

**ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับกฎเกณฑ์การควบคุม
การให้บริการรถยนต์ร่วมเดินทางผ่านแอปพลิเคชันพกพา:
กรณีศึกษากฎหมายประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศออสเตรเลีย**

กรชนก สุริยาเรืองฤทธิ์^{*}
เสฏฐพงษ์ ไปวันเสาร์^{**}

บทคัดย่อ

การให้บริการรถยนต์ร่วมเดินทางผ่านแอปพลิเคชันพกพา หรือที่รู้จักในนามของผู้ประกอบการอย่าง Uber หรือ Grab กำลังได้รับความนิยมไปทั่วโลก เพราะสามารถบรรเทาแก้ไขปัญหาค่าใช้จ่ายที่ผู้ใช้บริการรถแท็กซี่บางส่วนจะได้รับความไม่พอใจในการรับบริการ แม้จะมีค่าบริการแพงกว่าการโดยสารแท็กซี่ปกติ โดยผู้ใช้บริการบางส่วนก็ยังคงเลือกใช้บริการเดินทางรูปแบบใหม่นี้ แต่อย่างไรก็ตามการให้บริการรถยนต์ ในลักษณะนี้ ส่วนใหญ่จะผิดกฎหมายขนส่งเดิมของแต่ละประเทศ เพื่อเป็นการรองรับและควบคุมดูแลการให้บริการร่วมเดินทางให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อยได้มีบางประเทศออกกฎหมาย Ride - Sharing มาบังคับใช้แล้ว

กฎหมายประเทศไทยยังไม่สามารถปรับใช้การให้บริการรถยนต์ร่วมเดินทางผ่านแอปพลิเคชันพกพาได้อย่างถูกกฎหมาย อีกทั้งการประกอบกิจการเรียกรถยนต์หรือให้บริการรถยนต์ร่วมเดินทางในประเทศไทย โดยส่วนใหญ่จะกระทำโดยผู้ให้บริการอยู่ต่างประเทศ เมื่อเกิดปัญหาหรือข้อพิพาทขึ้นยากที่จะหาหน่วยงานใดมารับผิดชอบ บทความนี้จึงมีวัตถุประสงค์ ในการมุ่งศึกษาเรื่องการควบคุมการให้บริการรถยนต์ร่วมเดินทางของประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศออสเตรเลีย ตลอดจนมีข้อเสนอแนะในการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายไทย

คำสำคัญ: การให้บริการรถยนต์ร่วมเดินทาง, รถรับจ้างส่วนบุคคล, การขนส่งคนโดยสาร

^{*} น.บ. มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

^{**} น.บ. (เกียรตินิยมอันดับ 2) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, ศศ.บ. (รัฐศาสตร์) มหาวิทยาลัยรามคำแหง, น.บ.ท.

ABSTRACT

A ride sharing service via a mobile application, mainly known through each operator's name such as Uber or Grab. This service is popular worldwide because of its ability to reduce difficulty suffered by passengers. Even though the fare charged by the ride sharing service is more expensive than the usual taxi fare, passengers still choose the ride sharing service. While this service violates the existing transportation law in many countries, some countries pass a law concerning ride sharing service to monitor and regulate such service.

In Thailand, ride sharing services are illegal. Furthermore, most of the service providers are operated from abroad. Thus, when there is a conflict, it is tough to find a liable person. In this Article, the authors will discuss the legal problems and regulations of ride sharing services in the United States and Australia. The authors will also present recommendations to amend relevant laws in Thailand.

Keywords: Ride sharing service, private hire car, passenger transportation

1. บทนำ

การเรียกใช้บริการรถแท็กซี่หรือรถขนส่งสาธารณะ มักจะมีปัญหาเกิดความไม่พึงพอใจแก่ผู้ใช้บริการ อยู่เสมอ เช่น ปฏิเสธไม่ส่งผู้โดยสาร ขับรถไปนอกเส้นทาง คิดค่าขนส่งเกินราคาดมาตรฐาน (มิเตอร์) ช่มชู้ผู้โดยสาร พฤติกรรม การขับรถยนต์บนท้องถนนไม่เหมาะสม หรือแม้กระทั่งรถยนต์สภาพไม่เหมาะสมแก่การใช้งาน เป็นต้น แม้ภาครัฐจะมีกฎหมาย บังคับควบคุมเคร่งครัดเพียงใด แต่ปัญหาเหล่านี้ยังคงเกิดขึ้นทั่วโลก ตัวอย่าง เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2559 มีข่าวเผยแพร่ ว่าตำรวจท่องเที่ยวตามจับกุมคนขับรถแท็กซี่เที่ยวล่องโง่งงค่าโดยสารนักท่องเที่ยวชาวจีนที่เรียกใช้บริการจากแอร์พอร์ต ลิงค์ภูเก็ตให้ไปส่งที่โรงแรมย่านสามเสน คิดเงินเกินจริง ในราคา 2,540 บาท อ้างกดปุ่มมิเตอร์ผิด จากการตรวจสอบ ของเจ้าหน้าที่พบว่าเคยกระทำผิดหลายครั้ง และคนขับรถไม่มีใบอนุญาตขับรถสาธารณะ¹ หรือกรณีเมื่อวันที่ 3 มกราคม 2560 มีการเผยแพร่ในเครือข่ายสังคมออนไลน์ มีผู้โดยสารเรียกรถแท็กซี่จากย่านกระทู้มแบนเพื่อไปแถวสะพานใหม่กว่า หนึ่งร้อยได้เพียง 3 นาที ราคาค่าโดยสารสูงถึง 1,195 บาท จึงได้ร้องเรียนต่อเจ้าหน้าที่ให้ดำเนินการตรวจสอบต่อไป² เป็นต้น เมื่อภาครัฐไม่สามารถแก้ไขปัญหาเหล่านี้ได้อย่างเพียงพอ ภาคเอกชนจึงเห็นช่องว่างในการประกอบธุรกิจ ได้มีการจัดทำ บริการเรียกรถยนต์ผ่านแอปพลิเคชันพกพา หรือที่เรียกว่า Ride – Sharing Service โดยหลักการพื้นฐานของการเริ่มธุรกิจ ลักษณะนี้มาจากเศรษฐกิจแบบแบ่งปัน (Sharing economy) หรือการค้าจากเพื่อนสู่เพื่อน (Peer to Peer : P2P) หรือการบริโภค แบบร่วมมือกัน (Collaborative Consumption)³

การใช้ทรัพยากรในรูปแบบของเศรษฐกิจแบบแบ่งปันนี้ เป็นแนวคิดการตลาดรูปแบบใหม่จากทรัพยากร ส่วนเกินหรือที่ไม่ได้ใช้แล้ว ซึ่งมีแนวคิดมาจากช่วงเศรษฐกิจฝืดเคือง เกิดความไม่คุ้มค่ากับการลงทุนทำธุรกิจใหม่ จึงมอง หาทรัพยากรใกล้เคียงที่ไม่ได้ใช้แบ่งปันให้ผู้อื่นได้ใช้ประโยชน์ หรือมองหาทรัพยากรส่วนเกินของบุคคลอื่นเพื่อลดต้นทุนใน การใช้บริการ ประกอบกับปัจจุบันเป็นเศรษฐกิจยุคดิจิทัล สามารถเชื่อมต่อกันด้วยเครือข่ายอินเทอร์เน็ต ก่อให้เกิด เครือข่ายสังคมออนไลน์ (Social Network) จึงทำให้แสวงหาการใช้ทรัพยากรที่ต้องการได้ตรงกันง่ายขึ้น (Demand-Supply) ตัวอย่างการแบ่งปันผ่านแอปพลิเคชันที่ได้รับความนิยม ได้แก่ Airbnb เป็นการแบ่งปันที่พักอาศัยที่เจ้าของไม่ได้ อยู่อาศัยหรือมีพื้นที่เหลือจึงประกาศให้บุคคลที่ต้องการหาที่พักตามช่วงเวลาที่ต้องการและราคาตามที่ตกลงกัน มาเข้าพัก อาศัยซึ่งเป็นการหาประโยชน์จากทรัพยากรวิธีหนึ่ง เช่น เช่าปราสาท 1 สัปดาห์ หรือเช่าห้องว่างจากเจ้าของบ้าน 1 คืน โดยผู้ที่ประกาศให้เช่าจะไม่ใช้ผู้ประกอบการประเภทให้เช่าสังหาริมทรัพย์ หรือการบริการเรียกรถยนต์ผ่านแอปพลิเคชันพกพา ซึ่งผู้ใช้บริการสามารถกำหนดจุดหมายต้นทางและปลายทาง และสามารถคำนวณระยะทางพร้อมค่าเดินทางได้ ทันที อีกทั้งยังสามารถตรวจสอบคะแนนหรือคำวิจารณ์ (Feedback) ของรถยนต์คันที่จะเลือกใช้บริการได้ ทำให้ ผู้ใช้บริการสามารถเลือกได้ตามความพอใจของตน ด้วยการให้บริการนี้ มีความคล่องตัวสูงมาก บุคคลทั่วไปไม่ว่าจะ ประกอบอาชีพอะไรก็สามารถจะสมัครเข้าเป็นรถร่วมบริการได้ทันที โดยไม่จำเป็นต้องมีอาชีพเป็นผู้ขนส่งแต่อย่างใด ตัวอย่างแอปพลิเคชันที่ให้บริการ ได้แก่ UBER, Lyft, Didi หรือ Grab เป็นต้น โดยช่วงแรกมีลักษณะเป็นงานชั่วคราว (Part Time) หลังเลิกจากงานประจำหรือทำงานในวันหยุดเสาร์และอาทิตย์ ซึ่งได้ค่าตอบแทนเป็นค่าเดินทางค่อนข้างสูง ภายหลัง จึงมีผู้ขับที่สมัครเป็นรถร่วมบริการหันมาทำเป็นงานประจำแทนมากขึ้น ซึ่งทำให้เกิดปัญหาการแย่งงานหรือฐานลูกค้า จากผู้ที่ประกอบอาชีพแท็กซี่โดยตรง⁴ ทำให้กลุ่มแท็กซี่ไม่พอใจเกิดเป็นข้อพิพาทกันทั่วโลก รวมถึงประเทศไทย⁵ ซึ่งการทำ ธุรกิจประเภทนี้มักจะผิดกฎหมายที่ใช้ควบคุมดูแลในเรื่องนั้นๆ โดยสามารถแบ่งสภาพปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อด้านต่างๆ ดังนี้

¹ ไทยรัฐ. “รวบแท็กซี่โง่งงมิเตอร์ นท.จีน เรียกจากภูเก็ตไปสามเสน คิด 2540 บ.”, สืบค้นเมื่อวันที่ 24 ธันวาคม 2560, <https://www.thairath.co.th/content/738357>

² เดลินิวส์. “อึ้ง! แท็กซี่โง่งงผู้โดยสารจะจะ แคมมิเตอร์ไฟเทศกระพริบได้”, สืบค้นเมื่อวันที่ 24 ธันวาคม 2560, <https://www.dailynews.co.th/regional/546614>

³ สำนักการค่าบริการและการลงทุน, “เศรษฐกิจแบบแบ่งปัน (Sharing Economy) ในยุคเศรษฐกิจดิจิทัล”, ฉบับเดือนมีนาคม 2560.

⁴ UBER. “ประวัติความเป็นมาของเรา”, สืบค้นเมื่อวันที่ 10 พฤศจิกายน 2560, <https://www.UBER.com/th/our-story/>

⁵ กรุงเทพธุรกิจ. “แท็กซี่พทฯวอีก ล้อมรถอุเบอร์ไล่แท็กซี่ท่องเที่ยวลง”, สืบค้นเมื่อวันที่ 10 พฤศจิกายน 2560, <http://www.bangkokbiznews.com/news/detail/755377>.

