

ปัญหาความรับผิดชอบของผู้ประกอบธุรกิจขนส่งที่ไม่ได้รับอนุญาต : กรณีศึกษาอุเบอร์



นางสาวอัจฉรียา ตันวิตรานนท์

บทคัดย่อและแฟ้มข้อมูลฉบับเต็มของวิทยานิพนธ์ตั้งแต่ปีการศึกษา 2554 ที่ให้บริการในคลังปัญญาจุฬาฯ (CUIR)  
เป็นแฟ้มข้อมูลของนิสิตเจ้าของวิทยานิพนธ์ ที่ส่งผ่านทางบัณฑิตวิทยาลัย

The abstract and full text of theses from the academic year 2011 in Chulalongkorn University Intellectual Repository (CUIR)  
are the thesis authors' files submitted through the University Graduate School.

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต  
สาขาวิชานิติศาสตร์  
คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
ปีการศึกษา 2560  
ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Legal liabilities of unauthorized transportation service providers : Uber case study



A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements  
for the Degree of Master of Laws Program in Laws

Faculty of Law

Chulalongkorn University

Academic Year 2017

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์

ปัญหาความรับผิดชอบของผู้ประกอบธุรกิจขนส่งที่ไม่ได้รับ

อนุญาต : กรณีศึกษาอูเบอร์

โดย

นางสาวอัจฉริยา ตันวิตรานนท์

สาขาวิชา

นิติศาสตร์

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

ศาสตราจารย์ ดร.ศนันท์กรณ์ โสทธิพันธุ์

คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้หัวข้อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่ง  
ของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบริหารธุรกิจ

..... คณบดีคณะนิติศาสตร์

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ปาริณา ศรีวินิชย์)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

..... ประธานกรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ชัยนต์ ไกรกาญจน์)

..... อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

(ศาสตราจารย์ ดร.ศนันท์กรณ์ โสทธิพันธุ์)

..... กรรมการ

(ดร.ปิติ เอี่ยมจำรูญลาภ)

..... กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย

(รองศาสตราจารย์ ดร.พินัย ฒ นคร)

อัจฉรียา ตันวิทรานนท์ : ปัญหาความรับผิดของผู้ประกอบธุรกิจขนส่งที่ไม่ได้รับอนุญาต : กรณีศึกษาอุเบอร์ (Legal liabilities of unauthorized transportation service providers : Uber case study) อ.ที่ปริกษาวิทยานิพนธ์หลัก: ศ. ดร.ศนันท์กรณ์ โสติพิพันธุ์, 188 หน้า.

ปัจจุบันมีการนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในระบบการขนส่งผู้โดยสาร โดยนำแพลตฟอร์มแอปพลิเคชันมาดำเนินการเป็นตัวกลางเชื่อมต่อระหว่างผู้โดยสารกับผู้ขับ ซึ่งประชาชนที่เป็นผู้โดยสารนิยมใช้บริการดังกล่าวอย่างมาก เนื่องจากความสะดวกสบาย ค่าโดยสารราคาถูกกว่าและคุณภาพการให้บริการที่ดีกว่า แต่แท้จริงแล้วการให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันในส่วนของผู้ขับเป็นการขัดต่อกฎหมายหลายประการ ถือเป็น การให้บริการที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย ซึ่งกระทบต่อความปลอดภัยสาธารณะ เนื่องจากการให้บริการดังกล่าวไม่ได้อยู่ภายใต้การควบคุมของรัฐ และในส่วนของดำเนินการของผู้จัดให้มีบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันอาจไม่ชอบด้วยกฎหมายเช่นกัน โดยปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายรองรับถึงรูปแบบการให้บริการดังกล่าว ดังนั้นหากเกิดความเสียหายขึ้นจากการให้บริการดังกล่าว อาจทำให้ผู้โดยสารไม่ได้ความคุ้มครองอย่างเพียงพอ

ในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ศึกษาการให้บริการอุเบอร์ในประเทศไทย แม้ปัจจุบันการให้บริการอุเบอร์ได้ควบรวมกิจการกับการให้บริการแกร็บคาร์แล้ว แต่การให้บริการแกร็บคาร์ยังคงมีปัญหาเช่นเดียวกับการให้บริการอุเบอร์ เนื่องจากการให้บริการทั้งสองมีรูปแบบการให้บริการเช่นเดียวกัน โดยผู้เขียนมุ่งศึกษาถึงสถานะ นิติสัมพันธ์และความรับผิดของบุคคลที่เกี่ยวข้องในการให้บริการดังกล่าว และปัญหาการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดด้วยข้อกำหนดการใช้บริการ โดยเปรียบเทียบกับกฎหมายสหภาพยุโรป กฎหมายรัฐนิวเซาท์เวลส์ ประเทศออสเตรเลียและกฎหมายรัฐแคลิฟอร์เนีย ประเทศสหรัฐอเมริกา พบว่าการให้บริการของอุเบอร์ในประเทศไทย แม้มีบุคคลที่เกี่ยวข้องในการให้บริการดังกล่าวทั้งสิ้นสามฝ่ายคือ บริษัทอุเบอร์ ผู้ขับอุเบอร์และผู้โดยสาร แต่แท้จริงแล้วสัญญาหลักที่เกิดขึ้นจากการให้บริการดังกล่าวมีเพียงสัญญาเดียวคือ สัญญาระหว่างบริษัทอุเบอร์กับผู้โดยสารเท่านั้น โดยเป็นไปตามลักษณะของสัญญาจ้างทำของ เพราะแท้จริงแล้วผู้โดยสารเจตนาจะทำสัญญากับบริษัทอุเบอร์ไม่ใช่ผู้ขับอุเบอร์ และในส่วนของให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันที่ผู้ขับอุเบอร์เป็นผู้ให้บริการนั้น พิจารณาได้ว่าผู้ขับให้บริการขนส่งผู้โดยสารในฐานะตัวแทนเชิดของบริษัทอุเบอร์ ทำให้นิติสัมพันธ์ระหว่างบริษัทอุเบอร์กับผู้ขับอุเบอร์เป็นไปตามลักษณะของสัญญาตัวแทน หากเกิดความเสียหายขึ้น บริษัทอุเบอร์จึงต้องเข้าร่วมรับผิดในฐานะตัวการรับผิดชอบในการกระทำละเมิดของตัวแทน

ผู้เขียนจึงเสนอแนวทางในการแก้ไขปัญหาด้วยการเสนอให้มีการบัญญัติกฎหมายเฉพาะขึ้นใหม่สำหรับรถรับจ้างไม่ประจำทาง และเสนอให้มีการพิจารณานิติสัมพันธ์ระหว่างผู้จัดให้มีบริการขนส่งผ่านแอปพลิเคชันกับผู้ขับให้เป็นไปตามสัญญาจ้างแรงงาน เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้แก่ผู้โดยสาร และทำให้ผู้โดยสารและผู้ขับได้รับความคุ้มครองอย่างเป็นธรรม โดยผู้ขับที่ทำงานควรได้รับสิทธิประโยชน์พื้นฐานในการจ้างแรงงาน

สาขาวิชา นิติศาสตร์

ปีการศึกษา 2560

ลายมือชื่อนิติ .....  
.....

ลายมือชื่อ อ.ที่ปริกษาหลัก .....  
.....

# # 5986034834 : MAJOR LAWS

KEYWORDS: การให้บริการูเบอร์ / การให้บริการแกร็บคาร์ / บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชัน / UBER / GRAB CAR / ผู้ประกอบธุรกิจขนส่งที่ไม่ได้รับอนุญาต / แอปพลิเคชันในการเรียกรถแท็กซี่

ATCHAREEYA TANWITRANON: Legal liabilities of unauthorized transportation service providers : Uber case study. ADVISOR: PROF. SANUNKORN SOTTHIBANDHU, Dr.Jur, 188 pp.

Nowadays, technology plays an important role in transportation system. Many application platforms have been used as an intermediary between a passenger and a driver. Passengers prefer transportation services via applications due to its convenience, low fare, and high quality. However, the truth is that a transportation service provided via application by a driver is against the laws in many aspects. It is an illegal service which affects public safety because such service is not controlled by the government. A transportation service provided via application by the service operator may not be legal either. So far, no legislation is available to support such form of transportation. If there is any damage arising from providing such service, the victim-passenger may not be sufficiently protected.

This thesis focuses on Uber services in Thailand. Even though now Uber had merged with Grab Car but the latter company is still experiencing the same problems as Uber did because these two companies provide the same form of services. The author aims to study the status, the legal relation, and the liability of those involved in providing the service as well as the problems of exemptions or liability limitations contained in the terms of service. The comparative study was conducted on the laws of European Union, New South Wales of Australia, and California of the United States of America. It is found that with respect to Uber services in Thailand, despite the fact that there are three parties involved in providing the service, namely, the Uber company, the driver, and the passenger, there is only one main contract arising from such service and it is a work-for-hire contract between the Uber company and the passenger because, in fact, the passenger intends to enter into a contract with the Uber company, not with the driver. With respect to the transportation service provided via application by the Uber driver, it is found that the driver is the straw man of the Uber company and the legal relation between the Uber company and the Uber driver is subjected to an agency contract. Therefore, the Uber company shall be jointly liable as a principal for any tortious act committed by its agent.

The author would like to propose some guidelines for a solution to the problems. The first proposal is that there should be a specific law for non-regular route public carriers. The second proposal is that the legal relation between the service provider via application and the driver should be subjected to a labor contract as this will raise more safety for passengers and justly protect the passengers and the drivers. The drivers should receive some basic labor benefits.

Field of Study: Laws  
Academic Year: 2017

Student's Signature .....

Advisor's Signature .....

## กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะสำเร็จลุล่วงไปด้วยดีมิได้เลย หากปราศจากความเมตตากรุณาจาก ท่านศาสตราจารย์ ดร.ศนันท์กรณ์ โสทธิพันธ์ ที่กรุณาใช้เวลาอันมีค่ารับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษา วิทยานิพนธ์ของผู้เขียน ท่านคอยให้ความรู้ คำแนะนำ ชี้ทางที่ผิดและบอกแนวทางที่ถูกต้องในการทำวิทยานิพนธ์ และคำแนะนำในการใช้ชีวิต อีกทั้งคอยกดดันเอาใจใส่ต่อผลงานของนิสิตในที่ปรึกษาของท่าน ด้วยความวิริยะอุตสาหะเป็นอย่างยิ่งด้วยจิตวิญญาณของความเป็นครูอย่างแท้จริง ทำให้ผู้เขียนได้รับความรู้และพัฒนาตนเองในการศึกษากฎหมายให้ดียิ่งขึ้น ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณท่านอาจารย์มา ณ ที่นี้

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณท่านผู้ช่วยศาสตราจารย์ ชัยนติ ไกรกาญจน์ ที่กรุณาเป็นประธานสอบปิดเล่มวิทยานิพนธ์นี้ และ กราบขอบพระคุณท่านรองศาสตราจารย์ ดร.พินัย ณ นคร และท่านดร.ปิติ เอี่ยมจำรูญลาภ ที่กรุณาเป็นกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ท่านคณะกรรมการทุกท่านได้เมตตาชี้แนะ แนวทางและคำแนะนำที่เป็นประโยชน์และจุดประกายต่อยอดความคิดให้แก่ผู้เขียนเป็นอันมาก

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณ คุณวันชัย ตันวิตรานนท์ คุณดวงทิพย์ ตันวิตรานนท์ บิดามารดาของผู้เขียน คุณศรีไฉ่ ฮาวบุญปิ่น และคุณพวงเพชร ฮาวบุญปิ่น ตายายของผู้เขียน น้องสาวและครอบครัวสำหรับความรัก กำลังใจ การให้ความสนับสนุนและเชื่อมั่นในตัวผู้เขียนเสมอมา นอกจากนี้ผู้เขียนขอขอบคุณ คุณสิทธิรินทร์ จรุงรัตน์ และคุณกฤตพล ปริยะบำรุงชาติที่สละเวลาให้ความช่วยเหลือผู้เขียน รวมถึงเพื่อนและพี่น้องทุกคนที่เข้าใจและคอยเป็นกำลังใจให้ผู้เขียนตลอดมา จนวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เกิดขึ้นและเสร็จสมบูรณ์ด้วยดี

ท้ายที่สุดนี้ ประโยชน์ใดๆอันเกิดจากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้เขียนขอมอบความดีทั้งหมดแก่ บิดา มารดา ครูบาอาจารย์และผู้มีพระคุณทุกท่าน แต่หากวิทยานิพนธ์นี้มีข้อบกพร่องประการใด ผู้เขียนขอน้อมรับไว้แต่เพียงผู้เดียว

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ฎ
บทที่ 1 บทนำ .....	1
1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์การศึกษา .....	4
1.3 สมมุติฐานการศึกษา .....	5
1.4 ขอบเขตของการวิจัย.....	5
1.5 วิธีดำเนินการศึกษา.....	5
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	5
1.7 นิยามศัพท์เฉพาะ.....	6
บทที่ 2 แนวความคิดพื้นฐานเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจขนส่ง.....	7
2.1 การดำเนินธุรกิจรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน (รถแท็กซี่).....	7
2.1.1 นิยามที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของแท็กซี่ .....	7
2.1.2 ความเป็นมาเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจของแท็กซี่.....	10
2.1.2.1 ความเป็นมาเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจของแท็กซี่ในต่างประเทศ .....	10
2.1.2.2 ความเป็นมาเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจของแท็กซี่ในประเทศไทย .....	12
2.2 การบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันที่เป็นตัวกลางระหว่างผู้โดยสารกับผู้ขนส่ง .....	15
2.2.1 การบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันที่เป็นตัวกลางระหว่างผู้โดยสารกับผู้ขนส่งซึ่งใช้รถแท็กซี่มิเตอร์.....	16
2.2.1.1 แกร็บแท็กซี่ (Grab Taxi).....	16

2.2.1.2 แท็กซี่โอเค (Taxi OK).....	20
2.2.2 การบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันที่เป็นตัวกลางระหว่างผู้โดยสารกับผู้ ขนส่งซึ่งไม่ใช่ผู้ขับรถแท็กซี่มิเตอร์ .....	21
2.2.2.1 แกร็บคาร์ (Grab Car) .....	21
2.2.2.2 อุเบอร์ (Uber) .....	24
2.3 การดำเนินการของอุเบอร์ที่ขัดต่อกฎหมายประเทศไทย .....	32
2.4 เปรียบเทียบการให้บริการอุเบอร์กับการบริการขนส่งผู้โดยสารประเภทต่างๆ .....	35
บทที่ 3 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจขนส่งที่ไม่ได้รับอนุญาต กรณีศึกษาการให้บริการ อุเบอร์ในประเทศไทย .....	40
3.1 กฎหมายที่เกี่ยวกับนิติสัมพันธ์ของบุคคลแต่ละฝ่ายที่เกี่ยวข้อง .....	40
3.1.1 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับนิติสัมพันธ์ระหว่างบริษัทอุเบอร์กับผู้โดยสาร .....	40
3.1.2 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับนิติสัมพันธ์ระหว่างบริษัทอุเบอร์กับผู้ขับอุเบอร์ .....	43
3.1.2.1 สัญญานายหน้า .....	48
3.1.2.2 สัญญาจ้างแรงงาน .....	50
3.1.2.3 สัญญาตัวแทน .....	53
3.1.3 กฎหมายที่เกี่ยวกับนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ขับอุเบอร์กับผู้โดยสาร .....	60
3.1.3.1 สัญญารับขนคนโดยสาร .....	61
3.1.3.2 สัญญาจ้างทำของ .....	63
3.2 กรณีเกิดความรับผิดของผู้ประกอบธุรกิจขนส่งที่ไม่ได้รับอนุญาต กรณีศึกษาการให้บริการ อุเบอร์ในประเทศไทย .....	66
3.2.1 ประเภทของความรับผิดทางแพ่ง .....	66
3.2.2 ความรับผิดตามสัญญา .....	67
3.2.2.1 ความรับผิดตามสัญญาของบริษัทอุเบอร์ .....	67
3.2.2.2 ความรับผิดตามสัญญาของผู้ขับอุเบอร์ .....	68



3.2.2.2.1 ความรับผิดตามสัญญารับขนคนโดยสาร.....	68
3.2.2.2.2 ความรับผิดตามสัญญาจ้างทำของ.....	70
3.2.3 ความรับผิดเพื่อละเมิด .....	70
3.2.3.1 ความรับผิดเพื่อละเมิดของบริษัททูเบอร์ .....	70
3.2.3.1.1 นายจ้างรับผิดในการกระทำละเมิดของลูกจ้าง .....	72
3.2.3.1.2 ตัวการรับผิดในการกระทำละเมิดของตัวแทน.....	73
3.2.3.2 ความรับผิดเพื่อละเมิดของผู้ขับูเบอร์.....	76
3.3 การจำกัดหรือการยกเว้นความรับผิดด้วยข้อกำหนดการให้บริการ (Term of Service).....	77
3.3.1 ข้อกำหนดการให้บริการของการให้บริการูเบอร์ (Term of Service).....	78
3.3.2 การแสดงเจตนายกเว้นหรือจำกัดความรับผิดตามระบบกฎหมายไทย.....	83
3.3.3 การแสดงเจตนายกเว้นหรือจำกัดความรับผิดตามระบบกฎหมายไทย.....	84
3.3.4 ขอบเขตการควบคุมการแสดงเจตนาจำกัดหรือยกเว้นความรับผิด.....	85
3.3.3.1 ขอบเขตการควบคุมการแสดงเจตนาจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดที่กำหนด ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ .....	85
3.3.3.2 ข้อกำหนดในการควบคุมการแสดงเจตนาเพื่อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิด ตามกฎหมายพิเศษ .....	89
บทที่ 4 กฎหมายต่างประเทศที่เกี่ยวกับการให้บริการูเบอร์.....	100
4.1 สหภาพยุโรป (EU: European Union).....	101
4.2 ประเทศออสเตรเลีย รัฐนิวเซาท์เวลส์ (Australia, New South Wales State) .....	109
4.2.1 นิติสัมพันธ์และความรับผิดระหว่างบริษัทูเบอร์กับผู้โดยสาร.....	115
4.2.2 นิติสัมพันธ์และความรับผิดระหว่างบริษัทูเบอร์กับผู้ขับูเบอร์ .....	118
4.2.3 นิติสัมพันธ์และความรับผิดระหว่างผู้ขับูเบอร์กับผู้โดยสาร .....	118
4.3 ประเทศสหรัฐอเมริกา รัฐแคลิฟอร์เนีย (United States of America, California).....	122
4.3.1 นิติสัมพันธ์และความรับผิดระหว่างบริษัทูเบอร์กับผู้โดยสาร.....	125

4.3.2	นิติสัมพันธ์และความรับผิดชอบระหว่างบริษัทอูเบอร์กับผู้ขับอูเบอร์ .....	136
4.3.3	นิติสัมพันธ์และความรับผิดชอบระหว่างผู้ขับอูเบอร์กับผู้โดยสาร .....	142
บทที่ 5	บทวิเคราะห์เปรียบเทียบปัญหาเกี่ยวกับแท็กซี่ที่ไม่ได้รับอนุญาต กรณีศึกษาการให้บริการ อูเบอร์ในประเทศไทย .....	143
5.1	ปัญหาสถานะทางกฎหมายของบริษัทอูเบอร์ .....	144
5.2	ปัญหาความรับผิดชอบระหว่างบริษัทอูเบอร์กับผู้โดยสาร .....	150
5.3	ปัญหาความรับผิดชอบระหว่างบริษัทอูเบอร์กับผู้ขับอูเบอร์ .....	155
5.4	ปัญหาความรับผิดชอบระหว่างผู้ขับอูเบอร์กับผู้โดยสาร .....	160
5.5	ปัญหาการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบด้วยข้อกำหนดการให้บริการ .....	164
บทที่ 6	บทสรุปและข้อเสนอแนะ .....	169
6.1	บทสรุป .....	169
6.2	ข้อเสนอแนะ .....	176
	รายการอ้างอิง .....	179
	ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์ .....	188

สารบัญตาราง

หน้า

ตาราง 1 ตารางเปรียบเทียบการให้บริการอุเบอร์กับการบริการขนส่งผู้โดยสารประเภทต่างๆ ..... 38



## บทที่ 1

### บทนำ

#### 1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

ในปัจจุบันประชาชนส่วนใหญ่มีความจำเป็นจะต้องใช้บริการรถยนต์โดยสารสาธารณะ หรือที่เรียกว่า รถแท็กซี่ (Taxi) เนื่องจากความสะดวกสบายในการเดินทาง หากต้องการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางที่รถโดยสารประจำทางไปไม่ถึง การให้บริการรถแท็กซี่เป็นการให้บริการรถจ้างสาธารณะที่ไม่มีเส้นทางประจำ สำหรับผู้โดยสารคนเดียวหรือกลุ่มเล็กๆ ซึ่งวัตถุประสงค์หลักของการบริการรถยนต์โดยสารสาธารณะ คือเพื่อเป็นยานพาหนะสำหรับรับจ้าง โดยผู้ขับจะรับผู้โดยสารจากสถานที่หนึ่งไปส่งยังอีกที่หนึ่งตามเส้นทางที่ผู้โดยสารต้องการจะเดินทางไป โดยทั่วไปหากผู้โดยสารต้องการใช้บริการรถแท็กซี่ สามารถเรียกใช้ได้โดยการโบกเรียกรถแท็กซี่ตามท้องถนน ในการใช้บริการรถแท็กซี่การสำรวจที่ทำขึ้นระหว่างวันที่ 23 ถึง 25 มีนาคม พ.ศ. 2561 จากประชาชนที่พักอาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล กระจายทุกระดับการศึกษาและอาชีพ รวมทั้งสิ้น จำนวน 1,250 หน่วยตัวอย่าง พบว่าปัญหาที่พบมากที่สุดคือ การปฏิเสธผู้โดยสารของผู้ขับแท็กซี่

ปัจจุบันมีเทคโนโลยีสมัยใหม่เข้ามาใช้ในการให้บริการการขนส่ง โดยมีการนำแพลตฟอร์มแอปพลิเคชันมาใช้เพื่อความสะดวกในการให้บริการรถยนต์โดยสารส่วนบุคคลในการเดินทาง โดยดำเนินการเป็นตัวกลางเชื่อมต่อระหว่างผู้โดยสารที่ส่งคำขอใช้บริการผ่านแอปพลิเคชันไปยังผู้ขับ และเมื่อผู้ขับตกลงรับงานก็สามารถกดตกลงรับคำร้องขอใช้บริการดังกล่าวผ่านแอปพลิเคชัน จากนั้นผู้ขับก็จะขับไปรับผู้โดยสารตามพิกัดที่ผู้โดยสารแสดงไว้ตามแอปพลิเคชัน และไปส่งยังจุดหมายปลายทางตามที่ผู้โดยสารต้องการ การให้บริการขนส่งด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลผ่านแอปพลิเคชันที่เปิดให้บริการในประเทศไทยเป็นรายแรกคือ การให้บริการอูเบอร์ ช่วงแรกของการให้บริการอูเบอร์เป็นที่นิยมมากเนื่องจากมีความสะดวกสบายในการเดินทาง ผู้โดยสารสามารถเรียกใช้บริการรถยนต์ส่วนบุคคลให้มารับตนตามพิกัดที่แสดงไว้ในแอปพลิเคชันโดยไม่ต้องออกไปโบกเรียกรถแท็กซี่ ไม่ต้องประสบกับปัญหาการปฏิเสธผู้โดยสารเช่นการให้บริการรถแท็กซี่ และการให้บริการดังกล่าวมีคุณภาพในการให้บริการที่ดีกว่า อีกทั้งในช่วงที่มีโปรโมชั่นทำให้ค่าโดยสารจากการใช้บริการอูเบอร์มีราคาต่ำกว่าค่าโดยสารจากการใช้บริการรถแท็กซี่ ข้อดีที่กล่าวมาข้างต้นทำให้ประชาชนผู้ใช้บริการนิยมใช้บริการของอูเบอร์ โดยไม่สนใจว่าการให้บริการดังกล่าวจะชอบด้วยกฎหมายหรือไม่ โดยการให้บริการอูเบอร์ในปัจจุบันไม่มีบทบัญญัติตามกฎหมายไทยรองรับ เสมือนว่าบริษัทอูเบอร์ดำเนินการโดยอาศัยช่องว่างของกฎหมาย ส่งผลให้เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นจากการให้บริการอูเบอร์ ผู้ได้รับความเสียหายไม่ว่าจะเป็นผู้โดยสารหรือบุคคลภายนอกอาจไม่ได้รับความคุ้มครองเท่าที่ควร เนื่องจากการให้บริการ

ดังกล่าวไม่ได้อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของรัฐ และในส่วนของให้บริการขนส่งผู้โดยสารโดยผู้ขับที่เข้าร่วมในการให้บริการอุเบอร์ ถือเป็นการกระทำผิดตามกฎหมายหลายประเด็น ดังต่อไปนี้

ประเด็นแรก คือการที่ผู้ขับเข้าร่วมในการให้บริการอุเบอร์ นำรถยนต์ส่วนบุคคลของตนมาให้บริการสาธารณะ เป็นความผิดฐานใช้รถผิดประเภทจากที่จดทะเบียนไว้ตาม มาตรา 21 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และผู้ขับอุเบอร์ไม่มีใบขับขี่สาธารณะ มีเพียงใบขับขี่ส่วนบุคคล จึงเป็นความผิดฐานใช้ใบขับขี่ผิดประเภทตามกฎหมายกระทรวงว่าด้วยการขออนุญาต การออกใบอนุญาต ประกอบการรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร และการรับจดทะเบียนรถยนต์รับจ้าง มีโทษปรับ 2,000 บาท นอกจากนี้ส่งผลให้เกิดปัญหาในวงกว้างต่อผู้โดยสารที่อาจไม่ได้รับความปลอดภัย เนื่องจากรถดังกล่าวไม่ได้เข้าสู่ระบบฐานข้อมูลในการตรวจสอบรถสาธารณะของกรมการขนส่งทางบกและผู้ขับก็ไม่เข้าสู่ระบบทะเบียนของศูนย์ประวัติขับรถสาธารณะเช่นกัน หากมีอุบัติเหตุหรือเหตุไม่พึงประสงค์เกิดขึ้น ประชาชนจะไม่สามารถได้รับความคุ้มครองจากกฎหมาย และภาครัฐจะไม่สามารถติดตามรถหรือผู้ขับรถมาดำเนินคดีตามกฎหมายได้ นอกจากนี้ใบอนุญาตเพื่อขับขี่สาธารณะและการจดทะเบียนประเภทรถยนต์โดยสารสาธารณะนั้น มีประเด็นเรื่องค่าใช้จ่ายในการชำระภาษีที่แตกต่าง กล่าวคือรถยนต์โดยสารสาธารณะต้องชำระภาษีสูงกว่ารถยนต์ส่วนบุคคล การที่รถแท็กซี่แบบดั้งเดิมจำเป็นต้องจดทะเบียนรถเป็นรถยนต์โดยสารสาธารณะ ในขณะที่รถยนต์ที่ให้บริการของอุเบอร์เป็นรถยนต์ส่วนบุคคล ส่งผลให้เกิดความได้เปรียบเสียเปรียบกันในการแข่งขันในทางธุรกิจ ทำให้เกิดข้อสังเกตว่า บริษัทอุเบอร์มีการแข่งขันทางการค้าที่ไม่เป็นธรรมต่อระบบขนส่งสาธารณะ

ประเด็นที่สอง คือการคิดอัตราค่าโดยสารของการให้บริการอุเบอร์ไม่เป็นตามมาตรฐาน ในการให้บริการแท็กซี่แบบดั้งเดิมจะมีการคิดอัตราค่าโดยสารตามประกาศกระทรวงคมนาคมเรื่อง กำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารสำหรับรถยนต์รับจ้างบรรทุกไม่เกินเจ็ดคน แต่ในกรณีการให้บริการของอุเบอร์นั้นได้มีการคิดอัตราค่าโดยสารไม่เพียงขึ้นกับระยะทางที่จะเดินทาง แต่ยังขึ้นกับความต้องการเรียกใช้บริการ ณ ขณะนั้น ส่งผลให้การกำหนดราคาค่าโดยสารนั้นไม่แน่นอนขึ้นอยู่กับทางบริษัทอุเบอร์เท่านั้น ทั้งที่การให้บริการอุเบอร์ ถือเป็น “บริการขนส่งไม่ประจำทาง” ชนิดหนึ่ง ตามความในมาตรา 4(3) เป็นธุรกิจที่ควบคุมโดยกฎหมาย ผู้ที่จะให้บริการโดยได้รับค่าจ้างต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนด ตามมาตรา 65 วรรค 2 และต้องได้รับอนุญาตจากนายทะเบียนกลาง ตามมาตรา 65 วรรค 1 ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 5 ปีหรือปรับตั้งแต่ 20,000 บาท ถึง 100,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ตามมาตรา 126 พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ.2522 จากประเด็นปัญหาที่กล่าวมาข้างต้น ทำให้การให้บริการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลผ่านแอปพลิเคชันอุเบอร์ดำเนินการไม่ชอบด้วยกฎหมาย เนื่องจากขัดต่อพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ.2522 แม้การให้บริการขนส่งผู้โดยสารดังกล่าวไม่ชอบด้วยกฎหมาย แต่รัฐสามารถดำเนินการ

ลงโทษได้เพียงปรับผู้ขับอุเบอร์ เป็นเงินจำนวน 2,000 บาทเท่านั้น สำหรับความผิดฐานใช้ใบอนุญาต ขับขี่ผิดประเภทและการใช้รถยนต์ผิดประเภท โดยรัฐไม่สามารถดำเนินการกับบริษัทอุเบอร์ได้โดยตรง เพราะว่าการให้บริการของอุเบอร์ยังไม่เป็นที่แน่ชัดว่าชอบด้วยกฎหมายหรือไม่ เนื่องจากไม่มีกฎหมาย บัญญัติเฉพาะถึงรูปแบบการให้บริการดังกล่าวและตามกฎหมายทั่วไปก็ไม่สามารถนำมาปรับใช้ได้ แต่ เมื่อพิจารณาการดำเนินการของบริษัทอุเบอร์ เห็นได้ว่า

ประเด็นที่หนึ่งคือ บริษัทอุเบอร์มีการจดทะเบียนประเภทธุรกิจ เป็นกิจกรรมวิชาชีพ วิทยาศาสตร์และกิจกรรมทางวิชาการ (วิจัยการตลาดและสำรวจความคิดเห็นของประชาชน) ข้อมูล จากสำนักงานทะเบียนหุ้นส่วนบริษัทกรุงเทพมหานคร กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ ซึ่ง ไม่ตรงกับกรประกอบกิจการที่แท้จริง ถือเป็นการจดทะเบียนประเภทธุรกิจที่ไม่ถูกต้อง ซึ่งในปัจจุบัน ประเทศไทยยังไม่สามารถจัดการกับปัญหาดังกล่าวได้ ส่งผลให้เกิดความสับสนว่าแท้จริงแล้วบริษัทอุเบอร์ดำเนินธุรกิจอะไร อีกทั้งยังส่งผลกระทบต่ออีกหลายด้าน เช่น การชำระภาษี ความรับผิดชอบต่อ สาธารณะ เพราะหากบริษัทอุเบอร์เป็นองค์กรธุรกิจเกี่ยวกับการขนส่งผู้โดยสาร ควรกำหนดให้บริษัทอุเบอร์มีหน้าที่และความรับผิดชอบต่อสาธารณะมากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน เนื่องจากการบริการ สาธารณะเป็นธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของประชาชน

ประเด็นที่สอง คือบริษัทอุเบอร์ให้คำจำกัดความตนเองในข้อกำหนดการให้บริการว่า ทาง บริษัทไม่ใช่บริษัทเกี่ยวกับการขนส่ง แต่เป็นเพียงบริการร่วมเดินทาง (Rideshare) เท่านั้น ก่อให้เกิด ปัญหาว่าบริษัทอุเบอร์ดำเนินธุรกิจในฐานะทางกฎหมายเป็นบริษัทเทคโนโลยีหรือบริษัทขนส่ง อีกทั้งบริษัทอุเบอร์ได้มีการแสดงเจตนาในข้อกำหนดการให้บริการ ในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิด ของตนเองในการให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันอุเบอร์ ทั้งการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดต่อผู้ขับอุเบอร์และผู้โดยสารด้วย เมื่อผู้โดยสารและผู้ขับอุเบอร์กดตกลงยอมรับข้อกำหนดการ ให้บริการดังกล่าว ย่อมมีผลผูกพันทางกฎหมาย ทำให้ผูกพันตามข้อกำหนดดังกล่าว ส่งผลให้บริษัทอุเบอร์กับผู้ขับอุเบอร์และผู้โดยสารมีสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดตามข้อตกลงดังกล่าว แต่ข้อกำหนดการให้บริการของอุเบอร์เป็นการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดในความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย อนามัย เกิดประเด็นปัญหาว่าข้อกำหนดดังกล่าวเป็นโมฆะหรือสามารถบังคับใช้ได้ตามกฎหมาย

จากประเด็นปัญหาสถานะทางกฎหมายของบริษัทอุเบอร์ที่ไม่ชัดเจน ส่งผลต่อการพิจารณานิติ สัมพันธ์และความรับผิดของบุคคลที่เกี่ยวข้องในการให้บริการอุเบอร์ระหว่างบริษัทอุเบอร์กับ ผู้โดยสาร หรือบริษัทอุเบอร์กับผู้ขับอุเบอร์ หรือผู้ขับอุเบอร์กับผู้โดยสาร ว่าควรเป็นไปตามลักษณะ สัญญาใดตามกฎหมายไทย ซึ่งประเด็นปัญหาที่กล่าวมาข้างต้นเป็นสิ่งที่สำคัญ เนื่องจากเมื่อเกิดความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินของผู้โดยสารหรือบุคคลภายนอกจากการให้บริการขนส่ง ผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชัน การจะพิจารณาว่าผู้ใดเป็นผู้รับผิดชอบหรือผู้ใดเป็นผู้รับผิดชอบร่วมในการชดใช้ เยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้น และผู้เสียหายไม่ว่าจะเป็นผู้โดยสารหรือบุคคลภายนอกก็ไม่อาจทราบ

ได้ว่าสามารถฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายดังกล่าวจากผู้ใดได้บ้าง ยิ่งในกรณีผู้เสียหายเป็นบุคคลภายนอกด้วยแล้ว ผู้เสียหายไม่อาจทราบได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น เกิดจากการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันอุเบอร์ เนื่องจากบุคคลภายนอกไม่สามารถจำแนกรถยนต์ส่วนบุคคลที่วิ่งปกติกับรถยนต์ส่วนบุคคลที่อยู่ในระหว่างการให้บริการอุเบอร์ เนื่องจากบริษัทอุเบอร์ไม่ยอมให้ผู้ขับอุเบอร์ติดตราสัญลักษณ์ที่แสดงถึงบริษัทอุเบอร์ และอาจเกิดการปฏิเสธการชดใช้ค่าเสียหายจากทางบริษัทประกันภัยรถยนต์ที่นำมาให้บริการ เพราะปัจจุบันไม่มีประเภทประกันภัยที่คุ้มครองรถยนต์ส่วนบุคคลที่นำมาให้บริการสาธารณะในบางครั้งเช่นประกันภัยของต่างประเทศ ด้วยเหตุดังกล่าวส่งผลให้ผู้โดยสารไม่ได้รับความคุ้มครองอย่างเป็นธรรมในการใช้บริการดังกล่าว และกระทบต่อความปลอดภัยสาธารณะของประชาชนเป็นการทั่วไป วิทยานิพนธ์เล่มนี้แรกเริ่มจึงมีจุดมุ่งหมายจะศึกษานิติสัมพันธ์ระหว่างคู่สัญญาทุกฝ่ายในการให้บริการอุเบอร์ เพื่อนำไปสู่ความรับผิดชอบของการขนส่งที่ไม่ได้รับอนุญาตในกรณีของอุเบอร์ในประเทศไทย แต่ในระหว่างการศึกษารัฐธรรมนูญประเทศไทยมีการควบรวมกิจการกับบริษัทแกร็บประเทศไทย ซึ่งเป็นบริษัทเอกชนที่มีการให้บริการรถยนต์ส่วนบุคคลขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันคือ การให้บริการแกร็บคาร์ (Grab Car) ซึ่งเป็นการให้บริการเช่นเดียวกับการให้บริการอุเบอร์ ทั้งในส่วนของรูปแบบการให้บริการและข้อกำหนดการให้บริการ ดังนั้นในปัจจุบันการให้บริการแกร็บคาร์จึงมีประเด็นปัญหาเช่นเดียวกับการให้บริการอุเบอร์ ในด้านสถานะทางกฎหมาย นิติสัมพันธ์และความรับผิดชอบของบุคคลที่เกี่ยวข้องในการให้บริการแกร็บคาร์เช่นกัน วิทยานิพนธ์เล่มนี้จึงศึกษาถึงนิติสัมพันธ์และความรับผิดชอบของผู้ประกอบธุรกิจขนส่งที่ไม่ได้รับอนุญาตในกรณีศึกษาอุเบอร์ เพื่อศึกษา วิเคราะห์ปัญหาและเสนอแนวทางแก้ไขเกี่ยวกับกฎหมาย เพื่อนำไปปรับใช้กับการให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชัน ทั้งการให้บริการอุเบอร์และการให้บริการแกร็บคาร์

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
CHULALONGKORN UNIVERSITY

## 1.2 วัตถุประสงค์การศึกษา

1. เพื่อศึกษาสถานะทางกฎหมายของบริษัทอุเบอร์
2. เพื่อศึกษาถึงนิติสัมพันธ์ในบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการอุเบอร์ ระหว่างบริษัทอุเบอร์กับผู้โดยสาร บริษัทอุเบอร์กับผู้ขับอุเบอร์ และผู้ขับอุเบอร์กับผู้โดยสาร
3. เพื่อศึกษากรณีเกิดความรับผิดว่าบริษัทอุเบอร์รับผิดตามสัญญาใดและรับผิดเพื่อละเมิดในฐานใด
4. เพื่อศึกษากรณีเกิดความรับผิดว่าผู้ขับอุเบอร์รับผิดตามสัญญาใดและรับผิดเพื่อละเมิดในฐานใด

5. เพื่อศึกษาว่าข้อกำหนดการให้บริการของอูเบอร์ในการกำหนดสถานะและการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบมีผลตามกฎหมายอย่างไร
6. เพื่อเสนอแนวทางที่เหมาะสมและเป็นธรรมในการปรับใช้และพัฒนากฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดชอบในการให้บริการอูเบอร์

### 1.3 สมมุติฐานการศึกษา

ตามกฎหมายของไทยนิติสัมพันธ์ของบริษัทอูเบอร์กับผู้ขับอูเบอร์ไม่ชัดเจนจึงไม่สามารถคุ้มครองผู้โดยสารได้เพียงพอ

### 1.4 ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษานิติสัมพันธ์ของบุคคลแต่ละฝ่ายที่เกี่ยวข้องในการให้บริการอูเบอร์และความรับผิดชอบ ความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการให้บริการดังกล่าว ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บทบัญญัติกฎหมายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ตามพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ.2522 ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และคำพิพากษาฎีกา โดยศึกษากฎหมายของสหภาพยุโรป ประเทศออสเตรเลีย รัฐนิวเซาท์เวลส์ และประเทศสหรัฐอเมริกา รัฐแคลิฟอร์เนีย เป็นตัวอย่าง

### 1.5 วิธีดำเนินการศึกษา

การศึกษาและวิจัยในวิธีการวิจัยเชิงเอกสาร (Documentary Research) โดยศึกษาค้นคว้าข้อมูลจากหนังสือ บทความทางกฎหมาย ตั๋วบทกฎหมาย คำพิพากษาของศาล ทั้งของประเทศไทย และของต่างประเทศ เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์ปัญหา หาข้อสรุปและเสนอแนะแนวทางแก้ปัญหา

### 1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เพื่อศึกษาสถานะทางกฎหมายของบริษัทอูเบอร์
2. เพื่อศึกษาถึงนิติสัมพันธ์ของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการอูเบอร์ ระหว่างบริษัทอูเบอร์กับผู้โดยสาร บริษัทอูเบอร์กับผู้ขับอูเบอร์ และผู้ขับอูเบอร์กับผู้โดยสาร
3. เพื่อศึกษากรณีเกิดความรับผิดว่าบริษัทอูเบอร์รับผิดตามสัญญาใดและรับผิดเพื่อละเมิดในฐานะใด



4. เพื่อศึกษากรณีเกิดความรับผิดว่าผู้ขับอุเบอร์รับผิดตามสัญญาใดและรับผิดเพื่อละเมิดในฐานะใด
5. เพื่อศึกษาว่าข้อกำหนดการให้บริการของอุเบอร์ในการกำหนดสถานะและการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดมีผลตามกฎหมายอย่างไร
6. เพื่อเสนอแนวทางที่เหมาะสมและเป็นธรรมในการปรับใช้และพัฒนากฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดในการให้บริการอุเบอร์

### 1.7 นิยามศัพท์เฉพาะ

**แท็กซี่ (Taxi)** หมายถึง การโดยสารสาธารณะประเภทหนึ่งสำหรับผู้โดยสารคนเดียวหรือกลุ่มเล็กๆ รถแท็กซี่เป็นยานพาหนะไว้สำหรับว่าจ้างโดยผู้ขับจะส่งผู้โดยสารจากที่หนึ่งไปยังที่หนึ่งตามที่ผู้โดยสารต้องการไป

**อุเบอร์ (Uber)** หมายถึง ผู้ดำเนินการเชื่อมต่อระหว่างผู้ขับที่เข้าร่วมกับบริษัทอุเบอร์กับผู้โดยสาร เพื่อให้เกิดการให้บริการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล ผ่านแพลตฟอร์มแอปพลิเคชัน

**พระราชบัญญัติ (พ.ร.บ.)** หมายถึง บทกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่เป็นประจำตามปกติ เพื่อวางระเบียบบังคับความประพฤติของบุคคลรวมทั้งองค์กรและเจ้าหน้าที่ของรัฐ เป็นบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่มีฐานะสูงกว่าบทกฎหมายอื่น ๆ นอกจากรัฐธรรมนูญ ก่อนประกาศใช้บังคับ

**ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์** หมายถึง กฎหมายเอกชนว่าด้วยเรื่องสิทธิ หน้าที่ และความสัมพันธ์ ระหว่างเอกชนต่อเอกชน ตั้งแต่เกิดจนกระทั่งตาย กฎหมายแพ่งของไทยบัญญัติในรูปของประมวลกฎหมายรวมกับกฎหมายพาณิชย์ รวมเรียกว่า กฎหมายแพ่งและพาณิชย์

## บทที่ 2

### แนวความคิดพื้นฐานเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจขนส่ง

ก่อนที่จะศึกษาถึงเนื้อหาในส่วนนิติสัมพันธ์และความรับผิดชอบของบุคคลแต่ละฝ่ายที่เกี่ยวข้องในการให้บริการอูเบอร์ เพื่อให้เข้าใจถึงรูปแบบการดำเนินธุรกิจดังกล่าวมากยิ่งขึ้น ควรศึกษา เบื้องต้น โดยเริ่มศึกษาจากประวัติและความเป็นมาของการให้บริการรถแท็กซี่ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน เนื่องจากการให้บริการรถแท็กซี่ในปัจจุบันพัฒนาจากในอดีตค่อนข้างมาก มีการนำเทคโนโลยีใหม่ๆ เข้ามาใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร โดยเฉพาะการบริการขนส่งผู้โดยสารส่วนบุคคลที่เรียกว่า รถแท็กซี่ ปัจจุบันการเรียกใช้บริการรถแท็กซี่ ผู้โดยสารสามารถเรียกรถแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชันแทนการโบกรถแท็กซี่ตามท้องถนนเช่นในอดีต ในบทนี้จะอธิบายถึง แนวคิดและความเป็นมา รูปแบบการให้บริการ และการคำนวณค่าโดยสารเกี่ยวกับ แกร็บแท็กซี่ (Grab Taxi) และแท็กซี่โอเค (Taxi OK) ซึ่งแอปพลิเคชันดังกล่าวทำงานเป็นตัวกลางเชื่อมต่อระหว่างผู้โดยสารและผู้ขับแท็กซี่มิเตอร์ทั่วไป รวมถึงอูเบอร์ (Uber) และแกร็บคาร์ (Grab Car) ซึ่งเป็นแอปพลิเคชันเชื่อมต่อระหว่างผู้โดยสารและผู้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล ถือเป็นบริการที่ไม่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายไทย ดังจะกล่าวต่อไปนี้

#### 2.1 การดำเนินธุรกิจรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน (รถแท็กซี่)

##### 2.1.1 นิยามที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของแท็กซี่

###### (1) นิยามของรถแท็กซี่

คำว่า “รถยนต์” หมายความว่า รถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการ และรถยนต์ส่วนบุคคล

- ก. รถยนต์สาธารณะ ได้แก่ รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด (บรรทุกคนได้ไม่เกิน 7 คน) รถยนต์รับจ้าง (บรรทุกคนได้ไม่เกิน 7 คน)
- ข. รถยนต์บริการ ได้แก่ รถยนต์บริการทัศนอาจร รถยนต์บริการให้เช่า
- ค. รถยนต์ส่วนบุคคล ได้แก่ รถยนต์นั่งได้ไม่เกิน 7 คน (รถเก๋ง) รถยนต์นั่งเกิน 7 คน (รถตู้) รถยนต์บรรทุกซึ่งมิได้ใช้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล (รถกระบะ)<sup>1</sup>

<sup>1</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 4

ในการดำเนินธุรกิจของแท็กซี่ รถที่นำมาให้บริการรับส่งผู้โดยสารมีชื่อว่า รถแท็กซี่ ซึ่งจากการพิจารณาถึงนิยามของคำว่ารถยนต์ที่กล่าวมาข้างต้น รถแท็กซี่ หมายถึงการนำรถยนต์ที่เป็นรถยนต์ส่วนบุคคล ประเภทนั่งได้ไม่เกิน 7 คนมาให้บริการขนส่งผู้โดยสารเป็นการให้บริการส่วนตัว โดยปัจจุบันรถแท็กซี่ในประเทศไทยมีการนำ “มิเตอร์” คืออุปกรณ์ที่ติดตั้งเพื่อใช้คำนวณค่าโดยสารของผู้โดยสาร โดยคำนวณค่าโดยสารตามระยะทาง ทำให้รถแท็กซี่มีอีกชื่อเรียกหนึ่งคือ รถแท็กซี่มิเตอร์ เนื่องจากการบริการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถแท็กซี่ ถือเป็นบริการขนส่งสาธารณะอย่างหนึ่งของประเทศไทยจึงเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยต่อสาธารณะชน ดังนั้นรัฐจึงต้องเข้ามาควบคุมดูแลการบริการดังกล่าว การที่จะเป็นรถแท็กซี่ได้นั้น ไม่เพียงแต่นำรถยนต์ส่วนบุคคลที่นั่งได้ไม่เกิน 7 คนติดตั้งมิเตอร์เพื่อคำนวณค่าโดยสารแล้วจะสามารถนำไปให้บริการรับส่งผู้โดยสารได้ แต่ต้องปฏิบัติตามขั้นตอนของกฎระเบียบของกรมขนส่งในการจดทะเบียนประเภทการใช้งานเพื่อใช้เป็นรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน<sup>2</sup>

## (2) นิยามของผู้ประกอบธุรกิจรถแท็กซี่

คำว่า “ผู้ประกอบการธุรกิจแท็กซี่” ไม่มีกฎหมายไทยที่บัญญัติถึงคำนิยามไว้อย่างชัดเจน แต่หากพิจารณาถึงคำนิยามที่ใกล้เคียงที่สุดตามกฎหมายไทย คือนิยามของคำว่า ผู้ประกอบธุรกิจตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 มาตรา 4 ให้คำนิยามว่า

*“ผู้ประกอบธุรกิจ หมายความว่า ผู้ขาย ผู้ผลิตเพื่อขาย ผู้ส่งหรือนำเข้า มาในราชอาณาจักรเพื่อขาย หรือผู้ซื้อเพื่อขายต่อสินค้าหรือผู้ให้บริการและหมายความรวมถึงผู้ประกอบกิจการโฆษณาด้วย”<sup>3</sup>*

พิจารณาได้ว่าผู้ประกอบธุรกิจรถแท็กซี่ ถือเป็นเจ้าของกิจการการค้าบริการขนส่งผู้โดยสารส่วนบุคคล โดยการใช้รถแท็กซี่มาให้บริการดังกล่าว ถือเป็นผู้ประกอบธุรกิจตามความหมายในพระราชบัญญัตินี้

## (3) นิยามของผู้ขับรถแท็กซี่

ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสาร หมายถึง ผู้ให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางรถยนต์ เพื่อสนองความต้องการของผู้ใช้บริการและเพื่อบำเหน็จทางการค้า ซึ่งสามารถแบ่งประเภทผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารทางรถยนต์ออกเป็น 3 ประเภท

<sup>2</sup> กฎกระทรวงว่าด้วยรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน พ.ศ. 2560

<sup>3</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 มาตรา 4

- 1) ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ (public carriers) หมายถึง ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์ที่ให้บริการแก่สาธารณชนทั่วไป ซึ่งอาจเป็นผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์โดยสารที่ไม่เกิน 7 คนหรือเกิน 7 คนก็ได้
- 2) ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารตามสัญญา (contract carriers) หมายถึง ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารทางรถยนต์ภายใต้สัญญาเช่าเหมาต่อเนื่อกับบุคคลหนึ่ง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดบริการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์โดยสารภายในระยะเวลาต่อเนื่องและเหมาะสมกับความต้องการของผู้ใช้บริการ
- 3) ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารส่วนบุคคล (private carriers) หมายถึง ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารทางรถยนต์ เพื่อกิจการของตนเองและมีรถยนต์โดยสารไว้ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารของตนเอง

#### (4) นิยามของผู้ใช้บริการรถแท็กซี่

ผู้บริการรถแท็กซี่ มีความหมายเดียวกับผู้ที่ใช้บริการการขนส่งนั่นเอง ผู้บริการรถแท็กซี่คือ ผู้ที่ให้บริการการขนส่งที่มีรถแท็กซี่เป็นรถที่นำมาให้บริการในการเดินทางจากสถานที่หนึ่งไปอีกที่หนึ่ง อีกทั้งเมื่อพิจารณาพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 มาตรา 4 ได้ให้คำนิยามคำว่า

“ผู้บริโภค หมายถึง ผู้ซื้อหรือได้รับบริการจากผู้ประกอบธุรกิจหรือผู้ซึ่งได้รับการเสนอหรือการชักชวนจากผู้ประกอบธุรกิจเพื่อให้ซื้อสินค้าหรือรับบริการ และหมายความรวมถึงผู้ใช้สินค้าหรือผู้ได้รับบริการจากผู้ประกอบธุรกิจโดยชอบ แม้มิได้เป็นผู้เสียค่าตอบแทนก็ตาม”<sup>4</sup>

“บริการ หมายความว่า การรับจัดทำกรงาน การให้สิทธิใด ๆ หรือการให้ใช้หรือให้ประโยชน์ในทรัพย์สินหรือกิจการใด ๆ โดยเรียกค่าตอบแทนเป็นเงินหรือผลประโยชน์อื่น แต่ไม่รวมถึงการจ้างแรงงานตามกฎหมายแรงงาน”<sup>5</sup>

ผู้บริการแท็กซี่ ถือเป็นผู้บริโภค เนื่องจากการให้บริการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถแท็กซี่ถือเป็นบริการอย่างหนึ่ง ตามความหมายที่มาตรา 4 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522

<sup>4</sup> เรื่องเดียวกัน

<sup>5</sup> เรื่องเดียวกัน

## 2.1.2 ความเป็นมาเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจของแท็กซี่

### 2.1.2.1 ความเป็นมาเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจของแท็กซี่ในต่างประเทศ

รถแท็กซี่เป็นรถยนต์ที่นำมาให้บริการโดยสารสาธารณะประเภทหนึ่ง สำหรับผู้โดยสารคนเดียว หรือกลุ่มเล็ก ๆ รถแท็กซี่เป็นยานพาหนะสำหรับว่าจ้างหรือรถรับจ้างส่วนบุคคล โดยผู้ขับแท็กซี่จะส่งผู้โดยสารจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งตามปลายทางที่ผู้โดยสารต้องการเดินทาง แท็กซี่เป็นการให้บริการขนส่งผู้โดยสารที่ถือเป็นหนึ่งในประสบการณ์การเดินทางที่มีเสน่ห์เฉพาะตัว เนื่องจากการให้บริการแท็กซี่มีความแตกต่างกันในแต่ละเมือง ไม่ว่าจะลักษณะของรถ ลักษณะการจราจร พฤติกรรมผู้ขับแท็กซี่ กฎระเบียบของรัฐในการออกใบอนุญาตขับขี่ ตลอดจนการตั้งราคา มารยาทในการสื่อสาร ซึ่งทุกอย่างล้วนเป็นสิ่งสะท้อนให้เห็นถึงวัฒนธรรมและสังคมของแต่ละเมืองแต่ละประเทศ

แท็กซี่ เป็นคำย่อมาจากคำว่า แท็กซี่ แค็บ (Taxicab) คิดค้นโดย แฮร์รี เอ็น อัลเลน นักธุรกิจชาวนิวยอร์กที่นำเขารถแท็กซี่มาจากประเทศฝรั่งเศส โดยย่อมาจากคำว่า แท็กซี่ มิเตอร์ แค็บ (Taximeter cab) อีกที ส่วนคำว่า แค็บ (cab) มาจากคำว่า cabriolet คือรถม้าลากจูง และคำว่า taxi เป็นรากศัพท์ภาษาละตินในยุคกลาง ซึ่งมาจาก คำว่า taxi ที่หมายถึง ภาษีหรือการคิดเงิน และคำว่า meter มาจากภาษากรีกคำว่า metron แปลว่า วัดระยะทาง<sup>6</sup>

บันทึกแรกที่เกี่ยวข้องกับแท็กซี่มิเตอร์ กล่าวถึงแท็กซี่มิเตอร์ว่าเริ่มมีมาตั้งแต่ยุคคริสตกาล เมื่อประมาณ 2,000 ปีก่อนในอาณาจักรโรมัน เป็นรถม้า โดยที่ล้อของรถม้าจะต่อกับเฟืองเป็นทอดๆ ไป ทำให้เฟืองทั้งระบบหมุนตามล้อเมื่อรถเคลื่อนที่ และจะทำให้ "เม็ดกลม" ที่คนขับใส่ไว้ในช่องใส่เม็ดกลมถูกปล่อยหล่นลงในถาดท้ายรถหนึ่งเม็ดทุกๆครั้งที่ระยะทางครบรอบที่กำหนด และเมื่อถึงที่หมาย ผู้โดยสารจะจ่ายค่าโดยสารตามจำนวนเม็ดกลมที่หล่นลงมาในถาด หลังจากนั้นคนขับจะเก็บเม็ดกลมกลับเข้าช่องใส่เม็ดกลม รอลูกค้าคนต่อไป<sup>7</sup> เมื่ออาณาจักรโรมันล่มสลายลง เทคโนโลยีแท็กซี่ที่ใช้มิเตอร์ก็หายไปจากหน้าประวัติศาสตร์นานกว่าพันปี จนถึงต้นศตวรรษที่ 17 (ค.ศ. 1601 - 1700) มีการใช้รถม้ารับจ้างในการให้บริการในเมืองลอนดอน ประเทศอังกฤษ โดยใช้ชื่อว่า แท็กซี่

<sup>6</sup> Peter Jensen Brown, "A History of the Taxicab" Early Sports 'N' Pop-Culture History Blog," [Online] Accessed: March 27,2017. Available from: <https://esnpc.blogspot.com/2016/05/taximeter-taximeter-uber-alles-history.html>

<sup>7</sup> บำรุง ตันจิตติวัฒน์และธนวิศิษฐ์ มหัพทธีไพศาล, "ความรับผิดชอบด้านการบริการสาธารณะขององค์กรธุรกิจให้บริการรถแท็กซี่ในประเทศไทย," วารสารวิชาการมหาวิทยาลัยอีสเทิร์นเอเชีย ฉบับสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ 5, 2 (พฤษภาคม-สิงหาคม 2558): 284.

ลอนดอน (London Taxis) เป็นที่รู้จักกันครั้งแรกในชื่อ แฮ็คนี โค้ช (Hackney Coaches) คำว่า “แฮ็คนี” มาจากคำว่า Haqunue หมายถึงม้าสายพันธุ์สีเทาต่างที่มีจังหวะวิ่งเหยาะที่เป็นรูปแบบเฉพาะจึงทำให้เป็นพันธุ์ม้าที่เหมาะสมสำหรับใช้เป็นรถม้ารับจ้างที่สุด เป็นที่เชื่อกันว่าม้าสายพันธุ์อาหารบนี้ได้รับการแนะนำให้รู้จักในช่วงที่นอร์แมนประกาศชัยชนะในศตวรรษที่ 11 และรถม้านี้เป็นที่รู้จักในประเทศอังกฤษ ในรัชสมัยของสมเด็จพระราชินีเอลิซาเบธที่ 1 ในช่วงประมาณศตวรรษที่ 16 เนื่องจากการใช้รถม้ารับจ้างถือเป็นบริการขนส่งผู้โดยสารที่ดีที่สุดที่สุดในสมัยนั้น ทำให้รถม้ามีราคาสูงมากสำหรับคนที่มีความมั่งคั่งทางการเงิน ด้วยเหตุนี้เมื่อซื้อรถม้าใหม่ รถม้าเก่าจะถูกแปลงสถานะไปเป็นรถเช่าและนำไปให้เช่าตามโรงแรม ต่อมาในปี ค.ศ. 1636 เริ่มมีกฎระเบียบควบคุมระเบียบและจำนวนในการให้บริการรถม้า โดยกษัตริย์ชาร์ลที่ 1 ประกาศให้ รถม้าเพียง 50 คันเท่านั้น เป็นรถม้าเช่าในกรุงลอนดอน กำหนดไม่ให้รถม้าเช่าเกินจำนวนดังกล่าว จนกระทั่งปี ค.ศ. 1654 แท็กซี่ลอนดอนได้รับอนุญาตเพิ่มเป็น 300 คันทั่วกรุงลอนดอนและเวสต์มินสเตอร์ (Westminster)<sup>8</sup>

เมื่อคนขับรถม้าเริ่มใช้รถม้าที่น้ำหนักเบาขึ้นเป็นยานพาหนะสองล้อ เริ่มต้นจากประเทศฝรั่งเศสในช่วงต้นศตวรรษที่ 19 และเป็นที่รู้จักกันว่า ‘แค็บ’ (Cabs) เป็นภาษาฝรั่งเศส หมายถึง ‘กระโดดเหมือนแพะ’ เนื่องจากน้ำหนักเบามาก ต่อมาได้เกิดรถม้าอีกประเภทหนึ่ง ได้รับการออกแบบโดยโจเซฟ แฮนซัม (Joseph Hansom) ในปี ค.ศ. 1834 ซึ่งเป็นรถม้าที่มีขนาดใหญ่ขึ้น มีความเร็วและความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารมากขึ้น แต่ยังใช้ม้าลาก ซึ่งเรียกว่า รถแฮนซัม แค็บ (Hansom cabs) ขณะที่รถแฮนซัมแค็บเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ รถม้าประเภทสี่ล้อก็ยังถูกใช้อยู่

หลังจากนั้นในคริสต์ทศวรรษ 1890 เริ่มมียานพาหนะที่ใช้พลังงานไฟฟ้า ทั้งในปารีส ลอนดอน และนิวยอร์ก ในลอนดอน โดยเรียกชื่อรถรับจ้างประเภทนี้ว่า ฮัมมิงเบิร์ด เหตุผลที่เรียกชื่อดังกล่าวเพราะว่า มาจากเสียงของรถ ผู้ที่ริเริ่มแท็กซี่ฮัมมิงเบิร์ดคือ วิลเฮล์ม บรูน (Wilhelm Bruhn) เป็นชาวเยอรมัน และเขาได้ริเริ่มคิดค่าโดยสารแบบแท็กซี่มอเตอร์อีกด้วย ต่อมาในปี ค.ศ. 1899 รถแท็กซี่ในกรุงปารีสได้เริ่มใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิง ทำให้ต่อมาลอนดอนและนิวยอร์กเกิดการเปลี่ยนแปลงโดยเปลี่ยนมารถแท็กซี่ที่ใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิงเช่นกัน สำหรับนิวยอร์กบริษัท New York Taxicab Company เป็นบริษัทที่ริเริ่มนำเข้ารถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยน้ำมันเชื้อเพลิงจากฝรั่งเศส มาใช้เป็นรถแท็กซี่เป็นเจ้าแรก ในช่วงเริ่มต้นรถเป็นสีแดงและสีเขียว แต่ภายหลังถูกเปลี่ยนให้เป็นสี

<sup>8</sup> Black Taxi Cab Ltd, "The London Cab Trade – a History " [Online]. Available from: <http://www.blacktaxicabtours.com/the-london-cab-trade-a-history/>

เหลือง (Yellow Cabs) ทั้งหมดในเวลาต่อมาเพื่อให้สังเกตได้ง่ายจากระยะไกล ซึ่งต่อมารถแท็กซี่สีเหลืองได้กลายเป็นสีแท็กซี่ที่แพร่หลายในสหรัฐอเมริกา<sup>9</sup>

### 2.1.2.2 ความเป็นมาเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจของแท็กซี่ในประเทศไทย

ความเป็นมาเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจแท็กซี่ในประเทศไทยมีมาเป็นเวลาดั้งแต่สมัยอดีต โดยเริ่มต้นจากการบริการขนส่งคนโดยสารโดยรถลาก และพัฒนาเรื่อยมาจนกระทั่งมีการนำรถยนต์มาให้บริการขนส่งผู้โดยสารที่เรียกว่า รถรับจ้าง ดังจะกล่าวต่อไปนี้

รถแท็กซี่ในประเทศไทยเริ่มต้นในสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 โดยพระยาโชฎีกกราชเศรษฐีราชการกรมทำชาวยเป็นผู้นำมาเป็นรถลาก เนื่องด้วยในสมัยก่อนได้มีการแต่งสำเภาไปค้าขายที่เมืองจีนอยู่บ่อยครั้ง จึงได้เห็นพวกเขาเสนาบดี ขุนนางและผู้ดีของเมืองจีนทั้งหลายเดินทางโดยใช้รถลากที่เคลื่อนที่ด้วยกำลังคนลากอย่างสง่าผ่าเผย จึงได้ติดต่อเพื่อซื้อรถลากดังกล่าวมาทดลองใช้ในประเทศไทยและนำขึ้นทูลเกล้าถวาย ด้วยเหตุนี้ประเทศไทยจึงเริ่มมีการเดินทางโดยใช้รถลากที่ใช้คนลากไปเป็นยานพาหนะขนส่งคนเป็นครั้งแรก

ต่อมาในปี พ.ศ. 2414 มีชาวต่างชาติเข้ามาติดต่อทำการค้าขายในประเทศไทยมากขึ้น ส่งผลเริ่มมีการพัฒนาบริการด้านคมนาคม เริ่มตัดถนนขึ้นตามแบบอย่างของต่างประเทศเพื่อใช้ในสัญจรของพาหนะต่างๆได้สะดวกมากขึ้น ซึ่งยานพาหนะที่ใช้สมัยนั้นคือ รถม้าและรถคนลาก (เรียกว่า รถเจ๊ก) เท่านั้น<sup>10</sup> ต่อมาเมื่อมีการใช้ยานพาหนะเพิ่มมากขึ้น จึงมีความจำเป็นต้องออกกฎหมายเพื่อควบคุมจัดระเบียบในเรื่องของยานพาหนะ ทั้งการจดทะเบียนแสดงเจ้าของรถ ทะเบียนผู้ขับขี่รถ ตลอดจนค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนใบอนุญาตและกฎเกณฑ์ข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย โดยกฎหมายบัญญัติใช้ในสมัยนั้นคือ พระราชบัญญัติรถลาก พ.ศ. 2444 และพระราชบัญญัติรถรับจ้าง พ.ศ. 2448

ในยุคต่อมาประเทศไทยเริ่มมีการนำเขารถยนต์สี่ล้อจากต่างประเทศเข้ามาใช้วิ่งสัญจรตามท้องถนนนั้น ผู้เป็นเจ้าของรถยนต์ หรือผู้ที่ครอบครองรถยนต์ยังไม่ต้องนำรถยนต์มาจดทะเบียนแต่อย่างใด เนื่องจากในสมัยนั้นยังไม่มีกฎหมายออกมาบังคับใช้ ต่อมารถยนต์

<sup>9</sup> CC Team, “วิถีแห่ง แท็กซี่” จากเมืองใหญ่ทั่วโลกที่ควรรู้ไว้ก่อนเดินทาง [ออนไลน์], 2559. แหล่งที่มา <http://www.culturedcreatures.co/world-taxi-facts/>

<sup>10</sup> นระ คมนามูล, เทคโนโลยีการขนส่งสาธารณะในเมือง ระบบขนส่งสาธารณะในกทม (กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์ เซเว่น พรินติ้ง กรุ๊ป, 2547), หน้า 51-52.

ได้รับความนิยมมากขึ้นประกอบกับเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนเพิ่มสูงขึ้น ในพ.ศ. 2452 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 5) จึงโปรดเกล้าให้มีการบัญญัติกฎหมายเพิ่มอีกหลายฉบับที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมยานพาหนะ ตามวิวัฒนาการของกฎหมายดังต่อไปนี้<sup>11</sup>

#### 1) พระราชบัญญัติรถยนต์รัตนโกสินทร์ ศก 128

เหตุที่ต้องมีการตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้นมา เนื่องจากพระราชปราชญ์ของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวที่ว่า “ทุกวันนี้มีผู้ใช้รถที่เรียกว่า โอโตโมบิล ขับไปมาอยู่บนถนนหลวงมากขึ้นสมควรที่จะมีพระราชบัญญัติเกี่ยวกับการเดินรถและการขับรถขึ้นไว้ เพื่อป้องกันเหตุอันตรายต่างๆ จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้มีการตราพระราชบัญญัติเกี่ยวกับการเดินรถและการขับรถสืบไป”

พระราชบัญญัติฉบับนี้มีทั้งหมด 21 มาตราและแบ่งออกได้เป็น 7 หมวด หลักการที่สำคัญของพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวคือ เพื่อให้ผู้เป็นเจ้าของรถยนต์นำรถยนต์มาจดทะเบียน<sup>12</sup> การออกใบอนุญาตขับรถสำหรับผู้ขับและการกำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ขับรถด้วยความประมาททำให้ผู้อื่นบาดเจ็บหรือได้รับอันตราย อาจกล่าวโดยสรุปว่าเจตนารมณ์ของกฎหมายฉบับดังกล่าวบัญญัติขึ้นมาเพื่อต้องการดูแลควบคุมเจ้าของรถ ตัวรถตลอดจนผู้ขับรถ ต่อมาภายหลังได้มีการแก้ไขพระราชบัญญัติรถยนต์รัตนโกสินทร์ ศก 128 กำหนดให้รถยนต์ในกรุงเทพมหานครต้องมาจดทะเบียนต่อพนักงานทะเบียนกรมพระนครบาลทุกปี และรถยนต์ที่รับจ้างบรรทุกคนโดยสารต้องขออนุญาตจากพนักงานก่อน<sup>13</sup> ในปี พ.ศ. 2466 พระยาเทพหัสดิน ร่วมกับ พระยาพิไชยชาญฤทธิ์ ก็เริ่มก่อตั้งบริษัท แท็กซี่สยาม ถือเป็นครั้งแรกที่ประเทศไทยเริ่มมีการให้บริการแท็กซี่ แต่ในสมัยนั้นไม่ปรากฏว่ามีการจดทะเบียนรถสาธารณะแต่อย่างใด

#### 2) พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2473

ต่อมาภายหลังจำนวนรถยนต์เพิ่มจำนวนมากขึ้น และเกิดรถยนต์ประเภทต่างๆ ขึ้นมากมาย ได้แก่ รถยนต์โดยสาร รถยนต์บรรทุก รถแท็กซี่ เป็นต้น จากสภาพสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป ทำให้เกิดความจำเป็นที่ต้องมีการปรับปรุงกฎหมายให้เหมาะสม โดยกฎหมายฉบับนี้ ตามมาตรา 4 มีการให้คำจำกัดความของคำว่า “รถยนต์สาธารณะ หมายความว่า รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร หรือของ” และยังมีการกำหนดต่อไปอีกว่า “รถยนต์รับจ้าง คือ รถยนต์สาธารณะอื่น นอกจากรถยนต์ประจำ

<sup>11</sup> เรื่องเดียวกัน หน้า 54.

<sup>12</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์รัตนโกสินทร์ ศก 128 มาตรา 7

<sup>13</sup> ประกาศแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติรถยนต์ ร.ศ.128 (พ.ศ. 2460) ข้อ 1 และข้อ 2



ทาง” นอกจากนี้กฎหมายฉบับนี้มีการแบ่งประเภทของใบอนุญาตในการขับรถออกเป็น 3 ประเภทคือ ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล ใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ และใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์<sup>14</sup>

ต่อมากระทรวงมหาดไทยได้ออกหลักเกณฑ์ใหม่ๆ เพิ่มขึ้นโดยกฎกระทรวง มีการจำกัดการจดทะเบียนรถแท็กซี่ เนื่องจากมีรถแท็กซี่ที่ให้บริการจำนวนมาก และมีการแก้ไขกฎหมายเพิ่มเติมถึง 20 ครั้ง โดยมีหลักการคล้ายคลึงกับกฎหมายฉบับเดิมในเรื่องของการควบคุมเจ้าของรถ ตัวรถ และผู้ขับรถเป็นหลัก เหตุผลก็เพื่อประโยชน์ในการจัดเก็บภาษีและเพื่อกำหนดคุณสมบัติของผู้เป็นเจ้าของรถ แต่ไม่ได้มุ่งเน้นการควบคุมและจัดระเบียบรถยนต์เพื่อผลทางเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ

### 3) พระราชบัญญัติว่าด้วยการขนส่ง พ.ศ. 2497

ในช่วงที่เศรษฐกิจของประเทศเติบโตอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้ระบบขนส่งขยายตัวอย่างรวดเร็ว ทำให้มีจำนวนรถเพิ่มมากขึ้น ด้วยเหตุดังกล่าวจึงเกิดการแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่ง ให้สอดคล้องกับสถานการณ์เศรษฐกิจของประเทศและเป็นไปในแนวเดียวกับนานาชาติ เพื่อจัดระเบียบการขนส่งของไทยให้เป็นระบบและมีประสิทธิภาพมากขึ้น และเพื่อก่อให้เกิดความเป็นธรรมต่อผู้ประกอบการขนส่งและผู้ใช้บริการขนส่ง จึงตราพระราชบัญญัติว่าด้วยการขนส่ง พ.ศ. 2497 ขึ้นมาบังคับใช้ เป็นกฎหมายที่ใช้ในการควบคุมและจัดระเบียบการขนส่ง เริ่มมีการแบ่งประเภทของการขนส่งออกเป็น การขนส่งสาธารณะ การขนส่งประจำทาง การขนส่งส่วนบุคคล และการบริหารจัดการการขนส่ง โดยมีกฎระเบียบควบคุมผู้ประกอบการขนส่งให้ขอใบอนุญาตจากทางรัฐ เพื่อควบคุมตัวรถให้มีคุณสมบัติที่เหมาะสมและเกิดความปลอดภัยในการขนส่งอันมุ่งเน้นผลทางเศรษฐกิจในระดับประเทศเป็นสำคัญ แตกต่างจากกฎหมายฉบับเดิมที่มีเจตนารมณ์มุ่งเน้นเพียงควบคุมเจ้าของรถ ตัวรถ ผู้ขับรถและในการจัดเก็บภาษีเท่านั้น

### 4) พระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2522

เนื่องจากมีการบังคับใช้พระราชบัญญัติว่าด้วยการขนส่ง พ.ศ. 2497 มาเป็นเวลานาน และสภาพสังคมได้เปลี่ยนแปลงไป ก่อให้เกิดความจำเป็นที่ต้องแก้ไขบทบัญญัติของกฎหมาย จึงมีการตราพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2522 โดยบทบัญญัติที่แตกต่างและเพิ่มเติมจากกฎหมายฉบับเดิม คือ รถที่อยู่ภายใต้การควบคุมทั้งหมด ต้องจดทะเบียนและชำระภาษีที่กรมการขนส่งหรือสำนักงานขนส่งจังหวัดแล้วแต่กรณี

ในปี พ.ศ. 2535 เศรษฐกิจของประเทศไทยมีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว และจำนวนประชากรเพิ่มขึ้นทำให้ความต้องการในการใช้บริการรถแท็กซี่เป็นที่ต้องการมากขึ้นกว่าเดิม ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ในการยกเลิกการจำกัดจำนวนรถแท็กซี่ และอนุญาตให้เปิดเสรีในการประกอบ

<sup>14</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2473 มาตรา 17

กิจการรถแท็กซี่ โดยกรมการขนส่งทางบกกำหนดให้ผู้ที่จะขออนุญาตยื่นจดทะเบียนรถแท็กซี่ได้ คือ บุคคลธรรมดา ห้างหุ้นส่วนสามัญ ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ห้างหุ้นส่วนจำกัด บริษัทจำกัด บริษัทมหาชนจำกัด สหกรณ์และองค์การของรัฐ จึงทำให้การประกอบกิจการรถแท็กซี่ได้รับเสรีภาพ ในการประกอบกิจการจนถึงปัจจุบัน<sup>15</sup>

## 2.2 การบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันที่เป็นตัวกลางระหว่างผู้โดยสารกับผู้ขนส่ง

ปัจจุบันมีการนำแพลตฟอร์มเทคโนโลยีเข้ามาในการบริการการขนส่ง โดยใช้แอปพลิเคชันหรือ โปรแกรมประยุกต์บนโทรศัพท์มือถือประเภทสมาร์ทโฟน (Smart Phone) ซึ่งแอปพลิเคชันเป็น ซอฟต์แวร์ที่ประดิษฐ์ขึ้นเพื่อช่วยให้การทำงานของผู้ใช้ (User) โดยอาศัยส่วนติดต่อกับผู้ใช้ (User Interface) เพื่อเป็นตัวกลางในการสื่อสารระหว่างผู้ใช้โปรแกรม

ดังนั้นในการบริการการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันที่เป็นตัวกลางระหว่างผู้ขนส่งกับผู้โดยสารนั้น เกิดขึ้นเพื่อใช้อำนวยความสะดวกในการติดต่อสื่อสารระหว่างผู้ขนส่งกับผู้โดยสาร โดย ในวิทยานิพนธ์เล่มนี้จะกล่าวถึงผู้ขนส่ง ที่เป็นผู้ให้บริการรับจ้างขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์ การ ดำเนินการของแอปพลิเคชัน เริ่มต้นจากเมื่อผู้โดยสารมีความต้องการเดินทางจากสถานที่หนึ่งไปยังอีก ที่หนึ่ง ผู้โดยสารจะส่งคำร้องขอใช้บริการผ่านแอปพลิเคชัน และเมื่อผู้ให้บริการรับจ้างขนส่งผู้โดยสาร ด้วยรถยนต์ได้รับคำร้องเป็นที่เรียบร้อยแล้ว หากผู้ให้บริการขนส่งตกลงรับคำขอใช้บริการดังกล่าว ผู้ ให้บริการขนส่งก็จะส่งคำตอบรับว่าจะให้บริการผ่านแอปพลิเคชันเช่นกัน จากนั้นผู้ให้บริการขนส่งก็ จะขับรถไปรับผู้โดยสารตามตำแหน่งที่ผู้โดยสารได้พิกัดไว้ตามแอปพลิเคชันเพื่อพาผู้โดยสารไปยัง สถานที่ปลายทางที่ผู้โดยสารระบุไว้ในแอปพลิเคชัน ซึ่งแอปพลิเคชันดังกล่าวแท้จริงแล้วไม่ได้เป็น เพียงตัวกลางในการสื่อสารระหว่างผู้ใช้นั้น แต่ยังมีลักษณะอีกมากมาย ยกตัวอย่างเช่น ระบบการ ชำระค่าโดยสารที่ผู้โดยสารสามารถเลือกได้ว่าชำระค่าโดยสารเป็นเงินสด หรือผ่านบัตรเครดิต การ แสดงความเห็นภายหลังจากการใช้บริการการขนส่งซึ่งการแสดงความเห็น เป็นความเห็นของทั้งสอง ฝ่ายคือ ผู้ให้บริการขนส่งแสดงความเห็นต่อผู้โดยสาร และผู้โดยสารแสดงความเห็นต่อผู้ให้บริการ ขนส่งเพื่อควบคุมพฤติกรรมการให้บริการการขนส่งของผู้ขับและควบคุมพฤติกรรมการใช้บริการของ ผู้โดยสารด้วย การประกาศถึงโปรโมชั่นส่วนลดต่างๆจากเจ้าของแอปพลิเคชันที่จัดให้สำหรับผู้โดยสาร หรือโปรโมชั่นเพื่อทำรายได้เพิ่มขึ้นสำหรับผู้ให้บริการขนส่ง เช่น หากผู้ขับต้องการรายได้เป็นสองเท่า ต้องให้บริการในสถานที่และเวลาตามที่ทางเจ้าของแอปพลิเคชันกำหนด เห็นได้ว่าแอปพลิเคชัน

<sup>15</sup> ระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยการรับจดทะเบียนรถยนต์รับจ้าง (รถแท็กซี่) ในเขต

ดังกล่าวไม่ได้เป็นเพียงตัวกลางระหว่างผู้ขับกับผู้โดยสารเท่านั้น แต่เป็นตัวกลางระหว่างเจ้าของแอปพลิเคชันดังกล่าว กับทั้งผู้ให้บริการขนส่งและผู้โดยสารด้วย การบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันที่เป็นตัวกลางระหว่างผู้โดยสารกับผู้ขนส่งสามารถแบ่งได้ 2 ประเภท คือ

1. การบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันที่เป็นตัวกลางระหว่างผู้โดยสารกับผู้ขนส่งซึ่งใช้รถแท็กซี่มีเตอร์ ยกตัวอย่าง เช่น แกร็บแท็กซี่ (Grab Taxi) แท็กซี่โอเค (Taxi OK)
2. การบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันที่เป็นตัวกลางระหว่างผู้โดยสารกับผู้ขนส่งซึ่งไม่ใช่ผู้ขับรถแท็กซี่มีเตอร์ ยกตัวอย่าง เช่น แกร็บคาร์ (Grab Car) อุเบอร์ (Uber)

## 2.2.1 การบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันที่เป็นตัวกลางระหว่างผู้โดยสารกับผู้ขนส่งซึ่งใช้รถแท็กซี่มีเตอร์

### 2.2.1.1 แกร็บแท็กซี่ (Grab Taxi)

แกร็บแท็กซี่เป็นการบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชัน เป็นบริการที่อำนวยความสะดวกสบายให้แก่ผู้โดยสารในการเรียกใช้บริการรถแท็กซี่ โดยแอปพลิเคชันแกร็บทำหน้าที่ในการเป็นตัวกลางในการจับคู่ระหว่างผู้โดยสารกับผู้ขับแท็กซี่ เพื่อให้เกิดบริการขนส่งผู้โดยสารขึ้น อีกมุมหนึ่งถือเป็นโอกาสในการเพิ่มรายได้ให้แก่ผู้ขับแท็กซี่ ลดเวลาวิ่งรถเปล่าบนถนน หรือจอดรถผู้โดยสารตามจุดต่างๆ<sup>16</sup> การบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันแกร็บ เป็นดำเนินการโดยเอกชน ในนามบริษัทแกร็บ เพื่อให้เกิดความเข้าใจในการให้บริการแกร็บแท็กซี่ หัวข้อต่อไปจะขอกล่าวถึง แนวคิด ความเป็นมาของการให้บริการแกร็บแท็กซี่ ทั้งในส่วนของราคาค่าโดยสารของการให้บริการแกร็บแท็กซี่และรูปแบบการให้บริการ

#### (1) แนวคิดและความเป็นมาของการให้บริการแกร็บแท็กซี่

บริษัทแกร็บ (Grab) หรือ แกร็บแท็กซี่ (Grab Taxi) ซึ่งในอดีตคือ My Teksi เกิดขึ้นจากความลำบากในการเรียกใช้บริการรถแท็กซี่ในประเทศมาเลเซีย ทำให้ Anthony Tan (แอนโทนี ตัน) และ Hooi Ling Tan (โฮย หลิง ตัน) นักศึกษาชาวมาเลเซียทั้งสองมองว่า ปัญหาดังกล่าวเป็นสิ่งที่ทุกคนในแถบภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ต้องประสบเป็นสิ่งเดียวกัน จึงพยายามที่จะนำความก้าวหน้าของ

<sup>16</sup> Grab, "แกร็บแท็กซี่" [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <https://www.grab.com/th/taxi/>

เทคโนโลยีในปัจจุบัน ในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยเปลี่ยนแปลงการเรียกแท็กซี่ให้มีความสะดวกยิ่งขึ้น ผ่านแพลตฟอร์มแอปพลิเคชันของโทรศัพท์มือถือ จึงริเริ่มดำเนินกิจการในการให้บริการรถรับจ้างและการบริการโลจิสติกส์ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยทางบริษัทแกร็บแท็กซี่ได้กำหนดนโยบายและวิสัยทัศน์ว่า “ขับเคลื่อนภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ไปข้างหน้า ด้วยการแก้ปัญหาด้านการขนส่งสาธารณะ รวมไปถึงการนำเสนอบริการที่มีคุณภาพของบริการและความปลอดภัย ทั้งต่อผู้โดยสารและผู้ขับอย่างต่อเนื่อง เพื่อช่วยยกระดับที่ดีของผู้คนและพัฒนาสังคม” จึงเริ่มต้นจัดตั้งบริษัทแกร็บอย่างเป็นทางการในมาเลเซียเมื่อปี 2555 จากนั้นในปี 2556 เริ่มให้บริการฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ ประเทศไทย และในปี 2557 เริ่มให้บริการในเวียดนามและอินโดนีเซีย ปัจจุบันบริษัทแกร็บได้ให้บริการใน 6 ประเทศทั่วทั้งภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเป็นที่ยอมรับโดยผู้โดยสารจำนวนมาก<sup>17</sup>

ในประเทศไทย แกร็บเปิดตัวในฐานะบริษัทที่เป็นตัวกลางในการเชื่อมต่อระหว่างผู้ขับรถแท็กซี่กับผู้โดยสาร ในนาม “แกร็บแท็กซี่” เริ่มเปิดให้บริการรถรับจ้างครั้งแรกในช่วงเดือน ตุลาคม 2556 โดยจดทะเบียนในนาม บริษัท แกร็บแท็กซี่ (ประเทศไทย) จำกัด โดยมีสัดส่วนผู้ถือหุ้นดังต่อไปนี้ บริษัท แกร็บแท็กซี่ โฮลดิ้งส์ (ประเทศไทย) จำกัด ในสัดส่วน 50.9993% Grab, Inc. หมู่เกาะเคย์แมน 49.000% และผู้ถือหุ้นสัญชาติไทย 0.0007%<sup>18</sup> เห็นได้ว่าบริษัท แกร็บแท็กซี่ถือเป็นนิติบุคคลสัญชาติไทย ถือเป็นแอปพลิเคชันที่มีเครือข่ายคนขับแท็กซี่ที่ใหญ่ที่สุดในประเทศไทย ณ ขณะนี้โดยบริการแกร็บแท็กซี่นั้นได้เปิดให้บริการใน 7 เขตสำคัญของประเทศไทย ได้แก่ กรุงเทพมหานคร พัทยา เชียงราย เชียงใหม่ ภูเก็ต อุบลราชธานี และขอนแก่น

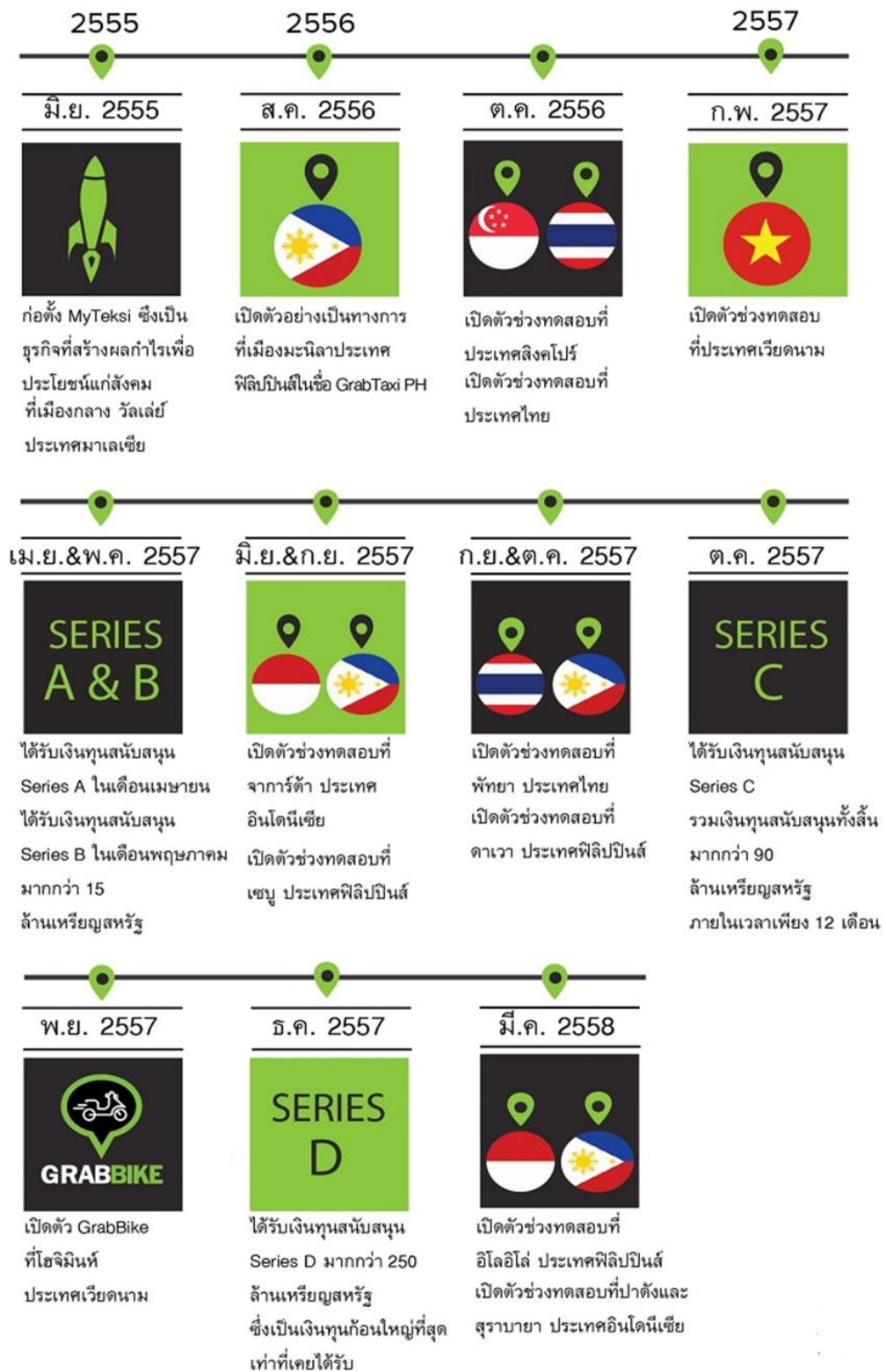
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
CHULALONGKORN UNIVERSITY

<sup>17</sup> Grab, "Grab ประเทศไทย บันทึกของภูมิภาคตะวันออกเฉียงใต้" [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 20 เมษายน 2561.

แหล่งที่มา: <https://www.grab.com/th/about/>

<sup>18</sup> กรมพัฒนาธุรกิจการค้า, "เทียบกันชัดผลประกอบการ Uber และ Grab ในประเทศไทย" [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 25 เมษายน 2561 วันที่ 14 สิงหาคม 2560. แหล่งที่มา:

<https://thailandinvestmentforum.com/2017/10/14/ubergrabthai/>



ที่มา: <http://www.forbesthailand.com/news-detail.php?did=377>

## (2) การคำนวณอัตราค่าโดยสารของการให้บริการแกร็บแท็กซี่และรูปแบบการให้บริการ

แกร็บแท็กซี่ (GrabTaxi) คือระบบการให้บริการเรียกรถแท็กซี่สำหรับผู้โดยสาร รวมถึงบริการกระจายงานการเรียกรถแท็กซี่ไปยังคนขับผ่านระบบโทรศัพท์มือถือสมาร์ทโฟน เป็นความพยายามที่จะยกระดับการให้บริการโดยสารรถแท็กซี่ เพื่อการเดินทางที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยมีขั้นตอนการเรียกใช้บริการรถแท็กซี่<sup>19</sup> ผ่านแอปพลิเคชันแกร็บตามขั้นตอนต่อไปนี้

### 1) การเรียกรถแท็กซี่

เมื่อผู้โดยสารต้องการใช้บริการแกร็บแท็กซี่ ก่อนอื่นผู้โดยสารต้องเข้าสู่ระบบแอปพลิเคชันแกร็บ โดยก่อนที่ผู้โดยสารจะส่งคำร้องขอใช้บริการ ผู้โดยสารต้องแสดงตำแหน่งที่อยู่ปัจจุบันที่ต้องการให้รถแท็กซี่ไปรับก่อน โดยแอปพลิเคชันแกร็บจะค้นหาตำแหน่งปัจจุบันของผู้โดยสารโดยอัตโนมัติ ผู้โดยสารเพียงกำหนดปลายทางที่ต้องการเดินทาง กำหนดประเภทรถแท็กซี่ซึ่งมี 2 ประเภทให้เลือกคือ แกร็บแท็กซี่ กับแท็กซี่เจ็ดที่นั่ง และกดจองรถได้ทันที ผู้โดยสารสามารถทราบราคาค่าโดยสารโดยประมาณได้ล่วงหน้า จากนั้นผู้ขับแท็กซี่ที่อยู่บริเวณใกล้เคียงตำแหน่งของผู้โดยสาร จะกดตกลงยอมรับให้บริการผ่านแอปพลิเคชัน และผู้ขับแท็กซี่ก็จะไปรับผู้โดยสารตามตำแหน่งที่ผู้โดยสารได้แสดงไว้

### 2) แอปพลิเคชันแกร็บจะหาผู้ขับแท็กซี่ให้ผู้โดยสาร

เป็นการเพิ่มความสะดวกสบายในการเรียกใช้บริการรถแท็กซี่ จากเดิมที่ผู้โดยสารต้องไปโบกรถแท็กซี่ตามท้องถนนเพื่อเรียกใช้บริการ ซึ่งอาจเสี่ยงต่อการเจอรถแท็กซี่ที่ปฏิเสธผู้โดยสาร การใช้แอปพลิเคชันแกร็บทำให้ผู้โดยสารทราบว่า ขณะนี้ผู้ขับแท็กซี่อยู่ตำแหน่งใด อยู่ใกล้หรือไกลจากตำแหน่งที่ผู้โดยสารอยู่ในระยะทางกี่กิโลเมตรและผู้ขับแท็กซี่จะมาถึงตำแหน่งที่ผู้โดยสารอยู่ในเวลาอีกกี่นาทีข้างหน้า

### 3) ระหว่างการเดินทางสามารถติดตามเส้นทางได้

แอปพลิเคชันแกร็บยังมีฟังก์ชันเพื่อความปลอดภัยที่เพิ่มขึ้นของผู้โดยสาร ผู้โดยสารสามารถตรวจสอบเส้นทางและข้อมูลของผู้ขับแท็กซี่ พร้อมแบ่งปันข้อมูลการเดินทางของผู้โดยสารที่กำลังเดินทางอยู่ (Share Your Ride) ให้แก่เพื่อนหรือครอบครัวได้ผ่านแอปพลิเคชันแกร็บ

### 4) การชำระค่าโดยสารเมื่อถึงที่หมายอย่างปลอดภัย

สำหรับอัตราค่าโดยสารของบริการแกร็บแท็กซี่ เป็นการคำนวณไปตามระยะทาง ซึ่งคำนวณด้วยมิเตอร์รถแท็กซี่ ส่วนที่ผู้โดยสารจะต้องชำระเพิ่มเติมจากการเรียกใช้บริการรถแท็กซี่แบบปกติคือ

<sup>19</sup> Grab, "แกร็บแท็กซี่" [ออนไลน์].

