

มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมการขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลโดยใช้ แอปพลิเคชัน: กรณีศึกษาประเทศเวียดนาม

โชติวุฒิ สุขประดับ*

บทคัดย่อ

ด้วยเทคโนโลยีสมัยใหม่ทำให้เกิดความหลากหลายของรูปแบบธุรกิจทั้งวิธีการดำเนินการ สินค้า และการให้บริการ จนกฎหมายไม่สามารถพัฒนาได้ทันทั่วทั้งกับเทคโนโลยีสมัยใหม่ที่พัฒนาขึ้น เช่นเดียวกับการใช้แอปพลิเคชันเรียกรถรับจ้างส่วนบุคคลซึ่งเป็นนวัตกรรมในการขนส่งคนโดยสารที่มาพร้อมกับความท้าทายทางกฎหมายในการควบคุมดูแลกิจการดังกล่าว เนื่องจากการขนส่งคนโดยสารเป็นกิจการเพื่อประโยชน์สาธารณะ ดังนั้นกฎหมายจึงจำเป็นต้องมีมาตรการเพื่อคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารและทุกคนบนท้องถนน

บทความนี้ได้มุ่งศึกษาพัฒนาการในการใช้กฎหมายเพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นของประเทศเวียดนามในฐานะที่เป็นประเทศที่มีสภาพเศรษฐกิจและสังคมที่ใกล้เคียงกับประเทศไทย โดยในขณะนี้ ประเทศเวียดนามอยู่ในระหว่างใช้โครงการนำร่องในการใช้กฎหมายบังคับแก่การขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลผ่านแอปพลิเคชันในฐานะที่เป็น “การขนส่งคนโดยสารภายใต้สัญญาขนส่งคนโดยสารอิเล็กทรอนิกส์” และภายหลังจากเริ่มใช้กฎหมายในโครงการนำร่องดังกล่าวมามากกว่า 2 ปี ได้ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการให้บริการรถรับจ้างส่วนบุคคลของประเทศและความเท่าเทียมกันในการบังคับใช้กฎหมาย ดังนั้น กรณีดังกล่าวจึงเป็นกรณีศึกษาที่ดีในการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกิจการขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันที่ให้บริการอยู่ในประเทศไทยต่อไป

คำสำคัญ

แกร็บ แอปพลิเคชัน การขนส่งคนโดยสาร ประเทศเวียดนาม การให้บริการเรียกรถรับจ้างส่วนบุคคล

* Chotiwt Sukpradub นิติศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยมอันดับ 2) และ นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขากฎหมายธุรกิจ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ LL.M. (General) Cornell University ประเทศสหรัฐอเมริกา, เนติบัณฑิตไทย, New York Bar ประเทศสหรัฐอเมริกา ปัจจุบันที่ปรึกษากฎหมายในตำแหน่ง Associate ที่ Chandler MHM Limited และประจำการอยู่ที่ Mori Hamada & Matsumoto, สาขา Ho Chi Minh City ประเทศเวียดนาม

Abstract

Modernized technologies have diversified business formats, in terms of operations, goods and services. Current regulations however are not able to develop as quickly to match the new dimensions technologies created. Ride-hailing application is an example of such innovative technology bringing with it several challenges in regulating its business operation. Since the ride-hailing application serves public interests as it provides the public with a new medium to access transportation, legal measures therefore should be considered to protect the rights of passenger and all that uses the public roads.

In this article, the author discusses his study on development of legislation to fix such legal problems in Vietnam as a country with socio-economic landscape close to that of Thailand. Currently, Vietnam is on its piloting regulatory framework specifically to govern ride-hailing application as “the passenger transportation under the e-contract”. Two years after this project has begun, the application running under the law demonstrates negative relationship to the private transport industry of Vietnam and causes unfair legal treatment problems. Thus, this Vietnam’s case study is a good legal case study in order to consider relevant legal frameworks to regulate the ride-hailing businesses currently operating in Thailand

Keywords

Grab, application, passenger transportation, Vietnam, ride-hailing service

1. ภาพรวมอุตสาหกรรมการให้บริการขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลในประเทศเวียดนามในปีพ.ศ. 2562

ประเทศเวียดนามเป็นหนึ่งในประเทศกำลังพัฒนาที่มีอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในระดับสูงโดยมีอัตราการผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ในช่วง 9 เดือนแรกของปีพ.ศ. 2561 เพิ่มขึ้นกว่า 6.98% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันในปีพ.ศ. 2561¹ ประเทศเวียดนามมีประชากรมากกว่า 95.5 ล้านคน² โดยส่วนใหญ่มีการกระจุกตัวของประชากรอยู่ตามเมืองใหญ่ ทั้งนครโฮจิมินห์ซึ่งเป็นเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและเมืองที่ใหญ่ที่สุดของประเทศ มีประชากรกว่า 8.4 ล้านคน ในปีพ.ศ. 2560³ และกรุงฮานอย เมืองหลวงทางการปกครองที่มีประชากรกว่า 4 ล้านคน⁴

อย่างไรก็ดี ด้วยความล่าช้าในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ในเมืองใหญ่ดังกล่าวของประเทศ โดยการก่อสร้างระบบการขนส่งรถไฟฟ้าในนครโฮจิมินห์ซึ่งเป็นเมืองที่ใหญ่ที่สุดประสบปัญหาด้านงบประมาณในการก่อสร้าง⁵ ทำให้การก่อสร้างต้องล่าช้าออกไป ทำให้ระบบขนส่งสาธารณะหลักของประเทศนอกเหนือจากการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลและรถโดยสารประจำทางคือ การใช้รถรับจ้างส่วนบุคคลหรือรถแท็กซี่

ทั้งนี้ ได้มีการคาดการณ์ว่าตลาดอุตสาหกรรมการขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลของประเทศเวียดนามจะมีอัตราเติบโตเฉลี่ยต่อปีแบบทบต้น (Compound annual growth rate (“CAGR”)) อยู่ประมาณ 14.86% ระหว่างช่วงปีพ.ศ. 2562 – 2567⁶ ซึ่งเป็นผลมาจากความต้องการทางด้านตลาดที่เพิ่มสูงขึ้นจากการใช้บริการเรียกยานพาหนะจากเครือข่ายผู้ให้บริการผ่านแอปพลิเคชันทางโทรศัพท์มือถือหรืออุปกรณ์สื่อสารอื่นๆ (ride-hailing service) ที่เติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว ภายหลังจากที่รัฐบาลเวียดนามได้ประกาศให้ความเห็นชอบโครงการนำร่องเพื่อนำแอปพลิเคชันทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีเพื่อสนับสนุนการจัดการและการเชื่อมต่อผู้โดยสารภายใต้สัญญาขนส่งคนโดยสารไปปรับใช้ทางปฏิบัติ (Decision No. 24/QĐ-BGTVT Promulgating the Planning for Implementation of the Science and Technology Application Supporting Management and Connection of Passenger Transport Activities under Contract) ในเดือนมกราคม 2559 ที่ผ่านมา

ด้วยราคาค่าโดยสารที่เหมาะสมกับระยะทางและความสะดวกสบายในการเรียกใช้บริการผ่านแอปพลิเคชันเป็นแรงผลักดันที่สำคัญที่ทำให้ธุรกิจรถแท็กซี่รับจ้างรูปแบบใหม่ (การให้บริการผ่านเครือข่ายแอปพลิเคชัน) ได้เริ่มเข้ามาครองส่วนแบ่งตลาดในอุตสาหกรรมรถแท็กซี่รับจ้างในประเทศเวียดนาม⁷ อย่างไรก็ดี การให้บริการรถแท็กซี่รับจ้างแบบดั้งเดิม (การให้บริการเรียกรถแท็กซี่ผ่านทางศูนย์โทรศัพท์หรือการเรียกรถแท็กซี่ด้วยตัวเอง) ยังคง

¹ General Statistics Office of Vietnam, สืบค้นเมื่อ 8 ตุลาคม 2562, จาก https://www.gso.gov.vn/Default_en.aspx?tabid=491.

² จัปตาเอเชียตะวันออกเฉียงใต้, “ข้อมูลประเทศและเขตเศรษฐกิจ: เวียดนาม”, สืบค้นเมื่อ 9 ตุลาคม 2562, จาก <http://www.eastasiawatch.in.th/th/information/15/>.

³ General Statistics Office of Vietnam, “2017 estimates from the General Statistics offices”, สืบค้นเมื่อ 8 ตุลาคม 2562, จาก https://www.gso.gov.vn/Default_en.aspx?tabid=491.

⁴ General Statistics Office of Vietnam, *เพ็ญอ่าว*.

⁵ Saigoneer, “Cash-Strapped Saigon Metro Project Requests \$1.68m From City to Pay Staff”, สืบค้นเมื่อ 7 ตุลาคม 2562, จาก [https://saigoneer.com/saigon-development/15845-cash-strapped-saigon-metro-project-requests-\\$1-68m-from-city-to-pay-staff](https://saigoneer.com/saigon-development/15845-cash-strapped-saigon-metro-project-requests-$1-68m-from-city-to-pay-staff).

⁶ Mordor Intelligence LLP, “Vietnam Taxi Market – Growth, Trends and Forecast (2019-2024)”, p. 10.

⁷ *เพ็ญอ่าว*.

เป็นวิธีที่ได้ถือปฏิบัติกันอยู่ในปัจจุบัน โดยผู้ประกอบการท้องถิ่นที่สำคัญในอุตสาหกรรมรถแท็กซี่รับจ้างของเวียดนามที่สำคัญ เช่น บริษัท Mai Linh จำกัด, บริษัท Vinasun จำกัด, บริษัท Vinataxi จำกัด, บริษัท TaxiGroup จำกัด หรือบริษัท Hoang Long จำกัด ซึ่งเคยเป็นผู้ประกอบการครองส่วนแบ่งการตลาดของรถรับจ้างส่วนบุคคลเกินกว่าครึ่งหนึ่งของประเทศเวียดนามจากบรรดาผู้ประกอบการรถแท็กซี่รับจ้างกว่า 200 แห่งทั่วประเทศ ก่อนการเข้ามาของธุรกิจการเรียกรถรับจ้างส่วนบุคคลผ่านแอปพลิเคชันโดยบริษัทเทคโนโลยีจากต่างประเทศ นั่นคือ แอปพลิเคชัน Grab และแอปพลิเคชัน Uber ในปีพ.ศ. 2557 ทำให้ส่งผลกระทบต่อการแข่งขันในอุตสาหกรรมรถแท็กซี่รับจ้างเป็นอย่างมาก ไม่เพียงแต่เฉพาะการแข่งขันในการให้บริการแก่ผู้โดยสารในตลาดเท่านั้น ยังได้มีการแข่งขันในการดึงดูดผู้ขับรถซึ่งเป็นทรัพยากรที่สำคัญในธุรกิจมาทำงานให้แก่ตนอีกด้วย⁸

โดยข้อได้เปรียบที่สำคัญของแอปพลิเคชัน Grab ที่มีต่อคู่แข่งในเรื่องการดึงดูดผู้ขับรถให้มาร่วม นั่นคือความสะดวกในการลงทะเบียนเป็นผู้ขับรถและความอิสระในการเลือกเวลาทำงานได้ด้วยตัวเอง⁹ อีกทั้ง การที่แอปพลิเคชัน Grab แบ่งค่าโดยสารให้แก่ผู้ขับรถกว่า 80% โดยที่บริษัท Grab Taxi จำกัดเก็บค่าธรรมเนียมส่วนแบ่งจากผู้ขับรถเพียง 20% จากค่าโดยสาร¹⁰ ทำให้มีผู้ขับรถมากกว่า 50,000 คนเลือกที่จะร่วมกับบริษัท Grab Taxi จำกัดซึ่งสร้างผลกระทบต่อตลาดแรงงานคนขับรถเป็นวงกว้าง โดยจากปีพ.ศ. 2557 ถึงปีพ.ศ. 2560 บริษัท Vinasun จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทผู้ประกอบการรถแท็กซี่ที่ใหญ่ที่สุดในประเทศได้เสียพนักงานขับรถไปประมาณ 10,000 คน ซึ่งนับเป็นเกือบครึ่งหนึ่งของจำนวนพนักงานขับรถทั้งหมดของบริษัท Vinasun จำกัดในขณะที่บริษัท Mai Linh จำกัดซึ่งเป็นผู้ประกอบการรถแท็กซี่ที่สำคัญอีกรายก็เสียพนักงานขับรถในช่วงเดียวกันไปประมาณ 6,000 คนเช่นเดียวกัน¹¹

นอกจากผลกระทบทางด้านทรัพยากรบุคคลแล้ว ผลกระทบที่บริษัทผู้ประกอบการรถแท็กซี่ได้รับโดยตรงจากโครงการนำร่องคือ ผลประกอบการที่ลดน้อยถอยลงอย่างชัดเจน โดยในปีพ.ศ. 2560 บริษัท Min Linh จำกัด ได้ประสบกับภาวะผลประกอบการกำไรต่ำที่สุดในรอบ 5 ปี ขณะที่กำไรของบริษัท Vinasun จำกัดลดลงไปกว่า 50% อันเนื่องมาจากการเติบโตขึ้นของธุรกิจการเรียกรถรับจ้างผ่านแอปพลิเคชัน จากการเปิดเผยของบริษัท Mai Linh จำกัดซึ่งได้ขาดทุนในปีพ.ศ. 2559 กว่า 84,000 ล้านดอลลาร์ หรือประมาณ 3.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หลังจากประกอบผลกำไรในปีพ.ศ. 2558 กว่า 325 ล้านดอลลาร์ ส่วนกำไรสะสมบริษัท Vinasun จำกัดในปีพ.ศ. 2560 อยู่ที่ 205,000 ล้านดอลลาร์ หรือประมาณ 9.03 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งลดลงกว่า 48% จากปีพ.ศ. 2559 ทั้งนี้ ปัจจัยที่มีผลต่อรายได้ของบริษัทผู้ประกอบการรถแท็กซี่คือ การแข่งขันที่สูงขึ้นในตลาดและอัตราภาษีที่ไม่เท่าเทียมกันของบริษัทในโครงการนำร่องกับผู้ประกอบการรถแท็กซี่¹²

อย่างไรก็ดี ในมุมมองของผู้บริโภค การเข้ามาของแอปพลิเคชัน Grab หรือแอปพลิเคชัน Uber ช่วยสร้างตัวเลือกและความหลากหลายในการเดินทางแก่ประชาชน โดยประชาชนสามารถเดินทางได้ในราคาค่าโดยสาร

⁸ เฟื่องอ้าง.