ประการแรก ด้านคมนาคม

การออกกฎหมายเพื่อควบคุมผู้ขับขี่รถยนต์ เพราะผู้ขับขี่มีหน้าที่ดูแลเรื่องความปลอดภัยของผู้โดยสารและตัวรถยนต์ ถ้าเป็นรถยนต์ใช้ส่วนบุคคลผู้ขับขี่ก็จะมีประสบการณ์ในการดูแลมากกว่าการใช้รถยนต์เพื่อการรับจ้างหรือขนส่ง โดยปกติรถยนต์ใช้ส่วนบุคคลจะมีผู้ใช้งานเพียงคนเดียวซึ่งจะมีความผูกพันกับรถยนต์โดยตรง ไม่ว่าจะเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์หรือมีสิทธิครอบครองตามสัญญาเช่าหรือเช่าซื้อ จะทำให้มีหน้าที่ความรับผิดชอบดูแลรถยนต์มากกว่ารถยนต์ใช้เพื่อรับจ้างหรือขนส่ง ที่จะต้องรองรับผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารมาหน้าหลายตา ไม่จำกัดจำนวน ดังนั้นระดับความปลอดภัยของรถยนต์จึงควรต้องมีกฎหมายควบคุมดูแล อีกทั้งโดยปกติรถยนต์ส่วนบุคคลจะใช้บริการสาธารณะประโยชน์ของรัฐ เช่น การใช้ถนนหรือสัญญาณไฟจราจร เป็นต้น แต่ในช่วงเวลาที่ต้องการเดินทางเท่านั้น แต่รถรับจ้างหรือแท็กซี่จะใช้บริการสาธารณะประโยชน์ของรัฐมากกว่าเพราะเป็นอาชีพที่ต้องเดินทางอยู่บนท้องถนนตลอดเวลา ด้วยเหตุนี้ควรมีการเก็บภาษีหรือค่าธรรมเนียมมากกว่ารถยนต์ส่วนบุคคล

การควบคุมธุรกิจบริการเรียกรถ โดยลักษณะของบริการเรียกรถยนต์จะมีหน้าที่แค่เรียกรถยนต์ให้ตรงกับความต้องการของผู้ใช้บริการ แต่ในธุรกิจบริการรถยนต์ร่วมเดินทางมีลักษณะคล้ายกับอู่รถแท็กซี่ หรือสหกรณ์แท็กซี่ เพราะรถยนต์ที่นำมาร่วมให้บริการในนามของธุรกิจนั้น

ประการที่สอง ด้านข้อมูลส่วนบุคคล

การให้บริการเรียกรถยนต์ผ่านแอปพลิเคชัน ผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารที่ใช้บริการต้องบันทึกข้อมูลส่วนบุคคลของตนเอง เช่น ชื่อ นามสกุล อายุ เลขที่บัตรประชาชน เบอร์โทรศัพท์ เลขที่บัญชีธนาคารหรือที่อยู่ เป็นต้น⁶ ลงในระบบเครือข่ายการให้บริการรถร่วม ซึ่งจะทำให้ผู้ให้บริการ (Operator) ครอบครองข้อมูลส่วนบุคคลของประชาชนไว้จำนวนมาก หากนำไปเผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาตย่อมเกิดความเสียหายสังคม

ประการที่สาม ด้านธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์

ธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ หรือพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ หมายถึง การดำเนินธุรกิจโดยใช้สื่ออิเล็กทรอนิกส์อย่างใดอย่างหนึ่งในการติดต่อสื่อสารกัน⁷ โดยส่วนใหญ่เป็นธุรกรรมที่คู่สัญญาอยู่ห่างกัน โดยระยะทาง กล่าวคือฝ่ายหนึ่งประสงค์ต้องการจำหน่ายสินค้าจึงเปิดเว็บไซต์ขึ้นเพื่อนำข้อมูลสินค้าของตนออกเผยแพร่ และอีกฝ่ายหนึ่งต้องการซื้อสินค้าที่อยู่บนหน้าเว็บไซต์ จึงได้กดสั่งซื้อและชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ไป โดยคู่สัญญาไม่จำเป็นต้องอยู่ต่อกัน ไม่ว่าอยู่ที่ไหนก็สามารถทำธุรกรรมร่วมกันได้ และอาจจะมีธุรกรรมอื่นประกอบด้วย เช่น การขนส่งสินค้า หรือวิธีการชำระเงินแบบผ่านระบบเครือข่าย เป็นต้น

ด้วยเหตุนี้การให้บริการรถยนต์ร่วมเดินทางผ่านแอปพลิเคชัน จึงเป็นธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์รูปแบบหนึ่ง เพราะผู้ที่มีรถยนต์ประสงค์หารายได้จากการขับรถยนต์ส่งผู้โดยสารจึงได้สมัครเป็นรถร่วมบริการของเครือข่ายที่ให้บริการขนส่งและผู้โดยสารประสงค์ที่จะใช้บริการเดินทาง โดยที่ทั้งสองฝ่ายไม่ได้อยู่เฉพาะหน้ากัน แต่ใช้บริการแอปพลิเคชันโทรศัพท์เคลื่อนที่ที่เป็นสื่อกลางในการติดต่อกัน เมื่อคำเสนอคำสนองต้องตรงกัน ย่อมเกิดเป็นสัญญาได้ตามกฎหมาย แม้จะเป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ก็สามารถมีผลบังคับได้ตาม พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544⁸ การให้บริการรถยนต์ร่วมเดินทาง แม้จะมีวัตถุประสงค์คือการเดินทาง แต่ธุรกรรมทั้งหมดต้องทำผ่านแอปพลิเคชัน อีกทั้งยังมีการชำระเงินแบบไร้เงินสด (Cashless) ซึ่งควรจะต้องถูกควบคุมด้วยพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 เช่นกัน

⁶ Privacy Policy, <https://privacy.uber.com/policy>.

⁷ ศูนย์พัฒนาพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ ศูนย์เทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์แห่งชาติ, คู่มือทำสัญญาพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์สำหรับผู้ประกอบการธุรกิจ, น14, (2545).

⁸ มาตรา 7 ห้ามมิให้ปฏิเสธความมีผลผูกพันและการบังคับใช้ทางกฎหมายของข้อความใด เพียงเพราะเหตุที่ข้อความนั้นอยู่ในรูปของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

ประการที่สี่ ด้านการประกันภัย

เนื่องจากการให้บริการรถยนต์ร่วมเดินทางผ่านแอปพลิเคชันพกพาเป็นการรับขนส่งคนโดยสารประเภทหนึ่งซึ่งในการเดินทางอาจเกิดอุบัติเหตุหรือประสบอันตรายต่างๆ ได้ และผู้ให้บริการก็มีสถานะเป็นผู้ขนส่งซึ่งจะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายในชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของผู้โดยสารหากมีขึ้น ดังนั้นการมีการประกันภัยที่เพียงพอต่อความเสียหายหรือความรับผิดชอบของผู้ขนส่งย่อมส่งผลดีต่อผู้โดยสาร แต่สำหรับการประกันภัยรถยนต์จะมีข้อกำหนดในการประกันภัยว่าใช้รถยนต์เพื่อจุดประสงค์ส่วนตัวหรือเพื่อการพาณิชย์ การที่นำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการรับขนส่งคนโดยสารซึ่งเป็นการพาณิชย์อาจเกิดปัญหาว่ากรมธรรม์ไม่ครอบคลุมเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น ผู้โดยสารหรือเจ้าของรถอาจไม่ได้รับความคุ้มครอง

2. ลักษณะทั่วไปของการให้บริการเรียกรถยนต์ผ่านแอปพลิเคชัน

แอปพลิเคชันทางโทรศัพท์เคลื่อนที่ที่ใช้ในการบริการเรียกรถยนต์ ให้ไปส่งยังสถานที่ปลายทางตามที่ผู้ใช้บริการกำหนดไว้ โดยสามารถทราบค่าบริการและระยะทางได้ก่อนเดินทาง อีกทั้งยังสามารถเลือกรถยนต์ที่ใช้เป็นพาหนะและผู้ขับขี่ได้ตามที่ต้องการ ตลอดจนสามารถที่จะชำระเงินผ่านบัตรเครดิต โดยไม่จำเป็นต้องชำระเงินสด อีกทั้งยังให้คำแนะนำการเดินทางครั้งนั้นได้ เพื่อที่จะสามารถปรับปรุงการให้บริการอยู่เสมอ ตัวอย่างแอปพลิเคชัน เช่น UBER, Grab, Lineman, Easy Taxi เป็นต้น โดยการสมัครเข้าเป็นผู้ขับขี่ในระบบเครือข่ายนั้น ผู้ขับขี่จะเป็นใครก็ได้ ไม่จำเป็นต้องจดทะเบียนเป็นผู้ขับขี่สาธารณะ การที่ผู้ขับขี่รับขนส่งคนโดยสารลักษณะนี้จึงผิดกฎหมายขนส่งของแต่ละประเทศ ตลอดจนรถที่ใช้ขนส่งก็มักจะจดทะเบียนเป็นรถยนต์ส่วนบุคคลซึ่งไม่ใช่รถยนต์สาธารณะ จึงผิดกฎหมายเช่นกัน แต่แอปพลิเคชันเรียกรถยนต์ชื่อดังอย่าง UBER ก็ได้มีการอ้างว่าการบริการของตนไม่ใช่บริการเรียกรถยนต์ แต่เป็นการขนส่งแบบร่วมเดินทาง (Ride Sharing)⁹

วิธีการสมัครร่วมให้บริการ เริ่มจากการที่ผู้ขับขี่ต้องมีอายุ 21 ปีขึ้นไปและมีใบอนุญาตขับขี่รถยนต์เกินกว่า 1 ปีและไม่มีประวัติอาชญากรรม ส่วนรถยนต์ที่ใช้เป็นยานพาหนะต้องมีอายุการใช้งานไม่เกิน 10 ปี โดยจดทะเบียนตั้งแต่ปี ค.ศ. 2007 ขึ้นไป ซึ่งรถยนต์ต้องเป็นรถยนต์มี 4 ประตูขึ้นไป และสามารถโดยสารได้ 4 คนขึ้นไป รวมถึงต้องมีใบอนุญาตประจำปีและรายการจดทะเบียนรถของเจ้าของรถยนต์ ซึ่งอาจไม่ใช่ผู้ขับขี่ก็ได้ โดยยื่นเอกสารประกอบที่แอปพลิเคชันหรือเว็บไซต์ของผู้ให้บริการ เช่น UBER¹⁰ หรือ Grab¹¹

ส่วนผู้โดยสารที่ต้องการเรียกใช้บริการนั้น จะเริ่มจากเปิดใช้แอปพลิเคชันเรียกรถยนต์และกำหนดตำแหน่งปลายทางที่ต้องการเดินทาง พร้อมทั้งเลือกผู้ขับขี่ในระบบที่ต้องการ โดยต้องชำระเงินผ่านบัตรเครดิต เข้าบัญชีบริษัทผู้ให้บริการในต่างประเทศ และเมื่อหักค่าธรรมเนียมต่างๆ แล้ว บริษัทจึงโอนเงินค่าบริการเข้าบัญชีผู้ขับขี่ต่อไป

โดยผู้ให้บริการเครือข่ายแอปพลิเคชันเรียกรถยนต์ ได้มีการวางกฎระเบียบไว้ ถ้าผู้ขับขี่ผู้ใดประสงค์ที่จะเข้าร่วมในระบบเครือข่ายจำเป็นต้องปฏิบัติตาม ถ้าผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎระเบียบดังกล่าว อาจถูกลงโทษด้วยการระงับผู้ใช้งานเป็นการชั่วคราวหรือถาวร และส่งผลกระทบต่อระบบการให้คะแนนของผู้ขับขี่ ตัวอย่างกฎระเบียบที่สำคัญของ UBER คือ Zero Tolerance for Drugs and Alcohol ผู้ขับขี่ต้องไม่ยุ่งเกี่ยวกับยาเสพติดและแอลกอฮอล์ หากมีการตรวจพบ UBER จะเพิกถอนผู้ใช้งานเป็นการถาวร¹² แต่ในทางปฏิบัติแล้วปรากฏว่า UBER ไม่สามารถที่จะตรวจสอบได้ว่าผู้ขับขี่คนไหนเมาสุราหรือให้บริการขับรถ อีกทั้ง UBER ได้ถูกผู้โดยสารร้องเรียนว่าไม่นำผู้ขับขี่ที่ละเมิดกฎเกณฑ์ Zero Tolerance for Drugs and Alcohol ออกจากระบบให้บริการ¹³

⁹ UBER, “ร่วมลงชื่อสนับสนุนให้รัฐบาลรองรับบริการร่วมเดินทาง (Ridesharing)”, สืบค้นเมื่อวันที่ 10 ตุลาคม 2560, <https://www.uber.com/th/blog/thpetition-rider>

¹⁰ Driver Requirements, <https://www.uber.com/drive/requirements>.

¹¹ <https://www.grab.com/th/driver>.