ค่าบริการเรียกรถแท็กซี่ราคา 20-40 บาท เป็นค่าบริการที่ผู้โดยสารต้องชำระเพิ่มเติม ถือเป็นค่าวิ่งรถเปล่าของรถแท็กซี่เพื่อไปรับผู้โดยสาร อย่างไรก็ตามผู้ขับแท็กซี่จะเริ่มเปิดมิเตอร์ในการคำนวณค่าโดยสารในการเดินทาง เมื่อผู้โดยสารขึ้นไปบนรถแท็กซี่แล้วเท่านั้น

ในการชำระค่าโดยสาร ผู้โดยสารสามารถเลือกชำระได้หลายช่องทาง ทั้งเงินสด หรือบัตรเครดิต และผู้โดยสารสามารถแสดงความเห็นสำหรับการเดินทาง โดยให้คะแนนแก่ผู้ขับแท็กซี่ผ่านหน้าแอปพลิเคชันได้ทันที โดยมีระดับการให้คะแนนสำหรับการให้บริการของผู้ขับแท็กซี่ทั้งหมด 5 ระดับ ระดับที่หนึ่งเป็นดาวหนึ่งดวงหมายถึง ผู้ขับแท็กซี่บริการแย่มากสุดเรียงไปตามลำดับจนถึงดาวห้าดวงหมายถึง ผู้ขับแท็กซี่บริการดีเยี่ยม ไม่เพียงแต่ผู้โดยสารเท่านั้นที่สามารถให้คะแนนสำหรับการให้บริการ ผู้ขับแท็กซี่ก็สามารถให้คะแนนแก่ผู้โดยสารด้วย โดยอาศัยหลักเกณฑ์การให้คะแนนเช่นเดียวกัน ในกรณีที่ผู้โดยสารเป็นบุคคลที่กดยกเลิกการเรียกรถแท็กซี่บ่อยครั้งโดยไม่มีสาเหตุหรือไม่ใช่ความผิดจากผู้ขับแท็กซี่ หรือในการเดินทางผู้โดยสารบุคคลนั้นมีพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสม ผู้ขับแท็กซี่ก็สามารถให้คะแนนสำหรับผู้โดยสารได้เช่นกัน ส่งผลให้แอปพลิเคชันแกร็บก็จะบันทึกข้อมูลดังกล่าว แล้วจัดลำดับผู้โดยสารบุคคลนั้นเป็นผู้โดยสารที่แย่ เป็นต้น

### 2.2.1.2 แท็กซี่โอเค (Taxi OK)

#### (1) แนวคิดและความเป็นมาของการให้บริการแท็กซี่โอเค

ปัจจุบันมีโครงการเกี่ยวกับรถแท็กซี่ที่จัดโดยรัฐบาลที่มีชื่อว่า แท็กซี่โอเค (Taxi OK) เป็นโครงการที่กรมการขนส่งทางบกได้พยายามที่จะนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการบริหารจัดการเดินรถแท็กซี่ เพื่อเพิ่มมาตรฐานความปลอดภัย และเพิ่มช่องทางการหารายได้ให้กับผู้ให้บริการแท็กซี่ โดยกำหนดให้รถแท็กซี่ที่จดทะเบียนใหม่ทุกคันต้องติดตั้งเครื่องบันทึกการเดินทางของรถ ประกอบด้วยอุปกรณ์ GPS Tracking ซึ่งเป็นระบบติดตามรถแบบ Real-time พร้อมอุปกรณ์แสดงตัวผู้ขับที่ใช้กับใบอนุญาตขับรถสาธารณะที่กรมการขนส่งทางบกออกให้อย่างถูกต้องตามกฎหมาย โดยต้องสามารถส่ง ระยะทาง เวลา พิกัดตำแหน่งรถ เส้นทางการเดินทาง ความเร็วรถ ค่าโดยสารจากมิเตอร์ ระบบประเมินค่าโดยสารเบื้องต้นและระบบตรวจสอบความผิดปกติของค่าโดยสาร หรืออาจติดตั้งมาตรค่าโดยสารแบบ Digital ที่มีคุณสมบัติครบตามเงื่อนไข มีระบบกล้องถ่ายภาพภายในรถแบบ Snap Shot เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้ผู้ขับรถและผู้โดยสาร รวมถึงมีปุ่มฉุกเฉินหรือปุ่ม Emergency สำหรับผู้โดยสารที่สามารถส่งข้อมูลมายังศูนย์ให้บริการรถแท็กซี่และกรมการขนส่งทางบกเพื่อขอความช่วยเหลือได้แบบทันสถานการณ์

ศูนย์ให้บริการรถแท็กซี่เป็นผู้ประกอบการเอกชนที่มีหน้าที่ในการควบคุมกำกับดูแลรถแท็กซี่ภายในสังกัด เป็นหน่วยงานกลางระหว่างกรมการขนส่งทางบกกับรถแท็กซี่ ในการบริหารจัดการการเดินรถและการให้บริการ โดยติดตาม กำกับ รับเรื่องร้องเรียนและแจ้งเหตุต่างๆ รวมทั้งส่งข้อมูลการเดินทาง หรือความผิดปกติของค่าโดยสาร ไปยังศูนย์บริหารจัดการรถแท็กซี่ของกรมการขนส่งทางบก (DLT TAXI CENTER) ซึ่งจัดตั้งขึ้นมาเพื่อทำหน้าที่ควบคุมและกำกับ ดูแลศูนย์ให้บริการรถแท็กซี่ของผู้ประกอบการเอกชนต่างๆ ให้ได้มาตรฐานตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด ทั้งนี้ยังมีระบบเรียกบริการรถแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชัน “Taxi OK” บนโทรศัพท์มือถือสมาร์ตโฟนที่มีลักษณะเช่นเดียวกับแอปพลิเคชันอุเบอร์ ทำให้สามารถเรียกใช้บริการรถทุกคันที่อยู่ในสังกัดศูนย์ให้บริการรถแท็กซี่ได้อย่างสะดวกรวดเร็ว และยังใช้ในการร้องเรียนการให้บริการ รวมถึงตรวจสอบความถูกต้องของค่าบริการได้ เพื่อให้ผู้โดยสารได้รับความปลอดภัยจากการใช้บริการ พร้อมการช่วยเหลือยามที่เกิดปัญหาได้อย่างทันที<sup>20</sup>

## 2.2.2 การบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันที่เป็นตัวกลางระหว่างผู้โดยสารกับผู้ขนส่งซึ่งไม่ใช่ผู้ขับรถแท็กซี่มิเตอร์

### 2.2.2.1 แกร็บคาร์ (Grab Car)

#### (1) แนวคิดและความเป็นมาของการให้บริการแกร็บคาร์

บริษัทแกร็บแท็กซี่ได้เปิดตัวการให้บริการอีกประเภท ชื่อว่า “Grab Car (แกร็บคาร์)” เป็นการให้บริการโดยแอปพลิเคชันแกร็บเป็นตัวกลางในการเชื่อมต่อระหว่างผู้ขับแกร็บคาร์กับผู้โดยสาร ทำให้เกิดการบริการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล คือบริการรถรับจ้างระดับหรู เปิดตัวในประเทศไทยเป็นประเทศที่สาม เริ่มต้นจากกรุงเทพมหานคร เหตุผลในการเพิ่มรูปแบบการให้บริการอีกประเภท เนื่องจากทางบริษัทเห็นว่า แม้ว่าแกร็บแท็กซี่จะประสบความสำเร็จ แต่ก็ยังมีปัญหาบางอย่างที่แท็กซี่แบบดั้งเดิมไม่สามารถแก้ไขปัญหาเหล่านั้นได้ ทางบริษัทจึงนำเสนอบริการแกร็บคาร์ขึ้นมาเพื่อให้เหมาะสมในแต่ละสภาพสังคมของประเทศไทย โดยมีเป้าหมายที่สำคัญในการให้บริการดังกล่าวคือ ความปลอดภัย ความไว้วางใจ ความรวดเร็ว ตอบสนองความความต้องการของผู้โดยสาร และช่วยแท็กซี่ประหยัดน้ำมัน โดยในปัจจุบันรูปแบบการให้บริการหลักของทางบริษัทแกร็บแท็กซี่มากมายทั้ง GrabTaxi GrabCar JustGrab GrabBike และGrabFood

<sup>20</sup> กรมการขนส่งทางบก, "โครงการ TAXI OK ยกกระดับคุณภาพการให้บริการแท็กซี่" [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: [https://www.dlt.go.th/th/public-news/view.php?\\_did=1916](https://www.dlt.go.th/th/public-news/view.php?_did=1916)



## (2) การคำนวณอัตราค่าโดยสารของการให้บริการแกร็บคาร์และรูปแบบการให้บริการ

แกร็บคาร์ (GrabCar) คือ การให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันแกร็บ ผู้ขับแกร็บคาร์จะเป็นผู้นำรถยนต์ส่วนบุคคลของตนมาให้บริการดังกล่าว โดยมีขั้นตอนการเรียกใช้บริการรถแกร็บคาร์ ตามขั้นตอนต่อไปนี้

### 1) การเรียกรถแกร็บคาร์

เมื่อผู้โดยสารต้องการใช้บริการเดินทางด้วยแกร็บคาร์ ผู้โดยสารต้องเข้าสู่ระบบแอปพลิเคชันแกร็บ โดยแสดงตำแหน่งที่อยู่ปัจจุบันของผู้โดยสารและแอปพลิเคชันแกร็บจะค้นหาตำแหน่งปัจจุบันของผู้โดยสารโดยอัตโนมัติ ผู้โดยสารเพียงกำหนดเลือกปลายทางที่ต้องการเดินทาง กำหนดประเภทรถที่จะให้บริการ ซึ่งการให้บริการแกร็บคาร์มีรถยนต์ที่นำมาให้บริการ 3 ประเภทได้แก่ แกร็บคาร์อีโคโนมี (GrabCar Economy) แกร็บคาร์พรีเมียม (GrabCar Plus Premium) และแกร็บเอ็กซ์แอล (GrabXL 8-12-seater Van) ภายหลังจากที่กดจองรถยนต์ แอปพลิเคชันแกร็บจะคำนวณค่าโดยสารโดยแจ้งเป็นราคาแบบเหมา ผู้โดยสารสามารถทราบราคาค่าโดยสารล่วงหน้าได้ก่อนการเดินทางตามที่ปรากฏในแอปพลิเคชัน เมื่อผู้โดยสารกดจองการเดินทางแอปพลิเคชันแกร็บจะหาผู้ขับแกร็บคาร์ที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียงตำแหน่งของผู้โดยสารที่สุด และเมื่อผู้ขับแกร็บคาร์ตกลงยอมรับงาน และผู้ขับแกร็บคาร์ก็จะไปรับผู้โดยสารตามตำแหน่งที่ผู้โดยสารได้แสดงไว้

### 2) แอปพลิเคชันแกร็บจะหาผู้ขับแกร็บคาร์ให้ผู้โดยสาร

เป็นการเพิ่มความสะดวกรสบายในการเดินทาง และเป็นทางเลือกใหม่ให้แก่ผู้โดยสาร เนื่องจากไม่ต้องออกไปข้างนอกเพื่อรอโบกรถแท็กซี่ การใช้แอปพลิเคชันแกร็บทำให้ผู้โดยสารทราบว่า ขณะนี้ผู้ขับแกร็บคาร์อยู่ตำแหน่งใด อยู่ใกล้หรือไกลจากตำแหน่งที่ผู้โดยสารอยู่ในระยะทางกี่กิโลเมตรและผู้ขับแกร็บคาร์มาถึงตำแหน่งที่ผู้โดยสารอยู่ในเวลาอีกกี่นาทีข้างหน้า

### 3) ระหว่างการเดินทางสามารถติดตามเส้นทางได้

แอปพลิเคชันแกร็บยังมีฟังก์ชันเพื่อความปลอดภัยที่เพิ่มขึ้นของผู้โดยสาร ผู้โดยสารสามารถตรวจสอบเส้นทางและข้อมูลของผู้ขับแกร็บคาร์ พร้อมแบ่งปันข้อมูลการเดินทางของผู้โดยสารที่กำลังเดินทางอยู่ (Share Your Ride) ให้แก่เพื่อนหรือครอบครัวได้ผ่านแอปพลิเคชันแกร็บ

### 4) การชำระค่าโดยสารเมื่อถึงที่หมายอย่างปลอดภัย

สำหรับอัตราค่าโดยสารของบริการแกร็บคาร์นั้นขึ้นอยู่กับประเภทรถที่ผู้โดยสารเลือกใช้บริการ ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ประเภท<sup>21</sup>

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

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

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

ในการชำระค่าโดยสาร ผู้โดยสารสามารถเลือกชำระได้หลายช่องทาง ทั้งเงินสด หรือบัตรเครดิต และผู้โดยสารแสดงความเห็นสำหรับการเดินทาง โดยให้คะแนนแก่ผู้ขับแกร็บคาร์ผ่านหน้าแอปพลิเคชันได้ทันที โดยมีระดับการให้คะแนนสำหรับการให้บริการของผู้ขับทั้งหมด 5 ระดับ ระดับที่หนึ่งเป็นดาวหนึ่งดวงหมายถึง ผู้ขับที่บริการแย่มากสุดเรียงไปตามลำดับจนถึงดาวห้าดวงหมายถึง ผู้ขับบริการดีเยี่ยม ในกรณีที่ผู้โดยสารเป็นบุคคลที่กดยกเลิกการเรียกรถแกร็บคาร์บ่อยครั้งโดยไม่มีสาเหตุหรือไม่ใช่ความผิดจากผู้ขับแกร็บคาร์จะส่งผลให้แอปพลิเคชันแกร็บก็จะบันทึกข้อมูลดังกล่าว แล้วจัดลำดับผู้โดยสารบุคคลนั้นเป็นผู้โดยสารที่แย่ เป็นต้น

#### 1) GrabCar (Economy)

ยี่ห้อ	รุ่น
Toyota	Vios, Altis, Innova, Hilux Vigo, Revo
Honda	Civic, Jazz, Freed, Brio, City
Nissan	Tida, Almera, Navara
Mazda	3, 2
Ford	Fiesta, Ranger
Mitsubichi	Lancer, Cidia, Mirage, Triton
Proton	Exora
Chevrolet	Sonic, Cruze, Colorado

<sup>21</sup> Grab, "แกร็บแท็กซี่" [ออนไลน์].

Suzuki	Swift
--------	-------

### 2) GrabCar Plus (Premium)

ยี่ห้อ	รุ่น
Toyota	Camry, Fortuner
Honda	Accord, HRV, CRV
Nissan	Teana, X-Trail
Mitsubishi	Pajero
Chevrolet	Captiva, Trailblazer
Mercedez	All Mercedez Benz
BMW	All BMW
Mazda	CX5
Isuzu	Mu-x

### 3) GrabCarXL (8-12-seater Van)

ยี่ห้อ	รุ่น
Toyota	Commuter
Hyundai	H1
Nissan	NV

#### 2.2.2.2 อุเบอร์ (Uber)

##### (1) แนวคิดและความเป็นมาของการให้บริการอุเบอร์ในประเทศไทย

กรณีศึกษาอย่างเช่น บริษัทอุเบอร์ คำว่า “Uber” เป็นคำศัพท์ที่มาจากภาษาเยอรมันที่แปลว่า “เหนือกว่า” หรือ “ที่สุด” การให้บริการอุเบอร์มีประวัติความเป็นมา เริ่มก่อตั้งจากผู้ก่อการทั้งหมด 3 คนคือ Garrett Camp ผู้ก่อตั้ง StumbleUpon บริการแนะนำเว็บที่น่าสนใจ Travis Kalanick ผู้ก่อตั้ง Scour บริการค้นหาและแลกเปลี่ยนไฟล์มัลติมีเดีย และ Ryan Graves เริ่มต้นจากการมองเห็นถึงการบริการที่ย่ำแย่ของแท็กซี่ในเมืองซานฟรานซิสโกและปัญหาที่ผู้โดยสารสามารถใช้บริการแท็กซี่ได้อย่างสะดวกเนื่องจากการเรียกรถแท็กซี่ทำได้ยาก จึงมีแนวคิดว่าจะหากสามารถจัดการรถยนต์ที่หรูหรา และคุณภาพของการบริการที่ดี ในลักษณะของการแบ่งเวลา (timeshare) คือ แนวคิดผู้ขับขี่ไม่จำเป็นต้องให้บริการเฉพาะลูกค้าของอุเบอร์ตลอดเวลา แต่สามารถเลือกเวลาในการทำงานได้เอง โดย

เลือกเฉพาะ “เวลาที่ร่วาง” มารับงานจากอุเบอร์เป็นรายได้เสริมก็ได้<sup>22</sup> ถือเป็นการใช้ประโยชน์จาก time-sharing มองว่าเป็นโอกาสทางธุรกิจที่ดี กิจการของอุเบอร์จึงเริ่มก่อตัวครั้งแรกที่เมืองซานฟรานซิสโก รัฐแคลิฟอร์เนีย สหรัฐอเมริกา ในปี พ.ศ. 2552 โดยเริ่มทดลองให้บริการขนส่งผู้โดยสารโดยใช้รถลีมูซีน (ลักษณะเป็นรถยนต์นั่งขนาดใหญ่สำหรับขนส่งผู้โดยสาร เช่นเดียวกับรถยนต์บริการธุรกิจในประเทศไทย) โดยเหตุผลที่อุเบอร์เริ่มให้บริการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถลีมูซีนเนื่องจาก ผู้ก่อตั้งมีความต้องการที่จะสร้างบริการการขนส่งผู้โดยสารที่ดูโก้ และมีความสะดวกสบาย และพัฒนาแอปพลิเคชันบนโทรศัพท์มือถือเพื่อใช้ในการติดต่อสื่อสารระหว่างผู้ขับอุเบอร์และผู้โดยสาร โดยเริ่มให้บริการอย่างเป็นทางการในปี พ.ศ. 2553 โดยใช้ชื่อว่า “อุเบอร์แค็บ (UberCab)” เมื่อการให้บริการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถลีมูซีนของอุเบอร์แค็บเริ่มเป็นที่รู้จักแต่ผู้คนทั่วไปแล้ว จึงเริ่มมีการให้บริการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล หลังจากเริ่มดำเนินการได้ไม่นาน อุเบอร์แค็บก็ประสบปัญหาด้านกฎหมาย เนื่องจากชื่อของบริษัทมีคำว่า แค็บ (Cab) ที่หมายความว่า รถแท็กซี่ ซึ่งแท้จริงทางบริษัทอุเบอร์แค็บไม่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการรถแท็กซี่ถือเป็นการดำเนินการที่ผิดกฎหมาย บริษัทอุเบอร์แค็บจึงได้รับคำสั่งจากสำนักงานขนส่ง เมืองซานฟรานซิสโก (San Francisco Municipal Transportation Agency) ให้หยุดการประกอบกิจการ แต่ทางบริษัทอุเบอร์แค็บก็ยังเพิกเฉยต่อคำสั่งดังกล่าวและดำเนินการต่อไป โดยเปลี่ยนชื่อบริษัทจากอุเบอร์แค็บ ไปเป็น “อุเบอร์ (Uber)” ตั้งเป็นชื่อที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน การดำเนินการของอุเบอร์ได้รับความนิยมจากผู้โดยสารอาจเพราะ ความสะดวกสบายในการเรียกใช้บริการ และความครอบคลุมในการให้บริการขนส่งผู้โดยสารที่กว้างกว่าแท็กซี่ ผู้โดยสารสามารถส่งคำร้องขอใช้บริการ กำหนดพิกัดให้ผู้ขับอุเบอร์มารับ ณ พิกัดที่อยู่ในขณะนั้น ทำให้ไม่ต้องเสียเวลาไปเรียกแท็กซี่ตามท้องถนน หรือกำหนดให้ผู้ขับอุเบอร์มารับในบริเวณตรอกซอยที่รถแท็กซี่ให้บริการไม่ทั่วถึง ด้วยเหตุผลดังกล่าวทำให้อุเบอร์สามารถขยายธุรกิจไปได้อย่างรวดเร็วแม้มีประเด็นปัญหาทางด้านกฎหมาย โดยอุเบอร์ขยายตัวออกไปเมืองต่างๆ ในอเมริกา ก่อนที่จะเริ่มขยายตัวไปยังยุโรป เอเชีย จนได้เปิดให้บริการถึงประเทศไทย<sup>23</sup> และปัจจุบันอุเบอร์ได้ดำเนินการธุรกิจกว่า 120 เมืองทั่วโลก

โดยจดทะเบียนตั้งบริษัทใน วันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2557 นามว่า บริษัท อุเบอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ดำเนินกิจการในฐานะเป็นบริษัทต่างชาติเนื่องจากมีผู้ถือหุ้นใหญ่ Uber Technologies, Inc.

<sup>22</sup> อาริยา สุขโต, “อุเบอร์(Uber) ความถูกต้องที่ไม่ถูกต้อง” [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 10 พฤศจิกายน 2560. แหล่งที่มา: [library2.parliament.go.th/ebook/content-issue/2560/hi2560-032.pdf](http://library2.parliament.go.th/ebook/content-issue/2560/hi2560-032.pdf)

<sup>23</sup> Uber Technologies Inc., “Uber story” [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 24 October 2017. แหล่งที่มา: <https://www.uber.com/th/our-story>

ประเทศสหรัฐอเมริกา ในสัดส่วน 99.98% โดยระบุประเภทธุรกิจว่า เป็นกิจกรรมวิชาชีพวิทยาศาสตร์ และกิจกรรมวิชาการ (วิจัยการตลาดและการสำรวจความคิดเห็นของประชาชน)

หากพิจารณาถึงการดำเนินกิจการที่แท้จริงของอูเบอร์แล้ว จะเห็นได้ว่าไม่ได้มีลักษณะการดำเนินกิจการตามที่ทางบริษัทอูเบอร์ได้จดทะเบียนประเภทธุรกิจไว้ อีกทั้งการที่บริษัทอูเบอร์เข้ามาดำเนินกิจการในประเทศไทยในฐานะบริษัทต่างชาติอาจเจอข้อจำกัดในการประกอบอาชีพของนิติบุคคลต่างชาติ บางอาชีพนิติบุคคลถูกห้ามมิให้ประกอบกิจการดังกล่าว ฉะนั้นการดำเนินกิจการที่แท้จริงของอูเบอร์ที่แตกต่างจากการจดทะเบียนบริษัทนั้น คือธุรกิจประเภทใดและบริษัทอูเบอร์ถูกจำกัดในข้อจำกัดการประกอบอาชีพดังกล่าวหรือไม่ แท้จริงแล้วบริษัทอูเบอร์สามารถดำเนินกิจการได้หรือไม่ ซึ่งส่งผลให้เกิดประเด็นปัญหาถึงการดำเนินการที่แท้จริงของอูเบอร์โดยผู้เขียนจะนำเสนอต่อไป

## (2) รูปแบบการดำเนินกิจการของบริษัทอูเบอร์ในประเทศไทย

การดำเนินธุรกิจของบริษัทอูเบอร์มีรากฐานมาจากแนวคิดระบบเศรษฐกิจแบบใหม่ “Sharing Economy” หรือ “ระบบเศรษฐกิจแบบแบ่งปัน” หรือที่บางทีก็เรียกว่า “Collaborative Consumption” หรือการ “แบ่งกันบริโภค” ซึ่งหากจะเรียกตามศัพท์เศรษฐศาสตร์แล้วคงจะเป็นการ “ใช้ทรัพยากรประโยชน์” จากสินทรัพย์ให้เต็มที่มากขึ้น<sup>24</sup>

“ระบบเศรษฐกิจแบบแบ่งปัน” เป็นการช่วยให้บุคคลหรือองค์กรสามารถสร้างรายได้จากการบริโภคสินค้าหรือบริการที่มีมูลค่าเชิงเศรษฐกิจ จากทรัพยากรที่ตนมีมากเกินไปจนความจำเป็นหรือไม่ได้ใช้แล้ว (Excess Capacity) ผ่านการให้บริการบนดิจิทัลแพลตฟอร์มรูปแบบต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นคอมพิวเตอร์ แท็บเล็ต หรือสมาร์ทโฟน เพื่อจับคู่ระหว่างผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการในการเข้าถึงสินค้าหรือบริการ โดยผู้ให้บริการสามารถจัดสรรช่วงเวลาเพื่อแบ่งปันสินค้าหรือการบริการนั้นๆ ขณะที่ผู้บริโภคก็อาศัยข้อมูลบนเครือข่ายสังคมออนไลน์เป็นพื้นฐานที่ช่วยในการตัดสินใจ ทำให้สามารถเลือกและเข้าถึงสินค้าหรือการบริการดังกล่าวโดยไม่จำเป็นต้องเสียเงินซื้อมาเป็นเจ้าของ เช่น รถยนต์ที่อยู่อาศัย จักรยาน หรือเครื่องใช้ภายในบ้าน เป็นต้น

ข้อดีที่สำคัญของระบบเศรษฐกิจแบบแบ่งปันคือ ลดค่าใช้จ่ายแทนการซื้อสินทรัพย์ หรือการเช่าสินทรัพย์จากผู้ให้เช่าในรูปแบบเดิม และผลักดันให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้บริโภคในการคำนึงถึงความคุ้มค่า ทำให้การจัดสรรทรัพยากรที่ดีขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่จะต้อง

<sup>24</sup> STARTUP MARKUP, [Online] Accessed: 28 September 2017. Available from:

<http://lertad.com/startup-markup/sharing->

[economy/?doing\\_wp\\_cron=1528021049.2802329063415527343750](http://lertad.com/startup-markup/sharing-economy/?doing_wp_cron=1528021049.2802329063415527343750)

ตัดสินใจซื้อสินค้าที่สามารถแบ่งปันกันได้หรือสินค้าที่มีราคาสูง นอกจากนี้ผู้บริโภคสามารถนำรายได้คงเหลือมาลงทุนเพื่อต่อยอดได้มากขึ้นทำให้สามารถนำรายได้ไปบริโภคสินค้าประเภทอื่นๆ ได้อีก กล่าวอีกนัยหนึ่งคือ ในขณะที่รายได้มีเท่าเดิม แต่คุณภาพชีวิตกลับดีขึ้น สะดวกสบายขึ้น และสามารถบริหารการใช้จ่ายได้อย่างคุ้มค่ามากขึ้น ตลอดจนยังสามารถสร้างรายได้ให้กับบุคคลที่มีทรัพยากรที่ไม่ได้ใช้งานเป็นประจำโดยการเข้าร่วมโมเดลธุรกิจดังกล่าวอีกด้วย แต่ระบบเศรษฐกิจแบบแบ่งปันก็มีข้อเสียเช่นกัน คือก่อให้เกิดวัฒนธรรมการบริโภคแบบชั่วคราว โดยผู้บริโภคจะเลือกซื้อสินค้าและบริการที่เน้นความสะดวกและราคา มากกว่าคำนึงถึงความสัมพันธ์ระหว่างผู้บริโภคและกลุ่มธุรกิจ เพราะส่วนใหญ่จะใช้บริการสินค้าหรือบริการนั้นๆ เพียงครั้งเดียว นอกจากนี้ แนวคิดดังกล่าวยังส่งผลกระทบต่อมาตรฐานและตลาดแรงงาน โดยเฉพาะงานบางประเภทที่ผู้ให้บริการไม่มีประสบการณ์ในด้านนี้มาก่อน และเข้ามาดำเนินการเพื่อเป็นอาชีพเสริม รวมถึงอาจมีกลุ่มคนทำงานบางส่วนเปลี่ยนมาหารายได้จากการเล่นแชร์ทรัพย์สินที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์มากขึ้นแทนการทำงานประจำ ซึ่งจะทำให้ลดแรงจูงใจในการพัฒนาทักษะการทำงานเฉพาะ ซึ่งนั่นอาจจะก่อให้เกิดปัญหาความไม่สอดคล้องของการศึกษาต่อตลาดแรงงาน (Labor Market Mismatch) ข้อเสียอีกประการคือ รูปแบบเศรษฐกิจแบบแบ่งปันแม้สัดส่วนของผลกระทบต่อเศรษฐกิจทั้งระบบจะยังไม่สูงมาก แต่ส่งผลกระทบต่ออย่างสูงกับบางอุตสาหกรรม เช่น ในช่วงเวลาตั้งแต่สิ้นปี 2015 การแข่งขันในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและการบริการมีทิศทางที่ดุเดือดขึ้น เมื่อธุรกิจแอร์บีแอนด์บี (Airbnb) ดำเนินการเป็นตัวกลางในการเชื่อมต่อเจ้าบ้านที่มีที่พักว่างให้เช่า ไม่ว่าจะที่บ้าน หรือห้องว่างในคอนโด อพาร์ทเมนท์ กับนักท่องเที่ยวซึ่งปัจจุบันให้บริการห้องพักจำนวนหลายล้านห้อง มากกว่าห้องพักที่โรงแรมในเครือ InterContinental และ Hilton ทั่วโลก ซึ่งเปิดให้บริการในเวลาเดียวกัน หรือบริการของธุรกิจอุเบอร์ (Uber) ที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมบริการการขนส่งผู้โดยสารอย่างยิ่ง เช่น ในสหราชอาณาจักรธุรกิจรถร่วมเดินทางเช่นอุเบอร์ ทำให้จำนวนรถแท็กซี่ใหม่ในสหราชอาณาจักรลดลงถึงร้อยละ 97 ในช่วง 4 เดือนแรกของปี 2016 และประการสุดท้ายที่มีความสำคัญที่สุดคือ กฎหมายและกฎระเบียบที่ใช้อยู่ในปัจจุบันมีความล้าสมัย ตามไม่ทันรูปแบบธุรกิจดังกล่าว เนื่องจากในอดีตโครงสร้างของกฎหมายและกฎระเบียบถูกสร้างขึ้นภายใต้ความคิดของการครอบครองทรัพย์สิน เนื่องจากกฎหมายที่ใช้อยู่ในปัจจุบันในหลายประเทศยังไม่รองรับการดำเนินธุรกิจรูปแบบดังกล่าว อาจก่อให้เกิดปัญหาว่า หากเกิดความเสียหายขึ้นจากการบริโภคหรือการใช้บริการในระบบเศรษฐกิจแบบแบ่งปันขึ้น ผู้บริโภคอาจไม่ได้รับการเยียวยาในความเสียหายอย่างยุติธรรม นอกจากส่งผลกระทบต่อผู้บริโภคที่เป็นประชาชนแล้ว ยังกระทบถึงผู้แข่งขันในอุตสาหกรรมเดียวกัน เนื่องจากรูปแบบธุรกิจดังกล่าวไม่มีกฎหมายมาดูแลและควบคุมอาจเกิดความไม่เสมอภาคในการดำเนินธุรกิจและเกิดการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรม

ระบบเศรษฐกิจแบบแบ่งปันเป็นแนวธุรกิจรูปแบบใหม่ที่ได้รับความนิยมมากในหลายอุตสาหกรรม ตัวอย่างเช่นธุรกิจด้านอุตสาหกรรมขนส่งและคมนาคม ที่เป็นที่ยอมรับและมีการเติบโต

ทางธุรกิจอย่างก้าวกระโดด ได้แก่ อุเบอร์ (Uber) เป็นธุรกิจที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมขนส่งและคมนาคมเดิมอย่างยิ่ง อิทธิพลของธุรกิจดังกล่าวชี้ให้เห็นถึงการบริโภคยุคใหม่ที่เปลี่ยนไป จากการเปลี่ยนแปลงทัศนคติในการประเมินสินค้าและการบริการรวมถึงความคุ้มค่าในเรื่องของเวลาซึ่งมีผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมในด้านต่างๆ จากการซื้อสินค้าและบริการนั้นๆ ในการให้บริการอุเบอร์ ผู้ขับอุเบอร์จึงใช้รถที่มีอยู่ในการให้บริการรับส่งผู้โดยสาร โดยเห็นว่าเป็นการใช้รถที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์ยิ่งขึ้น ทั้งประโยชน์ต่อตัวผู้ขับเองและต่อผู้โดยสาร<sup>25</sup>

โดยทางบริษัทอุเบอร์ให้คำจำกัดความตนเองไว้ในข้อกำหนดการใช้บริการ (Term of Service) ว่า อุเบอร์ได้ดำเนินธุรกิจในรูปแบบบริการร่วมเดินทาง (Ridesharing) ไม่ใช่บริการรถแท็กซี่ที่ถือเป็นบริษัทให้บริการการขนส่ง บริษัทอุเบอร์เป็นเพียงผู้นำแพลตฟอร์มเทคโนโลยีเข้ามาจับคู่ระหว่างผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการเท่านั้น กล่าวคือบริษัทได้นำแอปพลิเคชันมาใช้ในการประกอบธุรกิจให้บริการขนส่งผู้โดยสาร โดยแอปพลิเคชันทำหน้าที่เป็นตัวกลางให้ผู้โดยสารส่งคำขอรับบริการไปยังผู้ขับรถ และให้ผู้ขับรถส่งคำตอบรับกลับมายังผู้โดยสารผู้ขอรับบริการนั้น ไม่ได้เกี่ยวข้องในการให้บริการการขนส่งผู้โดยสาร การให้บริการดังกล่าวเป็นการให้บริการโดยผู้ขับอุเบอร์เท่านั้น

แต่อย่างไรก็ตาม ธรรมชาติของเศรษฐกิจของการแบ่งปันที่แท้จริง หมายถึง การแบ่งปันและใช้ทรัพยากรร่วมกัน โดยการแบ่งปันนั้นอาจเป็นทรัพยากรเดียวกันหรือต่างกันได้ ตัวอย่างการใช้ทรัพยากรเดียวกัน เช่น การที่นาย ก ขับรถไปส่งนาย ข ต่อมาวันถัดมา นาย ข ก็ขับรถไปส่งนาย ก และตัวอย่างการใช้ทรัพยากรต่างกัน เช่น นาย ก มีเครื่องตัดหญ้า นาย ข มีเครื่องกวาดหิมะ ในฤดูร้อนนาย ข จะยืมเครื่องตัดหญ้าของนาย ก โดยในฤดูหนาวนาย ก จะยืมเครื่องกวาดหิมะของนาย ข<sup>26</sup>

หากกล่าวถึงการใช้รถยนต์ร่วมกันหรือบริการร่วมเดินทาง คือ แนวความคิดในการเสนอที่นั่งในยานพาหนะที่ว่าง ซึ่งมีความหมายครอบคลุมการกระทำหลายอย่าง ที่พบบ่อยที่สุดคือการที่เจ้าของรถกำหนดเส้นทางที่จะไปแล้วและเสนอที่นั่งให้กับผู้โดยสารเพื่อแลกเปลี่ยนกับการช่วยเรื่องค่าใช้จ่ายในการเดินทาง รูปแบบได้พัฒนาไปจนถึงการร่วมเดินทางของพนักงานที่อยู่บริษัทเดียวกัน หรือผู้ที่ทำงานอยู่ในบริเวณเดียวกัน ต่อมาบริษัทซอฟต์แวร์ได้ทำการพัฒนาแอปพลิเคชันที่ใช้สำหรับจับคู่อุปสงค์และอุปทานสำหรับการเดินทางแต่ละประเภทเช่น สำหรับคนที่ทำงานร่วมกัน เดินทางไปสนามบินร่วมกัน จัดเตรียมการเดินทางระยะทางไกลไว้ล่วงหน้าเพื่อช่วยกันออกค่าใช้จ่ายสำหรับการเดินทางระยะไกล หรือการเดินทางไปต่างเมือง

<sup>25</sup> สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล, "Sharing Economy พลิกโฉมธุรกิจดิจิทัล" [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 26 ตุลาคม 2560. แหล่งที่มา: <http://www.depa.or.th/th/article/sharing-economy-พลิกโฉมธุรกิจดิจิทัล>

<sup>26</sup> Rebecca Elaine Elliott, "Sharing App or Regulation Hackney: Defining Uber Technologies, Inc.," *Journal of Corporation Law* 41, 3(Spring 2016).

อย่างไรก็ตามคำว่า “บริการร่วมเดินทาง” ได้กลายเป็นคำศัพท์ที่ใช้อธิบายแอปพลิเคชันซอฟต์แวร์ที่ใช้อำนวยความสะดวกในการจับคู่ระหว่าง อุปสงค์ของผู้โดยสารที่มีความต้องการใช้บริการการขนส่งและอุปทานของผู้ขับที่มีความต้องการให้บริการการขนส่ง ในระบบการขนส่งแบบมีอาชีพ นอกจากนั้นคำว่า “บริการร่วมเดินทาง” ถูกนำมาใช้ในการอธิบายถึงการบริการรถรับจ้างพร้อมคนขับด้วย ความคิดที่แฝงอยู่เบื้องหลังแอปพลิเคชันนี้คือ การให้บริการคนขับส่วนตัว (ที่ไม่ต้องจ้างคนขับส่วนตัวทั้งวันหรือนานกว่า) แทนที่จะเป็นการแบ่งปันที่นั่งร่วมกับบุคคลอื่น แนวคิดก็คือการให้บริการคล้ายกับการให้บริการ “รถลีมูซีน” เพื่อที่จะให้บริการตามความต้องการทั้งหมดแพลตฟอร์มจะต้องรวบรวมคนขับจำนวนมากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้เพื่อให้สามารถขับรถตามความต้องการได้อย่างมีประสิทธิภาพ จากตัวอย่างที่กล่าวมาเห็นได้ว่า แม้ว่าแอปพลิเคชันเหล่านี้จะเรียกตัวเองว่าบริการร่วมเดินทาง แต่แท้จริงแล้วไม่ได้มีการแบ่งปันการเดินทางกับใครเลย เมื่อเปรียบเทียบกับบริการแท็กซี่ปกติแล้ว การให้บริการของแอปพลิเคชันแบบนี้ก็คือ ตลาดที่คนขับแท็กซี่จะสามารถติดต่อกับผู้โดยสารโดยตรงผ่านแพลตฟอร์มออนไลน์

จากแนวคิดระบบเศรษฐกิจแบบแบ่งปันดังกล่าว เกิดแนวคิดที่ว่าแท้จริงแล้วอุเบอร์อาจไม่ใช่การบริการร่วมเดินทาง แต่เหมือนบริการที่จับคู่ให้ ผู้ขับอุเบอร์ซึ่งมีรถยนต์ส่วนตัวมาให้บริการแก่ผู้โดยสารและคิดค่าโดยสาร เพราะหากเป็นบริการร่วมเดินทางควรหมายถึง การร่วมเดินทางและร่วมจ่ายค่าเดินทางด้วยกันมากกว่า ตัวอย่างเช่น ถ้า ก จะเดินทางไปทำงานในเมือง และให้ ข อาศัยรถไปร่วมกัน โดยคิดค่าบริการเป็นค่าน้ำมันตามจริงมากกว่า แต่อย่างไรการจำกัดความของอุเบอร์ก็เป็นเพียงแนวคิดและความเห็นส่วนตัวของนักวิชาการเท่านั้น ปัจจุบันยังไม่สามารถระบุสถานะทางกฎหมายของอุเบอร์ได้อย่างชัดเจน ซึ่งประเด็นดังกล่าวจึงขอยกความเห็นของนักวิชาการต่างประเทศที่กล่าวถึงสถานะของอุเบอร์มาดังนี้

ความเห็นที่หนึ่ง รองศาสตราจารย์ Benjamin Edelman ได้ระบุว่า การให้บริการอุเบอร์เกิดขึ้นได้ก็โดยสร้างความได้เปรียบด้วยการอ้างตัวเป็นรถรับจ้างล่วงหน้า (Prebooked Trips) โดยใช้แอปพลิเคชันในโทรศัพท์มือถือแทนที่จะใช้โทรศัพท์เรียกรถ ทำให้บริษัทอุเบอร์ไม่ต้องเสียค่าใบอนุญาตการเป็นรถแท็กซี่จำนวนมากศาล นอกจากนี้บริษัทอุเบอร์ก็ไม่ต้องมีรถของตัวเอง ไม่ต้องมีป้ายทะเบียนแท็กซี่ ไม่ต้องมีการประกันภัยผู้โดยสาร ฯลฯ เหตุผลทุกประการเหล่านี้ทำให้การให้บริการอุเบอร์มีความได้เปรียบเหนือรถแท็กซี่ธรรมดา รวมถึงรถรับจ้างอื่น เรียกได้ว่าการให้บริการอุเบอร์เริ่มประกอบกิจการโดยผิดกฎหมายมาแต่แรก ถือเป็นวัฒนธรรมองค์กรของอุเบอร์ที่พร้อมที่จะท้าทายกฎหมายของทุกแห่งที่ไปประกอบการ

ความเห็นที่สอง Alyson Shontell ที่กล่าวว่า เนื้อแท้ของการดำเนินธุรกิจของอุเบอร์ คือการเรียกรถขนส่งสาธารณะเช่นเดียวกับผู้ให้บริการรายอื่น รวมถึงการให้บริการดั้งเดิมอย่างการโทรศัพท์



เรียกแท็กซี่ สิ่งที่ทำให้ผู้โดยสารแตกต่างจากผู้ให้บริการรายอื่นมี 2 ปัจจัยหลัก คือคุณภาพของการให้บริการที่แตกต่าง และพื้นที่การให้บริการที่กว้างขวางกว่า

### (3) การคำนวณอัตราค่าโดยสารของการให้บริการอุเบอร์และรูปแบบของการให้บริการ

วิธีการคำนวณจากค่าโดยสารของการให้บริการอุเบอร์มีสองวิธีคือ การคำนวณค่าโดยสารล่วงหน้ากับการคำนวณค่าโดยสารทันทีหลังจบการเดินทาง ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับว่าเป็นการใช้บริการอุเบอร์ในเมืองใด กรณีประเทศไทยเป็นการคำนวณค่าโดยสารล่วงหน้าเบื้องต้นเพื่อให้ทราบค่าใช้จ่ายที่แน่นอน ในการเดินทางซึ่งผู้โดยสารจะเห็นค่าโดยสารดังกล่าวก่อนการเดินทาง การคำนวณจากพื้นฐานของค่าโดยสารเริ่มต้น อัตราค่าโดยสารสำหรับเวลา ระยะทางโดยประมาณของเส้นทาง และความต้องการเดินทางปัจจุบันในพื้นที่ ซึ่งค่าโดยสารในแต่ละเมืองรวมถึงในแต่ละประเทศจะมีความแตกต่างกันไป

เมื่อผู้โดยสารกดเรียกรถ หมายความว่าผู้โดยสารยินยอมที่จะจ่ายค่าโดยสารตามที่เห็นล่วงหน้าจากการคำนวณค่าโดยสารเบื้องต้น และเมื่อการเดินทางสิ้นสุดลงค่าโดยสารอาจเพิ่มขึ้น อาจเป็นเพราะมีการเดินทางไปยังจุดหมายที่ต่างออกไปหรือหยุดแวะระหว่างทาง หรือการเดินทางใช้เวลานานกว่าที่คาดไว้พอสมควร หลังจบการเดินทางผู้โดยสารจะได้รับใบเสร็จค่าโดยสารเสมอ ในกรณีที่ค่าโดยสารที่ต้องชำระแตกต่างจากค่าโดยสารล่วงหน้าที่คำนวณไว้เบื้องต้นที่ผู้โดยสารตกลงไว้ ใบเสร็จที่ผู้โดยสารได้รับจะอธิบายสาเหตุและรายละเอียดไว้

การให้บริการอุเบอร์ในประเทศไทยนั้น มีรูปแบบการให้บริการอุเบอร์ 2 แบบคือ Uber X และ Uber Black

#### (1) Uber X บริการร่วมเดินทางด้วยรถขนาดกลาง

อัตราค่าบริการเริ่มต้นราคา 10 บาท ค่าโดยสารระหว่างเดินทางจะถูกคิดตามระยะทางเป็นกิโลเมตร ราคา 4 บาทต่อกิโลเมตร และกรณีมีความคลาดเคลื่อนเรื่องเวลา เช่นกรณีรถติด จะคิดราคาเพิ่มขึ้น 3.5 บาทต่อนาที

#### (2) Uber Black บริการร่วมเดินทางด้วยรถขนาดใหญ่

อัตราค่าบริการเริ่มต้นราคา 50 บาท ค่าโดยสารระหว่างเดินทางจะถูกคิดตามระยะทางเป็นกิโลเมตรในอัตรา 14 บาทต่อกิโลเมตร และกรณีมีความคลาดเคลื่อนเรื่องเวลา จะคิดราคาเพิ่มขึ้น 5 บาทต่อนาที แต่ผู้โดยสารที่ยกเลิกการขอรับบริการหลังจากส่งคำขอรับบริการไปแล้วจะต้องเสียค่ายกเลิกการขอรับบริการ 75 บาท

สิ่งที่ทำให้บริษัทอุเบอร์อยู่ได้ในเชิงของธุรกิจคือ “วิธีการหารายได้” (Revenue Model) ที่แตกต่างจากรายอื่น สำหรับบริษัทรายอื่นการจับคู่ผู้ให้บริการและผู้ให้บริการจะคิดในลักษณะต้นทุน

คงที่ต่อครั้ง (fixed cost per transaction) เช่น แกร็บแท็กซี่ (GrabTaxi) ที่ต้องจ่ายส่วนต่างเพิ่มเป็นเงินจำนวน 25 บาทสำหรับลูกค้าที่เรียกแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชันแกร็บแท็กซี่

บริษัทอูเบอร์ใช้วิธีการหารายได้จาก “การแบ่งอัตราส่วนจากค่าโดยสาร” ซึ่งทางบริษัทอูเบอร์ไม่ได้เปิดเผยว่าคิดเป็นสัดส่วนเท่าใดของค่าโดยสาร โดยอัตราส่วนนี้จะแตกต่างกันไปตามระดับของการให้บริการ แต่โดยเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 20-25 ดังนั้นหากการเดินทางนั้นมีระยะทางที่ไกลและระดับให้บริการที่สูงขึ้น อัตราส่วนของค่าบริการที่ผู้ขับอูเบอร์จะได้รับก็จะมากขึ้นตามไปด้วย<sup>27</sup>

ระดับของการให้บริการที่ใช้วัดอัตราส่วนค่าโดยสารที่ผู้ขับอูเบอร์จะได้รับเป็นผลการประเมินจากผู้โดยสารหลังจากที่ผู้โดยสารได้รับการบริการจากผู้ขับอูเบอร์ โดยมีระดับในการประเมินการให้บริการทั้งหมด 5 ระดับ ระดับที่หนึ่งเป็นดาวหนึ่งดวงหมายถึง ผู้ขับอูเบอร์บริการแย่ที่สุดเรียงตามลำดับไปจนถึงระดับที่ห้าหมายถึง ผู้ขับอูเบอร์บริการดีเยี่ยม

#### (4) ข้อกำหนดและเงื่อนไขการให้บริการอูเบอร์

ข้อกำหนดและเงื่อนไขการให้บริการอูเบอร์ เป็นสิ่งที่บริษัทอูเบอร์ได้กำหนดขึ้นมาเพื่อเป็นกรอบในการให้บริการต่อบุคคลทั่วไปที่มีความต้องการเข้าร่วมเป็นผู้ขับอูเบอร์ และเป็นกรอบในการให้บริการสำหรับผู้โดยสารที่ต้องการใช้บริการอูเบอร์ ที่มีหน้าที่ในการตกลงยอมรับข้อกำหนดดังกล่าว ก่อนการสร้างบัญชีผู้ใช้และก่อนการใช้งานแอปพลิเคชัน

คำว่า Terms and Conditions หมายถึง “ข้อตกลงและเงื่อนไข” ที่อูเบอร์ใช้เป็นข้อกำหนดดังกล่าว อาจเรียกในอีกชื่อหนึ่งว่า Terms of Service (ToS หรือ TOS) หมายถึง “เงื่อนไขการให้บริการ” หรือ Terms of Use หมายถึง “เงื่อนไขการใช้บริการ” แต่ไม่ว่าจะใช้ชื่อใด สำคัญของข้อความดังกล่าว ก็เป็นการกำหนดถึงข้อตกลงในการเข้าใช้บริการ หรือการให้บริการของเว็บไซต์ โดยรายละเอียด เงื่อนไขการให้บริการอาจประกอบด้วยข้อตกลงที่หลากหลายขึ้นอยู่กับลักษณะการให้บริการของเว็บไซต์นั้น เช่น สิทธิในทรัพย์สินทางปัญญา การเก็บข้อมูลส่วนตัวของผู้ใช้บริการ เว็บไซต์ ข้อเสนอหรือข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ให้บริการ ข้อเสนอสิทธิในการเปลี่ยนแปลงเนื้อหาในเว็บไซต์ นโยบายความเป็นส่วนตัว กฎหมายที่ใช้บังคับ เป็นต้น ซึ่งในบางกรณีหากเป็นเว็บไซต์ของหน่วยงานหรือองค์กรที่มีความสำคัญ อาจมีการกำหนดรายละเอียดของ เงื่อนไขการให้บริการที่เคร่งครัดกว่าเว็บไซต์ที่ให้บริการในลักษณะทั่วไป ซึ่งเงื่อนไขการให้บริการนี้ย่อมมีผลผูกพันทางกฎหมาย เมื่อผู้ให้บริการเว็บไซต์ตกลงที่ผูกพันตามข้อกำหนดดังกล่าว ส่งผลให้ผู้ให้บริการเว็บไซต์และผู้ให้บริการเว็บไซต์มีสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบตามข้อตกลงดังกล่าว

<sup>27</sup> Uber Technologies Inc., "Uber," [Online] Accessed: 25 October 2017. Available from: <https://www.uber.com/en-TH>

ด้วยเหตุที่กล่าวมาข้างต้น ผู้ใช้บริการเว็บไซต์จึงต้องใช้ความระมัดระวังในการเข้าใช้งานเว็บไซต์ และควรใส่ใจรายละเอียดที่ผู้ให้บริการเว็บไซต์ได้ระบุในเงื่อนไขการให้บริการ โดยควรอ่านข้อกำหนดดังกล่าวอย่างรอบคอบก่อนกดปุ่มตกลงยอมรับ เพื่อจะได้ทราบว่าเว็บไซต์ที่ตนเองเข้าใช้บริการนั้นกำหนดเงื่อนไขหรือข้อตกลงไว้อย่างไร ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ต่อตัวของผู้ใช้บริการเว็บไซต์เอง และป้องกันปัญหาที่อาจเกิดขึ้นจากการใช้งานอย่างไม่ถูกต้อง เนื่องจากเว็บไซต์โดยทั่วไปที่มีการกำหนดเงื่อนไขการให้บริการ มักระบุว่าเมื่อผู้ให้บริการได้เข้าใช้บริการเว็บไซต์นั้น บางครั้งถือว่าผู้ให้บริการยอมรับและปฏิบัติตามเงื่อนไขการให้บริการที่ผู้ให้บริการกำหนดไว้ โดยไม่ต้องกดปุ่มตกลงแต่อย่างใด ซึ่งผู้ให้บริการเองมิได้บังคับหรือใส่ใจว่าผู้ให้บริการจะได้อ่านเงื่อนไขนั้นหรือไม่ ในขณะที่ผู้บริการส่วนใหญ่ก็มักจะไม่ได้เปิดอ่านเงื่อนไขที่ผู้ให้บริการกำหนดไว้ดังที่กล่าวมาข้างต้น เช่นนี้หากผู้บริการมิได้ระมัดระวังหรือตรวจสอบเงื่อนไขการให้บริการให้รอบคอบและเกิดข้อผิดพลาดหรือความเสียหายประการใดในภายหลัง ผู้บริการจะอ้างว่าตนเองไม่รู้ข้อกำหนดของเว็บไซต์ที่ทำให้ความตกลงกับผู้ให้บริการเว็บไซต์เพื่อไม่ต้องผูกพันตามกฎหมายไม่ได้<sup>28</sup>

ข้อกำหนดการให้บริการของอูเบอร์เป็นสิ่งสำคัญในการพิจารณาถึงสถานะ นิติสัมพันธ์และความรับผิดชอบของบุคคลที่เกี่ยวข้องในการให้บริการอูเบอร์ เนื่องจากข้อกำหนดดังกล่าวมีเนื้อหาเกี่ยวกับสถานะของบริษัทอูเบอร์ การปฏิเสธนิติสัมพันธ์ระหว่างบริษัทอูเบอร์กับผู้ขับอูเบอร์ ว่าการบริการรับส่งผู้โดยสารดังกล่าวเป็นเพียงบริการของบุคคลที่สามโดยอิสระ ปฏิเสธถึงความรับผิดชอบในการขนส่งโดยอ้างว่าตนไม่เกี่ยวข้องกับการบริการนั้น ซึ่งผู้เขียนจะกล่าวโดยละเอียดในเรื่องนิติสัมพันธ์ของบุคคลที่เกี่ยวข้องในการให้บริการอูเบอร์และความรับผิด และประเด็นดังกล่าวต้องพิจารณาต่อไปว่าเนื้อหาในข้อกำหนดการให้บริการดังกล่าวมีผลทางกฎหมายหรือไม่ ซึ่งผู้เขียนกล่าวต่อไปในบทวิเคราะห์

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
CHULALONGKORN UNIVERSITY

## 2.3 การดำเนินการของอูเบอร์ที่ขัดต่อกฎหมายประเทศไทย

การให้บริการของผู้ขับอูเบอร์เป็นการให้บริการรับผู้โดยสารจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งตามจุดหมายที่ผู้โดยสารต้องการ ถือเป็นบริการลักษณะเช่นเดียวบริการรถแท็กซี่ โดยมีแอปพลิเคชันอูเบอร์เป็นตัวกลางเชื่อมต่อระหว่างผู้โดยสารที่มีความต้องการในการเดินทาง กับผู้ขับอูเบอร์ที่ต้องการให้บริการดังกล่าว เพียงแต่รถที่นำมาใช้ในการให้บริการไม่ใช่รถแท็กซี่แต่เป็นรถยนต์ส่วนบุคคล

<sup>28</sup> อุษณิษา คุณเอกอนันต์, "เงื่อนไขการให้บริการ (Terms of Service)" [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 28 ตุลาคม 2560.  
แหล่งที่มา: [https://www.eta.or.th/file\\_storage/uploaded/Etda\\_Website/file/article\\_law\\_4.pdf](https://www.eta.or.th/file_storage/uploaded/Etda_Website/file/article_law_4.pdf)

บุคคล (ป้ายดำ) ซึ่งรูปแบบการดำเนินการดังกล่าวที่ผู้เป็นเจ้าของทรัพย์สินนำทรัพย์สินนั้นออกมา รายได้โดยให้ผู้อื่นร่วมใช้ ถือเป็นรูปแบบของธุรกิจในยุคใหม่ที่แตกต่างไปจากเดิม ส่งผลให้กฎหมายที่ตั้งอยู่บนแนวคิดเดิมจึงไม่สอดคล้องกับแนวคิดปัจจุบัน ก่อให้เกิดประเด็นปัญหากฎหมายมากมาย

Rick Schmitt ได้กล่าวไว้ในบทความหนึ่งว่า นอกจากบริษัทอูเบอร์แล้ว ยังมีธุรกิจอื่นๆ ที่ดำเนินธุรกิจรูปแบบดังกล่าวแล้วเกิดปัญหาคล้ายกัน เช่น การให้ยืมเงินโดยตรงโดยไม่ต้องผ่านธนาคาร (peer-to-peer lending) หรือธุรกิจที่ทำงานร่วมกัน (co-working space) หรือบริการจองห้องพักแก่นักท่องเที่ยว โดยห้องพักเหล่านั้นไม่ได้เป็นโรงแรม แต่เป็นบ้านหรือคอนโดของผู้ที่ประสงค์จะเอาบ้านหรือคอนโดบางห้องมาให้เช่าแก่นักท่องเที่ยวแบบโรงแรม (Airbnb) เป็นต้น ในขณะที่บริษัทที่เกี่ยวข้องกับ sharing economy (เศรษฐกิจการแบ่งปัน) ทั้งหลายกำลังเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตและความเป็นอยู่ของคนนับล้าน ผู้พิพากษา ผู้ออกกฎหมาย หรือหน่วยงานของรัฐก็กำลังดิ้นรนที่จะสร้างกฎเพื่อควบคุมบริษัทเหล่านี้ ว่าควรที่จะต้องประกอบกิจการเช่นใด<sup>29</sup> โดยในปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายรองรับการดำเนินการของอูเบอร์ในประเทศไทย และการให้บริการอูเบอร์ในส่วนของผู้ขับอูเบอร์ถือเป็นการขัดต่อกฎหมายด้วยเหตุผลหลัก 3 ประการ ดังต่อไปนี้

#### (1) การใช้รถยนต์ผิดประเภท

กรมการขนส่งทางบกระบุชัดเจนว่า การดำเนินการของอูเบอร์ถือเป็นการให้บริการแท็กซี่ที่ผิดกฎหมาย เนื่องจากเป็นการให้บริการรับส่งผู้โดยสารโดยใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อให้บริการในลักษณะเดียวกันกับรถแท็กซี่ โดยผ่านแอปพลิเคชัน

เมื่อพิจารณาตามบทนิยามมาตรา 4 แห่ง พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ได้กำหนดนิยามไว้ว่า “รถยนต์ส่วนบุคคล” หมายความว่า รถยนต์นั่งส่วนบุคคล และรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล ซึ่งมิได้ใช้ประกอบการขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และ “รถยนต์สาธารณะ” หมายความว่า รถยนต์รับจ้าง ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน หรือรถยนต์สาธารณะอื่นนอกจากรถยนต์โดยสารประจำทาง ฉะนั้นแล้ว ปัจจุบันการที่ผู้ขับอูเบอร์ใช้รถยนต์ส่วนตัวรับจ้าง เช่นนี้ จึงเป็นกรณีที่ผู้ขับอูเบอร์ใช้รถยนต์ไม่ตรงกับที่จดทะเบียนไว้ จึงเป็นความผิดฐานใช้รถยนต์ผิดประเภทตามมาตรา 21 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

โดยมาตราดังกล่าว ได้กำหนดห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถไม่ตรงตามประเภทที่จดทะเบียนไว้ เว้นแต่เข้าข้อยกเว้นตามที่กฎหมายกำหนดซึ่งเมื่อพิจารณาข้อยกเว้นตามกฎหมายแล้ว พบว่าการให้บริการอูเบอร์มีลักษณะเป็นการให้บริการที่ยังไม่ตรงตามเงื่อนไขที่ได้ยกเว้นไว้ตาม มาตรา 21 หากฝ่าฝืน

<sup>29</sup> Rick Schmitt, "The Sharing Economy: Can the Law Keep Pace with Innovation," [Online]

Accessed: 25 October 2017. Available from: <https://law.stanford.edu/stanford-lawyer/articles/the-sharing-economy-can-the-law-keep-pace-with-innovation/>

จะต้องรับโทษตามกฎหมาย ปรับจำนวน 2,000 บาทตามมาตรา 60 แห่งพระราชบัญญัตินี้ พร้อมทำทะเบียนประวัติผู้รับจ้างหรือคนขับ และหากกระทำความผิดซ้ำอีกอาจถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับรถยนต์

### (2) ผู้ขับไม่มีใบอนุญาตขับขี่สาธารณะ

กรณีคนขับรถยนต์สาธารณะนั้นจะต้องได้รับใบอนุญาตขับขี่ประเภทรถยนต์สาธารณะ การจดทะเบียนเพื่อขับรถแท็กซี่ต้องประกอบด้วย 2 ส่วน ได้แก่ 1) ผู้ขับขี่ต้องจดทะเบียนเพื่อขอรับอนุญาตเป็นผู้ขับรถยนต์สาธารณะตามระเบียบกรมการขนส่งทางบกที่ว่าด้วยหลักเกณฑ์วิธีการและเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถสาธารณะ 2) การจดทะเบียนรถยนต์รับจ้างตามกฎหมายกระทรวงว่าด้วยรถยนต์รับจ้างบรรทุกคน โดยสารไม่เกิน 7 คนที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2550 หากฝ่าฝืนจะต้องได้รับโทษตามกฎหมาย จำคุกไม่เกิน 1 เดือน หรือปรับไม่เกิน 1,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ตามมาตรา 64 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

### (3) การคิดค่าโดยสาร

การคิดค่าโดยสารของอุเบอร์เป็นการคำนวณค่าโดยสารสำหรับเวลา ระยะทางโดยประมาณของเส้นทาง และความต้องการเดินทางปัจจุบันในพื้นที่เป็นการคิดค่าโดยสารที่ไม่ได้มาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนด และยังมีความผิดกรณีที่ไม่ใช้อัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสาร ตามกำหนดในประกาศกระทรวงคมนาคม ว่าด้วยการกำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารและค่าบริการอื่นสำหรับรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน (Taxi-Meter) ที่จดทะเบียนในจังหวัดอื่นนอกจากกรุงเทพมหานคร ประกาศกระทรวงนี้กำหนดให้คิดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารในเขตอื่นไม่รวมกรุงเทพมหานคร ในระยะทาง 2 กิโลเมตรแรก 40 บาท ระยะทางเกินกว่า 2 กิโลเมตร ถึงกิโลเมตรที่ 10 กิโลเมตรละ 6 บาท และระยะทางที่เกินกว่า 10 กิโลเมตรขึ้นไป กิโลเมตรละ 10 บาท กรณีรถไม่สามารถเคลื่อนที่หรือเดินรถต่อไปได้เกินกว่า 6 กิโลเมตรต่อชั่วโมง อัตรานาทีละ 2 บาท เนื่องจากบริการแท็กซี่เป็น "บริการขนส่งไม่ประจำทาง" ชนิดหนึ่งถือเป็นการขนส่งเพื่อสินจ้างโดยไม่จำกัดเส้นทาง ตามมาตรา 4 (3) แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เป็นธุรกิจที่ควบคุมโดยกฎหมาย ผู้ที่จะให้บริการโดยได้รับค่าจ้างต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนด ตามมาตรา 23 วรรคสอง ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 5 ปีหรือปรับตั้งแต่ 20,000 บาท ถึง 100,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับตามมาตรา 126 แห่งพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

นอกจากนี้การให้บริการอุเบอร์อาจก่อให้เกิดปัญหาเรื่องการชำระเงินโดยผ่านบัตรเครดิต ที่ส่งผลต่อความปลอดภัยด้านธุรกรรมของผู้ใช้บริการในอนาคต และปัญหาความไม่ปลอดภัยจากการใช้

บริการ เนื่องจากผู้ขับและรถที่นำมาให้บริการไม่ได้อยู่ในระบบของกรมการขนส่งทางบก และการให้บริการดังกล่าวไม่ได้อยู่ภายใต้การควบคุมของรัฐ<sup>30</sup>

## 2.4 เปรียบเทียบการให้บริการอูเบอร์กับการบริการขนส่งผู้โดยสารประเภทต่างๆ

การบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันที่เป็นตัวกลางระหว่างผู้ขนส่งกับผู้โดยสารนั้น เกิดขึ้นเพื่อใช้อำนวยความสะดวกในการติดต่อสื่อสารระหว่างผู้ขนส่งกับผู้โดยสาร ปัจจุบันในประเทศไทยมีแอปพลิเคชันที่ดำเนินการดังกล่าวมากมาย ได้แก่ อูเบอร์ (Uber) แกร็บคาร์ (Grab Car) แกร็บแท็กซี่ (Grab Taxi) แท็กซี่โอเค (Taxi OK) แม้แต่ละบริษัทจะให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันเหมือนกัน แต่การให้บริการแต่ละแอปพลิเคชันก็มีความแตกต่าง ในหัวข้อดังกล่าวจะเปรียบเทียบการให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันที่ให้บริการในประเทศไทย ซึ่งสามารถแบ่งประเภทการให้บริการเป็น 2 ประเภท คือ

### 1. การบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันที่เป็นตัวกลางระหว่างผู้โดยสารกับผู้ขนส่งที่ใช้รถแท็กซี่มิเตอร์

กล่าวคือเป็นเพียงการเปลี่ยนวิธีการโบกเรียกรถแท็กซี่ตามท้องถนน เป็นการเรียกรถแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชัน การให้บริการลักษณะดังกล่าวสามารถดำเนินการได้ไม่ผิดกฎหมาย เพราะเป็นการจับคู่ระหว่างผู้โดยสารกับผู้ขับรถแท็กซี่ ซึ่งเป็นผู้ที่สามารถให้บริการขนส่งผู้โดยสารได้ถูกต้องตามกฎหมาย เพราะเป็นผู้ขับได้รับอนุญาตให้ขับรถยนต์สาธารณะ โดยรถยนต์ที่นำมาให้บริการก็จดทะเบียนเป็นรถยนต์สาธารณะถูกต้องตามกฎหมาย สามารถนำมาให้บริการรับจ้างไม่ประจำทางได้ และราคาค่าโดยสารเป็นการคำนวณโดยใช้มิเตอร์ตามที่กฎกระทรวงกำหนด ข้อดีของแอปพลิเคชันดังกล่าว คือเป็นโอกาสในการเพิ่มรายได้ให้แก่ผู้ขับแท็กซี่ ลดเวลาวิ่งรถเปล่าบนถนน และการจอดรถผู้โดยสารตามจุดต่างๆ โดยแอปพลิเคชันที่ให้บริการประเภทนี้ในประเทศไทย ได้แก่

#### 1.1 แกร็บแท็กซี่ (Grab Taxi)

การให้บริการเรียกรถแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชันแกร็บ (Grab) ดำเนินการโดยบริษัทแกร็บซึ่งเป็นบริษัทของเอกชน การใช้งานแอปพลิเคชันดังกล่าวผู้โดยสารต้องระบุตำแหน่งของตนเอง ณ เวลานั้น และจุดหมายปลายทางที่ต้องการเดินทาง จากนั้นแอปพลิเคชันจะค้นหารถแท็กซี่ที่อยู่ใกล้ที่สุด และเมื่อผู้ขับรถแท็กซี่ตอบรับงาน ระบบจะแสดงชื่อสกุล หมายเลขทะเบียนรถ เบอร์ติดต่อของผู้ขับรถแท็กซี่คันที่รับงาน ในส่วนค่าโดยสารจะถูกคำนวณตามมิเตอร์ในรถแท็กซี่ โดยไม่มีค่า

<sup>30</sup> กรมการขนส่งทางบก, "ระบุว่า Uber Taxi ผิดกฎหมาย" [ออนไลน์].

ชั่วโมงเร่งด่วนที่คิดราคาค่าโดยสารเพิ่มขึ้น ตามความต้องการเดินทางปัจจุบันในพื้นที่นั้น เช่นการให้บริการแกร็บคาร์หรือการให้บริการอูเบอร์ แต่ผู้โดยสารต้องชำระเพิ่มสำหรับค่าบริการเรียกรถแท็กซี่ประมาณ 20-40 บาท ซึ่งผู้ขับแท็กซี่จะต้องให้คำดำเนินการจำนวนหนึ่งแก่บริษัทแกร็บในการดำเนินการดังกล่าว

## 1.2 แท็กซี่โอเค (Taxi OK)

การให้บริการเรียกรถแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชันแท็กซี่โอเค (Taxi OK) ดำเนินการโดยกรมขนส่งทางบกซึ่งเป็นภาครัฐ การใช้งานมีรูปแบบเดียวกับการให้บริการของแกร็บแท็กซี่ คือผู้โดยสารต้องระบุตำแหน่งของตนเอง ณ เวลานั้น และจุดหมายปลายทางที่ต้องการเดินทาง จากนั้นแอปพลิเคชันจะค้นหาแท็กซี่ที่อยู่ใกล้ที่สุด และเมื่อผู้ขับรถแท็กซี่ตอบรับงาน ระบบจะแสดงชื่อ-สกุล หมายเลขทะเบียนรถ เบอร์ติดต่อของผู้ขับรถแท็กซี่คันที่รับงาน ในส่วนค่าโดยสารก็คำนวณตามมิเตอร์ในรถแท็กซี่และมีค่าเรียกรถแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชันครั้งละ 20 บาท เท่านั้น การให้บริการแท็กซี่โอเคไม่มีค่าชั่วโมงเร่งด่วนที่คิดราคาค่าโดยสารเพิ่มขึ้น ตามความต้องการเดินทางปัจจุบันในพื้นที่นั้น เช่นให้บริการแกร็บคาร์หรือการให้บริการอูเบอร์ โดยค่าบริการเรียกรถแท็กซี่ที่ผู้โดยสารชำระเพิ่มจากค่าโดยสารเป็นของผู้ขับแท็กซี่ ผู้ขับไม่ต้องให้คำดำเนินการใดแก่กรมขนส่ง เนื่องจากแนวคิดที่แท้จริงของการให้บริการแท็กซี่โอเคนั้นเริ่มต้นจากการที่กรมขนส่งทางบกคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้โดยสารจึงมีการนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมความปลอดภัย เพื่อยกระดับการให้บริการรถแท็กซี่ สู่มาตรฐานที่เหนือกว่าเดิม จึงออกข้อบังคับถึงการจดทะเบียนรถแท็กซี่ใหม่ โดยกำหนดให้รถแท็กซี่ที่จดทะเบียนใหม่ทุกคันจะต้องผ่านหลักเกณฑ์และติดอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด ซึ่งแอปพลิเคชันแท็กซี่โอเคก็เป็นหนึ่งในหลักเกณฑ์การจดทะเบียนรถแท็กซี่ใหม่ เห็นได้ว่าแอปพลิเคชันแท็กซี่โอเคเป็นส่วนหนึ่งของการให้บริการดังกล่าวเท่านั้น ไม่ใช่สาระสำคัญหลักของการให้บริการแท็กซี่โอเค ผู้ขับแท็กซี่โอเคก็สามารถรับผู้โดยสารที่โบกใช้บริการรถแท็กซี่ตามท้องถนนได้เช่นแท็กซี่ทั่วไป ไม่เหมือนการให้บริการแกร็บแท็กซี่ที่แอปพลิเคชันแกร็บเป็นสาระสำคัญของการให้บริการแกร็บแท็กซี่ เนื่องจากหากไม่มีแอปพลิเคชันผู้ขับก็ไม่สามารถดำเนินการให้บริการของแกร็บแท็กซี่ได้

## 2. การบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันที่เป็นตัวกลางระหว่างผู้โดยสารกับผู้ขนส่งซึ่งไม่ใช่ผู้ขับรถแท็กซี่มิเตอร์

ผู้ขับเป็นเพียงบุคคลที่มีใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล รถยนต์ที่นำมาให้บริการก็เป็นรถยนต์ส่วนบุคคลของผู้ขับเอง ซึ่งถือเป็นการใช้ใบอนุญาตผิดประเภทและการใช้รถยนต์ผิดประเภท และการคำนวณค่าโดยสารไม่ได้เป็นไปตามมิเตอร์เช่นรถแท็กซี่ตามที่กฎกระทรวงกำหนด แต่ขึ้นอยู่กับผู้

ให้บริการแอปพลิเคชันโดยคำนวณจากพื้นฐานของค่าโดยสารเริ่มต้น อัตราค่าโดยสารสำหรับเวลา ระยะทางโดยประมาณของเส้นทาง และความต้องการเดินทางปัจจุบันในพื้นที่ กรณีที่มีความเสียหายจากการให้บริการดังกล่าว ส่งผลให้ผู้โดยสารไม่ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมาย เนื่องจากการให้บริการดังกล่าวไม่มีกฎหมายรองรับ และผู้ขับขี่ที่ให้บริการ รวมถึงรถยนต์ส่วนบุคคลที่นำมาให้บริการ ไม่มีข้อมูลอยู่ในระบบของกรมการขนส่งทางบก ทำให้ภาครัฐจะไม่สามารถติดตามรถหรือผู้ขับขี่รถมาดำเนินคดีตามกฎหมายได้ แอปพลิเคชันที่ให้บริการประเภทนี้ได้แก่

## 2.1 แกร็บคาร์ (Grab car)

แกร็บคาร์ดำเนินการเป็นตัวกลางในการเชื่อมต่อระหว่างผู้ขับแกร็บคาร์กับผู้โดยสาร ทำให้เกิดการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันแกร็บ เป็นการให้บริการรูปแบบเดียวกันกับการให้บริการอุเบอร์ ซึ่งปัจจุบันกฎหมายไทยยังไม่รองรับการดำเนินการดังกล่าว อาจมีความแตกต่างกันในข้อกำหนดการให้บริการเล็กน้อยและในการคำนวณค่าโดยสารเป็นการคำนวณจากพื้นฐานของค่าโดยสารเริ่มต้น อัตราค่าโดยสารสำหรับเวลา ระยะทางโดยประมาณของเส้นทาง และความต้องการเดินทางปัจจุบันในพื้นที่เช่นเดียวกับการให้บริการอุเบอร์ แต่แอปพลิเคชันแกร็บคาร์เป็นการคำนวณค่าโดยสารแบบราคาเหมา คือเป็นราคาสุดท้ายที่ผู้โดยสารต้องชำระ ไม่ว่าจะเกิดเหตุใดระหว่างการเดินทางเช่น การจราจรติดขัด หรือผู้ขับแกร็บคาร์ขับผิดเส้นทาง ผู้โดยสารไม่ต้องชำระเพิ่ม แม้ว่าจะใช้ระยะเวลาในการเดินทางนานขึ้นหรือระยะทางที่เพิ่มขึ้นจากการที่ผู้ขับแกร็บคาร์ขับผิดเส้นทาง

## 2.2 อุเบอร์ (Uber)

บริษัทอุเบอร์ดำเนินการเป็นตัวกลางในการเชื่อมต่อระหว่างผู้ขับอุเบอร์กับผู้โดยสาร ทำให้เกิดการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันอุเบอร์ เป็นการให้บริการรูปแบบเดียวกันกับการให้บริการแกร็บคาร์ แตกต่างในเรื่องข้อกำหนดการให้บริการบางประการและการคำนวณค่าโดยสาร คำนวณจากพื้นฐานของค่าโดยสารเริ่มต้น อัตราค่าโดยสารสำหรับเวลา ระยะทางโดยประมาณของเส้นทาง และความต้องการเดินทางปัจจุบันในพื้นที่ เป็นการคำนวณค่าโดยสารตามจริง ไม่ใช่ราคาเหมาเช่นการให้บริการแกร็บคาร์ ซึ่งการดำเนินการของอุเบอร์ไม่ชอบด้วยกฎหมาย เนื่องจากกฎหมายไทยยังไม่รองรับ แม้ปัจจุบันบริษัทอุเบอร์ได้ควมร่วมมือกับบริษัทแกร็บ รวมเป็นการให้บริการแกร็บคาร์ แต่การให้บริการรูปแบบดังกล่าวยังคงไม่ชอบด้วยกฎหมาย เนื่องจากการให้บริการอุเบอร์และการให้บริการแกร็บคาร์มีรูปแบบเช่นเดียวกัน



ตาราง 1 ตารางเปรียบเทียบการให้บริการอูเบอร์กับการบริการขนส่งผู้โดยสารประเภทต่างๆ

	อูเบอร์ (Uber)	แกร็บคาร์ (Grab Car)	แกร็บแท็กซี่ (Grab Taxi)	แท็กซี่โอเค (Taxi OK)
ผู้ให้บริการ	บริษัทอูเบอร์ ประเทศไทย	บริษัทแกร็บ ประเทศไทย	บริษัทแกร็บ ประเทศไทย	กรมการขนส่ง ทางบก
สถานะการ ให้บริการตาม กฎหมาย	ผิดกฎหมาย	ผิดกฎหมาย	ถูกกฎหมาย	ถูกกฎหมาย
ประเภทรถยนต์ ที่ให้บริการ	รถยนต์ส่วนบุคคล	รถยนต์ส่วนบุคคล	รถยนต์ สาธารณะ	รถยนต์ สาธารณะ
ประเภท ใบอนุญาตขับขี่ ของผู้ขับ	ใบอนุญาตขับ รถยนต์ส่วนบุคคล	ใบอนุญาตขับ รถยนต์ส่วนบุคคล	ใบอนุญาตขับ รถยนต์ สาธารณะ	ใบอนุญาตขับ รถยนต์ สาธารณะ

ค่าเรียกรถ	-	-	ค่าบริการเรียกรถ	ค่าบริการเรียกรถ
การคำนวณค่าบริการ	ค่าโดยสารเริ่มต้น ระยะทางและเวลา	ค่าโดยสารเริ่มต้น ระยะทางและเวลา	ค่าโดยสารเริ่มต้น ระยะทางและระยะเวลา	ค่าโดยสารเริ่มต้น ระยะทางและระยะเวลา
อัตราค่าชั่วโมงเร่งด่วน	คิดตามความต้องการ เดินทาง ปัจจุบันในพื้นที่	คิดตามความต้องการ เดินทาง ปัจจุบันในพื้นที่	-	-
ค่าโดยสาร	ราคาตามจริง	ราคาแบบเหมา	ราคาตามจริง	ราคาตามจริง
วิธีการชำระเงิน	เงินสด/บัตร เครดิต/บัตรเดบิต	เงินสด/บัตร เครดิต/บัตรเดบิต	เงินสด/บัตร เครดิต/บัตรเดบิต	เงินสด
Android				
iOS				

### บทที่ 3

## กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจขนส่งที่ไม่ได้รับอนุญาต กรณีศึกษาการให้บริการอุเบอร์ในประเทศไทย

เมื่อพิจารณาข้อกำหนดและเงื่อนไขในการให้บริการอุเบอร์ จากการใช้คำจำกัดความที่ทางบริษัทอุเบอร์ให้นิยามสถานะของตนเองว่าเป็นเพียงบริษัทเทคโนโลยีเท่านั้น ส่งผลต่อสถานะทางกฎหมายของบริษัทอุเบอร์ตามกฎหมายไทยที่ยังไม่มีความชัดเจน เนื่องจากรูปแบบการดำเนินธุรกิจของอุเบอร์เป็นรูปแบบใหม่ที่มีเทคโนโลยีโดยนำแอปพลิเคชันในการดำเนินการในลักษณะเป็นตัวกลางเชื่อมต่อระหว่างผู้ขับอุเบอร์กับผู้โดยสาร ทำให้อาจพิจารณาสถานะของอุเบอร์ว่าเป็นเพียงบริษัทเทคโนโลยีที่ให้ข้อมูลบริการทางสังคมตั้งที่อุเบอร์อ้างก็ได้ เพราะอุเบอร์ไม่ได้เข้าไปเกี่ยวข้องกับการบริการขนส่ง การบริการดังกล่าวเป็นการให้บริการโดยผู้ขับอุเบอร์ให้บริการการรับส่งผู้โดยสารเท่านั้น หรืออีกทางที่พิจารณาอุเบอร์เป็นบริษัทขนส่งก็อาจเป็นไปได้เช่นกัน เนื่องจากการดำเนินการของอุเบอร์เป็นส่วนสำคัญที่ทำให้เกิดการบริการขนส่งขึ้น หากไม่มีตัวกลางซึ่งหมายถึงอุเบอร์ในการเชื่อมต่อผู้ขับอุเบอร์กับผู้โดยสาร การให้บริการขนส่งก็ไม่อาจเกิดขึ้นได้เลย ซึ่งยังไม่สามารถปรับใช้กับกฎหมายฉบับใดฉบับหนึ่งที่บังคับใช้ในปัจจุบันได้อย่างชัดเจน จากสถานะทางกฎหมายที่ไม่ชัดเจนของอุเบอร์ดังที่กล่าวมา ส่งผลให้เกิดปัญหาต่อนิติสัมพันธ์ของบุคคลแต่ละฝ่ายที่เกี่ยวข้องจากการให้บริการดังกล่าวซึ่งจะได้กล่าวในหัวข้อต่อไป

### 3.1 กฎหมายที่เกี่ยวกับนิติสัมพันธ์ของบุคคลแต่ละฝ่ายที่เกี่ยวข้อง

เนื่องจากปัญหาความสัมพันธ์ของบุคคลแต่ละฝ่ายที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการของอุเบอร์ที่ไม่ปรับได้ว่าผูกพันก่อให้เกิดนิติสัมพันธ์ ตามลักษณะเฉพาะของสัญญาใดตามกฎหมายไทย โดยศึกษากฎหมายในลักษณะตามสัญญาที่อาจเกี่ยวข้องและปรับใช้ได้ตามลักษณะของนิติสัมพันธ์แต่ละฝ่ายของบุคคลที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการของอุเบอร์ระหว่างบริษัทอุเบอร์กับผู้โดยสาร บริษัทอุเบอร์กับผู้ขับอุเบอร์ และผู้ขับอุเบอร์กับผู้โดยสาร ดังต่อไปนี้

#### 3.1.1 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับนิติสัมพันธ์ระหว่างบริษัทอุเบอร์กับผู้โดยสาร

การที่ผู้โดยสารส่งคำขอรับบริการไปยังผู้ขับรถผ่านแอปพลิเคชันของบริษัทอุเบอร์ และผู้ขับรถส่งคำตอบรับกลับมายังผู้โดยสารผู้ขอรับบริการนั้น เราไม่อาจจำแนกได้ชัดเจนว่าผู้โดยสารนั้นได้ทำสัญญากับใคร ระหว่างบริษัทอุเบอร์ หรือคนขับอุเบอร์ หากมีการให้บริการขนส่งเกิดขึ้นเป็น

ที่แน่นอนว่าเกิดสัญญาระหว่างผู้ขับอุเบอร์กับผู้โดยสารแล้ว แต่ในส่วนของบริษัทอุเบอร์กับผู้โดยสารมีสัญญาเกิดขึ้นหรือไม่เนื่องจากแท้จริงแล้วผู้โดยสาร

ต้องการผูกนิติสัมพันธ์กับผู้ขับอุเบอร์ในการรับบริการการขนส่งไม่ใช่กับบริษัทอุเบอร์ บริษัทอุเบอร์เสมือนเป็นผู้นำคำสั่งของผู้โดยสารส่งไปยังผู้ขับอุเบอร์เท่านั้น และหากมีสัญญาเกิดขึ้นจริงแล้วสัญญานั้นคือสัญญาอะไรเพราะบริษัทอุเบอร์ยังไม่มีสถานะทางกฎหมายที่ชัดเจน แต่ก่อนที่จะตอบคำถามเหล่านี้ได้นั้นเราจำเป็นต้องพิจารณาจากข้อมูลทางกฎหมายที่บริษัทอุเบอร์กำหนดถึงข้อกำหนดและเงื่อนไขในการให้บริการ โดยข้อกำหนดและเงื่อนไขดังกล่าวได้ระบุถึงความสัมพันธ์ในทางสัญญา การให้บริการ การชำระเงิน การปฏิเสธความรับผิด การจำกัดความรับผิด การชดใช้การบังคับใช้กฎหมายในเรื่องอนุญาโตตุลาการรวมถึงข้อกำหนดอื่นๆที่เกี่ยวกับการให้บริการ

จากข้อกำหนดในการใช้ (หรือ “ข้อกำหนด”) ซึ่งครอบคลุมการเข้าถึงหรือการใช้แอปพลิเคชัน เว็บไซต์ เนื้อหา ผลิตภัณฑ์ และบริการ (รวมเรียกว่า “บริการ”) โดยจะขอยกตัวอย่างข้อกำหนดและเงื่อนไขมาในบางเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาหาความสัมพันธ์ระหว่างบริษัทอุเบอร์และผู้โดยสาร ดังนี้

a) ข้อกำหนดการสร้างบัญชีผู้ใช้

“การที่บุคคลคนใดที่ต้องการใช้งานบริการอุเบอร์ มีหน้าที่ในการสร้างบัญชี ติดตั้งหรือเข้าถึงแอปพลิเคชันอุเบอร์จากอุปกรณ์มือถือที่เข้ากันได้ โดยต้องส่งข้อมูลระบุตัวตนบางอย่าง หมายเลขบัตรเครดิตส่วนบุคคล ยืนยันหมายเลขโทรศัพท์มือถือที่ให้ไว้ในระหว่างกระบวนการลงทะเบียน โดยบัญชีดังกล่าวจะสามารถใช้งานได้เมื่อได้รับอนุญาตจากบริษัทอุเบอร์ ก่อนที่ผู้ใช้บริการจะเข้าถึงและสามารถใช้บริการของทางบริษัทอุเบอร์ได้ ผู้ใช้บริการต้องยินยอมให้มีผลผูกพันตามข้อกำหนด ซึ่งจะก่อให้เกิดความสัมพันธ์ทางสัญญาระหว่างผู้ใช้บริการกับบริษัทอุเบอร์ หากผู้ใช้บริการไม่ยินยอมกับข้อกำหนดเหล่านี้ ผู้ใช้บริการจะไม่สามารถเข้าถึงหรือใช้บริการนี้ โดยบริษัทอุเบอร์อาจยกเลิกข้อกำหนดเหล่านี้หรือบริการใดๆ ที่เกี่ยวกับผู้ใช้บริการในทันที หรือหยุดให้บริการ หรือปฏิเสธมิให้มีการเข้าถึงบริการหรือส่วนหนึ่งส่วนใด ของบริการ เมื่อใดก็ได้ ไม่ว่าด้วยเหตุผลใดก็ตาม”<sup>31</sup>

b) ข้อกำหนดการชำระเงิน

“ผู้ใช้บริการมีหน้าที่ในการจ่ายค่าบริการจากผู้ให้บริการบุคคลที่สาม (รวมเรียกว่า “ค่าใช้จ่าย”) หลังจากที่ได้รับบริการที่ได้รับผ่านการให้บริการของอุเบอร์ โดยการชำระค่าใช้จ่ายผ่านตัวแทนในการเรียกเก็บเงินของผู้ให้บริการบุคคลที่สาม ซึ่งกระทำในนามของผู้ให้บริการบุคคลที่สาม

<sup>31</sup> Uber Technologies Inc., "Uber."

การชำระค่าใช้จ่ายด้วยวิธีดังกล่าวจะพิจารณาว่าเป็นวิธีการเดียวกับการชำระเงินโดยตรงให้แก่ผู้ให้บริการบุคคลที่สาม ค่าใช้จ่ายจะรวมค่าภาษีที่เกี่ยวข้องตามที่กฎหมายกำหนด โดยค่าใช้จ่าย ผู้ใช้บริการชำระเป็นทีละขั้นและไม่สามารถคืนเงินได้ เว้นเสียแต่ว่าบริษัทอูเบอร์กำหนด ผู้ใช้บริการยังมีสิทธิในการร้องขอราคาค่าใช้จ่ายที่ต่ำกว่าจากผู้ให้บริการบุคคลที่สามสำหรับบริการที่ได้รับ ณ เวลาที่รับบริการ บริษัทอูเบอร์จะตอบการร้องขอใดๆ จากผู้ให้บริการบุคคลที่สามเพื่อปรับค่าใช้จ่ายสำหรับบริการเฉพาะ

โดยค่าใช้จ่ายทั้งหมดจะต้องชำระในทันทีและ บริษัทอูเบอร์จะทำให้การชำระค่าใช้จ่ายสะดวกขึ้นด้วยการใช้วิธีการชำระเงินที่ได้กำหนดไว้ในบัญชีของผู้ใช้บริการหลังจากนั้นทางบริษัทจะส่งใบเสร็จ รับเงินให้แก่ผู้ใช้บริการทางอีเมลล์

ทางบริษัทอูเบอร์ขอสงวนสิทธิในการกำหนด ลบ และหรือเปลี่ยนแปลงค่าใช้จ่ายสำหรับบริการ เมื่อใดก็ได้ตามดุลยพินิจของบริษัทอูเบอร์แต่เพียงผู้เดียว นอกจากนี้ ผู้ใช้บริการรับทราบและยอมรับว่าค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องในบางพื้นที่อาจเพิ่มขึ้นอย่างมากในระหว่างเวลาที่มีความต้องการสูง บริษัทอูเบอร์จะใช้ความพยายามอย่างสมเหตุสมผลในการแจ้งค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องให้ผู้ใช้บริการทราบ โดยผู้บริการเป็นผู้รับผิดชอบสำหรับค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นภายใต้บัญชีของตน ไม่ว่าผู้บริการจะตระหนักถึงค่าใช้จ่ายหรือจำนวนเงินดังกล่าวหรือไม่ก็ตาม โดยบริษัทอูเบอร์อาจให้ข้อเสนอโปรโมชั่นและส่วนลดในบางครั้ง และผู้บริการอาจเลือกที่จะยกเลิกคำร้องขอสำหรับบริการจากผู้ให้บริการบุคคลที่สามเมื่อใดก็ได้ก่อนที่ผู้ให้บริการบุคคลที่สามจะมาถึง ในกรณีนี้อาจจะต้องชำระค่าธรรมเนียมการยกเลิก<sup>32</sup>

บางส่วนของข้อกำหนดและเงื่อนไขระบุว่า “บริการขนส่งใดๆและทั้งหมดที่จัดหาให้แก่ผู้ใช้บริการของบริษัทนั้นจะไม่ได้เป็นการให้บริการโดยบริษัทอูเบอร์ แต่จะเป็นการให้บริการโดยผู้ให้บริการขนส่งบุคคลที่สามอิสระ บริษัทอูเบอร์เป็นเพียงแค่ตัวแทนบริหารจัดการของผู้ใช้ของบริษัทเท่านั้น สำหรับการเรียกใช้บริการขนส่งที่ส่งมาอีก”

จากข้อความข้างต้นสรุปได้ว่าบริษัทอูเบอร์อ้างว่าตนเองเป็นเพียงบริษัทเทคโนโลยีเท่านั้น ในส่วนการให้บริการขนส่งเป็นการให้บริการโดยผู้ขับอูเบอร์ผู้เดียวบริษัทไม่ได้มีความเกี่ยวข้องใดๆ แต่ข้อกำหนดบางส่วนก็ชี้ให้เห็นว่าบริษัทอูเบอร์มีการกำหนดเงื่อนไขการให้บุคคลคนใดที่ต้องการใช้งานบริการอูเบอร์ ในการสร้างบัญชีผู้ใช้และให้ข้อมูลส่วนตัวก่อน ผู้ใช้บริการต้องยินยอมให้มีผลผูกพันตามข้อกำหนดที่บริษัทอูเบอร์กำหนดขึ้น โดยบัญชีดังกล่าวจะใช้งานได้ก็ต้องได้รับอนุญาตจากบริษัทอูเบอร์ อีกทั้งบริษัทอูเบอร์ยังสามารถรับค่าโดยสารจากผู้โดยสารแทนผู้ขับอูเบอร์ได้ด้วย เห็นได้

<sup>32</sup> Ibid.

ว่าบริษัททูเบอร์มีอำนาจกระทำดังกล่าวโดยอาศัยข้อกำหนดการใช้งาน แน่แน่นอนว่ามีสัญญาเกิดขึ้นระหว่างคู่สัญญาแต่ความสัมพันธ์ของบริษัททูเบอร์และผู้โดยสารเป็นไปตามสัญญาอะไรยังไม่ชัดเจน ส่วนหนึ่งอาจเพราะบริษัททูเบอร์ไม่มีสถานะตามกฎหมายไทยที่ชัดเจน ส่งผลต่อนิติสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นระหว่างบริษัททูเบอร์กับผู้โดยสาร ทั้งสิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบเป็นสิ่งที่ต้องพิจารณาต่อไป ตามประมวลแพ่งและพาณิชย์ยังไม่มีบัญญัติในลักษณะความสัมพันธ์ดังกล่าว

อย่างไรก็ตามในต่างประเทศลักษณะของบริษัททูเบอร์ดังกล่าวนี้ อาจเข้าข่ายเป็นนายหน้าของบริการขนส่ง (Transportation Broker) เนื่องจากนายหน้าของบริการขนส่งมีลักษณะเป็นตัวกลางที่ชี้ช่องทางในการจัดหาคนให้บริการแก่ผู้ต้องการรับบริการ และจัดหาผู้รับบริการให้แก่ผู้ต้องการให้บริการ ซึ่งผู้จัดหาได้ค่าตอบแทนจากการดำเนินการดังกล่าว โดยคิดสัดส่วนจากค่าโดยสารที่ผู้รับบริการชำระแก่ผู้ให้บริการ สำหรับในต่างประเทศมีการออกใบอนุญาตที่เรียกว่า Transportation Broker โดยผู้ถือใบอนุญาตไม่ใช่ผู้ให้บริการขนส่ง แต่เป็นเพียงคนกลางเท่านั้น ซึ่งประเทศไทยในปัจจุบันยังไม่มีการบัญญัติกฎหมายในลักษณะดังกล่าว<sup>33</sup>

ดังนั้นเกิดประเด็นปัญหาว่า นิติสัมพันธ์ระหว่างบริษัททูเบอร์กับผู้โดยสารเป็นไปตามลักษณะของสัญญาใด ซึ่งผู้เขียนจะได้วิเคราะห์ต่อไปในบทที่ 5

### 3.1.2 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับนิติสัมพันธ์ระหว่างบริษัททูเบอร์กับผู้ขับทูเบอร์

นิติสัมพันธ์ระหว่างบริษัททูเบอร์กับผู้ขับทูเบอร์ ตามกฎหมายไทยยังไม่สามารถระบุได้ว่าเป็นไปตามลักษณะของสัญญาใด มีเพียงแนวความคิดเห็นมากมายเกี่ยวกับนิติสัมพันธ์ดังกล่าว โดยความเห็นบางส่วนมองว่าผู้ขับทูเบอร์ควรเป็นลูกจ้าง แต่ก็มีความเห็นแย้งที่มองว่าผู้ขับทูเบอร์ควรเป็นเพียงผู้ทำสัญญาอิสระ (Independent Contractor) ดังนั้นผู้เขียนจึงขอยกความเห็นทั้งสองแนวทางของนักวิชาการต่างประเทศพร้อมเหตุผลประกอบ ดังต่อไปนี้

**ความเห็นที่หนึ่ง** นักวิชาการ Benjamin Means and Joseph A. Seiner กล่าวถึงปัญหาของประเภทหรือลักษณะของผู้ทำงานในระบบเศรษฐกิจแบบ On Demand Economy คือระบบเศรษฐกิจที่ผู้ทำงานรับงานเป็นครั้งคราวตามความต้องการของผู้บริโภคหรือ ระบบเศรษฐกิจที่ประกอบด้วยงานชั่วคราวที่กระทำในเวลาว่าง ผู้ประกอบอาชีพอิสระ งานที่เป็นนายตัวเอง งานที่รับจ้างมาจากผู้อื่นอีกทอดหนึ่ง หรืออาจกล่าวได้ว่าเป็นงานไม่ว่าลักษณะใดก็ตามที่ไม่ใช่งานประจำหรือเป็นลูกจ้างถาวรแบบเดิมอีกต่อไป โดยเริ่มต้นจากคำถามที่ว่าแท้จริงแล้วผู้ทำงานเหล่านั้นมีอิสระในการกำหนดราคา สถานที่ทำงาน สามารถยืดหยุ่นเวลาการทำงาน หรืออิสระจากรูปแบบการทำงาน

<sup>33</sup> Rebecca Elaine Elliott, "Sharing App or Regulation Hackney: Defining Uber Technologies, Inc.," *Journal of Corporation Law*.

