บทที่ 6

สรุป และข้อเสนอแนะ

การศึกษาสภาพตลาดรถแท็กซี่ทั้งก่อน และหลังการใช้นโยบายแท็กซี่เสรี และประเมินผลนโยบายแท็กซี่เสรีว่าสัมฤทธิ์ผลตามวัตถุประสงค์ที่รัฐบาลต้องการหรือไม่ วัตถุประสงค์ดังกล่าวได้แก่

1. เพื่อให้ประชาชนมีรถแท็กซี่เพียงพอต่อความต้องการใช้
2. เพื่อให้ประชาชนได้รับความเป็นธรรมในราคาค่าโดยสาร
3. เพื่อให้ประชาชนได้รับบริการที่มีคุณภาพดีขึ้น

ผลการศึกษาแบ่งเป็นผลของนโยบายแท็กซี่เสรีต่อสภาพตลาดของรถแท็กซี่ ทั้งตลาดระดับขายส่งและขายปลีก พบว่า

ในตลาดระดับขายส่งของธุรกิจแท็กซี่เสรี ภายหลังที่รัฐบาลประกาศใช้นโยบายแท็กซี่เสรีเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการรายใหม่ที่เป็นนิติบุคคลเข้ามาแข่งขัน มีทั้งในรูปบริษัท จำกัดห้างหุ้นส่วน จำกัด สหกรณ์ และองค์การต่าง ๆ ของรัฐบาลตามกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งองค์การของรัฐบาล ข้อจำกัดต่าง ๆ ทางกฎหมายน้อยลง ทำให้ผู้ประกอบการขนาดเล็กเติบโตในตลาดได้ ตามหลักการพบว่าทางรัฐบาลกำหนดเงื่อนไขเฉพาะเท่าที่จำเป็นต่อการรักษาสวัสดิภาพ และประโยชน์ของผู้โดยสาร เช่น การติดมาตรวัดค่าโดยสาร (METER) และการเอาประกันภัย เป็นต้น

ทางด้านอัตราการขยายตัวของผู้ประกอบการ ที่มายื่นจดทะเบียนช่วงแรกมาจดทะเบียนน้อย เพราะยังไม่แน่ใจในนโยบายของรัฐบาล และไม่เชื่อว่าประชาชนจะนิยม แต่เมื่อได้รับความนิยม ผู้ประกอบการได้ยื่นจดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบกอย่างต่อเนื่อง อุปสงค์ต่อรถยนต์ที่จะนำมาทำเป็นรถแท็กซี่มิเตอร์สูงมาก ก่อให้เกิดธุรกิจใบจองรถแท็กซี่ขึ้นมา นายหน้าบางรายเรียกค่าใบจองในราคาที่สูง ส่งผลให้ราคารถที่ซื้อสูงกว่าราคาในตลาดโดยทั่วไป แต่หลัง

จากช่วงกรกฎาคม 2536 การยื่นขอจดทะเบียนลดลงเหลือเดือนละประมาณ 600 คัน (รวมแท็กซี่ส่วนบุคคล) แสดงให้เห็นว่าธุรกิจแท็กซี่เริ่มมีการอิ่มตัว

ผู้ประกอบการที่เป็นนิติบุคคลขนาดใหญ่ มีส่วนแบ่งการตลาดมากที่สุดถึงร้อยละ 46.48 ของปริมาณรถแท็กซี่มิเตอร์ในตลาดทั้งหมด ถ้าเทียบกับในช่วงก่อนใช้นโยบายแท็กซี่เสรีแล้วพบว่าระดับของการผูกขาดลดลง (DEGREE OF MONOPOLY) ที่เป็นเช่นนี้เนื่องจากช่วงก่อนใช้นโยบาย เป็นอำนาจผูกขาด ที่เกิดจากการเข้าแทรกแซงของรัฐบาล (GOVERNMENT INTERVENTION)[1] โดยรัฐบาลงดไม่ให้มีการจดทะเบียนรถแท็กซี่เพิ่มในเขตกรุงเทพมหานครและตั้งกฎเกณฑ์ในการจัดตั้งผู้ประกอบการไว้สูง ซึ่งกฎหมายเหล่านี้ก่อให้เกิดการผูกขาด เพราะผู้ผลิตรายใหม่ไม่สามารถเข้ามาแข่งขันได้

