

ข้อจำกัดทางกฎหมายและทางเลือกของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ:

กรณีอุเบอร์และแกร็บคาร์

Legal limitations and customer's choice on public transport services:

Case study of Uber and Grab Car

ตะวัน ต้นชาลี

Tawan Tanchalee

นักวิจัยอิสระ

Independent Researcher

อีเมลล์: benkinov@hotmail.com

Email: benkinov@hotmail.com

บทคัดย่อ

ในปัจจุบันการเดินทางโดยรถโดยสารสาธารณะ ผู้โดยสารสามารถเลือกใช้บริการผ่านแอปพลิเคชัน (Application) ในชื่อ อุเบอร์ (Uber) และหรือ แกร็บคาร์ (GrabCar) ทั้งอุเบอร์และแกร็บคาร์เป็นบริการรถโดยสารสาธารณะที่ผู้โดยสารสามารถตรวจสอบราคาก่อนเดินทางได้ บริการสุภาพ มารยาทดี มีการประเมินให้คะแนนหรือติชมคนขับได้ และที่สำคัญที่สุดคือ ไม่ปฏิเสธผู้โดยสาร ดังนั้นอุเบอร์และแกร็บคาร์มีแนวโน้มจะได้รับความนิยมมากขึ้น เมื่อมีการแข่งขันกันของผู้ให้บริการการเดินทางมากขึ้น ผู้ได้รับประโยชน์คือ ประชาชนผู้ใช้บริการ สำหรับอุเบอร์และแกร็บคาร์ แม้จะได้รับความนิยม แต่ก็ยังไม่ได้รับรองอย่างถูกต้องโดยกฎหมาย เนื่องจากการนำรถยนต์มาใช้ผิดประเภทตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ซึ่งผู้โดยสารส่วนใหญ่ทราบถึงปัญหาดังกล่าว แต่ยังเลือกที่จะใช้บริการเป็นการยอมรับความเสี่ยงที่เกิดขึ้นด้วยตัวเองเมื่อมีตัวเลือกในการใช้บริการมากขึ้น ผู้โดยสารในฐานะผู้บริโภคมีสิทธิ์เลือกใช้บริการอย่างเสรี ไม่ควรถูกข้อจำกัดทางกฎหมายนำไปสู่การปิดกั้นการแข่งขันของผู้ให้บริการอย่างอุเบอร์และแกร็บคาร์ โดยบทความฉบับนี้ผู้เขียนจะได้วิเคราะห์ปัญหาดังกล่าวทั้งนี้อุเบอร์และแกร็บคาร์ ไม่ใช่การก่ออาชญากรรม เมื่อเกิดปัญหาข้อจำกัดทางกฎหมาย หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องจะต้องเข้ามาช่วยแก้ปัญหาและหามาตรการทางกฎหมายเพื่อให้เกิดการแข่งขันอย่างเป็นธรรมและเสรีภายใต้กรอบของกฎหมายต่อไป

คำสำคัญ: ข้อจำกัดทางกฎหมาย, ผู้โดยสาร, พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522

Abstract

Nowadays, passengers are capable of traveling with public transports through applications namely Uber and GrabCar. An approximate fare of Uber and GrabCar ride can be checked prior to the journey. The drivers offer polite and good manner service and, besides, passengers satisfaction survey is available at the end of each trip. Most of all, there is no chance for the drivers to deny passengers. Therefore, Uber and GrabCar are gaining more interest, and once the transportation service becomes more competitive, the customers gain more benefits. On the other hand, regardless of their

popularity, Uber and GrabCar are not legally recognized due to the wrongful use of vehicle type according to the Vehicle Act 1979. Such issue is well known among most customers, yet they prefer to make that choice and are willing to accept their own risk. When more options are offered, the customers as consumers have the right to freedom of choice and by no means should be restricted by the law which could lead to obstruction to the competitiveness of Uber and GrabCar. This article intends to analyze such problem because Uber and GrabCar are not criminals. Once a problem arises due to legal restriction, the concerned state agencies should take action to relieve the problem and provide adequate legal measures to enhance fair and free competition under the legal framework.

Keywords: Legal Restriction, Passenger, the Vehicle Act 1979

1. บทนำ

ในปัจจุบันเราไม่สามารถปฏิเสธได้ว่าเทคโนโลยีออนไลน์เข้ามามีบทบาทในชีวิตประจำวันมากขึ้น เราสามารถทำธุรกรรมการเงินออนไลน์ ซื้อสินค้าออนไลน์ จองตั๋วเครื่องบินออนไลน์ เป็นต้นโดยผ่านโทรศัพท์เคลื่อนที่แบบสมาร์ตโฟน (Smartphone) ซึ่งเรียกสั้นๆว่า โทรศัพท์มือถือได้อย่างง่ายดาย มีความสะดวกรวดเร็ว มีขั้นตอนการใช้งานที่ไม่ยุ่งยากซับซ้อนสามารถต่อยอดไปถึงการทำธุรกิจต่างๆให้งายขึ้นโดยผ่านทางสื่อสังคมออนไลน์ ในขณะเดียวกันก็เป็นช่องทางในการรับข่าวสารข้อมูลเศรษฐกิจเหตุการณ์บ้านเมืองต่างๆ ที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งโทรศัพท์มือถือเป็นเครื่องมือที่ทุกคนแทบจะมีไว้ใช้งานกัน

การทำกิจกรรมออนไลน์บนโทรศัพท์มือถือสามารถกระทำผ่านแอปพลิเคชัน (Application) แม้กระทั่งการเรียกรถแท็กซี่ก็สามารถทำได้ นอกจากแท็กซี่แล้ว ผู้โดยสารสามารถเรียกใช้บริการรถโดยสารสาธารณะอย่างอื่นที่คล้ายกับแท็กซี่ได้ โดยเรียกใช้บริการผ่านแอปพลิเคชันที่เรียกว่า อุเบอร์ (Uber) และหรือ แกร็บคาร์ (GrabCar) ซึ่งทั้งอุเบอร์และแกร็บคาร์นี้เป็นผู้ให้บริการรถโดยสารสาธารณะที่ผู้บริโภคมารถตรวจสอบราคาผ่านทางแอปพลิเคชันก่อนเดินทางได้ บริการสุขภาพ มารยาท และที่สำคัญที่สุดคือ ไม่ปฏิเสธผู้โดยสารอุเบอร์และแกร็บคาร์มีแนวโน้มที่จะได้รับความนิยมจากผู้บริโภคมากขึ้น เมื่อมีการแข่งขันกันของผู้ให้บริการการเดินทางมากขึ้น ผู้ที่ได้รับประโยชน์คือ ประชาชนผู้บริโภคในฐานะผู้ใช้บริการสาเหตุที่อุเบอร์และแกร็บคาร์ได้รับความนิยมเพิ่มขึ้นนั้น ส่วนหนึ่งมาจากการที่แท็กซี่ปฏิเสธผู้โดยสาร ไม่กดมิเตอร์ โกงมิเตอร์ คิดราคาเหมา การไปส่งผู้โดยสารไม่ถึงที่หมายหรืออาจร้ายแรงกว่านั้นถึงขั้นประทุษร้ายต่อทรัพย์สิน ร่างกาย และชีวิตก็เกิดขึ้นมาแล้ว ซึ่งบางครั้งเหตุการณ์เหล่านี้ก็เกิดขึ้นกับนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เข้ามาเที่ยวในประเทศไทย ส่งผลถึงภาพลักษณ์การท่องเที่ยวของประเทศไทยอย่างมาก นอกจากนักท่องเที่ยวแล้ว คนไทยด้วยกันก็ได้รับผลกระทบจากการกระทำของแท็กซี่ดังที่กล่าวมานั้น ถึงแม้แท็กซี่จะเป็นบริการสาธารณะโดยเอกชนภายใต้การควบคุมของรัฐ แต่ไม่ทำให้สิ่งเหล่านี้น้อยลงไปได้ ซึ่งปรากฏให้เห็นเป็นข่าวอยู่บ่อยครั้ง ดังนั้นอุเบอร์และแกร็บคาร์ก็เป็นทางเลือกหนึ่งจากปัญหาดังกล่าว ทำให้คนหันมาลองใช้บริการมากขึ้น แต่ถึงอย่างไรก็ตามอุเบอร์และแกร็บคาร์ยังคงไม่ได้รับการไม่ได้รับการรับรองโดยกฎหมาย ถือว่าเป็นการกระทำผิดกฎหมายเนื่องจากการใช้รถยนต์ผิดประเภทตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ซึ่งผู้บริโภคมารถไปถึงปัญหาดังกล่าว แต่ก็เลือกที่จะใช้บริการต่อไป ซึ่งเป็นการยอมรับความเสี่ยงที่เกิดขึ้นด้วยตัวเอง

ดังนั้นแล้วหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องจะต้องเข้ามาช่วยแก้ปัญหา และหามาตรการทางกฎหมายเพื่อให้เกิดการแข่งขันอย่างเป็นธรรมและเสรีภายใต้กรอบกฎหมาย เพื่อให้ผู้บริโภคได้ใช้บริการและมีสิทธิเลือกการเดินทางโดยสารสาธารณะมากขึ้น และเพื่อเป็นการพัฒนารถโดยสารสาธารณะของประเทศไทยให้มีความปลอดภัยและเป็นสากลต่อไป

2. กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

สำหรับกฎหมายที่เกี่ยวข้องซึ่งมีอยู่ด้วยกันหลายฉบับทั้งเกี่ยวกับแท็กซี่ และเกี่ยวข้องกับสิทธิของผู้บริโภค รวมไปถึงกฎหมายเกี่ยวกับการแข่งขันกันอย่างเสรีและเป็นธรรม

2.1 กฎหมายเกี่ยวกับแท็กซี่

สำหรับรถยนต์สาธารณะนั้น ในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ได้ให้ความหมายของคำว่า “รถยนต์สาธารณะ” ไว้ดังนี้

มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้¹

“รถยนต์สาธารณะ” หมายความว่า

(1) รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนที่ใช้รับจ้างระหว่างจังหวัด โดยรับส่งคนโดยสารได้เฉพาะที่นายทะเบียนกำหนด