จริงหรือไม่ เนื่องจากระบบเศรษฐกิจดิจิทัลทำให้คุณค่าและบทบาทความสำคัญของบริษัทและลูกจ้างลดลงไป

บทบัญญัติว่าด้วยการจ้างแรงงานที่เป็นธรรม Fair Labor Standards Act (FLSA) ได้ให้คำนิยามของลูกจ้าง หมายถึงผู้ใดก็ตามที่ลูกจ้างแรงงานโดยนายจ้างซึ่งถือเป็นคำนิยามที่กว้างมาก เนื่องจากต้องการให้ตีความคำว่าลูกจ้างได้อย่างครอบคลุม โดยตีความรวมไปถึงการอนุญาตให้ทำงานและธุรกิจผิดกฎหมายที่มีคนกลางใช้แรงงานเด็ก เห็นได้จากบทบัญญัติว่าด้วยการจ้างแรงงานที่เป็นธรรมให้คำนิยามดังกล่าวกว้างมาก เนื่องจากต้องการคุ้มครองลูกจ้าง จากการที่นายจ้างพยายามบิดเบือนความสัมพันธ์ในการทำงานเพื่อที่จะไม่ให้สิทธิประโยชน์ สวัสดิการ และหลีกเลี่ยงความรับผิดชอบต่างๆ ทำให้ต่อมาศาลได้พัฒนาคำนิยามการทำงานของลูกจ้างให้ชัดเจนขึ้นเพื่อให้ต่างกับนิยามการทำงานของผู้ทำสัญญาโดยอิสระ เพื่อตีความให้เข้ากับระบบเศรษฐกิจที่แท้จริงในปัจจุบันมากกว่าการจำกัดคำนิยามตามเทคนิคเท่านั้น โดยศาลได้พิจารณาหลายองค์ประกอบเพื่อตีความนิยามของคำว่า ลูกจ้างให้เข้ากับระบบเศรษฐกิจที่แท้จริงในปัจจุบัน โดยพิจารณาจาก

- 1) ระดับในการควบคุมของนายจ้าง
- 2) โอกาสของลูกจ้างในการได้รับกำไรและขาดทุน
- 3) การลงทุนในการทำงาน
- 4) ทักษะในการทำงาน โดยพิจารณาว่าเป็นทักษะเฉพาะหรือไม่
- 5) การทำงานดังกล่าวมีผลสำคัญต่อธุรกิจโดยรวมหรือไม่
- 6) ความถาวรในความสัมพันธ์ของนายจ้างลูกจ้าง

โดยในปัจจุบันนี้ การแบ่งประเภทผู้ทำงานในระบบเศรษฐกิจแบบ on-demand businesses ไม่สามารถนำทั้ง 6 ปัจจัยดังกล่าวมาเป็นเกณฑ์ในการแบ่งแยกผู้ทำงานได้ เพราะปัจจัยดังกล่าวใช้แบ่งประเภทผู้ทำงานว่าเป็นการทำงานแบบลูกจ้างหรือการทำงานแบบผู้ทำสัญญาโดยอิสระเท่านั้น แต่สำหรับผู้ทำงานในระบบเศรษฐกิจแบบ on-demand businesses เป็นลักษณะที่ก้ำกึ่งระหว่างผู้ทำงานแบบสองประเภทดังกล่าว เพราะระบบการทำงานในเศรษฐกิจปัจจุบันเปลี่ยนไปมีการติดต่อการทำงานผ่านระบบสมาร์ตโฟน ความสัมพันธ์ในการทำงานเป็นแบบชั่วคราว ไม่มีปฏิสัมพันธ์ต่อกันและอนุญาตให้ทำงานเมื่อใดก็ได้ตามความต้องการของผู้ทำงาน และผู้ทำงานลงทุนอุปกรณ์ในการทำงานเอง เช่น การแบ่งปันรถ หรือการแบ่งปันให้เช่า อพาร์ทเมนต์ในช่วงวันหยุด กระทบต่อกฎหมายแรงงานที่ควรพิจารณาใหม่เพื่อให้มีความสอดคล้องกับธุรกิจที่ใช้นวัตกรรมเทคโนโลยีใหม่ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ซึ่งการทบทวนกฎหมายแรงงานนี้เป็นการสนับสนุนการทำงานในระบบเศรษฐกิจเทคโนโลยีสมัยใหม่ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นและ

สามารถคุ้มครองสิทธิประโยชน์ สวัสดิการการทำงานต่าง ๆ ที่ผู้ทำงานควรจะได้รับ ปัจจุบันได้มีหลักฐานบ่งบอกว่ามีปัญหาเกิดขึ้นเกี่ยวกับผู้ทำงานในระบบเศรษฐกิจดิจิทัล ผู้ทำงานอิสระในระบบเศรษฐกิจดังกล่าวควรได้รับความคุ้มครองในสิทธิประโยชน์ สวัสดิการจากกฎหมายเช่นกัน ทำให้ศาลต้องเข้ามาตีความนิยามในการทำงานดังกล่าวโดยใช้การวิเคราะห์ขั้นสูงขึ้นเพื่อให้เข้ากับสภาพความเป็นจริงในระบบเศรษฐกิจปัจจุบัน

บริษัทูเบอร์เป็นหนึ่งในตัวอย่างที่เป็น บริษัทที่นำเทคโนโลยีเข้ามาเกี่ยวข้องในการดำเนินกิจการและมีปัญหาจากลักษณะการทำงานของคนขับูเบอร์ว่าลักษณะการทำงานดังกล่าวถือเป็นลูกจ้างของบริษัทูเบอร์ หรือเป็นผู้ทำสัญญาโดยอิสระ แม้ว่าบริษัทูเบอร์จะยืนยันว่าบริษัทของตนดำเนินกิจการเป็นบริษัทเทคโนโลยีเท่านั้นไม่ใช่ดำเนินกิจการเป็นบริษัทขนส่ง การบริการขนส่งเป็นการให้บริการโดยผู้ให้บริการขนส่งบุคคลที่สามอิสระซึ่งหมายถึงคนขับูเบอร์นั่นเอง บริษัทูเบอร์ทำหน้าที่เป็นเพียงผู้เชื่อมต่อระหว่างผู้โดยสารกับคนขับูเบอร์ ดังนั้นบริษัทูเบอร์จึงอ้างว่าการทำงานของคนขับูเบอร์ดังกล่าวเป็นเพียงผู้ทำสัญญาอิสระเท่านั้น ไม่ได้มีการจ้างแรงงานโดยไม่มีสัญญาจ้างแรงงานเกิดขึ้นระหว่างทางบริษัทกับคนขับูเบอร์ แต่กรณีนี้ศาลพิจารณาโดยอาศัย 6 ปัจจัยพื้นฐานที่ได้กล่าวมาข้างต้นและพิจารณาถึงอำนาจในการควบคุมเป็นการสำคัญ โดยศาลระบุถึงหลายปัจจัยในการดำเนินงานระหว่างบริษัทูเบอร์และคนขับที่บ่งบอกว่าบริษัทูเบอร์ได้เข้ามาควบคุมผู้ขับูเบอร์ ทำให้มีลักษณะเช่นบริษัทขนส่ง โดยบริษัทูเบอร์เข้ามาควบคุมในเรื่องของการคัดเลือกคุณสมบัติของผู้ขับ การควบคุมการทำงานของผู้ขับูเบอร์โดยให้ผู้โดยสารสามารถให้คะแนนความพึงพอใจหลังจากรับบริการแล้ว หากคนขับูเบอร์ได้คะแนนความพึงพอใจต่ำซึ่งแสดงถึงเกณฑ์การทำงานต่ำกว่ามาตรฐานจะถูกลงโทษจากทางบริษัท จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้นศาลจึงตัดสินว่าบริษัทูเบอร์คือบริษัทขนส่ง จากคำตัดสินของศาลสะท้อนให้เห็นว่า โครงสร้างระบบเศรษฐกิจปัจจุบันได้เปลี่ยนไปมาก ทำให้ปัจจัยเดิมที่ใช้พิจารณาการแบ่งประเภทการทำงานใช้ไม่ได้แล้ว มีความจำเป็นต้องอาศัยปัจจัยอื่น ๆ เข้ามาวิเคราะห์เพื่อพิจารณาให้เข้ากับโครงสร้างเศรษฐกิจในปัจจุบัน โดยควรพิจารณาถึงสัดส่วนการแบ่งกำไรของคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย และอำนาจในการต่อรองของคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายด้วย<sup>34</sup>

<sup>34</sup> Benjamin Means and Joseph A. Seiner, "Navigating the Uber Economy," U.C. Davis Law Review 49, 4 (April 2016).



**ความเห็นที่สอง** นักวิชาการ Rebecca Elaine Elliott ได้ระบุว่าความสัมพันธ์ทางกฎหมายเรื่องการจ้างงานระหว่างบริษัทอูเบอร์ กับผู้ขับบรรดามีความกำกวมระหว่างการเป็นลูกจ้าง (Employee) หรือเป็นเพียงผู้ทำสัญญา (Contractor)

ปัจจัยที่สนับสนุนว่าผู้ขับบรรดาคือลูกจ้างของบริษัทอูเบอร์ มีดังต่อไปนี้

1. บริษัทอูเบอร์ได้มีการกำหนดข้อบังคับและรายละเอียดวิธีใช้ วิธีการพูดจากับผู้โดยสาร และพฤติกรรมการให้บริการ หากผู้ขับบรรดามีผิดข้อบังคับดังกล่าวจะถูกบริษัทอูเบอร์ ยกเลิกสัญญาทันทีเป็นสิ่งที่เห็นได้ชัดว่า บริษัทมีอำนาจในการควบคุมการทำงานของผู้ขับ
2. ผู้ขับอูเบอร์จะต้องใช้โทรศัพท์มือถือ (Smartphones) เท่านั้นในการดำเนินการทางธุรกิจ
3. บริษัทอูเบอร์เป็นผู้ตั้งราคาค่าโดยสาร รวมถึงมีอำนาจการขึ้นราคาค่าโดยสารในสถานการณ์บางประเภท และส่วนลดโปรโมชั่นต่างๆเกี่ยวกับการให้บริการ
4. บริษัทอูเบอร์เป็นผู้โฆษณาบริการของตน
5. บริษัทอูเบอร์เป็นผู้กลั่นกรองข้อร้องเรียนต่างๆที่เกิดขึ้นจากการใช้บริการ
6. งานของผู้ขับอูเบอร์เป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินธุรกิจตามปกติของบริษัทอูเบอร์
7. บริษัทอูเบอร์เป็นผู้จ่ายเงินให้แก่ผู้ขับอูเบอร์ในกรณีที่มีการให้ส่วนลดหรือโปรโมชั่นให้ผู้โดยสารนั่งรถฟรี

ในทางกลับกัน เมื่อพิจารณาการดำเนินธุรกิจก็พบปัจจัยที่สนับสนุนว่าผู้ขับอูเบอร์ควรเป็นเพียงผู้ทำสัญญา มีดังต่อไปนี้

1. ผู้ขับอูเบอร์ได้ลงนามในสัญญาตกลงกับทางบริษัทอูเบอร์ลักษณะพาร์ทเนอร์ ซึ่งระบุชัดเจนว่าผู้ขับไม่อยู่ในฐานะลูกจ้างของบริษัท
2. บริษัทอูเบอร์ไม่ได้มีการควบคุมผู้ขับอูเบอร์ กล่าวคือ ผู้ขับบรรดสามารถปฏิเสธไม่รับผู้โดยสารคนใดก็ได้ และผู้ขับมีสิทธิเลือกเวลาในการทำงานและจำนวนชั่วโมงทำงานของตนเองได้
3. ผู้ขับอูเบอร์ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลซึ่งเป็นรถส่วนตัวของตนเอง ในการให้บริการและเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายต่างๆที่เกิดขึ้น เช่น ค่าน้ำมันรถ ค่าบำรุงรักษาสภาพรถ เป็นต้น
4. ผู้ขับอูเบอร์ได้รับค่าจ้างเมื่อให้บริการเป็นรายครั้ง มิใช่รายชั่วโมง
5. ผู้ขับอูเบอร์จำนวนมากให้บริการรับส่งผู้โดยสาร เป็นงานเสริมชั่วคราวเท่านั้น ไม่ใช่ลักษณะงานประจำ

ในปัจจุบันบริษัทอูเบอร์ ระบุว่าผู้ขับอูเบอร์นั้นเป็นเพียงผู้ทำสัญญาอิสระ (Independent Contractor) แต่มีข้อพิจารณาทางกฎหมายในรัฐแคลิฟอร์เนีย โอเรกอน และอลาสก้า ประเทศสหรัฐอเมริกาได้พิจารณาว่า บริษัทอูเบอร์มีการจ้างงานผิดประเภท โดยผู้ขับอูเบอร์ต้องอยู่ในสถานะลูกจ้าง และบริษัทต้องทำการจ่ายค่าปรับ แต่ในขณะที่เดียวกันก็มีอีกหลายรัฐที่ยังตีความการจ้างงานลักษณะดังกล่าวของบริษัทอูเบอร์ว่า ผู้ขับอูเบอร์เป็นเพียงผู้ทำสัญญาอิสระเท่านั้น ดังนั้นจึงมีกลุ่มบุคคลบางส่วนที่เสนอแนวทางการแก้ไขปัญหามาโดยการจัดทำข้อกำหนดการจ้างงานแบบที่ 3 ขึ้น คือผู้ทำสัญญาแบบพึ่งพาอาศัย (Dependent Contractor) เพื่อให้สอดคล้องกับรูปแบบการประกอบธุรกิจของบริษัทอูเบอร์

**ความเห็นที่สาม** นักวิชาการ Erin Mitchell กล่าวว่า บริษัทอูเบอร์ระบุว่าผู้ขับอูเบอร์นั้นเป็นเพียง Independent Contractor มิใช่ลูกจ้าง (Employee) การระบุดังกล่าวเพื่อให้ทางบริษัทไม่ต้องปฏิบัติตามหน้าที่ของนายจ้างตามที่กฎหมายแรงงานบัญญัติ กล่าวคือไม่จำเป็นต้องให้ค่าจ้างตามอัตราแรงงานค่าจ้างขั้นต่ำ ไม่จำเป็นต้องให้ค่าล่วงเวลา และไม่จำเป็นต้องให้สวัสดิการใดๆแก่ผู้ขับอูเบอร์ ยิ่งไปกว่านั้นรวมถึงค่าใช้จ่ายใดๆก็ตามที่โดยปกติแล้วนายจ้างต้องเป็นผู้รับผิดชอบ บริษัทอูเบอร์ก็ไม่รับผิดชอบเลย เนื่องด้วยเหตุผลที่ว่าผู้ขับอูเบอร์มิใช่ลูกจ้างของทางบริษัท

อย่างไรก็ตามนิยามของ Internal Revenue Service (IRS) ระบุว่าแรงงานหนึ่งๆจะไม่ถือว่าเป็น Independent Contractor หากนายจ้างนั้นมีสิทธิตามกฎหมายที่จะควบคุมรายละเอียดของการให้บริการได้ ซึ่งบริษัทอูเบอร์นั้นได้วางกฎระเบียบเกี่ยวกับมาตรฐานของผู้ขับและรถยนต์ที่จะให้บริการ โครงสร้างการจ่ายเงิน และระเบียบวิธีการดำเนินการให้บริการรับส่งลูกค้า ดังนั้นจึงเป็นที่ประจักษ์ว่าผู้ขับอูเบอร์เข้าข่ายลูกจ้าง ไม่ใช่ Independent Contractor ดังนั้นรัฐแคลิฟอร์เนียได้แก้ปัญหานี้โดยการให้ผู้ขับอูเบอร์ทุกคนเป็นลูกจ้าง ไม่ใช่ Independent Contractor และบริษัทต้องปฏิบัติต่อลูกจ้างภายใต้กฎหมายแรงงานของรัฐ นอกจากนี้จากการดำเนินการบริษัทยังมีการคิดค่าตอบแทนพิเศษจำนวนร้อยละ 20 ของค่าโดยสาร ซึ่งเงินจำนวนนี้จะถูกแบ่งกันระหว่างบริษัทและผู้ขับ ซึ่งผู้โดยสารส่วนมากไม่ทราบและทำให้ผู้โดยสารไม่ได้มีการให้ค่าตอบแทนพิเศษเพิ่มจากการบริการที่ดีและปลอดภัยของผู้ขับ<sup>35</sup>

ความสัมพันธ์ระหว่างบริษัทอูเบอร์กับผู้ขับอูเบอร์คือ สัญญาจ้างแรงงานหรือผู้ทำสัญญาโดยอิสระตามกฎหมายต่างประเทศในปัจจุบันยังไม่สามารถหาคำตอบได้ เช่นเดียวกับกฎหมายไทยที่บังคับให้อยู่ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ยังไม่มีการบัญญัติถึงสัญญาตามลักษณะ

<sup>35</sup> Rebecca Elaine Elliott, "Sharing App or Regulation Hackney: Defining Uber Technologies, Inc.," *Journal of Corporation Law*.

ดังกล่าวโดยเฉพาะ ทำให้นิติสัมพันธ์ระหว่างบริษัทอูเบอร์กับผู้ขับอูเบอร์ไม่มีความชัดเจนไม่สามารถปรับใช้กับกฎหมายใดเป็นการเฉพาะ เนื่องจากตามลักษณะของนิติสัมพันธ์ระหว่างบริษัทอูเบอร์กับผู้ขับอูเบอร์ มีบางส่วนที่มีลักษณะตามสัญญาที่บัญญัติไว้ แต่ก็มีบางส่วนที่ไม่เข้าตามลักษณะของสัญญาที่บัญญัติไว้ ทำให้ไม่มีสัญญาใดปรับใช้กับนิติสัมพันธ์ดังกล่าวได้ แต่เมื่อพิจารณาตามกฎหมายที่บังคับใช้นิติสัมพันธ์ดังกล่าว อาจเข้าข่ายตามสัญญาดังต่อไปนี้ ได้แก่ สัญญานายหน้า สัญญาจ้างแรงงาน หรือสัญญาตัวแทน ซึ่งจะกล่าวรายละเอียด ดังต่อไปนี้

### 3.1.2.1 สัญญานายหน้า

ประมวลแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 845 บัญญัติว่า “บุคคลผู้ใดตกลงจะให้ค่าบำเหน็จแก่นายหน้าเพื่อที่ชี้ช่องให้ได้เข้าทำสัญญาก็ดี จัดการให้ได้ทำสัญญากันก็ดี ท่านว่าบุคคลผู้นั้นจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าบำเหน็จก็ต่อเมื่อสัญญานั้นได้ทำกันสำเร็จเนื่องแต่ผลแห่งการที่นายหน้าได้ชี้ช่องหรือจัดการนั้น ถ้าสัญญาที่ได้ทำกันไว้นั้นมีเงื่อนไขเป็นเงื่อนไขบังคับก่อนไซ้ ท่านว่าจะเรียกร้องค่าบำเหน็จแก่นายหน้ายังหาได้ไม่จนกว่าเงื่อนไขนั้นสำเร็จแล้ว นายหน้ามีสิทธิจะได้รับชดได้ค่าใช้จ่ายที่ได้เสียไปก็ต่อเมื่อได้ตกลงกันไว้เช่นนั้น ความข้อนี้ท่านให้ใช้บังคับแม้ถึงว่าสัญญาจะมีได้ทำกันสำเร็จ”

จากบทบัญญัติข้างต้นสามารถให้ความหมายของสัญญานายหน้าได้ว่า สัญญานายหน้าเป็นสัญญาซึ่งบุคคลหนึ่งตกลงจะให้ค่าบำเหน็จแก่บุคคลอีกคนหนึ่งซึ่งเรียกว่านายหน้า จากการชี้ช่องให้ได้เข้าทำสัญญาหรือจัดการให้ได้ทำสัญญา เมื่อสัญญานั้นได้ทำกันสำเร็จ ซึ่งสาระสำคัญของสัญญานายหน้ามีดังต่อไปนี้<sup>36</sup>

#### 1) สัญญานายหน้าเป็นสัญญาที่มีคู่สัญญาสองฝ่าย

บุคคลธรรมดาสามารถดำเนินการเป็นนายหน้าได้ สำหรับในกรณีของนิติบุคคลนั้น ศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูริศ เอกจริยกรได้ให้ความเห็นว่าสามารถกระทำได้โดยการแสดงออกซึ่งเจตนาของนิติบุคคลผ่านผู้แทนนิติบุคคลซึ่งสามารถเป็นผู้ชี้ชวนให้เข้าทำสัญญาได้

#### 2) วัตถุประสงค์ของสัญญาก็คือการที่นายหน้าชี้ช่องหรือจัดการให้มีการทำสัญญา

ลักษณะในการดำเนินงานของนายหน้ามีแต่เพียงชี้ช่องหรือแจ้งข่าวให้บุคคลภายนอกทราบว่าคุณบุคคลหนึ่งต้องการจะกระทำการใด ซึ่งส่วนนี้เป็นความแตกต่างที่สำคัญระหว่างนายหน้ากับตัวแทน เนื่องจากตัวแทนสามารถเข้าดำเนินการทำสัญญาแทนตัวการได้เลย

<sup>36</sup> ไพฑูริศ เอกจริยกร, ตัวแทน นายหน้า (กรุงเทพฯ: บริษัท สำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด, 2560), หน้า 368.

3) บุคคลที่จะตกลงให้ค่าบำเหน็จนายหน้า จะรับผิดชอบจ่ายค่าบำเหน็จต่อเมื่อสัญญานั้นได้ทำกันสำเร็จ

คำว่า สำเร็จ นั้นไม่ต้องถึงขั้นสำเร็จที่สุดถึงการโอนกรรมสิทธิ์ เพียงแต่ทั้งสองฝ่ายตกลงทำสัญญาซึ่งผูกพันทางกฎหมายแล้วเท่านั้น นายหน้าก็หมดหน้าที่และไม่ใช่ข้อสำคัญต่อไปว่าฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งจะปฏิบัติตามสัญญาครบถ้วนหรือไม่ หรือฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งจะยกเลิกสัญญาในภายหลัง

ข้อสังเกต จากมาตรา 849 ที่บัญญัติว่า “การรับเงิน หรือ รับชำระหนี้ อันจะพึงชำระ ตามสัญญานั้น ท่านให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่า นายหน้า ย่อมไม่มีอำนาจ ที่จะรับแทน ผู้เป็นคู่สัญญา” เนื่องจากนายหน้ามีหน้าที่เพียงเป็นผู้ชี้ช่องหรือจัดการให้มีการทำสัญญาเท่านั้น นายหน้าไม่มีอำนาจในการเข้าไปรับเงินหรือรับชำระหนี้เพราะไม่มีหน้าที่ดังกล่าวและไม่ใช่ตัวแทนของคู่สัญญา

เหตุที่การดำเนินการของอูเบอร์มีบางส่วนที่เข้าตามลักษณะของสัญญานายหน้า เนื่องจากบริษัทอูเบอร์เป็นตัวกลางในการเชื่อมต่อผู้ขับอูเบอร์กับผู้โดยสาร เสมือนเป็นผู้ชี้ช่องในการทำให้เกิดการเข้าทำสัญญา ซึ่งเป็นสัญญาการบริการรับส่งผู้โดยสาร และเมื่อเกิดการให้บริการดังกล่าวขึ้นสำเร็จแล้ว ผู้ขับอูเบอร์ต้องจ่ายค่าบำเหน็จร้อยละ 20-25 ของค่าโดยสารที่ได้รับให้แก่ทางบริษัทอูเบอร์โดยถือเป็นค่าดำเนินการเพื่อเป็นการตอบแทนที่บริษัทได้จัดหาผู้โดยสารมาให้ แต่สัญญานายหน้าก็ยังไม่สามารถปรับใช้กับนิติสัมพันธ์ระหว่างบริษัทอูเบอร์กับผู้ขับอูเบอร์ได้ทั้งหมด เนื่องจากมีลักษณะบางประการในการดำเนินการของอูเบอร์ที่ไม่เข้าตามลักษณะของสัญญานายหน้า เนื่องจากตามปกติหน้าที่ของนายหน้ามีเพียงการชี้ช่องหรือแจ้งข่าวให้บุคคลภายนอกทราบว่าบุคคลต้องการจะกระทำการใด แต่การดำเนินการของอูเบอร์ บริษัทอูเบอร์มีอำนาจในการควบคุมคุณภาพในการทำงานของผู้ขับอูเบอร์ ทางบริษัทพิจารณาคุณภาพการทำงานของผู้ขับอูเบอร์จากระดับของการให้บริการที่ประเมินโดยผู้โดยสารหลังจากที่ผู้โดยสารได้รับการบริการจากผู้ขับอูเบอร์ ซึ่งหากผู้ขับอูเบอร์ได้รับการประเมินในการให้บริการระดับที่หนึ่งเป็นดาวหนึ่งดวงบ่อยครั้ง หมายความว่าผู้ขับอูเบอร์ให้บริการแย่ ทางบริษัทมีอำนาจในการจำกัดไม่ให้ผู้ขับอูเบอร์เข้าร่วมให้บริการอีก จากอำนาจแสดงให้เห็นว่า แม้ไม่ใช่เป็นการใช้อำนาจควบคุมโดยตรง แต่บริษัทอูเบอร์ก็เป็นผู้มีอำนาจในการควบคุมคุณภาพการทำงานผู้ขับอูเบอร์ และในส่วนของค่าโดยสาร บริษัทอูเบอร์มีอำนาจรับชำระค่าโดยสารจากผู้โดยสารในการบริการอูเบอร์แทนผู้ขับอูเบอร์ได้ แม้ในข้อกำหนดและเงื่อนไขการของทางบริษัทอูเบอร์กำหนดว่า

“ผู้ใช้บริการมีหน้าที่ในการจ่ายค่าบริการจากผู้ให้บริการบุคคลที่สาม (รวมเรียกว่า “ค่าใช้จ่าย”) หลังจากที่ได้รับบริการที่ได้รับผ่านการให้บริการของอูเบอร์ โดยการชำระค่าใช้จ่ายผ่านตัวแทนในการเรียกเก็บเงินของผู้ให้บริการบุคคลที่สาม ซึ่งกระทำในนามของผู้ให้บริการบุคคลที่สาม

การชำระค่าใช้จ่ายด้วยวิธีดังกล่าวจะพิจารณาว่าเป็นวิธีการเดียวกับการชำระเงินโดยตรงให้แก่ผู้ให้บริการบุคคลที่สาม”<sup>37</sup>

กล่าวได้ว่า บริษัทูเบอร์แจ้งในข้อกำหนดดังกล่าวว่า ตนเองเป็นเพียงตัวแทนในการเรียกเก็บค่าโดยสารในฐานะตัวแทนของผู้ให้บริการบุคคลที่สามซึ่งหมายถึงผู้ขับูเบอร์นั่นเอง ดังนั้นเกิดประเด็นปัญหาว่า นิติสัมพันธ์ระหว่างบริษัทูเบอร์กับผู้ขับูเบอร์เป็นไปตามสัญญาหน้าได้หรือไม่ ซึ่งผู้เขียนจะได้วิเคราะห์ต่อไปในบทที่ 5

### 3.1.2.2 สัญญาจ้างแรงงาน

ประมวลแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 575 บัญญัติว่า “อันว่าจ้างแรงงานนั้น คือสัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่ง เรียกว่าลูกจ้าง ตกลงจะทำงานให้แก่บุคคลอีกคนหนึ่ง เรียกว่านายจ้าง และนายจ้างตกลงจะให้สินจ้างตลอดเวลาที่ทำงานให้”

พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ได้ให้คำจำกัดความคำว่า “สัญญาจ้างหมายความว่า สัญญาไม่ว่าเป็นหนังสือหรือด้วยวาจาระบุชัดเจน และนายจ้างตกลงจะให้ค่าจ้างตลอดเวลาที่ทำงานให้”

จากบทบัญญัติดังกล่าวสามารถพิจารณาสาระสำคัญของสัญญาจ้างแรงงานได้ว่า

1) สัญญาจ้างแรงงานเป็นสัญญาที่มีคู่สัญญาสองฝ่าย คือ นายจ้างฝ่ายหนึ่งและลูกจ้างอีกฝ่ายหนึ่ง การพิจารณาว่าความสัมพันธ์ระหว่างคู่สัญญานั้นเป็นสัญญาใด เป็นสัญญาจ้างแรงงานหรือสัญญาจ้างทำของนั้นมีความสำคัญหลายเรื่อง เช่น ในเรื่องละเมิด เนื่องจากหากเป็นสัญญาจ้างแรงงาน นายจ้างต้องรับผิดชอบในการกระทำของลูกจ้างที่กระทำไปในทางการที่จ้าง ตามทฤษฎีความรับผิดชอบจากการกระทำของบุคคลอื่น (Vicarious Liability) ซึ่งเป็นทฤษฎีที่สำคัญที่ทำให้นายจ้างต้องมาร่วมรับผิดชอบด้วยซึ่งจะกล่าวในหัวข้อความรับผิดเพื่อละเมิดโดยละเอียด แต่หากเป็นสัญญาจ้างทำของโดยหลักแล้วผู้ว่าจ้างไม่ต้องรับผิดชอบในการทำละเมิดของผู้รับจ้าง<sup>38</sup>

โดยการพิจารณานอกจากพิจารณาถึงข้อตกลงระหว่างบุคคลทั้งสองฝ่ายแล้ว ต้องพิจารณาถึงพฤติการณ์ที่เกิดขึ้นระหว่างบุคคลทั้งสองฝ่ายเป็นกรณีไป ดังเช่นแนวคำพิพากษาฎีกาที่จะกล่าวถึง

<sup>37</sup> Uber Technologies Inc., "Uber."

<sup>38</sup> ปิติกุล จีระมงคลพาณิชย์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ จ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน (กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์เดือนตุลา, 2559), หน้า 15-16.

ต่อไป มีสาระสำคัญเกี่ยวกับการพิจารณาความสัมพันธ์ของบุคคลสองฝ่ายในการดำเนินกิจการขนส่งว่าเป็นสัญญาจ้างแรงงานหรือไม่

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 6942/2550 การจะเป็นนายจ้างหรือลูกจ้างกันหรือไม่นั้น นอกจากการพิจารณาตามพระราชบัญญัติแรงงานสัมพันธ์ มาตรา 5 และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 545 แล้วยังต้องปรากฏด้วยว่าลูกจ้างได้ปฏิบัติงานภายใต้ข้อบังคับ ระเบียบ หรือคำสั่งอันชอบด้วยกฎหมายอันเป็นอำนาจบังคับบัญชาของนายจ้าง

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1252/2511 รถยนต์โดยสารเลขทะเบียน ร.บ. 00844 เป็นของ ช. นำมาเดินร่วมกับบริษัทจำเลยในเส้นทางสัมปทาน รถที่เข้ามาเดินร่วมเช่นนี้ต้องตีเบอร์ ใช้ตรา และทาสีของบริษัทจำเลย ทั้งรถ คนขับ และคนเก็บตัว ต้องอยู่ในระเบียบข้อบังคับของบริษัทจำเลย บริษัทจำเลยมีสิทธิไล่ออก ส่วนการจ่ายเงินเดือนให้คนขับและคนเก็บตัวเป็นหน้าที่ของเจ้าของรถ ดังนี้ แม้รถคันนี้จะ เป็นของ ช.แต่ช. ยินยอมให้บริษัทจำเลยนำมาใช้เดินรับส่งคนโดยสารบนเส้นทางสัมปทานของบริษัทจำเลย ในกิจการของบริษัทจำเลย ในนามและในฐานะที่เป็นรถของบริษัทจำเลย หาใช่ ช. นำมาเดินรับส่งคนโดยสารเป็นส่วนตัวไม่ และการที่บริษัทจำเลยคิดค่าธรรมเนียมจาก ช. ในการนำรถมาเดินร่วม ก็เป็นวิธีการแบ่งผลประโยชน์รายได้ระหว่างกันอย่างหนึ่ง ได้ชื่อว่าบริษัทจำเลยมี และใช้รถคันนี้ อย่างที่เป็นของบริษัทจำเลยในกิจการของบริษัทจำเลยแล้ว โดยบริษัทจำเลยและ ช. มีผลประโยชน์ร่วมกันในการนี้ การที่ ส. ได้ยินยอมเข้ามาปฏิบัติหน้าที่ขับรถยนต์รับส่งคนโดยสารในกิจการของบริษัทจำเลย โดยที่ ช. นำเข้ามานับว่า ส. มีฐานะเป็นลูกจ้างของบริษัทจำเลยปฏิบัติหน้าที่ขับรถยนต์รับส่งคนโดยสารในทางการที่จำเลยจ้างด้วย ใครจะเป็นผู้จัดหา ส. มาขับรถไม่สำคัญ และแม้ ช.จะเป็นผู้จ่ายเงินเดือนให้ส.ก็เป็นเพียงข้อตกลงภายในระหว่างบริษัทจำเลยกับ ช. ซึ่งมีผลประโยชน์ร่วมกัน และเป็น การปฏิบัติตามระเบียบของบริษัทจำเลยเท่านั้น ไม่ทำให้การเป็นนายจ้างและลูกจ้างระหว่างบริษัทจำเลยกับ ส. เปลี่ยนแปลงไป.เมื่อส.ปฏิบัติหน้าที่ขับรถในกิจการของบริษัทจำเลย บริษัทจำเลยย่อมต้องร่วมรับผิดชอบกับ ส. ในผลแห่งละเมิดซึ่ง ส. กระทำไปนั้นด้วย

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1016/2519 โจทก์ทำสัญญากับจำเลยระบุชื่อว่า 'สัญญาจ้างเฝ้ารักษา' มีข้อกำหนดว่าผู้จ้างตกลงให้ค่าจ้างแก่ผู้รับจ้างเฝ้ารักษาไม้ของกลางเป็นเงิน 3,200 บาทจนกว่าผู้จ้างจะรับไม้ของกลางคืน หากไม้ของกลางสูญหายหรือเป็นอันตรายผู้รับจ้างยอมให้ปรับไหมเป็นรายลูกบาทศัเมตร ระหว่างนั้นผู้จ้างอาจชนไม้ของกลางทั้งหมดหรือบางส่วนไปจากที่เดิมในเวลาใด ๆ ก็ได้ แต่ต้องแจ้งให้ผู้รับจ้างทราบและทำใบรับไม้ของกลางไว้ ดังนั้นการครอบครองไม้ของกลางยังคงอยู่กับผู้จ้าง ผู้รับจ้างเพียงแต่เฝ้ารักษาระวังมิให้ไม้ของกลางเป็นอันตรายเท่านั้น เป็นสัญญาจ้างแรงงาน หาใช่สัญญาฝากทรัพย์ไม่ สิทธิเรียกร้องค่าปรับตามสัญญาจ้างแรงงานมีอายุความ 10 ปี ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 164

จากคำพิพากษาศาลฎีกาดังกล่าวมีข้อสังเกตว่า คำพิพากษาศาลฎีกาฉบับนี้ไม่ปรากฏว่ามีข้อเท็จจริง แสดงให้เห็นว่ามีพฤติการณ์ใดที่บ่งชี้ได้ชัดเจนว่าเป็นสัญญาจ้างแรงงาน ไม่ว่าชื่อของสัญญา เจตนา ของคู่สัญญา อำนาจในการบังคับบัญชา ในทางตรงข้ามลักษณะที่ปรากฏให้เห็นไปในลักษณะว่าเป็น สัญญาฝากทรัพย์ เห็นได้ว่าแม้สัญญาดังกล่าวกำหนดเป็นสัญญาอื่น โดยพฤติการณ์ระหว่างบุคคลทั้งสองฝ่ายเป็นนายจ้างและลูกจ้างกัน สัญญาดังกล่าวก็เป็นสัญญาจ้างแรงงาน หรือบุคคลดังกล่าวก็เป็น นายจ้างและลูกจ้าง

2) สัญญาจ้างแรงงานมีวัตถุประสงค์ที่ให้ลูกจ้างทำงานให้แก่นายจ้าง

นายจ้างจะจ้างลูกจ้างทำการงานสิ่งใดให้ก็ได้ แต่อย่างไรก็ตามวัตถุประสงค์ต้องไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีงามของประชาชนและไม่พ้นวิสัยลูกจ้างเพียงทำงานให้นายจ้าง ไม่ได้พิจารณาผลสำเร็จเช่นสัญญาจ้างทำของ

3) สัญญาจ้างแรงงานเป็นสัญญาที่นายจ้างตกลงจะให้สินจ้างแก่ลูกจ้างตลอดเวลาที่ทำงานให้

โดยตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ได้เรียกค่าตอบแทนที่ลูกจ้างทำงานให้นายจ้างว่า “สินจ้าง” โดยคำว่าสินจ้างนี้ไม่จำเป็นต้องเป็นเงินเพียงอย่างเดียว อาจเป็นทรัพย์สินอื่นก็ได้ มีความหมายที่กว้างกว่า แต่ตามกฎหมายคุ้มครองแรงงานมีการใช้ถ้อยคำว่า “ค่าจ้าง” โดยคำว่าค่าจ้าง หมายถึงเงินทุกประเภทที่นายจ้างจ่ายให้ลูกจ้างเป็นค่าตอบแทนจากการทำงาน ไม่ว่าจะเป็นการทำงานในวันและเวลาใด ไม่ว่าจะคำนวณตามระยะเวลาหรือผลงานที่ลูกจ้างทำได้ ทั้งนี้ไม่ว่าจะกำหนดจำนวน หรือจ่ายค่าจ้างในลักษณะใด หรือโดยวิธีการใดและไม่ว่าจะมีชื่อเรียกอย่างไร<sup>39</sup>

4) สัญญาจ้างแรงงานมีลักษณะที่นายจ้างมีอำนาจควบคุมบังคับบัญชาลูกจ้าง

ตามสัญญาจ้างแรงงาน ลูกจ้างต้องทำงานอยู่ภายใต้การควบคุมดูแลของนายจ้าง โดยนายจ้างมีอำนาจออกคำสั่งตามที่ตนต้องการได้ คำสั่งดังกล่าวอาจเป็นวาจาหรือลายลักษณ์อักษร จะเป็นการสั่งให้ทำเป็นเรื่อง ๆ ไป หรือเป็นครั้งคราวก็ได้ หรือเป็นคำสั่งในรูปแบบกฎระเบียบข้อบังคับการทำงานก็ได้ ขึ้นอยู่กับนายจ้าง<sup>40</sup>

สำหรับกฎหมายอังกฤษในคดี Short V. Henderson, Ltd ที่ Lord Thankerton อธิบายถึงปัจจัย 4 ประการในการพิจารณาว่าเป็นสัญญาจ้างแรงงาน

- I. นายจ้างมีอำนาจในการเลือกลูกจ้าง
- II. มีการจ่ายสินจ้างหรือค่าตอบแทน
- III. นายจ้างมีอำนาจในการควบคุมวิธีการในการทำงาน

<sup>39</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 18.

<sup>40</sup> วิจิตรรา (พุ่มลัดดา) วิเชียรชม, สัญญาจ้างแรงงาน (กรุงเทพฯ: บริษัท สำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด, 2552), หน้า 112.

- IV. นายจ้างมีสิทธิให้ลูกจ้างหยุดงานชั่วคราว (Suspension) หรือไล่ออก (Dismissal)
- 5) สัญญาจ้างแรงงานไม่ต้องทำตามแบบและไม่มีหลักเกณฑ์ในการทำสัญญา
  - 6) สัญญาจ้างแรงงานเกิดขึ้นและสมบูรณ์เมื่อคำเสนอและคำสนองถูกต้องตรงกันตามหลักนิติกรรมสัญญาซึ่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ได้กำหนดเรื่องแบบ หรือหลักฐานของสัญญาจ้างแรงงานไว้อย่างใด ดังนั้นสัญญาจ้างแรงงานไม่ต้องทำเป็นหนังสือ หรือมีหลักฐานเป็นหนังสือ เพียงตกลงกันด้วยวาจาก็สามารถใช้ได้<sup>41</sup>

จากการศึกษากฎหมายลักษณะของสัญญาจ้างแรงงาน พิจารณาถึงการดำเนินการของอุเบอร์ที่บริษัทอุเบอร์มีบางส่วนที่เข้าตามลักษณะสัญญาดังกล่าวในการมีอำนาจในการควบคุมผู้ขับอุเบอร์ในการทำงาน แต่ในส่วนของการทำงานของผู้ขับอุเบอร์ที่ไม่ได้มีลักษณะเป็นงานประจำเช่นลูกจ้าง ผู้ขับมีอิสระในการเลือกเวลาทำงาน ประเด็นปัญหาดังกล่าวว่านิติสัมพันธ์ระหว่างบริษัทอุเบอร์กับผู้ขับอุเบอร์เป็นไปตามสัญญาจ้างแรงงานหรือไม่ ผู้เขียนจะได้วิเคราะห์ต่อไปในบทที่ 5

### 3.1.2.3 สัญญาตัวแทน

หลักกฎหมายที่สำคัญในเรื่องตัวแทน คือ การที่บุคคลใดๆจะกระทำการในเรื่องที่ก่อให้เกิดความสัมพันธ์ทางกฎหมายของตน บุคคลนั้นไม่จำเป็นที่จะต้องกระทำด้วยตนเองเสมอไป บุคคลนั้นสามารถใช้บุคคลอื่นกระทำแทนได้ หรืออนุญาตให้บุคคลอื่นกระทำแทนตน และเมื่อบุคคลที่ถูกใช้หรือได้รับอนุญาต ได้ยอมรับและกระทำการดังกล่าวแล้ว กฎหมายยอมรับว่าการกระทำของตัวแทนมีอำนาจ และผูกพันตัวการเสมือนเช่นเดียวกับตัวการได้กระทำการดังกล่าวด้วยตนเอง

#### 1) การเกิดขึ้นของตัวแทน

การจะเป็นตัวการตัวแทนได้ต้องมีการเกิดขึ้นของความเป็นตัวแทนหรือสัญญาตัวแทนเสียก่อน ซึ่งการเกิดขึ้นของตัวแทนตามกฎหมายไทยแบ่งได้ 3 ประเภท กล่าวคือตัวแทนที่เกิดขึ้นโดยการแต่งตั้งแสดงออกชัด ตัวแทนโดยปริยาย หรือตัวแทนที่เกิดจากการให้สัตยาบัน<sup>42</sup> หรืออาจจำแนกการเกิดขึ้นของตัวแทนได้ 5 วิธีการคือ ตัวแทนที่เกิดขึ้นโดยการแสดงออกชัด โดยปริยาย โดยจำเป็น โดยกฎหมายปิดปาก และโดยให้สัตยาบัน

<sup>41</sup> เกษมสันต์ วิลาวรรณ, "สัญญาจ้างแรงงาน," วารสารศาลแรงงาน 2 (เมษายน-มิถุนายน 2532): 121.

<sup>42</sup> หลวงสุทธิมนต์นฤนาท, คำอธิบายกฎหมายและพาณิชย์ว่าด้วยตัวแทน นายหน้า (กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2510), หน้า 2.



จากตำรากฎหมายอังกฤษ ศาสตราจารย์ Richard Stone ได้อธิบายถึงการเกิดขึ้นของสัญญาตัวแทนที่คล้ายๆกัน แต่ไม่เหมือนกันว่า<sup>43</sup>

- (1) ตัวแทนที่เกิดขึ้นจากความตกลง ซึ่งความตกลงดังกล่าวอาจเป็นความตกลงโดยชัดแจ้งหรือปริยาย ตัวแทนที่เกิดจากความตกลงโดยชัดแจ้งอาจเกิดขึ้นด้วยวาจาหรือลายลักษณ์อักษร ตามหลักของการเกิดสัญญาทั่วไป และตัวแทนที่เกิดจากความตกลงโดยปริยาย คือการที่ตัวการตัวแทนกระทำการให้บุคคลอื่นเข้าใจหรือเชื่อว่าทั้งสองเกี่ยวพันเป็นตัวการตัวแทนกัน
- (2) ตัวแทนที่เกิดขึ้นโดยสัตยาบัน การที่ตัวแทนได้กระทำนอกขอบอำนาจหรือปราศจากอำนาจ แต่การกระทำดังกล่าวกระทำไปในนามตัวการหรือเพื่อตัวการ หากตัวการได้ให้สัตยาบันในการกระทำดังกล่าวไม่ว่าโดยชัดแจ้งหรือปริยาย ให้มีผลย้อนหลังเสมือนตัวแทนได้กระทำการโดยมีอำนาจแต่แรก
- (3) ตัวแทนโดยผลของกฎหมาย เป็นกรณีที่กฎหมายกำหนดถึงความสัมพันธ์ของตัวแทนขึ้น โดยถือว่าบุคคลหนึ่งเป็นตัวแทนของอีกบุคคลหนึ่ง
- (4) ตัวแทนโดยปิดปาก การที่บุคคลใดแสดงออกต่อบุคคลภายนอกว่ามีบุคคลอื่นเป็นตัวแทนตน ไม่ว่าจะด้วยวาจาหรือการกระทำ แต่แท้จริงแล้วบุคคลนั้นไม่ใช่ตัวแทน บุคคลที่แสดงออกดังกล่าวถูกปิดปากไม่ให้ปฏิเสธต่อบุคคลภายนอกว่า บุคคลนั้นไม่ใช่ตัวแทนตนและต้องผูกพันในการกระทำของบุคคลนั้น

สำหรับกฎหมายไทยนั้น ผู้เขียนจะขออธิบายถึงเฉพาะการเกิดขึ้นของตัวแทนที่อาจสัมพันธ์กับนิติสัมพันธ์ในการดำเนินการของอูเบอร์ ได้แก่ ตัวแทนที่ถูกแต่งตั้งโดยปริยายจากตัวการ และตัวแทนเจ็ด

### 1.1) ตัวแทนที่ถูกแต่งตั้งโดยปริยายจากตัวการ

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 797 บัญญัติว่า “อันว่าสัญญาตัวแทนนั้น คือสัญญาซึ่งให้บุคคลคนหนึ่ง เรียกว่าตัวแทน มีอำนาจทำการแทนบุคคลอีกคนหนึ่ง เรียกว่าตัวการ และตกลงจะทำการดั่งนั้น อันความเป็นตัวแทนนั้นจะเป็นโดยแต่งตั้งแสดงออกชัดหรือโดยปริยายก็ย่อมได้ ”

สัญญาตัวการตัวแทนมีหลักเกณฑ์ 4 ประการ ดังต่อไปนี้

- 1) สัญญาที่อาศัยหลักความยินยอม (Consensual Relation) กล่าวคือ สัญญาต้องเกิดขึ้นจากการความเต็มใจของทั้ง 2 ฝ่าย สัญญาตัวการตัวแทนก็เช่นกันต้องเกิดขึ้นจากการมอบอำนาจ

<sup>43</sup> Richard Stone, *Law of Agency* (London: Cavendish Publishing Limited, 1996), pp. 19-38.

ไปแล้วอีกฝ่ายหนึ่งยินยอมด้วยความเต็มใจด้วย ซึ่งการมอบอำนาจและการยินยอมรับมอบอำนาจนั้นอาจเป็นการแสดงเจตนาโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายก็ได้

- 2) สัญญาต้องมีบุคคลที่ 3 (Third Party) โดยปกติแล้วการทำสัญญานั้นมีคู่สัญญา 2 ฝ่ายก็เพียงพอแล้ว แต่สำหรับสัญญาตัวการตัวแทนนั้นต้องมีการติดต่อกับบุคคลที่สามด้วยสัญญาจึงจะสมบูรณ์ เนื่องจากวัตถุประสงค์ของการทำสัญญาตัวการตัวแทน คือ การแต่งตั้งให้ตัวแทนมีอำนาจกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งกับบุคคลภายนอกแทนตัวการ ทั้งนี้ แม้ขณะตั้งตัวแทนจะไม่มีบุคคลภายนอกร่วมตกลงในสัญญาตัวการตัวแทน แต่สัญญาตัวการตัวแทนนั้นจะต้องมีวัตถุประสงค์ให้ตัวแทนไปทำกิจการกับบุคคลภายนอก มิฉะนั้นจะไม่ถือว่าสัญญาเช่นนั้นเป็นสัญญาตัวการตัวแทน
- 3) สัญญาตัวการตัวแทนนั้นไม่ได้กำหนดให้ต้องทำตามแบบ และไม่ได้กำหนดให้ต้องมีบำเหน็จมาตรา 797 เป็นบทบัญญัติที่ให้คำจำกัดความของสัญญาตัวแทนไม่ได้กล่าวถึงบำเหน็จตัวแทน จะมีหรือไม่มีก็ได้ ไม่ใช่สาระสำคัญของสัญญา
- 4) สัญญาต้องมีวัตถุประสงค์ในการมอบอำนาจให้ตัวแทนกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งแทนตัวการ เช่น การทำนิติกรรม สัญญา และการบริหารกิจการของตัวการ โดยกิจการที่ตัวแทนทำการแทนตัวการในเบื้องต้นนั้นจะต้องเป็นกิจการที่มีวัตถุประสงค์ชอบด้วยกฎหมาย ไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน และต้องไม่ใช่กิจการเฉพาะตัว<sup>44</sup>ของตัวการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
CHULALONGKORN UNIVERSITY

<sup>44</sup> ไพฑูริย์ เอกจริยกร, ตัวแทน นายหน้า, หน้า 42-45.

กิจการเฉพาะตัว หมายถึง

- 1) มีธรรมเนียมประเพณีพิเศษกำหนดว่าในเรื่องนั้นๆตัวการจะต้องกระทำเอง เช่น การหมั้น การสมรส เจ้าบ่าวเจ้าสาว เป็นต้น
- 2) กิจการเนื่องจากตำแหน่งหน้าที่ ความชำนาญ ความสามารถ หรือสิทธิเฉพาะตัว เนื่องจากตำแหน่งหน้าที่เป็นตำแหน่งหน้าที่ที่มอบหมายให้บุคคลอื่นทำแทนไม่ได้ เช่น การประชุมคณะกรรมการตุลาการ การประชุมคณะกรรมการบริหารคณะกรรมการประชุมผู้แทนราษฎร ฯลฯ รวมถึงความชำนาญหรือความสามารถเฉพาะตัว ก็ไม่อาจมอบหมายให้คนอื่นทำแทนได้ เพราะบุคคลที่ได้รับมอบหมายอาจไม่มีความชำนาญหรือความสามารถเฉพาะตัว เช่น การวาดรูป การแสดง ร้องเพลง ฯลฯ
- 3) กิจการที่กฎหมายบังคับว่ากิจการดังกล่าวตัวการจะต้องกระทำเอง เช่น การจดทะเบียนสมรส ตามพระราชบัญญัติจดทะเบียนครอบครัว พ.ศ. 2478 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 1458 กฎหมาย

ก. ตัวแทนโดยชัดแจ้ง คือ ตัวแทนที่เกิดขึ้นจากความยินยอมของทั้งตัวการและตัวแทนโดยแสดงออกมาให้ปรากฏอย่างชัดแจ้งว่าตัวการมอบอำนาจให้ตัวแทน และตัวการยอมผูกพันตนเองในการกระทำของตัวแทน การมอบอำนาจในลักษณะนี้อาจเป็นการให้อำนาจทำนิติกรรม สัญญา หรือจัดการกิจการอื่นก็ได้ โดยสัญญาตัวการตัวแทนนั้นไม่มีแบบอาจทำสัญญาตัวการตัวแทนกันเป็นลายลักษณ์อักษร หรือด้วยวาจาก็ได้

ข. ตัวแทนโดยปริยาย คือ ตัวแทนที่ไม่ได้รับการแต่งตั้งโดยชัดแจ้งโดยสัญญาจากตัวการ แต่เกิดขึ้นโดยพฤติการณ์ การกระทำ การแสดงออก กิริยาอาการที่ประพฤติปฏิบัติต่อกันของตัวการและตัวแทน โดยเป็นที่เข้าใจของบุคคลภายนอกว่าตัวการเห็นชอบและยินดียอมรับรองการกระทำนั้นๆแล้ว กล่าวคือตัวการตกลงให้ผู้นั้นเป็นตัวแทน ผู้นั้นก็ตกลงยินยอม และทำการเป็นตัวแทนด้วย ซึ่งแตกต่างกับเรื่องตัวแทนชัดที่ตัวการไม่ได้ยอมรับแต่กฎหมายลงโทษตัวการ เพราะตัวการไม่บอกให้บุคคลภายนอกรู้ โดยการแสดงออกของตัวการทำให้บุคคลภายนอกผู้สุจริตเข้าใจผิด กฎหมายจึงบอกว่าต้องรับผิด<sup>45</sup> คำว่า “โดยปริยาย” มีความหมายกว้างมาก ต้องอาศัยการพิจารณาจากข้อเท็จจริงและพฤติการณ์แต่ละกรณีไป ซึ่งการกระทำหรือการงดเว้นการกระทำของตัวการหรือตัวแทนอาจถือว่าเป็นการยินยอมโดยปริยาย<sup>46</sup>

## 1.2) ตัวแทนชัด

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 821 บัญญัติว่า “บุคคลผู้ใด เชิดบุคคลหนึ่ง ออกแสดงเป็น ตัวแทนของตน ก็ดี รู้แล้วยอมให้บุคคล อีกคนหนึ่ง เชิดตัวเขาเอง ออกแสดงเป็น ตัวแทนของตน ก็ดี ท่านว่า บุคคลนั้น จะต้องรับผิดต่อบุคคลภายนอก ผู้สุจริต เสมือนว่า บุคคลอีกคนหนึ่งนั้น เป็นตัวแทนของตน”

ตัวแทนชัด หรือตัวแทนโดยกฎหมายผิดปาก ตามหลัก Doctrin of Estoppel ของกฎหมายอังกฤษ ตามหลักการเกิดขึ้นได้ด้วยกิริยาอาการ พฤติการณ์ การแสดงออกโดยนัย การกระทำหรือความประพฤติปฏิบัติต่อกันระหว่างคู่กรณี โดยบุคคลหนึ่ง (ตัวการ) กระทำการไม่ว่าด้วยวาจาหรือการแสดงออกโดยทำให้บุคคลภายนอกเข้าใจว่าตนได้มอบอำนาจให้บุคคลอีกคนหนึ่งเป็นตัวแทนของตน ซึ่งในความจริงตัวการต้องเปิดเผยความจริงให้แก่บุคคลภายนอกผู้สุจริตทราบเพื่อไม่ให้หลงผิด ตัวการจะถูกปิดปากต่อบุคคลภายนอกในการจะปฏิเสธว่าบุคคลนั้นเป็นหรือเคยเป็นตัวแทนของตน โดย

---

เกี่ยวกับการพิมพ์ พระราชบัญญัติการพิมพ์ พ.ศ. 2484 มาตรา 24 กฎหมายเกี่ยวกับสถานบริการตาม พระราชบัญญัติสถานบริการ พ.ศ. 2509

<sup>45</sup> หลวงสุพินันต์ธนาท, คำอธิบายกฎหมายและพาณิชย์ว่าด้วยตัวแทน นายหน้า, หน้า 4.

<sup>46</sup> สรรเสริญ ไกรจิตติ, กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยตัวแทนและนายหน้า (พระนคร: โรงพิมพ์มหาลัยธรรมศาสตร์, 2520), หน้า 43.

ตัวการต้องผูกพันจากการกระทำของบุคคลอื่นที่ปรากฏต่อบุคคลทั่วไปว่าเป็นตัวแทน แต่ความสัมพันธ์อย่างสมบูรณ์ระหว่างตัวการและตัวแทนไม่ได้มีขึ้น สถานะทางกฎหมายของตัวการและตัวแทนจะอยู่ภายใต้กฎเกณฑ์ที่เริ่มจากสมมุติฐาน ว่าไม่ได้มีความตกลงระหว่างตัวการและตัวแทน<sup>47</sup>

จากหลัก Doctrine of Estoppel ก่อให้เกิดหลัก Agency by Estoppel ซึ่งถูกนำมาใช้ในกฎหมายไทยโดยมีชื่อเรียกว่า ตัวแทนเขต ที่ว่าโดยปิดปากนี้หมายถึง ตัวการ เพื่อไม่ให้ถือว่าบุคคลนั้นไม่ใช่ตัวแทนของตน เนื่องจากเพื่อคุ้มครองและเพื่อรักษาประโยชน์ของบุคคลภายนอกผู้ทำการติดต่อโดยสุจริตไม่ได้รับความเสียหาย แม้ในความจริงไม่มีสัญญาตัวแทน ตัวการไม่ได้มอบอำนาจให้ตัวแทนไปกระทำการดังกล่าวโดยตรง<sup>48</sup>

ตัวแทนเขตตามมาตรา 821 จึงเป็นตัวแทนอีกประเภทหนึ่งที่ไม่ได้เกิดจากผลของสัญญา เพราะความจริงไม่มีสัญญา แต่เกิดขึ้นโดยผลของกฎหมาย ซึ่งเจตนารมณ์และวัตถุประสงค์ของกฎหมายก็เพื่อคุ้มครองบุคคลภายนอกผู้สุจริตตามหลักกฎหมายปิดปาก มาตรา 821 จึงเป็นบทบัญญัติที่กำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของตัวการต่อบุคคลภายนอกผู้สุจริตเพียงฝ่ายเดียว ส่งผลให้ตัวการในตัวแทนเขตไม่มีสิทธิฟ้องบุคคลภายนอก ตัวการในตัวแทนเขตไม่ต้องรับผิดชอบต่อบุคคลอื่นตามมาตรา 821 และตัวแทนเขตไม่อาจจะฟ้องตัวการตามมาตรา 821 เมื่อตัวแทนเขตเกิดจากกฎหมายบัญญัติให้ตัวการรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกผู้สุจริตเป็นการเฉพาะ มาตรา 821 จึงไม่เกี่ยวกับมาตรา 798 และแยกออกจากมาตรา 820<sup>49</sup>

ลักษณะของตัวแทนเขตตามมาตรา 821 สรุปได้ดังต่อไปนี้<sup>50</sup>

- (1) ตัวการกระทำการ แสดงออกด้วยกิริยา วาจา อิริยาบถอันเป็นพฤติการณ์ที่ทำให้บุคคลภายนอกเข้าใจและเชื่อ รวมถึงตัวการนิ่งเฉยไม่เปิดเผยหรือแสดงความจริงให้บุคคลภายนอกทราบความจริงซึ่งเป็นหน้าที่ของตัวการที่ต้องเปิดเผย เพื่อไม่ให้บุคคลภายนอกผู้สุจริตหลงเข้าใจผิดว่าตัวแทนเขตเป็นตัวแทนของตัวการ
- (2) ตัวการไม่ได้ปรารถนาที่จะผูกพันกับบุคคลภายนอกสำหรับการกระทำของตัวแทนเขต ไม่มีความยินยอมร่วมกันของตัวการและตัวแทนเขต ไม่มีสัญญาตัวแทนและไม่มีตัวการและตัวแทนด้วย (No Agency)

<sup>47</sup> F.M.B. Reynolds, Bowstead and Reynolds on Agency (London: Sweet and Maxwell, 1996), p. 101.

<sup>48</sup> สรรเสริญ ไกรจิตติ, กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยตัวแทนและนายหน้า, หน้า 45-46.

<sup>49</sup> ประสิทธิ์ ไชวโกลกุล, รวมคำบรรยาย ครั้งที่3 ตัวแทน ประกันภัย ตัวเงิน บัญชีเดินสะพัด (กรุงเทพฯ: สำนักฝึกอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2556), หน้า 272.

<sup>50</sup> เรื่องเดียวกัน, 272-273.

- (3) ตัวแทนเชิดเกิดจากกฎหมายบัญญัติ (by operation of law)
- (4) กฎหมายตัวแทนเชิดตามมาตรา 821 นำหลักกฎหมายปิดปาก (Doctrin of Estoppel) มาใช้บังคับเพื่อปิดปากตัวการไม่ให้ปฏิเสธ ต้องรับผิดกับบุคคลภายนอกผู้สุจริตโดยมีวัตถุประสงค์จะลงโทษตัวการที่ปกป้องไม่ปฏิบัติหน้าที่ของตนที่จะต้องเปิดเผยข้อความจริงและคุ้มครองบุคคลภายนอกผู้สุจริต
- (5) ตัวการต้องรับผิดต่อบุคคลภายนอกผู้สุจริตแต่เพียงฝ่ายเดียว กล่าวคือ ตัวการในตัวแทนเชิดไม่อาจฟ้องบุคคลภายนอกผู้สุจริตและไม่อาจฟ้องตัวแทนเชิดตามมาตรา 821
- (6) กฎหมายตัวแทนตามมาตรา 821 มีลักษณะพิเศษเฉพาะ บัญญัติแยกออกมาเดี่ยว มาตราเดียว ไม่มีความสัมพันธ์กับมาตราอื่นๆ ฉะนั้นย่อมไม่เกี่ยวกับมาตรา 798 และแยกออกจากมาตรา 820 ด้วย

## 2) ความแตกต่างของตัวแทนเชิดกับตัวแทนโดยปริยาย

หลายคนมีความสับสนว่าตัวแทนเชิดเป็นตัวแทนโดยปริยายประเภทหนึ่ง แต่แท้จริงแล้วตัวแทนเชิดและตัวแทนโดยปริยายแตกต่างกัน คือตัวแทนโดยปริยายเกิดขึ้นจากความตกลงโดยปริยาย ซึ่งเป็นพฤติกรรมที่ตัวการและตัวแทนแสดงต่อกัน ทำให้อีกฝ่ายหนึ่งมีเหตุผลที่สามารถเข้าใจจากพฤติกรรมได้ว่ามีความยินยอมให้เกิดความสัมพันธ์ตัวการและตัวแทนกัน ส่วนตัวแทนเชิดเป็นการที่บุคคลภายนอกสามารถสันนิษฐานได้จากการกระทำของตัวการว่า ตัวแทนมีอำนาจที่จะกระทำการดังกล่าว โดยความจริงแล้วตัวแทนไม่มีอำนาจที่จะกระทำการแทนได้ก็ตาม นอกจากนี้ตัวแทนเชิดไม่ได้ต้องการที่จะผูกพันกับบุคคลภายนอกในการกระทำของตัวแทน แต่กฎหมายปิดปากตัวการและบังคับให้ผูกพันในการกระทำการดังกล่าวของตัวแทน เพื่อรักษาประโยชน์ของบุคคลภายนอกผู้สุจริต<sup>51</sup> และยิ่งกว่านั้นนักกฎหมายบางท่านเห็นว่าตัวแทนเชิดไม่ใช่สัญญา แต่เป็นตัวแทนโดยผลของกฎหมาย เพราะตัวการไม่ได้ตกลงด้วย แต่ตามหลักเป็นสัญญาที่กฎหมายบังคับ (Constructive contract) ส่วนตัวแทนโดยปริยายนั้น ตัวการยินยอมและปรารถนาให้ตัวแทนนั้นกระทำการนั้น แทนตนจริงๆ เพียงแต่ไม่ได้มีการมอบหมายหรือสั่งการโดยชัดแจ้งเท่านั้น การกระทำของตัวการที่ถือว่าเชิดบุคคลอีกคนหนึ่งออกเป็นตัวแทนของตน ตามแนวคำพิพากษาศาลฎีกา เช่น

<sup>51</sup> สติธย์ เล็งไธสง, คำอธิบายกฎหมายตัวแทนและนายหน้า (เรียงมาตรา) (กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์เดือนตุลา, 2539), หน้า 43.

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1627/2544 รถแท็กซี่คันเกิดเหตุมีชื่อจำเลยที่ 2 และหมายเลขโทรศัพท์ของจำเลยที่ 2 ปรากฏอยู่ข้างรถ การที่จำเลยที่ 1 นำรถคันดังกล่าวออกมาขับรับผู้โดยสาร ย่อมเป็นการแสดงออกต่อโจทก์ซึ่งเป็นบุคคลภายนอกผู้สุจริตว่า จำเลยที่ 1 เป็นตัวแทนเชิดของจำเลยที่ 2 เจ้าของรถในการรับจ้างบรรทุกผู้โดยสาร จำเลยที่ 2 จึงต้องร่วมรับผิดชอบกับจำเลยที่ 1 ในผลแห่งละเมิดที่เกิดขึ้นตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 427 และมาตรา 821

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3116/2523 จำเลยที่ 2 ดำเนินกิจการตามวัตถุประสงค์ของตนโดยยอมให้จำเลยที่ 1 นำรถแท็กซี่ออกวิ่งรับคนโดยสารในนามสหกรณ์แท็กซี่อิสระ จำกัด ซึ่งเป็นชื่อของจำเลยที่ 2 โดยเปิดเผย โดยจำเลยที่ 2 มีผลประโยชน์จากสมาชิกที่นำรถเข้าวิ่ง-ร่วม เท่ากับจำเลยที่ 2 เชิดให้จำเลยที่ 1 เป็นตัวแทนของจำเลยที่ 2 จำเลยที่ 2 จึงต้องร่วมรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกผู้สุจริต เสมือนว่าจำเลยที่ 1 เป็นตัวแทนของตนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 821 เมื่อจำเลยที่ 1 ขับรถไปกระทำละเมิดอันต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายให้โจทก์ จำเลยที่ 2 ต้องรับผิดชอบร่วมด้วยตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 427 และมาตรา 821

(จากคำพิพากษาศาลฎีกาย่อยาว ศาลฎีกาวินิจฉัยว่า จำเลยที่ 2 เป็นสหกรณ์มีวัตถุประสงค์เพื่อประกอบการเดินรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารตามกฎหมายกระทรวง ฉบับที่ 34 (พ.ศ. 2513) ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยฉบับที่ (พ.ศ. 2519) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2473 คดีนี้แม้จะไม่ได้ความว่า จำเลยที่ 1 เป็นลูกจ้างกินเงินเดือนค่าจ้างจากจำเลยที่ 2 ก็ตาม แต่โจทก์ฟ้องว่าจำเลยที่ 1 ได้กระทำในกิจการเพื่อประโยชน์ของจำเลยที่ 2 หรือเพื่อประโยชน์ร่วมกันด้วย และคดีได้ความว่าจำเลยที่ 2 ดำเนินกิจการตามวัตถุประสงค์ของตน โดยยอมให้จำเลยที่ 1 นำรถแท็กซี่ออกวิ่งรับคนโดยสารในนามสหกรณ์แท็กซี่อิสระ จำกัด ซึ่งเป็นชื่อของจำเลยที่ 2 โดยเปิดเผย โดยจำเลยที่ 2 มีผลประโยชน์จากสมาชิกที่นำรถเข้าวิ่งร่วมนั้น เท่ากับจำเลยที่ 2 เชิดให้จำเลยที่ 1 เป็นตัวแทนของจำเลยที่ 2 นั้นเองบุคคลทั่วไปย่อมเข้าใจว่าจำเลยที่ 2 เป็นผู้ประกอบการเดินรถแท็กซี่รับบรรทุกคนโดยสารคั้นนั้นในกิจการของจำเลยที่ 2 เอง ฉะนั้น จำเลยที่ 2 จึงต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกผู้สุจริตเสมือนว่าจำเลยที่ 1 เป็นตัวแทนของตน ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 821 เมื่อจำเลยที่ 1 ขับรถไปกระทำละเมิดอันต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายให้โจทก์เช่นนี้ จำเลยที่ 2 จึงต้องรับผิดชอบร่วมด้วยเสมือนเป็นตัวแทนด้วยกัน)

### 3) ความแตกต่างระหว่างสัญญาตัวแทนกับสัญญาจ้างแรงงาน

- (1) สัญญาจ้างแรงงานและสัญญาตัวแทนนั้นมีความแตกต่างกันในด้านวัตถุประสงค์ของสัญญา กล่าวคือ ในสัญญาจ้างแรงงาน นายจ้างมีวัตถุประสงค์จะให้ลูกจ้างทำงานให้แก่ นายจ้าง

ส่วนในสัญญาตัวแทนนั้น ตัวการมีความประสงค์จะให้ตัวแทนทำการกับบุคคลที่สามแทน ตัวการ

- (2) ในการทำงานของลูกจ้าง ลูกจ้างต้องอยู่ภายใต้บังคับบัญชาของนายจ้าง และเชื่อฟังคำสั่งอันชอบด้วยกฎหมายของนายจ้าง โดยนายจ้างมีสิทธิไล่ลูกจ้างออกจากงานได้โดยไม่ต้องบอกกล่าวล่วงหน้าและให้สินไหมทดแทน ตามมาตรา 583 ส่วนในสัญญาตัวแทน แม้ว่ากฎหมายกำหนดให้ตัวแทนต้องทำตามคำสั่งที่แสดงออกโดยชัดเจนหรือโดยปริยายของตัวการก็ตาม ตามมาตรา 807 แต่ตัวแทนก็ยังมีอิสระมากกว่าในการทำงานที่ไม่ต้องอยู่ภายใต้อำนาจบังคับบัญชาเช่นลูกจ้าง แม้ต้องทำตามคำสั่งของตัวการก็ตาม
- (3) ในสัญญาจ้างแรงงาน ลูกจ้างต้องได้รับสินจ้างเป็นค่าตอบแทนจากการทำงานให้นายจ้าง หากว่าไม่มีสินจ้าง สัญญานั้นก็จะไม่ใช่สัญญาจ้างแรงงาน แต่สัญญาตัวแทน ค่าบำเหน็จที่ตัวแทนจะได้รับหรือไม่นั้น ขึ้นอยู่กับข้อตกลงตามสัญญาระหว่างตัวการและตัวแทน ดังนั้นสัญญาจ้างแรงงานเป็นสัญญาที่มีค่าตอบแทนเสมอ แต่สัญญาตัวแทนจะมีค่าตอบแทนหรือไม่ก็ได้

ในบางกรณีลูกจ้างอาจเป็นตัวแทนของนายจ้างด้วย หากว่าลูกจ้างได้กระทำการแทนนายจ้างในทางการที่จ้าง ดังนั้นความสัมพันธ์ระหว่างนายจ้างและลูกจ้างนั้น อาจมีทั้งสัญญาจ้างแรงงานและสัญญาตัวแทนด้วยพร้อมกัน

ในส่วนนิติสัมพันธ์ระหว่างบริษัทอุเบอร์กับผู้ขับอุเบอร์ อาจเป็นไปตามลักษณะของสัญญา นายหน้า หรือสัญญาจ้างแรงงาน หรือสัญญาตัวแทนได้หรือไม่ หรือแท้จริงแล้วไม่มีสัญญาเกิดขึ้นระหว่างบริษัทอุเบอร์กับผู้ขับอุเบอร์เนื่องจากสัญญามีผลเป็นโมฆะตามกฎหมาย จากการที่บริษัทอุเบอร์ดำเนินการเป็นตัวกลางในการจัดการรถยนต์ส่วนบุคคลพร้อมผู้ขับให้แก่ผู้โดยสาร เป็นการกระทำโดยไม่มีอำนาจในการทำนิติกรรมดังกล่าว ส่งผลตามสัญญาในทางกฎหมายอย่างไร ประเด็นปัญหาดังกล่าวผู้เชี่ยวชาญจะได้นำไปวิเคราะห์ต่อไปในบทที่ 5

### 3.1.3 กฎหมายที่เกี่ยวกับนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ขับอุเบอร์กับผู้โดยสาร

การให้บริการของผู้ขับอุเบอร์เป็นการบริการรับส่งผู้โดยสารเป็นบริการเช่นเดียวกับการบริการแท็กซี่ แต่ความแตกต่างของอุเบอร์กับรถแท็กซี่คือ แท็กซี่สามารถเรียกโดยตรงบนท้องถนนและผ่านแอปพลิเคชัน แต่รถยนต์อุเบอร์นั้นผู้ใช้บริการจะต้องเรียกผ่านการใช้แอปพลิเคชันอุเบอร์เพียงอย่างเดียว โดยก่อนที่ผู้โดยสารจะตกลงใช้บริการ แอปพลิเคชันจะแสดงอัตราค่าโดยสารตลอดการเดินทาง

ให้ผู้ใช้บริการทราบ และการให้บริการของผู้ซบอเบอร์ถือเป็นที่ที่ที่ไม่ได้รับอนุญาต แม้ว่าการดำเนินการดังกล่าวยังถือว่าผิดกฎหมายไทยอยู่ แต่ในการพิจารณาถึงกฎหมายที่เกี่ยวกับนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ซบอเบอร์กับผู้โดยสาร เป็นเหมือนเช่นนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ซบแท็กซี่กับผู้โดยสารในการให้บริการแท็กซี่ ตามลักษณะของสัญญาตามกฎหมายไทย อาจพิจารณาได้ตามสัญญารับขนคนโดยสาร หรือสัญญาจ้างทำของ รายละเอียดดังต่อไปนี้

### 3.1.3.1 สัญญารับขนคนโดยสาร

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 608 บัญญัติว่า “อันว่าผู้ขนส่งภายในความหมายแห่งกฎหมายลักษณะนี้ คือบุคคลผู้รับขนส่งของหรือคนโดยสารเพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติของตน”

บทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เรื่องรับขนนั้นเป็นอีกเรื่องหนึ่งที่ยังไม่มีการให้ความหมายของสัญญารับขนว่าคืออะไร ทางวิชาการจึงได้ให้ความหมายของสัญญารับขนไว้ดังนี้

สัญญารับขนเป็นสัญญาซึ่งคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งเรียกว่าผู้ขนส่ง ตกลงว่าจะทำการขนส่งของหรือคนโดยสารจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง โดยเรียกเงินจ้างจากคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง ทั้งนี้ต้องเป็นทางการค้าปกติของผู้ขนส่งด้วย<sup>52</sup> พิจารณาความหมายของสัญญารับขนได้ดังนี้

สัญญารับขนมีคู่สัญญา 2 ฝ่ายคือ ผู้ขนส่งฝ่ายหนึ่ง และผู้ส่งหรือผู้โดยสารอีกฝ่ายหนึ่ง โดยบุคคลผู้ขนส่ง มีหน้าที่ในการขนส่งของหรือคนโดยสารจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง เพื่อบำเหน็จเป็นการค้าปกติ หมายถึง เงินจ้างที่ให้เป็นการตอบแทนการรับขนของหรือคนโดยสารที่ผู้ขนส่งได้ทำไป โดยบำเหน็จนี้หากเป็นการรับขนของเรียกว่า “ค่าระวางพาหนะ” แต่หากเป็นการรับขนคนโดยสารเรียกว่า “ค่าโดยสาร” ซึ่งเป็นหน้าที่ของคนโดยสารในการชำระให้แก่ผู้ขนส่ง จะชำระเมื่อทำสัญญารับหรือเมื่อถึงจุดหมายปลายทาง หรือตามประเพณีที่ทำการขนส่งก็ได้<sup>53</sup> บุคคลที่เป็นผู้ขนส่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นี้ ต้องประกอบอาชีพในการรับขนของหรือคนโดยสารเป็นปกติธุระของตน คือ ประกอบอาชีพในการรับขนอยู่เป็นประจำ มิใช่รับขนเป็นครั้งคราว

#### 1) ประเภทของสัญญารับขน

<sup>52</sup> จิต เศรษฐบุตร, ความรู้เบื้องต้นแห่งกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยเช่าทรัพย์ เช่าซื้อ จ้างแรงงาน จ้างทำของ และรับขน (พระนคร: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2493), หน้า 173.

<sup>53</sup> กมล สนธิเกษตริน, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย จ้างแรงงาน จ้างทำของและรับขน (กรุงเทพฯ: นิติบรรณการ, 2537), หน้า 57-58.



ประมวลแพ่งและพาณิชย์ได้บัญญัติการรับขนไว้ 2 ประเภท คือ การรับขนของบัญญัติไว้ใน มาตรา 610-633 และการรับขนคนโดยสารบัญญัติไว้ในมาตรา 634-639 โดยเราจะศึกษาเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินกิจการของอูเบอร์ คือเฉพาะในส่วนของการรับขนคนโดยสารเท่านั้น

## 2) วิธีการในการขนส่ง

การขนส่งของหรือคนโดยสารก็ตาม ผู้ขนส่งจะดำเนินการขนส่งด้วยรูปแบบต่างๆ ไม่ว่าจะเป็น

a) การขนส่งทางบก ซึ่งวิธีการขนส่งทางบกนี้ อาจเป็นการขนส่งโดยทางรถไฟไฟฟ้าใต้ดินหรือรถไฟฟ้่าบนดินและลอยฟ้าก็ได้ อาจเป็นการขนส่งโดยรถยนต์ ในกรณีที่มีถนนหนทางเชื่อมต่อติดต่อกันระหว่างจุดเริ่มต้นของการขนส่งกับจุดหมายปลายทาง

b) การขนส่งทางน้ำ

c) การขนส่งทางอากาศ

จากบทความของอาจารย์ หทัยกาญจน์ กำเหนิดเพชร คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยทักษิณ ที่กล่าวถึงขอบเขตการบังคับใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะรับขน โดยแบ่งขอบเขตของการรับขนเป็น 2 แบบ คือการรับขนอยู่ภายใต้บังคับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และการรับขนไม่อยู่ภายใต้บังคับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

## 3) การรับขนที่อยู่ภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

a) การขนส่งทางรถยนต์ภายในประเทศ

b) การขนส่งทางแม่น้ำลำคลอง

c) การขนส่งทางรถไฟลอยฟ้า รถไฟใต้ดิน

## 4) การรับขนที่ไม่อยู่ภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

a) รับขนของทางทะเล ท่านให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น”

b) การขนส่งสินค้าทางทะเล – พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

c) การขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ – พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.2556

d) การขนส่งคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ – พระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.2557

e) การขนส่งสินค้าทางอากาศทั้งในและระหว่างประเทศ – พระราชบัญญัติการรับขนของทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ.2558

f) การขนส่งทางรถไฟ – พระราชบัญญัติการจัดวางการรถไฟแลทางหลวง พ.ศ.2464

g) การขนส่งทางไปรษณีย์ – พระราชบัญญัติไปรษณีย์ไทย พ.ศ. 24777 พระราชบัญญัติการสื่อสารแห่งประเทศไทย พ.ศ.2519

จากข้างต้นตามบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เห็นได้ว่ามีผู้ขนส่งอยู่เพียงประเภทเดียว แต่ตามกฎหมายต่างประเทศ เช่น ตามกฎหมายอังกฤษ จะมีการแบ่งแยกผู้ขนส่งออกเป็น 2 ประเภทคือ ผู้ขนส่งสาธารณะ (Common Carrier) กับผู้ขนส่งเอกชน (Private Carriers) แม้ว่าผู้ขนส่งสาธารณะปัจจุบันจะมีน้อยก็ตาม ผู้ขนส่งสาธารณะผูกพันตนพร้อมที่จะขนส่งของจากบุคคลใดก็ตาม เพื่อขนส่งจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกสถานที่หนึ่ง โดยผู้ขนส่งสาธารณะต้องมีอาชีพในการประกอบอาชีพการขนส่งไม่ใช่ทำการขนส่งเพียงชั่วคราวชั่วคราว ผู้ขนส่งไม่มีสิทธิปฏิเสธที่จะไม่ทำการขนส่ง แต่จะสามารถปฏิเสธไม่ทำการขนส่งได้ เมื่อไม่มีพื้นที่เหลือในยานพาหนะ หรือผู้ขนส่งไม่ได้มีอาชีพในการขนส่งสินค้าดังกล่าว หรือจุดหมายปลายทางที่ผู้ส่งต้องการไม่ใช่จุดหมายปลายทางที่เป็นเส้นทางเดินทางตามปกติของผู้ขนส่ง หรือนำสินค้ามามอบให้ในเวลาที่ไม่เหมาะสม หรือสินค้าไม่ได้ถูกหีบห่ออย่างดีเพียงพอ หรือไม่มีการชำระค่าภาระที่เหมาะสมล่วงหน้า<sup>54</sup>

การให้บริการอูเบอร์ที่เป็นการขนส่งผู้โดยสาร อาจพิจารณาได้ตามลักษณะของสัญญารับขนตาม มาตรา 608 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ประเด็นปัญหาดังกล่าวว่านิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ขับอูเบอร์กับผู้โดยสารเป็นไปตามสัญญารับขนหรือไม่ ผู้เขียนจะได้วิเคราะห์ต่อไปในบทที่ 5

### 3.1.3.2 สัญญาจ้างทำของ

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 587 บัญญัติว่า “อันว่าจ้างทำของนั้น คือสัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่งเรียกว่าผู้รับจ้าง ตกลงจะทำการงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งจนสำเร็จให้แก่บุคคลอีกคนหนึ่ง เรียกว่าผู้ว่าจ้าง และผู้ว่าจ้างตกลงจะให้สินจ้างเพื่อผลสำเร็จแห่งการที่ทำนั้น”

#### 1) องค์ประกอบของสัญญาจ้างทำของ

เมื่อพิจารณาความหมายของสัญญาจ้างทำของ ก็สามารถแยกพิจารณาถึงสาระสำคัญของสัญญาจ้างทำของได้ดังต่อไปนี้

##### (1) การจ้างทำของเป็นเป็นสัญญา

ที่มีคู่สัญญา 2 ฝ่าย คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายในสัญญาจ้างทำของคือ ฝ่ายผู้ว่าจ้างฝ่ายหนึ่งซึ่งเป็นผู้ที่ตกลงให้ผู้รับจ้างทำการงานสิ่งใดจนสำเร็จให้แก่ตน แล้วจะจ่ายสินจ้างให้แก่ผู้รับจ้าง ส่วนคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งคือ ผู้รับจ้างที่ตกลงรับจะทำการงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งจนสำเร็จให้แก่ผู้ว่าจ้างโดยได้รับสินจ้าง

<sup>54</sup> J. Charlesworth, *Mercantile Law* (London: ELBS, 2520), p. 90.

เป็นการตอบแทน ฉะนั้นบุคคลอื่นที่ไม่ใช่คู่สัญญาที่ไม่มีสิทธิเรียกร้องให้คู่สัญญาฝ่ายใดต้องปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาได้

## (2) วัตถุประสงค์ของสัญญาจ้างทำของ

สัญญาจ้างทำของมีวัตถุประสงค์ที่สำคัญคือ การที่ผู้รับจ้างตกลงจะทำการงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งให้แก่ผู้ว่าจ้างจนเป็นผลสำเร็จ

ส่วนที่เกี่ยวกับการงานที่ผู้รับจ้างจะทำให้แก่ผู้ว่าจ้างนั้นอาจจะเป็นวัตถุประสงค์อื่น แต่อย่างไรก็ตามหากวัตถุประสงค์ของสัญญาไม่ใช่การตกลงกันให้ผู้รับจ้างทำของทำการสิ่งใดสิ่งหนึ่งจนสำเร็จ ก็ไม่เป็นสัญญาจ้างทำของ วัตถุประสงค์อื่นของงานเช่น

- a) การทำให้เกิดวัตถุประสงค์อย่างใดอย่างหนึ่งขึ้นมา เช่น การรับจ้างก่อสร้างบ้าน สะพาน เฟอร์นิเจอร์
- b) การซ่อมแซม ดัดแปลง หรือต่อเติมวัตถุอย่างใดอย่างหนึ่ง เช่น หลังคาบ้านรั่ว ผู้รับจ้างก็รับจ้างซ่อมหลังคา หรือหากต้องการเปลี่ยนสีบ้าน ผู้รับจ้างก็มาดำเนินการ
- c) การทำงานโดยไม่ก่อให้เกิดวัตถุอย่างใดอย่างหนึ่งขึ้น เช่น การจ้างว่าความ การจ้างหมอรักษาโรค หรือการจ้างแสดงดนตรีในงานวันเกิดหรืองานแต่งงาน

## (3) ผู้ว่าจ้างตกลงจะให้สินจ้างเพื่อผลสำเร็จของการทำงานนั้น

ในสัญญาจ้างทำของ ผู้รับจ้างไม่ได้ทำงานโดยปราศจากค่าตอบแทน โดยผู้รับจ้างจะได้รับสินจ้างเป็นค่าตอบแทน เมื่อทำงานให้แก่ผู้ว่าจ้างแล้ว สัญญาจ้างทำของจึงเป็นสัญญาที่มีค่าตอบแทน และเป็นสัญญาต่างตอบแทนที่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายมีหน้าที่ตอบแทนซึ่งกันและกัน สินจ้างส่วนใหญ่มักเป็นเงินตรา แต่จะตกลงเป็นทรัพย์สินอย่างอื่นก็ได้<sup>55</sup> ดังนั้นจึงไม่มีสัญญาจ้างทำของแบบทำให้เปล่าได้

## 2) สัญญาจ้างทำของไม่ต้องทำเป็นหนังสือหรือไม่ต้องทำตามแบบ

สัญญาจ้างทำของก็เหมือนกับสัญญาจ้างแรงงานเป็นสัญญาที่เกิดขึ้นโดยการแสดงเจตนา และสมบูรณ์โดยการแสดงเจตนาตกลงกัน กล่าวคือไม่ต้องทำตามแบบและไม่ต้องมีพยานหลักฐานอย่างไรก็สามารถฟ้องร้องบังคับคดีกันได้

## 3) ความแตกต่างของสัญญารับขนกับสัญญาจ้างทำของ

สัญญาจ้างทำของนั้น ผู้ว่าจ้างต้องการให้ผู้รับจ้างทำการงานให้สำเร็จ ซึ่งลักษณะดังกล่าวคล้ายกับสัญญารับขนที่มุ่งถึงผลสำเร็จของการเดินทางของสิ่งของหรือคนโดยสาร แต่อย่างไรก็ตามยังคงมี

<sup>55</sup> จินตา บุญยาคคม, คำอธิบายประมวลแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยจ้างแรงงาน จ้างทำของ (พระนคร: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2512), หน้า 15.

ข้อแตกต่างคือ สัญญาจ้างทำของจะมีขอบเขตที่กว้างกว่าสัญญารับขน เนื่องจากสัญญารับขนมีจุดประสงค์เฉพาะการขนส่ง แต่สัญญาจ้างทำของอาจเป็นการจ้างว่าความ จ้างก่อสร้าง หรือจ้างทำการขนส่งเคลื่อนย้ายของหรือคนโดยสาร เช่น การใช้จรวดนำดาวเทียมขึ้นไปปล่อยในอวกาศ และในการที่ผู้รับจ้างขนส่งเคลื่อนย้ายของหรือคนโดยสาร หากผู้รับจ้างไม่ได้ประกอบอาชีพในการรับขนเป็นปกติธุระ สัญญานั้นก็เป็นสัญญาจ้างแรงงาน แต่ถ้าปรากฏว่าผู้รับจ้างเป็นผู้ขนส่งที่ประกอบอาชีพในการรับขนโดยได้รับบำเหน็จเป็นการตอบแทนโดยปกติธุระ สัญญานั้นก็เป็นสัญญารับขน

จากการพิจารณาองค์ประกอบของสัญญาจ้างทำของตามมาตรา 587 ประมวลกฎหมายแพ่งพาณิชย์ จึงทำให้ได้ความว่า สัญญาจ้างทำของคือ สัญญาที่ผู้ว่าจ้างได้มอบหมายงานให้แก่ผู้รับจ้างไปทำโดยที่ผู้ว่าจ้างไม่มีสิทธิออกคำสั่งหรือควบคุมการปฏิบัติงานของผู้รับจ้าง และไม่สามารถสั่งให้ผู้รับจ้างทำงานตามวิธีที่ตนต้องการได้ ดังนั้นผู้รับจ้างจึงไม่ต้องอยู่ภายใต้การควบคุมดูแลของผู้ว่าจ้าง ผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างมิได้มีความสัมพันธ์กันอย่างเช่นนายจ้างลูกจ้าง ผู้รับจ้างมีอิสระในการทำงาน ผู้รับจ้างจะต้องทำงานในสิ่งที่ผู้ว่าจ้างมอบหมายให้สำเร็จ โดยที่ผู้ว่าจ้างตกลงจะจ่ายสินจ้างเพื่อผลสำเร็จในงานที่ได้มอบหมายนั้น และสัญญาจ้างทำของไม่มีแบบ ไม่ต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือก็สมบูรณ์เป็นสัญญาจ้างทำของ เช่น การจ้างแท็กซี่ไปส่งยังจุดหมายปลายทาง อีกทั้งมีแนวคำพิพากษา ความเห็นของนักกฎหมาย และวิทยานิพนธ์ ซึ่งอ้างถึงการให้บริการรับส่งผู้โดยสารของผู้ขับแท็กซี่ ว่าผู้โดยสารไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อความปลอดภัยที่ผู้ขับได้ก่อขึ้น เว้นแต่ผู้โดยสารจะเป็นผู้ผิดในส่วนการงานที่สั่งให้ทำหรือในคำสั่งที่ตนให้ไว้ เช่นผู้โดยสารสั่งให้ผู้ขับแท็กซี่ขับรถด้วยความเร็วสูง ระหว่างทางผู้ขับแท็กซี่ขับรถชนผู้อื่นเป็นเหตุให้ได้รับบาดเจ็บ ผู้โดยสารหรือผู้ว่าจ้างต้องรับผิดชอบในคำสั่งที่ตนได้ให้ไว้ตามมาตรา 428 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์<sup>56</sup>

การให้บริการของผู้ขับอุเบอร์เป็นการบริการรับส่งผู้โดยสารเช่นเดียวกับการบริการแท็กซี่ และตามกฎหมายไทยไม่มีคำอธิบายถึงการให้บริการแท็กซี่โดยเฉพาะว่าเป็นไปตามลักษณะสัญญาใด โดยพิจารณาจากลักษณะของการบริการแท็กซี่ อาจเป็นไปตามลักษณะของสัญญารับขนคนโดยสารหรือสัญญาจ้างทำของ ดังนั้นจึงเกิดประเด็นปัญหาดังกล่าวว่านิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ขับอุเบอร์กับผู้โดยสารอาจเป็นไปตามลักษณะของสัญญารับขนคนโดยสารหรือสัญญาจ้างทำของ ซึ่งผู้เขียนจะวิเคราะห์ต่อไปในบทที่ 5

<sup>56</sup> สาณี สุรเศรษฐบุรณะ, "ความรับผิดทางละเมิดของผู้ว่าจ้าง," (วิทยานิพนธ์นิติศาสตร์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2555), หน้า 30.

### 3.2 กรณีเกิดความรับผิดของผู้ประกอบธุรกิจขนส่งที่ไม่ได้รับอนุญาต กรณีศึกษาการให้บริการอูเบอร์ในประเทศไทย

ความรับผิดจะเกิดขึ้นต่อเมื่อ ผู้กระทำความผิดได้กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อทำให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่น โดยความรับผิดทางแพ่งมี 2 ประเภทคือ “ความรับผิดตามสัญญา” และ “ความรับผิดเพื่อละเมิด” ซึ่งกรณีเกิดความรับผิดในการให้บริการอูเบอร์ที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้โดยสาร ใครจะเป็นผู้รับผิดที่มีหน้าที่เยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้น ในหัวข้อนี้ผู้เขียนจะกล่าวถึงผู้ที่อาจจะต้องรับผิดในการบริการอูเบอร์ในหัวข้อ ความรับผิดตามสัญญาของบริษัทอูเบอร์ ความรับผิดตามสัญญาของผู้ขับอูเบอร์ ความรับผิดเพื่อละเมิดของบริษัทอูเบอร์ ความรับผิดเพื่อละเมิดของผู้ขับอูเบอร์

#### 3.2.1 ประเภทของความรับผิดทางแพ่ง

##### (1) ความรับผิดตามสัญญา

ความรับผิดตามสัญญาหมายถึง ความรับผิดที่คู่สัญญาฝ่ายที่ไม่ชำระหนี้จงใจหรือประมาทเลินเล่อไม่ชำระหนี้ตามสัญญา โดยอาจถูกคู่สัญญาอีกฝ่ายฟ้องร้องหรือใช้สิทธิเรียกร้องทางศาลให้ชำระหนี้ตามสัญญาหากสภาพแห่งหนี้เปิดช่อง และ/หรือเรียกค่าเสียหายด้วย โดยการฟ้องหรือใช้สิทธิเรียกร้องทางศาลต้องใช้ภายในระยะเวลาที่กฎหมายกำหนด ต้องระวังในเรื่องสิทธิเรียกร้องขาดอายุความ และในกรณีที่มีการเรียกร้องค่าเสียหายต้องมีการพิสูจน์ถึงความเสียหายว่าจริงหรือไม่ ความเสียหายที่ตนได้รับเป็นเท่าใด หากคู่กรณีไม่ได้ชำระหนี้โดยไม่มี ความผิด คือไม่ได้จงใจหรือประมาทเลินเล่อในการชำระหนี้ หรือการชำระหนี้เป็นการพ้นวิสัยโดยไม่ใช่ความผิดของเขา คู่สัญญาฝ่ายที่ไม่ได้ชำระหนี้ไม่ต้องรับผิดตามสัญญา ความรับผิดตามสัญญาดังกล่าวเป็นการที่คู่สัญญาฝ่ายที่ไม่ชำระหนี้รับผิดชอบคู่สัญญาอีกฝ่าย ในลักษณะคู่สัญญาอีกฝ่ายใช้สิทธิเรียกร้องหรือบุคคลสิทธิ

##### (2) ความรับผิดเพื่อละเมิด

ความรับผิดตามละเมิดเป็นความรับผิดโดยกฎหมายไม่ใช่จากข้อตกลง ความรับผิดที่เกิดจากการฝ่าฝืนหนี้ตามกฎหมายที่ต้องงดเว้นการกระทำที่จะไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลอื่นในสังคม

##### (3) ความแตกต่างระหว่างละเมิดกับสัญญา มีความแตกต่างที่เป็นหลักใหญ่ๆ 7 ข้อ

1. สัญญาเกิดขึ้นเป็นนิติกรรมโดยข้อตกลงซึ่งชอบด้วยกฎหมายของคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายมีสิทธิและหน้าที่ต่อกันและกัน สัญญาเป็นบ่อเกิดแห่งหนี้ที่เกิดจากข้อตกลง แต่ละเมิดเป็นบ่อเกิดแห่งหนี้ที่กฎหมายบังคับ แต่ไม่ได้เกิดจากข้อตกลงระหว่างบุคคล เป็นเรื่องที่กฎหมายบังคับให้ผู้ทำละเมิดต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายจึงเรียกว่า “นิติเหตุ”

- II. สัญญาก่อให้เกิดหน้าที่ระหว่างคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายจะต้องปฏิบัติต่อกันโดยเฉพาะ เมื่อปฏิบัติตามสัญญาครบถ้วนสิทธิและหน้าที่ก็สิ้นสุด แต่คู่สัญญาฝ่ายใดผิดสัญญานอกจากจะถูกบังคับให้ปฏิบัติตามสัญญาแล้ว อาจถูกเรียกค่าเสียหายได้ด้วย ส่วนละเมิดเป็นเรื่องที่กฎหมายบังคับไม่ให้ไปล่วงละเมิดสิทธิและก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่น ไม่เช่นนั้นจะต้องมีหน้าที่ในการชดเชยค่าสินไหมทดแทน ผู้ทำละเมิดจึงมีหน้าที่ชดเชยค่าสินไหมทดแทนอย่างเดียว
- III. ละเมิดเป็นบ่อเกิดแห่งหนี้ เพราะก่อนเกิดละเมิดไม่มีนิติสัมพันธ์ต่อกัน ต่อมาเมื่อมีละเมิดเกิดขึ้นจึงมีหนี้ที่ต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทน ส่วนสัญญาทั้งสองฝ่ายต้องมีนิติสัมพันธ์ต่อกันโดยฝ่ายหนึ่งเรียกว่าลูกหนี้ ต้องชำระหนี้ให้อีกฝ่ายหนึ่งเรียกว่า เจ้าหนี้ หากลูกหนี้ไม่ยอมชำระหนี้ก็ต้องรับผิดตามสัญญาเรียกว่า เป็นผลแห่งหนี้
- IV. การทำสัญญาอาจถูกจำกัดตามสถานะและความสามารถของบุคคล ทำให้สัญญาที่ทำกับบุคคลดังกล่าวตกเป็นโมฆียะ โขยะหรือไม่มีผลผูกพันได้ แต่ละเมิดบุคคลเหล่านี้ยังต้องรับผิดในเรื่องละเมิดอยู่
- V. การนำสืบในคดีละเมิด ผู้เสียหายต้องพิสูจน์ว่าผู้ทำละเมิดได้จงใจหรือประมาทเลินเล่อก่อให้เกิดความเสียหาย จึงจะเกิดการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้ ส่วนสัญญาเมื่อฟังได้ว่าลูกหนี้ผูกพันต่อเจ้าหนี้ตามสัญญาแล้ว ลูกหนี้ต้องพิสูจน์ว่าได้ชำระหนี้หรือปฏิบัติตามสัญญาครบถ้วนแล้ว
- VI. สัญญาบางประเภทมีข้อจำกัดเรื่องค่าเสียหาย เช่น สัญญารับขน ตามมาตรา 610 แต่หากฟ้องในฐานะละเมิด ผู้ทำละเมิดต้องรับผิดเต็มจำนวนค่าเสียหาย
- VII. การผิดนัด ในเรื่องสัญญาหากไม่ได้กำหนดวันชำระหนี้ตามวันแห่งปฏิทินเมื่อหนึ่งนั้นถึงกำหนดชำระแล้ว เจ้าหนี้ต้องทวงถามก่อน หากไม่ชำระหนี้ลูกหนี้จึงจะถือว่าผิดนัด ส่วนละเมิดลูกหนี้ถือว่าผิดนัดนับแต่เวลาทำละเมิด

### 3.2.2 ความรับผิดตามสัญญา

#### 3.2.2.1 ความรับผิดตามสัญญาของบริษัททูเบอร์

จากบทความของ Rebecca Elaine Elliott (2016) ที่อ้างถึงข้างต้นกล่าวถึง นิติสัมพันธ์ระหว่างบริษัททูเบอร์และผู้โดยสารตามกฎหมายต่างประเทศว่ามีลักษณะคล้าย นายหน้าของ

บริการขนส่ง (transportation broker) โดยการให้บริการรูปแบบดังกล่าวยังไม่มีบัญญัติในกฎหมายไทย และยังไม่สามารถปรับใช้ได้ตามกฎหมายไทยที่บังคับใช้อยู่ ว่าเป็นไปตามลักษณะของสัญญาใด ดังนั้น จึงเกิดประเด็นปัญหาดังกล่าวว่าเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นในการให้บริการอูเบอร์ บริษัทอูเบอร์ ต้องรับผิดชอบต่อผู้โดยสารตามลักษณะของสัญญาใดตามกฎหมายไทย ซึ่งการพิจารณาดังกล่าว ผู้เขียนจะวิเคราะห์ต่อไปในบทที่ 5

### 3.2.2.2 ความรับผิดตามสัญญาของผู้ขับอูเบอร์

จากหัวข้อที่กล่าวถึงนิติสัมพันธ์ที่อาจเป็นไปได้ระหว่างผู้ขับอูเบอร์กับผู้โดยสาร ส่งผลให้เกิดความรับผิดตามสัญญาของผู้ขับอูเบอร์ในกรณีเกิดความเสียหายขึ้นจากการให้บริการอูเบอร์ พิจารณาได้ว่าผู้ขับอูเบอร์อาจรับผิดตามสัญญารับขนคนโดยสาร หรืออาจรับผิดตามสัญญาจ้างทำของ ซึ่งจะกล่าวถึงรายละเอียดดังต่อไปนี้

#### 3.2.2.2.1 ความรับผิดตามสัญญารับขนคนโดยสาร

บทบัญญัติของประมวลแพ่งและพาณิชย์ในเรื่องรับขนคนโดยสารมีเพียง 6 มาตราเท่านั้น

##### 1) ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้โดยสารในความเสียหายที่เกิดแก่ตัวผู้โดยสาร

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 634 บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อคนโดยสารในความเสียหาย อันเกิดแก่ตัวเขา หรือในความเสื่อมเสียอย่างใด ๆ อันเป็นผลโดยตรง แต่การที่ต้องชั่งเข้าในการขนส่ง เว้นแต่การเสียหายหรือชั่งเข้านั้นเกิด แต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดแต่ความผิดของคนโดยสารนั่นเอง”

หน้าที่ของผู้ขนส่งคนโดยสารนอกจากนำผู้โดยสารไปยังจุดหมายปลายทางแล้ว ยังต้องขนส่งผู้โดยสารไปยังจุดหมายโดยสวัสดิภาพด้วยเพราะผู้ขนส่งคนโดยสารมีหน้าที่ต้องรับผิดชอบต่อเรื่องสวัสดิภาพและความปลอดภัยของผู้โดยสาร หากเกิดความเสียหายผู้ขนส่งคนโดยสารอาจต้องรับผิด<sup>57</sup> แต่ความรับผิดในบทบัญญัติดังกล่าว บุคคลผู้ต้องรับผิดต้องเป็นผู้ขนส่งคนโดยสารเพื่อบำเหน็จทางการค้าปกติของตนก่อน เช่น

คำพิพากษาฎีกาที่ 431/2509 จำเลยเป็นบริษัทกระทำการกิจการรับขนคนโดยสาร ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายอันเกิดแก่โจทก์ซึ่งเป็นคนโดยสาร เว้นแต่การเสียหายเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดแต่

<sup>57</sup>จิต เศรษฐบุตร, ความรู้เบื้องต้นแห่งกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยเช่าทรัพย์ เช่าซื้อ จ้างแรงงาน จ้างทำของ และรับขน, หน้า 122.

