



## ความเป็นมาของรถแท็กซี่และนโยบายแท็กซี่เสรีในประเทศไทย

การศึกษาความเป็นมาของนโยบายแท็กซี่เสรีในประเทศไทยจะแบ่งเป็น 2 ช่วง ช่วงแรกจะศึกษาเกี่ยวกับประวัตินโยบายรถแท็กซี่ก่อนใช้ชื่อนโยบายแท็กซี่เสรี ส่วนช่วงที่สองจะศึกษาเกี่ยวกับความเป็นมาของนโยบายแท็กซี่เสรี ดังนี้

### นโยบายรถแท็กซี่ก่อนใช้ชื่อนโยบายแท็กซี่เสรี

#### ความเป็นมาของรถแท็กซี่ในประเทศไทย

สำหรับประเทศไทยมีนายพลโทพระยาเทพหัสดินทร์ (ผาด เทพหัสดิน ณ อยุธยา) เป็นผู้นำรถแท็กซี่เข้ามาในเมืองไทยเป็นครั้งแรก โดยเริ่มกิจการรถแท็กซี่ตั้งแต่ พ.ศ. 2466 ฝั่งบริการในเขตกรุงเทพมหานคร (หรือเขตจังหวัดพระนคร และจังหวัดธนบุรี)<sup>1</sup> โดยคิดป้ายรับจ้างไว้ข้างหน้า และข้างหลัง สมัยนั้นเรียกว่า "รถไมล์" เพราะคิดราคาค่าโดยสารเป็นไมล์คำว่า "แท็กซี่" มาเรียกกันภายหลังกับศัพท์ภาษาอังกฤษ ในปี 2469 ปรากฏในทะเบียนกรมทางหลวงแผ่นดินว่ามีรถแท็กซี่เพียง 14 คัน แต่กิจการนี้ไม่กี่ปีก็ต้องเลิกไป เนื่องจากคนไม่นิยมนั่ง เพราะราคาแพง เพิ่งมาเริ่มได้รับความนิยมอีกครั้งหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 มีคนสั่งรถเข้ามาทำ

---

<sup>1</sup> ธรรมนุญ ลัดพลี, เศรษฐกิจขนส่ง ภาคที่ 2, (กรุงเทพฯ: มงคผลการพิมพ์, 2506), หน้า 225.

แท็กซี่หลายราย มีการคิดราคาค่าโดยสารเป็นกิโลเมตรละ 2 บาท คิดราคาเป็นกิโลเมตรได้อยุ่นานก็ต้องเลิก เนื่องจากประชาชนเห็นว่าแพงเกินไป จึงหันมาใช้วิธีตกลงกันเองระหว่างผู้โดยสารกับผู้ขับขีรถแท็กซี่ เมื่อเป็นที่พอใจด้วยกันทั้ง 2 ฝ่ายแล้วเป็นอันว่าจ้างกันไป

ในช่วงที่ผ่านมา รถแท็กซี่เป็นรถที่ยังไม่ได้อยู่ในความควบคุมตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งพ.ศ. 2497 หมายความว่ายังไม่มีกำหนดจำนวนรถแท็กซี่ ไม่มีการกำหนดจำนวนและรูปแบบ ของผู้ประกอบการผู้ใดประสงค์จะประกอบอาชีพนี้ให้นำรถของตัวเองตามกำลัง และความสามารถที่จะจดทะเบียน และเสียภาษีกับเจ้าพนักงานกองทะเบียนกรมตำรวจ โดยไม่ต้องนำรถมาตรวจสภาพ หรือทำการใด ๆ กับเจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบก<sup>2</sup>

ต่อมาในปี 2504 กระทรวงมหาดไทยได้ออกกฎกระทรวงฉบับที่ 27 ตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2473 ให้มีการคิดราคาค่าโดยสารด้วยมาตร(Meter) แต่เป็นเพียงมาตรวัดระยะทาง อัตราค่าโดยสารกิโลเมตรแรกไม่เกิน 3 บาท กิโลเมตรต่อไปไม่เกินกิโลละ 1 บาท และเศษของกิโลคิดเป็นหนึ่งกิโลเมตร แต่ประชาชนไม่นิยมเนื่องจากประชาชนมีเงินจำกัดทำให้ไม่อยากขึ้น เพราะไม่ทราบว่าราคาค่าโดยสารจะเบียดเท่าไร จึงหันกลับมาใช้วิธีการตกลงราคาเหมือนเดิม

