

วารสารกฎหมายขนส่งและพาณิชย์นาวี



ปีที่ 13 ฉบับที่ 16

โครงการสถาบันกฎหมายขนส่งและพาณิชย์นาวี

คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

วารสารวิชาการกฎหมายขนส่งและพาณิชย์
ปีที่ 13 ฉบับที่ 16

ที่ปรึกษา

ศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูริย์ เอกจริยกร คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

กองบรรณาธิการ

ดร.ลลิต ก่อวุฒิกุลรังษี

ทวีศักดิ์ เอื้ออมรรณิข

ประเสริฐ ป้อมป้องศึก

พิชยามนต์ จาริกสุนทรสกุล

นางวาสนา เอกจริยกร

นางสาวนิภา บุญจันทร์

นางสาวศุภลักษณ์ ไทยแท้

คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

นักวิชาการอิสระ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

จัดทำวารสารที่: คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

พฤษภาคม 2561

ประชาสัมพันธ์ลงเว็บไซต์ www.law.tu.ac.th

ออกแบบปกโดย นางสาวณัฐนิชา เอกจริยกร

บทความหรือข้อความคิดเห็นใดๆ ที่ปรากฏในวารสารกฎหมายขนส่งและพาณิชย์เป็นวรรณกรรมของ
ผู้เขียนโดยเฉพาะ สถาบันกฎหมายขนส่งและพาณิชย์และกองบรรณาธิการไม่จำเป็นต้องเห็นด้วย

วารสารวิชาการกฎหมายขนส่งและพาณิชย์นาวี

ปีที่ 13 ฉบับที่ 16

บทบรรณาธิการ

วารสารวิชาการกฎหมายขนส่งและพาณิชย์นาวี ปีที่ 13 ฉบับที่ 16 ซึ่งโครงการสถาบันกฎหมายขนส่งและพาณิชย์นาวี คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ได้จัดทำขึ้น ฉบับนี้ประกอบด้วยบทความที่มีเนื้อหาเน้นไปที่การขนส่งสองเรื่อง คือ การให้บริการรถยนต์ร่วมเดินทางผ่านแอปพลิเคชันพกพา และความตกลงเปิดเสรีการบินอาเซียน แบ่งเป็น บทความเกี่ยวกับการให้บริการรถยนต์ร่วมเดินทางผ่านแอปพลิเคชันพกพา สองบทความ คือ ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับกฎเกณฑ์การควบคุมการให้บริการรถยนต์ร่วมเดินทางผ่านแอปพลิเคชันพกพา: กรณีศึกษากฎหมายประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศออสเตรเลีย ของคุณกรชนก สุริยาเรืองฤทธิ์ และคุณเสกฐพงษ์ ไปวันเสาร์ และบทความภาษาอังกฤษเรื่อง *The unclear legal status of sharing economy company and its consequences: Case study on the transportation network companies* โดยคุณกัญญาวีร์ ลิ้มสุวรรณ นอกจากนี้คุณเหมือนตะวัน จุลจักรวัฒน์ ยังได้สรุปคำพิพากษาของศาลยุติธรรมแห่งสหภาพยุโรปที่เกี่ยวกับการให้บริการรถยนต์ร่วมเดินทางผ่านแอปพลิเคชันพกพาด้วยในการสรุปคำพิพากษาเรื่อง สถานะทางกฎหมายของ Uber ในทัศนะของศาลยุติธรรมแห่งสหภาพยุโรป

ส่วนเรื่องความตกลงเปิดเสรีการบินอาเซียน วารสารฉบับนี้มีบทความภาษาอังกฤษจากคุณ Anggia Rukmasari ที่ปรึกษากฎหมายขนส่งชาวอินโดนีเซีย เรื่อง *En Route to the EU – ASEAN Open Skies Agreement* และคุณสุดารัตน์ ตรีเทพ ได้สรุปงานเสวนา “Advancing ASEAN Single Aviation Market (ASAM)” *The Seamless ASEAN Skies* ที่เพิ่งจัดขึ้นเมื่อวันที่ 2 เมษายนที่ผ่านมา

กองบรรณาธิการหวังว่าวารสารฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ต่อผู้สนใจกฎหมายขนส่งและพาณิชย์นาวีเหมือนดังเช่นที่ได้รับในวารสารฉบับก่อนหน้า

กองบรรณาธิการ

วารสารวิชาการกฎหมายขนส่งและพาณิชย์ ปีที่ 13 ฉบับที่ 16

สารบัญ

ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับกฎเกณฑ์การควบคุมการให้บริการรถยนต์ ร่วมเดินทางผ่านแอปพลิเคชันพกพา: กรณีศึกษากฎหมายประเทศ สหรัฐอเมริกาและประเทศออสเตรเลีย	กรชนก สุริยาเรืองฤทธิ์ และ เสฏฐพงษ์ ไปวันเสาร์	1
The unclear legal status of sharing economy company and its consequences: Case study on the transportation network companies	Kanyawee Limsuwan	20
En Route to the EU – ASEAN Open Skies Agreement	Anggia Rukmasari	34
สรุปคำพิพากษา: สถานะทางกฎหมายของ Uber ในทัศนะของศาล ยุติธรรมแห่งสหภาพยุโรป	เหมือนตะวัน จุลจักรวัฒน์	40
สรุปงานเสวนา “Advancing ASEAN Single Aviation Market (ASAM)” The Seamless ASEAN Skies จัดโดย “ศูนย์วิจัยและ บริการวิชาการด้านการขนส่งทางอากาศ ภาควิชาวิศวกรรมการบิน และอวกาศ คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์” วันจันทร์ที่ 2 เมษายน พ.ศ. 2561	สุดารัตน์ ตรีเทพ	44

ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับกฎเกณฑ์การควบคุม
การให้บริการรถยนต์ร่วมเดินทางผ่านแอปพลิเคชันพกพา:
กรณีศึกษากฎหมายประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศออสเตรเลีย

กรชนก สุริยาเรืองฤทธิ์*
เสฏฐพงษ์ ไปวันเสาร์**

บทคัดย่อ

การให้บริการรถยนต์ร่วมเดินทางผ่านแอปพลิเคชันพกพา หรือที่รู้จักในนามของผู้ประกอบการอย่าง Uber หรือ Grab กำลังได้รับความนิยมไปทั่วโลก เพราะสามารถบรรเทาแก้ไขปัญหาค่าบริการที่ผู้ใช้บริการรถแท็กซี่บางส่วนจะได้รับความไม่พอใจในการรับบริการ แม้จะมีค่าบริการแพงกว่าการโดยสารแท็กซี่ปกติ โดยผู้ใช้บริการบางส่วนก็ยังคงเลือกใช้การเดินทางรูปแบบใหม่นี้ แต่อย่างไรก็ตามการให้บริการรถยนต์ ในลักษณะนี้ ส่วนใหญ่จะผิดกฎหมายขนส่งเดิมของแต่ละประเทศ เพื่อเป็นการรองรับและควบคุมดูแลการให้บริการร่วมเดินทางให้เป็นไปได้ด้วยความเรียบร้อยได้มีบางประเทศออกกฎหมาย Ride - Sharing มาบังคับใช้แล้ว

กฎหมายประเทศไทยยังไม่สามารถปรับใช้การให้บริการรถยนต์ร่วมเดินทางผ่านแอปพลิเคชันพกพาได้อย่างถูกกฎหมาย อีกทั้งการประกอบกิจการเรียกรถยนต์หรือให้บริการรถยนต์ร่วมเดินทางในประเทศไทย โดยส่วนใหญ่จะกระทำโดยผู้ให้บริการอยู่ต่างประเทศ เมื่อเกิดปัญหาหรือข้อพิพาทขึ้นยากที่จะหาหน่วยงานใดมารับผิดชอบ บทความนี้จึงมีวัตถุประสงค์ ในการมุ่งศึกษาเรื่องการควบคุมการให้บริการรถยนต์ร่วมเดินทางของประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศออสเตรเลีย ตลอดจนมีข้อเสนอแนะในการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายไทย

คำสำคัญ: การให้บริการรถยนต์ร่วมเดินทาง, รถรับจ้างส่วนบุคคล, การขนส่งคนโดยสาร

* น.บ. มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

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

ABSTRACT

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

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

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

1. บทนำ

การเรียกใช้บริการรถแท็กซี่หรือรถขนส่งสาธารณะ มักจะมีปัญหาเกิดความไม่พึงพอใจแก่ผู้ใช้บริการ อยู่เสมอ เช่น ปฏิเสธไม่ส่งผู้โดยสาร ขับรถไปนอกเส้นทาง คิดค่าขนส่งเกินราคามาตรฐาน (มิเตอร์) ช่มชู้ผู้โดยสาร พฤติกรรมการขับรถยนต์บนท้องถนนไม่เหมาะสม หรือแม้กระทั่งรถยนต์สภาพไม่เหมาะสมแก่การใช้งาน เป็นต้น แม้ภาครัฐจะมีกฎหมายภาคบังคับควบคุมเคร่งครัดเพียงใด แต่ปัญหาเหล่านี้ยังคงเกิดขึ้นทั่วโลก ตัวอย่าง เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2559 มีข่าวเผยแพร่ว่าตำรวจท่องเที่ยวตามจับกุมคนขับรถแท็กซี่เที่ยวเหลืองโกงค่าโดยสารนักท่องเที่ยวชาวจีนที่เรียกใช้บริการจากแอร์พอร์ตลิงค์พญาไทให้ไปส่งที่โรงแรมย่านสามเสน คิดเงินเกินจริง ในราคา 2,540 บาท อ้างกดปุ่มมิเตอร์ผิด จากการตรวจสอบของเจ้าหน้าที่พบว่าเคยกระทำผิดหลายครั้ง และคนขับรถไม่มีใบอนุญาตขับขีรถสาธารณะ¹ หรือกรณีเมื่อวันที่ 3 มกราคม 2560 มีการเผยแพร่ในเครือข่ายสังคมออนไลน์ มีผู้โดยสารเรียกรถแท็กซี่จากย่านกระทู้มแบนเพื่อไปแถวสะพานใหม่กว่านั่งรถไปได้เพียง 3 นาที ราคาค่าโดยสารสูงถึง 1,195 บาท จึงได้ร้องเรียนต่อเจ้าหน้าที่ให้ดำเนินการตรวจสอบต่อไป² เป็นต้น เมื่อภาครัฐไม่สามารถแก้ไขปัญหาเหล่านี้ได้อย่างเพียงพอ ภาคเอกชนจึงเห็นช่องว่างในการประกอบธุรกิจ ได้มีการจัดทำบริการเรียกรถยนต์ผ่านแอปพลิเคชันพกพา หรือที่เรียกว่า Ride – Sharing Service โดยหลักการพื้นฐานของการเริ่มธุรกิจลักษณะนี้มาจากเศรษฐกิจแบบแบ่งปัน (Sharing economy) หรือการค้าจากเพื่อนสู่เพื่อน (Peer to Peer : P2P) หรือการบริโภคแบบร่วมมือกัน (Collaborative Consumption)³

การใช้ทรัพยากรในรูปแบบของเศรษฐกิจแบบแบ่งปันนี้ เป็นแนวคิดการตลาดรูปแบบใหม่จากทรัพยากรส่วนเกินหรือที่ไม่ได้ใช้แล้ว ซึ่งมีแนวคิดมาจากช่วงเศรษฐกิจฝืดเคือง เกิดความไม่คุ้มค่างับการลงทุนทำธุรกิจใหม่ จึงมองหาทรัพยากรใกล้ตัวที่ไม่ได้ใช้แบ่งปันให้ผู้อื่นได้ใช้ประโยชน์ หรือมองหาทรัพยากรส่วนเกินของบุคคลอื่นเพื่อลดต้นทุนในการใช้บริการ ประกอบกับปัจจุบันเป็นเศรษฐกิจยุคดิจิทัล สามารถเชื่อมต่อกันด้วยเครือข่ายอินเทอร์เน็ต ก่อให้เกิดเครือข่ายสังคมออนไลน์ (Social Network) จึงทำให้แสวงหาการใช้ทรัพยากรที่ต้องการได้ตรงกันง่ายขึ้น (Demand-Supply) ตัวอย่างการแบ่งปันผ่านแอปพลิเคชันที่ได้รับความนิยม ได้แก่ Airbnb เป็นการแบ่งปันที่พักอาศัยที่เจ้าของไม่ได้อยู่อาศัยหรือมีพื้นที่เหลือจึงประกาศให้บุคคลที่ต้องการหาที่พักตามเวลาที่ตรงกันและราคาตามที่ตกลงกัน มาเข้าพักอาศัยซึ่งเป็นการหาประโยชน์จากทรัพยากรวิธีหนึ่ง เช่น เช่าปราสาท 1 สัปดาห์ หรือเช่าห้องว่างจากเจ้าของบ้าน 1 คืน โดยผู้ที่ประกาศให้เช่าจะไม่ใช้ผู้ประกอบการประเภทให้เช่าสังหาริมทรัพย์ หรือการบริการเรียกรถยนต์ผ่านแอปพลิเคชันพกพา ซึ่งผู้ใช้บริการสามารถกำหนดจุดหมายต้นทางและปลายทาง และสามารถคำนวณระยะทางพร้อมค่าเดินทางได้ทันที อีกทั้งยังสามารถตรวจสอบคะแนนหรือคำวิจารณ์ (Feedback) ของรถยนต์คันที่จะเลือกใช้บริการได้ ทำให้ผู้ใช้บริการสามารถเลือกได้ตามความพอใจของตน ด้วยการให้บริการนี้ มีความคล่องตัวสูงมาก บุคคลทั่วไปไม่ว่าจะประกอบอาชีพอะไรก็สามารถจะสมัครเข้าเป็นบรรณรวมบริการได้ทันที โดยไม่จำเป็นต้องมีอาชีพเป็นผู้ขนส่งแต่อย่างใด ตัวอย่างแอปพลิเคชันที่ให้บริการ ได้แก่ UBER, Lyft, Didi หรือ Grab เป็นต้น โดยช่วงแรกมีลักษณะเป็นงานชั่วคราว (Part Time) หลังเลิกจากงานประจำหรือทำงานในวันหยุดเสาร์และอาทิตย์ ซึ่งได้ค่าตอบแทนเป็นค่าเดินทางค่อนข้างสูง ภายหลังจึงมีผู้ขับขีที่สมัครเป็นบรรณรวมบริการหันมาทำเป็นงานประจำแทนมากขึ้น ซึ่งทำให้เกิดปัญหาการแย่งงานหรือฐานลูกค้าจากผู้ประกอบการอาชีพแท็กซี่โดยตรง⁴ ทำให้กลุ่มแท็กซี่ไม่พอใจเกิดเป็นข้อพิพาทกันทั่วโลก รวมถึงประเทศไทย⁵ ซึ่งการทำธุรกิจประเภทนี้มักจะผิดกฎหมายที่ใช้ควบคุมดูแลในเรื่องนั้นๆ โดยสามารถแบ่งสภาพปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อด้านต่างๆ ดังนี้

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

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

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

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

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

ประการแรก ด้านคมนาคม

การออกกฎหมายเพื่อควบคุมผู้ขับขี่รถยนต์ เพราะผู้ขับขี่มีหน้าที่ดูแลเรื่องความปลอดภัยของผู้โดยสารและตัวรถยนต์ ถ้าเป็นรถยนต์ใช้ส่วนบุคคลผู้ขับขี่ก็จะมีคามรับผิดชอบในการดูแลมากกว่าการใช้รถยนต์เพื่อการรับจ้างหรือขนส่ง โดยปกติรถยนต์ใช้ส่วนบุคคลจะมีผู้ใช้งานเพียงคนเดียวซึ่งจะมีความผูกพันกับรถยนต์โดยตรง ไม่ว่าจะเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์หรือมีสิทธิครอบครองตามสัญญาเช่าหรือเช่าซื้อ จะทำให้มีหน้าที่ความรับผิดชอบดูแลรถยนต์มากกว่ารถยนต์ใช้เพื่อรับจ้างหรือขนส่ง ที่จะต้องรองรับผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารมากหน้าหลายตา ไม่จำกัดจำนวน ดังนั้นระดับความปลอดภัยของรถยนต์จึงควรต้องมีกฎหมายควบคุมดูแล อีกทั้งโดยปกติรถยนต์ส่วนบุคคลจะใช้บริการสาธารณะประโยชน์ของรัฐ เช่น การใช้ถนนหรือสัญญาณไฟจราจร เป็นต้น แต่ในช่วงเวลาที่ต้องการเดินทางเท่านั้น แต่รถรับจ้างหรือแท็กซี่จะใช้บริการสาธารณะประโยชน์ของรัฐมากกว่าเพราะเป็นอาชีพที่ต้องเดินทางอยู่บนท้องถนนตลอดเวลา ด้วยเหตุนี้ควรมีการเก็บภาษีหรือค่าธรรมเนียมมากกว่ารถยนต์ส่วนบุคคล

การควบคุมธุรกิจบริการเรียกรถ โดยลักษณะของบริการเรียกรถยนต์จะมีหน้าที่แค่เรียกรถยนต์ให้ตรงกับความต้องการผู้ใช้บริการ แต่ในธุรกิจบริการรถยนต์ร่วมเดินทางมีลักษณะคล้ายกับอู่รถแท็กซี่ หรือสหกรณ์แท็กซี่ เพราะรถยนต์ที่นำมาร่วมให้บริการในนามของธุรกิจนั้น

ประการที่สอง ด้านข้อมูลส่วนบุคคล

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

ประการที่สาม ด้านธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์

ธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ หรือพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ หมายถึง การดำเนินธุรกิจโดยใช้สื่ออิเล็กทรอนิกส์อย่างใดอย่างหนึ่งในการติดต่อสื่อสารกัน⁷ โดยส่วนใหญ่เป็นธุรกรรมที่คู่สัญญาอยู่ห่างกัน โดยระยะทาง กล่าวคือฝ่ายหนึ่งประสงค์ต้องการจำหน่ายสินค้าจึงเปิดเว็บไซต์ขึ้นเพื่อนำข้อมูลสินค้าของตนออกเผยแพร่ และอีกฝ่ายหนึ่งต้องการซื้อสินค้าที่อยู่บนหน้าเว็บไซต์ จึงได้กดสั่งซื้อและชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ไป โดยคู่สัญญาไม่จำเป็นต้องอยู่ต่อหน้ากัน ไม่ว่าจะอยู่ที่ไหนก็สามารถทำธุรกรรมร่วมกันได้ และอาจจะมีธุรกรรมอื่นประกอบด้วย เช่น การขนส่งสินค้า หรือวิธีการชำระเงินแบบผ่านระบบเครือข่าย เป็นต้น

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

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

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

⁸ มาตรา 7 ห้ามมิให้ปฏิเสธความมีผลผูกพันและการบังคับใช้ทางกฎหมายของข้อความใด เพียงเพราะเหตุที่ข้อความนั้นอยู่ในรูปของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

ประการที่สี่ ด้านการประกันภัย

เนื่องจากการให้บริการรถยนต์ร่วมเดินทางผ่านแอปพลิเคชันพกพาเป็นการรับขนคนโดยสารประเภทหนึ่งซึ่งในการเดินทางอาจเกิดอุบัติเหตุหรือประสพอันตรายต่างๆ ได้ และผู้ให้บริการก็มีสถานะเป็นผู้ขนส่งซึ่งจะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายในชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของผู้โดยสารหากมีขึ้น ดังนั้นการมีการประกันภัยที่เพียงพอต่อความเสียหายหรือความรับผิดของผู้ขนส่งย่อมส่งผลดีต่อผู้โดยสาร แต่สำหรับการประกันภัยรถยนต์จะมีข้อกำหนดในการประกันภัยว่าใช้รถยนต์เพื่อจุดประสงค์ส่วนตัวหรือเพื่อการพาณิชย์ การที่นำรถยนต์ส่วนบุคคลมาร่วมบริการรับขนคนโดยสารซึ่งเป็นการพาณิชย์อาจเกิดปัญหาว่ากรมธรรม์ไม่ครอบคลุมเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น ผู้โดยสารหรือเจ้าของรถอาจไม่ได้รับความคุ้มครอง

2. ลักษณะทั่วไปของการให้บริการเรียกรถยนต์ผ่านแอปพลิเคชัน

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

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

ส่วนผู้โดยสารที่ต้องการเรียกใช้บริการนั้น จะเริ่มจากเปิดใช้แอปพลิเคชันเรียกรถยนต์และกำหนดตำแหน่งปลายทางที่ต้องการเดินทาง พร้อมทั้งเลือกผู้ขับขี่ในระบบที่ต้องการ โดยต้องชำระเงินผ่านบัตรเครดิต เข้าบัญชีบริษัทผู้ให้บริการในต่างประเทศ และเมื่อหักค่าธรรมเนียมต่างๆ แล้ว บริษัทจึงโอนเงินค่าบริการเข้าบัญชีผู้ขับขี่ต่อไป

โดยผู้ให้บริการเรือด่วนแอปพลิเคชันเรียกรถยนต์ ได้มีการวางกฎระเบียบไว้ ถ้าผู้ขับขี่ผู้ใดประสงค์ที่จะเข้าร่วมในระบบเรือด่วนจำเป็นต้องปฏิบัติตาม ถ้าผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎระเบียบดังกล่าว อาจถูกลงโทษด้วยการระงับผู้ใช้งานเป็นการชั่วคราวหรือถาวร และส่งผลกระทบต่อระบบการให้คะแนนของผู้ขับขี่ ตัวอย่างกฎระเบียบที่สำคัญของ UBER คือ Zero Tolerance for Drugs and Alcohol ผู้ขับขี่ต้องไม่ยุ่งเกี่ยวกับยาเสพติดและแอลกอฮอล์ หากมีการตรวจพบ UBER จะเพิกถอนผู้ใช้งานเป็นการถาวร¹² แต่ในทางปฏิบัติแล้วปรากฏว่า UBER ไม่สามารถที่จะตรวจสอบได้ว่าผู้ขับขี่คนไหนเมาสุราระหว่างให้บริการขับรถ อีกทั้ง UBER ได้ถูกผู้โดยสารร้องเรียนว่าไม่นำผู้ขับขี่ที่ละเมิดกฎเกณฑ์ Zero Tolerance for Drugs and Alcohol ออกจากระบบให้บริการ¹³

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

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

¹¹ <https://www.grab.com/th/driver>.