ความผิดของโจทก์ ฉะนั้น แม้รถคันเกิดเหตุจะไม่ใช่กรรมสิทธิ์ของจำเลยก็ตาม แต่ถ้ารถคันนั้นอยู่ในความควบคุมของจำเลยและรับส่งคนโดยสารในปกติธุรกิจของจำเลยโดยตรง เมื่อคนขับประจำรถได้ขับรถโดยประมาททำให้โจทก์เสียหายแล้ว จำเลยก็ต้องรับผิด

คำพิพากษาฎีกาที่ 332/2511 จำเลยที่ 3 เป็นห้างหุ้นส่วนประกอบกิจการเดินรถยนต์ขนส่งคนโดยสารจำเลยที่ 2 ได้นำรถคันเกิดเหตุเข้าวิ่งรับส่งคนโดยสารในเครือของจำเลยที่ 3 โดยจำเลยที่ 3 หักรายได้จากค่าโดยสารที่จำเลยที่ 2 ได้รับไป 10 เปอร์เซ็นต์ 15 วันคิดกันครั้งหนึ่งในวันเกิดเหตุ จำเลยที่ 1 มาขับรถดังกล่าวแทนคนขับประจำรถซึ่งเป็นลูกจ้างของจำเลยที่ 2 โดยไม่ได้รับอนุญาตจากจำเลยที่ 2 เมื่อจำเลยที่ 2-3 เป็นผู้ขนส่งคนโดยสารเพื่อบำเหน็จเป็นทางค่าปกติของตนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 608 และเหตุที่โจทก์ได้รับความเสียหายนั้นไม่ได้เกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือความผิดของโจทก์แต่ประการใดจำเลยที่ 2-3 จึงต้องรับผิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 634 แม้จำเลยที่ 1 จะไม่ใช่ลูกจ้างของจำเลยที่ 2-3 ก็ตามจำเลยที่ 2-3 จะอ้างเหตุไม่ต้องรับผิดหาได้ไม่

ข้อสังเกตว่า ความรับผิดตามหลักละเมิดต่างจากความรับผิดของผู้ขนส่งตามประมวลแพ่งและพาณิชย์ เพราะเรื่องละเมิดต้องมีการพิสูจน์ว่าผู้กระทำละเมิดจงใจหรือประมาทเลินเล่อกระทำละเมิดและพิสูจน์ความเสียหายที่ตนได้รับ ส่วนความรับผิดตามสัญญารับขนคนโดยสาร ผู้ขนส่งรับผิดทันทีเมื่อผู้โดยสารเกิดความเสียหาย ผู้โดยสารไม่ต้องพิสูจน์ความจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง แต่หากผู้ขนส่งพิสูจน์ให้เห็นว่าเข้าเหตุยกเว้นความรับผิดประการใดประการหนึ่งผู้ขนส่งก็หลุดพ้นความรับผิด

## 2) ผู้ขนส่งต้องรับผิดต่อผู้โดยสารในการที่เครื่องเดินทางของผู้โดยสารสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 637 บัญญัติว่า “สิทธิ และ ความรับผิด ของผู้ขนส่ง เพื่อเครื่องเดินทาง อันได้มอบหมาย แก่ผู้ขนส่งนั้น แม้ผู้ขนส่ง จะมีได้คิดเอา ค่าขนส่งต่างหาก ก็ตาม ท่านให้บังคับตามความใน หมวด 1”

เครื่องเดินทางที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้าให้แก่ผู้โดยสาร นั้น ต้องเป็นกรณีที่ผู้โดยสารได้มอบหมายให้แก่ผู้ขนส่งทำการขนส่งเท่านั้น หากว่าไม่ได้มีการมอบหมายให้แก่ผู้ขนส่งเช่น คนโดยสารเก็บไว้กับตัวเอง ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดเพื่อความเสียหายใดๆที่กล่าวมาข้างต้น

## 3) หน้าที่ต้องส่งมอบเครื่องเดินทางแก่ผู้โดยสาร

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 635 บัญญัติว่า “เครื่องเดินทางหากได้มอบหมาย แก่ผู้ขนส่งทันเวลา ท่านว่าต้องส่งมอบในขณะที่คนโดยสารถึง”



การที่ผู้โดยสารได้มอบหมายเครื่องเดินทางให้แก่ผู้ขนส่ง แม้จะไม่ได้คิดค่าระวางจากเครื่องเดินทางของผู้โดยสาร เมื่อผู้โดยสารถึงจุดหมายผู้ขนส่งต้องส่งมอบเครื่องเดินทางให้ผู้โดยสารทันที และเครื่องเดินทางนี้ผู้โดยสารต้องส่งมอบให้ผู้ขนส่งทันเวลา หมายถึงก่อนเวลาที่พาหนะออกเดินทาง

#### 4) สิทธิของผู้ขนส่งบางประการอันเกี่ยวกับเครื่องเดินทางของผู้โดยสาร

เช่น สิทธิให้ผู้ขนส่งอาจนำเครื่องเดินทางออกขายทอดตลาดได้

### 3.2.2.2 ความรับผิดชอบตามสัญญาจ้างทำของ

แนวความคิดเกี่ยวกับหน้าที่ของผู้รับจ้างทำของที่สำคัญนั้นอยู่ตรงที่ว่า ผู้รับจ้างทำของจะต้องทำการงานให้ผู้ว่าจ้าง ไม่เพียงแต่งานเสร็จเท่านั้นแต่ต้องทำเสร็จโดยไม่ชักช้าและไม่บกพร่องด้วย จากแนวความคิดดังกล่าว สามารถแยกหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้รับจ้างทำของได้ดังนี้

1) หลังจากทำสัญญา ผู้รับจ้างต้องทำงานให้แก่ผู้ว่าจ้าง

2) ระหว่างทำงาน

2.1) ผู้รับจ้างต้องลงมือทำงานและทำงานโดยไม่ชักช้าหลังจากทำสัญญา

2.2) ผู้รับจ้างรับผิดชอบในความชำรุดบกพร่องหรือฝ่าฝืนสัญญาระหว่างการทำงานก่อนส่ง

มอบ

2.3) ผู้รับจ้างต้องยินยอมให้ผู้ว่าจ้างหรือตัวแทนผู้ว่าจ้างตรวจตรา

3) ส่งมอบ

3.1) ผู้รับจ้างส่งมอบงานโดยไม่ชักช้า

3.2) ผู้รับจ้างต้องรับผิดชอบในความชำรุดบกพร่องในงานที่ทำขณะและหลังส่งมอบ

จากการศึกษาถึงความรับผิดชอบตามสัญญาของผู้ขั้บอุเบอร์ เนื่องจากความสัมพันธ์ที่ไม่ชัดเจนระหว่างผู้ขั้บอุเบอร์กับผู้โดยสาร จึงเกิดประเด็นปัญหาเกี่ยวกับความรับผิดชอบหากเกิดความเสียหายขึ้นจากการให้บริการดังกล่าวว่า ผู้ขั้บอุเบอร์จะต้องรับผิดชอบต่อสัญญาที่รับขนคนโดยสาร หรือต้องรับผิดชอบต่อสัญญาจ้างทำของ ซึ่งผู้เขียนจะวิเคราะห์ต่อไปในบทที่ 5

### 3.2.3 ความรับผิดเพื่อละเมิด

#### 3.2.3.1 ความรับผิดเพื่อละเมิดของบริษัทอุเบอร์

จากหัวข้อที่กล่าวถึงนิติสัมพันธ์ที่อาจเป็นไปได้ระหว่างบริษัทอุเบอร์กับผู้โดยสาร ส่งผลให้เกิดความรับผิดเพื่อละเมิดของบริษัทอุเบอร์ในกรณีเกิดความเสียหายขึ้น บริษัทอุเบอร์อาจรับ

ผิดเพื่อละเมิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น โดยอาจรับผิดในฐานะนายจ้างรับผิดในการกระทำละเมิดของลูกจ้าง หรือฐานะตัวการรับผิดในการกระทำของตัวแทน

แนวความคิดเกี่ยวกับการละเมิดนั้นได้ก่อกำเนิดขึ้นมาเป็นเวลานานในยุคเริ่มแรกนั้น ความหมายของละเมิดอาจมีความแตกต่างจากปัจจุบัน ในยุคโรมันนั้นการละเมิด คือหนี้ที่เกิดขึ้นจากการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย โดยไม่ได้มีการแยกความรับผิดออกเป็นความรับผิดทางแพ่งและความรับผิดทางอาญาออกจากกันอย่างชัดเจน แต่ในปัจจุบันได้มีการแบ่งความรับผิดทางแพ่งและความรับผิดทางอาญาออกจากกันอย่างชัดเจน เพราะวัตถุประสงค์ของกฎหมายแพ่งและอาญานั้นต่างกัน ปัจจุบันที่ความรับผิดแพ่งเน้นในการมุ่งเยียวยาผู้เสียหายโดยผู้ทำละเมิดต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหายเสมือนความเสียหายนั้นไม่ได้เกิดขึ้นเลย

โดยทั่วไปหลักกฎหมายลักษณะละเมิดกำหนดให้บุคคลรับผิดเพื่อละเมิดจะต้องเป็นความรับผิดที่ตั้งอยู่บนการกระทำละเมิดของตนเองตามทฤษฎีความรับผิดในทางละเมิดของตนเอง (Fault Liability) เมื่อบุคคลใดกระทำโดยจงใจหรือประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับความเสียหาย ก็จำต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น ซึ่งหมายความว่าคนที่กระทำละเมิดต้องเป็นผู้รับผิดชอบเอง จะให้บุคคลอื่นรับผิดแทนไม่ได้ และเมื่อผู้กระทำละเมิดมีความผิดก็ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในความเสียหายให้แก่ผู้เสียหาย แต่อย่างไรก็ตามวัตถุประสงค์ตามกฎหมายละเมิดคือ การชดใช้เยียวยาความเสียหายให้แก่ผู้ได้รับความเสียหายให้เหมือนว่าไม่มีความเสียหายเกิดขึ้น อย่างไรก็ตามก็อาจเกิดกรณีที่ผู้กระทำละเมิดไม่สามารถชดใช้เยียวยาความเสียหาย ทำให้ผู้เสียหายไม่ได้รับการเยียวยาไม่เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกฎหมายลักษณะละเมิด นำมาสู่แนวความคิดหลักความรับผิดโดยไม่ต้องมีความผิดเกิดขึ้น ทำให้ผู้ที่ไม่ได้กระทำละเมิดต้องมาร่วมรับผิดชอบด้วย<sup>58</sup> โดยผู้ที่ต้องมาร่วมรับผิดชอบคือ ผู้ที่มีความสัมพันธ์พิเศษกับผู้กระทำละเมิด ที่มาของแนวคิดดังกล่าวมาจากหลัก Common Law เรื่องความสัมพันธ์ระหว่างนายกับบ่าว (Master and Servant)<sup>59</sup> โดยวางหลักไว้ว่า หากนายใช้บ่าวไปกระทำการใดตามที่ตนได้สั่ง หากในงานที่ส่งการบ่าวได้ก่อให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลภายนอก บุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหายสามารถเรียกให้นายรับผิดในความเสียหายดังกล่าวได้

ต่อมาแนวความคิดเกี่ยวกับความรับผิดในการกระทำละเมิดของบุคคลอื่น (Vicarious Liability) ไม่เพียงปรับใช้แต่กับนายจ้างกับลูกจ้าง แต่ยังถูกปรับขยายมาใช้กับตัวการกับตัวแทนด้วย ความรับผิดในการละเมิดของผู้อื่นจึงเป็นบทยกเว้นของกฎหมายละเมิดในสมัยดั้งเดิมที่เน้นความรับผิดชอบในการกระทำของตนเอง ที่ถือหลักว่า “ใครทำ คนนั้นรับ” ดังนั้นเมื่อความรับผิด

<sup>58</sup> ศันสน์ โสทธิพันธุ์, คำอธิบายกฎหมายลักษณะ ละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลามิควร์ได้ (กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2560), หน้า 181.

<sup>59</sup> W.V.H. Roger, Winfield and Jolowicz on Tort (London: Maxwell Limited, 1990), pp. 560-561.

ในการละเมิดของผู้อื่นเป็นข้อยกเว้น ต้องมีกฎหมายบัญญัติไว้ให้ต้องรับผิดในการละเมิดของผู้อื่น และต้องตีความบทบัญญัติดังกล่าวอย่างจำกัด โดยพิจารณาเหตุผลประกอบในการตีความบทบัญญัติดังกล่าวเพื่อคุ้มครองผู้เสียหายที่ต้องได้รับการเยียวยาและเป็นธรรมต่อผู้ที่ต้องรับผิดในการละเมิดของผู้อื่น<sup>60</sup> ซึ่งความรับผิดเพื่อการละเมิดของผู้อื่นนั้นได้แก่กรณีดังต่อไปนี้

### 3.2.3.1.1 นายจ้างรับผิดในการกระทำละเมิดของลูกจ้าง

ประมวลแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 425 บัญญัติว่า “นายจ้างต้องร่วมกันรับผิดกับลูกจ้างในผลแห่งละเมิดซึ่งลูกจ้างได้กระทำไปในทางการที่จ้างนั้น”

บทบัญญัติมาตราดังกล่าวเป็นหนึ่งในมาตราที่เกี่ยวกับความรับผิดจากการกระทำของบุคคลอื่น ตามทฤษฎีความรับผิดในการกระทำละเมิดของบุคคลอื่น (Vicarious Liability) โดยเหตุที่กฎหมายบัญญัติให้นายจ้างต้องร่วมรับผิดกับลูกจ้างในผลละเมิดมี 4 ประการคือ<sup>61</sup>

- 1) นายจ้างมีส่วนผิด เพราะเลือกลูกจ้างไม่ดี
- 2) นายจ้างมีส่วนผิด เพราะควบคุมลูกจ้างไม่ดี ไม่ดูแลลูกจ้างให้ตีปล่อยให้ลูกจ้างกระทำละเมิดได้
- 3) นายจ้างได้รับประโยชน์จากการกระทำของลูกจ้าง เมื่อได้ยอมรับประโยชน์ดังกล่าวจากลูกจ้างก็ต้องรับผลเสียอันเกิดจากการกระทำของลูกจ้างด้วย
- 4) ลูกจ้างเป็นผู้กระทำการงานนั้น ก็เสมือนว่านายจ้างเป็นผู้ทำเอง เมื่อลูกจ้างทำสิ่งใดสิ่งหนึ่งจึงมีผลเท่ากับตัวนายจ้างเป็นผู้กระทำเอง ดังนั้นนายจ้างสมควรร่วมรับผิดด้วย

ฉะนั้นหากนายจ้างและลูกจ้างสัมพันธ์กันตามสัญญาจ้างแรงงาน การที่ลูกจ้างได้กระทำไปในทางการที่จ้างแล้วเป็นการละเมิด นายจ้างก็ต้องรับผลนั้นด้วย แต่นายจ้างก็มีสิทธิไปไล่เบี้ยลูกจ้างได้ในภายหลัง โดยการร่วมรับผิดกับลูกจ้าง นายจ้างรับผิดร่วมเฉพาะผลแห่งละเมิดที่ลูกจ้างได้กระทำไปในทางการที่จ้างเท่านั้น ซึ่งมีหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

- 1) ลูกจ้างกระทำละเมิดต่อบุคคลอื่น
- 2) ลูกจ้างกระทำละเมิดในระหว่างเป็นลูกจ้าง

<sup>60</sup> R.F.V. Heuston, *Salmond on the Law of Torts* (London: Sweet & Maxwell limited, 1997), p. 455.

<sup>61</sup> ไพฑูริย์ เอกจริยกร, *ตัวแทน นายหน้า*, หน้า 58.

กล่าวคือ นายจ้างกับลูกจ้างต้องสัมพันธ์กันตามสัญญาจ้างแรงงาน และความสัมพันธ์ยังไม่สิ้นสุด ซึ่งมีลักษณะเช่น รับสินจ้างจากนายจ้าง ทำงานให้นายจ้างโดยอยู่ภายใต้บังคับบัญชาของนายจ้าง

ลูกจ้างกระทำละเมิดในทางการที่จ้าง กล่าวคือ การที่ลูกจ้างกระทำไปเพื่อให้งานที่จ้างสำเร็จลุล่วง และเหตุที่ทำให้เกิดละเมิดเป็นผลจากการปฏิบัติงานนั้น ไม่ใช่เพียงเป็นเหตุที่เกิดขึ้นระหว่างที่ลูกจ้างปฏิบัติงานที่จ้างอยู่เท่านั้น<sup>62</sup> แม้จะอยู่ในระหว่างที่ลูกจ้างกำลังปฏิบัติงาน ถ้าเหตุที่เกิดขึ้นไม่ได้เกิดจากการปฏิบัติงานไม่ถือว่าเป็นการละเมิดในทางการที่จ้าง แต่ถ้าเหตุที่เกิดขึ้นเป็นผลจากการปฏิบัติงาน แม้ไม่อยู่ระหว่างการปฏิบัติงานก็เป็นการละเมิดในทางการที่จ้าง และถึงแม้ว่าการละเมิดของลูกจ้างที่เป็นผลจากการปฏิบัติงานในหน้าที่นั้น จะเกิดจากความจงใจประมาทเลินเล่อ โดยไม่สุจริตเพื่อผลประโยชน์ส่วนตัวของลูกจ้าง หรือฝ่าฝืนคำสั่งนายจ้าง ก็ยังถือเป็นการกระทำในทางการที่จ้างอยู่นั่นเอง<sup>63</sup>

### 3.2.3.1.2 ตัวการรับผิดในการกระทำละเมิดของตัวแทน

ประมวลแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 427 บัญญัติว่า “บทบัญญัติในมาตราทั้งสองก่อนนั้น ท่านให้ใช้บังคับแก่ตัวการและตัวแทนด้วย โดยอนุโลม”

ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยเรื่องตัวแทน ไม่มีบทบัญญัติว่าตัวการต้องรับผิดในผลแห่งการกระทำของตัวแทน อย่างไรก็ตามผลตามมาตรา 427 ให้นำบทบัญญัติมาตรา 425<sup>64</sup> และมาตรา 426<sup>65</sup> มาใช้บังคับโดยอนุโลม หมายความว่าตัวการต้องร่วมรับผิดกับตัวแทนในผลแห่งละเมิดที่ตัวแทนได้กระทำไปในกิจการทั้งหลายอันตัวแทนได้กระทำภายในขอบอำนาจแห่งฐานะตัวแทน

ความรับผิดของตัวการในการกระทำละเมิดของตัวแทน ตามมาตรา 427 มีแนวคิดมาจากหลักความรับผิดในการกระทำละเมิดของบุคคลอื่น (Vicarious Liability) คือหลักที่กำหนดให้บุคคลต้องร่วมรับผิดในผลแห่งละเมิดที่บุคคลอื่นกระทำเพราะเหตุที่ผู้รับผิดมีความสัมพันธ์พิเศษกับคนที่ทำละเมิด โดยหลักความรับผิดในการกระทำละเมิดของบุคคลอื่นนั้นมีต้นกำเนิดมาจาก

<sup>62</sup> จิตติ ติงศภักดิ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 มาตรา 241 ถึง มาตรา 452 (พระนคร: เนติบัณฑิตยสภา, 2502), หน้า 539.

<sup>63</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 550.

<sup>64</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 425 “นายจ้างต้องร่วมกันรับผิดกับลูกจ้างในผลแห่งละเมิดซึ่งลูกจ้างได้กระทำไปในทางการที่จ้างนั้น”

<sup>65</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 426 “นายจ้างซึ่งได้ใช้คำสั่งใหม่ทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกเพื่อละเมิดอันลูกจ้างได้ทำนั้น ขอบที่จะได้ชดใช้จากลูกจ้างนั้น”

หลัก เรื่องความสัมพันธ์ระหว่างนายกับบ่าว (Master and Servant) ที่กำหนดว่าเมื่อนายใช้ให้บ่าวทำการตามที่ตนสั่ง หากบ่าวไปก่อความเสียหายแก่บุคคลภายนอก บุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหายมีสิทธิมาเรียกร้องให้นายรับผิดชอบในความเสียหายที่บ่าวกระทำขึ้นได้ โดยหลักดังกล่าวได้นำมาปรับใช้กับหลักกฎหมายเรื่องนายจ้างกับลูกจ้าง และตัวการกับตัวแทน แต่อย่างไรก็ดีแนวคิดตัวการร่วมรับผิดชอบในการกระทำละเมิดของตัวแทนอาจไม่เหมือนกับเรื่องนายจ้างรับผิดชอบในละเมิดของลูกจ้างทั้งหมด นักกฎหมายได้พิจารณาความรับผิดชอบการกระทำของผู้บุคคลอื่น สำหรับตัวการตัวแทนบนหลักพื้นฐานด้านสังคม และความเป็นธรรม ดังนี้<sup>66</sup>

- (1) ตัวการเป็นผู้มอบหมาย ควบคุม กำกับการปฏิบัติหน้าที่ของตัวแทนโดยตรง
- (2) ตัวแทนต้องทำตามคำสั่งที่ตัวการมอบหมาย หรือปฏิบัติหน้าที่เป็นตัวแทนในขอบอำนาจที่ตัวการมอบหมาย
- (3) ตัวแทนได้กระทำในนามของตัวการ เสมือนหนึ่งเป็นการกระทำของตัวการนั่นเอง
- (4) ตัวการเป็นผู้เลือกและคัดสรรบุคคลใดเป็นตัวแทน เพราะเชื่อมั่นในคุณสมบัติของบุคคลนั้น จึงควรรับผิดชอบในการกระทำของตัวแทนด้วย
- (5) ผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติหน้าที่ของตัวแทน เป็นผลประโยชน์ของตัวการ ตัวแทนเป็นผู้ทำการแทนเท่านั้น
- (6) ตัวการเป็นบุคคลที่มีฐานะทางเศรษฐกิจดีกว่าตัวแทน ฉะนั้น ถ้าจะคุ้มครองและให้ความเป็นธรรมแก่ผู้เสียหาย จะต้องให้ตัวการรับผิดชอบในค่าสินไหมทดแทนต่อผู้เสียหาย

การที่ตัวแทนกระทำในกิจการที่เป็นงานของตัวการ กฎหมายบัญญัติให้ตัวการร่วมรับผิดชอบในผลแห่งละเมิดซึ่งตัวแทนได้กระทำไปในการกระทำกิจการแทนตัวการ โดยอนุโลมบังคับเช่นเดียวกับนายจ้างและลูกจ้าง

1. ตัวการคือ บุคคลซึ่งมอบอำนาจหรือมอบหมายให้บุคคลอื่นกระทำแทนตน
2. ตัวแทนคือ บุคคลซึ่งมีอำนาจทำการแทนตัวการตามสัญญาหรือตามที่ได้รับมอบหมาย และกิจการนั้นไม่จำเป็นต้องเป็นกิจการที่ทำแทนตัวการต่อบุคคลที่สาม

โดยมีแนวคำพิพากษาฎีกาที่เกี่ยวข้องดังนี้

<sup>66</sup> G. E. Dal Pont, Law of Agency (Chatswood, N.S.W.: LexisNexis Butterworths, 2013), p. 22.

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3116/2523 จำเลยที่ 2 ดำเนินกิจการตามวัตถุประสงค์ของตนโดยยอมให้จำเลยที่ 1 นำรถแท็กซี่ออกวิ่งรับคนโดยสารในนามสหกรณ์แท็กซี่อิสระ จำกัด ซึ่งเป็นชื่อของจำเลยที่ 2 โดยเปิดเผย โดยจำเลยที่ 2 มีผลประโยชน์จากสมาชิกที่นำรถเข้าวิ่ง-ร่วม เท่ากับจำเลยที่ 2 เขตให้จำเลยที่ 1 เป็นตัวแทนของจำเลยที่ 2 จำเลยที่ 2 จึงต้องร่วมรับผิดชอบบุคคลภายนอกผู้สุจริตเสมือนว่าจำเลยที่ 1 เป็นตัวแทนของตนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 821 เมื่อจำเลยที่ 1 ขับรถไปกระทำละเมิดอันต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายให้โจทก์ จำเลยที่ 2 ต้องรับผิดชอบด้วยตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 427,821

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 243/2530 การที่บริษัทจำเลยที่ 3 ยอมให้จำเลยที่ 1 นำรถยนต์แท็กซี่ออกแล่นรับคนโดยสารในนามของจำเลยที่ 3 โดยเปิดเผยและเป็นที่ยอมรับได้ว่าจำเลยที่ 3 จะต้องได้รับผลประโยชน์ตอบแทนจากการอนุญาตให้ใช้ตราบริษัทจำเลยที่ 3 ติดอยู่ที่ข้างรถดังกล่าวยอมทำให้บุคคลทั่วไปเข้าใจว่า จำเลยที่ 3 เป็นผู้ประกอบการเดินรถยนต์รับจ้างนั้นในกิจการของจำเลยที่ 3 เอง การกระทำของจำเลยที่ 3 เป็นการเขตจำเลยที่ 1 เป็นตัวแทนจำเลยที่ 3 จึงต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกผู้สุจริตที่ได้รับความเสียหายจากผลแห่งการละเมิดของจำเลยที่ 1 เสมือนจำเลยที่ 1 เป็นตัวแทนของตน

แต่จากแนวคำพิพากษาศาลฎีกาที่วินิจฉัยไว้ เกิดประเด็นปัญหาในการตีความมาตรา 821 เรื่องตัวแทนเขตมาปรับใช้กับมาตรา 427 ว่าตัวการจะต้องเข้ามาร่วมรับผิดชอบในการกระทำละเมิดของตัวแทนเขตหรือไม่

กรณีตัวแทนโดยชัดแจ้งย่อมไม่มีประเด็นและเป็นที่ยอมรับว่าตัวการก็ต้องเข้ามารับผิดชอบด้วย ถ้าเป็นตัวแทนโดยปริยาย เพราะทั้งตัวแทนโดยชัดแจ้งและตัวแทนโดยปริยายเป็นตัวแทนที่เกิดจากผลของสัญญาตามมาตรา 797 แต่กรณีตัวแทนเขตที่มีคำวินิจฉัยของศาลตัดสินให้ใครคนหนึ่งเข้ามารับผิดชอบต่อละเมิดโดยอ้างเหตุว่าผู้ก่อความเสียหายเป็นตัวแทนเขตของเขา เป็นประเด็นที่น่าสงสัยเนื่องจากการที่ตัวการจะต้องรับผิดชอบร่วมกับตัวแทนในมูลละเมิดตามมาตรา 427 จะต้องมิใช่สัญญาตัวแทนเกิดขึ้นแล้วภายใต้มาตรา 797 แต่ถ้าพิจารณาถึงหลักเกณฑ์ของตัวแทนเขตจะพบว่า ตัวแทนเขตหรือตัวแทนโดยกฎหมายปิดปากเกิดจากกรณี (1) บุคคลหนึ่งได้เขตให้บุคคลอีกบุคคลหนึ่งออกแสดงเป็นตัวแทนตน (2) รู้แล้วยอมให้บุคคลอีกคนหนึ่งแสดงออกว่าเป็นตัวแทนตน โดยมีลักษณะสำคัญของตัวแทนเขตตามที่กล่าวไว้ข้างต้น

นักวิชาการท่านหนึ่งเห็นว่า ในการพิจารณาการเกิดของตัวแทนเขตโดยผลของกฎหมายซึ่งเป็นกฎหมายที่มีความมุ่งหมายจะลงโทษตัวการให้ต้องเข้าไปรับผิดชอบกับบุคคลภายนอกผู้สุจริตเท่านั้น แต่ไม่ได้เกิดจากความยินยอม ไม่มีสัญญาตัวแทนกันตั้งแต่ต้น ไม่เข้าลักษณะของสัญญาตัวแทนตามมาตรา 797 ทำให้ไม่เกิดความผูกพันระหว่างตัวการกับบุคคลภายนอกตามมาตรา 820 คำพิพากษาศาลฎีกาที่วินิจฉัยให้ตัวการรับผิดชอบเพื่อละเมิดของตัวแทนเขตจึงออกจะเกินเลยหลักกฎหมายเรื่องตัวแทน

ไปมาก เนื่องจากเจตนาารมณ์ของการบัญญัติกฎหมายเรื่องตัวแทนเซิต คือเมื่อมีการแสดงออกหรือการเซิตให้คนภายนอกหลงเชื่อและคนภายนอกนั้นกระทำการไปตามที่เขาเชื่ออย่างสุจริตใจจนเกิดความเสียหายจึงลงโทษผู้แสดงออกให้ต้องรับผิด โดยจะอ้างหรือปฏิเสธไม่ได้เลย ด้วยเหตุผลดังกล่าวทำให้เกิดความเป็นตัวการและการเป็นตัวแทนเซิตโดยผลของกฎหมาย ในเมื่อความเป็นจริงไม่มีสัญญาตามมาตรา 797 ก็ไม่น่าจะเข้าหลักเกณฑ์เรื่องความรับผิดของตัวการในผลแห่งการกระทำละเมิดของตัวแทน จะนำมาตรา 427 มาปรับใช้ไม่ได้ เห็นว่าแค่เพียงมีความเสียหายเกิดขึ้นกับบุคคลภายนอกและต้องการให้ใครสักคนหนึ่งเข้ามารับผิดฐานละเมิด ศาลจึงกล่าวอ้างความเป็นตัวการและตัวแทนเซิต น่าจะเป็นการตีความเกินไปมากและไม่มีใครจะสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ของกฎหมายเรื่องตัวแทนเซิต แต่เนื่องจากสังคมปัจจุบันเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม เทคโนโลยี แนวคิดใหม่ๆ ทำให้หลักความยุติธรรมในสังคมถูกขยายออกไปและมีการปรับเปลี่ยนให้เข้ากับสภาพความเป็นจริง การที่ศาลมีเจตนาารมณ์ต้องการจะคุ้มครองผู้ได้รับความเสียหายให้ได้รับการเยียวยาอย่างเป็นธรรมเป็นสิ่งที่เข้าใจได้ แต่ทางนักวิชาการเห็นว่าการอำนวยการความยุติธรรมยังคงต้องปฏิบัติตามหลักกฎหมายตัวแทนอย่างสมเหตุสมผล เมื่อแนวคำพิพากษาศาลฎีกาดังกล่าวไม่สอดคล้องกับเรื่องสัญญาตัวแทน มีความจำเป็นที่จะต้องทบทวนกฎหมายเพื่อวิเคราะห์ขอบเขตของสัญญาตัวแทนให้มีความชัดเจน แน่นนอนและเป็นหนึ่งเดียว หากจะมีแนวคิดหรือนโยบายแตกต่างจากบทบัญญัติกฎหมาย ก็จำเป็นต้องศึกษาอย่างรอบคอบและตรากฎหมายใหม่ในลักษณะกฎหมายพิเศษเฉพาะแยกออกจากหลักเกณฑ์ของสัญญาตัวแทนตามมาตรา 797 เพื่อนำไปบังคับได้อย่างเหมาะสมและตรงสภาพความจริงตามเจตนาารมณ์ของฝ่ายตุลาการ<sup>67</sup>

จากการศึกษาถึงความรับผิดเพื่อละเมิดของบริษัททอเบอร์ในกรณีเกิดความเสียหายขึ้น ยังไม่ชัดเจนว่า บริษัททอเบอร์จะต้องรับผิดเพื่อละเมิดในฐานะใดเนื่องจากนิติสัมพันธ์ที่ยังไม่ชัดเจนก่อให้เกิดประเด็นปัญหาว่าบริษัททอเบอร์จะต้องรับผิดในฐานะนายจ้างที่ต้องรับผิดในการกระทำละเมิดของลูกจ้าง หรือต้องรับผิดในฐานะตัวการที่ต้องรับผิดในการกระทำของตัวแทน ผู้เขียนจะได้วิเคราะห์ต่อไปในบทที่ 5

### 3.2.3.2 ความรับผิดเพื่อละเมิดของผู้ซ้บอเบอร์

ความรับผิดเพื่อละเมิดจากการกระทำของตนเอง ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 บัญญัติว่า “ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ทำต่อบุคคลอื่น โดยผิดกฎหมายให้

<sup>67</sup> สิริกัญญา โขวีโลกุล, "ความรับผิดของตัวการตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 427," วารสารกฎหมาย คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 35, 2 (กันยายน 2560): 1-25.

เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่า ผู้นั้นทำละเมิด จำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น”

บทบัญญัติมาตรา 420 เป็นหลักทั่วไปของการกระทำที่เป็นละเมิด ซึ่งมีหลักเกณฑ์ทั้ง 3 ประการ คือ

- (1) กระทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมาย
- (2) กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ
- (3) เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับความเสียหาย

บริษัทอุเบอร์มีลักษณะการดำเนินธุรกิจที่พยายามหลีกเลี่ยงกฎหมายตั้งแต่แรก โดยการอาศัยช่องว่างทางกฎหมายบังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน ส่งผลให้ไม่สามารถนำกฎหมายที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบันมาอธิบายถึงความสัมพันธ์ระหว่างการให้บริการอุเบอร์ได้อย่างชัดเจน ไม่ว่าจะเป็นความสัมพันธ์ระหว่างบริษัทอุเบอร์กับผู้โดยสาร บริษัทอุเบอร์กับคนขับอุเบอร์ และคนขับอุเบอร์กับผู้โดยสาร เมื่อในปัจจุบันไม่อาจทราบได้ว่านิติสัมพันธ์ของคู่สัญญาทุกฝ่ายคือความสัมพันธ์ใดอย่างชัดเจน จึงก่อให้เกิดปัญหาในวงกว้างในกรณีที่เกิดการละเมิดขึ้น และผู้ใดควรจะต้องเป็นผู้ที่เข้ามาชดเชยเยียวยาความเสียหายที่ผู้เสียหายได้รับ ซึ่งเรื่องดังกล่าวนี้เป็นเรื่องที่รัฐบาลต้องให้ความสำคัญเป็นอย่างมาก เนื่องจากการให้บริการดังกล่าวเป็นการให้บริการสาธารณะซึ่งกระทบต่อความปลอดภัยของสาธารณะชนโดยตรง นอกจากนี้กรณีความคุ้มครองแรงงานในการดำเนินการดังกล่าวก็ไม่สามารถทราบสถานะที่ชัดเจนของคนขับอุเบอร์ กระทบต่อสิทธิคุ้มครองแรงงาน อีกทั้งบริษัทอุเบอร์กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับมาตรฐานของประกันภัยในท้องถิ่นและเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นบริษัทอุเบอร์ไม่รับผิดชอบในความเสียหายต่อผู้โดยสารหรือบุคคลภายนอกใดๆ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### 3.3 การจำกัดหรือการยกเว้นความรับผิดชอบด้วยข้อกำหนดการให้บริการ (Term of Service)

ปัจจุบันนี้ผู้โดยสารนิยมใช้บริการขนส่งแบบรถร่วมเดินทาง (Ride-sharing Service) เนื่องจากสามารถจองรถเพื่อเดินทางก่อนล่วงหน้าผ่านแอปพลิเคชัน และให้รถมารับในตำแหน่งที่ผู้โดยสารอยู่ ณ เวลานั้น โดยไม่ต้องไปโบกเรียกใช้บริการรถแท็กซี่ตามท้องถนน แอปพลิเคชันของบริการรถร่วมเดินทางเป็นแพลตฟอร์มออนไลน์รูปแบบใหม่ ที่ทำให้การบริการขนส่งผู้โดยสารมีความสะดวกสบายมากขึ้น อีกทั้งค่าโดยสารก็ราคาประหยัดกว่าการเดินทางด้วยบริการรถแท็กซี่ด้วย แม้การใช้บริการแอปพลิเคชันดังกล่าวจะมีข้อดีมากมายตามที่กล่าวข้างต้น แต่ก่อนที่ลูกค้าจะใช้บริการแอปพลิเคชันดังกล่าว ควรตระหนักถึงข้อกำหนดและเงื่อนไขการให้บริการเสียก่อน



### 3.3.1 ข้อกำหนดการให้บริการของการให้บริการอุเบอร์ (Term of Service)

การเข้าสู่ระบบแอปพลิเคชันอุเบอร์ ผู้ใช้งานแอปพลิเคชัน (หมายความรวมถึงทั้งผู้ขับอุเบอร์และผู้โดยสาร) จะต้องกดตกลงยอมรับข้อกำหนดและเงื่อนไขของการให้บริการอุเบอร์ก่อน จึงจะสามารถสร้างบัญชีผู้ใช้ได้ โดยข้อกำหนดและเงื่อนไขการให้บริการอุเบอร์ ทางบริษัทอุเบอร์เป็นผู้กำหนดเนื้อหาฝ่ายเดียว กำหนดรายละเอียดทุกอย่างที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการ โดยแบ่งรายละเอียดทั้งหมดเป็น 7 หมวดคือ หมวดที่หนึ่งเรื่องความสัมพันธ์ในทางสัญญา หมวดที่สองเรื่อง การบริการของอุเบอร์ หมวดที่สามเรื่องการใช้บริการของผู้โดยสารที่กำหนดถึงข้อกำหนดและการประพัตติของผู้ใช้ หมวดที่สี่เรื่องการชำระเงิน หมวดที่ห้าเรื่องการปฏิเสธความรับผิดชอบ การจำกัดความรับผิด การชดใช้ หมวดที่หกเรื่องการบังคับใช้กฎหมาย อนุญาโตตุลาการ และหมวดสุดท้ายข้อกำหนดอื่นๆที่กล่าวถึง เห็นได้ว่าข้อกำหนดดังกล่าวครอบคลุมถึงความรับผิดชอบของบริษัทอุเบอร์ในการให้บริการ ด้วย จากการพิจารณาถึงเนื้อหาของข้อกำหนดและเงื่อนไขการให้บริการอุเบอร์ เห็นได้ว่ามีประเด็นสำคัญที่แสดงให้เห็นถึงความไม่ปลอดภัยจากการใช้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันอุเบอร์ เนื่องจากบริษัทอุเบอร์พยายามที่จะปฏิเสธ ยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบของตนจากการให้บริการดังกล่าว ทั้งความรับผิดชอบต่อผู้โดยสารและผู้ขับอุเบอร์ โดยจะกล่าวต่อไปนี้

#### 1. ความรับผิดชอบของบริษัทอุเบอร์ต่อผู้ขับอุเบอร์มีอยู่อย่างจำกัด

บริษัทอุเบอร์กำหนดให้ลูกค้าทั้งหมดต้องตกลงยอมรับและผูกพันตามข้อกำหนดที่ทางอุเบอร์กำหนดขึ้น โดยให้ลูกค้ากดตกลงยอมรับก่อนที่จะใช้บริการแอปพลิเคชัน ข้อกำหนดดังกล่าวเป็นการจำกัดความรับผิดชอบของบริษัทอุเบอร์ต่อผู้ขับอุเบอร์จากคุณภาพ ความปลอดภัย ความเหมาะสมและความสามารถ

ตัวอย่างเช่น ถ้าผู้ขับอุเบอร์คิดค่าโดยสารมากเกินไปกว่าค่าโดยสารที่แท้จริง บริษัทอุเบอร์มีอำนาจยกเลิกหรือแก้ไขค่าโดยสารในส่วนที่เกินมานั้น แต่อำนาจดังกล่าวก็หาเป็นหน้าที่ของบริษัทอุเบอร์ไม่ เมื่อเกิดกรณีดังกล่าวผู้โดยสารก็ไม่อาจที่จะฟ้องร้องกับบริษัทอุเบอร์ได้ คงมีสิทธิเพียงฟ้องร้องผู้ขับอุเบอร์เท่านั้นตามข้อกำหนดและเงื่อนไขการให้บริการที่ทางบริษัทอุเบอร์กำหนด และหากว่าผู้โดยสารถูกทำร้ายบนรถยนต์ที่ให้บริการอุเบอร์ ผู้โดยสารไม่สามารถสามารถเรียกร้องค่าเสียหายใดๆ จากทางบริษัทอุเบอร์ได้ คงมีเพียงสิทธิฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายจากผู้ขับอุเบอร์เท่านั้นตามข้อกำหนดและเงื่อนไขการให้บริการที่ทางบริษัทอุเบอร์กำหนด

ในปี พ.ศ.2557 เกิดเหตุการณ์ร้ายขึ้นในประเทศอินเดีย ทางบริษัทอุเบอร์ได้ปฏิเสธที่จะรับผิดชอบต่อใดๆ ต่อการกระทำความผิดทางอาญาของผู้ขับอุเบอร์ ทั้งที่บริษัทอุเบอร์สามารถแก้ไขเหตุการณ์ดังกล่าวได้ด้วยการถอดถอนผู้ขับอุเบอร์นั้นไม่ให้มีคุณสมบัติในการขับต่อไปได้

ในขณะที่บริษัทแท็กซี่อื่นๆ มีประกันภัยที่มีความคุ้มครองครอบคลุมไปถึงการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่เหยื่อจากเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ร่างกาย แต่บริษัทูเบอร์นั้นกลับมอบหมายหน้าที่ในการเลือกทำประกันภัยรถยนต์ให้แก่ผู้ขับูเบอร์แต่ละคน เมื่อผู้โดยสารได้ตกลงยอมรับในข้อกำหนดการให้บริการ ทางบริษัทูเบอร์จะถือว่าผู้โดยสารได้รับรู้และยอมผูกพันตามข้อกำหนดและเงื่อนไขการให้บริการนั้น การที่ผู้โดยสารยอมรับข้อกำหนดและเงื่อนไขการให้บริการของบริษัทูเบอร์นั้น จึงอาจทำให้ผู้โดยสารเองตกอยู่ในการบริการขนส่งที่ไม่ปลอดภัย หรือทำให้ตกอยู่ในความเสี่ยงที่จะเกิดอันตรายขึ้น หากผู้ขับูเบอร์ประมาทเลินเล่อทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นจนเกิดความเสียหายต่อร่างกายหรือชีวิต บริษัทูเบอร์จะไม่มีภาระผูกพันเข้ามาร่วมรับผิดชอบเพื่อเยียวยาในความเสียหายที่เกิดขึ้น แม้ผู้โดยสารอาจเรียกร้องค่าเสียหายดังกล่าว จากบริษัทประกันภัยของประกันภัยตามความคุ้มครองที่ผู้ขับูเบอร์มีอยู่ และแม้ว่ารถที่นำมาให้บริการนั้นมีประกันภัยประเภทที่คุ้มครองถึงบุคคลที่สาม แต่ก็อาจทำให้ผู้โดยสารไม่ได้รับการเยียวยาเลย หรือได้รับการเยียวยาที่ไม่ที่เหมาะสมกับความเสียหายที่แท้จริง

### 2. ลูกค้ำเป็นผู้มีหน้าที่ในการรับผิดชอบความเสียหายทั้งหมดที่เกิดขึ้นในรถของผู้ขับูเบอร์

บริษัทูเบอร์จะไม่รับผิดชอบสำหรับความเสียหายใดๆก็ตามที่ผู้โดยสารก่อขึ้นกับรถของผู้ขับูเบอร์ อีกทั้งข้อกำหนดในการให้บริการกลับระบุว่าผู้โดยสารจะต้องจ่ายค่าเสียหายใดๆ ในความเสียหายที่เกินกว่าการขำรถและการสึกหรอตามปกติของรถของผู้คนขับูเบอร์ หากความเสียหายนั้นเกิดจากการกระทำของผู้โดยสารที่ทำให้รถของผู้ขับูเบอร์เสียหาย โดยกำหนดไว้ในข้อกำหนดการใช้บริการ หมวดที่ 4 การขำรถเงิน ในค่าธรรมเนียมการซ่อมหรือทำความสะอาด

“ท่านจะเป็นผู้รับผิดชอบสำหรับค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมค่าเสียหายหรือความจำเป็นในการทำ ความสะอาดของยานพาหนะและทรัพย์สินของผู้ให้บริการบุคคลที่สาม อันเป็นผลมาจากการใช้ บริการภายใต้บัญชีของท่าน ในส่วนที่เกินจากค่าเสียหาย “ที่ขำรถสึกหรอ” และความจำเป็นในการทำ ความสะอาดตามปกติ (รวมเรียกว่า “การซ่อมหรือทำความสะอาด”) Uber ขอสงวนสิทธิในการ อำนวยความสะดวกในการชำระเงินสำหรับค่าใช้จ่ายที่สมเหตุสมผลของการซ่อมหรือทำความสะอาด ดังกล่าวในนามของผู้ให้บริการบุคคลที่สาม โดยจะใช้วิธีการชำระเงินที่ได้กำหนดไว้ในบัญชีของท่าน ในกรณีที่ผู้ให้บริการบุคคลที่สามได้รายงานถึงความจำเป็นในการซ่อมหรือทำความสะอาด และความ จำเป็นในการซ่อมหรือทำความสะอาดดังกล่าวจะได้รับการพิสูจน์โดย Uber ตามดุลยพินิจที่เหมาะสม Uber จะเป็นผู้โอนเงินดังกล่าวให้แก่ผู้ให้บริการบุคคลที่สามที่เกี่ยวข้องและจำนวนเงินดังกล่าวไม่ สามารถคืนเงินได้”

### 3. ผู้ขับูเบอร์ไม่มีสิทธิในการได้รับค่าตอบแทน ระหว่างการลาพักผ่อน หรือลาป่วย

เนื่องจากบริษัทูเบอร์ระบุว่าผู้ขับูเบอร์เป็นเพียงผู้รับจ้างงานอิสระ (self-employed) และเป็นบุคคลที่สามผู้ทำสัญญาอิสระ ผู้ขับูจึงไม่มีสิทธิในการลาพักหรือลาป่วย อาจมีปัญหาก่อขึ้นได้

สำหรับผู้ที่ต้องการขับอุเบอร์แทนการทำงานเต็มเวลา กำหนดไว้ในข้อกำหนดการใช้บริการหมวดที่ 2 การบริการของอุเบอร์ ดังนี้

“บริการประกอบไปด้วยแพลตฟอร์มเทคโนโลยีที่ให้ผู้ใช้ออปพลิเคชันของ Uber หรือเว็บไซต์ที่เป็นส่วนหนึ่งของบริการ (แต่ละอันเรียกว่า “แอปพลิเคชัน”) จัดการและกำหนดการขนส่งและ/หรือบริการโลจิสติกส์กับผู้ใช้บริการบุคคลที่สามของบริการดังกล่าว รวมทั้งผู้ให้บริการบุคคลที่สามอิสระและผู้ให้บริการโลจิสติกส์บุคคลที่สามอิสระ ภายใต้ข้อตกลงกับ Uber หรือบริษัทในเครือ Uber บางบริษัท (รวมเรียกว่า “ผู้ให้บริการบุคคลที่สาม”) บริการนั้นจัดทำขึ้นให้มีเพื่อใช้งานส่วนบุคคลและมีใช้เพื่อการค้าเท่านั้น เว้นเสียแต่ว่า Uber ได้ยินยอมและระบุไว้ในข้อตกลงที่เป็นลายลักษณ์อักษรต่างหากกับท่าน ท่านรับทราบว่า Uber มิได้ให้บริการการขนส่งหรือบริการโลจิสติกส์หรือการดำเนินงานในฐานะผู้ขนส่ง และบริการการขนส่งหรือบริการโลจิสติกส์ดังกล่าวทั้งหมดนั้น ให้บริการโดยคู่สัญญาบุคคลที่สามอิสระที่มีได้เป็นลูกจ้างของ Uber หรือบริษัทต่างๆ ในเครือ”

#### 4. ผู้ขับอุเบอร์ถูกจำกัดขั้นตอนในการดำเนินคดีเมื่อมีข้อโต้แย้งเกิดขึ้น

หากผู้ขับอุเบอร์ตกอยู่ในกรณีพิพาทใดๆ กับบริษัทอุเบอร์ พวกเขาจะสามารถใช้สิทธิดำเนินการโต้แย้งได้ผ่านทางกลไกการไกล่เกลี่ยหรืออนุญาโตตุลาการเท่านั้น โดยการไกล่เกลี่ยหรืออนุญาโตตุลาการจะต้องดำเนินการในอัมสเตอร์ดัม (Amsterdam) ประเทศประเทศเนเธอร์แลนด์ (Netherlands) อันเป็นผลมาจากข้อกำหนดในการให้บริการของบริษัทอุเบอร์ โดยข้อตกลงดังกล่าวอาจทำให้ผู้ขับอุเบอร์มองว่าการดำเนินคดีในข้อพิพาทเป็นเรื่องที่ยุ่งยาก หรือเสียค่าใช้จ่ายจำนวนมากจนไม่คุ้มที่จะดำเนินการดังกล่าว<sup>68</sup> ซึ่งบริษัทอุเบอร์ได้กำหนดไว้ในข้อกำหนดการใช้บริการ หมวดที่ 6 การบังคับใช้กฎหมาย อนุญาโตตุลาการ ดังนี้

“เว้นแต่จะระบุไว้เป็นอย่างอื่นในเงื่อนไขนี้ เงื่อนไขนี้จะอยู่ภายใต้บังคับและการตีความเฉพาะตามกฎหมายแห่งประเทศเนเธอร์แลนด์ ยกเว้นกฎแห่งการขัดกันของกฎหมาย จะไม่นำสนธิสัญญาเวียนนา ว่าด้วยเรื่องการค้าขายสินค้าระหว่างประเทศ ค.ศ. 1980 (CISG) มาบังคับใช้ หากเกิดข้อพิพาท ความขัดแย้ง การร้องเรียนหรือการโต้แย้งในลักษณะใดก็ตามที่เกิดขึ้นจาก หรือมีความเกี่ยวข้องกับบริการหรือเงื่อนไขนี้ รวมถึงความชอบด้วยกฎหมาย การก่อร่าง หรือความสามารถในการบังคับใช้ของข้อตกลง (รวมเรียกว่า (“ข้อพิพาท”) จะมีการบังคับว่าต้องยื่นเรื่องเพื่อผ่านกระบวนการพิจารณายุติความขัดแย้งในตอนต้นภายใต้กฎของการระงับข้อพิพาทโดยฉันทมิตรแห่งหอการค้าระหว่างประเทศ (“กฎการไกล่เกลี่ย ICC”) หากข้อพิพาทดังกล่าวไม่อาจยุติลงได้ภายในหกสิบ (60) วันหลังจากวันส่งคำร้องให้มีการระงับข้อพิพาทโดยฉันทมิตรที่ยื่นไว้ภายใต้กฎการไกล่เกลี่ย

<sup>68</sup> LEGALVISION, "4 Things to Know Now Uber Is Legal in Nsw," [Online] Accessed: 20 October 2017. Available from: <https://legalvision.com.au/4-things-uber-legal-nsw/>

ICC ดังกล่าว ข้อพิพาทนั้นจะได้รับการยุติเป็นกรณีพิเศษและได้รับการแก้ไขในที่สุดโดยอนุญาโตตุลาการภายใต้กฎแห่งอนุญาโตตุลาการของหอการค้าระหว่างประเทศ (“กฎแห่งอนุญาโตตุลาการของ ICC”) โดยไม่ได้รวมข้อกำหนดของอนุญาโตตุลาการในกรณีฉุกเฉินของกฎของ ICC ไว้ จะมีการระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการหนึ่ง (1) ท่านที่ได้รับการแต่งตั้งตามกฎของ ICC การดำเนินการไกล่เกลี่ยและอนุญาโตตุลาการจะกระทำที่กรุงอัมสเตอร์ดัม ประเทศเนเธอร์แลนด์ โดยจะไม่มีการทำให้ท่านเสื่อมเสียสิทธิใดๆ ที่ท่านภายใต้มาตราที่ 18 ของกฎหมาย Brussels I bis Regulation (OJ EU 2012 L351/1) และ/หรือมาตราที่ 6:236k ของประมวลกฎหมายแพ่งของประเทศเนเธอร์แลนด์ (Dutch Civil Code) ภาษาที่ใช้ในการดำเนินการไกล่เกลี่ยและ/หรืออนุญาโตตุลาการจะใช้ภาษาอังกฤษ เว้นเสียแต่ที่ท่านไม่พูดภาษาอังกฤษ ในกรณีนี้ภาษาที่ใช้ในการดำเนินการไกล่เกลี่ยและ/หรืออนุญาโตตุลาการจะเป็นภาษาอังกฤษและภาษาแม่ของท่าน การคงอยู่และเนื้อหาของดำเนินการไกล่เกลี่ยและการปฏิบัติการของอนุญาโตตุลาการ รวมทั้งเอกสารและสรุ่ยย่อที่ส่งมาจากคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย การโต้ตอบทางจดหมายจากและถึง ICC การโต้ตอบทางจดหมายจากคนกลาง และการโต้ตอบทางจดหมาย คำสั่งและคำตัดสินที่ออกให้โดยอนุญาโตตุลาการ แต่เพียงผู้เดียว จะยังคงเก็บรักษาไว้เป็นความลับอย่างเคร่งครัดและจะไม่ถูกเปิดเผยต่อบุคคลที่สามใดๆ โดยไม่ได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจากคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งเว้นแต่: (1) จำเป็นจะต้องมีการเปิดเผยข้อมูลต่อบุคคลที่สามอย่างสมเหตุสมผลในบริบทของการดำเนินการไกล่เกลี่ยหรือการปฏิบัติการของอนุญาโตตุลาการ และ (2) บุคคลที่สามตกลงอย่างไม่มีเงื่อนไขเป็นลายลักษณ์อักษรว่าจะมีผลผูกพันตามภาระผูกพันในการเก็บรักษาความลับตามที่ระบุไว้ในที่นี้”

5. บริษัทูเบอร์ปฏิเสธและจำกัดความรับผิดทุกอย่างต่อผู้โดยสาร

ค่าเสียหายใดๆที่เกิดขึ้นจากการให้บริการูเบอร์ ไม่ว่าจะเป็ความเสียหายที่เกิดขึ้นทางอ้อม ที่เกิดจากอุบัติเหตุ ที่เกิดเป็นพิเศซ ที่เป็นการลงโทษ รวมถึงผลกำไรที่สูญเสีย ข้อมูลที่สูญหาย ความรับผิดชอบต่อร่างกาย ชีวิต อนามัยหรือความเสียหายต่อทรัพย์สินเกี่ยวข้อกับ หรือที่เกิดขึ้นจากการใช้บริการใดๆ บริษัทูเบอร์ไม่รับผิดชอบใดๆต่อผู้เสียหายทั้งสิ้น กำหนดไว้ในข้อกำหนดการใช้บริการ หมวดที่ 5 การปฏิเสธความรับผิด การจำกัดความรับผิด การชดใช้ ดังนี้

### ก. การปฏิเสธความรับผิด

“บริการจะได้รับการจัดทำให้ “ตามที่เป็น” และ “ตามที่มี” Uber ปฏิเสธการรับรองและการรับประกันทั้งหมดอย่างชัดเจน โดยนัยหรือตามกฎหมาย หรือที่ไม่ชัดเจนดังที่ได้กำหนดไว้ในข้อกำหนดนี้ รวมถึงการรับประกันโดยนัยทั้งในด้านสภาพการใช้อยู่ในเชิงพาณิชย์ และความเหมาะสมสำหรับวัตถุประสงค์เฉพาะและการไม่ละเมิดลิขสิทธิ์ นอกจากนี้ Uber จะไม่ทำการรับรอง

และการรับประกันหรือรับประกันที่เกี่ยวกับความรับผิด ความตรงต่อเวลา คุณภาพ ความเหมาะสม หรือการมีอยู่ของบริการหรือบริการหรือสินค้าใดๆ ที่ร้องขอผ่านการใช้บริการ หรือรับประกันว่า บริการดังกล่าวจะไม่หยุดชะงักหรือไม่มีข้อผิดพลาด Uber จะไม่รับประกันคุณภาพ ความเหมาะสม ความปลอดภัย หรือความสามารถของผู้ให้บริการบุคคลที่สาม ท่านยินยอมว่าความเสี่ยงทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากการใช้บริการของท่านและบริการหรือสินค้าใดๆ ที่ร้องขอในส่วนที่เกี่ยวข้องนั้นจะยังคงอยู่กับท่านแต่เพียงผู้เดียวในขอบเขตสูงสุดที่กฎหมายที่บังคับใช้อนุญาต”

### ข. การจำกัดความรับผิด

“Uber จะไม่รับผิดสำหรับค่าเสียหายที่เกิดขึ้นทางอ้อม ที่เกิดจากอุบัติเหตุ ที่เป็นพิเศษ ที่เพื่อเป็นเยี่ยงอย่าง ที่เป็นการลงโทษ หรือที่เป็นผล รวมถึงผลกำไรที่สูญเสีย ข้อมูลที่สูญหาย การบาดเจ็บส่วนบุคคลหรือความเสียหายต่อทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องกับ ในส่วนที่เกี่ยวข้อง หรือที่เกิดขึ้นจากการใช้บริการใดๆ ถึงแม้ว่า Uber จะได้รับทราบถึงความเป็นไปได้ของความเสียหายดังกล่าว Uber จะไม่รับผิดสำหรับค่าเสียหาย การรับผิด หรือการสูญเสียใดๆ ที่เกิดจาก: (1) การใช้งานของท่าน หรือการไว้วางใจในบริการ หรือการที่ท่านไม่สามารถเข้าถึงหรือใช้บริการได้ หรือ (2) การทำธุรกรรมใดๆ หรือความสัมพันธ์ระหว่างท่านและผู้ให้บริการบุคคลที่สามใดๆ ถึงแม้ว่า Uber จะได้รับทราบถึงความเป็นไปได้ของความเสียหายดังกล่าว Uber จะไม่รับผิดสำหรับความล่าช้าหรือความล้มเหลวในการปฏิบัติงานอันเป็นผลที่เกิดจากสาเหตุที่อยู่นอกเหนือการควบคุมอย่างสมเหตุสมผลของ Uber ท่านรับทราบว่าผู้ให้บริการการขนส่งบุคคลที่สามที่เป็นผู้ให้บริการการขนส่งที่ร้องขอผ่านแบรนด์ที่ท่านทำการร้องขอบางแบรนด์ อาจเสนอให้มีการร่วมโดยสารหรือบริการการขนส่งแบบเพียร์ทูเพียร์ และผู้ให้บริการการขนส่งบุคคลที่สามอาจไม่ได้รับใบอนุญาตหรือได้รับอนุญาตอย่างมีอาชีพ ไม่ว่าจะกรณีใดก็ตาม Uber จะไม่รับผิดให้แก่ท่านในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการสำหรับค่าเสียหาย การสูญเสียและสาเหตุของการกระทำต่างๆ เกินห้าร้อยยูโร (€500)

ท่านอาจใช้บริการของ Uber เพื่อร้องขอและกำหนดการขนส่ง สินค้าหรือบริการโลจิสติกส์กับผู้ให้บริการบุคคลที่สาม แต่ท่านยินยอมว่า Uber ไม่ต้องรับผิดชอบหรือรับผิดให้แก่ท่านในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งใดๆ สินค้าหรือบริการโลจิสติกส์ที่ผู้ให้บริการบุคคลที่สามจัดหาให้แก่ท่าน นอกเหนือจากที่ได้กำหนดไว้ในข้อกำหนดนี้

ข้อจำกัดและการปฏิเสธความรับผิดในข้อที่ 5 นี้ มิได้มีเจตนาที่จะจำกัดความรับผิดหรือเปลี่ยนสิทธิของท่านในฐานะผู้บริโภคที่ไม่สามารถงดเว้นภายใต้กฎหมายที่ใช้บังคับได้”

### ค. การชดใช้

“ท่านยินยอมที่จะชดใช้และจะไม่เอาผิดต่อ Uber และเจ้าหน้าที่ กรรมการ พนักงานและตัวแทนของ Uber ด้วยการเรียกร้อง ความต้องการ การสูญเสีย การรบกวนและค่าใช้จ่ายใดๆ และทั้งหมด (รวมทั้ง ค่าธรรมเนียมของทนาย) ซึ่งเกิดขึ้นจากหรือเกี่ยวข้องกับ: (1) การใช้บริการ หรือ บริการหรือสินค้าต่างๆ ที่ได้รับผ่านการให้บริการของท่าน (2) ท่านได้ละเมิดหรือฝ่าฝืนข้อกำหนดเหล่านี้ (3) การใช้เนื้อหาของผู้ใช้ของ Uber หรือ (4) การละเมิดสิทธิบุคคลที่สาม รวมทั้งผู้ให้บริการบุคคลที่สามของท่าน”

จากประเด็นปัญหาที่กล่าวมาข้างต้น เมื่อพิจารณาเห็นได้ว่าข้อกำหนดการให้บริการของอูเบอร์ มีลักษณะเป็นการจำกัดและยกเว้นความรับผิดหลายประการ ต่อทั้งผู้โดยสารและผู้ขับอูเบอร์ ข้อกำหนดการให้บริการอูเบอร์มีผลบังคับตามกฎหมายหรือไม่ เป็นประเด็นที่ต้องพิจารณาต่อไปในบทวิเคราะห์ โดยต้องศึกษาถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการแสดงเจตนา ยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดตามระบบกฎหมายไทย ดังจะกล่าวในหัวข้อถัดไป

### 3.3.2 การแสดงเจตนา ยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดตามระบบกฎหมายไทย

กฎหมายยอมรับให้เอกชนมีอิสระในการแสดงเจตนาของตนให้เกิดความผูกพันตนเองได้ โดยกระทำผ่านเครื่องมือทางกฎหมายที่เรียกว่า “นิติกรรมสัญญา” ดังนั้นการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดตามกฎหมายในระบบกฎหมายไทยจึงสามารถกระทำได้

การแสดงเจตนาในทางแพ่ง หมายถึงการแสดงออกซึ่งความต้องการของเอกชนผู้แสดงเจตนา โดยประสงค์ให้เกิดผลทางกฎหมายอย่างใดอย่างหนึ่ง<sup>69</sup> ตามกฎหมายแพ่งในการยอมรับการแสดงเจตนาของบุคคล ให้เกิดความผูกพันตนเองได้ โดยกระทำผ่านเครื่องมือทางกฎหมายที่เรียกว่า “นิติกรรมสัญญา” แนวความคิดเบื้องหลังของบทบัญญัติกฎหมายที่ว่าด้วยหนี้หรือความผูกพันในทางกฎหมายระหว่างบุคคล ได้แก่หลักเสรีภาพ ส่งผลให้เกิดหลักความศักดิ์สิทธิ์ของการแสดงเจตนา (The Autonomy of the Will) และหลักอิสระทางแพ่งของเอกชน (Private Autonomy) ซึ่งหลักการดังกล่าวเป็นหลักการที่สำคัญยิ่งในกฎหมายเอกชน ความสัมพันธ์ระหว่างเอกชนกับเอกชนภายใต้กฎหมายแพ่งนั้น ยังถือว่าเป็นหลักการสำคัญว่า เจตนาของปัจเจกชนมีความศักดิ์สิทธิ์และสมควรได้รับการเคารพ โดยเอกชนมีเสรีภาพในการทำสัญญา เสรีภาพในทรัพย์สิน และเสรีภาพในทางบุคคลทั่วไป เรียกรวมได้ว่า “ความเป็นอิสระของเอกชน (Private Autonomy)” ซึ่งหลักการดังกล่าวนำไปสู่หลักการพื้นฐานทางกฎหมายเอกชนอีกมากมายเช่น หลักความศักดิ์สิทธิ์ของการแสดงเจตนา

<sup>69</sup> กิตติศักดิ์ ปรกติ, เอกสารประกอบการศึกษาวิชากฎหมายลักษณะนิติกรรมสัญญา (น.101) ชั้นปริญญาตรี ภาคเรียนที่ 1 ปีการศึกษา 2555 มหาลัทธิธรรมศาสตร์, หน้า 8.

(Autonomy of Will) หลักเสรีภาพในการทำสัญญา (Freedom of Contract) และหลักความศักดิ์สิทธิ์ของสัญญา (Sanctity of Contract)<sup>70</sup> บุคคลจึงมีความอิสระในอันที่จะแสดงเจตนาทำนิติกรรมใดๆ ได้ ตามใจชอบ แต่อย่างไรก็ตามหลักเสรีภาพในการแสดงเจตนาและหลักอิสระในทางแพ่งไม่ได้ยิ่งใหญ่เกินไปกว่าประโยชน์ของส่วนรวมซึ่งเป็นประโยชน์ต่อสาธารณะชนและประเทศชาติ ตราบใดที่การแสดงเจตนาของเอกชนดังกล่าวไม่กระทบต่อประโยชน์ของสาธารณะ ก็สามารถบังคับให้เกิดผลได้โดยเอกชนจะดำเนินการอย่างไรภายใต้ความพอใจของตนตามเสรีภาพของเอกชนที่ได้รับ แต่หากเมื่อใดที่การแสดงเจตนาดังกล่าวกระทบต่อประโยชน์สาธารณะ ก่อให้เกิดความเสียหายต่อสาธารณชน เจตนาที่มีความศักดิ์สิทธิ์ก็จะกลับกลายเป็นโมฆะกรรมในทางกฎหมาย เสมือนว่าไม่ได้มีการเจตนาขึ้นขึ้นไม่สามารถบังคับได้ กล่าวอีกนัยหนึ่งคือ กฎหมายไม่รับรองความศักดิ์สิทธิ์ของเจตนาที่กระทบต่อประโยชน์มหาชน ซึ่งมาตรา 151 ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เป็นบทบัญญัติที่ยืนยันหลักการเช่นว่านี้ว่า เจตนาของบุคคลไม่ยิ่งใหญ่เท่ากับความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน หากเจตนาของบุคคลต้องด้วยข้อห้ามหรือข้อจำกัดใด เจตนาดังกล่าวไม่ศักดิ์สิทธิ์ ถือว่าไม่มีผลทางกฎหมาย กล่าวอีกนัยหนึ่งคือ การใดที่กฎหมายไม่ได้ห้าม ย่อมมีเสรีภาพที่จะกระทำการนิติกรรมนั้นได้<sup>71</sup> นอกจากนี้ที่กล่าวไปข้างต้นขอบเขตที่จำกัดเสรีภาพของเอกชนอีกประการหนึ่งคือ เสรีภาพของบุคคลอื่น

### 3.3.3 การแสดงเจตนายกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบตามกฎหมายไทย

กฎหมายยอมรับให้เอกชนมีอิสระในการแสดงเจตนาของตนให้เกิดความผูกพันตนเองได้ โดยกระทำผ่านเครื่องมือทางกฎหมายที่เรียกว่า “นิติกรรมสัญญา” ดังนั้นการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบตามกฎหมายในระบบกฎหมายไทยจึงสามารถกระทำได้

การแสดงเจตนาในทางแพ่ง หมายถึงการแสดงออกซึ่งความต้องการของเอกชนผู้แสดงเจตนา โดยประสงค์ให้เกิดผลทางกฎหมายอย่างใดอย่างหนึ่ง<sup>72</sup> ตามกฎหมายแพ่งในการยอมรับการแสดงเจตนาของบุคคล ให้เกิดความผูกพันตนเองได้ โดยกระทำผ่านเครื่องมือทางกฎหมายที่เรียกว่า “นิติกรรมสัญญา” แนวความคิดเบื้องหลังของบทบัญญัติกฎหมายที่ว่าด้วยหนี้หรือความผูกพันในทางกฎหมายระหว่างบุคคล ได้แก่หลักเสรีภาพ ส่งผลให้เกิดหลักความศักดิ์สิทธิ์ของการแสดงเจตนา (The

<sup>70</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 5

<sup>71</sup> จิต เศรษฐบุต, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะนิติกรรมและสัญญา, (กรุงเทพมหานคร: โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2556). หน้า 24.

<sup>72</sup> กิตติศักดิ์ ปรกติ, เอกสารประกอบการศึกษาวิชากฎหมายลักษณะนิติกรรมสัญญา (น.101) ชั้นปริญญาตรี ภาคเรียนที่ 1 ปีการศึกษา 2555 มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, หน้า 8.

Autonomy of the Will) และหลักอิสระทางแพ่งของเอกชน (Private Autonomy) ซึ่งหลักการดังกล่าวเป็นหลักการที่สำคัญยิ่งในกฎหมายเอกชน ความสัมพันธ์ระหว่างเอกชนกับเอกชนภายใต้กฎหมายแพ่งนั้น ยังถือว่าเป็นหลักการสำคัญว่า เจตนาของปัจเจกชนมีความศักดิ์สิทธิ์และสมควรได้รับการเคารพ โดยเอกชนมีเสรีภาพในการทำสัญญา เสรีภาพในทรัพย์สิน และเสรีภาพในทางบุคคลทั่วไป เรียกรวมได้ว่า “ความเป็นอิสระของเอกชน (Private Autonomy)” ซึ่งหลักการดังกล่าวนำไปสู่หลักการพื้นฐานทางกฎหมายเอกชนอีกมากมายเช่น หลักความศักดิ์สิทธิ์ของการแสดงเจตนา (Autonomy of Will) หลักเสรีภาพในการทำสัญญา (Freedom of Contract) และหลักความศักดิ์สิทธิ์ของสัญญา (Sanctity of Contract)<sup>73</sup> บุคคลจึงมีความอิสระในอันที่จะแสดงเจตนาทำนิติกรรมใดๆได้ ตามใจชอบ แต่อย่างไรก็ตามหลักเสรีภาพในการแสดงเจตนาและหลักอิสระในทางแพ่งไม่ได้ยิ่งใหญ่เกินไปกว่าประโยชน์ของส่วนรวมซึ่งเป็นประโยชน์ต่อสาธารณะชนและประเทศชาติ ตราบใดที่การแสดงเจตนาของเอกชนดังกล่าวไม่กระทบต่อประโยชน์ของสาธารณะ ก็สามารถบังคับให้เกิดผลได้โดยเอกชนจะดำเนินการอย่างไรภายใต้ความพอใจของตนตามเสรีภาพของเอกชนที่ได้รับ แต่หากเมื่อใดที่การแสดงเจตนาดังกล่าวกระทบต่อประโยชน์สาธารณะ ก่อให้เกิดความเสียหายต่อสาธารณชน เจตนาที่มีความศักดิ์สิทธิ์ก็จะกลับกลายเป็นโมฆะกรรมในทางกฎหมาย เสมือนว่าไม่ได้มีการเจตนาขึ้นขึ้นไม่สามารถบังคับได้ กล่าวอีกนัยหนึ่งคือ กฎหมายไม่รับรองความศักดิ์สิทธิ์ของเจตนาที่กระทบต่อประโยชน์มหาชน ซึ่งมาตรา 151 ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เป็นบทบัญญัติที่ยืนยันหลักการเช่นว่านี้ว่า เจตนาของบุคคลไม่ยิ่งใหญ่เท่ากับความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน หากเจตนาของบุคคลต้องด้วยข้อห้ามหรือข้อจำกัดใด เจตนาดังกล่าวไม่ศักดิ์สิทธิ์ ถือว่าไม่มีผลทางกฎหมาย กล่าวอีกนัยหนึ่งคือ การใดที่กฎหมายไม่ได้ห้าม ย่อมมีเสรีภาพที่จะกระทำนิติกรรมนั้นได้<sup>74</sup> นอกจากนี้ที่กล่าวไปข้างต้นขอบเขตที่จำกัดเสรีภาพของเอกชนอีกประการหนึ่งคือ เสรีภาพของบุคคลอื่น

### 3.3.4 ขอบเขตการควบคุมการแสดงเจตนาจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดชอบ

#### 3.3.3.1 ขอบเขตการควบคุมการแสดงเจตนาจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดชอบ

##### กำหนดในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มีบทบัญญัติที่เป็นการจำกัดขอบเขตของการแสดงเจตนาและควบคุมมิให้บุคคลใดบุคคลหนึ่งแสดงเจตนาที่ก้าวล่วงไปบนสิทธิและเสรีภาพของบุคคล

<sup>73</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 5.

<sup>74</sup> จิต เศรษฐบุต, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะนิติกรรมและสัญญา (กรุงเทพฯ: โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2556), หน้า 24.



อื่นที่ผู้ใดไม่สามารถล่วงละเมิดได้ อีกทั้งมีบทบัญญัติที่ห้ามมิให้การแสดงเจตนาขึ้นเป็นการทำลายความสงบเรียบร้อยของสังคม<sup>75</sup> โดยกำหนดอย่างชัดเจนว่า เอกชนจะดำเนินการให้แตกต่างจากข้อกำหนดในบทบัญญัตินั้นๆไม่ได้ บทบัญญัติดังกล่าวมักจะมีข้อความกำหนดในทำนองว่า หากฝ่าฝืนหรือมีการกำหนดที่แตกต่างจากบทบัญญัตินั้นจะเป็นโมฆะ<sup>76</sup> หมายความว่าอีกทางคือ หากกฎหมายใดไม่ได้เป็นกฎหมายที่ขัดขวางการแสดงเจตนาแล้วไซ้ การแสดงเจตนาของเอกชนย่อมมีความศักดิ์สิทธิ์สามารถบังคับได้ตามเสรีภาพและความศักดิ์สิทธิ์ของการแสดงเจตนา

**(1) การแสดงเจตนาที่ยกเว้นความรับผิดชอบที่ต้องห้ามขัดแย้งโดยกฎหมาย หรือขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชนถือเป็นโมฆะ ตามมาตรา 150<sup>77</sup>**

เป็นบทหลักและบททั่วไปที่จำกัดขอบเขตของเจตนาหรือการกระทำใดๆ ด้วยถ้อยคำความหมายอย่างกว้าง เพื่อให้ครอบคลุมทุกกรณี โดยเปิดโอกาสให้ศาลหรือผู้ใช้อกฎหมายใช้ดุลพินิจในการปรุงแต่งกฎหมายให้เป็นธรรมและเหมาะสมมากที่สุด ตามมาตราดังกล่าว “วัตถุประสงค์แห่งนิติกรรม” มีความหมายรวมถึงเนื้อหาสาระแห่งนิติกรรม วัตถุประสงค์แห่งนิติกรรม ลักษณะแห่งนิติกรรม พฤติกรรมต่างๆของคู่กรณี รวมไปถึงประโยชน์สุดท้ายอันเกิดจากการปฏิบัติตามความผูกพันแห่งนิติกรรมนั้นด้วย ซึ่งหลักในการพิจารณาต้องพิจารณาจากตัวนิติกรรมนั่นเอง ไม่ใช่ความต้องการหรือวัตถุประสงค์ของผู้แสดงเจตนาทำนิติกรรม<sup>78</sup>

**(2) นิติกรรมที่แตกต่างจากบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนถือเป็นโมฆะ ตามมาตรา 151<sup>79</sup>**

มาตรา 151 เป็นมาตราที่แสดงให้เห็นว่าประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยยอมรับหลักอิสระในทางแพ่งและเสรีภาพในการทำนิติกรรม เนื่องจากมาตราดังกล่าวเปิดโอกาสให้คู่กรณีใน

<sup>75</sup> กรวิกา ขวัญเมือง, "ปัญหาการแสดงเจตนาเพื่อยกเว้นความรับผิดชอบตามข้อสันนิษฐานของกฎหมาย" (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2555), หน้า 44-47.

<sup>76</sup> ดาราพร ธีระวัฒน์, กฎหมายสัญญา: สถานะใหม่ของสัญญาปัจจุบันและปัญหาข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2542), หน้า 52.

<sup>77</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 150 การใดมีวัตถุประสงค์เป็นการต้องห้ามขัดแย้งโดยกฎหมายเป็นการพันวิสัยหรือเป็นการขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน การนั้นเป็นโมฆะ

<sup>78</sup> กิตติศักดิ์ ปรกติ, เอกสารประกอบการศึกษาวิชากฎหมายลักษณะนิติกรรมสัญญา (น. 101), หน้า 92.

<sup>79</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 151 การใดเป็นการแตกต่างกับบทบัญญัติของกฎหมาย ถ้ามีใช้กฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน การนั้นไม่เป็นโมฆะ

นิติกรรมตกลงยกเว้นข้อบัญญัติของกฎหมายได้ ภายใต้เงื่อนไขว่าต้องไม่ใช่กฎหมายที่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน การนั้นไม่เป็นโมฆะ<sup>80</sup>

อย่างไรก็ดีนักกฎหมายไทยส่วนใหญ่ มักเข้าใจว่านิติกรรมใดที่คู่สัญญาตกลงกันแล้วขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน นิติกรรมนั้นเป็นโมฆะ ตามมาตรา 150 แต่สำหรับเรื่องนี้ ท่านศาสตราจารย์ ดร.ศนันท์ภรณ์ โสติพันธ์ มีความเห็นว่าการปรับใช้กฎหมายตามมาตรา 150 สิ่งที่ต้องห้ามคือ “วัตถุประสงค์” ของนิติกรรมที่เป็นสิ่งที่กฎหมายห้ามอย่างชัดเจน หรือขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน แต่มาตรา 151 เป็นเรื่องของการตกลงที่ “แตกต่าง” กับ “บทบัญญัติของกฎหมาย” ซึ่งเป็น “บทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน”

### (3) ข้อสัญญายกเว้นความรับผิดหากลูกหนี้ฉ้อฉลหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงถือเป็นโมฆะ ตามมาตรา 373<sup>81</sup>

มาตรา 373 เป็นมาตราเดียวตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่บัญญัติอย่างชัดเจนในเรื่องการตกลงยกเว้นความรับผิดล่วงหน้าของลูกหนี้ที่กฎหมายกำหนดให้เป็นโมฆะ กล่าวคือในการทำ ความตกลงระหว่างเจ้าหนี้กับลูกหนี้เป็นการล่วงหน้าว่า หากลูกหนี้ไม่ชำระหนี้ หรือชำระหนี้ไม่ถูกต้อง ล่าช้าโดยทุจริตด้วยความตั้งใจของลูกหนี้เอง ตกลงยกเว้นความรับผิดของลูกหนี้ ทำให้ลูกหนี้หลุดพ้นจากความรับผิด ไม่ต้องรับผิดชอบใดๆในผลเสียหายตามสัญญาอันเกิดจากความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง หรือเกิดจากการชำระหนี้โดยฉ้อฉลของลูกหนี้ โดยเจ้าหนี้จะใช้สิทธิเรียกร้องให้ลูกหนี้รับผิดตามกฎหมายเรื่องหนี้ไม่ได้<sup>82</sup> ในมุมมองของกฎหมายมองว่าข้อสัญญาที่มีการตกลงล่วงหน้าในลักษณะดังกล่าว เป็นข้อสัญญาที่ขัดต่อหลักสุจริตและขัดต่อรากฐานกฎหมายลักษณะหนี้อย่างสิ้นเชิง<sup>83</sup> เนื่องจากลักษณะทั่วไปของกฎหมายหนี้ เมื่อเกิดสัญญายอมเกิดหนี้ เกิดสถานะเจ้าหนี้และลูกหนี้ระหว่างกัน ซึ่งลูกหนี้ก็มีหน้าที่ในการชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้

<sup>80</sup> วีรวัฒน์ จันทโชติ, "วัตถุประสงค์ของนิติกรรม : ศึกษาเชิงประวัติศาสตร์และเปรียบเทียบ" (วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2531), หน้า 110.

<sup>81</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 373 ความตกลงทำไว้ล่วงหน้าเป็นข้อความยกเว้นมิให้ลูกหนี้ต้องรับผิดเพื่อกลฉ้อฉล หรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของตนนั้น ท่านว่าเป็นโมฆะ

<sup>82</sup> จิตติ ดิงศภัทย์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เรื่องมาตรา ว่าด้วยสัญญา บรรพ 2 มาตรา 354-394 ปรับปรุงโดย ศนันท์ภรณ์ โสติพันธ์ (กรุงเทพฯ: กองทุนศาสตราจารย์จิตติ ดิงศภัทย์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2552), หน้า 114.

<sup>83</sup> ศนันท์ภรณ์ โสติพันธ์, คำอธิบายนิติกรรม-สัญญา (กรุงเทพฯ: บริษัท สำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด, 2560), หน้า 431.

บทบัญญัติมาตรา 373 มองแล้วอาจเห็นว่าเป็นหลักการที่ดีในการกำหนดขอบเขตของความศักดิ์สิทธิ์ในการแสดงเจตนาที่มากเกินไป แต่แท้จริงแล้วมาตรา 373 สามารถปรับใช้ได้ยากมาก ด้วยเหตุผลดังต่อไปนี้

- 1) บทบัญญัติดังกล่าวสามารถปรับใช้ได้เฉพาะกรณีการยกเว้นความรับผิดชอบเท่านั้น ไม่รวมถึงการจำกัดความรับผิดชอบ<sup>84</sup> ในทางกลับกันกรณีที่ลูกหนี้ตกลงในสัญญาต่อเจ้าหนี้ว่าจะยอมรับในความเสียหายทั้งหมดที่เกิดขึ้นต่อเจ้าหนี้ในการทุจริตในการชำระหนี้หรือกรณีใดๆ ที่เกิดความเสียหายต่อเจ้าหนี้ ข้อสัญญาเช่นนี้ไม่ใช่การยกเว้นความรับผิดชอบเพื่อกลั่นแกล้งหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง ข้อสัญญาดังกล่าวจึงไม่เป็นโมฆะตามมาตรา 373 สามารถบังคับได้ตามข้อสัญญาที่ตกลงกันได้
- 2) การบังคับใช้บทบัญญัติดังกล่าวไม่สามารถตีความขยายได้ เพราะเป็นบทกฎหมายที่เป็นบทยกเว้นอันต้องตีความอย่างเคร่งครัด โดยในการตีความในบทบัญญัติดังกล่าวกรณีที่ลูกหนี้เพียงประมาทเลินเล่อ แต่ไม่ถึงขั้นประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงการบังคับใช้บทบัญญัติดังกล่าวก็บังคับใช้ไม่ได้เช่นกัน
- 3) การบังคับใช้มาตรา 373 ในการตกลงยกเว้นความรับผิดชอบจากการกระทำของลูกหนี้ที่เป็นโมฆะนั้น หมายความว่าถึงกรณีลูกหนี้เท่านั้นที่เป็นผู้กระทำการฉ้อฉลหรือเป็นผู้ประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงเท่านั้น ไม่รวมถึงกรณีที่ตกลงยกเว้นความรับผิดชอบจากการกระทำโดยตัวแทน หรือลูกจ้างของลูกหนี้ ดังนั้นการตกลงยกเว้นความรับผิดชอบของลูกจ้างหรือตัวแทนของลูกหนี้ในการที่บุคคลดังกล่าวกระทำการฉ้อฉลหรือบุคคลดังกล่าวประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงยอมให้บังคับได้ ไม่ตกเป็นโมฆะตามนัยยะของมาตรา 373 เนื่องจากบทบัญญัติดังกล่าวเป็นบทบัญญัติที่ยกเว้นการแสดงเจตนาจึงต้องตีความเคร่งครัด ซึ่งในความจริงแล้วผู้ที่ปฏิบัติการชำระหนี้ตามสัญญาคือ ตัวแทนหรือลูกจ้างของลูกหนี้นั่นเอง
- 4) ตามมาตรา 373 การตกลงยกเว้นความรับผิดชอบจำกัดเพียงแต่ความรับผิดชอบตามสัญญาเท่านั้นที่กำหนดให้ตกเป็นโมฆะ ไม่รวมถึงการตกลงยกเว้นความรับผิดชอบเพื่อละเมิด เนื่องจากตามบทบัญญัติดังกล่าวใช้คำว่า ลูกหนี้ แสดงให้เห็นว่าจะต้องเกิดสัญญาขึ้นระหว่างบุคคลทั้งสองฝ่าย ทำให้เกิดนิติสัมพันธ์ขึ้นระหว่างเจ้าหนี้กับลูกหนี้แล้ว

<sup>84</sup> เรื่องเดียวกัน.

จากการบังคับใช้ที่กล่าวมาข้างต้น แสดงให้เห็นว่ามาตรา 373 บังคับใช้ในความเป็นจริงได้อย่างจำกัด อีกทั้งยังไม่สามารถตีความขยายบทบัญญัติดังกล่าวได้ด้วย ทำให้มาตราดังกล่าวไม่สามารถนำมาบังคับใช้ได้ตามความเป็นจริงเท่าที่ควร เมื่อพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 ได้ประกาศและมีผลบังคับใช้แล้ว ยิ่งส่งผลให้มาตรา 373 ตามประมวลแพ่งและพาณิชย์ไม่ถูกนำมาบังคับใช้ยิ่งขึ้นไปอีก เพราะมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาไม่เป็นธรรมได้แก้ไขหลักการดังกล่าวไปแล้ว ดังจะได้ศึกษารายละเอียดของพระราชบัญญัติดังกล่าวในหัวข้อถัดไป

### 3.3.3.2 ข้อกำหนดในการควบคุมการแสดงเจตนาเพื่อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบตามกฎหมายพิเศษ

เนื่องด้วยสังคมปัจจุบันที่คู่สัญญามีอำนาจในการเจรจาต่อรองในการทำสัญญาไม่เท่าเทียมกัน หรือการตกลงทำสัญญาในรูปของสัญญามาตรฐาน (Standard form contract) หรือสัญญาสำเร็จรูป (Adhesion Contract) ซึ่งเป็นการทำสัญญาที่มีการร่างเป็นลายลักษณ์อักษรล่วงหน้า ผู้ที่จะเข้ามาเป็นคู่สัญญาจะอยู่ในลักษณะจำต้องรับเอาสัญญานั้น ไม่สามารถต่อรอง แก้ไขได้ มีเพียงทางเลือกทางเดียวคือจะทำหรือไม่ทำสัญญาเท่านั้น หลายประเทศจึงพยายามหาทางแก้ไขปัญหาคือความไม่เป็นธรรมในการทำสัญญาดังกล่าว ประเทศไทยเองก็มีความพยายามในการแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นเช่นกัน ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 ซึ่งมีต้นแบบส่วนใหญ่มาจากกฎหมายว่าด้วยข้อสัญญาไม่เป็นธรรม ค.ศ.1977 (Unfair Contract Terms Act 1977) ของประเทศอังกฤษ ซึ่งเป็นกฎหมายที่เกี่ยวกับการจำกัดขอบเขตของการแสดงเจตนาในการจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดเป็นหลัก<sup>85</sup> โดยกฎหมายได้เปิดช่องให้ศาลได้พิจารณาช่องทางในการตรวจสอบถึงข้อตกลงในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดในทุกๆกรณี แม้ชื่อพระราชบัญญัตินี้จะว่าด้วย “ข้อสัญญา” แต่ไม่จำกัดเพียงแต่ข้อสัญญาเท่านั้น กฎหมายนี้ยังมีอำนาจครอบคลุมไปถึงกรณีการยกเว้นความรับผิดเพื่อละเมิดอีกด้วย

แม้เป็นที่ทราบกันดีว่าประเทศอังกฤษเป็นประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ (Common Law) ที่ถือเอาคำพิพากษาเป็นบ่อเกิดของกฎหมาย และถือว่าคำพิพากษามีความสำคัญมากกว่ากฎหมายลายลักษณ์อักษร แต่อย่างไรก็ดีปัจจุบัน กฎหมายลายลักษณ์อักษรเริ่มมีความสำคัญมากขึ้น โดยเฉพาะพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาไม่เป็นธรรม ค.ศ. 1977 (Unfair Contract Terms Act 1977) เริ่มจากการที่ศาลประเทศอังกฤษเริ่มตระหนักถึงข้อดีและข้อเสียของหลักเสรีภาพในการ

<sup>85</sup> พินัย ฌ นคร, "กฎหมายว่าด้วยข้อสัญญาไม่เป็นธรรม : แนววิเคราะห์ใหม่เชิงเปรียบเทียบ," วารสารนิติศาสตร์ 30 (ธันวาคม 2543): 569.

ทำสัญญา ซึ่งมีอีกด้านหนึ่งที่กระทบต่อความเป็นธรรมในระบบกฎหมาย เนื่องจากการอ้างข้อยกเว้นความรับผิดกันอย่างแพร่หลาย โดยในบางครั้งศาลมีความเห็นว่าข้อยกเว้นความรับผิดบางอย่างอาจดูไม่สมเหตุสมผล จึงได้พัฒนาหลักการที่จะใช้กลั่นกรองการยกเว้นความรับผิดที่ไม่สมเหตุสมผล ภายใต้พระราชบัญญัติด้วยข้อสัญญาไม่เป็นธรรม ค.ศ.1977 โดยกำหนดให้ข้อยกเว้นความรับผิดใดที่ขัดกับหลักที่กำหนดใน พระราชบัญญัติด้วยข้อสัญญาไม่เป็นธรรม ค.ศ.1977 มีผลให้คู่สัญญาจะไม่สามารถตกลงยกเว้นความรับผิดนั้นได้

ในการพิจารณาว่าข้อยกเว้นความรับผิดมีผลผูกพันคู่สัญญาอีกฝ่ายหรือไม่นั้น จะพิจารณาตามขั้นตอนต่อไปนี้<sup>86</sup>

1. พิจารณาว่าเป็นข้อสัญญาที่ถือได้ว่าถูกผนวกไว้เป็นส่วนหนึ่งของสัญญา (Incorporation of exclusion clauses) หลักในการพิจารณาว่าการแสดงเจตนาอัน “มีอยู่” ในนิติกรรมสัญญา

1.1 การลงลายมือชื่อของคู่กรณีฝ่ายผู้เสียหาย (Incorporation by signature)

1.2 การประกาศหรือแจ้งข้อยกเว้นความรับผิดนั้นอย่างเหมาะสม (reasonable notice) โดยการประกาศหรือแจ้งข้อยกเว้นความรับผิดนั้น อาจเป็นการประกาศโดยวิธีการต่างๆ เช่น การติดประกาศหรือการแจ้งข้อความด้วยวิธีอื่น (Incorporation by notice) รวมถึงการประกาศยกเว้นความรับผิดในตัว (Incorporation on a ticket) และการอ้างอิงถึงเอกสารอื่นด้วย (Incorporation by reference to another document) เพราะในบางครั้งคู่กรณีอาจจะไม่มีการลงลายมือชื่อในเอกสารใดๆ ที่มีการกำหนดถึงข้อยกเว้นความรับผิด แต่ว่าคู่กรณีฝ่ายที่ต้องการจะปฏิเสธความรับผิด อาจจะทำการติดประกาศข้อยกเว้นความรับผิดไว้ในบริเวณสถานที่นั้นๆ เช่น การติดป้ายประกาศยกเว้นความรับผิดไว้บริเวณลานจอดรถ หรือบริเวณห้องพักของโรงแรม เป็นต้น

ในประเทศอังกฤษมีหลักในการพิจารณาว่า ข้อยกเว้นความรับผิดที่เกิดจาก “การประกาศฝ่ายเดียว” ของคู่สัญญามีผลผูกพันคู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่งหรือไม่ โดยวิเคราะห์หลายสิ่งประกอบกัน ยกตัวอย่างเช่น<sup>87</sup>

ก. ข้อความที่แจ้งยกเว้นความรับผิดนั้นต้องแสดงอยู่ในเอกสารที่มีลักษณะเป็นสัญญา โดยต้องพิจารณาว่าประกาศหรือคำแจ้งข้อความยกเว้นความรับผิดนั้นๆ เป็นส่วนหนึ่งของสัญญาด้วยหรือไม่

<sup>86</sup> กรวิกา ขวัญเมือง, "ปัญหาการแสดงเจตนาเพื่อยกเว้นความรับผิดตามข้อสันนิษฐานของกฎหมาย," หน้า 124-138.

<sup>87</sup> เรื่องเดียวกัน.