⁹ “Why Sign Up with GrabCar?,” Grab, สืบค้นเมื่อ 7 ตุลาคม 2562, จาก <https://www.grab.com/vn/en/driver/transport/car/>.

¹⁰ Mordor Intelligence LLP, อ้างแล้ว เชิงบรรณที่ 6, p. 13.

¹¹ เฟื่องอ้าง.

¹² เฟื่องอ้าง.

ที่สมเหตุสมผล ระบบที่น่าเชื่อถือ และความปลอดภัยในการเดินทาง ทำให้แอปพลิเคชัน Grab และแอปพลิเคชัน Uber ได้รับการตอบรับและเสียงสนับสนุนจากประชาชนเป็นอย่างดี

แม้ว่าความต้องการในการใช้รถรับจ้างส่วนบุคคลในเมืองต่างๆ ของประเทศเวียดนามนั้นจะเติบโตขึ้นในทุกๆ ปี เนื่องจากความล่าช้าในการพัฒนาระบบการขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ของประเทศ โดยเฉพาะในเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจอย่างนครโฮจิมินห์ และเมืองหลวงทางการปกครองอย่างกรุงฮานอยเป็นลำดับรองลงมา แต่นครโฮจิมินห์ในขณะนี้กำลังประสบปัญหาการแออัดที่ถี่ถ้วนถี่กัน ส่วนหนึ่งเกิดมาจากโครงการนำร่องการใช้แอปพลิเคชันเรียกรถรับจ้างส่วนบุคคลผ่านแอปพลิเคชัน โดยจำนวนบริษัทผู้ประกอบการรถแท็กซี่ในนครโฮจิมินห์ได้ลดจำนวนลงจาก 36 บริษัทในปีพ.ศ. 2553 เหลือเพียง 20 บริษัทในปีพ.ศ. 2560 โดยจำนวนแท็กซี่กว่าครึ่งหนึ่งในนครโฮจิมินห์เป็นของบริษัท Vinasun จำกัด ซึ่งครองส่วนแบ่งการตลาดกว่า 40% ในปัจจุบันซึ่งลดลงจากแต่เดิมก่อนการเข้ามาของแอปพลิเคชัน Grab และแอปพลิเคชัน Uber¹³

ส่วนกรุงฮานอย ได้มีการยุติการออกใบอนุญาตให้แก่รถยนต์ใหม่ที่จะเข้าร่วมโครงการนำร่องและรถแท็กซี่ใหม่จากผู้ประกอบการรถแท็กซี่¹⁴ โดยบริษัท Min Linh จำกัด และบริษัท TaxiGroup จำกัด เป็นบริษัทผู้ประกอบการรถแท็กซี่ที่ได้รับความนิยมสูงสุดในกรุงฮานอยจากบรรดาทั้งหมด 80 บริษัท¹⁵ ทั้งนี้ บริษัท Mai Linh จำกัด เป็นบริษัทแท็กซี่ใหญ่ที่สุดในประเทศเวียดนาม โดยมีจำนวนรถแท็กซี่ทั่วประเทศกว่า 15,000 คัน โดยแบ่งเป็น 9,000 คันในกรุงฮานอยและ 6,000 คันในเมืองอื่นๆ ของประเทศ¹⁶

ล่าสุดในปีพ.ศ. 2561 บริษัทผู้ประกอบการที่ครองส่วนแบ่งการตลาดรถแท็กซี่มากที่สุดในประเทศเวียดนามยังคงเป็นของบริษัท Vinasun จำกัดตามมาด้วยการให้บริการของแอปพลิเคชัน Grab และบริษัท Min Linh จำกัดอยู่ในลำดับที่สาม¹⁷ โดยทั้งบริษัท Vinasun จำกัดและบริษัท Mai Linh จำกัดประสบกับปัญหารายได้ที่ซบเซาลงอย่างมาก นอกจากนี้ ภายหลังจากการหายไปของแอปพลิเคชัน Uber หลังถูกเข้าซื้อกิจการโดยบริษัท Grab Taxi จำกัด ได้มีผู้เล่นหน้าใหม่ๆ เข้ามาในตลาดการเรียกรถรับจ้างส่วนบุคคลทางแอปพลิเคชัน เช่น แอปพลิเคชัน FastGo และแอปพลิเคชัน Go-Jek (ในชื่อ GoViet) ประกอบกับการปรับตัวทางด้านการตลาดของบริษัท Vinasun จำกัด และบริษัท Min Linh จำกัด ที่เปิดตัวแอปพลิเคชันในการเรียกรถแท็กซี่ในรูปแบบเดียวกับ แอปพลิเคชัน Grab¹⁸ ทำให้อุตสาหกรรมการให้บริการรถรับจ้างส่วนบุคคลในประเทศเวียดนามมีการแข่งขันสูงขึ้นและเป็นไปอย่างดุเดือด

¹³ เฟิ่งอว้าง.

¹⁴ เฟิ่งอว้าง, p.20.

¹⁵ เฟิ่งอว้าง.

¹⁶ “Our History”, Mai Linh Corporation, สืบค้นเมื่อ 7 ตุลาคม 2562, จาก <https://mailinh.vn/tap-doan-mai-linh.html#section-history>

¹⁷ Mordor Intelligence LLP, อ้างแล้ว เชิงบรรณที่ 6, p.13.

¹⁸ Mordor Intelligence LLP, เฟิ่งอว้าง, p. 20.

2. กฎหมายควบคุมและกำกับดูแลการประกอบธุรกิจรถแท็กซี่ของประเทศเวียดนาม

เพื่อให้การประกอบธุรกิจขนส่งทางบกในประเทศเวียดนามเป็นไปอย่างเรียบร้อย รัฐบาลเวียดนามได้มีการออกกฎหมายเกี่ยวกับธุรกิจและเงื่อนไขการประกอบกิจการขนส่งทางรถยนต์ (Decree 86/2014/ND-CP on Business and Conditions for Transportation Business by Automotive) ลงวันที่ 10 กันยายน 2557 โดยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกิจการขนส่งคนโดยสาร ได้มีการกำหนดประเภทกิจการขนส่งคนโดยสารทางรถยนต์ออกเป็น 5 ประเภท ได้แก่

1. กิจการขนส่งคนโดยสารด้วยรถประจำทาง
2. กิจการขนส่งคนโดยสารด้วยรถบัส
3. กิจการขนส่งคนโดยสารด้วยรถแท็กซี่
4. กิจการขนส่งคนโดยสารภายใต้สัญญาขนส่งไม่ประจำทาง
5. กิจการขนส่งที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการท่องเที่ยว

ทั้งนี้ กฎหมายดังกล่าวได้มีการกำหนดเงื่อนไขเฉพาะในการประกอบกิจการขนส่งคนโดยสารด้วยรถแท็กซี่ที่สำคัญ ดังนี้

1. อัตราค่าโดยสาร โดยอัตราค่าโดยสารของรถแท็กซี่จะคำนวณจากมิเตอร์ตามระยะทางเป็นกิโลเมตร และระยะเวลาในการเดินทางที่รถหยุดนิ่ง¹⁹
2. การแสดงป้ายสัญลักษณ์ รถแท็กซี่จะต้องติดตั้งกล่องไฟแสดงคำว่า “TAXI” ไว้บนหลังคา²⁰
3. การติดตั้งเครื่องพิมพ์ใบเสร็จรับเงิน นับตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2559 เป็นต้นมา รถแท็กซี่ทุกคันจะต้องติดตั้งเครื่องพิมพ์ใบเสร็จรับเงินที่เชื่อมต่อข้อมูลเข้ากับมิเตอร์ค่าโดยสาร และผู้ขับรถจะต้องพิมพ์ใบเสร็จรับเงินและส่งมอบให้แก่ผู้โดยสารทุกครั้ง²¹
4. หน้าที่ของคณะกรรมการประชาชนประจำจังหวัด (Provincial People’s Committee) ทั้งนี้กำหนดให้คณะกรรมการประชาชนประจำจังหวัดเป็นผู้มีหน้าที่พัฒนาแผนการขนส่งทางบกโดยแท็กซี่ของจังหวัด จัดการกิจการต่างๆ ของแท็กซี่ในจังหวัด และสร้างและพัฒนาจุดจอดรถแท็กซี่ในบริเวณที่สำคัญ²²

ทั้งนี้ ผู้ประกอบกิจการขนส่งคนโดยสารด้วยรถแท็กซี่จะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขเฉพาะเกี่ยวกับผู้ประกอบกิจการที่กฎหมายกำหนดดังต่อไปนี้

¹⁹ Decree 86/2014/ND-CP, dated 10 September 2014, art. 6.1.

²⁰ Decree 86/2014/ND-CP, dated 10 September 2014, art. 6.2.

²¹ Decree 86/2014/ND-CP, dated 10 September 2014, art. 6.3.

²² Decree 86/2014/ND-CP, dated 10 September 2014, art. 6.4.

1. จัดทะเบียนธุรกิจการขนส่งคนโดยสารโดยรถแท็กซี่ตามที่กำหนดไว้โดยกฎหมาย²³ โดยใบอนุญาตประกอบกิจการรถแท็กซี่รับจ้างจะมีระยะเวลา 7 ปี²⁴ และจะต้องผ่านการตรวจสอบคุณภาพเป็นครั้งคราว²⁵ โดยหน่วยงานของรัฐผู้มีหน้าที่รับผิดชอบ ได้แก่ หน่วยงานขนส่งของจังหวัดในแต่ละจังหวัด²⁶
2. ห้ามมิให้มีการใช้ตราสัญลักษณ์ของธุรกิจ (Logo) ที่เหมือนคล้ายกับตราสัญลักษณ์ของผู้ประกอบการอื่นที่ได้จดทะเบียนไว้แล้ว และต้องต้องแสดงเบอร์โทรศัพท์ไว้ในตราสัญลักษณ์ด้วย²⁷
3. รถแท็กซี่จะต้องมีจำนวนและคุณสมบัติตามที่สอดคล้องกับรูปแบบของธุรกิจดังต่อไปนี้
 - 1) รถแท็กซี่จะต้องมีความจุผู้โดยสารไม่เกิน 9 ที่นั่ง รวมคนขับ²⁸ และจะต้องมีอายุไม่เกิน 8 ปีในการขับขี่ในพื้นที่เขตเมือง และอายุไม่เกิน 12 ปีในพื้นที่รอบนอกอื่นๆ²⁹
 - 2) อุปกรณ์มิเตอร์ค่าโดยสารจะต้องผ่านการตรวจสอบและปิดผนึกด้วยตะกั่วโดยเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง³⁰
 - 3) จำนวนรถแท็กซี่จะต้องเพียงพอต่อการให้บริการตามที่ระบุไว้ในแผนธุรกิจที่ได้รับการอนุญาต ทั้งนี้ ผู้ประกอบการจะต้องเป็นเจ้าของหรือมีสิทธิตามกฎหมายในการใช้งานรถแท็กซี่ดังกล่าวภายใต้สัญญาที่ทำไว้กับสถาบันการเงิน องค์กร หรือบุคคลธรรมดาที่สามารถให้เช่าซื้อรถแท็กซี่ได้ตามกฎหมาย³¹ โดยนับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2559 เป็นต้นมา ผู้ประกอบการรถแท็กซี่ในพื้นที่เขตเมืองจะต้องมีรถแท็กซี่เพื่อให้บริการอย่างน้อย 50 คัน และในพื้นที่อื่นๆ จะต้องมียุทธแท็กซี่เพื่อให้บริการอย่างน้อย 10 คัน³²
 - 4) ในกรณีสหกรณ์รถแท็กซี่เป็นผู้มีกรรมสิทธิ์ในรถแท็กซี่ ในสัญญาบริการระหว่างสหกรณ์รถแท็กซี่กับผู้ขับขี่จะต้องระบุถึง สิทธิ ความรับผิดชอบและภาระผูกพันในการจัดการ ใช้งาน และการปฏิบัติงานเกี่ยวกับตัวรถแท็กซี่ให้เป็นของสหกรณ์รถแท็กซี่³³
 - 5) รถแท็กซี่จะต้องมีตรวจสอบอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยและการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม³⁴
 - 6) รถแท็กซี่จะต้องดำเนินการจดทะเบียนการประกอบกิจการรถโดยสารแท็กซี่ตามที่กฎหมายกำหนด³⁵ โดยจะต้องอยู่ในสภาพที่ดีและสามารถใช้งานได้จริง และจะต้องนำส่งข้อมูลดังกล่าว

²³ Decree 86/2014/ND-CP, dated 10 September 2014, art. 17.1.

