

บทที่ 6

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

6.1 บทสรุป

การวิจัยในครั้งนี้เป็นการศึกษาถึงศึกษาถึงแนวคิดการร่วมโดยสารกันไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) ในแง่มุมที่เกี่ยวกับกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เช่น สัญญาจ้างทำของ สัญญาขนส่ง คนโดยสาร หรือสัญญาเช่าทรัพย์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาแนวคิดการร่วมโดยสารกันไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) ในเอกเทศสัญญาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และศึกษาถึงความเป็นไปได้ในการใช้ประโยชน์จากบริการร่วมโดยสารกันไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) ของนักศึกษาที่เดินทางไปเรียนระหว่างวิทยาเขตเวียงบัวกับวิทยาเขตแม่สา การวิจัยมีกลุ่มประชากรที่ทำการศึกษาคือกลุ่มนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ที่เดินทางไปเรียนระหว่างวิทยาเขต เวียงบัวกับวิทยาเขตแม่สา จำนวน 100 คน โดยทำการศึกษาระยะเวลาดังแต่เดือน มิถุนายน 2560 – ธันวาคม 2560 รวม 6 เดือน โดยมีเครื่องมือการวิจัยได้แก่การวิจัยเอกสาร การสัมภาษณ์ และการใช้แบบสอบถาม การเก็บรวบรวมข้อมูลของงานวิจัยชิ้นนี้ แบ่งเป็น 2 รูปแบบคือข้อมูลปฐมภูมิ และข้อมูลทุติยภูมิ โดยข้อมูลปฐมภูมิได้จากการตอบแบบสอบถาม และการสัมภาษณ์นักศึกษาที่ได้รับการคัดเลือกแบบสุ่มจากกลุ่มที่ตอบแบบสอบถาม เมื่อได้ข้อมูลแล้วจึงทำการตรวจสอบข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ด้วยวิธีตรวจสอบความเที่ยงตรงแบบสามเส้า (Triangulation) ผ่านการวิเคราะห์ข้อมูลซึ่งมีกรอบแนวคิดซึ่งใช้ทฤษฎีปฏิสัมพันธ์นิยมของแมกนุสสันและเอนด์เลอร์ (Magnusson & Endler, 1977) จากคำถามการวิจัยว่า 1) การร่วมโดยสารกันไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) จัดอยู่ในเอกเทศสัญญาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์หรือไม่ อย่างไรและนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่สามารถใช้ประโยชน์จากบริการร่วมโดยสารกันไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) เช่น เดินทางระหว่างวิทยาเขตเวียงบัวกับวิทยาเขตแม่สาได้หรือไม่ อย่างไร ผู้วิจัยขอสรุปผลวิจัยไว้ดังนี้

1) จากการศึกษาสรุปได้ว่ากลุ่มตัวอย่างของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ มีความรู้ความเข้าใจแนวคิดการร่วมโดยสารกันไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) โดยรวมอยู่ในระดับสูงกว่าปานกลาง โดยร้อยละ 43 ของกลุ่มตัวอย่างบ่งชี้ว่ามีความเข้าใจในระดับมากและเมื่อ

พิจารณาเป็นรายด้าน พบว่านักศึกษามีความตระหนักถึงด้านความปลอดภัยของการใช้ Ride Sharing อยู่ในระดับปานกลาง ยกเว้นปัจจัยด้านราคาและด้านเวลาอยู่ในระดับต่ำกว่าปานกลาง มีนักศึกษาจำนวนน้อยประมาณร้อยละ 5 ของนักศึกษากลุ่มตัวอย่างทั้งหมดที่ไม่รู้จักการร่วมโดยสารไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) เช่น บริการอูเบอร์ หรือแกรบคาร์ เป็นต้น

