

บทที่ 5

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

5.1 การนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยขอนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลงานวิจัย แบ่งเป็น 2 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถาม วิเคราะห์โดยใช้สถิติการแจกแจงความถี่ และการหาค่าร้อยละ (Percentage)

ตอนที่ 2 การศึกษาทัศนคติของนักศึกษาเกี่ยวกับความรู้ความเข้าใจและการใช้ประโยชน์จากบริการ ร่วมโดยสารกันไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) ที่เกี่ยวกับกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ภายในมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่เป็นรายด้าน โดยวิเคราะห์ข้อมูลจากค่าคะแนนเฉลี่ย (Mean) และค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

5.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถาม วิเคราะห์โดยใช้สถิติการแจกแจงความถี่ และการหาค่าร้อยละ (Percentage) แสดงในตาราง 1

ตารางที่ 2 จำนวนและค่าร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามตัวแปรที่ทำการศึกษา

ตัวแปรที่ศึกษา		จำนวน (คน)	ร้อยละ
1.เพศ	สถานะทางเพศ		
	ชาย	72	36
	หญิง	128	64
	รวม	200	100
2.อายุ	อายุ		
	ต่ำกว่า 15 ปี	0	0
	15-18 ปี	23	11.5

ตัวแปรที่ศึกษา		จำนวน (คน)	ร้อยละ
19-22 ปี	อายุ	164	84
23-25 ปี		11	4
รวม		200	100
3.รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	รายได้		
ต่ำกว่า 5,000 บาท		140	70
5,000 – 7,000 บาท		42	21
7,001 – 10,000 บาท		12	6
10,001 – 15,000 บาท		4	2
มากกว่า 15,001 บาท		2	1
รวม		200	100
4.ระดับการศึกษา	การศึกษา		
ชั้นปีที่ 1		132	66
ชั้นปีที่ 2		42	21
ชั้นปีที่ 3		14	7
ชั้นปีที่ 4		12	6
รวม		200	100

ตารางที่ 2 (ต่อ) จำนวนและค่าร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามตัวแปรที่ทำการศึกษา

จากตารางที่ 2 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่เป็นนักศึกษาชายจำนวน 90 คน คิดเป็นร้อยละ 45 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด นักศึกษาหญิงจำนวน 110 คน คิดเป็นร้อยละ 55 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีผลสัมฤทธิ์ทางการศึกษาอยู่ในระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 57 นักศึกษาในกลุ่มตัวอย่างส่วนน้อยมีผลสัมฤทธิ์ทางการศึกษาอยู่ในระดับสูง (คะแนนเฉลี่ยสะสมมากกว่า 3.25) คิดเป็นร้อยละ 22

ตอนที่ 2 การศึกษาทัศนคติของนักศึกษาเกี่ยวกับความรู้ความเข้าใจและการใช้ประโยชน์จากบริการร่วมโดยสารกันไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) ที่เกี่ยวกับกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ภายในมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่เป็นรายด้าน โดยการวิเคราะห์หาค่าคะแนนเฉลี่ย (Mean) และค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) ดังแสดงในตารางที่ 3

ตารางที่ 3 ค่าคะแนนเฉลี่ย (Mean) และค่าความเบี่ยงเบน มาตรฐาน (Standard Deviation) ของ ความรู้ความเข้าใจและการใช้ประโยชน์จากบริการร่วมโดยสารกันไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ ในแต่ละด้าน

ความรู้ความเข้าใจของนักศึกษา เกี่ยวกับ Ride Sharing	จำนวนนักศึกษา (n = 200)		การแปลความหมาย
	$\bar{x}$	SD	
1.ด้านความรู้ความเข้าใจ (Knowledge)	3.45	3.83	สูงกว่าปานกลาง
2.ด้านราคา (Cost)	2.78	2.59	ต่ำกว่าปานกลาง
3.ด้านความปลอดภัย (Safety)	3.25	2.95	ปานกลาง
4.ด้านความสะดวก (Comfort)	3.06	3.08	ปานกลาง
5.ด้านเวลา (Time)	2.74	3.20	ต่ำกว่าปานกลาง

จากตารางที่ 3 แสดงว่า นักศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่มีความรู้ความเข้าใจ Ride Sharing โดยรวมอยู่ในระดับสูงกว่าปานกลาง และเมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่านักศึกษามีความตระหนัก ด้านความปลอดภัยอยู่ในระดับปานกลาง ยกเว้นด้านราคาและด้านเวลาอยู่ในระดับต่ำกว่าปานกลาง

ตารางที่ 4 การเปรียบเทียบความแตกต่างเกี่ยวกับความรู้ความเข้าใจบริการร่วมไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) โดยไม่ได้ยกตัวอย่าง กับการให้บริการร่วมโดยสารไปในเส้นทางเดียวกัน โดยยกตัวอย่าง เช่น บริการอูเบอร์ แกร็บคาร์ แกร็บแท็กซี่ โดยใช้การวิเคราะห์ T-Test

คะแนน	N	Mean	SD	T-test
ความรู้ความเข้าใจ บริการร่วมไปใน เส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) โดยไม่ได้ ยกตัวอย่าง	200	9	15.28	0.986

คะแนน	N	Mean	SD	T-test
ความรู้ความเข้าใจ บริการร่วมไปใน เส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) โดย ยกตัวอย่าง	200	11	14.30	0.986

ตารางที่ 4 (ต่อ) การเปรียบเทียบความแตกต่างเกี่ยวกับความรู้ความเข้าใจบริการร่วมไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) โดยไม่ได้ยกตัวอย่าง กับการให้บริการร่วมโดยสารไปในเส้นทางเดียวกันโดยยกตัวอย่าง เช่น บริการอุเบอร์ แกรบคาร์ แกรบแท็กซี่ โดยใช้การวิเคราะห์ T-Test

หมายเหตุ: นัยสำคัญทางสถิติ ที่ 0.05

จากตารางที่ 4 แสดงว่า นักศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่มีความรู้ความเข้าใจบริการร่วมไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) โดยไม่ได้ยกตัวอย่าง กับการให้บริการร่วมโดยสารไปในเส้นทางเดียวกันโดยยกตัวอย่าง เช่น บริการอุเบอร์ แกรบคาร์ แกรบแท็กซี่ ไม่แตกต่างกัน ค่า t-Stat ที่ได้ (0.986) น้อยกว่า ค่า t-Critical (1.96) โดยมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ 0.05 จากการทดสอบแบบสองทาง (Two-tail test)

ตารางที่ 5 ค่าร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง เกี่ยวกับปัจจัยการใช้บริการรถโดยสารของมหาวิทยาลัยในบริการโดยสารร่วมไปในเส้นทางเดียวกัน ระหว่างวิทยาเขตของมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่