แต่หลังจากที่รัฐบาลประกาศใช้นโยบายแท็กซี่ระดับของการผูกขาดลดลง มีผู้แข่งขันรายใหม่เข้ามาในตลาดเป็นจำนวนมาก แต่ขนาดของผู้ประกอบการแตกต่างกันมาก (ตาราง 5.2) และผู้ประกอบการบางกลุ่มจดทะเบียนแยกบริษัทย่อย 3-4 บริษัท แต่เงื่อนไขในการประกอบการแตกต่างกัน ทั้งนี้ทั้งนั้นในทางปฏิบัติการประกอบการภายใต้ผู้ประกอบการเดียวกัน บริษัทใหญ่บริษัทเดียวกันโดยอาศัยช้อบกพร่องในทางกฎหมายอย่างไรก็ตามลักษณะดังกล่าวอาจก่อให้เกิดการรวมตัวกันทางการตลาด ซึ่งทำให้ผู้ประกอบการเหล่านั้นมีอำนาจทางการตลาดมากกว่าผู้ประกอบการรายอื่น

ภายหลังจากใช้นโยบายแท็กซี่เสรีแล้ว ผู้ประกอบการแต่ละรายมีการแข่งขันกันมากขึ้น ทั้งผู้ประกอบการที่ประกอบการแบบให้เช่าซื้อและให้เช่าขับ แต่จากการพิจารณาผู้ประกอบการแบบให้เช่าซื้อมีการแข่งขันมากกว่า ผู้ประกอบการพยายามลดเงินดาวน์ให้ต่ำ เป็นการกระตุ้นให้ผู้ขับขี่มาซื้อรถ เพื่อรถจะได้ไม่ต้องจอดอยู่ในอู่ ซึ่งจริง ๆ แล้วราคาสุทธิที่ผู้ขับขี่ต้องจ่ายให้ผู้ประกอบการทั้งหมดจะเท่า ๆ กัน หรือมากกว่าเสียด้วยซ้ำ แต่ผู้ขับขี่เหล่านั้นไม่ทันฉุกคิดประกอบกับฐานะทางการเงินของผู้ขับขี่แต่ละรายไม่อำนวย ส่วนผู้ประกอบการแบบให้เช่าขับนั้น

---

[1]Harold Demsetz, "Two Systems of Belief About Monopoly," in Industrial Concentration: The New Learning (Boston: Columbia University Press, 1974), pp.164-184.

จะจัดเคมเปญให้กับผู้มาเช่าขับ ถ้าทำตามเงื่อนไขที่ผู้ประกอบการกำหนดไว้ เช่นถ้าผู้เช่าขับขับรถติต่อกันเป็นเวลา 2 สัปดาห์โดยไม่เฉี่ยว ไม่ชน ผู้ขับขี่จะได้ขับรถฟรี 1 วันโดยไม่เสียค่าเช่า แต่ส่วนใหญ่ผู้ขับขี่มักจะทำไม่ได้ตามเงื่อนไขที่ผู้ประกอบการตั้งไว้ เพราะสุขภาพร่างกายไม่ไหว ตามระเบียบของทางราชการ ผู้ทำงานด้านการขนส่งให้ทำงานวันละไม่เกิน 8 ชั่วโมง แต่ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ส่วนใหญ่จะขับมากกว่า 8 ชั่วโมง และการจราจรติดขัด ฉะนั้นเงื่อนไขเหล่านี้ จึงไม่ค่อยมีผลกระตุ้นให้ผู้ขับขี่ไปเช่ารถจากอู่นั้น ๆ

ส่วนพฤติกรรมการแข่งขันที่ไม่ใช่ราคานั้นรุนแรงกว่าก่อนใช้นโยบาย เนื่องจากคู่แข่งขันมากผู้ประกอบการจึงต้องเป็นฝ่ายรุกมากกว่าตั้งเป็นฝ่ายรับ โดยการจัดแคมเปญ ลด แลก แจก แถม ของสมนาคุณ มีการโฆษณา แจกใบปลิว แต่ไม่มีการรวมกลุ่มเพื่อกำหนดราคา หรือเพื่อวางแผนให้ธุรกิจเป็นไปในทิศทางใดทิศทางหนึ่ง ผู้ขับขี่พยายามรักษารถแท็กซี่ของตัวเองให้อยู่ในสภาพดี สะอาดกว่ารถแท็กซี่ 1ท 2ท

