อไปนี้

(๑) อุปกรณ์กั้นระหว่างที่นั่งผู้ขับรถกับคนโดยสารภายในห้องโดยสาร

(๒) อุปกรณ์ที่ใช้บันทึกภาพภายในหรือภายนอกรถ เช่น กล้องวิดีโอ กล้องถ่ายรูป

(๓) อุปกรณ์อื่นอันจำเป็นเพื่อความปลอดภัยตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

เพื่อประโยชน์ในการคุ้มครองความปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินของผู้ขับรถหรือคนโดยสาร อธิบดีอาจประกาศกำหนดให้รถยนต์รับจ้างตามลักษณะรถหรือลักษณะการให้บริการต้องติดตั้งเครื่องอุปกรณ์ตามวรรคหนึ่งก็ได้

คุณลักษณะ ระบบการทำงาน และการติดตั้งเครื่องอุปกรณ์ตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

ข้อ ๑๐ รถยนต์รับจ้างให้ใช้สีของตัวถังรถ ดังต่อไปนี้

(๑) รถยนต์รับจ้างที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร

(ก) กรณีเป็นของบุคคลธรรมดา ให้ใช้สีเขียวและสีเหลืองเป็นสีของตัวถังรถ

๑) สีเขียวให้เริ่มตั้งแต่ด้านล่างสุดของตัวถังรถจนถึงที่ปิดเปิดประตูเป็นแนวขนานกับพื้นตลอดรอบตัวรถ

๒) สีเหลืองให้เริ่มถัดจากสีเขียวตาม ๑) จนถึงด้านบนของหลังคารถ

(ข) กรณีเป็นของนิติบุคคล ให้ใช้สีตามแบบที่นายทะเบียนให้ความเห็นชอบ

(๒) รถยนต์รับจ้างที่จดทะเบียนในจังหวัดอื่นนอกจากกรุงเทพมหานคร

(ก) กรณีเป็นของบุคคลธรรมดา ให้ใช้สีแดงและสีเหลืองเป็นสีของตัวถังรถ

๑) สีแดงให้เริ่มตั้งแต่ด้านล่างสุดของตัวถังรถจนถึงที่ปิดเปิดประตูเป็นแนวขนานกับพื้นตลอดรอบตัวรถ

๒) สีเหลืองให้เริ่มถัดจากสีแดงตาม ๑) จนถึงด้านบนของหลังคารถ

(ข) กรณีเป็นของนิติบุคคล ให้ใช้สีน้ำเงินและสีเหลืองเป็นสีของตัวถังรถ

๑) สีน้ำเงินให้เริ่มตั้งแต่ด้านล่างสุดของตัวถังรถจนถึงที่ปิดเปิดประตูเป็นแนวขนานกับพื้นตลอดรอบตัวรถ

๒) สีเหลืองให้เริ่มถัดจากสีน้ำเงินตาม ๑) จนถึงด้านบนของหลังคารถ

ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงทะเบียนประเภทรถยนต์รับจ้างเป็นรถยนต์ประเภทอื่น ให้เจ้าของรถเปลี่ยนสีของตัวถังรถให้มีลักษณะแตกต่างจากที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่ง

ข้อ ๑๑ รถยนต์รับจ้างให้มีอายุการใช้งานได้ไม่เกินเก้าปีนับแต่วันที่รถยนต์นั้นจดทะเบียนครั้งแรก

ในกรณีที่รถยนต์รับจ้างครบอายุการใช้งานตามวรรคหนึ่ง ให้เจ้าของรถนำเครื่องหมายตามข้อ ๘ ออก และส่งคืนแผ่นป้ายทะเบียนรถต่อนายทะเบียนพร้อมนำใบคู่มือจดทะเบียนรถมาแสดงต่อนายทะเบียนเพื่อบันทึกหลักฐานการระงับทะเบียนหรือเปลี่ยนประเภทรถ ทั้งนี้ ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ครบอายุการใช้งาน

ข้อ ๑๒ ให้รัฐมนตรีมีอำนาจประกาศกำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารสำหรับรถยนต์รับจ้างและค่าบริการอื่น ดังต่อไปนี้

(๑) รถยนต์รับจ้างที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร

(ก) ค่าจ้างบรรทุกคนโดยสาร ให้กำหนดโดยถือเกณฑ์ระยะทางสองกิโลเมตรแรกไม่เกินห้าสิบบาท และกิโลเมตรต่อ ๆ ไป กิโลเมตรละไม่เกินสิบสองบาท ในกรณีที่ไม่สามารถเคลื่อนที่หรือเดินรถต่อไปได้ตามปกติวิสัยในอัตราหยุดรถทีละไม่เกินสามบาท

(ข) ค่าบริการอื่น ให้กำหนดดังต่อไปนี้

๑) กรณีการจ้างผ่านศูนย์บริการสื่อสารหรือระบบสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ กำหนดได้ไม่เกินห้าสิบบาท

๒) กรณีการจ้างจากท่าอากาศยานหรือสถานที่ที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยรถยนต์รับจ้างนั้นจอดรถรอคนโดยสารอยู่ในสถานที่ดังกล่าว ณ จุดที่ได้จัดไว้เป็นการเฉพาะ กำหนดได้ไม่เกินหนึ่งร้อยบาท

๓) กรณีการจ้างโดยมีบริการพิเศษตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด กำหนดได้ไม่เกินสองร้อยบาท

(๒) รถยนต์รับจ้างที่จดทะเบียนในจังหวัดอื่นนอกจากกรุงเทพมหานคร

(ก) ค่าจ้างบรรทุกคนโดยสาร ให้กำหนดโดยถือเกณฑ์ระยะทางสองกิโลเมตรแรก ไม่เกินหนึ่งร้อยบาท และกิโลเมตรต่อ ๆ ไป กิโลเมตรละไม่เกินยี่สิบบาท ในกรณีที่ไม่สามารถเคลื่อนที่หรือเดินรถต่อไปได้ตามปกติวิสัยในอัตรานาทีละไม่เกินห้าบาท

(ข) ค่าบริการอื่น ให้กำหนดดังต่อไปนี้

๑) กรณีการจ้างผ่านศูนย์บริการสื่อสารหรือระบบสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ กำหนดได้ไม่เกินห้าสิบบาท

๒) กรณีการจ้างจากท่าอากาศยานหรือสถานที่ที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด โดยรถยนต์รับจ้างนั้นจอดรถรอคนโดยสารอยู่ในสถานที่ดังกล่าว ณ จุดที่ได้จัดไว้เป็นการเฉพาะ กำหนดได้ไม่เกินหนึ่งร้อยห้าสิบบาท

๓) กรณีการจ้างในเวลากลางคืนตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด กำหนดได้ไม่เกินหนึ่งร้อยบาท

๔) กรณีการจ้างโดยมีบริการพิเศษตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด กำหนดได้ไม่เกินสองร้อยบาท

การกำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารและค่าบริการอื่นตามวรรคหนึ่ง อาจกำหนดให้แตกต่างกันตามเขตท้องที่ที่รถนั้นจดทะเบียน ท้องที่ที่ให้บริการ ช่วงเวลาที่ให้บริการ ลักษณะรถหรือลักษณะการให้บริการก็ได้

ข้อ ๑๓ การเรียกเก็บค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารให้เรียกเก็บตามจำนวนเงินรวมที่แสดงไว้ในมาตรค่าโดยสาร ส่วนในกรณีที่มีการเรียกเก็บค่าบริการอื่น ให้เรียกเก็บเพิ่มขึ้นจากค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารที่แสดงไว้ในมาตรค่าโดยสาร

อธิบดีอาจประกาศกำหนดท้องที่ที่ให้บริการหรือช่วงเวลาที่ให้บริการที่รถยนต์รับจ้างสามารถใช้วิธีตกลงราคาหรือวิธีการอื่นนอกจากการใช้มาตรค่าโดยสารเรียกเก็บค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารก็ได้

ข้อ ๑๔ ให้เจ้าของรถยนต์รับจ้างติดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารและค่าบริการอื่นตามที่กำหนดในข้อ ๑๒ ไว้ในรถ ณ ที่ซึ่งคนโดยสารเห็นได้อย่างชัดเจน ทั้งนี้ ตามลักษณะ ขนาด และตำแหน่งที่อธิบดีประกาศกำหนด

ข้อ ๑๕ รถยนต์รับจ้างที่จดทะเบียนไว้ก่อนวันที่ ๒๖ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๑ ให้มีอายุการใช้งาน ดังต่อไปนี้

(๑) รถยนต์รับจ้างที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร

(ก) รถยนต์รับจ้างที่จดทะเบียนก่อนวันที่ ๒๖ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๔๘ ให้มีอายุการใช้งานสิบสองปีนับแต่วันที่รถยนต์นั้นจดทะเบียนครั้งแรก

(ข) รถยนต์รับจ้างที่จดทะเบียนระหว่างวันที่ ๒๖ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๔๘ ถึงวันที่ ๒๕ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๑ ให้มีอายุการใช้งานต่อไปได้จนถึงวันที่ ๒๕ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๐