ปัจจัยในการเดินทางของนักศึกษา เกี่ยวกับ Ride Sharing	ตัวแปรที่ศึกษา	จำนวนคน	ร้อยละ
1.การเดินทางของนักศึกษา	พาหนะหลัก		
• รถส่วนตัว		62	31
• รถโดยสารของมหาวิทยาลัย		94	49
• ดิครยนต์ของเพื่อนไป		12	6
• ใช้รถประจำทาง		28	14
2.การเดินทางสำรองของนักศึกษา กรณีไม่สามารถใช้บริการหลักได้	พาหนะสำรอง		
• รถส่วนตัว		118	59
• ดิครยนต์ของเพื่อนที่รู้จักไป		42	21
• ดิครยนต์ของเพื่อนที่ไม่รู้จักก็ได้ไปเรียน		6	3
• ใช้รถประจำทาง		34	17
3.การเดินทางทางเลือกของนักศึกษา โดยบริการ Ride Sharing ของเพื่อน นักศึกษาด้วยกัน	พาหนะทางเลือก		
• ใช้เพราะจำเป็นต้องรีบเดินทางไปเรียนหรือสอบ		128	64
• ใช้เพราะความสะดวกสบายและประหยัดเวลา		38	19
• ไม่ใช่เพราะไม่ไวใจเพื่อนนักศึกษาที่ใช้รถส่วนตัว		16	8
• ไม่ใช่เพราะเลือกใช้บริการรถประจำทางดีกว่า		18	9

ปัจจัยในการเดินทางของนักศึกษา เกี่ยวกับ Ride Sharing	ตัวแปรที่ศึกษา	จำนวนคน	ร้อยละ
4.การเลือกใช้บริการให้ร่วมโดยสาร ไปในเส้นทางเดียวกันเปรียบเทียบกับ บริการหลัก • รถบริการส่วนตัว • รถโดยสารของมหาวิทยาลัย • ไม่ใช้บริการทั้งสองแบบ • ใช้รถประจำทางทางสาธารณะ หรืออุเบอร์ แกรบคาร์	พาหนะทางเลือก	76 100 10 10	38 50 5 5
5.การเลือกใช้บริการร่วมโดยสารไป ในเส้นทางเดียวกัน โดยเทคโนโลยี แอปพลิเคชัน ในมือถือ • ใช้เพราะความทันสมัย • ใช้เพราะความสะดวกสบาย และประหยัดเวลา • ไม่ใช้เพราะไม่ไว้วางใจเพื่อน นักศึกษาที่ใช้รถส่วนตัว • ไม่ใช้เพราะมีบริการทางเลือก เช่น รถประจำทางสาธารณะ อุเบอร์ แกรบคาร์	พาหนะและ อุปกรณ์เสริม	28 164 18 10	14 82 9 5

ตารางที่ 5 (ต่อ) ค่าร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง และ ร้อยละของทัศนคติ เกี่ยวกับปัจจัยการใช้บริการรถโดยสารของมหาวิทยาลัยในบริการโดยสารร่วมไปในเส้นทางเดียวกันระหว่างวิทยาเขตของมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่

จากตารางที่ 5 ความเป็นไปได้ในการใช้ประโยชน์จากบริการร่วมโดยสารกันไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) ของนักศึกษาที่เดินทางไปเรียนระหว่างวิทยาเขตเวียงบัวกับวิทยาเขตแม่สา พบว่า นักศึกษาร้อยละ 82 จะเลือกใช้บริการร่วมโดยสารไปในเส้นทางเดียวกัน โดยเทคโนโลยี แอปพลิเคชัน ในมือถือเพราะความสะดวกสบายและประหยัดเวลา ขณะที่ร้อยละ 59 ยังใช้รถ

ส่วนตัวกรณีไม่สามารถใช้บริการหลักคือรถบริการของมหาวิทยาลัยได้ หากให้นักศึกษาเลือกใช้บริการให้ร่วมโดยสารไปในเส้นทางเดียวกันกับบริการหลักคือรถบริการของทางมหาวิทยาลัย ร้อยละ 50 ตอบว่ายังคงใช้รถบริการของทางมหาวิทยาลัย ร้อยละ 5 ใช้รถประจำทางทางสาธารณะ หรืออุเบอร์ แกรบคาร์ จึงสรุปได้ว่าความเป็นไปได้ในการใช้ประโยชน์จากบริการร่วมโดยสารกันไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) ของนักศึกษาที่เดินทางไปเรียนระหว่างวิทยาเขตเวียงบัวกับวิทยาเขตแม่สายยังเป็นไปได้น้อย

ตารางที่ 6 ค่าร้อยละของความคิดเห็นเกี่ยวกับการใช้บริการร่วมโดยสารไปในเส้นทางเดียวกันเรื่อง นักศึกษารู้จักบริการร่วมโดยสารไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) หรือไม่

หัวข้อหรือเนื้อหาในเรื่องการ ร่วมโดยสารไปในเส้นทาง เดียวกัน	ร้อยละ					
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่มี หรือไม่ แน่ใจ
นักศึกษารู้จักการร่วม โดยสารไปในเส้นทาง เดียวกัน(Ride Sharing) หรือไม่	(20) 10	(86) 43	(64) 32	(16) 8	(4) 2	(10) 5

จากตารางที่ 6 แสดงว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ รู้จักการร่วมโดยสารไปในเส้นทางเดียวกัน(Ride Sharing) โดยร้อยละ 43 ของกลุ่มตัวอย่างบ่งชี้ว่ามาก

ตารางที่ 7 คำร้อยละของความคิดเห็นเกี่ยวกับการใช้บริการร่วมโดยสารไปในเส้นทางเดียวกันเรื่อง นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ รู้จักบริการร่วมโดยสารไปในเส้นทางเดียวกัน เช่น อูเบอร์ แกรบคาร์ แกรบแท็กซี่ หรือไม่

หัวข้อหรือเนื้อหาในเรื่องการ ร่วมโดยสารไปในเส้นทาง เดียวกัน	ร้อยละ					
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่มี หรือไม่ แน่ใจ
นักศึกษาใช้บริการร่วม โดยสารไปในเส้นทาง เดียวกัน เช่น อูเบอร์ แกรบ คาร์ แกรบแท็กซี่ หรือไม่	(54) 27	(90) 45	(22) 11	(22) 11	(8) 4	(6) 3

จากตารางที่ 7 แสดงว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ รู้จักบริการร่วมโดยสารไปในเส้นทางเดียวกันมาก เช่น อูเบอร์ แกรบคาร์ แกรบแท็กซี่ โดยร้อยละ 45 ของกลุ่มตัวอย่างระบุว่ามาก

ตารางที่ 8 คำร้อยละของความคิดเห็นเกี่ยวกับการใช้บริการร่วมโดยสารไปในเส้นทางเดียวกัน มีความสะดวกในการใช้บริการรถมหาวิทยาลัย หรือไม่

หัวข้อหรือเนื้อหาในเรื่องการ ร่วมโดยสารไปในเส้นทาง เดียวกัน	ร้อยละ					
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่มี หรือไม่ แน่ใจ
ความสะดวกในการใช้บริการ รถมหาวิทยาลัย	(12) 6	(38) 19	(102) 51	(32) 16	(6) 3	(2) 1

จากตารางที่ 8 แสดงว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่รู้สึกพึงพอใจกับความสะดวกในการใช้บริการรถมหาวิทยาลัย โดยร้อยละ 51 ของกลุ่มตัวอย่างมองว่าปานกลาง