¹² UBER Legal Policy

¹³ Newsweek, “UBER FACES \$1M FINE OVER DRUNK DRIVING COMPLAINTS”, Accessed December 27, 2017, <http://www.newsweek.com/uber-faces-1m-fine-over-drunk-driving-complaints-584088>

3. กฎหมายที่เกี่ยวข้องในต่างประเทศ

3.1 ประเทศสหรัฐอเมริกา

ประเทศสหรัฐอเมริกา เป็นระบบกฎหมายจารีตประเพณีหรือ Common Law ถือเป็นประเทศต้นกำเนิดบริการเรียกรถผ่านแอปพลิเคชัน ตั้งแต่ค.ศ. 2012 ต่อมาเมื่อค.ศ. 2014 มลรัฐโคโลราโดได้เสนอกฎหมายให้อำนาจและควบคุมผู้ให้บริการเรียกรถ (Ride Sharing Bill) และเมื่อเดือนมีนาคม 2017 มลรัฐอื่นอีก 47 มลรัฐได้เสนอกฎหมายควบคุมนี้เช่นกัน และมีอีก 5 มลรัฐ ที่รับเฉพาะหลักเกณฑ์เรื่องการประกันภัย¹⁴ จุดประสงค์ของการออกกฎหมายควบคุมการให้บริการเรียกรถ เริ่มจากกฎหมายที่มีอยู่ไม่สามารถครอบคลุมไปถึงและไม่ได้ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายประกันภัย

กฎหมายที่จะนำมาศึกษา คือ Ride Sharing Bill ของ California State Legislature โดยกำหนดให้นำไปเพิ่มเป็น Article 7. Transportation Network Companies ใน Chapter 8 Charter-Party Carriers of Passenger ของ Division 2. Regulation of relate Businesses by the Public Utilities Commission มีหน่วยงานที่รับผิดชอบคือสำนักงานสาธารณูปโภคแคลิฟอร์เนีย (California Public Utilities Commission : CPUC) มีหน้าที่ควบคุมดูแลไฟฟ้าส่วนบุคคล ก๊าซธรรมชาติ การสื่อสารทางไกล การประปา ทางรถไฟ การขนส่งทางราง และการขนส่งคนโดยสาร ซึ่งเป็นงานบริการเพื่อผลประโยชน์สาธารณะ โดยการคุ้มครองผู้บริโภคและดูแลสาธารณูปโภคให้ปลอดภัยอยู่เสมอ¹⁵ CPUC จึงเป็นหน่วยงานที่ดูแลเรื่องรถรับจ้างขนส่งสินค้าหรือคนโดยสาร เช่น รถรับจ้างลิμουซีน รถรับจ้างส่งต่อสนามบิน เป็นต้น ซึ่งจะควบคุมการบริการและอัตราค่าโดยสาร รวมถึงบริษัทเครือข่ายการขนส่ง (Transportation Network Company : TNC) ได้ถูกเพิ่มเป็นการขนส่งรูปแบบใหม่ผู้ให้บริการเครือข่ายการขนส่งจะต้องลงทะเบียนต่อสำนักงานสาธารณูปโภคแคลิฟอร์เนีย CPUC โดยรถยนต์ที่จะนำมาลงทะเบียนต้องเป็นรถยนต์ส่วนบุคคล หากเป็นรถยนต์ประเภทอื่น ต้องเป็นไปตามข้อบังคับอื่นตามเงื่อนไขที่ CPUC กำหนดไว้ โดยมี Department of Motor Vehicle : DMV เป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ตรวจสอบสภาพรถยนต์ที่จะนำมาร่วมบริการ อีกทั้งต้องมีการพัฒนาเทคโนโลยีให้สอดคล้องกับการบริการใหม่อยู่เสมอ และพิจารณาถึงข้อห้ามหรือเงื่อนไขที่จำเป็นในการพัฒนาการบริการ¹⁶

3.2 ประเทศออสเตรเลีย

ประเทศออสเตรเลีย เป็นระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law) เหมือนประเทศสหรัฐอเมริกา อีกทั้งมีการใช้บริการเรียกรถร่วมเดินทางอย่างแพร่หลาย จนทำให้ภาครัฐแต่ละรัฐจำเป็นต้องออกกฎหมายเพื่อมาควบคุมการให้บริการนี้และมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าบริษัทผู้ให้บริการเครือข่ายขนส่งมีความปลอดภัย น่าเชื่อถือและมีค่าบริการเหมาะสม รวมถึงเพื่อเป็นการปฏิรูปนวัตกรรมแท็กซี่และการขยายตัวอุตสาหกรรมการขนส่งตามความต้องการ (On-Demand Transport Industry) ซึ่งเป็นการผสมผสานเทคโนโลยีและธุรกิจรูปแบบใหม่ โดยรัฐนิวเซาท์เวลส์ (New South Wales) เป็นรัฐแห่งที่สองในประเทศออสเตรเลียที่ได้ออกกฎหมายควบคุม เป็นกฎหมายแม่แบบ Model regulations (MR) และรัฐวิกตอเรีย ซึ่งเป็นรัฐเกือบสุดท้ายที่ออกกฎหมายควบคุมบริการนี้ เรียกว่า Ridesharing Bill 2016 (RB) มีหน่วยงานที่รับผิดชอบ คือ Department of Transportation, Planning and Local Infrastructure : DTPI และ Transport for Victoria : TfV เป็นหน่วยงานที่ควบคุมดูแลการขนส่งทั่วรัฐวิกตอเรีย ได้จัดให้รถยนต์ร่วมเดินทางอยู่ในหมวดหมู่ของรถแท็กซี่และรถรับจ้าง ซึ่งเป็นการขนส่งแบบ Point to Point Transport ตามเส้นทางที่ได้

¹⁴ Texas A&M Transportation Institute, <<https://tti.tamu.edu/policy/technology/tnc-legislation>>.

¹⁵ California Public Utilities Commission, "California Public Utilities Commission", Accessed October 12, 2017, <http://www.cpuc.ca.gov>.

¹⁶ Assembly Bill No. 2293 CHAPTER 389 (California State Legislature)

5440 The Legislature makes the following findings:

(a) The commission has initiated regulation of transportation network companies as a new category of charter-party carriers and continues to develop appropriate regulations for this new service.

(b) Given the rapidly evolving transportation network company service, it is the intent of the Legislature to continue ongoing oversight of the commission's regulation of these services in order to enact legislation to adjust commission authority and impose specific requirements or prohibitions as deemed necessary as these services evolve.

กำหนดไว้แล้วรูปแบบหนึ่ง โดยเป็นการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติขนส่ง ค.ศ. 1983 (Transport (Compliance and Miscellaneous) Act 1983) ซึ่งเป็นการแยกเรื่องการให้บริการร่วมเดินทางจากการขนส่งผู้โดยสารเชิงพาณิชย์ทั่วไป และแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการขนส่งแบบบูรณาการ ค.ศ. 1983 (Transport Integration Act 2010)¹⁷

4. เปรียบเทียบกฎหมายประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศออสเตรเลีย และประเทศไทย

4.1 ขอบเขตการบังคับใช้กฎหมาย

ประเทศสหรัฐอเมริกาได้กำหนดให้ใช้บังคับกับบริษัทเครือข่ายการขนส่ง (Transportation Network Company) ที่ประกอบการในรัฐแคลิฟอร์เนีย โดยให้บริการขนส่งล่วงหน้าในระบบเครือข่ายแอปพลิเคชันออนไลน์¹⁸ หรือแพลตฟอร์มที่ใช้ในการเชื่อมต่อผู้โดยสารกับผู้ขับขี่ที่ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล¹⁹ ซึ่งเริ่มจากผู้ขับขี่รถยนต์ ที่เป็นผู้เชื่อมต่อฐานข้อมูลออนไลน์ในระบบเครือข่ายการขนส่งกับผู้โดยสาร²⁰ โดยต้องใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งต้องไม่ใช่รถแท็กซี่หรือรถรับจ้าง²¹

ส่วนประเทศออสเตรเลีย กำหนดว่าผู้ขับขี่ภายใต้กฎหมายนี้ต้องไม่ใช่ผู้ขนส่งอื่น (Not Other Carriers) ทั้งตามกฎหมายภายใน (Applicable Law) หรือตามสัญญารับขน (Contract of Carriage) และต้องไม่ใช่การให้บริการแท็กซี่หรือธุรกิจรถรับจ้าง²² ซึ่งการเรียกรถตามกฎหมายนี้ จะต้องจองผ่านระบบเครือข่ายดิจิทัลเท่านั้น ไม่สามารถ โบก

¹⁷ The purpose of this Act is to create a new framework for the provision of an integrated and sustainable transport system in Victoria consistent with the vision statement.

¹⁸ Article 7. Transportation Network Companies

5430. Notwithstanding any other provision of this chapter, this article shall apply to transportation network companies.

5431. (a) As used in this article, a “transportation network company” is an organization, including, but not limited to, a corporation, limited liability company, partnership, sole proprietor, or any other entity, operating in California that provides prearranged transportation services for compensation using an online-enabled application or platform to connect passengers with drivers using a personal vehicle.

¹⁹ Rideshare platform means a system that provides for

(a) a person to request, by using a software application or a website, to be carried as a passenger for hire or reward in a motor vehicle other than a taxi-cab within the meaning of section 86(1) of the Transport (Compliance and Miscellaneous) Act 1983; and

(b) the communication of the request to one or more rideshare drivers; and

(c) the acceptance of the request by or on behalf of a rideshare driver; and

(d) the payment of money by or on behalf of the person who made the request; and

(e) the payment of money to the rideshare driver who carries the passenger as requested.

²⁰ “participating driver” or “driver” is any person who uses a vehicle in connection with a transportation network company’s online-enabled application or platform to connect with passengers.

²¹ “personal vehicle” means a vehicle that is used by a participating driver to provide prearranged transportation services for compensation that meets all of the following requirements

(1) Has a passenger capacity of eight persons or less, including the driver.

(2) Is owned, leased, rented for a term that does not exceed 30 days, or otherwise authorized for use by the participating driver.

(3) Meets all inspection and other safety requirements imposed by the commission.

(4) Is not a taxicab or limousine.

²² MR : Section 2 Not Other Carriers TNCs or TNC Drivers are not common carriers (as defined in [STATE STATUTE]), contract carriers or motor carriers, nor do they provide taxicab or for-hire vehicle service.

RB : 4 Vehicle pooling agreements and charitable arrangements .For the purposes of this Act, a person is not carried as a passenger for hire or reward if the carriage is made pursuant to

(a) a vehicle pooling agreement described in section 87(3) of the Transport (Compliance and Miscellaneous) Act 1983; or

รถเรียกรับได้ตามท้องถนน เหมือนกับการเรียกแท็กซี่ทั่วไป (No Street Hails)²³ โดยบริษัทผู้ให้บริการและผู้ขับซึ่งจะถูกควบคุมโดยเฉพาะตามกฎหมายนี้และกฎหมายของแต่ละประเทศ การจัดเก็บภาษี เงินอื่น ๆ สามารถปรับเปลี่ยนได้โดยขึ้นอยู่กับแต่ละท้องถิ่น (Controlling Authority)²⁴

จะเห็นได้ว่าทั้งประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศออสเตรเลีย กำหนดให้กฎหมายควบคุมการบริการรถยนต์ร่วมเดินทาง (Ride Sharing) เป็นการขนส่งรูปแบบใหม่ แตกต่างจากการขนส่งคนโดยสารรูปแบบเดิมๆ ไม่ว่าจะเป็นแท็กซี่หรือรถรับจ้าง โดยได้มีการกำหนดสถานะของผู้ที่เกี่ยวข้องในการบริการนี้ชัดเจนยิ่งขึ้นในประเทศไทย ยังไม่มีกฎหมายรับรองไว้หากเกิดปัญหาหรือข้อพิพาททางกฎหมายขึ้นจึงต้องใช้กฎหมายที่มีอยู่อย่างจำกัดนี้ โดยเฉพาะต้องพิจารณาจากลักษณะของการดำเนินการ ปรับเข้ากับกฎหมายไทยที่ใช้บังคับอยู่ซึ่งรถยนต์ที่ถูกใช้ในบริการร่วมเดินทางมักจะเป็นรถยนต์ส่วนบุคคลบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน จึงไม่อยู่ภายใต้พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522²⁵

ดังนั้นต้องพิจารณาตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ซึ่งผู้ขับขี่ในระบบร่วมเดินทาง ต้องมีใบอนุญาตขับรถสาธารณะ โดยผู้ขับขี่ต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามที่กฎหมายกำหนดไว้²⁶

(b) a charitable arrangement described in section 87(5) of that Act

²³ MR : SECTION 12 No Street Hails a TNC driver shall exclusively accept rides booked through a TNC's digital network or software application service and shall not solicit or accept street hails.