2) จากการศึกษาสรุปได้ว่าจำนวนนักศึกษาในกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ร้อยละ 66 ศึกษาอยู่ในชั้นปีที่ 1 ร้อยละ 84 ของกลุ่มตัวอย่างมีอายุ 19-22 ปี ส่วนใหญ่ร้อยละ 64 เป็นนักศึกษาหญิง โดยร้อยละ 70 ของกลุ่มตัวอย่างมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่ำกว่า 5,000 บาท การเดินทางไปเรียนของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ร้อยละ 49 ใช้รถโดยสารของมหาวิทยาลัย การเดินทางสำรองของนักศึกษากลุ่มตัวอย่าง กรณีไม่สามารถใช้บริการหลักคือรถบริการของทางมหาวิทยาลัยได้ ร้อยละ 59 ตอบว่าจะใช้รถส่วนตัวเดินทางไปเรียน โดยนักศึกษาจะใช้บริการ Ride Sharing ของเพื่อนนักศึกษาด้วยกันก็ต่อเมื่อรีบเดินทางไปเรียนหรือสอบ และเหตุผลที่ไม่ไว้ใจเพื่อนนักศึกษาที่ใช้รถส่วนตัวมีน้อยที่สุด (ร้อยละ 8) แต่เมื่อต้องเลือกระหว่างการใช้บริการให้ร่วมโดยสารไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) กับบริการหลัก กลุ่มตัวอย่างครึ่งหนึ่งระบุว่าใช้บริการรถโดยสารของมหาวิทยาลัย มีเพียงร้อยละ 5 เท่านั้นที่เลือกใช้บริการรถประจำทางทางสาธารณะ หรืออูเบอร์ แกรบคาร์ กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 82 เลือกใช้บริการร่วมโดยสารไปในเส้นทางเดียวกันที่มีเทคโนโลยีแอปพลิเคชันในมือถือเหตุผลเพราะความสะดวกสบายและประหยัดเวลา มีเพียงร้อยละ 5 ที่ไม่ใช้เพราะมีบริการทางเลือก เช่น รถประจำทางสาธารณะ อยู่แล้ว

3) การศึกษาค่าคะแนนเฉลี่ย (Mean) และค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) ของความรู้ความเข้าใจและการใช้ประโยชน์จากบริการ ร่วมโดยสารกันไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ ใน 5 ด้านคือด้านความรู้ความเข้าใจ (Knowledge) ด้านราคา (Cost) ด้านความปลอดภัย (Safety) ด้านความสะดวก (Comfort) และด้านเวลา (Time) จากการศึกษาสรุปได้ว่านักศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ มีความรู้ความเข้าใจแนวคิดการร่วมโดยสารกันไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) โดยรวมอยู่ในระดับสูงกว่าปานกลาง และเมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่านักศึกษามีความตระหนักด้านความปลอดภัยของการร่วมโดยสารกันไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ยกเว้นปัจจัยด้านราคาและด้านเวลาอยู่ในระดับต่ำกว่าปานกลาง

4) การเปรียบเทียบความแตกต่างเกี่ยวกับความรู้ความเข้าใจบริการร่วมไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) โดยไม่ได้ยกตัวอย่าง กับการให้บริการร่วมโดยสารไปในเส้นทางเดียวกัน โดยยกตัวอย่าง เช่น บริการอุเบอร์ แกรบคาร์ แกรบแท็กซี่ โดยใช้การวิเคราะห์ T-Test แบบสองทาง (Two-tail test) ค่า t-Stat ที่ได้ (0.986) น้อยกว่า ค่า t-Critical (1.96) โดยมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ 0.05 จากการศึกษาสรุปได้ว่านักศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่มีความรู้ความเข้าใจบริการร่วมไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) โดยไม่ได้ยกตัวอย่าง กับการให้บริการร่วมโดยสารไปในเส้นทางเดียวกันโดยยกตัวอย่าง เช่น บริการอุเบอร์ แกรบคาร์ แกรบแท็กซี่ ไม่แตกต่างกัน

5) การศึกษาแนวความคิดการร่วมโดยสารกันไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) ในเอกเทศ สัญญาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยเปรียบเทียบกับสัญญาจ้างทำของ พบว่า Ride Sharing ไม่เข้าลักษณะของสัญญาจ้างทำของเพราะตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 587 กำหนดให้สัญญาจ้างทำของต้องมีการตกลงเรื่องเงินจ้าง และไม่เข้าลักษณะสัญญาจ้างแรงงาน ด้วยเพราะสัญญาจ้างแรงงานนั้น นายจ้างมีอำนาจบังคับบัญชาลูกจ้างระหว่างที่ทำงานให้ตามนัยคำพิพากษาฎีกาที่ 13825/2555