ตารางที่ 9 ค่าร้อยละของความคิดเห็นเกี่ยวกับการใช้บริการร่วมโดยสารไปในเส้นทางเดียวกัน ด้านการชำระเงินต้องชำระผ่านบัตรเครดิตเท่านั้น

หัวข้อหรือเนื้อหาในเรื่องการร่วมโดยสารไปในเส้นทางเดียวกัน	ร้อยละของความคิดเห็น					
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่มีหรือไม่แน่ใจ
การชำระเงินต้องชำระผ่านบัตรเครดิตเท่านั้น	(8) 4	(14) 7	(46) 23	(58) 29	(46) 23	(28) 14

จากตารางที่ 9 แสดงว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่มองว่าการใช้บริการเรียกรถโดยสาร การชำระเงินต้องชำระผ่านบัตรเครดิตเท่านั้น โดยร้อยละ 29 ของกลุ่มตัวอย่างมองว่ายังมีปริมาณน้อย

ตารางที่ 10 ค่าร้อยละของความคิดเห็นเกี่ยวกับการใช้บริการร่วมโดยสารไปในเส้นทางเดียวกันด้านความปลอดภัยของผู้โดยสารหญิง

หัวข้อหรือเนื้อหาในเรื่องการร่วมโดยสารไปในเส้นทางเดียวกัน	ร้อยละของความคิดเห็น					
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่มีหรือไม่แน่ใจ
ความปลอดภัยของผู้โดยสารหญิง	(16) 8	(34) 17	(108) 54	(36) 18	(4) 2	(2) 1

จากตารางที่ 10 แสดงว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่มองว่าการใช้บริการเรียกรถโดยสาร มีความปลอดภัยของผู้โดยสารหญิง โดยร้อยละ 54 ของกลุ่มตัวอย่างมองว่าปานกลาง

ตารางที่ 11 คำร้อยละของความคิดเห็นเกี่ยวกับการใช้บริการร่วมโดยสาร ไปในเส้นทางเดียวกันด้านความสะดวกในการใช้แอปพลิเคชันในมือถือ

หัวข้อหรือเนื้อหาในเรื่องการร่วมโดยสารไปในเส้นทางเดียวกัน	ร้อยละของความคิดเห็น					
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่มีหรือไม่แน่ใจ
ความสะดวกในการใช้แอปพลิเคชันในมือถือ	(32) 16	(82) 41	(70) 35	(12) 6	(4) 2	0 0

จากตารางที่ 11 แสดงว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ มองว่าการใช้บริการเรียกรถโดยสาร มีความสะดวกในการใช้แอปพลิเคชันในมือถือ โดยร้อยละ 41 ของกลุ่มตัวอย่างมองว่ามาก

ตารางที่ 12 คำร้อยละของความคิดเห็นเกี่ยวกับการใช้บริการร่วมโดยสาร ไปในเส้นทางเดียวกันเรื่องปัญหาการปฏิเสธผู้โดยสาร

หัวข้อหรือเนื้อหาในเรื่องการร่วมโดยสารไปในเส้นทางเดียวกัน	ร้อยละของความคิดเห็น					
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่มีหรือไม่แน่ใจ
ปัญหาการปฏิเสธผู้โดยสาร	(16) 8	(56) 28	(84) 42	(36) 18	(6) 3	(2) 1

จากตารางที่ 12 แสดงว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ มองว่าการใช้บริการเรียกรถโดยสาร มีปัญหาการปฏิเสธผู้โดยสารร้อยละ 42 ของกลุ่มตัวอย่างมองว่าอยู่ในระดับปานกลาง

ตารางที่ 13 ค่าร้อยละของความคิดเห็นเกี่ยวกับการใช้บริการโดยสารร่วมไปในเส้นทางเดียวกัน
เรื่องบอกราคาชัดเจน ตรวจสอบได้

หัวข้อหรือเนื้อหาในเรื่องการ ร่วมโดยสารไปในเส้นทาง เดียวกัน	ร้อยละของความคิดเห็น					
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่มี หรือไม่ แน่ใจ
บอกราคาชัดเจน ตรวจสอบ ได้	(18) 9	(62) 31	(60) 30	(42) 21	(14) 7	(8) 4

จากตารางที่ 13 แสดงว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่มองว่าการใช้บริการเรียกรถโดยสาร
สามารถบอกราคาชัดเจน ตรวจสอบได้ ร้อยละ 31 ของกลุ่มตัวอย่างมองว่ามาก และร้อยละ 30 ของ
กลุ่มตัวอย่างมองว่าปานกลาง

ตารางที่ 14 ค่าร้อยละของความคิดเห็นเกี่ยวกับการใช้บริการโดยสารร่วมไปในเส้นทางเดียวกัน
เรื่องบริการที่ดีกว่า

หัวข้อหรือเนื้อหาในเรื่องการ ร่วมโดยสารไปในเส้นทาง เดียวกัน	ร้อยละของความคิดเห็น					
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่มี หรือไม่ แน่ใจ
บริการที่ดีกว่า	(12) 6	(54) 28	(88) 44	(28) 14	(8) 4	(4) 2

จากตารางที่ 14 แสดงว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่มองว่าการใช้บริการเรียกรถ
โดยสารมีการให้บริการที่ดีกว่า ร้อยละ 44 ของกลุ่มตัวอย่างมองว่าปานกลาง

ตารางที่ 15 ค่าร้อยละของความคิดเห็นเกี่ยวกับการใช้บริการร่วมโดยสารร่วมไปในเส้นทางเดียวกัน
รถใหม่กว่า

หัวข้อหรือเนื้อหาในรายการ ร่วมโดยสารไปในเส้นทาง เดียวกัน	ร้อยละของความคิดเห็น					
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่มี หรือไม่ แน่ใจ
รถใหม่กว่า	(18)	(54)	(88)	(24)	(12)	(4)
	9	27	44	12	6	2

จากตารางที่ 15 แสดงว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่มองว่าการใช้บริการเรียกรถ
โดยสารมีสภาพรถใหม่กว่า ร้อยละ 44 ของกลุ่มตัวอย่างมองว่าปานกลาง

ตาราง 16 ค่าร้อยละความคิดเห็นเกี่ยวกับการใช้บริการร่วมโดยสารไปในเส้นทางเดียวกันของผู้ขับ
ไม่ชำนาญเส้นทาง

หัวข้อหรือเนื้อหาในรายการ ร่วมโดยสารไปในเส้นทาง เดียวกัน	ร้อยละของความคิดเห็น					
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่มี หรือไม่ แน่ใจ
ผู้ขับไม่ชำนาญเส้นทาง	(18)	(20)	(80)	(50)	(30)	(2)
	9	10	40	25	15	1

จากตาราง 16 แสดงว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่มองว่าการใช้บริการเรียกรถโดยสาร
มีผู้ขับไม่ชำนาญเส้นทาง ร้อยละ 40 ของกลุ่มตัวอย่างมองว่าปานกลาง

ตารางที่ 17 ค่าร้อยละของความคิดเห็นเกี่ยวกับการใช้บริการร่วมโดยสารไปในเส้นทางเดียวกัน
เรื่องผู้โดยสารต้องรอนาน