²⁴ MR : SECTION 18 Controlling Authority Notwithstanding any other provision of law, TNCs and TNC Drivers are governed exclusively by this Chapter and any rules promulgated by the [STATE REGULATORY ENTITY] consistent with this Chapter. No municipality or other local entity may impose a tax on, or require a license for, a TNC or a TNC Driver or subject a TNC to the municipality or other local entity's rate, entry, operational or other requirements.

²⁵ มาตรา 5 พระราชบัญญัตินี้มิให้ใช้บังคับแก่ (2) การขนส่งโดย

(ก) รถยนต์รับจ้างที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์ รับจ้างระหว่างจังหวัดที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์บริการที่บรรทุก ผู้โดยสารไม่เกินเจ็ดคน และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคนตามกฎหมาย ว่าด้วยรถยนต์

(ข) รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคนแต่ไม่เกินสิบสองคน และ รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันกิโลกรัมตามกฎหมายว่าด้วย รถยนต์ ซึ่งมีได้ใช้ประกอบการขนส่งเพื่อสินจ้าง

²⁶ มาตรา 46 ผู้ขอใบอนุญาตขับรถตามมาตรา 43 (1) ต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้าม ดังต่อไปนี้

(1) มีอายุไม่ต่ำกว่าสิบแปดปีบริบูรณ์ แต่เป็นผู้ขอใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ชั่วคราว สำหรับรถจักรยานยนต์ความจุของกระบอกสูบขนาดไม่เกินเก้าสิบลูกบาศก์เซนติเมตร ต้องมีอายุไม่ต่ำกว่าสิบห้าปีบริบูรณ์

(2) มีความรู้และความสามารถในการขับรถ

(3) มีความรู้ในข้อบังคับการเดินรถตามพระราชบัญญัตินี้และตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก

(4) ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการจนเป็นที่เห็นได้ว่าไม่สามารถขับรถได้

(5) ไม่มีโรคประจำตัวที่ผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมเห็นว่าอาจเป็นอันตรายขณะขับรถ

(6) ไม่เป็นบุคคลวิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือน

(7) ไม่มีใบอนุญาตขับรถชนิดเดียวกันอยู่แล้ว

(8) ไม่เป็นผู้อยู่ในระหว่างถูกยึดหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ

มาตรา 47 ผู้ขอใบอนุญาตขับรถตามมาตรา 43 (4) ต้อง

(1) ได้รับใบอนุญาตขับรถตามมาตรา 43 (1) มาแล้วไม่น้อยกว่าหนึ่งปี

(2) มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา 46 และ

(3) ไม่เคยต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้ลงโทษหรือถูกเจ้าพนักงานเปรียบเทียบปรับตั้งแต่สองครั้งขึ้นไป สำหรับความผิดเกี่ยวกับกาขับรถอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ เว้นแต่จะพ้นโทษครั้งสุดท้ายไม่น้อยกว่าหกเดือนแล้ว

(ก) ฝ่าฝืนสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร

(ข) ในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น

(ค) ในลักษณะกีดขวางการจราจร

(ง) ใช้ความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด

(จ) โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน

(ฉ) โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น

มาตรา 49 ผู้ขอใบอนุญาตขับรถตามมาตรา 43 (4) หรือ (5) ต้อง

(1) ได้รับใบอนุญาตขับรถตามมาตรา 43 (1) มาแล้วไม่น้อยกว่าหนึ่งปี

(2) มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา 46 เว้นแต่ต้องมีอายุไม่ต่ำกว่าสิบห้าปีบริบูรณ์

ถ้าผู้ขับขี่ขั้รถยนต์โดยไม่มีใบอนุญาตขับรถสาธารณะ มีความผิดและมีโทษตามกฎหมาย²⁷ หรือถ้าหากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม อาจถูกนายทะเบียนมีอำนาจสั่งพักหรือเพิกถอนใบอนุญาตได้²⁸ ส่วนรถยนต์ที่นำมาบริการจะต้องเป็นรถยนต์ที่จดทะเบียนเป็นรถยนต์สาธารณะ ตามความหมายของพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522²⁹ หากนำรถยนต์ส่วนบุคคลออกใช้ให้บริการขนส่งคนโดยสารแล้ว จะเป็นการใช้รถยนต์ผิดประเภทซึ่งมีความผิด³⁰ และมีโทษตามกฎหมายเช่นกัน³¹ ดังนั้นจะเห็นได้ว่าการบริการรถร่วมเดินทาง (Ride Sharing) จะถูกกฎหมายตามประเทศไทยนั้น ผู้ขับขี่จะต้องได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะและจดทะเบียนรถยนต์สาธารณะ จึงจะสามารถให้บริการได้ ซึ่งก็ไม่ตรงตามหลักการของการให้บริการเรียกรถผ่านแอปพลิเคชัน

4.2 สิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบ

ประเทศสหรัฐอเมริกา วางหลักให้ ผู้ให้บริการเครือข่ายการขนส่งจะต้องทำสัญญาโดยเปิดเผยและต้องเป็นลายลักษณ์อักษรกับผู้ขับขี่ที่ประสงค์เข้าร่วมในระบบ ซึ่งต้องมีรายละเอียดเรื่องการประกันภัยและการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ให้บริการเครือข่ายการขนส่ง และเมื่อผู้ขับขี่เข้าสู่ระบบให้แจ้งผู้ขับขี่ทราบว่าการรับประกันภัยรถยนต์ส่วนบุคคลไม่คุ้มครองการใช้รถผิดประเภทและความเสียหายที่เกิดขึ้นในระหว่างผู้ขับขี่รถยนต์นั้นเข้าสู่ระบบ³² โดยผู้ให้บริการเครือข่ายขนส่ง

(3) ไม่มีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา 47 (3)

(4) มีสัญชาติไทย

(5) รู้จักถนนและทางหลวงในจังหวัดที่ขอรับใบอนุญาตขับรถพอสมควร

(6) ไม่เป็นผู้มีโรคติดต่อที่ร้ายแรงตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

(7) ไม่เป็นผู้ติดสุรายาเมาหรือยาเสพติดให้โทษ

(8) ไม่เคยเป็นผู้ได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุกในความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ หรือความผิดเกี่ยวกับความสงบสุขของประชาชนความผิดเกี่ยวกับการก่อให้เกิดอันตรายต่อประชาชน ความผิดเกี่ยวกับเงินตรา ความผิดเกี่ยวกับเพศ ความผิดต่อชีวิต ความผิดต่อร่างกาย ความผิดต่อเสรีภาพ ความผิดฐานลักทรัพย์และฉ้อราษฎร์ ความผิดฐานกรรโชก ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์และปล้นทรัพย์ ความผิดฐานยักยอก ความผิดฐานรับของโจร และความผิดฐานทำให้เสียทรัพย์ตามประมวลกฎหมายอาญา หรือโดยคำสั่งที่ขอด้วยกฎหมายให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ หรือพ้นโทษมาแล้วไม่น้อยกว่าสามปี

²⁷ มาตรา 64 ผู้ขับขี่รถโดยไม่ได้รับใบอนุญาตขับรถ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

²⁸ มาตรา 53/1 ในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้นายทะเบียนมีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับรถได้คราวละไม่เกินหกเดือน

ในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะหรือรถจักรยานยนต์สาธารณะกระทำความผิดในกรณีดังต่อไปนี้ นายทะเบียนจะสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับรถเสียก็ได้

(1) กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ซ้ำในข้อหาเดียวกับความผิดครั้งก่อนภายในเวลาหนึ่งเดือนนับแต่วันที่ความผิดครั้งก่อนเกิดขึ้น

(2) ไม่มารายงานตนต่อนายทะเบียนตามที่นายทะเบียนสั่งเป็นหนังสือไปแล้วไม่น้อยกว่าสองครั้งโดยมีระยะเวลาห่างกันไม่น้อยกว่าหนึ่งเดือน ทั้งนี้ โดยไม่มีเหตุสมควร

(3) เรียกเก็บค่าโดยสารหรือค่าบริการอื่นเกินกว่าอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

²⁹ มาตรา 4 “รถยนต์สาธารณะ” หมายความว่า

(2) รถยนต์รับจ้าง ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน หรือรถยนต์สาธารณะอื่นนอกจากรถยนต์

โดยสารประจำทาง

³⁰ มาตรา 21 ห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถไม่ตรงตามประเภทที่จดทะเบียนไว้ เว้นแต่กรณี ดังต่อไปนี้

(1) การใช้รถยนต์บริการธุรกิจหรือรถยนต์บริการทัศนาจรในกิจการส่วนตัว

(2) การใช้รถยนต์สาธารณะในกิจการส่วนตัว โดยมีข้อความแสดงไว้ที่รถนั้น ให้เห็นได้ง่ายจากภายนอกกว่าใช้ในกิจการ

ส่วนตัว

³¹ มาตรา 60 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 6 วรรคสองและวรรคสาม มาตรา 11 มาตรา 12 วรรคหนึ่ง มาตรา 13 วรรคหนึ่ง มาตรา 14 มาตรา 16 วรรคหนึ่ง มาตรา 17 วรรคหนึ่งและวรรคสอง มาตรา 18 วรรคหนึ่ง มาตรา 20 วรรคหนึ่ง มาตรา 21 มาตรา 22 วรรคหนึ่ง มาตรา 27 วรรคหนึ่ง มาตรา 56 หรือมาตรา 57 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท

³² 5432 a) A transportation network company shall disclose in writing to participating drivers, as part of its agreement with those drivers, the insurance coverage and limits of liability that the transportation network company provides while the driver uses a vehicle in connection with a transportation network company’s online-enabled application or platform, and shall advise a participating driver in writing that the driver’s personal automobile insurance policy will not provide coverage because the driver uses a vehicle in connection with a transportation network company’s online-enabled application or platform.

จะต้องไม่เปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลที่อยู่ในความครอบครอง ต่อบุคคลภายนอกเว้นแต่ได้รับความยินยอม หรือเป็นการเปิดเผยตามกฎหมายและเงื่อนไขการให้บริการ หรือเปิดเผยเพื่อการติดต่อสื่อสารระหว่างผู้โดยสารกับผู้ขับขี่³³

ผู้ให้บริการเครือข่ายการขนส่งต้องตรวจสอบข้อมูล ประวัติการขับรถของผู้ขับขี่ โดยไม่คำนึงว่าผู้ขับขี่จะเป็นลูกจ้างหรือผู้ทำสัญญากับบริษัท³⁴ โดยจะต้องควบคุมดูแลผู้ขับขี่หรือให้องค์กรภายนอกควบคุมดูแลผู้ขับขี่ และจะต้องตรวจสอบประวัติอาชญากรรมระดับท้องถิ่นและระดับชาติและความผิดเกี่ยวกับเพศอยู่เสมอ (Criminal Check) ทั้งนี้หากบริษัทเครือข่ายการขนส่งพบว่าผู้ขับขี่ในระบบกระทำความผิดเกี่ยวกับเพศและความผิดอาญาที่กำหนดไว้ หรือกรณีที่ตรวจสอบพบว่าผู้ขับขี่ถูกศาลพิพากษาว่ากระทำความผิดอาญาตามที่กำหนดไว้ภายใน 7 ปี บริษัทเครือข่ายการขนส่งจะต้องไม่มอบหมายงานหรือให้คงอยู่ในระบบ หากผู้ให้บริการใด ผ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายนี้ จะต้องถูกปรับไม่ต่ำกว่า 1,000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา แต่ไม่เกิน 5,000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา สำหรับแต่ละความผิด³⁵ ส่วนผู้โดยสาร

(b) A transportation network company shall also disclose in writing to participating drivers, as part of its agreement with those drivers, that the driver's personal automobile insurance policy will not provide collision or comprehensive coverage for damage to the vehicle used by the driver from the moment the driver logs on to the transportation network company's online-enabled application or platform to the moment the driver logs off the transportation network company's online-enabled application or platform.