¹² UBER Legal Policy

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

3. กฎหมายที่เกี่ยวข้องในต่างประเทศ

3.1 ประเทศสหรัฐอเมริกา

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

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

3.2 ประเทศออสเตรเลีย

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

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

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

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

5440 The Legislature makes the following findings:

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

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

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

4. เปรียบเทียบกฎหมายประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศออสเตรเลีย และประเทศไทย

4.1 ขอบเขตการบังคับใช้กฎหมาย

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

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

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

¹⁸ Article 7. Transportation Network Companies

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

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

¹⁹ Rideshare platform means a system that provides for

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(4) Is not a taxicab or limousine.

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

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

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

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

จะเห็นได้ว่าทั้งประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศออสเตรเลีย กำหนดให้กฎหมายควบคุมการบริการรถยนต์ร่วมเดินทาง (Ride Sharing) เป็นการขนส่งรูปแบบใหม่ แตกต่างจากการขนส่งคนโดยสารรูปแบบเดิมๆ ไม่ว่าจะเป็นรถแท็กซี่หรือรถรับจ้าง โดยได้มีการกำหนดสถานะของผู้ที่เกี่ยวข้องในการบริการนี้ชัดเจนยิ่งขึ้นส่วนประเทศไทย ยังไม่มีกฎหมายรับรองไว้หากเกิดปัญหาหรือข้อพิพาททางกฎหมายขึ้นจึงต้องใช้กฎหมายที่มีอยู่อย่างจำกัดนี้ โดยเฉพาะต้องพิจารณาจากลักษณะของการดำเนินการ ปรับเข้ากับกฎหมายไทยที่ใช้บังคับอยู่ ซึ่งรถยนต์ที่ถูกใช้ในบริการร่วมเดินทางมักจะเป็นรถยนต์ส่วนบุคคลบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน จึงไม่อยู่ภายใต้พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522²⁵

ดังนั้นต้องพิจารณาตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ซึ่งผู้ขับซึ่งในระบบร่วมเดินทาง ต้องมีใบอนุญาตขับรถสาธารณะ โดยผู้ขับต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามที่กฎหมายกำหนดไว้²⁶

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

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

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

²⁵ มาตรา 5 พระราชบัญญัตินี้มิให้ใช้บังคับแก่ (2) การขนส่งโดย

(ก) รถยนต์รับจ้างที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์ รับจ้างระหว่างจังหวัดที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์บริการที่บรรทุก ผู้โดยสารไม่เกินเจ็ดคน และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคนตามกฎหมาย ว่าด้วยรถยนต์

(ข) รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคนแต่ไม่เกินสิบสองคน และ รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันหกกร้อยกิโลกรัมตามกฎหมายว่าด้วย รถยนต์ ซึ่งมิได้ใช้ประกอบการขนส่งเพื่อสินค้า

²⁶ มาตรา 46 ผู้ขอใบอนุญาตขับรถตามมาตรา 43 (1) ต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้าม ดังต่อไปนี้

(1) มีอายุไม่ต่ำกว่าสิบแปดปีบริบูรณ์ แต่ถ้าเป็นผู้ขอใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ชั่วคราว สำหรับรถจักรยานยนต์ความจุของกระบอกสูบขนาดไม่เกินเก้าสิบลูกบาศก์เซนติเมตร ต้องมีอายุไม่ต่ำกว่าสิบห้าปีบริบูรณ์

(2) มีความรู้และความสามารถในการขับรถ

(3) มีความรู้ในข้อบังคับการเดินรถตามพระราชบัญญัตินี้และตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก

(4) ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการจนเป็นที่เห็นได้ว่าไม่สามารถขับรถได้

(5) ไม่มีโรคประจำตัวที่ผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมเห็นว่าอาจเป็นอันตรายขณะขับรถ

(6) ไม่เป็นบุคคลวิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือน

(7) ไม่มีใบอนุญาตขับรถชนิดเดียวกันอยู่แล้ว

(8) ไม่เป็นผู้อยู่ในระหว่างถูกยึดหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ

มาตรา 47 ผู้ขอใบอนุญาตขับรถตามมาตรา 43 (4) ต้อง

(1) ได้รับใบอนุญาตขับรถตามมาตรา 43 (1) มาแล้วไม่น้อยกว่าหนึ่งปี

(2) มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา 46 และ

(3) ไม่เคยต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้ลงโทษหรือถูกเจ้าพนักงานเปรียบเทียบปรับตั้งแต่สองครั้งขึ้นไป สำหรับความผิดเกี่ยวกับการขับรถอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ เว้นแต่จะพ้นโทษครั้งสุดท้ายไม่น้อยกว่าหกเดือนแล้ว

(ก) ฝ่าฝืนสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร

(ข) ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น

(ค) ในลักษณะกีดขวางการจราจร

(ง) ใช้ความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด

(จ) โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน

(ฉ) โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น

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

(1) ได้รับใบอนุญาตขับรถตามมาตรา 43 (1) มาแล้วไม่น้อยกว่าหนึ่งปี

(2) มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา 46 เว้นแต่ต้องมีอายุไม่ต่ำกว่ายี่สิบห้าปีบริบูรณ์

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

4.2 สิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบ

ประเทศสหรัฐอเมริกา วางหลักให้ ผู้ให้บริการเครือข่ายการขนส่งจะต้องทำสัญญาโดยเปิดเผยและต้องเป็นลายลักษณ์อักษรกับผู้ขับขี่ที่ประสงค์เข้าร่วมในระบบ ซึ่งต้องมีรายละเอียดเรื่องการประกันภัยและการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ให้บริการเครือข่ายการขนส่ง และเมื่อผู้ขับขี่เข้าสู่ระบบให้แจ้งผู้ขับขี่ทราบว่าประกันภัยรถยนต์ส่วนบุคคลไม่คุ้มครองการใช้รถผิดประเภทและความเสียหายที่เกิดขึ้นในระหว่างผู้ขับขี่รถยนต์นั้นเข้าสู่ระบบ³² โดยผู้ให้บริการเครือข่ายขนส่ง

(3) ไม่มีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา 47 (3)

(4) มีสัญชาติไทย

(5) รู้จักถนนและทางหลวงในจังหวัดที่ขอรับใบอนุญาตขับรถพอสมควร

(6) ไม่เป็นผู้มีโรคติดต่อที่ร้ายแรงตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

(7) ไม่เป็นผู้ติดสุรายาเมาหรือยาเสพติดให้โทษ

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

²⁷ มาตรา 64 ผู้ขับขี่รถโดยไม่มีใบอนุญาตขับรถ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

²⁸ มาตรา 53/1 ในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้นายทะเบียนมีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับรถได้คราวละไม่เกินหกเดือน

ในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะหรือรถจักรยานยนต์สาธารณะกระทำความผิดในกรณีดังต่อไปนี้ นายทะเบียนจะสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับรถเสียก็ได้

(1) กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ซ้ำในข้อหาเดียวกับความผิดครั้งก่อนภายในเวลาหนึ่งเดือนนับแต่วันที่ความผิดครั้งก่อนเกิดขึ้น

(2) ไม่มีรายงานตนต่อนายทะเบียนตามที่นายทะเบียนสั่งเป็นหนังสือไปแล้วไม่น้อยกว่าสองครั้งโดยมีระยะเวลาห่างกันไม่น้อยกว่าหนึ่งเดือน ทั้งนี้ โดยไม่มีเหตุสมควร

(3) เรียกเก็บค่าโดยสารหรือค่าบริการอื่นเกินกว่าอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

²⁹ มาตรา 4 “รถยนต์สาธารณะ” หมายความว่า

(2) รถยนต์รับจ้าง ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน หรือรถยนต์สาธารณะอื่นนอกจากรถยนต์

โดยสารประจำทาง

³⁰ มาตรา 21 ห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถไม่ตรงตามประเภทที่จดทะเบียนไว้ เว้นแต่กรณี ดังต่อไปนี้

(1) การใช้รถยนต์บริการธุรกิจหรือรถยนต์บริการทัศนจรในกิจการส่วนตัว

(2) การใช้รถยนต์สาธารณะในกิจการส่วนตัว โดยมีข้อความแสดงไว้ที่รถนั้น ให้เห็นได้ง่ายจากภายนอกกว่าใช้ในกิจการ

ส่วนตัว

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

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

จะต้องไม่เปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลที่อยู่ในความครอบครอง ต่อบุคคลภายนอกเว้นแต่ได้รับความยินยอม หรือเป็นการเปิดเผยตามกฎหมายและเงื่อนไขการให้บริการ หรือเปิดเผยเพื่อการติดต่อสื่อสารระหว่างผู้โดยสารกับผู้ขับขี่³³

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

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

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

(1) The customer knowingly consents.

(2) Pursuant to a legal obligation.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(A) Misdemeanor assault or battery.

(B) A domestic violence offense.

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

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

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

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

สามารถทราบข้อมูลการเดินทางได้ก่อนใช้บริการ ไม่ว่าจะ เป็นระยะทาง ระยะเวลา และค่าบริการ ข้อมูลผู้ขับขี่หรือรถยนต์ อีกทั้งสามารถร้องเรียนผู้ขับขี่หรือผู้ให้บริการที่ไม่ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์เงื่อนไขที่กำหนดไว้ได้

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(a) the facilitator is satisfied that

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

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

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

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

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

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

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

(i) is in force; and

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

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

(i) a category 1 offence; or

(ii) a category 2 offence; and

(d) is not subject to—

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

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

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

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

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

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

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

ผู้ให้บริการเครือข่ายการขนส่ง TNC จะต้องมีนโยบายตรวจยาเสพติดและแอลกอฮอล์ผู้ขับขี่และรับข้อร้องเรียนเกี่ยวกับผู้ขับขี่ที่อยู่ในสถานะเสพยาเสพติดและแอลกอฮอล์ระหว่างการให้บริการ ถ้ามีผู้โดยสารแจ้งเกี่ยวกับการเสพยาเสพติดและแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่ ระบบเครือข่าย จะต้องระงับการบริการขับรถของผู้ขับขี่คนนั้น และต้องสอบสวนตามข้อร้องเรียนนั้น ซึ่งจะต้องระงับการให้บริการตลอดเวลาที่สอบสวนอยู่ ซึ่งระบบเครือข่าย TNC จะต้องเก็บบันทึกข้อร้องเรียนของผู้โดยสารสำหรับผู้ขับขี่รายนั้น ไม่ต่ำกว่า 2 ปี (Zero Tolerance for Drug or Alcohol Use)⁴² ซึ่งผู้ให้บริการเครือข่ายการขนส่งจะต้องกำหนดคุณสมบัติของผู้ขับขี่อย่างเคร่งครัด โดยผู้ขับขี่จะต้องส่งข้อมูลส่วนบุคคล การจดทะเบียนรถยนต์ กรมธรรม์ประกันภัยและอื่นๆ ตลอดจนตรวจสอบความประพฤติ ประวัติอาชญากรรม ความผิดทางเพศ และประวัติการขับขี่รถยนต์

³⁸ (3) The requirements that apply to the motor vehicle are that the vehicle—
 (a) was manufactured in the last 10 years; and
 (b) is registered under the Road Safety Act 1986.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁴³ MR : Section 10 TNC Driver Requirements.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁴⁶ MR : Section 14 No Discrimination; Accessibility.

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

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

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

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

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

4.3 การประกันภัย (Insurance)

ประเทศสหรัฐอเมริกา ห้ามผู้รับประกันภัยของรถยนต์ส่วนบุคคล บอกลีกสัญญาประกันภัยเพราะผู้เอาประกันภัยนำรถยนต์ออกให้บริการรถยนต์ร่วมเดินทาง โดยต้องออกหลักเกณฑ์ให้รองรับธุรกิจรูปแบบใหม่นี้ด้วย ทั้งนี้ ผู้ให้บริการเครือข่ายขนส่งและผู้ขับขี่ต้องจัดให้มีประกันภัยสำหรับการเดินทางไว้โดยเฉพาะเจาะจงครอบคลุมความรับผิดของผู้ขับขี่ตั้งแต่เริ่มเข้าระบบจนถึงผู้ขับขี่ออกจากระบบ⁴⁸ โดยบริษัทรับประกันภัยจะต้องมีฐานะการเงินที่น่าพอใจ⁴⁹ ถ้าอุบัติเหตุเกิดแก่ยานพาหนะขณะการให้บริการเครือข่ายการขนส่ง ผู้ขับขี่จะต้องพิสูจน์ข้อมูลประกันภัยแก่คู่กรณีฝ่ายอื่นที่เกี่ยวข้องในอุบัติเหตุ ในเรื่องความรับผิดตามกรมธรรม์⁵⁰ สำหรับยานพาหนะ ในเวลาที่เกิดอุบัติเหตุและผู้ขับขี่ต้องแจ้งให้ระบบเครือข่ายTNC ทราบถึงอุบัติเหตุ⁵¹

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

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

⁴⁷ มาตรา 66/6 เจ้าของรถหรือผู้ขับรถผู้ใดไม่แสดงอัตราค่าโดยสารหรือค่าบริการอื่นตามที่ กำหนดในกฎกระทรวง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท

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

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

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

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

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

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

กรมธรรม์การประกันภัยการบริการเครือข่ายการขนส่ง ไม่จำเป็นต้องพิจารณาถึงกรมธรรม์ ประกันภัยรถยนต์ส่วนบุคคล ในการพิจารณาใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือเงินไขที่เกี่ยวข้อง⁵³ หากการประกันภัยบริการเครือข่ายการขนส่งโดยผู้ขับขี่ กรมธรรม์หมดยุหรือถูกระงับไป บริษัทเครือข่ายการขนส่งจะต้องให้ความคุ้มครองต่อทันที⁵⁴

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

จะเห็นได้ว่าประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศออสเตรเลีย กำหนดให้ผู้รับประกันภัยต้องจัดให้มีการประกันภัยรถรับบริการเดินทางรูปแบบใหม่ และผู้ขับขี่หรือผู้ให้บริการเครือข่ายต้องทำประกันภัยคุ้มครองผู้โดยสารขณะเดินทางไว้เสมอ ส่วนประเทศไทยนั้น การนำรถยนต์มาจดทะเบียนเป็นรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน (รถแท็กซี่) ไม่มีกฎหมายกำหนดให้ต้องมีการจัดให้มีการประกันภัยสำหรับความผิดต่อคนโดยสารภายในรถหรือทรัพย์สินสัมภาระที่บรรทุก⁵⁶ แต่อย่างไรก็ตามคงมีการประกันภัยภาคบังคับตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เท่านั้น ซึ่งวางหลักให้เจ้าของรถยนต์⁵⁷ ต้องจัดให้มีประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย⁵⁸ หากฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามมีความผิดและโทษตามกฎหมาย⁵⁹ การให้บริการรถยนต์ร่วมเดินทาง มักจะบริการขนส่งด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล จึงเป็นการใช้งานรถยนต์ผิดประเภท ไม่ต้องกับวัตถุประสงค์ในการประกันภัย ด้วยเหตุนี้ประกันภัยรถยนต์ส่วนบุคคลจึงไม่คุ้มครองผู้เอาประกันในกรณีดังกล่าว แต่บริษัทผู้รับประกันภัยจะยกเอาเหตุฝ่าฝืนเงื่อนไขการประกันภัยนี้ ปฏิเสธความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกผู้รับความเสียหายไม่ได้ กล่าวคือ บริษัทผู้รับประกันภัยต้องชดเชยให้บุคคลภายนอกไปก่อน แล้วจึงไปเรียกให้ผู้เอาประกันภัยชดเชยแก่ตนแทน⁶⁰ ส่วนกรณีถ้าทำประกันภัยรถยนต์โดยระบุเพื่อใช้เป็นรถรับจ้างขนส่งสาธารณะอยู่แล้ว ย่อมได้รับความคุ้มครองตามกฎหมาย

5. บทสรุปและข้อเสนอแนะ

จากข้อเท็จจริงที่ผู้เขียนได้นำเสนอมาจะเห็นได้ว่าการให้บริการรถยนต์ร่วมเดินทางผ่านแอปพลิเคชัน ได้รับการยอมรับโดยกฎหมายในบางประเทศแล้ว แต่ยังคงมีอีกหลายประเทศที่ยังไม่ยอมรับและเกิดปัญหาข้อพิพาททางกฎหมายและข้อเท็จจริงดังเช่นประเทศไทย มีปัญหาที่ต้องพิจารณา ดังนี้

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

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

⁵⁶ โปรดดูกฎกระทรวงว่าด้วยรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน พ.ศ.2560

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

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

จำนวนเงินเอาประกันภัย ให้กำหนดตามชนิด ประเภท และขนาดของรถแต่ต้องไม่น้อยกว่าจำนวนเงินที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง

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

⁶⁰ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 16 บริษัทจะยกเอาเหตุแห่งความไม่สมบูรณ์หรือการฝ่าฝืนเงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัยระหว่างบริษัทกับเจ้าของรถ หรือการได้บอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยกับเจ้าของรถ เพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบผู้ประสบภัยในการชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นมิได้ เว้นแต่บริษัทได้มีหนังสือแจ้งการบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยให้เจ้าของรถและนายทะเบียนทราบล่วงหน้า

การบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยให้มีผลเมื่อครบกำหนดสามสิบวัน นับแต่วันที่บริษัทได้มีหนังสือแจ้งการบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยไปยังผู้เอาประกันภัยตามภูมิลำเนาที่ทราบครั้งสุดท้าย โดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับ

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 17 บริษัทจะยกเอาความทุจริตหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัยมาเป็นข้อต่อสู้เพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยมิได้

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

ดังนั้นแล้วเพื่อให้มีการควบคุมการให้บริการรถยนต์ร่วมเดินทางผ่านแอปพลิเคชันมีประสิทธิภาพตลอดจนเพื่อเสริมสร้างและปรับปรุงข้อกฎหมายให้รองรับธุรกิจรูปแบบใหม่ที่เกิดขึ้นให้ทันยุคทันสมัย และควบคุมกิจการธุรกิจที่เกิดขึ้นโดยอาศัยช่องโหว่ทางกฎหมายกับความต้องการของสังคม เพื่อที่รัฐจะสามารถเข้าไปกำกับดูแลให้ถูกต้องตามกฎหมายระเบียบ และสามารถจัดระเบียบการเรียกเก็บภาษีได้อย่างถูกต้อง จึงเห็นสมควรดำเนินการ ดังนี้

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

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

⁶² พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522

มาตรา 5 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจแต่งตั้งนายทะเบียนและผู้ตรวจการ กับออกกฎกระทรวงกำหนดในเรื่องดังต่อไปนี้