(๒) รถยนต์รับจ้างที่จดทะเบียนในจังหวัดอื่นนอกจากกรุงเทพมหานคร

(ก) รถยนต์รับจ้างที่จดทะเบียนก่อนวันที่ ๒๖ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๔๘ ให้มีอายุการใช้งานสิบสองปีนับแต่วันที่รถยนต์นั้นจดทะเบียนครั้งแรก

(ข) รถยนต์รับจ้างที่จดทะเบียนระหว่างวันที่ ๒๖ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๔๘ ถึงวันที่ ๒๕ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๑ ให้มีอายุการใช้งานต่อไปได้จนถึงวันที่ ๒๕ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๐

ข้อ ๑๖ รถยนต์รับจ้างที่จดทะเบียนก่อนวันที่กฎกระทรวงนี้ใช้บังคับ และมีขนาดตามที่กำหนดในกฎกระทรวงว่าด้วยรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๕๐ หรือกฎกระทรวงว่าด้วยรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนที่จดทะเบียนในจังหวัดอื่นนอกจากกรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๕๘ ให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามข้อ ๔ (๓) แห่งกฎกระทรวงนี้

ข้อ ๑๗ รถยนต์รับจ้างที่จดทะเบียนก่อนวันที่กฎกระทรวงนี้ใช้บังคับ ให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามข้อ ๗ (๓) แห่งกฎกระทรวงนี้

ข้อ ๑๘ บรรดาประกาศ ระเบียบ หรือคำสั่งใดที่ออกตามกฎกระทรวงว่าด้วยรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๕๐ และกฎกระทรวงว่าด้วยรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนที่จดทะเบียนในจังหวัดอื่นนอกจากกรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๕๘ ให้คงใช้บังคับต่อไปเพียงเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับกฎกระทรวงนี้จนกว่าจะมีประกาศ ระเบียบ หรือคำสั่งตามกฎกระทรวงนี้ใช้บังคับ

ให้ไว้ ณ วันที่ ๒ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๐
พิชิต อัคราทิตย์
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ปฏิบัติราชการแทน
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ คือ โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงลักษณะ ขนาด กำลังของเครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์ และเครื่องหมายสำหรับรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน เพื่อยกระดับมาตรฐานการให้บริการแก่ประชาชนและมาตรฐานความปลอดภัยในการโดยสารรถยนต์สาธารณะให้ทันสมัยและสอดคล้องกับสภาพสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป โดยมีการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้กับรถยนต์รับจ้าง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ การควบคุมดูแลมาตรฐานการให้บริการและความปลอดภัยของคนโดยสาร นอกจากนี้ เพื่อให้รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานครและในจังหวัดอื่นมีมาตรฐานเดียวกัน สมควรรวมกฎเกณฑ์ที่ใช้กับรถยนต์รับจ้างดังกล่าวไว้ในกฎกระทรวงฉบับเดียวกัน จึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงนี้

ประกาศกรมการขนส่งทางบก

เรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของระบบอิเล็กทรอนิกส์ และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์

พ.ศ. ๒๕๖๔

อาศัยอำนาจตามความในข้อ ๕ วรรคสองและวรรคสาม ของกฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๖๔ อธิบดีกรมการขนส่งทางบกโดยความเห็นชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ออกประกาศไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ในประกาศนี้

“รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์” หมายความว่า รถยนต์รับจ้างที่เป็นการนำรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมาจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์

“ระบบอิเล็กทรอนิกส์” หมายความว่า ระบบหรือแอพพลิเคชั่นที่ติดตั้งลงในอุปกรณ์เครื่องสื่อสารเพื่อใช้รับงานจ้างและเรียกใช้บริการรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งประกอบด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์สำหรับผู้ขับรถและระบบอิเล็กทรอนิกส์สำหรับคนโดยสาร

“ระบบอิเล็กทรอนิกส์สำหรับผู้ขับรถ (Driver)” หมายความว่า ระบบหรือแอพพลิเคชั่นที่ติดตั้งลงในอุปกรณ์เครื่องสื่อสารของผู้ขับรถสำหรับใช้รับงานจ้างโดยรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์

“ระบบอิเล็กทรอนิกส์สำหรับคนโดยสาร (Passenger)” หมายความว่า ระบบหรือแอพพลิเคชั่นที่ติดตั้งลงในอุปกรณ์เครื่องสื่อสารของคนโดยสารสำหรับเรียกใช้บริการรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์

“ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์” หมายความว่า ผู้ให้บริการระบบหรือแอพพลิเคชั่นสำหรับใช้รับงานจ้างและเรียกใช้บริการรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ที่ได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งทางบก

“อัตราค่าโดยสาร” หมายถึง อัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารและค่าบริการอื่นตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

หมวด ๑
ระบบอิเล็กทรอนิกส์

ข้อ ๒ ระบบอิเล็กทรอนิกส์สำหรับผู้ขับรถ (Driver) ต้องมีคุณลักษณะและระบบการทำงานอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

(๑) ระบบการแสดงตัวตนเพื่อเข้าใช้งาน (Log-in) โดยใช้ระบบหรือวิธีการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

(ก) กรอกชื่อผู้ใช้และรหัสผ่าน (Username and password)

(ข) กรอก OTP (One Time Password)

(ค) สแกนลายนิ้วมือ (Finger print scan)

(ง) สแกนใบหน้า (Face scan)

(จ) รหัส Pin Code

(ฉ) ระบบหรือวิธีการอื่นใดที่กรมการขนส่งทางบกให้การรับรอง

(๒) ระบบแสดงข้อมูลภายหลังผู้ขับรถได้แสดงตัวตนเข้าใช้งานแล้ว ซึ่งจะต้องแสดงข้อมูลผู้ขับรถ รถที่ให้บริการ และตำแหน่งของรถในรูปแบบของระบบพิกัดบนพื้นโลก

(๓) ระบบคำนวณเส้นทาง ระยะทาง และระยะเวลาเดินทาง พร้อมรายละเอียดและอัตราค่าโดยสารที่ได้จากการประเมิน เมื่อคนโดยสารกำหนดสถานที่รับ-ส่งแล้ว

(๔) ระบบให้ผู้ขับรถสามารถเลือกรับงานหรือยกเลิกงาน หรือเลือกยอมรับการเปลี่ยนจุดหมายปลายทางของคนโดยสารขณะอยู่ระหว่างการรับจ้าง ตามเงื่อนไขที่ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์กำหนด

(๕) ระบบติดต่อสื่อสารกับคนโดยสารผ่านเสียงและข้อความระหว่างเดินทางไปรับคนโดยสาร ต้องไม่แสดงข้อมูลส่วนบุคคลของคนโดยสารหรือผู้ขับรถ

(๖) ระบบขอความช่วยเหลือหรือแจ้งเหตุฉุกเฉินไปยังผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ได้แบบทันทีทันใดในระหว่างการรับจ้าง

(๗) ระบบประเมินความพึงพอใจ แสดงข้อเสนอแนะ และแจ้งข้อร้องเรียนในการให้บริการ

(๘) ระบบแสดงประวัติการให้บริการ พร้อมข้อมูลวัน เวลา สถานที่รับ-ส่ง ระยะทาง ระยะเวลาเดินทาง และอัตราค่าโดยสาร

(๙) ระบบต้องแสดงข้อมูลตามเหตุการณ์ใช้งานดังต่อไปนี้

(ก) เมื่อมีงานเรียกใช้บริการ ระบบต้องแสดงข้อมูลอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

๑) ตำแหน่งสถานที่รับ-ส่ง

๒) ประมาณระยะทาง พร้อมเส้นทางจากสถานที่รับถึงสถานที่ส่ง

๓) ประมาณระยะเวลาเดินทาง

๔) อัตราค่าโดยสารที่ได้จากการประเมิน

๕) ประมาณระยะเวลาเดินทางไปรับคนโดยสาร

(ข) เมื่อผู้ขับรถรับงาน ในระหว่างเดินทางไปรับคนโดยสาร ระบบต้องแสดงข้อมูลอย่างน้อยดังต่อไปนี้

๑) ตำแหน่งสถานที่รับ

๒) ตำแหน่งปัจจุบันของรถ พร้อมเส้นทางจากตำแหน่งปัจจุบันของรถถึงสถานที่รับ

๓) ประมาณระยะเวลาเดินทางไปรับคนโดยสาร

(ค) ในระหว่างการขนส่งคนโดยสาร ระบบต้องแสดงข้อมูลอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

๑) ตำแหน่งปัจจุบันของรถ

๒) ประมาณระยะทาง พร้อมเส้นทางจากตำแหน่งปัจจุบันของรถถึงสถานที่ส่ง

๓) ประมาณระยะเวลาเดินทางจากตำแหน่งปัจจุบันของรถถึงสถานที่ส่ง

๔) อัตราค่าโดยสารที่ได้จากการประเมิน

กรณีคนโดยสารเปลี่ยนสถานที่ส่งระหว่างการขนส่งคนโดยสาร ระบบต้องแสดงข้อมูลตามข้อ ๒ (๙) (ก) ๑) ๒) ๓) ๔)