³³ 5437 A transportation network company shall not disclose to a third party any personally identifiable information of a transportation network company passenger unless one of the following applies:

(1) The customer knowingly consents.

(2) Pursuant to a legal obligation.

(3) The disclosure is to the commission in order to investigate a complaint filed with the commission against a transportation network company or a participating driver and the commission treats the information under confidentiality protections.

³⁴ 5444 Notwithstanding any limitations contained in Section 1808.1 of the Vehicle Code, a transportation network company is eligible to participate and shall participate in the pull-notice system established pursuant to Section 1808.1 of the Vehicle Code to regularly check the driving records of a participating driver regardless of whether the participating driver is an employee or an independent contractor of the transportation network company.

³⁵ 5445.2 (a) (1) A transportation network company shall conduct, or have a third party conduct, a local and national criminal background check for each participating driver that shall include both of the following:

(A) A multistate and multijurisdiction criminal records locator or other similar commercial nationwide database with validation.

(B) A search of the United States Department of Justice National Sex Offender Public Web site.

(2) A transportation network company shall not contract with, employ, or retain a driver if he or she meets either of the following criteria:

(A) Is currently registered on the United States Department of Justice National Sex Offender Public Web site.

(B) Has been convicted of any of the following offenses:

(i) A violent felony, as defined in Section 667.5 of the Penal Code.

(ii) A violation of Section 11413, 11418, 11418.5, or 11419 of the Penal Code.

(3) A transportation network company shall not contract with, employ, or retain a driver if he or she has been convicted of any of the following offenses within the previous seven years.

(A) Misdemeanor assault or battery.

(B) A domestic violence offense.

(C) Driving under the influence of alcohol or drugs.

(D) A felony violation of Section 18540 of the Elections Code, or of Section 67, 68, 85, 86, 92, 93, 137, 138, 165, 518, 530, or 18500 of, subdivision (a) of Section 484 of, subdivision (a) of Section 487 of, or subdivision (b) of Section 25540 of, the Penal Code.

(4) Paragraphs (2) and (3) shall apply regarding a conviction of any offense committed in another jurisdiction that includes all of the elements of any of the offenses described or defined in those paragraphs.

(5) Nothing in this section shall be interpreted to prevent a transportation network company from imposing additional standards.

สามารถทราบข้อมูลการเดินทางได้ก่อนใช้บริการ ไม่ว่าจะเป็นระยะทาง ระยะเวลา และค่าบริการ ข้อมูลผู้ขับขี่หรือรถยนต์ อีกทั้งสามารถร้องเรียนผู้ขับขี่หรือผู้ให้บริการที่ไม่ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์เงื่อนไขที่กำหนดไว้ได้

ในประเทศออสเตรเลียได้วางหลักสิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ให้บริการเครือข่ายการขนส่งว่า เมื่อมีการรับคำขอการเดินทางจากผู้โดยสารแล้ว แอปพลิเคชันบริการร่วมเดินทาง (Rideshare Application) จะต้องแสดงรูปภาพของผู้ขับขี่และเลขรหัสลงทะเบียนของยานพาหนะที่จะใช้ในการเดินทาง ถ้าไม่ปฏิบัติตามมีบทลงโทษปรับ สำหรับบุคคลธรรมดา 240/หน่วย และนิติบุคคล 1,200/หน่วย³⁶ และผู้ให้บริการจะต้องพิจารณาคุณสมบัติของผู้ขับขี่ร่วมเดินทาง โดยต้องเป็นบุคคลธรรมดา มีอายุ 18 ปีขึ้นไป มีใบอนุญาตขับขี่อย่างถูกต้องตามพระราชบัญญัติ Road Safety Act 1986 มาแล้วไม่ต่ำกว่า 1 ปี และไม่ตรวจพบความผิดทางอาญาตามที่กำหนดไว้ภายใน 10 ปี³⁷ ส่วนรถยนต์ที่นำมาร่วม

(b) A transportation network company that violates, or fails to comply with, this section is subject to a penalty of not less than one thousand dollars (\$1,000) nor more than five thousand dollars (\$5,000) for each offense.

(c) (1) Notwithstanding Section 1786.12 of the Civil Code, an investigative consumer reporting agency may furnish an investigative consumer report to a transportation network company about a person seeking to become a participating driver, regardless of whether the participating driver is to be an employee or an independent contractor of the transportation network company.

(2) Paragraph (7) of subdivision (a) of Section 1786.18 of the Civil Code shall not apply to an investigative consumer report furnished to a transportation network company pursuant to paragraph (1).

³⁶ RB : 5 Rideshare application must display certain images and information

(1) A rideshare facilitator must ensure, as far as is reasonably practicable, that a rideshare application of the facilitator operates to display the following things when a person's request for a rideshare journey made using the application is accepted

(a) a photograph that clearly shows the face of the rideshare driver who accepted the request;

(b) the registration number of the motor vehicle that is to be used by the driver for the journey.

Penalty : In the case of an individual, 240 penalty units. In the case of a body corporate, 1200 penalty units.

³⁷ RB : 6 Rideshare facilitator must not enter into driver arrangements unless requirements are met

(1) A rideshare facilitator must not enter into a rideshare driver arrangement with a person unless

(a) the facilitator is satisfied that

(i) the person meets the requirements set out in subsection (2); and

(ii) the motor vehicle that is to be used by the person to provide rideshare journeys under the arrangement meets the requirements set out in subsection (3); and

(b) the person gives the facilitator a photograph that clearly shows the person's face.

Penalty: In the case of an individual, 240 penalty units. In the case of a body corporate, 1200 penalty units.

(2) The requirements that apply to the person are that the person—

(a) is an individual of or over the age of 18 years; and

(b) holds a full driver licence (within the meaning of the Road Safety Act 1986) that—

(i) is in force; and

(ii) has been held for at least one year; and

(c) has not, in the last 10 years, been found guilty of—

(i) a category 1 offence; or

(ii) a category 2 offence; and

(d) is not subject to—

(i) a charge for a category 1 offence that has not been finally disposed of; or

(ii) reporting obligations imposed by Part 3 of the Sex Offenders Registration Act 2004; or

(iii) an extended supervision order under the Serious Sex Offenders Monitoring Act 2005 or an interim extended supervision order under that Act; or

(iv) a supervision order within the meaning of the Serious Sex Offenders (Detention and Supervision) Act 2009 or an interim supervision order within the meaning of that Act; or

(v) a detention order within the meaning of the Serious Sex Offenders (Detention and Supervision) Act 2009 or an interim detention order within the meaning of that Act.

บริการ จะต้องผลิตมาแล้วไม่เกิน 10 ปี และได้จดทะเบียนถูกต้องตามพระราชบัญญัติ Road Safety Act 1986 หากไม่ปฏิบัติตามมีบทลงโทษปรับ สำหรับบุคคลธรรมดา 240/หน่วย และนิติบุคคล 1,200/หน่วย³⁸

ซึ่งอาจมีการคิดค่าบริการ โดยจะคำนวณตามการประเมินเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในเว็บไซต์หรือซอฟต์แวร์ ซึ่งผู้โดยสารสามารถทราบได้ก่อนเดินทาง (Fare charge for service)³⁹ โดยภายหลังการใช้บริการ ผู้ให้บริการ TNC จะต้องส่งใบเสร็จอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Receipt) ให้ผู้โดยสารซึ่งรายละเอียดจะต้องมีสถานที่ต้นทางและปลายทาง ระยะเวลาและระยะทางที่ใช้ในการเดินทาง และค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่ชำระไป⁴⁰ โดยผู้ให้บริการ TNC จะต้องเก็บบันทึกการเดินทาง ไม่ต่ำกว่า 1 ปี และต้องบันทึกข้อมูลผู้ขับขี่ ต้องเก็บไว้ไม่ต่ำกว่า 1 ปี นับแต่วันที่เลิกลงทะเบียนในระบบเครือข่าย TNC⁴¹

ผู้ให้บริการเครือข่ายการขนส่ง TNC จะต้องมีนโยบายตรวจยาเสพติดและแอลกอฮอล์ผู้ขับขี่และรับข้อร้องเรียนเกี่ยวกับผู้ขับขี่ที่อยู่ในสถานะเสพยาเสพติดและแอลกอฮอล์ระหว่างการใช้บริการ ถ้ามีผู้โดยสารแจ้งเกี่ยวกับการเสพยาเสพติดและแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่ ระบบเครือข่าย จะต้องระงับการให้บริการขับรถของผู้ขับขี่คนนั้น และต้องสอบสวนตามข้อร้องเรียนนั้น ซึ่งจะต้องระงับการให้บริการตลอดเวลาที่สอบสวนอยู่ ซึ่งระบบเครือข่าย TNC จะต้องเก็บบันทึกข้อร้องเรียนของผู้โดยสารสำหรับผู้ขับขี่รายนั้น ไม่ต่ำกว่า 2 ปี (Zero Tolerance for Drug or Alcohol Use)⁴² ซึ่งผู้ให้บริการเครือข่ายการขนส่งจะต้องกำหนดคุณสมบัติของผู้ขับขี่อย่างเคร่งครัด โดยผู้ขับขี่จะต้องส่งข้อมูลส่วนบุคคล การจดทะเบียนรถยนต์ กรณธรรม์ประกันภัยและอื่นๆ ตลอดจนตรวจสอบความประพฤติ ประวัติอาชญากรรม ความผิดทางเพศ และประวัติการขับขี่ยรถยนต์

³⁸ (3) The requirements that apply to the motor vehicle are that the vehicle—

- (a) was manufactured in the last 10 years; and
- (b) is registered under the Road Safety Act 1986.

³⁹ MR : Section 5 Fare Charged For Services. A TNC may charge a fare for the services provided to passengers; provided that, if a fare is charged, the TNC shall disclose to passengers the fare calculation method on its website or within the software application service. The TNC shall also provide passengers with the applicable rates being charged and the option to receive an estimated fare before the passenger enters the TNC Driver's vehicle.

⁴⁰ MR : Section 7 Electronic Receipt. Within a reasonable period of time following the completion of a trip, a TNC shall transmit an electronic receipt to the passenger that lists:

- (a) The origin and destination of the trip;
- (b) The total time and distance of the trip; and
- (c) An itemization of the total fare paid, if any.

⁴¹ MR : Section 16 Records. A TNC shall maintain:

- (a) individual trip records for at least one (1) year from the date each trip was provided; and
- (b) TNC Driver records at least until the one year anniversary of the date on which a TNC Driver's activation on the TNC digital network has ended.

⁴² MR : Section 9. Zero Tolerance for Drug or Alcohol Use.

(a) The TNC shall implement a zero tolerance policy on the use of drugs or alcohol while a TNC Driver is providing TNC Services or is logged into the TNC's digital network but is not providing TNC Services, and shall provide notice of this policy on its website, as well as procedures to report a complaint about a driver with whom a passenger was matched and whom the passenger reasonably suspects was under the influence of drugs or alcohol during the course of the trip.

(b) Upon receipt of such passenger complaint alleging a violation of the zero tolerance policy, the TNC shall immediately suspend such TNC Driver's access to the TNC's digital platform, and shall conduct an investigation into the reported incident. The suspension shall last the duration of the investigation.

(c) The TNC shall maintain records relevant to the enforcement of this requirement for a period of at least two (2) years from the date that a passenger complaint is received by the TNC.

ผู้ให้บริการเครือข่ายการขนส่ง TNC จะต้องไม่อนุญาตให้มีการขับขี่ ถ้าตรวจพบกรณีดังต่อไปนี้ การกระทำผิดย้อนหลังภายใน 3 ปี เคยต้องคำพิพากษาของศาลย้อนหลังภายใน 7 ปี พบความผิดเกี่ยวกับเพศสอบไม่ผ่านใบอนุญาตขับรถ ไม่ได้จดทะเบียนรถยนต์อย่างถูกต้อง ไม่มีกรรมธรรม์ประกันภัย ผู้ขับขี่มีอายุต่ำกว่า 21 ปี⁴³

ส่วนผู้ขับขี่ที่มีหน้าที่และข้อห้ามที่จะต้องปฏิบัติ โดยจะต้องใช้รถยนต์ที่มีความปลอดภัยตามมาตรฐานภายในของแต่ละประเทศ Euro 4⁴⁴ (Vehicle Safty and Emissions) โดยห้ามรับหรือเรียกรับเงินสดจากผู้โดยสาร ซึ่งผู้โดยสารต้องชำระเงินผ่านวิธีทางอิเล็กทรอนิกส์เท่านั้น (No Cash Trips)⁴⁵ และจะต้องไม่กีดกันหรือเลือกปฏิบัติต่อผู้โดยสารทุกคนอย่างเท่าเทียมกันและบริการอย่างทั่วถึง (No Discrimination; Accessibility) ต้องไม่มีการดูถูกเหยียดหยามผู้โดยสาร ต้องไม่มีแนวโน้มที่จะถูกเหยียดหยามผู้โดยสารและต้องเตรียมพร้อมสำหรับการขนส่งสัตว์ คนพิการ รถเข็น Wheelchair สามารถขึ้นได้⁴⁶

⁴³ MR : Section 10 TNC Driver Requirements.