ส่วนใหญ่เอกสารที่มีข้อความยกเว้นความรับผิดมักอยู่แยกออกมาจากตัวสัญญา เช่น ใบเสร็จรับเงิน ใบส่งของ ซึ่งโดยทั่วไปแล้วเอกสารเหล่านี้อาจไม่ได้รับการพิจารณาให้เป็นส่วนหนึ่งของข้อสัญญา แต่สิ่งที่ศาลต้องพิจารณาคือ ข้อความที่ยกเว้นความรับผิดนั้นว่าแสดงอยู่ในเอกสารที่วิญญูชนทั่วไป (reasonable man) คาดหมายได้หรือไม่ว่า สิ่งนั้นคือ เอกสารที่มีลักษณะเป็นส่วนหนึ่งของสัญญา (contractual document) หากวิญญูชนทั่วไปควรรู้ได้ว่าเอกสารนั้น เป็นส่วนหนึ่งของสัญญาที่ตนจะต้องถูกผูกพันแล้ว กรณีถือได้ว่าคู่สัญญาฝ่ายนั้นได้รับแจ้งให้ทราบถึงข้อยกเว้นความรับผิดนั้นแล้ว ในทางกลับกันหากวิญญูชนทั่วไปเห็นว่าเอกสารดังกล่าวไม่น่าจะเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาแล้วคู่สัญญานั้นก็จะไม่ผูกพันคู่สัญญา

- ข. ข้อยกเว้นความรับผิดนี้ ต้องปรากฏต่อสายตาคู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่งในเวลาก่อนหรือขณะทำสัญญาเกิดขึ้น เนื่องจากคู่สัญญาจะได้พิจารณาว่าเมื่อมีข้อยกเว้นความรับผิดเช่นนี้แล้ว จะยังคงต้องการทำสัญญาอยู่อีกหรือไม่
- ค. ข้อยกเว้นความรับผิดที่ประกาศนั้นต้องมีวิธีการแจ้งให้อีกฝ่ายหนึ่งรับรู้รับทราบอย่างพอเหมาะพอควรด้วย

การอ้างข้อยกเว้นความรับผิดโดยการประกาศฝ่ายเดียว คู่กรณีฝ่ายที่ต้องการยกเว้นความรับผิดจะต้องมีภาระหน้าที่อย่างมาก ในการพิสูจน์ให้ศาลเห็นและแน่ใจว่า คู่กรณีอีกฝ่ายได้รับทราบถึงการยกเว้นความรับผิดอย่างแน่นอน จึงจะมีผลบังคับได้ และหากมีข้อยกเว้นความรับผิดที่เคร่งครัดมาก กระบวนการแจ้งให้คู่กรณีอีกฝ่ายทราบก็ต้องแน่นอนและชัดเจนให้มากยิ่งขึ้นตามไปด้วย

1.3 การผนวกข้อสัญญาไว้ โดยถือเอาตามสัญญาที่เคยปฏิบัติต่อกันมาเป็นเวลานาน (Incorporation by previous course of dealings)

ในบางกรณีคู่สัญญาเคยมีแนวทางปฏิบัติต่อกันทางสัญญามาอย่างต่อเนื่อง (consistent) เป็นเวลาที่ยาวนานพอสมควร ในการติดต่อกันครั้งหลังๆ จึงอาจไม่ได้ดำเนินการแจ้งถึงเงื่อนไขของข้อสัญญาอย่างเคร่งครัดเหมือนแรกเริ่มที่เคยปฏิบัติกันมา

2. ผ่านการทดสอบการตีความสัญญา (The clause must pass the test of “construction”)

ภายหลังการพิจารณาได้ความว่า ข้อยกเว้นความรับผิดนั้นเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาแล้ว ก็จะต้องพิจารณาต่อไปว่า เนื้อหาของข้อยกเว้นความรับผิดที่กำหนดครอบคลุมความเสียหายหรือความรับผิดที่เกิดขึ้นจริงหรือไม่ หากความเสียหายหรือความผิดที่เกิดขึ้นจริงในคดีอยู่นอกเหนือจากกรณีที่กำหนดไว้ในข้อยกเว้นความรับผิด กรณีนี้ถือเสมือนว่าไม่มีข้อยกเว้นความรับผิด

สำหรับความเสียหายและความผิดที่เกิดขึ้นนั้นเลย ไม่มีฝ่ายใดสามารถอ้างข้อยกเว้นความรับผิดนั้นได้ แต่ประการใด แต่หากปรากฏข้อเท็จจริงว่า ข้อยกเว้นความรับผิดในข้อสัญญานั้นครอบคลุมกรณี ความเสียหายและความผิดที่เกิดขึ้นจริง ข้อยกเว้นความรับผิดนั้นก็ยังไม่ตกไป แต่จะต้องนำไป พิจารณาเกี่ยวกับการตรวจสอบขั้นอื่นๆ คือการตรวจสอบเนื้อหาของข้อสัญญานั้นต้องสมเหตุสมผล และ ผ่านการทดสอบการตีความข้อสัญญาอีก จึงจะมีผลใช้บังคับกับคู่กรณีได้<sup>88</sup>

ข้อกำหนดในการควบคุมการแสดงเจตนาเพื่อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดตามกฎหมายพิเศษของไทย คือ พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 ในส่วนที่ว่าด้วยการแสดงเจตนา ยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดทางแพ่ง ดังจะกล่าวต่อไปนี้

### 1) ความหมายพิเศษตามมาตรา 3 ของคำว่า “ข้อสัญญา” ภายใต้บทบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาไม่เป็นธรรม

*“ข้อสัญญา หมายความว่า ข้อตกลง ความตกลง และความยินยอมรวมทั้งประกาศ และคำแจ้งความ เพื่อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดด้วย”*

พระราชบัญญัตินี้ให้คำนิยามของคำว่า “ข้อสัญญา” พิเศษแตกต่างจากบทกฎหมายอื่น คำว่า ข้อสัญญาตามพระราชบัญญัตินี้ จะเกี่ยวข้องกับเรื่องของการแสดงเจตนา ยกเว้นความรับผิดทางแพ่ง โดยตรง และมีความหมายที่กว้างกว่าการนิยามคำว่าข้อสัญญาในความหมายโดยทั่วไป ยกตัวอย่าง ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้มีการให้คำนิยามคำว่า “สัญญา” คือการที่บุคคลสองฝ่าย หรือมากกว่าสองฝ่าย แสดงเจตนาในการทำนิติกรรมต่อกันโดยฝ่ายหนึ่งแสดงเจตนาเป็นคำเสนอ และ อีกฝ่ายแสดงเจตนาตอบรับด้วยคำสนอง เมื่อคำเสนอและคำสนองถูกต้องตรงกันแล้วตามความ ประสงค์ในการมุ่งจะก่อ เปลี่ยนแปลง โอน สงวนในนิติสัมพันธ์แล้วยอมเกิดสัญญาขึ้นมา<sup>89</sup>

โดยกำหนดให้รวมไปถึง “ความยินยอม” “ประกาศ” “คำแจ้งความ” โดยตามพระราชบัญญัตินี้ กำหนดให้เป็นนิติกรรมสองฝ่าย แม้ว่าในความจริงจะไม่ใช่นิติกรรมสองฝ่ายก็ตาม<sup>90</sup> แตกต่างจาก ตามความหมายทั่วไป “ความยินยอม” “ประกาศ” “คำแจ้งความ” มีความหมายชัดเจนว่าเป็นการ แสดงเจตนาออกไปฝ่ายเดียว ไม่ถือเป็นข้อสัญญา เนื่องจากไม่มีการแสดงเจตนาเสนอและสนองรับ เพื่อมีผลผูกพันระหว่างกันแต่อย่างใด

<sup>89</sup> ศนันทกรณ โสทธิพันธุ์, คำอธิบายนิติกรรม-สัญญา, หน้า 283.

<sup>90</sup> ศนันทกรณ โสทธิพันธุ์, คำอธิบายกฎหมายลักษณะ ละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลาภมิควรได้, หน้า 155.

คำจำกัดความของคำว่า ข้อสัญญา ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาไม่เป็นธรรม มีความหมายพิเศษตามพระราชบัญญัติเท่านั้น ไม่สามารถนำคำจำกัดความดังกล่าวไปใช้กับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์หรือกฎหมายอื่น ๆ ที่ไม่ใช่พระราชบัญญัติข้อสัญญาไม่เป็นธรรมได้เลย<sup>91</sup> อย่างไรก็ตามพระราชบัญญัตินี้ไม่ได้ให้ความหมายของคำว่า “ข้อตกลง” “ความตกลง” “ความยินยอม” “ประกาศ” หรือ “คำแจ้งความ” ไว้เป็นพิเศษแต่อย่างใด เมื่อพระราชบัญญัตินี้ซึ่งเป็นกฎหมายเฉพาะไม่ได้ให้ความหมายในคำดังกล่าวไว้ จึงต้องกลับมาพิจารณาความหมายของคำดังกล่าวตามกฎหมายทั่วไป

ในทางกฎหมายตามบริบทของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ การประกาศหรือการแจ้งฝ่ายเดียวในการจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดของผู้ประกาศหรือผู้แจ้งฝ่ายเดียวไม่ถือเป็นสัญญา อาจไม่มีสถานะทางกฎหมายเป็นนิติกรรมได้ ไม่อาจให้ผู้ถูกฟ้องผู้รับข้อความในการจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดโดยผู้ฟ้องมิได้ตกลงยอมผู้ถูกฟ้องด้วยมิได้<sup>92</sup> ฉะนั้นประกาศหรือการแจ้งฝ่ายเดียวในการจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จึงไม่มีผลแต่ประการใด เว้นแต่คู่สัญญาอีกฝ่ายจะได้ตกลงด้วยโดยชัดแจ้งในการจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดนั้น<sup>93</sup> แต่ในทางกลับกันการประกาศหรือการแจ้งฝ่ายเดียวในลักษณะให้ประโยชน์แก่ผู้รับคำเสนอหรือคำมั่น ที่ไม่ใช่การจำกัดหรือยกเว้นความรับผิด หากผู้รับคำเสนอหรือคำมั่นได้กระทำการเพื่อตอบสนองคำเสนอหรือคำมั่นดังกล่าว อาจเกิดความผูกพันเป็นสัญญาได้ กรณีดังกล่าวแตกต่างจากการประกาศหรือการแจ้งฝ่ายเดียวในการจำกัดหรือยกเว้นความรับผิด เนื่องจากกฎหมายมุ่งจะคุ้มครองแตกต่างกัน

พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดคือ มาตรา 8 และมาตรา 9 บทบัญญัติดังกล่าวมีที่มาเนื่องจากตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในเรื่องนิติกรรมสัญญา มีเสรีภาพของบุคคลในการเจตนาซึ่งมีความศักดิ์สิทธิ์ รัฐจะไม่เข้าไปแทรกแซงในการแสดงเจตนาอันนั้นเว้นแต่เป็นกรณีต้องห้ามตามกฎหมาย หรือเป็นการขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน แต่ปรากฏว่ามีคู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งที่มี

<sup>91</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 154.

<sup>92</sup> ศนันทกรณ โสทธิพันธ์, "ปัญหาความสัมพันธ์ระหว่างนิติกรรมและหนี้," รพีพัฒนศักดิ์ 2555 คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (สิงหาคม 2555): 74.

<sup>93</sup> บัญญัติ สุชีวะ, "ข้อสัญญาที่กำหนดฝ่ายเดียว," บทบัญญัติ 24 (มกราคม 2509): 69-70.



อำนาจต่อรองทางเศรษฐกิจที่ต่ำกว่าทำให้เกิดความไม่เท่าเทียมและความไม่เป็นธรรมในสังคมขึ้น จึงเกิดความจำเป็นในการกำหนดกรอบของเสรีภาพของบุคคลและความศักดิ์สิทธิ์ในการแสดงเจตนา ให้อำนาจศาลพิจารณาคดีในการพิจารณาเรื่องข้อสัญญาใดที่ไม่เป็นธรรม โดยให้ศาลมีคำสั่งบังคับใช้ข้อสัญญาดังกล่าวให้มีผลใช้บังคับได้เท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณี

## 2) ผลของการแสดงเจตนาล่วงหน้าเพื่อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดตามพระราชบัญญัติ ข้อสัญญาไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540

พระราชบัญญัติข้อสัญญาไม่เป็นธรรมฯ มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดในความเสียหายทางแพ่งที่ชัดเจนอยู่ สองมาตราคือ มาตรา 8 และมาตรา 9

มาตรา 8 บัญญัติว่า “ข้อตกลง ประกาศ หรือคำแจ้งความที่ได้ทำไว้ล่วงหน้าเพื่อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดเพื่อละเมิดหรือผิดสัญญาในความเสียหายต่อชีวิตร่างกาย หรืออนามัยของผู้อื่น อันเกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ตกลง ผู้ประกาศ ผู้แจ้งความ หรือของบุคคลอื่นซึ่งผู้ตกลง ผู้ประกาศหรือผู้แจ้งความต้องรับผิดด้วย จะนำมาอ้างเป็นข้อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดไม่ได้

ข้อตกลง ประกาศ หรือคำแจ้งความที่ได้ทำไว้ล่วงหน้าเพื่อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดในกรณีอื่นนอกจากที่กล่าวในวรรคหนึ่ง ซึ่งไม่เป็น โมฆะ ให้มีผลบังคับได้เพียงเท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณีเท่านั้น”

มาตรา 9 บัญญัติว่า “ความตกลงหรือความยินยอมของผู้เสียหายสำหรับการกระทำที่ต้องห้ามชัดแจ้งโดยกฎหมาย หรือขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน จะนำมาอ้างเป็นเหตุยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดเพื่อละเมิดมิได้”

โดยมาตรา 8 และมาตรา 9 ถูกหยิบยกมาใช้ในทุกๆกรณี อาจเพราะมาตราดังกล่าวถูกบัญญัติไว้อย่างเป็นเอกเทศ ไม่ได้อยู่ภายใต้มาตราอื่น อย่างไรก็ตามแม้สองมาตราจะเป็นบทบัญญัติที่อาจปรับใช้กับการแสดงเจตนาทุกบริบทก็ตาม แต่ไม่ได้หมายความว่าบทบัญญัตินี้ดังกล่าวเป็นกฎหมายลายลักษณ์อักษรที่เป็นกฎหมายหลัก พระราชบัญญัตินี้มีหลายเรื่องที่กำหนดแตกต่างไปจากประมวลแพ่งและพาณิชย์หรือบางเรื่องไม่เคยปรากฏในประมวลแพ่งและพาณิชย์มาก่อน โดยมาตรา 8 มีลักษณะเป็นการเพิ่มเติมในมาตรา 373 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ที่กำหนดห้ามมิให้ตกลงไว้ล่วงหน้าเพื่อยกเว้นความรับผิดของลูกหนี้เพื่อกลั่นแกล้งหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง ซึ่งพระราชบัญญัตินี้ครอบคลุมการยกเว้นความรับผิดกรณีอื่น นอกจากที่กำหนดในมาตรา 373 ดังนั้นหากข้อเท็จจริง

ปรากฏเป็นไปตามที่พระราชบัญญัติกำหนด ก็ใช้บทบัญญัติในพระราชบัญญัติมาใช้บังคับ เป็นเหตุผลในเรื่องของการตีความกฎหมายที่ว่ากฎหมายพิเศษต้องมาก่อนกฎหมายทั่วไป<sup>94</sup> โดยผลของข้อสัญญาที่ยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดไว้ในมาตรา 8 และมาตรา 9 ตามพระราชบัญญัติข้อสัญญาไม่เป็นธรรมกำหนด สามารถจำแนกผลดังกล่าวได้สองลักษณะ ดังนี้

## 2.1) ข้อสัญญายกเว้นหรือจำกัดความรับผิดมีผลเป็นโมฆะ

(1) การยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดเพื่อละเมิดหรือผิดสัญญา ในความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย อนามัย โดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ตามมาตรา 8 วรรคหนึ่ง

“ข้อตกลง ประกาศ หรือคำแจ้งความที่ได้ทำไว้ล่วงหน้าเพื่อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดเพื่อละเมิดหรือผิดสัญญาในความเสียหายต่อชีวิตร่างกาย หรืออนามัยของผู้อื่น อันเกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ตกลง ผู้ประกาศ ผู้แจ้งความ หรือของบุคคลอื่นซึ่งผู้ตกลง ผู้ประกาศหรือผู้แจ้งความต้องรับผิดด้วย จะนำมาอ้างเป็นข้อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดไม่ได้”

มาตรา 8 นี้มีความสัมพันธ์กับมาตรา 373 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เป็นการเพิ่มเติมในเรื่องการแสดงเจตนา ยกเว้นหรือจำกัดความรับผิด โดยสามารถสรุปหลักของมาตรา 8 วรรคหนึ่ง ได้ดังนี้

### 1. เป็น “ข้อสัญญา” ทำไว้ล่วงหน้าเพื่อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดเพื่อละเมิดหรือผิดสัญญาเท่านั้น

การแสดงเจตนา ยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดที่ต้องถูกตรวจสอบตามพระราชบัญญัตินี้ หมายถึงการกระทำสองฝ่าย หรือฝ่ายเดียว หากจะพิจารณามาตรา 8 จะเห็นว่าสามารถบังคับใช้ในขอบเขตที่กว้างกว่ามาตรา 373 เนื่องจากมาตรา 373 ใช้ถ้อยคำว่า “ลูกหนี้” เห็นได้ว่าจำเป็นต้องมีความผูกพันตามสัญญาระหว่างคู่กรณีมาก่อน แต่มาตรา 8 สามารถบังคับในขอบเขตทั้งกรณีที่เกิดตามสัญญาและละเมิดด้วย กล่าวคือ ผู้ที่แสดงเจตนาจำกัดหรือยกเว้นความรับผิด อาจมีสัญญาหรือไม่สัญญากับผู้รับการแสดงเจตนามาก่อนก็ได้ ส่วนกรณีที่มีการจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดเพื่อละเมิด แม้ในความจริงแล้วผู้แสดงเจตนา ยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดอาจยังไม่มี ความเกี่ยวข้องกับคู่เสียหายมาก่อนล่วงหน้าก็ตาม แต่ข้อสัญญาที่จำกัดหรือยกเว้นความรับผิดเพื่อละเมิดนี้ก็อยู่ในขอบข่ายตรวจสอบตาม

<sup>94</sup>ดาราดพร ธีระวัฒน์, กฎหมายสัญญา: สถานะใหม่ของสัญญาปัจจุบันและปัญหาข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม, หน้า 95.

มาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัตินี้เช่นเดียวกัน ส่วนกรณีอื่นๆนอกจากความรับผิดตามสัญญาและละเมิด เช่น การจัดการงานนอกสั่ง ลาภมิควรได้ หรือความรับผิดตามบทบัญญัติของกฎหมาย จะไม่อยู่ในขอบข่ายตามมาตรา 8 แต่อย่างไรก็ดี ท่านศาสตราจารย์พิเศษ จรัญ ภัคดีธนากุล มีข้อสังเกตว่าความรับผิดกรณีอื่นๆ ดังที่กล่าวมาข้างต้น อาจมีความรับผิดตามสัญญาหรือความรับผิดเพื่อละเมิดซ้อนอยู่ หากมีการตกลงจำกัดหรือยกเว้นในความรับผิดดังกล่าว ก็น่าจะอยู่ในขอบข่ายตามมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัตินี้เช่นเดียวกัน<sup>95</sup>

## 2. เป็น “ข้อสัญญา” ยกเว้นความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของผู้อื่น

สิทธิในชีวิตและเนื้อตัวร่างกายเป็นสิทธิเด็ดขาด และไม่ใช้สิทธิที่เจ้าของชีวิตจะจำหน่ายจ่ายโอนให้ใครก็ได้ จึงไม่ใช่สิทธิที่ผู้หนึ่งผู้ใดจะสามารถยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดในสิทธิดังกล่าวสำหรับผู้ใดได้

## 3. ความเสียหายนั้นเกิดจากความจงใจหรือประมาทเลินเล่อของ “ผู้ให้ข้อสัญญา” หรือของบุคคลอื่นที่ผู้ให้ข้อสัญญาต้องรับผิดชอบ

พระราชบัญญัตินี้ควบคุมการแสดงเจตนาที่เคร่งครัดมากกว่า มาตรา 373 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ คือหากข้อสัญญายกเว้นหรือจำกัดความรับผิดในความเสียหายจากการจงใจหรือประมาทเลินเล่อธรรมดา ข้อสัญญาถือเป็นโมฆะ แต่มาตรา 373 กำหนดไว้เฉพาะกรณีประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงเท่านั้นที่เป็นโมฆะ และไม่รวมถึงการยกเว้นความรับผิดของบุคคลอื่นที่ตนต้องร่วมรับผิดชอบอีกด้วย

## 4. ผลคือ “ข้อสัญญา” ยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดตามมาตรา 8 วรรคหนึ่ง จะนำมาอ้างเพื่อจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดไม่ได้

หากข้อสัญญาเป็นไปตามองค์ประกอบตามมาตรา 8 วรรคหนึ่ง ผลคือผู้ทำสัญญานั้นไม่สามารถอ้างข้อสัญญามายกเว้นหรือจำกัดความรับผิดได้เลย ข้อสัญญาตกเป็นโมฆะเพราะต้องห้ามชัดแจ้งโดยกฎหมาย และเป็นกฎหมายที่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดี

<sup>95</sup>จรัญ ภัคดีธนากุล, "สรุปสาระสำคัญของพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาไม่เป็นธรรม พ.ศ.2540," ตุลพาท 45 (มกราคม-มิถุนายน 2541): 77-154.

ของประชาชน ดังนั้นข้อตกลงที่ทำฝ่าฝืนหรือแตกต่างตกเป็นโมฆะตามมาตรา 151 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และมาตรา 11 ตามพระราชบัญญัติ<sup>96</sup>

**(2) ผู้เสียหายให้ความตกลงหรือยินยอมสำหรับการกระทำที่ต้องห้ามชัดแจ้งโดยกฎหมาย ชัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน มาตรา 9**

“ความตกลงหรือความยินยอมของผู้เสียหายสำหรับการกระทำที่ต้องห้ามชัดแจ้งโดยกฎหมาย หรือชัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน จะนำมาอ้างเป็นเหตุยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดเพื่อละเมิดมิได้”

ก่อนมีพระราชบัญญัตินี้ นักกฎหมายไทยยอมรับ “หลักความยินยอมไม่ทำให้เสียหาย (Volenti non fit injuria)” ถือว่าเมื่อผู้เสียหายยินยอมสมัครใจเข้ารับความเสี่ยงจากความเสียหายแล้ว ย่อมทำให้การกระทำนั้นไม่เป็นละเมิด ทั้งนี้ไม่ว่าผู้เสียหายจะได้รับความเสียหายมากน้อยเพียงใด เมื่อไม่มีความเสียหายก็ย่อมไม่เป็นการละเมิด โดยไม่คำนึงว่าความยินยอมที่ผู้เสียหายยอมให้กระทำนั้นจะชัดต่อกฎหมาย ความสงบเรียบร้อย หรือศีลธรรมอันดีของประชาชนหรือไม่<sup>97</sup> มาตรา 9 เป็นการตีกรอบหลักกฎหมายที่เคยถือกันทั่วไป

หลักความยินยอมในประเทศไทยอาจพิจารณาได้ว่า ความยินยอมเป็นการยกเว้นองค์ประกอบความรับผิดมาตรา 420 ในเรื่องของ “ความเสียหาย” กล่าวคือ เมื่อมีความยินยอมแล้วจะถือว่าผู้ให้ความยินยอมไม่มีความเสียหาย เมื่อพิจารณาฐานะทางกฎหมายของเรื่อง ความยินยอมให้ทำละเมิด พิจารณาได้ว่า ความยินยอมให้ทำละเมิดอาจไม่ใช่นิติกรรม เพราะไม่ได้ก่อให้เกิดความผูกพันระหว่างบุคคล เป็นเพียงกรณีที่ยินยอมสละประโยชน์ที่กฎหมายคุ้มครองตนเองเท่านั้น แต่เมื่อพิจารณาความยินยอมตามพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาไม่เป็นธรรม ความยินยอมในบริบทนี้ หมายถึงนิติกรรมในลักษณะของ “ข้อสัญญา” เป็นไปตามนิยามในมาตรา 3 ตามพระราชบัญญัตินี้<sup>98</sup>

<sup>96</sup> พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ.2540 มาตรา 11 “ข้อสัญญาใดที่มีให้นำบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ไปใช้บังคับไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ข้อสัญญานั้นเป็นโมฆะ”

<sup>97</sup> สุพัชรินทร์ อัครวิธานนท์, "พัฒนาการทางกฎหมายของหลัก Volenti Non Fit Injuria : ศึกษาการปรับใช้ในประเทศไทย" (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2551), หน้า 68-75.

<sup>98</sup> ศนันทโกธรณ์ โสทธิพันธ์, "ปัญหาความสัมพันธ์ระหว่างนิติกรรมและหนี้," รพีพัฒนศักดิ์ 2555 คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย: 74.

ก่อนที่พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาไม่เป็นธรรมจะใช้บังคับ นักกฎหมายไทยเห็นว่า บทบัญญัติในมาตรา 420 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ใช่กฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน จึงสามารถตกลงยกเว้นความรับผิดไว้ล่วงหน้าได้ แต่เมื่อมีพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาไม่เป็นธรรมออกมา ทำให้หลักความยินยอมไม่ทำให้เสียหาย (Volenti non fit injuria) ถูกใช้ได้อย่างจำกัดมากขึ้น โดยจะใช้อ้างได้ต่อเมื่อ ความตกลงหรือความยินยอมนั้นไม่ขัดต่อกฎหมายอย่างชัดแจ้ง หรือต้องไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนด้วยเหตุที่พระราชบัญญัติกำหนดไว้เช่นนี้ จึงทำให้หลักการพิจารณาความยินยอมในทางแพ่งและอาญามีหลักใกล้เคียงกัน ในกรณีที่ให้ความยินยอมที่ขัดต่อกฎหมายและศีลธรรมอันดีเป็นเรื่องที่ให้ความยินยอมไม่ได้ทั้งในแพ่งและอาญา<sup>99</sup>

กล่าวโดยสรุปได้ว่า บทบัญญัติตามมาตรา 8 และมาตรา 9 ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาไม่เป็นธรรม เป็นการจำกัดการแสดงเจตนา ยกเว้นหรือจำกัดความที่มีลักษณะเอาใจเอาเปรียบอย่างรุนแรง โดยกฎหมายมุ่งคุ้มครองไม่ให้ยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดในสิทธิส่วนบุคคลที่ไม่อาจจำหน่ายโอนได้ด้วยนิติกรรม หรือการกำหนดโดยเจตนาฝ่ายเดียว ส่งผลให้ข้อสัญญานั้นไม่สามารถนำมาอ้างเพื่อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดได้ ส่วนหนึ่งเป็นหลักการที่มีอยู่แล้วตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยพระราชบัญญัตินี้กำหนดให้ชัดเจนและขยายความให้ครอบคลุมมากขึ้นถึงการแสดงเจตนาฝ่ายเดียวด้วย

## 2.2) ข้อสัญญาที่ยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดที่กฎหมายกำหนดให้มีผลใช้บังคับได้เท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณี มาตรา 8 วรรคสอง

*“ข้อตกลง ประกาศ หรือคำแจ้งความที่ได้ทำไว้ล่วงหน้าเพื่อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดในกรณีอื่นนอกจากที่กล่าวในวรรคหนึ่ง ซึ่งไม่เป็น โฆษะ ให้มีผลบังคับได้เพียงเท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณีเท่านั้น”*

จากการพิจารณามาตรา 8 วรรคสอง พบว่าในวรรคนี้ เป็นบทบัญญัติที่กำหนดให้ข้อสัญญาอื่นนอกเหนือจากที่กำหนดในวรรคหนึ่ง ผู้ใช้ตกลง ผู้ประกาศ หรือผู้แจ้งสามารถอ้างข้อสัญญา

<sup>99</sup> ดาราพร ธีระวัฒน์, กฎหมายสัญญา: สถานะใหม่ของสัญญาปัจจุบันและปัญหาข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม, หน้า 100.

ข้อนี้ได้ โดยศาลมีอำนาจเข้าไปตรวจสอบข้อสัญญาดังกล่าว ว่าให้มีผลใช้บังคับได้เท่าที่เป็นธรรมและสมควรแก่กรณีเท่านั้น



## บทที่ 4

### กฎหมายต่างประเทศที่เกี่ยวกับการให้บริการอุเบอร์

การบริการของอุเบอร์เป็นการดำเนินธุรกิจโดยนำเทคโนโลยีแอปพลิเคชันบนมือถือ เข้ามาจับคู่ระหว่างผู้ขับอุเบอร์ซึ่งเป็นผู้ให้บริการกับผู้โดยสารซึ่งเป็นผู้ใช้บริการเป็นการนำนวัตกรรมใหม่เข้ามาใช้ในการประกอบธุรกิจขนส่งเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารมากขึ้น จากรูปแบบการดำเนินการดังที่กล่าวมาเห็นได้ว่าสังคมปัจจุบันเปลี่ยนแปลงไปมากสืบเนื่องจากการนำเทคโนโลยีเข้ามาสนับสนุนและมีบทบาทสำคัญต่อการประกอบธุรกิจหลายด้าน ในส่วนประเทศไทยก็มีการนำเทคโนโลยีเข้ามาให้บริการด้านการขนส่งเช่นกัน ยกตัวอย่างเช่น การให้บริการอุเบอร์แต่ธุรกิจดังกล่าวในปัจจุบันยังถือว่าผิดกฎหมายไทยอยู่ โดยจากการศึกษากฎหมายของไทยที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบันพบว่ายังไม่มีกฎหมายเฉพาะที่บัญญัติไว้อย่างชัดเจนและกฎหมายที่มีอยู่ก็ไม่สามารถปรับใช้ได้เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจของอุเบอร์ จึงส่งผลให้สถานะของอุเบอร์เป็นการประกอบธุรกิจแท็กซี่ที่ไม่ได้รับอนุญาตเนื่องจากไม่ได้อยู่ภายใต้การควบคุมของรัฐ และในสนธิสัญญาระหว่าง บริษัทอุเบอร์กับผู้โดยสาร บริษัทอุเบอร์กับผู้ขับอุเบอร์และผู้โดยสารตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบันไม่สามารถปรับใช้ในสนธิสัญญาที่ไม่ชัดเจนของบุคคลที่เกี่ยวข้องในธุรกิจอุเบอร์เช่นกัน การประกอบธุรกิจแท็กซี่ที่ไม่ได้รับอนุญาตนี้มีผลกระทบต่อประชาชนผู้ให้บริการ เนื่องจากหากเกิดความเสียหายขึ้น การพิจารณาความรับผิดชอบจากการให้บริการแท็กซี่ที่ไม่ได้รับอนุญาตในกรณีของอุเบอร์ในประเทศไทยนั้นไม่สามารถกำหนดความรับผิดชอบได้อย่างชัดเจนว่ารับผิดชอบตามฐานใดของกฎหมายไทยซึ่งความรับผิดชอบดังที่กล่าวมาแบ่งได้ 2 ประเภทคือ ความรับผิดชอบสัญญาและความรับผิดตามละเมิด เนื่องจากการที่บุคคลจะรับผิดชอบได้ตามกฎหมายนั้นต้องมีสนธิสัญญาก่อน

การดำเนินธุรกิจของอุเบอร์มีขึ้นในหลายประเทศทั่วโลก บางประเทศถือเป็นการดำเนินการโดยถูกกฎหมายแต่หลายประเทศถือว่าการดำเนินการดังกล่าว เป็นการดำเนินการที่ผิดกฎหมาย ปัจจุบันการดำเนินธุรกิจของอุเบอร์ในหลายประเทศ ไม่สามารถนิยามสถานะของอุเบอร์ได้อย่างชัดเจนว่าเป็นการดำเนินการด้านเทคโนโลยีหรือด้านการขนส่ง อีกทั้งยังส่งผลต่อปัญหาเกี่ยวกับสนธิสัญญาและความรับผิดของบุคคลที่เกี่ยวข้องในกรณีที่เกิดความเสียหายขึ้น เห็นได้ว่าปัญหาดังกล่าวไม่ได้พบเฉพาะแต่ประเทศไทยเท่านั้น แต่เป็นปัญหาในหลายประเทศที่ธุรกิจรูปแบบนี้ดำเนินการอยู่ด้วยเหตุผลที่กล่าวมาข้างต้นจึงมีเหตุจำเป็นทำให้ต้องมีการศึกษากฎหมายต่างประเทศในส่วนที่

เกี่ยวข้องกับการให้บริการอุเบอร์ เพื่อนำแนวความคิดและรากฐานความคิดมาพัฒนากฎหมายไทยที่มีอยู่เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพสังคมปัจจุบันที่เปลี่ยนไปเนื่องด้วยนวัตกรรมเทคโนโลยีที่มีความก้าวหน้าอย่างรวดเร็วและแนวคิดใหม่ตามหลักเศรษฐกิจแบ่งปัน (Sharing Economy) เข้ามาสนับสนุนในการประกอบธุรกิจ เฉกเช่น การดำเนินธุรกิจของอุเบอร์

ในบทนี้ผู้เขียนจะศึกษาเกี่ยวกับกฎหมายต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการอุเบอร์ โดยผู้เขียนมีความต้องการที่จะนำเสนอสถานะของอุเบอร์ในมุมมองที่แตกต่างตามกฎหมายของแต่ละประเทศ เนื่องจากแต่ละประเทศมีสภาพสังคมและการปรับใช้กฎหมายที่แตกต่างกันออกไป ทำให้มุมมองเรื่องสถานะของอุเบอร์ในแต่ละประเทศมีความแตกต่าง โดยสถานะดังกล่าวก็ส่งผลกระทบต่อสิทธิและเสรีภาพที่แตกต่างกันด้วย ผู้เขียนจึงเลือกสหภาพยุโรป (EU: European Union) เป็นหนึ่งตัวอย่างที่ศึกษา เหตุเพราะ ศาลสหภาพยุโรปมีคำตัดสินเกี่ยวกับอุเบอร์ ซึ่งอาจเป็นบรรทัดฐานต่อรัฐสมาชิก อีกหนึ่งตัวอย่างคือ ประเทศออสเตรเลีย รัฐนิวเซาท์เวลส์ เนื่องจากเป็นรัฐที่ยอมให้อุเบอร์ดำเนินการโดยถูกต้องตามกฎหมายและไม่มีข้อพิพาทเกี่ยวกับอุเบอร์จึงต้องการศึกษาถึงกฎหมายที่ใช้บังคับต่ออุเบอร์ และทฤษฎีสันนามทดลองสำหรับการสร้างนวัตกรรมใหม่ (Regulatory Sandbox)

#### 4.1 สหภาพยุโรป (EU: European Union)

การให้บริการอุเบอร์ เป็นการให้บริการรูปแบบใหม่ในระบบเศรษฐกิจการแบ่งปัน ที่ยังไม่มีกฎหมายของประเทศใดรองรับการให้บริการประเภทนี้ จากการดำเนินการของอุเบอร์แบบไร้สถานะเป็นการดำเนินธุรกิจที่อาศัยช่องว่างของกฎหมายทุกประเทศ จึงก่อให้เกิดปัญหาในทุกประเทศที่มีการให้บริการอุเบอร์ สหภาพยุโรปก็เช่นกัน โดยแต่ละประเทศรัฐสมาชิกก็มีการแสดงออกต่อเรื่องดังกล่าวแตกต่างกัน ดังต่อไปนี้

1) ประเทศรัฐสมาชิกที่อนุญาตให้อุเบอร์ดำเนินการโดยชอบด้วยกฎหมาย ได้แก่ ประเทศสเปน ประเทศโปแลนด์ เหตุผลที่ประเทศรัฐสมาชิกดังกล่าวอนุญาตให้อุเบอร์ดำเนินการโดยชอบด้วยกฎหมาย เนื่องจากบางประเทศดังกล่าว เป็นเมืองท่องเที่ยวที่ประสบปัญหา จำนวนรถแท็กซี่ที่ให้บริการไม่เพียงพอต่อความต้องการของนักท่องเที่ยว บางประเทศรัฐสมาชิกเห็นว่ารูปแบบการดำเนินการของอุเบอร์ เป็นการให้บริการรูปแบบใหม่ที่ประชาชนผู้ใช้บริการต้องการและอำนวยความสะดวกสบายให้แก่ผู้ใช้บริการมากขึ้น จึงให้อุเบอร์ดำเนินการถูกต้องตามกฎหมาย โดยบางประเทศรัฐสมาชิกมีการออกกฎหมายใหม่เพื่อรองรับการให้บริการเช่นอุเบอร์ บางรัฐสมาชิกแก้ไขบทบัญญัติเดิมเพื่อรองรับการให้บริการดังกล่าว และบางรัฐสมาชิกพิจารณาการให้บริการอุเบอร์เช่นการให้บริการรถแท็กซี่ โดยกำหนดให้การให้บริการอุเบอร์อยู่ภายใต้กฎระเบียบของรถแท็กซี่



ยกตัวอย่าง บริษัทอูเบอร์ในประเทศสเปน เมื่อเริ่มดำเนินธุรกิจบริษัทอูเบอร์ก็ถูกประท้วงอยู่เรื่อยๆ โดยองค์กรแท็กซี่มาดริด ในประเด็นที่ว่าแอปพลิเคชันของบริษัทอูเบอร์ได้สร้างการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรม จนกระทั่งมีคำพิพากษาให้บริษัทอูเบอร์ยุติการให้บริการทั้งหมดในสเปน โดยระบุว่าผู้ขับอูเบอร์ขาดอำนาจในการบริหารงานเพื่อทำงานให้ลุล่วง การให้บริการอูเบอร์ที่ถือเป็นการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรมและบริษัทอูเบอร์ได้ระงับการดำเนินงานในสเปน จนกระทั่งได้เริ่มดำเนินธุรกิจใหม่ในสเปนอีกครั้ง โดยให้บริการได้เฉพาะผู้ขับอูเบอร์ที่ได้รับใบอนุญาตของรัฐเท่านั้น

2) ประเทศรัฐสมาชิกที่ต่อต้านห้ามมิให้อูเบอร์ดำเนินการได้แก่ กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ ประเทศฮังการี ประเทศอิตาลี ประเทศเนเธอร์แลนด์ ประเทศฝรั่งเศส ประเทศรัฐสมาชิกดังกล่าว เห็นว่าการดำเนินการของอูเบอร์ไม่เหมาะสม บริษัทอูเบอร์ไม่มีมาตรการที่ดีเพียงพอในการรับมือกับปัญหาอาชญากรรม และไม่มีการตรวจสอบภูมิหลังของผู้ขับอูเบอร์มากเพียงพอ ก่อให้เกิดคดีฟ้องร้องเกี่ยวกับการให้บริการอูเบอร์ในหลายประเทศเช่น คดีผู้ขับอูเบอร์ข่มขืนผู้โดยสาร คดีผู้ขับอูเบอร์ก่ออาชญากรรม ทำให้ประเทศรัฐสมาชิกดังกล่าวเห็นว่าการให้บริการอูเบอร์ไม่มีความปลอดภัยต่อสาธารณะ และไร้ความรับผิดชอบต่อสังคม

ยกตัวอย่าง เมืองลอนดอน ประเทศอังกฤษ แรกเริ่มการให้บริการอูเบอร์ดำเนินการโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย ต่อมาการคมนาคมในลอนดอนได้ยื่นฟ้องคดีต่อศาลยุติธรรมชั้นสูงเพื่อให้พิจารณาวินิจฉัยค่านวนค่าโดยสารของแอปพลิเคชันอูเบอร์ ว่าอยู่ภายใต้คำจำกัดความของแท็กซี่มิเตอร์หรือไม่ ซึ่งจากคำพิพากษาดังกล่าว ส่งผลให้การให้บริการอูเบอร์สามารถดำเนินการได้ถูกต้องตามกฎหมาย ต่อมาเมื่อปี พ.ศ.2560 การขนส่งลอนดอนได้ประกาศว่าการขนส่งลอนดอนจะไม่ต่ออายุใบอนุญาตให้แก่บริษัทอูเบอร์ เนื่องจากให้การให้บริการอูเบอร์ไม่เหมาะสม ไม่สมควรที่จะได้รับการต่ออายุใบอนุญาตผู้ประกอบการรับจ้างส่วนตัว โดยอ้างถึงเหตุการณ์ร้ายแรงเกี่ยวกับอาชญากรรม ที่เกิดจากการให้บริการอูเบอร์ที่แสดงให้เห็นถึงความไม่ปลอดภัยในการใช้บริการอูเบอร์ อีกทั้งวิธีการดำเนินการของบริษัทอูเบอร์ที่มีการเปิดเผยข้อมูลต่างๆ และตำแหน่งของผู้โดยสารให้แก่ผู้ขับอูเบอร์ โดยบริษัทอูเบอร์แถลงว่าจะอุทธรณ์คำพิพากษาของศาลต่อไป

3) ประเทศรัฐสมาชิกที่ยังไม่กำหนดสถานะของอูเบอร์ แต่ยังคงมีการให้บริการของอูเบอร์อยู่ ได้แก่ ประเทศโปรตุเกส

จากปัญหาสถานะของอูเบอร์ที่คลุมเครือ ทำให้แต่ละประเทศรัฐสมาชิกในสหภาพยุโรปกำหนดสถานะของอูเบอร์แตกต่างกัน ขึ้นอยู่กับแต่ละรัฐว่ามีการควบคุมและกำกับดูแลการให้บริการดังกล่าวอย่างไร จนกระทั่งต่อมาเกิดข้อพิพาทขึ้นอันนำไปสู่การพิจารณาของศาลยุติธรรมแห่งสหภาพยุโรป หรือ ECJ (The European Court of Justice) จึงมีคำพิพากษาของศาลยุติธรรมแห่งสหภาพยุโรปใน

คดีหมายเลข C 434/15 เกิดขึ้นจากการร้องขอให้มีการพิพากษาตีความมาตรา 267 ของกฎบัตรสหภาพยุโรป Treaty on the Functioning of the European Union (TFEU)<sup>100</sup>

### (1) คู่ความในคดีหมายเลข C 434/15

คำร้องยื่น ระหว่าง อีลิตแท็กซี่ซึ่งเป็นสมาคมผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่ในเมืองบาร์เซโลนา ประเทศสเปน กับ บริษัทูเบอร์ ประเทศสเปน (Uber systems Spain's SL) ซึ่งเป็นของบริษัท Uber Technologies Inc.

### (2) ข้อเท็จจริงโดยย่อ

คดีนี้เริ่มต้นจากอีลิตแท็กซี่ยื่นคำร้องต่อศาลแพ่งหมายเลขสามของบาเซโลนา (ต่อไปเรียกว่า ศาลพาณิชย์สเปน) เพื่อให้ศาลพาณิชย์สเปนพิจารณาประเด็นที่ว่า กิจการของอูเบอร์ในประเทศสเปนถือเป็นการละเมิดกฎหมายที่บังคับใช้อยู่ รวมไปถึงนำมาซึ่งการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรมหรือไม่ โดยอ้างว่าบริษัทูเบอร์สเปนควรถูกสั่งให้ระงับการให้บริการ เนื่องจากไม่เป็นการแข่งขันเชิงธุรกิจที่ยุติธรรม และร้องขอให้ศาลพาณิชย์สเปนสั่งห้ามไม่ให้บริษัทูเบอร์ทำการดังกล่าวในอนาคตด้วย โดยศาลพาณิชย์สเปนเห็นว่า แม้ระบบการดำเนินการของบริษัทูเบอร์สเปนจะดำเนินกิจการเฉพาะในประเทศสเปนก็ตาม แต่ว่ากิจกรรมทางธุรกิจของอูเบอร์ได้มีการเชื่อมต่อกับต่างประเทศ จึงเห็นควรว่าการพิจารณาในประเด็นข้อพิพาทดังกล่าวควรมีการพิจารณาในระดับสหภาพยุโรป

### (3) ประเด็นในคดี

ประเด็นในคดีดังกล่าวคือ การดำเนินธุรกิจของอูเบอร์เป็นการดำเนินการผ่านแอปพลิเคชันทางโทรศัพท์มือถือสมาร์ทโฟน (smart phone) ในการเชื่อมต่อระหว่างผู้ขับอูเบอร์ ที่นารถยนต์ของตนเองมาให้บริการโดยไม่ได้รับอนุญาตจากรัฐถือเป็นผู้ขับขี่ที่ไม่ได้รับอนุญาต กับผู้โดยสารที่เป็นบุคคลทั่วไปที่ต้องการเดินทางในเมือง ทำให้เกิดการขนส่งผู้โดยสารขึ้น การดำเนินการดังกล่าวของอูเบอร์ไม่ได้ถูกควบคุมโดยกฎหมายใบอนุญาตและกฎหมายความปลอดภัยที่เข้มงวดซึ่งบังคับใช้กับบริษัทแท็กซี่ดั้งเดิมที่เป็นคู่แข่งของอูเบอร์ ทำให้การให้บริการอูเบอร์สามารถเสนอราคาได้ต่ำกว่าราคาโดยสารแท็กซี่ทั่วไป ถือเป็นการการแข่งขันเชิงธุรกิจอย่างไม่ยุติธรรม

ก่อนการพิจารณาว่ากิจการของบริษัทูเบอร์สเปนและบริษัทที่เกี่ยวข้อง (ต่อไปเรียกรวมว่า อูเบอร์) ในประเด็นเรื่องการแข่งขันเชิงธุรกิจอย่างไม่ยุติธรรม ควรเริ่มพิจารณาในประเด็นที่ว่า อูเบอร์

<sup>100</sup> Case C-434/15, Asociación Profesional Élite Taxi v Uber Systems Spain, S.L.

ควรได้รับอนุญาตหรือไม่ และจากประเด็นดังกล่าวเป็นเหตุให้ศาลต้องพิจารณาก่อนว่า การดำเนินกิจการของอูเบอร์ถือเป็นผู้ให้บริการข้อมูลผ่านทางเทคโนโลยีต่อสังคม หรือการให้บริการทางขนส่งสาธารณะ หรือเป็นการผสมผสานทั้งสองภาคบริการ ซึ่งในการพิจารณาการดำเนินกิจการของอูเบอร์

#### (4) คำพิพากษาของศาลยุติธรรมแห่งสหภาพยุโรป

ประเด็นแรก การตีความว่า การดำเนินการของอูเบอร์ เป็นการให้บริการโดยเป็นสื่อกลางที่จะเชื่อมโยงผ่านแอปพลิเคชันบนโทรศัพท์มือถือสมาร์ตโฟนระหว่างผู้ขับขี่กับผู้โดยสารถือเป็นการให้บริการด้านการขนส่งหรือไม่ ในประเด็นดังกล่าว ศาลพิจารณาแล้วเห็นว่า การให้บริการอูเบอร์ที่เป็นตัวกลางระหว่าง ผู้ขับขี่ที่เป็นเพียงผู้ที่นำรถยนต์ของตนเองมาให้บริการไม่ใช่ผู้ขับขี่อาชีพ กับบุคคลที่มีความต้องการเดินทางในเมืองนั้น โดยหลักการถือเป็นการให้บริการเป็นตัวกลางในการเชื่อมต่อที่ทำให้เกิดการบริการขนส่งผู้โดยสาร ถือเป็นการให้บริการที่แยกเป็นอีกส่วนจากการบริการขนส่งผู้โดยสาร เนื่องจากคำว่า การขนส่ง หมายความว่า การขนคนหรือสิ่งของจากสถานที่หนึ่งไปอีกที่หนึ่งผ่านยานพาหนะ

การให้บริการอูเบอร์ที่เป็นสื่อกลางในการเชื่อมต่อระหว่างผู้ขับอูเบอร์กับผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันอูเบอร์บนโทรศัพท์มือถือ โดยให้ข้อมูลเกี่ยวกับการจองบริการขนส่งแก่ผู้ขับอูเบอร์และผู้โดยสารนั้น โดยหลักการทั่วไปถือว่า การดำเนินการรูปแบบดังกล่าวเป็นเพียง “การให้บริการข้อมูลผ่านทางเทคโนโลยีต่อสังคม” ตามความใน มาตรา 1(2) of Directive 98/34 และมาตรา 2(a) of Directive 2000/31 ตรงกับคำนิยามใน Article 1(2) of Directive 98/34 เป็นเพียงบริษัทให้บริการด้านเทคโนโลยีตามที่บริษัทอูเบอร์กล่าวอ้าง

ประเด็นดังกล่าว ศาลพิจารณาตามข้อเท็จจริงในการดำเนินการของอูเบอร์ ทำให้ศาลเห็นว่าอูเบอร์ไม่อาจถูกมองว่าเป็นเพียงสื่อกลางระหว่างผู้ขับขี่และผู้โดยสาร เนื่องจากข้อเท็จจริงในการดำเนินการเห็นว่า อูเบอร์ควบคุมส่วนสำคัญหลายส่วนของบริการขนส่งตามคำขอ ดังจะกล่าวต่อไปนี้

1. ถ้าผู้ขับอูเบอร์ไม่มีแอปพลิเคชันอูเบอร์ก็ไม่สามารถให้บริการการขนส่งได้
2. ถ้าผู้โดยสารไม่มีแอปพลิเคชันอูเบอร์ก็ไม่สามารถใช้บริการจากคนขับเหล่านั้นได้
3. อูเบอร์มีส่วนสำคัญในด้านของเงื่อนไขการให้บริการเนื่องจากเป็นผู้ตั้งราคาต่ำสุด
4. อูเบอร์เป็นผู้ได้ค่าคอมมิชชั่นในการดำเนินการเป็นสื่อกลางจากผู้โดยสาร แล้วจ่ายส่วนที่เหลือหลังจากหักค่าคอมมิชชั่นให้แก่ผู้ขับ

5. อุเบอร์เข้ามามีส่วนร่วมในการควบคุมคุณภาพของรถยนต์ ผู้ขับอุเบอร์และพฤติกรรมการต่างของผู้ขับอุเบอร์ และในบางครั้งผู้ขับอุเบอร์บางคนถูกจำกัดให้ไม่สามารถขับอุเบอร์ได้

ดังนั้นจากเหตุผลที่กล่าวมา ที่ปรึกษากฎหมายของศาลยุติธรรมยุโรประบุว่า ผู้ขับอุเบอร์ “ไม่ได้ดำเนินการให้บริการที่เป็นอิสระจากแพลตฟอร์มดังกล่าว ในทางตรงกันข้าม การให้บริการดำเนินอยู่ได้ด้วยเพราะแพลตฟอร์มนี้เท่านั้น หากไม่มีมันก็จะไม่มีความหมาย”

ศาลยุติธรรมแห่งสหภาพยุโรประบุว่า “บริการนี้เทียบเท่าการจัดการและการบริหารระบบทั้งหมดของการขนส่งในเมืองตามคำขอแพลตฟอร์มอิเล็กทรอนิกส์ของอุเบอร์ถึงแม้จะเป็นนวัตกรรม แต่ก็อยู่ภายใต้การขนส่ง ดังนั้น อุเบอร์จึงสามารถถูกกำหนดให้ต้องได้รับใบอนุญาตหรือการอนุญาตภายใต้กฎหมายภายในประเทศ”

เห็นได้ว่าการให้บริการเป็นตัวกลางของอุเบอร์ ถือได้ว่าเป็นส่วนสำคัญในการบริการด้านการขนส่ง และส่งผลให้อูเบอร์ไม่ถูกจำแนกให้เป็นผู้ให้บริการข้อมูลผ่านทางเทคโนโลยีต่อสังคม ตามมาตรา 1(2) Directive 98/34 และมาตรา 2(a) Directive 2000/31 แต่กลับถูกพิจารณาให้อยู่ในการบริการด้านการขนส่งตาม มาตรา 2(2)(d) of Directive 2006/123

จากการพิจารณาของศาลที่กำหนดการให้บริการอุเบอร์เป็นการบริการด้านการขนส่ง ส่งผลต่อนิยามคำว่า “การบริการในด้านการขนส่ง” เห็นได้ว่าการจะพิจารณาว่าการบริการใดเป็นบริการด้านการขนส่งหรือไม่ ไม่ได้พิจารณาเฉพาะกระบวนการขนส่งในตัวเองเพียงอย่างเดียวเท่านั้น แต่หมายความรวมถึง การบริการใดๆที่มีส่วนสำคัญเกี่ยวข้องกับการย้ายคนหรือสิ่งของจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกสถานที่หนึ่งด้วยยานพาหนะ ด้วยเหตุที่ว่าการให้บริการเป็นตัวกลาง ได้รับการตีความให้ถือเป็นการให้บริการด้านการขนส่ง ดังนั้นการให้บริการอุเบอร์จึงไม่สามารถอ้าง ตามมาตรา 56 Treaty on the Functioning of the European Union (TFEU)<sup>101</sup> ในการเคลื่อนย้ายเสรีด้านบริการ ที่จะอนุญาตให้ผู้ประกอบการสามารถดำเนินธุรกิจด้านบริการได้อย่างเสรี และผู้ประกอบการมีเสรีภาพที่จะเลือกใช้บริการต่างๆ ตามความพึงพอใจ แต่การให้บริการอุเบอร์ต้องอยู่ภายใต้หมวดหมู่ของกฎหมายการขนส่งแทน โดยถูกจำกัดภายใต้มาตรา 58(1) ของ TFEU<sup>102</sup> ซึ่งเป็นบทบัญญัติเกี่ยวกับเสรีภาพในการให้บริการการขนส่ง กล่าวอีกนัยหนึ่งคือตามมาตรา 56 TFEU เมื่อพิจารณา

<sup>101</sup> Article 56 TFEU Within the framework of the provisions set out below, restrictions on freedom to provide services within the Union shall be prohibited in respect of nationals of Member States who are established in a Member State other than that of the person for whom the services are intended.

<sup>102</sup> Article 58 TFEU Freedom to provide services in the field of transport shall be governed by the provisions of the Title relating to transport.

ควบคู่กับ มาตรา 58(1) TFEU และมาตรา 2(2)(d) Directive 2006/123<sup>103</sup> มาตรา 1(2) Directive 98/34<sup>104</sup> ซึ่งอ้างตาม มาตรา 2(a) Directive 2000/31 ทำให้การให้บริการอุเบอร์ที่เป็นตัวกลางผ่าน แอปพลิเคชัน ในการเชื่อมต่อระหว่าง ผู้ขับรถที่ไม่ใช่มืออาชีพโดยใช้รถของตัวเอง กับผู้ที่ต้องการ เดินทางในเมืองนั้น ถือว่าเกี่ยวข้องกับการบริการการขนส่ง เพราะฉะนั้นจึงถือเป็นการให้บริการด้านการขนส่ง ภายใต้ตามมาตรา 58(1) TFEU ทำให้การบริการของอุเบอร์นี้ต้องถูกยกเว้นออกจากมาตรา 56 ของ TFEU Directive 2006/123 และ Directive 2000/31

สำหรับการบริการการขนส่งแบบไม่สาธารณะ (non-public urban transport services) และ บริการใดก็ตามที่เกี่ยวข้องรวมไปถึงการเป็นตัวกลางที่สำคัญ ไม่ได้ทำให้สหภาพยุโรปประกาศใช้ กฎเกณฑ์หรือมาตรการใดๆตามมาตรา 91 ของ TFEU บทบัญญัติเกี่ยวกับการออกกฎเรื่องการขนส่ง ให้อยู่ภายใต้นโยบายการขนส่งทั่วไป รัฐสมาชิกมีอำนาจในการควบคุมดูแลหรือกำหนดเงื่อนไขสำหรับการให้บริการแต่ให้อยู่ภายใต้กฎทั่วไปของ FEU ของสหภาพยุโรป

จากคำพิพากษาของศาลยุติธรรมแห่งสหภาพยุโรป หรือ ECJ (The European Court of Justice) ที่กำหนดให้อูเบอร์เป็นบริษัทขนส่งเป็นสิ่งที่ทำให้ที่ ทำให้สถานการณ์มีความชัดเจนมากที่สุด

---

<sup>103</sup> Article 2(2)(d) of Directive 2006/123

services in the field of transport, including port services, falling within the scope of Title V of the Treaty;

<sup>104</sup> Article 1(2) of Directive 98/34

-“service”: any Information Society service, that is to say, any service normally provided for remuneration, at a distance, by electronic means and at the individual request of a recipient of services. For the purposes of this definition:

- “at a distance”: means that the service is provided without the parties being simultaneously present,

- “by electronic means”: means that the service is sent initially and received at its destination by means of electronic equipment for the processing (including digital compression) and storage of data, and entirely transmitted, conveyed and received by wire, by radio, by optical means or by other electromagnetic means,

- “at the individual request of a recipient of services”: means that the service is provided through the transmission of data on individual request. An indicative list of services not covered by this definition is set out in Annex V. This Directive shall not apply to

- radio broadcasting services,

- television broadcasting services covered by point (a) of Article 1 of Directive 89/552/EEC16

รัฐบาลของหลายประเทศสมาชิกในสหภาพยุโรปต่างเห็นพ้องกันว่า อูเบอร์นั้นเป็นบริษัทแท็กซี่ และจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายด้านคมนาคมของสหภาพยุโรป

ผลจากคำพิพากษาดังกล่าวเป็นผลทางลบอย่างมากต่อทางอูเบอร์ ทำให้อูเบอร์ไม่สามารถอ้างได้อีกต่อไปว่า บริษัทอูเบอร์ดำเนินการอย่างเช่นบริษัทเทคโนโลยีที่ให้บริการข้อมูลทางสังคม ที่เป็นเหตุให้ทางบริษัทอูเบอร์สามารถอ้างเอาประโยชน์จากกฎทั่วไปของสหภาพยุโรปในการเคลื่อนย้ายบริการอย่างเสรีที่จะให้บุคคลประกอบอาชีพอย่างอิสระในการเคลื่อนย้ายระหว่างรัฐสมาชิกไม่ว่าเป็นการชั่วคราวหรือถาวร ผลจากคำพิพากษาดังกล่าวทำให้แต่ละประเทศสมาชิกสามารถเข้ามาจัดระเบียบอูเบอร์ให้เข้ากับกฎหมายภายในของประเทศตนเองได้ โดยอาจมีการบัญญัติกฎหมายเฉพาะออกมาบังคับใช้กับอูเบอร์ เช่น การที่ผู้ขับอูเบอร์ต้องมีใบอนุญาตในการขับรถเป็นการเฉพาะ การชำระค่าใบอนุญาตในการให้บริการแท็กซี่ที่มีราคาสูงเหมือนแท็กซี่อื่นทั่วไป รวมถึงการชำระค่าภาษีและค่าธรรมเนียมตามแบบการให้บริการรถแท็กซี่ทั่วไป ซึ่งแต่เดิมการดำเนินธุรกิจของอูเบอร์ปฏิบัติตามกฎหมายควบคุมบริษัทเทคโนโลยีทำให้สามารถเสนอการให้บริการที่ต่ำกว่ารถแท็กซี่ปกติทั่วไป แต่ทางผู้เชี่ยวชาญเชื่อว่า คำพิพากษาดังกล่าวอาจจะมีผลไปสู่วิธีการอื่น ๆ ที่มีลักษณะการแชร์ให้บริการที่คล้ายกันในอนาคต เช่น Airbnb เป็นบริษัทตัวกลางที่อนุญาตให้เจ้าของที่พักสามารถเปิดบ้านพักตัวเองให้ผู้อื่นซึ่งเป็นคนแปลกหน้าเช่าเพื่อสร้างรายได้ในระหว่างที่เจ้าของบ้านเดินทางไปต่างประเทศ หรือเดินทางไปเมืองอื่น

#### (5) นิตินัยสัมพันธและควมรับผิดชอบของบุคคลแต่ละฝ่ายที่เกี่ยวข้อง

จากคำพิพากษาของศาลยุติธรรมแห่งสหภาพยุโรป พิจารณาการดำเนินกิจการของอูเบอร์เป็นลักษณะการเป็นตัวกลางที่ได้ทำสัญญาหรือการเชื่อมโยงระหว่างผู้ขับอูเบอร์กับผู้โดยสาร ซึ่งหากไม่มีซอฟต์แวร์แอปพลิเคชันดังกล่าวก็ไม่เกิดการบริการการขนส่งขึ้น ศาลกำหนดสถานะของอูเบอร์เป็นการบริการการขนส่งหรือบริษัทขนส่งทั่วไป (services in the field of transport) ตามมาตรา 2(2)(d) of Directive 2006/123 จากการกำหนดสถานะดังกล่าว ส่งผลทำให้อูเบอร์ถูกจำกัดเสรีภาพในการบริการ ไม่เป็นไปตามมาตรา 56 ของ TFEU เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายเสรีของการบริการภายในสหภาพยุโรปทำให้สามารถย้ายไปมาระหว่างรัฐสมาชิก เพื่อให้บริการชั่วคราวหรือถาวรได้ อันเป็นการเปิดเสรีการข้ามพรมแดนของการบริการ<sup>105</sup> จึงตกอยู่ภายใต้ มาตรา 58 (1) ของ TFEU เป็นส่วนของคำแนะนำเพิ่มเติมที่ว่า เสรีภาพในการให้บริการด้านการขนส่งจำต้องอยู่ภายใต้บทบังคับของ Treaty

<sup>105</sup> นวลทิพย์ ฉัตรชัยสกุล และคณะ, "รายงานการฝึกอบรม The EU's "four freedoms": Free Movement of Goods, Capital and Services และ The European Court of Justice" [ออนไลน์]. แหล่งที่มา:

[http://www.oia.coj.go.th/doc/data/oia/oia\\_1499063217.pdf](http://www.oia.coj.go.th/doc/data/oia/oia_1499063217.pdf)

on the Functioning of the European Union (TFEU) หมวดที่ 6 บัญญัติเกี่ยวกับการขนส่งซึ่งเป็นบททั่วไปที่สหภาพยุโรปกำหนดเป็นกรอบอย่างกว้างในการให้บริการการขนส่ง โดยบัญญัติไว้ตั้งแต่มาตรา 90 ถึงมาตรา 100 ซึ่งอุเบอร์อยู่ภายใต้บทบังคับดังกล่าว เนื่องจากถือเป็นบริษัทขนส่ง

ในส่วนของนิติสัมพันธ์และความรับผิดชอบของบุคคลที่เกี่ยวข้องในการให้บริการในลักษณะการเป็นตัวกลางระหว่าง ผู้ขับขี่ที่ไม่ใช่ผู้ขับขี่มืออาชีพเป็นเพียงผู้ที่นำรถของตนเองมาให้บริการ กับผู้ที่มีความต้องการเดินทางในเมือง ไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการขนส่งทางบกหรือกฎหมายเฉพาะของสหภาพยุโรปที่กล่าวถึงอย่างชัดเจน มีเพียงบทบัญญัติของสหภาพยุโรปในการกำหนดเกี่ยวกับการขนส่งเป็นลักษณะของการบัญญัติเป็นการทั่วไป ยกตัวอย่างถึงการที่สหภาพยุโรป ได้บัญญัติถึงสิทธิทั่วไปของผู้โดยสารเมื่อถูกปฏิเสธหรือได้รับบริการล่าช้าในการขนส่งทางอากาศ ทางรถไฟ ทางเรือและการขนส่งรถประจำทางเท่านั้น<sup>106</sup> ไม่ได้มีการบัญญัติถึงสิทธิของผู้โดยสารสำหรับการขนส่งทางบกเนื่องจากกิจการด้านการบริการการขนส่งเป็นการให้บริการภายในประเทศ การกำหนดบทบัญญัติในเรื่องของการควบคุมผู้ขับขี่หรือยานพาหนะที่นำมาให้บริการ เงื่อนไขการได้มาซึ่งใบอนุญาตในการบริการการขนส่ง หน้าที่และความรับผิดชอบต่อผู้โดยสารหรือบุคคลภายนอก รัฐสมาชิกมีอำนาจในการควบคุมดูแลหรือกำหนดเงื่อนไขดังกล่าว เพียงแต่กำหนดให้มาตรฐานขั้นต่ำในกฎเกณฑ์ดังกล่าวอยู่ภายใต้กฎทั่วไปของ FEU สหภาพยุโรปเท่านั้น สหภาพยุโรปไม่มีอำนาจเข้าไปควบคุมดูแลบริการการขนส่งภายในประเทศซึ่งเป็นอำนาจโดยแท้ของรัฐบาลภายในประเทศรัฐสมาชิก แต่จากคำพิพากษาของศาลยุติธรรมแห่งสหภาพยุโรป หรือ ECJ (The European Court of Justice) ที่กำหนดให้อูเบอร์เป็นการบริการการขนส่งหรือบริษัทขนส่งแท็กซี่ทั่วไปนั้นเป็นสิ่งที่ทำให้ที่ทำให้สถานการณ์มีความชัดเจนมากที่สุด รัฐบาลของหลายประเทศในสหภาพยุโรปต่างเห็นพ้องกันว่า อูเบอร์นั้นเป็นบริษัทขนส่งแท็กซี่ทั่วไปและจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายด้านคมนาคมของสหภาพยุโรป ผลจากคำพิพากษาดังกล่าวส่งผลให้แต่ละประเทศรัฐสมาชิกสามารถเข้ามาจัดระเบียบอูเบอร์ให้เข้ากับกฎหมายจราจรของประเทศตนเอง โดยอาจมีการบัญญัติกฎหมายเฉพาะ ออกมาควบคุมดูแลอูเบอร์ได้มากขึ้น เช่น การที่ผู้ขับอูเบอร์ต้องมีใบอนุญาตในการขับรถเป็นการเฉพาะ การชำระค่าใบอนุญาตในการให้บริการแท็กซี่ที่มีราคาสูงเหมือนแท็กซี่อื่นทั่วไป รวมถึงการชำระค่าภาษีและค่าธรรมเนียมตามแบบการให้บริการรถแท็กซี่ทั่วไป ซึ่งแต่เดิมการดำเนินธุรกิจของอูเบอร์ปฏิบัติตามกฎหมายควบคุมผู้ให้บริการเทคโนโลยีดิจิทัล ทำให้สามารถเสนอการให้บริการในอัตราค่าโดยสารที่ต่ำกว่ารถแท็กซี่

จากคำพิพากษาของศาลยุติธรรมแห่งสหภาพยุโรป หรือ ECJ (The European Court of Justice) ที่กำหนดสถานะของบริษัทอูเบอร์ เป็นบริษัทขนส่ง ที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสารเช่นบริษัท

<sup>106</sup> European Union, [Online] Accessed: 6 May 2018. Available from:

[https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/passenger-rights/index\\_en.htm](https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/passenger-rights/index_en.htm)

แท็กซี่ ส่งผลให้ประเทศรัฐสมาชิกในสหภาพยุโรปสามารถเข้ามาจัดระเบียบการให้บริการอูเบอร์ให้เข้ากับกฎหมายด้านการขนส่งในประเทศตน โดยแต่ละประเทศรัฐสมาชิกมีอำนาจในการกำหนดสถานะทางกฎหมาย นิตិสัมพันธ์ และความรับผิดชอบตามกฎหมายภายในของตน โดยสามารถแบ่งรูปแบบการควบคุมการให้บริการอูเบอร์เป็น 2 รูปแบบได้แก่

- 1) ระบบที่ควบคุมการให้บริการอูเบอร์ โดยถือเป็นการให้บริการขนส่งผู้โดยสารอีกประเภทต่างจากการให้บริการรถแท็กซี่ เช่น ประเทศเบลเยียม ประเทศเยอรมัน ประเทศอิตาลี ประเทศฝรั่งเศส ประเทศมอลตา ประเทศโปแลนด์ ประเทศสเปนและสหราชอาณาจักร
- 2) ระบบที่ควบคุมการให้บริการอูเบอร์และการให้บริการรถแท็กซี่ โดยถือเป็นการให้บริการรูปแบบเดียวกัน เช่น ประเทศลักเซมเบิร์ก ประเทศโปรตุเกส ประเทศสโลเวเนีย ประเทศไอร์แลนด์

#### 4.2 ประเทศออสเตรเลีย รัฐนิวเซาท์เวลส์ (Australia, New South Wales State)

การดำเนินการของอูเบอร์ในประเทศออสเตรเลีย หลายรัฐในประเทศออสเตรเลียการดำเนินการดังกล่าวยังคงผิดกฎหมายอยู่ เช่น รัฐควีนส์แลนด์ รัฐวิกตอเรีย แต่ในบางรัฐการดำเนินการดังกล่าวถือว่าถูกต้องตามกฎหมายแล้ว เช่น รัฐบาลเคปิตอลเทร์ริทอรี รัฐนิวเซาท์เวลส์

รัฐนิวเซาท์เวลส์ เป็นรัฐทางตอนตะวันออกเฉียงใต้ของประเทศออสเตรเลีย เป็นรัฐที่ยอมรับการให้บริการร่วมเดินทาง (Rideshare) ให้เป็นการขนส่งที่ถูกต้องตามกฎหมาย ฉะนั้นการดำเนินธุรกิจของอูเบอร์จึงถือว่าถูกต้องตามกฎหมายในรัฐนี้ กล่าวคือ การดำเนินธุรกิจของอูเบอร์นั้นอยู่ภายใต้การควบคุมของรัฐนิวเซาท์เวลส์อย่างเช่นบริการขนส่งประเภทหนึ่ง

การดำเนินการของอูเบอร์เริ่มแรกในรัฐดังกล่าวถือว่า ผิดกฎหมายเหมือนเช่นประเทศอื่นๆที่อูเบอร์เข้าไปดำเนินการเช่นกัน โดยขัดต่อบทบัญญัติ Passenger Transport Act 1990 ถือว่าอูเบอร์ให้บริการรับส่งผู้โดยสารสาธารณะตามมาตรา 3<sup>107</sup> ตามนิยามของคำว่า "การบริการรับส่งผู้โดยสารสาธารณะ ให้รวมถึง การขนส่งผู้โดยสารโดยมีค่าโดยสารหรือค่าตอบแทนอย่างอื่นไม่ว่าจะขนส่งโดยยานยนต์ (motor vehicle) หรือเรือ" ซึ่งเป็นการดำเนินการที่ไม่ได้รับการรับรอง ไม่มีใบอนุญาต จึงถือเป็นการให้บริการรับส่งผู้โดยสารโดยปราศจากอำนาจที่เหมาะสมตามมาตรา 6<sup>108</sup> บทบัญญัติ Passenger Transport Act 1990 ต่อมารัฐนิวเซาท์เวลส์มีความพยายามในการปฏิรูปกฎหมาย

<sup>107</sup> Section 3 of the Passenger Transport Act defines a "public passenger service" to include the "carriage of passengers for a fare or other consideration" either by a motor vehicle or vessel.

<sup>108</sup> Section 7 of the Passenger Transport Act makes it an offence for a person to carry a public passenger service without being accredited. The maximum penalty is a fine of \$110,000.



เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมในการคุ้มครองทั้งผู้ประกอบการที่เข้ามาใหม่และผู้ประกอบการเดิมอย่างเหมาะสมโดยอาศัย กฎหมาย กฎ ระเบียบ รวมทั้งนโยบายของหน่วยงานภาครัฐเป็นเครื่องมือในการอำนวยความสะดวก โดยมองว่าต้องปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ไม่เช่นนั้นจะกลายเป็นที่มาของความขัดแย้ง และเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาได้ ซึ่งได้แนวความคิดจาก ทฤษฎีสานามทดลอง สำหรับการสร้างนวัตกรรมใหม่ Regulatory Sandbox

### (1) ทฤษฎีสานามทดลองสำหรับการสร้างนวัตกรรมใหม่ Regulatory Sandbox

Regulatory Sandbox คือ สานามทดลองสำหรับการสร้างนวัตกรรมใหม่ โดยมีแนวคิดเป็นการสร้างพื้นที่ปลอดภัยจากขีดจำกัดและกฎระเบียบต่างๆ โดยจำกัดความเสี่ยงและผลกระทบที่จะมีกับระบบเดิม เพื่อให้ได้ผลลัพธ์และทางออกใหม่ๆ ที่ตอบโจทย์ความต้องการของผู้บริโภคและสังคมส่วนรวม ทฤษฎีนี้มีขึ้นโดยมีมุ่งหวังเพื่อสร้างโมเดลหรือโครงสร้างในการพัฒนานวัตกรรมโดยพิจารณาผลกระทบรอบด้านกับทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาสู่การบริหารจัดการและปฏิรูปกฎหมาย โดยยึดหลักนิติธรรมที่มีหลักประกันในการลดความเหลื่อมล้ำของทั้งผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ และมีความโปร่งใสในการบริหารจัดการเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน

ผลิตผลของ Sandbox มี 2 มิติ คือ ส่วนของตัวผลิตภัณฑ์ (Products) และกฎระเบียบที่ควรเป็นธรรมกับทุกฝ่าย และต้องพิจารณามิติเชิงสังคมและคนที่อยู่นอกระบบด้วย เช่นกรณีอุเบอร์ต้องพิจารณาถึงแท็กซี่ทั่วไปที่ไม่ได้อยู่ใน Sandbox แต่ก็ได้รับผลกระทบโดยตรง ต้องมีทางออกให้กับคนเหล่านี้ เพราะฉะนั้น ต้องดูมากกว่าความสัมพันธ์ทางธุรกิจ ควรดูทั้งระบบว่าแต่ละฝ่ายได้รับการคุ้มครองอย่างไร

เพราะฉะนั้น Regulatory Sandbox เป็นข้อเสนอสำหรับทั่วโลกในการรับมือกับสิ่งใหม่ซึ่งไม่ใช่การเสนอทางออก (Solutions) แต่เป็นสนามที่จะให้พิสูจน์ว่า การบริการนี้อยู่ได้หรือไม่อย่างไร และถ้าหากจะให้ดำเนินการต่อไปได้ต้องมีการกำกับดูแลอย่างไร เนื่องจากโลกสมัยใหม่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วจึงจะยึดแค่ตัวบทกฎหมายไม่ได้แล้ว โดยประเด็นสำคัญที่ต้องพิจารณาคือ

1. กรณีอุเบอร์เป็นรูปแบบการประกอบธุรกิจแบบใหม่จึงเป็นเรื่องของการปรับตัวทั้งสิ้น
2. “กลไก” อาจสำคัญกว่า “องค์กร” ซึ่งการฝากกลไกไว้กับองค์กรมากเกินไปทำให้ไม่มีการพัฒนาโลกไปแก้ปัญหาต่างๆที่เกิดขึ้น
3. “ความชอบด้วยกฎหมาย” กับ “ความชอบธรรม” ไม่เหมือนกัน เพราะกฎหมายไม่ใช่บ่อเกิดของความยุติธรรม แต่ความยุติธรรมต่างหากที่เป็นบ่อเกิดของกฎหมาย

## (2) การทำ Regulatory Sandbox ตามหลักของ STEPHEN R. MILLER

จากงานเขียนเรื่อง FIRST PRINCIPLES FOR REGULATING THE SHARING ECONOMY  
STEPHEN R. MILLER ได้คือ

1. The Sharing Economy Is Differentiated and Requires a Differentiated Regulatory Response: รูปแบบธุรกิจเศรษฐกิจแบ่งปันเป็นรูปแบบธุรกิจที่แตกต่างจากธุรกิจแบบเดิมๆ เพราะฉะนั้นการตอบสนองต้องแตกต่าง

2. The Sharing Economy Must Be Daylighted: รูปแบบธุรกิจเศรษฐกิจแบ่งปันต้องอยู่ที่สว่าง ไม่ใช่สิ่งผิดกฎหมาย

3. Regulating the Sharing Economy Requires (the Right Kind of) Information: รูปแบบธุรกิจเศรษฐกิจแบ่งปันต้องมีการเก็บข้อมูลทั้งหมด เพื่อให้สามารถเห็นภาพรวมของตลาดนี้

4. The Sharing Economy Is Here to Stay (and That Is a Good Thing): รูปแบบธุรกิจเศรษฐกิจแบ่งปันเป็นรูปแบบธุรกิจแบบใหม่ที่ไม้อาจหลีกเลี่ยงได้ ไม่ควรห้ามและทำให้หยุดการเติบโต

5. The Sharing Economy Disrupts and Reimagines Established Markets: รูปแบบธุรกิจเศรษฐกิจแบ่งปันทำให้ตลาดเดิมกำลังถูกเปลี่ยนแปลง

6. The Sharing Economy Establishes New Markets (That Established Markets Want To Take Over): รูปแบบธุรกิจเศรษฐกิจแบ่งปันมีการสร้างตลาดใหม่ เพื่อทดแทนตลาดเก่า

7. The Sharing Economy Disrupts and Reimagines Established Regulatory Structures: รูปแบบธุรกิจเศรษฐกิจแบ่งปันทำให้กฎระเบียบแบบเดิมไม่อาจบังคับใช้ได้ กฎระเบียบต่างๆเปลี่ยนไป จำเป็นต้องสร้างกฎใหม่ขึ้นมา

8. The Sharing Economy Requires a Response beyond Traditional Regulation: รูปแบบธุรกิจเศรษฐกิจแบ่งปันมีขอบเขตที่ไปไกลกว่ากฎระเบียบแบบเดิมๆ

9. The Harm and the Remedy Are Uniquely Challenging To Determine in the Sharing Economy: รูปแบบธุรกิจเศรษฐกิจแบ่งปันมักมีความท้าทายทั้งเรื่องการทำให้เกิดความเสียหายและการแก้ไขความเสียหายอยู่เสมอ

10. The Sharing Economy Implicates Diverse Parties, Each of Whom Should Be Considered in Establishing a Regulatory Response: Sharing Economy รูปแบบเศรษฐกิจ

แบ่งปันมีความเกี่ยวข้องกับผู้เล่นที่มีความหลากหลายจากภาคส่วนต่างๆ ซึ่งควรมีส่วนร่วมในการออกกฎระเบียบที่จะมาใช้กำกับรูปแบบธุรกิจเศรษฐกิจแบ่งปัน<sup>109</sup>

### (3) ทฤษฎีสถนามทดลองสำหรับการสร้างนวัตกรรมใหม่ในมุมมอง มาร์ติน ฮาร์ท ฮานเซน

นายมาร์ติน ฮาร์ท ฮานเซน รองผู้แทนโครงการพัฒนาแห่งสหประชาชาติ ได้กล่าวถึง ประเด็นเรื่องเทคโนโลยีก้าวกระโดด (Disruptive Technology) ว่าการมองเข้าไปถึงอนาคต เป็นที่น่าสนใจว่าเทคโนโลยีก้าวกระโดดจะมาตอบสนองการพัฒนาอย่างยั่งยืนได้อย่างไร หากจะนำหลักนิติธรรมมาประยุกต์ใช้ในเรื่องดังกล่าว ต้องพิจารณาเรื่อง

1. เจตนารมณ์ของกฎหมายดั้งเดิมเทียบกับบริบทต่างๆที่เปลี่ยนแปลงไป
2. เรื่องความยืดหยุ่นของการบังคับใช้กฎหมาย โดยการพิจารณาอย่างรอบด้าน
3. เรื่องการมีส่วนร่วมของประชาชน

เพราะฉะนั้น การยึดกฎหมายเป็นที่ตั้งจะก่อให้เกิดปัญหาอย่างแน่นอน วิธีการที่ดีที่สุด คือ การให้ความเห็นชอบร่วมกันทุกฝ่ายทั้ง ฝ่ายผู้บริโภค ฝ่ายผู้ให้บริการ โดยในส่วนของภาครัฐนอกจากจะเป็นผู้กำกับ (Regulator) แล้ว ควรเป็นผู้ส่งเสริม (Promoter) ในการตกลงระหว่างบริษัทอุเบอร์และแท็กซี่ เพราะสิ่งที่เป็นประโยชน์สูงสุดที่ควรยึดถือคือ ประชาชน จึงต้องมีการคั่นหานิติธรรม ตั้งแต่การคิดทนายนโยบาย การบังคับกฎหมายและนโยบาย การปรับปรุงและการยกเลิกกฎหมาย

### (4) การปฏิรูปกฎหมายของรัฐนิวเซาท์เวลส์

จากแนวความคิดดังกล่าว ต่อมาในช่วงกลางปี 2015 รัฐนิวเซาท์เวลส์เริ่มมีการปฏิรูปกฎหมายแก้ไขกฎเกณฑ์ที่บังคับใช้กับแท็กซี่ โดยกำหนดให้การบริการร่วมเดินทางเช่นอุเบอร์เป็นการให้บริการขนส่งผู้โดยสารรูปแบบใหม่ และออกกฎหมายมาควบคุมการดำเนินธุรกิจการบริการร่วมเดินทางเช่นอุเบอร์ให้เข้ามาอยู่ภายใต้การควบคุมของรัฐด้วย การปฏิรูปกฎหมายดังกล่าวมีเป้าหมายเพื่อให้เกิดความยืดหยุ่นและความสะดวกในการบริการการขนส่งมากขึ้น กรอบการกำกับดูแลใหม่ตามบทบัญญัติที่แก้ไขเพิ่มเติมเริ่มบังคับใช้วันที่ 1 พฤศจิกายน 2017 คือ บทบัญญัติ Point to Point Transport (Taxis and Hire Vehicles) Act 2016 ออกโดยกรมการขนส่งของรัฐนิวเซาท์เวลส์ (Transports of NSW) เป็นบทบัญญัติที่กำหนดเงื่อนไขในการเข้าเป็นผู้ให้บริการและข้อปฏิบัติในการให้บริการรับส่งผู้โดยสาร ประเภทบริการการขนส่งแบบจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง (Point to Point

<sup>109</sup> Stephen R. Miller, "First Principles for Regulating the Sharing Economy," *SSRN Electronic Journal* 53(1)(February 1998): 147-202.

Transport Services) กล่าวอีกแบบหนึ่งคือ การบริการรับส่งผู้โดยสารจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งตามเส้นทางที่ผู้โดยสารเลือกและตามเวลาที่ผู้โดยสารต้องการโดยมีค่าโดยสารเป็นผลตอบแทน ถือเป็น การขนส่งประเภทหลักในการขนส่งหลายประเภทในรัฐนิวเซาท์เวลส์

การบริการดังกล่าว หมายความว่ารวมถึงแท็กซี่ รถรับจ้าง รถบริการนักท่องเที่ยว รถขนส่งในชุมชน รถโดยสารสวัสดิการ และรวมถึงการเดินทางรูปแบบใหม่เช่นบริการร่วมเดินทาง (ridesharing) ด้วย ซึ่งสามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภทใหญ่คือ การบริการที่ถูกจองล่วงหน้าโดยผู้โดยสาร และการบริการที่เรียกรถจากข้างถนนหรือเรียกรถจากคิวรถ โครงร่างกฎหมายที่ใช้บังคับการขนส่งแบบจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง (Point to Point Transport) ส่วนใหญ่ถูกบัญญัติอยู่ใน The Passenger Transport Act 1990 และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง อย่างไรก็ตามรถขนส่งในชุมชนและรถโดยสารสวัสดิการไม่ได้รวมอยู่ในบทบัญญัติ The Passenger Transport Act 1990 ของรัฐนิวเซาท์เวลส์ และบริการร่วมเดินทาง เช่น อุเบอร์ที่ดำเนินการในปัจจุบันก็ถือว่าผิดกฎหมายตามบทบัญญัตินี้ดังกล่าว ด้วยเหตุที่กล่าวมาข้างต้น

#### (5) เป้าหมายของบทบัญญัติ Point to Point Transport (Taxis and Hire Vehicles) Act 2016 รัฐนิวเซาท์เวลส์

บทบัญญัติ Point to Point Transport (Taxis and Hire Vehicles) Act 2016 จึงเกิดขึ้นเพื่อต้องการให้ บุคคลที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการรับส่งผู้โดยสารประเภทบริการการขนส่งแบบจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง (Point to Point Transport Services) มีหน้าที่ในการดูแลความปลอดภัยในการให้บริการ รวมถึงจัดการและลดความเสี่ยงในการให้บริการด้วย<sup>110</sup> โดยให้ความสำคัญใน 5 ประเด็นหลักดังต่อไปนี้<sup>111</sup>

##### 1. สวัสดิภาพและความปลอดภัยของผู้โดยสารและคนขับ

ข้อพิจารณาหลักสำหรับกลุ่มผู้โดยสารที่ว่าจ้างบริการขนส่งแบบจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งคือ คนขับต้องมีความรู้และไม่แสดงพฤติกรรมในการข่มขู่ต่อสวัสดิภาพของผู้โดยสารและพาหนะที่ให้บริการต้องมีความปลอดภัย

##### 2. การคุ้มครองผู้บริโภค

<sup>110</sup> Transport for NSW, "Point to Point Transport," [Online] Accessed: 16 November 2017. Available from: <https://www.transport.nsw.gov.au/projects/programs/point-to-point-transport>

<sup>111</sup> NSW GOVERNMENT, "Point to Point Transport Taskforce Fact Sheet," [Online] Accessed: 22 October 2017. Available from: <https://www.transport.nsw.gov.au/sites/default/files/media/documents/2017/fact-sheet.pdf>

กฎหมายผู้บริโภคออสเตรเลียถูกบัญญัติขึ้นมาเพื่อให้ลูกค้าที่ใช้บริการขนส่งแบบจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งได้รับความคุ้มครองจากการปฏิบัติที่ไม่เป็นธรรม นอกจากนี้ยังมีการจัดให้มีประกันภัยและกฎข้อบังคับเกี่ยวกับค่าโดยสารแท็กซี่ในรัฐนิวเซาท์เวลส์ด้วย

### 3. คุณภาพของบริการ

ในที่มีการแข่งขันอย่างจริงจัง ธุรกิจต่างๆจะมีแรงจูงใจให้นำส่งสินค้าที่มีคุณภาพและบริการเพื่อดึงดูดใจและรักษาลูกค้าไว้ กรณีผู้ให้บริการขนส่งแบบจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งที่ให้บริการลูกค้าที่มีการจองอยู่ได้ด้วยชื่อเสียงของกิจการและลูกค้าประจำ ดังนั้นผู้ขนส่งประเภทนี้จะให้บริการที่มีคุณภาพเป็นพิเศษ ในทางตรงกันข้ามการใช้กฎเกณฑ์ที่ใช้บังคับสำหรับแท็กซี่กำหนดถึงคุณภาพของพาหนะที่นำไปให้บริการ หน้าที่ของคนขับและมาตรฐานการทำงานของเครือข่ายแท็กซี่

### 4. การจัดหาบริการ

จำนวนของผู้ให้บริการขนส่งแบบจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งถูกจัดด้วยวิธีที่ต่างกัน แท็กซี่และรถรับจ้างต้องมีใบอนุญาตสำหรับพาหนะและภาครัฐทำจะสัญญาด้วยและออกทุนให้ขนส่งชุมชน ไม่มีการจำกัดจำนวนรถบริการนักท่องเที่ยวและรถโดยสารสวัสดิการ

### 5. การปฏิบัติตามและการบังคับใช้ถนนและการเดินเรือ

บริการเหล่านี้มีการบังคับใช้และบทลงโทษที่หลากหลายเพื่อให้ปฏิบัติตามกฎหมาย เครือข่ายแท็กซี่มีความสามารถในการควบคุมและบังคับบัญชาผู้ประกอบการแท็กซี่และคนขับผ่านการใช้อกฎหมายเพื่อให้เครือข่ายสามารถปฏิบัติตามมาตรฐานบริการของแต่ละผู้ประกอบการ บทบัญญัติที่ใช้อยู่ได้ใช้กันมาตั้งแต่กฎหมายปี 1990 แต่ไม่สามารถรับมือกับการพัฒนาต่างๆ ในช่วงที่ผ่านมาได้อย่างเหมาะสมกับแบบแผนธุรกิจใหม่ที่เข้ามา

นอกจากนี้รัฐบาลนิวเซาท์เวลส์ยังได้บัญญัติ Point to Point Transport (Taxis and Hire Vehicles) Regulation 2017 เป็นกฎเกณฑ์ที่สร้างขึ้นเพื่อให้อุตสาหกรรมการขนส่งมีความยืดหยุ่นและการแข่งขันที่มากขึ้น โดยช่วงแรกกฎเกณฑ์ตระหนักถึงการให้บริการร่วมเดินทาง เป็นองค์ประกอบสำคัญ และช่วงที่สองมีเป้าหมายเพื่อปรับปรุงความปลอดภัยและทางเลือกของลูกค้า โดยส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันในเรื่องราคาและทำให้เกิดการแข่งขันในบริการการขนส่งที่เป็นธรรม ในการปรับปรุงช่วงที่สองนี้ทำให้ผู้ขับอุเบอร์ต้องติดสติ๊กเกอร์ของอุเบอร์ ในขณะที่มีการให้บริการรับส่งผู้โดยสาร ตามที่ผู้ขับได้กดตกลงรับผู้โดยสารผ่านอุเบอร์แอปพลิเคชัน รวมถึงกฎเกณฑ์เพื่อความปลอดภัยที่ผู้ขับอุเบอร์ต้องปฏิบัติตาม ความเหมาะสมที่เกี่ยวกับข้อกำหนดในการเข้ามาเป็นผู้ขับ

อูเบอร์และมาตรฐานความปลอดภัยของรถที่นำมาให้บริการโดยรวมถึงการดูแลรักษาและการตรวจสอบด้วย<sup>112</sup>

ด้วยเหตุข้างต้น ผู้เขียนเห็นว่าการศึกษบทบัญญัติ Point to Point Transport (Taxis and Hire Vehicles) Act 2016 ของรัฐนิวเซาท์เวลส์ ประเทศออสเตรเลียเพื่อศึกษาถึงแนวความคิดว่า เพราะเหตุใดรัฐนิวเซาท์เวลส์จึงยอมให้อูเบอร์เข้ามาดำเนินกิจการโดยถูกกฎหมาย กฎเกณฑ์ที่กำหนดเงื่อนไขและควบคุมในการดำเนินกิจการเพื่อพิจารณาถึงนิติสัมพันธ์ของบุคคลที่เกี่ยวข้องในการดำเนินธุรกิจและความรับผิด โดยเริ่มศึกษบทบัญญัตินี้ดังกล่าวเกี่ยวกับคำนิยามที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของอูเบอร์ ดังต่อไปนี้

#### 4.2.1 นิติสัมพันธ์และความรับผิดระหว่างบริษัทอูเบอร์กับผู้โดยสาร

ก่อนศึกษาถึงนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ขับอูเบอร์กับผู้โดยสาร ต้องพิจารณาสถานะของอูเบอร์ในรัฐนิวเซาท์เวลส์ก่อน การดำเนินการของอูเบอร์ในลักษณะที่เป็นตัวกลางการเชื่อมต่อระหว่างผู้ขับอูเบอร์กับผู้โดยสาร อูเบอร์ถือว่าดำเนินการบริการรับจองล่วงหน้าให้แก่ผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชัน และจัดหาผู้โดยสารที่ทำการจองให้แก่ผู้ขับอูเบอร์เพื่อให้เกิดการบริการรับส่งผู้โดยสาร แม้การบริการรับจองล่วงหน้ามีความสำคัญอย่างยิ่ง ที่ทำให้เกิดการบริการรับส่งผู้โดยสาร และมีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับการบริการการขนส่งก็ตาม แต่รัฐนิวเซาท์เวลส์ถือว่า การให้บริการเช่นอูเบอร์เป็นบริการรับจองล่วงหน้าเท่านั้น ตรงตามนิยามคำว่า “ ผู้ให้บริการจองล่วงหน้า (Booking services) ตามมาตรา 7 บทบัญญัติ Point to Point Transport (Taxis and Hire Vehicles) Act 2016

(1) ในกฎหมายนี้ บริการจองรถหมายถึงการดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับ

(a) รับจองล่วงหน้าสำหรับรถแท็กซี่หรือรถรับจ้างเพื่อให้บริการรับส่งผู้โดยสาร (ในเวลานั้นหรือเวลาต่อมา) และ

(b) ติดต่อสื่อสารการจองล่วงหน้าไปยังผู้ขับรถเพื่อให้บริการรับส่งผู้โดยสารหรือผู้ประกอบการรถรับส่งผู้โดยสาร

(2) เพื่อหลีกเลี่ยงข้อสงสัย บุคคลที่ให้บริการจองรถจะต้องเป็นดังนี้

(a) บุคคลที่ทำสัญญาหรือตกลงกันกับบุคคลอื่น เพื่อที่จะให้บริการรับส่งผู้โดยสารตามที่ได้จองล่วงหน้าไว้

<sup>112</sup> Uber Technologies Inc., "New Regulations for Rideshare Drivers in NSW," [Online] Accessed: 24 October 2017. Available from: <https://www.uber.com/info/nsw/regulations/>

(b) บุคคลที่จัดการให้บริการรับส่งผู้โดยสารและรับจองล่วงหน้าสำหรับบริการนั้น

(3) เพื่อระบุงการเป็นบุคคลที่ให้บริการจองรถ ไม่จำเป็นต้องคำนึงเรื่องดังนี้ก็ได

(a) การจองล่วงหน้านั้น ได้รับหรือติดต่อทางไกลผ่านอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ หรือสื่ออื่นที่ไม่ได้จัดทำมาโดยบุคคลที่ให้บริการจองรถล่วงหน้า

(b) ผู้ให้บริการจองรถล่วงหน้าที่ตั้งอยู่นอกรัฐ แม้ว่าผู้ให้บริการรับส่งผู้โดยสารจะให้บริการเฉพาะภายในรัฐทั้งหมดหรือให้บริการบางส่วนภายในรัฐ

ข้อสังเกต ตามกฎหมายนี้ การให้บริการรับส่งผู้โดยสารเกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสารทั้งหมดในรัฐหรือบางส่วนในรัฐ

(4) กฎหมายอาจจะระบุว่า

(a) บุคคลที่ดำเนินธุรกิจที่ถูกระบุโดยกฎหมายเหล่านี้สำหรับส่วนนี้จะเป็นผู้บริการจองรถหรือไม่เป็นก็ได้

(b) การจัดการให้บริการหรือสิ่งอื่นๆที่กฎหมายเหล่านี้ระบุไว้ในส่วนนี้จะเป็นการจัดการสำหรับจองรถหรือไม่ก็ได้”

บทบัญญัติดังกล่าวเป็นบทบัญญัติใหม่ที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงกฎหมายเดิมที่มี ทำให้ผู้ให้บริการที่ให้บริการอยู่แล้วดังต่อไปนี้ ได้รับอนุญาตให้เป็นผู้ให้บริการจองล่วงหน้า (Booking Service Providers) อัตโนมัติโดยผลของกฎหมาย ยกเว้นเฉพาะกรณีของบริษัทนำเที่ยว (Travel Agent) ที่ไม่รวมอยู่ในนิยามของผู้ให้บริการจองล่วงหน้าดังกล่าว<sup>113</sup>

(1) เครือข่ายแท็กซี่ที่ได้รับอนุญาต (Authorised Taxi Networks)

(2) ผู้ให้บริการรถแท็กซี่ที่ได้รับการรับรอง (Accredited Taxi Operators) เนื่องจากผู้ให้บริการดังกล่าวรับบริการจองล่วงหน้าโดยตรงจากผู้โดยสาร และส่งต่อให้แก่ผู้ขับขี่คนอื่น

(3) ผู้ให้บริการรถรับจ้างส่วนตัวที่ได้รับการรับรอง (Accredited Private Hire Vehicle Operators)

(4) ผู้ให้บริการรถขับเคลื่อน 4 ล้อและวินมอเตอร์ไซด์ที่ได้รับการรับรอง (Accredited 4WD and Motorcycle Tourist Service Operators)

<sup>113</sup> NSW Government, "Booking Service Providers," [Online] Accessed: 21 October 2017. Available from: <https://www.pointtopoint.nsw.gov.au/booking-service-providers#>

บริการจองล่วงหน้า คือการจัดหาซึ่งบริการรับส่งผู้โดยสาร และสื่อสารการจองล่วงหน้าของผู้โดยสารไปยังผู้ขับ ตามนิยาม การให้บริการจองล่วงหน้า มาตรา 7 เป็นการนิยามเพื่อให้ครอบคลุมบุคคลธรรมดา การให้บริการดังกล่าวและองค์กรธุรกิจที่ให้บริการดังกล่าว มีสถานะและอยู่ภายใต้บทบัญญัติ Point to Point Transport (Taxis and Hire Vehicles) Act 2016<sup>114</sup> ทำให้นิติสัมพันธ์ระหว่างบริษัทอุเบอร์กับผู้โดยสารเป็นไปตามสัญญาผู้ให้บริการจองล่วงหน้า โดยอุเบอร์ซึ่งมีฐานะเป็นผู้ให้บริการจองล่วงหน้ามีหน้าที่ในการปฏิบัติตาม ข้อกำหนดในหมวดความปลอดภัยของการบริการที่บัญญัติถึงหน้าที่ของผู้ให้บริการจองล่วงหน้าและโทษของการฝ่าฝืนหน้าที่ดังกล่าว โดยบัญญัติไว้ตั้งแต่มาตรา 9 ถึงมาตรา 26 บทบัญญัติ Point to Point Transport (Taxis and Hire Vehicles) Act 2016 โดยกำหนดหน้าที่หลักของผู้ให้บริการจองล่วงหน้าคือ หน้าที่ดูแลความปลอดภัยในการบริการรับส่งผู้โดยสารให้อยู่ในมาตรฐานความปลอดภัยเบื้องต้น (Safety duties and standards) โดยต้องพิจารณาถึงสิ่งต่อไปนี้<sup>115</sup>