6) การศึกษาแนวความคิดการร่วมโดยสารกันไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) ในเอกเทศ สัญญาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยเปรียบเทียบกับสัญญาขนส่งคนโดยสาร พบว่า ลักษณะของ Ride sharing โดยแท้แล้วจะไม่เข้าองค์ประกอบของสัญญาขนส่งคนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยเพราะการรับขนจะมีค่าระวางพาหนะ แต่หากพิจารณารูปแบบการให้บริการ Ride sharing ในปัจจุบันจะมีการเรียกเก็บเงินค่าโดยสารจากผู้โดยสาร

7) การศึกษาแนวความคิดการร่วมโดยสารกันไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) ในเอกเทศ สัญญาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยเปรียบเทียบกับสัญญาเช่าทรัพย์สิน พบว่าการร่วมเดินทางไปในเส้นทางเดียวกัน หรือ Ride Sharing มีความใกล้เคียงกับสัญญาเช่าทรัพย์สินส่วนหนึ่ง กรณีที่ผู้ขับขี่ไม่มีรถเป็นของตนเอง โดยผู้ขับขี่ต้องทำสัญญากับผู้ประกอบการเครือข่ายการให้บริการเรียกรถโดยสาร หรือ TNCs โดยจะได้รับส่วนแบ่งจากค่าโดยสารที่ผู้โดยสารจ่ายให้โดยอาจจะตกลงจ่ายค่าธรรมเนียมการใช้รถให้กับผู้ประกอบการเป็นรายวันหรือรายเดือน โดยต้องนำรถมาคืนเมื่อเสร็จงาน สัญญาลักษณะดังกล่าวนี้จึงเข้าลักษณะสัญญาเช่าทรัพย์สินโดยค่าธรรมเนียมที่จ่ายให้ผู้ประกอบการถือเป็น “ค่าเช่า” ตามกฎหมาย

สำหรับกรณีที่ผู้ขับขี่มีรถเป็นของตนเอง กรณีนี้ผู้ขับขี่ทำสัญญากับผู้ประกอบการ TNCs เช่นเดียวกัน โดยจะต้องจ่ายเงินเป็นค่าดำเนินการให้กับบริษัท เมื่อพิจารณาแล้วสัญญาดังกล่าวนี้น่าจะเข้าลักษณะเช่าทรัพย์สินเนื่องจากผู้ขับขี่ได้มีการใช้ประโยชน์โดยตรงจากทรัพย์สินและค่าธรรมเนียมที่ผู้ขับขี่จ่ายให้กับบริษัทไม่ได้เกิดจากการใช้ประโยชน์จากทรัพย์สิน แต่เป็นเงินที่จ่ายให้กับการให้บริการของบริษัท

เมื่อพิจารณาแล้วผลการศึกษาที่ได้จึงสอดคล้องกับสมมติฐานการวิจัยว่าแนวคิดการร่วมโดยสารกันไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) จึงมีความสอดคล้องหรือใกล้เคียงกับสัญญาเช่าทรัพย์สินตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

8) สำหรับความเป็นไปได้ในการใช้ประโยชน์จากบริการร่วมโดยสารกันไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) ของนักศึกษาที่เดินทางไปเรียนระหว่างวิทยาเขตเวียงบัวกับวิทยาเขตแม่สา สรุปได้ว่านักศึกษาร้อยละ 82 จะเลือกใช้บริการร่วมโดยสารไปในเส้นทางเดียวกัน โดยเทคโนโลยีแอปพลิเคชันในมือถือเพราะความสะดวกสบายและประหยัดเวลา ขณะที่ร้อยละ 59 ยังใช้รถส่วนตัว กรณีไม่สามารถใช้บริการหลักคือรถบริการของมหาวิทยาลัยได้ หากให้นักศึกษาเลือกใช้บริการให้ร่วมโดยสารไปในเส้นทางเดียวกันกับบริการหลักคือรถบริการของทางมหาวิทยาลัย ร้อยละ 50 ตอบว่ายังคงใช้รถบริการของทางมหาวิทยาลัย ร้อยละ 5 ใช้รถประจำทางทางสาธารณะ หรืออุบอร์แกรบคาร์ จึงสรุปได้ว่าความเป็นไปได้ในการใช้ประโยชน์จากบริการร่วมโดยสารกันไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) ของนักศึกษาที่เดินทางไปเรียนระหว่างวิทยาเขตเวียงบัวกับวิทยาเขตแม่สา ยังเป็นไปได้น้อย