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

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

(3) เครื่องสื่อสาร และการใช้เครื่องสื่อสารระหว่างรถกับศูนย์บริการหรือสถานที่อื่น

(4) แผ่นป้ายทะเบียนรถ เครื่องหมายประเภทรถและเครื่องหมายอื่น รวมทั้งวิธีแสดงแผ่นป้ายและเครื่องหมายดังกล่าว

(5) สีและเครื่องหมายสำหรับรถยนต์สาธารณะ

(6) น้ำหนักบรรทุกอย่างมาก และจำนวนคนโดยสารอย่างมาก สำหรับรถยนต์ส่วนบุคคลและรถยนต์สาธารณะ

(7) เงื่อนไขในการใช้้อย่างต้น

(8) ประเภท ขนาด และน้ำหนักของรถที่ไม่ให้เดินบนทางที่มีช่องทางหลวง

(9) เงื่อนไขในการใช้รถที่มีล้ออย่างอื่น นอกจากล้อยางเดินบนทางที่มีช่องทางหลวง

(10) ประเภทที่ต้องกำหนดอายุการใช้ในเขตที่กำหนด

(11) ประเภทที่ห้ามใช้เดินในเขตที่กำหนด

(12) การตรวจจดทะเบียนรถประเภทใดประเภทหนึ่งในเขตที่กำหนด

(13) จำนวนรถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด จังหวัดต้นทางและจังหวัดปลายทางสำหรับรถยนต์ดังกล่าว

(14) อัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารหรือค่าบริการอื่น สำหรับรถยนต์สาธารณะและรถจักรยานยนต์สาธารณะ

(15) เครื่องแต่งกาย เครื่องหมาย ประวัติคนขับรถ บัตรประจำตัวคนขับรถ และการแสดงบัตรประจำตัวคนขับรถยนต์สาธารณะ รถยนต์

บริการธุรกิจ รถยนต์บริการที่สาธารณะ และรถจักรยานยนต์สาธารณะ

(15/1) ข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร

(16) หลักสูตรและอุปกรณ์การสอนและการฝึกหัดขับรถของโรงเรียนฝึกหัดขับรถ

หรือเจ้าหน้าที่ทราบถึงสถานะของรถยนต์ และต้องรับผู้โดยสารตามที่ได้รับมอบหมายมาห้ามปฏิเสธ⁶³ และพาไปถึงเส้นทางที่เหมาะสมที่สุด⁶⁴ หากฝ่าฝืนมีโทษตามที่กฎหมายกำหนดไว้⁶⁵ ซึ่งในขณะที่เดินทาง ผู้ขับขี่ต้องไม่ปฏิบัติตนไม่เหมาะสม หรือสร้างความรำคาญ รบกวนแก่ผู้โดยสาร⁶⁶

ตลอดจนควรกำหนดข้อบังคับและข้อยกเว้นหลักของรถยนต์สาธารณะ ไว้ในกฎกระทรวงเพราะเป็นการกำหนดภาพรวมและสามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงของสังคม ธุรกิจหรือเทคโนโลยีใหม่ๆ ได้ในอนาคตอย่างครอบคลุม โดยในกฎกระทรวงนั้นควรจะกำหนดความหมายและให้สถานะของการให้บริการรถยนต์ร่วมเดินทางผ่านแอปพลิเคชันไว้ด้วย ซึ่งควรเพิ่มคำจำกัดความดังต่อไปนี้

“การให้บริการรถยนต์ร่วมเดินทาง หมายถึง การรับจ้างขนส่งคนโดยสาร โดยรถยนต์ส่วนบุคคลที่ได้ขึ้นทะเบียนไว้ตามกฎหมายนี้ เดินทางตามเส้นทางที่ผู้โดยสารกำหนดไว้ให้ ผ่านระบบเครือข่ายผู้ให้บริการและผู้โดยสารจะต้องเสียค่าโดยสารผ่านระบบของผู้ให้บริการ ทั้งนี้ต้องไม่ใช่บริการแท็กซี่หรือรถรับจ้างตามกฎหมายอื่น”

“ผู้ขับขี่ หมายถึง ผู้ขับขี่ที่ได้ลงทะเบียนในระบบเครือข่ายการขนส่ง และได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ หรือ ใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะชั่วคราว”

“ผู้โดยสาร หมายถึง ผู้ที่สมัครเข้าร่วมระบบเครือข่ายการขนส่ง เพื่อใช้บริการรถยนต์ร่วมเดินทาง”

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

ซึ่งการประกอบการขนส่งต้องขออนุญาตจากนายทะเบียน⁶⁷ และมีเงื่อนไขคือ ต้องมีสัญชาติไทยหรือนิติบุคคลจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยและมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่ประเทศไทย⁶⁸ กรณีนี้ก็จะแก้ปัญหาในเรื่องผู้ให้บริการอยู่ต่างประเทศ ไม่มีสำนักงานตั้งอยู่ที่ไทยและสามารถรับรองมาตรฐานการประกอบการจัดการขนส่งคนโดยสารได้

(17) ค่าธรรมเนียมไม่เกินอัตราท้ายพระราชบัญญัตินี้

(18) กิจการอื่นเพื่อปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้

⁶³ มาตรา 57 จัตวา ในขณะที่อยู่ในระหว่างการรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร ผู้ขับรถยนต์สาธารณะหรือรถจักรยานยนต์สาธารณะจะปฏิเสธไม่รับจ้างบรรทุกคนโดยสารมิได้ เว้นแต่การบรรทุกนั้นน่าจะก่อให้เกิดอันตรายแก่ตนหรือแก่คนโดยสาร

⁶⁴ มาตรา 57 เบญจ ผู้ขับรถยนต์สาธารณะหรือรถจักรยานยนต์สาธารณะต้องพาคนโดยสารไปยังสถานที่ที่วางตามเส้นทางที่สั้นหรือถึงที่หมายเร็วที่สุด หรือเส้นทางที่ไม่อ้อมเกินควร และต้องส่งคนโดยสาร ณ สถานที่ตามที่ตกลงกันไว้

ห้ามมิให้ผู้ขับรถตามวรรคหนึ่ง พาคนโดยสารไปทอดทิ้งระหว่างทางไม่ว่าด้วยประการใดๆ

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

⁶⁶ มาตรา 57 ฉ ในขณะที่ขับรถ ผู้ขับรถยนต์สาธารณะหรือรถจักรยานยนต์สาธารณะ ต้อง

(1) ไม่สูบบุหรี่ หรือกระทำด้วยประการใดๆ ในลักษณะที่ก่อความรำคาญให้แก่คนโดยสาร

(2) ไม่กล่าววาจาไม่สุภาพ เสียดสี ดุหมิ่น ก้าวร้าวหรือแสดงกิริยาในลักษณะดังกล่าวต่อคนโดยสาร

(3) ไม่เสพหรือเมาสุราหรือของมีเมาอย่างอื่น

(4) ไม่เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ

(5) ไม่เสพติดวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท

(6) ไม่ขับรถในขณะที่หย่อนความสามารถในอันที่จะขับ

(7) ปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการรับจ้างบรรทุกคนโดยสารตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

⁶⁷ มาตรา 23 ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก หรือการขนส่งส่วนบุคคล เว้นแต่ จะได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียน การขออนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ กำหนดในกฎกระทรวง

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

(1) ในกรณีที่ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมด ต้องมีสัญชาติไทย

(2) ในกรณีที่ห้างหุ้นส่วนจำกัด ผู้เป็นหุ้นส่วนจำพวกไม่จำกัด ความรับผิดชอบทั้งหมดต้องมีสัญชาติไทย และทุนของห้างหุ้นส่วนจำกัดนั้นไม่น้อยกว่า ร้อยละห้าสิบเอ็ดต้องเป็นของผู้เป็นหุ้นส่วนซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาและมีสัญชาติไทย

2. ด้านการประกันภัย เพื่อเป็นการส่งเสริมการให้บริการร่วมเดินทาง ควรกำหนดให้บริษัทประกันภัยออกกรมธรรม์แบบชั่วคราว จำกัดแค่ระยะเวลาใดเวลาหนึ่ง คู่คุ้มครองเฉพาะตอนที่ผู้ขับขี่ที่นำรถยนต์ออกให้บริการรับจ้างร่วมเดินทางและควรออกข้อกำหนดไม่ให้บริษัทประกันภัยยกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ส่วนบุคคล เพราะการนำรถยนต์ออกใช้ผิดวัตถุประสงค์ แต่อาจเรียกเก็บเบี้ยประกันภัยเพิ่มขึ้นได้

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

(4) ในกรณีที่บริษัทมหาชนจำกัด กรรมการบริษัทจำนวนไม่น้อยกว่า กึ่งหนึ่งต้องมีสัญชาติไทย และทุนของบริษัทมหาชนจำกัดนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละ ห้าสิบของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้ทั้งหมดต้องเป็นของผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นบุคคลธรรมดา และมีสัญชาติไทย

ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัดเป็นห้างหุ้นส่วน สามัญจดทะเบียนห้างหุ้นส่วนจำกัด บริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด ผู้ถือหุ้น ดังกล่าวจะต้องมีลักษณะตาม (1) (2) (3) หรือ (4) แล้วแต่กรณี ให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางมีอำนาจยกเว้น คุณสมบัติตามความจำเป็น หรือมีเหตุพิเศษเป็นการเฉพาะรายได้

The unclear legal status of sharing economy company
and its consequences:
Case study on the transportation network companies^{*}

Kanyawee Limsuwan^{**}

Abstract

The past decade has seen a considerable growth of emerging platform companies, with the most notable example being Uber, an innovative transportation company which transforms how the society perceive the transportation service offered by private sector. As a consequence, consumers and Uber, or which claims itself to be ‘technology company’ seem to benefit from such alternative platform, while it appears that traditional services and the State are the one who suffer and must come up with any measure necessary to tackle this legal gap. However, this paper will explain the underlying causes of the difficulty in dealing with legal challenge of this type of company. This varies from the complex and unique nature of the service to the ambiguous terms and conditions which govern the relationship between Uber vis-à-vis its drivers and Uber vis-à-vis its customers. On the other hand, despite such difficulty, this paper also aims at proposing certain criteria which could be used to facilitate the determination of Uber’s status so that the latter can be effectively regulated in an appropriate manner which would allow not only the consumers to get the most out of the service, but also for a traditional service to not feel inflicted by the unequal treatment, and instead, be encouraged to adapt itself in a competitive market.

Keywords: sharing economy, technology company, platform company, Uber

^{*} This is a draft of the paper based on one part of my LL.M. essay “What is the legal status of sharing economy company?: case study on transportation network companies and home rental companies”

^{**} Legal officer at CAT Telecom Public Limited Company, LL.M. specialises in Competition, Innovation and Trade Laws at London School of Economics and Political Science

บทคัดย่อ

ในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา ความเจริญเติบโตของบรรดาบริษัทแพลตฟอร์ม (platform company) ทั้งหลาย โดยเฉพาะตัวอย่างที่เห็นได้อย่างชัดเจน เช่น บริษัท Uber ในฐานะผู้สร้างนวัตกรรมแห่งการขนส่งได้แปลงโฉมรูปแบบบริการขนส่งดั้งเดิมไปสู่การให้บริการโดยภาคเอกชน การให้บริการทางเลือกรูปแบบใหม่ดังกล่าวก่อให้เกิดประโยชน์ต่อทั้งผู้บริโภคและบริษัท Uber หรือบริษัทซึ่งเรียกตนเองว่าบริษัทเทคโนโลยี ในทางกลับกัน บรรดาผู้ให้บริการขนส่งในรูปแบบดั้งเดิมและรัฐตกเป็นผู้ได้รับผลกระทบจากบริการรูปแบบใหม่นี้ ช่องว่างทางกฎหมายที่เกิดขึ้นจากการให้บริการรูปแบบใหม่จึงเป็นภารกิจที่สำคัญของรัฐในการเข้ามาจัดการดูแล อย่างไรก็ตาม บทความนี้บรรยายถึงสาเหตุต่างๆ ของความท้าทายทางด้านกฎหมายของบริษัทประเภทนี้ อันได้แก่ ความซับซ้อนและลักษณะเฉพาะของบริการ รวมถึงความคลุมเครือของข้อสัญญาซึ่งใช้บังคับในความสัมพันธ์ระหว่างบริษัท Uber ต่อผู้ขับขี่ และบริษัท Uber ต่อผู้ใช้บริการ นอกจากนี้ แม้ว่าบรรดาความยากต่าง ๆ ที่ปรากฏข้างต้น บทความนี้มีวัตถุประสงค์ในการวิเคราะห์ถึงหลักเกณฑ์การวินิจฉัยสถานะทางกฎหมายของบริษัท Uber เพื่อช่วยให้เกิดการกำกับดูแลในทางกฎหมายที่เหมาะสม ซึ่งก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อทั้งผู้บริโภค รวมถึงช่วยลดความรู้สึกว่าไม่ได้รับการปฏิบัติอย่างเท่าเทียมของผู้ให้บริการในรูปแบบดั้งเดิมลง และอาจนำไปสู่การปรับตัวของผู้ให้บริการในรูปแบบดั้งเดิมเข้าสู่ตลาดแข่งขันได้

1. Introduction

Since the development of technology, sharing economy plays a significant role in improving our living standard. These platforms allow us not only to earn additional income by becoming sellers, hosts, drivers, etc. but also to enjoy a variety of choices from whoever enter into these markets. Although it is obvious that sharing economy provides us with numerous benefits, there exists some legal problems arising from **the unclear legal status of these platform companies**. Because of the fact that these works or services can be provided by a high degree of flexibility, the platform companies mostly claim themselves as ‘**technology company**’ doing business with their independent contractors or what they called ‘business partners’ rather than entering into traditional contractual relations among normal service industries. Such peculiar relationship, which is explicitly stated in their agreements’ terms, contributes to a number of legal concerns that might have followed. In particular, transportation networks, which could be seen as one of the most successful businesses across the world, generate several legal concerns because of their specific business strategies. For example, from the consumer’s perspective, consumer protection law, insurance, data protection law of customers’ database may be left with uncertainty. Additionally, from state’s viewpoint, a number of legal issues have been established which are criminal record or tax schemes of these online services.

As a result, this can be viewed as two possibilities 1) it can be seen as an efficient or nimble approach of these platforms to reduce costs and maximise the assets, or 2) it is simply the avoidance of regulations in their markets. On account of this, the determination of legal status of these platforms company is necessary so that consumers and involving workers’ welfare will be guaranteed. This paper will focus on the legal issues arising from the operation of the ride sharing’s platforms. On this subject, there are numerous ongoing cases regarding the rights of workers who are working with the sharing economy company especially in the case of ‘Uber’ raised by its workers or Uber’s drivers. Moreover, not only could the licenses of these drivers be at stake but the clarity of personal injury liabilities arising from this transportation network is also problematic. Owing to the fact that these issues affect a large number of online users, therefore, this paper will focus on these legal issues.

In order to determine the legal status of these companies, this paper starts with the interests of determining sharing economy company legal status in section 2 and the ambiguities of sharing economy company in section 3 before exploring the criteria adopted to determine the legal status between service or technology company in section 4 which concludes that their legal status can be examined on the case-by-case basis. After that, in section 5, consequences and implications resulting from the different legal status will be analysed. Subsequently, in section 6, the future of sharing economy company and recommendations to strive for a balance of competing interests will be presented. Last but not least, section 7 will analyse two challenges for the regulators both positive impacts and numerous concerns of the sharing economy before proceeding to the conclusion in section 8.

2. The interests of determining the status of sharing economy company

“You can’t always see the employer but that doesn’t mean the employer’s not there – sometimes we’ve got to peel behind the curtain”¹. This statement shows that the clarity of these companies’ status is at issue. It is obvious that being employees under employment contract provides a number of benefits as labour law aims to protect the vulnerable workers working for the employees who have more bargaining power. The kind of relationship between the sharing economy companies and their workers plays an important role in determining these companies’ status. Due to the fact that workers can enjoy the benefits from the flexibility of working conditions, “most of new forms of employment identified do not have a proper, specific or collectively agreed legal basis in most of the jurisdiction in which they operate”². Currently, “no specific regulatory environment has been set for most of the new employment formats, the challenges and issues are immense”.

In light of the employment issue, competitive advantages might arise from this uncertain legal status of transportation network platforms. Because of their one step of innovation beyond traditional licensing regulations, these business platforms do not fall into traditional legal categories³, especially licensing regulations. This leads to a number of problems across several countries raised by the traditional taxi drivers who are subject to traditional governing regulations on the ground that this is an unfair competition as these platforms enjoy by far the best competitive advantages⁴.

Additionally, due to the fact that cars are the most obvious successful example as these “sharing sites allow individuals to act as an ad hoc taxi service when it suits them”, a higher legal risk regarding personal injuries lies on these platform users.

This could not guarantee that these sharing economy platforms will provide insurance for injuries arising from their platforms transaction. Determining the legal position of these platforms could, thus, lead to a better tort litigation of injurers.

In summary, taking into account the rising number of problems arising from the ambiguous legal status of sharing economy platform companies, it can be concluded that the challenge among lawyers is the question as to extent we should strive the balance between innovation and intervention by mean of law. If we could find the balance between promoting technology companies’ incentive and maximising consumer welfares in term of price, quality, quantity and other interests, it could then be said that legislative and executive bodies as the representatives successfully achieve their missions. The underlying logic is that, in the democratic state, the government is elected by the people in order to serve them.

¹ Sarah Dobson, ‘Worker Rights in Need of Clarity in Gig Economy’, Canadian HR Reporter, September 2016.

² Stefan Nerinckx, ‘The “Uberization” of the Labour Market: Some Thoughts from an Employment Law Perspective on the Collaborative Economy’ (2016) 17 ERA Forum 245 <<http://dx.doi.org/10.1007/s12027-016-0439-y>>.

³ V Katz, “What’s Old Becomes New: Regulating the Sharing Economy”, (April 2014) <https://bostonbarjournal.com/2014/04/01/whats-old-becomes-new-regulating-the-sharing-economy/> [Last accessed: 19 May 2017]

⁴ Anti-Uber protests around the world in pictures, <http://www.telegraph.co.uk/technology/picture-galleries/11902080/Anti-Uber-protests-around-the-world-in-pictures.html> [Last accessed: 19 May 2017]

3. Ambiguities of the legal status of sharing economy company

Owing to the fact that technological improvement has improved our quality of life, the rising number of legal issues needs to be addressed. It can be said that the current legal frameworks are left behind this fast advancement of technology. This phenomenon can be described as “playing catch-up between the regulators and these innovative companies”.

In order to examine their legal status, all of the involving factors are the issues that should be taken into consideration. This paper will group the ambiguities of the legal status into three factors as follows; a) due to the contract between the sharing economy companies and their contractors, b) due to terms and conditions accepted by customers and c) due to the complexities and specific characteristics of the services.

a) Due to the provision of the contract between the sharing economy companies and contractors

In ride sharing platforms, the terms and conditions between Uber and drivers are not deemed as a relationship between employer and employees. Due to the clear terms of Uber which provides that this relationship is “a business relationship between Company and driver⁵”, Uber claims that all drivers are its business partners. These drivers are responsible on their own as they have the right to decide “when, where and for how long” they will work on Uber Application. Therefore, from this terms and conditions, it is obvious that Uber claims itself as an intermediary platform who is not responsible for any further conduct of the drivers.

b) Due to terms and conditions accepted by customers

Customers accept Uber’s terms and conditions on Uber’s mobile applications or websites that Uber’s services constitute “a technology platform which enables users of its services to pre-book and schedule transportation, logistics, delivery, [...] with independent third party providers of the services⁶”. Hence, Uber is not responsible for the relationship between customers and drivers which could be implied that Uber will not be liable to any liabilities occurring by the use of its platform.

c) Due to the complexities and characteristics of services

New ideas are constantly developed. Thus, defining something brand-new is always difficult to cover all of the relevant aspects. Sharing economy⁷ is one of the obvious examples which have a complex relationship and specific characteristics varying from the nature of each

⁵ Uber Terms and Condition, Your Relationship with Company; You acknowledge and agree that Company’s provision to you of the Driver App and the Uber Services creates a direct business relationship between Company and you. Company does not, and shall not be deemed to, direct or control you generally or in your performance under this Agreement specifically, including in connection with your provision of Transportation Services, your acts or omissions, or your operation and maintenance of your Vehicle. <https://www.uber.com/legal/terms/gb/> [Last accessed: 18 May 2017]

⁶ ibid 6

⁷ R Botsman, The sharing economy lacks a shared definition <http://www.collaborativeconsumption.com/2013/11/22/the-sharing-economy-lacks-a-shared-definition/> [Last accessed: 19 May 2017]

platform. In this regard, we can recall the quote made by Bertrand Russell, a British philosopher, who states that “Everything is vague to a degree you do not realise until you have tried to make it precise”. When each sharing economy platform developed its online space, nobody had ideas as to what is going to happen. Finally, some of these developers succeed in putting their ideas into practice resulting in these useful sharing platforms we are using today.