อุปสรรคในการเข้าตลาดของผู้ประกอบการลดลง โดยเฉพาะทางด้านกฎหมาย ส่วนลักษณะของสินค้าของผู้ประกอบการแต่ละรายมีลักษณะคล้ายคลึงกัน แต่ไม่เหมือนกันแตกต่างกันที่คุณภาพ รูปร่าง ลักษณะ ยี่ห้อของตัวรถ และแตกต่างกันที่บริการการขายหรือการให้เช่าของผู้ประกอบการแต่ละราย

ส่วนตลาดระดับชายปลีกของธุรกิจแท็กซี่ ผู้ที่จัดอยู่ในตลาดระดับชายปลีกได้แก่ ผู้ขับขี่รถแท็กซี่มิเตอร์ และผู้โดยสาร แต่ผู้ขับขี่นั้นแบ่งได้ 3 ประเภท

- ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ส่วนบุคคล
- ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ประเภทเช่าซื้อ
- ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ประเภทเช่าขับเป็นรายวัน

ภายหลังจากที่รัฐบาลประกาศใช้นโยบายแท็กซี่เสรี ผู้โดยสารนิยมใช้บริการรถแท็กซี่มิเตอร์สูงขึ้น ทำให้อุปสงค์ของผู้ขับขี่รถแท็กซี่มิเตอร์ที่จะเข้ามาประกอบอาชีพนี้มากขึ้น เพื่อตอบสนองอุปสงค์ของความต้องการใช้บริการรถแท็กซี่มิเตอร์ของผู้ขับขี่ที่เพิ่มสูงขึ้นเช่นกัน

แต่หลังจากที่รัฐบาลประกาศใช้นโยบายนี้แล้ว รัฐบาลเป็นผู้กำหนดราคาค่าโดยสารให้ใช้มาตรวัดค่าโดยสาร (METER) อย่างเป็นระบบ ห้ามใช้วิธีการต่อรองราคาค่าโดยสารกันเองระหว่างผู้ขับขี่และผู้โดยสารอย่างไม่เป็นระบบ ดังนั้น ผู้ขับขี่รถแท็กซี่มิเตอร์จึงไม่มีการแข่งขันทางด้านราคา และเพิ่มรายได้ โดยพยายามทำเที่ยววิ่งต่อกะให้มากขึ้น แต่ปัจจุบันสภาพการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครไม่อำนวย

ส่วนการแข่งขันที่ไม่ใช่ราคานั้น ผู้ขับขี่บางส่วนพยายามทำให้รถของตัวเองแตกต่างจากผู้อื่น โดยนำรถไปติดวิทยุสื่อสาร หรือโทรศัพท์เคลื่อนที่เพื่อให้ประชาชนเรียกใช้บริการได้สะดวก ไม่ต้องออกมายืนรอริมถนน และพยายามรักษาสภาพรถให้ดูดีอยู่เสมอ

ส่วนข้อบังคับทางด้านกฎหมายในการเข้าตลาดของผู้ขับขี่นับได้ว่าไม่เป็นอุปสรรคเพราะการกำหนดคุณสมบัติบางอย่างเพื่อสวัสดิภาพและความปลอดภัยของผู้โดยสาร หลังจากใช้นโยบายแท็กซี่เสรีผู้โดยสารมีโอกาสเลือกมากขึ้น ฉะนั้นจากการสอบถามผู้โดยสารมักจะพิจารณาสภาพทั่วๆ ไปของรถแท็กซี่ก่อน ซึ่งจะเป็นสิ่งกระตุ้นให้ผู้ขับขี่ และผู้ประกอบการหมั่นปรับปรุง ตรวจตราสภาพรถของตัวเองอยู่เสมอ ส่งผลให้ผู้โดยสารมีความปลอดภัยสูงขึ้น

นอกจากนั้นยังมีปัญหาอื่น ๆ อีกเช่น ขั้นตอนการทำประกันมาก การออกกรมธรรม์ช้า และปีที่ 1 บริษัทบังคับให้รถแท็กซี่ทุกคันประกันภัยประเภท 1 ซึ่งราคาสูง