หัวข้อหรือเนื้อหาในเรื่องการ ร่วมโดยสารไปในเส้นทาง เดียวกัน	ร้อยละของความคิดเห็น					
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่มี หรือไม่ แน่ใจ
รอนาน	(8)	(58)	(70)	(38)	(22)	(4)
	4	29	35	19	11	2

จากตาราง 17 แสดงว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่มองว่าการใช้บริการเรียกรถโดยสาร
มีการทำให้ผู้โดยสารต้องรอนาน ร้อยละ 35 ของกลุ่มตัวอย่างมองว่าปานกลาง

ตารางที่ 18 ค่าร้อยละของความคิดเห็นเกี่ยวกับการใช้บริการร่วมโดยสารไปในเส้นทางเดียวกัน
เรื่องระบบ GPS นำทาง บางครั้งมีปัญหา

หัวข้อหรือเนื้อหาในเรื่องการ ร่วมโดยสารไปในเส้นทาง เดียวกัน	ร้อยละของความคิดเห็น					
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่มี หรือไม่ แน่ใจ
ระบบ GPS นำทาง บางครั้งมี ปัญหา	(10)	(72)	(74)	(32)	(10)	(2)
	5	36	37	16	5	1

จากตาราง 18 แสดงว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่มองว่าการใช้บริการเรียกรถโดยสาร
บางครั้งมีปัญหาเรื่องระบบ GPS นำทาง ร้อยละ 37 ของกลุ่มตัวอย่างมองว่าอยู่ในระดับปานกลาง

ตารางที่ 19 ค่าร้อยละของความคิดเห็นเกี่ยวกับการใช้บริการร่วมโดยสารไปในเส้นทางเดียวกัน เรื่องหากมีบริการให้ร่วมโดยสาร ไปเรียนที่วิทยาเขตแม่สา หรือสะลง ท่านจะใช้บริการหรือไม่

หัวข้อหรือเนื้อหาในเรื่องการ ร่วมโดยสารไปในเส้นทาง เดียวกัน	ร้อยละของความคิดเห็น					
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่มี หรือไม่ แน่ใจ
หากมีบริการให้ร่วมโดยสาร ไปเรียนที่วิทยาเขตแม่สา หรือสะลง ท่านจะใช้บริการ หรือไม่	(20) 10	(80) 40	(72) 36	(16) 8	(10) 5	(2) 1

จากตาราง 19 แสดงว่า นักศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ มองว่าหากมีบริการให้ร่วมโดยสาร ไปเรียนที่วิทยาเขตแม่สา หรือสะลง นักศึกษาจะใช้บริการ ร้อยละ 40 ของกลุ่มตัวอย่างมองว่าอยู่ในระดับมาก

ตารางที่ 20 ค่าร้อยละของของความคิดเห็นเกี่ยวกับการใช้บริการร่วมโดยสาร ไปในเส้นทางเดียวกัน เรื่องหากคนขับเป็นนักศึกษา มหาวิทยาลัยเดียวกับท่าน ท่านจะใช้บริการหรือไม่

หัวข้อหรือเนื้อหาในเรื่องการ ร่วมโดยสารไปในเส้นทาง เดียวกัน	ร้อยละของความคิดเห็น					
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่มี หรือไม่ แน่ใจ
หากคนขับเป็นนักศึกษา มหาวิทยาลัยเดียวกับท่าน ท่านจะใช้บริการหรือไม่	(16) 8	(60) 30	(88) 44	(12) 6	(16) 8	(8) 4

จากตาราง 20 แสดงว่า นักศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ มองว่าหากคนขับเป็นนักศึกษา มหาวิทยาลัยเดียวกัน นักศึกษาจะใช้บริการ ร้อยละ 44 ของกลุ่มตัวอย่างมองว่าอยู่ในระดับปานกลาง

ตารางที่ 21 ค่าร้อยละของความคิดเห็นเกี่ยวกับการใช้บริการร่วมโดยสารไปในเส้นทางเดียวกัน
เรื่องมารยาทในการขับขี่ของผู้ขับขี่ มีมารยาทดี เคารพกฎจราจร

หัวข้อหรือเนื้อหาในเรื่องการ ร่วมโดยสารไปในเส้นทาง เดียวกัน	ร้อยละของความคิดเห็น					
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่มี หรือไม่ แน่ใจ
มารยาทในการขับขี่ของผู้ขับ ขี่ มีมารยาทดี เคารพกฎ จราจร	(50) 25	(82) 41	(74) 37	(12) 6	(2) 1	0

จากตารางที่ 21 แสดงว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่มีแนวโน้มว่ามารยาทในการขับขี่ของผู้ขับ
ขี่ มีมารยาทดี เคารพกฎจราจร ร้อยละ 41 ของกลุ่มตัวอย่างมองว่ามาก

ตารางที่ 22 ค่าร้อยละของความคิดเห็นเกี่ยวกับการใช้บริการร่วมโดยสารไปในเส้นทางเดียวกัน
เรื่องสภาพภายในห้องโดยสาร มีการติดตั้ง อุปกรณ์สำคัญประจำรถตามที่กฎหมายกำหนด เช่น
มิเตอร์ วิทยุสื่อสาร ตารางอัตราค่าโดยสาร

หัวข้อหรือเนื้อหาในเรื่องการ ร่วมโดยสารไปในเส้นทาง เดียวกัน	ร้อยละของความคิดเห็น					
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่มี หรือไม่ แน่ใจ
สภาพภายในห้องโดยสาร มี การติดตั้ง อุปกรณ์สำคัญ ประจำรถตามที่กฎหมาย กำหนด เช่น มิเตอร์ วิทยุ สื่อสาร ตารางอัตราค่า โดยสาร	(48) 24	(60) 30	(78) 39	(12) 6	(2) 1	0

จากตาราง 22 แสดงว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่มีแนวโน้มว่าสภาพภายในห้องโดยสาร มี
การติดตั้ง อุปกรณ์สำคัญประจำรถตามที่กฎหมายกำหนด เช่น มิเตอร์ วิทยุสื่อสาร ตารางอัตราค่า
โดยสาร ร้อยละ 39 ของกลุ่มตัวอย่างมองว่าอยู่ในระดับปานกลาง

ตารางที่ 23 ค่าร้อยละของความคิดเห็นเกี่ยวกับการใช้บริการร่วมโดยสารไปในเส้นทางเดียวกัน
เรื่องปริมาณรถโดยสารของมหาวิทยาลัยมีความเพียงพอในการเรียกใช้บริการ

หัวข้อหรือเนื้อหาในเรื่องการ ร่วมโดยสารไปในเส้นทาง เดียวกัน	ร้อยละของความคิดเห็น					
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่มี หรือไม่ แน่ใจ
ปริมาณรถโดยสารของ มหาวิทยาลัยมีความเพียงพอ ใน การเรียกใช้บริการ	(34) 17	(32) 16	(68) 34	(34) 17	(36) 18	(6) 3

จากตาราง 23 แสดงว่า นักศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ มองว่าปริมาณรถโดยสารของมหาวิทยาลัยมีความเพียงพอในการเรียกใช้บริการ ร้อยละ 34 ของกลุ่มตัวอย่างมองว่าอยู่ในระดับปานกลาง