(ง) เมื่อเดินทางถึงสถานที่ส่ง ระบบต้องแสดงข้อมูลสรุปอัตราค่าโดยสารและการเดินทาง และบันทึกข้อมูลลงในระบบแสดงประวัติการให้บริการ

(๑๐) ในระหว่างที่ผู้ขับรถเข้าใช้งานระบบ (Log-in) ระบบต้องส่งข้อมูลตำแหน่งของรถในรูปแบบของระบบพิกัดบนพื้นโลกไปยังผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์

ข้อ ๓ ระบบอิเล็กทรอนิกส์สำหรับคนโดยสาร (Passenger) ต้องมีคุณลักษณะและระบบการทำงานอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

(๑) ระบบลงทะเบียนคนโดยสาร

(๒) ระบบการแสดงตัวตนเพื่อเข้าใช้งาน (Log-in)

(๓) ระบบเรียกใช้งานรถจะต้องสามารถเรียกใช้งานรถได้ทันที โดยจะต้องสามารถเลือกประเภทรถได้ทั้งรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน (รถแท็กซี่มิเตอร์) และรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ทุกประเภท ซึ่งจะต้องแสดงประเภทรถให้เลือกใช้บริการตามลำดับ ดังนี้

(ก) รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน (รถแท็กซี่มิเตอร์)

(ข) รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่ใช้มอเตอร์ไฟฟ้าในการขับเคลื่อนเพียงแหล่งพลังงานเดียว (EV) (ถ้ามี)

(ค) รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ลำดับถัดไป ให้ไล่เรียงจากอัตราค่าโดยสารน้อยไปอัตราค่าโดยสารมาก

ทั้งนี้ ระบบเรียกใช้งานรถอาจให้บริการจองรถล่วงหน้า เลือกประเภทคนขับรถที่จะใช้บริการ เลือกสถานที่ส่งมากกว่า ๑ แห่ง หรือการให้บริการในแบบอื่น ๆ ได้

(๔) ต้องมีการแสดงข้อมูลรายละเอียดอัตราค่าโดยสารสำหรับรถแต่ละประเภท ซึ่งประกอบด้วยรายละเอียดค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารและค่าบริการอื่น

(๕) ระบบคำนวณเส้นทาง ระยะทาง และระยะเวลาเดินทาง พร้อมรายละเอียดและอัตราค่าโดยสารที่ได้จากการประเมิน เมื่อกำหนดสถานที่รับ-ส่ง เลือกประเภทรถและประเภทคนขับรถที่จะใช้บริการแล้ว

(๖) ระบบเลือกวิธีการชำระค่าโดยสาร

(๗) ระบบแสดงตำแหน่งของคนโดยสารและรถในรูปแบบของระบบพิกัดบนพื้นโลก

(๘) ระบบติดต่อสื่อสารกับผู้ขับรถผ่านเสียงและข้อความระหว่างรอรถมารับ ต้องไม่แสดงข้อมูลส่วนบุคคลของคนโดยสารหรือผู้ขับรถ

(๙) ระบบยกเลิกงาน หรือเปลี่ยนจุดหมายปลายทางตามเงื่อนไขที่ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์กำหนด

(๑๐) ระบบขอความช่วยเหลือหรือแจ้งเหตุฉุกเฉินไปยังผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ได้แบบทันทีทันใดในระหว่างการโดยสาร

(๑๑) ระบบประเมินความพึงพอใจ แสดงข้อเสนอแนะ และแจ้งข้อร้องเรียนในการใช้บริการ

(๑๒) ระบบแสดงประวัติการใช้บริการ พร้อมข้อมูลวัน เวลา สถานที่รับ-ส่ง ระยะทาง ระยะเวลาเดินทาง และอัตราค่าโดยสาร

(๑๓) ระบบต้องแสดงข้อมูลตามเหตุการณ์ใช้งาน ดังต่อไปนี้

(ก) เมื่อคนโดยสารเลือกสถานที่รับ-ส่ง ประเภทของรถ คนขับรถที่ต้องการใช้บริการ และวิธีการชำระค่าโดยสารแล้ว ระบบต้องแสดงข้อมูลอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

๑) ประมาณระยะทาง พร้อมเส้นทางจากสถานที่รับถึงสถานที่ส่ง

๒) ประมาณระยะเวลาเดินทาง

๓) อัตราค่าโดยสารที่ได้จากการประเมิน

๔) ประมาณระยะเวลารอรถมารับ

(ข) เมื่อคนโดยสารยืนยันเรียกใช้บริการรถแล้ว ในระหว่างรอมารับ ระบบต้องแสดงข้อมูลอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

๑) ชื่อ นามสกุล และภาพถ่ายผู้ขับรถ

๒) หมายเลขทะเบียน จังหวัดที่จดทะเบียน ชนิด รุ่น และสีของรถ

๓) ตำแหน่งปัจจุบันของรถ พร้อมเส้นทางจากตำแหน่งปัจจุบันของรถถึงสถานที่รับ

๔) ประมาณระยะเวลารอรถมารับ

(ค) ในระหว่างการโดยสาร ระบบต้องแสดงข้อมูลอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

๑) ตำแหน่งปัจจุบันของรถ

๒) ประมาณระยะทาง พร้อมเส้นทางจากตำแหน่งปัจจุบันของรถถึงสถานที่ส่ง

๓) ประมาณระยะเวลาเดินทางจากตำแหน่งปัจจุบันของรถถึงสถานที่ส่ง

๔) อัตราค่าโดยสารที่ได้จากการประเมิน

กรณีคนโดยสารเปลี่ยนสถานที่ส่งระหว่างการโดยสาร ระบบต้องแสดงข้อมูลตามข้อ ๓ (๑๓) (ก) ๑) ๒) ๓) ๔)

(ง) เมื่อเดินทางถึงสถานที่ส่ง ระบบต้องแสดงข้อมูลสรุปอัตราค่าโดยสารและการเดินทาง และบันทึกข้อมูลลงในระบบแสดงประวัติการใช้บริการ

หมวด ๒
ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์

ข้อ ๔ ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ต้องมีคุณสมบัติและเป็นไปตามเงื่อนไข ดังต่อไปนี้

(๑) เป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์หรือได้รับมอบหมายจากผู้ถือกรรมสิทธิ์ระบบอิเล็กทรอนิกส์ ที่จะนำมาขอรับรองกับกรมการขนส่งทางบก

(๒) เป็นนิติบุคคลที่จดทะเบียนตามกฎหมายไทย และมีทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่าห้าล้านบาท

(๓) มีสถานที่ประกอบการในประเทศไทยเป็นของตนเองหรือต้องมีสัญญาเช่าอย่างน้อย ๓ ปี

(๔) มีเจ้าหน้าที่ประจำสำหรับตรวจสอบข้อมูลและประสานงานในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินได้ตลอด ๒๔ ชั่วโมง

(๕) ไม่เป็นผู้เคยถูกเพิกถอนหรือไม่ได้รับอนุญาตให้ต่ออายุหนังสือรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ เว้นแต่ได้ถูกเพิกถอนหนังสือรับรองมาแล้วไม่น้อยกว่าห้าปีนับแต่วันที่ถูกเพิกถอน หรือพ้นกำหนดมาแล้วไม่น้อยกว่าสามปีนับแต่หนังสือรับรองสิ้นอายุในกรณีที่ไม่ได้รับอนุญาตให้ต่ออายุ

หมวด ๓
การรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์

ข้อ ๕ ในการรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ ให้ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ยื่นหนังสือ ณ สำนักวิศวกรรมยานยนต์ กรมการขนส่งทางบก พร้อมด้วยเอกสารหลักฐานดังต่อไปนี้

(๑) ภาพถ่ายหนังสือรับรองการจดทะเบียนเป็นนิติบุคคล พร้อมด้วยภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชนของผู้มีอำนาจลงนาม ในกรณีผู้มีอำนาจลงนามเป็นคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมือง ให้ยื่นภาพถ่ายใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าว พร้อมทั้งหลักฐานแสดงที่พักอาศัยในราชอาณาจักรที่ทางราชการหรือหน่วยงานรัฐบาลต่างประเทศหรือองค์กรระหว่างประเทศออกให้

(๒) หนังสือมอบอำนาจกรณีมีการมอบอำนาจ พร้อมภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชนของผู้รับมอบอำนาจ

(๓) เอกสารแสดงกรรมสิทธิ์ หรือสิทธิครอบครองระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่นำมาขอรับการรับรอง

(๔) ภาพถ่ายเอกสารหลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครอง หรือหนังสือยินยอมให้ใช้อาคารสถานที่ของตน

(๕) หลักฐานการมีอยู่ซึ่งระบบคอมพิวเตอร์แม่ข่าย (Server) ของผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ และเอกสารการเช่าใช้ระบบสื่อสารอินเตอร์เน็ต (Fixed IP address) จากผู้ให้บริการโครงข่ายอินเตอร์เน็ต (ISP)