(2) รถยนต์รับจ้าง ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน หรือรถยนต์สาธารณะอื่นนอกจากรถยนต์โดยสารประจำทาง

ส่วนคำว่ารถแท็กซี่นั้น ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ได้ให้ความหมายได้ให้ความหมายของคำว่า “รถแท็กซี่” ไว้ดังนี้

มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้²

(24) “รถแท็กซี่” หมายความว่า รถยนต์ที่ใช้รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน

จากนิยามของรถยนต์สาธารณะและรถแท็กซี่ สามารถสรุปได้ว่า แท็กซี่ เป็นรถยนต์สาธารณะ ซึ่งรับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน

ก่อนจะสามารถขับรถแท็กซี่ ซึ่งเป็นรถยนต์สาธารณะรับจ้างได้นั้น ผู้ขับขี่ต้องมีใบอนุญาตขับรถรถยนต์สาธารณะ ซึ่งในส่วนนี้กรมการขนส่งทางบก จะต้องมีการอบรมและ จะต้องมีการตรวจสอบประวัติอาชญากร จากกองทะเบียนประวัติอาชญากร สำนักงานตำรวจแห่งชาติเสียก่อน³ โดยจะใช้เวลาตรวจสอบประมาณ 1 เดือน เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวก กรมการขนส่งทางบกจะดำเนินการออกใบอนุญาตให้ไปก่อน หากภายหลังตรวจพบมีประวัติอาชญากรจะเพิกถอนใบอนุญาตทันที⁴

¹ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522, ราชกิจจานุเบกษา, ฉบับพิเศษ, 2522, เล่มที่ 96, ตอนที่ 77, 22.

² พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, ราชกิจจานุเบกษา, ฉบับพิเศษ, 2522, เล่มที่ 96, ตอนที่ 8, 1.

³ กรมการขนส่งทางบก, การต่ออายุใบอนุญาตขับรถรถยนต์สาธารณะ(รถแท็กซี่) รถยนต์สามล้อสาธารณะ และรถจักรยานยนต์สาธารณะ, สืบค้นวันที่ 15 มกราคม 2561, จาก https://www.dlt.go.th/th/driving-license/view.php?_did=83

⁴ กรมการขนส่งทางบก, “ข่าวกรมการขนส่งทางบก”, DTL NEWS, ;7 พฤษภาคม 2553, 10.

2.1.1 การจดทะเบียนรถยนต์รับจ้างแท็กซี่

การจดทะเบียนแท็กซี่มีได้ 2 กรณี คือ กรณีบุคคลธรรมดา และนิติบุคคล

กรณีบุคคลธรรมดา โดยผู้ยื่นคำขอต้องเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ และต้องไม่มีชื่อเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์และสิทธิครอบครอง ในทะเบียนรถยนต์รับจ้าง และจดทะเบียนได้คนละ 1 คันเท่านั้น

กรณีนิติบุคคล โดยผู้ยื่นคำขอจะต้องยื่นหลักฐาน เช่น รายชื่อผู้เป็นหุ้นส่วนทุกคน พร้อมด้วยภาพถ่ายบัตรประชาชน ของผู้เป็นหุ้นส่วนทุกคน (กรณีห้างหุ้นส่วนสามัญ) และ หนังสือรับรองนิติบุคคลออกไว้ไม่เกิน 1 ปี พร้อมด้วยภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชนของผู้มีอำนาจ (กรณี ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน, ห้างหุ้นส่วนจำกัด, บริษัทจำกัด, บริษัทมหาชน จำกัด) เป็นต้น โดยเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด⁵

ผู้ยื่นคำขอทั้งนิติบุคคล และบุคคลธรรมดา ต้องยื่นคำขอต่อนายทะเบียนพร้อมด้วยหลักฐาน(หนังสืออนุญาตให้นำรถไปจดทะเบียน) ตามที่ได้พิจารณาเห็นชอบ แล้วนำรถมาตรวจสภาพ และขอจดทะเบียนรถภายใน 90 วัน นับแต่วันที่ได้รับหนังสือ หากไม่นำรถมาจดทะเบียนหรือจดทะเบียนหรือจดทะเบียนไม่ครบตามจำนวนที่ขอ ให้ถือว่าไม่ประสงค์จะขอจดทะเบียนรถอีกต่อไป และได้รับความเห็นชอบตามจำนวนรถที่ได้จดทะเบียนแล้วเท่านั้น

2.1.2 การนำรถมาจดทะเบียนเป็นรถยนต์รับจ้าง (รถแท็กซี่)

รถที่จะนำมาจดทะเบียนกฎหมายได้กำหนดลักษณะไว้หลายประการ โดยจะขอยกตัวอย่างดังนี้⁶เช่น

1) รถต้องเป็นรถใหม่ หรือเป็นรถที่มีอายุการใช้งานไม่เกิน 2 ปี นับแต่วันจดทะเบียนครั้งแรกและใช้งานมาแล้วเป็นระยะทางไม่เกิน 20,000 กิโลเมตรและไม่เป็นรถที่ทำการซ่อมแซม หรือปรับปรุงมาจากรถที่ประสบอุบัติเหตุรุนแรงที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยในการใช้รถนั้น

2) ลักษณะรถ รถเก๋งสองตอน รถเก๋งสองตอนแวน รถเก๋งสามตอน รถเก๋งสามตอนแวน รถยนต์นั่งสองตอน รถยนต์นั่งสองตอนแวน รถยนต์นั่งสามตอน รถยนต์นั่งสามตอนแวน

3) เครื่องยนต์ต้องมีความจุของกระบอกสูบรวมกันไม่ต่ำกว่า 1,500 ซีซี

4) ต้องไม่ติดตั้งระบบป้องกันการเปิดประตูจากภายในรถ กระงะต้องเป็นกระงะที่โปร่งใสสามารถมองเห็นสภาพภายในรถและสภาพการจราจรภายนอกได้อย่างชัดเจน

5) สีของตัวรถ

- จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร กรณีบุคคลธรรมดา ให้ใช้สีเขียวและสีเหลืองเป็นสีของตัวรถ และกรณีนิติบุคคล ให้ใช้สีเหลืองเป็นสีของตัวรถ และสีน้ำเงินเป็นสีของข้อความ และเครื่องหมายต่างๆ

- จดทะเบียนในจังหวัดอื่นนอกจากกรุงเทพมหานครกรณีบุคคลธรรมดา ให้ใช้สีแดงและสีเหลืองเป็นสีของตัวรถ กรณีนิติบุคคล ให้ใช้สีน้ำเงินและสีเหลืองเป็นสีของตัวรถ

⁵ กรมการขนส่งทางบก, การจดทะเบียนรถยนต์รับจ้างแท็กซี่, สืบค้นวันที่ 15 มกราคม 2561, จาก

https://www.dlt.go.th/th/vehicle-registration/view.php?_did=46

⁶ กฎกระทรวงว่าด้วยรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน พ.ศ. 2560, ราชกิจจานุเบกษา, 2560, เล่มที่ 134, ตอนที่ 81, 9.

- 6) ต้องมีและใช้มาตรค่าโดยสาร ตามแบบหรือชนิดที่ได้รับความเห็นชอบจากกรรมการขนส่งทางบกไว้ด้านซ้ายของผู้ขับรถ
- 7) ต้องมีเครื่องหมายเป็นอักษรโรมัน “TAXI-METER” ติดตั้งไว้ในแนวนอนบนหลังการถและให้มีแสงไฟพร้อมด้วยกรอบที่บังคับแสง ให้เห็นเครื่อง หมายได้ชัดเจนในเวลากลางวัน
- 8) ต้องมีเครื่องหมายอักษร “ว่าง” เมื่อไม่มีผู้โดยสารโดยติดตั้งไว้ด้านซ้ายของคนขับซึ่งสามารถมองเห็นได้ชัดเจนจากภายนอก ทั้งเวลากลางวันและกลางคืน
- 9) จัดให้มีประกันภัย 2 อย่าง คือ ประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ) และประกันภัยอย่างน้อยชั้น 3 คุ้มครองความเสียหายอันเกิดจากการใช้รถรับจ้าง
- 10) ต้องจัดให้มีกรอบสำหรับติดบัตรประจำตัวผู้ขับรถไว้ด้านหน้ารถในลักษณะที่ผู้โดยสารสามารถมองเห็นได้ชัดเจนเป็นต้น

2.1.3 สีของแผ่นป้ายทะเบียน

สำหรับรถแท็กซี่นั้นถือเป็นรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน ซึ่งกรรมการขนส่งทางบกได้กำหนดให้ให้พื้นแผ่นป้ายใช้สีเหลืองสะท้อนแสง โดยให้ตัวเลขหน้าตัวอักษรประจำหมวด ตัวอักษรประจำหมวด หมายเลขทะเบียนตัวอักษรและขอบแผ่นป้ายใช้สีฟ้า⁷

2.1.4 ข้อปฏิบัติของผู้ขับแท็กซี่ตามกฎหมาย

1. ข้อปฏิบัติตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522

สำหรับข้อปฏิบัติตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มีอยู่มากมายหลายข้อ โดยจะขอยกตัวอย่าง เช่น

- 1) ในขณะที่อยู่ในระหว่างการรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร ผู้ขับรถยนต์สาธารณะหรือรถจักรยานยนต์สาธารณะจะปฏิเสธไม่รับจ้างบรรทุกคนโดยสารมิได้ (มาตรา 57 จัตวา)
- 2) ต้องพาคนโดยสารไปยังสถานที่ที่จ้างตามเส้นทางที่สั้นหรือถึงที่หมายเร็วที่สุด หรือเส้นทางที่ไม่อ้อมเกินควรและต้องส่งคนโดยสาร ณ สถานที่ตามที่ตกลงกันไว้ และห้ามมิให้พาคนโดยสารไปทอดทิ้งระหว่างทางไม่ว่าด้วยประการใดๆ (มาตรา 57 เบญจ)
- 3) ในขณะที่ขับรถ ผู้ขับรถยนต์สาธารณะ จะต้องปฏิบัติดังนี้เช่น ไม่สูบบุหรี่ และไม่กล่าวจาไม่สุภาพ เสียดสี ดูหมิ่น ก้าวร้าวหรือแสดงกิริยาในลักษณะดังกล่าวต่อคนโดยสารรวมทั้งไม่ขับรถในขณะที่หย่อนความสามารถในอันที่จะขับได้ ไม่เสพหรือเมาสุราหรือของมีเมาอย่างอื่น และไม่เสพยาเสพติดให้โทษ และไม่เสพติดวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิต และประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทเป็นต้น (มาตรา 57 ฉ)

2. ข้อปฏิบัติตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522

สำหรับข้อปฏิบัติตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มีอยู่มากมายหลายข้อ โดยจะขอยกตัวอย่าง เช่น

⁷ กฎกระทรวงกำหนดขนาด ลักษณะ และสีของแผ่นป้ายทะเบียนรถ และการแสดงแผ่นป้ายทะเบียนรถและเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปี พ.ศ. 2554, ราชกิจจานุเบกษา, 2554, เล่มที่ 128, ตอนที่ 45 ก, 6.