- a) ความเหมาะสมในคุณสมบัติของผู้ขับอุเบอร์ให้ครบถ้วนตามข้อกำหนดของรัฐ
- b) มาตรฐานความปลอดภัยของรถที่นำมาให้บริการ โดยพิจารณาสมรรถนะในความปลอดภัยพื้นฐาน
- c) การจดทะเบียนของรถที่นำมาให้บริการ
- d) รถที่นำมาให้บริการต้องมีประกันภัยที่ครอบคลุมถึงบุคคลที่สาม
- e) ตรวจสอบการบำรุงรักษาและการซ่อมแซมรถที่นำมาให้บริการ
- f) สัญลักษณ์ของอุเบอร์ ที่ผู้ขับต้องแสดงสัญลักษณ์ดังกล่าวขณะที่มีการให้บริการรับส่งผู้โดยสาร
- g) มาตรฐานทั่วไปของรถที่นำมาให้บริการ กรณีผู้โดยสารเป็นผู้บงการทางร่างกาย

กรณีที่อุเบอร์ฝ่าฝืนหน้าที่ที่มีต่อผู้โดยสารจะก่อความรับผิดและบทลงโทษโดยบัญญัติไว้ในบทบัญญัติดังกล่าวเช่นเดียวกัน ส่วนความเสียหายจากอุบัติเหตุรถยนต์ในการให้บริการรับส่งผู้โดยสารอุเบอร์ในฐานะผู้ให้บริการจองล่วงหน้าไม่ต้องร่วมรับผิดในกรณีดังกล่าวต่อผู้เสียหายไม่ว่าจะเป็นต่อผู้โดยสารหรือบุคคลภายนอก เนื่องจากการบริการรับส่งผู้โดยสารหรือการขนส่งของรัฐนิวเซาท์เวลส์

<sup>114</sup> NSW Government, "Booking Service Provider - Glossary," [Online] Accessed: 22 October 2017. Available from: <https://www.pointtopoint.nsw.gov.au/glossary/booking-service-provider-glossary>

<sup>115</sup> NSW Government, "Safety Standards for Vehicles Providing Booked Services," [Online] Accessed: 23 October 2017. Available from: <https://www.pointtopoint.nsw.gov.au/safety-standards-vehicles-providing-booked-services>



ตามมาตรา 4 บทบัญญัติ Point to Point Transport (Taxis and Hire Vehicles) Act 2016 เพราะ มาตราดังกล่าวนิยาม การให้บริการรับส่งผู้โดยสารพิจารณาเฉพาะการขนส่งผู้โดยสาร บริการขนส่งผู้โดยสารจากสถานที่หนึ่งไปอีกที่หนึ่ง ภายในรัฐหรือบางส่วนภายในรัฐเพื่อให้ได้รับค่าโดยสารเท่านั้น ไม่รวมถึงการให้บริการจองล่วงหน้า แม้การให้บริการดังกล่าวจะมีความเกี่ยวข้องกับการบริการรับส่งผู้โดยสารก็ตาม แต่ถือว่าการบริการรับส่งผู้โดยสารกับการให้บริการจองล่วงหน้าเป็นคนละส่วนกัน อุเบอร์ในฐานะเป็นเพียงผู้ให้บริการจองล่วงหน้าจะมีความรับผิดชอบเมื่อผู้โดยสารฝ่าฝืนหน้าที่ดูแลความปลอดภัยในการบริการรับส่งผู้โดยสารให้อยู่ในมาตรฐานความปลอดภัยเบื้องต้นตามมาตรา Point to Point Transport (Taxis and Hire Vehicles) Act 2016 กำหนดไว้เท่านั้น

#### 4.2.2 นิติสัมพันธ์และความรับผิดชอบระหว่างบริษัทอุเบอร์กับผู้ขับอุเบอร์

สถานะของผู้ขับอุเบอร์จะเกิดขึ้น เมื่อต้องการสมัครเข้ามาเป็นผู้ขับอุเบอร์ ผู้ขับอุเบอร์ตกลงยอมรับข้อกำหนดและเงื่อนไขที่กำหนดโดยอุเบอร์ซึ่งเป็นข้อกำหนดและเงื่อนไขที่ปรากฏอยู่บนเว็บไซต์ของทางอุเบอร์ ทำให้เกิดนิติสัมพันธ์ระหว่างอุเบอร์กับผู้ขับอุเบอร์ขึ้น แม้ไม่ได้มีการทำสัญญาเป็นลายลักษณ์อักษรก็ตามแต่สัญญาระหว่างอุเบอร์กับผู้ขับอุเบอร์เกิดขึ้นแล้ว ทำให้อุเบอร์กับผู้ขับอุเบอร์เกิดหน้าที่ตามข้อกำหนดในสัญญาและเกิดความรับผิดชอบเมื่อฝ่าฝืนข้อกำหนดตามสัญญา อุเบอร์ในฐานะผู้ให้บริการจองล่วงหน้ามีหน้าที่ในการจัดหาผู้โดยสารที่ทำการจองผ่านแอปพลิเคชันให้แก่ผู้ขับอุเบอร์ผ่านแอปพลิเคชัน และผู้ขับอุเบอร์มีหน้าที่ในการให้ค่าบำเหน็จ (commission) แก่อุเบอร์เพื่อเป็นการตอบแทนการดำเนินการของอุเบอร์ในการจัดหาผู้โดยสารมาให้ โดยกฎหมายของรัฐนิวเซาท์เวลส์ไม่ได้ระบุชัดเจนว่าสัญญาที่อุเบอร์ทำกับผู้ขับอุเบอร์เป็นสัญญาประเภทใด

กรณีเกิดความเสียหายจากการให้บริการรับส่งผู้โดยสาร อุเบอร์ซึ่งมีสถานะเป็นเพียงผู้ให้บริการจองล่วงหน้า ไม่ได้มีส่วนที่จะต้องเข้ามารับผิดชอบต่อผู้ขับอุเบอร์ซึ่งเป็นผู้ให้บริการขนส่งผู้โดยสารประเภทรับจ้างส่วนบุคคล เนื่องจากการบริการรับส่งผู้โดยสารหรือการขนส่งไม่รวมถึงการให้บริการจองล่วงหน้า ผู้ขับอุเบอร์เป็นผู้รับผิดชอบในความเสียหายดังกล่าวแต่เพียงผู้เดียว โดยบริษัทประกันภัยจะเป็นผู้รับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นเบื้องต้น เนื่องจากรถที่นำมาให้บริการทุกคันมีข้อกำหนดให้ต้องทำประกันภัยที่ครอบคลุมถึงบุคคลที่สาม

#### 4.2.3 นิติสัมพันธ์และความรับผิดชอบระหว่างผู้ขับอุเบอร์กับผู้โดยสาร

จากคำนิยามตามมาตรา Point to Point Transport (Taxis and Hire Vehicles) Act 2016 ที่ว่า

**มาตรา 4 การบริการรับส่งผู้โดยสาร (Passenger Service)**

## (1) ตามบทบัญญัตินี้

ผู้โดยสาร (Passenger) ไม่รวมถึงบุคคลที่ถูกจ้างโดยผู้ให้บริการรถโดยสาร หรือ ผู้ให้บริการจองรถ หรือ เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในขณะที่กำลังปฏิบัติหน้าที่

การบริการรับส่งผู้โดยสาร (Passenger Service) หมายถึง การขนส่งผู้โดยสารด้วยพาหนะรถยนต์ (ไม่ใช่รถโดยสารประจำทาง) ภายในหรือบางส่วนภายในรัฐนี้เพื่อได้รับค่าโดยสาร

หมายเหตุ การให้บริการแท็กซี่เป็นส่วนหนึ่งของการบริการรับส่งผู้โดยสารเช่นเดียวกับการให้บริการโดยใช้รถรับจ้าง

การให้บริการรับส่งผู้โดยสาร (Provide a Passenger Service) หมายถึง การดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับให้บริการรับส่งผู้โดยสาร รวมถึงการให้บริการรถแท็กซี่

## (2) การบริการดังต่อไปนี้ไม่ใช่การบริการผู้โดยสาร

(a) บริการรถรับส่งสำหรับหมู่บ้าน

(b) บริการที่จัดไว้ตามเส้นทางประจำที่มีตารางเวลา หรือตามเส้นทางประจำที่มีช่วงเวลาเดินรถ

(c) บริการที่จัดไว้ตามเส้นทางประจำเดียวหรือหลายเส้นทางที่ผู้โดยสารจะเดินทางไกลไม่น้อยกว่า 40 กิโลเมตร

(3) บริการที่ขนส่งโดยพาหนะรถยนต์ที่โดยทั่วไปเดินรถบนพื้นที่ไม่ใช่ถนน หรือ บนถนนที่ไม่ใช่พื้นที่ให้บริการผู้โดยสาร

(4) กฎหมายเหล่านี้จะระบุนำให้มีการจัดการขนส่งที่ได้ถูกบังคับโดยกฎหมายว่าด้วยจุดประสงค์ของส่วนนี้หรือไม่ใช่บริการรับส่งผู้โดยสาร

การให้บริการของผู้ขับอุเบอร์ เป็นการให้บริการลักษณะขนส่งผู้โดยสารด้วยพาหนะรถยนต์ส่วนบุคคลโดยมีผลตอบแทนเป็นค่าโดยสาร ถือเป็นบริการรับส่งผู้โดยสาร (Passenger Service) โดยลักษณะการให้บริการอุเบอร์เป็นการให้บริการขนส่งที่ไม่มีเส้นทางประจำที่ถูกกำหนดไว้ล่วงหน้า อย่างเช่นรถโดยสารประจำทางในการรับส่งผู้โดยสาร แต่เป็นบริการรับส่งผู้โดยสารจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งตามเส้นทางที่ผู้โดยสารเลือกและตามเวลาที่ผู้โดยสารต้องการ ถือเป็นบริการประเภทบริการขนส่งแบบจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง (Point to Point Transport Services) เป็นการให้บริการขนส่งที่อยู่ภายใต้บทบัญญัติ Point to Point Transport (Taxis and Hire Vehicles) Act 2016 ซึ่งการให้บริการขนส่งดังกล่าวตามกฎหมายประเทศออสเตรเลีย รัฐนิวเซาท์เวลส์ ไม่ถือว่าเป็น

การบริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ (Public Passenger Service) เนื่องจากตามบทบัญญัติ Passenger Transport Act 1990 ได้กำหนดนิยาม การบริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ หมายถึง การรับขนคนโดยสารโดยมีค่าโดยสารหรือค่าตอบแทนอย่างอื่น (ที่นอกเหนือจากบริการผู้โดยสาร ภายใต้บทบัญญัติ Point to Point Transport (Taxis and Hire Vehicles) Act 2016) โดยพาหนะ ที่นำมาให้บริการแก่ผู้โดยสารสาธารณะ (Public Passenger Vehicle) หมายถึง รถโดยสารประจำทางสาธารณะ หรือ เรือข้ามฟากที่ให้บริการผู้โดยสารเป็นการทั่วไป หรือพาหนะที่ลูกประกาศโดย กฎหมายตามมาตรา 6 ของบทบัญญัติ Passenger Transport Act 1990 ให้เป็นพาหนะโดยสาร สาธารณะ เช่น พาหนะที่ใช้สำหรับรับขนคนโดยสารสำหรับรับจ้าง หรือใช้สำหรับการค้าหรือธุรกิจใด เป็นต้น

บทบัญญัติ Point to Point Transport (Taxis and Hire Vehicles) Act 2016 ได้นิยามถึง พาหนะที่นำมาให้บริการรับส่งผู้โดยสาร 2 ประเภท ประเภทแรกคือ แท็กซี่ ประเภทที่สองคือ รถ รับจ้าง ตามมาตราที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

#### **มาตรา 5**

(1) ตามบทบัญญัตินี้

**แท็กซี่ (Taxi)** หมายถึง พาหนะรถยนต์ที่ใช้ในการให้บริการแท็กซี่

**การบริการรถแท็กซี่ (Taxi Service)** หมายถึง การบริการรับส่งผู้โดยสาร ที่ขนส่งโดยพาหนะ รถยนต์ด้วยการ

(ก) ตระเวนหรือจอดรอรับจ้างตามถนนหรือพื้นที่ที่เชื่อมต่อกับถนน หรือ

(ข) เป็นผู้มิอำนาจตามพระราชบัญญัตินี้ ตระเวนหรือจอดรอ บนถนนหรือในพื้นที่ที่เชื่อมต่อกับ ถนน (ไม่ว่าพาหนะรถยนต์จะได้รับการว่าจ้างโดยวิธีอื่นเพื่อวัตถุประสงค์ในการให้บริการรับส่ง ผู้โดยสารหรือไม่)

(2) ตามบทบัญญัตินี้ การบริการรถแท็กซี่ หมายความว่า การดำเนินการในกิจการของธุรกิจ

(ก) อำนาจความสะดวกในการให้บริการรถแท็กซี่ หรือ

(ข) การให้บริการรถแท็กซี่

(3) บุคคลใดอำนวยความสะดวกให้บริการรถแท็กซี่ หากบุคคลนั้นเกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจ ในการจัดให้คนหนึ่งคนหรือมากกว่าได้รับบริการต่อไปนี้ สำหรับรถแท็กซี่ที่ดำเนินการภายใต้ ชื่อร่วมกันและมีเครื่องหมายหรือทาสีในรูปแบบเดียวกัน:

(ก) การประสานงานของการให้บริการรถแท็กซี่

(ข) การจัดให้, การประสานงานหรือการตรวจสอบของสิ่งอำนวยความสะดวกความต้าน

ปลอดภัยสำหรับรถแท็กซี่

(ค) การตั้งค่างานค่าโดยสารที่อาจถูกเรียกเก็บเงินสำหรับการให้บริการรถแท็กซี่

หมายเหตุ ค่าโดยสารที่กำหนดโดยผู้อำนวยการควบคุมในการให้บริการรถแท็กซี่ไม่สามารถขัดแย้งกับคำสั่งค่าโดยสาร (คูมาตรา 76)

(ง) การประสานงานหรือการจัดหาระบบการจัดการความปลอดภัยสำหรับการให้บริการรถแท็กซี่

(4) หมวดย่อยใน (3) ไม่ได้จำกัด การดำเนินงานของส่วนย่อย (2) (ก)

(5) กฎระเบียบนี้อาจกำหนดให้

(ก) คนที่ประกอบธุรกิจตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับสำหรับวัตถุประสงค์ของส่วนนี้เป็นหรือไม่เป็นผู้ให้บริการในการให้บริการรถแท็กซี่หรือ

(ข) การให้บริการขนส่งใด ๆ ที่กำหนดโดยกฎระเบียบ เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของมาตรานี้หรือไม่ให้บริการรถแท็กซี่

**มาตรา 6 รถรับจ้าง (Hire Vehicles)** ตามกฎหมายนี้ หมายถึง พาหนะรถยนต์ที่ใช้ในการให้บริการรับส่งผู้โดยสารที่ไม่ใช่บริการรถแท็กซี่

พาหนะที่นำมาให้บริการของผู้ขับอุเบอร์คือ รถยนต์ส่วนบุคคล (Private Vehicle) ซึ่งเป็นรถส่วนตัวของผู้ขับอุเบอร์ที่นำมาเองเพื่อรับจ้างในการบริการขนส่ง เป็นไปตามคำนิยามของรถรับจ้างตามกฎหมายนี้ แต่ก่อนที่ผู้ขับอุเบอร์จะสามารถนำรถยนต์ส่วนบุคคลของตนมาให้บริการได้นั้น ผู้ขับจะต้องลงทะเบียนรถที่นำมาให้บริการในประเภทรถยนต์ที่ใช้สำหรับธุรกิจ จากนั้นผู้ขับมีหน้าที่ในการจัดเตรียมรถยนต์ที่จะนำมาให้บริการให้เป็นไปตามข้อกำหนดต่างๆ ตามที่รัฐกำหนดเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย รวมถึงประกันภัยของรถต้องเป็นประเภทที่ความคุ้มครองครอบคลุมถึงบุคคลที่สาม

ผู้ขับอุเบอร์ ถือเป็นผู้ให้บริการรับส่งผู้โดยสารทำให้ตกอยู่ภายใต้ข้อกำหนดตามบทบัญญัติ Point to Point Transport (Taxis and Hire Vehicles) Act 2016 ประกอบกับบทบัญญัติ Point to Point Transport (Taxis and Hire Vehicles) Regulation 2017 ซึ่งกำหนดถึงหน้าที่ของผู้ให้บริการดังกล่าวว่าต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดใดต่อผู้โดยสาร หน้าที่ของผู้โดยสารที่ต้องปฏิบัติตามต่อผู้ให้บริการ และความผิดรับจากการฝ่าฝืนหน้าที่ ผู้ขับที่ต้องการเข้าร่วมเป็นพาร์ทเนอร์กับอุเบอร์ต้องได้รับใบอนุญาตขนส่งผู้โดยสาร Passenger Transport Licence Code (PTLC) ซึ่งเป็นกฎบังคับใหม่สำหรับผู้ขับอุเบอร์ที่ใช้แทนใบอนุญาตขับชีร์รับจ้างส่วนบุคคล Private Hire Vehicle (PHV) Driver Authority (DA) และต้องได้รับการตรวจสอบประวัติการขับรถในรัฐนิวเซาท์เวลส์จาก RMS (Road

and Maritime Service) เป็นหน่วยงานที่ควบคุมการออกใบอนุญาตต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของรัฐบาลนิวเซาท์เวลส์<sup>116</sup>

ในส่วนของนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ขับอุเบอร์กับผู้โดยสารนั้น แม้ว่าการบริการของผู้ขับอุเบอร์ในการรับผู้โดยสารจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งโดยมีค่าโดยสารเป็นผลตอบแทน ซึ่งถือเป็นการบริการรับส่งผู้โดยสารที่มีลักษณะคล้ายกับการรับขนคนโดยสารที่อยู่ภายใต้บทบัญญัติ Passenger Transport Act 1990 ที่บัญญัติเกี่ยวกับการบริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะก็ตาม แต่เมื่อพิจารณาการให้บริการดังกล่าวแล้วพบว่า เส้นทางในการเดินทางถูกกำหนดโดยผู้โดยสาร ตั้งแต่จุดที่ผู้ขับอุเบอร์มารับผู้โดยสาร จุดหมายปลายทางที่ผู้โดยสารต้องการเดินทางคือที่ใด ไม่ได้มีเส้นทางประจำที่ถูกกำหนดไว้ล่วงหน้าเช่นรถโดยสารประจำทางซึ่งเป็นบริการขนส่งสาธารณะที่อยู่ภายใต้บทบัญญัติดังกล่าว ดังนั้นการให้บริการขนส่งของผู้ขับอุเบอร์จึงไม่ใช่การบริการขนส่งสาธารณะและไม่ใชการรับขนคนโดยสาร แต่เป็นเพียงบริการขนส่งแบบจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง (Point to Point Transport Services) เป็นการให้บริการขนส่งที่อยู่ภายใต้บทบัญญัติ Point to Point Transport (Taxis and Hire Vehicles) Act 2016 เช่นเดียวกับ บริการรถแท็กซี่ บริการรถรับจ้าง กรณีของความรับผิดของผู้ขับอุเบอร์ในกรณีเกิดความเสียหายขึ้นรับผิดเช่นเดียวกับผู้ขับรถแท็กซี่และผู้ขับรถรับจ้าง เนื่องจากผู้ขับอุเบอร์เป็นผู้ให้บริการจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดเช่นกัน โดยในบทบัญญัติ Point to Point Transport (Taxis and Hire Vehicles) Act 2016 ยังไม่มีการบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะ แต่เมื่อพิจารณาจากคำพิพากษาศาลฎีกาของรัฐบาลนิวเซาท์เวลส์พบว่า เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นจากอุบัติเหตุรถยนต์ในการให้บริการรถแท็กซี่ ความรับผิดและการเยียวยาความเสียหายเป็นไปตามบทบัญญัติ Motor Accidents Compensation Act 1999<sup>117</sup>

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

#### 4.3 ประเทศสหรัฐอเมริกา รัฐแคลิฟอร์เนีย (United States of America, California)

การให้บริการอุเบอร์ถือกำเนิดในเมืองซานฟรานซิสโก รัฐแคลิฟอร์เนีย ประเทศสหรัฐอเมริกา และปัจจุบันเมืองซานฟรานซิสโกยังเป็นที่ตั้งของสำนักงานใหญ่ของบริษัทอุเบอร์อีกด้วย แม้ว่าประเทศสหรัฐอเมริกาจะเป็นประเทศต้นกำเนิดของอุเบอร์ก็ตาม แต่เนื่องจากรูปแบบการดำเนินธุรกิจเช่นอุเบอร์ เป็นหนึ่งในตัวอย่างของเศรษฐกิจการแบ่งปันซึ่งเป็นการดำเนินธุรกิจรูปแบบใหม่ที่นำเทคโนโลยีเข้ามาปรับใช้ในการดำเนินธุรกิจจึงทำให้เกิดปัญหาทางกฎหมาย ทำให้แต่ละรัฐในประเทศ

<sup>116</sup> Uber Technologies Inc., "Becoming Authorised," [Online] Accessed: 25 October 2017. Available from: <https://www.uber.com/en-AU/drive/newcastle/get-a-license/>

<sup>117</sup> New South Wales Supreme Court, SC 20384/2005

สหรัฐอเมริกา มีการแสดงออกต่อเรื่องดังกล่าวแตกต่างกัน บางรัฐในประเทศสหรัฐอเมริกายังคงต่อต้าน ห้ามอูเบอร์มีให้ดำเนินการ ในขณะที่บางรัฐในประเทศสหรัฐอเมริกาอนุญาตให้อูเบอร์สามารถดำเนินการโดยชอบด้วยกฎหมาย

(1) รัฐที่ต่อต้านห้ามมิให้อูเบอร์ดำเนินการ

หนึ่งในตัวอย่างของรัฐ ในประเทศสหรัฐอเมริกาที่ต่อต้าน ห้ามมิให้มีการให้บริการรถร่วมเดินทางอูเบอร์ คือ รัฐอลาสก้า (Alaska) รัฐออริกอน (Oregon) ภายในรัฐออริกอนกำหนดกฎเกณฑ์ให้บริษัทและผู้ขับแท็กซี่ต้องมีใบอนุญาตเสมอซึ่งในการดำเนินกิจการของอูเบอร์ ผู้ขับอูเบอร์ไม่มีใบอนุญาตของรัฐออริกอนทำให้ประกันไม่คุ้มครอง และทำให้ผู้โดยสารมีความเสี่ยงหากเกิดอุบัติเหตุขึ้น

เหตุผลที่รัฐห้ามมิให้อูเบอร์ดำเนินการ เนื่องจากการดำเนินธุรกิจของอูเบอร์ขาดความรับผิดชอบต่อสังคม ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยสาธารณะ รัฐต้องการปกป้องประชาชนผู้บริโภค การแข่งขันที่ไม่เป็นธรรมต่อผู้ขับแท็กซี่ และไม่มีมาตรการที่ดีเพียงพอในการรับมือกับปัญหาอาชญากรรม รวมถึงยังไม่มี การตรวจสอบภูมิหลังของผู้ขับอูเบอร์มากเพียงพอ

(2) รัฐที่อนุญาตให้อูเบอร์สามารถดำเนินการโดยชอบด้วยกฎหมาย

หนึ่งในตัวอย่างของรัฐ ในประเทศสหรัฐอเมริกาที่เปลี่ยนแปลงกฎหมายโดยเห็นด้วยในการให้บริการรถร่วมเดินทางอูเบอร์ คือ รัฐมิสซูรี่ (Missouri) ที่ร่างกฎหมายโดยอนุญาตให้ บริการรถร่วมเดินทางเช่นอูเบอร์เข้ามาดำเนินการภายใต้การควบคุมของรัฐ โดยรัฐต้องการเข้ามาตรวจสอบประวัติที่มา ตรวจสอบพยานะที่นำมาให้บริการ และข้อกำหนดประกันภัย รัฐต้องการให้บุคคลที่สามได้รับการดูแลอย่างเหมาะสม จากพยานะที่นำมาให้บริการ โดยให้ข้อมูลดังกล่าวปรากฏในรายงานของบริษัท

รัฐแคลิฟอร์เนีย (California) ช่วงแรกมีการต่อต้านการดำเนินการอูเบอร์ โดยมีการส่งจดหมายให้ทางอูเบอร์เพื่อให้ปิดกิจการและกำหนดค่าปรับ 20,000 ดอลลาร์สหรัฐ สำหรับการดำเนินธุรกิจที่ฝ่าฝืนกฎหมายเนื่องจากมองว่าอูเบอร์ให้บริการรถแท็กซี่โดยไม่ได้รับอนุญาต แต่ในปัจจุบัน คณะกรรมการสาธารณูปโภคของรัฐแคลิฟอร์เนีย หรือ California Public Utilities Commission (CPUC) ได้มีมติเป็นเอกฉันท์ในข้อตกลงถาวร เพื่อจัดประเภทการให้บริการรถร่วมเดินทางเป็นการให้บริการประเภทใหม่ขึ้นมา เรียกว่า Transportation Network Company หรือ บริษัทเครือข่ายคมนาคม ทางคณะกรรมการสาธารณูปโภคของรัฐแคลิฟอร์เนียได้ออกกฎหมายมาดูแลควบคุมบริการรถร่วมเดินทาง และอนุญาตให้การให้บริการรถร่วมเดินทางดำเนินการโดยชอบด้วยกฎหมาย และยังมีอีกหลายรัฐ ในประเทศสหรัฐอเมริกาที่ยอมรับให้อูเบอร์สามารถดำเนินการได้โดยถูกต้องตามกฎหมาย โดยออกกฎหมายภายในรัฐเปลี่ยนไปในทางที่เห็นด้วยสำหรับการให้บริการรถร่วมเดินทาง เช่น นิวยอร์ก เวอร์จิเนีย เพนซิลวาเนีย ฯลฯ

เหตุผลของรัฐที่แสดงออกมาในทางที่เห็นด้วยในการให้บริการร่วมเดินทาง เนื่องจากรัฐมองว่าการให้บริการร่วมเดินทางเป็นที่ยอมรับ เป็นคุณต่อสังคมและเป็นประโยชน์ต่อผู้บริโภคที่จะได้รับการให้บริการทางขนส่งที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยรัฐยังคงคำนึงถึงความปลอดภัยสาธารณะเป็นประเด็นสำคัญ รัฐจึงต้องการให้การให้บริการร่วมเดินทางดำเนินกิจการภายใต้กฎเกณฑ์ของบริษัทแท็กซี่และการให้บริการสาธารณะ เพื่อที่จะปกป้องผู้โดยสาร ผู้ขับอุเบอร์และผู้แข่งขัน เพราะฉะนั้นจึงเห็นว่าการให้บริการดังกล่าวไม่ใช่สิ่งที่ไม่ดีที่บางรัฐควรจะสนับสนุนอุเบอร์ โดยมีการเรียกธุรกิจการให้บริการรับส่งโดยสารบุคคลเช่นนี้ว่า “TNCs” (Transportation Network Company) หรือ “MSPs” (Mobility Service Providers) หรือบริษัทเครือข่ายคมนาคม ซึ่งการเรียกชื่อในการให้บริการ การให้คำนิยาม รวมถึงกฎเกณฑ์การบังคับควบคุมการให้บริการดังกล่าว เป็นไปตามกฎหมายภายในของแต่ละรัฐ

เนื่องจากรูปแบบการให้บริการเช่นอุเบอร์ที่อาศัยแอปพลิเคชันอำนวยความสะดวกในการติดต่อสื่อสารกันระหว่างผู้ขนส่งกับผู้โดยสาร ถือเป็นการให้บริการขนส่งรูปแบบใหม่ที่เพิ่งมีขึ้นเมื่อไม่นานมานี้ จึงไม่มีกฎหมายของรัฐใดที่นิยามอย่างแน่ชัดว่าการให้บริการเช่นนี้ถือเป็นการบริการประเภทใด เป็นการให้บริการข้อมูลทางสังคมหรือเป็นการให้บริการขนส่ง มีเพียงรัฐแคลิฟอร์เนียเป็นแห่งแรกที่นิยามการให้บริการรูปแบบดังกล่าวขึ้นในปี 2556 และกฎหมายของรัฐแคลิฟอร์เนียเป็นกฎหมายที่มีความเข้มงวดมากกว่ากฎหมายของรัฐอื่น ด้วยเหตุดังกล่าว ตามวิทยานิพนธ์เล่มนี้ในส่วนของกฎหมายต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการอุเบอร์ จึงจะศึกษาถึงกฎหมายของรัฐแคลิฟอร์เนีย ประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งจะกล่าวดังต่อไปนี้

คณะกรรมการสาธารณูปโภคของรัฐแคลิฟอร์เนีย หรือ California Public Utilities Commission (CPUC) เป็นองค์กรของรัฐแคลิฟอร์เนียที่เป็นผู้รับผิดชอบดูแลในสาธารณูปโภคที่ดำเนินการโดยเอกชนทั้งพลังงานไฟฟ้า, การสื่อสารโทรคมนาคม, แก๊สธรรมชาติ และน้ำ นอกจากนี้คณะกรรมการสาธารณูปโภคของรัฐแคลิฟอร์เนียรับผิดชอบดูแลการให้บริการทั่วไปด้วย เช่น การบริการขนส่งภายในรัฐแคลิฟอร์เนีย ประเภทบริษัทเครือข่ายคมนาคม ประเภทสายการบินภายในรัฐแคลิฟอร์เนีย

คณะกรรมการสาธารณูปโภคของรัฐแคลิฟอร์เนียได้ออกกฎเกณฑ์ใช้บังคับควบคุมบริษัทเครือข่ายคมนาคมที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชัน เมื่อวันที่ 19 กันยายน พ.ศ. 2556 เหตุผลในการออกกฎเกณฑ์ดังกล่าวก็เพื่อให้ประชาชนชาวแคลิฟอร์เนียที่เป็นผู้ใช้บริการมีความมั่นใจในเรื่องความปลอดภัยสาธารณะ แม้รูปแบบการดำเนินธุรกิจการให้บริการขนส่งจะเปลี่ยนแปลงไป มีการนำแอปพลิเคชันมาใช้เป็นสื่อกลางในการเชื่อมต่อระหว่างผู้โดยสารกับผู้ขับรถที่ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลซึ่งไม่ใช่รถยนต์พาณิชย์ ซึ่งเป็นรูปแบบธุรกิจใหม่ของการบริการขนส่งก็ตาม แต่ความปลอดภัยสาธารณะไม่ได้ลดน้อยลง

ทั้งนี้แม้คณะกรรมการสาธารณูปโภคของรัฐแคลิฟอร์เนียเป็นองค์กรที่มุ่งเน้นถึงความปลอดภัย สาธารณะเป็นหลัก แต่ทางองค์กรก็ได้มีการทบทวนกฎหมายอยู่เสมอเพื่อให้มั่นใจได้ว่ากฎหมายที่ บังคับใช้อยู่ สะท้อนถึงเทคโนโลยีและรูปแบบธุรกิจที่ก้าวหน้าไป และเพื่อให้เป็นที่แน่ชัดว่ากฎหมาย ต่างๆที่บังคับอยู่นั้นมีไว้เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดียิ่งขึ้นของชาวแคลิฟอร์เนีย คณะกรรมการสาธารณูปโภค ของรัฐแคลิฟอร์เนียเห็นด้วยกับแนวคิดของผู้ประกอบการที่ว่า การบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอป พลิเคชัน เป็นการเพิ่มทางเลือกให้แก่ผู้โดยสาร ทำให้ผู้โดยสารได้รับการให้บริการขนส่งที่ดี มี คุณภาพมากยิ่งขึ้น สามารถเข้าถึงการขนส่งด้วยความสะดวก รวดเร็วมากยิ่งขึ้น ลดการปล่อยแก๊ส คาร์บอนไดร็อกไซด์ซึ่งเป็นแก๊สเรือนกระจก ลดจำนวนพาหนะที่ใช้ในการเดินทางทำให้จราจรติดขัด ลดลง ด้วยเหตุผลดังกล่าว คณะกรรมการสาธารณูปโภคของรัฐแคลิฟอร์เนียจึงได้พิจารณาทบทวน และออกกฎหมายเพื่อควบคุมการให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชัน

จากสถานะที่ของบริษัทยูเบอร์ที่ทางคณะกรรมการสาธารณูปโภคของรัฐแคลิฟอร์เนีย หรือ California Public Utilities Commission (CPUC) ส่งผลกระทบต่อสิทธิสัมพันธและความเป็นส่วนตัวของบุคคลที่ เกี่ยวข้องในการให้บริการยูเบอร์ ต่อบริษัทยูเบอร์กับผู้โดยสาร บริษัทยูเบอร์กับผู้ขับขี่ และผู้ขับ ยูเบอร์กับผู้โดยสาร ซึ่งจะกล่าวในหัวข้อถัดไป

#### 4.3.1 นิติสัมพันธ์และความเป็นส่วนตัวระหว่างบริษัทยูเบอร์กับผู้โดยสาร

ในการศึกษาถึงนิติสัมพันธ์ระหว่างบริษัทยูเบอร์กับผู้โดยสารนั้น ก่อนอื่นต้องศึกษาถึงสถานะ ของยูเบอร์ ในรัฐแคลิฟอร์เนีย ประเทศสหรัฐอเมริกา เนื่องจากสถานะทางกฎหมายที่แตกต่างกันมา ซึ่งนิติสัมพันธ์และความเป็นส่วนตัวที่แตกต่างออกไปด้วย การให้บริการยูเบอร์เป็นบริการที่ใช้ติดต่อสื่อสาร ระหว่างผู้ขับกับผู้โดยสาร ผู้โดยสารจะส่งคำร้องขอใช้บริการโดยส่งคำร้องผ่านแอปพลิเคชันยูเบอร์ บนโทรศัพท์มือถือของตน โดยก่อนการส่งคำร้องดังกล่าวทางแอปพลิเคชันจะให้ผู้โดยสารระบุสถานที่ ที่ต้องการให้ผู้ขับขี่ไปรับ ปลายทางที่ผู้โดยสารต้องการเดินทางไป และแอปพลิเคชันจะคำนวณ ค่าโดยสารในการให้บริการโดยประมาณ เมื่อผู้โดยสารส่งคำร้องขอใช้บริการเรียบร้อยแล้ว แอปพลิเคชัน ยูเบอร์ก็จะดำเนินการส่งคำร้องขอใช้บริการของผู้โดยสาร ให้แก่ผู้ขับขี่ เมื่อผู้ขับขี่ได้เห็น คำร้องขอใช้บริการบนแอปพลิเคชันบนโทรศัพท์มือถือของตนแล้ว ผู้ขับขี่จะพิจารณาว่าตนเอง จะรับคำขอใช้บริการหรือไม่ หากผู้ขับขี่ต้องการที่จะตกลงให้บริการก็สามารถกดตกลงตอบรับคำ ขอใช้บริการผ่านทางแอปพลิเคชัน จากนั้นแอปพลิเคชันยูเบอร์ก็จะส่งการตอบรับดังกล่าว และ รายละเอียดข้อมูลประกอบด้วยรูปภาพที่ปรากฏหน้าตาของผู้ขับ ชื่อ นามสกุลผู้ขับ เบอร์โทรศัพท์ ของผู้ขับ ข้อมูลของรถที่ให้บริการ ยี่ห้อ สี พร้อมด้วยหมายเลขทะเบียนของรถคันดังกล่าวมายัง ผู้โดยสารผู้ขอรับบริการ จากนั้นผู้ขับขี่ก็จะขับรถมารับผู้โดยสาร ณ สถานที่ที่ผู้โดยสารกำหนด



พิกัดในคราวที่ส่งคำขอรับบริการ จากนั้นผู้ขับอุเบอร์ก็จะขับรถไปส่งผู้โดยสาร ณ ปลายทางตามที่ผู้โดยสารระบุไว้ในคราวที่ส่งคำขอรับบริการ เห็นได้จากการดำเนินการของบริษัทอุเบอร์ว่าแอปพลิเคชันอุเบอร์เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดการให้บริการการขนส่งขึ้น

จากการพิจารณาคณะกรรมการสาธารณูปโภคของรัฐแคลิฟอร์เนียกำหนดให้การดำเนินการของอุเบอร์ที่จัดให้มีการบริการการขนส่งที่จัดเตรียมไว้ล่วงหน้า โดยใช้ผ่านแอปพลิเคชันอุเบอร์เป็นสื่อกลางในการติดต่อระหว่างผู้ขับอุเบอร์กับผู้โดยสาร โดยเรียกธุรกิจรูปแบบดังกล่าวว่า บริษัทเครือข่ายคมนาคม หรือ TNCs (Transportation Network Company) ตรงตามคำนิยามตามบทบัญญัติ the California Public Utilities ตามมาตรา 5431 (C) กล่าวว่า

*“บริษัทเครือข่ายคมนาคม หมายถึง องค์กรซึ่งรวมถึง แต่ไม่จำกัดเพียง บริษัท, บริษัทจำกัด, ห้างหุ้นส่วน, เจ้าของแต่ผู้เดียว, หรือนิติบุคคลอื่นใดที่ดำเนินงานในรัฐแคลิฟอร์เนีย ดำเนินการจัดให้มีการให้บริการการขนส่งที่จัดเตรียมไว้ล่วงหน้าเพื่อให้ได้รับบำเหน็จ โดยใช้แอปพลิเคชันหรือแพลตฟอร์มออนไลน์ ในการติดต่อระหว่างผู้โดยสารกับผู้ขับที่ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการให้บริการ”<sup>118</sup>*

บริษัทเครือข่ายคมนาคม (Transportation Network Company ย่อว่า TNCs) หรือที่รู้จักในชื่อเรียกต่างๆ เช่น Ride-sharing, Ride-hailing หรือ Ride-booking โดยผู้โดยสารสามารถเรียกรถให้มารับและไปส่งยังจุดหมายปลายทางได้ตามความต้องการ ผ่านทางเว็บไซต์หรือแอปพลิเคชัน อีกนัยหนึ่งคือ เป็นรูปแบบธุรกิจที่เชื่อมต่อระหว่างผู้โดยสารกับผู้ขับรถให้บริการผ่านทางเว็บไซต์หรือแอปพลิเคชัน การให้บริการรูปแบบดังกล่าวเริ่มต้นจากแนวคิดเศรษฐกิจการแบ่งปัน Carpooling หรือการใช้รถคันเดียวกันร่วมเดินทางไปด้วยกัน เช่น คนที่บ้านอยู่ใกล้กันก็อาศัยรถคันเดียวกันไปทำงานเพื่อประหยัดน้ำมัน แต่ภายหลังการให้บริการของบริษัทเครือข่ายคมนาคม ถูกมองว่ามีลักษณะเป็น Ridesourcing หรือเป็นการจัดสรรการขนส่งผู้โดยสารให้กับคนขับเพื่อการพาณิชย์มากกว่า เพราะการให้บริการมีลักษณะคล้ายรถแท็กซี่มากกว่าการร่วมเดินทางไปด้วยกัน

รูปแบบของการให้บริการดังกล่าวมีการใช้เครื่องมือทางเทคโนโลยี 3 องค์กรประกอบด้วยกัน ได้แก่

- (1) อุปกรณ์ GPS Navigation เพื่อกำหนดเส้นทางของผู้ขับและจัดการการรับส่งผู้โดยสาร

<sup>118</sup> Section 5431 (c) “Transportation network company” means 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.

(2) สมาร์ทโฟน เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถเรียกรถได้จากที่ใดก็ตาม และ

(3) เครือข่าย Social Network เพื่อตรวจสอบคนขับ และสร้างความมั่นใจให้กับผู้โดยสาร

รูปแบบธุรกิจดังกล่าวไม่ได้มีเพียงเฉพาะบริษัทอุเบอร์เท่านั้น มีอีกหลากหลายบริษัทที่เป็นที่รู้จักในการให้บริการด้านนี้ อาทิ Grab, Didi Kuaidi, Lyft, Via, Ola Cabs, Dryver และบริษัทสตาร์ทอัพอื่นๆ อย่าง Gett, Cabify, goCatch, GoCar, GO-JEK, Careem, Wingz, Taxify, Easy Taxi, Fasten เป็นต้น แต่หากกล่าวถึงบริษัทเครือข่ายคมนาคมในประเทศไทย ปัจจุบันบริษัทเครือข่ายคมนาคมที่เป็นที่รู้จักในประเทศไทยยังคงมีเพียงสองบริษัทเท่านั้น คือ อุเบอร์ (Uber) และ แกร็บ (Grab) แต่ในอนาคตก็มีความเป็นไปได้ว่าจะมีบริษัทเข้าร่วมเดินทางอื่นๆ เข้ามาให้บริการเพิ่มขึ้น

บริษัทเครือข่ายคมนาคม หมายถึง บริษัทที่ประกอบธุรกิจขนส่งรถโดยสารที่จะต้องใช้รถยนต์ส่วนบุคคล (Personal Vehicle) ในการให้บริการการขนส่งเท่านั้น และตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกาไม่ถือเป็นการให้บริการรถโดยสารสาธารณะหรือรถยนต์พาณิชย์ (Non-commercial Vehicle) แต่อย่างใด อีกในส่วนของวิธีการเรียกรับผู้โดยสารจะต้องเรียกโดยส่งคำร้องขอใช้บริการผ่านระบบแอปพลิเคชันของมือถือหรือคอมพิวเตอร์เท่านั้น ผู้ขับอุเบอร์ไม่สามารถรับผู้โดยสารที่เรียกใช้บริการตามท้องถนนได้ การโดยสารแบบบริษัทเครือข่ายคมนาคมหรือการบริการรถยนต์ร่วมเดินทางจึงไม่ใช่รถยนต์ประเภทที่ผู้ขับสามารถขับขึ้นโดยทั่วไปบนท้องถนนเพื่อคอยรับผู้โดยสารที่รอโบกรถอยู่ข้างถนนได้เช่นรถแท็กซี่ จุดนี้เป็นจุดแตกต่างที่สำคัญที่ทำให้กฎหมายสหรัฐอเมริกาบัญญัติบริษัทเครือข่ายคมนาคมแตกต่างไปจากระบบขนส่งโดยสารสาธารณะ และจะไม่ก่อให้เกิดอุปสรรคปัญหาการจราจรเหมือนระบบรถแท็กซี่โดยสารสาธารณะทั่วไปที่จอดรอตตามข้างทางถนนเป็นจำนวนมากเพื่อรอรับผู้โดยสาร จนทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดทั้งท้องถนน ดังนั้นการให้บริการอุเบอร์ ที่มีการนำรถยนต์ส่วนบุคคล (Private Vehicle) มาให้บริการรับส่งผู้โดยสาร คณะกรรมการสาธารณสุขของแคลิฟอร์เนียพิจารณาว่าเป็นบริการการขนส่งในรูปแบบการให้บริการรถร่วมเดินทาง มีความแตกต่างไปจากระบบการขนส่งสาธารณะและไม่ถือเป็นการใช้งานรถยนต์ผิดประเภท

แม้บริษัทอุเบอร์ซึ่งเป็นบริษัทเครือข่ายคมนาคม ดำเนินการเป็นผู้จัดให้มีการบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันจะไม่ใช้ผู้ให้บริการการขนส่งโดยตรงก็ตาม บริษัทอุเบอร์ทำหน้าที่เป็นเพียงตัวกลางในการสื่อสารระหว่างผู้ขับอุเบอร์ซึ่งเป็นผู้ให้บริการการขนส่งที่แท้จริงกับผู้โดยสารเท่านั้น แต่บริษัทอุเบอร์ผู้จัดให้มีการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันถือเป็นส่วนที่สำคัญที่ทำให้เกิดการบริการการขนส่งขึ้น หากไม่มีแอปพลิเคชันอุเบอร์ทำหน้าที่เป็นตัวกลางในการสื่อสารก็ไม่อาจเกิดการให้บริการการขนส่งขึ้นได้ อีกทั้งอุเบอร์ผู้จัดให้มีการบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันเป็นผู้มีส่วนได้เสียในบำเหน็จหรือค่าจ้างที่ผู้โดยสารจ่ายแก่ผู้ขับอุเบอร์ที่เป็นผู้ขนส่งเพื่อตอบแทนในบริการการขนส่งผู้โดยสารนั้น ดังนั้นทางคณะกรรมการสาธารณสุขของแคลิฟอร์เนียจึงกำหนดให้สถานะของบริษัทอุเบอร์ถือเป็น ผู้ขนส่งที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันตาม

กฎหมายรัฐแคลิฟอร์เนีย ตรงตามคำนิยามของคำว่าผู้ขนส่งผู้โดยสาร ตามบทบัญญัติ Public Utilities Code Division 2 Chapter 8 Charter-party Carrier of Passengers ตามมาตรา 5360 ที่กล่าวว่า

“ผู้ขนส่งผู้โดยสาร (Charter-party Carrier of Passengers) คือ บุคคลทุกคนที่เกี่ยวข้องในการขนส่งผู้โดยสารโดยทางรถยนต์เพื่อำาเหหนึ่ง ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งด้วยพาหนะที่เข้าร่วมกับผู้โดยสารอื่น หรือเป็นการขนส่งด้วยพาหนะที่ผู้โดยสารเช่าแบบส่วนตัว โดยใช้เส้นทางถนนของมลรัฐในการขนส่ง”<sup>119</sup>

ด้วยบทบัญญัตินี้ดังกล่าวเห็นได้ว่าการดำเนินการของอูเบอร์ที่เป็นผู้จัดให้มีการบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชัน ถือเป็นบุคคลที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการขนส่งผู้โดยสารทางรถยนต์ให้สำเร็จ และมีส่วนในการได้รับำาเหหนึ่งบางส่วนเพื่อตอบแทนการดำเนินการให้เกิดการบริการขนส่งผู้โดยสารขึ้น ดังนั้นบริษัทอูเบอร์จึงถือเป็น ผู้ขนส่งผู้โดยสาร (Charter-party Carrier of Passengers) ตามกฎหมายแคลิฟอร์เนียกำหนด ดังนั้นนอกจากผู้ขนส่งผู้โดยสารจะหมายถึง ผู้ขับรถที่นำารถยนต์ส่วนบุคคลของตนมาร่วมให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันแล้ว ยังหมายรวมถึงผู้จัดให้มีการบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันด้วย เนื่องจากทั้งผู้ขับรถที่นำารถยนต์ส่วนบุคคลของตนมาร่วมให้บริการและผู้จัดให้มีการบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันต่างก็เป็นผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการบริการการขนส่งผู้โดยสารให้สำเร็จและเป็นผู้ที่มีส่วนได้เสีย ได้รับรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารเช่นเดียวกัน

ในการพิจารณาถึงบทบัญญัติ Public Utilities Code ในการให้คำาเหหนึ่งถึงคำว่า “ผู้ขนส่งผู้โดยสาร” ตามกฎหมายรัฐแคลิฟอร์เนีย เป็นที่สังเกตได้ว่า ไม่มีการกำหนดว่า ผู้ขนส่งคนโดยสารจะต้องเป็นผู้ให้บริการการขนส่งเพื่อำาเหหนึ่งในทางการค้าปกติหรืออาชีพของตนดังที่กำหนดไว้เช่นประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย ทำให้การพิจารณาผู้ขนส่งผู้โดยสารของรัฐแคลิฟอร์เนียสามารถตีความได้ครอบคลุมถึง การให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันที่ผู้ขับไม่ได้บริการการขนส่งผู้โดยสารเพื่อำาเหหนึ่งในทางการค้าปกติ แต่เป็นการให้บริการการขนส่งที่ไม่ใช่งานประจำ

<sup>119</sup> Section 5360 Subject to the exclusions of Section 5353, “charter-party carrier of passengers” means every person engaged in the transportation of persons by motor vehicle for compensation, whether in common or contract carriage, over any public highway in this state. “Charter-party carrier of passengers” includes any person, corporation, or other entity engaged in the provision of a hired driver service when a rented motor vehicle is being operated by a hired driver.

ให้บริการบางครั้งคราวตามเวลาที่ผู้ขับมีเวลาว่างเท่านั้น ซึ่งประเด็นดังกล่าวจะวิเคราะห์อย่างละเอียดในส่วนของบทวิเคราะห์ต่อไป

จากสถานะดังกล่าวของบริษัทอูเบอร์ ที่รัฐแคลิฟอร์เนียกำหนดให้เป็นผู้ขนส่งผู้โดยสาร เช่นเดียวกับผู้ขับอูเบอร์ ทำให้นิติสัมพันธ์ระหว่างบริษัทอูเบอร์กับผู้โดยสาร เป็นเช่นเดียวกับนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ขับอูเบอร์ซึ่งเป็นผู้ให้บริการการขนส่งกับผู้โดยสารเป็นเช่นเดียวกันคือ เป็นไปตามสัญญาขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งแม้ว่าบริษัทอูเบอร์กับผู้ขับอูเบอร์ถือเป็นผู้ขนส่งผู้โดยสารเหมือนกัน แต่บริษัทอูเบอร์ในฐานะผู้จัดให้มีการบริการการขนส่ง กับผู้ขับอูเบอร์ในฐานะผู้ให้บริการการขนส่งมีหน้าที่ที่ถูกกำหนดตามกฎหมายแตกต่างกัน

หน้าที่ของอูเบอร์ในฐานะผู้จัดให้มีการบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชัน ทางคณะกรรมการสาธารณสุขของรัฐแคลิฟอร์เนีย ได้กำหนดหน้าที่ในการควบคุมการให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันหลายประการ โดยกำหนดให้ผู้จัดให้มีการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันมีหน้าที่ ดังต่อไปนี้

- 1) ผู้จัดให้มีการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันต้องทำการตรวจเอบประวัติอาชญากรรมเบื้องต้นของผู้ขับก่อนที่จะเข้าร่วมในการให้บริการขนส่งผู้โดยสาร ทั้งประวัติเรื่องของการขับรถในขณะที่มีฤทธิ์ของแอลกอฮอล์หรือสารเสพติด เรื่องการฉ้อฉล เรื่องทางเพศ เช่น การล่วงละเมิดทางเพศ เรื่องอาชญากรรมเกี่ยวกับทรัพย์เช่น การลักขโมย การกระทำรุนแรงหรือเป็นการข่มขู่ หรือเรื่องการใช้รถยนต์ในการก่ออาชญากรรมอื่นๆ โดยตรวจสอบประวัติย้อนหลังในระยะเวลาไม่เกิน 7 ปีเพื่อความปลอดภัยต่อสาธารณะ อีกทั้งผู้จัดให้มีการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันต้องรวบรวมประวัติการขับรถของผู้ขับทั้งก่อนเข้าร่วมให้บริการ และตรวจสอบความถูกต้องทุกๆ ไตรมาสตลอดระยะเวลาที่ผู้ขับนั้นนำรถยนต์ของตนมาร่วมให้บริการ ผู้ขับที่สามารถร่วมให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันได้จะต้องถูกหักคะแนนตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรได้ไม่เกิน 2 คะแนน หากเกินกว่านั้นผู้จัดให้มีการบริการการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันมีอำนาจในการห้ามไม่ให้ผู้ขับคนดังกล่าวมาเข้าร่วมให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันอีกต่อไป
- 2) ผู้จัดให้มีการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันต้องมีการควบคุมพฤติกรรมของผู้ขับที่เกี่ยวข้องกับการใช้แอลกอฮอล์หรือยาเสพติด รวมถึงผู้จัดให้มีการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันต้องจัดหาวิธีการให้แก่ผู้โดยสารที่จะสามารถรายงานพฤติกรรมของผู้ขับที่ต้องสงสัยว่าให้บริการขนส่งผู้โดยสารในขณะที่อยู่ภายใต้ฤทธิ์ของแอลกอฮอล์หรือสารเสพติด

ติด ในแอปพลิเคชันหรือเว็บไซต์ต้องมีหมายเลขโทรศัพท์ ฟังก์ชันในแอปพลิเคชันหรือเว็บไซต์ รวมถึงอีเมลล์ของผู้จัดให้มีบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันและ Commission's Passenger Section สำหรับส่งรายงานพฤติกรรมของผู้ขับที่มีพฤติกรรมต้องสงสัยว่าอยู่ภายใต้ฤทธิ์แอลกอฮอล์หรือสารเสพติดในขณะที่ให้บริการการขนส่ง และเมื่อทางผู้จัดให้มีบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันได้รับการรายงานจากผู้โดยสาร ผู้จัดให้มีบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันต้องห้ามมิให้ผู้ขับที่ถูกร้องเรียนเป็นการชั่วคราว และทำการเรียกผู้ขับมาทำการสอบสวนเพื่อหาข้อเท็จจริงต่อไป

- 3) ผู้จัดให้มีการบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันต้องจัดการอบรมแก่ผู้ขับที่มาร่วมให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชัน เพื่อให้มั่นใจได้ว่าผู้ขับจะมีพฤติกรรมที่ปลอดภัยก่อนที่ผู้จัดให้มีการบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันจะอนุญาตให้ผู้ขับเข้าร่วมในการให้บริการดังกล่าว

จากที่กล่าวถึงหน้าที่ที่กล่าวมาข้างต้นของผู้จัดให้มีการบริการการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชัน ในการจัดหาผู้ขับที่มีวุฒิภาวะ ประวัติอาชญากรรมและประวัติการขับรถที่ดีพอ เพื่อให้ผู้โดยสารมีความมั่นใจว่าผู้ขับที่จะมาให้บริการการขนส่งตนจะสามารถขับรถได้อย่างมีคุณภาพและปลอดภัย เห็นได้ว่าหน้าที่ดังกล่าว เป็นหน้าที่ที่ทางคณะกรรมการสาธารณสุขปภคของรัฐแคลิฟอร์เนียได้มอบหมายให้ผู้จัดให้มีการบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันทำหน้าที่ตรวจสอบและประกันคุณสมบัติดังกล่าวแทนหน่วยงานของรัฐ

ในส่วนของความรับผิดชอบของบริษัทผู้ให้บริการต่อผู้โดยสารนั้น ทางคณะกรรมการสาธารณสุขปภคของรัฐแคลิฟอร์เนียไม่ได้กำหนดถึงความรับผิดชอบของผู้ขนส่งหรือผู้จัดให้มีการบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชัน เป็นความรับผิดชอบในชีวิต ร่างกายหรือทรัพย์สินของผู้โดยสารหรือบุคคลภายนอกไว้ ในอดีตทางคณะกรรมการสาธารณสุขปภคของรัฐแคลิฟอร์เนียกำหนดให้การให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันต้องมีการทำประกันภัยสำหรับการให้บริการรถร่วมเดินทาง เพื่อความปลอดภัยของผู้ขับ ผู้โดยสารและบุคคลภายนอก ประกันภัยสำหรับการให้บริการรถร่วมเดินทาง เป็นประกันภัยประเภทใหม่ที่เกิดขึ้นเพื่อผู้ให้บริการรถร่วมเดินทางหรือการบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันที่เปิดให้บริการเรียกรถโดยสารจากเจ้าของรถยนต์ส่วนบุคคลผ่านแอปพลิเคชัน โดยเจ้าของรถยนต์คันดังกล่าวมาใช้เป็นรถสาธารณะในบางโอกาสที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชัน และบางโอกาสก็ใช้งานเป็นการส่วนตัวเช่นรถยนต์โดยสารส่วนบุคคล ประกันภัยประเภทดังกล่าวเกิดขึ้นมาเพื่อตอบโจทย์ของผู้ให้บริการรถร่วมเดินทาง โดยผลิตภัณฑ์ดังกล่าว คือ ประกันภัยประเภทรถร่วมเดินทาง (Rideshare Insurance)

ประกันภัยประเภทรวมเดินทาง ถือได้ว่าเป็นประกันภัยรถยนต์แบบผสม (Hybrid Motor Insurance) ผสมความคุ้มครองระหว่าง ประกันภัยรถยนต์ส่วนบุคคล (Personal Auto Insurance) ความคุ้มครองความรับผิดชอบของผู้ประกอบธุรกิจต่อบุคคลอื่น เนื่องจากความประมาทเลินเล่อของบุคคลอื่น (Contingent Liability Coverage) กับ ประกันภัยสำหรับธุรกิจ (Commercial Insurance) คือ ประกันประเภทนี้สำหรับรถยนต์ส่วนบุคคลที่นำมาให้บริการเป็นรถสาธารณะในบางครั้ง โดยคุ้มครองในช่วงระยะเวลาการให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชัน ซึ่งเป็นนวัตกรรมที่ได้ถูกออกแบบมาให้ตอบโจทย์ของกลุ่มผู้นำรถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้เป็นรถสาธารณะในบางครั้งบางคราว โดยในขณะนี้เป็นที่แพร่หลายอย่างมากในประเทศสหรัฐอเมริกา

จนกระทั่งในปีพ.ศ. 2556 เกิดคดีขึ้นที่เมืองซานฟรานซิสโก รัฐแคลิฟอร์เนีย ประเทศสหรัฐอเมริกา นายมุซาฟาร์ผู้ขับอุเบอร์ได้ขับรถชนเด็กหญิงอายุ 6 ขวบเสียชีวิต บริษัทอุเบอร์ได้แย้งว่าทางบริษัทไม่เกี่ยวข้องด้วยกับอุบัติเหตุครั้งนี้ เพราะในขณะที่เกิดเหตุผู้ขับอุเบอร์ไม่ได้ให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันอุเบอร์หรือรับผู้โดยสารอยู่บนรถยนต์ ในขณะที่เกิดเหตุนายมุซาฟาร์ผู้ขับอุเบอร์อยู่ในช่วงระยะเวลาที่รอคำสั่งใช้บริการจากผู้โดยสารเท่านั้นถือว่าไม่ได้ทำงานต่อบริษัทอุเบอร์ในช่วงเวลานั้น จึงไม่ขอรับผิดชอบร่วมกับนายมุซาฟาร์ผู้ขับอุเบอร์ในกรณีดังกล่าว ต่อมาในเดือนมกราคมทนายความฝ่ายครอบครัวของเด็กหญิงผู้เสียชีวิตฟ้องบริษัทอุเบอร์ให้เข้ามารับผิดชอบต่อความเสียหายต่อชีวิตของเด็กหญิงและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุดังกล่าว เนื่องจากนายมุซาฟาร์ผู้ขับอุเบอร์ได้เข้าสู่ระบบแอปพลิเคชันอุเบอร์และปรากฏการเข้าสู่ระบบบนหน้าจอโทรศัพท์มือถือของเขาแล้ว ในเวลาเกิดเหตุ ทนายความกล่าวต่อไปว่า สิ่งสุดท้ายที่มารดาของผู้ตายเห็นก่อนที่รถที่พุ่งเข้ามาชนคือ นายมุซาฟาร์ผู้ขับอุเบอร์มองลงไปที่โทรศัพท์มือถือของเขา

บริษัทอุเบอร์ยังคงได้แย้งต่อศาลด้วยเอกสารว่า นายมุซาฟาร์ผู้ขับอุเบอร์เป็นเพียงผู้ทำสัญญาอิสระ ไม่ใช่พนักงานบริษัทอุเบอร์ และการขับรถในเวลาเกิดเหตุนั้น นายมุซาฟาร์ผู้ขับอุเบอร์ไม่ได้รับค่าโดยสารหรือไม่ได้ขับรถเพื่อให้ได้มาซึ่งค่าโดยสารเป็นผลตอบแทนหรือไม่ได้ตกลงยอมรับตามคำร้องขอใช้บริการเพื่อให้ได้มาซึ่งค่าโดยสาร ด้วยเหตุผลดังกล่าวถือว่า นายมุซาฟาร์ผู้ขับอุเบอร์ไม่มีปฏิสัมพันธ์กับแอปพลิเคชันอุเบอร์บนมือถือของเขา ทนายความของบริษัทอุเบอร์กล่าวว่า บริษัทอุเบอร์ไม่ได้เป็นเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุที่น่าเศร้านี้ ดังนั้นนโยบายประกันภัยของบริษัทไม่ควรครอบคลุมความเสียหายใดๆ ในค่ารักษาพยาบาลของครอบครัวผู้ตาย หรือค่าใช้จ่ายในการทำศพ โดยทางทนายความฝ่ายครอบครัวของเด็กหญิงผู้เสียชีวิตส่งคำร้องต่อศาลให้พิสูจน์ว่า นายมุซาฟาร์ผู้ขับอุเบอร์แท้จริงแล้วเป็นพนักงานของบริษัทอุเบอร์ ควรมีนิติสัมพันธ์เป็นนายจ้างลูกจ้าง มากกว่าผู้ทำสัญญาอิสระและบริษัทอุเบอร์ควรมีความรับผิดชอบต่อผู้ขับอุเบอร์ รวมถึงค่ารักษาพยาบาลของครอบครัวผู้ตายเป็นจำนวน 200,000 ดอลลาร์สหรัฐ และพยายามที่จะชักจูงให้รัฐบาลของรัฐแคลิฟอร์เนียกำหนดนโยบายสำหรับปัญหาในกรณีดังกล่าว โดยบัญญัติเป็นกฎหมายที่ไม่ใช้บังคับ

เฉพาะแต่บริษัทอูเบอร์เท่านั้น แต่เป็นกฎหมายสำหรับบริษัทที่ดำเนินการในลักษณะเช่นเดียวกับบริษัทอูเบอร์ ให้ประกันภัยคุ้มครองผู้ขับตั้งแต่ช่วงระยะเวลาตั้งแต่ที่รถยนต์ที่นำมาให้บริการเข้าสู่ระบบแอปพลิเคชัน แม้ว่าผู้ขับกับผู้โดยสารยังไม่จับคู่กันในระบบแอปพลิเคชันก็ตาม โดยเขาเห็นว่ารูปแบบการดำเนินธุรกิจของบริษัทอูเบอร์นั้นขัดต่อกฎหมายของรัฐแคลิฟอร์เนีย เนื่องจากแอปพลิเคชันอูเบอร์ที่เป็นตัวกลางเชื่อมต่อระหว่างผู้ขับอูเบอร์กับผู้โดยสารใช้การมองเห็นของผู้ขับอูเบอร์ในการตอบสนองต่อคำร้องขอใช้บริการจากผู้โดยสารที่ปรากฏบนจอของผู้ขับอูเบอร์ หรือการแจ้งตำแหน่งปัจจุบันของตนให้ผู้โดยสารที่รออยู่ทราบว่ายู่ตำแหน่งใด การดำเนินการของระบบแอปพลิเคชันอูเบอร์กับผู้ขับอูเบอร์ด้วยการมองเห็น ทำให้ผู้ขับไม่มีสมาธิในขณะที่กำลังขับรถ เขาหวังว่าผลจากคดีนี้จะทำให้ทางบริษัทอูเบอร์เปลี่ยนระบบดำเนินการของแอปพลิเคชันอูเบอร์จากการใช้การมองเห็นของผู้ขับอูเบอร์เป็นการได้ยิน<sup>120</sup>

กระแสวิกฤตในเมืองซานฟรานซิสโกรุนแรงต่อคดีดังกล่าวอย่างมาก ประชาชนมองว่าเป็นเหตุการณ์ที่น่าสยดสยองและเริ่มมองว่าการให้บริการอูเบอร์ไม่ปลอดภัยต่อสังคม ทำให้ต่อมาภายหลังบริษัทอูเบอร์เข้ามาร่วมรับผิดชอบในคดีและขอประนีประนอมยอมความกับฝ่ายครอบครัวของผู้ตาย แต่ไม่อาจทราบได้ถึงจำนวนเงินแน่นอนที่ทางบริษัทอูเบอร์ตกลงกับฝ่ายครอบครัวของผู้ตาย เพื่อเยียวยาความเสียหายทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุดังกล่าว และในส่วนของนายมหาพาร์ผู้ขับอูเบอร์ ทางบริษัทอูเบอร์ได้ตัดสิทธิของผู้ขับคนดังกล่าวไม่ให้เข้าร่วมให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันอีกต่อไป

ภายหลังคดีที่ผู้ขับอูเบอร์ชนเด็กหญิงอายุหกขวบเสียชีวิตที่เมืองซานฟรานซิสโก ทำให้บริษัทอูเบอร์ได้เปลี่ยนนโยบายบริษัทให้เรื่องประกันภัยความคุ้มครองการบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชัน ให้ครอบคลุมในช่วงระยะเวลาที่เรียกว่า “ช่องว่างของประกันภัย” คือก่อนช่วงเวลาการให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชัน เป็นช่วงเวลาที่ผู้ขับอูเบอร์ได้เข้าสู่แอปพลิเคชันอูเบอร์เพื่อมองหาผู้โดยสารแล้ว แต่ยังไม่มีการส่งคำร้องขอใช้บริการต่อผู้ขับอูเบอร์ หรือเมื่อผู้โดยสารส่งคำร้องขอใช้บริการแล้วแต่ผู้ขับอูเบอร์ยังไม่ได้กดตกลงยอมรับให้บริการ ส่งผลให้การกำหนดช่วงระยะเวลาความคุ้มครองอุบัติเหตุทางรถยนต์จากการให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชัน

<sup>120</sup> Stephen Shankland, "Is a Smartphone a Unitary Design or Just a Collection of Patented Tidbits," [Online] Accessed: 6 May 2018. Available from: <https://www.caselaw.nsw.gov.au/decision/549ff4cd3004262463c5fa38>

เปลี่ยนไป<sup>121</sup> รัฐแคลิฟอร์เนียได้กำหนดความคุ้มครองที่แตกต่างออกไปในแต่ละช่วงระยะเวลา โดยแบ่งได้เป็น 3 ช่วงระยะเวลาการคุ้มครอง ดังต่อไปนี้

**ช่วงระยะเวลาที่ 1** คือระยะเวลาที่ผู้ขับไม่ได้เข้าสู่ระบบแอปพลิเคชันบริการรถร่วมเดินทาง หรือความคุ้มครองประเภทประกันภัยรถยนต์ส่วนบุคคล

ความคุ้มครองในช่วงเวลาดังกล่าว คือประเภทประกันภัยรถยนต์ส่วนบุคคลของผู้ขับเอง ทางคณะกรรมการสาธารณสุขของรัฐแคลิฟอร์เนียกำหนดให้ผู้ขับต้องทำประกันภัยรถยนต์ส่วนบุคคลที่มีความคุ้มครองขั้นต่ำ 15/30/5 ตามที่กฎหมายของรัฐแคลิฟอร์เนียกำหนด ซึ่งประกันภัยประเภทดังกล่าวอาจไม่เพียงพอที่จะครอบคลุมความเสียหายที่เกิดขึ้นของผู้เสียหาย โดยผู้ขับบางรายอาจทำประกันภัยรถยนต์ส่วนบุคคลที่มีความคุ้มครองในประกันภัยสูงกว่าความคุ้มครองขั้นต่ำก็ได้ แต่ไม่ใช่ผู้ขับทุกคนที่จะทำประกันภัยที่มีความคุ้มครองสูงกว่าความคุ้มครองขั้นต่ำ เมื่อเกิดความเสียหายในช่วงระยะเวลาดังกล่าวผู้รับผิดชอบขั้นต้นในความเสียหายคือ ผู้ให้บริการประกันภัยรถยนต์ส่วนบุคคลของผู้ขับ ในกรณีที่ความคุ้มครองของประกันภัยรถยนต์ส่วนบุคคลของผู้ขับไม่เพียงพอในการเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้น ผู้ขับหรือผู้จัดให้มีการบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันอาจถูกฟ้องร้องในค่าเสียหายในส่วนที่ความคุ้มครองในประกันภัยไม่ครอบคลุมทำให้ผู้เสียหายไม่ได้รับการเยียวยาในความเสียหายทั้งหมดที่เกิดขึ้น

**ช่วงระยะเวลาที่ 2** คือระยะเวลาที่ผู้ขับรอคำร้องขอใช้บริการ (ความคุ้มครองรวม"ช่องว่าง" คือช่วงเวลาที่ไม่ได้ขับรถเป็นการส่วนตัว แต่ก็ไม่ได้อยู่ในเวลาให้บริการขนส่งผู้โดยสาร ที่มีผู้โดยสารอยู่ในรถยนต์ เป็นระยะเวลาช่องว่างที่ผู้ขับเข้าสู่ระบบแอปพลิเคชันบริการรถร่วมเดินทางเพื่อมองหาผู้โดยสาร) หรือบางครั้งเรียกว่า ช่วงเวลาของผู้ขับ หรือ Driver Mode เมื่อผู้ขับเข้าสู่ระบบแอปพลิเคชันรถร่วมเดินทางแล้ว แต่ยังไม่ได้ออกมายอมรับให้บริการ

ทางคณะกรรมการสาธารณสุขของรัฐแคลิฟอร์เนียกำหนดให้ผู้จัดให้มีการบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันต้องทำประกันภัยความคุ้มครองความรับผิดของคู่ประกอบธุรกิจต่อบุคคลอื่น เนื่องจากความประมาทเลินเล่อของบุคคลอื่น (Contingent Liability Insurance) เพิ่มความคุ้มครอง นอกเหนือจากประกันภัยรถยนต์ส่วนบุคคลของผู้ขับ เนื่องจากประกันภัยรถยนต์ส่วนบุคคลของผู้ขับไม่ครอบคลุมในความเสียหายที่เกิดขึ้น ฉะนั้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ที่เกิดจากผู้

<sup>121</sup> CBS San Francisco, "Uber, Lyft Announce Insurance Policy Changes Following Fatal Crash Involving Rideshare Driver," [Online] Accessed: 6 May 2018. Available from: <http://sanfrancisco.cbslocal.com/2014/03/14/uber-lyft-announce-insurance-policy-changes-following-fatal-crash-involving-rideshare-driver/>



ขับ เมื่อผู้ขับเข้าสู่ระบบแอปพลิเคชันรถร่วมเดินทางแล้ว แต่ยังไม่ได้ตกลงยอมรับให้บริการ ประกันภัยประเภทนี้จะครอบคลุมความเสียหายในส่วนที่ประกันภัยรถยนต์ส่วนบุคคลของผู้ขับคุ้มครองไม่เพียงพอ โดยประกันภัยในช่วงเวลาที่ 2 ต้องมีวงเงินคุ้มครองขั้นต่ำ 50/100/30 หมายความว่า

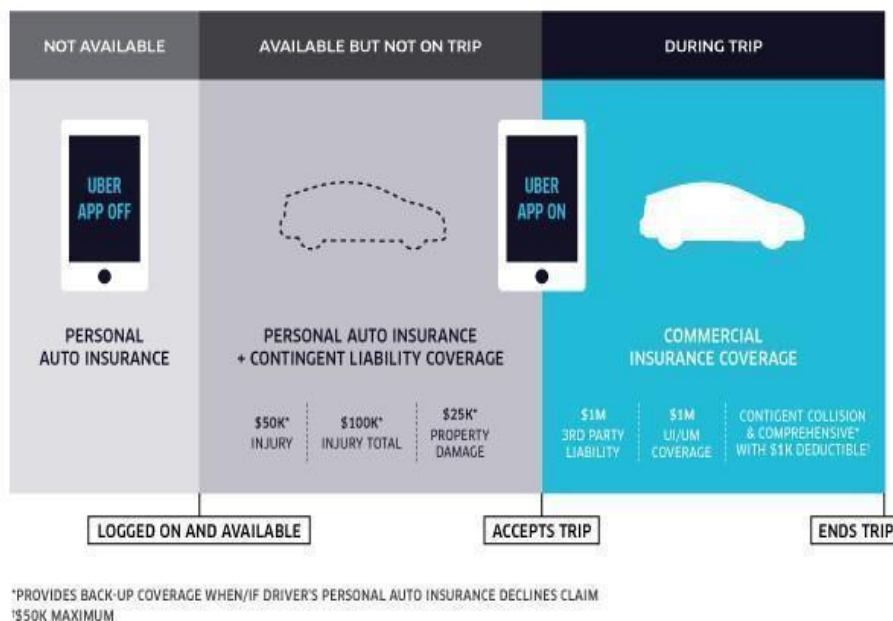
- 50,000 ดอลลาร์สหรัฐ สำหรับความตายหรือการบาดเจ็บต่อบุคคลหนึ่งคนในอุบัติเหตุครั้งเดียว
- 100,000 ดอลลาร์สหรัฐ สำหรับความตายและการบาดเจ็บส่วนบุคคลของทุกคนในอุบัติเหตุครั้งเดียว และ
- 25,000 ดอลลาร์สหรัฐ สำหรับความเสียหายของทรัพย์สิน

**ช่วงระยะเวลาที่ 3** ระหว่างบริการการขนส่งผู้โดยสาร ช่วงเวลาดังกล่าวเริ่มตั้งแต่เมื่อผู้ขับกดตกลงยอมรับคำร้องขอใช้บริการรถร่วมเดินทาง จนกระทั่งสิ้นสุดการเดินทางที่ผู้ขับส่งผู้โดยสารในจุดหมายปลายทางตามที่ผู้โดยสารกำหนด

ทางคณะกรรมการสภาวิชาชีพของรัฐแคลิฟอร์เนียกำหนดให้ผู้จัดให้มีการบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันต้องทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายในเชิงพาณิชย์ (Commercial Liability Insurance) โดยมีวงเงินคุ้มครองไม่น้อยกว่า 1,000,000 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อเหตุการณ์ความเสียหายที่เกี่ยวข้องกับพยานหรือผู้ขับรถในครั้งเดียวในขณะที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชัน ความคุ้มครองของประกันภัยที่ได้ทำไว้ต้องเพียงพอที่จะครอบคลุมในความเสียหายของผู้โดยสารหรือผู้เสียหายคนอื่นๆ โดยมีต้องคำนึงว่าผู้ขับเองได้ทำประกันภัยประเภทอื่นๆเพื่อคุ้มครองความเสียหายที่เกิดจากการขับรถยนต์ของตนไว้แล้วหรือไม่ กล่าวคือ ความคุ้มครองดังกล่าวจะครอบคลุมรถยนต์ที่นำมาให้บริการ ทั้งรถที่มีประกันภัยและรถที่ไม่มีประกันภัย<sup>122</sup>

ทั้งนี้เนื่องจากคณะกรรมการสภาวิชาชีพของรัฐแคลิฟอร์เนียกำหนดให้ผู้จัดให้มีการบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันถือเป็นผู้ขนส่ง ดังนั้นเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นจากการให้บริการการขนส่งผ่านแอปพลิเคชัน ผู้จัดให้มีการบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันจึงควรมีส่วนร่วมในความรับผิดชอบดังกล่าวด้วย และเพิ่มความมั่นใจแก่ผู้โดยสารซึ่งเป็นผู้ใช้บริการการขนส่งผ่านแอปพลิเคชันที่เป็นรูปแบบการให้บริการการขนส่งรูปแบบใหม่ที่จัดขึ้นโดยเอกชน หากเกิดความเสียหายขึ้นจากการใช้บริการดังกล่าว ผู้เสียหายจะได้รับการเยียวยาความเสียหายทั้งหมด โดยได้รับการชดเชยอย่างเหมาะสมและเพียงพอ จึงกำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้จัดให้มีการบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันที่ต้องทำประกันภัยประเภทดังกล่าว

<sup>122</sup> Neil Shouse, "Who Is Responsible for an Uber or Lyft Accident or Crime in California," [Online] Accessed: 9 May 2018. Available from: <https://www.shouselaw.com/who-is-responsible-for-an-uber-or-lyft-accident-or-crime-in-california>



จากการศึกษาถึงกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา รัฐแคลิฟอร์เนียเห็นได้ว่า มีการกำหนดถึงสถานะของบริษัทูเบอร์อย่างชัดเจนว่าเป็นบริษัทเครือข่ายคมนาคม ซึ่งเป็นการให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันซึ่งเป็นรูปแบบใหม่ของบริการการขนส่ง ถือเป็นผู้ขนส่งร่วมกับผู้ขับูเบอร์ โดยไม่ได้มีกฎหมายบัญญัติในส่วนของความรับผิดของบริษัทูเบอร์ต่อผู้โดยสาร บริษัทูเบอร์มีเพียงหน้าที่ในการจัดหาประกันภัยที่มีวงเงินการคุ้มครองที่สูงมากสำหรับการให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชัน เพื่อเยียวยาความเสียหายแก่ผู้เสียหายได้ทั้งหมด โดยไม่ต้องหาผู้รับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น<sup>123</sup> เห็นได้ว่าประเทศสหรัฐอเมริกา รัฐแคลิฟอร์เนียมีระบบประกันภัยที่มีประสิทธิภาพสามารถเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นได้ทั้งหมดจากการให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชัน แม้ไม่ได้มีกฎหมายบัญญัติถึงความรับผิดไว้ก็ตามก็ไม่ก่อให้เกิดปัญหาทำให้การให้บริการูเบอร์สามารถดำเนินการได้โดยชอบด้วยกฎหมายในรัฐดังกล่าว แตกต่างจากประเทศไทยที่การให้บริการูเบอร์แม้ผิดกฎหมายของไทย แต่ปัจจุบันยังคงดำเนินการอยู่ โดยไม่มีกฎหมายใดของไทยที่บัญญัติถึงสถานะ นิติสัมพันธ์และความรับผิดของบริษัทูเบอร์ไว้อย่างชัดเจน และไม่มีประกันภัยประเภทที่คุ้มครองรถยนต์ส่วนบุคคลที่นำมาให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชัน เนื่องจากรถยนต์ที่นำมาให้บริการนั้น ในบางครั้งใช้งานเช่นรถสาธารณะ บางครั้งใช้งานเช่นรถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งประเด็นปัญหาดังกล่าวผู้เขียนจะได้นำเสนอต่อไป

<sup>123</sup> ธงฉาน สงวนวงษ์, "ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับธุรกิจขนส่งผู้โดยสารผ่านูเบอร์แอปพลิเคชัน" (เอกัตศึกษา คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2557), หน้า 95-100.

#### 4.3.2 นิติสัมพันธ์และความรับผิดชอบระหว่างบริษัทอูเบอร์กับผู้ขับอูเบอร์

ทางคณะกรรมการสาธารณูปโภคของรัฐแคลิฟอร์เนียได้กำหนดสถานะของบริษัทอูเบอร์ ตามกฎหมายของรัฐแคลิฟอร์เนียว่า การดำเนินการของอูเบอร์คือ บริษัทเครือข่ายคมนาคม (Transportation Network Company) ดำเนินการเป็นผู้จัดให้มีการบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชัน ทำหน้าที่เป็นตัวกลางในการเชื่อมต่อระหว่างผู้ขับอูเบอร์ซึ่งเป็นผู้ให้บริการการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันกับผู้โดยสารเท่านั้น บริษัทอูเบอร์ไม่ได้เป็นผู้ให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันที่แท้จริง อย่างไรก็ตามบทบัญญัติ Public Utilities Code Division 2 Chapter 8 Charter-party Carrier of Passengers มาตรา 5360 ได้นิยามของคำว่า “ผู้ขนส่งผู้โดยสาร (Charter-party Carrier of Passengers)” ให้หมายความรวมถึง บุคคลทุกคนที่เกี่ยวข้องในการบริการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์เพื่อให้ได้มาซึ่งบำเหน็จ จากคำนิยามตามบทบัญญัตินี้ดังกล่าวทำให้บริษัทอูเบอร์ถือเป็นผู้ขนส่งผู้โดยสาร เพราะบริษัทอูเบอร์ทำหน้าที่เป็นตัวกลาง เป็นผู้จัดให้มีบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันมีส่วนที่สำคัญที่ทำให้เกิดการบริการการขนส่งผู้โดยสารขึ้น หากไม่มีแอปพลิเคชันอูเบอร์ทำหน้าที่เป็นตัวกลางในการสื่อสารระหว่างผู้ขับอูเบอร์กับผู้โดยสาร ก็ไม่อาจเกิดการให้บริการขนส่งผู้โดยสารขึ้นได้ อีกทั้งบริษัทอูเบอร์ยังเป็นผู้มีส่วนได้เสียในบำเหน็จที่ผู้ขับอูเบอร์ได้รับจากผู้โดยสารเป็นการตอบแทนจากการให้บริการขนส่งผู้โดยสารไปยังปลายทางตามที่ผู้โดยสารกำหนด ฉะนั้นบริษัทอูเบอร์ถือเป็นผู้ขนส่งผู้โดยสารร่วมกับผู้ขับอูเบอร์ที่เป็นผู้ให้บริการขนส่งผู้โดยสารอย่างแท้จริง

แม้ภายใต้กฎหมายที่รัฐแคลิฟอร์เนียได้กำหนดถึงสถานะของบริษัทอูเบอร์และผู้ขับอูเบอร์ไว้ อย่างชัดเจนว่าเป็นผู้ขนส่งผู้โดยสาร แต่นิติสัมพันธ์ระหว่างบริษัทอูเบอร์กับผู้ขับอูเบอร์ยังคงมีความไม่ชัดเจน ว่าควรจัดประเภทผู้ขับอูเบอร์ที่สามารถกำหนดเวลาการทำงานของตนเอง จะทำงานเมื่อใดก็ได้แล้วแต่ความต้องการของผู้ทำงาน ให้เป็นเพียงผู้ทำสัญญาอิสระหรือลูกจ้าง ซึ่งการพิจารณาเพื่อจัดประเภทของผู้ทำงาน ดังกล่าวมีความสำคัญต่อหลายฝ่ายทั้งต่อผู้ทำงาน องค์กรธุรกิจและประชาชนด้วย หากจัดประเภทให้เป็นลูกจ้าง ส่งผลให้นายจ้างมีความรับผิดชอบในค่าประกันสังคม ค่าสวัสดิการสังคมสงเคราะห์ การประกันการว่างงาน ภาษีในการจ้างงานที่ต้องจ่ายต่อรัฐ ค่าชดเชยของลูกจ้าง สิทธิได้รับค่าจ้างขั้นต่ำ ชั่วโมงในการทำงานและเงื่อนไขที่ตกลงกับลูกจ้างต้องอยู่ภายใต้การควบคุมของรัฐ ผู้ทำงานในฐานะลูกจ้างจะได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายแรงงานและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ในทางกลับกันจัดประเภทผู้ทำงานเหล่านั้นให้เป็นเพียงผู้ทำสัญญาอิสระหรือคู่สัญญา องค์กรธุรกิจไม่ต้องแบกรับค่าใช้จ่ายในการดูแลผู้ทำงานและไม่ต้องรับผิดชอบใดๆ ผู้ทำงาน

ในฐานะผู้ทำสัญญาอิสระจะไม่ได้ได้รับความคุ้มครองใดๆ ตามกฎหมายแรงงานและก่อให้เกิดภาวะทางการเงินมากขึ้นต่อตัวผู้ทำงานเองและครอบครัวของเขา<sup>124</sup>

บริษัททูเบอร์กล่าวว่ารูปแบบการดำเนินธุรกิจของบริษัทนั้นแตกต่างจากผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลทั่วไป คือบริษัททูเบอร์เป็นเพียงผู้ให้บริการแอปพลิเคชันเท่านั้น สิ่งที่บริษัททูเบอร์ทำเป็นเพียงการเชื่อมต่อความต้องการให้บริการ (ผู้ขับทูเบอร์) กับ ความต้องการใช้บริการ (ผู้โดยสาร) และคิดค่าบริการจากการอำนวยความสะดวกระหว่างทั้งสองฝ่ายเท่านั้น ดังนั้นผู้ขับทูเบอร์จึงเป็นเพียงพาร์ทเนอร์ของบริษัทในฐานะผู้ทำสัญญาอิสระเท่านั้น ไม่ใช่ลูกจ้างแต่อย่างใด และบริษัททูเบอร์ได้กำหนดในนโยบายของบริษัทว่า การให้บริการขนส่งผู้โดยสารเป็นการให้บริการส่วนตัวของผู้ขับทูเบอร์เอง การให้บริการดังกล่าวไม่เกี่ยวข้องกับใดๆ กับบริษัททั้งสิ้น ด้วยเหตุผลดังกล่าว ผู้ขับทูเบอร์จึงมีอิสระในหลายๆด้านในการทำงาน ไม่ว่าจะเป็นอิสระในเลือกเวลาในการทำงานว่าจะทำงานเมื่อใดก็ได้ ผ่านการเข้าสู่ระบบแอปพลิเคชันทูเบอร์เมื่อต้องการทำงาน หรือในการเลือกตกลงยอมรับหรือไม่รับผู้โดยสารที่ส่งคำร้องขอใช้บริการผ่านทางแอปพลิเคชันทูเบอร์ หรืออิสระในการเลือกเส้นทางในการให้บริการอื่นนอกจากที่แอปพลิเคชันทูเบอร์กำหนด เป็นต้น ซึ่งอิสระโดยเฉพาะในเรื่องการเลือกเวลาในการทำงานของผู้ขับทูเบอร์เอง จำนวนมากหรือน้อยก็ชั่วโมงต่อวันก็ได้ แต่ขั้นต่ำต้องรับผู้โดยสารอย่างน้อยเดือนละครั้ง หรือการตกลงยอมรับผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันทูเบอร์โดยผู้ขับเอง เป็นข้ออ้างสำคัญของบริษัททูเบอร์ ว่าผู้ขับทูเบอร์เป็นผู้รับจ้างอิสระไม่ใช่ลูกจ้างของบริษัททูเบอร์ แต่รายละเอียดในทางปฏิบัติของบริษัททูเบอร์กับผู้ขับทูเบอร์มีหลายปัจจัยที่บ่งบอกว่าบริษัททูเบอร์ได้เข้ามาควบคุมการทำงานของผู้ขับทูเบอร์ ซึ่งไม่เป็นไปตามข้อกำหนดในสัญญา จึงเกิดความสับสนในนิยามสัมพันธ์ของบริษัททูเบอร์กับผู้ขับทูเบอร์ ว่าเป็นเพียงผู้ทำสัญญาอิสระหรือนายจ้างลูกจ้าง จนกระทั่งได้มีคำพิพากษาของศาลสูงสุดรัฐแคลิฟอร์เนีย คดีที่ S222732 คดีระหว่างบริษัท Dynamex Operations West กับ Superior Court of Los Angeles County<sup>125</sup>

ข้อเท็จจริงในคดีคือ บริษัท Dynamex ให้บริการจัดส่งสินค้าและเอกสารทั่วประเทศ โดยบริษัทดังกล่าวถูกกล่าวหาว่า จ้างพนักงานในบริษัทที่ทำหน้าที่ขนส่งสินค้า ในสถานะผู้ทำสัญญาอิสระมากกว่าสถานะลูกจ้าง ซึ่งถือเป็นการจ้างงานผิดประเภท ฝ่าฝืนข้อกำหนดของคณะกรรมการสวัสดิการอุตสาหกรรม หรือ Industrial Welfare Commission (IWC) ถือเป็นการดำเนินธุรกิจที่ไม่เป็นธรรม และผิดกฎหมายภายใต้บทบัญญัติ Business and Professions Code

<sup>124</sup> United States Department of Labor, "Commission on the Future of Worker-Management Relations," [Online] Accessed: 14 May 2018. Available from: [https://digitalcommons.ilr.cornell.edu/key\\_workplace/2/](https://digitalcommons.ilr.cornell.edu/key_workplace/2/)

<sup>125</sup> Dynamex Operations West V. Superior Court [2018] S222732, App. 2/7 B249546

มาตรา 17200<sup>126</sup> โดยผู้ขับที่ขนส่งสินค้าของบริษัท Dynamex ได้กล่าวว่าพวกเขาจำต้องใส่เครื่องแบบบริษัทและติดตราโลโก้ของบริษัท โดยพวกเขาต้องรับภาระในการจัดหาพาหนะที่นำมาให้บริการขนส่งสินค้าของบริษัทและค่าใช้จ่ายทั้งหมดในการขนส่งเช่น ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษารถ ค่าน้ำมัน

ประเด็นในคดีดังกล่าวคือ ผู้ทำงานที่ทำหน้าที่ขับรถส่งสินค้าให้กับบริษัท Dynamex ควรมีสถานะเป็นลูกจ้างหรือเพียงคู่สัญญาอิสระ เนื่องจากข้อพิจารณาเดิมในการจำแนกว่าผู้ทำงานควรมีสถานะในการจ้างงานเป็นเช่นใด ไม่สามารถนำมาพิจารณารูปแบบการจ้างงานในระบบเศรษฐกิจปัจจุบันแล้ว ศาลจึงสร้างข้อพิจารณาในการจำแนกสถานะที่เหมาะสมของผู้ทำงานขึ้นมาใหม่ เรียกว่า ABC Test คือแบบทดสอบมาตรฐานที่ถูกใช้กันอย่างกว้างขวาง เพื่อใช้พิจารณาสถานะที่เหมาะสมให้แก่ผู้ทำงาน ว่าควรมีสถานะเป็นลูกจ้างหรือเพียงผู้ทำสัญญาอิสระ ภายใต้ข้อพิจารณาใหม่ ผู้ทำงานจะถูกพิจารณาให้เป็นผู้ทำสัญญาอิสระได้จะต้องมีลักษณะการทำงานตามข้อพิจารณาครบทั้ง 3 ประการ<sup>127</sup> ดังต่อไปนี้

(A) ผู้ทำงานสามารถทำงานได้โดยอิสระ ปราศจากการควบคุมและกำกับของผู้จ้าง ทั้งตามสัญญาในเรื่องการปฏิบัติงานและตามข้อเท็จจริง

(B) ผู้ทำงานปฏิบัติงานอันไม่ใช่งานตามปกติวิสัยของธุรกิจที่ว่าจ้าง และ

(C) ผู้ทำงานที่โดยธรรมเนียมแล้วมักข้องเกี่ยวกับการค้า อาชีพ หรือธุรกิจที่มีขึ้นโดยอิสระ ซึ่งมีลักษณะเดียวกับงานที่ทำให้กับผู้ว่าจ้าง

แม้บริษัทอูเบอร์กำหนดในข้อกำหนดการให้บริการอย่างชัดเจนว่าตนเองไม่ใช่ นายจ้าง ผู้ขับมีอิสระในการทำงาน แต่เมื่อพิจารณาถึงการดำเนินการของอูเบอร์ตามข้อเท็จจริงเห็นได้ว่า ผู้ขับอูเบอร์ไม่ได้มีอิสระในการทำงาน บริษัทอูเบอร์สามารถควบคุมและกำกับการทำงานของผู้ขับอูเบอร์ในการให้บริการขนส่งผู้โดยสาร และการทำงานของผู้ขับอูเบอร์ถือเป็นปกติวิสัยของธุรกิจที่ว่าจ้าง เนื่องจากกำไรของบริษัทอูเบอร์มาจากค่าคอมมิชชั่นที่ได้จากการให้บริการขนส่งผู้โดยสารของผู้ขับอูเบอร์ทั้งสิ้น ประการสุดท้ายผู้ขับอูเบอร์สามารถให้บริการขนส่งผู้โดยสารซึ่งเป็นงานที่มีลักษณะเดียวกันกับบริษัท

<sup>126</sup> Business and Professions Code Section 17200 As used in this chapter, unfair competition shall mean and include any unlawful, unfair or fraudulent business act or practice and unfair, deceptive, untrue or misleading advertising and any act prohibited by Chapter 1 (commencing with Section 17500) of Part 3 of Division 7 of the Business and Professions Code

<sup>127</sup> Schuyler Moore, "Dynamex: A New Test for Employee Status," [Online] Accessed: 20 May 2018. Available from: <https://www.forbes.com/sites/schuylermoore/2018/05/13/dynamex-a-new-test-for-employee-status/#693f08fe1461>

อื่นได้ ไม่ได้ถูกจำกัดว่าต้องทำงานเฉพาะกับบริษัทอูเบอร์เท่านั้น จากการพิจารณาดังกล่าวการดำเนินการของบริษัทอูเบอร์พิจารณาไม่เข้าตามข้อกำหนด A และ B แต่สามารถพิจารณาเข้าตามข้อกำหนด C ดังนั้นสถานะที่เหมาะสมกับผู้ขับอูเบอร์ คือสถานะลูกจ้าง

จากข้อพิจารณาดังกล่าวทำให้ศาลสรุปได้ว่า “การอนุญาตให้ทำงาน” ไม่ใช่เกณฑ์ที่ใช้ในการพิจารณาการทำงานของแต่ละบุคคลว่าควรมีฐานะเป็นลูกจ้าง ไม่ควรตีความตามตัวอักษร และหากจะพิจารณาว่าการทำงานของบุคคลหนึ่งมีสถานะเป็นผู้ทำสัญญาอิสระหรือคู่สัญญาหรือไม่ สิ่งที่สำคัญในการพิจารณาคือ การทำงานของบุคคลนั้นเป็นงานที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของเขาเป็นเจ้าของหรือไม่ หากการทำงานดังกล่าวเกี่ยวข้องกับธุรกิจที่ผู้ทำงานเป็นเจ้าของธุรกิจก็ถือว่า บุคคลนั้นเป็นเพียงผู้ทำสัญญาอิสระไม่ใช่ลูกจ้าง<sup>128</sup>

โดยศาลได้ยกตัวอย่างความไม่สอดคล้องกันระหว่างคำกล่าวอ้างและนโยบายในสัญญาของบริษัทอูเบอร์ กับสิ่งที่เกิดขึ้นในทางปฏิบัติดังนี้

- (1) การอ้างว่าบริษัทอูเบอร์เป็นเพียงตัวแทนของคนขับ แต่การรับหรือไม่รับคำร้องขอใช้บริการจากผู้โดยสารเป็นดุลพินิจของบริษัทอูเบอร์ฝ่ายเดียว
- (2) ในการเข้าร่วมบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันอูเบอร์ มีการสัมภาษณ์และการสรรหาคนขับ แต่ทางบริษัทอูเบอร์ปฏิเสธว่าเป็นเพียงการเรียกไปยื่นเอกสาร ไม่มีการคัดเลือกแต่มีเอกสารใบปลิว ค่าเชิญชวนให้จองเวลาการสัมภาษณ์
- (3) บริษัทอูเบอร์เป็นผู้บันทึกข้อมูลสำคัญ เช่น ชื่อของผู้โดยสาร รายละเอียดการติดต่อ และจุดหมายปลายทาง โดยที่คนขับไม่สามารถเข้าถึงได้
- (4) บริษัทอูเบอร์กำหนดให้คนขับต้องรับหรือไม่ปฏิเสธผู้โดยสาร มีการบังคับใช้กฎนี้โดยการบังคับให้ผู้ขับอูเบอร์ออกจากระบบ
- (5) บริษัทอูเบอร์สามารถยกเลิกบัญชีผู้ใช้หากไม่มีการใช้งานมากกว่า 180 วัน สำหรับผู้ขับอูเบอร์
- (6) บริษัทอูเบอร์เป็นผู้กำหนดเส้นทางที่ควรใช้ แต่หากคนขับใช้เส้นทางอื่นจะมีความเสี่ยงถูกหักเงินหากเส้นทางนั้นใช้เวลานานเกินไป

<sup>128</sup> Michael S. Kun and Kevin D. Sullivan, "California Supreme Court Adopts "Abc Test" for Independent Contractors," [Online] Accessed: 23 May 2018. Available from: <https://www.wagehourblog.com/2018/04/articles/california-wage-hour-law/california-supreme-court-adopts-abc-test-for-independent-contractors/>