Nevertheless, these companies reduce their costs by avoiding the relevant costs; for example, Uber cut their costs incurred by their drivers or partners’ legal status. In the context of labor law, employees’ benefits including the costs regarding protection of the worker and working conditions such as remuneration, holiday entitlement, liability and insurance should have been accorded to Uber’s driver. Moreover, not only do the costs arise from these obligations, but there are also other rights such as the right to form unions and employee’s representation which can incur burden upon Uber, had it been an employer. The non-similarity between these relationships are governed by different fields of law with different protection. Therefore, the need to investigate the legal status of sharing economy company is at stake.

4. Criteria adopted to determine the legal status: service or technology company

a) Partners’ rights and obligations

Currently, there are the ongoing cases regarding the rights of workers who are working with the sharing economy company providing transportation network called ‘Uber’. These cases are raised by its workers or Uber’s drivers. One of which is *O’Connor & Yucesoy v. Uber Technologies, Inc.*⁸ in the United States and another case is *Aslam & Ors v. Uber Technologies, Inc.*⁹ in the United Kingdom. Initially, as both cases are still not finalized, it can be seen that both courts recognize Uber’s workers as the employees who are serving transportation service of Uber’s business, the employer. From these ongoing decisions which create a rebuttable presumption of employment status, this paper aims to find which approach, taking into account the ambiguous nature of these sharing economy companies, should be taken in determining their legal status. This is because the fact that they are solely the technology company will have significant different legal effects compared to the service company which are subject to the compliance of several regulations (in this case, labour law).

It is obvious that the criteria of employment relationship are set out explicitly. In this case, the transportation network company also has exactly identical criteria. Despite the fact that Uber’s terms of service state that the driver agrees to enter into a direct business relationship and acknowledges that Uber does not control driver performance, the court in *O’Connor & Yucesoy v. Uber Technologies, Inc.* explicitly states that there is a rebuttable presumption that Uber is an employer.

“From this case, the court applied California’s two-step process for determining whether a worker is an employee or independent contractor. The first step is to ask whether there exists a kind of service here. For this issue, the court held that, although Uber is a technologically

⁸ *O’Connor & Yucesoy v. Uber Technologies, Inc.*, C.A. No. 13-03826-EMC (N.D. Cal.)

⁹ *Aslam & Other v. Uber Technologies, Inc.*, case number 2202550/2015

sophisticated company, Uber is a transportation company which has Uber's drivers serving its service or a ride to customer. This has become a rebuttable presumption that Uber has an employer status. The second step is to ask whether or not Uber has a right to control the work of the driver. For this issue, the court concluded that the ultimate determination of employment status has to be decided by a jury because there were disputes over material questions such as whether Uber has the right to significantly control the manner and means of drivers' transportation services. However, no jury trial is currently scheduled¹⁰”.

In light of *O'Connor & Yucesoy v. Uber Technologies, Inc.*, “*Aslam & Ors v. Uber Technologies, Inc.*”, the UK employment tribunal found that Uber does not simply sell the software; it sells rides. Thus, the company business is private hire, and not simply the application. From the claim of Uber's drivers, the tribunal made three findings; firstly, Uber is an employer according to the Employment Rights Act 1996, the Working Time Regulations 1998 and the National Minimum Wage Act 1998. Secondly, its drivers' working time is regulated by the Working Time Regulations 1998. Lastly, its drivers are regulated as ‘unmeasured workers; under the National Minimum Wage Regulations 2015. This finding results in a number of Uber's drivers benefits derived from these labour law. Nevertheless, Uber appeals this case to the employment appeals tribunal¹¹”.

According to these two cases, it is clear that Uber provides a service or sell a ride, not selling a software as it claims to be a technology company. From my point of view, I agree with the logic from the case of *Aslam & Ors v. Uber Technologies, Inc.* that compares the allocation of customer via Uber's application to its drivers with the use of radios to dispatch taxi cabs by Yellow Cab. From this fact, I believe that Uber is a service company rather than a technology company which is subject to labour law. However, there exists the difficulty to apply labour laws to all sharing economy companies as they have an ambiguous relationship depending on the purpose of founding their platform. In this regard, Steven Green House suggests that we need to distinguish between “crowd-work” and “work-on-demand via apps,” which has the main difference in the way of accomplishing the performance¹².

After having separated work-on-demand via apps out of other crowd-work on sharing economy companies, it is crystal clear that only work-on-demand via apps, in this case within the scope of transportation market; Uber and other transportation network companies have the different degree of control power comparing to traditional crowd-work sharing platforms. For instance, it can be clearly seen that ‘Bla Bla Car’ which the online users or the crowd-workers use this online platform to share their remaining spaces in their car to their destination according to the place and time that they have set. This type of relationship, Bla Bla car as a platform and customers have no control power over the driver who have decided to share their rides in order to

¹⁰ A Murray, ‘The Emergent Legal Issues of the Sharing Economy’, Information Technology and the law lecture slides, January 2017

¹¹ *ibid* 5

¹² S Greenhouse, ‘Uber: On the Road to Nowhere’, American Prospect December 2015, <http://prospect.org/article/road-nowhere-3>

gain the on-top income. From my perspective, this type of sharing economy company does not fall within the employer's status because it has no power to control the manner and means of drivers' transportation services at all. Hence, in order to determine their real legal status, these companies need to be analyzed from the fact, not from their terms in the agreements which mostly exclude the employment relationship, on the case by case basis depending on each relationship¹³.

b) Liability of platform provider owing to the fault of partners and customers

According to Uber's terms and condition, Uber is not responsible for any liability resulting from the use of its platforms. Therefore, all Uber's drivers will be liable for the tort that they have committed. In this regard, insurance is the measure to alleviate their risks. Normally, the vehicle used in the course of business is considered to be a commercial vehicle and thus requires a specific type of insurance. This policy covers liability resulting from the damage caused by such vehicle during the commercial mission¹⁴. Therefore, if the state authorities do not consider Uber driver as an employee but as an independent driver just as Uber claims, this means that Uber drivers who usually do not hold taxi license have to rely on their personal insurance policy. However, after having considered the Court's opinion from *Aslam & Ors v. Uber Technologies, Inc* that Uber is a service company, we can contend that if a driver is driving on behalf of Uber, the drivers accomplish a ride with the commercial purposes. In this regard, in the absence of the commercial insurance coverage from the part of Uber, an action can be taken against Uber according to the theory of vicarious liability.

Moreover, the guest statute does not apply to the passengers, excluding them from the personal insurance coverage of the Uber driver¹⁵. Even though Uber requires the drivers to acquire a proper insurance policies, this does not provide sufficient protection for passengers up to the standard of commercial automobile insurance required by the State for traditional commercial vehicles like taxis¹⁶. As a consequence, there has been an effort from the legislatures to enact laws successfully obliging Uber to bear the responsibility in providing insurance coverage for its drivers¹⁷.

¹³ A Aloisi, 'Commoditized Workers : Case Study Research on Labor Law Issues Arising From a Set of " on -Demand / Gig Economy Platforms "' (2016) 37 Comp. Labor Law & Pol'y Journal 653

https://papers.ssrn.com/sol3/papers2.cfm?abstract_id=2637485&download=yes

¹⁴ Talia G Loucks, 'Travellers Beware: Tort Liability in the Sharing Economy' (2015) 10 washington journal of law, technology & arts. page 337

¹⁵ RJ Leeman, 'Blurred lines: Insurance challenges in the ride-sharing market' (2014)R Street Policy Study NO.28 page 6, https://www.ftc.gov/system/files/documents/public_comments/2015/05/01717-96147.pdf [Last accessed: 20 May 2017]

¹⁶ A Westney, Uber, Lyft Sideswiped By Conn. Cabbies' Suit, LAW360 (May 22, 2014),

<https://www.law360.com/articles/540330/uber-lyft-sideswiped-by-conn-cabbies-suit> [Last accessed: 20 May 2017]

¹⁷ Insurance for Ridesharing with Uber, <https://www.uber.com/es-PR/blog/insurance-for-uberx-with-ridesharing/> [Last accessed: 20 May 2017]

c) Licensing

Almost every country regulates vehicles under certain minimum safety standards in order to ensure that all passengers will be safe. These regulators impose all of the safety concerns such as vehicle standards, minimum insurance coverage, or by means of licensing. Due to the fact that car accident is a fatal incident i.e. resulting in death and personal injury, it is legitimate and proportionate¹⁸ for states to require all of the drivers especially taxi drivers to obtain licenses. Hence, this leads to problem as Uber's drivers are set by Uber in a different position as a partner. Their flexibility is one of the key factors in classifying whether or not Uber's drivers have the obligation to obtain taxi license. Moreover, it can be contended that, in order to meet safety objective, other means such as other special verification offered by authority or agents is one of the ways to address this concern. In such scenario, it can be seen that this special checking could maximise profit for the sharing economy users as it offers an extra-earning for drivers and more convenient journey for customers.

However, Uber is still illegal in certain countries such as France¹⁹, Belgium²⁰, etc. In response to this, Uber licenced drivers into markets²¹. This leads to the more explicit evidences that Uber has the aim in operating transportation service rather than being only an intermediary like it claims itself in the labour litigation.

5. Consequences and implications resulting from the different legal status

a) Partners' rights and obligations

No matter what the ruling on Uber case will be, there is no clear standard that could apply in determining legal status of all sharing economy companies as previously mentioned that there exists the degree on different factors that need to be analysed on case by case basis. However, what can be predicted from the company perspective is "the compliance of labour law will raise the costs of this type of on-demand services via apps²²" resulting in the higher riding fees for customers. In the same way, if Uber's drivers could have employee status under labour law, the important problem would be whether they will be able to enjoy this flexibility. However, the classification of each sharing economy company is still unavoidable as we cannot leave these companies who aim to enjoy the regulatory loophole to gain the benefit from the society.

In conclusion, even though, at the time being, there are the ongoing judgements and a number of academic articles raising awareness of protecting the vulnerable workers in this digital era (both employees and independent contractors), from my point of view, this is a complicated issue as the purpose of founding these platforms is the flexibility of the worker. In addition, it is even more complex as there exists the fact that some Uber's drivers complete a fake journey with

¹⁸ Nayeem Syed, 'Regulating Uberification' [2016] Computer and Telecommunications Law Review 14.

¹⁹ Uber fined in France over Uberpop <http://www.bbc.co.uk/news/business-36491926> [Last accessed; 18 May 2017]

²⁰ Brussels court bans Uber, imposes 10,000 euro fine for every violation of its ridiculous order <http://tech.eu/news/brussels-court-bans-uber/> [Last accessed; 18 May 2017]

²¹ Uber Launches Licensed Driver Service in Germany

<https://blogs.wsj.com/digits/2015/05/19/uber-launches-licensed-driver-service-in-germany/> [Last accessed; 18 May 2017]

²² Ibid 2

the conspiracy from their friends or relatives in order to reach the miles. Should we balance the protecting of the vulnerable employees and also support the business as if the regulators aim to promote only the workers' welfare, it would result in less incentive for the creators who wish to enter into the digital market. This is a difficult problem that regulators need to carefully consider.

b) Liability of platform provider owing to the fault of partners and customers

Travellers using Uber around the world agree on the fact that, compared to traditional taxi, Uber services is cheaper, more convenient. Moreover, they mention other positive reasons as to the conduct of the driver and the sanitary of the vehicles. Nevertheless, this satisfaction cannot rule out the possibility of accident during the ride. When this occurs, deficiencies in law, in particular the insurance coverage, have manifested themselves²³.

As mentioned in the previous section that, as Uber denies its employment relationship with Uber drivers, it does not adopt the insurance plan, which normal business operators usually do, to cover its liability resulting from its employed drivers causing damage to the passengers or a third party. This signifies that the drivers have to rely on their personal insurance policy²⁴. On the other hand, from the passenger's position, Uber passengers do not benefit from a guest statute and therefore cannot hold Uber drivers liable from the injury caused during the ride²⁵.

c) Licensing

In general, taxi services are subject to the taxi licensing rules of the state in which the taxi driver exercise his/her profession as such. Each state has its own procedures and justifications of public interest for taxi licensing policy. The most common justification is that imposing licensing obligation to the taxi sector allows the state to ensure the public of the safety and accessibility of taxi services as well as to promote environmentally friendly vehicles. This can be done by setting minimum safety standards of the vehicles, verifying the criminal records of the drivers or determining a fair and transparent fees calculator as requirements for obtaining a taxi license. As a consequence, the state will strive a balance between the guarantee of such public interests and the interests and incentives of the taxi driver²⁶.

In this regard, Uber characterised itself as a "technology company" whose software facilitate independent drivers and therefore, the traditional taxi licensing rules cannot be incurred upon it. This is logic if the Uber's assertion is valid. However, this is arguable since the question remains as to whether or not Uber truly makes money from the function of its application. The answer is negative, as it appears that Ubers earn money only when the ride is matched. Moreover, if Uber serves only as a neutral intermediary, it is controversial as to why Uber, and not so-called

²³ USA TODAY Uber Sued for Wrongful Death of 6-Year-Old Girl, <http://www.usatoday.com/story/tech/2014/01/28/uber-wrongful-death-lawsuit/4959127>. [Last accessed: 21 May 2017]

²⁴ DMV.ORG Who Needs Commercial Auto Insurance, <http://www.dmv.org/insurance/who-needs-commercial-auto-insurance.php> [Last accessed: 21 May 2017]

²⁵ ibid 15

²⁶ Driving licences for taxis and private hire vehicles <https://www.gov.uk/taxi-driver-licence> [Last accessed: 21 May 2017]

independent driver, has a monopoly in setting prices²⁷.

Therefore, many states reject Uber's assertion so as to bring Uber under regulation and licensing procedures. This may take a specific form which is different from the traditional taxi licensing rules. For example, the California Public Utilities Commission (CPUC) put Uber under the category of service called "transportation network company", obliging it to obtain a permit from CPUC, and follow other policies aiming at ensuring the public safety²⁸.

6. The future of sharing economy

a) Towards more regulated innovation platforms

As it can be concluded that, even though these sharing economy company platforms like Uber places itself to be merely technology provider, legal enforcement authority which are courts and tribunals classify them in the opposite way. From the recent Advocate General's Opinion in Case C-434/15²⁹ in which Asociación Profesional Elite Taxi seeks to challenge the utilisation of Uber's application as illegal because neither drivers nor Uber hold taxi licence, the Advocate General points out that Uber offers transportation service. In the opinion, it can be seen that Uber exercises control over drivers in terms of 1) drivers' entrance conditions set by Uber, 2) financial rewards for drivers who could reach a high number of trips, 3) drivers' work quality assessed by passengers posting on its platform and 4) the price set by Uber's application. The Advocate General concluded that from all of these factors, Uber cannot be seen as an intermediary between those two users. It is no doubt that Uber offers a transportation service by organising and managing "a comprehensive system for on-demand urban transport". Therefore, Uber is subject to local license laws. This leads to the confirmation in employment case that Uber has to be determined as an employer providing transportation service. Moreover, Uber is responsible to all injuries caused by the use of its services as it is an employer.

b) Recommendation: striving for a balance of competing interests

Although the self-regulate strategies of these platforms might serve as effective soft measures in encouraging the partners (drivers in the case of Uber) to comply with the local laws, such internal rules or guidance do not have a binding legal force but merely measures governing the conduct or Uber's relationship with the partners within the company. This is the reason why, after several years of increasing frustration among traditional service providers, national authorities start the initiative to develop the law or measures to regulate the sharing economy companies and no longer let them enjoy privileges of being outside legal control of the states.

However, the regulation of innovation in the sharing economy is particularly complex because it is unclear whether these practices fit within existing legal frameworks that apply to equivalent commercial practices and should play by the same rules, whether these practices should remain, to a great extent, unregulated, or whether these practices should benefit from less

²⁷ *ibid* 3

²⁸ *ibid* 3

²⁹ Advocate General's Opinion in Case C-434/15 Asociación Profesional Elite Taxi v Uber Systems Spain, SL

demanding regulations³⁰. This is because, on the one hand, sharing economy companies have developed such an innovative platform like no others traditional companies have ever imagined of. This requires not only creative ideas from the inventors but also time, lobbies, distinctive human resources as an investment³¹. Thus, it is not fair to only look at its success at present and ignore its underlying cost of research and development which is necessary for the advancement of the modern society in the context of information era we are living in. On the other hand, over the course of the last decade, we have witnessed the ongoing demonstration and frustration of the traditional service companies against these sharing economies platforms. From their point of view, it is unjust to have certain economic sectors in which the operators do not play according to the same rule and do not bear the same duties and obligations. Moreover, the public who become involved with these sharing economy companies might face risks of finding themselves unprotected such as the reduced possibility of seeking reparation from the damage to personal or property injury as illustrated in the previous sections.

Therefore, these competing interests are imminent and state authorities must strive a balance so that the innovation can be promoted and at the same time state can still ensure public interests.

7. Two challenges for the regulators

a) Positive impacts of the sharing economy

Since the growth of the sharing economies platforms, studies have shown that these platforms have a significant impact of the market as they expand the size of the market overall. In addition, the fact that they use innovative ideas and technology which underline their success, the traditional service companies feel the need to also employ an innovative approach to improve their service in order to survive in the market. This results in the increase in competition and would then benefit the customers who now have more choices and alternative in terms of price, convenience, and accessibility. Moreover, one of the most innovative aspects of the sharing economy companies is that it changes the way human resource is managed. Partners of Uber enjoy a great length of flexibility while, at the same time, adhere to the common platform provided by the companies. Moreover, concerning the asset, as opposed to the traditional service companies, the sharing economy companies do not own an asset itself; i.e. Uber do not own cars to offer a ride but still has un-comparable business value on the market. Instead, they rely on the asset of its partners to make profit for each ride without having to bear the cost of maintenance or other related cost.

³⁰ Sofia Ranchordás, 'Does Sharing Mean Caring? Regulating Innovation in the Sharing Economy' (2015) 16 Minnesota Journal of Law, Science & Technology 413
<<http://ssrn.com/abstract=2492798%5Cnhttp://conservancy.umn.edu/bitstream/handle/11299/172061/Ranchordás.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>.

³¹ Benjamin G Edelman and Damien Geradin, 'Efficiencies and Regulatory Shortcuts: How Should We Regulate Companies Like Airbnb and Uber?' [2015] Stanford Technology Law Review 1.

b) Numerous concerns

Despite the aforementioned plus sides, it is clear that the sharing economy companies poses societal challenges resulting in regulatory challenges concerning tax, labour law, insurance, consumer protection issues etc. This is why they can be considered as a “disruptive innovation”. It can be concluded that their clauses stating that they are not obliged in any arising liability have an objective to benefit from legal loopholes and deficiencies so as to avoid being subject to legal obligations.

This is not how our economic sectors should operate. In fact, in a democratic state, a law is the reflection of the social norm as it is enacted by the legislatures who have been elected by the people. Therefore, there exist a chain of democratic legitimization of law which signifies that each and every law should have the aim to serve the society as a whole. It can be seen that in this period, the concept of human dignity and human rights is significantly prominent. Therefore, we passed from the period of pure liberalism where the role of state is limited in the economic domain to the period of neo-liberalism where other considerations serve as justifications for the limitation of the freedom to do business. Such other interests which might prevails over commercial interests included, among others, the need to protect consumer welfare and to ensure public safety.

For innovative companies, problems might arise from their partners’ taking some advantages of the system. For example, there are cases in which Uber’s driver makes a fake journey in order to reach a certain mile. The most abused situation, however, is when the drivers use the sharing economy platforms to avoid the state regulation and taxation. For instance, we might find Uber drivers providing a ride all day and night just like a fulltime taxi driver. The only difference is that they do not have to bear the cost of obtaining state taxi license and comply with other regulations governing vehicle with commercial purposes.

Therefore, there is a need to strive the balance between the firm’s incentives and consumer protection. The question remains as to what extent the right to consumer protection which is a public interest overrides the right to do business. Such question cannot be simply answered at the moment, taking into account the complex nature of the sharing economy companies as explained in the previous sections. One important thing to bear in mind is that when the society evolves in such a great rapidity during the digital age, there will be a lot more innovations created in the future which touch every sector ranging from economic, social to cultural domain. For instance, old museums now offer a 3D interactive map instead of a printed map to visitors. As a consequence, it is important that the laws need to be adaptive so as to not be left behind the changing society.