1) ห้ามรถแท็กซี่ปฏิเสธไม่รับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสาร เว้นแต่การบรรทุกนั้นน่าจะก่อให้เกิดอันตรายแก่ตนหรือแก่คนโดยสาร ในกรณีที่ผู้ขับขีรถแท็กซี่มีความประสงค์จะไม่รับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสารให้แสดงป้ายรับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสาร (มาตรา 93)

2) ห้ามมิให้ผู้ใดเรียกให้คนขึ้นรถแท็กซี่โดยส่งเสียงอื้ออึงหรือในลักษณะที่ก่อความรำคาญให้แก่คนโดยสารหรือผู้อื่น รวมถึงห้ามต้อน ดึง เหนี่ยว เพื่อให้คนขึ้นรถแท็กซี่คันใดคันหนึ่ง (มาตรา 95)

3) ห้ามมิให้ผู้ขับขีรถแท็กซี่เรียกเก็บค่าโดยสารเกินอัตราที่ปรากฏจากมาตรแท็กซี่ (มาตรา 96)

4) ในขณะที่ขับรถ ห้ามมิให้ผู้ขับขีรถแท็กซี่กระทำการต่อไปนี้ เช่น สูบบุหรี่ยื่นมือ แขน หรือส่วนใดส่วนหนึ่งของร่างกายออกนอกกรรถ เว้นแต่เป็นการกระทำเพื่อให้สัญญาณจับคันบังคับรถด้วยมือเพียงข้างเดียว เว้นแต่มีเหตุจำเป็นเร่งหรือตันทันหรืออื่นในลักษณะฉะฉานเป็นเหตุที่น่าหวาดเกรงว่าจะเกิดอันตรายรับคนโดยสารภายในบริเวณที่เจ้าพนักงานจราจรได้กำหนดเครื่องหมายจราจรห้ามรับคนโดยสารกล่าววจาไม่สุภาพ เสียสติ ดูหมิ่น ก้าวร้าว หรือแสดงกริยาในลักษณะดังกล่าวต่อคนโดยสาร (มาตรา 99)

5) ต้องพาคนโดยสารไปยังสถานที่ที่ว่างตามเส้นทางที่สั้นที่สุดหรือเส้นทางที่ไม่แออัดเกินควร และต้องส่งคนโดยสาร ณ สถานที่ตกลงกันไว้ และห้ามทอดทิ้งระหว่างทางไม่ว่าด้วยประการใดๆ (มาตรา 100)

6) การแต่งกายของคนขับแท็กซี่ ต้องแต่งกายให้สะอาด สุภาพเรียบร้อย และรัดกุม ด้วยเสื้อเชิ้ตคอตั้งหรือคอพับแขนยาวหรือแขนสั้น ไม่มีลวดลาย การสวมเสื้อให้สอดชายล่างของเสื้ออยู่ภายในกางเกง ยกเว้นเสื้อที่โดยสภาพไม่ต้องสอดชายล่างให้อยู่ภายในกางเกง กางเกงขายาวไม่มีลวดลาย รองเท้าหุ้มส้น หรือหุ้มข้อและติดเครื่องหมาย ชื่อตัวและชื่อสกุลของคนขับรถเป็นภาษาไทย โดยติดที่อกเสื้อด้านซ้าย สีของตัวอักษรให้ติดกับสีเสื้อ โดยต้องติดให้มองเห็นชัดเจนและไม่มีสิ่งใดปิดบังไว้⁸

2.1.5 อัตราค่าบริการ

สำหรับอัตราค่าบริการนั้น กฎหมายกำหนดอัตราค่าบริการสำหรับรถที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานคร และจดทะเบียนในจังหวัดอื่นนอกจากกรุงเทพมหานคร ดังนี้

⁸ ประกาศสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง กำหนดลักษณะเครื่องแต่งกายและเครื่องหมายของผู้ขับขีรถแท็กซี่, ราชกิจจานุเบกษา, 2556, เล่ม 130, ตอนพิเศษ 88 ง, 67.

ตารางอัตราค่าบริการตามที่กฎหมายกำหนด

อัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารสำหรับรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน (TAXI-METER) ที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร ⁹	อัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารและค่าบริการอื่นสำหรับรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน (TAXI-METER) ที่จดทะเบียนในจังหวัดอื่นนอกจากกรุงเทพมหานคร ¹⁰
-1 กิโลเมตรแรก 35 บาท -เกินกว่า 1-10 กิโลเมตร กิโลเมตรละ 5.50 บาท -เกินกว่า 10-20 กิโลเมตร กิโลเมตรละ 6.50 บาท -เกินกว่า 20-40 กิโลเมตร กิโลเมตรละ 7.50 บาท -เกินกว่า 40-60 กิโลเมตร กิโลเมตรละ 8 บาท -เกินกว่า 60-80 กิโลเมตร กิโลเมตรละ 9 บาท -80 กิโลเมตรขึ้นไป กิโลเมตรละ 10.50 บาท -กรณีรถไม่สามารถเคลื่อนที่หรือเดินรถต่อไปได้เกินกว่า 6 กิโลเมตรต่อชั่วโมง อัตรานาทีละ 2 บาท -กรณีการจ้างผ่านศูนย์บริการสื่อสารของผู้รับจ้าง ให้เรียกเก็บค่าจ้างเพิ่มขึ้นจากที่แสดงไว้ในมาตรค่าโดยสารอีก 20 บาท -กรณีการจ้างจากท่าอากาศยานดอนเมืองหรือท่าอากาศยานสุวรรณภูมิโดยรถยนต์รับจ้างจอดรออยู่ในจุดที่ได้จัดไว้เป็นการเฉพาะ ให้เรียกเก็บค่าจ้างเพิ่มขึ้นจากที่แสดงไว้ในมาตรค่าโดยสารอีก 50 บาท	-2 กิโลเมตรแรก 40 บาท -เกินกว่า 2-10 กิโลเมตร กิโลเมตรละ 6 บาท -10 กิโลเมตรขึ้นไป กิโลเมตรละ 10 บาท -กรณีรถไม่สามารถเคลื่อนที่หรือเดินรถต่อไปได้เกินกว่า 6 กิโลเมตรต่อชั่วโมง อัตรานาทีละ 1 บาท -ค่าบริการอื่น กรณีการจ้างผ่านศูนย์บริการสื่อสารหรือระบบสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ของผู้รับจ้าง ให้เรียกเก็บค่าบริการเพิ่มขึ้นจากที่แสดงไว้ในมาตรค่าโดยสารอีก 20 บาท

โดยสรุปแล้ว ผู้เขียนเห็นว่าทั้งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มีการวางหลักเกณฑ์ไว้อย่างดีแล้ว ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการปฏิบัติตัว การแต่งกาย การมีมารยาทต่อผู้โดยสาร หากผู้ขับแท็กซี่ปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนด การคิดอัตราค่าบริการที่เป็นธรรม ถึงแม้จะไม่มีเทคโนโลยีเข้ามาช่วยเสริมประสิทธิภาพในการเรียกแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชัน ก็เชื่อได้ว่าจะไม่ถูกรังเรียนจากผู้โดยสาร และสามารถแข่งขันในการให้บริการกับผู้แข่งขันรายอื่นได้ แต่ความเป็นจริงแล้วในทางปฏิบัติกลับไม่ราบรื่น โดยมักเกิดปัญหาบ่อยครั้ง ซึ่งเกิดจากตัวผู้ขับแท็กซี่เองที่เป็นเหตุให้ผู้บริโภคหันไปใช้บริการรถโดยสารสาธารณะอย่างอื่นแทน เช่น การปฏิเสธผู้โดยสาร ไม่กดมิเตอร์ โกงมิเตอร์ คิดราคาเหมา หรือไปส่งผู้โดยสารไม่ถึงที่หมาย เป็นต้น สิ่งเหล่านี้แม้จะมีการร้องเรียนอยู่บ่อยครั้ง และทางกรมการขนส่งทางบกก็ได้พยายามแก้ไขแล้ว แต่ก็ไม่สามารถตอบโจทย์ความต้องการของผู้บริโภค เพราะเหตุการณ์ปัญหาต่างๆ ที่แท็กซี่กระทำนั้นก็ยังคงมีให้เห็นในหน้าข่าวอยู่บ่อยครั้ง นอกจากความสะดักสะบายนแล้ว เหตุใดผู้บริโภคจึงหันไปใช้อูเบอร์และแกร็บคาร์ทั้งที่เป็นการให้บริการที่ผิดกฎหมายซึ่งวิธีการดำเนินธุรกิจของอูเบอร์และแกร็บคาร์ อาจเป็นเหตุปัจจัยให้คนหันไปใช้บริการมากขึ้นก็ได้

⁹ ประกาศอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารสำหรับรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน (TAXI-METER) ที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร, **ราชกิจจานุเบกษา**, 2557, เล่ม 131, ตอนพิเศษ 251 ง, 1.