- (7) บริษัทอูเบอร์เป็นผู้กำหนดราคา และผู้ขับอูเบอร์ไม่สามารถต่อรองราคาที่สูงกว่าได้ แม้จะสามารถต่อรองราคาที่ต่ำกว่าได้ แต่ส่วนต่างบริษัทอูเบอร์ก็เป็นฝ่ายรับไป ศาลจึงกล่าวว่าเป็นอิสระที่ไม่ค่อยมีค่านัก
- (8) บริษัทอูเบอร์กำหนดเงื่อนไขจำนวนมากกับผู้ขับอูเบอร์ เช่น กำหนดประเภทรถยนต์ที่นำมาให้บริการ ควบคุมคุณภาพการทำงานของผู้ขับอูเบอร์ว่าควรทำงานอย่างไร และควบคุมในหน้าที่ของผู้ขับอูเบอร์ในอีกหลายๆด้าน
- (9) ในแอปพลิเคชันอูเบอร์มีระบบการให้คะแนนความพึงพอใจ ภายหลังจากให้บริการของผู้ขับอูเบอร์ สามารถเทียบได้กับการจัดการผลการดำเนินงาน (Performance Management) และกระบวนการทางวินัย
- (10) บริษัทอูเบอร์จัดการเรื่องการคืนเงินฝ่ายเดียว โดยที่บางครั้งผู้ขับอูเบอร์ซึ่งเป็นฝ่ายรับผลกระทบต่อรายได้ไม่รู้เรื่องด้วย
- (11) บริษัทอูเบอร์เป็นผู้รับข้อร้องเรียนเกี่ยวกับการให้บริการของผู้ขับอูเบอร์จากผู้โดยสาร
- (12) บริษัทอูเบอร์สงวนสิทธิในการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขสัญญาเพียงฝ่ายเดียว

จากการที่ศาลพิจารณาดังนี้ สิ่งที่เกิดขึ้นในทางปฏิบัติและรายละเอียดความสัมพันธ์ระหว่างบริษัทอูเบอร์และผู้ขับอูเบอร์แล้วเห็นว่า บริษัทอูเบอร์มีอำนาจในการควบคุมและกำกับดูแลการทำงานของอูเบอร์ แท้จริงแล้วผู้ขับไม่ได้มีอิสระในการทำงานตามที่บริษัทอูเบอร์กล่าวอ้าง ลักษณะดังกล่าวจึงไม่ใช่ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ประกอบการธุรกิจ ที่เป็นคู่สัญญาโดยอิสระสองฝ่าย แต่ศาลมองว่าบริษัทอูเบอร์มีการบังคับให้ผู้ขับอูเบอร์ทำงานบริการขนส่งผู้โดยสารโดยทางอ้อม ไม่ว่าจะเป็นการส่งข้อความเตือนทำนองว่า “พิกนี้คุณไม่รับผู้โดยสารบ่อยเกินแล้ว ถ้าไม่พร้อมควรออกจากระบบของแอปพลิเคชันอูเบอร์” หรือควบคุมการทำงานของอูเบอร์มีการกำหนดกฎเกณฑ์ว่า “สำหรับผู้ขับอูเบอร์ที่ขับมาเป็นเวลานาน (มากกว่า 200 การเดินทาง) ควรมีคะแนนความพึงพอใจ 4.4 ขึ้นไป” หรือมีการลงโทษผ่านการบังคับให้ผู้ขับอูเบอร์ออกจากระบบของแอปพลิเคชันอูเบอร์หากไม่รับผู้โดยสารเกินจำนวนครั้งที่กำหนด เป็นต้น

นอกจากนี้บริษัทอูเบอร์พยายามหลีกเลี่ยงที่จะแสดงถึงนิติสัมพันธ์ที่แท้จริงกับผู้ขับอูเบอร์ โดยการรักษาระยะห่าง พยายามแสดงออกต่อบุคคลภายนอกเสมือนว่าไม่มีนิติสัมพันธ์เกี่ยวข้องกับระหว่างบริษัทอูเบอร์กับผู้ขับอูเบอร์ก็ตาม เช่น การไม่ให้ผู้ขับอูเบอร์ใส่ชุดแบบฟอร์มหรือแสดงว่าตนเป็นผู้ขับอูเบอร์ แต่จากคำแนะนำของบริษัทอูเบอร์ในหลายๆเรื่อง เป็นการกดดันให้ผู้ขับอูเบอร์รักษาภาพพจน์และมาตรฐานของการให้บริการ เพื่อให้ผู้โดยสารได้มีประสบการณ์ที่ดีจากการใช้บริการ ทำให้ศาลมองว่า การขาย “ประสบการณ์” ในการใช้บริการอูเบอร์ และการขาย “ผลิตภัณฑ์” ของ

บริษัทอูเบอร์ยึดโยงกับตัวผู้ขับอูเบอร์ พอที่จะถือว่าผู้ขับอูเบอร์เป็นส่วนหนึ่ง (Integral Part) ของบริษัทอูเบอร์ไม่ใช่เพียงผู้รับจ้างที่มีระยะห่างและอิสระจากบริษัทอูเบอร์ กล่าวอีกนัยหนึ่งคือ เมื่อผู้โดยสารที่เป็นผู้ใช้บริการย่อมมีความคาดหวังต่อ การให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันอูเบอร์ว่าควรเป็นไปตามมาตรฐานระดับหนึ่ง ซึ่งบริษัทอูเบอร์เองก็นำมาตรฐานหรือ “ประสบการณ์การใช้บริการอูเบอร์ที่เหนือกว่า” มาโฆษณาด้วย ดังนั้นการควบคุมมาตรฐานก็ไม่พ้นที่จะต้องมีการควบคุมการให้บริการของผู้ขับอูเบอร์ เท่ากับว่าผู้ขับก็ยากที่จะมีอิสระในการทำงานอย่างแท้จริง เป็นการชี้สถานะของบริษัทอูเบอร์ว่าเป็นไปทางรูปแบบของนายจ้างมากกว่า แทนที่จะเป็นคู่สัญญา ทำให้ผู้ขับอูเบอร์ที่เข้าร่วมเป็นผู้ให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแพลตฟอร์มแอปพลิเคชันอูเบอร์ถูกพิจารณาว่าเป็นลูกจ้าง จากคำสั่งดังกล่าว ทำให้นิติสัมพันธ์และความรับผิดชอบของบริษัทอูเบอร์กับผู้ขับอูเบอร์เป็นเช่นนายจ้างลูกจ้าง ส่งผลให้บริษัทอูเบอร์จะต้องรับผิดชอบเรื่องสวัสดิการและสวัสดิภาพของแรงงานต่อลูกจ้าง

จากคำตัดสินของศาลในคดีนี้ ผู้เชี่ยวชาญทางด้านกฎหมายกล่าวว่าส่งผลในวงกว้างต่อธุรกิจ ลักษณะเดียวกันกับการให้บริการอูเบอร์ ที่มีการนำเทคโนโลยีมาจัดการกับความต้องการใช้บริการ (Demand) และความต้องการให้บริการ (Supply) ผ่านการใช้สัญญาจ้างผู้ทำงานแบบไม่ผูกมัด จำนวนชั่วโมงที่ต้องทำงาน หรือ Zero Hour Contract ซึ่งมองอีกแง่หนึ่งก็ถือเป็นการให้อิสระกับผู้รับทำงานว่า สามารถเลือกเวลาทำงานได้ตามสะดวกและไม่จำกัดว่าต้องรับงานกับผู้จ้างคนเดียว<sup>129</sup> ซึ่งสำหรับผู้ขับอูเบอร์หลายคนที่มาทำงานให้บริการขนส่งผู้โดยสารเฉพาะในเวลาว่าง ก็เป็นช่องทางในการหารายได้ที่ยืดหยุ่น และในการบริการของอูเบอร์ การที่บริษัทอูเบอร์เข้ามาเป็นตัวกลางระหว่างผู้ขับอูเบอร์และผู้โดยสาร ก่อให้เกิดความเชื่อมั่นให้กับทั้งสองฝ่ายว่าสามารถติดต่อตัวกลางที่เป็นหลักแหล่ง มีความเชี่ยวชาญในการประสานงาน ทั้งยังเก็บข้อมูลส่วนตัวไว้ไม่ให้อีกฝ่ายรู้ แต่ข้อดีทั้งหมดที่กล่าวมานี้ ก็เป็นคนละประเด็นกับเรื่องนิติสัมพันธ์ระหว่างบริษัทอูเบอร์กับผู้ขับอูเบอร์ ในฐานะนายจ้างลูกจ้าง ที่ควรเป็นไปตามกฎหมายแรงงาน แต่ศาลในคดีนี้ได้กล่าวทิ้งท้ายไว้ว่า คำตัดสินดังกล่าวไม่ได้หมายความว่า จะไม่สามารถมีรูปแบบธุรกิจที่ไม่จ้างผู้ขับในฐานะลูกจ้างได้ แต่ตามรูปแบบธุรกิจของบริษัทอูเบอร์ตอนนี้ยังไม่บรรลุจุดประสงค์นั้นเท่านั้น<sup>130</sup>

<sup>129</sup> Bob Egelko, "Gig Workers Could Gain Employee Status with California Supreme Court Ruling," [Online] Accessed: 24 May 2018. Available from: <https://www.sfchronicle.com/business/article/Gig-workers-could-gain-employee-status-with-12875715.php>

<sup>130</sup> Andrew J. Hawkins, "Uber and Lyft Drivers Could Get Employment Status under California Court Ruling," [Online] Accessed: 25 May 2018. Available from:



### 4.3.3 นิติสัมพันธ์และความรับผิดชอบระหว่างผู้ขับอุเบอร์กับผู้โดยสาร

การให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันอุเบอร์ในรัฐแคลิฟอร์เนีย ประเทศสหรัฐอเมริกา ถือเป็น การดำเนินการโดยชอบด้วยกฎหมาย สามารถดำเนินการได้ถือเป็นรูปแบบการขนส่งผู้โดยสาร รูปแบบใหม่และมีการกำหนดสถานะของผู้ขับอุเบอร์ เป็นผู้ขนส่งผู้โดยสารประเภทหนึ่งที่ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชัน โดยไม่ถือเป็นการใช้รถผิดประเภท ทำให้ นิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ขับอุเบอร์กับผู้โดยสารเป็นไปตามสัญญาขนส่งผู้โดยสาร หากเกิดความเสียหายใน การให้บริการอุเบอร์ ในความรับผิดชอบระหว่างผู้ขับอุเบอร์กับผู้โดยสาร กฎหมายของรัฐแคลิฟอร์เนียไม่มี กำหนดไว้อย่างชัดเจนถึงความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายและทรัพย์สิน เนื่องจากความเสียหายที่ ผู้โดยสารหรือบุคคลภายนอกได้รับจะได้รับการเยียวยาจากบริษัทประกันภัยที่บริษัทอุเบอร์เป็นผู้ จัดหาสำหรับการให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชัน ประกันภัยดังกล่าวสามารถคุ้มครอง ความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมดได้ โดยไม่ต้องพิจารณาเลยว่าผู้ใดต้องเป็นผู้รับผิดชอบในความเสียหาย ดังกล่าว หากเปรียบเทียบกับผู้ขับรถแท็กซี่ในความรับผิดชอบในกรณีที่เกิดความเสียหายจากการให้บริการ รถแท็กซี่ ก็มีการเยียวยาความเสียหายเช่นเดียวกันคือ ให้ประกันภัยเข้ามาเยียวยาความเสียหายให้แก่ ผู้โดยสารหรือบุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหายด้วยความคุ้มครองที่สามารถเยียวยาความเสียหาย ได้ทั้งหมด โดยไม่คำนึงเลยว่าผู้ใดต้องเป็นผู้รับผิดชอบ โดยหน้าที่ในการจัดหาประกันภัยสำหรับการ ให้บริการรถแท็กซี่เป็นหน้าที่ของบริษัทรถแท็กซี่

## บทที่ 5

### บทวิเคราะห์เปรียบเทียบปัญหาเกี่ยวกับแท็กซี่ที่ไม่ได้รับอนุญาต กรณีศึกษาการให้บริการอูเบอร์ในประเทศไทย

การให้บริการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลผ่านแอปพลิเคชันในประเทศไทย ปัจจุบันยังคงดำเนินการโดยอาศัยช่องว่างทางกฎหมาย เนื่องจากไม่มีบทบัญญัติตามกฎหมายไทยรองรับการให้บริการดังกล่าว แม้การให้บริการดังกล่าวจะไม่ได้ดำเนินการโดยถูกต้องตามกฎหมาย แต่การให้บริการดังกล่าวเป็นที่นิยมของประชาชนผู้ใช้บริการอย่างมาก เนื่องจากความสะดวกสบายในการเรียกใช้บริการรถยนต์ส่วนบุคคล มีคุณภาพการให้บริการที่ดีและบางครั้งในช่วงเวลาที่มีโปรโมชั่นทำให้ราคาต่ำกว่าการให้บริการรถแท็กซี่ ผู้ให้บริการรายแรกที่เปิดให้บริการดังกล่าวในประเทศไทยคือ การให้บริการอูเบอร์ (Uber) นอกจากการให้บริการอูเบอร์ในประเทศไทยแล้ว บริษัทอูเบอร์ยังได้เปิดให้บริการในต่างประเทศอีกหลายประเทศ โดยทุกประเทศที่มีการให้บริการอูเบอร์ต่างประสบประเด็นปัญหาทางกฎหมายเช่นเดียวกับประเทศไทย ด้วยเหตุดังกล่าววิทยานิพนธ์เล่มนี้จึงเลือกศึกษาการให้บริการของอูเบอร์ แต่ในระหว่างการศึกษา บริษัทอูเบอร์ (Uber) ประเทศไทยได้ควบรวมกิจการกับบริษัทแกร็บ (Grab) ประเทศไทย ซึ่งเป็นบริษัทเอกชนที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลเช่นกัน คือ การให้บริการแกร็บคาร์ (Grab Car) แต่เปิดให้บริการเฉพาะภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เท่านั้น โดยมีรูปแบบการดำเนินธุรกิจเหมือนการให้บริการอูเบอร์ ที่ดำเนินการเป็นตัวกลางในการเชื่อมต่อระหว่างผู้ขับกับผู้โดยสารผ่านแพลตฟอร์มแอปพลิเคชัน ทำให้การให้บริการแกร็บคาร์มีประเด็นปัญหาทางกฎหมายเช่นเดียวกับการให้บริการอูเบอร์ ในเรื่องสถานะทางกฎหมาย นิติสัมพันธ์และความรับผิดชอบของบุคคลที่เกี่ยวข้องในการให้บริการแกร็บคาร์ เนื่องจากไม่มีบทบัญญัติตามกฎหมายไทยที่รองรับการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชัน เช่นการให้บริการของอูเบอร์และการให้บริการของแกร็บคาร์โดยเฉพาะ

ในบทนี้ ผู้เขียนจะได้ศึกษาในส่วนของกรอบธุรกิจขนส่งที่ไม่ได้รับอนุญาต กรณีศึกษาอูเบอร์ระหว่างกฎหมายไทย กับกฎหมายสหภาพยุโรป กฎหมายประเทศออสเตรเลีย รัฐนิวเซาท์เวลส์ และกฎหมายประเทศสหรัฐอเมริกา รัฐแคลิฟอร์เนีย โดยจะขอแบ่งประเด็นการศึกษาวิเคราะห์เปรียบเทียบเป็นห้าประเด็นคือ ประเด็นแรกผู้เขียนจะวิเคราะห์ถึงปัญหาสถานะทางกฎหมายของการให้บริการอูเบอร์ ที่ปัจจุบันตามกฎหมายไทยยังไม่มีการบัญญัติถึงสถานะดังกล่าว ทั้งยังไม่สามารถระบุได้ว่าอูเบอร์มีสถานะใดทางกฎหมาย เป็นบริษัทขนส่งหรือเป็นเพียงบริษัทเทคโนโลยีเท่านั้น เปรียบเทียบกับสถานะทางกฎหมายของอูเบอร์จากคำพิพากษาของศาลสหภาพยุโรปที่พิจารณาเป็นบริษัทขนส่ง ถือเป็นคำพิพากษาที่มีความสำคัญที่สร้างความชัดเจนที่สุดในขณะนี้ ให้แก่ประเทศ

สมาชิกในสหภาพยุโรปในการพิจารณาถึงสถานะทางกฎหมายของการให้บริการอูเบอร์ สถานะทางกฎหมายของการให้บริการอูเบอร์ในรัฐนิวเซาท์เวลส์ เป็นรัฐหนึ่งทางตะวันออกเฉียงใต้ของประเทศออสเตรเลีย ซึ่งเป็นรัฐแรกๆที่ให้การรับรองการให้บริการของอูเบอร์ถูกต้องตามกฎหมาย โดยกำหนดสถานะเป็นผู้บริการจองล่วงหน้า (Booking Service) และสถานะทางกฎหมายของรัฐแคลิฟอร์เนีย ประเทศสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นประเทศที่เป็นต้นกำเนิดของการให้บริการอูเบอร์ได้กำหนดให้บริษัทอูเบอร์เป็นบริษัทเครือข่ายคมนาคม หรือ TNCs (Transportation Network Company) โดยตั้งแต่ประเด็นที่สองจนถึงประเด็นที่สี่จะกล่าวถึง ปัญหาความรับผิดของบุคคลแต่ละฝ่ายที่เกี่ยวข้องในการให้บริการของอูเบอร์ได้แก่ บริษัทอูเบอร์ ผู้ขับอูเบอร์และผู้โดยสาร ผู้เขียนจะเปรียบเทียบวิเคราะห์ ปัญหาความรับผิดระหว่างบริษัทอูเบอร์กับผู้โดยสารเป็นส่วนใหญ่ ปัญหาความรับผิดระหว่างบริษัทอูเบอร์กับผู้ขับอูเบอร์เป็นส่วนใหญ่ และปัญหาความรับผิดของผู้ขับอูเบอร์กับผู้โดยสารเป็นส่วนใหญ่ ความรับผิดโดยวิเคราะห์ประเด็นปัญหาทั้งหมด ตามกฎหมายไทยที่บังคับใช้อยู่คือ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กับกฎหมายของรัฐนิวเซาท์เวลส์ ประเทศออสเตรเลีย และกฎหมายของรัฐแคลิฟอร์เนีย ประเทศสหรัฐอเมริกา ส่วนกฎหมายของสหภาพยุโรปไม่สามารถนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบในส่วนของปัญหาความรับผิดของบุคคลแต่ละฝ่ายที่เกี่ยวข้องในการให้บริการอูเบอร์ได้ เนื่องจากกฎหมายสหภาพยุโรปไม่ได้กำหนดในส่วนของนิติสัมพันธ์และความรับผิดของการขนส่งผู้โดยสารไว้ ถือเป็นอำนาจของประเทศรัฐสมาชิกตามที่กล่าวมาแล้วในบทที่ 4 ส่วนประเด็นที่ห้าซึ่งเป็นประเด็นสุดท้ายนั้นเป็นปัญหาเรื่องการยกเว้นหรือจำกัดด้วยข้อกำหนดการให้บริการ โดยผู้เขียนได้ศึกษาและวิเคราะห์ข้อกำหนดดังกล่าวตามกฎหมายไทย ผู้เขียนจึงขอแยกวิเคราะห์เปรียบเทียบในประเด็น ดังต่อไปนี้

### 5.1 ปัญหาสถานะทางกฎหมายของบริษัทอูเบอร์

ปัญหาสถานะทางกฎหมายของบริษัทอูเบอร์ไม่ได้มีเพียงเฉพาะประเทศไทยเท่านั้น แต่ยังเป็นปัญหาในอีกหลายประเทศที่มีการให้บริการอูเบอร์ เหตุที่เกิดปัญหาดังกล่าวเนื่องจากกฎหมายในแต่ละประเทศนั้นได้ถูกบัญญัติขึ้นมาเป็นเวลานานจึงตามไม่ทันสังคมสมัยใหม่ที่มีการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการดำเนินธุรกิจ เช่นการดำเนินธุรกิจแบบเศรษฐกิจการแบ่งปัน เช่น บริษัทอูเบอร์ที่ดำเนินการเป็นตัวกลางในการเชื่อมต่อระหว่างผู้ขับอูเบอร์กับผู้โดยสาร ทำให้เกิดบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันอูเบอร์ เพื่อให้ได้บำเหน็จเป็นการตอบแทน ซึ่งลักษณะการดำเนินการของอูเบอร์ไม่สามารถปรับใช้กับกฎหมายได้ชัดเจน การดำเนินธุรกิจของอูเบอร์มีเพียงบางส่วนเท่านั้นที่สามารถพิจารณาเข้ากับกฎหมายได้ โดยบางส่วนไม่สามารถปรับเข้ากับกฎหมายที่มีอยู่ได้ ทำให้บริษัทอูเบอร์ดำเนินการให้บริการโดยไร้สถานะทางกฎหมายในช่วงแรก และเป็นการให้บริการโดยอาศัยช่องว่างของกฎหมายในทุกประเทศที่มีการดำเนินธุรกิจดังกล่าว โดยหลีกเลี่ยงถึงสถานะทางกฎหมายที่แท้จริง

ส่งผลให้แต่ละประเทศมีการรับมือกับการดำเนินธุรกิจแบบเศรษฐกิจการแบ่งปัน เช่นการให้บริการอุเบอร์แตกต่างกันไป บางประเทศห้ามไม่ให้มีการบริการของอุเบอร์โดยถือว่าเป็นการดำเนินธุรกิจที่ขัดต่อกฎหมายเดิม บางประเทศมีการปฏิรูปกฎหมายเพื่อรองรับการให้บริการให้บริการอุเบอร์ให้ถูกต้องตามกฎหมาย หรือบางประเทศได้บัญญัติกฎหมายเฉพาะสำหรับการให้บริการของอุเบอร์ ในหัวข้อถัดจะวิเคราะห์เปรียบเทียบถึงสถานะทางกฎหมายของอุเบอร์ตามกฎหมายไทย กับคำพิพากษาของสหภาพยุโรป กฎหมายของรัฐนิวเซาท์เวลส์ ประเทศออสเตรเลีย และกฎหมายของรัฐแคลิฟอร์เนีย ประเทศสหรัฐอเมริกา

สำหรับสถานะของบริษัทอุเบอร์ในประเทศไทย ยังไม่สามารถระบุได้ว่าบริษัทอุเบอร์มีสถานะใด เนื่องจากยังไม่มีกฎหมายมารองรับการให้บริการดังกล่าวอย่างชัดเจน แม้ทางบริษัทจะได้จดทะเบียนโดยระบุประเภทธุรกิจว่า เป็นกิจกรรมวิชาชีพวิทยาศาสตร์และกิจกรรมวิชาการ (วิจัยการตลาดและการสำรวจความคิดเห็นของประชาชน) แต่เมื่อพิจารณาถึงการดำเนินกิจการที่แท้จริงของอุเบอร์แล้วกลับไม่เป็นไปตามจุดประสงค์ในการดำเนินการของบริษัท โดยบริษัทอุเบอร์ได้กำหนดสถานะของตนเองโดยอาศัยข้อกำหนดการให้บริการว่าเป็นบริษัทเทคโนโลยี แต่ความเห็นของนักวิชาการกลับเห็นว่า การดำเนินการของอุเบอร์นั้นควรถูกพิจารณาให้เป็นบริษัทขนส่ง ด้วยเหตุดังกล่าวจึงสามารถจำแนกสถานะของบริษัทอุเบอร์ได้ 2 แนวทางคือ

**แนวความเห็นที่ 1** บริษัทเทคโนโลยีซึ่งเป็นผู้ให้บริการข้อมูลผ่านทางเทคโนโลยีต่อสังคม แนวความคิดนี้เกิดขึ้นเพราะทางบริษัทอุเบอร์อ้างว่า บริษัทให้บริการแพลตฟอร์มออนไลน์ที่เรียกว่า แอปพลิเคชันอุเบอร์ โดยทำหน้าที่เป็นเพียงสื่อกลางในการช่วยจับคู่ระหว่างคนขับและผู้โดยสาร การขนส่งผู้โดยสารที่เกิดจากแอปพลิเคชันอุเบอร์เป็นการให้บริการของผู้ขับอุเบอร์เป็นการส่วนตัว ไม่มีความเกี่ยวข้องใดกับบริษัทอุเบอร์ ผู้ขับอุเบอร์เป็นเพียงพาร์ทเนอร์ร่วมที่เข้าร่วมกับทางบริษัทอุเบอร์เท่านั้น ไม่ได้เป็นลูกจ้างของบริษัทอุเบอร์แต่อย่างใด

**แนวความเห็นที่ 2** บริษัทขนส่งซึ่งเป็นผู้ให้บริการขนส่งผู้โดยสาร แนวความคิดเห็นนี้ เกิดขึ้นเนื่องจากการดำเนินการที่แท้จริงของบริษัทอุเบอร์ ที่เป็นส่วนสำคัญที่ทำให้เกิดการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันและผู้ขับอุเบอร์ไม่ได้มีอิสระในการทำงานอย่างแท้จริง มีข้อกำหนดมากมายที่เห็นได้ว่าบริษัทอุเบอร์มีอำนาจในการควบคุมผู้ขับ ทำให้นักวิชาการกลับมองการให้บริการของบริษัทอุเบอร์ในอีกมุมมองหนึ่ง ว่าทางบริษัทอุเบอร์ไม่ใช่เพียงให้บริการแพลตฟอร์มออนไลน์ คือแอปพลิเคชันอุเบอร์ที่ทำหน้าที่เป็นสื่อกลางในการช่วยจับคู่ระหว่างคนขับและผู้โดยสารเท่านั้น แต่บริษัทอุเบอร์ให้บริการขนส่งผู้โดยสาร

เนื่องจากไม่มีกฎหมายไทยฉบับใดที่สามารถปรับใช้กับรูปแบบการดำเนินธุรกิจดังกล่าวได้ อีกทั้งในประเทศไทยยังไม่มีแนวทางความเห็นของศาลที่พิจารณาถึงสถานะของบริษัทอุเบอร์ เพราะไม่เคยมีการฟ้องร้องเป็นคดีความกันในชั้นศาลฎีกาในประเทศไทย ทำให้ต้องกลับมาพิจารณาตาม

กฎหมายทั่วไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าการให้บริการของอุเบอร์ใกล้เคียงบทบัญญัติใด เมื่อพิจารณาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แล้ว การให้บริการของอุเบอร์เป็นส่วนสำคัญที่ทำให้เกิดการขนส่งผู้โดยสารที่มีลักษณะคล้ายกับการให้บริการรถแท็กซี่ เนื่องจากผู้ขับอุเบอร์ขนส่งผู้โดยสารที่เรียกใช้บริการผ่านแอปพลิเคชันเพื่อสินจ้างโดยไม่จำกัดเส้นทาง<sup>131</sup> ซึ่งเป็นการให้บริการรถแท็กซี่ยังไม่ชัดเจนว่าถือเป็นการรับขนคนโดยสารตามมาตรา 608 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หรือจ้างทำของตามมาตรา 587 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

แม้กฎหมายไทยยังไม่สามารถนิยามถึงสถานะทางกฎหมายของบริษัทอุเบอร์ได้ แต่บริษัทยังคงดำเนินการอย่างไร้สถานะทางกฎหมายและไม่ได้อยู่ภายใต้การควบคุมของรัฐ ทั้งที่บริษัทอุเบอร์ดำเนินการเกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสารซึ่งเป็นการขนส่งสาธารณะส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยสาธารณะ และส่งผลกระทบในอีกหลายด้านคือ ปัญหาของนิติสัมพันธ์และความรับผิดชอบที่ไม่ชัดเจนของบุคคลที่เกี่ยวข้องในการให้บริการอุเบอร์ ส่งผลกระทบต่อรัฐในเรื่องการจัดเก็บภาษี และผลกระทบต่อผู้ประกอบการรายเก่าเช่นผู้ขับแท็กซี่ เพราะการที่บริษัทอุเบอร์อ้างว่าตนเองไม่ใช่บริษัทขนส่ง ทำให้ไม่มีค่าใช้จ่ายในส่วนของการประกอบกิจการแท็กซี่ การชำระภาษีที่ต้องทำให้มีต้นทุนในการประกอบธุรกิจต่ำ สามารถตั้งราคาต่ำโดยสารที่ต่ำกว่าการให้บริการแท็กซี่อาจถือเป็นการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรมได้

หากพิจารณาสถานะของบริษัทอุเบอร์ในประเทศไทย เป็นบริษัทที่ให้บริการการขนส่งไม่ใช่ผู้ให้บริการข้อมูลผ่านทางเทคโนโลยีต่อสังคมเป็นบริษัทเทคโนโลยี ตามคำพิพากษาของศาลยุติธรรมแห่งสหภาพยุโรป หรือ ECJ (The European Court of Justice) ซึ่งเป็นแนวคำพิพากษาใหม่ที่ตีความโดยกว้างถึง คำว่า “การให้บริการขนส่ง” การให้บริการขนส่ง หมายความว่า การขนย้ายผู้โดยสารจากสถานที่หนึ่งไปอีกที่หนึ่งด้วยยานพาหนะ แต่จากการดำเนินการของอุเบอร์เป็นเพียงตัวกลางเชื่อมต่อระหว่างผู้ขับอุเบอร์กับผู้โดยสารทำให้เกิดการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันอุเบอร์ ไม่ได้เป็นผู้ให้บริการขนส่งที่แท้จริง แต่ศาลสหภาพยุโรปตีความโดยกว้าง ถือว่าบริษัทอุเบอร์เกี่ยวข้องและมีส่วนสำคัญที่ทำให้เกิดการบริการด้านการขนส่ง บริษัทอุเบอร์ถือเป็นบริษัทขนส่งโดยสารสาธารณะ หากพิจารณาตามแนวคิดในคำพิพากษานี้กับสถานะของบริษัทอุเบอร์ในประเทศไทย ส่งผลดีให้ประเทศไทยสามารถกำหนดเงื่อนไขเพื่อจัดระเบียบการให้บริการอุเบอร์ให้สอดคล้องกับกฎระเบียบของบริการขนส่งสาธารณะ นั้นหมายความว่า การให้บริการอุเบอร์จะต้องปฏิบัติตามข้อบังคับเช่นเดียวกับแท็กซี่ ทั้งในส่วนของผู้ขับอุเบอร์ที่ต้องมีใบอนุญาตขับขี่ประเภทรถยนต์สาธารณะ รถยนต์ที่นำมาให้บริการจะต้องจดทะเบียนเป็นรถยนต์สาธารณะ และในการคำนวณค่าโดยสารต้องเป็นไปตามประกาศกระทรวงคมนาคม แต่ในทางปฏิบัตินั้นเป็นไปได้ยาก

<sup>131</sup> มาตรา 4 ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

เนื่องจากผู้ขับที่นำรถยนต์ของตนเองมาให้บริการของอูเบอร์ ไม่ต้องการให้รถยนต์ของตนเองมีลักษณะเช่นเดียวกับรถยนต์สาธารณะ เพียงต้องการสามารถนำรถยนต์ส่วนบุคคลของตนมาหารายได้ โดยการขนส่งผู้โดยสารในเวลาว่างเท่านั้น

ในทางกลับกันคำพิพากษาดังกล่าวอาจส่งผลเสีย ถือเป็นกำกวมจำกัดเสรีภาพในการประกอบธุรกิจของอูเบอร์มากเกินไป รูปแบบธุรกิจแบบเศรษฐกิจของการแบ่งปัน (Sharing Economy) เป็นระบบเศรษฐกิจที่ผู้ทำงานรับทำงานอย่างอิสระ เป็นครั้งคราวและไม่เต็มเวลา ซึ่งเป็นค่านิยมที่กำลังแพร่หลายในกลุ่มคนรุ่นใหม่ทั่วโลกมีมากขึ้น เป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ เห็นได้จากรูปแบบธุรกิจแบบเศรษฐกิจของการแบ่งปันไม่ได้มีเพียงการบริการขนส่งผู้โดยสารเท่านั้น แต่รูปแบบธุรกิจดังกล่าวถูกนำไปใช้ในการบริการประเภทอื่นๆด้วย และมีแนวโน้มที่จะเติบโตอย่างรวดเร็วมากยิ่งขึ้น ผู้เขียนเห็นว่ากฎหมายควรปรับเปลี่ยนไปตามสังคมที่เปลี่ยนแปลงมากกว่าจะพยายามบังคับใช้กฎหมายที่มีอยู่ โดยถือว่าการดำเนินธุรกิจแนวทางใหม่นั้นเป็นสิ่งที่ผิดกฎหมาย โดยกฎหมายจะต้องมีความเป็นธรรมในการคุ้มครองทั้งผู้ประกอบการที่เข้ามาใหม่และผู้ประกอบการเดิมอย่างเหมาะสมโดยอาศัยกฎหมาย กฎ ระเบียบ รวมทั้งนโยบายของหน่วยงานภาครัฐเป็นเครื่องมือในการอำนวยความสะดวก ภาครัฐจะต้องปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ไม่เช่นนั้นจะกลายเป็นที่มาของความขัดแย้งและเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาได้

จากการศึกษากฎหมายของรัฐนิวเซาท์เวลส์ ประเทศออสเตรเลียที่พิจารณาสถานะของการให้บริการของอูเบอร์ว่าเป็นผู้บริการการจองล่วงหน้า (Booking Service) มองการให้บริการอูเบอร์เหมือนเป็นเพียงบริษัทเทคโนโลยีที่ให้บริการในการจองการเดินทางล่วงหน้าผ่านทางอูเบอร์แอปพลิเคชันเท่านั้น โดยรัฐนิวเซาท์เวลส์มองการให้บริการดังกล่าวเป็นคนละส่วนกับการให้บริการรับส่งผู้โดยสาร บริษัทอูเบอร์มีหน้าที่เพียงหาผู้ขับอูเบอร์และรถยนต์ที่นำมาให้บริการให้มีคุณสมบัติที่เหมาะสมตามที่รัฐกำหนดให้แก่ผู้โดยสารเท่านั้น แต่หากเกิดความเสียหายใดจากการให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันอูเบอร์ บริษัทอูเบอร์ไม่ต้องเข้าร่วมรับผิดชอบใดๆ เพราะการขนส่งผู้โดยสารไม่รวมถึงการให้บริการของอูเบอร์ที่ให้บริการจองล่วงหน้า หากพิจารณาให้สถานะของอูเบอร์ในประเทศไทยเป็นผู้บริการการจองล่วงหน้า (Booking Service) เช่นเดียวกับรัฐนิวเซาท์เวลส์ ประเทศออสเตรเลีย ตามกฎหมายไทยไม่มีกฎหมายใดบัญญัติให้คำนิยามถึงการบริการจองล่วงหน้าในการเดินทางเช่นอูเบอร์ หากพิจารณาลักษณะการดำเนินการของอูเบอร์ในการจัดการดำเนินการจองล่วงหน้าให้เกิดสัญญาขนส่งผู้โดยสาร และเมื่อสัญญานั้นสำเร็จบริษัทอูเบอร์ได้รับบำเหน็จเป็นการตอบแทนเป็นไปตามลักษณะของนายหน้า ตามมาตรา 845 ประมวลแพ่งและพาณิชย์

หากจะกำหนดสถานะของบริษัทอูเบอร์ในประเทศไทย เป็นนายหน้าบริการขนส่งผู้โดยสาร ผู้เขียนเห็นว่าเป็นกำหนดสถานะของบริษัทอูเบอร์ไปในทางที่เอื้อประโยชน์ต่อบริษัทมากเกินไป เนื่องจากตามประมวลแพ่งและพาณิชย์กำหนดให้นายหน้าไม่ต้องรับผิดชอบไปถึงการชำระหนี้ตามสัญญา

ที่ได้ทำต่อกันเพราะว่าตนเป็นสื่อ<sup>132</sup> เนื่องจากนายหน้าเป็นเพียงผู้ชี้ช่องให้ได้ทำสัญญาเท่านั้น แต่ในการดำเนินการของอูเบอร์เป็นมากไปกว่าการให้บริการแบบปัจจุบันทันด่วนในการต่อเชื่อมผ่านทางแอปพลิเคชันของโทรศัพท์สมาร์ทโฟน หากบริษัทอูเบอร์ไม่ต้องรับผิดชอบไปถึงหนี้ตามสัญญาที่เกิดขึ้น อาจก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมต่อผู้โดยสารหรือบุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายจากการให้บริการดังกล่าว อีกทั้งในกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับนายหน้าไม่ได้มีกำหนดถึงหน้าที่ของนายหน้าในการพิจารณาคุณสมบัติของผู้ทำสัญญาให้เหมาะสม หน้าที่กฎหมายของรัฐนิวเซาท์เวลส์กำหนดถึงหน้าที่ของบริษัทอูเบอร์ซึ่งเป็นผู้บริการจองล่วงหน้าให้มีหน้าที่ พิจารณาคุณสมบัติของผู้ขับอูเบอร์และรถยนต์ที่นำมาให้บริการให้เหมาะสมตามข้อกำหนดของรัฐ แต่หากจะออกบทบัญญัติเฉพาะเกี่ยวกับการให้บริการอูเบอร์ โดยกำหนดสถานะของบริษัทอูเบอร์เป็นผู้บริการจองล่วงหน้า ผู้เขียนเห็นว่าอาจไม่เหมาะสม เนื่องจากรัฐนิวเซาท์เวลส์เป็นเมืองทางตะวันออกเฉียงใต้ของประเทศออสเตรเลีย เป็นเมืองท่องเที่ยวจึงมีนักท่องเที่ยวจำนวนมาก แต่ประสบปัญหาจำนวนรถแท็กซี่ที่ให้บริการน้อยทำให้การเรียกใช้แท็กซี่ลำบาก จึงมีความจำเป็นต้องมีการให้บริการอูเบอร์ในการจองการเดินทางล่วงหน้า แต่สภาพสังคมของไทยไม่ได้ประสบปัญหาจำนวนรถแท็กซี่ที่ให้บริการไม่เพียงพอต่อผู้ใช้บริการ แต่ประสบปัญหาในด้านคุณภาพของการให้บริการรถแท็กซี่ หากจะมีการบัญญัติกฎหมายสำหรับการให้บริการในรูปแบบเช่นอูเบอร์ ไม่ควรบัญญัติกฎหมายเพื่อเอื้อประโยชน์ให้แก่บริษัทอูเบอร์ แต่ควรบัญญัติกฎหมายเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยและคุณภาพในการให้บริการต่อผู้โดยสารและบุคคลภายนอกมากกว่า ซึ่งการกำหนดสถานะเป็นผู้บริการจองล่วงหน้า ผู้เขียนเห็นว่าบริษัทอูเบอร์เป็นองค์กรธุรกิจขนาดใหญ่ที่เป็นตัวกลางในการจับคู่ผู้ขับอูเบอร์กับผู้โดยสาร ซึ่งเป็นส่วนสำคัญที่ทำให้เกิดการบริการขนส่งผู้โดยสารขึ้น แม้ว่าจะไม่ใช่ผู้ที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสารที่แท้จริง แต่เป็นผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับบำเหน็จเมื่อเกิดการบริการขนส่งผู้โดยสารขึ้นในแต่ละครั้งถือเป็นกำไรจากการดำเนินธุรกิจของอูเบอร์ เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นจากการให้บริการขนส่งผู้โดยสารที่บริษัทอูเบอร์เป็นผู้ดำเนินการให้เกิดขึ้นจึงควรมีหน้าที่และความรับผิดชอบต่อสังคม ควรเข้ามาดูแลความปลอดภัยของสาธารณะมากขึ้น

จากการศึกษาถึงกฎหมายของรัฐแคลิฟอร์เนีย ประเทศสหรัฐอเมริกา คณะกรรมการสาธารณูปโภคของรัฐแคลิฟอร์เนีย หรือ California Public Utilities Commission (CPUC) ได้ให้นิยามถึงการให้บริการของอูเบอร์ว่าถือเป็น บริษัทเครือข่ายคมนาคม หรือ TNCs (Transportation Network Company) เป็นรูปแบบธุรกิจที่เชื่อมต่อระหว่างผู้โดยสารกับผู้ขับรถให้บริการผ่านทางเว็บไซต์หรือแอปพลิเคชัน โดยรัฐแคลิฟอร์เนีย ประเทศสหรัฐอเมริกาได้ปฏิรูปกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่ง โดยเพิ่มประเภทการขนส่งผู้โดยสารอีกประเภทที่เรียกว่า การบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอป

<sup>132</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 848

พลีเคชัน ซึ่งในการให้บริการดังกล่าว แม้ว่าบริษัทเครือข่ายคมนาคม เป็นเพียงบริษัทที่ดำเนินการจัดให้มีการให้บริการขนส่งที่จัดเตรียมไว้ล่วงหน้าเพื่อให้ได้บำเหน็จ<sup>133</sup> โดยใช้แอปพลิเคชันในการติดต่อระหว่างผู้โดยสารกับผู้ขับขี่ที่ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการให้บริการ และไม่ใช่ผู้ขับขี่ที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสาร แต่กฎหมายของรัฐแคลิฟอร์เนียก็พิจารณาว่า บริษัทเครือข่ายคมนาคมเกี่ยวข้องข้องเป็นตัวการสำคัญที่ทำให้เกิดการขนส่งผู้โดยสารแล้ว ถือเป็นผู้ขนส่งผู้โดยสารด้วยเช่นกัน และเมื่อพิจารณาการดำเนินการของบริษัทอูเบอร์แล้ว ถือว่าเป็นบริษัทเครือข่ายคมนาคมที่จัดหามาซึ่งการบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชัน ทำให้สถานะทางกฎหมายของบริษัทอูเบอร์เป็นผู้ขนส่งผู้โดยสาร (Charter-party Carrier of Passengers) เช่นเดียวกับกับผู้ขับอูเบอร์ โดยหากบริษัทอูเบอร์ซึ่งเป็นองค์กรธุรกิจขนาดใหญ่เข้ามามีความรับผิดชอบในความเสียหายจากการให้บริการดังกล่าวจะส่งผลให้สามารถคุ้มครองผู้โดยสารหรือบุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายได้มากขึ้น เนื่องจากบริษัทมีฐานะทางเศรษฐกิจที่มั่นคงเพียงพอที่จะชดเชยเยียวยาความเสียหายดังกล่าวได้มากกว่าผู้ขับอูเบอร์ที่เป็นผู้ขนส่งที่แท้จริง

ผู้เขียนเห็นว่าจากการศึกษากฎหมายต่างประเทศ การดำเนินการของอูเบอร์ที่เป็นตัวกลางเชื่อมต่อระหว่างผู้ขับอูเบอร์กับผู้โดยสาร เป็นตัวการสำคัญที่ทำให้เกิดบริการขนส่งผู้โดยสารเพื่อให้ได้รับค่าบำเหน็จจากการให้บริการดังกล่าว พิจารณาในทางปฏิบัติบริษัทอูเบอร์มีอำนาจในการรับชำระค่าโดยสารจากผู้โดยสารก่อนล่วงหน้าและผู้ขับอูเบอร์ไม่ได้อิสระในการทำงานอย่างแท้จริง เนื่องจากบริษัทอูเบอร์มีอำนาจในการควบคุมการทำงานของผู้ขับอูเบอร์ ด้วยเหตุดังกล่าวจึงควรพิจารณาสถานะของบริษัทอูเบอร์ไปในทางเดียวกับรัฐแคลิฟอร์เนีย ประเทศสหรัฐอเมริกา เนื่องจากเป็นการกำหนดถึงสถานะของบริษัทอูเบอร์เป็นการเฉพาะอย่างชัดเจนตามรูปแบบดำเนินการของอูเบอร์ที่แท้จริง ไม่ต้องอาศัยการตีความของศาลเพื่อปรับใช้กับการให้บริการอื่นๆที่ใกล้เคียง การพิจารณาการดำเนินการของอูเบอร์ที่เชื่อมต่อระหว่างผู้โดยสารกับผู้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล โดยให้บริการผ่านทางเว็บไซต์หรือแอปพลิเคชันเพื่อให้มาซึ่งบำเหน็จ ถือว่าเป็นบริษัทเครือข่ายคมนาคมหรือ TNCs (Transportation Network Company) มีสถานะทางกฎหมายเป็น บริษัทขนส่งผู้โดยสารจากการกำหนดสถานะดังกล่าวส่งผลให้บริษัทอูเบอร์ในฐานะผู้ขนส่งผู้โดยสารเข้ามารับผิดร่วมกับผู้ขับอูเบอร์หากเกิดความเสียหายขึ้นจากการให้บริการดังกล่าว ทำให้สามารถคุ้มครองผู้โดยสารหรือบุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหายได้มากขึ้น

<sup>133</sup> The California Public Utilities Code section 5431 (C)



## 5.2 ปัญหาความรับผิดชอบระหว่างบริษัทกูเบอร์กับผู้โดยสาร

สืบเนื่องจากสถานะที่ไม่ชัดเจนของกูเบอร์ในประเทศไทย ส่งผลให้ไม่สามารถทราบได้ว่า สัญญาระหว่างบริษัทกูเบอร์กับผู้โดยสารมีลักษณะเป็นสัญญาประเภทใดในเอกเทศสัญญา ก่อให้เกิด ปัญหาต่อนิติสัมพันธ์และความรับผิดชอบระหว่างบริษัทกูเบอร์กับผู้โดยสาร ที่ไม่อาจทราบได้ว่าหากเกิด ความเสียหายขึ้นจากการให้บริการของกูเบอร์ ใครจะเป็นผู้รับผิดชอบในการเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้น แม้จะมีปัญหาในความไม่ชัดเจนของนิติสัมพันธ์และความรับผิดชอบของบุคคลที่เกี่ยวข้องในการให้บริการ กูเบอร์ก็ตาม แต่แอปพลิเคชันกูเบอร์ยังคงมีผู้ใช้งานมากมายและมีแต่จะเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในอนาคต ด้วยเหตุดังกล่าวผู้เขียนจึงขอเปรียบเทียบนิติสัมพันธ์และความรับผิดชอบของบริษัทกูเบอร์กับผู้โดยสาร กับกฎหมายของรัฐนิวเซาท์เวลส์ ประเทศออสเตรเลีย และรัฐแคลิฟอร์เนีย ประเทศสหรัฐอเมริกา ดังต่อไปนี้

ความรับผิดชอบระหว่างบริษัทกูเบอร์กับผู้โดยสารในประเทศไทยสามารถพิจารณาได้ 2 แนวทาง

**(1) แนวทางที่หนึ่ง** พิจารณาจากข้อกำหนดการให้บริการของบริษัทกูเบอร์ที่ให้นิยามการ ให้บริการของตน ว่าเป็นเพียงการให้บริการแพลตฟอร์มออนไลน์แอปพลิเคชันในการเชื่อมต่อผู้ขับ กูเบอร์กับผู้โดยสารให้เกิดการขนส่งผู้โดยสาร การให้บริการดังกล่าวถือเป็นการให้บริการของผู้ขับเป็น การส่วนตัว กล่าวอีกนัยคือคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งคือผู้โดยสารเป็นผู้เสนอทำสัญญาขนส่งผู้โดยสารผ่านแอป พลิเคชันกูเบอร์ กับผู้ขับกูเบอร์ซึ่งเป็นผู้สัญญาอีกฝ่าย บริษัทกูเบอร์ดำเนินการเป็นตัวกลางทำให้เกิด สัญญาเท่านั้น หากพิจารณาตามนิยามการให้บริการของกูเบอร์ตามข้อกำหนดการให้บริการแล้ว สัญญาที่เกิดขึ้นระหว่างบริษัทกูเบอร์กับผู้โดยสารในให้การบริการแอปพลิเคชันกูเบอร์ในการให้บริการ ขนส่งผู้โดยสาร คือสัญญาให้บริการแพลตฟอร์มออนไลน์ ถือเป็นสัญญาที่ไม่มีชื่อ เพราะไม่มีบัญญัติไว้ ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์โดยเฉพาะ แต่ก็ถือว่าเป็นสัญญาประเภทหนึ่งที่มีผลใช้บังคับกัน ได้ ทำให้นิติสัมพันธ์และความรับผิดชอบระหว่างบริษัทกูเบอร์กับผู้โดยสารเป็นไปตามข้อกำหนดการใช้ บริการที่กำหนดในสัญญา แต่ผู้เขียนเห็นว่าหากพิจารณานิติสัมพันธ์และความรับผิดชอบของกูเบอร์ให้ เป็นไปตามข้อกำหนดการให้บริการจะทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมต่อผู้โดยสารที่เป็นคู่สัญญาอีกฝ่าย เพราะในข้อกำหนดการให้บริการได้กำหนดถึงการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบจากการให้บริการ ขนส่งผ่านแอปพลิเคชันแล้ว ทำให้เมื่อเกิดความเสียหายบริษัทกูเบอร์ก็ไม่เข้ามาร่วมรับผิดชอบ

**(2) แนวทางที่สอง** เมื่อพิจารณาถึงการดำเนินการของกูเบอร์ที่แท้จริง การที่ผู้โดยสารเข้า ระบบแอปพลิเคชันกูเบอร์และกำหนดจุดหมายของการเดินทางจากนั้นแอปพลิเคชันกูเบอร์จะคำนวณ ค่าโดยสารของการเดินทางโดยประมาณ การที่ผู้โดยสารกดส่งคำร้องขอใช้บริการไปยังบริษัทกูเบอร์ การกระทำดังกล่าวถือเป็นคำเสนอ จากนั้นแอปพลิเคชันกูเบอร์จะประมวลผลเพื่อหาผู้ขับกูเบอร์ที่อยู่ บริเวณใกล้เคียงกับตำแหน่งของผู้โดยสารเพื่อให้เกิดการบริการขนส่งผู้โดยสาร การดำเนินการ

ดังกล่าวของบริษัทอูเบอร์ยังไม่ถือเป็นคำสนองที่ก่อให้เกิดสัญญาระหว่างบริษัทอูเบอร์กับผู้โดยสารขึ้น เนื่องจากตราบไดที่บริษัทอูเบอร์ยังไม่สามารถหาผู้ขับที่อยู่บริเวณใกล้เคียงได้ หรือผู้ขับอูเบอร์ยังไม่ตกลงตามคำร้องขอใช้บริการ ความเสียหายไม่อาจเกิดขึ้นได้จึงไม่มีการพิจารณาเรื่องความรับผิดชอบ หากเกิดสัญญาขึ้นระหว่างบริษัทอูเบอร์กับผู้โดยสารขึ้นจริง การที่บริษัทอูเบอร์ไม่สามารถหาผู้ขับมาให้บริการแก่ผู้โดยสาร ทางบริษัทต้องรับผิดชอบต่อผู้โดยสาร เห็นได้ว่าการส่งคำร้องขอใช้บริการจากผู้โดยสารและการประมวลผลจากทางบริษัทอูเบอร์ในการหาผู้ขับนั้นเป็นเพียงขั้นตอนหนึ่งในการเกิดขึ้นของสัญญาเท่านั้น โดยสัญญาจะเกิดขึ้นต่อเมื่อบริษัทอูเบอร์สามารถหาผู้ขับอูเบอร์ที่อยู่บริเวณใกล้เคียงผู้โดยสารได้และผู้ขับตกลงยอมรับคำร้องขอใช้บริการดังกล่าวแล้ว โดยทางบริษัทจะส่งข้อมูลพร้อมภาพถ่ายของผู้ขับอูเบอร์และรายละเอียดของรถยนต์ที่ให้บริการแก่ผู้โดยสาร แต่ในทางกลับกันหากบริษัทอูเบอร์ไม่สามารถหาผู้ขับได้หรือผู้ขับที่อยู่บริเวณใกล้เคียงไม่ตกลงรับคำร้องขอใช้บริการดังกล่าว สัญญาระหว่างผู้โดยสารกับบริษัทอูเบอร์จะไม่เกิดขึ้น

ในการพิจารณาว่าสัญญาที่เกิดขึ้นระหว่างบริษัทอูเบอร์กับผู้โดยสารว่าเป็นไปตามลักษณะของสัญญาใดตามกฎหมายไทย เห็นได้ว่ากฎหมายไทยยังไม่มีบทบัญญัติเฉพาะปรับใช้รูปแบบการดำเนินการดังกล่าว เมื่อพิจารณากฎหมายทั่วไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์การทำสัญญาดังกล่าวเพื่อให้บริษัทอูเบอร์จัดหาให้ซึ่งผู้ขับอูเบอร์เพื่อให้เกิดการให้บริการขนส่งผู้โดยสาร บริษัทอูเบอร์เป็นตัวละครสำคัญที่ก่อให้เกิดการบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันอูเบอร์ ถือได้ว่าบริษัทอูเบอร์เป็นผู้ขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชัน ซึ่งการให้บริการดังกล่าวเป็นการให้บริการรูปแบบใหม่ที่ไม่ไม่มีบทบัญญัติตามกฎหมายใดปรับใช้ได้ พิจารณาการให้บริการรับส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันเห็นว่า มีลักษณะคล้ายกับการให้บริการรถแท็กซี่มากที่สุด เนื่องจากเป็นการให้บริการรถรับจ้างโดยสารไม่ประจำทางเพื่อให้ได้รับสินจ้างเป็นการตอบแทนเช่นกัน จึงสามารถพิจารณานิติสัมพันธ์และความรับผิดชอบระหว่างบริษัทอูเบอร์ในฐานะผู้ขนส่งผู้โดยสารกับผู้โดยสาร ว่าอาจเป็นตามสัญญารับขนคนโดยสารหรือตามสัญญาจ้างทำของ โดยจากแนวคำพิพากษาฎีกาที่วินิจฉัยว่าการให้บริการรถแท็กซี่ถือเป็นสัญญาจ้างทำของ เนื่องจากศาลเห็นว่า การให้บริการรถแท็กซี่เป็นสัญญาที่ผู้ขับแท็กซี่ตกลงรับจ้างทำงานขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งผู้โดยสารว่าจ้างผู้ขับแท็กซี่ให้ขับไปส่งยังจุดหมายของการเดินทางตามที่ผู้โดยสารกำหนด โดยผู้โดยสารตกลงให้สินจ้างเพื่อผลสำเร็จของงานนั้นสาระสำคัญของสัญญาจ้างทำของคือผลสำเร็จของงานที่จ้าง ดังนั้นการให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันอูเบอร์ที่มีลักษณะเดียวกับการให้บริการรถแท็กซี่จึงถือเป็นสัญญาจ้างทำของ ทำให้นิติสัมพันธ์และความรับผิดชอบระหว่างบริษัทอูเบอร์กับผู้โดยสารเป็นไปตามสัญญาจ้างทำของ

จากการศึกษากฎหมายของรัฐนิวเซาท์เวลส์ ประเทศออสเตรเลียที่พิจารณาสถานะของการให้บริการของอูเบอร์ว่าเป็นผู้ให้บริการการจองล่วงหน้า (Booking Service) ตามมาตรา 7 บทบัญญัติ Point to Point Transport (Taxis and Hire Vehicles) Act 2016 กำหนด ส่งผลให้สัญญา

บริษัทอูเบอร์กับผู้โดยสารเป็นไปตามสัญญาบริการจอร์จล่องหน้าเป็นสัญญาบริการประเภทหนึ่ง ทำให้นิติสัมพันธ์และความรับผิดของคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายเป็นไปตามสัญญาบริการจอร์จล่องหน้า บริษัทอูเบอร์จึงมีหน้าที่ตามมาตรา 9 ถึงมาตรา 26 บทบัญญัติ Point to Point Transport (Taxis and Hire Vehicles) Act 2016 ในข้อกำหนดในหมวดความปลอดภัยของการบริการ ที่บัญญัติถึงหน้าที่ของผู้ให้บริการจอร์จล่องหน้าและความรับผิดในการฝ่าฝืนหน้าที่ดังกล่าว โดยกำหนดหน้าที่หลักของผู้ให้บริการจอร์จล่องหน้าคือ หน้าที่ดูแลความปลอดภัยในการบริการรับส่งผู้โดยสารให้อยู่ในมาตรฐานความปลอดภัยเบื้องต้น (Safety Duties and Standards) ต้องพิจารณาในข้อสำคัญเบื้องต้น ในเรื่องความเหมาะสมในคุณสมบัติของผู้ขับอูเบอร์ให้ครบถ้วนตามข้อกำหนดของรัฐและมาตรฐานความปลอดภัยของรถที่นำมาให้บริการ หากบริษัทอูเบอร์ฝ่าฝืนหน้าที่ที่มีต่อผู้โดยสารดังกล่าว ก่อให้เกิดความรับผิดและบทลงโทษตามที่บัญญัติกำหนดไว้ ฉะนั้นในส่วนความรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากบริการขนส่ง บริษัทอูเบอร์ในฐานะผู้ให้บริการจอร์จล่องหน้าไม่ต้องรับผิดใดๆในความเสียหายดังกล่าวเพื่อรับผิดขอบเขี่ยวความเสียหายที่เกิดจากการขนส่งผู้โดยสารเลย เนื่องจากบริษัทอูเบอร์เพียงผู้ให้บริการจอร์จล่องหน้า รัฐนิวเซาท์เวลส์มองว่าการให้บริการจอร์จล่องหน้าเป็นคนละส่วนกับการขนส่งผู้โดยสาร แม้ว่าการให้บริการจอร์จล่องหน้าจะเป็นขั้นตอนสำคัญที่ทำให้เกิดการบริการขนส่งผู้โดยสารก็ตาม เพราะฉะนั้นหากบริษัทอูเบอร์ปฏิบัติตามหน้าที่ต่อผู้โดยสารตามที่รัฐกำหนดในบทบัญญัติที่กล่าวมาข้างต้น ไม่ฝ่าฝืนต่อหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดในการจัดหาผู้ขับอูเบอร์ที่มีคุณสมบัติที่เหมาะสม หรือการพิจารณามาตรฐานความปลอดภัยของรถยนต์ที่นำมาให้บริการให้เป็นไปตามที่รัฐกำหนด หรือหน้าที่อื่นๆที่เกี่ยวข้องกับบริการจอร์จล่องหน้า แม้เกิดความเสียหายในการเดินทางของบริการขนส่งผู้โดยสารที่มีการจอร์จล่องหน้าผ่านแอปพลิเคชันอูเบอร์ของบริษัทอูเบอร์ก็ตาม บริษัทอูเบอร์ในฐานะผู้ให้บริการจอร์จล่องหน้าไม่ต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นเลย หากพิจารณาตามกฎหมายไทยที่บังคับใช้ยังไม่สามารถพิจารณานิติสัมพันธ์และความรับผิดระหว่างบริษัทอูเบอร์กับผู้โดยสารให้เป็นไปตามสัญญาบริการจอร์จล่องหน้าได้ เนื่องจากกฎหมายไทยที่บังคับใช้ในปัจจุบันไม่มีบทบัญญัติใดที่กำหนดถึงผู้ให้บริการจอร์จล่องหน้าให้มีหน้าที่ในการดูแลความปลอดภัยในการบริการรับส่งผู้โดยสารให้อยู่ในมาตรฐานความปลอดภัยเบื้องต้น ที่ต้องพิจารณาในข้อสำคัญเบื้องต้น ในเรื่องความเหมาะสมในคุณสมบัติของผู้ขับอูเบอร์ให้ครบถ้วนตามข้อกำหนดของรัฐและมาตรฐานความปลอดภัยของรถที่นำมาให้บริการ การจะกำหนดให้นิติสัมพันธ์และความรับผิดระหว่างบริษัทอูเบอร์กับผู้โดยสารให้เป็นไปตามรัฐนิวเซาท์เวลส์ ต้องมีการบัญญัติเป็นกฎหมายเฉพาะถึงการให้บริการขนส่งผู้โดยสารเช่นอูเบอร์ ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าเป็นการบัญญัติกฎหมายที่เอื้อประโยชน์ต่อบริษัทอูเบอร์มากเกินไป เพราะการกำหนดนิติสัมพันธ์และความรับผิดตามสัญญาบริการจอร์จล่องหน้า ส่งผลให้การให้บริการจอร์จล่องหน้าของอูเบอร์เป็นคนละส่วนกับการให้บริการขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งเมื่อเกิดความเสียหายต่อผู้โดยสารหรือบุคคลภายนอก บริษัทอูเบอร์จะไม่เข้าร่วมรับผิดในความเสียหายดังกล่าว

จากการศึกษารัฐแคลิฟอร์เนีย ประเทศสหรัฐอเมริกาที่พิจารณาสถานะของบริษัทอุเบอร์เป็นบริษัทเครือข่ายคมนาคมที่ให้ดำเนินการจัดการบริการขนส่งผู้โดยสารที่มีการจัดเตรียมไว้ล่วงหน้าผ่านแอปพลิเคชันอุเบอร์ เพื่อให้ได้มาซึ่งบำเหน็จ ตามกฎหมายของรัฐแคลิฟอร์เนียกำหนดให้การดำเนินการดังกล่าวถือว่า บริษัทอุเบอร์เป็นผู้ขนส่งผู้โดยสารด้วยเช่นกัน ส่งผลให้นิติสัมพันธ์และความรับผิดชอบของบริษัทอุเบอร์กับผู้โดยสาร เป็นไปตามสัญญาขนส่งผู้โดยสารเช่นเดียวกับผู้ขับอุเบอร์ที่เป็นผู้ให้บริการขนส่งผู้โดยสารที่แท้จริง แม้สถานะทางกฎหมายของบริษัทอุเบอร์และผู้ขับอุเบอร์ถือเป็นผู้ขนส่งผู้โดยสารเช่นเดียวกัน แต่บริษัทอุเบอร์กับผู้ขับอุเบอร์มีหน้าที่ตามกฎหมายแตกต่างกัน ทางคณะกรรมการคณะกรรมการสาธารณสุขของรัฐแคลิฟอร์เนียได้กำหนดให้บริษัทอุเบอร์มีหน้าที่จัดหาผู้ขับอุเบอร์ซึ่งเป็นผู้ให้บริการขนส่งผู้โดยสารให้มีคุณสมบัติตามที่รัฐกำหนด จากการศึกษาถึงหน้าที่เบื้องต้นตามกฎหมายแคลิฟอร์เนียที่รัฐกำหนดให้บริษัทอุเบอร์ ผู้เขียนเห็นว่าการคัดเลือกคุณสมบัติของผู้ขับอุเบอร์และการควบคุมที่กำหนดให้เป็นหน้าที่ของบริษัทอุเบอร์ซึ่งเป็นผู้จัดให้มีการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชัน หากเปรียบเทียบกับคุณสมบัติของผู้ขับรถสาธารณะของประเทศไทยพบว่ามีจุดมุ่งหมายเช่นเดียวกัน คือต้องการตรวจสอบคุณสมบัติผู้ขับรถที่มีวุฒิภาวะและมีประวัติที่ดีพอ เพื่อให้ผู้โดยสารเกิดความมั่นใจว่าผู้ขับรถที่มาให้บริการขนส่งตนเองนั้นมีพฤติกรรมดีสามารถไว้ใจที่จะนั่งโดยสารไปแล้วมีความปลอดภัยต่อชีวิต ร่างกายและทรัพย์สิน อย่างไรก็ตามผู้เขียนเห็นว่าทางคณะกรรมการสาธารณสุขของรัฐแคลิฟอร์เนียซึ่งควบคุมดูแลการให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันมอบหมายให้บริษัทเครือข่ายคมนาคมที่จัดให้มีการบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันทำหน้าที่ตรวจสอบและประกันในคุณสมบัติของผู้ขับแทนหน่วยงานราชการ

ในส่วนความรับผิดชอบของบริษัทอุเบอร์ที่เป็นผู้จัดให้มีการบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชัน คณะกรรมการสาธารณสุขของรัฐแคลิฟอร์เนียไม่ได้จำแนกออกมาเป็นความรับผิดชอบต่อชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินของผู้โดยสารหรือบุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหาย แต่ได้กำหนดให้บริษัทอุเบอร์ซึ่งเป็นผู้จัดให้มีการให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันมีหน้าที่ทำประกันภัยที่มีความคุ้มครองใน ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินของบุคคลผู้ได้รับความเสียหายจากการให้บริการของอุเบอร์ ไม่ว่าจะเป็นผู้ขับอุเบอร์ ผู้โดยสารหรือบุคคลภายนอก โดยประกันภัยที่ทางบริษัทอุเบอร์ต้องทำ ในการให้บริการอุเบอร์นั้นมี 2 ช่วงระยะเวลาคือ ช่วงระยะเวลาที่ 2 คือระยะเวลาที่ผู้ขับรอคำสั่งขอใช้บริการ และช่วงระยะเวลาที่ 3 ระหว่างบริการการขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งแต่ละช่วงระยะเวลามีความคุ้มครองในวงเงินที่แตกต่าง<sup>134</sup>

<sup>134</sup> California Public Utilities Commission, Insurance Requirements for TNCs [online], Available from <http://www.cpuc.ca.gov/General.aspx?id=3802>

**ก. ความคุ้มครองในช่วงระยะเวลาที่ 2** คือระยะเวลาที่ผู้ขับรอคำร้องขอใช้บริการ (ความคุ้มครองรวม"ช่องว่าง" คือช่วงเวลาที่ยังไม่ได้ขับรถเป็นการส่วนตัว แต่ก็ไม่ได้อยู่ในเวลาให้บริการขนส่งผู้โดยสาร ที่มีผู้โดยสารอยู่ในรถยนต์ เป็นระยะเวลาช่องว่างที่ผู้ขับเข้าสู่ระบบแอปพลิเคชันบริการรถร่วมเดินทางเพื่อมองหาผู้โดยสาร) หรือบางครั้งเรียกว่า ช่วงเวลาของผู้ขับ หรือ Driver Mode เมื่อผู้ขับเข้าสู่ระบบแอปพลิเคชันรถร่วมเดินทางแล้ว แต่ยังไม่ได้ออกมายอมรับให้บริการ

ทางคณะกรรมการการสาธารณสุขของรัฐแคลิฟอร์เนียกำหนดให้ผู้จัดให้มีการบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันต้องทำประกันภัยความคุ้มครองความรับผิดของผู้ประกอบการธุรกิจต่อบุคคลอื่น เนื่องจากความประมาทเลินเล่อของบุคคลอื่น (Contingent Liability Insurance) เพิ่มความคุ้มครอง นอกเหนือจากประกันภัยรถยนต์ส่วนบุคคลของผู้ขับ เนื่องจากประกันภัยรถยนต์ส่วนบุคคลของผู้ขับไม่ครอบคลุมในความเสียหายที่เกิดขึ้น ฉะนั้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ที่เกิดจากผู้ขับ เมื่อผู้ขับเข้าสู่ระบบแอปพลิเคชันรถร่วมเดินทางแล้ว แต่ยังไม่ได้ออกมายอมรับให้บริการ ประกันภัยประเภทนี้จะครอบคลุมความเสียหายในส่วนที่ประกันภัยรถยนต์ส่วนบุคคลของผู้ขับคุ้มครองไม่เพียงพอ โดยประกันภัยในช่วงเวลาที่ 2 ต้องมีวงเงินคุ้มครองขั้นต่ำ 50/100/30 หมายความว่า

- 50,000 ดอลลาร์สหรัฐ สำหรับความตายหรือการบาดเจ็บต่อบุคคลหนึ่งคนในอุบัติเหตุครั้งเดียว
- 100,000 ดอลลาร์สหรัฐ สำหรับความตายและการบาดเจ็บส่วนบุคคลของทุกคนในอุบัติเหตุครั้งเดียว และ
- 30,000 ดอลลาร์สหรัฐ สำหรับความเสียหายของทรัพย์สิน

**ข. ความคุ้มครองในช่วงระยะเวลาที่ 3** ระหว่างบริการการขนส่งผู้โดยสาร ช่วงเวลาดังกล่าวถือตั้งแต่ผู้ขับกดตกลงยอมรับคำร้องขอใช้บริการรถร่วมเดินทาง จนกระทั่งสิ้นสุดการเดินทางที่ผู้ขับส่งผู้โดยสารในจุดหมายปลายทางตามที่ผู้โดยสารกำหนด

ทางคณะกรรมการการสาธารณสุขของรัฐแคลิฟอร์เนียกำหนดให้ผู้จัดให้มีการบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันต้องทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายในเชิงพาณิชย์ (Commercial Liability Insurance) โดยมีวงเงินคุ้มครองไม่น้อยกว่า 1,000,000 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อเหตุความเสียหายที่เกี่ยวข้องกับพาหนะหรือผู้ขับรถในครั้งเดียวในขณะที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชัน ความคุ้มครองของประกันภัยที่ได้ทำไว้ต้องเพียงพอที่จะครอบคลุมในความเสียหายของผู้โดยสารหรือผู้เสียหายคนอื่นๆ โดยมีต้องคำนึงว่าผู้ขับเองได้ทำประกันภัยประเภทอื่นๆ เพื่อคุ้มครองความเสียหายที่เกิดจากการขับรถยนต์ของตนไว้แล้วหรือไม่ กล่าวคือ ความคุ้มครองดังกล่าวจะคุ้มครองครอบคลุมรถยนต์ที่นำมาให้บริการ ทั้งรถที่มีประกันภัยและรถที่ไม่มีประกันภัย

ผู้เขียนเห็นว่าการกำหนดนิติสัมพันธ์ระหว่างบริษัทอุเบอร์กับผู้โดยสารให้บริษัทอุเบอร์ตามสัญญาขนส่งผู้โดยสารเช่นรัฐแคลิฟอร์เนีย แม้ไม่ได้กำหนดให้บริษัทอุเบอร์เข้ามาร่วมรับผิดชอบโดยตรงกับผู้ขับในการชดเชยเยียวยาความเสียหายอันอาจเกิดขึ้นต่อผู้โดยสารและบุคคลภายนอก แต่กำหนดให้บริษัทอุเบอร์ซึ่งเป็นผู้จัดให้มีการให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันมีหน้าที่ทำประกันภัยที่มีความคุ้มครองในความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินของบุคคลผู้ได้รับความเสียหายจากการให้บริการของอุเบอร์ในวงเงินประกันที่สูงมาก เห็นได้ว่าแม้กฎหมายของรัฐแคลิฟอร์เนียไม่มีการจำแนกออกมาเป็นความรับผิดในความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายหรือทรัพย์สินของผู้โดยสารหรือบุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหายไว้ แต่มีระบบประกันภัยที่มีประสิทธิภาพที่สามารถคุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมดโดยไม่ต้องพิจารณาเลยว่าผู้ใดเป็นผู้มีความผิดในการชดเชยเยียวยาความเสียหายดังกล่าว แตกต่างจากการให้บริการอุเบอร์ในประเทศไทยที่ปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายบัญญัติถึงนิติสัมพันธ์และความรับผิดจากการให้บริการดังกล่าว และระบบประกันภัยของไทยก็ไม่มีประเภทประกันภัยที่สามารถคุ้มครองรูปแบบการให้บริการเช่นอุเบอร์

### 5.3 ปัญหาความรับผิดระหว่างบริษัทอุเบอร์กับผู้ขับอุเบอร์

#### (1) ความรับผิดระหว่างบริษัทอุเบอร์กับผู้ขับอุเบอร์ในประเทศไทย

สืบเนื่องจากสถานะที่ไม่ชัดเจนของบริษัทอุเบอร์ในประเทศไทย การดำเนินการของอุเบอร์ที่นำแอปพลิเคชันมาใช้ในการประกอบธุรกิจให้บริการขนส่งผู้โดยสาร โดยแอปพลิเคชันทำหน้าที่เป็นตัวกลางเชื่อมต่อระหว่างผู้ขับอุเบอร์กับผู้โดยสาร และเมื่อเกิดการให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันขึ้น ผู้ขับอุเบอร์ต้องแบ่งส่วนหนึ่งจากค่าโดยสารเป็นค่าบำเหน็จให้แก่บริษัทอุเบอร์ ในการดำเนินการที่ทางบริษัทจัดหาผู้โดยสารมาให้แก่ผู้ขับทำให้เกิดการให้บริการขึ้น การที่บริษัทอุเบอร์กับผู้ขับอุเบอร์ตกลงเข้ากันดำเนินการให้บริการขนส่งผู้โดยสาร โดยตกลงแบ่งกำไรตามสัดส่วน แม้การกระทำดังกล่าวมีลักษณะเป็นไปตามสัญญาจัดตั้งห้างหุ้นส่วนก็ตาม แต่พิจารณาแล้วเห็นว่าระหว่างบริษัทอุเบอร์กับผู้ขับอุเบอร์ไม่มีเจตนาในการก่อตั้งสัญญาห้างหุ้นส่วนขึ้น เมื่อไม่มีเจตนาดังกล่าว สัญญาที่เกิดขึ้นก็ไม่อาจเป็นสัญญาจัดตั้งห้างหุ้นส่วนได้ อีกทั้งแม้บริษัทอุเบอร์กับผู้ขับอุเบอร์มีเจตนาในการก่อตั้งสัญญาห้างหุ้นส่วน การดำเนินการจัดตั้งห้างหุ้นส่วนก็ไม่สามารถเกิดขึ้นได้ เนื่องจากการดำเนินการของบริษัทอุเบอร์กับผู้ขับอุเบอร์ไม่ชอบด้วยกฎหมาย เพราะฉะนั้นการที่จะมีสัญญาจัดตั้งห้างหุ้นส่วนก็ไม่ชอบด้วยกฎหมายเช่นกัน และการพิจารณานิติสัมพันธ์ระหว่างบริษัทอุเบอร์กับผู้ขับอุเบอร์ตามสัญญาห้างหุ้นส่วนไม่สามารถคุ้มครองผู้โดยสารได้เท่ากับการพิจารณานิติสัมพันธ์ดังกล่าว

ตามสัญญา เมื่อพิจารณากฎหมายไทยตามประมวลแพ่งและพาณิชย์ จึงเห็นได้ว่านิติสัมพันธ์ของอุเบอร์กับผู้ขับอุเบอร์อาจเป็นไปตามสัญญาดังต่อไปนี้

### 1. สัญญานายหน้า

จากการให้คำนิยามของบริษัทอุเบอร์ในข้อกำหนดการใช้บริการว่าตนเป็นเพียงตัวกลางในการเชื่อมต่อผู้ขับอุเบอร์กับผู้โดยสาร เสมือนเป็นผู้ชี้ช่องในการทำให้เกิดการเข้าทำสัญญา ซึ่งเป็นสัญญาการบริการรับส่งผู้โดยสาร และเมื่อเกิดการให้บริการดังกล่าวขึ้นสำเร็จแล้ว ผู้ขับอุเบอร์ต้องจ่ายค่าบำเหน็จร้อยละ 20-25 ของค่าโดยสารที่ได้รับจากผู้โดยสาร ให้แก่ทางบริษัทอุเบอร์โดยถือเป็นค่าดำเนินการเพื่อเป็นการตอบแทนที่บริษัทได้จัดหาผู้โดยสารมาให้ จากการดำเนินมาดังกล่าวพิจารณา นิติสัมพันธ์และความรับผิดชอบระหว่างบริษัทอุเบอร์กับผู้โดยสารเป็นไปตามสัญญานายหน้า แต่สัญญานายหน้าก็ยังไม่สามารถปรับใช้กับนิติสัมพันธ์ระหว่างบริษัทอุเบอร์กับผู้ขับอุเบอร์ได้ทั้งหมด เนื่องจากมีลักษณะบางประการของการดำเนินการของอุเบอร์ที่ไม่เข้าตามลักษณะของสัญญานายหน้า เนื่องจากตามปกติหน้าที่ของนายหน้ามีเพียงการชี้ช่องหรือแจ้งข่าวให้บุคคลภายนอกทราบว่ามีบุคคลต้องการจะกระทำการใดเพื่อให้เกิดการเข้าทำสัญญาเท่านั้น แต่การดำเนินการของอุเบอร์นั้น บริษัทอุเบอร์สามารถควบคุมคุณภาพในการทำงานของผู้ขับอุเบอร์ ทางบริษัทพิจารณาคุณภาพการทำงานของ ผู้ขับอุเบอร์จากระดับของการให้บริการที่ประเมินโดยผู้โดยสารภายหลังจากที่ผู้โดยสารได้รับการบริการจากผู้ขับอุเบอร์ ซึ่งหากผู้ขับอุเบอร์ได้รับการประเมินในการให้บริการระดับที่หนึ่งเป็นดาวหนึ่งดวงบ่อยครั้ง หมายความว่าผู้ขับอุเบอร์บริการแย่ ทางบริษัทมีอำนาจในการห้ามผู้ขับไม่ให้เข้าร่วมเป็นผู้ขับอุเบอร์ได้ ลักษณะดังกล่าวแม้ไม่ใช่เป็นการใช้อำนาจควบคุมโดยตรง แต่เห็นได้ว่าบริษัทอุเบอร์ก็เป็นผู้มีอำนาจในการควบคุมคุณภาพการทำงานผู้ขับอุเบอร์ และในการรับชำระค่าโดยสาร บริษัทอุเบอร์มีอำนาจรับชำระค่าโดยสารจากผู้โดยสารในการบริการอุเบอร์แทนผู้ขับอุเบอร์ แม้จะอ้างในข้อกำหนดการใช้บริการว่าตนเป็นเพียงตัวแทนของผู้ขับเท่านั้น เห็นได้ว่ามีเพียงบางส่วนของ การดำเนินการของอุเบอร์เท่านั้นที่สามารถปรับใช้ได้ตามลักษณะของสัญญานายหน้า ดังนั้นจึงไม่สามารถ กำหนดให้นิติสัมพันธ์และความรับผิดชอบระหว่างบริษัทอุเบอร์กับผู้ขับอุเบอร์เป็นไปตามสัญญานายหน้าได้

### 2. สัญญาจ้างแรงงาน

แม้บริษัทอุเบอร์จะกำหนดในข้อกำหนดการใช้บริการว่าผู้ขับอุเบอร์เป็นเพียงพาร์ทเนอร์ที่เข้าร่วมในบริการรถร่วมเดินทางไม่ใช่ลูกจ้าง แต่เมื่อพิจารณาถึงการดำเนินการของอุเบอร์มีหลายส่วนที่เข้าตามลักษณะของสัญญาจ้างแรงงาน ที่สำคัญคือบริษัทอุเบอร์มีอำนาจการควบคุมคุณภาพการทำงานของผู้ขับอุเบอร์ หากผู้ขับได้ระดับการประเมินการให้บริการต่ำบ่อยครั้ง ทางบริษัทมีอำนาจในการห้ามไม่ให้ผู้ขับเข้าร่วมการให้บริการอุเบอร์ได้หรือหากผู้โดยสารร้องเรียนเกี่ยวกับการให้บริการอุ

เบอร์ บริษัทอูเบอร์เป็นผู้ลั่นกรงข้อร้องเรียนต่างๆจากการให้บริการ เห็นได้ว่าบริษัทอูเบอร์มีอำนาจในการบังคับบัญชาในการทำของของผู้ขับอูเบอร์ แต่มีบางส่วนของการทำงานของอูเบอร์ที่ไม่เป็นไปตามลักษณะสัญญาจ้างแรงงานคือ ผู้ขับอูเบอร์จำนวนมากให้บริการขนส่งผู้โดยสาร เป็นงานเสริมชั่วคราวเท่านั้นไม่ได้ทำงานลักษณะเป็นงานประจำเช่นลูกจ้าง อีกทั้งผู้ขับอูเบอร์ที่อิสระในการเลือกเวลาทำงานของตนได้ และผู้ขับอูเบอร์ได้รับค่าจ้างเมื่อให้บริการเป็นรายครั้งเป็นค่าโดยสาร ซึ่งได้รับจากผู้โดยสาร ไม่เป็นไปตามลักษณะของสัญญาจ้างแรงงานที่ลูกจ้างจะได้รับสินจ้างเป็นการตอบแทนการทำงานจากนายจ้าง เห็นได้ว่ามีเพียงบางส่วนของการทำงานของอูเบอร์เท่านั้นที่สามารถปรับใช้ได้ตามลักษณะของสัญญาจ้างแรงงาน ดังนั้นจึงไม่สามารถกำหนดให้นิติสัมพันธ์และความรับผิดชอบระหว่างบริษัทอูเบอร์กับผู้ขับอูเบอร์เป็นไปตามสัญญาจ้างแรงงานได้ แต่ข้อดีจากการกำหนดนิติสัมพันธ์ของบริษัทอูเบอร์กับผู้ขับอูเบอร์ให้เป็นไปตามสัญญาจ้างแรงงาน ทำให้สามารถคุ้มครองผู้ขับอูเบอร์ในฐานะลูกจ้างได้มากขึ้น และหากผู้ขับอูเบอร์กระทำละเมิดต่อผู้โดยสาร บริษัทอูเบอร์ในฐานะนายจ้างอาจต้องมาร่วมรับผิดชอบ ในการกระทำละเมิดของผู้ขับอูเบอร์ซึ่งเป็นลูกจ้าง ตามมาตรา 425 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

### 3. สัญญาตัวแทน

พิจารณาการดำเนินการของบริษัทอูเบอร์ ที่ให้ผู้ขับเข้าร่วมในการให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันอูเบอร์ ทำให้ผู้โดยสารเข้าใจได้ว่าบริษัทอูเบอร์ได้ทำการคัดกรองผู้ขับอูเบอร์ที่มีคุณสมบัติที่เหมาะสมและสามารถให้บริการขนส่งผู้โดยสารได้ ตามมาตรฐานที่ทางบริษัทอูเบอร์อ้างอิงไว้ถึงระดับการให้บริการของอูเบอร์ ทำให้สามารถพิจารณานิติสัมพันธ์และความรับผิดชอบระหว่างบริษัทอูเบอร์กับผู้ขับอูเบอร์ได้ตามสัญญาตัวแทน ในการเกิดขึ้นของสัญญาตัวแทนสามารถเกิดขึ้นได้หลายวิธี แต่จากการดำเนินการของบริษัทอูเบอร์กับผู้ขับอูเบอร์พิจารณาได้ว่าอาจเป็นตัวแทนชัด จากการที่ศาลมีคำพิพากษาโดยตีความให้สหกรณ์แท็กซี่หรือนิติบุคคลที่ให้บริการรถแท็กซี่เข้าร่วมรับผิดชอบเพื่อละเมิด ในฐานะตัวการรับผิดชอบในการกระทำละเมิดของตัวแทนตาม มาตรา 427 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เนื่องจากการที่สหกรณ์แท็กซี่หรือนิติบุคคลยินยอมให้ผู้ขับรถแท็กซี่นำรถแท็กซี่ของสหกรณ์หรือนิติบุคคลที่ให้บริการรถแท็กซี่ ออกลั่นรับคนโดยสารในนามของสหกรณ์หรือนิติบุคคลดังกล่าวโดยเปิดเผยและได้รับผลประโยชน์ตอบแทนจากการอนุญาตให้ผู้ขับแท็กซี่ใช้รถแท็กซี่และรอยตราดังกล่าว พฤติการณ์ดังกล่าวเท่ากับยินยอมให้ผู้ขับแท็กซี่เชิดตัวเองแสดงเป็นพนักงานหรือตัวแทนชัด ตามมาตรา 821 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

พิจารณาการดำเนินการของอูเบอร์ การที่อูเบอร์ให้ผู้ขับเข้าร่วมให้บริการทำให้ผู้โดยสารเข้าใจได้ว่า บริษัทอูเบอร์ได้ทำการคัดกรองผู้ขับอูเบอร์ที่มีคุณสมบัติที่เหมาะสมและสามารถให้บริการขนส่งผู้โดยสารได้ตามมาตรฐานที่ทางบริษัทอูเบอร์อ้างอิงไว้ถึงระดับการให้บริการของอูเบอร์ แม้จะไม่ได้มีการแสดงถึงตราสัญลักษณ์ของอูเบอร์ก็ตาม แต่ผู้ใช้บริการก็เข้าใจได้ว่าผู้ขับเป็นผู้ขนส่งผู้โดยสารในระบบ



แอปพลิเคชันของบริษัทอูเบอร์ โดยบริษัทอูเบอร์ได้รับผลประโยชน์ตอบแทนจากการอนุญาตให้ผู้ขับอูเบอร์เข้าร่วมให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันอูเบอร์ แม้การแสดงออกดังกล่าวของบริษัทอูเบอร์ทำให้เข้าใจได้ว่าการตกลงยินยอมให้ผู้ขับอูเบอร์เป็นตัวแทนโดยปริยายก็ตาม แต่แท้จริงบริษัทอูเบอร์ไม่ได้ตกลงให้ผู้ขับอูเบอร์เป็นตัวแทน ดังนั้นจึงไม่สามารถพิจารณานิติสัมพันธ์และความรับผิดชอบระหว่างบริษัทอูเบอร์กับผู้ขับอูเบอร์ให้เป็นไปตามตัวแทนโดยปริยายได้ แต่พิจารณาได้ว่าบริษัทอูเบอร์ยินยอมให้ผู้ขับอูเบอร์เชิดตัวเองเป็นตัวแทนเชิด แม้บริษัทอูเบอร์ไม่ได้ปรารถนาจะผูกพันกับบุคคลภายนอกในการกระทำของผู้ขับอูเบอร์ก็ตาม โดยอ้างว่าไม่มีความยินยอมร่วมกันของตัวการตัวแทน ไม่มีสัญญาตัวแทนและไม่มีตัวการและไม่มีตัวแทนด้วย แต่กฎหมายปิดปาก พิจารณาให้นิติสัมพันธ์และความรับผิดชอบระหว่างบริษัทอูเบอร์กับผู้ขับอูเบอร์เป็นไปตามลักษณะของตัวแทนเชิด ดังนั้นเมื่อเกิดความรับผิดเพื่อละเมิดขึ้น บริษัทอูเบอร์จึงต้องเข้าร่วมรับผิดในฐานะตัวการรับผิดในการกระทำละเมิดของตัวแทนตามมาตรา 427 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เป็นไปตามแนวคำพิพากษาดังกล่าว

แต่แนวคำพิพากษานี้ในการพิจารณาเรื่องตัวการต้องร่วมรับผิดในการกระทำละเมิดของตัวแทนเชิดดังกล่าว ก็มีข้อโต้แย้งจากนักวิชาการ โดยเห็นว่าการที่ตัวการต้องร่วมรับผิดในการกระทำละเมิดของตัวแทนเชิด รับผิดชอบเฉพาะกรณีมีสัญญาตัวการตัวแทนเกิดขึ้นแล้วภายใต้มาตรา 797 เท่านั้น กรณีของสหกรณ์แท็กซี่หรือนิติบุคคลที่ให้บริการรถแท็กซี่ กับผู้ขับแท็กซี่ในฐานะตัวแทนเชิดหรือตัวแทนโดยกฎหมายปิดปาก พิจารณาแล้วไม่มีสัญญาตัวแทนตามมาตรา 797 ก็ไม่น่าเข้าหลักเกณฑ์เรื่องความรับผิดของตัวการในผลแห่งการกระทำละเมิดของตัวแทน จึงไม่ควรมาตรา 427 มาบังคับใช้เพื่อให้ตัวการเข้ามารับผิดในการกระทำละเมิดของตัวแทนเชิด กรณีดังกล่าวควรตีความอย่างเคร่งครัดเนื่องจากเป็นบทบัญญัติที่กำหนดให้รับผิดในการกระทำละเมิดของบุคคลอื่น

## (2) ความรับผิดระหว่างบริษัทอูเบอร์กับผู้ขับอูเบอร์ในรัฐนิวเซาท์เวลส์ ประเทศออสเตรเลีย

จากการศึกษากฎหมายของรัฐนิวเซาท์เวลส์ ประเทศออสเตรเลียที่พิจารณาสถานะของการให้บริการของอูเบอร์ว่าเป็นผู้บริการการจองล่วงหน้า (Booking Service) เมื่อบริษัทอูเบอร์ดำเนินการจัดหาซึ่งผู้โดยสารซึ่งเป็นผู้ใช้บริการให้แก่ผู้ขับอูเบอร์โดยการจองล่วงหน้าผ่านแอปพลิเคชันอูเบอร์ เมื่อการให้บริการขนส่งผู้โดยสารสำเร็จ ผู้ขับอูเบอร์จะต้องให้ค่าคอมมิชชั่นแก่บริษัทอูเบอร์เป็นค่าดำเนินการดังกล่าวประมาณร้อยละ 15-20 จากค่าโดยสารที่ผู้ขับได้รับ ตามกฎหมายรัฐนิวเซาท์เวลส์ ไม่ได้บัญญัติถึงสัญญาระหว่างบริษัทอูเบอร์กับผู้ขับอูเบอร์ว่ามีลักษณะเป็นสัญญาประเภทใดและนิติสัมพันธ์ ความรับผิดเป็นอย่างไร ส่งผลให้นิติสัมพันธ์และความรับผิดระหว่างบริษัทอูเบอร์กับผู้ขับอูเบอร์เป็นไปตามข้อกำหนดในสัญญาตามที่คู่สัญญาทั้งสองตกลงกัน แต่เมื่อพิจารณาตามกฎหมายไทยแล้ว การดำเนินการดังกล่าวระหว่างบริษัทอูเบอร์กับผู้ขับอูเบอร์มีลักษณะเช่นสัญญานายหน้า คือบริษัทอูเบอร์ในฐานะผู้ให้บริการจองล่วงหน้ามีหน้าที่ในการจัดหาผู้โดยสารที่ทำการจองผ่าน

แอปพลิเคชันให้แก่ผู้ซ้บอเบอร์ เมื่อเกิดการให้บริการขนส่งผู้โดยสารแล้ว ผู้ซ้บอเบอร์มีหน้าที่ในการให้ค่าบำเหน็จ (Commission) ให้แก่บริษัทอเบอร์เพื่อเป็นการตอบแทนการที่จัดหาผู้โดยสารมาให้ แต่การพิจารณานิติสัมพันธ์และความรับผิดชอบของบริษัทอเบอร์กับผู้ซ้บอเบอร์ตามลักษณะสัญญาหน้าส่งผลเสียต่อผู้ซ้บอเบอร์ที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสารเป็นงานประจำ เนื่องจากจะไม่ได้ได้รับความคุ้มครองพื้นฐานตามกฎหมายแรงงาน และเกิดปัญหาข้อขัดแย้งให้บริการขนส่งผู้โดยสารเกินจำนวนชั่วโมงในการทำงาน เพราะไม่มีกฎหมายบังคับในเรื่องจำนวนชั่วโมงในการทำงาน

### (3) ความรับผิดชอบระหว่างบริษัทอเบอร์กับผู้ซ้บอเบอร์ในรัฐแคลิฟอร์เนีย ประเทศสหรัฐอเมริกา

จากการศึกษากฎหมายของรัฐแคลิฟอร์เนีย ประเทศสหรัฐอเมริกา ในส่วนนิติสัมพันธ์และความรับผิดชอบระหว่างบริษัทอเบอร์กับผู้ซ้บอเบอร์ แรกเริ่มรัฐแคลิฟอร์เนียก็ประสบปัญหาดังกล่าว เนื่องจากการทำงานของผู้ซ้บอเบอร์ มีลักษณะการทำงานเป็นครั้งคราวและมีความยืดหยุ่นในเรื่องเวลาทำงานสามารถบริหารจัดการเวลาและจัดลำดับความสำคัญของงานได้ตามใจ ถือเป็นการทำงานรูปแบบใหม่ในระบบเศรษฐกิจการแบ่งปัน (Sharing Economy) จึงเกิดปัญหาว่าควรพิจารณาให้เป็นไปตามสัญญาจ้างแรงงานหรือเป็นเพียงคู่สัญญาอิสระ จนกระทั่งคำพิพากษาของศาลสูงสุดรัฐแคลิฟอร์เนีย คดีที่ S222732 คดีระหว่างบริษัท Dynamex Operations West กับ Superior Court of Los Angeles County ในพิจารณาการทำงานของแต่ละบุคคลว่าควรมีฐานะเป็นลูกจ้างหรือผู้ทำสัญญาอิสระ ไม่ควรตีความตามตัวอักษรเท่านั้น เนื่องจากรูปแบบการทำงานในระบบเศรษฐกิจปัจจุบันเปลี่ยนแปลงไป หลักเกณฑ์ที่ศาลนำมาพิจารณาคือ ABC Test เป็นแบบทดสอบมาตรฐานที่ถูกใช้กันอย่างกว้างขวาง เพื่อใช้พิจารณาสถานะที่เหมาะสมให้แก่ผู้ทำงาน ภายใต้ข้อพิจารณาดังกล่าว ผู้ทำงานจะถูกพิจารณาให้เป็นผู้ทำสัญญาอิสระได้จะต้องมีลักษณะการทำงานตามข้อพิจารณาครบทั้ง 3 ประการ เมื่อพิจารณาการดำเนินการของอเบอร์แล้ว เห็นว่า

- A. แม้บริษัทอเบอร์กำหนดในข้อกำหนดการใช้บริการอย่างชัดเจนว่าตนเองไม่ใช่ นายจ้าง ผู้ซ้บอเบอร์อิสระในการทำงาน แต่เมื่อพิจารณาถึงการดำเนินการของอเบอร์ตามข้อเท็จจริงเห็นได้ว่า บริษัทอเบอร์สามารถควบคุมและกำกับการทำงานของผู้ซ้บอเบอร์ในการให้บริการขนส่งผู้โดยสาร ดังนั้นผู้ซ้บอเบอร์ไม่ได้มีอิสระในการทำงานอย่างแท้จริง
- B. การทำงานของผู้ซ้บอเบอร์ถือเป็นปกติวิสัยของธุรกิจที่ว่าจ้าง เนื่องจากกำไรของบริษัทอเบอร์มาจากค่าคอมมิชชั่นที่ได้จากการให้บริการขนส่งผู้โดยสารของผู้ซ้บอเบอร์ทั้งสิ้น
- C. ผู้ซ้บอเบอร์สามารถให้บริการขนส่งผู้โดยสารซึ่งเป็นงานที่มีลักษณะเดียวกันกับบริษัทอื่นได้ ไม่ได้ถูกจำกัดว่าต้องทำงานเฉพาะกับบริษัทอเบอร์เท่านั้น

จากการพิจารณาดังกล่าวการดำเนินการของบริษัททูเบอร์พิจารณาไม่เข้าตามข้อกำหนด A และ B แต่สามารถพิจารณาเข้าตามข้อกำหนด C ดังนั้นสถานะที่เหมาะสมกับผู้ขับทูเบอร์ คือสถานะ ลูกจ้าง และการทำงานตามที่บริษัททูเบอร์กล่าวอ้าง ลักษณะดังกล่าวจึงไม่ใช่ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ประกอบการธุรกิจ ที่เป็นคู่สัญญาโดยอิสระสองฝ่าย แต่ศาลมองว่าบริษัททูเบอร์มีการบังคับให้ผู้ขับทูเบอร์ทำงานบริการขนส่งผู้โดยสารโดยทางอ้อม ดังนั้นนิติสัมพันธ์และความรับผิดชอบระหว่างบริษัททูเบอร์กับผู้ขับทูเบอร์จึงถูกพิจารณาตามสัญญาจ้างแรงงาน

ในความเห็นส่วนตัวของผู้เขียนเห็นว่าควรกำหนดนิติสัมพันธ์ระหว่างบริษัททูเบอร์กับผู้ขับทูเบอร์ในประเทศไทยให้เป็นไปตาม สัญญาจ้างแรงงาน เช่นเดียวกับรัฐแคลิฟอร์เนีย ประเทศสหรัฐอเมริกา การที่บริษัททูเบอร์อ้างในข้อกำหนดการให้บริการว่าผู้ขับทูเบอร์มีอิสระในการทำงาน โดยปราศจากการควบคุมจากบริษัททูเบอร์ แต่ในความเป็นจริงแล้วบริษัททูเบอร์ยังมีอำนาจในการควบคุมการทำงานของผู้ขับทูเบอร์ผ่านการประเมินการให้บริการของผู้โดยสาร แม้เป็นอำนาจควบคุมการทำงานของผู้ขับทูเบอร์ทางอ้อมก็ตาม แต่ก็ยังถือว่าบริษัททูเบอร์มีอำนาจในการบังคับบัญชาผู้ขับทูเบอร์ เนื่องจากบริษัททูเบอร์สามารถออกคำสั่งที่อาจเป็นคุณหรือเป็นโทษแก่ผู้ขับได้ และมีสิทธิในการรับชำระค่าโดยสารจากผู้โดยสารแทนผู้ขับทูเบอร์อีกด้วย แม้ว่าผู้ขับทูเบอร์จะมีอิสระในการทำงานโดยสามารถเลือกเวลาทำงานด้วยตัวเองได้ ไม่ใช่งานประจำตามคำสั่งของนายจ้าง เพื่อให้บริษัททูเบอร์ต้องเข้ามาร่วมรับผิดชอบเพื่อละเมิดในฐานะนายจ้าง ตามมาตรา 425 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เนื่องจากปัจจุบันระบบเศรษฐกิจเปลี่ยนแปลงไปเป็นระบบเศรษฐกิจการแบ่งปัน (Sharing Economy) จึงส่งผลให้เกิดรูปแบบการทำงานแบบใหม่ที่เปลี่ยนรูปแบบการทำงาน การจ้างงาน รวมถึงนิติสัมพันธ์ระหว่างนายจ้างและลูกจ้างในปัจจุบัน ฉะนั้นจึงควรนิยามถึงการจ้างแรงงานใหม่ให้ครอบคลุมถึงรูปแบบการทำงานดังกล่าว เพื่อให้นิติสัมพันธ์และความรับผิดชอบระหว่างบริษัททูเบอร์กับผู้ขับทูเบอร์เป็นไปตามสัญญาจ้างแรงงานในฐานะนายจ้างลูกจ้าง การกำหนดนิติสัมพันธ์ดังกล่าวผู้เขียน เห็นว่าเป็นการคุ้มครองต่อผู้โดยสารในความปลอดภัยสาธารณะ และคุ้มครองผู้ขับทูเบอร์ตามกฎหมายแรงงาน ที่สมควรจะได้รับสิทธิขั้นพื้นฐานในการจ้างแรงงาน

