



ในต่างประเทศ รัฐเขาจัดการกับ Uber กันอย่างไร?

ในช่วงสัปดาห์นี้ ชาวที่เป็นที่วิพากษ์วิจารณ์มากเป็นอันดับต้นๆ ในอินเทอร์เน็ต ก็คือการดักจับ, จับผู้ขับ Uber และ Grabcar ซึ่งเป็นบริการ Ridehailing และกระทั่งมีการพูดถึงการใช้อำนาจตาม ม.44 เข้ามาเพื่อจัดการกับแอปพอย่าง Uber ด้วย

ชาวดังกล่าวทำให้เกิดความไม่พอใจอย่างยิ่งในหมู่ผู้ใช้อินเทอร์เน็ต เพราะมองเห็นว่าการขนส่งมวลชนในประเทศไทยเองก็ยังไม่ได้มีมาตรฐานเพียงพอที่จะ “ปิด” ออปชั่นอื่นๆ ไปเลย และถึงแม้การใช้งานอูเบอร์จะมีปัญหาทางด้านกฎหมาย แต่ก็เป็นความผิดที่สามารถแก้ไขด้วยกฎหมายให้รองรับได้

ในต่างประเทศ สถานการณ์ของรัฐกับ Uber หลายประเทศก็ดูไม่ต่างจากในประเทศไทยนัก คือมี “แรงเสียดทาน” อยู่ด้วยกันทั้งนั้น แต่ในบางประเทศรัฐก็โอ้อรับบริการ Ridehailing (หรือแอปพเรียกรถ) ไว้เป็นส่วนหนึ่งของอนาคต เช่น มาเลเซีย หรือสิงคโปร์

ในสหรัฐอเมริกา เป็นช่วงขาลงของ Uber (ไม่นับรวมถึงแอปพอื่นๆ) เนื่องจากมีข่าวร้ายติดต่อกันหลายครั้ง ตั้งแต่ที่นายทราวิส คาลานิก ผู้ก่อตั้ง Uber ไปนั่งเป็นที่ปรึกษาของประธานาธิบดีทรัมป์ (แต่ทันทันทีต่อต้นไม้อาจจะต้องลาออกมา), การที่แอปพ Uber เสนอโปรโมชันที่หลายคนมองว่า “ฉวยโอกาส” ในช่วงที่เขาหยุดงานประท้วงประธานาธิบดีทรัมป์กัน และล่าสุดจากการที่นายทราวิสถูกถอดคลิปจากผู้ขับ Uber คนหนึ่งในคลิปตอนหนึ่งนายทราวิสบอกว่าคนขับ Uber ที่มีปัญหากับเรื่องค่าแรงและนโยบายที่เปลี่ยนไปมาของ Uber นั้น “เป็นพวกที่ไม่รู้จักดูแลตัวเอง” ทั้งหมดนี้ก่อให้เกิดกระแสต้านกับ Uber อย่างหนักหน่วง และมีการ

ตั้งแฮชแท็ก #deleteUber เพื่อประท้วงด้วย

ในรัฐแคลิฟอร์เนีย รัฐก็ตัดสินใจให้ Uber ปฏิบัติกับคนขับเหมือนกับเป็นพนักงาน แทนที่จะเป็นคู่สัญญา (Contractor) ต่อมาใน 34 รัฐทั่วอเมริกา ก็ผ่านกฎหมายเพื่อควบคุมแอปพเรียกรถ และจะมีการพัฒนากฎหมายเพื่อให้แอปพเหล่านี้มีมาตรฐานเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันมากขึ้น (ซึ่งก็ยังน่าสงสัยว่าจะทำได้ไหม) เช่น การเก็บข้อมูลคนขับ (ที่น่าจะทำอยู่แล้ว) การกำหนดจุดรับผู้โดยสารและค่าโดยสาร ซึ่ง Uber เองก็พยายามต่อสู้กับการจำกัดเหล่านี้เต็มที่ โดยอ้างสิทธิของคนขับเป็นพื้นฐาน เช่น ในเท็กซัส Uber บอกว่า “ขั้นตอนที่มากขึ้น เช่น คนขับจะต้องไปลงทะเบียนกับรัฐก่อนจะขับ Uber ได้ นั้น กินเวลานานเกินไป” แต่ในนิวยอร์ก Uber และ Lyft (บริษัท Ridehailing อีกแห่ง) ก็ยอมรับนโยบาย Driver Fingerprinting (การระบุตัวผู้ขับกับรัฐ) เพราะตลาดมีขนาดใหญ่เกินไปที่จะมองข้าม

ในสหราชอาณาจักร มีการตัดสินใจให้ Uber จ่ายเงินพนักงาน (ซึ่งก็คือคนขับทั่วไป) เป็น “ลูกจ้าง” ซึ่งจะมาพร้อมกับสิทธิต่างๆ ทั้งเรื่องค่าแรงขั้นต่ำ และการหยุดงานโดยได้ค่าแรง (holiday pay) แต่ Uber ก็บอกว่า จะขออุทธรณ์คำตัดสินนี้เช่นกัน

นี่ไม่ได้เป็นปัญหาของ Uber เท่านั้น แต่คำตัดสินดังกล่าวจะส่งผลเป็นคดีตั้งต้นสำหรับแอปพอื่นๆ ที่อยู่ใน gig economy หรือ “เศรษฐกิจงานจ๊อบ” เช่น Deliveroo ด้วย (ลองนึกถึงแอปพพวก Line Man ในประเทศไทย)