¹⁰ ประกาศอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารและค่าบริการอื่นสำหรับรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน (TAXI-METER) ที่จดทะเบียนในจังหวัดอื่นนอกจากกรุงเทพมหานคร, **ราชกิจจานุเบกษา**, 2560, เล่ม 134, ตอนพิเศษ 70 ง, 6.

2.2 สิทธิในการเลือกใช้บริการของประชาชน

สำหรับผู้ใช้บริการโดยสาธารณะ ถือเป็นผู้บริโภคได้หรือไม่นั้น เมื่อพิจารณาจาก พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ.2522¹¹ มาตรา 3 ได้ความดังนี้

“ผู้บริโภค” หมายความว่า ผู้ซื้อหรือผู้รับบริการจากผู้ประกอบธุรกิจหรือผู้ซึ่งได้รับการเสนอหรือการชักชวนจากผู้ประกอบธุรกิจเพื่อให้ซื้อสินค้าหรือรับบริการและหมายความรวมถึงผู้ใช้สินค้าหรือผู้รับบริการจากผู้ประกอบธุรกิจโดยชอบ แม้มิได้เป็นผู้เสียค่าตอบแทนก็ตาม

ดังนั้นจากนิยามดังกล่าวถือว่า ผู้ใช้บริการโดยสาธารณะ ถือเป็นผู้บริโภค เพราะเป็นผู้รับบริการจากผู้ประกอบธุรกิจซึ่งโดยสาธารณะ ซึ่งสิทธิในการเลือกใช้บริการนี้ ผู้บริโภคมีสิทธิที่จะเลือกใช้บริการได้ตาม มาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ.2522 ได้กำหนดสิทธิเกี่ยวกับเลือกใช้บริการไว้ดังนี้

“มาตรา 4 ผู้บริโภคมีสิทธิได้รับความคุ้มครองดังต่อไปนี้

(2) สิทธิที่จะมีอิสระในการเลือกหาสินค้าหรือบริการ”

เมื่อพิจารณาสิทธิตามที่กฎหมายกำหนดไว้ดังกล่าว ผู้บริโภคมีอิสระที่จะเลือกใช้บริการในการเลือกผู้ให้บริการโดยสาธารณะ ซึ่งอู่เบอร์ดและแกร็บคาร์ ถือได้ว่าเป็นผู้ให้บริการที่ผู้บริโภคมีสิทธิเลือก เพราะฉะนั้นรัฐจะต้องมีการแก้ไขปัญหาให้อู่เบอร์ดและแกร็บคาร์สามารถเป็นตัวเลือกในการให้บริการแก่ผู้บริโภคเพิ่มมากขึ้น ทั้งเป็นการเพิ่มตัวเลือกและเป็นการแข่งขันกันพัฒนาบริการต่างๆให้ดีขึ้น ประชาชนผู้บริโภคทั้งหลายก็จะได้รับประโยชน์ และมีโอกาสเลือกใช้บริการตามที่ตนเองต้องการ ดังนั้นด้วยข้อจำกัดทางด้านกฎหมาย ทำให้ผู้บริโภคไม่มีอิสระในการเลือกใช้บริการได้อย่างเต็มที่ ทำให้ไม่เกิดการแข่งขันกันอย่างเสรี เปรียบเสมือนถูกผูกขาดด้วยแท็กซี่ รัฐซึ่งเป็นหน่วยงานที่คอยแก้ไขปัญหาจะต้องเข้ามาหาทางออกในข้อจำกัดทางกฎหมายซึ่งได้กล่าวไปแล้ว เพื่อประโยชน์ของผู้บริโภคทั้งหลาย และเพื่อยกระดับพัฒนาการให้บริการให้ดียิ่งขึ้นต่อไปในอนาคต

2.3 การแข่งขันกันอย่างเป็นธรรม

การให้บริการโดยสาธารณะ ไม่ว่าจะเป็นแท็กซี่หรืออู่เบอร์ดและแกร็บคาร์นั้น อาจกล่าวไม่ได้เต็มที่ถึงเรื่องการแข่งขันกันอย่างเป็นธรรม เพราะข้อจำกัดทางกฎหมายที่จำกัดให้อู่เบอร์ดและแกร็บคาร์อยู่ในสถานะที่ผิดกฎหมาย ซึ่งหากมีการแก้ไขข้อจำกัดทางกฎหมาย ก็จะสามารถทำให้เกิดการแข่งขันทางการค้าและบริการมากขึ้น ผู้บริโภคมีสิทธิเลือกมากขึ้น เมื่อพิจารณาพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ.2560¹² การให้บริการโดยสาธารณะจะถือเป็นการแข่งขันได้หรือไม่นั้น มาตรา 5 ของพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ.2560 ในเรื่องของธุรกิจและการบริการ ได้ให้คำนิยามดังนี้

“ธุรกิจ” หมายความว่า กิจการอันดำเนินการเพื่อประโยชน์ทางการค้าในทางเกษตรกรรม อุตสาหกรรม พาณิชยกรรม การเงิน การประกันภัย และการบริการ และให้หมายความรวมถึงกิจการอื่นตามที่กำหนดโดยกฎกระทรวง

“บริการ” หมายความว่า การรับจัดทำกรงาน การให้สิทธิใด ๆ การให้ใช้หรือให้ประโยชน์ในทรัพย์สินหรือกิจการใด ๆ โดยเรียกค่าตอบแทนเป็นเงินหรือผลประโยชน์อื่น แต่ไม่รวมถึงการจ้างแรงงาน

¹¹ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522, ราชกิจจานุเบกษา, 2522, ฉบับพิเศษ, เล่มที่ 96, ตอนที่ 72, 20.

¹² พระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2560, ราชกิจจานุเบกษา, 2560, เล่มที่ 134, ตอนที่ 70 ก, 22.

จากนิยามทั้งสอง เมื่อพิจารณาแล้วก็จะเห็นได้ว่า การให้บริการโดยสาธารณะจัดได้ว่าเป็นธุรกิจอย่างหนึ่ง เป็นการบริการ ซึ่งมีการเรียกค่าตอบแทนเป็นผลประโยชน์ในทรัพย์สิน ทั้งนี้ไม่รวมถึงการจ้างแรงงาน ซึ่งการให้บริการโดยสาธารณะ ถือได้ว่าเป็นการจ้างทำของ คือ เน้นผลสำเร็จของงานเป็นสำคัญ ซึ่งหากจะพิจารณาตามเหตุผลของพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้าที่มีเจตนารมณ์ในการให้มีการแข่งขันกันอย่างเสรีและเป็นธรรม หากมีการแก้ไขข้อจำกัดให้แก่ผู้ให้บริการและผู้รับบริการ จะสามารถเพิ่มผู้แข่งขันในตลาดการให้บริการโดยสาธารณะได้มากขึ้น ผู้บริโภคก็จะมีสิทธิเลือกและสามารถเลือกใช้บริการที่ตนพึงพอใจ เมื่อเกิดการแข่งขันกันมากขึ้น เป็นที่น่าพอใจว่า จะต้องมีการพัฒนาการให้บริการเพื่อดึงดูดลูกค้าให้มาใช้บริการมากขึ้น หากเป็นเช่นนั้น ก็ถือได้ว่าเป็นการได้กระทำตามเจตนารมณ์ของกฎหมายที่เปิดให้มีการแข่งขันอย่างเสรีภายใต้กรอบกฎหมายอย่างถูกต้อง ผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นก็จะตกแก่ผู้บริโภคทั้งหลายและเป็นการยกระดับการบริการสาธารณะของประเทศไทยอีกด้วย

3. อุเบอร์และแกร็บคาร์

3.1 อุเบอร์ (Uber)

สำหรับอุเบอร์นั้นผู้ก่อตั้งร่วมกัน 2 คน คือ การ์เร็ต แคมป์ (Garrett Camp) และ เทรวิส คาลานิก (Travis Kalanick) แนวคิดของอุเบอร์เกิดจากการที่ทั้งสองคนมีโอกาสดูคุยกัน ณ กรุงปารีสประเทศฝรั่งเศส ในปี ค.ศ. 2008 ทั้งสองคนพูดถึงความยุ่งยากของบริการแท็กซี่ ปัญหาในการเรียกรถแท็กซี่ จึงเกิดแนวคิดที่เรียบง่ายต่อการเรียกรถได้เพียงแค่กดปุ่ม¹³ และมองว่าถ้าสามารถจัดการรถยนต์ที่หรูหราและคุณภาพของการบริการที่ดี ในลักษณะของการแบ่งเวลา (timeshare) ก็น่าจะเป็นโอกาสทางธุรกิจที่ดีโดยเนื้อแท้แล้วอุเบอร์เป็นบริการ “เรียกรถขนส่งสาธารณะ” เช่นเดียวกับผู้ให้บริการรายอื่น ๆ หรือแม้กระทั่งบริการดั้งเดิมอย่างการโทรศัพท์เรียกแท็กซี่ ซึ่งอุเบอร์ได้พัฒนาโดยใช้เทคโนโลยี “จับคู่” ระหว่างผู้ใช้บริการและผู้ให้บริการผ่านแอปพลิเคชัน หมายความว่าอุเบอร์จะไม่มีรถที่เป็นเจ้าของเองแม้แต่คันเดียว ตามแนวคิดผู้ขับขี่ไม่จำเป็นต้องให้บริการเฉพาะลูกค้าของอุเบอร์ตลอดเวลา แต่สามารถเลือกเฉพาะ “เวลาที่ร่วว่าง” มารับงานจากอุเบอร์เป็นรายได้เสริมก็ได้ ถือเป็นการใช้ประโยชน์จากเรื่อง time-sharing ตามแนวคิดของผู้ก่อตั้ง¹⁴