6.2 ข้อเสนอแนะ

1) การประกอบธุรกิจเรียกรถบริการแท็กซี่ยังเป็นสิ่งที่ผิดกฎหมายในประเทศไทยเพราะขัดต่อพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 4,21,22 แต่การร่วมเดินทางไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride sharing) ยังมีประโยชน์กรณีผู้โดยสารต้องการเดินทางไปในพื้นที่ที่ไม่มีบริการแท็กซี่สาธารณะ เช่น บนภูเขา หรือพื้นที่ทุรกันดาร นอกจากนี้ยังสามารถเรียกใช้บริการ Ride sharing กรณีนอกเวลาบริการของรถสาธารณะ เช่น ช่วง 2.00-5.00 น. นอกจากนี้แม้ประเทศไทยจะตราพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.2556 เพื่อปฏิบัติตามพันธกรณี

ตามกฎหมายระหว่างประเทศที่ไทยลงนามเป็นภาคีตาม CVR 1973 ก็ตาม แต่กฎหมายฉบับนี้ใช้บังคับแก่การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศเท่านั้น ไม่ได้ใช้บังคับกับการขนส่งทางถนนในประเทศไทยจึงควรทำให้เป็นเรื่องถูกกฎหมายโดยออกกฎหมายเกี่ยวกับการร่วมเดินทางไปในเส้นทางเดียวกัน (the rideshare laws) การออกกฎหมายเกี่ยวกับคุณสมบัติของบุคคลที่สามารถเป็นผู้ขับรถสาธารณะได้ รวมถึงข้อกำหนดให้บริษัทผู้ประกอบการ Rideshare ต้องได้รับอนุญาตจากรัฐก่อนดำเนินการให้บริการ

2)จากปัญหาการความแออัดและขาดที่จอดรถในมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ โดยเฉพาะช่วงเปิดภาคเรียน มหาวิทยาลัยควรนำการร่วมโดยสารไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride sharing) มาใช้ช่วยลดปัญหาการจราจรในมหาวิทยาลัย ลดจำนวนรถยนต์รอบวิทยาเขต และเพิ่มความปลอดภัยแก่คนเดินถนน โดยอาจจะสร้างแอปพลิเคชันช่วยเรียกรถบริการโดยให้นักศึกษาเป็นผู้ให้บริการนั่นเอง และให้สิทธิประโยชน์แก่นักศึกษาที่เอารถส่วนตัวมาให้บริการ เช่น สามารถจอดรถในสถานที่ที่กำหนดไว้ หรือได้รับส่วนลด 50% สำหรับค่าอาหารในโรงอาหาร เป็นต้น

3)มหาวิทยาลัยควรส่งเสริมให้มีการร่วมเดินทางไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride sharing) ภายในมหาวิทยาลัยและระหว่างวิทยาเขต โดยอาจจะตั้งโครงการณรงค์การร่วมเดินทางไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing Campaign) เช่น ตั้งกลุ่มที่มีผู้ร่วมเดินทางรวมผู้ขับขี่ตั้งแต่ 3 คนขึ้นไปโดยนักศึกษาที่เข้าร่วมโครงการจะได้รับชั่วโมงทำกิจกรรม หรือการยกเว้นค่าบริการจอดรถเป็นการตอบแทน หรือกำหนดสัปดาห์การร่วมเดินทางไปในเส้นทางเดียวกัน โดยทั้งสัปดาห์อาจห้ามรถยนต์ส่วนตัวที่มีผู้โดยสารเพียงคนเดียวเข้ามาจอดภายในมหาวิทยาลัย หรือจอดได้แต่ต้องเสียค่าจอดรถ และโครงการจะจัดเตรียมรถให้บริการไว้ ทั้งนี้ผู้ที่เข้าร่วมโครงการของมหาวิทยาลัยจะต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ที่ตั้งไว้ เช่น 1) ต้องมาและกลับโดยรถคันเดียวกันและจอดรถในบริเวณที่มหาวิทยาลัยกำหนดไว้ 2) จะต้องเป็นผู้โดยสารในรถ 3 คนขึ้นไปและไม่สามารถให้ผู้โดยสารขึ้น-ลงนอกจากจุดที่กำหนดไว้ 3) สำหรับผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎที่กำหนดไว้ อาทิเช่น มีผู้โดยสารไม่ครบ 3 คนอาจถูกเพิกถอนสิทธิการเข้าร่วมโครงการและต้องเสียค่าธรรมเนียมในการจอดรถแทน เป็นต้น