(a) Prior to permitting an individual to act as a TNC Driver on its digital platform, the TNC shall:

(1) Require the individual to submit an application to the TNC, which includes information regarding his or her address, age, driver's license, driving history, motorvehicle registration, automobile liability insurance, and other information required by the TNC;

(2) Conduct, or have a third party conduct, a local and national criminal background check for each applicant that shall include:

(A) Multi-State/Multi-Jurisdiction Criminal Records Locator or other similar commercial nationwide database with validation (primary source search); and (B) National Sex Offender Registry database;

(3) Obtain and review a driving history research report for such individual.

(b) The TNC shall not permit an individual to act as a TNC Driver on its digital platform who:

(1) Has had more than three moving violations in the prior three-year period, or one major violation in the prior three-year period (including, but not limited to, attempting to evade the police, reckless driving, or driving on a suspended or revoked license);

(2) Has been convicted, within the past seven years, of driving under the influence of drugs or alcohol, or who has been convicted at any time of fraud, sexual offenses, use of a motor vehicle to commit a felony, a crime involving property damage, and/or theft, acts of violence, or acts of terror;

(3) Is a match in the National Sex Offender Registry database;

(4) Does not possess a valid driver's license;

(5) Does not possess proof of registration for the motor vehicle(s) used to provide TNC Services;

(6) Does not possess proof of automobile liability insurance for the motor vehicle(s) used to provide TNC Services; or

(7) Is not at least 21 years of age.

⁴⁴ MR : Section 11 Vehicle Safety and Emissions. The TNC shall require that any motor vehicle(s) that a TNC Driver will use to provide TNC Services meets [STATE'S VEHICLE SAFETY AND/OR EMISSIONS REQUIREMENTS FOR A PRIVATE MOTOR VEHICLE.]

⁴⁵ MR : Section 13 No Cash Trips. The TNC shall adopt a policy prohibiting solicitation or acceptance of cash payments from passengers and notify TNC Drivers of such policy. TNC Drivers shall not solicit or accept cash payments from passengers. Any payment for TNC Services shall be made only electronically using the TNC's digital network or software application.

⁴⁶ MR : Section 14 No Discrimination; Accessibility.

(a) The TNC shall adopt a policy of non-discrimination on the basis of destination, race, color, national origin, religious belief or affiliation, sex, disability, age or sexual orientation/identity with respect to passengers and potential passengers and notify TNC Drivers of such policy.

(b) TNC Drivers shall comply with all applicable laws regarding non-discrimination against passengers or potential passengers on the basis of destination, race, color, national origin, religious belief or affiliation, sex, disability, age, sexual orientation, or gender identity.

(c) TNC Drivers shall comply with all applicable laws relating to accommodation of service animals.

(d) A TNC shall not impose additional charges for providing services to persons with physical disabilities because of those disabilities.

จะเห็นว่าประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศออสเตรเลีย กำหนดให้ผู้ให้บริการเครือข่ายต้องทำสัญญากับผู้ขับขี่โดยเปิดเผย และต้องมีการตรวจสอบรายละเอียดข้อมูลผู้ขับขี่ที่ประสงค์เข้าร่วมในระบบ ทั้งก่อนและหลังที่เข้าร่วมในระบบเครือข่ายขนส่งแล้ว ทั้งทางด้านความผิดอาญา ยาเสพติดและสิ่งมีนเมา เมื่อมีข้อร้องเรียนเรื่องการกระทำผิดแล้ว ผู้ให้บริการต้องระงับการให้บริการสำหรับผู้ขับขี่นั้นเพื่อดำเนินการสอบสวนโดยเร็ว หากไม่ปฏิบัติตามผู้ให้บริการจะมีความผิดและรับโทษตามกฎหมาย โดยผู้โดยสารสามารถทราบข้อมูล รายละเอียดการเดินทางของตนได้ก่อนเริ่มเดินทาง จนถึงการเดินทางสิ้นสุดลงผ่านทางแอปพลิเคชันโทรศัพท์เคลื่อนที่ และกฎหมาย Model regulations (MR) ของประเทศออสเตรเลีย ได้กำหนดห้ามไม่ให้มีการกีดกันหรือเลือกปฏิบัติการให้บริการ ส่วนประเทศไทยนั้น วางหลักเรื่องการแสดงค่าบริการต้องเป็นไปตามที่กฎกระทรวงกำหนดไว้ แต่การให้บริการในระบบเครือข่ายจะปรากฏข้อมูลรวมถึงค่าโดยสารให้ผู้โดยสารทราบทางแอปพลิเคชัน ซึ่งไม่ถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนดไว้ จึงมีความผิดและมีโทษตามกฎหมาย⁴⁷

4.3 การประกันภัย (Insurance)

ประเทศสหรัฐอเมริกา ห้ามผู้รับประกันภัยของรถยนต์ส่วนบุคคล บอกลีกสัญญาประกันภัยเพราะผู้เอาประกันภัยนำรถยนต์ออกให้บริการรถยนต์ร่วมเดินทาง โดยต้องออกหลักเกณฑ์ให้รองรับธุรกิจรูปแบบใหม่นี้ด้วย ทั้งนี้ ผู้ให้บริการเครือข่ายขนส่งและผู้ขับขี่ต้องจัดให้มีประกันภัยสำหรับการเดินทางไว้โดยเฉพาะเจาะจงครอบคลุมความรับผิดของผู้ขับขี่ตั้งแต่เริ่มเข้าระบบจนถึงผู้ขับขี่ออกจากระบบ⁴⁸ โดยบริษัทรับประกันภัยจะต้องมีฐานะการเงินที่น่าพอใจ⁴⁹ ถ้าอุบัติเหตุเกิดแก่ยานพาหนะขณะการให้บริการเครือข่ายการขนส่ง ผู้ขับขี่จะต้องพิสูจน์ข้อมูลประกันภัยแก่คู่กรณีฝ่ายอื่นที่เกี่ยวข้องในอุบัติเหตุ ในเรื่องความรับผิดตามกฎหมาย⁵⁰ สำหรับยานพาหนะ ในเวลาที่เกิดอุบัติเหตุและผู้ขับขี่ต้องแจ้งให้ระบบเครือข่ายTNC ทราบถึงอุบัติเหตุ⁵¹

โดยผู้ให้บริการเครือข่ายการขนส่งหรือผู้ขับขี่ จะต้องจัดให้มีประกันภัยวงเงินไม่ต่ำกว่า 1,000,0000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา สำหรับการเสียชีวิต บาดเจ็บหรือทรัพย์สินเสียหายหรืออ ในกรณีที่ผู้ขับขี่ไม่ได้ทำประกันภัยไว้ ผู้ให้บริการเครือข่ายการขนส่งจะต้องจัดให้มีประกันภัยสำหรับผู้โดยสาร ในวงเงินไม่ต่ำกว่า 1,000,0000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาเช่นกัน โดยให้คุ้มครองตั้งแต่เริ่มเดินทางจนถึงผู้โดยสารลงจากรถยนต์หรือตามที่ตกลงกัน ซึ่งผู้รับประกันภัยมีหน้าที่ต้องชดเชยให้แก่ผู้เอาประกันภัยตามที่กฎหมายและกรมธรรม์กำหนดไว้⁵²

(e) A TNC shall provide passengers an opportunity to indicate whether they require a wheelchair-accessible vehicle. If a TNC cannot arrange wheelchair-accessible TNC Service in any instance, it shall direct the passenger to an alternate provider of wheelchair-accessible service, if available.

⁴⁷ มาตรา 66/6 เจ้าของรถหรือผู้ขับรถผู้ใดไม่แสดงอัตราค่าโดยสารหรือค่าบริการอื่นตามที่ กำหนดในกฎกระทรวง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท

⁴⁸ “transportation network company insurance” is a liability insurance policy that specifically covers liabilities arising from a driver’s use of a vehicle in connection with a transportation network company’s online-enabled application or platform.

⁴⁹ 5439 Transportation network company insurance that meets the requirements of Section 5433 shall be deemed to satisfy the financial responsibility requirements of Sections 16054 and 16056 of the Vehicle Code.

⁵⁰ 5442 A participating driver of a transportation network company shall carry proof of transportation network company insurance coverage with him or her at all times during his or her use of a vehicle in connection with a transportation network company’s online-enabled application or platform. In the event of an accident, a participating driver shall provide this insurance coverage information to any other party involved in the accident, and to a police officer, upon request.

⁵¹ 5433 (a) A transportation network company and any participating driver shall maintain transportation network company insurance as provided in this section.

(b) The following requirements shall apply to transportation network company insurance from the moment a participating driver accepts a ride request on the transportation network company’s online-enabled application or platform until the driver completes the transaction on the online-enabled application or platform or until the ride is complete.

⁵² (1) Transportation network company insurance shall be primary and in the amount of one million dollars (\$1,000,000) for death, personal injury, and property damage. The requirements for the coverage required by this subdivision may be satisfied by any of the following:

กรมธรรม์การประกันภัยการบริการเครือข่ายการขนส่ง ไม่จำเป็นต้องพิจารณาถึงกรมธรรม์ ประกันภัยรถยนต์ส่วนบุคคล ในการพิจารณาใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือเงินไขที่เกี่ยวข้อง⁵³ หากการประกันภัยบริการเครือข่ายการขนส่งโดยผู้ขับขี่ กรมธรรม์หมดยุหรือถูกระงับไป บริษัทเครือข่ายการขนส่งจะต้องให้ความคุ้มครองต่อทันที⁵⁴

ส่วนประเทศออสเตรเลีย ผู้ให้บริการเครือข่ายการขนส่งหรือผู้ขับขี่ในระบบ จะต้องจัดให้มีกรมธรรม์ประกันภัย ในวงเงินประกันภัยสำหรับการบาดเจ็บและทรัพย์สินต้องครอบคลุมความรับผิดไม่ต่ำกว่า 100,000 ดอลลาร์ออสเตรเลียต่อการเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้ง และต้องไม่ต่ำกว่า 50,000 ดอลลาร์ออสเตรเลียต่อบุคคล อีกทั้งไม่ต่ำกว่า 100,000 ดอลลาร์ออสเตรเลีย สำหรับการบาดเจ็บตั้งแต่สองคนขึ้นไปในอุบัติเหตุแต่ละครั้ง รวมถึงไม่ต่ำกว่า 25,000 ดอลลาร์ออสเตรเลีย สำหรับความเสียหายที่เกิดแก่ทรัพย์สินต่ออุบัติเหตุในแต่ละครั้ง โดยความคุ้มครองต้องมีอยู่ตลอดเวลาที่ผู้ขับขี่เข้าสู่ระบบเครือข่ายการขนส่งเพื่อรอรับผู้โดยสาร (Available) และกรมธรรม์ประกันภัยจะต้องออกโดยผู้รับประกันภัยที่ได้รับอนุญาตภายใต้กฎหมายภายในประเทศซึ่งผู้รับประกันภัยจะต้องมีฐานะการเงินที่น่าพอใจ เมื่ออุบัติเหตุเกิดแก่ยานพาหนะในขณะการให้บริการ ผู้ขับขี่จะต้องแจ้งข้อมูลประกันภัยแก่คู่กรณีฝ่ายอื่นที่เกี่ยวข้องในอุบัติเหตุ และต้องแจ้งต่อผู้ให้บริการ ทราบถึงอุบัติเหตุ⁵⁵

(A) Transportation network company insurance maintained by a participating driver.

(B) Transportation network company insurance maintained by a transportation network company.

(C) Any combination of subparagraphs (A) and (B).

(2) Transportation network company insurance coverage provided under this subdivision shall also provide for uninsured motorist coverage and underinsured motorist coverage in the amount of one million dollars (\$1,000,000) from the moment a passenger enters the vehicle of a participating driver until the passenger exits the vehicle. The policy may also provide this coverage during any other time period, if requested by a participating driver relative to insurance maintained by the driver.