Thus, the sharing economy phenomenon is a good exercise which poses challenges to the state and requires an immediate answer as to how the states would regulate these innovative platforms. Only when the states can strike a balance and give the legal policy which can satisfy all stakeholders from sharing economy companies to traditional service providers and society as a whole as service users, the society can truly benefit from the innovative progress by not having to undermine its welfare.

8. Conclusion

It can be concluded that sharing economy platforms believe in the “Self-Regulation” idea of Cyberlibertarianists³². However, state authorities believe in the opposite idea or it can be seen that they are “Cyberpaternalists” who believe that these online company can and should be regulated. Firstly, the determination of their legal status is assessed on the case by case basis. Although the terms and conditions of these companies mostly exempt them from relevant legal burdens, law will be applicable according to the fact. Nevertheless, the more regulation the state imposes, the less innovation will be developed. From my point of view, I believe that the idea of “Network Communitarianists” who contend that there exists “a networked community or matrix dots which share ideas, beliefs and opinions³³” can provide us with the response as to what extent these companies should be regulated. Implicitly, in the near future, a community will discuss and decide the proper balance of regulating this sharing economy platforms.

³² A Murray, Information Technology Law: The Law and Society, 3rd edition (2016)

³³ *ibid* 33

Bibliography

I) Text books

A Murray, Information Technology Law: The Law and Society, Oxford University Press, 3rd edition (2016)

A Stephany, The business of sharing, Palgrave Macmilan, 1st edition (2015)

R Whish & D Bailey, Competition Law, Oxford University Press, 8th edition (2015)

II) Judicial Decisions/Opinions

Advocate General's Opinion in Case C-434/15 Asociación Profesional Elite Taxi v Uber Systems Spain, SL

Aslam & Other v. Uber Technologies, Inc., case number 2202550/2015

O'Connor & Yucesoy v. Uber Technologies, Inc., C.A. No. 13-03826-EMC (N.D. Cal.)

III) Articles / Journals

A Aloisi, 'Commoditized Workers : Case Study Research on Labor Law Issues Arising From a Set of "on -Demand / Gig Economy Platforms "' (2016) 37 Comp. Labor Law & Pol'y Journal 653 https://papers.ssrn.com/sol3/papers2.cfm?abstract_id=2637485&download=yes

A Murray, 'The Emergent Legal Issues of the Sharing Economy', Information Technology and the law lecture slides, January 2017

A Westney, Uber, Lyft Sideswiped By Conn. Cabbies' Suit, LAW360 (May 22, 2014), <https://www.law360.com/articles/540330/uber-lyft-sideswiped-by-conn-cabbies-suit> [Last accessed: 20 May 2017]

Host Protection Insurance, We are there for you when accidents happen <https://www.airbnb.co.uk/host-protection-insurance> [Last Access 19 May 2017]

Julian Fulbrook, 'Airbnb : An Elusive Defendant in the Cyberworld' (2016) 66 Journal of Personal Injury Law 1.

V Katz, "What's Old Becomes New: Regulating the Sharing Economy", (April 2014) <https://bostonbarjournal.com/2014/04/01/whats-old-becomes-new-regulating-the-sharing-economy/> [Last Access 19 May 2017]

Nayeem Syed, 'Regulating Uberification' [2016] Computer and Telecommunications Law Review 14.

R Botsman, The sharing economy lacks a shared definition <http://www.collaborativeconsumption.com/2013/11/22/the-sharing-economy-lacks-a-shared-definition/> [Last accessed: 19 May 2017]

Sarah Dobson, 'Worker Rights in Need of Clarity in Gig Economy', Canadian HR Reporter, September 2016.

S Greenhouse, 'Uber: On the Road to Nowhere', American Prospect December 2015, <http://prospect.org/article/road-nowhere-3>

Sofia Ranchordás, 'Does Sharing Mean Caring? Regulating Innovation in the Sharing Economy' (2015) 16 Minnesota Journal of Law, Science & Technology 413 <<http://ssrn.com/abstract=2492798><http://conservancy.umn.edu/bitstream/handle/11299/172061/Ranchordás.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>.

Stefan Nerinckx, 'The "Uberization" of the Labour Market: Some Thoughts from an Employment Law Perspective on the Collaborative Economy' (2016) 17 ERA Forum 245 <<http://dx.doi.org/10.1007/s12027-016-0439-y>>.

Talia G Loucks, 'Travellers Beware: Tort Liability in the Sharing Economy' (2015) 10 Washington journal of law, technology & arts.

T Loucks, "travellers beware: tort liability in the sharing economy" (2015) Vol.10 Washington journal of law, technology & arts.

IV) News/ Press Release

Around the world and back again, Violated: A traveller's lost faith, a difficult lesson learned, <http://ejroundtheworld.blogspot.co.uk/2011/06/violated-travelers-lost-faith-difficult.html> [Last accessed: 20 May 2017]

Brussels court bans Uber, imposes 10,000 euro fine for every violation of its ridiculous order <http://tech.eu/news/brussels-court-bans-uber/> [Last accessed; 18 May 2017]

Press release: Measures to boost sharing economy in London <https://www.gov.uk/government/news/measures-to-boost-sharing-economy-in-london> [Last accessed: 20 May 2017]

Responsible hosting in the United Kingdom

<https://www.airbnb.co.uk/help/article/1379/responsible-hosting-in-the-united-kingdom> [Last accessed: 20 May 2017]

Something in the Airbnb: hosts anxious as New York begins crackdown

<https://www.theguardian.com/technology/2017/feb/12/airbnb-hosts-new-york-fines-government-illegal> [Last accessed: 20 May 2017]

The Lesson of the Airbnb Squatter: We're All Landlords Now

<https://www.bloomberg.com/news/articles/2014-07-22/an-airbnb-guest-who-refuses-to-leave> [Last accessed: 20 May 2017]

Uber fined in France over Uberpop <http://www.bbc.co.uk/news/business-36491926> [Last accessed; 18 May 2017]

Uber Launches Licensed Driver Service in Germany

<https://blogs.wsj.com/digits/2015/05/19/uber-launches-licensed-driver-service-in-germany/> [Last accessed; 18 May 2017]

Westminster Council rejects London 'Airbnb' rent plan

<http://www.standard.co.uk/news/london/westminster-rejects-airbnb-rent-rules-for-londoners-10035418.html> [Last accessed: 20 May 2017]

En Route to the EU – ASEAN Open Skies Agreement

*Anggia Rukmasari**

Abstract

Four years ago a Joint Declaration was adopted in the European Union (“EU”)¹ and the Association of Southeast Asian Nations (“ASEAN”)² Aviation Summit in Singapore (the “Joint Declaration”). The European Commission (the “EC”) and ASEAN proposed to take aviation cooperation to a new level by negotiating a comprehensive air transport agreement between the EU and ASEAN, particularly on the possibility of a bloc-to-bloc open skies agreement. If the process goes well, soon, the aviation world will have its first inter-regional open skies agreement to have ever been concluded.

Unlike the EU which has a well established open skies system, ASEAN is still paving its way to adopting such a regime. In fact, not all of the ASEAN member States are on the same page for a full liberalization of this industry in the region. From the above, integrating the two unique characteristics of each of the EU and ASEAN open skies regimes into one regime of inter-regional open skies as mandated by the Joint Declaration will be a challenging task for both of the blocs. From the legal perspective, some issues such as market access, ownership and control, competition regulations, etc. need to be resolved to materialize this plan. This present contribution will try to answer the possibility of making the EU-ASEAN single aviation market come true. In addition, it will also critically analyze some legal aspects that must be considered by both of the blocs to conclude an open skies agreement particularly on market access, ownership and control, competition regulations, as well as safety and security aspects.

Keywords: EU-ASEAN Open Skies Agreement, open sky, liberalization

* Anggia Rukmasari is a senior associate at Bahar & Partners, a law firm based in Jakarta, Indonesia. She is also now sitting as the Secretary General of the Indonesian Air Law Society. She completed her post-graduate degree in 2014 from the International Institute of Air & Space Law, Leiden University, The Netherlands.

¹ EU is an international regional organization comprising 28 European States and governing common economic, social, and security policies. The EU’s members are Austria, Belgium, Bulgaria, Croatia, Cyprus, the Czech Republic, Denmark, Estonia, Finland, France, Germany, Greece, Hungary, Ireland, Italy, Latvia, Lithuania, Luxembourg, Malta, the Netherlands, Poland, Portugal, Romania, Slovakia, Slovenia, Spain, Sweden, and the United Kingdom.

² ASEAN is an international regional organization comprising 10 South East Asia States and governing common economic, and social policies. The ASEAN’s members are Indonesia, Malaysia, Thailand, Singapore, Brunei Darussalam, Lao PDR, Vietnam, Myanmar, Cambodia, and the Philippines.

บทคัดย่อ

เมื่อสี่ปีก่อน สหภาพยุโรปและสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (อาเซียน) ได้ร่วมทำแถลงการณ์ร่วมในงานประชุมสุดยอดผู้นำด้านการบินที่สิงคโปร์ คณะกรรมาธิการยุโรปและอาเซียนได้เสนอให้มีความร่วมมือทางการบินในระดับที่เพิ่มขึ้นด้วยการเจรจาความตกลงด้านการบินระหว่างสหภาพยุโรปกับอาเซียน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในรูปแบบความตกลงเปิดเสรีการบินระหว่างกลุ่ม หากแผนการดำเนินไปด้วยดี โลกการบินจะมีความตกลงเปิดเสรีการบินระดับภูมิภาคกับภูมิภาคฉบับแรกเกิดขึ้น

อาเซียนแตกต่างจากสหภาพยุโรปที่วางระบบเปิดเสรีการบินไว้อย่างดี อาเซียนยังอยู่ในระยะเริ่มก่อร่างระบบดังกล่าว ในความจริงแล้วรัฐสมาชิกในอาเซียนทุกรัฐไม่ได้อยู่ในระดับความพร้อมการเปิดเสรีในอุตสาหกรรมการบินที่เท่าเทียมกัน ด้วยเหตุนี้การรวมการเปิดเสรีการบินของสหภาพยุโรปและอาเซียนเข้าด้วยกันในความตกลงเปิดเสรีการบินตามแถลงการณ์ร่วมจึงเป็นงานที่ท้าทายของทั้งสองฝั่ง ในมุมมองทางกฎหมาย จะต้องมีการจัดการประเด็นต่างๆ เช่น การเปิดตลาด ความเป็นเจ้าของและการควบคุม ภาวะเปรียบเทียบการแข่งขันทางการค้า ฯลฯ เพื่อให้แผนเป็นไปได้จริง บทความนี้พยายามหาคำตอบถึงความเป็นไปได้ในการทำให้ตลาดการบินเดียวสหภาพยุโรป-อาเซียน เกิดขึ้นได้จริง นอกจากนี้บทความยังได้วิเคราะห์ประเด็นทางกฎหมายที่ต้องพิจารณาจากทั้งสองฝั่งเพื่อจะทำความตกลงเปิดเสรีการบิน ได้แก่ การเปิดตลาด ความเป็นเจ้าของและการควบคุม ภาวะเปรียบเทียบการแข่งขันทางการค้า รวมถึงมุมมองด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย

คำสำคัญ: ความตกลงเปิดเสรีการบินสหภาพยุโรป-อาเซียน, เปิดเสรีการบิน, เปิดเสรี

En Route to the EU – ASEAN Open Skies Agreement

On 12 February 2014, a Joint Declaration was adopted in the EU and ASEAN³ Aviation Summit in Singapore. The EC and ASEAN member States proposed to take aviation cooperation to a new level by exploring the possibility of a bloc-to-bloc open skies agreement (the “Plan”). If the process goes well, soon, the aviation world will have its first inter-regional open skies agreement to have ever been concluded.

In today’s air transport industry liberalization trend, EU is the world’s largest and most successful example of regional market integration and liberalization. European aviation markets were traditionally protected, fragmented and highly regulated by States. Until in April 1997, the EU completed a regional integration of the operation of air services among its member States into a single aviation market. The EU liberalized its air transport sector in three stages, which are known as the first, second and third packages.⁴ The EU’s successful liberalization of the air transport industry ushered in a period of unprecedented growth in air transport and introduced many new entrants and business models into the market.

Unlike the EU, ASEAN is still paving its way to adopting such a regime. In fact, not all of the ASEAN member States are on the same page for a full liberalization of this industry in the region. Thus, liberalization in this region is being conducted gradually.⁵ In fact, although since 2015 the multilateral agreements on air services as the ASEAN open skies agreement package⁶ has come into effect, country like Indonesia still put limitation into its implementation in the name of sovereignty to protect its domestic market and interests.

³ ASEAN is an international regional organization comprising 10 South East Asia States and governing common economic, and social policies. The ASEAN’s members are Indonesia, Malaysia, Thailand, Singapore, Brunei Darussalam, Lao PDR, Vietnam, Myanmar, Cambodia, and the Philippines.

⁴ Brian F. Havel: *Beyond Open Skies, A New Regime for International Aviation*, Kluwer Law International, 2009, p. 12.

⁵ Unlike, the EU open skies regime, in the ASEAN context, to date, open skies does not go beyond the fifth freedom. For further details please refer to the ASEAN Multilateral Agreement on Air Services signed in Manila on 20 May 2009 (“MAAS”) available at <http://cil.nus.edu.sg/rp/pdf/2009%20ASEAN%20Multilateral%20Agreement%20on%20Air%20Services-pdf.pdf>, last accessed on 1 April 2015; and ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalization of Passenger air Services signed in Bandar Seri Begawan on 12 November 2010 (“MAFLPAS”) available at <http://cil.nus.edu.sg/rp/pdf/2010%20ASEAN%20Multilateral%20Agreement%20on%20Full%20Liberalisation%20of%20Passanger%20Air%20Services-pdf.pdf>, last accessed on 1 April 2015.

⁶ Unlike EU which established its liberalization regime through the EU internal regulation (the Commission Regulation (EC) No. 1008/2008 on Common Rules for the Operation of Air Services in the Community) and the 2002 CJEU open skies rulings, ASEAN member States set its open skies regime through negotiations that are put into multilateral agreements, i.e. MAAS, MAFLPAS, and ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalization of Air Freight Services signed in Manila on 20 May 2009 (“MAFLAFS”). Thus, these multilateral agreements are distinctive characteristics of the ASEAN open skies policy compared to the one established under the EU. These multilateral agreements and their implementing protocols are bibles for the implementation of open skies in ASEAN. To know exactly how the ASEAN open skies unique system works is by going through each of these multilateral agreements.

From the above, integrating the two unique characteristics of each of the EU and ASEAN open skies regimes into one regime of inter-regional open skies as mandated by the Joint Declaration will be a challenging task for both of the blocs.

The EU – ASEAN Open Skies Plan Prospect

To make this Plan taking place, all of the pieces of the puzzle then need to fall in place. From the EU side, it is no doubt that they are very ready to make this plan soon come true. As a regional organization, the EU already has a well-established internal (open skies) system. I analyse that they have at least three characteristics that strongly sustaining the implementation of the open skies policy within the region, namely (i) a “one door” external policy, (ii) regulatory convergence, and (iii) joint bodies/agencies.

The “one door” external policy is that EU has a centralized authority/supervisory body dealing with open skies policy, the EC. The EC is acting as the representative of the EU member States. Thus, dealing with the EC is considered as dealing with the 28 EU member States. This “one door” external policy has been proven to make coordination among member States in the region more effective and efficient. Next, the regulatory convergence is that the EU member States recognizes an internal legal system (with its clear sanctions) among them. It successfully brings the member States to fully implement and obey any policy concluded, including the open skies policy. The last interesting feature is the existence of agencies/bodies/forum for special purposes related to European aviation, *inter alia*, Eurocontrol and the European Aviation Safety Agency (EASA). The existence of those bodies has effectively divided up the complex area of aviation into special/functional bodies or agencies that ease the EC's tasks in monitoring the implementation of the EU open skies policy.

Further, from the EU's perspective, realization of the Plan will be easier because EU has already a lot of experience in engaging in open skies agreements with its key partners, for example, with Canada in 2009 and with the US in 2009. Although those experiences happened at a different level, in this case, a State and a regional organization, those experiences will buoy the EU's confidence in dealing with open skies with other new partner(s), including regional organizations like ASEAN.

Interestingly, the three characteristics of the EU, which hold a vital role to the success of the implementation of the EU open skies policy, cannot be found in the ASEAN open skies policy. In fact, ASEAN has its own characteristics that are completely the opposite of what the EU has. ASEAN has no “one door” external policy like the EU does; consequently, ASEAN still uses a traditional bilateral agreement approach in concluding air transport external affairs with its key partners. Unlike the EU, which has regulatory convergence, ASEAN has a fragmented internal legal system that leads to no general recognition of law and no legal standard within its member States. Further, ASEAN has no centralized authority like the EU has with the EC, the European Parliament, and the Court of Justice of the European Union. As a result, internally, ASEAN has no authority in supervising the implementation of the open skies policy, meanwhile, externally, it will result in ASEAN's

key partner(s), whereas every time they deal with ASEAN, they have to negotiate with each of the ten ASEAN States, instead of just one as with a group of nations. Lastly, the salient characteristic of ASEAN open skies is that ASEAN has MAAS, MAFLPAS, and MAFLAFS as its open skies policy guidelines of which each is open to reservation from the member States. The reservation will impede full implementation of the policy within the region. These ASEAN characteristics are completely hampering the full implementation of the ASEAN Single Aviation Market (“**ASAM**”)/ASEAN open skies policy in the region.

From the ASEAN side, the above conditions make realization of the Plan look too ambitious. For the time being, the ASEAN States are obviously not ready to implement the Plan. There is plenty of internal homework needing to be fixed so that ASEAN is able to compete with the EU in the future under the framework of the inter-regional open skies policy. Adopting the three EU characteristics within ASEAN will be a good starting point, which at the same time will also be the hardest point for the ten member States to be realized. Why? Because some ASEAN States still see this regional policy as a threat to their national interests. Thus, ASEAN States put their sovereignty above all. In fact, sovereignty issues complicate the prospects for example in harmonizing competition policies as well as safety, security and air traffic management issues. Thus, having those three EU characteristics will only be another ambitious goal if each ASEAN member State still insists on upholding its sovereignty above all.

Knowing the above facts, either from the EU or ASEAN sides, my answer to my first question is that the Plan is feasible to be realized to the extent that each of the blocs has an already well-established internal open skies system. How to measure that a regional open skies is well established then? Although there is no commonly agreed well-established open skies system parameter, criteria released by the US DOT and a regional system owned and applied by the EU may be used as reference considering that US is one country and the EU is one regional organization which have pioneered the system and so far are deemed successful.⁷

⁷ See Defining “Open Skies,” 57 Fed. Reg. 19323-01, 1992; See also *Towards Open Skies*, a policy Paper by DOT, 1992, p. 5-21. According to the DOT, there are 11 key characteristics of open skies, as follows:

1. Open entry on all routes;
2. Unrestricted capacity and frequency on all routes;
3. Unrestricted route traffic rights including no restrictions as to international and beyond points;
4. Pricing flexibility;
5. Liberal charter arrangements;
6. Liberal cargo regime;
7. Ability to convert earnings and remit in hard currency promptly and without restriction
8. Open code-sharing opportunities;
9. Self-handling provisions (the right of the carrier to perform and control its airport functions in support of its operations);
10. Pro-competitive provisions on commercial opportunities, user charges, fair competition and inter-modal rights; and
11. Explicit commitment to non-discriminatory operation of and access to computer reservation systems.

Some Legal Aspects to be considered in realizing the Plan

Moving on to the next question, on what the Plan implies in regard to market access, ownership and control, regulatory competition, and safety and security in the two blocs, it will be difficult for the weak system within ASEAN to make ASEAN carriers survive competing with the EU carriers. A legal basis for going beyond the fifth freedom is still far off any discussion agenda within the ASEAN Transport Ministry, so are the ownership and control provisions in ASEAN internally which still need approval from other ASEAN member States will hamper full implementation within ASEAN itself and the Plan, where it will be difficult for EU carriers to penetrate the bloc. In terms of completion of regulation and safety and security provisions, having no common recognized competition regulation and different level of compliance of safety and security standards within ASEAN will cause the EU to have to adjust to each of the ASEAN States' conditions in implementing the Plan. In short, the ASEAN side is still not yet ready to face the implications of the Plan in those areas. This situation will also affect EU carriers where they cannot maximize their interests from the implementation of the Plan. Thus, it can be said that for the time being, in implementing the Plan the EU shall have to wait for there to be internal progress of ASEAN open skies to maximize the work of the working group in bridging common interests and compromising to solve the problems between the blocs.