²⁴ Decree 86/2014/ND-CP, dated 10 September 2014, art. 20.4.

²⁵ Decree 86/2014/ND-CP, dated 10 September 2014, art. 20.5.

²⁶ Decree 86/2014/ND-CP, dated 10 September 2014, art. 20.6.

²⁷ Decree 86/2014/ND-CP, dated 10 September 2014, art. 17.5.

²⁸ Decree 86/2014/ND-CP, dated 10 September 2014, art. 17.2.

²⁹ Decree 86/2014/ND-CP, dated 10 September 2014, art. 17.3.

³⁰ Decree 86/2014/ND-CP, dated 10 September 2014, art. 17.4.

³¹ Decree 86/2014/ND-CP, dated 10 September 2014, art. 13.2(a).

³² Decree 86/2014/ND-CP, dated 10 September 2014, art. 17.7.

³³ Decree 86/2014/ND-CP, dated 10 September 2014, art. 13.2(a).

³⁴ Decree 86/2014/ND-CP, dated 10 September 2014, art. 13.2(b).

³⁵ Decree 86/2014/ND-CP, dated 10 September 2014, art. 13.1.

ให้แก่เจ้าพนักงานของรัฐหรือเจ้าหน้าที่ตำรวจหากมีการร้องขอ นอกจากนี้ ผู้ประกอบการรถแท็กซี่จะต้องมีอุปกรณ์ตรวจจัดการเดินทางของรถแท็กซี่และจะต้องเฝ้าติดตามการเดินทางของรถแท็กซี่และเก็บบันทึกข้อมูลการเดินทางดังกล่าว³⁶

4. จะต้องจัดหาผู้ขับรถแท็กซี่ให้เพียงพอ และจะต้องเข้าทำสัญญาจ้างแรงงานเป็นลายลักษณ์อักษรกับผู้ขับรถแท็กซี่ตามแบบที่กระทรวงแรงงานกำหนด³⁷ และผู้ประกอบการรถแท็กซี่จะต้องจัดหาประกันสังคมและประกันภัยให้แก่ผู้ขับรถด้วย³⁸ รวมไปถึงจะต้องจัดตั้งแผนกโดยเฉพาะเพื่อจัดการและเฝ้าระวังเกี่ยวกับความปลอดภัยทางจราจรของผู้ขับรถแท็กซี่³⁹
5. ผู้ประกอบการรถแท็กซี่จะต้องจัดให้มีศูนย์กลางประสานงานที่ติดตั้งอุปกรณ์สื่อสารคลื่นความถี่และอุปกรณ์ติดต่อสื่อสารอื่นระหว่างศูนย์กับรถแท็กซี่แต่ละคัน⁴⁰

อีกทั้ง ผู้ประกอบกิจการจะต้องจัดหาป้ายเพื่อแสดงตัวว่าเป็นรถแท็กซี่ติดตั้งที่ตัวรถ⁴¹ บำรุงรักษาสภาพรถให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอและต้องจัดให้มีการจัดเก็บข้อมูลการเดินทางของรถ (กล่องดำ)⁴² รวมไปถึงจะต้องนำเสนอรายงานที่เกี่ยวข้องตามที่ร้องขอโดยกระทรวงคมนาคม⁴³ นอกจากนี้ คณะกรรมการประชาชนประจำจังหวัดในแต่ละพื้นที่จะเป็นผู้กำหนดสีของตัวถังรถแท็กซี่ที่ใช้ในท้องถิ่นนั้นๆ⁴⁴

นอกจากนี้ กฎหมายฉบับดังกล่าวยังได้กำหนดให้ผู้ขับรถแท็กซี่จะต้องเป็นผู้ผ่านคุณสมบัติอื่นๆ ตามที่กฎหมายกำหนดนอกเหนือจากที่ได้กล่าวไปข้างต้น ได้แก่

1. ไม่เป็นผู้ต้องห้ามในการขับขี่ยานพาหนะตามที่กฎหมายกำหนด⁴⁵
2. จะต้องผ่านการตรวจสุขภาพและออกใบรับรองโดยกระทรวงสาธารณสุข⁴⁶ และได้รับการอบรมเกี่ยวกับวิชาชีพและกฎหมายการขนส่งตามที่กำหนดโดยกระทรวงสาธารณสุข⁴⁷

3. พัฒนาการด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชัน

ธุรกิจการใช้แอปพลิเคชันเรียกรถรับจ้างส่วนบุคคลนั้นก่อให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายขึ้นทั่วโลก รวมทั้งในประเทศไทย อันเนื่องมาจากรถยนต์ที่ใช้ในกิจการนั้นไม่เข้าข่ายรถรับจ้างประเภทใดๆ เลยตามกฎหมาย Decree 86/2014/ND-CP ลงวันที่ 10 กันยายน 2557 ดังนั้น จึงเป็นช่องว่างทางกฎหมายให้ผู้ประกอบการ

³⁶ Decree 86/2014/ND-CP, dated 10 September 2014, art. 14.2.

³⁷ Decree 86/2014/ND-CP, dated 10 September 2014, art. 13.3(b).

³⁸ Decree 86/2014/ND-CP, dated 10 September 2014, art. 11.1(a).

³⁹ Decree 86/2014/ND-CP, dated 10 September 2014, art. 13.6(a).

⁴⁰ Decree 86/2014/ND-CP, dated 10 September 2014, art. 17.6.

⁴¹ Decree 86/2014/ND-CP, dated 10 September 2014, art. 11.3(a).

⁴² Decree 86/2014/ND-CP, dated 10 September 2014, art. 11.3(b).

⁴³ Decree 86/2014/ND-CP, dated 10 September 2014, art. 11.3(c).

⁴⁴ Decree 86/2014/ND-CP, dated 10 September 2014, art. 11.3(d).

⁴⁵ Decree 86/2014/ND-CP, dated 10 September 2014, art. 13.3(a).

⁴⁶ Decree 86/2014/ND-CP, dated 10 September 2014, art. 11.1(b).

⁴⁷ Decree 86/2014/ND-CP, dated 10 September 2014, art. 11.1(c).

และผู้ขับรถไม่มีหน้าที่ใดๆ ตามกฎหมายที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น อันจะส่งผลกระทบเป็นวงกว้างในอุตสาหกรรมการให้บริการรถรับจ้างส่วนบุคคล และการให้ความคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสาร

เพื่อให้การดังกล่าวอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกฎหมายและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ภายหลังจากที่บริษัท Grab Taxi จำกัด ได้เข้ามาลงทุนในกิจการบริการแอปพลิเคชันเรียกรถรับจ้างส่วนบุคคลในประเทศเวียดนาม ในปีพ.ศ. 2557 ได้มีความพยายามที่จะผลักดันธุรกิจดังกล่าวให้อยู่ในความควบคุมของกฎหมาย และจากการทำงานร่วมกันระหว่างภาคเอกชนและภาครัฐบาลของประเทศเวียดนามตั้งแต่ปีพ.ศ. 2557 จนในปีพ.ศ. 2558 นายกรัฐมนตรีได้มีหนังสือทางการมายังกระทรวงคมนาคม (Official Letter No. 1850/TTg-KTN on Piloting the Application of Science and Technology to Support the Management and Connection of Passenger Transport Activities under the Contract issued by Ministry of Transport) เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2558 เพื่อให้กระทรวงคมนาคมดำเนินโครงการนำร่องในพื้นที่เฉพาะจำนวน 5 จังหวัด และทำการศึกษาความเห็นกับหน่วยงานต่างๆ เพื่อนำไปพัฒนาเป็นกฎหมายต่อไป

ทั้งนี้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องของประเทศเวียดนามได้ทำการศึกษาและมีการตีความลักษณะธุรกิจการให้บริการเรียกรถรับจ้างส่วนบุคคลผ่านแอปพลิเคชันว่ามีลักษณะเป็น “การให้บริการทางแอปพลิเคชันเพื่อเชื่อมต่อผู้โดยสารภายใต้สัญญาขนส่งคนโดยสารทางอิเล็กทรอนิกส์” ซึ่งเป็นการจำแนกลักษณะกิจการทางธุรกิจเสียใหม่โดยมองนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ขับรถกับผู้โดยสารว่าเป็นความสัมพันธ์ภายใต้สัญญาขนส่งคนโดยสารไม่ประจำทาง ซึ่งเป็นหนึ่งในรูปแบบการขนส่งที่ได้รับความคุ้มครองภายใต้กฎหมาย กฎหมาย Decree 86/2014/ND-CP ลงวันที่ 10 กันยายน 2557 แต่อย่างไรก็ดี การขนส่งคนโดยสารภายใต้สัญญาขนส่งคนโดยสารไม่ประจำทางดังกล่าวจะต้องมีการทำสัญญาเป็นลายลักษณ์อักษร⁴⁸ ดังนั้น จึงไม่สามารถนำกฎหมายดังกล่าวมาปรับใช้ในนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ขับรถกับผู้โดยสารได้โดยตรง เนื่องจากในการเรียกรถรับจ้างส่วนบุคคลผ่านแอปพลิเคชัน ผู้โดยสารและผู้ขับรถไม่ได้มีการเข้าทำสัญญาขนส่งคนโดยสารเป็นลายลักษณ์อักษรแต่อย่างใด

ดังนั้น ทางหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของประเทศเวียดนามจึงได้มีศึกษาและกำหนดรูปแบบของนิติกรรมสัญญานี้ใหม่ให้เป็น “สัญญาขนส่งคนโดยสารไม่ประจำทางอิเล็กทรอนิกส์” โดยมีผู้ให้บริการแอปพลิเคชันเป็นคนกลางในการจัดการรถรับจ้างส่วนบุคคลและเป็นผู้เข้าทำสัญญากับผู้โดยสารแทนผู้ขับรถ เพื่อให้มีการพัฒนากฎหมายเพื่อกำกับดูแลกิจการดังกล่าว

ด้วยการตีความลักษณะการให้บริการดังกล่าวเป็นสัญญาขนส่งผู้โดยสารไม่ประจำทางอิเล็กทรอนิกส์ อันเป็นการเพิ่มประเภทสัญญาขนส่งผู้โดยสารใหม่ให้ทันสมัย จึงไม่ทำให้รูปแบบธุรกิจดังกล่าวผูกพันที่จะปฏิบัติตามกฎหมายที่เข้มงวดของกิจการขนส่งคนโดยสารด้วยรถแท็กซี่แต่อย่างใด อันก่อให้เกิดปัญหาเชิงกฎหมายในทางปฏิบัติต่อผู้ประกอบการแท็กซี่ ซึ่งผู้เขียนจะได้กล่าวต่อไป

ทั้งนี้ ในเดือนมกราคม พ.ศ. 2559 ทางกระทรวงคมนาคมของประเทศเวียดนามได้มีประกาศให้ความเห็นชอบโครงการนำร่องเพื่อนำแอปพลิเคชันทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีเพื่อสนับสนุนการจัดการและการเชื่อมต่อผู้โดยสารภายใต้สัญญาขนส่งคนโดยสารไปปรับใช้ทางปฏิบัติ (Decision No. 24/QD-BGTVT Promulgating

⁴⁸ Decree 86/2014/ND-CP, dated 10 September 2014, art. 7.1.

the Planning for Implementation of the Science and Technology Application Supporting Management and Connection of Passenger Transport Activities under Contract) ลงวันที่ 7 มกราคม พ.ศ. 2559 โดยมีสาระสำคัญดังนี้