(๖) เอกสารอธิบายรายละเอียดคุณลักษณะและระบบการทำงานของระบบอิเล็กทรอนิกส์สำหรับผู้ขับรถและสำหรับคนโดยสารตามข้อ ๒ และข้อ ๓

(๗) เอกสารแสดงรายละเอียดอัตราค่าโดยสารที่ใช้สำหรับการให้บริการ ซึ่งประกอบด้วยโครงสร้าง วิธีการคำนวณ และเงื่อนไขในการคำนวณอัตราค่าโดยสาร ในทุกสถานการณ์และทุกรูปแบบที่ใช้สำหรับการประเมินอัตราค่าโดยสาร

(๘) เอกสารแสดงรายละเอียดโครงสร้าง วิธีการคำนวณ และเงื่อนไขในการคำนวณค่าธรรมเนียมการใช้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ของผู้ขับรถ

(๙) เอกสารแสดงรายละเอียดและวิธีการบริหารจัดการเงิน กรณีที่มีการจัดเก็บเงินกับผู้ขับรถหรือคนโดยสารล่วงหน้า เพื่อนำมาใช้ในการบริหารจัดการการเดินรถ

(๑๐) คู่มือการติดตั้งและการใช้งานระบบอิเล็กทรอนิกส์สำหรับผู้ขับรถและคนโดยสาร

(๑๑) เอกสารหลักฐานแสดงการมีมาตรการเยียวยาหรือดูแลผู้ขับรถและคนโดยสารที่ใช้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ กรณีประสงค์จะเลิกประกอบกิจการ หรือถูกระงับการให้บริการ หรือถูกเพิกถอนการรับรอง

(๑๒) เอกสารหลักฐานแสดงมาตรการควบคุม กำกับ ดูแลผู้ขับรถที่ใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่อยู่ในความรับผิดชอบ ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดตามข้อ ๑๒ (๕) ในกรณีที่ผู้ขับรถฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขดังกล่าว ต้องมีมาตรการลงโทษ ตั้งแต่เบาไปถึงหนัก เช่น พักใช้ระบบ ยกเลิกการใช้ระบบ รวมทั้งมาตรการห้าม มิให้ผู้ขับรถที่ถูกยกเลิกการใช้งานระบบเดิม กลับเข้ามาใช้ระบบอีกภายในระยะเวลาที่กำหนด ๓-๕ ปี

(๑๓) หลักฐานแสดงการมีระบบรักษาความมั่นคงปลอดภัยของข้อมูลของผู้ใช้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์

(๑๔) ในกรณีผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์เป็นผู้ประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินตามพระราชบัญญัติระบบการชำระเงิน พ.ศ. ๒๕๖๐ ต้องแนบหลักฐานการได้รับอนุญาตให้เป็นผู้ประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินด้วย

ข้อ ๖ เมื่อได้รับเอกสารหลักฐานแล้ว ให้เจ้าหน้าที่ผู้รับหนังสือตรวจสอบเอกสารหลักฐานให้ครบถ้วนถูกต้อง ในกรณีที่เอกสารหลักฐานไม่ครบถ้วนถูกต้อง ให้แจ้งผู้ยื่นหนังสือไปดำเนินการแก้ไขภายในสามสิบวัน

เมื่อตรวจสอบแล้วเอกสารหลักฐานครบถ้วนถูกต้อง และหากระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในประกาศนี้ กรมการขนส่งทางบกจะออกหนังสือรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ให้แก่ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์

ข้อ ๗ หนังสือรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ให้มีอายุ ๓ ปี นับแต่วันออกหนังสือรับรอง

ข้อ ๘ ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่ประสงค์จะขอต่ออายุหนังสือรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ ให้ยื่นหนังสือ ณ สำนักวิศวกรรมยานยนต์ กรมการขนส่งทางบก ภายในเก้าสิบวัน แต่ไม่น้อยกว่าหกสิบวันก่อนหนังสือรับรองหมดอายุ พร้อมด้วยเอกสารหลักฐาน ดังต่อไปนี้

(๑) ภาพถ่ายหนังสือรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ฉบับเดิม

(๒) หลักฐานตามข้อ ๕ (๑) (๒) (๓) (๔) และ (๕)

(๓) รายงานผลการดำเนินการให้บริการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งต้องประกอบด้วยข้อมูลอย่างน้อย เช่น จำนวนรถ ผู้ขับรถ และคนโดยสารที่ลงทะเบียนในระบบ จำนวนเที่ยวการให้บริการ ข้อมูลผลการประเมินความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ ข้อมูลการลงโทษผู้ขับรถตามเงื่อนไขของผู้ให้บริการระบบติดตามรถ ผลการจัดการข้อร้องเรียนของผู้ขับรถและคนโดยสาร เป็นต้น

หากผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ไม่ยื่นขอต่ออายุหนังสือรับรองตามระยะเวลาที่กำหนดในวรรคหนึ่ง หรือหนังสือรับรองสิ้นอายุ ให้ยื่นหนังสือ ณ สำนักวิศวกรรมยานยนต์ กรมการขนส่งทางบก พร้อมด้วยเอกสารหลักฐานตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๕

เมื่อได้รับหนังสือแล้ว ให้เจ้าหน้าที่ผู้รับหนังสือตรวจสอบเอกสารหลักฐานให้ครบถ้วนถูกต้อง ในกรณีที่เอกสารหลักฐานไม่ครบถ้วนถูกต้อง ให้แจ้งผู้ยื่นหนังสือไปดำเนินการแก้ไขภายในสามสิบวัน

เมื่อตรวจสอบแล้วเอกสารหลักฐานครบถ้วนถูกต้อง และหากระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในประกาศนี้ กรมการขนส่งทางบกจะออกหนังสือรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ให้แก่ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์

ข้อ ๙ ในกรณีผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ได้รับหนังสือรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์แล้ว ประสงค์จะแก้ไขหรือเพิ่มเติมเนื้อหารายละเอียดจากที่ได้รับการรับรองไปแล้ว ให้ยื่นหนังสือแก้ไขหรือเพิ่มเติม ณ สำนักวิศวกรรมยานยนต์ กรมการขนส่งทางบก พร้อมด้วยเอกสารหลักฐาน ดังต่อไปนี้

(๑) ภาพถ่ายหนังสือรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ฉบับเดิม

(๒) หลักฐานตามข้อ ๕ (๑) (๒) และ (๓)

(๓) เอกสารแสดงการแก้ไขหรือเพิ่มเติมเนื้อหารายละเอียด พร้อมด้วยเอกสารที่เกี่ยวข้อง

เมื่อได้รับหนังสือแล้ว ให้เจ้าหน้าที่ผู้รับหนังสือตรวจสอบเอกสารหลักฐานให้ครบถ้วนถูกต้อง ในกรณีที่เอกสารหลักฐานไม่ครบถ้วนถูกต้อง ให้แจ้งผู้ยื่นหนังสือไปดำเนินการแก้ไขภายในสามสิบวัน

เมื่อตรวจสอบแล้วเอกสารหลักฐานครบถ้วนถูกต้อง และหากระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในประกาศนี้ กรมการขนส่งทางบกจะออกหนังสือแก้ไขหรือเพิ่มเติมเนื้อหารายละเอียดระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ให้แก่ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์

ข้อ ๑๐ ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่ได้รับหนังสือรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์แล้ว ต้องวางหลักประกันเป็นหนังสือค้ำประกันของธนาคารภายในประเทศ (Bank Guarantee) ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับหนังสือรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับเป็นหลักประกัน ในกรณีที่ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไข หลักเกณฑ์ วิธีการที่กรมการขนส่งทางบกประกาศกำหนด หรือถูกเพิกถอนการให้การรับรอง ซึ่งอาจส่งผลกระทบให้เกิดความเสียหายต่อผู้ประกอบการหรือเจ้าของรถ โดยในระหว่างยังไม่ได้วางหลักประกัน ห้ามมิให้บริการรับส่งผู้โดยสารโดยใช้รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์

หลักประกันตามวรรคหนึ่ง ให้มีวงเงินค้ำประกันดังต่อไปนี้

(๑) จำนวนรถไม่เกิน ๑,๐๐๐ คัน วงเงิน ๑,๐๐๐,๐๐๐ บาท

(๒) จำนวนรถตั้งแต่ ๑,๐๐๑ คัน แต่ไม่เกิน ๑๐,๐๐๐ คัน วงเงิน ๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท

(๓) จำนวนรถตั้งแต่ ๑๐,๐๐๑ คัน แต่ไม่เกิน ๕๐,๐๐๐ คัน วงเงิน ๓,๐๐๐,๐๐๐ บาท

(๔) จำนวนรถตั้งแต่ ๕๐,๐๐๑ คัน แต่ไม่เกิน ๑๐๐,๐๐๐ คัน วงเงิน ๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท

(๕) จำนวนรถเกินกว่า ๑๐๐,๐๐๐ คัน ให้วางหลักประกันเพิ่มเติมจาก (๔) อีก ๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท ต่อจำนวนรถห้าหมื่นคัน เศษของห้าหมื่นคันให้คิดเป็นห้าหมื่นคัน

ในกรณีผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ตามวรรคหนึ่ง ไม่นำหลักประกันมาวางภายในกำหนดเวลาตามวรรคหนึ่ง ให้หนังสือรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์เป็นอันยกเลิก

ในกรณีจำนวนรถเปลี่ยนแปลงไปจากที่เคยได้วางหลักประกันไว้ ให้ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ยื่นขอเปลี่ยนแปลงหลักประกันให้เป็นไปตามวงเงินที่กำหนดในวรรคสองภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้แจ้งจากกรมการขนส่งทางบก เว้นแต่หนังสือค้ำประกันของธนาคารภายในประเทศจะหมดอายุลง ต้องนำหนังสือค้ำประกันฉบับใหม่มาวางก่อนหนังสือค้ำประกันฉบับเดิมสิ้นอายุล่วงหน้าสามสิบวัน หากไม่ดำเนินการภายในกำหนด กรมการขนส่งทางบกอาจพิจารณายกเลิกหนังสือรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์

ข้อ ๑๑ ในกรณีที่เกิดความเสียหายจากการที่ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไข หลักเกณฑ์ หรือวิธีการที่กรมการขนส่งทางบกประกาศกำหนด ให้กรมการขนส่งทางบกนำหลักประกันมาเป็นค่าใช้จ่ายในการเยียวยาหรือดูแลผู้ขับรถและคนโดยสาร เหลือเท่าใดให้คืนกับผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์

ในกรณีที่ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ถูกเพิกถอนการรับรองและเกิดความเสียหายต่อผู้ขับรถและคนโดยสาร หากผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ดำเนินการตามมาตรการเยียวยาหรือดูแลผู้ขับรถและคนโดยสารที่ใช้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ตามที่กำหนดในข้อ ๕ (๑๒) แล้วแต่ยังไม่เพียงพอที่จะใช้เยียวยาหรือดูแล ให้กรมการขนส่งทางบกนำหลักประกันมาเป็นค่าใช้จ่ายในการเยียวยาหรือดูแลเจ้าของรถเหลือเท่าใดให้คืนกับผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์

ในกรณีที่ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ถูกเพิกถอนการรับรองและเกิดความเสียหายต่อผู้ขับรถและคนโดยสาร หากผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ไม่ดำเนินการตามมาตรการเยียวยาหรือดูแลผู้ขับรถและคนโดยสารที่ใช้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ตามที่กำหนดในข้อ ๕ (๑๒) ให้กรมการขนส่งทางบกนำหลักประกันมาเป็นค่าใช้จ่ายในการเยียวยาหรือดูแลผู้ขับรถและคนโดยสาร เหลือเท่าใดให้คืนกับผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์

หมวด ๔
บทกำหนดหน้าที่

ข้อ ๑๒ ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไข ดังต่อไปนี้

(๑) รับลงทะเบียนและแก้ไขเปลี่ยนแปลงข้อมูลผู้ขับรถที่ประสงค์จะใช้งานระบบอิเล็กทรอนิกส์ พร้อมออกหลักฐานการลงทะเบียนเข้าใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์เพื่อใช้ประกอบการดำเนินการทางทะเบียนที่กรมการขนส่งทางบก โดยต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. ๒๕๖๒ โดยเคร่งครัด

โดยผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ต้องมีการควบคุมให้มีการจดทะเบียนรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์จำนวน ๑ คน ต่อ ๑ คัน รวมทั้งต้องยินยอมให้ผู้ขับรถสามารถลงทะเบียนระบบอิเล็กทรอนิกส์ระบบอื่นได้

(๒) รับลงทะเบียนและแก้ไขเปลี่ยนแปลงข้อมูลคนโดยสารที่ประสงค์จะใช้งานระบบอิเล็กทรอนิกส์ โดยต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. ๒๕๖๒ โดยเคร่งครัด

(๓) ให้คำแนะนำพร้อมจัดทำคู่มือการติดตั้งและการใช้งานระบบอิเล็กทรอนิกส์สำหรับผู้ขับรถและคนโดยสาร

(๔) ติดตาม กำกับ และดูแลการให้บริการรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์

(๕) กำกับและดูแลให้ผู้ขับรถต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขดังต่อไปนี้

(ก) ลงทะเบียนเป็นผู้ขับรถกับผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่กรมการขนส่งทางบกรับรอง

(ข) ใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่กรมการขนส่งทางบกรับรอง

(ค) ใช้รถที่จดทะเบียนเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์และได้ลงทะเบียนกับผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์

(ง) แจ้งผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ทันทีเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงข้อมูลที่ได้ลงทะเบียนไว้

(จ) ตรวจสอบความครบถ้วนถูกต้องของข้อมูลที่ส่งไปยังผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์และรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากความไม่ถูกต้องของข้อมูล

(ฉ) มิให้รับคนโดยสารโดยการรอโบกเรียก

(๖) กรณีพบว่าผู้ขับรถทำการฝ่าฝืนข้อปฏิบัติที่กำหนด จะต้องดำเนินการลงโทษตามที่ได้แจ้งไว้กับกรมการขนส่งทางบกอย่างเคร่งครัด และจัดทำรายงานผลการลงโทษให้กับกรมการขนส่งทางบกเพื่อพิจารณาบันทึกเป็นประวัติของผู้ขับรถ กรณีเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ จะต้องรวบรวมหลักฐานจัดส่งให้กรมการขนส่งทางบกดำเนินการลงโทษตามกฎหมายต่อไป หากกรมการขนส่งทางบกทราบว่ามีการปกปิดข้อมูล ไม่ดำเนินการตามเงื่อนไข กรมการขนส่งทางบกจะพิจารณาดำเนินการลงโทษผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ตั้งแต่ขั้นเบาไปถึงหนัก หากพบการกระทำผิดซ้ำและไม่มีมาตรการแก้ไข จะพิจารณาพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตต่อไป

(๗) กรณีได้รับแจ้งจากกรมการขนส่งทางบกให้ดำเนินการตรวจสอบการกระทำความผิดของผู้ขับรถ ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ต้องตรวจสอบข้อมูล และแจ้งให้ผู้ขับรถเข้ามารายงานตัวกับเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบกต่อไป

(๘) จัดเก็บข้อมูลรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ข้อมูลเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถ ข้อมูลผู้ขับรถ ข้อมูลการให้บริการรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ และข้อมูลตามภาคผนวก ๑ ย้อนหลังไว้ไม่น้อยกว่า ๓ เดือน

(๙) ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ต้องจัดส่งข้อมูลรายเดือนตามภาคผนวก ๒ และภาคผนวก ๓ ให้กรมการขนส่งทางบกภายในทุกวันที่ ๑๕ ของเดือนถัดไป

(๑๐) ในกรณีที่กรมการขนส่งทางบกได้รับข้อร้องเรียนหรือต้องการตรวจสอบ ข้อมูลการเดินรถที่ได้จากระบบพิกัดบนพื้นโลก ข้อมูลรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ข้อมูลเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถ ข้อมูลผู้ขับรถ ข้อมูลการให้บริการรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ข้อมูลตามภาคผนวก ๑ ภาคผนวก ๒ หรือภาคผนวก ๓ ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ต้องจัดส่งข้อมูลดังกล่าวให้กรมการขนส่งทางบกทันที

(๑๑) ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ต้องไม่จัดกิจกรรมส่งเสริมการตลาดหรือจัดทำส่วนลดใด ๆ ที่ทำให้อัตราค่าโดยสารที่จัดเก็บต่ำกว่าอัตราค่าโดยสารขั้นต่ำที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดในทุกกรณี

(๑๒) ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ต้องจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ของผู้ขับรถไม่เกินร้อยละ ๒๕ ของอัตราค่าโดยสาร ทั้งนี้ ห้ามมิให้เก็บค่าธรรมเนียมดังกล่าวสำหรับการให้บริการรับจ้างระบบอิเล็กทรอนิกส์ด้วยรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน

ข้อ ๑๓ ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์จะต้องตรวจสอบความครบถ้วนถูกต้องของข้อมูลที่กรมการขนส่งทางบกร้องขอหรือตรวจสอบ และต้องรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อผู้ใช้บริการอันเนื่องมาจากความไม่ถูกต้องของข้อมูล

ข้อ ๑๔ ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลและกฎหมายว่าด้วยการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์

ข้อ ๑๕ ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามข้อ ๑๐ ข้อ ๑๒ ข้อ ๑๓ หรือข้อ ๑๔ กรมการขนส่งทางบกมีอำนาจตักเตือน สั่งระงับการให้บริการ หรือเพิกถอนการรับรอง หรือไม่ต่ออายุการรับรอง ตามควรแก่กรณี