5.3 การอภิปรายผลการศึกษา

จากผลการศึกษาเกี่ยวกับการใช้บริการรถโดยสารของมหาวิทยาลัยในบริการโดยสารร่วมไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) ระหว่างวิทยาเขตของมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ มีประเด็นในการอภิปรายผล ดังนี้

การศึกษาแนวความคิดการร่วมโดยสารกันไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) ในเอกเทศ
สัญญาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยจะเปรียบเทียบกับสัญญาดังต่อไปนี้

1) สัญญาจ้างทำของ

ลักษณะของการโดยสารร่วมไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) มีการให้คำนิยาม เช่น
หมายถึงระบบการเดินทางที่ให้ผู้โดยสารที่มีแผนการเดินทางเดียวกันและเวลาเดียวกันร่วมเดินทาง
ไปในเส้นทางเดียวกัน ในระยะเวลาสั้นๆ¹ หรือหมายถึงการเดินทางของบุคคลในยานพาหนะที่เสนอ

¹ Niels Agatz, Alan L. Erera, Martin W.P. Savelsbergh and Xing Wang, “Dynamic Ride-Sharing: a Simulation Study in Metro Atlanta”, Ibid, p. 532.

โดยผู้ขับเข้าไปถึงจุดมุ่งหมายโดยมิใช่การขนส่งผู้โดยสารสำหรับผลกำไร² ทั้งนี้สามารถสรุปความหมายของ Ride Sharing ในเบื้องต้นว่าหมายถึงการเดินทางที่ให้ผู้โดยสารที่มีแผนการเดินทางเดียวกันและเวลาเดียวกันร่วมเดินทางไปในเส้นทางเดียวกันในระยะเวลาสั้นๆ โดยไม่ได้หารกำไรหรือทำในเชิงพาณิชย์ ซึ่งหากมีการเก็บค่าบริการจากผู้โดยสารร่วมกัน จะเรียกว่า Ride-hailing³ มิใช่ Ride Sharing จากลักษณะของการเดินทางที่ให้ผู้โดยสารที่มีแผนการเดินทางเดียวกันและเวลาเดียวกันร่วมเดินทางไปในเส้นทางเดียวกัน โดยไม่มีการเก็บค่าบริการนี้เองทำให้ Ride Sharing ไม่เข้าลักษณะของสัญญาจ้างทำของเพราะตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย มาตรา 587 กำหนดว่าสัญญาจ้างทำของ คือสัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่งเรียกว่าผู้รับจ้าง ตกลงจะทำการงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งจนสำเร็จให้แก่บุคคลอีกคนหนึ่ง เรียกว่าผู้ว่าจ้าง และผู้ว่าจ้างตกลงจะให้สินจ้างเพื่อผลสำเร็จแห่งการที่ทำนั้น จะเห็นได้ว่าสัญญาจ้างทำของต้องมีการตกลงให้สินจ้าง และไม่เข้าลักษณะสัญญาจ้างแรงงานด้วยเพราะสัญญาจ้างแรงงานนั้น นายจ้างมีอำนาจบังคับบัญชาลูกจ้างระหว่างที่ทำงานให้ (คำพิพากษาฎีกาที่ 13825/2555) มีผลต่อไปว่าผู้โดยสารที่นั่งมาในรถที่ร่วมโดยสารไปในเส้นทางเดียวกันกับผู้ขับที่ไม่มีสถานะเป็นนายจ้างและลูกจ้างตามกฎหมายเพราะการจ้างงานมุ่งถึงผลสำเร็จของงานเป็นสำคัญและผู้รับจ้างมีสิทธิที่จะให้บริการหรือปฏิเสธที่จะไม่ให้บริการแก่ลูกค้าได้ (คำพิพากษาฎีกาที่ 1128 - 1129/2547) ฉะนั้นหน้าที่และความรับผิดชอบระหว่างผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างตามกฎหมาย เช่น มาตรา 591 ถ้าความชำรุดบกพร่องหรือความชักช้าในการที่ทำนั้นเกิดขึ้นเพราะสภาพแห่งสัมภาระ ซึ่งผู้ว่าจ้างส่งให้ก็ดี เพราะคำสั่งของผู้ว่าจ้างก็ดี ท่านว่าผู้รับจ้างไม่ต้องรับผิดชอบ มาตรา 593 ถ้าผู้รับจ้างไม่เริ่มทำการในเวลาอันควร หรือทำการชักช้าฝ่าฝืนข้อกำหนดแห่งสัญญาก็ดี หรือทำการชักช้าโดยปราศจากความผิดของผู้ว่าจ้าง จนอาจคาดหมายล่วงหน้าได้ว่าการนั้นจะไม่สำเร็จภายในกำหนดเวลาที่ได้ตกลงกันไว้ก็ดี ผู้ว่าจ้างชอบที่จะเลิกสัญญาเสียได้ มาตรา 596 ถ้าผู้รับจ้างส่งมอบการที่ทำไม่ทันเวลาที่ได้กำหนดไว้ในสัญญาก็ดีหรือถ้าไม่ได้กำหนดเวลาไว้ในสัญญาเมื่อล่วงพ้นเวลาอันควรแก่เหตุก็ดี ผู้ว่าจ้างชอบที่จะลดสินจ้างลง หรือถ้าสาระสำคัญของสัญญาอยู่ที่เวลา ก็ชอบที่จะเลิกสัญญาได้ จึงไม่อาจนำมาใช้บังคับกับการให้บริการ Ride sharing ได้

ในส่วนของสินจ้างนั้น ตามกฎหมายไทยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องที่กำหนดเรื่องค่าจ้างไว้คือพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พระราชบัญญัติแรงงานสัมพันธ์และพระราชบัญญัติเงินทดแทน ซึ่งตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 มาตรา 5 กำหนดในเรื่องสัญญาจ้างว่า “สัญญาไม่

² Code of Virginia 2017 Title 46.2 Chapter 14

³ โปรดดูความแตกต่างระหว่าง Ride-sharing กับ Ride-hailing ในบทที่ 2 หน้า 8.