จนกระทั่งปี 2513 ได้มีการประกาศกฎกระทรวงฉบับที่ 34 ให้ในเขตจังหวัดพระนคร และจังหวัดธนบุรี มีรถยนต์สี่ล้อรับจ้างบรรทุกคนโดยสารได้ไม่เกินเจ็ดคนจดทะเบียนได้ไม่เกิน 9,000 คันและกำหนดให้รถแท็กซี่ต้องประกอบการเป็น รูปบริษัทจำกัด หรือสหกรณ์จำกัดเท่านั้น<sup>3</sup> ในสมัยจอมพลประภาส จารุเสถียร เป็น รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย การขอรับใบอนุญาตของบริษัทจำกัด หรือ สหกรณ์จำกัด เพื่อประกอบการดังกล่าวต้องประกอบด้วยหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

<sup>2</sup> กรมการขนส่งทางบก, เอกสารทางวิชาการเรื่องการควบคุมการขนส่งทางถนนของประเทศไทย, (พระนคร: โรงพิมพ์สหกรณ์ขายส่งแห่งประเทศไทย, 2512), หน้า 17.

<sup>3</sup> เสถียร วิชชลักษณ์และสีบวงส์ วิชชลักษณ์, พระราชบัญญัติรถยนต์พุทธศักราช 2473, (กรุงเทพมหานคร), หน้า 71.

- ถ้าจดทะเบียนเป็นรูปบริษัท จำกัด ต้องมีทุนจดทะเบียนไม่ต่ำกว่า 10 ล้านบาทและต้องมีรถแท็กซี่ไม่น้อยกว่า 500 คัน

- หรือถ้าจดทะเบียนในรูปสหกรณ์จำกัด จะต้องมีส่วนที่ซึ่งมีใบอนุญาต ทั้บรรดชนต์ สาธารณะมีจำนวนไม่น้อยกว่า 1,000 คนและต้องมีรถแท็กซี่ไม่ต่ำกว่า 500 คันเช่นเดียวกัน

และใช้อักษรนำหน้าป้ายทะเบียนรถว่า "1ท" เครื่องยนต์มีความจุในกระบอกสูบไม่ต่ำกว่า 1,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร

เมื่อกระทรวงมหาดไทยออกกฎมายบังคับใช้ ได้มีผู้ประกอบการหลายรายพยายามรวบรวมรถแท็กซี่ เพื่อจัดตั้งเป็นบริษัทขึ้นมา แต่ปรากฏว่าไม่มีรายใดทำได้สำเร็จ เพราะเจ้าของรถกลัวว่าเมื่อโอนรถของตัวเองเข้าเป็นชื่อบริษัทแล้ว จะไม่สามารถนำรถออกมาวิ่งบริการได้ตามความต้องการ ดังนั้นรัฐมนตรีกระทรวงมหาดไทยจึงได้ผ่อนผันการบังคับใช้กฎนี้ออกไป<sup>4</sup>

ต่อมามีการเปลี่ยนชื่อรถที่จะนำมาทำรถแท็กซี่ เป็นชื่ออื่นสั้นๆ บูลเบร็ด เนื่องจากเป็นรถที่มีอายุการใช้งานนาน และรถชื่ออื่นเป็นคำทำกำไรให้ผู้ประกอบการ (เจ้าของรถแท็กซี่) ในสมัยนั้นอย่างมาก เพราะหลังจากที่มีการเปลี่ยนรถ ผู้ประกอบการใช้เป็นข้ออ้างในการขึ้นค่าเช่ารถแท็กซี่ต่อกะ แต่อัตราค่าโดยสารยังคงเดิม หลังจากนั้นในช่วงปี 2517-2518 ราคาป้ายทะเบียนรถแท็กซี่ 1ท. เริ่มมีราคา สูงขึ้นถึง 70,000 บาท