สถานะทางกฎหมายของ Uber ในทัศนะของศาลยุติธรรมแห่งสหภาพยุโรป

เหมือนตะวัน จุลจักรวัฒน์*

ความเบื้องต้น

Uber เป็นหนึ่งในธุรกิจรูปแบบใหม่ภายใต้ระบบเศรษฐกิจแบ่งปัน (Sharing Economy) ที่ได้รับความนิยมเป็นอย่างมากในช่วงหลายปีที่ผ่านมา รูปแบบการดำเนินธุรกิจของ Uber คือการจับคู่เพื่อเชื่อมโยงระหว่าง “ผู้ขับขี่” ซึ่งใช้รถยนต์โดยสารส่วนตัวของตนเอง เข้ากับ “ผู้โดยสาร” ที่ต้องการเดินทางไปยังที่ต่าง ๆ โดยมีการคิดค่าบริการตามระยะทาง เวลา และปริมาณความต้องการ (demand) ของการใช้บริการ ณ ขณะนั้น ผ่านการใช้งานแอปพลิเคชันของ Uber บนโทรศัพท์เคลื่อนที่แบบสมาร์ตโฟน ซึ่งที่ผ่านมา Uber ยืนยันเสมอว่าตนเป็นบริษัทเทคโนโลยี ไม่ใช่บริษัทแท็กซี่หรือผู้ให้บริการขนส่งสาธารณะแต่อย่างใด แต่จุดยืนนี้เริ่มสั่นคลอนเมื่อ Mr. Maciej Szpunar ตุลาการผู้แถลงคดีประจำศาลยุติธรรมแห่งสหภาพยุโรป (Advocate General) ได้ให้ความเห็นในคดี *Asociación Profesional Elite Taxi v. Uber Systems Spain SL*¹ เมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม ค.ศ. 2017 จากนั้นศาลยุติธรรมแห่งสหภาพยุโรป (Court of Justice of the European Union: ECJ) ได้ตีความสถานะทางกฎหมายของ Uber ตามคำร้องขอให้ตีความเบื้องต้นออกมาเมื่อ 20 ธันวาคม ค.ศ. 2017²

ข้อเท็จจริงโดยสังเขป

วันที่ 29 ตุลาคม ค.ศ. 2014 Asociación Profesional Elite Taxi (นับจากนี้ขอเรียกว่า “Elite Taxi”) ได้นำคดีขึ้นสู่ศาลพาณิชย์หมายเลข 3 แห่งบาร์เซโลนา (Commercial Court no 3, Barcelona, Spain) เพื่อให้ศาลตีความว่า การดำเนินธุรกิจของ Uber ที่ประเทศสเปน (นับจากนี้ขอเรียกว่า “Uber Spain”) ดังที่กล่าวไปข้างต้นนั้นเป็นการดำเนินธุรกิจซึ่งมีพฤติกรรมที่อาจลวงให้ผู้ให้บริการเข้าใจผิด (misleading practice) อีกทั้งยังเป็นการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรม (unfair competition) ตามกฎหมายว่าด้วยพฤติกรรมทางการค้าที่ไม่เป็นธรรม (Law No.3/1991 on unfair competition) อีกด้วย เนื่องจาก Uber และผู้ขับขี่ของ Uber นั้นไม่ได้ดำเนินการขอใบอนุญาตประกอบธุรกิจตามกฎระเบียบว่าด้วยการประกอบธุรกิจขนส่งสาธารณะแห่งรัฐบาร์เซโลนา (Regulation on taxi services in the metropolitan area of Barcelona) ได้กำหนดไว้ นอกจากนี้ Elite Taxi ยังเรียกร้องว่าศาลควรสั่งให้ Uber Spain ยุติพฤติกรรมการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรมจากการให้บริการจองรถโดยสารผ่านแอปพลิเคชันในโทรศัพท์เคลื่อนที่และอินเทอร์เน็ต สุดท้ายนี้ Elite Taxi ได้เรียกร้องให้ศาลสั่งห้าม Uber Spain กระทำพฤติกรรมอันเป็นการแทรกแซงนี้ อีกในอนาคต³

ศาลพาณิชย์หมายเลข 3 แห่งบาร์เซโลนามีความเห็นว่แม้กรณีพิพาทดังกล่าวจะเกิดขึ้นระหว่างผู้ประกอบการในประเทศสเปน แต่รูปแบบการดำเนินธุรกิจของ Uber นั้นเชื่อมโยงกันในระดับสากล จึงควรที่จะต้องได้รับการพิจารณาในระดับสหภาพยุโรปทั้งภูมิภาค⁴ นอกจากนี้ ในการที่จะตีความว่าการดำเนินธุรกิจของ Uber นั้นเป็นการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรมตามกฎหมายแข่งขันทางการค้าของสเปนจริงหรือไม่นั้น ศาลจำเป็นต้องตรวจสอบว่าการประกอบกิจการของ Uber เป็นกิจการขนส่งสาธารณะ บริษัทเทคโนโลยีที่ผลิตแอปพลิเคชัน หรือการผสมผสาน

* นบ. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

¹ C-434/15 - *Asociación Profesional Elite Taxi v Uber Systems Spain, SL*, Opinion of Advocate General Szpunar delivered on 11 May 2017.

² C-434/15 - *Asociación Profesional Elite Taxi v Uber Systems Spain, SL*, Judgment of the Court (Grand Chamber) of 20 December 2017.

³ Judgment of 20 december 2017, *Asociación Profesional Elite Taxi and Uber Systems Spain, SL*, C-434/15 ECLI:EU:C:2017:981, paragraph 13.

⁴ *Ibid.*, paragraph 14.

รูปแบบธุรกิจใหม่ขึ้น การจำแนกประเภทธุรกิจนี้เองที่จะเป็นข้อบ่งชี้ว่า Uber จำเป็นต้องได้รับการอนุญาตจากทางการเพื่อประกอบกิจการหรือไม่ ซึ่งนำมาสู่คำถามต่อมา คือ Uber จำเป็นต้องมีการขออนุญาตประกอบกิจการขนส่งสาธารณะจากทางการหรือไม่ หากข้อเท็จจริงปรากฏว่า Uber ถูกจัดอยู่ในหมวดหมู่ของการให้บริการแอปพลิเคชัน หรือพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ การกระทำของ Uber ย่อมไม่ถือเป็นการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรม⁵ อย่างไรก็ตาม ศาลเห็นว่าการเชื่อมโยงผู้ขับขี่รถยนต์เข้ากับผู้ที่ต้องการโดยสารไปยังสถานที่ต่างๆ ผ่านแอปพลิเคชันที่ Uber ผลิตขึ้นนั้นเป็นไปเพื่อแสวงหากำไร⁶

ศาลพาณิชย์หมายเลข 3 แห่งบาร์เซโลนา จึงได้ส่งเรื่องต่อไปยังศาลยุติธรรมแห่งสหภาพยุโรป (Court of Justice of the European Union) ซึ่งเป็นหน่วยงานหลักทางตุลาการสำหรับสหภาพยุโรป เนื่องจากมีอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลการใช้และตีความกฎหมายสหภาพยุโรปให้เป็นไปโดยเอกภาพ โดยร่วมมือกับสถาบันตุลาการระดับชาติของรัฐสมาชิกต่างๆ เพื่อให้ตอบคำถาม 4 ข้อ ดังต่อไปนี้⁷

1. เนื่องจาก Article 2(2)(d) ของ The Service Directive⁸ นั้นเป็นข้อยกเว้นไม่ให้ใช้มาตรการนี้บังคับกับการบริการขนส่งรวมถึงไปรษณีย์ ดังนั้น การดำเนินธุรกิจของ Uber ที่เป็นไปเพื่อแสวงหากำไรนั้น จะถือว่าเป็นเพียงบริการขนส่ง (transport) หรือเป็นบริการสื่อกลางอิเล็กทรอนิกส์ (electronic intermediary service) หรือบริการสังคมสารสนเทศ (information society service) ตามที่กำหนดไว้ใน Article 1(2) ของ Directive 98/34⁹?

2. ลักษณะการดำเนินธุรกิจของ Uber สามารถจัดอยู่ภายใต้บริการสังคมสารสนเทศได้หรือไม่ และหากเป็นเช่นนั้น จะสามารถได้รับประโยชน์จากเสรีภาพในการเข้าสู่ตลาด (Freedom of Establishment) ตาม Article 56 Treaty on the Functioning of European Union (TFEU)¹⁰ และ The Service Directive ประกอบ The EU Electronic Commerce Directive หรือไม่?

⁵ *Ibid.*, paragraph 15.

⁶ *Ibid.*, paragraph 16.

⁷ *Ibid.*, paragraph 18.

⁸ Article 2 of Directive 2006/123/EC of the European Parliament and of the Council of 12 December 2006 on services in the internal market

“2. This Directive shall not apply to the following activities:

...

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

...”

⁹ Article 1 of Directive 98/34/EC of the European Parliament and of the Council of 22 June 1998 laying down a procedure for the provision of information in the field of technical standards and regulations

“For the purposes of this Directive, the following meanings shall apply:

...

2. ‘technical specification’, a specification contained in a document which lays down the characteristics required of a product such as levels of quality, performance, safety or dimensions, including the requirements applicable to the product as regards the name under which the product is sold, terminology, symbols, testing and test methods, packaging, marking or labelling and conformity assessment procedures.

...”

¹⁰ Article 56 of Treaty on the Functioning of European Union

“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.

The European Parliament and the Council, acting in accordance with the ordinary legislative procedure, may extend the provisions of the Chapter to nationals of a third country who provide services and who are established within the Union.”

3. หากการดำเนินธุรกิจของ Uber นั้นไม่จัดว่าเป็นบริการด้านการขนส่ง ดังนั้น การขอรับใบอนุญาตเพื่อดำเนินธุรกิจขนส่งย่อมไม่จำเป็น และย่อมได้รับประโยชน์จากหลักเสรีภาพในการเข้าสู่ตลาดใช้หรือไม่?

4. หากแน่ใจว่าการดำเนินธุรกิจของ Uber อยู่ในการควบคุมของ The EU Electronic Commerce Directive แล้ว ดังนั้น การออกคำสั่งห้ามการให้บริการสื่ออิเล็กทรอนิกส์ในประเทศสมาชิกประเทศใดประเทศหนึ่ง ย่อมขัดต่อ Article 3(2) ประกอบ Article 3(4) The EU Electronic Commerce Directive¹¹ หรือไม่?

เหตุผลประกอบการพิจารณา

จากข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้น ศาลยุติธรรมแห่งสหภาพยุโรปมีความเห็นว่าการให้บริการของ Uber สามารถแยกออกจากกันได้เป็นสองส่วน คือ การให้บริการแอปพลิเคชันที่เชื่อมโยงผู้ขับขี่เข้ากับผู้โดยสาร และส่วนที่สอง คือ การให้บริการเคลื่อนย้ายบุคคลหรือสิ่งของจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง ซึ่งลักษณะของการให้บริการในสองส่วนนี้นั้นเชื่อมโยงเข้ากับ Directive ต่างฉบับกัน¹² ศาลยุติธรรมแห่งสหภาพยุโรปเห็นว่าในส่วนของการให้บริการแอปพลิเคชันที่เชื่อมโยงผู้ขับขี่เข้ากับผู้โดยสารนั้นเป็นบริการสังคมสารสนเทศ และตกอยู่ภายใต้ Article 1(2) ของ Directive 98/34 ประกอบ Article 2(a) ของ The EU Electronic Commerce Directive¹³ โดยมีคำจำกัดความคือ “การให้บริการแก่บุคคลทั่วไปซึ่งอยู่ระยะไกลผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์เพื่อแลกเปลี่ยนกับค่าตอบแทน”¹⁴ และในส่วนการให้บริการเคลื่อนย้ายบุคคลหรือสิ่งของจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งนั้น เช่น บริการรถยนต์รับจ้างไม่ประจำทาง ย่อมต้องเป็น “การให้บริการขนส่ง” และตกอยู่ภายใต้ Article 2(2)(d) ของ The Service Directive นอกจากนี้แล้วยังเคยมีคำตัดสินวางบรรทัดฐานไว้ในคดี *Trijber v. Harmsen*¹⁵ เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม ค.ศ. 2015 อีกด้วย¹⁶

อย่างไรก็ตาม ศาลยุติธรรมแห่งสหภาพยุโรปเห็นว่าการให้บริการของ Uber นั้นเป็นมากกว่าแค่บริการสังคมสารสนเทศ¹⁷ เนื่องจากการให้บริการแอปพลิเคชันที่เชื่อมโยงผู้ขับขี่และผู้โดยสารเข้าด้วยกันนั้นย่อมเป็นการเสนอการให้บริการขนส่งด้วยในตัว โดยมีวัตถุประสงค์ในการแสวงหากำไรจากผู้ที่ต้องการสัญจรไปยังสถานที่ต่างๆ นั้นเอง¹⁸ นอกจากนี้ Uber ยังมีอำนาจเหนือการจับคู่ระหว่างผู้ขับขี่และผู้โดยสาร และมีอำนาจในการควบคุม

¹¹ Article 3 of Directive 2000/31/EC of the European Parliament and of the Council of 8 June 2000 on certain legal aspects of information society services, in particular electronic commerce, in the Internal Market

“... ”

2. Member States may not, for reasons falling within the coordinated field, restrict the freedom to provide information society services from another Member State.

...

4. Member States may take measures to derogate from paragraph 2 in respect of a given information society service if the following conditions are fulfilled:

“... ”

¹² Judgment of 20 december 2017, *supra* note 3, paragraph 34.

¹³ Article 2 of Directive 2000/31/EC of the European Parliament and of the Council of 8 June 2000 on certain legal aspects of information society services, in particular electronic commerce, in the Internal Market

“For the purpose of this Directive, the following terms shall bear the following meanings:

(a) ‘information society services’: services within the meaning of Article 1(2) of Directive 98/34/EC as amended by (Directive 98/48/EC);

“... ”

¹⁴ Judgment of 20 december 2017, *supra* note 3, paragraph 35.

¹⁵ Joined Cases C-340/14 and C-341/14 - *R.L. Trijber v College van Burgemeester en Wethouders van Amsterdam and J. Harmsen v Burgemeester van Amsterdam*, Judgment of the Court (Third Chamber) of 1 October 2015

¹⁶ Judgment of 20 december 2017, *supra* note 3, paragraph 36.

¹⁷ *Ibid.*, paragraph 37.

¹⁸ *Ibid.*, paragraph 38.

คุณภาพของรถยนต์ ลักษณะการทำงานของผู้ขับขี่ และเป็นผู้รับค่าโดยสารโดยตรงจากผู้โดยสารก่อนจะชำระคืนให้ผู้ขับขี่ภายหลังหักค่าใช้จ่ายบริการแอปพลิเคชันส่วนหนึ่งออกไป¹⁹

ดังนั้น จากคำถามข้อ 1 และ 2 ที่ตั้งไว้ข้างต้น การให้บริการส่งคนโดยสารจึงเป็นเพียงส่วนหนึ่งของการให้บริการขนส่งซึ่งถือเป็นหัวใจของกระบวนการทั้งหมด จึงกล่าวได้ว่าการให้บริการของ Uber นั้นโดยเนื้อแท้คือ "บริการในด้านการคมนาคมขนส่ง"²⁰ และตกอยู่ภายใต้ Article 2(2)(d) ของ The Service Directive และถูกควบคุมโดย Article 58(1) TFEU²¹ ดังนั้น จึงไม่มีความจำเป็นที่จะต้องตอบคำถามในข้อที่ 3 และ 4 อีก²²

คำตัดสิน

เมื่อพิจารณา Article 56 TFEU²³ ประกอบ Article 58(1) TFEU²⁴ และ Article 2(2)(d) ของ The Service Directive²⁵ และ Article 1(2) ของ Directive 98/34²⁶ ที่วางหลักเกณฑ์การจัดหาข้อมูลในด้านมาตรฐานและกฎระเบียบทางเทคนิคและกฎระเบียบเกี่ยวกับบริการส่งคนโดยสาร แก้ไขเพิ่มเติมจาก Directive 98/48²⁷ และพิจารณาประกอบกับ Article 2(a)²⁸ ของ The EU Electronic Commerce Directive แล้วนั้น จึงต้องตีความว่า การให้บริการแอปพลิเคชันที่เชื่อมโยงผู้ขับขี่เข้ากับผู้โดยสาร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อแสวงหากำไรตามกรณีพิพาทในคดีก่อนนั้นต้องถือว่าเป็นการเชื่อมโยงกับบริการขนส่งอย่างชัดเจน และต้องถูกจัดเป็น "บริการในด้านการคมนาคมขนส่ง" ตามความหมายของ Article 58(1) TFEU ดังนั้นการให้บริการดังกล่าวต้องได้รับการยกเว้นจาก Article 56 TFEU, The Service Directive และ The EU Electronic Commerce Directive นั้นเอง

¹⁹ *Ibid.*, paragraph 39.

²⁰ *Ibid.*, paragraph 48.

²¹ Article 58 of Treaty on the Functioning of European Union

"Freedom to provide services in the field of transport shall be governed by the provisions of the

Title relating to transport."

²² Judgment of 20 december 2017, *supra* note 3, paragraph 49.

²³ *Supra* note 10

²⁴ *Supra* note 21

²⁵ *Supra* note 8

²⁶ *Supra* note 9

²⁷ DIRECTIVE 98/48/EC of the European Parliament and of the Council of 20 July 1998 amending Directive 98/34/EC laying down a procedure for the provision of information in the field of technical standards and regulations.

²⁸ *Supra* note 13

สรุปงานเสวนา

“Advancing ASEAN Single Aviation Market (ASAM)”

The Seamless ASEAN Skies

วันจันทร์ที่ 2 เมษายน พ.ศ. 2561 เวลา 08.30-15.45 น.