ว่าเป็นหนังสือหรือด้วยวาจาระบุชัดเจน หรือเป็นที่เข้าใจโดยปริยายซึ่งบุคคลหนึ่งเรียกว่าลูกจ้างตกลงจะทำงานให้แก่บุคคลอีกบุคคลหนึ่งเรียกว่านายจ้างและนายจ้างตกลงจะให้ค่าจ้างตลอดเวลาที่ทำงานให้” แสดงว่าหากความตกลงใดที่เป็นการตกลงจะทำงานให้ แม้ว่าความตกลงนั้นจะมีได้ทำเป็นสัญญา หากมีการตกลงให้ค่าจ้างข่มอยู่ในบังคับตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งสิ้น นอกจากนี้กฎหมายแรงงานฉบับนี้ยังกำหนดเรื่องค่าจ้างไว้โดยหมายความว่า “เงินที่นายจ้าง และลูกจ้าง ตกลงกัน จ่ายเป็นค่าตอบแทน ในการทำงาน ตามสัญญาจ้าง สำหรับระยะเวลาการทำงานปกติ เป็นรายชั่วโมง รายวัน รายสัปดาห์ รายเดือน หรือระยะเวลาอื่น หรือจ่ายให้ โดยคำนวณตาม ผลงานที่ลูกจ้างทำได้ ในเวลาทำงานปกติ ของวันทำงาน และให้หมายความรวมถึงเงินที่ นายจ้างจ่ายให้แก่ลูกจ้าง ในวันหยุด และ วันลา ที่ลูกจ้างมิได้ทำงาน แต่ลูกจ้างมีสิทธิได้รับตามพระราชบัญญัตินี้” ค่าจ้างตามกฎหมายแรงงานจึงแบ่งเป็น 3 ประเภทคือค่าจ้างตามปกติ ค่าจ้างในวันหยุดและค่าจ้างในวันลา โดยค่าจ้างตามปกติไม่ต้องไม่น้อยกว่าอัตราค่าจ้างขั้นต่ำ ที่กฎหมายกำหนดไว้

สำหรับค่าจ้างในต่างประเทศโดยเฉพาะในสหรัฐอเมริกา นั้น มีการกำหนดค่าจ้างไว้หลายประเภท เช่น The Davis-Bacon and Related Acts (DBRA) กำหนดค่าจ้างสำหรับงานที่เป็นงานก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างให้กับรัฐ “Backpay” คือค่าจ้างภายหลังที่ลูกจ้างมีสิทธิได้รับสำหรับค่าใช้จ่ายที่ลูกจ้างได้จ่ายไปล่วงหน้าที่เกี่ยวข้องในส่วนการงานที่ทำให้ เช่น ค่าสัมภาระในการก่อสร้าง⁴ เป็นต้น “Educational Level and Pay” คือค่าจ้างสำหรับงานที่ต้องใช้บุคคลที่มีทักษะสูงหรือการศึกษาสูง ที่ควร ได้รับค่าจ้างมากกว่าค่าจ้างสำหรับงานทั่วไป เช่น ค่าจ้างแพทย์เฉพาะทางในโรงพยาบาล ค่าจ้างศาสตราจารย์ในมหาวิทยาลัย เป็นต้น “Hazard Pay” คือค่าจ้างสำหรับงานที่ต้องทำงานในสภาพแวดล้อมที่เป็นอันตราย หรือภายใต้ความกดดัน⁵ เช่น งานในห้องแล็บที่มีกากกัมมันตภาพรังสี งานวางท่อใต้น้ำลึก เป็นต้น “Merit Pay” คือค่าจ้างที่นายจ้างตกลงจ่ายให้กับลูกจ้างเพิ่มขึ้นสำหรับช่วงเวลาใดเวลาหนึ่งโดยขึ้นอยู่กับหลักเกณฑ์ระหว่างนายจ้างกับลูกจ้าง⁶ เช่น การเพิ่มเงินสำหรับลูกจ้างที่ทำงานดี หรือลูกจ้างดีเด่นที่ได้รับคำชมจากลูกค้า เป็นต้น “Severance

⁴United States Department of Labor, Wages (2018), Retrieved 2 June 2018 [Online] from: <https://www.dol.gov/general /topic /wage/backpay>.

⁵ Ibid.

⁶ Ibid.

⁷ United States Department of Labor, Wages (2018), supra note.

Pay” หมายถึงเงินชดเชยที่นายจ้างจ่ายให้เมื่อลูกจ้างออกจากงาน โดยขึ้นอยู่กับระยะเวลาที่ลูกจ้างทำงานให้กับนายจ้าง⁸

สัญญาจ้างทำของ (Hire for work contract) ตามระบบกฎหมาย Common law ไม่ได้มีระบุไว้โดยชัดเจน มีเพียงสัญญาจ้างแรงงาน (Employment contract) เท่านั้น ซึ่งต่อมาจากการมีแนวคิดเกี่ยวกับการคุ้มครองลิขสิทธิ์ ทำให้เกิดสัญญา Hire for work ขึ้น ภายใต้กฎหมายลิขสิทธิ์ของสหรัฐ ในปี ค.ศ.1909 ก่อนที่จะมีการแก้ไขต่อมาในปี ค.ศ.1976 (The copy rights act 1976) มาตรา 101 มีข้อความระบุว่า “A work made for hire is a work prepared by a formal, salaried employee within the scope of his employment...”⁹ แสดงให้เห็นว่าสัญญาจ้างทำของแยกออกจากสัญญาจ้างแรงงาน และอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายลิขสิทธิ์

2) สัญญาเช่าทรัพย์สิน

ลักษณะของสัญญาเช่าทรัพย์สินตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยนั้น เป็นสัญญาต่างตอบแทนที่ไม่มีการโอนกรรมสิทธิ์ โดย “ผู้ให้เช่า” ตกลงให้อีกฝ่ายซึ่งเรียก “ผู้เช่า” ได้ใช้หรือได้ประโยชน์จากทรัพย์สินอย่างใดอย่างหนึ่งภายในระยะเวลาหนึ่งซึ่งมีจำกัด และผู้เช่าก็ตกลงจะให้ค่าเช่าเพื่อการนั้น เมื่อพิจารณาลักษณะของสัญญาเช่าทรัพย์สินดังกล่าวแล้วจะเห็นว่าสาระสำคัญอยู่สามส่วนคือการที่ผู้เช่าได้ใช้ประโยชน์ในทรัพย์สิน ในเวลาจำกัดและค่าเช่า เมื่อพิจารณาลักษณะของการร่วมเดินทางไปในเส้นทางเดียวกัน หรือ Ride Sharing จะเห็นว่ามีความใกล้เคียงกับสัญญาเช่าทรัพย์สินส่วนหนึ่ง เพราะหากพิจารณาแก่นนิติสัมพันธ์เป็นสองแบบได้แก่นิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ประกอบการ TNCs และผู้ขับขี่ และนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ขับขี่กับผู้โดยสาร

- 1) นิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ประกอบการ TNCs และผู้ขับขี่ นิติสัมพันธ์ดังกล่าวยังแยกออกอีกได้
- 2) กรณีคือกรณีที่ผู้ขับขี่ไม่มีรถเป็นของตนเอง และกรณีที่ผู้ขับขี่มีรถเป็นของตนเอง

ก) กรณีที่ผู้ขับขี่ไม่มีรถเป็นของตนเอง ผู้ขับขี่ต้องทำสัญญากับผู้ประกอบการ TNCs โดยจะได้รับส่วนแบ่งจากค่าโดยสารที่ผู้โดยสารจ่ายให้โดยอาจจะตกลงจ่ายค่าธรรมเนียมการใช้รถให้กับผู้ประกอบการเป็นรายวันหรือรายเดือน โดยต้องนำรถมาคืนเมื่อเสร็จงาน สัญญาลักษณะดังกล่าวนี้

⁸ Ibid.

⁹ Michael B. Landau, "Works Made for Hire" After Community for Creative Non-Violence v. Reid: The Need for Statutory Reform and the Importance of Contract, 9 Cardozo Arts & Ent. L. J., (1990), pp.118-119.