อุเบอร์เปิดตัวในประเทศไทยปี 2557 ซึ่งในปัจจุบันให้บริการในกรุงเทพมหานคร ภูเก็ต ขอนแก่น เชียงใหม่ เชียงราย และเมืองพัทยา โดยอุเบอร์จะเรียกคนขับรถว่า พาร์ทเนอร์ (Partner) ซึ่งให้ความรู้สึกเหมือนคนขับเป็นหุ้นส่วนในกิจการนี้ด้วย เปรียบเสมือนเป็นเจ้านายตัวเอง โดยอุเบอร์มีจุดเด่นคือ ผู้โดยสารสามารถรู้ราคาโดยสารถ่อนการเดินผ่านแอปพลิเคชันและสามารถเลือกชำระค่าบริการผ่านบัตรเครดิตได้ สร้างความสะดวกสบาย ทำให้ผู้โดยสารไม่จำเป็นต้องพกเงินสด

ประเภทการให้บริการของอุเบอร์

1) อุเบอร์เอ็กซ์ (UberX) เป็นรถในระดับทั่วไป ที่เรียกว่าซิตี้ คาร์ (City Car) เป็นรถยนต์ส่วนบุคคล 4 ประตูทั่วไป ยกเว้นกระบะ มีให้บริการในเมืองไทย

2) อุเบอร์แบล็ค (UberBlack) เป็นบริการรถยนต์ที่หรูขึ้น เป็นรถหรูลีมูซีนยี่ห้อและรุ่นตามที่อุเบอร์กำหนด เช่น Audi BMW Mercedes-Benz Volvo เป็นต้น มีให้บริการในเมืองไทย

¹³ UBER, ประวัติความเป็นมาของเรา, สืบค้นวันที่ 15 มกราคม 2561, จาก <https://www.uber.com/th/our-story/>

¹⁴ Blognonebyrad6949, ทำความรู้จักกับ Uber: แพลตฟอร์ม ความท้าทาย และอนาคต, สืบค้นวันที่ 15 มกราคม 2561, จาก <https://www.blognone.com/node/55707>

3) อุเบอร์เอสยูวี (UberSUV) เป็นรถ SUV เหมาะสำหรับคนที่ต้องการเดินทางกับครอบครัว เพราะรถมีความกว้างและมีที่เก็บสัมภาระเยอะมีให้บริการในเมืองไทย

4) อุเบอร์แอสซิสต์ (UberASSIST) เป็นรถสำหรับผู้ที่ต้องการความสะดวกในการเดินทางในชีวิตประจำวันเป็นพิเศษ ทั้งผู้สูงอายุ คนพิการ เป็นต้น มีให้บริการในเมืองไทย

5) อุเบอร์แฟลช (UberFLASH) บริการรถยนต์ที่อยู่ใกล้ผู้โดยสารมากที่สุด อาจเป็นได้ทั้งอุเบอร์เอ็กซ์หรืออุเบอร์แบล็ค มีให้บริการในเมืองไทย

6) อุเบอร์แท็กซี่ (UberTaxi) บริการเรียกรถแท็กซี่จากสหกรณ์แท็กซี่ที่เป็นพันธมิตร มีให้บริการในเมืองไทย

อัตราค่าโดยสาร*

Rates Type	Base fare.	Cost per min.	Cost per km.	Minimum charge	Cancellation fee
UberX	10 THB	3.5 THB	4 THB	40 THB	45 THB
UberBlack	50 THB	2.5 THB	14 THB	50 THB	75 THB
UberSUV	50 THB	2.5 THB	14 THB	50 THB	75 THB
UberASSIST	10 THB	3.5 THB	4 THB	40 THB	50 THB
UberFLASH	10 THB	3.5 THB	4 THB	40 THB	45 THB
UberTaxi	39.83 THB	2.7 THB	7.42 THB	47.25 THB	45 THB

*อัตราค่าบริการ Uber RatesBangkok, จาก <http://uber-rates-bangkok-th.uber-fare-estimator.com/>

สำหรับอุเบอร์ที่คนส่วนใหญ่เรียกใช้บริการคืออุเบอร์เอ็กซ์และอุเบอร์แบล็คซึ่งถือว่าผิดกฎหมายคือ การนำรถยนต์ส่วนบุคคลไปเช่าหรือรถยนต์เพื่อการให้เช่าป้ายเขียวมารับจ้างรับส่งผู้โดยสาร เป็นความผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์พ.ศ. 2522 ฐานใช้รถยนต์ผิดประเภทจากที่จดทะเบียนไว้ ไม่ใช่มาตราค่าโดยสารตามที่ทางรัฐกำหนด ผู้ขับรถไม่มีใบอนุญาตขับรถสาธารณะ ไม่เคยผ่านการตรวจสอบประวัติอาชญากรรม และไม่เข้าสู่ระบบทะเบียนของศูนย์ข้อมูลประวัติผู้ขับรถสาธารณะของกรมการขนส่งทางบก ซึ่งหากมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น ประชาชนจะไม่ได้รับการคุ้มครองจากกฎหมาย และกรณีเกิดเหตุไม่พึงประสงค์เป็นอันตรายต่อความปลอดภัย ภาครัฐจะไม่สามารถติดตามรถหรือคนขับรถมาดำเนินคดีตามกฎหมายได้ แต่การใช้แอปพลิเคชันเรียกรถนั้นไม่มีความผิด ดังนั้น ผู้ให้บริการแอปพลิเคชันสำหรับเรียกรถแท็กซี่ ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขการให้บริการรถแท็กซี่ที่ต้องตามกฎหมาย โดยตัวรถต้องจดทะเบียนเป็นรถสาธารณะ (ป้ายเหลือง) มีกรรมธรรม์ประกันภัยเพื่อคุ้มครองสิทธิผู้โดยสาร ผ่านการตรวจสอบสภาพความมั่นคงแข็งแรงของรถตามระยะเวลาที่กำหนด คนขับต้องมีใบอนุญาตขับรถสาธารณะ ผ่านการตรวจสอบประวัติอาชญากรรมกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติมีประวัติในศูนย์ข้อมูลประวัติผู้ขับรถสาธารณะของกรมการขนส่งทางบก การให้บริการต้องใช้มาตราค่าโดยสารตามอัตราที่ทางราชการกำหนด และต้องให้บริการด้วยความปลอดภัย¹⁵

¹⁵ กรมการขนส่งทางบก, “ข่าวกรมการขนส่งทางบก”, DTL NEWS, ;9 มีนาคม 2560, ข่าวที่ 129.

แต่ในปัจจุบัน อุเบอร์ได้ขายกิจการในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ให้กับแกร็บเป็นที่เรียบร้อยแล้ว¹⁶ สิ่งที่อุเบอร์ทิ้งไว้เป็นคำถามสำหรับสังคมไทย คือ เหตุใดคนจึงหันมาใช้บริการอุเบอร์ที่ผิดกฎหมายมากกว่าแท็กซี่ที่ถูกกฎหมายซึ่งการมีอยู่ของอุเบอร์นั้นทำให้ประชาชนมีทางเลือกมากขึ้น มีสิทธิ์เลือกใช้บริการในการเดินทางมากขึ้น ในจุดนี้ สะท้อนให้เห็นถึงความต้องการของผู้บริโภค และปัญหาของแท็กซี่ที่ถูกกฎหมายว่าเหตุใดคนถึงหันไปใช้บริการอุเบอร์มากขึ้น ที่ผ่านมานั้น อุเบอร์ได้พยายามที่จะเจรจากับหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องและหาทางแก้ไขปัญหา แต่ในท้ายที่สุดก็ได้มีการขายกิจการในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ให้กับแกร็บไปเสียก่อน เป็นที่เข้าใจได้ว่า อุเบอร์จะถ่ายโอนผู้ขับขี่ให้ไปสังกัดกับแกร็บในที่สุด

3.2 แกร็บคาร์ (GrabCar)

จุดเริ่มต้นของ Grab นั้น ถูกก่อตั้งขึ้นโดย แอนโทนี ตัน (Anthony Tan) และ โฮย หลิง ตัน (Hooi Ling Tan) ทั้งคู่เป็นเพื่อนร่วมชั้นกันที่ Harvard Business School โดยทั้งคู่มีปัญหาการเรียกแท็กซี่ที่แสนลำบากในมาเลเซีย มาคิดหาวิธีแก้ไข ซึ่งจากแนวคิดริเริ่มนี้กลายมาเป็นจุดเริ่มต้นในการพัฒนาแอปพลิเคชันบนสมาร์ตโฟนให้จัดระบบการเรียกรถแท็กซี่ได้รวดเร็วและมีประสิทธิภาพในที่สุด กลายเป็นจุดกำเนิดของ แกร็บแท็กซี่ในที่สุด

โดยในวันที่ 8 มีนาคม 2557 แกร็บแท็กซี่ (GrabTaxi) แอปพลิเคชันให้บริการเรียกรถแท็กซี่ เปิดตัวบริการแกร็บคาร์อย่างเป็นทางการ โดยเป็นบริการระดับพรีเมียม ที่ให้ผู้ใช้สามารถเรียกรถลิมุซีนผ่านทางสมาร์ตโฟน หลังจากทดลองให้บริการแกร็บคาร์และตั้งแต่มกราคม 2558 โดยมีอัตราการเติบโตขึ้นถึง 3 เท่า ใน 3 เดือน โดยในงามมี 2 ผู้บริหารชาวไทย คุณวีร์ จารุณันท์ศิริ ผู้จัดการใหญ่ บริษัท แกร็บแท็กซี่ ประเทศไทย คุณวิชากร วรธรรม ณ อยุธยา รองผู้จัดการแกร็บคาร์ประเทศไทย และฮุย หลิง ตันผู้ร่วมก่อตั้ง แกร็บแท็กซี่มาร่วมในงานแกร็บคาร์มีการให้บริการในหัวเมืองใหญ่ในประเทศไทย เช่น กรุงเทพฯ พัทยา เชียงใหม่ เชียงราย ภูเก็ต อุบลราชธานี ขอนแก่น นครราชสีมา อุตรดิตถ์ สงขลา หาดใหญ่ สุราษฎร์ธานี เกาะสมุย เป็นต้น โดยแกร็บคาร์สามารถชำระค่าโดยสารผ่านทางบัตรเครดิตหรือบัตรเดบิต ซึ่งผู้โดยสารที่ต้องการชำระค่าเดินทางผ่านบัตร จะทำการลงทะเบียนบัตรเดบิตหรือบัตรเครดิตในแอปพลิเคชันและเลือกวิธีการชำระเงินเป็น Card (บัตรเครดิต หรือ บัตรเดบิต) มาก่อนแล้วและเมื่อมีค่าทางด่วน ให้คนขับแกร็บคาร์สำรองจ่ายเงินของตัวเองออกไปก่อน และไม่ต้องเก็บค่าทางด่วนกับผู้โดยสารคนขับแกร็บจะเก็บเงินค่าทางด่วน โดยการกรอกค่าทางด่วนก่อนที่ผู้โดยสารจะลงจากรถผ่านแอปพลิเคชัน และให้ใส่ก่อนที่จะกดคิดยอดค่าโดยสารทั้งหมด ในหน้าใบเสร็จ ให้ใส่ค่าโดยสารตามมิเตอร์ราคาจริงเท่านั้น ในกรณีที่ผู้โดยสารชำระค่าทางด่วนเอง คนขับแกร็บคาร์ห้ามระบุค่าทางด่วนลงในใบเสร็จเด็ดขาด เพื่อให้ระบบสามารถตัดบัตรเครดิตผู้โดยสารอย่างถูกต้อง