3.1 วัตถุประสงค์ของโครงการ

โดยในประกาศให้ความเห็นชอบดังกล่าวได้ระบุวัตถุประสงค์ของโครงการ เพื่อให้มีกฎหมายรองรับระบบแอปพลิเคชันที่ใช้ในการให้บริการขนส่งผู้โดยสารและตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารในทางปฏิบัติอย่างทันทั่วทั้งในการใช้แอปพลิเคชันในชีวิตสมัยใหม่เพื่อประหยัดเวลาและส่งเสริมการแข่งขันด้านราคาให้แก่ผู้โดยสาร รวมไปถึงสนับสนุนการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในอุตสาหกรรมบริการขนส่งในอนาคต⁴⁹

นอกจากนี้ ประกาศให้ความเห็นชอบดังกล่าวยังได้กำหนดจุดประสงค์โดยเฉพาะของโครงการนำร่องนี้แก่บุคคลหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างๆ อาทิ เพื่อเป็นการเสริมสร้างความแข็งแกร่งในธุรกิจขนส่งคนโดยสารภายใต้สัญญาขนส่งคนโดยสารด้วยรถที่นิ่งไม่เกิน 9 ที่นั่ง อันเป็นการสนับสนุนให้ผู้ขับรถรับจ้างที่ไม่ใช่รถแท็กซี่เข้าสู่ระบบการขนส่งผู้โดยสารตามกฎหมายอย่างเป็นระบบและเพื่อพัฒนาคุณภาพการให้บริการต่อไป⁵⁰ และ ยังเป็นการนำให้ธุรกิจการให้บริการแอปพลิเคชันเรียกรถรับจ้างส่วนบุคคลเข้าสู่ระบบภาษีเพื่อสร้างรายได้ให้ภาครัฐ⁵¹ อีกทั้ง เพื่อเป็นการสร้างรูปแบบของสัญญาขนส่งคนโดยสารแบบใหม่ โดยทางระบบสัญญาอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อรับรองความสะดวกรวดเร็ว ความปลอดภัย และควมมีประสิทธิภาพในการเดินทางแก่ผู้โดยสารและประชาชนทั่วไป⁵²

ในส่วนผู้ประกอบการ โครงการนำร่องจะช่วยปรับปรุงประสิทธิภาพทางธุรกิจในการให้บริการขนส่งคนโดยสารภายใต้สัญญาขนส่งคนโดยสาร อันเป็นการประหยัดเวลา ต้นทุน และทรัพยากร และลดจำนวนรถยนต์ที่วิ่งโดยไม่มีผู้โดยสารบนท้องถนนอันเป็นการลดปัญหาการจราจร อีกทั้งเป็นการส่งเสริมรูปแบบการประกอบธุรกิจแบบใหม่ โดยการขยายขอบเขตความสามารถของธุรกิจแบบเดิมอันเป็นการส่งเสริมการแข่งขันในแวดวงธุรกิจการขนส่ง⁵³

นอกจากนี้ โครงการนำร่องนี้ยังจะส่งผลต่อสังคมในภาพกว้าง โดยเป็นการสร้างความปลอดภัยในการจราจร ลดอัตราอุบัติเหตุทางจราจรจากการลดจำนวนปริมาณรถยนต์ที่ใช้ในท้องถนน อีกทั้งเป็นการลดปัญหาการจราจรติดขัดและเป็นการเสริมสร้างการใช้รถให้เกิดประโยชน์สูงสุด⁵⁴

3.2 ขอบเขตโครงการ

โดยโครงการนำร่องนี้เริ่มต้นโครงการตั้งแต่เดือนมกราคม พ.ศ. 2559 ถึงเดือนมกราคม พ.ศ. 2561 เป็นระยะเวลา 2 ปี⁵⁵ ก่อนที่จะได้รับการขยายระยะเวลาโครงการต่อไปจนกว่าจะมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องฉบับใหม่ออกมา

⁴⁹ Decision No. 24/QD-BGTVT, dated 7 January 2016, part I, art. 1.

⁵⁰ Decision No. 24/QD-BGTVT, dated 7 January 2016, part I, art. 2(a).

⁵¹ เพิ่งอ้าง.

⁵² Decision No. 24/QD-BGTVT, dated 7 January 2016, part I, art. 2(b).

⁵³ Decision No. 24/QD-BGTVT, dated 7 January 2016, part I, art. 2(c).

⁵⁴ Decision No. 24/QD-BGTVT, dated 7 January 2016, part I, art. 2(d).

⁵⁵ Decision No. 24/QD-BGTVT, dated 7 January 2016, part II, art. 3.

แทนที่กฎหมาย Decree 86/2014/ND-CP⁵⁶ ทั้งนี้ โครงการนำร่องดังกล่าวบังคับใช้เฉพาะพื้นที่ 5 จังหวัด ได้แก่ กรุงเทพมหานคร นครโฮจิมินห์ เมืองดานัง (Da Nang) เมืองคันทหวา (Khanh Hoa) เมืองกว๋านนิง (Quang Ninh)⁵⁷

ทั้งนี้ ผู้ประกอบการที่ร่วมโครงการนำร่องนั้น ได้แก่บริษัท Grab Taxi จำกัด และผู้ประกอบการขนส่งคนโดยสารภายใต้สัญญาขนส่งคนโดยสารรายอื่นๆ ที่ได้รับอนุญาตจากจังหวัดต่างๆ นำร่องให้เข้าร่วมโครงการ โดยให้มีรูปแบบลักษณะการบริการเดียวกันกับรูปแบบแอปพลิเคชัน Grab Car (การเรียกรถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อโดยสารไปยังสถานที่ปลายทางด้วยราคาค่าโดยสารอัตราตายตัวที่กำหนดไว้ก่อนเข้าใช้บริการ⁵⁸) ที่บริษัท Grab Taxi จำกัด ได้ยื่นต่อกระทรวงคมนาคมเมื่อวันที่ 7 สิงหาคม พ.ศ. 2558 และผู้ประกอบการอื่นๆ ที่ใช้เทคโนโลยีแอปพลิเคชันในการเรียกรถรับจ้างส่วนบุคคลที่ได้รับการอนุญาตจากกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง⁵⁹ ซึ่งจะต้องเป็นผู้ประกอบการที่มีแผนการดำเนินงานและโครงการทางธุรกิจที่เหมาะสมและปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างครบถ้วน โดยมีการอนุญาตให้บริษัทผู้ประกอบการจำนวน 12 ราย เข้าร่วมโครงการ ซึ่งเป็นผู้ให้บริการแอปพลิเคชันดังต่อไปนี้⁶⁰

1. แอปพลิเคชัน Grab Car
2. แอปพลิเคชัน Be Group
3. แอปพลิเคชัน Vato
4. แอปพลิเคชัน V. Car
5. แอปพลิเคชัน Thanh Cong Car
6. แอปพลิเคชัน S. Car
7. แอปพลิเคชัน VIC. Car
8. แอปพลิเคชัน Home Car
9. แอปพลิเคชัน Uber (ภายหลังได้ถูกควมรวมกิจการโดยบริษัท Grab Taxi จำกัด ในเดือนมีนาคม 2561⁶¹)
10. แอปพลิเคชัน LB. Car
11. แอปพลิเคชัน Mai Linh Car
12. แอปพลิเคชัน Emddi

⁵⁶ Official Letter No. 1755/VPCP-CN, dated 23 February 2018 on Piloting the application of science and technology in supporting passengers transport under contracts issued by the Government Office

⁵⁷ Article 1, Part II of Decision No. 24/QĐ-BGTVT dated 7 January 2016

⁵⁸ “Why GrabCar?,” Grab, สืบค้นเมื่อ 9 ตุลาคม 2562, จาก <https://www.grab.com/vn/en/transport/car/>.

⁵⁹ Decision No. 24/QĐ-BGTVT, dated 7 January 2016, part II, art. 2.

⁶⁰ Viet Nam News, “Ministry gives green light to GrabTaxi in three provinces”, สืบค้นเมื่อ 5 พฤศจิกายน 2562, จาก <https://vietnamnews.vn/economy/519092/ministry-gives-green-light-to-grabtaxi-in-three-provinces.html#6eAVTWxVoT3qXc8W.97>.

⁶¹ Danielle Keeton-Olsen, “Grab Officially Takes Control of Uber’s Southeast Asia Operations”, สืบค้นเมื่อ 9 ตุลาคม 2562, จาก <https://www.forbes.com/sites/daniellekeetonolsen/2018/03/26/grab-officially-takes-control-of-ubers-southeast-asia-operations/#1d4bd6056c57>.

3.3 เงื่อนไขของผู้ประกอบการในโครงการ

ประกาศให้ความเห็นชอบดังกล่าวได้กำหนดเงื่อนไขในการเข้าร่วมโครงการนำร่อง โดยนอกจากจะต้องเป็นผู้ประกอบการที่เหมาะสม มีแผนงานการประกอบธุรกิจและปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องทั้งด้านการขนส่งและกฎหมายเกี่ยวกับภาษีอย่างครบถ้วนแล้ว ผู้ประกอบการดังกล่าวจะต้องเป็นนิติบุคคลหรือสหกรณ์ที่ได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจขนส่งคนโดยสารภายใต้สัญญาขนส่งคนโดยสารที่ออกให้โดยส่วนราชการจังหวัดที่เข้าร่วมโครงการ⁶²

นอกจากนี้ ยังได้มีการกำหนดคุณสมบัติของผู้ขับรถให้เป็นไปตามเงื่อนไขที่กฎหมายกำหนด ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกิจการขนส่งคนโดยสารภายใต้สัญญาขนส่งคนโดยสารไม่ประจำทางอย่างเคร่งครัด⁶³ ทั้งนี้ กฎหมายที่เกี่ยวข้องได้แก่ Decree 86/2014/ND-CP และจะต้องเป็นผู้ยึดมั่นที่ปฏิบัติตามกฎหมาย และมีทัศนคติที่ดีต่อการให้บริการผู้โดยสารอย่างสุภาพและเป็นอารยชน⁶⁴

ส่วนรถยนต์ที่ใช้ในการประกอบกิจการจะต้องมีความจุไม่เกิน 9 ที่นั่งรวมคนขับซึ่งมีระบบติดตามสัญญาณ GPS และเป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้โดยกฎหมายว่าด้วยรถขนส่งคนโดยสารภายใต้สัญญาขนส่งไม่ประจำทางและจะต้องมีอายุใช้งานไม่เกิน 8 ปี⁶⁵ ซึ่งมีลักษณะทำนองเดียวกับกฎหมายที่ใช้บังคับกับรถแท็กซี่ในพื้นที่เขตเมือง

3.4 ข้อกำหนดเกี่ยวกับเนื้อหาของสัญญาขนส่งคนโดยสารทางอิเล็กทรอนิกส์

ประกาศให้ความเห็นชอบของกระทรวงคมนาคมได้มีการกำหนดเนื้อหาของสัญญาขนส่งคนโดยสารทางอิเล็กทรอนิกส์ที่ใช้กับการให้บริการเรียกรถรับจ้างส่วนบุคคลผ่านแอปพลิเคชัน โดยผู้ประกอบการและผู้ขับรถจะต้องร่วมกันลงนามในสัญญาเกี่ยวกับการให้บริการขนส่งคนโดยสารภายใต้สัญญาขนส่งคนโดยสารทางอิเล็กทรอนิกส์ที่ติดตั้งอยู่ในแอปพลิเคชัน เพื่อตกลงให้ผู้ประกอบการมีสถานะเป็นผู้ให้บริการขนส่งคนโดยสารภายใต้สัญญาทางอิเล็กทรอนิกส์ และมีอำนาจเข้าทำสัญญาขนส่งคนโดยสารทางอิเล็กทรอนิกส์กับผู้โดยสารแต่ละรายผ่านระบบแอปพลิเคชัน⁶⁶ ทั้งนี้ เพื่อเป็นการสร้างหลักประกันในการให้บริการแก่ผู้โดยสาร ในกรณีเกิดความเสียหายต่อผู้โดยสารจากการให้บริการของผู้ขับรถ ผู้ประกอบการจะเป็นผู้เข้ารับผิดต่อผู้โดยสารในส่วนแรกในฐานะคู่สัญญาตามสัญญาขนส่งคนโดยสารทางอิเล็กทรอนิกส์

นอกจากนี้ ผู้ประกอบการมีหน้าที่จะต้องแจ้งให้ผู้โดยสารทราบถึงเงื่อนไข รายละเอียดเกี่ยวกับการให้บริการ สิทธิและความรับผิดชอบของผู้ประกอบการ ก่อนที่ผู้โดยสารจะลงทะเบียนเข้าใช้บริการภายหลังการติดตั้งแอปพลิเคชัน⁶⁷ โดยเนื้อหาของสัญญาระหว่างผู้โดยสารกับผู้ประกอบการให้เป็นไปตามกฎหมายท้องถิ่นของแต่ละจังหวัด⁶⁸ และสัญญาขนส่งคนโดยสารดังกล่าวจะต้องจัดเก็บในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ในแอปพลิเคชัน⁶⁹

⁶² Decision No. 24/QD-BGTVT, dated 7 January 2016, part III, art. 2.