จึงเข้าลักษณะสัญญาเช่าทรัพย์สินโดยค่าธรรมเนียมที่จ่ายให้ผู้ประกอบการถือเป็น “ค่าเช่า” ตามกฎหมาย

ข) กรณีที่ผู้ขับขี่มีรถเป็นของตนเอง กรณีนี้ผู้ขับขี่ทำสัญญากับผู้ประกอบการ TNC เช่นเดียวกัน โดยจะต้องจ่ายเงินเป็นค่าดำเนินการให้กับบริษัท เช่น ค่าธรรมเนียมจากการบริหารจัดการคิวรถ ค่าธรรมเนียมการเรียกใช้รถจากแอปพลิเคชันในมือถือ เป็นต้น โดยจะได้รับส่วนแบ่งจากค่าโดยสารที่ผู้โดยสารจ่ายให้และได้รับเงินพิเศษอื่น เช่น การนำรถออกมาให้บริการบ่อยๆ เป็นต้น เมื่อพิจารณาแล้วสัญญาดังกล่าวนี้ไม่เข้าลักษณะสัญญาเช่าทรัพย์สินเนื่องจากผู้ขับขี่ได้มีการใช้ประโยชน์โดยตรงจากทรัพย์สินและค่าธรรมเนียมที่ผู้ขับขี่จ่ายให้กับบริษัทไม่ได้เกิดจากการใช้ประโยชน์จากทรัพย์สิน แต่เป็นเงินที่จ่ายให้กับการให้บริการของบริษัท

2) นิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ขับขี่กับผู้โดยสาร ลักษณะนิติสัมพันธ์ไม่มีการใช้ประโยชน์จากทรัพย์สิน โดยการจ่ายเงินของผู้โดยสารนั้นจ่ายให้เพื่อใช้บริการในการขนส่งผู้โดยสารไปถึงจุดหมายปลายทาง จึงไม่ใช่สัญญาเช่าทรัพย์สิน แต่เข้าลักษณะสัญญาขนส่งคนโดยสารมากกว่า

3) สัญญาขนส่งคนโดยสาร

สัญญาขนส่งตามกฎหมายไทยแบ่งเป็นสองประเภท ได้แก่ สัญญารับขนของและสัญญารับขนคนโดยสาร สัญญารับขนหมายถึงสัญญาซึ่งบุคคลหนึ่ง เรียกว่า ผู้ขนส่งตกลงกับผู้ส่งหรือผู้โดยสาร ที่จะขนส่งหรือผู้โดยสารจากที่แห่งหนึ่ง ไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง โดยได้รับค่าระวางพาหนะ¹⁰ โดยนักกฎหมายส่วนใหญ่เห็นว่าผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องมียานพาหนะที่ใช้ขนส่งเป็นของตนเอง¹¹ และมีแนวคำพิพากษาส่วนหนึ่งวางแนวบรรทัดฐานไว้¹² ลักษณะของการร่วมเดินทางไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride sharing) หากพิจารณาตามหลักการของ Ride sharing ในอดีตแล้วจะไม่มีมีการเรียกเก็บเงินจากผู้โดยสารโดยหากจะเรียกเก็บก็จะเป็นเพียงการช่วยค่าน้ำมันเท่านั้น ดังนั้น ลักษณะของ Ride sharing โดยแท้แล้วจะไม่เข้าองค์ประกอบของสัญญารับขนตามประมวลกฎหมายแพ่งและ

¹⁰ ไพฑูริย์ เอกจริยากร, คำอธิบายกฎหมายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน, (พิมพ์ครั้งที่ 5), (กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2546), หน้า 202.

¹¹ เรื่องเดียวกัน.

¹² โปรดดูคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1331/2558 อ้างใน พิพัฒน์ พรพิริยะกุลชัย, ปัญหากฎหมายไทยเกี่ยวกับการขนส่งคนโดยสารทางทะเล, วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (2548), หน้า 6.

พาณิชย์ของไทยเพราะการรับขนจะมีค่าระวางพาหนะ แต่หากพิจารณารูปแบบการให้บริการ Ride sharing ในปัจจุบันจะมีการเรียกเก็บเงินค่าโดยสารจากผู้โดยสารซึ่งทำให้มีการพัฒนากลายเป็น Ride hailing ถ้าหากเป็นบริการในรูปแบบนี้ อาจจะจำแนกรูปแบบการให้บริการได้เป็น 2 รูปแบบ ได้แก่ บริการ Ride hailing ที่ผู้ขับขี่มีรถเป็นของตนเอง และบริการ Ride hailing ที่ผู้ขับขี่ไม่มีรถเป็นของตนเอง เมื่อเปรียบเทียบกับบริการของรถแท็กซี่ในประเทศจีนแล้วมีความคล้ายคลึงกัน โดยประเทศจีนมีสามรูปแบบ ได้แก่ คือ 1) ธุรกิจแบบมีสัญญาจ้าง 2) ธุรกิจแบบดำเนินการโดยตรงโดยบริษัท 3) ธุรกิจแบบดำเนินการส่วนบุคคล แต่สำหรับประเทศไทยจะมีการให้บริการเฉพาะ ในแบบแรกและแบบหลังเท่านั้น

1) บริการ Ride hailing ที่ผู้ขับขี่มีรถเป็นของตนเอง บริการประเภทนี้เป็นการรับขนคนโดยสารจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่งโดยคิดค่าโดยสาร (ค่าระวางพาหนะ) จึงเข้าลักษณะของสัญญารับขนคนโดยสารตามกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ สิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบต่างๆระหว่างผู้ขับขี่กับผู้โดยสารจึงเป็นไปตามกฎหมาย สำหรับหน้าที่และความรับผิดชอบระหว่างบริษัทกับผู้ขับขี่นั้น บริษัทเป็นเพียงตัวกลางในการให้บริการจับคู่ผู้โดยสารกับผู้ขับขี่เท่านั้น โดยมีการเรียกค่าใช้บริการกับผู้โดยสารและผู้ขับขี่ ระหว่างบริษัทกับผู้ขับขี่จึงไม่มีนิติสัมพันธ์ต่อกัน จึงไม่มีหน้าที่และความรับผิดชอบตามกฎหมายด้วย

2) บริการ Ride hailing ที่ผู้ขับขี่ไม่มีรถเป็นของตนเอง บริการประเภทนี้เป็นการรับขนคนโดยสารจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่งโดยคิดค่าโดยสาร (ค่าระวางพาหนะ) จึงเข้าลักษณะของสัญญารับขนคนโดยสารตามกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เช่นเดียวกัน โดยนิติสัมพันธ์ระหว่างบริษัทผู้ให้บริการ Ride hailing กับผู้ขับขี่ อาจจำแนกได้อีกเป็น สองระดับคือกรณีที่บริษัทกับผู้ขับขี่มีสัญญาจ้างต่อกันและกรณีที่บริษัทกับผู้ขับขี่ไม่มีสัญญาจ้าง กรณีแรกนั้นเมื่อมีสัญญาจ้างต่อกัน สิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบต่างๆจึงเป็นไปตามสัญญาจ้างแรงงานและกฎหมายแรงงาน เช่น บริษัทต้องทำประกันสังคมให้ และหากผู้ขับขี่ไปทำละเมิดต่อบุคคลภายนอก บริษัทในฐานะนายจ้างต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ขับขี่ซึ่งเป็นลูกจ้างด้วย ส่วนกรณีที่สอง เมื่อไม่มีสัญญาจ้างต่อกัน สถานะระหว่างบริษัทกับผู้ขับขี่จึงเป็นเพียงตัวการตัวแทนเท่านั้น และสิทธิของผู้ขับขี่ย่อมไม่ได้รับการคุ้มครองตามกฎหมาย