ปี 2519 พ.ศ.ท.บุญเลิศ เลิศปรีชา รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทย เห็นแล้วว่ากฎกระทรวงที่กำหนดในสมัย จอมพลประภาส จารุเสถียรนั้น ไม่มีผู้ประกอบการรายใดทำได้สำเร็จ พ.ศ.ท.บุญเลิศ จึงได้แก้ไขเพิ่มเติมกฎกระทรวงฉบับที่ 34 โดยกำหนดให้สหกรณ์มีสมาชิกไม่น้อยกว่า 500 คนได้ (เดิมกำหนดไว้ 1,000คน) ไว้ในกฎกระทรวงฉบับที่ 36<sup>5</sup>

<sup>4</sup> รัฐมนตรีกระทรวงมหาดไทย มีอำนาจในการผ่อนผันการบังคับใช้ กฎกระทรวงได้ไม่เกิน 2 ครั้ง ๆ ละ ไม่เกิน 2 ปี

<sup>5</sup> เสถียร วิชัยลักษณ์ และสีบวงศ์ วิชัยลักษณ์, พระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2473, หน้า 83.

การผ่อนผันนี้ เพื่อให้ผู้ขับขี่รวมตัวกันง่ายขึ้น และการจัดตั้งสหกรณ์แท็กซี่นี้ผู้ประกอบการอาชีพนี้สามารถจัดตั้งสหกรณ์ขึ้นเองได้ โดยไม่จำเป็นต้องเข้าร่วมกับสหกรณ์เดิมที่มีอยู่แล้ว ซึ่งการจัดตั้งในรูปแบบสหกรณ์ หรือบริษัทนั้นสะดวกสำหรับทางราชการที่จะเข้ามาควบคุมดูแลพร้อมกับได้มีการเพิ่มโควตาป้ายทะเบียนแท็กซี่ ( ตามหนังสือมท.ที่ 0100/892 ลงวันที่ 5 เมษายน 2519 ) อีก 4,500 คัน ใช้อักษร "2ท." ใต้แบ่งโควตาให้แก่สหกรณ์ต่าง ๆ 6 สหกรณ์ และรับจดทะเบียนบริษัทแท็กซี่อีก 4 บริษัทการจัดสรรป้ายทะเบียนแท็กซี่นี้ ให้แต่ละสหกรณ์นำไปแบ่งกันเองในหมู่สมาชิก ซึ่งจุดมุ่งหมายหลักต้องการให้ผู้มีอาชีพขับรถแท็กซี่ มีเครื่องมือหากินเป็นของตนเองจากการเปลี่ยนแปลงครั้งนี้ พบว่าสหกรณ์ที่ได้โควตาในการจัดสรรป้ายทะเบียน รถแท็กซี่เป็นอันดับ 1 คือสหกรณ์สหมิตร ที่มีพ.ศ.ท.บุญเลิศ เป็นสมาชิกอยู่ด้วย

หลังจากที่ป้ายทะเบียนรุ่น 2ท. ออกมาราคาป้ายทะเบียน 1ท. ที่เคยมีการซื้อขายกันถึงป้ายละ 70,000 บาทก็ได้ลดลงมา กล่าวกันว่าช่วงนั้นแทบจะไม่มีใครซื้อขายป้ายทะเบียนกันเลย ส่วนป้ายทะเบียน 2ท. ที่ออกมาใหม่นั้นยังไม่มีราคา ประจวบกับเป็นช่วงที่ภาวะเศรษฐกิจกำลังตกต่ำ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเริ่มขยับตัวสูงขึ้น อาชีพขับรถแท็กซี่เริ่มหารายได้ยาก เพราะนอกจากจะประสบกับปัญหาดังกล่าวแล้วยังมีคู่แข่งเป็นรถผิดกฎหมายที่เข้ามาวิ่งในเขตกรุงเทพมหานคร เป็นจำนวนมาก ทำให้รายได้ของผู้ขับขี่รถแท็กซี่ลดลง