โดยสรุปแล้วแกร็บคาร์เป็นธุรกิจที่แตกตัวมาจากแกร็บแท็กซี่ ซึ่งทางแกร็บแท็กซี่นั้นเป็นการให้บริการรถแท็กซี่ที่ถูกต้องตามกฎหมาย แต่สำหรับแกร็บคาร์นั้น มีการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาลงทะเบียนแล้วทางแกร็บก็จะส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันมาให้บริการ ซึ่งเป็นการใช้รถยนต์ผิดประเภทจากที่จดทะเบียน

3.2.1 ประเภทการให้บริการของแกร็บคาร์¹⁷

1) แกร็บคาร์ อีโคโนมี (GrabCar Economy) สำหรับแกร็บอีโคโนมี จะเป็นการที่ผู้ขับนำรถส่วนบุคคลหรืออาจนำรถที่จดทะเบียนเพื่อให้เช่า(ป้ายเขียว) มาให้บริการ โดยเมื่อลงทะเบียนเป็นผู้ขับขี่กับแกร็บคาร์แล้ว ก็จะมีการส่ง

¹⁶ แม้อูเบอร์จะขายกิจการให้แกร็บไปแล้ว แต่ในบทความนี้จะยังวิเคราะห์ถึงการดำเนินการของอุเบอร์ในประเด็นทางกฎหมายที่เกิดขึ้น เพื่อเป็นตัวอย่างในการพิจารณาเกี่ยวกับการแก้ไขข้อจำกัดทางกฎหมายเพื่อประโยชน์แก่ผู้บริโภคและให้เกิดการแข่งขันที่เป็นธรรมและเสรีต่อไป

¹⁷ Grab, บริการของเรา, สืบค้นวันที่ 15 มกราคม 2561, จาก <https://www.grab.com/th/car/>

ผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันมาให้ซึ่งรถยนต์ที่นำมาให้บริการอาจเป็นกระบะก็ได้ แต่ส่วนใหญ่เป็นรถยนต์ เช่น Toyota Vios, Honda Jazz, Mazda2 เป็นต้น

2) แกร็บคาร์ พลัส(พรีเมียม) (GrabCar Plus(Premium)) สำหรับแกร็บคาร์ พลัส จะเป็นการที่ผู้ขับนำรถส่วนบุคคลหรืออาจนำรถที่จดทะเบียนเพื่อให้เช่า(ป้ายเขียว) มาให้บริการ โดยเมื่อลงทะเบียนเป็นผู้ขับขี่กับแกร็บคาร์แล้ว ก็จะมีการส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันมาให้ ซึ่งรถที่ให้บริการในชั้นนี้จะเป็นรถสีเงินมีความหรูหราขึ้นมาอีกระดับ เช่น Toyota Camry, Honda Accord, BMW หรือ Mercedes-Benz เป็นต้น

3) แกร็บ เอ็กซ์แอล (GrabXL 8-12 Seater Van) เป็นการให้บริการรถ 8-12 ที่นั่ง เช่น Toyota Comuter, Hyundai H1 เป็นต้น

อัตราค่าโดยสาร¹⁸

	เริ่มต้น	กิโลเมตรละ	ค่าบริการสนามบิน		จองล่วงหน้า
			สุวรรณภูมิ	ดอนเมือง	
GrabCar Economy	60 THB	5 THB	100 THB (สำหรับการเดินทางไป-กลับสนามบิน)	100 THB (สำหรับการเดินทางไป-กลับสนามบิน)	100 THB
GrabCar Plus (Premium)	65 THB	7 THB	300 THB(สำหรับการเดินทางไปสนามบิน)	300 THB(สำหรับการเดินทางไป-กลับสนามบิน)	100 THB
GrabXL	300 THB	20 THB	ไม่มีค่าบริการสนามบิน	ไม่มีค่าบริการสนามบิน	ไม่มีค่าบริการ

อัตราค่าชั่วโมงเร่งด่วนจะขึ้นอยู่กับสภาพการจราจรและสถานที่ที่ใช้บริการ เพื่อความสะดวกของผู้โดยสารสามารถตรวจสอบค่าโดยสารก่อนการยืนยันการเรียกรถอัตราค่าโดยสารหน้าแอปพลิเคชันไม่รวมค่าทางด่วนและสำหรับราคา Grab XL ไปสนามบินต้องมีการเรียกใช้ภายในกรุงเทพฯ เท่านั้น

โดยสรุปแล้วแกร็บคาร์ เป็นการใช้อยู่รถยนต์ส่วนบุคคล (ป้ายดำ) หรือรถยนต์เพื่อการให้เช่า(ป้ายเขียว) รับจ้างรับส่งผู้โดยสารเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์พ.ศ.2522ฐานใช้รถยนต์ผิดประเภทจากที่จดทะเบียนไว้ ไม่ใช่มาตราค่าโดยสารตามที่ทางราชการกำหนดผู้ขับรถไม่มีใบอนุญาตขับรถสาธารณะ ไม่เคยผ่านการตรวจสอบประวัติอาชญากรรมและไม่เข้าสู่ระบบทะเบียนของศูนย์ข้อมูลประวัติผู้ขับรถสาธารณะของกรมการขนส่งทางบก ซึ่งหากมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นประชาชนจะไม่ได้การคุ้มครองจากกฎหมายและกรณีเกิดเหตุไม่พึงประสงค์เป็นอันตรายต่อความปลอดภัย ภาครัฐจะไม่สามารถติดตามรถหรือคนขับรถมาดำเนินคดีตามกฎหมายได้ แต่การใช้แอปพลิเคชันเรียกรถนั้นไม่มีความผิดแต่อย่างใด

¹⁸ Ibid.

4. สภาพปัญหาในการเลือกใช้รถโดยสารสาธารณะ

สำหรับแท็กซี่นั้น เมื่อพิจารณาจากตัวบทกฎหมาย ขอบปฏิบัติต่างๆ ของแท็กซี่นั้น จะเห็นได้ว่า กฎหมายที่มีอยู่นั้นพอเพียงและวางกฎเกณฑ์ไว้อย่างดีแล้ว ซึ่งอุเบอร์และแกร็บคาร์ไม่ได้ปฏิบัติตามกฎหมายเกิดปัญหาเดียวกัน คือ การใช้รถยนต์ผิดประเภทจากที่ได้จดทะเบียนไว้ อีกทั้งยังมีปัญหาในเรื่องของคนขับว่ามีใบขับขี่สาธารณะหรือไม่ อัตราค่าบริการที่ไม่อยู่ภายใต้การควบคุมของกฎหมาย อีกทั้งผู้ขับที่ไม่เคยผ่านการตรวจสอบประวัติอาชญากรรมและไม่เข้าสู่ระบบทะเบียนของศูนย์ข้อมูลประวัติผู้ขับรถสาธารณะของกรมการขนส่งทางบก ซึ่งปัญหาเหล่านี้ส่วนหนึ่งเป็นเรื่องของความปลอดภัยของประชาชน และส่วนหนึ่งเป็นเรื่องของการควบคุมการใช้รถยนต์ของรัฐ หากมองอีกมุมหนึ่งคือ ผู้โดยสารมีสิทธิเลือกที่จะใช้บริการ หรือยอมรับความเสี่ยงในการใช้บริการ ทั้งนี้เมื่อพิจารณาถึงหลักเกณฑ์ต่างๆ ทั้งแท็กซี่ อุเบอร์ และแกร็บคาร์แล้ว อาจแยกพิจารณาได้ดังนี้