(3) The insurer, in the case of insurance coverage provided under this subdivision, shall have the duty to defend and indemnify the insured.

(4) A transportation network company may meet its obligations under this subdivision through a policy obtained by a participating driver pursuant to subparagraph (A) or (C) of paragraph (1) only if the transportation network company verifies that the policy is maintained by the driver and is specifically written to cover the driver's use of a vehicle in connection with a transportation network company's online-enabled application or platform.

⁵³ (d) Coverage under a transportation network company insurance policy shall not be dependent on a personal automobile insurance policy first denying a claim nor shall a personal automobile insurance policy be required to first deny a claim.

⁵⁴ (e) In every instance where transportation network company insurance maintained by a participating driver to fulfill the insurance obligations of this section has lapsed or ceased to exist, the transportation network company shall provide the coverage required by this section beginning with the first dollar of a claim.

⁵⁵ MR : Section 8 Insurance. The TNC or TNC Driver shall maintain an automobile liability insurance policy that: (a) Provides liability coverage of at least \$1,000,000 per accident for bodily injury and property damage involving a TNC Driver's operation of a motor vehicle while providing TNC Services; (b) Provides coverage of at least \$50,000 per person for bodily injury and at least \$100,000 for personal injury of two or more persons per accident, and at least \$25,000 for property damage per accident, during the time that a TNC Driver is logged into the TNC's digital network and available to receive requests for transportation but is not providing TNC Services. This subsection

(b) may be satisfied by a combination of insurance policies maintained by the TNC or TNC Driver.

(c) An insurance policy required by this Section 8 may be placed with an insurer licensed under [STATE ADMITTED CARRIER STATUTE] or with a surplus lines insurer eligible under [STATE ELIGIBLE SURPLUS LINES STATUTE].

(d) Any insurance policy required by this Section 8 will satisfy the financial responsibility requirement for a motor vehicle under [STATE FINANCIAL RESPONSIBILITY STATUTE].

(e) If an accident occurs involving a motor vehicle that is being used to provide TNC Services, the TNC Driver shall provide proof of insurance information to the other parties involved in the accident regarding liability insurance coverage for the TNC Driver's motor vehicle at the time of the accident. The TNC Driver shall also notify the TNC of the accident.

จะเห็นได้ว่าประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศออสเตรเลีย กำหนดให้ผู้รับประกันภัยต้องจัดให้มีการประกันภัยรถรับบริการเดินทางรูปแบบใหม่ และผู้ขับขี่หรือผู้ให้บริการเครือข่ายต้องทำประกันภัยคุ้มครองผู้โดยสารขณะเดินทางไว้เสมอ ส่วนประเทศไทยนั้น การนำรถยนต์มาจดทะเบียนเป็นรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน (รถแท็กซี่) ไม่มีกฎหมายกำหนดให้ต้องมีการจัดให้มีการประกันภัยสำหรับความผิดต่อคนโดยสารภายในรถหรือทรัพย์สินสัมภาระที่บรรทุก⁵⁶ แต่อย่างไรก็ตามคงมีการประกันภัยภาคบังคับตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เท่านั้น ซึ่งวางหลักให้เจ้าของรถยนต์⁵⁷ ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย⁵⁸ หากฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามมีความผิดและโทษตามกฎหมาย⁵⁹ การให้บริการรถยนต์ร่วมเดินทาง มักจะบริการขนส่งด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล จึงเป็นการใช้งานรถยนต์ผิดประเภท ไม่ต้องกับวัตถุประสงค์ในการประกันภัย ด้วยเหตุนี้ประกันภัยรถยนต์ส่วนบุคคลจึงไม่คุ้มครองผู้เอาประกันในกรณีดังกล่าว แต่บริษัทผู้รับประกันภัยจะยกเอาเหตุฝ่าฝืนเงื่อนไขการประกันภัยนี้ ปฏิเสธความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหายไม่ได้ กล่าวคือ บริษัทผู้รับประกันภัยต้องชดเชยให้บุคคลภายนอกไปก่อน แล้วจึงไปเรียกให้ผู้เอาประกันภัยชดเชยแก่ตนแทน⁶⁰ ส่วนกรณีถ้าทำประกันภัยรถยนต์โดยระบุเพื่อใช้เป็นรถรับจ้าง ขนส่งสาธารณะอยู่แล้ว ย่อมได้รับความคุ้มครองตามกฎหมาย

5. บทสรุปและข้อเสนอแนะ

จากข้อเท็จจริงที่ผู้เขียนได้นำเสนอมาจะเห็นได้ว่าการให้บริการรถยนต์ร่วมเดินทางผ่านแอปพลิเคชัน ได้รับการยอมรับโดยกฎหมายในบางประเทศแล้ว แต่ยังคงมีอีกหลายประเทศที่ยังไม่ยอมรับและเกิดปัญหาข้อพิพาททางกฎหมายและข้อเท็จจริงดังเช่นประเทศไทย มีปัญหาที่ต้องพิจารณา ดังนี้

1. ด้านการขนส่ง การใช้รถยนต์ผิดประเภทและไม่มีใบอนุญาตขับรถสาธารณะ อัตราค่าบริการไม่เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดและผู้ให้บริการเครือข่ายการขนส่งไม่ได้ขออนุญาตประกอบการขนส่งตามกฎหมาย (ไม่มีกฎหมายควบคุมผู้ให้บริการ)
2. ด้านการประกันภัย การทำประกันภัยรถยนต์ส่วนบุคคลไม่คุ้มครองการนำรถยนต์ออกให้บริการร่วมเดินทาง

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติของกฎหมายต่างประเทศที่นำมาใช้เป็นกฎเกณฑ์ควบคุมเรื่องนี้แล้ว จะเห็นได้ว่ากฎหมายต่างประเทศได้ปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งของตน โดยการให้บริการร่วมเดินทาง (Ride Sharing) เป็นหนึ่งในรูปแบบการขนส่งชนิดหนึ่ง กำหนดให้ผู้ให้บริการเครือข่ายการขนส่งมีหน้าที่และความรับผิดชอบตามกฎหมาย และได้มีการกำหนดผ่อนปรนช่องว่างให้สามารถนำรถยนต์ส่วนบุคคลนำมาใช้ในบริการร่วมเดินทางได้ โดยต้องขึ้นทะเบียนให้ถูกต้องและผู้ขับขี่จำเป็นต้องมีการตรวจสอบประวัติอาชญากรรมและต้องผ่านนโยบาย Zero Tolerance อยู่เสมอ อีกทั้งต้องมีการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลทั้งของผู้ขับขี่และผู้ให้บริการ ตลอดจนกำหนดเงื่อนไขเรื่องการทำประกันภัยไว้ และเมื่อวันที่ 20

⁵⁶ โปรดดูกฎกระทรวงว่าด้วยรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน พ.ศ.2560

⁵⁷ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 4 เจ้าของรถ หมายความว่า ผู้ซึ่งมีกรรมสิทธิ์ในรถหรือผู้มีสิทธิครอบครองรถตามสัญญาเช่าซื้อ และหมายความรวมถึงผู้นำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวด้วย

⁵⁸ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 7 ภายใต้บังคับมาตรา 8 เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยโดยประกันภัยกับบริษัท

จำนวนเงินเอาประกันภัย ให้กำหนดตามชนิด ประเภท และขนาดของรถแต่ต้องไม่น้อยกว่าจำนวนเงินที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง

⁵⁹ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 37 เจ้าของรถผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

⁶⁰ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 16 บริษัทจะยกเอาเหตุแห่งความไม่สมบูรณ์หรือการฝ่าฝืนเงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัยระหว่างบริษัทกับเจ้าของรถ หรือการได้บอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยกับเจ้าของรถ เพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบผู้ประสบภัย ในการชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นได้ เว้นแต่บริษัทได้มีหนังสือแจ้งการบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยให้เจ้าของรถและนายทะเบียนทราบล่วงหน้า

การบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยให้มีผลเมื่อครบกำหนดสามสิบวัน นับแต่วันที่บริษัทได้มีหนังสือแจ้งการบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยไปยังผู้เอาประกันภัยตามภูมิลำเนาที่ทราบครั้งสุดท้าย โดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับ

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 17 บริษัทจะยกเอาความทุจริตหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัยมาเป็นข้อต่อสู้เพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยมิได้

ธันวาคม 2560 ที่ผ่านมา ศาลยุติธรรมแห่งสหภาพยุโรป (The European Court of Justice : ECJ) ได้มีคำพิพากษาในคดีพิพาทของบริษัท UBER ซึ่งบริษัท UBER ได้พยายามต่อสู้คดีในศาลมาโดยตลอดว่าตนเองเป็นบริษัทที่ให้บริการทางดิจิทัล เช่นเดียวกับการให้บริการร้านค้าออนไลน์ ไม่ใช่บริษัทที่ให้บริการด้านการคมนาคมหรือขนส่งจึงไม่ต้องตกอยู่ภายใต้การควบคุมโดยกฎหมายการขนส่งของยุโรป แต่ศาลได้พิพากษาว่า UBER เป็นบริษัทด้านการคมนาคมดังนั้นจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายด้านการคมนาคมของสหภาพยุโรปเช่นเดียวกับรถแท็กซี่ (Transport Service and regulated like other taxi operators) นอกจากนั้นศาลยังพิพากษาว่าการบริการของ UBER เป็นการเชื่อมต่อบุคคลทั่วไปให้ได้พบกับผู้ขับขี่รถที่ไม่ได้มาตรฐานการรับรองว่าเป็นมืออาชีพอย่างที่ควรจะเป็น ซึ่งการพิพากษาดังนี้อาจทำให้ประเทศอื่นๆ นำไปเป็นแนวทางในการควบคุม UBER ต่อไปได้⁶¹

ดังนั้นแล้วเพื่อให้มีการควบคุมการให้บริการรถยนต์ร่วมเดินทางผ่านแอปพลิเคชันมีประสิทธิภาพตลอดจนเพื่อเสริมสร้างและปรับปรุงข้อกฎหมายให้รองรับธุรกิจรูปแบบใหม่ที่เกิดขึ้นให้ทันยุคทันสมัย และควบคุมกิจการธุรกิจที่เกิดขึ้นโดยอาศัยช่องโหว่ทางกฎหมายกับความต้องการของสังคม เพื่อที่รัฐจะสามารถเข้าไปกำกับดูแลให้ถูกต้องตามกฎหมายระเบียบ และสามารถจัดระเบียบการเรียกเก็บภาษีได้อย่างถูกต้อง จึงเห็นสมควรดำเนินการ ดังนี้

1. ด้านการขนส่ง สมควรจะต้องปรับปรุงพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 โดยเพิ่มสถานะทางกฎหมายของรถยนต์ที่นำมาใช้ร่วมบริการ เป็นรถยนต์สาธารณะ โดยเพิ่มคำนิยามใน มาตรา 4 เพิ่มคำว่า “รถยนต์รับจ้างส่วนบุคคล หมายถึง รถยนต์ส่วนบุคคลที่ได้ใช้ในการรับขนคนโดยสารโดยเฉพาะเจาะจง หรือกิจการร่วมเดินทาง โดยได้เงินหรือผลประโยชน์อย่างอื่นเป็นการตอบแทน ตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง” ซึ่งเห็นว่าควรกำหนดให้มีสิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบเช่นรถยนต์สาธารณะ เพื่อที่จะได้นำข้อบังคับของรถยนต์สาธารณะบางประการมาใช้บังคับได้ แต่ไม่จำเป็นต้องเคร่งครัดดังเช่นรถยนต์สาธารณะ เช่น โดยเมื่อกำหนดให้เป็นรถยนต์สาธารณะแล้วจะต้องมีการกำหนดลักษณะเครื่องหมาย อัตราค่าบริการ เครื่องแต่งกาย ข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัย หรืออื่นๆ โดยไม่จำเป็นต้องเคร่งครัดตามรถยนต์สาธารณะทั่วไป⁶² และควรมีเครื่องหมายแสดงไว้ตลอดเวลาที่ให้บริการร่วมเดินทาง เพื่อจะสามารถให้ผู้อื่น

⁶¹ Reuters. “UBER dealt blow after EU court classifies it as transport service”, Accessed December 25, 2017, <https://www.reuters.com/article/us-UBER-court/UBER-dealt-blow-after-eu-court-classifies-it-as-transport-service-idUSKBN1EE0W3>.