ในฝรั่งเศส ศาลฝรั่งเศสสั่งปรับ Uber เป็นจำนวนเงิน \$900,000 หรือประมาณ 31.5 ล้านบาท ในฐานะ

ที่ดำเนินกิจการแต่ไม่ถูกกฎหมาย มีการใช้คนขับรถที่ไม่ถูกฝึกมาตามระบบระเบียบ ในเยอรมนีก็มีนโยบายเช่นเดียวกัน คือ “แบน” UberPOP

ในไต้หวันนั้นสถานการณ์ดูแย่ Uber ระบุการให้บริการหลังจากที่ต่อสู้อย่างกฎหมายกับรัฐบาลหลายปี ด้วยสาเหตุที่รัฐบาลบอกว่า Uber จัดทะเบียนบริษัทผิดประเภทและขอความร่วมมือไปยัง Apple และ Google และยังไม่ปรับคนขับด้วย

กระทรวงคมนาคมเรียกร้องให้ Uber เลิกดำเนินการในประเทศหรือไม่เช่นนั้นก็ต้องให้ความร่วมมือกับบริษัทท้องถิ่น โดยบอกว่าบริษัทอื่นๆ อย่างเช่น Grab, V.Car, Vic Car นั้นร่วมมือกับรัฐเรียบร้อยแล้ว

Uber เพิ่งเข้าตลาดญี่ปุ่นไม่นาน แต่ในเซตคิวชูที่เข้าไปทดลองให้บริการ ก็ต้องปิดตัวไป เพราะรัฐบาลถือว่าเป็นการให้บริการที่ผิดกฎหมาย เพราะคนขับไม่มีใบอนุญาต ส่วนคนขับรถแท็กซี่ญี่ปุ่น ซึ่งได้ชื่อว่าเป็นแท็กซี่ที่สุภาพที่สุดในโลก กล่าวว่าการมาถึงของ Uber ในโตเกียวจะทำให้วัฒนธรรมการบริการของแท็กซี่ตกต่ำลง

ลี เซียน ลุง นายกรัฐมนตรีสิงคโปร์พูดในงาน National Day Rally ว่าบริการเรียกรถอย่าง Uber และ Grab ไม่เป็นธรรมกับผู้ขับรถแท็กซี่เดิม เพราะมีข้อบังคับ หรือข้อจำกัดน้อยกว่า แต่รัฐบาลก็จะปรับกฎให้มีความเท่าเทียมกันมากขึ้นโดยมุ่งปกป้องผู้โดยสารเป็นหลัก เช่น จะเพิ่มกฎหมายตรวจสอบประกันของรถที่ใช้บริการ และตรวจประวัติคนขับ

ลี เซียน ลุง ยังกล่าวด้วยว่าสิงคโปร์ต้องสนับสนุนให้มีการ disrupt (การทำลายกรอบจำกัดเดิม, เปลี่ยน



มติ) อุตสาหกรรมเดิมๆ ให้ปรับตัวตามตลาดได้ โดยยอมรับว่าแอปพลิเคชันเรียกรถให้บริการดีกว่า ตอบสนองได้รวดเร็วกว่า

นายกรัฐมนตรีมาเลเซีย นาจิบ ราซัค บอกว่า “คนรายได้ต่ำที่มีรถควรไปขับ Uber ให้มีรายได้เพิ่มขึ้น” และระบุว่าคนขับ Uber อาจมีรายได้เพิ่มมากถึงเดือนละ 11,850 บาท (1,500 รिंगกิต) โดยเมืองปูตราจายาจะช่วยเหลือผู้มีรายได้น้อย ด้วยการให้ส่วนลดในการซื้อรถยนต์ไปขับด้วย

เมื่อรู้อย่างนี้แล้ว ประเทศไทยจะเลือกเดินทางไหนดี? จุดสำคัญของการศึกษากฎในต่างประเทศคือ เราจะเห็นได้ชัดเจนว่า Uber นั้นเผชิญกับปัญหาในลักษณะเดียวกันกับทุกประเทศ นั่นคือเป็นบริษัทที่ไม่ใคร่จะทำตามตัวบทกฎหมายที่กำหนดไว้ของแต่ละประเทศนัก ทั้งในเรื่องสวัสดิภาพของผู้โดยสาร และสวัสดิการของคนขับ แต่หลายประเทศก็มีแนวทางที่จะ “อยู่ร่วมกับ” แอปพลิเคชันประเภทนี้ เช่น มีการพัฒนากฎหมายที่รองรับมากขึ้น และมีส่วนน้อยเท่านั้นที่สั่งให้จะ “ปิด” บริการไปเลย

ดังนั้น เป็นไปได้ไหมที่รัฐไทยจะพยายามทำความเข้าใจกับระบบเศรษฐกิจแบบใหม่ ที่ใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยลดแรงเสียดทาน ทำให้ผู้บริโภคได้รับความสะดวกสบายมากขึ้น แล้วทำงานร่วมกับบริษัทใหม่ๆ เพื่อกำหนดกฎ กติกา ที่เหมาะสม เพื่อประโยชน์สูงสุดสำหรับผู้บริโภค รวมไปถึงลูกจ้างของบริษัทเหล่านั้นด้วย

ทีปกร วุฒิพิทยามงคล