ต่อมาปี 2523 น้ำมันเชื้อเพลิงมีราคาสูง ผู้ประกอบการบางรายแก้ปัญหาโดยเปลี่ยนมาใช้แก๊สแทน หลังจากเปลี่ยนใช้ระบบแก๊สแทน ผู้ประกอบการ(เจ้าของรถ)คิดค่าเช่าเพิ่มขึ้นอีก โดยอ้างว่าต้องลงทุนถึงแก๊ส ทำให้ป้าย 1ท. เริ่มมีราคาขึ้นมาอีกครั้งหนึ่ง และป้ายทะเบียน 1ท. มีราคาสูงกว่าป้ายทะเบียน 2ท. อีกด้วย

การที่ป้ายทะเบียนรุ่น 1ท. มีราคาสูงกว่าป้ายทะเบียนรุ่น 2ท. เพราะรุ่น 1ท. สามารถซื้อขาย และโอนป้ายข้ามบริษัทแท็กซี่ หรือโอนข้ามสหกรณ์แท็กซี่ได้ ในขณะที่ป้าย 2ท. จำกัดการโอนย้ายอยู่ภายในบริษัท หรือสหกรณ์เดียวกันเท่านั้น

และในช่วงเดือนมิถุนายน ปี 2523 เช่นกันองค์การโทรศัพท์ที่มีโครงการจัดตั้งโทรศัพท์ตามจุดจอดรถแท็กซี่สำหรับบริการประชาชน เพื่อให้ประชาชนใช้เรียกแท็กซี่ให้มารอรับตามจุดต่าง ๆ จะทำการติดตั้งในเขตนครหลวง-ธนบุรี โดยสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการ

จรรยาทางบก ได้รับมอบหมายให้ดำเนินการจัดทำที่หยุดรับส่งผู้โดยสาร และที่จอดพักรถแท็กซี่ ในย่านชุมชนต่าง ๆ ที่กรุงเทพมหานครได้ จัดทำที่หยุดรับส่งแท็กซี่เสร็จ 26 จุด ที่จอดพักรถแท็กซี่ 110 จุด จัดให้มีโทรศัพท์ตามจุดต่าง ๆ 30 จุด เพื่อประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง ลดการจราจรติดขัด และทำให้รถแท็กซี่เมืองไทยมีระเบียบเรียบร้อยขึ้น<sup>๕</sup>

โครงการนี้ได้ทดลองใช้เป็นเวลาหลายเดือน แต่ไม่เป็นที่ยอมรับของประชาชนทำให้ต้องเสนอยกเลิกโครงการนี้ไปตั้งแต่เดือนพฤศจิกายนปีเดียวกันนั้นเอง ทั้ง ๆ ที่โครงการนี้อาจเป็นโครงการที่สมควรจะใช้ในอนาคต คือเมื่อทุกสิ่งทุกอย่างเป็นระเบียบ หรือมีความพร้อมมากกว่านี้ (( ความพร้อม หมายถึงการประชาสัมพันธ์ การหาแนวร่วม การทำความเข้าใจ และการสร้างกฎเกณฑ์มาบังคับ (ถ้าจำเป็น) )<sup>๖</sup>

อย่างไรก็ตามปัญหาของรถแท็กซี่ที่มีอย่างสม่ำเสมอ คือรถแท็กซี่ผิดกฎหมายรถแท็กซี่ที่มีสภาพทรุดโทรม ทางกรมตำรวจได้สอดส่องจับกุม และให้ยกเลิกการใช้ / การต่อทะเบียนโดยไม่มี การผ่อนผันใด ๆ ทั้งสิ้น แต่สิ่งหนึ่งที่น่าสังเกต คือรถสภาพทรุดโทรมเหล่านี้ผ่านการตรวจสอบสภาพประจำปีมาได้อย่างไร