ณ โรงแรมเรเนซองส์ กรุงเทพฯ ราชประสงค์

จัดโดย “ศูนย์วิจัยและบริการวิชาการด้านการขนส่งทางอากาศ ภาควิชาวิศวกรรมการบินและอวกาศ คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์”

สุดาร์ตน์ ตีรเทพ*

การจัดงานเสวนา Advancing ASEAN Single Aviation Market หรือ ASAM จัดขึ้นโดยมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ซึ่งเล็งเห็นความสำคัญของการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินตามนโยบายของรัฐบาล เนื่องจากประเทศไทยจะเป็นเจ้าภาพการจัดประชุม ASEAN Transport Ministers Meeting (ATM) และ ASEAN Senior Transport Officials Meeting (STOM) จึงเห็นโอกาสที่ดีที่จะจัดให้มีกิจกรรมเชิงวิชาการที่ผู้บริหารระดับสูงของประเทศ และผู้บริหารหรือผู้แทนหน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชนได้ร่วมหารือและเสนอแนะแนวทางการขับเคลื่อนให้ประเทศไทยเป็นผู้นำในตลาดร่วมการบินภูมิภาคอาเซียน เพื่อจะได้วิเคราะห์รวบรวมข้อมูลและสรุปแผนนโยบายของผู้บริหารระดับสูงของประเทศ และแสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะของผู้ร่วมงานเสวนาและเสนอให้กับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการจัดประชุมฯ ดังกล่าวต่อไป ในการจัดงานครั้งนี้ มีหัวข้อเสวนาดังต่อไปนี้

หัวข้องานเสวนาในช่วงเช้าได้แก่ “การขับเคลื่อนประเทศไทยสู่การเป็นผู้นำตลาดร่วมการบินภูมิภาคอาเซียน” และ “Perspectives on Key Success Factors for ASAM” ในช่วงบ่ายหัวข้อเสวนาแบ่งเป็น 2 กลุ่มย่อย คือ “โอกาสและการขับเคลื่อนด้านเศรษฐกิจ (Economics) สู่ตลาดร่วมการบินภูมิภาคอาเซียน” และ “โอกาสและการขับเคลื่อนด้านเทคนิค (Technical) สู่ตลาดร่วมการบินภูมิภาคอาเซียน”

อย่างไรก็ตาม การสรุปเนื้อหาของงานเสวนา ได้มีการสรุปเนื้อหาหัวข้อเสวนา มีรายละเอียดดังนี้

1. การขับเคลื่อนประเทศไทยสู่การเป็นผู้นำตลาดร่วมการบินภูมิภาคอาเซียน
2. Perspectives on Key Success Factors for ASAM
3. โอกาสและการขับเคลื่อนด้านเศรษฐกิจ (Economics) สู่ตลาดร่วมการบินภูมิภาคอาเซียน

หัวข้อเสวนา “การขับเคลื่อนประเทศไทยสู่การเป็นผู้นำตลาดร่วมการบินภูมิภาคอาเซียน”

ในการขับเคลื่อนประเทศไทยสู่การเป็นผู้นำตลาดร่วมการบินภูมิภาคอาเซียน ในส่วนของหน่วยงานทั้งในภาครัฐและภาคเอกชนมองเห็นถึงโอกาสและอุปสรรคอย่างไร

คุณสาริณี อังศุสิงห์ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

* นิติศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยมอันดับสอง) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, เนติบัณฑิตไทย

การดำเนินงานของวิสาหกิจการบินคือ กำกับการบินของสายการบิน
ผลกระทบของการมีนโยบายตลาดร่วมอาเซียน มีอุปสรรคภายในประเทศคือ การกำหนดมาตรการหรือมาตรฐาน
ทั้งในเรื่องของ safety, security และ ATM

สิ่งที่ช่วยกันผลักดันคือ การผลักดันการจัดการทางอากาศแต่ละประเทศแบบไร้รอยต่อ โดยในส่วนของการบิน
ผู้นำ คือ การคิดถึงความยั่งยืนและความแข็งแกร่ง โดยการสร้าง platform เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ

ในมุมมองของโอกาสและอุปสรรคของวิสาหกิจการบิน

1. ในแง่ของโอกาสมองว่า เป็นการเปิดตลาดการบิน

2. ในแง่อุปสรรค เห็นได้ดังนี้

2.1 เนื่องจากปัจจุบันประเทศไทยมีจำนวนคนเดินทางทางอากาศเป็นจำนวนมาก ประมาณหนึ่งแสน
ล้านเที่ยวบินต่อปี และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็นสองแสนล้านเที่ยวบินต่อปีหรือมากกว่านั้น ดังนั้นอุปสรรคคือจำนวนการ
เดินทางที่เพิ่มมากขึ้นที่ต้องหาทางรับมือ

2.2 ประเด็นเรื่อง การเคลื่อนย้ายแรงงาน เป็นการดึงความสามารถของมวลหลัก ซึ่งประเทศไทยมีความ
เสียเปรียบคือเรื่องค่าตอบแทนเพื่อดึงบุคลากรที่มีความสามารถเข้ามาทำงาน

2.3 ปัญหาเรื่องของคนยุคใหม่ที่เข้ามาทำงาน ซึ่งเป็น Generation Alpha โดยมีลักษณะเป็นกลุ่มคนที่
ใจเร็ว และเบื่อเร็ว

2.4 ปัญหาของการเปิดเสรีทางการบิน อาจทำให้มีผู้ให้บริการที่อาจไม่ใช่คนในประเทศนั้น หรือไม่ใช่
ประเทศในภูมิภาคอาเซียน

2.5 จุดอ่อนของประเทศไทยบางประการ คือ

(ก) เรื่องกฎหมาย ซึ่งในส่วนนี้ทางสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้เข้ามา
ทำงานแก้ไขในเรื่องนี้

(ข) การเป็นผู้ซื้อเท่านั้น เนื่องจากในประเทศไทย เป็นเพียงผู้ซื้อเทคโนโลยีเข้ามาในการดำเนินการ
หรือประกอบกิจการเท่านั้น ทำให้อาจไม่เท่าเทียมกันในการเจริญเติบโตไปพร้อมกับบางประเทศในอาเซียน

(ค) ความแตกต่างของแต่ละประเทศ เนื่องจากในภูมิภาคอาเซียนมีบางประเทศที่มีการเติบโตแบบ
ก้าวกระโดดนั่นคือ มีการพัฒนามากจนมีระบบมาตรฐานที่สูงกว่าประเทศอื่นมาก หรือบางประเทศที่กำลังพัฒนามาตรฐาน
เช่น ประเทศอินโดนีเซียที่ต้องปรับมาตรฐานให้พอกับที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) กำหนด รวมถึง
ประเทศไทยที่พยายามพัฒนาทางด้านเทคโนโลยีโดยการรับเทคโนโลยีใหม่ ๆ เข้ามาใช้ภายในประเทศ

**คุณศศิสุภา สุคนธ์ทรัพย์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (สายงานยุทธศาสตร์) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด
(มหาชน)**

จากนโยบายตลาดร่วมอาเซียน มองว่าเห็นโอกาสทางธุรกิจนี้ ซึ่งเป็นการสร้างรายได้ให้ประเทศ โดยดูจากจำนวน
อัตราของนักท่องเที่ยว

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ดูแลในส่วนของท่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่า
อากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย ในส่วนของท่า
อากาศยานอุตะเกาน้อยอยู่ในความดูแลของโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

ในส่วนของพัฒนาทางด้านการเดินทางทางอากาศนั้น ประเทศไทยพัฒนาช้า เมื่อเทียบกับจำนวน
นักท่องเที่ยว โดยเฉพาะปัจจุบันมีการเติบโตของสายการบินต้นทุนต่ำ (low cost carrier) เพิ่มสูงขึ้น ดังนั้นบริษัท ท่า
อากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ต้องเร่งรีบเพื่อรองรับปริมาณเที่ยวบินและผู้โดยสารที่เพิ่มมากขึ้น โดยมีความกังวลเพราะ

การขนส่งนั้นเป็นโครงสร้างพื้นฐาน โดยทางบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ยอมรับว่า มีการพัฒนาช้าเนื่องจากไม่คาดคิดถึงจำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มสูงขึ้น

เนื่องจากประเทศไทยมีแนวคิดที่จะเป็น hub ในการขนส่งทางอากาศ โดยมีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็น gateway ซึ่งมองว่าประเทศไทยมีความได้เปรียบในเชิงภูมิศาสตร์ นอกจากนี้การดำเนินงานบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ต้องรองรับธุรกิจอื่น ๆ นอกจากการบินด้วย เพราะท่าอากาศยานไม่ได้เป็นเพียงท่าอากาศยาน ลักษณะที่เป็น airport is not just an airport ดังนั้นต้องมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับนักท่องเที่ยว

ในการดำเนินการของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีการทำ MOU, system airport agreement โดยมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร มีการส่งบุคลากรไปอบรมเรื่อง job training รวมถึงการให้การสนับสนุน job promotion โดยประเทศไทยมีการลงนามทำ MOU กับประเทศในอาเซียนได้แก่ สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

ปัจจุบันบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) พัฒนาขีดความสามารถไม่ทันต่อจำนวนนักท่องเที่ยว อย่างไรก็ตาม การดำเนินการไม่ขาดตกบกพร่องในเรื่องของ safety และ security โดยการให้บริการของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) อยู่บนความเชื่อมั่นให้แก่ลูกค้าว่าสนามบินมี safety และ security ที่ได้มาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)

คุณวิวัฒน์ ปิยะวิโรจน์ รักษาการ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ในแง่ของการเตรียมความพร้อมตามนโยบายตลาดร่วมอาเซียนของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) นั้น ได้มีการเตรียมความพร้อมเรื่องตลาดการบินมาระยะหนึ่งแล้ว โดยต้องมีความพร้อมในเรื่องการแข่งขันที่จะสูงขึ้น เนื่องจากตลาดการบินมีการขยายตัวมากขึ้นภายในภูมิภาคและระหว่างภูมิภาค

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีการเตรียมความพร้อมในการเข้าสู่ตลาดร่วมการบินภูมิภาคอาเซียนเพื่อเชื่อมโยงให้เกิดประโยชน์สูงสุด ดังต่อไปนี้

1. ผู้งบิน

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้มีการเตรียมความพร้อมในเรื่องของอากาศยานที่ใช้ในการขนส่งทางอากาศ สำหรับเชื่อมโยงเครือข่ายภายในประเทศ ระหว่างภูมิภาค ตลอดจนระดับทวีปนั้นคือการขนส่งข้ามทวีป โดยมองว่าประเทศไทยเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคเป็นจุดเชื่อมต่อให้กับอาเซียนทั้งหมด

2. เวลา

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) สามารถถ่ายทอดเชื่อมโยงผู้โดยสารที่ต้องการเปลี่ยนเครื่องเพื่อเดินทางไปจุดหมายปลายทาง โดยเน้นให้เป็นจุดถ่ายเทผู้โดยสารให้ได้มากที่สุด ดังนั้นมีการดูแลเรื่องเวลาโดยจัดให้เวลาการบินมีความเหมาะสม

3. ผลិតภัณฑ์

การให้บริการผลิตภัณฑ์ของสายการบิน เป็นไปด้วยความรวดเร็ว กระชับต่อความประสงค์ของผู้โดยสาร ให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้โดยสารที่เดินทางทั้งทางใกล้และทางไกล เช่น การเดินทางใช้เวลาเพียง 2 ชั่วโมง ก็มีการออกผลิตภัณฑ์ให้เหมาะสมกับเวลาในการเดินทาง

4. การพัฒนาเมืองรอง

เนื่องจากท่าอากาศยานหลัก เช่น ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมืองในกรุงเทพมหานครมีจำนวนเที่ยวบินมาก จึงมีการพัฒนาท่าอากาศยานที่อยู่นอกกรุงเทพคือ เมืองรอง เพื่อเป็นการสนับสนุนและแบ่งความแออัดของเที่ยวบินในกรุงเทพ เช่น การจัดเที่ยวบินตรงจากท่าอากาศยานภูเก็ตไปต่างประเทศ

5. มีการเตรียมความพร้อมที่จะปรับตัวที่จะมีการแข่งขันในตลาดการบิน เนื่องจากในแง่ของการแข่งขันทางการบินนั้นไม่น้อยลงทั้งจากภายในประเทศ ภูมิภาคและทวีปอื่น ทั้งที่เป็น full service และ budget service

ทั้งนี้ มองว่าประเทศไทยนั้นเป็นประเทศที่เป็นเสรีทางการบิน ค่อนข้างเปิดกว้างมาก ดังนั้นต้องพัฒนาให้มีประสิทธิภาพ ให้สอดคล้องกับความหลากหลายของผู้โดยสาร ซึ่งควรทำให้เกิดความยั่งยืนอันมาจากการให้ความร่วมมือกันของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

คุณธรรพลฐ์ แบลเว็ลด์ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร สายการบินแอร์เอเชีย

การเปิดเสรีทางการบิน ทำให้เกิดการบินมากขึ้นส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวขยับเข้ามาเพิ่มขึ้นด้วย หากสายการบินมี safety และ security ในมาตรฐานเดียวกันย่อมทำให้นักท่องเที่ยวเกิดความเชื่อมั่น

ในการมีตลาดร่วมการบินภูมิภาคอาเซียน ในส่วนที่เป็นปัญหาและข้อเสนอแนะมีดังนี้

1. ปัญหาเรื่อง ลานบิน เมื่อมีการเปิดเสรีทางการบิน ย่อมมีจำนวนเที่ยวบินมากขึ้น ส่งผลให้ลานบินไม่เพียงพอต่อจำนวนเที่ยวบิน

2. ข้อเสนอแนะให้มีการทำวีซ่า (VISA) เดี่ยว ในการเดินทางเข้ามาในภูมิภาคอาเซียน คือ การทำวีซ่าอันเดียว ครั้งเดียว สามารถเที่ยวได้ทั้งอาเซียน โดยนักท่องเที่ยวอาจจะเลือกมาอยู่ประเทศไทย 3 วันและไปเที่ยวประเทศเวียดนาม 1 วัน ดังนั้นในการวางแผนของนักท่องเที่ยวจะได้สะดวกขึ้น เพราะไม่ต้องใช้เวลาทำวีซ่าทั้งสองประเทศนานก่อนเดินทางมาเที่ยวในภูมิภาคอาเซียน นั่นคือ เมื่อผู้บริโภคมียวีซ่าพร้อมเดินทางในภูมิภาคอาเซียนได้ เมื่อสายการบินจัดโปรโมชั่นผู้บริโภคสามารถกดซื้อตั๋วโดยสารได้ทันที โดยไม่ต้องคำนึงถึงเรื่องการทำวีซ่าอีก

ในส่วนของการแข่งขันในตลาดการบินนั้น เห็นว่าสุดท้ายแล้วคนที่ได้ประโยชน์มากที่สุดคือ ผู้บริโภค ในการแข่งขันของสายการบินต้นทุนต่ำหรือสายการบินราคาประหยัดนั้นสิ่งที่เป็นหัวใจหลักคือ ราคา และ safety ซึ่งเป็นสิ่งที่เปลี่ยนแปลงไม่ได้ คือจะคิดในราคาไม่สูงและต้องมีความปลอดภัย อย่างไรก็ตาม ในส่วนของการให้บริการ (service) ของสายการบินต้นทุนต่ำหรือสายการบินราคาประหยัดนี้ ผู้ที่ใช้บริการไม่ค่อยให้ความสนใจมากนัก เพราะผู้ใช้บริการรู้อยู่แล้วว่าเป็นการให้บริการในลักษณะจำกัด (limited service)

ในการแข่งขันกับต่างประเทศนั้น เชื่อว่าต้องมีการแข่งขันแน่นอนแต่ทางสายการบินเองก็เชื่อมั่นในเรื่องของภาพลักษณ์ (branding) ของสายการบิน

ส่วนส่งท้ายก่อนการปิดหัวข้อเสวนาจากหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน

คุณสาริณี อังคุลสิงห์ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

ในการรับมือของการเข้าร่วมตลาดร่วมการบินอาเซียนนี้ ทางวิทยุการบินแห่งประเทศไทยต้องเตรียมการรับมือในเรื่องของ safety ที่ต้องมีการกำกับดูแล และเรื่องความสามารถในการรองรับจำนวนเที่ยวบิน เช่น การดูแลเรื่องเวลา นอกจากนี้ต้องมีการสร้าง platform และ trust ตลอดจนต้องมีการทำงานเป็นทีม

นอกจากนี้มีการทำแผนแม่บท โดยเป็นแผนในการขนส่งทางอากาศ ในอดีตเป็นการทำแผนแบบ 5 ปี แต่ปัจจุบันเป็นแผน 20 ปี ทั้งนี้วิทยุการบินแห่งประเทศไทย ได้ทำการจ้างที่ปรึกษาศึกษาเรื่องความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศ (capacity) ของสนามบินว่าเป็นอย่างไร ต้องมีการปรับเปลี่ยนเส้นทางการบินอย่างไร โดยมีการว่าจ้างที่ปรึกษาจากประเทศอังกฤษ ผลจากการศึกษานั้นจะมีการนำเสนอให้แก่กระทรวงคมนาคมต่อไป เหมือนดังเช่นนโยบายการบริหารทางอากาศแห่งชาติที่ได้เสนอไป สุดท้ายวิทยุการบินแห่งประเทศไทยได้มีการพัฒนาทางด้านเทคโนโลยี โดยได้มีการเปลี่ยนถ่ายเทคโนโลยี

ในด้านจุดอ่อน เนื่องจากวิถุการบินแห่งประเทศไทย เป็นองค์กรอาชีพเฉพาะ ดังนั้นต้องการคนที่มีความรู้ความสามารถ นอกจากนี้ในการเชื่อมต่อกับภูมิภาคต้องคำนึงถึงการบริหารสภาพคล่องการจราจรทางอากาศ (air traffic flow management) รวมถึงเรื่องการแข่งขันบนผลประโยชน์ร่วมกัน

คุณศศิศุภา สุคนธทรัพย์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (สายงานยุทธศาสตร์) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีแผนที่ตอบสนองนโยบายของรัฐบาลพัฒนาทางด้านการบิน ทั้งนี้มองว่าอุตสาหกรรมการบินมีความเป็นพลวัตค่อนข้างสูง ทำให้เกิดความต้องการในส่วนของการให้บริการมากขึ้น

คุณวิวัฒน์ ปิยะวิโรจน์ รักษาการ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ในการเข้าสู่ตลาดร่วมการบินภูมิภาคอาเซียนนั้น ควรได้รับความร่วมมือกับทุกภาคส่วนทั้งภาครัฐและภาคเอกชน

คุณธรรพลฐ์ แบลเวิลด์ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร สายการบินแอร์เอเชีย

มองว่าปัจจุบันเทคโนโลยีมีส่วนสำคัญเพราะมีการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีเร็วมาก นอกจากนี้เห็นว่าสนับสนุนให้มีการปั้นเมืองรองให้แข็งแรง เป็นการกระจายรายได้และลดความแออัดของสนามบินในกรุงเทพ

หัวข้อเสวนา “Perspectives on Key Success Factors for ASAM” (บรรยายเป็นภาษาอังกฤษ)

การเปิดตลาดร่วมภูมิภาคอาเซียน (ASAM) มีวัตถุประสงค์เพื่อเปิดตลาดร่วมในภูมิภาคอาเซียน และประโยชน์ของการเปิดตลาดคือเป็นทางเลือกให้แก่ผู้บริโภค ดังนั้นควรมีการตกลงเจรจาทั้งหมดในแบบทวิภาคีและพหุภาคี เพื่อหาข้อตกลงร่วมกัน โดยเป็นการแบ่งปันวิสัยทัศน์ระหว่างประเทศสมาชิก ดังนั้นเพื่อให้เกิดกระบวนการข้างต้นประเทศสมาชิกในภูมิภาคอาเซียนควรมีการจัดประชุมเพื่อกำหนดวิสัยทัศน์ร่วมกัน

ทั้งนี้ ประเด็นที่ควรมีการปรึกษาหารือเพื่อกำหนดวิสัยทัศน์ร่วมกัน ได้แก่

- (ก) วิธีการนำไปปฏิบัติ
- (ข) การนำไปปฏิบัติที่ใช้ได้จริง
- (ค) ประเด็นเรื่องการเป็นเจ้าของสายการบิน

ในส่วนของข้อท้าทายมีดังนี้

1. เนื่องจากประเทศสมาชิกในอาเซียนนั้นยังไม่มีข้อกำหนดหรือกฎเกณฑ์ (regulation) ร่วมกันของประเทศสมาชิกเหมือนอย่างของฝั่งตะวันตกที่กำหนดโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ที่กำกับดูแลเกี่ยวกับผู้ดำเนินการบิน (operator)

2. ปัจจุบันยังไม่มีข้อตกลงยอมรับร่วมคุณสมบัตินักวิชาชีพอาเซียน (ASEAN Mutual Recognition Arrangement: MRA) ที่มีลักษณะชัดเจนอย่างจับต้องได้

3. ประเทศสมาชิกในภูมิภาคอาเซียนยังไม่ค่อยมีการพูดคุยกันมากนัก

อย่างไรก็ตาม มีการนำเสนอข้อเสนอแนะ คือ

1. ควรมีการประชุมเรื่องกฎข้อบังคับหรือระเบียบร่วมกัน

2. ถึงแม้ว่าจะมีการลงนามให้ความร่วมมือแล้ว ควรมีการลดอุปสรรคการเชื่อมต่อ

3. ในการวางกฎระเบียบควรมีกฎระเบียบที่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันที่สามารถใช้ได้กับทุกประเทศในมาตรฐานระดับหนึ่ง

- 4.ควรมีการปรึกษาหารือระหว่างประเทศสมาชิกในประเด็นเรื่องเทคนิคและกฎหมาย เช่น ใบรับรองความปลอดภัย
- 5.ควรมีความร่วมมือจากผู้ประกอบการของไทยในการดูแลข้อกำหนดของอาเซียน
- 6.ควรมีการปฏิบัติที่จริงจัง ไม่ใช่เพียงแต่ลงนามในเอกสาร แต่ควรพิจารณาถึงว่าจะได้รับประโยชน์อย่างไรบ้างจากการเปิดตลาดร่วมภูมิภาคอาเซียนนี้
- 7.ควรมีสุนัขหรือหน่วยงานดูแลในระบบภูมิภาคอาเซียน

ปาฐกถาพิเศษ “ทิศทางการพัฒนาประเทศ กับการเป็นผู้นำอุตสาหกรรมการบินในภูมิภาคอาเซียน” โดย ฯพณฯ ดร. อาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

เนื่องจากอัตราการให้บริการทางการบินของประเทศไทยนั้นอยู่ในระดับสูง ดังนั้นส่วนที่ให้ความสำคัญคือ การแก้ไขการให้บริการทางการบิน ซึ่งเป็นเรื่องที่ต้องแก้ไขให้เร็วที่สุด นอกจากนี้จากการที่ประเทศไทยเคยติดตรงแดงอันเนื่องมาจากการกำกับดูแลไม่รัดกุมเพียงพอ แต่ปัจจุบันประเทศไทยได้ปลดตรงแดงแล้ว ในส่วนของการกำกับดูแลในเรื่องของ safety และ security ต้องสร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กรที่ทำหน้าที่กำกับดูแล สร้างความเชื่อมั่นให้แก่นักท่องเที่ยว โดยเฉพาะทางสหภาพยุโรป (EU) ที่เป็นตลาดใหญ่ของเมืองไทย