จากการพิจารณาอุปสรรคก่อนที่จะเข้าตลาดระดับขายปลีกของผู้ขับรถแท็กซี่ส่วนบุคคลจะมีอุปสรรคมากกว่าผู้ประกอบการในตลาดระดับขายส่ง และผู้ขับขี่ประเภทอื่น ๆ ในตลาดระดับขายปลีก เช่นปัญหาในด้านแหล่งเงินทุน ผู้ที่จะกู้เงินไปซื้อรถแท็กซี่ส่วนบุคคลจาก บริษัทเงินทุน-หลักทรัพย์ หรือธนาคาร ฯลฯ นั้นทำได้ยากเพราะบริษัทเงินทุนหลักทรัพย์ หรือธนาคารมักจะอ้างว่าอัตราเสี่ยงสูง ทั้งอุบัติเหตุ และการโจรกรรม ดังนั้นจึงเรียกอัตราดอกเบี้ยสูง และปล่อยให้กู้ยากกว่าเมื่อเทียบกับการปล่อยให้ผู้ประกอบการที่เป็นนิติบุคคลกู้ ส่วนการทำประกันภัยนั้นในช่วงแรกบริษัทไม่ยอมรับทำประกันภัยให้กับรถแท็กซี่ส่วนบุคคล จนกระทั่งรัฐบาลต้องออกกฎหมายมาบังคับปัญหาเหล่านี้จึงหมดไป

ก่อนใช้นโยบายแท็กซี่เสรีรัฐบาลเกรงว่ารถแท็กซี่ส่วนบุคคลจะยากต่อการควบคุมเพราะไม่มีศูนย์ หรือส่วนกลางที่จะควบคุมเหมือนการจดทะเบียนในรูปนิติบุคคล แต่หลังจากใช้นโยบายนี้ไปแล้ว ทางกรมขนส่งทางบกจะจัดอบรมผู้ขับขี่รถแท็กซี่ 2 เดือนต่อ 1 ครั้ง ผู้ขับขี่ที่มาอบรมเป็นผู้ขับขี่รถแท็กซี่ส่วนบุคคลถึงร้อยละ 90 ที่ให้ความร่วมมือ ผู้ขับขี่ที่เช่าขับหรือซื้อมาเข้าอบรมน้อยมาก อาจเนื่องจากต้องผ่อนชำระค่ารถให้ผู้ประกอบการทุกวัน

ส่วนผลการประเมินผลนโยบายแท็กซี่เสรี ว่าสัมฤทธิ์ผลตามวัตถุประสงค์ที่รัฐบาลต้องการหรือไม่นั้น พบว่าถ้าพิจารณาภาพรวมแล้ววัตถุประสงค์ทั้ง 3 ข้อนับว่าสัมฤทธิ์ผลในระดับหนึ่ง