⁶³ Decision No. 24/QD-BGTVT, dated 7 January 2016, part III, art. 3.

⁶⁴ เฝ้าระวัง.

⁶⁵ Decision No. 24/QD-BGTVT, dated 7 January 2016, part III, art. 4.

⁶⁶ Decision No. 24/QD-BGTVT, dated 7 January 2016, part IV, art. 1.

⁶⁷ Decision No. 24/QD-BGTVT, dated 7 January 2016, part IV, art. 2.

⁶⁸ Decision No. 24/QD-BGTVT, dated 7 January 2016, part IV, art. 3.

3.5 เงื่อนไขเฉพาะตัวของบริษัท Grab Taxi จำกัด

ในหนังสือให้ความเห็นชอบดังกล่าวยังได้กำหนดหน้าที่โดยเฉพาะให้แก่บริษัท Grab Taxi จำกัด ซึ่งถือว่าเป็นผู้ประกอบการที่บทบาทสำคัญในการผลักดันโครงการนำร่องดังกล่าว ในเรื่องต่างๆ ซึ่งเป็นการผลักให้บริษัท Grab Taxi จำกัด ทำหน้าที่เป็นผู้ประสานงานหลักของโครงการในระหว่างผู้ประกอบการด้วยกัน เช่น กำหนดให้บริษัท Grab Taxi จำกัด จัดทำสัญญาความร่วมมือกับผู้ประกอบการรายอื่นๆ ที่เข้าร่วมโครงการนำร่อง โดยให้ร่วมกันกำหนดราคาค่าใช้ซอฟต์แวร์ เงื่อนไขในการชำระเงิน ผลตอบแทนทางธุรกิจ รูปแบบในการร่วมมือกันสนับสนุน และด้านผู้ขับรถ⁷⁰ เข้าเจรจาและลงนามในสัญญาความร่วมมือกับผู้ประกอบการอื่นที่มีสิทธิที่จะเข้าร่วมโครงการนำร่อง และปฏิบัติตามข้อตกลงดังกล่าวอย่างเคร่งครัด⁷¹ อีกทั้ง บริษัท Grab Taxi จำกัด มีหน้าที่รับผิดชอบและประสานงานกับผู้ประกอบการรายอื่นๆ เกี่ยวกับ การติดตั้งแอปพลิเคชันซึ่งเชื่อมต่อกับมือถือของผู้ขับรถของผู้ประกอบการรายอื่น เพื่อลงนามในสัญญาขนส่งคนโดยสาร การจัดการอบรมแก่ผู้ขับรถเกี่ยวกับการใช้งานแอปพลิเคชัน เงื่อนไขและข้อกำหนดในการให้บริการ วิธีการชำระเงิน และการพัฒนาคุณภาพของผู้ขับรถ⁷² รวมไปถึงการยกเลิกสัญญาความร่วมมือในกรณีที่มีการละเมิดข้อสัญญาหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องดังกล่าว⁷³

นอกจากนี้แล้ว บริษัท Grab Taxi จำกัด ยังมีหน้าที่เกี่ยวกับการจัดการผู้โดยสาร โดยจะต้องแจ้งต่อผู้โดยสารเกี่ยวกับเงื่อนไขและข้อกำหนดเกี่ยวกับสัญญาให้บริการเรียกรถรับจ้างส่วนบุคคลผ่านแอปพลิเคชัน Grab Car สิทธิของผู้โดยสาร ความรับผิดชอบของบริษัท Grab Taxi จำกัดต่อการขนส่งคนโดยสาร เมื่อผู้โดยสารมีการใช้งานแอปพลิเคชันในการเข้าทำสัญญาขนส่งคนโดยสารอย่างครบถ้วน⁷⁴

บริษัท Grab Taxi จำกัด มีหน้าที่ต้องนำส่งข้อมูลต่างๆ ได้แก่ สำเนาเงื่อนไขและข้อกำหนดในการให้บริการ หลังจากที่ถูกค่าได้เข้าลงทะเบียนสร้างบัญชีผู้ใช้ วิธีการคำนวณค่าโดยสาร พื้นที่และระยะเวลาที่ใช้ในการโดยสารที่อาจมีการปรับเปลี่ยนค่าโดยสาร ใบเสร็จรับเงินภายหลังการใช้บริการ ให้แก่ผู้โดยสารไม่ว่าทางอีเมลหรือในแอปพลิเคชัน⁷⁵ แสดงหมายเลขโทรศัพท์ฉุกเฉิน จัดทำและประมวลผลวิธีการรับข้อร้องเรียนและการดำเนินการเกี่ยวกับข้อร้องเรียน การให้ความเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้โดยสารเกี่ยวกับการบริการ⁷⁶ รวมไปถึงการประสานงานกับผู้ประกอบการอื่นในโครงการนำร่องเพื่อระงับข้อพิพาทที่เกิดจากข้อร้องเรียนของผู้โดยสารจากความรับผิดชอบของผู้ประกอบการตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง⁷⁷

บริษัท Grab Taxi จำกัด และผู้ประกอบการรายอื่นๆ ยังต้องมีการผูกพันต่อรัฐในสร้างหลักประกันว่าได้มีการนำส่งเงินภาษีอย่างครบถ้วน บริษัทได้มีการชำระภาระผูกพันทางการเงิน และภาระผูกพันอื่นๆ ตามกฎหมายที่

⁶⁹ Decision No. 24/QD-BGTVT, dated 7 January 2016, part IV, art. 4.

⁷⁰ Decision No. 24/QD-BGTVT, dated 7 January 2016, part V, art. 1.1(a).

⁷¹ Decision No. 24/QD-BGTVT, dated 7 January 2016, part V, art. 1.1(b).

⁷² Decision No. 24/QD-BGTVT, dated 7 January 2016, part V, art. 1.1(c).

⁷³ Decision No. 24/QD-BGTVT, dated 7 January 2016, part V, art. 1.1(d).

⁷⁴ Decision No. 24/QD-BGTVT, dated 7 January 2016, part V, art. 1.2(a).

⁷⁵ Decision No. 24/QD-BGTVT, dated 7 January 2016, part V, art. 1.2(b).

⁷⁶ Decision No. 24/QD-BGTVT, dated 7 January 2016, part V, art. 1.2(c).

⁷⁷ Decision No. 24/QD-BGTVT, dated 7 January 2016, part V, art. 1.2(d).

เกี่ยวข้องอย่างสมบูรณ์⁷⁸ ประสานงานกับหน่วยงานภาษีท้องถิ่นในการให้ความช่วยเหลือผู้ประกอบการรายอื่นๆ ในโครงการนำร่องแสดงแบบภาษีเงินได้ ตรวจสอบการเสียภาษี และชำระภาษีให้ครบถ้วน⁷⁹ รวมไปถึงการรายงานรายชื่อของผู้ประกอบการ รายชื่อของรถยนต์ที่เข้าร่วมในแอปพลิเคชัน Grab Car ทุกๆ วันที่ 25 ของทุกเดือน และนำส่งรายงานตามที่กระทรวงคมนาคม คณะกรรมการประชาชนประจำจังหวัด หรือกรรมการขนส่งระดับท้องถิ่นร้องขอ⁸⁰

3.6 เงื่อนไขเฉพาะของผู้ประกอบการรายอื่นๆ ในโครงการ

ส่วนผู้ประกอบการรายอื่นๆ ในโครงการนำร่อง มีหน้าที่ลงนามและดำเนินการตามสัญญาความร่วมมือกับบริษัท Grab Taxi จำกัดและชำระค่าใช้ระบบเชื่อมต่อตามที่ตกลงไว้ในสัญญา⁸¹ ร่วมพัฒนาและนำส่งวิธีการคำนวณค่าโดยสารให้แก่ บริษัท Grab Taxi จำกัด⁸² และให้ความร่วมมือบริษัท Grab Taxi จำกัด ในการพัฒนาระบบแอปพลิเคชันและรูปแบบในการใช้งานของแอปพลิเคชันอย่างเหมาะสม ร่วมมือติดตั้งแอปพลิเคชันสำหรับเชื่อมต่อกับโทรศัพท์มือถือให้แก่ผู้ขับรถที่ได้รับอำนาจจากผู้ประกอบการให้ลงนามในสัญญาขนส่งคนโดยสาร สนับสนุนการจัดฝึกอบรมแก่ผู้ขับรถเกี่ยวกับการใช้งานแอปพลิเคชัน เงื่อนไขและมาตรฐานในการให้บริการขนส่ง วิธีการชำระเงิน และเนื้อหาอื่นๆ อันเป็นการปรับปรุงคุณภาพของผู้ขับรถ⁸³ สร้างหลักประกันเพื่อแสดงว่าผู้ขับรถของตนจะปฏิบัติตามกฎหมายและส่งมอบหลักฐานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามกฎหมายให้แก่บริษัท Grab Taxi จำกัด⁸⁴ และประสานงานกับบริษัท Grab Taxi จำกัดในการประกาศ ปฏิเสธ หรือยกเลิกเงื่อนไขตามสัญญากับผู้ขับรถที่ไม่ได้ดำเนินงานตามเงื่อนไขของโครงการนำร่อง⁸⁵

นอกจากนี้ ผู้ประกอบการดังกล่าวจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งคนโดยสารภายใต้สัญญาขนส่งคนโดยสารที่เกี่ยวข้อง รวมไปถึงการรับประกันความปลอดภัย สิทธิประโยชน์ของผู้โดยสารตามกฎหมายคุณภาพของยานพาหนะ คุณภาพของผู้ขับรถและการให้บริการ⁸⁶

หากผู้ประกอบการรายอื่นๆ มีการดำเนินการอันฝ่าฝืนต่อกฎหมายหรือเงื่อนไขในการเข้าร่วมโครงการนำร่อง ผู้ประกอบการดังกล่าวจะถูกยกเลิกสิทธิในการเข้าร่วมโครงการนำร่อง แต่ไม่ตัดสิทธิในใบอนุญาตขนส่งคนโดยสารภายใต้สัญญาขนส่งคนโดยสาร และจะถูกระงับไม่ให้ใช้สัญญาขนส่งคนโดยสารแบบอิเล็กทรอนิกส์ได้อีก⁸⁷

⁷⁸ Decision No. 24/QD-BGTVT, dated 7 January 2016, part V, art. 1.3(a).

⁷⁹ Decision No. 24/QD-BGTVT, dated 7 January 2016, part V, art. 1.3(b).

⁸⁰ Decision No. 24/QD-BGTVT, dated 7 January 2016, part V, art. 1.3(c).

⁸¹ Decision No. 24/QD-BGTVT, dated 7 January 2016, part V, art. 2.1(a).

⁸² Decision No. 24/QD-BGTVT, dated 7 January 2016, part V, art. 2.1(b).

⁸³ Decision No. 24/QD-BGTVT, dated 7 January 2016, part V, art. 2.1(c).

⁸⁴ Decision No. 24/QD-BGTVT, dated 7 January 2016, part V, art. 2.1(d).

⁸⁵ Decision No. 24/QD-BGTVT, dated 7 January 2016, part V, art. 2.1(dd).

⁸⁶ Decision No. 24/QD-BGTVT, dated 7 January 2016, part V, art. 2.2.

⁸⁷ Decision No. 24/QD-BGTVT, dated 7 January 2016, part V, art. 2.3(b).