ช่วงนี้นายทุนเริ่มสะสมป้ายทะเบียนไว้เก็งกำไร และมีการปรับปรุงรถแท็กซี่โดย นำรถไปติดแอร์ทำให้เป็นที่ยอมรับของประชาชน ทำให้ค่าเช่าต่อกะสูงขึ้นไปอีก (กะกลางวันจากเวลา 7.00-17.00 น. 200 บาท กะกลางคืนก็ราคาเดียวกันส่วนรถไม่ติดแอร์กะละ 160 บาท)<sup>๗</sup> จากนั้นราคาป้ายเพิ่มสูงขึ้นเรื่อย ๆ จนถึงหลักแสนผู้ขับรถแท็กซี่ที่มีป้ายทะเบียนเป็นของตนเอง เริ่มขายป้ายให้นายทุน แล้วหันกลับมาเช่ารถขับแทนพฤติกรรมนี้เป็นลูกโซ่ไปหมด จนในที่สุดวัตถุประสงค์ของรัฐบาล ที่จะให้ผู้ขับรถแท็กซี่มีรถเป็นของตนเองก็ล้มไป ป้ายทะเบียนจึงตกแก่ นายทุน

<sup>๕</sup> "เริ่มระบบใช้รถแท็กซี่ทางโทรศัพท์ที่ขึ้นแรก 30 จุด," บ้านเมือง (10 มิถุนายน 2523)

<sup>๖</sup> "เสนอเลิกโครงการแท็กซี่โทรศัพท์," มติชน (10 พฤศจิกายน 2523)

<sup>๗</sup> ไชยยันต์ ปรีตถพงศ์, "แท็กซี่ยุคเสรีวัดกันที่สายป่าน," ผู้จัดการรายเดือน

ตั้งแต่ปี 2530 เศรษฐกิจรุ่งเรือง ผู้ที่เดินทางไปขายแรงงานในตะวันออกกลางเดินทางกลับเข้ามาแย่งกันลงทุนในธุรกิจแท็กซี่เสีย ป้ายแท็กซี่จึงเริ่มขาดตลาด ราคาป้ายขึ้นไปถึงสามแสนกว่าบาทสำหรับป้าย 2 ท และ สี่แสนบาทสำหรับป้าย 1 ท อีกทั้งยังมีการคิดราคาเช่าแตกต่างกันไปตามความเก่าใหม่ของรถอีกด้วย (รถเก่า 260 บาท / กะ รถใหม่ 350 บาท/กะ)

ปี 2532 มีรถแท็กซี่ที่ถูกต้องตามกฎหมายวิ่งในกรุงเทพมหานคร 13,500 คัน แต่ในสภาพความเป็นจริงมีรถแท็กซี่วิ่งในกรุงเทพมหานครถึง 30,000 คัน<sup>๑</sup> ปัญหารถเถื่อนเข้ามาแย่งลูกค้า ค่าเช่ารถเพิ่มสูงขึ้นไปอีกตามยี่ห้อรถ ทำให้คนขับเรียกค่าโดยสารสูงขึ้น การลงทุนในรถแท็กซี่แต่ละคัน คับและประมวลเกือบล้านบาทเนื่องจากรวมทั้งค่ารถ และค่าป้าย จากที่ผ่านมารถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานครได้ถูกจำกัดจำนวนไว้โดยกฎกระทรวงฉบับที่ 34 (พ.ศ. 2513) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์พุทธศักราช 2473 ทำให้ไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้บริการของประชาชนและนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว กรมการขนส่งทางบกได้รับการร้องเรียนจากประชาชนทั่วไป และนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศว่า ค่าโดยสารรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานครแพงมาก เพราะว่ามีรถแท็กซี่มีจำนวนน้อย ผู้ขับต้องเช่ารถด้วยอัตราค่าเช่าที่สูงส่งผลให้ค่าโดยสารแพงตามไปด้วย ประกอบกับได้มีประกาศกฎกระทรวงฉบับที่ 27 (พ.ศ. 2530) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และกฎกระทรวงที่เกี่ยวข้องอีกหลายฉบับในห้วงครึ่งจดทะเบียนป้ายรถยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร เนื่องจากการเพิ่มจำนวนรถแท็กซี่เป็นปัญหาที่ละเอียดอ่อน อันอาจนำมาซึ่งปัญหาทางการเมืองดังที่เคยเกิดขึ้นแล้วในอดีต

<sup>๑</sup>"มหาลไทยเพิ่ม 'ป้ายแท็กซี่' บังคับติดมิเตอร์-คุมค่าเช่า," ประชาชาติธุรกิจ