ดังนี้คือ วัตถุประสงค์ข้อที่ 1 มีรถแท็กซี่เพียงพอต่อความต้องการใช้ของประชาชน ศึกษาโดยใช้ดัชนี 2 ตัว คือระยะเวลาในการคอยรถ และความสะดวกในการใช้บริการ (เรียกรถแท็กซี่คันแรกแล้วสามารถใช้บริการได้เลย) ผลการศึกษาพบว่า ระยะเวลาในการคอยรถลดลง ยกเว้นระยะเวลาในการคอยรถของช่วงเวลาอื่น ในกรณีที่เรียกรถแท็กซี่คันแรกแล้วไม่สามารถใช้บริการได้ต้องรอคันต่อๆไป กลับเพิ่มขึ้น ที่เป็นเช่นอาจเป็นเพราะ กลุ่มตัวอย่างที่สุ่มได้ส่วนใหญ่เป็นประชาชนที่อาศัยอยู่ในแขวงรอบนอก เขตกรุงเทพมหานคร ได้แก่ แขวงดอกไม้ แขวงทุ่งครุ แขวงคลองเตย ฯลฯ ซึ่งผู้ขับขี่รถแท็กซี่มักไม่ค่อยขับรถไปตระเวนหาผู้โดยสารในย่านดังกล่าว เนื่องจากมีความเสี่ยงสูงในการที่จะไม่ได้ผู้โดยสาร จึงทำให้ค่าเฉลี่ยของเวลาในการคอยรถสูงขึ้น ส่วนทางด้านความสะดวกนั้น พบว่าประชาชนสามารถเรียกรถแท็กซี่คันแรกแล้วสามารถใช้บริการได้เลย เป็นเปอร์เซนต์ที่เพิ่มขึ้น และผลจากการศึกษา พบว่าพฤติกรรมของประชาชนในการเรียกใช้บริการรถแท็กซี่เปลี่ยนไป คือหันมาใช้บริการในช่วงเวลาอื่นมากกว่าในชั่วโมงเร่งด่วน เพราะราคาค่าโดยสารขึ้นกับเวลา และระยะทางที่ผู้โดยสารจะไป ซึ่งระยะทางเท่ากัน ถ้าพบสภาพการจราจรติดขัด ผู้โดยสารจะต้องจ่ายค่าโดยสารมากกว่า วัตถุประสงค์ข้อที่ 2 เพื่อให้ประชาชนได้รับความเป็นธรรมในราคาค่าโดยสาร ผลจากการศึกษาพบว่า ผู้โดยสารร้อยละ 53.45 ยอมรับว่าราคาค่าโดยสารลดลง หากพิจารณาในแง่ของการกระจายรายได้แล้วพบว่ารายได้สุทธิเฉลี่ยต่อกะของผู้ขับขี่รถแท็กซี่มิเตอร์ทุกประเภทสูงกว่าอัตราค่าจ้างขั้นต่ำในเขตกรุงเทพมหานคร และยังสูงกว่ารายได้ของพนักงานขับรถประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร ยกเว้นรายได้สุทธิเฉลี่ยต่อกะของผู้ขับขี่รถแท็กซี่มิเตอร์ประเภทเช่าซื้อจากนิติบุคคล ขับเอง 1 กะ ไม่ได้ให้เช่าต่อที่ต่ำกว่า แต่รายได้สุทธิเฉลี่ยต่อกะของผู้ขับขี่รถแท็กซี่มิเตอร์ทุกประเภท ต่ำกว่ารายได้ต่อกะของพนักงานขับรถไมโครบัส ซึ่งเป็นผู้ประกอบอาชีพในสาขาบริการเหมือนกัน แสดงว่าราคาค่าโดยสารที่ทางกรมการขนส่งทางบกกำหนดนั้นส่งผลดีต่อทั้งประชาชนที่เป็นผู้โดยสาร และประชาชนที่เป็นผู้ขับขี่รถแท็กซี่มิเตอร์ มิได้ส่งผลดีต่อประชาชนเพียงกลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง

อย่างไรก็ตาม ผู้ขับขี่รถแท็กซี่มิเตอร์แต่ละประเภทจะมีรายได้สุทธิเฉลี่ยต่อกะแตกต่างกัน ขึ้นกับต้นทุนของผู้ขับขี่แต่ละประเภท และวิธีการหารายได้ของผู้ขับขี่แต่ละราย คือผู้ขับขี่ที่ซื้อรถแท็กซี่เป็นของตนเองควรให้ผู้อื่นเช่ารถไปขับ เพื่อเป็นรายได้เสริมช่วยในการผ่อนรถ โดยเฉพาะผู้ขับขี่รถแท็กซี่ที่ซื้อรถเป็นเงินผ่อน และดาวน์น้อยกว่าร้อยละ 40ของราคารถที่เป็นเงินสด จะต้องผ่อนต่อวันสูง ถ้าสังเกตจะพบว่าเงินผ่อนต่อวันจะใกล้เคียงกับค่าเช่ารถต่อ 2 กะ ซึ่งถ้าผู้ขับขี่จะขับรถให้มีรายได้เพียงพอต่อการจ่ายค่าผ่อนรถและมีเงินเหลือในแต่ละวันแล้ว ต้องใช้เวลาในการขับรถมากกว่า 8 ชั่วโมงต่อกะ ซึ่งเป็นอันตรายต่อสุขภาพของผู้ขับขี่เอง และอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย และวัตถุประสงค์ข้อที่ 3 เพื่อให้ประชาชนได้รับบริการที่มีคุณภาพดีขึ้น ผลจากการศึกษา พบว่าคุณภาพที่ผู้โดยสารให้ความสำคัญเป็นอันดับแรก ๆ ได้แก่ สภาพรถใหม่ขึ้น ได้รับความสะดวกมากขึ้น ส่วนคุณภาพในด้านอื่น ๆ ที่ผู้โดยสารให้ความสำคัยในลำดับหลัง ๆ ได้แก่ คุณภาพในด้านความปลอดภัยสูงขึ้น ผู้ขับขี่รถแท็กซี่มิเตอร์มีมารยาทดีขึ้น และผู้ขับขี่รถแท็กซี่มิเตอรีขับรถดีขึ้น ถูกกฎจราจร หากพิจารณาทางด้านกฎหมายการเข้าตลาดของผู้ขับขี่รถแท็กซี่ยังใช้ข้อบังคับเดิม ฉะนั้นในด้านคุณสมบัติเฉพาะตัวของผู้ขับขี่เอง จึงยังไม่มีการเปลี่ยนแปลงมากนัก จากข้อสังเกตที่ได้จากการออกแบบสอบถามพบว่าผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ไม่รู้กฎจราจรและเส้นทางในเขตกรุงเทพมหานครดีพอ จึงเป็นเหตุให้มีปัญหากับตำรวจจราจรอยู่เป็นประจำ บางครั้งทำให้เสียค่าปรับไปโดยรู้เท่าไม่ถึงการณ์