ในส่วนหน้าที่เกี่ยวกับผู้ขับรถ นอกจากการฝึกอบรมผู้ขับรถเกี่ยวกับความเป็นมืออาชีพในการให้บริการและการปฏิบัติตามกฎหมายแล้ว⁸⁸ ผู้ประกอบการจะต้องดำเนินการตามกฎหมายแรงงานเกี่ยวกับระยะเวลาการทำงานบนท้องถนน⁸⁹ เพื่อความปลอดภัยของทั้งผู้ขับรถและผู้โดยสาร

3.7 หน้าที่ของกระทรวงคมนาคม

โดยกระทรวงคมนาคมจะเป็นหน่วยงานของรัฐผู้รับผิดชอบหลักในโครงการนำร่องนี้ และมีหน้าที่ต้องประสานงานกับหน่วยงานของรัฐอื่นๆ เช่น กระทรวงความมั่นคงสาธารณะ กระทรวงและหน่วยงานระดับภูมิภาคอื่นๆ รวมไปถึงการประสานงานกับบริษัท Grab Taxi จำกัด ในการกำหนดเงื่อนไขและข้อกำหนดในการดำเนินการธุรกิจขนส่งคนโดยสาร การพัฒนากฎหมายเพื่อแสดงให้เห็นความแตกต่างระหว่างรถยนต์ที่อยู่ในโครงการของแอปพลิเคชัน Grab Car และรถรับจ้างอื่นๆ ตามสัญญาขนส่งคนโดยสารทั่วไป การประชุมเพื่อทบทวนความเห็นชอบทุกๆ 6 เดือนเพื่อพูดคุยเรื่องปัญหาและแนวทางการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในระหว่างการดำเนินโครงการ และหลักจากสิ้นสุดโครงการ กระทรวงคมนาคมมีหน้าที่นำเสนอผลสรุปของการพัฒนาแนวนโยบายในโครงการดังกล่าวต่อรัฐบาล⁹⁰

ทั้งนี้ ภายหลังจากเริ่มโครงการนำร่องในปีพ.ศ. 2559 ได้มีการเสนอร่างกฎหมายเพื่อแยกประเภทระหว่างรถยนต์ที่อยู่ในโครงการนำร่องกับรถรับจ้างอื่นๆ โดยการติดกล่องไฟไว้บนหลังคา เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถระบุประเภทของรถรับจ้างได้ อันเป็นการหลีกเลี่ยงไม่ให้เกิดให้บริการโดยผิดกฎหมาย และเพื่อความสะดวกในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง⁹¹ แต่ร่างกฎหมายดังกล่าวไม่ได้ถูกนำเสนอเพื่อพิจารณาบังคับใช้แต่อย่างใด⁹²

4. ผลกระทบจากการบังคับใช้กฎหมายในโครงการนำร่อง

ถึงแม้ว่าประเทศเวียดนามจะได้มีการบังคับใช้กฎหมายในโครงการนำร่องเพื่อควบคุมการประกอบธุรกิจการเรียกรถรับจ้างส่วนบุคคลผ่านแอปพลิเคชัน ซึ่งสร้างความสะดวกสบายแก่ประชาชนโดยทั่วไป ทำให้เกิดการแข่งขันด้านราคาอันส่งผลดีต่อผู้โดยสาร แต่อย่างไรก็ดี การทำให้แอปพลิเคชันดังกล่าวบังคับใช้ได้อย่างถูกกฎหมายส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการให้บริการรถแท็กซี่ในประเทศอย่างเป็นวงกว้างดังที่กล่าวไว้ในข้างต้น ส่วนหนึ่งเกิดมาจากกลไกการตลาดที่ทำให้เกิดการแข่งกันอย่างเสรีระหว่างผู้เล่นในตลาด แต่ส่วนหนึ่งผู้ประกอบการธุรกิจรถแท็กซี่กลับมองว่า ผู้ประกอบการที่อยู่ในโครงการนำร่องได้เปรียบทางด้านกฎหมายจากการที่ถูกกำกับดูแลภายใต้กฎหมายคนละฉบับกับรถแท็กซี่ ทำให้เกิดการบังคับใช้กฎหมายที่แตกต่างกัน ในประเด็นต่างๆ ดังต่อไปนี้

⁸⁸ Decision No. 24/QĐ-BGTVT, dated 7 January 2016, part V, art. 2.4(a).

⁸⁹ Decision No. 24/QĐ-BGTVT, dated 7 January 2016, part V, art. 2.4(b).

⁹⁰ Decision No. 24/QĐ-BGTVT, dated 7 January 2016, part VII, art. 2.1.

⁹¹ Viet Nam News, “Grab cars must have roof signs: draft”, สืบค้นเมื่อ 8 ตุลาคม 2562, จาก

<https://vietnamnews.vn/economy/518868/grab-cars-must-have-roof-signs-draft.html#8IKhpU7LgphHRKEz.97>.

⁹² Dataconsult Ltd., “Business in Indochina” (Vol. 32 No. 9 September 2019), p. 45.

4.1 ความแตกต่างด้านภาระภาษี

เนื่องจากผู้ประกอบการเรียกรถรับจ้างส่วนบุคคลผ่านแอปพลิเคชันส่วนมากเป็นบริษัทข้ามชาติจากต่างประเทศ ดังนั้น บริษัทดังกล่าวจึงไม่มีการผูกพันที่จะต้องชำระภาษีเงินได้นิติบุคคลในอัตราเดียวกับบริษัทผู้ประกอบการภายในประเทศ โดยผู้ประกอบการในโครงการนำร่องมีภาระเสียแค่ภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตรา 2% ขณะที่ผู้ประกอบการรถแท็กซี่ในประเทศต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีเงินได้นิติบุคคลรวมแล้วเป็นจำนวนสูงถึง 25%⁹³

กระทรวงการคลังได้แก้ไขเรื่องภาษีด้วยการกำหนดให้มีการเก็บภาษีที่ต่างกันทำให้เกิดความสมดุลระหว่างทั้งสองผู้ประกอบการ โดยให้ผู้ประกอบการที่ถือว่าเป็นบริษัทต่างชาติจะต้องจ่ายภาษีมูลค่าเพิ่มแบบตายตัว (a fixed rate of VAT) และ ภาษีเงินได้นิติบุคคลโดยคำนวณจากอัตรากาไรสุทธิของค่าใช้จ่าย (turn over expense)⁹⁴

4.2 การจำกัดพื้นที่ในการเดินรถ

เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วน ทำให้บางจังหวัดได้มีการออกกฎหมายท้องถิ่นห้ามไม่ให้รถแท็กซี่เข้าสู่บริเวณพื้นที่ด้านในบางพื้นที่ในบางเวลา เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร แต่ในขณะเดียวกัน กฎหมายท้องถิ่นดังกล่าวไม่ได้บังคับใช้ต่อรถรับจ้างที่อยู่ในโครงการนำร่อง⁹⁵ ดังนั้นจึงทำให้เกิดความไม่เท่าเทียมกันในเรื่องพื้นที่การให้บริการ อย่างไรก็ตาม ทางหน่วยงานท้องถิ่นได้มีการแก้ไขปัญหาดังกล่าวเพื่อให้เกิดความเท่าเทียมกัน ตัวอย่างเช่น ในกรณีการจำกัดพื้นที่ในการเดินรถในกรุงเทพมหานคร⁹⁶ ซึ่งจะกล่าวต่อไปในบทความนี้

4.3 การจำกัดจำนวนรถ

ด้วยเหตุผลเกี่ยวกับการจัดการด้านจราจรของส่วนท้องถิ่น ส่งผลให้แต่ละจังหวัดสามารถออกกฎหมายท้องถิ่นเพื่อจำกัดจำนวนรถแท็กซี่ที่ดำเนินการอยู่ในแต่ละจังหวัดของตนได้ตามความเหมาะสม แต่การจำกัดจำนวนรถแท็กซี่ดังกล่าวไม่ครอบคลุมถึงรถรับจ้างโครงการนำร่อง จึงทำให้เกิดความได้เปรียบเสียเปรียบกันเป็นอย่างมาก⁹⁷

⁹³ Mordor Intelligence LLP, อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 6.

⁹⁴ เพิ่งอ้าง.

⁹⁵ Vietnam Investment Review, “Traditional taxi operators looking to switch to electronic contracts”, สืบค้นเมื่อ 8 ตุลาคม 2562, จาก <https://www.vir.com.vn/traditional-taxi-operators-looking-to-switch-to-electronic-contracts-69887.html>.

⁹⁶ Hanoi Portal, “Ease difficulties in applying science, technology to support, manage and connect passenger transport”, สืบค้นเมื่อ 8 ตุลาคม 2562, จาก https://english.hanoi.gov.vn/policies-of-hanoi?p_id=Cms_WAR_Cmsportlet_INSTANCE_OdEiAOXb1f1R&p_p_lifecycle=0&p_p_state=normal&p_p_mode=view&p_p_coll_id=column-1&p_p_col_pos=1&p_p_col_count=2&_Cms_WAR_Cmsportlet_INSTANCE_OdEiAOXb1f1R_jspPage=%2Fhtml%2Fcms%2Fportlet%2Ffrontend%2Fview.jsp&p_id=OdEiAOXb1f1R&_Cms_WAR_Cmsportlet_INSTANCE_OdEiAOXb1f1R_categoryId=2301&_Cms_WAR_Cmsportlet_INSTANCE_OdEiAOXb1f1R_articleId=29342&_Cms_WAR_Cmsportlet_INSTANCE_OdEiAOXb1f1R_title=ease-difficulties-in-applying-science-technology-to-support-manage-and-connect-passenger-transport&_Cms_WAR_Cmsportlet_INSTANCE_OdEiAOXb1f1R_counterOld=7&_Cms_WAR_Cmsportlet_INSTANCE_OdEiAOXb1f1R_command=details

⁹⁷ Vietnam Investment Review, อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 95.

4.4 สวัสดิการแก่ผู้ขับรถ

ตามกฎหมาย Decree 86/2014/ND-CP ได้กำหนดให้ผู้ประกอบการรถแท็กซี่จะต้องเข้าทำสัญญาจ้างแรงงานกับผู้ขับรถ⁹⁸ และจะต้องจัดให้มีประกันสังคมและประกันภัยให้แก่ผู้ขับรถ⁹⁹ ในขณะที่ผู้ประกอบการในโครงการนำร่องไม่มีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขในลักษณะเดียวกันนี้แต่อย่างใด ทำให้สร้างภาระต้นทุนค่าใช้จ่ายแก่ผู้ประกอบการแท็กซี่สูงกว่าผู้ประกอบการแอปพลิเคชันในโครงการนำร่อง

เนื่องจากผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการบังคับใช้กฎหมายที่แตกต่างกันระหว่างผู้เล่นในกิจการแบบเดียวกันทำให้เกิดความเสียหายเป็นอย่างยิ่งต่อผู้ประกอบการรถแท็กซี่รับจ้าง จนนำมาสู่การฟ้องร้องคดีระหว่างบริษัท Vinasun จำกัด กับบริษัท Grab Taxi จำกัด ในปีพ.ศ. 2560 โดยบริษัท Vinasun จำกัด ได้ฟ้องร้องว่าบริษัท Grab Taxi จำกัด อาศัยช่องว่างทางกฎหมายในการเสนอโปรโมชั่นขึ้นดิลและส่วนลดอย่างไม่เป็นธรรมแก่ลูกค้า ซึ่งเป็นผลมาจากการที่บริษัท Grab Taxi จำกัด ไม่ถือว่าเป็นรถรับจ้างประเภทแท็กซี่และไม่ถูกจำกัดด้วยข้อจำกัดทางกฎหมายเช่นเดียวกับรถแท็กซี่ทั่วไป นอกจากนี้ ทางบริษัท Vinasun จำกัด ได้ระบุว่า บริษัทมีภาระผูกพันตามกฎหมายมากกว่า 12 ฉบับ ในขณะที่ บริษัท Grab Taxi จำกัด มีภาระผูกพันตามกฎหมายน้อยกว่า จึงได้ฟ้องร้องเรียกค่าชดเชยขาดรายได้จากให้บริการของบริษัท Grab Taxi จำกัด¹⁰⁰

โดยในคำฟ้อง ทางโจทก์ได้ระบุว่า บริษัท Grab Taxi จำกัด ได้รับการเอื้อประโยชน์จากการที่ไม่มีข้อผูกพันตามกฎหมายในการติดตั้งกล่องไฟสัญญาณ ป้ายเครื่องหมาย กล่องดำ มิเตอร์ค่าโดยสาร ระบบเครื่องพิมพ์ใบเสร็จรับเงิน การนำส่งรายการราคาค่าโดยสาร อย่างที่กฎหมายบังคับให้ผู้ประกอบการรถแท็กซี่จะต้องปฏิบัติตาม รวมไปถึงยังไม่ได้การบังคับในเรื่องการจำกัดจำนวนรถและจำนวนผู้ประกอบการ¹⁰¹ ดังนั้น จึงทำให้เกิดการแข่งขันไม่เป็นธรรมส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการให้บริการรถแท็กซี่รับจ้างเป็นวงกว้าง และยังส่งผลต่อการดำเนินการของรัฐ ไม่ว่าจะเป็นการเก็บภาษีหรือระบบประกันสังคมของผู้ขับรถที่เข้าร่วมแอปพลิเคชัน Grab Car จึงเรียกค่าเสียหายจากการขาดรายได้ในปีพ.ศ. 2559 และครึ่งปีแรกของปีพ.ศ. 2560 เป็นเงิน 36.3 พันล้านด่ง หรือ 1.57 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ¹⁰²

ทั้งนี้ ทางบริษัท Grab Taxi จำกัด ได้ต่อสู้คำฟ้องของบริษัท Vinasun จำกัด ว่าเป็นการฟ้องที่ไร้น้ำหนักและระบบซอฟต์แวร์แอปพลิเคชัน Grab Car นั้นได้สร้างความเป็นธรรมให้แก่ผู้โดยสารในการเพิ่มตัวเลือกในการเดินทางนอกเหนือจากการใช้บริการรถแท็กซี่รับจ้างทั่วไป¹⁰³

⁹⁸ Decree 86/2014/ND-CP, dated 10 September 2014, art. 13.3(c).