## นโยบายแท็กซี่เสรี

เนื่องจากการใช้นโยบายจำกัดป้ายทะเบียนรถแท็กซี่ที่มีปัญหาเกิดขึ้นมาก ดังนั้นในปี 2532 คณะรัฐมนตรีมีมติเพิ่มป้ายทะเบียนรถแท็กซี่ จึงได้มอบหมายให้กระทรวงคมนาคม (กรมการขนส่งทางบก) รับผิดชอบศึกษาสภาพข้อเท็จจริง และสำรวจความต้องการใช้รถแท็กซี่รับจ้าง สี่ล้อบรรทุกคนโดยสารได้ไม่เกินเจ็ดคนในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อจะได้กำหนดปริมาณรถแท็กซี่ ให้สอดคล้องกับปริมาณความต้องการใช้ในเขตกรุงเทพมหานคร ผลการศึกษาสรุปว่ารถแท็กซี่ ทะเบียน 1ท และ 2ท มีจำนวนน้อยกว่าปริมาณความต้องการของผู้ใช้บริการ ซึ่งเป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดปัญหาการขาดค่าโดยสารแพง ผู้ใช้บริการต้องเสียเวลารอเรียกรถแท็กซี่นาน โดยเฉพาะในช่วงเร่งด่วนตลอดจนทำให้เกิดปัญหาการผิดกฎหมายในรูปแบบต่าง ๆ เช่นการสวมทะเบียนเป็นต้น เพราะไม่สามารถนำรถมาจดทะเบียนให้ถูกต้องตามกฎหมายได้ทั้ง ๆ ที่ความต้องการใช้บริการรถแท็กซี่อยู่ในระดับสูง<sup>10</sup>

จากรายงานการศึกษาของกรมการขนส่งทางบก คณะกรรมการลั่นกรอง ฝ่ายเศรษฐกิจได้พิจารณา และคณะรัฐมนตรีลงมติเมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2535 ว่าเห็นชอบให้รับจดทะเบียนรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครโดยไม่จำกัดจำนวน<sup>11</sup> เนื่องจากถ้าคณะรัฐมนตรีเลือกการเพิ่มโควตาป้ายแท็กซี่ 9,557 คัน นั้นอาจจะก่อให้เกิดความยุ่งยาก และเกิดความไม่เป็นธรรมในการจัดสรรป้ายทะเบียนให้กับสหกรณ์หรือบริษัทต่าง ๆ ที่มายื่นขอ ดังนั้นคณะรัฐมนตรีชุดนายอานันท์ ปันยารชุนจึงเป็นผู้ยุติปัญหาดังกล่าว และเสนอให้ติดตั้งวิทูล์โดยสาร โทรทัศน์ ให้จอด ณ. ที่จอด (TAXI STAND) และให้คิดค่าบริการเพื่อเก็บค่าบริการตามระยะทาง และเวลา

<sup>10</sup> กรมการขนส่งทางบก, "รายงานการศึกษาปริมาณรถแท็กซี่รับจ้าง (TAXI) และรถยนต์รับจ้างสามล้อ (ตุ๊กตุ๊ก) ในเขตกรุงเทพมหานคร และส่วนภูมิภาค," 2535.

<sup>11</sup> สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี, "มติคณะรัฐมนตรี ที่ นร. 0206/3667 เรื่อง รายงานการศึกษาปริมาณรถแท็กซี่รับจ้าง (แท็กซี่) และรถยนต์รับจ้างสามล้อ (ตุ๊กตุ๊ก) ในกรุงเทพมหานคร และส่วนภูมิภาค," 26 กุมภาพันธ์ 2535.