4.1 การจดทะเบียนและการใช้รถผิดประเภท

ถึงแม้อุเบอร์และแกร็บคาร์จะมีมาตรการความปลอดภัยดีแค่ไหน แต่การจดทะเบียนรถยนต์และการใช้รถยนต์ผิดประเภทนั้น เป็นข้อกฎหมายข้อแรกที่อยู่เบอร์และแกร็บคาร์ทำผิดกฎหมาย เพราะการจดทะเบียนระบุประเภทของการใช้งานของรถนั้น เมื่อจดทะเบียนแล้ว ก็เกิดหน้าที่ตามกฎหมายที่จะต้องปฏิบัติตาม คือ หากจดทะเบียนเป็นรถโดยสารสาธารณะ ผู้ขับก็ต้องมีใบขับขี่สาธารณะด้วย อีกทั้งรถยนต์ที่จดทะเบียนการใช้งานเป็นรถโดยสารสาธารณะนั้น จะต้องติดเครื่องหมาย เช่น ต้องมีเครื่องหมายอักษร “ว่าง” เมื่อไม่มีผู้โดยสารโดยติดตั้งไว้ด้านซ้ายของคนขับซึ่งสามารถมองเห็นได้ชัดเจนจากภายนอก ทั้งเวลากลางวันและกลางคืนและอีกประการหนึ่งเป็นเรื่องของการเสียภาษี เพราะอัตราการเสียภาษีการจดทะเบียนรถแต่ละประเภทนั้นไม่เท่ากัน การนำรถยนต์ที่จดทะเบียนผิดประเภทไปหารายได้นั้น เงินได้ที่ได้มาจากการหารายได้ก็อาจไม่เสียภาษี ซึ่งต่างจากแท็กซี่ที่รายได้จะต้องมาเสียภาษี ซึ่งเป็นการละเมิดกฎหมาย ทำให้แท็กซี่ที่ทำถูกกฎหมายรู้สึกถูกเอาเปรียบ การให้บริการของอุเบอร์และแกร็บคาร์แม้ผู้โดยสารจะรู้ว่าเป็นการใช้รถยนต์ผิดประเภท แต่ก็ยังยอมเข้าเสี่ยงภัยที่จะใช้บริการนั้น สะท้อนให้เห็นถึงปัญหาของตัวแท็กซี่เอง เพราะเมื่อผู้โดยสารเห็นรถแท็กซี่ และมีการเรียกให้แท็กซี่รับ แต่แท็กซี่กลับปฏิเสธโดยอ้างต่างๆ เช่น จะต้องส่งรถ แก๊สหมด หรือปฏิเสธเส้นทางที่ผู้โดยสารต้องการไป จนมองได้ว่า หากต้องการทำอาชีพขับแท็กซี่ ก็ไม่ควรปฏิเสธผู้โดยสาร แม้จะมีบทลงโทษจากกรมการขนส่งทางบก แต่ก็ยังมีให้เห็นอยู่ตลอด ดังนั้นเมื่อผู้โดยสารเกิดความเบื่อหน่าย ประกอบกับอุเบอร์และแกร็บคาร์ตอบสนองกับความต้องการไม่ปฏิเสธผู้โดยสาร จึงเป็นทางเลือกใหม่ให้ผู้โดยสารและเป็นช่องทางให้คนที่มาขับอุเบอร์และแกร็บคาร์ที่ต้องการหารายได้ แต่อาจมีงานประจำจึงใช้เวลาว่างนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการผู้โดยสาร และไม่ปฏิเสธผู้โดยสาร เพราะมีแรงจูงใจในการหารายได้ จึงเกิดเป็นปัญหาที่มาของการใช้รถยนต์ผิดประเภทจากที่จดทะเบียนไว้ เมื่อรถยนต์ที่จดทะเบียนถูกต้องปฏิเสธผู้โดยสาร จึงเป็นช่องทางที่ทำให้เกิดธุรกิจอุเบอร์และแกร็บคาร์ขึ้น

4.2 การตรวจประวัติอาชญากรรมของผู้ขับ

สำหรับแท็กซี่เป็นที่แน่นอนว่าผู้ขับซึ่งรถโดยสารสาธารณะ จะต้องมียุติบัตรสาธารณะ ซึ่งในปัจจุบันจะต้องมีการตรวจประวัติอาชญากรรมกับทางสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และเมื่อตรวจแล้วจะต้องเข้าสู่ระบบทะเบียนของศูนย์ข้อมูลประวัติผู้ขับรถสาธารณะของกรมการขนส่งทางบกถึงแม้จะมีระบบคัดกรองจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ แต่เราก็มักจะเห็นอยู่ตามหน้าข่าวกรณีคนขับแท็กซี่ที่ก่อเหตุอยู่บ่อยๆ เป็นปัญหาที่สะท้อนให้ผู้โดยสารเกิดความไม่เชื่อมั่นในความปลอดภัย ดังนั้นผู้โดยสารก็มีแนวโน้มที่จะหันมาใช้บริการอุเบอร์และแกร็บคาร์มากขึ้น พร้อมทั้งรับความเสี่ยงจากอุเบอร์และแกร็บคาร์ที่ผิดกฎหมาย ไม่มีการการตรวจประวัติอาชญากรรมของผู้ขับจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และไม่มียุติบัตรสาธารณะเพราะอุเบอร์และแกร็บคาร์นั้นผู้ขับซึ่งอาจมีเพียงใบขับขี่ส่วนบุคคลเท่านั้น แต่ทางอุเบอร์และแกร็บคาร์ได้มีการอบรมคนขับให้มีความรู้ มีคุณภาพ และให้ปฏิบัติตามกฎที่ตั้งไว้สำหรับความปลอดภัย อุเบอร์และแกร็บมี

การประเมินความพอใจจากผู้โดยสารด้วย หากถูกประเมินต่ำกว่ามาตรฐานที่กำหนด ก็อาจถูกระงับการขับได้ ซึ่งการประเมินนี้มีผลทำให้คนขับที่ได้รับคะแนนสูงก็จะมีอัตราการเรียกใช้ที่สูงขึ้นด้วย แม้รัฐจะออกมาเตือนและกรณีหากเกิดอันตรายต่อความปลอดภัยรัฐจะไม่สามารถติดตามรถหรือคนขับรถมาดำเนินคดีตามกฎหมายได้ก็ไม่ทำให้คนเลิกใช้ซูเปอร์และแกร็บได้แต่อย่างใด

4.3 อัตราค่าโดยสาร

สำหรับอัตราค่าโดยสารนั้น เป็นที่ทราบกันว่าทั้งอุเบอร์และแกร็บคาร์ไม่อยู่ภายใต้การควบคุมอัตราค่าโดยสารจากกรมการขนส่งทางบก แต่สำหรับแท็กซี่นั้น ถึงแม้จะถูกควบคุมค่าโดยสารจากกรมการขนส่งทางบกอย่างเข้มงวด แต่ก็ยังมีปัญหาอย่างต่อเนื่อง ทั้งโงมเตอร์ ไม่กดมิเตอร์ คิดราคาเหมา หรือแม้กระทั่งไม่ส่งผู้โดยสารไม่ถึงจุดหมาย เมื่อผู้โดยสารประสบปัญหาเหล่านี้ ถึงแม้จะมีการร้องเรียนกับกรมการขนส่งทางบกแล้ว แต่ก็ยังมีปัญหาให้เห็นกันอยู่ตลอด และหากปัญหาเหล่านี้เกิดแก่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ นั้น ก็จะก่อให้เกิดความเสียหายแก่ภาพลักษณ์การท่องเที่ยวของประเทศไทยด้วย ซึ่งต่างจากอุเบอร์และแกร็บคาร์ที่แม้จะมีราคาแพงกว่าแท็กซี่ แต่ไม่ปฏิเสธผู้โดยสาร เพราะการกดปฏิเสธนั้นจะมีผลต่อการประเมินคะแนน อีกทั้งอุเบอร์และแกร็บคาร์ยังมีการคิดค่าโดยสารที่แน่นอน ปรากฏผ่านทางแอปพลิเคชันก่อนการเดินทาง ทำให้ผู้โดยสารสามารถทราบค่าเดินทางล่วงหน้าได้ ปัญหาการปฏิเสธผู้โดยสารของแท็กซี่ทำให้อุเบอร์และแกร็บคาร์ที่ไม่ปฏิเสธผู้โดยสารได้รับความนิยมมากขึ้นเพราะผู้โดยสารรู้สึกได้ว่าสามารถตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารได้มากกว่า ถึงแม้จะต้องจ่ายแพงกว่า ก็ไม่ทำให้การเลือกใช้อูเบอร์และแกร็บคาร์เกิดปัญหาแต่อย่างใด

4.4 สิทธิของผู้บริโภคและการแข่งขันที่เป็นธรรม

สิทธิในการเลือกใช้บริการของผู้บริโภค ซึ่งผู้บริโภคมีสิทธิที่จะเลือกใช้บริการ ไม่ว่าจะเป็นแท็กซี่ อุเบอร์ หรือแกร็บคาร์ ทั้งนี้ เมื่อมีข้อจำกัดทางกฎหมาย ก็จะทำให้ผู้บริโภคเสมือนไม่มีทางเลือก ถูกผูกขาดโดยแท็กซี่ เพราะ ถึงแม้แท็กซี่จะปฏิบัติถูกต้องตามกฎหมาย แต่สิ่งที่ปฏิบัติต่อผู้บริโภคนั้นเป็นสิ่งที่ไม่ถูกต้องในหลายๆ กรณี เช่น ปฏิเสธผู้โดยสาร โงมมิเตอร์ คิดราคาเหมา ทั้งผู้โดยสารกลางทาง เป็นต้น และเมื่อเกิดพฤติกรรมซ้ำๆ ผู้บริโภคเกิดความเบื่อหน่าย เมื่อมีทางเลือกใหม่และดีกว่า ก็เป็นสิ่งที่ปฏิเสธไม่ได้ว่า ผู้บริโภคจะเลือกใช้บริการในสิ่งที่ตนพึงพอใจในทางเลือกใหม่และดีกว่า ดังนั้นการเลือกใช้บริการของผู้บริโภคจึงเป็นสิ่งที่ต้องให้ความเคารพในสิทธิของผู้บริโภค ถึงแม้ผู้บริโภคจะรู้ว่าอุเบอร์และแกร็บคาร์ผิดกฎหมาย แต่ก็ยังใช้บริการ สะท้อนให้เห็นว่าผู้บริโภคมีสิทธิเลือกใช้บริการในสิ่งที่ตนเองพึงพอใจ ในเมื่อข้อจำกัดของกฎหมายในการเลือกใช้บริการของผู้บริโภคไม่ตรงกัน ดังนั้นรัฐจะต้องแก้ปัญหาข้อจำกัดทางกฎหมายเพื่อให้เกิดการแข่งขันอย่างเป็นธรรมในการมีสิทธิเลือกใช้บริการของผู้บริโภค