⁹⁹ Decree 86/2014/ND-CP, dated 10 September 2014, art. 11.1(a).

¹⁰⁰ Vietnam Law & Legal Forum, "From Vinasun vs Grab lawsuit: How to change management thinking to suit new business models", สืบค้นเมื่อ 8 ตุลาคม 2562, จาก <http://vietnamlawmagazine.vn/from-vinasun-vs-grab-lawsuit-how-to-change-management-thinking-to-suit-new-business-models-6564.html>.

¹⁰¹ เพิ่งอ้าง.

¹⁰² เพิ่งอ้าง.

¹⁰³ เพิ่งอ้าง.

อย่างไรก็ดี ศาลประชาชนของนครโฮจิมินห์ (Ho Chi Minh People's Court) ได้มีคำสั่งพิพากษาในคดีนี้เมื่อเดือนธันวาคม 2561 ให้บริษัท Grab Taxi จำกัดต้องจ่ายค่าชดเชยให้บริษัท Vinasun จำกัดเป็นเงิน 4.8 พันล้านด่งหรือประมาณ 208,000 ดอลลาร์สหรัฐ โดยคดีความดังกล่าวอยู่ในระหว่างการอุทธรณ์ของบริษัท Grab Taxi จำกัด ซึ่งคาดว่าศาลอุทธรณ์จะมีคำพิพากษาในเดือนธันวาคม 2562¹⁰⁴

ทั้งนี้ ในมุมมองของนักกฎหมายในประเทศเวียดนาม ได้มีความเห็นว่า คำพิพากษาดังกล่าวเป็นการสร้างชื่อเสียงด้านลบให้แก่วงการกฎหมายและการลงทุนด้านเทคโนโลยีของประเทศเวียดนาม เป็นการทำลายความเชื่อมั่นต่อนักลงทุนที่จะนำสินค้าเทคโนโลยีใหม่เข้ามาแบ่งพื้นที่ทางการตลาดและอาจส่งผลกระทบต่อผู้ที่ครองตลาดอยู่เดิม ขณะเดียวกันที่ประเทศเวียดนามมีความต้องการเปิดรับนักลงทุนเทคโนโลยีตามข้อตกลงความครอบคลุมและก้าวหน้าเพื่อหุ้นส่วนการค้าภาคพื้นเอเชีย-แปซิฟิก (Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership (CPTPP)) ทั้งนี้ อาจเกิดปัญหาในอนาคตในกรณีที่มีผู้เล่นที่อยู่มาก่อนในตลาดอาจจะอ้างคำพิพากษาเป็นบรรทัดฐานในการสกัดกั้นคู่แข่งหน้าใหม่หรือนักลงทุนจากต่างชาติที่จะเข้ามาลงทุนโดยใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่เข้าทำตลาดในอนาคต¹⁰⁵

5. ความเคลื่อนไหวทางกฎหมายหลังการประกาศใช้โครงการนำร่อง

ภายหลังจากที่มีใช้โครงการนำร่องกับแอปพลิเคชันเรียกรถรับจ้างส่วนบุคคลได้เป็นเวลา 1 ปี ซึ่งเป็นช่วงเวลาเดียวกับที่คดีความระหว่างบริษัท Grab Taxi จำกัดและบริษัท Vinasun จำกัดเกิดขึ้น ในเดือนเมษายน 2560 คณะกรรมการประชาชนของกรุงฮานอย (Municipal People's Committee of Ha Noi) ได้ออกประกาศ Announcement 84/TB-VP เมื่อวันที่ 19 เมษายน พ.ศ. 2561 เกี่ยวกับโครงการนำร่องดังกล่าว โดยระบุว่า ภายหลังจากที่ได้มีการดำเนินการตามโครงการนำร่องดังกล่าว พบว่าโครงการดังกล่าวเติบโตขึ้นอย่างก้าวกระโดดและสร้างความพึงพอใจและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนเป็นอย่างดี แต่อย่างไรก็ดี กรุงฮานอยได้ประสบปัญหาเกี่ยวกับการจัดการโครงการดังกล่าว เนื่องจากพบว่ามีปริมาณรถยนต์ในโครงการนำร่องมากเกินไปจนเกินกว่าความต้องการใช้รถจากการเพิ่มจำนวนขึ้นของรถยนต์ความจุน้อยกว่า 9 ที่นั่งในกรุงฮานอย ทำให้ส่งผลกระทบต่อการพัฒนาการจัดการทางด้านจราจรของกรุงฮานอยเป็นอย่างมาก¹⁰⁶

ส่วนราชการกรุงฮานอยจึงได้ทำหนังสือแจ้งไปยังกระทรวงคมนาคมเมื่อวันที่ 10 เมษายน พ.ศ. 2561 เพื่อเร่งให้มีการประกาศใช้กฎหมายที่กำหนดมาตรการควบคุมการใช้แอปพลิเคชันเรียกรถรับจ้างส่วนบุคคลในโครงการนำร่อง และขอให้กระทรวงคมนาคมระงับไม่ให้มีการขยายเวลาโครงการนำร่องดังกล่าวออกไป รวมไปถึงไม่ให้มีการเพิ่มจำนวนรถยนต์ในโครงการ และควรติดตั้งอุปกรณ์ตรวจจับสัญญาณ GPS ในรถทุกคัน

¹⁰⁴ VN Express International, "Grab appeals \$208,000 Vinasun compensation ruling", สืบค้นเมื่อ 8 ตุลาคม 2562, จาก <https://e.vnexpress.net/news/business/companies/grab-appeals-208-000-vinasun-compensation-ruling-3867483.html>.

¹⁰⁵ Vietnam Law & Legal Forum, อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 100.

¹⁰⁶ Hanoi Portal, อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 96.

นอกจากนี้ ทางกรุงเทพมหานครได้เสนอแนะให้ผู้ขับรถในโครงการนำร่องแสดงเครื่องหมายหรือโลโก้แสดงตัว และจดทะเบียนกับหน่วยงานคมนาคมท้องถิ่นและสถานีตำรวจเพื่อการควบคุมดูแลอย่างเรียบร้อยต่อไป¹⁰⁷ โดยก่อนหน้านี้ทางหน่วยงานด้านการขนส่งของกรุงเทพมหานครได้มีมาตรการการออกกฎหมายท้องถิ่นเพื่อจำกัดไม่ให้มีการเดินรถรับจ้างต่ำกว่า 9 ที่นั่งผ่านการเรียกใช้งานโดยแอปพลิเคชันใน 13 ถนนในกรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ 11 มกราคมถึง 11 กุมภาพันธ์ 2561 เพื่อเป็นการทดลองบรรเทาปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้น¹⁰⁸

อย่างไรก็ดี ได้มีความพยายามของบริษัท Grab Taxi จำกัดที่จะขออนุญาตให้มีการเปิดบริการแอปพลิเคชัน Grab Taxi ซึ่งเป็นระบบการเรียกรถแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชัน ในจังหวัดอื่นๆ นอกเหนือจากที่กำหนดไว้ในโครงการนำร่อง ได้แก่ จังหวัดนินญ่วน (Ninh Thuan) จังหวัดด่งท้าป (Dong Thap) และจังหวัดซาลาย (Gia Lai) โดยทางบริษัท Grab Taxi จำกัด ได้ให้เหตุผลว่าการให้บริการดังกล่าวแม้ว่าจะอยู่ภายใต้แอปพลิเคชันเดียวกันกับแอปพลิเคชัน Grab Car แต่รูปแบบการขนส่งคนโดยสารของแอปพลิเคชัน Grab Taxi นั้น ดำเนินการด้วยรถแท็กซี่จึงมีความแตกต่างออกไปจากแอปพลิเคชัน Grab Car ซึ่งเป็นการขนส่งคนโดยสารผ่านรถยนต์ส่วนบุคคลที่อยู่ภายใต้โครงการนำร่อง อย่างไรก็ดี โครงการดังกล่าวได้ไม่ผ่านความเห็นชอบจากกระทรวงคมนาคมในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2561¹⁰⁹

ในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2561 รัฐบาลเวียดนามได้ออกประกาศ Official Letter No. 1755 VPCP-CN 2018 on Piloting the Application of Science and Technology in Supporting the Management and Connection of Passenger Transport Activities under a Contract issued by the Government Office ลงวันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2561 เพื่อเห็นชอบข้อเสนอของกระทรวงคมนาคมที่ให้มีการขยายระยะเวลาในโครงการนำร่องออกไปจนกว่าจะมีการออกกฎหมาย Decree ใหม่มาแทนที่กฎหมาย Decree 86/2014/ND-CP และมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการศึกษาความเห็นเพื่อออกกฎหมายดังกล่าวต่อไป¹¹⁰

ต่อมา กระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือ Official Letter No. 1405/BGTVT-VT Ref: Creating Legal Framework for the Application of Science and Technology in Transport Activities ลงวันที่ 19 พฤษภาคม 2562 เพื่อรายงานผลการดำเนินโครงการนำร่องในช่วงที่ผ่านมาต่อนายกรัฐมนตรี โดยระบุถึงความจำเป็นในการพัฒนากฎหมายเพื่อให้รองรับเทคโนโลยีสมัยใหม่ รวมไปถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นทำให้เกิดคดีฟ้องร้องกันระหว่างผู้ประกอบการภายในประเทศ โดยได้มีการยกตัวอย่างถึงความพยายามในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นจากอดีตมาถึงปัจจุบัน และยกกรณีศึกษาในนานาประเทศซึ่งประสบปัญหาในทำนองเดียวกันนี้ทั่วโลก ไม่ว่าจะเป็นสหรัฐอเมริกา อังกฤษ ฝรั่งเศส เกาหลี ญี่ปุ่น และประเทศไทย¹¹¹ ดังนั้น ทางกระทรวงคมนาคมในฐานะหน่วยงานที่รับผิดชอบ

¹⁰⁷ เพิ่งอ้าง.

¹⁰⁸ Mordor Intelligence LLP, อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 6, p. 20.

¹⁰⁹ VN Express International, “Vietnam authorities a spoke in Grab’s wheel”, สืบค้นเมื่อ 8 ตุลาคม 2562, จาก

<https://e.vnexpress.net/news/business/vietnam-authorities-a-spoke-in-grab-s-wheel-3797956.html>.

¹¹⁰ Official Letter No. 1755 VPCP-CN 2018 on Piloting the Application of Science and Technology in Supporting the Management and Connection of Passenger Transport Activities under a Contract issued by the Government Office dated 23 February 2018.

¹¹¹ Official Letter No. 1755 VPCP-CN, dated 19 May 2019, art. 1.

จึงความจำเป็นที่ต้องอาศัยความร่วมมือจากหน่วยงานอื่นๆ ของรัฐบาลทั้งหมดในการพัฒนากฎหมายใหม่ดังกล่าวอย่างมีประสิทธิภาพ และรายงานความคืบหน้าในการร่างกฎหมาย (Decree) ฉบับใหม่ที่เกี่ยวข้องดังกล่าว ซึ่งอยู่ในขั้นตอนการรวบรวมความเห็นและข้อเสนอแนะจากหน่วยงานต่างๆ¹¹²

ทั้งนี้ ร่างกฎหมายดังกล่าวยังอยู่ในการพิจารณาของคณะกรรมการในรัฐบาลซึ่งผ่านการปรับปรุงร่างมาแล้วเป็นร่างฉบับที่ 11 เมื่อเดือนสิงหาคม 2562 โดยในร่างกฎหมายฉบับดังกล่าวได้มีความพยายามที่จะเพิ่มความคุ้มครองในเรื่องการติดตามคืนของที่สูญหายระหว่างการเดินทางสำหรับผู้โดยสารที่ใช้บริการรถรับจ้างส่วนบุคคลและรถรับจ้างส่วนบุคคลดังกล่าวจะต้องติดสัญลักษณ์ที่แสดงว่าเป็นรถรับจ้างส่วนบุคคลประเภทสัญญาขนส่งคนโดยสารแบบไม่ประจำทาง รวมไปถึงการติดตั้งอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสารที่เป็นเด็ก¹¹³