#### 5.4 ปัญหาความรับผิดชอบระหว่างผู้ขับทูเบอร์กับผู้โดยสาร

##### (1) ความรับผิดชอบระหว่างผู้ขับทูเบอร์กับผู้โดยสารในประเทศไทย

การให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันทูเบอร์ในประเทศไทยปัจจุบัน มีลักษณะเหมือน การให้บริการรถแท็กซี่ แต่สิ่งที่แตกต่างจากการให้บริการรถแท็กซี่ทั่วไปคือ ผู้ขับทูเบอร์ดำเนินการ ให้บริการขนส่งผู้โดยสารโดยใช้ใบอนุญาตขับขี่ส่วนบุคคลซึ่งถือเป็นการใช้ใบขับขี่ผิดประเภท และ รถยนต์ที่นำมาให้บริการเป็นรถยนต์ส่วนบุคคลไม่ใช่รถยนต์โดยสารสาธารณะซึ่งถือเป็นการใช้รถผิด

ประเภทเช่นกัน ทำให้การให้บริการขนส่งโดยสารผ่านแอปพลิเคชันอุเบอร์ ถือเป็นการบริการแท็กซี่ที่ไม่ได้รับอนุญาตในประเทศไทย เป็นการให้บริการที่ฝ่าฝืนต่อกฎหมาย เมื่อพิจารณากฎหมายไทยตามประมวลแพ่งและพาณิชย์ เห็นได้ว่านิติสัมพันธ์ของผู้ขับอุเบอร์กับผู้โดยสาร อาจเป็นไปตามสัญญาดังต่อไปนี้

### 1. สัญญารับขนคนโดยสาร

เมื่อพิจารณาลักษณะการให้บริการของอุเบอร์ การที่ผู้ขับอุเบอร์รับผู้โดยสารจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งเพื่อให้ได้รับค่าโดยสารเป็นการตอบแทน พิจารณามีลักษณะคล้ายสัญญารับขนคนโดยสาร ตามมาตรา 608 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หมายถึงบุคคลผู้รับขนส่งคนโดยสารเพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติของตน แต่การให้บริการของอุเบอร์เป็นการให้บริการรถรับจ้างที่ไม่มีเส้นทางประจำกำหนดล่วงหน้าแน่นอนชัดเจนเช่นการรับขนคนโดยสารที่เป็นการให้บริการที่มีเส้นทางกำหนดล่วงหน้าแน่นอนว่าจะรับคนจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง และบุคคลที่เป็นผู้รับขนคนโดยสารตามประมวลแพ่งและพาณิชย์นี้ ต้องประกอบอาชีพในการรับขนคนโดยสารเป็นปกติธุระ คือประกอบอาชีพในการรับขนส่งคนโดยสารอยู่เป็นประจำ ไม่ใช่การรับขนส่งคนโดยสารเป็นครั้งคราว ส่งผลให้การให้บริการของอุเบอร์จึงไม่เป็นไปตามลักษณะของการรับขนคนโดยสาร เนื่องจากผู้ขับอุเบอร์บางคนไม่ใช่ผู้ขนส่งคนโดยสารเป็นทางการค้าปกติ เพียงให้บริการขนส่งผู้โดยสารเมื่อเวลาว่างไม่ใช่งานประจำ ดังนั้นจึงไม่สามารถกำหนดให้นิติสัมพันธ์และความรับผิดชอบระหว่างผู้ขับอุเบอร์กับผู้โดยสารให้เป็นไปตามสัญญารับขนคนโดยสารได้ ทำให้ผู้ขับอุเบอร์ไม่มีสิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบเฉพาะต่อผู้โดยสารซึ่งเป็นความรับผิดชอบแบบเคร่งครัด และผู้โดยสารก็ไม่มีสิทธิตามที่ระบุในกฎหมายเกี่ยวกับลักษณะรับขน ตามบรรพ 3 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

### 2. สัญญาจ้างทำของ

การที่ผู้ขับอุเบอร์รับผู้โดยสารจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง เพื่อให้ได้รับค่าโดยสารเป็นการตอบแทนเมื่อผู้โดยสารไปถึงจุดหมาย มีลักษณะเป็นสัญญาจ้างทำของ ตามมาตรา 587 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ที่ผู้ขับอุเบอร์ในฐานะผู้รับจ้าง ตกลงกระทำการสิ่งใดสิ่งหนึ่งให้แก่ผู้โดยสาร ในฐานะผู้ว่าจ้าง โดยได้รับสินจ้างเพื่อผลสำเร็จแห่งการที่ทำนั้น และการที่ผู้ขับอุเบอร์นำรถยนต์ของตนเองมาให้บริการรับส่งผู้โดยสาร เป็นไปตามลักษณะของสัญญาจ้างทำของตามมาตรา 588 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ที่ว่าผู้รับจ้างเป็นผู้จัดหาเครื่องมือต่างๆ สำหรับใช้ทำการงานให้สำเร็จ ในการพิจารณาการให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันของผู้ขับอุเบอร์ เป็นสัญญาจ้างทำของส่งผลให้ผู้ขับอุเบอร์ไม่มีสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบเฉพาะต่อผู้โดยสารในฐานะผู้ขนส่งผู้โดยสาร เนื่องจากสัญญาจ้างทำของเป็นสัญญาทั่วไป ไม่มีการบัญญัติถึงสิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบเฉพาะของผู้ขับอุเบอร์ซึ่งเป็นผู้ขนส่งผู้โดยสาร และในกรณีที่ผู้โดยสารในฐานะผู้ว่าจ้างสั่งให้ผู้ขับอุเบอร์เหยียบรถเร็วเพื่อให้ถึงที่หมายเร็วขึ้น เมื่อเกิดเหตุละเมิดขึ้น ผู้โดยสารในฐานะผู้ว่าจ้างต้องรับผิด

เพราะคำสั่งที่ตนให้ไว้ ตามมาตรา 428 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งเป็นการไม่เป็นธรรม และไม่คุ้มครองผู้โดยสารในความปลอดภัยสาธารณะ

แม้ว่าในข้อเท็จจริงสัญญาที่เกิดขึ้นระหว่างผู้ขับอุเบอร์กับผู้โดยสาร เป็นไปตามลักษณะของสัญญาจ้างทำของก็ตาม แต่ผลของการเกิดสัญญาดังกล่าวไม่สมบูรณ์ สัญญาดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เป็นการขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน เนื่องจากการให้บริการขนส่งผ่านแอปพลิเคชันดังกล่าว ผู้ขับที่มาให้บริการขนส่งผู้โดยสารทราบดีว่า ตนเองไม่มีคุณสมบัติที่จะสามารถให้บริการดังกล่าวซึ่งเป็นบริการสาธารณะได้ เพราะไม่มีใบขับขี่สาธารณะและรถยนต์ที่มาให้บริการเป็นเพียงรถยนต์ส่วนบุคคล ไม่ใช่รถยนต์สาธารณะตามข้อกำหนดของรัฐ ซึ่งผู้โดยสารก็ทราบถึงข้อเท็จจริงดังกล่าวในขณะที่ทำสัญญา การกระทำดังกล่าวจึงเป็นการขัดต่อพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นกฎหมายเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน ผลของสัญญาจ้างทำของระหว่างผู้ขับอุเบอร์กับผู้โดยสารจึงเป็นโมฆะกรรม เพียงแต่ในกรณีดังกล่าวไม่มีผู้ใดกล่าวอ้างถึงความเสียหายของนิติกรรม

## (2) ความรับผิดระหว่างผู้ขับอุเบอร์กับผู้โดยสารรัฐนิวเซาท์เวลส์ ประเทศออสเตรเลีย

จากการศึกษา กฎหมายของรัฐนิวเซาท์เวลส์ ประเทศออสเตรเลีย การบริการของผู้ขับอุเบอร์ดำเนินการได้โดยถูกต้องตามกฎหมาย การบริการร่วมเดินทาง (Rideshare) เช่นอุเบอร์ถือเป็นการขนส่งประเภทหนึ่งเช่นเดียวกับบริการแท็กซี่ อยู่ในประเภทการขนส่งที่บริการรับผู้โดยสารจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง ตามเส้นทางที่ผู้โดยสารเลือกและตามเวลาที่ผู้โดยสารต้องการ ถือเป็นการให้บริการประเภทขนส่งแบบจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง (Point to point transport services) เป็นการให้บริการที่อยู่ภายใต้บทบัญญัติ Point to Point Transport (Taxis and Hire Vehicles) Act 2016 ซึ่งการให้บริการขนส่งดังกล่าวตามกฎหมายประเทศออสเตรเลีย รัฐนิวเซาท์เวลส์ ไม่ถือว่าเป็นการบริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ (Public Passenger Service) หากเกิดความเสียหายขึ้นความรับผิดของผู้ขับอุเบอร์เป็นเช่นเดียวกับผู้ขับรถแท็กซี่และผู้ขับรถรับจ้างซึ่งบทบัญญัติ Point to Point Transport (Taxis and Hire Vehicles) Act 2016 ยังไม่มีการบัญญัติถึงความรับผิดดังกล่าวไว้เป็นการเฉพาะ แต่เมื่อพิจารณาจากคำพิพากษาศาลฎีกาของรัฐนิวเซาท์เวลส์พบว่า เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นจากอุบัติเหตุรถยนต์ในการให้บริการรถแท็กซี่ ความรับผิดและการเยียวยาความเสียหายเป็นไปตามบทบัญญัติ Motor Accidents Compensation Act 1999 ซึ่งเป็นบทบัญญัติทั่วไปที่ใช้เยียวยาความเสียหายในอุบัติเหตุที่เกิดจากยานพาหนะที่เดินด้วยเครื่องยนต์ การกำหนดนิติสัมพันธ์และความรับผิดระหว่างผู้ขับอุเบอร์กับผู้โดยสารไว้อย่างชัดเจน เช่นรัฐนิวเซาท์เวลส์ส่งผลดีต่อผู้โดยสารได้รับความคุ้มครองตามที่กฎหมายที่กำหนด แตกต่างจากกฎหมายไทยที่ปัจจุบันไม่มีกฎหมายใดที่สามารถปรับใช้ได้เฉพาะในการให้บริการของอุเบอร์ ต้องอาศัยการตีความของศาลซึ่งอาจมีความไม่แน่นอนว่าศาลจะตีความไปในลักษณะใด อย่างเกิดความไม่เป็นธรรมต่อผู้โดยสารได้ ผู้เขียนจึงเห็นว่รูปแบบการ

ให้บริการเช่นอุเบอร์ ควรมีกฎหมายเข้ามากำหนดและควบคุมการให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันโดยเฉพาะ

### (3) ความรับผิดชอบระหว่างผู้ขับอุเบอร์กับผู้โดยสารในรัฐแคลิฟอร์เนีย ประเทศสหรัฐอเมริกา

จากการศึกษาถึงกฎหมายของรัฐแคลิฟอร์เนีย ประเทศสหรัฐอเมริกา การให้บริการอุเบอร์ถือเป็นการดำเนินการโดยชอบด้วยกฎหมาย ถือเป็นรูปแบบการขนส่งผู้โดยสารรูปแบบใหม่ กำหนดสถานะของผู้ขับอุเบอร์ เป็นผู้ขนส่งผู้โดยสารประเภทหนึ่งที่ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชัน โดยไม่ถือเป็นการใช้รถยนต์ผิดประเภท ทำให้นิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ขับอุเบอร์กับผู้โดยสารเป็นไปตามสัญญาขนส่งผู้โดยสาร ตามบทบัญญัติ Public Utilities Code Division 2 Chapter 8 Charter-party Carrier of Passengers มาตรา 5360 ในส่วนความรับผิดชอบระหว่างผู้ขับอุเบอร์กับผู้โดยสาร แม้กฎหมายของรัฐแคลิฟอร์เนียจะไม่มีข้อกำหนดออกมาเป็นความรับผิดชอบในความเสี่ยงต่อชีวิต ร่างกายหรือทรัพย์สินของผู้โดยสารหรือบุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหายไว้ แต่กฎหมายรัฐแคลิฟอร์เนียได้กำหนดถึงหน้าที่การจัดหาประกันภัยและวงเงินความคุ้มครองตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งเป็นระบบประกันภัยที่มีประสิทธิภาพที่สามารถคุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมดโดยไม่ต้องพิจารณาเลยว่าผู้ใดเป็นผู้มีความผิดในการชดใช้ความเสียหายดังกล่าว ผู้เขียนเห็นว่าควรกำหนดนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ขับอุเบอร์กับผู้โดยสารให้เป็นไปตามสัญญาขนส่งผู้โดยสาร โดยกำหนดประเภทของการให้บริการให้ชัดเจน โดยกำหนดการให้บริการของอุเบอร์เป็นการขนส่งผู้โดยสารอีกประเภทหนึ่งคือ การขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันเช่นเดียวกับรัฐแคลิฟอร์เนีย ซึ่งจะส่งผลดีต่อผู้โดยสารที่ใช้บริการ ให้เกิดความมั่นใจในการใช้บริการของอุเบอร์ซึ่งเป็นการให้บริการขนส่งผู้โดยสารที่จัดโดยเอกชน ว่าได้รับการรับรองและควบคุมโดยรัฐอย่างถูกต้อง และทำให้ผู้โดยสารได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายเฉพาะที่บัญญัติถึงสิทธิ หน้าที่และการเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้น

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติ Public Utilities Code มาตรา 5360 ในการให้คำนิยามถึงคำว่า “ผู้ขนส่งผู้โดยสาร” ตามกฎหมายรัฐแคลิฟอร์เนีย เป็นที่สังเกตได้ว่าไม่มีการกำหนดว่า ผู้ขนส่งคนโดยสารจะต้องเป็นผู้ให้บริการการขนส่งเพื่อำเน็จในทางการค้าปกติหรือเป็นอาชีพของตนดังที่ กำหนดไว้เช่นประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย ตามมาตรา 608 ทำให้การพิจารณาผู้ขนส่งผู้โดยสารของรัฐแคลิฟอร์เนียสามารถตีความได้ครอบคลุมถึง การให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันที่ผู้ขับไม่ได้ให้บริการการขนส่งผู้โดยสารเพื่อำเน็จในทางการค้าปกติ แต่เป็นการให้บริการการขนส่งที่ไม่ใช่งานประจำ เช่นผู้ขับอุเบอร์ที่ให้บริการเป็นบางครั้งคราวตามเวลาที่ผู้ขับมีเวลาว่างเท่านั้น

ในความเห็นส่วนตัวของผู้เขียนเห็นว่าควรกำหนดนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ขับอุเบอร์กับผู้ขับโดยสารในประเทศไทยให้เป็นไปตาม สัญญาขนส่งผู้โดยสาร โดยกำหนดให้เป็นอีกประเภทหนึ่งของการให้บริการคือ การขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชัน เช่นเดียวกับรัฐแคลิฟอร์เนีย ประเทศ

สหรัฐอเมริกา เนื่องจากปัจจุบันไม่สามารถพิจารณานิติสัมพันธ์และความรับผิดชอบระหว่างผู้ซ้บอเบอร์กับ ผู้โดยสารให้เป็นไปตามสัญญาฉบับคนโดยสาร ตามมาตรา 608 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ได้ทำให้ผู้ซ้บอเบอร์ไม่มีสิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบในฐานะผู้ขนส่งผู้โดยสาร แม้การให้บริการดังกล่าว จะสามารถพิจารณาได้ตามสัญญาจ้างทำของ ตามมาตรา 587 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่ หากนิติสัมพันธ์และความรับผิดชอบระหว่างผู้ซ้บอเบอร์กับผู้โดยสารเป็นไปตามลักษณะของสัญญา ประเภทดังกล่าว ผู้ซ้บอเบอร์ก็จะมีสิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบเป็นการเฉพาะต่อผู้โดยสาร ซึ่งถือ เป็นการไม่คุ้มครองผู้โดยสารในความปลอดภัยสาธารณะ

การให้บริการของอูเบอร์ แม้จะมีบุคคลที่เกี่ยวข้องในการให้บริการดังกล่าวทั้งสามฝ่ายคือ บริษัทอูเบอร์ ผู้ซ้บอเบอร์และผู้โดยสาร แต่แท้จริงแล้วสัญญาหลักที่เกิดขึ้นจากการให้บริการดังกล่าว มีเพียงสัญญาเดียวคือ สัญญาระหว่างบริษัทอูเบอร์กับผู้โดยสารเท่านั้น โดยสัญญาดังกล่าวเป็นไปตาม ลักษณะของสัญญาจ้างทำของ ตามมาตรา 587 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เนื่องจากพิจารณา การการเกิดขึ้นของสัญญาของบุคคลที่เกี่ยวข้องในการให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันอูเบอร์จึงเห็นได้ว่า แท้จริงแล้วผู้โดยสารเจตนาจะทำสัญญากับบริษัทอูเบอร์ไม่ใช่ผู้ซ้บอเบอร์ การที่ ผู้โดยสารส่งคำร้องขอใช้บริการผ่านทางแอปพลิเคชันอูเบอร์ ในขณะที่ผู้โดยสารไม่ทราบว่า การที่ตน ส่งคำร้องขอให้บริการของอูเบอร์ที่ถือเป็นคำเสนอนั้น ผู้ใดจะมาเป็นผู้ซ้บที่ให้บริการดังกล่าว ทราบแต่ เพียงว่าผู้ซ้บที่มาให้บริการเป็นผู้ซ้บที่เข้าร่วมในการให้บริการของอูเบอร์และจัดหาโดยบริษัทอูเบอร์ จากการเกิดขึ้นของสัญญาดังกล่าวเห็นได้ว่าผู้โดยสารแสดงเจตนาทำคำเสนอเข้าทำสัญญากับบริษัทอูเบอร์ โดยในส่วนการให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันที่ผู้ซ้บอเบอร์เป็นผู้ให้บริการนั้น พิจารณาได้ว่าผู้ซ้บให้บริการขนส่งผู้โดยสารในฐานะตัวแทนเขตของบริษัทอูเบอร์ ตามมาตรา 821 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ทำให้นิติสัมพันธ์ระหว่างบริษัทอูเบอร์กับผู้ซ้บอเบอร์พิจารณาตาม กฎหมายไทยประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เป็นไปตามลักษณะของสัญญาตัวแทน

## 5.5 ปัญหาการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบด้วยข้อกำหนดการใช้บริการ

### (1) การจำกัดสถานะของบริษัทอูเบอร์ด้วยข้อกำหนดการใช้บริการ

การที่บริษัทอูเบอร์นิยามถึงการให้บริการของตนเอง โดยกำหนดสถานะและยกเว้นหรือจำกัด ความรับผิดชอบของตนเองต่อผู้ซ้บอเบอร์กับผู้โดยสารในการให้บริการอูเบอร์ผ่าน Terms of Service (ToS หรือ TOS) หรือข้อกำหนดการใช้บริการ เป็นการกำหนดถึงข้อตกลงในการเข้าใช้บริการ หรือ การให้บริการของแพลตฟอร์มแอปพลิเคชันโดยละเอียด ตามระบบกฎหมายไทยสามารถกระทำได้ เนื่องจากหลักการพื้นฐานของกฎหมายยอมรับการแสดงเจตนาของเอกชนมีความศักดิ์สิทธิ์และควร ได้รับการเคารพอย่างยิ่ง ส่งผลให้เงื่อนไขของการให้บริการนี้ย่อมมีผลผูกพันทางกฎหมาย เมื่อ

ผู้ให้บริการแอปพลิเคชันตกลงที่ผูกพันตามข้อกำหนดดังกล่าว ส่งผลให้ผู้ให้บริการแอปพลิเคชันและผู้ให้บริการแอปพลิเคชันมีสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบตามข้อตกลงดังกล่าว

แม้ว่าหลักความศักดิ์สิทธิ์ของการแสดงเจตนาเป็นหนึ่งในหลักการที่สำคัญมากในกฎหมายเอกชน ถึงขนาดให้ยอมรับให้เป็นกฎหมายสำหรับคู่สัญญาที่แสดงเจตนาต่อกัน แต่ก็ไม่ได้ยิ่งใหญ่ไปกว่าประโยชน์ของมหาชน หมายความว่าเมื่อการแสดงเจตนาดังกล่าวกระทบต่อประโยชน์ของสาธารณะ การแสดงเจตนาที่เคยศักดิ์สิทธิ์ก็จะกลายเป็นความโมฆะกรรมในทางกฎหมาย ซึ่งมาตรา 151 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ยืนยันหลักการดังกล่าว ที่ว่าความเป็นโมฆะของนิติกรรมที่แตกต่างจากบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน นอกเหนือจากตามมาตราดังกล่าว ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ยังมีบทบัญญัติอื่นที่เป็นการจำกัดขอบเขตของการแสดงเจตนาและควบคุมมิให้บุคคลใดบุคคลหนึ่งแสดงเจตนาก้าวล่วงบนสิทธิและเสรีภาพของบุคคลอื่นที่ไม่อาจล่วงละเมิดได้คือ มาตรา 150 ความเป็นโมฆะของการแสดงเจตนา ยกเว้นความรับผิดชอบที่ต้องห้ามขัดแย้งโดยกฎหมาย หรือขัดต่อความสงบเรียบร้อย และศีลธรรมอันดีของประชาชน และมาตรา 373 ความเป็นโมฆะของข้อสัญญา ยกเว้นความผิดหากลูกหนี้ฉ้อฉลหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง นอกจากบทบัญญัติในบททั่วไปที่เป็นการจำกัดขอบเขตการแสดงเจตนา ยกเว้นความรับผิดชอบ ก็มีกฎหมายเฉพาะ คือพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 ในส่วนที่ว่าด้วยการแสดงเจตนา ยกเว้นความรับผิดชอบทางแพ่ง

เมื่อพิจารณาตามข้อกำหนดการใช้บริการของอูเบอร์ การที่บริษัทอูเบอร์นิยามการดำเนินการของตนว่าเป็นเพียงการให้บริการแพลตฟอร์มแอปพลิเคชันในการเชื่อมต่อระหว่างผู้ขับอูเบอร์กับผู้โดยสารให้เกิดการขนส่งผู้โดยสารเท่านั้น บริษัทอูเบอร์เป็นเพียงบริษัทเทคโนโลยีไม่ใช่บริษัทขนส่งและผู้ขับอูเบอร์เข้าร่วมในการให้บริการอูเบอร์ในฐานะพาร์ทเนอร์เท่านั้นไม่ใช่ในฐานะลูกจ้าง เนื่องจากผู้ขับอูเบอร์มีอิสระในการทำงาน ผู้เขียนเห็นว่า การกำหนดสถานะดังกล่าวของบริษัทอูเบอร์ควรถูกกำหนดโดยหน่วยงานของรัฐไม่ใช่การกำหนดสถานะด้วยตนเองของบริษัทอูเบอร์ และควรกำหนดสถานะตามการดำเนินการที่แท้จริงของอูเบอร์มากกว่าการพิจารณาด้วยข้อกำหนดการใช้บริการของอูเบอร์ เนื่องจากการกำหนดสถานะดังกล่าวของบริษัทอูเบอร์เป็นการหลีกเลี่ยงนิติสัมพันธ์และรับผิดชอบต่อที่แท้จริงระหว่างบริษัทอูเบอร์กับผู้ขับอูเบอร์ และระหว่างบริษัทอูเบอร์กับผู้โดยสาร โดยประชาชนทั่วไปเข้าใจว่าการดำเนินการของอูเบอร์ในปัจจุบันไม่ชอบด้วยกฎหมาย แต่ในความเป็นจริงแล้วการให้บริการอูเบอร์ดำเนินการโดยอาศัยช่องว่างของกฎหมาย เนื่องจากไม่มีบทบัญญัติกฎหมายไทยมารองรับการให้บริการดังกล่าว ซึ่งก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมต่อผู้ขับอูเบอร์ที่ควรได้รับสิทธิประโยชน์ขั้นพื้นฐานของการจ้างแรงงาน และไม่เป็นธรรมต่อผู้โดยสารในความปลอดภัยของสาธารณะ ในส่วนการกำหนดสถานะของบริษัทอูเบอร์ด้วยข้อกำหนดการใช้บริการ การแสดงเจตนาดังกล่าวไม่ได้แตกต่างกับบทบัญญัติของกฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน



ตามมาตรา 151 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เนื่องจากไม่มีบทบัญญัติกฎหมายใดรองรับการให้บริการเช่นอุเบอร์ ดังนั้นไม่ใช่การตกลงที่แตกต่างกับบทบัญญัติของกฎหมาย การนั้นไม่เป็นโมฆะตามมาตรา 151 ดังนั้นปัจจุบันบริษัทอุเบอร์จึงไร้สถานะทางกฎหมาย และควรพิจารณาสถานะของบริษัทอุเบอร์และนิติสัมพันธ์ของบริษัทอุเบอร์กับบุคคลที่เกี่ยวข้องในการให้บริการอุเบอร์ตามการดำเนินการที่แท้จริง

## (2) การจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดชอบชีวิต ร่างกายหรืออนามัยด้วยข้อกำหนดการใช้บริการของอุเบอร์

เมื่อพิจารณาข้อกำหนดการใช้บริการของอุเบอร์ ในหมวดที่ 5 เรื่องการปฏิเสธความรับผิด การจำกัดความรับผิด การชดเชย มีเนื้อหาข้อกำหนดของสัญญาโดยหลักตามประเด็นต่อไปนี้

- I. ผู้ขับอุเบอร์ไม่มีสิทธิในการได้รับค่าตอบแทน ระหว่างการลาพักผ่อน หรือลาป่วย เนื่องจากบริษัทอุเบอร์กำหนดว่า ผู้ขับอุเบอร์เข้าร่วมในการให้บริการในฐานะพาร์ทเนอร์ที่เป็นคู่สัญญาอิสระไม่ใช่ในฐานะลูกจ้าง เห็นได้ว่ากรณีดังกล่าวบริษัทอุเบอร์ยกเว้นความรับผิดของตนเองต่อผู้ขับอุเบอร์ด้วยข้อกำหนดการใช้บริการ
- II. บริษัทอุเบอร์ไม่รับผิดชอบสำหรับค่าเสียหายที่เกิดขึ้นทางอ้อม ที่เกิดจากอุบัติเหตุ ที่เป็นพิเศษ ที่เพื่อเป็นเยี่ยงอย่าง ที่เป็นการลงโทษ หรือที่เป็นผล รวมถึงผลกำไรที่สูญเสีย ข้อมูลที่สูญหาย การบาดเจ็บส่วนบุคคลหรือความเสียหายต่อทรัพย์สินในส่วนที่เกี่ยวข้อง หรือที่เกิดขึ้นจากการใช้บริการ ถึงแม้ว่าบริษัทอุเบอร์จะได้รับทราบถึงความเป็นไปได้ของความเสียหายดังกล่าว

ในการพิจารณาว่าข้อกำหนดการใช้บริการของอุเบอร์ที่ยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของบริษัทอุเบอร์ต่อผู้ขับอุเบอร์และผู้โดยสารว่ามีผลบังคับตามกฎหมายหรือไม่ หากเป็นกรณีที่ข้อเท็จจริงเป็นไปตามกฎหมายเฉพาะว่าด้วยข้อสัญญาไม่เป็นธรรม ก็ต้องใช้บทบัญญัติในพระราชบัญญัติมาใช้บังคับ มิใช่ใช้บทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยเป็นเหตุผลในเรื่องของการใช้และการตีความกฎหมายที่ว่ากฎหมายพิเศษต้องมาก่อนกฎหมายทั่วไป ซึ่งในการพิจารณาว่าข้อกำหนดการใช้บริการของอุเบอร์ว่า ถูกจำกัดตามมาตรา 8 ววรรคหนึ่ง พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาไม่เป็นธรรม ที่ว่าข้อสัญญายกเว้นความรับผิดมีผลเป็นโมฆะในการยกเว้นความรับผิดเพื่อละเมิดหรือผิดสัญญาในความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย อนามัย โดยความจงใจหรือประมาทเลินเล่อ มีขั้นตอนการพิจารณาดังต่อไปนี้

- ก. การที่บริษัทอุเบอร์กำหนดให้ผู้โดยสารและผู้ขับที่ต้องการเข้าร่วมใช้บริการกดตกลงยอมรับข้อกำหนดการใช้บริการของอุเบอร์ก่อนที่จะสร้างบัญชีผู้ใช้ในแอปพลิเคชันอุเบอร์

ถือเป็นข้อสัญญาที่ทำไว้ล่วงหน้า โดยขณะที่บริษัทอูเบอร์แสดงเจตนายกเว้นหรือจำกัดความรับผิดนั้น บริษัทอูเบอร์กับผู้โดยสารหรือผู้ขับอูเบอร์ยังไม่มีความเกี่ยวข้องผูกพันใดๆ มาก่อนเลย ถือได้ว่าข้อกำหนดการใช้บริการดังกล่าวเป็นข้อสัญญาการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดเพื่อละเมิด กรณีดังกล่าวอยู่ในขอบข่ายการตรวจสอบในมาตรา 8 พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาไม่เป็นธรรม

- ข. พิจารณาได้ว่าเพื่อยกเว้นความรับผิดเพื่อละเมิดหรือผิดสัญญาเท่านั้นเมื่อพิจารณาเนื้อหาในข้อกำหนดการใช้บริการของอูเบอร์ เห็นได้ว่าเป็นข้อสัญญายกเว้นความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของผู้ขับอูเบอร์และผู้โดยสาร รายละเอียดเป็นไปตามข้อกำหนดที่ ยกขึ้นกล่าวในข้างต้น
- ค. ข้อกำหนดการใช้บริการของอูเบอร์ เป็นการจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดในความเสียหาย อันเกิดจากความจงใจหรือประมาทเลินเล่อของบริษัทอูเบอร์ผู้ให้ข้อสัญญาเอง

พิจารณาแล้วเห็นว่าข้อกำหนดการใช้บริการของอูเบอร์ เป็นไปตามองค์ประกอบของมาตรา 8 วรรคหนึ่งแล้ว ผลคือบริษัทอูเบอร์ซึ่งเป็นผู้ทำสัญญาไม่สามารถอ้างข้อกำหนดการใช้บริการ ที่เป็นข้อสัญญายกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของตนเองได้ ข้อสัญญาดังกล่าวตกเป็นโมฆะ ตามมาตรา 11 พระราชบัญญัติข้อสัญญาไม่เป็นธรรม เนื่องจากเป็นการต้องห้ามชัดแจ้งโดยกฎหมาย และเป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน ดังนั้นข้อสัญญาที่ฝ่าฝืนหรือแตกต่างย่อมตกเป็นโมฆะตามมาตรา 151 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

### (3) การจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดในความเสียหายต่อทรัพย์สินด้วยข้อกำหนดการใช้บริการ

ในส่วนการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดอื่นๆของบริษัทอูเบอร์ นอกเหนือจากการยกเว้นหรือจำกัดความผิดต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยตามมาตรา 8 วรรค 1 พระราชบัญญัติข้อสัญญาไม่เป็นธรรมแล้ว บริษัทอูเบอร์ได้จำกัดหรือยกเว้นความรับผิดในความเสียหายต่อทรัพย์สินด้วย พิจารณาข้อกำหนดการใช้บริการดังกล่าวของบริษัทอูเบอร์แล้วเป็นไปตามมาตรา 8 วรรค 2 พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม การกำหนดยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดในความเสียหายต่อทรัพย์สินไม่เป็นโมฆะกรรม บริษัทอูเบอร์สามารถอ้างข้อสัญญาดังกล่าวได้ เพียงแต่กฎหมายเปิดโอกาสให้ศาลเข้าไปตรวจสอบข้อสัญญาดังกล่าว ให้มีผลบังคับเพียงเท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณีเท่านั้น

เมื่อข้อกำหนดการใช้บริการของอูเบอร์ในส่วนของการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยไม่สามารถบังคับใช้ได้ตามกฎหมาย ส่งผลให้การพิจารณาสถานะ นิติสัมพันธ์และความรับผิดในส่วนของการรับผิดต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของบริษัทอูเบอร์ กับบุคคลที่เกี่ยวข้อง

ในการให้บริการอุเบอร์จึงเป็นไปตามบทบัญญัติตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เนื่องจากปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายเฉพาะที่กำหนดถึงการให้บริการของอุเบอร์ แต่ข้อสัญญาในส่วนของการจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดในความเสียหายต่อทรัพย์สินที่บริษัทอุเบอร์แสดงเจตนาไว้ในข้อกำหนดการใช้บริการ ข้อสัญญาส่วนนี้ยังมีผลบังคับใช้ตามกฎหมายได้ โดยกฎหมายเปิดโอกาสให้ศาลเข้าไปตรวจสอบข้อสัญญาดังกล่าว ให้มีผลบังคับเพียงเท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณีเท่านั้น โดยขณะนี้แม้มีการควบรวมกิจการของบริษัทอุเบอร์เข้ากับบริษัทแกร็บก็ตาม แต่รูปแบบการให้บริการของอุเบอร์และแกร็บคาร์มีลักษณะเช่นเดียวกัน ส่งผลให้การให้บริการแกร็บคาร์มีปัญหาทางกฎหมายเช่นเดียวกับการให้บริการอุเบอร์ พิจารณาได้ว่าการให้บริการแกร็บคาร์เป็นการดำเนินการโดยอาศัยช่องว่างทางกฎหมายเช่นเดียวกับการให้บริการอุเบอร์ และในส่วนของข้อกำหนดการใช้บริการของแกร็บคาร์มีเนื้อหาในข้อกำหนดของสัญญาคล้ายกับข้อกำหนดการใช้บริการของอุเบอร์ อาจแตกต่างกันเล็กน้อยในรายละเอียดของการให้บริการ แต่ในส่วนการกำหนดสถานะและการจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดนั้นมีเนื้อหาเช่นเดียวกับที่บริษัทอุเบอร์กำหนดไว้ เมื่อพิจารณาการให้บริการของอุเบอร์ ข้อกำหนดการใช้บริการในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย มีผลเป็นโมฆะกรรม ต้องกำหนดสถานะและพิจารณานิติสัมพันธ์และความรับผิดต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย ของบุคคลที่เกี่ยวข้องในการให้บริการของอุเบอร์ตามกฎหมายไทยที่บังคับอยู่ และในส่วนการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดในความเสียหายต่อทรัพย์สินสามารถบังคับตามกฎหมายได้ โดยให้มีผลบังคับเพียงเท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณี ส่งผลให้การพิจารณาสถานะ นิติสัมพันธ์และความรับผิดของบุคคลที่เกี่ยวข้องในการให้บริการของแกร็บคาร์เป็นเช่นเดียวกับการพิจารณาการให้บริการอุเบอร์ ไม่สามารถพิจารณาจากการที่บริษัทแกร็บกำหนดสถานะ นิติสัมพันธ์และความรับผิดของตนเองตามข้อกำหนดการใช้บริการ

## บทที่ 6

### บทสรุปและข้อเสนอแนะ

#### 6.1 บทสรุป

ปัจจุบันมีการดำเนินธุรกิจรูปแบบใหม่ ที่นำเทคโนโลยีแพลตฟอร์มออนไลน์ที่เรียกว่า แอปพลิเคชัน เข้ามาใช้ในการบริการขนส่งผู้โดยสาร โดยดำเนินการในลักษณะเป็นตัวกลางเชื่อมต่อระหว่างผู้ขับกับผู้โดยสาร ซึ่งรูปแบบการให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันแบ่งได้สองประเภทคือ ประเภทแรกคือ การให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันที่เป็นตัวกลางระหว่างผู้โดยสารกับผู้ขนส่งซึ่งใช้รถแท็กซี่มิเตอร์ การให้บริการรูปแบบดังกล่าวซึ่งเปิดให้บริการในประเทศไทยได้แก่ แกร็บแท็กซี่ (Grab Taxi) โดยมีบริษัทแกร็บซึ่งเป็นบริษัทเอกชนเป็นผู้ให้บริการ กับแท็กซี่โอเค (Taxi OK) จัดขึ้นโดยกรมการขนส่งทางบก ประเภทที่สองคือ การบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันที่เป็นตัวกลางระหว่างผู้โดยสารกับผู้ขนส่งซึ่งไม่ใช่ผู้ขับรถแท็กซี่มิเตอร์ รูปแบบการให้บริการดังกล่าวที่เปิดให้บริการในประเทศไทยได้แก่ แกร็บคาร์ (Grab Car) โดยมีบริษัทแกร็บเป็นผู้ให้บริการ กับอูเบอร์ (Uber) โดยมีบริษัทอูเบอร์เป็นผู้ให้บริการ แม้ปัจจุบันบริษัทอูเบอร์ประเทศไทยได้มีการควบรวมกิจการกับบริษัทแกร็บประเทศไทยก็ตาม เนื่องจากรูปแบบการดำเนินการของการให้บริการอูเบอร์กับการให้บริการแกร็บคาร์เป็นรูปแบบเดียวกัน ส่งผลให้การให้บริการแกร็บคาร์เกิดประเด็นปัญหาในสถานะทางกฎหมาย นิติสัมพันธ์และความรับผิดชอบของบุคคลที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันดังกล่าว เช่นเดียวกับการให้บริการอูเบอร์ ก่อนที่จะมีการควบรวมกับกับแกร็บคาร์ เหตุผลในการเลือกศึกษาการให้บริการอูเบอร์ เนื่องจากการให้บริการอูเบอร์เปิดให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันในประเทศไทยก่อนการให้บริการแกร็บคาร์ และการให้บริการอูเบอร์เปิดให้บริการในต่างประเทศหลายประเทศมากกว่าการให้บริการแกร็บคาร์ที่เปิดให้บริการเฉพาะภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

จากการพิจารณาสถานะของอูเบอร์ในประเทศไทย ว่าควรเป็นเพียงบริษัทเทคโนโลยีที่ให้ข้อมูลบริการทางสังคมดังตามที่บริษัทอูเบอร์กล่าวอ้าง หรือควรเป็นบริษัทขนส่งเมื่อพิจารณาจากการดำเนินการที่แท้จริง ทำให้สถานะทางกฎหมายของบริษัทอูเบอร์ไม่ชัดเจน ส่งผลให้เกิดปัญหาในเรื่องของนิติสัมพันธ์และความรับผิดชอบของบุคคลที่เกี่ยวข้องในการให้บริการอูเบอร์ เนื่องจากไม่มีกฎหมายเฉพาะที่กำหนดถึงการให้บริการดังกล่าว เมื่อพิจารณานิติสัมพันธ์และความรับผิดชอบของบุคคลที่เกี่ยวข้องในการให้บริการอูเบอร์ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ซึ่งเป็นกฎหมายทั่วไปของไทย เห็นว่านิติสัมพันธ์และความรับผิดชอบระหว่างบริษัทอูเบอร์กับผู้โดยสารไม่มีบทบัญญัติใดที่สามารถ

ปรับใช้ได้เลย ในส่วนนิติสัมพันธ์และความรับผิดชอบระหว่างบริษัทูเบอร์กับผู้ขับูเบอร์อาจเป็นไปตามลักษณะของสัญญาหน้า หรือสัญญาจ้างแรงงาน หรือสัญญาตัวแทน และนิติสัมพันธ์และความรับผิดชอบระหว่างผู้ขับูเบอร์กับผู้โดยสารอาจเป็นไปตามลักษณะของสัญญาจ้างทำของ หรือสัญญารับขนคนโดยสาร จากปัญหาดังกล่าวส่งผลให้ต้องศึกษากฎหมายของต่างประเทศ เพื่อศึกษาถึงแนวทางการควบคุมการให้บริการรูปแบบดังกล่าว ในการกำหนดสถานะทางกฎหมาย นิติสัมพันธ์และความรับผิดชอบของบุคคลที่เกี่ยวข้องในการให้บริการดังกล่าวแล้วนำมาเป็นแนวคิดในการแก้ปัญหาและปรับใช้ตามสภาพสังคมที่เหมาะสมในประเทศไทย โดยจะศึกษาถึงกฎหมายของสหภาพยุโรป กฎหมายของรัฐนิวเซาท์เวลส์ ประเทศออสเตรเลีย และกฎหมายรัฐแคลิฟอร์เนีย ประเทศสหรัฐอเมริกา ดังจะกล่าวต่อไป

### (1) สถานะทางกฎหมายของบริษัทูเบอร์ในประเทศไทย

สำหรับสถานะของบริษัทูเบอร์ในประเทศไทย ยังไม่สามารถระบุได้ว่าบริษัทูเบอร์มีสถานะใด เนื่องจากยังไม่มีกฎหมายรองรับการให้บริการดังกล่าวอย่างชัดเจน ด้วยเหตุดังกล่าวจึงสามารถจำแนกสถานะของบริษัทูเบอร์ได้ 2 แนวทางคือ

**แนวความเห็นที่ 1** บริษัทูเบอร์เป็นบริษัทเทคโนโลยีซึ่งเป็นผู้ให้บริการข้อมูลผ่านทางเทคโนโลยีต่อสังคม แนวความคิดนี้เกิดขึ้นเพราะทางบริษัทูเบอร์อ้างว่า บริษัทให้บริการแพลตฟอร์มออนไลน์ที่เรียกว่า แอปพลิเคชันูเบอร์ โดยทำหน้าที่เป็นเพียงสื่อกลางในการช่วยจับคู่ระหว่างคนขับและผู้โดยสาร การขนส่งผู้โดยสารที่เกิดจากแอปพลิเคชันูเบอร์เป็นการให้บริการของผู้ขับูเบอร์เป็นการส่วนตัว ไม่มีความเกี่ยวข้องกับบริษัทูเบอร์ ผู้ขับูเบอร์เป็นเพียงพาร์ทเนอร์ร่วมที่เข้าร่วมกับทางบริษัทูเบอร์เท่านั้น ไม่ได้เป็นลูกจ้างของบริษัทูเบอร์แต่อย่างใด

**แนวความเห็นที่ 2** บริษัทูเบอร์เป็นบริษัทขนส่งซึ่งเป็นผู้ให้บริการขนส่งผู้โดยสาร แนวความคิดเห็นนี้ เกิดขึ้นเนื่องจากการดำเนินการที่แท้จริงของบริษัทูเบอร์ ที่เป็นส่วนสำคัญที่ทำให้เกิดการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชัน

แม้กฎหมายไทยยังไม่สามารถนิยามถึงสถานะทางกฎหมายของบริษัทูเบอร์ได้อย่างชัดเจน แต่บริษัทยังคงดำเนินการอย่างไร้สถานะทางกฎหมายและไม่ได้อยู่ภายใต้การควบคุมของรัฐ ทั้งที่บริษัทูเบอร์ดำเนินการเกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสารซึ่งเป็นการขนส่งสาธารณะส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยสาธารณะ

หากพิจารณาสถานะของบริษัทูเบอร์ ว่าเป็นบริษัทที่ให้บริการการขนส่งไม่ใช่ผู้ให้บริการข้อมูลผ่านทางเทคโนโลยีต่อสังคมเป็นบริษัทเทคโนโลยี ตามคำพิพากษาของศาลยุติธรรมแห่งสหภาพยุโรป หรือ ECJ (The European Court of Justice) จะส่งผลดีให้ประเทศไทยสามารถกำหนดเงื่อนไขเพื่อจัดระเบียบการให้บริการูเบอร์ให้สอดคล้องกับกฎระเบียบของการขนส่งสาธารณะ แต่ในทางกลับกันอาจถือเป็นการจำกัดเสรีภาพในการประกอบธุรกิจของูเบอร์มากเกินไป เนื่องจาก

รูปแบบธุรกิจแบบเศรษฐกิจของการแบ่งปัน (Sharing Economy) เป็นธุรกิจรูปแบบใหม่ที่ไม่ว่าจะหลีกเลี่ยงได้ ฉะนั้นกฎหมายจึงควรปรับเปลี่ยนไปตามสังคมที่เปลี่ยนแปลงมากกว่าจะพยายามบังคับใช้กฎหมายที่มีอยู่ กฎหมายจะต้องมีความเป็นธรรมในการคุ้มครองทั้งผู้ประกอบการที่เข้ามาใหม่และผู้ประกอบการเดิมอย่างเหมาะสม

หากพิจารณาสถานะของบริษัทอุเบอร์ในประเทศไทยตามกฎหมายของรัฐนิวเซาท์เวลส์ ประเทศออสเตรเลีย ที่พิจารณาสถานะของการให้บริการอุเบอร์ว่าเป็นผู้บริการการจองล่วงหน้า (Booking Service) โดยการกำหนดสถานะดังกล่าวทำให้บริษัทอุเบอร์ที่เป็นเพียงผู้ให้บริการการจองล่วงหน้า ไม่เข้ามาร่วมรับผิดชอบเมื่อเกิดความเสียหายจากการให้บริการขนส่งผู้โดยสารขึ้น

หากพิจารณาสถานะทางกฎหมายของบริษัทอุเบอร์ในประเทศไทยตามกฎหมายของรัฐแคลิฟอร์เนีย ประเทศสหรัฐอเมริกา กำหนดให้การให้บริการอุเบอร์ว่าถือเป็น บริษัทเครือข่ายคมนาคม หรือ TNCs (Transportation Network Company) โดยกำหนดให้มีสถานะเป็นผู้ขนส่งผู้โดยสาร จากการกำหนดสถานะดังกล่าวส่งผลให้บริษัทอุเบอร์ในฐานะผู้ขนส่งผู้โดยสารเข้ามารับผิดชอบร่วมกับผู้ขับอุเบอร์หากเกิดความเสียหายขึ้นจากการให้บริการดังกล่าว ทำให้สามารถคุ้มครองผู้โดยสารหรือบุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหายได้มากขึ้น เนื่องจากบริษัทมีฐานะทางเศรษฐกิจที่มั่นคงเพียงพอที่จะชดเชยเยียวยาความเสียหายดังกล่าวได้มากกว่าผู้ขับอุเบอร์ ด้วยเหตุดังกล่าวจึงควรพิจารณาสถานะของบริษัทอุเบอร์เช่นเดียวกับรัฐแคลิฟอร์เนีย เนื่องจากมีการกำหนดสถานะอย่างชัดเจนตามรูปแบบการดำเนินการที่แท้จริง โดยไม่ต้องอาศัยการตีความของศาลเพื่อปรับใช้กับบริการอื่นๆที่ใกล้เคียง

## (2) ความรับผิดชอบระหว่างบริษัทอุเบอร์กับผู้โดยสารในประเทศไทย

**แนวความเห็นที่ 1** หากพิจารณาตามคำนิยามการให้บริการของอุเบอร์ ตามข้อกำหนดการใช้บริการแล้ว พิจารณาได้ว่าสัญญาที่เกิดขึ้นระหว่างบริษัทอุเบอร์กับผู้โดยสารในการให้บริการแอปพลิเคชันอุเบอร์ในการใช้บริการขนส่งผู้โดยสาร คือสัญญาให้บริการแพลตฟอร์มออนไลน์ ถือเป็นสัญญาที่ไม่มีชื่อ เพราะไม่มีบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์โดยเฉพาะ แต่ก็ถือว่าเป็นสัญญาประเภทหนึ่งที่มีผลใช้บังคับกันได้ ทำให้นิติสัมพันธ์และความรับผิดชอบระหว่างบริษัทอุเบอร์กับผู้โดยสารเป็นไปตามข้อกำหนดการใช้บริการที่กำหนดในสัญญา แต่ผู้เขียนเห็นว่าหากพิจารณานิติสัมพันธ์และความรับผิดชอบของอุเบอร์ให้เป็นไปตามข้อกำหนดการใช้บริการจะทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมต่อผู้โดยสารที่เป็นคู่สัญญาอีกฝ่าย เพราะในข้อกำหนดการใช้บริการได้กำหนดถึงการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบจากการให้บริการขนส่งผ่านแอปพลิเคชันแล้ว ทำให้เมื่อเกิดความเสียหายบริษัทอุเบอร์ก็ไม่เข้ามาร่วมรับผิดชอบ

**แนวความเห็นที่ 2** เมื่อพิจารณาถึงการดำเนินการของอุเบอร์ที่แท้จริง การที่ผู้โดยสารกดส่งคำร้องขอใช้บริการไปยังบริษัทอุเบอร์ การกระทำดังกล่าวถือเป็นคำเสนอ จากนั้นแอปพลิเคชันอุเบอร์จะ

ประมวลผลเพื่อหาผู้ขับอุเบอร์ที่อยู่บริเวณใกล้เคียงกับตำแหน่งของผู้โดยสารเพื่อให้เกิดการบริการขนส่งผู้โดยสาร การดำเนินการดังกล่าวของบริษัทอุเบอร์ยังไม่ถือเป็นคำสนองที่ก่อให้เกิดสัญญา ระหว่างบริษัทอุเบอร์กับผู้โดยสารขึ้น เนื่องจากตราบไคท์บริษัทอุเบอร์ยังไม่สามารถหาผู้ขับที่อยู่บริเวณใกล้เคียงได้ หรือผู้ขับอุเบอร์ยังไม่ตกลงตามคำร้องขอใช้บริการ ความเสียหายไม่อาจเกิดขึ้นได้ จึงไม่มีการพิจารณาเรื่องความรับผิด โดยสัญญาจะเกิดขึ้นต่อเมื่อบริษัทอุเบอร์สามารถหาผู้ขับอุเบอร์ที่อยู่บริเวณใกล้เคียงผู้โดยสารได้และผู้ขับตกลงยอมรับคำร้องขอใช้บริการดังกล่าวแล้ว แต่ในทางกลับกันหากบริษัทอุเบอร์ไม่สามารถหาผู้ขับได้หรือผู้ขับที่อยู่บริเวณใกล้เคียงไม่ตกลงรับคำร้องขอใช้บริการดังกล่าว สัญญาระหว่างผู้โดยสารกับบริษัทอุเบอร์จะไม่เกิดขึ้น

โดยสัญญาที่เกิดขึ้นระหว่างบริษัทอุเบอร์กับผู้โดยสาร เมื่อพิจารณากฎหมายทั่วไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ การทำสัญญาดังกล่าวเพื่อให้บริษัทอุเบอร์จัดหาให้ซึ่งผู้ขับอุเบอร์เพื่อให้เกิดการให้บริการขนส่งผู้โดยสาร บริษัทอุเบอร์เป็นตัวละครสำคัญที่ก่อให้เกิดการบริการขนส่งผู้โดยสาร ถือได้ว่าบริษัทอุเบอร์เป็นผู้ขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชัน ซึ่งการให้บริการดังกล่าวเป็นการให้บริการรูปแบบใหม่ที่ไม่มีบทบัญญัติตามกฎหมายใดปรับใช้ได้ พิจารณาการให้บริการอุเบอร์เห็นว่ามีลักษณะคล้ายกับการให้บริการรถแท็กซี่มากที่สุด เนื่องจากเป็นการให้บริการรับจ้างโดยสารไม่ประจำทางเพื่อให้ได้รับสินจ้างเป็นการตอบแทนเช่นกัน จึงสามารถพิจารณานิติสัมพันธ์และความรับผิดระหว่างบริษัทอุเบอร์กับผู้โดยสาร เช่นเดียวกับให้บริการรถแท็กซี่ถือเป็นสัญญาจ้างทำของ แม้จะเกิดสัญญาระหว่างบริษัทอุเบอร์กับผู้โดยสารขึ้นในข้อเท็จจริง แต่ผลของการเกิดสัญญาดังกล่าวไม่สมบูรณ์ สัญญาดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เป็นการขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน เนื่องจากการให้บริการขนส่งผ่านแอปพลิเคชันระหว่างบริษัทอุเบอร์กับผู้โดยสารดังกล่าว ผู้ขับอุเบอร์ที่บริษัทอุเบอร์จัดหาไม่มีคุณสมบัติที่จะสามารถให้บริการดังกล่าวซึ่งเป็นบริการสาธารณะได้ เพราะไม่มีใบขับขี่สาธารณะและรถยนต์ที่มาให้บริการเป็นเพียงรถยนต์ส่วนบุคคล ไม่ใช่รถยนต์สาธารณะตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งผู้โดยสารก็ทราบถึงข้อเท็จจริงดังกล่าวในขณะที่ทำสัญญาการกระทำดังกล่าวจึงเป็นการขัดต่อพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ซึ่งเป็นกฎหมายเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน ผลของสัญญาจ้างทำของระหว่างผู้ขับอุเบอร์กับผู้โดยสารจึงเป็นโมฆะกรรม เพียงแต่ในกรณีดังกล่าวไม่มีผู้ใดกล่าวอ้างถึงความเสียหายของนิติกรรม

จากการศึกษากฎหมายรัฐนิวเซาท์เวลส์ ประเทศออสเตรเลีย ที่กำหนดนิติสัมพันธ์และความรับผิดระหว่างบริษัทอุเบอร์กับผู้โดยสารตามลักษณะสัญญาบริการจอร์จล่องหน้า โดยถือเป็นคนละส่วนกับการให้บริการขนส่งผู้โดยสาร หากพิจารณาตามกฎหมายไทยที่บังคับใช้อยู่ไม่สามารถพิจารณานิติสัมพันธ์และความรับผิดระหว่างบริษัทอุเบอร์กับผู้โดยสารให้เป็นไปตามสัญญาบริการจอร์จล่องหน้าได้ เนื่องจากกฎหมายไทยที่บังคับใช้ในปัจจุบันไม่มีบทบัญญัติถึงรูปแบบการให้บริการดังกล่าว การจะกำหนดให้นิติสัมพันธ์และความรับผิดให้เป็นไปตามรัฐนิวเซาท์เวลส์ ต้องมีการบัญญัติเป็นกฎหมาย

เฉพาะถึงการให้บริการขนส่งผู้โดยสารเช่นอูเบอร์ ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าเป็นการบัญญัติกฎหมายที่เอื้อประโยชน์ต่อบริษัทอูเบอร์มากเกินไป เพราะการกำหนดนิติสัมพันธ์และความรับผิดชอบตามสัญญาบริการจอร์จล่องหน้า ส่งผลให้การให้บริการจอร์จล่องหน้าของอูเบอร์เป็นคนละส่วนกับการให้บริการขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งเมื่อเกิดความเสียหายต่อผู้โดยสารหรือบุคคลภายนอก บริษัทอูเบอร์จะไม่เข้าร่วมรับผิดชอบในความเสียหายดังกล่าว

จากการศึกษากฎหมายรัฐแคลิฟอร์เนีย ประเทศสหรัฐอเมริกาที่กำหนดให้นิติสัมพันธ์ระหว่างบริษัทอูเบอร์กับผู้โดยสาร เป็นไปตามสัญญาขนส่งผู้โดยสาร แม้ในส่วนของความรับผิดรัฐแคลิฟอร์เนียไม่ได้จำแนกออกมาเป็นความรับผิดต่อชีวิต ร่างกายหรือทรัพย์สิน แต่ได้กำหนดให้บริษัทอูเบอร์มีหน้าที่ทำประกันภัยที่มีความคุ้มครองในความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินของบุคคลผู้ได้รับความเสียหายจากการให้บริการของอูเบอร์ ที่สามารถคุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมดโดยไม่ต้องพิจารณาเลยว่าผู้ใดเป็นผู้มีความผิดในการขอใช้ความเสียหายดังกล่าว แตกต่างจากการให้บริการอูเบอร์ในประเทศไทยที่ปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายบัญญัติถึงนิติสัมพันธ์และความรับผิดจากการให้บริการดังกล่าว และระบบประกันภัยของไทยก็ไม่มีประเภทประกันภัยที่สามารถคุ้มครองรูปแบบการให้บริการเช่นอูเบอร์

### (3) ความรับผิดระหว่างบริษัทอูเบอร์กับผู้ขับอูเบอร์ในประเทศไทย

พิจารณาการดำเนินการของบริษัทอูเบอร์ ที่ให้ผู้ขับเข้าร่วมในการให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันอูเบอร์ ทำให้ผู้โดยสารเข้าใจได้ว่าบริษัทอูเบอร์ได้ทำการคัดกรองผู้ขับอูเบอร์มีคุณสมบัติที่เหมาะสมและสามารถให้บริการขนส่งผู้โดยสารได้ ตามมาตรฐานที่ทางบริษัทอูเบอร์อ้างอิงไว้ถึงระดับการให้บริการของอูเบอร์ ทำให้สามารถพิจารณานิติสัมพันธ์และความรับผิดระหว่างบริษัทอูเบอร์กับผู้ขับอูเบอร์ได้ตามสัญญาตัวการตัวแทน โดยผู้ขับอูเบอร์ถือเป็นตัวแทนเชิดของบริษัทอูเบอร์ที่เป็นตัวการ แม้บริษัทอูเบอร์ไม่ได้ปรารถนาจะผูกพันกับบุคคลภายนอกในการกระทำของผู้ขับอูเบอร์ก็ตาม โดยอ้างว่าไม่มีความยินยอมร่วมกันของตัวการตัวแทน ไม่มีสัญญาตัวแทนและไม่มีตัวการและไม่มีตัวแทนด้วย แต่กฎหมายปิดปาก พิจารณาให้นิติสัมพันธ์และความรับผิดระหว่างบริษัทอูเบอร์กับผู้ขับอูเบอร์เป็นไปตามลักษณะของตัวแทนเชิด ดังนั้นเมื่อเกิดความรับผิดเพื่อละเมิดขึ้น บริษัทอูเบอร์จึงต้องเข้าร่วมรับผิดชอบในฐานะตัวการรับผิดในการกระทำละเมิดของตัวแทนตามมาตรา 427 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

จากการศึกษากฎหมายรัฐนิวเซาท์เวลส์ ประเทศออสเตรเลีย ที่ไม่ได้กำหนดถึงสัญญาระหว่างบริษัทอูเบอร์กับผู้ขับอูเบอร์ว่ามีลักษณะเป็นสัญญาประเภทใด นิติสัมพันธ์และความรับผิดเป็นอย่างไร ส่งผลให้นิติสัมพันธ์และความรับผิดระหว่างบริษัทอูเบอร์กับผู้ขับอูเบอร์เป็นไปตามข้อกำหนดในสัญญาตามที่คู่สัญญาทั้งสองตกลงกัน โดยเมื่อพิจารณาตามกฎหมายไทยเห็นได้ว่า การดำเนินการดังกล่าวระหว่างบริษัทอูเบอร์กับผู้ขับอูเบอร์มีลักษณะเช่นสัญญานายหน้า



จากการศึกษากฎหมายของรัฐแคลิฟอร์เนีย ประเทศสหรัฐอเมริกา นิติสัมพันธ์และความรับผิดชอบระหว่างบริษัทอูเบอร์กับผู้ขับขี่อูเบอร์จึงถูกพิจารณาเป็นไปตามสัญญาจ้างแรงงาน การกำหนดนิติสัมพันธ์ดังกล่าวทำให้ผู้โดยสารได้รับความคุ้มครองในความปลอดภัยสาธารณะมากขึ้น อีกทั้งส่งผลให้ผู้ขับขี่อูเบอร์ซึ่งเป็นผู้ทำงานได้รับสิทธิขั้นพื้นฐานในการจ้างแรงงาน

#### (4) ผลของการศึกษาความรับผิดชอบระหว่างผู้ขับขี่อูเบอร์กับผู้โดยสารในประเทศไทย

เมื่อพิจารณาลักษณะการให้บริการของอูเบอร์ การที่ผู้ขับขี่อูเบอร์รับผู้โดยสารจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง เพื่อให้ได้รับค่าโดยสารเป็นการตอบแทนเมื่อผู้โดยสารไปถึงจุดหมายว่ามีลักษณะเป็นไปตามสัญญาจ้างทำของ ตามมาตรา 587 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เนื่องจากผู้ขับขี่อูเบอร์ในฐานะผู้รับจ้าง ตกลงกระทำการสิ่งใดสิ่งหนึ่งให้แก่ผู้โดยสารในฐานะผู้ว่าจ้าง โดยได้รับเงินจ้างเพื่อผลสำเร็จแห่งการที่ทำนั้น และการที่ผู้ขับขี่อูเบอร์นำรถยนต์ของตนเองมาให้บริการรับส่งผู้โดยสารเป็นไปตามลักษณะของสัญญาจ้างทำของตามมาตรา 588 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ที่ว่าผู้รับจ้างเป็นผู้จัดหาเครื่องมือต่าง ๆ สำหรับใช้ทำการงานให้สำเร็จ โดยการให้บริการดังกล่าวของผู้ขับขี่อูเบอร์ ถือเป็น การให้บริการขนส่งผู้โดยสารในฐานะตัวแทนของบริษัทอูเบอร์ ผู้ขับไม่ได้กระทำการดังกล่าวในทางส่วนตัว

#### (5) การยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบด้วยข้อกำหนดการใช้บริการ

การที่บริษัทอูเบอร์นิยมถึงการให้บริการของตนเอง โดยกำหนดสถานะและยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบตนเองต่อผู้ขับขี่อูเบอร์กับผู้โดยสารในการให้บริการอูเบอร์ผ่าน Terms of Service (ToS หรือ TOS) หรือข้อกำหนดการใช้บริการ ตามระบบกฎหมายไทยสามารถกระทำได้เนื่องจากหลักการพื้นฐานของกฎหมายยอมรับการแสดงเจตนาของเอกชนที่มีความศักดิ์สิทธิ์และควรได้รับการเคารพอย่างยิ่ง ส่งผลให้ข้อกำหนดการใช้บริการนี้ย่อมมีผลผูกพันทางกฎหมาย แต่การแสดงเจตนาดังกล่าวก็มีขอบเขตของการแสดงเจตนา หากการแสดงเจตนากระทบต่อประโยชน์ของสาธารณะเมื่อใด ส่งผลให้การแสดงเจตนาที่เคยศักดิ์สิทธิ์ก็ไม่สามารถมีผลบังคับทางกฎหมายได้

เมื่อพิจารณาตามข้อกำหนดการใช้บริการของอูเบอร์ การที่บริษัทอูเบอร์นิยมการดำเนินการของตนว่าเป็นเพียงการให้บริการแพลตฟอร์มแอปพลิเคชัน ดำเนินการเชื่อมต่อระหว่างผู้ขับขี่อูเบอร์กับผู้โดยสารให้เกิดการขนส่งผู้โดยสารเท่านั้น บริษัทอูเบอร์เป็นเพียงบริษัทเทคโนโลยีไม่ใช่บริษัทขนส่ง เมื่อพิจารณาแล้วเห็นได้ว่าปัจจุบันไม่มีบทบัญญัติตามกฎหมายไทยรองรับรูปแบบการให้บริการดังกล่าว ส่งผลให้บริษัทอูเบอร์ไร้สถานะทางกฎหมายและดำเนินการโดยอาศัยช่องว่างของกฎหมายทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมต่อผู้ขับขี่อูเบอร์เท่าที่ควรได้รับสิทธิประโยชน์ขั้นพื้นฐานของการจ้างแรงงาน และไม่เป็นธรรมต่อผู้โดยสารในความปลอดภัยของสาธารณะ ในส่วนการกำหนดสถานะของบริษัทอูเบอร์ด้วยข้อกำหนดการใช้บริการ การแสดงเจตนาดังกล่าวไม่ได้แตกต่างกับบทบัญญัติของกฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน ตามมาตรา 151 ประมวลกฎหมาย

แพ่งและพาณิชย์ เนื่องจากไม่มีบทบัญญัติกฎหมายใดรองรับการให้บริการเช่นอุเบอร์ ดังนั้นจึงไม่ใช่การตกลงที่แตกต่างกับบทบัญญัติของกฎหมาย การนั้นไม่เป็นโมฆะ ตามมาตรา 151

ในการพิจารณาว่าข้อกำหนดการใช้บริการของอุเบอร์ที่ยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของบริษัทอุเบอร์ต่อผู้ขับอุเบอร์และผู้โดยสาร พิจารณาตามหลักการใช้และการตีความกฎหมาย จึงต้องพิจารณาข้อสัญญาดังกล่าวตามพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 ซึ่งเป็นกฎหมายพิเศษก่อนที่จะพิจารณากฎหมายทั่วไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ข้อกำหนดการใช้บริการของอุเบอร์อยู่ในขอบข่ายการตรวจสอบในมาตรา 8 พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาไม่เป็นธรรม เนื่องจากกรณีที่บริษัทอุเบอร์กำหนดให้ผู้โดยสารและผู้ขับที่ต้องการเข้าร่วมให้บริการ กดตกลงยอมรับข้อกำหนดการใช้บริการของอุเบอร์ก่อนที่จะสร้างบัญชีผู้ใช้ในแอปพลิเคชันอุเบอร์ ถือเป็นข้อสัญญาที่ทำไว้ล่วงหน้า โดยขณะที่บริษัทอุเบอร์แสดงเจตนายกเว้นหรือจำกัดความรับผิดนั้น บริษัทอุเบอร์กับผู้โดยสารหรือผู้ขับอุเบอร์ยังไม่มี ความเกี่ยวข้องผูกพันใดๆ มาก่อนเลย ถือได้ว่าข้อกำหนดดังกล่าวเป็นข้อสัญญาการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดเพื่อละเมิด

เมื่อพิจารณาถึงเนื้อหาในข้อกำหนดการใช้บริการของอุเบอร์ เห็นได้ว่าส่วนหนึ่งเป็นข้อสัญญาจำกัดหรือยกเว้นความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของผู้ขับอุเบอร์และผู้โดยสาร อันเกิดจากความจงใจหรือประมาทเลินเล่อของบริษัทอุเบอร์ผู้ให้ข้อสัญญาเอง พิจารณาแล้วเห็นว่าข้อกำหนดการใช้บริการของอุเบอร์ ครอบคลุมองค์ประกอบของมาตรา 8 วรรคหนึ่งแล้ว ผลคือบริษัทอุเบอร์ซึ่งเป็นผู้ทำสัญญาไม่สามารถอ้างข้อกำหนดการใช้บริการในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของตนเองได้ ข้อสัญญาดังกล่าวตกเป็นโมฆะ ตามมาตรา 11 พระราชบัญญัติข้อสัญญาไม่เป็นธรรม เนื่องจากเป็นการต้องห้ามชัดแจ้งโดยกฎหมาย และเป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน ดังนั้นข้อสัญญาที่ฝ่าฝืนหรือแตกต่างย่อมตกเป็นโมฆะตามมาตรา 151 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เมื่อข้อกำหนดการใช้บริการของอุเบอร์ไม่สามารถบังคับใช้ได้ตามกฎหมาย ส่งผลให้การพิจารณาสถานะ นิติสัมพันธ์และความรับผิดของบริษัทอุเบอร์ กับบุคคลที่เกี่ยวข้องในการให้บริการอุเบอร์จึงเป็นไปตามบทบัญญัติตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เนื่องจากปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายเฉพาะที่กำหนดถึงการให้บริการของอุเบอร์

พิจารณาถึงเนื้อหาในข้อกำหนดการใช้บริการของอุเบอร์ เห็นได้ว่าอีกส่วนหนึ่งเป็นข้อสัญญาที่จำกัดหรือยกเว้นความรับผิดในความเสียหายต่อทรัพย์สิน พิจารณาแล้วข้อกำหนดการใช้บริการดังกล่าวของบริษัทอุเบอร์เป็นไปตามมาตรา 8 วรรค 2 พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม การกำหนดยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดในความเสียหายต่อทรัพย์สินไม่เป็นโมฆะกรรม บริษัทอุเบอร์สามารถอ้างข้อสัญญาดังกล่าวได้ เพียงแต่กฎหมายเปิดโอกาสให้ศาลเข้าไปตรวจสอบข้อสัญญาดังกล่าว ให้มีผลบังคับเพียงเท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณีเท่านั้น

ซึ่งในหัวข้อต่อไปจะกล่าวถึงข้อเสนอแนะ สำหรับแนวทางการแก้ปัญหาสถานะของบริษัทอูเบอร์ นิติสัมพันธ์และความรับผิดชอบของบุคคลที่เกี่ยวข้องในการให้บริการอูเบอร์ ซึ่งสามารถปรับใช้กับการให้บริการแกร็บคาร์ได้ด้วย เนื่องจากการให้บริการแกร็บคาร์และการให้บริการอูเบอร์มีลักษณะเช่นเดียวกัน

## 6.2 ข้อเสนอแนะ

การให้บริการอูเบอร์ในประเทศไทยในปัจจุบันดำเนินการโดยไม่มีกฎหมายใดรองรับ เนื่องจากไม่มีบทบัญญัติใดตามกฎหมายไทยรองรับการให้บริการดังกล่าว จากประเด็นปัญหาสถานะทางกฎหมายที่ไม่ชัดเจนของบริษัทอูเบอร์ และปัญหาความไม่ชัดเจนของนิติสัมพันธ์และความรับผิดชอบของบุคคลที่เกี่ยวข้องในการให้บริการอูเบอร์ เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นจากการให้บริการดังกล่าวอาจไม่คุ้มครองความปลอดภัย และไม่สามารถเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อผู้โดยสารหรือบุคคลภายนอกได้อย่างเป็นธรรม

เนื่องจากรูปแบบธุรกิจดังกล่าว เป็นค่านิยมที่กำลังแพร่หลายในกลุ่มคนรุ่นใหม่ทั่วโลกมีมากขึ้น และเป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ เห็นได้จากรูปแบบธุรกิจแบบเศรษฐกิจของการแบ่งปันไม่ได้มีเพียงการบริการขนส่งผู้โดยสารเท่านั้น แต่รูปแบบธุรกิจดังกล่าวถูกนำไปใช้ในการบริการประเภทอื่นด้วย และมีแนวโน้มที่จะเติบโตอย่างรวดเร็วมากยิ่งขึ้น การห้ามประกอบธุรกิจดังกล่าวอาจเป็นการขัดขวางการประกอบธุรกิจที่เป็นประโยชน์ต่อการเพิ่มคุณภาพชีวิตของผู้ใช้บริการ แต่ก็ไม่ควรละเลยให้รูปแบบธุรกิจดังกล่าวไม่มีสถานะตามกฎหมายไทย เพราะอาจส่งผลกระทบต่อบุคคลที่เกี่ยวข้องหรือผู้โดยสารก็ตาม ควรกำหนดให้รูปแบบธุรกิจดังกล่าวอยู่ภายใต้การควบคุมและกฎเกณฑ์ของรัฐ ผู้เขียนขอเสนอแนวทางในการแก้ปัญหาในสถานะของบริษัทอูเบอร์ นิติสัมพันธ์และความรับผิดชอบของบุคคลที่เกี่ยวข้องในการให้บริการอูเบอร์ ดังต่อไปนี้

### 1. เสนอให้มีการบัญญัติกฎหมายเฉพาะขึ้นใหม่สำหรับรถรับจ้างไม่ประจำทาง

โดยเสนอให้จัดระบบแท็กซี่และการให้บริการขนส่งผ่านแอปพลิเคชันอย่างเป็นระบบ โดยกำหนดให้มีหน่วยงานภาคเอกชนที่รับผิดชอบโดยตรงต่อกรมการขนส่งทางบก และควรมีการกำหนดถึงมาตรฐานและคุณสมบัติของผู้ขับที่ให้บริการดังกล่าวให้มีมาตรฐานความระมัดระวังมากกว่าปกติ เพราะหากมีการกำหนดในกฎหมายจะได้อ้างอิงมาตรฐานความประมาทเลินเล่อบนฐานของกฎหมายได้ และสำหรับการให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันซึ่งเป็นการให้บริการการขนส่งรูปแบบใหม่ ควรบัญญัติถึงสถานะของผู้จัดให้มีบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันให้ชัดเจน โดยกำหนดให้บริษัทรูปแบบดังกล่าวมีสถานะเป็นบริษัทขนส่งคมนาคม หรือ TNCs (Transportation Network Company) เป็นรูปแบบธุรกิจที่เชื่อมต่อระหว่างผู้โดยสารกับผู้ขับรถให้บริการผ่านทาง

เว็บไซต์หรือแอปพลิเคชันเพื่อให้ได้รับบำเหน็จเป็นการตอบแทน และกำหนดให้บริษัทเครือข่ายคมนาคมมีสถานะทางกฎหมายเป็นผู้ขนส่งผู้โดยสารด้วย เพื่อให้บริษัทเครือข่ายคมนาคมที่เป็นผู้จัดให้มีการขนส่งผู้โดยสารเข้ามาร่วมรับผิดชอบในกรณีเกิดความเสียหายในการให้บริการขนส่งผู้โดยสาร ในส่วนนิติสัมพันธ์และความรับผิดชอบระหว่างผู้จัดให้มีบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันกับผู้โดยสารให้ชัดเจน เสนอให้กำหนดให้ชัดเจนโดยกำหนดให้เป็นไปตามสัญญาขนส่งผู้โดยสาร และจำแนกประเภทของการให้บริการขนส่งเป็นอีกประเภทหนึ่ง คือการบริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชัน เพื่อให้ผู้จัดให้มีการให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชัน เข้ามาร่วมรับผิดชอบในการให้บริการขนส่งผู้โดยสารที่ตนเป็นส่วนสำคัญที่ทำให้เกิดการให้บริการดังกล่าวขึ้น และมีหน้าที่ในการจัดหาประกันภัยประเภทใหม่ที่ความคุ้มครองเหมาะสมต่อการให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชัน ซึ่งเป็นการให้บริการที่มีการนำใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้ขนส่งผู้โดยสารเป็นครั้งคราวเท่านั้น

การให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชัน ที่มีผู้จัดให้บริการดังกล่าวเป็นบริษัทเอกชน และรถที่นำมาให้บริการก็เป็นรถยนต์ส่วนบุคคล เป็นรูปแบบการให้บริการขนส่งรูปแบบใหม่ที่มีเทคโนโลยีเกี่ยวข้องซึ่งปัจจุบันไม่มีกฎหมายบัญญัติเฉพาะถึงรูปแบบการให้บริการดังกล่าว และกฎหมายเดิมที่มีอยู่ก็ไม่สามารถคุ้มครองผู้ขับซึ่งเป็นผู้ทำงานและผู้โดยสารซึ่งเป็นผู้ใช้บริการได้อย่างเป็นธรรม อีกทั้งในส่วนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการรถแท็กซี่ก็ไม่มีบัญญัติเป็นการเฉพาะ ทั้งที่การให้บริการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถแท็กซี่เป็นรูปแบบการขนส่งประเภทหนึ่งที่สำคัญในระบบการขนส่งประเทศไทย ด้วยเหตุดังกล่าวข้างต้นจึงควรมีบทบัญญัติกฎหมายเฉพาะขึ้นใหม่สำหรับรถรับจ้างไม่ประจำทาง

## 2. เสนอให้มีการพิจารณานิติสัมพันธ์ระหว่างผู้จัดให้มีบริการขนส่งผ่านแอปพลิเคชันกับผู้ขับให้เป็นไปตามลักษณะของสัญญาจ้างแรงงาน

ควรพิจารณาบทบัญญัติเรื่องการจ้างแรงงาน เนื่องจากปัจจุบันมีลักษณะการทำงานรูปแบบใหม่ในระบบเศรษฐกิจของไทยที่เรียกว่า “เศรษฐกิจของการแบ่งปัน” เช่นการทำงานของผู้ขับอุเบอร์ที่มีลักษณะการทำงานเป็นครั้งคราว มีความยืดหยุ่นในเรื่องเวลาทำงาน โดยเหตุผลที่ไม่สามารถแก้ไขบทบัญญัติเรื่องการจ้างงาน เนื่องจากบทบัญญัติดังกล่าวเป็นบทบัญญัติทั่วไป ที่เกี่ยวข้องกับการทำงานประเภทอื่นๆ ในระบบเศรษฐกิจของไทยที่ไม่ได้อยู่ในขอบเขตการศึกษาของวิทยานิพนธ์เล่มนี้

โดยเหตุผลที่เสนอให้มีการพิจารณานิติสัมพันธ์ระหว่างผู้จัดให้มีบริการขนส่งผ่านแอปพลิเคชันกับผู้ขับให้เป็นไปตามลักษณะของสัญญาจ้างแรงงานตามมาตรา 575 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เนื่องจากการกำหนดนิติสัมพันธ์ดังกล่าว ส่งผลให้ผู้จัดให้มีบริการขนส่งผ่านแอปพลิเคชันต้องเข้ามาร่วมรับผิดชอบเพื่อละเมิดในฐานะนายจ้าง ตามมาตรา 425 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ทำให้ผู้จัดให้มีบริการขนส่งผ่านแอปพลิเคชันมีการคัดเลือกผู้ขับที่มารับบริการ ซึ่งเป็นการคุ้มครองผู้โดยสารในความปลอดภัยสาธารณะมากยิ่งขึ้น อีกทั้งเป็นผลดีต่อผู้ขับซึ่งเป็นผู้ทำงานที่สมควรได้รับ

ความคุ้มครองตามกฎหมายแรงงานและได้รับสิทธิขั้นพื้นฐานในการจ้างแรงงานรวมถึงได้รับค่าชดเชยกรณีเลิกจ้าง ประกันชั่วโมงทำงาน และสวัสดิการอื่นๆ ในฐานะพนักงาน โดยการกำหนดนิติสัมพันธ์ดังกล่าว ทำให้ผู้ขับในฐานะลูกจ้างถูกจำกัดจำนวนชั่วโมงการทำงานต่อวัน อันจะส่งผลโดยตรงต่อสุขภาพของผู้ขับ และลดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการให้บริการดังกล่าว ทำให้เกิดความปลอดภัยทั้งต่อผู้โดยสารและบุคคลภายนอก ในการใช้บริการการขนส่งมากยิ่งขึ้นอันส่งผลดีต่อสังคมส่วนรวมในท้ายที่สุด

ซึ่งในปัจจุบันบทบัญญัติเรื่องการจ้างแรงงาน ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่อาจพิจารณาลักษณะการทำงานของผู้ขับให้เป็นไปตามลักษณะของสัญญาจ้างแรงงานได้ การจะพิจารณานิติสัมพันธ์ระหว่างผู้จัดให้มีบริการขนส่งผ่านแอปพลิเคชันกับผู้ขับ ให้เป็นไปตามลักษณะของสัญญาจ้างแรงงานต้องอาศัยการตีความขยายของศาล ซึ่งการตีความดังกล่าวขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของศาล จึงมีความไม่แน่นอนส่งผลให้ผลดีทั้งหลายที่กล่าวในตอนท้ายของวรรคก่อนอาจไม่เกิดขึ้นได้



## รายการอ้างอิง

### ภาษาไทย

- Grab. แกร็บแท็กซี่ [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <https://www.grab.com/th/taxi/> [เข้าถึงเมื่อ 20 เมษายน 2561]
- . Grab ประเทศไทย บันทึกรายการออกเสียง [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <https://www.grab.com/th/about/> [เข้าถึงเมื่อ 20 เมษายน 2561]
- กมล สนธิเกษตริณ. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย จ้างแรงงาน จ้างทำของและรับขน. กรุงเทพฯ: นิติบรรณการ, 2537.
- กรมการขนส่งทางบก. โครงการ TAXI OK ยกกระดับคุณภาพการให้บริการแท็กซี่ [ออนไลน์]. 2561 แหล่งที่มา: [https://www.dlt.go.th/th/public-news/view.php?\\_did=1916](https://www.dlt.go.th/th/public-news/view.php?_did=1916) [เข้าถึงเมื่อ 25 มีนาคม 2561]
- . ระบุว่า Uber Taxi ผิดกฎหมาย [ออนไลน์]. 2560. แหล่งที่มา: <http://www.tijthailand.org/main/th/content/519.html> [เข้าถึงเมื่อ 25 ตุลาคม 2560]
- กรมพัฒนาธุรกิจการค้า. เทียบกันชัดผลประกอบการ Uber และ Grab ในประเทศไทย [ออนไลน์]. 2560. แหล่งที่มา: <https://thailandinvestmentforum.com/2017/10/14/ubergrabthai/> [เข้าถึงเมื่อ 25 เมษายน 2561]
- กรวิภา ขวัญเมือง. ปัญหาการแสดงเจตนาเพื่อยกเว้นความรับผิดชอบตามข้อสันนิษฐานของกฎหมาย. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2555.
- เกษมสันต์ วิลาวรรณ. สัญญาจ้างแรงงาน. วารสารศาลแรงงาน 2 (เมษายน-มิถุนายน 2532): 121.
- จรัญ ภัคดีชานกุล. สรุปสาระสำคัญของพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาไม่เป็นธรรม พ.ศ.2540. ตุลพาท 45 (มกราคม-มิถุนายน 2541): 77-154.
- จิต เศรษฐบุตร. ความรู้เบื้องต้นแห่งกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยเช่าทรัพย์ เช่าซื้อ จ้างแรงงาน จ้างทำของและรับขน. พระนคร: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2493.
- . หลักกฎหมายแพ่งลักษณะนิติกรรมและสัญญา. กรุงเทพฯ: โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2556.

- จิตติ ดิงศภัทย์. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เรียงมาตรา ว่าด้วยสัญญา บรรพ 2 มาตรา 354-394 ปรับปรุงโดย ศนันท์กรณ์ โสดีพันธ์. กรุงเทพฯ: กองทุนศาสตราจารย์จิตติ ดิงศภัทย์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2552.
- จิตติ ดิงศภัทย์. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 มาตรา 241 ถึง มาตรา 452. พระนคร: เนติบัณฑิตยสภา, 2502.
- จินตา บุญอาคม. คำอธิบายประมวลแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยจ้างแรงงาน จ้างทำของ. พระนคร: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2512.
- ดาราทพร ธีระวัฒน์. กฎหมายสัญญา: สถานะใหม่ของสัญญาปัจจุบันและปัญหาข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2542.
- ธงฉาน สงวนวงษ์. ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับธุรกิจขนส่งผู้โดยสารผ่านอูเบอร์แอปพลิเคชัน. เอกัตศึกษา คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2557.
- นระ คมนามูล. เทคโนโลยีการขนส่งสาธารณะในเมือง ระบบขนส่งสาธารณะในกทม. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์เซเว่น พรินติ้ง กรุ๊ป, 2547.
- นวลทิพย์ ฉัตรชัยสกุล และคณะ. รายงานการฝึกอบรม The EU's "four freedoms": Free Movement of Goods, Capital and Services และ The European Court of Justice [ออนไลน์]. 2557. แหล่งที่มา: [http://www.oia.coj.go.th/doc/data/oia/oia\\_1499063217.pdf](http://www.oia.coj.go.th/doc/data/oia/oia_1499063217.pdf) [เข้าถึงเมื่อ 25 เมษายน 2561]
- บัญญัติ สุชีวะ. ข้อสัญญาที่กำหนดฝ่ายเดียว. บทบัญญัติ 24 (มกราคม 2509): หน้า.
- บำรุง ตันจิตติวัฒน์และธนวิศิษฐ์ มหพทธีไพศาล. ความรับผิดชอบด้านการบริการสาธารณะขององค์กรธุรกิจผู้ให้บริการรถแท็กซี่ในประเทศไทย. วารสารวิชาการมหาวิทยาลัยอีสเทิร์นเอเชีย ฉบับสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ 5, 2 (พฤษภาคม-สิงหาคม 2558): หน้า.
- ประสิทธิ์ โฆวิไลกุล. รวมคำบรรยาย ครั้งที่3 ตัวแทน ประกันภัย ตัวเงิน บัญชีเดินสะพัด. กรุงเทพฯ: สำนักฝึกอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2556.
- ปิติกุล จีระมงคลพาณิชย์. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ จ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์เดือนตุลา, 2559.
- ไพฑูริติ เอกจริยกร. ตัวแทน นายหน้า. กรุงเทพฯ: บริษัท สำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด, 2560.
- พินัย ณ นคร. กฎหมายว่าด้วยข้อสัญญาไม่เป็นธรรม : แนววิเคราะห์ใหม่เชิงเปรียบเทียบ. วารสารนิติศาสตร์ 30(ธันวาคม 2543): หน้า.
- วิจิตรา (ฟุ้งลัดดา) วิเชียรชม. สัญญาจ้างแรงงาน. กรุงเทพฯ: บริษัท สำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด, 2552.

- วีรวัดน์ จันทโชติ. วัตถุประสงค์ของนิติกรรม : ศึกษาเชิงประวัติศาสตร์และเปรียบเทียบ.  
 วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์  
 มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2531.
- ศันนักรณ โสทธิพันธ์. คำอธิบายกฎหมายลักษณะ ละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ล่ามมิควรได้.  
 กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2560.
- ศันนักรณ โสทธิพันธ์. คำอธิบายนิติกรรม-สัญญา. กรุงเทพฯ: บริษัท สำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด,  
 2560.
- . ปัญหาความสัมพันธ์ระหว่างนิติกรรมและหนี้. รพีพัฒนศักดิ์ 2555 คณะนิติศาสตร์  
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย(สิงหาคม 2555): 74.
- สฤติย์ เล็งไธสง. คำอธิบายกฎหมายตัวแทนและนายหน้า (เรียงมาตรา). กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์เดือน  
 ตุลา, 2539.
- สรรรเสรี โกรจิตติ. กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยตัวแทนและนายหน้า. พระนคร: โรงพิมพ์มหา  
 วิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2520.
- สาณี สุระเศรษฐบุรณะ. ความรับผิดทางละเมิดของผู้ว่าจ้าง. วิทยานิพนธ์นิติศาสตร์มหาบัณฑิต, คณะ  
 นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2555.
- สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล. Sharing Economy พลิกโฉมธุรกิจดิจิทัล [ออนไลน์].  
 แหล่งที่มา: [http://www.depa.or.th/th/article/sharing-economy-พลิกโฉมธุรกิจ  
 ดิจิทัล](http://www.depa.or.th/th/article/sharing-economy-พลิกโฉมธุรกิจดิจิทัล) [เข้าถึงเมื่อ 26 ตุลาคม 2560]
- สิริกัญญา ไขว้โลกุล. ความรับผิดของตัวการตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 427.  
วารสารกฎหมาย คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 35, 2 (กันยายน 2560): 1-25.
- สุพัชรินทร์ อัครวิตานนท์. พัฒนาการทางกฎหมายของหลัก Volenti Non Fit Injuria : ศึกษาการ  
 ปรับใช้ในประเทศไทย. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต, คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์  
 มหาวิทยาลัย, 2551.
- หลวงสุทธิมนต์นฤนาท. คำอธิบายกฎหมายและพาณิชย์ว่าด้วยตัวแทน นายหน้า. กรุงเทพฯ: โรง  
 พิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2510.
- อาริยา สุขโต. อุเบอร์(Uber) ความถูกต้องที่ไม่ถูกต้อง [ออนไลน์]. พฤษภาคม 2560. แหล่งที่มา:  
[library2.parliament.go.th/ebook/content-issue/2560/hi2560-032.pdf](http://library2.parliament.go.th/ebook/content-issue/2560/hi2560-032.pdf) [เข้าถึงเมื่อ  
 10 พฤศจิกายน 2560]
- อุษณิษา คุณเอกอนันต์. เงื่อนไขการให้บริการ (Terms of Service) [ออนไลน์]. แหล่งที่มา:  
[https://www.etda.or.th/file\\_storage/uploaded/Etda\\_Website/file/article\\_law\\_4.  
 pdf](https://www.etda.or.th/file_storage/uploaded/Etda_Website/file/article_law_4.pdf) [เข้าถึงเมื่อ 28 ตุลาคม 2560]



## ภาษาอังกฤษ

- Andrew J. Hawkins. Uber and Lyft Drivers Could Get Employment Status under California Court Ruling [Online]. 2018. Available from:  
<https://www.theverge.com/2018/5/1/17308178/uber-lyft-drivers-california-court-classification-dynamex> [2018, May 25]
- Benjamin Means and Joseph A. Seiner. Navigating the Uber Economy. U.C. Davis Law Review 49, 4 (April 2016): 1511-1546.
- Black Taxi Cab Ltd. The London Cab Trade – a History [Online]. Available from:  
<http://www.blacktaxicabtours.com/the-london-cab-trade-a-history/> [2018, April 6]
- Bob Egelko. Gig Workers Could Gain Employee Status with California Supreme Court Ruling [Online]. 2018. Available from:  
<https://www.sfchronicle.com/business/article/Gig-workers-could-gain-employee-status-with-12875715.php> [2018, May 24]
- CBS San Francisco. Uber, Lyft Announce Insurance Policy Changes Following Fatal Crash Involving Rideshare Driver [Online]. 2014. Available from:  
<http://sanfrancisco.cbslocal.com/2014/03/14/uber-lyft-announce-insurance-policy-changes-following-fatal-crash-involving-rideshare-driver/> [2018, May 6]
- European Union. [Online]. Available from:  
[https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/passenger-rights/index\\_en.htm](https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/passenger-rights/index_en.htm)  
[2018, May 6]
- F.M.B. Reynolds. Bowstead and Reynolds on Agency. London: Sweet and Maxwell, 1996.
- G. E. Dal Pont. Law of Agency. Chatswood, N.S.W.: LexisNexis Butterworths, 2013.

- Government, N. Booking Service Provider - Glossary [Online]. Available from: <https://www.pointtopoint.nsw.gov.au/glossary/booking-service-provider-glossary> [2017, October 22]
- . Safety Standards for Vehicles Providing Booked Services [Online]. Available from: <https://www.pointtopoint.nsw.gov.au/safety-standards-vehicles-providing-booked-services> [2017, October 23]
- J. Charlesworth. Mercantile Law. London: ELBS, 2520.
- LEGALVISION. 4 Things to Know Now Uber Is Legal in Nsw [Online]. 2016. Available from: <https://legalvision.com.au/4-things-uber-legal-nsw/> [2017, October 27]
- Michael S. Kun and Kevin D. Sullivan. California Supreme Court Adopts “Abc Test” for Independent Contractors [Online]. 2018. Available from: <https://www.wagehourblog.com/2018/04/articles/california-wage-hour-law/california-supreme-court-adopts-abc-test-for-independent-contractors/> [2018, May 23]
- Neil Shouse. Who Is Responsible for an Uber or Lyft Accident or Crime in California [Online]. 2017. Available from: <https://www.shouselaw.com/who-is-responsible-for-an-uber-or-lyft-accident-or-crime-in-california> [2018, May 9]
- NSW Government. Booking Service Providers [Online]. 2016. Available from: <https://www.pointtopoint.nsw.gov.au/booking-service-providers#> [2017, October 21]
- . Point to Point Transport Taskforce Fact Sheet [Online]. Available from: <https://www.transport.nsw.gov.au/sites/default/files/media/documents/2017/fact-sheet.pdf> [2017, October 22]
- Peter Jensen Brown. A History of the Taxicab" Early Sports 'N' Pop-Culture History Blog [Online]. 2016. Available from: <https://esnpc.blogspot.com/2016/05/taximeter-taximeter-uber-alles-history.html> [March 27,2017]
- R.F.V. Heuston. Salmond on the Law of Torts. London: Sweet & Maxwell limited, 1997.
- Rebecca Elaine Elliott. Sharing App or Regulation Hackney: Defining Uber Technologies, Inc. Journal of Corporation Law 41, 3 (Spring 2016): 729-753.

Richard Stone. Law of Agency. London: Cavendish Publishing Limited, 1996.

Rick Schmitt. The Sharing Economy: Can the Law Keep Pace with Innovation [Online]. 2017. Available from: <https://law.stanford.edu/stanford-lawyer/articles/the-sharing-economy-can-the-law-keep-pace-with-innovation/> [2017, October 25]

Schuyler Moore. Dynamex: A New Test for Employee Status [Online]. 2018. Available from: <https://www.forbes.com/sites/schuylermoore/2018/05/13/dynamex-a-new-test-for-employee-status/#693f08fe1461> [2018, May 20]

STARTUP MARKUP. [Online]. 2014. Available from: [http://lertad.com/startup-markup/sharing-economy/?doing\\_wp\\_cron=1528021049.2802329063415527343750](http://lertad.com/startup-markup/sharing-economy/?doing_wp_cron=1528021049.2802329063415527343750) [2017, September 28]

Stephen R. Miller. First Principles for Regulating the Sharing Economy. SSRN Electronic Journal 53(1) (February 1998).

Stephen Shankland. Is a Smartphone a Unitary Design or Just a Collection of Patented Tidbits [Online]. 2009. Available from: <https://www.caselaw.nsw.gov.au/decision/549ff4cd3004262463c5fa38> [2018, May 6]

Transport for NSW. Point to Point Transport [Online]. Available from: <https://www.transport.nsw.gov.au/projects/programs/point-to-point-transport> [2017, November 16]

Uber Technologies Inc. Uber story [Online]. Available from: <https://www.uber.com/th/our-story> [2017, October 24]

———. Becoming Authorised [Online]. Available from: <https://www.uber.com/en-AU/drive/newcastle/get-a-license/> [2017, October 25]

———. New Regulations for Rideshare Drivers in Nsw [Online]. 2017. Available from: <https://www.uber.com/info/nsw/regulations/> [2017 October 24]

———. Uber [Online]. Available from: <https://www.uber.com/en-TH/> [2017, October 31]

———. Uber [Online]. Available from: <https://www.uber.com/en-TH> [2017, October 25]

United States Department of Labor. Commission on the Future of Worker-Management Relations [Online]. 1994. Available from: [https://digitalcommons.ilr.cornell.edu/key\\_workplace/2/](https://digitalcommons.ilr.cornell.edu/key_workplace/2/) [2018, May 14]

W.V.H. Roger. Winfield and Jolowicz on Tort. London: Maxwell Limited, 1990.





จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
**CHULALONGKORN UNIVERSITY**

ภาคผนวก



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
**CHULALONGKORN UNIVERSITY**

## ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นางสาวอัจฉรียา ตันวิตรานนท์ เกิดเมื่อวันที่ 12 กันยายน 2536 ที่จังหวัดลำปาง สำเร็จ การศึกษามัธยมศึกษาตอนปลายจากโรงเรียนบุญวาทย์วิทยาลัย สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี นิติศาสตร์บัณฑิต คณะนิติศาสตร์ จากมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ปีการศึกษา 2558 ได้รับ ประกาศนียบัตรเนติบัณฑิต จากสำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา สมัยที่ 68 ปี การศึกษา 2558 ได้เข้าศึกษาหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชากฎหมายเอกชนและธุรกิจ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อปีพ.ศ. 2559 และได้รับประกาศนียบัตรวิชาว่าความ แห่งสภานายความในพระราชูปถัมภ์ เมื่อปี พ.ศ. 2560