ในการพัฒนาอุตสาหกรรมการบิน จากอัตราการใช้นามบินมีจำนวนมาก โดยสนามบินที่ทำการขนส่งระหว่างประเทศ (international airport) เช่น ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ซึ่งปัจจุบันขีดความสามารถในการรองรับจำนวนผู้โดยสารไม่พอ โครงการระเบียงเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) มีการเติมอุตสาหกรรมแห่งอนาคต (New S-Curve) ได้แก่ อุตสาหกรรมหุ่นยนต์ (robotics) อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ (aviation and Logistics) อุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ (biofuels and biochemicals) อุตสาหกรรมดิจิทัล (digital) อุตสาหกรรมแบบครบวงจร (medical hub) โดยในส่วนของอุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์นั้น จะดำเนินการตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) หรือ สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA)

การพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย มีหลักการที่จะเพิ่มมูลค่าให้การบิน โดยการพัฒนาสายการบิน ดังนี้

- 1.การพัฒนา maintenance, repair and operation supplies (MRO) เป็นการซ่อมแซมเครื่องบินที่ต้องพัฒนาให้มีการซ่อมแซมใหญ่ในประเทศไทย เช่น การวางแผนให้มีศูนย์ซ่อมแซมใหญ่ที่สนามบินอู่ตะเภา
- 2.การพัฒนา original equipment manufacturer (OEM) เป็นการรับจ้างผลิตสินค้าให้แก่อุตสาหกรรมการบิน โดยประเทศไทยมีแผนโดยมีการผ่อนคลายในการส่งเสริมการลงทุน เช่น การให้สิทธิในการถือหุ้นของต่างชาติ
- 3.การพัฒนาโครงการระเบียงเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เป็นแผนยุทธศาสตร์ภายใต้ไทยแลนด์ 4.0 โดยมีการพัฒนาในส่วนของขนส่งหลายด้าน เช่น การพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา, การพัฒนามอเตอร์เวย์สาย 7 (เส้นทางแหลมฉบัง – มาบตาพุด), การพัฒนารถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (สนามบินดอนเมือง-สนามบินสุวรรณภูมิ-สนามบินอู่ตะเภา), การพัฒนารถไฟรางคู่สำหรับการขนส่งสินค้า เพื่อให้เกิดการขนส่งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศและทางรางสามารถเชื่อมต่อกันได้ และการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกที่แหลมฉบัง โดยมุ่งหมายว่าในพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษนี้ต้องมีทั้งสนามบิน ถนน และราง

โดยการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินในพื้นที่ของสนามบินอู่ตะเภา นั้น มีการวางแผนสร้างสนามบินขนาดใหญ่ในพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษที่สามารถรับผู้โดยสารได้ 60 ล้านคน ซึ่งจำนวนการรองรับผู้โดยสารเท่ากับสนามบินสุวรรณภูมิ โดยการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา นั้นมีองค์ประกอบดังนี้

1. มีลักษณะเป็น airport city คือ เป็นศูนย์กลางการพัฒนาเมืองการบิน
2. การเป็น corridor คือ เป็นทั้งการพัฒนาการค้าและการพัฒนาเมือง
3. ในพื้นที่วงแหวนรอบนอกของสนามบิน เป็นพื้นที่ของอุตสาหกรรมเดิมกับอุตสาหกรรมใหม่เพื่อรองรับอุตสาหกรรมแห่งอนาคต (New S-Curve)

ดังนั้นในการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินนี้ต้องมีการควบคุมที่ดีของการบินและการพัฒนาในส่วนของสายการบิน เช่น มีการเจรจาเกี่ยวกับสิทธิการบิน

การพัฒนาที่เกี่ยวกับอาเซียนนั้น มีประเด็นดังต่อไปนี้

1. เรื่องการที่สมาชิกในอาเซียนอาศัยสนามบินหลักเป็นจุดเชื่อมต่อในสนามบินหลักของรัฐสมาชิกเท่านั้น แต่ไม่มีการเชื่อมต่อในสนามบินเมืองรอง เช่น สนามบินกระบี่ (ปัจจุบันได้มีการรองรับเที่ยวบินจากต่างประเทศ) สนามบินสุราษฎร์ธานี สนามบินอุดรธานี (อยู่ในความดูแลของกรมท่าอากาศยาน)

2. เรื่องสามเหลี่ยมเศรษฐกิจ อินโดนีเซีย มาเลเซีย ไทย เป็นเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายเป็นความตกลงร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ อินโดนีเซีย มาเลเซียและไทย ซึ่งเป็นความร่วมมือเฉพาะเขตที่กำหนดขึ้น ประเทศไทยได้มีการเปิดสนามบินเบตงในเขตเศรษฐกิจนี้ โดยมีการพูดถึงในการเชื่อมต่อสายการบินของประเทศอินโดนีเซีย มาเลเซียและไทย

3. จากวัตถุประสงค์ที่ต้องการให้การขนส่งทางอากาศนั้นมีการเชื่อมโยงอย่างไร้รอยต่อในภูมิภาคอาเซียน แต่อุปสรรคที่เกิดขึ้นคือ ปริมาณการบินในอาเซียนมีจำนวนมาก แต่มีมากเฉพาะแค่ในสนามบินขนาดใหญ่

เมื่อสายการบินมีการเติบโต และสนามบินขยายใหญ่ขึ้น มองว่าเห็นโอกาสในการพัฒนาอุตสาหกรรมที่เกี่ยวกับ MRO และ OEM คำถามที่เกิดขึ้นคือ ใครจะเป็นผู้ขับเคลื่อนอุตสาหกรรมดังกล่าว โดยจะนำแรงงานมาจากที่ใด ซึ่งในการพัฒนาอุตสาหกรรมแห่งอนาคต (New S-Curve) จะมีทั้งการพัฒนาคน และการจัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมการบินในส่วนของ MRO และ OEM ให้มีช่างฝีมือมากขึ้น โดยขอความร่วมมือจากบริษัท Airbus ในส่วนของภาครัฐสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้มีการลงนาม MOU ในเรื่องของการให้บริการภาคพื้น (ground service) ที่ปัจจุบันยังไม่มีหลักสูตรที่ชัดเจนแต่มีความต้องการคนเป็นกำลังในการผลิต นอกจากนี้รวมถึงการพัฒนาคมนาคมที่มีการลงทุน เช่น ทางการบินและทางราง

สุดท้ายนี้ การพัฒนาการบินนั้นต้องมีการพัฒนาให้ครบวงจรทั้งการพัฒนาในส่วนของสายการบิน, สนามบิน, การซ่อมบำรุงและการพัฒนาทรัพยากรบุคคล เพื่อขับเคลื่อนนโยบายไทยแลนด์ 4.0

เสวนากลุ่มย่อยหัวข้อ “โอกาสและการขับเคลื่อนด้านเศรษฐกิจ (Economics) สู่ตลาดร่วมการบินภูมิภาคอาเซียน”

ในการเสวนานี้ กล่าวถึงการแสดงความคิดเห็นในเรื่องของโอกาสและอุปสรรคหรือความท้าทายของหน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชนในการเปิดตลาดร่วมภูมิภาคอาเซียน ดังนี้

ผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวกับการฝึกอบรมและผลิตบุคลากรด้านการบิน

ในส่วนของผู้ประกอบการนั้น คือ นักบินขาดแคลน ซึ่งการเปิดตลาดร่วมอาเซียนจะหมายถึงการจ้างบุคลากรที่มีความสามารถซึ่งเป็นคนต่างชาติได้หรือไม่ (free movement) นอกจากนี้รวมถึงชาวต่างชาติสามารถเข้ามาทำงานภายในประเทศยากหรือไม่ และประเด็นที่ว่านักบินที่จบการฝึกในประเทศสามารถทำงานในต่างประเทศได้หรือไม่ ส่วนในมุมมองของโอกาสเห็นว่าการเปิดตลาดร่วมอาเซียนนั้น ย่อมเปิดโอกาสให้มีการผลิตนักบินมากขึ้น

ผู้แทนจากบางกอกแอร์เวย์ (Bangkok Airways)

มีประเด็นที่ยังไม่เห็นถึงความชัดเจนในเรื่องการขยายเส้นทางการบินว่าจะมีการเปิดขยายเพียงใด โดยเป็นการเปิดขยายขั้นที่ 6, 7 หรือ 8 เพราะปัจจุบันประเทศไทยเปิดเสรีภาพขั้นที่ 3, 4 จากข้อมูลของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ในมุมมองเรื่องอุปสรรค คือ ในเรื่องของข้อมูลในการเปิดตลาดร่วมการบินภูมิภาคอาเซียนนี้ โดยจะมีการเปิดให้บินและเป็นการให้บินเฉพาะจุด คำถามคือประเทศไทยจะมีการเปิดให้บินแบบไหน มองว่าข้อมูลที่ผู้ประกอบการได้รับยังไม่ชัดเจน นอกจากนี้ประเทศไทยมีความพร้อมหรือไม่ที่จะเปิดตลาดร่วมอาเซียน ควรมีการสำรวจความพร้อมที่จะให้มีการแข่งขัน

ผู้แทนจากการบินไทย (Thai Airways)

ขอก้าวในฐานะของประชาชนทั่วไป การเปิดตลาดร่วมอาเซียนนี้เป็นโอกาสของใคร ของคนไทยหรือของคนต่างชาติ มันใจหรือไม่ว่าโอกาสที่เข้าถึงนั้นเข้าถึงในภาคประชาชน คำถามที่เกิดขึ้นใครคือผู้ที่มีประสิทธิภาพและความยั่งยืนของคนไทยอยู่ที่ใด มองว่านอกจากทางการบิน (aviation) รัฐบาลมีแผนสร้างผู้ประกอบการที่จะกระจายเงินจากภาคการท่องเที่ยวไปชนบทหรือไม่ ประเด็นคำถามอีกข้อคือ ธุรกิจการบินนี้เสรีจริงหรือ มองว่าเฉพาะคนมีเงินมากเท่านั้นหรือเปล่าที่จะมีสิทธิทำธุรกิจนี้ อุปสรรคอีกอย่างหนึ่งคือ กฎเกณฑ์ข้อบังคับ (regulation) ไม่เอื้อ

ผู้แทนจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)

ในเรื่องของสิทธิการบิน มองว่าการเปิดน่านฟ้าให้ประเทศในอาเซียนเข้ามาได้นั้น ประเทศไทยก็สามารถบินไปประเทศอื่นในอาเซียนได้เช่นกัน เกิดการดำเนินธุรกิจใหม่ เช่น ธุรกิจด้านการแพทย์ที่มีการดูแลผู้เข้ารับการรักษาตั้งแต่ขั้นตอนการรักษา การพยาบาล การกินที่มารักษาที่โรงพยาบาลกรุงเทพ ซึ่งบินกับสายการบินบางกอกแอร์เวย์ แม้ว่าจะมีการเปิดเสรีการบินแต่หน่วยงานภาครัฐอาจมีการกีดกันโดยนัยได้ เช่น กรณีของการจดทะเบียนบริษัทที่ต้องจดทะเบียนในประเทศไทย เช่น บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัทไทยแอร์เอเชีย จำกัด หรือ บริษัท ไทยโลชั่น เมนทารี จำกัด เห็นได้ว่าแม้ว่าจะมีบริษัทแม่ในต่างประเทศแต่ถ้าต้องการบินภายในประเทศก็ต้องมีการจดทะเบียนบริษัทในประเทศไทย นอกจากนี้การกีดกันโดยนัยอาจรวมถึงการกันด้วย slot ซึ่งมีไม่พอต่อความต้องการของสายการบิน

ผู้แทนจากบริษัท Bangkok Flight Services (BFS)

เป็นบริษัทให้บริการภาคพื้น (ground handling services) โดยปัจจุบันให้บริการเฉพาะที่สนามบินสุวรรณภูมิ ดูแลสายการบิน 60 สายการบิน ซึ่งยังไม่มีแผนการลงทุนไปต่างจังหวัดโดยปัญหาที่พบคือ คนทำงานในฝ่ายการโดยสารนั้น นักศึกษาที่จบปริญญาตรี ไม่มีทักษะทางด้านภาษา เนื่องจากบริษัทต้องดูแลติดต่อกับสายการบินของหลายประเทศ ทำให้การสื่อสารด้วยภาษาอังกฤษเป็นสิ่งสำคัญ แต่นักศึกษาที่มาสมัครนั้นไม่ได้ภาษาอังกฤษทำให้บริษัทต้องจ้างคนต่างชาติในการทำงาน นอกจากนี้ในส่วนของฝ่ายช่างนั้นหายาก โดยช่างที่เกี่ยวข้องกับภาคพื้นที่เป็นช่างเฉพาะทางนั้นหายาก ทำให้ต้องหาบุคลากรจากต่างประเทศ เช่น ประเทศญี่ปุ่น เพื่อให้ได้บุคลากรที่เพียงพอ จากการจ้างคนต่างชาติปัญหาที่เกิดขึ้นคือ การติดปัญหาเรื่องการขออนุญาตทำงาน (work permit) นอกจากนี้บริษัทยังไม่มีแผนการลงทุนไปทำในต่างประเทศ โดยเห็นว่าควรทำภายในประเทศให้ดีเสียก่อน

ปัญหาในการให้บริการส่วนอื่นมีเรื่อง slot ซึ่งมีจำนวนไม่เพียงพอ, เคาน์เตอร์สำหรับ check-in มีไม่เพียงพอ และที่จอดเครื่องบินไม่พอ ดังนั้นจึงมองว่าควรมีการแก้ไขปัญหาในประเทศเหล่านี้ให้ดีเสียก่อนที่จะไปข้างนอก

ผู้แทนจากนิวเจนแอร์เวย์ (NewGen Airways)

บริษัททำธุรกิจการบินที่เป็นสายการบินแบบเช่าเหมาลำ (charter flight) โดยเฉพาะการให้บริการเที่ยวบินเดินทางระหว่างประเทศไทยและประเทศจีน ซึ่งปัจจุบันประเทศจีนเริ่มทำสายการบินต้นทุนต่ำเพื่อให้บริการแก่ประชาชนของตนเองแล้ว และมีการให้ลงจอดที่เมืองรองของจีน

ผู้แทนจากหน่วยงานให้คำปรึกษาแก่สายการบิน

มองว่าการเปิดตลาดร่วมอาเซียนนี้ควรมีการวางเป้าหมายที่ชัดเจน โดยต้องพิจารณาว่าต้องการให้ประสบความสำเร็จเรื่องอะไร ในการพัฒนานั้นต้องพัฒนาไปควบคู่กันนั่นคือ การพัฒนาในส่วนของอาเซียนก็พัฒนาไปและการพัฒนาภายในประเทศก็พัฒนาไป แต่จะเดินหน้าพัฒนาอย่างไรเพื่อให้เกิดประโยชน์กับประเทศไทยมากที่สุด

ผู้แทนจากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ หรือ สภาพัฒนา (สศช.)

ในการขนส่งทางอากาศ ประเด็นที่ควรให้ความสำคัญคือ ความพร้อมของประเทศไทยที่จะแข่งขันกับต่างประเทศ และมองหามุมที่ทำให้ผู้ประกอบการมีขีดความสามารถในการแข่งขัน

ผู้แทนจากบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

อุปสรรคในมุมมองของวิทยุการบินคือ จะบริหารจัดการเที่ยวบินที่มากขึ้นอย่างไร ทั้งนี้วิทยุการบินมีเป้าหมายที่จะหาวิธีการบริหารนำพาให้เกิดประโยชน์สูงสุดของประเทศและการจ้างที่ปรึกษา เช่น การบริหารห้วงอากาศ

ผู้แทนจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)

ในส่วนของนโยบายสนับสนุน MRO (maintenance, repair and operating supplies) กำลังมีการออกพระราชบัญญัติการบินฉบับใหม่แทนพระราชบัญญัติการเดินอากาศ ซึ่งในการทำ MRO นี้ต้องได้รับการสนับสนุนจากต่างชาติ นอกจากนี้มีการสนับสนุนการพัฒนาสนามบินอุตะเถา

ประเด็นปัญหาเรื่องกฎหมายมีความขัดแย้งกัน เนื่องจากประเทศไทยมีการทำ BOI กับต่างประเทศ แต่เนื่องจากประเทศไทยยังไม่มีมาตรการที่ชัดเจนว่าต้องการอะไรจากต่างประเทศ เช่น ต้องการเงินในการลงทุนหรือต้องการความรู้เทคโนโลยีของต่างชาติ และในฝั่งของต่างประเทศกรณีที่เป็นอุตสาหกรรม ชาวต่างชาตินั้นไม่ยอมเปิดเผยความรู้เทคโนโลยีตรง ๆ ดังนั้นจึงใช้วิธีการจัดตั้งกองทุนให้ความร่วมมือกับกระทรวงวิทยาศาสตร์ โดยเลือกส่งเงินให้แก่กองทุนนี้ในการนำไปพัฒนาความรู้แทนที่จะให้ความรู้ทางเทคโนโลยีโดยตรง ดังนั้นการกำหนดข้อแลกเปลี่ยนควรมีความชัดเจน นอกจากนี้ การทำ BOI อาจมีความขัดแย้งกับการอนุญาตให้ชาวต่างชาติทำงานในประเทศไทย (work permit) นั่นคือ มีการตกลงเจรจาทำ BOI กำหนดให้ชาวต่างชาติสามารถเข้ามาทำงานในประเทศไทยได้ ง่ายขึ้น แต่ว่าติดปัญหาในส่วนของ การขอใบอนุญาตทำงานที่เป็นเรื่องของหน่วยงานอื่น ตัวอย่างของความไม่ชัดเจนในการแลกเปลี่ยนกับต่างประเทศคือ โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ซึ่งมีการตกลงให้ต้องมีการถ่ายทอดความรู้ให้กับสถาบันศึกษาในภาคตะวันออก แต่ไม่มีการกำหนดถึงรายละเอียดให้ถ่ายทอดเป็นเวลานานเพียงใด เป็นต้น

หลักการของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ได้แก่

1. มีการตรวจสอบเทคโนโลยีที่จะนำมาใช้ หากเทคโนโลยีใดคนไทยสามารถผลิตได้ ก็จะไม่ให้ใช้ของต่างชาติ
2. หลักการดำเนินการของ กพท. ทำงานในเชิงลบ (negative) นั่นคือ โดยหลักเอกชนทำอะไรก็ได้ แต่สิ่งใดที่ห้ามไม่ให้ทำ กพท. จะออกกฎข้อบังคับห้ามการกระทำนั้น

3. มีการสนับสนุนนโยบายด้านบุคลากร โดยมีการทำแผนแม่บทช่างอากาศยาน โดยเป็นการพัฒนาช่างในอากาศยาน โดยสำรวจถึงปัญหาจากภาคเอกชนที่ต้องการบุคลากรแบบใด ไม่ว่าจะเป็น ช่างอากาศยาน การให้บริการภาคพื้น (ground handling services), OEM และ MRO

ในการวางเป้าหมายครอบคลุมถึงมิติในเรื่องของผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของแต่ละนโยบายว่าต้องการให้เป็นผลประโยชน์ของใคร และการกระจายมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ

ส่วนสรุปการแสดงความคิดเห็นของผู้ร่วมเสวนาทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่เสนอถึงพฤติกรรมที่เห็นว่าไม่เป็นธรรมในมุมมองของตลาดร่วมซึ่งการกระทำดังกล่าวอาจรุนแรงหรือไม่รุนแรง และการเสนอข้อคิดเห็นบางประการ มีดังนี้

1. การบังคับใช้กฎหมายการป้องกันการค้า
2. การกีดกันสายการบินของประเทศตัวเองไว้เป็นพยาน เช่น กรณีในประเทศเกาหลีใต้ เมื่อมีการสอบสวนสายการบินจะมีการกีดกันสายการบินของประเทศตนเองไว้เป็นพยาน
3. แม้ว่าจะให้มีการเปิดตลาดร่วม แต่มีความเชื่อว่าสุดท้ายไม่มีการค้าเสรีจริง ๆ เช่น มีการกีดกันด้านเทคโนโลยี กรณีที่มีการกำหนดข้อบังคับให้สายการบินต้องมีเทคโนโลยีตามที่กำหนด หากไม่มีจะไม่สามารถบินเข้าประเทศได้
4. มีการกำหนดเป้าหมายที่ต้องการจะเดินทางไปด้วยกันทั้งในส่วนของภาครัฐและภาคเอกชน
5. มีการลงมือปฏิบัติจริงตามที่วางแผนไว้