ข้อ ๑๖ ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่ประสงค์จะเลิกประกอบกิจการดังกล่าว ต้องแจ้งให้กรมการขนส่งทางบกทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่าหกเดือน โดยต้องดำเนินการตามมาตรการเยียวยาหรือดูแลผู้ขับรถหรือคนโดยสารที่ใช้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ตามที่กำหนดในข้อ ๕ (๑๒)

ในกรณีที่ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ถูกระงับการให้บริการ หรือถูกเพิกถอน หรือไม่ได้รับการต่ออายุการรับรองเป็นผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ต้องดำเนินการตามมาตรการเยียวยาหรือดูแลผู้ขับรถหรือคนโดยสารที่ใช้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ตามวรรคหนึ่งด้วย

หมวด ๕
การบังคับใช้

ข้อ ๑๗ ประกาศนี้ให้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๓๐ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๔
จิรุตม์ วิศาลจิตร
อธิบดีกรมการขนส่งทางบก

HUACHIEW CHALERMPRAKIET UNIVERSITY

ภาคผนวก ๑
ข้อมูลการให้บริการรับจ้างงาน

ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์จัดเก็บข้อมูลการให้บริการรับจ้างงานทุกเที่ยว โดยมีรายละเอียดอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

ลำดับ	รายการ	รายละเอียด
๑	ชื่อผู้ให้บริการ	ชื่อผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์
๒	รหัสการให้บริการรับจ้างงาน	รหัสการให้บริการรับจ้างงานเที่ยวนั้นๆ ที่ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์กำหนด
๓	ข้อมูลรถ	หมายเลขทะเบียนรถและจังหวัดที่รถจดทะเบียน
๔	ข้อมูลผู้ขับรถ	ชื่อ-นามสกุล และหมายเลขใบอนุญาตขับรถของผู้ขับรถ
๕	รหัสประจำตัวคนโดยสาร	รหัสประจำตัวคนโดยสารที่ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์กำหนด
๖	วันที่และเวลาเรียกใช้บริการ	วันที่และเวลาที่คนโดยสารเรียกใช้บริการ
๗	วันที่และเวลาตกลงรับงาน	วันที่และเวลาที่ผู้ขับรถตกลงรับงาน
๘	ตำแหน่งของผู้ขับรถ	ตำแหน่งของผู้ขับรถ ในรูปแบบระบบพิกัดบนพื้นโลก (Latitude and Longitude units) (เมื่อผู้ขับรถรับงาน)
๙	วันที่และเวลายกเลิกงาน (ถ้ามี)	วันที่และเวลายกเลิกงาน (ถ้ามี)
๑๐	ผู้ยกเลิกงาน (ถ้ามี)	“D” – ยกเลิกโดยผู้ขับรถ “P” - ยกเลิกโดยคนโดยสาร “O” - ยกเลิกโดยผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์
๑๑	ประเภทรถที่ให้บริการ	“T” - รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน “S” – รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ขนาดเล็ก “M” – รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ขนาดกลาง “L” – รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ขนาดใหญ่
๑๒	วันที่และเวลาเริ่มให้บริการ	วันที่และเวลาเริ่มให้บริการ (เมื่อคนโดยสารขึ้นรถ)
๑๓	ตำแหน่งรับคนโดยสาร	ตำแหน่งที่รับคนโดยสาร/คนโดยสารกำหนดให้เป็นจุดรับ ในรูปแบบระบบพิกัดบนพื้นโลก (Latitude and Longitude units)
๑๔	วันที่และเวลาสิ้นสุดการให้บริการ	วันที่และเวลาสิ้นสุดการให้บริการ (เมื่อคนโดยสารลงรถ)
๑๕	ตำแหน่งส่งคนโดยสาร	ตำแหน่งที่ส่งคนโดยสาร/คนโดยสารกำหนดให้เป็นจุดส่ง ในรูปแบบระบบพิกัดบนพื้นโลก (Latitude and Longitude units)
๑๖	ระยะทาง	ระยะการเดินทางตั้งแต่ตำแหน่งรับคนโดยสารถึงตำแหน่งส่งคนโดยสาร โดยให้ใช้หน่วย “กิโลเมตร” และทศนิยม ๒ ตำแหน่ง
๑๗	ค่าโดยสารที่ชำระ	ค่าโดยสารที่คนโดยสารต้องชำระ
๑๗.๑	ค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารรวม	ค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารรวม ซึ่งประกอบด้วย ๑. ค่าจ้างระยะทาง ๒ กม. แรก ๒. ค่าจ้างตามระยะทาง ๓. ค่าจ้างขณะการจราจรติดขัด

๑๗.๑.๑	ค่าจ้างระยะทาง ๒ กม. แรก	ค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารภายในระยะทาง ๒ กิโลเมตรแรก
๑๗.๑.๒	ค่าจ้างตามระยะทาง	ค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารที่คิดตามระยะทาง (กิโลเมตร)
๑๗.๑.๓	ค่าจ้างขณะการจราจรติดขัด	ค่าจ้างขณะสภาพการจราจรที่ทำให้รถไม่สามารถเคลื่อนที่หรือเดินรถต่อไปได้ตามปกติวิสัย
๑๗.๒	ค่าบริการอื่นรวม	ค่าบริการอื่นรวม ซึ่งประกอบด้วย ๑. ค่าจ้างผ่านศูนย์บริการสื่อสารหรือระบบสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ ๒. ค่าบริการเพิ่มกรณีที่ปริมาณรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ไม่สมดุลกับความต้องการใช้บริการ
๑๗.๒.๑	ค่าจ้างผ่านศูนย์บริการสื่อสารหรือระบบสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์	ค่าจ้างผ่านศูนย์บริการสื่อสารหรือระบบสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์
๑๗.๒.๒	ค่าบริการเพิ่มกรณีที่ปริมาณรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ไม่สมดุลกับความต้องการใช้บริการ(ถ้ามี)	ค่าบริการเพิ่มกรณีที่ปริมาณรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ไม่สมดุลกับความต้องการใช้บริการ
๑๗.๓	ค่าใช้ทางพิเศษ (ถ้ามี)	ค่าใช้บริการทางพิเศษ (ถ้ามี) เช่น ทางด่วน
๑๗.๔	ส่วนลดจากผู้ให้บริการ (ถ้ามี)	ส่วนลดอัตราค่าโดยสารจากผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ (ถ้ามี)
๑๗.๕	ค่าทิป (ถ้ามี)	ค่าทิปที่คนโดยสารให้แก่ผู้ขับรถ (ถ้ามี)
๑๘	ค่าธรรมเนียมการใช้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ของผู้ขับรถ (ถ้ามี)	ค่าธรรมเนียมการใช้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ของผู้ขับรถ (ถ้ามี)
๑๙	หมายเหตุก่อนเรียกใช้บริการ	ข้อความที่คนโดยสารระบุตอนเรียกใช้บริการ
๒๐	คะแนนการประเมินความพึงพอใจ	คะแนนการประเมินความพึงพอใจหลังใช้บริการ
๒๑	หมายเหตุหลังใช้บริการ	ข้อความที่คนโดยสารระบุหลังใช้บริการ

ภาคผนวก ๒
ข้อมูลพื้นฐาน

ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ต้องส่งข้อมูลพื้นฐานของผู้ขับรถและรถในรูปแบบข้อมูลสะสม รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงข้อมูล หรือยกเลิกการใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ให้แก่กรมการขนส่งทางบกหรือหน่วยงานที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด ดังต่อไปนี้

๑. ข้อมูลผู้ให้บริการ
   (ก) ชื่อผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์
   (ข) รหัสผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด
๒. ข้อมูลผู้ขับรถ
   (ก) ชื่อ-นามสกุล
   (ข) หมายเลขใบอนุญาตขับรถ
   (ค) เบอร์ติดต่อผู้ขับรถ
   (ง) วันที่ผู้ขับรถลงทะเบียนหรือยกเลิกการใช้งานระบบอิเล็กทรอนิกส์
๓. ข้อมูลรถ
   (ก) หมายเลขทะเบียนรถและจังหวัดที่รถจดทะเบียน
   (ข) วันที่รถลงทะเบียนหรือยกเลิกการใช้งานระบบอิเล็กทรอนิกส์

ภาคผนวก ๓
ข้อมูลสถิติการให้บริการ

ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ต้องรวบรวม ประมวลผล จัดทำ และส่งรายงานสรุปข้อมูลสถิติการให้บริการรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ในแต่ละเดือนให้แก่กรมการขนส่งทางบกหรือหน่วยงานที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด อย่างน้อยดังต่อไปนี้