ที่รทคิด ความคิดนี้ได้ผ่านออกมาในสมัยรัฐบาลอานันท์ 1 เป็นกฎกระทรวงฉบับที่ 10 ตามความ  
ในพระราชบัญญัติรทชนด์ พ.ศ.2522 ลงนามโดยนายอนุท ประจวบเหมาะ ซึ่งขณะนั้นดำรง  
ตำแหน่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ต่อมาเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงรัฐบาลชุดใหม่ นายบรรหาร ศิลปอาชาดำรงตำแหน่งรัฐมนตรี  
ว่าการกระทรวงคมนาคม ได้ยืนยันที่จะทำตามนโยบายเดิมของรัฐบาลชุดก่อน และได้ลงนามใน  
ประกาศกระทรวงคมนาคม เพื่อกำหนดอัตราค่าโดยสารแท็กซี่ เมื่อวันที่ 29 เมษายน 2535<sup>12</sup>  
และมอบหมายให้กรมการขนส่งทางบก ออกประกาศให้ผู้ที่มีความประสงค์จะขึ้นรถป้ายทะเบียน  
รถแท็กซี่ไปขึ้นความจำนงต่อกรมการขนส่งทางบกได้ตั้งแต่วันที่ 21 พฤษภาคม 2535 ( ครั้งแรก  
ประกาศตั้งแต่วันที่ 18 พฤษภาคม 2535 แต่จากเหตุการณ์ทางการเมือง รัฐบาลประกาศปิด  
สถานที่ราชการเป็นเวลา 3 วัน)

การนำนโยบายแท็กซี่เสรีมาใช้ให้รัฐบาล มีจุดมุ่งหมายเพื่อให้ธุรกิจแท็กซี่เสรีมีการ  
แข่งขันเพิ่มขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์หลักดังนี้

- เพื่อให้ประชาชนมีรถแท็กซี่เพียงพอต่อความต้องการใช้ของประชาชน
- เพื่อให้ประชาชนได้รับความเป็นธรรมในราคาค่าโดยสาร
- เพื่อให้ประชาชนได้รับบริการที่มีคุณภาพดีขึ้น

เพื่อให้วัตถุประสงค์ดังกล่าวสัมฤทธิ์ผล รัฐบาลจึงได้วางหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขต่างๆ  
ที่เกี่ยวข้อง โดยรัฐบาลเปิดโอกาสให้ผู้ที่ต้องการลงทุนในธุรกิจนี้สามารถขึ้นจดทะเบียนได้ ทั้งใน  
รูปส่วนบุคคล และนิติบุคคล ผู้ที่ขึ้นจดทะเบียนในรูปส่วนบุคคลนั้นนำรถแท็กซี่มีเตอร์มาจดทะเบียนได้  
1 คันต่อ 1 คันเท่านั้น แต่ผู้ที่ขึ้นจดทะเบียนในรูปนิติบุคคลไม่ว่าจะเป็นนิติบุคคลในรูปบริษัท จำกัด  
ห้างหุ้นส่วน จำกัด สหกรณ์ หรือองค์การของรัฐตามกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งองค์การของรัฐบาล  
หรือกฎหมายว่าด้วยการนั้น ๆ แต่ละรายสามารถนำรถแท็กซี่มีเตอร์ในครอบครองมาจดทะเบียนได้

<sup>12</sup> "กำหนดอัตราค่าโดยสารสำหรับรถชนิดรับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน  
(แท็กซี่) โดยมาตรฐานค่าโดยสารในเขตกรุงเทพมหานคร" ราชกิจจานุเบกษา 109 ตอนที่ 60 (4  
พฤษภาคม 2535)





โดยไม่จำกัดจำนวน และไม่ว่าจะเป็นผู้ลงทุนในรูปส่วนบุคคล หรือนิติบุคคลสามารถยื่นจดทะเบียน  
กับกรมการขนส่งได้ตลอดเวลา โดยไม่มีการจำกัดจำนวนผู้ประกอบการ

ส่วนรถยนต์ที่จะนำมาจดทะเบียนต้องเป็นรถใหม่ หรือมีอายุการใช้งานไม่เกิน 2 ปี  
นับแต่วันจดทะเบียนครั้งแรก และใช้งานมาแล้วเป็นระยะทางไม่เกิน 20,000 กิโลเมตร ต้อง  
เป็นรถยนต์นั่งสองตอน มีประตูไม่ต่ำกว่า 4 ประตู ขนาดกว้างของรถไม่เกิน 2.50 เมตร ยาว  
ไม่เกิน 6 เมตร เครื่องยนต์ต้องมีความจุในกระบอกสูบรวมกันตั้งแต่ 1500 ลูกบาศก์เซนติเมตร  
ขึ้นไป