การแข่งขันที่เป็นธรรมสำหรับแท็กซี่ อุเบอร์ หรือแกร็บคาร์ นั้น ในทางการให้บริการผู้แข่งขันทุกรายมีสิทธิที่จะแข่งขันกันอย่างเป็นธรรมและเสรีในการให้บริการ เมื่อผู้แข่งขันรายใดให้บริการดี ผู้บริโภคเกิดความประทับใจ และเลือกใช้บริการก็เป็นสิ่งที่ผู้แข่งขันรายนั้นสมควรได้รับเพราะเกิดจากการบริการที่ดีของตน แต่อูเบอร์ หรือแกร็บคาร์นั้นอาจจะกล่าวไม่ได้เต็มที่ว่าได้แข่งขันกับแท็กซี่อย่างเป็นธรรมและเสรีมากนัก เพราะมีข้อจำกัดทางกฎหมายที่ทำให้ทั้งอุเบอร์และแกร็บคาร์ยังคงผิดกฎหมายอยู่ และถึงแม้จะผิดกฎหมาย แต่ผู้บริโภคก็เลือกที่จะใช้บริการ โดยยอมรับความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้น ดังนั้น รัฐจะต้องแก้ปัญหาสำหรับข้อจำกัดทางกฎหมาย ว่าเพราะเหตุใด ผู้ที่กระทำผิดกฎหมายจึงให้บริการได้ดีกว่าผู้ที่กระทำถูกกฎหมายทั้งที่ในบางครั้งอัตราค่าโดยสารของอุเบอร์และแกร็บคาร์ก็มีราคาสูงกว่าแท็กซี่ที่ถูกกฎหมาย ดังนั้นหากรัฐแก้ไขปัญหาระบบข้อจำกัดทางกฎหมายได้ ก็เป็นเรื่องที่น่ายินดียิ่ง เพราะจะทำให้เกิดการแข่งขันกันอย่างถูกต้องตามกฎหมาย เสรีและเป็นธรรม

ดังนั้น ทั้งสิทธิของผู้บริโภคและการแข่งขันที่เป็นธรรมของ แท็กซี่ อุเบอร์และแกร็บคาร์นั้น รัฐในฐานะหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรงจะต้องมีบทบาทในการแก้ไขปัญหาอย่างจริงจัง เมื่อสิทธิของผู้บริโภคถูกละเลย การแข่งขันไม่เปิดโอกาสให้ผู้แข่งขันรายใหม่เข้ามาในตลาด ผู้ที่เสียประโยชน์คือประชาชนผู้บริโภคทั้งหลายนั่นเอง

5. สรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 สรุป

โดยสรุปแล้วกฎหมายเกี่ยวกับแท็กซี่ของประเทศไทยนั้นไม่ว่าจะเป็นพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522นั้นเมื่อพิจารณาแล้ว หากแท็กซี่สามารถปฏิบัติตามกฎหมายได้ จะไม่มีปัญหาเกิดขึ้นอย่างทุกวันนี้ เพราะกฎหมายบัญญัติและวางกฎเกณฑ์สำหรับแท็กซี่ไว้อย่างดี แต่สิ่งที่เป็นปัญหาโดยแท้จริง คือ คนขับแท็กซี่ที่กระทำความผิดและกรมการขนส่งทางบกไม่มีการกวดขันและบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังต่อบุคคลเหล่านี้ การคัดกรองคนขับแท็กซี่ ความสุภาพ มารยาทในการให้บริการ การปฏิบัติตัวต่อผู้โดยสาร เป็นสิ่งสำคัญที่ส่งผลโดยตรงที่ทำให้ผู้โดยสารพึงพอใจต่อการใช้บริการ ซึ่งสิ่งที่กล่าวมาทั้งหมดนั้น อุเบอร์และแกร็บคาร์สามารถตอบสนองความต้องการต่อผู้โดยสารได้ ผู้โดยสารยินยอมเสี่ยงกับคนขับที่อาจไม่มีใบขับขี่สาธารณะ คนขับไม่เคยตรวจประวัติอาชญากรกับทางสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และไม่เข้าสู่ระบบทะเบียนของศูนย์ข้อมูลประวัติผู้ขับรถสาธารณะของกรมการขนส่งทางบก อัตราค่าโดยสารที่แพงกว่าปกติ และเป็นการใช้รถผิดประเภทจากการที่จดทะเบียนไว้ซึ่งมีความผิดตามกฎหมายทั้งสิ้น เมื่อแท็กซี่ที่ถูกกฎหมาย แต่ไม่ปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนด ทำให้ผู้โดยสารหันไปหาสิ่งที่ผิดกฎหมาย แต่สามารถตอบสนองความต้องการต่อผู้โดยสารได้ ก็เป็นสิ่งที่จะต้องพิจารณาว่าเกิดขึ้นกับกรมการขนส่งทางบกและแท็กซี่ในประเทศไทย การเกิดขึ้นของอุเบอร์และแกร็บคาร์จึงเป็นสิ่งที่สะท้อนปัญหาของแท็กซี่ไทยได้เป็นอย่างดี เมื่อเกิดการแข่งขันของผู้ให้บริการ ผู้โดยสารก็มีสิทธิเลือกใช้บริการมากกว่าแท็กซี่ทำให้ปรากฏชัดถึงความต้องการของผู้โดยสารในการเลือกใช้บริการ ถึงแม้ในปัจจุบันแท็กซี่ได้มีการเปลี่ยนแปลงและปรับปรุงให้ดีขึ้น แต่ภาพลักษณ์ในอดีตก็ยังคงเป็นเหตุที่ทำให้ผู้โดยสารขาดความเชื่อมั่นในความปลอดภัยจากการใช้บริการแท็กซี่ และหากอุเบอร์และแกร็บคาร์สามารถแก้ไขข้อจำกัดทางกฎหมายได้ และปฏิบัติตามกฎหมายแท็กซี่ที่ยังไม่ปรับปรุงการให้บริการก็ต้องยอมรับถึงความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น ซึ่งล้วนเกิดจากการกระทำของตัวแท็กซี่เองทั้งสิ้น

5.2 ข้อเสนอแนะ

ในเบื้องต้นรัฐจะต้องบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังกับแท็กซี่ และในขณะเดียวกันรัฐจะต้องแก้ไขข้อจำกัดทางกฎหมายให้กับผู้ให้บริการรายใหม่ที่เข้าสู่ตลาดการแข่งขัน ซึ่งปัญหาหลักที่จะต้องแก้ไขให้มีความยืดหยุ่นมากขึ้นคือ การจดทะเบียน ใบขับขี่สาธารณะ การตรวจสอบประวัติอาชญากร อัตราค่าโดยสาร เป็นต้น สำหรับอุเบอร์และแกร็บคาร์นั้น ก็จะต้องให้ความร่วมมือกับรัฐในการหาข้อสรุป เพื่อนำไปสู่ความเปลี่ยนแปลงให้เกิดการแข่งขันที่เป็นธรรมและเสรี ตลอดจนสร้างความหลากหลายแก่ผู้บริโภคในการเลือกใช้บริการและที่สำคัญรัฐจะต้องไม่ละเลยและเคารพสิทธิในการเลือกใช้บริการของผู้บริโภคที่สะท้อนถึงปัญหา ซึ่งจะทำให้เกิดการพัฒนาและปรับปรุงวงการรถโดยสารสาธารณะต่อไปในอนาคตโดยท้ายที่สุดแล้วผู้ที่ได้รับประโยชน์จากการเปลี่ยนแปลงครั้งนี้ก็คือประชาชนบริโภคนั่นเอง

บรรณานุกรม

- กฎกระทรวงกำหนดขนาด ลักษณะ และสีของแผ่นป้ายทะเบียนรถ และการแสดงแผ่นป้ายทะเบียนรถและเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปี พ.ศ. 2554. (2554). ราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ 128, ตอนที่ 45 ก, 6.
- กฎกระทรวงว่าด้วยรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน พ.ศ. 2560. (2560). ราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ 134, ตอนที่ 81, 9.
- กรมการขนส่งทางบก. การจดทะเบียนรถยนต์รับจ้างแท็กซี่. สืบค้นวันที่ 15 มกราคม 2561, จาก https://www.dlt.go.th/th/vehicle-registration/view.php?_did=46
- กรมการขนส่งทางบก. การต่ออายุใบอนุญาตขับรถสาธารณะ (รถแท็กซี่) รถยนต์สามล้อสาธารณะ และรถจักรยานยนต์สาธารณะ. สืบค้นวันที่ 15 มกราคม 2561, จาก https://www.dlt.go.th/th/driving-license/view.php?_did=83
- กรมการขนส่งทางบก. (2553, 7 พฤษภาคม). ข่าวกรมการขนส่งทางบก DTL NEWS. ข่าวที่ 110.
- กรมการขนส่งทางบก. (2560, 9 มีนาคม). ข่าวกรมการขนส่งทางบก DTL NEWS. ข่าวที่ 129.
- ประกาศสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง กำหนดลักษณะเครื่องแต่งกายและเครื่องหมายของผู้ขับขี่รถแท็กซี่. (2556). ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 130, ตอนพิเศษ 88 ง, 67.
- ประกาศอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารและค่าบริการอื่นสำหรับรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน (TAXI-METER) ที่จดทะเบียนในจังหวัดอื่นนอกจากกรุงเทพมหานคร. (2560). ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 134, ตอนพิเศษ 70 ง, 6.
- ประกาศอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารสำหรับรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน (TAXI-METER) ที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร. (2557). ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 131, ตอนพิเศษ 251 ง, 1.
- พระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2560. (2560). ราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ 134, ตอนที่ 70 ก, 22.
- พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522. (2522). ราชกิจจานุเบกษา. ฉบับพิเศษ, เล่มที่ 96, ตอนที่ 72, 20.
- พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. (2522). ราชกิจจานุเบกษา. ฉบับพิเศษ, เล่มที่ 96, ตอนที่ 8, 1.
- พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522. (2522). ราชกิจจานุเบกษา. ฉบับพิเศษ, เล่มที่ 96, ตอนที่ 77, 22.
- Blognone by nrad 6949. ทำความรู้จักกับ Uber: แพลตฟอร์ม ความท้าทาย และอนาคต.สืบค้นวันที่ 15 มกราคม 2561, จาก <https://www.blognone.com/node/55707>
- Grab. บริการของเรา. สืบค้นวันที่ 15 มกราคม 2561, จาก <https://www.grab.com/th/car/>
- UBER. ประวัติความเป็นมาของเรา. สืบค้นเมื่อ 15 มกราคม 2561, จาก <https://www.uber.com/th/our-story/>