๑. จำนวนรถที่ให้บริการต่อวัน (คัน/วัน)
๒. จำนวนเที่ยวที่ให้บริการต่อวัน (เที่ยว/วัน)
๓. จำนวนเที่ยวที่ให้บริการต่อคันต่อวัน (เที่ยว/คัน/วัน)
๔. ค่าโดยสารเฉลี่ยต่อเที่ยว (บาท/เที่ยว)
๕. ค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารเฉลี่ยต่อเที่ยว (บาท/เที่ยว)
๖. ค่าบริการอื่นเฉลี่ยต่อเที่ยว (บาท/เที่ยว)
๗. รายได้ผู้ขับรถเฉลี่ยต่อเที่ยว (บาท/เที่ยว)
๘. ระยะทางเฉลี่ยต่อคันต่อวัน (กิโลเมตร/คัน/วัน)
๙. ระยะทางเฉลี่ยต่อเที่ยว (กิโลเมตร/เที่ยว)
๑๐. ระยะเวลาเดินทางเฉลี่ยต่อเที่ยว (นาที/เที่ยว)
๑๑. ระยะเวลารถวิ่งต่อคันต่อวัน (นาที/คัน/วัน)
๑๒. รายละเอียดและสถิติการประเมินความพึงพอใจ
๑๓. รายละเอียดและสถิติข้อมูลอุบัติเหตุ
๑๔. รายละเอียดและสถิติข้อมูลการกระทำความผิดหรือการฝ่าฝืนข้อปฏิบัติของผู้ขับรถ และบทลงโทษ

<u>หมายเหตุ</u> ข้อมูลข้างต้นต้องจัดทำในภาพรวมและแยกตามประเภทรถที่ให้บริการ (รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน และรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ขนาดเล็ก ขนาดกลาง ขนาดใหญ่)

ประกาศกรมการขนส่งทางบก

เรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของระบบอิเล็กทรอนิกส์ และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๕

ตามที่ได้มีประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของระบบอิเล็กทรอนิกส์ และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๖๔ ลงวันที่ ๓๐ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๔ ไว้แล้ว นั้น อาศัยอำนาจตามความในข้อ ๕ วรรคสอง และวรรคสาม ของกฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๖๔ อธิบดีกรมการขนส่งทางบก โดยความเห็นชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ออกประกาศไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ให้ยกเลิกความใน (๕) ของข้อ ๒ ของประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของระบบอิเล็กทรอนิกส์ และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๖๔ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“(๕) ระบบติดต่อสื่อสารกับคนโดยสารผ่านเสียงและข้อความระหว่างเดินทางไปรับคนโดยสาร ต้องไม่แสดงข้อมูลส่วนบุคคลของคนโดยสารหรือผู้ขับรถ เว้นแต่ชื่อตัว - ชื่อสกุล หรือรูปถ่ายของผู้ขับรถ”

ข้อ ๒ ให้ยกเลิกความใน (๘) ของข้อ ๓ ของประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของระบบอิเล็กทรอนิกส์ และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๖๔ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“(๘) ระบบติดต่อสื่อสารกับผู้ขับรถผ่านเสียงและข้อความระหว่างรอรถมารับ ต้องไม่แสดงข้อมูลส่วนบุคคลของคนโดยสารหรือผู้ขับรถ เว้นแต่ชื่อตัว - ชื่อสกุล หรือรูปถ่ายของผู้ขับรถ”

ข้อ ๓ ให้ยกเลิกความใน (๑) ของข้อ ๕ ของประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของระบบอิเล็กทรอนิกส์ และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๖๔ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“(๑) ภาพถ่ายหนังสือรับรองการจดทะเบียนเป็นนิติบุคคล พร้อมด้วยภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชนของผู้มีอำนาจลงนาม ในกรณีผู้มีอำนาจลงนามเป็นคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมืองให้ยื่นภาพถ่ายใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าว หรือหนังสือเดินทาง (PASSPORT) หรือเอกสารที่ใช้แทนหนังสือเดินทางพร้อมด้วยภาพถ่าย ใบสำคัญถิ่นที่อยู่ตามกฎหมายว่าด้วย

คนเข้าเมือง หรือใบอนุญาตทำงานตามกฎหมายว่าด้วยการทำงานของคนต่างด้าว (WORK PERMIT) หรือใบอนุญาตทำงานอิเล็กทรอนิกส์ (Digital Work Permit) ซึ่งยังไม่สิ้นอายุ หรือหลักฐานที่แสดงว่าเป็นผู้ได้รับการตรวจลงตราประเภทคนอยู่ชั่วคราวกรณีพิเศษ (SMART VISA) จากสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง ณ ศูนย์บริการวีซ่าและใบอนุญาตทำงาน สถานเอกอัครราชทูตหรือสถานกงสุลไทยในต่างประเทศ ศูนย์บริหารแรงงานเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก หรือสถานที่อื่นที่สำนักงานตรวจคนเข้าเมืองกำหนด โดยมีรายละเอียดชื่อและที่อยู่ของสถานที่ที่คนต่างด้าวนั้นทำงานอยู่ หรือหลักฐานแสดงที่พักอาศัยในราชอาณาจักรที่ทางราชการหรือหน่วยงานของรัฐบาลต่างประเทศหรือองค์การระหว่างประเทศออกให้ แต่ต้องออกก่อนวันยื่นคำขอไม่เกินหนึ่งปี”

ข้อ ๔ ให้ยกเลิกความใน (๕) ของข้อ ๕ ของประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของระบบอิเล็กทรอนิกส์ และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๖๔ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“(๕) หลักฐานการมีอยู่ซึ่งระบบคอมพิวเตอร์แม่ข่าย (Server) ของผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งประกอบไปด้วย รายละเอียดของระบบคอมพิวเตอร์แม่ข่าย (Server) หลักฐานการเช่าใช้ระบบคอมพิวเตอร์แม่ข่าย (ในกรณีที่เป็น Cloud Server) และหมายเลข IP Address ของเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย”

ข้อ ๕ ให้ยกเลิกความใน (๑๑) ของข้อ ๑๒ ของประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของระบบอิเล็กทรอนิกส์ และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๖๔ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“(๑๑) ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ต้องไม่จัดทำส่วนลดใด ๆ ที่ทำให้อัตราค่าโดยสารที่จัดเก็บต่ำกว่าอัตราค่าโดยสารขั้นต่ำที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารและค่าบริการอื่นสำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์”

ข้อ ๖ ให้ยกเลิกความใน (๑๒) ของข้อ ๑๒ ของประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของระบบอิเล็กทรอนิกส์ และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการรับรองระบบอิเล็กทรอนิกส์และผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๖๔ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“(๑๒) ผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ต้องจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ของผู้ขับรถไม่เกินร้อยละ ๒๕ ของอัตราค่าโดยสาร ทั้งนี้ ห้ามมิให้เก็บค่าธรรมเนียมดังกล่าวสำหรับการให้บริการรับจ้างระบบอิเล็กทรอนิกส์ด้วยรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนที่ใช้มาตรค่าโดยสารหรือประเมินค่าโดยสารและค่าบริการล่วงหน้าตามอัตราที่กำหนดสำหรับรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน”

ข้อ ๗ ประกาศนี้ให้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๒๕ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๕
จิรุตม์ วิศาลจิตร
อธิบดีกรมการขนส่งทางบก

มหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ HUACHIEW CHALERMPRAKIET UNIVERSITY 華僑崇聖大學

ประกาศกรมการขนส่งทางบก

เรื่อง กำหนดแบบและการแสดงเครื่องหมายแสดงการเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์

พ.ศ. ๒๕๖๔

อาศัยอำนาจตามความในข้อ ๖ วรรคสอง ของกฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๖๔ อธิบดีกรมการขนส่งทางบก ออกประกาศไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ต้องแสดงเครื่องหมายแสดงการเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ไว้ที่กระจกกันลมหน้าด้านซ้ายและกระจกหลังด้านซ้ายของรถ

ข้อ ๒ เครื่องหมายแสดงการเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ให้แสดงข้อมูลด้านนอกตัวรถ อย่างน้อย ดังนี้

(๑) หมายเลขทะเบียนรถ

(๒) โฮโลแกรม เลเบล (Hologram Label)

(๓) หมายเลขแบบพิมพ์ (Serial Number)

(๔) วันสิ้นอายุเครื่องหมาย

(๕) QR Code ยืนยันสถานะรถ

ข้อ ๓ เครื่องหมายแสดงการเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ให้แสดงข้อมูลด้านในตัวรถ อย่างน้อย ดังนี้

(๑) หมายเลขทะเบียนรถ

(๒) วันสิ้นอายุเครื่องหมาย

(๓) จำนวนคนโดยสาร

(๔) ช่องทางเสนอแนะ ร้องเรียน

ข้อ ๔ รูปแบบของเครื่องหมายแสดงการเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ให้มีรูปแบบตามที่กำหนดไว้ท้ายประกาศนี้

ข้อ ๕ ประกาศนี้ให้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๓๐ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๔

จิรุตม์ วิศาลจิตร

อธิบดีกรมการขนส่งทางบก

เอกสารแนบท้ายประกาศ

รูปแบบของเครื่องหมายแสดงการเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์

๘ เซนติเมตร

๑๐ เซนติเมตร

ด้านหน้า

(โลโก้กรมการขนส่งทางบก เป็นโฮโลแกรม เลเบล, QR Code นำไปยังเว็บไซต์ตรวจสอบทะเบียนรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์)