นอกจากนี้รัฐบาลยังกำหนดสีของตัวถังรถแท็กซี่ส่วนบุคคลต้องเป็นสีเขียว และสีเหลือง  
ส่วนรถแท็กซี่มีเตอร์ของผู้ประกอบการที่เป็นนิติบุคคลแต่ละรายนั้นให้ใช้สีแตกต่างกัน แต่ต้องเป็นสี  
ที่นายทะเบียนเห็นชอบด้วย รถแท็กซี่มีเตอร์ต้องมีเครื่องหมายเป็นอักษรโรมัน "TAXI METER"  
อยู่ภายในกรอบติดไว้บนหลังคา และต้องมีเครื่องหมายแสดงข้อความว่า "ว่าง" เมื่อไม่มี  
ผู้โดยสารติดตั้งไว้ด้านซ้ายมือของคนขับซึ่งสามารถมองเห็นได้ชัดเจนทั้งในเวลากลางวัน และ  
กลางคืน มีอายุการใช้งานได้ไม่เกิน 7 ปี นับแต่วันที่รถยนต์คันนั้นจดทะเบียนเป็นครั้งแรกส่วน  
ป้ายทะเบียนรถแท็กซี่มีเตอร์ส่วนบุคคลจะขึ้นต้นด้วย 5ท.-xxxx ซึ่งแตกต่างจากป้ายทะเบียนของ  
รถแท็กซี่มีเตอร์ที่จดทะเบียนในรูปนิติบุคคลขึ้นต้นด้วย 6ท.-xxxx 7ท.-xxxx และ 8ท.-xxxx  
เป็นต้น

สำหรับการคิดราคาค่าโดยสารรถแท็กซี่มีเตอร์ทุกคัน ต้องใช้มาตรวัดค่าโดยสาร  
(TAXI-METER) โดยที่ราคาค่าโดยสารขึ้นกับระยะทาง และเวลาที่ผู้โดยสารใช้ในการเดินทาง  
ถูกกำหนดโดยกรมการขนส่งทางบกดังนี้

ระยะทาง 2 กิโลเมตรแรก ค่าโดยสาร 35 บาท

ระยะทางกิโลเมตรที่ 2 ขึ้นไปถึงกิโลเมตรที่ 3 ค่าโดยสารกิโลเมตรละ 5.00 บาท

ระยะทางกิโลเมตรที่ 3 ขึ้นไปถึงกิโลเมตรที่ 4 ค่าโดยสารกิโลเมตรละ 4.50 บาท

ระยะทางกิโลเมตรที่ 5 ขึ้นไปถึงกิโลเมตรที่ 7 ค่าโดยสารกิโลเมตรละ 4.00 บาท

ระยะทางกิโลเมตรที่ 7 ขึ้นไปค่าโดยสารกิโลเมตรละ 3.50 บาท

กรณีรถไม่สามารถเคลื่อนที่ หรือเดินรถต่อไปได้เกินกว่า 6 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ค่าโดยสาร 1 บาท ต้องมีการตรวจสอบสภาพรถ และมีเตอร์ปัด 2 ครั้ง

เจ้าของรถแท็กซี่มีเตอร์ต้องทำประกันภัยความเสียหายแก่บุคคลที่สามอันเกิดจากการใช้รถแท็กซี่มีเตอร์ ซึ่งรายละเอียดสำหรับรถแท็กซี่มีเตอร์แต่ละคันดังนี้

ก. ความเสียหายต่อชีวิต และร่างกายในวงเงินไม่ต่ำกว่า 25,000 บาท สำหรับการชดเชยค่าเสียหายต่อหนึ่งคนในแต่ละครั้ง

ข. ความเสียหายต่อทรัพย์สินในวงเงินไม่ต่ำกว่า 100,000 บาท สำหรับการชดเชยค่าเสียหายในแต่ละครั้ง

ส่วนบุคคลธรรมดาเมื่อได้รับการจดทะเบียนแล้ว ห้ามมิให้จำหน่าย จ่าย โอนแก่บุคคลอื่น เว้นแต่โอนให้ทายาท แต่สามารถนำรถแท็กซี่คันดังกล่าวไปให้ผู้อื่นเช่าขับได้