โดยสรุป นโยบายแท็กซี่เสรีได้บรรลุวัตถุประสงค์ของรัฐบาล คือ ช่วยลดอำนาจการผูกขาดในตลาด มีการแข่งขันเพิ่มขึ้น ทั้งตลาดระดับชายส่งและชายปลีก สามารถช่วยแก้ปัญหาประชาชนมีรถแท็กซี่ไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้ ไม่ได้รับความเป็นธรรมในราคาค่าโดยสารและบริการรถแท็กซี่มีคุณภาพไม่ดีได้ในระดับหนึ่ง โดยรวมแล้ว ทั้งผู้ประกอบการ ผู้ขับขี่และผู้โดยสารต่างก็อยู่ในสถานการณ์ที่ดีขึ้น แต่ทั้งนี้ทั้งนั้นอาจต้องอาศัยเวลาอีกระยะให้มีการปรับตัว

ข้อเสนอแนะ

1. รัฐบาลควรหามาตรการ เพื่อควบคุมดูแลผู้ประกอบการที่เป็นนิติบุคคลทุกประเภทอย่างทั่วถึง โดยเฉพาะผู้ประกอบการประเภทเช่าซื้อ มักจะใช้เงินดาวน์ต่ำมาเป็นตัวกระตุ้นให้ผู้ขับขี่เข้ามาซื้อรถของบริษัทตนเอง และการตกลงทำสัญญาผู้ขับขี่ซึ่งส่วนใหญ่มีความรู้น้อย ไม่เข้าใจในสัญญาเช่าซื้ออย่างถ่องแท้ จึงตกอยู่ในฐานะที่เสียเปรียบผู้ประกอบการ เป็นต้น

2. คุณภาพของบริการรถแท็กซี่มิเตอร์ ส่วนหนึ่งขึ้นอยู่กับคุณสมบัติของผู้ขับขี่เอง ดังนั้นรัฐบาลควรมีมาตรการในการที่จะอนุญาตให้ผู้ที่ต้องการเข้ามาขับรถแท็กซี่ที่เข้มงวดกว่านี้ เช่น มีการอบรมทั้งทางด้านการขับขี่ กฎจราจร มารยาท และอื่น ๆ ที่จำเป็น มีการทดสอบอย่างจริงจัง ซึ่งถ้าผู้ขับขี่เป็นผู้ที่มีคุณสมบัติดังกล่าวแล้ว คุณภาพของบริการรถแท็กซี่ก็ดีขึ้นไปอีก

3. รัฐบาลควรมีการรณรงค์ให้ผู้โดยสารมีความรู้ในเรื่องกฎจราจรมากกว่านี้ เนื่องจากการเรียกรถแท็กซี่ในบางจุดนั้น ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ไม่สามารถหยุดรับ-ส่งได้ เช่นบริเวณทางเท้าที่ทาสีขาวแดง บริเวณบัสเลน ฯลฯ

4. รัฐบาลควรปรับปรุง วิธีการวางแผนการเก็บข้อมูลการทำวิจัยก่อนประกาศใช้นโยบายใด ๆ ก็ตาม เพื่ออำนวยความสะดวกต่อการทำวิจัยในการประเมินผลหลังจากตัดสินใจใช้นโยบายนั้นๆ ไปแล้ว เพื่อจะได้ทราบว่าสัมฤทธิ์ผลตามที่ตั้งใจไว้หรือไม่