ด้านหลัง

ประกาศกระทรวงคมนาคม

เรื่อง กำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารและค่าบริการอื่น
สำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์
พ.ศ. ๒๕๖๔

โดยที่กระทรวงคมนาคมกำหนดให้มีรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ขึ้นอีกประเภทหนึ่ง เพื่อสนับสนุนให้ประชาชนนำทรัพยากรที่มีอยู่มาใช้ให้คุ้มค่าและเกิดประโยชน์สูงสุดตามแนวทางเศรษฐกิจแบ่งปัน (Sharing Economy) และเพื่อเพิ่มทางเลือกในการใช้บริการรถยนต์รับจ้าง ดังนั้น เพื่อให้มีอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารและค่าบริการอื่นสำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ อาศัยอำนาจตามความในข้อ ๙ ของกฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๖๔ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกประกาศไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ในประกาศนี้

“รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์” หมายความว่า รถยนต์รับจ้างที่เป็นการนำรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมาจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทเป็นรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์

ข้อ ๒ อัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารของรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ให้กำหนดดังนี้

(๑) รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ขนาดเล็ก

ระยะทาง ๒ กิโลเมตรแรก	๔๐ - ๔๕ บาท
ระยะทางเกินกว่า ๒ กิโลเมตรขึ้นไป กิโลเมตรละ	๖ - ๑๐ บาท

(๒) รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ขนาดกลาง

ระยะทาง ๒ กิโลเมตรแรก	๔๕ - ๕๐ บาท
ระยะทางเกินกว่า ๒ กิโลเมตรขึ้นไป กิโลเมตรละ	๗ - ๑๒ บาท

(๓) รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ขนาดใหญ่

ระยะทาง ๒ กิโลเมตรแรก	๑๐๐ - ๑๕๐ บาท
ระยะทางเกินกว่า ๒ กิโลเมตรขึ้นไป กิโลเมตรละ	๑๒ - ๑๖ บาท

กรณีที่ระบบคำนวณอัตราค่าโดยสารล่วงหน้าประเมินว่าสภาพการจราจรจะทำให้รถไม่สามารถเคลื่อนที่หรือเดินรถต่อไปได้ตามปกติวิสัย การคิดอัตราค่าโดยสารของรถตาม (๑) (๒) และ (๓) ให้คำนวณเพิ่มในอัตรานาทีละ ๒ บาท

ข้อ ๓ ค่าบริการอื่น ให้กำหนดเพิ่มขึ้นจากอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารตามข้อ ๒ ดังนี้

(๑) กรณีการจ้างผ่านระบบสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ ให้เรียกเก็บเพิ่มในอัตรา ๒๐ บาท

(๒) ค่าบริการเพิ่มกรณีที่ปริมาณรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ไม่สมดุลกับความต้องการใช้บริการ ให้เรียกเก็บเพิ่มในอัตราไม่เกินหนึ่งเท่าของค่าจ้างบรรทุกคนโดยสาร ทั้งนี้ ต้องไม่เกิน ๒๐๐ บาท

ข้อ ๔ การเรียกเก็บค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารของรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ตามข้อ ๒ และข้อ ๓ ให้เรียกเก็บตามจำนวนเงินซึ่งคำนวณโดยระบบการคิดอัตราค่าโดยสารล่วงหน้าที่ปรากฏในอุปกรณ์เครื่องสื่อสารเพื่อการรับงานจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่กรมการขนส่งทางบกให้การรับรอง

ข้อ ๕ ประกาศนี้ให้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๒๙ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๔
ศักดิ์สยาม ชิดชอบ
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ประกาศกระทรวงคมนาคม

เรื่อง กำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสาร และค่าบริการอื่น
สำหรับรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน
ที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร
พ.ศ. ๒๕๖๕

ตามที่ได้มีประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารสำหรับรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน (TAXI - METER) ที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร ประกาศ ณ วันที่ ๔ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๗ ไว้แล้ว นั้น

โดยที่อัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารสำหรับรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน ได้ใช้บังคับมาตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๗ ซึ่งเป็นระยะเวลานานแล้ว ประกอบกับราคาค่าเชื้อเพลิงและค่าครองชีพที่ปรับตัวสูงขึ้น จึงสมควรแก้ไขปรับปรุงประกาศกระทรวงคมนาคมที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารสำหรับรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานครเสียใหม่ ให้สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสังคมในปัจจุบัน อาศัยอำนาจตามความในข้อ ๑๒ (๑) ของกฎกระทรวงว่าด้วยรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน พ.ศ. ๒๕๖๐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ออกประกาศไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ให้ยกเลิกประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารสำหรับรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน (TAXI - METER) ที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร ประกาศ ณ วันที่ ๔ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๗

ข้อ ๒ ในประกาศนี้

“รถยนต์รับจ้าง” หมายความว่า รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนที่จดทะเบียนตั้งแต่วันที่ ๑๗ เมษายน พ.ศ. ๒๕๓๕ แต่ไม่รวมถึงรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนแบบพิเศษ และรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์

ข้อ ๓ อัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสาร ให้กำหนด ดังต่อไปนี้

(๑) กรณีรถยนต์รับจ้าง ที่มีลักษณะเป็นรถเก๋งสามตอน รถเก๋งสามตอนแวน รถยนต์นั่งสามตอน และรถยนต์นั่งสามตอนแวน ให้กำหนด ดังต่อไปนี้

ระยะทาง ๑ กิโลเมตรแรก	๔๐.๐๐ บาท
ระยะทางเกินกว่า ๑ กิโลเมตรถึงกิโลเมตรที่ ๑๐ กิโลเมตรละ	๖.๕๐ บาท
ระยะทางเกินกว่า ๑๐ กิโลเมตรถึงกิโลเมตรที่ ๒๐ กิโลเมตรละ	๗.๐๐ บาท
ระยะทางเกินกว่า ๒๐ กิโลเมตรถึงกิโลเมตรที่ ๔๐ กิโลเมตรละ	๘.๐๐ บาท
ระยะทางเกินกว่า ๔๐ กิโลเมตรถึงกิโลเมตรที่ ๖๐ กิโลเมตรละ	๘.๕๐ บาท

ระยะทางเกินกว่า ๖๐ กิโลเมตรถึงกิโลเมตรที่ ๘๐ กิโลเมตรละ ๙.๐๐ บาท
ระยะทางเกินกว่า ๘๐ กิโลเมตรขึ้นไป กิโลเมตรละ ๑๐.๕๐ บาท

(๒) กรณีรถยนต์รับจ้าง นอกจาก (๑) ให้กำหนด ดังต่อไปนี้

ระยะทาง ๑ กิโลเมตรแรก ๓๕.๐๐ บาท
ระยะทางเกินกว่า ๑ กิโลเมตรถึงกิโลเมตรที่ ๑๐ กิโลเมตรละ ๖.๕๐ บาท
ระยะทางเกินกว่า ๑๐ กิโลเมตรถึงกิโลเมตรที่ ๒๐ กิโลเมตรละ ๗.๐๐ บาท
ระยะทางเกินกว่า ๒๐ กิโลเมตรถึงกิโลเมตรที่ ๔๐ กิโลเมตรละ ๘.๐๐ บาท
ระยะทางเกินกว่า ๔๐ กิโลเมตรถึงกิโลเมตรที่ ๖๐ กิโลเมตรละ ๘.๕๐ บาท
ระยะทางเกินกว่า ๖๐ กิโลเมตรถึงกิโลเมตรที่ ๘๐ กิโลเมตรละ ๙.๐๐ บาท
ระยะทางเกินกว่า ๘๐ กิโลเมตรขึ้นไป กิโลเมตรละ ๑๐.๕๐ บาท

(๓) กรณีรถตาม (๑) หรือ (๒) ไม่สามารถเคลื่อนที่หรือเดินรถต่อไปได้เกินกว่า ๖ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ให้กำหนดอัตรานาทีละ ๓.๐๐ บาท

ข้อ ๔ อัตราค่าบริการอื่น ให้กำหนด ดังต่อไปนี้

(๑) กรณีการจ้างผ่านศูนย์บริการสื่อสารหรือระบบสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ ให้เรียกเก็บค่าบริการอื่นเพิ่มขึ้นจากที่แสดงไว้ในมาตรค่าโดยสารอีก ๒๐ บาท

(๒) กรณีการจ้างจากท่าอากาศยานดอนเมืองหรือท่าอากาศยานสุวรรณภูมิโดยรถยนต์รับจ้างนั้นจอดรอคนโดยสารอยู่ในท่าอากาศยาน ณ จุดที่ได้จัดไว้เป็นการเฉพาะ ให้เรียกเก็บค่าบริการอื่นเพิ่มขึ้นจากที่แสดงไว้ในมาตรค่าโดยสารอีก ๕๐ บาท

ข้อ ๕ ประกาศนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๑๕ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๕
ศักดิ์สยาม ชิดชอบ
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

CHULALONGKORN RAJAVIDYALAYA UNIVERSITY