⁶² พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

มาตรา 5 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจแต่งตั้งนายทะเบียนและผู้ตรวจการ กับออกกฎกระทรวงกำหนดในเรื่องดังต่อไปนี้

(1) ลักษณะ ขนาด หรือกำลังของเครื่องยนต์และของรถที่จะรับจดทะเบียนเป็นรถประเภทต่างๆ เงื่อนไขการเปลี่ยนแปลง ลักษณะ ขนาด หรือกำลังของเครื่องยนต์ และของรถสำหรับรถประเภทดังกล่าว และการแก้ไขเพิ่มเติมทะเบียนรถและใบคู่มือจดทะเบียนรถที่ได้เปลี่ยนแปลงแล้ว

(2) เครื่องอุปกรณ์สำหรับรถและการใช้เครื่องอุปกรณ์ดังกล่าว เช่น โคม เครื่องมองหลัง แตร เครื่องระงับเสียง ท่อไอเสีย เครื่องสัญญาณไฟ เครื่องปิดน้ำฝนและเครื่องอุปกรณ์อื่นที่จำเป็น

(3) เครื่องสื่อสาร และการใช้เครื่องสื่อสารระหว่างรถกับศูนย์บริการหรือสถานที่อื่น

(4) แผ่นป้ายทะเบียนรถ เครื่องหมายประเภทรถและเครื่องหมายอื่น รวมทั้งวิธีแสดงแผ่นป้ายและเครื่องหมายดังกล่าว

(5) สีและเครื่องหมายสำหรับรถยนต์สาธารณะ

(6) น้ำหนักบรรทุกอย่างมาก และจำนวนคนโดยสารอย่างมาก สำหรับรถยนต์ส่วนบุคคลและรถยนต์สาธารณะ

(7) เงื่อนไขในการใช้ล้อยางตัน

(8) ประเภท ขนาด และน้ำหนักของรถที่จะไม่ให้เดินบนทางที่มีใช้ทางหลวง

(9) เงื่อนไขในการใช้รถที่มีล้ออย่างอื่น นอกจากล้อยางเดินบนทางที่มีใช้ทางหลวง

(10) ประเภทรถที่ต้องกำหนดอายุการใช้ในเขตที่กำหนด

(11) ประเภทรถที่ห้ามใช้เดินในเขตที่กำหนด

(12) การตรวจจดทะเบียนรถประเภทใดประเภทหนึ่งในเขตที่กำหนด

(13) จำนวนรถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด จังหวัดต้นทางและจังหวัดปลายทางสำหรับรถยนต์ดังกล่าว

(14) อัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารหรือค่าบริการอื่น สำหรับรถยนต์สาธารณะและรถจักรยานยนต์สาธารณะ

(15) เครื่องแต่งกาย เครื่องหมาย ประวัติคนขับรถ บัตรประจำตัวคนขับรถ และการแสดงบัตรประจำตัวคนขับรถยนต์สาธารณะ รถยนต์

บริการธุรกิจ รถยนต์บริการที่คนاجر และรถจักรยานยนต์สาธารณะ

(15/1) ข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร

(16) หลักสูตรและอุปกรณ์การสอนและการฝึกหัดขับรถของโรงเรียนฝึกหัดขับรถ

หรือเจ้าหน้าที่ทราบถึงสถานะของรถยนต์ และต้องรับผู้โดยสารตามที่ได้รับมอบหมายมาห้ามปฏิเสธ⁶³ และพาไปถึงเส้นทางที่เหมาะสมที่สุด⁶⁴ หากฝ่าฝืนมีโทษตามที่กฎหมายกำหนดไว้⁶⁵ ซึ่งในขณะเดินทาง ผู้ขับขี่ต้องไม่ปฏิบัติตนไม่เหมาะสม หรือสร้างความรำคาญ รบกวนแก่ผู้โดยสาร⁶⁶

ตลอดจนควรกำหนดข้อบังคับและข้อยกเว้นหลักของรถยนต์สาธารณะ ไว้ในกฎกระทรวงเพราะเป็นการกำหนดภาพรวมและสามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงของสังคม ธุรกิจหรือเทคโนโลยีใหม่ๆ ได้ในอนาคตอย่างครอบคลุม โดยในกฎกระทรวงนั้นควรจะกำหนดความหมายและให้สถานะของการให้บริการรถยนต์ร่วมเดินทางผ่านแอปพลิเคชันได้ด้วย ซึ่งควรเพิ่มคำจำกัดความดังต่อไปนี้

“การให้บริการรถยนต์ร่วมเดินทาง หมายถึง การรับจ้างขนส่งคนโดยสาร โดยรถยนต์ส่วนบุคคลที่ได้ขึ้นทะเบียนไว้ตามกฎหมายนี้ เดินทางตามเส้นทางที่ผู้โดยสารกำหนดไว้ให้ ผ่านระบบเครือข่ายผู้ให้บริการและผู้โดยสารจะต้องเสียค่าโดยสารผ่านระบบของผู้ให้บริการ ทั้งนี้ต้องไม่ใช่บริการแท็กซี่หรือรถรับจ้างตามกฎหมายอื่น”

“ผู้ขับขี่ หมายถึง ผู้ขับขี่ที่ได้ลงทะเบียนในระบบเครือข่ายการขนส่ง และได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ หรือ ใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะชั่วคราว”

“ผู้โดยสาร หมายถึง ผู้ที่สมัครเข้าร่วมระบบเครือข่ายการขนส่ง เพื่อใช้บริการรถยนต์ร่วมเดินทาง”

“ผู้ให้บริการระบบเครือข่ายการขนส่ง หมายถึง บุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลที่ได้รับอนุญาตการประกอบการขนส่งตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งได้ใช้โปรแกรมประยุกต์ (Software) หรือเครือข่ายอินเทอร์เน็ต ในการควบคุมหรือจัดการระบบเครือข่ายการขนส่ง ในการเชื่อมต่อผู้ขับขี่และผู้โดยสาร”

ซึ่งการประกอบการขนส่งต้องขออนุญาตจากนายทะเบียน⁶⁷ และมีเงื่อนไขคือ ต้องมีสัญชาติไทยหรือนิติบุคคลจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยและมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่ประเทศไทย⁶⁸ กรณีนี้ก็จะแก้ปัญหาในเรื่องผู้ให้บริการอยู่ต่างประเทศ ไม่มีสำนักงานตั้งอยู่ที่ไทยและสามารถรับรองมาตรฐานการประกอบการจัดการขนส่งคนโดยสารได้

(17) ค่าธรรมเนียมไม่เกินอัตราท้ายพระราชบัญญัตินี้

(18) กิจกรรมอื่นเพื่อปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้

⁶³ มาตรา 57 จัตวา ในขณะที่ยู่ในระหว่างการรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร ผู้ขับรถยนต์สาธารณะหรือรถจักรยานยนต์สาธารณะจะปฏิเสธไม่รับจ้างบรรทุกคนโดยสารมิได้ เว้นแต่การบรรทุกนั้นน่าจะก่อให้เกิดอันตรายแก่ตนหรือแก่คนโดยสาร

⁶⁴ มาตรา 57 เบญจ ผู้ขับรถยนต์สาธารณะหรือรถจักรยานยนต์สาธารณะต้องพาคนโดยสารไปยังสถานที่ที่วางตามเส้นทางที่สั้นหรือถึงที่หมายเร็วที่สุด หรือเส้นทางที่ไม่อ้อมเกินควร และต้องส่งคนโดยสาร ณ สถานที่ตามที่ตกลงกันไว้

ห้ามมิให้ผู้ขับรถตามวรรคหนึ่ง พาคนโดยสารไปทอดทิ้งระหว่างทางไม่ว่าด้วยประการใดๆ

⁶⁵ มาตรา 66/2 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 57 จัตวา มาตรา 57 เบญจ หรือมาตรา 57 ฉ (1) หรือ (2) ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

⁶⁶ มาตรา 57 ฉ ในขณะขับรถ ผู้ขับรถยนต์สาธารณะหรือรถจักรยานยนต์สาธารณะ ต้อง

(1) ไม่สูบบุหรี่ หรือกระทำด้วยประการใดๆ ในลักษณะที่ก่อความรำคาญให้แก่คนโดยสาร

(2) ไม่กล่าววาจาไม่สุภาพ เสียสติ ดุหมั่น ก้าวร้าวหรือแสดงกิริยาในลักษณะดังกล่าวต่อคนโดยสาร

(3) ไม่เสพหรือเมาสุราหรือของมีเมาอย่างอื่น

(4) ไม่เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ

(5) ไม่เสพติดวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท

(6) ไม่ขับรถในขณะที่อ่อนความสามารถในอันที่จะขับ

(7) ปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการรับจ้างบรรทุกคนโดยสารตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

⁶⁷ มาตรา 23 ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก หรือการขนส่งส่วนบุคคล เว้นแต่ จะได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียน การขออนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ กำหนดในกฎกระทรวง

⁶⁸ มาตรา 24 ผู้ขอรับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทางและการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก ต้องมีสัญชาติไทย ในกรณีที่ผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นห้างหุ้นส่วน บริษัทจำกัด หรือบริษัท มหาชนจำกัด ห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัดนั้นต้อง จดทะเบียนตามกฎหมายไทยและมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในราชอาณาจักรไทย และ

(1) ในกรณีที่หุ้นส่วนสามัญจทะเบียน ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมด ต้องมีสัญชาติไทย

(2) ในกรณีที่หุ้นส่วนจำกัด ผู้เป็นหุ้นส่วนจำกัดไม่จำกัด ความรับผิดชอบทั้งหมดต้องมีสัญชาติไทย และทุนของหุ้นส่วนจำกัดนั้นไม่น้อยกว่า ร้อยละห้าสิบเอ็ดต้องเป็นของผู้เป็นหุ้นส่วนซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาและมีสัญชาติไทย

2. ด้านการประกันภัย เพื่อเป็นการส่งเสริมการให้บริการร่วมเดินทาง ควรกำหนดให้บริษัทประกันภัยออกกรมธรรม์แบบชั่วคราว จำกัดแค่ระยะเวลาใดเวลาหนึ่ง คำนึงเฉพาะตอนที่ผู้ขับขี่ที่นำรถยนต์ออกให้บริการรับจ้างร่วมเดินทางและควรออกข้อกำหนดไม่ให้บริษัทประกันภัยยกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ส่วนบุคคล เพราะการนำรถยนต์ออกใช้ผิดวัตถุประสงค์ แต่อาจเรียกเก็บเบี้ยประกันภัยเพิ่มขึ้นได้

(3) ในกรณีที่บริษัทจำกัด กรรมการบริษัทจำนวนไม่น้อยกว่า กึ่งหนึ่งต้องมีสัญชาติไทย และทุนของบริษัทจำกัดนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละ ห้าสิบเอ็ด ต้องเป็นของผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาและมีสัญชาติไทย หรือต้องเป็นของ ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ห้างหุ้นส่วนจำกัด หรือบริษัท จำกัด หรือต้องเป็น ของกระทรวง ทบวง กรม กรุงเทพมหานคร องค์การบริหารส่วนจังหวัด เทศบาล สุขาภิบาล เมืองพัทยา รัฐวิสาหกิจ ตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการ งบประมาณ หรือองค์การของรัฐตามกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งองค์การของ รัฐบาลหรือตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น ๆ และบริษัทจำกัดนั้น ต้องไม่มีข้อบังคับ อนุญาตให้มีการออกหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ

(4) ในกรณีที่บริษัทมหาชนจำกัด กรรมการบริษัทจำนวนไม่น้อยกว่า กึ่งหนึ่งต้องมีสัญชาติไทย และทุนของบริษัทมหาชนจำกัดนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละ ห้าสิบของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้ทั้งหมดต้องเป็นของผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นบุคคลธรรมดา และมีสัญชาติไทย

ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัดเป็นห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียนห้างหุ้นส่วนจำกัด บริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชน จำกัด ผู้ถือหุ้น ดังกล่าวจะต้องมีลักษณะตาม (1) (2) (3) หรือ (4) แล้วแต่กรณี ให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางมีอำนาจยกเว้น คุณสมบัติตามความจำเป็น หรือมีเหตุพิเศษเป็นการเฉพาะรายได้