แรงงานด้วย และแม้ผู้ขับขี่ไปก่อละเมิดกับผู้โดยสาร บริษัทย่อมต้องรับผิดชอบเพียงที่อยู่ในขอบเขตของ วัตถุประสงค์เท่านั้น

มีประเด็นจะต้องพิจารณาว่าบุคคลที่เป็น “ผู้ขนส่ง” ตามกฎหมาย จะต้องเป็นผู้ประกอบ อาชีพขนส่งเป็นปกติธุระหรือไม่เห็นว่าการที่จะเป็น “ผู้ขนส่ง” ได้บุคคลนั้นจะต้องประกอบอาชีพ ขนส่งอยู่เป็นประจำ มิใช่เพียงครั้งคราว¹³ และผลมีต่อไปว่าหากผู้ขนส่งก่อความเสียหายแก่ ผู้โดยสาร จะต้องรับผิดชอบต่อกัน โดยสารในความเสียหายอันเกิดแก่ตัวเขา หรือในความเสื่อมเสียอย่าง ใด ๆ อันเป็นผลโดยตรงแต่การที่ต้องชักจูงในการขนส่ง ทั้งนี้ ตาม ปพพ.มาตรา 634 เมื่อพิจารณา กรณีคนขับ Uber หรือ Grab มีการขนส่งไม่ประจำ โดยอาจเป็นการหารายได้หลังเวลาทำงานประจำ หรือในวันหยุด คนขับ Uber หรือ Grab จึงไม่มีสถานะเป็น “ผู้ขนส่ง” ตามกฎหมายซึ่งส่งผลให้ไม่ ต้องรับผิดชอบในความเสียหายต่อกัน โดยสาร เช่น ความล่าช้า หรือความเสียหายของสัมภาระระหว่าง ทำการขนส่ง เป็นต้น แต่อาจต้องรับผิดชอบในกรณีก่อความเสียหายต่อผู้โดยสารโดยจงใจหรือประมาท เลินเล่อซึ่งเข้าลักษณะความผิดฐานละเมิดต่อไป

ประเด็นตามกฎหมายระหว่างประเทศ ได้แก่อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาเกี่ยวกับการ ขนส่งผู้โดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ (UN Convention on the Contract for the International Carriage of Passengers and Luggage by Road 1973) หรือ CVR 1973 ซึ่งมีรัฐ จำนวน 9 ประเทศลงนามผูกพัน ในอนุสัญญาดังกล่าว ได้แก่ Bosnia and Herzegovina, Croatia, Czech Republic, Latvia, Montenegro, Republic of Moldova, Serbia, Slovakia และ Ukraine ก่อนหน้านั้น มีอนุสัญญา ว่าด้วยสัญญาเกี่ยวกับการขนส่งผู้โดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ ปี ค.ศ. 1956 (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road 1956 (CMR 1956) โดยมีรัฐในยุโรป เช่น เบลเยียม ฝรั่งเศส เยอรมัน อิตาลี สเปน อังกฤษ ให้การรับรอง อนุสัญญาดังกล่าว เป็นที่น่าเสียดายที่ประเทศไทยไม่ได้เป็นภาคีในอนุสัญญาทั้งสองตัวข้างต้นนี้ ตามมาตรา 1 แห่ง CVR 1973 กำหนดคำนิยามของ “ผู้โดยสาร” หมายถึงบุคคลใดซึ่งอยู่ใน ปฏิบัติการแห่งสัญญาขนส่งซึ่งทำโดยตนเองหรือตัวแทน ซึ่งผู้ขนส่งทำการขนส่งได้รับค่าตอบแทน หรือไม่ก็ตาม และขอบเขตการบังคับใช้อนุสัญญาดังกล่าวนี้ ในมาตรา 3 กำหนดให้ใช้บังคับถึงการ

¹³ พิพัฒน์ พรพิริยะกุลชัย, ปัญหากฎหมายไทยเกี่ยวกับการขนส่งคนโดยสารทางทะเล, เพิ่งอ้าง, หน้า 95.

ขนส่งโดยยานพาหนะหรือเป็นส่วนหนึ่งของการเดินทางหรือรูปแบบหนึ่งของการขนส่งที่เกิดความ
 สูญหายหรือความเสียหายอันมีสาเหตุจากเหตุการณ์เชื่อมโยงจากการขนส่งโดยยานพาหนะขณะที่
 ผู้โดยสารอยู่ข้างในหรือกำลังเข้าไปหรือออกจากยานพาหนะนั้น และมาตรา 11 ยังกำหนดให้ผู้ให้
 บริการขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อความสูญเสียหรือความเสียหายที่เกิดจากการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บ
 หรือได้รับบาดเจ็บทางจิตใจที่เกิดกับผู้โดยสารที่เป็นผลมาจากการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการ
 ขนส่งและที่เกิดขึ้นในขณะที่ผู้โดยสารภายในรถหรือจะเข้าสู่ หรือการลงจากรถหรือที่เกิดขึ้นในการ
 เกี่ยวข้องกับการโหลดหรือขนถ่ายสัมภาระ เมื่อพิจารณาจากข้อความในอนุสัญญา CVR 1973
 บริการ Ride Sharing ย่อมอยู่ในบังคับของอนุสัญญาฯ ไม่ว่าการให้บริการขนส่งผู้โดยสารจะมีการ
 เรียกเก็บค่าโดยสารหรือไม่หากเกิดอุบัติเหตุทำให้เกิดความเสียหายในชีวิตและร่างกายผู้ให้บริการ
 Ride sharing ย่อมต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายดังกล่าวด้วย แต่สำหรับการให้บริการ
 Ride sharing ในประเทศไทย เมื่อรัฐไทยไม่ได้เข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญาทั้งสองฉบับดังกล่าวจึง
 ไม่มีความผูกพันตามพันธกรณีให้ ผู้ให้บริการ Ride sharing ในประเทศไทยต้องรับผิดชอบต่อ
 ความสูญหายหรือเสียหายต่อเหตุการณ์ที่เกิดจากการขนส่งโดยยานพาหนะด้วย แต่อาจมีความรับ
 ผิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 ในเรื่องละเมิด หากเป็นการจงใจหรือ
 ประมาทเลินเล่อทำให้เกิดความเสียหายต่อผู้โดยสาร หรือเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติจราจร
 ทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 32, มาตรา 43 ในการใช้ทางเดินรถผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวัง ไม่ให้รถ
 ชนและ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือ
 ทรัพย์สิน เป็นต้น