6. แนวโน้มการพัฒนากฎหมายที่เกี่ยวข้องในประเทศเวียดนาม

ในโลกทุกวันนี้เราไม่สามารถปฏิเสธได้ว่า รูปแบบของการประกอบธุรกิจในทั่วทุกมุมโลกได้มีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างมีนัยสำคัญอันเป็นผลมาจากการพัฒนาของเทคโนโลยีอย่างก้าวกระโดดที่ทำให้เกิดรูปแบบการประกอบธุรกิจแบบใหม่ ซึ่งได้เข้ามามีบทบาทที่สำคัญในการเปลี่ยนทิศทางการตลาดของตลาดภายในประเทศ ส่งเสริมให้มีการแข่งขันเพื่อนำไปสู่ประโยชน์โดยตรงต่อผู้บริโภค โดยเฉพาะอย่างยิ่งรูปแบบของช่องทางการตลาดแบบใหม่ ที่เพิ่มความหลากหลายในการเข้าถึงการให้บริการของผู้บริโภคเช่นเดียวกับการให้บริการเรียกรถรับจ้างส่วนบุคคลผ่านแอปพลิเคชัน เช่น กรณีของแอปพลิเคชัน Grab Car ที่ก่อให้เกิดประเด็นในการบังคับใช้กฎหมายขึ้นในหลายประเทศทั่วทุกมุมโลก อย่างไรก็ตาม กรณีดังกล่าวควรเป็นหน้าที่ของหน่วยงานของรัฐที่จะต้องค้นหาวិธีการจัดการรูปแบบธุรกิจแบบใหม่นี้เหมาะสม

ทั้งนี้ ตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจขนส่งของประเทศเวียดนามนั้น การให้บริการขนส่งคนโดยสารแบ่งออกเป็น 5 ประเภท โดยที่ธุรกิจการขนส่งคนโดยสารแต่ละประเภทจะอยู่ภายใต้เงื่อนไขทางกฎหมายในการกำกับดูแลที่แตกต่างกันออกไป ถึงแม้ว่าแอปพลิเคชัน Grab Car หรือการให้บริการเรียกรถรับจ้างส่วนบุคคลผ่านแอปพลิเคชันอื่นจะได้เข้าร่วมอยู่ในตลาดเดียวกันกับการให้บริการขนส่งผู้โดยสารส่วนบุคคลเป็นการทั่วไป แต่ด้วยคุณลักษณะบางประการและการตีความกฎหมายอย่างกว้างที่มองว่าเป็นการขนส่งคนโดยสารภายใต้สัญญาขนส่งคนโดยสารทางอิเล็กทรอนิกส์ทำให้แอปพลิเคชัน Grab Car แตกต่างไปจากผู้ประกอบการกิจการขนส่งผู้โดยสารอื่น

ในกรณีนี้หน่วยงานที่รับผิดชอบเรื่องดังกล่าวมี 2 แนวทางในการจัดการด้วยกัน ไม่ว่าจะเป็นการจัดให้รูปแบบการประกอบธุรกิจแบบใหม่ของแอปพลิเคชัน Grab Car เข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของประเภทการขนส่งคนโดยสารในหมวดใดหมวดหนึ่งที่มีอยู่แล้วของกฎหมาย Decree 86/2014/ND-CP หรืออีกแนวทางหนึ่งคือ การตรากฎหมายใหม่เพื่อกำหนดมาตรการที่ทันสมัยและเฉพาะเจาะจงเพื่อมาบังคับใช้โดยเฉพาะกับรูปแบบธุรกิจแบบใหม่นี้

¹¹² Official Letter No. 1755 VPCP-CN, dated 19 May 2019, art. 2.

¹¹³ Haiquan Online, “Many new points in the draft Decree 86 on transport business conditions”, สืบค้นเมื่อ 8 ตุลาคม 2562, จาก <https://haiquanonline.com.vn/nhieu-diem-moi-trong-du-thao-nghi-dinh-86-ve-dieu-kien-kinh-doanh-van-tai-109753.html>.

อย่างไรก็ดี แม้ว่าจะผ่านมากกว่า 2 ปีแล้วนับจากที่กระทรวงคมนาคมของเวียดนามได้มีประกาศให้ความเห็นชอบโครงการนำร่องในเวียดนาม แต่ก็ยังไม่ได้มีการออกกฎหมายเพื่อใช้บังคับกับรูปแบบการขนส่งดังกล่าวอย่างถาวร

จากหนังสือกระทรวงคมนาคม Official Letter No. 1405/BGTVT-VT เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2562 จะเห็นว่า การออกกฎหมายฉบับใหม่เพื่อมาแทนที่กฎหมาย Decree 86/2014/ND-CP นั้นไม่ใช่เรื่องง่าย และได้มีการปรับปรุงแนวคิดในกฎหมายมาแล้วกว่า 10 ครั้ง ทั้งนี้ ในร่างกฎหมายบางฉบับได้ตีความให้ การประกอบกิจการเรียกรถรับจ้างส่วนบุคคลผ่านแอปพลิเคชันเป็นธุรกิจให้บริการด้านซอฟต์แวร์เกี่ยวข้องกับธุรกิจการขนส่งแก่ลูกค้า ในขณะที่ร่างบางฉบับระบุให้เป็นธุรกิจให้บริการขนส่งคนโดยสารภายใต้สัญญาขนส่งคนโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ เช่นเดียวกับโครงการนำร่อง¹¹⁴ แต่ในร่างฉบับใหม่ๆ (ฉบับที่ 9) ได้กำหนดให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งคนโดยสารด้วยรถที่มีขนาดน้อยกว่า 9 ที่นั่งโดยใช้แอปพลิเคชัน ถือว่าเป็นธุรกิจเดียวกับการขนส่งคนโดยสารด้วยรถแท็กซี่ในปัจจุบัน¹¹⁵

ทั้งนี้ รายงานของ Vietnam Chamber of Commerce and Industry ได้ให้ความเห็นว่า การเปลี่ยนแปลงไปมาของร่างกฎหมายฉบับนี้นั้นมีผลมาจากหลายปัจจัยที่ร่ายล้อม ทั้งผลตอบรับจากภาคประชาชน แรงจูงใจและผลประโยชน์จากผู้ประกอบกิจการรถแท็กซี่ จึงทำให้ยังไม่สามารถออกกฎหมายออกมาได้อย่างทันทั่วทั้ง¹¹⁶ อย่างไรก็ตาม ด้วยการประกอบธุรกิจในลักษณะนี้ได้รับการสนับสนุนและผลักดันจากรัฐบาลเวียดนามในฐานะที่เป็นการลงทุนทางด้านเทคโนโลยี จึงมีการคาดการณ์ว่ากระทรวงคมนาคมและรัฐบาลเวียดนามจะออกกฎหมายเพื่อบังคับใช้ในเรื่องดังกล่าวเร็วๆ นี้¹¹⁷

7. บทสรุป

ในโลกที่มีการพัฒนารูปแบบของธุรกิจและเทคโนโลยีอย่างรวดเร็วทำให้มาตรการทางกฎหมายที่ใช้กับดูแลธุรกิจรูปแบบใหม่ๆ ไม่สามารถตอบสนองความรวดเร็วของตลาดได้ทันทั่วทั้ง ทั้งนี้ หากการประกอบธุรกิจดังกล่าวไม่ได้ส่งผลกระทบเป็นวงกว้างต่อสังคม รัฐควรปล่อยให้ภาคเอกชนประกอบธุรกิจได้อย่างเสรี แต่ในขณะเดียวกัน หากการประกอบกิจการดังกล่าวอาจมีผลกระทบต่อประชาชน รัฐควรมีมาตรการทางกฎหมายเพื่อปกป้องสาธารณประโยชน์ของประชาชนในสังคม

หากพิจารณาโดยทั่วไปแล้ว การให้บริการเรียกรถรับจ้างส่วนบุคคลผ่านแอปพลิเคชันถือเป็นรูปแบบหนึ่งของการให้บริการนายหน้าในการขนส่งคนโดยสารโดยผ่านระบบซอฟต์แวร์และเทคโนโลยีที่ทันสมัย โดยผู้ประกอบการจะทำหน้าที่เป็นนายหน้าหรือคนกลางในการติดต่อประสานงานระหว่างผู้ขับรถกับผู้ใช้โดยสาร อย่างไรก็ตาม การให้บริการทางแอปพลิเคชันดังกล่าวมีความแตกต่างจากการให้บริการนายหน้าโดยทั่วไป กล่าวคือ ธุรกิจขนส่ง

¹¹⁴ Vietnam Law & Legal Forum, *อ้าวแล้ว เชิงอรรถที่ 100*.

¹¹⁵ The 9th Draft of The Decree Amending Decree 86 /2014/ND-CP submitted to the meeting of the Government on 13 June 2019.

¹¹⁶ Vietnam Chamber of Commerce and Industry, "The Legal Flow 2018", สืบค้นเมื่อ 8 ตุลาคม 2562, จาก <https://e.vcci.com.vn/VCCI-reports-tt1051.html>.

¹¹⁷ Vietnam Law & Legal Forum, *อ้าวแล้ว เชิงอรรถที่ 100*.

คนโดยสารนั้นเป็นการประกอบธุรกิจที่มีผลกระทบต่อผู้คนจำนวนมากจนเพียงพอที่จะพิจารณาได้ว่าเป็นสาธารณะประโยชน์ ดังนั้น จึงสมควรอย่างยิ่งที่จะต้องมีการควบคุมการในการกำกับดูแลเพื่อลดผลกระทบทางลบที่อาจจะเกิดขึ้นต่อผู้ที่มีส่วนได้เสียจากการให้บริการดังกล่าว

ตัวอย่างเช่น เพื่อที่จะปกป้องผลประโยชน์ของผู้โดยสาร ผู้ประกอบการที่ให้บริการรถรับจ้างส่วนบุคคลผ่านแอปพลิเคชันจะต้องดำเนินการให้ผู้ขับรถที่เป็นส่วนหนึ่งของการให้บริการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องทั้งหมดกับการให้บริการขนส่งคนโดยสาร และในกรณีที่มิชอบพิพาทระหว่างผู้ขับรถกับผู้โดยสาร ผู้ประกอบการจะต้องทำให้หน้าที่เป็นตัวแทนของผู้ขับรถในการรับผิดชอบจ่ายค่าชดเชยให้แก่ผู้โดยสารไปก่อนแล้วจึงมาดำเนินการเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้ขับรถในภายหลัง เพื่อคุ้มครองประโยชน์สูงสุดของผู้โดยสารซึ่งเป็นสาธารณประโยชน์ รวมไปถึงการจัดหาประกันภัยการเดินทางให้แก่ผู้โดยสารและผู้ขับรถเพื่อบรรเทาความเสียหายต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้น

จากการศึกษาของผู้เขียน ประเทศไทยจะได้รับประโยชน์ในการนำกรณีศึกษาของประเทศเวียดนามตามที่ผู้เขียนได้อธิบายไว้ข้างต้น มาประยุกต์ใช้สำหรับประกอบการตัดสินใจในการนำมาตราทางกฎหมายมาบังคับใช้กับเทคโนโลยีสมัยใหม่ในปัจจุบัน โดยในเบื้องต้น ประเทศไทยควรกำหนดวัตถุประสงค์ของกฎหมายให้แน่ชัดว่า จะใช้กฎหมายดังกล่าวเป็นเครื่องมือในการดำเนินการตามนโยบายของภาครัฐในทิศทางใด ซึ่งในกรณีศึกษาของประเทศเวียดนามในขณะนี้อยู่ในระหว่างการศึกษาเพื่อหามาตรการที่ดีที่สุดเพื่อมาปรับใช้ให้เข้ากับสถานะเศรษฐกิจและสังคม อุปสงค์ของตลาด ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินและสาธารณประโยชน์อื่นๆ รวมไปถึงการสร้างความเป็นธรรมในโลกของการแข่งขันในตลาดผู้ประกอบการขนส่งคนโดยสารส่วนบุคคลในประเทศ

อย่างไรก็ดี เพื่อให้การกำกับดูแลการประกอบธุรกิจเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและสร้างความเท่าเทียมกันในตลาด เพียงแค่กฎหมายว่าด้วยการขนส่งคนโดยสารฉบับเดียวอาจจะไม่เพียงพอที่จะตอบปัญหาที่เกิดขึ้นทั้งหมด ประเทศไทยควรพัฒนากฎหมายอื่นๆ เช่น กฎหมายลำดับรองภายใต้กฎหมายว่าด้วยการแข่งขันทางการค้า มาบังคับใช้โดยเฉพาะกับผู้ประกอบการขนส่งคนโดยสารผ่านทางแอปพลิเคชัน เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการคุ้มครองการผูกขาดหรือการครองตลาด และประเทศไทยควรมีการออกแบบนโยบายทางภาษีเพื่อให้สอดคล้องกับรูปแบบการดำเนินธุรกิจแบบใหม่นี้ด้วย

ด้วยความใกล้เคียงกันทางด้านสภาพเศรษฐกิจและสังคม พัฒนาการในการริเริ่มบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจขนส่งคนโดยสารผ่านทางแอปพลิเคชันของประเทศเวียดนาม ตลอดจนปัญหาทางกฎหมายและผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมที่เกิดขึ้น และแนวทางในการใช้กฎหมายแก้ไขปัญหของประเทศเวียดนามย่อมเป็นกรณีศึกษาที่ดีของประเทศไทย ในกรณีหากมีการนำมาตราทางกฎหมายมาบังคับใช้กับเทคโนโลยีสมัยใหม่ในปัจจุบันในประเทศ